

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE

R.A.G. 10 – PARTIE 1

TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Édition 03 - Juillet 2019



ADMINISTRATION DU DOCUMENT

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° d'Amendement	Date d'Amendement
PG	-	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
LPE	2	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
EE/AMDT	3	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
LR	5	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
TM	5	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
INTRO	1 – 2	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
CHAPITRE 10.1	1 – 6	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
CHAPITRE 10.2	1 – 4	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
CHAPITRE 10.3	1 – 146	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
APPENDICE A	1 – 26	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
APPENDICE B	1 – 229	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT A	1 – 10	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT B	1 – 4	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT C	1 – 105	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT D	1 – 126	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT E	1 – 5	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT F	1 – 7	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT G	1 – 120	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019
SUPPLEMENT H	1-7	03	Juillet 2019	01	Juillet 2019



ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
1	Octobre 2015	Édition initiale
2	Mai 2017	Refonte du Règlement
3	Juillet 2019	Amendement du Règlement

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs
01	Juillet 2019	2/4	Les note1 et 2 de la section 10.2.1.5 ont été modifiées
02	Juillet 2019	6/146	Légère modification des notes des paragraphes 10.3.1.2.7.1 et 10.3.1.2.7.2
03	Juillet 2019	9/146	Légère modification de la note2 du paragraphe 10.3.1.3.3.3
04	Juillet 2019	11/146	Légère modification de la note2 du paragraphe 10.3.1.3.4
05	Juillet 2019	14/146	Légère modification de la note3 du paragraphe 10.3.1.3.6
06	Juillet 2019	16/146	Ajout d'une note au paragraphe 10.3.1.3.10
07	Juillet 2019	22/146	Ajout d'une nouvelle note3 au paragraphe 10.3.1.5.1.2.1
08	Juillet 2019	24/146	Modification de la note3 du paragraphe 10.3.1.5.4
09	Juillet 2019	29/146	Légère modification de la note 4 du paragraphe 10.3.1.5.7.1
10	Juillet 2019	81/146	Légère modification de la note 1 du paragraphe 10.3.7.2.3.1 et ajout d'une note 2 au paragraphe 10.3.7.2.4.1
11	Juillet 2019	87/146	Modification du paragraphe 10.3.7.3.4.1 et ajout du paragraphe 10.3.7.3.4.1.1
12	Juillet 2019	88/146	Ajout d'une note au paragraphe 10.3.7.3.4.1.1
13	Juillet 2019	89/146	Modification de la note 10.3.7.3.4.3 et ajout d'une nouvelle note 1et renumérotation des note 1 et 2 en 2 et 3
14	Juillet 2019	90/146	Suppression de la note 2 du paragraphe 10.3.7.3.5, modifications du paragraphe 10.3.7.3.5.1 et de la note qui suit.
15	Juillet 2019	91/146	Modifications des paragraphes 10.3.7.3.5.3, 10.3.7.3.5.3.1 et des notes 1 et 2 et ajout du paragraphe 10.3.7.3.5.3.2
16	Juillet 2019	92/146	Le paragraphe 10.3.7.3.5.3.2 est devenu 10.3.7.3.5.3.3 et sa



ADMINISTRATION DU DOCUMENT

			note a été légèrement modifiée
17	Juillet 2019	93/146	Deux nouvelles notes 2 et 3 ont été ajoutées au paragraphe 10.3.7.3.5.4.4, le paragraphe 10.3.7.3.5.4.4.1.2 a été modifié et ajout d'une note, le paragraphe 10.3.7.3.5.4.4.2.2 a été modifié et la suppression de sa note.
18	Juillet 2019	97/146	Modification de la note du tableau 3.7.2.4-1



ADMINISTRATION DU DOCUMENT

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
Loi	République de Guinée	La Loi N°L/92/016/CTRN du 2 Juin 1992 relative à la Réglementation Générale des Télécommunications		2 Juin 1992
Loi	République de Guinée	La loi N°95/018/CTRN du 18 mai 1995 portant Réglementation des Radiocommunications en République de Guinée		18 mai 1995
Loi	République de Guinée	La loi L/2005/018/AN du 8 septembre 2005, adoptant et promulguant la loi, portant modification des dispositions de la loi L/92/016/CTRN du 2 juin 1992 relative à la réglementation générale des télécommunications.		8 septembre 2005
Loi	République de Guinée	Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		J.O du 28 Novembre 2013
Loi	République de Guinée	Loi L/2018/048/AN du 15 mai 2018 portant amendement de la loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la république de Guinée		J.O du 23 Octobre 2018
Annexe 10 Volume 1	OACI	Télécommunications Aéronautiques Aides radio à la navigation	06 ^{ème} Édition Amdt 90	Juillet 2006 10 Nov 2016
Annexe 10 Volume 1	OACI	Télécommunications Aéronautiques Aides radio à la navigation	07 ^{ème} Édition Amdt 91	23 Mars 2018



TABLE DES MATIÈRES

		Page
CHAPITRE 10.1. Définitions – abréviations et acronymes, exigences relatives aux utilisateurs de systèmes de télécommunications aéronautiques		1 – 6
10.1.1	Définitions	1/6
10.1.2	Abréviations et Acronymes	4/6
10.1.3	Exigences générales applicables aux exploitants de systèmes de télécommunications aéronautiques	5/6
CHAPITRE 10.2. Dispositions générales relatives aux aides radio à la navigation.		1 – 4
10.2.1	Aides radio à la navigation normalisée	1/4
10.2.2	Essais en vol et au sol.	3/4
10.2.3	Communication de renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation	3/4
10.2.4	Alimentation électrique auxiliaire des aides radio à la navigation et des installations de télécommunications	3/4
10.2.5	Considérations relatives aux facteurs humains	4/4
CHAPITRE 10.3. Spécifications des aides radio à la navigation		1 – 146
10.3.1	Spécifications du système ILS	1/146
10.3.2	Spécifications du système radar d'approche de précision	35/146
10.3.3	Spécifications du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR)	38/146
10.3.4	Spécifications des radiophares non directionnels (NDB)	43/146
10.3.5	Spécifications du dispositif UHF de mesure de distance (DME)	49/146
10.3.6	Spécifications des radiobornes VHF de navigation en route (75 MHz)	76/146
10.3.7	Spécifications du système mondial de navigation par satellite (GNSS)	78/146
10.3.8	[Réservé]	97/146
10.3.9	Caractéristiques de système des systèmes récepteurs ADF de bord	97/146
10.3.10	[Réservé]	98/146
10.3.11	Caractéristiques du système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)	98/146

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

RAG 10 – PARTIE 1

TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

AIDES RADIO A LA NAVIGATION

ADMINISTRATION DU DOCUMENT

INTRODUCTION

Introduction

- (a) Le présent règlement décrit les exigences définies par l'AGAC et relatives aux systèmes de télécommunications aéronautiques. Toutes les parties du présent règlement sont élaborées 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 en Guinée doivent être exercées selon les exigences et règles prévues dans le présent règlement.
- *Le RAG 10 comporte cinq Parties :*
 - *Partie 1 — Aides radio à la navigation*
 - *Partie 2 — Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de PANS*
 - *Partie 3 — Systèmes de communication*
 - Partie 3.1, Systèmes de communication de données numériques*
 - Partie 3.2, Systèmes de communications vocales*
 - *Partie 4 — Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision*
 - *Partie 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 RAG 10 - PARTIE 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*

**INTRODUCTION**

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 RAG 10 - PARTIE 2 et le RAG 10 - PARTIE 3 portent sur deux catégories générales de télécommunications vocales et de données utilisées par l'aviation civile internationale. Il s'agit des télécommunications sol-sol entre points au sol et air-sol entre aéronefs et points au sol. C'est au moyen des télécommunications air-sol que les aéronefs reçoivent, en mode verbal ou données, tous les renseignements nécessaires à la sécurité des vols. Un élément important des télécommunications sol-sol est le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA), réseau mondial conçu en fonction des besoins spécifiques de l'aviation civile internationale. À l'intérieur du RSFTA, tous les points au sol importants (aéroports, centres de contrôle de la circulation aérienne, centres météorologiques et autres) sont reliés par des liaisons appropriées conçues de façon à desservir les aéronefs durant toutes les phases du vol. Les messages déposés en un point quelconque du réseau sont transmis de façon systématique à tous les points où ils sont nécessaires au déroulement des vols en toute sécurité.*
- *Le RAG 10 - PARTIE 2 comporte les procédures générales, administratives et opérationnelles concernant les télécommunications aéronautiques fixes et mobiles.*
- *Le RAG 10 - PARTIE 3 regroupe des exigences 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 (HF DL), le service mobile aéronautique, le système d'appel sélectif (SELCAL), les circuits vocaux aéronautiques et les émetteurs de localisation d'urgence (ELT).*
- *Le RAG 10 PARTIE 4 contient des exigences et des éléments d'orientation pour le radar secondaire de surveillance (SSR) et les systèmes anticollision embarqués (ACAS), y compris des exigences pour le SSR mode A, mode C et mode S et les caractéristiques techniques des ACAS.*
- *Dans le RAG 10 PARTIE 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*



INTRODUCTION

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.



10.1 - DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES, EXIGENCES RELATIVES AUX UTILISATEURS DE SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

10.1.1 DÉFINITIONS

Note 1. — Partout dans le présent règlement, « Règlement des radiocommunications » désigne le Règlement des radiocommunications publié par l'Union internationale des télécommunications (UIT). Ce règlement est modifié périodiquement afin de tenir compte des décisions incorporées dans les actes finals des conférences mondiales des radiocommunications, qui se tiennent en principe tous les deux ou trois ans. Le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés par l'OACI (Doc 9718) contient d'autres renseignements sur les processus de l'UIT relatifs à l'emploi des fréquences radioélectriques par les systèmes aéronautiques.

Note 2. — Le présent règlement comprend les exigences concernant le matériel de certains types d'aides à la navigation aérienne.

Dans le présent Règlement, les termes suivants ont les significations indiquées ci-après :

- (1) **Altitude** : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer(MSL).
- (2) **Altitude-pressure** : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
- (3) **Altitude topographique** : Distance verticale entre un point ou un niveau, situé à la surface de la terre ou rattaché à celle-ci, et le niveau moyen de la mer.
- (4) **Hauteur** : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.
- (5) **Largeur de bande d'acceptation effective** : Plage de fréquences de part et d'autre de la fréquence assignée pour laquelle la réception est assurée compte tenu de toutes les tolérances de récepteur.
- (6) **Navigation de surface (RNAV)** : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.


CHAPITRE 10.1 - DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES, EXIGENCES RELATIVES AUX UTILISATEURS DE SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

Note.— La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

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

Note.— Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

- (8) **Point d'atterrissage** : Point d'intersection de la piste et de la trajectoire de descente nominale

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

- (9) **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.

- (10) **Puissance moyenne (d'un émetteur radio)** : Puissance moyenne fournie à la ligne de transmission de l'antenne par un émetteur pendant un intervalle de temps suffisamment long par rapport à la période de la plus basse fréquence existant dans la modulation en fonctionnement normal.

Note.— On choisira normalement un intervalle de temps de 1/10 de seconde pendant lequel la puissance moyenne est la plus grande.

- (11) **Radioborne en éventail** : Type de radiophare émettant un faisceau d'ondes vertical en éventail.

- (12) **Radioborne Z** : Type de radiophare émettant un faisceau d'ondes vertical en forme de cône.

- (13) **Réjection effective de canal adjacent** : Réjection obtenue à la fréquence de voie adjacente appropriée compte tenu de toutes les tolérances applicables de récepteur.

- (14) **Règlement des radiocommunications** : Règlement des radios communications publié par l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

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



CHAPITRE 10.1 - DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES, EXIGENCES RELATIVES AUX UTILISATEURS DE SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

- (16) **Service de radionavigation essentiel** : Service de radionavigation dont la perturbation a des incidences importantes sur les opérations dans l'espace aérien ou à l'aérodrome touchés par la perturbation.
- (17) **Spécification de navigation** : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :
- (i) **Spécification RNAV. (Navigation de surface)** : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).
 - (ii) **Spécification RNP. (Qualité de navigation requise)** : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Note 1.— Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Note 2.— Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé du présent règlement, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent règlement, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. Par ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.

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



10.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

- (1) **ABAS** : Système de renforcement embarqué
- (2) **AGAC** : Autorité de l'aviation civile de la Guinée.
- (3) **ARPCE** : Agence de Régulation des Postes et Communications Électroniques
- (4) **DDM** : Différence de modulation
- (5) **DME** : Dispositif de mesure de distance
- (6) **DME/N** : Dispositif de mesure de distance à spectre étroit
- (7) **DME/P** : Dispositif de mesure de distance précise
- (8) **DVOR** : Doppler VHF radiophare omnidirectionnel
- (9) **GBAS** : Système de renforcement au sol
- (10) **GLONASS** : Système mondial de navigation par satellite
- (11) **GPS** : Système mondial de localisation
- (12) **MF** : Modulation de fréquence
- (13) **MLS** : Système d'atterrissage hyperfréquences
- (14) **NDB** : Radiophare non directionnel
- (15) **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (16) **OTRT** : Office Tchadien de Régulation des Télécommunications
- (17) **P.I.R.E** : Puissance isotope rayonnée équivalente
- (18) **RR** : Règlement des radiocommunications
- (19) **SBAS** : Système de renforcement satellite
- (20) **VHF** : Très haute fréquence
- (21) **VOR** : Radiophare omnidirectionnel VHF
- (22) **WGS -84** : Système géodésique mondial



10.1.3 EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS DE SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

10.1.3.1 RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE DE LA GUINÉE

- (a) Les activités de télécommunications en Guinée sont régies par la loi N° L/2005/018/AN du 8 septembre 2005, adoptant et promulguant la loi, portant modification des dispositions de la loi L/92/016/CTRN du 2 juin 1992 relative à la réglementation générale des télécommunications, et leurs textes d'applications associés.
- (b) Une autorité de régulation du secteur des télécommunications, dénommée Autorité de Régulation des Postes et Télécommunications (ARPT) créée par la loi N° L/2005/018/AN du 8 septembre 2005, et placée sous la tutelle du Ministère en charge des télécommunications, est chargée de la régulation du secteur des télécommunications en Guinée. Les attributions de l'Office de régulation sont fixées par ladite loi.
- (c) L'installation, la maintenance ou l'exploitation de systèmes de télécommunications aéronautiques en Guinée doivent être exercées en conformité avec les lois, réglementations et procédures en Guinée.

10.1.3.2 EXPLOITANTS DE SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

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



- (d) La personne, service, organisme public ou privé, qui exploite un équipement qui fait partie d'un système de télécommunications aéronautiques visé aux paragraphes (a) ou (c) doit à la demande de l'AGAC lui remettre un exemplaire des documents visés aux paragraphes (a)(2) ou (c)(2) ci-dessus.

10.1.3.3 CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'AGAC

- (a) L'AGAC assure la réglementation et la supervision des activités relatives aux systèmes de télécommunications aéronautiques telles que définies par l'Annexe 10 de l'OACI.
- (b) L'AGAC exerce son contrôle en particulier sur les spécifications définies dans les parties du RAG 10 ci-dessous :
- (1) PARTIE 1 : Aides radio à la navigation ;
 - (2) PARTIE 2 : Procédures de télécommunications, y compris celles qui ont le caractère de PANS ;
 - (3) PARTIE 3 : Systèmes de communication ;
 - (4) PARTIE 4 : Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision ;
 - (5) PARTIE 5 : Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques.
- (c) L'Autorité de Régulation des Postes et Télécommunications (ARPT) exerce son contrôle en particulier sur les spécifications définies dans le RAG 10 - PARTIE 5 — *Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques*. Un mécanisme de coordination entre l'AGAC et l'ARPT est établi à cet effet. Les équipements des télécommunications aéronautiques notamment les aides à la navigation aérienne, les équipements de Communication, de Navigation et de Surveillance doivent être homologués par l'AGAC.



10.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.2.1 AIDES RADIO A LA NAVIGATION NORMALISÉES

10.2.1.1 Les aides radio à la navigation normalisées seront :

- (a) l'ILS (système d'atterrissage aux instruments) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.1 ;
- (b) le MLS (système d'atterrissage hyperfréquences) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.11 ;
- (c) le GNSS (système mondial de navigation par satellite) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.7 ;
- (d) le VOR (radiophare omnidirectionnel VHF) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.3 ;
- (e) le NDB (radiophare non directionnel) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.4 ;
- (f) le DME (dispositif de mesure de distance) conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.5 ;
- (g) la radioborne VHF de navigation en route conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.6.

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

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

Note 3. — Les catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision sont indiquées dans le Règlement GCAR – PART 8, Subpart K § 8.11.12 et 8.11.13.

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

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

**CHAPITRE 10.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

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

10.2.1.4 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU GNSS

10.2.1.4.1 Il sera permis de mettre fin à un service par satellite GNSS assuré par un de ses éléments (Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.7.2) moyennant un préavis d'au moins six ans de la part du prestataire du service.

10.2.1.4.2 Lorsque la République de Guinée approuve des opérations fondées sur le GNSS, elle doit faire en sorte que les données GNSS relatives à ces opérations soient enregistrées.

10.2.1.5 Les données GNSS approuvées par la république de Guinée et relatives aux opérations fondées sur le GNSS doivent être enregistrées.

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

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

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

10.2.1.6 RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION

10.2.1.6.1 Un radar d'approche de précision (PAR) installé et utilisé comme une aide radio à la navigation avec un équipement de communication bilatérale avec les aéronefs et des moyens permettant la coordination efficace de ces éléments avec le contrôle de la circulation aérienne sera conforme aux exigences du Chapitre 10.3, paragraphe 10.3.2.

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


CHAPITRE 10.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

10.2.2 ESSAIS EN VOL ET AU SOL

10.2.2.1 Les aides radio à la navigation de type conformes aux spécifications du Chapitre 10.3 et destinées à être utilisées par les aéronefs effectuant des vols internationaux feront l'objet d'essais périodiques en vol et au sol.

10.2.2.2 Les intervalles entre inspections en vol des aides radio à la navigation doivent être établis comme suit :

Installations	Périodicité de l'essai en vol	Tolérance
VOR	12 mois	+ 3 mois
VOR/DME	12 mois	+ 3 mois
ILS (LOC, GLIDE, DME)	12 mois	+ 3 mois
DME	12 mois	+ 3 mois

10.2.2.3 Les intervalles entre maintenances périodiques au sol des aides radio à la navigation doivent être établis comme suit :

Installations	Périodicité de l'essai au sol	Tolérance
VOR	30 jours	+ 7 jours
VOR/DME	30 jours	+ 7 jours
ILS (LOC, GLIDE, DME)	30 jours	+ 7 jours
DME	30 jours	+ 7 jours

CHAPITRE 10.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.2.2.4 Des vérifications de mise en service doivent être effectuées avant la mise en service officielle d'un équipement de radionavigation. Une nouvelle mise en service peut être requise à la suite de modifications pouvant avoir un effet sur les performances d'une aide radio à la navigation (ex. : modifications ou réparations du système d'antenne).

10.2.2.5 Le fournisseur de service de navigation aérienne qui souhaite prolonger les intervalles de ses essais périodiques doit envoyer une demande à l'Autorité d'aviation civile. Cette demande devra contenir des critères prouvant :

- a) la stabilité de l'équipement sur une longue période de temps ; par exemple, une stabilité démontrée par quatre inspections en vol régulières sans réglages d'émetteur ;
- b) une bonne corrélation entre les résultats d'essais simultanés au sol et en vol ;
- c) un dossier de résultats indépendants d'étalonnage des dispositifs de contrôle ;
- d) un dossier de lectures des dispositifs de contrôle de l'équipement faites au moins mensuellement ;
- e) la preuve que l'entretien est de grande qualité ;
- f) la preuve que l'environnement d'exploitation de l'installation ne risque pas de subir des changements tels que, par exemple, la construction d'édifices.

10.2.2.6 L'ANSP doit revenir aux intervalles nominaux entre les inspections s'il n'est plus possible de satisfaire aux critères énoncés ci-haut.

Note. — Des indications sur les essais en vol et au sol des installations figurent au Supplément C et dans la procédure de vérification des aides radio à la navigation (RTA/PV-NAVAIDS).

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

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

10.2.4 ALIMENTATION ÉLECTRIQUE AUXILIAIRE DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION ET DES INSTALLATIONS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

10.2.4.1 Les aides radio à la navigation et les éléments au sol des systèmes de télécommunications des types spécifiés dans les RAG 10 - PARTIES 1 à 5 seront dotés d'une alimentation électrique convenable et de moyens d'assurer la continuité du service compatibles avec l'emploi du ou des services assurés.

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



10.2.5 CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS

10.2.5.1 Dans la conception et la certification des aides radio à la navigation, les principes des facteurs humains seront respectés.

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



10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Note.— Le RAG 14 - PARTIE A – Chapitre 8 contient des spécifications relatives à l'implantation et à la structure du matériel et des installations sur les aires opérationnelles et destinées à réduire au minimum le danger que ce matériel et ces installations pourraient présenter pour les aéronefs.

10.3.1 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME ILS

10.3.1.1 DÉFINITIONS

Note.— Dans le présent sous chapitre – Spécifications du système ILS - les termes suivants ont les significations indiquées ci-après :

- (1) **Alignement de descente ILS** : Parmi les lieux des points, dans le plan vertical passant par l'axe de la piste, où la DDM est nulle, celui qui est le plus proche du plan horizontal.
- (2) **Alignement de piste** : Parmi les lieux des points, dans tout plan horizontal, où la DDM est nulle, celui qui est le plus proche de l'axe de la piste.
- (3) **Angle de l'alignement de descente ILS** : Angle entre l'horizontale et une ligne droite représentant l'alignement de descente ILS moyen.
- (4) **Continuité du service ILS** : Qualité liée à la rareté des interruptions du signal rayonné. Le niveau de continuité du service du radiophare d'alignement de piste ou du radiophare d'alignement de descente s'exprime par la probabilité que le rayonnement des signaux de guidage ne soit pas interrompu.
- (5) **Demi-secteur d'alignement de descente ILS** : Secteur, dans un plan vertical, contenant l'alignement de descente ILS limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de descente où la DDM est égale à 0,0875.
- (6) **Demi-secteur d'alignement de piste** : Secteur, dans tout plan horizontal, contenant l'alignement de piste, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de piste où la DDM est égale à 0,0775.
- (7) **Différence de modulation (DDM)** : Différence entre le taux de modulation du signal le plus fort et le taux de modulation du signal le plus faible.
- (8) **Installations ILS de catégorie de performances I** : Tout système ILS qui assure le guidage depuis la limite de couverture de l'ILS jusqu'au point où l'alignement de piste coupe l'alignement de descente ILS à une hauteur égale ou inférieure à 60 m (200 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

Note.— Cette définition n'a pas pour objet d'exclure l'emploi des installations ILS de catégorie de performances 1 au-dessous d'une hauteur de 60 m (200 ft), avec référence visuelle lorsque la qualité



de guidage le permet et que des procédures d'exploitation satisfaisantes ont été établies.

- (9) **Installations ILS de catégorie de performances II** : Tout système ILS qui assure le guidage depuis la limite de couverture de l'ILS jusqu'au point où l'alignement de piste coupe l'alignement de descente ILS à une hauteur égale ou inférieure à 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.
- (10) **Installations ILS de catégorie de performances III** : Tout système ILS qui assure, au besoin avec l'aide d'un dispositif auxiliaire, le guidage depuis la limite de couverture de l'installation jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface.
- (11) **Intégrité de l'ILS** : Qualité liée à la confiance que l'on peut avoir dans l'exactitude des renseignements fournis par l'installation. Le niveau d'intégrité du radiophare d'alignement de piste ou du radiophare d'alignement de descente s'exprime par la probabilité de ne pas rayonner de signaux de guidage erronés.
- (12) **Point A de l'ILS** : Point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 7,5 km (4 NM).
- (13) **Point B de l'ILS** : Point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche, est de 1 050 m (3 500 ft).
- (14) **Point C de l'ILS** : Point par lequel le prolongement vers le bas de la partie rectiligne de l'alignement nominal de descente ILS passe à une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal contenant le seuil.
- (15) **Point D de l'ILS** : Point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 900 m (3 000 ft) du seuil dans la direction du radiophare d'alignement de piste.
- (16) **Point E de l'ILS** : Point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 600 m (2 000 ft) de l'extrémité d'arrêt de la piste dans la direction du seuil.
- Note.— Voir la Figure C-1 du Supplément C.*
- (17) **Point de repère ILS (Point T)** : Point situé à une hauteur déterminée à la verticale de l'intersection de l'axe de la piste et du seuil par lequel passe le prolongement rectiligne, vers le bas, de l'alignement de descente ILS.
- (18) **Secteur d'alignement de descente ILS** : Secteur, dans le plan vertical contenant l'alignement de descente ILS, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de descente où la DDM est égale à 0,175.

Note.— Le secteur d'alignement de descente ILS est situé dans le plan vertical passant par l'axe de piste et il est divisé par l'alignement de descente émis en deux parties appelées respectivement secteur



supérieur et secteur inférieur selon qu'il s'agit du secteur situé au-dessus ou au-dessous de l'alignement de descente.

- (19) **Secteur d'alignement de piste** : Secteur, dans un plan horizontal contenant l'alignement de piste, limité par les lieux des points les plus proches de l'alignement de piste où la DDM est égale à 0,155.
- (20) **Secteur d'alignement de piste arrière** : Secteur d'alignement de piste situé du côté du radiophare d'alignement de piste opposé à la piste.
- (21) **Secteur d'alignement de piste avant** : Secteur d'alignement de piste situé du même côté du radiophare d'alignement de piste que la piste.
- (22) **Sensibilité d'écart angulaire** : Rapport de la DDM mesurée à l'écart angulaire correspondant à partir de la ligne de référence appropriée.
- (23) **Sensibilité d'écart (radioalignement de piste)** : Rapport de la DDM mesurée à l'écart latéral correspondant à partir de la ligne de référence appropriée.
- (24) **Système d'alignement de descente à deux fréquences** : Système d'alignement de descente ILS qui assure la couverture au moyen de deux diagrammes de rayonnement indépendants correspondant à des fréquences porteuses distinctes dans les limites du canal particulier de l'alignement de descente.
- (25) **Système d'alignement de piste à deux fréquences** : Système d'alignement de piste qui assure la couverture au moyen de deux diagrammes de rayonnement indépendants correspondant à des fréquences porteuses distinctes dans les limites du canal VHF particulières de l'alignement de piste.

10.3.1.2 SPÉCIFICATIONS FONDAMENTALES

10.3.1.2.1 Le système ILS comprendra les éléments fondamentaux ci-après:

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

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

10.3.1.2.1.1 Une information de distance jusqu'au seuil destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente sera fournie par des radiobornes VHF ou par un dispositif de mesure de

distance (DME), avec les dispositifs de contrôle correspondants et le système de commande et de signalisation à distance.

10.3.1.2.1.2 Si une ou des radiobornes VHF sont utilisées pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil, elles seront conformes aux spécifications figurant au § 10.3.1.7. Si un DME est utilisé à la place de radiobornes, il sera conforme aux spécifications figurant au § 3.1.7.6.5.

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

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

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

Note 1.— Les indications prescrites par cette exigence ont pour but de faciliter les fonctions de gestion du trafic aérien et les délais applicables sont définis en conséquence (conformément au 10.2.1.8.). Les délais applicables aux fonctions de surveillance de l'intégrité de l'ILS qui protègent les aéronefs contre les mauvais fonctionnements de l'ILS sont spécifiés aux paragraphes 10.3.1.3.11.3.1 et 10.3.1.5.7.3.1.

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

10.3.1.2.2 Le système ILS sera construit et réglé de façon qu'à une distance spécifiée du seuil, des indications identiques des instruments de bord correspondent à des déplacements identiques par rapport à l'alignement de piste ou à l'alignement de descente ILS, suivant le cas, quelle que soit l'installation au sol utilisée.

10.3.1.2.3 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au paragraphe 10.3.1.2.1, alinéas (a) et (b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

performances I seront au moins conformes aux exigences des paragraphes 10.3.1.3 et 10.3.1.5 respectivement, sauf celles indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.

10.3.1.2.4 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au paragraphe 10.3.1.2.1, alinéas (a) et (b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances II seront conformes aux exigences applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégorie I, complétées ou modifiées par les exigences de paragraphes 10.3.1.3 et 10.3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.

10.3.1.2.5 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente, ainsi que les équipements auxiliaires visés au paragraphe 10.3.1.2.1.1, qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances III, seront conformes aux exigences applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégories I et H, sauf lorsqu'elles sont complétées ou modifiées par les exigences des paragraphes 10.3.1.3 et 10.3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances III.

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

Note.— Les spécifications relatives à l'installation ILS de catégories de performances II et III visent à assurer le plus haut degré d'intégrité, de fiabilité et de stabilité de fonctionnement du système dans les conditions d'environnement les plus défavorables susceptibles d'être rencontrées. Le Supplément C, paragraphe 2.8, contient des éléments indicatifs permettant de réaliser cet objectif dans le cadre de l'exploitation de catégories II et III.

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

10.3.1.2.7.1 Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, un dispositif de verrouillage garantira que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux, pourvu que l'autre radiophare d'alignement de piste ne devra pas servir simultanément à l'exploitation.

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

Note.— Des éléments indicatifs supplémentaires sur l'exploitation de radiophares d'alignement de piste fonctionnant sur le même canal de fréquences figurent au Chapitre 10.4 du RAG 10 - PARTIE 5.

10.3.1.3 RADIOPHARE D'ALIGNEMENT DE PISTE VHF ET DISPOSITIF DE CONTRÔLE CORRESPONDANT

Introduction. — Les spécifications du présent sous paragraphe s'appliquent aussi bien aux radiophares d'alignement de piste ILS qui assurent un guidage effectif sur 360° d'azimut qu'à ceux qui n'assurent un tel guidage que sur une partie spécifiée de la couverture avant (voir le sous paragraphe 10.3.1.3.7.4). Lorsqu'un radiophare d'alignement de piste ILS assurant un guidage effectif sur un secteur limité seulement est installé, il sera en général nécessaire d'avoir recours aux indications d'une aide à la navigation installée en un endroit convenable ainsi qu'à des procédures appropriées pour empêcher que toute indication équivoque donnée par le système en dehors du secteur ne présente de l'importance du point de vue de l'exploitation.

10.3.1.3.1 Généralités

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

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

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

10.3.1.3.2 Fréquence radio



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

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

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

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

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

10.3.1.3.3 Couverture

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

10.3.1.3.3.1 Les radiophares d'alignement de piste émettront des signaux suffisants pour qu'une installation de bord typique puisse fonctionner de manière satisfaisante à l'intérieur des zones de couverture de l'alignement de piste et de l'alignement de descente. La zone de couverture de l'alignement de piste s'étendra du centre du système d'antennes d'alignement de piste jusqu'à:

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



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

10.3.1.3.3.2 En tous les points du volume de couverture spécifié au paragraphe 10.3.1.3.3.1, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 10.3.1.3.3.2.1, 10.3.1.3.3.2.2 et 10.3.1.3.3.2.3, l'intensité de champ ne sera pas inférieure à $40 \mu\text{V/m}$ (-114 dBW/m^2).

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

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

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

10.3.1.3.3.2.3 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, l'intensité de champ minimale sur l'alignement de descente ILS et à l'intérieur du secteur d'alignement de piste sera au moins égale à $100 \mu\text{V/m}$ (-106 dBW/m^2) à une distance de 18,5 km (10 NM) et augmentera pour atteindre une valeur au moins égale à $200 \mu\text{V/m}$ (-100 dBW/m^2) à 6 m (20 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil. A partir de ce point et jusqu'à un

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

autre point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 300 m (1 000 ft) du seuil dans la direction du radiophare d'alignement de piste, et ensuite à une hauteur de 4 m (12 ft) sur toute la longueur de la piste dans la direction du radiophare d'alignement de piste, l'intensité de champ sera au moins égale à 100 $\mu\text{V/m}$ (-106 dBW/m²).

Note.— Les intensités de champ indiquées aux paragraphes 10.3.1.3.3.2.2 et 10.3.1.3.3.2.3 sont nécessaires pour assurer le rapport signal/bruit exigé pour obtenir une meilleure intégrité.

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

Note 1. — Les dispositions des paragraphes 10.3.1.3.3.1 et 10.3.1.3.3.2.1, 10.3.1.3.3.2.2 et 10.3.1.3.3.2.3 sont fondées sur l'hypothèse que l'aéronef se dirige vers le radiophare.

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

10.3.1.3.3.4 Lorsque la couverture est réalisée par un radiophare d'alignement de piste utilisant deux fréquences porteuses, l'une produisant un diagramme de rayonnement dans le secteur d'alignement avant et l'autre produisant un diagramme de rayonnement en dehors de ce secteur, le rapport des niveaux des signaux des deux porteuses dans l'espace, à l'intérieur du secteur d'alignement avant, jusqu'aux limites de couverture spécifiées au paragraphe 10.3.1.3.3.1 ci-dessus, sera au moins égal à 10 dB.

Note.— La note au paragraphe 10.3.1.3.11.2 et le paragraphe 2.7 du Supplément C donnent des éléments indicatifs sur les radiophares d'alignement de piste réalisant une couverture au moyen de deux fréquences porteuses.

