

RÉPUBLIQUE DU TOGO

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 10 - PART 4

TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES SYSTEMES DE SURVEILLANCE ET ANTICOLLISION

1ère édition / Révision 03 / Novembre 2026

APPROUVÉ PAR

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

CHAPITRE 0. ADMINISTRATION DU DOCUMENT

0.1 LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG	1	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
PG ADM	2	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
LPE	3	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
ER	4	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM	6 – 7	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
PG EXIGENCES	8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 1	9 – 10	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
CHAP 2	11 – 18	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
CHAP 3	19 – 167	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
CHAP 4	168 – 232	01	Juillet 2015	02	Novembre 2023
CHAP 5	233 – 248	01	Juillet 2015	01	Février 2019
CHAP 6	249 - 250	01	Juillet 2015	01	Février 2019
CHAP 7	251 - 262	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
SUPPLEMENTS	1-112	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015

0.2 ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° Rév.	Date application	Date insertion	Emargement	Remarques
01		28/02/2019		Adoption amendement 90
<u>02</u>		<u>08/11/2023</u>		<u>Adoption amendement 91</u>
<u>03</u>		<u>04/07/2026</u>		<u>Adoption amendement 92</u>

a mis en forme le tableau

0.3 LISTE DES AMENDEMENTS

Page	N° Amendement	Date	Motif d'Amendement
<u>TOUTE</u>	<u>90</u>	<u>28/02/2019</u>	<u>Prise en compte de l'amendement 90 de l'Annexe 10 Vol IV</u>
<u>TOUTE</u>	<u>91</u>	<u>08/11/2023</u>	<u>Prise en compte de l'amendement 91 de l'Annexe 10 Vol IV</u>
<u>TOUTE</u>	<u>92</u>	<u>04/07/2026</u>	<u>Prise en compte de l'amendement 92 de l'Annexe 10 Vol IV</u>

a mis en forme : Centré

a mis en forme le tableau

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Centré

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: ADM 6 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

0.4 TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	Erreur ! Signet non défini.	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS		4
LISTE DES AMENDEMENTS		5
TABLE DES MATIERES		6
CHAPITRE 1 - DÉFINITIONS.....		119
CHAPITRE 2 – GÉNÉRALITÉS		1344
2.1 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)		1344
2.1.1 EXIGENCE.....		1344
2.1.2 MODES D'INTERROGATION (DANS LE SENS SOL-AIR)		1344
2.1.3 MODES DE REPONSE DU TRANSPONDEUR (DANS LE SENS AIR-SOL)		1543
2.1.4 MODE A — CODES DE REPONSE (IMPULSIONS D'INFORMATION)		1644
2.1.5 POSSIBILITES DE L'EQUIPEMENT EMBARQUE MODE S		1745
2.1.6 ADRESSE SSR MODE S (ADRESSE D'AERONEF).....		2348
2.1.7 Occupation du transpondeur.....		2348
2.2 CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS		2548
2.2.1 Utilisation des commandes		2548
CHAPITRE 3 : SYSTÈMES DE SURVEILLANCE		2720
3.1 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)		2720
3.1.1 SYSTÈMES FONCTIONNANT SEULEMENT EN MODE A ET EN MODE C		2720
3.1.2 SYSTÈMES FONCTIONNANT EN MODE S		4432
APPENDICE AU CHAPITRE 3		193146
CHAPITRE 4 : SYSTÈME ANTICOLLISION EMBARQUÉ		222475
4.1 DÉFINITIONS RELATIVES AU SYSTÈME ANTICOLLISION EMBARQUÉ		223476
4.2 ACAS I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET CARACTÉRISTIQUES		226479
4.2.1 SPECIFICATIONS FONCTIONNELLES		226479
4.2.2 FORMAT DE SIGNAL		226479
4.2.3 CONTROLE DU BROUILLAGE		226479
4.3 ACAS II ET ACAS III — DISPOSITIONS GÉNÉRALES		228484
4.3.1 SPECIFICATIONS FONCTIONNELLES		229482
4.3.2 SPECIFICATIONS DE PERFORMANCES DE SURVEILLANCE		229482
4.3.3 AVIS DE CIRCULATION (TA)		234487
4.3.4 DETECTION DES MENACES		235488
4.3.5 AVIS DE RESOLUTION (RA)		238494
4.3.6 COORDINATION ET COMMUNICATION		242495
4.3.7 PROTOCOLES ACAS		246499
4.3.8 FORMATS DE SIGNAL		249202
4.3.9 CARACTÉRISTIQUES DE L'EQUIPEMENT ACAS		278234
4.3.10 CONTROLE		280233
4.3.11 SPECIFICATIONS RELATIVES A UN TRANSPONDEUR MODE S UTILISE AVEC L'ACAS		280233
4.3.12 INDICATIONS DESTINEES A L'EQUIPAGE DE CONDUITE		283236
4.4 PERFORMANCE DE LA LOGIQUE ANTICOLLISION DE L'ACAS II		283236
4.4.1 DÉFINITIONS RELATIVES A LA PERFORMANCE DE LA LOGIQUE ANTICOLLISION		284237
4.4.2 CONDITIONS D'APPLICATION DES EXIGENCES FORMULEES		285238
4.4.3 REDUCTION DU RISQUE DE COLLISION		299252



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **ADM** 7 de 330

Révision: 01

Date: 28/02/2019

4.4.4	COMPATIBILITE AVEC LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (ATM)	299252
4.4.5	VALEUR RELATIVE DES OBJECTIFS EN CONFLIT	301254
4.5	UTILISATION DU SQUITTER LONG PAR L'ACAS	301254
4.5.1	SURVEILLANCE HYBRIDE ACAS A L'AIDE DE DONNEES DE POSITION SUR SQUITTER LONG	301254
4.5.2	UTILISATION DE L'ACAS AVEC UN NIVEAU MINIMAL DE DECLENCHEMENT (MTL) DE RECEPTEUR AMELIORE	305258
CHAPITRE 5	: SQUITTER LONG MODE S	307260
5.1	CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME D'ÉMISSION DE SQUITTERS LONGS MODE S	307260
5.1.1	ADS-B EMISSION	308264
CHAPITRE 6	: SYSTÈMES DE MULTILATÉRATION	326277
6.1	DÉFINITIONS	326277
6.2	SPÉCIFICATIONS FONCTIONNELLES	326277
6.3	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT RADIOÉLECTRIQUE	327278
6.4	SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCE	328279
CHAPITRE 7	: SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES APPLICATIONS DE SURVEILLANCE EMBARQUÉE	329280
7.1	SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES	329280
7.1.1	FONCTIONS DE DONNEES DE TRAFIC	329280
7.1.2	AFFICHAGE DES DONNEES DE CIRCULATION	329280



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: 8 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: 9 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

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 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*



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: ADM 10 de 330

Révision: 01

Date: 28/02/2019

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 anticollisions 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 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 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 1 11 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

CHAPITRE 1 - DÉFINITIONS

Dans le présent règlement RANT 10 Part 4, les termes ci-après sont définis comme suit :

Adresse d'aéronef : Combinaison unique de 24 bits, pouvant être assignée à un aéronef aux fins de communications air-sol, de navigation et de surveillance.

Note. — Les transpondeurs SSR mode S utilisent les squitters longs pour la diffusion, à des fins de surveillance, des données de position calculées à bord de l'aéronef. La diffusion de cette information est une forme de surveillance dépendante automatique (ADS) appelée ADS en mode diffusion (ADS-B).

Logique anticollision : Le sous-système ou la partie de l'ACAS qui analyse les données relatives à un intrus et à l'aéronef de référence, qui décide s'il y a ou non lieu à avis et, dans l'affirmative, lance ces avis. Il assure les fonctions suivantes : poursuite en distance et en altitude, détection de menace et lancement d'avis de résolution (RA). Il exclut la surveillance.

Occupation du transpondeur : État d'indisponibilité du transpondeur entre le moment où il détecte l'arrivée d'un signal qui semble déclencher une action, ou le moment où il déclenche lui-même une émission, et le moment où il est en mesure de répondre à une autre interrogation.

Note.— Des indications sur les signaux des divers systèmes qui contribuent à l'occupation d'un transpondeur figurent à l'Appendice M du Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924).

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.

État de perte de la liaison C2. État du RPAS pendant lequel, en raison d'une interruption de la liaison C2 dont la durée a dépassé le temps de décision avant perte de la liaison C2, la performance de la liaison C2 n'est pas suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune. *

Code d'identificateur d'interrogateur (II) correspondant. Code II dont le format binaire dans le champ de code d'interrogateur (CI) est identique au format binaire dans le champ de CI du code d'identificateur de surveillance (IS).

Code d'identificateur de surveillance (SI) correspondant. Code SI dont le format binaire dans le champ de CI est identique au format binaire dans le champ de CI du code d'identificateur d'interrogateur (II).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 1 12 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Zone de transition de piste. Boîte rectangulaire englobant exactement une piste dans le plan horizontal et s'élevant jusqu'à 100 pi au-dessus du niveau du sol.

Radar de surveillance : Équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef en distance et en azimut.

Radar secondaire de surveillance (SSR) : Dispositif radar de surveillance utilisant des émetteurs/récepteurs (interrogateurs) et des transpondeurs.

Note. — Les caractéristiques des interrogateurs et des transpondeurs sont spécifiées au Chapitre 3.

Service d'information sur le trafic en mode diffusion (TIS-B) — émission : Fonction sol qui diffuse périodiquement les informations de surveillance mises à disposition par des capteurs au sol dans un format convenant aux récepteurs possédant une capacité TIS-B réception.

Note. — Cette technique peut utiliser différentes liaisons de données. Les spécifications relatives aux squitters longs mode S figurent au Chapitre 5. Les spécifications relatives à la liaison numérique VHF (VDL) mode 4 et à l'émetteur-récepteur universel (UAT) figurent au RANT 10 Part 3.1.

Service d'information sur le trafic en mode diffusion (TIS-B) — réception : Fonction de surveillance qui reçoit et traite des données de surveillance provenant de sources de données TIS-B émission.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) — émission : Fonction embarquée sur un aéronef ou un véhicule qui diffuse périodiquement le vecteur d'état (position et vitesse) et d'autres informations provenant de systèmes de bord, dans un format convenant aux récepteurs possédant une capacité ADS-B réception.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) — réception : Fonction qui reçoit les données de surveillance provenant de sources de données ADS-B émission.

Système anticollision embarqué (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Note : Les transpondeurs SSR visés ci-dessus sont ceux qui fonctionnent en mode C ou en mode S.

Pour améliorer sa performance, l'ACAS peut aussi utiliser les signaux de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) reçus d'autres aéronefs.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 13 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

CHAPITRE 2 – GÉNÉRALITÉS

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 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

2.1.1 ~~Spécifications générales~~ **EXIGENCE**

-Tout radar secondaire de surveillance installé et maintenu en service comme aide des services de la circulation aérienne doit être conforme au 3.1, sauf dispositions contraires spécifiées dans la présente section 2.1.

Note. — Comme il est indiqué dans le présent règlement, les transpondeurs modes A/C sont ceux qui possèdent les caractéristiques prescrites au § 3.1.1. Les transpondeurs mode S sont ceux qui possèdent les caractéristiques prescrites aux §3.1.1 et § 3.1.2. Les possibilités fonctionnelles des transpondeurs modes A/C font partie intégrante des possibilités des transpondeurs mode S.

2.1.2 MODES D'INTERROGATION (DANS LE SENS SOL-AIR)

2.1.2.1 L'interrogation doit être assurée, pour les besoins des services de la circulation aérienne, dans les modes décrits aux § 3.1.1.4.3 ou § 3.1.2. Chacun de ces modes servira aux opérations :

- 1) *Mode A* — déclencher des réponses de transpondeurs aux fins d'identification et de surveillance.
- 2) *Mode C* — déclencher des réponses de transpondeurs aux fins de transmission automatique de l'altitude-pression et de surveillance.
- 3) *Intermodes* —

~~a) Appel général modes A/C/S : déclencher des réponses aux fins de surveillance des transpondeurs modes A/C et d'acquisition des transpondeurs mode S.~~

~~b) Appel général modes A/C seulement : déclencher des réponses aux fins de surveillance des transpondeurs modes A/C. Les transpondeurs mode S ne répondent pas.~~

- 4) *Mode S* —

a mis en forme : Retrait : Gauche : 1,25 cm, Première ligne : 0 cm

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 14 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

- a) *Appel général mode S seulement* : déclencher des réponses aux fins d'acquisition des transpondeurs mode S.
- b) *Interrogation diffusée* : transmettre des informations à tous les transporteurs mode S. Ne déclenche pas de réponse.
- c) *Interrogation sélective* : surveiller les différents transpondeurs mode S et communiquer avec eux. Chaque interrogation déclenche une réponse du seul transpondeur auquel elle s'adresse de façon unique.

Note 1. — Les émissions des transpondeurs modes A/C sont supprimées par les interrogations mode S et, de ce fait, ces transpondeurs ne répondent pas.

Note 2. — Il existe 25 formats (montants) possibles d'interrogation mode S et 25 formats (descendants) possibles de réponse mode S. Pour l'attribution des formats, voir 3.1.2.3.2, Figures 3-7 et 3-8.

2.1.2.1.1 Les administrations coordonneraient avec les autorités compétentes, nationales et internationales, les aspects de la mise en œuvre du système SSR qui permettraient de l'utiliser dans les meilleures conditions.

Note. — Les États pourront éprouver le besoin d'élaborer des plans coordonnés d'assignation de fréquences de répétition des impulsions (PRF) aux interrogateurs SSR en vue du bon fonctionnement de l'équipement au sol destiné à éliminer le brouillage résultant des réponses de transpondeurs à des interrogateurs adjacents (équipement d'élimination des fausses réponses).

2.1.2.1.2 L'assignation des identificateurs d'interrogateur (II), quand elle sera nécessaire dans les zones où les couvertures se chevauchent au-dessus de limites internationales de régions d'information de vol, fera l'objet d'accords régionaux de navigation aérienne.

2.1.2.1.3 L'assignation de codes d'identificateur de surveillance (SI), quand elle sera nécessaire dans les zones où les couvertures se chevauchent, fera l'objet d'accords régionaux de navigation aérienne.

Note. — Le verrouillage par le code SI n'est utilisable que si tous les transpondeurs mode S dans la zone de couverture sont équipés pour cela.

2.1.2.2 Les interrogations seront émises en mode A et en mode C.

Note 1. — Les spécifications concernant l'interrogateur des modes A et C sont décrites à la section 3.1.

Note 2. — Cette spécification peut être satisfaite par des interrogations intermodes qui déclenchent des réponses modes A et C de la part des transpondeurs modes A/C.

2.1.2.2.1 Les interrogateurs mis en service le 1er janvier 2030 ou après cette date doivent aussi respecter les spécifications d'interrogateur des modes A et C décrites aux § 3.1.1.5.2.2 et 3.1.1.8.2.2.

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 15 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

2.1.2.3 Dans les régions où une meilleure identification d'aéronef est nécessaire pour augmenter l'efficacité du système de contrôle de la circulation aérienne, les installations SSR mode S au sol seraient dotées de la possibilité d'identifier les aéronefs.

Note. — L'identification d'aéronef, acheminée sur la liaison de données mode S, assure une identification sans ambiguïté des aéronefs convenablement équipés.

2.1.2.4 INTERROGATION DE COMMANDE DE SUPPRESSION DES LOBES SECONDAIRES

2.1.2.4.1 La suppression des lobes secondaires doit être assurée conformément aux dispositions des § 3.1.1.4 et 3.1.1.5, à l'occasion de toutes les interrogations mode A ~~et~~, mode C ~~et intermodes~~.

2.1.2.4.2 La suppression des lobes secondaires sera assurée conformément aux dispositions du § 3.1.2.1.5.1.2.3, à l'occasion de toutes les interrogations « appel général modes A/C seulement ».

a mis en forme : Police :Gras

2.1.2.4.32 La suppression des lobes secondaires doit être assurée conformément aux dispositions du § 3.1.2.1.5.2.1, à l'occasion de toutes les interrogations « appel général mode S seulement ».

2.1.3 MODES DE REPONSE DU TRANSPONDEUR (DANS LE SENS AIR-SOL)

2.1.3.1 Les transpondeurs répondront aux interrogations mode A conformément aux dispositions du 3.1.1.7.12.1, et aux interrogations mode C conformément aux dispositions du 3.1.1.7.12.2.

Note. — En l'absence de l'information d'altitude-pression, les transpondeurs répondent aux interrogations mode C par des impulsions d'encadrement seulement.

2.1.3.1.1 L'information d'altitude-pression figurant dans les réponses mode S doit être obtenue comme il est spécifié au 3.1.1.7.12.2.

Note. — Le § 3.1.1.7.12.2, qui concerne les réponses mode C, spécifie notamment que les indications d'altitude-pression mode C doivent avoir pour référence le calage normalisé de 1 013,25 hectopascals. Le but du § 2.1.3.1.1 est de faire en sorte que tous les transpondeurs, non seulement les transpondeurs mode C, transmettent une altitude-pression non corrigée.

2.1.3.2 Lorsqu'on aura déterminé la nécessité de l'utilisation du mode C avec transmission automatique de l'altitude-pression dans une portion déterminée de l'espace aérien, les transpondeurs transmettront comme suite aux interrogations mode C, lorsqu'ils seront utilisés dans l'espace aérien en question, une réponse telle que l'altitude-pression soit codée dans les impulsions d'information.

2.1.3.2.1 Tous les transpondeurs, quel que soit l'espace aérien où ils sont utilisés, devraient indiquer l'altitude-pression dans leurs réponses aux interrogations mode C.

Note. — Pour que le système anticollision embarqué (ACAS) puisse fonctionner, il faut que l'aéronef intrus communique son altitude-pression dans ses réponses mode C.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 16 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

2.1.3.2.2 Dans le cas des aéronefs dotés de sources d'altitude-pression offrant une résolution de 7,62 m (25 ft) ou mieux, l'altitude-pression indiquée par les transpondeurs mode S en réponse à des interrogations sélectives (c.-à-d. dans le champ AC, 3.1.2.6.5.4) doit être exprimée selon un incrément de quantification de 7,62 m (25 ft).

Note. — Les performances de l'ACAS sont considérablement améliorées quand l'aéronef intrus communique l'altitude-pression selon un incrément de 7,62 m (25 ft).

2.1.3.2.3 Tous les transpondeurs modes A/C transmettront l'altitude-pression sous forme codée dans les impulsions d'information des réponses mode C.

2.1.3.2.4 Tous les transpondeurs mode S transmettront l'altitude-pression sous forme codée dans les impulsions d'information des réponses mode C et dans le champ AC des réponses mode S.

2.1.3.2.5 Lorsqu'un transpondeur mode S ne reçoit plus aucune information d'altitude-pression provenant d'une source offrant une résolution de 7,62 m (25 ft) ou mieux, la valeur d'altitude indiquée sera la valeur mesurée de l'altitude-pression non corrigée de l'aéronef exprimée selon un incrément de 30,48 m (100 ft) et le bit Q [voir § 3.1.2.6.5.4, alinéa b)] sera mis à 0.

Note. — Cette disposition concerne l'installation et l'utilisation des transpondeurs mode S. Le but est de faire en sorte que les données d'altitude provenant de sources offrant une résolution de 30,48 m (100 ft) ne soient pas communiquées au moyen des formats destinés aux valeurs exprimées selon un incrément de 7,62 m (25 ft).

2.1.3.3 Les transpondeurs utilisés dans un espace aérien où l'on aura déterminé la nécessité d'équipements mode S embarqués répondront également aux interrogations intermodes et mode S conformément aux dispositions applicables du § 3.1.2.

2.1.3.3.1 La nécessité de l'emport obligatoire de transpondeurs SSR mode S doit être déterminée par un accord régional de navigation aérienne qui spécifiera également l'espace aérien et le calendrier de mise en œuvre de l'équipement embarqué.

2.1.3.3.2 L'accord mentionné au § 2.1.3.3.1 donnerait un préavis minimal de cinq ans.

2.1.4 MODE A — CODES DE REPONSE (IMPULSIONS D'INFORMATION)

2.1.4.1 Tous les transpondeurs doivent être capables de générer 4 096 codes de réponse conformes aux caractéristiques indiquées au § 3.1.1.6.2.

2.1.4.1.1 Les autorités ATS établiraient des procédures d'attribution de codes SSR conformes aux accords régionaux de navigation aérienne, compte tenu des autres usagers du système.

Note. — Les principes régissant l'attribution des codes SSR figurent dans le Doc 4444 Edition 2010, Chapitre 8.

2.1.4.2 Les codes mode A ci-après seront réservés pour des usages spéciaux :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 17 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

2.1.4.2.1 Code 7700 pour permettre de reconnaître un aéronef en cas d'urgence.

2.1.4.2.2 Code 7600 pour permettre de reconnaître un aéronef en panne de communications radio.

2.1.4.2.3 Code 7500 pour permettre de reconnaître un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.

2.1.4.2.4 Code 7400 pour permettre de reconnaître un système d'aéronef télépilote (RPAS) en état de perte de la liaison C2.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Des informations détaillées sur l'état de perte de la liaison C2 figurent dans l'Annexe 10 – Télécommunications aéronautiques, volume VI – Systèmes de communication et procédures concernant la liaison C2 des systèmes d'aéronef télépilote.

a mis en forme : Police :Italique

2.1.4.3 L'équipement sol de décodage comportera les caractéristiques nécessaires pour reconnaître immédiatement les codes mode A 7400, 7500, 7600 et 7700.

2.1.4.4 Le code mode A 0000 pour usage général, sous réserve d'accord régional serait attribué.

2.1.4.5 Le code mode A 2000 doit être utilisé uniquement pour identifier un aéronef qui n'a pas reçu d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne l'ordre d'utiliser le transpondeur.

2.1.5 POSSIBILITES DE L'EQUIPEMENT EMBARQUE MODE S

2.1.5.1 Niveaux de transpondeur. Tous les transpondeurs mode S seront conformes à l'un des cinq niveaux suivants :

a mis en forme : Police :Non Italique

Note : Les spécifications relatives aux transpondeurs des moniteurs extérieurs mode S peuvent être différentes de celles qui sont définies pour les transpondeurs mode S ordinaires. Il peut être nécessaire, par exemple, de répondre aux interrogations « appel général » lorsque l'état « en vol » ou « au sol » effectif est « aéronef au sol »/l'aéronef est au sol. Pour de plus amples renseignements, voir le Manuel de la surveillance aérienne (Doc 9924), Appendice D.

2.1.5.1.1 Niveau 1 Transpondeurs de niveau 1 —

2.1.5.1.1.1 Les transpondeurs de niveau 1 auront les possibilités spécifiées dans les paragraphes indiqués ci-après :

a mis en forme : Police :Gras

- transmission de l'identité en mode A et de l'altitude-pression en mode C (§ 3.1.1) ;
- transactions intermodes et transactions « appel général » mode S (§ 3.1.2.5) ;
- transactions adressées de surveillance, altitude et identité (§ 3.1.2.6.1, 3.1.2.6.3, 3.1.2.6.5 et 3.1.2.6.7) ;
- protocoles de verrouillage (§ 3.1.2.6.9) ;
- protocoles de données de base, à l'exception des comptes rendus de possibilités de liaison de données (§ 3.1.2.6.10 2.2) et du protocole de flash de données de base (3.1.2.6.10.3) ;
- transactions de service et de squitters air-air (§ 3.1.2.8) ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications
aéronautiques - Systèmes de
surveillance et anticollision

Page: **CHAP 2** 18 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

g) caractéristiques système du transpondeur SSR mode S (3.1.2.10) telles qu'elles sont applicables au niveau du transpondeur.

Note 1. — Les transpondeurs de niveau 1 permettent une surveillance SSR fondée sur l'altitude-pression communiquée et sur le code d'identité mode A. Dans un environnement SSR mode S, les performances techniques sont meilleures que celles des transpondeurs modes A/C grâce à la possibilité d'interrogation sélective mode S des aéronefs.

Note 2.— Les transpondeurs de niveau 1 n'ont pas une capacité suffisante pour prendre en charge l'ADS-B, la surveillance élémentaire et la surveillance avancée. En outre, les spécifications de performances opérationnelles minimales de transpondeur RTCA DO-181F and EUROCAE ED-73F ne prennent plus en charge les transpondeurs de niveau 1.

2.1.5.1.2 Transpondeurs de niveau 2 Niveau 2—

2.1.5.1.2.1 Les transpondeurs de niveau 2 auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.1, ainsi que celles qui sont spécifiées dans les paragraphes indiqués ci-après :

- a) communications de longueur standard (~~Comm-A et Comm-B~~) (§ 3.1.2.6.2, 3.1.2.6.4, 3.1.2.6.6, 3.1.2.6.8 et 3.1.2.6.11.2 et 3.1.2.6.11.4) ;
- b) comptes rendus de possibilités de liaison de données (§ 3.1.2.6.10.2.2) ;
- c) transmission de l'identification d'aéronef (§ 3.1.2.9) ;
- d) ~~parité des données avec commande de recouvrement (3.1.2.6.11.2.5) pour l'équipement certifié le 1^{er} janvier 2020 ou après prise en charge et utilisation du code SI (3.1.2.3.2.1.4, 3.1.2.5.2.1, 3.1.2.6.1.3, 3.1.2.6.1.4.1, 3.1.2.6.9.1.1 et 3.1.2.6.9.2).~~

Note. — Le niveau 2 permet de transmettre l'identification d'aéronef, ainsi que d'autres communications de longueur standard sur liaison de données dans les sens sol-air et air-sol. La capacité de transmission de l'identification d'aéronef exige une interface et un dispositif d'insertion approprié.

2.1.5.1.2.2 Transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité Comm-A. Les transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité Comm-A auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.2.1 et celles qui sont spécifiées en ce qui concerne la communication de longueur standard Comm-A décrites aux § 3.1.2.6.2, 3.1.2.6.4 et 3.1.2.6.11.1.

2.1.5.1.2.3 Transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité AICB (Comm-B déclenché à bord). Les transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité AICB (Comm-B déclenché à bord) auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.2.1 et celles qui sont spécifiées en ce qui concerne la communication de longueur standard Comm-A AICB (Comm-B déclenché à bord) décrites au § 3.1.2.6.2.11.3.

Note.— La capacité AICB (Comm-B déclenché à bord) est une capacité optionnelle qui n'est pas communiquée au système au sol. Toutefois, elle peut être détectée par l'existence d'applications prenant en charge la communication par AICB (Comm-B déclenché à bord).

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 19 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

2.1.5.1.2.4 Transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité flash de données de base. Les transpondeurs de niveau 2 dotés de la capacité flash de données de base auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.2.1 et celles qui sont spécifiées en ce qui concerne le flash de données de base décrites au § 3.1.2.6.10.3.

a mis en forme : Police :Non Italique

2.1.5.1.3 Transpondeurs Niveau 3

a mis en forme : Police :Non Italique

2.1.5.1.3 Les transpondeurs de niveau 3 auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.2.1, 2.1.5.1.2.2, 2.1.5.1.2.3, 2.1.5.1.2.4, 2.1.5.1.2.5, 2.1.5.1.2.6, 2.1.5.1.2.7, 2.1.5.1.2.8, 2.1.5.1.2.9, 2.1.5.1.2.10, 2.1.5.1.2.11, 2.1.5.1.2.12, 2.1.5.1.2.13, 2.1.5.1.2.14, 2.1.5.1.2.15, 2.1.5.1.2.16, 2.1.5.1.2.17, 2.1.5.1.2.18, 2.1.5.1.2.19, 2.1.5.1.2.20, 2.1.5.1.2.21, 2.1.5.1.2.22, 2.1.5.1.2.23, 2.1.5.1.2.24, 2.1.5.1.2.25, 2.1.5.1.2.26, 2.1.5.1.2.27, 2.1.5.1.2.28, 2.1.5.1.2.29, 2.1.5.1.2.30, 2.1.5.1.2.31, 2.1.5.1.2.32, 2.1.5.1.2.33, 2.1.5.1.2.34, 2.1.5.1.2.35, 2.1.5.1.2.36, 2.1.5.1.2.37, 2.1.5.1.2.38, 2.1.5.1.2.39, 2.1.5.1.2.40, 2.1.5.1.2.41, 2.1.5.1.2.42, 2.1.5.1.2.43, 2.1.5.1.2.44, 2.1.5.1.2.45, 2.1.5.1.2.46, 2.1.5.1.2.47, 2.1.5.1.2.48, 2.1.5.1.2.49, 2.1.5.1.2.50, 2.1.5.1.2.51, 2.1.5.1.2.52, 2.1.5.1.2.53, 2.1.5.1.2.54, 2.1.5.1.2.55, 2.1.5.1.2.56, 2.1.5.1.2.57, 2.1.5.1.2.58, 2.1.5.1.2.59, 2.1.5.1.2.60, 2.1.5.1.2.61, 2.1.5.1.2.62, 2.1.5.1.2.63, 2.1.5.1.2.64, 2.1.5.1.2.65, 2.1.5.1.2.66, 2.1.5.1.2.67, 2.1.5.1.2.68, 2.1.5.1.2.69, 2.1.5.1.2.70, 2.1.5.1.2.71, 2.1.5.1.2.72, 2.1.5.1.2.73, 2.1.5.1.2.74, 2.1.5.1.2.75, 2.1.5.1.2.76, 2.1.5.1.2.77, 2.1.5.1.2.78, 2.1.5.1.2.79, 2.1.5.1.2.80, 2.1.5.1.2.81, 2.1.5.1.2.82, 2.1.5.1.2.83, 2.1.5.1.2.84, 2.1.5.1.2.85, 2.1.5.1.2.86, 2.1.5.1.2.87, 2.1.5.1.2.88, 2.1.5.1.2.89, 2.1.5.1.2.90, 2.1.5.1.2.91, 2.1.5.1.2.92, 2.1.5.1.2.93, 2.1.5.1.2.94, 2.1.5.1.2.95, 2.1.5.1.2.96, 2.1.5.1.2.97, 2.1.5.1.2.98, 2.1.5.1.2.99, 2.1.5.1.2.100, ainsi que celles qui sont spécifiées en ce qui concerne les communications de messages étendus (ELM) dans le sens sol-air (§ 3.1.2.7.1 à 3.1.2.7.5).

a mis en forme : Police :Gras

Note. — Les transpondeurs de niveau 3 permettent des communications de longue durée sur liaison de données dans le sens sol-air ; il est donc possible d'avoir accès à des banques de données au sol et de recevoir d'autres services de la circulation aérienne qui ne sont pas disponibles lorsqu'on utilise des transpondeurs de niveau 2.

2.1.5.1.4 Transpondeur de Niveau 4

2.1.5.1.4 Les transpondeurs de niveau 4 auront les possibilités énumérées au § 2.1.5.1.3, ainsi que celles qui sont spécifiées en ce qui concerne les communications de messages étendus (ELM) dans le sens air-sol (§ 3.1.2.7.7 et 3.1.2.7.8).

a mis en forme : Police :Gras

Note. — Le niveau 4 permet des communications de longue durée sur liaison de données dans le sens air-sol ; il est ainsi possible d'avoir accès depuis le sol à des sources de données embarquées et d'assurer la transmission d'autres données nécessaires aux services de la circulation aérienne, qui ne sont pas disponibles lorsqu'on utilise des transpondeurs de niveau 2.

2.1.5.1.5 Transpondeur de Niveau 5

2.1.5.1.5.1 Les transpondeurs de niveau 5 auront les capacités énumérées au § 2.1.5.1.4, ainsi que celles qui sont spécifiées en ce qui concerne les communications de messages Comm-B renforcés et de messages étendus (ELM) (§ 3.1.2.6.11.3.4, 3.1.2.7.6 et 3.1.2.7.9).

Note. — Le niveau 5 permet des communications Comm-B et des communications de longue durée sur liaison de données avec des interrogateurs multiples, sans exiger l'utilisation de réservations multisites. Ce niveau de transpondeur a une capacité minimale de liaison de données supérieure à celle des autres niveaux de transpondeur.

2.1.5.1.6 Squitter long — Les transpondeurs à squitter long auront les capacités énumérées aux § 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.3, 2.1.5.1.4 ou 2.1.5.1.5, les capacités spécifiées pour la technique du squitter long (3.1.2.8.6) et les capacités prescrites pour la technique inter-ACAS (§ 3.1.2.8.3 et 3.1.2.8.4). Les transpondeurs qui utilisent ces capacités seront désignés au moyen du suffixe « e ».



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 2** 20 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note. — Par exemple, un transpondeur de niveau 24 capable d'utiliser la technique du squitter long sera dit « de niveau 42e ».

~~2.1.5.1.7 Possibilité SI — Les transpondeurs ayant la possibilité de traiter les codes SI auront les capacités énumérées aux § 2.1.5.1.1, 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.3, 2.1.5.1.4 ou 2.1.5.1.5, ainsi que celles qui sont spécifiées en ce qui concerne l'utilisation du code SI (§ 3.1.2.3.2.1.4, 3.1.2.5.2.1, 3.1.2.6.1.3, 3.1.2.6.1.4.1, 3.1.2.6.9.1.1 et 3.1.2.6.9.2). Les transpondeurs ayant cette possibilité seront désignés par le suffixe « s »~~

~~Note. — Par exemple, un transpondeur de niveau 4 capable d'utiliser la technique du squitter long et de traiter les codes SI sera dit « de niveau 4es ».~~

~~2.1.5.1.7.1 Tous les transpondeurs mode S installés à compter du 1^{er} janvier 2003, et par la suite tous les transpondeurs mode S, à compter du 1^{er} janvier 2005, devront être capables de traiter les codes SI conformément aux dispositions du § 2.1.5.1.7.~~

~~Note. — Certains États peuvent prescrire une date d'application avancée.~~

2.1.5.1.87 Dispositifs à squitter long qui ne sont pas des transpondeurs. Les dispositifs capables d'émettre des squitters longs mais qui ne font pas partie de transpondeurs mode S respecteront les spécifications du signal électromagnétique sur RF 1 090 MHz établies pour les transpondeurs mode S, sauf en ce qui concerne les niveaux de puissance à l'émission des dispositifs de la classe indiquée au § 5.1.1.

2.1.5.2 Capacité minimale des transpondeurs mode S

2.1.5.2.1 Tous les transpondeurs mode S utilisés pour les besoins de la circulation aérienne civile internationale posséderont, au minimum, les caractéristiques du niveau 2 qui sont spécifiées au 2.1.5.1.2.

2.1.5.2.2 Recommandation. — Il est recommandé que les États s'assurent que les transpondeurs de niveau 1 ne sont pas utilisés dans des zones où les codes SI sont utilisés.

~~Note 1. — L'utilisation de transpondeurs de niveau 1 peut être admise à l'intérieur d'un État ou aux termes d'un accord régional de navigation aérienne. Le transpondeur mode S de niveau 1 possède l'ensemble minimal de caractéristiques qui assure la compatibilité des transpondeurs mode S avec les interrogateurs SSR mode S. Sa définition vise à empêcher la prolifération de types de transpondeurs de niveau inférieur au niveau 2 incompatibles avec les interrogateurs SSR mode S. Les transpondeurs de niveau 1 ne signalent pas la capacité de code SI. Ils demeurent déverrouillés dans des zones où les codes SI sont utilisés ; ainsi, ils affectent l'utilisation de la fréquence 1 090 MHz et contribuent à la pollution de la radiofréquence 1 090 MHz.~~

~~Note 2. — La spécification des possibilités de niveau 2 vise à assurer l'utilisation généralisée d'un transpondeur OACI normalisé afin de permettre la planification sur le plan mondial des installations et~~

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique, Surlignage

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 21 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

~~services sol mode S. Cette spécification vise également à dissuader les usagers de commencer à s'équiper de transpondeurs de niveau 1 qui seront périmés si les transpondeurs de niveau 2 deviennent obligatoires sur les aéronefs évoluant dans certains espaces aériens.~~

2.1.5.2.3 Tous les transpondeurs mode S maintiendront l'état d'alarme si le code d'identité mode A est remplacé par l'un des codes mode A de l'ensemble 1 défini au § 3.1.2.6.10.1.1.1, alinéa a),

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

2.1.5.3 Les transpondeurs mode S installés à bord d'aéronefs dont la masse brute est supérieure à 5 700 kg ou qui sont capables d'une vitesse vraie maximale de croisière de plus de 463 km/h (250 kt) doivent être capables de fonctionner en diversité d'antennes conformément aux § 3.1.1.7.18 et 3.1.2.10.4 au § 3.1.2.10.4 :

- a) si le certificat individuel de navigabilité de l'aéronef est délivré pour la première fois à compter du 1^{er} janvier 1990 ; ou
- b) si l'emport de transpondeurs mode S est exigé par accord régional de navigation aérienne conformément aux dispositions des § 2.1.3.3.1 et 2.1.3.3.2.

Note. — Les aéronefs capables d'une vitesse vraie maximale de croisière de plus de 324 km/h (175 kt) doivent être capables de fonctionner avec une puissance de crête non inférieure à 21,0 dBW, comme il est spécifié au § 3.1.2.10.2, (c).

2.1.5.4 ~~COMPTES RENDUS DE POSSIBILITÉS~~ DE TRANSPONDEUR DANS LES SQUITTERS MODE S REQUISES À CERTAINES DATES

Note.— Les possibilités définies dans cette section permettent une mise en oeuvre en douceur de nouvelles fonctionnalités et d'améliorations sur les transpondeurs SSR Mode S. Les spécifications des transpondeurs sont garanties par le processus de certification. Les spécifications à l'installation sont garanties par l'État responsable de l'approbation d'installation de l'aéronef. Les capacités minimales de transpondeur S sont indiquées au § 2.1.5.2.

a mis en forme : Police :Non Gras, Non Italique

a mis en forme : Police :Non Gras

2.1.5.4.1 Tous les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 1999 ou après rétabliront une sensibilité à moins de 3 dB du seuil de déclenchement, 45 µs au plus tard après réception de l'inversion de phase synchro, à la suite d'une interrogation mode S qui n'est pas acceptée (§ 3.1.2.4.1.2) ou qui est acceptée mais n'appelle pas de réponse.

a mis en forme : Police :Non Gras

2.1.5.4.2 Les conceptions de transpondeur initialement certifiées le 1er janvier 2011 ou après seront dotées de la capacité de protection de réponses modes A/C parasites indiquées au § 3.1.1.7.8.5.2.

a mis en forme : Police :Gras

2.1.5.4.3 Les transpondeurs mode S de niveau 2 certifiés le 1er janvier 2020 ou après auront la parité des données avec commande de recouvrement indiquée au § 3.1.2.6.11.2.5.

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 22 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

2.1.5.4.4 Tous les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 2020 ou après ne répondront pas aux interrogations appel général modes A/C/S définies au § 3.1.2.1.5.1.1.

a mis en forme : Police :Gras

Note 1.— Si ces transpondeurs reçoivent une interrogation « appel général » modes A/C/S, celle-ci sera reconnue comme une interrogation « appel général » modes A/C seulement.

Note 2.— Les réponses aux interrogations « appel général » modes A/C/S ne sont plus prises en charge par les équipements certifiés le 1er janvier 2020 ou après, afin de réduire la pollution RF générée par les réponses déclenchées par la fausse détection d'interrogations « appel général » modes A/C/S dans d'autres types d'interrogation.

2.1.5.4.5 Les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 2030 ou après n'accepteront pas les commandes du sous-champ commande de type (TCS), du sous-champ commande de cadence (RCS), ni du sous-champ antenne de surface (SAS) reçues lorsque DI = 2.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Les sous-champs TCS, RCS et SAS ont été précédemment définis dans le § 3.1.2.6.1.4.1, soit DI = 2.

2.1.5.4.6 Les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 2030 ou après maintiendront l'état d'alerte si le code d'identité mode A est remplacé par l'un des codes de l'ensemble 2 défini au § 3.1.2.6.10.1.1.1, alinéa b).

a mis en forme : Police :Gras

Note.— L'ensemble 2 permet de communiquer un code mode A de 7400 pour indiquer un état de perte de la liaison C2 pour les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS).

2.1.5.4.7 Les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 2030 ou après ne seront pas positionnés sur zéro dans le bit 33 du compte rendu de possibilités de liaison de données lorsque l'identification de l'aéronef ne peut pas être actualisée au bout de 8 secondes (voir le § 3.1.2.6.10.2.2.3).

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Les transpondeurs certifiés avant le 1er janvier 2030 peuvent être positionnés sur zéro dans le bit 33 du compte rendu de possibilités de liaison de données en cas de perte des données d'identification de l'aéronef.

2.1.5.4.8 Les transpondeurs mode S certifiés le 1er janvier 2030 ou après ne seront pas positionnés sur zéro pour l'identification de l'aéronef en cas de perte de l'interface qui fournit l'identification de l'aéronef (voir le § 3.1.2.9.1.4).

a mis en forme : Police :Gras

2.1.5.4.9 Les transpondeurs certifiés le 1er janvier 2030 ou après auront une puissance de sortie RF comme il est spécifié aux § 3.1.1.7.17.2 et 3.1.2.10.2.1.2.

a mis en forme : Police :Gras

2.1.5.4.10 Recommandation.— Il est recommandé que les émetteurs utilisés pour remplacer des émetteurs défectueux et obsolètes dont sont équipés des transpondeurs respectent les spécifications définies aux § 3.1.1.7.17.2.1 et 3.1.2.10.2.1.2.1.

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 23 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

~~2.1.5.4.1 Les comptes rendus de possibilités dans les squitters d'acquisition mode S (transmissions non sollicitées sur liaison descendante) seront fournis conformément aux dispositions du § 3.1.2.8.5.1 pour tous les transpondeurs mode S installés à partir du 1^{er} janvier 1995.~~

~~2.1.5.4.2 Les transpondeurs équipés pour la technique du squitter long seraient dotés d'un moyen qui permet de neutraliser les squitters d'acquisition lorsque des squitters longs sont émis.~~

~~Note. — Cela facilitera la suppression des squitters d'acquisition si on convertit tous les ACAS pour recevoir le squitter long.~~

2.1.5.5 PUISSANCE D'ÉMISSION DES MESSAGES ÉTENDUS (ELM)

Pour faciliter la conversion des transpondeurs mode S existants pour inclure des capacités mode S complètes, les transpondeurs fabriqués avant le 1^{er} janvier 1999 seront autorisés à émettre une salve de segments d'ELM à un niveau de puissance minimal de 20 dBW.

~~Note. — Ceci représente un assouplissement de 1 dB de la puissance spécifiée au § 3.1.2.10.2.~~

2.1.6 ADRESSE SSR MODE S (ADRESSE D'AERONEF)

L'adresse SSR mode S doit être l'une des 16 777 214 adresses d'aéronef composées chacune de 24 bits, attribuées par l'OACI à l'État d'immatriculation ou à une autorité d'immatriculation sous marque commune et assignées selon les dispositions figurant au 3.1.2.4.1.2.3.1.1 et à l'Appendice au Chapitre 9 du RANT 10 PART 3.1.

2.1.7 Occupation du transpondeur

Note. — Des éléments indicatifs visant à une modélisation cohérente de l'occupation des transpondeurs figurent à l'Appendice M du Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924).

2.1.8 Récepteurs 1 090 MHz

2.1.8.1 Décodage des messages 1 090 MHz

2.1.8.1.1 Les récepteurs 1 090 MHz produits le 1^{er} janvier 2030 ou après doivent être en mesure de décoder les messages transmis par des transpondeurs conformes à la puissance des transpondeurs actifs comme il est spécifié aux § 3.1.1.7.17.2 et 3.1.2.10.2.1.2.

2.1.8.1.2 Recommandation. — Il est recommandé que les récepteurs 1 090 MHz produits avant le 1^{er} janvier 2030 soient capables de décoder les messages transmis par des transpondeurs conformes à la puissance des transpondeurs actifs comme il est spécifié aux § 3.1.1.7.17.2 et 3.1.2.10.2.1.2.

2.1.9 Capacité de l'interrogateur mode S

2.1.9.1 Les interrogateurs mode S doivent être conformes aux spécifications définies aux sections 3.1.1 et 3.1.2.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Gras, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Gras



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 2** 24 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

2.1.9.2 Les interrogateurs mode S ne doivent pas utiliser les interrogations « appel général » modes A/C/S.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— L'emploi des interrogations « appel général » modes A/C/S ne permet pas d'utiliser l'annulation de verrouillage stochastique et n'est donc pas susceptible d'assurer une bonne probabilité d'acquisition dans les régions à forte densité de circulation ou lorsque d'autres interrogateurs verrouillent le transpondeur sur II = 0 pour une acquisition complémentaire.

2.1.9.3 Utilisation des codes II/SI

a mis en forme : Police :Gras, Non Italique

2.1.9.3.1 Une station sol mode S utilisant des codes SI doit :

a mis en forme : Police :Non Italique

- acquérir les transpondeurs mode S qui utilisent seulement des codes II sur les codes II correspondants ;
- interroger sélectivement les transpondeurs mode S qui utilisent seulement des codes II sur les codes II correspondants ;
- éviter de verrouiller les transpondeurs mode S qui utilisent seulement des codes II lorsque des codes II ou SI correspondants sont attribués à des stations sol dans une zone où les couvertures se chevauchent.

a mis en forme : Police :Gras, Non Italique

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Police :Non Italique

Note 1.— Un tableau contenant les codes II/SI correspondants figure dans l'appendice H du Doc 9924.

Note 2.— Les transpondeurs mode S capables de traiter les codes II/SI prennent en charge les codes II et SI. Si seuls les transpondeurs mode S capables de traiter les codes II/SI sont verrouillés, les anciens transpondeurs mode S capables de traiter les codes II seulement ne seront pas verrouillés et peuvent être acquis par d'autres stations sol mode S qui utilisent le code II correspondant. L'annulation du verrouillage pour un transpondeur mode S compatible II seulement est appliquée uniquement en cas de chevauchement de couverture avec une station sol utilisant un code II ou SI correspondant, car il est important d'utiliser le verrouillage pour réduire les transmissions RF.

2.1.9.3.2 Recommandation.— Il est recommandé qu'un interrogateur mode S compatible II/SI utilisant un code II soit configuré de sorte à ne pouvoir verrouiller que les transpondeurs mode S capables de traiter les codes II/SI.

a mis en forme : Police :Gras, Non Italique, Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique, Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique

Note 1.— Ce mode de fonctionnement est utilisé lorsque des codes correspondants SI sont utilisés par des interrogateurs qui se chevauchent.

Note 2.— Un code SI correspondant est un code SI dont le format binaire dans le champ IC est identique au format binaire dans le champ IC du code II. Chaque code mode S II a quatre codes SI « correspondants ». Un tableau des codes II/SI correspondants figure dans l'appendice H du Doc 9924.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 25 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Note 3.— Cette recommandation vise à rendre possible l'attribution de codes II correspondants à des interrogateurs mode S dans des zones où les transpondeurs ne sont pas tous capables de traiter les codes SI et lorsqu'un code SI correspondant est attribué.

Note 4.— Cette recommandation n'est pas nécessaire si un programme de contrôle a été établi que tous les transpondeurs sont capables de traiter les codes code SI ou s'il n'est pas nécessaire d'employer des codes SI dans la région de l'OACI. Des informations supplémentaires sur l'utilisation de cette fonctionnalité de manière à permettre l'attribution de codes SI figurent dans l'appendice J du Doc 9924.

2.2 CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS

Dans la conception et la certification des systèmes radar de surveillance, des transpondeurs et des systèmes anticollision, les principes des facteurs humains seraient respectés.

Note. — On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Doc 9683, Manuel d'instruction sur les facteurs humains, et dans la Circulaire 249 (Facteurs humains. Étude no 11 — Les facteurs humains dans les systèmes CNS/ATM).

2.2.1 Utilisation des commandes

2.2.1.1 Les commandes de transpondeur qui ne sont pas destinées à être utilisées en vol ne seront pas directement accessibles à l'équipage de conduite.

2.2.1.2 L'utilisation des commandes de transpondeur destinées à être utilisées en vol devrait être évaluée pour s'assurer qu'elles sont logiques et tolérantes à l'erreur humaine. Lorsque les fonctions du transpondeur sont intégrées à d'autres commandes du système, le fabricant devra veiller à ce que les commutations non intentionnelles entre les modes du transpondeur [(p. ex., du mode de fonctionnement au mode attente (STANDBY) ou au mode arrêt (OFF)] soient réduites au minimum.

Note.— La commutation du mode pourrait, par exemple, être confirmée. Les méthodes habituellement employées pour changer le mode du transpondeur (touche de sélection de ligne, écran tactile, commande par curseur ou boule roulante) devraient être soigneusement conçues de manière à réduire au minimum les erreurs de l'équipage de conduite.

2.2.1.3 L'équipage de conduite devrait avoir toujours accès aux renseignements sur l'état de fonctionnement du transpondeur.

Note.— Des renseignements sur le contrôle de l'état de fonctionnement du transpondeur figurent dans le document DO-181 [FE](#), Minimum Operational Performance Standards for Air Traffic Control Radar Beacon System/Mode Select (ATCRBS/Mode S) Airborne Equipment, de la RTCA et dans

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 2 26 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

le document ED-73~~FE~~, -Minimum -Operational -Performance -~~Specification~~Standards (MOPS) - for
Secondary Surveillance Radar Mode S Transponders de l'EUROCAE.

2.3 Critère de tolérance de brouillage

a mis en forme : Police :Non Gras

2.3.1 Les récepteurs du système de surveillance aéronautique et d'évitement de collision définis dans ce volume et utilisant les canaux 1 030 et/ou 1 090 MHz doivent être en conformité avec leurs spécifications de performance dans un ratio entre une puissance de brouillage moyenne et un niveau de puissance de bruit moyen qui ne dépasse pas -10 dB.

a mis en forme : Police :Gras

Note 1.— Les niveaux de brouillage supérieurs à ce niveau peuvent être préjudiciables à l'exploitation prévue des systèmes dans ce volume. Cela concernerait la combinaison de toutes les sources de brouillage non pulsées présentes. Les sources de brouillage pulsées ou les sources dont le cycle de fonctionnement opérationnel est inférieur à 100 %, doivent être évaluées au cas par cas. La compatibilité entre les systèmes normalisés dans la présente Annexe peut être évaluée au cas par cas, et les mesures d'atténuation du brouillage disponibles uniquement pour les systèmes normalisés dans la présente Annexe peuvent être appliquées.

Note 2.— Le brouillage peut être traité comme du bruit supplémentaire, de sorte qu'un brouillage de 10 dB sous le niveau minimum de bruit résiduel d'un récepteur génère 0,4 dB de bruit supplémentaire.

Note 3.— Des informations supplémentaires sur l'application de ce critère de tolérance de brouillage et sur les moyens de conformité figurent dans le Doc 9924.

a mis en forme : Police :Non Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 27 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

CHAPITRE 3 : SYSTÈMES DE SURVEILLANCE

3.1 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

Note 1.- La section 3.1.1 prescrit les caractéristiques techniques des ~~systèmes-capacités~~ SSR qui fonctionnent ~~seulement en~~ mode A et ~~en~~ mode C. La section 3.1.2 prescrit les caractéristiques des ~~systèmes-capacités qui fonctionnent en~~ mode S. Le Tableau 3-11 présente une synthèse des détails du signal d'interrogation. Le Chapitre 5 contient des spécifications additionnelles sur les squitters longs mode S.

Note 2.- Les systèmes exploitant des possibilités mode S sont généralement utilisés à des fins de surveillance dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne. Certaines applications ATC peuvent aussi utiliser des émetteurs mode S pour la surveillance des véhicules de surface ou la détection de cibles fixes, par exemple. Dans de tels cas particuliers, le mot «aéronef» peut désigner soit un aéronef soit un véhicule (A/V). Même si ces applications n'utilisent peut-être qu'un ensemble limité de données, tout écart par rapport aux caractéristiques physiques normalisées doit être étudié très soigneusement par les autorités compétentes. Ces dernières doivent prendre en compte non seulement leur propre environnement de surveillance (SSR) mais aussi les effets possibles sur d'autres systèmes, comme l'ACAS.

Note 3.- Des unités supplétives hors SI sont utilisées conformément au RANT 05, Chapitre3, § 3.2.2.

3.1.1 ~~SYSTEMES FONCTIONNANT SEULEMENT EN~~ MODE A ET EN MODE C

Note 1.- Dans la présente section, les modes SSR sont désignés par les lettres A et C. Les lettres comportant un indice, comme A2 et C4, servent à désigner les différentes impulsions utilisées dans les trains d'impulsions dans le sens air-sol. Cet emploi général des lettres ne doit pas être interprété comme impliquant une association particulière de modes et de codes.

Note 2.- Des dispositions relatives à l'enregistrement et à la conservation des données radar figurent au Chapitre 6 du RANT 11 PART 1.

3.1.1.1 FRÉQUENCES RADIO (SENS AIR-SOL) D'INTERROGATION ET FRÉQUENCES PILOTES (SUPPRESSION DES LOBES SECONDAIRES D'INTERROGATION)

3.1.1.1.1 La fréquence porteuse de l'émission d'interrogation et de l'émission pilote doit être de 1 030 MHz.

3.1.1.1.2 La tolérance de fréquence doit être de $\pm 0,2$ MHz.

3.1.1.1.3 Les fréquences porteuses de l'émission pilote et de chacune des émissions d'interrogation ne s'écarteront pas l'une de l'autre de plus de 0,2 MHz.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 28 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.1.2 FRÉQUENCE PORTEUSE DE RÉPONSE (SENS AIR-SOL)

3.1.1.2.1 La fréquence porteuse de l'émission de réponse doit être de 1 090 MHz.

3.1.1.2.2 La tolérance de fréquence doit être de ± 31 MHz.

3.1.1.3 POLARISATION

La polarisation des signaux d'interrogation, des signaux pilotes et des signaux de réponse doit être essentiellement verticale.

3.1.1.4 MODES D'INTERROGATION (SIGNAUX ÉLECTROMAGNÉTIQUES)

Note.— Les paragraphes de la présente section décrivent les signaux électromagnétiques à l'antenne ou aux antennes de l'interrogateur. Le Tableau 3-11 présente une synthèse des détails du signal d'interrogation.

a mis en forme : Police :Non Gras

3.1.1.4.1 L'interrogation doit être constituée par l'émission de deux impulsions que l'on désignera par P_1 et P_3 . Une impulsion de commande P_2 doit être transmise après la première impulsion d'interrogation P_1 .

3.1.1.4.2 Les modes d'interrogation A et C seront conformes aux définitions du § 3.1.1.4.3

3.1.1.4.3 L'intervalle entre P_1 et P_3 déterminera, comme suit, le mode d'interrogation:

mode A $8 \pm 0,218 \mu s$

mode C $21 \pm 0,218 \mu s$

3.1.1.4.4 L'intervalle entre P_1 et P_2 doit être de $2 \pm 0,15 \mu s$.

3.1.1.4.5 La durée des impulsions P_1 , P_2 et P_3 doit être de $0,8 \pm 0,409 \mu s$.

3.1.1.4.6 La durée d'établissement des impulsions P_1 , P_2 et P_3 doit être comprise entre 0,05 et 0,1 μs .

Note 1. — Les définitions sont données à la Figure 3-1 «Définitions des formes d'onde du radar secondaire de surveillance, des intervalles de temps et du point de référence de sensibilité et de puissance du transpondeur».

Note 2. - La limite inférieure de la durée d'établissement des impulsions (0,05 μs) vise à réduire le rayonnement de bandes latérales. Cette condition sera satisfaite par l'équipement si le rayonnement de bandes latérales ne dépasse pas celui qui serait théoriquement engendré par une onde trapézoïdale ayant la durée d'établissement des impulsions fixée.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 29 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.1.4.7 La durée d'extinction des impulsions P_1 , P_2 et P_3 doit être comprise entre 0,05 et 0,2 μ s.

Note. — La limite inférieure de la durée d'extinction des impulsions (0,05 μ s) vise à réduire le rayonnement de bandes secondaires. Cette condition sera satisfaite par l'équipement si le rayonnement de bandes secondaires ne dépasse pas celui qui serait théoriquement engendré par une onde trapézoïdale ayant la durée d'extinction des impulsions fixée.

3.1.1.5 CARACTÉRISTIQUES DES SIGNAUX D'INTERROGATION ET DES SIGNAUX DE COMMANDE DE SUPPRESSION DES LOBES SECONDAIRES

3.1.1.5.1 L'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_2 ~~à l'antenne du transpondeur~~ doit être:

- (a) égale ou supérieure à l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_1 au moment des émissions de lobes secondaires par l'antenne émettant l'impulsion P_1 ; et
- (b) à un niveau situé à plus de 9 dB au-dessous de l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_1 dans les limites de l'arc d'interrogation souhaité.

3.1.1.5.2 Dans les limites de l'ouverture souhaitée du faisceau d'interrogation directionnelle (lobe principal), l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_3 doit être conforme à celle spécifiée au § 3.1.1.5.2.1 ou 3.1.1.5.2.2, se situera, à 1 dB près, au niveau de l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_1 .

3.1.1.5.2.1 Pour les interrogateurs mis en service avant le 1er janvier 2030, l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_3 doit se situer, à 1 dB près, au niveau de l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_1 .

a mis en forme : Police :Gras

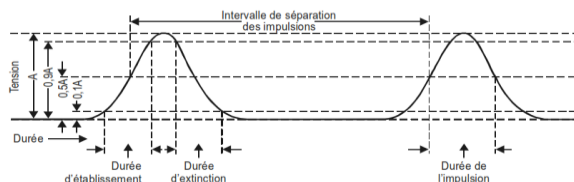
3.1.1.5.2.2 Pour les interrogateurs mis en service le 1er janvier 2030 ou après cette date, l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_3 doit se situer, à 0,5 dB près, au niveau de l'amplitude de rayonnement de l'impulsion P_1 .

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.5.3 Une ou deux impulsions de commande (P_2 seule, ou P_1 et P_2) doivent être transmises à l'aide d'un diagramme d'antenne distinct pour supprimer les réponses d'aéronefs se trouvant dans les lobes secondaires de l'antenne de l'interrogateur.

Note.— Lorsque des impulsions de commande P_1 et P_2 sont transmises, des chemins RF distincts sont utilisés pour l'impulsion P_1 d'interrogation et l'impulsion P_1 de commande. Les caractéristiques et la durée des deux impulsions P_1 sont données au § 3.1.1.4. Des détails supplémentaires sur l'utilisation des impulsions de commande figurent dans le Doc 9924.

a mis en forme : Police :10 pt, Non Exposant/ Indice, Non Étendu de/ Condensé de



Définitions

Amplitude A de l'impulsion : Amplitude maximale de l'enveloppe de l'impulsion.

Durée de l'impulsion : Intervalle de temps compris entre les points 0,5A du bord avant et du bord arrière de l'enveloppe de l'impulsion.

Durée d'établissement de l'impulsion : Durée comprise entre les points 0,1A et 0,9A du bord avant de l'enveloppe de l'impulsion.

Durée d'extinction de l'impulsion : Durée comprise entre les points 0,9A et 0,1A du bord arrière de l'enveloppe de l'impulsion.

Durée d'inversion de phase : Temps écoulé entre les points à 10° et à 170° d'une inversion de phase.

Intervalle de séparation des impulsions : Intervalle de temps compris entre le point 0,5A du bord avant de la première impulsion et le point 0,5A du bord avant de la deuxième impulsion.

Intervalles de temps : Les intervalles de temps sont rapportés :

- au point 0,5A du bord avant d'une impulsion ;
- au point 0,5A du bord arrière d'une impulsion ; ou
- au point à 90° d'une inversion de phase.

Inversion de phase : Déphasage de 180° de la porteuse radiofréquence.

Point de référence de sensibilité et de puissance du transpondeur : Extrémité côté antenne de la ligne de transmission du transpondeur.

Note.— Le point à 90° d'une inversion de phase peut être donné approximativement par le point d'amplitude minimale de la partie transitoire de l'enveloppe associée à l'inversion de phase, tandis que la durée d'inversion de phase peut être donnée approximativement par le temps écoulé entre les points 0,08A de cette partie transitoire.

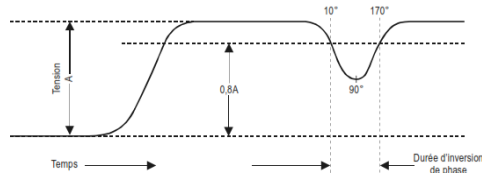


Figure 3-1. Définitions des formes d'onde du radar secondaire de surveillance, des intervalles de

temps et du point de référence de sensibilité et de puissance du transpondeur.

3.1.1.6 CARACTÉRISTIQUES DES SIGNAUX DE RÉPONSE (SIGNAUX ÉLECTROMAGNÉTIQUES)

Note.— Les paragraphes de la présente section décrivent les signaux électromagnétiques à l'antenne ou aux antennes du transpondeur.

3.1.1.6.1 Impulsions d'Encadrement.

Pour la réponse, le système utilisera un signal comprenant deux impulsions d'encadrement séparées par un intervalle de 20,3 μ s et qui constitueront le code le plus élémentaire.

0 Impulsions d'Information.

3.1.1.6.2.1 Les impulsions d'information seront séparées, à partir de la première impulsion d'encadrement, par des intervalles en progression arithmétique de raison 1,45 μ s. Ces impulsions d'information auront les désignations et les positions suivantes:

<i>Impulsion</i>	<i>Position (μs)</i>
C ₁	1,45
A ₁	2,90
C ₂	4,35
A ₂	5,80
C ₄	7,25
A ₄	8,70
X	10,15
B ₁	11,60
D ₁	13,05
B ₂	14,50
D ₂	15,95
B ₄	17,40
D ₄	18,85

Note. — La norme concernant l'emploi de ces impulsions figure au § 2.1.4.1. Des informations sur l'impulsion « X » figurent dans le Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924)

3.1.1.6.2.2 L'impulsion X ne sera pas utilisée dans les réponses aux interrogations mode A ou mode C s'il n'est pas possible de maintenir la sécurité du fonctionnement des systèmes de surveillance.

3.1.1.6.2.3 L'utilisation de l'impulsion X dans des applications spéciales devrait être faite en conformité avec une procédure mise en place par le Togo en vue d'assurer la compatibilité de tous les systèmes.

3.1.1.6.3 Impulsion Spéciale d'Identification de Position (SPI).

Outre les impulsions d'information prévues, une impulsion spéciale d'identification de position doit être transmise, mais seulement par commande manuelle (du pilote). Si elle est transmise, elle doit

a mis en forme : Non Étendu de/ Condensé de

a mis en forme : Police :Non Gras, Italique, Non Étendu de/ Condensé de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 32 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

être située 4,35 μ s après la dernière impulsion d'encadrement des réponses mode A seulement.

3.1.1.6.4 Forme des Impulsions de Réponse.

Toutes les impulsions de réponse auront une durée d'impulsion de $0,45 \pm 0,1 \mu$ s, une durée d'établissement d'impulsion comprise entre 0,05 et 0,1 μ s et une durée d'extinction d'impulsion comprise entre 0,05 et 0,2 μ s. La variation d'amplitude entre impulsions d'un même train d'impulsions ne dépassera pas 1 dB.

Note. — La limite inférieure des durées d'établissement et d'extinction des impulsions (0,05 μ s) vise à réduire le rayonnement de bandes latérales. Cette condition sera satisfaite par l'équipement si le rayonnement de bandes latérales ne dépasse pas celui qui serait théoriquement engendré par une onde trapézoïdale ayant les durées d'établissement et d'extinction des impulsions fixées.

3.1.1.6.5 Tolérances de Position des Impulsions de Réponse.

La tolérance d'espacement entre chaque impulsion (y compris la dernière impulsion d'encadrement) et la première impulsion du groupe de réponse doit être de $\pm 0,10 \mu$ s. La tolérance d'espacement de l'impulsion spéciale d'identification de position par rapport à la dernière impulsion d'encadrement du groupe de réponse doit être de $\pm 0,10 \mu$ s. La tolérance d'espacement entre n'importe quelle impulsion du groupe de réponse et n'importe quelle autre impulsion (hormis la première impulsion d'encadrement) ne dépassera pas $\pm 0,15 \mu$ s.

3.1.1.6.6 Nomenclature des Codes.

Les chiffres de 0 à 7 seront utilisés dans la désignation des codes. Cette désignation doit être déterminée par la somme des indices des impulsions utilisées (énumérées au § 3.1.1.6.2 ci-dessus) dans l'ordre ci-après:

Chiffre	Groupe d'impulsions
Premier (le plus significatif)	A
Deuxième	B
Troisième	C
Quatrième	D

3.1.1.7 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES TRANSPONDEURS FONCTIONNANT SEULEMENT EN MODE A ET EN MODE C

3.1.1.7.1 Réponse.

Le transpondeur répondra (taux de déclenchement au moins égal à 90 %) lorsque toutes les

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 33 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

conditions suivantes sont réunies:

- (a) l'amplitude de réception de l'impulsion P_3 ~~se situe dépasse un niveau situé à ± 1 dB au-dessous de l'amplitude de réception de l'impulsion P_1 mais ne dépasse pas 3 dB au-dessus~~ de cette amplitude;
- (b) soit qu'aucune impulsion n'est reçue dans l'intervalle de $1,3 \mu s$ à $2,7 \mu s$ après l'impulsion P_1 soit que P_1 dépasse de plus de 9 dB toute impulsion reçue dans cet intervalle;
- (c) l'amplitude de réception d'une interrogation correcte dépasse de plus de 10 dB l'amplitude de réception des impulsions erratiques alors que ces dernières ne sont pas reconnues par le transpondeur comme impulsion P_1 , P_2 , ou P_3 ;
- (d) l'intervalle entre P_1 et P_3 correspond à $8 \pm 0,2 \mu s$ (mode A) ou $21 \pm 0,2 \mu s$ (mode C) ;
- (a)(e) la durée de P_1 et P_3 est de $0,8 \pm 0,1 \mu s$.

3.1.1.7.2 Le transpondeur ne répondra pas dans les conditions ci-après:

- (a) à des interrogations lorsque l'intervalle entre les impulsions P_1 et P_3 diffère de plus de $\pm 1,0 \mu s$ des intervalles spécifiés au § 3.1.1.4.3;
- (b) sur réception d'une impulsion isolée qui ne présente pas de variations d'amplitude ressemblant à celles d'une interrogation normale.

3.1.1.7.3 Temps Mort.

~~Après reconnaissance d'une interrogation correcte, le transpondeur ne répondra à aucune autre interrogation au moins pendant la durée du train d'impulsions de réponse. Ce temps mort cessera au plus tard 125 μs après l'émission de la dernière impulsion du train d'impulsions de réponse.~~

3.1.1.7.3.1 Pour tous les transpondeurs, l'intervalle de temps compris entre la fin d'une réponse et le moment où la sensibilité du transpondeur a repris une valeur située à moins de 3 dB du MTL (temps mort) ne doit pas dépasser 125 μs .

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.3.2 Pour les transpondeurs ayant un temps mort amélioré, l'intervalle de temps compris entre la fin d'une réponse et le moment où la sensibilité du transpondeur a repris une valeur située à moins de 3 dB du MTL (temps mort) ne doit pas dépasser 20 μs .

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.4 Suppression

Note. — Cette caractéristique sert à prévenir l'émission de réponses aux interrogations reçues dans les lobes secondaires de l'antenne de l'interrogateur et à empêcher les transpondeurs modes A/C de répondre aux interrogations mode S.

3.1.1.7.4.1 Les émissions du transpondeur seront supprimées si l'amplitude de réception de P_2 est

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 34 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

au moins égale à l'amplitude de réception de P_1 et espacée de cette dernière de $2 \pm 0,15 \mu s$. La détection de P_3 n'est pas exigée comme préalable de cette suppression.

3.1.1.7.4.2 La période de suppression du transpondeur doit être de $35 \pm 10 \mu s$.

3.1.1.7.4.2.1 La suppression pourra être déclenchée à nouveau pour la totalité de sa durée moins de $2 \mu s$ après la fin d'une période quelconque de suppression.

3.1.1.7.4.3 Suppression en présence de l'impulsion $S1$

Note. — L'impulsion $S1$ est utilisée dans la technique « whisper-shout » employée par l'ACAS pour faciliter la surveillance ACAS des aéronefs équipés des modes A/C dans l'espace aérien à forte densité de circulation. La technique whisper-shout est expliquée dans le Manuel du système anticollision embarqué ACAS (Doc 9863).

Lorsqu'une impulsion $S1$ est détectée $2 \pm 0,15 \mu s$ avant l'impulsion $P1$ d'une interrogation mode A ou mode C :

- a) si $S1$ et $P1$ sont au-dessus du MTL, les émissions du transpondeur seront supprimées comme il est spécifié au § 3.1.1.7.4.1;
- b) si $P1$ est au MTL et $S1$ est au MTL, les émissions du transpondeur seront supprimées et le transpondeur ne répondra pas à plus de 10 % des interrogations modes A/C ;
- c) si $P1$ est au MTL et $S1$ est au MTL -3 dB, le transpondeur répondra aux interrogations modes A/C au moins 70 % du temps ;
- d) si $P1$ est au MTL et $S1$ est au MTL -6 dB, le transpondeur répondra aux interrogations modes A/C au moins 90 % du temps.

Note 1. — La suppression du transpondeur fait suite à la détection de $S1$ et de $P1$ et ne requiert pas la détection d'une impulsion $P2$ ou $P3$.

Note 2. — L'amplitude de $S1$ est plus faible que celle de $P1$. Certains ACAS emploient ce mécanisme pour améliorer la détection de la cible (§ 4.3.7.1).

Note 3. — Ces spécifications s'appliquent aussi à un transpondeur modes A/C seulement lorsqu'une impulsion $S1$ précède une interrogation intermodes (§ 2.1.2.1).

3.1.1.7.5 Sensibilité du Récepteur et Gamme Dynamique

3.1.1.7.5.1 Le niveau minimal de déclenchement du transpondeur doit être tel que des réponses sont émises pour 90 % au moins des signaux d'interrogation:

- (a) lorsque les deux impulsions P_1 et P_3 constituant une interrogation sont d'amplitude égale, l'impulsion P_2 n'étant pas détectée; et
- (b) lorsque la puissance de ces signaux se situe nominalement à ~~73~~74 dB au-dessous de 1

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 35 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

mW en restant comprise entre 69 dB et 77 dB au-dessous de 1 mW.

3.1.1.7.5.2 Les caractéristiques de réponse et de suppression s'appliqueront à l'amplitude de réception de l'impulsion P_1 lorsqu'elle se situe entre le niveau minimal de déclenchement et 50 dB au-dessus de ce niveau.

3.1.1.7.5.3 La variation du niveau minimal de déclenchement entre les différents modes ne dépassera pas 1 dB pour les valeurs nominales d'espacement et de largeur de l'impulsion

3.1.1.7.6 Discrimination de Durée d'Impulsion.

Les signaux pour lesquels l'amplitude de réception se situe entre le niveau minimal de déclenchement et ~~6-Db-45 dBm-au-dessus-de-ce-niveau~~, et ~~consistant en P_1 et/ou P_2 , avec dont~~ ~~la~~ durée est inférieure à 0,3 μ s, ne ~~doit pas~~ déclencher pas le mécanisme de réponse ou de suppression du transpondeur ~~plus de 10 % du temps~~. Sauf s'il s'agit d'impulsions isolées dont les variations d'amplitude ressemblent à celles d'une interrogation, une impulsion isolée de durée supérieure à 1,5 μ s ne déclencher pas la réponse ou la suppression des émissions du transpondeur ~~plus de 10 % du temps~~ dans la plage d'amplitude de signaux comprise entre le niveau minimal de déclenchement et 50 dB au-dessus de ce niveau.

a mis en forme : Indice

a mis en forme : Indice

3.1.1.7.7 Suppression des Echos et Durée de Rétablissement.

Le transpondeur comprendra des circuits de suppression des échos conçus de manière à permettre le fonctionnement normal en présence d'échos de signaux. L'installation de ces circuits doit être conforme aux spécifications données au § 3.1.1.7.4.1 pour la suppression des lobes secondaires.

3.1.1.7.7.1 Désensibilisation. Sur réception d'une impulsion de durée supérieure à 0,7 μ s, le récepteur doit être soumis à une désensibilisation dont le niveau se situe à 9 dB au moins de l'amplitude de l'impulsion de désensibilisation, mais ne dépassera à aucun moment cette amplitude, mis à part un dépassement possible au cours de la première microseconde suivant la réception de l'impulsion de désensibilisation.

Note. — Les impulsions isolées d'une durée inférieure à 0,7 μ s ne sont pas censées causer la désensibilisation spécifiée ni une désensibilisation d'une durée supérieure à celle qu'autorisent les § 3.1.1.7.7.1 et 3.1.1.7.7.2.

3.1.1.7.7.2 Rétablissement. À la suite de la désensibilisation, la sensibilité du récepteur se rétablira (à moins de 3 dB du niveau minimal de déclenchement) moins de 15 μ s après la réception d'une impulsion de désensibilisation possédant une puissance de signal atteignant 50 dB au-dessus du niveau minimal de déclenchement. Le rétablissement se fera à un taux moyen ne dépassant pas 4,0 dB par microseconde.

3.1.1.7.8 ÉMISSIONS NON ESSENTIELLES ET RÉPONSES PARASITES

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0,5 cm, Première ligne : 0 cm

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 36 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.1.7.8.1 Taux de déclenchement erratique de l'équipement. En l'absence de signaux d'interrogation valides, les transpondeurs ne doivent pas émettre plus de 5 réponses mode A ou mode C non désirées par seconde pour une intégration effectuée sur un intervalle d'au moins 30 secondes. Taux de Déclenchement Erratique.

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Police :Non Gras

3.1.1.7.8.2 Taux de déclenchement erratique installé. En l'absence de signaux d'interrogation valides, les transpondeurs modes A/C n'émettront pas plus de 30 réponses mode A ou mode C non désirées par seconde pour une intégration effectuée sur un intervalle équivalent à 300 déclenchements erratiques au moins, ou à 30 s, la plus faible de ces deux valeurs étant seule considérée. Ce taux de déclenchement erratique installé ne doit sera pas dépassé lorsque tous les équipements susceptibles de provoquer du brouillage à bord du même aéronef fonctionneront à leurs niveaux de brouillage maximaux.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

3.1.1.7.8.3 Taux de déclenchement erratique en présence de brouillage dans la bande par une onde entretenue de faible niveau. Le taux de déclenchement erratique total pour toutes les réponses mode A et/ou mode C ne dépassera pas 10 groupes d'impulsions de réponse ou suppressions par seconde en moyenne au cours d'une période de 30 s, en présence de brouillage par une onde entretenue non cohérente à une fréquence de $1\,030 \pm 0,2$ MHz et à un niveau de signal de -60 dBm ou moins.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

3.1.1.7.8.4 RAYONNEMENT NON ESSENTIEL

3.1.1.7.8.4.1 Les rayonnements en ondes entretenues ne doivent pas excéder 70 dB au-dessous de 1 W pour le transpondeur.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : retrait : Gauche : 0,63 cm

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : retrait : Première ligne : 0 cm

3.1.1.7.8.5 RÉPONSES PARASITES

3.1.1.7.8.5.1 La réponse à des signaux non compris dans la bande passante des récepteurs doit se situer à 60 dB au moins au-dessous du niveau normal de sensibilité.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique, Surlignage

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : retrait : Première ligne : 0 cm

3.1.1.7.8.5.2 Pour les transpondeurs dotés de la capacité de protection contre les réponses modes A/C parasites, le taux de réponses modes A/C parasites résultant des interrogations mode S de faible niveau ne doit pas dépasser :

a) une moyenne de 1 % dans la plage du signal d'interrogation d'entrée comprise entre -81 dBm et le MTL mode S ;

b) un maximum de 3 % à un niveau quelconque dans la plage du signal d'interrogation d'entrée comprise entre -81 dBm et le MTL mode S.

Note 1.— Pour les transpondeurs qui répondent aux interrogations « appel général » modes A/C/S, la non-détection d'une interrogation mode S de faible niveau peut aussi avoir pour résultat le décodage par le transpondeur d'une interrogation « appel général » modes A/C/S à trois impulsions. Dans ce cas, le transpondeur répond par une réponse à un appel général mode S (DF = 11). La

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 37 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

spécification ci-dessus restreint aussi ces réponses DF = 11 puisqu'elle limite la probabilité de ne pas détecter correctement l'interrogation mode S.

a mis en forme : Police :Italique

Note 2.— Le Manuel de navigabilité (Doc 9760) contient de plus amples renseignements sur la délivrance d'un certificat de type pour un aéronef et d'une approbation de conception distincte.

3.1.1.7.9 Taux de Réponse

3.1.1.7.9.1 Tous les transpondeurs seront capables de générer continuellement au moins 500 réponses par seconde dans le cas d'une réponse codée sur 15 impulsions. Les installations utilisées uniquement au-dessous de 4 500 m (15 000 ft), ou au-dessous d'une altitude inférieure à cette valeur fixée par l'autorité compétente ou par accord régional de navigation aérienne, et à bord d'aéronefs dont la vitesse vraie maximale de croisière ne dépasse pas 175 kt (324 km/h), seront capables de générer par seconde, pendant 100 ms, au moins 1 000 réponses codées sur 15 impulsions. Les installations exploitées au-dessus de 4 500 m (15 000 ft) ou à bord d'aéronefs dont la vitesse vraie maximale de croisière dépasse 175 kt (324 km/h) seront capables de générer par seconde, pendant 100 ms, au moins 1 200 réponses codées sur 15 impulsions.

Note 1 : Une réponse codée sur 15 impulsions comprend 2 impulsions d'encadrement, 12 impulsions d'information et l'impulsion SPI.

Note 2.— Le taux prescrit de 500 réponses par seconde fixe le taux minimal de réponse continu du transpondeur. Les taux de 100 ou 120 réponses par intervalle de 100 ms, selon les critères d'altitude et de vitesse indiqués ci-dessus, définissent la capacité de pointe du transpondeur. Le transpondeur doit être capable de répondre à ces courtes rafales même s'il est incapable de maintenir cette cadence. Si le transpondeur est soumis à des cadences d'interrogation supérieures à sa capacité de réponse, le limiteur de taux de réponse spécifié au § 3.1.1.7.9.2 désensibilise progressivement le transpondeur pour lui permettre de fonctionner avec des interrogateurs plus rapprochés. La désensibilisation supprime les signaux d'interrogation plus faibles.

3.1.1.7.9.2 Limitation du taux de réponse. Un limiteur de taux de réponse du type à réduction de sensibilité, ayant pour effet d'empêcher la réponse à des signaux plus faibles lorsqu'un taux de réponse fixé à l'avance a été atteint, doit être compris dans le transpondeur, afin d'éviter les effets d'une sur interrogation. La limite plage de ce limiteur permettra, au minimum, de le régler à toute valeur doit être comprise entre 500 et 2 000 réponses mode A/C par seconde ou au taux maximal de réponse si ce taux est inférieur à 2 000 réponses par seconde, quel que soit le nombre d'impulsions contenues dans chaque réponse. La réduction de sensibilité doit être inférieure à 3 dB tant que 90 % du nombre de réponses choisi n'auront pas été atteints. Elle doit être d'au moins 30 dB pour les valeurs supérieures à 150 %.

3.1.1.7.10 Retard Et Instabilité des Réponses.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 38 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Le retard entre l'arrivée au récepteur du transpondeur du bord avant de l'impulsion P_3 et la transmission du bord avant de la première impulsion de la réponse doit être de $3 \pm 0,5 \mu s$. L'instabilité totale du groupe codé d'impulsions de réponse correspondant à l'impulsion d'interrogation P_3 n'excédera pas $0,1 \mu s$ si le niveau d'entrée du récepteur est compris entre -3 et 50 dB au-dessus du niveau minimal de déclenchement. Le retard ne variera pas de plus de $0,2 \mu s$ entre les divers modes A et le mode C, dans lesquels le transpondeur est capable de répondre.

3.1.1.7.11 Puissance de Sortie et Cycle d'Utilisation du Transpondeur

3.1.1.7.11.1 La puissance de crête de l'impulsion disponible à l'extrémité antenne de la ligne de transmission du transpondeur doit être maintenue à 21 dB au minimum et 27 dB au maximum au-dessus de 1 W. En ce qui concerne toutefois les installations utilisées seulement au-dessous de $4\ 500$ m ($15\ 000$ ft) ou d'une altitude inférieure à cette valeur, qui aura été fixée par l'autorité compétente ou par accord régional de navigation aérienne, la puissance de crête de l'impulsion disponible à l'extrémité antenne de la ligne de transmission du transpondeur pourra être de $18,5$ dB au minimum et de 27 dB au maximum au-dessus de 1 W.

Note. — Un dispositif non-transpondeur à squitters longs situé dans un véhicule de surface d'aérodrome peut fonctionner à une puissance de sortie minimale inférieure comme il est spécifié au Chapitre 5.

3.1.1.7.11.2 La puissance de crête de l'impulsion spécifiée au § 3.1.1.7.11.1 serait maintenue pour une gamme de réponses comprise entre 400 réponses par seconde (code 0000) et $1\ 200$ réponses par seconde (contenu maximal) ou une valeur maximale inférieure à $1\ 200$ réponses par seconde correspondant aux possibilités du transpondeur.

3.1.1.7.12 Codes de Réponse

3.1.1.7.12.1 Identification. La réponse à une interrogation mode A doit être composée des deux impulsions d'encadrement spécifiées au § 3.1.1.6.1 et des deux impulsions d'information (code mode A) spécifiées au § 3.1.1.6.2.

Note. — Le code mode A est désigné par une séquence de quatre chiffres conformément au § 3.1.1.6.6.

3.1.1.7.12.1.1 Le code mode A doit être sélectionné manuellement parmi les $4\ 096$ codes disponibles.

3.1.1.7.12.2 Transmission de l'altitude-pression. La réponse aux interrogations mode C doit être constituée par les deux impulsions d'encadrement spécifiées au § 3.1.1.6.1. Lorsque des données numériques sur l'altitude-pression sont disponibles, les impulsions d'information spécifiées au § 3.1.1.6.2 seront transmises elles aussi.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 39 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.1.7.12.2.1 Les transpondeurs seront équipés de dispositifs permettant de supprimer les impulsions d'information tout en conservant les impulsions d'encadrement lorsque les dispositions du § 3.1.1.7.12.2.4 ne sont pas respectées pour la réponse aux interrogations mode C.

3.1.1.7.12.2.2 Les impulsions d'information seront choisies automatiquement par un convertisseur analogique-numérique branché sur une source de données sur l'altitude-pression à bord de l'aéronef ayant pour référence le calage normal de 1 013,25 hectopascals.

Note. — Le calage de pression de 1 013,25 hectopascals est égal à 29,92 pouces de mercure.

3.1.1.7.12.2.3 L'altitude-pression doit être transmise par intervalles de 100 ft, les impulsions étant choisies comme il est indiqué à l'Appendice au chapitre 3.

3.1.1.7.12.2.4 Le code sélectionné par le codeur numérique correspondra, avec une tolérance de $\pm 38,1$ m (125 ft), pour une probabilité de 95 %, aux données sur l'altitude-pression (rapportées au calage altimétrique normal de 1 013,25 hectopascals) que l'équipage utilise à bord de l'aéronef pour respecter le profil de vol assigné.

3.1.1.7.13 Temps d'Emission de l'Impulsion Spéciale d'Identification de Position (SPI).

S'il y a lieu, cette impulsion doit être transmise avec les réponses mode A, comme il est spécifié en 3.1.1.6.3, pendant 18 secondes, à ± 1 seconde~~15 à 30 s.~~

3.1.1.7.14 Antenne

3.1.1.7.14.1 Le système d'antenne du transpondeur, une fois installé sur un aéronef, aura un diagramme de rayonnement essentiellement omnidirectionnel dans le plan horizontal.

3.1.1.7.14.2 Le diagramme de rayonnement vertical serait nominalelement l'équivalent de celui d'une antenne unipolaire quart d'onde à plan de sol.

3.1.1.7.15 Signaux simultanés. Si une paire d'impulsions de suppression P1 – P2 et une interrogation mode A ou mode C sont reconnues simultanément, le transpondeur doit être mis en état de suppression. Aucune interrogation ne doit être reconnue comme interrogation mode A ou mode C si le transpondeur est en état de suppression (§ 3.1.1.7.4). Si une interrogation mode A et mode C sont reconnues simultanément, le transpondeur effectuera le cycle de transaction comme s'il n'avait reconnu qu'une interrogation mode C.

3.1.1.7.16 Taux de réponse en présence de brouillage dans la bande par une onde entretenue de faible niveau. En présence de brouillage par une onde entretenue non cohérente à une fréquence de $1\,030 \pm 0,2$ MHz et à un niveau de signal de 20 dB ou plus au-dessous du niveau désiré de signal d'interrogation modes A/C, le transpondeur répondra correctement à au moins 90 % des interrogations.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Retrait : Première ligne : 0 cm

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0,63 cm

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 40 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.1.7.17 Puissance non désirée

3.1.1.7.17.1 Puissance des transpondeurs inactifs. Lorsque le transpondeur est inactif (voir Figure 3-11), la puissance de crête à la fréquence 1 090 ± 3 MHz à l'extrémité antenne de la ligne de transmission ne dépasse pas -50 dBm.

Note 1.— La puissance des transpondeurs inactifs est soumise à cette limitation pour s'assurer qu'un aéronef qui se situe à 185 m (0,1 NM) près d'un interrogateur modes A/C ou mode S ne cause pas de brouillage sur cette installation.

Note 2.— Les transpondeurs dotés de la capacité mode S et équipés d'une unité ACAS ont des spécifications plus strictes, comme il est spécifié au § 3.1.2.10.2.1.1.

3.1.1.7.17.2 Puissance des transpondeurs actifs.

3.1.1.7.17.2.1 La puissance RF doit être inférieure ou égale à la puissance de crête des impulsions moins 50 dB pour l'intervalle qui commence 10 µs avant la transmission modes A/C et pendant l'intervalle de 10 µs qui suit une transmission modes A/C.

3.1.1.7.17.2.2 Pour les intervalles entre les impulsions transmises supérieurs à 0,5 µs, le niveau de puissance au point le plus bas de l'intervalle doit être de 50 dB ou plus en dessous de la puissance de crête.

Note 1.— Ces limitations de puissance protègent les récepteurs 1 090 MHz du risque d'échec de décodage lorsque les signaux sont reçus à proximité et à la portée de détection souhaitée. En l'absence de ces limitations, le niveau de signal durant des intervalles non pulsés peut dépasser les seuils du récepteur et provoquer une distorsion fortuite des positions pulsées ou des décodages erronés d'impulsions, ce qui empêche une détection correcte des signaux transmis. En outre, cela empêche les récepteurs de décoder les réponses qui se chevauchent.

Note 2.— Il peut s'avérer difficile de mesurer la présence d'un signal à un niveau de 50 dB ou plus en dessous de la puissance de crête dans la première 0,5 µs qui suit la transmission d'une pulsion en raison de la durée d'extinction autorisée. Il est possible qu'un signal transmis à moins de 50 dB en dessous de la puissance de crête puisse toujours affecter les récepteurs à forte sensibilité lorsqu'il est transmis à proximité. Le Doc 9924 donne de plus amples informations à ce sujet.

Note 3.— Des renseignements sur la manière de vérifier une puissance non désirée figurent dans RTCA/DO-181F ou EUROCAE/ED-73F.

3.1.1.7.18 Système d'antennes de transpondeur et fonctionnement en diversité. Les transpondeurs équipés pour le fonctionnement en diversité doivent avoir deux ports RF pour utiliser deux antennes disposées l'une à la partie supérieure du fuselage et l'autre à

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Retrait : Première ligne : 0 cm

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 41 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

la partie inférieure. Lorsque le signal capté par l'une de ces antennes aura été choisi pour être accepté, la réponse sera obligatoirement transmise sur la même antenne.

3.1.1.7.18.1 Diagramme de rayonnement. Le diagramme de rayonnement des antennes installées à bord des aéronefs doit être l'équivalent nominal de celui d'une antenne unipolaire quart d'onde à plan de sol.

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Retrait : Première ligne : 0 cm

Note.— Les antennes de transpondeur conçues pour augmenter le gain aux dépens de l'ouverture du faisceau dans le plan vertical ne sont pas souhaitables, car leurs performances sont médiocres dans les virages.

a mis en forme : Police :Italique

3.1.1.7.18.2 Emplacement des antennes. Les antennes supérieure et inférieure doivent être montées aussi près que possible de l'axe du fuselage. Elles doivent être situées de manière que leur champ soit gêné le moins possible dans le plan horizontal.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.18.2.1 La distance horizontale entre les antennes supérieure et inférieure ne dépasse pas 7,6 m (25 ft).

a mis en forme : Police :Gras, Surlignage

a mis en forme : Surlignage

a mis en forme : Police :Non Italique

Note.— Cette recommandation est destinée à permettre l'emploi de tout transpondeur diversité (y compris des câbles) avec toute installation d'antenne en diversité, tout en respectant la condition du § 3.1.2.10.4.5.

a mis en forme : Police :Italique

3.1.1.7.18.3 Sélection de l'antenne. Les transpondeurs équipés pour le fonctionnement en diversité seront capables d'évaluer une séquence d'impulsions reçues simultanément sur les deux canaux d'antenne, afin de déterminer individuellement pour chaque canal si l'impulsion P1 et l'impulsion P3 d'une interrogation mode A ou mode C répond aux spécifications des interrogations mode A et mode C définies à la section 3.1.1.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.18.3.1 Si les deux canaux reçoivent simultanément au moins une paire d'impulsions P1 – P3 qui répond aux spécifications d'une interrogation mode A ou mode C, l'antenne sur laquelle le signal est le plus fort doit être sélectionnée pour la transmission de la réponse.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.18.3.2 Si un seul canal reçoit une paire d'impulsions qui répond aux spécifications de l'interrogation, ou si un seul canal accepte une interrogation, l'antenne correspondant à ce canal doit être choisie, quelle que soit la force du signal reçu.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.1.7.18.3.3 Seuil de sélection. Si la sélection de l'antenne est fonction du niveau du signal, on doit effectuer cette sélection à tous les niveaux compris entre MTL et –21 dBm.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Si la différence de niveau est inférieure à 3 dB, le choix de l'antenne est sans importance.

a mis en forme : Police :Italique

3.1.1.7.18.3.4 Tolérance relative à l'intervalle de réception d'un signal. Si une interrogation est reçue sur l'une des deux antennes 0,125 µs ou moins avant d'être reçue sur l'autre, on

a mis en forme : Police :Gras



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 42 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

considère que la réception est simultanée et l'on appliquera les critères ci-dessus pour la sélection de l'antenne. Si la réception de l'interrogation acceptée sur l'une des deux antennes a lieu 0,375 μ s ou plus avant la réception sur l'autre antenne, l'antenne choisie pour la réponse sera celle qui aura reçu l'interrogation la première. Si l'intervalle de temps relatif est compris entre 0,125 et 0,375 μ s, le transpondeur choisira, pour émettre la réponse, une antenne sur la base des critères d'interrogation simultanée ou la première antenne à recevoir l'interrogation.

3.1.1.7.18.4 Isolation des canaux de transmission diversité. La puissance de crête RF rayonnée par l'antenne choisie ne dépasse d'au moins 20 dB la puissance rayonnée par l'autre antenne.

3.1.1.7.18.5 Délai de réponse des transpondeurs en diversité. Dans les transmissions bidirectionnelles, la différence totale de délai moyen de réponse entre les deux canaux d'antenne (compte tenu du retard différentiel causé par les câbles qui relient le transpondeur aux antennes et de la distance horizontale le long de l'axe du fuselage entre les deux antennes) ne dépassera pas 0,13 μ s pour les interrogations d'égale amplitude. Cette condition s'appliquera aux signaux d'interrogation dont le niveau sera compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm. Les conditions relatives à l'instabilité dans chacun des canaux resteront celles qui sont spécifiées pour les transpondeurs qui ne fonctionnent pas en diversité.

Note.— Cette condition limite l'instabilité apparente due à la commutation d'antenne et aux différences de retard en câble.

3.1.1.7.19 Données directes variables. Les données directes variables, c'est-à-dire celles qui concernent l'aéronef et peuvent changer en vol, sont les suivantes :

- a) le code d'altitude mode C (§ 3.1.1.7.12.2) ;
- b) le code d'identité mode A (§ 3.1.1.7.12.1) ;
- c) la SPI (§ 3.1.1.6.3).

3.1.1.7.19.1 Interfaces pour données directes variables

3.1.1.7.19.1.1 Un moyen doit être prévu pour permettre au pilote, pendant que l'aéronef est au sol ou en vol, d'insérer la SPI sans qu'il soit nécessaire d'entrer ou de modifier d'autres données de vol.

3.1.1.7.19.1.2 Un moyen doit être prévu pour permettre d'afficher le code d'identité mode A au pilote, pendant que l'aéronef est au sol ou en vol, sans qu'il soit nécessaire d'entrer ou de modifier d'autres données de vol.

Note.— Le moyen employé par le pilote pour entrer les données doit être aussi simple et

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : retrait : Gauche : 0,5 cm

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : retrait : Gauche : 0,5 cm, Première ligne : 0 cm

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 43 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

efficace que possible afin de réduire au minimum le temps nécessaire à la saisie des données et les risques d'erreur.

