

**ENR 3.3 AUTRES ROUTES****OTHER ROUTES****3.3.1 Itinéraires obligatoires (FRA.5006)**

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien à la fin de cette partie de l'AIP.

**3.3.1 Mandatory routes (FRA.5006)**

*When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published at the end of this part of the AIP.*

**3.3.2 Itinéraires : FRA.5005 c) 6)**

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

**3.3.2 Routes : FRA.5005 c) 6)**

*Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the control body.*

*In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Their monitoring is mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight ; it is recommended.*

**3.3.3 Survol Maritimes**

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

Se référer à la partie GEN 1.5 pour les équipements obligatoires en radiocommunication / navigation / transpondeur.

- Le pilote établit des communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol au-dessus des étendues maritimes dans les régions traversées et garde une écoute permanente des communications sur le canal de communication approprié. Il applique, le cas échéant, des procédures particulières pour les régions où la couverture radio est insuffisante.

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés ci-dessous. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

**3.3.3 Maritime Overflights**

*If an aircraft is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :*

*1° The maximum distance permitting the aircraft, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*

*2° The distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.*

*The flight must comply with the following rules :*

*- The pilot must file a flight plan.*

*Refer to part GEN 1.5 for mandatory equipment related to radiocommunication / navigation / transponder.*

*- The pilot establishes bilateral radiotelephone communications with the air traffic services unit providing the flight information service over the maritime areas in the areas crossed and keeps a constant listening of communications on the appropriate communication channel. Where appropriate, it shall apply special procedures for areas where radio coverage is insufficient.*

*- Aircraft operating in these regions follow the mandatory routes published below. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.*

**3.3.4 Itinéraires de transit VFR entre les aérodromes de ST MARTIN GRAND CASE et de ST BARTHELEMY**  
Voir carte ENR 3.3 ITI VFR SAINT MARTIN SAINT BARTHELEMY

**3.3.4 VFR transit routes between ST MARTIN GRAND CASE and ST BARTHELEMY aerodromes**  
See chart ENR 3.3 ITI VFR SAINT MARTIN SAINT BARTHELEMY

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR<br>VFR transit routes                                      | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE<br>Level, height, altitude | OBSERVATIONS<br>Remarks                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| De / From GRAND-CASE vers / to ST BARTHELEMY<br><br>Caye Verte -----> Ile Fourchue    | 1500 AMSL                                            | Itinéraire obligatoire<br>Contacter GRAND-CASE INFORMATION 119.200<br>Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur<br><br>Compulsory route<br>Contact GRAND-CASE INFORMATION 119.200<br>Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000   |
| De / From ST BARTHELEMY vers / to GRAND-CASE<br><br>Ile Frégate -----> Ile Tintamarre | 1000 AMSL                                            | Itinéraire obligatoire<br>Contacter SAINT-BARTH INFORMATION 118.450<br>Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur<br><br>Compulsory route<br>Contact SAINT-BARTH INFORMATION 118.450<br>Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000 |

3.3.5 Espace aérien en cheminement libre (FRA)

3.3.5 Free Route Airspace (FRA)

3.3.5.1 Définition

Il s'agit d'un espace aérien spécifié au sein duquel les utilisateurs peuvent planifier librement des itinéraires directs entre un point d'entrée défini et un point de sortie défini, y compris des informations sur l'itinéraire direct, les restrictions sur l'utilisation des points de cheminement pour les itinéraires directs et l'indication dans le plan de vol (champs 15).

Les utilisateurs des cellules FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.4 « Indicateurs codés des points significatifs » de l'AIP CAR SAM NAM.

La fonction de ces points significatifs est mentionnée en colonne « Observations » :

- FRA (A) Point de connexion d'arrivée FRA
- FRA (D) Point de connexion de départ FRA
- FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA
- FRA (I) Point intermédiaire FRA
- FRA (X) Point de sortie horizontale FRA

Limitation des DCT : à l'intérieur des cellules FRA, la limitation de distance ne s'applique pas aux DCT.

Les règles applicables sont détaillées en ENR 1.3 pour les règles de vol, les espaces aériens concernés sont indiqués en ENR 2.2 et en ENR 6.3.

3.3.5.2 Route de connexion FRA

L'accès aux zones terminales et la connexion avec les aérodromes situés à l'intérieur ou à proximité de la zone FRA concernée est pris en compte dans la conception de l'espace FRA.