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

10.3.1.3.4 Structure de l'alignement de piste

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


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

†, pour la catégorie III seulement :

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

Note 1. — Les amplitudes dont il est question aux paragraphes 10.3.1.3.4.1 et 10.3.1.3.4.2 sont celles des DDM dues aux coudes telles qu'elles sont sur l'alignement de piste moyen lorsque le radiophare est réglé correctement.

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

10.3.1.3.5 Modulation de la porteuse

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

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

10.3.1.3.5.3 Les tolérances suivantes seront admises pour les fréquences de modulation:

(a) les fréquences de modulation seront de 90 Hz et de 150 Hz, $\pm 2,5$ %;


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

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

- (a) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories de performances I et II: à 20° près,
- (b) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie de performances III : à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz, à chaque demi-période du signal combiné à 90 Hz et 150 Hz.

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

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

10.3.1.3.5.3.4 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste à deux fréquences, les dispositions du paragraphe 10.3.1.3.5.3.3 s'appliqueront à chacune des porteuses. En outre, la fréquence de modulation à 90 Hz de l'une des porteuses sera liée en phase à la fréquence de modulation à 90 Hz de l'autre porteuse de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

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

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

- (1) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories I et II: à 20° près,
- (2) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de la catégorie III: à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz.

10.3.1.3.5.3.5 L'emploi d'autres radiophares d'alignement de piste à deux fréquences pour lesquels la mise en phase des signaux acoustiques est différente des conditions normales de concordance de phase décrite au paragraphe 10.3.1.3.5.3.4 est autorisé. Dans de tels systèmes, la mise en phase des signaux à 90 Hz et celle des signaux à 150 Hz seront réglées à leurs valeurs nominales entre des limites correspondant aux limites indiquées au paragraphe 10.3.1.3.5.3.4.

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

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

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

Note 1. — Si la somme des taux de modulation est supérieure à 60 % pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, on peut ajuster la sensibilité d'écart nominale comme il est prévu au paragraphe 10.3.1.3.7.1 pour réaliser la limite de modulation ci-dessus.

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

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

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

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

10.3.1.3.6 Précision d'alignement de piste

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

- (a) radiophares d'alignement de piste de catégorie I: $\pm 10,5$ m (35 ft) ou l'équivalent linéaire de 0,015 DDM, s'il est inférieur;
- (b) radiophares d'alignement de piste de la catégorie II: $\pm 7,5$ m (25 ft);
- (c) radiophares d'alignement de piste de la catégorie III: ± 3 m (10 ft).

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

Note 1. — *Il est prévu que les installations des catégories de performances II et III seront réglées et maintenues de manière telle que les limites spécifiées aux paragraphes 10.3.1.3.6.1 et 10.3.1.3.6.2 ne seront que très rarement atteintes. Il est prévu, en outre, que l'ensemble du système ILS au sol sera conçu et exploité avec une intégrité suffisante pour que ce but soit atteint.*

Note 2. — *Il est prévu que les nouvelles installations de catégorie II satisferont aux dispositions du paragraphe 10.3.1.3.6.2.*

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

10.3.1.3.7 Sensibilité d'écart

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

Note.— *Les codes 1 et 2 sont définis dans le RAG 14 – PARTIE A.*

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

10.3.1.3.7.2 La sensibilité d'écart latérale sera réglée et maintenue dans les limites de plus ou moins:

(a) 17 % de la valeur nominale pour les installations ILS de catégories de performances I et II;

(b) 10 % de la valeur nominale pour les installations ILS de catégorie de performances III.

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

Note 1.- Les chiffres donnés aux paragraphes 10.3.1.3.7.1, 10.3.1.3.7.2 et 10.3.1.3.7.3 sont fondés sur une largeur nominale de secteur de 210 m (700 ft) au point approprié, c'est-à-dire au point B de l'ILS sur les pistes de code 1 et 2 et au point de repère ILS sur les autres pistes.

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

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

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

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

Note 2.— La DDM donnée ci-dessus dans le secteur de 10° à 35° doit être considérée comme un besoin minimal en dessous duquel l'ILS ne peut pas être utilisé comme aide d'atterrissage. Lorsqu'elle est possible, une DDM d'une valeur supérieure, par exemple 0,180, présente l'avantage d'aider les avions très rapides à exécuter leur interception sous un grand angle à des distances souhaitables du point de vue de l'exploitation à condition que les limites du paragraphe 10.3.1.3.5.3.6 sur le pourcentage de modulation soient respectées.

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

10.3.1.3.8 Radiotéléphonie

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

10.3.1.3.8.3 S'il est mis en oeuvre, ce canal sera conforme aux exigences ci-après.

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

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

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

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

10.3.1.3.9 Identification

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

10.3.1.3.9.2 Le signal d'identification sera produit par la modulation en classe A2A de la fréquence porteuse ou des fréquences porteuses au moyen d'une tonalité de 1 020 Hz \pm 50 Hz. Le taux de modulation sera compris entre 5 et 15 %; toutefois, si un canal de communication radiotéléphonique est utilisé, le taux de modulation sera réglé de façon que le rapport du taux de modulation de crête dû aux communications radiotéléphoniques au taux de modulation de crête dû au signal d'identification soit approximativement de 9 à 1 (voir le paragraphe 10.3.1.3.8.3.2). Les émissions du signal d'identification seront polarisées horizontalement. Si deux porteuses sont modulées par des

signaux d'identification, les phases relatives des modulations seront telles qu'il n'y aura pas de zones de silence dans les limites de la couverture du radioalignement de piste.

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

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

10.3.1.3.10 Implantation

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

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

10.3.1.3.10.2 Dans les installations de catégorie de performances I, le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste sera installé et réglé comme il est indiqué au paragraphe 10.3.1.3.10.1, à moins que les caractéristiques du site n'obligent à décaler l'antenne par rapport à l'axe de la piste.

10.3.1.3.10.2.1 Le système d'alignement de piste décalé sera installé et réglé conformément aux dispositions relatives à l'ILS décalé spécifiées dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne / Exploitation technique des aéronefs PANS-OPS* (Doc 8168), Volume II, et les normes sur le radiophare d'alignement de piste seront rapportées au point de seuil fictif correspondant.

10.3.1.3.11 Contrôle

10.3.1.3.11.1 Le dispositif de contrôle automatique donnera un avertissement aux points de contrôle désignés et provoquera l'une des opérations ci-après, dans l'espace de temps spécifié au paragraphe 10.3.1.3.11.3.1, si l'une quelconque des conditions indiquées au paragraphe

10.3.1.3.11.2 persiste:


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

- (a) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances I, décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, au point de repère ILS, dépassant 10,5 m (35 ft) ou l'équivalent linéaire de 0,015 DDM, s'il est inférieur;
- (b) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances II, un décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, de plus de 7,5 m (25 ft) au point de repère ILS;
- (c) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, un décalage de l'alignement de piste moyen, par rapport à l'axe de la piste, de plus de 6 m (20 ft) au point de repère ILS;
- (d) dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à une seule fréquence, une baisse de la puissance émise jusqu'à un niveau tel que l'une quelconque des conditions spécifiées aux paragraphes 10.3.1.3.3, 10.3.1.3.4 ou 10.3.1.3.5 n'est plus remplie ou jusqu'à un niveau inférieur à 50 % du niveau normal (selon ce qui est atteint en premier) ;
- (e) dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la puissance normale; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale, peut être admise à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux paragraphes 10.3.1.3.3, 10.3.1.3.4 et 10.3.1.3.5 ;

Note.— Il importe de reconnaître qu'une situation dangereuse peut être créée à la suite d'un changement de fréquence ayant pour effet l'annulation de la différence de fréquence spécifiée au paragraphe 10.3.1.3.2.1. Ce problème est encore plus important pour l'exploitation dans le cas des installations de catégories II et III. Il est possible de résoudre ce problème selon les besoins au moyen de mesures spéciales de contrôle ou de circuits de haute fiabilité.

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

Note.— Pour le choix de la valeur de la réduction de puissance à utiliser aux fins de contrôle dont il est question au paragraphe 10.3.1.3.11.2, alinéa (e), il convient d'accorder une attention particulière à la structure des lobes verticaux et horizontaux (lobes verticaux dus à des hauteurs d'antenne

différentes) de l'ensemble du système rayonnant lorsque deux porteuses sont utilisées. De grandes variations dans le rapport des puissances entre les porteuses peuvent se traduire par des zones à faible marge de protection et de faux alignements dans les zones latérales jusqu'aux limites de la couverture verticale spécifiées au paragraphe 10.3.1.3.3.1.

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

10.3.1.3.11.3 La période totale de rayonnement, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, en dehors des limites de performances spécifiées aux alinéas (a), (b), (c), (d), (e) et (f) du paragraphe 10.3.1.3.11.2 sera aussi brève que possible, compte tenu de la nécessité d'éviter des interruptions du service de navigation assuré par le radiophare d'alignement de piste.

10.3.1.3.11.3.1 La période totale dont il est question en 10.3.1.3.11.3 ci-dessus ne dépassera en aucun cas:

10 s dans le cas des radiophares de catégorie I;

5 s dans le cas des radiophares de catégorie II;

2 s dans le cas des radiophares de catégorie III.

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

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

10.3.1.3.11.3.2 La période totale prévue au paragraphe 10.3.1.3.11.3.1 ci-dessus sera réduite de manière à ne pas dépasser 2 s dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie II et 1s dans le cas des radiophares d'alignement de piste de catégorie III.



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

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

10.3.1.3.12 **Besoins d'intégrité et de continuité du service**

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

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

10.3.1.3.12.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné sera supérieure à :

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

(b) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 30 secondes pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III ou les radiophares d'alignement

de piste destinés à être utilisés pour toute la gamme des opérations de catégorie III (équivalant à 4 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

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

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

10.3.1.4 **CARACTÉRISTIQUES D'IMMUNITÉ DES RÉCEPTEURS D'ALIGNEMENT DE PISTE ILS À L'ÉGARD DU BROUILLAGE**

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

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

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

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

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

N_1 et N_2 sont les niveaux (dBm) des deux signaux FM VHF à l'entrée du récepteur d'alignement de piste ILS. Aucun de ces niveaux n'excédera les critères de désensibilisation spécifiés au paragraphe 10.3.1.4.2.

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

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

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

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

Note 2.— Le paragraphe 2.2.2 du Supplément C contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées en 10.3.1.4.1 et en 10.3.1.4.2.

10.3.1.5 RADIOPHARE D'ALIGNEMENT DE DESCENTE UHF ET DISPOSITIF DE CONTRÔLE CORRESPONDANT

Note.— Θ désigne ici la valeur nominale de l'angle de l'alignement de descente.

10.3.1.5.1 Généralités

10.3.1.5.1.1 Le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de descente UHF produira un diagramme de rayonnement double, dû à une modulation en amplitude de 90 Hz et à une modulation en amplitude de 150 Hz. Le diagramme de rayonnement sera disposé de façon à créer un alignement de descente rectiligne dans le plan vertical passant par l'axe de la piste, la modulation à

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

150 Hz de la porteuse prédominant au-dessous de l'alignement de descente et la modulation à 90 Hz prédominant au-dessus de l'alignement de descente au moins jusqu'à un angle égal à $1,75 \theta$.

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

10.3.1.5.1.2.1 L'angle de l'alignement de descente sera réglé et maintenu dans les limites de:

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

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

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

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

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

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

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

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

Note 2. — Des éléments indicatifs appropriés figurent du paragraphe 2.4 du Supplément C.

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

10.3.1.5.2 Fréquence radio

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

10.3.1.5.2.2 L'émission du radiophare d'alignement de descente sera polarisée horizontalement.

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

10.3.1.5.3 Couverture

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

10.3.1.5.3.2 Afin d'assurer la couverture spécifiée au paragraphe 10.3.1.5.3.1, l'intensité de champ minimale dans ce secteur de couverture sera de $400 \mu\text{V/m}$ (-95 dBW/m^2). Pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances I, la hauteur minimale jusqu'à laquelle cette intensité de champ sera fournie sera de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil. Pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégories de performances II et III, la hauteur minimale jusqu'à laquelle cette intensité de champ sera fournie sera de 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

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

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


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

10.3.1.5.4 Structure de l'alignement de descente ILS

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

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

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

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

Note 1. — Les amplitudes dont il est question aux paragraphes 10.3.1.5.4.1 et 10.3.1.5.4.2 sont celles des DDM dues aux coudes telles qu'elles sont sur l'alignement de descente ILS moyen lorsque le radiophare est réglé correctement.

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

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

10.3.1.5.5 Modulation de la porteuse

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

10.3.1.5.5.2 Les tolérances suivantes seront observées pour les fréquences de modulation:

(a) les fréquences de modulation seront de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 2,5$ % dans le cas des installations


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

ILS de catégorie de performances I;

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

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

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

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

- (a) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS des catégories de performances I et II: à 20° près,
- (b) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances III: à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz, à chaque demi-période du signal combiné à 90 Hz et 150 Hz.

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

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

10.3.1.5.5.3.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente à deux fréquences, les dispositions du paragraphe 10.3.1.5.5.3 s'appliqueront à chacune des porteuses. En outre, la fréquence de modulation à 90 Hz de l'une des porteuses sera liée en phase à la fréquence de modulation à 90 Hz de l'autre porteuse de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction:

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



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

- (1) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS des catégories I et II: à 20° près,
- (2) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégorie III: à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz.

10.3.1.5.5.3.2 L'emploi d'autres radiophares d'alignement de descente à deux fréquences pour lesquels la mise en phase des signaux acoustiques est différente des conditions normales de concordance de phase décrites au paragraphe 10.3.1.5.5.3.1 sera autorisé. Dans de tels systèmes, la mise en phase des signaux à 90 Hz et celle des signaux à 150 Hz seront réglées à leurs valeurs nominales entre les limites correspondant aux limites indiquées au paragraphe 10.3.1.5.5.3.1.

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

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

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

10.3.1.5.6 Sensibilité d'écart

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

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

10.3.1.5.6.2 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances 1, la sensibilité nominale d'écart angulaire correspondra à une DDM de 0,0875 pour un écart angulaire de $0,12 \theta$ au-dessous de l'alignement de descente avec une tolérance de $\pm 0,02 \theta$. Les secteurs supérieur et inférieur devront être aussi symétriques que possible, à l'intérieur des limites spécifiées au paragraphe 10.3.1.5.6.1.

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



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

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

10.3.1.5.6.5 La DDM au-dessous de l'alignement de descente ILS augmentera régulièrement au fur et à mesure que diminuera l'angle de site jusqu'à ce qu'elle atteigne une valeur de 0,22. Cette valeur sera réalisée avec un angle de site d'au moins $0,30 \theta$ au-dessus de l'horizontale. Toutefois, si cette valeur est atteinte avec un angle de site dépassant $0,45 \theta$ la valeur de la DDM ne descendra pas au-dessous de 0,22, au moins jusqu'à un angle de site de $0,45 \theta$ ou jusqu'au site le plus bas, jusqu'à concurrence de $0,30 \theta$, qui sera nécessaire pour protéger la procédure promulguée pour l'interception de l'alignement de descente.

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

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

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

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

10.3.1.5.7 Contrôle

10.3.1.5.7.1 Le dispositif de contrôle automatique transmettra un avertissement au point de contrôle à distance et interrompra les émissions dans les délais spécifiés au paragraphe 10.3.1.5.7.3.1 si l'une quelconque des conditions suivantes persiste:

- (a) Dérive de l'angle moyen de l'alignement de descente ILS supérieure à une valeur comprise entre $- 0,075 \theta$ et $+ 1,10 \theta$ par rapport à θ ;
- (b) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à une seule fréquence, une baisse de la puissance émise à moins de 50 % de la normale, à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux paragraphes 10.3.1.5.3,


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.1.5.4 et 10.3.1.5.5;

- (c) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la normale; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale peut être admise, à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux paragraphes 10.3.1.5.3, 10.3.1.5.4 et 10.3.1.5.5.

Note.— Il importe de reconnaître qu'une situation dangereuse peut être créée à la suite d'un changement de fréquence ayant pour effet l'annulation de la différence de fréquence spécifiée au paragraphe 10.3.1.5.2.1. Ce problème est encore plus important pour l'exploitation dans le cas des installations de catégories II et III. Il est possible de résoudre ce problème selon les besoins au moyen de mesures spéciales de contrôle ou de circuits de haute fiabilité.

- (d) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I, une variation de l'angle compris entre l'alignement de descente et la ligne située au-dessous de l'alignement de descente (où prédomine la modulation à 150 Hz) le long de laquelle la DDM est égale à 0,0875; supérieure à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- (1) $\pm 0,0375 \theta$; ou
- (2) un angle équivalent à une variation de la sensibilité d'écart de 25 % par rapport à la valeur nominale ;

- (e) dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégories de performances II et III. une variation de la sensibilité d'écart angulaire atteignant une valeur éloignée de plus de 25 % de la valeur nominale;

- (f) diminution de l'angle de la ligne située au-dessous de l'alignement de descente ILS le long de laquelle la DDM est égale à 0,0875 jusqu'à une valeur inférieure à 0,7475 θ par rapport à l'horizontale;

- (g) réduction de la DDM à moins de 0,175 à l'intérieur de la couverture spécifiée au-dessous du secteur d'alignement de descente.

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



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

Note 3.— Pour les radiophares d'alignement de descente dont la sensibilité nominale d'écart angulaire choisie correspond à un angle au-dessous de l'alignement de descente ILS situé aux limites ou près des limites maximales spécifiées au paragraphe 10.3.1.5.6, il peut être nécessaire d'ajuster les limites de fonctionnement du dispositif de contrôle pour assurer une protection entre les écarts de demi-secteur au-dessous de 0,7475 ° par rapport à l'horizontale.

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

10.3.1.5.7.2 Le contrôle des caractéristiques de l'alignement de descente ILS devra être assuré en fonction de tolérances moindres dans les cas où la procédure normale entraîne des inconvénients pour l'exploitation.

10.3.1.5.7.3 La période totale de rayonnement, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, en dehors des limites de performances spécifiées au paragraphe 10.3.1.5.7.1 sera aussi brève que possible, compte tenu de la nécessité d'éviter toute interruption du fonctionnement du radiophare d'alignement de descente ILS.

10.3.1.5.7.3.1 La période totale dont il est question au paragraphe 10.3.1.5.7.3 ne dépassera pas en aucun cas:

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

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

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

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

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

10.3.1.5.7.3.2 Lorsque cela est réalisable, la durée totale de la période prévue au paragraphe 10.3.1.5.7.3.1 pour les radiophares d'alignement de descente ILS de catégories II et III ne dépassera pas 1 s.

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

Note.— Le paragraphe 2.1.7 du Supplément C contient des éléments indicatifs au sujet de la conception et du fonctionnement des dispositifs de contrôle.

10.3.1.5.8 Besoins d'intégrité et de continuité du service

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

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

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

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

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

10.3.1.6 APPARIEMENT DES FRÉQUENCES DE RADIOPHARES D'ALIGNEMENT DE PISTE ET DE RADIOPHARES D'ALIGNEMENT DE DESCENTE

10.3.1.6.1 Les fréquences d'émission des radiophares d'alignement de piste et des radiophares d'alignement de descente des systèmes d'atterrissage aux instruments seront choisies par paires dans la liste suivante conformément aux dispositions du RAG 10 - PARTIE 5, Chapitre 10.4 paragraphe 10.4.2 :



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

<i>Ordre de priorité</i>	<i>Radiophare d'alignement de piste (MHz)</i>	<i>Radiophare d'alignement de descente (MHz)</i>
1	110,3	335,0
2	109,9	333,8
3	109,5	332,6
4	110,1	334,4
5	109,7	333,2
6	109,3	332,0
7	109,1	331,4
8	110,9	330,8
9	110,7	330,2
10	110,5	329,6
11	108,1	334,7
12	108,3	334,1
13	108,5	329,9
14	108,7	330,5
15	108,9	329,3
16	111,1	331,7
17	111,3	332,3
18	111,5	332,9
19	111,7	333,5
20	111,9	331,1

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

10.3.1.6.2 Lorsque des radiophares d'alignement de piste ILS existants répondant aux besoins nationaux fonctionnent sur des fréquences se terminant par un nombre pair de dixièmes de mégahertz, des fréquences conformes aux dispositions des paragraphes 10.3.1.6.1 ou 10.3.1.6.1.1 leur seront assignées aussitôt que possible et ils ne pourront continuer de fonctionner sur les fréquences qui leur sont actuellement assignées que jusqu'à ce que cette nouvelle assignation puisse être effectuée.

10.3.1.6.3 Les radiophares d'alignement de piste ILS existants utilisés dans le service international sur des fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes de mégahertz, ne recevront pas de nouvelles assignations de fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes suivi du chiffre 5 pour les centièmes de mégahertz, sauf dans les cas où, en vertu d'un accord régional, il peut être fait un usage général de n'importe lequel des canaux énumérés au paragraphe 10.3.1.6.1 (voir RAG 10 - PARTIE 5, Chapitre 10.4, paragraphe 10.4.2).

10.3.1.7 RADIOBORNES VHF

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

10.3.1.7.1 Généralités

- (a) Chaque installation comportera deux radiobornes, sauf aux endroits où l'autorité compétente estime qu'une seule radioborne suffit. Une troisième radioborne peut être ajoutée lorsque l'autorité compétente estime qu'une borne supplémentaire est nécessaire en raison des procédures d'exploitation observées en certains emplacements.
- (b) Si une radioborne est installée, elle sera conforme aux spécifications du paragraphe 10.3.1.7. Lorsque l'installation comporte deux radiobornes seulement, les spécifications applicables à la borne intermédiaire et à la borne extérieure seront respectées. Lorsque l'installation comporte une radioborne seulement, les spécifications applicables soit à la borne intermédiaire, soit à la borne extérieure seront respectées. Si les radiobornes sont remplacées par un DME, les spécifications du § 3.1.7.6.5 s'appliquent
- (c) Les radiobornes produiront des diagrammes de rayonnement pour indiquer des distances déterminées par rapport au seuil le long de l'alignement de descente ILS.

10.3.1.7.1.1 Lorsqu'une radioborne est utilisée en conjonction avec l'alignement arrière d'un radiophare d'alignement de piste, celle-ci sera conforme aux caractéristiques des radiobornes spécifiées au paragraphe 10.3.1.7.

10.3.1.7.1.2 Les signaux d'identification des radiobornes utilisées en conjonction avec l'alignement arrière d'un radiophare d'alignement de piste doivent pouvoir être distingués clairement

des signaux d'identification des radiobornes intérieure, intermédiaire et extérieure prescrits au paragraphe 10.3.1.7.5.1.

10.3.1.7.2 Fréquence radio

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

10.3.1.7.3 Couverture

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

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

10.3.1.7.3.2 L'intensité de champ, aux limites de couverture spécifiées au paragraphe 10.3.1.7.3.1 ci-dessus, sera égale à 1,5 mV/m (- 82 dBW/m²). En outre, l'intensité de champ à l'intérieur de la zone de couverture augmentera pour atteindre au moins la valeur de 3,0 mV/m (-- 76dBW/m²).

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

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

10.3.1.7.4 Modulation

10.3.1.7.4.1 Les fréquences de modulation seront les suivantes:

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

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

10.3.1.7.4.2 Le taux de modulation des radiobornes sera de 95 ± 4 %.



10.3.1.7.5 Identification

10.3.1.7.5.1 Les émissions de la porteuse ne seront pas interrompues. Les fréquences audibles de modulation seront manipulées de la façon suivante:

- (a) radioborne intérieure: 6 points par seconde, d'une façon continue;
- (b) radioborne intermédiaire: série continue de points et de traits alternés, les traits étant émis à la cadence de 2 traits par seconde et les points à la cadence de 6 points par seconde;
- (c) radioborne extérieure: 2 traits par seconde, d'une façon continue.

Ces cadences de manipulation seront observées avec une tolérance de $\pm 15\%$.

10.3.1.7.6 Implantation

10.3.1.7.6.1 La radioborne intérieure sera implantée de manière à indiquer, lorsque la visibilité est mauvaise, l'imminence d'arrivée au seuil de piste.

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

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

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

10.3.1.7.6.1.2 Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical, la radioborne sera implantée de façon à créer à l'intérieur du secteur d'alignement de piste et du secteur d'alignement de descente ILS un champ sensiblement analogue à celui que produira une antenne à rayonnement vertical implantée conformément aux dispositions du paragraphe 10.3.1.7.6.1.1.

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

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

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

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

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

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

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

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

10.3.1.7.6.5.3 Le DME prévu au paragraphe 10.3.1.7.6.5 sera conforme à la spécification du paragraphe 10.3.5.

10.3.1.7.7 Contrôle

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

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

10.3.1.7.7.2 Pour chaque radioborne soit installé un dispositif de contrôle approprié donnant une indication en un lieu convenablement choisi lorsque le taux de modulation de la radioborne baissera au-dessous de 50 %.



10.3.2 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION

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

10.3.2.1 Un système radar d'approche de précision comprendra les éléments suivants:

10.3.2.1.1 Le radar d'approche de précision (PAR).

10.3.2.1.2 Le radar de surveillance (SRE).

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

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

10.3.2.3 RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAR)

10.3.2.3.1 Couverture

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

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

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

10.3.2.3.2 Implantation

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

Note 1.— Il est possible de se conformer aux dispositions du paragraphe 10.3.2.3.2.1 ci-dessus en implantant le dispositif en arrière du point d'atterrissage, du côté de la sortie de la piste, à une distance égale ou supérieure à 915 m (3 000 ft), lorsque le décalage latéral par rapport à l'axe de la piste est de 120 m (400 ft), et à une distance égale ou supérieure à 1 200 m (4 000 ft) lorsque ce



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

décalage est de 185 m (600 ft), si le dispositif est aligné pour explorer un secteur s'étendant jusqu'à 10 degrés de chaque côté de l'axe de la piste. Si le dispositif est réglé pour explorer un secteur de 15° d'un côté de l'axe de la piste et de 5° de l'autre côté, le recul minimum peut être réduit à 685 m (2 250 ft) pour un décalage de 120 m (400 ft) et à 915 m (3 000 ft) pour un décalage de 185 m (600 ft).

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

10.3.2.3.3 Précision

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

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

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

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



10.3.2.3.5 Les indications seront entièrement renouvelées au moins toutes les secondes.

10.3.2.4 RADAR DE SURVEILLANCE (SRE)

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

10.3.2.4.2 Couverture

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

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

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

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

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

10.3.2.4.3 Précision

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

10.3.2.4.3.2 *Précision des indications en distance.* L'erreur sur l'indication de distance ne sera pas supérieure à la plus grande des deux valeurs ci-après: 5 % de la distance réelle ou 150 m (500ft). Il sera possible de distinguer la position de deux aéronefs séparés par la plus grande des deux valeurs suivantes: 1 % de la distance réelle de l'aéronef au point d'observation ou 230 m (750ft).

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

10.3.2.4.4 Le dispositif devra pouvoir renouveler complètement, au moins toutes les quatre (4) secondes, les indications en distance et en azimut, de tout aéronef situé dans le volume de couverture du dispositif.

10.3.2.4.5 Il faudra s'efforcer de réduire les brouillages provoqués par les échos du sol, des nuages et des précipitations atmosphériques.

10.3.3 SPÉCIFICATIONS DU RADIOPHARE OMNIDIRECTIONNEL VHF (VOR)**10.3.3.1 GÉNÉRALITES**

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

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

10.3.3.1.3 Les modulations correspondant à la phase de référence et à la phase variable seront en phase sur le méridien de référence magnétique passant par la station.

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

10.3.3.2 FRÉQUENCE RADIO

10.3.3.2.1 Le VOR fonctionnera dans la bande 111,975 -117,975 MHz; toutefois, les fréquences de la bande 108 — 111,975 MHz pourront être utilisées lorsque, conformément aux dispositions des paragraphes 10.4.2.1 et 10.4.2.3.1 du Chapitre 10.4 du RAG 10 - PARTIE 5, l'emploi de ces fréquences est acceptable. La plus haute fréquence assignable sera 117,950 MHz. Les canaux seront espacés de 50 en 50 kHz à partir de la plus haute fréquence assignable. Dans les régions où l'on utilise généralement l'espacement de 100 kHz ou de 200 kHz entre les canaux, la tolérance de fréquence de la porteuse sera de $\pm 0,005\%$.

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

10.3.3.3 POLARISATION ET DEGRÉ DE PRÉCISION

10.3.3.3.1 Les émissions du VOR seront polarisées horizontalement; la composante polarisée verticalement sera aussi faible que possible.

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

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

10.3.3.4 COUVERTURE

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

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

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

10.3.3.5 MODULATIONS DES SIGNAUX DE NAVIGATION

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

- (a) par une sous porteuse de 9 960 Hz, d'amplitude constante, modulée en fréquence à 30 Hz


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

(1) dans le cas du VOR classique, la composante à 30 Hz de cette sous porteuse modulée en fréquence est fixe quel que soit l'azimut et constitue la phase de référence, et elle aura un indice de déviation de 16 ± 1 (soit de 15 à 17);

(2) dans le cas du VOR Doppler, la phase de la composante à 30 Hz varie en fonction de l'azimut et constitue la phase variable; et elle aura un indice de déviation de 16 ± 1 (soit de 15 à 17) lorsqu'elle est observée à un angle de site inférieur ou égal à 5° , et un indice de déviation minimal de 11 lorsqu'elle est observée à un angle de site supérieur à 5° et inférieur ou égal à 40° ;

(b) par une composante modulée en amplitude à 30 Hz:

(1) dans le cas du VOR classique, cette composante est produite par un diagramme de rayonnement tournant, la phase du signal correspondant variant en fonction de l'azimut et constituant la phase variable;

(2) dans le cas du VOR Doppler, cette composante, d'amplitude constante et de phase constante par rapport à l'azimut, est émise suivant un procédé omnidirectionnel et constitue la phase de référence.

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

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

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

Note.— Lorsque la modulation est mesurée durant un essai en vol en présence de forts multitrajets dynamiques, il faut s'attendre à des variations des pourcentages de modulation reçus. Des variations à court terme au-delà de ces valeurs peuvent être acceptables.

10.3.3.5.4 Les fréquences de modulation correspondant à la phase variable et à la phase de référence seront égales à $30 \text{ Hz} \pm 1 \%$.

10.3.3.5.5 La fréquence moyenne de modulation de la sous-porteuse sera égale à $9\,960 \text{ Hz} \pm 1 \%$.

10.3.3.5.6

(a) Dans le cas du VOR classique, le taux de modulation en amplitude de la sous-porteuse de 9 960 Hz ne dépassera pas 5 %.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

10.3.3.6 RADIOTÉLÉPHONIE ET IDENTIFICATION

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

10.3.3.6.2 Le taux de modulation en pointe de la porteuse sur ce canal de communication ne sera pas supérieur à 30 %.

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

10.3.3.6.4 Le VOR émettra simultanément un signal d'identification sur la fréquence porteuse utilisée pour les signaux de navigation. Les émissions du signal d'identification seront polarisées horizontalement.

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

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

Note.— Lorsqu'un VOR et un DME sont associés conformément au paragraphe 10.3.5.2.5, les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.6.4 ci-après relatives à l'identification s'appliquent à l'identification du VOR.

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

10.3.3.6.7 Les communications radiotéléphoniques ne gêneront pas en aucune façon les émissions principales du VOR. Le signal d'identification sera maintenu au cours des émissions radiotéléphoniques.

10.3.3.6.8 La fonction réception du VOR doit permettre l'identification certaine du signal utile dans les conditions de signal rencontrées et avec les paramètres de modulation spécifiés aux paragraphes 10.3.3.6.5, 10.3.3.6.6 et 10.3.3.6.7.

10.3.3.7 CONTRÔLE

10.3.3.7.1 Une installation appropriée, placée dans le champ du radiophare, fournira les signaux nécessaires au fonctionnement d'un dispositif de contrôle automatique. Le dispositif de contrôle automatique transmettra un avertissement à un point de contrôle et interrompra les modulations des signaux de navigation où interrompra le rayonnement lorsque les irrégularités suivantes se produiront, séparément ou simultanément:

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

10.3.3.7.2 Les pannes du dispositif de contrôle lui-même entraîneront la transmission d'un avertissement à un point de contrôle et:

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

Note.— Des éléments indicatifs sur le VOR sont donnés à la section 3 du Supplément C et au Supplément E.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION
10.3.3.8 PERFORMANCES D'IMMUNITÉ DES RÉCEPTEURS VOR À L'ÉGARD DU BROUILLAGE

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

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

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

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

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

N_1 , et N_2 sont les niveaux (dBm) des deux signaux de radiodiffusion FM VHF à l'entrée du récepteur VOR. Aucun de ces deux niveaux n'excédera les critères de désensibilisation spécifiés au paragraphe 10.3.3.8.2.

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

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

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

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

Note 2. — Le paragraphe 3.6.5 du Supplément C contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées aux paragraphes 10.3.3.8.1 et 10.3.3.8.2.

10.3.4 SPÉCIFICATIONS DES RADIOPHARES NON DIRECTIONNELS (NDB)
10.3.4.1 DÉFINITIONS

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



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

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

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

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

10.3.4.2 COUVERTURE

10.3.4.2.1 La valeur minimale de l'intensité de champ dans la zone de couverture nominale d'un NDB sera de 70 $\mu\text{V/m}$.