3.1.1.7.19.1.3 Des interfaces doivent être prévues pour accepter le code d'altitude-pression.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Aucune conception particulière d'interface n'est prescrite pour les données directes variables.

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0,5 cm

3.1.1.8 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES L'INTERROGATEURS AU SOL ~~FUNCTIONNANT SEULEMENT EN MODE A ET EN MODE C~~

3.1.1.8.1 Fréquence de Répétition de l'Interrogateur.

La fréquence maximale de répétition de l'interrogateur doit être de 450 interrogations par seconde.

3.1.1.8.1.1 Pour réduire au minimum le déclenchement inutile du transpondeur et la quantité de fausses réponses qui en résulteraient, tous les interrogateurs utiliseraient la fréquence de répétition d'interrogation la plus faible qui soit compatible avec les caractéristiques d'affichage, l'ouverture du faisceau d'interrogation et la vitesse de rotation de l'antenne.

3.1.1.8.2 Puissance Rayonnée

3.1.1.8.2.1 Pour réduire autant que possible le brouillage dans le système, la puissance apparente rayonnée des interrogateurs serait limitée à la plus faible valeur compatible avec les besoins de l'exploitation applicables à chaque emplacement d'interrogateur.

3.1.1.8.2.2 Puissance des interrogateurs inactifs. Pour les interrogateurs mis en service le 1er janvier 2030 ou après cette date, lorsque l'interrogateur ne transmet aucune interrogation, sa puissance apparente rayonnée ne dépassera pas -5 dBm aux fréquences comprises entre 960 MHz et 1 215 MHz.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Cette limite garantit que les aéronefs qui évoluent à proximité [jusqu'à 1,85 km (1 NM)] de l'interrogateur ne recevront aucun signal brouilleur susceptible d'empêcher leur poursuite par un autre interrogateur. Il est même possible, dans certains cas, que des distances plus faibles entre le premier interrogateur et ces aéronefs présentent de l'importance, par exemple pour la surveillance mode S à la surface d'un aéroport. En pareil cas, il faudra peut-être restreindre davantage la puissance des interrogateurs inactifs.

3.1.1.8.3 Lorsqu'il faut utiliser des données mode C en provenance d'aéronefs volant au-dessous des niveaux de transition, la référence de pression de l'altimètre serait tenue en compte.

Note. — L'emploi du mode C au-dessous des niveaux de transition est conforme aux principes selon lesquels le mode C peut être utilisé avantageusement dans tous les environnements.

3.1.1.98.4 DIAGRAMME DE RAYONNEMENT DE L'INTERROGATEUR

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 44 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

L'ouverture du faisceau de l'antenne directive de l'interrogateur émettant l'impulsion P3 ne serait pas plus importante que ne l'exige l'exploitation, et que le niveau de rayonnement des lobes secondaires et arrière de l'antenne directive se situe à 24 dB au moins au-dessous du niveau de crête du lobe principal.

Note.— Ce paragraphe vise à réduire l'occupation du transpondeur. Les appendices D et M du Doc 9924 donnent de plus amples informations.

3.1.1.408.5 DISPOSITIF DE CONTRÔLE DE L'INTERROGATEUR

3.1.1.408.5.1 La précision de la mesure de distance et la précision en azimut de l'interrogateur au sol feront l'objet d'un contrôle assuré assez fréquemment pour garantir l'intégrité du système.

Note. — Les interrogateurs qui sont associés au radar primaire et fonctionnent en liaison avec lui peuvent l'utiliser comme dispositif de contrôle; dans le cas contraire, il faudrait prévoir un dispositif électronique de contrôle de la précision de la mesure de distance et de la précision en azimut.

3.1.1.408.5.2 Outre le contrôle de la mesure de distance et de l'azimut, il serait prévu dans toute la mesure possible, le contrôle continu des autres paramètres critiques de l'interrogateur au sol afin de détecter toute détérioration des performances qui dépasse les tolérances de système admissibles et de la signaler.

3.1.1.448.6 ÉMISSION NON ESSENTIELLE ET RÉPONSES PARASITES

3.1.1.448.6.1 Rayonnement Non Essentiel

Les rayonnements en ondes entretenues n'excèderaient pas 76 dB au-dessous de 1 W pour l'interrogateur ~~et 70 dB au-dessous de 1 W pour le transpondeur.~~

3.1.1.1 1.2 Réponses Parasites

~~Le niveau des réponses de l'équipement embarqué comme de l'équipement sol à des signaux non compris dans la bande passante des récepteurs se situerait à 60 dB au moins au-dessous du niveau normal de sensibilité.~~

3.1.2 POSSIBILITES MODE S ET INTERMODES SYSTEMES FONCTIONNANT EN MODE S

3.1.2.1 CARACTERISTIQUES DES SIGNAUX ELECTROMAGNETIQUES D'INTERROGATION.

Les paragraphes qui suivent décrivent les signaux électromagnétiques ~~tels qu'ils sont censés apparaître~~ à l'antenne ~~ou aux antennes de l'interrogateur~~ du transpondeur.

Note.— Les signaux peuvent être altérés en cours de propagation et, par conséquent, certaines

← a mis en forme : Retrait : Gauche : 0,5 cm

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 45 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

~~tolérances relatives à la durée, à l'espacement et à l'amplitude des impulsions d'interrogation sont plus strictes pour les interrogateurs, comme il est indiqué au § 3.1.2.11.4.~~

3.1.2.1.1 Fréquence Porteuse d'Interrogation.

Pour toutes les interrogations (transmissions montantes) émanant d'installations au sol fonctionnant en mode S, la fréquence porteuse doit être de $1\,030 \pm 0,01$ MHz sauf durant l'inversion de phase, tout en respectant les limites du spectre spécifiées au § 3.1.2.1.2.

Note : Durant l'inversion de phase, la fréquence du signal peut se déplacer de plusieurs MHz avant de retourner à la valeur spécifiée.

3.1.2.1.2 Spectre d'Interrogation.

Le spectre d'une interrogation mode S autour de la fréquence porteuse ne dépassera pas les limites spécifiées à la Figure 3-2.

Note. — Le spectre d'interrogation mode S est fonction des données. Le spectre le plus large correspond à une interrogation qui ne contient que des UN binaires.

3.1.2.1.3 Polarisation.

La polarisation des transmissions d'interrogation et de commande doit être nominalelement verticale.

3.1.2.1.4 Modulation.

Pour les interrogations mode S, la fréquence porteuse doit être modulée par impulsions. De plus, l'impulsion de données P_6 aura une modulation de phase interne.

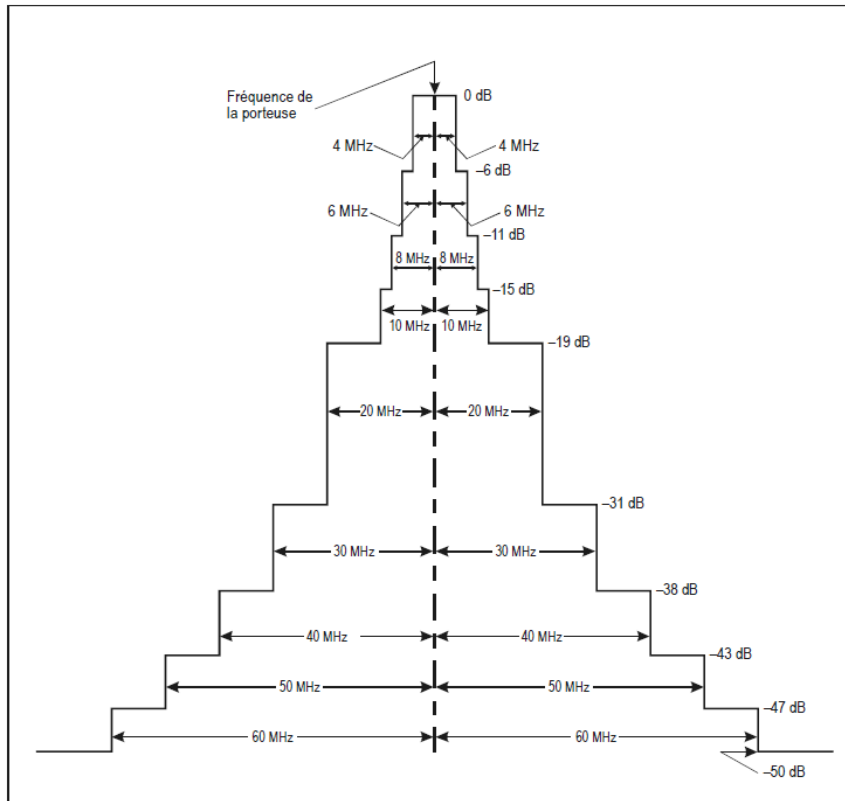


Figure 3-2. Limites du spectre pour l'interrogateur

3.1.2.1.4.1 Modulation des impulsions. Les interrogations intermodes et mode S se composeront d'une séquence d'impulsions spécifiée au 3.1.2.1.5. et dans les Tableaux 3-1, 3-2, 3-3 et 3-4, et résumées dans le Tableau 3-11.

Note. — La forme des impulsions de 0,8 μ s utilisées pour les interrogations intermodes et mode S est identique à celle des impulsions utilisées dans les modes A et C, qui sont définies en 3.1.1.4.

3.1.2.1.4.2 Modulation de phase. Les impulsions P₆ courtes (16,25 μ s) et longues (30,25 μ s) dont il s'agit au § 3.1.2.1.4.1 comporteront une modulation de phase différentielle binaire interne se composant d'inversions de phase de 180 degrés de la porteuse au débit de 4 mégabits par seconde.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 47 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.1.4.2.1 Durée de l'inversion de phase. La durée de l'inversion de phase doit être inférieure à 0,08 μ s et l'avance (ou le retard) de phase variera de façon monotone pendant toute la période de transition. Aucune modulation de fréquence ne doit être appliquée pendant la phase de transition.

Tableau 3-1. Formes d'impulsions — Interrogations mode S et intermodes

Impulsion	Durée	Tolérance de durée	(Durée d'établissement)		(Durée d'extinction)	
			Min.	Max.	Min.	Max.
P_1, P_2, P_3, P_5	0,8	$\pm 0,1$	0,05	0,1	0,05	0,2
P_4 (courte)	0,8	$\pm 0,1$	0,05	0,1	0,05	0,2
P_4 (longue)	1,6	$\pm 0,1$	0,05	0,1	0,05	0,2
P_6 (courte)	16,25	$\pm 0,25$	0,05	0,1	0,05	0,2
P_6 (longue)	30,25	$\pm 0,25$	0,05	0,1	0,05	0,2
S_I	0,8	$\pm 0,1$	0,05	0,1	0,05	0,2

Tableau 3-2. Formes d'impulsions — Réponses mode S

Durée	Tolérance de durée	(Durée d'établissement)		(Durée d'extinction)	
		Min.	Max.	Min.	Max.
0,5	$\pm 0,05$	0,05	0,1	0,05	0,2
1,0	$\pm 0,05$	0,05	0,1	0,05	0,2

Note 1 : La durée minimale de l'inversion de phase n'est pas spécifiée, mais les limites du spectre spécifiées au § 3.1.2.1.2 doivent être respectées.

Note 2 : L'inversion de phase peut être produite par différentes méthodes, notamment par une méthode dure qui provoque une forte chute d'amplitude et une rapide inversion de phase ou par d'autres techniques qui n'entraînent qu'une faible baisse d'amplitude ou aucune baisse d'amplitude, mais qui amènent un déplacement de fréquence durant l'inversion de phase et une inversion de phase lente (80 ns).

Un démodulateur ne peut faire aucune hypothèse sur la technique de modulation utilisée et ne peut donc pas se fier aux particularités du signal durant l'inversion de phase pour détecter une inversion de phase.

3.1.2.1.4.2.2 Relation de phase. Pour la relation de phase de 0 et 180 degrés entre éléments successifs de l'impulsion P_6 et pour l'inversion de phase synchro (§ 3.1.2.1.5.2.2) de cette impulsion, la tolérance doit être de ± 5 degrés.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 48 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note. — Dans le mode S, on entend par «élément» l'intervalle de porteuse de 0,25 μ s entre deux inversions de phase de données.

3.1.2.1.5 SEQUENCES D'IMPULSIONS ET D'INVERSIONS DE PHASE.

Les séquences d'impulsions ou d'inversions de phase décrites au § 3.1.2.1.4 constitueront les interrogations.

Tableau 3-3. Définition des champs

Champ		Format		Référence (§)
Indicatif	Fonction	UF	DF	
AA	Adresse annoncée	Tous	11, 17, 18	3.1.2.5.2.2.2
AC	Code d'altitude		4, 20	3.1.2.6.5.4
AF	Champ d'application		19	3.1.2.8.8.2
AP	Adresse/parité		0, 4, 5, 16, 20, 21, 24	3.1.2.3.2.1.3
AQ	Acquisition	0		3.1.2.8.1.1
CA	Possibilités		11, 17	3.1.2.5.2.2.1
CC	Possibilité de liaison inter-ACAS	11	0	3.1.2.8.2.3
CF	Champ de commande		18	3.1.2.8.7.2
CL	Étiquette de code	Tous		3.1.2.5.2.1.3
DF	Format descendant			3.1.2.3.2.1.2
DI	Identification d'indicatif	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.3
DR	Demande descendante		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.2
DS	Sélecteur de données	0		3.1.2.8.1.3
FS	Statut du vol		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.1
IC	Code d'interrogateur	11		3.1.2.5.2.1.2
ID	Identité		5, 21	3.1.2.6.7.1
KE	Contrôle ELM	20, 21	24	3.1.2.7.3.1
MA	Message Comm-A			3.1.2.6.2.1
MB	Message Comm-B	24	20, 21	3.1.2.6.6.1
MC	Message Comm-C			3.1.2.7.1.3
MD	Message Comm-D	16	24	3.1.2.7.3.3
ME	Message sur squitter long		17, 18	3.1.2.8.6.2
MU	Message ACAS	16		4.3.8.4.2.3
MV	Message ACAS		16	3.1.2.8.3.1, 4.3.8.4.2.4
NC	Numéro de segment C	24		3.1.2.7.1.2
ND	Numéro de segment D		24	3.1.2.7.3.2
PC	Protocole	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.1
PI	Parité/identificateur d'interrogateur	11	11, 17, 18	3.1.2.3.2.1.4
PR	Probabilité de réponse			3.1.2.5.2.1.1
RC	Contrôle de réponse	24		3.1.2.7.1.1
RI	Information de réponse		0	3.1.2.8.2.2
RL	Longueur de réponse	0		3.1.2.8.1.2
RR	Demande de réponse			3.1.2.6.1.2
SD	Indicatif spécial	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.4
SL	Niveau de sensibilité (ACAS)	Tous	0, 16	4.3.8.4.2.5
UF	Format montant			3.1.2.3.2.1.1
UM	Message utilitaire		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.3
VS	Situation de l'aéronef dans le plan vertical		0	3.1.2.8.2.1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 49 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Tableau 3-3. Définition des champs

Champ		Format		Référence (\$)
Indicatif	Fonction	UF	DF	
AA	Adresse annoncée		11, 17, 18	3.1.2.5.2.2.2
AC	Code d'altitude		4, 20	3.1.2.6.5.4
AF	Champ d'application		19	3.1.2.8.8.2
AP	Adresse/parité	Tous	0, 4, 5, 16, 20, 21, 24	3.1.2.3.2.1.3
AQ	Acquisition	0		3.1.2.8.1.1
CA	Possibilités		11, 17	3.1.2.5.2.2.1
CC	Possibilité de liaison inter-ACAS		0	3.1.2.8.2.3
CF	Champ de commande		18	3.1.2.8.7.2
CL	Étiquette de code	11		3.1.2.5.2.1.3
DF	Format descendant		Tous	3.1.2.3.2.1.2
DI	Identification d'indicateur	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.3
DP	Parité des données		20, 21	3.1.2.3.2.1.5
DR	Demande descendante		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.2
DS	Sélecteur de données	0		3.1.2.8.1.3
FS	Statut du vol		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.1
IC	Code d'interrogateur	11		3.1.2.5.2.1.2
ID	Identité		5, 21	3.1.2.6.7.1
KE	Contrôle ELM		24	3.1.2.7.3.1
MA	Message Comm-A	20, 21		3.1.2.6.2.1
MB	Message Comm-B		20, 21	3.1.2.6.6.1
MC	Message Comm-C	24		3.1.2.7.1.3
MD	Message Comm-D		24	3.1.2.7.3.3
ME	Message sur squitter long		17, 18	3.1.2.8.6.2
MU	Message ACAS	16		4.3.8.4.2.3
MV	Message ACAS		16	3.1.2.8.3.1, 4.3.8.4.2.4
NC	Numéro de segment C	24		3.1.2.7.1.2
ND	Numéro de segment D		24	3.1.2.7.3.2
PC	Protocole	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.1
PI	Parité/identificateur d'interrogateur		11, 17, 18	3.1.2.3.2.1.4
PR	Probabilité de réponse	11		3.1.2.5.2.1.1
RC	Contrôle de réponse	24		3.1.2.7.1.1
RI	Information de réponse		0	3.1.2.8.2.2
RL	Longueur de réponse	0		3.1.2.8.1.2
RR	Demande de réponse	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.2
SD	Indicatif spécial	4, 5, 20, 21		3.1.2.6.1.4
SL	Niveau de sensibilité (ACAS)		0, 16	4.3.8.4.2.5
UF	Format montant	Tous		3.1.2.3.2.1.1
UM	Message utilitaire		4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.3
VS	Situation de l'aéronef dans le plan vertical		0	3.1.2.8.2.1

3.1.2.1.5.1 Interrogation intermodes

3.1.2.1.5.1.1 Interrogation «appel général» modes A/C/S.

Note. Cette interrogation se composera au minimum de trois impulsions: P₁, P₃, et la P₄ longue que représente la Figure 3-3. ~~Une ou deux impulsions de commande (P₂ seule, ou P₁ et P₂) seront transmises à l'aide d'un diagramme d'antenne distinct pour supprimer les réponses d'aéronefs se trouvant dans les lobes secondaires de l'antenne de l'interrogateur.~~

Note. — L'interrogation «appel général» modes A/C/S déclenche une réponse mode A ou mode C (selon l'espacement entre les impulsions P₁ et P₃) d'un transpondeur modes A/C



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 50 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~parce qu'il ne reconnaît pas l'impulsion P4. Le transpondeur mode S reconnaît l'impulsion P4 longue et transmet une réponse mode S. Ce type d'interrogation était initialement destiné à être utilisé par des interrogateurs isolés ou des agrégats d'interrogateurs. Le verrouillage pour cette interrogation était basé sur l'utilisation de $II=0$. Le développement du sous-réseau mode S impose maintenant l'utilisation d'un code II non égal à zéro pour les communications. Pour cette raison, l'utilisation de $II=0$ a été réservée pour une forme d'acquisition mode S qui utilise la méthode stochastique/l'annulation du verrouillage (§ 3.1.2.5.2.1.4 et 3.1.2.5.2.1.5). L'«appel général» modes A/C/S ne peut pas être utilisé avec un fonctionnement en mode S intégral étant donné que $II=0$ ne peut être verrouillé que pendant des périodes de courte durée (§ 3.1.2.5.2.1.5.2.1). Cette interrogation ne peut pas être utilisée avec la méthode stochastique / l'annulation du verrouillage, étant donné que la probabilité de réponse ne peut pas être spécifiée.~~

~~**3.1.2.1.5.1.1.1** Les interrogations « appel général » modes A/C/S ne seront plus utilisées à partir du 1^{er} janvier 2020.~~

~~Note 1. — L'emploi des interrogations « appel général » modes A/C/S ne permet pas d'utiliser l'annulation de verrouillage stochastique et ne peut donc pas assurer une bonne probabilité d'acquisition dans les régions à forte densité de circulation ou lorsque d'autres interrogateurs verrouillent le transpondeur sur $II=0$ pour une acquisition complémentaire.~~

~~Note 2. — Les réponses aux interrogations « appel général » modes A/C/S ne seront plus prises en charge par l'équipement certifié le 1^{er} janvier 2020 ou après, afin de réduire la pollution RF générée par les réponses déclenchées par la fausse détection d'interrogations « appel général » modes A/C/S dans d'autres types d'interrogation.~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 51 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Tableau 3-4. Définition des sous-champs

Sous-champ		Champ	Référence (§)
Indicatif	Fonction		
ACS	Sous-champ code d'altitude	ME	3.1.2.8.6.3.1.2
AIS	Sous-champ identification d'aéronef	MB	3.1.2.9.1.1
ATS	Sous-champ type d'altitude	MB	3.1.2.8.6.8.2
BDS 1	Sous-champ 1 sélecteur de données Comm-B	MB	3.1.2.6.11.2.1
BDS 2	Sous-champ 2 sélecteur de données Comm-B	MB	3.1.2.6.11.2.1
IDS	Sous-champ indicatif d'identificateur	UM	3.1.2.6.5.3.1
IIS	Sous-champ identificateur d'interrogateur	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa a)
		UM	3.1.2.6.5.3.1
LOS	Sous-champ verrouillage	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa d)
LSS	Sous-champ surveillance de verrouillage	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa g)
MBS	Sous-champ Comm-B multisite	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa c)
MES	Sous-champ ELM multisite	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa c)
OVC	Commande de recouvrement	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa i)
RCS	Sous-champ commande de cadence	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa f)
RRS	Sous-champ demande de réponse	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéas e) et g)
RSS	Sous-champ statut de réservation	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa c)
SAS	Sous-champ antenne de surface	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa f)
SCS	Sous-champ possibilité en matière de squitters	MB	3.1.2.6.10.2.2.1
SIC	Sous-champ prise en charge de l'identificateur de surveillance	MB	3.1.2.6.10.2.2.1
SIS	Sous-champ identificateur de surveillance	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa g)
SRS	Sous-champ demande de segment	MC	3.1.2.7.7.2.1
SSS	Sous-champ état de surveillance	ME	3.1.2.8.6.3.1.1
TAS	Sous-champ accusé de réception de transmission	MD	3.1.2.7.4.2.6
TCS	Sous-champ commande de type	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa f)
TMS	Sous-champ message tactique	SD	3.1.2.6.1.4.1, alinéa d)
TRS	Sous-champ cadence d'émission	MB	3.1.2.8.6.8.1

3.1.2.1.5.1.2 Interrogation «appel général» modes A/C seulement.

Note 1: Cette interrogation doit être constituée des impulsions P1, P3 et d'une impulsion P4 courte, comme il est indiqué à la Figure 3-3 doit être identique à la précédente, à ceci près que l'on utilisera l'impulsion P4, courte.

Note 2 — L'interrogation «appel général» modes A/C seulement déclenche une réponse mode A ou mode C d'un transpondeur modes A/C. Le transpondeur mode S reconnaît l'impulsion P4 courte et ne répond pas à cette interrogation.

3.1.2.1.5.1.2.13 Intervalles entre impulsions. Les intervalles entre les impulsions P1, P2 et P3 auront les valeurs définies en 3.1.1.4.3 ~~et 3.1.1.4.4~~. L'intervalle entre les impulsions P3 et P4 doit être de $2 \pm 0,054 \mu s$.

3.1.2.1.5.1.42.2 Amplitudes des impulsions. Les amplitudes respectives des impulsions P1, P2 et P3 seront conformes aux dispositions de 3.1.1.5. L'amplitude de P4 doit être égale à celle de P3 à $\pm 0,54 / \pm 2,5$ dB près.

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Non Gras, Italique, Condensé de 0,1 pt

a mis en forme : Police :Italique



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 52 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.1.5.1.2.3 Suppression des lobes secondaires. L'intervalle entre les impulsions P1 et P2 doit être égal à $2 \pm 0,04 \mu s$. L'amplitude de P2 sera définie conformément au § 3.1.1.5.

a mis en forme : Police :Gras

Note 1.— La suppression des lobes secondaires doit être requise pour les interrogateurs SSR conformément au § 2.1.2.4.1. Les interrogations des systèmes ACAS et de multilatération peuvent ou non inclure l'impulsion P2.

Note 2.— Lorsqu'elle est utilisée, l'impulsion P2 est aussi rayonnée pour empêcher le déclenchement de réponses des aéronefs dans les lobes secondaires et arrière de l'antenne.

3.1.2.1.5.2 Interrogation mode S.

Note 1.— L'interrogation mode S se composera au minimum de trois impulsions : P1, P2 et P6, comme le représente la Figure 3-4. L'interrogation mode S se composera de trois impulsions: P₁, P₂ et P₆, comme le représente la Figure 3-4.

Note 2. — L'impulsion P₆ est précédée d'une paire P₁-P₂ qui supprime les réponses des transpondeurs modes A/C de manière à éviter les chevauchements synchrones dus au déclenchement aléatoire en cas d'interrogation mode S. L'inversion de phase synchro de P₆ déclenche la démodulation d'une série d'intervalles de temps (éléments) de $0,25 \mu s$. Cette série d'éléments commence $0,5 \mu s$ après l'inversion de phase synchro et se termine $0,5 \mu s$ avant le bord arrière de P₆. Une inversion de phase peut ou non précéder chaque élément pour coder sa valeur d'information binaire.

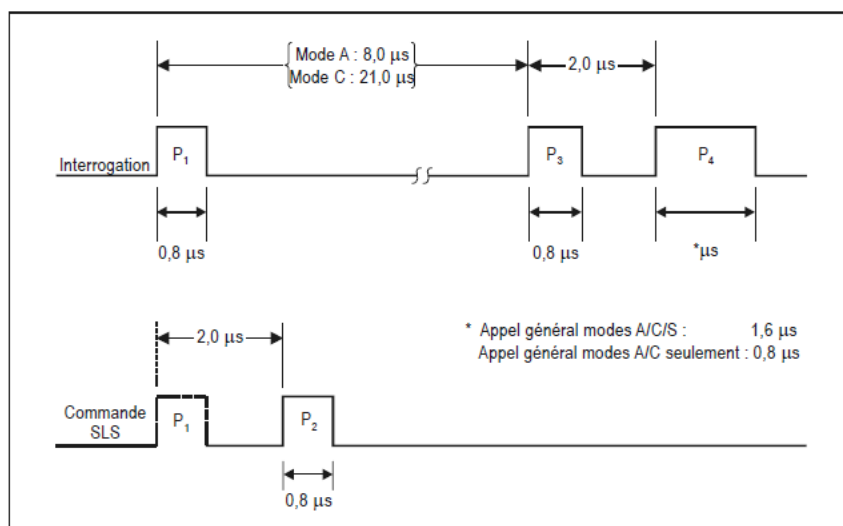


Figure 3-3. Séquence d'impulsions d'interrogation intermodes

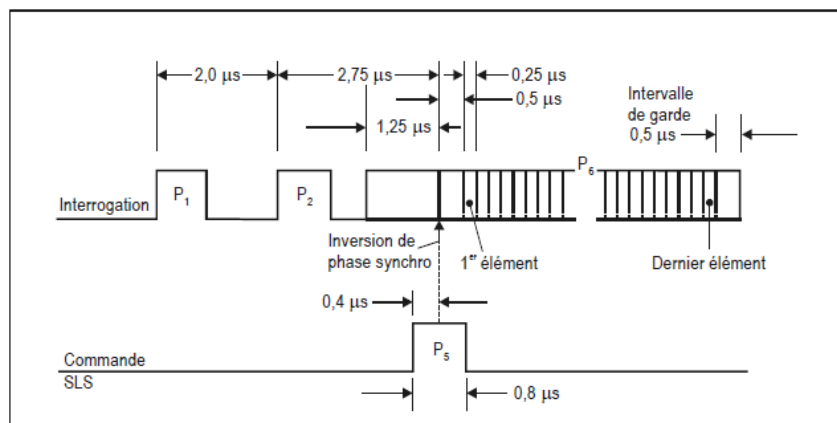


Figure 3-4. Séquence d'impulsions d'interrogation mode S

3.1.2.1.5.2.1 Suppression des lobes secondaires en mode S. L'impulsion P₅ doit être utilisée avec l'interrogation «appel général» mode S seulement (UF = 11, voir § 3.1.2.5.2) pour empêcher le déclenchement de réponses des aéronefs dans les lobes secondaires et arrière de l'antenne (§ 3.1.2.1.5.2.5). Si elle est transmise, l'impulsion P₅ le sera à l'aide d'un diagramme d'antenne distinct.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 54 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Note 1. — L'action de P_5 est automatique. Sa présence, si son amplitude est suffisante au point de réception, occulte l'inversion de phase synchro de P_6 .

Note 2. — L'impulsion P_5 peut être utilisée avec d'autres interrogations mode S.

3.1.2.1.5.2.2 Inversion de phase synchro. La première inversion de phase de l'impulsion P_6 sera l'inversion de phase synchro. Elle constituera le premier repère de synchronisation pour les opérations suivantes du transpondeur qui sont liées à l'interrogation.

3.1.2.1.5.2.3 Inversions de phase de données. Chaque inversion de phase de données ne se produira qu'à un intervalle de temps (N fois 0,25) plus ou moins 0,02 μ s (N étant égal ou supérieur à 2) après l'inversion de phase synchro. L'impulsion P_6 de 16,25 μ s contiendra au maximum 56 inversions de phase de données. L'impulsion P_6 de 30,25 μ s contiendra au maximum 112 inversions de phase de données. Le dernier élément, c'est-à-dire l'intervalle de 0,25 μ s suivant la dernière position d'inversion de phase de données, sera suivi d'un intervalle de garde de 0,5 μ s.

Note. — L'intervalle de garde de 0,5 μ s suivant le dernier élément empêche le bord arrière de P_6 de gêner le processus de démodulation.

3.1.2.1.5.2.4 Intervalles. L'intervalle entre les impulsions P_1 et P_2 doit être égal à $2 \pm 0,045$ μ s. L'intervalle entre le bord avant de P_2 et l'inversion de phase synchro de P_6 doit être égal à $2,75 \pm 0,045$ μ s. Le bord avant de P_6 se situera à $1,25 \pm 0,045$ μ s avant l'inversion de phase synchro. Si elle est transmise, l'impulsion P_5 doit être centrée sur l'inversion de phase synchro; le bord avant de P_5 se situera à $0,4 \pm 0,045$ μ s avant l'inversion de phase synchro.

3.1.2.1.5.2.5 Amplitudes des impulsions. L'amplitude de P_2 et l'amplitude de la première microseconde de P_6 seront supérieures à l'amplitude de P_6 - 0,25 dB. A l'exclusion des transitoires d'amplitude associées aux inversions de phase, la variation d'amplitude de P_6 doit être inférieure à 1 dB et la variation d'amplitude entre les deux éléments successifs de P_6 doit être inférieure à 0,25 dB. L'amplitude rayonnée de P_5 à l'antenne du transpondeur doit être :

- (a) égale ou supérieure à l'amplitude rayonnée de P_6 provenant des émissions en lobe secondaire de l'antenne qui rayonne P_6 ;
- (b) inférieure de plus de 9 dB à l'amplitude rayonnée de P_6 à l'intérieur de l'arc d'interrogation désiré.

3.1.2.2 CARACTÉRISTIQUES DES SIGNAUX ÉLECTROMAGNÉTIQUES DE RÉPONSE

Note.— Les paragraphes ci-après décrivent les signaux électromagnétiques à l'antenne ou aux antennes du transpondeur.

3.1.2.2.1 Fréquence Porteuse des Réponses.

3.1.2.2.1.1 Fréquence porteuse des réponses de la modulation standard en position d'impulsions (PPM). La fréquence porteuse de toutes les réponses standard PPM mode S (transmissions descendantes) provenant de transpondeurs fonctionnant en mode S doit être de $1\,090 \pm 1$ MHz.

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0,5 cm, Première ligne : 0 cm, Taquets de tabulation : 1 cm, Gauche + Pas à 2,22 cm

a mis en forme : Police : Non Gras, Italique

a mis en forme : Police : Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 55 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.2.2.1.2 Fréquence des réponses avec recouvrement de phase. La fréquence porteuse de toutes les transmissions de réponses avec recouvrement de phase définies au § 3.1.2.3.1.2.2 doit être de 1 090 MHz $\pm$ 25 KHz.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.2.2 Spectre de Réponses.

Le spectre d'une réponse mode S autour de la fréquence porteuse ne dépassera pas les limites spécifiées à la Figure 3-5.

3.1.2.2.3 Polarisation.

La polarisation des transmissions de réponse doit être nominalement verticale.

3.1.2.2.4 Modulation.

Une réponse mode S se composera d'un préambule et d'un bloc de données. Le préambule doit être formé d'une séquence de quatre impulsions et le bloc de données doit être soumis à une modulation binaire en position d'impulsions au débit de 1 mégabit par seconde.

3.1.2.2.4.1 Formes d'impulsions. Les formes d'impulsions seront conformes aux valeurs du Tableau 3-2. Toutes ces valeurs sont données en microsecondes.

3.1.2.2.5 REPONSE MODE S.

La réponse mode S doit être conforme à la Figure 3-6. Le bloc de données des réponses mode S se composera de 56 ou 112 bits d'information.

3.1.2.2.5.1 Intervalles entre impulsions. Toutes les impulsions de réponse commenceront à un multiple déterminé de 0,5 μ s à partir de la première impulsion transmise. Dans tous les cas, la tolérance doit être de $\pm 0,05 \mu$ s.



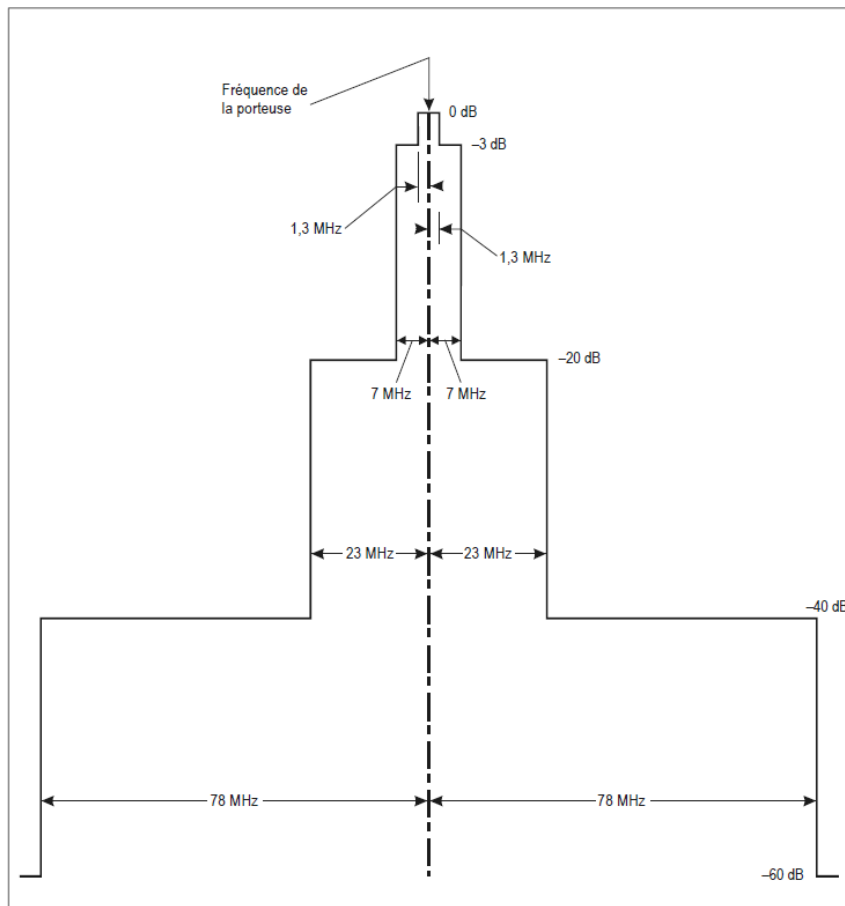
RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 56 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023



Note. — Cette figure montre le spectre centré sur la fréquence porteuse ; le spectre se décalera donc en entier de plus ou moins 1 MHz avec la fréquence porteuse.

3.1.2.2.5.1.1 Préambule de réponse. Le préambule se composera de quatre impulsions ayant chacune une durée de 0,5 μ s. Les intervalles entre la première impulsion transmise et la deuxième, la troisième et la quatrième seront respectivement de 1, 3, 5 et 4,5 μ s.

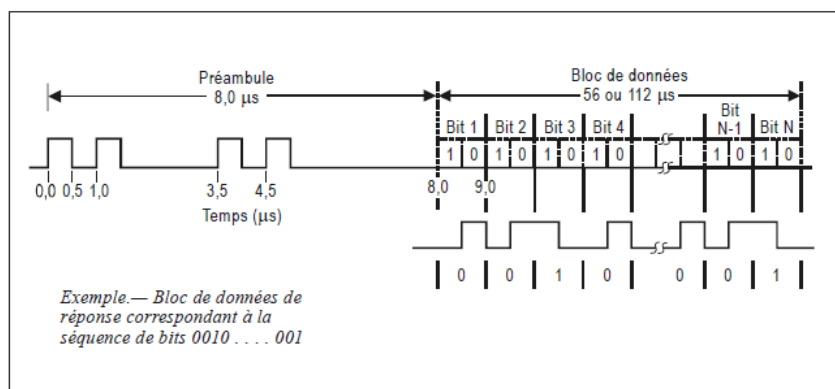


Figure 3-6. Réponse mode S

3.1.2.2.5.1.2 Impulsions de données de réponse. Le bloc de données de réponse commencera 8 μ s après le bord avant de la première impulsion transmise, et 56 ou 112 intervalles de 1 μ s seront assignés à chaque transmission. Une impulsion de 0,5 μ s doit être transmise dans la première ou la deuxième moitié de chaque intervalle. Si une impulsion transmise dans la deuxième moitié d'un intervalle est suivie d'une autre impulsion transmise dans la première moitié de l'intervalle suivant, il y aura fusion de ces deux impulsions et une impulsion de 1 μ s doit être transmise.

3.1.2.2.5.2 Amplitudes des impulsions. La variation d'amplitude entre une impulsion et n'importe quelle autre impulsion d'une réponse mode S ne dépassera pas 2 dB.

3.1.2.2.6 Caractéristiques du recouvrement de phase des réponses

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.2.6.1 Type de modulation du recouvrement de phase des réponses. La transmission de réponses en modulation de phase définie au § 3.1.2.3.1.2.2 doit utiliser 8 états de phase en manipulation par déplacement de phase (MDP) pour transmettre à 3 bits en lien avec un état de phase unique pour chaque bit de données PPM et à chacune des quatre impulsions du préambule.

3.1.2.2.6.2 Tolérance d'erreur de phase. L'erreur de phase d'informations de phase transmises doit se situer entre une valeur quadratique de 3,0 degrés et une crête de 12,2 degrés pendant toute impulsion de réponse PPM d'une durée de 0,5 μ s, à l'exception des bords avant et arrière de l'impulsion. Lorsqu'une impulsion de 1 μ s est transmise à la suite d'un bit données ZÉRO PPM dans la seconde moitié d'un intervalle de bit PPM suivi d'un bit ONE PPM dans la première moitié de l'intervalle suivant, l'erreur de phase pour les informations de phase de chacun des 2 états de phase se situera entre 3,0 degrés RMS et

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 58 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

une crête de 12,2 degrés, durant l'intervalle de transition de phase lorsqu'un changement de phase est nécessaire entre les 2 états de phase, et les bords avant et arrière d'une impulsion de 1 μ s. La tolérance d'erreur de phase s'ajoute à la tolérance de fréquence moyenne spécifiée au § 3.1.2.2.1.2, y compris la tolérance de dérive de phase spécifiée au § 3.1.2.2.6.4.

Note.— Durant l'allumage et l'extinction d'une impulsion d'émetteur, la phase du signal transmis n'est généralement pas stable jusqu'à ce que la puissance RF finale soit atteinte dans la partie supérieure de l'impulsion. L'algorithme de réception de recouvrement de phase ne dépend pas d'une phase constante durant les parties transitoires de l'impulsion.

3.1.2.2.6.3 Modulation de phase durant l'intervalle de transition de phase. Pour une impulsion de 1 μ s qui est constituée d'un bit de données ZÉRO PPM suivi d'un bit de données ONE PPM, l'intervalle de transition de phase dans lequel la phase peut changer d'état doit être inférieur aux intervalles de 400 ns et doit commencer 200 ns avant la transition d'intervalle du bit PPM au centre de l'impulsion de 1,0 μ s.

a mis en forme : Police :Gras

Note 1.— Pour respecter l'exigence de variation d'amplitude entre une impulsion et n'importe quelle autre impulsion, spécifiée au § 3.1.2.2.5.2, la puissance de crête RF de n'importe quelles impulsions PPM fusionnées ne dépassera pas 1 dB en raison du recouvrement de phase pour une bande passante de récepteur de 8 MHz, lorsque le recouvrement de phase est appliqué linéairement sur l'intervalle de transition de phase de 400 ns.

Note 2.— Le pire des cas pour la croissance du spectre se produit lorsque les déplacements de fréquence lors du recouvrement de phase atteignent 180 degrés entre des symboles dans les impulsions de données PPM de 1 μ s d'amplitude, comme il est spécifié dans la Figure 3-9. Pour respecter les exigences décrites au § 3.1.2.2.2, une méthode de réduction de la croissance du spectre dans ce cas consiste à s'assurer que la transition de 180 degrés entre les phases est linéaire.

3.1.2.2.6.4 Dérive de phase. La crête de dérive de phase causée par une dérive de la fréquence de l'émetteur ne doit pas dépasser ± 43 degrés pendant toute la durée du message. La tolérance de dérive de phase s'ajoute à la tolérance de fréquence moyenne spécifiée au § 3.1.2.2.1.2.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.2.6.5 Spectre de réponse. Le spectre de réponse défini au § 3.1.2.2.2 doit être respecté lorsque les transmissions avec recouvrement sont actives.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3 STRUCTURE DES DONNÉES MODE S

3.1.2.3.1 Codage des Données

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 59 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.2.3.1.1 Données d'interrogation. Le bloc de données d'interrogation se composera de la séquence de 56 ou 112 éléments d'information située après les inversions de phase à l'intérieur de l'impulsion P6 (3.1.2.1.5.2.3). Une inversion de phase de 180 degrés de la porteuse précédant un élément caractérisera cet élément comme un bit UN. L'absence d'inversion de phase dans cette position dénotera un bit ZÉRO.

3.1.2.3.1.2 Données de réponse.

3.1.2.3.1.2.1 Données PPM standard. Le bloc de données de réponse se composera de 56 ou 112 bits de données formés par codage PPM binaire des données de réponse (3.1.2.2.5.1.2). Une impulsion transmise dans la première moitié de l'intervalle représentera un bit UN, tandis qu'une impulsion transmise dans la seconde moitié représentera un bit ZÉRO.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.1.2.2 Données modulées avec recouvrement de phase. Pour les signaux modulés avec recouvrement de phase, les données de réponse PPM doivent en outre contenir 8 données modulées en MDP dans l'intervalle de bit contenant l'impulsion, soit dans la première, soit dans la seconde moitié de l'intervalle, comme il est spécifié au § 3.1.2.3.1.2.1.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.1.2.2.1 Définition de données avec recouvrement de phase. Outre le binaire ONE ou le binaire ZÉRO représenté par les données PPM, chaque intervalle de données consiste en trois valeurs de bit supplémentaires représentant les données de réponses modulées de la phase déterminées par la phase codée de l'impulsion dans l'intervalle de bit, comme il est indiqué dans le Tableau 3-7.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.1.2.2.2 Impulsions de référence de phase synchro. La phase synchro de référence doit être codée dans les quatre impulsions du préambule et les impulsions de données des quatre premiers bits de données PPM en maintenant une phase constante pour ces impulsions.

3.1.2.3.1.2.2.3 Référence de phase. La phase de référence représentera zéro degré. Cette référence établie par les impulsions de données spécifiées au § 3.1.2.3.1.2.2.2 sert à établir la phase pour la détermination de l'état de la phase suivante.

3.1.2.3.1.3 Numérotation des bits. Les bits seront numérotés dans l'ordre de leur transmission, à partir du bit 1. Sauf indication contraire, les valeurs numériques codées par groupes (champs) de bits le seront à l'aide de la notation binaire positive et le premier bit transmis doit être le bit de poids fort (MSB). L'information doit être codée dans des champs comportant au moins un bit.

Note. — Dans la description des formats mode S, le nombre décimal équivalant au code binaire formé par la séquence de bits d'un champ sert à désigner la fonction ou la commande de champ.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 60 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.2.3.2 Formats des Interrogations et des Réponses Mode S

Note. — Les Figures 3-7 et 3-8 récapitulent tous les formats d'interrogation et de réponse mode S. Le Tableau 3-3 récapitule tous les champs qui apparaissent dans les formats montants et descendants, tandis que le Tableau 3-4 récapitule tous les sous-champs.

3.1.2.3.2.1 Champs essentiels. Toutes les transmissions mode S contiendront deux champs essentiels. L'un de ces champs est un descripteur qui définira uniquement le format de la transmission. Il apparaîtra au début de la transmission, quel que soit le format. Les descripteurs seront désignés par les champs UF (format montant) ou DF (format descendant). Le deuxième champ essentiel doit être un champ de 24 bits qui apparaîtra à la fin de chaque transmission et contiendra l'information de parité. Dans tous les formats montants et dans les formats descendants actuellement définis, l'information de parité apparaîtra en surimpression soit sur l'adresse d'aéronef (3.1.2.4.1.2.3.1), soit sur l'identificateur d'interrogateur, conformément au § 3.1.2.3.3.2. Les indicatifs sont AP (adresse/parité) ou PI (parité/identificateur d'interrogateur).

Note. — L'espace de codage restant sert à transmettre les champs de mission. À chaque fonction donnée correspond un ensemble donné de champs de mission. Les champs de mission mode S comportent un indicatif à deux lettres. Des sous-champs peuvent apparaître à l'intérieur des champs de mission. Les sous-champs mode S sont désignés par des indicatifs à trois lettres.

3.1.2.3.2.1.1 UF — Format montant. Ce champ (qui comporte 5 bits sauf dans le format 24 où il en comporte 2) servira de descripteur du format montant dans toutes les interrogations mode S et doit être codé conformément à la Figure 3-7.

3.1.2.3.2.1.2 DF — Format descendant. Ce champ (qui comporte 5 bits sauf dans le format 24 où il en comporte 2) servira de descripteur du format descendant dans toutes les réponses mode S et doit être codé conformément à la Figure 3-8.

3.1.2.3.2.1.3 AP — Adresse/parité. Ce champ de 24 bits (33-56 ou 89-112) apparaîtra dans tous les formats montants et dans les formats descendants actuellement définis, sauf pour la réponse «appel général» mode S seulement (DF = 11). Ce champ contiendra les bits de parité en surimpression sur l'adresse d'aéronef, conformément à 3.1.2.3.3.2.

3.1.2.3.2.1.4 PI — Parité/identificateur d'interrogateur. Ce champ descendant de 24 bits (33-56) ou (89-112) comportera les bits de parité en surimpression sur le code d'identité d'interrogateur, conformément au § 3.1.2.3.3.2, et apparaîtra dans la réponse «appel général» mode S (DF = 11) et dans le squitter long (DF = 17 ou DF = 18). Si le message répond à un appel général modes A/C/S, à un «appel général» mode S seulement avec champ CL (3.1.2.5.2.1.3) et champ IC (§ 3.1.2.5.2.1.2) égaux à 0, ou s'il s'agit d'un squitter d'acquisition ou d'un squitter long (§ 3.1.2.8.5, 3.1.2.8.6 ou 3.1.2.8.7), les codes II et SI seront O.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 61 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

3.1.2.3.2.1.5 DP — Parité des données. Ce champ descendant de 24 bits (89 – 112) contiendra la parité en superposition sur un champ « AA modifié », qui est établi en effectuant une sommation modulo 2 (p. ex., fonction OU exclusif) des 8 bits les plus significatifs de l'adresse discrète et de BDS1, BDS2, BDS1 (3.1.2.6.11.2.2) et BDS2 (3.1.2.6.11.2.3) étant fournis par le « RR » (3.1.2.6.1.2) et le « RRS » (3.1.2.6.1.4.1), comme il est spécifié aux § 3.1.2.6.11.2.2 et 3.1.2.6.11.2.3.

Exemple :

Adresse discrète	=	AA AA AA Hex	=	1010	1010	1010	1010	1010	1010
BDS1, BDS2	=	5F 00 00 Hex	=	0101	1111	0000	0000	0000	0000
Adresse discrète	⊕	BDS1, BDS2 Hex	=	1111	0101	1010	1010	1010	1010
« AA modifié »	=	F5 AA AA Hex	=	1111	0101	1010	1010	1010	1010

« ⊕ » prescrivant une addition modulo 2.

Le champ « AA modifié » qui en résulte représente la séquence de 24 bits (a1, a2...a24) qui sera utilisée pour générer le champ DP conformément au § 3.1.2.3.3.2.

Le champ DP sera utilisé dans les réponses DF=20 et DF=21 si le transpondeur est capable de prendre en charge le champ DP et si le bit de commande de recouvrement [OVC, § 3.1.2.6.1.4.1, alinéa i)] est mis à 1 dans l'interrogation qui demande la transmission descendante de registres GICB.

3.1.2.3.2.2 Espace de codage non attribué. L'espace de codage non attribué contiendra uniquement des bits ZÉRO transmis par les interrogateurs et les transpondeurs.

Note. — Certains espaces de codage indiqués comme non attribués dans la présente section sont réservés pour d'autres applications, par exemple les systèmes anticollision embarqués (ACAS), les liaisons de données, etc.

3.1.2.3.2.3 Code zéro et codes non attribués. L'attribution d'un code zéro dans tous les champs définis indiquera que ces champs n'appellent aucune réponse. De même, si des codes ne sont pas attribués à l'intérieur de ces champs, cela indiquera qu'aucune réponse n'est exigée.

Note. — Les dispositions des § 3.1.2.3.2.2 et 3.1.2.3.2.3 garantissent que, lorsque des codes seront ultérieurement attribués dans les espaces de codage où il n'y en avait pas précédemment, cela ne créera pas d'ambiguïté. En d'autres termes, l'équipement mode S dans lequel le nouveau codage n'aura pas été mis en œuvre indiquera clairement qu'aucune information n'est transmise dans l'espace de codage nouvellement attribué.

3.1.2.3.2.4 Formats réservés à l'usage militaire. Les États veilleront à ce que les formats montants ne soient utilisés que pour des interrogations à adressage sélectif et à ce que les émissions de



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 62 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

formats montants ou descendants ne dépassent pas les spécifications du RANT 10 PART 3.1 relatives à la puissance RF, au taux d'interrogation, au taux de réponse et à la cadence des squitters.

N° de format	UF							
0	00000	3	RL:1	4	AQ:1	18	AP:24	 Surveillance air-air courte (ACAS)
1	00010			27 ou 83			AP:24	... Réservé
2	00010			27 ou 83			AP:24	... Réservé
3	00011			27 ou 83			AP:24	... Réservé
4	00100	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16		AP:24	 Surveillance, demande d'altitude
5	00101	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16		AP:24	 Surveillance, demande d'identité
6	00110			27 ou 83			AP:24	... Réservé
7	00111			27 ou 83			AP:24	... Réservé
8	01000			27 ou 83			AP:24	... Réservé
9	01001			27 ou 83			AP:24	... Réservé
10	01010			27 ou 83			AP:24	... Réservé
11	01011	PR:4	IC:4	CL:3		16	AP:24	 Appel général mode S seulement
12	01100			27 ou 83			AP:24	... Réservé
13	01101			27 ou 83			AP:24	... Réservé
14	01110			27 ou 83			AP:24	... Réservé
15	01111			27 ou 83			AP:24	... Réservé
16	10000	3	RL:1	4	AQ:1	18	MU:56	AP:24 Surveillance air-air longue (ACAS)
17	10001			27 ou 83			AP:24	... Réservé
18	10010			27 ou 83			AP:24	... Réservé
19	10011			27 ou 83			AP:24	... Réservé pour usage militaire
20	10100	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16	MA:56	AP:24	 Comm-A, demande d'altitude
21	10101	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16	MA:56	AP:24	 Comm-A, demande d'identité
22	10110			27 ou 83			AP:24	... Réservé pour usage militaire
23	10111			27 ou 83			AP:24	... Réservé
24	11	RC:2		NC:4		MC:80	AP:24	 Comm-C (ELM)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 63 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

N° de format	UF								
0	00000	3	RL:1	4	AQ:1	DS:8	10	AP:24	... Surveillance air-air courte (ACAS)
1	00010			27 ou 83				AP:24	... Réserve
2	00010			27 ou 83				AP:24	... Réserve
3	00011			27 ou 83				AP:24	... Réserve
4	00100	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16			AP:24	... Surveillance, demande d'altitude
5	00101	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16			AP:24	... Surveillance, demande d'identité
6	00110			27 ou 83				AP:24	... Réserve
7	00111			27 ou 83				AP:24	... Réserve
8	01000			27 ou 83				AP:24	... Réserve
9	01001			27 ou 83				AP:24	... Réserve
10	01010			27 ou 83				AP:24	... Réserve
11	01011	PR:4	IC:4	CL:3			16	AP:24	... Appel général mode S seulement
12	01100			27 ou 83				AP:24	... Réserve
13	01101			27 ou 83				AP:24	... Réserve
14	01110			27 ou 83				AP:24	... Réserve
15	01111			27 ou 83				AP:24	... Réserve
16	10000	3	RL:1	4	AQ:1		18	MU:56	AP:24 ... Surveillance air-air longue (ACAS)
17	10001			27 ou 83				AP:24	... Réserve
18	10010			27 ou 83				AP:24	... Réserve
19	10011			27 ou 83				AP:24	... Réserve pour usage militaire
20	10100	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16	MA:56		AP:24	... Comm-A, demande d'altitude
21	10101	PC:3	RR:5	DI:3	SD:16	MA:56		AP:24	... Comm-A, demande d'identité
22	10110			27 ou 83				AP:24	... Réserve pour usage militaire
23	10111			27 ou 83				AP:24	... Réserve
24	11	RC:2		NC:4		MC:80		AP:24	... Comm-C (ELM)

NOTES :

1. **XXM** champ « XX » auquel sont assignés M bits.
2. **N** espace de codage non assigné avec N bits disponibles. Ces bits seront codés 0 pour la transmission.
3. Pour les formats montants (UF) de 0 à 23, le numéro correspond au code binaire des 5 premiers bits de l'interrogation. Le numéro 24 est défini comme étant le format commençant par « 11 » aux deux premières positions de bit, tandis que les 3 bits suivants varient selon la teneur de l'interrogation.
4. Tous les formats sont représentés pour donner une image complète, mais un certain nombre d'entre eux ne sont pas utilisés. Les formats qui n'ont pas actuellement d'application ne sont pas définis quant à leur longueur. Selon l'assignation qui leur sera donnée ultérieurement, ils pourront être courts (56 bits) ou longs (112 bits). Les formats réservés pour les différents types d'application du mode S sont définis plus loin.
5. Les champs PC, RR, DI et SD ne s'appliquent pas aux interrogations de diffusion de Comm-A.

Figure 3-7. Récapitulation des formats d'interrogation (montants) mode S



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 64 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

N° de format	DF										
0	00000	VB:1	CC:1	1	SL:3	2	RI:4	2	AC:13	AP:24	... Surveillance air-air courte (ACAS)
1	00001	27 ou 83						P:24		... Réserve	
2	00010	27 ou 83						P:24		... Réserve	
3	00011	27 ou 83						P:24		... Réserve	
4	00100	FB:3	DR:5	UM:5		AC:13		AP:24		... Surveillance, réponse d'altitude	
5	00101	FB:3	DR:5	UM:5		ID:13		AP:24		... Surveillance, réponse d'identité	
6	00110	27 ou 83						P:24		... Réserve	
7	00111	27 ou 83						P:24		... Réserve	
8	01000	27 ou 83						P:24		... Réserve	
9	01001	27 ou 83						P:24		... Réserve	
10	01010	27 ou 83						P:24		... Réserve	
11	01011	CA:3			AA:24			PI:24		... Réponse « appel général »	
12	01100	27 ou 83						P:24		... Réserve	
13	01101	27 ou 83						P:24		... Réserve	
14	01110	27 ou 83						P:24		... Réserve	
15	01111	27 ou 83						P:24		... Réserve	
16	10000	VB:1	2	SL:3	2	RI:4	2	AC:13	MV:56	AP:24	... Surveillance air-air longue (ACAS)
17	10001	CA:3		AA:24			ME:56		PI:24		... Squitter long
18	10010	CF:3		AA:24			ME:56		PI:24		... Squitter long/non-transpondeur
19	10011	AF:3		104						... Squitter long militaire	
20	10100	FB:3	DR:5	UM:5		AC:13		MB:56	AP:24		... Comm-B, réponse d'altitude
21	10101	FB:3	DR:5	UM:5		ID:13		MB:56	AP:24		... Comm-B, réponse d'identité
22	10110	27 ou 83						P:24		... Réserve pour usage militaire	
23	10111	27 ou 83						P:24		... Réserve	
24	11	1	KE:1		ND:4		MD:80		AP:24		... Comm-D (ELM)

NOTES :

1. **XXM** champ « XX » auquel sont assignés M bits.
P:24 champ de 24 bits réservé pour l'information de parité.
2. **N** espace de codage non assigné avec N bits disponibles. Ces bits seront codés 0 pour la transmission.
3. Pour les formats descendants (DF) de 0 à 23, le numéro correspond au code binaire des 5 premiers bits de la réponse. Le numéro 24 est défini comme étant le format commençant par « 11 » aux deux premières positions de bit, tandis que les 3 bits suivants varient selon la teneur de la réponse.
4. Tous les formats sont représentés pour donner une image complète, mais un certain nombre d'entre eux ne sont pas utilisés. Les formats qui n'ont pas actuellement d'application ne sont pas définis quant à leur longueur. Selon l'assignation qui leur sera donnée ultérieurement, ils pourront être courts (56 bits) ou longs (112 bits). Les formats réservés pour les différents types d'application du mode S sont définis plus loin.

Figure 3-8. Récapitulation des formats de réponse (descendants) mode S

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 65 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

3.1.2.3.2.4.1 Le Togo veillerait dans toute la mesure possible, au moyen d'études et d'activités de validation, à ce que les applications militaires ne gênent pas outre mesure l'environnement d'exploitation 1 030 /1 090 MHz de l'aviation civile.

3.1.2.3.2.5 Formats de données des réponses avec recouvrement de phase. Une vue d'ensemble de la structure des messages de données transmises par recouvrement de phase est donnée dans la Figure 3-10.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.2.5.1 Données des messages avec recouvrement de phase. Les bits des messages de données de phase seront renfermés dans les bits 1 à 204 du message de données de phase. Si le recouvrement de phase n'est pas activé pour la réponse ou le squitter long, le champ de données du message sera vide.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.2.5.2 Champ de type des messages avec recouvrement de phase. Les bits avec recouvrement de phase 1 à 8 des messages de données de phase comportant 324 bits contiendront le type de message qui définit le message en PO comme indiqué au Tableau 3-12.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Le format de données du message d'état et de situation ADS-B, des messages de données GICB mode S avec recouvrement de phase et des messages de suivi des interrogations ou réponses avec recouvrement de phase ADS-R, ADS-SLR et TIS-B sont décrits dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique

3.1.2.3.2.5.3 Données de correction de la parité avec recouvrement de phase. Les bits avec recouvrement de phase 205 à 324 du message de données de phase doivent contenir les données de correction d'erreurs sans circuit de retour (FEC) à 120 bits codées conformément au § 3.1.2.3.2.5.3.1 ou au § 3.1.2.3.2.5.3.2, comme spécifié dans la valeur de type de message figurant dans le Tableau 3-12.

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.3.2.5.3.1 Reed-Solomon. Lorsque des messages avec recouvrement de phase de type 1-6 (bloc de type de message RS) sont envoyés, le recouvrement de phase de type envoyé utilisera un code Reed Solomon RS (54, 34) avec des symboles à 6 bits où deux états de phase adjacents (deux bits de données d'impulsion PPM adjacents) sont utilisés comme un symbole de 6 bits (3 bits de phase pour 1 bit PPM). Le code RS (54, 34) est raccourci à partir d'un code à 63 symboles (2N-1). Les neuf premiers symboles de 6 bits du code à 63 symboles utilisé pour le code RS (54, 34) auront tous les bits définis sur zéro. Le Reed-Solomon utilisera une valeur de départ du polynôme générateur de 1 pour calculer la valeur de correction d'erreur de parité. Le Reed Solomon utilisera un polynôme de champ de $x^6 + x + 1$.

a mis en forme : Police :Gras

Note.— Des exemples de codes de Reed-Solomon sont donnés dans le Doc 9924.

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 66 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.3.2.5.3.2 Code de parité à faible densité (LDPC). Lorsque des messages avec recouvrement de phase de type 7-12 (Bloc de type de message LDPC) sont envoyés, les données de parité avec recouvrement de phase envoyées seront déterminées par un code cyclique LDPC (54, 34) contenant 6 blocs de données binaires, comme indiqué au Tableau 3-13, chaque bloc de 54 bits étant entré indépendamment dans la matrice de vérification de la parité LDPC. Après codage de la parité de chaque bloc, le message et les bits de parité sont de nouveau assemblés dans l'ordre. Le codeur LDPC utilisera un polynôme de champ de $x^{20} + x^{18} + x^{11} + x^9 + x^2 + 1$.

a mis en forme : Police :Gras

Note. — La matrice de vérification de la parité est présentée dans le Doc 9924.

3.1.2.3.3 Protection Contre Les Erreurs

3.1.2.3.3.1 *Technique.* Le codage de contrôle de parité doit être utilisé dans les interrogations et les réponses mode S pour assurer une protection contre les erreurs.

3.1.2.3.3.1.1 *Séquence de contrôle de parité.* Une séquence de 24 bits de contrôle de parité doit être produite selon la règle définie au § 3.1.2.3.3.1.2 et intégrée dans le champ formé par les 24 derniers bits de toutes les transmissions mode S. Les 24 bits de contrôle de parité seront combinés soit au codage de l'adresse, soit au codage de l'identificateur d'interrogateur, conformément au § 3.1.2.3.3.2. La combinaison ainsi obtenue constitue soit le champ AP (adresse/parité — § 3.1.2.3.2.1.3), soit le champ PI (parité/identificateur d'interrogateur — § 3.1.2.3.2.1.4).

3.1.2.3.3.1.2 *Établissement de la séquence de contrôle de parité.* La séquence de 24 bits de contrôle de parité ($P_1, P_2, \dots, P_{24}$) doit être produite à partir de la séquence des bits d'information ($m_1, m_2, \dots, m_k$), dans laquelle k est égal à 32 ou à 88 selon qu'il s'agit d'une transmission courte ou longue. On utilisera à cet effet un code résultant du polynôme suivant:

$$G(x) = 1 + x^3 + x^{10} + x^{12} + x^{13} + x^{14} + x^{15} + x^{16} + x^{17} + x^{18} + x^{19} + x^{20} + x^{21} + x^{22} + x^{23} + x^{24}$$

Lorsque, par application de l'algèbre des polynômes binaires, on divise $x^{24} [M(x)]$ par $G(x)$, dans lequel la séquence d'information $M(x)$ est:

$$m_k + m_{k-1}x + m_{k-2}x^2 + \dots + m_1x^{k-1}$$

on obtient un quotient et un reste $R(x)$ de degré inférieur à 24. La séquence que constitue ce reste représente la séquence de contrôle de parité. Pour toute valeur de i comprise entre 1 et 24, le bit de parité p_i est le coefficient de x^{24-i} dans $R(x)$.

Note. — Si l'on multiplie $M(x)$ par x^{24} , cela a pour effet d'ajouter 24 bits ZÉRO à la fin de la séquence.

3.1.2.3.3.2 *Établissement des champs AP et PI.* On utilisera des séquences adresse/parité différentes pour la liaison montante et la liaison descendante.

Note. — La séquence montante convient pour le décodage par les transpondeurs. La séquence

a mis en forme : Exposant

a mis en forme : Exposant

a mis en forme : Exposant

a mis en forme : Exposant

a mis en forme : Exposant

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 67 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

descendante facilite la correction d'erreur lors du décodage sur liaison descendante.

Le code utilisé pour l'établissement du champ AP sur liaison montante doit être formé comme il est spécifié ci-dessous, à partir de l'adresse d'aéronef (3.1.2.4.1.2.3.1.1), de l'adresse «appel général» (3.1.2.4.1.2.3.1.2) ou de l'adresse de diffusion (3.1.2.4.1.2.3.1.3).

Le code utilisé pour l'établissement du champ AP sur liaison descendante doit être formé directement à partir de la séquence de 24 bits d'adresse d'aéronef ($a_1, a_2, \dots, a_{24}$), dans laquelle a_i est le i -ème bit transmis dans le champ adresse d'aéronef (AA) d'une réponse «appel général» (3.1.2.5.2.2.2).

Le code utilisé pour l'établissement du champ PI sur liaison descendante doit être formé d'une séquence de 24 bits ($a_1, a_2, \dots, a_{24}$), dans laquelle les 17 premiers bits ont la valeur 0, les 3 bits suivants sont une réplique du champ étiquette de code (CL) (3.1.2.5.2.1.3) et les 4 derniers bits reprennent ceux du champ code d'interrogateur (IC) (3.1.2.5.2.1.2).

Note. — Le code PI n'est pas utilisé dans les transmissions montantes.

Une forme modifiée de cette séquence ($b_1, b_2, \dots, b_{24}$) servira à l'établissement du champ AP sur liaison montante. Le bit b_i est le coefficient de x^{48} dans le polynôme $G(x)A(x)$ où:

$$A(x) = a_1x^{23} + a_2x^{22} + \dots + a_{24}$$

et

$G(x)$ est conforme à la définition qu'en donne 3.1.2.3.3.1.2.

Dans l'adresse d'aéronef, a_i sera constituée par le i -ème bit transmis dans le champ AA d'une réponse «appel général». Dans les adresses «appel général» et de diffusion, a_i sera égal à 1 pour toutes les valeurs de i .

3.1.2.3.3.2.1 Ordre de transmission montante. La séquence de bits transmise dans le champ AP sur liaison montante est la suivante:

$$t_{k+1}, t_{k+2}, \dots, t_{k+24}$$

dans laquelle les bits sont numérotés dans l'ordre de leur transmission commençant par $k+1$.

Dans les transmissions montantes:

$$t_{k+i} = b_i \oplus p_{i-1}$$

où « $\oplus$ » indique une addition modulo-2: $i = 1$ représente le premier bit transmis dans le champ AP.

3.1.2.3.3.2.2 Ordre de transmission descendante. La séquence de bits transmise dans les champs AP et PI sur liaison descendante est la suivante:

$$t_{k+1}, t_{k+2}, \dots, t_{k+24}$$

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 68 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

dans laquelle les bits sont numérotés dans l'ordre de leur transmission, en commençant par k +

1. Dans les transmissions descendantes:

$$t_{k+i} = a_i \ominus p_i$$

où « $\ominus$ » indique une addition modulo-2: $i = 1$ représente le premier bit transmis dans le champ AP ou PI.

3.1.2.4 PROTOCOLE GÉNÉRAL D'INTERROGATION-RÉPONSE

3.1.2.4.1 Cycle de Transaction du Transpondeur.

Un cycle de transaction commencera lorsque le transpondeur SSR mode S aura reconnu une interrogation. Le transpondeur évaluera alors l'interrogation et déterminera s'il doit l'accepter. S'il l'accepte, il traitera l'interrogation reçue et transmettra une réponse s'il y a lieu. Le cycle de transaction se terminera:

- (a) lorsque l'une quelconque des conditions nécessaires d'acceptation n'existera pas, ou
- (b) lorsqu'une interrogation aura été acceptée et que le transpondeur aura:
 - (1) traité complètement l'interrogation acceptée si aucune réponse n'est nécessaire, ou
 - (2) terminé la transmission d'une réponse.

Un nouveau cycle de transaction ne commencera jamais avant que le cycle précédent ne soit achevé.

3.1.2.4.1.1 Reconnaissance de l'interrogation. Les transpondeurs SSR mode S seront capables de reconnaître les types d'interrogation suivants:

- (a) modes A et C;
- (b) intermodes;
- (c) mode S.

Note. — Le processus de reconnaissance dépend du niveau du signal d'entrée et de la gamme dynamique spécifiée (§ 3.1.2.10.1).

3.1.2.4.1.1.1 Reconnaissance des interrogations mode A et mode C. Une interrogation mode A ou mode C sera reconnue lorsqu'une paire d'impulsions P_1 - P_3 répondant aux conditions du § 3.1.1.4 aura été reçue et que le bord avant d'une impulsion P_4 d'amplitude supérieure à l'amplitude de P_3 moins 6 dB n'aura pas été reçu dans l'intervalle de 1,7 à 2,3 μ s après le bord arrière de P_3 .

~~Si une paire d'impulsions de suppression P_1 - P_2 et une interrogation mode A ou mode C sont~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 69 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~reconnues simultanément, le transpondeur sera mis en état de suppression. Aucune interrogation ne sera reconnue comme interrogation mode A ou mode C si le transpondeur est en état de suppression (§ 3.1.2.4.2). S'il reconnaît simultanément une interrogation mode A et mode C, le transpondeur effectuera le cycle de transaction comme s'il n'avait reconnu qu'une interrogation mode C.~~

3.1.2.4.1.1.2 Reconnaissance des interrogations intermodes.

~~3.1.2.4.1.1.2.1 Une interrogation intermodes « appel général » modes A/C seulement doit être reconnue lorsque les conditions spécifiées au § 3.1.1.7 sont remplies 'un triplet d'impulsions P₄ – P₃ – P₄ répondant aux conditions du § 3.1.2.1.5.1 doit être reçu et qu'une impulsion P₄ est d'une durée quelconque supérieure à 0,7 µs et se produit à 2 ± 0,1 µs d'une impulsion P₃.~~

a mis en forme : Police :Gras

~~3.1.2.4.1.1.2.2 Une interrogation « appel général » modes A/C seulement est reconnue si la puissance reçue de P₄ est supérieure à P₃ moins 1 dB à n'importe quel niveau de signal de P₁ – P₃ de MTL+1 dB à –21 dBm.~~

a mis en forme : Police :Gras

~~3.1.2.4.1.1.2.3 Une interrogation ne sera pas reconnue comme interrogation intermodes:~~

- (a) si l'amplitude de réception de l'impulsion à la position P₄ est inférieure de plus de 6 dB à l'amplitude de P₃; ou
- (b) si l'intervalle entre les impulsions P₃ et P₄ est supérieur à 2,3 µs ou inférieur à 1,7 µs; ou
- (c) si l'amplitude de réception de P₁ et P₃ se situe entre le niveau minimal de déclenchement et -45 dBm et que la durée des impulsions P₁ ou P₃ soit inférieure à 0,3 µs; ou
- (d) si le transpondeur est en état de suppression (3.1.2.4.2) ; ou
- (e) si l'intervalle entre les impulsions P₁ et P₃ diffère de l'espacement nominal de 1,0 µs ou moins ; ou
- (a)(f) la durée de l'impulsion de P₄ est inférieure à 0,3 µs.

a mis en forme : Police :11 pt

~~Si le transpondeur reconnaît simultanément une paire d'impulsions de suppression P₄ – P₂ et une interrogation intermodes mode A ou mode C, il sera mis en état de suppression.~~

3.1.2.4.1.1.3 Reconnaissance des interrogations mode S. Une interrogation mode S doit être reconnue lorsqu'une impulsion P₆ doit être reçue avec une inversion de phase synchro dans l'intervalle compris entre 1,20 et 1,30 µs suivant le bord avant de l'impulsion P₆. Une interrogation mode S ne sera pas reconnue si une inversion de phase synchro n'est pas reçue dans l'intervalle compris entre 1,05 et 1,45 µs suivant le bord avant de P₆.

3.1.2.4.1.2 Acceptation des interrogations. La reconnaissance prévue au § 3.1.2.4.1 doit être un préalable de l'acceptation de toute interrogation.

3.1.2.4.1.2.1 Acceptation des interrogations mode A et mode C. Les interrogations mode A et

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 70 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

mode C seront acceptées lorsqu'elles seront reconnues (§ 3.1.2.4.1.1.1).

3.1.2.4.1.2.2 Acceptation des interrogations intermodes

3.1.2.4.1.2.2.1 Acceptation des interrogations « appel général » modes A/C/S. ~~Une interrogation « appel général » modes A/C/S sera acceptée si le bord arrière de P_4 est reçu dans un intervalle compris entre 3,45 et 3,75 μ s après le bord avant de P_3 et si aucun état de verrouillage (§ 3.1.2.6.9) n'empêche cette acceptation. Un « appel général » modes A/C/S ne sera pas accepté si le bord arrière de P_4 est reçu moins de 3,3 μ s ou plus de 4,2 μ s après le bord avant de P_3 ou si un état de verrouillage (§ 3.1.2.6.9) empêche son acceptation.~~

Note.— Il n'est plus possible d'utiliser les interrogations « appel général » modes A/C/S. Si un transpondeur reçoit une interrogation « appel général » modes A/C/S, celle-ci sera reconnue comme une interrogation « appel général » modes A/C seulement.

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique

3.1.2.4.1.2.2.2 Acceptation des interrogations « appel général » modes A/C seulement. Les transpondeurs mode S n'accepteront pas les interrogations « appel général » modes A/C seulement.

~~**Note.**— La condition technique de non-acceptation de l'appel général modes A/C seulement est donnée au paragraphe précédent, qui prescrit le refus des interrogations intermodes lorsque le bord arrière de l'impulsion P_4 est reçu moins de 3,3 μ s après le bord avant de l'impulsion P_3 .~~

3.1.2.4.1.2.3 Acceptation des interrogations mode S. Une interrogation mode S ne doit être acceptée que dans les conditions suivantes:

- (a) le transpondeur est capable de traiter le format montant (UF) de l'interrogation (§ 3.1.2.3.2.1.1);
- (b) l'adresse de l'interrogation correspond à l'une des adresses définies au § 3.1.2.4.1.2.3.1, ce qui implique que la parité est établie, selon la définition de 3.1.2.3.3;
- (c) dans le cas d'une interrogation « appel général », aucune condition de verrouillage « appel général » ne s'applique, selon la définition du § 3.1.2.6.9;
- (d) le transpondeur est capable de traiter les données transmises sur liaison montante d'une interrogation de surveillance air-air longue (ACAS) (UF-16) et de les présenter à une interface de sortie selon les dispositions du § 3.1.2.10.5.2.2.1.

Note. — Une interrogation mode S peut être acceptée si les conditions prévues au § 3.1.2.4.1.2.3, alinéas a) et b), sont remplies et que le transpondeur n'est pas capable de traiter les données montantes d'une interrogation Comm-A (UF = 20 et 21) ni de les présenter à une interface de sortie comme le prescrit le § 3.1.2.10.5.2.2.1.

3.1.2.4.1.2.3.1 Adresses. Les interrogations mode S contiendront l'une des adresses suivantes:

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 71 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

- (a) adresse d'aéronef;
- (b) adresse «appel général»;
- (c) adresse de diffusion.

3.1.2.4.1.2.3.1 Adresse d'aéronef. Si l'adresse d'aéronef est identique à l'adresse extraite d'une interrogation reçue conformément à la procédure du § 3.1.2.3.3.2 et du § 3.1.2.3.3.2.1, l'adresse extraite doit être considérée comme correcte aux fins de l'acceptation de l'interrogation mode S.

3.1.2.4.1.2.3.1.2 Adresse «appel général». Une interrogation «appel général» mode S seulement (format montant UF = 11) contiendra une adresse, appelée adresse «appel général», composée de 24 bits UN consécutifs: Si l'adresse «appel général» est extraite d'une interrogation reçue avec format UF = 11 conformément à la procédure du § 3.1.2.3.3.2 et du § 3.1.2.3.3.2.1, l'adresse doit être considérée comme correcte aux fins de l'acceptation de l'interrogation «appel général» mode S seulement.

3.1.2.4.1.2.3.1.3 Adresse de diffusion. Pour diffuser un message à tous les transpondeurs mode S dans le faisceau de l'interrogateur, on utilisera un format montant 20 ou 21 d'interrogation mode S et l'on remplacera l'adresse de l'aéronef par une adresse composée de 24 bits UN consécutifs. Si le code UF est 20 ou 21 et si cette adresse de diffusion est extraite d'une interrogation reçue conformément à la procédure des § 3.1.2.3.3.2 et 3.1.2.3.3.2.1, l'adresse doit être considérée comme correcte aux fins de l'acceptation d'une interrogation diffusée mode S.

Note. — Les transpondeurs associés à des systèmes anticollision embarqués acceptent aussi les messages diffusés avec UF = 16.

3.1.2.4.1.3 Réponses des transpondeurs. Les transpondeurs mode S transmettront les types de réponse suivants:

- (a) réponses mode A et mode C;
- (b) réponses mode S.

3.1.2.4.1.3.1 Réponses mode A et mode C. Une réponse mode A (ou mode C) doit être transmise comme il est spécifié au § 3.1.1.6 lorsqu'une interrogation mode A (ou mode C) aura été acceptée.

3.1.2.4.1.3.2 Réponses mode S. Les réponses aux interrogations autres que mode A et mode C seront des réponses mode S.

3.1.2.4.1.3.2.1 Réponses aux interrogations intermodes.

Note 1.— Une réponse mode S avec format descendant 11 ~~doit être~~ transmise conformément aux dispositions du § 3.1.2.5.2.2 lorsqu'une interrogation «appel général» modes A/C/S aura été acceptée. ~~L'équipement certifié le 1 er janvier 2020 ou après ne répondra pas aux interrogations «appel général» modes A/C/S intermodes par un transpondeur certifié avant le 1er janvier 2020.~~

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 72 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

Note 2. —Aucune réponse n'est émise, car les transpondeurs mode S n'acceptent pas les interrogations «appel général» A/C seulement.

3.1.2.4.1.3.2.2 Réponses aux interrogations mode S. La teneur en information d'une réponse mode S reflétera les conditions qui régneront dans le transpondeur après que l'interrogation à laquelle il répond aura été complètement traitée. La correspondance entre les formats montants et descendants doit être conforme au sommaire du Tableau 3-5.

Note. — Quatre catégories de réponses mode S peuvent être transmises lorsque des interrogations mode S sont reçues:

- (a) réponses «appel général» mode S (DF = 11);
- (b) réponses de surveillance et de communication de longueur standard (DF= 4, 5, 20 et 21);
- (c) réponses de communication de longue durée (DF = 24);
- (d) réponses de surveillance air-air (DF = 0 et 16).

3.1.2.4.1.3.2.2.1 Réponses aux interrogations «appel général» SSR mode S seulement. Le format descendant (DF) de la réponse (éventuelle) à une interrogation «appel général» mode S seulement doit être DF = 11. La teneur de la réponse et les règles à suivre pour déterminer s'il y a lieu de répondre seront conformes aux dispositions du § 3.1.2.5.

Note. — Une réponse mode S pourra être transmise ou non lorsqu'une interrogation mode S avec UF = 11 aura été acceptée.

3.1.2.4.1.3.2.2.2 Réponses aux interrogations de surveillance et de communication de longueur standard. Une réponse mode S doit être transmise lorsqu'une interrogation mode S avec UF = 4, 5, 20 ou 21 et adresse d'aéronef aura été acceptée. La teneur de ces interrogations et de ces réponses doit être conforme aux dispositions du § 3.1.2.6.

Note. — Si une interrogation mode S avec UF = 20 ou 21 et adresse de diffusion est acceptée, aucune réponse n'est transmise (§ 3.1.2.4.1.2.3.1.3).

3.1.2.4.1.3.2.2.3 Réponses aux interrogations de communication de longue durée. Une série de 0 à 16 réponses mode S doit être transmise lorsqu'une interrogation mode S avec UF = 24 aura été acceptée. Le format descendant (DF) de la réponse (éventuelle) doit être DF = 24. Les protocoles définissant le numéro et la teneur des réponses seront conformes aux dispositions du § 3.1.2.7.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 73 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

Tableau 3-5. Sommaire des protocoles d'interrogation-réponse

<i>UF</i> <i>interrogation</i>	<i>Conditions spéciales</i>	<i>DF</i> <i>réponse</i>
0	RL (§ 3.1.2.8.1.2) égale à 0 RL (§ 3.1.2.8.1.2) égale à 1	16
4	RR (§ 3.1.2.6.1.2) inférieure à 16 RR (§ 3.1.2.6.1.2) égale ou supérieure à 16	4 20
5	RR (§ 3.1.2.6.1.2) inférieure à 16 RR (§ 3.1.2.6.1.2) égale ou supérieure à 16	5 21
11	Transpondeur verrouillé sur le code d'interrogateur, IC (§ 3.1.2.5.2.1.2) Absence de réponse par décision stochastique (§ 3.1.2.5.4) Autres conditions	Pas de réponse Pas de réponse 11
20	RR (§ 3.1.2.6.1.2) inférieure à 16 RR (§ 3.1.2.6.1.2) égale ou supérieure à 16 AP contient l'adresse de diffusion (§ 3.1.2.4.1.2.3.1.3)	4 20 Pas de réponse
21	RR (§ 3.1.2.6.1.2) inférieure à 16 RR (§ 3.1.2.6.1.2) égale ou supérieure à 16 AP contient l'adresse de diffusion (§ 3.1.2.4.1.2.3.1.3)	5 21 Pas de réponse
24	RC (§ 3.1.2.7.1.1) égale à 0 ou 1 RC (§ 3.1.2.7.1.1) égale à 2 ou 3	Pas de réponse 24

3.1.2.4.1.3.2.2.4 Réponses aux interrogations de surveillance air-air. Une réponse mode S doit être transmise lorsqu' une interrogation mode S avec UF = 0 et une adresse d'aéronef aura été acceptée. La teneur de ces interrogations et de ces réponses doit être conforme aux dispositions de 3.1.2.8.

3.1.2.4.2 Suppression

3.1.2.4.2.1 Effets de la suppression. Un transpondeur compatible mode S en état de suppression (§ 3.1.1.7.4) ne reconnaîtra pas les interrogations mode A, mode C ou intermodes si l'impulsion P, seule ou les impulsions P, et P₃ de l'interrogation sont reçues pendant l'intervalle de suppression. La suppression n'influera ni sur la reconnaissance ou l'acceptation des interrogations mode S ni sur les réponses à ces interrogations.

3.1.2.4.2.2 Paires d'impulsions de suppression. La paire d'impulsions de suppression modes A/C définie en 3.1.1.7.4.1 déclenchera la suppression dans un transpondeur mode S quelle que soit la position occupée par cette paire d'impulsions dans un groupe d'impulsions, pourvu que le transpondeur ne soit pas déjà en état de suppression ou en pleine transaction.

Note. — Le transpondeur peut éventuellement déclencher une suppression à partir d'une paire

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 74 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

d'impulsions P3– P4 d'une interrogation « appel général » modes A/C seulement conformément aux critères de reconnaissance d'une interrogation intermodes comme il est spécifié au § 3.1.2.4.1.1.2. Si la paire d'impulsions P₃-P₄ de l'interrogation « appel général » modes A/C seulement est traitée comme une suppression, la paire d'impulsions prévient les réponses et déclenche la suppression. De même, le préambule P₁-P₂ d'une interrogation mode S déclenche la suppression indépendamment de la forme d'onde qui la suit.

3.1.2.4.2.3 La suppression en présence d'une impulsion S1 doit être effectuée conformément au § 3.1.1.7.4.3.

3.1.2.4.3 Signalement de la situation de l'aéronef

Note.— Certains champs de messages au format descendant 4, 5, 11, 17, 20 et 21 dépendent de la détermination faite par le transpondeur de la situation de l'aéronef : à la surface ou en vol. Les transpondeurs déterminent et indiquent si l'aéronef est à la surface ou en vol à l'aide d'approches multiples. Les transpondeurs de niveau 2 et supérieur signalent une situation en vol/au sol déclarée dans le champ de capacité (CA) (voir le § 3.1.2.5.2.2.1). Tous les transpondeurs signalent un état réel en vol/au sol dans le champ de situation verticale (VS) (voir le § 3.1.2.8.2.1). La situation effective en vol/au sol est aussi reflétée dans le champ d'état de vol (FS) (voir le § 3.1.2.6.5.1).

3.1.2.4.3.1 Détermination de la situation déclarée en vol/au sol. La situation déclarée en vol/au sol peut uniquement indiquer les états « à la surface », « en vol » ou « inconnu ».

3.1.2.4.3.1.1 S'il existe un moyen automatique de déterminer la situation à la surface et si l'état « à la surface » est indiqué, la situation déclarée en vol/au sol doit être « à la surface ».

3.1.2.4.3.1.2 S'il existe un moyen automatique de déterminer la situation à la surface et que l'état n'indique pas « à la surface », la situation déclarée en vol/au sol doit être « en vol ».

3.1.2.4.3.1.3 S'il n'existe pas de moyen automatique de déterminer la situation à la surface, l'état déclaré en vol/au sol doit être « inconnu ».

Note.— L'état déclaré en vol/au sol peut être défini sur la base des entrées de données en vol/au sol (voir le § 3.1.2.10.5.1.3) fournies à l'aide d'une méthode automatique de détermination de la situation à la surface. Ces méthodes peuvent comprendre, par exemple, un microcontact de train d'atterrissage ou un algorithme de sortie en vol/à la surface propre à la cellule.

3.1.2.4.3.2 Validation de l'état déclaré en vol/à la surface. Les aéronefs dotés d'un moyen automatique de détection de la situation « à la surface », dont les transpondeurs ont accès à au moins un des paramètres vitesse sol, altitude radio ou vitesse anémométrique, exécuteront l'essai de validation suivant :

3.1.2.4.3.2.1 Si la situation « à la surface » peut être déterminée automatiquement et si la situation « à la surface » est indiquée, l'indication en vol/au sol doit être annulée et remplacée par l'indication « en vol » si :

Vitesse sol > vitesse au passage du seuil OU vitesse anémométrique > vitesse au passage du seuil OU hauteur déterminée par radioaltimètre > 50 ft

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras, Italique

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 75 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Où le seuil de vitesse correspond à la valeur la plus basse entre 100 nœuds et la vitesse de rotation typique de l'aéronef (si cette valeur est disponible).

Note 1.— Si une méthode de détermination automatique de la situation « à la surface » n'est pas disponible ou si l'indication en vol/au sol est « en vol », la vérification de validation ne sera pas nécessaire.

Note 2.— Les aéronefs modernes équipés de systèmes avioniques intégrés sont généralement dotés d'algorithmes sophistiqués pour déterminer la situation déclarée en vol/au sol au moyen de multiples capteurs. Ces algorithmes sont personnalisés pour la cellule et conçus pour contourner des pannes de capteurs individuels. Ils constituent une méthode adéquate de détermination de la situation déclarée en vol/au sol et ne nécessitent pas de validation supplémentaire dans cette section.

3.1.2.4.3.3 Détermination effective de la situation en vol/au sol. La situation effective en vol/au sol sera limitée à « à la surface » ou « en vol ».

3.1.2.4.3.3.1 Lorsque la situation déclarée en vol/au sol est « en vol » ou « inconnue », l'état réel en vol/au sol doit être « en vol ».

3.1.2.4.3.3.2 Lorsque la situation déclarée en vol/au sol est « à la surface », l'état réel en vol/au sol doit être « à la surface ».

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Italique

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

a mis en forme : Police :Gras

3.1.2.5 TRANSACTIONS «APPEL GÉNÉRAL» INTERMODE S ET MODE S

3.1.2.5.1 Transactions Intermodes

~~Note. — Les transactions intermodes permettent la surveillance des aéronefs modes A/C seulement et l'acquisition des aéronefs mode S. L'interrogation «appel général» modes A/C/S permet aux transpondeurs modes A/C seulement et mode S de faire l'objet des mêmes interrogations. L'interrogation «appel général» modes A/C seulement permet de n'obtenir de réponse que des transpondeurs modes A/C. Dans un contexte multisite, l'interrogateur doit transmettre son identificateur dans l'interrogation «appel général» mode S seulement. On emploie donc une paire d'interrogations «appel général» mode S seulement et modes A/C seulement. Les interrogations intermodes sont définies au § 3.1.2.1.5.1 et les protocoles d'interrogation-réponse correspondants sont définis au § 3.1.2.4.~~

3.1.2.5.2 Transactions «Appel Général» Modes Seulement

~~Note. — Ces transactions permettent à la station sol d'obtenir des réponses des aéronefs dotés du mode S, au moyen d'une interrogation adressée à tous ces aéronefs. La réponse utilise le format descendant 11 qui renvoie l'adresse de l'aéronef. Les protocoles d'interrogation-réponse sont définis au § 3.1.2.4.~~

3.1.2.5.2.1 Interrogation «appel général» mode S seulement, format montant 11

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 76 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

1	6	10	14	17	33
UF	PR	IC	CL		AP
5	9	13	16	32	56

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
PR probabilité de réponse	3.1.2.5.2.1.1
IC code d'interrogateur	3.1.2.5.2.1.2
CL étiquette de code en réserve — 16 bits	3.1.2.5.2.1.3
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.5.2.1.1 PR — Probabilité de réponse. Ce champ de message montant de 4 bits (6-9) contiendra les commandes adressées au transpondeur et spécifiant la probabilité de réponse à l'interrogation (§ 3.1.2.5.4). Les codes sont les suivants:

0	signifie répondre avec probabilité de 1
1	signifie répondre avec probabilité de 1/2
2	signifie répondre avec probabilité de 1/4
3	signifie répondre avec probabilité de 1/8
4	signifie répondre avec probabilité de 1/16
5, 6 et 7	non assignés
8	signifie ne pas tenir compte du verrouillage, répondre avec probabilité de 1
9	signifie ne pas tenir compte du verrouillage, répondre avec probabilité de 1/2
10	signifie ne pas tenir compte du verrouillage, répondre avec probabilité de 1/4
11	signifie ne pas tenir compte du verrouillage, répondre avec probabilité de 1/8
12	signifie ne pas tenir compte du verrouillage, répondre avec probabilité de 1/16
13, 14 et 15	non assignés.

3.1.2.5.2.1.2 IC — Code d'interrogateur. Ce champ de message montant de 4 bits (10-

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 77 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

13) contiendra soit le code d'identificateur d'interrogateur de 4 bits (§ 3.1.2.5.2.1.2.3) soit les 4 bits inférieurs du code d'identificateur de surveillance de 6 bits (§ 3.1.2.5.2.1.2.4) selon la valeur du champ CL (§ 3.1.2.5.2.1.3).

3.1.2.5.2.1.2.1 Chaque fois que c'est possible, l'interrogateur fonctionnerait en n'utilisant qu'un code d'interrogateur.

3.1.2.5.2.1.2.2 *Utilisation de codes d'interrogateur multiples par un même interrogateur.* Un interrogateur n'entrelacera pas d'interrogations « appel général » mode S seulement en utilisant des codes d'interrogateur différents.

Note. — Une explication des questions de brouillage RF, des tailles de secteur et des incidences sur les transactions de liaison de données est donnée dans le Manuel de la surveillance aéronautique (Doc 9924).

3.1.2.5.2.1.2.3 *II — Identificateur d'interrogateur.* Cette valeur de 4 bits définira un code d'identificateur d'interrogateur (II). Des codes II allant de 0 à 15 seront affectés aux interrogateurs. ~~La valeur de code II égale à 0 ne doit être utilisée que pour une acquisition complémentaire dans le cadre de la technique d'acquisition basée sur l'annulation du verrouillage (§ 3.1.2.5.2.1.4 et 3.1.2.5.2.1.5).~~ Quand de ~~sux~~ codes II multiples sont attribués à un même interrogateur, un des codes doit être utilisé aux fins d'une liaison de données complète.

Note : Les deux codes II peuvent permettre une activité de liaison de données limitée, notamment Comm-A à un seul segment, protocoles de message de diffusion montant et descendant et extraction GICB.

3.1.2.5.2.1.2.4 *SI — Identificateur de surveillance.* Cette valeur de 6 bits définira un code d'identificateur de surveillance (SI). Des codes SI allant de 1 à 63 seront affectés aux interrogateurs. La valeur de code SI égale à 0 ne sera pas utilisée. Les codes SI seront utilisés avec les protocoles de verrouillage multisite (§ 3.1.2.6.9.1). Les codes SI ne seront pas utilisés avec les protocoles de communication multisite (§ 3.1.2.6.11.3.2, 3.1.2.7.4 ou 3.1.2.7.7).

3.1.2.5.2.1.3 *CL — Étiquette de code.* Ce champ montant de 3 bits (14-16) définira le contenu du champ IC.

Codage (système binaire)

000 signifie que le champ IC contient le code II

001 signifie que le champ IC contient les codes SI 1 à 15

010 signifie que le champ IC contient les codes SI 16 à 31

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 78 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

011 signifie que le champ IC contient les codes SI 32 à 47

100 signifie que le champ IC contient les codes SI 48 à 63

Les autres valeurs du champ CL ne seront pas employées.

