

DTTA AD 2.22 PROCEDURES DE VOL/ FLIGHT PROCEDURES

AD 2.22.1 Espace aérien délégué à l'APP Tunis :

1.1 Organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne :

L'APP de TUNIS/Carthage assure le Service de Contrôle de la Circulation Aérienne à l'intérieur :

- a) de la CTR Tunis ;
- b) de l'espace aérien délégué à l'APP Tunis (voir ENR 2).

1.2 Calage altimétrique :

- 1013.2 hPa ;
- Le niveau de transition de TUNIS/Carthage est calculé par l'APP Tunis ;
- Altitude de transition : 6000 ft.

1.3 Procédures :

- a) Cheminements IFR à l'intérieur de l'espace aérien délégué à l'APP Tunis :

Les cheminements IFR d'arrivée, de départ et de transit figurent sur les cartes AD2 DTTA-26, AD2 DTTA-28 et ENR 6.2-2.

L'ACC TUNIS peut indiquer d'autres cheminements à suivre.

- b) Transfert de communication :

En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme chargé du Contrôle de la Circulation Aérienne. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence.

1.4 Procédures de panne de télécommunications :

En cas d'interruption des communications, le pilote observera les procédures de panne de télécommunications énoncées à l'Annexe 2 de l'OACI.

AD 2.22.2 Procédures radar :

Voir ENR 1.6

AD 2.22.1 Airspace delegated to Tunis APP:

1.1 Unit in charge of air traffic control :

TUNIS/Carthage APP provides the Air Traffic Control Service within:

- a) Tunis CTR ;
- b) Airspace delegated to Tunis APP (see ENR 2).

1.2 Altimeter setting :

- 1013.2 hPa ;
- TUNIS/Carthage transition level is provided by Tunis APP ;
- Transition altitude: 6000 ft.

1.3 Procedures :

- a) IFR routes within airspace delegated to Tunis APP :

Arrival, departure and transit IFR routes are depicted on AD2 DTTA-26, AD2 DTTA-28 and ENR 6.2-2 charts.

TUNIS ACC may assign other routes.

- b) Communication transfer :

Normally, frequency changes must be effected only on the instruction of the Air Traffic Control unit in charge. At every frequency change, the aircraft must report without delay on the new frequency.

1.4 Communication failure procedures :

In the event of communication failure, the pilot shall act in accordance with the communication failure procedures in ICAO Annex 2.

AD 2.22.2 Radar procedures :

See ENR 1.6

AD 2.22.3 Procédures pour les vols VFR

3.1 Procédures d'arrivée en vol VFR pour les aéronefs munis de radio

a) Entrée dans la CTR

L'autorisation d'entrée dans la CTR sera demandée sur la fréquence TUNIS Airport 118.1 MHz.

Le cheminement VFR: CN/CN1/CW3/CW1/CS est destiné pour le transit dans la CTR de Tunis dans les conditions météorologiques de vol à vue.

b) Minima météorologiques

Visibilité: 5000m - Plafond: 450 m

c) Panne de communication

Si une panne de communication se produit, l'aéronef se dirigera vers la TWR en suivant les cheminements suivants (voir AD2 DTTA-60):

- CN/CN2 vers la TWR en maintenant une hauteur maximum de 150m/GND, ensuite il effectuera des circuits d'attente en hippodrome entre l'hangar Tunisair et la station d'épuration à " Chotrana ".
- CE/CE1 vers la TWR en maintenant une hauteur maximum de 150m/ GND, ensuite il effectuera des circuits d'attente en hippodrome entre l'ancien parking et les cheminées à " La Goulette ".
- CS/CE1 vers la TWR en maintenant une hauteur maximum de 150m/ GND, ensuite il effectuera des circuits d'attente en hippodrome entre l'ancien parking et les cheminées à " La Goulette ".
- CW/CW3 vers la TWR en maintenant une hauteur maximum de 150m/ GND, ensuite il effectuera des circuits d'attente en hippodrome entre la TWR et le stade de " El Menzah ".

L'autorisation d'atterrissage lui sera donnée par feu vert.

3.2 Procédures de départ en vol VFR pour les aéronefs munis de radio

a) Minima météorologiques

Visibilité: 5000m - Plafond: 450m

b) Panne de communication

- Si une panne de communication se produit avant le décollage: Ne pas décoller.
- Si une panne de communication se produit après le décollage, le pilote poursuivra son vol suivant l'autorisation obtenue.

3.3 Les aéronefs non munis d'un VOR et/ou commandés par des pilotes ne possédant pas la licence de pilote professionnel et/ou le certificat d'aptitude pour l'utilisation de la langue anglaise ne peuvent entrer dans la CTR et en sortir que par les points de compte rendu figurants sur la carte AD2 DTTA-60.

AD 2.22.3 VFR flight procedures

3.1 Inbound VFR procedures for radio equipped aircrafts

a) Entry into the CTR

Clearance to enter into CTR shall be requested on TUNIS Airport frequency 118.1 MHz.

The VFR route: CN/CN1/CW3/CW1/CS is destined for the transit into Tunis CTR in visual meteorological conditions.

b) Meteorological minima

Visibility: 5000m - Ceiling: 450m

c) Communication failure

In case of a communication failure, the aircraft shall proceed towards the TWR following the defined routes (see AD2 DTTA-60):

- CN/CN2 towards the TWR maintaining a maximum height of 150m/GND, then execute holding pattern between the Tunisair hangar and the purification station in " Chotrana ".
- CE/CE1 towards the TWR maintaining a maximum height of 150m/GND, then execute holding pattern between the former PRKG and the chimneys in " La Goulette ".
- CS/CE1 towards the TWR maintaining a maximum height of 150m/GND, then execute holding pattern between the former PRKG and the chimneys in " La Goulette ".
- CW/CW3 towards the TWR maintaining a maximum height of 150m/GND, then execute holding pattern between the TWR and "El Menzah" stadium.

The landing clearance will be given by green light signal.

3.2 Outbound VFR procedures for radio equipped aircraft

a) Meteorological minima

Visibility: 5000m - Ceiling: 450m

b) Communication failure

- In case of communication failure before taking off: Don't take off.
- In case of communication failure after taking off, the pilot shall continue his flight in compliance with the clearance obtained.

3.3 Aircraft not equipped with VOR and/or under the responsibility of pilots not holding the commercial pilot license and/or the certificate of fitness for the use of English can enter and exit CTR only by the reporting points depicted on AD2 DTTA-60 chart.