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

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

10.3.4.2.2 Les notifications ou renseignements publiés concernant les NDB seront fondés sur le rayon moyen de la couverture nominale.

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

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



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

rayon moyen de la couverture nominale, et les radiophares de couverture nominale supérieure à 278 km (150 NM) par le plus proche multiple de 92,7 km (50 NM).

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

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

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

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

Exemple:

150/210° – 30°

100/30° – 210 °

10.3.4.3 LIMITATION DE LA PUISSANCE RAYONNÉE

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

10.3.4.4 FRÉQUENCES RADIO

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

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

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

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

Note.— Des indications complémentaires concernant le fonctionnement des radiobalises sur fréquence commune sont données au RAG 10 - PARTIE 5, Chapitre 3, paragraphe 10.3.2.2.

10.3.4.5 IDENTIFICATION

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

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

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

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

10.3.4.5.4 La fréquence de modulation utilisée pour l'identification sera de 1 020 Hz \pm 50 Hz ou de 400 Hz \pm 25 Hz.

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

10.3.4.6 CARACTÉRISTIQUES D'ÉMISSION

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

10.3.4.6.1 Sauf dispositions contraires du paragraphe 10.3.4.6.1.1, tout NDB émettra une onde porteuse ininterrompue et sera identifié par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation d'amplitude (NON/A2A).

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.3.4.6.5 L'amplitude totale des modulations parasites à fréquence audible sera inférieure à 5 % de l'amplitude de la porteuse.

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

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

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

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

10.3.4.7 IMPLANTATION DES RADIOBALISES LF/MF

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

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

10.3.4.8 CONTRÔLE

10.3.4.8.1 À chaque NDB sera associé un dispositif de contrôle approprié permettant de détecter en un endroit convenable l'une quelconque des situations suivantes:

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

10.3.4.8.2 Lorsqu'un NDB est alimenté par une source d'énergie dont la fréquence est voisine des fréquences affichées par les radiogoniomètres automatiques de bord, et lorsque de par la



conception du NDB la fréquence de la source d'énergie risque d'apparaître sous forme d'une modulation sur l'émission, les moyens de contrôle seront en mesure de détecter sur la porteuse le pourcentage de modulation provenant de la source d'énergie supérieur à 5 %.

10.3.4.8.3 Pendant le fonctionnement d'une radiobalise LF/MF, le dispositif de contrôle assurera en permanence la vérification du bon fonctionnement de la radiobalise, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 10.3.4.8.1, alinéas (a), (b) et (c).

10.3.4.8.4 Pendant le fonctionnement d'un NDB autre qu'une radiobalise LF/MF, le dispositif de contrôle assurera en permanence la vérification du bon fonctionnement du radiophare, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 10.3.4.8.1, alinéas (a), (b) et (c).

Note.— Des directives sur la vérification des NDB figurent au paragraphe 6.6 du Supplément C.

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

Note 1.— Le présent sous chapitre traite de trois types de DME : le DME/N pour les applications générales et le DME/P à utiliser selon les dispositions du paragraphe 10.3.11.3.

10.3.5.1 DÉFINITIONS

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

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

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

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

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

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

Erreur de suivi (PFE) : Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaité (voir 10.3.11 ci-après).

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



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

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

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

Point de repère d'approcheMLS : Point situé sur l'alignement de descente minimal, à une hauteur spécifiée au-dessus du seuil (voir paragraphe 10.3.11 ci-après).

Point d'origine MLS : Point de l'axe de piste le plus proche du centre de phase de l'antenne de site d'approche (voir paragraphe 10.3.11 ci-après).

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

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

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

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

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

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

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

Temps de montée de l'impulsion : Intervalle de temps entre le point d'amplitude 0,10 et le point d'amplitude (0,90 sur le bord avant de l'enveloppe de l'impulsion (points a et c dans la Figure 3-1).

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

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

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

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

10.3.5.2 GÉNÉRALITÉS

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

10.3.5.2.2 Le dispositif comprendra deux éléments fondamentaux, l'un installé à bord de l'aéronef, l'autre au sol. L'équipement embarqué sera appelé interrogateur, l'équipement au sol transpondeur.

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

10.3.5.2.4 Le DME/P fonctionnera dans deux modes différents: IA et FA.

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

- (a) fonctionneront sur une des paires de fréquences prévues au paragraphe 10.3.5.3.3.4;
- (b) seront coimplantées dans les limites prescrites au paragraphe 10.3.5.2.6 pour des installations associées;
- (c) rempliront les conditions d'identification prescrites au paragraphe 10.3.5.3.6.4.

10.3.5.2.6 Limites de coïmplantation pour un DME associé avec un ILS, un MLS ou un VOR

10.3.5.2.6.1 Les VOR et DME associés seront coïmplantés conformément aux dispositions ci-après:

- (a) pour les installations destinées, dans les régions terminales, aux procédures d'approche ou autres, lorsque le système doit permettre de déterminer la position avec toute la précision dont il est capable, l'espacement entre les antennes du VOR et du DME ne dépasse pas 80 m (260 ft);
- (b) lorsque les deux systèmes doivent servir à des fins autres que celles indiquées au point (a) ci-dessus, l'espacement entre les antennes du VOR et du DME ne dépasse pas 600 m (2 000 ft).

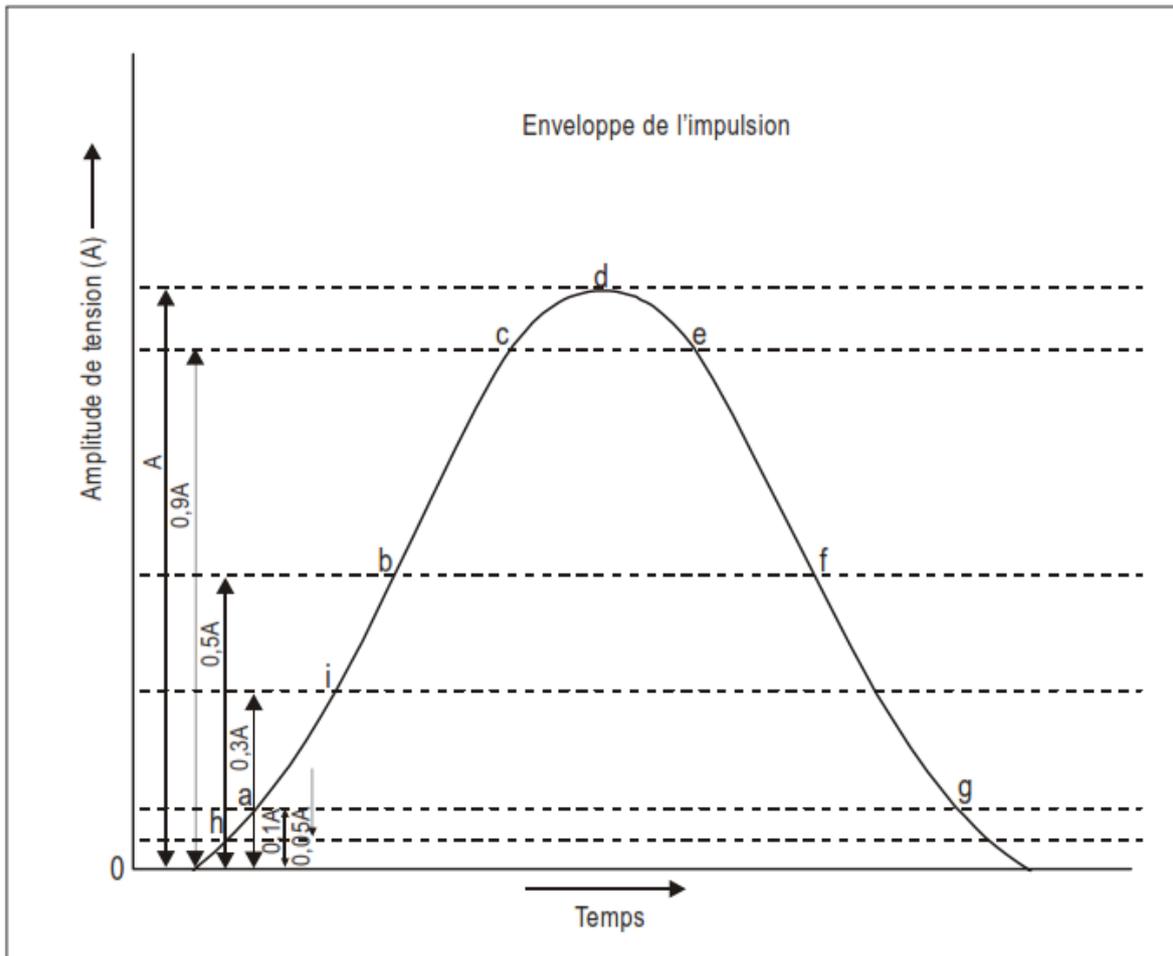
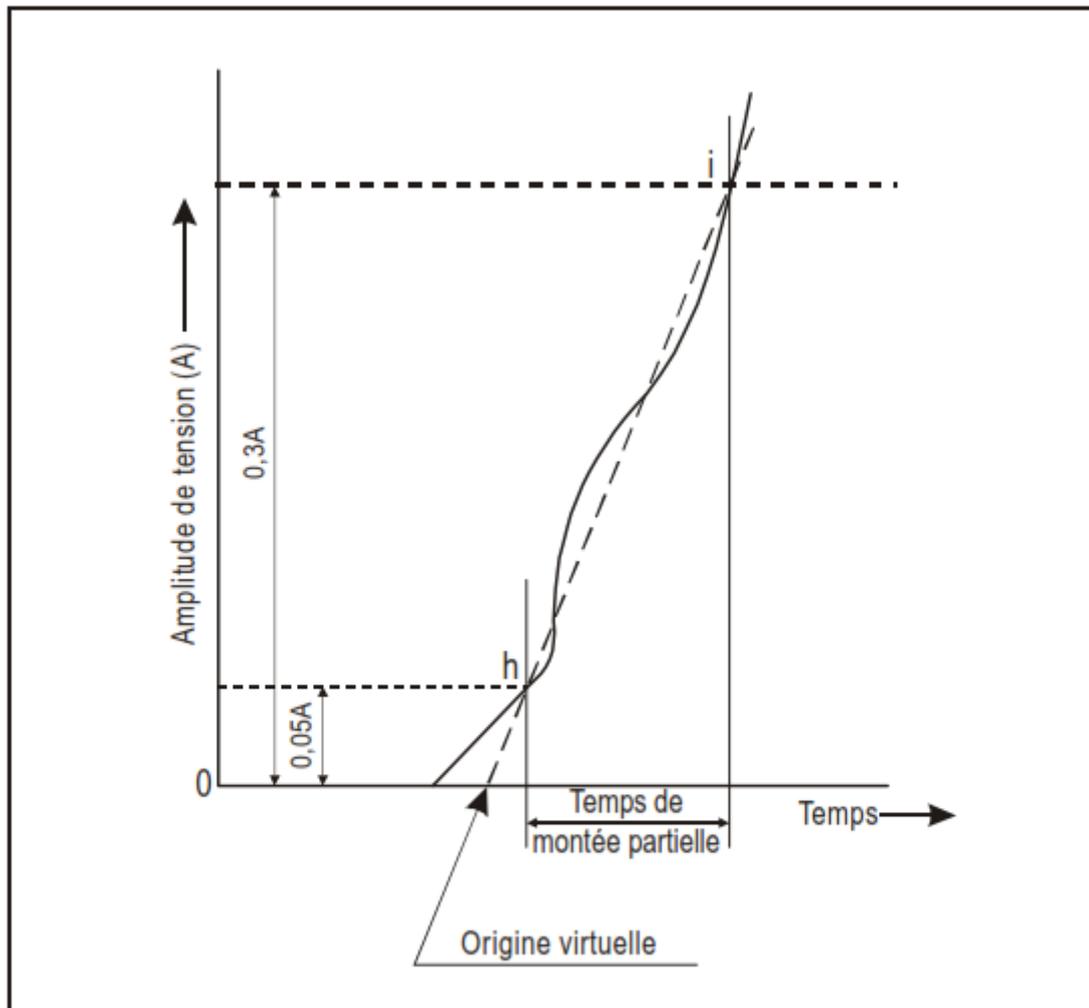


Figure 3-1


Figure 3-2

10.3.5.2.6.2 Association du DME avec l'ILS

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

10.3.5.2.6.3 Association du DME avec le MLS

10.3.5.2.6.3.1 Si un DME/P est utilisé pour donner des informations de distance, il est recommandé de l'implanter aussi près que possible de l'installation d'azimut MLS

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



10.3.5.2.7 Les exigences des paragraphes 10.3.5.3, 10.3.5.4 et 10.3.5.5 précédées du symbole ‡ ne s'appliqueront qu'à l'équipement DME installé pour la première fois après le 1^{er} janvier 1989.

10.3.5.3 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME

10.3.5.3.1 Performances

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

10.3.5.3.1.2 Couverture

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

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

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

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

10.3.5.3.1.3 Précision

10.3.5.3.1.3.1 Précision du système. Les présentes exigences de précision spécifiées aux paragraphes 10.3.5.3.1.4, 10.3.5.4.5 et 10.3.5.5.4 seront respectées avec une probabilité de 95 %.

10.3.5.3.1.4 Précision du DME/P

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

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

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

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

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

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

10.3.5.3.2 Fréquences radioélectriques et polarisation. Le système fonctionnera en polarisation verticale dans la bande de fréquences 960 -1 215 MHz. Les fréquences d'interrogation et de réponse seront assignées de manière à assurer un espacement de 1 MHz entre les canaux.

10.3.5.3.3 Canaux

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

10.3.5.3.3.2 Codage par impulsions : Deux codes d'impulsions seront utilisés sur les canaux DME/P comme l'indique le tableau au paragraphe 10.3.5.4.4.1. L'un de ces codes sera utilisé dans le mode approche initiale (IA), et l'autre dans le mode approche finale (FA).

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

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

Note.— Il se pourra qu'un canal DME soit apparié à la fois avec la fréquence ILS et avec un canal MLS (voir RAG 10 - PARTIE 5, Chapitre 10.4, paragraphe 10.4.3).

10.3.5.3.4 Fréquence de répétition des impulsions d'interrogation

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

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


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

10.3.5.3.4.4 \pm DME/N. Lorsque la poursuite n'est pas établie au bout de 30s, la fréquence de répétition des impulsions ne dépassera pas ensuite 30 paires d'impulsions par seconde.

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

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

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

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

10.3.5.3.5 Capacité du système

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

10.3.5.3.5.2 Lorsque le trafic de pointe dans une région particulière dépasse 100 aéronefs, le transpondeur doit être capable de traiter cette circulation.

Note.— Des éléments indicatifs sur le nombre d'aéronefs à traiter figurent au paragraphe 7.1.5 du Supplément C.

10.3.5.3.6 Identification du transpondeur

10.3.5.3.6.1 Tous les transpondeurs émettront un signal d'identification suivant l'une des deux méthodes ci-après, conformément aux dispositions de 10.3.5.3.6.5 ci-dessous:

- (a) identification indépendante, constituée par des impulsions d'identification en code (code morse international) et pouvant être utilisée pour tous les transpondeurs;

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (b) signal «associé», pouvant être utilisé par les transpondeurs spécifiquement associés avec une installation de navigation VHF ou de guidage en angle MLS émettant elle-même un signal d'identification.

Note.— Une installation de guidage en angle MLS communique son identité sous la forme d'un mot numérique transmis sur le canal de données vers les zones de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière conformément aux dispositions du paragraphe 10.3.11.4.6.2.1.

10.3.5.3.6.2 Pour ces deux méthodes d'identification, il sera fait usage de signaux qui consisteront en l'émission pendant une période appropriée d'une série de paires d'impulsions émises à la cadence de répétition de 1 350 paires d'impulsions par seconde et qui remplaceront temporairement toutes les impulsions de réponse qui seraient alors émises, sauf dispositions du paragraphe 10.3.5.3.6.2.2. Ces impulsions auront des caractéristiques analogues à celles des autres impulsions du signal de réponse.

10.3.5.3.6.2.1 ‡ DME/N. Les impulsions de réponse seront émises entre les temps de travail.

10.3.5.3.6.2.2 DME/N. Si l'on veut conserver un cycle de fonctionnement constant, il faut émettre, 100 μ s \pm 10 μ s après chaque paire d'impulsions d'identification, une paire d'impulsions d'égalisation ayant les mêmes caractéristiques que les paires d'impulsions d'identification .

10.3.5.3.6.2.3 DME/P. Les impulsions de réponse seront émises entre les temps de travail.

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

10.3.5.3.6.2.5 Le transpondeur DME/P n'emploiera pas la paire d'impulsions d'égalisation spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.6.2.2.

10.3.5.3.6.3 Le signal d'identification indépendante présentera les caractéristiques suivantes:

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



Note.— La tonalité d'identification est émise à la cadence de répétition de 1 350 paires d'impulsions par seconde. L'équipement embarqué peut utiliser directement cette fréquence comme signal audible destiné au pilote ou produire d'autres fréquences, au choix du constructeur de l'interrogateur (voir le paragraphe 10.3.5.3.6.2).

10.3.5.3.6.4 Le signal «associé» présentera les caractéristiques suivantes:

- (a) lorsque le DME sera associé avec une installation VHF ou une installation de guidage en angle MLS, l'identification sera émise sous forme de points et de traits (code morse international) comme il est prescrit au paragraphe 10.3.5.3.6.3 et sera synchronisée avec le signal d'identification de l'installation VHF;
- (b) chaque intervalle de 40s sera divisé au moins en quatre périodes d'égale longueur, l'identification du transpondeur étant émise pendant une seule période et l'identification de l'installation VHF associée et de l'installation de guidage en angle MLS, le cas échéant pendant les autres périodes;
- (c) lorsqu'un transpondeur DME sera associé avec un MLS, il sera identifié par les trois dernières lettres d'identification de l'installation de guidage en angle MLS spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.6.2.1

10.3.5.3.6.5 Utilisation des systèmes d'identification

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

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

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

10.3.5.3.7 Transition de mode DME/P

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

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

Note.— Les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.7.1 ne s'appliquent pas si le transpondeur est un transpondeur DME/N ou si le mode FA du transpondeur DME/P est hors service.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.5.3.8 *Rendement du système.* La précision spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.1.4 pour le système DME/P sera obtenue avec un rendement du système d'au moins 50 %.

10.3.5.4 **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DÉTAILLÉES DU TRANSPONDEUR ET DU MONITEUR ASSOCIÉ**

10.3.5.4.1 **Émetteur**

10.3.5.4.1.1 *Fréquence de fonctionnement.* Le transpondeur émettra sur la fréquence de réponse du canal DME assigné (voir le paragraphe 10.3.5.3.3.3).

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

10.3.5.4.1.3 *Forme des impulsions et spectre.* Toutes les impulsions rayonnées seront conformes aux dispositions suivantes:

(a) Temps de montée :

(1) *DME/N* : le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 3 μ s.

(2) *DME/P* : le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 1,6 μ s. Pour le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion sera égal à $0,25 \pm 0,05 \mu$ s. En ce qui concerne le mode FA et lorsque l'exigence de précision 1 sera appliquée, la pente de l'impulsion dans le temps de montée partielle ne variera pas de plus de ± 20 %. Lorsque l'exigence de précision 2 sera appliquée, la pente ne variera pas de plus de ± 10 %.

(3) *DME/P.* le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 1,2 μ s.

(b) La durée de l'impulsion sera de $3,5 \mu$ s \pm 0,5 μ s.

(c) Le temps de descente de l'impulsion aura une valeur nominale de 2,5 μ s mais ne doit pas dépasser 3,5 μ s.

(d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne tombera à aucun moment à moins de 95 % de l'amplitude de tension maximale de l'impulsion, entre le point du bord avant d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale et le point de bord arrière d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale.

(e) *DME/N et DME/P* : Le spectre du signal modulé par impulsions sera tel que, durant l'impulsion, la p.i.r.e dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 0,8 MHz ou inférieure de 0,8 MHz à la fréquence nominale ne dépassera pas dans chaque cas 200 mW et la p.i.r.e dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 2 MHz ou inférieure de 2 MHz à la fréquence nominale ne dépassera pas dans chaque cas 2 mW. La p.i.r.e contenue dans toute bande de 0,5

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

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

Note 2. — La puissance dans les bandes de fréquences spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.1.3, alinéas (e) est la puissance moyenne durant l'impulsion. La puissance moyenne dans une bande de fréquences donnée est le quotient de l'énergie contenue dans cette bande de fréquences par le temps d'émission de l'impulsion selon la Note 1.

10.3.5.4.1.4 Espacement entre impulsions

10.3.5.4.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire sera conforme aux spécifications du tableau du paragraphe 10.3.5.4.4.1.

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

10.3.5.4.1.4.3 La tolérance d'espacement entre impulsions DME/N devra être $\pm 0,10 \mu\text{s}$.

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

10.3.5.4.1.4.5 L'espacement entre impulsions sera mesuré entre les points de demi-tension sur le bord avant des deux impulsions.

10.3.5.4.1.5 Puissance de crête

10.3.5.4.1.5.1 DME/N : la p.i.r.e de crête ne sera pas inférieure à celle qui est nécessaire pour garantir une densité de puissance de crête de l'impulsion d'environ -83 dBW/m^2 à la valeur maximale spécifiée de la portée utile horizontale et de la portée utile verticale.

10.3.5.4.1.5.2 \pm DME/N. La puissance isotrope rayonnée équivalente de crête ne sera pas inférieure à celle qui est nécessaire pour garantir une densité de puissance de crête de l'impulsion de -89



dBW/m² dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles en tout point de la couverture spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.1.2.

Note. — Bien que l'exigence du paragraphe 10.3.5.4.1.5.2 suppose une amélioration de la sensibilité du récepteur de l'interrogateur, il est entendu que la densité de puissance spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.1.5.1 sera obtenue à la valeur maximale spécifiée de la portée utile horizontale et de la portée utile verticale.

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

- (a) - 89 dBW/m² en tout point de la couverture spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.1.2 ci-dessus à plus de 13 km (7 NM) de l'antenne du transpondeur;
- (b) -75 dBW/m² en tout point de la couverture spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.1.2 ci-dessus à moins de 13 km (7 NM) de l'antenne du transpondeur;
- (c) -70 dBW/m² au point de repère d'approche MLS;
- (d) -79 dBW/m² à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point d'origine MLS ou du point le plus éloigné sur l'axe de piste qui soit en visibilité directe de l'antenne du transpondeur DME.

Note.— Les paragraphes 7.2.1 et 7.3.8 du Supplément C contiennent des éléments indicatifs sur la P.i.r.e.

10.3.5.4.1.5.4 La puissance de crête des impulsions élémentaires d'une paire quelconque d'impulsions ne variera pas de plus de 1 dB.

10.3.5.4.1.5.5 La capacité de répondre de l'émetteur sera telle que le transpondeur puisse fonctionner sans arrêt au régime d'émission de 2700 paires d'impulsions ± 90 paires d'impulsions par seconde (dans le cas où le service doit être assuré à 100 aéronefs).

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

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

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



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

10.3.5.4.1.6.1 DME/N. Le niveau de puissance du rayonnement non essentiel spécifié au paragraphe 10.3.5.4.1.6 sera de plus de 80 dB inférieur au niveau de puissance d'impulsion de crête.

10.3.5.4.1.6.2 DME/P. Le niveau de puissance du rayonnement non essentiel spécifié au paragraphe 10.3.5.4.1.6 sera de plus de 80 dB inférieur au niveau de puissance d'impulsion de crête.

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

10.3.5.4.1.6.4 La p.i.r.e de toute harmonique en onde entretenue de la fréquence porteuse sur un canal de fonctionnement DME quelconque ne dépassera pas -10 dBm.

10.3.5.4.2 Récepteur

10.3.5.4.2.1 Fréquence de fonctionnement. La fréquence centrale du récepteur sera la fréquence d'interrogation du canal d'interrogation-réponse DME assigné (voir le paragraphe 10.3.5.3.3.3).

10.3.5.4.2.2 Stabilité de fréquence. La fréquence centrale du récepteur ne s'écartera pas de plus de $\pm 0,002$ % de la fréquence assignée.

10.3.5.4.2.3 Sensibilité du transpondeur

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

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


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.5.4.2.3.2 Avec les densités minimales de puissance spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.2.3.1, le transpondeur répondra avec un rendement d'au moins :

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

10.3.5.4.2.3.3 \pm Gamme dynamique du DME/N : Les performances du transpondeur seront les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne variera entre le minimum spécifié au paragraphe 10.3.5.4.2.3.1 et un maximum de -22 dBW/m² lorsqu'il est installé avec l'ILS ou le MLS, et -35 dBW/m² lorsqu'il est installé pour d'autres applications.

10.3.5.4.2.3.4 Gamme dynamique du DME/P : Les performances du transpondeur seront les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne variera entre le minimum spécifié au paragraphe 10.3.5.4.2.3.1 et un maximum de -22 dBW/m².

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

10.3.5.4.2.3.6 \pm DME/N : Lorsque l'espacement entre les impulsions d'une paire d'impulsions d'interrogation variera au maximum de ± 1 μ s par rapport à la valeur nominale, la sensibilité du récepteur ne sera pas réduite de plus de 1 dB.

10.3.5.4.2.3.7 DME/P : Lorsque l'espacement entre les impulsions d'une paire d'impulsions d'interrogation variera au maximum de ± 1 μ s par rapport à la valeur nominale, la sensibilité du récepteur ne sera pas réduite de plus de 1 dB.

10.3.5.4.2.4 Limitation de la charge

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

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

10.3.5.4.2.5 Bruit : Lorsque des interrogations ayant la densité de puissance spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.2.3.1 amèneront le transpondeur à émettre à 90 % de son régime maximal, le nombre des paires d'impulsions répondant à un bruit ne dépassera pas 5 % de ce régime maximal.

10.3.5.4.2.6 Bande passante

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

10.3.5.4.2.6.2 DME/N : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au paragraphe 10.3.5.5.1.3.

10.3.5.4.2.6.3 DME/P — Mode IA : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au paragraphe 10.3.5.3.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 2 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 10 MHz.

10.3.5.4.2.6.4 DME/P — Mode FA : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés du paragraphe 10.3.5.5.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 6 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 20 MHz.

10.3.5.4.2.6.5 Les signaux dont la fréquence diffère de plus de 900 kHz de la fréquence nominale du canal utile et dont la densité de puissance peut atteindre les valeurs spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.2.3.3 pour le DME/N et au paragraphe 10.3.5.4.2.3.4 pour le DME/P ne déclencheront pas le transpondeur. Les signaux arrivant à la fréquence intermédiaire seront atténués d'au moins 80 dB. Toutes les autres réponses non essentielles ou tous les autres signaux non essentiels dans la bande 960 – 1 215 MHz et toutes les fréquences-images seront atténués d'au moins 75 dB.

10.3.5.4.2.7 Temps de rétablissement : Dans les 8 μ s qui suivront la réception d'un signal situé entre 0 dB et 60 dB au-dessus du niveau minimal de sensibilité, le niveau minimal de sensibilité du transpondeur à un signal utile sera égal, à 3 dB près, à la valeur obtenue en l'absence de signaux. La présente spécification sera respectée lorsque les circuits de suppression d'écho, s'il y en a, auront été mis hors service. Ce délai de 8 μ s sera mesuré entre les points de demi-tension des bords avant des deux signaux, dont la forme satisfera aux dispositions du paragraphe 10.3.5.5.1.3.

10.3.5.4.2.8 Rayonnement non essentiel : Le rayonnement émanant d'une partie quelconque du récepteur ou des circuits associés satisfera aux dispositions du paragraphe 10.3.5.4.1.6.

10.3.5.4.2.9 Suppression des ondes entretenues et des échos : La suppression des ondes entretenues et des échos sera suffisante pour l'emplacement du transpondeur.

Note.— On entend par écho tout signal non désiré dû aux multitrajets (réflexions, etc.).

10.3.5.4.2.10 Protection contre le brouillage : La protection contre le brouillage hors de la bande de fréquences DME sera suffisante pour l'emplacement du transpondeur.



10.3.5.4.3 Décodage

10.3.5.4.3.1 Le transpondeur comprendra un circuit décodeur tel que le transpondeur ne puisse être déclenché que par des paires d'impulsions reçues caractérisées par une durée d'impulsion et des espacements entre impulsions propres aux signaux d'interrogateur décrits aux paragraphes 10.3.5.5.1.3 et 10.3.5.5.1.4.

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

10.3.5.4.3.3 \pm DME/N — Réjection par le décodeur. Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à la valeur spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.2.3.3 sera rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

10.3.5.4.3.4 DME/P — *Réjection par le décodeur.* Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à la valeur spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.2.3.4 sera rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

10.3.5.4.4 Retard systématique

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



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

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

10.3.5.4.4.2.1 Dans le cas du transpondeur DME/P, aucune adaptation du retard systématique ne sera permise.

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

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

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

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

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

10.3.5.4.4.4 DME/N — Le transpondeur sera situé aussi près que possible du point où la distance indiquée devra être nulle.

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

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

10.3.5.4.5 Précision

10.3.5.4.5.1 DME/N : La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne dépassera pas $\pm 1 \mu\text{s}$ (150 m [500 ft]).

10.3.5.4.5.1.1 DME/N : La partie de l'erreur totale du système attribuable à la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions, ne sera pas supérieure à $\pm 340 \text{ m}$ (0,183 NM) plus 1,25 % de la mesure de distance.

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

10.3.5.4.5.1.2 \ddagger DME/N : La contribution de la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions à l'erreur globale du système ne dépassera pas $\pm 185 \text{ m}$ (0,1 NM).

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

10.3.5.4.5.2 \ddagger DME/N : La partie de l'erreur globale du système attribuable à un transpondeur associé avec une aide d'atterrissage ne dépassera pas $\pm 0,5 \mu\text{s}$ (75 m [250 ft]).

10.3.5.4.5.3 DME/P — Mode FA

10.3.5.4.5.3.1 Norme de précision 1 : La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne dépassera pas $\pm 10 \text{ m}$ ($\pm 33 \text{ ft}$) de PFE et $\pm 8 \text{ m}$ ($\pm 26 \text{ ft}$) de CMN.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

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

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

10.3.5.4.6 Rendement

10.3.5.4.6.1 Le rendement en réponses du transpondeur sera d'au moins 70 % pour le DME/N et le DME/P (mode IA) et 80 % pour le DME/P (mode FA) pour toute valeur de la charge inférieure ou égale à la charge indiquée au paragraphe 10.3.5.3.5 et au niveau minimal de sensibilité spécifié aux paragraphes 10.3.5.4.2.3.1 et 10.3.5.4.2.3.5.

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

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

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

10.3.5.4.7 Moniteurs et commande

10.3.5.4.7.1 Dans chaque station, des moyens soient mis en œuvre pour contrôler et commander automatiquement le transpondeur en service.

10.3.5.4.7.2 Fonctionnement du moniteur du DME/N

10.3.5.4.7.2.1 Lorsqu'une des conditions spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.7.2.2 se produira, le moniteur déclenchera le processus suivant :

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

10.3.5.4.7.2.2 Le moniteur déclenchera le processus spécifié au paragraphe 10.3.5.4.7.2.1 dans les conditions suivantes :


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

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

10.3.5.4.7.2.3 Le moniteur déclenchera le processus spécifié au paragraphe 10.3.5.4.7.2.1 si l'espacement entre la première et la seconde impulsion des paires émises par le transpondeur s'écarte de 1 μ s ou davantage de la valeur nominale spécifiée au tableau faisant suite au paragraphe 10.3.5.4.4.1.

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

- (a) chute de 3 dB ou davantage de la puissance émise par le transpondeur ;
- (b) chute de 6 dB ou davantage de la sensibilité minimale du récepteur du transpondeur (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de commande automatique de gain du récepteur) ;
- (c) variation de 1 μ s ou davantage, par rapport à la valeur normale spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.1.4, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur ;
- (d) variation des fréquences du récepteur et de l'émetteur du transpondeur débordant le domaine d'action des circuits considérés (si les fréquences de fonctionnement ne sont pas directement commandées par quartz).

10.3.5.4.7.2.5 Des dispositions seront prises afin que chacune des conditions et anomalies de fonctionnement énumérées aux paragraphes 10.3.5.4.7.2.2, 10.3.5.4.7.2.3 et 10.3.5.4.7.2.4 puisse persister pendant quelques instants avant que n'intervienne le moniteur correspondant. Le délai à prévoir pour éviter d'interrompre le service pour des causes transitoires sera aussi bref que possible et ne dépassera pas 10 s.

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

10.3.5.4.7.3 **Fonctionnement du moniteur du DME/P**

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

- (a) variation de la PFE du transpondeur qui dépasse les limites spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.5.3 ou au paragraphe 10.3.5.4.5.4 pendant plus d'une seconde. Si la limite



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

applicable au mode FA est dépassée mais que la limite applicable au mode IA est respectée, le mode IA pourra rester en service ;

- (b) chute de la p.i.r.e. dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications du paragraphe 10.3.5.4.1.5.3 pendant plus d'une seconde ;
- (c) chute de 3 dB ou davantage de la sensibilité du transpondeur nécessaire pour respecter les spécifications du paragraphe 10.3.5.4.2.3 pendant plus de 5 s en mode FA et 10 s en mode IA (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de réduction automatique de sensibilité du récepteur) ;
- (d) variation de 0,25 μ s ou davantage, par rapport à la valeur spécifiée au tableau présenté au paragraphe 10.3.5.4.4.1, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur, pendant plus d'une seconde.