3.1.2.5.2.1.3.1 *Compte rendu de capacité de prise en charge du code d'identificateur de surveillance (SI).* Les transpondeurs qui traitent les codes SI (§ 3.1.2.5.2.1.2.4) indiqueront cette capacité en positionnant à 1 le bit 35 dans le sous-champ prise en charge de l'identificateur de surveillance (SIC) du champ MB du compte rendu de capacité de liaison de données (§ 3.1.2.6.10.2.2).

3.1.2.5.2.1.4 *Fonctionnement basé sur l'annulation du verrouillage*

Note 1.— L'annulation du verrouillage de l'« appel général » mode S seulement sert de base à l'acquisition d'aéronefs mode S pour les interrogateurs auxquels il n'a pas été attribué d'IC unique (code II ou SI) pour le fonctionnement en mode S intégral (acquisition protégée en faisant en sorte qu'aucun autre interrogateur ayant le même IC ne puisse verrouiller la cible dans la même zone de couverture).

Note 2. — L'annulation du verrouillage est possible avec n'importe quel IC.

3.1.2.5.2.1.4.1 Taux maximal d'interrogation « appel général » mode S seulement. Le taux maximal d'interrogations « appel général » mode S seulement d'un interrogateur utilisant l'acquisition basée sur l'annulation du verrouillage dépendra de la probabilité de réponse, comme suit:

(a) pour une probabilité de réponse égale à 1,0:

le plus petit des deux nombres suivants:

3 interrogations par éclairage de faisceau de 3 dB ou 30 interrogations par seconde;

(b) pour une probabilité de réponse égale à 0,5:

le plus petit des deux nombres suivants:

5 interrogations par éclairage de faisceau de 3 dB ou 60 interrogations par seconde;

(c) pour une probabilité de réponse égale ou inférieure à 0,25:

le plus petit des deux nombres suivants:

10 interrogations par éclairage de faisceau de 3 dB ou 125 interrogations par seconde.

Note. — Ces limites ont été définies pour réduire au minimum la pollution RF générée par cette méthode tout en gardant un minimum de réponses pour permettre l'acquisition d'aéronefs à l'intérieur d'un éclairage de faisceau.

3.1.2.5.2.1.4.2 L'acquisition passive sans l'emploi d'interrogations « appel général » devrait être utilisée à la place de l'annulation de verrouillage.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 79 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

Note : Le Manuel de la surveillance aéronautique (Doc 9924) contient des éléments indicatifs sur les différentes méthodes d'acquisition passive.

~~3.1.2.5.2.1.4.3 Contenu des champs des interrogations à adressage sélectif utilisées par un interrogateur sans code d'interrogateur assigné. Un interrogateur auquel il n'a pas été assigné de code d'interrogateur discret unique et qui est autorisé à émettre utilisera le code II = 0 pour effectuer les interrogations sélectives. En pareil cas, dans les interrogations à adressage sélectif employées dans le cadre de la technique d'acquisition par annulation du verrouillage, le contenu des champs doit être limité aux valeurs suivantes:~~

- ~~UF = 4, 5, 20 ou 21~~
- ~~PC = 0~~
- ~~DI = 7~~
- ~~IIS = 0~~
- ~~LOS = 0 sauf comme spécifié au § 3.1.2.5.2.1.5~~
- ~~TMS = 0~~

~~3.1.2.5.2.1.4.4 Un interrogateur auquel il n'a pas été assigné de code d'interrogateur discret unique et qui est autorisé à émettre en utilisant le code II = 0 ne tentera pas d'extraire un message Comm-B déclenché à bord annoncé par DR = 1 ou 3.~~

~~*Note. — Ces restrictions permettent des transactions de surveillance, des transactions GICB et l'extraction des messages diffusés Comm-B mais empêchent que l'interrogation apporte des changements quelconques aux états de protocole de verrouillage multisite ou de communication du transpondeur.~~

3.1.2.5.2.1.5 Acquisition complémentaire utilisant II = 0

Note 1. — La technique d'acquisition définie au § 3.1.2.5.2.1.4 permet d'obtenir rapidement des réponses de la plupart des aéronefs. Comme il s'agit d'un processus l'acquisition d'aéronefs avec une probabilité de réponse réduite (§ 3.1.2.5.2.1.4.1) est fondée sur des probabilités, il faut parfois de nombreuses interrogations pour acquérir les derniers aéronefs d'une grande série d'aéronefs compris dans le même éclairage et se trouvant à peu près à la même distance (ce que l'on appelle une zone de chevauchement locale). Dans le cas de ces aéronefs, la performance d'acquisition est grandement améliorée par l'emploi d'un verrouillage sélectif limité ce à quoi il est fait référence ici par l'expression « acquisition complémentaire » utilisant II = 0.

Note 2. — L'acquisition complémentaire consiste à verrouiller l'aéronef acquis en utilisant II = 0 puis à procéder à une acquisition au moyen d'une interrogation « appel général » mode S seulement sans annulation du verrouillage avec II = 0. Seuls les aéronefs qui ne sont pas encore

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 80 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

acquis et qui ne sont pas encore verrouillés répondront à cette interrogation, facilitant ainsi l'acquisition. Des éléments indicatifs supplémentaires figurent dans le Doc 9924.

Note 3. — L'acquisition complémentaire aux fins du renforcement du fonctionnement fondé sur l'annulation du verrouillage (§ 3.1.2.5.2.1.4) est possible en utilisant n'importe quel IC assigné. À défaut d'IC assigné, l'acquisition complémentaire utilise II = 0 (§ 3.1.2.5.2.1.5.2.3).

3.1.2.5.2.1.5.1 Verrouillage à l'intérieur d'un éclairage

3.1.2.5.2.1.5.1.1 Lorsqu'un verrouillage ~~avec II = 0~~ est utilisé en complément de la méthode d' la technique d' acquisition visée au § 3.1.2.5.2.1.4~~exposée au § 3.1.2.5.2.1.4~~, une commande de verrouillage pour II = 0 serait émise pour tous les aéronefs inclus dans le même éclairage que les aéronefs que l'on cherche à acquérir, et pas seulement pour ceux qui se trouvent dans la zone de chevauchement.

Note. — Le verrouillage de tous les aéronefs inclus dans l'éclairage réduira la quantité de fruit d'«appel général» généré en réponse aux interrogations «appel général» avec II = 0.

3.1.2.5.2.1.5.2 Durée du verrouillage

3.1.2.5.2.1.5.2.1 Les interrogateurs qui procèdent à une acquisition complémentaire en utilisant II = 0 effectueront l'acquisition en transmettant une commande de verrouillage sur un maximum de deux balayages consécutifs à chacun des aéronefs déjà acquis dans l'éclairage qui contient la zone de chevauchement et ne la répéteront pas avant que 48 s ne se soient écoulées..

Note. — En réduisant au minimum le temps de verrouillage, on réduit la probabilité de conflit avec les activités d'acquisition d'un interrogateur voisin utilisant ~~également II = 0 pour une acquisition complémentaire le même CI.~~

3.1.2.5.2.1.5.2.3 Interrogateur sans code d'interrogateur (CI) assigné. Un interrogateur autorisé à émettre auquel il n'a pas été assigné de CI et qui n'est pas capable de faire en sorte que sa région de verrouillage ne doit pas chevaucher celle d'un autre interrogateur correspondant au même CI doit utiliser II = 0 pour l'acquisition complémentaire.

3.1.2.5.2.1.5.2.2 Les interrogations «appel général» mode S seulement avec II = 0 aux fins d'acquisition complémentaire seraient effectuées sur un maximum de deux balayages consécutifs ou un maximum de 18 s.

3.1.2.5.2.2 Réponse «appel général», format descendant 11

a mis en forme : Police :Non Gras, Non Étendu de/ Condensé de

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Police :Non Gras, Non Étendu de/ Condensé de

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Police :Non Gras, Non Étendu de/ Condensé de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 81 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

1	6	9	33
DF	CA	AA	PI
5	8	32	56

La réponse aux interrogations «appel général» mode S seulement ou modes A/C/S doit être une réponse «appel général» mode S, format descendant 11. Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Note.— Une réponse « appel général » mode S peut être émise par des transpondeurs certifiés avant le 1er janvier 2020 comme suite à une interrogation « appel général » modes A/C/S (voir § 2.1.5.4.4).

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
CA possibilités	3.1.2.5.2.2.1
AA adresse annoncée	3.1.2.5.2.2.2
PI parité/identificateur d'interrogateur	3.1.2.3.2.1.4

3.1.2.5.2.2.1 CA — Possibilités. Ce champ descendant de 3 bits (6-8) véhiculera une information sur le niveau du transpondeur ainsi que les informations ci-dessous et doit être utilisé dans les formats DF = 11 et DF = 17.

Codage

- 0 signifie aucune possibilité de communication (surveillance seulement) et aucun moyen de positionner le code 7 dans CA, ni d'indiquer « en vol » ou « à la surface » en vol ou au sol
- 1 réservé
- 2 réservé
- 3 réservé
- 4 signifie un transpondeur de niveau 2 ou de niveau supérieur et moyen de positionner le code 7 dans CA, situation en vol/au sol indiquée « à la surface » (voir § 3.1.2.8.6.7) au sol
- 5 signifie un transpondeur de niveau 2 ou de niveau supérieur, ~~et~~ moyen de positionner le code 7 dans CA, et situation en vol/au sol indiquée « en vol » (voir § 3.1.2.8.6.7)
- 6 signifie un transpondeur de niveau 2 ou de niveau supérieur, ~~et~~ moyen de positionner le code 7 dans CA, en vol ou au sol et situation en vol/au sol indiquée « inconnue » (voir § 3.1.2.8.6.7)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 82 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

7 signifie que le champ DR n'est pas égal à 0 ou que le champ FS est égal à 2, 3, 4 ou 5, ~~en vol ou au sol~~

Note.— Des informations relatives à l'état des transpondeurs de niveau 1 figurent au § 2.1.5.2.3.

~~Lorsque les conditions relatives au fonctionnement du code 7 dans CA ne sont pas remplies, les aéronefs munis de transpondeurs de niveau 2 ou de niveau supérieur :~~

~~a) sans moyen automatique d'indiquer la situation au sol, utiliseront le code 6 ;~~

~~b) avec un moyen automatique d'indiquer la situation au sol, utiliseront le code 4 lorsqu'ils sont au sol et le code 5 lorsqu'ils sont en vol. ;~~

Les installations embarquées capables de positionner le code 4, 5, 6 ou 7 dans le champ CA pourront fournir des comptes rendus de capacités de liaison de données (§ 3.1.2.6.10.2.2).

Note. — Les codes 1 à 3 sont réservés pour assurer la compatibilité ascendante.

3.1.2.5.2.2.2 AA — Adresse annoncée. Ce champ descendant de 24 bits (9-32) contiendra l'adresse d'aéronef qui assure une identification sans ambiguïté de l'aéronef.

3.1.2.5.3 Protocole de Verrouillage.

Lorsqu'un interrogateur aura obtenu l'adresse d'un aéronef déterminé, il utilisera pour cet aéronef le protocole de verrouillage «appel général» défini au § 3.1.2.6.9 à condition que :

— l'interrogateur utilise un code IC différent de 0 ;

— l'aéronef soit situé dans une zone où l'interrogateur est autorisé à utiliser le verrouillage.

Note 1. — À la suite de l'acquisition, le transpondeur reçoit des interrogations à adresse discrète selon les dispositions des § 3.1.2.6 ~~et~~ 3.1.2.7 ~~et 3.1.2.8~~, et le protocole de verrouillage «appel général» sert à inhiber les réponses aux autres interrogations «appel général».

Note 2. — Les organismes régionaux d'attribution de codes IC peuvent définir les règles qui limitent l'utilisation de l'interrogation sélective et du protocole de verrouillage (p. ex. aucun verrouillage dans une zone limitée déterminée, utilisation du verrouillage intermittent dans des zones définies et aucun verrouillage d'aéronefs qui ne sont pas encore équipés pour utiliser le code SI).

3.1.2.5.4 Protocole «Appel General» Stochastique.

Lorsqu'il aura accepté un appel général mode S seulement avec PR égal à 1 à 4 ou 9 à 12, le transpondeur exécutera un processus aléatoire. La décision de répondre doit être prise conformément à la probabilité spécifiée dans l'interrogation. Le transpondeur ne répondra pas s'il reçoit un code PR égal à 5, 6, 7, 13, 14 ou 15 (3.1.2.5.2.1.1).

Note. — Le caractère aléatoire des réponses permet à l'interrogateur de distinguer des aéronefs très proches les uns des autres, pour lesquels il y aurait autrement chevauchement synchrone des réponses.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 83 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

3.1.2.6 TRANSACTIONS ADRESSÉES DE SURVEILLANCE ET DE COMMUNICATION DE LONGUEUR STANDARD

Note 1. — Les interrogations décrites dans la présente section sont adressées à des aéronefs déterminés. Il y a deux types fondamentaux d'interrogations et de réponses: les interrogations et réponses courtes et les interrogations et réponses longues. Les interrogations et réponses courtes correspondent aux formats UF 4 et 5 et DF 4 et 5, tandis que les interrogations et réponses longues correspondent aux formats UF 20 et 21 et DF 20 et 21.

Note 2. — Les protocoles de communication figurent au § 3.1.2.6.11. Ces protocoles définissent la commande de l'échange de données.

3.1.2.6.1 Surveillance, Demande d'Altitude, Format Montant 4

1	6	9	14	17	33
UF	PC	RR	DI	SD	AP
5	8	13	16	32	56

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
PC protocole	3.1.2.6.1.1
RR demande de réponse	3.1.2.6.1.2
DI identification d'indicatif	3.1.2.6.1.3
SD indicatif spécial	3.1.2.6.1.4
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.1.1 PC — Protocole. Ce champ de message montant de 3 bits (6-8) contiendra les commandes opérationnelles destinées au transpondeur. Il ne doit être pas tenu compte des valeurs 2 à 7 du champ PC et les valeurs 0 et 1 seront traitées pour les interrogations de surveillance ou Comm-A contenant DI = 3 (§ 3.1.2.6.1.4.1).

Codage

0	signifie action néant
1	signifie verrouillage «appel général» non sélectif (3.1.2.6.9.2)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 84 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

- | | |
|---|---|
| 2 | non assigné |
| 3 | non assigné |
| 4 | signifie clôture Comm-B (3.1.2.6.11.3.2.3) |
| 5 | signifie clôture ELM montant (3.1.2.7.4.2.8) |
| 6 | signifie clôture ELM descendant (3.1.2.7.7.3) |
| 7 | non assigné. |

3.1.2.6.1.2 *RR — Demande de réponse.* Ce champ de message montant de 5 bits (9-13) déterminera la longueur et la teneur de la réponse demandée.

Les quatre derniers bits du code RR à 5 bits, convertis en équivalent décimal, constitueront le code BDS1 (§ 3.1.2.6.11.2 ou 3.1.2.6.11.3) du message Comm-B demandé si le bit de poids fort du code RR est 1 (RR égal ou supérieur à 16).

Codage

RR = 0-15 servira à demander une réponse avec format de surveillance
(DF = 4 ou 5);

RR = 16-31 servira à demander une réponse avec format Comm-B (DF =
20 ou 21);

RR = 16 servira à demander la transmission d'un message Comm-B
déclenché à bord conformément à 3.1.2.6.11.3 ou à demander
l'extraction d'un message diffusé Comm-B conformément au §
3.1.2.6.11.4 ;

RR = 17 servira à demander un compte rendu de possibilités de liaison
de données conformément à 3.1.2.6.10.2.2;

RR = 18 servira à demander l'identification d'aéronef conformément
à 3.1.2.9;

19-31 ne sont pas assignés dans la section 3.1.

Note. — Les codes 19 à 31 sont réservés pour d'autres applications, par exemple les communications sur liaison de données, les systèmes anticollision embarqués (ACAS), etc.

3.1.2.6.1.3 *DI — Identification d'indicatif.* Ce champ de message montant de 3 bits (14-16) servira à identifier la structure du champ SD (3.1.2.6.1.4).

Codage

- | | |
|---|--|
| 0 | signifie SD non assigné sauf pour l'IIS, les bits 21-27 et 29-32 ne sont pas |
|---|--|



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 85 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

assignés et le bit 28 contient l'OVC [commande de recouvrement — 3.1.2.6.1.4.1, alinéa i)]

- 1 signifie SD contient des informations multisites et de commande de communication
- 2 signifie SD contient des données de commande de squitter long
- 3 signifie SD contient des informations de verrouillage multisite SI, de diffusion et de commande de GICB et le bit 28 contient l'OVC [commande de recouvrement — 3.1.2.6.1.4.1, alinéa i)]
- 4-6 signifie SD non assigné
- 7 signifie SD contient une demande de lecture de données supplémentaires et des informations multisites et de commande de communication et le bit 28 contient l'OVC [commande de recouvrement — 3.1.2.6.1.4.1, alinéa i)]..

3.1.2.6.1.4 SD — *Indicatif spécial*. Ce champ de message montant de 16 bits (17-32) contiendra les codes de commande qui dépendent du codage du champ DI.

Note. — le champ indicatif spécial (SD) sert à transférer au transpondeur les informations multisites, de verrouillage et de commande de communication en provenance de la station sol.

DI		STRUCTURE DU CHAMP SD					
	17	21		28	29		
0	IIS	Réservé		OVC	Réservé		
	20		27	28		32	
	17	21	23	26	27	29	
1	IIS	MBS	MES	LOS	RSS	TMS	
	20	22	25	26	28		32
	17	21	24	27	29		
2	Réservé	TCS	RCS	SAS	Réservé		
	20	23	26	28		32	
	17	23	24	28	29		
3	SIS	LSS	RSS	OVC	Réservé		
	22	23	27	28		32	
	17	21	25	26	27	28	29
7	IIS	RRS	Réservé	LOS	Réservé	OVC	TMS
	20	24	25	26	27	28	32



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 86 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

	<u>17</u>	<u>21</u>		<u>28</u>	<u>29</u>	
<u>0</u>	<u>IIS</u>		<u>Réservé</u>	<u>OVC</u>	<u>Réservé</u>	
	<u>20</u>			<u>27</u>	<u>28</u>	<u>32</u>
	<u>17</u>	<u>21</u>	<u>23</u>	<u>26</u>	<u>27</u>	<u>29</u>
<u>1</u>	<u>IIS</u>	<u>MBS</u>	<u>MES</u>	<u>LOS</u>	<u>RSS</u>	<u>TMS</u>
	<u>20</u>	<u>22</u>	<u>25</u>	<u>26</u>	<u>28</u>	<u>32</u>
	<u>17</u>	<u>21</u>	<u>24</u>	<u>27</u>	<u>29</u>	
<u>2</u>	<u>Réservé</u>	<u>Réservé</u>	<u>Réservé</u>	<u>Réservé</u>	<u>Réservé</u>	
	<u>20</u>	<u>23</u>	<u>26</u>	<u>28</u>	<u>32</u>	
	<u>17</u>	<u>23</u>	<u>24</u>	<u>28</u>	<u>29</u>	
<u>3</u>	<u>SIS</u>	<u>LSS</u>	<u>RRS</u>	<u>OVC</u>	<u>Réservé</u>	
	<u>22</u>	<u>23</u>	<u>27</u>	<u>28</u>	<u>32</u>	
	<u>17</u>	<u>21</u>	<u>25</u>	<u>26</u>	<u>27</u>	<u>28</u>
<u>7</u>	<u>IIS</u>	<u>RRS</u>	<u>Réservé</u>	<u>LOS</u>	<u>Réservé</u>	<u>OVC</u>
	<u>20</u>	<u>24</u>	<u>25</u>	<u>26</u>	<u>27</u>	<u>28</u>
						<u>32</u>

a mis en forme le tableau

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Droite

a mis en forme : Droite

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Droite

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Droite

a mis en forme : Gauche

a mis en forme : Centré

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Justifié

3.1.2.6.1.4.1 *Sous-champs de SD.* Le champ SD contiendra l'information suivante:

(a) Si DI = 0, 1 ou 7:

IIS, sous-champ identificateur d'interrogateur de 4 bits (17-20), contiendra un code d'identificateur assigné de l'interrogateur (3.1.2.5.2.1.2.3).

Note.— L'IIS doit en principe correspondre au code II utilisé par l'interrogateur dans l'interrogation « appel général » mode S seulement (§ 3.1.2.5.2.1). Les interrogateurs qui n'utilisent pas les interrogations « appel général » mode S seulement, le protocole de verrouillage « appel général » ou le protocole de liaison de données multisite peuvent utiliser n'importe quel CI figurant dans les champs IIS de leurs interrogations sélectives sans

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 87 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

coordination avec les systèmes voisins. L'emploi de valeurs coordonnées permet de distinguer les interrogations émises par les différents systèmes fonctionnant dans la même zone et facilite la compréhension de leurs apports respectifs à l'environnement 1 090 MHz.

(b) Si DI = 0 :

les bits 21-32 ne sont pas assignés.

(c) Si DI = 1 :

MBS, sous-champ Comm-B multisite de 2 bits (21, 22), comportera les codes suivants:

- 0 signifie action Comm-B néant
- 1 signifie demande de réservation Comm-B déclenché à bord (§ 3.1.2.6.11.3.1)
- 2 signifie clôture Comm-B (§ 3.1.2.6.11.3.2.3)
- 3 non assigné.

MES, sous-champ ELM multisite de 3 bits (23-25), contiendra les commandes de réservation et de clôture des messages ELM, comme suit:

- 0 signifie action ELM néant
- 1 signifie demande de réservation ELM montant (§ 3.1.2.7.4.1)
- 2 signifie clôture ELM montant (§ 3.1.2.7.4.2.8)
- 3 signifie demande de réservation ELM descendant (§ 3.1.2.7.7.1.1)
- 4 signifie clôture ELM descendant (§ 3.1.2.7.7.3)
- 5 signifie demande de réservation ELM montant et clôture ELM descendant
- 6 signifie clôture ELM montant et demande de réservation ELM descendant
- 7 signifie clôture ELM montant et ELM descendant.

RSS, sous-champ statut de réservation de 2 bits (27, 28), demandera au transpondeur d'indiquer son statut de réservation dans le champ UM. Les codes ci-dessous ont été attribués:

- 0 signifie demande néant
- 1 signifie indiquer statut de réservation Comm-B dans UM
- 2 signifie indiquer statut de réservation ELM montant dans UM
- 3 signifie indiquer statut de réservation ELM descendant dans UM.

(d) Si DI = 1 ou 7:

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 88 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

LOS, sous-champ verrouillage de 1 bit (26), s'il est positionné à 1, signifiera commande de verrouillage multisite émanant de l'interrogateur indiqué dans le sous-champ IIS. Il doit être positionné à 0 pour indiquer qu'il n'y a pas de commande de changement du verrouillage.

TMS, sous-champ message tactique de 4 bits (29-32), contiendra l'information de commande de communication utilisée par l'avionique de liaison de données.

(e) Si DI=7:

RRS, sous-champ demande de réponse de 4 bits (21-24) du champ SD, donnera le code BDS2 de la réponse Comm-B demandée.

Les bits 25, 27 et 28 ne sont pas assignés.

(f) Si DI=2:

~~TCS, sous-champ commande de type de 3 bits (21-23) du champ SD, commandera les formats de type en vol et de type surface du squitter long communiqués par le transpondeur et sa réponse aux interrogations modes A/C, « appel général » modes A/C/S et « appel général » mode S seulement. Les codes sont les suivants:~~

~~0 — signifie commande de formats de surface ou d'inhibition de réponse néant~~

~~1 — signifie formats de surface pendant les 15 prochaines secondes (voir § 3.1.2.6.1.4.2)~~

~~2 — signifie formats de surface pendant les 60 prochaines secondes (voir § 3.1.2.6.1.4.2)~~

~~3 — signifie annuler les commandes de formats de surface et d'inhibition de réponse~~

~~4-7 réservés.~~

~~Le transpondeur doit être capable d'accepter une nouvelle commande même si le délai de temporisation d'une commande précédente n'est pas encore expiré.~~

~~RCS, sous-champ commande de cadence de 3 bits (24-26) du champ SD, commandera la cadence des squitters du transpondeur lorsqu'il émettra le format de surface. Ce sous-champ n'aura pas d'effet sur la cadence des squitters du transpondeur lorsqu'il émettra le type position en vol. Les codes sont les suivants:~~

~~0 — signifie commande de cadence des squitters longs de la surface néant~~

~~1 — signifie utiliser la cadence élevée de squitters longs de la surface pendant 60 secondes~~

~~2 — signifie utiliser la cadence faible de squitters longs de la surface pendant 60 secondes~~

~~5-7 réservés.~~

~~Note1. — Les cadences élevée et faible d'émission des squitters longs sont indiquées en § 3.1.2.8.6.4. et s'appliquent aux messages de position à la surface, d'identification et de~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 89 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~classe d'aéronef et d'état opérationnel.~~

~~Note 2. — Comme il est indiqué au 3.1.2.8.5.2, alinéa(d), les squitters d'acquisition sont émis lorsque les squitters longs de type de surface ne sont pas transmis.~~

~~SAS, sous-champ antenne de surface de 2 bits (27-28) du champ SD, commandera la sélection de l'antenne diversité de transpondeur utilisée (1) pour les squitters longs lorsque le transpondeur émettra les formats de type de surface, et (2) pour les squitters d'acquisition lorsque le transpondeur indiquera la situation «à la surface». Ce sous-champ n'aura pas d'effet sur le choix de l'antenne diversité lorsque le transpondeur indiquera la situation «en vol». Les codes sont les suivants:~~

~~0 — signifie commande d'antenne néant~~

~~1 — signifie alterner entre l'antenne supérieure et l'antenne inférieure pendant 120 secondes~~

~~2 — signifie utiliser l'antenne inférieure pendant 120 secondes~~

~~3 — signifie retourner à l'antenne par défaut.~~

~~Note. — L'antenne par défaut est l'antenne supérieure (§ 3.1.2.8.6.5).~~

(g) Si DI = 3:

SIS, sous-champ identificateur de surveillance de 6 bits (17-22) du champ SD, contiendra leun code d'identificateur de surveillance ~~affecté à~~ l'interrogateur (§ 3.1.2.5.2.1.2.4).

Note. — Le SIS doit en principe correspondre au code SI utilisé par l'interrogateur dans l'interrogation « appel général » mode S seulement (§ 3.1.2.5.2.1). Les interrogateurs qui n'utilisent pas les interrogations « appel général » mode S seulement, le protocole de verrouillage « appel général » ou le protocole de liaison de données multisite peuvent utiliser n'importe quel CI figurant dans les champs SIS de leurs interrogations sélectives sans coordination avec les systèmes voisins. L'emploi de valeurs coordonnées permet de distinguer les interrogations émises par les différents systèmes fonctionnant dans la même zone et facilite la compréhension de leurs apports respectifs à l'environnement 1 090 MHz.

LSS, sous-champ surveillance de verrouillage de 1 bit (23), s'il est positionné à 1, signifiera une commande de verrouillage multisite émanant de l'interrogateur indiqué dans le sous-champ SIS. S'il est positionné à 0, LSS signifiera qu'aucun changement de l'état de verrouillage n'est commandé.

RRS, sous-champ demande de réponse de 4 bits (24-27) du champ SD, contiendra le code BDS2 du registre GICB demandé.

Les bits 28 à 32 ne sont pas assignés.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 90 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

h) Si DI = 4, 5 ou 6, le champ SD n'a aucune signification et n'aura aucune incidence sur d'autres protocoles du cycle de transaction. Ces codes DI sont réservés jusqu'à une future assignation du champ SD.

i) Si DI = 0, 3 ou 7 :

Outre les éléments spécifiés plus haut, le « SD » contiendra les éléments suivants :

OVC, sous-champ commande de recouvrement de 1 bit (bit 28) du champ SD, est utilisé par l'interrogateur pour commander de superposer la parité des données (DP, § 3.1.2.3.2.1.5) sur la réponse à l'interrogation, conformément au § 3.1.2.6.11.2.5.

~~3.1.2.6.1.4.2 — Sous-champ TCS = 1 dans le champ SD des squitters longs. Lorsqu'il est égal à 1, le sous-champ TCS du champ SD aura la signification suivante :~~

~~a) — diffusion des formats de surface du squitter long, notamment le message de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.4.3), le message d'identification et de classe (§ 3.1.2.8.6.4.4), le message d'état opérationnel de l'aéronef (§ 3.1.2.8.6.4.6) et le message d'état de l'aéronef (§ 3.1.2.8.6.4.6), pendant les 15 prochaines secondes aux cadences appropriées sur l'antenne dorsale pour les systèmes à diversité d'antennes, à moins que le sous-champ SAS ne le spécifie autrement (§ 3.1.2.6.1.4.1, alinéa f) ;~~

~~b) — inhibition des réponses aux interrogations modes A/C, « appel général » modes A/C/S et « appel général » mode S seulement pendant les 15 prochaines secondes ;~~

~~c) — diffusion des squitters d'acquisition conformément au § 3.1.2.8.5 en utilisant l'antenne spécifiée au § 3.1.2.8.5.3, alinéa a) ;~~

~~d) — n'a aucune incidence sur la situation « en vol »/« à la surface » communiquée par les champs CA, FS et VS ;~~

~~e) — arrêt de la diffusion des formats de message de type en vol du squitter long ;~~

~~f) — diffusion des formats de surface du squitter long aux cadences spécifiées dans le sous-champ TRS à moins qu'il n'y ait une commande d'émettre aux cadences spécifiées dans le sous-champ RCS.~~

~~3.1.2.6.1.4.3 — Sous-champ TCS = 2 dans le champ SD des squitters longs. Lorsqu'il est égal à 2 dans le champ SD, le sous-champ TCS aura la signification suivante :~~

~~a) — diffusion des formats de surface du squitter long, notamment le message de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.4.3), le message d'identification et de classe (§ 3.1.2.8.6.4.4), le message d'état opérationnel de l'aéronef (§ 3.1.2.8.6.4.6) et le message d'état de l'aéronef (§ 3.1.2.8.6.4.6) pendant les 60 prochaines secondes aux cadences appropriées sur l'antenne dorsale pour les systèmes à diversité d'antennes, à moins que le sous-champ~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 91 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~SAS ne le spécifie autrement (§ 3.1.2.6.1.4.1, alinéa f) ;~~

~~b) inhibition des réponses aux interrogations modes A/C, « appel général » modes A/C/S et « appel général » mode S seulement pendant les 60 prochaines secondes ;~~

~~c) diffusion des squitters d'acquisition conformément au § 3.1.2.8.5 en utilisant l'antenne spécifiée au § 3.1.2.8.5.3, alinéa a) ;~~

~~d) n'a aucune incidence sur la situation « en vol »/« à la surface » communiquée par les champs CA, FS et VS ;~~

~~e) arrêt de la diffusion des formats de message de type en vol du squitter long ;~~

~~f) diffusion des formats de surface du squitter long aux cadences spécifiées dans le sous-champ TRS à moins qu'il n'y ait une commande d'émettre aux cadences spécifiées dans le sous-champ RCS.~~

3.1.2.6.1.5 Traitement des champs PC et SD. Lorsque DI = 1, le champ PC doit être entièrement traité avant le champ SD.

3.1.2.6.2 Comm-A, Demande d'Altitude, Format Montant 20

1	6	9	14	17	33	89
UF	PC	RR	DI	SD	MA	AP
5	8	13	16	32	88	112

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
PC protocole	3.1.2.6.1.1
RR demande de réponse	3.1.2.6.1.2
DI identification d'indicatif	3.1.2.6.1.3
SD indicatif spécial	3.1.2.6.1.4
MA message Comm-A	3.1.2.6.2.1
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.2.1 MA — Message Comm-A. Ce champ de 56 bits (33-88) contiendra un message sur liaison de données destiné à l'aéronef.

3.1.2.6.3 Surveillance, Demande d'Identité, Format Montant 5



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 92 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

1	6	9	14	17	33
UF	PC	RR	DI	SD	AP
5	8	13	16	32	56

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
PC protocole	3.1.2.6.1.1
RR demande de réponse	3.1.2.6.1.2
DI identification d'indicatif	3.1.2.6.1.3
SD indicatif spécial	3.1.2.6.1.4
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.4 Comm-A, Demande d'Identité, Format Montant 21

1	6	9	14	17	33	89
UF	PC	RR	DI	SD	MA	AP
5	8	13	16	32	88	112

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
PC protocole	3.1.2.6.1.1
RR demande de réponse	3.1.2.6.1.2
DI identification d'indicatif	3.1.2.6.1.3
SD indicatif spécial	3.1.2.6.1.4
MA message Comm-A	3.1.2.6.2.1
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.5 Réponse Surveillance-Identité, Format Descendant 4



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 93 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

1	6	9	14	20	33
DF	FS	DR	UM	AC	AP
5	8	13	19	32	56

Cette réponse doit être transmise comme suite à une interrogation UF 4 ou 20 avec une valeur du champ RR inférieure à 16. Son format comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
FS statut du vol	3.1.2.6.5.1
DR demande descendante	3.1.2.6.5.2
UM message utilitaire	3.1.2.6.5.3
AC code d'altitude	3.1.2.6.5.4
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.5.1 FS — *Statut du vol*. Ce champ de message descendant de 3 bits (6-8) comprendra l'information suivante:

Codage

- | | |
|---|---|
| 0 | signifie ni alerte ni SPI, le champ situation de l'aéronef dans le plan vertical (VS) indique aéronef en vol « en vol » |
| 1 | signifie ni alerte ni SPI, VS indique aéronef au sol « à la surface » |
| 2 | signifie alerte, sans SPI, aéronef en vol VS indique « en vol » |
| 3 | signifie alerte, sans SPI, aéronef au sol VS indique « à la surface » |
| 4 | signifie alerte et SPI, aéronef en vol ou au sol VS indique « en vol » ou « à la surface » |
| 5 | signifie SPI, sans alerte, aéronef en vol ou au sol VS indique « en vol » ou « à la surface » |

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 94 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

- 6 réservé
7 non assigné.

Note. — Les conditions qui entraînent une alerte sont indiquées au § 3.1.2.6.10.1.1.

3.1.2.6.5.2 DR — Demande descendante. Ce champ de message descendant de 5 bits (9-13) contiendra des demandes de transmission d'information sur liaison descendante.

Codage

- 0 signifie demande descendante néant
1 signifie demande de message Comm-B
2 réservé à l'ACAS
3 réservé à l'ACAS
4 signifie message diffusé Comm-B 1 disponible
5 signifie message diffusé Comm-B 2 disponible
6 réservé à l'ACAS
7 réservé à l'ACAS
8-15 non attribués
16-31 voir protocole ELM descendant (3.1.2.7.7.1)

Les codes 1-15 auront priorité sur les codes 16-31.

Note. — Du fait que les codes 1 à 15 ont priorité, l'annonce d'un message Comm-B peut interrompre l'annonce d'un ELM descendant. L'annonce du message le plus court a donc priorité.

3.1.2.6.5.3 UM — Message utilitaire. Ce champ descendant de 6 bits (14-19) contiendra l'information sur le statut des communications du transpondeur, comme le spécifient 3.1.2.6.1.4.1 et 3.1.2.6.5.3.1.

3.1.2.6.5.3.1 Sous-champs de UM pour protocoles multisites

STRUCTURE DU CHAMP UM

14		18	
IIS		IDS	
17		19	

Les sous-champs ci-dessous seront insérés par le transpondeur dans le champ UM de la réponse si une interrogation de surveillance ou Comm-A (UF = 4, 5, 20, 21) contient DI = 1 et

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 95 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

RSS différent de 0:

IIS: sous-champ identificateur d'interrogateur de 4 bits (14-17), indique l'identificateur qui est réservé pour les communications multisites.

IDS: sous-champ indicatif d'identificateur de 2 bits (18, 19), indique le type de réservation effectué par l'interrogateur identifié dans le sous-champ IIS.

Codage

- 0 signifie information néant
- 1 signifie IIS contient le code II Comm-B
- 2 signifie IIS contient le code II Comm-C
- 3 signifie IIS contient le code II Comm-D

3.1.2.6.5.3.2 Statut de réservation multisite. Si la teneur du champ UM n'est pas spécifiée par l'interrogation (lorsque DI = 0 ou 7; ou lorsque DI = 1 et RSS = 0), l'identificateur d'interrogateur de la station sol qui est alors réservée pour la remise du message Comm-B multisite (§ 3.1.2.6.11.3.1) doit être transmis dans le sous-champ IIS, en même temps que le code 1 du sous-champ IDS.

Si la teneur du champ UM n'est pas spécifiée par l'interrogation et s'il n'y a pas de réservation Comm-B en vigueur, l'identificateur d'interrogateur de la station sol qui est alors réservée pour la remise des ELM descendants (§ 3.1.2.7.6.1), le cas échéant, doit être transmis dans le sous-champ IIS, en même temps que le code 3 du sous-champ IDS.

3.1.2.6.5.4 AC — Code d'altitude. Ce champ de 13 bits (20-32) contiendra les données d'altitude codées comme suit:

Le bit 26 est dénommé bit M. Ce bit doit être 0 si l'altitude est donnée en pieds. M égale 1 doit être réservé pour signaler que l'altitude est indiquée en unités métriques.

Si M égale 0, le bit 28 est dénommé bit Q. Q égale 0 doit être utilisé pour indiquer que l'altitude est communiquée par tranches de 100 ft. Q égale 1 servira à indiquer que l'altitude est communiquée par tranches de 25 ft.

Si le bit M (bit 26) et le bit Q (bit 28) sont égaux à 0, l'altitude doit être codée de la manière prévue en 3.1.1.7.12.2.3 pour les réponses mode C. En commençant par le bit 20, la séquence sera CI, AI, C2, A2, C4, A4, 0, B1, 0, B2, D2, B4, D4.

Si le bit M égale 0 et si le bit Q égale 1, le champ de 11 bits constitué des bits 20 à 25, 27 et 29 à 32 représentera un champ codé en binaire avec un bit de poids faible (LSB) de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 96 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

25 ft. La valeur binaire du nombre entier décimal «N» positif doit être codée en vue de la communication des altitudes-pressure dans la plage $[(25 N - 1\ 000) \pm 12,5 \text{ ft}]$. Le codage du § 3.1.2.6.5.4 c) servira à communiquer l'altitude-pressure au-dessus de 50 187,5 ft.

Note 1. — Cette méthode de codage ne peut servir qu'à indiquer des valeurs comprises entre -1 000 ft et +50175 ft.

Note 2. — Le bit de poids fort (MSB) de ce champ est le bit 20, comme le prescrit le § 3.1.2.3.1.3.

Si le bit M égale 1, le champ de 12 bits représenté par les bits 20 à 25 et 27 à [3432](#) doit être réservé pour servir au codage de l'altitude en unités métriques.

0 doit être transmis pour chacun des 13 bits du champ AC si les données d'altitude ne sont pas disponibles ou si l'altitude a été jugée invalide.

3.1.2.6.6 COMM-B, Réponse Altitude, Format Descendant 20

1	6	9	14	20	33	89
DF	FS	DR	UM	AC	MB	AP
5	8	13	19	32	88	112

Cette réponse doit être produite comme suite à une interrogation UF 4 ou 20 avec valeur du champ RR supérieure à 15. Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
FS statut du vol	3.1.2.6.5.1
DR demande descendante	3.1.2.6.5.2
UM message utilitaire	3.1.2.6.5.3
AC code d'altitude	3.1.2.6.5.4
MB message Comm-B	3.1.2.6.6.1
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.6.1 *MB — Message Comm-B.* Ce champ de message descendant de 56 bits (33-88) servira à transmettre les messages sur liaison de données destinés au sol.

3.1.2.6.7 Réponse Surveillance-Identité, Format Descendant 5

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 97 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	--	---

1	6	9	14	20	33
DF	FS	DR	UM	ID	AP
5	8	13	19	32	56

Cette réponse doit être produite comme suite à une interrogation UF 5 ou 21 avec valeur de champ RR inférieure à 16. Son format comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
FS statut du vol	3.1.2.6.5.1
DR demande descendante	3.1.2.6.5.2
UM message utilitaire	3.1.2.6.5.3
ID identité	3.1.2.6.7.1
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.7.1 *ID — Identité (code mode A).* Ce champ de 13 bits (20-32) contiendra le code d'identité d'aéronef, selon les indications du § 3.1.1.6 en ce qui concerne les réponses mode A. En commençant par le bit 20, la séquence sera C1, A1, C2, A2, C4, A4, 0, B1, D1, B2, D2, B4, D4.

3.1.2.6.8 COMM-B, Réponse Identité, Format Descendant 21

1	6	9	14	20	33	89
DF	FS	DR	UM	ID	MB	AP
5	8	13	19	32	88	112

Cette réponse doit être produite comme suite à une interrogation UF 5 ou 21 avec valeur de champ RR supérieure à 15. Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
FS statut du vol	3.1.2.6.5.1
DR demande descendante	3.1.2.6.5.2
UM message utilitaire	3.1.2.6.5.3
ID identité	3.1.2.6.7.1

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 98 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	---

MB message Comm-B 3.1.2.6.6.1

AP adresse/parité 3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.6.9 Protocoles de Verrouillage

Note.— Le verrouillage « appel général » non sélectif et le verrouillage multisite ne s'excluent pas mutuellement. Les interrogateurs qui emploient les protocoles de verrouillage multisite pour la coordination du réseautage des interrogateurs peuvent utiliser des commandes de verrouillage non sélectif dans la même interrogation. Par exemple, le verrouillage non sélectif peut être employé pour empêcher que les réponses des transpondeurs mode S avec DF=11 ne détectent incorrectement des interrogations « appel général » modes A/C/S dans les interrogations « appel général » modes A/C seulement. Ce problème survient lorsqu'une impulsion P4 étroite est incorrectement interprétée comme une impulsion P4 large.

3.1.2.6.9.1 Verrouillage «appel général» multisite

Note. — Le protocole de verrouillage multisite empêche que l'accès à un transpondeur ne soit refusé à une station sol par des commandes de verrouillage provenant d'une station sol adjacente dont la couverture chevauche celle de la première.

3.1.2.6.9.1.1 La commande de verrouillage multisite doit être transmise dans le champ SD (§ 3.1.2.6.1.4.1). Une commande de verrouillage pour un code II sera transmise dans un SD lorsque DI = 1 ou DI = 7. Une commande de verrouillage II doit être indiquée par LOS = 1 et par la présence d'un identificateur d'interrogateur différent de zéro dans le sous-champ IIS du champ SD. Une commande de verrouillage pour un code SI sera transmise dans un champ SD lorsque DI = 3. Le verrouillage SI sera indiqué par LSS égal à 1 et par la présence d'un identificateur d'interrogateur différent de zéro dans le sous-champ SIS de SD. Lorsqu'un transpondeur aura accepté une interrogation contenant une commande de verrouillage multisite, il commencera à verrouiller (c'est-à-dire à ne pas accepter) les interrogations «appel général» mode S seulement qui comportent l'identificateur de l'interrogateur d'où provient la commande de verrouillage. Le verrouillage subsistera pendant un intervalle de temps TL (§ 3.1.2.10.3.9) après la dernière acceptation d'une interrogation contenant une commande de verrouillage multisite. Le verrouillage multisite n'interdira pas l'acceptation des interrogations «appel général» mode S seulement qui contiennent les codes PR 8 à 12. Si le transpondeur reçoit une commande de verrouillage multisite LOS = 1 en même temps que IIS = 0, il la considérera comme un verrouillage «appel général» non sélectif (3.1.2.6.9.2).

Note 1. — Quinze interrogateurs peuvent émettre des commandes de verrouillage II multisite indépendantes. En outre, 63 interrogateurs peuvent émettre des commandes de verrouillage

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 99 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	--

SI indépendantes. Le temps correspondant à chacune de ces commandes de verrouillage doit être fixé séparément.

Note 2. — Le verrouillage multisite (qui n'utilise que des codes II non égaux à 0) n'influe pas sur la réponse du transpondeur aux interrogations «appel général» mode S seulement contenant II = 0 ~~ni sur les interrogations «appel général» modes A/C/S.~~

3.1.2.6.9.2 Verrouillage «appel général» non sélectif

Note 1. — Dans les cas où le protocole de verrouillage multisite pour codes II n'est pas nécessaire (par exemple, s'il n'y a pas de chevauchement de couverture ou s'il y a coordination entre stations sol à l'aide de communications sol-sol), on peut utiliser le protocole de verrouillage non sélectif.

Lorsqu'il aura accepté une interrogation contenant le code 1 dans le champ PC, le transpondeur commencera à verrouiller (c'est-à-dire à ne pas accepter) ~~deux types d'interrogations «appel général»:~~

l'appel général mode S seulement (UF = 11), avec II = 0;

~~(a) l'appel général modes A/C/S du § 3.1.2.1.5.1.1.~~

Note 2.— Lorsqu'ils acceptent une interrogation contenant le code 1 dans le champ PC, les transpondeurs certifiés avant le 1er janvier 2020 ne répondent pas non plus à l'appel général modes A/C/S du § 3.1.2.1.5.1.1.

Ce verrouillage subsistera pendant un intervalle de temps TD (§ 3.1.2.10.3.9) après la dernière réception de la commande de verrouillage. Le verrouillage non sélectif n'interdira pas l'acceptation des interrogations «appel général» mode S seulement contenant les codes PR 8 à 12.

~~*Note 2.3 — Le verrouillage non sélectif n'influe pas sur la réponse du transpondeur aux interrogations «appel général» mode S seulement contenant II différent de 0. Le verrouillage non sélectif n'influe pas sur la réponse du transpondeur aux interrogations « appel général » mode S seulement contenant II différent de 0.*~~

3.1.2.6.10 Protocole des Données de Base

3.1.2.6.10.1 Protocole de statut du vol. Le statut du vol sera indiqué dans le champ FS (§ 3.1.2.6.5.1).

3.1.2.6.10.1.1 Alerte. Un état d'alerte sera indiqué dans le champ FS si le code d'identité mode A transmis dans les réponses mode A et dans les formats descendants DF = 5 et DF = 21 est modifié par le pilote.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 100 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.6.10.1.1.1 État d'alerte permanent. L'état d'alerte sera maintenu si le code d'identité mode A devient 7500, 7600 ou 7700, l'un quelconque des codes figurant dans l'un des deux ensembles de codes mode A définis ci-après :

a) l'ensemble 1 de codes mode A destinés à des usages spéciaux contiendra les codes mode A 7500, 7600 et 7700 ;

b) l'ensemble 2 de codes mode A destinés à des usages spéciaux contiendra les codes mode A 7400, 7500, 7600 et 7700.

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,63 cm, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne

3.1.2.6.10.1.1.2 État d'alerte temporaire. L'état d'alerte sera temporaire et s'annulera automatiquement au bout de TC secondes si le code d'identité mode A est modifié pour prendre une valeur autre que celles du § 3.1.2.6.10.1.1.1. Le TC sera redéclenché et maintenu pendant TC secondes après l'acceptation de tout changement par la fonction de transpondeur.

Note 1. — Le redéclenchement a pour but de permettre à l'interrogateur sol d'obtenir le code d'identité mode A désiré avant que l'état d'alerte ne soit levé.

Note 2. — La valeur de Tc est donnée au § 3.1.2.10.3.9.

3.1.2.6.10.1.1.3 Fin de l'état d'alerte permanent. L'état d'alerte permanent prendra fin pour être remplacé par un état d'alerte temporaire lorsque le code d'identité mode A prendra une valeur autre que 7500, 7600 ou 7700, celles qui figurent dans l'ensemble 1 ou l'ensemble 2 de codes mode A, qui sont énumérés au § 3.1.2.6.10.1.1.1, alinéas a) et b).

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,63 cm, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne

3.1.2.6.10.1.2 Indication « au sol » La situation « à la surface » de l'aéronef sera indiquée dans le champ CA (3.1.2.5.2.2.1), le champ FS (§ 3.1.2.6.5.1) et le champ VS (§ 3.1.2.8.2.1). Si une indication automatique de la situation « à la surface » (p. ex. microcontact de train d'atterrissage) est disponible à l'interface de données du transpondeur (§ 3.1.2.10.5.1.3), cette indication sera utilisée comme base pour l'indication de la situation « à la surface », à l'exception de ce qui est prévu au § 3.1.2.6.10.3.1. Dans le cas contraire, les codes FS et VS indiqueront que l'aéronef est en vol, et le champ CA indiquera que l'aéronef est en vol ou au sol (CA = 6).

3.1.2.6.10.1.23 Impulsion spéciale d'identification de position. Les transpondeurs mode S transmettront l'équivalent de l'impulsion spéciale d'identification de position (SPI) dans le champ FS et dans le sous-champ état de surveillance (SSS) lorsqu'ils seront actionnés manuellement. Cette impulsion sera transmise pendant T_i secondes après le déclenchement (§ 3.1.1.6.3, 3.1.1.7.13 et 3.1.2.8.6.3.1.1).

Note. — La valeur de T_i est donnée au § 3.1.2.10.3.9.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 101 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.6.10.2 Protocole de compte rendu de capacité. La structure et le contenu des registres de compte rendu de capacité de liaison de données seront mis en œuvre de façon à assurer l'interopérabilité.

Note 1. — Les capacités des équipements embarqués sont précisées dans les champs spéciaux définis ci-dessous.

Note 2. — Le format des données des registres pour le compte rendu de capacité de liaison de données est spécifié dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.6.10.2.1 Compte rendu de capacité. Le champ CA (capacité) de 3 bits, contenu dans la réponse «appel général», DF = 11, indiquera les capacités de base du transpondeur mode S, qui sont décrites au § 3.1.2.5.2.2.1.

3.1.2.6.10.2.2 Compte rendu de capacité de liaison de données. Le compte rendu de capacité de liaison de données fournira à l'interrogateur une description des capacités de l'équipement mode S en matière de liaison de données.

3.1.2.6.10.2.2.1 Extraction et sous-champs de MB pour le compte rendu de capacité de liaison de données

3.1.2.6.10.2.2.1.1 Extraction du compte rendu de capacité de liaison de données contenu dans le registre 10₁₆. Le compte rendu sera contenu dans un message Comm-B déclenché au sol et transmis en réponse à une interrogation contenant RR = 17 et DI différent de 7 ou DI = 7 et RRS = 0 (3.1.2.6.11.2).

3.1.2.6.10.2.2.1.2 Sources de capacité de liaison de données. Les comptes rendus de capacité de liaison de données contiendront les possibilités du transpondeur, ~~de l'ADLP et de l'ACAS. En cas de perte d'entrées externes, le transpondeur mettra à zéro les bits correspondants dans le compte rendu de liaison de données.~~

3.1.2.6.10.2.2.1.3 Le compte rendu de capacité de liaison de données contiendra des informations sur les possibilités suivantes comme il est spécifié au Tableau 3-6.

Note.— La teneur du compte rendu de capacité de liaison de données diffère entre les versions de sous-réseau. De plus amples indications figurent dans le Doc 9871.

3.1.2.6.10.2.2.1.4 Le numéro de version de sous-réseau mode S contiendra des informations qui permettront d'assurer l'interopérabilité avec l'équipement de bord plus ancien.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 102 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	--	--

Tableau 3-6. Tableau du registre 10₁₆

<i>Sous-champs du registre 10₁₆</i>	<i>Bits MB</i>	<i>Bits Comm-B</i>
Drapeau de suite	9	41
Capacité ACAS	16 et 37-40	48 et 69-72
Numéro de version de sous-réseau mode S	17-23	49-55
Indicateur de protocole renforcé du transpondeur	24	56
Capacité de services spécifiques	25	57
Capacité d'ELM montants	26-28	58-60
Capacité d'ELM descendants	29-32	61-64
Capacité d'identification d'aéronef	33	65
Sous-champ capacité en matière de squitters	34	66
Capacité en matière d'identificateur de surveillance	35	67
Compte rendu de capacité relatif aux GICB d'usage commun	36	68
État des sous-adresses 0 à 15 de l'ETTD	41-56	73-88

3.1.2.6.10.2.2.1.4.1 Le numéro de version de sous-réseau mode S indiquera que toutes les fonctions de sous-réseau mises en œuvre répondent aux exigences du numéro de version indiqué. Il sera positionné à une valeur différente de zéro si au moins un ETTD ou service spécifique mode S est installé.

Note. — Le numéro de version n'indique pas que toutes les fonctions possibles de la version indiquée sont mises en œuvre.

3.1.2.6.10.2.2.2 *Mise à jour du compte rendu de capacité de liaison de données.* À des intervalles ne dépassant pas 4 secondes, le transpondeur comparera la capacité de liaison de données du moment (bits 41-88 du compte rendu de capacité de liaison de données) à celle qui a été signalée en dernier lieu et, s'il y a une différence, il enverra un compte rendu révisé de capacité de liaison de données par diffusion Comm-B (§ 3.1.2.6.11.4) avec BDS 1 = 1 (33-36) et BDS 2 = 0 (37-40). Le transpondeur déclenchera, générera et annoncera le compte rendu révisé de capacité même si la capacité de liaison de données de l'aéronef diminue ou disparaît. Le transpondeur veillera à ce que le code BDS soit positionné pour le compte rendu de capacité de liaison de données dans tous les cas, y compris une perte de l'interface.

Note. — Le positionnement du code BDS par le transpondeur garantit qu'un compte rendu de changement de capacité contiendra le code BDS pour tous les cas de défaillance de la liaison de données (par exemple, perte de l'interface de liaison de données du transpondeur).

3.1.2.6.10.2.2.3 *Mise à 0 des bits dans le compte rendu de capacité de liaison de données*



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 103 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~Si l'information sur la capacité transmise au transpondeur ne permet pas une mise à jour au moins une fois toutes les 4 s, le transpondeur mettra à 0 les bits 41 à 56 du compte rendu de capacité de liaison de données (registre 1016 du transpondeur). Si un champ de données particulier du compte rendu de capacité de liaison de données (registre 1016 du transpondeur) ne peut pas être actualisé en moins de 8 secondes, le champ de données sera positionné à 0.~~

~~Note 1. — Les bits 1 à 8 contiennent les codes BDS1 et BDS2. Les bits 16 et 37 à 40 contiennent les renseignements sur les possibilités ACAS. Le bit 33 indique la disponibilité des données d'identification de l'aéronef et est positionné par le transpondeur lorsque les données proviennent d'une interface distincte et non de l'ADLP. Le bit 35 est l'indication du code SI. Tous ces bits sont insérés par le transpondeur. De plus amples indications figurent dans le Doc 9871.~~

~~Note 2. — Les transpondeurs qui conservent l'identification de l'aéronef en cas de perte de l'interface fournissant cette indication ne remettent pas à 0 le bit 33 (§ 2.1.5.4.7 et 2.1.5.4.8).~~

3.1.2.6.10.2.3 ~~Compte rendu de capacité relatif aux GICB d'usage commun.~~ Les services GICB d'usage commun qui sont mis à jour de façon active seront indiqués dans le registre 1716 du transpondeur.

3.1.2.6.10.2.4 ~~Compte rendu de capacité relatif aux GICB des services spécifiques mode S.~~ Les services GICB qui sont installés seront indiqués dans les registres 1816 à 1C16.

3.1.2.6.10.2.5 ~~Compte rendu de capacité relatif aux MSP des services spécifiques mode S.~~ Les services MSP qui sont installés seront indiqués dans les registres 1D16 to 1F16.

3.1.2.6.10.3 ~~Validation de la situation « à la surface » indiquée par un moyen automatique~~
~~Protocole de flash de données de base~~

~~Note. — Dans le cas des aéronefs dotés d'un moyen automatique de détection de la situation dans le plan vertical, le champ CA indique si l'aéronef est en vol ou au sol. L'ACAS II acquiert les aéronefs au moyen de squatters courts ou longs, les deux types contenant le champ CA. Si un aéronef indique être au sol, il ne sera pas interrogé par l'ACAS II, afin de réduire l'activité d'interrogation inutile. Si l'aéronef est équipé pour transmettre des messages sur squitter long, la fonction de mise en forme de ces messages dispose peut-être de renseignements permettant de déterminer qu'un aéronef signalant être au sol est en réalité en vol. Le flash de données de base fournit un protocole qui permet aux stations sol mode S d'être informées des modifications qui se produisent peu fréquemment dans divers registres d'intérêt du transpondeur. Les stations sol sont avisées des modifications au moyen d'une diffusion Comm-B du registre 1016, et elles extraient par la suite les données du ou des registres d'intérêt selon les besoins ou selon ce qui est souhaité.~~

3.1.2.6.10.3.1 Les aéronefs dotés d'un moyen automatique de détection de la situation « à la surface » dont les transpondeurs ont accès à au moins un des paramètres vitesse sol, altitude radio ou vitesse anémométrique, exécuteront l'essai de validation suivant:

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,51 cm, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Éviter veuves et orphelines

a mis en forme



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 104 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~Si la situation «en vol»/«à la surface» déterminée automatiquement n'est pas disponible ou si la situation «en vol» est indiquée, la validation ne sera pas exécutée. Si la situation «en vol»/«à la surface» déterminée automatiquement est disponible et que la situation «à la surface» est indiquée l'indication «en vol»/«à la surface» sera annulée et remplacée par l'indication «en vol» si :~~

3.1.2.6.10.3.1 Compte rendu de capacité en matière de flash de données de base. Les transpondeurs qui surveillent au moins l'un des registres visés par le protocole de flash de données de base et qui rendent compte des modifications de ces registres au moyen du protocole de flash de données de base signaleront cette possibilité dans le compte rendu de capacité de liaison de données (§ 3.1.2.6.10.2.2.2) en positionnant à 1 le bit 42 et le bit 9 du sous-champ MB.

Note 1.— Les registres dont les modifications peuvent faire l'objet d'un compte rendu au moyen du protocole de flash de données de base sont définis dans le Doc 9871.

Note 2.— Le positionnement à 1 du bit 9 indique que le contenu du registre 1016 se poursuit dans le registre 1116. C'est ce qui est prévu dans les cas où l'option flash de données de base est mise en oeuvre, même si les bits d'état du flash de données de base indiquent 0 parce qu'aucune information n'est fournie aux registres surveillés.

3.1.2.6.10.3.2 Version de sous-réseau mode S. Les transpondeurs qui surveillent les modifications de registre et rendent compte de ces modifications au moyen du protocole de flash de données de base prendront en charge la version 6 de sous-réseau mode S ou une version supérieure.

Note.— Le protocole de flash de données de base utilise les formats de registre qui ont été définis avec la version 6 de sous-réseau mode S. De plus amples informations figurent dans le Doc 9871.

3.1.2.6.10.3.3 Le contenu de chaque registre de flash de données de base mis en oeuvre sera actualisé à un intervalle qui ne dépasse pas l'intervalle de mise à jour du registre.

3.1.2.6.10.3.4.1 L'état du flash de données de base de chacun des registres définis dans le registre 1116 indiquera les états de surveillance correspondants, comme suit :

Codage 0 : registre non surveillé ou non mis en oeuvre

1 : registre surveillé et mis en oeuvre mais aucune modification détectée jusqu'ici

2 : registre surveillé et modification à 1 détectée

3 : registre surveillé et modification à 2 détectée

3.1.2.6.10.3.4.2 Chaque registre fera l'objet d'une surveillance des modifications qui dépend de la période d'actualisation du registre.

Note.— Les périodes d'actualisation des registres sont définies dans le Doc 9871.

3.1.2.6.10.3.4.3 À la mise en état surveillé, le transpondeur positionnera à 1 les bits de surveillance attribués dans le registre 1116 pour le registre de flash de données de base considéré, ce qui signifie « registre surveillé et mis en oeuvre mais aucune modification détectée jusqu'ici ».

3.1.2.6.10.3.4.4 Si une modification est détectée, l'état du flash de données de base du registre correspondant sera basculé entre 2 et 3 à chaque modification.

a mis en forme : Justifié

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 105 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note.— Le basculement signifie que si l'état du flash de données de base du registre est positionné à 2, il sera positionné à 3 à la prochaine modification, et s'il est positionné à 3, il sera positionné à 2 à la modification suivante.

3.1.2.6.10.3.5 Surveillance des modifications et indication d'une modification de la situation « à la surface »

3.1.2.6.10.3.5.1 À des intervalles n'excédant pas 1 seconde, le transpondeur déterminera si le contenu du registre 1116 a été modifié depuis la dernière mise à jour.

3.1.2.6.10.3.5.2 Si le contenu du registre 1116 a été modifié, le bit 51 du registre 1016 sera basculé, et le temporisateur F sera mis en marche (voir le Tableau 3-9).

Note.— Le basculement (1→ 0 ou 0→1) du bit 51 du registre 1016 déclenchera une diffusion Comm-B du registre 1016.

3.1.2.6.10.3.5.3 Toute activité de surveillance du flash de données de base (comparaison de la teneur des registres et positionnement de bits dans le registre 1116) sera suspendue jusqu'à l'expiration du temporisateur F.

Note 1.— La suspension de la surveillance du flash de données de base évite la saturation du canal de diffusion Comm-B.

Note 2.— La suspension de la surveillance du flash de données signifie que la teneur en cours des registres surveillés est gardée en mémoire et que la détection d'une modification dans le nouveau contenu de ces registres reprendra à l'expiration du temporisateur de 30 s. Les registres surveillés eux-mêmes continuent d'être mis à jour à l'intervalle prévu.

Note 3.— L'utilisation du protocole de flash de données de base par les systèmes au sol est décrite dans le Doc 9924. Elle permet une réduction de l'extraction GICB périodique des registres.

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

3.1.2.6.11 Protocoles de Communication de Longueur Standard

Note 1. — Les deux types de protocoles de communication de longueur standard sont Comm-A et Comm-B; les messages qui utilisent ces protocoles sont transmis sous le contrôle de l'interrogateur. Les messages Comm-A sont envoyés directement au transpondeur et sont terminés en une seule transaction. Les messages Comm-B servent à transmettre l'information dans le sens air-sol et peuvent être déclenchés par l'interrogateur ou par le transpondeur. En cas de transfert de messages Comm-B déclenché au sol, l'interrogateur demande une lecture des données du transpondeur, et celui-ci envoie le message en une seule et même transaction. En cas de transfert de messages Comm-B déclenché à bord, le transpondeur annonce son intention de transmettre un message; dans une transaction suivante, l'interrogateur extrait ce message.

Note 2. — Dans un protocole Comm-B non sélectif déclenché à bord, toutes les transactions nécessaires peuvent être commandées par n'importe quel interrogateur.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 106 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note 3. — Dans certains cas de chevauchement de la couverture de plusieurs interrogateurs, il n'y a pas toujours de moyen de coordonner le fonctionnement des interrogateurs par communications au sol. Les protocoles de communication Comm-B déclenchés à bord nécessitent plus d'une transaction. Les dispositions sont prises pour veiller à ce que la clôture d'un message Comm-B ne soit effectuée que par l'interrogateur qui a effectivement transféré le message. Cela peut être obtenu par l'utilisation des protocoles de communication Comm-B multisites ou par l'utilisation des protocoles de communication Comm-B renforcés.

Note 4. — Le protocole multisite et le protocole de communication non sélectif ne peuvent pas être utilisés simultanément en cas de chevauchement de la couverture de plusieurs interrogateurs, à moins que ceux-ci ne coordonnent leurs activités de communication à l'aide de communications au sol.

Note 5. — Le protocole de communication multisite est indépendant du protocole de verrouillage multisite, c'est-à-dire que le protocole de communication multisite peut être utilisé avec le protocole de verrouillage non sélectif et vice versa. Le choix des protocoles de verrouillage et de communication à utiliser dépend de la technique de gestion de réseau utilisée.

Note 6. — Le protocole de message diffusé Comm-B peut servir à communiquer un message à tous les interrogateurs actifs.

Note 7.— Une fois mises en oeuvre, les dispositions techniques concernant la capacité de recouvrement de phase présentée dans cette section fourniront les moyens d'accroître la capacité de transmission de données par les squitters longs 1 090 MHz.

3.1.2.6.11.1 Comm-A. L'interrogateur remettra un message Comm-A dans le champ MA d'une interrogation UF = 20 ou 21.

3.1.2.6.11.1.1 Accusé de réception technique Comm-A. Le transpondeur enverra automatiquement un accusé de réception technique d'une interrogation Comm-A en transmettant la réponse demandée (§ 3.1.2.10.5.2.2.1).

Note. — La réception d'une réponse du transpondeur, conforme aux dispositions § 3.1.2.4.1.2.3(d) et 3.1.2.4.1.3.2.2.2, constitue l'accusé de réception adressé par ce transpondeur à l'interrogateur pour lui indiquer qu'il a reçu et stocké le message. En cas de défaillance de la liaison montante ou de la liaison descendante, cette réponse manquera et l'interrogateur enverra normalement le message une nouvelle fois. En cas de défaillance de la liaison descendante, il se peut que le transpondeur reçoive le message plus d'une fois.

3.1.2.6.11.1.2 Message diffusé Comm-A. Si une interrogation diffusée Comm-A est acceptée (§ 3.1.2.4.1.2.3.1.3), le transfert de l'information doit être effectué conformément au §

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 107 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

3.1.2.10.5.2.1.1, mais les autres fonctions des transpondeurs ne seront pas affectées et aucune réponse ne sera transmise.

Note 1. — Il n'y a pas d'accusé de réception technique des messages diffusés Comm-A.

Note 2. — Étant donné que le transpondeur ne traite pas les champs de contrôle des interrogations diffusées Comm-A, les 27 bits qui suivent le champ UF sont également disponibles pour contenir des données utilisateur.

3.1.2.6.11.2 Comm-B déclenché au sol

Note.— L'attribution des registres de transpondeur est spécifiée dans le Doc 9871.

3.1.2.6.11.2.1 Sélecteur de données Comm-B, BDS. Le code BDS de 8 bits déterminera le registre dont le contenu sera transféré dans le champ MB de la réponse Comm-B. Il se présentera sous la forme de deux groupes de 4 bits chacun, BDS 1 (les 4 bits de poids fort) et BDS2 (les 4 bits de poids faible).

Tableau 3-7. Validation de la situation « à la surface »

<i>Détermination de la situation « en vol »</i>					
<i>Catégorie A/V</i>	<i>Vitesse sol</i>		<i>Vitesse anémométrique</i>		<i>Radio-altitude</i>
Absence de renseignements	Pas de changement de l'indication « à la surface »				
Masse < 15 500 lb (7 031 kg)	Pas de changement de l'indication « à la surface »				
Masse ≥ 15 500 lb (7 031 kg)	> 100 kt	ou	> 100 kt	ou	> 50 ft
Haute performance (accélération > 5 g et > 400 kt)	> 100 kt	ou	> 100 kt	ou	> 50 ft
Giravion	Pas de changement de l'indication « à la surface »				

Note. — L'attribution des registres de transpondeur est spécifiée dans le Tableau 5-24 du RANT 10 – PART 3.1, Chapitre 5.

3.1.2.6.11.2.2 Code BDS1. Le code BDS1 doit être le code défini dans le champ RR d'une interrogation de surveillance ou Comm-A.

3.1.2.6.11.2.3 Code BDS2. Le code BDS2 doit être le code défini dans le sous-champ RRS de SD (§ 3.1.2.6.1.4.1) lorsque DI = 7 ou DI = 3. Si aucun code BDS2 n'est spécifié (c'est-à-dire, si DI n'est égal ni 7 ni à 3), cela signifiera que BDS2 = 0.

3.1.2.6.11.2.4 Protocole. À la réception d'une telle demande, le champ MB de la réponse contiendra le contenu du registre Comm-B déclenché au sol demandé.

3.1.2.6.11.2.4.1 Si le registre demandé n'est pas desservi par l'installation de bord, le transpondeur répondra et le champ MB de la réponse sera rempli de 0.

3.1.2.6.11.2.5 Commande de recouvrement (OVC). Si le code « DI » du Comm-B

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 108 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

demandant l'interrogation est égal à 0, 3 ou 7, le champ SD contiendra le champ OVC conformément au § 3.1.2.6.1.4.1, alinéa i).

- a) Si OVC = 1, la réponse à l'interrogation contiendra le champ DP (parité de données), conformément au § 3.1.2.3.2.1.5 ;
- b) Si OVC = 0, la réponse à l'interrogation contiendra le champ AP conformément au § 3.1.2.3.2.1.3.

3.1.2.6.11.2.6 Comm-B déclenché au sol avec recouvrement de phase. Dans le cas de l'équipement prenant en charge le recouvrement de phase sur les réponses mode S, lorsque la réponse contient la teneur du registre Comm-B déclenché au sol demandé, les données de phase seront codées en fonction du registre demandé dans l'interrogation (c.-à-d. code BDS demandé) et comme il a été défini pour ce registre.

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

3.1.2.6.11.2.6.1 Champ de type de message PO. Le champ de type de message avec recouvrement de phase dans les bits de données PD 1–8 sera positionné à 2 pour indiquer des données GICB mode S en recouvrement de phase avec FEC Reed-Solomon, et à 8 pour indiquer des données GICB mode S en recouvrement de phase avec FEC LDPC.

3.1.2.6.11.2.6.2 Champ de sous-type de message PO. Les bits de données PD 9–12 contiendront le champ de sous-type de message avec recouvrement de phase, et il est positionné à 1. Le sous-champ est défini comme il est indiqué dans le Tableau 3-14.

Note.— Les codes UF futurs peuvent contenir des commandes pour forcer l'émission d'autres données dans le bloc de données de recouvrement de phase appliqué sur les réponses longues mode S.

3.1.2.6.11.2.6.3 Champ PO-BDS. Les bits de données PD 13–20 contiendront le numéro du registre BDS demandé conformément au § 3.1.2.6.11.2.1.

3.1.2.6.11.2.6.4 Champ du bloc de données PO. Les bits de données PD 21–204 contiendront la teneur des données de recouvrement de phase correspondantes associées au registre BDS demandé. Lorsqu'il n'y a pas de données de recouvrement de phase définies pour le registre BDS demandé, tous les bits seront positionnés à 0 sauf le champ de type de message PO, qui sera positionné à 2 ou 8, le sous-type de message PO = 1, PO-BDS = numéro BDS du registre BDS demandé, et l'adresse à 24 bits est contenue dans l'adresse de l'aéronef (bits PD 181 à 204).

3.1.2.6.11.3 Comm-B déclenché à bord

3.1.2.6.11.3.1 Protocole général. Le transpondeur annoncera la présence d'un message Comm-B déclenché à bord en insérant le code 1 dans le champ DR. Pour extraire un tel message, l'interrogateur demandera une réponse Comm-B à l'aide d'une interrogation ultérieure avec RR = 16, et si DI = 7, RRS doit être égal à 0 (§ 3.1.2.6.1 1.3.2.1 et 3.1.2.6.11.3.3.1). La réception de ce code de demande conduira le transpondeur à transmettre le message Comm-B déclenché à bord. Si une commande de transmission d'un tel message est reçue alors qu'aucun message n'est en attente de transmission, la réponse ne contiendra que des 0 dans le champ MB. Dans le cas de l'équipement prenant en charge le recouvrement de phase sur les réponses mode S, lorsqu'un

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 109 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

message Comm-B déclenché à bord est émis, les bits de données PD 1–204 seront positionnés à 0.

La réponse contenant le message continuera de contenir le code I dans le champ DR. À la suite de la clôture d'une transaction Comm-B, le message sera annulé et le code DR appartenant à ce message sera immédiatement retiré. Si un autre message Comm-B déclenché à bord est en attente de transmission, le transpondeur positionnera le code DR à 1, de sorte que la réponse contienne l'annonce de ce prochain message.

Note. — Le protocole d'annonce et d'annulation garantit qu'un message déclenché à bord ne sera pas perdu à cause d'une défaillance de la liaison montante ou de la liaison descendante en cours de remise.

Un interrogateur auquel il n'a pas été assigné de code d'interrogateur ou qui ne peut pas faire en sorte que sa région d'interrogation ne chevauchera pas celle d'un autre interrogateur utilisant le même code d'interrogateur ne tentera pas d'extraire un message Comm-B déclenché à bord annoncé par DR = 1 ou 3.

3.1.2.6.11.3.1.1 Données de recouvrement de phase. Lorsqu'un message Comm-B déclenché à bord est émis, dans le cas de l'équipement prenant en charge le recouvrement de phase sur les réponses mode S, les bits de données PD 1–204 seront positionnés à 0.

3.1.2.6.11.3.2 Protocole supplémentaire pour Comm-B déclenché à bord multisite

Note. — L'annonce d'un message Comm-B déclenché à bord en attente de remise peut être accompagnée d'un compte rendu de statut de réservation multisite dans le champ UM (§ 3.1.2.6.5.3.2).

Un interrogateur ne tenterait pas d'extraire un message s'il a déterminé qu'il ne constitue pas le site réservé.

3.1.2.6.11.3.2.1 Transfert de message. Un interrogateur demandera une réservation Comm-B et extraira un message Comm-B déclenché à bord en transmettant une interrogation de surveillance ou Comm-A dans laquelle UF = 4, 5, 20 ou 21 et contenant:

RR = 16

DI = 1

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

MBS = 1 (demande de réservation Comm-B)

Note. — Une demande de réservation Comm-B multisite est normalement accompagnée d'une demande de statut de réservation Comm-B (RSS = 1). Cela provoque l'insertion de l'identificateur d'interrogateur du site réservé dans le champ UM de la réponse.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 110 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.6.11.3.2.1.1 La procédure de protocole applicable à la suite de cette interrogation dépendra de l'état du temporisateur B qui indique si une réservation Comm-B est en vigueur. Ce temporisateur fonctionnera pendant T_R secondes.

Note 1. — La valeur de T_R est donnée au § 3.1.2.10.3.9.

(a) Si le temporisateur B ne fonctionne pas, le transpondeur accordera une réservation à l'interrogateur demandeur :

- 1) en stockant l'IIS de l'interrogation en tant qu'Il Comm-B;
- 2) en mettant en marche le temporisateur B.

Le transpondeur n'accordera pas de réservation Comm-B multisite à moins qu'un message Comm-B déclenché à bord ne soit en attente de transmission et que l'interrogation exprimant la demande ne contienne $R=16$, $DI=1$, $MBS=1$ et $IIS \neq 0$.

(b) Si le temporisateur B est en fonctionnement et si l'IIS de l'interrogation est égal à l'Il Comm-B, le transpondeur remettra en marche le temporisateur B.

(c) Si le temporisateur B est en fonctionnement et si l'US de l'interrogation n'est pas égal à 1,11 Comm-B, il n'y aura aucun changement en ce qui concerne l'Il Comm-B ou le temporisateur B.

Note 2. — Dans le cas c), la réservation demandée n'a pas été accordée.

3.1.2.6.11.3.2.1.2 Dans chaque cas, le transpondeur répondra avec le message Comm-B dans le champ MB.

3.1.2.6.11.3.2.1.3 Un interrogateur déterminera s'il constitue le site réservé à ce message grâce au codage du champ UM. S'il est le site réservé, il tentera de clôturer le message dans une interrogation ultérieure. S'il n'est pas le site réservé, il ne tentera pas de clôturer le message.

3.1.2.6.11.3.2.2 *Transmissions de Comm-B dirigés multisites.* Pour diriger vers un interrogateur déterminé un message Comm-B déclenché à bord, on utilisera le protocole Comm-B multisite. Si le temporisateur B ne fonctionne pas, l'identificateur d'interrogateur de la destination désirée sera stocké en tant qu'Il Comm-B. Simultanément, le temporisateur B sera mis en route et le code DR sera positionné à 1. Pour un message Comm-B dirigé multisite, le temporisateur B ne s'arrêtera pas automatiquement mais continuera de fonctionner:

- (a) jusqu'à ce que le message soit lu et clôturé par le site réservé; ou
- (b) jusqu'à ce que le message soit annulé (3.1.2.10.5.4) par l'avionique de liaison de données.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 111 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note. — Les protocoles des § 3.1.2.6.5.3 et 3.1.2.6.11.3.2.1 permettront alors la remise du message au site réservé. L'avionique de liaison de données peut annuler le message si la remise à ce site ne peut pas se faire.

3.1.2.6.11.3.2.3 Clôture Comm-B multisite. L'interrogateur effectuera la clôture d'un message Comm-B multisite déclenché à bord en transmettant soit une interrogation de surveillance, soit une interrogation Comm-A contenant:

soit DI = 1

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

MBS = 2 (clôture Comm-B)

ou DI = 0, 1 ou 7

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

PC = 4 (clôture Comm-B)

Le transpondeur comparera l'IIS de l'interrogation à l'II Comm-B et, si les identificateurs d'interrogateur ne correspondent pas, le message ne sera pas libéré et l'état de l'II Comm-B, l'état du temporisateur B et l'état du code DR resteront sans changement. Si les identificateurs d'interrogateur correspondent, le transpondeur positionnera l'II Comm-B à 0, remettra en route le temporisateur B, libérera le code DR de ce message et libérera le message lui-même. Le transpondeur n'effectuera pas la clôture d'un message Comm-B multisite déclenché à bord à moins que le message n'ait été lu au moins une fois par le site réservé.

3.1.2.6.11.3.2.4 Expiration automatique d'une réservation Comm-B. Si la période du temporisateur B se termine avant qu'une clôture multisite ait été effectuée, l'II Comm-B sera positionné à 0 et le temporisateur B remis à l'état initial. Le message Comm-B et le champ DR ne seront pas libérés par le transpondeur.

Note. — Cela permet à un autre site de lire et de libérer ce message.

3.1.2.6.11.3.3 Protocole supplémentaire pour Comm-B déclenché à bord non sélectif

Note. — Lorsque les protocoles multisites ne sont pas nécessaires (c'est-à-dire en cas de non-chevauchement de couverture ou de coordination des capteurs par communications sol-sol), on peut utiliser le protocole Comm-B déclenché à bord non sélectif.

3.1.2.6.11.3.3.1 Transfert de message. L'interrogateur extraira le message en transmettant soit RR = 16 et DI ≠ 7, ou RR = 16, DI = 7 et RRS = 0 dans une interrogation de surveillance ou Comm-A.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 112 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.6.11.3.3.2 Clôture Comm-B. L'interrogateur effectuera la clôture d'un message Comm-B déclenché à bord non sélectif en transmettant PC = 4 (clôture Comm-B). À la réception de cette commande, le transpondeur effectuera la clôture, à moins que le temporisateur B ne soit en marche. Si le temporisateur B est en marche, ce qui veut dire qu'une réservation multisite est en vigueur, la clôture sera effectuée conformément aux dispositions du § 3.1.2.6.11.3.2.3. Le transpondeur n'effectuera pas la clôture d'un message Comm-B déclenché à bord non sélectif à moins que ce message n'ait été lu au moins une fois par une interrogation utilisant des protocoles non sélectifs.

3.1.2.6.11.3.4 Protocole Comm-B déclenché à bord renforcé

Note. — Le protocole Comm-B déclenché à bord renforcé offre une capacité de liaison de données supérieure en permettant la remise parallèle de messages Comm-B déclenchés à bord par un maximum de 16 interrogateurs, un pour chaque code II. Le fonctionnement sans la nécessité de réservations Comm-B multisites est possible dans les régions où il y a chevauchement de couverture pour les interrogateurs équipés pour le protocole Comm-B déclenché à bord renforcé. Ce protocole se conforme pleinement au protocole multisite standard et est donc compatible avec des interrogateurs qui ne sont pas équipés pour le protocole renforcé.

3.1.2.6.11.3.4.1 Le transpondeur doit être capable de stocker, [deux messages ou plus](#) pour chacun des seize codes II: 1) un message Comm-B déclenché à bord ou dirigé multisite et 2) la teneur des registres 2 à 4 GICB.

Note. — Les registres 2 à 4 GICB sont utilisés pour le protocole de liaison Comm-B défini dans les exigences relatives au sous-réseau mode S (RANT 10 – PART 3.1, Chapitre 5).

3.1.2.6.11.3.4.2 Protocole de message Comm-B déclenché à bord multisite renforcé

3.1.2.6.11.3.4.2.1 Déclenchement. Un message Comm-B déclenché à bord introduit dans le transpondeur doit être stocké dans les registres assignés à II = O.

3.1.2.6.11.3.4.2.2 Annonce et extraction. Un message Comm-B déclenché à bord qui est en attente sera annoncé dans le champ DR des réponses à tous les interrogateurs pour lesquels un message Comm-B dirigé multisite n'est pas en attente. Le champ UM de la réponse contenant l'annonce indiquera que le message n'est réservé pour aucun code II, c'est-à-dire que le sous-champ IIS sera positionné à O. Lorsqu'une commande de lecture de ce message est reçue d'un interrogateur donné, la réponse contenant le message contiendra un sous-champ IIS indiquant que le message est réservé pour le code II contenu dans l'interrogation provenant de cet interrogateur. Après lecture et jusqu'à la clôture, le message

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 113 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

continuera d'être assigné à ce code II. Une fois qu'un message est assigné à un code II spécifique, l'annonce de ce message ne sera plus faite dans les réponses aux interrogateurs avec d'autres codes II. Si le message n'est pas clôturé par l'interrogateur assigné pendant la période du temporisateur B, le message reviendra à l'état déclenché à bord multisite et le processus se répétera. Un seul message Comm-B déclenché à bord multisite sera en traitement à la fois.

3.1.2.6.11.3.4.2.3 Clôture. *La clôture d'un message déclenché à bord multisite ne sera acceptée qu'en provenance de l'interrogateur qui est actuellement assigné pour transférer le message.*

3.1.2.6.11.3.4.2.4 Annonce du message suivant en attente. Le champ DR indiquera un message en attente dans la réponse à une interrogation contenant une clôture Comm-B si un message déclenché à bord non assigné est en attente et qu'il n'a pas été assigné à un code II, ou si un message dirigé multisite est en attente de ce code II (§ 3.1.2.6.11.3.4.3).

3.1.2.6.11.3.4.3 Protocole Comm-B dirigé multisite renforcé

3.1.2.6.11.3.4.3.1 Déclenchement. Lorsqu'un message dirigé multisite est introduit dans le transpondeur, il sera placé dans les registres Comm-B assignés au code II spécifié pour le message. Si les registres pour ce code II sont déjà occupés (c'est-à-dire qu'un message dirigé multisite est déjà en traitement à destination de ce code II), le nouveau message sera mis en file d'attente jusqu'à ce que la transaction en cours avec ce code II soit clôturée.

3.1.2.6.11.3.4.3.2 Annonce. L'annonce d'un message Comm-B en attente de transfert sera faite au moyen du champ DR spécifié au § 3.1.2.6.5.2 avec le code II de l'interrogateur de destination contenu dans le sous-champ IIS spécifié au § 3.1.2.6.5.3.2. La teneur du champ DR et du sous-champ IIS sera réglée spécifiquement pour l'interrogateur qui doit recevoir la réponse. Un message dirigé multisite en attente ne sera annoncé que dans les réponses à l'interrogateur destinataire. Il ne sera pas annoncé dans les réponses à d'autres interrogateurs.

Note 1. — Si un message dirigé multisite est en attente de II = 2, les réponses de surveillance à cet interrogateur contiendront DR = 1 et IIS = 2. S'il s'agit du seul message en traitement, les réponses à tous les autres interrogateurs indiqueront qu'aucun message n'est en attente.

Note 2. — Outre qu'elle permet le fonctionnement parallèle, cette forme d'annonce permet un degré plus élevé d'annonces d'ELM descendants. Les annonces pour les ELM descendants et les messages Comm-B partagent le champ DR. Une seule annonce peut être effectuée à la fois à cause des limitations de codage. Dans le cas où un Comm-B et un ELM descendant sont en attente, la préférence pour l'annonce est donnée au Comm-B. Dans l'exemple ci-dessus, si un Comm-B montant était en attente de II = 2 et qu'un ELM descendant

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 114 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

dirigé multisite était en attente de 11 = 6, les deux interrogateurs verraient leurs annonces respectives pendant le premier tour d'antenne puisqu'il n'y aurait pas d'annonce de Comm-B à 11 = 6 pour bloquer l'annonce de l'ELM descendant en attente.

3.1.2.6.11.3.4.3.3 Clôture. La clôture doit être effectuée de la manière indiquée en 3.1.2.6.11.3.2.3.

3.1.2.6.11.3.4.3.4 Annonce du message suivant en attente. Le champ DR indiquera un message en attente dans la réponse à une interrogation contenant une clôture Comm-B si un autre message dirigé multisite est en attente de ce code II, ou si un message déclenché à bord est en attente et n'a pas été assigné à un code II (voir § 3.1.2.6.11.3.4.2.4).

3.1.2.6.11.3.4.4 Protocole Comm-B non sélectif renforcé. La disponibilité d'un message Comm-B non sélectif doit être annoncée à tous les interrogateurs. Autrement, le protocole sera comme spécifié au § 3.1.2.6.11.3.3.

3.1.2.6.11.4 Message diffusé Comm-B

Note 1. — Un message Comm-B peut être diffusé à tous les interrogateurs actifs à portée de l'émetteur. Ces messages sont numérotés alternativement 1 et 2 et s'annulent d'eux-mêmes après 18 secondes. Les interrogateurs n'ont aucun moyen d'annuler les messages diffusés Comm-B.

Note 2. — L'utilisation des messages diffusés Comm-B est limitée à la transmission d'informations qui n'appellent pas de réponse du sol sur liaison montante.

Note 3. — Le temporisateur utilisé pour le cycle de messages diffusés Comm-B est le même que celui qui est utilisé pour le protocole multisite Comm-B

Note 4. — Les formats de données pour les diffusions Comm-B sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.6.11.4.1 Déclenchement.

3.1.2.6.11.4.1.1 Un cycle de diffusion Comm-B commence par :

- (a) Le chargement du message diffusé dans le tampon Comm-B;
- (b) le démarrage du temporisateur B pour le message Comm-B en cours.

Note. — S'il y a plus d'un message Comm-B en attente d'émission, le temporisateur n'est démarré que lorsque le message devient le message diffusé Comm-B en cours.

- (c) le choix du code DR 4 ou 5 (§ 3.1.2.6.5.2), à insérer dans les futures réponses comportant DF 4, 5, 20 ou 21 lorsque l'information ACAS n'est pas disponible, ou du code DR 6 ou 7 lorsque l'information ACAS est disponible.

3.1.2.6.11.4.1.2 Le champ DR passera à la valeur suivante chaque b fois que le

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 115 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

transpondeur déclenche un nouveau message diffusé Comm-B.

Note. — L'interrogateur utilise le changement de valeur de DR pour détecter l'annonce d'un nouveau message diffusé Comm-B et pour extraire le nouveau message Comm-B.

3.1.2.6.11.4.1.3 Aucun cycle de diffusion Comm-B ne sera déclenché lorsqu'un message Comm-B déclenché à bord est en attente d'émission.

3.1.2.6.11.4.1.4 Un nouveau cycle de diffusion Comm-B n'interrompt pas un cycle de diffusion Comm-B en cours.

3.1.2.6.11.4.2 *Extraction.*

3.1.2.6.11.4.2.1 Pour extraire le message diffusé, l'interrogateur transmettra RR = 16 et DI ≠ 3 ou 7, ou RR = 16 et DI = 3 ou 7 avec RRS = 0 dans une interrogation ultérieure.

3.1.2.6.11.4.2.2 Dans le cas de l'équipement qui prend en charge le recouvrement de phase sur les réponses mode S, les bits de message PD 1 à 204 contiendront les données spécifiées au § 3.1.2.6.11.2.6 pour le registre qui est diffusé, ou seulement des 0 pour les autres canaux de diffusion.

3.1.2.6.11.4.3 *Expiration.* Lorsque le temps de fonctionnement du temporisateur B aura pris fin, le transpondeur libérera le code DR pour ce message, mettra au rebut le message diffusé en cours et changera le numéro de message diffusé (de 1 à 2 ou 2 à 1) en vue d'un message diffusé Comm-B ultérieur.

3.1.2.6.11.4.4 *Interruption.* Pour éviter qu'un cycle de messages diffusés Comm-B ne retarde la remise d'un message Comm-B déclenché à bord, il sera prévu qu'un message Comm-B déclenché à bord puisse interrompre un cycle de messages diffusés Comm-B. Si un cycle de messages diffusés est interrompu, le temporisateur B sera remis à zéro, le message interrompu sera conservé et le numéro de message ne sera pas modifié. La remise du message diffusé interrompu reprendra dès qu'il n'y aura plus aucune transaction de Comm-B déclenché à bord. Le message sera alors diffusé pendant toute la durée de fonctionnement du temporisateur B.

3.1.2.6.11.4.5 *Protocole de message diffusé Comm-B renforcé.* Un message diffusé Comm-B doit être annoncé à tous les interrogateurs qui utilisent les codes II. Le message restera actif pendant la période du temporisateur B pour chaque code II. La disposition concernant l'interruption d'une diffusion par un message Comm-B non diffusé, comme il est spécifié au § 3.1.2.6.11.4.4, s'appliquera séparément à chaque code II. Lorsque la période du temporisateur B a été réalisée pour tous les codes II, le message diffusé sera automatiquement libéré comme spécifié au § 3.1.2.6.11.4.3. Aucun nouveau message diffusé ne sera déclenché avant que le message en

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 116 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

cours ait été libéré.

Note. — Du fait que l'interruption du message diffusé intervient indépendamment pour chaque code II, il est possible que l'arrêt du message diffusé intervienne à des heures différentes pour des codes II différents.

3.1.2.6.11.4.6 Gestion des messages Comm-B en attente d'émission. Si le contenu d'un message diffusé Comm-B en attente est actualisé, seule la valeur la plus récente de chaque identificateur de transmission sur liaison descendante est conservée et diffusée une fois la diffusion Comm-B en cours terminée.

Note. — Les identificateurs de transmission sur liaison descendante sont définis dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.7 TRANSACTIONS DE COMMUNICATION DE LONGUE DURÉE

Note 1. — Les messages longs peuvent être transférés, sur la liaison montante comme sur la liaison descendante, grâce aux protocoles de message étendu (ELM), à l'aide, selon le cas, des formats Comm-C (UF = 24) ou Comm-D (DF = 24). Le protocole ELM montant permet de transmettre sur la liaison montante un maximum de 16 segments de messages de 80 bits avant d'exiger une réponse du transpondeur. Les protocoles permettent également une procédure correspondante sur la liaison descendante.

Note 2. — Dans certains cas de chevauchement de la couverture de plusieurs interrogateurs, il n'y a pas toujours de moyen de coordonner le fonctionnement des interrogateurs à l'aide de communications au sol. Toutefois, les protocoles de communication ELM nécessitent plus d'une transaction. Une coordination s'impose donc pour éviter que des segments de différents messages soient entrelacés et que les transactions soient involontairement clôturées par un interrogateur auquel elles ne sont pas destinées. Cela peut être obtenu par l'utilisation des protocoles de communication multisites ou par l'utilisation des protocoles ELM renforcés.

Note 3. — Les messages descendants étendus ne sont transmis qu'après autorisation de l'interrogateur. Les segments à transmettre sont contenus dans des réponses Comm-D. Comme pour les messages Comm-B déclenchés à bord, les ELM descendants sont annoncés à tous les interrogateurs, ou dirigés vers un interrogateur déterminé. Dans le premier cas, un interrogateur peut se servir du protocole multisite pour se réserver la possibilité de clôturer la transaction ELM descendante. Un transpondeur peut recevoir l'ordre d'identifier l'interrogateur qui l'a réservé pour une transaction ELM. Seul cet interrogateur peut clôturer la transaction ELM et la réservation.

Note 4. — Le protocole multisite et le protocole non sélectif ne peuvent pas être utilisés simultanément en cas de chevauchement de couverture des interrogateurs, à moins que ceux-

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 117 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

ci ne coordonnent leurs activités de communication à l'aide de communications au sol.

3.1.2.7.1 Comm-C, Format Montant 24

1	3	5	9	89
UF	RC	NC	MC	AP
2	4	8	88	112

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant	3.1.2.3.2.1.1
RC contrôle de réponse	3.1.2.7.1.1
NC numéro de segment C	3.1.2.7.1.2
MC message Comm-C	3.1.2.7.1.3
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.7.1.1 *RC — Contrôle de réponse.* Ce champ montant de 2 bits (3-4) indiquera la signification du segment et la décision relative à la réponse.

Codage

RC = 0 signifie segment initial d'ELM montant dans MC

= 1 signifie segment intermédiaire d'ELM montant dans MC

= 2 signifie segment final d'ELM montant dans MC

= 3 signifie demande de transmission d'ELM descendant (§ 3.1.2.7.7.2)

3.1.2.7.1.2 *NC — Numéro de segment C.* Ce champ de message montant de 4 bits (5-8) désignera le numéro du segment de message contenu dans MC (§ 3.1.2.7.4.2.1). NC sera codé sous forme de nombre binaire.

3.1.2.7.1.3 *MC — Message Comm-C.* Ce champ montant de 80 bits (9-88) contiendra:

- (a) l'un des segments de la séquence utilisée pour transmettre un ELM montant au transpondeur contenant le sous-champ IIS de 4 bits (9-12); ou
- (b) les codes de commande pour un ELM descendant, le sous-champ SRS (§ 3.1.2.7.7.2.1) de 16 bits (9-24) et le sous-champ IIS de 4 bits (25-28).

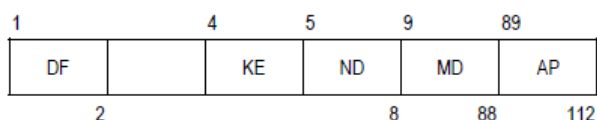
 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 118 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note. — La teneur et les codes des messages ne figurent pas dans le présent chapitre, exception faite du § 3.1.1. 7. 7.2.1.

