

RÉPUBLIQUE DU TOGO

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 10 - PART 1

TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

AIDES RADIO À LA NAVIGATION

1^{ère} édition / Révision 01 / Février 2019

APPROUVÉ PAR

**ARRETE N° 025/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement
aéronautique national togolais relatif aux télécommunications aéronautiques**



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1

Télécommunications aéronautiques

Aides radio à la navigation

Page : **ADM 2** de 176

Révision : 00

Date : 01/07/2015

ADMINISTRATION DU DOCUMENT

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : ADM 3 de 176 Révision : 01 Date : 28/02/2019
---	--	--

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 10.1	1	01	Juillet 2015	01	Février 2019
PG ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3-4	01	Juillet 2015	01	Février 2019
ER	5	01	Juillet 2015	01	Février 2019
LA	6	01	Juillet 2015	01	Février 2019
TDM	7-8	01	Juillet 2015	01	Février 2019
PG -EXIGENCES	9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
INTRO	10-12	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 1	13-17	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 2	18-21	01	Juillet 2015	01	Février 2019
CHAP 3	22-173	01	Juillet 2015	01	Février 2019
PG APPENDICES	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM APPENDICES	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE A	3-26	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE B	27-244	01	Juillet 2015	01	Février 2019
PG SUPPLEMENTS	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM SUPPLEMENTS	2-4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1
Télécommunications aéronautiques
Aides radio à la navigation

Page : ADM 4 de 176

Révision: 01

Date: 28/02/2019

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
SUPPLEMENT A	4-12	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT B	13-16	01	Juillet 2015	01	Février 2019
SUPPLEMENT C	17-115	01	Juillet 2015	01	Février 2019
SUPPLEMENT D	116-235	01	Juillet 2015	01	Février 2019
SUPPLEMENT E	236-239	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT F	240-246	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT G	247-361	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENT H	362-367	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : ADM 7 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
---	--	--

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	5
LISTE DES AMENDEMENTS	6
TABLE DES MATIÈRES	7
EXIGENCES	9
Introduction	10
CHAPITRE 1: DÉFINITIONS – ABREVIATIONS ET ACRONYMES, EXIGENCES RELATIVES AUX UTILISATEURS DE SYSTEMES DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES	13
1.1 DÉFINITIONS	13
1.2 ABREVIATIONS ET ACRONYMES	14
1.3 EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS DE SYSTEMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES	15
1.3.1 RESPECT DE LA LEGISLATION NATIONALE DU TOGO	15
1.3.2 EXPLOITANTS DE SYSTEMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES	16
1.3.3 CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'AUTORITÉ	16
CHAPITRE 2: DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION.	18
2.1 AIDES RADIO A LA NAVIGATION NORMALISEES	18
2.1.4 SPECIFICATIONS RELATIVES AU GNSS	19
2.1.5 RADAR D'APPROCHE DE PRECISION	19
2.2 ESSAIS EN VOL ET AU SOL	20
2.3 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR L'ÉTAT OPÉRATIONNEL DES SERVICES DE RADIONAVIGATION	20
2.4 ALIMENTATION ELECTRIQUE DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION ET DES INSTALLATIONS DE TELECOMMUNICATIONS	20
2.5 CONSIDERATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS	21
CHAPITRE 3 : SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION	22
3.1 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME ILS	22
3.1.1 DÉFINITIONS	22
3.1.2 Spécifications fondamentales	24
3.1.3 Radiophare d'alignement de piste VHF et dispositif de contrôle correspondant	27
3.1.4 Caractéristiques d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage	42
3.1.5 Radiophare d'alignement de descente UHF et dispositif de contrôle correspondant	43

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : ADM 8 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
--	---	---

3.1.6	Appariement des fréquences de radiophares d'alignement de piste et de radiophares d'alignement de descente	53
3.1.7	Radiobornes VHF	55
3.2	SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION	59
3.3	SPÉCIFICATIONS DU RADIOPHARE OMNIDIRECTIONNEL VHF (VOR)	64
3.4	SPÉCIFICATIONS DES RADIOPHARES NON DIRECTIONNELS (NDB)	70
3.5	SPÉCIFICATIONS DU DISPOSITIF UHF DE MESURE DE DISTANCE (DME)	76
3.6	SPÉCIFICATIONS DES RADIOBORNES VHF DE NAVIGATION EN ROUTE (75 MHZ)	105
3.7	SPÉCIFICATIONS DU SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS) ...	106
3.7.1	DEFINITIONS.....	106
3.7.2	GÉNÉRALITES.....	108
3.7.3	SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ELEMENTS DU GNSS	110
3.7.4	PROTECTION CONTRE LE BROUILLAGE	123
3.7.5	BASE DE DONNEES	123
3.8	(Réservé).....	127
3.9	CARACTÉRISTIQUES DE SYSTÈME DES SYSTÈMES RÉCEPTEURS ADF DE BORD	127
3.9.1	PRECISION DES INDICATIONS DE RELEVEMENT	127
3.10	(Réservé).....	128
3.11	CARACTERISTIQUES DU SYSTEME D'ATTERRISSAGE HYPERFREQUENCES (MLS).	128
3.11.2	GENERALITES.....	130
3.11.3	CONFIGURATION DU MLS	130
3.11.4	CARACTERISTIQUES DU SIGNAL ELECTROMAGNETIQUE — FONCTIONS D'ANGLE ET DE DONNEES	132
3.11.5	CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT SOL	152
3.11.6	CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT EMBARQUE	164



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1

Télécommunications aéronautiques

Aides radio à la navigation

Page : 9 de 176

Révision: 00

Date: 01/07/2015

EXIGENCES

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 10 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

INTRODUCTION

- (a) Le présent Règlement décrit les exigences définies par l'Autorité de l'aviation civile et relatives aux systèmes de télécommunications aéronautiques. Toutes les parties du présent règlement (RANT 10) sont élaborés en conformité avec les SARP de l'Annexe 10 à la Convention de Chicago.
- (b) Le présent Règlement est applicable aux personnes, services, organismes publics et privés, exerçant une fonction relative à l'installation, à la maintenance ou à l'exploitation de systèmes de télécommunications aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.
- (c) L'installation, la maintenance ou l'exploitation de systèmes de télécommunications aéronautiques au Togo doivent être exercées selon les exigences et règles prévues dans le présent règlement.
- *Le RANT 10 comporte cinq Parties :*
 - *PART 1 — Aides radio à la navigation*
 - *PART 2 — Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de PANS*
 - *PART 3 — Systèmes de communication*
 - Part 3.1, Systèmes de communication de données numériques*
 - Part 3.2, Systèmes de communications vocales*
 - *PART 4 — Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision*
 - *PART 5 — Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques*
 - *Ces cinq parties contiennent les exigences et spécifications, des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments d'orientation sur les télécommunications aéronautiques, la navigation et les systèmes de surveillance.*
 - *Le RANT 10 PART 1 est un document technique qui définit, à l'intention de l'exploitation internationale d'aéronefs, les systèmes nécessaires à la fourniture d'aides radio à la navigation utilisées dans toutes les phases d'un vol. Les exigences et éléments d'orientation de cette partie énumèrent les spécifications paramétriques essentielles pour les aides radio à la navigation telles que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), le radiophare omnidirectionnel (VOR) à très haute fréquence (VHF), le radiophare non directionnel (NDB) et le dispositif de mesure de distance (DME). Les données présentées dans ce volume visent certains aspects des exigences en alimentation, fréquence, modulation, caractéristiques des signaux et contrôle nécessaire pour garantir que les aéronefs adéquatement équipés puissent*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 11 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

capter les signaux de navigation dans toutes les parties du monde avec le degré de fiabilité requis.

- *Le RANT 10 PART 2 et le RANT 10 PART 3 portent sur deux catégories générales de télécommunications vocales et de données utilisées par l'aviation civile internationale. Il s'agit des télécommunications sol-sol entre points au sol et air-sol entre aéronefs et points au sol. C'est au moyen des télécommunications air-sol que les aéronefs reçoivent, en mode verbal ou données, tous les renseignements nécessaires à la sécurité des vols. Un élément important des télécommunications sol-sol est le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA), réseau mondial conçu en fonction des besoins spécifiques de l'aviation civile internationale. À l'intérieur du RSFTA, tous les points au sol importants (aéroports, centres de contrôle de la circulation aérienne, centres météorologiques et autres) sont reliés par des liaisons appropriées conçues de façon à desservir les aéronefs durant toutes les phases du vol. Les messages déposés en un point quelconque du réseau sont transmis de façon systématique à tous les points où ils sont nécessaires au déroulement des vols en toute sécurité.*
- *Le RANT 10 PART 2 comporte les procédures générales, administratives et opérationnelles concernant les télécommunications aéronautiques fixes et mobiles.*
- *Le RANT 10 PART 3 regroupe des SARP et éléments d'orientation pour divers systèmes de télécommunications vocales et de données air-sol et sol-sol, y compris le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN), le service mobile aéronautique par satellite (SMAS), la liaison de données air-sol mode S du radar secondaire de surveillance (SSR), la liaison numérique air-sol (VDL) à très haute fréquence (VHF), le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA), le système d'adressage d'aéronefs, la liaison de données haute fréquence (HFDL), le service mobile aéronautique, le système d'appel sélectif (SELCAL), les circuits vocaux aéronautiques et les émetteurs de localisation d'urgence (ELT).*
- *Le RANT 10 PART 4 contient des exigences et des éléments d'orientation pour le radar secondaire de surveillance (SSR) et les systèmes anticollision embarqués (ACAS), y compris des SARP pour le SSR mode A, mode C et mode S et les caractéristiques techniques des ACAS.*
- *Dans le RANT 10 PART 5 sont définis des exigences et éléments d'orientation sur l'utilisation des fréquences aéronautiques. L'Union internationale des télécommunications (UIT) a conçu un cadre à l'intérieur duquel est fait l'équilibre entre les besoins en spectre radio des États individuels et les intérêts de divers usagers des services radio pour aboutir à un environnement radio planifié fondé sur une utilisation*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 12 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

sans interférence, efficace et efficiente du spectre radio. Cette partie contient également des renseignements sur la planification de l'attribution de fréquences aux stations radio aéronautiques individuelles existantes ou prévues dans diverses bandes de fréquence.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 13 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

CHAPITRE 1: DÉFINITIONS – ABREVIATIONS ET ACRONYMES, EXIGENCES RELATIVES AUX UTILISATEURS DE SYSTEMES DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

1.1 DÉFINITIONS

Dans le présent Règlement RANT 10 – PART1 - Télécommunications Aéronautiques, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Altitude : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer(MSL).

Altitude-pressure : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Altitude topographique : Distance verticale entre un point ou un niveau, situé à la surface de la terre ou rattaché à celle-ci, et le niveau moyen de la mer.

Autorité de l'aviation civile : Agence nationale de l'aviation civile du Togo.

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Largeur de bande d'acceptation effective : Plage de fréquences de part et d'autre de la fréquence assignée pour laquelle la réception est assurée compte tenu de toutes les tolérances de récepteur.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances (PBN) : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Point d'atterrissage : Point d'intersection de la piste et de la trajectoire de descente nominale

Note: Le point d'atterrissage, ainsi qu'il est défini ci-dessus n'est qu'un point de référence et ne correspond pas nécessairement au point où l'aéronef touchera effectivement la piste.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Puissance moyenne (d'un émetteur radio) : Puissance moyenne fournie à la ligne de transmission de l'antenne par un émetteur pendant un intervalle de temps suffisamment long

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 14 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

par rapport à la période de la plus basse fréquence existant dans la modulation en fonctionnement normal.

Radioborne en éventail : Type de radiophare émettant un faisceau d'ondes vertical en éventail.

Radioborne Z : Type de radiophare émettant un faisceau d'ondes vertical en forme de cône.

Réfection effective de canal adjacent : Réjection obtenue à la fréquence de voie adjacente appropriée compte tenu de toutes les tolérances applicables de récepteur.

Règlement des radiocommunications : Règlement des radios communications publié par l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Service de radionavigation : Service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Service de radionavigation essentiel : Service de radionavigation dont la perturbation a des incidences importantes sur les opérations dans l'espace aérien ou à l'aérodrome touchés par la perturbation.

Spécification de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

Spécification RNAV. (*Navigation de surface*) : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP. (*Qualité de navigation requise*) : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Volume de service protégé : Partie de la zone de couverture d'une installation où celle-ci assure un service particulier conformément aux SARP pertinentes et à l'intérieur de laquelle sa fréquence est protégée.

1.2 ABREVIATIONS ET ACRONYMES

ABAS : Système de renforcement embarqué

ART&P : Autorité de réglementation des secteurs de postes et de télécommunications

DDM : Différence de modulation

DME : dispositif de mesure de distance

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 15 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

DME/N : dispositif de mesure de distance à spectre étroit

DME/P : dispositif de mesure de distance précise

DVOR : Doppler VHF radiophare omnidirectionnel

GBAS : Système de renforcement au sol

GLONASS : Système mondial de navigation par satellite

GPS : Système mondial de localisation

MF : Modulation de fréquence

MLS : Système d'atterrissage hyperfréquences

NDB : radiophare non directionnel

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

P.I.R.E : Puissance isotope rayonnée équivalente

RR : Règlement des radiocommunications

SBAS : Système de renforcement satellite

VHF : Très haute fréquence

VOR : radiophare omnidirectionnel VHF

WGS -84 : Système géodésique mondial

1.3 EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS DE SYSTEMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

1.3.1 RESPECT DE LA LEGISLATION NATIONALE DU TOGO

- (a) Les activités de télécommunications au Togo sont régies par la loi 98-005 du 11 février 1998 sur les télécommunications, la loi N° 2004-011 du 03 mai 2004 complétant les articles 57 et 63 de la loi n° 98-005 du 11 février 1998 sur les télécommunications et leurs textes d'applications associés.
- (b) Une Autorité de réglementation du secteur des télécommunications, dénommée l'autorité de réglementation des secteurs de postes et de télécommunications (ART&P) créé par la loi 98-005 du 11 février 1998 et placée sous la tutelle technique du ministre chargé du secteur des télécommunications, est chargée de la régulation du secteur des télécommunications au Togo. Les attributions de l'Autorité de réglementation sont fixées par la dite loi.
- (c) L'installation, la maintenance ou l'exploitation de systèmes de télécommunications aéronautiques au Togo doivent être exercées en conformité avec les lois, réglementation et procédures du Togo.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 16 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

1.3.2 EXPLOITANTS DE SYSTEMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

- (a) La personne, service ou organisme public et privé qui exploite un équipement qui fait partie d'un système de télécommunications aéronautiques visé à l'annexe 10 de l'OACI doit s'assurer que :
- (1) l'équipement est installé, fait l'objet d'une maintenance et est exploité conformément aux exigences précisées dans le présent règlement.
 - (2) sont tenus à jour des documents qui démontrent les moyens utilisés pour se conformer aux exigences visées au § (1) ci-dessus.
- (b) Il est interdit à toute personne d'exercer une fonction relative à l'installation, à la maintenance ou à l'exploitation de l'équipement de télécommunications aéronautiques, à moins qu'elle n'ait terminé avec succès la formation portant sur l'exercice de cette fonction et qu'elle n'ait reçu une attestation de l'exploitant du système de télécommunications aéronautiques indiquant qu'elle est compétente pour exercer cette fonction.
- (c) La personne, service, organisme public ou privé qui exploite un équipement au sol à l'appui de systèmes de navigation par satellite doit s'assurer que :
- (1) l'équipement est installé, fait l'objet d'une maintenance et est exploité conformément aux exigences spécifiées dans la réglementation ;
 - (2) sont tenus à jour des documents qui démontrent les moyens utilisés pour se conformer aux exigences visées au § (1) ci-dessus.
- (d) La personne, service, organisme public ou privé, qui exploite un équipement qui fait partie d'un système de télécommunications aéronautiques visé aux § (a) ou (c) doit à la demande de l'Autorité de l'aviation civile lui remettre un exemplaire des documents visés aux § (a)(2) ou (c)(2) ci-dessus.

1.3.3 CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'AUTORITÉ

- (a) L'Autorité de l'aviation Civile au Togo assure la réglementation et la supervision des activités relatives aux systèmes de télécommunications aéronautiques tels que définis par les Annexes de l'OACI.
- (b) L'Autorité de l'aviation Civile exerce son contrôle en particulier sur les spécifications définies dans les parties du RANT 10 ci-dessous :
- (1) PART 1 — Aides radio à la navigation
 - (2) PART 2 — Procédures de télécommunications, y compris celles qui ont le caractère de PANS
 - (3) PART 3 — Systèmes de communication

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 17 de 176 Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	--	--

(4) PART 4 — Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision

- (c) L'autorité de réglementation des secteurs de postes et de télécommunications (ART&P) exerce son contrôle en particulier sur les spécifications définies dans le RANT 10 PART 5 — *Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques*. Un mécanisme de coordination entre l'Autorité de l'aviation civile et l'ART&P a été établi à cet effet.
- (d) Les équipements télécommunications aéronautiques notamment les aides à la navigation aérienne, les équipements de Communication, de Navigation et de Surveillance doivent être homologués par l'Autorité de l'aviation civile.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 18 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
---	--	--

CHAPITRE 2: DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Dans le présent règlement, pour toute fin de mise en œuvre des spécifications techniques :

- les spécifications formulées au « présent de l'indicatif » ou au « futur de l'indicatif » sont celles dont l'application est nécessaire et obligatoire par les exploitants. Elles sont des « exigences »
- les spécifications formulées au « présent du conditionnel » sont celles dont l'application est recommandée aux exploitants dans la mesure du possible dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne. Elles sont des « recommandations »

De même, les notes introduites dans le présent règlement sont à titre explicatif ou de commentaire.

2.1 AIDES RADIO A LA NAVIGATION NORMALISEES

2.1.1 Les aides radio à la navigation normalisées sont :

- a) l'ILS (système d'atterrissage aux instruments) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.1 ;
- b) le MLS (système d'atterrissage hyperfréquences) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.11 ;
- c) le GNSS (système mondial de navigation par satellite) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.7 ;
- d) le VOR (radiophare omnidirectionnel VHF) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.3 ;
- e) le NDB (radiophare non directionnel) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.4 ;
- f) le DME (dispositif de mesure de distance) conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.5 ;
- g) la radioborne VHF de navigation en route conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.6.

Note 1. — Comme le repérage visuel est essentiel pendant les dernières phases de l'approche et pendant l'atterrissage, l'installation d'une aide radio à la navigation ne supprime pas la nécessité d'aides visuelles d'approche et d'atterrissage par mauvaise visibilité.

Note 2. — Il est prévu que la mise en place et la mise en œuvre d'aides radio à la navigation pour l'approche et l'atterrissage de précision se fassent conformément à la stratégie qui figure dans le Supplément B. Il est prévu que la rationalisation des aides radio conventionnelles à la navigation et l'évolution vers la prise en charge de la navigation fondée sur les performances se dérouleront conformément à la stratégie qui figure dans le Supplément H

Note 3—les catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision sont indiquées dans le RANT 06 –PART OPS 1 et 3; chapitre E

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 19 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
--	---	---

Note 4. — Des indications sur les objectifs opérationnels associés aux différentes catégories de performances des installations ILS figurent dans le Supplément C, § 2.1 et 2.14.

Note 5. — Des indications sur les objectifs opérationnels associés aux performances des installations MLS figurent dans le Supplément G, Section 11.

2.1.2 Les différences concernant les aides radio à la navigation par rapport aux exigences du Chapitre 3 doivent être signalées dans une publication d'information aéronautique (AIP).

2.1.3 Lorsqu'une aide radio à la navigation n'est ni un ILS, ni un MLS, mais peut être utilisée entièrement ou en partie avec les appareils de bord destinés à être utilisés avec l'ILS ou le MLS, des renseignements complets sur les parties qui peuvent être ainsi utilisées seront indiqués dans une publication d'information aéronautique (AIP).

Note. — Cette disposition a pour but d'établir une exigence pour la publication des renseignements utiles plutôt que d'autoriser l'emploi des installations en question.

2.1.4 SPECIFICATIONS RELATIVES AU GNSS

2.1.4.1 Il sera permis de mettre fin à un service par satellite GNSS assuré par un de ses éléments (Chapitre 3, § 3.7.2) moyennant un préavis d'au moins six ans de la part du prestataire du service.

2.1.4.2 Le Togo ferait dans la mesure du possible en sorte que les données GNSS relatives à ces opérations soient enregistrées lorsqu'il approuverait des opérations fondées sur le GNSS

Note 1. — Les données enregistrées peuvent appuyer les enquêtes sur les accidents et les incidents. Elles peuvent également appuyer des analyses périodiques visant à vérifier les paramètres de performance du GNSS définis dans les normes pertinentes de la présente Annexe.

Note 2. — Des éléments indicatifs sur l'enregistrement des données du GNSS et sur l'évaluation de la performance du GNSS figurent dans le Supplément D, Sections 11 et 12.

2.1.4.3 Les enregistrements devraient être conservés pendant une période d'au moins 14 jours. Lorsqu'il s'agit d'enregistrements intéressant des enquêtes sur des accidents ou incidents, les enregistrements devraient être conservés plus longtemps jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne seront plus nécessaires.

2.1.5 RADAR D'APPROCHE DE PRECISION

2.1.5.1 Un radar d'approche de précision (PAR) installé et utilisé comme une aide radio à la navigation avec un équipement de communication bilatérale avec les aéronefs et des moyens permettant la coordination efficace de ces éléments avec le contrôle de la circulation aérienne doit être conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.2.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 20 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note 1. — Lorsque l'élément radar de surveillance (SRE) n'est pas nécessaire au contrôle de la circulation aérienne pour l'acheminement des aéronefs, l'élément radar d'approche de précision (PAR) du système radar d'approche de précision peut être installé et utilisé sans SRE.

Note 2.— Même si le SRE n'est en aucun cas considéré comme pouvant remplacer de façon satisfaisante le système radar d'approche de précision, il peut être installé et utilisé sans PAR pour aider le service du contrôle de la circulation aérienne dans l'acheminement des aéronefs qui ont l'intention d'utiliser une aide radio à la navigation ou pour les approches et les départs au radar de surveillance.

2.1.5.2 Lorsqu'une aide radio à la navigation est fournie pour l'approche et l'atterrissage de précision, elle doit être complétée autant que possible, selon les besoins, par un ou plusieurs moyens de guidage qui, utilisés selon les procédures appropriées, peuvent assurer un guidage efficace jusqu'à la trajectoire de référence choisie et un couplage efficace (manuel ou automatique) avec celle-ci.

Note. — Les systèmes DME, GNSS, NDB et VOR ainsi que les systèmes de navigation embarqués ont été utilisés à cet effet.

2.2 ESSAIS EN VOL ET AU SOL

2.2.1 Les aides radio à la navigation de type conformes aux spécifications du Chapitre 3 et destinées à être utilisées par les aéronefs effectuant des vols internationaux feront l'objet d'essais périodiques en vol et au sol.

Note. — Des indications sur les essais en vol et au sol d'installations normalisées par l'OACI, y compris la périodicité des essais, figurent au Supplément C et dans le Manuel sur la vérification des aides radio à la navigation (Doc 8071 de l'OACI).

2.3 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR L'ÉTAT OPÉRATIONNEL DES SERVICES DE RADIONAVIGATION

2.3.1 Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes assurant le contrôle d'approche doivent recevoir en temps opportun, compte tenu du ou des services utilisés, des renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation indispensables à l'approche, à l'atterrissage et au décollage sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

2.4 ALIMENTATION ELECTRIQUE DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION ET DES INSTALLATIONS DE TELECOMMUNICATIONS

2.4.1 Les aides radio à la navigation et les éléments au sol des systèmes de télécommunications des types spécifiés dans le RANT 10 - PART 1 à 5 doivent être dotés d'une

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 21 de 176 Révision: 01 Date: 28/02/2019
---	--	--

alimentation électrique convenable et de moyens d'assurer la continuité du service compatibles avec l'emploi du ou des services assurés.

Note. — Le Supplément C, Section 8, contient des éléments indicatifs sur la commutation d'alimentation électrique.

2.5 CONSIDERATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS

2.1.1 Dans la conception et la certification des aides radio à la navigation, les principes des facteurs humains devraient être respectés.

Note. — On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683) et dans la Circulaire 249 (Facteurs humains. Étude N° 11 — Les facteurs humains dans les systèmes CNS/ATM).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 22 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

CHAPITRE 3 : SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION

Note : Le RANT14 PART 1 – Chapitre 8 contient des spécifications relatives à l'implantation et à la structure du matériel et des installations sur les aires opérationnelles et destinées à réduire au minimum le danger que ce matériel et ces installations pourraient présenter pour les aéronefs.

3.1 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME ILS

3.1.1 DÉFINITIONS

Dans le présent sous chapitre – Spécifications du système ILS - les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Alignement de descente ILS : Parmi les lieux des points, dans le plan vertical passant par l'axe de la piste, où la DDM est nulle, celui qui est le plus proche du plan horizontal.

Alignement de piste : Parmi les lieux des points, dans tout plan horizontal, où la DDM est nulle, celui qui est le plus proche de l'axe de la piste.

Angle de l'alignement de descente ILS : Angle entre l'horizontale et une ligne droite représentant l'alignement de descente ILS moyen.

Continuité du service ILS : Qualité liée à la rareté des interruptions du signal rayonné. Le niveau de continuité du service du radiophare d'alignement de piste ou du radiophare d'alignement de descente s'exprime par la probabilité que le rayonnement des signaux de guidage ne soit pas interrompu.

Demi-secteur d'alignement de descente ILS : Secteur, dans un plan vertical, contenant l'alignement de descente ILS limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de descente où la DDM est égale à 0,0875.

Demi-secteur d'alignement de piste : Secteur, dans tout plan horizontal, contenant l'alignement de piste, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de piste où la DDM est égale à 0,0775.

Différence de modulation (DDM) : Différence entre le taux de modulation du signal le plus fort et le taux de modulation du signal le plus faible.

Installations ILS de catégorie de performances I : Tout système ILS qui assure le guidage depuis la limite de couverture de l'ILS jusqu'au point où l'alignement de piste coupe l'alignement de descente ILS à une hauteur égale ou inférieure à 60 m (200 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

Note: Cette définition n'a pas pour objet d'exclure l'emploi des installations ILS de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 23 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

catégorie de performances 1 au-dessous d'une hauteur de 60 m (200 ft), avec référence visuelle lorsque la qualité de guidage le permet et que des procédures d'exploitation satisfaisantes ont été établies.

Installations ILS de catégorie de performances II : Tout système ILS qui assure le guidage depuis la limite de couverture de l'ILS jusqu'au point où l'alignement de piste coupe l'alignement de descente ILS à une hauteur égale ou inférieure à 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

Installations ILS de catégorie de performances III : Tout système ILS qui assure, au besoin avec l'aide d'un dispositif auxiliaire, le guidage depuis la limite de couverture de l'installation jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface.

Intégrité de l'ILS : Qualité liée à la confiance que l'on peut avoir dans l'exactitude des renseignements fournis par l'installation. Le niveau d'intégrité du radiophare d'alignement de piste ou du radiophare d'alignement de descente s'exprime par la probabilité de ne pas rayonner de signaux de guidage erronés.

Point A de l'ILS : Point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 7,5 km (4 NM).

Point B de l'ILS : Point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche, est de 1 050 m (3 500 ft).

Point C de l'ILS : Point par lequel le prolongement vers le bas de la partie rectiligne de l'alignement nominal de descente ILS passe à une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal contenant le seuil.

Point D de l'ILS : Point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 900 m (3 000 ft) du seuil dans la direction du radiophare d'alignement de piste.

Point E de l'ILS : Point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 600 m (2 000 ft) de l'extrémité d'arrêt de la piste dans la direction du seuil.

Note : Voir la Figure C-1 du Supplément C.

Point de repère ILS (Point T) : Point situé à une hauteur déterminée à la verticale de l'intersection de l'axe de la piste et du seuil par lequel passe le prolongement rectiligne, vers le bas, de l'alignement de descente ILS.

Secteur d'alignement de descente ILS : Secteur, dans le plan vertical contenant l'alignement de descente ILS, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de descente où la DDM est égale à 0,175.

Note : Le secteur d'alignement de descente ILS est situé dans le plan vertical passant par

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 24 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

l'axe de piste et il est divisé par l'alignement de descente émis en deux parties appelées respectivement secteur supérieur et secteur inférieur selon qu'il s'agit du secteur situé au-dessus ou au-dessous de l'alignement de descente.

Secteur d'alignement de piste : Secteur, dans un plan horizontal contenant l'alignement de piste, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de piste où la DDM est égale à 0,155.

Secteur d'alignement de piste arrière : Secteur d'alignement de piste situé du côté du radiophare d'alignement de piste opposé à la piste.

Secteur d'alignement de piste avant : Secteur d'alignement de piste situé du même côté du radiophare d'alignement de piste que la piste.

Sensibilité d'écart angulaire : Rapport de la DDM mesurée à l'écart angulaire correspondant à partir de la ligne de référence appropriée.

Sensibilité d'écart (radioalignement de piste) : Rapport de la DDM mesurée à l'écart latéral correspondant à partir de la ligne de référence appropriée.

Système d'alignement de descente à deux fréquences : Système d'alignement de descente ILS qui assure la couverture au moyen de deux diagrammes de rayonnement indépendants correspondant à des fréquences porteuses distinctes dans les limites du canal particulier de l'alignement de descente.

Système d'alignement de piste à deux fréquences : Système d'alignement de piste qui assure la couverture au moyen de deux diagrammes de rayonnement indépendants correspondant à des fréquences porteuses distinctes dans les limites du canal VHF particulières de l'alignement de piste.

3.1.2 Spécifications fondamentales

3.1.2.1 Le système ILS doit comprendre les éléments fondamentaux ci-après:

- a) radiophare d'alignement de piste VHF, dispositif de contrôle correspondant, système de commande et de signalisation à distance;
- b) radiophare d'alignement de descente UHF, dispositif de contrôle correspondant, système de commande et de signalisation à distance;
- c) moyen permettant des vérifications de l'alignement de descente

Note.— *Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS) (Doc 8168) contiennent des orientations pour la réalisation des vérifications de l'alignement de descente.*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 25 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.2.1.1 Une information de distance jusqu'au seuil destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente serait fournie par des radiobornes VHF ou par un dispositif de mesure de distance (DME), avec les dispositifs de contrôle correspondants et le système de commande et de signalisation à distance.

3.1.2.1.2 Si une ou des radiobornes VHF sont utilisées pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil, elles seront conformes aux spécifications figurant au § 3.1.7. Si un DME est utilisé à la place de radiobornes, il sera conforme aux spécifications figurant au § 3.1.7.6.5.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'emploi du DME et/ou d'autres aides radio à la navigation normalisées en remplacement de radiobornes figurent dans le Supplément C, § 2.11.

3.1.2.1.3 Les Installations ILS des catégories de performances I, II et III fourniront, aux endroits de commande à distance désignés, des indications sur l'état de fonctionnement de tous les éléments du système ILS au sol comme suit :

- a) ILS des catégories II et III : l'organisme des services de la circulation aérienne chargé du contrôle de l'aéronef au cours de l'approche finale doit être l'un des endroits de commande à distance désignés et doit recevoir les renseignements sur l'état de fonctionnement de l'ILS dans un délai qui tient compte des exigences de l'environnement opérationnel. ;
- b) ILS de catégorie I : si cet ILS assure un service de radionavigation essentiel, l'organisme des services de la circulation aérienne chargé du contrôle de l'aéronef au cours de l'approche finale doit être l'un des endroits de commande à distance désignés et doit recevoir les renseignements sur l'état de fonctionnement de l'ILS dans un délai qui tient compte des exigences de l'environnement opérationnel.

Note 1. — Les indications prescrites par cette norme ont pour but de faciliter les fonctions de gestion du trafic aérien et les délais applicables sont définis en conséquence (conformément au 2.1.8.). Les délais applicables aux fonctions de surveillance de l'intégrité de l'ILS qui protègent les aéronefs contre les mauvais fonctionnements de l'ILS sont spécifiés aux § 3.1.3.11.3.1 et 3.1.5.7.3.1.

Note 2.— Le système de la circulation aérienne exigera probablement les dispositions supplémentaires qui pourraient être jugées indispensables pour répondre aux besoins de l'exploitation complète de catégorie III, par exemple, pour assurer un guidage supplémentaire, latéral et longitudinal, au cours du roulement à l'atterrissage et sur les voies de circulation et afin de réaliser le plus haut degré d'intégrité et de fiabilité du système.

3.1.2.2 Le système ILS doit être construit et réglé de façon qu'à une distance spécifiée du seuil, des indications identiques des instruments de bord correspondent à des

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 26 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

déplacements identiques par rapport à l'alignement de piste ou à l'alignement de descente ILS, suivant le cas, quelle que soit l'installation au sol utilisée.

3.1.2.3 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au § 3.1.2.1, alinéas a) et b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances I doivent être au moins conformes aux exigences des § 3.1.3 et 3.1.5 respectivement, sauf celles indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.

3.1.2.4 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au § 3.1.2.1, alinéas a) et b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances II doivent être conformes aux exigences applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégorie I, complétées ou modifiées par les exigences de § 3.1.3 et 3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.

3.1.2.5 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente, ainsi que les équipements auxiliaires visés au § 3.1.2.1.1, qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances III, doivent être conformes aux exigences applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégories I et H, sauf lorsqu'elles sont complétées ou modifiées par les exigences des § 3.1.3 et 3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances III.

3.1.2.6 Afin d'assurer un niveau de sécurité convenable, l'ILS doit être conçu et entretenu de façon à obtenir un degré élevé de probabilité de fonctionnement dans les limites des caractéristiques de fonctionnement spécifiées, degré qui soit approprié à la catégorie de performances d'exploitation envisagée.

3.1.2.7 Dans le cas des emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste, un dispositif de verrouillage doit garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche utilisée émet des signaux, sauf lorsque le radiophare d'alignement de piste utilisé opérationnellement est une installation ILS de catégorie de performances I et qu'aucun brouillage nuisible pour l'exploitation ne peut en résulter.

3.1.2.7.1 Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, un dispositif de verrouillage devrait garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux,

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 27 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

pourvu que l'autre radiophare d'alignement de piste ne serve pas simultanément à l'exploitation.

Note: Si les deux radiophares d'alignement de piste rayonnent des signaux, il y a risque de brouillage des signaux d'alignement de piste dans la zone du seuil. Des éléments indicatifs supplémentaires figurent au § 2.1.8 dans le Supplément C.

3.1.2.7.2 Aux emplacements où des installations ILS qui desservent les extrémités opposées d'une même piste ou des pistes différentes d'un même aéroport fonctionnent sur des fréquences appariées identiques, un dispositif de verrouillage garantira qu'à chaque instant une seule installation rayonnera des signaux. En cas de commutation entre une installation ILS et une autre, le rayonnement doit être supprimé pendant au moins 20 s.

Note: Des éléments indicatifs supplémentaires sur l'exploitation de radiophares d'alignement de piste fonctionnant sur le même canal de fréquences figurent au Chapitre 4 du RANT 10 PART 4 .

3.1.3 Radiophare d'alignement de piste VHF et dispositif de contrôle correspondant

Les spécifications de la présente section s'appliquent aussi bien aux radiophares d'alignement de piste ILS qui assurent un guidage effectif sur 360° d'azimut qu'à ceux qui n'assurent un tel guidage que sur une partie spécifiée de la couverture avant (voir le § 3.1.3.7.4). Lorsqu'un radiophare d'alignement de piste ILS assurant un guidage effectif sur un secteur limité seulement est installé, il sera en général nécessaire d'avoir recours aux indications d'une aide à la navigation installée en un endroit convenable ainsi qu'à des procédures appropriées pour empêcher que toute indication équivoque donnée par le système en dehors du secteur ne présente de l'importance du point de vue de l'exploitation.

3.1.3.1 Généralités

3.1.3.1.1 Le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste doit produire un diagramme de rayonnement double, dû à une modulation en amplitude de 90 Hz et à une modulation en amplitude de 150 Hz. Le diagramme de rayonnement doit créer un secteur d'alignement de piste tel que l'une des deux modulations prédomine d'un côté de l'alignement et l'autre du côté opposé.

3.1.3.1.2 Pour un observateur se trouvant à l'entrée de la piste et faisant face au radiophare, le taux de modulation de la porteuse à 150 Hz doit prédominer à sa droite et le taux de modulation de la porteuse à 90 Hz doit prédominer à sa gauche.

3.1.3.1.3 Tous les angles horizontaux utilisés pour définir les diagrammes de rayonnement du radiophare doivent avoir comme sommet le centre du réseau d'antennes du radiophare qui émet les signaux utilisés dans le secteur d'alignement de piste avant.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 28 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.2 Fréquence radio

3.1.3.2.1 Le radiophare d'alignement de piste doit fonctionner dans la bande 108 — 111,975 MHz. Lorsqu'une seule fréquence porteuse est utilisée, la tolérance de fréquence ne dépassera pas $\pm 0,005$ %. Lorsque deux fréquences porteuses sont utilisées, la tolérance de fréquence ne dépassera pas 0,002 % et la bande nominale occupée par les porteuses sera symétrique par rapport à la fréquence assignée. Toutes les tolérances étant appliquées, l'espacement de fréquences entre les porteuses sera au moins égal à 5 kHz et au plus égal à 14 kHz.

3.1.3.2.2 L'émission du radiophare d'alignement de piste doit être polarisée horizontalement. La composante du rayonnement polarisée verticalement ne dépassera pas, sur l'alignement de piste, celle qui correspond à une erreur de DDM de 0,016 dans le cas d'un aéronef placé sur l'alignement de piste et incliné latéralement de 20° par rapport à l'horizontale.

3.1.3.2.2.1 Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances II, la composante du rayonnement polarisée verticalement ne dépassera pas, sur l'alignement de piste, celle qui correspond à une erreur de DDM de 0,008 dans le cas d'un aéronef placé sur l'alignement de piste et incliné latéralement de 20° par rapport à l'horizontale.

3.1.3.2.2.2 Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, la composante du rayonnement polarisée verticalement ne dépassera pas, dans les limites d'un secteur limité par une DDM de 0,02 de part et d'autre de l'alignement de piste, celle qui correspond à une erreur de DDM de 0,005 dans le cas d'un aéronef incliné latéralement de 20° par rapport à l'horizontale.

3.1.3.2.2.3 Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, les signaux provenant de l'émetteur ne contiendront pas de composants qui puissent provoquer une fluctuation apparente de l'alignement de piste supérieure à 0,005 DDM de crête à crête dans la bande de fréquences 0,01 Hz — 10 Hz.

3.1.3.3 Couverture

Note. — Le § 2.1.0 et les Figures C-7A, C-7B, C-8A et C-8B du Supplément C donnent des éléments indicatifs sur la couverture du radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.3.1 Les radiophares d'alignement de piste doivent émettre des signaux suffisants pour qu'une installation de bord typique puisse fonctionner de manière satisfaisante à l'intérieur des zones de couverture de l'alignement de piste et de l'alignement de descente. La

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 29 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

zone de couverture de l'alignement de piste s'étendra du centre du système d'antennes d'alignement de piste jusqu'à:

- 46,3 km (25 NM) entre $\pm 10^\circ$ mesurés à partir de l'alignement de piste avant;
- 31,5 km (17 NM) entre 10° et 35° mesurés à partir de l'alignement de piste avant;
- 18,5 km (10 NM) en dehors de $\pm 35^\circ$ mesurés à partir de l'alignement de piste avant, si la couverture est assurée;

Toutefois, lorsque les caractères topographiques l'imposent ou que les besoins de l'exploitation le permettent, ces limites pourront être ramenées à 33,3 km (18 NM) à l'intérieur du secteur de $\pm 10^\circ$ et à 18,5 km (10 NM) à l'intérieur du reste de la couverture lorsque d'autres moyens de navigation assurent une couverture suffisante à l'intérieur de l'aire d'approche intermédiaire. Les signaux du radiophare d'alignement de piste devront pouvoir être reçus, aux distances spécifiées, à une hauteur égale ou supérieure à la plus grande des deux hauteurs suivantes: 600 m (2 000 ft) au-dessus de l'altitude du seuil ou 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé à l'intérieur des aires d'approche intermédiaire et finale. Toutefois, lorsqu'il est nécessaire de protéger les performances de l'ILS, et si les conditions d'exploitation le permettent, la limite inférieure de couverture aux angles de plus de 15° mesurés à partir de l'alignement de piste avant sera augmentée linéairement de sa hauteur à 15° jusqu'à une hauteur pouvant atteindre 1 350 m (4 500 ft) au-dessus de l'altitude du seuil à 35° , mesurés à partir de l'alignement de piste avant. Ces signaux devront pouvoir être reçus aux distances spécifiées, jusqu'à une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale.

Note. — Lorsque des obstacles intermédiaires font saillie au-dessus de la surface inférieure, il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe.

3.1.3.3.2 En tous les points du volume de couverture spécifié au § 3.1.3.3.1, sauf dans les cas spécifiés en § 3.1.3.3.2.1, 3.1.3.3.2.2 et 3.1.3.3.2.3, l'intensité de champ ne doit être pas inférieure à $40 \mu\text{V/m}$ (-114 dBW/m^2).

Note: Cette intensité de champ minimale est nécessaire pour permettre une utilisation opérationnelle satisfaisante des installations de radioalignement de piste ILS.

3.1.3.3.2.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, le champ minimal sur l'alignement de descente ILS et à l'intérieur du secteur d'alignement de piste, à partir de 18,5 km (10 NM) et jusqu'à 60 m (200 ft) de hauteur au-dessus du plan horizontal passant par le seuil, ne doit pas être inférieur à $90 \mu\text{V/m}$ (-107 dBW/m^2).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 30 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.3.2.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances II, l'intensité de champ minimale sur l'alignement de descente ILS et à l'intérieur du secteur d'alignement de piste, doit être au moins égale à $100 \mu\text{V/m}$ (-106 dBW/m^2) à une distance de 18,5 km (10 NM) et augmentera pour atteindre une valeur au moins égale à $200 \mu\text{V/m}$ (-100 dBW/m^2) à une hauteur de 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

3.1.3.3.2.3 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, l'intensité de champ minimale sur l'alignement de descente ILS et à l'intérieur du secteur d'alignement de piste doit être au moins égale à $100 \mu\text{V/m}$ (-106 dBW/m^2) à une distance de 18,5 km (10 NM) et augmentera pour atteindre une valeur au moins égale à $200 \mu\text{V/m}$ (-100 dBW/m^2) à 6 m (20 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil. A partir de ce point et jusqu'à un autre point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 300 m (1 000 ft) du seuil dans la direction du radiophare d'alignement de piste, et ensuite à une hauteur de 4 m (12 ft) sur toute la longueur de la piste dans la direction du radiophare d'alignement de piste, l'intensité de champ doit être au moins égale à $100 \mu\text{V/m}$ (-106 dBW/m^2).

Note: Les intensités de champ indiquées aux § 3.1.3.3.2.2 et 3.1.3.3.2.3 sont nécessaires pour assurer le rapport signal/bruit exigé pour obtenir une meilleure intégrité.

3.1.3.3.3 Au dessus de 7° , l'intensité des signaux serait ramenée à une valeur aussi faible que possible.

Note 1. — Les dispositions des § 3.1.3.3.1 et 3.1.3.3.2.1, 3.1.3.3.2.2 et 3.1.3.3.2.3 sont fondées sur l'hypothèse que l'aéronef se dirige vers le radiophare.

Note 2. — Le § 2.2.2 du Supplément C fournit des éléments indicatifs sur les paramètres des récepteurs de bord importants du point de vue de la couverture des radiophares d'alignement de piste.

3.1.3.3.4 Lorsque la couverture est réalisée par un radiophare d'alignement de piste utilisant deux fréquences porteuses, l'une produisant un diagramme de rayonnement dans le secteur d'alignement avant et l'autre produisant un diagramme de rayonnement en dehors de ce secteur, le rapport des niveaux des signaux des deux porteuses dans l'espace, à l'intérieur du secteur d'alignement avant, jusqu'aux limites de couverture spécifiées au § 3.1.3.3.1 ci-dessus, sera au moins égal à 10 dB.

Note: La note au § 3.1.3.11.2 et le § 2.7 du Supplément C donnent des éléments indicatifs sur les radiophares d'alignement de piste réalisant une couverture au moyen de deux fréquences porteuses

3.1.3.3.5 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, le rapport des niveaux des signaux des deux porteuses à l'intérieur du secteur d'alignement avant ne serait pas inférieur à 16 dB.

3.1.3.4 Structure de l'alignement de piste

3.1.3.4.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, l'amplitude des coudes de l'alignement de piste ne doit pas dépasser pas les valeurs spécifiées ci-dessous:

<i>Zone</i>	<i>Amplitude (DDM) (Probabilité de 95 %)</i>
De la limite extérieure de la couverture jusqu'au point A de l'ILS	0,031
Du point A de l'ILS au point B de l'ILS	0,031 au point A de l'ILS et diminuant, de façon linéaire, jusqu'à 0,015 au point B de l'ILS
Du point B de l'ILS au point C de l'ILS	0,015

3.1.3.4.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégories de performances II et III, l'amplitude des coudes de l'alignement de piste ne doit pas dépasser pas les valeurs spécifiées ci-après:

<i>Zone</i>	<i>Amplitude (DDM) (Probabilité de 95 %)</i>
De la limite extérieure de la couverture jusqu'au point A de l'ILS	0,031
Du point A de l'ILS au point B de l'ILS	0,031 au point A de l'ILS et diminuant, de façon linéaire, jusqu'à 0,005 au point B de l'ILS
Du point B de l'ILS jusqu'au point de repère l'ILS	0,005

et, pour la catégorie III seulement :

Du point de repère ILS jusqu'au point D de l'ILS	0,005
Du point D de l'ILS jusqu'au point E de l'ILS	0,005 au point D de l'ILS et augmentant de façon linéaire jusqu'à 0,010 au point E de l'ILS

Note 1. - Les amplitudes dont il est question aux § 3.1.3.4.1 et 3.1.3.4.2 sont celles des DDM dues aux coudes telles qu'elles sont sur l'alignement de piste moyen lorsque le radiophare est réglé correctement.

