

## ENR 3 ROUTES ATS

## ATS ROUTE

## ENR 3.0 DESCRIPTION DES ROUTES ATS

## DESCRIPTION OF ATS ROUTES

## GENERALITES

La description des routes ATS en 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).

Le calcul des RM intègre les déclinaisons 2010 fournies par l'IPGP (Institut de Physique du Globe de Paris).

A chaque route ou tronçon de route, peuvent être associées des restrictions d'utilisation pour certaines catégories de vol. Conformément aux dispositions convenues au niveau européen, ces restrictions sont alors précisées dans le RAD (Routes Availability Document). Le RAD est mis à jour à chaque cycle AIRAC. Le document européen complet ainsi que l'annexe France sont disponibles sur le site RAD du Network Operational Portal de NM à l'adresse :

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

**1 ESPACE INFERIEUR**

1.1 Les routes ATS inférieures correspondent aux voies aériennes (AWY), aux autres itinéraires IFR, aux itinéraires hélicoptères basse altitude, aux itinéraires VFR, ainsi qu'aux SID / STAR, situés en-dessous du FL 195

1.2 Lorsque la largeur d'une AWY est différente de 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe), ceci est précisé en observation.

1.3 Classe d'espace :

Les AWY sont classées :

- E de leur limite inférieure au plus élevé des deux niveaux suivants : FL 115 ou 900 m (3000 ft) ASFC.

- D au-dessus de ce niveau jusqu'au FL 195.

Les tronçons de routes ATS inclus dans une région de contrôle active sont de la même classe d'espace que cette dernière.

Nota 1 : sur certains tronçons de routes ATS, seuls les services d'information de vol et d'alerte sont assurés. Ceci est alors précisé.

**2 ESPACE SUPERIEUR**

2.1 Les routes ATS supérieures sont situées dans la région supérieure de contrôle (UTA) de classe C.

**3 GESTION SOUPLE DE L'ESPACE AERIEN : CDR1**

3.1 La planification des vols sur les routes décrites en ENR 3.1 et ENR 3.2 n'est possible que sous réserve du respect des exigences décrites à l'ENR1.10.

3.2 La disponibilité des CDR1 est gérée quotidiennement via l'EAUP/EUUP sauf mention contraire dans l'ENR 3.1 ou l'ENR 3.2.

3.3 Les différents tronçons d'une même route peuvent être de caractère permanent ou conditionnel.

Remarque : Concernant l'ensemble des routes ou tronçons de routes décrits en ENR 3.1 et ENR 3.2, les références horaires à prendre en compte sont, sauf mention contraire, les suivantes :

## GENERAL

The description of ATS routes given in 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).

The MAG Track calculation includes variation 2010 from the IPGP (Institut de Physique du Globe de Paris).

Each route or leg of a route may be associated with operating restrictions for some categories of flight. According to European level determined arrangements, any such restrictions are stated in the Route Availability Document (RAD). The RAD is updated at each AIRAC cycle. The full European document and the annex France are available on the RAD internet site of Network Operational Portal NM at :

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

**1 LOWER AIRSPACE**

1.1 The lower ATS routes mean variously Airways (AWY), other IFR routes, Helicopters low level routes, VFR routes as well as SID / STAR, below FL195.

1.2 When the AWY width is different than 10 NM (5 NM on either sides from centre line), it is specified in remarks.

1.3 Airspace classification :

AWY are classified as following :

- E from lower limit to the highest of the two following levels : FL 115 or 900 m (3000 ft) ASFC.

- D over the above-said level to FL 195.

ATS route segments included in active control area are classified as this last one.

Nota 1 : on some ATS route segments, only the flight information and alerting services are provided. Then it is specified.

**2 UPPER AIRSPACE**

2.1 The upper ATS routes are located in upper control area (UTA) classified C.

**3 FLEXIBLE USE OF AIRSPACE : CDR 1**

3.1 Flight planning for the routes described in ENR 3.1 and ENR 3.2, is only possible under the conditions specified ENR1.10.

3.2 The availability of CDR1 is managed in accordance with conditions published daily in EAUP/EUUP unless otherwise specified in ENR 3.1 or ENR 3.2.

3.3 The various segments of a same route may be permanent or conditional.

Remark : Concerning all the routes, or route segments, described on pages ENR 3.1 or ENR 3.2, the reference hours are, except otherwise instructed, as follow :

#### Périodes de fin de semaine (W.E.)

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, du vendredi 1600 UTC au lundi 0800 UTC (heure légale d'hiver),
  - Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, du vendredi 1500\* UTC au lundi 0700 UTC (heure légale d'été).
- \*1000 UTC dans le cas des vendredis chargés et pour des routes spécifiées (la liste de ces vendredis et des routes concernées est publiée chaque année par AIP SUP).