3.1.2.7.2 Protocole d'Interrogation-Réponse Pour UF24

Note. — La coordination des interrogations et réponses pour le format ci-dessus suit le protocole représenté au Tableau 3-5 (3.1.2.4.1.3.2.2).

3.1.2.7.3 Comm-D, Format Descendant 24



Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant en réserve — 1 bit	3.1.2.3.2.1.2
KE contrôle ELM	3.1.2.7.3.1
ND numéro de segment D	3.1.2.7.3.2
MD message Comm-D	3.1.2.7.3.3
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.7.3.1 KE — Contrôle ELM. Ce champ descendant de 1 bit (4) définira la teneur des champs ND et MD. Codage

- KE = 0 signifie transmission d'un ELM descendant
- = 1 signifie accusé de réception d'un ELM montant

3.1.2.7.3.2 ND — Numéro de segment D. Ce champ descendant de 4 bits (5-8) désignera le numéro du segment de message contenu dans MD (§ 3.1.2.7.7.2). ND sera codé sous forme de nombre binaire.

3.1.2.7.3.3 MD — Message Comm-D. Ce champ descendant de 80 bits (9-88) contiendra:

- (a) l'un des segments de la séquence utilisée pour transmettre un ELM descendant à l'interrogateur; ou
- (b) les codes de commande pour un ELM montant.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 119 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.7.4 Protocole ELM Montant Multisite

3.1.2.7.4.1 Réserve ELM montant multisite. L'interrogateur demandera une réserve pour un ELM montant en transmettant une interrogation de surveillance ou Comm-A contenant:

DI = 1

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

MES = 1 ou 5 (demande de réserve ELM montant)

Note. — Une demande de réserve ELM montant multisite est normalement accompagnée d'une demande de statut de réserve ELM montant (RSS = 2). Dans ces conditions, l'identificateur d'interrogateur du site réservé est inséré dans le champ UM de la réponse.

3.1.2.7.4.1.1 La procédure de protocole applicable à la suite de cette interrogation dépendra de l'état du temporisateur C qui indique si une réserve ELM montant est en vigueur. Ce temporisateur fonctionnera pendant T_R secondes.

Note 1. — La valeur de T_R est donnée au § 3.1.2.10.3.9.

- (a) Si le temporisateur C ne fonctionne pas, le transpondeur accordera une réserve à l'interrogateur demandeur:
 - (i) en stockant l'IIS de l'interrogation en tant qu'I Comm-C; et
 - (ii) en mettant en marche le temporisateur C.
- (b) Si le temporisateur C fonctionne et si l'IIS de l'interrogation est égal à l'I Comm-C, le transpondeur fera redémarrer le temporisateur C.
- (c) Si le temporisateur C fonctionne et si l'IIS de l'interrogation est différent de l'I Comm-C, il n'y aura aucun changement en ce qui concerne l'I Comm-C ou le temporisateur C.

Note 2. — Dans le cas (c), la réserve demandée n'a pas été accordée.

3.1.2.7.4.1.2 Un interrogateur n'amorcera une activité ELM que si, ayant demandé le statut d'une réserve ELM montant, il reçoit, pendant le même tour d'antenne, son propre identificateur comme identificateur de l'interrogateur réservé pour l'ELM montant dans le champ UM.

Note. — Si l'activité ELM n'a pas commencé pendant le même tour d'antenne que la réserve, une nouvelle demande de réserve peut être faite pendant le tour d'antenne suivant.

3.1.2.7.4.1.3 Si la remise de l'ELM montant n'est pas terminée pendant un tour d'antenne,

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 120 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

l'interrogateur s'assurera qu'il a une réservation avant de remettre les segments supplémentaires pendant un tour d'antenne ultérieur.

3.1.2.7.4.2 Remise d'un ELM montant multisite. Un ELM montant comprendra un minimum de deux segments et un maximum de 16 segments.

3.1.2.7.4.2.1 Transfert du segment initial. Pour remettre un ELM montant de n segments (valeur de NC de 0 à $n-1$), l'interrogateur commencera par transmettre un message Comm-C dans lequel RC = 0. Le segment de message transmis dans le champ MC sera le dernier segment du message et comportera NC = $n-1$.

À la réception d'un segment initial (RC = 0) le transpondeur effectuera l'opération d'initialisation ci-après:

- (a) il effacera le numéro et le contenu des registres de stockage du segment précédent et du champ TAS associé;
- (b) il réservera un espace de stockage correspondant au nombre de segments annoncés dans le champ NC de cette interrogation;
- (c) il stockera le contenu du champ MC du segment reçu.

Le transpondeur ne répondra pas à cette interrogation.

Le transpondeur fera cette initialisation chaque fois qu'il recevra un autre segment initial.

3.1.2.7.4.2.2 Accusé de réception de transmission. Le transpondeur utilisera le sous-champ TAS pour indiquer les segments déjà reçus dans une séquence ELM montante. L'information contenue dans le sous-champ TAS sera constamment mise à jour à mesure que les segments seront reçus.

Note. — Les segments perdus pendant la transmission montante sont repérés par leur absence dans le compte rendu TAS et sont retransmis par l'interrogateur, qui envoie alors d'autres segments finals pour permettre de déterminer dans quelle mesure le message est complet.

3.1.2.7.4.2.2.1 TAS, sous-champ accusé de réception de transmission dans MD. Ce sous-champ de message descendant de 16 bits (17-32) de MD indique les segments déjà reçus dans une séquence ELM montante. En commençant par le bit 17, qui correspond au segment 0, chacun des bits suivants sera positionné à 1 si le segment correspondant de la séquence a été reçu. TAS apparaîtra dans MD si KE = 1 dans la même réponse.

3.1.2.7.4.2.3 Transfert des segments intermédiaires. L'interrogateur transmettra des segments intermédiaires en transférant des interrogations Comm-C avec RC = 1. Le transpondeur ne stockera les segments et ne mettra à jour le TAS que si l'initialisation

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 121 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

mentionnée au § 3.1.2.7.4.2.1 a été faite et si le NC reçu est inférieur à la valeur stockée à la réception du segment initial. La réception d'un segment intermédiaire n'appellera aucune réponse.

Note. — Les segments intermédiaires peuvent être transmis dans n'importe quel ordre.

3.1.2.7.4.2.4 Transfert du segment final. L'interrogateur transférera un segment final en transmettant une interrogation Comm-C avec RC = 2. Le transpondeur stockera le contenu du champ MC et mettra à jour le TAS si l'initialisation mentionnée au § 3.1.2.7.4.2.1 a été faite et si le NC reçu est inférieur à la valeur du NC du segment initial. Dans toutes les circonstances, le transpondeur répondra comme il est indiqué au § 3.1.2.7.4.2.5.

Note 1. — Cette interrogation de transfert du segment final peut contenir un segment de message quelconque.

Note 2. — RC = 2 est transmis au moment, quel qu'il soit, où l'interrogateur veut recevoir le sous-champ TAS dans la réponse. Par conséquent, il peut y avoir transfert de plus d'un segment «final» pendant la remise d'un ELM montant.

3.1.2.7.4.2.5 Réponse accusé de réception. À la réception d'un segment final, le transpondeur transmettra une réponse Comm-D (DF = 24), avec KE = 1, le sous-champ TAS étant dans le champ MD. Cette réponse sera transmise $128 \pm 0,25\mu\text{s}$ après l'inversion de phase synchro de l'interrogation contenant le segment final.

3.1.2.7.4.2.6 Message terminé. Le transpondeur considérera le message comme terminé si tous les segments annoncés par le NC du segment initial ont été reçus. Si le message est terminé, son contenu doit être diffusé à l'extérieur par l'intermédiaire de l'interface ELM du § 3.1.2.10.5.2.1.3 et libéré. Aucun segment reçu ultérieurement ne doit être stocké. Le contenu de TAS restera inchangé jusqu'à ce qu'une nouvelle initialisation soit requise (§ 3.1.2.7.4.2.1) ou jusqu'à la clôture (§ 3.1.2.7.4.2.8).

3.1.2.7.4.2.7 Redémarrage du temporisateur C. Le temporisateur C sera remis en marche chaque fois que l'II Comm-C sera différent de 0.

Note. — Le fait que l'II Comm-C doit être différent de zéro empêche le redémarrage du temporisateur C pendant toute transaction ELM montante non sélective.

3.1.2.7.4.2.8 Clôture ELM montant multisite. La clôture s'effectuera au moyen d'une interrogation de surveillance ou Comm-A contenant:

soit

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 122 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

DI = 1

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

MES = 2, 6 ou 7 (clôture ELM montant)

ou

DI = 0, 1 ou 7

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

PC = 5 (clôture ELM montant)

Le transpondeur comparera l'identificateur d'interrogateur et l'II Comm-C et, s'ils ne correspondent pas, l'état du processus ELM montant restera sans changement.

Si les identificateurs d'interrogateur correspondent, le transpondeur positionnera l'II Comm-C à 0, remettra le temporisateur C à l'état initial, libérera le TAS stocké et éliminera tout segment stocké d'un message incomplet.

3.1.2.7.4.2.9 Clôture automatique d'un ELM montant multisite. Si la période de fonctionnement du temporisateur C prend fin avant qu'une clôture multisite ait été effectuée, les mesures de clôture décrites en 3.1.2.7.4.2.8 seront déclenchées automatiquement par le transpondeur.

3.1.2.7.5 ELM Montant Non Sélectif

Note. — Lorsque les protocoles multisites ne sont pas nécessaires (par exemple, en cas de non-chevauchement de couverture ou de coordination des capteurs par communications sol-sol), on peut utiliser le protocole ELM montant non sélectif.

La remise d'un ELM montant non sélectif s'effectuera, comme celle des ELM montants multisites, de la manière décrite au § 3.1.2.7.4.2. La clôture d'un ELM montant sera effectuée par transmission d'une interrogation de surveillance ou Comm-A contenant PC = 5 (clôture ELM montant). A la réception de cette commande, le transpondeur procédera à la clôture, sauf si le temporisateur C est en fonctionnement. Si le temporisateur C fonctionne, ce qui indique qu'une réservation multisite est en vigueur, la clôture sera effectuée de la manière indiquée au § 3.1.2.7.4.2.8. Tout message incomplet au moment de l'acceptation de la clôture sera annulé.

3.1.2.7.6 Protocole ELM Montant Renforcé

Note. — Le protocole ELM montant renforcé offre une capacité de liaison de données supérieure en permettant la remise parallèle de messages ELM montants par un maximum de 16

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 123 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

interrogeurs, un pour chaque code II. Le fonctionnement sans la nécessité de réservations ELM montant multisites est possible dans les régions où il y a chevauchement de couverture pour les interrogeurs équipés pour le protocole ELM montant renforcé. Ce protocole se conforme pleinement au protocole multisite standard et est donc compatible avec des interrogeurs qui ne sont pas équipés pour le protocole renforcé.

3.1.2.7.6.1 Généralités

3.1.2.7.6.1.1 L'interrogeur déterminera, à partir du compte rendu de capacité de liaison de données, si le transpondeur accepte les protocoles renforcés. Dans l'affirmative, les ELM montants remis en utilisant le protocole multisite peuvent être remis sans réservation préalable. Si les protocoles renforcés ne sont acceptés ni par l'interrogeur ni par le transpondeur, les protocoles de réservation multisites spécifiés au § 3.1.2.7.4.1 seront utilisés.

3.1.2.7.6.1.2 Si le transpondeur et l'interrogeur sont équipés pour le protocole renforcé, l'interrogeur utiliserait autant que possible, le protocole montant renforcé.

3.1.2.7.6.1.3 Le transpondeur doit être capable de stocker un message de 16 segments pour chacun des 16 codes II.

3.1.2.7.6.2 Traitement des réservations. Le transpondeur assurera le traitement des réservations pour chaque code II, comme spécifié en 3.1.2.7.4.1.

Note 1. — Le traitement des réservations est requis pour les interrogeurs qui n'acceptent pas le protocole renforcé.

Note 2. — Puisque le transpondeur peut traiter des ELM montants simultanés pour les 16 codes II, une réservation sera toujours accordée.

3.1.2.7.6.3 Remise et clôture d'un ELM montant renforcé. Le transpondeur traitera les segments reçus séparément, par code II. Pour chaque valeur de code II, la remise et la clôture d'un ELM montant s'effectuera de la manière indiquée au § 3.1.2.7.4.2 ; toutefois, le champ MD utilisé pour transmettre l'accusé de réception technique contiendra également le sous-champ IIS de 4 bits (33-36).

Note. — L'interrogeur peut utiliser le code II contenu dans l'accusé de réception technique afin de vérifier qu'il a reçu le bon accusé de réception technique.

3.1.2.7.7 Protocole ELM Descendant Multisite

3.1.2.7.7.1 Initialisation. Pour annoncer la présence d'un ELM descendant de n segments, le transpondeur fera en sorte que le code binaire correspondant à la valeur décimale $15 + n$ soit disponible pour insertion dans le champ DR d'une réponse de surveillance ou Comm-B, DF =

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 124 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4, 5, 20, 21. L'annonce de l'ELM demeurera en vigueur jusqu'à la clôture de ce message (§ 3.1.2.7.7.3, 3.1.2.7.8.1).

3.1.2.7.7.1.1 Réserve ELM descendant multisite. L'interrogateur demandera une réserve pour extraction d'un ELM descendant en transmettant une interrogation de surveillance ou Comm-A contenant:

DI = 1

IIS = identificateur d'interrogateur assigné

MES = 3 ou 6 (demande de réserve ELM descendant)

Note. — Une demande de réserve ELM descendant multisite est normalement accompagnée d'une demande de statut de réserve ELM descendant (RSS =3). Dans ces conditions, l'II de l'interrogateur réservé est inséré dans le champ UM de la réponse.

3.1.2.7.7.1.1.1 La procédure de protocole applicable à la suite de cette interrogation dépendra de l'état du temporisateur D qui indique si une réserve ELM descendant est en vigueur. Ce temporisateur fonctionnera pendant T_R secondes.

Note 1. — La valeur de T_R est donnée au § 3.1.2.10.3.9.

(a) Si le temporisateur D ne fonctionne pas, le transpondeur accordera une réserve à l'interrogateur demandeur de la manière suivante:

- (1) en stockant l'IIS de l'interrogation en tant qu'II Comm-D;
- (2) en mettant en marche le temporisateur D.

Une réserve ELM descendant multisite ne sera accordée par le transpondeur que si un ELM descendant est en attente de transmission.

(b) Si le temporisateur D fonctionne et que l'US de l'interrogation soit égal à l'II Comm-D, le transpondeur remettra en marche le temporisateur D.

(c) Si le temporisateur D fonctionne et si l'IIS de l'interrogation n'est pas égal à l'II Comm-D, il n'y aura aucun changement en ce qui concerne l'II Comm-D ou le temporisateur D.

Note 2. — Dans le cas (c) la réserve demandée n'a pas été accordée.

3.1.2.7.7.1.1.2 Un interrogateur déterminera s'il constitue le site réservé en insérant un code dans le champ UM et, s'il est bien le site réservé, il est autorisé à demander la remise de l'ELM descendant. Autrement, aucune activité ELM ne sera amorcée pendant ce tour d'antenne.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 125 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.7.7.1.1.3 Si l'ELM descendant n'est pas remis pendant le tour d'antenne en cours, l'interrogateur s'assurera qu'il a toujours une réservation avant de demander des segments additionnels pendant un tour d'antenne ultérieur.

3.1.2.7.7.1.1.2 Transmissions d'ELM descendants dirigés multisites. Pour diriger un message ELM descendant vers un interrogateur déterminé, on utilisera le protocole ELM descendant multisite. Si le temporisateur D ne fonctionne pas, l'identificateur d'interrogateur de la destination désirée sera stocké en tant qu'I Comm-D. Simultanément, le temporisateur D sera mis en marche et le code DR (§ 3.1.2.7.7.1) sera positionné. Pour un ELM descendant dirigé multisite, le temporisateur B ne s'arrêtera pas automatiquement mais continuera de fonctionner:

- (a) jusqu'à ce que le message soit lu et clôturé par le site réservé; ou
- (b) jusqu'à ce que le message soit annulé (§ 3.1.2.10.5.4) par l'avionique de liaison de données.

Note. — Les protocoles du § 3.1.2.7.7.1 permettront alors la remise du message au site réservé. L'avionique de liaison de données peut annuler le message si la remise au site réservé ne peut pas se faire.

3.1.2.7.7.2 Remise d'ELM descendants. Pour extraire un ELM descendant, l'interrogateur transmettra une interrogation Comm-C avec RC = 3. Cette interrogation comprendra le sous-champ SRS qui spécifie les segments à transmettre. A la réception de cette demande, le transpondeur transmettra les segments demandés au moyen des réponses Comm-D avec KE = 0 et ND correspondant au numéro du segment dans MD. Le premier segment sera transmis $128 \pm 0,25$ μ s après l'inversion de phase synchro de l'interrogation demandant la remise, et les segments suivants seront transmis à la cadence d'un segment toutes les 136 ± 1 μ s. Si aucun message n'est en attente à la réception d'une demande de transmission de segments ELM descendants, chaque segment de réponse ne contiendra que des 0 dans le champ MD.

Note 1. — Les segments demandés peuvent être transmis dans n'importe quel ordre.

Note 2. — Les segments perdus au cours de transmissions descendantes seront demandés à nouveau par l'interrogateur lors d'une interrogation ultérieure comportant le sous-champ SRS. Ce processus est répété jusqu'à ce que tous les segments aient été transmis.

3.1.2.7.7.2.1 SRS — Sous-champ demande de segment dans MC. Ce sous-champ montant de 16 bits (9-24) de MC demandera au transpondeur de transmettre des segments ELM descendants. En commençant par le bit 9, qui indique le segment 0, chacun des bits suivants sera positionné à 1 si la transmission du segment correspondant est demandée. SRS apparaîtra dans MC si RC = 3 dans la même interrogation.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 126 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.7.7.2.2 Redémarrage du temporisateur D. Le temporisateur D sera remis en marche chaque fois qu'une demande de segments Comm-D sera reçue si l'II Comm-D est différent de zéro.

Note. — Le fait que l'II Comm-D doit être différent de zéro empêche le redémarrage du temporisateur D pendant toute transaction descendante non sélective.

3.1.2.7.7.3 Clôture ELM descendant multisite. La clôture d'un ELM descendant multisite s'effectuera au moyen d'une interrogation de surveillance ou Comm-A contenant:

soit DI =1
IIS =identificateur d'interrogateur assigné
MES =4, 5 ou 7 (clôture ELM descendant)

ou

DI =0, 1 ou 7
IIS =identificateur d'interrogateur assigné
PC =6 (clôture ELM descendant).

Le transpondeur comparera l'IIS de l'interrogation à l'II Comm-D et, si les identificateurs ne correspondent pas, l'état du processus descendant restera sans changement.

Si les identificateurs d'interrogateur correspondent, et si suite a été donnée à une demande de transmission au moins une fois, le transpondeur mettra à 0 l'II Comm-D, remettra le temporisateur D à l'état initial, libérera le code DR pour ce message et libérera le message lui-même.

Si un autre ELM descendant est en attente de transmission, le transpondeur positionnera le code DR (si aucun message Comm-B n'est en attente de remise), de manière que la réponse contienne l'annonce du message suivant.

3.1.2.7.7.4 Expiration automatique de la réservation ELM descendant. Si le temps de fonctionnement du temporisateur D prend fin avant que la clôture multisite ait été effectuée, l'II Comm-D sera mis à 0 et le temporisateur D sera remis à l'état initial. Le message et le code DR ne seront pas libérés.

Note. — Le message peut ainsi être lu et libéré par un autre site.

3.1.2.7.8 ELM Descendant Non Sélectif

Note. — Lorsque les protocoles multisites ne sont pas nécessaires (c'est-à-dire en cas de non-chevauchement de couverture ou de coordination des capteurs par communications sol-sol), on peut utiliser le protocole ELM descendant non sélectif.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 127 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

La remise d'un ELM descendant non sélectif s'effectuera de la manière décrite en 3.1.2.7.7.2.

3.1.2.7.8.1 Clôture ELM descendant non sélectif. L'interrogateur clôturera un ELM descendant non sélectif en transmettant PC = 6 (clôture ELM descendant) dans une interrogation de surveillance ou Comm-A. À la réception de cette commande et si suite a été donnée au moins une fois à une demande de transmission, le transpondeur effectuera la clôture à moins que le temporisateur D ne soit en fonctionnement. Si le temporisateur D est en fonctionnement, ce qui signifie qu'une réservation multisite est en vigueur, la clôture sera effectuée conformément aux dispositions du § 3.1.2.7.7.3.

3.1.2.7.9 Protocole ELM Descendant Renforcé

Note. — Le protocole ELM descendant renforcé offre une capacité de liaison de données supérieure en permettant la remise parallèle de messages ELM descendants par un maximum de 16 interrogateurs, un pour chaque code II. Le fonctionnement sans la nécessité de réservations ELM descendant multisites est possible dans les régions où il y a chevauchement de couverture pour les interrogateurs équipés pour le protocole ELM descendant renforcé. Ce protocole se conforme pleinement au protocole multisite standard et est donc compatible avec des interrogateurs qui ne sont pas équipés pour le protocole renforcé.

3.1.2.7.9.1 Généralités

3.1.2.7.9.1.1 L'interrogateur déterminera, à partir du compte rendu de capacité de liaison de données, si le transpondeur accepte les protocoles renforcés. Dans l'affirmative, les ELM descendants remis en utilisant le protocole dirigé multisite peuvent être remis sans réservation préalable. Si les protocoles renforcés ne sont acceptés ni par l'interrogateur ni par le transpondeur, les protocoles de réservation multisites spécifiés au § 3.1.2.6.11 seront utilisés pour les ELM descendants multisites et dirigés multisites.

Note. — Si le transpondeur accepte les protocoles renforcés, les ELM descendants remis en utilisant le protocole dirigé multisite peuvent être remis sans réservation préalable.

3.1.2.7.9.1.2 Si le transpondeur et l'interrogateur sont équipés pour le protocole renforcé, l'interrogateur utiliserait le protocole descendant renforcé.

3.1.2.7.9.2 Protocole ELM descendant multisite renforcé

3.1.2.7.9.2.1 Le transpondeur doit être capable de stocker un message de 16 segments pour chacun des 16 codes II.

3.1.2.7.9.2.2 Initialisation. Un message multisite introduit dans le transpondeur doit être stocké dans les registres assignés à II=O.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 128 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.7.9.2.3 Annonce et extraction. Un message ELM descendant multisite qui est en attente sera annoncé dans le champ DR des réponses à tous les interrogateurs pour lesquels un message ELM descendant multisite n'est pas en attente. Le champ UM de la réponse contenant l'annonce indiquera que le message n'est réservé pour aucun code II, c'est-à-dire que le sous-champ IIS sera positionné à O. Lorsqu'une commande de réservation de ce message est reçue d'un interrogateur donné, le message sera réservé pour le code II contenu dans l'interrogation provenant de cet interrogateur. Après lecture et jusqu'à la clôture, le message continuera d'être assigné à ce code II. Une fois qu'un message est assigné à un code II spécifique, l'annonce de ce message ne sera plus faite dans les réponses aux interrogateurs avec d'autres codes II. Si le message n'est pas clôturé par l'interrogateur associé pendant la période du temporisateur D, le message reviendra à l'état multisite et le processus se répétera. Un seul ELM descendant multisite sera en traitement à la fois.

3.1.2.7.9.2.4 Clôture. La clôture d'un message multisite ne doit être acceptée qu'en provenance de l'interrogateur qui a été le plus récemment assigné pour transférer le message.

3.1.2.7.9.2.5 Annonce du message suivant en attente. Le champ DR indiquera un message en attente dans la réponse à une interrogation contenant une clôture ELM descendant si un message ELM descendant multisite non assigné est en attente, ou si un message dirigé multisite est en attente de ce code II (§ 3.1.2.7.9.2).

3.1.2.7.9.3 Protocole ELM descendant dirigé multisite renforcé

3.1.2.7.9.3.1 Initialisation. Lorsqu'un message dirigé multisite est introduit dans le transpondeur, il doit être placé dans les registres ELM descendant assignés au code II spécifié pour le message. Si les registres pour ce code II sont déjà occupés (c'est-à-dire qu'un message ELM descendant dirigé multisite est déjà en traitement à destination de ce code II), le nouveau message sera mis en file d'attente jusqu'à ce que la transaction en cours avec ce code II soit clôturée.

3.1.2.7.9.3.2 Annonce. L'annonce d'un message ELM descendant en attente de transfert sera faite au moyen du champ DR spécifié au § 3.1.2.7.7.1 avec le code II de l'interrogateur de destination contenu dans le sous-champ IIS spécifié au § 3.1.2.6.5.3.2. La teneur du champ DR et du sous-champ IIS sera réglée spécifiquement pour l'interrogateur qui doit recevoir la réponse. Un message dirigé multisite en attente ne sera annoncé que dans les réponses à l'interrogateur destinataire. Il ne sera pas annoncé dans les réponses à d'autres interrogateurs.

3.1.2.7.9.3.3 Remise. Un interrogateur déterminera s'il constitue le site réservé en lisant le code dans le champ UM. La remise ne sera demandée que si l'interrogateur constitue le site réservé

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 129 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

et sera effectuée comme il est spécifié au § 3.1.2.7.7.2. Le transpondeur transmettra le message contenu dans la mémoire tampon associée au code II spécifié dans le sous-champ IIS de l'interrogation de demande de segment

3.1.2.7.9.3.4 Clôture. La clôture doit être effectuée comme il est spécifié au § 3.1.2.7.7.3; toutefois, une clôture de message ne sera acceptée qu'en provenance de l'interrogateur ayant un code II égal à celui qui a transféré le message.

3.1.2.7.9.3.5 Annonce du message suivant en attente. Le champ DR indiquera un message en attente dans la réponse à une interrogation contenant une clôture ELM descendant si un autre message dirigé multisite est en attente de ce code II, ou si un message descendant est en attente et n'a pas été assigné à un code II (§ 3.1.2.7.9.2).

3.1.2.7.9.4 Protocole ELM descendant non sélectif renforcé. La disponibilité d'un message ELM descendant non sélectif doit être annoncée à tous les interrogateurs. Autrement, le protocole sera comme spécifié au § 3.1.2.7.7.

3.1.2.8 TRANSACTIONS DE SERVICE ET DE SQUITTERS AIR-AIR

Note. — Les systèmes anticollision embarqués (ACAS) utilisent les formats UF ou DF = 0 ou 16 pour la surveillance air-air.

3.1.2.8.1 Surveillance Air-Air Courte, Format Montant 0

1	9		14		15		33	
UF		RL		AQ	DS		AP	
5				22		56		

Le format de cette interrogation comprendra les champs suivants:

Champ	Référence
UF format montant en réserve — 3 bits	3.1.2.3.2.1.1
RL longueur de réponse en réserve — 4 bits	3.1.2.8.1.2
AQ acquisition	3.1.2.8.1.1
DS sélecteur de données 3. 1.2.8.1.3 en en réserve — 10 bits	
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.8.1.1 AQ — Acquisition. Ce champ montant de 1 bit (14) contiendra un code qui contrôle

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 130 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

la teneur du champ RI.

3.1.2.8.1.2 RL — *Longueur de réponse*. Ce champ montant de 1 bit (9) déterminera le format à utiliser pour la réponse.

Codage

- 0 signifie répondre avec DF = 0
- 1 signifie pas de réponse DF=16

Note. — Un transpondeur qui ne prend pas en charge DF = 16 (c.-à-d. un transpondeur qui n'assure pas la fonction liaison inter-ACAS et qui n'est pas associé à un système anticollision embarqué) ne répondrait pas à une interrogation UF = 0 avec RL = 1.

3.1.2.8.1.3 DS — *Sélecteur de données*. Ce champ montant de 8 bits (15-22) contiendra le code BDS (3.1.2.6.11.2.1) du registre GICB dont le contenu sera retourné à la réponse correspondante avec DF = 16.

3.1.2.8.2 Surveillance Air-Air Courte, Format Descendant 0



Cette réponse sera envoyée à la suite d'une interrogation avec UF = 0 et RL = 0. Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Champ	Référence (§)
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
VS situation de l'aéronef dans le plan vertical	3.1.2.8.2.1
CC capacité de liaison inter-ACAS en réserve — 1 bit	3.1.2.8.2.3
SL niveau de sensibilité, ACAS en réserve — 2 bits	4.3.8.4.2.5
RI information de réponse en réserve — 2 bits	3.1.2.8.2.2
AC code d'altitude	3.1.2.6.5.4
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.8.2.1 ~~VS~~ — *Situation de l'aéronef dans le plan vertical. Ce champ descendant de 1 bit (6) indiquera la situation de l'aéronef (§ 3.1.2.6.10.1.2).* ~~VS~~ — *Situation de l'aéronef dans le plan vertical. Ce champ descendant de 1 bit (6) indiquera la situation en vol/au sol réelle (§ 3.1.2.4.3.3).*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 131 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Codage

0 signifie que l'aéronef est en vol la situation en vol/au sol réelle est « en vol »

1 signifie que l'aéronef est au sol la situation en vol/au sol réelle est « à la surface »

3.1.2.8.2.2 *RI — Information de réponse, air-air.* Ce champ descendant de 4 bits (14-17) indiquera la vitesse vraie maximale de croisière de l'aéronef et le type de réponse à l'aéronef interrogateur. Le codage sera le suivant:

- 0 signifie répondre à une interrogation air-air UF = 0 avec AQ = 0, pas d'ACAS en fonctionnement
- 1-7 réservés à l'ACAS
- 8-15 signifie répondre à une interrogation air-air UF = 0 avec AQ != 1 et préciser la vitesse maximale comme suit:
- 8 aucune donnée de vitesse maximale disponible
- 9 vitesse maximale inférieure ou égale à 140 km/h (75 kt)
- 10 vitesse maximale supérieure à 140 km/h et inférieure ou égale à 280 km/h (75 et 150 kt)
- 11 vitesse maximale supérieure à 280 km/h et inférieure ou égale à 560 km/h (150 et 300 kt)
- 12 vitesse maximale supérieure à 560 km/h et inférieure ou égale à 1 110 km/h (300 et 600 kt)
- 13 vitesse maximale supérieure à 1 110 km/h et inférieure ou égale à 2 220 km/h (600 et 1 200 kt)
- 14 vitesse maximale supérieure à 2 220 km/h (1 200 kt)
- 15 non assigné.

3.1.2.8.2.3 *CC — Capacité de liaison inter-ACAS.* Ce champ descendant de 1 bit (7) indiquera si le transpondeur est capable de prendre en charge la fonction liaison inter-ACAS, c'est-à-dire de décoder la teneur du champ DS dans une interrogation avec UF = 0 et de répondre avec la teneur du registre GICB spécifié dans la réponse correspondante avec DF = 16.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 132 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Codage

- 0 signifie que le transpondeur ne peut pas prendre en charge la fonction de liaison inter-ACAS
- 1 signifie que le transpondeur peut prendre en charge la fonction de liaison inter-ACAS

3.1.2.8.3 Surveillance Air-Air Longue, Format Descendant 16

1	6	9	14	20	33	89
DF	VS	SL	RI	AC	MV	AP
5	11	17	32	88	112	

Cette réponse sera envoyée à la suite d'une interrogation avec UF = 0 et RL = 1. Le format de cette réponse comprendra les champs suivants:

Champ	Référence (§)
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
VS situation de l'aéronef dans le plan vertical en réserve — 2 bits	3.1.2.8.2.1
SL niveau de sensibilité, ACAS en réserve — 2 bits	4.3.8.4.2.5
RI information de réponse en réserve — 2 bits	3.1.2.8.2.2
AC code d'altitude	3.1.2.6.5.4
MV message, ACAS	3.1.2.8.3.1
AP adresse/parité	3.1.2.3.2.1.3

3.1.2.8.3.1 MV — Message, ACAS. Ce champ descendant de 56 bits (33-88) contiendra les informations GICB demandées dans le champ DS de l'interrogation UF = 0 qui a déclenché la réponse.

Note. — Le champ MV est utilisé par l'ACAS également pour la coordination air-air (§ 4.3.8.4.2.4).

3.1.2.8.4 Protocole de Transaction Air-Air

Note. — La coordination interrogation-réponse pour les formats air-air suit le protocole défini au Tableau 3-5 (§ 3.1.2.4.1.3.2.2).

Le bit de poids fort (bit 14) du champ RI d'une réponse air-air reprendra la valeur du champ

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 133 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

AQ (bit 14) reçu dans une interrogation avec UF = 0.

Si AQ = 0 dans l'interrogation, le champ RI de la réponse contiendra la valeur 0.

Si AQ = 1 dans l'interrogation, le champ RI de la réponse contiendra la vitesse vraie maximale de croisière de l'aéronef exprimée selon les indications du § 3.1.2.8.2.2.

En réponse à un UF = 0 avec RL = 1 et DS ≠ 0, le transpondeur enverra un DF = 16 dans lequel le champ MV contiendra les informations stockées dans le registre GICB désigné par la valeur de DS. Si le registre demandé n'est pas desservi par l'installation de bord, le transpondeur répondra et le champ MV sera rempli de 0.

3.1.2.8.5 Squitter d'Acquisition

Note. — Les transpondeurs SSR mode S transmettent des squitters d'acquisition (transmissions descendantes non sollicitées) pour permettre l'acquisition passive par les interrogateurs à large faisceau d'antenne, lorsque l'acquisition active risque d'être gênée par le chevauchement synchrone des réponses «appel général». Ces interrogateurs peuvent être par exemple des systèmes anticollision embarqués ou des systèmes de surveillance de surface d'aéroport.

3.1.2.8.5.1 . Format du squitter d'acquisition. Le format utilisé pour les transmissions de squitter d'acquisition sera le format de réponse «appel général» (DF = 11), avec II = 0.

3.1.2.8.5.2. Cadence de squitter d'acquisition. Les transmissions de squitter d'acquisition s'effectueront à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 0,8 à 1,2 s en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter d'acquisition précédent, avec les exceptions suivantes:

- (a) le squitter d'acquisition prévu sera retardé si le transpondeur est dans un cycle de transaction (3.1.2.4.1);
- (b) le squitter d'acquisition sera retardé si un squitter long est en cours de traitement;
- (c) le squitter d'acquisition prévu sera retardé si une interface de suppression mutuelle est en fonctionnement (voir Note 1 ci-dessous);
- (d) à la surface, les squitters d'acquisition ne seront émis que si le transpondeur n'est pas en train d'émettre des squitters longs mode S du type position à la surface. lorsque la situation en vol/au sol réelle est « à la surface », les squitters d'acquisition seront émis seulement lorsqu'il n'est pas émis de messages ADS-B sur squitters longs mode S du type de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.3.2).

Lorsqu'elle aura commencé, la transmission de squitter d'acquisition ne sera pas interrompue par des transactions sur la liaison ou par une suppression mutuelle.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 134 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note 1. — Un système de suppression mutuelle peut être utilisé pour relier les équipements de bord qui fonctionnent dans la même bande de fréquences afin d'empêcher leur brouillage mutuel. L'émission de squitter d'acquisition reprend dès que possible après un intervalle de suppression mutuelle.

Note 2. — Le type compte rendu de surface peut être choisi automatiquement par l'aéronef ou au moyen de commandes provenant d'une station sol qui utilise des squitters (§ 3.1.2.8.6.7).

3.1.2.8.5.3 Sélection de l'antenne pour le squitter d'acquisition. Les transpondeurs qui fonctionnent avec diversité d'antenne (§ 3.1.2.10.4) transmettront les squitters d'acquisition comme suit:

(a) en vol (§ lorsque la situation en vol/au sol réelle est « en vol » (§ 3.1.2.8.6.7-3.1.2.4.3.3)

(b)); alternativement sur chacune des deux antennes; lorsque la situation en vol/au sol réelle est « à la surface » (§ 3.1.2.4.3.3) : sur l'antenne supérieure seulement.

~~(a) — Note. — Lorsque l'aéronef est à la surface, il n'est pas émis de~~

~~(b) à la surface (§ 3.1.2.8.6.7): conformément à la commande SAS (§ 3.1.2.6.1.4.1 (f)). En l'absence de commande SAS, l'antenne utilisée par défaut sera l'antenne supérieure.~~

Note. — Lorsque l'aéronef est à la surface, il n'est pas émis de squitters d'acquisition lorsque la situation en vol/au sol réelle est « à la surface » (§ 3.1.2.4.3.3) et que le transpondeur n'émet pas de squitters d'acquisition s'il est en train d'émettre des messages ADS-B sur des squitters longs du type surface (§ 3.1.2.8.6.4.3); de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.4.3).

3.1.2.8.6 Squitter Long, Format descendant 17

1	6	9	33	89
DF	CA	AA	ME	PI
5	8	32	88	112

Note. — Les transpondeurs SSR mode S utilisent les squitters longs pour la diffusion, à des fins de surveillance, des données de position calculées à bord des aéronefs. La diffusion de cette information est une forme de surveillance dépendante automatique (ADS) appelée ADS-diffusion (ADS-B).

3.1.2.8.6.1 Format du squitter long. Le format utilisé pour les squitter long sera un format descendant de 112 bits (DF = 17) comprenant les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
CA possibilités	3.1.2.5.2.2.1
AA adresse annoncée	3.1.2.5.2.2.2

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 135 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

ME message sur squitter long 3.1.2.8.6.2

PI parité/identificateur d'interrogateur 3.1.2.3.2.1.4

Le champ PI sera codé II = 0.

3.1.2.8.6.2 ME —Message sur squitter long. Ce champ descendant de 56 bits (33-88) du format DF = 17 sera utilisé pour la transmission des messages de diffusion. Le squitter long sera pris en charge par les registres 05, 06, 07, 08, 09, 0A {HEX} et 61-6F {HEX} et sera conforme aux formats de message de la version 0, de la version 1 ou de la version 2 [ou de la version 3](#) qui sont décrits ci-après :

a) Les formats de message ES de la version 0 et les exigences connexes signalent la qualité de la surveillance est signalée par la catégorie d'incertitude de navigation (NUC), qui peut être une indication de la précision ou de l'intégrité des données de navigation utilisées par l'ADS-B .Toutefois, il n'y a rien qui indique à quoi correspond exactement la NUC (précision ou intégrité).

b) Les formats de message ES de la version 1 et les exigences connexes indiquent la précision et l'intégrité de la surveillance sont indiquées séparément par la catégorie de précision de navigation (NAC), la catégorie d'intégrité de navigation (NIC) et le niveau d'intégrité de surveillance (SIL). Les formats de message ES de la version 1 comprennent aussi des éléments pour le compte rendu enrichi de situation.

c) Les formats de message ES de la version 2 et les exigences connexes comprennent les dispositions de la version 1 mais améliorent le compte rendu de l'intégrité et des paramètres.

Les formats ES de la version 2 indiquent séparément l'intégrité de la source de la position et l'intégrité de l'équipement de transmission ADS-B. Les formats ES de la version 2 séparent aussi le compte rendu de la précision verticale de celui de la précision de la position horizontale, retirent l'intégrité verticale de l'intégrité de la position et permettent de communiquer le code mode A SSR, le décalage de l'antenne GNSS et des valeurs supplémentaires d'intégrité de la position horizontale. Les formats ES de la version 2 modifient aussi le compte rendu d'état de la cible afin d'y inclure l'altitude sélectionnée, le cap sélectionné et le réglage de pression barométrique.

[d\) Les formats de message ES de la version 3 et les exigences connexes comprennent les dispositions de la version 2 et offrent des possibilités supplémentaires. Les squitters longs de la version 3 améliorent le compte rendu de l'altitude géométrique et prennent en charge la diffusion des paramètres météorologiques et des paramètres d'aéronef à l'appui de l'application météorologique air-air et air-sol. Ils améliorent également la classification des catégories d'émetteurs. La version 3 prévoit aussi la prise en charge des vols d'UAS/de RPAS ainsi que des comptes rendus de position et de vitesse pour tenir compte des altitudes et des vitesses non prises en charge par les versions précédentes. Afin de permettre la surveillance des cadences d'interrogation détectées et des cadences de réponse d'un transpondeur, la version 3 prend en charge la diffusion d'une telle activité du transpondeur. Elle rend](#)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 136 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

[compte aussi du décalage d'antenne du transpondeur, de l'état de limitation de la cadence des réponses mode S, ainsi que de la capacité de coordination ACAS.](#)

Note 1. — Les formats et les cadences d'actualisation de chaque registre sont spécifiés dans ~~les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (le Doc 9871)~~. Les formats et les cadences d'actualisation de chaque squitter sont définis par le numéro de version du squitter long.

Note 2. — Les formats des ~~trois-quatre~~ versions sont interopérables. Un récepteur de squitter long peut reconnaître et décoder les signaux de sa propre version ainsi que les formats de message des versions précédentes. Cependant, le récepteur peut, selon ses possibilités, décoder des signaux de versions supérieures.

Note 3. — Des éléments indicatifs sur les formats des registres des transpondeurs et les sources de données figurent dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871) de l'OACI.

3.1.2.8.6.3 Types de squitter long

[Note.— Les types de squitter long décrits dans les § 3.1.2.8.6.3.1 à 3.1.2.8.6.3.15 sont définis dans le Doc 9871.](#)

3.1.2.8.6.3.1 Squitter de position en vol. Le squitter long de position en vol utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 05 {HEX} insérée dans le champ ME.

[Note.— Une demande GICB \(3.1.2.6.11.2\) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = 5 entraînera une réponse contenant le message de position en vol dans son champ MB.](#)

3.1.2.8.6.3.1.1 SSS, sous-champ état de surveillance du champ ME. Le transpondeur rendra compte de l'état de surveillance dans ce sous-champ de 2 bits (38, 39) du champ ME lorsque ce champ contiendra un message de position en vol.

Codage

- 0 signifie information d'état néant
- 1 signifie que le transpondeur indique un état d'alerte permanent (3.1.2.6.10.1.1.1)
- 2 signifie que le transpondeur indique un état d'alerte temporaire (3.1.2.6.10.1.1.2)
- 3 signifie que le transpondeur indique un état SPI (3.1.2.6.10.1.3)

Les codes 1 et 2 auront préséance sur le code 3.

3.1.2.8.6.3.1.2 ACS, sous-champ code d'altitude du champ ME. ~~Sous la commande du sous-champ ATS (§ 3.1.2.8.6.3.1.3), le~~ transpondeur indiquera soit l'altitude obtenue d'un système de navigation, soit le code d'altitude barométrique dans ce sous-champ de 12 bits (41-52) du champ

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 137 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

ME lorsque ce champ contient un message de position en vol-. Lorsque l'altitude barométrique est indiquée, la teneur du sous-champ ACS sera conforme aux spécifications du champ AC de 13 bits (§ 3.1.2.6.5.4) sauf pour ce qui est du bit M (bit 26), qui sera omis.

3.1.2.8.6.3.1.3 *Commande de l'indication ACS.* L'indication des données d'altitude dans le sous-champ ACS par le transpondeur dépendra du sous-champ type d'altitude (ATS), comme il est spécifié au § 3.1.2.8.6.8.2. Le transpondeur n'insérera pas de données d'altitude barométrique dans le sous-champ ACS lorsque le sous-champ ATS a une valeur de 1.

3.1.2.8.6.3.2 *Squitter de position à la surface.* Le squitter long de position à la surface utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 06 {HEX} insérée dans le champ ME.

Note.— Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = 6 entraînera une réponse contenant le message de position à la surface dans son champ MB.

3.1.2.8.6.3.3 *Squitter d'identification de l'aéronef.* Le squitter long d'identification de l'aéronef utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 08 {HEX} insérée dans le champ ME.

Note.— Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = 8 entraînera une réponse contenant le message d'identification de l'aéronef dans son champ MB.

3.1.2.8.6.3.4 *Squitter de vitesse de vol.* Le squitter long de vitesse de vol utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 09 {HEX} insérée dans le champ ME.

Note.— Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = 9 entraînera une réponse contenant le message de vitesse de vol dans son champ MB.

3.1.2.8.6.3.5 *Squitter d'état périodique et squitter déclenché par un événement* **3.1.2.8.6.3.5** *Squitter de l'état opérationnel de l'aéronef.* Le squitter long de l'état opérationnel de l'aéronef utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 65 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.6 *Squitter d'état et de situation de la cible.* Le squitter long d'état et de situation de la cible utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 62 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.7 *Squitter d'« état d'urgence/prioritaire ».* Le squitter long d'« état d'urgence/prioritaire » utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 61 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.8 *Squitter de diffusion d'avis de résolution TCAS.* Le squitter long de diffusion d'avis de résolution TCAS utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 30 {HEX} insérée dans le champ ME. *Note.— Dans la version 2 de l'ADS-B, l'information du*



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 138 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

squitter long de diffusion d'avis de résolution TCAS était transmise en utilisant la teneur du registre GICB 61 {HEX}, sous-type = 2.

3.1.2.8.6.3.9 Squitter de position HVA. Le squitter long de position HVA utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 6E {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.10 Squitter de vitesse HVA. Le squitter long de vitesse HVA utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 6F {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.11 Squitters TCP actuels/suivants « urgence UAS/RPAS ». Les squitters longs TCP actuels/suivants « urgence UAS/RPAS » utiliseront le format DF = 17, avec la teneur des registres GICB 63 {HEX} et 64 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.12 Squitters AIREP Wx ADS-B. Les squitters longs AIREP Wx ADS-B utiliseront la teneur des registres GICB 68 {HEX} à 6A {HEX}, selon qu'il convient, pour insérer l'information appropriée sur l'aéronef ou les conditions météorologiques dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.13 Squitters PIREP Wx ADS-B. Les squitters longs PIREP Wx ADS-B utiliseront la teneur des registres GICB 6B {HEX} à 6D {HEX}, selon qu'il convient, pour insérer l'information appropriée sur l'aéronef ou les conditions météorologiques dans le champ ME.

3.1.2.8.6.3.14 Message sur squitter long déclenché par un événement. Le message déclenché par un événement utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB 0A {HEX} insérée dans le champ ME.

Note.— Bien qu'étiqueté comme un squitter long, avant la version 3, ce message n'était diffusé qu'une fois à chaque chargement d'information dans le registre. La mise en oeuvre de ce registre a été supprimée par la version 3 de l'ADS-B.

3.1.2.8.6.3.15 Squitters de surveillance des interrogations/réponses. Les squitters de surveillance des interrogations/réponses utiliseront le format DF = 17, avec la teneur des registres GICB 66 {HEX} et 67 {HEX} insérée dans le champ ME.

~~3.1.2.8.6.3.5.1 Squitter d'état périodique. Les squitters longs d'état périodique utiliseront le format DF = 17 pour indiquer l'état de l'aéronef et d'autres données de surveillance. Le squitter long d'état opérationnel de l'aéronef utilisera le contenu du registre GICB 65 {HEX} inséré dans le champ ME. Le squitter long d'état et de situation de la cible utilisera le contenu du registre GICB 62 {HEX} inséré dans le champ ME.~~

~~Note 1.— Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 22, DI = 3 ou 7 et RRS = 5 entraînera une réponse contenant le message d'état opérationnel de l'aéronef dans son champ MB.~~

~~Note 2.— Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 22, DI = 3 ou 7 et RRS = 2 entraînera une réponse contenant l'information sur l'état et la situation de la cible dans son champ MB.~~

a mis en forme : Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 139 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~3.1.2.8.6.3.5.2 Squitter déclenché par un événement. Le squitter long déclenché par un événement utilisera le format DF = 17, avec la teneur du registre GICB OA (HEX) insérée dans le champ ME.~~

~~Note. — Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = IO entraînera une réponse contenant le message déclenché par un événement dans son champ MB.~~

3.1.2.8.6.4 Cadence d'émission des squitters longs

3.1.2.8.6.4.1 Initialisation. À l'initialisation de mise en marche, le transpondeur commencera à fonctionner dans un mode où il n'émet pas de squitters longs. La détermination de l'initialisation s'effectuera individuellement pour chaque type de squitter, en diffusant seulement des squitters d'acquisition (§ 3.1.2.8.5). Il se mettra à diffuser des squitters longs de position en vol, de position à la surface, de vitesse de vol et d'identification d'aéronef lorsque des données seront insérées dans les registres de transpondeur 05, 06, 09 et 08 (HEX), respectivement. La détermination s'effectuera individuellement pour chaque type de squitter. Les cadences d'émission des squitters longs seront conformes aux indications des paragraphes suivants. Les squitters d'acquisition seront émis en plus des squitters longs à moins qu'ils n'aient été neutralisés (2.1.5.4). Les squitters d'acquisition seront toujours émis si les squitters longs de position et les squitters longs de vitesse ne sont pas émis.

~~Note 1. — Cela supprime la transmission des squitters longs dans le cas des aéronefs qui ne peuvent pas communiquer la position, la vitesse ou l'identité. Si la fourniture de données au registre du squitter de position cesse pendant 60 secondes, la diffusion sera interrompue jusqu'à ce que la fourniture de données reprenne. La diffusion des squitters de position en vol n'est pas interrompue si les données d'altitude barométrique sont disponibles. L'arrêt de la diffusion des autres types de squitters est décrit dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871). L'initialisation est décrite dans le Doc 9871.~~

~~Note 2. — À la fin de la temporisation (§ 3.1.2.8.6.6), le squitter de position peut contenir un champ ME rempli de 0.~~

3.1.2.8.6.4.2 Cadence d'émission du squitter de position en vol. Les émissions de squitter de position en vol s'effectueront lorsque l'aéronef sera en vol (§ 3.1.2.8.6.7) le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) indique « en vol » (§ 3.1.2.8.6.7) et qu'il n'est pas émis de squitter de position HVA. Les émissions de squitter de position en vol s'effectueront, à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 0,4 à 0,6 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter de position en vol précédent, sauf dans les circonstances spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7.

Note. — Les critères de sélection des squitters de position en vol et HVA sont spécifiés dans le Doc 9871.

3.1.2.8.6.4.3 Cadence d'émission du squitter de position à la surface. Les émissions de squitter de position à la surface s'effectueront lorsque l'aéronef sera à la surface (§ 3.1.2.8.6.7), à la cadence élevée ou faible (§ 3.1.2.8.6.9), selon celle qui sera choisie. S'il s'agit de la cadence élevée, les



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 140 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~émissions de squitter de position à la surface auront lieu à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 0,4 à 0,6 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter de position à la surface précédent (cadence élevée). S'il s'agit de la cadence faible, les émissions de squitter de position à la surface auront lieu le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) indique « à la surface », à la cadence élevée ou faible (§ 3.1.2.8.6.9), selon celle qui sera à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 4,8 à 5,2 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter de position à la surface précédent (cadence faible). Des exceptions à ces cadences sont spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7, choisie. S'il s'agit de la cadence élevée, les émissions de squitter de position à la surface auront lieu à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 0,4 à 0,6 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 ms par rapport au squitter de position à la surface précédent (cadence élevée). S'il s'agit de la cadence faible, les émissions de squitter de position à la surface auront lieu à intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 4,8 à 5,2 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 ms par rapport au squitter de position à la surface précédent (cadence faible). Des exceptions à ces cadences sont spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7.~~

3.1.2.8.6.4.4 Cadence d'émission du squitter d'identification de l'aéronef Les émissions de squitter d'identification de l'aéronef s'effectueront à des intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 4,8 à 5,2 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter d'identification d'aéronef précédent lorsque l'aéronef transmettra des squitters de position en vol, ou lorsqu'il transmettra des squitters de position à la surface à cadence élevée. Lorsque l'aéronef transmettra des squitters de position à la surface à cadence faible, les émissions de squitter d'identification d'aéronef s'effectueront à des intervalles irréguliers uniformément répartis dans la plage de 9,8 à 10,2 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter d'identification d'aéronef précédent. Des exceptions à ces cadences sont spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7.

3.1.2.8.6.4.5 Cadence d'émission du squitter de vitesse de vol. Les émissions de squitter de vitesse de vol s'effectueront lorsque ~~l'aéronef sera en vol (§ 3.1.2.8.6.7), le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) indique « en vol »~~ et qu'il n'est pas émis de squitter de vitesse HVA. Les émissions de ~~squitter de vitesse de vol s'effectueront~~ à des intervalles irréguliers répartis uniformément dans la plage de 0,4 à 0,6 s, en utilisant une quantification du temps non supérieure à 15 millisecondes par rapport au squitter de vitesse de vol précédent, sauf dans les circonstances spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7.

3.1.2.8.6.4.6 ~~Cadence d'émission des squitters d'état périodique et des squitters déclenchés par un événement.~~ Cadences d'émission des autres squitters longs. Les émissions des autres squitters

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 141 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

longs s'effectueront à des cadences qui cadrent avec le type de message sur squitter long et le numéro de version de squitter long associé.

~~3.1.2.8.6.4.6.1~~ Cadence d'émission des squitters d'état périodique. Les squitters d'état périodique pris en charge par une des classes de systèmes d'émission de squitters longs mode S spécifiées au § 5.1.1.2 seront émis périodiquement à des intervalles définis selon la situation « à la surface » et selon que leur contenu a été modifié ou non.

Note.— Les cadences d'émission du squitter long d'état opérationnel de l'aéronef et du squitter long d'état et de situation de la cible des autres squitters longs sont spécifiées dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (le Doc 9871).

~~3.1.2.8.6.4.6.2~~ Les squitters déclenchés par un événement seront émis une fois, chaque fois que des informations seront chargées dans le registre GICB OA (HEX), en respectant les conditions de retardement spécifiées au § 3.1.2.8.6.4.7. La cadence maximale des émissions de squitter déclenché par un événement sera limitée par le transpondeur à deux par seconde. Si un message inséré dans le registre d'événement ne peut pas être transmis en raison de la limite imposée sur la cadence d'émission, il sera retenu et transmis lorsque cette limite sera supprimée. Si un nouveau message est reçu avant que la transmission ne soit autorisée, il remplacera le message déjà chargé dans le registre.

3.1.2.8.6.4.7 Émission retardée. L'émission d'un squitter long sera retardée:

- (a) si le transpondeur est dans un cycle de transaction (§ 3.1.2.4A);
- (b) si un squitter d'acquisition ou un autre type de squitter est en cours de traitement; ou
- si une interface de suppression mutuelle est en fonctionnement.

Le squitter retardé sera émis dès que le transpondeur sera disponible.

3.1.2.8.6.5 Sélection de l'antenne pour l'émission des squatters longs. Les transpondeurs qui fonctionnent avec diversité d'antenne (§ 3.1.2.10.4) transmettront les squitters longs comme suit:

- (a) en vol lorsque le format de message diffusé en vol (§ 3.1.2.8.6.7) (voir § 3.1.2.8.6.7) indique « en vol » :: alternativement sur chacune des deux antennes;
- (b) à la surface (§ 3.1.2.8.6.7) lorsque le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) indique « à la surface »: conformément à la commande SAS [§ 3.1.2.6.1.4.1 f)]. En l'absence de commande SAS, l'antenne utilisée par défaut sera l'antenne supérieure sur l'antenne supérieure seulement.

3.1.2.8.6.6 Fin de la temporisation et de la diffusion du registre. Lorsque c'est nécessaire, le

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 142 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

transpondeur supprimera les données des registres des squitters longs et en arrêtera la diffusion afin d'éviter de transmettre des informations prérimées.

Note : La fin de la temporisation et de la diffusion du squitter long est spécifiée dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.8.6.7 Formats des messages ADS-B sur squitter long

Note 1.— Les champs et les formats des messages DF = 17 dépendent de la détermination, par le transpondeur, de la question de savoir si l'aéronef est à la surface ou en vol. Les transpondeurs de niveau 2 et au-dessus communiquent la situation en vol/au sol indiquée dans le champ CA des messages ADS-B sur squitter long DF = 17 (voir § 3.1.2.5.2.2.1).

Note 2.— Le format des messages ADS-B sur squitter long dépend de l'état en vol/au sol réel ou du format de message diffusé. L'état en vol/au sol réel dépend de la situation en vol/au sol indiquée (voir § 3.1.2.4.3.3). Le format de message diffusé dépend de la situation en vol/au sol indiquée (voir § 3.1.2.4.3.3), et dans le cas des aéronefs à voilure fixe, il peut aussi incorporer la sortie d'un algorithme de format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7.3).

Note 3.— Le champ CA rend compte de la situation en vol/au sol indiquée (voir § 3.1.2.5.2.2.1). L'ACAS II fait l'acquisition des aéronefs qui utilisent les squitters contenant le champ CA. Si la situation en vol/au sol indiquée d'un aéronef est « à la surface », cet aéronef ne sera pas interrogé par l'ACAS II afin d'éviter des interrogations inutiles.

Note 4.— L'emploi de la technique suivante peut donner lieu à l'émission de messages ADS-B sur squitter long au format « à la surface » ou « en vol » lorsque la situation en vol/au sol indiquée portée dans le champ CA est « inconnue » (code 6 dans CA).

3.1.2.8.6.7.1 Détermination du format des messages ADS-B sur squitter long dans le cas des versions 0 à 2. Les transpondeurs mode S qui émettent des messages sur squitter long de la version 0, 1 ou 2 dont les formats ne sont pas déterminés comme il est décrit au § 3.1.2.8.6.7.2 détermineront le format des messages ADS-B sur squitter long en fonction de l'état en vol/au sol réel (voir § 3.1.2.4.3.3).

3.1.2.8.6.7.1.1 Si l'état en vol/au sol réel est « à la surface », les messages ADS-B sur squitter long seront du format « à la surface ».

3.1.2.8.6.7.1.2 Si l'état en vol/au sol réel est « en vol », les messages ADS-B sur squitter long seront du format « en vol », sauf dans les cas suivants :

a) dans le cas des aéronefs dont l'émetteur est de catégorie (voir Doc 9871) « A » code 2, 3, 4, 5 ou 6, ou « B » code 7, le message ADS-B sur squitter long sera du format « à la surface » si :

1) la hauteur radioaltimétrique et la vitesse sol sont disponibles mais non la vitesse anémométrique, et si la hauteur radioaltimétrique indique < 50 ft et la vitesse sol, < 100 kt ; ou si

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Éviter veuves et orphelines

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Éviter veuves et orphelines

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 143 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

2. [la hauteur radioaltimétrique et la vitesse anémométrique sont disponibles mais non la vitesse sol, et si la hauteur radioaltimétrique indique < 50 ft et la vitesse sol, < 100 kt ; ou si](#)
3. [la hauteur radioaltimétrique, la vitesse sol et la vitesse anémométrique sont disponibles et si la hauteur radioaltimétrique indique < 50 ft et les vitesses sol et anémométrique indiquent toutes deux < 100 kt ;](#)

b) [dans le cas des aéronefs dont l'émetteur est de catégorie \(voir Doc 9871\) « A » code 2, 3, 4, 5 ou 6, ou « B » code 7, le message ADS-B sur squitter long sera du format « à la surface » si la hauteur radioaltimétrique n'est pas disponible et si les vitesses sol et anémométrique disponibles indiquent toutes deux < 50 kt ; ou](#)

c) [dans le cas des aéronefs dont l'émetteur est de catégorie \(voir Doc 9871\) « C » code 1 ou 2, le message ADS-B sur squitter long sera du format « à la surface ».](#)

[3.1.2.8.6.7.2 Détermination du format de message ADS-B sur squitter long pour la version 3 et les versions ultérieures. Les transpondeurs mode S utiliseront le format de message diffusé pour déterminer s'ils doivent émettre des messages ADS-B sur squitter long « en vol » ou « à la surface ».](#)

[3.1.2.8.6.7.2.1 Si, à la suite de la validation visée au § 3.1.2.4.3.2, la situation en vol/au sol indiquée est « en vol », le message diffusé sera du format « en vol ».](#)

[3.1.2.8.6.7.2.2 Si, à la suite de la validation visée au § 3.1.2.4.3.2, la situation en vol/au sol indiquée est « à la surface », le message diffusé sera du format « à la surface ».](#)

[3.1.2.8.6.7.2.3 Si la catégorie d'émetteur \(voir Doc 9871\) est « Véhicule de surface — Véhicule d'urgence » ou « Véhicule de surface — Véhicule de service », le message diffusé sera du format « à la surface ».](#)

[3.1.2.8.6.7.2.4 Si, à la suite de la validation visée au § 3.1.2.4.3.2, la situation en vol/au sol indiquée est « inconnue » et si un algorithme de format de message diffusé est applicable \(voir § 3.1.2.8.6.7.3\), le format de message diffusé sera déterminé par la sortie de l'algorithme de format de message diffusé.](#)

[3.1.2.8.6.7.2.5 Si, à la suite de la validation visée au § 3.1.2.4.3.2, la situation en vol/au sol indiquée est « inconnue » et si un algorithme de format de message diffusé n'est pas applicable \(voir § 3.1.2.8.6.7.3\), le message diffusé sera du format « en vol ».](#)

[3.1.2.8.6.7.3 Algorithme de format de message diffusé](#)

[Note.— L'algorithme de format de message diffusé, s'il est mis en oeuvre, fournit aux aéronefs à voilure fixe, dans certaines conditions, un moyen de déterminer le format de message diffusé à partir des seules](#)

a mis en forme : Paragraphe de liste, Justifié, Interligne : 1,5 ligne

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Éviter veuves et orphelines



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 144 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

données de capteur disponibles au transpondeur. Il s'agit d'une situation souhaitable destinée à empêcher les aéronefs sans moyen de déterminer automatiquement la situation « à la surface » de diffuser un format incorrect de message ADS-B sur squitter long.

3.1.2.8.6.7.3.1 Recommandation.— Il est recommandé que les aéronefs qui ne sont pas équipés d'un moyen automatique de déterminer la situation « à la surface » et dont l'émetteur est de catégorie (voir Doc 9871) « A » code 1, 2, 3 ou 5 mettent en oeuvre un algorithme de format de message diffusé.

3.1.2.8.6.7.3.2 Les exigences à remplir par un algorithme de format de message diffusé mis en oeuvre ne s'appliqueront qu'aux aéronefs dont l'émetteur est de la catégorie « A » code 1, 2, 3 ou 5.

3.1.2.8.6.7.3.3 Format de message diffusé indiqué. L'algorithme de format de message diffusé, s'il est mis en oeuvre, indiquera un format de message limité à la situation « en vol » ou à la situation « à la surface ».

3.1.2.8.6.7.3.3.1 Après la mise en marche, si l'algorithme de format de message diffusé ne met pas à jour le format de message diffusé indiqué en moins de 300 secondes, ou pendant plus de 10 secondes après la dernière indication « à la surface » ou « en vol », le format de message diffusé indiqué sera « en vol ».

3.1.2.8.6.7.3.3.2 Durant la circulation au sol et le décollage, l'algorithme de format de message diffusé déterminera et mettra à jour le format de message diffusé indiqué avant que l'aéronef entre dans la zone de transition de la piste, ou moins de 5 secondes après que l'aéronef a quitté cette zone, y compris durant la circulation au sol après l'atterrissage.

3.1.2.8.6.7.3.3.3 Durant le vol, l'algorithme de format de message diffusé maintiendra le format de message diffusé indiqué « en vol » lorsque l'aéronef est à l'extérieur de quelque zone de transition de piste que ce soit.

Note.— De plus amples informations relatives aux définitions, à l'applicabilité et aux performances de l'algorithme de format de message diffusé figurent dans le document DO-260C de la RTCA/ED-102B, § 2.2.3.2.2.1.4.

Détermination de la situation «en vol»/«à la surface». Les aéronefs qui sont dotés d'un moyen automatique de détection de la situation «à la surface» utiliseront ce moyen pour établir s'ils doivent émettre des messages de type «en vol» ou des messages de type «à la surface». Les aéronefs qui ne sont pas dotés de ce moyen transmettront des messages de type «en vol» sauf dans les cas spécifiés dans le Tableau 3-7. Ce tableau ne sera utilisé que pour les aéronefs capables de fournir des données de hauteur radioaltimétrique ET, au minimum, des données de vitesse anémométrique OU de vitesse

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt,
Interligne : 1,5 ligne, Éviter veuves et orphelines



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 145 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~sol. Autrement, les aéronefs des catégories spécifiées qui ne sont équipés que pour fournir des données de vitesse anémométrique et de vitesse sol diffuseront le format « à la surface » si :~~

~~la vitesse anémométrique < 50 kt ET la vitesse sol < 50 kt.~~

~~Les aéronefs avec ou sans moyen automatique de détection de la situation « à la surface » utiliseront les messages de position commandés par le code porté dans le champ TCS [§ 3.1.2.6.1.4.1 f)]. Après l'expiration de la commande TCS, la détermination de la situation « en vol »/« à la surface » se fera de nouveau à l'aide du moyen décrit ci-dessus.~~

~~Note 1. — L'emploi de cette technique peut avoir pour résultat la transmission du format de position « à la surface » lorsque la situation en vol/à la surface dans les champs CA indique « en vol ou à la surface ».~~

~~Note 2. — Les stations sol qui utilisent des squitters longs détermineront si l'aéronef est en vol ou à la surface en se fondant sur la position, l'altitude et la vitesse sol de l'aéronef. Les aéronefs que ces stations détectent comme étant à la surface mais qui n'émettent pas de messages de position à la surface recevront via le sous-champ TCS [§ 3.1.2.6.1.4.1 f)] la commande de communiquer les formats de surface. Le retour normal aux messages de type position en vol se fera par l'envoi du sol d'une commande de communiquer des messages de type en vol. À titre de précaution en cas de perte des communications après le décollage, la commande de communiquer les messages de position à la surface expirera automatiquement.~~

~~**3.1.2.8.6.8** Indication de l'état des squitters. Une demande GICB (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 16, DI = 3 ou 7 et RRS = 7 entraînera une réponse contenant l'indication de l'état des squitters dans son champ MB. Le registre 07 {HEX} sera réservé, dans les transpondeurs compatibles avec la version 3 de l'ADS-B et les versions ultérieures.~~

~~Note. — Les dispositions techniques relatives à l'indication de l'état des squitters (registre 07 {HEX}) dans le cas de la version 2 de l'ADS-B et des versions antérieures figurent dans le Doc 9871.~~

~~**3.1.2.8.6.8.1** — TRS, sous-champ cadence d'émission du champ MB. Le transpondeur utilisera ce sous-champ de 2 bits (33, 34) du champ MB pour indiquer la capacité de l'aéronef à déterminer automatiquement la cadence d'émission des squitters de surface et la cadence actuelle d'émission des squitters.~~

Codage

- 0 — signifie incapacité à déterminer automatiquement la cadence d'émission des squitters de surface
- 1 — signifie que la cadence élevée d'émission des squitters de surface a été choisie
- 2 signifie que la cadence faible d'émission des squitters de surface a été choisie

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 146 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3non-attribué

~~Note 1.— La détermination de la cadence (élevée ou faible) est effectuée à bord de l'aéronef~~

~~Note 2.— La cadence faible est utilisée lorsque l'aéronef est stationnaire, et la cadence élevée, lorsqu'il est en mouvement. Pour des renseignements détaillés sur la détermination du «mouvement» de l'aéronef voir le format des données du registre 0716 dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 147 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

**Tableau 3-7. Diffusion du format « à la surface » sans moyen automatique
de détermination de la situation « à la surface »**

Émetteur ADS-B de catégorie A						
Codage	Signification	Vitesse sol		Vitesse anémométrique		Hauteur radioaltimétrique
0	Aucune information sur la catégorie d'émetteur ADS-B	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
1	Léger (< 15 500 lb ou 7 031 kg)	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
2	Moyen 1 (15 500 à 75 000 lb ou 7 031 à 34 019 kg)	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
3	Moyen 2 (75 000 à 300 000 lb ou 34 019 à 136 078 kg)	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
4	Aéronef à forte turbulence de sillage	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
5	Lourd (> 300 000 lb ou 136 078 kg)	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
6	À hautes performances (> 5 g accélération et > 400 kt)	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
7	Giravion	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
Émetteur ADS-B de catégorie B						
Codage	Signification	Vitesse sol		Vitesse anémométrique		Hauteur radioaltimétrique
0	Aucune information sur la catégorie d'émetteur ADS-B	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
1	Planeur	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
2	Aérostat	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
3	Parachutiste, parachutiste sportif	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
4	Ultraléger, deltaplane, parapente	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
5	Réservé	Réservé				
6	Véhicule aérien sans pilote	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
7	Véhicule spatial ou transatmosphérique	< 100 kt	et	< 100 kt	et	< 50 ft
Émetteur ADS-B de catégorie C						
Codage	Signification					
0	Aucune information sur la catégorie d'émetteur ADS-B	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
1	Véhicule de surface — Véhicule d'urgence	Émet toujours le message de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.3.2)				
2	Véhicule de surface — Véhicule de service	Émet toujours le message de position à la surface (§ 3.1.2.8.6.3.2)				
3	Obstacle au sol fixe ou captif	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
4 – 7	Réservé	Réservé				
Émetteur ADS-B de catégorie D						
Codage	Signification					
0	Aucune information sur la catégorie d'émetteur ADS-B	Émet toujours le message de position en vol (§ 3.1.2.8.6.3.1)				
1 – 7	Réservé	Réservé				

3.1.2.8.6.8.2 — *ATS, sous-champ type d'altitude du champ MB.* Le transpondeur utilisera ce sous-champ de 1 bit (35) du champ MB pour indiquer le type d'altitude communiqué dans le squitter long «en vol» lorsque la réponse contient les informations chargées dans le registre 07 (HEX) du transpondeur.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 148 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Codage

0 ——— signifie que l'altitude barométrique sera indiquée dans l'ACS (§ 3.1.2.8.6.3.1.2) du registre 05 (HEX) du transpondeur.

1 ——— signifie que l'altitude obtenue du système de navigation sera indiquée dans l'ACS (§ 3.1.2.8.6.3.1.2) du registre 05 (HEX) du transpondeur.

Note. — Pour des renseignements détaillés sur le contenu des registres 05 (HEX) et 07 (HEX) du transpondeur, voir les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.8.6.9. Commande de la cadence d'émission des squitters de surface. La cadence d'émission des squitters de surface sera déterminée de la façon suivante: Cadence d'émission des squitters de surface. L'émission des messages de position à la surface commencera à la cadence faible. La cadence d'émission (faible ou élevée, définie au § 3.1.2.8.6.4.3) des squitters de surface sera déterminée de la façon suivante :

Note. — Les transpondeurs compatibles avec la version 2 de l'ADS-B et les versions antérieures utilisent le sous-champ cadence d'émission (TRS) pour déterminer s'ils émettent à la cadence élevée ou à la cadence faible. Les dispositions techniques détaillées pertinentes sont spécifiées dans le Doc 9871.

(a) la teneur du sous-champ TRS sera lue une fois par seconde. Si la valeur de TRS est 0 ou 1, le transpondeur émettra les squitters de surface à la cadence élevée. Si la valeur de TRS est 2, le transpondeur émettra les squitters de surface à la cadence faible; la cadence d'émission passera de « élevée » à « faible » lorsque les données de position de la source de navigation n'ont pas changé de plus de 10 mètres durant un intervalle quelconque de 15 minutes ± 10 secondes :

(a) Note. — Il est acceptable de calculer la valeur de 10 mètres en utilisant soit les coordonnées rectangulaires, soit les coordonnées polaires.

(b) la cadence d'émission des squitters commandée via le sous-champ RCS [§ 3.1.2.6.1.4.1 f)] aura préséance sur celle qui est déterminée par le sous-champ TRS. Un code RCS de 1 aura pour effet de régler le transpondeur à la cadence élevée pour une période de 60 secondes. Un code RCS de 2 aura pour effet de régler le transpondeur à la cadence faible pour une période de 60 secondes. Ces commandes pourront être régénérées pour une nouvelle période de 60 secondes avant l'expiration de la période en cours; lorsqu'il sélectionne la cadence d'émission faible, le dispositif émetteur sauvegardera les données de position en vigueur au moment de la sélection de la cadence faible (y compris à l'initialisation) :

(c)

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,63 cm, Espace
Avant : 4 pt, Après : 3 pt, Interligne : 1,5 ligne

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 149 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- (d) à l'expiration de la période et en l'absence d'un code RCS de 1 ou de 2, la cadence sera de nouveau déterminée par le sous-champ TRS, la cadence d'émission passera de « faible » à « élevée » lorsque la position du dispositif émetteur a changé de 10 mètres ou plus depuis la sélection de la cadence faible.

(e)

3.1.2.8.6.10 Codage de la latitude/longitude à l'aide de la compression des comptes rendus de position (CPR). Le squitter long mode S utilise la compression des comptes rendus de position (CPR) pour coder efficacement la latitude et la longitude dans les messages.

Note : La méthode utilisée pour coder et décoder les CPR est spécifiée dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.8.6.11 Insertion de données. Lorsque le transpondeur détermine qu'il est temps d'émettre un squitter de position « en vol », il insérera ~~(à moins d'en être empêché par le sous-champ ATS, au § 3-1-2-8-6-8-2)~~ la valeur actuelle de l'altitude barométrique et de l'état de surveillance dans les champs appropriés du registre 05 {HEX}. Le contenu de ce registre sera ensuite inséré dans le champ ME de DF = 17 et émis.

Note. — Ce type d'insertion permet de s'assurer

- 1) que le squitter contient les données d'altitude et d'état de surveillance les plus récentes et
- 2) que la lecture du registre 05 {HEX} par le sol produira exactement la même information que celle du champ AC d'une réponse de surveillance mode S.

3.1.2.8.7 Squitter Long Complémentaire, Format descendant 18

10010	CF:3		PI:24
-------	------	--	-------

Note 1. — Ce format prend en charge la diffusion de messages ADS-B sur squitter long par des dispositifs qui ne sont pas des transpondeurs, c'est-à-dire qui ne font pas partie de transpondeurs mode S. L'emploi d'un format distinct a pour but d'indiquer de façon claire que le message ne provient pas d'un transpondeur et ainsi d'empêcher que des stations ACAS II ou des stations sol utilisant des squitters longs ne cherchent à interroger le dispositif qui l'a émis.

Note 2. — Ce format sert aussi à la diffusion sol de services associés à l'ADS-B, tels que le service d'information sur le trafic en mode diffusion (TIS-B).

Note 3. — Le format de la transmission DF=18 est défini par la valeur du champ CF.

3.1.2.8.7.1 Format ES complémentaire. Le format utilisé pour un squitter long complémentaire émis par un dispositif qui n'est pas un transpondeur sera un format descendant de 112 bits

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 150 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

(DF = 18) contenant les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
CF champ de commande	3.1.2.8.7.2
PI parité/identificateur d'interrogateur	3.1.2.3.2.1.4

Le champ PI contiendra le code II ou SI égal à 0.

3.1.2.8.7.2 Champ de commande. Ce champ descendant de 3 bits (6-8) du format DF = 18 sera utilisé pour définir le format de la transmission à 112 bits comme suit.

- Code 0 = ADS-B pour les dispositifs ES/NT qui indiquent l'adresse OACI à 24 bits dans le champ AA (§ 3.1.2.8.7)
- Code 1 = Réserve à l'ADS-B, pour les dispositifs ES/NT qui utilisent d'autres techniques d'adressage dans le champ AA (§ 3.1.2.8.7.3)
- Code 2 = Message TIS-B format fin
- Code 3 = Message TIS-B format brut
- Code 4 = Réserve aux messages de gestion TIS-B
- Code 5 = Messages TIS-B relayant des messages ADS-B qui utilisent d'autres techniques d'adressage dans le champ AA
- Code 6 = Rediffusion ADS-B au moyen des mêmes codes de type et formats de message que ceux qui ont été définis pour les messages ADS-B DF = 17
- Code 7 = Réserve

Note 1. — Les administrations pourraient attribuer des adresses aux dispositifs ES/NT en plus des adresses à 24 bits attribuées par l'OACI (RANT 10 - PART 3.1 Chapitre 9) afin d'augmenter le nombre d'adresses à 24 bits disponibles.

Note 2. — Ces adresses à 24 bits non-OACI ne sont pas destinées à une utilisation internationale.

3.1.2.8.7.3 ADS-B pour dispositifs à squitter long qui ne sont pas des transpondeurs (ES/NT)

10010	CF=0	AA:24	ME:56	PI:24
-------	------	-------	-------	-------

3.1.2.8.7.3.1 Format ES/NT. Le format utilisé pour un squitter long émis par un dispositif qui n'est pas un transpondeur sera un format descendant de 112 bits (DF = 18) contenant les champs suivants :



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 151 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
CF champ de commande = 0	3.1.2.8.7.2
AA adresse annoncée	3.1.2.5.2.2.2
ME message sur squitter long	3.1.2.8.6.2
PI parité/identificateur d'interrogateur	3.1.2.3.2.1.4

Le champ PI contiendra le code II égal à 0

3.1.2.8.7.3.2 Types de squitter ES/NT

Note.— Les types de squitter ES/NT décrits dans les § 3.1.2.8.7.3.2.1 à 3.1.2.8.7.3.2.13 sont définis dans le Doc 9871.

3.1.2.8.7.3.2.1. Squitter de position en vol. Le squitter ES/NT de position en vol utilisera le format DF = 18, avec le format du registre 06 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.2 inséré dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.2. Squitter de position à la surface. Le squitter ES/NT de position à la surface utilisera le format DF = 18, avec le format du registre 06 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.2 inséré dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.3 Squitter d'identification de l'aéronef. Le squitter ES/NT d'identification de l'aéronef utilisera le format DF = 18, avec le format du registre 08 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.2 inséré dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.4 Squitter de vitesse de vol. Le squitter ES/NT de vitesse de vol utilisera le format DF = 18, avec le format du registre 09 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.2 inséré dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.5 Squitter de l'état opérationnel de l'aéronef. Le squitter long de l'état opérationnel de l'aéronef utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 65 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.6 Squitter d'état et de situation de la cible. Le squitter long d'état et de situation de la cible utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 62 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.7 Squitter d'« état d'urgence/prioritaire ». Le squitter long d'« état d'urgence/prioritaire » utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 61 {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.8 Squitter de position HVA. Le squitter long de position HVA utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 6E {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.9 Squitter de vitesse HVA. Le squitter long de vitesse HVA utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 6F {HEX} insérée dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.10 Squitter TCP actuel/suivant « urgence UAS/RPAS ». Le squitter long TCP actuel/suivant « urgence UAS/RPAS » utilisera le format DF = 18, avec la teneur des registres GICB 63 {HEX} et 64 {HEX} insérée dans le champ ME.

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 152 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.8.7.3.2.11 Squitters AIREP Wx ADS-B. Les squitters longs AIREP Wx ADS-B utiliseront le format = 18, avec la teneur des registres GICB 68 {HEX} à 6A {HEX}, selon qu'il convient, pour l'insertion de l'information appropriée sur l'aéronef ou les conditions météorologiques dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.12 Squitters PIREP Wx ADS-B. Les squitters longs PIREP Wx ADS-B utiliseront le format DF = 18, avec la teneur des registres GICB 6B {HEX} à 6D {HEX}, selon qu'il convient, pour l'insertion de l'information appropriée sur l'aéronef ou les conditions météorologiques dans le champ ME.

3.1.2.8.7.3.2.13 Message sur squitter long déclenché par un événement. Le message déclenché par un événement utilisera le format DF = 18, avec la teneur du registre GICB 0A {HEX} insérée dans le champ ME.

Note.— Bien qu'étiqueté comme un squitter long, avant la version 3, ce message n'était diffusé qu'une fois à chaque chargement d'information dans le registre. La mise en oeuvre de ce registre a été supprimée dans la version 3 de l'ADS-B.

3.1.2.8.7.3.2.5 Squitter d'état périodique et squitter déclenché par un événement

~~3.1.2.8.7.3.2.5.1 Squitter d'état périodique. Les squitters longs d'état périodique utiliseront le format DF = 18 pour indiquer l'état de l'aéronef et d'autres données de surveillance. Le squitter long d'état opérationnel de l'aéronef utilisera le format du registre GICB 65 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.4.6.1 inséré dans le champ ME. Le squitter long d'état et de situation de la cible utilisera le format du registre GICB 62 {HEX} défini au § 3.1.2.8.6.4.6.1 inséré dans le champ ME.~~

~~3.1.2.8.7.3.2.5.2 Squitter déclenché par un événement. Le squitter ES/NT déclenché par un événement utilisera le format DF = 18, avec le format du registre 09 {HEX} défini en 3.1.2.8.6.2 inséré dans le champ ME.~~

3.1.2.8.7.3.3 Cadence d'émission des squitters ES/NT

3.1.2.8.7.3.3.1 Initialisation. À l'initialisation de mise en marche, le dispositif non-transpondeur commencera à fonctionner selon un mode dans lequel il ne diffuse pas de squitters. Il se mettra à diffuser des squitters ES/NT de position en vol, de position à la surface, de vitesse de vol et d'identification d'aéronef quand des données seront prêtes à être introduites dans le champ ME de ces squitters. Ce moment sera déterminé séparément pour chaque type de squitter. Les cadences d'émission des squitters ES/NT seront conformes aux indications des § 3.1.2.8.6.4.2 à 3.1.2.8.6.4.6.

Note 1. — Cela supprime la transmission de squitters longs par les aéronefs qui ne sont pas capables de communiquer la position, la vitesse ou l'identité. Si la fourniture de données au registre du squitter de position cesse pendant 60 secondes, la diffusion sera interrompue jusqu'à ce que la fourniture de données reprenne, sauf dans le cas d'un dispositif ES/NT fonctionnant à la surface lorsque le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) est « à la surface » (comme il est spécifié dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871). La diffusion des squitters de position en vol n'est pas interrompue si les données d'altitude

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 153 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

barométrique sont disponibles. L'arrêt de la diffusion des autres types de squitters est décrit dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2. — À la fin de la temporisation (§ 3.1.2.8.7.6), ce type de squitter pourra contenir un champ ME rempli de 0.

3.1.2.8.7.3.3.2 Émission retardée. L'émission d'un squitter ES/NT sera retardée si le dispositif non-transpondeur est occupé à émettre un squitter d'un des autres types.

3.1.2.8.7.3.3.2.1 Le squitter retardé sera émis dès que le dispositif non-transpondeur sera disponible.

3.1.2.8.7.3.3.3 Sélection de l'antenne pour l'émission des squitters ES/NT. Les dispositifs non-transpondeurs qui fonctionnent avec diversité d'antenne (3.1.2.10.4) transmettront les squitters ES/NT comme suit:

- (a) ~~en vol (§ 3.1.2.8.6.7); alternativement sur chacune des deux antennes; lorsque le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) est « en vol » : alternativement sur chacune des deux antennes ;~~
- (b)
- (c) ~~à la surface lorsque le format de message diffusé (voir § 3.1.2.8.6.7) est « à la surface » (§ 3.1.2.8.6.7);~~ à l'aide de l'antenne supérieure.

3.1.2.8.7.3.3.4 Fin de la temporisation et de la diffusion du registre. Lorsque c'est nécessaire, le dispositif non-transpondeur videra les champs des messages et arrêtera la diffusion des messages de squitter long afin d'éviter de transmettre des informations périmées.

Note 1. — La fin de la temporisation et de la diffusion du squitter long est spécifiée dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.8.7.3.3.5 ~~Détermination de la situation « en vol »/« à la surface ».~~ Les aéronefs qui sont dotés d'un moyen automatique de détection de la situation « à la surface » utiliseront ce moyen pour établir s'ils doivent émettre des messages de type « en vol » ou des messages de type « à la surface », sauf comme il est spécifié aux § 3.1.2.6.10.3.1. Les aéronefs qui ne sont pas dotés de ce moyen transmettront des messages de type « en vol ». Sélection du format de message « en vol »/« à la surface ». Les dispositifs qui ne sont pas des transpondeurs émettront des messages ADS-B sur squitter long au format « en vol » ou « à la surface » conformément aux exigences figurant au § 3.1.2.8.6.7.

3.1.2.8.7.3.3.6 ~~Commande de la cadence d'émission des squitters de surface.~~ Le mouvement de l'aéronef sera déterminé une fois par seconde. La cadence d'émission des squitters de surface sera fixée en fonction des résultats de cette détermination.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 154 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Note. — L'algorithme de détermination du mouvement de l'aéronef est spécifié dans la définition du registre 0716, dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.8.7.4 Utilisation des squitters longs par d'autres systèmes de surveillance

3.1.2.8.7.4.1 Contrôle du système de surveillance de surface

Lorsqu'un système de surveillance de surface devrait utiliser DF = 18 dans le cadre de la fonction de surveillance, il n'emploie pas les formats qui ont été attribués à la surveillance des aéronefs, des véhicules et/ou des obstacles.

Note 1. — Les formats attribués à la surveillance des aéronefs, des véhicules et/ou des obstacles sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2. — La transmission d'un format de message utilisé pour véhiculer la position, la vitesse, l'identification, l'état, etc., peut avoir pour résultat d'amorcer et de maintenir des fausses pistes dans d'autres récepteurs de squitters longs 1090. Il est possible que l'emploi de ces messages dans ce but soit interdit à l'avenir.

3.1.2.8.7.4.2 État du système de surveillance de surface

Le message d'état du système de surveillance de surface (code de type = 24) devrait être le seul message utilisé pour indiquer l'état ou la synchronisation des systèmes de surveillance de surface.

Note. — Le message d'état des systèmes de surveillance de surface est spécifié dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871). Ce message ne sera utilisé que par le système de surveillance de surface qui le produit et ne sera pas pris en compte par les autres systèmes de surface.

3.1.2.8.8 **Squitter Long Pour Applications Militaires, Format Descendant 19**

10011	AF : 3	
-------	--------	--

Note. — Ce format prend en charge la diffusion de messages ADS-B sur squitter long utilisés dans le cadre Ce format prend en charge des applications militaires. L'emploi d'un format différent permet de distinguer ces squitters longs de l'ensemble normalisé de messages ADS-B utilisant DF = 17 ou 18. DF = 19 peut être utilisé comme un squitter ou comme une réponse.

3.1.2.8.8.1 *Format militaire.* Le format utilisé pour DF = 19 sera un format descendant de 112

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 155 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

bits contenant les champs suivants:

Champ	Référence
DF format descendant	3.1.2.3.2.1.2
AF champ de commande	3.1.2.8.8.2

3.1.2.8.8.2 *Champ d'application.* Ce champ descendant de 3 bits (6-8) du format DF = 19 sera utilisé pour définir le format de la transmission à 112 bits.

Codes 0 à 7 = Réservés [à des usages militaires](#)

3.1.2.8.9 Cadence Maximale D'émission des Squitters Longs

3.1.2.8.9.1 Le nombre total de squitters longs pleine puissance (DF = 17, 18 et 19) émis chaque seconde par quelque installation que ce soit qui utilise des squitters longs ne dépassera pas :

1. dans le cas d'un transpondeur capable de répondre à des interrogations « appel général » modes A/C/S intermodes :

a) 6,2 messages par seconde en moyenne sur une période de 60 s [pour l'en](#) exploitation nominale ~~des aéronefs~~ sans situation d'urgence ni avis de résolution ACAS, sans toutefois dépasser 11 messages par période de 1 s ; ou

b) 7,4 messages par seconde en moyenne sur une période de 60 secondes en situation d'urgence et/ou dans le cadre d'un avis de résolution ACAS, sans toutefois dépasser 11 messages par période de 1 s ;

2. dans le cas d'un transpondeur sans moyen de répondre à des interrogations « appel général » modes A/C/S intermodes ou d'un dispositif à squitter long qui n'est pas un transpondeur (2.1.5.1.7) :

a) 6,7 messages par seconde en moyenne sur une période de 60 s en exploitation nominale sans situation d'alerte temporaire, situation d'alerte permanente, situation d'urgence, avis de résolution ACAS ni urgence UAS/RPAS, sans toutefois dépasser 15 messages par période de 1 s ; ou

b) 9,2 messages par seconde en moyenne sur une période de 60 s en situation d'alerte temporaire/permanente, en situation d'urgence, en cas d'avis de résolution ACAS et/ou d'urgence UAS/RPAS, sans toutefois dépasser 19 messages par période de 1 s.

Note 1.— Il est prévu que l'émission de tout nouveau message requis en plus de ce qui est spécifié ci-dessus utilisera le moyen apporté par le recouvrement de phase.

Note 2.— Les cadences élevées d'émission de squitters longs sont associées aux transpondeurs qui ne sont pas capables de répondre aux interrogations « appel général » modes A/C/S intermodes, le but étant de garder un certain équilibre sur la liaison 1 090 MHz, sujette à surcharge. Il est attendu des États qu'ils veillent à ce que cette liaison soit maintenue par le biais de leur réglementation concernant les transpondeurs (par exemple, TSO). Les performances minimales des transpondeurs en question figurent dans le document DO-181F de la RTCA ou le document ED-73F de l'EUROCAE, ou des

a mis en forme : Justifié

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 156 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

[versions ultérieures.](#)

Note 3.— La cadence élevée d'émission de squitters longs (9,2/s) est autorisée en cas d'urgence, d'alerte temporaire/permanente (code mode A), d'avis de résolution ACAS ou d'urgence UAS étant donné qu'il s'agit d'événements rares et qu'ils touchent un très petit nombre de plates-formes en même temps. Ces événements ont donc un effet très limité sur l'utilisation de la liaison 1 090 MHz.

a mis en forme : Justifié

3.1.2.8.9.2 Dans les installations capables d'émettre des squitters DF = 19 et conformément au § 3.1.2.8.8, les squitters DF = 19 de faible puissance seront émis à une cadence maximale de 40 squitters DF = 19 par seconde, et de 30 squitters DF = 19 par seconde en moyenne au cours d'une période de 10 s, à condition que la valeur totale maximale du produit puissance-cadence d'émission des squitters pour la somme des squitters DF = 17 pleine puissance, des squitters DF = 18 pleine puissance, des squitters DF = 19 pleine puissance et des squitters DF = 19 faible puissance, se maintienne à une valeur égale ou inférieure à un niveau équivalent à la somme des puissances de 6,2 squitters pleine puissance par seconde en moyenne au cours d'une période de 10 s.

3.1.2.8.9.3 Les États veilleront à ce que l'utilisation des squitters DF = 19 à faible puissance et à cadence élevée (§ 3.1.2.8.9.2) soit conforme aux spécifications suivantes :

- elle se limite aux aéronefs leaders d'une formation ou d'un élément exécutant un vol en formation et transmettant des messages aux ailiers ou à d'autres leaders au moyen d'une antenne directive avec une ouverture angulaire ne dépassant pas 90° ;
- le type d'information contenu dans le message DF = 19 est le même type d'information que celui du message DF = 17, c'est-à-dire une information visant uniquement la sécurité du vol.

Note. — La fonction de squitters à faible puissance et à cadence élevée est destinée à être utilisée de façon limitée par les aéronefs d'État en coordination avec les organismes de réglementation appropriés.

3.1.2.8.9.4 Toutes les interrogations UF = 19 provenant d'aéronefs seront régies par les dispositions relatives à la limitation du brouillage (§ 4.3.2.2.2.2).

3.1.2.9 PROTOCOLE D'IDENTIFICATION D'AÉRONEF

3.1.2.9.1 *Compte rendu d'identification d'aéronef* Une demande de Comm-B déclenché au sol (§ 3.1.2.6.11.2) contenant RR = 18 et DI ≠ 7, ou RR = 18, DI = 7 et RRS = 0 entraînera une réponse contenant l'identification d'aéronef dans son champ MB.

3.1.2.9.1.1 *AIS — Sous-champ identification d'aéronef dans MB.* Le transpondeur indiquera l'identification d'aéronef dans le sous-champ AIS de 48 bits (41-88) de MB. L'identification transmise sera celle qui figure dans le plan de vol. S'il n'y a pas de plan de vol, l'immatriculation de l'aéronef sera indiquée dans ce sous-champ.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 157 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note. — Si l'on utilise l'immatriculation de l'aéronef elle est classée dans la catégorie des «données directes fixes» (§ 3.1.2.10.5.1.1). Si l'on utilise un autre type d'identification d'aéronef il rentre dans la catégorie des «données directes variables» (§ 3.1.2.10.5.1.3).

3.1.2.9.1.2 Codage du sous-champ AIS. Le sous-champ AIS sera codé comme suit:

Note. — Le codage de l'identification d'aéronef prévoit un maximum de huit caractères.

33	41	47	53	59	65	71	77	83
BDS	Car.1	Car.2	Car.3	Car.4	Car.5	Car.6	Car.7	Car.8
40	46	52	58	64	70	76	82	88

Chaque caractère sera codé en tant que sous-ensemble à 6 bits de l'Alphabet international n° 5 (IA-5), comme le montre le Tableau 3-9. La transmission du caractère codé commencera par le bit de poids fort (b_6) et celle de l'identification d'aéronef par le caractère d'extrême gauche. Les caractères seront codés consécutivement sans ESPACE. Tous les espaces pour caractère non utilisés à la fin du sous-champ contiendront un ESPACE.

3.1.2.9.1.3 Compte rendu de capacité d'identification d'aéronef. Les transpondeurs qui répondent à une demande d'identification d'aéronef déclenchée au sol indiqueront ces possibilités dans le compte rendu de possibilités de liaison de données (§ 3.1.2.6.10.2.2.2) en positionnant à 1 le bit 33 du sous-champ MB.