Cela nécessite une définition de la route de connexion FRA pour faciliter la planification des vols et la distribution du trafic, en prévoyant une route entre des points significatifs FRA spécifiquement définis ou d'autres points significatifs existants sur la frontière CTR / TMA ou à proximité dans son voisinage.

| Routes de connexion d'arrivée FRA<br>FRA arrival connecting routes | Itinéraire d'arrivée<br>Arrival route | Premier point de la STAR<br>STAR first point | Aéroport<br>Airport |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|
|                                                                    | MEBLI DCT REKIM                       | REKIM                                        | SOCA                |

| Routes de connexion de départ FRA<br>Departure connecting routes | Aéroport<br>Airport | Dernier point SID<br>SID last point | Itinéraire de départ<br>Departure route |
|------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                  | SOCA                | SOCA                                | SOCA<br>DCT IVRIS                       |

3.3.5.1 Définition

Free route airspace ("FRA") is a specified airspace within which airspace users may freely plan a route between defined entry and exit points, including information on the direct routing, the restrictions on the use of waypoints for direct routings and the indication in the flight plan (item 15).

Airspace users must plan their route using significant points published in section 4.4 ("Name-code designators for significant points") in AIP CAR SAM NAM.

The function is shown in column "Remarks" :

- FRA (A) FRA arrival connecting point
- FRA (D) FRA departure connecting point
- FRA (E) FRA horizontal entry point
- FRA (I) FRA intermediate point
- FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / FRA horizontal exit point

DCT Limitations : inside FRA cells, distance limitation does not apply to DCT.

Applicable rules are defined in Section ENR 1.3 for Flight Rules, concerned airspaces are described in ENR 2.2 and in the ENR 6.3.

3.3.5.2 FRA connecting route

Access to terminal manoeuvring area and connection to aerodromes located inside or in the vicinity of FRA areas have been considered in the design of the FRA cells.

This requires the definition of the FRA connection route to facilitate flight planning and flow management, by planning a route between FRA significant points specifically defined or others significant existing points located at the CTR / TMA boundary or in its vicinity.

**3.3.6 Routes d'exception ou de secours**

En application du plan de mesures d'exception mentionnée en ENR 1.15, seules les routes suivantes sont utilisables dans des situations d'urgence dans la FIR / UIR CAYENNE.

**3.3.6 Contingency routes**

*In compliance with the contingency procedure described in Section ENR 1.15, only the following routes are to be used in contingency situations in the FIR / UIR Cayenne.*

| EXISTING ATS ROUTES                                     | CONTINGENCY ALTERNATE ROUTES | ENTRY POINT | VIA       | EXIT POINT | FL         | LONGITUDINAL SEP. | REMARKS                               |
|---------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------|---------------------------------------|
| Flow from AMAZONICA FIR to PARAMARIBO FIR               | CR09                         | OIA         | CYR       | BUXEX      | 300<br>320 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from AMAZONICA FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport  | /                            | /           | /         | /          | /          | /                 | Follow Contingency NOTAM instructions |
| Flow from PARAMARIBO FIR to AMAZONICA FIR               | CR09                         | BUXEX       | CYR       | OIA        | 310        | 15 minutes        |                                       |
| Flow from PARAMARIBO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport | /                            | /           | /         | /          | /          | /                 | Follow Contingency NOTAM instructions |
| Flow from PARAMARIBO FIR to PIARCO FIR                  | CR10                         | DIMAS       | CYR-KONTI | BISUK      | 330<br>350 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from ATLANTICO FIR to PIARCO FIR                   | CR13                         | ARUSI       |           | BISUK      | 320        | 15 minutes        |                                       |
|                                                         | CR11                         | KOTVO       |           | PUBLI      | 330<br>370 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from ATLANTICO FIR to DAKAR FIR                    | CR12                         | MAVKO       |           | GOGSO      | 350<br>390 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from ATLANTICO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport  | /                            | /           | /         | /          | /          | /                 | Follow Contingency NOTAM instructions |
| Flow from PIARCO FIR to ATLANTICO FIR                   | CR13                         | BISUK       |           | ARUSI      | 310        | 15 minutes        |                                       |
|                                                         | CR11                         | PUBLI       |           | KOTVO      | 340<br>380 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from PIARCO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport     | /                            | /           | /         | /          | /          | /                 | Follow Contingency NOTAM instructions |
| Flow from PIARCO FIR to PARAMARIBO FIR                  | CR10                         | BISUK       | KONTI-CYR | DIMAS      | 340<br>360 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from DAKAR FIR to ATLANTICO FIR                    | CR12                         | GOGSO       |           | MAVKO      | 300<br>360 | 15 minutes        |                                       |
| Flow from DAKAR FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport      | /                            | /           | /         | /          | /          | /                 | Follow Contingency NOTAM instructions |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ITINERAIRES VFR / VFR Routes SAINT MARTIN - SAINT BARTHELEMY