#### Périodes de nuit de semaine (nuits)

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, de 2200 UTC à 0700 UTC (heure légale d'hiver),
- Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, de 2300 UTC à 0600 UTC (heure légale d'été).

#### Périodes associées aux jours fériés (JF)

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, de la veille du jour férié 1600 UTC au lendemain du jour férié 0800 UTC
- Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, de la veille du jour férié 1500 UTC au lendemain du jour férié 0700 UTC

#### Périodes associées aux journées particulièrement chargées

Les journées particulièrement chargées sont déterminées annuellement et font l'objet d'une information aéronautique (SUP AIP).

Remarque : Lors de ces périodes, des routes ou tronçons de routes peuvent être ouverts par anticipation et/ou peuvent être fermés par voie de NOTAM avec un préavis de fermeture de 48 heures minimum en cas d'activité défense particulière.

Nota : les usagers aériens se reporteront à la Circulaire d'Information Aéronautique (AIC) donnant les périodes d'application de l'heure légale d'hiver et de l'heure légale d'été.

Parmi les routes ou tronçons de routes décrits en ENR 3.1 et ENR 3.2, certains possèdent un statut conditionnel (CDR).

Ainsi :

- certaines routes ou tronçons de routes sont désignés conditionnels de catégorie 1 (CDR1) pendant des périodes spécifiées durant lesquelles ils sont planifiables en permanence. Il est alors spécifié un itinéraire de contournement utilisable sur instruction de l'ATC. En l'absence d'une telle information, en cas d'activité militaire, le vol peut être re-routé sur instruction de l'ATC via le réseau permanent utilisable en semaine.

Les routes ou tronçons de routes désignés conditionnels de catégorie 1 (CDR1), sont identifiés par l'introduction d'une observation dans la description de la route.

Il est à noter que, par convention :

- lorsque la plage horaire est précisée, la route conditionnelle n'existe pas en dehors de la plage horaire précisée ;
- toutes les heures sont exprimées en UTC.

#### 4 NAVIGATION EN ROUTE

- 4.1 Les routes ou tronçons de routes de navigation conventionnelle sont utilisables par des aéronefs équipés de système de navigation RNAV5.
- 4.2 Les routes ou tronçons de route de navigation fondée sur les performances sont conçues pour pouvoir être utilisées par des aéronefs équipés de système de navigation RNAV5 a minima.

#### Week-end periods (W.E.)

- During the Winter standard time, from Friday 1600 UTC to Monday 0800 UTC (Winter standard time),
  - During the Summer standard time, from Friday 1500\* UTC to Monday 0700 UTC (Summer standard time).
- \*1000 UTC in the case of heavy traffic Fridays and for specified routes (the list of these Fridays and affected routes, is published every year by AIP SUP).

#### Week night periods (nights)

- During the Winter standard time, from 2200 UTC to 0700 UTC (Winter standard time),
- During the Summer standard time, from 2300 UTC to 0600 UTC (Summer standard time).

#### Public HOL periods

- During the application period of the winter standard time, from the day before the public holiday 1600 UTC to the next day of the public holiday 0800 UTC.
- During the application period of the summer standard time, from the day before the public holiday 1500 UTC to the next day of the public holiday 0700 UTC.

#### Heavy traffic periods

Heavy traffic periods are annually determined and are subject to AIP supplements (AIP SUP).

Remark : During these periods, some routes or route segments may be opened in anticipation and/or closed through NOTAM with a minimum 48-hour prior notice in case of special defence activity.

Note : Aircraft users will refer to the Aeronautical Information Circular (AIC) giving the application periods of the winter standard time and summer standard time.

Among the routes or route segments described in ENR 3.1 and ENR 3.2, some of them have a conditional status (CDR).

So :

- some routes or route segments are designed as category-1 conditional routes (CDR1) for specified periods during which they can be permanently planned. Then, an avoidance flight route will be specified and usable on ATC instructions only. Without such information, in case of special military activity, the flight could be re-routed on ATC instruction via the permanent network available on weekdays.

The routes or route segments designed as conditional of category 1 (CDR1), are identified by including a remark in the route description.

By convention, it should also be noted :

- when operating hours are specified, the conditional route does not exist out of these operating hours ;
- time is expressed in UTC.

#### 4 EN ROUTE NAVIGATION

- 4.1 The conventional navigation routes or portions of routes are usable by aircraft equipped with RNAV5 navigation systems.
- 4.2 The PBN routes or portions of routes are designed so that they can be used by aircraft equipped with RNAV5 navigation systems as a minimum.

