

**ENR 3.5 AUTRES ROUTES****OTHER ROUTES****3.5.1 Route FLEX**

Un itinéraire FLEX est une route non fixe calculée quotidiennement pour fournir le profil de vol ou la trajectoire la plus efficace dans un volume spécifique de l'espace aérien qui supprime les contraintes des routes nommées (UL....) et offrent aux compagnies plus de flexibilité. La route FLEX peut être constituée de toute combinaison d'éléments, y compris mais non limité à des points cinq lettres, latitude / longitude, voies existantes, terrains, aides à la navigation ou d'autres points importants.

Les itinéraires FLEX sont disponibles dans la FIR/UIR CAYENNE au dessus du FL 245.

Les exploitants d'aéronefs doivent planifier la trajectoire préférentielle en utilisant les points cinq lettres fixes (GOGSO 114000N 0364200W), ARAGO (094858N 0355430W) MOVGA (074000N 0350000W) disponibles sur la frontière CAYENNE FIR/DAKAR OCEANIQUE FIR (SOOO/GOOO).

Les portions de route entre waypoints seront indiquées par la mention "DCT".

**3.5.2 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.

**3.5.3 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.

**3.5.4 Survols 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.

**3.5.1 FLEX Routes**

*A Flex Route (also called Random Route, User Preferred Route, Free Route or 4D Trajectory) is described as a non fixed route calculated on a daily basis to provide the most efficient flight profile or trajectory on a given city pair or through a specific volume or airspace. The Flex Route can be comprised of any combination of elements including but not limited to five-letter waypoints names ; latitude / longitude, existing airways, ground based navigation aids or other significant points.*

*Flexible routings are available within the CAYENNE FIR/UIR above FL 245 (CAYENNE UTA)*

*Aircraft operators will be able to plan user-preferred trajectories through the use of boundary fixes GOGSO (114000N 0364200W), ARAGO (094858N 0355430W), MOVGA (074000N 0350000W) wich exist on the CAYENNE FIR/DAKAR OCEANIQUE FIR (SOOO/GOOO) boundary.*

*Route portions between waypoints will be indicated by means of "DCT" instruction.*

**3.5.2 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 ENR 1.2.*

**3.5.3 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.*

**3.5.4 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 equipage 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.*

**3.5.5 Itinéraires de transit VFR entre les aérodromes de ST MARTIN GRAND CASE et de ST BARTHELEMY**      **3.5.5 VFR transit routes between ST MARTIN GRAND CASE and ST BARTHELEMY aerodromes**

ITINERAIRES DE TRANSIT VFR <i>VFR transit routes</i>	NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE <i>Level, height, altitude</i>	OBSERVATIONS <i>Remarks</i>
<p>Del/ From GRAND-CASE vers/ to ST BARTHELEMY</p> <p style="text-align: center;">Caye Verte -----&gt; Ile Fourchue</p>	<p style="text-align: center;">1500 AMSL</p>	<p style="text-align: center;">Itinéraire obligatoire Contacter GRAND-CASE information 119.2 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur</p> <p style="text-align: center;"><i>Compulsory route Contact GRAND-CASE information 119.2 Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000</i></p>
<p>Del/ From ST BARTHELEMY vers/ to GRAND-CASE</p> <p style="text-align: center;">Ile Frégate -----&gt; Ile Tintamarre</p>	<p style="text-align: center;">1000 AMSL</p>	<p style="text-align: center;">Itinéraire obligatoire Contacter SAINT-BARTHELEMY information 118.450 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur</p> <p style="text-align: center;"><i>Compulsory route Contact SAINT-BARTHELEMY information 118.450 Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000</i></p>

### ITINERAIRES VFR / VFR Routes SAINT MARTIN - SAINT BARTHELEMY

