

ENR 3.5 其它航路 OTHER ROUTES**ENR 3.5.1 A593 的备份航路****ENR 3.5.1 A593 ALTERNATE ROUTE**

为避开 A593 空中交通服务航路上的恶劣天气或者为了满足其它飞行要求, 来往于中日之间的航空器可使用备份航路 AKARA - APITO - MIKES。

有关位置报告点及程序如下:

To avoid severe weather conditions on the ATS route A593 or to meet other flight operations requirements, an aircraft operating between China and Japan will be cleared to use , alternate route AKARA - APITO - MIKES.

Related reporting points and procedures are as follows:

1. 位置报告点**1. Reporting points**

AKARA	N31° 30.0' E123° 30.0'	非强制	non compulsory
APITO	N29° 35.0' E124° 00.0'	强制	compulsory
MIKES	N29° 35.0' E125° 45.0'	强制	compulsory

2. 方位和距离**2. Bearings and distances**

AKARA - APITO	171° /351° (磁向 MAG)	219 千米 km
APITO - MIKES	094° /274° (磁向 MAG)	170 千米 km

3. 飞行高度层**3. Flight levels**

向东飞行 Eastbound	向西飞行 Westbound
FL250	FL240
FL290	FL280
FL310	FL300
FL390	FL400

4. 通信规定程序**4. Communication procedures**

除非空中交通管制另有指示, 在此航路上飞行的航空器, 在 E124° 00.0' 以东飞行时, 应在那霸区域管制中心的有关频率上保持长守, 在 E124° 00.0' 以西飞行时, 应在上海区域管制中心的有关频率上保持长守。

Flights operating along this route shall maintain a constant watch on the appropriate frequency for Naha ACC to the east of E124° 00.0' and for Shanghai ACC to the west of E124° 00.0' unless otherwise instructed by ATC.

**INTENTIONALLY
LEFT
BLANK**

ENR 3.5.2 AKARA —福江空中走廊

ENR 3.5.2 AKARA—Fukue Corridor

1. AKARA —福江空中走廊

1. AKARA – Fukue Corridor

1.1 横剖面：由两条平行线所划定的四方形空域，其宽度为以福江导航台连接 AKARA 一点的直线航路两侧各 25 海里，一侧以 E124° 为界，另一侧以福冈/仁川飞行情报区为界。

1.1 Horizontally
A square bounded by 2 parallel lines being 25NM on both sides of a direct route connecting Fukue NDB and point AKARA, 124 degrees east longitude and Fukuoka/Incheo FIR boundary.

1.2 纵剖面：

1.2 Vertically

- a. FL390 至 FL400 (含)
- b. FL300 至 FL310 (含)
- c. FL280 至 FL290 (含)
- d. FL240 至 FL250 (含)

- a. FL390 through FL400 inclusive
- b. FL300 through FL310 inclusive
- c. FL280 through FL290 inclusive
- d. FL240 through FL250 inclusive

2. 位置报告点

2. Reporting point

浦东 PUDONG	N31° 10.3' E121° 47.0'	强制	Compulsory
DUMET	N31° 21.7' E122° 46.5'	强制	Compulsory
AKARA	N31° 30.0' E123° 30.0'	非强制	Non Compulsory
LAMEN	N31° 36.6' E124° 00.0'	强制	Compulsory
SADLI	N31° 49.8' E125° 00.0'	强制	Compulsory
NIRAT	N32° 03.7' E126° 03.6'	非强制	Non Compulsory
ONIKU	N32° 11.5' E126° 39.4'	强制	Compulsory
POTET	N32° 16.6' E127° 02.5'	非强制	Non Compulsory
AZUKI	N32° 24.1' E127° 34.9'	非强制	Non Compulsory
GOMAR	N32° 27.7' E127° 51.5'	非强制	Non Compulsory
福江 Fukue VOR	N32° 40.1' E128° 49.6'	非强制	Non Compulsory

3. A593 号空中交通服务航路

3. ATS Route A593

航 段	航 向 (磁向)	距 离 (千米)	最低航路高度
SEGMENT	BEARING (MAG)	DISTANCE (KM)	MEA
浦东 PUDONG – DUMET	082° /262°	97	
DUMET – AKARA	082° /262°	70	
AKARA – LAMEN	080° /260°	49	FL240*
LAMEN – SADLI	080° /260°	98	FL240*
SADLI – NIRAT	080° /260°	104	FL240
NIRAT – ONIKU	081° /261°	57	FL240
ONIKU – POTET	082° /262°	37	FL240
POTET – AZUKI	081° /262°	52	FL240
AZUKI – GOMAR	083° /263°	26	FL240

GOMAR - 福江 Fukue VOR	083° /263°	94	FL210
<p>* 对不能在 FL250 过 LAMEN 向东飞的航空器，可以指示该航空器在 FL230 或 FL230 以上过 LAMEN，以便到 SADLI 时达到 FL250。</p> <p>* Eastbound flights unable to cross LAMEN at FL250 may be instructed to cross LAMEN at or above FL230 to reach FL250 by SADLI.</p>			