10.3.5.4.7.3.2 Le moniteur fera donner à un point de commande une indication appropriée si le temps de montée partielle de l'impulsion de réponse augmente pour dépasser 0,3 μ s ou diminue pour tomber à moins de 0,2 μ s pendant plus d'une seconde.

10.3.5.4.7.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée ne dépassera pas les périodes spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.7.3.1. Les tentatives faites pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours, s'il y en a, seront menées à bien dans ces délais. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne sera faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

10.3.5.4.7.3.4 Le transpondeur ne sera pas déclenché plus de 120 fois par seconde en mode IA et 150 fois par seconde en mode FA aux fins de contrôle.

10.3.5.4.7.3.5 Défaillance de moniteur de DME/N et de DME/P. La défaillance d'une partie quelconque du moniteur lui-même produira automatiquement le même effet qu'une anomalie de fonctionnement de l'élément contrôlé.

10.3.5.5 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'INTERROGATEUR

Note.— Les spécifications des alinéas ci-après ne portent que sur les caractéristiques de l'interrogateur qu'il faut définir pour que l'interrogateur :

- (a) ne compromette pas le bon fonctionnement du DME, par exemple en soumettant le transpondeur à une charge anormalement élevée ;
- (b) puisse donner des indications de distance précises.



10.3.5.5.1 Émetteur

10.3.5.5.1.1 Fréquence de fonctionnement. L'interrogateur émettra sur la fréquence d'interrogation du canal DME assigné (voir le paragraphe 10.3.5.3.3.3).

Note. — Cette spécification n'empêche pas d'utiliser des interrogateurs embarqués ayant un nombre de canaux d'interrogation-réponse inférieur au nombre total.

10.3.5.5.1.2 Stabilité de fréquence. La fréquence radioélectrique de fonctionnement ne s'écartera pas de plus de 100 kHz de la fréquence assignée.

10.3.5.5.1.3 Forme des impulsions et spectre. Toutes les impulsions rayonnées posséderont les caractéristiques suivantes :

(a) Temps de montée

(1) DME/N : Le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 3 μ s.

(2) DME/P : Le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 1,6 μ s. Dans le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion sera égal à $0,25 \pm 0,05$ μ s. En ce qui concerne le même mode et la norme de précision 1, la pente de la partie de l'impulsion correspondant au temps de montée partielle ne variera pas de plus de ± 20 %. Lorsque la norme de précision 2 s'appliquera, la pente ne variera pas de plus de ± 10 %.

(3) DME/P : Le temps de montée de l'impulsion ne dépassera pas 1,2 μ s.

(b) La durée de l'impulsion sera de $3,5 \pm 0,5$ μ s.

(c) Le temps de descente de l'impulsion aura une valeur nominale de 2,5 μ s mais ne dépassera pas 3,5 μ s.

(d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne tombera pas à aucun moment à moins de 95 % de l'amplitude de tension maximale de l'impulsion, entre le point du bord avant d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale et le point du bord arrière d'amplitude égale à 95 % de l'amplitude maximale.

(e) Le spectre du signal modulé par impulsions sera tel qu'au moins 90 % de l'énergie dans chaque impulsion seront compris dans une bande de 0,5 MHz symétrique par rapport à la fréquence nominale de canal.

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


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Note 1. — Les limites inférieures de temps de montée de l'impulsion [voir le paragraphe 10.3.5.5.1.3, alinéa (a)] et de temps de descente de l'impulsion [voir le paragraphe 10.3.5.5.1.3, alinéa (c)] sont déterminées par les spécifications du spectre figurant au paragraphe 10.3.5.5.1.3, alinéa (e).

Note 2. — Alors que le paragraphe 10.3.5.5.1.3, alinéa (e), prescrit un spectre susceptible d'être obtenu dans la pratique, il est souhaitable de s'efforcer d'obtenir les caractéristiques suivantes de la tenue du spectre. Le spectre du signal modulé par impulsions est tel que la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 0,8 MHz et inférieure de 0,8 MHz à la fréquence nominale de canal soit dans chaque cas inférieure d'au moins 23 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. La puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 2 MHz et inférieure de 2 MHz à la fréquence nominale de canal est dans chaque cas inférieur d'au moins 38 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. Tout lobe supplémentaire du spectre a une amplitude inférieure à celle du lobe adjacent plus proche de la fréquence nominale de canal.

10.3.5.5.1.4 Espacement entre impulsions

10.3.5.5.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire sera conforme aux indications du tableau présenté au paragraphe 10.3.5.4.4.1.

10.3.5.5.1.4.2 DME/N. La tolérance d'espacement entre impulsions sera de $\pm 0,5 \mu\text{s}$.

10.3.5.5.1.4.3 DME/N. la tolérance d'espacement entre impulsions sera de $\pm 0,25 \mu\text{s}$.

10.3.5.5.1.4.4 DME/P : La tolérance d'espacement entre impulsions sera de $\pm 0,25 \mu\text{s}$.

10.3.5.5.1.4.5 L'espacement entre impulsions sera mesuré entre les points de demi-tension du bord avant des deux impulsions.

10.3.5.5.1.5 Fréquence de répétition des impulsions

10.3.5.5.1.5.1 La fréquence de répétition des impulsions sera conforme aux spécifications du paragraphe 10.3.5.3.4.

10.3.5.5.1.5.2 L'intervalle entre paires successives d'impulsions d'interrogation variera suffisamment pour empêcher tout accrochage indésirable.

10.3.5.5.1.5.3 DME/P : Afin que la précision spécifiée pour le système au paragraphe 10.3.5.3.1.4 soit réalisée, l'intervalle entre paires successives d'impulsions d'interrogation variera de façon suffisamment aléatoire pour empêcher toute corrélation entre erreurs causées par des multitrajets haute fréquence.

Note.— Le Supplément C, paragraphe 7.3.7, contient des indications relatives aux incidences des multitrajets sur le DME/P.

10.3.5.5.1.6 Rayonnement non essentiel. Pendant les intervalles entre les émissions d'impulsions individuelles, la puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans un récepteur

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

ayant les mêmes caractéristiques qu'un récepteur de transpondeur DME et accordé sur une fréquence quelconque d'interrogation ou de réponse DME sera inférieure d'au moins 50 dB à la puissance de crête d'impulsion reçue et mesurée dans le même récepteur accordé sur la fréquence d'interrogation utilisée pendant l'émission des impulsions voulues. La présente disposition s'appliquera à toutes les émissions d'impulsions non essentielles. La puissance en onde entretenue non essentielle rayonnée par l'interrogateur sur toute fréquence d'interrogation ou de réponse DME ne dépassera pas 20 μ W (-47 dBW).

Note.— Bien qu'il soit recommandé de limiter le rayonnement non essentiel en onde entretenue entre les impulsions à des niveaux n'excédant pas -47 dBW, les États sont mis en garde contre le fait que, lorsque des interrogateurs DME et des transpondeurs de radar secondaire de surveillance sont utilisés à bord du même aéronef, il peut être nécessaire de protéger le SSR embarqué dans la bande de fréquences 1 015 – 1 045 MHz en limitant les ondes entretenues directes et rayonnées à un niveau de l'ordre de -77 dBW. Lorsque ce niveau ne peut être respecté, on peut obtenir le degré de protection voulu en plaçant judicieusement l'une par rapport à l'autre les antennes SSR et DME de bord. Il convient de noter que seules quelques-unes des fréquences en question sont utilisées dans le plan d'appariement des fréquences VHF/DME.

10.3.5.5.1.7 La puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans les conditions indiquées au paragraphe 10.3.5.5.1.6 sera de 80 dB inférieure à la puissance voulue de crête d'impulsion reçue.

Note. — Voir les paragraphes 10.3.5.5.1.6 et 10.3.5.5.1.7. Bien qu'il soit recommandé de limiter le rayonnement non essentiel en onde entretenue entre les impulsions à des niveaux n'excédant pas 80 dB au-dessous de la puissance de crête d'impulsion reçue, les États sont mis en garde contre le fait que, lorsque les usagers utilisent un transpondeur de radar secondaire de surveillance à bord du même aéronef, il peut être nécessaire de limiter les ondes entretenues directes et rayonnées à 0,02 μ W dans la bande de fréquences 1 015 – 1 045 MHz. Il convient de noter que seules quelques-unes des fréquences en question sont utilisées dans le plan d'appariement des fréquences VHF/DME.

10.3.5.5.1.8 DME/P : La p.i.r.e. de crête ne sera pas inférieure à celle qui est nécessaire pour fournir les densités de puissance indiquées au paragraphe 10.3.5.4.2.3.1 dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles.

10.3.5.5.2 Retard systématique

10.3.5.5.2.1 Le retard systématique sera conforme aux indications du tableau présenté au paragraphe 10.3.5.4.4.1.

10.3.5.5.2.2 DME/N : Le retard systématique sera l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la seconde impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.



10.3.5.5.2.3 \ddagger DME/N : Le retard systématique doit l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

10.3.5.5.2.4 DME/P — Mode IA : Le retard systématique sera l'intervalle entre le temps du point de demi-tension du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

10.3.5.5.2.5 DME/P — Mode FA : Le retard systématique sera l'intervalle entre l'origine virtuelle du bord avant de la première impulsion élémentaire d'interrogation et l'instant où les circuits de distance se seront mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle. Le temps d'arrivée sera mesuré dans les limites du temps de montée partielle de l'impulsion.

10.3.5.5.3 Récepteur

10.3.5.5.3.1 *Fréquence utilisée.* La fréquence centrale du récepteur sera la fréquence de transpondeur du canal d'interrogation-réponse DME assigné (voir le paragraphe 10.3.5.3.3.3).

10.3.5.5.3.2 Sensibilité du récepteur

10.3.5.5.3.2.1 \ddagger DME/N : L'équipement embarqué sera suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée au paragraphe 10.3.5.5.4 pour la densité de puissance du signal spécifiée au paragraphe 10.3.5.4.1.5.2.

Note.— Bien que l'exigence du paragraphe 10.3.5.5.3.2.1 s'applique aux interrogateurs DME/N, la sensibilité du récepteur est supérieure à celle qui est nécessaire pour fonctionner avec la densité de puissance des transpondeurs DME/N indiquée au paragraphe 10.3.5.4.1.5.1 en vue de l'interopérabilité avec le mode IA des transpondeurs DME/P.

10.3.5.5.3.2.2 DME/P : L'équipement embarqué sera suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée aux paragraphes 10.3.5.5.4.2 et 10.3.5.5.4.3 pour les densités de puissance du signal spécifiées au paragraphe 10.3.5.4.1.5.3.

10.3.5.5.3.2.3 \ddagger DME/N : Les performances de l'interrogateur seront les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur variera entre les valeurs minimales indiquées au paragraphe 10.3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m².

10.3.5.5.3.2.4 DME/P : Les performances de l'interrogateur seront les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur variera entre les valeurs minimales indiquées au paragraphe 10.3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m².

10.3.5.5.3.3 Bande passante

10.3.5.5.3.3.1 DME/N : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositions du paragraphe 10.3.5.4.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au paragraphe 10.3.5.4.1.3.

10.3.5.5.3.3.2 DME/P — Mode IA : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositifs du paragraphe 10.3.5.3.1.3 soient respectés en présence des signaux d'entrée spécifiés au paragraphe 10.3.5.4.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 2 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 10 MHz.

10.3.5.5.3.3.3 DME/P — Mode FA : La bande passante du récepteur sera suffisante pour que les dispositions du paragraphe 10.3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au paragraphe 10.3.5.5.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépassera pas 6 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépassera pas 20 MHz.

10.3.5.5.3.4 Réjection de brouillage

10.3.5.5.3.4.1 Lorsque le rapport signal utile/signal non désiré de DME sur canal commun est d'au moins 8 dB aux bornes d'entrée du récepteur embarqué, l'interrogateur fournira la distance et une identification non équivoque d'après le signal le plus fort.

Note.— On désigne par « signaux sur canal commun » les signaux de réponse de même fréquence et de même espacement entre paires d'impulsions.

10.3.5.5.3.4.2 ‡DME/N. Les signaux DME écartés de plus de 900 kHz de la fréquence nominale de canal utile et dont l'amplitude s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus du seuil de sensibilité seront rejetés.

10.3.5.5.3.4.3 DME/P. Les signaux DME écartés de plus de 900 kHz de la fréquence nominale de canal utile et dont l'amplitude s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus du seuil de sensibilité sont rejetés.

10.3.5.5.3.5 Décodage

10.3.5.5.3.5.1 L'interrogateur comprendra un circuit décodeur tel que le récepteur ne puisse être déclenché que par la réception de paires d'impulsions dont la durée d'impulsion et les espacements entre impulsions sont propres aux signaux de transpondeur décrits au paragraphe 10.3.5.4.1.4.

10.3.5.5.3.5.2 ‡DME/N — Réjection par le décodeur : Une paire d'impulsions de réponse dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus de la sensibilité du récepteur sera rejetée.

10.3.5.5.3.5.3 DME/P — Réjection par le décodeur : Une paire d'impulsions de réponse dont l'espacement différera de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élèvera jusqu'à 42 dB au-dessus de la sensibilité du récepteur sera rejetée.

10.3.5.5.4 Précision

10.3.5.5.4.1 ‡ DME/N : La partie de l'erreur globale du système attribuable à l'interrogateur ne dépassera pas la plus grande des deux valeurs suivantes : $\pm 315 \text{ m}$ ($\pm 0,17 \text{ NM}$) ou 0,25 % de la distance indiquée.



10.3.5.5.4.2 DME/P — Mode IA : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépasseront pas respectivement ± 30 m (± 100 ft) et ± 15 m (± 50 ft).

10.3.5.5.4.3 DME/P — Mode Fan

10.3.5.5.4.3.1 *Norme de précision 1* : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépasseront pas respectivement ± 15 m (± 50 ft) et ± 10 m (± 33 ft).

10.3.5.5.4.3.2 *Norme de précision 2* : La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépasseront pas ± 7 m (± 23 ft).

Note.— Des éléments indicatifs sur des filtres de nature à contribuer à cette précision figurent dans le Supplément C, paragraphe 7.3.4.

10.3.5.5.4.4 DME/P : La précision spécifiée au paragraphe 10.3.5.3.1.4 pour l'interrogateur sera respectée avec un rendement du système d'au moins 50 %.

Note.— Des éléments indicatifs sur le rendement du système figurent dans le Supplément C, paragraphe 7.1.1.

10.3.6 SPÉCIFICATIONS DES RADIOBORNES VHF DE NAVIGATION EN ROUTE (75 MHZ)

10.3.6.1 MATÉRIEL

10.3.6.1.1 *Fréquences* : Les émissions des radiobornes VHF de navigation en route se feront sur une fréquence de 75 MHz avec une tolérance de $\pm 0,005$ %.

10.3.6.1.2 Caractéristiques d'émission

10.3.6.1.2.1 Les radiobornes émettront une onde porteuse ininterrompue modulée à un taux qui ne sera pas inférieur à 95 % ni supérieur à 100 %. L'ensemble des harmoniques de la modulation ne sera pas supérieur à 15 %.

10.3.6.1.2.2 La fréquence audible de modulation sera de 3 000 Hz \pm 75 Hz.

10.3.6.1.2.3 Les émissions seront polarisées horizontalement.

10.3.6.1.2.4 *Identification*. Lorsqu'il sera nécessaire d'identifier une radioborne en code, la fréquence de modulation sera manipulée de manière à émettre des points ou des traits ou l'un et l'autre dans un ordre approprié. Le mode de manipulation sera tel que les points, traits et espacements d'identification seront émis à une vitesse correspondant à environ six à dix mots par minute. L'émission de la porteuse ne sera pas interrompue pendant l'identification.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.6.1.2.5 Couverture et diagramme de rayonnement

Note.— La couverture et le diagramme de rayonnement des radiobornes seront normalement établis par les États sur la base des besoins d'exploitation, compte tenu des recommandations des réunions régionales. Le diagramme de rayonnement optimal est tel que la lampe de bord ne s'allume :

- (a) dans le cas des radiobornes en éventail, que lorsque l'aéronef se trouve dans un parallélogramme rectangle ayant comme axe de symétrie la verticale passant par la radioborne, et le grand et le petit axe étant réglés suivant la trajectoire de vol en cause ;*
- (b) dans le cas des radiobornes Z, que lorsque l'aéronef se trouve à l'intérieur d'un cylindre ayant comme axe la verticale passant par la radioborne.*

Ce genre de diagramme de rayonnement est pratiquement irréalisable ; il faut donc adopter une solution de compromis. La description des réseaux d'antennes actuellement en usage et qui se sont généralement avérés satisfaisants est donnée au Supplément C. Ces dispositifs, ou tous autres dispositifs plus récents permettant de réaliser un rayonnement plus proche du rayonnement optimal indiqué ci-dessus, répondront généralement aux besoins d'exploitation.

10.3.6.1.2.6 *Détermination de la couverture.* Les limites de couverture des radiobornes seront définies en fonction de l'intensité de champ spécifiée au paragraphe 10.3.1.7.3.2.

10.3.6.1.2.7 *Diagramme de rayonnement.* En principe le diagramme de rayonnement d'une radioborne sera tel que l'axe polaire soit vertical et que l'intensité de champ dans le diagramme soit symétrique par rapport à cet axe dans le ou les plans contenant les trajectoires de vol pour lesquelles la radioborne est prévue.

Note.— En raison des difficultés que présente l'implantation de certaines radiobornes il peut être nécessaire d'admettre que l'axe polaire s'écarte de la verticale

10.3.6.1.3 *Contrôle.* Pour chaque radioborne, un dispositif de contrôle sera installé, permettant de déceler en un endroit convenable, l'une quelconque des situations suivantes :

- (a) baisse de la puissance rayonnée de la porteuse de plus de 50 % par rapport à sa valeur normale ;*
- (b) diminution du taux de modulation l'amenant à moins de 70 % ;*
- (c) panne de manipulation.*



10.3.7 SPÉCIFICATIONS DU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

10.3.7.1 DÉFINITIONS

- (1) **Alarme** : Indication fournie aux autres systèmes de bord ou annonce faite au pilote qu'un paramètre d'exploitation du système de navigation est hors tolérance.
- (2) **Borne d'antenne**. Point où la puissance du signal reçu est spécifiée. Dans le cas d'une antenne active, la borne est un point fictif entre les éléments de l'antenne et le préamplificateur de l'antenne. Dans le cas d'une antenne passive, la borne est la sortie de l'antenne proprement dite.
- (3) **Canal de précision standard (CSA)** : Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout usager du GLONASS, quel que soit le point du globe considéré.
- (4) **Constellation(s) satellitaire(s) de base** : Les constellations satellitaires de base sont le GPS et le GLONASS.
- (5) **Délai d'alarme** : Intervalle de temps maximal admissible entre le moment où le système de navigation dépasse les limites de tolérance et le moment où l'équipement donne l'alarme.
- (6) **Erreur de position du GNSS** : Écart entre la position vraie et celle qui est déterminée par le récepteur GNSS.
- (7) **Intégrité** : Mesure du niveau de confiance dans l'exactitude des informations fournies par l'ensemble du système. La notion d'intégrité englobe l'aptitude d'un système à fournir, en temps voulu, des avertissements valides (alarmes).
- (8) **Pseudodistance** : Écart entre l'instant auquel le satellite transmet une information et l'instant où un récepteur GNSS la reçoit, multiplié par la vitesse de la lumière dans le vide, y compris l'erreur systématique liée à l'utilisation d'une référence temporelle différente par le récepteur GNSS et par le satellite.
- (9) **Service de localisation standard (SPS)** : Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout utilisateur du système mondial de localisation (GPS), quel que soit le point du globe considéré.
- (10) **Seuil d'alarme** : Limite au-delà ou en deçà de laquelle la valeur mesurée d'un paramètre donné provoque le déclenchement d'une alarme.
- (11) **Système régional de renforcement au sol (GRAS)** : Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur faisant partie d'un groupe d'émetteurs au sol assurant la couverture d'une région.
- (12) **Système de renforcement au sol (GBAS)** : Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur au sol.

- (13) **Système de renforcement embarqué (ABAS)** : Système qui renforce l'information provenant des autres éléments du GNSS par les données disponibles à bord de l'aéronef et/ou qui l'intègre à ces données.
- (14) **Système de renforcement satellitaire (SBAS)** : Système de renforcement à couverture étendue dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur basé sur satellite.
- (15) **Système GLONASS (Global Navigation Satellite System)** : Système mondial de navigation par satellite mis en œuvre par la Fédération de Russie.
- (16) **Système mondial de localisation (GPS)** : Système de navigation par satellite mis en œuvre par les États-Unis.
- (17) **Système mondial de navigation par satellite (GNSS)** : Système de détermination de la position et du temps, qui se compose d'une ou de plusieurs constellations de satellites, de récepteurs placés à bord des aéronefs et d'un contrôle de l'intégrité, renforcé selon les besoins pour obtenir la qualité de navigation requise dans la phase d'exploitation considérée.
- (18) **Taux d'ellipticité**. Rapport, exprimé en décibels, entre la puissance de sortie maximale et la puissance de sortie minimale d'une antenne pour une onde incidente à polarisation rectiligne lorsque l'orientation de la polarisation est modifiée dans toutes les directions perpendiculaires à la direction de propagation.

10.3.7.2 GÉNÉRALITÉS

10.3.7.2.1 Fonctions

10.3.7.2.1.1 Le GNSS fournira aux aéronefs des données de position et des données temporelles.

Note.— Ces données sont dérivées des mesures de pseudodistance entre l'aéronef muni d'un récepteur GNSS et les sources de signaux basées sur les satellites ou au sol.

10.3.7.2.2 Éléments du GNSS

10.3.7.2.2.1 Le service de navigation du GNSS sera fourni à l'aide des éléments suivants, installés au sol ou à bord des satellites ou de l'aéronef, et pouvant être combinés de diverses façons :

- (a) le système mondial de localisation (GPS) assurant le service de localisation standard (SPS) défini au paragraphe 10.3.7.3.1 ;
- (b) le système mondial de navigation par satellite (GLONASS) fournissant les signaux de navigation du canal de précision standard (CSA) défini au paragraphe 10.3.7.3.2 ;
- (c) le système de renforcement embarqué (ABAS) défini au paragraphe 10.3.7.3.3 ;
- (d) le système de renforcement satellitaire (SBAS) défini au paragraphe 10.3.7.3.4 ;



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (e) le système de renforcement au sol (GBAS) défini au paragraphe 10.3.7.3.5 ;
- (f) *le système régional de renforcement au sol (GRAS) défini au paragraphe 10.3.7.3.5 ;

Note.— Le terme « système régional de renforcement au sol » remplace le terme « système d'augmentation régionale basé au sol ».

- (g) le récepteur GNSS embarqué défini au paragraphe 10.3.7.3.6.

10.3.7.2.3 Références spatiales et temporelles

10.3.7.2.3.1 *Référence spatiale* : Les données de position fournies à l'utilisateur par le GNSS seront exprimées selon le référentiel géodésique du Système géodésique mondial (1984) (WGS-84).

Note 1. — Les exigences relatives au WGS-84 se trouvent dans le Chapitre 4.2 du RAG 04, le chapitre 11.2 du RAG 11, les chapitres 14.1 des RAG 14 – PARTIES A et B et le chapitre 15.1 du RAG 15.

Note 2. — Si certains éléments du GNSS utilisent un autre système de coordonnées que celui du WGS-84, leurs données doivent faire l'objet d'une conversion appropriée.

10.3.7.2.3.2 *Référence temporelle* : Les données temporelles fournies à l'utilisateur par le GNSS seront exprimées selon une échelle de temps rapportée au temps universel coordonné (UTC).

10.3.7.2.4 Performances relatives aux signaux électromagnétiques

10.3.7.2.4.1 L'ensemble constitué des éléments du GNSS et du récepteur de l'utilisateur (supposé exempt de défauts) satisfera aux spécifications du Tableau 3.7.2.4-1 (situé à la fin du paragraphe 10.3.7).

Note.1— La notion de « récepteur exempt de défauts » n'intervient que pour la définition des performances d'ensembles constitués d'une combinaison quelconque d'éléments du GNSS. On suppose que ce récepteur présente des performances nominales de précision et de délai d'alarme, et qu'il ne peut être le siège d'aucune défaillance susceptible d'altérer l'intégrité, la disponibilité et la continuité.

Note 2.— Des critères de performance sont définis pour le service d'approche GBAS (défini dans le Supplément D, § 7.1.2.1) prévu pour prendre en charge les opérations d'approche et d'atterrissage utilisant les minimums de catégorie III; ils s'appliquent en plus des critères de performance des signaux électromagnétiques définis au Tableau 3.7.2.4.-1.

10.3.7.3 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX ÉLÉMENTS DU GNSS

10.3.7.3.1 Service de localisation standard (SPS) du GPS (L1)

10.3.7.3.1.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note.— Les exigences de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur, comme l'indique le Supplément D, paragraphe 4.1.2. Elles s'appliquent dans les conditions spécifiées à l'Appendice B paragraphe 3.1.3.1.1.

10.3.7.3.1.1.1 *Précision en position* : Les erreurs de position du service de localisation standard du GPS ne dépasseront pas les limites ci-dessous :

	Moyenne mondiale 95 % du temps	Pire emplacement 95 % du temps
Erreur de position horizontale	9 m (30 ft)	17 m (56 ft)
Erreur de position verticale	15 m (49 ft)	37 m (121 ft)

10.3.7.3.1.1.2 *Précision du transfert de temps* : Les erreurs de transfert de temps commises par le service de localisation standard du GPS n'excéderont pas 40 nanosecondes, 95 % du temps.

10.3.7.3.1.1.3 *Précision en distance* : Les erreurs de distance ne dépasseront pas les limites ci-dessous :

- erreur de distance, quel que soit le satellite — 30 m (100 ft) avec la fiabilité spécifiée au paragraphe 10.3.7.3.1.3
- 95^e percentile de l'erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite — 0,006 m/s (0,02 ft/s) (moyenne mondiale) ;
- 95^e percentile de l'erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite — 0,002 m/s² (0,006 ft/s²) (moyenne mondiale) ;
- 95^e percentile de l'erreur de distance, quel que soit le satellite, pour toutes les différences de temps entre le moment de la génération des données et le moment de l'utilisation des données — 7,8 m (26 ft) (moyenne mondiale)

10.3.7.3.1.2 *Disponibilité* : La disponibilité du service de localisation standard du GPS sera la suivante :

- disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 17 m, 95 %) ;
- disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 37 m, 95 %) ;
- disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 17 m, 95 %) ;
- disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 37 m, 95 %).

10.3.7.3.1.3 *Fiabilité*. La fiabilité du service de localisation standard du GPS se situera dans les limites ci-dessous :

- fiabilité — au moins 99,94 % (moyenne mondiale) ;
- fiabilité — au moins 99,79 % (pire moyenne en un point).

10.3.7.3.1.4 *Probabilité de défaillance de service majeure*. La probabilité que l'erreur de distance pour l'utilisateur (URE) d'un satellite dépasse 4,42 fois la limite supérieure de l'exactitude de distance pour l'utilisateur (URA) diffusée par ce satellite sans qu'une alarme soit reçue par l'antenne du récepteur de l'utilisateur au bout de 10 secondes ne dépassera pas $1 \times 10^{-5}/h$.



Note.— Les différentes indications d'alarme sont décrites dans le document du Département de la Défense des États-Unis, Global Positioning System — Standard Positioning Service — Performance Standard, 4^e édition, septembre 2008, section 2.3.4.

10.3.7.3.1.5 *Continuité.* La probabilité de perdre la disponibilité du signal électromagnétique (SIS) du SPS du GPS d'un créneau de la constellation nominale à 24 créneaux en raison d'une interruption imprévue ne dépassera pas $2 \times 10^{-4}/h$.

10.3.7.3.1.6 *Couverture.* Le service de localisation standard du GPS couvrira la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 3 000 km.

Note.— Le Supplément D, paragraphe 4.1, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GPS.

10.3.7.3.1.7 **Caractéristiques radioélectriques**

Note.— Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent au Supplément B, paragraphe 3.1.1.1.

10.3.7.3.1.7.1 *Fréquence porteuse.* Chaque satellite GPS diffusera un signal SPS sur la fréquence porteuse de 1 575,42 MHz (fréquence L1 du GPS) en utilisant l'accès multiple par répartition en code (AMDC).

Note.— Une nouvelle fréquence à usage civil sera attribuée aux satellites du GPS et offerte par les États-Unis pour les applications où la sécurité des vies humaines constitue une priorité. Les exigences relatives aux signaux émis à cette fréquence pourront être élaborées ultérieurement.

10.3.7.3.1.7.2 *Spectre radioélectrique :* La puissance des signaux émis par le service de localisation standard du GPS sera confinée dans une bande de ± 12 MHz (1 563,42 – 1 587,42 MHz) centrée sur la fréquence L1.

10.3.7.3.1.7.3 *Polarisation :* La polarisation des signaux transmis sera de type circulaire droite (sens des aiguilles d'une montre).

10.3.7.3.1.7.4 *Niveau de puissance du signal :* Chaque satellite GPS diffusera les signaux de navigation SPS avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre $-158,5$ et -153 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

10.3.7.3.1.7.5 *Modulation :* Le signal L1 du SPS sera modulé selon la méthode de modulation par déplacement de phase bivalente (BPSK) à l'aide d'un code pseudoaléatoire (PRN) d'acquisition grossière (C/A) à 1,023 MHz. La séquence C/A sera répétée toutes les millisecondes. La séquence PRN transmise consistera en la somme modulo 2 d'un message de navigation à 50 bit/s et du code C/A.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.7.3.1.8 *Heure GPS* : L'heure GPS sera exprimée en temps universel coordonné (UTC) déterminé par l'USNO (United States Naval Observatory).

10.3.7.3.1.9 *Système de coordonnées* : Le système de coordonnées du GPS sera le système géodésique mondial WGS-84.

10.3.7.3.1.10 *Données de navigation* : Les données de navigation transmises par chaque satellite comprendront les informations voulues pour déterminer les éléments suivants :

- (a) l'instant où le satellite effectue la transmission ;
- (b) la position du satellite ;
- (c) l'état de fonctionnement du satellite ;
- (d) la correction d'horloge du satellite ;
- (e) les effets dus au temps de propagation ;
- (f) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- (g) l'état de la constellation.

Note.— La structure et le contenu des données sont précisés au Supplément B, aux paragraphes 3.1.1.2 et 3.1.1.3 respectivement.

10.3.7.3.2 Canal de précision standard (CSA) du système GLONASS (L1)

Note.— Dans le présent sous-paragraphe, le terme GLONASS désigne tous les satellites de la constellation. Les exigences qui ne s'appliquent qu'aux satellites GLONASS-M sont clairement indiquées.

10.3.7.3.2.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note.— Les exigences de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur indiquées dans le Supplément D, paragraphe 4.2.2.

10.3.7.3.2.1.1 *Précision en position* : Les erreurs de position du canal CSA du système GLONASS ne dépasseront pas les limites ci-dessous :

	Moyenne mondiale 95 % du temps	Pire emplacement 95 % du temps
Erreur de position horizontale	5 m (17 ft)	12 m (40 ft)
Erreur de position verticale	9 m (29 ft)	25 m (97 ft)

10.3.7.3.2.1.2 *Précision du transfert de temps* : Les erreurs de transfert de temps commises par le canal CSA du système GLONASS n'excéderont pas 700 nanosecondes, 95 % du temps.

10.3.7.3.2.1.3 *Précision en distance* : Les erreurs de distance ne dépasseront pas les limites ci-dessous :

- (a) erreur de distance, quel que soit le satellite —18 m (59,7 ft) ;

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (b) erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite - 0,02 m/s (0,07 ft/s)
- (c) erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite — 0,007m/s² (0,023 ft/s²) ;
- (d) erreur quadratique moyenne de distance sur tous les satellites — 6 m (19,9 ft).

10.3.7.3.2.2 *Disponibilité* : La disponibilité du canal CSA du système GLONASS sera la suivante :

- (a) disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 12 m, 95 %) ;
- (b) disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 25 m, 95 %) ;
- (c) disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 12 m, 95 %) ;
- (d) disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 25 m, 95 %).

10.3.7.3.2.3 *Fiabilité*. La fiabilité du canal CSA du système GLONASS se situera dans les limites ci-dessous :

- (a) fréquence des défaillances de service majeures — au plus 3 par an pour la constellation considérée (moyenne mondiale) ;
- (b) fiabilité — au moins 99,7 % (moyenne mondiale).

10.3.7.3.2.4 *Couverture* : Le canal CSA du système GLONASS couvrira la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 2 000 km.

Note.— *Le Supplément D, paragraphe 4.2, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GLONASS.*

10.3.7.3.2.5 Caractéristiques radioélectriques

Note.— *Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent au Supplément B, paragraphe 3.2.1.1.*

10.3.7.3.2.5.1 *Fréquence porteuse* : Chaque satellite GLONASS diffusera dans la bande L1 (1,6 GHz) un signal de navigation CSA sur sa propre fréquence porteuse en utilisant la méthode d'accès multiple par répartition de fréquence (AMRF).