3.1.2.9.1.4 Changement d'identification d'aéronef. Si l'identification d'aéronef indiquée dans le sous-champ AIS est changée en vol, le transpondeur enverra au sol la nouvelle identification en utilisant le protocole de message diffusé Comm-B de 3.1.2.6.11.4 pour BDS1 = 2 (33 - 36) et BDS2 = 0 (37-40). Le transpondeur déclenchera, générera et annoncera l'identification d'aéronef révisée ~~même en cas de perte de l'interface fournissant l'identification de vol~~. Le transpondeur veillera à ce que le code BDS soit positionné pour le compte rendu d'identification d'aéronef dans tous les cas, y compris la perte de l'interface ; ~~dans ce dernier cas, les bits 41–88 ne contiendront que des 0.~~

Note.1 — Le positionnement du code BDS par le transpondeur garantit qu'un compte rendu diffusé indiquant le changement d'identification d'aéronef contiendra le code BDS pour tous les cas de défaillance de l'identification de ~~vol l'aéronef~~ (p. ex. perte de l'interface fournissant l'identification de ~~vol l'aéronef~~).

Note 2. — Dans certains transpondeurs certifiés le 1er janvier 2030 ou à une date antérieure, les bits 41–88 dans le registre 20 {HEX} étaient positionnés à 0 en cas de perte de l'interface fournissant l'identification de l'aéronef. Le transpondeur déclenchait, générait et annonçait aussi le changement de l'identification de l'aéronef au moment de la perte de l'interface.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 158 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

3.1.2.10 CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DE SYSTÈME ~~DU TRANSPONDEUR SSR~~ MODE S DES POSSIBILITÉS DES TRANSPONDEURS SSR MODE S ET INTERMODES

3.1.2.10.1 Sensibilité et gamme dynamique du transpondeur. La sensibilité d'un transpondeur sera définie en fonction d'un niveau d'entrée donné du signal d'interrogation et d'un pourcentage donné de réponses correspondantes. On ne tiendra compte que des réponses correctes ayant la structure binaire voulue pour l'interrogation reçue. Soit une interrogation qui appelle une réponse selon le § 3.1.2.4; le niveau minimal de déclenchement (MTL) sera défini comme étant le niveau minimal de puissance d'entrée pour un rapport réponse/interrogation de 90 %. Le MTL sera de $-74 \text{ dBm} \pm 3 \text{ dB}$ pour les interrogations mode S (interrogations utilisant P6) et tel qu'il est défini au § 3.1.1.7.5.1, alinéa b) pour les modes A et C et pour les interrogations intermodes. Le rapport réponse/interrogation d'un transpondeur mode S sera:

- (a) de 99 % au minimum pour les niveaux d'entrée de signal compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm;
- (b) de 10 % au maximum pour les niveaux d'entrée de signal inférieurs à -81 dBm.

Note. — La sensibilité et la puissance des transpondeurs sont définies dans la présente section en fonction du niveau de signal aux bornes de l'antenne. Cela donne au constructeur la liberté de concevoir l'installation en optimisant la longueur des câbles et le modèle d'émetteur-récepteur, sans empêcher des composants du récepteur ou de l'émetteur de faire partie intégrante du sous-ensemble antenne.

3.1.2.10.1.1 Taux de réponse en présence de brouillage

Note. — Les paragraphes qui suivent donnent une indication des performances du transpondeur mode S en présence d'un brouillage par des impulsions d'interrogation modes A/C ou d'un brouillage dans la bande par une onde entretenue de faible niveau.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 159 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Tableau 3-9. Codage des caractères pour la transmission de l'identification d'aéronef sur liaison de données d'IA-5 — c.f. 3.1.2.9.1.2)

(Sous-ensemble

				b_6	0	0	1	1
				b_5	0	1	0	1
b_4	b_3	b_2	b_1					
0	0	0	0			P	SP	0
0	0	0	1		A	Q		1
0	0	1	0		B	R		2
0	0	1	1		C	S		3
0	1	0	0		D	T		4
0	1	0	1		E	U		5
0	1	1	0		F	V		6
0	1	1	1		G	W		7
1	0	0	0		H	X		8
1	0	0	1		I	Y		9
1	0	1	0		J	Z		
1	0	1	1		K			
1	1	0	0		L			
1	1	0	1		M			
1	1	1	0		N			
1	1	1	1		O			

3.1.2.10.1.1.1 Taux de réponse en présence d'une impulsion brouilleuse. Dans le cas d'une interrogation mode S qui exige une réponse (§ 3.1.2.4), le taux de réponse du transpondeur sera d'au moins 95 % en présence d'une impulsion d'interrogation brouilleuse modes A/C si le niveau de cette impulsion brouilleuse est inférieur d'au moins 6 dB à celui du signal pour des niveaux d'entrée mode S compris entre -68 dBm et -21 dBm et si l'impulsion brouilleuse chevauche l'impulsion P6 de l'interrogation mode S à un moment quelconque après l'inversion de phase synchro.

Dans les mêmes conditions, le taux de réponse sera d'au moins 50 % si le niveau de l'impulsion brouilleuse est inférieur de 3 dB ou plus à celui du signal.

3.1.2.10.1.1.2 Taux de réponse en présence de brouillage par une paire d'impulsions. Dans le cas d'une interrogation [mode S](#) qui exige une réponse (3.1.2.4), le taux de réponse du transpondeur sera d'au moins 90 % en présence d'une paire d'impulsions brouilleuses P1-P2 si le niveau de cette paire d'impulsions est inférieur d'au moins 9 dB à celui du signal pour des niveaux d'entrée compris entre -68 dBm et -21 dBm et si l'impulsion P1, de la paire brouilleuse ne se produit pas avant l'impulsion P1, du signal mode S.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 160 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.10.1.1.3 Taux de réponse en présence de brouillage asynchrone de faible niveau. Pour tous les signaux reçus compris entre -65 dBm et -21 dBm, dans le cas d'une interrogation mode S qui exige une réponse selon le § 3.1.2.4 et pour autant qu'il n'y ait pas d'état de verrouillage, le taux de réponse correcte d'un transpondeur sera d'au moins 95 % en présence de brouillage asynchrone. On entend par brouillage asynchrone une impulsion d'interrogation modes A/C isolée qui se produit à toutes les fréquences de répétition jusqu'à 10 000 Hz, à un niveau inférieur d'au moins 12 dB à celui du signal mode S.

Note. — Ces impulsions peuvent se combiner avec les impulsions P1 et P2 de l'interrogation mode S pour former une interrogation valide du type «appel général» modes A/C seulement. Le transpondeur mode S ne répond pas aux interrogations «appel général» modes A/C seulement. Une impulsion précédente peut également se combiner à l'impulsion P2, de l'interrogation mode S pour former une interrogation valide mode A ou mode C. Toutefois, la paire d'impulsions P1-P2 du préambule mode S est prioritaire (§ 3.1.2.4.1.1.1). Le processus de décodage mode S est indépendant du processus de décodage mode A/mode C et l'interrogation mode S est acceptée.

3.1.2.10.1.1.4 Taux de réponse en présence de brouillage dans la bande par une onde entretenue de faible niveau. En présence de brouillage par une onde entretenue non cohérente à une fréquence de $1\,030 \pm 0,2$ MHz et à un niveau de signal de 20 dB ou plus au-dessous du niveau désiré de signal d'interrogation ~~modes A/C~~ ou mode S, le transpondeur répondra correctement à au moins 90 % des interrogations.

~~3.1.2.10.1.1.5 Réponse parasite~~

~~3.1.2.10.1.1.5.1 Le niveau des réponses à des signaux qui ne sont pas compris dans la bande passante du récepteur se situerait à 60 dB au moins au-dessous du niveau normal de sensibilité.~~

~~3.1.2.10.1.1.5.2 Pour les conceptions de transpondeur initialement le 1^{er} janvier 2011 certifiées ou après, le taux de réponses modes A/C parasites résultant des interrogations mode S de faible niveau ne dépassera pas :~~

- ~~a) — une moyenne de 1 % dans la plage du signal d'interrogation d'entrée comprise entre -81 dBm et le MTL mode S ;~~
- ~~b) — un maximum de 3 % à un niveau quelconque dans la plage du signal d'interrogation d'entrée comprise entre -81 dBm et le MTL mode S.~~

~~*Note 1. — La non-détection d'une interrogation mode S de faible niveau peut aussi avoir pour résultat le décodage par le transpondeur d'une interrogation « appel général » modes A/C/S à trois impulsions. Dans ce cas, le transpondeur répond par une réponse à un appel général mode S (DF = 11). La spécification ci-dessus restreint aussi ces réponses DF = 11 puisqu'elle limite la probabilité de ne pas détecter correctement l'interrogation mode S.*~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 161 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note 2. — Le Manuel de navigabilité (Doc 9760) contient de plus amples renseignements sur la délivrance d'un certificat de type pour un aéronef et d'une approbation de conception distincte.

3.1.2.10.2 Puissance de crête des impulsions de transpondeur .La puissance de crête de chaque impulsion d'une réponse ne sera pas:

- (a) inférieure à 18,5 dBW pour les aéronefs qui ne peuvent pas voler à une altitude supérieure à 4 570 m (15 000 ft);
- (b) inférieure à 21,0 dBW pour les aéronefs pouvant voler au-dessus de 4 570 m (15 000 ft);
- (c) inférieure à 21,0 dBW pour les aéronefs dont la vitesse maximale de croisière est supérieure à 324 km/h (175 kt);
- (d) supérieure à 27,0 dBW.

3.1.2.10.2.1 Puissance non désirée

Puissance des transpondeurs inactifs. Lorsque le transpondeur est inactif, la puissance de crête des impulsions à la fréquence $1\,090 \pm 3$ MHz ne dépassera pas -50 dBm. On entend par état inactif d'un transpondeur la totalité de la période qui s'écoule entre deux transmissions, moins les périodes de transition de 10 µs qui précèdent la première impulsion et suivent la dernière impulsion de la transmission.

Note. — La puissance des transpondeurs inactifs est ainsi réduite pour garantir que, lorsqu'il se trouve à une distance de 185 m (0,1 NM) d'un interrogateur modes A/C ou mode S, un aéronef ne cause aucun brouillage à cette installation. Dans certaines applications du mode S, par exemple les systèmes anticollision embarqués, où un émetteur-récepteur 1 090 MHz se trouve à bord du même aéronef il y aura-peut-être à lieu de réduire davantage la puissance du transpondeur inactif.

3.1.2.10.2.1.2 Puissance des transpondeurs actifs

3.1.2.10.2.1.2.1 La puissance de sortie RF sera inférieure ou égale à la puissance de crête des impulsions moins 50 dB durant l'intervalle commençant 10 µs avant la transmission mode S et durant l'intervalle de 10 µs suivant la transmission mode S (voir Figure 3-11).

3.1.2.10.2.1.2.2 Dans le cas des intervalles entre impulsions émises qui dépassent 0,5 µs, le niveau de puissance au point le plus bas de l'intervalle sera inférieur de 50 dB ou plus à la puissance de crête des impulsions.

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt, Interligne : 1,5 ligne



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 162 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note 1.— Ces limites de puissance protègent les récepteurs 1 090 MHz contre d'éventuels décodages manqués lorsque les signaux sont reçus à courte distance et à l'intérieur de la plage de détection souhaitée. À défaut de telles limites, les niveaux des signaux durant les intervalles sans impulsion peuvent excéder les seuils des récepteurs et donner lieu à des distorsions non voulues des positions des impulsions ou à de faux décodages d'impulsion qui empêchent la détection appropriée des signaux transmis. De plus, cela rend plus difficile pour les récepteurs de décoder les réponses qui se chevauchent.

Note 2.— Un signal émis à une puissance de 50 dB inférieure à la puissance de crête des impulsions peut toujours affecter les récepteurs à haute sensibilité lorsque l'émission est à courte distance. De plus amples informations figurent dans le Doc 9924.

Note 3.— Des informations sur la façon de vérifier la puissance de sortie non désirée figurent dans les documents DO-181F de la RTCA et ED-73F de l'EUROCAE.

Note 4.— La présence d'un signal d'un niveau inférieur de 50 dB ou plus à la puissance de crête peut ne pas être mesurable durant la première demi-microseconde (0,5 μ s) suivant l'émission d'une impulsion en raison de la durée d'extinction permise.

Note 5.— Les émetteurs conformes aux documents DO-181F de la RTCA et ED-73F de l'EUROCAE satisfont aux exigences définies au § 3.1.2.10.2.1.2.

3.1.2.10.2.2 Rayonnement des émissions non-essentielles

Le rayonnement en ondes entretenues ne dépasserait pas 70 dB au-dessous de 1W.

3.1.2.10.3 Caractéristiques Spéciales

3.1.2.10.3.1 Suppression des Lobes Secondaires Mode S

Note. — La suppression des lobes secondaires pour les formats mode S se produit lorsqu'une impulsion P_5 recouvre l'emplacement de l'inversion de phase synchro de P_6 , de sorte que le transpondeur ne reconnaît pas l'interrogation (§ 3.1.2.4.1.1.3).

Dans le cas d'une interrogation mode S qui exige une réponse, le transpondeur aura:

- (a) à tous les niveaux de signal compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm, un taux de réponse inférieur à 10 % si l'amplitude reçue de P_5 dépasse d'au moins 3 dB l'amplitude reçue de P_6 ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 163 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

(b) à tous les niveaux de signal compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm, un taux de réponse d'au moins 99 % si l'amplitude reçue de P_6 dépasse d'au moins 12 dB l'amplitude reçue de P_5 .

3.1.2.10.3.2 Temps mort *mode S*.

3.1.2.10.3.2.1

Le temps mort sera défini comme étant Pour tous les transpondeurs, l'intervalle de temps compris entre la fin d'une réponse et le moment où la sensibilité du l'intervalle de temps compris entre la fin d'une réponse et le moment où la sensibilité du transpondeur a repris une valeur comprise entre MTL et MTL + 3 dB. Les transpondeurs mode S auront un temps mort récepteur a repris une valeur comprise entre MTL et MTL + 3 dB (temps mort). ne dépassant pas 125 μ s.

a mis en forme : Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

3.1.2.10.3.2.2 Dans le cas des transpondeurs à temps mort amélioré, l'intervalle de temps compris entre la fin d'une réponse et le moment où la sensibilité du récepteur a repris une valeur comprise entre MTL et MTL + 3 dB (temps mort) ne dépassera pas 20 μ s.

a mis en forme : Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt,
Interligne : 1,5 ligne

3.1.2.10.3.3 Désensibilisation du récepteur mode S. À la réception d'une impulsion d'une durée supérieure à 0,7 μ s, le récepteur du transpondeur sera désensibilisé conformément à 3.1.1.7.7.1.

3.1.2.10.3.3.1 Rétablissement après désensibilisation. Le rétablissement après désensibilisation commencera au bord arrière de chaque impulsion d'un signal reçu et se fera au taux prescrit en 3.1.1.7.7.2, dans la mesure où il n'y aura ni réponse ni transfert de données à la suite du signal reçu.

3.1.2.10.3.4 Rétablissement après une interrogation mode S qui ne déclenche pas de réponse

3.1.2.10.3.4.1 Rétablissement après une interrogation mode S simple

3.1.2.10.3.4.1.1 À la suite d'une interrogation mode S qui n'est pas acceptée (§ 3.1.2.4.1.2) ou qui est acceptée mais n'appelle pas de réponse, la sensibilité du transpondeur se rétablira (à moins de 3 dB du seuil de déclenchement) 128 μ s au plus tard après réception de l'inversion de phase synchro.

3.1.2.10.3.4.1.2 La sensibilité du transpondeur se rétablirait (à moins de 3 dB du seuil de déclenchement) 45 μ s au plus tard après réception de l'inversion de phase synchro, à la suite d'une interrogation mode S qui n'est pas acceptée (3.1.2.4.1.2) ou qui est acceptée mais n'appelle pas de réponse.

3.1.2.10.3.4.1.3 Dans tous les transpondeurs mode S installés le 1^{er} janvier 1999 ou après, la sensibilité se rétablira (à



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 164 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~moins de 3 dB du seuil de déclenchement) 45 µs au plus tard après réception de l'inversion de phase synchro, à la suite d'une interrogation mode S qui n'est pas acceptée (§ 3.1.2.4.1.2) ou qui est acceptée mais n'appelle pas de réponse.~~

3.1.2.10.3.4.2 Rétablissement après une interrogation Comm-C mode S. À la suite de l'acceptation d'une interrogation Comm-C qui n'appelle pas de réponse, la sensibilité d'un transpondeur mode S avec possibilités Comm-C se rétablira (à moins de 3 dB du seuil de déclenchement) 45 µs au plus tard après réception de l'inversion de phase synchro.

3.1.2.10.3.5 Réponses mode S non désirées. Les transpondeurs mode S n'émettront pas de réponses mode S non désirées plus d'une fois toutes les 10 s. L'installation à bord d'un aéroport sera réalisée de telle manière que cette norme soit respectée lorsque tous les équipements brouilleurs possibles installés à bord du même aéronef fonctionnent à leur niveau de brouillage maximal.

3.1.2.10.3.5.1 Réponses mode S non désirées en présence de brouillage dans la bande par une onde entretenue de faible niveau. En présence de brouillage par une onde entretenue non cohérente à une fréquence de $1\,030 \pm 0,2$ MHz et à un niveau de signal de -60 dBm ou moins, et en l'absence de signaux d'interrogation valides, les transpondeurs mode S ne produiront pas de réponses mode S non désirées plus d'une fois toutes les 10 s.

3.1.2.10.3.6 Limitation des taux de réponse

Note. — La limitation des taux de réponse est prescrite séparément pour les modes A et C et pour le mode S.

3.1.2.10.3.6.1 Limitation des taux de réponse mode S. ~~Aucune limitation des taux de réponse n'est exigée pour les formats mode S des transpondeurs. Si une telle limitation est prévue pour la protection des circuits, elle~~

3.1.2.10.3.6.1.1 La limitation des taux de réponse mode S permettra les taux minimaux prescrits au § 3.1.2.10.3.7.2 et 3.1.2.10.3.7.3.

Note. — Les transpondeurs mode S certifiés avant le 1er janvier 2030 ne sont visés par aucune exigence en matière de fonction de limitation des taux de réponse de S ; la mise en oeuvre de cette fonction peut donc être différente dans leur cas.

3.1.2.10.3.6.1.2 Type 1 de limitation des taux de réponse mode S

3.1.2.10.3.6.1.2.1 La limitation des taux de réponse mode S sera distincte de la limitation des taux de réponse modes A et C.

3.1.2.10.3.6.1.2.2 La limitation des taux de réponse mode S garantira que le transpondeur ne cessera pas de répondre aux

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt, Interligne : 1,5 ligne

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt, Interligne : 1,5 ligne



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 165 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

[interrogations mode S valides pendant une période de plus de 100 millisecondes.](#)

[3.1.2.10.3.6.1.2.3 La limitation des taux de réponse mode S plafonnera la cadence des réponses mode S à un maximum de 180 par seconde.](#)

[Note.— La limite maximale du taux de réponse peut être inférieure à la valeur de 180 réponses par seconde spécifiée ci-dessus, mais elle est supérieure aux minimums spécifiés au § 3.1.2.10.3.7.3.](#)

[3.1.2.10.3.6.1.2.4 La limitation des taux de réponse mode S sera assurée au moyen de méthodes autres que la réduction de sensibilité.](#)

[Note.— La limitation du taux de réponse par réduction de la sensibilité est interdite en raison de son incidence potentielle sur l'ACAS.](#)

[3.1.2.10.3.6.1.2.5 La fonction de limitation des taux de réponse mode S traitera les interrogations reçues quel que soit le format montant.](#)

[Note.— La limitation des taux de réponse mode S englobe aussi les réponses aux messages de résolution et de coordination de l'ACAS.](#)

[3.1.2.10.3.6.1.2.8 Recommandation.— Il est recommandé que la limitation des taux de réponse mode S soit assurée de manière stochastique.](#)

3.1.2.10.3.6.2 Limitation des taux de réponse modes A et C. ~~La limitation des taux de réponse pour les modes A et C sera assurée conformément à 3.1.1.7.9.1. La réduction de sensibilité prescrite (§ 3.1.1.7.9.2) ne nuira pas aux performances mode S du transpondeur pour les modes A et C (§ 3.1.1.7.9.2) ne nuira pas aux performances mode S du transpondeur.~~

3.1.2.10.3.7 Taux minimaux de réponse, modes ~~A, C~~ et S

3.1.2.10.3.7.1 Tous les taux de réponse spécifiés au § 3.1.2.10.3.7 s'ajouteront aux transmissions de squitters que le transpondeur est tenu d'effectuer.

~~**3.1.2.10.3.7.2 Taux minimaux de réponse, modes A et C.** Pour les modes A et C, les taux minimaux de réponse seront conformes au § 3.1.1.7.9.~~

3.1.2.10.3.7.23 Taux minimaux de réponse, mode S. Les transpondeurs qui ne peuvent transmettre que des réponses

a mis en forme : Justifié, Espace Avant : 12 pt, Après : 12 pt

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 166 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

mode S courtes seront capables de produire ces réponses aux taux suivants:

- 50 réponses mode S dans un intervalle de 1 s
- 18 réponses mode S dans un intervalle de 100 ms
- 8 réponses mode S dans un intervalle de 25 ms
- 4 réponses mode S dans un intervalle de 1,6 ms.

Outre les transmissions d'ELM descendants, un transpondeur de niveau 2, 3 ou 4 sera capable de produire des réponses longues dans les proportions minimales suivantes:

- 16 réponses mode S sur 50 dans un intervalle de 1 s
- 6 réponses mode S sur 18 dans un intervalle de 100 ms
- 4 réponses mode S sur 8 dans un intervalle de 25 ms
- 2 réponses mode S sur 4 dans un intervalle de 1,6 ms.

Les transpondeurs utilisés avec l'ACAS seront capables de produire des réponses longues dans les proportions minimales suivantes :

- 60 réponses mode S dans un intervalle de 1 s
- 6 réponses mode S sur 18 dans un intervalle de 100 ms
- 4 réponses mode S sur 8 dans un intervalle de 25 ms
- 2 réponses mode S sur 4 dans un intervalle de 1,6 ms

Outre les transmissions d'ELM descendants, un transpondeur de niveau 5 sera capable de produire des réponses longues dans les proportions minimales suivantes:

- 24 réponses mode S sur 50 dans un intervalle de 1 s
- 9 réponses mode S sur 18 dans un intervalle de 100 ms
- 6 réponses mode S sur 8 dans un intervalle de 25 ms
- 2 réponses mode S sur 4 dans un intervalle de 1,6 ms.

3.1.2.10.3.7.4 3 Valeurs de crête des taux minimaux de réponse ELM mode S

Note 1 . - Lorsqu'un ELM descendant est initialisé (3.1.2.7.7.1), le transpondeur mode S annonce la longueur (en segments) du message en attente. Le transpondeur doit être capable de transmettre ce nombre de



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 167 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

segments, plus une marge supplémentaire pour rattraper les réponses manquées, pendant le temps d'éclairement de la cible par le faisceau de l'interrogateur au sol.

Au moins une fois chaque seconde, les transpondeurs mode S équipés pour envoyer des ELM descendants seront capables, dans un intervalle de 25 ms, de transmettre au minimum 25 % de segments en plus du nombre annoncé dans l'initialisation (§ 3.1.2.7.7.1). La longueur minimale des ELM descendants que pourront transmettre les transpondeurs de niveaux 4 et 5 sera celle qui est prescrite au § 3.1.2.10.5.2.2.2.

Note 2. — Les transpondeurs capables de traiter les ELM descendants de longueur maximale (16 segments) doivent donc être capables de transmettre 20 réponses longues dans les conditions ci-dessus. Il peut exister des transpondeurs de niveau 4 qui ne peuvent pas traiter les messages de longueur maximale. Ces transpondeurs ne peuvent pas initialiser une longueur de message qui dépasse leurs possibilités. Par exemple, un transpondeur qui peut transmettre au maximum 10 réponses longues dans les conditions ci-dessus ne doit jamais annoncer un message de plus de 8 segments.

3.1.2.10.3.8 Retard et instabilité des réponses dans le cas du mode S

Note. — Lorsqu'une interrogation exigeant une réponse a été acceptée, la transmission de cette réponse commence après un délai fixe nécessaire à l'exécution des protocoles. Les valeurs assignées à ce délai sont différentes pour les réponses modes A et C, mode S et «appel général» modes A/C/S.

3.1.2.10.3.8.1 Retard et instabilité des réponses modes A et C. Le retard et l'instabilité des réponses pour les transactions modes A et C seront conformes aux dispositions du § 3.1.1.7.10.

3.1.2.10.3.8.12 Retard et instabilité des réponses mode S. Pour tous les niveaux de signal d'entrée compris entre MTL et -21 dBm, le bord avant de la première impulsion du préambule de la réponse (§ 3.1.2.2.5.1.1) se produira $128 \pm 0,25$ µs après l'inversion de phase synchro (§ 3.1.2.1.5.2.2) de l'impulsion P_6 reçue. Pour tous les niveaux de signal d'entrée compris entre MTL et -21 dBm, le bord avant de la première impulsion du préambule de la réponse (§ 3.1.2.2.5.1.1) se produira $128 \pm 0,25$ µs après l'inversion de phase synchro (§ 3.1.2.1.5.2.2) de l'impulsion P_6 reçue. Le L'instabilité du retard des réponses retard des réponses ne variera pas de plus de 0,08 µs, valeur de crête (probabilité 99,9 %). sera inférieure ou égale à 0,08 µs valeur de crête (probabilité 99,9 %).

3.1.2.10.3.8.3 Retard et instabilité des réponses «appel général» modes A/C/S. Pour tous les niveaux de signal d'entrée compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm, le bord avant de la première impulsion du préambule de la réponse (§ 3.1.2.2.5.1.1) se produira $128 \pm 0,5$ µs après le bord avant de l'impulsion P_4 de l'interrogation (§ 3.1.2.1.5.1.1). La variation ne dépassera pas 0,1 µs valeur de crête (probabilité 99,9 %).



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 168 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note. — Une variation de crête de 0,1 µs est compatible avec la valeur prescrite au § 3.1.1.7.10.

3.1.2.10.3.9 Temporisateurs. La durée et les caractéristiques des temporisateurs seront conformes aux indications du Tableau 3-10.

Tous les temporisateurs pourront être remis en marche. Dès réception d'une commande de démarrage ils fonctionneront pendant la durée spécifiée. Il en sera ainsi qu'ils soient ou non en état de fonctionnement au moment de cette réception. Lorsqu'un temporisateur reçoit une commande de remise à zéro, il cesse de fonctionner et retourne à son état initial pour se préparer à une commande de démarrage.

3.1.2.10.3.10 Inhibition des réponses. Les réponses aux interrogations appel-général « appel général » modes A/C/S ou mode S seulement seront toujours inhibées quand l'aéronef indiquera une situation au sol. mode S seulement seront toujours inhibées quand l'état en vol/au sol réel est « à la surface ». Il ne sera pas possible d'inhiber les réponses aux interrogations mode S à adressage discret, ~~que l'aéronef soit en vol ou au sol.~~

Note. — Les transpondeurs certifiés le 1er janvier 2020 ou à une date ultérieure inhibent aussi les réponses aux interrogations « appel général » modes A/C/S lorsque l'état en vol/au sol réel est « à la surface » (voir § 2.1.5.4.4).

3.1.2.10.3.10.1 Les aéronefs ~~seraient dotés, dans toute la mesure possible, d'un moyen automatique de détection de la situation « à la surface » et que cette information soit communiquée au transpondeur.~~ fournissent les données en vol/au sol au transpondeur.

3.1.2.10.3.10.2 ~~Les réponses modes A/C seraient inhibées lorsque l'aéronef est au sol pour qu'il n'y ait pas de brouillage lorsqu'il se trouve à proximité immédiate d'un interrogateur ou d'autres aéronefs. Les réponses modes A/C des transpondeurs avec capacité mode S seront inhibées lorsque l'état en vol/au sol réel est « à la surface » pour qu'il n'y ait pas de brouillage lorsqu'il se trouve à proximité immédiate d'un interrogateur ou d'autres aéronefs.~~

Note. — Les interrogations à adressage discret mode S n'entraînent pas de brouillage dans ce cas et elles peuvent être nécessaires aux communications sur liaison de données avec des aéronefs se trouvant à la surface de l'aéroport. Les squitters d'acquisition peuvent servir à assurer la surveillance passive des aéronefs à la surface de l'aéroport.

Tableau 3-10. Caractéristiques de temporisateurs

Temporisateur				Durée	Tolérance	Remise à
Désignation	Nombre	Référence	Symbole	s	s	zéro



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 169 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Verrouillage non sélectif	1	3.1.2.6.9.2	T _D	18	±1	non
Alerte temporaire	1	3.1.2.6.10.1.1.2	T _C	18	±1	non
SPI	1	3.1.2.6.10.1.3	T _i	18	±1	non
Réservations B, C, D	3*	3.1.2.6.11.3.1	T _R	18	±1	oui
Verrouillage multisite	78	3.1.2.6.9.1	T _L	18	±1	non

* À la demande

3.1.2.10.4 Système d'antennes de transpondeur et fonctionnement en diversité. Les transpondeurs mode S équipés pour le fonctionnement en diversité auront deux ports RF pour utiliser deux antennes disposées l'une à la partie supérieure du fuselage et l'autre à la partie inférieure. Lorsque le signal capté par l'une de ces antennes aura été choisi pour être accepté, la réponse sera obligatoirement transmise sur la même antenne.

3.1.2.10.4.1 Diagramme de rayonnement. Le diagramme de rayonnement des antennes mode S installées à bord des aéronefs sera l'équivalent nominal de celui d'une antenne unipolaire quart d'onde à plan de sol.

Note. — Les antennes de transpondeur conçues pour augmenter le gain aux dépens de l'ouverture du faisceau dans le plan vertical ne sont pas souhaitables, car leurs performances sont médiocres dans les virages.

3.1.2.10.4.2 Emplacement des antennes. Les antennes supérieure et inférieure seront montées aussi près que possible de l'axe du fuselage. Elles seront situées de manière que leur champ 'soit gêné le moins possible dans le plan horizontal.

3.1.2.10.4.2.1 La distance horizontale entre les antennes supérieure et inférieure, autant que possible, ne dépasserait pas 7,6 m (25 ft).

Note. — La présente spécification est destinée à permettre l'emploi de tout transpondeur diversité (y compris des câbles) avec toute installation d'antenne en diversité, tout en respectant la condition du § 3.1.2.10.4.5.

3.1.2.10.4.3 Sélection de l'antenne. Les transpondeurs mode S équipés pour le fonctionnement en diversité seront capables d'évaluer une séquence d'impulsions reçues simultanément sur les deux canaux d'antenne, afin de déterminer individuellement pour chaque canal si l'impulsion P₁ et l'impulsion P₂ d'un préambule d'interrogation mode S répondent aux spécifications de l'interrogation mode S définie au § 3.1.2.1 ~~et si l'impulsion P₁ et l'impulsion P₂ d'une interrogation mode A, mode C ou intermodes répondent aux spécifications des interrogations mode A et mode C définies en 3.1.1.~~

Note. — Les transpondeurs équipés pour le fonctionnement en diversité peuvent, à titre facultatif être capables d'évaluer d'autres caractéristiques des impulsions des interrogations reçues en vue de la sélection de canal diversité. Le transpondeur peut, par exemple, évaluer une interrogation mode S complète reçue simultanément

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 170 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

sur les deux canaux afin de déterminer individuellement pour chaque canal si cette interrogation remplit les conditions d'acceptation des interrogations mode S, qui sont indiquées au § 3.1.2.4.1.2.3.

3.1.2.10.4.3.1 Si les deux canaux reçoivent simultanément au moins une paire d'impulsions $P_1 - P_2$ qui répond aux spécifications d'une interrogation mode S, ~~ou une paire d'impulsions $P_1 - P_2$ qui répond aux spécifications d'une interrogation mode A ou mode C~~, ou si les deux canaux acceptent simultanément une interrogation complète, l'antenne sur laquelle le signal est le plus fort sera sélectionnée pour la réception de la suite (éventuelle) de l'interrogation et pour la transmission de la réponse.

3.1.2.10.4.3.2 Si un seul canal reçoit une paire d'impulsions qui répond aux spécifications de l'interrogation, ou si un seul canal accepte une interrogation, l'antenne correspondant à ce canal sera choisie, quelle que soit la force du signal reçu.

3.1.2.10.4.3.3 Seuil de sélection. Si la sélection de l'antenne est fonction du niveau du signal, on effectuera cette sélection à tous les niveaux compris entre MTL et -21 dBm.

Note. — Si la différence de niveau est inférieure à 3 dB, le choix de l'antenne est sans importance.

3.1.2.10.4.3.4 Tolérance relative à l'intervalle entre la réception du signal sur une antenne et sa réception sur l'autre. Si une interrogation est reçue sur l'une des deux antennes 0,125 μ s ou moins avant d'être reçue sur l'autre, on considérera que la réception est simultanée et l'on appliquera les critères ci-dessus pour la sélection de l'antenne. Si la réception de l'interrogation acceptée sur l'une des deux antennes a lieu 0,375 μ s ou plus avant la réception sur l'autre antenne, l'antenne choisie pour la réponse sera celle qui aura reçu l'interrogation la première. Si l'intervalle de temps est compris entre 0,125 et 0,375 μ s, le transpondeur choisira, pour émettre la réponse, une antenne sur la base des critères d'interrogation simultanée ou la première antenne à recevoir l'interrogation.

3.1.2.10.4.4 Isolation des canaux de transmission diversité. La puissance de crête RF rayonnée par l'antenne choisie dépassera d'au moins 20 dB la puissance rayonnée par l'autre antenne.

3.1.2.10.4.5 Délai de réponse des transpondeurs en diversité. Dans les transmissions bidirectionnelles, la différence totale de délai moyen de réponse entre les deux canaux d'antenne (compte tenu du retard différentiel causé par les câbles qui relient le transpondeur aux antennes et de la distance horizontale le long de l'axe du fuselage entre les deux antennes) ne dépassera pas 0,13 μ s pour les interrogations d'égale amplitude. Cette condition s'appliquera aux signaux d'interrogation dont le niveau sera compris entre MTL + 3 dB et -21 dBm. Les conditions relatives à l'instabilité dans chacun des canaux resteront celles qui sont spécifiées pour les transpondeurs qui ne fonctionnent pas en diversité.

Note. — Cette condition limite l'instabilité apparente due à la commutation d'antenne et aux différences de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 171 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

retard en câble.

3.1.2.10.5 Traitement Des Données Et Interfaces

3.1.2.10.5.1 Données directes. Les données directes seront celles qui sont exigées pour le protocole de surveillance du système mode S.

3.1.2.10.5.1.1 Données directes fixes. Les données directes fixes, c'est-à-dire les données relatives à l'aéronef qui ne changent pas en vol, seront les suivantes:

- (a) adresse d'aéronef (§ 3.1.2.4.1.2.3.1.1 et 3.1.2.5.2.2.2);
- (b) vitesse maximale (§ 3.1.2.8.2.2);
- (c) marques d'immatriculation si elles servent à l'identification du vol (§ 3.1.2.9.1.1).

3.1.2.10.5.1.2 Interfaces pour données directes fixes

Les interfaces entre le transpondeur et l'aéronef seraient telles que les valeurs des données directes fixes soient fonction de l'installation de bord et non de la configuration du transpondeur.

Note.— La présente spécification a pour objet de favoriser les techniques d'interface qui permettent de changer de transpondeur sans avoir à toucher au transpondeur lui-même pour positionner les données directes fixes.

3.1.2.10.5.1.3 Données directes variables. Les données directes, c'est-à-dire celles qui concernent l'aéronef et peuvent changer en vol, seront les suivantes:

- (a) code d'altitude mode C (§ 3.1.2.6.5.4);
- (b) code d'identité mode A (§ 3.1.2.6.7.1);
- (c) situation «au sol» (§ 3.1.2.5.2.2.1, 3.1.2.6.5.1 et 3.1.2.8.2.1);
- (d) identification d'aéronef si elle est différente des marques d'immatriculation (§ 3.1.2.9.1.1);
- (e) SPI (§ 3.1.2.6.10.1.3).

3.1.2.10.5.1.4 Interfaces pour données directes variables.

3.1.2.10.5.1.4.1 Un moyen sera prévu pour permettre au pilote, pendant que l'aéronef est au sol ou en vol, d'insérer la SPI sans qu'il soit nécessaire d'entrer ou de modifier d'autres données de vol.

3.1.2.10.5.1.4.2 Un moyen sera prévu pour permettre d'afficher le code d'identité mode A au pilote, pendant que l'aéronef est au sol ou en vol, sans qu'il soit nécessaire d'entrer ou de modifier d'autres

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 172 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

données de vol.

3.1.2.10.5.1.4.3 Pour les transpondeurs de niveau 2 et de niveaux supérieurs, un moyen sera prévu pour permettre, pendant que l'aéronef est au sol ou en vol, d'afficher l'identification de l'aéronef au pilote et, lorsqu'elle contient des données variables [3.1.2.10.5.1.3, alinéa d)], de les modifier sans qu'il soit nécessaire d'entrer ou de modifier d'autres données de vol.

Note.— Le moyen employé par le pilote pour entrer les données doit être aussi simple et efficace que possible afin de réduire au minimum le temps nécessaire à la saisie des données et les risques d'erreur.

3.1.2.10.5.1.4.4 Des interfaces seront prévues pour accepter le code d'altitude-pressure et le code de situation «au sol».

Note. — Aucune conception particulière d'interface n'est prescrite pour les données directes variables.

3.1.2.10.5.2 Données indirectes

Note. — Les données indirectes sont celles qui traversent le transpondeur dans un sens ou dans l'autre mais qui n'influent pas sur la fonction de surveillance.

Si les points d'origine ou de destination des données indirectes ne font pas partie intégrante du transpondeur, on aura recours à des interfaces pour assurer les connexions nécessaires.

3.1.2.10.5.2.1 Fonction des interfaces

Note. — Les interfaces pour données indirectes pour les transactions standards servent aux interrogations qui exigent une réponse et à la fonction de diffusion. Pour les interfaces pour données indirectes destinées aux ELM, qui desservent ce système, le transpondeur doit être équipé de circuits de mémoire tampon et de protocoles. Les ports des interfaces peuvent être distincts selon la direction et selon le service, ou être combinés de différentes manières.

3.1.2.10.5.2.1.1 Interface pour transactions montantes de longueur standard. Cette interface assurera la transmission de tous les bits des interrogations acceptées (éventuellement à l'exception du champ AP), sauf lorsque UF = 0, 11 ou 16.

Note. — Le champ AP peut aussi être transmis aux fins d'intégrité de la transaction.

3.1.2.10.5.2.1.2 Interface pour transactions descendantes de longueur standard. Les transpondeurs qui transmettront une information provenant d'un périphérique seront capables de recevoir des bits ou des structures binaires pour les insérer en des points appropriés de la transmission. Ces points ne comprendront pas ceux où sont insérées des structures binaires produites intérieurement par le transpondeur ni le champ AP de la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 173 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

réponse.

Les transpondeurs qui transmettront une information en utilisant le format Comm-B auront accès immédiat aux données demandées, en ce sens qu'ils répondront à une interrogation en transmettant les données demandées.

Note. — Cette exigence peut être satisfaite de deux manières:

- (a) le transpondeur peut être équipé de mémoires tampons pour les données internes et les protocoles;
- (b) le transpondeur peut utiliser une interface en temps réel fonctionnant de manière que les données montantes sortent du transpondeur avant que la réponse correspondante soit générée et que les données descendantes arrivent au transpondeur à temps pour être incluses dans la réponse.

3.1.2.10.5.2.1.3 Interface pour messages étendus (ELM)

Note. — L'interface ELM extrait du transpondeur — et lui fournit — les données échangées entre les aéronefs et le sol au moyen du protocole ELM (§ 3.1.2.7).

3.1.2.10.5.2.2 Cadences des transactions de données indirectes

3.1.2.10.5.2.2.1 Transactions de longueur standard. Les transpondeurs équipés pour transmettre des informations à destination et en provenance de dispositifs extérieurs seront capables de traiter les données contenues dans un nombre de réponses au moins égal à celui qui est prescrit au § 3.1.2.10.3.7.2 pour les taux de réponse minimaux et les données montantes contenues dans des interrogations dont la remise se fait à une cadence d'au moins:

- 50 interrogations longues dans tout intervalle de 1 s
- 18 interrogations longues dans un intervalle de 100 ms
- 8 interrogations longues dans un intervalle de 25 ms
- 4 interrogations longues dans un intervalle de 1,6 ms.

Note 1. — Un transpondeur dont le taux de réponse est supérieur aux valeurs minimales du § 3.1.2.10.3.7.2 n'a pas besoin d'accepter des interrogations de longue durée lorsqu'il a atteint les limites ci-dessus de traitement des données montantes.

Note 2. — La réponse mode S est le seul moyen d'accuser réception des données d'une interrogation mode S. Par conséquent, si le transpondeur est capable de répondre à une interrogation, l'installation mode S doit être capable d'accepter les données contenues dans cette interrogation, quel que soit l'intervalle de temps entre cette interrogation et les autres interrogations acceptées. Le chevauchement des faisceaux mode S de



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 174 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

plusieurs interrogateurs pourrait entraîner la nécessité de traiter et de mettre en mémoire tampon des volumes de données considérables. Les valeurs minimales décrites ci-dessus ramènent les besoins de traitement des données à un niveau réaliste et la possibilité de non-acceptation permet d'informer l'interrogateur que les données cesseront temporairement d'être acceptées.

3.1.2.10.5.2.2.2 Transactions de longue durée. Les transpondeurs de niveau 3 (§ 2.1.5.1.3) et les transpondeurs de niveau 4 (§ 2.1.5.1.4) seront capables de transférer des données d'au moins 4 ELM montants complets de 16 segments (§ 3.1.2.7.4) en 4 s. Les transpondeurs de niveau 5 (§ 2.1.5.1.5) seront capables de transférer des données d'au moins 4 ELM montants complets de 16 segments en 1 set seront capables d'accepter au moins 2 ELM montants complets de 16 segments avec le même code II en 250 ms. Les transpondeurs de niveau 4 seront capables de transmettre au moins 1 ELM descendant de 4 segments (§ 3.1.2.7.7 et 3.1.2.10.3.7.3) en 1 s. Les transpondeurs de niveau 5 seront capables de transmettre au moins 1 ELM descendant de 16 segments en 1 s.

3.1.2.10.5.2.2.2.1 Les transpondeurs de niveau 3 et de niveau 4 pourraient accepter au moins deux ELM montants complets de 16 segments en 250 ms.

3.1.2.10.5.2.3 Formats de données pour les transactions de longueur standard et les transactions de paramètres d'aéronef en liaison descendante obligatoires

3.1.2.10.5.2.3.1 Tous les transpondeurs de niveau 2 et au-dessus prendront en charge les registres suivants

- les comptes rendus de capacité (§ 3.1.2.6.10.2) ;
- le registre de protocole d'identification d'aéronef 20 {HEX} (3.1.2.9) ; et
- dans le cas des aéronefs équipés de l'ACAS, le registre d'avis de résolution en vigueur 30 {HEX} (4.3.8.4.2.2).

3.1.2.10.5.2.3.2 Au besoin, les DAP seront pris en charge par les registres énumérés dans le Tableau 3-11. Les formats et les cadences minimales d'actualisation des registres de transpondeur seront mis en œuvre de façon cohérente, afin d'assurer l'interopérabilité.

Note. — Les formats et les cadences d'actualisation de chaque registre et de l'application flash de données sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

3.1.2.10.5.2.3.3 L'interface de transaction de longueur standard de liaison descendante transmettra les paramètres d'aéronef en liaison descendante (DAP) au transpondeur, qui les transmet au sol. Chaque DAP sera inséré dans le format Comm-B (champ MB) et peut être extrait en utilisant soit le protocole Comm-B déclenché au sol (GICB), soit le canal MSP descendant 3 de l'application flash de données.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 175 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

3.1.2.10.5.3 Intégrité de la transmission des données. Les transpondeurs qui emploient des interfaces pour données seront dotés d'une protection suffisante pour garantir des taux d'erreurs inférieurs à une erreur sur 103 messages et inférieurs à une erreur non décelée sur 107 transmissions de 112 bits dans les deux sens entre l'antenne et chaque port d'interface.

Tableau 3-11. Registres des DAP

Registre	Nom	Contenu	Bits
40 {HEX}	Intention choisie dans le plan vertical	Altitude choisie à partir du MCP/FCU	1-13
		Altitude choisie à partir du FMS	14-26
		Réglage de pression barométrique moins 800 mb	27-39
		Bits de mode MCP/FCU	48-51
		Bits de la source d'altitude cible	54-56
50 {HEX}	Compte rendu de route et de virage	Angle de roulis	1-11
		Angle de route vrai	12-23
		Vitesse sol	24-34
		Variation angulaire de route	35-45
		Vitesse vraie	46-56
60 {HEX}	Compte rendu de cap et de vitesse	Cap magnétique	1-12
		Vitesse indiquée	13-23
		Mach	24-34
		Variation de l'altitude barométrique	35-45
		Vitesse verticale inertielle	46-56

3.1.2.10.5.4 Annulation des messages. L'interface pour transactions descendantes de longueur standard, ainsi que l'interface pour messages étendus, comprendront la possibilité d'annuler un message envoyé au transpondeur pour être remis à la station sol mais dont le cycle de remise n'a pas été achevé (c'est-à-dire que la clôture n'a pas été effectuée par un interrogateur sol).

Note. — Cette possibilité est nécessaire, par exemple, pour annuler un message si la remise est tentée lorsque l'aéronef ne se trouve pas dans la zone de couverture d'une station sol mode S. Le message doit alors être annulé afin de ne pas être lu et interprété comme étant un message actuel lorsque l'aéronef pénètre à nouveau dans l'espace aérien mode S.

3.1.2.10.5.5 Message dirigé depuis l'aéronef Ce type de message exige toutes les mesures indiquées au § 3.1.2.10.5.4, ainsi que le transfert au transpondeur de l'identificateur d'interrogateur du site qui doit recevoir le message.

3.1.2.11 CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DE SYSTÈME DE L'INTERROGATEUR AU SOL



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 176 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note. — Pour que le fonctionnement de l'interrogateur mode S ne nuise pas aux interrogateurs modes A/C, les interrogateurs mode S sont soumis à des limites de performances.

3.1.2.11.1 Cadences de répétition des interrogations. Les interrogateurs mode S utiliseront les cadences de répétition les plus faibles possibles dans tous les modes d'interrogation.

Note. — La technique monopulse permet d'obtenir des données d'azimut précises aux faibles cadences d'interrogation.

3.1.2.11.1.1 Cadence de répétition des interrogations «appel général».

3.1.2.11.1.1.1 Pour l'appel général modes A/C/S, utilisé pour l'acquisition, la cadence de répétition des interrogations sera inférieure à 250 par seconde. Cette cadence s'appliquera également aux paires d'interrogations «appel général» mode S seulement et modes A/C seulement utilisées pour l'acquisition en mode multisite.

3.1.2.11.1.1.2 Nombre maximal de réponses « appel général » mode S déclenchées par un interrogateur. Dans le cas des aéronefs qui ne sont pas verrouillés, le nombre maximal de réponses « appel général » déclenchées par un interrogateur mode S ne dépassera pas en moyenne 6 réponses « appel général » mode S par période de 200 ms et 26 réponses « appel général » mode S sur une période de 18 s.

3.1.2.11.1.2 Cadence de répétition des interrogations destinées aux aéronefs isolés

3.1.2.11.1.2.1 Interrogations appelant une réponse. Les interrogations mode S qui appellent une réponse ne seront pas transmises à des aéronefs isolés à des intervalles inférieurs à 400 μ s.

3.1.2.11.1.2.2 Interrogations ELM montantes. Le délai minimal entre le commencement d'une interrogation Comm-C et celui d'une interrogation Comm-C suivante sera de 50 μ s.

3.1.2.11.1.3 Cadence d'émission des interrogations sélectives

3.1.2.11.1.3.1 La cadence d'émission des interrogations sélectives pour tous les interrogateurs mode S sera:

- (a) inférieure à 2 400 par seconde en moyenne dans un intervalle de 40 millisecondes;
- (b) inférieure à 480 dans tout secteur de 3 degrés en moyenne dans un intervalle de 1 seconde.

3.1.2.11.1.3.2 En outre, la cadence d'émission des interrogations sélectives pour un interrogateur mode S ayant un chevauchement de couverture avec les lobes secondaires d'un autre interrogateur mode S sera:

- (a) inférieure à 1 200 par seconde en moyenne dans un intervalle de 4 secondes;
- (b) inférieure à 1 800 par seconde en moyenne dans un intervalle de 1 seconde.

Note. — La distance minimale type nécessaire pour assurer la séparation des lobes secondaires entre

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 3 177 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

interrogeurs est de 35 km.

3.1.2.11.2 Puissance Apparente Rayonnée de l'Interrogeur

La puissance apparente rayonnée de toutes les impulsions d'interrogation serait limitée de la manière décrite au § 3.1.1.8.2.

3.1.2.11.3 Puissance des interrogeurs inactifs. Lorsque l'émetteur de l'interrogeur ne transmettra aucune interrogation, sa puissance apparente rayonnée ne dépassera pas -5 dBm aux fréquences comprises entre 960 MHz et 1 215 MHz.

Note. — Cette limite garantit que les aéronefs qui évoluent à proximité (à un minimum de 1,85 km [1 NM]) de l'interrogeur ne recevront aucun signal brouilleur susceptible d'empêcher leur poursuite par un autre interrogeur. Il est même possible, dans certains cas, que des distances plus faibles entre le premier interrogeur et ces aéronefs présentent de l'importance, par exemple pour la surveillance mode S à la surface d'un aéroport. En pareil cas, il faudra peut-être restreindre davantage la puissance des interrogeurs inactifs.

3.1.2.11.3.1 Rayonnement des Emissions Non Essentielles

Le rayonnement en ondes entretenues ne dépasserait pas 76 dB au-dessous de 1 W.

~~3.1.2.11.4 Tolérances applicables au signal transmis. Pour que le signal électromagnétique reçu par le transpondeur soit conforme aux dispositions du § 3.1.2.1, le signal transmis devra respecter les tolérances résumées au Tableau 3-12.~~



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 178 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Tableau 3-12. Tolérances applicables au signal transmis

Référence (§)	Fonction	Tolérance
3.1.2.1.4.1	Durée des impulsions P_1, P_2, P_3, P_4, P_5 Durée de l'impulsion P_6	$\pm 0,09 \mu s$ $\pm 0,20 \mu s$
3.1.1.4	Position des impulsions $P_1 - P_3$ Position des impulsions $P_1 - P_2$	$\pm 0,18 \mu s$ $\pm 0,10 \mu s$
3.1.2.1.5.1.3	Position des impulsions $P_3 - P_4$	$\pm 0,04 \mu s$
3.1.2.1.5.2.4	Position des impulsions $P_1 - P_2$ Position de l'impulsion P_2 — inversion de phase synchro Position de l'impulsion P_6 — inversion de phase synchro Position de l'impulsion P_3 — inversion de phase synchro	$\pm 0,04 \mu s$ $\pm 0,04 \mu s$ $\pm 0,04 \mu s$ $\pm 0,05 \mu s$
3.1.1.5	Amplitude de l'impulsion P_3	$P_1 \pm 0,5 \text{ dB}$
3.1.2.1.5.1.4	Amplitude de l'impulsion P_4	$P_3 \pm 0,5 \text{ dB}$
3.1.2.1.5.2.5	Amplitude de l'impulsion P_6	Égale ou supérieure à $P_2 - 0,25 \text{ dB}$
3.1.2.1.4.1	Durées d'établissement des impulsions	$0,05 \mu s$ minimum, $0,1 \mu s$ maximum
3.1.2.1.4.1	Durées d'extinction des impulsions	$0,05 \mu s$ minimum, $0,2 \mu s$ maximum

3.1.2.11.45 Réponse parasite

Le niveau des réponses à des signaux qui ne sont pas compris dans la bande passante du récepteur se situerait à 60 dB au moins au-dessous du niveau normal de sensibilité.

3.1.2.11.56 Coordination de verrouillage. On ne fera pas fonctionner d'interrogateur mode S en utilisant le verrouillage «appel général» tant que la coordination n'aura pas été réalisée avec tous les autres interrogateurs mode S en fonctionnement dont les couvertures se chevauchent, afin que l'acquisition d'un aéronef mode S ne soit refusée à aucun interrogateur. Si la coordination n'est pas possible en raison de

la conception du système (par exemple, interrogateur mobile), l'interrogateur doit utiliser un moyen d'acquisition passif ou fonctionnera en mode annulation du verrouillage (§ 3.1.2.5.2.1.4) avec acquisition complémentaire (§ 3.1.2.5.2.1.5).

Note.1 — Cette coordination peut être assurée par l'intermédiaire d'un réseau sol ou par l'attribution de codes d'identificateurs d'interrogateur (H). Elle exigera des accords régionaux aux endroits où les couvertures chevauchent les limites internationales.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 179 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Note 2.— Les interrogateurs qui n'utilisent pas les interrogations « appel général » mode S seulement, le protocole de verrouillage « appel général » ou le protocole de liaison de données multisite peuvent utiliser n'importe quelle valeur CI dans le champ IIS ou SIS de leurs interrogations sélectives sans avoir à assurer une coordination avec les systèmes voisins.

3.1.2.11.67 Interrogateurs Mobiles

Toutes les fois que cela sera possible, l'acquisition des aéronefs mode S par les interrogateurs mobiles se ferait par la réception de squitters.

Note. — L'acquisition passive de squitters réduit la charge des canaux et peut être obtenue sans coordination.

Table 3-1. Pulse shapes — Mode S and intermode interrogations.

Pulse	Duration	Duration tolerance	Rise time (Min.)	Rise time (Max.)	Decay time (Min.)	Decay time (Max.)
P_1, P_2, P_3, P_5	0.8	± 0.1	0.05	0.1	0.05	0.2
P_4 (short)	0.8	± 0.1	0.05	0.1	0.05	0.2
P_4 (long)	1.6	± 0.1	0.05	0.1	0.05	0.2
P_6 (short)	16.25	± 0.25	0.05	0.1	0.05	0.2
P_6 (long)	30.25	± 0.25	0.05	0.1	0.05	0.2
S_1	0.8	± 0.1	0.05	0.1	0.05	0.2

Table 3-2. Pulse shapes — Mode S replies

Pulse duration	Duration tolerance	Rise time (Min.)	Rise time (Max.)	Decay time (Min.)	Decay time (Max.)
0.5	± 0.05	0.05	0.1	0.05	0.2
1.0	± 0.05	0.05	0.1	0.05	0.2

Table 3-3. Field definitions

Designator	Function	UF	DF	Reference
AA	Address announced		11, 17, 18	3.1.2.5.2.2.2
AC	Altitude code		4, 20	3.1.2.6.5.4
AF	Application field		19	3.1.2.8.8.2
AP	Address/parity	All	0, 4, 5, 16, 20, 21, 24	3.1.2.3.2.1.3
AQ	Acquisition	Q		3.1.2.8.1.1
CA	Capability		11, 17	3.1.2.5.2.2.1
CC	Cross-link capability	Q		3.1.2.8.2.3

a mis en forme : Police :Non Italique

a mis en forme : Police :10 pt, Étendu de 0,1 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,51 cm, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Autoriser lignes veuves et orphelines, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Justifié, Retrait : Gauche : 0,51 cm, Espace Avant : 6 pt, Après : 6 pt, Interligne : 1,5 ligne, Autoriser lignes veuves et orphelines, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 180 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>CF</u>	Control field	18	3.1.2.8.7.2
<u>CL</u>	Code label	11	3.1.2.5.2.1.3
<u>DF</u>	Downlink format	All	3.1.2.3.2.1.2
<u>DI</u>	Designator identification	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.1.3
<u>DP</u>	Data parity	20, 21	3.1.2.3.2.1.5
<u>DR</u>	Downlink request	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.2
<u>DS</u>	Data selector	0	3.1.2.8.1.3
<u>FS</u>	Flight status	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.1
<u>IC</u>	Interrogator code	11	3.1.2.5.2.1.2
<u>ID</u>	Identity	5, 21	3.1.2.6.7.1
<u>KE</u>	Control, ELM	24	3.1.2.7.3.1
<u>MA</u>	Message, Comm-A	20, 21	3.1.2.6.2.1
<u>MB</u>	Message, Comm-B	20, 21	3.1.2.6.6.1
<u>MC</u>	Message, Comm-C	24	3.1.2.7.1.3
<u>MD</u>	Message, Comm-D	24	3.1.2.7.3.3
<u>ME</u>	Message, extended squitter	17, 18	3.1.2.8.6.2
<u>MU</u>	Message, ACAS	16	4.3.8.4.2.3
<u>MV</u>	Message, ACAS	16	3.1.2.8.3.1, 4.3.8.4.2.4
<u>NC</u>	Number of C-segment	24	3.1.2.7.1.2
<u>ND</u>	Number of D-segment	24	3.1.2.7.3.2
<u>PC</u>	Protocol	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.1.1
<u>PI</u>	Parity/interrogator identifier	11, 17, 18	3.1.2.3.2.1.4
<u>PR</u>	Probability of reply	11	3.1.2.5.2.1.1
<u>RC</u>	Reply control	24	3.1.2.7.1.1
<u>RI</u>	Reply information	0	3.1.2.8.2.2
<u>RL</u>	Reply length	0	3.1.2.8.1.2
<u>RR</u>	Reply request	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.1.2
<u>SD</u>	Special designator	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.1.4
<u>SL</u>	Sensitivity Level (ACAS)	0, 16	4.3.8.4.2.5
<u>UF</u>	Uplink format	All	3.1.2.3.2.1.1
<u>UM</u>	Utility message	4, 5, 20, 21	3.1.2.6.5.3
<u>VS</u>	Vertical status	0	3.1.2.8.2.1

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

a mis en forme : Police :10 pt

Table 3-4. Subfield definitions



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 181 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>Subfield</u>			
<u>Designator</u>	<u>Function</u>	<u>Field</u>	<u>Reference</u>
<u>ACS</u>	<u>Altitude code subfield</u>	<u>ME</u>	<u>3.1.2.8.6.3.1.2</u>
<u>AIS</u>	<u>Aircraft identification subfield</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.9.1.1</u>
<u>BDS 1</u>	<u>Comm-B data selector subfield 1</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.6.11.2.1</u>
<u>BDS 2</u>	<u>Comm-B data selector subfield 2</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.6.11.2.1</u>
<u>IDS</u>	<u>Identifier designator subfield</u>	<u>UM</u>	<u>3.1.2.6.5.3.1</u>
<u>IIS</u>	<u>Interrogator identifier subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 a)</u>
<u>LOS</u>	<u>Lockout subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 d)</u>
<u>LSS</u>	<u>Lockout surveillance subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 g)</u>
<u>MBS</u>	<u>Multisite Comm-B subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 c)</u>
<u>MES</u>	<u>Multisite ELM subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 c)</u>
<u>OVC</u>	<u>Overlay control</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 i)</u>
<u>RRS</u>	<u>Reply request subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 e) and g)</u>
<u>RSS</u>	<u>Reservation status subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 c)</u>
<u>SAS</u>	<u>Surface antenna subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 f)</u>
<u>SCS</u>	<u>Squitter capability subfield</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.6.10.2.2.1</u>

a mis en forme le tableau



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 182 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>SIC</u>	<u>Surveillance identifier capability</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.6.10.2.2.1</u>
<u>SIS</u>	<u>Surveillance identifier subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 g)</u>
<u>SRS</u>	<u>Segment request subfield</u>	<u>MC</u>	<u>3.1.2.7.7.2.1</u>
<u>SSS</u>	<u>Surveillance status subfield</u>	<u>ME</u>	<u>3.1.2.8.6.3.1.1</u>
<u>TAS</u>	<u>Transmission acknowledgement subfield</u>	<u>MD</u>	<u>3.1.2.7.4.2.6</u>
<u>TMS</u>	<u>Tactical message subfield</u>	<u>SD</u>	<u>3.1.2.6.1.4.1 d)</u>
<u>TRS</u>	<u>Transmission rate subfield</u>	<u>MB</u>	<u>3.1.2.8.6.8.1</u>

Table 3-5. Interrogation — reply protocol summary

<u>Interroga tion UF</u>	<u>Special conditions</u>	<u>Reply DF</u>
<u>0</u>	<u>RL (3.1.2.8.1.2) equals 0</u>	<u>0</u>
	<u>RL (3.1.2.8.1.2) equals 1</u>	<u>16</u>
<u>4</u>	<u>RR (3.1.2.6.1.2) less than 16</u>	<u>4</u>
	<u>RR (3.1.2.6.1.2) equal to or greater than 16</u>	<u>20</u>
<u>5</u>	<u>RR (3.1.2.6.1.2) less than 16</u>	<u>5</u>
	<u>RR (3.1.2.6.1.2) equal to or greater than 16</u>	<u>21</u>
<u>11</u>	<u>Transponder locked out to interrogator code, IC (3.1.2.5.2.1.2)</u>	<u>No reply No</u>
	<u>Stochastic reply test fails (3.1.2.5.4)</u>	<u>reply 11</u>

Otherwise

<u>20</u>	<u>RR (3.1.2.6.1.2) less than 16</u>	<u>4</u>
	<u>RR (3.1.2.6.1.2) equal to or greater than 16</u>	<u>20</u>
	<u>AP contains broadcast address (3.1.2.4.1.2.3.1.3)</u>	<u>No reply</u>
<u>21</u>	<u>RR (3.1.2.6.1.2) less than 16</u>	<u>5</u>
	<u>RR (3.1.2.6.1.2) equal to or greater than 16</u>	<u>21</u>
	<u>AP contains broadcast address (3.1.2.4.1.2.3.1.3)</u>	<u>No reply</u>
<u>24</u>	<u>RC (3.1.2.7.1.1) equals 0 or 1</u>	<u>No reply 24</u>
	<u>RC (3.1.2.7.1.1) equals 2 or 3</u>	

Tableau 3-6. Tableau du compte rendu de capacité de liaison de données (registre 10₁₆)

<u>Sous-champs du registre</u> <u>10₁₆</u>	<u>Bits MB</u>	<u>Bits Comm-B</u>
<u>Drapeau de suite</u>	<u>9</u>	<u>41</u>
<u>Capacité d'émission du</u> <u>message de</u> <u>coordination</u> <u>opérationnelle (OCM)</u>	<u>10</u>	<u>42</u>
<u>Capacité de commande</u> <u>de recouvrement</u>	<u>15</u>	<u>47</u>
<u>Capacité ACAS</u>	<u>11-14, 16 et</u>	<u>43-46, 48 et</u>

a mis en forme le tableau

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 184 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

	<u>37-40</u>	<u>69-72</u>
<u>Numéro de version de sous-réseau mode S</u>	<u>17-23</u>	<u>49-55</u>
<u>Indicateur de protocole renforcé du transpondeur</u>	<u>24</u>	<u>56</u>
<u>Capacité de services spécifiques</u>	<u>25</u>	<u>57</u>
<u>Capacité d'ELM montants</u>	<u>26-28</u>	<u>58-60</u>
<u>Capacité d'ELM descendants</u>	<u>29-32</u>	<u>61-64</u>
<u>Capacité d'identification d'aéronef</u>	<u>33</u>	<u>65</u>
<u>Sous-champ capacité en matière de squitters</u>	<u>34</u>	<u>66</u>
<u>Capacité en matière d'identificateur de surveillance</u>	<u>35</u>	<u>67</u>
<u>Compte rendu de capacité relatif aux GICB d'usage commun</u>	<u>36</u>	<u>68</u>
<u>Capacité de flash de données de base</u>	<u>42</u>	<u>74</u>

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 185 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>Capacité de recouvrement de phase (PO) sur squitter long</u>	<u>43</u>	<u>75</u>
<u>Capacité de recouvrement de phase (PO) sur mode S</u>	<u>44</u>	<u>76</u>
<u>Indicateur côté transpondeur actif</u>	<u>49–50</u>	<u>81–82</u>
<u>Indicateur de modification du registre 11₁₆, capacité de liaison de données (suite)</u>	<u>51</u>	<u>83</u>
<u>État des sous-adresses 0 à 15 de l'ETTD</u>	<u>41-56</u>	<u>73-88</u>

Note.— Le sous-champ « état des sous-adresses 0 à 15 de l'ETTD », qui était précédemment défini par les bits MB 41–56 du compte rendu de capacité de liaison de données (registre 10₁₆), est maintenant défini par les bits MB 41–56 du compte rendu de capacité de liaison de données (suite) (registre 11₁₆). Des informations supplémentaires sur tous les bits du compte rendu de capacité de liaison de données figurent dans le Doc 9871.

Tableau 3-7. Définition des données de recouvrement de phase

<u>Phase par rapport à la référence synchro (degrés)</u>	<u>Valeur binaire MSB – LSB</u>
<u>0</u>	<u>000</u>
<u>45</u>	<u>001</u>
<u>90</u>	<u>010</u>
<u>135</u>	<u>011</u>
<u>180</u>	<u>100</u>
<u>225</u>	<u>101</u>
<u>270</u>	<u>110</u>
<u>315</u>	<u>111</u>

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Police :Non Gras

a mis en forme : Centré, Retrait : Gauche : 0,15 cm,
Première ligne : 0 cm, Droite : 0 cm

a mis en forme le tableau



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 186 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Table 3-8. Character coding for transmission of aircraft identification by data link

(subset of IA-5 — see 3.1.2.9.1.2)

				<u>b6</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
				<u>b5</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
<u>b4</u>	<u>b3</u>	<u>b2</u>	<u>b1</u>					
<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>			<u>P</u>	<u>SP</u>	<u>0</u>
<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>		<u>A</u>	<u>Q</u>		<u>1</u>
<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>		<u>B</u>	<u>R</u>		<u>2</u>
<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		<u>C</u>	<u>S</u>		<u>3</u>
<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>		<u>D</u>	<u>I</u>		<u>4</u>
<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>		<u>E</u>	<u>U</u>		<u>5</u>
<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>		<u>F</u>	<u>V</u>		<u>6</u>
<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		<u>G</u>	<u>W</u>		<u>7</u>
<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>		<u>H</u>	<u>X</u>		<u>8</u>
<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1</u>		<u>I</u>	<u>Y</u>		<u>9</u>
<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>		<u>J</u>	<u>Z</u>		
<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		<u>K</u>			
<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>		<u>L</u>			



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 187 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>1</u>		<u>M</u>			
<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>0</u>		<u>N</u>			
<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		<u>O</u>			

Tableau 3-9. Caractéristiques de temporisateurs

<u>Temporisateur</u> <u>Désignation</u>	<u>Nombre</u>	<u>Référence (§)</u>	<u>Symbole</u>	<u>Durée</u> <u>s</u>	<u>Tolérance</u> <u>s</u>	<u>Remise à</u> <u>zéro</u>
<u>Verrouillage non sélectif</u>	<u>1</u>	<u>3.1.2.6.9.2</u>	<u>T_D</u>	<u>18</u>	<u>±1</u>	<u>non</u>
<u>Alerte temporaire</u>	<u>1</u>	<u>3.1.2.6.10.1.1.2</u>	<u>T_C</u>	<u>18</u>	<u>±1</u>	<u>non</u>
<u>SPI</u>	<u>1</u>	<u>3.1.2.6.10.1.3</u>	<u>T_I</u>	<u>18</u>	<u>±1</u>	<u>non</u>
<u>Réservations B, C, D</u>	<u>3*</u>	<u>3.1.2.6.11.3.1</u>	<u>T_R</u>	<u>18</u>	<u>±1</u>	<u>oui</u>
<u>Verrouillage multisite</u>	<u>78</u>	<u>3.1.2.6.9.1</u>	<u>T_L</u>	<u>18</u>	<u>±1</u>	<u>non</u>
<u>Flash de données de base</u>	<u>1</u>	<u>3.1.2.6.10.3.4.2</u>	<u>T_F</u>	<u>30</u>	<u>±1</u>	<u>non</u>

* À la demande Selon les besoins

Table 3-10. DAPs registers

<u>Register</u>	<u>Name</u>	<u>Data content</u>	<u>Bits</u>
<u>40 {HEX}</u>	<u>Selected vertical intention</u>	<u>MCP/FCU selected altitude</u>	<u>1-13</u>
		<u>FMS selected altitude</u>	<u>14-26</u>
		<u>Barometric pressure setting minus</u> <u>800 mb</u>	<u>27-39</u>
		<u>MCP/FCU mode bits</u>	<u>48-51</u>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 188 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

		<u>Target altitude source bits</u>	<u>54-56</u>
<u>50 {HEX}</u>	<u>Track and turn report</u>	<u>Roll angle</u>	<u>1-11</u>
		<u>True track angle</u>	<u>12-23</u>
		<u>Ground speed</u>	<u>24-34</u>
		<u>Track angle rate</u>	<u>35-45</u>
		<u>True airspeed</u>	<u>46-56</u>
<u>60 {HEX}</u>	<u>Heading and speed report</u>	<u>Magnetic heading</u>	<u>1-12</u>
		<u>Indicated airspeed</u>	<u>13-23</u>
		<u>Mach</u>	<u>24-34</u>
		<u>Barometric altitude rate</u>	<u>35-45</u>
		<u>Inertial vertical velocity</u>	<u>46-56</u>

Tableau 3-11. Précisions relatives au signal d'interrogation transmis

<u>Fonction</u>	<u>Valeur</u>	<u>Référence</u>
<u>Modes A/C</u>		
<u>Fréquence porteuse</u>	<u>1 030 ± 0,20 MHz</u>	<u>3.1.1.1.1 –</u> <u>3.1.1.1.2</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_3$</u> <u>(mode A)</u>	<u>8 ± 0,18 microsecondes</u>	<u>3.1.1.4.3</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_3$</u> <u>(mode C)</u>	<u>21 ± 0,18 microsecondes</u>	<u>3.1.1.4.3</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_2$</u>	<u>2 ± 0,10 microsecondes</u>	<u>3.1.1.4.4</u>

a mis en forme : Non Surlignage

a mis en forme : Non Surlignage



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 189 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>Durée des impulsions P_1, P_2, P_3</u>	<u>$0,8 \pm 0,09$ microseconde</u>	<u>3.1.1.4.5</u>
<u>Durées d'établissement des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,10 microseconde maximum</u>	<u>3.1.1.4.6</u>
<u>Durées d'extinction des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,20 microseconde maximum</u>	<u>3.1.1.4.7</u>
<u>Fonction</u>	<u>Valeur</u>	<u>Référence</u>
<u>Amplitude de l'impulsion P_3</u>	<u>$P_1 \pm 0,5$ dB</u>	<u>3.1.1.5.2</u>
<u>Intermode</u>		
<u>Fréquence porteuse</u>	<u>$1\,030 \pm 0,01$ MHz</u>	<u>3.1.2.1.1</u>
<u>Durée des impulsions P_1, P_2, P_3, P_4</u>	<u>$0,8 \pm 0,09$ microseconde</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durées d'établissement des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,10 microseconde maximum</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durées d'extinction des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,20 microseconde maximum</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_3$ (appel général mode A seulement)</u>	<u>$8 \pm 0,18$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.1</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_3$ (appel général mode C seulement)</u>	<u>$21 \pm 0,18$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.1</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_2$</u>	<u>$2 \pm 0,04$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.1</u>
<u>Intervalle entre impulsions $P_3 - P_4$</u>	<u>$2 \pm 0,04$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.1</u>
<u>Amplitude de l'impulsion P_3</u>	<u>$P_1 \pm 0,5$ dB</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.2</u>
<u>Amplitude de l'impulsion P_4</u>	<u>$P_3 - 0,5$ dB/+2,5 dB</u>	<u>3.1.2.1.5.1.2.2</u>
<u>Mode S</u>		
<u>Fréquence porteuse</u>	<u>$1\,030 \pm 0,01$ MHz</u>	<u>3.1.2.1.1</u>
<u>Durée des impulsions P_1, P_2, P_3, P_5</u>	<u>$0,8 \pm 0,09$ microseconde</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durée de l'impulsion P_5 (courte)</u>	<u>$16,25 \pm 0,20$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durée de l'impulsion P_5 (longue)</u>	<u>$30,25 \pm 0,20$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durées d'établissement des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,10 microseconde maximum</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>
<u>Durée d'extinction des impulsions</u>	<u>0,05 microseconde minimum, 0,20 microseconde maximum</u>	<u>3.1.2.1.4.1</u>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 190 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>Intervalle entre impulsions $P_1 - P_2$</u>	<u>$2 \pm 0,04$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.2.4</u>
<u>Intervalle impulsion P_2 – inversion de phase synchro</u>	<u>$2,75 \pm 0,04$ microsecondes</u>	<u>3.1.2.1.5.2.4</u>
<u>Intervalle impulsion P_5 – inversion de phase synchro</u>	<u>$1,25 \pm 0,04$ microseconde</u>	<u>3.1.2.1.5.2.4</u>
<u>Intervalle impulsion P_5 – inversion de phase synchro</u>	<u>$0,4 \pm 0,04$ microseconde</u>	<u>3.1.2.1.5.2.4</u>
<u>Amplitude de l'impulsion P_2</u>	<u>Égale ou supérieure à $P_1 - 0,25$ dB</u>	<u>3.1.2.1.5.2.5</u>
<u>Amplitude de l'impulsion P_6, première microseconde</u>	<u>Égale ou supérieure à $P_1 - 0,25$ dB</u>	<u>3.1.2.1.5.2.5</u>

Tableau 3-12. Définition des champs de type du message avec recouvrement de phase

<u>Valeur du type de message</u>	<u>Correction d'erreurs sans circuit de retour</u>	<u>Signification</u>
<u>0</u>	<u>S/O</u>	<u>Aucune donnée</u>
<u>1</u>	<u>RS</u>	<u>Message d'état et de situation ADSB</u>
<u>2</u>		<u>Données GICB mode S</u>
<u>3</u>		<u>Message de surveillance des interrogations/réponses</u>
<u>4</u>		<u>Message d'essai</u>
<u>5</u>		<u>DF-18 (ADS-R, ADS-SLR, TISB)</u>
<u>6</u>		<u>Non défini</u>
<u>7</u>	<u>LDPC</u>	<u>Message d'état et de situation ADSB</u>
<u>8</u>		<u>Données GICB mode S</u>
<u>9</u>		<u>Message de surveillance des interrogations/réponses</u>
<u>10</u>		<u>Message d'essai</u>
<u>11</u>		<u>DF-18 (ADS-R, ADS-SLR, TISB)</u>
<u>12</u>		<u>Non défini</u>
<u>13–255</u>	<u>Réservé</u>	

Tableau 3-13. Structure des données LDPC de recouvrement de phase



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4
Télécommunications aéronautiques -
Systèmes de surveillance et
anticollision

Page: **CHAP 3** 191 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>Bloc n°</u>	<u>Bit de donnée du message avec</u> <u>recouvrement de phase</u> <u>(34 bits)</u>	<u>Bit de donnée de correction</u> <u>de la parité de phase</u> <u>(20 bits)</u>
<u>1</u>	<u>1–34</u>	<u>205–224</u>
<u>2</u>	<u>35–68</u>	<u>225–244</u>
<u>3</u>	<u>69–102</u>	<u>245–264</u>
<u>4</u>	<u>103–136</u>	<u>265–284</u>
<u>5</u>	<u>137–170</u>	<u>285–304</u>
<u>6</u>	<u>171–204</u>	<u>305–324</u>

Table 3-14. Définition des champs de sous-type du message avec recouvrement de phase

<u>Valeur</u>	<u>Signification</u>
<u>0</u>	<u>Aucune donnée</u>
<u>1</u>	<u>Le bloc de données PO contient des valeurs</u> <u>prédéfinies établies pour les registres GICB sélectionnés</u>
<u>2–15</u>	<u>Réservé</u>

a mis en forme le tableau

a mis en forme : Français (France)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 192 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

← **a mis en forme** : Retrait : Gauche : 0 cm



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 193 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

APPENDICE AU CHAPITRE 3

Code SSR pour la transmission automatique de l'altitude-pression (Positions attribuées aux impulsions)