4. 走廊空域的使用

4. Use of Corridor Airspace

4.1 向西飞行

4.1 Westbound

向西飞行的航空器申报飞行计划时，在走廊这一段应申报使用 FL240, FL280, FL300 或 FL400。如果在其它飞行高度层上飞行时，在未过 ONIKU 以前，应尽早向空中交通管制申请在该走廊的一个飞行高度层上过 ONIKU。但如果飞行情况允许，可以批准向西飞的航空器使用其它高度层。

Westbound flights shall flight-plan either FL240, FL280, FL300 or FL400 for the corridor segment and shall request as early as possible ATC clearance to cross ONIKU at one corridor flight level before crossing ONIKU if operating at other flight level. However, if traffic permits, westbound flights may be cleared to operate at other flight levels.

4.2 向东飞行

4.2 Eastbound

向东飞行的航空器申报飞行计划时，在走廊这一段申报使用 FL250, FL290, FL310 或 FL390。如果在其它飞行高度层上飞行时，在未过 LAMEN 以前，应尽早向空中交通管制申请在该走廊的一个飞行高度层上过 LAMEN。航空器不能在 LAMEN 达到 FL250 时，经驾驶员要求，可批准该航空器在 FL230 或 FL230 以上过 LAMEN，以便到 SADLI 时达到 FL250。

Eastbound flights shall flight-plan either FL250, FL290, FL310 or FL390 for the corridor segment and shall request as early as possible ATC clearance to cross LAMEN at one corridor flight level before crossing LAMEN if operating at other flight level. Flights unable to reach FL250 by LAMEN may, at pilot request, be cleared to cross LAMEN at or above FL230 in order to reach FL250 by SADLI.

4.3 沿 B576 号空中交通服务航路向北飞行

4.3 Northbound on ATS Route B576

沿 B576 号空中交通服务航路向北飞行的航空器申报飞行计划时，在 ATOTI 以北，应申报使用 FL270, FL330 或 FL370。如果分配的飞行高度层不是这样安排，应向空中交通管制提出申请，要求安排在 FL270, FL330 或 FL370 过 ATOTI。

Northbound flights shall flight-plan FL270, FL330 or FL370 to the north of ATOTI and shall request ATC clearance to cross ATOTI at FL270, FL330 or FL370 if not so assigned.

4.4 沿 B576 号空中交通服务航路向南飞行

4.4 Southbound on ATS Route B576

沿 B576 号空中交通服务航路向南飞行的航空器，在横向通过该走廊空域范围时，将被指示保持 FL260, FL310, FL350 或与该走廊飞行不相冲突的其它飞行高度层。

Southbound flights on B576 will be instructed to maintain FL260, FL310, FL350 or other flight levels not conflicting the corridor traffic while passing through the lateral dimension of the corridor airspace.

4.5 飞行高度层的保持

航空器在该走廊空域内飞行时，必须保持指定的飞行高度层。

4.5 Maintaining of Flight Level

Flights shall maintain their assigned flight levels while operating within the corridor airspace.

5. 通信规定程序

在走廊空域内飞行的航空器，除非空中交通管制另有指示，在 SADLI 以东飞行时，应在福岡区域管制中心的有关频率上保持长守，而在 SADLI 以西飞行时，应在上海区域管制中心的有关频率上保持长守。

5. Communications procedures

Flights operation in the corridor airspace shall maintain a constant watch on the appropriate frequency for Fukuoka ACC to the east or SADLI and for Shanghai ACC to the west of SADLI unless otherwise instructed by ATC.

6. 管制交接点

在走廊空域内飞行的航空器，其管制的交接工作将在强制位置报告点 SADLI 点进行。

6. Transfer of Control point

Transfer of control for aircraft operating in the corridor airspace will be made at the compulsory reporting point SADLI.

7. 拍发飞行计划及起飞电报使用的地址

拟在 AKARA - 福江空中走廊内飞行的飞行计划及起飞电报，除了要拍发给其它有关地址以外，还应拍发给东京区域管制中心通信部门，即 RJTGYJYX。

7. Addressing of Flight plan and Departure Messages

Flight plan and departure messages of flights to operate in AKARA-Fukue corridor shall be addressed to RJTGYJYX in addition to other addresses.

8. 由飞行中的驾驶员转发空中交通管制电报

如果上海至福岡两个区域管制中心的直达话路不能使用时，有关空中交通管制部门可以要求飞经该走廊的飞行中的驾驶员，在相应的高频频率上呼叫上海或那霸无线电台，以便把一个区域管制中心的电报转给另一个区域管制中心。
见附图。

8. Relay of ATC Messages by a pilot in Flight

In case it is found that ATC direct speech circuit between Shanghai and Fukuoka ACCs become unavailable, a pilot in flight to operate in the corridor will be requested by ATC to call Shanghai or Naha Radio on an appropriate HF frequency to relay messages from one ACC to the other.
See attached chart.