Note 2. - Les § 2.1.3, 2.1.5, 2.1.6 et 2.1.9 du Supplément C donnent des éléments indicatifs sur la structure de l'alignement de piste.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 32 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.5 Modulation de la porteuse

3.1.3.5.1 Le taux nominal de modulation de la porteuse, le long de l'alignement de piste, par chacune des modulations à 90 Hz et à 150 Hz, doit être de 20 %.

3.1.3.5.2 Le taux de modulation de la porteuse par chacune des modulations à 90 Hz et à 150 Hz doit être compris entre les limites de 18 et 22 %.

3.1.3.5.3 Les tolérances suivantes doivent être admises pour les fréquences de modulation:

- a) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et de 150 Hz, $\pm 2,5$ %;
- b) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et de 150 Hz, $\pm 1,5$ % pour les installations de catégorie de performances II;
- c) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et de 150 Hz, ± 1 % pour les installations de catégorie de performances III;
- d) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 90Hz ne doit pas être supérieur à 10 %; en outre, dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, la seconde harmonique de la modulation à 90 Hz ne doit être pas supérieure à 5 %;
- e) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 150Hz ne doit pas être supérieur à 10 %.

3.1.3.5.3.1 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I, les fréquences de modulation seraient de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 1,5$ % lorsque cela est possible.

3.1.3.5.3.2 Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, le taux de modulation en amplitude de la porteuse à la fréquence de l'alimentation ou de ses harmoniques, ou à celles d'autres éléments non désirés, ne doit pas être supérieur à 0,5 %. Les harmoniques de la fréquence d'alimentation ou d'autres éléments de bruit non désirables qui peuvent battre avec les signaux de navigation à 90 Hz et 150 Hz ou leurs harmoniques de manière à produire des fluctuations de l'alignement de piste, ne doivent être pas supérieures à 0,05 % du taux de modulation de la porteuse.

3.1.3.5.3.3 Les fréquences de modulation doivent être liées en phase de sorte qu'à l'intérieur du demi-secteur d'alignement de piste, les signaux démodulés à 90 Hz et 150 Hz passent par zéro dans la même direction:

- a) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories de performances I et II: à 20° près,
- b) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie de performances III : à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz, à chaque demi période du signal

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 33 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

combiné à 90 Hz et 150 Hz.

Note 1. - Cette définition de la relation de phase n'implique pas que la mesure de la phase doit être faite à l'intérieur du demi -secteur d'alignement de piste.

Note 2. - La Figure C-6 du Supplément C fournit des éléments indicatifs en ce qui concerne cette mesure.

3.1.3.5.3.4 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste à deux fréquences, les dispositions du § 3.1.3.5.3.3 doivent s'appliquer à chacune des porteuses. En outre, la fréquence de modulation à 90 Hz de l'une des porteuses doit être liée en phase à la fréquence de modulation à 90 Hz de l'autre porteuse de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

- a) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories de performances I et II: à 20° près,
- b) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de la catégorie de performances III: à 10° près,

par rapport à la composante à 90 Hz. De la même manière, les modulations à 150 Hz des deux porteuses seront liées en phase de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

- 1) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories I et II: à 20° près,
- 2) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de la catégorie III: à 10° près,

par rapport à la composante à 150 Hz.

3.1.3.5.3.5 L'emploi d'autres radiophares d'alignement de piste à deux fréquences pour lesquels la mise en phase des signaux acoustiques est différente des conditions normales de concordance de phase décrite au § 3.1.3.5.3.4 est autorisé. Dans de tels systèmes, la mise en phase des signaux à 90 Hz et celle des signaux à 150 Hz doivent être réglées à leurs valeurs nominales entre des limites correspondant aux limites indiquées au § 3.1.3.5.3.4.

Note : Ces dispositions ont pour but d'assurer le fonctionnement correct du récepteur de bord dans la zone éloignée de l'alignement de piste, où les intensités de signal des deux porteuses sont à peu près les mêmes.

3.1.3.5.3.6 La somme des taux de modulation de la porteuse par les fréquences 90 Hz et 150 Hz ne devrait pas dépasser 60 % ou être inférieure à 30 % dans les limites de couverture prescrites.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 34 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.5.3.6.1 Pour l'équipement installé pour la première fois après le 1er janvier 2000, la somme des taux de modulation de la porteuse radioélectrique due aux fréquences 90 Hz et 150 Hz ne doit pas dépasser pas 60 % ou être inférieure à 30 % dans les limites de couverture prescrites.

Note 1. — Si la somme des taux de modulation est supérieure à 60 % pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, on peut ajuster la sensibilité d'écart nominale comme il est prévu au § 3.1.3.7.1 pour réaliser la limite de modulation ci-dessus.

Note 2. — Pour les systèmes à deux fréquences, l'exigence relative à la somme maximale des taux de modulation ne s'applique pas aux angles d'azimut ou à proximité des angles d'azimut où les niveaux du signal de la porteuse d'alignement et de couverture ont la même amplitude (c'est-à-dire à des angles d'azimut où les deux systèmes émetteurs apportent une contribution importante au total du taux de modulation).

Note 3. — L'exigence pour la somme minimale des taux de modulation est basée sur le fait que le niveau établi de l'alarme de mauvais fonctionnement peut atteindre 30 % comme il est indiqué au § 2.3.3, Supplément C.

3.1.3.5.3.7 Lorsque le radiophare d'alignement de piste sera utilisé pour des communications en radiotéléphonie, la somme des taux de modulation de la porteuse, à 90 Hz et à 150 Hz, ne dépassera pas 65 % dans un secteur de 10° de part et d'autre de l'alignement de piste, et ne dépassera 78 % en aucun autre point autour du radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.5.4 La modulation de fréquence et de phase non désirée sur les porteuses radioélectriques du radiophare d'alignement de piste ILS qui peut affecter les valeurs DDM affichées dans les récepteurs des radiophares d'alignement de piste serait réduite au minimum dans la mesure du possible.

Note. — Le Supplément C, § 2.15, contient des éléments indicatifs appropriés.

3.1.3.6 Précision d'alignement de piste

3.1.3.6.1 L'alignement de piste moyen doit être réglé et maintenu entre des limites correspondant aux écarts suivants par rapport à l'axe de la piste, au point de repère ILS:

- a) radiophares d'alignement de piste de catégorie I: $\pm 10,5$ m (35 ft) ou l'équivalent linéaire de 0,015 DDM, s'il est inférieur;
- b) radiophares d'alignement de piste de la catégorie II: $\pm 7,5$ m (25 ft);

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 35 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

c) radiophares d'alignement de piste de la catégorie III: ± 3 m (10 ft).

3.1.3.6.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie de performances II, l'alignement de piste moyen serait réglé et maintenu entre des limites correspondant à $\pm 4,5$ m (15 ft) d'écart par rapport à l'axe de piste au point de repère ILS.

Note 1.— Il est prévu que les installations des catégories de performances II et III seront réglées et maintenues de manière telle que les limites spécifiées aux § 3.1.3.6.1 et 3.1.3.6.2 ne seront que très rarement atteintes. Il est prévu, en outre, que l'ensemble du système ILS au sol sera conçu et exploité avec une intégrité suffisante pour que ce but soit atteint.

Note 2.— Il est prévu que les nouvelles installations de catégorie II satisferont aux dispositions du § 3.1.3.6.2.

Note 3.— Le Supplément C contient au § 2.1.3 des éléments indicatifs sur la mesure de la position du radioalignement de piste et au § 2.1.9 des éléments indicatifs sur la protection du radioalignement de piste.

3.1.3.7 Sensibilité d'écart

3.1.3.7.1 La sensibilité d'écart nominale à l'intérieur du demi-secteur d'alignement de piste doit être l'équivalent de 0,00145 DDM/m (0,00044 DDM/ft) au point de repère ILS, mais pour les radiophares d'alignement de piste de catégorie I, la sensibilité d'écart doit être réglée de manière à être aussi proche que possible de cette valeur lorsque la sensibilité nominale d'écart prescrite ne peut être respectée. Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I utilisés sur des pistes identifiées par les chiffres de code 1 et 2, la sensibilité d'écart nominale doit être obtenue au point B de l'ILS. L'angle maximal du secteur d'alignement de piste ne doit pas être supérieur à 6°.

Note: Les codes 1 et 2 sont définis dans le RANT14 PART 1 .

3.1.3.7.2 La sensibilité d'écart latérale doit être réglée et maintenue dans les limites de plus ou moins:

- a) 17 % de la valeur nominale pour les installations ILS de catégories de performances I et II;
- b) 10 % de la valeur nominale pour les installations ILS de catégorie de performances III.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 36 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.7.3 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances II, la sensibilité d'écart serait réglée et maintenue, lorsque cela est possible, entre des limites correspondant à $\pm 10\%$ de la valeur nominale.

Note 1.- Les chiffres donnés aux § 3.1.3.7.1, 3.1.3.7.2 et 3.1.3.7.3 sont fondés sur une largeur nominale de secteur de 210 m (700 ft) au point approprié, c'est-à-dire au point B de l'ILS sur les pistes de code 1 et 2 et au point de repère ILS sur les autres pistes.

Note 2.- Le § 2.7 du Supplément C contient des éléments indicatifs sur l'alignement et la sensibilité d'écart des radiophares d'alignement de piste qui utilisent deux fréquences porteuses.

Note 3.- Le § 2.9 du Supplément C contient des éléments indicatifs sur la mesure de la sensibilité d'écart du radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.7.4 L'augmentation de la DDM en fonction de l'écart angulaire par rapport à l'alignement de piste avant (où la DDM est nulle) doit être sensiblement linéaire jusqu'à une ouverture angulaire, de part et d'autre de l'alignement de piste avant, où la DDM est de 0,180. A partir de cet angle et jusqu'à $\pm 10^\circ$, la DDM doit être au moins égale à 0,180. A partir de $\pm 10^\circ$ et jusqu'à $\pm 35^\circ$, la DDM doit être au moins égale à 0,155. Si la couverture doit être assurée en dehors du secteur de $\pm 35^\circ$, la DDM doit être au moins égale à 0,155 dans la zone de couverture, à l'exception du secteur d'alignement arrière.

Note 1.- La linéarité de la variation de la DDM en fonction de l'écart angulaire est particulièrement importante au voisinage de l'alignement de piste.

Note 2.- La DDM donnée ci-dessus dans le secteur de 10° à 35° doit être considérée comme un besoin minimal en dessous duquel l'ILS ne peut pas être utilisé comme aide d'atterrissage. Lorsqu'elle est possible, une DDM d'une valeur supérieure, par exemple 0,180, présente l'avantage d'aider les aéronefs très rapides à exécuter leur interception sous un grand angle à des distances souhaitables du point de vue de l'exploitation à condition que les limites du § 3.1.3.5.3.6 sur le pourcentage de modulation soient respectées.

Note 3. — Chaque fois que c'est possible, le niveau d'interception du radiophare d'alignement de piste des systèmes automatiques de commande de vol doit être fixé à un niveau égal ou inférieur à 0,175 DDM afin d'éviter les faux alignements de piste.

3.1.3.8 Radiotéléphonie

3.1.3.8.1 Les radiophares d'alignement de piste des catégories de performances I et II peuvent être dotés d'un canal de communication radiotéléphonique dans le sens sol-air exploitée simultanément avec les signaux de navigation et d'identification, à condition que l'exploitation de ce canal ne gêne en aucune façon la fonction principale du radiophare d'alignement de piste.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 37 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.8.2 Les radiophares d'alignement de piste de catégorie III ne doivent pas être dotés d'un tel canal, sauf si toutes les précautions ont été prises dans la conception et l'exploitation de l'installation afin de ne pas risquer de détériorer le guidage de navigation.

3.1.3.8.3 S'il est mis en oeuvre, ce canal doit être conforme aux exigences ci-après.

3.1.3.8.3.1 Les communications auront lieu sur la ou les fréquences porteuses utilisées pour la fonction de radioalignement de piste et l'émission doit être polarisée horizontalement. Si deux porteuses sont modulées en phonie, le déphasage des modulations sur les deux porteuses sera tel qu'il n'y aura pas de zones de silence dans les limites de la couverture du radioalignement de piste.

3.1.3.8.3.2 Le taux de modulation de crête de la porteuse ou des porteuses dû aux communications radiotéléphoniques ne dépassera pas 50 % mais sera réglé de façon que:

- a) le rapport du taux de modulation de crête dû aux communications radiotéléphoniques au taux de modulation de crête dû au signal d'identification soit approximativement de 9 à 1;
- b) la somme des composantes de modulation dues aux communications radiotéléphoniques, aux signaux de navigation et aux signaux d'identification ne dépasse pas 95 %.

3.1.3.8.3.3 La caractéristique basse fréquence du canal de communication radiotéléphonique dans la bande de 300 Hz à 3 000 Hz ne s'écartera pas de plus de 3 dB du niveau correspondant à 1 000 Hz.

3.1.3.9 Identification

3.1.3.9.1 Le radiophare d'alignement de piste doit émettre simultanément un signal d'identification, propre à la piste et à la direction d'approche, sur la fréquence porteuse ou les fréquences porteuses utilisées pour la fonction d'alignement de piste. La transmission du signal d'identification ne doit gêner en aucune façon l'accomplissement de la fonction de base de l'alignement de piste.

3.1.3.9.2 Le signal d'identification doit être produit par la modulation en classe A2A de la fréquence porteuse ou des fréquences porteuses au moyen d'une tonalité de 1 020 Hz $\pm$ 50 Hz. Le taux de modulation doit être compris entre 5 et 15 %; toutefois, si un canal de communication radiotéléphonique est utilisé, le taux de modulation doit être réglé de façon que le rapport du taux de modulation de crête dû aux communications radiotéléphoniques au taux de modulation de crête dû au signal d'identification soit approximativement de 9 à 1 (voir

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 38 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

le § 3.1.3.8.3.2). Les émissions du signal d'identification doivent être polarisées horizontalement. Si deux porteuses sont modulées par des signaux d'identification, les phases relatives des modulations doivent être telles qu'il n'y aura pas de zones de silence dans les limites de la couverture du radioalignement de piste.

3.1.3.9.3 Le signal d'identification doit être émis en code morse international et doit être composé de deux ou de trois lettres. Il pourra être précédé du signal du code morse international correspondant à la lettre I suivi d'une courte pause, lorsqu'il est nécessaire de distinguer l'installation ILS d'autres installations de navigation se trouvant dans le voisinage immédiat.

3.1.3.9.4 Le signal d'identification doit être émis à une vitesse correspondant à environ sept mots à la minute et doit être répété, à des intervalles à peu près égaux, au moins six fois par minute tant que le radiophare d'alignement de piste est disponible pour l'exploitation. Lorsque le radiophare d'alignement de piste n'est pas disponible pour l'exploitation, par exemple après la suppression des éléments de navigation, ou au cours des opérations d'entretien ou d'émissions de réglage, le signal d'identification sera interrompu. La durée des points doit être de 0,1 à 0,160 s. La durée des traits doit être normalement égale à trois fois celle des points. L'intervalle entre points et/ou traits doit être égal à la durée d'un point $\pm 10\%$. L'intervalle entre lettres ne doit pas être inférieur à la durée de trois points.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 39 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.10 Implantation

Note.— Le Supplément C fournit au § 2.1.9 des éléments indicatifs sur l'implantation des antennes du radiophare d'alignement de piste par rapport à la piste et aux voies de circulation.

3.1.3.10.1 Dans les installations de catégories de performances II et III, le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste doit être installé sur le prolongement de l'axe de la piste, et le radiophare doit être réglé de façon que l'alignement de piste se trouve dans le plan vertical passant par l'axe de la piste desservie. La hauteur et l'emplacement de l'antenne doivent être compatibles avec les règles relatives au dégagement des obstacles.

3.1.3.10.2 Dans les installations de catégorie de performances I, le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste doit être installé et réglé comme il est indiqué au § 3.1.3.10.1, à moins que les caractéristiques du site n'obligent à décaler l'antenne par rapport à l'axe de la piste.

3.1.3.10.2.1 Le système d'alignement de piste décalé doit être installé et réglé conformément aux dispositions relatives à l'ILS décalé spécifiées dans les PANS-OPS (Doc 8168), Volume II, et les exigences sur le radiophare d'alignement de piste doivent être rapportées au point de seuil fictif correspondant.

3.1.3.11 Contrôle

3.1.3.11.1 Le dispositif de contrôle automatique doit donner un avertissement aux points de contrôle désignés et provoquer l'une des opérations ci-après, dans l'espace de temps spécifié au § 3.1.3.11.3.1, si l'une quelconque des conditions indiquées au § 3.1.3.11.2 persiste:

- a) cessation du rayonnement;
- b) suppression des éléments de navigation et d'identification sur la porteuse;

3.1.3.11.2 Les conditions exigeant le déclenchement d'interventions de contrôle seront les suivantes:

- a) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, au point de repère ILS, dépassant 10,5 m (35 ft) ou l'équivalent linéaire de 0,015 DDM, s'il est inférieur;
- b) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances II, un décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, de plus de 7,5 m (25 ft) au point de repère ILS;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 40 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

- c) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, un décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, de plus de 6 m (20 ft).au point de repère ILS;
- d) dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à une seule fréquence, une baisse de la puissance émise jusqu'à un niveau tel que l'une quelconque des conditions spécifiées aux § 3.1.3.3, 3.1.3.4 ou 3.1.3.5 n'est plus remplie ou jusqu'à un niveau inférieur à 50 % du niveau normal (selon ce qui est atteint en premier) ;
- e) dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la puissance normale; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale, peut être admise à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux § 3.1.3.3, 3.1.3.4 et 3.1.3.5 ;

Note. —Il importe de reconnaître qu'une situation dangereuse peut être créée à la suite d'un changement de fréquence ayant pour effet l'annulation de la différence de fréquence spécifiée au § 3.1.3.2.1. Ce problème est encore plus important pour l'exploitation dans le cas des installations de catégories II et III. Il est possible de résoudre ce problème selon les besoins au moyen de mesures spéciales de contrôle ou de circuits de haute fiabilité.

- f) variation de la sensibilité d'écart de plus de 17 % par rapport à la valeur nominale définie pour le radiophare en question.

Note: Pour le choix de la valeur de la réduction de puissance à utiliser aux fins de contrôle dont il est question au § 3.1.3.11.2, alinéa e), il convient d'accorder une attention particulière à la structure des lobes verticaux et horizontaux (lobes verticaux dus à des hauteurs d'antenne différentes) de l'ensemble du système rayonnant lorsque deux porteuses sont utilisées. De grandes variations dans le rapport des puissances entre les porteuses peuvent se traduire par des zones à faible marge de protection et de faux alignements dans les zones latérales jusqu'aux limites de la couverture verticale spécifiées au § 3.1.3.3.1.

3.1.3.11.2.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions de base sont assurées par un système à deux fréquences, le moniteur interviendrait notamment lorsque la DDM tombe à moins de 0,155 dans les limites de couverture prescrites au-delà de $\pm 10^\circ$ de l'alignement de piste avant, sauf dans le secteur d'alignement de piste arrière.

3.1.3.11.3 La période totale de rayonnement, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, en dehors des limites de performances spécifiées aux alinéas a), b), c), d),

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 41 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

e) et f) du § 3.1.3.11.2 doit être aussi brève que possible, compte tenu de la nécessité d'éviter des interruptions du service de navigation assuré par le radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.11.4 La période totale dont il est question en 3.1.3.11.3 ci-dessus ne doit dépasser en aucun cas:

10 s dans le cas des radiophares de catégorie I;

5 s dans le cas des radiophares de catégorie II;

2 s dans le cas des radiophares de catégorie III.

Note 1.— Les durées totales prescrites constituent des limites qui ne doivent jamais être dépassées et visent à protéger l'aéronef au cours des phases finales de l'approche, contre des périodes prolongées ou répétées de guidage d'alignement de piste en dehors des limites de contrôle. Pour cette raison, elles comprennent non seulement la période initiale de fonctionnement en dehors des tolérances, mais aussi le total d'une période ou de toutes les périodes de rayonnement en dehors des tolérances, y compris la ou les périodes de rayonnement nul et le temps nécessaire à la suppression des éléments de navigation et d'identification sur la porteuse qui pourraient se produire pendant un essai de rétablissement du service, par exemple, au cours du fonctionnement ultérieur du dispositif de contrôle et du ou des transferts consécutifs à d'autres radiophares d'alignement de piste ou à leurs éléments.

Note 2.— Du point de vue opérationnel, ces dispositions ont pour but d'assurer qu'aucun signal de guidage ne soit rayonné en dehors des limites de contrôle après l'expiration des périodes indiquées et qu'aucun autre essai de rétablissement du service ne soit tenté avant que ne se soit écoulée une période de l'ordre de 20 s.

3.1.3.11.3.2 Lorsque cela est possible, la période totale prévue au § 3.1.3.11.3.1 ci-dessus serait réduite de manière à ne pas dépasser 2 s dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie II et 1s dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie III.

3.1.3.11.4 Il doit être tenu compte, dans la conception et le fonctionnement du dispositif de contrôle, de la nécessité de supprimer le guidage de navigation et l'identification et de déclencher un dispositif avertisseur aux endroits de commande à distance désignés en cas de panne du dispositif de contrôle.

Note: On trouvera au § 2.1.7 du Supplément C des éléments indicatifs sur la conception et le fonctionnement des dispositifs de contrôle.

3.1.3.12 Besoins d'intégrité et de continuité du service

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 42 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.3.12.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne doit pas être inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégories de performances II et III.

3.1.3.12.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne devrait pas être inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I.

3.1.3.12.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné doit être supérieure à :

- (a) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances II ou les radiophares d'alignement de piste destinés à être utilisés pour les opérations de catégorie III A (équivalent à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement) ;
- (b) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 30 secondes pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III ou les radiophares d'alignement de piste destinés à être utilisés pour toute la gamme des opérations de catégorie III (équivalent à 4 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

3.1.3.12.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasserait $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I (équivalent à 1 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — *Le Supplément C, § 2.8, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.*

3.1.4 Caractéristiques d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage

3.1.4.1 Le système récepteur du radiophare d'alignement de piste ILS doit assurer une immunité suffisante à l'égard du brouillage causé par les produits d'inter modulation du troisième ordre émanant de deux signaux FM VHF dont les niveaux correspondent aux équations suivantes:

$$2N_1 + N_2 + 72 \leq 0$$

pour les signaux de radiodiffusion FM VHF dans la gamme de fréquences 107,7 □ 108,0 MHz, et

$$2N_1 + N_2 + 3 \left(24 - 20 \log \frac{\Delta f}{0,4} \right) \leq 0$$

pour les signaux de radiodiffusion FM VHF sur les fréquences inférieures à 107,7 MHz, dans lesquelles les fréquences des deux signaux de radiodiffusion FM VHF donnent naissance, dans le récepteur, à un produit d'inter modulation du troisième ordre sur la fréquence désirée du radiophare d'alignement de piste ILS.

N₁ et N₂ sont les niveaux (dBm) des deux signaux FM VHF à l'entrée du récepteur d'alignement de piste ILS. Aucun de ces niveaux n'excédera les critères de désensibilisation spécifiés au § 3.1.4.2.

$\Delta f = 108,1 - f_1$, f_1 étant la fréquence de N₁, signal FM VHF le plus proche de 108,1 MHz.

3.1.4.2 Le système récepteur du radiophare d'alignement de piste ILS ne doit pas être désensibilisé par les signaux de radiodiffusion FM VHF dont les niveaux correspondent au tableau suivant:

Fréquence (MHz)	Niveau maximal du signal brouilleur à l'entrée du récepteur (dBm)
88–102	+15
104	+10
106	+5
107,9	-10

Note 1. — La relation est linéaire entre les points adjacents désignés par les fréquences ci-dessus.

Note 2. — Le paragraphe 2.2.9 du Supplément C contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées en 3.1.4.1 et en 3.1.4.2.

3.1.5 Radiophare d'alignement de descente UHF et dispositif de contrôle correspondant

Note: θ désigne ici la valeur nominale de l'angle de l'alignement de descente.

3.1.5.1 Généralités

3.1.5.1.1 Le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de descente UHF doit produire un diagramme de rayonnement double, dû à une modulation en amplitude de 90 Hz et à une modulation en amplitude de 150 Hz. Le diagramme de rayonnement doit être

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 44 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

disposé de façon à créer un alignement de descente rectiligne dans le plan vertical passant par l'axe de la piste, la modulation à 150 Hz de la porteuse prédominant au-dessous de l'alignement de descente et la modulation à 90 Hz prédominant au-dessus de l'alignement de descente au moins jusqu'à un angle égal à $1,75 \theta$.

3.1.5.1.2 L'angle de l'alignement de descente ILS devrait être de 3° . Un angle supérieur à 3° ne doit pas être adopté pour l'alignement de descente ILS, à moins qu'il soit impossible de satisfaire d'une autre façon les critères de franchissement d'obstacles.

3.1.5.1.2.1 L'angle de l'alignement de descente doit être réglé et maintenu dans les limites de:

- a) $0,075 \theta$ à partir de θ pour les alignements de descente des installations ILS de catégories de performances I et II;
- b) $0,04 \theta$ à partir de θ pour les alignements de descente des installations ILS de catégorie de performances III.

Note 1. — Le § 2.4 du Supplément C contient des éléments indicatifs sur le réglage et le maintien de l'angle de l'alignement de descente.

Note 2. — Le §2.4 et la Figure C-5 du Supplément C fournissent des éléments indicatifs sur la courbure, l'alignement et l'implantation de l'alignement de descente ILS en ce qui concerne le choix de la hauteur du point de repère ILS.

Note 3.— Le Supplément C fournit au § 2.1.9 des éléments indicatifs concernant la protection de la structure de l'alignement de descente ILS.

3.1.5.1.3 Le prolongement rectiligne, vers le bas, de l'alignement de descente ILS doit passer par le point de repère ILS à une hauteur assurant un guidage sûr au-dessus des obstacles ainsi que l'utilisation sûre et efficace de la piste desservie.

3.1.5.1.4 La hauteur du point de repère ILS doit être de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégories de performances II et III. Une tolérance de +3 m (10 ft) est autorisée.

3.1.5.1.5 La hauteur du point de repère ILS serait de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I. Une tolérance de +3 m (10 ft) est autorisée.

Note 1 — Pour déterminer les hauteurs précitées du point de repère ILS, on s'est fondé sur une distance verticale maximale de 5,8 m (19 ft) entre la trajectoire de l'antenne d'alignement de descente de l'aéronef et la trajectoire du bas des roues, à hauteur du seuil. Dans le cas des aéronefs pour lesquels ce critère est insuffisant, il peut être nécessaire de prendre des dispositions afin de maintenir une marge de franchissement suffisante à hauteur du seuil ou d'adapter les minimums d'exploitation autorisés.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 45 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note 2. – Des éléments indicatifs appropriés figurent du § 2.4 du Supplément C.

3.1.5.1.6 La hauteur du point de repère ILS serait de 12 m (40 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances / utilisées sur les pistes courtes avec approche de précision identifiées par les chiffres de code 1 et 2. Une tolérance de +6 m (20 ft) est autorisée.

3.1.5.2 Fréquence radio

3.1.5.2.1 Le radiophare d'alignement de descente doit fonctionner dans la bande 328,6 — 335,4 MHz. Si une seule porteuse est utilisée, la tolérance de fréquence ne dépassera pas $\pm 0,005$ %. Si des systèmes d'alignement de descente à deux porteuses sont utilisés, la tolérance de fréquence ne dépassera pas $\pm 0,002$ % et la bande nominale occupée par les porteuses sera symétrique par rapport à la fréquence assignée. Toutes les tolérances étant appliquées, l'espacement de fréquence entre les porteuses sera de 4 kHz au moins et de 32 kHz au maximum.

3.1.5.2.2 L'émission du radiophare d'alignement de descente doit être polarisée horizontalement.

3.1.5.2.3 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances III, les signaux provenant de l'émetteur ne doivent contenir aucun élément susceptible de causer des fluctuations apparentes de l'alignement de descente de plus de 0,02 DDM, de crête à crête, dans la bande de fréquences 0,01 Hz — 10 Hz.

3.1.5.3 Couverture

3.1.5.3.1 Le radiophare d'alignement de descente doit émettre des signaux tels qu'une installation de bord typique puisse fonctionner de manière satisfaisante dans des secteurs de 8° en azimut, de part et d'autre de l'alignement de descente ILS, jusqu'à une distance d'au moins 18,5 km (10 NM) et entre des angles de site au-dessus de l'horizontale de 1,75 ° vers le haut et de 0,45 ° vers le bas, ou jusqu'au site le plus bas, jusqu'à concurrence de 0,30 °, qui doit être nécessaire pour protéger la procédure promulguée pour l'interception de l'alignement de descente.

3.1.5.3.2 Afin d'assurer la couverture spécifiée au § 3.1.5.3.1, l'intensité de champ minimale dans ce secteur de couverture doit être de 400 $\mu\text{V/m}$ (-95 dBW/m²). Pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances I, la hauteur minimale jusqu'à laquelle cette intensité de champ doit être fournie sera de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil. Pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégories de performances II et III, la hauteur minimale jusqu'à

laquelle cette intensité de champ doit être fournie sera de 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

Note 1. – Les dispositions du paragraphe précédent supposent que l'aéronef se dirige sur le radiophare.

Note 2. – Le § 2.2 du Supplément C, contient des éléments indicatifs sur les paramètres importants des récepteurs de bord.

Note 3. – Le § 2.4 du Supplément C contient des éléments indicatifs sur la réduction de la couverture au-delà de 8° de part et d'autre de l'axe de l'alignement de descente ILS.

3.1.5.4 Structure de l'alignement de descente ILS

3.1.5.4.1 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I, l'amplitude des coudes de l'alignement de descente ne doit pas dépasser les valeurs spécifiées ci-dessous:

Zone	Amplitude (DDM) (Probabilité de 95 %)
De la limite extérieure de couverture jusqu'au point C de l'ILS	0,035

3.1.5.4.2 Dans le cas des installations ILS de catégories de performances II et III, l'amplitude des coudes de l'alignement de descente ne doit pas dépasser les valeurs spécifiées ci-dessous:

Zone	Amplitude (DDM) (Probabilité de 95 %)
De la limite extérieure de couverture jusqu'au point A de l'ILS	0,035
Du point A de l'ILS au point B de l'ILS	0,035 au point A de l'ILS et diminuant, de façon linéaire, jusqu'à 0,023 au point B de l'ILS
Du point B de l'ILS jusqu'au point de repère de l'ILS	0,023

Note 1. — Les amplitudes dont il est question aux § 3.1.5.4.1 et 3.1.5.4.2 sont celles des DDM dues aux coudes telles qu'elles sont sur l'alignement de descente ILS moyen lorsque le radiophare est réglé correctement.

Note 2. — Dans les parties de l'approche où la courbure de l'alignement de descente ILS est appréciable, les amplitudes des coudes sont calculées par rapport à la trajectoire curviligne moyenne et non par rapport à la ligne droite prolongée vers le bas.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 47 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note 3. — Le paragraphe 2.1.4 du Supplément C contient des éléments indicatifs sur la structure de l'alignement de descente ILS. Au § 2.1.9, il fournit des éléments indicatifs concernant la protection de cette structure.

3.1.5.5 Modulation de la porteuse

3.1.5.5.1 Le taux nominal de modulation de la porteuse, pour chacune des modulations à 90 Hz et à 150 Hz sur l'alignement de descente ILS, doit être de 40 %. Le taux de modulation restera compris dans les limites de 37,5 % et de 42,5 %.

3.1.5.5.2 Les tolérances suivantes doivent être observées pour les fréquences de modulation:

- a) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 2,5$ % dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I;
- b) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 1,5$ % dans le cas des installations ILS de catégorie I de performances II;
- c) les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et 150 Hz, ± 1 % dans le cas des installations ILS de catégorie de performances III;
- d) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 90 Hz ne doit pas être supérieur à 10 %; de plus, dans le cas des installations de catégorie de performances III, la deuxième harmonique de la modulation à 90 Hz ne doit pas être supérieure à 5 %;
- e) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 150 Hz ne doit pas être supérieur à 10 %.

3.1.5.5.2.1 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I, les fréquences de modulation doivent être de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 1,5$ % lorsque cela est possible.

3.1.5.5.2.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances III, le taux de modulation en amplitude de la porteuse à la fréquence d'alimentation ou de ses harmoniques, ou à celles d'autres fréquences nuisibles, ne doit pas être supérieur à 1 %.

3.1.5.5.3 Les modulations doivent être liées en phase de sorte que l'intérieur du demi-secteur d'alignement de descente ILS, les signaux démodulés de 90 Hz et 150 Hz passent par zéro, dans la même direction:

- a) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS des catégories de performances I et II: à 20° près,

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 48 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

- b) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances III: à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz, à chaque demi-période du signal combiné à 90 Hz et 150 Hz.

Note 1. — Cette définition de la relation de phase n'implique pas que la mesure de la phase doit être faite à l'intérieur du demi-secteur d'alignement de descente ILS.

Note 2. — La Figure C-6 du Supplément C donne des éléments indicatifs au sujet de ces dispositions.

3.1.5.5.3.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente à deux fréquences, les dispositions du § 3.1.5.5.3 doivent s'appliquer à chacune des porteuses. En outre, la fréquence de modulation à 90 Hz de l'une des porteuses doit être liée en phase à la fréquence de modulation à 90 Hz de l'autre porteuse de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

- a) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS des catégories I et II: à 20° près,
- b) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégorie III: à 10° près,

par rapport à la composante à 90 Hz. De la même manière, les modulations à 150 Hz des deux porteuses doivent être liées en phase de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

- 1) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS des catégories I et II: à 20° près,
- 2) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégorie III: à 10° près,

par rapport à la composante à 150 Hz.

3.1.5.5.3.2 L'emploi d'autres radiophares d'alignement de descente à deux fréquences pour lesquels la mise en phase des signaux acoustiques est différente des conditions normales de concordance de phase décrites au § 3.1.5.5.3.1 doit être autorisé. Dans de tels systèmes, la mise en phase des signaux à 90 Hz et celle des signaux à 150 Hz doivent être réglées à leurs valeurs nominales entre les limites correspondant aux limites indiquées au § 3.1.5.5.3.1.

Note: Ces dispositions ont pour but d'assurer le fonctionnement correct du récepteur de bord dans le secteur de l'alignement de descente où les intensités de signal des deux porteuses sont à peu près les mêmes.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 49 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.5.5.4 La modulation de fréquence et de phase non désirée sur les porteuses radioélectriques de l'alignement de descente ILS qui peut affecter les valeurs DDM affichées dans les récepteurs d'alignement de descente doivent être réduite au minimum dans la mesure du possible.

Note. — Le Supplément C, § 2.15, contient des éléments indicatifs appropriés.

3.1.5.6 Sensibilité d'écart

3.1.5.6.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I, la sensibilité nominale d'écart angulaire correspondra à une DDM de 0,0875 pour des écarts angulaires compris entre $0,07^\circ$ et $0,14^\circ$ au-dessus et au-dessous de l'alignement de descente.

Note: Les dispositions ci-dessus ne visent pas à empêcher l'utilisation de radiophares d'alignement de descente dont les secteurs supérieur et inférieur sont du fait de leur principe asymétriques.

3.1.5.6.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances 1, la sensibilité nominale d'écart angulaire correspondrait à une DDM de 0,0875 pour un écart angulaire de $0,12^\circ$ au-dessous de l'alignement de descente avec une tolérance de $\pm 0,02^\circ$. Les secteurs supérieur et inférieur devraient être aussi symétriques que possible, à l'intérieur des limites spécifiées au § 3.1.5.6.1.

3.1.5.6.3 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances II, la sensibilité d'écart angulaire doit être aussi symétrique que possible. La sensibilité nominale d'écart angulaire correspondra à une DDM de 0,0875 pour un écart angulaire de:

- a) $0,12^\circ$ au-dessous de l'alignement de descente, avec une tolérance de $\pm 0,02^\circ$;
- b) $0,12^\circ$ au-dessus de l'alignement de descente, avec une tolérance de $+0,02^\circ$ et $-0,05^\circ$.

3.1.5.6.4 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances III, la sensibilité nominale d'écart angulaire doit correspondre à une DDM de 0,0875 pour des écarts angulaires de $0,12^\circ$ au-dessus et au-dessous de l'alignement de descente, avec une tolérance de $\pm 0,02^\circ$.

3.1.5.6.5 La DDM au-dessous de l'alignement de descente ILS augmentera régulièrement au fur et à mesure que diminuera l'angle de site jusqu'à ce qu'elle atteigne une valeur de 0,22. Cette valeur doit être réalisée avec un angle de site d'au moins $0,30^\circ$ au-

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 50 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

dessus de l'horizontale. Toutefois, si cette valeur est atteinte avec un angle de site dépassant $0,45^\circ$ la valeur de la DDM ne doit pas descendre au-dessous de 0,22, au moins jusqu'à un angle de site de $0,45^\circ$ ou jusqu'au site le plus bas, jusqu'à concurrence de $0,30^\circ$, qui doit être nécessaire pour protéger la procédure promulguée pour l'interception de l'alignement de descente.

Note.- Les limites de réglage du radioalignement de descente sont représentées schématiquement sur la Figure C-II du Supplément C.

3.1.5.6.6 La sensibilité d'écart angulaire du radiophare d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I doit être réglée et maintenue à la valeur nominale choisie $\pm 25\%$.

3.1.5.6.7 La sensibilité d'écart angulaire du radiophare d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances II doit être réglée et maintenue à la valeur nominale choisie $\pm 20\%$.

3.1.5.6.8 La sensibilité d'écart angulaire du radiophare d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances III doit être réglée et maintenue à la valeur nominale choisie $\pm 15\%$.

3.1.5.7 Contrôle

3.1.5.7.1 Le dispositif de contrôle automatique doit transmettre un avertissement au point de contrôle à distance et interrompra les émissions dans les délais spécifiés au § 3.1.5.7.3.1 si l'une quelconque des conditions suivantes persiste:

- a) Dérive de l'angle moyen de l'alignement de descente ILS supérieure à une valeur comprise entre $-0,075^\circ$ et $+1,10^\circ$ par rapport à 0° ;
- b) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à une seule fréquence, une baisse de la puissance émise à moins de 50 % de la normale, à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux § 3.1.5.3, 3.1.5.4 et 3.1.5.5;
- c) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la normale; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale peut être admise, à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux § 3.1.5.3, 3.1.5.4 et 3.1.5.5.

Note: Il importe de reconnaître qu'une situation dangereuse peut être créée à la suite d'un changement de fréquence ayant pour effet l'annulation de la différence de fréquence

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 51 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

spécifiée au § 3.1.5.2.1. Ce problème est encore plus important pour l'exploitation dans le cas des installations de catégories II et III. Il est possible de résoudre ce problème selon les besoins au moyen de mesures spéciales de contrôle ou de circuits de haute fiabilité.

- d) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I, une variation de l'angle compris entre l'alignement de descente et la ligne située au-dessous de l'alignement de descente (où prédomine la modulation à 150 Hz) le long de laquelle la DDM est égale à 0,0875; supérieure à la plus grande des deux valeurs suivantes :
 - 1) $\pm 0,0375 \theta$; ou
 - 2) un angle équivalent à une variation de la sensibilité d'écart de 25 % par rapport à la valeur nominale ;
- e) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégories de performances II et III. une variation de la sensibilité d'écart angulaire atteignant une valeur éloignée de plus de 25 % de la valeur nominale;
- f) diminution de l'angle de la ligne située au-dessous de l'alignement de descente ILS le long de laquelle la DDM est égale à 0,0875 jusqu'à une valeur inférieure à $0,7475 \theta$ par rapport à l'horizontale;
- g) réduction de la DDM à moins de 0,175 à l'intérieur de la couverture spécifiée au-dessous du secteur d'alignement de descente.

Note 1. - La valeur de $0,7475 \theta$ par rapport à l'horizontale est destinée à assurer une marge de franchissement d'obstacles suffisante. Cette valeur a été calculée à partir d'autres paramètres associés aux spécifications du radioalignement de descente et du détecteur. Comme il ne s'agit pas d'obtenir une précision de mesure à quatre décimales près, on pourra utiliser à cet égard la valeur de $0,75 \theta$ comme limite du détecteur. Des indications sur les critères de franchissement d'obstacles figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168).

Note 2. - Les alinéas f) et g) n'ont pas pour objet d'imposer la nécessité d'un dispositif de contrôle distinct pour assurer une protection contre les variations des limites inférieures du demi-secteur qui l'amèneraient à moins de $0,7475 \theta$ de l'horizontale.

Note 3. - Pour les radiophares d'alignement de descente dont la sensibilité nominale d'écart angulaire choisie correspond à un angle au-dessous de l'alignement de descente ILS situé aux limites ou près des limites maximales spécifiées au § 3.1.5.6 , il peut être nécessaire d'ajuster les limites de fonctionnement du dispositif de contrôle pour assurer une protection entre les écarts de demi-secteur au-dessous de $0,7475 \theta$ par rapport à l'horizontale.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 52 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note 4. - Des éléments indicatifs relatifs au contrôle exigé aux termes de l'alinéa (g) figurent en 2.4.11. du Supplément C.

3.1.5.7.2 Le contrôle des caractéristiques de l'alignement de descente ILS en fonction de tolérances moindres dans les cas où la procédure normale entraînerait des inconvénients pour l'exploitation.

3.1.5.7.3 La période totale de rayonnement, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, en dehors des limites de performances spécifiées au § 3.1.5.7.1 doit être aussi brève que possible, compte tenu de la nécessité d'éviter toute interruption du fonctionnement du radiophare d'alignement de descente ILS.

3.1.5.7.3.1 La période totale dont il est question au § 3.1.5.7.3 ne doit pas dépasser en aucun cas:

6 s dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégorie I;

2 s dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégories II et III.

Note 1. - Les périodes totales spécifiées sont des limites à ne jamais dépasser et sont destinées à protéger les aéronefs dans les phases finales de l'approche, contre des périodes prolongées ou répétées de guidage d'alignement de descente ILS en dehors des limites de contrôle. Pour cette raison, elles comprennent non seulement la période initiale de fonctionnement en dehors des tolérances, mais aussi le total d'une période ou de toutes les périodes de rayonnement en dehors des tolérances, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, qui pourraient se produire pendant un essai de rétablissement du service, par exemple, au cours du fonctionnement ultérieur du dispositif de contrôle et du ou des transfert(s) consécutif(s) à un autre (à d'autres) radiophare(s) d'alignement de descente ou à ses (leurs) éléments

Note 2. - Du point de vue opérationnel, ces dispositions ont pour but d'assurer qu'aucun signal de guidage ne soit rayonné en dehors des limites de contrôle après l'expiration des périodes indiquées et qu'aucun autre essai de rétablissement du service ne soit tenté avant que ne se soit écoulée une période de l'ordre de 20 s.

3.1.5.7.3.2 Lorsque cela est réalisable, la durée totale de la période prévue au § 3.1.5.7.3.1 pour les radiophares d'alignement de descente ILS de catégories II et III ne dépasserait pas 1 s.

3.1.5.7.3.3 La conception et l'utilisation du dispositif de contrôle devront tenir compte de la spécification selon laquelle le rayonnement doit cesser et un avertissement être fourni aux points de contrôle désignés en cas de panne du dispositif de contrôle lui-même.

Note.- Le § 2.1.7 du Supplément C contient des éléments indicatifs au sujet de la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 53 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

conception et du fonctionnement des dispositifs de contrôle.

3.1.5.8 Besoins d'intégrité et de continuité du service

3.1.5.8.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne doit pas être inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégories de performances II et III.

3.1.5.8.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne serait pas inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances I.