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
-1 000 à -950	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
-950 à -850	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	
-850 à -750	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
-750 à -650	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
-650 à -550	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	
-550 à -450	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	
-450 à -350	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	
-350 à -250	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
-250 à -150	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	
-150 à -50	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	
-50 à 50	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	
50 à 150	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	
150 à 250	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	
250 à 350	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	
350 à 450	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	
450 à 550	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	
550 à 650	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	
650 à 750	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
750 à 850	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	
850 à 950	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	
950 à 1 050	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	
1 050 à 1 150	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	
1 150 à 1 250	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	
1 250 à 1 350	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	
1 350 à 1 450	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	
1 450 à 1 550	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	
1 550 à 1 650	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	
1 650 à 1 750	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	
1 750 à 1 850	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	
1 850 à 1 950	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	
1 950 à 2 050	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	
2 050 à 2 150	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	
2 150 à 2 250	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	
2 250 à 2 350	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
2 350 à 2 450	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	
2 450 à 2 550	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	
2 550 à 2 650	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
2 650 à 2 750	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 194 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
2 750 à 2 850		0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
2 850 à 2 950		0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
2 950 à 3 050		0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0
3 050 à 3 150		0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
3 150 à 3 250		0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0
3 250 à 3 350		0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0
3 350 à 3 450		0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0
3 450 à 3 550		0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0
3 550 à 3 650		0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1
3 650 à 3 750		0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1
3 750 à 3 850		0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1
3 850 à 3 950		0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1
3 950 à 4 050		0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0
4 050 à 4 150		0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0
4 150 à 4 250		0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0
4 250 à 4 350		0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0
4 350 à 4 450		0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0
4 450 à 4 550		0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0
4 550 à 4 650		0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1
4 650 à 4 750		0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1
4 750 à 4 850		0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
4 850 à 4 950		0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1
4 950 à 5 050		0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0
5 050 à 5 150		0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0
5 150 à 5 250		0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
5 250 à 5 350		0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0
5 350 à 5 450		0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0
5 450 à 5 550		0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0
5 550 à 5 650		0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1
5 650 à 5 750		0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1
5 750 à 5 850		0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
5 850 à 5 950		0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1
5 950 à 6 050		0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
6 050 à 6 150		0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0
6 150 à 6 250		0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0
6 250 à 6 350		0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
6 350 à 6 450		0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0
6 450 à 6 550		0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
6 550 à 6 650		0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
6 650 à 6 750		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
6 750 à 6 850		0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
6 850 à 6 950		0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1
6 950 à 7 050		0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
7 050 à 7 150		0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0
7 150 à 7 250		0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 195 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
7 250 à 7 350		0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
7 350 à 7 450		0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0
7 450 à 7 550		0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0
7 550 à 7 650		0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1
7 650 à 7 750		0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1
7 750 à 7 850		0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1
7 850 à 7 950		0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1
7 950 à 8 050		0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0
8 050 à 8 150		0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0
8 150 à 8 250		0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0
8 250 à 8 350		0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0
8 350 à 8 450		0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0
8 450 à 8 550		0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0
8 550 à 8 650		0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1
8 650 à 8 750		0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1
8 750 à 8 850		0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1
8 850 à 8 950		0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1
8 950 à 9 050		0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0
9 050 à 9 150		0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0
9 150 à 9 250		0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0
9 250 à 9 350		0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
9 350 à 9 450		0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0
9 450 à 9 550		0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0
9 550 à 9 650		0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1
9 650 à 9 750		0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1
9 750 à 9 850		0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1
9 850 à 9 950		0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1
9 950 à 10 050		0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0
10 050 à 10 150		0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0
10 150 à 10 250		0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0
10 250 à 10 350		0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0
10 350 à 10 450		0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0
10 450 à 10 550		0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0
10 550 à 10 650		0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1
10 650 à 10 750		0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1
10 750 à 10 850		0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
10 850 à 10 950		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1
10 950 à 11 050		0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0
11 050 à 11 150		0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0
11 150 à 11 250		0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
11 250 à 11 350		0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0
11 350 à 11 450		0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0
11 450 à 11 550		0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
11 550 à 11 650		0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1
11 650 à 11 750		0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 196 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)			D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁ C ₂ C ₄
11 750 à 11 850	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0 0 1
11 850 à 11 950	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0 1 1
11 950 à 12 050	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0 1 0
12 050 à 12 150	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1 1 0
12 150 à 12 250	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1 0 0
12 250 à 12 350	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1 0 0
12 350 à 12 450	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1 1 0
12 450 à 12 550	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0 1 0
12 550 à 12 650	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0 1 1
12 650 à 12 750	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0 0 1
12 750 à 12 850	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0 0 1
12 850 à 12 950	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0 1 1
12 950 à 13 050	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0 1 0
13 050 à 13 150	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1 1 0
13 150 à 13 250	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1 0 0
13 250 à 13 350	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1 0 0
13 350 à 13 450	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1 1 0
13 450 à 13 550	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0 1 0
13 550 à 13 650	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0 1 1
13 650 à 13 750	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0 0 1
13 750 à 13 850	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0 0 1
13 850 à 13 950	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0 1 1
13 950 à 14 050	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0 1 0
14 050 à 14 150	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1 1 0
14 150 à 14 250	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1 0 0
14 250 à 14 350	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1 0 0
14 350 à 14 450	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1 1 0
14 450 à 14 550	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0 1 0
14 550 à 14 650	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0 1 1
14 650 à 14 750	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0 0 1
14 750 à 14 850	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0 0 1
14 850 à 14 950	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0 1 1
14 950 à 15 050	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0 1 0
15 050 à 15 150	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1 1 0
15 150 à 15 250	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1 0 0
15 250 à 15 350	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1 0 0
15 350 à 15 450	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1 1 0
15 450 à 15 550	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0 1 0
15 550 à 15 650	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0 1 1
15 650 à 15 750	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0 0 1
15 750 à 15 850	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0 0 1
15 850 à 15 950	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0 1 1
15 950 à 16 050	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0 1 0
16 050 à 16 150	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1 1 0
16 150 à 16 250	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1 0 0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 197 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE INTERVALLES (Pieds)	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
16 250 à 16 350	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	
16 350 à 16 450	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	
16 450 à 16 550	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	
16 550 à 16 650	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	
16 650 à 16 750	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	
16 750 à 16 850	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	
16 850 à 16 950	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	
16 950 à 17 050	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	
17 050 à 17 150	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	
17 150 à 17 250	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	
17 250 à 17 350	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	
17 350 à 17 450	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
17 450 à 17 550	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	
17 550 à 17 650	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	
17 650 à 17 750	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	
17 750 à 17 850	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	
17 850 à 17 950	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	
17 950 à 18 050	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	
18 050 à 18 150	0	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	
18 150 à 18 250	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	
18 250 à 18 350	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	
18 350 à 18 450	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	
18 450 à 18 550	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	
18 550 à 18 650	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	
18 650 à 18 750	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	
18 750 à 18 850	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	
18 850 à 18 950	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	
18 950 à 19 050	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	
19 050 à 19 150	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	
19 150 à 19 250	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	
19 250 à 19 350	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	
19 350 à 19 450	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	
19 450 à 19 550	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	
19 550 à 19 650	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	
19 650 à 19 750	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	
19 750 à 19 850	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	
19 850 à 19 950	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	
19 950 à 20 050	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	
20 050 à 20 150	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
20 150 à 20 250	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
20 250 à 20 350	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	
20 350 à 20 450	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	
20 450 à 20 550	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	
20 550 à 20 650	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	
20 650 à 20 750	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 198 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
20 750 à 20 850		0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1
20 850 à 20 950		0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1
20 950 à 21 050		0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	0
21 050 à 21 150		0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0
21 150 à 21 250		0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0
21 250 à 21 350		0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0
21 350 à 21 450		0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0
21 450 à 21 550		0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0
21 550 à 21 650		0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1
21 650 à 21 750		0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1
21 750 à 21 850		0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1
21 850 à 21 950		0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1
21 950 à 22 050		0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0
22 050 à 22 150		0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0
22 150 à 22 250		0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0
22 250 à 22 350		0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0
22 350 à 22 450		0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0
22 450 à 22 550		0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0
22 550 à 22 650		0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1
22 650 à 22 750		0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
22 750 à 22 850		0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1
22 850 à 22 950		0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1
22 950 à 23 050		0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0
23 050 à 23 150		0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0
23 150 à 23 250		0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0
23 250 à 23 350		0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0
23 350 à 23 450		0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0
23 450 à 23 550		0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0
23 550 à 23 650		0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1
23 650 à 23 750		0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1
23 750 à 23 850		0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1
23 850 à 23 950		0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1
23 950 à 24 050		0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0
24 050 à 24 150		0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0
24 150 à 24 250		0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0
24 250 à 24 350		0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
24 350 à 24 450		0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0
24 450 à 24 550		0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0
24 550 à 24 650		0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1
24 650 à 24 750		0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1
24 750 à 24 850		0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1
24 850 à 24 950		0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1
24 950 à 25 050		0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0
25 050 à 25 150		0	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0
25 150 à 25 250		0	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 199 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)			D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁ C ₂ C ₄
25 250 à 25 350	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1 0 0
25 350 à 25 450	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1 1 0
25 450 à 25 550	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0 1 0
25 550 à 25 650	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0 1 1
25 650 à 25 750	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0 0 1
25 750 à 25 850	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0 0 1
25 850 à 25 950	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0 1 1
25 950 à 26 050	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0 1 0
26 050 à 26 150	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1 1 0
26 150 à 26 250	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1 0 0
26 250 à 26 350	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1 0 0
26 350 à 26 450	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1 1 0
26 450 à 26 550	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0 1 0
26 550 à 26 650	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0 1 1
26 650 à 26 750	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0 0 1
26 750 à 26 850	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0 0 1
26 850 à 26 950	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0 1 1
26 950 à 27 050	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0 1 0
27 050 à 27 150	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1 1 0
27 150 à 27 250	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1 0 0
27 250 à 27 350	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1 0 0
27 350 à 27 450	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1 1 0
27 450 à 27 550	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0 1 0
27 550 à 27 650	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0 1 1
27 650 à 27 750	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0 0 1
27 750 à 27 850	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0 0 1
27 850 à 27 950	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0 1 1
27 950 à 28 050	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0 1 0
28 050 à 28 150	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1 1 0
28 150 à 28 250	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1 0 0
28 250 à 28 350	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1 0 0
28 350 à 28 450	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1 1 0
28 450 à 28 550	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0 1 0
28 550 à 28 650	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0 1 1
28 650 à 28 750	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0 0 1
28 750 à 28 850	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0 0 1
28 850 à 28 950	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0 1 1
28 950 à 29 050	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0 1 0
29 050 à 29 150	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1 1 0
29 150 à 29 250	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1 0 0
29 250 à 29 350	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1 0 0
29 350 à 29 450	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1 1 0
29 450 à 29 550	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0 1 0
29 550 à 29 650	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0 1 1
29 650 à 29 750	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0 0 1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 200 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
29 750 à 29 850	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	
29 850 à 29 950	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	
29 950 à 30 050	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
30 050 à 30 150	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	
30 150 à 30 250	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	
30 250 à 30 350	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
30 350 à 30 450	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	
30 450 à 30 550	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
30 550 à 30 650	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
30 650 à 30 750	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
30 750 à 30 850	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
30 850 à 30 950	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
30 950 à 31 050	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
31 050 à 31 150	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	
31 150 à 31 250	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
31 250 à 31 350	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	
31 350 à 31 450	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	
31 450 à 31 550	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	
31 550 à 31 650	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	
31 650 à 31 750	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	
31 750 à 31 850	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	
31 850 à 31 950	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	
31 950 à 32 050	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	
32 050 à 32 150	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	
32 150 à 32 250	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	
32 250 à 32 350	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	
32 350 à 32 450	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	
32 450 à 32 550	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	
32 550 à 32 650	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	
32 650 à 32 750	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	
32 750 à 32 850	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	
32 850 à 32 950	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	
32 950 à 33 050	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	
33 050 à 33 150	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	
33 150 à 33 250	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	
33 250 à 33 350	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	
33 350 à 33 450	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	
33 450 à 33 550	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	
33 550 à 33 650	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	
33 650 à 33 750	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	
33 750 à 33 850	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	
33 850 à 33 950	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	
33 950 à 34 050	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	
34 050 à 34 150	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	
34 150 à 34 250	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 201 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
34 250 à 34 350		0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0
34 350 à 34 450		0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0
34 450 à 34 550		0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0
34 550 à 34 650		0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1
34 650 à 34 750		0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1
34 750 à 34 850		0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1
34 850 à 34 950		0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1
34 950 à 35 050		0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0
35 050 à 35 150		0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0
35 150 à 35 250		0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0
35 250 à 35 350		0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0
35 350 à 35 450		0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0
35 450 à 35 550		0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0
35 550 à 35 650		0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1
35 650 à 35 750		0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1
35 750 à 35 850		0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1
35 850 à 35 950		0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1
35 950 à 36 050		0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0
36 050 à 36 150		0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0
36 150 à 36 250		0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0
36 250 à 36 350		0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0
36 350 à 36 450		0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0
36 450 à 36 550		0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0
36 550 à 36 650		0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1
36 650 à 36 750		0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1
36 750 à 36 850		0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1
36 850 à 36 950		0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1
36 950 à 37 050		0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0
37 050 à 37 150		0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0
37 150 à 37 250		0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0
37 250 à 37 350		0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0
37 350 à 37 450		0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0
37 450 à 37 550		0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0
37 550 à 37 650		0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1
37 650 à 37 750		0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1
37 750 à 37 850		0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1
37 850 à 37 950		0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1
37 950 à 38 050		0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0
38 050 à 38 150		0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0
38 150 à 38 250		0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0
38 250 à 38 350		0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0
38 350 à 38 450		0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0
38 450 à 38 550		0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0
38 550 à 38 650		0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1
38 650 à 38 750		0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 202 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
38 750 à 38 850		0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1
38 850 à 38 950		0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1
38 950 à 39 050		0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0
39 050 à 39 150		0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0
39 150 à 39 250		0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0
39 250 à 39 350		0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0
39 350 à 39 450		0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0
39 450 à 39 550		0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0
39 550 à 39 650		0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1
39 650 à 39 750		0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1
39 750 à 39 850		0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1
39 850 à 39 950		0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1
39 950 à 40 050		0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0
40 050 à 40 150		0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0
40 150 à 40 250		0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0
40 250 à 40 350		0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0
40 350 à 40 450		0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0
40 450 à 40 550		0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0
40 550 à 40 650		0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1
40 650 à 40 750		0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1
40 750 à 40 850		0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1
40 850 à 40 950		0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1
40 950 à 41 050		0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0
41 050 à 41 150		0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0
41 150 à 41 250		0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0
41 250 à 41 350		0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
41 350 à 41 450		0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
41 450 à 41 550		0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0
41 550 à 41 650		0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1
41 650 à 41 750		0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1
41 750 à 41 850		0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1
41 850 à 41 950		0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1
41 950 à 42 050		0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0
42 050 à 42 150		0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0
42 150 à 42 250		0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0
42 250 à 42 350		0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0
42 350 à 42 450		0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0
42 450 à 42 550		0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0
42 550 à 42 650		0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1
42 650 à 42 750		0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
42 750 à 42 850		0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1
42 850 à 42 950		0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1
42 950 à 43 050		0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0
43 050 à 43 150		0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0
43 150 à 43 250		0	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 203 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE INTERVALLES (Pieds)	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
43 250 à 43 350	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	
43 350 à 43 450	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	
43 450 à 43 550	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	
43 550 à 43 650	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	
43 650 à 43 750	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	
43 750 à 43 850	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	
43 850 à 43 950	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	
43 950 à 44 050	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	
44 050 à 44 150	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
44 150 à 44 250	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	
44 250 à 44 350	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	
44 350 à 44 450	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	
44 450 à 44 550	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	
44 550 à 44 650	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	
44 650 à 44 750	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	
44 750 à 44 850	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	
44 850 à 44 950	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	
44 950 à 45 050	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	
45 050 à 45 150	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	
45 150 à 45 250	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	
45 250 à 45 350	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	
45 350 à 45 450	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	
45 450 à 45 550	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	
45 550 à 45 650	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	
45 650 à 45 750	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	
45 750 à 45 850	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	
45 850 à 45 950	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	
45 950 à 46 050	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	
46 050 à 46 150	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	
46 150 à 46 250	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	
46 250 à 46 350	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	
46 350 à 46 450	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	
46 450 à 46 550	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	
46 550 à 46 650	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	
46 650 à 46 750	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	
46 750 à 46 850	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
46 850 à 46 950	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	
46 950 à 47 050	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	
47 050 à 47 150	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	
47 150 à 47 250	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	
47 250 à 47 350	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	
47 350 à 47 450	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	
47 450 à 47 550	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	
47 550 à 47 650	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	
47 650 à 47 750	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 204 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
47 750 à 47 850	47 750 à 47 850	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	1
	47 850 à 47 950	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1
	47 950 à 48 050	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0
	48 050 à 48 150	0	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0
48 150 à 48 250	48 150 à 48 250	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0
	48 250 à 48 350	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0
	48 350 à 48 450	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0
	48 450 à 48 550	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0
48 550 à 48 650	48 550 à 48 650	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1
	48 650 à 48 750	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1
	48 750 à 48 850	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1
	48 850 à 48 950	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1
48 950 à 49 050	48 950 à 49 050	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0
	49 050 à 49 150	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0
	49 150 à 49 250	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0
	49 250 à 49 350	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0
49 350 à 49 450	49 350 à 49 450	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0
	49 450 à 49 550	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0
	49 550 à 49 650	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1
	49 650 à 49 750	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1
49 750 à 49 850	49 750 à 49 850	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1
	49 850 à 49 950	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1
	49 950 à 50 050	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
	50 050 à 50 150	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0
50 150 à 50 250	50 150 à 50 250	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0
	50 250 à 50 350	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0
	50 350 à 50 450	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0
	50 450 à 50 550	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0
50 550 à 50 650	50 550 à 50 650	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1
	50 650 à 50 750	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1
	50 750 à 50 850	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1
	50 850 à 50 950	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1
50 950 à 51 050	50 950 à 51 050	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0
	51 050 à 51 150	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0
	51 150 à 51 250	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0
	51 250 à 51 350	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0
51 350 à 51 450	51 350 à 51 450	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0
	51 450 à 51 550	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0
	51 550 à 51 650	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1
	51 650 à 51 750	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1
51 750 à 51 850	51 750 à 51 850	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1
	51 850 à 51 950	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1
	51 950 à 52 050	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0
	52 050 à 52 150	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0
52 150 à 52 250	52 150 à 52 250	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 205 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)			D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁ C ₂ C ₄
52 250 à 52 350	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0
52 350 à 52 450	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0
52 450 à 52 550	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0
52 550 à 52 650	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1
52 650 à 52 750	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1
52 750 à 52 850	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1
52 850 à 52 950	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1
52 950 à 53 050	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1
53 050 à 53 150	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1
53 150 à 53 250	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0
53 250 à 53 350	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0
53 350 à 53 450	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1
53 450 à 53 550	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1
53 550 à 53 650	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1
53 650 à 53 750	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1
53 750 à 53 850	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1
53 850 à 53 950	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1
53 950 à 54 050	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
54 050 à 54 150	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0
54 150 à 54 250	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0
54 250 à 54 350	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
54 350 à 54 450	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0
54 450 à 54 550	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
54 550 à 54 650	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1
54 650 à 54 750	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
54 750 à 54 850	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
54 850 à 54 950	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
54 950 à 55 050	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
55 050 à 55 150	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
55 150 à 55 250	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
55 250 à 55 350	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0
55 350 à 55 450	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0
55 450 à 55 550	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
55 550 à 55 650	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1
55 650 à 55 750	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
55 750 à 55 850	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
55 850 à 55 950	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1
55 950 à 56 050	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0
56 050 à 56 150	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0
56 150 à 56 250	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0
56 250 à 56 350	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
56 350 à 56 450	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0
56 450 à 56 550	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
56 550 à 56 650	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1
56 650 à 56 750	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 206 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
56 750 à 56 850		0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1
56 850 à 56 950		0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1
56 950 à 57 050		0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0
57 050 à 57 150		0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0
57 150 à 57 250		0	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0
57 250 à 57 350		0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0
57 350 à 57 450		0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0
57 450 à 57 550		0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0
57 550 à 57 650		0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1
57 650 à 57 750		0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1
57 750 à 57 850		0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1
57 850 à 57 950		0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	1
57 950 à 58 050		0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0
58 050 à 58 150		0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0
58 150 à 58 250		0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0
58 250 à 58 350		0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0
58 350 à 58 450		0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0
58 450 à 58 550		0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0
58 550 à 58 650		0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1
58 650 à 58 750		0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1
58 750 à 58 850		0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
58 850 à 58 950		0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1
58 950 à 59 050		0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
59 050 à 59 150		0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0
59 150 à 59 250		0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0
59 250 à 59 350		0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0
59 350 à 59 450		0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0
59 450 à 59 550		0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0
59 550 à 59 650		0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1
59 650 à 59 750		0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1
59 750 à 59 850		0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1
59 850 à 59 950		0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1
59 950 à 60 050		0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0
60 050 à 60 150		0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0
60 150 à 60 250		0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0
60 250 à 60 350		0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0
60 350 à 60 450		0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0
60 450 à 60 550		0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0
60 550 à 60 650		0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1
60 650 à 60 750		0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
60 750 à 60 850		0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
60 850 à 60 950		0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1
60 950 à 61 050		0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
61 050 à 61 150		0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0
61 150 à 61 250		0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 207 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
61 250 à 61 350		0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0
61 350 à 61 450		0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0
61 450 à 61 550		0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0
61 550 à 61 650		0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1
61 650 à 61 750		0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1
61 750 à 61 850		0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
61 850 à 61 950		0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
61 950 à 62 050		0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
62 050 à 62 150		0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0
62 150 à 62 250		0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
62 250 à 62 350		0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
62 350 à 62 450		0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
62 450 à 62 550		0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
62 550 à 62 650		0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
62 650 à 62 750		0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
62 750 à 62 850		1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
62 850 à 62 950		1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
62 950 à 63 050		1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
63 050 à 63 150		1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
63 150 à 63 250		1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
63 250 à 63 350		1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
63 350 à 63 450		1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0
63 450 à 63 550		1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0
63 550 à 63 650		1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
63 650 à 63 750		1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
63 750 à 63 850		1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1
63 850 à 63 950		1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1
63 950 à 64 050		1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0
64 050 à 64 150		1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0
64 150 à 64 250		1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0
64 250 à 64 350		1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
64 350 à 64 450		1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0
64 450 à 64 550		1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
64 550 à 64 650		1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1
64 650 à 64 750		1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
64 750 à 64 850		1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
64 850 à 64 950		1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1
64 950 à 65 050		1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0
65 050 à 65 150		1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0
65 150 à 65 250		1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0
65 250 à 65 350		1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0
65 350 à 65 450		1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0
65 450 à 65 550		1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0
65 550 à 65 650		1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1
65 650 à 65 750		1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 208 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)			D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁ C ₂ C ₄
65 750 à 65 850				1	1	0	0	0	1	0	1	0 0 1
65 850 à 65 950				1	1	0	0	0	1	0	1	0 1 1
65 950 à 66 050				1	1	0	0	0	1	0	1	0 1 0
66 050 à 66 150				1	1	0	0	0	1	0	1	1 1 0
66 150 à 66 250				1	1	0	0	0	1	0	1	1 0 0
66 250 à 66 350				1	1	0	0	0	1	0	0	1 0 0
66 350 à 66 450				1	1	0	0	0	1	0	0	1 1 0
66 450 à 66 550				1	1	0	0	0	1	0	0	0 1 0
66 550 à 66 650				1	1	0	0	0	1	0	0	0 1 1
66 650 à 66 750				1	1	0	0	0	1	0	0	0 0 1
66 750 à 66 850				1	1	0	0	1	1	0	0	0 0 1
66 850 à 66 950				1	1	0	0	1	1	0	0	0 1 1
66 950 à 67 050				1	1	0	0	1	1	0	0	0 1 0
67 050 à 67 150				1	1	0	0	1	1	0	0	1 1 0
67 150 à 67 250				1	1	0	0	1	1	0	0	1 0 0
67 250 à 67 350				1	1	0	0	1	1	0	1	1 0 0
67 350 à 67 450				1	1	0	0	1	1	0	1	1 1 0
67 450 à 67 550				1	1	0	0	1	1	0	1	0 1 0
67 550 à 67 650				1	1	0	0	1	1	0	1	0 1 1
67 650 à 67 750				1	1	0	0	1	1	0	1	0 0 1
67 750 à 67 850				1	1	0	0	1	1	1	1	0 0 1
67 850 à 67 950				1	1	0	0	1	1	1	1	0 1 1
67 950 à 68 050				1	1	0	0	1	1	1	1	0 1 0
68 050 à 68 150				1	1	0	0	1	1	1	1	1 1 0
68 150 à 68 250				1	1	0	0	1	1	1	1	1 0 0
68 250 à 68 350				1	1	0	0	1	1	1	0	1 0 0
68 350 à 68 450				1	1	0	0	1	1	1	0	1 1 0
68 450 à 68 550				1	1	0	0	1	1	1	0	0 1 0
68 550 à 68 650				1	1	0	0	1	1	1	0	0 1 1
68 650 à 68 750				1	1	0	0	1	1	1	0	0 0 1
68 750 à 68 850				1	1	0	0	1	0	1	0	0 0 1
68 850 à 68 950				1	1	0	0	1	0	1	0	0 1 1
68 950 à 69 050				1	1	0	0	1	0	1	0	0 1 0
69 050 à 69 150				1	1	0	0	1	0	1	0	1 1 0
69 150 à 69 250				1	1	0	0	1	0	1	0	1 0 0
69 250 à 69 350				1	1	0	0	1	0	1	1	1 0 0
69 350 à 69 450				1	1	0	0	1	0	1	1	1 1 0
69 450 à 69 550				1	1	0	0	1	0	1	1	0 1 0
69 550 à 69 650				1	1	0	0	1	0	1	1	0 1 1
69 650 à 69 750				1	1	0	0	1	0	1	1	0 0 1
69 750 à 69 850				1	1	0	0	1	0	0	1	0 0 1
69 850 à 69 950				1	1	0	0	1	0	0	1	0 1 1
69 950 à 70 050				1	1	0	0	1	0	0	1	0 1 0
70 050 à 70 150				1	1	0	0	1	0	0	1	1 1 0
70 150 à 70 250				1	1	0	0	1	0	0	1	1 0 0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 209 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
70 250 à 70 350		1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
70 350 à 70 450		1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0
70 450 à 70 550		1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0
70 550 à 70 650		1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1
70 650 à 70 750		1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70 750 à 70 850		1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1
70 850 à 70 950		1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1
70 950 à 71 050		1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0
71 050 à 71 150		1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0
71 150 à 71 250		1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0
71 250 à 71 350		1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0
71 350 à 71 450		1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0
71 450 à 71 550		1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0
71 550 à 71 650		1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1
71 650 à 71 750		1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1
71 750 à 71 850		1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1
71 850 à 71 950		1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1
71 950 à 72 050		1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0
72 050 à 72 150		1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0
72 150 à 72 250		1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0
72 250 à 72 350		1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0
72 350 à 72 450		1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0
72 450 à 72 550		1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0
72 550 à 72 650		1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	1
72 650 à 72 750		1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1
72 750 à 72 850		1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1
72 850 à 72 950		1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1
72 950 à 73 050		1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0
73 050 à 73 150		1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0
73 150 à 73 250		1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0
73 250 à 73 350		1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0
73 350 à 73 450		1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0
73 450 à 73 550		1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0
73 550 à 73 650		1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1
73 650 à 73 750		1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1
73 750 à 73 850		1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1
73 850 à 73 950		1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1
73 950 à 74 050		1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0
74 050 à 74 150		1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0
74 150 à 74 250		1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0
74 250 à 74 350		1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0
74 350 à 74 450		1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0
74 450 à 74 550		1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0
74 550 à 74 650		1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1
74 650 à 74 750		1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 210 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
74 750 à 74 850	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	
74 850 à 74 950	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	
74 950 à 75 050	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	
75 050 à 75 150	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	
75 150 à 75 250	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	
75 250 à 75 350	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	
75 350 à 75 450	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	
75 450 à 75 550	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	
75 550 à 75 650	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	
75 650 à 75 750	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	
75 750 à 75 850	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	
75 850 à 75 950	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	
75 950 à 76 050	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	
76 050 à 76 150	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	
76 150 à 76 250	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	
76 250 à 76 350	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	
76 350 à 76 450	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	
76 450 à 76 550	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	
76 550 à 76 650	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	
76 650 à 76 750	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	
76 750 à 76 850	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	
76 850 à 76 950	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	
76 950 à 77 050	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	
77 050 à 77 150	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	
77 150 à 77 250	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	
77 250 à 77 350	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	
77 350 à 77 450	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	
77 450 à 77 550	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	
77 550 à 77 650	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	
77 650 à 77 750	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	1	
77 750 à 77 850	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	
77 850 à 77 950	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	
77 950 à 78 050	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	
78 050 à 78 150	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	
78 150 à 78 250	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	
78 250 à 78 350	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	
78 350 à 78 450	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	
78 450 à 78 550	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	
78 550 à 78 650	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	
78 650 à 78 750	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
78 750 à 78 850	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	
78 850 à 78 950	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	
78 950 à 79 050	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	
79 050 à 79 150	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	
79 150 à 79 250	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 211 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)									C ₁	C ₂	C ₄
79 250 à 79 350	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	
79 350 à 79 450	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	
79 450 à 79 550	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	
79 550 à 79 650	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	
79 650 à 79 750	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	
79 750 à 79 850	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	
79 850 à 79 950	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	
79 950 à 80 050	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	
80 050 à 80 150	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	
80 150 à 80 250	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	
80 250 à 80 350	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	
80 350 à 80 450	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	
80 450 à 80 550	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	
80 550 à 80 650	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	
80 650 à 80 750	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	
80 750 à 80 850	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	
80 850 à 80 950	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	
80 950 à 81 050	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	
81 050 à 81 150	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	
81 150 à 81 250	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	
81 250 à 81 350	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	
81 350 à 81 450	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
81 450 à 81 550	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	
81 550 à 81 650	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	
81 650 à 81 750	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	
81 750 à 81 850	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	
81 850 à 81 950	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	
81 950 à 82 050	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	
82 050 à 82 150	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	
82 150 à 82 250	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	
82 250 à 82 350	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	
82 350 à 82 450	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	
82 450 à 82 550	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	
82 550 à 82 650	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	
82 650 à 82 750	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	
82 750 à 82 850	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	
82 850 à 82 950	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	
82 950 à 83 050	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	
83 050 à 83 150	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	
83 150 à 83 250	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	
83 250 à 83 350	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	
83 350 à 83 450	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	
83 450 à 83 550	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	
83 550 à 83 650	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	
83 650 à 83 750	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 212 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
83 750 à 83 850	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	
83 850 à 83 950	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	
83 950 à 84 050	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	
84 050 à 84 150	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
84 150 à 84 250	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
84 250 à 84 350	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	
84 350 à 84 450	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	
84 450 à 84 550	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	
84 550 à 84 650	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	
84 650 à 84 750	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	
84 750 à 84 850	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	
84 850 à 84 950	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	
84 950 à 85 050	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	
85 050 à 85 150	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	
85 150 à 85 250	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	
85 250 à 85 350	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	
85 350 à 85 450	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	
85 450 à 85 550	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	
85 550 à 85 650	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	
85 650 à 85 750	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	
85 750 à 85 850	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	
85 850 à 85 950	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	
85 950 à 86 050	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	
86 050 à 86 150	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	
86 150 à 86 250	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	
86 250 à 86 350	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	
86 350 à 86 450	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	
86 450 à 86 550	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	
86 550 à 86 650	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	
86 650 à 86 750	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	
86 750 à 86 850	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	
86 850 à 86 950	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	
86 950 à 87 050	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	
87 050 à 87 150	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	
87 150 à 87 250	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	
87 250 à 87 350	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	
87 350 à 87 450	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	
87 450 à 87 550	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	
87 550 à 87 650	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	
87 650 à 87 750	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	
87 750 à 87 850	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	
87 850 à 87 950	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	
87 950 à 88 050	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	
88 050 à 88 150	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	
88 150 à 88 250	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 213 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
88 250 à 88 350	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	
88 350 à 88 450	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	
88 450 à 88 550	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	
88 550 à 88 650	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	
88 650 à 88 750	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	
88 750 à 88 850	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	
88 850 à 88 950	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	
88 950 à 89 050	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	
89 050 à 89 150	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	
89 150 à 89 250	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	
89 250 à 89 350	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	
89 350 à 89 450	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	
89 450 à 89 550	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	
89 550 à 89 650	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	
89 650 à 89 750	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	
89 750 à 89 850	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	
89 850 à 89 950	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	
89 950 à 90 050	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	
90 050 à 90 150	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	
90 150 à 90 250	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	
90 250 à 90 350	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	
90 350 à 90 450	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	
90 450 à 90 550	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	
90 550 à 90 650	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	
90 650 à 90 750	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	
90 750 à 90 850	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	
90 850 à 90 950	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	
90 950 à 91 050	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	
91 050 à 91 150	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	
91 150 à 91 250	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	
91 250 à 91 350	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	
91 350 à 91 450	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	
91 450 à 91 550	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	
91 550 à 91 650	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	
91 650 à 91 750	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	
91 750 à 91 850	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	
91 850 à 91 950	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	
91 950 à 92 050	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	
92 050 à 92 150	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	
92 150 à 92 250	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	
92 250 à 92 350	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	
92 350 à 92 450	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	
92 450 à 92 550	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	
92 550 à 92 650	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	
92 650 à 92 750	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 214 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)												
	INTERVALLES (Pieds)		D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
92 750 à 92 850			1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1
92 850 à 92 950			1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1
92 950 à 93 050			1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0
93 050 à 93 150			1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0
93 150 à 93 250			1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0
93 250 à 93 350			1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0
93 350 à 93 450			1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0
93 450 à 93 550			1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0
93 550 à 93 650			1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1
93 650 à 93 750			1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1
93 750 à 93 850			1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1
93 850 à 93 950			1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1
93 950 à 94 050			1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0
94 050 à 94 150			1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0
94 150 à 94 250			1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
94 250 à 94 350			1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
94 350 à 94 450			1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0
94 450 à 94 550			1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
94 550 à 94 650			1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1
94 650 à 94 750			1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
94 750 à 94 850			1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
94 850 à 94 950			1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
94 950 à 95 050			1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
95 050 à 95 150			1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
95 150 à 95 250			1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
95 250 à 95 350			1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
95 350 à 95 450			1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0
95 450 à 95 550			1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
95 550 à 95 650			1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1
95 650 à 95 750			1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
95 750 à 95 850			1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1
95 850 à 95 950			1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1
95 950 à 96 050			1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0
96 050 à 96 150			1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0
96 150 à 96 250			1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0
96 250 à 96 350			1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
96 350 à 96 450			1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0
96 450 à 96 550			1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0
96 550 à 96 650			1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1
96 650 à 96 750			1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
96 750 à 96 850			1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1
96 850 à 96 950			1	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1
96 950 à 97 050			1	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0
97 050 à 97 150			1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0
97 150 à 97 250			1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 215 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)										
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
INTERVALLES (Pieds)											
97 250 à 97 350	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0
97 350 à 97 450	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0
97 450 à 97 550	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	0
97 550 à 97 650	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1
97 650 à 97 750	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1
97 750 à 97 850	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
97 850 à 97 950	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1
97 950 à 98 050	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0
98 050 à 98 150	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0
98 150 à 98 250	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0
98 250 à 98 350	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
98 350 à 98 450	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0
98 450 à 98 550	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
98 550 à 98 650	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1
98 650 à 98 750	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1
98 750 à 98 850	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1
98 850 à 98 950	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1
98 950 à 99 050	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0
99 050 à 99 150	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
99 150 à 99 250	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
99 250 à 99 350	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0
99 350 à 99 450	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0
99 450 à 99 550	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0
99 550 à 99 650	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1
99 650 à 99 750	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1
99 750 à 99 850	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1
99 850 à 99 950	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1
99 950 à 100 050	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0
100 050 à 100 150	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0
100 150 à 100 250	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0
100 250 à 100 350	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0
100 350 à 100 450	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0
100 450 à 100 550	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0
100 550 à 100 650	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1
100 650 à 100 750	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1
100 750 à 100 850	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1
100 850 à 100 950	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1
100 950 à 101 050	1	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0
101 050 à 101 150	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0
101 150 à 101 250	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
101 250 à 101 350	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0
101 350 à 101 450	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0
101 450 à 101 550	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0
101 550 à 101 650	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1
101 650 à 101 750	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 216 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
101 750 à 101 850		1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1
101 850 à 101 950		1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1
101 950 à 102 050		1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0
102 050 à 102 150		1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0
102 150 à 102 250		1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0
102 250 à 102 350		1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0
102 350 à 102 450		1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0
102 450 à 102 550		1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0
102 550 à 102 650		1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1
102 650 à 102 750		1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1
102 750 à 102 850		1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
102 850 à 102 950		1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1
102 950 à 103 050		1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0
103 050 à 103 150		1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0
103 150 à 103 250		1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0
103 250 à 103 350		1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0
103 350 à 103 450		1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0
103 450 à 103 550		1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0
103 550 à 103 650		1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1
103 650 à 103 750		1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1
103 750 à 103 850		1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1
103 850 à 103 950		1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1
103 950 à 104 050		1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0
104 050 à 104 150		1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0
104 150 à 104 250		1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0
104 250 à 104 350		1	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0
104 350 à 104 450		1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0
104 450 à 104 550		1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	0
104 550 à 104 650		1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1
104 650 à 104 750		1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1
104 750 à 104 850		1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1
104 850 à 104 950		1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1
104 950 à 105 050		1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0
105 050 à 105 150		1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0
105 150 à 105 250		1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0
105 250 à 105 350		1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0
105 350 à 105 450		1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0
105 450 à 105 550		1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0
105 550 à 105 650		1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1
105 650 à 105 750		1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1
105 750 à 105 850		1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1
105 850 à 105 950		1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1
105 950 à 106 050		1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0
106 050 à 106 150		1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0
106 150 à 106 250		1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 217 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
106 250 à 106 350		1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0
106 350 à 106 450		1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0
106 450 à 106 550		1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0
106 550 à 106 650		1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1
106 650 à 106 750		1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1
106 750 à 106 850		1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1
106 850 à 106 950		1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1
106 950 à 107 050		1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0
107 050 à 107 150		1	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0
107 150 à 107 250		1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0
107 250 à 107 350		1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0
107 350 à 107 450		1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0
107 450 à 107 550		1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0
107 550 à 107 650		1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1
107 650 à 107 750		1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1
107 750 à 107 850		1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	1
107 850 à 107 950		1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1
107 950 à 108 050		1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0
108 050 à 108 150		1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0
108 150 à 108 250		1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0
108 250 à 108 350		1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0
108 350 à 108 450		1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0
108 450 à 108 550		1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0
108 550 à 108 650		1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1
108 650 à 108 750		1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1
108 750 à 108 850		1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1
108 850 à 108 950		1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1
108 950 à 109 050		1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0
109 050 à 109 150		1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0
109 150 à 109 250		1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
109 250 à 109 350		1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0
109 350 à 109 450		1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0
109 450 à 109 550		1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0
109 550 à 109 650		1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1
109 650 à 109 750		1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1
109 750 à 109 850		1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1
109 850 à 109 950		1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1
109 950 à 110 050		1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
110 050 à 110 150		1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0
110 150 à 110 250		1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0
110 250 à 110 350		1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
110 350 à 110 450		1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0
110 450 à 110 550		1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
110 550 à 110 650		1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1
110 650 à 110 750		1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 218 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
110 750 à 110 850		1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
110 850 à 110 950		1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
110 950 à 111 050		1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
111 050 à 111 150		1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
111 150 à 111 250		1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
111 250 à 111 350		1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0
111 350 à 111 450		1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0
111 450 à 111 550		1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
111 550 à 111 650		1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1
111 650 à 111 750		1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
111 750 à 111 850		1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
111 850 à 111 950		1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1
111 950 à 112 050		1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0
112 050 à 112 150		1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0
112 150 à 112 250		1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0
112 250 à 112 350		1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
112 350 à 112 450		1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0
112 450 à 112 550		1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
112 550 à 112 650		1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1
112 650 à 112 750		1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
112 750 à 112 850		1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1
112 850 à 112 950		1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1
112 950 à 113 050		1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0
113 050 à 113 150		1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0
113 150 à 113 250		1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0
113 250 à 113 350		1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0
113 350 à 113 450		1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0
113 450 à 113 550		1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	0
113 550 à 113 650		1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1
113 650 à 113 750		1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1
113 750 à 113 850		1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1
113 850 à 113 950		1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1
113 950 à 114 050		1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
114 050 à 114 150		1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0
114 150 à 114 250		1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0
114 250 à 114 350		1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0
114 350 à 114 450		1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0
114 450 à 114 550		1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0
114 550 à 114 650		1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1
114 650 à 114 750		1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
114 750 à 114 850		1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1
114 850 à 114 950		1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1
114 950 à 115 050		1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0
115 050 à 115 150		1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0
115 150 à 115 250		1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 219 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
115 250 à 115 350		1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0
115 350 à 115 450		1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0
115 450 à 115 550		1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0
115 550 à 115 650		1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1
115 650 à 115 750		1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1
115 750 à 115 850		1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1
115 850 à 115 950		1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1
115 950 à 116 050		1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0
116 050 à 116 150		1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0
116 150 à 116 250		1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
116 250 à 116 350		1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0
116 350 à 116 450		1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0
116 450 à 116 550		1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0
116 550 à 116 650		1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1
116 650 à 116 750		1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1
116 750 à 116 850		1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1
116 850 à 116 950		1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1
116 950 à 117 050		1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0
117 050 à 117 150		1	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0
117 150 à 117 250		1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0
117 250 à 117 350		1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0
117 350 à 117 450		1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0
117 450 à 117 550		1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0
117 550 à 117 650		1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1
117 650 à 117 750		1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1
117 750 à 117 850		1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1
117 850 à 117 950		1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1
117 950 à 118 050		1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0
118 050 à 118 150		1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0
118 150 à 118 250		1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
118 250 à 118 350		1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0
118 350 à 118 450		1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0
118 450 à 118 550		1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
118 550 à 118 650		1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1
118 650 à 118 750		1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
118 750 à 118 850		1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
118 850 à 118 950		1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
118 950 à 119 050		1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
119 050 à 119 150		1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0
119 150 à 119 250		1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
119 250 à 119 350		1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0
119 350 à 119 450		1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0
119 450 à 119 550		1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
119 550 à 119 650		1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1
119 650 à 119 750		1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 220 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)											
	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄	
119 750 à 119 850	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	
119 850 à 119 950	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	
119 950 à 120 050	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	
120 050 à 120 150	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	
120 150 à 120 250	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	
120 250 à 120 350	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	
120 350 à 120 450	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	
120 450 à 120 550	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	
120 550 à 120 650	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	
120 650 à 120 750	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	
120 750 à 120 850	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	
120 850 à 120 950	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	
120 950 à 121 050	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	
121 050 à 121 150	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	
121 150 à 121 250	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	
121 250 à 121 350	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	
121 350 à 121 450	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	
121 450 à 121 550	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	
121 550 à 121 650	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	
121 650 à 121 750	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	
121 750 à 121 850	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	
121 850 à 121 950	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	
121 950 à 122 050	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	
122 050 à 122 150	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	
122 150 à 122 250	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	
122 250 à 122 350	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	
122 350 à 122 450	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	
122 450 à 122 550	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	
122 550 à 122 650	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	
122 650 à 122 750	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	
122 750 à 122 850	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
122 850 à 122 950	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	
122 950 à 123 050	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	
123 050 à 123 150	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	
123 150 à 123 250	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
123 250 à 123 350	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	
123 350 à 123 450	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	
123 450 à 123 550	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	
123 550 à 123 650	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	
123 650 à 123 750	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	
123 750 à 123 850	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	
123 850 à 123 950	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	
123 950 à 124 050	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	
124 050 à 124 150	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	
124 150 à 124 250	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 3** 221 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

PLAGE	POSITION DES IMPULSIONS (0 ou 1 indique, pour chaque position, respectivement l'absence ou la présence d'une impulsion)											
	INTERVALLES (Pieds)	D ₂	D ₄	A ₁	A ₂	A ₄	B ₁	B ₂	B ₄	C ₁	C ₂	C ₄
124 250 à 124 350		1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
124 350 à 124 450		1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0
124 450 à 124 550		1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0
124 550 à 124 650		1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1
124 650 à 124 750		1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
124 750 à 124 850		1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
124 850 à 124 950		1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
124 950 à 125 050		1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
125 050 à 125 150		1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0
125 150 à 125 250		1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
125 250 à 125 350		1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0
125 350 à 125 450		1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0
125 450 à 125 550		1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0
125 550 à 125 650		1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
125 650 à 125 750		1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
125 750 à 125 850		1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
125 850 à 125 950		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
125 950 à 126 050		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
126 050 à 126 150		1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0
126 150 à 126 250		1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
126 250 à 126 350		1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
126 350 à 126 450		1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
126 450 à 126 550		1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
126 550 à 126 650		1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
126 650 à 126 750		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 222 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

CHAPITRE 4 : SYSTÈME ANTICOLLISION EMBARQUÉ

Note liminaire.— Le présent chapitre contient les SARP sur l'ACAS I, l'ACAS II et l'ACAS III. Il met l'accent en particulier sur l'ACAS II, qui fournit des avis de résolution (RA) dans le plan vertical en plus d'avis de trafic* (TA). Les dispositions sont énoncées en détail dans les sections suivantes :

- 4.3 ACAS II et ACAS III — DISPOSITIONS GÉNÉRALES
- 4.4 PERFORMANCE DE LA LOGIQUE ANTICOLLISION DE L'ACAS II
- 4.5 UTILISATION DU SQUITTER LONG PAR L'ACAS

L'ACAS X et le TCAS version 7.1 sont considérés comme des systèmes ACAS II. Les dispositions du présent chapitre qui s'appliquent aux systèmes conformes à l'ACAS X concernent l'ACAS Xa [« a » pour « active » (surveillance active), qui désigne sa principale source de surveillance] et l'ACAS Xo [« o » pour « operation specific » (adapté à l'exploitation)]. L'ACAS Xa est destiné aux aéronefs commerciaux de grandes dimensions. L'ACAS Xo est une variante particulière d'ACAS X qui offre des modes spéciaux de plus par rapport à l'ACAS Xa.

L'ACAS X est un substitut pour les systèmes conformes au TCAS version 7.1, et il est interopérable avec eux. Toutefois, il existe des différences entre l'ACAS X et le TCAS version 7.1, principalement à deux points de vue : la logique anticollision et les sources de données de surveillance. Vu ces différences, dans la présente Annexe, les exigences techniques applicables en particulier à l'ACAS X contiennent l'expression « Systèmes conformes à l'ACAS X », et celles qui s'appliquent au TCAS version 7.1, l'expression « Systèmes conformes au TCAS version 7.1 ».

Des éléments indicatifs sur les systèmes conformes à l'ACAS X et les systèmes conformes au TCAS version 7.1, y compris les similitudes et les différences (p. ex., surveillance et formation) figurent dans le Manuel du système anticollision embarqué (ACAS) (Doc 9863).

Il y a lieu de noter que les dispositions de la section 4.5 concernant la surveillance hybride et la surveillance hybride élargie décrivent des fonctionnalités qui sont facultatives pour les systèmes conformes au TCAS version 7.1. Cela dit, l'utilisation de ces fonctionnalités est encouragée pour réduire le plus possible le risque d'encombrement du spectre RF de l'ACAS. En effet, l'exploitation appropriée et efficace de la largeur de bande et de la capacité disponibles à 1 030 MHz et 1 090 MHz est un élément crucial pour la sécurité du fonctionnement non seulement de l'ACAS mais aussi de plusieurs systèmes de surveillance, comme le radar secondaire de surveillance radar (SSR) et la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Ces fonctionnalités sont présentes dans les systèmes conformes à l'ACAS X.

Des unités supplétives hors SI sont utilisées, comme le permet l'Annexe 5, Chapitre 3, § 3.2.2. Dans un nombre limité de cas, afin d'assurer la cohérence du point de vue des calculs logiques, il est fait appel à des unités telles que ft/s, NM/s et kt/s.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 223 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Pour de plus amples indications sur les systèmes conformes au TCAS version 7.1, voir la spécification

RTCA/DO-185B ou EUROCAE/ED-143 [équipement incorporant le système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (TCAS) version 7.1]. Pour les systèmes conformes à l'ACAS X, voir la spécification

RTCA/DO-385 ou EUROCAE/ED-256 [équipement incorporant le système anticollision embarqué X (ACAS X)]. L'équipement répondant à la spécification ACAS X ou TCAS version 7.1 indiquée ci-dessus satisfait aux exigences de l'ACAS II énumérées dans le Chapitre 4. L'équipement répondant à la spécification RTCA/DO-185A (aussi appelé TCAS version 7.0) ne satisfait pas à ces exigences.

4.1 DÉFINITIONS RELATIVES AU SYSTÈME ANTICOLLISION EMBARQUÉ

ACAS I : ACAS qui émet des renseignements pour faciliter le déclenchement de mesures conformes au principe «voir et éviter», mais qui ne possède pas la capacité d'émettre des avis de résolution (RA).

Note. — Il n'est pas prévu que l'ACAS I soit mis en œuvre à l'échelle internationale ni normalisé par l'OACI. C'est pourquoi seules sont spécifiées en 4.2 les caractéristiques qu'il doit posséder pour être compatible avec d'autres configurations ACAS et conforme aux normes de limitation du brouillage.

ACAS II : ACAS qui émet, outre des avis de circulation (TA), des avis de résolution (RA) dans le plan vertical.

ACAS III : ACAS qui émet, outre des avis de circulation (TA), des avis de résolution (RA) dans le plan vertical et dans le plan horizontal.

Aéronef de référence : Aéronef doté de l'ACAS en question, lequel est censé permettre d'éviter les collisions, et qui peut avoir à exécuter une manœuvre en réponse à une indication de l'ACAS.

Avis de circulation (TA) : Indication signalant à l'équipage de conduite qu'un intrus particulier constitue une menace possible.

Avis de résolution (RA) : Indication donnée à l'équipage de conduite, ayant pour objet de lui recommander:

- (a) d'exécuter une manœuvre afin que soit assurée la séparation nécessaire d'avec toutes les menaces, ou
- (b) de se conformer à une restriction de manœuvre afin que soit maintenue la séparation existante.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 224 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Avis de résolution à augmentation de taux de variation : Avis de résolution dont la force recommande de porter le taux de variation d'altitude à une valeur supérieure à celle que recommandait un avis de résolution «vers le haut» ou «vers le bas» précédent.

Avis de résolution à franchissement d'altitude : Un avis de résolution est dit à franchissement d'altitude si l'aéronef ACAS de référence se trouve actuellement à au moins 30 m (100 ft) au-dessous de l'aéronef menaçant si c'est un avis «vers le haut», ou au-dessus de l'aéronef menaçant si c'est un avis «vers le bas».

Avis de résolution à limite de vitesse verticale (VSL) : Avis de résolution conseillant au pilote d'éviter une certaine plage de taux de variation d'altitude. Un avis de résolution VSL peut être soit correctif, soit préventif.

Avis de résolution complémentaire en vigueur : Un avis de résolution complémentaire est dit «en vigueur» lorsqu'il impose des contraintes sur la sélection de l'avis de résolution. Les avis de résolution complémentaires reçus au cours des 6 dernières secondes qui n'ont pas été expressément annulés sont en vigueur.

Avis de résolution complémentaire (RAC) : Information communiquée par un ACAS à un autre au moyen d'une interrogation mode S afin d'obtenir que les deux aéronefs exécutent des manœuvres complémentaires en restreignant le choix de manœuvres dont dispose l'ACAS qui reçoit l'avis de résolution complémentaire.

Avis de résolution correctif : Avis de résolution conseillant au pilote de s'écarter de sa trajectoire de vol actuelle.

Avis de résolution inversé : Avis de résolution dont le sens a été renversé.

Avis de résolution positif : Avis de résolution conseillant au pilote soit de monter, soit de descendre (s'applique à l'ACAS II).

Avis de résolution préventif : Avis de résolution conseillant au pilote d'éviter certains écarts par rapport à sa trajectoire de vol actuelle mais n'exigeant pas que celle-ci soit modifiée.

Avis de résolution «vers le bas» : Avis de résolution positif recommandant une descente mais non une descente accélérée.

Avis de résolution «vers le haut» : Avis de résolution positif recommandant une montée mais non une montée accélérée.

Coordination : Processus selon lequel deux aéronefs dotés de l'ACAS sélectionnent des avis de résolution (RA) compatibles en échangeant des avis de résolution complémentaires (RAC).

Cycle : Dans le présent chapitre, suite de fonctions entièrement exécutées par un ACAS II ou III, renouvelée à la cadence nominale d'une fois par seconde.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 225 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Délai d'avertissement : Intervalle de temps entre l'instant où est détectée la menace possible/menace et l'instant de rapprochement maximal lorsque ni l'un ni l'autre des aéronefs n'accélère.

Diffusion ACAS : Interrogation de surveillance air-air mode S longue (UF = 16) qui porte une adresse de diffusion.

Enregistrement d'avis de résolution complémentaires (enregistrement RAC) : Ensemble énumérant tous les avis de résolution complémentaires en vigueur dans le plan vertical (VRC) et dans le plan horizontal (HRC) que l'ACAS a reçus. Cet enregistrement est fourni par un ACAS à un autre ou à une station sol mode S au moyen d'une réponse mode S.

Force de l'avis de résolution : Grandeur indiquée pour la manœuvre préconisée par l'avis de résolution. Un avis de résolution peut adopter successivement plusieurs forces avant d'être annulé. Toute nouvelle force assignée annule automatiquement la force assignée auparavant.

Interrogation de coordination : Interrogation mode S (transmission montante) émise par un ACAS II ou III et contenant un message de résolution.

Intrus : Aéronef au sujet duquel l'ACAS a généré une piste établie.

Menace : Intrus auquel on doit accorder une attention particulière en raison de sa proximité par rapport à l'aéronef de référence ou parce qu'une succession de mesures de gisement et d'altitude indique que d'après la trajectoire qu'il suit, il pourrait y avoir collision ou quasi-collision avec l'aéronef de référence. Le délai d'avertissement donné dans le cas d'une menace est assez court pour justifier un avis de résolution.

Menace possible : Intrus auquel on doit accorder une attention particulière en raison de sa proximité par rapport à l'aéronef de référence ou parce qu'une succession de mesures de gisement et d'altitude indique que d'après la trajectoire qu'il suit, il pourrait y avoir collision ou quasi-collision avec l'aéronef de référence. Le délai d'avertissement donné dans le cas d'une menace possible est assez court pour justifier un avis de circulation mais non un avis de résolution.

Message de résolution : Message contenant l'avis de résolution complémentaire (RAC).

Niveau de sensibilité (S) : Nombre entier qui exprime la valeur d'un ensemble de paramètres servant, dans les algorithmes d'avis de circulation et les algorithmes anticollision, à contrôler le délai d'avertissement donné par la menace possible et la logique de détection des menaces ainsi que les valeurs des paramètres intéressant la logique de sélection des avis de résolution.

Note.— Le niveau de sensibilité n'est pas utilisé pour la sélection des TA et des RA dans les systèmes conformes à l'ACAS X.

Piste : Suite de mesures représentant des positions dont on peut raisonnablement supposer qu'elles ont été occupées par un aéronef.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 226 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Piste établie : Piste générée par surveillance air-air ACAS et traitée de la même façon que la piste d'un aéronef réel.

Rapprochement maximal : Situation dans laquelle l'aéronef ACAS de référence et l'aéronef intrus se trouvent à la distance minimale l'un de l'autre. Par conséquent, la distance de rapprochement maximal est la distance minimale entre les deux aéronefs et l'instant de rapprochement maximal est l'instant où ils se trouvent à cette distance l'un de l'autre.

Réponse de coordination : Réponse mode S (transmission descendante) qui indique que le transpondeur mode S faisant partie d'une installation ACAS II ou III a reçu une interrogation de coordination.

Sens de l'avis de résolution : Le sens d'un avis de résolution ACAS II est le suivant: «vers le haut» s'il recommande de monter ou de limiter la vitesse verticale de descente, et «vers le bas» s'il recommande de descendre ou de limiter la vitesse verticale de montée. Il peut être à la fois «vers le haut» et «vers le bas» s'il exige de limiter la vitesse verticale à une plage spécifiée.

Note. — Le sens d'un avis de résolution peut être à la fois «vers le haut» et «vers le bas» lorsque l'avis est émis par l'ACAS en présence de plusieurs menaces simultanées pour assurer une séparation suffisante au-dessous de certaines menaces et au-dessus de certaines autres.

4.2 ACAS I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET CARACTÉRISTIQUES

4.2.1 SPECIFICATIONS FONCTIONNELLES

L'ACAS I accomplira les fonctions suivantes:

- (a) surveillance des aéronefs dotés d'un transpondeur SSR évoluant à proximité;
- (b) indication à l'équipage de conduite de la position approximative des aéronefs évoluant alentour afin de faciliter l'acquisition visuelle.

Note. — L'ACAS I est conçu pour fonctionner uniquement à l'aide d'interrogations modes A/C. De plus, comme il n'assure pas de coordination avec d'autres ACAS, il ne doit pas obligatoirement comprendre un transpondeur mode S.

4.2.2 FORMAT DE SIGNAL

Les caractéristiques RF de tous les signaux ACAS I seront conformes aux dispositions énoncées aux § 3.1.1.1 à 3.1.1.6 et au § 3.1.2.1 à 3.1.2.4 du Chapitre 3 du présent Règlement (RANT 10 PART 4).

4.2.3 CONTROLE DU BROUILLAGE

4.2.3.1 PUISSANCE RF RAYONNÉE MAXIMALE

La puissance apparente rayonnée d'une émission ACAS I à un site de 0 degré par rapport à l'axe

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 227 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

longitudinal de l'aéronef ne dépassera pas 24 dBW.

4.2.3.2 PUISSANCE RAYONNEE NON DESIREE

Lorsqu'un ACAS I n'émet pas d'interrogation, la puissance apparente rayonnée dans une direction quelconque ne dépassera pas -70 dBm.

Note. — Cette spécification vise à garantir que, lorsqu'il n'émet pas d'interrogation, l'ACAS I ne rayonnera pas d'énergie RF susceptible soit de gêner le fonctionnement du transpondeur SSR ou de l'équipement radioélectrique dont sont dotés des aéronefs ou des installations sol se trouvant à proximité, soit d'en réduire la sensibilité.

4.2.3.3 LIMITATION DU BROUILLAGE

Chaque interrogateur ACAS I contrôlera la cadence ou la puissance de ses interrogations ou les deux dans tous les modes SSR afin de limiter au minimum les effets de brouillage (§ 4.2.3.3.3 et 4.2.3.3.4).

Note. — L'observation de ces limites garantit que tous les effets de brouillage résultant de ces interrogations ainsi que des interrogations émanant de tous les autres interrogateurs ACAS I, ACAS II et ACAS III se trouvant dans le voisinage ne dépasseront pas un faible niveau.

4.2.3.3.1 Détermination de la cadence des réponses du transpondeur de l'aéronef de référence. L'ACAS I contrôlera la cadence à laquelle le transpondeur de l'aéronef de référence répond aux interrogations pour faire en sorte que les dispositions du § 4.2.3.3.3 seront respectées.

4.2.3.3.2 Détermination du nombre d'interrogateurs ACAS II et ACAS III. L'ACAS I comptera les interrogateurs ACAS II et ACAS III se trouvant dans le voisinage pour faire en sorte que les dispositions du § 4.2.3.3.3 ou § 4.2.3.3.4 soient respectées. Il en déterminera le nombre en surveillant les diffusions ACAS (UF = 16) (§ 4.3.7.1.2.4) et le mettra à jour en comptant le nombre d'adresses d'aéronef ACAS distinctes reçues dans les 20 s précédentes à une cadence nominale d'au moins 1 Hz.

4.2.3.3.3 Limites de brouillage ACAS I modes A/C. La puissance de l'interrogateur ne dépassera pas les limites suivantes:



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 228 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

n_a	Limite supérieure de $\langle \sum_{k=1}^{k_i} P_a(k) \rangle$	
	Si $f_r \leq 240$	Si $f_r > 240$
0	250	118
1	250	113
2	250	108
3	250	103
4	250	98
5	250	94
6	250	89
7	250	84
8	250	79
9	250	74
10	245	70
11	228	65
12	210	60
13	193	55
14	175	50
15	158	45
16	144	41
17	126	36
18	109	31
19	91	26
20	74	21
21	60	17
≥ 22	42	12

où:

n_a = nombre d'aéronefs dotés d'ACAS II et d'ACAS III en fonctionnement évoluant à proximité de l'aéronef de référence (d'après les diffusions ACAS reçues dans le cas d'un seuil de réception de transpondeur de -74 dBm);

$\{ \}$ = valeur moyenne de l'expression comprise entre les deux accolades pendant les 8 derniers cycles d'interrogation;

$P_a(k)$ = puissance de crête, rayonnée depuis l'antenne dans toutes les directions, de l'impulsion ayant la plus grande amplitude parmi les impulsions constituant une seule interrogation pendant la k^e interrogation modes A/C dans un cycle d'interrogation d'une seconde, en watts;

k = indice d'interrogation modes A/C, $k = 1, 2, \dots, k_i$;

k_i = nombre d'interrogations modes A/C émises pendant un cycle d'interrogation d'une seconde;

f_r = cadence des réponses modes A/C du transpondeur de l'aéronef de référence.

4.2.3.3.4 Limites de brouillage ACAS I mode S. Un ACAS I qui utilise des interrogations mode S ne causera pas d'effets de brouillage dépassant ceux que produit un ACAS I utilisant seulement des interrogations modes A/C.

4.3 ACAS II ET ACAS III — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Note 1. - Dans la présente section, l'acronyme ACAS désigne soit l'ACAS II, soit l'ACAS III.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 229 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Note 2. - Les spécifications d'emport applicables à l'ACAS figurent dans le RANT 06 PART OPS 1.

Note 3.- Dans la présente section, le terme «menace équipée» désigne une menace dotée d'un ACAS II ou d'un ACAS III.

4.3.1 SPECIFICATIONS FONCTIONNELLES

4.3.1.1 FONCTIONS DE L'ACAS

L'ACAS accomplira les fonctions suivantes:

- (a) surveillance;
- (b) génération d'avis de circulation (TA);
- (c) détection des menaces;
- (d) génération d'avis de résolution (RA);
- (e) coordination;
- (f) communication avec des stations sol.

L'équipement accomplira les fonctions (b) à (e) au cours de chaque cycle de fonctionnement.

Note. — Il faut normaliser certaines particularités de ces fonctions afin que les unités ACAS coopèrent de manière satisfaisante avec les autres unités ACAS, avec les stations sol mode Set avec le système ATC. Chacune des particularités qui sont normalisées est examinée plus loin. Certaines autres font l'objet de recommandations.

4.3.1.1.1 La durée d'un cycle ne dépassera pas 1,2 s.

4.3.2 SPECIFICATIONS DE PERFORMANCES DE SURVEILLANCE

4.3.2.1 SPECIFICATIONS GENERALES

L'ACAS interrogera les transpondeurs SSR modes A/C et mode S équipant d'autres aéronefs et en détectera les réponses. Il mesurera la distance et le gisement des aéronefs qui répondent. Dans le cas des systèmes conformes à l'ACAS X, en plus des informations provenant des autres sources indiquées ci-dessus, l'ACAS sera capable de recevoir les informations ADS-B de position, de vitesse et d'état d'autres aéronefs. A l'aide des données obtenues et des renseignements contenus dans les réponses des autres transpondeurs, et dans les messages ADS-B, pour ce qui est des systèmes conformes à l'ACAS X, l'ACAS estimera la position relative de chaque aéronef qui répond. Il possédera un moyen de déterminer la position de ces aéronefs en présence de réflexions par le sol, de brouillage et de variations de la puissance du signal.

4.3.2.1.1 Probabilité d'établissement de pistes. L'ACAS générera une piste établie, avec une

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 230 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

probabilité d'au moins 0,90 que cette piste soit établie 30 s avant le rapprochement maximal, pour les aéronefs dotés de transpondeurs lorsque toutes les conditions ci-dessous sont remplies:

- (a) l'angle de site de ces aéronefs ne dépasse pas ± 10 degrés par rapport au plan défini par l'axe longitudinal et l'axe transversal de l'aéronef ACAS;
- (b) le taux de variation d'altitude de ces aéronefs est inférieur ou égal à 51 m/s (10 000 ft/min);
- (c) les transpondeurs et les antennes de ces aéronefs sont conformes aux normes du Chapitre.3, § 3.1.1 et 3.1.2;
- (d) la vitesse et la direction de rapprochement de ces aéronefs, la densité locale d'aéronefs dotés d'un transpondeur SSR et le nombre d'autres interrogateurs ACAS présents dans le voisinage (nombre déterminé par contrôle des diffusions ACAS, § 4.3.7.1.2.4) remplissent les conditions indiquées dans le Tableau 4-1;
- (e) la distance oblique minimale est égale ou supérieure à 300 m (1 000 ft).

4.3.2.1.1.1 L'ACAS continuera à assurer la surveillance sans qu'il y ait diminution brutale de la probabilité d'établissement de pistes au moment où l'une quelconque des limites définies en 4.3.2.1.1 est dépassée.

4.3.2.1.1.2 L'ACAS n'établira pas de piste pour les aéronefs mode S qui signalent qu'ils se trouvent au sol.

Note. — Un aéronef mode S peut signaler qu'il se trouve au sol en insérant un code dans le champ possibilités (CA) d'une transmission DF = 11 ou DF = 17 (Chapitre 3, § 3.1.2.5.2.2.1) ou dans le champ situation dans le plan vertical (VS) d'une transmission DF = 0 (Chapitre 3, § 3.1.2.8.2.1). Si cet aéronef se trouve sous surveillance sol mode S, on peut également déterminer qu'il se trouve au sol en observant le champ statut du vol (FS) dans les formats descendants DF = 4, 5, 20 ou 21 (Chapitre 3, § 3.1.2.6.5.1).

Tableau 4-1. Hypothèse de calcul de l'ACAS

Conditions								Performance
Avant		Quadrant Latéral		Arrière		Densité de circulation maximale		Probabilité de réussite
m/s	kt	m/s	kt	m/s	kt	aéronef/ km ²	aéronef/ NM ²	
260	500	150	300	93	180	0,087	0,30	0,90
620	1 200	390	750	220	430	0,017	0,06	0,90

Note. — Le Tableau 4-1 montre l'hypothèse de calcul qui a servi de base au développement de l'ACAS. L'expérience opérationnelle et les simulations ont montré que l'ACAS assure une surveillance adéquate pour l'évitement des collisions même lorsque le nombre maximal d'autres ACAS situés à moins de 56

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 231 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

km (30 NM) est un peu supérieur à la valeur indiquée au Tableau 4-1. Les futures conceptions de l'ACAS tiendront compte des densités ACAS actuelles et prévues.

4.3.2.1.1.3 L'ACAS sera capable des performances de poursuite spécifiées lorsque la cadence moyenne des réponses asynchrones SSR modes A/C des transpondeurs se trouvant dans le voisinage de l'aéronef ACAS est de 240 réponses par seconde et lorsque la cadence maximale de réception des interrogations par les différents transpondeurs surveillés est de 500 interrogations par seconde.

Note. — Cette cadence maximale tient compte des interrogations de toutes origines.

4.3.2.1.2 *Probabilité de fausse piste.* La probabilité qu'une piste modes A/C établie ne corresponde pas à la distance et à l'altitude d'un aéronef réel, si elles sont signalées, sera inférieure à 1,2 %.. Dans le cas d'une piste mode S établie, cette probabilité sera inférieure à 0,1 %.. Ces limites ne seront dépassées dans aucun environnement de circulation.

4.3.2.1.3 Précision des Mesures de Distance et de Gisement

4.3.2.1.3.1 Pour la mesure de distance, la précision sera de 14,5 m (1/128 NM) ou meilleure.

4.3.2.1.3.2 Les erreurs de mesure du gisement des estimations de position des intrus ne dépasseront pas 10 degrés en valeur quadratique.

Note. — Cette précision de mesure du gisement des intrus est réalisable et suffit pour aider à l'acquisition visuelle des menaces potentielles. En outre, il a été constaté que l'information de gisement est utile pour la détection des menaces, dans les cas où elle peut indiquer qu'un intrus est une menace. En revanche, une telle précision est insuffisante comme base pour des avis de résolution dans le plan horizontal ou pour des prévisions fiables de la distance horizontale d'évitement.

4.3.2.2 CONTRÔLE DU BROUILLAGE

4.3.2.2.1 *Puissance RF rayonnée maximale.* La puissance apparente rayonnée d'une émission ACAS à un site de 0 degré par rapport à l'axe longitudinal de l'aéronef ne dépassera pas 27 dBW.

4.3.2.2.1.1 *Puissance rayonnée non désirée.* Lorsqu'un ACAS n'émet pas d'interrogation, la puissance apparente rayonnée dans une direction quelconque ne dépassera pas -70 dBm.

4.3.2.2.2 *Limitation du brouillage.* Chaque interrogateur ACAS fonctionnant à une altitude-pression inférieure à 5490 m (18 000 ft) contrôlera la cadence et la puissance de ses interrogations ou l'un de ces éléments de manière que des inégalités spécifiques soient vérifiées (4.3.2.2.2.2).

4.3.2.2.2.1 *Détermination du nombre d'autres ACAS.* L'ACAS comptera les autres interrogateurs ACAS II et III se trouvant dans le voisinage pour faire en sorte que les limites de brouillage soient respectées. Il en déterminera le nombre en surveillant les diffusions ACAS (UF = 16), (§ 4.3.7.1.2.4). Chaque ACAS surveillera ces interrogations diffusées pour déterminer le nombre des



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 232 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

autres ACAS se trouvant à sa portée.

4.3.2.2.2.2 Inégalités applicables à la limitation du brouillage ACAS. L'ACAS réglera la cadence et la puissance de ses interrogations de manière que les trois inégalités ci-dessous restent vérifiées, sauf dans le cas prévu en 4.3.2.2.2.1.

$$\left\{ \sum_{i=1}^i \left[\frac{p(i)}{250} \right]^a \right\} < \text{minimum} \left[\frac{280}{1+n_a}, \frac{11}{a^2} \right] \quad (1)$$

$$\left\{ \sum_{i=1}^i m(i) \right\} < 0,01 \quad (2)$$

$$\left\{ \frac{1}{B} \sum_{k=1}^k \frac{P_a(k)}{250} \right\} < \text{minimum} \left[\frac{80}{1+n_a}, 3 \right] \quad (3)$$

Dans ces inégalités, les variables seront définies comme suit :

It = nombre d'interrogations (modes A/C et mode S) émises pendant un cycle d'interrogation d'une seconde. Ce nombre comprendra toutes les interrogations mode S utilisées par la fonction ACAS, y compris celles qui s'ajoutent aux interrogations UF = 0 et UF = 16, sauf dans le cas prévu au § 4.3.2.2.2.1 ;

Note.— Les interrogations UF = 19 sont comprises comme il est spécifié au § 3.1.2.8.9.4.

i = indice d'interrogation modes A/C et mode S, $i = 1, 2, \dots, i$;

α = minimum d' α_1 calculé selon l'expression $\alpha_1 = 1/4 [n_b / n_c]$ sous réserve des conditions particulières indiquées ci-dessous et d' α_2 calculé selon l'expression $\alpha_2 = \text{Log}_{10} [n_a/n_b] / \text{Log}_{10} 25$, où n_b et n_c représentent le nombre d'aéronefs dotés d'un ACAS II ou d'un ACAS III en activité (en vol ou au sol) qui se trouvent à moins de 11,2 km (6 NM) et de 5,6 km (3 NM), respectivement, de l'ACAS de référence (fondé sur la surveillance ACAS). Un aéronef ACAS évoluant au sol à une hauteur déterminée par radioaltimètre égale ou inférieure à 610 m (2 000 ft) AGL inclura à la fois les aéronefs ACAS II et ACAS III en vol et au sol dans les valeurs de n_b et n_c . Dans les autres cas, l'ACAS n'inclura que les aéronefs ACAS II et ACAS III en vol dans les valeurs de n_b et n_c . De plus, la valeur d' α , α_1 et α_2 sera limitée à un minimum de 0,5 et à un maximum de 1,0.

En outre :

SI $[(n_b \leq 1) \text{ OU } (n_b \leq 4 \text{ ET } n_c \leq 2 \text{ ET } n_a > 25)]$, ALORS $\alpha_1 = 1,0$,

SI $[(n_c > 2) \text{ ET } (n_b > 2 \text{ ET } n_c) \text{ ET } (n_a < 40)]$, ALORS $\alpha_1 = 0,5$;

p(i) = puissance de crête, rayonnée depuis l'antenne dans toutes les directions, de l'impulsion

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 233 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

ayant la plus grande amplitude parmi les impulsions constituant une seule interrogation pendant l'ie interrogation dans un cycle d'interrogation d'une seconde, en watts ;

m(i) = durée de l'intervalle de suppression mutuelle pour le transpondeur de l'aéronef de référence, associé avec l'ie interrogation dans un cycle d'interrogation d'une seconde, en secondes ;

B = facteur d'amincissement du faisceau (rapport de la largeur de faisceau à 3 dB à la largeur de faisceau résultant de la suppression des lobes secondaires d'interrogation). Dans le cas des interrogateurs ACAS utilisant la suppression des lobes secondaires (SLS) à l'émission, la largeur de faisceau appropriée sera la valeur moyenne, calculée pour la population de transpondeurs, de la plage d'angles d'azimut des réponses modes A/C d'un transpondeur avec limitation par SLS ;

{ } voir § 4.2.3.3.3
 $P_a(k)$ "
 k "
 k_i "
 n_a "

Note. — Les diffusions d'avis de résolution et les diffusions ACAS (§ 4.3.6.2.1 et 4.3.7.1.2.4) sont des interrogations.

4.3.2.2.2.1 Émissions faites durant les avis de résolution. Toutes les interrogations de coordination air-air de même que les diffusions d'avis de résolution et ACAS seront émises à pleine puissance, et il ne sera pas tenu compte de ces interrogations dans la sommation des interrogations mode S dans les termes de gauche des inégalités (1) et (2) figurant en 4.3.2.2.2.2 durant l'avis de résolution.

4.3.2.2.2.2 Émissions provenant d'unités ACAS au sol. Lorsqu'un aéronef ACAS indique qu'il est au sol, les interrogations ACAS seront limitées par la mise du nombre des autres aéronefs ACAS II et ACAS III (n_a), dans les inégalités de limitation du brouillage, à une valeur égale à trois fois celle qui est obtenue sur la base des diffusions ACAS reçues avec un seuil de récepteur de transpondeur de -74 dBm. Chaque fois que la puissance d'interrogation modes A/C sera réduite en raison de la limitation du brouillage, elle sera d'abord réduite dans le faisceau avant jusqu'à ce que la séquence avant corresponde aux séquences droite et gauche. Les puissances d'interrogation avant, droite et gauche seront ensuite réduites séquentiellement jusqu'à ce qu'elles correspondent à la puissance d'interrogation arrière. Toute autre réduction de la puissance modes A/C sera effectuée en réduisant séquentiellement les puissances d'interrogation avant, latérales et arrière.

4.3.2.2.2.3 Émissions provenant d'unités ACAS fonctionnant à une altitude supérieure à 5 490 m (18 000 ft). Chaque interrogateur ACAS fonctionnant à une altitude-pressure supérieure à 5 490 m (18 000 ft) contrôlera la cadence et la puissance de ses interrogations, ou l'un de ces

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 234 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

éléments, de manière que les inégalités (1) et (3) figurant au § 4.3.2.2.2 restent vérifiées lorsque n_a et a égalent 1, sauf dans le cas prévu au § 4.3.2.2.2.1.

4.3.3 AVIS DE CIRCULATION (TA)

4.3.3.1 FONCTION GENERATION D'AVIS DE CIRCULATION

L'ACAS émettra des avis de circulation (TA) pour prévenir l'équipage de conduite de menaces possibles. Ces avis seront accompagnés d'une indication de la position relative approximative des menaces afin de faciliter l'acquisition visuelle.

4.3.3.1.1 *Affichage des menaces possibles.* Les menaces possibles indiquées sur un écran de trafic seront affichées en ambre ou en jaune.

Note 1. — Ces couleurs sont généralement jugées appropriées pour signaler les situations appelant une mise en garde.

Note 2. — Des renseignements supplémentaires destinés à faciliter l'acquisition visuelle, comme la tendance verticale et l'altitude relative, peuvent aussi être affichés.

Note 3. — La conscience la circulation environnante est améliorée quand les pistes peuvent être accompagnées de renseignements sur le cap (p. ex. provenant des messages ADS-B reçus).

4.3.3.2 AFFICHAGE DES AERONEFS SE TROUVANT A PROXIMITE

4.3.3.2.1 Pendant l'affichage d'avis de circulation ou de résolution, les aéronefs situés à moins de 11 km (6 NM) dans le plan horizontal et, si l'altitude est signalée, à moins de 370 m (1 200 ft) dans le plan vertical, seraient également affichés. Ces aéronefs devraient être distingués (à l'aide de symboles ou de couleurs) des menaces et des menaces possibles, qui devraient apparaître plus en évidence à l'affichage.

4.3.3.2.2

Pendant l'affichage d'un avis de résolution ou de circulation, l'acquisition visuelle des menaces et/ou menaces possibles ne serait pas entravée par l'affichage d'aéronefs à proximité ou d'autres données qui n'ont aucun rapport avec l'évitement des collisions.

4.3.3.3 AVIS DE TRAFIC PREALABLES AUX AVIS DE RESOLUTION

Les critères concernant les avis de trafic seront tels qu'ils seront satisfaits avant ceux qui concernent les avis de résolution.

Note.— Idéalement, les avis de résolution devraient toujours être précédés d'un avis de trafic, mais ce ne sera pas toujours le cas. Par exemple, les critères des avis de résolution pourraient

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 235 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

être déjà satisfaits lorsque la piste est établie pour la première fois, ou une manœuvre soudaine de l'intrus pourrait faire en sorte que le délai d'avertissement soit inférieur à un cycle.

4.3.3.3.1 Délai d'avertissement pour les avis de trafic. Pour les intrus qui signalent leur altitude, le délai d'avertissement nominal pour les avis de circulation ne sera pas supérieur à $(T + 20 \text{ s})$, T étant le délai d'avertissement nominal pour la génération de l'avis de résolution.

4.3.3.3.1.1 Dans le cas des systèmes conformes au TCAS version 7.1, le délai d'avertissement nominal pour les avis de trafic à propos d'intrus qui signalent leur altitude ne sera pas supérieur à $(T + 20 \text{ s})$, T étant le délai d'avertissement nominal pour la génération de l'avis de résolution.

4.3.3.3.1.2 Dans le cas des systèmes conformes à l'ACAS X, le délai d'avertissement pour les avis de trafic sera suffisant pour permettre à l'équipage de conduite de prendre les mesures décrites dans les PANS-OPS, Volume III de l'OACI, et de se préparer à un éventuel avis de résolution.

Note.— Le délai d'avertissement nominal pour un avis de trafic est de 20 s ou moins avant la génération de l'avis de résolution.

4.3.4 DETECTION DES MENACES

4.3.4.1 DECLARATION DE MENACE

L'ACAS évaluera les caractéristiques appropriées de chaque intrus pour déterminer s'il constitue une menace.

4.3.4.1.1 Caractéristiques de l'intrus. Les caractéristiques d'un intrus qui servent à l'identification d'une menace comprendront au minimum les informations suivantes:

- (a) altitude observée;
- (b) taux de variation d'altitude observé;
- (c) distance oblique observée;
- (d) taux de variation de distance oblique observé;
- (e) systèmes conformes au TCAS version 7.1 : niveau de sensibilité de l'ACAS de l'intrus, S_i .

Pour un intrus non doté d'ACAS II ou d'ACAS III, S_i sera positionné à 1.

4.3.4.1.2 Caractéristiques de l'aéronef de référence. Au minimum, les caractéristiques de l'aéronef de référence utilisées pour la définition d'une menace comprendront:

- (a) l'altitude;
- (b) le taux de variation d'altitude;
- (c) le niveau de sensibilité de l'ACAS de référence (§ 4.3.4.3).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 236 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.3.4.2 NIVEAUX DE SENSIBILITE

L'ACAS sera capable de fonctionner à différents niveaux de sensibilité. Ces niveaux sont les suivants:

- (a) S = 1: mode « attente » dans lequel l'interrogation d'autres aéronefs et tous les avis sont interdits;
- (b) S = 2: mode « avis de trafic seulement » dans lequel les avis de résolution sont interdits;
- (c) systèmes conformes au TCAS version 7.1 : S = 3 à 7: à ces niveaux, l'ACAS peut émettre des avis de résolution qui donnent les délais d'avertissement indiqués au Tableau 4-2, ainsi que des avis de trafic.
- (d) Systèmes conformes à l'ACAS X : S = 3 : mode « TA/RA » permettant l'émission de RA et de TA.

4.3.4.3 SELECTION DU NIVEAU DE SENSIBILITE DE L'ACAS DE L'AERONEF DE REFERENCE (SO)

La sélection du niveau de sensibilité de l'ACAS de l'aéronef de référence se fera selon des commandes de réglage du niveau de sensibilité (SLC) d'origines différentes:

- (a) commande de SLC produite automatiquement par l'ACAS et fondée sur la tranche d'altitude ou d'autres facteurs extérieurs;
- (b) commande de SLC résultant d'une action du pilote;
- (c) systèmes conformes au TCAS version 7.1 : commande de SLC émanant de stations sol mode S.

Note.— Les systèmes conformes à l'ACAS X reconnaissent les commandes de SLC émanant des stations sol ; il n'est donc pas nécessaire de modifier celles-ci pour ces commandes. Toutefois, la valeur du niveau de sensibilité n'est pas utilisée dans les systèmes conformes à l'ACAS X.

Tableau 4-2

Systèmes conformes au TCAS version 7.1 :

Niveau de sensibilité	2	3	4	5	6	7
Délai nominal d'avertissement	Pas de RA	15s	20s	25s	30s	35s

4.3.4.3.1 Codes de commande de SLC permis. Les codes de commande de SLC acceptables comprendront au minimum les suivants:



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 237 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<i>SLC fondé sur la tranche d'altitude</i>	2-7	<i>Codes (systèmes conformes au TCAS version 7.1)</i>
	2-3	<i>(systèmes conformes à l'ACAS X)</i>
<i>SLC résultant de données introduites par le pilote</i>	0, 1, 2	
<i>SLC émanant de stations sol mode S</i>	0, 2-6	<i>(systèmes conformes au TCAS version 7.1)</i>

4.3.4.3.2 Commande de SLC fondée sur la tranche d'altitude. Pour sélectionner la commande de SLC en fonction de la tranche d'altitude, une hystérésis sera appliquée comme suit aux seuils nominaux d'altitude où la valeur de la commande de SLC doit changer: pour un aéronef ACAS en montée, la commande de SLC augmentera jusqu'à l'altitude égale à la somme du seuil approprié d'altitude et de l'hystérésis; pour un aéronef ACAS en descente, la commande de SLC diminuera jusqu'à l'altitude égale à la différence entre le seuil approprié d'altitude et l'hystérésis.

4.3.4.3.3 Commande de SLC émanant du pilote. Dans le cas de la commande de SLC émanant du pilote, la valeur 0 signifiera qu'il y a sélection du mode «automatique» pour lequel la sélection du niveau de sensibilité sera déterminée par les autres commandes.

4.3.4.3.4 Commande de SLC émanant d'une station sol mode S. Dans le cas des commandes de SLC transmises via des stations sol mode S (§ 4.3.8.4.2.1.1), la valeur 0 signifiera que la station intéressée n'émet pas de commande de SLC et que la sélection du niveau de sensibilité sera déterminée par les autres commandes, y compris les commandes différentes de 0 émanant d'autres stations sol mode S. L'ACAS ne traitera pas une valeur SLC de 1 émise en liaison montante.

4.3.4.3.4.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : Dans le cas des commandes de SLC transmises via des stations sol mode S (§ 4.3.8.4.2.1.1), la valeur 0 signifiera que la station intéressée n'émet pas de commande de SLC et que la sélection du niveau de sensibilité sera déterminée par les autres commandes, y compris les commandes différentes de 0 émanant d'autres stations sol mode S. L'ACAS ne traitera pas une valeur SLC de 1 émise en liaison montante.

4.3.4.3.4.2 Systèmes conformes à l'ACAS X : L'ACAS reçoit toutes les commandes de SLC émanant des stations sol mode S mais n'utilise pas les valeurs de niveau de sensibilité.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 238 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.4.3.4.3 Sélection du code de commande de SLC par les services ATS. Les autorités ATS feront en sorte qu'il y ait des procédures à suivre pour avertir les pilotes lorsqu'un code de commande de SLC sélectionné par les services ATS est différent de 0 (§ 4.3.4.3.1).

4.3.4.3.5 Règle de sélection. Le niveau de sensibilité de l'ACAS de l'aéronef de référence sera fixé selon la plus petite commande de SLC différente de 0 émanant de n'importe laquelle des sources énumérées au § 4.3.4.3.

4.3.4.4 SELECTION DES VALEURS DE PARAMETRE EN VUE DE LA GENERATION DES AVIS DE RESOLUTION

Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : Lorsque le niveau de sensibilité de l'ACAS de référence est d'au moins 3, les valeurs de paramètre servant à la génération d'avis de résolution qui sont fonction du niveau de sensibilité seront fondées sur le plus grand des niveaux suivants : niveau de sensibilité de l'ACAS de référence (So) et niveau de sensibilité de l'ACAS de l'intrus (Si).

4.3.4.5 Sélection des valeurs de paramètre en vue de la génération d'avis de trafic.

Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : Les valeurs de paramètre servant à la génération d'avis de trafic qui sont fonction du niveau de sensibilité seront sélectionnées de la même façon que pour les avis de résolution (§ 4.3.4.4) sauf lorsqu'une commande de SLC d'une valeur de 2 (mode « TA seulement ») est reçue du pilote ou d'une station sol mode S. Dans ce cas, les valeurs de paramètre seront celles qui existeraient en l'absence de commande de SLC provenant du pilote ou de la station sol mode S.

4.3.4.6 Validation des pistes ADS-B en vue de la génération des avis de résolution. Systèmes conformes à l'ACAS X : Si une piste ADS-B ne peut pas être validée par interrogation et réponse actives, l'ACAS reviendra en mode surveillance active pour la logique de résolution des menaces.

Note.— Seule une piste ADS-B validée est utilisée pour la génération des avis de résolution.

4.3.4.7 Désignation des aéronefs pour la fonction « ne pas alerter (DNA) ». Systèmes conformes à l'ACAS X avec fonctionnalité Xo : si un aéronef intrus est désigné par le statut « ne pas alerter » (DNA), aucune alerte visant l'aéronef intrus ne sera émise à l'intention de l'équipage de conduite de l'aéronef de référence.

Note.— L'ACAS Xo offre des modes supplémentaires qui utilisent des critères de détection de menace modifiés en ce qui a trait aux intrus désignés. Pour de plus amples renseignements sur l'ACAS Xo, voir la spécification RTCA/DO-385 ou EUROCAE/ED-256.

4.3.5 AVIS DE RESOLUTION (RA)

4.3.5.1 GENERATION D'AVIS DE RESOLUTION

L'ACAS générera un avis de résolution pour toutes les menaces, sauf dans les cas où il n'est pas possible de sélectionner un avis de résolution dont on peut prévoir qu'il assurera une séparation

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 239 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

adéquate, soit à cause de l'incertitude du diagnostic de la trajectoire de vol de l'intrus, soit parce qu'il y a un risque élevé qu'une manœuvre de la menace annulera l'effet de l'avis de résolution.

4.3.5.1.1 Affichage de menaces. Les menaces indiquées sur un écran de trafic seront affichées en rouge.

Note. — Cette couleur est généralement jugée appropriée pour signaler les situations nécessitant un avertissement.

4.3.5.1.2 Annulation d'avis de résolution.

4.3.5.1.2.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : Un avis de résolution généré à propos d'une ou plusieurs menaces sera maintenu ou modifié jusqu'au moment où des tests moins rigoureux que les tests de détection de menace indiquent pendant deux cycles consécutifs que cet avis peut être annulé, et il sera alors annulé.

4.3.5.1.2.2 Systèmes conformes à l'ACAS X : Un avis de résolution généré à propos d'une ou plusieurs menaces sera maintenu jusqu'à ce que le ou les intrus visés par l'avis de résolution cessent d'être une menace.

4.3.5.2 SELECTION DE L'AVIS DE RESOLUTION

L'ACAS générera l'avis de résolution qui doit, selon les prévisions, assurer une séparation adéquate d'avec toutes les menaces et qui influence le moins la trajectoire de vol actuelle de l'aéronef ACAS sans qu'il y ait dérogation aux dispositions du présent chapitre.

4.3.5.3 EFFICACITE DE L'AVIS DE RESOLUTION

L'avis de résolution ne recommandera ni ne continuera à recommander une manœuvre ou une restriction de manœuvre qui est plus susceptible, étant donné l'éventail des trajectoires probables de la menace, de réduire la séparation que de l'augmenter, sous réserve des dispositions du § 4.3.5.5.1.1 et 4.3.5.6.

Note. — Voir aussi le § 4.3.5.8.

4.3.5.3.1 Les ACAS installés après le 1er janvier 2014 contrôleront la vitesse verticale de l'aéronef de référence pour vérifier la conformité par rapport au sens du RA. Si une non-conformité est détectée, l'ACAS cessera de supposer qu'il y a conformité et utilisera à la place la vitesse verticale observée.

Note 1. — Cette mesure annule le maintien du sens du RA, qui ne fonctionnerait que s'il était suivi. L'hypothèse révisée concernant la vitesse verticale est plus de nature à permettre à la logique de choisir le sens opposé quand il est compatible avec la vitesse verticale de l'aéronef non en conformité.

Note 2. — L'équipement conforme aux normes RTCA/DO-185 ou DO-185A (aussi appelé TCAS

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 240 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

version 6.04A ou version 7.0) ne respecte pas cette disposition.

Note 3. — La conformité à cette disposition peut être réalisée par la mise en œuvre d'un système d'avertissement de trafic et d'évitement de collision (TCAS) version 7.1 qui répond à la spécification RTCA/DO-185B ou EUROCAE/ED-143 , ou d'un système anticollision embarqué X (ACAS Xa ou Xo) qui répond à la spécification RTCA/DO-385 ou EUROCAE/ED-256.

4.3.5.3.2 Tous les ACAS respecteraient la disposition figurant au § 4.3.5.3.1.

4.3.5.3.3 A partir du 1er janvier 2017, toutes les unités ACAS seraient conformes aux spécifications du § 4.3.5.3.1.

4.3.5.4 POSSIBILITES DE L'AERONEF

Les avis de résolution générés par l'ACAS seront compatibles avec les possibilités de l'aéronef en matière de performances.

4.3.5.4.1 Proximité du sol. Des avis de résolution «vers le bas» ne seront pas générés ni maintenus lorsque l'aéronef de référence se trouve à moins de 300 m (1 000 ft) AGL.

4.3.5.4.2 L'ACAS ne fonctionnera en mode TA seulement lorsque l'aéronef de référence se trouve sous 300 m (1 000 ft) AGL (valeur nominale, hystérésis appliquée).

4.3.5.5 INVERSIONS

L'ACAS n'inversera pas le sens d'un avis de résolution d'un cycle au suivant, sauf lorsque les dispositions du § 4.3.5.5.1 le permettent aux fins de coordination ou que la séparation prévue au rapprochement maximal pour le sens actuel est insuffisante.

4.3.5.5.1 Inversion d'avis émis en présence de menaces équipées. Si un avis de résolution complémentaire reçu d'une menace équipée est incompatible avec le sens d'un avis de résolution en vigueur, l'ACAS modifiera le sens de cet avis de résolution pour se conformer à l'avis de résolution complémentaire reçu si l'adresse d'aéronef de l'aéronef de référence est d'une valeur supérieure à celle de l'adresse de la menace.

Note. — Le § 4.3.6.1.3 exige que l'avis de résolution complémentaire de l'ACAS de l'aéronef de référence pour la menace soit aussi inversé.

4.3.5.5.1.1 L'ACAS ne modifiera pas le sens d'un avis de résolution en vigueur d'une façon qui rende l'avis incompatible avec un avis de résolution complémentaire reçu d'une menace équipée si l'adresse d'aéronef de l'aéronef de référence est d'une valeur supérieure à celle de l'adresse de la menace.

4.3.5.5.2 Inversions dues à une séparation prévue insuffisante. L'ACAS n'émettra pas plus d'une inversion par menace par rencontre en cas de séparation prévue insuffisante.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 241 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note 1.— Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : L'aéronef avec l'adresse à 24 bits la plus basse peut amorcer ce type d'inversion à tout moment durant la rencontre ; l'aéronef avec l'adresse à 24 bits la plus haute exécute ce type d'inversion seulement comme suite à un avis de résolution complémentaire reçu de l'aéronef avec l'adresse à 24 bits la plus basse.

Note 2.— Systèmes conformes à l'ACAS X : Dans une rencontre coordonnée comme il est décrit à la section 4.3.6.1, l'aéronef avec l'adresse à 24 bits la plus basse peut amorcer ce type d'inversion à tout moment durant la rencontre ; l'aéronef avec l'adresse à 24 bits la plus haute peut amorcer ce type d'inversion seulement avant d'avoir reçu un avis de résolution complémentaire de la menace ou après avoir reçu une annulation de tout avis de résolution complémentaire restant émis par la menace.

4.3.5.6 MAINTIEN DE LA FORCE DE L'AVIS DE RESOLUTION

Sous réserve du respect de la disposition selon laquelle un avis de résolution «vers le bas» n'est pas généré aux basses altitudes (§ 4.3.5.4.1), un avis de résolution ne sera pas modifié si le temps de vol jusqu'au rapprochement maximal est trop court pour que la réaction soit d'une importance quelconque ou si la menace s'écarte en gisement.

4.3.5.7 ATTENUATION D'AVIS DE RESOLUTION

Un avis de résolution ne sera pas atténué s'il est probablement nécessaire de le renforcer par la suite.

4.3.5.8 MENACES DOTEES D'ACAS

L'avis de résolution sera compatible avec tous les avis de résolution complémentaires émis à destination des menaces (§ 4.3.6.1.3). Si un avis de résolution complémentaire est reçu d'une menace avant que l'ACAS de l'aéronef de référence ne génère un avis de résolution complémentaire pour cette menace, l'avis de résolution généré sera compatible avec l'avis de résolution complémentaire reçu à moins que cet avis ne risque de réduire la séparation plutôt que de l'augmenter et que l'adresse d'aéronef de l'aéronef de référence soit d'une valeur inférieure à celle de l'adresse de la menace.

Note. — Dans les cas de rencontre de menace multiple où il est nécessaire de passer au-dessus de certaines menaces et au-dessous d'autres, on peut considérer que cette norme est applicable pendant toute la durée de l'avis de résolution. En particulier, il est permis de maintenir un avis de résolution préconisant de monter (descendre) vers une menace située au-dessus (au-dessous) de l'aéronef de référence, à condition qu'il existe une intention calculée d'établir une séparation appropriée par rapport à toutes les menaces en effectuant par la suite une mise en palier.

4.3.5.9 CODAGE DU SOUS-CHAMP ARA

Pendant chaque cycle d'un avis de résolution, le sens, la force et les caractéristiques de l'avis

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 242 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

seront codés dans le sous-champ avis de résolution en vigueur (ARA) (§ 4.3.8.4.2.2.1.1).

4.3.5.10 DELAI DE REACTION DU SYSTEME

Le temps écoulé entre la réception de la réponse SSR pertinente et la présentation du sens et de la force d'un avis de résolution au pilote sera aussi court que possible et ne dépassera pas 1,5 s.

4.3.6 COORDINATION ET COMMUNICATION

4.3.6.1 COORDINATION AVEC LES MENACES DOTÉES D'ACAS

Note 1.— Les dispositions de la présente section s'appliquent aux aéronefs qui assurent la coordination avec les aéronefs équipés ACAS en utilisant des interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz.

Note 2.— L'équipement ACAS qui n'est pas capable d'utiliser les interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz et qui fera appel à l'ADS-B pour transmettre le plan de coordination applicable est en cours d'élaboration. Les systèmes conformes à l'ACAS X offrent une capacité permettant la coordination avec les menaces dotées d'un tel équipement. Pour de plus amples renseignements, voir la section 2.2.3.9.3.1 de la spécification RTCA/DO-385 ou EUROCAE/ED-256.

4.3.6.1.1 Coordination de multiples aéronefs. Dans une situation où sont en cause de multiples aéronefs, l'ACAS assurera la coordination avec chacune des menaces équipées.

4.3.6.1.2 Protection des données pendant la coordination. L'ACAS empêchera à des processus concurrents d'accéder en même temps aux données emmagasinées, en particulier pendant le traitement des messages de résolution.

4.3.6.1.3 Interrogation de coordination. Pendant chaque cycle, l'ACAS émettra une interrogation de coordination à destination de chaque menace équipée, à moins que la génération d'un avis de résolution soit retardée en raison de l'impossibilité de sélectionner un avis de résolution dont on peut prévoir qu'il assurera une séparation adéquate (§ 4.3.5.1). Le message de résolution transmis à une menace comprendra un avis de résolution complémentaire sélectionné pour cette menace. Si un avis de résolution complémentaire a été reçu de cette menace avant que l'ACAS ne sélectionne un avis de résolution complémentaire pour la même menace, l'avis de résolution complémentaire sélectionné sera compatible avec l'avis de résolution complémentaire reçu à moins qu'il ne se soit écoulé pas plus de trois cycles depuis la réception de l'avis de résolution complémentaire, que cet avis soit à franchissement d'altitude et que l'adresse d'aéronef de l'aéronef de référence soit d'une valeur inférieure à celle de la menace, auquel cas l'ACAS choisira son avis de résolution de façon indépendante. Si un avis de résolution complémentaire reçu d'une

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 243 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

menace équipée est incompatible avec l'avis de résolution complémentaire que l'ACAS de l'aéronef de référence a sélectionné pour cette menace, l'ACAS modifiera l'avis de résolution complémentaire sélectionné de manière qu'il soit compatible avec l'avis de résolution complémentaire reçu si l'adresse d'aéronef de l'aéronef de référence est d'une valeur supérieure à celle de l'adresse de la menace.

Note. — L'avis de résolution complémentaire inclus dans le message de résolution est un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical (VRC) dans le cas de l'ACAS 11 (§ 4.3.8.4.2.3.2.2) et un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical (VRC) et/ou dans le plan horizontal (HRC) dans le cas de l'ACAS III.

4.3.6.1.3.1 Cessation de la coordination. Au cours du cycle où un intrus cesse d'être un motif de maintien de l'avis de résolution, l'ACAS enverra un message de résolution à cet intrus au moyen d'une interrogation de coordination. Ce message contiendra le code d'annulation du dernier avis de résolution complémentaire envoyé à l'intrus pendant qu'il constituait un motif de maintien de l'avis de résolution.

Note. — Dans le cas d'une rencontre de menace simple, la menace cesse de justifier l'avis de résolution lorsque les conditions d'annulation de l'avis sont réunies. Dans le cas d'une rencontre de menace multiple, une menace cesse de justifier l'avis de résolution lorsque les conditions d'annulation de l'avis sont réunies en ce qui concerne cette menace; il peut toutefois être nécessaire de maintenir l'avis en raison des autres menaces.

4.3.6.1.3.2 Des interrogations de coordination ACAS seront émises, au moins six fois et au plus douze fois, jusqu'à ce qu'une réponse de coordination soit reçue de la menace. Les interrogations successives seront nominaleme nt également espacées sur une période de 100 ± 5 ms. Si au bout du nombre maximal de tentatives aucune réponse n'est reçue, l'ACAS continuera son traitement normal.

4.3.6.1.3.3 L'ACAS assurera une protection de parité (§ 4.3.8.4.2.3.2.6 et 4.3.8.4.2.3.2.7) pour tous les champs de l'interrogation de coordination qui contiennent des renseignements concernant l'avis de résolution complémentaire. .

Note. — Cela comprend l'avis de résolution complémentaire dans le plan vertical (VRC), l'avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal (HRC) et les annulations correspondantes (CVC et CHC).

4.3.6.1.3.4 Toutes les fois que l'ACAS de référence renverse le sens des avis émis en présence d'une menace équipée, le message de résolution qui est envoyé à destination de cette menace pendant le cycle en cours et les cycles suivants contiendra à la fois l'avis de résolution complémentaire nouvellement sélectionné et le code d'annulation de l'avis de résolution complémentaire envoyé avant l'inversion.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 244 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.6.1.3.5 Lorsqu'un avis de résolution dans le plan vertical est sélectionné, l'avis de résolution complémentaire dans le plan vertical (VRC) (§ 4.3.8.4.2.3.2.2) que l'ACAS de référence fait figurer dans un message de résolution adressé à la menace sera le suivant:

- (a) «ne passez pas par-dessus» lorsque l'avis de résolution vise à établir une séparation au-dessus de la menace;
- (b) «ne passez pas par-dessous» lorsque l'avis de résolution vise à établir une séparation au-dessous de la menace.

4.3.6.1.4 Traitement de messages de résolution. Les messages de résolution seront traités dans l'ordre où ils sont reçus, le retard étant limité à celui qui est lié à la nécessité de prévenir l'accès simultané aux données emmagasinées ainsi qu'aux retards dus au traitement des messages de résolution reçus précédemment. Les messages de résolution retardés seront provisoirement mis dans une file d'attente, pour éviter qu'il en soit perdu. Le traitement d'un message de résolution comprendra le décodage du message et la mise à jour des structures de données appropriées à l'aide des informations extraites du message.

Note. 1.— Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : Conformément aux dispositions du § 4.3.6.1.2, le traitement de messages de résolution ne doit porter sur aucune donnée dont l'emploi n'est pas protégé par l'état de verrouillage de coordination.

Note 2.— Systèmes conformes à l'ACAS X : Il peut se produire un accès simultané aux données parce que les messages de résolution entrants sont reçus de manière asynchrone pour le traitement par l'ACAS X, ce qui interrompt ce traitement. Il est nécessaire d'éviter la lecture et l'écriture simultanées par des processus concurrents.

4.3.6.1.4.1 Les avis de résolution complémentaires ou annulations d'avis de résolution complémentaire reçus d'aéronefs ACAS seront rejetés si les bits codés de sens indiquent l'existence d'une erreur de parité ou si des valeurs non définies sont détectées dans les messages de résolution. Les avis de résolution complémentaires ou annulations d'avis de résolution complémentaire reçus sans erreur de parité ni valeurs non définies de message de résolution seront considérés valides.

4.3.6.1.4.2 Stockage des avis de résolution complémentaires. Les avis de résolution complémentaires valides reçus d'aéronefs ACAS seront stockés ou serviront à actualiser les avis de résolution complémentaires stockés précédemment qui correspondent à ces ACAS. Une annulation valide d'avis de résolution complémentaire entraînera la suppression de l'avis en question qui est stocké. Les avis de résolution complémentaires stockés qui ne sont pas actualisés dans un délai de 6 s seront supprimés.

4.3.6.1.4.3 Actualisation des enregistrements RAC. Les avis de résolution complémentaires ou

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 245 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

annulations d'avis de résolution complémentaire valides reçus d'aéronefs ACAS serviront à actualiser l'enregistrement RAC. Si un bit de l'enregistrement RAC n'est pas régénéré dans un délai de 6 s par une menace, il est positionné à O.

4.3.6.2 COMMUNICATION ENTRE ACAS ET STATIONS SOL

4.3.6.2.1 *Transmission descendante d'avis de résolution ACAS, déclenchée à bord.* Lorsqu'il existe un avis de résolution ACAS, l'ACAS:

- (a) transférera à son transpondeur mode S, pour transmission au sol dans une réponse Comm-B (§ 4.3.11.4.1), un compte rendu d'avis de résolution;
- (b) effectuera des diffusions périodiques d'avis de résolution (§ 4.3.7.3.2).

4.3.6.2.2 *Commande de réglage du niveau de sensibilité (SLC).* Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : L'ACAS stockera les commandes de SLC émanant des stations sol mode S. Une commande de SLC reçue d'une station sol mode S demeurera en vigueur jusqu'au moment où elle sera remplacée par une commande de SLC émanant de la même station sol qu'identifie le numéro de site contenu dans le sous-champ IIS de l'interrogation. Si une commande stockée d'une station sol mode S n'est pas régénérée dans un délai de 4 minutes ou si la commande de SLC reçue a la valeur 15 (§ 4.3.8.4.2.1.1), la commande de SLC stockée émanant de cette station sol mode S sera positionnée à O.

Note.— Les systèmes conformes à l'ACAS X n'utilisent pas la valeur de niveau de sensibilité obtenue comme suite à une commande de SLC visant à modifier la valeur du niveau de sensibilité de l'ACAS de l'aéronef de référence.

4.3.6.3 TRANSFERT DE DONNÉES ENTRE L'ACAS ET SON TRANSPONDEUR MODE S

4.3.6.3.1 *Transfert de données de l'ACAS à son transpondeur mode S:*

- (a) L'ACAS transférera des données d'avis de résolution à son transpondeur mode S pour transmission dans un compte rendu d'avis de résolution (§ 4.3.8.4.2.2.1) et dans une réponse de coordination (§ 4.3.8.4.2.4.2);
- (b) l'ACAS communiquera le niveau de sensibilité actuel à son transpondeur mode S pour transmission dans un compte rendu de niveau de sensibilité (§ 4.3.8.4.2.5);
- (c) l'ACAS transférera des données sur les possibilités à son transpondeur mode S pour transmission dans un compte rendu de possibilités de liaison de données (§ 4.3.8.4.2.2.2).

Note.— Systèmes conformes à l'ACAS X : L'ACAS n'indiquera pas une valeur de niveau de sensibilité supérieure à 3 dans les données sur les possibilités transférées au transpondeur mode S.

4.3.6.3.2 *Transfert de données du transpondeur mode S à son ACAS:*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 246 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- (a) l'ACAS recevra de son transpondeur mode S des commandes de réglage du niveau de sensibilité (§ 4.3.8.4.2.1.1), provenant de stations sol mode S;
- (b) l'ACAS recevra de son transpondeur mode S des diffusions ACAS (§ 4.3.8.4.2.3.3) transmises par d'autres ACAS;
- (c) l'ACAS recevra de son transpondeur mode S des messages de résolution (§ 4.3.8.4.2.3.2) transmis par d'autres ACAS en vue de la coordination air-air.

4.3.7 PROTOCOLES ACAS

4.3.7.1 PROTOCOLES DE SURVEILLANCE

4.3.7.1.1 Surveillance des transpondeurs modes A/C

4.3.7.1.1.1 L'ACAS utilisera l'interrogation « appel général » mode C seulement (Chapitre 3, § 3.1.2.1.5.1.2) pour assurer la surveillance des aéronefs dotés de transpondeurs modes A/C.

4.3.7.1.1.2 En utilisant une séquence d'interrogations de puissance croissante, les interrogations de surveillance seront précédées d'une impulsion S1 (Chapitre 3, § 3.1.1.7.4.3) afin de réduire le brouillage et d'améliorer la détection des cibles modes A/C.

4.3.7.1.2 Surveillance des Transpondeurs Mode S

4.3.7.1.2.1 Détection. L'ACAS surveillera la fréquence 1 090 MHz en vue de détecter les squitters d'acquisition (DF == 11) mode S. L'ACAS détectera la présence d'aéronefs dotés du mode S et en déterminera l'adresse en utilisant les squitters d'acquisition (DF = 11) ou les squitters longs (DF = 17) mode S.

Note 1.- Il est acceptable d'acquérir un aéronef en utilisant soit le squitter d'acquisition, soit le squitter long (DF = 11 ou DF = 17), et de surveiller la présence des deux squitters. Cependant, l'ACAS doit surveiller la présence des squitters d'acquisition parce que tous les aéronefs n'émettront pas le squitter long.

Note 2.- Si, à l'avenir, les aéronefs ne sont plus tenus d'émettre le squitter d'acquisition, ayant recours à la place à l'émission continue du squitter long, il sera essentiel que toutes les unités ACAS surveillent la présence des squitters d'acquisition et des squitters longs.

4.3.7.1.2.2 Interrogations de surveillance. Dès qu'il recevra une adresse à 24 bits d'un aéronef jugé être à la distance de surveillance fiable de l'ACAS d'après la fiabilité de la réception et évoluant dans une tranche d'altitude mesurant 3 050 m (10 000 ft) de part et d'autre de l'altitude de l'aéronef de référence, l'ACAS émettra une interrogation air-air courte (UF = 0) pour déterminer la distance. Des interrogations de surveillance seront émises au moins une fois tous les cinq cycles lorsque cette condition concernant l'altitude sera remplie. Des interrogations de surveillance seront émises

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 247 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

pendant chaque cycle si la distance de l'aéronef détecté est inférieure à 5,6 km (3 NM) ou si le temps de vol calculé jusqu'au rapprochement maximal est inférieur à 60 s, en supposant que l'aéronef détecté et l'aéronef de référence poursuivent leur route à partir de leurs positions respectives actuelles sans accélérer et que la distance au rapprochement maximal soit égale à 5,6 km (3 NM). Les interrogations de surveillance seront suspendues pour une période de cinq cycles si les trois conditions suivantes sont réunies:

- (a) une réponse est reçue;
- (b) l'aéronef de référence et l'aéronef intrus volent à une altitude-pression inférieure à 5 490 m (18 000 ft);
- (c) la distance de l'aéronef détecté est supérieure à 5,6 km (3 NM) et le temps calculé jusqu' au rapprochement maximal dépasse 60 s, en supposant que l'aéronef détecté et l'aéronef de référence poursuivent leur route à partir de leurs positions respectives actuelles sans accélérer et que la distance jusqu'au rapprochement maximal est égale à 5,6 km (3 NM).

