

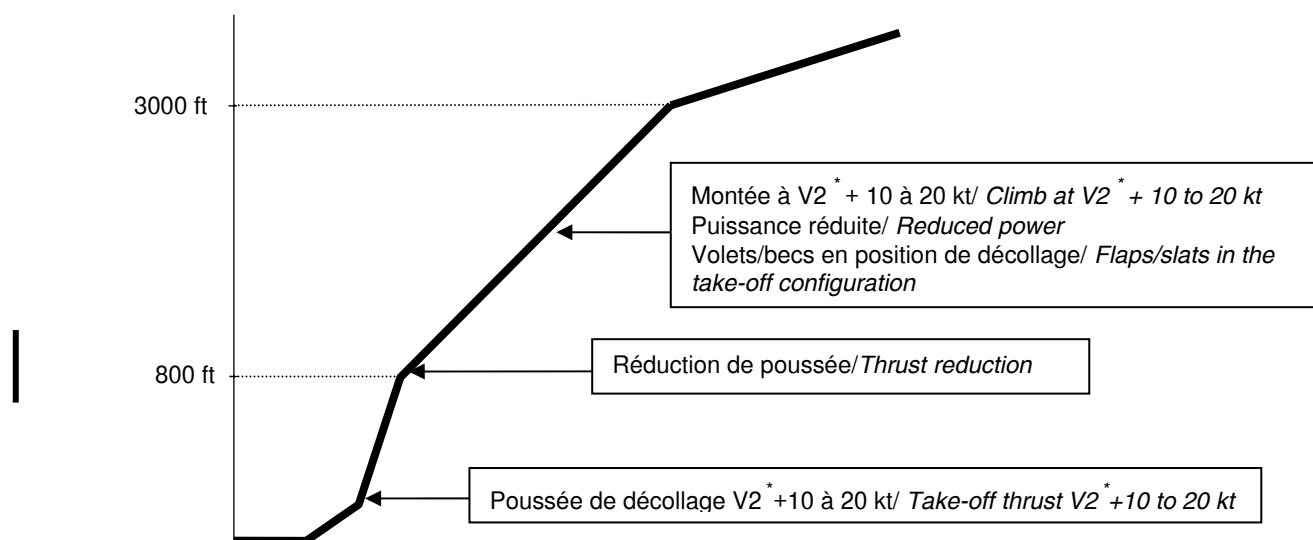
DTTA AD 2.19 AIDES DE RADIONAVIGATION ET D'ATTERRISSAGE/ RADIONAVIGATION AND LANDING AIDS

Type d'aide Déclinaison magnétique Type d'opération prise en charge (pour VOR/ILS/MLS indiquer déclinaison)/ Type of aid Magnetic variation Type of supported operation (for VOR/ILS/MLS give declination)	Identification/ ID	Fréquence/ Frequency	Heures de fonctionnement/ Hours of operation	Coordonnées de l'emplacement de l'antenne d'émission/ Position of transmitting antenna coordinates	Altitude de l'antenne d'émission DME/ Elevation of DME Transmitting antenna	Observations/ Remarks
1	2	3	4	5	6	7
L	KDN	385.5 KHz	H24	364929.5N 0101834.7E	-	120m North extended RWY 29 centre line 6178m THR 29
VOR/DME (2°E/2014)	TUC	116.5 MHz CH112X	H24	365105.7N 0101349.2E	43 ft	PWR VOR : 50W PWR DME: 1 KW
LOC 19 ILS CAT 2 (2°E/2014)	TSI	110.3 MHz	H24	365012.7N 0101323.3E	NIL	RDH : 58 ft QDR 190° 244m THR 01
GP 19	Points-traits/ Dots-dashes	335 MHz	H24	365150.3N 0101354.9E	-	340m THR 19 GP Angle: 3°
OM 19	Points-traits/ Dots-dashes	75 MHz	H24	365623.3N 0101504.3E	-	QDR 010° 4,45 NM THR 19
MM 19	Points-traits/ Dots-dashes	75 MHz	H24	365235.9N 0101402.3E	-	QDR 010° 1070m THR 19
LO	TS	325 KHz	H24	365623.4N 0101504.4E	-	QDR 010° 4,45NM THR 19
DME	TKE	CH22X	H24	365050.2N 0101432.7E	64 ft	DME (TKE) Collocated with GP 29
LOC 29 ILS CAT 2 (2°E/2014)	TKE	108.5 MHz	H24	365118.4N 0101254.4E	NIL	RDH : 58 ft QDR 290° 250m THR 11
GP 29	Points-traits/ Dots-dashes	329.9 MHz	H24	365050.2N 0101432.7E	-	340m THR 29 125m right RCL GP angle : 3°
LOC 01 ILS CAT 2 (2°E/2014)	TBL	111.1 MHz	H24	365208.9N 0101354.9E	NIL	RDH : 52ft QDR 010° 220m THR 19
GP 01	-	331.7 MHz	H24	365031.2N 0101323.4E	-	300m THR 01 120m left RCL GP Angle: 3°
DME	TBL	CH48X	H24	365031.2N 0101323.4E	61 ft	DME (TBL) Collocated with GP 01

DTTA AD 2.20 RÈGLEMENTS LOCAUX DE L'AÉRODROME/ LOCAL AERODROME REGULATIONS

Restrictions locales imposées aux vols/ Local flying restrictions

Aéroport interdit aux aéronefs non munis de radio/ Airport prohibited for non equipped radiocommunication ACFT.