3.1.5.8.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné doit être supérieure à $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégories de performances II et III (équivalent à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

3.1.5.8.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasserait $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances I (équivalent à 1 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — *Le Supplément C, § 2.8, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service*

3.1.6 Appariement des fréquences de radiophares d'alignement de piste et de radiophares d'alignement de descente

3.1.6.1 Les fréquences d'émission des radiophares d'alignement de piste et des radiophares d'alignement de descente des systèmes d'atterrissage aux instruments doivent être choisies par paires dans la liste suivante conformément aux dispositions du RANT 10 PART 5, Chapitre 4 § 4.2 :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 54 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

<i>Radiophare d'alignement de piste (MHz)</i>	<i>Radiophare d'alignement de descente (MHz)</i>	<i>Radiophare d'alignement de piste (MHz)</i>	<i>Radiophare d'alignement de descente (MHz)</i>
108,1	334,7	110,1	334,4
108,15	334,55	110,15	334,25
108,3	334,1	110,3	335,0
108,35	333,95	110,35	334,85
108,5	329,9	110,5	329,6
108,55	329,75	110,55	329,45
108,7	330,5	110,7	330,2
108,75	330,35	110,75	330,05
108,9	329,3	110,9	330,8
108,95	329,15	110,95	330,65
109,1	331,4	111,1	331,7
109,15	331,25	111,15	331,55
109,3	332,0	111,3	332,3
109,35	331,85	111,35	332,15
109,5	332,6	111,5	332,9
109,55	332,45	111,55	332,75
109,7	333,2	111,7	333,5
109,75	333,05	111,75	333,35
109,9	333,8	111,9	331,1
109,95	333,65	111,95	330,95

3.1.6.1.1 Dans les régions où les besoins en fréquences d'émission des radiophares d'alignement de piste et des radiophares d'alignement de descente des systèmes d'atterrissage aux instruments n'exigent pas plus de 20 paires de fréquences, ces fréquences doivent être choisies, dans l'ordre de priorité indiquée, parmi celles de la liste ci-dessous:

<i>Ordre de priorité</i>	<i>Radiophare d'alignement de piste (MHz)</i>	<i>Radiophare d'alignement de descente (MHz)</i>
1	110,3	335,0
2	109,9	333,8

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 55 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3	109,5	332,6
4	110,1	334,4
5	109,7	333,2
6	109,3	332,0
7	109,1	331,4
8	110,9	330,8
9	110,7	330,2
10	110,5	329,6
11	108,1	334,7
12	108,3	334,1
13	108,5	329,9
14	108,7	330,5
15	108,9	329,3
16	111,1	331,7
17	111,3	332,3
18	111,5	332,9
19	111,7	333,5
20	111,9	331,1

3.1.6.2 Lorsque des radiophares d'alignement de piste ILS existants répondant aux besoins nationaux fonctionnent sur des fréquences se terminant par un nombre pair de dixièmes de mégahertz, des fréquences conformes aux dispositions des § 3.1.6.1 ou 3.1.6.1.1 leur seront assignées aussitôt que possible et ils ne pourront continuer de fonctionner sur les fréquences qui leur sont actuellement assignées que jusqu'à ce que cette nouvelle assignation puisse être effectuée.

3.1.6.3 Les radiophares d'alignement de piste ILS existants utilisés dans le service international sur des fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes de mégahertz, ne recevront pas de nouvelles assignations de fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes suivi du chiffre 5 pour les centièmes de mégahertz, sauf dans les cas où, en vertu d'un accord régional, il peut être fait un usage général de n'importe lequel des canaux énumérés au § 3.1.6.1 (voir RANT 10 partie 4, Chapitre 4).

3.1.7 Radiobornes VHF

Note.— Les dispositions relatives aux radiobornes ne s'appliquent que lorsqu'une ou plusieurs radiobornes sont installées.

3.1.7.1 Généralités

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 56 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

- a) Chaque installation doit comporter deux radiobornes, sauf aux endroits où l'autorité compétente estime qu'une seule radioborne suffit. Une troisième radioborne peut être ajoutée lorsque l'autorité compétente estime qu'une borne supplémentaire est nécessaire en raison des procédures d'exploitation observées en certains emplacements.
- b) Si une radioborne est installée elle doit être conforme aux spécifications du § 3.1.7. Lorsque l'installation comporte deux radiobornes seulement, les spécifications applicables à la borne intermédiaire et à la borne extérieure seront respectées. Lorsque l'installation comporte une radioborne seulement, les spécifications applicables soit à la borne intermédiaire, soit à la borne extérieure doivent être respectées. Si les radiobornes sont remplacées par un DME, les spécifications du § 3.1.7.6.5 s'appliquent.
- c) Les radiobornes doivent produire des diagrammes de rayonnement pour indiquer des distances déterminées par rapport au seuil le long de l'alignement de descente ILS.

3.1.7.1.1 Lorsqu'une radioborne est utilisée en conjonction avec l'alignement arrière d'un radiophare d'alignement de piste, celle-ci doit être conforme aux caractéristiques des radiobornes spécifiées au § 3.1.7.

3.1.7.1.2 Les signaux d'identification des radiobornes utilisées en conjonction avec l'alignement arrière d'un radiophare d'alignement de piste doivent pouvoir être distingués clairement des signaux d'identification des radiobornes intérieure, intermédiaire et extérieure prescrits au § 3.1.7.5.1.

3.1.7.2 Fréquence radio

3.1.7.2.1 Les radiobornes fonctionneront sur 75 MHz, avec une tolérance de fréquence de $\pm 0,005$ %, et leurs émissions doivent être polarisées horizontalement.

3.1.7.3 Couverture

3.1.7.3.1 Les radiobornes doivent être réglées de façon à assurer une couverture sur les distances suivantes, mesurées sur l'axe du radioalignement de descente et du radioalignement de piste:

- a) *radioborne intérieure*: 150 m $\pm$ 50 m (500 ft $\pm$ 160 ft);
- b) *radioborne intermédiaire*: 300 m $\pm$ 100 m (1 000 ft $\pm$ 325 ft);
- c) *radioborne extérieure*: 600 m $\pm$ 200 m (2 000 ft $\pm$ 650 ft).

3.1.7.3.2 L'intensité de champ, aux limites de couverture spécifiées au § 3.1.7.3.1 ci-dessus, doit être égale à 1,5 mV/m (- 82 dBW/m²). En outre, l'intensité de champ à l'intérieur de la zone de couverture augmentera pour atteindre au moins la valeur de 3,0 mV/m (- 76 dBW/m²).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 57 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note 1. — En ce qui concerne la conception de l'antenne au sol, il est souhaitable de faire en sorte qu'un taux suffisant de variation de l'intensité de champ soit assuré aux limites de la couverture. Il est également souhaitable de faire en sorte que les aéronefs qui se trouvent à l'intérieur des limites du secteur d'alignement de piste reçoivent une indication visuelle.

Note 2. — Une installation type de récepteur de radioborne embarqué fonctionnera de manière satisfaisante si la sensibilité est réglée de manière qu'on obtienne une indication visuelle lorsque l'intensité de champ est de 1,5 mV/m (– 82 dBW/m²).

3.1.7.4 Modulation

3.1.7.4.1 Les fréquences de modulation doivent être les suivantes:

- a) *radioborne intérieure* : 3 000 Hz;
- b) *radioborne intermédiaire*: 1 300 Hz;
- c) *radioborne extérieure*: 400 Hz.

La tolérance pour les fréquences ci-dessus doit être de $\pm 2,5$ % et l'ensemble des harmoniques pour chacune des fréquences ne doit pas être supérieur à 15 %.

3.1.7.4.2 Le taux de modulation des radiobornes doit être de 95 ± 4 %.

3.1.7.5 Identification

3.1.7.5.1 Les émissions de la porteuse ne doivent pas être interrompues. Les fréquences audibles de modulation doivent être manipulées de la façon suivante:

- a) *radioborne intérieure*: 6 points par seconde, d'une façon continue;
- b) *radioborne intermédiaire*: série continue de points et de traits alternés, les traits étant émis à la cadence de 2 traits par seconde et les points à la cadence de 6 points par seconde;
- c) *radioborne extérieure*: 2 traits par seconde, d'une façon continue. Ces cadences de manipulation doivent être observées avec une tolérance de ± 15 %.

3.1.7.6 Implantation

3.1.7.6.1 La radioborne intérieure doit être implantée de manière à indiquer, lorsque la visibilité est mauvaise, l'imminence d'arrivée au seuil de piste

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 58 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.7.6.1.1 Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne intérieure serait implantée autant que possible à une distance comprise entre 75 m (250 ft) et 450 m (1 500 ft) du seuil de piste et à 30 m (100 ft) au plus du prolongement de l'axe de la piste.

Note 1. — Le but recherché est que le diagramme de rayonnement de la radioborne intérieure coupe le prolongement vers le bas de la partie en ligne droite de l'alignement de descente ILS nominal à la hauteur de décision la plus basse applicable à l'exploitation de catégorie II.

Note 2. — Il y a lieu de veiller, pour l'implantation de la radioborne intérieure, à éviter toute interférence entre la radioborne intérieure et la radioborne intermédiaire. Des détails sur l'implantation des radiobornes intérieures figurent au § 2.10 du Supplément C.

3.1.7.6.1.2 Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical, la radioborne serait implantée dans toute la mesure possible, de façon à créer à l'intérieur du secteur d'alignement de piste et du secteur d'alignement de descente ILS un champ sensiblement analogue à celui que produirait une antenne à rayonnement vertical implantée conformément aux dispositions du § 3.1.7.6.1.1.

3.1.7.6.2 La radioborne intermédiaire doit être implantée de manière à indiquer, par mauvaise visibilité, que le guidage visuel d'approche est imminent.

3.1.7.6.2.1 Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne serait implantée dans toute la mesure possible à 1 050 m (3 500 ft) $\pm$ 150 m (500 ft) du seuil de la piste, côté approche, et à 75 m (250 ft) au plus du prolongement de l'axe de la piste.

Note: Voir les indications sur l'implantation des radiobornes intérieures et intermédiaires en 2.10 du Supplément C.

3.1.7.6.2.2 Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical, la radioborne serait implantée dans la mesure du possible, de façon à créer à l'intérieur du secteur d'alignement de piste et du secteur d'alignement de descente ILS un champ sensiblement analogue à celui que produirait une antenne à rayonnement vertical implantée conformément aux dispositions du § 3.1.7.6.2.1.

3.1.7.6.3 La radioborne extérieure doit être implantée de façon à permettre aux aéronefs en approche intermédiaire et finale de vérifier leur hauteur, leur distance et le fonctionnement de l'installation.

3.1.7.6.3.1 La radioborne extérieure serait implantée à 7,2 km (3,9 NM) du seuil; toutefois, si pour des raisons topographiques ou opérationnelles cette distance ne peut être respectée, la radioborne extérieure peut être implantée entre 6,5 et 11,1 km (3,5 et 6 NM) du seuil.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 59 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.1.7.6.4 Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne extérieure ne serait pas à plus de 75 m (250 ft) du prolongement de l'axe de la piste. Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical l'équipement devrait être implanté de manière à produire, à l'intérieur du secteur d'alignement de piste et du secteur d'alignement de descente ILS, un champ qui soit essentiellement analogue à celui que produirait une antenne dont le diagramme de rayonnement est vertical.

3.1.7.6.5 La position des radiobornes ou, le cas échéant, la ou les distances équivalentes indiquées par le DME, lorsque cette installation est utilisée pour remplacer tout ou partie de l'élément radioborne de l'ILS, seront publiées conformément aux dispositions du RANT 15.

3.1.7.6.5.1 Dans ce type d'utilisation, le DME fournira des indications de distance équivalentes du point de vue opérationnel à celles que donneraient des radiobornes.

3.1.7.6.5.2 Lorsque le DME est utilisé pour remplacer la radioborne intermédiaire, sa fréquence sera couplée avec le radiophare d'alignement de piste ILS et son implantation sera fixée de manière à réduire au minimum l'erreur de l'indication de distance.

3.1.7.6.5.3 Le DME prévu au § 3.1.7.6.5 sera conforme à la spécification du § 3.5.

3.1.7.7 Contrôle

3.1.7.7.1 Une installation appropriée doit alimenter en signaux et faire fonctionner un dispositif de contrôle automatique. Ce dispositif de contrôle transmettra un avertissement en un point de contrôle lorsque l'une quelconque des conditions suivantes se présentera:

- a) panne de modulation ou de manipulation;
- b) baisse de la puissance émise de plus de 50 % par rapport à la puissance normale.

3.1.7.7.2 Pour chaque radioborne, il devrait être installé un dispositif de contrôle approprié donnant une indication en un lieu convenablement choisi lorsque le taux de modulation de la radioborne baisserait au-dessous de 50 %.

3.2 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION

Note: Les distances indiquées dans ces spécifications sont des distances réelles dans l'espace.

3.2.1 Un système radar d'approche de précision doit comprendre les éléments suivants:

- 3.2.1.1 Le radar d'approche de précision (PAR).
- 3.2.1.2 Le radar de surveillance (SRE).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 60 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.2.2 Lorsque seul le PAR est utilisé, l'installation doit être désignée au moyen de l'abréviation PAR ou de l'expression radar d'approche de précision et non au moyen de l'expression «système radar d'approche de précision».

Note: Des dispositions relatives à l'enregistrement et à la conservation des données radar figurent au Chapitre 6 du RANT 11.

3.2.3 RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAR)

3.2.3.1 Couverture

3.2.3.1.1 Le PAR doit pouvoir détecter et indiquer la position d'un aéronef ayant une surface réfléchissante de 15 m² ou plus et situé dans un volume limité en azimut par un secteur de 20° d'ouverture et en site par un secteur de 7°, jusqu'à une distance de 16,7 km (9 NM) de son antenne.

Note: Le tableau ci-après donne une idée de l'étendue des surfaces réfléchissantes des différents aéronefs:

- *Appareil privé (monomoteur):* de 5 à 10 m² ;
- *Bimoteur de petites dimensions:* 15 m² et plus. ;
- *Bimoteur de dimensions moyennes:* 25 m² et plus ;
- *Quadrimoteur:* de 50 à 100 m².

3.2.3.2 Implantation

3.2.3.2.1 Le PAR doit être implanté et réglé de façon à couvrir entièrement un volume dont la pointe doit être située à 150 m (500 ft) du point d'atterrissage en direction de la sortie de la piste et limité en azimut par un secteur ouvert de ±5° par rapport à l'axe de la piste et en site par un secteur ouvert de -1° à +6° par rapport au plan horizontal.

Note 1.— Il est possible de se conformer aux dispositions du § 3.2.3.2.1 ci-dessus en implantant le dispositif en arrière du point d'atterrissage, du côté de la sortie de la piste, à une distance égale ou supérieure à 915 m (3 000 ft), lorsque le décalage latéral par rapport à l'axe de la piste est de 120 m (400 ft), et à une distance égale ou supérieure à 1 200 m (4 000 ft) lorsque ce décalage est de 185 m (600 ft), si le dispositif est aligné pour explorer un secteur s'étendant jusqu'à 10 degrés de chaque côté de l'axe de la piste. Si le dispositif est réglé pour explorer un secteur de 15° d'un côté de l'axe de la piste et de 5° de l'autre côté, le recul minimum peut être réduit à 685 m (2 250 ft) pour un décalage de 120 m (400 ft) et à 915 m (3 000 ft) pour un décalage de 185 m (600 ft).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 61 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
--	---	--

Note 2. – Le Supplément C comporte des schémas illustrant l'implantation du PAR (voir les Figures C-14 à C-17).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 62 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.2.3.3 Précision

3.2.3.3.1 *Précision des indications en azimuth.* Les indications en azimuth doivent être données sur l'écran de telle façon que les écarts à gauche ou à droite de l'axe d'approche puissent être facilement observés. L'erreur maximale admissible des écarts par rapport à l'axe d'approche aura la plus grande des deux valeurs suivantes: 0,6 % de la distance de l'aéronef à l'antenne du PAR + 10 % de l'écart entre l'aéronef et l'axe d'approche, ou 9 m (30 ft). Le dispositif doit être implanté de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage n'excède pas 9 m (30 ft). Le dispositif doit être aligné et réglé de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage, lue sur l'écran, soit aussi faible que possible et n'excède pas la plus grande des deux valeurs suivantes: 0,3 % de la distance de l'aéronef à l'antenne du PAR ou 4,5 m (15 ft). Il doit être possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les azimuths diffèrent de 1,2°.

3.2.3.3.2 *Précision des indications en site.* Les indications en site doivent être données sur l'écran de telle façon que les écarts au-dessus ou au-dessous de l'axe de descente pour lequel est réglé le dispositif puissent être facilement observés. L'erreur maximale admissible des écarts par rapport à l'axe d'approche aura la plus grande des deux valeurs suivantes: 0,4 % de la distance entre l'aéronef et l'antenne du PAR +10 % de l'écart linéaire de l'aéronef par rapport à l'axe de descente choisi, ou 6 m (20 ft). Le dispositif doit être implanté de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage n'excèdera pas 6 m (20 ft); il doit être aligné et réglé de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage, lue sur l'écran, soit aussi faible que possible et n'excède pas la plus grande des deux valeurs suivantes: 0,2 % de la distance de l'aéronef à l'antenne du PAR ou 3 m (10 ft). Il doit être possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les angles de site diffèrent de 0,6°.

3.2.3.3.3 *Précision des indications en distance.* L'erreur sur l'indication de la distance d'un aéronef au point d'atterrissage ne doit pas excéder 3 % de cette distance, +30 m (100 ft). Il doit être possible de distinguer la position de deux aéronefs de même azimuth, situés à une distance de 120 m (400 ft) l'un de l'autre.

3.2.3.4 Des indications doivent être données de façon à permettre de déterminer la position de l'aéronef contrôlé par rapport aux autres aéronefs et par rapport aux obstacles. Ces indications permettront également d'évaluer la vitesse par rapport au sol et la vitesse d'éloignement et de rapprochement de la trajectoire de vol voulue.

3.2.3.5 Les indications doivent être entièrement renouvelées au moins toutes les secondes.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 63 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.2.4 RADAR DE SURVEILLANCE (SRE)

3.2.4.1 Le radar de surveillance, lorsqu'il doit être employé comme élément d'un système radar d'approche de précision, répondra au moins aux spécifications ci-dessous.

3.2.4.2 Couverture

3.2.4.2.1 Le SRE doit permettre de détecter des aéronefs ayant une surface réfléchissante égale ou supérieure à 15 m² situés dans le rayonnement direct de l'antenne à l'intérieur d'un volume déterminé comme suit:

Volume engendré par rotation de 360° autour de l'antenne, d'une surface plane verticale limitée: premièrement, par un segment de droite partant de l'antenne, incliné de 1,5° au-dessus de l'horizontale et de projection horizontale égale à 37 km (20 NM); deuxièmement, par un segment de droite vertical partant de l'extrémité du précédent et limité au point situé à 2 400 m (8 000 ft) au-dessus du niveau de l'antenne; troisièmement, par une ligne horizontale partant de ce point et s'étendant en direction de l'antenne jusqu'au point de rencontre avec la droite issue de l'antenne et inclinée de 20° au-dessus de l'horizontale; enfin, par le segment de droite joignant ce point de rencontre à l'antenne.

3.2.4.2.2 Il faudrait s'efforcer d'améliorer la couverture obtenue pour un aéronef d'une surface réfléchissante de 15 m², de manière à obtenir au moins la couverture correspondant aux modifications ci-après du § 3.2.4.2.1 :

- remplacer 1,5° par 0,5°;
- remplacer 37 km (20 NM) par 46,3 km (25 NM);
- remplacer 2 400 m (8 000 ft) par 3 000 m (10 000 ft);
- remplacer 20° par 30°.

Note: Un schéma illustrant la couverture verticale du SRE figure au Supplément C (Figure C-18).

3.2.4.3 Précision

3.2.4.3.1 *Précision des indications en azimuth.* La position en azimuth doit être indiquée à 2° près. Il doit être possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les azimuths diffèrent de 4°.

3.2.4.3.2 *Précision des indications en distance.* L'erreur sur l'indication de distance ne doit être pas supérieure à la plus grande des deux valeurs ci-après: 5 % de la distance réelle ou 150 m (500 ft). Il doit être possible de distinguer la position de deux aéronefs séparés par la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 64 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

plus grande des deux valeurs suivantes: 1 % de la distance réelle de l'aéronef au point d'observation ou 230 m(750ft)

3.2.4.3.2.1 L'erreur sur l'indication de distance ne serait pas supérieure à la plus grande des deux valeurs ci-après: 3 % de la distance réelle ou 150 m(500ft).

3.2.4.4 Le dispositif devra pouvoir renouveler complètement, au moins toutes les quatre secondes, les indications en distance et en azimuth, de tout aéronef situé dans le volume de couverture du dispositif.

3.2.4.5 Le dispositif s'efforcera de réduire, autant que possible, les brouillages provoqués par les échos du sol, des nuages et des précipitations atmosphériques.

3.3 SPÉCIFICATIONS DU RADIOPHARE OMNIDIRECTIONNEL VHF (VOR)

3.3.1 GÉNÉRALITÉS

3.3.1.1 Le VOR doit être construit et réglé de façon que des indications identiques des instruments de bord correspondent, à 1 ° près, à des écarts angulaires égaux (relèvements) par rapport au nord magnétique, mesurés à partir de l'emplacement du VOR, dans le sens des aiguilles d'une montre.

3.3.1.2 Le VOR doit émettre une fréquence porteuse à laquelle doivent être appliquées deux modulations distinctes à 30 Hz. L'une de ces modulations doit être telle que sa phase soit indépendante de l'azimut du point d'observation (phase de référence). L'autre modulation doit être telle que sa phase, au point d'observation, soit décalée par rapport à la phase de référence d'un angle égal au relèvement du point d'observation par rapport au VOR (phase variable).

3.3.1.3 Les modulations correspondant à la phase de référence et à la phase variable doivent être en phase sur le méridien de référence magnétique passant par la station.

Note: Les modulations correspondant à la phase de référence et à la phase variable sont en phase lorsque les maximums de la somme des énergies émises, correspondant à la porteuse et à la bande latérale de modulation de la phase variable, et les maximums des fréquences instantanées de la modulation de la phase de référence se produisent simultanément.

3.3.2 FRÉQUENCE RADIO

3.3.2.1 Le VOR fonctionnera dans la bande 111,975 -117,975 MHz; toutefois, les fréquences de la bande 108 — 111,975 MHz pourront être utilisées lorsque, conformément aux dispositions du § 4.2.1 et 4.2.3.1 du Chapitre 4 du RANT 10 PART 5,

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 65 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

l'emploi de ces fréquences est acceptable. La plus haute fréquence assignable doit être 117,950 MHz. Les canaux doivent être espacés de 50 en 50 kHz à partir de la plus haute fréquence assignable. Dans les régions où l'on utilise généralement l'espacement de 100 kHz ou de 200 kHz entre les canaux, la tolérance de fréquence de la porteuse doit être de $\pm 0,005\%$.

3.3.2.2 La tolérance de fréquence de la porteuse doit être de $\pm 0,002\%$ sur toutes les installations mises en œuvre après le 23 mai 1974 dans les régions où l'on utilise un espacement de 50 kHz entre canaux.

3.3.2.3 Dans les régions où l'on implante de nouvelles installations VOR et où l'on assigne à ces nouvelles installations des fréquences espacées de 50 kHz par rapport à celles des VOR existant dans les mêmes régions, il faudra veiller en priorité à réduire à $\pm 0,002\%$ la tolérance de fréquence des VOR existants.

3.3.3 POLARISATION ET DEGRÉ DE PRÉCISION

3.3.3.1 Les émissions du VOR doivent être polarisées horizontalement; la composante polarisée verticalement doit être aussi faible que possible.

Note: Il n'est pas possible actuellement de spécifier quantitativement la valeur maximale admissible de la composante polarisée verticalement du rayonnement du VOR. (Des renseignements sont donnés au Doc 8071 — Manuel sur la vérification des aides radio à la navigation — sur les possibilités de déterminer, par des essais en vol, l'influence de la polarisation verticale sur la précision des relèvements.)

3.3.3.2 La contribution de la station sol à l'erreur des relèvements fournis par la composante du champ du VOR polarisée horizontalement, ne doit pas dépasser à $\pm 2^\circ$ pour tous les angles de site compris entre 0 et 40° , ceux-ci étant mesurés à partir du centre du réseau d'antennes du VOR.

3.3.4 COUVERTURE

3.3.4.1 Les VOR doivent émettre des signaux d'une intensité suffisante pour qu'une installation type d'aéronef puisse fonctionner de façon satisfaisante jusqu'aux niveaux et distances qui sont nécessaires pour des raisons opérationnelles, et pour un angle de site allant jusqu'à 40° .

3.3.4.2 L'intensité de champ ou la densité de puissance dans l'espace des signaux VOR nécessaires pour qu'une installation type d'aéronef puisse fonctionner de façon satisfaisante à l'altitude utile minimale et à la distance utile maximale spécifiée serait de $90\mu\text{V/m}$, ou -107 dBW/m^2 .

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 66 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note: Les puissances isotropes rayonnées équivalentes (p.i.r.e.) types permettant d'assurer les portées spécifiées figurent au § 3.1 du Supplément C. La p.i.r.e. est définie au § 3.5.1.

3.3.5 MODULATIONS DES SIGNAUX DE NAVIGATION

3.3.5.1 La porteuse, observée en n'importe quel point de l'espace, doit être modulée en amplitude par deux signaux de la façon suivante:

- a) par une sous porteuse de 9 960 Hz, d'amplitude constante, modulée en fréquence à 30 Hz
 - 1) dans le cas du VOR classique, la composante à 30 Hz de cette sous porteuse modulée en fréquence est fixe quel que soit l'azimut et constitue la phase de référence, et elle aura un indice de déviation de 16 ± 1 (soit de 15 à 17);
 - 2) dans le cas du VOR Doppler, la phase de la composante à 30 Hz varie en fonction de l'azimut et constitue la phase variable; et elle aura un indice de déviation de 16 ± 1 (soit de 15 à 17) lorsqu'elle est observée à un angle de site inférieur ou égal à 5° , et un indice de déviation minimal de 11 lorsqu'elle est observée à un angle de site supérieur à 5° et inférieur ou égal à 40° ;
- b) par une composante modulée en amplitude à 30 Hz:
 - 1) dans le cas du VOR classique, cette composante est produite par un diagramme de rayonnement tournant, la phase du signal correspondant variant en fonction de l'azimut et constituant la phase variable;
 - 2) dans le cas du VOR Doppler, cette composante, d'amplitude constante et de phase constante par rapport à l'azimut, est émise suivant un procédé omnidirectionnel et constitue la phase de référence.

3.3.5.2 Le taux de modulation nominal de la porteuse par le signal à 30 Hz ou la sous-porteuse à 9 960 Hz variera entre les limites de 28 et 32 %.

Note. — Cette spécification s'applique au signal émis observé en l'absence de multitrajets.

3.3.5.3 Le taux de modulation de la porteuse par le signal à 30 Hz pour tout angle de site inférieur ou égal à 5° , doit être compris entre les limites de 25 et 35 %. Le taux de modulation de la porteuse par le signal à 9 960 Hz, pour tout angle de site inférieur ou égal à 5° , doit être compris entre les limites de 20 et 55 % dans les installations sans modulation vocale, et entre les limites de 20 et 35 % dans les installations avec modulation vocale.

Note. — Lorsque la modulation est mesurée durant un essai en vol en présence de forts multitrajets dynamiques, il faut s'attendre à des variations des pourcentages de modulation reçus. Des variations à court terme au-delà de ces valeurs peuvent être acceptables. Le Doc 8071 contient des renseignements supplémentaires sur l'application des tolérances de la modulation à bord.

3.3.5.4 Les fréquences de modulation correspondant à la phase variable et à la phase de référence doivent être égales à 30 Hz $\pm$ 1 %.

3.3.5.5 La fréquence moyenne de modulation de la sous-porteuse doit être égale à 9 960 Hz $\pm$ 1 %.

3.3.5.6

- a) Dans le cas du VOR classique, le taux de modulation en amplitude de la sous-porteuse de 9 960 Hz ne doit pas dépasser 5 %.
- b) Dans le cas du VOR Doppler, le taux de modulation en amplitude de la sous-porteuse de 9 960 Hz, mesuré en un point situé à 300 m (1 000 ft) au moins du VOR, ne doit pas dépasser 40 %.

3.3.5.7 Lorsqu'un espacement de 50 kHz est utilisé entre les canaux, le niveau des harmoniques de la bande latérale modulée à 9 960 Hz du signal rayonné ne doit pas dépasser les limites suivantes par rapport au niveau de la bande latérale de 9 960 Hz:

<i>Sous-porteuse</i>	<i>Niveau</i>
9 960 Hz	0 dB (niveau de référence)
2 ^e harmonique	-30 dB
3 ^e harmonique	-50 dB
4 ^e harmonique et au-dessus	-60 dB

3.3.6 RADIOTÉLÉPHONIE ET IDENTIFICATION

3.3.6.1 Lorsque le VOR permet de communiquer simultanément du sol avec l'aéronef, les communications auront lieu sur la fréquence porteuse utilisée pour les signaux de navigation. Les émissions sur cette fréquence doivent être polarisées horizontalement.

3.3.6.2 Le taux de modulation en pointe de la porteuse sur ce canal de communication ne doit être pas supérieur à 30 %.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 68 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.3.6.3 La caractéristique basse fréquence du canal de communication radiotéléphonique dans la bande de 300 Hz à 3 000 Hz ne doit pas s'écarter de plus de 3 dB du niveau correspondant à 1 000 Hz.

3.3.6.4 Le VOR doit émettre simultanément un signal d'identification sur la fréquence porteuse utilisée pour les signaux de navigation. Les émissions du signal d'identification doivent être polarisées horizontalement.

3.3.6.5 Le signal d'identification doit être transmis en code morse international et doit être composé de deux ou de trois lettres. Il doit être émis à une vitesse correspondant à environ sept mots à la minute. Le signal doit être répété au moins une fois toutes les 30 s et la fréquence de modulation doit être égale à 1 020 Hz $\pm$ 50 Hz.

3.3.6.5.1 Un signal d'identification serait transmis au moins trois fois toutes les 30 s, les signaux étant également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s. L'un des signaux d'identification pourrait être transmis en phonie.

Note: Lorsqu'un VOR et un DME sont associés conformément au § 3.5.1.2, les dispositions de du § 3.5.3.6.4 ci-après relatives à l'identification s'appliquent à l'identification du VOR.

3.3.6.6 Le taux de modulation de la porteuse par le signal codé d'identification doit être proche de 10 %, sans toutefois dépasser cette valeur. Toutefois, lorsqu'il n'y a pas de canal de communication, il est permis d'augmenter le taux de modulation par le signal codé d'identification jusqu'à une valeur ne dépassant pas 20 %.

3.3.6.6.1 Lorsque le VOR permet de communiquer simultanément du sol avec l'aéronef, le taux de modulation du signal codé d'identification devrait être de 5 ± 1 % en vue d'assurer une qualité satisfaisante des communications radiotéléphoniques.

3.3.6.7 Les communications radiotéléphoniques ne doivent pas gêner en aucune façon les émissions principales du VOR. Le signal d'identification doit être maintenu au cours des émissions radiotéléphoniques.

3.3.6.8 La fonction réception du VOR doit permettre l'identification certaine du signal utile dans les conditions de signal rencontrées et avec les paramètres de modulation spécifiés aux § 3.3.6.5, 3.3.6.6 et 3.3.6.7.

3.3.7 CONTRÔLE

3.3.7.1 Une installation appropriée, placée dans le champ du radiophare, doit fournir les signaux nécessaires au fonctionnement d'un dispositif de contrôle automatique. Le dispositif de contrôle automatique doit transmettre un avertissement à un point de contrôle et

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 69 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

interrompra les modulations des signaux de navigation où interrompra le rayonnement lorsque les irrégularités suivantes se produiront, séparément ou simultanément:

- a) décalage des relèvements transmis par le VOR, supérieur à 1 ° à l'endroit où est installé le dispositif de contrôle;
- b) réduction de plus de 15 %, au dispositif de contrôle, des composantes de modulation de la tension haute fréquence, qu'il s'agisse de la sous porteuse, du signal de modulation en amplitude à 30 Hz ou des deux à la fois.

3.3.7.2 Les pannes du dispositif de contrôle lui-même doivent entraîner la transmission d'un avertissement à un point de contrôle et:

- a) soit la suppression des modulations donnant l'identification et les signaux de navigation;
- b) soit l'interruption du rayonnement.

Note: Des éléments indicatifs sur le VOR sont donnés à la section 3 des Suppléments C et E.

3.3.8 PERFORMANCES D'IMMUNITÉ DES RECEPTEURS VOR À L'ÉGARD DU BROUILLAGE

3.3.8.1 Le système récepteur VOR doit assurer une immunité suffisante à l'égard du brouillage causé par les produits d'inter modulation du troisième ordre émanant de deux signaux de radiodiffusion FM VHF dont les niveaux correspondent aux équations suivantes:

$$2N_1 + N_2 + 72 \leq 0$$

pour les signaux de radiodiffusion FM VHF dans la gamme de fréquences 107,7 – 108,0 MHz, et

$$2N_1 + N_2 + 3 \left(24 - 20 \log \frac{\Delta f}{0,4} \right) \leq 0$$

pour les signaux de radiodiffusion FM VHF sur les fréquences inférieures à 107,7 MHz, dans lesquelles les fréquences des deux signaux de radiodiffusion FM VHF donnent naissance, dans le récepteur, à un produit d'inter modulation du troisième ordre sur la fréquence VOR désirée.

N₁ et N₂ sont les niveaux (dBm) des deux signaux de radiodiffusion FM VHF à l'entrée du

récepteur VOR. Aucun de ces deux niveaux ne doit excéder les critères de désensibilisation spécifiés au § 3.3.8.2.

$\Delta f = 108,1 - f_1$, f_1 étant la fréquence de N_1 , signal FM VHF le plus proche de 108,1 MHz.

3.3.8.2 Le système récepteur VOR ne doit être pas désensibilisé par les signaux de radiodiffusion FM VHF dont les niveaux correspondent au tableau suivant:

Fréquence (MHz)	Niveau maximal du signal brouilleur à l'entrée du récepteur
88-102	+ 15 dBm
104	+ 10 dBm
106	+ 5 dBm
107,9	-10 dBm

Note 1. — La relation est linéaire entre les points adjacents désignés par les fréquences ci-dessus.

Note 2. — Le § 3.6.5 du Supplément C contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées aux § 3.3.8.1 et 3.3.8.2.

3.4 SPÉCIFICATIONS DES RADIOPHARES NON DIRECTIONNELS (NDB)

3.4.1 DÉFINITIONS

Note. — Le Supplément C contient des directives sur la signification et l'application de la couverture nominale et de la couverture effective ainsi que sur la couverture des NDB.

Couverture effective. Zone entourant un NDB et dans laquelle on peut obtenir des relèvements avec une précision suffisante pour l'utilisation envisagée.

Couverture nominale. Zone entourant un NDB dans laquelle l'intensité du champ vertical du radiophare, due aux ondes directes, est supérieure à la valeur minimale spécifiée pour la région géographique dans laquelle le radiophare est situé.

Note: Le but de cette définition est de fournir une méthode de classification des radiophares d'après la couverture qu'on peut normalement en espérer, en l'absence d'ondes directes, d'anomalies de propagation ou de brouillage provoqué par d'autres installations radioélectriques LF/MF, compte tenu cependant des parasites atmosphériques dans la région géographique considérée.

Radiobalise LF/MF. Radiophare non directionnel LF/MF utilisé comme aide à l'approche finale.

Note: Le rayon moyen de la couverture nominale d'une radiobalise est généralement compris entre 18,5 et 46,3 km (10 et 25 NM).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 71 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Rayon moyen de la couverture nominale. Rayon du cercle ayant la même superficie que la zone de couverture nominale.

3.4.2 COUVERTURE

3.4.2.1 La valeur minimale de l'intensité de champ dans la zone de couverture nominale d'un NDB devrait être, de 70µV/m.

Note 1. — *Des directives sur l'intensité de champ nécessaire en particulier dans la zone comprise entre 30°N et 30°S figurent au § 6.1 du Supplément C. Les spécifications correspondantes de l'UIT sont données à la Partie B, Chapitre VIII, article 35, section IV, du Règlement des radiocommunications.*

Note 2. — *Il importe de mesurer l'intensité du champ à des emplacements et à des moments choisis de façon à éviter d'obtenir des résultats anormaux pour la localité intéressée; les résultats les plus intéressants du point de vue de l'exploitation sont ceux qui se rapportent à des emplacements situés sur des routes aériennes dans la zone qui entoure le radiophare.*

3.4.2.2 Les notifications ou renseignements publiés concernant les NDB doivent être fondés sur le rayon moyen de la couverture nominale.

Note 1. — *Les radiophares situés dans les régions où la zone de couverture nominale peut subir des variations journalières et saisonnières importantes seront classés en tenant compte de ces variations.*

Note 2. — *Les radiophares dont le rayon moyen de la couverture nominale est compris entre 46,3 et 278 km (25 et 150 NM) peuvent être désignés par le multiple de 46,3 km (25 NM) le plus proche du rayon moyen de la couverture nominale, et les radiophares de couverture nominale supérieure à 278 km (150 NM) par le plus proche multiple de 92,7 km (50 NM).*

3.4.2.3 Lorsque la portée nominale d'un radiophare non directionnel varie sensiblement dans divers secteurs importants du point de vue de l'exploitation, il serait indiqué dans la classification de ce radiophare le rayon moyen de chaque secteur de la zone de couverture et les angles qui limitent ces secteurs.

La désignation du radiophare devrait donc comprendre le rayon de couverture dans chaque secteur, suivi des angles qui limitent ces secteurs, mesurés à partir du nord magnétique dans le sens des aiguilles d'une montre.

Lorsqu'il est souhaitable de classer ainsi un NDB, le nombre des secteurs devrait être réduit au minimum; il est préférable de se limiter à deux secteurs.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 72 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note: Le rayon moyen d'un secteur donné de la zone de couverture nominale est égal au rayon du secteur circulaire ayant la même superficie que ce secteur de la zone de couverture. Exemple:

150/210° – 30°

100/30° – 210 °

3.4.3 LIMITATION DE LA PUISSANCERAYONNÉE

La puissance rayonnée par un NDB ne doit pas dépasser pas de plus de 2 dB la puissance nécessaire pour obtenir la couverture nominale fixée; toutefois, la puissance rayonnée par un NDB peut être augmentée, si les augmentations de puissance sont coordonnées sur le plan régional ou s'il n'en résulte pas de brouillage nuisible pour d'autres installations radioélectriques.

3.4.4 FRÉQUENCES RADIO

3.4.4.1 Les fréquences radio assignées au NDB doivent être choisies parmi les fréquences disponibles dans la partie du spectre comprise entre 190 kHz et 1 750 kHz.

3.4.4.2 La tolérance de fréquence des NDB doit être de 0,01 %. Toutefois, cette tolérance sera de 0,005 % pour les radiophares de plus de 200 W de puissance fonctionnant sur des fréquences égales ou supérieures à 1 606,5 kHz.

3.4.4.3 Lorsque deux radiobalises LF/MF sont utilisées comme complément du système ILS, l'intervalle de fréquence entre leurs porteuses respectives ne serait pas inférieur à 15 kHz, afin d'assurer le bon fonctionnement du radiocompas, et, de préférence, pas supérieur à 25 kHz, de façon à permettre le changement rapide de fréquence lorsque l'aéronef n'est pourvu que d'un seul radiocompas.

3.4.4.4 Lorsqu'une fréquence commune est assignée aux radiobalises associées aux installations ILS qui desservent une même piste dans les deux sens, des dispositions devraient être prises pour garantir que l'installation qui n'est pas en service ne puisse émettre de signaux.

Note: Des indications complémentaires concernant le fonctionnement des radiobalises sur fréquence commune sont données au RANT 10PART 5, Chapitre 3, § 3.2.2.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 73 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.4.5 IDENTIFICATION

3.4.5.1 Tout NDB doit être identifié distinctement par un groupe de deux ou de trois lettres du code morse international, transmis à une vitesse correspondant à environ 7 mots à la minute.

3.4.5.2 Le signal complet d'identification doit être transmis une fois toutes les 30 s au moins, sauf lorsque l'identification du radiophare est effectuée par manipulation par tout ou rien de la porteuse. Dans ce dernier cas, le signal d'identification doit être transmis à intervalles d'une minute environ; mais on pourra utiliser un intervalle plus court pour les NDB où les besoins de l'exploitation le justifient.

3.4.5.2.1 sauf lorsque l'identification du radiophare est effectuée par manipulation par tout ou rien de la porteuse, le signal d'identification serait transmis au moins trois fois toutes les 30 s, les signaux étant également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.

3.4.5.3 Les NDB dont le rayon moyen de la couverture nominale est inférieur ou égal à 92,7 km (50 NM), et qui sont principalement utilisés comme aides d'approche et d'attente au voisinage d'un aéroport, doivent transmettre le signal d'identification au moins trois fois toutes les 30 s, les signaux étant également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.

3.4.5.4 La fréquence de modulation utilisée pour l'identification doit être de 1 020 Hz $\pm$ 50 Hz ou de 400 Hz $\pm$ 25 Hz.

Note: Les valeurs à utiliser sont déterminées sur le plan régional compte tenu des considérations figurant au § 6.5 du Supplément C.

3.4.6 CARACTÉRISTIQUES D'ÉMISSION

Note: Les spécifications ci-après ne sont pas destinées à empêcher l'emploi pour les NDB, de modulations ou de types de modulation qui peuvent être utilisés en plus des modulations spécifiées pour l'identification, notamment l'identification et la modulation en phonie simultanée, pourvu que ces modulations additionnelles n'affectent pas sensiblement le bon fonctionnement du NDB utilisé avec les radiogoniomètres de bord en usage et qu'il n'en résulte pas de brouillage nuisible pour la réception des autres NDB.

3.4.6.1 Sauf dispositions contraires du § 3.4.6.1.1, tout NDB doit émettre une onde porteuse ininterrompue et doit être identifié par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation d'amplitude (NON/A2A).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 74 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.4.6.1.1 Les NDB autres que ceux qui servent, en totalité ou en partie, d'aides à l'attente, à l'approche et à l'atterrissage ou que ceux dont le rayon moyen de la couverture nominale est inférieur à 92,7 km (50 NM), peuvent être identifiés par une manipulation par tout ou rien de l'onde porteuse non modulée (NON/A1A) s'ils se trouvent dans une zone où la densité des radiophares est élevée et ou dans laquelle la couverture nominale requise ne peut être réalisée pratiquement en raison:

- a) du brouillage occasionné par les stations radio;
- b) d'un niveau élevé de parasites atmosphériques;
- c) des conditions locales.

Note: Dans le choix des classes d'émission il faudra tenir compte de la confusion qui risquerait de se produire si un aéronef précédemment accordé sur une installation exploitée en NON/A2A se réglait sur une installation exploitée en NON/A1A sans faire passer son radiocompas du fonctionnement sur ondes entretenues modulées au fonctionnement sur ondes entretenues non modulées.

3.4.6.2 Pour tout NDB identifié par manipulation par tout ou rien d'une modulation à fréquence audible, le taux de modulation restera aussi voisin que possible de 95 %.

3.4.6.3 Tout NDB identifié par manipulation par tout ou rien d'une modulation à fréquence audible présentera, pendant l'émission du signal d'identification des caractéristiques d'émission telles que l'identification soit assurée de façon satisfaisante à la limite de la zone de couverture nominale.

Note 1 : La spécification qui précède exigera de moduler à un taux aussi élevé que possible et de maintenir la puissance rayonnée de la porteuse à un niveau suffisant pendant l'émission du signal d'identification.

Note 2 : Lorsque la bande passante du radiogoniomètre s'étend sur 3 kHz de part et d'autre de la fréquence porteuse, la spécification ci-dessus sera, en général, satisfaite pour un rapport signal/bruit de 6 dB à la limite de la zone de couverture nominale.

Note 3. — Certaines considérations relatives au taux de modulation sont exposées au § 6.4 du Supplément C.

3.4.6.4 La puissance de la porteuse d'un NDB émettant en classe NON/A2A ne baisserait pas pendant l'émission du signal d'identification; une baisse n'excédant pas 1,5 dB pourrait toutefois être admise dans le cas des NDB dont le rayon moyen de la couverture nominale est supérieur à 92,7 km (50 NM).

3.4.6.5 L'amplitude totale des modulations parasites à fréquence audible doit être inférieure à 5 % de l'amplitude de la porteuse.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 75 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note: Le bon fonctionnement des radiogoniomètres automatiques (ADF) de bord peut être sérieusement compromis si l'émission du radiophare comporte une modulation à fréquence audible égale à la fréquence de commutation du cadre ou à la deuxième harmonique de cette fréquence, ou voisine de l'une de ces deux fréquences. La fréquence de commutation du cadre pour le matériel couramment utilisé est comprise entre 30 Hz et 120 Hz.

3.4.6.6 La largeur de bande des émissions et le niveau des rayonnements non essentiels doivent être maintenus à la valeur la plus basse permise par l'état de la technique et la nature du service à assurer.

Note. — L'article S3 du Règlement des radiocommunications de l'UIT contient les dispositions générales sur les caractéristiques techniques des appareils et des émissions. Les Appendices APS1, APS2 et APS3 du Règlement des radiocommunications contiennent des dispositions précises sur les largeurs de bande, les tolérances de fréquence et les rayonnements non essentiels permis.

3.4.7 IMPLANTATION DES RADIOBALISES LF/MF

3.4.7.1 Lorsque des radiobalises LF/MF sont utilisées comme complément de l'ILS, elles seraient installées aux emplacements de la radioborne extérieure et de la radioborne intermédiaire. Si l'ILS n'est complété que par une seule radiobalise LF/MF, il serait préférable d'installer cette dernière à l'emplacement de la radioborne extérieure. Lorsque des radiobalises LF/MF sont utilisées comme aides à l'approche finale en l'absence d'un ILS, il conviendrait de choisir des emplacements équivalant à ceux qui seraient adoptés si un ILS était installé, compte tenu des dispositions appropriées des PANS-OPS(Doc 8168) relatives à la marge de franchissement des obstacles.

3.4.7.2 Lorsque des radiobalises LF/MF sont installées aux emplacements de la radioborne intermédiaire et de la radioborne extérieure, elles seraient situées, si possible, du même côté du prolongement de l'axe de la piste de manière à créer, entre les deux radiobalises, une trajectoire sensiblement parallèle à l'axe de la piste.

3.4.8 CONTRÔLE

3.4.8.1 À chaque NDB doit être associé un dispositif de contrôle approprié permettant de déceler en un endroit convenable l'une quelconque des situations suivantes:

- a) diminution de la puissance rayonnée de la porteuse, lorsque cette diminution dépasse 50 % de la puissance requise pour assurer la couverture nominale;
- b) interruption de la transmission du signal d'identification;
- c) mauvais fonctionnement ou panne du dispositif de contrôle.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 76 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.4.8.2 Lorsqu'un NDB est alimenté par une source d'énergie dont la fréquence est voisine des fréquences affichées par les radiogoniomètres automatiques de bord, et lorsque de par la conception du NDB la fréquence de la source d'énergie risque d'apparaître sous forme d'une modulation sur l'émission, les moyens de contrôle seraient en mesure de détecter sur la porteuse le pourcentage de modulation provenant de la source d'énergie supérieur à 5 %.

