

DTTA AD 2.21 PROCEDURES ANTIBRUIT / NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

AD 2.21.1 Généralités

- 1.1 Les procédures qui suivent sont conçues pour éviter un bruit excessif sur et aux abords de l'aéroport. La contribution des pilotes étant essentielle en vue d'atteindre l'objectif pour lequel les procédures antibruit sont conçues, leur attention est attirée sur la nécessité du respect absolu de ces procédures afin de permettre une réduction de la gêne due au bruit des avions aux alentours de l'aéroport.

AD 2.21.2 Procédures de décollage

2.1 Avions de tous types

- Les trajectoires doivent être suivies (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque avion) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome.
- Taux de montée :
Toutes les procédures de départ sont basées sur l'obligation pour les aéronefs d'adopter une pente minimale de montée de 6% (365 ft/NM) jusqu'à 3000 ft.
En cas d'impossibilité, le pilote doit le signaler impérativement lors de la demande d'autorisation de mise en route.

2.2 Avions à turboréacteurs

Les pilotes doivent, outre les dispositions précédentes, utiliser les procédures de montée suivantes :

1. La procédure d'atténuation du bruit ne doit pas être amorcée à moins de 800ft au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome.
2. La vitesse initiale de montée jusqu'au point d'amorçage de la procédure d'atténuation du bruit ne sera pas inférieure à V2 plus 10kt.
3. A une altitude égale ou supérieure à 800ft au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome, régler et maintenir la puissance/poussée des moteurs selon la séquence de puissance/poussée antibruit indiquée dans le manuel d'utilisation de l'avion. Maintenir une vitesse de montée de V2 plus 10 à 20 kt, les volets et les bords de bord d'attaque étant en position de décollage.
4. A 3000ft au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome, accélérer doucement jusqu'à la vitesse de montée en route et rentrer les volets/bords de bord d'attaque selon la séquence prévue.

AD 2.21.1 General

- 1.1 The procedures below are intended to prevent excessive noise on and around the airport. As the pilots' contribution is essential for reaching the aim of the conceived noise abatement procedures, they are highly requested to stick to these procedures aiming at reducing the embarrassment due to the airplanes' noise around airport.

AD 2.21.2 Take-off procedures

2.1 All types of aeroplanes

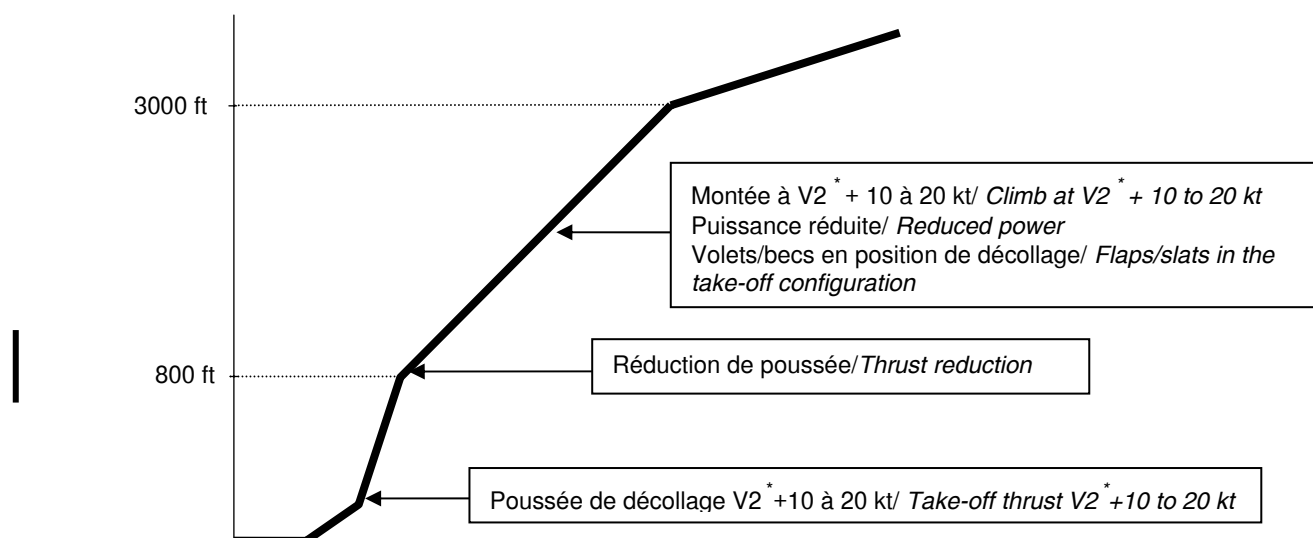
- Paths are to be followed (according to the operational standards of each individual aeroplane) in such a way as to reach a height of 3000 ft above aerodrome elevation as soon as possible.
- Rate of climb:
All departure procedures are based on the fact that aeroplanes are to maintain a minimum climb slope of 6% (365 ft/NM) until 3000 ft.

If unable to comply, pilots are to advise accordingly on requesting the start-up clearance.

2.2 Turbojet aeroplanes

In addition to the preceding provisions, pilots are to comply with the climb procedures hereunder :

1. The noise abatement procedure is not to be initiated at less than 800 ft above aerodrome elevation.
2. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V2 plus 10 kt.
3. On reaching an altitude at or above 800 ft above aerodrome elevation, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the aircraft operating manual. Maintain a climb speed of V2 plus 10 to 20 kt with flaps and slats in the take-off configuration.
4. At 3000ft above aerodrome elevation, accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps/slats retraction on schedule.



* 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.