4.3.7.1.2.2.1 Interrogations d'acquisition de distance. L'ACAS utilisera le format de surveillance air-air courte (UF = 0) pour déterminer la distance. Il positionnera AQ = 1 (Chapitre 3, § 3.1.2.8.1.1) et RL = 0 (Chapitre 3, § 3.1.2.8.1.2) dans une interrogation d'acquisition.

Note 1.- Positionner AQ =1 déclenche une réponse dans laquelle le bit 14 du champ RI est égal à 1 et aide à distinguer la réponse à l'interrogation de l'ACAS de l'aéronef de référence des réponses déclenchées par d'autres unités ACAS (4.3.7.1.2.2.2).

Note 2.- Dans l'interrogation d'acquisition, RL est positionné à 0 pour déclencher une réponse d'acquisition courte (DF = 0).

4.3.7.1.2.2.2 Interrogations de poursuite. L'ACAS utilisera le format de surveillance air-air courte (UF = 0) avec RI. = 0 et AQ = 0 pour les interrogations de poursuite.

4.3.7.1.2.3 Réponses de surveillance. Ces protocoles sont décrits au § 4.3.11.3.1.

4.3.7.1.2.4 Diffusion ACAS. Une diffusion ACAS sera effectuée nominalement toutes les 8 à 10 s à pleine puissance depuis l'antenne supérieure. Les installations à antennes directives fonctionneront de manière que la couverture circulaire complète soit assurée nominalement au moins toutes les 8 à 10 s.

Note. — Du fait d'une diffusion, les autres transpondeurs mode S acceptent l'interrogation sans répondre et présentent la teneur de cette interrogation avec champ MU à l'interface données de sortie du transpondeur. La combinaison UDS1 = 3, UDS2 =2 permet de reconnaître les données comme étant une diffusion ACAS contenant l'adresse à 24 bits de l'aéronef ACAS interrogateur. Cela permet à chaque ACAS de déterminer le nombre d'autres ACAS se trouvant à sa portée afin de limiter le brouillage. Le format du champ MU est décrit au § 4.3.8.4.2.3.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 248 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.3.7.1.3 SURVEILLANCE DES MESSAGES ADS-B PROVENANT DES AÉRONEFS INTRUS DANS LE CAS DES SYSTÈMES CONFORMES À L'ACAS X :

4.3.7.1.3.1 Détection. L'ACAS contrôlera les squitters longs 1 090 MHz.

4.3.7.1.3.2 L'ACAS recevra et utilisera les messages transmis sur squitter long 1 090 MHz qui contiennent des renseignements ADS-B concernant la position en vol et à la surface, la vitesse de vol, l'état et la situation de la cible et l'état opérationnel de l'aéronef.

4.3.7.2 PROTOCOLES DE COORDINATION AIR-AIR

Note 1.— Les dispositions de la présente section s'appliquent aux aéronefs qui assurent la coordination avec les aéronefs équipés ACAS en utilisant des interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz.

Note 2.— L'équipement ACAS qui n'est pas capable d'utiliser les interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz et qui fera appel à l'ADS-B pour transmettre le plan de coordination applicable est en cours d'élaboration. Les systèmes conformes à l'ACAS X offrent une capacité permettant la coordination avec les menaces dotées d'un tel équipement. Pour de plus amples renseignements, voir la section 2.2.3.9.3.1 de la spécification RTCA/DO-385 ou EUROCAE/ED-256.

4.3.7.2.1 Interrogations de coordination. L'ACAS émettra des interrogations UF = 16 (Chapitre 3, § 3.1.2.3.2, Figure 3-7) avec AQ = 0 et RL = 1 lorsqu'un autre aéronef signalant RI = 3 ou 4 est déclaré menaçant (4.3.4). Le champ MU contiendra le message de résolution dans les sous-champs spécifiés en 4.3.8.4.2.3.2.

Note 1. — Le but d'une interrogation UF =16 avec AQ = 0 et RL =1 est d'entraîner une réponse DF =16 de l'autre aéronef

Note 2. — L'aéronef qui signale RI = 3 ou RI =4 est un aéronef équipé d'un ACAS en fonctionnement qui a une capacité de résolution uniquement dans le plan vertical ou dans les plans vertical et horizontal, respectivement.

4.3.7.2.2 Réponse de coordination. Ces protocoles sont décrits en 4.3.11.3.2.

4.3.7.3 PROTOCOLES DE COMMUNICATION ENTRE ACAS ET STATIONS SOL

4.3.7.3.1 Comptes rendus d'avis de résolution, destinés aux stations sol mode S. Ces protocoles sont décrits au § 4.3.11.4.1.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 249 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.7.3.2 Diffusions d'avis de résolution. Des diffusions d'avis de résolution seront faites à pleine puissance depuis l'antenne inférieure à intervalles gigués. La diffusion d'avis de résolution comprendra le champ MU spécifié au § 4.3.8.4.2.3.4. Elle indiquera le plus récent avis de résolution en vigueur. Les installations à antennes directives fonctionneront de telle façon que la couverture circulaire soit assurée.

Note. — L'intervalle gigué nominal des diffusions d'avis de résolution est de 8 s pour la majorité des systèmes ACAS traditionnels et de 1 s dans le cas des systèmes conformes à l'ACAS X .

4.3.7.3.3 Compte rendu de possibilités de liaison de données. Ces protocoles sont décrits au § 4.3.11.4.2.

4.3.7.3.4 Réglage du niveau de sensibilité de l'ACAS. L'ACAS donnera suite à une commande de SLC dans le seul cas où le sous-champ TMS (Chapitre 3, § 3.1.2.6.1.4.1) a la valeur 0 et DI est égal à 1 ou 7 dans la même interrogation.

4.3.7.3.4.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : L'ACAS donnera suite à une commande de SLC dans le seul cas où le sous-champ TMS (Chapitre 3, § 3.1.2.6.1.4.1) a la valeur 0 et DI est égal à 1 ou 7 dans la même interrogation.

4.3.7.3.4.2 Systèmes conformes à l'ACAS X : L'ACAS recevra toutes les commandes de SLC émanant des stations sol mode S mais n'utilisera pas les valeurs de niveau de sensibilité.

4.3.8 FORMATS DE SIGNAL

4.3.8.1 Les caractéristiques RF de tous les signaux ACAS seront conformes aux normes énoncées au Chapitre 3, § 3.1.1.1 à 3.1.1.6, 3.1.2.1 à 3.1.2.3, 3.1.2.5 et 3.1.2.8.

4.3.8.2 RELATION ENTRE FORMATS DE SIGNAL ACAS ET MODE S

Note. — L'ACAS utilise les transmissions mode S pour la surveillance et les communications. Les fonctions de communication air-air ACAS permettent de coordonner les décisions relatives aux avis de résolution avec les menaces dotées d'ACAS. Les fonctions de communication air-sol ACAS permettent de communiquer les avis de résolution aux stations sol et de transmettre sur liaison montante aux aéronefs dotés d'ACAS des commandes ayant pour objet de contrôler les paramètres des algorithmes anticollision.

4.3.8.3 CONVENTIONS EN MATIERE DE FORMAT DE SIGNAL

Le codage des données de tous les signaux ACAS sera conforme aux normes énoncées au § 3.1.2.3 du Chapitre 15.3.

Note. — Dans les transmissions air-air utilisées par l'ACAS, les interrogations transmises sur 1

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 250 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

030 MHz s'appellent transmissions montantes et renferment des codes de format montant (UF).
Les réponses reçues sur 1 090 MHz s'appellent transmissions descendantes et renferment des codes de format descendant (DF)

4.3.8.4 DESCRIPTION DES CHAMPS

Note 1. — La Figure 4-1 indique les formats de surveillance et de communication air-air utilisés par l'ACAS qui ne sont pas entièrement décrits au § 3.1.2, Chapitre 3.

Note 2. — La présente section définit les champs mode S (et leurs sous-champs) que l'ACAS traite pour accomplir les fonctions ACAS. Au § 3.1.2.6, Chapitre 3, dans les descriptions de certains des champs ACAS (champs qui servent également à d'autres fonctions SSR mode S), quelques codes ACAS ne sont pas assignés. Ces codes sont assignés au § 4.3.8.4.1. Les champs et sous-champs utilisés seulement par l'équipement ACAS sont assignés au § 4.3.8.4.2.

Note 3. — La convention de numérotation des bits utilisée au § 4.3.8.4 représente la numérotation des bits d'un bout à l'autre du format montant ou descendant plutôt que celle des bits à l'intérieur de champs ou sous-champs individuels.

Format montant :

UF = 0	00000	3	RL:1	4	AQ:1	DS:8	10	AP:24
UF = 16	10000	3	RL:1	4	AQ:1	18	MU:56	AP:24

Format descendant :

DF = 0	00000	VS:1	CC:1	1	SL:3	2	RI:4	2	AC:13	AP:24
DF = 16	10000	VS:1	2	SL:3	2	RI:4	2	AC:13	MV:56	AP:24

Figure 4-1. Formats de surveillance et de communication utilisés par l'ACAS

4.3.8.4.1 Champs et Sous-Champs Définis en 3.1.2, Chapitre 15.3

Note. — Les codes utilisés dans les champs et sous-champs mission dits «réservés à l'ACAS», en 3.1.2, Chapitre 15.3, sont spécifiés dans la présente section.

4.3.8.4.1.1 DR (demande descendante). Le codage de ce champ sera le suivant:

Codage

- 0-1 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.6.5.2
- 2 Message ACAS disponible
- 3 Messages Comm-B et ACAS disponibles

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 251 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- 4-5 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.6.5.2
- 6 Message diffusé Comm-B 1 disponible et message ACAS disponible
- 7 Message diffusé Comm-B 2 disponible et message ACAS disponible
- 8-31 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.6.5.2

4.3.8.4.1.2 *RI (information de réponse air-air).* Le codage de ce champ sera le suivant:

Codage

- 0 Pas d'ACAS en fonctionnement
- 1 Non attribué
- 2 ACAS dont le moyen de résolution est neutralisé
- 3 ACAS avec moyen de résolution dans le plan vertical seulement et moyen d'utiliser les interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz pour la coordination
- 4 ACAS avec moyen de résolution dans le plan vertical et dans le plan horizontal et moyen d'utiliser les interrogations/réponses mode S discrètes 1 030/1 090 MHz pour la coordination
- 5-6 Réservé à l'ACAS passif
- 7 Non assignés

8-15 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.8.2.2e bit 14 du format de réponse contenant ce champ sera identique au bit AQ de l'interrogation. Le champ RI indique qu'il n'y a pas d'ACAS en fonctionnement (RI = 0) si l'unité ACAS est en panne ou en attente. Il indique un ACAS dont le moyen de résolution est neutralisé (RI = 2) si le niveau de sensibilité est de 2 ou si seul le mode TA a été choisi.

Note. — Les codes 0-7 dans le champ RI indiquent que la réponse est une réponse de poursuite et donnent les possibilités ACAS de l'aéronef interrogé. Les codes 8-15 indiquent que la réponse est une réponse d'acquisition et donnent la vitesse vraie maximale de l'aéronef interrogé.

4.3.8.4.1.3 *RR (demande de réponse).* Le codage de ce champ sera le suivant:

Codage

- 0-18 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.6.1.2
- 19 Transmettez un compte rendu d'avis de résolution
- 20-31 Cf. Chapitre 3, 3.1.2.6.1.2

4.3.8.4.2 Champs Et Sous-Champs ACAS

Note. — Les paragraphes qui suivent indiquent l'emplacement et le codage des champs et sous-champs qui ne sont pas définis en 3.1.2, Chapitre 3, mais sont utilisés par les aéronefs dotés d'ACAS.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 252 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.3.8.4.2.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 :Sous-champ de MA

4.3.8.4.2.1.1 ADS (sous-champ définition A). Ce sous-champ de 8 bits (33-40) définira le reste de MA.

Note. — Pour que le codage soit facile, ADS est exprimé sous la forme de deux groupes de 4 bits chacun, ADS 1 et ADS 2.

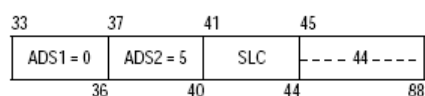
4.3.8.4.2.1.2 Lorsque ADS1 = 0 et ADS2 = 5, le champ MA renfermera le sous-champ suivant:

4.3.8.4.2.1.3 SLC (commande de réglage du niveau de sensibilité [SLC] de l'ACAS). Ce sous-champ de 4 bits (41-44) exprimera une commande de réglage du niveau de sensibilité adressée à l'ACAS de l'aéronef de référence.

Codage

- 0 Aucune commande n'a été émise
- 1 Non assigné
- 2 Réglez le niveau de sensibilité ACAS à 2
- 3 Réglez le niveau de sensibilité ACAS à 3
- 4 Réglez le niveau de sensibilité ACAS à 4
- 5 Réglez le niveau de sensibilité ACAS à 5
- 6 Réglez le niveau de sensibilité ACAS à 6
- 7-14 Non assignés
- 15 Annulez la commande de SLC précédente de la station dont provient le présent message

Note 1. — Dans une commande de réglage du niveau de sensibilité, la structure de MA est la suivante:



Note 2.— Les systèmes conformes à l'ACAS X reçoivent les commandes de SLC mais n'utilisent pas les valeurs de niveau de sensibilité.

4.3.8.4.2.2 Sous-champs de MB

Note.— Le § 4.3.8.4.2.2.1 est applicable aux systèmes conformes au TCAS version 7.1, et le § 4.3.8.4.2.2.2, aux systèmes conformes à l'ACAS X. Le § 4.3.8.4.2.2.3 est applicable à la fois aux

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 253 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

systèmes conformes au TCAS version 7.1 et aux systèmes conformes à l'ACAS X.

4.3.8.4.2.2.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 : *Sous-champs de MB dans un compte rendu d'avis de résolution.* Lorsque BDS1 = 3 et BDS2 = 0, MB renfermera les sous-champs indiqués ci-dessous.

4.3.8.4.2.2.1.1 ARA (*avis de résolution en vigueur*). Ce sous-champ de 14 bits (41-54) indiquera les caractéristiques de l'avis de résolution (s'il y en a) généré par l'ACAS associé avec le transpondeur émetteur de ce sous-champ [4.3.6.2.1 a)]. Les bits du sous-champ ARA auront la signification déterminée par la valeur du sous-champ MTE (4.3.8.4.2.2.1.4), et la valeur du bit 41 concerne les avis de résolution dans le plan vertical. Le bit 41 aura la signification suivante:

Codage

- 0 Il y a plus d'une menace et l'avis de résolution vise à établir une séparation au-dessous de certaines menaces et au-dessus de certaines autres, ou aucun avis de résolution n'a été généré (lorsque MTE = 0)
- 1 Il n'y a qu'une menace ou l'avis de résolution vise à établir une séparation dans la même direction pour toutes les menaces

Lorsque le bit 41 a la valeur 1 et que MTE = 0 ou 1, les bits 42-47 auront la signification suivante:

Bit	Codage
42	0 L'avis de résolution est préventif
	1 L'avis de résolution est correctif
43	0 Un avis de résolution «vers le haut» a été généré
	1 Un avis de résolution «vers le bas» a été généré
44	0 L'avis de résolution ne vise pas à augmenter le taux de variation d'altitude
	1 L'avis de résolution vise à augmenter le taux de variation d'altitude
45	0 L'avis de résolution ne représente pas une inversion
	1 L'avis de résolution représente une inversion
46	0 L'avis de résolution ne préconise pas de franchissement d'altitude
	1 L'avis de résolution préconise un franchissement d'altitude
47	0 L'avis de résolution indique une limite de vitesse verticale
	1 L'avis de résolution est positif
48-54	Réservés à l'ACAS III

Lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 0 et que MTE = 1, les bits 42-47 auront la signification suivante:

Bit Codage



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 254 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

- | | | |
|-------|---|--|
| 42 | 0 | L'avis de résolution n'exige pas de correction dans le sens de la montée |
| | 1 | L'avis de résolution exige une correction dans le sens de la montée |
| 43 | 0 | L'avis de résolution n'exige pas de montée positive |
| | 1 | L'avis de résolution exige une montée positive |
| 44 | 0 | L'avis de résolution n'exige pas de correction dans le sens de la descente |
| | 1 | L'avis de résolution exige une correction dans le sens de la descente |
| 45 | 0 | L'avis de résolution n'exige pas de descente positive |
| | 1 | L'avis de résolution exige une descente positive |
| 46 | 0 | L'avis de résolution n'exige pas de franchissement d'altitude |
| | 1 | L'avis de résolution exige un franchissement d'altitude |
| 47 | 0 | L'avis de résolution ne représente pas une inversion |
| | 1 | L'avis de résolution représente une inversion |
| 48-54 | | Réservés à l'ACAS III |

Note 1. — Lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 0 et que $MTE = 0$, aucun avis de résolution dans le plan vertical n'a été généré.

Note 2.— Un avis de résolution est considéré comme étant « à franchissement » lorsqu'il est prévu que l'aéronef de référence franchisse l'altitude de l'intrus avant le rapprochement maximal, par exemple, qu'il passe par-dessus une menace alors située plus haut que lui. Un avis de résolution est considéré comme étant « à franchissement », que le mot « crossing » soit ou non compris dans l'annonce sonore.

4.3.8.4.2.2.1.2 RAC (enregistrement d'avis de résolution complémentaires). Ce sous-champ de 4 bits (55-58) indiquera tous les avis de résolution complémentaires actuellement en vigueur (s'il y en a) reçus d'autres aéronefs ACAS. Les bits du sous-champ RAC auront la signification suivante:

Bit	Avis de résolution complémentaire
55	Ne passez pas par-dessous
56	Ne passez pas par-dessus
57	Ne virez pas à gauche
58	Ne virez pas à droite

Un bit positionné à 1 indiquera que l'avis de résolution complémentaire dont il s'agit est en vigueur. Un bit positionné à 0 indiquera que l'avis de résolution complémentaire dont il s'agit n'est pas en vigueur.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 255 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.8.4.2.2.1.3 RAT (indicateur de fin d'avis de résolution). Ce sous-champ de 1 bit (59) indiquera le moment où un avis de résolution généré plus tôt par l'ACAS a pris fin.

Codage

- 0 L'ACAS génère actuellement l'avis de résolution indiqué dans le sous-champ ARA
- 1 L'avis de résolution indiqué dans le sous-champ ARA a pris fin (§ 4.3.11.4.1)

Note 1. — Après que l'ACAS a mis fin à un avis de résolution, ce dernier doit encore être signalé pendant 18 ± 1 s (§ 4.3.11.4.1) par le transpondeur mode S. L'indicateur de fin d'avis de résolution peut servir, par exemple, à assurer le retrait en temps utile d'une indication d'avis de résolution affichée à l'écran d'un contrôleur de la circulation aérienne, ou à des évaluations de la durée des avis de résolution dans un espace aérien donné.

Note 2. — Un avis de résolution peut prendre fin pour diverses raisons: de façon normale, lorsque le conflit a été résolu et que la menace s'éloigne en distance; ou lorsque le transpondeur mode S de la menace, pour une raison quelconque, cesse de signaler son altitude pendant le conflit. Dans chacun de ces cas, l'indicateur de fin d'avis de résolution sert à indiquer que l'avis de résolution a été retiré.

4.3.8.4.2.2.1.4 MTE (rencontre de menace multiple). Ce sous-champ de 1 bit (60) indiquera le cas échéant que la logique de résolution de conflit ACAS traite actuellement deux ou plusieurs menaces simultanées.

Codage

- 0 La logique de résolution traite actuellement une menace (lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 1); la logique de résolution ne traite actuellement aucune menace (lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 0)
- 1 La logique de résolution traite actuellement deux ou plusieurs menaces simultanées

4.3.8.4.2.2.1.5 TTI (sous-champ indicateur de type de menace). Ce sous-champ de 2 bits (61-62) indiquera le type de données d'identité contenues dans le sous-champ TID.

Codage

- 0 Aucune donnée d'identité dans le sous-champ TID
- 1 Le sous-champ TID renferme une adresse de transpondeur mode S
- 2 Le sous-champ TID renferme des données d'altitude, de distance et de gisement
- 3 Non assigné

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 256 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.8.4.2.2.1.6 TID (*sous-champ données d'identité de menace*). Ce sous-champ de 26 bits (63-88) renfermera l'adresse d'aéronef de la menace, ou l'altitude, la distance et le gisement de la menace si celle-ci n'est pas dotée du mode S. Si deux ou plusieurs menaces sont traitées simultanément par la logique de résolution ACAS, le sous-champ TID renfermera les données d'identité ou de position de la menace déclarée le plus récemment. Si TTI = 1, TID renfermera dans les bits 63 à 86 l'adresse d'aéronef de la menace, et les bits 87 et 88 seront positionnés à 0. Si TTI = 2, TID renfermera les trois sous-champs suivants.

4.3.8.4.2.2.1.6.1 TIDA (*sous-champ données d'identité de menace — altitude*). Ce sous-champ de 13 bits (63-75) renfermera le code d'altitude mode C signalé le plus récemment de la menace.

Codage

Bit	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
Bit de code mode C	C ₁	A ₁	C ₂	A ₂	C ₄	A ₄	0	B ₁	D ₁	B ₂	D ₂	B ₄	D ₄

4.3.8.4.2.2.1.6.2 TIDR (*sous-champ données d'identité de menace — distance*). Ce sous-champ de 7 bits (76-82) renfermera la valeur la plus récente de la distance à laquelle se trouve la menace, estimée par l'ACAS.

Codage (n)

<i>n</i>	Distance estimée (NM)
0	Aucune valeur estimée de la distance n'est disponible
1	Moins de 0,05
2-126	$(n-1)/10 \pm 0,05$
127	Plus de 12,55

4.3.8.4.2.2.1.6.3 TIDB (*sous-champ données d'identité de menace — gisement*). Ce sous-champ de 6 bits (83-88) renfermera la valeur estimée la plus récente du gisement de l'aéronef menaçant, par rapport à l'aéronef ACAS.

Codage (n)

<i>n</i>	Gisement estimé (degré)
0	Aucune valeur estimée du gisement n'est disponible
1-60	Entre 6 (<i>n</i> -1) et 6 <i>n</i>
61-63	Non assignés

Note : Dans un compte rendu d'avis de résolution, la structure de MB est la suivante :

33	37	41	55	59	60	61	63
BDS1 =3	BDS2=0	ARA	RAC	RAT	MTE	TTI=1	TID

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 257 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

36	40	54	58	59	60	62	88		
33	37	41	55	59	60	61	63	76	83
BDS1=3	BDS2=0	ARA	RAC	RAT	MTE	TTI=2	TIDA	TIDR	TIDB
36	40	54	58	59	60	62	75	82	88

4.3.8.4.2.2.2 Systèmes conformes à l'ACAS X : Sous-champs de MB dans un compte rendu d'avis de résolution. Lorsque BDS1 = 3 et BDS2 = 0, MB renfermera les sous-champs indiqués ci-dessous.

4.3.8.4.2.2.2.1 ARA (avis de résolution en vigueur). Ce sous-champ de 10 bits (41-50) indiquera l'avis de résolution actuellement en vigueur (s'il y en a) généré par l'ACAS X de l'aéronef de référence à propos d'un ou de plusieurs aéronefs menaçants.

Le sous-champ ARA est lui-même divisé comme suit :

- a) **AVRA (avis de résolution dans le plan vertical).** Ce sous-champ de 7 bits (41-47) renferme la composante verticale de l'avis de résolution en vigueur, définie ci-dessous ;
- b) **AHRA (avis de résolution dans le plan horizontal).** Ce sous-champ de 3 bits (48-50) renferme la composante horizontale de l'avis de résolution en vigueur. Dans le cas des systèmes conformes à l'ACAS X, AHRA = 0.

Les bits 41-50 auront la signification suivante :

Bit Codage

41 0 Des sens verticaux différents ont été générés dans une rencontre de menace multiple (lorsque MTE = 1) ; ou aucun avis de résolution n'a été généré (lorsque MTE = 0)

- 1 Le même sens vertical a été généré dans une rencontre de menace simple ou multiple

42 0 L'avis de résolution n'est pas à franchissement

- 1 L'avis de résolution est à franchissement

43 0 Un avis de résolution « vers le haut » a été généré (c.-à-d. l'intention de l'aéronef de référence est de passer par-dessus la menace)

1 Un avis de résolution « vers le bas » a été généré (c.-à-d. l'intention de l'aéronef de référence est de passer par-dessous la menace)

44 Bit de force 1

45 Bit de force 2

46 Bit de force 3

47 Bit de force 4

48-50 0 AHRA

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 258 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Note. — Un avis de résolution est considéré comme étant « à franchissement » lorsqu'il est prévu que l'aéronef de référence franchisse l'altitude de l'intrus avant le rapprochement maximal, par exemple, qu'il passe par-dessus une menace alors située plus haut que lui. Un avis de résolution est considéré comme étant « à franchissement », que le mot « crossing » soit ou non compris dans l'annonce sonore.

Les bits de force indiqués aux positions 44 à 47 auront la signification suivante :

Bits de

force

1 2 3 4

0 0 0 0	0	Hors conflit
0 0 0 1	1	Contrôle de la vitesse verticale
0 0 1 0	2	Mise en palier ; atténuation d'avis de résolution positif
0 0 1 1	3	Mise en palier ; correctif en montée/descente
0 1 0 0	4	Montée/descente à 1 500 ft/min
0 1 0 1	5	Inversion de la montée/descente
0 1 1 0	6	Augmentation de la montée/descente
0 1 1 1	7	Maintien du taux ; au taux actuel > 1 500 ft/min
1 0 0 0	8	Inversion pour maintenir
1 0 0 1	9	Mise en palier ; inversion d'un avis de résolution négatif correctif
1 0 1 0	10	Contrôle de la vitesse verticale ; à la suite d'un avis de résolution « vers le bas », descente inhibée
1 0 1 1	11	Contrôle de la vitesse verticale ; inversion d'un avis de résolution négatif préventif
1 1 0 0	12	Non assigné
1 1 0 1	13	Non assigné
1 1 1 0	14	Mise en palier préventive en cas de menace multiple (MTLO) pendant le vol en palier
1 1 1 1	15	MTLO corrective pendant la montée/descente

Note. — Pour la MTLO, l'aéronef de référence dont la vitesse verticale est comprise entre -500 ft/min et +500 ft/min est « en palier », l'aéronef de référence dont la vitesse verticale est plus élevée que +500 ft/min est en « montée », et l'aéronef de référence dont la vitesse verticale est plus élevée que -500 ft/min est en « descente ».

4.3.8.4.2.2.2 LDI (inhibition de descente à basse altitude). Ce sous-champ de 2 bits (51-52) est issu de la valeur de l'altimètre radar de l'aéronef de référence et indiquera si l'aéronef de référence est dans une région où des inhibitions de descente à basse altitude peuvent être appliquées. Le codage aura la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 259 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

signification suivante :

Bits 53-54

Codage

- 0 TCAS II (toutes versions)
- 1 Système conforme à l'ACAS X
- 2 Réserve à l'ACAS III
- 3 Non assigné

4.3.8.4.2.2.4 RAC (*enregistrement d'avis de résolution complémentaire*). Ce sous-champ de 4 bits (55-58) indiquera tous les avis de résolution complémentaires actuellement en vigueur (s'il y en a) reçus d'autres aéronefs ACAS. Les bits du sous-champ RAC auront la signification suivante :

Bit Avis de résolution complémentaire

- 55 Ne passez pas par-dessous
- 56 Ne passez pas par-dessus
- 57 Réserve pour la coordination dans le plan horizontal
- 58 Réserve pour la coordination dans le plan horizontal

Un bit positionné à 1 indiquera que l'avis de résolution complémentaire dont il s'agit est en vigueur. Un bit positionné à 0 indiquera que l'avis de résolution complémentaire dont il s'agit n'est pas en vigueur.

4.3.8.4.2.2.5 RAT (*indicateur de fin d'avis de résolution*). Ce sous-champ de 1 bit (59) indiquera le moment où un avis de résolution généré auparavant par l'ACAS a pris fin.

Codage

- 0 L'ACAS génère actuellement l'avis de résolution indiqué dans le sous-champ ARA
- 1 L'avis de résolution indiqué dans le sous-champ ARA a pris fin (§ 4.3.11.4.1)

Note 1.— Après que l'ACAS a mis fin à un avis de résolution, ce dernier doit encore être signalé pendant 18 ± 1 s (§ 4.3.11.4.1) par le transpondeur mode S. L'indicateur de fin d'avis de résolution peut servir, par exemple, à assurer le retrait en temps utile d'une indication d'avis de résolution affichée à l'écran d'un contrôleur de la circulation aérienne, ou à des évaluations de la durée des avis de résolution dans un espace aérien donné.

Note 2.— Un avis de résolution peut prendre fin pour diverses raisons : de façon normale, lorsque le

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 260 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

conflit a été résolu et que la menace s'éloigne en distance ; ou lorsque le transpondeur mode S de la menace, pour une raison quelconque, cesse de signaler son altitude pendant le conflit. Dans chacun de ces cas, l'indicateur de fin d'avis de résolution sert à indiquer que l'avis de résolution a été retiré.

4.3.8.4.2.2.6 MTE (rencontre de menace multiple). Ce sous-champ de 1 bit (60) indiquera le cas échéant que la logique de résolution de conflit ACAS traite actuellement deux ou plusieurs menaces simultanées.

Codage

0 La logique de résolution traite actuellement une menace (lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 1) ; la logique de résolution ne traite actuellement aucune menace (lorsque le bit 41 du sous-champ ARA a la valeur 0)

1 La logique de résolution traite actuellement deux ou plusieurs menaces simultanées

4.3.8.4.2.2.7 CNT (bit de suite). Ce sous-champ de 1 bit (61) indiquera si un message RF constituant une suite est en cours d'établissement pour fournir des renseignements supplémentaires.

Codage

0 Il n'existe pas de message RF constituant une suite

1 Il existe un message RF constituant une suite

4.3.8.4.2.2.8 TTI (sous-champ indicateur de type de menace). Ce sous-champ de 1 bit (62) indiquera le type de données d'identité contenues dans le sous-champ TID.

Codage

0 Le sous-champ TID renferme des données d'altitude, de distance et de gisement

1 Le sous-champ TID renferme une adresse d'aéronef à 24 bits

4.3.8.4.2.2.9 TID (sous-champ données d'identité de menace). Ce sous-champ de 24 bits (63-86) renfermera l'adresse d'aéronef à 24 bits de la menace, ou l'altitude, la distance et le gisement si elle n'est pas dotée du mode S. Si deux ou plusieurs menaces sont traitées simultanément par la logique de résolution ACAS, le sous-champ TID renfermera les données d'identité ou de position de la menace déclarée le plus récemment. Si TTI = 1, TID renfermera dans les bits 63 à 86 l'adresse d'aéronef de la

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 261 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

menace. Si TTI = 2, TID renfermera les trois sous-champs suivants (voir § 4.3.8.4.2.2.2.8).

4.3.8.4.2.2.9.1 TIDA (sous-champ données d'identité de menace — altitude). Ce sous-champ de 11 bits (63-73) renfermera l'altitude de la menace estimée le plus récemment par l'ACAS, exprimée sous forme binaire avec une résolution de 100 ft, comme suit :

Codage

0	Aucune donnée
1	Altitude < -950 ft
2	-950 ft ≤ Altitude < -850 ft
3	-850 ft ≤ Altitude < -750 ft
4....	

4.3.8.4.2.2.9.2 TIDR (sous-champ données d'identité de menace — distance). Ce sous-champ de 7 bits (74-80) renfermera la distance de la menace estimée le plus récemment par l'ACAS.

Codage (n)

n	Distance estimée (NM)
0	Aucune valeur estimée de la distance n'est disponible
1	Moins de 0,05
2-126	$(n-1)/10 \pm 0,05$
127	Plus de 12,55

4.3.8.4.2.2.9.3 TIDB (sous-champ données d'identité de menace — gisement). Ce sous-champ de 6 bits (81-86) renfermera le gisement de la menace estimé le plus récemment (par rapport au cap de l'aéronef ACAS).

Codage (n)

n	Gisement estimé (degrés)
0	Aucune estimation de gisement disponible
1-60	Entre $6(n-1)$ et $6n$
61-63	Non assigné

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 262 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.3.8.4.2.2.10 DSI (*indicateur de désignation*). Ce sous-champ de 1 bit (87) sera codé comme suit :

Codage

- 0 La menace définie dans le sous-champ TID n'est pas désignée pour la variante Xo, ou la désignation n'est pas appliquée
- 1 La menace définie dans le sous-champ TID est désignée pour la variante Xo, et la désignation est appliquée

4.3.8.4.2.2.11 SPI (*indicateur de suppression*). Ce sous-champ de 1 bit (88) sera codé comme suit :

Rencontre de menace simple :

Codage

- 0 L'avis de résolution n'est pas supprimé
- 1 L'avis de résolution est supprimé (non annoncé à l'équipage de conduite)

En cas de rencontre de menace multiple, la suppression ne s'applique pas. Le sous-champ SPI renfermera donc les désignations suivantes :

Codage

- 0 Aucune menace autre que celle définie dans le sous-champ TID est désignée pour la variante Xo
- 1 Une autre menace est désignée pour la variante Xo, et la désignation est appliquée

Note.— Dans le cas des systèmes conformes à l'ACAS X : Sous-champs de MB dans un compte rendu d'avis de résolution.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 263 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

33	37	41	51	53	55	59	60	61	62	63	74	81	87	88
BDS1=3	BDS2=0	ARA	LDI	RMF	RAC	RAT	MTE	CNT	TTI=0	TIDA	TIDR	TIDB	DSI	SPI
36	40	50	52	54	58	59	60	61	62	73	80	86	87	88

33	37	41	51	53	55	59	60	61	62	63			87	88	
BDS1=3	BDS2=0	ARA	LDI	RMF	RAC	RAT	MTE	CNT	TTI=1		TID		DSI	SPI	
36	40	50	52	54	58	59	60	61	62				86	87	88

4.3.8.4.2.3 Sous-champs de MB dans un compte rendu de possibilités de liaison de données.

Lorsque BDS1 = 1 et BDS2 = 0, les configurations binaires ci-dessous seront communiquées au transpondeur pour son compte rendu de possibilités de liaison de données:

Bits	Codage	
43-46	0000	Systèmes conformes au TCAS version 7.1 et autres systèmes définis par les bits 71 et 72
	0001	/ ACAS Xa (RTCA/DO-385 et EUROCAE/ED-256)
	0010 à 1111	/ Réservés à l'ACAS III
48	0	ACAS en panne ou en mode «attente»
	1	ACAS en fonctionnement
69	0	Surveillance hybride non opérationnelle
	1	Surveillance hybride présente et opérationnelle
70	0	ACAS générant des avis de trafic seulement
	1	ACAS générant des avis de trafic et des avis de résolution
Bit 72	Bit 71	Version de l'ACAS
0	0	RTCA/DO-185 (pré-ACAS)
0	1	RTCA/DO-185A
1	0	RTCA/DO-185B et EUROCAE ED 143
1	1	Tous les systèmes plus récents (voir Note 3 et § 4.3.8.4.2.8)

Note 1. — Un sommaire des sous-champs de MB dans un compte rendu de possibilités de liaison de données figure au § 3.1.2.6.10.2.2, Chapitre 3.

Note 2. — L'emploi de la surveillance hybride pour limiter les interrogations actives de l'ACAS est décrit au § 4.5.1. La capacité de prendre en charge le décodage des messages DF = 17 sur squitter long n'est pas, à elle seule, suffisante pour positionner le bit 69.

Note 3.— Les futures versions de l'ACAS seront identifiées par les numéros de pièce et les numéros de version de logiciel spécifiés dans les registres E5 16 et E6 16 .

4.3.8.4.2.3 Champ MU. Ce champ de 56 bits (33-88) faisant partie des interrogations de surveillance

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 264 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

air-air longues (Figure 4-1) servira à transmettre des messages de résolution, des diffusions ACAS et des diffusions d'avis de résolution.

4.3.8.4.2.3.1 UDS (sous-champ définition U). Ce sous-champ de 8 bits (33-40) définira le reste de MU.

Note. — Pour que le codage soit facile, UDS est exprimé sous la forme de deux groupes de 4 bits chacun, UDS1 et UDS2

4.3.8.4.2.3.2 Sous-champs de MU dans un message de résolution. Lorsque UDS1 = 3 et UDS2 = 0, le champ MU renfermera les sous-champs suivants:

4.3.8.4.2.3.2.1 MTB (bit de menace multiple). Ce sous-champ de 1 bit (42) indiquera la présence ou l'absence de menaces multiples.

Codage

- 0 L'ACAS interrogateur ne détecte pas plus d'une menace
- 1 L'ACAS interrogateur détecte plus d'une menace

4.3.8.4.2.3.2.2 VRC (avis de résolution complémentaire dans le plan vertical). Ce sous-champ de 2 bits (45-46) indiquera un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical se rapportant à l'aéronef destinataire.

Codage

- 0 Aucun avis de résolution complémentaire dans le plan vertical n'a été envoyé
- 1 Ne passez pas par-dessous
- 2 Ne passez pas par-dessus
- 3 Non assigné

4.3.8.4.2.3.2.3 CVC (annulation d'avis de résolution complémentaire dans le plan vertical). Ce sous-champ de 2 bits (43-44) signalera l'annulation d'un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical communiqué précédemment à l'aéronef destinataire. Ce sous-champ sera positionné à 0 pour une nouvelle menace.

Codage

- 0 Aucune annulation
- 1 Annulez «Ne passez pas par-dessous» transmis précédemment
- 2 Annulez «Ne passez pas par-dessus» transmis précédemment

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 265 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

3 Non assigné

4.3.8.4.2.3.2.4 HRC (*avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal*). Ce sous-champ de 3 bits (50-52) indiquera un avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal se rapportant à l'aéronef destinataire.

Codage

- 0 Aucun avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal, ou aucun moyen de résolution dans le plan horizontal
- 1 L'autre ACAS doit virer à gauche; ne virez pas à gauche
- 2 L'autre ACAS doit virer à gauche; ne virez pas à droite
- 3 Non assigné
- 4 Non assigné
- 5 L'autre ACAS doit virer à droite; ne virez pas à gauche
- 6 L'autre ACAS doit virer à droite; ne virez pas à droite
- 7 Non assigné

4.3.8.4.2.3.2.5 CHC (*annulation d'avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal*). Ce sous-champ de 3 bits (47-49) indiquera l'annulation d'un avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal envoyé précédemment à l'aéronef destinataire. Ce sous-champ sera positionné à 0 pour une nouvelle menace.

Codage

- 0 Aucune annulation, ou aucun moyen de résolution dans le plan horizontal
- 1 Annulez «Ne virez pas à gauche» transmis précédemment
- 2 Annulez «Ne virez pas à droite» transmis précédemment
- 3-7 Non assignés



RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 266 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.3.8.4.2.3.2.6 VSB (*sous-champ bits de sens vertical*). Ce sous-champ de 4 bits (61-64) servira à protéger les données contenues dans les sous-champs CVC et VRC. Le code VSB sera transmis pour chacune des 16 combinaisons possibles des bits 43 à 46 comme suit:

Codage	CVC		VRC		VSB			
	43	44	45	46	61	62	63	64
0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	1	1	1	1	0
2	0	0	1	0	0	1	1	1
3	0	0	1	1	1	0	0	1
4	0	1	0	0	1	0	1	1
5	0	1	0	1	0	1	0	1
6	0	1	1	0	1	1	0	0
7	0	1	1	1	0	0	1	0
8	1	0	0	0	1	1	0	1
9	1	0	0	1	0	0	1	1
10	1	0	1	0	1	0	1	0
11	1	0	1	1	0	1	0	0
12	1	1	0	0	0	1	1	0
13	1	1	0	1	1	0	0	0
14	1	1	1	0	0	0	0	1
15	1	1	1	1	1	1	1	1

Note. — Les bits du sous-champ VSB sont positionnés selon un code de Hamming distance 3 plus un bit de parité, ce qui permet de détecter jusqu'à trois erreurs dans les huit bits transmis.

4.3.8.4.2.3.2.7 HSB (*sous-champ bits de sens horizontal*). Ce sous-champ de 5 bits (56-60) servira à protéger les données contenues dans les sous-champs CHC et HRC. Le code HSB sera transmis pour chacune des 64 combinaisons possibles des bits 47 à 52 comme suit:



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 267 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

	CHC						HRC						HSB					
Codage	47	48	49	50	51	52	56	57	58	59	60	56	57	58	59	60		
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1		
2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1		
3	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0		
4	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0		
5	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1		
6	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1		
7	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0		
8	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1		
9	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0		
10	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0		
11	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1		
12	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1		
13	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0		
14	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
15	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1		
16	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1		
17	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0		
18	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0		
19	0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1		
20	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1		
21	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0		
22	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0		
23	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1		
24	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0		
25	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1		
26	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1		
27	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
28	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0		
29	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1		
30	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1		
31	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0		
32	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1		
33	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0		
34	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0		
35	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
36	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1		
37	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0		
38	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0		
39	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1		
40	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0		
41	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
42	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1		
43	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0		



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 268 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

	CHC			HRC			HSB				
Codage	47	48	49	50	51	52	56	57	58	59	60
44	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
45	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1
46	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1
47	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0
48	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
49	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1
50	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1
51	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0
52	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
53	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1
54	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1
55	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0
56	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
57	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0
58	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0
59	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1
60	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1
61	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0
62	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0
63	1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1

Note. — Les bits du sous-champ HSB sont positionnés selon un code de Hamming distance 3 plus un bit de parité, ce qui permet de détecter jusqu'à trois erreurs dans les onze bits transmis.

4.3.8.4.2.3.2.8 MID (adresse d'aéronef). Ce sous-champ de 24 bits (65-88) renfermera l'adresse à 24 bits de l'aéronef ACAS interrogateur.

Note. — Dans un message de résolution, la structure du champ MU est la suivante:

33	37	41	42	43	45	47	50	53	56	61	65
USD1=1	USD2=0	-1-	MTB	CVC	VRC	CHC	HRC	-3-	HSB	VS	MID
36	40	41	42	44	46	49	52	55	60	64	88

4.3.8.4.2.3.3 Sous-champ de MU dans une diffusion ACAS. Lorsque UDS1 = 3 et UDS2 = 2, le champ MU renfermera le sous-champ suivant:

4.3.8.4.2.3.3.1 MID (adresse d'aéronef). Ce sous-champ de 24 bits (65-88) renfermera l'adresse à 24 bits de l'aéronef ACAS interrogateur.

Note. — Dans une diffusion ACAS, la structure du champ MU est la suivante:

33	37	41	65
UDS1 = 3	UDS2 = 2	----- 24 -----	MID
36	40	64	88

4.3.8.4.2.3.4 Sous-champs de MU dans une diffusion d'avis de résolution (message d'interrogation de diffusion d'avis de résolution)

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 269 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note.— Le § 4.3.8.4.2.3.4.1 est applicable seulement aux systèmes conformes au TCAS version 7.1, et le § 4.3.8.4.2.3.4.2, seulement aux systèmes conformes à l'ACAS X.

4.3.8.4.2.3.4.1 *Sous-champs de MU dans une diffusion d'avis de résolution.* Lorsque UDS 1 = 3 et UDS2 = 1, le champ MU renfermera les sous-champs suivants:

4.3.8.4.2.3.4.1.1 *ARA (avis de résolution en vigueur).* Ce sous-champ de 14 bits (41-54) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.1.

4.3.8.4.2.3.4.1.2 *RAC (enregistrement d'avis de résolution complémentaires).* Ce sous-champ de 4 bits (55-58) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.2.

4.3.8.4.2.3.4.1.3 *RAT (indicateur de fin d'avis de résolution).* Ce sous-champ de 1 bit (59) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.3.

4.3.8.4.2.3.4.1.4 *MTE (rencontre de menace multiple).* Ce sous-champ de 1 bit (60) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.4.

4.3.8.4.2.3.4.1.5 *AID (code d'identité mode A).* Ce sous-champ de 13 bits (63-75) renfermera le code d'identité mode A de l'aéronef qui rend compte.

Codage

Bit	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
Bit de code mode C	A ₄	A ₂	A ₁	B ₄	B ₂	B ₁	0	C ₄	C ₂	C ₁	D ₄	D ₂	D ₁

4.3.8.4.2.3.4.1.6 *CAC (code d'altitude mode C).* Ce sous-champ de 13 bits (76-88) renfermera le code d'altitude mode C de l'aéronef qui rend compte.

Codage

Bit	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
Bit de code mode C	C ₁	A ₁	C ₂	A ₂	C ₄	A ₄	0	B ₁	D ₁	B ₂	D ₂	B ₄	D ₄

Note. — Dans une diffusion d'avis de résolution, la structure du champ MU est la suivante:

33	37	41	55	59	60	61	63	76
USD1=3	USD2=1	ARA	RAC	RAT	MTE	-2-	AID	CAC
36	40	54	58	59	60	62	75	88

4.3.8.4.2.3.4.2 *Systèmes conformes à l'ACAS X : Sous-champs de MU dans une diffusion d'avis de résolution (message d'interrogation de diffusion d'avis de résolution).* Lorsque UDS1 = 3 et UDS2 = 1, le champ MU renfermera les sous-champs suivants :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 270 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.8.4.2.3.4.2.1 ARA (*avis de résolution en vigueur*). Ce sous-champ de 10 bits (41-50) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.1.

4.3.8.4.2.3.4.2.2 LDI (*inhibition de descente à basse altitude*). Ce sous-champ de 2 bits (51-52) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.2.

4.3.8.4.2.3.4.2.3 RMF (*format de message d'avis de résolution*). Ce sous-champ de 2 bits (53-54) sera codé selon les indications du §4.3.8.4.2.2.2.3.

4.3.8.4.2.3.4.2.4 RAC (*enregistrement d'avis de résolution complémentaires*). Ce sous-champ de 4 bits (55-58) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.4.

4.3.8.4.2.3.4.2.5 RAT (*indicateur de fin d'avis de résolution*). Ce sous-champ de 1 bit (59) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.5.

4.3.8.4.2.3.4.2.6 MTE (*rencontre de menace multiple*). Ce sous-champ de 1 bit (60) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.6.

4.3.8.4.2.3.4.2.7 SPI (*indicateur de suppression*). Ce sous-champ de 1 bit (61) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.11.

4.3.8.4.2.3.4.2.8 AID (*code d'identité mode A*). Ce sous-champ de 13 bits (63-75) renfermera le code d'identité mode A de l'aéronef qui rend compte.

Codage

Bit	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
Bit de code mode A	A4	A2	A1	B4	B2	B1	0	C4	C2	C1	D4	D2	D1

4.3.8.4.2.3.4.2.9 CAC (*code d'altitude mode C*). Ce sous-champ de 13 bits (76-88) renfermera le code d'altitude mode C de l'aéronef qui rend compte.

Codage													
Bit	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
Bit de code mode C	C1	A1	C2	A2	C4	A4	0	B1	D1	B2	D2	B4	D4

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 271 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Note.— Dans une diffusion d'avis de résolution, la structure de MU est la suivante :

33	37	41	51	53	55	59	60	61	62	63	76
UDS1 = 3	UDS 2 = 1	AR A	LDI	RMF	RAC	RAT	MTE	SPI	-1-	AID	CAC
36	40	50	52	54	58	59	60	61	62	75	88

4.3.8.4.2.4 Champ MV. Ce champ de 56 bits (33-88) des réponses de surveillance air-air longue (Figure 4-1) servira à la transmission des messages de réponses de coordination air-air.

4.3.8.4.2.4.1 VDS (sous-champ définition V). Ce sous-champ de 8 bits (33-40) définira le reste de MV.

Note. — Pour que le codage soit simple, VDS est exprimé sous la forme de deux groupes de 4 bits chacun: VDS1 et VDS2.

4.3.8.4.2.4.2 Sous-champs de MV dans une réponse de coordination

Note.— Le § 4.3.8.4.2.4.2.1 est applicable seulement aux systèmes conformes au TCAS version 7.1, et le § 4.3.8.4.2.4.2.2, seulement aux systèmes conformes à l'ACAS X.

4.3.8.4.2.4.2.1 Systèmes conformes au TCAS version 7.1 :Sous-champs de MV dans une réponse de coordination. Lorsque VDS 1 = 3 et VDS2 = 0, MV renfermera les sous-champs suivants:

4.3.8.4.2.4.2.1.1 ARA (avis de résolution en vigueur). Ce sous-champ de 14 bits (41-54) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.1.

4.3.8.4.2.4.2.1.2 RAC (enregistrement d'avis de résolution complémentaires). Ce sous-champ de 4 bits (55-58) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.2.

4.3.8.4.2.4.2.1.3 RAT (indicateur de fin d'avis de résolution). Ce sous-champ de 1 bit (59) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.3.

4.3.8.4.2.4.2.1.4 MTE (rencontre de menace multiple). Ce sous-champ de 1 bit (60) sera codé selon les indications de 4.3.8.4.2.2.1.4.

Note. — Dans une réponse de coordination, la structure de MV est la suivante:

33	37	41	55	59	60	61
VDS1 = 3	VDS2 = 0	ARA	RAC	RAT	MTE	-28-
36	40	54	58	59	60	88

3.8.4.2.4.2.2 Systèmes conformes à l'ACAS X : Sous-champs de MV dans une réponse de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 272 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

coordination. Lorsque VDS1 = 3 et VDS2 = 0, le champ MV renfermera les sous-champs suivants :

4.3.8.4.2.4.2.2.1 ARA (*avis de résolution en vigueur*). Ce sous-champ de 10 bits (41-50) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.1.

4.3.8.4.2.4.2.2.2 LDI (*inhibition de descente à basse altitude*). Ce sous-champ de 2 bits (51-52) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.2.

4.3.8.4.2.4.2.2.3 RMF (*format de message d'avis de résolution*). Ce sous-champ de 2 bits (53-54) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.3.

4.3.8.4.2.4.2.2.4 RAC (*enregistrement d'avis de résolution complémentaires*). Ce sous-champ de 4 bits (55-58) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.4.

4.3.8.4.2.4.2.2.5 RAT (*indicateur de fin d'avis de résolution*). Ce sous-champ de 1 bit (59) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.5.

4.3.8.4.2.4.2.2.6 MTE (*rencontre de menace multiple*). Ce sous-champ de 1 bit (60) sera codé selon les indications du § 4.3.8.4.2.2.2.6.

Note.— Dans une réponse de coordination, la structure de MV est la suivante :

33	37	41	51	53	55	59	60	61
VDS1 = 3	VDS2 = 0	ARA	LDI	RMF	RAC	RAT	MTE	Non assigné
36	40	50	52	54	58	59	60	88

4.3.8.4.2.5 SL (*compte rendu de niveau de sensibilité*). Ce champ descendant de 3 bits (9-11) fera partie des deux formats de réponse: surveillance air-air courte (DF = 0) et surveillance air-air longue (DF = 16). Ce champ indiquera le niveau de sensibilité auquel l'ACAS fonctionne actuellement.

Codage

- 0 ACAS ne fonctionne pas
- 1 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 1
- 2 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 2
- 3 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 3
- 4 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 4

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 273 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

5 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 5

6 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 6

7 ACAS fonctionne au niveau de sensibilité 7

Note.— Systèmes conformes à l'ACAS X : l'ACAS ne transmettra pas un code de niveau de sensibilité supérieur à 3.

4.3.8.4.2.6 CC — *Capacité de liaison inter-ACAS.* Ce champ descendant de 1 bit (7) indiquera si le transpondeur est capable de prendre en charge la fonction liaison inter-ACAS, c'est-à-dire de décoder la teneur du champ DS dans une interrogation avec UF = 0 et de répondre avec la teneur du registre GICB spécifié dans la réponse correspondante avec DF = 16.

Codage

0 signifie que le transpondeur ne peut pas prendre en charge la fonction de liaison inter-ACAS

1 signifie que le transpondeur peut prendre en charge la fonction de liaison inter-ACAS

4.3.8.4.2.7 Systèmes conformes à l'ACAS X : *Champ ME du squitter long pour la coordination air-air.* Ce champ de 56 bits (33-88) sera utilisé pour la coordination air-air avec des intrus équipés seulement de l'ADS-B (intrus qui ne peuvent pas recevoir de message de résolution 1 030 MHz discret).

Note.— Des messages ADS-B avec code de TYPE = 28 (message de coordination opérationnelle ADS-B, voir le § 4.3.8.4.2.7.1) et code de TYPE = 31 (message d'état opérationnel de l'aéronef ADS-B, voir le § 4.3.8.4.2.7.2) sont utilisés dans la coordination air-air.

4.3.8.4.2.7.1 *Sous-champs de ME dans un message de coordination opérationnelle ADS-B (OCM)*

Note.— Dans les sous-champs définis ci-dessous, le numéro de bit indique la position par rapport au début du squitter long, dans lequel le bit 33 est le début du champ ME du message.

4.3.8.4.2.7.1.1 *TYPE.* Ce sous-champ de 5 bits (33-37), qui définit le type du squitter long, sera positionné à 28 dans le cas du message de coordination opérationnelle ADS-B.

4.3.8.4.2.7.1.2 *Sous-type.* Ce sous-champ de 3 bits (38-40), qui définit plus avant le TYPE, sera positionné à 3 dans le cas du message de coordination opérationnelle ADS-B.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 274 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.3.8.4.2.7.1.3 MTB (bit de menace multiple). Ce sous-champ de 1 bit (42) indiquera une menace multiple conformément aux codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3.

4.3.8.4.2.7.1.4 CVC (annulation d'avis de résolution complémentaire dans le plan vertical). Ce sous-champ de 2 bits (43-44) sera utilisé par l'équipement ACAS X en vol pour annuler un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical envoyé à un aéronef menaçant équipé ACAS conformément aux codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3.

4.3.8.4.2.7.1.5 VRC (avis de résolution complémentaire dans le plan vertical). Ce sous-champ de 2 bits (45-46) sera utilisé par l'équipement ACAS X en vol pour envoyer un avis de résolution complémentaire dans le plan vertical (« ne passez pas par-dessus » ou « ne passez pas par-dessous ») à un aéronef menaçant équipé ACAS conformément aux codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3.

4.3.8.4.2.7.1.6 CHC (annulation d'avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal). Ce sous-champ de 3 bits (47-49) sera utilisé par l'ACAS X avec moyen embarqué de résolution dans le plan horizontal pour annuler un avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal envoyé à un aéronef menaçant équipé ACAS avec les codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3. Le sous-champ CHC sera positionné à 0 dans les messages de résolution TCAS transmis par l'ACAS X sans capacité de résolution dans le plan horizontal.

4.3.8.4.2.7.1.7 HRC (avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal). Ce sous-champ de 3 bits (50-52) sera utilisé par l'ACAS X avec moyen embarqué de résolution dans le plan horizontal pour envoyer un avis de résolution complémentaire dans le plan horizontal pour manoeuvrer (« ne virez pas à gauche » ou « ne virez pas à droite ») à un aéronef menaçant équipé ACAS avec les codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3. Le sous-champ HRC sera positionné à 0 dans les messages de coordination opérationnelle ADS-B transmis par l'ACAS X sans capacité de résolution dans le plan horizontal.

4.3.8.4.2.7.1.8 HSB (sous-champ bits de sens horizontal). Ce sous-champ de 5 bits (53-57) sera utilisé comme un champ de codage de parité pour protéger les six bits de sens horizontal (47-52). L'aéronef émetteur équipé d'un ACAS capable de transmettre sur 1 030/1 090 MHz et qui envoie un message de coordination ajoutera les bits 53-57, avec les codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3, à tous les messages de coordination opérationnelle ADS-B envoyés. L'aéronef ACAS X récepteur examinera le sous-champ HSB (53-57) des messages de coordination opérationnelle ADS-B. Si les six bits de sens vertical (47-52) ne s'accordent pas avec le sous-champ HSB (53-57), l'aéronef ACAS X récepteur conclura qu'il y a une erreur dans le message et n'en utilisera pas le contenu.

4.3.8.4.2.7.1.9 VSB (sous-champ bits de sens vertical). Ce sous-champ de 4 bits (58-61) sera utilisé comme un champ de codage de parité pour protéger les quatre bits de sens vertical (43-46). L'ACAS



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 275 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

actif émetteur ajoutera le sous-champ VSB (58-61), avec les codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3, à tous les messages de coordination opérationnelle envoyés. L'ACAS X récepteur examinera le sous-champ VSB (58-61) des messages de coordination opérationnelle reçus. Si quatre bits de sens vertical (43-46) ne sont pas en accord avec le sous-champ VSB (58-61), l'aéronef ACAS X récepteur conclura qu'il y a une erreur dans le message et n'en utilisera pas le contenu.

4.3.8.4.2.7.1.10 TAA (*sous-champ identité de la menace — adresse d'aéronef*). Ce sous-champ de 24 bits (65-88) renfermera l'adresse d'aéronef à 24 bits de la menace avec les codes définis dans la section 4.3.8.4.2.3.

Note.— Dans un message de coordination opérationnelle, la structure de ME est la suivante :

Position	Nombre de bits	Sous-champ	Remarques
33-37	5	TYPE	= 28
38-40	3	Sous-type	= 3
41	1	-	Non assigné
42	1	MTB	-
43-44	2	CVC	-
45-46	2	VRC	-
47-49	3	CHC	-
50-52	3	HRC	-
53-57	5	HSB	-
58-61	4	VSB	-
62-64	3	-	Non assigné
65-88	24	TAA	-



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 276 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.3.8.4.2.7.2 Sous-champs de ME dans un message d'état opérationnel d'aéronef

Note.— Dans les sous-champs définis ci-dessous, le numéro de bit indique la position par rapport au début du squitter long, dans lequel le bit 33 est le début du champ ME du message.

4.3.8.4.2.7.2.1 TYPE. Ce sous-champ de 5 bits (33-37), qui définit le type de squitter long, sera positionné à 31 pour le message d'état opérationnel de l'aéronef.

4.3.8.4.2.7.2.2 Sous-type. Ce sous-champ de 3 bits (38-40), qui définit plus avant le TYPE, sera positionné à 0 dans le cas d'un aéronef en vol et à 1 dans le cas d'un aéronef à la surface. Aux fins de la coordination air-air ACAS X, le sous-type sera toujours positionné à 0.

4.3.8.4.2.7.2.3 CC (code de classe de l'équipement embarqué). Ce sous-champ de 16 bits (41-56), qui fait partie des messages de sous-type=0, sera codé selon les indications des § 4.3.8.4.2.7.2.3.1 à 4.3.8.4.2.7.2.3.4.

4.3.8.4.2.7.2.3.1 Bit (41-42). Ce sous-champ de 2 bits (41-42) sera positionné à 0 aux fins de la coordination air-air ACAS.

4.3.8.4.2.7.2.3.2 CA opérationnel (évitement des collisions opérationnel). Ce sous-champ de 1 bit (43) sera positionné à 1 pour indiquer qu'un système d'évitement des collisions est disponible, opérationnel et capable d'émettre des avis de résolution. Lorsque ce bit est positionné à 1, les bits de capacité de coordination pour l'évitement des collisions seront examinés afin d'obtenir des renseignements de coordination détaillés.

Note.— Dans le cas de toutes les versions du TCAS II et de tous les systèmes conformes à l'ACAS X, le transpondeur mode S associé positionne à 1 le bit du champ CA opérationnel lorsque RI = 3 ou 4.

4.3.8.4.2.7.2.3.3 Les bits (44-54) ne seront pas utilisés par le processus de coordination air-air de l'ACAS X mais réservés pour une utilisation future.

4.3.8.4.2.7.2.3.4 DAA (détecter et éviter). Ce sous-champ de 2 bits (55-56) sera utilisé comme suit :

00	Pas de capacité DAA, ou le système DAA n'est pas capable de recevoir les renseignements de coordination aux fins de l'évitement des collisions
01	L'aéronef est équipé d'un système DAA capable de recevoir les messages de résolution TCAS et les messages de coordination opérationnelle ADS-B
10	L'aéronef est équipé d'un système DAA capable de recevoir seulement les messages de coordination opérationnelle ADS-B



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 277 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

11

Non défini

Note 1.— Les bits du sous-champ DAA indiquent si des informations de coordination doivent être fournies à l'aéronef et quel doit être leur type pour que le système DAA de l'aéronef menaçant puisse écouter et transmettre des indications qui sont interopérables avec l'ACAS. Ces bits sont indépendants des bits de capacité de coordination pour l'évitement des collisions, étant donné qu'un aéronef doté d'un système DAA peut ou non être équipé d'un ACAS. Pour de plus amples renseignements sur les bits du sous-champ DAA, voir la spécification RTCA/DO-365.

Note 2.— Le type de message de coordination transmis, le message de résolution ou le message de coordination opérationnelle ADS-B dépendent à la fois de la capacité de réception du système DAA et de la capacité de transmission de l'ACAS. Si le système DAA peut recevoir aussi bien le message de résolution et le message de coordination opérationnelle ADS-B, un ACAS avec capacité de transmission sur 1 030 MHz est nécessaire pour la transmission du message de résolution.

4.3.8.4.2.7.2.4 OM (mode opérationnel en vol). Ce sous-champ de 16 bits (57-72), qui fait partie des messages de sous-type=0, sera codé selon les indications des § 4.3.8.4.2.7.2.4.1 à 4.3.8.4.2.7.2.4.3.

4.3.8.4.2.7.2.4.1 Bits (57-58). Ce sous-champ de 2 bits (57-58) sera positionné à 0 aux fins de la coordination air-air ACAS X.

4.3.8.4.2.7.2.4.2 Bits (59-64) et bit 72. Les bits (59-64) et le bit 72 ne seront pas utilisés par le processus de coordination air-air de l'ACAS X.

4.3.8.4.2.7.2.4.3 CCCB (bits de capacité de coordination pour l'évitement des collisions). Ce sous-champ de 7 bits (65-71) sera utilisé comme suit :

Vertical et horizontal [2 bits (65-66)]	
00	Vertical
01	Horizontal
10	Combiné
11	Réservé

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 278 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Type de système anticollision/ Capacité [3 bits (67-69)]	
000	ACAS actif (TCAS II)
001	ACAS actif (sauf tous TCAS II)
010	ACAS actif (sauf tous TCAS II) avec capacité de transmission de messages OCM
011	ACAS Réactif
100	ACAS passif avec capacité de réception de messages de résolution sur 1 030 MHz
101	ACAS passif avec capacité de réception de messages OCM seulement
110 à 111	Réservés
Réservés [2 bits (70-71)]	
00 à 11	Destinés aux systèmes d'aéronefs non habités

Note.— Les deux bits réservés « destinés aux systèmes d'aéronefs non habités » sont envisagés en tant que champ prioritaire pour faire la distinction entre les utilisateurs présentant des niveaux de capacité différents ou conformément aux directives des autorités de réglementation.

4.3.8.4.2.8 Numéro de pièce d'unité ACAS et numéro de pièce de logiciel ACAS. Si l'ACAS et le transpondeur associé ont la capacité nécessaire, l'ACAS transmettra son numéro de pièce d'unité au moyen du registre E516 du transpondeur, et son numéro de pièce de logiciel, au moyen du registre E616 du transpondeur.

Note.— Les formats de données des registres E516 et E616 du transpondeur sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

4.3.9 CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT ACAS

4.3.9.1 INTERFACES

Au minimum, les données d'entrée ci-après seront fournies à l'ACAS:

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 279 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- (a) code d'adresse d'aéronef;
- (b) transmissions mode S air-air et air-sol reçues par le transpondeur et destinées à l'ACAS (§ 4.3.6.3.2);
- (c) vitesse vraie maximale de croisière de l'aéronef de référence (Chapitre 3, § 3.1.2.8.2.2);
- (d) altitude-pressure;
- (e) hauteur déterminée par radioaltimètre ;
- (f) contrôle du mode de fonctionnement (attente, avis de trafic seulement et avis de trafic/avis de résolution) ;
- (g) systèmes conformes à l'ACAS X : cap ;
- (h) systèmes conformes à l'ACAS X : position GNSS et vitesse de l'aéronef de référence ;
- (i) systèmes conformes à l'ACAS X : messages ADS-B de position en vol et à la surface, de vitesse de vol, d'état et de situation de la cible et d'état opérationnel d'aéronef des autres aéronefs pour utilisation par l'ACAS ;
- (j) systèmes conformes à l'ACAS X avec modes spéciaux Xo : information de désignation concernant le mode de fonctionnement spécial.

Note. — Les données d'entrée supplémentaires spécifiques à fournir à l'ACAS II et à l'ACAS III sont énumérées dans les sections appropriées ci-dessous.

4.3.9.2 SYSTEME D'ANTENNES DE BORD

L'ACAS émettra des interrogations et recevra des réponses par l'intermédiaire de deux antennes disposées l'une sur la partie supérieure de l'aéronef et l'autre sur la partie inférieure. L'antenne disposée sur la partie supérieure sera directive et pourra servir à des mesures de gisement.

4.3.9.2.1 Polarisation. La polarisation des émissions ACAS sera nominalement verticale.

4.3.9.2.2 Diagramme de rayonnement. Le diagramme de rayonnement en site de chaque antenne disposée sur un aéronef sera nominalement l'équivalent de celui d'une antenne unipolaire quart d'onde sur plan de sol.

4.3.9.2.3 Sélection d'Antenne

4.3.9.2.3.1 Réception des squitters. L'ACAS sera capable de recevoir des squitters par l'intermédiaire de ses antennes supérieure et inférieure.

4.3.9.2.3.2 Interrogations. Les interrogations ACAS ne seront pas émises simultanément depuis les deux antennes.

4.3.9.3 SOURCE D'ALTITUDE-PRESSION

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 280 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

L'altitude de l'aéronef de référence fournie à l'ACAS proviendra de la source dont les données forment la base des comptes rendus mode C et mode S et ses incréments de quantification seront aussi petits que possible.

4.3.9.3.1 Une source offrant une résolution supérieure à 7,62 m (25 ft) serait utilisée.

4.3.9.3.2 Si on ne dispose pas d'une source offrant une résolution supérieure à 7,62 m (25 ft) et si les seules données d'altitude disponibles pour l'aéronef de référence sont codées en Gilham, on utilisera au moins deux sources indépendantes de données et comparera celles-ci en permanence pour y déceler les éventuelles erreurs de codage.

4.3.9.3.3 Deux sources de données d'altitude avec possibilité d'en comparer les données pour y déceler les éventuelles erreurs avant la transmission à l'ACAS seraient utilisées.

4.3.9.3.4 Les dispositions du § 4.3.10.3 seront appliquées quand la comparaison des données d'altitude produites par les deux sources indiquera que l'une des sources est en erreur.

4.3.10 CONTROLE

4.3.10.1 FONCTION DE CONTROLE

L'ACAS accomplira constamment une fonction de contrôle afin de donner l'alerte si au moins une des conditions ci-après se présente:

- (a) il n'y a pas de limitation de la puissance d'interrogation en raison du contrôle du brouillage (§ 4.3.2.2.2) et la puissance rayonnée maximale est trop faible pour que les spécifications de performances de surveillance figurant au § 4.3.2 soient respectées;
- (b) l'équipement subit une autre défaillance ayant pour effet de réduire la capacité d'émettre des avis de circulation ou de résolution;
- (c) des données d'origine externe indispensables à l'ACAS ne sont pas fournies, ou bien les données fournies ne sont pas vraisemblables.

4.3.10.2 EFFET SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'ACAS

La fonction de contrôle ACAS ne nuira pas à l'accomplissement d'autres fonctions ACAS.

4.3.10.3 REACTION AU RESULTAT DU CONTROLE

Lorsque la fonction de contrôle constate une défaillance (§ 4.3.10.1), l'ACAS réagira comme suit:

- (a) il indiquera à l'équipage de conduite que la situation est anormale;
- (b) il empêchera toute autre interrogation par l'ACAS;
- (c) il fera en sorte que toute émission mode S signalant les moyens de résolution de l'aéronef de référence indique que l'ACAS ne fonctionne pas.

4.3.11 SPECIFICATIONS RELATIVES A UN TRANSPONDEUR MODE S UTILISE AVEC

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 281 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

L'ACAS

4.3.11.1 POSSIBILITES DU TRANSPONDEUR

En plus des fonctions essentielles indiquées en 3.1, Chapitre 3, le transpondeur mode S utilisé avec l'ACAS aura les caractéristiques suivantes:

- (a) capacité de traiter les formats suivants:

Format n°	Nom du format
UF = 16	Interrogation de surveillance air-air longue
DF = 16	Réponse de surveillance air-air longue

- (b) capacité de recevoir des interrogations mode S longues (UF = 16) et de générer des réponses conformément au § 3.1.2.10.3.7.3 ;
- (c) moyen de remettre la teneur des données ACAS de toutes les interrogations adressées à l'équipement ACAS;
- (d) diversité d'antennes (comme indiqué au § 3.1.2.10.4, Chapitre 3);
- (e) capacité de suppression mutuelle;
- (f) restriction de puissance de sortie de transpondeur à l'état inactif.

Lorsque l'émetteur du transpondeur mode S est à l'état inactif, la puissance de crête de l'impulsion à 1 090 MHz $\pm$ 3 MHz aux bornes de l'antenne du transpondeur mode S ne dépassera pas -70 dBm.

4.3.11.2 TRANSFERT DE DONNÉES ENTRE L'ACAS ET SON TRANSPONDEUR MODE S

4.3.11.2.1 Transfert de données de l'ACAS à son transpondeur mode S:

- (a) l'ACAS transférera des données d'avis de résolution à son transpondeur mode S pour qu'il les transmette dans un compte rendu d'avis de résolution (§ 4.3.8.4.2.2.1) et dans une réponse de coordination (§ 4.3.8.4.2.4.2);
- (b) l'ACAS communiquera le niveau de sensibilité actuel à son transpondeur mode S pour qu'il les transmette dans un compte rendu de niveau de sensibilité (§ 4.3.8.4.2.5);
- (c) l'ACAS transférera des informations sur les possibilités de liaison de données à son transpondeur mode S pour qu'il les transmette dans un compte rendu de possibilités de liaison de données (§ 4.3.8.4.2.2.2) et dans le champ RI des formats descendants air-air DF = 0 et DF = 16 (4.3.8.4.1.2);
- (d) l'ACAS fournira à son transpondeur mode S une indication que les avis de résolution sont validés ou invalidés pour qu'il la transmette dans le champ RI des formats descendants 0 et 16.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 282 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.3.11.2.2 Transfert de données du transpondeur mode S à son ACAS:

- (a) systèmes conformes au TCAS version 7.1 :le transpondeur mode S transférera à son ACAS une commande reçue de réglage du niveau de sensibilité (§ 4.3.8.4.2.1.1), provenant d'une station sol mode S;
- (b) le transpondeur mode S transférera à son ACAS une diffusion ACAS (4.3.8.4.2.3.3) reçue d'un autre ACAS;
- (c) le transpondeur mode S transférera à son ACAS un message de résolution (4.3.8.4.2.3.2) reçu d'un autre ACAS en vue de la coordination air-air;
- (d) le transpondeur mode S transférera à son ACAS les données d'identité mode A de l'aéronef de référence pour qu'il les transmette dans un avis de résolution diffusé (§ 4.3.8.4.2.3.4.5).

4.3.11.3 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR L'ACAS À D'AUTRES ACAS

4.3.11.3.1 Réponse de surveillance. Le transpondeur mode S de l'ACAS utilisera le format de surveillance courte (DF = 0) ou longue (DF = 16) pour répondre aux interrogations de surveillance ACAS. La réponse de surveillance comprendra le champ VS spécifié au § 3.1.2.8.2, Chapitre 3, le champ RI spécifié au § 3.1.2.8.2, Chapitre 3, et au § 4.3.8.4.1.2 ainsi que le champ SL spécifié au § 4.3.8.4.2.5.

4.3.11.3.2 Réponse de coordination. Le transpondeur mode S de l'ACAS transmettra une réponse de coordination dès qu'il recevra d'une menace équipée une interrogation de coordination sous réserve des conditions énumérées au § 4.3.11.3.2.1. La réponse de coordination sera établie dans le format de réponse de surveillance air-air longue, DF = 16, avec le champ VS spécifié au § 3.1.2.8.2, Chapitre 3, le champ RI spécifié au § 3.1.2.8.2, Chapitre 3, et au § 4.3.8.4.1.2 ci-dessus, le champ SL spécifié au § 4.3.8.4.2.5 ainsi que le champ MV spécifié au § 4.3.8.4.2.4.

4.3.11.3.2.1 Le transpondeur mode S de l'ACAS transmettra une réponse de coordination quand il recevra d'un autre ACAS une interrogation de coordination, mais uniquement s'il peut communiquer la teneur des données ACAS de l'interrogation à l'ACAS auquel il est relié.

4.3.11.4 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR L'ACAS AUX STATIONS SOL

4.3.11.4.1 Compte rendu d'avis de résolution destinés aux stations sol mode S. Pendant la période de l'avis de résolution et pendant 18 ± 1 s après la fin de l'avis de résolution, le transpondeur mode S de l'ACAS indiquera qu'il a un compte rendu d'avis de résolution à envoyer en codant le champ DR dans les réponses à un capteur mode S de la manière spécifiée au § 4.3.8.4.1.1. Le compte rendu d'avis de résolution comprendra le champ MB spécifié au § 4.3.8.4.2.2.1 et indiquera le plus récent avis de résolution qui existait pendant la période de 18 ± 1 s précédente.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 283 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note 1. — La dernière phrase du § 4.3.11.4.1 signifie que pendant 18 ± 1 s après la fin d'un avis de résolution, tous les sous-champs de MB du compte rendu d'avis de résolution, à l'exception du bit 59 (indicateur de fin d'avis de résolution), conserveront les informations fournies au moment où l'avis de résolution était en vigueur pour la dernière fois.

Note 2. — Dès qu'elle reçoit une réponse avec DR = 2, 3, 6 ou 7, une station sol mode S peut demander la transmission descendante du compte rendu d'avis de résolution en positionnant RR = 19 et soit DI m 7 ou DI = 7 et RRS = 0 dans une interrogation de surveillance ou Comm-A adressée à l'aéronef ACAS. Lorsqu'il reçoit cette interrogation, le transpondeur envoie une réponse Comm-B dont le champ MB contiendra le compte rendu d'avis de résolution.

4.3.11.4.2 *Compte rendu de possibilités de liaison de données.* La présence d'un ACAS sera indiquée par son transpondeur mode S à une station sol à l'aide du compte rendu de possibilités de liaison de données mode S.

Note. — Le transpondeur fixe à cet effet les codes du compte rendu de possibilités de liaison de données de la manière spécifiée au § 4.3.8.4.2.2.2.

4.3.12 INDICATIONS DESTINEES A L'EQUIPAGE DE CONDUITE

4.3.12.1 AVIS DE RÉOLUTION CORRECTIF ET AVIS DE RÉOLUTION PRÉVENTIF

Dans les indications destinées à l'équipage de conduite la distinction serait faite, dans toute la mesure du possible, entre avis de résolution préventif et avis de résolution correctif.

4.3.12.2 AVIS DE RÉOLUTION À FRANCHISSEMENT D'ALTITUDE

Si l'ACAS génère un avis de résolution à franchissement d'altitude, il serait indiqué expressément à l'équipage de conduite qu'il s'agit d'un avis à franchissement d'altitude.

4.4 PERFORMANCE DE LA LOGIQUE ANTICOLLISION DE L'ACAS II

Note. 1— Il faudra faire preuve de prudence lorsqu'on envisagera d'apporter des améliorations à l'ACAS, étant donné que celles-ci pourraient avoir une incidence sur plusieurs aspects de la performance des systèmes. Il est essentiel que les nouvelles conceptions n'entraînent pas de dégradation des performances de systèmes de conception différente et que la compatibilité des systèmes soit démontrée avec un degré élevé de confiance. La performance spécifiée à la section 4.4 est basée sur la performance réalisée par les systèmes conformes au TCAS version 7.1.

Note 2.— La performance des systèmes conformes à l'ACAS X est meilleure que celle des systèmes conformes au TCAS version 7.1. Pour de plus amples renseignements, voir le Manuel du système anticollision embarqué (ACAS) (Doc 9863).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 284 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.4.1 DEFINITIONS RELATIVES A LA PERFORMANCE DE LA LOGIQUE ANTICOLLISION

Note. — La notation $[t_1, t_2]^{\circ}$ est utilisée pour indiquer l'intervalle entre t_1 et t_2 .

Aéronef en palier : Un aéronef qui n'est pas en transition.

Aéronef en transition : Aéronef dont le taux moyen de variation d'altitude est supérieur à 400 ft par minute (ft/min), valeur mesurée pendant une certaine période présentant un intérêt.

Angle de rapprochement : Différence entre les caps au sol de deux aéronefs au moment de leur rapprochement maximal, 180 degrés étant défini comme cap frontal et 0 degré comme cap parallèle.

Classe de rencontre : Les rencontres sont classées selon que les aéronefs sont ou non en transition au début et à la fin de la fenêtre de rencontre et selon que la rencontre comporte ou non un franchissement d'altitude.

Couche d'altitude : Chaque rencontre est attribuée à l'une des six couches d'altitude suivantes:

Couche	1	2	3	4	5	6
de		2 300 ft	5 000 ft	10 000 ft	20 000 ft	41 000 ft
à	2 300 ft	5 000 ft	10 000 ft	20 000 ft	41 000 ft	

La couche d'altitude d'une rencontre est déterminée par l'altitude moyenne des deux aéronefs au moment de leur rapprochement maximal.

Note. — Aux fins de la définition de la performance de la logique anticollision, il n'y a pas lieu de préciser l'origine matérielle de la mesure d'altitude, ni la relation entre l'altitude et le niveau du sol.

Distance horizontale d'évitement (hmd) : Séparation horizontale minimale constatée dans une rencontre.

Distance verticale d'évitement (vmd) : Théoriquement, séparation verticale au point de rapprochement maximal. En fait de rencontres du modèle de rencontre type (§ 4.4.2.6), c'est par construction la séparation verticale au moment du point de rapprochement maximal.

Fenêtre de rencontre : L'intervalle de temps $[t_{ca} - 40 \text{ s}, t_{ca} + 10 \text{ s}]$.

Rencontre : Aux fins de la définition de la performance de la logique anticollision, une rencontre consiste en deux trajectoires simulées d'aéronefs. Les coordonnées horizontales de l'aéronef représentent la position réelle de l'aéronef et la coordonnée verticale une mesure altimétrique de l'altitude.

Rencontre avec franchissement d'altitude : Rencontre dans laquelle la séparation en altitude des deux aéronefs est de plus de 100 ft au commencement et à la fin de la fenêtre de rencontre, la position verticale relative de deux aéronefs à la fin de la fenêtre de rencontre étant à l'inverse de celle du début de cette fenêtre.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 285 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Secteur de virage : Différence de cap définie comme la projection au sol du cap d'un aéronef à la fin d'un virage, moins son cap au sol au commencement du virage.

Taux de variation voulu : Pour le modèle de pilote type, le taux de variation d'altitude voulu est celui qui se rapproche le plus du taux originel compatible avec l'avis de résolution.

Taux originel de variation d'altitude : Le taux originel de variation d'altitude d'un aéronef ACAS en un moment quelconque est le taux de variation d'altitude dans le même temps quand il suivait la trajectoire originelle.

Tca : Nominale, moment du rapprochement maximal. Pour les rencontres dans le modèle de rencontre type (§ 4.4.2.6), moment de référence pour la détermination de la rencontre pour laquelle divers paramètres sont spécifiés, dont la séparation verticale et la séparation horizontale (*vmd* et *hmd*).

Note. — Dans le modèle de rencontre type (§ 4.4.2.6), une rencontre est matérialisée par les trajectoires des deux aéronefs s'éloignant du tca. A la fin du processus, le tca peut ne pas être le moment précis du rapprochement maximal, et des différences de quelques secondes sont acceptables.

Trajectoire originelle : La trajectoire originelle d'un aéronef ACAS est celle que suivait l'aéronef de la même rencontre quand il n'était pas équipé de l'ACAS.

4.4.2 CONDITIONS D'APPLICATION DES EXIGENCES FORMULEES

4.4.2.1 EXIGENCES : Les conditions hypothétiques suivantes s'appliqueront aux exigences de performance spécifiées aux § 4.4.3 et 4.4.4 :

- (a) à chaque cycle, l'intrus qui n'est pas à plus de 14 NM donne lieu à des mesures de distance et de gisement, ainsi qu'à un compte rendu d'altitude;
- (b) les erreurs de mesures de distance et de gisement respectent les modèles d'erreurs types de distance et de gisement (§ 4.4.2.2 et 4.4.2.3);
- (c) les comptes rendus d'altitude de l'intrus, qui sont ses réponses en Mode C, sont exprimés par incréments de 100 ft;
- (d) l'aéronef de référence donne lieu à une mesure d'altitude qui n'a pas été quantifiée par incréments et qui est exprimée avec une précision de 1 ft ou une valeur plus fine;
- (e) pour les deux aéronefs, les erreurs de mesure d'altitude sont constantes pendant toute la durée d'une rencontre donnée;
- (f) pour les deux aéronefs, les erreurs de mesure d'altitude respectent le modèle d'erreur altimétrique type (§ 4.4.2.4);
- (g) les réactions des pilotes aux avis de résolution respectent le modèle de pilote type (§

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 286 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.4.2.5);

- (h) l'aéronef vole dans un espace aérien au sein duquel les rencontres rapprochées, dont celles pour lesquelles l'ACAS lance un avis de résolution, respectent le modèle de rencontre type (§ 4.4.2.6);
- (i) l'aptitude des aéronefs ACAS à effectuer les manœuvres exigées par leurs avis de résolution n'est pas limitée;
- (j) comme on le précise au § 4.4.2.7:
 - (1) l'intrus en cause dans chaque rencontre n'est pas équipé [§ 4.4.2.7 (a)]; ou
 - (2) l'intrus est équipé de l'ACAS mais il suit une trajectoire identique à celle d'une rencontre non équipée [§ 4.4.2.7 (b)]; ou
 - (3) l'intrus est équipé d'un ACAS dont la logique anticollision est identique à celle de l'ACAS de référence [§ 4.4.2.7 (c)].

Note. —L'expression «mesure d'altitude» renvoie à une mesure altimétrique préalable à toute quantification par incréments.

4.4.2.1.1 Lorsque chaque cycle ne donne pas lieu à des comptes rendus de surveillance, ou lorsque la quantification par incréments des mesures d'altitude de l'intrus est plurale, ou encore lorsque les mesures d'altitude de l'aéronef de référence sont quantifiées par incréments, la performance de la logique anticollision ne se dégradera pas brusquement du fait de la diversité de la distribution statistique des erreurs d'altitude ou des distributions statistiques des divers paramètres qui caractérisent le modèle de rencontre type, ou encore du fait de la réaction des pilotes aux avis.

4.4.2.2 MODÈLE D'ERREUR TYPE DE DISTANCE

Dans les mesures simulées de distance, les erreurs seront prises en compte à partir d'une distribution normale moyenne de 0 ft avec écart type de 50 ft.

4.4.2.3 MODÈLE D'ERREUR TYPE DE GISEMENT

Dans les mesures simulées de gisement, les erreurs seront prises en compte à partir d'une distribution normale moyenne de 0,0 degré avec écart type de 10,0 degrés.

4.4.2.4 MODÈLE D'ERREUR TYPE D'ALTIMÉTRIE

4.4.2.4.1 Dans les mesures d'altitude simulées, les erreurs seront supposées être distribuées selon une distribution normale (Laplace-Gauss) avec une moyenne nulle d'une densité de probabilité de :

$$p(e) = \frac{1}{2\lambda} \exp\left(-\frac{|e|}{\lambda}\right)$$



4.4.2.4.2 Le paramètre λ nécessaire à la définition de la distribution statistique de l'erreur altimétrique de chaque aéronef aura l'une des deux valeurs, λ_1 et λ_2 , qui dépendent comme suit de la couche d'altitude de la rencontre :

Couche	1		2		3		4		5		6	
	m	ft	m	ft	m	ft	m	ft	m	ft	m	ft
λ_1	10	35	11	38	13	43	17	58	22	72	28	94
λ_2	18	60	18	60	21	69	26	87	30	101	30	101

4.4.2.4.3 Pour un aéronef ACAS, la valeur de λ sera λ_1 .

4.4.2.4.4 Pour un aéronef non équipé de l'ACAS, la valeur λ sera choisie au hasard selon les probabilités suivantes :

Couche	1	2	3	4	5	6
prob(λ_1)	0,391	0,320	0,345	0,610	0,610	0,610
prob(λ_2)	0,609	0,680	0,655	0,390	0,390	0,390

4.4.2.5 MODÈLE DE PILOTE TYPE

Le modèle de pilote type utilisé dans l'évaluation de la performance de la logique anticollision sera tel:

- (a) qu'un avis de résolution est suivi d'effet quand, après un sursis approprié, il y a (au besoin) accélération au taux de variation d'altitude voulu ;
- (b) que quand l'actuel taux de variation d'altitude de l'aéronef est le même que le taux de variation originel et que, celui-ci satisfaisant à l'avis de résolution, l'aéronef continue à son taux de variation originel, celui-ci n'étant pas nécessairement constant du fait de la possibilité d'accélération sur la trajectoire originelle ;
- (c) que quand l'aéronef satisfait à l'avis de résolution, son actuel taux de variation d'altitude est le même que le taux de variation originel, et le taux de variation originel se modifie et devient donc incompatible avec l'avis de résolution, l'aéronef continuant à satisfaire à celui-ci;
- (d) que quand un avis de résolution initial nécessite une modification du taux de variation d'altitude, l'aéronef réagit par une accélération de 0,25 g après un sursis de 5 s à partir de l'affichage de l'avis de résolution;
- (e) que quand un avis de résolution est modifié et que le taux de variation d'altitude originel satisfait à l'avis de résolution modifié, l'aéronef reprend (au besoin) son taux de variation originel avec l'accélération indiquée en (g) après le sursis indiqué en (h);
- (f) que quand un avis de résolution est modifié et que le taux de variation d'altitude originel ne satisfait pas à l'avis de résolution modifié, l'aéronef réagit de façon à satisfaire à l'avis de résolution avec l'accélération indiquée en (g) après le sursis indiqué en (h);

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 288 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- (g) que l'accélération utilisée quand un avis de résolution est modifié est de 0,25 g, à moins que l'avis de résolution modifié soit un avis de résolution de sens inverse ou un avis de résolution à augmentation du taux de variation d'altitude, auquel cas l'accélération est de 0,35 g;
- (h) que le délai utilisé quand un avis de résolution est modifié est de 2,5 s, à moins qu'il en résulte une accélération commençant moins de 5 s à partir de l'avis de résolution initial, auquel cas l'accélération débute 5 s à partir de l'avis de résolution initial;
- (i) que quand un avis de résolution est annulé, l'aéronef reprend (au besoin) son taux de variation originel avec une accélération de 0,25 g après un sursis de 2,5 s.

4.4.2.6 MODÈLE DE RENCONTRE TYPE

4.4.2.6.1 Éléments du Modèle de Rencontre Type

4.4.2.6.1.1 Pour calculer l'effet de l'ACAS sur le risque de collision (4.4.3) et la compatibilité de l'ACAS avec la gestion du trafic aérien (ATM) (4.4.4), des ensembles de rencontres seront créés pour chacun(e) des:

- (a) ordres envoyés aux deux aéronefs;
- (b) six couches d'altitude;
- (c) dix-neuf classes de rencontre;
- (d) neuf ou dix intervalles de *vmd* comme spécifié au § 4.4.2.6.2.4.

Les résultats de ces ensembles seront fusionnés par pondération relative, comme on l'indique au § 4.4.2.6.2.

4.4.2.6.1.1.1 Chaque ensemble de rencontres comprendra au moins 500 rencontres indépendantes suscitées aléatoirement.

4.4.2.6.1.2 Dans chaque rencontre, les trajectoires des deux aéronefs seront construites de façon à présenter les caractéristiques suivantes, choisies aléatoirement:

- (a) dans le plan vertical:
 - (1) une *vmd* issue de l'intervalle de *vmd* approprié;
 - (2) un taux de variation d'altitude pour chaque aéronef au début de la fenêtre de rencontre, Z_1 , et à la fin de la fenêtre de rencontre, Z_2 ;
 - (3) une accélération verticale;
 - (4) un instant de début d'accélération verticale;
- (b) et dans le plan horizontal:



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 289 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

- (1) une *hmd*;
- (2) un angle de rapprochement;
- (3) pour chaque aéronef, une vitesse au point de rapprochement maximal;
- (4) pour chaque aéronef, qu'il vire ou non, une décision;
- (5) le secteur de virage, l'angle d'inclinaison, l'instant de fin de virage;
- (6) pour chaque aéronef, qu'il modifie ou non sa vitesse, une décision;
- (7) l'importance de la modification de vitesse.

Note. — Il est possible que les choix des diverses caractéristiques de rencontre présentent des incompatibilités. Dans ce cas, le problème peut être résolu en renonçant soit au choix d'une caractéristique particulière soit à celui de la rencontre tout entière, selon ce qu'on jugera à propos.

4.4.2.6.1.3 Deux modèles seront utilisés pour la distribution statistique de la *hmd* (§ 4.4.2.6.4.1). Pour les calculs de l'effet de l'ACAS sur le risque de collision (4.4.3), la *hmd* devra être inférieure à 500 ft. Pour les calculs de compatibilité de l'ACAS et de l'ATM (4.4.4), la *hmd* sera choisie dans une fourchette de valeurs plus large (§ 4.4.2.6.4.1.2).

*Note. — On précise aux § 4.4.2.6.2 et 4.4.2.6.3 les caractéristiques verticales des trajectoires des aéronefs du modèle de rencontre type qui dépend de ce que la *hmd* est limitée à une petite valeur («pour le calcul du rapport du risque») ou peut prendre des valeurs plus importantes («pour la compatibilité avec l'ATM»). Ceci étant, les caractéristiques des rencontres dans les plans vertical et horizontal sont indépendantes.*

4.4.2.6.2 Classes de Rencontre et Poids

4.4.2.6.2.1 Adresse d'aéronef Chaque aéronef sera également susceptible d'avoir la plus haute adresse d'aéronef.

4.4.2.6.2.2 Couches d'altitude. Les pondérations relatives et les couches d'altitude seront les suivantes:

Couche	1	2	3	4	5	6
couche(prob)	0,13	0,25	0,32	0,22	0,07	0,01

4.4.2.6.2.3 Classes de rencontre

4.4.2.6.2.3.1 Les rencontres seront classées comme ci-après, selon que les aéronefs sont en palier (L) ou en transition (T) au commencement (avant le *tca*) et à la fin (après le *tca*) d'une fenêtre de rencontre et que cette rencontre comporte ou non un franchissement d'altitude:



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 290 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Classe	Aéronef n° 1		Aéronef n° 2		Franchissement
	avant le tca	après le tca	avant le tca	après le tca	
1	L	L	T	T	oui
2	L	L	L	T	oui
3	L	L	T	L	oui
4	T	T	T	T	oui
5	L	T	T	T	oui
6	T	T	T	L	oui
7	L	T	L	T	oui
8	L	T	T	L	oui
9	T	L	T	L	oui
10	L	L	L	L	non
11	L	L	T	T	non
12	L	L	L	T	non
13	L	L	T	L	non
14	T	T	T	T	non
15	L	T	T	T	non
16	T	T	T	L	non
17	L	T	L	T	non
18	L	T	T	L	non
19	T	L	T	L	non

4.4.2.6.2.3.2 Les pondérations relatives des classes de *rencontre* dépendront de la *couche*, comme ci-après:

Classe	Pour le calcul du rapport de risque		Pour la compatibilité ATM	
	Couches 1-3	Couches 4-6	Couches 1-3	Couches 4-6
1	0,00502	0,00319	0,06789	0,07802
2	0,00030	0,00018	0,00408	0,00440
3	0,00049	0,00009	0,00664	0,00220
4	0,00355	0,00270	0,04798	0,06593
5	0,00059	0,00022	0,00791	0,00549
6	0,00074	0,00018	0,00995	0,00440
7	0,00002	0,00003	0,00026	0,00082
8	0,00006	0,00003	0,00077	0,00082
9	0,00006	0,00003	0,00077	0,00082
10	0,36846	0,10693	0,31801	0,09011
11	0,26939	0,41990	0,23252	0,35386
12	0,06476	0,02217	0,05590	0,01868
13	0,07127	0,22038	0,06151	0,18571
14	0,13219	0,08476	0,11409	0,07143
15	0,02750	0,02869	0,02374	0,02418
16	0,03578	0,06781	0,03088	0,05714
17	0,00296	0,00098	0,00255	0,00082
18	0,00503	0,00522	0,00434	0,00440
19	0,01183	0,03651	0,01021	0,03077

4.4.2.6.2.4 Intervalle de vmd

4.4.2.6.2.4.1 La *vmd* de chaque rencontre sera prise dans un des 10 intervalles de *vmd* pour les classes de rencontre sans franchissement d'altitude et dans un des 9 ou 10 intervalles de *vmd* pour les classes de rencontre avec franchissement d'altitude. Chaque intervalle de *vmd* sera de 100 ft pour le calcul du rapport de risque ou de 200 ft pour le calcul de compatibilité avec l'ATM. La *vmd* maximale sera de 1 000 ft pour le calcul du rapport de risque et de 2 000 ft autrement.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 291 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.4.2.6.2.4.2 Pour les classes de rencontre *sans* franchissement d'altitude, les hauteurs relatives des intervalles de *vmd* seront les suivantes:

Intervalle de <i>vmd</i>	Pour le calcul du rapport de risque	Pour la compatibilité ATM
1	0,013	0,128
2	0,026	0,135
3	0,035	0,209
4	0,065	0,171
5	0,100	0,160
6	0,161	0,092
7	0,113	0,043
8	0,091	0,025
9	0,104	0,014
10	0,091	0,009

Note. — La somme des pondérations des intervalles de vmd n'atteint pas 1,0. Les pondérations spécifiées sont basées sur une analyse des rencontres constatées d'après les données des radars au sol de l'ATC. La proportion manquante tient au fait que certaines des rencontres constatées ont une vmd supérieure à la vmd maximale du modèle.

4.4.2.6.2.4.3 Pour les classes de franchissement, les pondérations relatives des intervalles de *vmd* seront les suivantes:

Intervalle de <i>vmd</i>	Pour le calcul du rapport de risque	Pour la compatibilité ATM
1	0,0	0,064
2	0,026	0,144
3	0,036	0,224
4	0,066	0,183
5	0,102	0,171
6	0,164	0,098
7	0,115	0,046
8	0,093	0,027
9	0,106	0,015
10	0,093	0,010

Note. — En ce qui concerne les classes de franchissement d'altitude, la vmd doit être supérieure à 100 ft pour que la rencontre soit considérée comme une rencontre avec un tel franchissement. Ainsi, pour le calcul du rapport de risque, il n'y a pas d'intervalle de vmd 1 et pour les calculs de compatibilité avec l'intervalle de vmd, ATM 1 est limité à [100 ft, 200 ft].

4.4.2.6.3 Caractéristiques des Trajectoires d'Aéronefs dans le Plan Vertical

4.4.2.6.3.1 vmd. La vmd de chaque rencontre sera choisie de façon aléatoire d'après une distribution qui est uniforme dans l'intervalle correspondant à l'intervalle de la vmd appropriée.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 292 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.4.2.6.3.2 Taux de variation d'altitude

4.4.2.6.3.2.1 Pour chaque aéronef de chaque rencontre, le taux de variation d'altitude sera constant (z) à moins que la trajectoire verticale ne soit construite de façon qu'au $t_{ca}-35$ s ce taux soit z_1 et qu'au $t_{ca}+5$ s il soit z_2 . Chaque taux de variation d'altitude, z , z_1 ou z_2 , sera d'abord déterminé par le choix aléatoire d'un intervalle qui le comprend, puis par celui de la valeur précise que comporte une distribution uniforme dans l'intervalle choisi.

4.4.2.6.3.2.2 Les intervalles dans lesquels sont compris les taux de variation d'altitude dépendront de ce que l'aéronef est en palier, c'est-à-dire marqué « L » au § 4.4.2.6.2.3.1, ou en transition, c'est-à-dire marqué « T » au § 4.4.2.6.2.3.1 ; ils se présenteront comme suit :

<i>L</i>	<i>T</i>
[240 ft/min, 400 ft/min]	[3 200 ft/min, 6 000 ft/min]
[80 ft/min, 240 ft/min]	[400 ft/min, 3 200 ft/min]
[-80 ft/min, 80 ft/min]	[-400 ft/min, 400 ft/min]
[-240 ft/min, -80 ft/min]	[-3 200 ft/min, -400 ft/min]
[-400 ft/min, -240 ft/min]	[-6 000 ft/min, -3 200 ft/min]

4.4.2.6.3.2.3 Dans le cas des aéronefs en palier pendant toute la fenêtre de rencontre, le taux de variation d'altitude z sera constant. Les probabilités des intervalles comprenant z seront les suivantes :

z (ft/min)	$prob(z)$
[240 ft/min, 400 ft/min]	0,0382
[80 ft/min, 240 ft/min]	0,0989
[-80 ft/min, 80 ft/min]	0,7040
[-240 ft/min, -80 ft/min]	0,1198
[-400 ft/min, -240 ft/min]	0,0391

4.4.2.6.3.2.4 Dans le cas des aéronefs qui ne sont pas en palier pendant toute la fenêtre de rencontre, on détermine les intervalles de z_1 et z_2 ensemble, par sélection aléatoire au moyen des probabilités conjointes qui dépendent de la couche d'altitude et du fait que l'aéronef est ou non en transition au commencement de la fenêtre de rencontre (de la variation d'altitude au palier) à la fin de la fenêtre de rencontre (du palier à la variation d'altitude) ou à la fois au commencement et à la fin (de la variation d'altitude à la variation d'altitude). Les probabilités conjointes des intervalles des taux de variation d'altitude seront les suivantes :

pour les aéronefs dont les trajectoires passent d'une variation d'altitude au palier dans les couches 1 à 3



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 293 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Intervalle $\dot{z}_2$	Probabilité conjointe des intervalles $\dot{z}_1$ et $\dot{z}_2$				
[240 ft/min, 400 ft/min]	0,0019	0,0169	0,0131	0,1554	0,0000
[80 ft/min, 240 ft/min]	0,0000	0,0187	0,0019	0,1086	0,0000
[-80 ft/min, 80 ft/min]	0,0037	0,1684	0,0094	0,1124	0,0075
[-240 ft/min, -80 ft/min]	0,0037	0,1461	0,0094	0,0243	0,0037
[-400 ft/min, -240 ft/min]	0,0000	0,1742	0,0094	0,0094	0,0019
	-6 000 ft/min	-3 200 ft/min	-400 ft/min	400 ft/min	3 200 ft/min 6 000 ft/min $\dot{z}_1$

pour les aéronefs dont les trajectoires passent d'une variation d'altitude au palier dans les couches 4 à 6,

Intervalle $\dot{z}_2$	Probabilité conjointe des intervalles $\dot{z}_1$ et $\dot{z}_2$				
[240 ft/min, 400 ft/min]	0,0105	0,0035	0,0000	0,1010	0,0105
[80 ft/min, 240 ft/min]	0,0035	0,0418	0,0035	0,1776	0,0279
[-80 ft/min, 80 ft/min]	0,0279	0,1219	0,0000	0,2403	0,0139
[-240 ft/min, -80 ft/min]	0,0035	0,0767	0,0000	0,0488	0,0105
[-400 ft/min, -240 ft/min]	0,0105	0,0453	0,0035	0,0174	0,0000
	-6 000 ft/min	-3 200 ft/min	-400 ft/min	400 ft/min	3 200 ft/min 6 000 ft/min $\dot{z}_1$

pour les aéronefs dont les trajectoires passent du palier à un taux de variation d'altitude dans les couches 1 à 3,

Intervalle $\dot{z}_2$	Probabilité conjointe des intervalles $\dot{z}_1$ et $\dot{z}_2$				
[3 200 ft/min, 6 000 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
[400 ft/min, 3 200 ft/min]	0,0074	0,0273	0,0645	0,0720	0,1538
[-400 ft/min, 400 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
[-3 200 ft/min, -400 ft/min]	0,2978	0,2084	0,1365	0,0273	0,0050
[-6 000 ft/min, -3 200 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	-400 ft/min	-240 ft/min	-80 ft/min	80 ft/min	240 ft/min 400 ft/min $\dot{z}_1$

pour les aéronefs dont les trajectoires passent du palier à un taux de variation d'altitude dans les couches 4 à 6,

Intervalle $\dot{z}_2$	Probabilité conjointe des intervalles $\dot{z}_1$ et $\dot{z}_2$				
[3 200 ft/min, 6 000 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0192
[400 ft/min, 3 200 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0962	0,0577	0,1154
[-400 ft/min, 400 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
[-3 200 ft/min, -400 ft/min]	0,1346	0,2692	0,2308	0,0577	0,0192
[-6 000 ft/min, -3 200 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	-400 ft/min	-240 ft/min	-80 ft/min	80 ft/min	240 ft/min 400 ft/min $\dot{z}_1$

pour les aéronefs dont les trajectoires passent d'un taux de variation d'altitude à un taux de variation d'altitude dans les couches 1 à 3,



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 294 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Intervalle z_2	Probabilité conjointe des intervalles z_1 et z_2				
[3 200 ft/min, 6 000 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0007	0,0095	0,0018
[400 ft/min, 3 200 ft/min]	0,0000	0,0018	0,0249	0,2882	0,0066
[-400 ft/min, 400 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
[-3 200 ft/min, -400 ft/min]	0,0048	0,5970	0,0600	0,0029	0,0011
[-6 000 ft/min, -3 200 ft/min]	0,0000	0,0007	0,0000	0,0000	0,0000
	-6 000 ft/min	-3 200 ft/min	-400 ft/min	400 ft/min	3 200 ft/min 6 000 ft/min z_1

pour les aéronefs dont les trajectoires passent d'un taux de variation d'altitude à un taux de variation d'altitude dans les couches 4 à 6,

Intervalle z_2	Probabilité conjointe des intervalles z_1 et z_2				
[3 200 ft/min, 6 000 ft/min]	0,0014	0,0000	0,0028	0,0110	0,0069
[400 ft/min, 3 200 ft/min]	0,0028	0,0028	0,0179	0,4889	0,0523
[-400 ft/min, 400 ft/min]	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
[-3 200 ft/min, -400 ft/min]	0,0317	0,3029	0,0262	0,0152	0,0028
[-6 000 ft/min, -3 200 ft/min]	0,0110	0,0220	0,0014	0,0000	0,0000
	-6 000 ft/min	-3 200 ft/min	-400 ft/min	400 ft/min	3 200 ft/min 6 000 ft/min z_1

4.4.2.6.3.2.5 Dans le cas d'une route avec passage d'un taux de variation d'altitude à un taux de variation d'altitude, si $|z_2 - z_1| < 566$ ft/min, cette route sera construite avec un taux de variation d'altitude constant égal à z_1

4.4.2.6.3.3 Accélération Verticale

4.4.2.6.3.3.1 Sous réserve du § 4.4.2.6.3.2.5, dans le cas d'un aéronef qui n'est pas en palier pendant toute la fenêtre de rencontre, le taux de variation d'altitude sera constant et égal à z_1 au moins dans l'intervalle $[tca - 40$ s, $tca - 35$ s] au commencement de la fenêtre de rencontre, puis il sera constant et égal à z_2 au moins dans l'intervalle $[tca + 5$ s, $tca + 10$ s] à la fin de la fenêtre de rencontre. L'accélération verticale sera constante pendant la période écoulée.

4.4.2.6.3.3.2 L'accélération verticale (z) sera modélisée ainsi :

$$z = A(z_2 - z_1) + \varepsilon$$

où le paramètre A dépend du cas comme suit :

Cas	$A (s^{-1})$	
	Couches 1-3	Couches 4-6
Taux de variation d'altitude à palier	0,071	0,059
Palier à taux de variation d'altitude	0,089	0,075
Taux de variation d'altitude à taux de variation d'altitude	0,083	0,072



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 295 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

et l'erreur ε est choisie aléatoirement en utilisant la densité de probabilité suivante :

$$p(\varepsilon) = \frac{1}{2\mu} \exp\left(-\frac{|\varepsilon|}{\mu}\right)$$

où $\mu = 0,3 \text{ ft s}^{-2}$.

Note. — Le signe de l'accélération z est déterminé par z_1 et z_2 . Une erreur ε qui inverse ce signe doit être rejetée et l'erreur être choisie de nouveau.

4.4.2.6.3.4 Instant du début d'accélération. Distribué uniformément dans l'intervalle de temps [$t_{ca} - 35$ s, $t_{ca} - 5$ s], l'instant du début d'accélération sera tel que z_2 ne sera pas postérieur à $t_{ca} + 5$ s.

4.4.2.6.4 Caractéristiques des Trajectoires d'Aéronefs dans le Plan Horizontal

4.4.2.6.4.1 Distance horizontale d'évitement

4.4.2.6.4.1.1 Pour les calculs de l'effet de l'ACAS sur le risque de collision (§ 4.4.3), la hmd sera uniformément distribuée dans la fourchette [0, 500 ft].

4.4.2.6.4.1.2 Pour les calculs concernant la compatibilité de l'ACAS avec l'ATM (4.4.4), la hmd sera distribuée de façon que ses valeurs présentent les probabilités totales suivantes:

hmd (ft)	Probabilité totale		hmd (ft)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6		Couches 1-3	Couches 4-6
0	0,000	0,000	17 013	0,999	0,868
1 215	0,152	0,125	18 228	1,000	0,897
2 430	0,306	0,195	19 443		0,916
3 646	0,482	0,260	20 659		0,927
4 860	0,631	0,322	21 874		0,939
6 076	0,754	0,398	23 089		0,946
7 291	0,859	0,469	24 304		0,952
8 506	0,919	0,558	25 520		0,965
9 722	0,954	0,624	26 735		0,983
10 937	0,972	0,692	27 950		0,993
12 152	0,982	0,753	29 165		0,996
13 367	0,993	0,801	30 381		0,999
14 582	0,998	0,821	31 596		1,000
15 798	0,999	0,848			



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 296 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.4.2.6.4.2 Angle de rapprochement. La distribution totale de l'angle de rapprochement dans le plan horizontal sera comme suit:

Angle de rapprochement (deg.)	Probabilité totale		Angle de rapprochement (deg.)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6		Couches 1-3	Couches 4-6
0	0,00	0,00	100	0,38	0,28
10	0,14	0,05	110	0,43	0,31
20	0,17	0,06	120	0,49	0,35
30	0,18	0,08	130	0,55	0,43
40	0,19	0,08	140	0,62	0,50
50	0,21	0,10	150	0,71	0,59
60	0,23	0,13	160	0,79	0,66
70	0,25	0,14	170	0,88	0,79
80	0,28	0,19	180	1,00	1,00
90	0,32	0,22			

4.4.2.6.4.3 Vitesse des aéronefs. Au rapprochement maximal, la distribution totale de chaque vitesse-sol dans le plan horizontal sera la suivante:

Vitesse sol (kt)	Probabilité totale		Vitesse sol (kt)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6		Couches 1-3	Couches 4-6
45	0,000		325	0,977	0,528
50	0,005		350	0,988	0,602
75	0,024	0,000	375	0,997	0,692
100	0,139	0,005	400	0,998	0,813
125	0,314	0,034	425	0,999	0,883
150	0,486	0,064	450	1,000	0,940
175	0,616	0,116	475		0,972
200	0,700	0,171	500		0,987
225	0,758	0,211	525		0,993
250	0,821	0,294	550		0,998
275	0,895	0,361	575		0,999
300	0,949	0,427	600		1,000

4.4.2.6.4.4 Probabilités de manœuvre dans le plan horizontal. Pour chaque aéronef de chaque rencontre, la probabilité de virage, la probabilité d'une modification de vitesse en virage et la probabilité d'une modification de vitesse sans virage seront les suivantes:

Couche	Prob. (virage)	Prob. (modification de vitesse) en virage	Prob. (modification de vitesse) sans virage
1	0,31	0,20	0,50
2	0,29	0,20	0,25
3	0,22	0,10	0,15
4, 5, 6	0,16	0,05	0,10

4.4.2.6.4.4.1 En cas de modification de vitesse, la probabilité d'une augmentation de vitesse sera de 0,5 et la probabilité d'une diminution de vitesse sera de 0,5.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 297 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.4.2.6.4.5 Secteur de virage. Pour tout secteur de virage, la distribution totale sera la suivante:

Secteur de virage (deg.)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6
15	0,00	0,00
30	0,43	0,58
60	0,75	0,90
90	0,88	0,97
120	0,95	0,99
150	0,98	1,00
180	0,99	
210	1,00	

4.4.2.6.4.5.1 Le sens du virage sera aléatoire, la probabilité d'un virage à gauche étant de 0,5 et la probabilité d'un virage à droite de 0,5 également.

4.4.2.6.4.6 Angle d'inclinaison. L'angle d'inclinaison d'un aéronef en virage ne sera pas inférieur à 15 degrés. La probabilité qu'il soit égal à 15 degrés sera de 0,79 dans les couches 1-3 et de 0,54 dans les couches 4-5. La distribution totale des angles d'inclinaison plus grands sera la suivante:

Angle d'inclinaison (deg.)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6
15	0,79	0,54
25	0,96	0,82
35	0,99	0,98
50	1,00	1,00

4.4.2.6.4.7 Durée de fin de virage. La distribution totale de la durée de fin de virage de chaque aéronef sera la suivante:

Durée de fin de virage (secondes avant le tca)	Probabilité totale	
	Couches 1-3	Couches 4-6
0	0,42	0,28
5	0,64	0,65
10	0,77	0,76
15	0,86	0,85
20	0,92	0,94
25	0,98	0,99
30	1,00	1,00

4.4.2.6.4.8 Modification de vitesse. Une accélération ou une décélération constante sera choisie aléatoirement pour chaque aéronef procédant à une modification de vitesse pendant une rencontre donnée et elle sera appliquée pendant la durée de la rencontre. Les accélérations seront uniformément réparties entre 2 kt/s et 6 kt/s. Les décéléérations seront uniformément réparties entre 1 kt/s et 3 kt/s.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 298 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

4.4.2.7 ÉQUIPEMENT ACAS DE L'INTRUS

Les spécifications de performance énoncées aux § 4.4.3 et 4.4.4 concernent chacune trois situations distinctes dans lesquelles les conditions suivantes s'appliqueront à l'ACAS et à la trajectoire de l'intrus:

- (a) quand l'intrus dont il s'agit dans chaque rencontre n'est pas équipé [§ 4.4.2.1 (j) 1)], il suit une trajectoire identique à celle qu'il suit quand un aéronef de référence n'est pas équipé;
- (b) quand l'intrus est équipé de l'ACAS mais suit une trajectoire identique à celle d'une rencontre non équipée [§ 4.4.2.1 (j) 2)]:
 - 1) il suit la trajectoire identique, qu'il y ait ou non un avis de résolution;
 - 2) l'ACAS de l'intrus lance un avis de résolution et transmet un avis de résolution complémentaire (RAC) qui est reçu immédiatement après tout avis de résolution d'abord annoncé au pilote de l'aéronef de référence;
 - 3) le sens de l'avis de résolution complémentaire produit par l'ACAS de l'intrus et transmis à l'aéronef de référence est opposé au sens du premier avis de résolution complémentaire sélectionné et transmis à l'intrus par l'aéronef de référence (§ 4.3.6.1.3);
 - 4) l'avis de résolution complémentaire transmis par l'intrus est reçu par l'aéronef de référence;
 - 5) ces spécifications s'appliquent à la fois quand l'aéronef de référence a l'adresse d'aéronef inférieure et quand l'aéronef intrus a l'adresse d'aéronef inférieure;
- (c) quand l'intrus est équipé d'un ACAS dont la logique anticollision est identique à celle de l'ACAS de référence [§ 4.4.2.1 (j) 3)]:
 - 1) les conditions relatives à la performance de l'aéronef, à l'ACAS et au pilote de référence s'appliquent également à l'aéronef, à l'ACAS et au pilote intrus;
 - 2) les avis de résolution complémentaire transmis par un aéronef sont reçus par l'autre;
 - 3) ces spécifications s'appliquent à la fois quand l'aéronef de référence a l'adresse d'aéronef inférieure et quand l'aéronef intrus a l'adresse d'aéronef inférieure.

4.4.2.8 COMPATIBILITÉ DES DIFFÉRENTS TYPES DE LOGIQUES ANTICOLLISION

Lorsqu'elles étudient d'autres types de logiques anticollision, les autorités de certification veilleront à ce que:

- a) les performances du nouveau type de logique anticollision soient acceptables dans les rencontres où interviennent des unités ACAS utilisant les logiques anticollisions actuelles;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 299 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

- b) les performances des logiques anticollisions actuelles ne soient pas altérées par le recours à un autre type de logique anticollision.

Note. — Pour ce qui est de la compatibilité des différents types de logiques anticollision, les conditions décrites en 4.4.2.7(b) sont les plus strictes qu'on puisse envisager à cet égard.

4.4.3 REDUCTION DU RISQUE DE COLLISION

D'après les conditions du § 4.4.2, la logique anticollision sera telle que le nombre prévu de collisions sera réduit aux proportions suivantes du nombre prévu en l'absence d'ACAS:

- | | |
|--|-------|
| (a) quand l'intrus n'est pas équipé d'ACAS | 0,18; |
| (b) quand l'intrus est équipé mais ne réagit pas | 0,32; |
| (c) quand l'intrus est équipé et réagit | 0,04 |

4.4.4 COMPATIBILITE AVEC LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (ATM)

4.4.4.1 CADENCE D'ALERTES NUISIBLES

4.4.4.1.1 D'après les conditions énoncées au 4.4.2, la logique anticollision sera telle que la proportion d'avis de résolution constituant une « nuisance » (4.4.4.1.2) ne dépassera pas :

0,06 quand la vitesse verticale de l'aéronef de référence au moment où l'avis de résolution est diffusé pour la première fois est inférieure à 400 ft/min ; ou

0,08 quand la vitesse verticale de l'aéronef au moment où l'avis de résolution est diffusé pour la première fois dépasse 400 ft/min.

Note. — Cette obligation n'est pas atténuée si l'intrus est équipé de l'ACAS (§ 4.4.2.7) car celui-ci a un effet négligeable sur l'occurrence et la fréquence des avis de résolution constituant une nuisance.

4.4.4.1.2 Aux fins du § 4.4.4.1.1, un avis de résolution sera considéré comme une « nuisance » si, en un certain point d'une rencontre sans ACAS, la séparation horizontale et la séparation verticale sont simultanément inférieures aux valeurs suivantes :

	Séparation horizontale	Séparation verticale
<i>au-dessus de FL100</i>	2,0 NM	750 ft
<i>au-dessous de FL100</i>	1,2 NM	750 ft



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 4** 300 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

4.4.4.2 SÉLECTION DE SENS COMPATIBLES

Dans les conditions énoncées au § 4.4.2, la logique anticollision sera telle que la proportion de rencontres à l'occasion desquelles le fait de se conformer à l'avis de résolution donne lieu à une séparation en altitude correspondant au rapprochement maximal, avec le signe opposé à celui qui caractérise l'absence d'ACAS, ne dépassera pas les valeurs suivantes :

- a) quand l'intrus n'est pas équipé d'ACAS 0,08 ;
- b) quand l'intrus est équipé mais ne réagit pas 0,08 ;
- c) quand l'intrus est équipé et réagit 0,12.

4.4.4.3 ÉCARTS CAUSÉS PAR L'ACAS

4.4.4.3.1 Dans les conditions énoncées au § 4.4.2, la logique anticollision sera telle que le nombre d'avis de résolution donnant lieu à des « écarts » (§ 4.4.4.3.2) supérieurs aux valeurs indiquées ne devra pas dépasser les proportions suivantes du nombre total d'avis de résolution :

	Quand la vitesse verticale de l'aéronef de référence au moment où l'avis de résolution est diffusé pour la première fois	
	est inférieure à 400 ft/min	dépasse 400 ft/min
Quand l'intrus n'est pas équipé d'ACAS,		
pour les écarts ≥ 300 ft	0,15	0,23
pour les écarts ≥ 600 ft	0,04	0,13
pour les écarts $\geq 1\ 000$ ft	0,01	0,07
Quand l'intrus est équipé mais ne réagit pas,		
pour les écarts ≥ 300 ft	0,23	0,35
pour les écarts ≥ 600 ft	0,06	0,16
pour les écarts $\geq 1\ 000$ ft	0,02	0,07
Quand l'intrus est équipé et réagit,		
pour les écarts ≥ 300 ft	0,11	0,23
pour les écarts ≥ 600 ft	0,02	0,12
pour les écarts $\geq 1\ 000$ ft	0,01	0,06

4.4.4.3.2 Aux fins du § 4.4.4.3.1, l'« écart » des aéronefs équipés, par rapport à la trajectoire originelle, sera mesuré dans l'intervalle entre le moment où l'avis de résolution est lancé pour la première fois et celui où, après annulation de l'avis de résolution, l'aéronef équipé a repris son taux de variation d'altitude originel. L'écart sera calculé comme étant la plus grande différence d'altitude survenant à un moment quelconque dans cet intervalle entre la trajectoire suivie par l'aéronef équipé quand il répond à son avis de résolution et sa trajectoire originelle.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 301 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

4.4.5 VALEUR RELATIVE DES OBJECTIFS EN CONFLIT

La logique anticollision serait telle qu'elle réduise autant que possible le risque de collision (mesuré selon la définition énoncée au § 4.4.3) et limite autant que possible la perturbation de l'ATM (mesurée selon la définition énoncée au § 4.4.4)

4.5 UTILISATION DU SQUITTER LONG PAR L'ACAS

4.5.1 SURVEILLANCE HYBRIDE ACAS A L'AIDE DE DONNEES DE POSITION SUR SQUITTER LONG

Note. —Les protocoles de surveillance définis dans la présente section sont destinés à la surveillance hybride ACAS, et les protocoles de surveillance destinés aux ACAS qui ne sont pas équipés pour la surveillance hybride sont définis à la section 4.3.7.1

4.5.1.1 DÉFINITIONS

Surveillance active : Technique qui consiste à poursuivre un intrus à l'aide des renseignements obtenus dans les messages qu'il envoie en réponse aux interrogations de l'ACAS de référence.

Surveillance hybride : Technique qui consiste à utiliser une combinaison de la surveillance active et de surveillance passive avec données validées pour actualiser une piste ACASafin de préserver l'indépendance de l'ACAS.

Surveillance hybride élargie. Technique qui consiste à utiliser des messages ADS-B de position en vol transmis sur squitter long 1 090 MHz, sans validation des données de piste sur squitter long 1 090 par des interrogations actives de l'ACAS.

Surveillance passive : Technique qui consiste à poursuivre un autre aéronef sans l'interroger, à l'aide des squitters longs que cet aéronef émet. L'ACAS utilise les renseignements obtenus sur squitter long 1 090 MHz seulement pour déterminer s'il doit exercer une surveillance active, non à d'autres fins.

La surveillance passive s'applique à la fois à la surveillance hybride et à la surveillance hybride élargie.

Validation initiale : Vérification de la position relative d'un intrus à l'aide de renseignements passifs sur squitter long 1090 MHz,, par comparaison avec la position relative obtenue à la suite d'une interrogation active de l'ACAS.

4.5.1.2 Les ACAS équipés pour recevoir des comptes rendus de position sur squitter long destinés à servir à la surveillance passive des intrus non menaçants utiliseront les informations de position passives comme il est indiqué ci-après.

4.5.1.3 SURVEILLANCE PASSIVE

4.5.1.3.1 SURVEILLANCE HYBRIDE ÉLARGIE

4.5.1.3.1.1 Les systèmes qui utilisent le mode de surveillance hybride élargie établiront la piste sans effectuer d'interrogations, c'est-à-dire qu'ils feront l'acquisition de la piste en utilisant exclusivement le squitter long ADS-B, lorsque les conditions suivantes sont respectées :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 302 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

1) Les données sur la position de l'aéronef de référence respectent le niveau minimal de qualité suivant :

- a) l'incertitude (95 %) de la position horizontale de l'aéronef de référence est $< 0,1$ NM ;
- b) l'intégrité de la position horizontale de l'aéronef de référence sera telle que la probabilité d'une erreur de position non décelée, de plus de 0,6 NM de rayon, est inférieure à 1×10^{-7} .

2) L'intensité du signal reçu est égale ou inférieure à $-68 \text{ dBm} \pm 2 \text{ dB}$ (niveau minimal de déclenchement de la surveillance hybride élargie), ou l'aéronef de référence est au sol ;

3) La qualité des données de l'intrus respectent les conditions minimales suivantes :

- a) le numéro de version ADS-B est ≥ 2 ;
- b) la NIC indiquée est ≥ 6 ($< 0,6$ NM) ;
- c) la NACp indiquée est ≥ 7 ($< 0,1$ NM) ;
- d) le SIL indiqué est $= 3$;
- e) la SDA indiquée $= 2$ ou 3 ;
- f) l'altitude barométrique est valide.

4.5.1.3.1.2 Le système n'utilisera pas les données ADS-B en mode rediffusion (ADS-R) ni les données TIS-B pour acquérir passivement un aéronef.

Note 1. — L'ADS-R est décrite dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2. — Le niveau d'intensité du signal ne peut pas être appliqué aux données ADS-R ni aux données TIS-B.

4.5.1.3.1.3 Une piste tenue à jour selon le mode de surveillance hybride élargie deviendra une piste tenue à jour selon le mode de surveillance active si la distance et l'altitude prévues dans les critères de menace hybride sont atteintes.

Note. — Le document RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A – Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid Surveillance contient des renseignements sur les critères de distance et d'altitude représentant une menace hybride.

4.5.1.3.1.4 Une piste en mode surveillance hybride élargie passera au mode surveillance hybride si :

- 1) le signal indique une forte probabilité de proximité immédiate, c'est-à-dire signal $>$ au MTL de surveillance hybride élargie, sauf lorsque l'aéronef est à la surface ; ou
- 2) la qualité des données de l'intrus ou de l'aéronef de référence ne satisfont pas aux spécifications minimales.

4.5.1.3.2 Validation. Pour valider la position d'un intrus communiquée par squitter long et ne répondant pas aux critères du mode de surveillance hybride élargie, l'ACAS déterminera la distance relative et le gisement de cet aéronef en se fondant sur la position calculée et le cap géographique de l'aéronef de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 303 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

référence et sur la position de l'intrus communiquée dans le squitter long La distance et le gisement obtenus ainsi que l'altitude indiquée dans le squitter seront comparés à la distance, au gisement et à l'altitude déterminés au moyen d'une interrogation active de l'aéronef par l'ACAS exigeant une réponse courte de l'aéronef. Les différences entre les distances et les gisements calculés et mesurés ainsi qu'entre l'altitude indiquée dans le squitter et l'altitude qui figure dans la réponse seront calculées et utilisées dans des tests visant à déterminer la validité des données du squitter long. Si les tests sont réussis, la position passive sera considérée comme étant validée et la piste sera tenue à jour à l'aide de données passives à moins qu'il ne s'agisse d'une menace proche comme il est décrit au § 4.5.1.4. Si l'un quelconque de ces tests de validation échoue, l'intrus sera poursuivi par surveillance active.

Note. — Des tests appropriés permettant de valider les données de squitter long aux fins de la surveillance hybride ACAS figurent dans le document RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A – Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid Surveillance..

4.5.1.3.3 Interrogations actives supplémentaires. Pour faire en sorte que la piste d'un intrus soit mise à jour au moins aussi souvent qu'il le faut en l'absence de données sur squitter long (§ 4.3.7.1.2.2), chaque fois qu'une piste sera mise à jour à l'aide d'informations sur squitter, le moment auquel une interrogation active s'imposera par la suite sera calculé. S'il n'est pas reçu d'autre squitter avant que cette interrogation ne devienne nécessaire, celle-ci sera effectuée au moment calculé.

4.5.1.4 Menace proche. Un intrus sera poursuivi par surveillance active s'il constitue une menace proche d'après les résultats de tests distincts de distance et d'altitude. Ces tests seront tels qu'un intrus sera considéré comme une menace proche avant qu'il ne devienne une menace possible, ce qui déclenchera l'émission d'un avis de circulation comme il est décrit au § 4.3.3. Ils seront effectués une fois par seconde. Toutes les menaces proches, menaces possibles et menaces seront poursuivies par surveillance active.

Note. — Des tests appropriés permettant de déterminer qu'un intrus constitue une menace proche figurent dans le document RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A – Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid Surveillance.

4.5.1.5 Revalidation et contrôle. Si un aéronef est poursuivi par surveillance passive et les critères du mode de surveillance hybride élargie ne sont pas respectés : des interrogations actives périodiques seront utilisées pour valider et contrôler les données de squitter long, comme le prescrit le § 4.5.1.3.2 Les cadences de revalidation se situeront entre une fois par minute et une fois toutes les dix secondes Les tests prescrits au § 4.5.1.3.2 seront effectués pour chaque interrogation, et en en cas d'échec de revalidation, l'intrus sera poursuivi par surveillance active.

Note. — Le document RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A – Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 304 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Surveillance contient de plus amples renseignements sur les critères de cadence de revalidation.

4.5.1.5 Surveillance active intégrale. Si les conditions suivantes sont réunies, dans le cas d'une piste tenue à jour à l'aide de données de surveillance passive :

- a) $|a| \leq 10\,000$ ft, et à la fois :
- b) $|a| \leq 3\,000$ ft ou $|a - 3\,000 \text{ ft}| / |\dot{a}| \leq 60$ s ; et
- c) $r \leq 3$ NM ou $(r - 3 \text{ NM}) / |\dot{r}| \leq 60$ s ;

où : a = séparation en altitude par rapport à l'intrus, en ft,

$\dot{a}$ = estimation du taux de variation d'altitude, en ft/s,

r = distance oblique de l'intrus, en NM,

$\dot{r}$ = estimation du taux de variation de la distance, en NM/s,

l'aéronef sera déclaré en poursuite active, et la piste sera mise à jour à l'aide de mesures actives de distance une fois par seconde aussi longtemps que les conditions ci-dessus sont réunies.

4.5.1.5.1 Toutes les menaces proches, menaces possibles et menaces seront poursuivies par surveillance active.

4.5.1.6 Surveillance active intégrale. Si les conditions suivantes sont réunies, dans le cas d'une piste tenue à jour à l'aide de données de surveillance passive :

- a) $|a| \leq 10\,000$ ft, et à la fois :
- b) $|a| \leq 3\,000$ ft ou $|a - 3\,000 \text{ ft}| / |\dot{a}| \leq 60$ s ; et
- c) $r \leq 3$ NM ou $(r - 3 \text{ NM}) / |\dot{r}| \leq 60$ s ;

où a = séparation en altitude par rapport à l'intrus, en ft,

$\dot{a}$ = estimation du taux de variation d'altitude, en ft/s,

r = distance oblique de l'intrus, en NM,

$\dot{r}$ = estimation du taux de variation de la distance, en NM/s,

l'aéronef sera déclaré en poursuite active, et la piste sera mise à jour à l'aide de mesures actives de distance une fois par seconde aussi longtemps que les conditions ci-dessus sont réunies.

4.5.1.6.1 Toutes les menaces proches, menaces possibles et menaces seront poursuivies par surveillance active.

4.5.1.6.2 Une protection suffisante contre les données de position ADS-B résiduelles sera assurée dans le calcul de l'état de la piste lors de la transition de la surveillance passive à la surveillance active, afin d'éviter l'émission d'avis non nécessaires durant la transition.

Note.— Un moyen de protection approprié est décrit dans les documents RTCA DO-300 Change 2 et RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A – Minimum Operational Performance Standards

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 305 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

(MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid Surveillance, section 2.2.6.2.

4.5.1.6.3 Une piste sous surveillance active fera l'objet d'une surveillance passive si elle ne correspond ni à une menace proche ou possible ni à une menace. Les tests servant à déterminer qu'un aéronef n'est plus une menace proche seront similaires aux tests en question au § 4.5.1.4, mais ils utiliseront des seuils élargis, afin d'avoir une hystérésis qui évite la possibilité de transitions fréquentes entre la surveillance active et la surveillance passive.

Note. — Des tests appropriés permettant de déterminer qu'un intrus ne constitue plus une menace proche figurent dans le document RTCA DO-300A Change 1/EUROCAE ED-221A — Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid Surveillance.

4.5.2 UTILISATION DE L'ACAS AVEC UN NIVEAU MINIMAL DE DECLenchement (MTL) DE RECEPTEUR AMELIORE

Note. — Il se pourrait que l'on mette en œuvre (pour la commodité) des applications du squitter long qui sont indépendantes de l'ACAS mais qui utilisent le récepteur ACAS. L'emploi d'un niveau minimal de déclenchement (MTL) de récepteur amélioré autorisera la réception de squitters longs émis dans le cadre de ces applications par des aéronefs qui sont situés à une distance pouvant atteindre 60 NM et plus.

4.5.2.1 Les ACAS fonctionnant avec un récepteur dont le niveau minimal de déclenchement (MTL) a une sensibilité supérieure à -74 dBm offriront les capacités indiquées dans les paragraphes ci-après.

4.5.2.2 Double niveau minimal de déclenchement. Le récepteur ACAS sera capable d'indiquer pour chaque squitter reçu si la réponse aurait été détectée par un ACAS fonctionnant avec un MTL classique (-74 dBm). Les squitters reçus au MTL classique seront transférés à la fonction de surveillance de l'ACAS pour être traités. Les squitters reçus qui ne remplissent pas cette condition ne seront pas transmis à la fonction de surveillance.

Note 1. — Les squitters longs contenant des informations de compte rendu de position seront diffusés pour affichage dans le cadre d'une application de squitter long.

Note 2. — L'emploi du MTL classique pour la fonction de surveillance ACAS permet de maintenir le fonctionnement actuel de la surveillance ACAS dans le cas d'une utilisation avec un récepteur à MTL amélioré.

4.5.2.3 Processeur de réponse double ou à redéclenchement. La fonction de traitement des réponses mode S de l'ACAS utilisera :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 4 306 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- a) un processeur de réponse pour les formats de réponse mode S reçus à un niveau égal ou supérieur au MTL classique, et un processeur de réponse distinct pour les formats de réponse mode S reçus à un niveau inférieur au MTL classique ;
- b) un processeur de réponse mode S qui se redéclenchera s'il détecte un préambule mode S qui est de 2 à 3 dB plus puissant que la réponse qui est en cours de traitement.

Note. — Il faut veiller à ce que les squitters de faible niveau (c.-à-d. d'un niveau inférieur au MTL classique) ne nuisent pas au traitement des squitters d'acquisition de l'ACAS. Cette situation peut se produire s'il est permis à un squitter de faible niveau d'occuper le processeur de réponse. On peut la prévenir en utilisant un processeur de réponse distinct pour chaque fonction ou en exigeant que le processeur de réponse soit redéclenché par un squitter de niveau plus élevé.

CHAPITRE 5 : SQUITTER LONG MODE S

Note 1. — Les systèmes à squitter long mode S qui prennent en charge les services ADS-B et/ou TIS-B seront conformes au modèle fonctionnel illustré à la Figure 5-1.

Note 2. — Les systèmes embarqués émettent des messages ADS-B (ADS-B émission) et peuvent recevoir des messages ADS-B et TIS-B (ADS-B réception et TIS-B réception). Les systèmes sol (à savoir les stations sol) émettent des messages TIS-B (facultatif) et reçoivent des messages ADS-B.

Note 3. — Bien qu'ils ne soient pas expressément représentés dans le modèle fonctionnel illustré à la Figure 5-1, les systèmes à squitter long équipant des véhicules de surface d'aérodrome ou des obstacles fixes émettront des messages ADS-B (ADS-B émission).

5.1 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME D'ÉMISSION DE SQUITTERS LONGS MODE S

Note. — Les Chapitres 2 et 3 à 5 contiennent un grand nombre des dispositions relatives à l'émission de squitters longs mode S par les transpondeurs mode S et les dispositifs qui ne sont pas des transpondeurs mode S qui utilisent les formats de message définis dans les Dispositions Techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871). Les dispositions présentées dans les paragraphes ci-dessous concernent des spécifications applicables à des classes précises de systèmes d'émission embarqués et au sol qui prennent en charge les applications ADS-B et TIS-B.

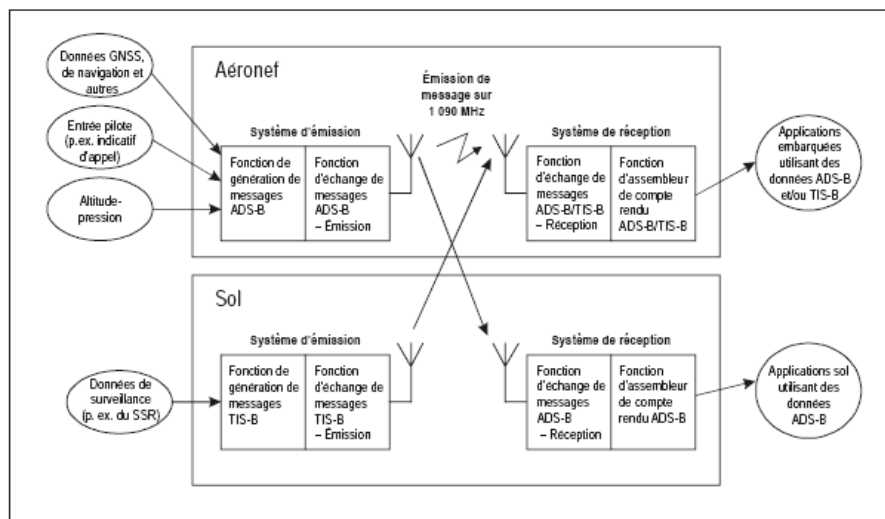


Figure 5-1. Modèle fonctionnel de système ADS-B/TIS-B

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 308 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

5.1.1 ADS-B EMISSION

5.1.1.1 Les aéronefs, les véhicules de surface et les obstacles fixes qui sont dotés d'une capacité ADS-B assureront la fonction de génération de messages ADS-B et la fonction d'échange de messages ADS-B (émission) représentées à la Figure 5-1.

5.1.1.1.1 Les émissions ADS-B des aéronefs doivent être conformes aux dispositions du § 3.1.2.8.6.3 dans le cas des systèmes basés sur un transpondeur, et aux dispositions du § 3.1.2.8.7.3.2 dans le cas des systèmes non basés sur un transpondeur comprendront la position, l'identification et le type de l'aéronef, la vitesse de vol, l'état périodique et les messages déclenchés par un événement y compris l'information urgence/prioritaire.

5.1.1.1.2 L'équipement d'émission des squitters longs devrait utiliser les formats et les protocoles de la version la plus récente disponible.

Note 1. — Les formats et les protocoles de données pour les messages transférés via squitter long sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2.— Certains États et/ou régions exigent que la version 2, et les versions ultérieures des squitters longs soient utilisée à compter de certaines dates.

5.1.1.2 *Spécifications relatives aux émissions ADS-B sur squitter long.* L'équipement d'émission de squitters longs mode S sera classé en fonction de sa portée et de l'ensemble de paramètres qu'il est capable d'émettre, compte tenu des classes générales d'équipement définies ci-après et des classes spécifiques d'équipement décrites dans les Tableaux 5-1 et 5-2 :

- a) les systèmes embarqués à squitter long de classe A prennent en charge une capacité interactive comprenant une fonction d'émission de squitters longs (à savoir ADS-B émission) et une fonction complémentaire de réception de squitters longs (à savoir ADS-B réception) à l'appui d'applications ADS-B embarquées ;
- b) les systèmes à squitter long de classe B offrent une capacité en émission seulement (à savoir ADS-B émission, sans possibilité de réception de squitters longs) et peuvent être utilisés dans des aéronefs, des véhicules de surface ou sur des obstacles fixes ;
- c) les systèmes à squitter long de classe C fonctionnent en réception seulement ; ils ne sont donc pas visés par des spécifications concernant l'émission.

5.1.1.3 *Spécifications relatives aux systèmes à squitter long de classe A.* Les systèmes embarqués à squitter long de classe A auront les caractéristiques de sous-système d'émission et de réception de la même classe (à savoir A0, A1, A2 ou A3), comme il est spécifié aux ~~§ 5.1.1.1 et 5.2.1.2.~~

Note. — Les sous-systèmes d'émission et de réception de classe A appartenant à la même classe spécifique (p. ex. classe A2) sont conçus pour se compléter les uns les autres du point de vue de leurs



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 309 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

~~capacités fonctionnelles et de leurs performances. Les portées air-air minimales dont les systèmes d'émission et de réception de squitters longs d'une même classe sont censés être capables sont les suivantes :~~

~~a) portée air-air nominale de A0 à A0 : 10 NM ;~~

~~b) portée air-air nominale de A1 à A1 : 20 NM ;~~

~~c) portée air-air nominale de A2 à A2 : 40 NM ;~~

~~d) portée air-air nominale de A3 à A3 : 90 NM.~~

~~Les portées ci-dessus sont des objectifs de conception. La portée air-air effective réelle de systèmes à squitter long de classe A peut être supérieure dans certains cas (p. ex. en environnement à faible niveau de fruit sur 1 090 MHz) et inférieure dans d'autres (p. ex. en environnement à très haut niveau de fruit sur 1 090 MHz).~~

← a mis en forme : Retrait : Gauche : 0 cm



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 310 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

Tableau 5-1. Caractéristiques de l'équipement ADS-B de classe A

Classe d'équipement	Puissance d'émission minimale (à la borne de l'antenne)	Puissance d'émission maximale (à la borne de l'antenne)	Embarqué ou à la surface	Messages sur squitter long à prendre en charge (minimum) (voir Note 2)
A0 (minimum)	18,5 dBW (voir Note 1)	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
A1 (de base)	21 dBW	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
A2 (amélioré)	21 dBW	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État et situation de la cible
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
A3 (étendu)	23 dBW	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État et situation de la cible
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long

Note 1. — Voir au Chapitre 3, § 3.1.2.10.2, les restrictions applicables à l'utilisation de cette catégorie de transpondeur mode S.

Note 2. — Les messages sur squitter long de l'équipement de classe A sont définis dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 311 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Tableau 5-2. Caractéristiques de l'équipement ADS-B de classe B

<i>Classe d'équipement</i>	<i>Puissance d'émission minimale (à la borne de l'antenne)</i>	<i>Puissance d'émission maximale (à la borne de l'antenne)</i>	<i>Embarqué ou à la surface</i>	<i>Messages sur squitter long à prendre en charge (minimum)</i>
B0 (embarqué)	18,5 dBW (voir Note 1)	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
B1 (embarqué)	21 dBW	27 dBW	Embarqué	Position en vol Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
			Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long
B2 inférieur (véhicule terrestre)	8,5 dBW	< 18,5 dBW (voir Note 2)	Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef
B2 (véhicule terrestre)	18,5 dBW	27 dBW (voir Note 2)	Surface	Position à la surface Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef
B3 (obstacle fixe)	18,5 dBW	27 dBW (voir Note 2)	Embarqué (voir Note 3)	Position en vol Identification et classe de l'aéronef État opérationnel de l'aéronef

Note 1. — Voir au Chapitre 3, § 3.1.2.10.2, les restrictions applicables à l'utilisation de cette catégorie de transpondeur mode S.

Note 2. — L'autorité ATS compétente devrait obtenir la puissance maximale permise.

Note 3. — Les obstacles fixes utilisent les formats de message de l'équipement ADS-B embarqué car la connaissance de leur position est d'intérêt primordial pour les aéronefs en vol.

~~5.1.1.4 Contrôle de l'ADS-B émission.~~

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 312 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

~~5.1.1.4.1 — La protection contre la réception de données altérées provenant de la source qui fournit la position devrait être assurée par la détection d'erreurs dans les données entrées et par la maintenance appropriée de l'installation.~~

~~5.1.1.4.2 — Si un contrôle indépendant de la fonction ADS-B émission est fourni, l'état opérationnel de la fonction ADS-B émission devra communiquer en permanence à l'équipage de conduite.~~

~~Note. — Le contrôle indépendant de la fonction ADS-B émission n'est pas requis.~~

5.1.2 TIS-B EMISSION

5.1.2.1 Les stations sol qui offrent une capacité TIS-B assureront la fonction de génération de messages TIS-B et la fonction d'échange de messages TIS-B (émission).

5.1.2.2 Les messages sur squitter long du service TIS-B seront émis par une station sol sur squitter long lorsqu'elle est connectée à une source appropriée de données de surveillance.

Note 1. — Les messages sur squitter long du service TIS-B sont spécifiés dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2. — Les stations sol qui prennent en charge le service TIS-B émettent des squitters longs. Les caractéristiques de ces stations sol (puissance d'émission, gain d'antenne, cadences d'émission, etc.) doivent être adaptées au volume de service TIS-B souhaité de la station sol en supposant que les utilisateurs en vol sont équipés de systèmes de réception de classe A1 (au moins).

5.1.2.3 Les cadences d'émission maximales et la puissance apparente rayonnée des émissions seraient contrôlées de façon à éviter des niveaux de brouillage RF inacceptables pour les autres systèmes fonctionnant sur 1 090 MHz (à savoir le SSR et l'ACAS).

5.1.3 ADS-B émission pour les véhicules de surface

5.1.3.1 Tous les véhicules de surface dotés d'une capacité ADS-B sur squitter long, quelle qu'en soit la version, émettront des messages sur squitter long conformément au § 5.1.1.2.

5.1.3.2 Performances de système requises pour la version 2 et les versions ultérieures du squitter long. La source de position et l'équipement installé dans les véhicules de surface pour émettre les messages sur squitter long, version 2, ou ultérieure doivent être ~~seront~~ conformes aux caractéristiques suivantes :

5.1.3.2.1 La NAC_p des données de navigation sur la position sera supérieure ou égale à 9, soit une précision de 95 % appliquée à la position horizontale inférieure à 30 mètres.

Note. — La NAC_p est calculée sur la base des performances des satellites.

5.1.3.2.2 La NAC_v des données de navigation sur la vitesse sera supérieure ou égale à 2, soit une erreur de vitesse inférieure à 3 mètres/seconde.

a mis en forme : Police :Non Italique

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 313 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

5.1.3.2.3 Les valeurs minimales de la NAC_P et de la NAC_V seront respectées avec une disponibilité minimale de 95 %.

5.1.3.2.4 Le paramètre de la confiance pouvant être accordée à la conception du système sera égal ou supérieur à 1, ce qui établit la probabilité d'une défaillance entraînant l'émission d'information fausse ou erronée à une valeur inférieure ou égale à 1×10^{-3}

*Note 1. — Ces spécifications de performances minimales pour les données de position émises sur squitter long version 2 **ou ultérieure** depuis les véhicules de surface sont nécessaires pour soutenir les applications d'alerte embarquées.*

Note 2. — Les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871) contiennent des éléments indicatifs sur les systèmes ADS-B des véhicules de surface.

5.2 CARACTÉRISTIQUES DES SYSTÈMES DE RÉCEPTION DE SQUITTERS LONGS MODE S (ADS-B RÉCEPTION ET TIS-B RÉCEPTION)

Note 1. — Les paragraphes qui suivent portent sur les capacités requises des récepteurs 1 090 MHz utilisés pour recevoir des émissions sur squitter long mode S contenant des messages ADS-B et/ou TIS-B. Les systèmes embarqués de réception prennent en charge la réception de messages ADS-B et TIS-B alors que les systèmes sol de réception ne prennent en charge que la réception de messages ADS-B.

*Note 2. — Les dispositions techniques détaillées relatives aux récepteurs de squitters longs mode S figurent dans le document DO-260 **CB** de la RTCA ED-102 **BA** de l'EUROCAE, Minimum Operational Performance Standards for 1 090 MHz Extended Squitter Automatic Dependent Surveillance–Broadcast (ADS-B) and Traffic Information Services–Broadcast (TIS-B).*

5.2.1 SPECIFICATIONS FONCTIONNELLES DES SYSTEMES DE RECEPTION DE SQUITTERS LONGS MODE S

5.2.1.1 Les systèmes de réception de squitters longs mode S assureront la fonction d'échange de messages (réception) et la fonction d'assembleur de compte rendu.

Note. — Les systèmes de réception de squitters longs reçoivent des messages ADS-B sur squitter long mode S et produisent des comptes rendus ADS-B destinés à des applications clients. Les systèmes embarqués de réception reçoivent aussi des messages TIS-B sur squitter long et produisent des comptes rendus TIS-B destinés à des applications clients. Ce modèle fonctionnel (illustré à la Figure 5-1) représente à la fois des systèmes embarqués et des systèmes sol de réception ADS-B sur 1 090 MHz.

5.2.1.2 *Classes de récepteurs de squitters longs mode S.* La fonctionnalité et les caractéristiques de performance requises des systèmes de réception de squitters longs mode S varieront selon les applications clients ADS-B et TIS-B à prendre en charge et l'emploi opérationnel du système. Les



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 314 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

récepteurs de squitters longs mode S embarqués seront conformes aux classes de système de réception définies dans le Tableau 5-3.

Tableau 5-3. Performances de réception des systèmes embarqués de réception

Classe de récepteur	Portée air-air opérationnelle prévue	Niveau minimal de déclenchement (MTL) du récepteur (voir Note 1)	Technique de réception (voir Note 2)	Messages ADS-B sur squitter long à prendre en charge	Messages TIS-B sur squitter long à prendre en charge
A0 (VFR de base)	10 NM	-72 dBm	Standard	Position en vol Position à la surface Vitesse de vol Identification et classe de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État opérationnel de l'aéronef	Position en vol précise Position en vol approximative Position à la surface précise Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol Gestion
A1 (IFR de base)	20 NM	-79 dBm	Améliorée	Position en vol Position à la surface Vitesse de vol Identification et classe de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État opérationnel de l'aéronef	Position en vol précise Position en vol approximative Position à la surface précise Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol Gestion
A2 (IFR amélioré)	40 NM	-79 dBm	Améliorée	Position en vol Position à la surface Vitesse de vol Identification et classe de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État opérationnel de l'aéronef État et situation de la cible	Position en vol précise Position en vol approximative Position à la surface précise Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol Gestion
A3 (capacité étendue)	90 NM	-84 dBm (et -87 dBm avec probabilité de réception de 15 %)	Améliorée	Position en vol Position à la surface Vitesse de vol Identification et classe de l'aéronef État de l'aéronef sur squitter long État opérationnel de l'aéronef État et situation de la cible	Position en vol précise Position en vol approximative Position à la surface précise Identification et classe de l'aéronef Vitesse de vol Gestion

Tableau 5-3. Performances de réception des systèmes embarqués de réception

Classe de récepteur	Portée air-air opérationnelle prévue	Niveau minimal de déclenchement (MTL) du récepteur (voir Note 1)	Technique de réception (voir Note 2)	Messages ADS-B sur squitter long à prendre en charge (y compris ADS-R et ADS-SLR)	Messages TIS-B sur squitter long à prendre en charge (y compris messages de gestion)
---------------------	--------------------------------------	--	--------------------------------------	--	---



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 315 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

<u>A0</u> (VFR de base)	<u>10 NM</u>	<u>-72 dBm</u>	<u>Standard</u>	<u>Position en vol</u> <u>Position à la surface</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Identification et classe de l'aéronef</u> <u>État de l'aéronef sur squitter long</u> <u>État opérationnel de l'aéronef</u>	<u>Position en vol précise</u> <u>Position en vol approximative</u> <u>Position à la surface précise</u> <u>Identification et classe de</u> <u>l'aéronef</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Gestion</u>
<u>A1 (IFR de base)</u>	<u>20 NM</u>	<u>-79 dBm</u>	<u>Améliorée</u>	<u>Position en vol</u> <u>Position à la surface</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Identification et classe de l'aéronef</u> <u>État de l'aéronef sur squitter long</u> <u>État opérationnel de l'aéronef</u>	<u>Position en vol précise</u> <u>Position en vol approximative</u> <u>Position à la surface précise</u> <u>Identification et classe de</u> <u>l'aéronef</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Gestion</u>
<u>A2 (IFR amélioré)</u>	<u>40 NM</u>	<u>-79 dBm</u>	<u>Améliorée</u>	<u>Position en vol</u> <u>Position à la surface</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Identification et classe de l'aéronef</u> <u>État de l'aéronef sur squitter long</u> <u>État opérationnel de l'aéronef</u> <u>État et situation de la cible</u>	<u>Position en vol précise</u> <u>Position en vol approximative</u> <u>Position à la surface précise</u> <u>Identification et classe de</u> <u>l'aéronef</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Gestion</u>
<u>A3</u> (capacité étendue)	<u>90 NM</u>	<u>-84 dBm</u> (et <u>-87 dBm</u> avec probabilité de réception de 15 %)	<u>Améliorée</u>	<u>Position en vol</u> <u>Position à la surface</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Identification et classe de l'aéronef</u> <u>État de l'aéronef sur squitter long</u> <u>État opérationnel de l'aéronef</u> <u>État et situation de la cible</u>	<u>Position en vol précise</u> <u>Position en vol approximative</u> <u>Position à la surface précise</u> <u>Identification et classe de</u> <u>l'aéronef</u> <u>Vitesse de vol</u> <u>Gestion</u>

a mis en forme : Police :Non Italique

Note 1. — Le MTL correspond au niveau de signal à la borne de sortie de l'antenne, en supposant une antenne passive. Si l'ensemble d'antenne intègre une amplification électronique, le MTL correspond alors au signal à l'entrée de l'amplificateur. Dans le cas des récepteurs de classe A3, un second niveau de performance est établi à un niveau de signal reçu de -87 dBm lorsqu'il faut que 15 % des messages soient reçus avec succès. Les valeurs de MTL s'appliquent à une réception en conditions sans brouillage.

Note 2. — Les techniques de réception des squitters longs sont définies au § 5.2.2.4. Les techniques de réception « standard » sont les techniques de base nécessaires au fonctionnement des récepteurs ACAS 1 090 MHz, qui sont destinées à traiter le fruit modes A/C chevauchant simple. Les techniques de réception « améliorée » sont conçues pour améliorer la réception en présence de fruit modes A/C chevauchant multiple et le redéclenchement du décodeur en présence de fruit mode S chevauchant plus fort. Les spécifications relatives aux techniques de réception améliorée applicables aux diverses classes de récepteur embarqué sont définies au § 5.2.2.4.

Note 3.— Les messages de gestion comprennent les messages des services TIS-B, ADS-R et ADS-SLR. Les données ADS en mode rediffusion (ADS-R) et les données ADS en rediffusion sur le même lien (ADS-SLR) sont définies dans le Doc 9871. ~~Note 3.— Les messages sur squitter long sont définis dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).~~

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 316 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

~~Cependant, le message d'état cible et de situation, défini dans le Manuel relatif aux services spécifiques mode S (Doc 9688), n'a pas encore atteint le même degré de maturité que les autres messages ADS-B.~~

Note 4. — Les messages TIS-B sont définis dans les Dispositions Techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 5. — Des installations à squitter long mode S de classes d'équipement différentes sont possibles. Les caractéristiques du récepteur d'une classe d'équipement donnée sont censées être appropriées pour prendre en charge le niveau requis de capacité opérationnelle. Les classes d'équipement A0 à A3 s'appliquent aux installations embarquées étendues mode S qui intègrent une fonction d'émission (ADS émission) et une fonction de réception (ADS-B réception) de squitters longs mode S. Les classes d'équipement B0 à B3 s'appliquent aux installations étendues mode S fonctionnant en émission seulement (ADS-B émission) et comprennent les classes d'équipement applicables aux aéronefs, aux véhicules de surface et aux obstacles fixes. Les classes d'équipement C1 à C3 s'appliquent aux systèmes sol de réception de squitters longs mode S.

5.2.2 FONCTION D'ECHANGE DE MESSAGES

5.2.2.1 La fonction d'échange de messages inclura l'antenne de réception 1 090 MHz et les sous-fonctions (récepteur/démodulateur/décodeur/tampon de données) de l'équipement radio.

5.2.2.2 *Caractéristiques fonctionnelles de l'échange de messages.* Le système embarqué de réception de squitters longs mode S assurera la réception et le décodage de tous les messages sur squitter long indiqués au Tableau 5-3. Le système sol de réception de squitters longs ADS-B assurera, comme minimum, la réception et le décodage de tous les types de message sur squitter long qui contiennent des renseignements nécessaires à la production des types de compte rendu ADS-B dont les applications sol ATM clients ont besoin.

5.2.2.3 *Performances requises de la fonction de réception des messages.* Les récepteurs/démodulateurs/décodeurs embarqués de squitters longs mode S utiliseront la technique de réception et auront le niveau minimal de déclenchement (MTL) qui sont indiqués au Tableau 5-3, selon la classe de récepteur embarqué. La technique de réception et le MTL du récepteur sol de squitters longs seront choisis de façon à assurer les performances de réception (à savoir portée et cadences de mise à jour) répondant aux besoins des applications sol ATM clients.

5.2.2.4 *Techniques de réception améliorée.* Les systèmes embarqués de réception des classes A1, A2 et A3 auront les caractéristiques ci-après afin d'offrir une meilleure probabilité de réception des squitters longs mode S en présence de fruit modes A/C chevauchant multiple et/ou de fruit mode S chevauchant plus fort, par rapport à la technique de réception standard exigée pour les systèmes embarqués de réception de classe A0 :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 317 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

- a) détection de préambule de squitter long mode S améliorée ;
- b) détection et correction d'erreur renforcées ;
- c) techniques de déclaration de bit et de niveau de confiance améliorées appliquées aux classes de récepteur embarqué suivantes :
 - 1) classe A1 — performance équivalente ou supérieure à l'utilisation de la technique fondée sur le centre de l'amplitude ;
 - 2) classe A2 — performance équivalente ou supérieure à l'utilisation de la technique de base à « échantillons d'amplitude multiples », dans laquelle au moins 8 échantillons sont pris pour chaque position de bit mode S et utilisés dans le processus de décision ;
 - 3) classe A3 — performance équivalente ou supérieure à l'utilisation de la technique de base à « échantillons d'amplitude multiples », dans laquelle au moins 10 échantillons sont pris pour chaque position de bit mode S et utilisés dans le processus de décision.

d) techniques de récepteurs avancés pour les récepteurs de la classe A3, ce qui comprend des améliorations de performances supplémentaires facultatives issues de l'utilisation de récepteurs multiples et d'une sectorisation des antennes.

a mis en forme : Retrait : Gauche : -0 cm, Suspendu : 0 cm

Note 1. — Les techniques de réception améliorée indiquées ci-dessus sont décrites à l'Appendice I du document DO-260 CB de la RTCA ED-102BA de l'EUROCAE.

Note 2. — Les performances que chacune des techniques de réception améliorée ci-dessus assure en environnement de fruit élevé (à savoir fruit modes A/C chevauchant multiple) devraient en principe être au moins équivalentes à celles que l'on obtient au moyen des techniques décrites à l'Appendice I du document DO-260 B de la RTCA ED-102A de l'EUROCAE.

Note 3. — On estime approprié que les systèmes sol de réception de squitters longs utilisent des techniques de réception améliorée équivalentes à celles qui sont spécifiées pour les systèmes embarqués de réception des classes A2 ou A3.

5.2.3 FONCTION D'ASSEMBLEUR DE COMPTE RENDU

5.2.3.1 La fonction d'assembleur de compte rendu comprendra les sous-fonctions de décodage des messages, d'assemblage de compte rendu et d'interface de sortie.

5.2.3.2 Lorsqu'un message sur squitter long est sera reçu, le message sera décodé, et le ou les comptes rendus ADS-B applicables des types indiqués au § 5.2.3.3 seront produits en moins de 0,5 s.

Note 1. — Deux configurations de système embarqué de réception de squitters longs, qui comprennent la partie réception de la fonction d'échange de messages ADS-B et la fonction d'assemblage de compte rendu ADS-B/TIS-B, sont permises :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 318 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

a) les systèmes de réception de squitters longs de type I reçoivent les messages ADS-B et TIS-B et produisent des sous-ensembles de comptes rendus ADS-B et TIS-B spécifiques à des applications. Ces systèmes sont adaptés aux applications clients particulières qui utilisent les comptes rendus ADS-B et TIS-B. En outre, ils peuvent être contrôlés par une entité externe afin de produire, en fonction de l'installation, des sous-ensembles des comptes rendus qu'ils sont capables de générer ;

b) les systèmes de réception de squitters longs de type II reçoivent les messages ADS-B et TIS-B et sont capables de produire des comptes rendus ADS-B et TIS-B complets compte tenu de la classe d'équipement. Ils peuvent être contrôlés par une entité externe afin de produire, en fonction de l'installation, des sous-ensembles des comptes rendus qu'ils sont capables de générer.

Note 2. — Note 2. — Les performances que chacune des techniques de réception améliorée ci-dessus assure en environnement de fruit élevé (à savoir fruit modes A/C chevauchant multiple) devraient en principe être au moins équivalentes à celles que l'on obtient au moyen des techniques décrites à l'Appendice I du document DO-260B de la RTCA ED-102A de l'EUROCAE. Les systèmes de réception au sol peuvent aussi générer des PIREP Wx ADS-B (comptes rendus ADS-B de pilote concernant les conditions météorologiques) sur la base de messages PIREP Wx ADS-B. Des informations supplémentaires sur ces messages figurent dans le Doc 9871.

Les systèmes sol de réception de squitters longs reçoivent des messages ADS-B et produisent des sous-ensembles de comptes rendus ADS-B spécifiques à des applications ou des comptes rendus ADS-B complets fondés sur les besoins du prestataire de services au sol, y compris les applications clients à prendre en charge.

Note 3. — La fonction de réception de messages sur squitter long peut être assurée par un matériel distinct de celui qui assure la fonction d'assemblage de compte rendu.

5.2.3.3 TYPES DE COMPTE RENDU ADS-B

Note 1. — Le compte rendu ADS-B désigne une restructuration des données des messages ADS-B reçus au moyen de squitters longs mode S en divers comptes rendus qui peuvent être utilisés directement par un ensemble d'applications clients. Cinq types de compte rendu ADS-B destinés à des applications clients sont définis dans les paragraphes ci-après *après et deux types de compte rendu ADS-B supplémentaires sont définis dans le Doc 9871 [le compte rendu météorologique en vol (AIREP) ADS-B et le compte rendu d'état de l'aéronef]*. Des renseignements supplémentaires sur le contenu des comptes rendus ADS-B et sur la mise en correspondance entre les messages sur squitter long et les comptes rendus ADS-B figurent dans *les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871) et le document DO-260CB de la RTCA ED-102AA de l'EUROCAE.*

Note 2. — *L'utilisation d'une source de temps de précision (p. ex. temps mesuré UTC GNSS) ou de non-précision (p. ex. horloge interne du système de réception) comme base pour l'heure d'application*



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 319 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

indiquée est traitée au § 5.2.3.5. Le compte rendu en vol Wx ADS-B est un compte rendu facultatif qui sera produit lorsque des informations météorologiques sont reçues dans des messages ADS-B Wx sous-type=1 et 2, avec des informations météorologiques supplémentaires reçues dans des messages sur squitter long d'état de l'aéronef sous-type=1. Le compte rendu d'état de l'aéronef est un compte rendu facultatif qui sera produit lorsque des informations sont reçues dans des messages ADS-B Wx sous-type=0. Les messages ADS B Wx sous-type= 0, 1 et 2 sont définis dans le Doc 9871. Les exigences particulières relatives à l'adaptation de ce type de compte rendu peuvent varier selon les besoins des applications client de chaque participant.

5.2.3.3.1 Compte rendu de vecteur d'état. Le compte rendu de vecteur d'état contiendra l'heure d'application, des renseignements sur l'état cinématique actuel d'un aéronef ou d'un véhicule (p. ex. position, vitesse), ainsi qu'une mesure de l'intégrité des données de navigation, sur la base de l'information reçue dans les messages sur squitter long de position en vol ou à la surface, de vitesse de vol et d'identification et de classe et; d'état opérationnel de l'aéronef ~~et d'état et de la situation de la cible sur squitter long~~. Étant donné que des messages distincts sont utilisés pour la position et la vitesse, l'heure d'application sera communiquée séparément pour les paramètres de compte rendu concernant la position et la vitesse. En outre, quand il contiendra une information de position estimative et/ou de vitesse estimative (à savoir non fondée sur un message contenant une information de position ou de vitesse actualisée), le compte rendu de vecteur d'état indiquera une heure d'application pour cette information.

Note. — Les exigences précises relatives à l'adaptation de ce type de compte rendu peuvent varier selon les besoins des applications clients de chaque participant (au sol ou embarqué). Des quatre comptes rendus ADS-B, le compte rendu de vecteur d'état est celui qui contient les données les plus dynamiques. Pour les applications considérées, le vecteur d'état doit donc être fréquemment actualisé pour répondre aux besoins de précision correspondant à la dynamique opérationnelle type des mouvements d'aéronefs en vol et de véhicules circulant à la surface.

5.2.3.3.2 Compte rendu d'état de mode. Le compte rendu d'état de mode contiendra l'heure d'application et des renseignements opérationnels en vigueur concernant le participant émetteur, notamment l'adresse de l'aéronef/du véhicule, l'indicatif d'appel, le numéro de version de l'ADS-B, la longueur et la largeur de l'aéronef/du véhicule, des renseignements sur la qualité du vecteur d'état et d'autres éléments fondés sur l'information reçue dans les messages d'état opérationnel de l'aéronef, d'état et de situation de la cible, d'identification et de classe d'aéronef, de vitesse de vol et de situation de l'aéronef sur squitter long. Chaque fois qu'un compte rendu d'état de mode sera produit, la fonction d'assembleur de compte rendu actualisera l'heure d'application du compte rendu. Les paramètres pour lesquels des données valides ne sont pas disponibles seront signalés comme étant invalides ou omis du compte rendu d'état de mode.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 320 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

Note 1. — Les exigences précises relatives à l'adaptation de ce type de compte rendu peuvent varier selon les besoins des applications clients de chaque participant (au sol ou embarqué).

Note 2. — L'âge des renseignements communiqués dans les divers éléments de données d'un compte rendu d'état de mode peut varier du fait qu'ils ont été reçus à des moments différents dans des messages sur squitter long différents. En l'absence d'information d'horodatage spécifique, le compte rendu d'état de mode comprend un drapeau de mise à jour des données facultatives qui fournit aux applications un moyen d'établir l'âge des données.

5.2.3.3.3 Compte rendu de vitesse indiquée air. Des comptes rendus de vitesse indiquée air seront produits lorsque des renseignements sur ce paramètre seront reçus dans des messages de vitesse de vol sur squitter long pu des messages AIREP Wx ADS-B. Un compte rendu de vitesse indiquée air contiendra l'heure d'application et des renseignements sur la vitesse aérodynamique et le cap. Seules certaines classes de systèmes de réception de squitters longs, définies au § 5.2.3.5, doivent produire des comptes rendus de vitesse indiquée air. Chaque fois qu'un compte rendu de vitesse indiquée air d'état de mode individuel sera produit, la fonction d'assemblage de compte rendu actualisera l'heure d'application du compte rendu.

Note 1. — Le compte rendu de vitesse indiquée air contient des renseignements sur la vitesse reçus dans des messages de vitesse de vol pu des messages AIREP Wx ADS-B ainsi que des renseignements supplémentaires reçus dans des messages d'identification et de classe d'aéronef sur squitter long. Il n'est pas produit de compte rendu de vitesse indiquée air pour les participants à la surface lorsque des renseignements sur la vitesse indiquée sol sont reçus dans des messages de vitesse de vol sur squitter long.

Note 2. — Les exigences précises relatives à l'adaptation de ce type de compte rendu peuvent varier selon les besoins des applications clients de chaque participant (au sol ou embarqué).

5.2.3.3.4 Compte rendu d'avis de résolution (RA). Le compte rendu de RA contiendra l'heure d'application et la teneur d'un avis de résolution (RA) ACAS en vigueur reçue dans un message sur squitter long de type=28 et de sous-type=2.

Note. — Le compte rendu de RA est destiné à être produit par les sous-systèmes sol de réception seulement lorsqu'ils prennent en charge une ou des applications clients ADS-B au sol nécessitant les renseignements RA en vigueur. Un compte rendu de RA sera en principe produit chaque fois qu'un message sur squitter long de type=28, sous-type=2 sera reçu.

5.2.3.3.5 Compte Rendu d'Etat Cible

Note. — Le compte rendu d'état de cible sera produit lorsque des renseignements seront reçus dans des messages d'état cible et de situation de la cible, avec des renseignements supplémentaires figurant dans les messages d'identification et de classe d'aéronef sur squitter long. Le message d'état et de situation de la cible est défini dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long

a mis en forme : Police :(Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police :(Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police :(Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police :(Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 321 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

mode S (Doc 9871). Les exigences précises relatives à l'adaptation de ce type de compte rendu peuvent varier selon les besoins des applications clients de chaque participant (au sol ou embarqué).

5.2.3.4 TYPES DE COMPTE RENDU TIS-B

5.2.3.4.1 Lorsque les systèmes embarqués de réception recevront des messages TIS-B, les renseignements seront communiqués aux applications clients. Chaque fois qu'un compte rendu TIS-B individuel sera produit, la fonction d'assemblage de compte rendu actualisera l'heure d'application du compte rendu.

Note 1. — Les formats de message TIS-B sont définis dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 2. — Le compte rendu TIS-B désigne une restructuration des données des messages TIS-B reçues dans des diffusions sol de squitters longs mode S en comptes rendus qui peuvent être utilisés par un ensemble d'applications clients. Deux types de compte rendu ADS-B destinés à des applications clients sont définis dans les paragraphes ci-après. Des renseignements supplémentaires sur le contenu des comptes rendus TIS-B et sur la mise en correspondance entre les messages sur squitter long et les comptes rendus ADS-B figurent dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871).

Note 3. — L'utilisation d'une source de temps de précision (p. ex. temps mesuré UTC GNSS) ou de non-précision (p. ex. horloge interne du système de réception) comme base pour l'heure d'application indiquée est traitée au § 5.2.3.5.

5.2.3.4.2 Compte rendu de cible ~~TIS-B~~. Tous les éléments d'information reçus, sauf la position, seront communiqués directement, y compris tous les champs réservés aux messages en format fin TIS-B ~~et le contenu complet de tout message de gestion TIS-B reçu~~. Le format de compte rendu n'est pas spécifié en détail, mais la teneur en renseignements communiquée sera la même que la teneur en renseignements reçue.

5.2.3.4.3 Lorsqu'un message de position TIS-B est reçu, il est comparé avec des pistes afin de déterminer s'il peut être décodé en position de cible (à savoir corrélé à une piste existante). Si le message est décodé en position de cible, un compte rendu sera produit en moins de 0,5 s. Le compte rendu contiendra l'information de position reçue et l'heure d'application, la plus récente mesure de vitesse reçue et l'heure d'application correspondante, la position et la vitesse estimatives, avec l'heure d'application commune correspondante, l'adresse de l'aéronef/du véhicule, et tous les autres renseignements du message reçu. Les valeurs estimatives seront fondées sur l'information de position reçue et l'historique de la piste de la cible.

5.2.3.4.4 Lorsqu'un message de vitesse TIS-B est reçu, s'il est corrélé à une piste complète, un compte rendu sera produit moins de 0,5 s après la réception du message. Le compte rendu contiendra l'information de vitesse reçue et l'heure d'application correspondante, la position et la vitesse

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 322 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

estimations, avec l'heure d'application commune correspondante, l'adresse de l'aéronef/du véhicule, et tous les autres renseignements du message reçu. Les valeurs estimatives seront fondées sur l'information de vitesse indiquée sol et l'historique de la piste de la cible.

5.2.3.4.5 *Compte rendu de gestion de liaison montante de trafic TIS-B.* Le contenu complet de tout message de gestion ~~TIS-B~~ *de liaison montante de trafic* reçu sera communiqué directement aux applications clients. La teneur en renseignements communiquée sera la même que la teneur en renseignements reçue.

5.2.3.4.5.1 La teneur ~~en renseignements~~ de tout message de gestion *de liaison montante de trafic TIS-B* sera intégralement communiquée aux applications clients.

5.2.3.5 HEURE D'APPLICATION DU COMPTE RENDU

Le système de réception utilisera une source locale de temps de référence comme base pour l'indication de l'heure d'application, comme il est défini pour chaque type de compte rendu ADS-B et TIS-B (voir § 5.2.3.3 et 5.2.3.4).

5.2.3.5.1 *Référence de temps de la mesure du temps UTC GNSS de précision. Les Dans le cas des* systèmes de réception ~~destinés à produire produisant~~ des comptes rendus ADS-B et/ou TIS-B ~~fondés sur la réception des messages de position à la surface, des messages de position en vol et/ou de messages TIS-B utiliseront qu'utilisent~~ le temps mesuré UTC GNSS pour l'établissement de l'heure d'application du compte rendu, ~~dans les cas ci après de messages reçus :~~

- a) ~~messages ADS-B version zéro (0), comme il est défini au 3.1.2.8.6.2, lorsque la catégorie d'incertitude de navigation (NUC) est 8 ou 9 ; ou~~
- b) ~~messages ADS-B ou TIS-B version un (1) ou version (2), comme il est défini aux 3.1.2.8.6.2 et 3.1.2.8.7, respectivement, lorsque la catégorie d'intégrité de navigation (NIC) est 10 ou 11.~~

~~La~~ La plage des données de temps UTC mesuré sera d'au moins 300 s, et leur résolution, de 0,0078125 (1/128) s.

5.2.3.5.2 ~~établie par le système de réception de l'installation~~ *Référence de Temps Locale de Non-Précision*

5.2.3.5.2.1 ~~Pour Les~~ Les systèmes de réception ~~qui ne sont pas destinés à produire produisant~~ des comptes rendus ADSB et/ou TIS-B ~~fondés sur la réception de messages ADS-B ou TIS-B répondant aux critères NUC ou NIC indiqués au § 5.2.3.5.1 pourront utiliser une source de temps de non-précision qui n'utilisent pas la mesure de temps UTC GNSS visée au § 5.2.3.5.1 et pour lesquels. En pareils cas, lorsqu'il n'y a pas de source référence de temps de précision disponible~~ qui convienne, le système de réception établira une horloge interne appropriée ou un compteur à cycle maximal ou temps de

a mis en forme : Police : Non Italique

a mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, 10 pt, Non Italique, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, 10 pt, Non Italique, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, 10 pt, Non Italique, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

a mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, 10 pt, Couleur de police : Automatique, Non Surlignage

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 323 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

comptage de 20 ms. Le cycle ou le temps de comptage établi aura une plage d'au moins 300 s et une résolution de 0,0078125(1/128) s.

Note. — L'emploi d'une référence de temps de non-précision décrit ci-dessus est destiné à permettre à l'heure d'application du compte rendu de correspondre avec exactitude aux intervalles de temps applicables aux comptes rendus dans une séquence. Par exemple, l'intervalle de temps applicable entre des comptes rendus de vecteur d'état pourrait être déterminé avec précision par une application client, même si le temps absolu (p. ex. temps UTC mesuré) n'était pas indiqué dans le compte rendu.

5.2.3.6 COMPTES RENDUS REQUIS

5.2.3.6.1 Comptes rendus requis des systèmes embarqués de réception de squitters longs mode S de type I. Comme minimum, la fonction d'assembleur de compte rendu associée aux systèmes de réception de squitters longs mode S de type I, fonction qui est définie au § 5.2.3, prendra en charge le sous-ensemble de comptes rendus ADS-B et TIS-B et les paramètres de compte rendu qui sont nécessaires aux applications clients spécifiques desservies par ces systèmes.

5.2.3.6.2 Comptes rendus requis des systèmes embarqués de réception de squitters longs mode S de type II. La fonction d'assembleur de compte rendu associée aux systèmes de réception de type II, fonction qui est définie au § 5.2.3, produira des comptes rendus ADS-B et TIS-B selon la classe du système de réception, comme il est indiqué au Tableau 5-4, lorsque les messages ADS-B et/ou TIS-B nécessaires sont reçus.

5.2.3.6.3 Comptes rendus requis des systèmes sol de réception de squitters longs mode S. Comme minimum, la fonction d'assembleur de compte rendu associée aux systèmes sol de réception de squitters longs mode S, fonction qui est définie au § 5.2.3, prendra en charge le sous-ensemble de comptes rendus ADS-B et les paramètres de compte rendu qui sont nécessaires aux applications clients spécifiques desservies par ces systèmes.

5.2.4 INTEROPERABILITE

Le système de réception de squitters longs mode S sera interopérable avec les différentes versions des formats de message ADS-B sur squitter long.

Note 1. — Toutes les versions ADS-B définies et les formats de messages correspondants figurent dans les Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S (Doc 9871) et sont identifiées par un numéro de version.

Note 2. — Les formats de messages ADS-B sont compatibles avec les versions précédentes. Un récepteur de squitter long peut reconnaître et décoder les signaux de sa propre version ainsi que les formats de message de versions inférieures. Cependant, le récepteur peut, selon ses possibilités, décoder la portion de messages reçus d'un transpondeur d'une version supérieure.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 10 – PART 4

Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision

Page: **CHAP 5** 324 de 330

Révision: 02

Date: 08/11/2023

**Tableau 5-4. Comptes rendus requis des systèmes embarqués
de réception de squitters longs mode S**

Classe de récepteur	Comptes rendus ADS-B exigés (minimum)	Comptes rendus TIS-B exigés (minimum)
A0 (VFR de base)	Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1) et Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2)	Compte rendu d'état TIS-B et Compte rendu de gestion TIS-B
A1 (IFR de base)	Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1) et Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2) et Compte rendu de vitesse indiquée air (ARV) ADS-B (§ 5.2.3.3.3)	Compte rendu d'état TIS-B et Compte rendu de gestion TIS-B
A2 (IFR amélioré)	Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1) et Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2) et Compte rendu ARV ADS-B (§ 5.2.3.3.3) et Compte rendu d'état de la cible ADS-B (§ 5.2.3.3.5)	Compte rendu d'état TIS-B et Compte rendu de gestion TIS-B
A3 (capacité étendue)	Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1) et Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2) et Compte rendu ARV ADS-B (§ 5.2.3.3.3) et Compte rendu d'état de la cible ADS-B (§ 5.2.3.3.5)	Compte rendu d'état TIS-B et Compte rendu de gestion TIS-B

**Tableau 5-4. Comptes rendus requis des
systèmes embarqués de
réception de squitters longs
mode S**

<u>Classe de récepteur</u>	<u>Comptes rendus ADS-B exigés (minimum)</u>	<u>Comptes rendus TIS-B exigés (minimum)</u>
<u>A0 (VFR de base)</u>	<u>Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2)</u>	<u>Compte rendu d'état TIS-B</u> <u>et</u> <u>Compte rendu de gestion TIS-B de</u> <u>liaison montante de trafic</u>
<u>A1 (IFR de base)</u>	<u>Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu de vitesse indiquée air (ARV) ADS-B (§</u> <u>5.2.3.3.3)</u>	<u>Compte rendu d'état TIS-B</u> <u>et</u> <u>Compte rendu de gestion TIS-B de</u> <u>liaison montante de trafic</u>
<u>A2 (IFR amélioré)</u>	<u>Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu ARV ADS-B (§ 5.2.3.3.3) et</u> <u>Compte rendu d'état de la cible ADS-B (§ 5.2.3.3.5)</u>	<u>Compte rendu d'état TIS-B</u> <u>et</u> <u>Compte rendu de gestion TIS-B de</u> <u>liaison montante de trafic</u>

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 5 325 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

A3 (capacité étendue)	<u>Compte rendu de vecteur d'état ADS-B (§ 5.2.3.3.1)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu d'état de mode ADS-B (§ 5.2.3.3.2)</u> <u>et</u> <u>Compte rendu ARV ADS-B (§ 5.2.3.3.3) et</u> <u>Compte rendu d'état de la cible ADS-B (§ 5.2.3.3.5)</u>	<u>Compte rendu d'état TIS-B</u> <u>et</u> <u>Compte rendu de gestion TIS-B de</u> <u>liaison montante de trafic</u>
<i>Note. — Les comptes rendus de gestion de liaison montante de trafic comprennent l'état des services TIS-B, ADS-R et ADS-SLR.</i>		

a mis en forme : Justifié

5.2.4.1 DÉCODAGE INITIAL DES MESSAGES

Lors de l'acquisition d'une nouvelle cible ADS-B, le système de réception de squitters longs mode S appliquera initialement les dispositions de décodage concernant les messages ADS-B version 0 (zéro) tant qu'il ne recevra pas de message d'état opérationnel de l'aéronef indiquant qu'un format de message d'une version supérieure est utilisé.

5.2.4.2 APPLICATION DU NUMÉRO DE VERSION

Le système de réception de squitters longs mode S décodera l'information relative au numéro de version contenue dans le message d'état opérationnel de l'aéronef et appliquera les règles de décodage correspondant à la version indiquée, jusqu'à la version la plus récente prise en charge par le système récepteur, pour décoder les messages ADS-B sur squitter long suivants provenant de l'aéronef ou du véhicule concerné.

5.2.4.3 TRAITEMENT DES SOUS-CHAMPS DE MESSAGE RÉSERVÉS

Le système de réception de squitters longs mode S ne tiendra pas compte du contenu des sous-champs de message définis comme étant réservés.

Note. — Cette disposition favorise l'interopérabilité entre les versions de message en permettant la définition de paramètres supplémentaires dont les versions antérieures de récepteur ne tiendront pas compte mais qui seront correctement décodés par les nouvelles versions de récepteur.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 6 326 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
--	---	---

CHAPITRE 6 : SYSTÈMES DE MULTILATÉRATION

Note 1. — Les systèmes de multilatération (MLAT) utilisent la différence de temps d'arrivée des signaux émis par un transpondeur SSR (ou des squitters longs émis par un dispositif non-transpondeur) entre plusieurs récepteurs au sol pour déterminer la position de l'aéronef (ou du véhicule au sol). Un système de multilatération peut être :

- a) passif, c'est-à-dire que le système utilise les réponses du transpondeur à d'autres interrogations ou des émissions spontanées de squitters ;*
- b) actif, c'est-à-dire que le système lui-même interroge les aéronefs dans la zone de couverture; ou*
- c) une combinaison de a) et b).*

Note 2. — Des orientations techniques détaillées sur les MLAT et les WAM figurent dans le Manuel de surveillance aéronautique (Doc 9924), Appendice L. Les éléments du document ED-117 A – MOPS for Mode S Multilateration Systems for Use in A-SMGCS et ED-142 – Technical Specifications for Wide Area Multilateration System (WAM) de l'EUROCAE contiennent des informations pour la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement satisfaisant des systèmes MLAT pour la plupart des applications.

6.1 DÉFINITIONS

- (a) **Système de multilatération (MLAT)** : Groupe d'équipements configuré pour calculer la position à partir des signaux du transpondeur du radar secondaire de surveillance (SSR) (réponses ou squitters), en utilisant principalement les techniques de différence de temps d'arrivée (TDOA). D'autres renseignements, notamment l'identification, peuvent être extraits des signaux reçus.
- (b) Système de multilatération à couverture étendue (WAM). Système de multilatération déployé pour appuyer la surveillance en route, la surveillance de région terminale et d'autres applications,
- (c) comme la surveillance de hauteur et la surveillance de précision des pistes (PRM).
- (d) **Différence de temps d'arrivée (TDOA)** : Différence en temps relatif entre les réceptions par différents récepteurs d'un signal de transpondeur émis par un même aéronef (ou véhicule au sol).

6.2 SPÉCIFICATIONS FONCTIONNELLES

6.2.1 Les caractéristiques radiofréquences, la structure et le contenu des données des signaux utilisés dans les systèmes MLAT 1 090 MHz seront conformes aux dispositions du Chapitre 3.

6.2.2 Un système MLAT utilisé pour la surveillance de la circulation aérienne sera capable de déterminer la position et l'identité des aéronefs.

Note 1. — Selon l'application, la position bidimensionnelle ou tridimensionnelle de l'aéronef peut être requise.

Note 2. — L'identité de l'aéronef peut être déterminée à partir :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 6 327 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

a) du code mode A contenu dans les réponses mode A ou mode S ; ou

b) de l'identification de l'aéronef contenue dans les réponses mode S ou dans le message d'identification et de catégorie d'aéronef sur squitter long.

Note 3. — L'analyse des émissions d'opportunité (squitters ou réponses à d'autres interrogations sol) ou l'interrogation directe par le système MLAT permettent d'obtenir d'autres renseignements sur l'aéronef.

6.2.3 Lorsqu'il est équipé pour décoder d'autres informations sur la position contenues dans les émissions, le système MLAT rendra compte séparément de ces informations et de la position calculée à partir du TDOA.

6.3 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT RADIOÉLECTRIQUE

Note. — La présente section ne s'applique qu'aux systèmes MLAT actifs.

6.3.1 Pour réduire autant que possible le brouillage du système, la puissance apparente rayonnée des interrogateurs actifs sera limitée à la plus faible valeur compatible avec la portée requise en exploitation pour chaque emplacement d'interrogateur.

Note. — Le Manuel de la surveillance aéronautique (Doc 9924) contient des éléments indicatifs concernant la puissance.

6.3.2 Un système MLAT actif n'utilisera pas d'interrogations actives pour obtenir des informations qui peuvent être obtenues par réception passive à l'intérieur de chaque période d'actualisation requise.

Note. — L'utilisation d'antennes équidirectives augmentera le taux d'occupation des transpondeurs, ce qui est particulièrement important pour les interrogations sélectives mode S en raison de leur cadence d'émission élevée. Tous les transpondeurs mode S, pas seulement le transpondeur destinataire, seront occupés par le décodage de chaque interrogation sélective.

6.3.3 Un système MLAT actif constitué d'un ensemble d'émetteurs sera considéré comme un seul interrogateur mode S.

6.3.4 L'ensemble des émetteurs utilisés par tous les systèmes MLAT actifs dans une partie quelconque de l'espace aérien ne devra en aucun moment causer un taux d'occupation supérieur à 2 % dans un transpondeur quelconque, du fait des interrogations cumulatives de tous les systèmes MLAT 1 030 MHz.

Note 1.— Il s'agit d'une exigence minimale. Certaines régions peuvent imposer des limites plus rigoureuses.

Note 2. — Dans le cas d'un système MLAT n'utilisant que des interrogations mode S, le taux de 2 % est équivalent à un maximum de 400 interrogations mode S par seconde reçues par un aéronef quelconque de tous les systèmes utilisant la technologie MLAT.

6.3.4 Les systèmes MLAT actifs n'utiliseront pas les interrogations « appel général » mode S.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 6 328 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

Note. — Les aéronefs mode S peuvent être acquis par la réception du squitter d'acquisition ou du squitter long même dans un espace aérien où il n'y a pas d'interrogeurs actifs.

6.4 SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCE

6.4.1 Les caractéristiques de performance du système MLAT utilisé pour la surveillance de la circulation aérienne seront telles qu'elles permettront d'assurer de manière satisfaisante les services opérationnels prévus.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 7 329 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

CHAPITRE 7: SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES APPLICATIONS DE SURVEILLANCE EMBARQUÉE

Note 1. — Les applications de surveillance embarquée sont basées sur la réception et l'utilisation par des aéronefs d'informations de messages ADS-B émis par d'autres aéronefs/véhicules ou par des stations sol. La capacité d'un aéronef de recevoir et d'utiliser les informations des messages ADS-B/TIS-B est la fonction ADS-B/TIS-B réception.

Note 2. — Les premières applications de surveillance embarquée utilisent des messages ADS-B sur squitter long 1 090 MHz pour assurer la conscience de la situation à bord (ATSA) et devraient en principe comprendre les « procédures en sillage » et la « séparation visuelle améliorée en approche ».

Note 3. — Les documents DO-289 and DO-312 de la RTCA contiennent une description détaillée des applications mentionnées plus haut.

7.1 SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

7.1.1 FONCTIONS DE DONNÉES DE TRAFIC

Note. — L'aéronef qui émet des messages ADS-B utilisés par d'autres aéronefs pour les applications de surveillance embarquée s'appelle l'aéronef de référence.

7.1.1.1 Identification de l'aéronef de référence

7.1.1.1.1 Le système assurera une fonction permettant d'identifier sans ambiguïté chaque aéronef de référence utilisé par l'application.

7.1.1.2 Poursuite de l'aéronef de référence

7.1.1.2.1 Le système assurera une fonction de suivi des mouvements et du comportement de chaque aéronef de référence utilisé par l'application.

7.1.1.3 Trajectoire de l'aéronef de référence

7.1.1.3.1 Le système assurerait une fonction de calcul pour prédire la position future d'un aéronef de référence au-delà d'une simple extrapolation.

Note. — Il est prévu que cette fonction sera requise dans les applications futures.

7.1.2 AFFICHAGE DES DONNÉES DE CIRCULATION

Note — Les dispositions de la présente section s'appliquent aux cas où les pistes produites par l'ACAS et par la réception de messages ADS-B/TIS-B réception sont présentées sur un seul affichage.

7.1.2.1 Le système n'affichera qu'une seule piste pour chaque aéronef sur un affichage donné.

Note — Cette spécification a pour but de faire en sorte que les pistes établies par l'ACAS et l'ADS-B /TIS-B réception soient adéquatement corrélées et mutuellement validées avant d'être affichées.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 10 – PART 4 Télécommunications aéronautiques - Systèmes de surveillance et anticollision	Page: CHAP 7 330 de 330 Révision: 02 Date: 08/11/2023
---	--	--

7.1.2.2 Lorsqu'il est déterminé qu'une piste produite par l'ADS-B/TIS-B réception et une piste produite par l'ACAS appartiennent au même aéronef, la piste produite par l'ADS-B/TIS-B réception sera affichée.

Note. — Lorsque les distances sont rapprochées, il est possible que la piste produite par l'ACAS ait une meilleure précision que celle qui est produite par l'ADS-B/TIS-B réception. La spécification ci-dessus assure la continuité de l'affichage.

7.1.2.3 L'affichage des pistes sera conforme aux spécifications relatives à l'affichage de trafic de l'ACAS.

Note. — Le Chapitre 4 - § 4.3 traite du code couleurs et de la lisibilité de l'affichage.