3.4.8.3 Pendant le fonctionnement d'une radiobalise LF/MF, le dispositif de contrôle doit assurer en permanence la vérification du bon fonctionnement de la radiobalise, ainsi qu'il est prescrit au § 3.4.8.1, alinéas a), b) et c).

3.4.8.4 Pendant le fonctionnement d'un NDB autre qu'une radiobalise LF/MF, le dispositif de contrôle assurerait en permanence la vérification du bon fonctionnement du radiophare, ainsi qu'il est prescrit au § 3.4.8.1, alinéas a), b) et c).

Note: Des directives sur la vérification des NDB figurent au § 6.6 du Supplément C.

3.5 SPÉCIFICATIONS DU DISPOSITIF UHF DE MESURE DE DISTANCE (DME)

Note 1. — Le présent sous chapitre traite de trois types de DME: le DME/N pour les applications générales et le DME/P à utiliser selon les dispositions du § 3.11.3.

3.5.1 DÉFINITIONS

Amplitude de crête de l'impulsion : Tension maximale de l'enveloppe de l'impulsion (A dans la Figure 3-1).

Bruit sur les commandes (CMN) : Partie de l'erreur de signal de guidage qui provoque des déplacements des gouvernes et commandes d'assiette latérale et longitudinale et qui est susceptible d'influer sur l'assiette de l'aéronef en vol couplé, mais qui n'écarte pas l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaités (voir le § 3.11).

Code d'impulsions : Moyen de distinguer les modes W, X, Y et Z et les modes FA et IA.

DME/N : Dispositif de mesure de distance répondant principalement aux exigences opérationnelles de la navigation en route ou en TMA; la lettre N signifie: spectre étroit.

DME/P : Élément de mesure de distance du MLS; la lettre P signifie: mesure précise de la distance. A les mêmes caractéristiques de spectre que le DME/N.

Durée de l'impulsion : Intervalle de temps entre le point d'amplitude 0,50 du bord avant de l'enveloppe de l'impulsion et le point de même amplitude de bord arrière (points b et f dans la Figure 3-1).

Erreur de suivi (PFE) : Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 77 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaité (voir 3.11 ci-après).

Mode approche finale (FA) : Condition de fonctionnement du DME/P destinée aux vols dans la zone d'approche finale et dans la zone de piste.

Mode approche initiale (IA) : Condition de fonctionnement du DME/P destinée aux vols hors de la zone d'approche finale et dans laquelle le DME/P et le DME/N sont inter opérables.

Mode W, X, Y ou Z : Méthode de codage des émissions DME par espacement des impulsions d'une même paire qui permet d'utiliser chaque fréquence plus d'une fois.

Origine virtuelle : Point où la droite reliant le point d'amplitude 0,30 au point d'amplitude 0,05 sur le bord avant de l'impulsion, coupe l'axe d'amplitude nulle (voir la Figure 3-2).

Point de repère d'approcheMLS : Point situé sur l'alignement de descente minimal, à une hauteur spécifiée au-dessus du seuil (voir § 3.11 ci-après).

Point d'origine MLS : Point de l'axe de piste le plus proche du centre de phase de l'antenne de site d'approche (voir. § 3.11 ci-après).

Poursuite : Condition dans laquelle l'interrogateur DME s'est accroché aux réponses à ses propres interrogations et fournit de façon continue des mesures de distance.

Puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) : Produit de la puissance fournie à l'antenne par le gain de l'antenne dans une direction donnée par rapport à une antenne isotrope (gain absolu ou isotrope).

Recherche : Condition dans laquelle l'interrogateur DME tente de capter et d'accrocher la réponse à ses propres interrogations émise par le transpondeur choisi.

Régime d'émission : Nombre moyen de paires d'impulsions émises par seconde par le transpondeur.

Rendement du système : Rapport du nombre des réponses valides traitées par l'interrogateur au nombre total de ses propres interrogations.

Rendement en réponses : Rapport du nombre des réponses émises par le transpondeur au nombre total des interrogations valides reçues.

Temps de descente de l'impulsion : Intervalle de temps entre le point d'amplitude 0,90 et le point d'amplitude 0,10 sur le bord arrière de l'enveloppe de l'impulsion (points e et g dans la Figure 3-1).

Temps de montée de l'impulsion : Intervalle de temps entre le point d'amplitude 0,10 et le point d'amplitude (0,90 sur le bord avant de l'enveloppe de l'impulsion (points a et c dans la

Figure 3-1).

Temps de montée partielle : Intervalle de temps entre les points d'amplitude 0,05 et 0,30 sur le bord avant de l'enveloppe de l'impulsion (points h et i dans les Figures 3- 1 et 3-2).

Temps de travail (du manipulateur) : Temps pendant lequel un point ou un trait faisant partie d'un caractère en code morse est émis.

Temps mort DME : Période qui suit immédiatement le décodage d'une interrogation valide, et pendant laquelle la réception d'une interrogation ne pourra pas déclencher une réponse.

Note: Le temps mort est destiné à empêcher le transpondeur de répondre à des échos résultant de multitrajets.

3.5.2 GÉNÉRALITÉS

3.5.2.1 Le dispositif DME doit indiquer de façon permanente et précise, dans le poste de pilotage, la distance oblique entre un aéronef pourvu de ce dispositif et le point de référence d'une installation au sol.

3.5.2.2 Le dispositif doit comprendre deux éléments fondamentaux, l'un installé à bord de l'aéronef, l'autre au sol. L'équipement embarqué doit être appelé interrogateur, l'équipement au sol transpondeur.

3.5.2.3 Les interrogateurs doivent être utilisés pour interroger les transpondeurs qui, à leur tour, transmettront à l'interrogateur des réponses synchronisées avec les interrogations, et fourniront ainsi un moyen de mesurer la distance avec précision.

3.5.2.4 Le DME/P doit fonctionner dans deux modes différents: IA et FA.

3.5.2.5 Lorsqu'un DME est associé avec un ILS, un MLS ou un VOR de façon à constituer une installation unique, les installations en question:

- a) fonctionneront sur une des paires de fréquences prévues au § 3.5.3.3.4 ;
- b) devront être coimplantées dans les limites prescrites au § 3.5.2.6 pour des installations associées ;
- c) rempliront les conditions d'identification prescrites au § 3.5.3.6.4.

3.5.2.6 Limites de coïmplantation pour un dme associe avec un ILS, un MLS ou un VOR

3.5.2.6.1 Les VOR et DME associés doivent être coïmplantés conformément aux dispositions ci-après:

- a) pour les installations destinées, dans les régions terminales, aux procédures d'approche ou autres,lorsque le système doit permettre de déterminer la

position avec toute la précision dont il est capable, l'espacement entre les antennes du VOR et du DME ne dépasse pas 80 m (260 ft) ;

- b) lorsque les deux systèmes doivent servir à des fins autres que celles indiquées au point a) ci-dessus, l'espacement entre les antennes du VOR et du DME ne dépassera pas 600 m (2 000 ft).

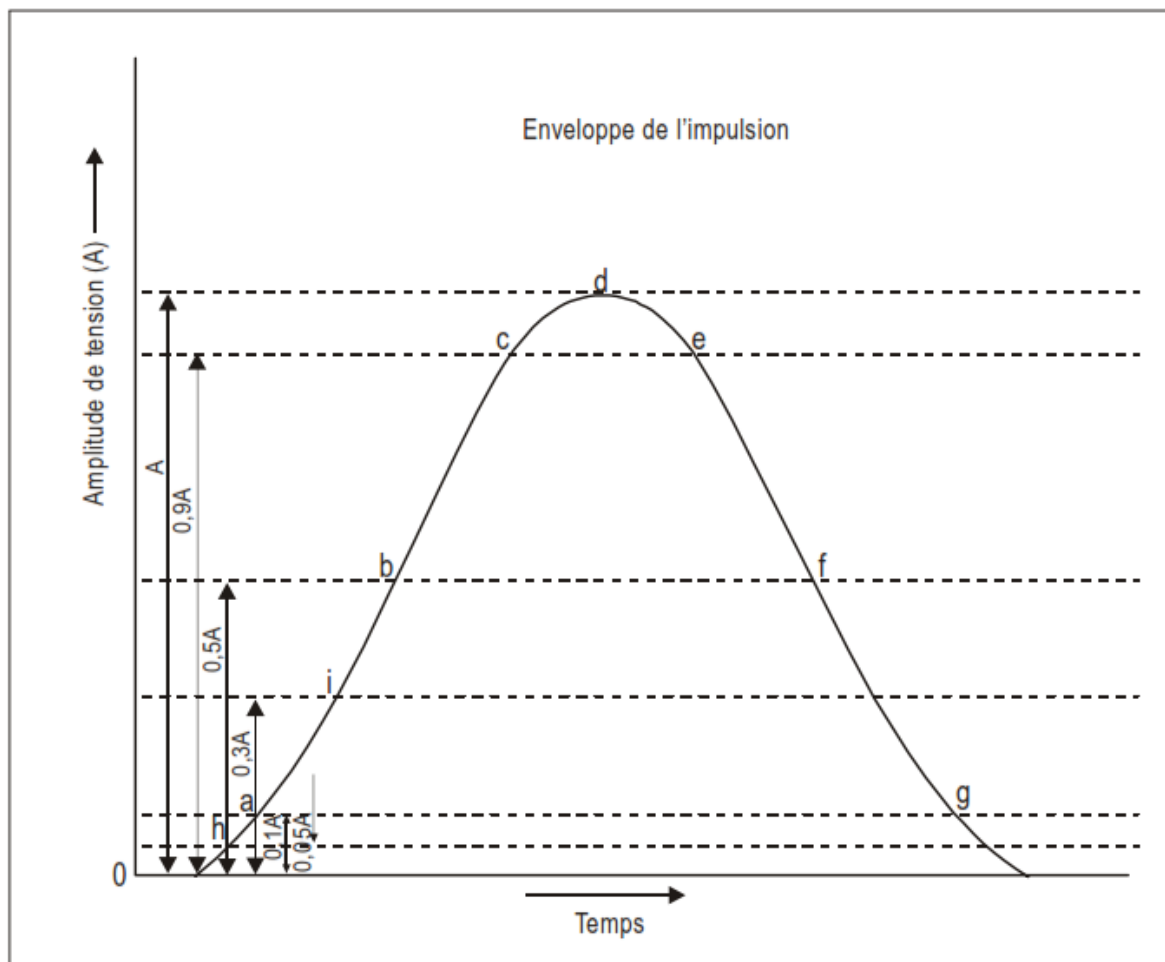


Figure 3-1

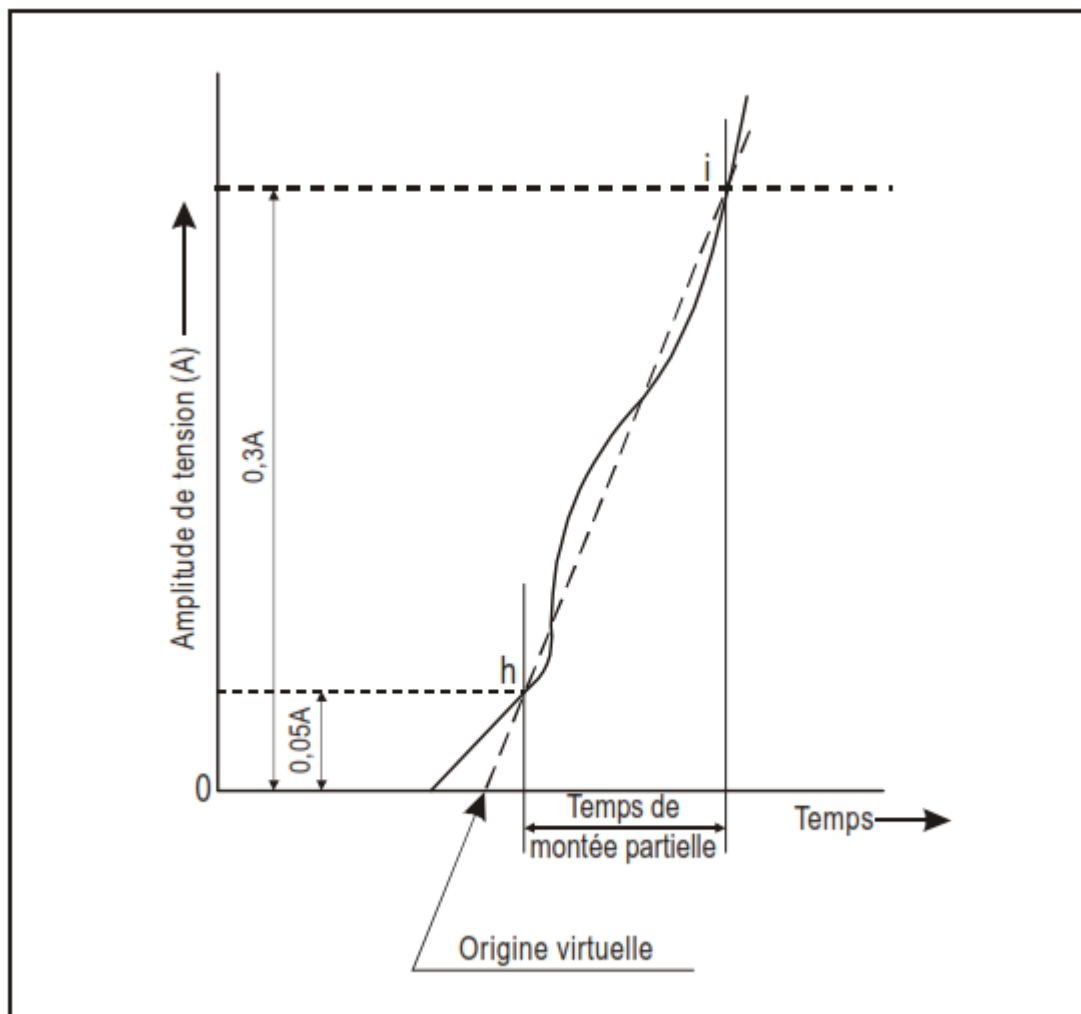


Figure 3-2

3.5.2.6.2 Association du DME avec l'ILS

Note: Le § 2.11 du Supplément C contient des indications sur l'association du DME avec l'ILS.

3.5.2.6.3 Association du DME avec le MLS

3.5.2.6.3.1 Si un DME/P est utilisé pour donner des informations de distance, il serait implanté aussi près que possible de l'installation d'azimut MLS.

Note: Des indications sur l'implantation du DME associé avec le MLS figurent en Section 5 dans le Supplément G et au § 7.1.6 dans le Supplément C. Il s'agit notamment des mesures à prendre pour éviter une indication de distance nulle différente si le DME/P associé au MLS et le DME/N associé à l'ILS couvrent la même piste.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 81 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.2.7 Les exigences des sections 3.5.3, 3.5.4 et 3.5.5 précédées du symbole ‡ ne s'appliqueront qu'à l'équipement DME installé pour la première fois après le 1er janvier 1989.

3.5.3 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME

3.5.3.1 Performances

3.5.3.1.1 **Portée.** Le système doit permettre de mesurer la distance oblique d'un aéronef à un transpondeur déterminé jusqu'à la limite de couverture imposée par les besoins opérationnels pour le transpondeur en question.

3.5.3.1.2 Couverture

3.5.3.1.2.1 Lorsque le DME/N est associé avec un VOR, sa couverture devra être, autant que possible, au moins égale à celle du VOR.

3.5.3.1.2.2 Lorsque le DME/N est associé avec un ILS ou un MLS, sa couverture devra être au moins égale à celle de cet ILS ou aux secteurs de couverture du guidage en angle MLS.

3.5.3.1.2.3 La couverture du DME/P doit être au moins égale aux secteurs de couverture du guidage en angle d'azimut MLS.

Note: Ces dispositions ne spécifient pas la portée et la couverture opérationnelles du système; la distance entre les installations déjà en service peut limiter la portée dans certaines régions.

3.5.3.1.3 Précision

3.5.3.1.3.1 *Précision du système.* Les présentes normes de précision spécifiées aux § 3.5.3.1.4, 3.5.4.5 et 3.5.5.4 doivent être respectées avec une probabilité de 95 %.

3.5.3.1.4 Précision du DME/P

Note 1. — Deux normes de précision (1 et 2) sont données ci-dessous dans le cas du DME/P en vue de diverses applications.

Note 2. — Des indications sur les normes de précision figurent au § 7.3.2 dans le Supplément C.

3.5.3.1.4.1 *Composantes de l'erreur.* L'erreur de suivi (PFE) doit être constituée par les composantes fréquentielles de l'erreur DME/P à la sortie de l'interrogateur qui sont inférieures à 1,5 rad/s. Le bruit sur les commandes (CMN) doit être constitué par les composantes fréquentielles de l'erreur DME/P à la sortie de l'interrogateur qui sont comprises entre 0,5 rad/s et 10 rad/s.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 82 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note: Les limites d'erreur spécifiées en un point doivent être appliquées sur un segment de vol qui comprend ce point. Des renseignements au sujet de l'interprétation des erreurs DME/P et au sujet de la mesure de ces erreurs sur un segment de vol adapté à la vérification en vol figurent au § 7.3.6.1 dans le Supplément C.

3.5.3.1.4.2 Les erreurs constatées dans le prolongement de l'axe de piste ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées au Tableau B à la fin de ce chapitre.

3.5.3.1.4.3 Dans le secteur d'approche, hors du prolongement de l'axe de piste, il doit être toléré que la PFE admissible aux termes de l'exigence 1 comme de l'exigence 2 croisse linéairement en fonction de l'angle jusqu'à $\pm 40^\circ$ d'angle d'azimut MLS, angle sous lequel l'erreur admissible est égale à 1,5 fois sa valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance. Le CMN admissible ne croîtra pas en fonction de l'angle. Ni la PFE, ni le CMN ne croîtront en fonction de l'angle de site.

3.5.3.2 Fréquences radioélectriques et polarisation.

Le système doit fonctionner en polarisation verticale dans la bande de fréquences 960 1 215 MHz. Les fréquences d'interrogation et de réponse doivent être assignées de manière à assurer un espacement de 1 MHz entre les canaux.

3.5.3.3 Canaux

3.5.3.3.1 Les canaux d'interrogation réponse du DME doivent être constitués de l'association d'une fréquence d'interrogation, d'une fréquence de réponse et du codage des impulsions sur ces fréquences appariées.

3.5.3.3.2 Codage par impulsions : Deux codes d'impulsions doivent être utilisés sur les canaux DME/P comme l'indique le tableau au § 3.5.4.4.1. L'un de ces codes doit être utilisé dans le mode approche initiale (IA), et l'autre dans le mode approche finale (FA).

3.5.3.3.3 Les canaux d'interrogation réponse du DME doivent être choisis parmi les 352 canaux prévus au Tableau A (à la fin de ce chapitre) qui précise les numéros de canal, les fréquences et les codes d'impulsions.

3.5.3.3.4 Appariement des canaux : Lorsqu'un transpondeur DME sera destiné à fonctionner en association avec une simple installation de navigation VHF dans la bande 108 — 117,95 MHz et/ou une installation de guidage en angle MLS dans la bande 5 031,0 — 5 090,7 MHz, le canal d'interrogation réponse DME sera associé avec le canal VHF et/ou la fréquence de guidage en angle MLS selon les indications du Tableau A.

Note: Il se pourra qu'un canal DME soit apparié à la fois avec la fréquence ILS et avec

un canal MLS (voir partie 5, Chapitre 4, § 4.3).

3.5.3.4 Fréquence de répétition des impulsions d'interrogation

Note: Si l'interrogateur fonctionne sur plus d'un canal pendant une seconde, les spécifications ci-dessous s'appliquent à la somme des interrogations sur tous les canaux.

3.5.3.4.1 DME/N. La fréquence moyenne de répétition des impulsions de l'interrogateur ne doit pas dépasser 30 paires d'impulsions par seconde, en supposant que la poursuite dure au moins 95 % du temps.

3.5.3.4.2 DME/N. Si l'on juge bon de diminuer la période de recherche, la fréquence de répétition des impulsions peut être augmentée pendant la recherche mais ne doit pas dépasser 150 paires d'impulsions par seconde.

3.5.3.4.3 DME/N. Lorsque 15 000 paires d'impulsions ont été émises sans qu'on ait obtenu l'indication de la distance, il faudrait limiter à 60 paires d'impulsions par seconde la fréquence de répétition des impulsions en attendant que le canal d'interrogation réponse soit changé ou que la recherche donne des résultats.

3.5.3.4.4 DME/N. Lorsque la poursuite ne sera pas établie au bout de 30s, la fréquence de répétition des impulsions ne dépassera pas ensuite 30 paires d'impulsions par seconde.

3.5.3.4.5 DME/P. La fréquence de répétition des impulsions de l'interrogateur ne doit pas dépasser les valeurs suivantes du nombre de paires d'impulsions par seconde:

a) Recherche	40
b) aéronef au sol	5
c) poursuite en mode approche initiale	16
d) poursuite en mode approche finale	40

Note 1. — La fréquence de répétition des impulsions peut dépasser 5 paires d'impulsions par seconde pour les aéronefs au sol dans le cas où l'aéronef a besoin d'une information précise de distance.

Note 2. — Il est entendu que tous les changements de fréquence de répétition des impulsions seront accomplis par des moyens automatiques.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 84 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.3.5 Capacité du système

3.5.3.5.1 La capacité des transpondeurs d'une région doit être suffisante pour le trafic de pointe dans la région ou 100 aéronefs si cette dernière valeur est plus faible.

3.5.3.5.2 Lorsque le trafic de pointe dans une région particulière dépasse 100 aéronefs, le transpondeur serait capable de traiter cette circulation.

Note: Des éléments indicatifs sur le nombre d'aéronefs à traiter figurent au § 7.1.5 dans le Supplément C.

3.5.3.6 Identification du transpondeur

3.5.3.6.1 Tous les transpondeurs doivent émettre un signal d'identification suivant l'une des deux méthodes ci-après, conformément aux dispositions de 3.5.3.6.5 ci-dessous:

- a) identification indépendante, constituée par des impulsions d'identification en code (code morse international) et pouvant être utilisée pour tous les transpondeurs;
- b) signal «associé», pouvant être utilisé par les transpondeurs spécifiquement associés avec une installation de navigation VHF ou de guidage en angle MLS émettant elle-même un signal d'identification.

Note: Une installation de guidage en angle MLS communique son identité sous la forme d'un mot numérique transmis sur le canal de données vers les zones de couverture en azimuth d'approche et en azimuth arrière conformément aux dispositions du § 3.11.4.6.2.1.

3.5.3.6.2 Pour ces deux méthodes d'identification, il doit être fait usage de signaux qui consisteront en l'émission pendant une période appropriée d'une série de paires d'impulsions émises à la cadence de répétition de 1 350 paires d'impulsions par seconde et qui remplaceront temporairement toutes les impulsions de réponse qui seraient alors émises, sauf dispositions du § 3.5.3.6.2.2. Ces impulsions auront des caractéristiques analogues à celles des autres impulsions du signal de réponse.

3.5.3.6.2.1 DME/N. Les impulsions de réponse doivent être émises entre les temps de travail.

3.5.3.6.2.2 DME/N. Si l'on veut conserver un cycle de fonctionnement constant il faudrait émettre, 100 μ s $\pm$ 10 μ s après chaque paire d'impulsions d'identification, une paire

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 85 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

d'impulsions d'égalisation ayant les mêmes caractéristiques que les paires d'impulsions d'identification.

3.5.3.6.2.3 *DME/P*. Les impulsions de réponse doivent être émises entre les temps de travail.

3.5.3.6.2.4 Dans le cas du transpondeur DME/P, les paires d'impulsions de réponse à des interrogations valides en mode FA doivent être aussi émises pendant les temps de travail et auront priorité sur les paires d'impulsions d'identification.

3.5.3.6.2.5 Le transpondeur DME/P ne doit pas employer la paire d'impulsions d'égalisation spécifiée au § 3.5.3.6.2.2.

3.5.3.6.3 *Le signal d'identification indépendante doit présenter les caractéristiques suivantes:*

- a) il consiste en l'émission de l'indicatif du transpondeur sous forme de points et de traits (code morse international) d'impulsions d'identification au moins toutes les 40 s, à la vitesse d'au moins 6 mots par minute;
- b) les caractéristiques du codage d'identification et la vitesse d'émission des lettres, pour le transpondeur DME, doivent être conformes aux dispositions ci-après, de manière que le temps de travail total maximal ne dépasse pas 5 s par groupe codé d'identification. La durée des points doit être de 0,1 à 0,160 s, et normalement la durée des traits sera égale à trois fois celle des points. L'intervalle entre points et/ou traits doit être égal à la durée d'un point $\pm 10\%$. L'intervalle de temps entre lettres ou chiffres ne doit être pas inférieur à la durée de trois points. La durée totale d'émission d'un groupe codé d'identification ne dépassera pas 10 s.

Note: La tonalité d'identification est émise à la cadence de répétition de 1 350 paires d'impulsions par seconde. L'équipement embarqué peut utiliser directement cette fréquence comme signal audible destiné au pilote ou produire d'autres fréquences, au choix du constructeur de l'interrogateur ((voir le § 3.5.3.6.2)).

3.5.3.6.4 Le signal «associé» doit présenter les caractéristiques suivantes:

- a) lorsque le DME doit être associé avec une installation VHF ou une installation de guidage en angle MLS, l'identification sera émise sous forme de points et de traits (code morse international) comme il est prescrit au § 3.5.3.6.3 et sera synchronisée avec le signal d'identification de l'installation VHF;
- b) chaque intervalle de 40s doit être divisé au moins en quatre périodes d'égale longueur, l'identification du transpondeur étant émise pendant une seule période et l'identification de l'installation VHF associée et de l'installation de guidage en angle

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 86 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

MLS, le cas échéant pendant les autres périodes;

- c) lorsqu'un transpondeur DME sera associé avec un MLS, il sera identifié par les trois dernières lettres d'identification de l'installation de guidage en angle MLS spécifiées au § 3.11.1.4.6.

3.5.3.6.5 Utilisation des systèmes d'identification

3.5.3.6.5.1 Le système d'identification indépendante doit être utilisé partout où un transpondeur ne sera pas spécifiquement associé avec une installation de navigation VHF ou une installation MLS.

3.5.3.6.5.2 Partout où un transpondeur sera spécifiquement associé avec une installation de navigation VHF ou une installation MLS, l'identification doit se faire au moyen du signal «associé».

3.5.3.6.5.3 Lorsque des communications vocales seront rayonnées par une installation de navigation VHF associée, un signal «associé» émanant du transpondeur sera maintenu.

3.5.3.7 Transition de mode DME/P

3.5.3.7.1 L'interrogateur DME/P conforme à la norme de précision 1 passera de la poursuite en mode IA à la poursuite en mode FA à 13 km (7 NM) du transpondeur lorsque l'aéronef s'approchera du transpondeur, ou à 13 km (7 NM) au maximum du transpondeur dans toute autre circonstance.

3.5.3.7.2 Lorsque la norme de précision 1 sera appliquée, la transition de la poursuite en mode IA à la poursuite en mode FA pourra être amorcée à 14,8 km (8 NM) au maximum du transpondeur à plus de 14,8 km (8 NM), l'interrogateur n'interrogera pas en mode FA.

Note: Les dispositions du § 3.5.3.7.1 ne s'appliquent pas si le transpondeur est un transpondeur DME/N ou si le mode FA du transpondeur DME/P est hors service.

3.5.3.8 Rendement du système.

La précision spécifiée au § 3.5.3.1.4 pour le système DME/P doit être obtenue avec un rendement du système d'au moins 50 %.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 87 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DÉTAILLÉES DU TRANSPONDEUR ET DU MONITEUR ASSOCIÉ

3.5.4.1 Émetteur

3.5.4.1.1 *Fréquence de fonctionnement.* Le transpondeur doit émettre sur la fréquence de réponse du canal DME assigné.

3.5.4.1.2 *Stabilité de fréquence.* La fréquence radio-électrique de fonctionnement ne doit pas s'écarter de plus de 0,002 % de la fréquence assignée.

3.5.4.1.3 *Forme des impulsions et spectre.* Toutes les impulsions rayonnées doivent être conformes aux dispositions suivantes:

- a) Temps de montée :
 - 1) *DME/N* : Le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 3 μ s.
 - 2) *DME/P* : Le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 1,6 μ s. Pour le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion sera égal à $0,25 \pm 0,05$ μ s. En ce qui concerne le mode FA et lorsque la norme de précision 1 sera appliquée, la pente de l'impulsion dans le temps de montée partielle ne variera pas de plus de ± 20 %. Lorsque la norme de précision 2 sera appliquée, la pente ne variera pas de plus de ± 10 %.
 - 3) *DME/P* : Le temps de montée de l'impulsion ne dépasserait pas 1,2 μ s.
- b) La durée de l'impulsion sera de $3,5 \mu$ s $\pm$ 0,5 μ s.
- c) Le temps de descente de l'impulsion aura une valeur nominale de 2,5 μ s mais ne doit pas dépasser 3,5 μ s.
- d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne tombera à aucun moment à moins de 95 % de l'amplitude de tension maximale de l'impulsion, entre le point du bord avant d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale et le point de bord arrière d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale.
- e) *DME/N et DME/P* : Le spectre du signal modulé par impulsions sera tel que, durant l'impulsion, la p.i.r.e dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 0,8 MHz ou inférieure de 0,8 MHz à la fréquence nominale ne dépassera pas dans chaque cas 200 mW et la p.i.r.e dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 2 MHz ou inférieure de 2 MHz à la fréquence nominale ne dépassera pas dans chaque cas 2 mW. La p.i.r.e contenue dans toute bande de 0,5 MHz diminuera de façon

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 88 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

monotone à mesure que la fréquence centrale de la bande s'éloigne de la fréquence nominale de canal.

Note: Le document ED-57 (Amendement no 1 compris) de l'Eurocade contient des éléments indicatifs sur la mesure du spectre du signal modulé par impulsions.

- f) En vue de l'emploi correct des techniques des seuils, l'amplitude instantanée de tout transitoire de nature à déclencher une impulsion, qui se produit dans le temps avant l'origine virtuelle, sera inférieure à 1 % de l'amplitude de crête de l'impulsion. Le processus de déclenchement ne sera pas amorcé plus d'une microseconde avant l'origine virtuelle.

Note 1. — «Durant l'impulsion» signifie pendant l'intervalle total entre le début et la fin de l'émission de l'impulsion. Pour des raisons d'ordre pratique, cet intervalle pourra être mesuré entre les points d'amplitude 0,05 des bords avant et arrière de l'enveloppe de l'impulsion.

Note 2. — La puissance dans les bandes de fréquences spécifiées au § 3.5.4.1.3, alinéas e) est la puissance moyenne durant l'impulsion. La puissance moyenne dans une bande de fréquences donnée est le quotient de l'énergie contenue dans cette bande de fréquences par le temps d'émission de l'impulsion selon la Note 1.

3.5.4.1.4 Espacement entre impulsions

3.5.4.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire doit être conforme aux spécifications du tableau du § 3.5.1.7.

3.5.4.1.4.2 DME/N : La tolérance d'espacement entre impulsions doit être de $\pm 0,25 \mu\text{s}$.

3.5.4.1.4.3 DME/N : La tolérance d'espacement entre impulsions DME/N serait de $\pm 0,10 \mu\text{s}$.

3.5.4.1.4.4 DME/P : La tolérance d'espacement entre impulsions doit être de $\pm 0,10 \mu\text{s}$.

3.5.4.1.4.5 L'espacement entre impulsions doit être mesuré entre les points de demi-tension sur le bord avant des deux impulsions.

3.5.4.1.5 Puissance de crête

3.5.4.1.5.1 DME/N : La p.i.r.e de crête ne serait pas inférieure à celle qui est nécessaire pour garantir une densité de puissance de crête de l'impulsion d'environ - 83 dBW/m² à la valeur maximale spécifiée de la portée utile horizontale et de la portée utile verticale.

3.5.4.1.5.2 DME/N. La puissance isotrope rayonnée équivalente de crête ne doit être pas inférieure à celle qui est nécessaire pour garantir une densité de puissance de crête de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 89 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

l'impulsion de -89 dBW/m² dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles en tout point de la couverture spécifiée au § 3.5.3.1.2.

Note: Bien que l'exigence du § 3.5.4.1.5.2 suppose une amélioration de la sensibilité du récepteur de l'interrogateur, il est entendu que la densité de puissance spécifiée au § 3.5.4.1.5.1 sera obtenue à la valeur maximale spécifiée de la portée utile horizontale et de la portée utile verticale.

3.5.4.1.5.3 DME/P. La p.i.r.e de crête ne doit être pas inférieure à celle qui est nécessaire pour garantir les valeurs ci-dessous de la densité de puissance de crête de l'impulsion dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles:

- a) - 89 dBW/m² en tout point de la couverture spécifiée au § 3.5.3.1.2 ci-dessus à plus de 13 km (7 NM) de l'antenne du transpondeur;
- b) -75 dBW/m² en tout point de la couverture spécifiée au § 3.5.3.1.2 ci-dessus à moins de 13 km (7 NM) de l'antenne du transpondeur;
- c) -70 dBW/m² au point de repère d'approche MLS;
- d) -79 dBW/m² à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point d'origine MLS ou du point le plus éloigné sur l'axe de piste qui soit en visibilité directe de l'antenne du transpondeur DME.

Note: Les § 7.2.1 et 7.3.8 du Supplément C contiennent des éléments indicatifs sur la p.i.r.e.

3.5.4.1.5.4 La puissance de crête des impulsions élémentaires d'une paire quelconque d'impulsions ne doit pas varier de plus de 1 dB.

3.5.4.1.5.5 La capacité de répondre de l'émetteur serait telle que le transpondeur puisse fonctionner sans arrêt au régime d'émission de 2 700 paires d'impulsions ± 90 paires d'impulsions par seconde (dans le cas où le service doit être assuré à 100 aéronefs).

Note. — Le Supplément C, § 7.1.5, contient des indications sur le rapport entre le nombre d'aéronefs et le régime d'émission.

3.5.4.1.5.6 L'émetteur doit fonctionner à un régime d'émission d'au moins 700 paires d'impulsions par seconde, paires d'impulsions aléatoires et paires d'impulsions de réponse de distance comprises, sauf pendant l'identification. Le régime minimal d'émission doit être aussi proche que possible de 700 paires d'impulsions par seconde. Pour le DME/P, il ne dépassera en aucun cas 1 200 paires d'impulsions par seconde.

Note. — Les transpondeurs DME ayant un régime d'émission au repos de près de 700 paires d'impulsions par seconde réduiront au minimum les effets du brouillage par impulsions, notamment celui causé à d'autres services aéronautiques tels que le GNSS.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 90 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.1.6 *Rayonnement non essentiel.* Pendant les intervalles entre les émissions d'impulsions individuelles, la puissance non essentielle reçue et mesurée dans un récepteur ayant les mêmes caractéristiques qu'un récepteur de transpondeur et accordé sur une fréquence quelconque d'interrogation ou de réponse DME doit être inférieure de plus de 50 dB à la puissance de crête d'impulsion reçue et mesurée dans le même récepteur accordé sur la fréquence de réponse utilisée pendant l'émission des impulsions voulues. Cette disposition s'applique à toutes les émissions non essentielles, y compris le brouillage dû au modulateur et les perturbations électriques.

±3.5.4.1.6.1 *DME/N.* Le niveau de puissance du rayonnement non essentiel spécifié au § 3.5.4.1.6 doit être de plus de 80 dB inférieur au niveau de puissance d'impulsion de crête.

3.5.4.1.6.2 *DME/P.* Le niveau de puissance du rayonnement non essentiel spécifié au § 3.5.4.1.6 doit être de plus de 80 dB inférieur au niveau de puissance d'impulsion de crête.

3.5.4.1.6.3 *Rayonnement non essentiel hors bande.* À toutes les fréquences, de 10 à 1 800 MHz, à l'exclusion de la bande de fréquences 960 – 1 215 MHz, le rayonnement non essentiel de l'émetteur du transpondeur DME ne doit pas dépasser –40 dBm dans toute tranche de 1 kHz de bande passante du récepteur.

3.5.4.1.6.4 La p.i.r.e de toute harmonique en onde entretenue de la fréquence porteuse sur un canal de fonctionnement DME quelconque ne doit pas dépasser –10 dBm.

3.5.4.2 Récepteur

3.5.4.2.1 *Fréquence de fonctionnement.* La fréquence centrale du récepteur doit être la fréquence d'interrogation du canal d'interrogation-réponse DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

3.5.4.2.2 *Stabilité de fréquence.* La fréquence centrale du récepteur ne doit pas s'écarter de plus de $\pm 0,002$ % de la fréquence assignée.

3.5.4.2.3 Sensibilité du transpondeur

3.5.4.2.3.1 En l'absence de toutes les paires d'impulsions d'interrogation, sauf celles qui sont nécessaires à la mesure de la sensibilité, les paires d'impulsions d'interrogation dont la fréquence nominale et l'espacement sont corrects déclencheront le transpondeur si la densité de puissance de crête à l'antenne du transpondeur est d'au moins :

- a) –103 dBW/m² pour le DME/N avec une zone de couverture supérieure à 56 km (30 NM);
- b) –93 dBW/m² pour le DME/N avec une zone de couverture ne dépassant pas 56 km (30 NM) ;
- c) –86 dBW/m² pour le DME/P en mode IA ;
- d) –75 dBW/m² pour le DME/P en mode FA.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 91 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.2.3.2 Avec les densités minimales de puissance spécifiées au § 3.5.4.2.3.1, le transpondeur répondra avec un rendement d'au moins :

- a) 70 % pour le DME/N ;
- b) 70 % pour le DME/P en mode IA ;
- c) 80 % pour le DME/P en mode FA.

3.5.4.2.3.3 *Gamme dynamique du DME/N* : Les performances du transpondeur doivent être les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne variera entre le minimum spécifié au § 3.5.4.2.3.1 et un maximum de -22 dBW/m^2 lorsqu'il est installé avec l'ILS ou le MLS, et -35 dBW/m^2 lorsqu'il est installé pour d'autres applications.

3.5.4.2.3.4 *Gamme dynamique du DME/P* : Les performances du transpondeur doivent être les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne variera entre le minimum spécifié au § 3.5.4.2.3.1 et un maximum de -22 dBW/m^2 .

3.5.4.2.3.5 Le seuil de sensibilité du transpondeur ne variera pas de plus de 1 dB lorsque la charge du transpondeur varie entre 0 et 90 % du régime maximal d'émission.

3.5.4.2.3.6 *DME/N* : Lorsque l'espacement entre les impulsions d'une paire d'impulsions d'interrogation variera au maximum de $\pm 1 \mu\text{s}$ par rapport à la valeur nominale, la sensibilité du récepteur ne doit pas être réduite de plus de 1 dB.

3.5.4.2.3.7 *DME/P* : Lorsque l'espacement entre les impulsions d'une paire d'impulsions d'interrogation variera au maximum de $\pm 1 \mu\text{s}$ par rapport à la valeur nominale, la sensibilité du récepteur ne sera pas réduite de plus de 1 dB.

3.5.4.2.4 *Limitation de la charge*

3.5.4.2.4.1 *DME/N* : Lorsque la charge du transpondeur dépasse 90 % du régime maximal d'émission, il faudrait réduire automatiquement la sensibilité du récepteur de manière à limiter les réponses du transpondeur et à ne pas dépasser le régime maximal admissible d'émission (on doit pouvoir réduire la sensibilité d'au moins 50 dB).

3.5.4.2.4.2 *DME/P* : Pour éviter toute surcharge, le transpondeur limitera automatiquement ses réponses de manière que le régime maximal admissible d'émission ne soit pas dépassé. Si la réduction de sensibilité du récepteur est utilisée à cet effet, elle ne s'appliquera qu'au mode IA et n'aura pas d'incidence sur le mode FA.

3.5.4.2.5 *Bruit* : Lorsque des interrogations ayant la densité de puissance spécifiée au § 3.5.4.2.3.1 amèneront le transpondeur à émettre à 90 % de son régime maximal, le nombre des paires d'impulsions répondant à un bruit ne dépassera pas 5 % de ce régime maximal.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 92 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.2.6 *Bande passante*

3.5.4.2.6.1 La bande passante minimale admissible du récepteur doit être telle que le seuil de sensibilité du transpondeur ne baissera pas de plus de 3 dB lorsque la dérive totale du récepteur doit être ajoutée à une dérive de ± 100 kHz de la fréquence d'interrogation à l'arrivée.

3.5.4.2.6.2 *DME/N* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.5.1.3.

3.5.4.2.6.3 *DME/P — Mode IA* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.5.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 2 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 10 MHz.

3.5.4.2.6.4 *DME/P — Mode FA* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés du § 3.5.5.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 6 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 20 MHz.

3.5.4.2.6.5 Les signaux dont la fréquence diffère de plus de 900 kHz de la fréquence nominale du canal utile et dont la densité de puissance peut atteindre les valeurs spécifiées au § 3.5.4.2.3.3 pour le DME/N et au § 3.5.4.2.3.4 pour le DME/P ne doivent pas déclencher le transpondeur. Les signaux arrivant à la fréquence intermédiaire doivent être atténués d'au moins 80 dB. Toutes les autres réponses non essentielles ou tous les autres signaux non essentiels dans la bande 960 – 1 215 MHz et toutes les fréquences-images doivent être atténués d'au moins 75 dB.

3.5.4.2.7 *Temps de rétablissement* : Dans les 8 μ s qui suivront la réception d'un signal situé entre 0 dB et 60 dB au-dessus du niveau minimal de sensibilité, le niveau minimal de sensibilité du transpondeur à un signal utile sera égal, à 3 dB près, à la valeur obtenue en l'absence de signaux. La présente spécification sera respectée lorsque les circuits de suppression d'écho, s'il y en a, auront été mis hors service. Ce délai de 8 μ s doit être mesuré entre les points de demi-tension des bords avant des deux signaux, dont la forme satisfera aux dispositions du § 3.5.5.1.3.

3.5.4.2.8 *Rayonnement non essentiel* : Le rayonnement émanant d'une partie quelconque du récepteur ou des circuits associés doit satisfaire aux dispositions du § 3.5.4.1.6.

3.5.4.2.9 *Suppression des ondes entretenues et des échos*

La suppression des ondes entretenues et des échos serait suffisante pour l'emplacement du transpondeur.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 93 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

Note. — Dans cette recommandation, on entend par écho tout signal non désiré dû aux multitrajets (réflexions, etc.).

3.5.4.2.10 Protection contre le brouillage

La protection contre le brouillage hors de la bande de fréquences DME serait suffisante pour l'emplacement du transpondeur.

3.5.4.3 Décodage

3.5.4.3.1 Le transpondeur comprendra un circuit décodeur tel que le transpondeur ne puisse être déclenché que par des paires d'impulsions reçues caractérisées par une durée d'impulsion et des espacements entre impulsions propres aux signaux d'interrogateur décrits aux § 3.5.5.1.3 et 3.5.5.1.4.

3.5.4.3.2 Les performances du circuit décodeur ne doivent pas être influencées par des signaux arrivant avant les impulsions formant une paire d'espacement normal, entre ces impulsions élémentaires ou après elles.

3.5.4.3.3 *DME/N — Réjection par le décodeur.* Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu s$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à la valeur spécifiée au § 3.5.4.2.3.3 doit être rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

3.5.4.3.4 *DME/P — Réjection par le décodeur.* Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu s$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à la valeur spécifiée au § 3.5.4.2.3.4 doit être rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

3.5.4.4 Retard systématique

3.5.4.4.1 Lorsqu'un DME sera associé seulement avec une installation VHF, le retard systématique sera l'intervalle entre le point de demi-tension du flanc avant de la deuxième impulsion élémentaire de la paire d'impulsions d'interrogation et le point de demi-tension du flanc avant de la deuxième impulsion élémentaire de la paire d'impulsions de réponse. Ce retard sera conforme aux indications du tableau suivant lorsque l'on souhaitera que les interrogateurs embarqués indiquent la distance à l'emplacement du transpondeur.

Code de canal	Mode de fonctionnement	Espace entre impulsions d'une même paire (μ s)		Retard systématique (μ s)	
		Interrogation	Réponse	Séquence sur 1 ^{re} impulsion	Séquence sur 2 ^e impulsion
X	DME/N	12	12	50	50
	DME/P IA M	12	12	50	—
	DME/P FA M	18	12	56	—
Y	DME/N	36	30	56	50
	DME/P IA M	36	30	56	—
	DME/P FA M	42	30	62	—
W	DME/N	—	—	—	—
	DME/P IA M	24	24	50	—
	DME/P FA M	30	24	56	—
Z	DME/N	—	—	—	—
	DME/P IA M	21	15	56	—
	DME/P FA M	27	15	62	—

Note 1. — W et X sont obtenus par multiplexage sur la même fréquence.

Note 2. — Z et Y sont obtenus par multiplexage sur la même fréquence.

3.5.4.4.2 Lorsque le DME sera associé avec une installation de guidage en angle MLS, le retard systématique sera l'intervalle entre le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire de la paire d'impulsions d'interrogation et le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire de la paire d'impulsions de réponse. Ce retard sera de 50 μ s pour les canaux du mode X et de 56 μ s pour les canaux du mode Y si l'on veut que les interrogateurs embarqués indiquent la distance à l'emplacement du transpondeur.

3.5.4.4.2.1 Dans le cas du transpondeur DME/P, aucune adaptation du retard systématique ne doit être permise.

3.5.4.4.3 Dans le cas du DME/N, le retard systématique du transpondeur pourrait être réglé à une valeur convenable comprise entre la valeur nominale et la valeur nominale moins 15 μ s de façon que les interrogateurs embarqués puissent indiquer la distance à un point spécifique éloigné de l'emplacement du transpondeur.

Note. — Les modes qui ne permettent pas d'utiliser la marge totale de 15 μ s de retard systématique du transpondeur risquent de ne pouvoir être adaptés que dans les limites imposées par le retard et le temps de rétablissement des circuits du transpondeur.

3.5.4.4.3.1 DME/N : Le retard systématique doit être l'intervalle entre le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion de la paire d'impulsions d'interrogation et le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion de la paire d'impulsions de réponse.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 95 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.4.3.2 *DME/P — Mode IA* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion de la paire d'impulsions d'interrogation et le point de demi-tension du bord avant de la première impulsion de la paire d'impulsions de réponse.

3.5.4.4.3.3 *DME/P — Mode FA* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre l'origine virtuelle de la première impulsion de la paire d'impulsions d'interrogation et l'origine virtuelle de la première impulsion de la paire d'impulsions de réponse. Les points de mesure du temps d'arrivée doivent être compris dans le temps de montée partielle de la première impulsion de la paire d'impulsions dans chaque cas.

3.5.4.4.4 *DME/N* : Le transpondeur serait situé aussi près que possible du point où la distance indiquée doit être nulle.

Note 1. — Il est souhaitable de réduire autant que possible le rayon de la sphère à la surface de laquelle la distance indiquée est nulle afin de limiter la zone d'ambiguïté.

Note 2. — Des éléments indicatifs sur l'implantation d'un DME associé avec un MLS figurent au Supplément C, § 7.1.6, et au Supplément G, Section 5. Il s'agit notamment des mesures à prendre pour éviter une indication de distance nulle différente si le DME/P associé au MLS et le DME/N associé à l'ILS couvrent la même piste.

3.5.4.5 Précision

3.5.4.5.1 *DME/N* : La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne doit pas dépasser $\pm 1 \mu s$ (150 m [500 ft]).

3.5.4.5.1.1 *DME/N* : La partie de l'erreur totale du système attribuable à la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions, ne serait pas supérieure à ± 340 m (0,183 NM) plus 1,25 % de la mesure de distance.

Note. — La limite de contribution des erreurs comprend les erreurs de toute provenance sauf les erreurs de l'équipement embarqué et part du principe que l'équipement embarqué mesure les délais sur la base de la première impulsion constitutive d'une paire d'impulsions.

3.5.4.5.1.2 *DME/N* : La contribution de la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions à l'erreur globale du système ne doit pas dépasser ± 185 m (0,1 NM).

Note. — La limite de contribution des erreurs comprend les erreurs de toute provenance sauf les erreurs de l'équipement embarqué et part du principe que l'équipement embarqué mesure les délais sur la base de la première impulsion constitutive d'une paire d'impulsions.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 96 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

±3.5.4.5.2 *DME/N* : La partie de l'erreur globale du système attribuable à un transpondeur associé avec une aide d'atterrissage ne doit pas dépasser $\pm 0,5 \mu s$ (75 m [250 ft]).

3.5.4.5.3 *DME/P — Mode FA*

3.5.4.5.3.1 *Norme de précision 1* : La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne doit pas dépasser ± 10 m (± 33 ft) de PFE et ± 8 m (± 26 ft) de CMN.

3.5.4.5.3.2 *Norme de précision 2* : La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne doit pas dépasser ± 5 m (± 16 ft) de PFE et ± 5 m (± 16 ft) de CMN.

3.5.4.5.4 *DME/P — Mode IA*. La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne doit pas dépasser ± 15 m (± 50 ft) de PFE et ± 10 m (± 33 ft) de CMN.

3.5.4.5.5 Dans le cas d'un DME associé avec une installation de guidage en angle MLS, la précision ci-dessus comprendrait l'erreur introduite par la détection de la première impulsion du fait des tolérances d'espacement entre impulsions.

3.5.4.6 Rendement

3.5.4.6.1 Le rendement en réponses du transpondeur doit être d'au moins 70 % pour le DME/N et le DME/P (mode IA) et 80 % pour le DME/P (mode FA) pour toute valeur de la charge inférieure ou égale à la charge indiquée au § 3.5.3.5 et au niveau minimal de sensibilité spécifié aux § 3.5.4.2.3.1 et 3.5.4.2.3.5.

Note. — Lors de l'évaluation de la valeur du rendement en réponses du transpondeur, il faut tenir compte du temps mort du DME ainsi que de la charge résultant de la fonction de contrôle.

3.5.4.6.2 *Temps mort du transpondeur* : Le transpondeur doit être mis hors service pendant une période n'excédant pas normalement 60 μs après qu'une interrogation valide aura été décodée. Dans des cas extrêmes, lorsque le lieu d'implantation du transpondeur est tel que les réflexions indésirables posent des problèmes, on pourra allonger le temps mort, mais seulement de la quantité minimale nécessaire pour permettre la suppression des échos dans le cas du DME/N et du mode IA du DME/P.

3.5.4.6.2.1 Dans le cas du DME/P, le temps mort en mode IA n'interrompra pas le canal mode FA et inversement.

3.5.4.7 Moniteurs et commande

3.5.4.7.1 Dans chaque station, des moyens doivent être mis en œuvre pour contrôler et commander automatiquement le transpondeur en service.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 97 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.7.2 *Fonctionnement du moniteur du DME/N*

3.5.4.7.2.1 Lorsqu'une des conditions spécifiées au § 3.5.4.7.2.2 se produira, le moniteur déclenchera le processus suivant :

- a) une indication appropriée doit être donnée à un point de commande ;
- b) le transpondeur en service doit être automatiquement arrêté ;
- c) le transpondeur de secours, s'il existe, doit être automatiquement mis en service.

3.5.4.7.2.2 Le moniteur déclenchera le processus spécifié au § 3.5.4.7.2.1 dans les conditions suivantes :

- c) le retard systématique du transpondeur s'écarte de 1 μ s (150 m [500 ft]) ou davantage de la valeur fixée ;
- d) dans le cas d'un DME/N associé avec une aide d'atterrissage, le retard systématique du transpondeur s'écarte de 0,5 μ s (75 m [250 ft]) ou davantage de la valeur fixée.

3.5.4.7.2.3 Le moniteur déclencherait le processus spécifié au § 3.5.4.7.2.1 si l'espacement entre la première et la seconde impulsion des paires émises par le transpondeur s'écarte de 1 μ s ou davantage de la valeur nominale spécifiée au tableau faisant suite au § 3.5.4.4.1.

3.5.4.7.2.4 Le moniteur ferait également donner à un point de commande une indication appropriée si l'une des conditions ci-après se produit :

- a) chute de 3 dB ou davantage de la puissance émise par le transpondeur ;
- b) chute de 6 dB ou davantage de la sensibilité minimale du récepteur du transpondeur (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de commande automatique de gain du récepteur) ;
- c) variation de 1 μ s ou davantage, par rapport à la valeur normale spécifiée au § 3.5.4.1.4, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur ;
- d) variation des fréquences du récepteur et de l'émetteur du transpondeur débordant le domaine d'action des circuits considérés (si les fréquences de fonctionnement ne sont pas directement commandées par quartz).

3.5.4.7.2.5 Des dispositions doivent être prises afin que chacune des conditions et anomalies de fonctionnement énumérées aux § 3.5.4.7.2.2, 3.5.4.7.2.3 et 3.5.4.7.2.4 puisse persister pendant quelques instants avant que n'intervienne le moniteur correspondant. Le délai à prévoir pour éviter d'interrompre le service pour des causes transitoires doit être aussi bref que possible et ne dépassera pas 10 s.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 98 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.4.7.2.6 Le transpondeur ne doit pas être déclenché plus de 120 fois par seconde aux fins de contrôle ou de commande automatique des fréquences.

3.5.4.7.3 *Fonctionnement du moniteur du DME/P*

3.5.4.7.3.1 Le moniteur fera cesser le rayonnement du transpondeur et avertira un point de commande si l'une quelconque des conditions ci-après dure plus longtemps que la période de temps spécifiée :

- a) variation de la PFE du transpondeur qui dépasse les limites spécifiées au § 3.5.4.5.3 ou au § 3.5.4.5.4 pendant plus d'une seconde. Si la limite applicable au mode FA est dépassée mais que la limite applicable au mode IA est respectée, le mode IA pourra rester en service ;
- b) chute de la p.i.r.e. dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications du § 3.5.4.1.5.3 pendant plus d'une seconde ;
- c) chute de 3 dB ou davantage de la sensibilité du transpondeur nécessaire pour respecter les spécifications du § 3.5.4.2.3 pendant plus de 5 s en mode FA et 10 s en mode IA (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de réduction automatique de sensibilité du récepteur) ;
- d) variation de 0,25 μ s ou davantage, par rapport à la valeur spécifiée au tableau présenté au § 3.5.4.4.1, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur, pendant plus d'une seconde.

3.5.4.7.3.2 Le moniteur ferait donner à un point de commande une indication appropriée si le temps de montée partielle de l'impulsion de réponse augmente pour dépasser 0,3 μ s ou diminue pour tomber à moins de 0,2 μ s pendant plus d'une seconde.

3.5.4.7.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée ne doit pas dépasser les périodes spécifiées au § 3.5.4.7.3.1. Les tentatives faites pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours, s'il y en a, doivent être menées à bien dans ces délais. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne doit être faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

3.5.4.7.3.4 Le transpondeur ne doit pas être déclenché plus de 120 fois par seconde en mode IA et 150 fois par seconde en mode FA aux fins de contrôle.

3.5.4.7.3.5 *Défaillance de moniteur de DME/N et de DME/P.* La défaillance d'une partie quelconque du moniteur lui-même produira automatiquement le même effet qu'une anomalie de fonctionnement de l'élément contrôlé.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 99 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	---

3.5.5 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'INTERROGATEUR

Note. — Les spécifications des alinéas ci-après ne portent que sur les caractéristiques de l'interrogateur qu'il faut définir pour que l'interrogateur :

- a) ne compromette pas le bon fonctionnement du DME, par exemple en soumettant le transpondeur à une charge anormalement élevée ;*
- b) puisse donner des indications de distance précises.*

3.5.5.1 Émetteur

3.5.5.1.1 *Fréquence de fonctionnement.* L'interrogateur émettra sur la fréquence d'interrogation du canal DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

Note. — Cette spécification n'empêche pas d'utiliser des interrogateurs embarqués ayant un nombre de canaux d'interrogation-réponse inférieur au nombre total.

3.5.5.1.2 *Stabilité de fréquence.* La fréquence radioélectrique de fonctionnement ne doit pas s'écarter de plus de 100 kHz de la fréquence assignée.

3.5.5.1.3 *Forme des impulsions et spectre.* Toutes les impulsions rayonnées doivent posséder les caractéristiques suivantes :

a) Temps de montée

- 1) *DME/N* : Le temps de montée de l'impulsion ne doit pas dépasser pas 3 μ s.
- 2) *DME/P* : Le temps de montée de l'impulsion ne doit pas dépasser 1,6 μ s. Dans le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion doit être égal à $0,25 \pm 0,05$ μ s. En ce qui concerne le même mode et la norme de précision 1, la pente de la partie de l'impulsion correspondant au temps de montée partielle ne doit pas varier de plus de ± 20 %. Lorsque la norme de précision 2 s'appliquera, la pente ne variera pas de plus de ± 10 %.
- 3) *DME/P* : Le temps de montée de l'impulsion ne dépasserait pas 1,2 μ s.

- b) La durée de l'impulsion doit être de $3,5 \pm 0,5$ μ s.
- c) Le temps de descente de l'impulsion doit avoir une valeur nominale de 2,5 μ s mais ne dépassera pas 3,5 μ s.
- d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne doit pas tomber à aucun moment à moins de 95 % de l'amplitude de tension maximale de l'impulsion, entre le point du bord avant d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale et le point du bord arrière d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 100 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- e) Le spectre du signal modulé par impulsions doit être tel qu'au moins 90 % de l'énergie dans chaque impulsion doivent être compris dans une bande de 0,5 MHz symétrique par rapport à la fréquence nominale de canal.
- f) En vue de l'emploi correct des techniques des seuils, l'amplitude instantanée de tout transitoire de nature à déclencher une impulsion, qui se produit dans le temps avant l'origine virtuelle, doit être inférieure à 1 % de l'amplitude de crête de l'impulsion. Le processus de déclenchement ne doit être pas amorcé plus d'une microseconde avant l'origine virtuelle.

Note 1. — Les limites inférieures de temps de montée de l'impulsion [voir le § 3.5.5.1.3, alinéa a)] et de temps de descente de l'impulsion [voir le § 3.5.5.1.3, alinéa c)] sont déterminées par les spécifications du spectre figurant au § 3.5.5.1.3, alinéa e).

Note 2. — Alors que le § 3.5.5.1.3, alinéa e), prescrit un spectre susceptible d'être obtenu dans la pratique, il est souhaitable de s'efforcer d'obtenir les caractéristiques suivantes de la tenue du spectre. Le spectre du signal modulé par impulsions est tel que la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 0,8 MHz et inférieure de 0,8 MHz à la fréquence nominale de canal soit dans chaque cas inférieure d'au moins 23 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. La puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 2 MHz et inférieure de 2 MHz à la fréquence nominale de canal est dans chaque cas inférieur d'au moins 38 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. Tout lobe supplémentaire du spectre a une amplitude inférieure à celle du lobe adjacent plus proche de la fréquence nominale de canal.

3.5.5.1.4 Espacement entre impulsions

3.5.5.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire doit être conforme aux indications du tableau présenté au § 3.5.4.4.1.

3.5.5.1.4.2 DME/N : La tolérance d'espacement entre impulsions doit être de $\pm 0,5 \mu\text{s}$.

3.5.5.1.4.3 DME/N : La tolérance d'espacement entre impulsions serait de $\pm 0,25 \mu\text{s}$.

3.5.5.1.4.4 DME/P : La tolérance d'espacement entre impulsions doit être de $\pm 0,25 \mu\text{s}$.

3.5.5.1.4.5 L'espacement entre impulsions doit être mesuré entre les points de demi-tension du bord avant des deux impulsions.

3.5.5.1.5 Fréquence de répétition des impulsions

3.5.5.1.5.1 La fréquence de répétition des impulsions doit être conforme aux spécifications du § 3.5.3.4.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 101 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.5.5.1.5.2 L'intervalle entre paires successives d'impulsions d'interrogation variera suffisamment pour empêcher tout accrochage indésirable.

3.5.5.1.5.3 *DME/P* : Afin que la précision spécifiée pour le système au § 3.5.3.1.4 soit réalisée, l'intervalle entre paires successives d'impulsions d'interrogation variera de façon suffisamment aléatoire pour empêcher toute corrélation entre erreurs causées par des multitrajets haute fréquence.

Note. — Le Supplément C, § 7.3.7, contient des indications relatives aux incidences des multitrajets sur le DME/P.

3.5.5.1.6 *Rayonnement non essentiel.* Pendant les intervalles entre les émissions d'impulsions individuelles, la puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans un récepteur ayant les mêmes caractéristiques qu'un récepteur de transpondeur DME et accordé sur une fréquence quelconque d'interrogation ou de réponse DME doit être inférieure d'au moins 50 dB à la puissance de crête d'impulsion reçue et mesurée dans le même récepteur accordé sur la fréquence d'interrogation utilisée pendant l'émission des impulsions voulues. La présente disposition s'appliquera à toutes les émissions d'impulsions non essentielles. La puissance en onde entretenue non essentielle rayonnée par l'interrogateur sur toute fréquence d'interrogation ou de réponse DME ne dépassera pas 20 μ W (–47 dBW).

Note.— Bien qu'il soit recommandé de limiter le rayonnement non essentiel en onde entretenue entre les impulsions à des niveaux n'excédant pas –47 dBW, les États sont mis en garde contre le fait que, lorsque des interrogateurs DME et des transpondeurs de radar secondaire de surveillance sont utilisés à bord du même aéronef, il peut être nécessaire de protéger le SSR embarqué dans la bande de fréquences 1 015 – 1 045 MHz en limitant les ondes entretenues directes et rayonnées à un niveau de l'ordre de –77 dBW. Lorsque ce niveau ne peut être respecté, on peut obtenir le degré de protection voulu en plaçant judicieusement l'une par rapport à l'autre les antennes SSR et DME de bord. Il convient de noter que seules quelques-unes des fréquences en question sont utilisées dans le plan d'appariement des fréquences VHF/DME.

3.5.5.1.7 La puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans les conditions indiquées au § 3.5.5.1.6 serait de 80 dB inférieure à la puissance voulue de crête d'impulsion reçue.

Note. — Voir les § 3.5.5.1.6 et 3.5.5.1.7. Bien qu'il soit recommandé de limiter le rayonnement non essentiel en onde entretenue entre les impulsions à des niveaux n'excédant pas 80 dB au-dessous de la puissance de crête d'impulsion reçue, les États sont mis en garde contre le fait que, lorsque les usagers utilisent un transpondeur de radar secondaire de surveillance à bord du même aéronef, il peut être nécessaire de limiter les ondes entretenues directes et rayonnées à 0,02 μ W dans la bande de fréquences 1 015 – 1 045 MHz. Il convient de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 102 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

noter que seules quelques-unes des fréquences en question sont utilisées dans le plan d'appariement des fréquences VHF/DME.

3.5.5.1.8 *DME/P* : La p.i.r.e. de crête ne doit être pas inférieure à celle qui est nécessaire pour fournir les densités de puissance indiquées au § 3.5.4.2.3.1 dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles.

3.5.5.2 Retard systématique

3.5.5.2.1 Le retard systématique doit être conforme aux indications du tableau présenté au § 3.5.4.4.1.

3.5.5.2.2 *DME/N* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la seconde impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

3.5.5.2.3 *DME/N* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

3.5.5.2.4 *DME/P — Mode IA* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

3.5.5.2.5 *DME/P — Mode FA* : Le retard systématique doit être l'intervalle entre l'origine virtuelle du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle. Le temps d'arrivée doit être mesuré dans les limites du temps de montée partielle de l'impulsion.

3.5.5.3 Récepteur

3.5.5.3.1 *Fréquence utilisée*. La fréquence centrale du récepteur doit être la fréquence de transpondeur du canal d'interrogation réponse DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

3.5.5.3.2 Sensibilité du récepteur

3.5.5.3.2.1 *DME/N* : L'équipement embarqué doit être suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée au § 3.5.5.4 pour la densité de puissance du signal spécifiée au § 3.5.4.1.5.2.

Note. — Bien que l'exigence du § 3.5.5.3.2.1 s'applique aux interrogateurs DME/N, la sensibilité du récepteur est supérieure à celle qui est nécessaire pour fonctionner avec la densité

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 103 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

de puissance des transpondeurs DME/N indiquée au § 3.5.4.1.5.1 en vue de l'interopérabilité avec le mode IA des transpondeurs DME/P.

3.5.5.3.2.2 *DME/P* : L'équipement embarqué doit être suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée aux § 3.5.5.4.2 et 3.5.5.4.3 pour les densités de puissance du signal spécifiées au § 3.5.4.1.5.3.

3.5.5.3.2.3 *DME/N* : Les performances de l'interrogateur doivent être les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur variera entre les valeurs minimales indiquées au § 3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m².

3.5.5.3.2.4 *DME/P* : Les performances de l'interrogateur doivent être les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur variera entre les valeurs minimales indiquées au § 3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m².

3.5.5.3.3 *Bande passante*

3.5.5.3.3.1 *DME/N* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.4.1.3.

3.5.5.3.3.2 *DME/P — Mode IA* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositifs du § 3.5.3.1.3 soient respectés en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.4.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 2 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 10 MHz.

3.5.5.3.3.3 *DME/P — Mode FA* : La bande passante du récepteur doit être suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.5.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 6 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 20 MHz.

3.5.5.3.4 *Réjection de brouillage*

3.5.5.3.4.1 Lorsque le rapport signal utile/signal non désiré de DME sur canal commun est d'au moins 8 dB aux bornes d'entrée du récepteur embarqué, l'interrogateur fournira la distance et une identification non équivoque d'après le signal le plus fort.

Note. — On désigne par « signaux sur canal commun » les signaux de réponse de même fréquence et de même espacement entre paires d'impulsions.

3.5.5.3.4.2 *DME/N*. Les signaux DME écartés de plus de 900 kHz de la fréquence nominale de canal utile et dont l'amplitude s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus du seuil de sensibilité doivent être rejetés.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 104 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.5.5.3.4.3 *DME/P*. Les signaux DME écartés de plus de 900 kHz de la fréquence nominale de canal utile et dont l'amplitude s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus du seuil de sensibilité doivent être rejetés.

3.5.5.3.5 *Décodage*

3.5.5.3.5.1 L'interrogateur doit comprendre un circuit décodeur tel que le récepteur ne puisse être déclenché que par la réception de paires d'impulsions dont la durée d'impulsion et les espacements entre impulsions sont propres aux signaux de transpondeur décrits au § 3.5.4.1.4.

3.5.5.3.5.2 *DME/N — Réjection par le décodeur* : Une paire d'impulsions de réponse dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus de la sensibilité du récepteur doit être rejetée.

3.5.5.3.5.3 *DME/P — Réjection par le décodeur* : Une paire d'impulsions de réponse dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus de la sensibilité du récepteur doit être rejetée.

3.5.5.4 *Précision*

3.5.5.4.1 *DME/N* : La partie de l'erreur globale du système attribuable à l'interrogateur ne doit pas dépasser la plus grande des deux valeurs suivantes : $\pm 315 \text{ m}$ ($\pm 0,17 \text{ NM}$) ou 0,25 % de la distance indiquée.

3.5.5.4.2 *DME/P — Mode IA* : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne doit pas dépasser respectivement $\pm 30 \text{ m}$ ($\pm 100 \text{ ft}$) et $\pm 15 \text{ m}$ ($\pm 50 \text{ ft}$).

3.5.5.4.3 *DME/P — Mode FA*

3.5.5.4.3.1 *Norme de précision 1* : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne doit pas dépasser respectivement $\pm 15 \text{ m}$ ($\pm 50 \text{ ft}$) et $\pm 10 \text{ m}$ ($\pm 33 \text{ ft}$).

3.5.5.4.3.2 *Norme de précision 2* : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne doit pas dépasser $\pm 7 \text{ m}$ ($\pm 23 \text{ ft}$).

Note. — Des éléments indicatifs sur des filtres de nature à contribuer à cette précision figurent dans le Supplément C, § 7.3.4.

3.5.5.4.4 *DME/P* : La précision spécifiée au § 3.5.3.1.4 pour l'interrogateur doit être respectée avec un rendement du système d'au moins 50 %.

Note. — Des éléments indicatifs sur le rendement du système figurent dans le Supplément C, § 7.1.1.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 105 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.6 SPÉCIFICATIONS DES RADIOBORNES VHF DE NAVIGATION EN ROUTE (75 MHZ)

3.6.1 MATERIEL

3.6.1.1 *Fréquences* : Les émissions des radiobornes VHF de navigation en route doivent se faire sur une fréquence de 75 MHz avec une tolérance de $\pm 0,005$ %.

3.6.1.2 Caractéristiques d'émission

3.6.1.2.1 Les radiobornes doivent émettre une onde porteuse ininterrompue modulée à un taux qui ne doit pas être inférieur à 95 % ni supérieur à 100 %. L'ensemble des harmoniques de la modulation ne doit être pas supérieur à 15 %.

3.6.1.2.2 La fréquence audible de modulation doit être de $3\,000\text{ Hz} \pm 75\text{ Hz}$.

3.6.1.2.3 Les émissions doivent être polarisées horizontalement.

3.6.1.2.4 *Identification*. Lorsqu'il sera nécessaire d'identifier une radioborne en code, la fréquence de modulation sera manipulée de manière à émettre des points ou des traits ou l'un et l'autre dans un ordre approprié. Le mode de manipulation doit être tel que les points, traits et espacements d'identification seront émis à une vitesse correspondant à environ six à dix mots par minute. L'émission de la porteuse ne doit pas être interrompue pendant l'identification.

3.6.1.2.5 Couverture et diagramme de rayonnement

Note. — La couverture et le diagramme de rayonnement des radiobornes seront normalement établis par les États sur la base des besoins d'exploitation, compte tenu des recommandations des réunions régionales. Le diagramme de rayonnement optimal est tel que la lampe de bord ne s'allume :

- a) *dans le cas des radiobornes en éventail, que lorsque l'aéronef se trouve dans un parallélogramme rectangle ayant comme axe de symétrie la verticale passant par la radioborne, et le grand et le petit axe étant réglés suivant la trajectoire de vol en cause ;*
- b) *dans le cas des radiobornes Z, que lorsque l'aéronef se trouve à l'intérieur d'un cylindre ayant comme axe la verticale passant par la radioborne.*

Ce genre de diagramme de rayonnement est pratiquement irréalisable ; il faut donc adopter une solution de compromis. La description des réseaux d'antennes actuellement en usage et qui se sont généralement avérés satisfaisants est donnée au Supplément C. Ces dispositifs, ou tous autres dispositifs plus récents permettant de réaliser un rayonnement plus proche du rayonnement optimal indiqué ci-dessus, répondront généralement aux besoins d'exploitation.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 106 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.6.1.2.6 *Détermination de la couverture.* Les limites de couverture des radiobornes doivent être définies en fonction de l'intensité de champ spécifiée au § 3.1.7.3.2.

3.6.1.2.7 Diagramme de rayonnement. En principe le diagramme de rayonnement d'une radioborne serait tel que l'axe polaire soit vertical et que l'intensité de champ dans le diagramme soit symétrique par rapport à cet axe dans le ou les plans contenant les trajectoires de vol pour lesquelles la radioborne est prévue.

Note. — En raison des difficultés que présente l'implantation de certaines radiobornes il peut être nécessaire d'admettre que l'axe polaire s'écarte de la verticale.

3.6.1.3 Contrôle.

Pour chaque radioborne, serait installé un dispositif de contrôle, permettant de détecter en un endroit convenable l'une quelconque des situations suivantes :

- a) baisse de la puissance rayonnée de la porteuse de plus de 50 % par rapport à sa valeur normale ;
- b) diminution du taux de modulation l'amenant à moins de 70 % ;
- c) panne de manipulation.

3.7 SPÉCIFICATIONS DU SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

3.7.1 DEFINITIONS

Alarme : Indication fournie aux autres systèmes de bord ou annonce faite au pilote qu'un paramètre d'exploitation du système de navigation est hors tolérance.

Borne d'antenne : Point où la puissance du signal reçu est spécifiée. Dans le cas d'une antenne active, la borne est un point fictif entre les éléments de l'antenne et le préamplificateur de l'antenne. Dans le cas d'une antenne passive, la borne est la sortie de l'antenne proprement dite.

Canal de précision standard (CSA) : Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout usager du GLONASS, quel que soit le point du globe considéré.

Constellation(s) satellitaire(s) de base : Les constellations satellitaires de base sont le GPS et le GLONASS.

Délai d'alarme : Intervalle de temps maximal admissible entre le moment où le système de navigation dépasse les limites de tolérance et le moment où l'équipement donne l'alarme.

Erreur de position du GNSS : Écart entre la position vraie et celle qui est déterminée par le récepteur GNSS.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 107 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Intégrité : Mesure du niveau de confiance dans l'exactitude des informations fournies par l'ensemble du système. La notion d'intégrité englobe l'aptitude d'un système à fournir, en temps voulu, des avertissements valides (alarmes).

Pseudodistance : Écart entre l'instant auquel le satellite transmet une information et l'instant où un récepteur GNSS la reçoit, multiplié par la vitesse de la lumière dans le vide, y compris l'erreur systématique liée à l'utilisation d'une référence temporelle différente par le récepteur GNSS et par le satellite.

Service de localisation standard (SPS) : Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout utilisateur du système mondial de localisation (GPS), quel que soit le point du globe considéré.

Seuil d'alarme : Limite au-delà ou en deçà de laquelle la valeur mesurée d'un paramètre donné provoque le déclenchement d'une alarme.

Système régional de renforcement au sol (GRAS) : Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur faisant partie d'un groupe d'émetteurs au sol assurant la couverture d'une région.

Système de renforcement au sol (GBAS) : Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur au sol.

Système de renforcement embarqué (ABAS) : Système qui renforce l'information provenant des autres éléments du GNSS par les données disponibles à bord de l'aéronef et/ou qui l'intègre à ces données.

Système de renforcement satellitaire (SBAS) : Système de renforcement à couverture étendue dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur basé sur satellite.

Système GLONASS (Global Navigation Satellite System) : Système mondial de navigation par satellite mis en œuvre par la Fédération de Russie.

Système mondial de localisation (GPS) : Système de navigation par satellite mis en œuvre par les États-Unis.

Système mondial de navigation par satellite (GNSS) : Système de détermination de la position et du temps, qui se compose d'une ou de plusieurs constellations de satellites, de récepteurs placés à bord des aéronefs et d'un contrôle de l'intégrité, renforcé selon les besoins pour obtenir la qualité de navigation requise dans la phase d'exploitation considérée.

Taux d'ellipticité : Rapport, exprimé en décibels, entre la puissance de sortie maximale et la puissance de sortie minimale d'une antenne pour une onde incidente à polarisation rectiligne

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 108 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

lorsque l'orientation de la polarisation est modifiée dans toutes les directions perpendiculaires à la direction de propagation.

3.7.2 GÉNÉRALITES

3.7.2.1 Fonctions

3.7.2.1.1 Le GNSS doit fournir aux aéronefs des données de position et des données temporelles.

Note. — Ces données sont dérivées des mesures de pseudodistance entre l'aéronef muni d'un récepteur GNSS et les sources de signaux basées sur les satellites ou au sol.

3.7.2.2 Éléments du GNSS

3.7.2.2.1 Le service de navigation du GNSS doit être fourni à l'aide des éléments suivants, installés au sol ou à bord des satellites ou de l'aéronef, et pouvant être combinés de diverses façons :

- a) le système mondial de localisation (GPS) assurant le service de localisation standard (SPS) défini au § 3.7.3.1 ;
- b) le système mondial de navigation par satellite (GLONASS) fournissant les signaux de navigation du canal de précision standard (CSA) défini au § 3.7.3.2 ;
- c) le système de renforcement embarqué (ABAS) défini au § 3.7.3.3 ;
- d) le système de renforcement satellitaire (SBAS) défini au § 3.7.3.4 ;
- e) le système de renforcement au sol (GBAS) défini au § 3.7.3.5 ;
- f) *le système régional de renforcement au sol (GRAS) défini au § 3.7.3.5 ;
- g) le récepteur GNSS embarqué défini au § 3.7.3.6.

*Le terme « système régional de renforcement au sol » remplace le terme « système d'augmentation régionale basé au sol ».

3.7.2.3 Références spatiales et temporelles

3.7.2.3.1 *Référence spatiale* : Les données de position fournies à l'utilisateur par le GNSS doivent être exprimées selon le référentiel géodésique du Système géodésique mondial (1984) (WGS-84).

Note 1. — Les SARP relatives au WGS-84 se trouvent dans le Chapitre 2 du RANT 4, le chapitre 2 du RANT 11, le chapitre 1 du RANT 14 partie 1 et 2 et le chapitre 1 du RANT 15.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 109 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note 2. — Si certains éléments du GNSS utilisent un autre système de coordonnées que celui du WGS-84, leurs données doivent faire l'objet d'une conversion appropriée.

3.7.2.3.2 Référence temporelle : Les données temporelles fournies à l'utilisateur par le GNSS doivent être exprimées selon une échelle de temps rapportée au temps universel coordonné (UTC).

3.7.2.4 Performances relatives aux signaux électromagnétiques

3.7.2.4.1 L'ensemble constitué des éléments du GNSS et du récepteur de l'utilisateur (supposé exempt de défauts) doivent satisfaire aux spécifications du Tableau 3.7.2.4-1 (situé à la fin du § 3.7).

Note 1. — La notion de « récepteur exempt de défauts » n'intervient que pour la définition des performances d'ensembles constitués d'une combinaison quelconque d'éléments du GNSS. On suppose que ce récepteur présente des performances nominales de précision et de délai d'alarme, et qu'il ne peut être le siège d'aucune défaillance susceptible d'altérer l'intégrité, la disponibilité et la continuité.

Note 2.— Des critères de performance sont définis pour le service d'approche GBAS (défini dans le Supplément D, § 7.1.2.1) prévu pour prendre en charge les opérations d'approche et d'atterrissage utilisant les minimums de catégorie III; ils s'appliquent en plus des critères de performance des signaux électromagnétiques définis au Tableau 3.7.2.4.-1.

3.7.3 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ELEMENTS DU GNSS

3.7.3.1 Service de localisation standard (SPS) du GPS (L1)

3.7.3.1.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note. — Les normes de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur, comme l'indique le Supplément D, § 4.1.2. Elles s'appliquent dans les conditions spécifiées à l'Appendice B, § 3.1.3.1.1.

3.7.3.1.1.1 *Précision en position* : Les erreurs de position du service de localisation standard du GPS ne doivent pas dépasser les limites ci-dessous :

	Moyenne mondiale 95 % du temps	Pire emplacement 95 % du temps
Erreur de position horizontale	9 m (30 ft)	17 m (56 ft)
Erreur de position verticale	15 m (49 ft)	37 m (121 ft)

3.7.3.1.1.2 *Précision du transfert de temps* : Les erreurs de transfert de temps commises par le service de localisation standard du GPS ne doivent pas excéder 40 nanosecondes, 95 % du temps.

3.7.3.1.1.3 *Précision en distance* : Les erreurs de distance ne doivent pas dépasser les limites ci-dessous :

- a) erreur de distance, quel que soit le satellite 30 m (100 ft) avec la fiabilité spécifiée au § 3.7.3.1.3 ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 111 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- b) 95 e percentile de l'erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite — 0,006 m/s (0,02 ft/s)
- c) 95 e percentile de l'erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite — 0,002 m/s² (0,006 ft/s²) (moyenne mondiale);
- d) 95 e percentile de l'erreur de distance, quel que soit le satellite, pour toutes les différences de temps entre le moment
- e) de la génération des données et le moment de l'utilisation des données — 7,8 m (26 ft) (moyenne mondiale).

3.7.3.1.2 *Disponibilité* : La disponibilité du service de localisation standard du GPS doit être la suivante :

- disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 17 m, 95 %);
- disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 37 m, 95 %);
- disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 17 m, 95 %);
- disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 37 m, 95 %).

3.7.3.1.3 *Fiabilité*. La fiabilité du service de localisation standard du GPS doit se situer dans les limites ci-dessous :

- a) fiabilité — au moins 99,94 % (moyenne mondiale) ;
- b) fiabilité — au moins 99,79 % (pire moyenne en un point).

3.7.3.1.4 Probabilité de défaillance de service majeure. La probabilité que l'erreur de distance pour l'utilisateur (URE) d'un satellite dépasse 4,42 fois la limite supérieure de l'exactitude de distance pour l'utilisateur (URA) diffusée par ce satellite sans qu'une alarme soit reçue par l'antenne du récepteur de l'utilisateur au bout de 10 secondes ne dépassera pas 1×10^{-5} /h.

Note.— Les différentes indications d'alarme sont décrites dans le document du Département de la Défense des États-Unis, Global Positioning System — Standard Positioning Service — Performance Standard, 4 e édition, septembre 2008, section 2.3.4.

3.7.3.1.5 Continuité. La probabilité de perdre la disponibilité du signal électromagnétique (SIS) du SPS du GPS d'un créneau de la constellation nominale à 24 créneaux en raison d'une interruption imprévue ne dépassera pas 2×10^{-4} /h.

3.7.3.1.6 Couverture. Le service de localisation standard du GPS couvrira la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 3 000 km.

Note.— Le Supplément D, § 4.1, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GPS.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 112 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.1.7 Caractéristiques radioélectriques

Note.— Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.1.1.1.

3.7.3.1.7.1 Fréquence porteuse. Chaque satellite GPS diffusera un signal SPS sur la fréquence porteuse de 1 575,42 MHz (fréquence L1 du GPS) en utilisant l'accès multiple par répartition en code (AMDC).

Note.— Une nouvelle fréquence à usage civil sera attribuée aux satellites du GPS et offerte par les États-Unis pour les applications où la sécurité des vies humaines constitue une priorité. Les SARP relatives aux signaux émis à cette fréquence pourront être élaborées ultérieurement.

3.7.3.1.7.2 Spectre radioélectrique. La puissance des signaux émis par le service de localisation standard du GPS sera confinée dans une bande de ± 12 MHz (1 563,42 – 1 587,42 MHz) centrée sur la fréquence L1.

3.7.3.1.7.3 Polarisation. La polarisation des signaux transmis sera de type circulaire droite (sens des aiguilles d'une montre).

3.7.3.1.7.4 Niveau de puissance du signal. Chaque satellite GPS diffusera les signaux de navigation SPS avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre -158,5 et -153 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

3.7.3.1.7.5 Modulation. Le signal L1 du SPS sera modulé selon la méthode de modulation par déplacement de phase bivalente (BPSK) à l'aide d'un code pseudo-aléatoire (PRN) d'acquisition grossière (C/A) à 1,023 MHz. La séquence C/A sera répétée toutes les millisecondes. La séquence PRN transmise consistera en la somme modulo 2 d'un message de navigation à 50 bit/s et du code C/A.

3.7.3.1.8 Heure GPS. L'heure GPS sera exprimée en temps universel coordonné (UTC) déterminé par l'USNO (United States Naval Observatory).

3.7.3.2 Canal de précision standard (CSA) du système GLONASS (L1)

Note. — Dans la présente section, le terme GLONASS désigne tous les satellites de la constellation. Les normes qui ne s'appliquent qu'aux satellites GLONASS-M sont clairement indiquées.

3.7.3.2.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note. — Les normes de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur indiquées dans le Supplément D, § 4.2.2.

3.7.3.2.1.1 *Précision en position* : Les erreurs de position du canal CSA du système GLONASS ne doivent pas dépasser les limites ci-dessous :

	Moyenne mondiale 95 % du temps	Pire emplacement 95 % du temps
Erreur de position horizontale	5 m (17 ft)	12 m (40 ft)
Erreur de position verticale	9 m (29 ft)	25 m (97 ft)

3.7.3.2.1.2 *Précision du transfert de temps* : Les erreurs de transfert de temps commises par le canal CSA du système GLONASS ne doivent pas excéder 700 nanosecondes, 95 % du temps.

3.7.3.2.1.3 *Précision en distance* : Les erreurs de distance ne doivent pas dépasser les limites ci-dessous :

- a) erreur de distance, quel que soit le satellite — 18 m (59,7 ft) ;
- b) erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite - 0,02 m/s (0,07 ft/s)
- c) erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite — 0,007m/s² (0,023 ft/s²) ;
- d) erreur quadratique moyenne de distance sur tous les satellites — 6 m (19,9 ft).

3.7.3.2.2 *Disponibilité* : La disponibilité du canal CSA du système GLONASS doit être la suivante :

- a) disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 12 m, 95 %) ;
- b) disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 25 m, 95 %) ;
- c) disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 12m, 95 %) ;
- d) disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 25 m, 95 %).

3.7.3.2.3 *Fiabilité*. La fiabilité du canal CSA du système GLONASS se situera dans les limites ci-dessous :

- a) fréquence des défaillances de service majeures — au plus 3 par an pour la constellation considérée (moyenne mondiale) ;
- b) fiabilité — au moins 99,7 % (moyenne mondiale).

3.7.3.2.4 *Couverture* : Le canal CSA du système GLONASS couvrira la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 2 000 km.

Note. — Le Supplément D, § 4.2, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GLONASS.

3.7.3.2.5 *Caractéristiques radioélectriques*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 114 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.2.1.1.

3.7.3.2.5.1 *Fréquence porteuse* : Chaque satellite GLONASS diffusera dans la bande L1 (1,6 GHz) un signal de navigation CSA sur sa propre fréquence porteuse en utilisant la méthode d'accès multiple par répartition de fréquence (AMRF).

Note 1. — Les satellites GLONASS peuvent utiliser la même fréquence porteuse à condition d'être situés en des points diamétralement opposés du plan orbital.

Note 2. — Les satellites GLONASS-M diffuseront un code de mesure de distance supplémentaire sur les fréquences porteuses de la bande L2 (1,2 GHz) en utilisant la méthode AMRF.

3.7.3.2.5.2 *Spectre radioélectrique* : La puissance des signaux du canal CSA du système GLONASS doit être confinée dans une bande de $\pm 5,75$ MHz centrée sur chaque fréquence porteuse.

3.7.3.2.5.3 *Polarisation* : La polarisation des signaux transmis doit être de type circulaire droite.

3.7.3.2.5.4 *Niveau de puissance du signal* : Chaque satellite GLONASS diffusera les signaux de navigation CSA avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre -161 et $-155,2$ dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

Note 1. — La limite de 155,2 dBW repose sur les caractéristiques prédéterminées de l'antenne de l'utilisateur, des pertes atmosphériques de 0,5 dB et une erreur d'au plus un degré sur la position angulaire du satellite (dans la direction où le niveau du signal augmente).

Note 2. — Chaque satellite GLONASS-M diffusera également un code de mesure de distance sur la fréquence L2 avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu ne soit pas inférieur à -167 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

3.7.3.2.5.5 *Modulation*

3.7.3.2.5.5.1 Chaque satellite GLONASS doit transmettre sur sa fréquence porteuse le signal de navigation sous la forme d'un train binaire en modulation BPSK. La modulation de la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 115 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

porteuse doit être effectuée à π -radians avec une erreur maximale de $\pm 0,2$ radian. La séquence de code pseudo-aléatoire doit être répétée toutes les millisecondes.

3.7.3.2.5.2 Le signal de navigation modulant doit être généré par addition modulo 2 des trois signaux binaires suivants :

- a) code de mesure de distance transmis à 511 kbit/s ;
- b) message de navigation transmis à 50 bit/s ;
- c) séquence auxiliaire à 100 Hz.

3.7.3.2.6 *Heure GLONASS* : L'heure GLONASS doit être exprimée en temps UTC (SU) (fourni par les services spécialisés de la Fédération de Russie).

3.7.3.2.7 *Système de coordonnées*. Le système de coordonnées du GLONASS doit être le PZ-90.

Note. — *Le mode de conversion du système de coordonnées PZ-90 du GLONASS au WGS-84 est décrit à l'Appendice B, § 3.2.5.2.*

3.7.3.2.8 *Données de navigation* : Les données de navigation transmises par chaque satellite doivent comprendre les informations voulues pour déterminer les éléments suivants :

- a) l'instant où le satellite effectue la transmission ;
- b) la position du satellite ;
- c) l'état du satellite ;
- d) la correction d'horloge du satellite ;
- e) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- f) l'état de la constellation.

Note. — *La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, aux § 3.2.1.2 et 3.2.1.3 respectivement.*

3.7.3.3 Système de renforcement embarqué (ABAS)

3.7.3.3.1 *Performances* : L'ensemble constitué, d'une part, du système ABAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur GNSS et d'un système de bord exempts de défauts et permettant d'exploiter l'ABAS, doit répondre aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4.

3.7.3.4 Système de renforcement satellitaire (SBAS)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 116 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.4.1 *Performances* : L'ensemble constitué, d'une part, du système SBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur exempt de défauts, doit répondre aux spécifications de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4 pour les divers types d'opérations, dans toute la zone de service correspondante (voir § 3.7.3.4.3).

Note. — Le SBAS complète la ou les constellations satellitaires de base, puisqu'il accroît la précision, l'intégrité, la continuité et la disponibilité des signaux de navigation dans les zones de service, lesquelles comprennent généralement plusieurs aéroports.

3.7.3.4.1.1 *L'ensemble constitué, d'une part, du système SBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS et, d'autre part, d'un récepteur exempt de défauts, répondra à toutes les spécifications d'intégrité des signaux électromagnétiques énoncées au § 3.7.2.4, dans toute la zone de couverture du SBAS.*

Note. — Les messages de type 27 ou 28 peuvent être utilisés pour satisfaire aux spécifications d'intégrité dans la zone de couverture. Des éléments supplémentaires sur la justification et l'interprétation de cette spécification figurent dans le Supplément D, § 3.3.

3.7.3.4.2 *Fonctions* : Le SBAS assurera une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- a) mesure de distance : fournir un signal de pseudodistance supplémentaire assorti d'un indicateur de précision transmis par un satellite SBAS (§ 3.7.3.4.2.1 et Appendice B, § 3.5.7.2) ;
- b) état des satellites GNSS : déterminer et transmettre l'état des satellites GNSS (Appendice B, § 3.5.7.3) ;
- c) correction différentielle de base : fournir les corrections d'éphémérides des satellites GNSS et d'horloge (à court ou à long terme) à appliquer aux mesures de pseudodistance effectuées par les satellites (Appendice B, § 3.5.7.4) ;
- d) correction différentielle précise : déterminer et transmettre les corrections ionosphériques (Appendice B, § 3.5.7.5).

Note. — Quand toutes les fonctions sont assurées, l'ensemble composé du SBAS et de la ou des constellations satellitaires de base peuvent prendre en charge les types d'opérations « départ », « en route », « région terminale » et « approche », y compris les approches de précision de catégorie I. Le niveau de performance qu'il est possible d'obtenir dépend de l'infrastructure incorporée dans le SBAS et des conditions ionosphériques dans les régions géographiques visées.