Note 1. — *Les satellites GLONASS peuvent utiliser la même fréquence porteuse à condition d'être situés en des points diamétralement opposés du plan orbital.*

Note 2. — *Les satellites GLONASS-M diffuseront un code de mesure de distance supplémentaire sur les fréquences porteuses de la bande L2 (1,2 GHz) en utilisant la méthode AMRF.*

10.3.7.3.2.5.2 *Spectre radioélectrique* : La puissance des signaux du canal CSA du système GLONASS sera confinée dans une bande de ±5,75 MHz centrée sur chaque fréquence porteuse.

10.3.7.3.2.5.3 *Polarisation* : La polarisation des signaux transmis sera de type circulaire droite.

10.3.7.3.2.5.4 *Niveau de puissance du signal* : Chaque satellite GLONASS diffusera les signaux de navigation CSA avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre -161 et $-155,2$ dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

Note 1. — La limite de 155,2 dBW repose sur les caractéristiques prédéterminées de l'antenne de l'utilisateur, des pertes atmosphériques de 0,5 dB et une erreur d'au plus un degré sur la position angulaire du satellite (dans la direction où le niveau du signal augmente).

Note 2. — Chaque satellite GLONASS-M diffusera également un code de mesure de distance sur la fréquence L2 avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu ne soit pas inférieur à -167 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

10.3.7.3.2.5.5 **Modulation**

10.3.7.3.2.5.5.1 Chaque satellite GLONASS transmettra sur sa fréquence porteuse le signal de navigation sous la forme d'un train binaire en modulation BPSK. La modulation de la porteuse sera effectuée à π -radians avec une erreur maximale de $\pm 0,2$ radian. La séquence de code pseudo-aléatoire sera répétée toutes les millisecondes.

10.3.7.3.2.5.5.2 Le signal de navigation modulant sera généré par addition modulo 2 des trois signaux binaires suivants :

- (a) code de mesure de distance transmis à 511 kbit/s ;
- (b) message de navigation transmis à 50 bit/s ;
- (c) séquence auxiliaire à 100 Hz.

10.3.7.3.2.6 *Heure GLONASS* : L'heure GLONASS sera exprimée en temps UTC (SU) (fourni par les services spécialisés de la Fédération de Russie).

10.3.7.3.2.7 *Système de coordonnées*. Le système de coordonnées du GLONASS sera le PZ-90.

Note. — Le mode de conversion du système de coordonnées PZ-90 du GLONASS au WGS-84 est décrit au Supplément B, paragraphe 3.2.5.2.

10.3.7.3.2.8 *Données de navigation* : Les données de navigation transmises par chaque satellite comprendront les informations voulues pour déterminer les éléments suivants :

- (a) l'instant où le satellite effectue la transmission ;


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (b) la position du satellite ;
- (c) l'état du satellite ;
- (d) la correction d'horloge du satellite ;
- (e) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- (f) l'état de la constellation.

Note.— La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés au Supplément B, aux paragraphes 10.3.2.1.2 et 10.3.2.1.3 respectivement.

10.3.7.3.3 Système de renforcement embarqué (ABAS)

10.3.7.3.3.1 Performances : L'ensemble constitué, d'une part, du système ABAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur GNSS et d'un système de bord exempts de défauts et permettant d'exploiter l'ABAS, répondra aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au paragraphe 10.3.7.2.4.

10.3.7.3.4 Système de renforcement satellitaire (SBAS)

10.3.7.3.4.1 Performances : L'ensemble constitué, d'une part, du système SBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur exempt de défauts, répondra aux spécifications de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au paragraphe 10.3.7.2.4 pour les divers types d'opérations, dans toute la zone de service correspondante (voir paragraphe 10.3.7.3.4.3).

Note.— Le SBAS complète la ou les constellations satellitaires de base, puisqu'il accroît la précision, l'intégrité, la continuité et la disponibilité des signaux de navigation dans les zones de service, lesquelles comprennent généralement plusieurs aérodromes.

10.3.7.3.4.1.1 L'ensemble constitué, d'une part, du système SBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS et, d'autre part, d'un récepteur exempt de défauts, répondra à toutes les spécifications d'intégrité des signaux électromagnétiques énoncées au § 3.7.2.4, dans toute la zone de couverture du SBAS.

Note.— Les messages de type 27 ou 28 peuvent être utilisés pour satisfaire aux spécifications d'intégrité dans la zone de couverture. Des éléments supplémentaires sur la justification et l'interprétation de cette spécification figurent dans le Supplément D, § 3.3.

10.3.7.3.4.2 **Fonctions** : Le SBAS assurera une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- (a) mesure de distance : fournir un signal de pseudo distance supplémentaire assorti d'un indicateur de précision transmis par un satellite SBAS (paragraphe 10.3.7.3.4.2.1 et Supplément B, paragraphe 10.3.5.7.2) ;


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (b) état des satellites GNSS : déterminer et transmettre l'état des satellites GNSS (Supplément B, paragraphe 3.5.7.3) ;
- (c) correction différentielle de base : fournir les corrections d'éphémérides des satellites GNSS et d'horloge (à court ou à long terme) à appliquer aux mesures de pseudo distance effectuées par les satellites (Supplément B, paragraphe 3.5.7.4) ;
- (d) correction différentielle précise : déterminer et transmettre les corrections ionosphériques (Supplément B, paragraphe 3.5.7.5).

Note.— Quand toutes les fonctions sont assurées, l'ensemble composé du SBAS et de la ou des constellations satellitaires de base peuvent prendre en charge les types d'opérations « départ », « en route », « région terminale » et « approche », y compris les approches de précision de catégorie I. Le niveau de performance qu'il est possible d'obtenir dépend de l'infrastructure incorporée dans le SBAS et des conditions ionosphériques dans les régions géographiques visées.

10.3.7.3.4.2.1 Mesure de distance

10.3.7.3.4.2.1.1 Compte non tenu des effets atmosphériques, la contribution des satellites SBAS à l'erreur de mesure de distance ne dépassera pas 25m (82ft) (95%).

10.3.7.3.4.2.1.2 La probabilité pour que l'erreur en distance excède 150 m (490 ft) au cours d'une heure ne dépassera pas 10^{-5} .

10.3.7.3.4.2.1.3 La probabilité de défaillance de la fonction de mesure de distance d'un satellite SBAS n'excédera pas 10^{-3} .

10.3.7.3.4.2.1.4 L'erreur sur le taux de variation de la distance ne dépassera pas 2 m/s (6,6ft).

10.3.7.3.4.2.1.5 L'erreur sur l'accélération ne dépassera pas 0,019 m/s² (0,06 ft).

10.3.7.3.4.3 *Zone de service* : Une zone de service SBAS pour tout type d'opérations approuvées sera une zone déclarée à l'intérieur de la zone de couverture du SBAS, dans laquelle le SBAS est conforme aux spécifications correspondantes du paragraphe 10.3.7.2.4.

Note 1.— Un système SBAS peut avoir différentes zones de service qui correspondent à différents types d'opérations (p. ex. opérations APV-I, catégorie I, etc.).

Note 2. — La zone de couverture est la zone dans laquelle il est possible de recevoir les diffusions du SBAS (c'est-à-dire l'empreinte des satellites géostationnaires).

Note 3. — Les zones de couverture et les zones de service du SBAS sont expliquées au Supplément D, paragraphe 6.2.

10.3.7.3.4.4 Caractéristiques radioélectriques

Note. — Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent au Supplément B, paragraphe 3.5.2.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.7.3.4.4.1 *Fréquence porteuse.* La fréquence porteuse sera 1 575,42 MHz.

Note.— Une fois que les fréquences supérieures du GLONASS auront été libérées, après 2005, un autre type de SBAS utilisant certaines de ces fréquences pourra être mis en place.

10.3.7.3.4.4.2 *Spectre radioélectrique :* Au moins 95 % de la puissance de diffusion sera confinée dans une bande de ± 12 MHz centrée sur la fréquence L1. La largeur de bande du signal émis par un satellite SBAS donné sera d'au moins 2,2 MHz.

10.3.7.3.4.4.3 **Niveau de puissance du signal. SBAS**

10.3.7.3.4.4.3.1 Chaque satellite SBAS mis en orbite avant le 1^{er} janvier 2014 diffusera les signaux de navigation avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu soit compris entre -161 et -153 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

10.3.7.3.4.4.3.2 Chaque satellite SBAS mis en orbite après le 31 décembre 2013 se conformera aux dispositions ci-après :

- a) Le satellite diffusera les signaux de navigation avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé à l'angle de site minimal ou à un angle supérieur pour lesquels un signal GEO pouvant être suivi doit être fourni, le niveau du signal reçu soit d'au moins $-164,0$ dBW à la borne de l'antenne indiquée au Tableau B-88 de l'Appendice B.
- b) L'angle de site minimal utilisé pour déterminer la couverture GEO sera d'au moins 5 degrés pour un utilisateur à proximité du sol
- c) Le niveau du signal reçu du SBAS à la borne d'une antenne présentant un gain de 0 dBic située à proximité du sol ne dépassera pas $-152,5$ dBW
- d) L'ellipticité du signal ne sera pas inférieure à 2 dB pour une gamme d'écart angulaire de $\pm 9,1^\circ$ à partir de l'axe de pointage.

10.3.7.3.4.4.4 *Polarisation :* Le signal émis sera à polarisation circulaire droite.

10.3.7.3.4.4.5 *Modulation :* La séquence transmise se composera de l'addition modulo 2 du message de navigation à 500 symboles par seconde et du code pseudo-aléatoire d'une longueur de 1 023 bits. Elle subira une modulation BPSK à 1,023 mégachip par seconde.

10.3.7.3.4.5 *Heure du réseau SBAS :* L'écart entre le temps SBAS et le temps GPS ne dépassera pas 50 nanosecondes.



10.3.7.3.4.6 *Données de navigation* : Les données de navigation transmises par chaque satellite comprendront les informations voulues pour déterminer :

- (a) l'instant où le satellite SBAS effectue la transmission ;
- (b) la position du satellite SBAS ;
- (c) l'heure corrigée de tous les satellites ;
- (d) la position corrigée de tous les satellites ;
- (e) les effets dus au temps de propagation dans l'ionosphère ;
- (f) l'intégrité de la position de l'utilisateur ;
- (g) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- (h) l'état du système.

Note.— La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, aux paragraphes 3.5.3 et 3.5.4 respectivement.

10.3.7.3.5 **Système de renforcement au sol (GBAS) et système régional de renforcement au sol (GRAS)**

Note.— Sauf indication contraire expresse, les exigences sur le GBAS s'appliquent aussi au GRAS.

10.3.7.3.5.1 *Performances*. L'ensemble constitué, d'une part, du système GBAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur GNSS exempt de défauts, répondra aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au paragraphe 10.3.7.2.4 pour le type d'opération considéré, dans le volume de service utilisé pour prendre en charge l'opération et défini au § 3.7.3.5.3.

Note.— Le GBAS est destiné à prendre en charge tous les types d'opérations (approche, atterrissage, décollage guidé, départ et opérations à la surface) et peut appuyer les opérations en route et en région terminale. Le GRAS est prévu pour les opérations en route et en région terminale, et les opérations d'approche classique, de départ et d'approche avec guidage vertical. Les exigences qui suivent ont été élaborées pour toutes les catégories d'approche de précision, les approches avec guidage vertical et le service de localisation GBAS.

10.3.7.3.5.2 *Fonctions* : Le GBAS assurera les fonctions suivantes :

- (a) fournir des corrections de pseudo distance pertinentes au niveau local ;
- (b) fournir des données sur le GBAS ;
- (c) fournir des données sur le segment d'approche finale lorsqu'il prend en charge les approches de précision ;
- (d) fournir des données sur la disponibilité prévue des sources de mesure de distance ;
- (e) assurer le contrôle de l'intégrité des sources de mesure de distance du GNSS.



10.3.7.3.5.3 Volume de service

10.3.7.3.5.3.1 Spécification générale pour les services d'approche. Le volume de service minimal pour les approches GBAS sera celui qui est indiquée ci-dessous, sauf lorsque les caractéristiques topographiques imposent d'autres conditions ou que les besoins opérationnels permettent un volume de service différent :

- (a) latéralement : à partir de 140 m (450 ft) de chaque côté du point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP), en s'éloignant suivant un angle de ± 35 degrés de chaque côté de la trajectoire d'approche finale, jusqu'à 28 km (15 NM), puis de ± 10 degrés jusqu'à 37 km (20 NM) ;
- (b) verticalement : à l'intérieur de la zone définie ci-dessus, jusqu'à un angle de site de 7 degrés ou 1,75 fois la valeur publiée de l'angle de site de l'alignement de descente (GPA) au-dessus de l'horizontale (la plus grande de ces deux valeurs ayant préséance), depuis le point d'interception de l'alignement de descente (GPIP) jusqu'à une limite supérieure de 3 000 m (10 000 ft) au-dessus du seuil (HAT) et 0,45 fois le GPA au-dessus de l'horizontale ou un angle du même ordre de grandeur (non inférieur toutefois à 0,30 GPA), selon le cas, afin de respecter la procédure officielle relative à l'interception de l'alignement de descente. La limite inférieure est la moitié de la hauteur de décision la plus faible prise en charge ou 3,7 m (12 ft), si cette dernière valeur est plus élevée.

Note 1— Les points LTP/FTP et GPIP sont définis à l'Appendice B, paragraphe 3.6.4.5.1.

Note 2.— Le Supplément D, paragraphe 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

10.3.7.3.5.3.2 Services d'approche prenant en charge l'atterrissage automatique et le décollage guidé. Le volume de service GBAS supplémentaire minimal pour prendre en charge les opérations d'approche qui comprennent un atterrissage et un roulement automatiques, y compris pendant le décollage guidé, sera comme suit, sauf lorsque les exigences opérationnelles le permettent :

- a) horizontalement, dans un secteur couvrant la largeur de la piste, qui part de l'extrémité aval de la piste et s'étend parallèlement à l'axe de piste vers le LTP jusqu'au volume de service minimal décrit au § 10.3.7.3.5.3.1 ;
- b) verticalement, entre deux surfaces horizontales, l'une à 3,7 m (12 ft) et l'autre à 30 m (100 ft) au-dessus de l'axe de piste jusqu'au volume de service minimal décrit au § 10.3.7.3.5.3.1.

Note.— Le Supplément D, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.



10.3.7.3.5.3.3 *Service de localisation GBAS* : Le volume de service du service de localisation GBAS sera la zone où les données diffusées peuvent être captées et où le service de localisation satisfait aux spécifications du paragraphe 10.3.7.2.4 et prend en charge les opérations approuvées correspondantes.

Note.— Le Supplément D, paragraphe 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service du service de localisation

10.3.7.3.5.4 **Caractéristiques de la diffusion des données**

Note.— Les caractéristiques radioélectriques se trouvent à l'Appendice B, paragraphe 3.6.2.

10.3.7.3.5.4.1 *Fréquence porteuse* : Les fréquences utilisées pour la diffusion des données seront choisies dans la bande 108 – 117,975 MHz. La fréquence assignable la plus basse sera 108,025 MHz et la plus haute doit être 117,950 MHz. La séparation entre les fréquences assignables (espacement entre les canaux) sera de 25 kHz.

Note 1. —Le Supplément D, paragraphe 7.2.1, contient des éléments indicatifs sur l'assignation de fréquences pour le VOR/GBAS, ainsi que sur les critères de séparation géographique.

Note 2. — Les critères de séparation géographique relatifs à l'ILS/GBAS et les critères de séparation géographique relatifs au GBAS et aux services de communications VHF fonctionnant dans la bande 118 – 137 MHz sont en cours d'élaboration. En attendant leur incorporation dans les exigences, il est prévu d'utiliser les fréquences de la bande 112,050 – 117,900 MHz.

10.3.7.3.5.4.2 *Technique d'accès* : La technique utilisée sera une technique d'accès multiple par répartition dans le temps (AMRT) avec une structure de trame fixe. De 1 à 8 créneaux seront affectés à la diffusion des données.

Note.— Deux créneaux sont nominalement affectés à la diffusion des données, mais certaines installations GBAS qui emploient des antennes de diffusion de données VHF (VDB) multiples pour améliorer la couverture VDB peuvent en exiger plus. On trouvera au Supplément D, paragraphe 7.12.4, des éléments indicatifs sur l'utilisation des antennes multiples. Certaines stations émettrices GBAS d'un GRAS pourraient utiliser un créneau temporel.

10.3.7.3.5.4.3 *Modulation* : Les données GBAS seront transmises sous forme de symboles de 3 bits, la porteuse étant modulée en D8PSK, à raison de 10 500 symboles par seconde.

10.3.7.3.5.4.4 *Intensité et polarisation du champ RF de diffusion des données*

Note.1— Le GBAS peut assurer la diffusion des données VHF avec une polarisation horizontale (GBAS/H) ou une polarisation elliptique (GBAS/E) qui utilise à la fois la composante à polarisation horizontale (HPOL) et la composante à polarisation verticale (VPOL). Les aéronefs qui emploient la composante VPOL ne pourront pas utiliser l'équipement GBAS/H pour les opérations. Le Supplément D, paragraphe 7.1, contient les éléments indicatifs à ce sujet.

Note 2.— Les intensités de champ minimales et maximales correspondent à une distance minimale de 80 m (263 ft) de l'antenne émettrice, pour une portée de 43 km (23 NM).

Note 3. — Lors de la prise en charge de services d'approche aux aéroports où l'implantation des antennes VDB se heurte à des contraintes, il est acceptable d'ajuster le volume de service lorsque les exigences opérationnelles le permettent (comme il est indiqué aux § 10.3.7.3.5.3.1 et 10.3.7.3.5.3.2 sur les définitions du volume de service). Ces ajustements du volume de service peuvent être acceptables du point de vue opérationnel lorsqu'ils n'ont pas d'incidences sur le service GBAS en dehors d'un rayon de 80 m autour de l'antenne VDB, en supposant une puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) nominale de 47dBm (Supplément D, Tableau D-3).

10.3.7.3.5.4.4.1 GBAS/H

10.3.7.3.5.4.4.1.1 Un signal à polarisation horizontale doit être diffusé.

10.3.7.3.5.4.4.1.2 La puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournira un signal à polarisation horizontale ayant un champ minimal de $215 \mu\text{V/m}$ (-99 dBW/m^2) et un champ maximal de $0,879 \text{ V/m}$ (-27 dBW/m^2) dans le volume de service GBAS spécifié au § 10.3.7.3.5.3.1. L'intensité du champ sera mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale. Dans le volume de service GBAS supplémentaire spécifié au § 10.3.7.3.5.3.2, la puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournira un signal à polarisation horizontale ayant une intensité de champ minimale de $215 \mu\text{V/m}$ (-99 dBW/m^2) au-dessous de 36 ft et jusqu'à 12 ft au-dessus de la surface de la piste, et de $650 \mu\text{V/m}$ ($-89,5 \text{ dBW/m}^2$) à 36 ft ou davantage au-dessus de la surface de la piste.

Note.— Le Supplément D, paragraphe 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

10.3.7.3.5.4.4.2 GBAS/E

10.3.7.3.5.4.4.2.1 Un signal à polarisation elliptique devra être diffusé dans la mesure du possible.

10.3.7.3.5.4.4.2.2 Lorsqu'un signal à polarisation elliptique est diffusé, la composante horizontale sera conforme aux spécifications du paragraphe 10.3.7.3.5.4.4.1.2 et la puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournira un signal à polarisation verticale ayant un champ minimal de $136 \mu\text{V/m}$ (-103 dBW/m^2) et un champ maximal de $0,555 \text{ V/m}$ (-31 dBW/m^2) dans le volume de service GBAS. L'intensité du champ sera mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale.

10.3.7.3.5.4.5 *Puissance transmise dans les canaux adjacents.* Quelles que soient les conditions d'utilisation, la puissance transmise dans une bande de 25 kHz centrée sur l'i^e canal adjacent ne dépassera pas les valeurs indiquées au Tableau 3.7.3.5-1 (situé à la fin du paragraphe 10.3.7).


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.7.3.5.4.6 *Rayonnements non désirés.* Les rayonnements non désirés, notamment les rayonnements non essentiels et les rayonnements provenant des émissions hors bande, seront conformes aux niveaux indiqués dans le Tableau 3.7.3.5-2 (situé à la fin du paragraphe 10.3.7). La puissance totale dans tout signal VDB harmonique ou discret ne dépassera pas -53 dBm.

10.3.7.3.5.5 *Données de navigation.* Les données de navigation transmises par le GBAS contiendront les informations suivantes :

- (a) corrections de pseudodistance, temps de référence et données d'intégrité ;
- (b) données sur le GBAS ;
- (c) données relatives au segment d'approche finale quand les approches de précision sont prises en charge ;
- (d) données relatives à la disponibilité prévue des sources de mesure de distance.

Note.— La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, paragraphe 3.6.3.

10.3.7.3.6 Récepteur GNSS embarqué

10.3.7.3.6.1 Le récepteur GNSS embarqué traitera les signaux émis par les éléments du GNSS avec lesquels il interagit, conformément à l'Appendice B, paragraphe 3.1 (GPS), 3.2 (GLONASS), 3.3 (ensemble GPS-GLONASS), 3.5 (SBAS) et 3.6 (GBAS et GRAS).

10.3.7.4 PROTECTION CONTRE LE BROUILLAGE

10.3.7.4.1 En situation de brouillage répondant à la description donnée à l'Appendice B, paragraphe 3.7, le GNSS sera conforme aux critères de performance définis au paragraphe 3.7.2.4 et à l'Appendice B, paragraphe 3.7.

Note.— Le GPS et le GLONASS exploitent la bande de fréquences 1 559 – 1 610 MHz et sont classés par l'UIT dans les catégories « service de radionavigation par satellite (RNSS) » et « service de radionavigation aéronautique (ARNS) ». À titre de RNSS, ils bénéficient d'une protection spéciale de la partie du spectre qu'ils utilisent. Afin qu'ils puissent répondre aux critères de performance relatifs au guidage d'approche de précision que doivent assurer le GNSS et ses systèmes de renforcement, il est entendu que le RNSS et l'ARNS seront, à l'échelle mondiale, les seuls services à utiliser la bande

1 559 – 1 610 MHz, et que les émissions provenant des systèmes exploitant les bandes de fréquences adjacentes seront strictement contrôlées par les organismes nationaux ou internationaux.

10.3.7.5 BASE DE DONNÉES

Note.— Les RAG 04, RAG 11, RAG 14 et RAG 15 contiennent les exigences applicables aux données aéronautiques et aux systèmes de navigation informatiques.

10.3.7.5.1 L'équipement GNSS embarqué utilisant une base de données permettra :



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (a) la mise à jour des données de navigation contenues dans cette base ;
- (b) la détermination, dans le cadre de la régularisation et du contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC), des dates d'entrée en vigueur de la base de données aéronautique.

Note.— Le Supplément D, paragraphe 11, contient des éléments indicatifs relatifs à la nécessité des bases de données de navigation à jour dans les équipements GNSS embarqués.

Tableau 3.7.2.4-1. Critères de performance relatifs aux signaux électromagnétiques

Type d'opération	Précision horizontale à 95 % (Notes 1 et 3)	Précision verticale à 95 % (Notes 1 et 3)	Intégrité (Note 2)	Délai d'alarme (Note 3)	Continuité (Note 4)	Disponibilité (Note 5)
En route	3,7 km (2,0 NM)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	5 min	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
En route (région terminale)	0,74 km (0,4 NM)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	15 s	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
Approche initiale, approche intermédiaire, approche classique (NPA), départ	220 m (720 ft)	S/O	$1 - 1 \times 10^{-7}/h$	10 s	$1 - 1 \times 10^{-4}/h$ à $1 - 1 \times 10^{-8}/h$	0,99 à 0,99999
Approche avec guidage vertical (APVI)	16,0 m (52 ft)	20 m (66 ft)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	10 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999
Approche avec guidage vertical (APVII)	16,0 m (52 ft)	8,0 m (26 ft)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	6 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999
Approche de précision de catégorie I (Note 7)	16,0 m (52 ft)	6,0 m à 4,0 m (20 ft à 13 ft) (Note 6)	$1 - 2 \times 10^{-7}$ dans toute approche	6 s	$1 - 8 \times 10^{-6}$ par intervalle de 15 s	0,99 à 0,99999

Notes

- (1) Les valeurs (centile 95) indiquées pour les erreurs de position du GNSS sont celles qui sont exigées pour le type d'opération considéré à la hauteur au-dessus du seuil la plus faible (le cas échéant). Les spécifications détaillées figurent à l'Appendice B. Le Supplément D, paragraphe 3.2, contient les éléments indicatifs.
- (2) La définition de la spécification d'intégrité précise un seuil d'alarme à partir duquel l'intégrité peut être évaluée. Dans le cas de l'approche de précision de catégorie I, un seuil d'alarme vertical (VAL) supérieur à 10 m pour une conception de système particulière ne peut être employé que si une analyse de sécurité spécifique du système a été effectuée. Le Supplément D, paragraphes 3.3.6 à 3.3.10, donne d'autres indications sur les seuils d'alarme. Voici les seuils d'alarme utilisables :


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Type d'opération	Seuil d'alarme horizontal	Seuil d'alarme vertical
En route (espace aérien océanique/continental à faible densité)	7,4 km (4 NM)	S/O
En route (espace aérien continental)	3,7 km (2 NM)	S/O
En route (région terminale)	1,85 km (1 NM)	S/O
NPA	556 m (0,3 NM)	S/O
APVI	40 m (130 ft)	50 m (164 ft)
APVII	40 m (130 ft)	20,0 m (66 ft)
Approche de précision de catégorie I	40 m (130 ft)	35,0 m à 10,0 m (115 ft à 33 ft)

- (3) Les spécifications relatives à la précision et au délai d'alarme supposent l'utilisation d'un « récepteur exempt de défauts ».
- (4) Les spécifications de continuité pour les opérations « en route », « région terminale », « approche initiale », « approche classique » et « départ » sont des plages de valeurs, car ces spécifications dépendent de plusieurs facteurs, notamment le type d'opération considéré, la densité de la circulation, la complexité de l'espace aérien et la disponibilité d'autres aides à la navigation. La valeur inférieure de chaque plage correspond à la spécification minimale applicable aux zones à faible densité de circulation et à espace aérien peu complexe. La valeur supérieure correspond aux zones où la circulation est dense et l'espace aérien complexe (voir Supplément D, paragraphe 3.4.2). Les spécifications de continuité pour les opérations APV et de catégorie I s'appliquent au risque moyen (dans le temps) de perdre le service, le temps d'exposition étant normalisé à 15 s (voir Supplément D, paragraphe 3.4.3).
- (5) Le tableau donne également des plages de valeurs pour les spécifications de disponibilité, car celles-ci dépendent des besoins opérationnels, lesquels reposent sur différents facteurs, notamment la fréquence des opérations, les conditions climatiques, l'importance et la durée des interruptions de service, la disponibilité d'autres aides à la navigation, la couverture radar, la densité de la circulation ou encore les procédures de repli. La valeur inférieure de chaque plage correspond au seuil à partir duquel un système peut être considéré comme utilisable, sans pouvoir remplacer toutefois les aides à la navigation non GNSS. Les valeurs supérieures indiquées pour la navigation en route sont celles pour lesquelles le GNSS peut être la seule aide fournie. Les valeurs supérieures indiquées pour l'approche et le départ découlent des impératifs de disponibilité des aéroports à forte densité de circulation, en supposant que le système est utilisé pour les opérations de décollage et d'atterrissage multipistes et qu'il existe des procédures de repli qui en assurent la sécurité (voir Supplément D, paragraphe 3.5).



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (6) Une plage de valeurs est donnée pour l'approche de précision de catégorie I. La valeur de 4,0 m (13 ft) est fondée sur les spécifications relatives à l'ILS et est une dérivation prudente de ces spécifications (voir Supplément D, paragraphe 3.2.7).
- (7) Les critères de performance du GNSS prévus pour prendre en charge les approches de précision de catégorie II ou III requièrent la spécification, dans l'appendice technique (Appendice B, § 3.6), de critères de plus bas niveau à appliquer en plus des spécifications relatives aux signaux électromagnétiques (voir Supplément D, § 7.5).
- (8) Les termes APV-I et APV-II désignent deux niveaux d'approche et d'atterrissage avec guidage vertical au GNSS et ils ne seront pas nécessairement utilisés en exploitation.

Tableau 3.7.3.5-1. Diffusion GBAS — Puissance transmise dans les canaux adjacents

Canal	Puissance relative	Puissance maximale
1 ^{er} canal adjacent	-40 dBc	12 dBm
2 ^e canal adjacent	-65 dBc	-13 dBm
4 ^e canal adjacent	-74 dBc	-22 dBm
8 ^e canal adjacent	-88,5 dBc	-36,5 dBm
16 ^e canal adjacent	-101,5 dBc	-49,5 dBm
32 ^e canal adjacent	-105 dBc	-53 dBm
64 ^e canal adjacent	-113 dBc	-61 dBm
76 ^e canal adjacent et suivants	-115 dBc	-63 dBm

NOTES.—

1. La puissance maximale s'applique si la puissance d'émission autorisée dépasse 150 W.
2. Les points adjacents désignés par les canaux adjacents indiqués ci-dessus sont liés par une relation linéaire.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Tableau 3.7.3.5-2. Diffusion GBAS — Rayonnements non désirés

Fréquence	Niveau relatif des rayonnements non désirés (Note 2)	Niveau maximal des rayonnements non désirés (Note 1)
9 kHz à 150 kHz	-93 dBc (Note 3)	-55 dBm/1 kHz (Note 3)
150 kHz à 30 MHz	-103 dBc (Note 3)	-55 dBm/10 kHz (Note 3)
30 MHz à 106,125 MHz	-115 dBc	-57 dBm/100 kHz
106,425 MHz	-113 dBc	-55 dBm/100 kHz
107,225 MHz	-105 dBc	-47 dBm/100 kHz
107,625 MHz	-101,5 dBc	-53,5 dBm/10 kHz
107,825 MHz	-88,5 dBc	-40,5 dBm/10 kHz
107,925 MHz	-74 dBc	-36 dBm/1 kHz
107,9625 MHz	-71 dBc	-33 dBm/1 kHz
107,975 MHz	-65 dBc	-27 dBm/1 kHz
118,000 MHz	-65 dBc	-27 dBm/1 kHz
118,0125 MHz	-71 dBc	-33 dBm/1 kHz
118,050 MHz	-74 dBc	-36 dBm/1 kHz
118,150 MHz	-88,5 dBc	-40,5 dBm/10 kHz
118,350 MHz	-101,5 dBc	-53,5 dBm/10 kHz
118,750 MHz	-105 dBc	-47 dBm/100 kHz
119,550 MHz	-113 dBc	-55 dBm/100 kHz
119,850 MHz à 1 GHz	-115 dBc	-57 dBm/100 kHz
1 GHz à 1,7 GHz	-115 dBc	-47 dBm/1 MHz

NOTES.—

1. Le niveau maximal (puissance absolue) des rayonnements non désirés s'applique si la puissance d'émission autorisée dépasse 150 W.
2. Le niveau relatif des rayonnements non désirés doit être calculé en utilisant la même largeur de bande pour les signaux désirés et les signaux non désirés. Il peut être nécessaire de convertir les mesures des signaux non désirés effectuées en utilisant la largeur de bande indiquée dans la colonne « niveau maximal des rayonnements non désirés » du présent tableau.
3. Cette valeur est dictée par les limites de mesure. Les performances obtenues en situation réelle devraient être meilleures.
4. Les points adjacents désignés par les canaux adjacents indiqués ci-dessus sont liés par une relation linéaire.

10.3.8 (Réservé)

10.3.9 CARACTÉRISTIQUES DE SYSTÈME DES SYSTÈMES RÉCEPTEURS
ADF DE BORD

10.3.9.1 PRÉCISION DES INDICATIONS DE RELÈVEMENT

10.3.9.1.1 L'erreur dans l'indication de relèvement fournie par le système de radiogoniométrie automatique ne sera pas supérieure à $\pm 5^\circ$ pour un signal d'entrée venant de n'importe quelle direction et ayant une intensité de champ égale ou supérieure à $70 \mu\text{V/m}$, rayonnée par un NDB ou une radiobalise LF/MF fonctionnant dans les limites des tolérances admises par règlement, lorsqu'il existe également un signal inutile dont la direction est perpendiculaire à celle du signal utile et :

- (1) qui est émis sur la même fréquence et de 15 dB plus faible ; ou
- (2) qui est éloigné de ± 2 kHz et de 4 dB plus faible ; ou



- (3) qui est éloigné de ± 6 kHz ou plus et de 55 dB plus fort.

Note.— L'erreur d'indication de relèvement citée ci-dessus ne comprend pas l'erreur du compas magnétique de bord.

10.3.10 (Réservé)

10.3.11 CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME D'ATTERRISSAGE HYPERFRÉQUENCES (MLS)

10.3.11.1 DÉFINITIONS

- (1) **Alignement de descente minimal** : Angle minimal de descente, le long de l'axe d'azimut nul, compatible avec les procédures d'approche et critères de franchissement d'obstacles publiés.

Note.— Il s'agit de l'angle de site le plus faible qui ait été homologué et publié pour la piste aux instruments.