* V2 est spécifiée dans le manuel d'utilisation de l'avion/ * V2 is specified in the aircraft operating manual

AD 2.21.3 Procédures d'approche et d'atterrissage

L'approche finale ne doit pas être effectuée selon une pente :

- inférieure à l'angle du radioalignement de descente ILS qui est de 3°.
- inférieure à l'angle d'approche défini par les secteurs rouges et blancs des dispositifs PAPI.

AD 2.21.4 Mesures à prendre pour réduire la gêne due au bruit aux alentours de l'Aéroport de Tunis/carthage

Afin de réduire autant que possible la gêne due au bruit pour les riverains des agglomérations situées dans le prolongement de l'axe de la piste 11/29, les mesures suivantes sont préconisées:

- 4.1 Les atterrissages sur la piste 11 s'effectueront autant que possible aux instruments en utilisant la procédure ARC DME (Ref AIP TUNISIE page AD2 DTTA-45).
- 4.2 Dans le cas où une approche à vue est accordée pour la piste 11, l'autorisation sera assortie des conditions suivantes:

l'avion doit être aligné dans l'axe à 10 NM minimum du seuil de la piste avec une altitude de survol supérieure ou égale à 3000 pieds.
- 4.3 Lorsque la piste 01/19 n'est pas utilisable et sous réserve que les conditions météorologiques et le trafic le permettent, les opérations d'atterrissage et de décollage sur la piste 11/29 seront favorisées comme suit:
 - les décollages sur la piste 11
 - les atterrissages sur la piste 29.
- 4.4 Les exploitants veilleront au respect des procédures d'approche au bruit minimum et traînée minimale telles que définies dans leurs manuels d'exploitation.

AD 2.21.3 Approach and landing procedures

Final approach shall not be carried out at a slope :

- less than the ILS descent course which is 3°.
- less than the approach course set by the PAPI red and white sectors.

AD 2.21.4 Actions to be taken to reduce noise embarrassment around Tunis/Carthage airport.

In order to reduce noise embarrassment to people living in the agglomerations located in the extension of RWY 11/29 centreline, the following actions are preconized:

- 4.1 Landing on RWY 11 will be operated as much as possible using ARC DME instrument approach procedures (AIP TUNISIE page AD2 DTTA-45 Ref).
- 4.2 In case a visual approach is permitted on RWY 11, the clearance will be attended by the following conditions:

the aircraft must be aligned on the RWY centreline at minimum 10 NM of the runway threshold with minimum overflight altitude of 3000 feet.
- 4.3 When the RWY 01/19 is not usable and if meteorological and traffic conditions permit, landing and take-off operations on RWY 11/29 will be permitted as follows:
 - take-off on RWY 11
 - landing on RWY 29.
- 4.4 The operators will keep respect of approach procedures at minimum noise and drag as defined in their operations manual.

AD 2.21.5 Pistes préférentielles :

La piste 29 est considérée préférentielle à l'atterrissage et la piste 01 est considérée préférentielle au décollage à condition que :

- Les caractéristiques de la surface de la piste ne sont pas compromises (p. ex. présence de neige, de neige fondante, de glace ou d'eau, ou encore de boue, de caoutchouc, d'huile ou d'autres substances)
- la hauteur du plafond, pour l'atterrissage, est supérieure à 150 m au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome ou la visibilité horizontale, pour l'atterrissage et pour le décollage, est supérieure à 1.9 km.
- La composante transversale du vent, y compris des rafales, est inférieure ou égale à 15 kt pour piste sèche et inférieure ou égale à 10 kt pour piste mouillée ou contaminée.
- La composante vent arrière, y compris des rafales, est inférieure à 5 kt.
- Un cisaillement de vent ou des orages ne sont ni signalés ni prévus.

AD 2.21.5 Preferential runways :

Runway 29 is considered preferential for landing and runway 01 is considered preferential for take-off on the understanding that:

- The runway surface conditions are not compromised (e.g. snow, slush, ice or water, or by mud, rubber, oil or other substances)
- For landing, the ceiling is more than 150 m above aerodrome elevation or, for take-off and landing, the horizontal visibility is more than 1.9 km.
- The crosswind component, including gusts, is less or equal to 15 kt for dry RWY and less or equal to 10 kt for wet or contaminated RWY.
- The tailwind component, including gusts, is less than 5 kt.
- Wind shear or thunderstorms are not reported or expected.