3.7.3.4.2.1 *Mesure de distance*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 117 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.4.2.1.1 Compte non tenu des effets atmosphériques, la contribution des satellites SBAS à l'erreur de mesure de distance ne doit pas dépasser 25 m (82 ft) (95 %).

3.7.3.4.2.1.2 La probabilité pour que l'erreur en distance excède 150 m (490 ft) au cours d'une heure ne doit pas dépasser 10^{-5} .

3.7.3.4.2.1.3 La probabilité de défaillance de la fonction de mesure de distance d'un satellite SBAS ne doit pas excéder 10^{-3} .

3.7.3.4.2.1.4 L'erreur sur le taux de variation de la distance ne doit pas dépasser 2 m/s (6,6 ft).

3.7.3.4.2.1.5 L'erreur sur l'accélération ne doit pas dépasser 0,019 m/s² (0,06 ft).

3.7.3.4.3 *Zone de service* : Une zone de service SBAS pour tout type d'opérations approuvées doit être une zone déclarée à l'intérieur de la zone de couverture du SBAS, dans laquelle le SBAS est conforme aux spécifications correspondantes du § 3.7.2.4.

Note 1.— Un système SBAS peut avoir différentes zones de service qui correspondent à différents types d'opérations (p. ex. opérations APV-I, catégorie I, etc.).

Note 2. — La zone de couverture est la zone dans laquelle il est possible de recevoir les diffusions du SBAS (c'est-à-dire l'empreinte des satellites géostationnaires).

Note 3. — Les zones de couverture et les zones de service du SBAS sont expliquées au Supplément D, § 6.2.

3.7.3.4.4 *Caractéristiques radioélectriques*

Note. — Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.5.2.

3.7.3.4.4.1 *Fréquence porteuse*. La fréquence porteuse doit être 1 575,42 MHz.

Note. — Une fois que les fréquences supérieures du GLONASS auront été libérées, après 2005, un autre type de SBAS utilisant certaines de ces fréquences pourra être mis en place.

3.7.3.4.4.2 *Spectre radioélectrique* : Au moins 95 % de la puissance de diffusion doit être confinée dans une bande de ± 12 MHz centrée sur la fréquence L1. La largeur de bande du signal émis par un satellite SBAS donné doit être d'au moins 2,2 MHz.

3.7.3.4.4.3 *Niveau de puissance du signal du SBAS.*

3.7.3.4.4.3.1 Chaque satellite SBAS mis en orbite avant le 1^{er} janvier 2014 doit diffuser les signaux de navigation avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre -161 et -153 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 118 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.4.4.3.2 Chaque satellite SBAS mis en orbite après le 31 décembre 2013 se conformera aux dispositions ci-après :

- a) Le satellite diffusera les signaux de navigation avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé à l'angle de site minimal ou à un angle supérieur pour lesquels un signal GEO pouvant être suivi doit être fourni, le niveau du signal reçu soit d'au moins $-164,0$ dBW à la borne de l'antenne indiquée au Tableau B-87 de l'Appendice B.
- b) L'angle de site minimal utilisé pour déterminer la couverture GEO doit être d'au moins 5 degrés pour un utilisateur à proximité du sol.
- c) Le niveau du signal reçu du SBAS à la borne d'une antenne présentant un gain de 0 dBic située à proximité du sol ne dépassera pas¹ $-152,5$ dBW.
- d) L'ellipticité du signal ne sera pas inférieure à 2 dB pour une gamme d'écart angulaire de $\pm 9,1^\circ$ à partir de l'axe de pointage.

..

3.7.3.4.4.4 *Polarisation* : Le signal émis doit être à polarisation circulaire droite.

3.7.3.4.4.5 *Modulation* : La séquence transmise se composera de l'addition modulo 2 du message de navigation à 500 symboles par seconde et du code pseudo-aléatoire d'une longueur de 1 023 bits. Elle subira une modulation BPSK à 1,023 mégachip par seconde.

3.7.3.4.5 *Heure du réseau SBAS* : L'écart entre le temps SBAS et le temps GPS ne dépassera pas 50 nanosecondes.

3.7.3.4.6 *Données de navigation* : Les données de navigation transmises par chaque satellite comprendront les informations voulues pour déterminer :

- a) l'instant où le satellite SBAS effectue la transmission ;
- b) la position du satellite SBAS ;
- c) l'heure corrigée de tous les satellites ;
- d) la position corrigée de tous les satellites ;
- e) les effets dus au temps de propagation dans l'ionosphère ;
- f) l'intégrité de la position de l'utilisateur ;
- g) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- h) l'état du système.

Note. — La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, aux § 3.5.3 et 3.5.4 respectivement.

¹ Proposition d'amendement du texte français seulement (modification de forme).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 119 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.5 Système de renforcement au sol (GBAS) et système régional de renforcement au sol (GRAS)

Note . — Sauf indication contraire expresse, les normes et pratiques recommandées sur le GBAS s'appliquent aussi au GRAS.

3.7.3.5.1 *Performances.* L'ensemble constitué, d'une part, du système GBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur GNSS exempt de défauts, doit répondre aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4 pour le type d'opération considéré dans le volume de service utilisé pour prendre en charge l'opération et défini au § 3.7.3.5.3. .

Note. — Le GBAS est destiné à prendre en charge tous les types d'opérations (approche, atterrissage, décollage guidé départ et opérations à la surface) et peut appuyer les opérations en route et en région terminale. Le GRAS est prévu pour les opérations en route et en région terminale, et les opérations d'approche classique, de départ et d'approche avec guidage vertical. Les SARP qui suivent ont été élaborées pour toutes les catégories d'approches de précision , les approches avec guidage vertical et le service de localisation GBAS..

3.7.3.5.2 *Fonctions* : Le GBAS doit assurer les fonctions suivantes :

- a) fournir des corrections de pseudodistance pertinentes au niveau local ;
- b) fournir des données sur le GBAS ;
- c) fournir des données sur le segment d'approche finale lorsqu'il prend en charge les approches de précision ;
- d) fournir des données sur la disponibilité prévue des sources de mesure de distance ;
- e) assurer le contrôle de l'intégrité des sources de mesure de distance du GNSS.

3.7.3.5.3 *Volume de service*

3.7.3.5.3.1 *Spécification générale pour les services d'approche.* Le volume de service minimal pour les approches GBAS doit être celui qui est indiquée ci-dessous, sauf lorsque les caractéristiques topographiques imposent d'autres conditions ou que les besoins opérationnels permettent un volume de service différente :

- e) latéralement : à partir de 140 m (450 ft) de chaque côté du point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP), en s'éloignant suivant un angle de ± 35 degrés de chaque côté de la trajectoire d'approche finale, jusqu'à 28 km (15 NM), puis de ± 10 degrés jusqu'à 37 km (20 NM) ;
- f) verticalement : à l'intérieur de la zone définie ci-dessus, jusqu'à un angle de site de 7 degrés ou 1,75 fois la valeur publiée de l'angle de site de l'alignement de descente (GPA) au-dessus de l'horizontale (la plus grande de ces deux valeurs ayant préséance), depuis le point d'interception de l'alignement de descente (GPIP) jusqu'à une limite supérieure de 3 000 m

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 120 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

(10 000 ft) au-dessus du seuil (HAT) et 0,45 fois le GPA au-dessus de l'horizontale ou un angle du même ordre de grandeur (non inférieur toutefois à 0,30 GPA), selon le cas, afin de respecter la procédure officielle relative à l'interception de l'alignement de descente. La limite inférieure est la moitié de la hauteur de décision la plus faible prise en charge ou 3,7 m (12 ft), si cette dernière valeur est plus élevée.

Note 1. — Les points LTP/FTP et GPIP sont définis à l'Appendice B, § 3.6.4.5.1.

Note 2. — Le Supplément D, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

3.7.3.5.3.2 Services d'approche prenant en charge l'atterrissage automatique et le décollage guidé. Le volume de service GBAS supplémentaire minimal pour prendre en charge les opérations d'approche qui comprennent un atterrissage et un roulement automatiques, y compris pendant le décollage guidé, est comme suit, sauf lorsque les exigences opérationnelles le permettent :

a) horizontalement, dans un secteur couvrant la largeur de la piste, qui part de l'extrémité aval de la piste et s'étend parallèlement à l'axe de piste vers le LTP jusqu'au volume de service minimal décrit au § 3.7.3.5.3.1 ;

b) verticalement, entre deux surfaces horizontales, l'une à 3,7 m (12 ft) et l'autre à 30 m (100 ft) au-dessus de l'axe de piste jusqu'au volume de service minimal décrit au § 3.7.3.5.3.1.

Note.— Le Supplément D, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

3.7.3.5.3.3 Service de localisation GBAS : Le volume de service du service de localisation GBAS est la zone où les données diffusées peuvent être captées et où le service de localisation satisfait aux spécifications du § 3.7.2.4 et prend en charge les opérations approuvées correspondantes.

Note. — Le Supplément D, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service du service de localisation.

3.7.3.5.4 Caractéristiques de la diffusion des données

Note. — Les caractéristiques radioélectriques se trouvent à l'Appendice B, § 3.6.2.

3.7.3.5.4.1 Fréquence porteuse : Les fréquences utilisées pour la diffusion des données doivent être choisies dans la bande 108 – 117,975 MHz. La fréquence assignable la plus basse doit être 108,025 MHz et la plus haute doit être 117,950 MHz. La séparation entre les fréquences assignables (espacement entre les canaux) doit être de 25 kHz.

Note 1. — Le Supplément D, § 7.2.1, contient des éléments indicatifs sur l'assignation de fréquences pour le VOR/GBAS, ainsi que sur les critères de séparation géographique.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 121 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note 2. — Les critères de séparation géographique relatifs à l'ILS/GBAS et les critères de séparation géographique relatifs au GBAS et aux services de communications VHF fonctionnant dans la bande 118 – 137 MHz sont en cours d'élaboration. En attendant leur incorporation dans les SARP, il est prévu d'utiliser les fréquences de la bande 112,050 – 117,900 MHz.

3.7.3.5.4.2 *Technique d'accès* : La technique utilisée doit être une technique d'accès multiple par répartition dans le temps (AMRT) avec une structure de trame fixe. De 1 à 8 créneaux doivent être affectés à la diffusion des données.

Note. — Deux créneaux sont nominalement affectés à la diffusion des données, mais certaines installations GBAS qui emploient des antennes de diffusion de données VHF (VDB) multiples pour améliorer la couverture VDB peuvent en exiger plus. On trouvera au Supplément D, § 7.12.4, des éléments indicatifs sur l'utilisation des antennes multiples. Certaines stations émettrices GBAS d'un GRAS pourraient utiliser un créneau temporel.

3.7.3.5.4.3 *Modulation* : Les données GBAS doivent être transmises sous forme de symboles de 3 bits, la porteuse étant modulée en D8PSK, à raison de 10 500 symboles par seconde.

3.7.3.5.4.4 *Intensité et polarisation du champ RF de diffusion des données*

Note 1. — Le GBAS peut assurer la diffusion des données VHF avec une polarisation horizontale (GBAS/H) ou une polarisation elliptique (GBAS/E) qui utilise à la fois la composante à polarisation horizontale (HPOL) et la composante à polarisation verticale (VPOL). Les aéronefs qui emploient la composante VPOL ne pourront pas utiliser l'équipement GBAS/H pour les opérations. Le Supplément D, § 7.1, contient les éléments indicatifs à ce sujet.

Note 2.— Les intensités de champ minimales et maximales correspondent à une distance minimale de 80 m (263 ft) de l'antenne émettrice, pour une portée de 43 km (23 NM).

Note 3. — Lors de la prise en charge de services d'approche aux aéroports où l'implantation des antennes VDB se heurte à des contraintes, il est acceptable d'ajuster le volume de service lorsque les exigences opérationnelles le permettent (comme il est indiqué aux § 3.7.3.5.3.1 et 3.7.3.5.3.2 sur les définitions du volume de service). Ces ajustements du volume de service peuvent être acceptables du point de vue opérationnel lorsqu'ils n'ont pas d'incidences sur le service GBAS en dehors d'un rayon de 80 m autour de l'antenne VDB, en supposant une puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) nominale de 47dBm (Supplément D, Tableau D-3).

3.7.3.5.4.4.1 GBAS/H

3.7.3.5.4.4.1.1 Un signal à polarisation horizontale doit être diffusé.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 122 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.7.3.5.4.4.1.2 La puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.)³ fournit un signal à polarisation horizontale ayant un champ minimal de 215µV/m (–99 dBW/m²) et un champ maximal de 0,879 V/m (27 dBW/m²) dans le volume de service GBAS spécifié au § 3.7.3.5.3.1 . L'intensité du champ doit être mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale. Dans le volume de service GBAS supplémentaire spécifié au § 3.7.3.5.3.2, la puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournit un signal à polarisation horizontale ayant une intensité de champ minimale de 215 □V/m (–99 dBW/m²) au-dessous de 36 ft et jusqu'à 12 ft au-dessus de la surface de la piste, et de 650 □V/m (–89,5 dBW/m²) à 36 ft ou davantage au-dessus de la surface de la piste.

Note.— Le Supplément D, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

3.7.3.5.4.4.2 GBAS/E

3.7.3.5.4.4.2.1 Un signal à polarisation elliptique serait diffusé dans la mesure du possible.

3.7.3.5.4.4.2.2 Lorsqu'un signal à polarisation elliptique est diffusé, la composante horizontale doit être conforme aux spécifications du § 3.7.3.5.4.4.1.2 et la puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournira un signal à polarisation verticale ayant un champ minimal de 136 µV/m (–103 dBW/m²) et un champ maximal de 0,555 V/m (–31 dBW/m²) dans le volume de serviceGBAS. L'intensité du champ doit être mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale.

3.7.3.5.4.5 *Puissance transmise dans les canaux adjacents.* Quelles que soient les conditions d'utilisation, la puissance transmise dans une bande de 25 kHz centrée sur l'i^e canal adjacent ne dépassera pas les valeurs indiquées au Tableau 3.7.3.5-1 (situé à la fin du § 3.7).

3.7.3.5.4.6 *Rayonnements non désirés.* Les rayonnements non désirés, notamment les rayonnements non essentiels et les rayonnements provenant des émissions hors bande, doivent être conformes aux niveaux indiqués dans le Tableau 3.7.3.5-2 (situé à la fin du § 3.7). La puissance totale dans tout signal VDB harmonique ou discret ne dépassera pas –53 dBm.

3.7.3.5.5 *Données de navigation.* Les données de navigation transmises par le GBAS contiendront les informations suivantes :

- a) corrections de pseudodistance, temps de référence et données d'intégrité ;
- b) données sur le GBAS ;
- c) données relatives au segment d'approche finale quand les approches de précision sont prises en charge ;
- d) données relatives à la disponibilité prévue des sources de mesure de distance.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 123 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, § 3.6.3.

3.7.3.6 Récepteur GNSS embarqué

3.7.3.6.1 Le récepteur GNSS embarqué doit traiter les signaux émis par les éléments du GNSS avec lesquels il interagit, conformément à l'Appendice B, § 3.1 (GPS), 3.2 (GLONASS), 3.3 (ensemble GPS-GLONASS), 3.5 (SBAS) et 3.6 (GBAS et GRAS).

3.7.4 PROTECTION CONTRE LE BROUILLAGE

3.7.4.1 En situation de brouillage répondant à la description donnée à l'Appendice B, § 3.7, le GNSS doit être conforme aux critères de performance définis au § 3.7.2.4 et à l'Appendice B, § 3.7.

Note. — Le GPS et le GLONASS exploitent la bande de fréquences 1 559 – 1 610 MHz et sont classés par l'UIT dans les catégories « service de radionavigation par satellite (RNSS) » et « service de radionavigation aéronautique (ARNS) ». À titre de RNSS, ils bénéficient d'une protection spéciale de la partie du spectre qu'ils utilisent. Afin qu'ils puissent répondre aux critères de performance relatifs au guidage d'approche de précision que doivent assurer le GNSS et ses systèmes de renforcement, il est entendu que le RNSS et l'ARNS seront, à l'échelle mondiale, les seuls services à utiliser la bande 1 559 – 1 610 MHz, et que les émissions provenant des systèmes exploitant les bandes de fréquences adjacentes seront strictement contrôlées par les organismes nationaux ou internationaux.

3.7.5 BASE DE DONNEES

Note. — Les RANT 04, RANT 11, RANT14 et RANT 15 contiennent les exigences applicables aux données aéronautiques et aux systèmes de navigation informatiques.

3.7.5.1 L'équipement GNSS embarqué utilisant une base de données doit permettre :

- a) la mise à jour des données de navigation contenues dans cette base ;
- b) la détermination, dans le cadre de la régularisation et du contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC), des dates d'entrée en vigueur de la base de données aéronautique.

Note. — Le Supplément D, § 11, contient des éléments indicatifs relatifs à la nécessité des bases de données de navigation à jour dans les équipements GNSS embarqués.

Tableau 3.7.2.4-1. Critères de performance relatifs aux signaux électromagnétiques

Type d'opération	Précision horizontale à 95 % (Notes 1 et 3)	Précision verticale à 95 % (Notes 1 et 3)	Intégrité (Note 2)	Délai d'alarme (Note 3)	Continuité (Note 4)	Disponibilité (Note 5)
En route	3,7 km (2,0 NM)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	5 min	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
En route (région terminale)	0,74 km (0,4 NM)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	15 s	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
Approche initiale, approche intermédiaire, approche classique (NPA), départ	220 m (720 ft)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	10 s	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
Approche avec guidage vertical (APVI)	16,0 m (52 ft)	20 m (66 ft)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	10 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999
Approche avec guidage vertical (APVII)	16,0 m (52 ft)	8,0 m (26 ft)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	6 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999
Approche de précision de catégorie I (Note 7)	16,0 m (52 ft)	6,0 m à 4,0 m (20 ft à 13 ft) (Note 6)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	6 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999

NOTES. —

- 1) Les valeurs (centile 95) indiquées pour les erreurs de position du GNSS sont celles qui sont exigées pour le type d'opération considéré à la hauteur au-dessus du seuil la plus faible (le cas échéant). Les spécifications détaillées figurent à l'Appendice B et le Supplément D, § 3.2, contient les éléments indicatifs.
- 2) La définition de la spécification d'intégrité précise un seuil d'alarme à partir duquel l'intégrité peut être évaluée. Dans le cas de l'approche de précision de catégorie I, un seuil d'alarme vertical (VAL) supérieur à 10 m pour une conception de système particulière ne peut être employé que si une analyse de sécurité spécifique du système a été effectuée. Le Supplément D, § 3.3.6 à 3.3.10, donne d'autres indications sur les seuils d'alarme. Voici les seuils d'alarme utilisables :

Type d'opération	Seuil d'alarme horizontal	Seuil d'alarme vertical
En route (espace aérien océanique/continental à faible densité)	7,4 km (4 NM)	S/O
En route (espace aérien continental)	3,7 km (2 NM)	S/O
En route (région terminale)	1,85 km (1 NM)	S/O
NPA	556 m (0,3 NM)	S/O
APVI	40 m (130 ft)	50 m (164 ft)
APVII	40 m (130 ft)	20,0 m (66 ft)
Approche de précision de catégorie I	40 m (130 ft)	35,0 m à 10,0 m (115 ft à 33 ft)

- 3) Les spécifications relatives à la précision et au délai d'alarme supposent l'utilisation d'un « récepteur exempt de défauts ».
- 4) Les spécifications de continuité pour les opérations « en route », « région terminale », « approche initiale », « approche classique » et « départ » sont des plages de valeurs, car ces spécifications dépendent de plusieurs facteurs, notamment le type d'opération considéré, la densité de la circulation, la complexité de l'espace aérien et la disponibilité d'autres aides à la navigation. La valeur inférieure de chaque plage correspond à la spécification minimale applicable aux zones à faible densité de circulation et à espace aérien peu complexe. La valeur supérieure correspond aux zones où la circulation est dense et l'espace aérien complexe (voir Supplément D, § 3.4.2). Les spécifications de continuité pour les opérations APV et de catégorie I s'appliquent au risque moyen (dans le temps) de perdre le service, le temps d'exposition étant normalisé à 15 s (voir Supplément D, § 3.4.3).
- 5) Le tableau donne également des plages de valeurs pour les spécifications de disponibilité, car celles-ci dépendent des besoins opérationnels, lesquels reposent sur différents facteurs, notamment la fréquence des opérations, les conditions climatiques, l'importance et la durée des interruptions de service, la disponibilité d'autres aides à la navigation, la couverture radar, la densité de la circulation ou encore les procédures de repli. La valeur inférieure de chaque plage correspond au seuil à partir duquel un système peut être considéré comme utilisable, sans pouvoir remplacer toutefois les aides à la navigation non GNSS. Les valeurs supérieures indiquées pour la navigation en route sont celles pour lesquelles le GNSS peut être la seule aide fournie. Les valeurs supérieures indiquées pour l'approche et le départ découlent des impératifs de disponibilité des aéroports à forte densité de circulation, en supposant que le système est utilisé pour les opérations de décollage et d'atterrissage multipistes et qu'il existe des procédures de repli qui en assurent la sécurité (voir Supplément D, § 3.5).

- 6) Une plage de valeurs est donnée pour l'approche de précision de catégorie I. La valeur de 4,0 m (13 ft) est fondée sur les spécifications relatives à l'ILS et est une dérivation prudente de ces spécifications (voir le Supplément D, § 3.2.7).
- 7) Les critères de performance du GNSS prévus pour prendre en charge les approches de précision de catégorie II ou III requièrent la spécification, dans l'appendice technique (Appendice B, § 3.6), de critères de plus bas niveau à appliquer en plus des spécifications relatives aux signaux électromagnétiques (voir Supplément D, § 7.5).
- 8) Les termes APV-I et APV-II désignent deux niveaux d'approche et d'atterrissage avec guidage vertical au GNSS et ils ne seront pas nécessairement utilisés en exploitation.

Tableau 3.7.3.5-1. Diffusion GBAS — Puissance transmise dans les canaux adjacents

Canal	Puissance relative	Puissance maximale
1 ^{er} canal adjacent	–40 dBc	12 dBm
2 ^e canal adjacent	–65 dBc	–13 dBm
4 ^e canal adjacent	–74 dBc	–22 dBm
8 ^e canal adjacent	–88,5 dBc	–36,5 dBm
16 ^e canal adjacent	–101,5 dBc	–49,5 dBm
32 ^e canal adjacent	–105 dBc	–53 dBm
64 ^e canal adjacent	–113 dBc	–61 dBm
76 ^e canal adjacent et suivants	–115 dBc	–63 dBm

NOTES.—

1. La puissance maximale s'applique si la puissance d'émission autorisée dépasse 150 W.
2. Les points adjacents désignés par les canaux adjacents indiqués ci-dessus sont liés par une relation linéaire.

Tableau 3.7.3.5-2. Diffusion GBAS — Rayonnements non désirés

Fréquence	Niveau relatif des rayonnements non désirés (Note 2)	Niveau maximal des rayonnements non désirés (Note 1)
9 kHz à 150 kHz	–93 dBc (Note 3)	–55 dBm/1 kHz (Note 3)
150 kHz à 30 MHz	–103 dBc (Note 3)	–55 dBm/10 kHz (Note 3)
30 MHz à 106,125 MHz	–115 dBc	–57 dBm/100 kHz
106,425 MHz	–113 dBc	–55 dBm/100 kHz
107,225 MHz	–105 dBc	–47 dBm/100 kHz
107,625 MHz	–101,5 dBc	–53,5 dBm/10 kHz
107,825 MHz	–88,5 dBc	–40,5 dBm/10 kHz
107,925 MHz	–74 dBc	–36 dBm/1 kHz
107,9625 MHz	–71 dBc	–33 dBm/1 kHz
107,975 MHz	–65 dBc	–27 dBm/1 kHz
118,000 MHz	–65 dBc	–27 dBm/1 kHz
118,0125 MHz	–71 dBc	–33 dBm/1 kHz
118,050 MHz	–74 dBc	–36 dBm/1 kHz
118,150 MHz	–88,5 dBc	–40,5 dBm/10 kHz
118,350 MHz	–101,5 dBc	–53,5 dBm/10 kHz
118,750 MHz	–105 dBc	–47 dBm/100 kHz
119,550 MHz	–113 dBc	–55 dBm/100 kHz
119,850 MHz à 1 GHz	–115 dBc	–57 dBm/100 kHz
1 GHz à 1,7 GHz	–115 dBc	–47 dBm/1 MHz

NOTES.—

1. Le niveau maximal (puissance absolue) des rayonnements non désirés s'applique si la puissance d'émission autorisée dépasse 150 W.
2. Le niveau relatif des rayonnements non désirés doit être calculé en utilisant la même largeur de bande pour les signaux désirés et les signaux non désirés. Il peut être nécessaire de convertir les mesures des signaux non désirés effectuées en utilisant la largeur de bande indiquée dans la colonne « niveau maximal des rayonnements non désirés » du présent tableau.
3. Cette valeur est dictée par les limites de mesure. Les performances obtenues en situation réelle devraient être meilleures.
4. Les points adjacents désignés par les canaux adjacents indiqués ci-dessus sont liés par une relation linéaire.

3.8 (Réservé)

3.9 CARACTÉRISTIQUES DE SYSTÈME DES SYSTÈMES RÉCEPTEURS ADF DE BORD

3.9.1 PRECISION DES INDICATIONS DE RELEVEMENT

3.9.1.1 L'erreur dans l'indication de relèvement fournie par le système de radiogoniométrie automatique ne doit pas être supérieure à $\pm 5^\circ$ pour un signal d'entrée venant de n'importe quelle direction et ayant une intensité de champ égale ou supérieure à 70 $\mu\text{V/m}$, rayonnée par un NDB ou une radiobalise LF/MF fonctionnant dans les limites des tolérances admises par ce RANT 10, lorsqu'il existe également un signal inutile dont la direction est perpendiculaire à celle du signal utile et :

- 1) qui est émis sur la même fréquence et de 15 dB plus faible ; ou
- 2) qui est éloigné de ± 2 kHz et de 4 dB plus faible ; ou
- 3) qui est éloigné de ± 6 kHz ou plus et de 55 dB plus fort.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 128 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — L'erreur d'indication de relèvement citée ci-dessus ne comprend pas l'erreur du compas magnétique de bord.

3.10 (Réservé)

3.11 CARACTERISTIQUES DU SYSTEME D'ATTERRISSAGE HYPERFREQUENCES (MLS)

3.11.1 DEFINITIONS

Alignement de descente minimal : Angle minimal de descente, le long de l'axe d'azimut nul, compatible avec les procédures d'approche et critères de franchissement d'obstacles publiés.

Note. — Il s'agit de l'angle de site le plus faible qui ait été homologué et publié pour la piste aux instruments.

Axe de pointage de l'antenne MLS : Plan passant par le centre de phase de l'antenne, perpendiculaire à l'axe horizontal contenu dans le plan de l'antenne-réseau.

Note. — Normalement, dans le cas de l'azimut, l'axe de pointage de l'antenne coïncide avec l'azimut zéro degré. Cependant, on utilise de préférence le terme « axe de pointage » dans un contexte technique et le terme « azimut zéro degré » (voir la définition ci-dessous) dans le contexte de l'exploitation.

Azimut MLS : Lieu géométrique des points situés sur un quelconque plan horizontal où l'angle de guidage décodé est constant.

Azimut MLS zéro degré : Azimut MLS où l'angle de guidage décodé mesure zéro degré.

Bruit de suivi (PFN). Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste moyen ou de l'alignement de descente moyen, selon le cas.

Bruit sur les commandes (CMN) : Partie de l'erreur de signal de guidage qui provoque des déplacements des gouvernes et commandes d'assiette latérale et longitudinale et qui est susceptible d'influer sur l'assiette de l'aéronef en vol couplé, mais qui n'écarter pas l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaités (voir le § 3.5).

Centre de faisceau : Milieu des points situés à -3 dB sur les fronts avant et arrière du lobe principal du faisceau battant.

CMN : Voir Bruit sur les commandes.

DME/P : Élément de mesure de distance du MLS ; la lettre P signifie : mesure précise de la distance. DME/P a les mêmes caractéristiques de spectre que le DME/N.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 129 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Données auxiliaires : Données émises en plus des données de base, comprenant des informations sur l'implantation de l'équipement sol, destinées à améliorer les calculs de position à bord, ainsi que d'autres renseignements.

Données de base : Données émises par l'équipement sol, directement liées au fonctionnement du système de guidage d'atterrissage.

Erreur de suivi (PFE) : Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaités.

Erreur moyenne d'alignement de descente : Valeur moyenne de l'erreur de site le long de l'alignement de descente dans le cas d'une fonction de site.

Erreur moyenne d'alignement de piste : Valeur moyenne de l'erreur d'azimut le long du prolongement de l'axe de piste.

Fonction : Un des services de guidage assurés par le MLS (exemples : guidage en azimut d'approche, guidage en azimut arrière, données de base, etc.).

Largeur de faisceau : Largeur du lobe principal du faisceau battant exprimée en unités d'angle, mesurée aux points situés à -3 dB au moment où le faisceau est perpendiculaire à l'aérien, dans le plan horizontal pour la fonction d'azimut et dans le plan vertical pour la fonction de site.

PFE : Voir Erreur de suivi.

PFN : Voir Bruit de suivi.

Point de repère d'approche MLS : Point situé à une hauteur déterminée à la verticale de l'intersection de l'axe de la piste et du seuil.

Point de repère d'azimut arrière MLS : Point situé à une hauteur spécifiée au-dessus de l'axe de la piste et à égale distance de ses extrémités.

Point d'origine MLS : Point de l'axe de piste le plus proche du centre de phase de l'antenne de site d'approche.

Secteur de couverture : Volume d'espace aérien à l'intérieur duquel le service est assuré par une fonction donnée et où la densité de puissance du signal est supérieure ou égale au minimum spécifié.

Secteur de guidage complémentaire : Volume d'espace aérien compris dans le secteur de couverture, à l'intérieur duquel l'information de guidage en azimut n'est pas proportionnelle à l'écart angulaire de l'aéronef mais revêt la forme d'une indication constante « gauche » ou « droite » selon que l'aéronef se trouve à gauche ou à droite du secteur de guidage proportionnel.

Secteur de guidage proportionnel : Volume d'espace aérien à l'intérieur duquel l'information de guidage en angle fournie par une fonction est directement proportionnelle à l'écart angulaire de l'antenne de bord par rapport à l'axe de référence d'angle nul.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 130 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Signal d'indication hors limites : Signal rayonné au besoin vers des zones extérieures au secteur de couverture prévu pour prévenir spécifiquement la suppression injustifiée d'un avertissement à bord en présence d'une information de guidage trompeuse.

Site MLS : Lieu géométrique des points situés sur un quelconque plan vertical où l'angle de guidage décodé est constant.

Système de coordonnées. Coordonnées coniques : On dit qu'une fonction utilise des coordonnées coniques lorsque l'angle de guidage décodé varie de la même façon que l'angle minimal formé par la surface d'un cône contenant l'antenne de réception avec un plan perpendiculaire à l'axe de ce cône et passant par son sommet. Ce dernier coïncide avec le centre de phase de l'antenne. Dans le cas des fonctions d'azimut d'approche et d'azimut arrière, ce plan est le plan vertical passant par l'axe de piste. Dans le cas des fonctions de site, ce plan est horizontal.

Système de coordonnées. Coordonnées planes : On dit qu'une fonction utilise des coordonnées planes lorsque l'angle de guidage décodé varie de la même façon que l'angle formé avec un plan de référence par le plan passant par l'antenne de réception. Dans le cas des fonctions d'azimut, ce plan de référence est le plan vertical passant par l'axe de piste, et le plan passant par l'antenne de réception est le plan vertical passant par le centre de phase de l'antenne.

3.11.2 GENERALITES

3.11.2.1 Le MLS est un système de guidage de précision pour l'approche et l'atterrissage qui fournit une information de position et diverses données dans le sens sol-air. L'information de position est fournie dans un large secteur de couverture ; elle est déterminée par une mesure d'angle d'azimut, une mesure d'angle de site et une mesure de distance.

Note. — Sauf mention explicite de l'équipement embarqué MLS, le texte du § 3.11 s'applique à l'équipement sol MLS.

3.11.3 CONFIGURATION DU MLS

3.11.3.1 MLS de base : La configuration de base du MLS doit comprendre les éléments suivants :

- a) équipement d'azimut d'approche, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- b) équipement de site d'approche, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- c) moyen de codage et d'émission de mots de données essentielles, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 131 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — Les mots de données essentielles sont les mots de données de base et de données auxiliaires essentielles spécifiés au § 3.11.5.4.

d) DME/N, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle.

3.11.3.2 Si une information de distance précise est nécessaire dans tout le secteur de couverture en azimut, l'option DME/P conforme aux exigences du Chapitre 3, § 3.5, serait utilisée.

Note. — Le DME est l'élément de mesure de distance du MLS et il est prévu de l'installer dès que possible. Cependant, on pourra utiliser temporairement avec le MLS les radiobornes associées à l'ILS tant que le service ILS sera assuré sur la même piste.

3.11.3.3 *Configurations MLS élargies* : Il doit être permis de réaliser des configurations élargies par rapport au MLS de base par adjonction d'une ou plusieurs des fonctions ou caractéristiques améliorées suivantes :

- a) équipement d'azimut arrière, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- b) équipement de site d'arrondi, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- c) DME/P, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- d) moyen de codage et d'émission de mots de données auxiliaires supplémentaires, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- e) secteur de guidage proportionnel élargi dépassant le minimum spécifié au § 3.11.5.

Note 1. — Bien que l'exigence ait été élaborée pour prévoir la fonction de site d'arrondi, cette fonction n'est pas mise en œuvre et il n'est pas prévu de la mettre en œuvre dans le futur.

Note 2. — Le format du signal MLS est conçu pour permettre l'adjonction ultérieure de fonctions supplémentaires (azimut sur 360°, par exemple).

3.11.3.4 Configurations MLS simplifiées.

Il doit être permis de réaliser des configurations simplifiées par rapport au MLS de base (§ 3.11.3.1), sur la base de l'assouplissement suivant des caractéristiques :

- a) la couverture en azimut d'approche n'est assurée que dans la zone d'approche (§ 3.11.5.2.2.1.1) ;
- b) la couverture en azimut d'approche et en site d'approche (§ 3.11.5.2.2 et 3.11.5.3.2) ne s'étend pas au-dessous d'une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du seuil ;
- c) les limites de précision pour la PFE et le PFN sont élargies mais ne doivent pas dépasser 1,5 fois les valeurs spécifiées au § 3.11.4.9.4 pour le guidage d'azimut d'approche et au § 3.11.4.9.6 pour le guidage de site ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 132 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- d) la contribution de l'équipement au sol à l'erreur moyenne d'alignement de piste et à l'erreur moyenne d'alignement de descente est élargie à 1,5 fois les valeurs spécifiées aux § 3.11.5.2.5 et 3.11.5.3.5, respectivement ;
- e) dérogation aux exigences CMN (§ 3.11.4.9.4 et 3.11.4.9.6) ;
- f) période d'action des moniteurs et commandes (§ 3.11.5.2.3 et 3.11.5.3.3) élargie à une période de 6 secondes.

Note. — Le Supplément G, § 15, contient des éléments indicatifs sur l'application des configurations MLS simplifiées.

3.11.4 CARACTERISTIQUES DU SIGNAL ELECTROMAGNETIQUE — FONCTIONS D'ANGLE ET DE DONNEES

3.11.4.1 Disposition des canaux

3.11.4.1.1 *Canaux* : Les fonctions d'angle et de données MLS doivent être assurées sur un canal quelconque choisi parmi les 200 canaux assignés sur les fréquences 5 031,0 – 5 090,7 MHz et énumérés au Tableau A.

3.11.4.1.1.1 Les assignations de canaux qui viendront s'ajouter à celles qui sont spécifiées au § 3.11.4.1.1 doivent se faire dans la sous-bande 5 030,4 – 5 150,0 MHz en fonction des besoins futurs de la navigation aérienne.

3.11.4.1.2 *Appariement avec le DME* : L'appariement du canal d'angle et de données avec le canal de la fonction de distance doit se faire conformément au Tableau A.

3.11.4.1.3 *Tolérance de fréquence* : La fréquence radioélectrique de fonctionnement de l'équipement sol ne doit pas s'écarter de plus de ± 10 kHz de la fréquence assignée. La stabilité de fréquence doit être telle que l'écart par rapport à la fréquence nominale ne dépassera pas ± 50 Hz pendant toute période d'une seconde.

3.11.4.1.4 Spectre du signal radioélectrique

3.11.4.1.4.1 Le signal émis doit être tel que, pendant l'émission, la densité de puissance moyenne au-dessus de 600 m (2 000 ft) de hauteur, mesurée dans une bande de 150 kHz dont le centre se trouve à 840 kHz au minimum de la fréquence nominale, ne dépassera pas $-94,5$ dBW/m² pour le guidage en angle ou pour les signaux de données.

3.11.4.1.4.2 Le signal émis doit être tel que, pendant l'émission, la densité de puissance moyenne à une distance de plus de 4 800 m (2,6 NM) de quelque antenne que ce soit et au-dessous de 600 m (2 000 ft) de hauteur, mesurée dans une bande de 150 kHz dont le centre se

trouve à 840 kHz au minimum de la fréquence nominale, ne dépassera pas B94,5 dBW/m² pour le guidage en angle ou pour les signaux de données.

Note 1. — Les spécifications du § 3.11.4.1.4.2 s'appliquent quand la couverture opérationnelle d'une autre station sol MLS chevauche l'horizon radioélectrique de la station sol considérée.

Note 2. — Des éléments indicatifs sur la planification des fréquences du MLS figurent au § 9.3 du Supplément G.

3.11.4.2 Polarisation : Les émissions radioélectriques de tout l'équipement sol doivent être à polarisation nominale verticale. Aucune des composantes à polarisation horizontale ne provoquera, dans l'information de guidage, de modification supérieure à 40 % de la PFE admissible à l'endroit considéré lorsque l'antenne de bord sera inclinée de 30° par rapport à la position verticale, ni ne provoquera de dépassement de la limite de la PFE.

3.11.4.3 Organisation du multiplexage par répartition dans le temps (MRT)

3.11.4.3.1 L'information d'angle comme les données doivent être émises par multiplexage par répartition dans le temps (MRT) sur un seul et même canal radioélectrique.

3.11.4.3.2 Synchronisation : Les émissions des divers équipements sol d'angle et de données desservant une piste donnée doivent être synchronisées en vue d'un fonctionnement sans brouillage sur la fréquence radioélectrique commune.

3.11.4.3.3 Cadences de fonction : Chaque fonction émise doit être répétée selon les indications du tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Cadence moyenne (Hz) mesurée sur une période quelconque de 10 s</i>
Guidage en azimuth d'approche	13 ± 0,5
Guidage en azimuth d'approche à cadence élevée	39 ± 1,5
Guidage en azimuth arrière	6,5 ± 0,25
Guidage en site d'approche	39 ± 1,5
Guidage en site d'arrondi	39 ± 1,5
Données de base	voir Appendice A, Tableau A-7
Données auxiliaires	voir Appendice A, Tableaux A-10 et A-12

3.11.4.3.3.1 Lorsque le secteur de guidage proportionnel d'une installation s'étend au maximum de -40° à +40° et que la nécessité d'une fonction de site d'arrondi ou d'autres fonctions

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 134 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

n'est pas prévue à cette installation, il serait utilisé la fonction d'azimut d'approche à cadence élevée.

Note. — Le Supplément G, § 2.3.3, contient les modalités d'application.

3.11.4.3.4 Séquencement des fonctions : Les normes de séquencement applicables à chacune des fonctions d'angle et de données figurent dans l'Appendice A, Tableaux A-1 à A-6 et A-8. Dans le cas de l'équipement sol, la tolérance de séquencement interne de chaque événement énuméré, gigue comprise, doit être de $\pm 2 \mu s$. La gigue doit être inférieure à $1 \mu s$ en moyenne quadratique.

Note 1. — Dans chaque cas, la valeur indiquée correspond au début du créneau de temps de l'événement et à la fin du créneau de temps de l'événement précédent. Les caractéristiques et le séquencement des émissions effectives sont spécifiés aux paragraphes qui s'y rapportent.

Note 2. — Le Supplément G, § 2.2.2, contient des renseignements sur la mesure de la précision de séquencement.

3.11.4.3.5 Séquence des fonctions : L'intervalle de temps entre les émissions successives d'une fonction donnée doit varier de manière à assurer une protection contre le brouillage synchrone.

Note 1. — Chaque émission de fonction est une entité indépendante pouvant occuper n'importe quelle position dans la séquence MRT (sauf que la fonction d'azimut arrière doit être précédée du mot de données de base n° 2).

Note 2. — Des séquences dont l'immunité à l'égard du brouillage synchrone a été démontrée sont présentées au § 2.1.4 dans le Supplément G.

3.11.4.4 Préambule

3.11.4.4.1 Un signal de préambule doit être émis dans tout le secteur de couverture considéré pour identifier la fonction particulière qui suit. Le préambule se composera d'une période d'acquisition de la porteuse radiofréquence, d'un code de temps de référence du récepteur et d'un code d'identification de fonction. Le séquencement des émissions du préambule doit être conforme aux spécifications du Tableau A-1 de l'Appendice A.

3.11.4.4.2 Acquisition de la porteuse : L'émission du préambule doit débuter par une période de porteuse radiofréquence non modulée, selon les spécifications du Tableau A-1 de l'Appendice A.

3.11.4.4.3 Modulation et codage

3.11.4.4.3.1 Modulation par déplacement de phase différentielle (MDPD) : Les codes de préambule et les signaux de données de base et de données auxiliaires spécifiés au § 3.11.4.8

doivent être émis par MDPD de la porteuse radiofréquence. Un déphasage de $0 \pm 10^\circ$ représentera le chiffre « zéro », tandis qu'un déphasage de $180 \pm 10^\circ$ représentera le chiffre « un ». La rapidité de modulation doit être de 15 625 bauds. La précision de séquençement interne de la transition MDPD doit être conforme aux spécifications du § 3.11.4.3.4. Il n'y aura aucune modulation d'amplitude pendant la transition de phase. Cette transition ne durera pas plus de 10 μ s et la phase avancera ou retardera de façon monotone dans toute la région de transition.

3.11.4.4.3.2 Temps de référence du récepteur : Tous les préambules contiendront le code de temps de référence du récepteur, soit 11101 (bits I_1 à I_5). Le temps du point médian de la dernière transition de phase à l'intérieur du code doit être le temps de référence du récepteur. Le code de temps de référence du récepteur doit être validé par le décodage d'une identification de fonction valide suivant immédiatement le code de temps de référence du récepteur.

3.11.4.4.3.3 Identification de fonction : Un code d'identification de fonction suivra le code de temps de référence du récepteur. Ce code doit être composé de cinq bits d'information (I_6 à I_{10}) permettant d'identifier 31 fonctions différentes, plus deux bits de parité (I_{11} et I_{12}) selon les indications du tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Code</i>						
	I_6	I_7	I_8	I_9	I_{10}	I_{11}	I_{12}
Azimut d'approche	0	0	1	1	0	0	1
Azimut d'approche à cadence élevée	0	0	1	0	1	0	0
Site d'approche	1	1	0	0	0	0	1
Site d'arrondi	0	1	1	0	0	0	1
Azimut arrière	1	0	0	1	0	0	1
Azimut sur 360°	0	1	0	0	1	0	1
Données de base 1	0	1	0	1	0	0	0
Données de base 2	0	1	1	1	1	0	0
Données de base 3	1	0	1	0	0	0	0
Données de base 4	1	0	0	0	1	0	0
Données de base 5	1	1	0	1	1	0	0
Données de base 6	0	0	0	1	1	0	1
Données auxiliaires A	1	1	1	0	0	1	0
Données auxiliaires B	1	0	1	0	1	1	1
Données auxiliaires C	1	1	1	1	0	0	0

Note. — Les codes d'identification de fonction ont été choisis de façon que les bits de parité I_{11} et I_{12} satisfassent aux équations suivantes :

$$I_6 + I_7 + I_8 + I_9 + I_{10} + I_{11} = \text{PAIR}$$

$$I_6 + I_8 + I_{10} + I_{12} = \text{PAIR}$$

3.11.4.5 *Paramètres de guidage en angle* : L'information de guidage en angle doit être codée en fonction de l'écart de temps à la réception entre les centres des lobes principaux de faisceau battant ALLER et RETOUR. Le codage doit être interprété par l'équipement embarqué comme une fonction linéaire du temps selon l'équation :

$$\theta = (T_0 - t) V/2$$

dans laquelle :

θ = angle de guidage en azimut ou en site, en degrés

t = écart de temps entre les centres de faisceau ALLER et RETOUR, en microsecondes

T_0 = écart de temps entre les centres de faisceau ALLER et RETOUR pour 0° , en microsecondes

V = constante d'échelle de la vitesse de balayage, en degrés par microsecondes

3.11.4.5.1 Les paramètres de guidage en angle auront les valeurs indiquées au tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Angle de balayage maximal (degrés)</i>	<i>Valeur de t pour l'angle de balayage maximal (μs)</i>	<i>T_0 (μs)</i>	<i>V (degrés/μs)</i>
Azimut d'approche	de -62 à $+62$	13 000	6 800	0,020
Azimut d'approche à cadence élevée	de -42 à $+42$	9 000	4 800	0,020
Azimut arrière	de -42 à $+42$	9 000	4 800	$-0,020$
Site d'approche	de $-1,5$ à $+29,5$	3 500	3 350	0,020
Site d'arrondi	de -2 à $+10$	3 200	2 800	0,010

Note 1. — Une pause (temps de non-rayonnement) de durée est prévue entre la fin du balayage ALLER et le début du balayage RETOUR. Le Supplément G, § 2.2.1, contient des renseignements supplémentaires.

Note 2.— Les angles de balayage maximaux indiqués tiennent compte du fait que l'angle de balayage doit dépasser la limite du secteur de guidage proportionnel d'au moins la moitié de la largeur de l'enveloppe de faisceau battant détectée (en angle équivalent) pour permettre le décodage.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 137 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.4.5.2 Les tolérances de vitesse du faisceau battant de l'équipement sol et les tolérances d'écart de temps entre les impulsions ALLER et RETOUR correspondant à 0° doivent être compatibles avec les spécifications du § 3.11.4.9 au sujet de la précision.

3.11.4.5.3 Les émissions de balayage ALLER et RETOUR doivent être disposées symétriquement par rapport au point médian de balayage indiqué dans chacun des Tableaux A-2 à A-5 de l'Appendice A. Le point médian de balayage coïncidera avec le centre de l'intervalle de temps entre les émissions de balayage ALLER et RETOUR, avec une tolérance de $\pm 10 \mu s$.

3.11.4.6 Fonctions de guidage en azimuth

3.11.4.6.1 Chaque émission d'angle de guidage se composera d'un balayage ALLER suivi d'un balayage RETOUR qui, pour un observateur placé au-dessus de l'antenne, se feront respectivement en sens d'horloge et en sens inverse. Pour les fonctions d'azimut d'approche, la valeur de l'angle croîtra dans le sens du balayage ALLER. Pour les fonctions d'azimut arrière, la valeur de l'angle croîtra dans le sens du balayage RETOUR.

Note. — Le Supplément G, § 2.3.1, contient un schéma illustrant les conventions de balayage.

3.11.4.6.2 *Signaux sectoriels* : Le format d'émission de toute fonction d'azimut doit comprendre des créneaux de temps destinés à la sélection d'une antenne de bord, à l'indication hors limites et aux impulsions d'essai que spécifient les Tableaux A-2 et A-3 de l'Appendice A. La précision de séquençement interne des signaux sectoriels doit être conforme à la précision de séquençement interne des transitions MDPD spécifiée au § 3.11.4.3.4.

3.11.4.6.2.1 *Identification de l'équipement sol* : Le MLS assurant des services sur une piste donnée doit être identifié au moyen d'un indicatif alphabétique à quatre caractères commençant par la lettre M. Cet indicatif, diminué de la première lettre, doit être émis sous la forme d'un mot numérique comme l'indique le Tableau A-7 de l'Appendice A.

Note. — Il n'est pas exigé que l'équipement sol MLS émette l'identification en dehors des secteurs de couverture du guidage en angle. Si l'identification de canal MLS est opérationnellement exigée en dehors des secteurs de couverture du guidage en angle, elle peut être obtenue du DME omnidirectionnel associé (voir les § 3.11.5.5.2 et 8.2 dans le Supplément G).

3.11.4.6.2.1.1 Ce signal doit être émis sur le canal de données vers les zones de couverture en azimuth d'approche et en azimuth arrière.

3.11.4.6.2.1.2 Le bit de code occupant le créneau de temps précédemment attribué à l'autre identité (code morse) de l'équipement sol à la suite du préambule d'azimut doit être fixé dans l'état « ZÉRO ».

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 138 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.4.6.2.2 *Signal de sélection d'antenne de bord.* Un signal destiné à la sélection d'une antenne de bord doit être émis sous la forme d'un signal MDPD « zéro » d'une durée de six bits. Ce signal doit être disponible dans tout le secteur de couverture où le guidage en azimuth d'approche ou en azimuth arrière est assuré.

Note. — Ce signal permet de sélectionner l'antenne la plus appropriée dans le cas d'une installation embarquée comprenant plusieurs antennes.

3.11.4.6.2.3 *Impulsions d'indication hors limites en azimuth :* Lorsque des impulsions d'indication hors limites seront utilisées, elles seront :

- a) plus fortes que tout signal de guidage hors des limites de couverture ;
- b) inférieures d'au moins 5 dB au niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à gauche » (« corrigez à droite ») à l'intérieur du secteur de guidage complémentaire « corrigez à gauche » (« corrigez à droite ») ; et
- c) inférieures d'au moins 5 dB au niveau du signal de faisceau battant à l'intérieur de la zone de couverture proportionnelle.

Chaque impulsion aura une durée d'au moins 100 μ s à mi-amplitude et ses temps de montée et de descente doivent être inférieurs à 10 μ s.

3.11.4.6.2.3.1 Il sera permis, si on le souhaite, d'émettre successivement deux impulsions dans chaque créneau destiné à l'indication hors limites. Lorsque des paires d'impulsions seront utilisées, chaque impulsion aura une durée d'au moins 50 μ s et ses temps de montée et de descente seront inférieurs à 10 μ s.

3.11.4.6.2.3.2 Les émissions d'impulsions d'indication hors limites rayonnées par des antennes dont les couvertures se chevauchent doivent être séparées par un intervalle minimal de 10 μ s.

3.11.4.6.2.4 *Signaux d'essai émanant du sol*

Note. — Du temps a été réservé dans les formats des signaux de guidage en azimuth pour de futurs signaux d'essai émanant du sol.

3.11.4.6.2.5 *Guidage complémentaire.* Lorsque le secteur de guidage proportionnel sera plus étroit que la couverture minimale spécifiée aux § 3.11.5.2.2.1.1, alinéa a) et 3.11.5.2.2.2, alinéa a), un guidage complémentaire sera assuré pour compléter le secteur de couverture par émission d'impulsions de guidage complémentaire « corrigez à gauche » « corrigez à droite » dans les formats destinés aux fonctions d'azimut d'approche, d'azimut d'approche à cadence élevée et d'azimut arrière. Il sera permis d'assurer un guidage complémentaire autrement, en laissant le faisceau battant dépasser les limites du secteur de guidage proportionnel pour fournir une information de guidage complémentaire « corrigez à gauche » ou « corrigez à droite », selon

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 139 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

le cas lorsque l'angle décodé dépasse les limites désignées de la couverture du guidage proportionnel.

3.11.4.6.2.5.1 L'information de guidage complémentaire doit être fournie par émission de paires d'impulsions à l'intérieur des créneaux de temps destinés au balayage en angle. Une paire d'impulsions doit être constituée par une impulsion attenante à l'instant de départ du balayage ALLER du faisceau battant et par une impulsion attenante à l'instant d'arrêt du balayage RETOUR. Une deuxième paire doit être constituée par une impulsion attenante à l'instant d'arrêt du balayage ALLER du faisceau battant et par une impulsion attenante à l'instant de départ du balayage RETOUR. Les impulsions de guidage complémentaire « corrigez à droite » représenteront les angles positifs et les impulsions de guidage complémentaire « corrigez à gauche » représenteront les angles négatifs. La durée de chaque impulsion de guidage complémentaire doit être de $50 \pm 5 \mu s$. Le temps de commutation de l'émetteur entre les impulsions de guidage complémentaire et les émissions de faisceau battant ne dépassera pas 10 μs . Le temps de montée mesuré sur le flanc de chaque impulsion de guidage complémentaire non attenante au faisceau battant doit être inférieur à 10 μs .

3.11.4.6.2.5.2 Les caractéristiques de signal électromagnétique des impulsions de guidage complémentaire doivent être les suivantes :

- a) dans le secteur de guidage complémentaire « corrigez à droite », le niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à droite » dépassera d'au moins 5 dB celui des lobes secondaires du faisceau battant et celui de tous les autres signaux de guidage et signaux d'indication hors limites ;
- b) dans le secteur de guidage complémentaire « corrigez à gauche », le niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à gauche » dépassera d'au moins 5 dB celui des lobes secondaires du faisceau battant et celui de tous les autres signaux de guidage et signaux d'indication hors limites ;
- c) dans le secteur de guidage proportionnel, le niveau des signaux de guidage complémentaire doit être inférieur d'au moins 5 dB à celui du lobe principal du faisceau battant.

3.11.4.6.2.5.3 La densité de puissance du signal de guidage complémentaire doit être conforme aux spécifications du § 3.11.4.10.1.

Note 1. — Le Supplément G, § 2.3.4, contient des éléments indicatifs sur les points suivants :

- a) séquençement du guidage complémentaire et du faisceau battant ;*
- b) enveloppes des impulsions dans les zones de transition entre les signaux de guidage complémentaire et de faisceau battant ;*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 140 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

c) *changements de conventions de guidage complémentaire (« corrigez à droite »/corrigez à gauche »).*

Note 2. — Les limites de la couverture proportionnelle sont émises sous forme de données de base comme il est spécifié au § 3.11.4.8.2.

3.11.4.7 Fonctions de guidage en site

3.11.4.7.1 *Conventions de balayage.* Pour la fonction de site d'approche, l'angle de guidage en site croissant doit être défini par un balayage montant. L'angle de site doit être nul dans le plan horizontal passant par le centre de phase de l'antenne correspondante. Chaque émission d'angle de guidage se composera d'un balayage ALLER suivi d'un balayage RETOUR. Le balayage ALLER se fera dans le sens des angles croissants.

3.11.4.7.2 *Signal sectoriel.* L'émission d'une impulsion d'indication hors limites doit être prévue dans le format destiné à la fonction de site d'approche. Lorsqu'une impulsion d'indication hors limites sera utilisée, elle sera :

- 1) plus forte que tout signal de guidage dans le secteur d'indication hors limites, et
- 2) inférieure d'au moins 5 dB aux signaux de guidage à l'intérieur du secteur de guidage. Le séquençement de l'indication hors limites sera conforme aux indications du Tableau A-4 de l'Appendice A. La durée de chaque impulsion mesurée à mi-amplitude sera d'au moins 100 µs et les temps de montée et de descente doivent être inférieurs à 10 µs.

3.11.4.7.2.1 Il sera permis, si on le souhaite, d'émettre successivement deux impulsions dans chaque créneau destiné à l'indication hors limites. Lorsque des paires d'impulsions seront utilisées, chaque impulsion aura une durée d'au moins 50 µs et ses temps de montée et de descente seront inférieurs à 10 µs.

3.11.4.8 Fonctions de données.

L'émission de données de base et de données auxiliaires doit être prévue dans le format de signal MLS.

Note. — Les spécifications de couverture et de surveillance des données émanant de l'équipement sol figurent au § 3.11.5.4.

3.11.4.8.1 *Émissions de données.* Les données doivent être émises de la manière spécifiée au § 3.11.4.4.3.1.

3.11.4.8.2 *Structure et séquençement des données de base.* Les données de base doivent être codées sous forme de mots de 32 bits comprenant chacun un préambule de fonction (12 bits)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 141 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

spécifié au § 3.11.4.4 et des données dont la teneur est spécifiée au Tableau A-7 de l'Appendice A. Le séquençement des mots de données de base doit être conforme aux spécifications du Tableau A-6 de l'Appendice A. La teneur, l'intervalle maximal entre deux émissions consécutives du même mot et l'organisation des mots doivent être conformes aux spécifications du Tableau A-7 de l'Appendice A. L'émission des données contenant une information numérique débutera par le bit de poids faible. Le plus petit nombre binaire représentera la limite inférieure absolue de la plage de valeurs et la progression se fera par pas binaires jusqu'à la limite supérieure absolue spécifiée au Tableau A-7 de l'Appendice A.

3.11.4.8.2.1 *Teneur des données de base.* Les données spécifiées au Tableau A-7 de l'Appendice A doivent être définies comme suit :

- a) Distance antenne d'azimut d'approche — seuil. Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le seuil de piste.
- b) Limite de couverture proportionnelle en azimut d'approche. Limite du secteur dans lequel le guidage proportionnel en azimut d'approche est assuré.
- c) Type du signal de guidage complémentaire. Méthode d'obtention du signal de guidage complémentaire en azimut.
- d) Alignement de descente minimal. Angle minimal de descente le long de l'axe d'azimut nul, défini au § 3.11.1.
- e) État de l'azimut arrière. État opérationnel de l'équipement d'azimut arrière.
- f) État du DME. État opérationnel de l'équipement DME.
- g) État de l'azimut d'approche. État opérationnel de l'équipement d'azimut d'approche.
- h) État du site d'approche. État opérationnel de l'équipement de site d'approche.
- i) Largeur de faisceau. Largeur de faisceau d'antenne pour une fonction donnée, définie au § 3.11.1.
- j) Distance DME. Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- k) Azimut magnétique d'approche. Angle mesuré en sens d'horloge dans le plan horizontal, à l'emplacement de l'antenne d'azimut d'approche, entre le nord magnétique et l'azimut d'approche zéro degré. Le sommet de l'angle mesuré doit être le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche.
- l) Azimut magnétique arrière. Angle mesuré en sens d'horloge dans le plan horizontal, à l'emplacement de l'antenne d'azimut arrière, entre le nord magnétique et l'azimut

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 142 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

arrière zéro degré. Le sommet de l'angle mesuré doit être le centre de phase de l'antenne d'azimut arrière.

m) Limite de couverture proportionnelle en azimut arrière. Limite du secteur dans lequel le guidage proportionnel arrière est assuré.

n) Identification de l'équipement sol MLS. Les trois derniers caractères de l'identification de système spécifiée au § 3.11.4.6.2.1. Les caractères doivent être chiffrés selon l'Alphabet international n° 5 (IA-5) à l'aide des bits b_1 à b_6 .

Note 1. — L'alphabet international n° 5 (IA-5) est défini au RANT 10 – PART 3.

Note 2. — On peut reconstituer le bit b_7 de ce code dans le récepteur embarqué en prenant le complément du bit b_6 .

3.11.4.8.3 Organisation et séquençement des données auxiliaires. Les données auxiliaires doivent être réparties en mots de 76 bits, eux-mêmes répartis comme suit : préambule de fonction (12 bits) spécifié au § 3.11.4.4 ; adresse (8 bits) spécifiée au Tableau A-9 de l'Appendice A ; données et parité (56 bits) spécifiées aux Tableaux A-10, A-11, A-12, A-13 et A-15 de l'Appendice A. Trois codes d'identification de fonction serviront à distinguer la transmission des données auxiliaires A, des données auxiliaires B et des données auxiliaires C. Le séquençement de la fonction de données auxiliaires doit être conforme aux indications du Tableau A-8 de l'Appendice A. Deux formats doivent être prévus, l'un pour les données numériques et l'autre pour les données en caractères alphanumériques. L'émission des données contenant une information numérique débutera par le bit de poids faible. Les caractères alphabétiques des mots de données B1 à B39 doivent être codés selon l'Alphabet international n° 5 (IA-5) à l'aide des bits b_1 à b_5 , le bit b_1 étant émis en premier. Les données alphanumériques figurant dans les autres mots de données doivent être codées selon l'Alphabet IA-5 à l'aide de 7 bits d'information, plus un bit de parité ajouté à chaque caractère. Les données alphanumériques doivent être émises dans l'ordre de lecture. L'émission série d'un caractère débutera par le bit de poids faible et s'achèvera par le bit de parité.

Note 1. — L'alphabet international no 5 (1A-5) est défini au RANT 10 – PART 3.

Note 2. — La teneur des données auxiliaires A est spécifiée au § 3.11.4.8.3.1. Celle des données auxiliaires B est spécifiée au § 3.11.4.8.3.2 et celle des données auxiliaires C est réservée à l'usage national.

3.11.4.8.3.1 Teneur des données auxiliaires A : Les éléments de données contenus dans les mots de données auxiliaires A1 à A4 spécifiés au Tableau A-10 de l'Appendice A doivent être définis comme suit :

a) *Déport de l'antenne d'azimut d'approche :* Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical passant par l'axe de piste.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 143 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- b) *Distance antenne d'azimut d'approche — point d'origine MLS* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- c) *Alignement de l'azimut d'approche sur l'axe de piste* : Angle minimal que fait l'azimut d'approche zéro degré avec l'axe de piste.
- d) *Système de coordonnées de l'antenne d'azimut d'approche* : Système de coordonnées (planes ou coniques) des données d'angle émises par l'antenne d'azimut d'approche.

Note.— Bien qu'on ait élaboré l'exigence ci-dessus pour prévoir deux systèmes de coordonnées entre lesquels on a le choix, le système de coordonnées planes n'est pas mis en œuvre et il n'est pas prévu de le mettre en œuvre dans le futur.

- e) Hauteur de l'antenne d'azimut d'approche : Hauteur du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche par rapport au point d'origine MLS.
- f) Déport de l'antenne de site d'approche : Distance minimale du centre de phase de l'antenne de site au plan vertical passant par l'axe de piste.
- g) Distance point d'origine MLS — seuil : Distance, mesurée dans la direction de l'axe de piste, du point d'origine MLS au seuil de piste.
- h) Hauteur de l'antenne de site d'approche : Position sur la verticale du centre de phase de l'antenne de site par rapport au point d'origine MLS.
- i) Altitude du point d'origine MLS : Hauteur du point d'origine MLS par rapport au niveau moyen de la mer (msl).
- j) Hauteur du seuil de piste : Hauteur de l'intersection du seuil et de l'axe de piste par rapport au point d'origine MLS.
- k) Déport DME : Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical passant par l'axe de piste.
- l) Distance DME — point d'origine MLS : Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- m) Hauteur de l'antenne DME : Hauteur du centre de phase de l'antenne DME par rapport au point d'origine MLS.
- n) Distance extrémité aval de piste — point d'origine MLS : Distance, mesurée dans la direction de l'axe de piste, de l'extrémité aval de piste au point d'origine MLS.
- o) Déport de l'antenne d'azimut arrière : Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut arrière au plan vertical passant par l'axe de piste.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 144 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- p) Distance antenne d'azimut arrière — point d'origine MLS : Distance minimale de l'antenne d'azimut arrière au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- q) Coïncidence de l'azimut arrière et de l'axe de piste : Angle minimal que fait l'azimut arrière zéro degré avec l'axe de piste.
- r) Système de coordonnées de l'antenne d'azimut arrière : Système de coordonnées (planes ou coniques) des données d'angle émises par l'antenne d'azimut arrière.

Note. — Bien qu'on ait élaboré l'exigence ci-dessus pour prévoir deux systèmes de coordonnées entre lesquels on a le choix, le système de coordonnées planes n'est pas mis en œuvre et il n'est pas prévu de le mettre en œuvre dans le futur.

- s) Hauteur de l'antenne d'azimut arrière. Hauteur du centre de phase de l'antenne d'azimut arrière par rapport au point d'origine MLS.

Note. — Il est entendu qu'aucun mot de données A supplémentaire ne sera défini.

3.11.4.8.3.2 Teneur des mots de données auxiliaires B : Les mots de données auxiliaires B doivent être définis de la manière indiquée dans les Tableaux A-11 et A-13 de l'Appendice A.

3.11.4.8.3.2.1 Données relatives aux procédures MLS/RNAV (système d'atterrissage hyperfréquences/navigation de surface) : Les mots de données auxiliaires B1 à B39 serviront au besoin à transmettre les données nécessaires aux procédures MLS/RNAV. Ces données pourront être divisées en deux bases distinctes : l'une émise dans le secteur de couverture en azimut d'approche et l'autre émise dans le secteur de couverture en azimut arrière. Pour chaque procédure, les données doivent être communiquées à l'aide de la base de données émise dans le secteur de couverture où la procédure commence. Les données relatives à une approche interrompue doivent être communiquées à l'aide de la base de données concernant la procédure d'approche associée.

3.11.4.8.3.2.2 Structure des bases de données relatives aux procédures : Chaque base de données relative à une procédure doit être structurée comme suit :

- a) un mot de correspondance/CRC indiquera la taille de la base de données, le nombre de procédures qui y sont définies et le code de contrôle de redondance cyclique (CRC) pour la validation de la base de données ;
- b) des mots indicateurs de procédure indiqueront toutes les procédures d'approche et de départ nommées dans la base de données ;
- c) des mots de données définiront les coordonnées et la succession des points de cheminement des procédures.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 145 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — La structure et le codage des mots auxiliaires B1 à B39 sont définis dans les Tableaux A-14 à A-17 de l'Appendice A. Des éléments indicatifs sur le codage des procédures MLS/RNAV figurent dans le Supplément G.

3.11.4.9 Précision du système.

Sauf indication contraire, les normes de précision ci-après doivent être respectées avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — Les limites globales d'erreur comprennent les erreurs de toutes origines (exemples : erreurs provenant de l'équipement embarqué, de l'équipement sol et des effets de propagation).

Note 2. — Il est entendu que les limites d'erreur seront appliquées sur un segment de vol qui comprend le point de repère d'approche ou le point de repère d'azimut arrière. Le Supplément G, § 2.5.2, contient des renseignements au sujet de l'interprétation des erreurs MLS et au sujet de la mesure de ces erreurs sur un segment de vol adapté à la vérification en vol.

Note 3. — Pour déterminer la dégradation admissible des erreurs ailleurs qu'au point de repère approprié, il faut d'abord convertir la valeur linéaire de la précision spécifiée au point de repère en valeur angulaire équivalente en prenant l'antenne pour origine.

3.11.4.9.1 Point de repère d'approche MLS : La hauteur du point de repère d'approche MLS doit être de 15 m (50 ft). Une tolérance de +3 m (10 ft) doit être admise.

Note 1. — Sur le plan opérationnel, la définition de la hauteur du point de repère d'approche MLS a pour but d'assurer un guidage sûr au-dessus des obstacles ainsi qu'une utilisation sûre et efficace de la piste desservie. La hauteur mentionnée au § 3.11.4.9.1 se rapporte à une piste de code 3 ou 4 telle que la définit le RANT14.

Note 2. — D'autre part, le point de repère est un point commode où la précision et divers paramètres de la fonction peuvent être spécifiés.

Note 3. — Les hauteurs ci-dessus du point de repère d'approche MLS ont été calculées pour une distance verticale maximale de 5,8 m (19 ft) entre la trajectoire de l'antenne d'alignement de descente de bord et la trajectoire du bas des roues à la verticale du seuil. Dans le cas des aéronefs pour lesquels ce critère est insuffisant, il peut être nécessaire de prendre des dispositions afin soit de maintenir une marge adéquate au seuil, soit d'adapter les minimums d'exploitation autorisés.

3.11.4.9.2 Point de repère d'azimut arrière MLS : La hauteur du point de repère d'azimut arrière MLS doit être de 15 m (50 ft). Une tolérance de +3 m (10 ft) doit être admise.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 146 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — La définition du point de repère d'azimut arrière MLS a pour but d'établir un point commode où la précision et divers paramètres de la fonction peuvent être spécifiés.

3.11.4.9.3 La PFE doit être constituée par les composantes fréquentielles de l'erreur de signal de guidage à la sortie du récepteur embarqué qui sont inférieures à 0,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en azimut et inférieures à 1,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en site. Le CMN doit être constitué par les composantes fréquentielles de l'erreur de signal de guidage à la sortie du récepteur embarqué qui sont supérieures à 0,3 rad/s dans le cas de l'information de guidage en azimut et supérieures à 0,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en site. La pulsation de coupure du filtre de sortie du récepteur servant à cette mesure est égale à 10 rad/s.

3.11.4.9.4 *Fonctions de guidage en azimut d'approche* : Sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, au point de repère d'azimut d'approche, les performances de la fonction d'azimut d'approche doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) la PFE ne dépassera pas ± 6 m (20 ft) ;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 3,5$ m (11,5 ft) ;
- c) le CNM ne dépassera pas $\pm 3,2$ m (10,5 ft), ou $0,1^\circ$ si cette valeur est inférieure à la précédente.

3.11.4.9.4.1 Au point de repère d'approche, la PFE ne dépasserait pas ± 4 m (13,5 ft).

3.11.4.9.4.2 La précision linéaire spécifiée au point de repère doit être maintenue dans toute la zone de couverture de piste spécifiée au § 3.11.5.2.2.1.2, sauf lorsqu'une dégradation est tolérée selon les spécifications du § 3.11.4.9.4.3.

3.11.4.9.4.3 *Tolérance de dégradation* : Sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en azimut d'approche, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à 37 km (20 NM) du seuil de piste dans le prolongement de l'axe de piste doivent être égales à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère d'approche. La limite de CMN doit être de $0,1^\circ$ à 37 km (20 NM) du point de repère d'approche dans le prolongement de l'axe de piste sous l'angle d'alignement de descente minimal.
- b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ doivent être égales à 1,5 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche. La limite angulaire de CMN pour un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ est égale à 1,3 fois la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 147 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche.

- c) *En fonction de l'angle de site* : La limite de PFE et la limite de PFN ne croîtront pas lorsque l'angle de site est inférieur ou égal à 9° . La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle de site de 15° mesuré depuis le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche doivent être égales à 2 fois la valeur admise au-dessous de 9° à la même distance du point de repère d'approche et sous le même angle d'azimut. La limite de CMN ne doit pas croître avec l'angle de site.
- d) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne doivent pas dépasser $0,2^\circ$ dans aucune zone de couverture.

3.11.4.9.4.3.1 Le CMN ne dépasserait pas $0,1^\circ$ dans aucune zone de couverture.

3.11.4.9.4.4 *PFE et PFN angulaires maximaux* : Sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en tout point de la zone de couverture, les limites d'erreur angulaire s'établiront comme suit :

- a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,25^\circ$;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,15^\circ$.

3.11.4.9.5 *Fonctions de guidage en azimut arrière* : Au point de repère d'azimut arrière, les performances de la fonction d'azimut arrière doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) la PFE ne dépassera pas ± 6 m (20 ft) ;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 3,5$ m (11,5 ft) ;
- c) le CNM ne dépassera pas $\pm 3,2$ m (10,5 ft), ou $0,1^\circ$ si cette valeur est inférieure à la précédente.

3.11.4.9.5.1 *Tolérance de dégradation* : En azimut arrière, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à la limite de couverture dans le prolongement de l'axe de piste doivent être égales à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère d'azimut arrière. La limite angulaire de CMN à 18,5 km (10 NM) de l'extrémité aval de la piste dans le prolongement de son axe doit être égale à 1,3 fois la valeur spécifiée au point de repère d'azimut arrière.
- b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 20^\circ$ doivent être égales à 1,5 fois la valeur dans le prolongement de piste à la même distance du point de repère d'azimut arrière. La

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 148 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

limite angulaire de CMN sous un angle d'azimut de $\pm 20^\circ$ doit être égale à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'azimut arrière.

- c) *En fonction de l'angle de site* : La limite de PFE et la limite de PFN ne croîtront pas lorsque l'angle de site est inférieur ou égal à 9° . La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle de site de 15° mesuré depuis le centre de phase de l'antenne d'azimut arrière doivent être égales à 2 fois la valeur admise au-dessous de 9° à la même distance du point de repère d'azimut arrière et sous le même angle d'azimut. La limite de CMN ne doit pas croître avec l'angle de site.
- d) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne dépasseront pas $0,2^\circ$ dans aucune zone de couverture.

3.11.4.9.5.2 *PFE et PFN angulaires maximaux* : En tout point de la zone de couverture, les limites d'erreur angulaire doivent s'établir comme suit :

- a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,50^\circ$;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,30^\circ$.

3.11.4.9.6 *Fonction de guidage en site* : Dans le cas de l'équipement implanté de façon à fournir un alignement de descente d'angle nominal inférieur ou égal à 3° , sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, les performances de la fonction de site d'approche au point de repère d'approche doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,6$ m (2 ft) ;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,4$ m (1,3 ft) ;
- c) le CMN ne dépassera pas $\pm 0,3$ m (1 ft).

3.11.4.9.6.1 *Tolérance de dégradation* : Sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en site d'approche, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à 37 km (20 NM) du seuil de piste sur l'alignement de descente minimal doivent être égales à $0,2^\circ$. La limite de CMN sera de $0,1^\circ$ à 37 km (20 NM) du point de repère d'approche dans le prolongement de l'axe de piste sous l'angle d'alignement de descente minimal.
- b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ doivent être égales à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche. La limite angulaire de CMN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ sera égale à 1,3 fois la valeur

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 149 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche.

- c) *En fonction de l'angle de site* : Sous les angles de site supérieurs à l'angle de site de l'alignement de descente minimal ou à 3° si cette valeur est plus petite et jusqu'au maximum de la couverture de guidage proportionnel et à la verticale du point de repère d'approche, il sera toléré que la limite angulaire de PFE, la limite angulaire de PFN et la limite angulaire de CMN croissent linéairement de manière que sous un angle de site de 15° la limite soit égale à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère. Le CMN directement au-dessus du point de repère ne dépassera $\pm 0,07^\circ$ en aucun cas. Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à l'alignement de descente minimal et l'angle maximal de couverture du guidage proportionnel, les dégradations en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui sont spécifiées aux alinéas a) et b) s'appliqueront.
- d) Les limites de PFE, PFN et CMN ne doivent pas croître avec l'angle de site dans la zone comprise entre l'angle d'alignement de descente minimal et l'angle égal à 60 % de ce dernier. Sous les angles de site inférieurs à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture spécifiée au § 3.11.5.3.2.1.2, et à la verticale du point de repère d'approche, il sera toléré que la limite angulaire de PFE, la limite angulaire de PFN et la limite angulaire de CMN croissent linéairement jusqu'à 6 fois la valeur au point de repère d'approche. Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal, et en descendant jusqu'à la limite de couverture, la dégradation en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui est spécifiée aux alinéas a) et b) s'appliquera. Il ne doit être admis en aucun cas que la PFE dépasse 0,8°, ou que le CMN dépasse 0,4°.
- e) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne dépasseront pas 0,2° dans aucune zone de couverture pour les angles de site supérieurs à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal.

3.11.4.9.6.2 PFE et PFN angulaires maximaux : Sauf dans les cas prévus au § 3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en tout point de la zone de couverture situé à un angle de site supérieur à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal, les limites d'erreur angulaire doivent s'établir comme suit :

- a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,25^\circ$;
- b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,15^\circ$.

3.11.4.9.6.3 La limite angulaire de croissance linéaire de la limite de PFE, de la limite de PFN et de la limite de CMN sous les angles inférieurs à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture serait égale à 3 fois la valeur admise au point de repère d'approche.

Note. — Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à 60 % de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture, il est recommandé que la dégradation en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui est spécifiée au § 3.11.4.9.6.1, alinéas a) et b) s'applique.

3.11.4.9.6.4 CMN maximal : la limite de CMN ne serait supérieure à 0,1° en aucun point de la zone de couverture pour les angles de site supérieurs à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal.

3.11.4.9.6.5 La PFE ne dépasserait pas 0,35° et que le CMN ne dépasse pas 0,2°.

3.11.4.9.6.6 Dans son volume de couverture, un équipement de site d'approche implanté de façon à fournir un alignement de descente minimal d'angle supérieur à 3° ne doit pas être d'une précision angulaire inférieure à celle qui est spécifiée pour l'équipement implanté de façon à fournir un alignement de descente minimal de 3°.

3.11.4.10 Densité de puissance

3.11.4.10.1 La densité de puissance des signaux MDPD, des signaux de guidage complémentaire et des signaux de guidage en angle doit être supérieure ou égale aux valeurs ci-dessous dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles en tout point de la couverture, sauf disposition contraire du § 3.11.4.10.2.

Fonction	Signaux MDPD (dBW/m ²)	Signaux d'angle (dBW/m ²)			Signaux de guidage complémentaire (dBW/m ²)
		1° (Largeur de faisceau d'antenne)	2°	3°	
Guidage en azimut d'approche	-89,5	-85,7	-79,7	-76,2	-88,0
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	-89,5	-88,0	-84,5	-81,0	-88,0
Guidage en azimut arrière	-89,5	-88,0	-82,7	-79,2	-88,0
Guidage en site d'approche	-89,5	-88,0	-84,5	S/O	S/O

S/O = sans objet

Note. — Le tableau ci-dessus spécifie les densités de puissance minimales pour les signaux de guidage complémentaire et de faisceau battant. Les valeurs relatives des deux types de signaux sont indiquées au § 3.11.4.6.2.5.2.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 151 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.4.10.2 La densité de puissance des signaux de guidage en azimut d'approche dépassera celle qui est spécifiée au § 3.11.4.10.1 d'au moins :

- a) 15 dB au point de repère d'approche ;
- b) 5 dB pour des antennes ayant une largeur de faisceau de 1° ou 9 dB pour des antennes ayant une largeur de faisceau supérieure ou égale à 2°, à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point d'origine MLS ou du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut.

Note 1. — Pour l'atterrissage automatique, l'équipement d'azimut d'approche fournira normalement, près de la surface de la piste, des densités de puissance des signaux angulaires supérieures à celles qui sont spécifiées au § 3.11.4.10.1. Le Supplément G donne des éléments indicatifs en ce qui concerne la largeur du faisceau d'antenne et le bilan de puissance.

Note 2. — Les spécifications des § 3.11.5.2.2 et 3.11.5.3.2 relatives à la couverture tiennent compte des difficultés d'implantation de l'équipement sol qui peuvent empêcher de fournir la densité de puissance spécifiée au § 3.11.4.10.2.

3.11.4.10.3 Densités de puissance relatives des trajets multiples

3.11.4.10.3.1 Dans la couverture en azimut du MLS à 60 m (200 ft) ou plus au-dessus du seuil, la durée d'un signal de faisceau battant réfléchi dont la densité de puissance est de plus de 4 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage en azimut d'approche ou du guidage en azimut à cadence élevée doit être inférieure à 1 s, tel que le voit un aéronef qui suit une approche publiée.

3.11.4.10.3.2 Dans le secteur de guidage proportionnel en azimut du MLS, au-dessous de 60 m (200 ft) au-dessus du seuil, la densité de puissance d'un signal de faisceau battant réfléchi du guidage d'approche en azimut ou du guidage d'approche en azimut à cadence élevée doit être de moins de 10 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage d'approche en azimut ou du guidage d'approche en azimut à cadence élevée. Sur l'axe de la piste, le signal réfléchi ne dégradera pas la forme du faisceau battant d'azimut et ne générera pas d'erreurs à la sortie d'un récepteur qui dépassent les tolérances spécifiées au § 3.11.4.9.

3.11.4.10.3.3 Dans la couverture en site du MLS, la durée d'un signal de faisceau battant réfléchi du guidage d'approche en site dont la densité de puissance est de plus de 4 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage d'approche en site doit être inférieure à 1 s, tel que le voit un aéronef qui suit une approche publiée.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 152 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5 CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT SOL

3.11.5.1 Synchronisation et contrôle.

La synchronisation du multiplexage par répartition dans le temps des émissions de guidage en angle et de données, dont la liste figure au § 3.11.4.3.3, doit être contrôlée.

Note. — Des dispositions spécifiques applicables au contrôle de diverses fonctions MLS figurent aux § 3.11.5.2.3 et 3.11.5.3.3.

3.11.5.1.1 *Rayonnement résiduel des fonctions MLS.* Pendant les périodes où une autre fonction est émise, le rayonnement résiduel d'une fonction doit être inférieur d'au moins 70 dB au niveau de son émission.

Note. — Le niveau permis de rayonnement résiduel d'une fonction particulière est un niveau qui n'a aucun effet défavorable sur la réception de toute autre fonction et qui dépend de l'implantation de l'équipement et de la position de l'aéronef.

3.11.5.2 Équipement de guidage en azimuth

3.11.5.2.1 *Caractéristiques du faisceau battant :* Les antennes d'équipement sol d'azimut doivent produire un faisceau en éventail étroit dans le plan horizontal et large dans le plan vertical, qui balayera horizontalement le secteur de guidage proportionnel d'une limite à l'autre.

3.11.5.2.1.1 *Système de coordonnées :* L'information de guidage en azimuth doit être rayonnée soit en coordonnées coniques, soit en coordonnées planes.

3.11.5.2.1.2 *Largeur du faisceau d'antenne :* La largeur du faisceau d'antenne ne doit pas dépasser 4°.

Note. — Il est entendu que dans toute la zone de couverture, l'enveloppe de faisceau battant détectée ne dépasse pas 250 µs (équivalent d'une largeur de faisceau de 5°) afin que l'équipement embarqué décode correctement l'angle.

3.11.5.2.1.3 *Forme du faisceau battant :* Les points à -10 dB de l'enveloppe de faisceau doivent être décalés, par rapport au centre du faisceau, au minimum de 0,76 fois la largeur de faisceau et au maximum de 0,96 fois la largeur de faisceau.

Note. — La forme décrite pour le faisceau est obtenue sur l'axe de pointage à l'aide d'un filtre approprié en l'absence de multitrajets. Le Supplément G, § 3.1 et 3.2, contient des renseignements sur la forme du faisceau et sur les lobes secondaires.

3.11.5.2.2 Couverture

Note. — Les Figures G-5A, G-5B et G-6 du Supplément G contiennent des schémas illustrant la couverture spécifiée ci-dessous.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 153 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.2.2.1 *Azimut d'approche* : Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, l'équipement sol d'azimut d'approche doit rayonner une information de guidage au minimum dans les volumes d'espace ci-après.

3.11.5.2.2.1.1 *Zone d'approche* : Zone comprise :

- a) latéralement dans un secteur de 80° (normalement 40° de part et d'autre de l'axe de pointage de l'antenne) qui a pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche ;
- b) longitudinalement jusqu'à 41,7 km (22,5 NM) de l'antenne d'azimut d'approche ;
- c) verticalement entre :
 - 1) une surface conique inférieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche et inclinée vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, une hauteur de 600 m (2 000 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le centre de phase de l'antenne ;
 - 2) une surface conique supérieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche, inclinée vers le haut de 15° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 6 000 m (20 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Lorsque des obstacles intermédiaires font saillie au-dessus de la surface inférieure, il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe.

Note 2. — Lorsqu'il est établi qu'une information de guidage trompeuse existe en dehors du secteur de couverture publié et que les procédures opérationnelles appropriées ne peuvent pas apporter de solutions acceptables, on pourra faire appel, pour limiter les effets de cette information, à certaines techniques telles que l'adaptation du secteur de guidage proportionnel et l'emploi de signaux d'indication hors limites. Le Supplément G, Section 8, contient des éléments indicatifs sur l'emploi de ces techniques.

Note 3. — Lorsque le secteur de guidage proportionnel est plus étroit que la couverture latérale minimale spécifiée au § 3.11.5.2.2.1.1, alinéa a), les signaux de guidage complémentaire spécifiés au § 3.11.4.6.2.5 sont nécessaires.

3.11.5.2.2.1.2 *Zone de piste* : Zone comprise :

- a) horizontalement dans un secteur de 45 m (150 ft) de part et d'autre de l'axe de piste, qui part de l'extrémité aval de celle-ci et s'étend parallèlement à cet axe dans la direction d'approche jusqu'à la zone de couverture opérationnelle minimale décrite au § 3.11.5.2.2.1.3 ;
- b) verticalement entre :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 154 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- 1) une surface horizontale située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut ;
et
- 2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut, inclinée vers le haut de 20° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 600 m (2 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Le Supplément G, § 2.3.6, contient des renseignements sur la détermination du point mentionné à l'alinéa b) 1).

Note 2. — Il est entendu que le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe peut être autorisé, pour autant que la qualité du signal puisse satisfaire aux exigences du § 3.11.4.9.4 relatives à la précision.

3.11.5.2.2.1.2.1 Le niveau inférieur de couverture dans la zone de piste serait situé à 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'axe de piste.

3.11.5.2.2.1.2.2 Lorsque les besoins de l'atterrissage automatique, du roulage ou du décollage l'exigeront, le niveau inférieur de couverture dans la zone de piste ne doit pas être situé à plus de 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'axe de piste.

Note. — Il est entendu que la limite inférieure de couverture de 2,5 m (8 ft) s'applique à toutes les pistes. On trouvera au Supplément G, § 2.3.6, des indications sur la possibilité d'appliquer avec moins de rigueur à 2,5 m (8 ft) les spécifications du § 3.11.4.10.2 relatives à la densité de puissance.

3.11.5.2.2.1.3 Zone de couverture opérationnelle minimale : Zone comprise :

- a) latéralement dans un secteur de 10° de part et d'autre de l'axe de piste, ayant pour origine le point d'origine MLS ;
- b) longitudinalement du seuil de piste dans la direction d'approche jusqu'à la limite de la couverture longitudinale spécifiée au § 3.11.5.2.2.1.1, alinéa b) ;
- c) verticalement entre :
 - 1) un plan inférieur qui passe par la ligne située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du seuil de piste et qui est incliné vers le haut de manière à atteindre la hauteur de la surface spécifiée au § 3.11.5.2.2.1.1, alinéa c) 1) à la limite de la couverture longitudinale ;
 - 2) la surface supérieure spécifiée au § 3.11.5.2.2.1.1, alinéa c) 2).

3.11.5.2.2.1.4 L'équipement sol d'azimut d'approche devrait rayonner verticalement une information de guidage jusqu'à 30° au-dessus de l'horizontale.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 155 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.2.2.1.5 Le secteur minimal de guidage proportionnel aura la valeur indiquée ci-après :

Distance antenne d'azimut d'approche-seuil (AAT)	Couverture minimale proportionnelle
AAT < 500 m (1 640 ft)	$\pm 8^\circ$
500 m (1 640 ft) < AAT < 3 100 m (10 170 ft)	$\pm 6^\circ$
3 100 m (10 170 ft) < AAT	$\pm 4^\circ$

3.11.5.2.2.2 *Azimut arrière* : L'équipement sol d'azimut arrière doit rayonner une information dans le volume d'espace ci-après au minimum :

- a) horizontalement dans un secteur de 20° de part et d'autre de l'axe de piste, qui a pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière et s'étend dans la direction d'approche interrompue jusqu'à 18,5 km (10 NM) au minimum de l'extrémité aval de piste ;
- b) verticalement dans la zone de piste entre :
 - 1) une surface horizontale située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut arrière ; et
 - 2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière, inclinée vers le haut de 20° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 600 m (2 000 ft) de hauteur.
- g) verticalement dans la zone d'azimut arrière entre :
 - 1) une surface conique ayant pour origine un point situé à 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'extrémité aval de la piste, inclinée vers le haut de $0,9^\circ$ par rapport à l'horizontale ; et
 - 2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière, inclinée vers le haut de 15° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 3 000 m (10 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Le Supplément G, § 2.3.6, contient des renseignements sur la détermination du point mentionné à l'alinéa b) 1).

Note 2. — Lorsque les caractéristiques physiques de la piste ou des obstacles empêchent de respecter les exigences des alinéas b) et c), il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 156 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.2.2.2.1 L'installation d'azimut arrière devrait rayonner une information de guidage jusqu'à 30° au-dessus de l'horizontale.

3.11.5.2.2.2.2 Le secteur minimal de guidage proportionnel doit mesurer 10° de part et d'autre de l'axe de piste.

Note. — Le Supplément G, § 7.5, contient les modalités d'application.

3.11.5.2.3 Moniteurs et commandes

3.11.5.2.3.1 Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, les moniteurs d'azimut d'approche et d'azimut arrière feront cesser le rayonnement des fonctions correspondantes, et un avertissement sera transmis aux points de commande désignés si l'une quelconque des conditions ci-après dure plus longtemps que la période de temps spécifiée :

- a) variation de la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de piste, telle que la PFE au point de repère d'approche ou dans la direction d'une radiale d'azimut quelconque dépasse les limites spécifiées aux § 3.11.4.9.4 et 3.11.4.9.5 pendant plus d'une seconde ;
- b) chute de la puissance rayonnée, dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications des § 3.11.4.10.1 et 3.11.4.6.2.5.2 pendant plus d'une seconde ;
- c) erreur constatée plus d'une fois dans les émissions MDPD de préambule pendant une période quelconque d'une seconde ;
- d) erreur de synchronisation MRT d'une fonction d'azimut donnée, telle que les tolérances spécifiées au § 3.11.4.3.2 sont dépassées pendant plus d'une seconde.

Note. — Le Supplément G, Section 6, contient des éléments indicatifs.

3.11.5.2.3.2 La conception et le fonctionnement du moniteur doivent être tels que le rayonnement cessera et qu'un avertissement sera donné aux points de commande désignés en cas de panne du moniteur lui-même.

3.11.5.2.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée, temps de rayonnement nul compris, ne doit pas dépasser les périodes spécifiées au § 3.11.5.2.3.1. Toute tentative faite pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours doit être menée à bien dans ces délais et les temps de rayonnement nul ne dépassera pas 500 millisecondes. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne doit être faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

3.11.5.2.4 Besoins d'intégrité et de continuité du service pour l'azimut MLS

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 157 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.2.4.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne doit pas être inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III.

3.11.5.2.4.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne serait pas inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I.

3.11.5.2.4.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné sera supérieure à :

- a) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie II ou catégorie IIIA (équivalent à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement) ;
- b) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 30 secondes pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour toute la gamme des opérations de catégorie III (équivalent à 4 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

3.11.5.2.4.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasserait $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I (équivalent à 1 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — Le Supplément G, Section 11, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.

3.11.5.2.5 Précision de l'équipement sol

3.11.5.2.5.1 Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de piste ne dépassera pas l'équivalent de ± 3 m (10 ft) au point de repère d'approche MLS.

3.11.5.2.5.2 La part due à l'équipement sol dans le CMN au point de repère ne dépasserait pas 1 m (3,3 ft), ou $0,03^\circ$ si cette valeur est plus petite, avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — Il s'agit de l'erreur due à l'équipement, qui ne comprend aucun effet de propagation.

Note 2. — Le Supplément G, § 2.5.2, contient des éléments indicatifs sur la mesure de ce paramètre.

3.11.5.2.6 Implantation

Note 1. — Il est entendu que l'impossibilité d'implanter l'équipement sol d'azimut dans le prolongement de l'axe de piste ne doit pas s'opposer à l'installation du MLS.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 158 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note 2. — Le Supplément G, § 4.3, contient des éléments indicatifs sur les zones critiques et sensibles des antennes d'azimut.

3.11.5.2.6.1 Normalement, l'antenne d'équipement sol d'azimut d'approche doit être implantée dans le prolongement de l'axe de piste au-delà de l'extrémité aval et doit être réglée de façon que le plan vertical passant par l'alignement de piste zéro degré passe par le point de repère d'approche MLS. L'antenne doit être implantée conformément aux exigences du RANT 14 relatives au franchissement des obstacles.

3.11.5.2.6.2 L'antenne d'équipement sol d'azimut arrière doit être normalement implantée dans le prolongement de l'axe de piste à l'extrémité amont et doit être réglée de façon que le plan vertical passant par l'alignement de piste zéro degré passe par le point de repère d'azimut arrière.

3.11.5.3 Équipement de guidage en site

3.11.5.3.1 *Caractéristiques du faisceau battant* : L'antenne d'équipement sol de site produira un faisceau en éventail étroit dans le plan vertical et large dans le plan horizontal, qui balaye verticalement le secteur de guidage proportionnel d'une limite à l'autre.

3.11.5.3.1.1 *Système de coordonnées* : L'information de guidage en site d'approche doit être rayonnée en coordonnées coniques.

3.11.5.3.1.2 *Largeur du faisceau d'antenne* : La largeur du faisceau d'antenne ne dépassera pas 2,5°.

3.11.5.3.1.3 *Forme de faisceau battant* : Les points -10 dB de l'enveloppe de faisceau doivent être décalés, par rapport à l'axe, au minimum de 0,76 fois la largeur de faisceau et au maximum de 0,96 fois la largeur de faisceau.

Note. — La forme décrite pour le faisceau est obtenue sur l'axe de pointage à l'aide d'un filtre approprié en l'absence de multitrajets. Le Supplément G, § 3.1 et 3.2, contient des renseignements sur la forme du faisceau et sur les lobes secondaires.

3.11.5.3.2 Couverture

Note. — La Figure G-10A du Supplément G contient des schémas illustrant la couverture spécifiée.

3.11.5.3.2.1 *Site d'approche*. Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, l'équipement sol de site d'approche doit rayonner une information de guidage proportionnel au minimum dans le volume d'espace ci-après :

3.11.5.3.2.1.1 *Zone d'approche*. Zone comprise :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 159 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

- a) latéralement dans un secteur ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site, d'une ouverture au moins égale au secteur de guidage proportionnel produit par l'équipement sol d'azimut d'approche à la limite de la couverture longitudinale ;
- b) longitudinalement de l'antenne de site, dans la direction d'approche, jusqu'à 37 km (20 NM) du seuil ;
- c) verticalement entre :
 - 1) une surface conique inférieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site et inclinée vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, une hauteur de 600 m (2 000 ft) au-dessus du plan horizontal qui passe par le centre de phase de l'antenne ;
 - 2) une surface conique supérieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site, inclinée vers le haut de 7,5° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 6 000 m (20 000 ft) de hauteur.

Note. — Lorsque les caractéristiques physiques de la zone d'approche empêchent de respecter les exigences des alinéas a), b) et c) 1), il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la ligne de visibilité directe.

3.11.5.3.2.1.1.1 L'équipement sol de site d'approche assurerait un guidage proportionnel jusqu'à plus de 7,5° au-dessus de l'horizontale lorsque l'exploitation l'exige.

3.11.5.3.2.1.2 *Zone de couverture opérationnelle minimale* : Zone comprise :

- a) latéralement dans un secteur ayant pour origine le point d'origine MLS, de 10° de part et d'autre de l'axe de piste ;
- b) longitudinalement de 75 m (250 ft) du point d'origine MLS, dans la direction du seuil, jusqu'à la limite de couverture spécifiée au § 3.11.5.3.2.1.1, alinéa b) ;
- c) verticalement entre la surface supérieure spécifiée au § 3.11.5.3.2.1.1, alinéa c) 2) et la plus élevée des deux surfaces ci-après :
 - 1) une surface qui est le lieu géométrique des points situés à 2,5 m (8 ft) au-dessus de la piste ;
 - 2) un plan ayant pour origine le point d'origine MLS et incliné vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, la hauteur de la surface spécifiée au § 3.11.5.3.2.1.1, alinéa c) 1).

Note. — Le Supplément G, § 3.3, contient des renseignements sur le diagramme de rayonnement horizontal de l'antenne de site d'approche.

3.11.5.3.3 *Moniteurs et commandes*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 160 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.3.3.1 Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, le moniteur de site d'approche fera cesser le rayonnement de ses fonctions et un avertissement doit être transmis au point de commande désigné si l'une quelconque des conditions suivantes dure plus longtemps que la période de temps spécifiée :

- a) variation de la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de descente, telle que la PFE au point de repère d'approche ou sur tout alignement de descente compatible avec les procédures d'approche publiées dépasse les limites spécifiées au § 3.11.4.9.6 pendant plus d'une seconde ;
- b) chute de la puissance rayonnée, dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications du § 3.11.4.10.1 pendant plus d'une seconde ;
- c) erreur constatée plus d'une fois dans les émissions MDPD de préambule pendant une période quelconque d'une seconde ;
- d) erreur de synchronisation MRT d'une fonction de site donnée, telle que les spécifications du § 3.11.4.3.2 ne sont pas respectées et le problème persiste pendant plus d'une seconde.

Note. — Le Supplément G, Section 6, contient des éléments indicatifs.

3.11.5.3.3.2 La conception et le fonctionnement du moniteur doivent être tels que le rayonnement cessera et qu'un avertissement sera donné aux points de commande désignés en cas de panne du moniteur lui-même.

3.11.5.3.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée, temps de rayonnement nul compris, ne doit pas dépasser les périodes spécifiées au § 3.11.5.3.3.1. Toute tentative faite pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours doit être menée à bien dans ces délais et les temps de rayonnement nul ne dépassera pas 500 millisecondes. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne doit être faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

3.11.5.3.4 *Besoins d'intégrité et de continuité du service pour le site d'approche MLS*

3.11.5.3.4.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne doit être pas inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III.

3.11.5.3.4.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne serait pas inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage sur site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 161 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.5.3.4.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné doit être supérieure à $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III (équivalant à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

3.11.5.3.4.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasserait $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I (équivalant à 1 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — Le Supplément G, Section 11, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.

3.11.5.3.5 Précision de l'équipement sol

3.11.5.3.5.1 Sauf dans les cas permis au § 3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, la part due à l'équipement sol dans la composante erreur moyenne d'alignement de descente de la PFE ne doit pas dépasser l'équivalent de $\pm 0,3$ m (1 ft) au point de repère d'approche.

3.11.5.3.5.2 la part due à l'équipement sol dans le CMN au point de repère ne dépasserait pas 0,15 m (0,5 ft), avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — Il s'agit de l'erreur due à l'équipement, qui ne comprend aucun effet de propagation.

Note 2. — Le Supplément G, § 2.5.2, contient des éléments indicatifs sur la mesure de ce paramètre.

3.11.5.3.6 Implantation

Note. — Le Supplément G, § 4.2, contient des éléments indicatifs sur les zones critiques des antennes de site.

3.11.5.3.6.1 L'antenne d'équipement sol de site d'approche doit être implantée à côté de la piste. Elle le sera conformément aux exigences du RANT 14 relatives au franchissement des obstacles.

3.11.5.3.6.2 L'antenne d'équipement sol de site d'approche doit être implantée de façon que l'asymptote de l'alignement de descente minimal passe à la verticale du seuil au point de repère d'approche MLS.

3.11.5.3.6.2.1 L'angle de l'alignement de descente minimal, qui est normalement de 3° , ne dépasserait pas 3° sauf lorsqu'il n'est pas possible de respecter par d'autres moyens les spécifications relatives au franchissement des obstacles.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 162 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — Il est entendu que le choix d'un angle supérieur à 3° pour l'alignement de descente minimal sera déterminé par des facteurs opérationnels plutôt que par des facteurs techniques.

3.11.5.3.6.2.2 L'antenne de site d'approche de l'équipement sol serait implantée de telle sorte que la hauteur du point qui correspond au signal de guidage décodé de l'alignement de descente minimal au-dessus du seuil ne dépasse pas 18 m (60 ft).

Note. — Du fait du déport de l'antenne de site par rapport à l'axe de piste, l'alignement de descente minimal sera plus haut que le point de repère d'approche.

3.11.5.3.6.3 Lorsqu'un ILS et un MLS desservent simultanément la même piste, le point de repère ILS et le point de repère d'approche MLS coïncideraient à 1 m (3 ft) près.

Note 1. — Il est entendu que cette recommandation ne s'appliquera que si le point de repère ILS est conforme aux spécifications de hauteur figurant aux § 3.1.5.1.4 et 3.1.5.1.5.

Note 2. — Le Supplément G, § 4.1, contient des renseignements sur la coïmplantation de l'ILS et du MLS.

3.11.5.4 Couverture et surveillance des données

Note 1. — Le Supplément G, § 2.7, contient des éléments indicatifs sur l'utilisation des données.

Note 2. — Les données essentielles sont les données de base et les données auxiliaires essentielles émises dans les mots de données auxiliaires A1, A2, A3 et A4.

3.11.5.4.1 Données de base

3.11.5.4.1.1 Les mots de données de base 1, 2, 3, 4 et 6 doivent être émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche.

Note. — Le Tableau A-7 de l'Appendice A indique la composition des mots de données de base.

3.11.5.4.1.2 Lorsque la fonction d'azimut arrière est fournie, les mots de données de base 4, 5 et 6 doivent être émis dans l'ensemble des secteurs de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière.

3.11.5.4.2 Données auxiliaires

3.11.5.4.2.1 Les mots de données auxiliaires A1, A2 et A3 doivent être émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche.

3.11.5.4.2.2 Lorsque la fonction d'azimut arrière est fournie, les mots de données auxiliaires A3 et A4 seront émis dans l'ensemble des secteurs de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 163 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — Les mots de données auxiliaires B42 et B43 sont transmis au lieu des mots A1 et A4 respectivement pour les applications qui exigent une rotation d'antenne en azimut dépassant la portée d'alignement que permettent les mots A1 et A4.

3.11.5.4.2.3 Lorsqu'ils sont fournis, les mots de données auxiliaires B seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche, sauf les mots de la base de données des procédures en azimut arrière, qui seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut arrière.

3.11.5.4.2.4 Si la fonction d'azimut arrière est assurée, les mots de données auxiliaires B appropriés seraient émis dans tout le secteur de couverture en azimut arrière.

Note. — Les Tableaux A-10, A-12 et A-15 de l'Appendice A indiquent la composition des mots de données auxiliaires.

3.11.5.4.3 Moniteurs et commandes

3.11.5.4.3.1 Le moniteur avertira le point de commande désigné si la puissance rayonnée est inférieure à celle qui est nécessaire pour répondre aux spécifications du § 3.11.4.10.1 sur les signaux MDPD.

3.11.5.4.3.2 Si une erreur est détectée dans au moins deux échantillons consécutifs dans les données de base rayonnées vers la couverture de l'azimut d'approche, le rayonnement de ces données ainsi que des fonctions d'azimut d'approche et de site cessera.

3.11.5.4.3.3 Si une erreur est détectée dans au moins deux échantillons consécutifs dans les données de base rayonnées vers la couverture de l'azimut arrière, le rayonnement de ces données et de la fonction d'azimut arrière cessera.

3.11.5.5 Équipement de mesure de distance

3.11.5.5.1 L'information DME doit être rayonnée au minimum dans tout le volume de couverture où le guidage en azimut d'approche et en azimut arrière est disponible.

3.11.5.5.2 L'information DME serait rayonnée sur 360° en azimut si cela est nécessaire du point de vue opérationnel.

Note. — L'implantation de l'équipement sol du DME est fonction de la longueur de la piste, du profil de la piste et des caractéristiques du terrain. Le Supplément C, § 7.1.6, et le Supplément G, Section 5, traitent de l'implantation de l'équipement sol DME.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 164 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

3.11.6 CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT EMBARQUE

3.11.6.1 Fonctions d'angle et de données

3.11.6.1.1 Précision

3.11.6.1.1.1 Lorsque les densités de puissance MDPD et du signal de faisceau battant seront égales au minimum spécifié au § 3.11.4.10.1, l'équipement embarqué sera en mesure de capter le signal, et le CMN de tout signal d'angle décodé ne dépassera pas 0,1°, mais le CMN de la fonction de guidage en azimuth arrière ne dépassera pas 0,2°.

Note 1. — Il est entendu que les mots de données de base et de données auxiliaires contenant des données essentielles pour l'exploitation envisagée seront décodés dans un délai et avec une intégrité appropriés à l'application prévue.

Note 2. — Le Supplément G, § 7.3, contient des renseignements sur l'acquisition et la validation du signal de guidage et sur les fonctions de données.

3.11.6.1.1.2 Lorsque la densité de puissance du signal rayonné sera assez élevée pour que la part du bruit de récepteur embarqué soit négligeable, l'équipement embarqué n'augmentera pas de plus de $\pm 0,017^\circ$ pour la PFE, et de $\pm 0,015^\circ$ en azimuth et $\pm 0,01^\circ$ en site pour le CMN, l'imprécision de mesure d'un signal quelconque de guidage en angle.

3.11.6.1.1.3 Afin qu'un guidage précis soit assuré jusqu'à 2,5 m (8 ft) au-dessus de la surface de la piste, le CMN produit par l'équipement embarqué doit être inférieur à 0,04° pour les densités de puissance stipulées au § 3.11.4.10.2, alinéa b).

3.11.6.1.2 Gamme dynamique

3.11.6.1.2.1 L'équipement embarqué doit être capable de capter le signal, et les spécifications de performances du § 3.11.6.1.1.2 doivent être respectées lorsque la densité de puissance de l'un quelconque des signaux rayonnés sera supérieure au minimum spécifié au § 3.11.4.10.1 et inférieure ou égale à $-14,5 \text{ dBW/m}^2$.

3.11.6.1.2.2 Les performances du récepteur ne se dégraderont pas au-delà des limites spécifiées lorsque la différence entre les densités de puissance de signal des diverses fonctions atteindra les valeurs extrêmes spécifiées au § 3.11.6.1.2.1.

3.11.6.1.3 Caractéristiques du filtre de sortie de données d'angle du récepteur

3.11.6.1.3.1 Pour des signaux d'entrée sinusoïdaux, les filtres de sortie du récepteur n'induiront pas de variation d'amplitude ou de retard de phase dans les mesures d'angle qui dépassent de plus de 20 % la valeur obtenue à l'aide d'un filtre passe-bas à un pôle ayant une pulsation de coupure de 10 rad/s.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 165 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Note. — Il peut être avantageux d'effectuer un filtrage supplémentaire approprié des sorties de récepteur qui ne sont destinées qu'à alimenter des dispositifs de visualisation. Le Supplément G, § 7.4.2 contient des renseignements supplémentaires sur le filtrage des données de sortie.

3.11.6.1.4 *Réponse parasite sur canal adjacent.* Les spécifications du § 3.11.6 relatives aux performances du récepteur doivent être respectées lorsque le rapport entre les signaux utiles poursuivis et le bruit produit par les signaux sur canal adjacent dans une bande de 150 kHz centrée sur la fréquence utile est égal ou supérieur aux valeurs du rapport signal/bruit (SNR) :

- indiquées dans le Tableau X1 quand la densité de puissance reçue de la station sol appropriée est égale ou supérieure aux valeurs du Tableau Y, ou
- indiquées dans le Tableau X2 quand la densité de puissance reçue de la station sol appropriée se trouve entre les valeurs minimales de la densité de puissance indiquées au § 3.11.4.10.1 et celles du Tableau Y.

Tableau Y

Fonction	Largeur de faisceau (Note 2)		
	1°	2°	3°
Guidage en azimuth d'approche	−69,8 dBW/m ²	−63,8 dBW/m ²	−60,2 dBW/m ²
Guidage en azimuth d'approche à cadence élevée	−74,6 dBW/m ²	−69,5 dBW/m ²	−65 dBW/m ²
Guidage en site d'approche	−71 dBW/m ²	−65 dBW/m ²	S/O
Azimuth arrière	S/O (Note 4)	S/O (Note 4)	S/O (Note 4)

Tableau X1

Fonction	Données	SNR (Note 1)		
		Largeur de faisceau (Note 2)		
		1°	2°	3°
Guidage en azimuth d'approche	5 dB	24,7 dB	30,7 dB	34,3 dB
Guidage en azimuth d'approche à cadence élevée	5 dB	19,9 dB	26 dB	29,5 dB
Guidage en site d'approche	5 dB	23,5 dB	29,5 dB	S/O
Azimuth arrière (Note 4)	5 dB	5,2 dB	11,2 dB	14,8 dB

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 1 Télécommunications aéronautiques Aides radio à la navigation	Page : 166 de 176 Révision : 00 Date: 28/02/2019
---	--	--

Tableau X2

<i>Fonction</i>	<i>Données</i>	<i>SNR (Note 1)</i>		
		<i>Largeur de faisceau (Note 2)</i>		
		<i>1°</i>	<i>2°</i>	<i>3°</i>
Guidage en azimuth d'approche	5 dB	8,2 dB	14,3 dB	17,8 dB
Guidage en azimuth d'approche à cadence élevée	5 dB	3,5 dB	9,5 dB	13 dB
Guidage en site d'approche	5 dB	3,5 dB	9,5 dB	S/O
Azimuth arrière (Note 4)	5 dB	5,2 dB	11,2 dB	14,8 dB

Note 1.— Lorsque la densité de puissance du signal désiré rayonné est suffisamment élevée pour que la part du bruit du récepteur embarqué soit négligeable, la part du CMN embarqué pour le guidage en site d'approche et en azimuth d'approche (mais non pour le guidage en azimuth arrière) doit, comme le prescrit le § 3.11.6.1.1, être réduite par comparaison à la part du CMN lorsque la densité de puissance du signal désiré rayonné est à la valeur minimale indiquée au § 3.11.4.10.1; les valeurs minimales du SNR sont alors plus élevées.

Note 2. —La relation est linéaire entre les points adjacents désignés par les largeurs de faisceau.

Note 3. —Ces valeurs SNR doivent être protégées par l'application des critères d'espacement des fréquences comme l'explique le Supplément G, § 9.3.

Note 4. —Étant donné que la précision du guidage en azimuth arrière ne change pas quand le bruit du récepteur embarqué peut être considéré comme négligeable, les mêmes valeurs SNR sont appliquées pour l'azimuth arrière.



Tableau A. Répartition et appariement des canaux pour les combinaisons DME/angle MLS, DME/VOR et DME/ILS/MLS

Appariement des canaux				Paramètres DME						
				Interrogation				Réponse		
					Codes de modulation d'impulsions		DME/P — Mode			Code de modulation d'impulsions
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz			DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz
*1X	—	—	—	1 025	12	—	—	962	12	
**1Y	—	—	—	1 025	36	—	—	1 088	30	
*2X	—	—	—	1 026	12	—	—	963	12	
**2Y	—	—	—	1 026	36	—	—	1 089	30	
*3X	—	—	—	1 027	12	—	—	964	12	
**3Y	—	—	—	1 027	36	—	—	1 090	30	
*4X	—	—	—	1 028	12	—	—	965	12	
**4Y	—	—	—	1 028	36	—	—	1 091	30	
*5X	—	—	—	1 029	12	—	—	966	12	
**5Y	—	—	—	1 029	36	—	—	1 092	30	
*6X	—	—	—	1 030	12	—	—	967	12	
**6Y	—	—	—	1 030	36	—	—	1 093	30	
*7X	—	—	—	1 031	12	—	—	968	12	
**7Y	—	—	—	1 031	36	—	—	1 094	30	
*8X	—	—	—	1 032	12	—	—	969	12	
**8Y	—	—	—	1 032	36	—	—	1 095	30	
*9X	—	—	—	1 033	12	—	—	970	12	
**9Y	—	—	—	1 033	36	—	—	1 096	30	
*10X	—	—	—	1 034	12	—	—	971	12	
**10Y	—	—	—	1 034	36	—	—	1 097	30	
*11X	—	—	—	1 035	12	—	—	972	12	
**11Y	—	—	—	1 035	36	—	—	1 098	30	
*12X	—	—	—	1 036	12	—	—	973	12	
**12Y	—	—	—	1 036	36	—	—	1 099	30	
*13X	—	—	—	1 037	12	—	—	974	12	
**13Y	—	—	—	1 037	36	—	—	1 100	30	
*14X	—	—	—	1 038	12	—	—	975	12	
**14Y	—	—	—	1 038	36	—	—	1 101	30	
*15X	—	—	—	1 039	12	—	—	976	12	
**15Y	—	—	—	1 039	36	—	—	1 102	30	
*16X	—	—	—	1 040	12	—	—	977	12	
**16Y	—	—	—	1 040	36	—	—	1 103	30	



Appariement des canaux				Paramètres DME						
				Interrogation				Réponse		
					Codes de modulation d'impulsions					
						DME/P — Mode				
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz		DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
17X	108,00	—	—	1 041	12	—	—	—	978	12
17Y	108,05	5 043,0	540	1 041	36	36	42	—	1 104	30
17Z	—	5 043,3	541	1 041	—	21	27	—	1 104	15
18X	108,10	5 031,0	500	1 042	12	12	18	—	979	12
18W	—	5 031,3	501	1 042	—	24	30	—	979	24
18Y	108,15	5 043,6	542	1 042	36	36	42	—	1 105	30
18Z	—	5 043,9	543	1 042	—	21	27	—	1 105	15
19X	108,20	—	—	1 043	12	—	—	—	980	12
19Y	108,25	5 044,2	544	1 043	36	36	42	—	1 106	30
19Z	—	5 044,5	545	1 043	—	21	27	—	1 106	15
20X	108,30	5 031,6	502	1 044	12	12	18	—	981	12
20W	—	5 031,9	503	1 044	—	24	30	—	981	24
20Y	108,35	5 044,8	546	1 044	36	36	42	—	1 107	30
20Z	—	5 045,1	547	1 044	—	21	27	—	1 107	15
21X	108,40	—	—	1 045	12	—	—	—	982	12
21Y	108,45	5 045,4	548	1 045	36	36	42	—	1 108	30
21Z	—	5 045,7	549	1 045	—	21	27	—	1 108	15
22X	108,50	5 032,2	504	1 046	12	12	18	—	983	12
22W	—	5 032,5	505	1 046	—	24	30	—	983	24
22Y	108,55	5 046,0	550	1 046	36	36	42	—	1 109	30
22Z	—	5 046,3	551	1 046	—	21	27	—	1 109	15
23X	108,60	—	—	1 047	12	—	—	—	984	12
23Y	108,65	5 046,6	552	1 047	36	36	42	—	1 110	30
23Z	—	5 046,9	553	1 047	—	21	27	—	1 110	15
24X	108,70	5 032,8	506	1 048	12	12	18	—	985	12
24W	—	5 033,1	507	1 048	—	24	30	—	985	24
24Y	108,75	5 047,2	554	1 048	36	36	42	—	1 111	30
24Z	—	5 047,5	555	1 048	—	21	27	—	1 111	15
25X	108,80	—	—	1 049	12	—	—	—	986	12
25Y	108,85	5 047,8	556	1 049	36	36	42	—	1 112	30
25Z	—	5 048,1	557	1 049	—	21	27	—	1 112	15
26X	108,90	5 033,4	508	1 050	12	12	18	—	987	12
26W	—	5 033,7	509	1 050	—	24	30	—	987	24
26Y	108,95	5 048,4	558	1 050	36	36	42	—	1 113	30
26Z	—	5 048,7	559	1 050	—	21	27	—	1 113	15
27X	109,00	—	—	1 051	12	—	—	—	988	12
27Y	109,05	5 049,0	560	1 051	36	36	42	—	1 114	30
27Z	—	5 049,3	561	1 051	—	21	27	—	1 114	15



Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Fréquence MHz	DME/N µs	Codes de modulation d'impulsions		Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
						DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs								
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
28X	109,10	5 034,0	510	1 052	12	12	18	989	12
28W	—	5 034,3	511	1 052	—	24	30	989	24
28Y	109,15	5 049,6	562	1 052	36	36	42	1 115	30
28Z	—	5 049,9	563	1 052	—	21	27	1 115	15
29X	109,20	—	—	1 053	12	—	—	990	12
29Y	109,25	5 050,2	564	1 053	36	36	42	1 116	30
29Z	—	5 050,5	565	1 053	—	21	27	1 116	15
30X	109,30	5 034,6	512	1 054	12	12	18	991	12
30W	—	5 034,9	513	1 054	—	24	30	991	24
30Y	109,35	5 050,8	566	1 054	36	36	42	1 117	30
30Z	—	5 051,1	567	1 054	—	21	27	1 117	15
31X	109,40	—	—	1 055	12	—	—	992	12
31Y	109,45	5 051,4	568	1 055	36	36	42	1 118	30
31Z	—	5 051,7	569	1 055	—	21	27	1 118	15
32X	109,50	5 035,2	514	1 056	12	12	18	993	12
32W	—	5 035,5	515	1 056	—	24	30	993	24
32Y	109,55	5 052,0	570	1 056	36	36	42	1 119	30
32Z	—	5 052,3	571	1 056	—	21	27	1 119	15
33X	109,60	—	—	1 057	12	—	—	994	12
33Y	109,65	5 052,6	572	1 057	36	36	42	1 120	30
33Z	—	5 052,9	573	1 057	—	21	27	1 120	15
34X	109,70	5 035,8	516	1 058	12	12	18	995	12
34W	—	5 036,1	517	1 058	—	24	30	995	24
34Y	109,75	5 053,2	574	1 058	36	36	42	1 121	30
34Z	—	5 053,5	575	1 058	—	21	27	1 121	15
35X	109,80	—	—	1 059	12	—	—	996	12
35Y	109,85	5 053,8	576	1 059	36	36	42	1 122	30
35Z	—	5 054,1	577	1 059	—	21	27	1 122	15
36X	109,90	5 036,4	518	1 060	12	12	18	997	12
36W	—	5 036,7	519	1 060	—	24	30	997	24
36Y	109,95	5 054,4	578	1 060	36	36	42	1 123	30
36Z	—	5 054,7	579	1 060	—	21	27	1 123	15
37X	110,00	—	—	1 061	12	—	—	998	12
37Y	110,05	5 055,0	580	1 061	36	36	42	1 124	30
37Z	—	5 055,3	581	1 061	—	21	27	1 124	15
38X	110,10	5 037,0	520	1 062	12	12	18	999	12
38W	—	5 037,3	521	1 062	—	24	30	999	24
38Y	110,15	5 055,6	582	1 062	36	36	42	1 125	30
38Z	—	5 055,9	583	1 062	—	21	27	1 125	15



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1 **Télécommunications aéronautiques** **Aides radio à la navigation**

Page : 170 de 176

Révision : 00

Date: 28/02/2019

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions		Fréquence MHz		
					DME/N µs	DME/P — Mode			
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°			Approche initiale µs		Approche finale µs	
39X	110,20	—	—	1 063	12	—	—	1 000	12
39Y	110,25	5 056,2	584	1 063	36	36	42	1 126	30
39Z	—	5 056,5	585	1 063	—	21	27	1 126	15
40X	110,30	5 037,6	522	1 064	12	12	18	1 001	12
40W	—	5 037,9	523	1 064	—	24	30	1 001	24
40Y	110,35	5 056,8	586	1 064	36	36	42	1 127	30
40Z	—	5 057,1	587	1 064	—	21	27	1 127	15
41X	110,40	—	—	1 065	12	—	—	1 002	12
41Y	110,45	5 057,4	588	1 065	36	36	42	1 128	30
41Z	—	5 057,7	589	1 065	—	21	27	1 128	15
42X	110,50	5 038,2	524	1 066	12	12	18	1 003	12
42W	—	5 038,5	525	1 066	—	24	30	1 003	24
42Y	110,55	5 058,0	590	1 066	36	36	42	1 129	30
42Z	—	5 058,3	591	1 066	—	21	27	1 129	15
43X	110,60	—	—	1 067	12	—	—	1 004	12
43Y	110,65	5 058,6	592	1 067	36	36	42	1 130	30
43Z	—	5 058,9	593	1 067	—	21	27	1 130	15
44X	110,70	5 038,8	526	1 068	12	12	18	1 005	12
44W	—	5 039,1	527	1 068	—	24	30	1 005	24
44Y	110,75	5 059,2	594	1 068	36	36	42	1 131	30
44Z	—	5 059,5	595	1 068	—	21	27	1 131	15
45X	110,80	—	—	1 069	12	—	—	1 006	12
45Y	110,85	5 059,8	596	1 069	36	36	42	1 132	30
45Z	—	5 060,1	597	1 069	—	21	27	1 132	15
46X	110,90	5 039,4	528	1 070	12	12	18	1 007	12
46W	—	5 039,7	529	1 070	—	24	30	1 007	24
46Y	110,95	5 060,4	598	1 070	36	36	42	1 133	30
46Z	—	5 060,7	599	1 070	—	21	27	1 133	15
47X	111,00	—	—	1 071	12	—	—	1 008	12
47Y	111,05	5 061,0	600	1 071	36	36	42	1 134	30
47Z	—	5 061,3	601	1 071	—	21	27	1 134	15
48X	111,10	5 040,0	530	1 072	12	12	18	1 009	12
48W	—	5 040,3	531	1 072	—	24	30	1 009	24
48Y	111,15	5 061,6	602	1 072	36	36	42	1 135	30
48Z	—	5 061,9	603	1 072	—	21	27	1 135	15
49X	111,20	—	—	1 073	12	—	—	1 010	12
49Y	111,25	5 062,2	604	1 073	36	36	42	1 136	30
49Z	—	5 062,5	605	1 073	—	21	27	1 136	15



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1

Télécommunications aéronautiques

Aides radio à la navigation

Page : 171 de 176

Révision : 00

Date: 28/02/2019

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions			Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
					DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs								
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
50X	111,30	5 040,6	532	1 074	12	12	18	1 011	12
50W	—	5 040,9	533	1 074	—	24	30	1 011	24
50Y	111,35	5 062,8	606	1 074	36	36	42	1 137	30
50Z	—	5 063,1	607	1 074	—	21	27	1 137	15
51X	111,40	—	—	1 075	12	—	—	1 012	12
51Y	111,45	5 063,4	608	1 075	36	36	42	1 138	30
51Z	—	5 063,7	609	1 075	—	21	27	1 138	15
52X	111,50	5 041,2	534	1 076	12	12	18	1 013	12
52W	—	5 041,5	535	1 076	—	24	30	1 013	24
52Y	111,55	5 064,0	610	1 076	36	36	42	1 139	30
52Z	—	5 064,3	611	1 076	—	21	27	1 139	15
53X	111,60	—	—	1 077	12	—	—	1 014	12
53Y	111,65	5 064,6	612	1 077	36	36	42	1 140	30
53Z	—	5 064,9	613	1 077	—	21	27	1 140	15
54X	111,70	5 041,8	536	1 078	12	12	18	1 015	12
54W	—	5 042,1	537	1 078	—	24	30	1 015	24
54Y	111,75	5 065,2	614	1 078	36	36	42	1 141	30
54Z	—	5 065,5	615	1 078	—	21	27	1 141	15
55X	111,80	—	—	1 079	12	—	—	1 016	12
55Y	111,85	5 065,8	616	1 079	36	36	42	1 142	30
55Z	—	5 066,1	617	1 079	—	21	27	1 142	15
56X	111,90	5 042,4	538	1 080	12	12	18	1 017	12
56W	—	5 042,7	539	1 080	—	24	30	1 017	24
56Y	111,95	5 066,4	618	1 080	36	36	42	1 143	30
56Z	—	5 066,7	619	1 080	—	21	27	1 143	15
57X	112,00	—	—	1 081	12	—	—	1 018	12
57Y	112,05	—	—	1 081	36	—	—	1 144	30
58X	112,10	—	—	1 082	12	—	—	1 019	12
58Y	112,15	—	—	1 082	36	—	—	1 145	30
59X	112,20	—	—	1 083	12	—	—	1 020	12
59Y	112,25	—	—	1 083	36	—	—	1 146	30
**60X	—	—	—	1 084	12	—	—	1 021	12
**60Y	—	—	—	1 084	36	—	—	1 147	30
**61X	—	—	—	1 085	12	—	—	1 022	12
**61Y	—	—	—	1 085	36	—	—	1 148	30
**62X	—	—	—	1 086	12	—	—	1 023	12
**62Y	—	—	—	1 086	36	—	—	1 149	30
**63X	—	—	—	1 087	12	—	—	1 024	12
**63Y	—	—	—	1 087	36	—	—	1 150	30



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1

Télécommunications aéronautiques

Aides radio à la navigation

Page : 172 de 176

Révision : 00

Date: 28/02/2019

Appariement des canaux				Paramètres DME						
				Interrogation				Réponse		
					Codes de modulation d'impulsions					
						DME/P — Mode				
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz		DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
**64X	—	—	—	1 088	12	—	—		1 151	12
**64Y	—	—	—	1 088	36	—	—		1 025	30
**65X	—	—	—	1 089	12	—	—		1 152	12
**65Y	—	—	—	1 089	36	—	—		1 026	30
**66X	—	—	—	1 090	12	—	—		1 153	12
**66Y	—	—	—	1 090	36	—	—		1 027	30
**67X	—	—	—	1 091	12	—	—		1 154	12
**67Y	—	—	—	1 091	36	—	—		1 028	30
**68X	—	—	—	1 092	12	—	—		1 155	12
**68Y	—	—	—	1 092	36	—	—		1 029	30
**69X	—	—	—	1 093	12	—	—		1 156	12
**69Y	—	—	—	1 093	36	—	—		1 030	30
70X	112,30	—	—	1 094	12	—	—		1 157	12
**70Y	112,35	—	—	1 094	36	—	—		1 031	30
71X	112,40	—	—	1 095	12	—	—		1 158	12
**71Y	112,45	—	—	1 095	36	—	—		1 032	30
72X	112,50	—	—	1 096	12	—	—		1 159	12
**72Y	112,55	—	—	1 096	36	—	—		1 033	30
73X	112,60	—	—	1 097	12	—	—		1 160	12
**73Y	112,65	—	—	1 097	36	—	—		1 034	30
74X	112,70	—	—	1 098	12	—	—		1 161	12
**74Y	112,75	—	—	1 098	36	—	—		1 035	30
75X	112,80	—	—	1 099	12	—	—		1 162	12
**75Y	112,85	—	—	1 099	36	—	—		1 036	30
76X	112,90	—	—	1 100	12	—	—		1 163	12
**76Y	112,95	—	—	1 100	36	—	—		1 037	30
77X	113,00	—	—	1 101	12	—	—		1 164	12
**77Y	113,05	—	—	1 101	36	—	—		1 038	30
78X	113,10	—	—	1 102	12	—	—		1 165	12
**78Y	113,15	—	—	1 102	36	—	—		1 039	30
79X	113,20	—	—	1 103	12	—	—		1 166	12
**79Y	113,25	—	—	1 103	36	—	—		1 040	30
80X	113,30	—	—	1 104	12	—	—		1 167	12
80Y	113,35	5 067,0	620	1 104	36	36	42		1 041	30
80Z	—	5 067,3	621	1 104	—	21	27		1 041	15



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1 **Télécommunications aéronautiques** **Aides radio à la navigation**

Page : 173 de 176

Révision : 00

Date: 28/02/2019

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions			Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
					DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs								
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
81X	113,40	—	—	1 105	12	—	—	1 168	12
81Y	113,45	5 067,6	622	1 105	36	36	42	1 042	30
81Z	—	5 067,9	623	1 105	—	21	27	1 042	15
82X	113,50	—	—	1 106	12	—	—	1 169	12
82Y	113,55	5 068,2	624	1 106	36	36	42	1 043	30
82Z	—	5 068,5	625	1 106	—	21	27	1 043	15
83X	113,60	—	—	1 107	12	—	—	1 170	12
83Y	113,65	5 068,8	626	1 107	36	36	42	1 044	30
83Z	—	5 069,1	627	1 107	—	21	27	1 044	15
84X	113,70	—	—	1 108	12	—	—	1 171	12
84Y	113,75	5 069,4	628	1 108	36	36	42	1 045	30
84Z	—	5 069,7	629	1 108	—	21	27	1 045	15
85X	113,80	—	—	1 109	12	—	—	1 172	12
85Y	113,85	5 070,0	630	1 109	36	36	42	1 046	30
85Z	—	5 070,3	631	1 109	—	21	27	1 046	15
86X	113,90	—	—	1 110	12	—	—	1 173	12
86Y	113,95	5 070,6	632	1 110	36	36	42	1 047	30
86Z	—	5 070,9	633	1 110	—	21	27	1 047	15
87X	114,00	—	—	1 111	12	—	—	1 174	12
87Y	114,05	5 071,2	634	1 111	36	36	42	1 048	30
87Z	—	5 071,5	635	1 111	—	21	27	1 048	15
88X	114,10	—	—	1 112	12	—	—	1 175	12
88Y	114,15	5 071,8	636	1 112	36	36	42	1 049	30
88Z	—	5 072,1	637	1 112	—	21	27	1 049	15
89X	114,20	—	—	1 113	12	—	—	1 176	12
89Y	114,25	5 072,4	638	1 113	36	36	42	1 050	30
89Z	—	5 072,7	639	1 113	—	21	27	1 050	15
90X	114,30	—	—	1 114	12	—	—	1 177	12
90Y	114,35	5 073,0	640	1 114	36	36	42	1 051	30
90Z	—	5 073,3	641	1 114	—	21	27	1 051	15
91X	114,40	—	—	1 115	12	—	—	1 178	12
91Y	114,45	5 073,6	642	1 115	36	36	42	1 052	30
91Z	—	5 073,9	643	1 115	—	21	27	1 052	15
92X	114,50	—	—	1 116	12	—	—	1 179	12
92Y	114,55	5 074,2	644	1 116	36	36	42	1 053	30
92Z	—	5 074,5	645	1 116	—	21	27	1 053	15
93X	114,60	—	—	1 117	12	—	—	1 180	12
93Y	114,65	5 074,8	646	1 117	36	36	42	1 054	30
93Z	—	5 075,1	647	1 117	—	21	27	1 054	15



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 1

Télécommunications aéronautiques

Aides radio à la navigation

Page : 174 de 176

Révision : 00

Date: 28/02/2019

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions		DME/P — Mode		Fréquence MHz	
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
94X	114,70	—	—	1 118	12	—	—	1 181	12
94Y	114,75	5 075,4	648	1 118	36	36	42	1 055	30
94Z	—	5 075,7	649	1 118	—	21	27	1 055	15
95X	114,80	—	—	1 119	12	—	—	1 182	12
95Y	114,85	5 076,0	650	1 119	36	36	42	1 056	30
95Z	—	5 076,3	651	1 119	—	21	27	1 056	15
96X	114,90	—	—	1 120	12	—	—	1 183	12
96Y	114,95	5 076,6	652	1 120	36	36	42	1 057	30
96Z	—	5 076,9	653	1 120	—	21	27	1 057	15
97X	115,00	—	—	1 121	12	—	—	1 184	12
97Y	115,05	5 077,2	654	1 121	36	36	42	1 058	30
97Z	—	5 077,5	655	1 121	—	21	27	1 058	15
98X	115,10	—	—	1 122	12	—	—	1 185	12
98Y	115,15	5 077,8	656	1 122	36	36	42	1 059	30
98Z	—	5 078,1	657	1 122	—	21	27	1 059	15
99X	115,20	—	—	1 123	12	—	—	1 186	12
99Y	115,25	5 078,4	658	1 123	36	36	42	1 060	30
99Z	—	5 078,7	659	1 123	—	21	27	1 060	15
100X	115,30	—	—	1 124	12	—	—	1 187	12
100Y	115,35	5 079,0	660	1 124	36	36	42	1 061	30
100Z	—	5 079,3	661	1 124	—	21	27	1 061	15
101X	115,40	—	—	1 125	12	—	—	1 188	12
101Y	115,45	5 079,6	662	1 125	36	36	42	1 062	30
101Z	—	5 079,9	663	1 125	—	21	27	1 062	15
102X	115,50	—	—	1 126	12	—	—	1 189	12
102Y	115,55	5 080,2	664	1 126	36	36	42	1 063	30
102Z	—	5 080,5	665	1 126	—	21	27	1 063	15
103X	115,60	—	—	1 127	12	—	—	1 190	12
103Y	115,65	5 080,8	666	1 127	36	36	42	1 064	30
103Z	—	5 081,1	667	1 127	—	21	27	1 064	15
104X	115,70	—	—	1 128	12	—	—	1 191	12
104Y	115,75	5 081,4	668	1 128	36	36	42	1 065	30
104Z	—	5 081,7	669	1 128	—	21	27	1 065	15
105X	115,80	—	—	1 129	12	—	—	1 192	12
105Y	115,85	5 082,0	670	1 129	36	36	42	1 066	30
105Z	—	5 082,3	671	1 129	—	21	27	1 066	15
106X	115,90	—	—	1 130	12	—	—	1 193	12
106Y	115,95	5 082,6	672	1 130	36	36	42	1 067	30
106Z	—	5 082,9	673	1 130	—	21	27	1 067	15



Appariement des canaux				Paramètres DME						
				Interrogation				Réponse		
					Codes de modulation d'impulsions			Code de modulation d'impulsions µs		
					DME/N µs	DME/P — Mode				
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz		DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	
107X	116,00	—	—	1 131	12	—	—	1 194	12	
107Y	116,05	5 083,2	674	1 131	36	36	42	1 068	30	
107Z	—	5 083,5	675	1 131	—	21	27	1 068	15	
108X	116,10	—	—	1 132	12	—	—	1 195	12	
108Y	116,15	5 083,8	676	1 132	36	36	42	1 069	30	
108Z	—	5 084,1	677	1 132	—	21	27	1 069	15	
109X	116,20	—	—	1 133	12	—	—	1 196	12	
109Y	116,25	5 084,4	678	1 133	36	36	42	1 070	30	
109Z	—	5 084,7	679	1 133	—	21	27	1 070	15	
110X	116,30	—	—	1 134	12	—	—	1 197	12	
110Y	116,35	5 085,0	680	1 134	36	36	42	1 071	30	
110Z	—	5 085,3	681	1 134	—	21	27	1 071	15	
111X	116,40	—	—	1 135	12	—	—	1 198	12	
111Y	116,45	5 085,6	682	1 135	36	36	42	1 072	30	
111Z	—	5 085,9	683	1 135	—	21	27	1 072	15	
112X	116,50	—	—	1 136	12	—	—	1 199	12	
112Y	116,55	5 086,2	684	1 136	36	36	42	1 073	30	
112Z	—	5 086,5	685	1 136	—	21	27	1 073	15	
113X	116,60	—	—	1 137	12	—	—	1 200	12	
113Y	116,65	5 086,8	686	1 137	36	36	42	1 074	30	
113Z	—	5 087,1	687	1 137	—	21	27	1 074	15	
114X	116,70	—	—	1 138	12	—	—	1 201	12	
114Y	116,75	5 087,4	688	1 138	36	36	42	1 075	30	
114Z	—	5 087,7	689	1 138	—	21	27	1 075	15	
115X	116,80	—	—	1 139	12	—	—	1 202	12	
115Y	116,85	5 088,0	690	1 139	36	36	42	1 076	30	
115Z	—	5 088,3	691	1 139	—	21	27	1 076	15	
116X	116,90	—	—	1 140	12	—	—	1 203	12	
116Y	116,95	5 088,6	692	1 140	36	36	42	1 077	30	
116Z	—	5 088,9	693	1 140	—	21	27	1 077	15	
117X	117,00	—	—	1 141	12	—	—	1 204	12	
117Y	117,05	5 089,2	694	1 141	36	36	42	1 078	30	
117Z	—	5 089,5	695	1 141	—	21	27	1 078	15	
118X	117,10	—	—	1 142	12	—	—	1 205	12	
118Y	117,15	5 089,8	696	1 142	36	36	42	1 079	30	
118Z	—	5 090,1	697	1 142	—	21	27	1 079	15	
119X	117,20	—	—	1 143	12	—	—	1 206	12	
119Y	117,25	5 090,4	698	1 143	36	36	42	1 080	30	
119Z	—	5 090,7	699	1 143	—	21	27	1 080	15	



Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
					Codes de modulation d'impulsions			DME/P — Mode	
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
120X	117,30	—	—	1 144	12	—	—	1 207	12
120Y	117,35	—	—	1 144	36	—	—	1 081	30
121X	117,40	—	—	1 145	12	—	—	1 208	12
121Y	117,45	—	—	1 145	36	—	—	1 082	30
122X	117,50	—	—	1 146	12	—	—	1 209	12
122Y	117,55	—	—	1 146	36	—	—	1 083	30
123X	117,60	—	—	1 147	12	—	—	1 210	12
123Y	117,65	—	—	1 147	36	—	—	1 084	30
124X	117,70	—	—	1 148	12	—	—	1 211	12
**124Y	117,75	—	—	1 148	36	—	—	1 085	30
125X	117,80	—	—	1 149	12	—	—	1 212	12
**125Y	117,85	—	—	1 149	36	—	—	1 086	30
126X	117,90	—	—	1 150	12	—	—	1 213	12
**126Y	117,95	—	—	1 150	36	—	—	1 087	30

* Ces canaux sont réservés aux assignations à l'échelon national.

** Ces canaux peuvent être assignés à l'échelon national à titre secondaire. Ils sont réservés principalement en vue de la protection du radar secondaire de surveillance (SSR).

▽ La fréquence de 108,0 MHz n'est pas destinée à l'ILS. Le canal d'interrogation-réponse DME associé n° 17X peut être assigné pour servir en cas d'urgence. Cependant, la fréquence de réponse du canal n° 17X (978 MHz) est employée aussi par l'émetteur-récepteur universel (UAT). Les normes et pratiques recommandées sur l'UAT figurent à l'Annexe 10, Volume III, 1^{re} Partie, Chapitre 12.