<p><b>5 PROCEDURES POUR LES AERONEFS EN PROVENANCE ET A DESTINATION DE L'ATLANTIQUE</b></p> <p>5.1 Aéronefs en provenance de l'Atlantique</p> <p>L'autorisation océanique précise le premier moyen au sol ou le premier point de report vers lequel l'aéronef est autorisé. Ce moyen au sol ou point de report est systématiquement :</p> <p>REGHI pour les vols provenant de ETIKI (4800N, 00845W)          UMOXA pour les vols provenant d'UMLER (4730N, 00845W)          LAPEX pour les vols provenant de SEPAL (4700N, 00845W)          TIVLU pour les vols provenant de BUNAV (4630N, 00845W)          RIVAK pour les vols provenant de SIVIR( 4600N, 00845W)          L'UAC BREST peut autoriser des trajectoires plus directes après le passage du méridien 00845W.</p> <p>5.2 Aéronefs à destination de l'Atlantique</p> <p>5.2.1 Les aéronefs transitant dans l'UAC Brest et pénétrant dans l'OAC SHANWICK devront contacter "SHANWICK OCEANIC" pour l'obtention d'une clairance océanique conformément à l'AIP du Royaume-Uni et au plus tard au passage du méridien 01°00'W :</p> <p>Les commandants de bord devront rester normalement en liaison VHF avec "BREST CONTRÔLE" et recevront toutes les instructions utiles pour se conformer à l'autorisation d'entrée dans l'OAC Shanwick telle que reçue lors du contact indiqué ci-dessus.</p> <p>Il est précisé que ces dispositions ont pour but de faciliter l'écoulement du trafic entre l'UAC Brest et l'OAC de SHANWICK.</p> <p>5.2.2 Une clairance délivrée par Shanwick est effective en entrée de l'OAC Shanwick. Les pilotes doivent s'assurer qu'ils pourront se conformer aux autorisations délivrées et, notamment, qu'ils pourront franchir la limite de l'OAC Shanwick au niveau mentionné dans la clairance délivrée par Shanwick.</p> <p>5.2.3 Les flux de trafic transatlantiques à destination de l'Ouest dans l'UAC Brest sont les suivants :</p> <p>1. Les points ETIKI et UMLER ne sont pas utilisables pour les vols passant au Sud de la ligne : 4700N 01500W - 4600N 02000W.          2. Les points SEPAL, BUNAV, SIVIR ne sont pas utilisables pour les vols passant au Nord de la ligne : 4700N 01500W - 4700N 02000W.</p>	<p><b>5 PROCEDURES FOR ATLANTIC EASTBOUND AND WESTBOUND</b></p> <p>5.1 Aircraft from the Atlantic</p> <p><i>The oceanic clearance defines the first ground aid or the first reporting point to which the ACFT is cleared. This ground aid or reporting point is systematically :</i></p> <p><i>REGHI for flights from ETIKI (4800N, 00845W)</i>  <i>UMOXA for flights from UMLER (4730N, 00845W)</i>  <i>LAPEX for flights from SEPAL (4700N, 00845W)</i>  <i>TIVLU for flights from BUNAV (4630N, 00845W)</i>  <i>RIVAK for flights from SIVIR (4600N, 00845W)</i>  <i>BREST UAC may authorize more direct routes after crossing the 00845W meridian.</i></p> <p>5.2 Aircraft heading to the Atlantic</p> <p>5.2.1 Aircraft transiting within the Brest UAC and entering the SHANWICK OAC must contact "SHANWICK OCEANIC" to obtain an oceanic clearance in accordance to the UK AIP and at the latest when crossing the meridian 01°00'W :</p> <p><i>Pilots in command must normally retain a VHF link with "BREST CONTROL" and will receive all necessary instructions to comply with the authorization for entry in OAC Shanwick as received following contacts described above.</i></p> <p><i>The purpose of these arrangements is to facilitate air traffic flow between Brest UAC and SHANWICK OAC.</i></p> <p>5.2.2 A clearance issued by Shanwick is effective at the Shanwick OCA boundary. Pilots must ensure that they comply with this clearance, especially that the flight crosses the Shanwick OCA boundary at the flight level contained in the clearance issued by Shanwick.</p> <p>5.2.3 The transatlantic traffic flow to the West part of Brest UAC are the following :</p> <p>1. The points ETIKI and UMLER are not usable for flights passing South of the line : 4700N 01500W - 4600N 02000W.          2. The points SEPAL, BUNAV, SIVIR are not usable for flights passing North of the line : 4700N 01500W - 4700N 02000W.</p>
---	--

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank