

ENR 3 ROUTES ATS

ATS ROUTE

ENR 3.0 DESCRIPTION DES ROUTES ATS

DESCRIPTION OF ATS ROUTES

GENERALITES

La description des routes ATS donnée en ENR 3.1 et ENR 3.2 reprend les caractéristiques générales de ces routes (points significatifs et, pour chaque tronçon, sens d'utilisation, RM, longueur, limites verticales, série FL, organisme gestionnaire et statut).

Les routes de navigation de surface sont publiées dans la section ENR 3.2.

Ces routes sont également utilisables en navigation conventionnelle dans les conditions énoncées à la section ENR 3.1.

3.0.1 Une route de navigation de surface est une route établie pour les aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

3.0.2 La navigation de surface est une méthode qui permet l'exploitation de l'aéronef sur n'importe quelle trajectoire de vol souhaitée dans la limite de couverture d'aides à la navigation référencées ou dans les limites de la capacité des aides autonomes, ou une combinaison de celles-ci.

3.0.2.1 Dans la FIR SOOO, la totalité des routes sont utilisables en navigation de surface (RNAV-5).

3.0.2.1.1 Par défaut, l'ATC considèrera l'ensemble des aéronefs empruntant ces routes comme évoluant en navigation de surface. Si un équipage désire utiliser la navigation conventionnelle, se reporter aux indications de l'ENR 3.1 lors de la préparation du vol, ou à l'ENR 3.0.4 pour les situations dégradées.

3.0.3 Avant de débuter ou lors de l'exploitation d'opération RNAV-5, le bon fonctionnement du système de navigation de surface embarqué sera vérifié, entre autres les aspects établis sur le processus d'approbation opérationnelle, notamment :

- a) que l'équipement nécessaire au fonctionnement du RNAV-5 n'a pas été dégradé pendant le vol ;
- b) que l'itinéraire est conforme à l'autorisation ATC ;
- c) par des vérifications croisées, que la précision de navigation de l'aéronef est appropriée aux opérations RNAV-5 ;
- d) que d'autres aides à la navigation sont sélectionnées pour permettre un contrôle croisé ou une inversion immédiate en cas de perte de la capacité de navigation de surface.

3.0.4 En ce qui concerne la dégradation ou la défaillance en vol du système de navigation de surface lorsque l'aéronef est sur une route ATS désignée RNAV-5, les procédures suivantes doivent être suivies :

- a) L'aéronef sera autorisé à voler sur les routes ATS "conventionnelles" telles que définies en ENR 3.1 ; ou
- b) Si ces routes "conventionnelles" ne sont pas disponibles, l'aéronef sera autorisé à voler avec des aides à la navigation conventionnelles, c'est-à-dire VOR / DME ou NDB en état de fonctionnement.

3.0.5 Les mesures ATC concernant un aéronef qui ne peut pas satisfaire aux exigences PBN en raison d'une défaillance ou d'une dégradation du système de navigation de surface dépendront des informations fournies par le pilote selon lesquelles l'aéronef n'est pas en mesure de se conformer aux exigences RNAV-5 et des conditions générales de circulation aérienne.

GENERAL

The description of ATS routes given in ENR 3.1 and ENR 3.2 includes the general characteristics of these routes (significant points and, for each leg, magnetic track, length, vertical limits, FL series, controlling organisation and status).

Area navigation routes are published in ENR 3.2 section.

These routes are usable in conventional navigation under conditions stated in section ENR 3.1.

3.0.1 *An area navigation Route is a route established for the use of aircraft that can use the area navigation.*

3.0.2 *Area Navigation is a method which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of station-referenced navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.*

3.0.2.1 *In FIR SOOO, all the routes can be used in area navigation (RNAV-5).*

3.0.2.1.1 *By default, ATC will consider all aircraft using these routes as operating in area navigation. If a crew wishes to use conventional navigation, it must refer to ENR 3.1 during flight planning or ENR 3.0.4 on degraded situations.*

3.0.3 *Before starting or when operating an operation on RNAV-5, the proper operation of the on-board RNAV system will be verified, among others aspects established on the operational approval process, including :*

- a) That the equipment required for RNAV-5 operation has not been degraded during the flight ;*
- b) That the route is consistent with the ATC authorization ;*
- c) Through crosschecks, that the aircraft navigation precision is appropriate for RNAV-5 operations ;*
- d) That other navigation aids are selected to enable crosscheck or immediate reversal in case of loss of area navigation capability.*

3.0.4 *Regarding the in-flight degradation or failure of the area navigation system when the aircraft is on an ATS route designated as RNAV-5, the following procedures must be followed :*

- a) The aircraft will be authorized to fly on the "conventional" ATS routes as defined in ENR 3.1 ; or*
- b) If these "conventional" routes are not available, the aircraft will be authorized to fly with conventional navigation aids, that is, VOR / DME or NDB in service.*

3.0.5 *ATC measures with respect to an aircraft that cannot meet PBN requirements due to failure or degradation of the area navigation system will depend on the information provided by the pilot that the aircraft is not able to comply with RNAV-5 requirements and on the general air traffic conditions.*

3.0.6 PHRASEOLOGIE

3.0.6 PHRASEOLOGY

3.0.6.1 Informer l'ATC de la dégradation ou d'une panne du système de navigation de surface :

3.0.6.1 *Informing ATC of area navigation system degradation or failure :*

← (indicatif) RNAV IMPOSSIBLE CAUSE (raison)

(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE TO (reason)

3.0.6.2 Informer l'ATC de l'absence de capacité RNAV

3.0.6.2 *Informing ATC of no RNAV capability*

← (indicatif) NEGATIF RNAV
← (Indicatif) IMPOSSIBLE RNAV CAUSE EQUIPEMENT

*(call sign) NEGATIVE RNAV
(call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT*

←

←
←

←

←