- (2) **Axe de pointage de l'antenne MLS** : Plan passant par le centre de phase de l'antenne, perpendiculaire à l'axe horizontal contenu dans le plan de l'antenne-réseau.

Note.— Normalement, dans le cas de l'azimut, l'axe de pointage de l'antenne coïncide avec l'azimut zéro degré. Cependant, on utilise de préférence le terme « axe de pointage » dans un contexte technique et le terme « azimut zéro degré » (voir la définition ci-dessous) dans le contexte de l'exploitation.

- (3) **Azimut MLS** : Lieu géométrique des points situés sur un quelconque plan horizontal où l'angle de guidage décodé est constant.

- (4) **Azimut MLS zéro degré** : Azimut MLS où l'angle de guidage décodé mesure zéro degré.

- (5) **Bruit de suivi (PFN)** : Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste moyen ou de l'alignement de descente moyen, selon le cas.

- (6) **Bruit sur les commandes (CMN)** : Partie de l'erreur de signal de guidage qui provoque des déplacements des gouvernes et commandes d'assiette latérale et longitudinale et qui est susceptible d'influer sur l'assiette de l'aéronef en vol couplé, mais qui n'écarte pas l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaités (voir le paragraphe 10.3.5).

- (7) **Centre de faisceau** : Milieu des points situés à -3 dB sur les fronts avant et arrière du lobe principal du faisceau battant.

- (8) **CMN** : Voir Bruit sur les commandes.

- (9) **DME/P** : Élément de mesure de distance du MLS ; la lettre P signifie : mesure précise de la distance. DME/P a les mêmes caractéristiques de spectre que le DME/N.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (10) **Données auxiliaires** : Données émises en plus des données de base, comprenant des informations sur l'implantation de l'équipement sol, destinées à améliorer les calculs de position à bord, ainsi que d'autres renseignements.
- (11) **Données de base** : Données émises par l'équipement sol, directement liées au fonctionnement du système de guidage d'atterrissage.
- (12) **Erreur de suivi (PFE)** : Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaités.
- (13) **Erreur moyenne d'alignement de descente** : Valeur moyenne de l'erreur de site le long de l'alignement de descente dans le cas d'une fonction de site.
- (14) **Erreur moyenne d'alignement de piste** : Valeur moyenne de l'erreur d'azimut le long du prolongement de l'axe de piste.
- (15) **Fonction** : Un des services de guidage assurés par le MLS (exemples : guidage en azimut d'approche, guidage en azimut arrière, données de base, etc.).
- (16) **Largeur de faisceau** : Largeur du lobe principal du faisceau battant exprimée en unités d'angle, mesurée aux points situés à -3 dB au moment où le faisceau est perpendiculaire à l'aérien, dans le plan horizontal pour la fonction d'azimut et dans le plan vertical pour la fonction de site.
- (17) **PFE** : Voir Erreur de suivi.
- (18) **PFN** : Voir Bruit de suivi.
- (19) **Point de repère d'approche MLS** : Point situé à une hauteur déterminée à la verticale de l'intersection de l'axe de la piste et du seuil.
- (20) **Point de repère d'azimut arrière MLS** : Point situé à une hauteur spécifiée au-dessus de l'axe de la piste et à égale distance de ses extrémités.
- (21) **Point d'origine MLS** : Point de l'axe de piste le plus proche du centre de phase de l'antenne de site d'approche.
- (22) **Secteur de couverture** : Volume d'espace aérien à l'intérieur duquel le service est assuré par une fonction donnée et où la densité de puissance du signal est supérieure ou égale au minimum spécifié.
- (23) **Secteur de guidage complémentaire** : Volume d'espace aérien compris dans le secteur de couverture, à l'intérieur duquel l'information de guidage en azimut n'est pas proportionnelle à l'écart angulaire de l'aéronef mais revêt la forme d'une indication constante « gauche » ou « droite » selon que l'aéronef se trouve à gauche ou à droite du secteur de guidage proportionnel.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

(24) **Secteur de guidage proportionnel** : Volume d'espace aérien à l'intérieur duquel l'information de guidage en angle fournie par une fonction est directement proportionnelle à l'écart angulaire de l'antenne de bord par rapport à l'axe de référence d'angle nul.

(25) **Signal d'indication hors limites** : Signal rayonné au besoin vers des zones extérieures au secteur de couverture prévu pour prévenir spécifiquement la suppression injustifiée d'un avertissement à bord en présence d'une information de guidage trompeuse.

(26) **Site MLS** : Lieu géométrique des points situés sur un quelconque plan vertical où l'angle de guidage décodé est constant.

(27) **Système de coordonnées. Coordonnées coniques** : On dit qu'une fonction utilise des coordonnées coniques lorsque l'angle de guidage décodé varie de la même façon que l'angle minimal formé par la surface d'un cône contenant l'antenne de réception avec un plan perpendiculaire à l'axe de ce cône et passant par son sommet. Ce dernier coïncide avec le centre de phase de l'antenne. Dans le cas des fonctions d'azimut d'approche et d'azimut arrière, ce plan est le plan vertical passant par l'axe de piste. Dans le cas des fonctions de site, ce plan est horizontal.

(28) **Système de coordonnées. Coordonnées planes** : On dit qu'une fonction utilise des coordonnées planes lorsque l'angle de guidage décodé varie de la même façon que l'angle formé avec un plan de référence par le plan passant par l'antenne de réception. Dans le cas des fonctions d'azimut, ce plan de référence est le plan vertical passant par l'axe de piste, et le plan passant par l'antenne de réception est le plan vertical passant par le centre de phase de l'antenne.

10.3.11.2 GÉNÉRALITÉS

10.3.11.2.1 Le MLS est un système de guidage de précision pour l'approche et l'atterrissage qui fournit une information de position et diverses données dans le sens sol-air. L'information de position est fournie dans un large secteur de couverture ; elle est déterminée par une mesure d'angle d'azimut, une mesure d'angle de site et une mesure de distance.

Note.— Sauf mention explicite de l'équipement embarqué MLS, le texte du paragraphe 10.3.11 s'applique à l'équipement sol MLS.

10.3.11.3 CONFIGURATION DU MLS

10.3.11.3.1 **MLS de base** : La configuration de base du MLS comprendra les éléments suivants :

- (a) équipement d'azimut d'approche, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (b) équipement de site d'approche, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (c) moyen de codage et d'émission de mots de données essentielles, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;



Note.— Les mots de données essentielles sont les mots de données de base et de données auxiliaires essentielles spécifiés au paragraphe 10.3.11.5.4.

(d) DME/N, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle.

10.3.11.3.2 Si une information de distance précise est nécessaire dans tout le secteur de couverture en azimut, l'option DME/P conforme aux exigences du Chapitre 3, paragraphe 10.3.5, sera utilisée.

Note.— Le DME est l'élément de mesure de distance du MLS et il est prévu de l'installer dès que possible. Cependant, on pourra utiliser temporairement avec le MLS les radiobornes associées à l'ILS tant que le service ILS sera assuré sur la même piste.

10.3.11.3.3 *Configurations MLS élargies* : Il sera permis de réaliser des configurations élargies par rapport au MLS de base par adjonction d'une ou plusieurs des fonctions ou caractéristiques améliorées suivantes :

- (a) équipement d'azimut arrière, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (b) équipement de site d'arrondi, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (c) DME/P, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (d) moyen de codage et d'émission de mots de données auxiliaires supplémentaires, moniteur correspondant, télécommande et télécontrôle ;
- (e) secteur de guidage proportionnel élargi dépassant le minimum spécifié au paragraphe 10.3.11.5.

Note 1. — Bien que l'exigence ait été élaborée pour prévoir la fonction de site d'arrondi, cette fonction n'est pas mise en œuvre et il n'est pas prévu de la mettre en œuvre dans le futur.

Note 2. — Le format du signal MLS est conçu pour permettre l'adjonction ultérieure de fonctions supplémentaires (azimut sur 360°, par exemple).

10.3.11.3.4 *Configurations MLS simplifiées*. Il sera permis de réaliser des configurations simplifiées par rapport au MLS de base (paragraphe 10.3.11.3.1), sur la base de l'assouplissement suivant des caractéristiques :

- (a) la couverture en azimut d'approche n'est assurée que dans la zone d'approche (paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.1) ;
- (b) la couverture en azimut d'approche et en site d'approche (paragraphe 10.3.11.5.2.2 et 10.3.11.5.3.2) ne s'étend pas au-dessous d'une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du seuil ;
- (c) les limites de précision pour la PFE et le PFN sont élargies mais ne doivent pas dépasser 1,5 fois les valeurs spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.9.4 pour le guidage d'azimut d'approche et au paragraphe 10.3.11.4.9.6 pour le guidage de site ;



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (d) la contribution de l'équipement au sol à l'erreur moyenne d'alignement de piste et à l'erreur moyenne d'alignement de descente est élargie à 1,5 fois les valeurs spécifiées aux paragraphes 10.3.11.5.2.5 et 10.3.11.5.3.5, respectivement ;
- (e) dérogation aux exigences CMN (paragraphes 10.3.11.4.9.4 et 10.3.11.4.9.6) ;
- (f) période d'action des moniteurs et commandes (paragraphes 10.3.11.5.2.3 et 10.3.11.5.3.3) élargie à une période de 6 secondes.

Note.— Le Supplément G, paragraphe 15, contient des éléments indicatifs sur l'application des configurations MLS simplifiées.

10.3.11.4 CARACTÉRISTIQUES DU SIGNAL ÉLECTROMAGNÉTIQUE — FONCTIONS D'ANGLE ET DE DONNÉES

10.3.11.4.1 Disposition des canaux

10.3.11.4.1.1 *Canaux* : Les fonctions d'angle et de données MLS seront assurées sur un canal quelconque choisi parmi les 200 canaux assignés sur les fréquences 5 031,0 – 5 090,7 MHz et énumérés au Tableau A.

10.3.11.4.1.1.1 Les assignations de canaux qui viendront s'ajouter à celles qui sont spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.1.1 se feront dans la sous-bande 5 030,4 – 5 150,0 MHz en fonction des besoins futurs de la navigation aérienne.

10.3.11.4.1.2 *Appariement avec le DME* : L'appariement du canal d'angle et de données avec le canal de la fonction de distance fera conformément au Tableau A.

10.3.11.4.1.3 *Tolérance de fréquence* : La fréquence radioélectrique de fonctionnement de l'équipement sol ne s'écartera pas de plus de ± 10 kHz de la fréquence assignée. La stabilité de fréquence sera telle que l'écart par rapport à la fréquence nominale ne dépassera pas ± 50 Hz pendant toute période d'une seconde.

10.3.11.4.1.4 *Spectre du signal radioélectrique*

10.3.11.4.1.4.1 Le signal émis sera tel que, pendant l'émission, la densité de puissance moyenne au-dessus de 600 m (2 000 ft) de hauteur, mesurée dans une bande de 150 kHz dont le centre se trouve à 840 kHz au minimum de la fréquence nominale, ne dépassera pas $-94,5$ dBW/m² pour le guidage en angle ou pour les signaux de données.

10.3.11.4.1.4.2 Le signal émis sera tel que, pendant l'émission, la densité de puissance moyenne à une distance de plus de 4 800 m (2,6 NM) de quelque antenne que ce soit et au-dessous de 600 m (2 000 ft) de hauteur, mesurée dans une bande de 150 kHz dont le centre se trouve à 840 kHz au minimum de la fréquence nominale, ne dépassera pas $-94,5$ dBW/m² pour le guidage en angle ou pour les signaux de données.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Note 1. — Les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.1.4.2 s'appliquent quand la couverture opérationnelle d'une autre station sol MLS chevauche l'horizon radioélectrique de la station sol considérée.

Note 2. — Des éléments indicatifs sur la planification des fréquences du MLS figurent au paragraphe 9.3 du Supplément G.

10.3.11.4.2 *Polarisation* : Les émissions radioélectriques de tout l'équipement sol seront à polarisation nominale verticale. Aucune des composantes à polarisation horizontale ne provoquera, dans l'information de guidage, de modification supérieure à 40 % de la PFE admissible à l'endroit considéré lorsque l'antenne de bord sera inclinée de 30° par rapport à la position verticale, ni ne provoquera de dépassement de la limite de la PFE.

10.3.11.4.3 **Organisation du multiplexage par répartition dans le temps (MRT)**

10.3.11.4.3.1 L'information d'angle comme les données seront émises par multiplexage par répartition dans le temps (MRT) sur un seul et même canal radioélectrique.

10.3.11.4.3.2 *Synchronisation* : Les émissions des divers équipements sol d'angle et de données desservant une piste donnée seront synchronisées en vue d'un fonctionnement sans brouillage sur la fréquence radioélectrique commune.

10.3.11.4.3.3 *Cadences de fonction* : Chaque fonction émise sera répétée selon les indications du tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Cadence moyenne (Hz) mesurée sur une période quelconque de 10 s</i>
Guidage en azimut d'approche	13 ± 0,5
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	39 ± 1,5
Guidage en azimut arrière	6,5 ± 0,25
Guidage en site d'approche	39 ± 1,5
Guidage en site d'arrondi	39 ± 1,5
Données de base	voir Appendice A, Tableau A-7
Données auxiliaires	voir Appendice A, Tableaux A-10 et A-12

10.3.11.4.3.3.1 Lorsque le secteur de guidage proportionnel d'une installation s'étend au maximum de -40° à +40° et que la nécessité d'une fonction de site d'arrondi ou d'autres fonctions n'est pas prévue à cette installation, la fonction d'azimut d'approche à cadence élevée devra être utilisée.

Note. - Le Supplément G, paragraphe 2.3.3, contient les modalités d'application.

10.3.11.4.3.4 *Séquence des fonctions* : Les exigences de séquençement applicables à chacune des fonctions d'angle et de données figurent dans l'Appendice A, Tableaux A-1 à A-6 et A-8. Dans le cas de l'équipement sol, la tolérance de séquençement interne de chaque événement énuméré, gigue comprise, sera de $\pm 2 \mu\text{s}$. La gigue sera inférieure à $1 \mu\text{s}$ en moyenne quadratique.

Note 1. — Dans chaque cas, la valeur indiquée correspond au début du créneau de temps de l'événement et à la fin du créneau de temps de l'événement précédent. Les caractéristiques et le séquençement des émissions effectives sont spécifiés aux paragraphes qui s'y rapportent.

Note 2. — Le Supplément G, paragraphe 2.2.2, contient des renseignements sur la mesure de la précision de séquençement.

10.3.11.4.3.5 *Séquence des fonctions* : L'intervalle de temps entre les émissions successives d'une fonction donnée variera de manière à assurer une protection contre le brouillage synchrone.

Note 1. — Chaque émission de fonction est une entité indépendante pouvant occuper n'importe quelle position dans la séquence MRT (sauf que la fonction d'azimut arrière doit être précédée du mot de données de base n° 2).

Note 2. — Des séquences dont l'immunité à l'égard du brouillage synchrone a été démontrée sont présentées au paragraphe 2.1.4 dans le Supplément G.

10.3.11.4.4 **Préambule**

10.3.11.4.4.1 Un signal de préambule sera émis dans tout le secteur de couverture considéré pour identifier la fonction particulière qui suit. Le préambule se composera d'une période d'acquisition de la porteuse radiofréquence, d'un code de temps de référence du récepteur et d'un code d'identification de fonction. Le séquençement des émissions du préambule sera conforme aux spécifications du Tableau A-1 de l'Appendice A.

10.3.11.4.4.2 *Acquisition de la porteuse* : L'émission du préambule débutera par une période de porteuse radiofréquence non modulée, selon les spécifications du Tableau A-1 de l'Appendice A.

10.3.11.4.4.3 **Modulation et codage**

10.3.11.4.4.3.1 *Modulation par déplacement de phase différentielle (MDPD)* : Les codes de préambule et les signaux de données de base et de données auxiliaires spécifiés au paragraphe 10.3.11.4.8 seront émis par MDPD de la porteuse radiofréquence. Un déphasage de $0 \pm 10^\circ$ représentera le chiffre « zéro », tandis qu'un déphasage de $180 \pm 10^\circ$ représentera le chiffre « un ». La rapidité de modulation sera de 15 625 bauds. La précision de séquençement interne de la transition MDPD sera conforme aux spécifications du paragraphe 10.3.11.4.3.4. Il n'y aura aucune modulation d'amplitude pendant la transition de phase. Cette transition ne durera pas plus de $10 \mu\text{s}$ et la phase avancera ou retardera de façon monotone dans toute la région de transition.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.4.4.3.2 *Temps de référence du récepteur* : Tous les préambules contiendront le code de temps de référence du récepteur, soit 11101 (bits I1 à I5). Le temps du point médian de la dernière transition de phase à l'intérieur du code sera le temps de référence du récepteur. Le code de temps de référence du récepteur sera validé par le décodage d'une identification de fonction valide suivant immédiatement le code de temps de référence du récepteur.

10.3.11.4.4.3.3 *Identification de fonction* : Un code d'identification de fonction suivra le code de temps de référence du récepteur. Ce code sera composé de cinq bits d'information (I₆ à I₁₀) permettant d'identifier 31 fonctions différentes, plus deux bits de parité (bits I₁₁ et I₁₂) selon les indications du tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Code</i>						
	<i>I₆</i>	<i>I₇</i>	<i>I₈</i>	<i>I₉</i>	<i>I₁₀</i>	<i>I₁₁</i>	<i>I₁₂</i>
Azimut d'approche	0	0	1	1	0	0	1
Azimut d'approche à cadence élevée	0	0	1	0	1	0	0
Site d'approche	1	1	0	0	0	0	1
Site d'arrondi	0	1	1	0	0	0	1
Azimut arrière	1	0	0	1	0	0	1
Azimut sur 360°	0	1	0	0	1	0	1
Données de base 1	0	1	0	1	0	0	0
Données de base 2	0	1	1	1	1	0	0
Données de base 3	1	0	1	0	0	0	0
Données de base 4	1	0	0	0	1	0	0
Données de base 5	1	1	0	1	1	0	0
Données de base 6	0	0	0	1	1	0	1
Données auxiliaires A	1	1	1	0	0	1	0
Données auxiliaires B	1	0	1	0	1	1	1
Données auxiliaires C	1	1	1	1	0	0	0

Note. — Les codes d'identification de fonction ont été choisis de façon que les bits de parité I₁₁ et I₁₂ satisfassent aux équations suivantes :

$$I_6 + I_7 + I_8 + I_9 + I_{10} + I_{11} = \text{PAIR}$$

$$I_6 + I_8 + I_{10} + I_{12} = \text{PAIR}$$

10.3.11.4.5 Paramètres de guidage en angle : L'information de guidage en angle sera codée en fonction de l'écart de temps à la réception entre les centres des lobes principaux de faisceau battant ALLER et RETOUR. Le codage sera interprété par l'équipement embarqué comme une fonction linéaire du temps selon l'équation :



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

$$\theta = (T_0 - t) V/2$$

dans laquelle :

θ = angle de guidage en azimut ou en site, en degrés

t = écart de temps entre les centres de faisceau ALLER et RETOUR, en microsecondes

T_0 = écart de temps entre les centres de faisceau ALLER et RETOUR pour 0°, en microsecondes

V = constante d'échelle de la vitesse de balayage, en degrés par microsecondes

10.3.11.4.5.1 Les paramètres de guidage en angle auront les valeurs indiquées au tableau suivant :

<i>Fonction</i>	<i>Angle de balayage maximal (degrés)</i>	<i>Valeur de t pour l'angle de balayage maximal (µs)</i>	<i>To (µs)</i>	<i>V (degrés/µs)</i>
Azimut d'approche	de -62 à +62	13 000	6 800	0,020
Azimut d'approche à cadence élevée	de -42 à +42	9 000	4 800	0,020
Azimut arrière	de -42 à +42	9 000	4 800	-0,020
Site d'approche	de -1,5 à +29,5	3 500	3 350	0,020
Site d'arrondi	de -2 à +10	3 200	2 800	0,010

Note 1. — Une pause (temps de non-rayonnement) de durée est prévue entre la fin du balayage ALLER et le début du balayage RETOUR. Le Supplément G, paragraphe 2.2.1, contient des renseignements supplémentaires.

Note 2.— Les angles de balayage maximaux indiqués tiennent compte du fait que l'angle de balayage doit dépasser la limite du secteur de guidage proportionnel d'au moins la moitié de la largeur de l'enveloppe de faisceau battant détectée (en angle équivalent) pour permettre le décodage.

10.3.11.4.5.2 Les tolérances de vitesse du faisceau battant de l'équipement sol et les tolérances d'écart de temps entre les impulsions ALLER et RETOUR correspondant à 0° devront être compatibles avec les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.9 au sujet de la précision.

10.3.11.4.5.3 Les émissions de balayage ALLER et RETOUR seront disposées symétriquement par rapport au point médian de balayage indiqué dans chacun des Tableaux A-2 à A-5 de l'Appendice A. Le point médian de balayage coïncidera avec le centre de l'intervalle de temps entre les émissions de balayage ALLER et RETOUR, avec une tolérance de ±10 µs.

10.3.11.4.6 **Fonctions de guidage en azimut**

10.3.11.4.6.1 Chaque émission d'angle de guidage se composera d'un balayage ALLER suivi d'un balayage RETOUR qui, pour un observateur placé au-dessus de l'antenne, se feront respectivement en

sens d'horloge et en sens inverse. Pour les fonctions d'azimut d'approche, la valeur de l'angle croîtra dans le sens du balayage ALLER. Pour les fonctions d'azimut arrière, la valeur de l'angle croîtra dans le sens du balayage RETOUR.

Note. — Le Supplément G, paragraphe 2.3.1, contient un schéma illustrant les conventions de balayage.

10.3.11.4.6.2 *Signaux sectoriels* :Le format d'émission de toute fonction d'azimut comprendra des créneaux de temps destinés à la sélection d'une antenne de bord, à l'indication hors limites et aux impulsions d'essai que spécifient les Tableaux A-2 et A-3 de l'Appendice A. La précision de séquençement interne des signaux sectoriels sera conforme à la précision de séquençement interne des transitions MDPD spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.3.4.

10.3.11.4.6.2.1 *Identification de l'équipement sol* :Le MLS assurant des services sur une piste donnée sera identifié au moyen d'un indicatif alphabétique à quatre caractères commençant par la lettre M. Cet indicatif, diminué de la première lettre, sera émis sous la forme d'un mot numérique comme l'indique le Tableau A-7 de l'Appendice A.

Note. — Il n'est pas exigé que l'équipement sol MLS émette l'identification en dehors des secteurs de couverture du guidage en angle. Si l'identification de canal MLS est opérationnellement exigée en dehors des secteurs de couverture du guidage en angle, elle peut être obtenue du DME omnidirectionnel associé (voir les paragraphes 10.3.11.5.5.2 et 8.2 dans le Supplément G).

10.3.11.4.6.2.1.1 Ce signal sera émis sur le canal de données vers les zones de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière.

10.3.11.4.6.2.1.2 Le bit de code occupant le créneau de temps précédemment attribué à l'autre identité (code morse) de l'équipement sol à la suite du préambule d'azimut sera fixé dans l'état « ZÉRO ».

10.3.11.4.6.2.2 *Signal de sélection d'antenne de bord*. Un signal destiné à la sélection d'une antenne de bord sera émis sous la forme d'un signal MDPD « zéro » d'une durée de six bits. Ce signal sera disponible dans tout le secteur de couverture où le guidage en azimut d'approche ou en azimut arrière est assuré.

Note. — Ce signal permet de sélectionner l'antenne la plus appropriée dans le cas d'une installation embarquée comprenant plusieurs antennes.

10.3.11.4.6.2.3 *Impulsions d'indication hors limites en azimut* :Lorsque des impulsions d'indication hors limites seront utilisées, elles seront :

- (a) plus fortes que tout signal de guidage hors des limites de couverture ;
- (b) inférieures d'au moins 5 dB au niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à gauche » (« corrigez à droite ») à l'intérieur du secteur de guidage complémentaire « corrigez à gauche » (« corrigez à droite ») ; et

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

(c) inférieures d'au moins 5 dB au niveau du signal de faisceau battant à l'intérieur de la zone de couverture proportionnelle.

Chaque impulsion aura une durée d'au moins 100 μ s à mi-amplitude et ses temps de montée et de descente doivent être inférieurs à 10 μ s.

10.3.11.4.6.2.3.1 Il sera permis, si on le souhaite, d'émettre successivement deux impulsions dans chaque créneau destiné à l'indication hors limites. Lorsque des paires d'impulsions seront utilisées, chaque impulsion aura une durée d'au moins 50 μ s et ses temps de montée et de descente seront inférieurs à 10 μ s.

10.3.11.4.6.2.3.2 Les émissions d'impulsions d'indication hors limites rayonnées par des antennes dont les couvertures se chevauchent seront séparées par un intervalle minimal de 10 μ s.

10.3.11.4.6.2.4 Signaux d'essai émanant du sol

Note. — Du temps a été réservé dans les formats des signaux de guidage en azimuth pour de futurs signaux d'essai émanant du sol.

10.3.11.4.6.2.5 *Guidage complémentaire.* Lorsque le secteur de guidage proportionnel sera plus étroit que la couverture minimale spécifiée aux paragraphes 10.3.11.5.2.2.1.1, alinéa (a) et 10.3.11.5.2.2.2, alinéa (a), un guidage complémentaire sera assuré pour compléter le secteur de couverture par émission d'impulsions de guidage complémentaire « corrigez à gauche » « corrigez à droite » dans les formats destinés aux fonctions d'azimut d'approche, d'azimut d'approche à cadence élevée et d'azimut arrière. Il sera permis d'assurer un guidage complémentaire autrement, en laissant le faisceau battant dépasser les limites du secteur de guidage proportionnel pour fournir une information de guidage complémentaire « corrigez à gauche » ou « corrigez à droite », selon le cas lorsque l'angle décodé dépasse les limites désignées de la couverture du guidage proportionnel.

10.3.11.4.6.2.5.1 L'information de guidage complémentaire sera fournie par émission de paires d'impulsions à l'intérieur des créneaux de temps destinés au balayage en angle. Une paire d'impulsions sera constituée par une impulsion attenante à l'instant de départ du balayage ALLER du faisceau battant et par une impulsion attenante à l'instant d'arrêt du balayage RETOUR. Une deuxième paire sera constituée par une impulsion attenante à l'instant d'arrêt du balayage ALLER du faisceau battant et par une impulsion attenante à l'instant de départ du balayage RETOUR. Les impulsions de guidage complémentaire « corrigez à droite » représenteront les angles positifs et les impulsions de guidage complémentaire « corrigez à gauche » représenteront les angles négatifs. La durée de chaque impulsion de guidage complémentaire sera de 50 ± 5 μ s. Le temps de commutation de l'émetteur entre les impulsions de guidage complémentaire et les émissions de faisceau battant ne dépassera pas 10 μ s. Le temps de montée mesuré sur le flanc de chaque impulsion de guidage complémentaire non attenante au faisceau battant sera inférieur à 10 μ s.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.4.6.2.5.2 Les caractéristiques de signal électromagnétique des impulsions de guidage complémentaire seront les suivantes :

- (a) dans le secteur de guidage complémentaire « corrigez à droite », le niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à droite » dépassera d'au moins 5 dB celui des lobes secondaires du faisceau battant et celui de tous les autres signaux de guidage et signaux d'indication hors limites ;
- (b) dans le secteur de guidage complémentaire « corrigez à gauche », le niveau du signal de guidage complémentaire « corrigez à gauche » dépassera d'au moins 5 dB celui des lobes secondaires du faisceau battant et celui de tous les autres signaux de guidage et signaux d'indication hors limites ;
- (c) dans le secteur de guidage proportionnel, le niveau des signaux de guidage complémentaire sera inférieur d'au moins 5 dB à celui du lobe principal du faisceau battant.

10.3.11.4.6.2.5.3 La densité de puissance du signal de guidage complémentaire sera conforme aux spécifications du paragraphe 10.3.11.4.10.1.

Note 1. — Le Supplément G, paragraphe 2.3.4, contient des éléments indicatifs sur les points suivants:

- (a) séquençement du guidage complémentaire et du faisceau battant ;
- (b) enveloppes des impulsions dans les zones de transition entre les signaux de guidage complémentaire et de faisceau battant ;
- (c) changements de conventions de guidage complémentaire («corrigez à droite »/corrigez à gauche »).

Note 2. — Les limites de la couverture proportionnelle sont émises sous forme de données de base comme il est spécifié au paragraphe 10.3.11.4.8.2.

10.3.11.4.7 Fonctions de guidage en site

10.3.11.4.7.1 *Conventions de balayage.* Pour la fonction de site d'approche, l'angle de guidage en site croissant sera défini par un balayage montant. L'angle de site sera nul dans le plan horizontal passant par le centre de phase de l'antenne correspondante. Chaque émission d'angle de guidage se composera d'un balayage ALLER suivi d'un balayage RETOUR. Le balayage ALLER se fera dans le sens des angles croissants.

10.3.11.4.7.2 *Signal sectoriel.* L'émission d'une impulsion d'indication hors limites sera prévue dans le format destiné à la fonction de site d'approche. Lorsqu'une impulsion d'indication hors limites sera utilisée, elle sera :

- (1) plus forte que tout signal de guidage dans le secteur d'indication hors limites, et



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

(2) inférieure d'au moins 5 dB aux signaux de guidage à l'intérieur du secteur de guidage. Le séquençement de l'indication hors limites sera conforme aux indications du Tableau A-4 de l'Appendice A. La durée de chaque impulsion mesurée à mi-amplitude sera d'au moins 100 μ s et les temps de montée et de descente seront inférieurs à 10 μ s.

10.3.11.4.7.2.1 Il sera permis, si on le souhaite, d'émettre successivement deux impulsions dans chaque créneau destiné à l'indication hors limites. Lorsque des paires d'impulsions seront utilisées, chaque impulsion aura une durée d'au moins 50 μ s et ses temps de montée et de descente seront inférieurs à 10 μ s.

10.3.11.4.8 Fonctions de données.

L'émission de données de base et de données auxiliaires sera prévue dans le format de signal MLS.

Note. — Les spécifications de couverture et de surveillance des données émanant de l'équipement sol figurent au paragraphe 10.3.11.5.4.

10.3.11.4.8.1 *Émissions de données.* Les données seront émises de la manière spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.4.3.1.

10.3.11.4.8.2 *Structure et séquençement des données de base.* Les données de base seront codées sous forme de mots de 32 bits comprenant chacun un préambule de fonction (12 bits) spécifié au paragraphe 10.3.11.4.4 et des données dont la teneur est spécifiée au Tableau A-7 de l'Appendice A. Le séquençement des mots de données de base sera conforme aux spécifications du Tableau A-6 de l'Appendice A. La teneur, l'intervalle maximal entre deux émissions consécutives du même mot et l'organisation des mots seront conformes aux spécifications du Tableau A-7 de l'Appendice A. L'émission des données contenant une information numérique débutera par le bit de poids faible. Le plus petit nombre binaire représentera la limite inférieure absolue de la plage de valeurs et la progression se fera par pas binaires jusqu'à la limite supérieure absolue spécifiée au Tableau A-7 de l'Appendice A.

10.3.11.4.8.2.1 *Teneur des données de base.* Les données spécifiées au Tableau A-7 de l'Appendice A seront définies comme suit :

- (a) Distance antenne d'azimut d'approche — seuil. Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le seuil de piste.
- (b) Limite de couverture proportionnelle en azimut d'approche. Limite du secteur dans lequel le guidage proportionnel en azimut d'approche est assuré.
- (c) Type du signal de guidage complémentaire. Méthode d'obtention du signal de guidage complémentaire en azimut.
- (d) Alignement de descente minimal. Angle minimal de descente le long de l'axe d'azimut nul, défini au paragraphe 10.3.11.1.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (e) État de l'azimut arrière. État opérationnel de l'équipement d'azimut arrière.
- (f) État du DME. État opérationnel de l'équipement DME.
- (g) État de l'azimut d'approche. État opérationnel de l'équipement d'azimut d'approche.
- (h) État du site d'approche. État opérationnel de l'équipement de site d'approche.
- (i) Largeur de faisceau. Largeur de faisceau d'antenne pour une fonction donnée, définie au paragraphe 10.3.11.1.
- (j) Distance DME. Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- (k) Azimut magnétique d'approche. Angle mesuré en sens d'horloge dans le plan horizontal, à l'emplacement de l'antenne d'azimut d'approche, entre le nord magnétique et l'azimut d'approche zéro degré. Le sommet de l'angle mesuré sera le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche.
- (l) Azimut magnétique arrière. Angle mesuré en sens d'horloge dans le plan horizontal, à l'emplacement de l'antenne d'azimut arrière, entre le nord magnétique et l'azimut arrière zéro degré. Le sommet de l'angle mesuré sera le centre de phase de l'antenne d'azimut arrière.
- (m) Limite de couverture proportionnelle en azimut arrière. Limite du secteur dans lequel le guidage proportionnel arrière est assuré.
- (n) Identification de l'équipement sol MLS. Les trois derniers caractères de l'identification de système spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.6.2.1. Les caractères seront chiffrés selon l'Alphabet international n° 5 (IA-5) à l'aide des bits b_1 à b_6 .

Note 1. — L'alphabet international n° 5 (IA-5) est défini au RAG 10 – PARTIE 3.

Note 2. — On peut reconstituer le bit b_7 de ce code dans le récepteur embarqué en prenant le complément du bit b_6 .

10.3.11.4.8.3 *Organisation et séquençement des données auxiliaires.* Les données auxiliaires seront réparties en mots de 76 bits, eux-mêmes répartis comme suit : préambule de fonction (12 bits) spécifié au paragraphe 10.3.11.4.4 ; adresse (8 bits) spécifiée au Tableau A-9 de la l'Appendice A ; données et parité (56 bits) spécifiées aux Tableaux A-10, A-11, A-12, A-13 et A-15 de l'Appendice A. Trois codes d'identification de fonction serviront à distinguer la transmission des données auxiliaires A, des données auxiliaires B et des données auxiliaires C. Le séquençement de la fonction de données auxiliaires sera conforme aux indications du Tableau A-8 de l'Appendice A. Deux formats seront prévus, l'un pour les données numériques et l'autre pour les données en caractères alphanumériques. L'émission des données contenant une information numérique débutera par le bit de poids faible. Les caractères alphanumériques des mots de données B1 à B39 seront codés selon l'Alphabet international n° 5 (IA-5) à l'aide des bits b_1 à b_5 , le bit b_1 étant émis en premier. Les données alphanumériques figurant dans les



autres mots de données seront codées selon l'Alphabet IA-5 à l'aide de 7 bits d'information, plus un bit de parité ajouté à chaque caractère. Les données alphanumériques seront émises dans l'ordre de lecture. L'émission série d'un caractère débutera par le bit de poids faible et s'achèvera par le bit de parité.

Note 1. — L'alphabet international no 5 (1A-5) est défini au RAG 10 – PARTIE 3.

Note 2. — La teneur des données auxiliaires A est spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.8.3.1. Celle des données auxiliaires B est spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.8.3.2 et celle des données auxiliaires C est réservée à l'usage national.

10.3.11.4.8.3.1 *Teneur des données auxiliaires A* : Les éléments de données contenus dans les mots de données auxiliaires A1 à A4 spécifiés au Tableau A-10 de l'Appendice A seront définis comme suit :

- (a) *Déport de l'antenne d'azimut d'approche* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical passant par l'axe de piste.
- (b) *Distance antenne d'azimut d'approche — point d'origine MLS* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- (c) *Alignement de l'azimut d'approche sur l'axe de piste* : Angle minimal que fait l'azimut d'approche zéro degré avec l'axe de piste.
- (d) *Système de coordonnées de l'antenne d'azimut d'approche* : Système de coordonnées (planes ou coniques) des données d'angle émises par l'antenne d'azimut d'approche.

Note. — Bien qu'on ait élaboré l'exigence ci-dessus pour prévoir deux systèmes de coordonnées entre lesquels on a le choix, le système de coordonnées planes n'est pas mis en œuvre et il n'est pas prévu de le mettre en œuvre dans le futur.

- (e) *Hauteur de l'antenne d'azimut d'approche* : Hauteur du centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche par rapport au point d'origine MLS.
- (f) *Déport de l'antenne de site d'approche* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne de site au plan vertical passant par l'axe de piste.
- (g) *Distance point d'origine MLS — seuil* : Distance, mesurée dans la direction de l'axe de piste, du point d'origine MLS au seuil de piste.
- (h) *Hauteur de l'antenne de site d'approche* : Position sur la verticale du centre de phase de l'antenne de site par rapport au point d'origine MLS.
- (i) *Altitude du point d'origine MLS* : Hauteur du point d'origine MLS par rapport au niveau moyen de la mer (msl).
- (j) *Hauteur du seuil de piste* : Hauteur de l'intersection du seuil et de l'axe de piste par rapport au point d'origine MLS.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (k) *Déport DME* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical passant par l'axe de piste.
- (l) *Distance DME — point d'origine MLS* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne DME au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- (m) *Hauteur de l'antenne DME* : Hauteur du centre de phase de l'antenne DME par rapport au point d'origine MLS.
- (n) *Distance extrémité aval de piste — point d'origine MLS* : Distance, mesurée dans la direction de l'axe de piste, de l'extrémité aval de piste au point d'origine MLS.
- (o) *Déport de l'antenne d'azimut arrière* : Distance minimale du centre de phase de l'antenne d'azimut arrière au plan vertical passant par l'axe de piste.
- (p) *Distance antenne d'azimut arrière — point d'origine MLS* : Distance minimale de l'antenne d'azimut arrière au plan vertical perpendiculaire à l'axe de piste qui contient le point d'origine MLS.
- (q) *Coincidence de l'azimut arrière et de l'axe de piste* : Angle minimal que fait l'azimut arrière zéro degré avec l'axe de piste.
- (r) *Système de coordonnées de l'antenne d'azimut arrière* : Système de coordonnées (planes ou coniques) des données d'angle émises par l'antenne d'azimut arrière.
- Note — Bien qu'on ait élaboré l'exigence ci-dessus pour prévoir deux systèmes de coordonnées entre lesquels on a le choix, le système de coordonnées planes n'est pas mis en œuvre et il n'est pas prévu de le mettre en œuvre dans le futur.*
- (s) *Hauteur de l'antenne d'azimut arrière*. Hauteur du centre de phase de l'antenne d'azimut arrière par rapport au point d'origine MLS.

Note. — Il est entendu qu'aucun mot de données A supplémentaire ne sera défini.

10.3.11.4.8.3.2 *Teneur des mots de données auxiliaires B* : Les mots de données auxiliaires B seront définis de la manière indiquée dans les Tableaux A-11 et A-13 de l'Appendice A.

10.3.11.4.8.3.2.1 *Données relatives aux procédures MLS/RNAV (système d'atterrissage hyperfréquences/navigation de surface)* : Les mots de données auxiliaires B1 à B39 serviront au besoin à transmettre les données nécessaires aux procédures MLS/RNAV. Ces données pourront être divisées en deux bases distinctes : l'une émise dans le secteur de couverture en azimut d'approche et l'autre émise dans le secteur de couverture en azimut arrière. Pour chaque procédure, les données seront communiquées à l'aide de la base de données émise dans le secteur de couverture où la procédure commence. Les données relatives à une approche interrompue seront communiquées à l'aide de la base de données concernant la procédure d'approche associée.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.4.8.3.2.2 *Structure des bases de données relatives aux procédures* : Chaque base de données relative à une procédure sera structurée comme suit :

- (a) un mot de correspondance/CRC indiquera la taille de la base de données, le nombre de procédures qui y sont définies et le code de contrôle de redondance cyclique (CRC) pour la validation de la base de données ;
- (b) des mots indicateurs de procédure indiqueront toutes les procédures d'approche et de départ nommées dans la base de données ;
- (c) des mots de données définiront les coordonnées et la succession des points de cheminement des procédures.

Note.— La structure et le codage des mots auxiliaires B1 à B39 sont définis dans les Tableaux A-14 à A-17 de l'Appendice A. Des éléments indicatifs sur le codage des procédures MLS/RNAV figurent dans le Supplément G.

10.3.11.4.9 *Précision du système*. Sauf indication contraire, les exigences de précision ci-après seront respectées avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — Les limites globales d'erreur comprennent les erreurs de toutes origines (exemples : erreurs provenant de l'équipement embarqué, de l'équipement sol et des effets de propagation).

Note 2. — Il est entendu que les limites d'erreur seront appliquées sur un segment de vol qui comprend le point de repère d'approche ou le point de repère d'azimut arrière. Le Supplément G, paragraphe 2.5.2, contient des renseignements au sujet de l'interprétation des erreurs MLS et au sujet de la mesure de ces erreurs sur un segment de vol adapté à la vérification en vol.

Note 3. — Pour déterminer la dégradation admissible des erreurs ailleurs qu'au point de repère approprié, il faut d'abord convertir la valeur linéaire de la précision spécifiée au point de repère en valeur angulaire équivalente en prenant l'antenne pour origine.

10.3.11.4.9.1 *Point de repère d'approche MLS* : La hauteur du point de repère d'approche MLS sera de 15 m (50 ft). Une tolérance de +3 m (10 ft) sera admise.

Note 1. — Sur le plan opérationnel, la définition de la hauteur du point de repère d'approche MLS a pour but d'assurer un guidage sûr au-dessus des obstacles ainsi qu'une utilisation sûre et efficace de la piste desservie. La hauteur mentionnée au paragraphe 10.3.11.4.9.1 se rapporte à une piste de code 3 ou 4 telle que la définit le RAG 14 – PARTIE A.

Note 2. — D'autre part, le point de repère est un point commode où la précision et divers paramètres de la fonction peuvent être spécifiés.

Note 3. — Les hauteurs ci-dessus du point de repère d'approche MLS ont été calculées pour une distance verticale maximale de 5,8 m (19 ft) entre la trajectoire de l'antenne d'alignement de descente de bord et la trajectoire du bas des roues à la verticale du seuil. Dans le cas des aéronefs pour lesquels ce

critère est insuffisant, il peut être nécessaire de prendre des dispositions afin soit de maintenir une marge adéquate au seuil, soit d'adapter les minimums d'exploitation autorisés.

10.3.11.4.9.2 *Point de repère d'azimut arrière MLS* : La hauteur du point de repère d'azimut arrière MLS sera de 15 m (50 ft). Une tolérance de +3 m (10 ft) sera admise.

Note. — La définition du point de repère d'azimut arrière MLS a pour but d'établir un point commode où la précision et divers paramètres de la fonction peuvent être spécifiés.

10.3.11.4.9.3 La PFE sera constituée par les composantes fréquentielles de l'erreur de signal de guidage à la sortie du récepteur embarqué qui sont inférieures à 0,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en azimut et inférieures à 1,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en site. Le CMN sera constitué par les composantes fréquentielles de l'erreur de signal de guidage à la sortie du récepteur embarqué qui sont supérieures à 0,3 rad/s dans le cas de l'information de guidage en azimut et supérieures à 0,5 rad/s dans le cas de l'information de guidage en site. La pulsation de coupure du filtre de sortie du récepteur servant à cette mesure est égale à 10 rad/s.

10.3.11.4.9.4 *Fonctions de guidage en azimut d'approche* : Sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, au point de repère d'azimut d'approche, les performances de la fonction d'azimut d'approche seront conformes aux dispositions suivantes :

- (a) la PFE ne dépassera pas ± 6 m (20 ft) ;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 3,5$ m (11,5 ft) ;
- (c) le CNM ne dépassera pas $\pm 3,2$ m (10,5 ft), ou $0,1^\circ$ si cette valeur est inférieure à la précédente.

10.3.11.4.9.4.1 Au point de repère d'approche, la PFE ne dépassera pas ± 4 m (13,5 ft).

10.3.11.4.9.4.2 La précision linéaire spécifiée au point de repère sera maintenue dans toute la zone de couverture de piste spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.2, sauf lorsqu'une dégradation sera tolérée selon les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.9.4.3.

10.3.11.4.9.4.3 *Tolérance de dégradation* : Sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en azimut d'approche, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- (a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à 37 km (20 NM) du seuil de piste dans le prolongement de l'axe de piste seront égales à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère d'approche. La limite de CMN sera de $0,1^\circ$ à 37 km (20 NM) du point de repère d'approche dans le prolongement de l'axe de piste sous l'angle d'alignement de descente minimal.
- (b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ seront égales à 1,5 fois la valeur dans le prolongement de



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche. La limite angulaire de CMN pour un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ est égale à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche.

(c) *En fonction de l'angle de site* : La limite de PFE et la limite de PFN ne croîtront pas lorsque l'angle de site est inférieur ou égal à 9° . La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle de site de 15° mesuré depuis le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche seront égales à 2 fois la valeur admise au-dessous de 9° à la même distance du point de repère d'approche et sous le même angle d'azimut. La limite de CMN ne croitra pas avec l'angle de site.

(d) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne dépasseront pas $0,2^\circ$ dans aucune zone de couverture.

10.3.11.4.9.4.3.1 Le CMN ne dépassera $0,1^\circ$ dans aucune zone de couverture.

10.3.11.4.9.4.4 *PFE et PFN angulaires maximaux* :Sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en tout point de la zone de couverture, les limites d'erreur angulaire s'établiront comme suit :

- (a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,25^\circ$;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,15^\circ$.

10.3.11.4.9.5 *Fonctions de guidage en azimut arrière* :Au point de repère d'azimut arrière, les performances de la fonction d'azimut arrière seront conformes aux dispositions suivantes :

- (a) la PFE ne dépassera pas ± 6 m (20 ft) ;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 3,5$ m (11,5 ft) ;
- (c) le CNM ne dépassera pas $\pm 3,2$ m (10,5 ft), ou $0,1^\circ$ si cette valeur est inférieure à la précédente.

10.3.11.4.9.5.1 *Tolérance de dégradation* :En azimut arrière, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- (a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à la limite de couverture dans le prolongement de l'axe de piste seront égales à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère d'azimut arrière. La limite angulaire de CMN à 18,5 km (10 NM) de l'extrémité aval de la piste dans le prolongement de son axe sera égale à 1,3 fois la valeur spécifiée au point de repère d'azimut arrière.
- (b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 20^\circ$ seront égales à 1,5 fois la valeur dans le prolongement de piste à la même distance du point de repère d'azimut arrière. La limite angulaire de CMN

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

sous un angle d'azimut de $\pm 20^\circ$ sera égale à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'azimut arrière.

- (c) *En fonction de l'angle de site* : La limite de PFE et la limite de PFN ne croîtront pas lorsque l'angle de site est inférieur ou égal à 9° . La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle de site de 15° mesuré depuis le centre de phase de l'antenne d'azimut arrière seront égales à 2 fois la valeur admise au-dessous de 9° à la même distance du point de repère d'azimut arrière et sous le même angle d'azimut. La limite de CMN ne croîtra pas avec l'angle de site.
- (d) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne dépasseront pas $0,2^\circ$ dans aucune zone de couverture.

10.3.11.4.9.5.2 *PFE et PFN angulaires maximaux* : En tout point de la zone de couverture, les limites d'erreur angulaires s'établiront comme suit :

- (a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,50^\circ$;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,30^\circ$.

10.3.11.4.9.6 *Fonction de guidage en site* : Dans le cas de l'équipement implanté de façon à fournir un alignement de descente d'angle nominal inférieur ou égal à 3° , sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, les performances de la fonction de site d'approche au point de repère d'approche seront conformes aux dispositions suivantes :

- (a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,6$ m (2 ft) ;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,4$ m (1,3 ft) ;
- (c) le CMN ne dépassera pas $\pm 0,3$ m (1 ft).

10.3.11.4.9.6.1 *Tolérance de dégradation* : Sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en site d'approche, il sera toléré que la valeur angulaire de la PFE, du PFN et du CMN croisse linéairement jusqu'aux limites de couverture comme suit :

- (a) *En fonction de la distance* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN à 37 km (20 NM) du seuil de piste sur l'alignement de descente minimal seront égales à $0,2^\circ$. La limite de CMN sera de $0,1^\circ$ à 37 km (20 NM) du point de repère d'approche dans le prolongement de l'axe de piste sous l'angle d'alignement de descente minimal.
- (b) *En fonction de l'angle d'azimut* : La limite angulaire de PFE et la limite angulaire de PFN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ seront égales à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche. La limite angulaire de CMN sous un angle d'azimut de $\pm 40^\circ$ sera égale à 1,3 fois la valeur dans le prolongement de l'axe de piste à la même distance du point de repère d'approche.

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (c) *En fonction de l'angle de site* : Sous les angles de site supérieurs à l'angle de site de l'alignement de descente minimal ou à 3° si cette valeur est plus petite et jusqu'au maximum de la couverture de guidage proportionnel et à la verticale du point de repère d'approche, il sera toléré que la limite angulaire de PFE, la limite angulaire de PFN et la limite angulaire de CMN croissent linéairement de manière que sous un angle de site de 15° la limite soit égale à 2 fois la valeur spécifiée au point de repère. Le CMN directement au-dessus du point de repère ne dépassera $\pm 0,07^\circ$ en aucun cas. Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à l'alignement de descente minimal et l'angle maximal de couverture du guidage proportionnel, les dégradations en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui sont spécifiées aux alinéas (a) et (b) s'appliqueront.
- (d) Les limites de PFE, PFN et CMN ne croîtront pas avec l'angle de site dans la zone comprise entre l'angle d'alignement de descente minimal et l'angle égal à 60 % de ce dernier. Sous les angles de site inférieurs à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.3.2.1.2, et à la verticale du point de repère d'approche, il sera toléré que la limite angulaire de PFE, la limite angulaire de PFN et la limite angulaire de CMN croissent linéairement jusqu'à 6 fois la valeur au point de repère d'approche. Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal, et en descendant jusqu'à la limite de couverture, la dégradation en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui est spécifiée aux alinéas (a) et (b) s'appliquera. Il ne sera admis en aucun cas que la PFE dépasse $0,8^\circ$, ou que le CMN dépasse $0,4^\circ$.
- (e) *CMN maximal* : Les limites de CMN ne dépasseront pas $0,2^\circ$ dans aucune zone de couverture pour les angles de site supérieurs à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal.

10.3.11.4.9.6.2 *PFE et PFN angulaires maximaux* :Sauf dans les cas prévus au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations MLS simplifiées, en tout point de la zone de couverture situé à un angle de site supérieur à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal, les limites d'erreur angulaire s'établiront comme suit :

- (a) la PFE ne dépassera pas $\pm 0,25^\circ$;
- (b) le PFN ne dépassera pas $\pm 0,15^\circ$.

10.3.11.4.9.6.3 La limite angulaire de croissance linéaire de la limite de PFE, de la limite de PFN et de la limite de CMN sous les angles inférieurs à 60 % de l'angle de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture sera égale à 3 fois la valeur admise au point de repère d'approche.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Note. — Pour les autres zones de couverture à l'intérieur du secteur angulaire compris entre un angle de site équivalant à 60 % de l'alignement de descente minimal et en descendant jusqu'à la limite de couverture, il est recommandé que la dégradation en fonction de la distance et de l'angle d'azimut qui est spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.9.6.1, alinéas (a) et (b) s'applique.

10.3.11.4.9.6.4 CMN maximal : La limite de CMN ne sera supérieure à 0,1° en aucun point de la zone de couverture pour les angles de site supérieurs à 60 % de l'angle d'alignement de descente minimal.

10.3.11.4.9.6.5 La PFE ne dépasse pas 0,35° et que le CMN ne dépassera pas 0,2°.

10.3.11.4.9.6.6 Dans son volume de couverture, un équipement de site d'approche implanté de façon à fournir un alignement de descente minimal d'angle supérieur à 3° ne sera pas d'une précision angulaire inférieure à celle qui est spécifiée pour l'équipement implanté de façon à fournir un alignement de descente minimal de 3°.

10.3.11.4.10 **Densité de puissance**

10.3.11.4.10.1 La densité de puissance des signaux MDPD, des signaux de guidage complémentaire et des signaux de guidage en angle sera supérieure ou égale aux valeurs ci-dessous dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles en tout point de la couverture, sauf disposition contraire du paragraphe 10.3.11.4.10.2.

Fonction	Signaux MDPD (dBW/m ²)	Signaux d'angle (dBW/m ²)			Signaux de guidage complémentaire (dBW/m ²)
		1° (Largeur de faisceau d'antenne)	2°	3°	
Guidage en azimut d'approche	-89,5	-85,7	-79,7	-76,2	-88,0
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	-89,5	-88,0	-84,5	-81,0	-88,0
Guidage en azimut arrière	-89,5	-88,0	-82,7	-79,2	-88,0
Guidage en site d'approche	-89,5	-88,0	-84,5	S/O	S/O

S/O = sans objet

Note. — Le tableau ci-dessus spécifie les densités de puissance minimales pour les signaux de guidage complémentaire et de faisceau battant. Les valeurs relatives des deux types de signaux sont indiquées au paragraphe 10.3.11.4.6.2.5.2.

10.3.11.4.10.2 La densité de puissance des signaux de guidage en azimut d'approche dépassera celle qui est spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.10.1 d'au moins :

- (a) 15 dB au point de repère d'approche ;
- (b) 5 dB pour des antennes ayant une largeur de faisceau de 1° ou 9 dB pour des antennes ayant une largeur de faisceau supérieure ou égale à 2°, à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point d'origine MLS ou du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut.

Note 1. — Pour l'atterrissage automatique, l'équipement d'azimut d'approche fournira normalement, près de la surface de la piste, des densités de puissance des signaux angulaires supérieures à celles qui sont spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.10.1. Le Supplément G donne des éléments indicatifs en ce qui concerne la largeur du faisceau d'antenne et le bilan de puissance.

Note 2. — Les spécifications des paragraphes 10.3.11.5.2.2 et 10.3.11.5.3.2 relatives à la couverture tiennent compte des difficultés d'implantation de l'équipement sol qui peuvent empêcher de fournir la densité de puissance spécifiée au paragraphe 10.3.11.4.10.2.

10.3.11.4.10.3 Densités de puissance relatives des trajets multiples

10.3.11.4.10.3.1 Dans la couverture en azimut du MLS à 60 m (200 ft) ou plus au-dessus du seuil, la durée d'un signal de faisceau battant réfléchi dont la densité de puissance est de plus de 4 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage en azimut d'approche ou du guidage en azimut à cadence élevée sera inférieure à 1 s, tel que le voit un aéronef qui suit une approche publiée.

10.3.11.4.10.3.2 Dans le secteur de guidage proportionnel en azimut du MLS, au-dessous de 60 m (200 ft) au-dessus du seuil, la densité de puissance d'un signal de faisceau battant réfléchi du guidage d'approche en azimut ou du guidage d'approche en azimut à cadence élevée sera de moins de 10 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage d'approche en azimut ou du guidage d'approche en azimut à cadence élevée. Sur l'axe de la piste, le signal réfléchi ne dégradera pas la forme du faisceau battant d'azimut et ne générera pas d'erreurs à la sortie d'un récepteur qui dépassent les tolérances spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.9.

10.3.11.4.10.3.3 Dans la couverture en site du MLS, la durée d'un signal de faisceau battant réfléchi du guidage d'approche en site dont la densité de puissance est de plus de 4 dB au-dessous de la densité de puissance du signal de faisceau battant du guidage d'approche en site sera inférieure à 1 s, tel que le voit un aéronef qui suit une approche publiée.

10.3.11.5 CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉQUIPEMENT SOL

10.3.11.5.1 *Synchronisation et contrôle.* La synchronisation du multiplexage par répartition dans le temps des émissions de guidage en angle et de données, dont la liste figure au paragraphe 10.3.11.4.3.3, sera contrôlée.

Note. — Des dispositions spécifiques applicables au contrôle de diverses fonctions MLS figurent aux paragraphes 10.3.11.5.2.3 et 10.3.11.5.3.3.

10.3.11.5.1.1 *Rayonnement résiduel des fonctions MLS.* Pendant les périodes où une autre fonction est émise, le rayonnement résiduel d'une fonction sera inférieur d'au moins 70 dB au niveau de son émission.



Note. — Le niveau permis de rayonnement résiduel d'une fonction particulière est un niveau qui n'a aucun effet défavorable sur la réception de toute autre fonction et qui dépend de l'implantation de l'équipement et de la position de l'aéronef.

10.3.11.5.2 Équipement de guidage en azimut

10.3.11.5.2.1 *Caractéristiques du faisceau battant* :Les antennes d'équipement sol d'azimut produiront un faisceau en éventail étroit dans le plan horizontal et large dans le plan vertical, qui balayera horizontalement le secteur de guidage proportionnel d'une limite à l'autre.

10.3.11.5.2.1.1 *Système de coordonnées* :L'information de guidage en azimut sera rayonnée soit en coordonnées coniques, soit en coordonnées planes.

10.3.11.5.2.1.2 *Largeur du faisceau d'antenne* :La largeur du faisceau d'antenne ne dépassera pas 4°.

Note. — Il est entendu que dans toute la zone de couverture, l'enveloppe de faisceau battant détectée ne dépasse pas 250 μ s (équivalent d'une largeur de faisceau de 5°) afin que l'équipement embarqué décode correctement l'angle.

10.3.11.5.2.1.3 *Forme du faisceau battant* :Les points à -10 dB de l'enveloppe de faisceau seront décalés, par rapport au centre du faisceau, au minimum de 0,76 fois la largeur de faisceau et au maximum de 0,96 fois la largeur de faisceau.

Note. — La forme décrite pour le faisceau est obtenue sur l'axe de pointage à l'aide d'un filtre approprié en l'absence de multitrajets. Le Supplément G, paragraphes 3.1 et 3.2, contient des renseignements sur la forme du faisceau et sur les lobes secondaires.

10.3.11.5.2.2 Couverture

Note. — Les Figures G-5A, G-5B et G-6 du Supplément G contiennent des schémas illustrant la couverture spécifiée ci-dessous.

10.3.11.5.2.2.1 *Azimut d'approche* :Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, l'équipement sol d'azimut d'approche rayonnera une information de guidage au minimum dans les volumes d'espace ci-après.

10.3.11.5.2.2.1.1 *Zone d'approche* : Zone comprise :

- (a) latéralement dans un secteur de 80° (normalement 40° de part et d'autre de l'axe de pointage de l'antenne) qui a pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche ;
- (b) longitudinalement jusqu'à 41,7 km (22,5 NM) de l'antenne d'azimut d'approche ;
- (c) verticalement entre :


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (1) une surface conique inférieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche et inclinée vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, une hauteur de 600 m (2 000 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le centre de phase de l'antenne ;
- (2) une surface conique supérieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne d'azimut d'approche, inclinée vers le haut de 15° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 6 000 m (20 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Lorsque des obstacles intermédiaires font saillie au-dessus de la surface inférieure, il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe.

Note 2. — Lorsqu'il est établi qu'une information de guidage trompeuse existe en dehors du secteur de couverture publié et que les procédures opérationnelles appropriées ne peuvent pas apporter de solutions acceptables, on pourra faire appel, pour limiter les effets de cette information, à certaines techniques telles que l'adaptation du secteur de guidage proportionnel et l'emploi de signaux d'indication hors limites. Le Supplément G, Section 8, contient des éléments indicatifs sur l'emploi de ces techniques.

Note 3. — Lorsque le secteur de guidage proportionnel est plus étroit que la couverture latérale minimale spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.1, alinéa (a), les signaux de guidage complémentaire spécifiés au paragraphe 10.3.11.4.6.2.5 sont nécessaires.

10.3.11.5.2.2.1.2 Zone de piste : Zone comprise :

- (a) horizontalement dans un secteur de 45 m (150 ft) de part et d'autre de l'axe de piste, qui part de l'extrémité aval de celle-ci et s'étend parallèlement à cet axe dans la direction d'approche jusqu'à la zone de couverture opérationnelle minimale décrite au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.3 ;
- (b) verticalement entre :
 - (1) une surface horizontale située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut ; et
 - (2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut, inclinée vers le haut de 20° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 600 m (2 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Le Supplément G, paragraphe 2.3.6, contient des renseignements sur la détermination du point mentionné à l'alinéa (b)(1).

Note 2. — Il est entendu que le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe peut être autorisé, pour autant que la qualité du signal puisse satisfaire aux exigences du paragraphe 10.3.11.4.9.4 relatives à la précision.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.5.2.2.1.2.1 Le niveau inférieur de couverture dans la zone de piste sera situé à 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'axe de piste.

10.3.11.5.2.2.1.2.2 Lorsque les besoins de l'atterrissage automatique, du roulage ou du décollage l'exigeront, le niveau inférieur de couverture dans la zone de piste ne sera pas situé à plus de 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'axe de piste.

Note. — Il est entendu que la limite inférieure de couverture de 2,5 m (8 ft) s'applique à toutes les pistes. On trouvera au Supplément G, paragraphe 2.3.6, des indications sur la possibilité d'appliquer avec moins de rigueur à 2,5 m (8 ft) les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.10.2 relatives à la densité de puissance.

10.3.11.5.2.2.1.3 *Zone de couverture opérationnelle minimale* : Zone comprise :

- (a) latéralement dans un secteur de 10° de part et d'autre de l'axe de piste, ayant pour origine le point d'origine MLS ;
- (b) longitudinalement du seuil de piste dans la direction d'approche jusqu'à la limite de la couverture longitudinale spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.1, alinéa (b) ;
- (c) verticalement entre :
 - (1) un plan inférieur qui passe par la ligne située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du seuil de piste et qui est incliné vers le haut de manière à atteindre la hauteur de la surface spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.1, alinéa (c) (1) à la limite de la couverture longitudinale ;
 - (2) la surface supérieure spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.2.2.1.1, alinéa (c) 2).

10.3.11.5.2.2.1.4 L'équipement sol d'azimut d'approche rayonnera verticalement une information de guidage jusqu'à 30° au-dessus de l'horizontale.

10.3.11.5.2.2.1.5 Le secteur minimal de guidage proportionnel aura la valeur indiquée ci-après :

Distance antenne d'azimut d'approche-seuil (AAT)	Couverture minimale proportionnelle
AAT < 500 m (1 640 ft)	±8°
500 m (1 640 ft) < AAT < 3 100 m (10 170 ft)	±6°
3 100 m (10 170 ft) < AAT	±4°

10.3.11.5.2.2.2 *Azimut arrière* : L'équipement sol d'azimut arrière rayonnera une information dans le volume d'espace ci-après au minimum :

- (a) horizontalement dans un secteur de 20° de part et d'autre de l'axe de piste, qui a pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière et s'étend dans la direction d'approche interrompue jusqu'à 18,5 km (10 NM) au minimum de l'extrémité aval de piste ;
- (b) verticalement dans la zone de piste entre :



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (1) une surface horizontale située à 2,5 m (8 ft) au-dessus du point de l'axe de piste qui se trouve à la limite supérieure de visibilité directe depuis l'antenne d'azimut arrière ;
et
 - (2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière, inclinée vers le haut de 20° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 600 m (2 000 ft) de hauteur.
- (c) verticalement dans la zone d'azimut arrière entre :
- (1) une surface conique ayant pour origine un point situé à 2,5 m (8 ft) au-dessus de l'extrémité aval de la piste, inclinée vers le haut de 0,9° par rapport à l'horizontale ; et
 - (2) une surface conique ayant pour origine l'antenne d'équipement sol d'azimut arrière, inclinée vers le haut de 15° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 3 000 m (10 000 ft) de hauteur.

Note 1. — Le Supplément G, paragraphe 2.3.6, contient des renseignements sur la détermination du point mentionné à l'alinéa (b) (1).

Note 2. — Lorsque les caractéristiques physiques de la piste ou des obstacles empêchent de respecter les exigences des alinéas (b) et (c), il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la limite inférieure de visibilité directe.

10.3.11.5.2.2.3 L'installation d'azimut arrière rayonnera une information de guidage jusqu'à 30° au-dessus de l'horizontale.

10.3.11.5.2.2.4 Le secteur minimal de guidage proportionnel mesurera 10° de part et d'autre de l'axe de piste.

Note. — Le Supplément G, paragraphe 7.5, contient les modalités d'application.

10.3.11.5.2.3 Moniteurs et commandes

10.3.11.5.2.3.1 Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, les moniteurs d'azimut d'approche et d'azimut arrière feront cesser le rayonnement des fonctions correspondantes, et un avertissement sera transmis aux points de commande désignés si l'une quelconque des conditions ci-après dure plus longtemps que la période de temps spécifiée :

- (a) variation de la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de piste, telle que la PFE au point de repère d'approche ou dans la direction d'une radiale d'azimut quelconque dépasse les limites spécifiées aux paragraphes 10.3.11.4.9.4 et 10.3.11.4.9.5 pendant plus d'une seconde ;

**CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION**

- (b) chute de la puissance rayonnée, dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications des paragraphes 10.3.11.4.10.1 et 10.3.11.4.6.2.5.2 pendant plus d'une seconde ;
- (c) erreur constatée plus d'une fois dans les émissions MDPD de préambule pendant une période quelconque d'une seconde ;
- (d) erreur de synchronisation MRT d'une fonction d'azimut donnée, telle que les tolérances spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.3.2 sont dépassées pendant plus d'une seconde.

Note. — *Le Supplément G, Section 6, contient des éléments indicatifs.*

10.3.11.5.2.3.2 La conception et le fonctionnement du moniteur seront tels que le rayonnement cessera et qu'un avertissement sera donné aux points de commande désignés en cas de panne du moniteur lui-même.

10.3.11.5.2.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée, temps de rayonnement nul compris, ne dépassera pas les périodes spécifiées au paragraphe 10.3.11.5.2.3.1. Toute tentative faite pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours sera menée à bien dans ces délais et les temps de rayonnement nul ne dépassera pas 500 millisecondes. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne sera faite moins de 20s après l'arrêt de l'équipement.

10.3.11.5.2.4 **Besoins d'intégrité et de continuité du service pour l'azimut MLS**

10.3.11.5.2.4.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne sera pas inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour un azimut MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III.

10.3.11.5.2.4.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne sera pas inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage pour un azimut MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I.

10.3.11.5.2.4.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné sera supérieure à:

- (a) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un azimut MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie II ou catégorie IIIA (équivalent à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement) ;
- (b) $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 30 secondes pour un azimut MLS destiné à être utilisé pour toute la gamme des opérations de catégorie III (équivalent à 4 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.5.2.4.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépassera $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un azimuth MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I (équivalent à 1000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — *Le Supplément G, Section 11, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.*

10.3.11.5.2.4.5 Précision de l'équipement sol

10.3.11.5.2.4.5.1 Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de piste ne dépassera pas l'équivalent de ± 3 m (10 ft) au point de repère d'approche MLS.

10.3.11.5.2.4.5.2 La part due à l'équipement sol dans le CMN au point de repère ne dépassera pas 1 m (3,3 ft), ou $0,03^\circ$ si cette valeur est plus petite, avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — *Il s'agit de l'erreur due à l'équipement, qui ne comprend aucun effet de propagation.*

Note 2. — *Le Supplément G, paragraphe 2.5.2, contient des éléments indicatifs sur la mesure de ce paramètre.*

10.3.11.5.2.4.6 Implantation

Note 1. — *Il est entendu que l'impossibilité d'implanter l'équipement sol d'azimut dans le prolongement de l'axe de piste ne doit pas s'opposer à l'installation du MLS.*

Note 2. — *Le Supplément G, paragraphe 4.3, contient des éléments indicatifs sur les zones critiques et sensibles des antennes d'azimut.*

10.3.11.5.2.4.6.1 Normalement, l'antenne d'équipement sol d'azimut d'approche sera implantée dans le prolongement de l'axe de piste au-delà de l'extrémité aval et sera réglée de façon que le plan vertical passant par l'alignement de piste zéro degré passe par le point de repère d'approche MLS. L'antenne sera implantée conformément aux exigences des RAG 14 PARTIES A et B relatives au franchissement des obstacles.

10.3.11.5.2.4.6.2 L'antenne d'équipement sol d'azimut arrière sera normalement implantée dans le prolongement de l'axe de piste à l'extrémité amont et sera réglée de façon que le plan vertical passant par l'alignement de piste zéro degré passe par le point de repère d'azimut arrière.

10.3.11.5.3 Équipement de guidage en site

10.3.11.5.3.1 *Caractéristiques du faisceau battant* : L'antenne d'équipement sol de site produira un faisceau en éventail étroit dans le plan vertical et large dans le plan horizontal qui balaye verticalement le secteur de guidage proportionnel d'une limite à l'autre.

10.3.11.5.3.1.1 *Système de coordonnées* : L'information de guidage en site d'approche sera rayonnée en coordonnées coniques.


CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.5.3.1.2 *Largeur du faisceau d'antenne* : La largeur du faisceau d'antenne ne dépassera pas 2,5°.

10.3.11.5.3.1.3 *Forme de faisceau battant* : Les points -10 dB de l'enveloppe de faisceau seront décalés, par rapport à l'axe, au minimum de 0,76 fois la largeur de faisceau et au maximum de 0,96 fois la largeur de faisceau.

Note. — La forme décrite pour le faisceau est obtenue sur l'axe de pointage à l'aide d'un filtre approprié en l'absence de multitrajets. Le Supplément G, paragraphes 3.1 et 3.2, contient des renseignements sur la forme du faisceau et sur les lobes secondaires.

10.3.11.5.3.2 Couverture

Note. — La Figure G-10A du Supplément G contient des schémas illustrant la couverture spécifiée.

10.3.11.5.3.2.1 *Site d'approche*. Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, l'équipement sol de site d'approche rayonnera une information de guidage proportionnel au minimum dans le volume d'espace ci-après :

10.3.11.5.3.2.1.1 *Zone d'approche. Zone comprise* :

- (a) latéralement dans un secteur ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site, d'une ouverture au moins égale au secteur de guidage proportionnel produit par l'équipement sol d'azimut d'approche à la limite de la couverture longitudinale ;
- (b) longitudinalement de l'antenne de site, dans la direction d'approche, jusqu'à 37 km (20 NM) du seuil ;
- (c) verticalement entre :
 - (1) une surface conique inférieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site et inclinée vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, une hauteur de 600 m (2 000 ft) au-dessus du plan horizontal qui passe par le centre de phase de l'antenne ;
 - (2) une surface conique supérieure ayant pour origine le centre de phase de l'antenne de site, inclinée vers le haut de 7,5° par rapport à l'horizontale et qui s'étend jusqu'à 6 000 m (20 000 ft) de hauteur.

Note. — Lorsque les caractéristiques physiques de la zone d'approche empêchent de respecter les exigences des alinéas (a), (b) et (c) (1), il est entendu qu'il n'est pas nécessaire d'assurer le guidage au-dessous de la ligne de visibilité directe.

10.3.11.5.3.2.1.1.1 L'équipement sol de site d'approche assurera un guidage proportionnel jusqu'à plus de 7,5° au-dessus de l'horizontale lorsque l'exploitation l'exige.

10.3.11.5.3.2.1.2 *Zone de couverture opérationnelle minimale* : Zone comprise :

CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

- (a) latéralement dans un secteur ayant pour origine le point d'origine MLS, de 10° de part et d'autre de l'axe de piste ;
- (b) longitudinalement de 75 m (250 ft) du point d'origine MLS, dans la direction du seuil, jusqu'à la limite de couverture spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.3.2.1.1, alinéa (b) ;
- (c) verticalement entre la surface supérieure spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.3.2.1.1, alinéa (c) (2) et la plus élevée des deux surfaces ci-après :
 - (1) une surface qui est le lieu géométrique des points situés à 2,5 m (8 ft) au-dessus de la piste ;
 - (2) un plan ayant pour origine le point d'origine MLS et incliné vers le haut de manière à atteindre, à la limite de la couverture longitudinale, la hauteur de la surface spécifiée au paragraphe 10.3.11.5.3.2.1.1, alinéa (c) (1).

Note. — Le Supplément G, paragraphe 3.3, contient des renseignements sur le diagramme de rayonnement horizontal de l'antenne de site d'approche.

10.3.11.5.3.3 Moniteurs et commandes

10.3.11.5.3.3.1 Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, le moniteur de site d'approche fera cesser le rayonnement de ses fonctions et un avertissement sera transmis au point de commande désigné si l'une quelconque des conditions suivantes dure plus longtemps que la période de temps spécifiée :

- (a) variation de la part due à l'équipement sol dans l'erreur moyenne d'alignement de descente, telle que la PFE au point de repère d'approche ou sur tout alignement de descente compatible avec les procédures d'approche publiées dépasse les limites spécifiées au paragraphe 10.3.11.4.9.6 pendant plus d'une seconde ;
- (b) chute de la puissance rayonnée, dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.10.1 pendant plus d'une seconde ;
- (c) erreur constatée plus d'une fois dans les émissions MDPD de préambule pendant une période quelconque d'une seconde ;
- (d) erreur de synchronisation MRT d'une fonction de site donnée, telle que les spécifications du paragraphe 10.3.11.4.3.2 ne sont pas respectées et le problème persiste pendant plus d'une seconde.

Note. — Le Supplément G, Section 6, contient des éléments indicatifs.

10.3.11.5.3.3.2 La conception et le fonctionnement du moniteur seront tels que le rayonnement cessera et qu'un avertissement sera donné aux points de commande désignés en cas de panne du moniteur lui-même.

10.3.11.5.3.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée, temps de rayonnement nul compris, ne dépassera pas les périodes spécifiées au paragraphe 10.3.11.5.3.3.1. Toute tentative faite pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours sera menée à bien dans ces délais et les temps de rayonnement nul ne dépasseront pas 500 millisecondes. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cessera. Aucune tentative de rétablissement du service ne sera faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

10.3.11.5.3.4 **Besoins d'intégrité et de continuité du service pour le site d'approche MLS**

10.3.11.5.3.4.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne sera pas inférieure à $1 - 0,5 \times 10^{-9}$ pour tout atterrissage pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III.

10.3.11.5.3.4.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage ne sera pas inférieure à $1 - 1,0 \times 10^{-7}$ pour tout atterrissage sur site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I.

10.3.11.5.3.4.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné sera supérieure à $1 - 2 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations des catégories II et III (équivalent à 2 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

10.3.11.5.3.4.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépassera $1 - 4 \times 10^{-6}$ dans toute période de 15 secondes pour un site d'approche MLS destiné à être utilisé pour les opérations de catégorie I (équivalent à 1 000 heures de moyenne de temps de bon fonctionnement).

Note. — *Le Supplément G, Section 11, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.*

10.3.11.5.3.5 **Précision de l'équipement sol**

10.3.11.5.3.5.1 Sauf dans les cas permis au paragraphe 10.3.11.3.4 pour les configurations simplifiées, la part due à l'équipement sol dans la composante erreur moyenne d'alignement de descente de la PFE ne dépassera pas l'équivalent de $\pm 0,3$ m (1 ft) au point de repère d'approche.

10.3.11.5.3.5.2 La part due à l'équipement sol dans le CMN au point de repère ne dépassera pas 0,15 m (0,5 ft), avec une probabilité de 95 %.

Note 1. — *Il s'agit de l'erreur due à l'équipement, qui ne comprend aucun effet de propagation.*



Note 2. — Le Supplément G, paragraphe 2.5.2, contient des éléments indicatifs sur la mesure de ce paramètre.

10.3.11.5.3.6 **Implantation**

Note. — Le Supplément G, paragraphe 4.2, contient des éléments indicatifs sur les zones critiques des antennes de site.

10.3.11.5.3.6.1 L'antenne d'équipement sol de site d'approche sera implantée à côté de la piste. Elle le sera conformément aux exigences des RAG 14 - PARTIES A et B relatives au franchissement des obstacles.

10.3.11.5.3.6.2 L'antenne d'équipement sol de site d'approche sera implantée de façon que l'asymptote de l'alignement de descente minimal passe à la verticale du seuil au point de repère d'approche MLS.

10.3.11.5.3.6.2.1 L'angle de l'alignement de descente minimal, qui est normalement de 3°, ne dépassera pas 3°. sauf lorsqu'il n'est pas possible de respecter par d'autres moyens les spécifications relatives au franchissement des obstacles.

Note. — Il est entendu que le choix d'un angle supérieur à 3° pour l'alignement de descente minimal sera déterminé par des facteurs opérationnels plutôt que par des facteurs techniques.

10.3.11.5.3.6.2.2 L'antenne de site d'approche de l'équipement sol sera implantée de telle sorte que la hauteur du point qui correspond au signal de guidage décodé de l'alignement de descente minimal au-dessus du seuil ne dépasse pas 18 m (60 ft).

Note. — Du fait du déport de l'antenne de site par rapport à l'axe de piste, l'alignement de descente minimal sera plus haut que le point de repère d'approche.

10.3.11.5.3.6.2.3 Lorsqu'un ILS et un MLS desservent simultanément la même piste, le point de repère ILS et le point de repère d'approche MLS coïncideront à 1 m (3 ft) près.

Note 1. — Il est entendu que cela ne s'appliquera que si le point de repère ILS est conforme aux spécifications de hauteur figurant aux paragraphes 10.3.1.5.1.4 et 10.3.1.5.1.5.

Note 2. — Le Supplément G, paragraphe 4.1, contient des renseignements sur la coïmplantation de l'ILS et du MLS.

10.3.11.5.4 **Couverture et surveillance des données**

Note 1. — Le Supplément G, paragraphe 2.7, contient des éléments indicatifs sur l'utilisation des données.

Note 2. — Les données essentielles sont les données de base et les données auxiliaires essentielles émises dans les mots de données auxiliaires A1, A2, A3 et A4.

**10.3.11.5.4.1 Données de base**

10.3.11.5.4.1.1 Les mots de données de base 1, 2, 3, 4 et 6 seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche.

Note. — Le Tableau A-7 de l'Appendice A indique la composition des mots de données de base.

10.3.11.5.4.1.2 Lorsque la fonction d'azimut arrière est fournie, les mots de données de base 4, 5 et 6 seront émis dans l'ensemble des secteurs de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière.

10.3.11.5.4.2 Données auxiliaires

10.3.11.5.4.2.1 Les mots de données auxiliaires A1, A2 et A3 seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche.

10.3.11.5.4.2.2 Lorsque la fonction d'azimut arrière est fournie, les mots de données auxiliaires A3 et A4 seront émis dans l'ensemble des secteurs de couverture en azimut d'approche et en azimut arrière.

Note. — Les mots de données auxiliaires B42 et B43 sont transmis au lieu des mots A1 et A4 respectivement pour les applications qui exigent une rotation d'antenne en azimut dépassant la portée d'alignement que permettent les mots A1 et A4.

10.3.11.5.4.2.3 Lorsqu'ils sont fournis, les mots de données auxiliaires B seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut d'approche, sauf les mots de la base de données des procédures en azimut arrière, qui seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut arrière.

10.3.11.5.4.2.4 Si la fonction d'azimut arrière est assurée, les mots de données auxiliaires B appropriés seront émis dans tout le secteur de couverture en azimut arrière.

Note. — Les Tableaux A-10, A-12 et A-15 de l'Appendice A indiquent la composition des mots de données auxiliaires.

10.3.11.5.4.3 Moniteurs et commandes

10.3.11.5.4.3.1 Le moniteur avertira le point de commande désigné si la puissance rayonnée est inférieure à celle qui est nécessaire pour répondre aux spécifications du paragraphe 10.3.11.4.10.1 sur les signaux MDPD.

10.3.11.5.4.3.2 Si une erreur est détectée dans au moins deux échantillons consécutifs dans les données de base rayonnées vers la couverture de l'azimut d'approche, le rayonnement de ces données ainsi que des fonctions d'azimut d'approche et de site cessera.

10.3.11.5.4.3.3 Si une erreur est détectée dans au moins deux échantillons consécutifs dans les données de base rayonnées vers la couverture de l'azimut arrière, le rayonnement de ces données et de la fonction d'azimut arrière cessera.



10.3.11.5.5 Équipement de mesure de distance

10.3.11.5.5.1 L'information DME sera rayonnée au minimum dans tout le volume de couverture où le guidage en azimut d'approche et en azimut arrière est disponible.

10.3.11.5.5.2 L'information DME sera rayonnée sur 360° en azimut. Il est recommandé que l'information DME soit rayonnée sur 360° en azimut si cela est nécessaire du point de vue opérationnel.

Note. — L'implantation de l'équipement sol du DME est fonction de la longueur de la piste, du profil de la piste et des caractéristiques du terrain. Le Supplément C, paragraphe 7.1.6, et le Supplément G, Section 5, traitent de l'implantation de l'équipement sol DME.

10.3.11.6 CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉQUIPEMENT EMBARQUÉ

10.3.11.6.1 Fonctions d'angle et de données

10.3.11.6.1.1 Précision

10.3.11.6.1.1.1 Lorsque les densités de puissance MDPD et du signal de faisceau battant seront égales au minimum spécifié au paragraphe 10.3.11.4.10.1, l'équipement embarqué sera en mesure de capter le signal, et le CMN de tout signal d'angle décodé ne dépassera pas 0,1°, mais le CMN de la fonction de guidage en azimut arrière ne dépassera pas 0,2°.

Note 1. — Il est entendu que les mots de données de base et de données auxiliaires contenant des données essentielles pour l'exploitation envisagée seront décodés dans un délai et avec une intégrité appropriés à l'application prévue.

Note 2. — Le Supplément G, paragraphe 7.3, contient des renseignements sur l'acquisition et la validation du signal de guidage et sur les fonctions de données.

10.3.11.6.1.1.2 Lorsque la densité de puissance du signal rayonné sera assez élevée pour que la part du bruit de récepteur embarqué soit négligeable, l'équipement embarqué n'augmentera pas de plus de $\pm 0,017^\circ$ pour la PFE, et de $\pm 0,015^\circ$ en azimut et $\pm 0,01^\circ$ en site pour le CMN, l'imprécision de mesure d'un signal quelconque de guidage en angle.

10.3.11.6.1.1.3 Afin qu'un guidage précis soit assuré jusqu'à 2,5 m (8 ft) au-dessus de la surface de la piste, le CMN produit par l'équipement embarqué sera inférieur à 0,04° pour les densités de puissance stipulées au paragraphe 10.3.11.4.10.2, alinéa (b).

10.3.11.6.1.2 Gamme dynamique

10.3.11.6.1.2.1 L'équipement embarqué sera capable de capter le signal, et les spécifications de performances du paragraphe 10.3.11.6.1.1.2 seront respectées lorsque la densité de puissance de l'un quelconque des signaux rayonnés sera supérieure au minimum spécifié au paragraphe 10.3.11.4.10.1 et inférieure ou égale à $-14,5 \text{ dBW/m}^2$.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

10.3.11.6.1.2.2 Les performances du récepteur ne se dégraderont pas au-delà des limites spécifiées lorsque la différence entre les densités de puissance de signal des diverses fonctions atteindra les valeurs extrêmes spécifiées au paragraphe 10.3.11.6.1.2.1.

10.3.11.6.1.3 **Caractéristiques du filtre de sortie de données d'angle du récepteur**

10.3.11.6.1.3.1 Pour des signaux d'entrée sinusoïdaux, les filtres de sortie du récepteur n'induiront pas de variation d'amplitude ou de retard de phase dans les mesures d'angle qui dépassent de plus de 20 % la valeur obtenue à l'aide d'un filtre passe-bas à un pôle ayant une pulsation de coupure de 10 rad/s.

Note. — Il peut être avantageux d'effectuer un filtrage supplémentaire approprié des sorties de récepteur qui ne sont destinées qu'à alimenter des dispositifs de visualisation. Le Supplément G, paragraphe 7.4.2 contient des renseignements supplémentaires sur le filtrage des données de sortie.

10.3.11.6.1.4 *Réponse parasite sur canal adjacent.* Les spécifications du paragraphe 10.3.11.6 relatives aux performances du récepteur seront respectées lorsque le rapport entre les signaux utiles poursuivis et le bruit produit par les signaux sur canal adjacent dans une bande de 150 kHz centrée sur la fréquence utile est égal ou supérieur aux valeurs du rapport signal/bruit (SNR) :

- (a) indiquées dans le Tableau X1 quand la densité de puissance reçue de la station sol appropriée est égale ou supérieure aux valeurs du Tableau Y, ou
- (b) indiquées dans le Tableau X2 quand la densité de puissance reçue de la station sol appropriée se trouve entre les valeurs minimales de la densité de puissance indiquées au paragraphe 10.3.11.4.10.1 et celles du Tableau Y.

Tableau Y

Fonction	Largeur de faisceau (Note 2)		
	1°	2°	3°
Guidage en azimut d'approche	-69,8 dBW/m ²	-63,8 dBW/m ²	-60,2 dBW/m ²
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	-74,6 dBW/m ²	-69,5 dBW/m ²	-65 dBW/m ²
Guidage en site d'approche	-71 dBW/m ²	-65 dBW/m ²	S/O
Azimut arrière	S/O (Note 4)	S/O (Note 4)	S/O (Note 4)

Tableau X1

Fonction	Données	SNR (Note 1)		
		Largeur de faisceau (Note 2)		
		1°	2°	3°
Guidage en azimut d'approche	5 dB	24,7 dB	30,7 dB	34,3 dB
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	5 dB	19,9 dB	26 dB	29,5 dB
Guidage en site d'approche	5 dB	23,5 dB	29,5 dB	S/O
Azimut arrière (Note 4)	5 dB	5,2 dB	11,2 dB	14,8 dB



Tableau X2

Fonction	Données	SNR (Note 1)		
		Largeur de faisceau (Note 2)		
		1°	2°	3°
Guidage en azimut d'approche	5 dB	8,2 dB	14,3 dB	17,8 dB
Guidage en azimut d'approche à cadence élevée	5 dB	3,5 dB	9,5 dB	13 dB
Guidage en site d'approche	5 dB	3,5 dB	9,5 dB	S/O
Azimut arrière (Note 4)	5 dB	5,2 dB	11,2 dB	14,8 dB

Note 1. — Lorsque la densité de puissance du signal désiré rayonné est suffisamment élevée pour que la part du bruit du récepteur embarqué soit négligeable, la part du CMN embarqué pour le guidage en site d'approche et en azimut d'approche (mais non pour le guidage en azimut arrière) doit, comme le prescrit le paragraphe 10.3.11.6.1.1, être réduite par comparaison à la part du CMN lorsque la densité de puissance du signal désiré rayonné est à la valeur minimale indiquée au paragraphe 10.3.11.4.10.1; les valeurs minimales du SNR sont alors plus élevées.

Note 2. — La relation est linéaire entre les points adjacents désignés par les largeurs de faisceau.

Note 3. — Ces valeurs SNR doivent être protégées par l'application des critères d'espacement des fréquences comme l'explique le Supplément G, paragraphe 9.3.

Note 4. — Étant donné que la précision du guidage en azimut arrière ne change pas quand le bruit du récepteur embarqué peut être considéré comme négligeable, les mêmes valeurs SNR sont appliquées pour l'azimut arrière.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

TABLEAU A. Répartition et appariement des canaux pour les combinaisons DME/angle MLS, DME/VOR et DME/ILS/MLS

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions				Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
				Fréquence MHz	DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs						
*1X	—	—	—	1 025	12	—	—	962	12
**1Y	—	—	—	1 025	36	—	—	1 088	30
*2X	—	—	—	1 026	12	—	—	963	12
**2Y	—	—	—	1 026	36	—	—	1 089	30
*3X	—	—	—	1 027	12	—	—	964	12
**3Y	—	—	—	1 027	36	—	—	1 090	30
*4X	—	—	—	1 028	12	—	—	965	12
**4Y	—	—	—	1 028	36	—	—	1 091	30
*5X	—	—	—	1 029	12	—	—	966	12
**5Y	—	—	—	1 029	36	—	—	1 092	30
*6X	—	—	—	1 030	12	—	—	967	12
**6Y	—	—	—	1 030	36	—	—	1 093	30
*7X	—	—	—	1 031	12	—	—	968	12
**7Y	—	—	—	1 031	36	—	—	1 094	30
*8X	—	—	—	1 032	12	—	—	969	12
**8Y	—	—	—	1 032	36	—	—	1 095	30
*9X	—	—	—	1 033	12	—	—	970	12
**9Y	—	—	—	1 033	36	—	—	1 096	30
*10X	—	—	—	1 034	12	—	—	971	12
**10Y	—	—	—	1 034	36	—	—	1 097	30
*11X	—	—	—	1 035	12	—	—	972	12
**11Y	—	—	—	1 035	36	—	—	1 098	30
*12X	—	—	—	1 036	12	—	—	973	12
**12Y	—	—	—	1 036	36	—	—	1 099	30
*13X	—	—	—	1 037	12	—	—	974	12
**13Y	—	—	—	1 037	36	—	—	1 100	30
*14X	—	—	—	1 038	12	—	—	975	12
**14Y	—	—	—	1 038	36	—	—	1 101	30
*15X	—	—	—	1 039	12	—	—	976	12
**15Y	—	—	—	1 039	36	—	—	1 102	30
*16X	—	—	—	1 040	12	—	—	977	12
**16Y	—	—	—	1 040	36	—	—	1 103	30



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions				Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
				Fréquence MHz	DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs						
∇17X	108,00	—	—	1 041	12	—	—	978	12
17Y	108,05	5 043,0	540	1 041	36	36	42	1 104	30
17Z	—	5 043,3	541	1 041	—	21	27	1 104	15
18X	108,10	5 031,0	500	1 042	12	12	18	979	12
18W	—	5 031,3	501	1 042	—	24	30	979	24
18Y	108,15	5 043,6	542	1 042	36	36	42	1 105	30
18Z	—	5 043,9	543	1 042	—	21	27	1 105	15
19X	108,20	—	—	1 043	12	—	—	980	12
19Y	108,25	5 044,2	544	1 043	36	36	42	1 106	30
19Z	—	5 044,5	545	1 043	—	21	27	1 106	15
20X	108,30	5 031,6	502	1 044	12	12	18	981	12
20W	—	5 031,9	503	1 044	—	24	30	981	24
20Y	108,35	5 044,8	546	1 044	36	36	42	1 107	30
20Z	—	5 045,1	547	1 044	—	21	27	1 107	15
21X	108,40	—	—	1 045	12	—	—	982	12
21Y	108,45	5 045,4	548	1 045	36	36	42	1 108	30
21Z	—	5 045,7	549	1 045	—	21	27	1 108	15
22X	108,50	5 032,2	504	1 046	12	12	18	983	12
22W	—	5 032,5	505	1 046	—	24	30	983	24
22Y	108,55	5 046,0	550	1 046	36	36	42	1 109	30
22Z	—	5 046,3	551	1 046	—	21	27	1 109	15
23X	108,60	—	—	1 047	12	—	—	984	12
23Y	108,65	5 046,6	552	1 047	36	36	42	1 110	30
23Z	—	5 046,9	553	1 047	—	21	27	1 110	15
24X	108,70	5 032,8	506	1 048	12	12	18	985	12
24W	—	5 033,1	507	1 048	—	24	30	985	24
24Y	108,75	5 047,2	554	1 048	36	36	42	1 111	30
24Z	—	5 047,5	555	1 048	—	21	27	1 111	15
25X	108,80	—	—	1 049	12	—	—	986	12
25Y	108,85	5 047,8	556	1 049	36	36	42	1 112	30
25Z	—	5 048,1	557	1 049	—	21	27	1 112	15
26X	108,90	5 033,4	508	1 050	12	12	18	987	12
26W	—	5 033,7	509	1 050	—	24	30	987	24
26Y	108,95	5 048,4	558	1 050	36	36	42	1 113	30
26Z	—	5 048,7	559	1 050	—	21	27	1 113	15
27X	109,00	—	—	1 051	12	—	—	988	12
27Y	109,05	5 049,0	560	1 051	36	36	42	1 114	30
27Z	—	5 049,3	561	1 051	—	21	27	1 114	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions				Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
				Fréquence MHz	DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs								
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
28X	109,10	5 034,0	510	1 052	12	12	18	989	12
28W	–	5 034,3	511	1 052	–	24	30	989	24
28Y	109,15	5 049,6	562	1 052	36	36	42	1 115	30
28Z	–	5 049,9	563	1 052	–	21	27	1 115	15
29X	109,20	–	–	1 053	12	–	–	990	12
29Y	109,25	5 050,2	564	1 053	36	36	42	1 116	30
29Z	–	5 050,5	565	1 053	–	21	27	1 116	15
30X	109,30	5 034,6	512	1 054	12	12	18	991	12
30W	–	5 034,9	513	1 054	–	24	30	991	24
30Y	109,35	5 050,8	566	1 054	36	36	42	1 117	30
30Z	–	5 051,1	567	1 054	–	21	27	1 117	15
31X	109,40	–	–	1 055	12	–	–	992	12
31Y	109,45	5 051,4	568	1 055	36	36	42	1 118	30
31Z	–	5 051,7	569	1 055	–	21	27	1 118	15
32X	109,50	5 035,2	514	1 056	12	12	18	993	12
32W	–	5 035,5	515	1 056	–	24	30	993	24
32Y	109,55	5 052,0	570	1 056	36	36	42	1 119	30
32Z	–	5 052,3	571	1 056	–	21	27	1 119	15
33X	109,60	–	–	1 057	12	–	–	994	12
33Y	109,65	5 052,6	572	1 057	36	36	42	1 120	30
33Z	–	5 052,9	573	1 057	–	21	27	1 120	15
34X	109,70	5 035,8	516	1 058	12	12	18	995	12
34W	–	5 036,1	517	1 058	–	24	30	995	24
34Y	109,75	5 053,2	574	1 058	36	36	42	1 121	30
34Z	–	5 053,5	575	1 058	–	21	27	1 121	15
35X	109,80	–	–	1 059	12	–	–	996	12
35Y	109,85	5 053,8	576	1 059	36	36	42	1 122	30
35Z	–	5 054,1	577	1 059	–	21	27	1 122	15
36X	109,90	5 036,4	518	1 060	12	12	18	997	12
36W	–	5 036,7	519	1 060	–	24	30	997	24
36Y	109,95	5 054,4	578	1 060	36	36	42	1 123	30
36Z	–	5 054,7	579	1 060	–	21	27	1 123	15
37X	110,00	–	–	1 061	12	–	–	998	12
37Y	110,05	5 055,0	580	1 061	36	36	42	1 124	30
37Z	–	5 055,3	581	1 061	–	21	27	1 124	15
38X	110,10	5 037,0	520	1 062	12	12	18	999	12
38W	–	5 037,3	521	1 062	–	24	30	999	24
38Y	110,15	5 055,6	582	1 062	36	36	42	1 125	30
38Z	–	5 055,9	583	1 062	–	21	27	1 125	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions				Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°		
Approche initiale µs	Approche finale µs								
39X	110,20	—	—	1 063	12	—	—	1 000	12
39Y	110,25	5 056,2	584	1 063	36	36	42	1 126	30
39Z	—	5 056,5	585	1 063	—	21	27	1 126	15
40X	110,30	5 037,6	522	1 064	12	12	18	1 001	12
40W	—	5 037,9	523	1 064	—	24	30	1 001	24
40Y	110,35	5 056,8	586	1 064	36	36	42	1 127	30
40Z	—	5 057,1	587	1 064	—	21	27	1 127	15
41X	110,40	—	—	1 065	12	—	—	1 002	12
41Y	110,45	5 057,4	588	1 065	36	36	42	1 128	30
41Z	—	5 057,7	589	1 065	—	21	27	1 128	15
42X	110,50	5 038,2	524	1 066	12	12	18	1 003	12
42W	—	5 038,5	525	1 066	—	24	30	1 003	24
42Y	110,55	5 058,0	590	1 066	36	36	42	1 129	30
42Z	—	5 058,3	591	1 066	—	21	27	1 129	15
43X	110,60	—	—	1 067	12	—	—	1 004	12
43Y	110,65	5 058,6	592	1 067	36	36	42	1 130	30
43Z	—	5 058,9	593	1 067	—	21	27	1 130	15
44X	110,70	5 038,8	526	1 068	12	12	18	1 005	12
44W	—	5 039,1	527	1 068	—	24	30	1 005	24
44Y	110,75	5 059,2	594	1 068	36	36	42	1 131	30
44Z	—	5 059,5	595	1 068	—	21	27	1 131	15
45X	110,80	—	—	1 069	12	—	—	1 006	12
45Y	110,85	5 059,8	596	1 069	36	36	42	1 132	30
45Z	—	5 060,1	597	1 069	—	21	27	1 132	15
46X	110,90	5 039,4	528	1 070	12	12	18	1 007	12
46W	—	5 039,7	529	1 070	—	24	30	1 007	24
46Y	110,95	5 060,4	598	1 070	36	36	42	1 133	30
46Z	—	5 060,7	599	1 070	—	21	27	1 133	15
47X	111,00	—	—	1 071	12	—	—	1 008	12
47Y	111,05	5 061,0	600	1 071	36	36	42	1 134	30
47Z	—	5 061,3	601	1 071	—	21	27	1 134	15
48X	111,10	5 040,0	530	1 072	12	12	18	1 009	12
48W	—	5 040,3	531	1 072	—	24	30	1 009	24
48Y	111,15	5 061,6	602	1 072	36	36	42	1 135	30
48Z	—	5 061,9	603	1 072	—	21	27	1 135	15
49X	111,20	—	—	1 073	12	—	—	1 010	12
49Y	111,25	5 062,2	604	1 073	36	36	42	1 136	30
49Z	—	5 062,5	605	1 073	—	21	27	1 136	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs
Approche initiale µs	Approche finale µs								
50X	111,30	5 040,6	532	1 074	12	12	18	1 011	12
50W	—	5 040,9	533	1 074	—	24	30	1 011	24
50Y	111,35	5 062,8	606	1 074	36	36	42	1 137	30
50Z	—	5 063,1	607	1 074	—	21	27	1 137	15
51X	111,40	—	—	1 075	12	—	—	1 012	12
51Y	111,45	5 063,4	608	1 075	36	36	42	1 138	30
51Z	—	5 063,7	609	1 075	—	21	27	1 138	15
52X	111,50	5 041,2	534	1 076	12	12	18	1 013	12
52W	—	5 041,5	535	1 076	—	24	30	1 013	24
52Y	111,55	5 064,0	610	1 076	36	36	42	1 139	30
52Z	—	5 064,3	611	1 076	—	21	27	1 139	15
53X	111,60	—	—	1 077	12	—	—	1 014	12
53Y	111,65	5 064,6	612	1 077	36	36	42	1 140	30
53Z	—	5 064,9	613	1 077	—	21	27	1 140	15
54X	111,70	5 041,8	536	1 078	12	12	18	1 015	12
54W	—	5 042,1	537	1 078	—	24	30	1 015	24
54Y	111,75	5 065,2	614	1 078	36	36	42	1 141	30
54Z	—	5 065,5	615	1 078	—	21	27	1 141	15
55X	111,80	—	—	1 079	12	—	—	1 016	12
55Y	111,85	5 065,8	616	1 079	36	36	42	1 142	30
55Z	—	5 066,1	617	1 079	—	21	27	1 142	15
56X	111,90	5 042,4	538	1 080	12	12	18	1 017	12
56W	—	5 042,7	539	1 080	—	24	30	1 017	24
56Y	111,95	5 066,4	618	1 080	36	36	42	1 143	30
56Z	—	5 066,7	619	1 080	—	21	27	1 143	15
57X	112,00	—	—	1 081	12	—	—	1 018	12
57Y	112,05	—	—	1 081	36	—	—	1 144	30
58X	112,10	—	—	1 082	12	—	—	1 019	12
58Y	112,15	—	—	1 082	36	—	—	1 145	30
59X	112,20	—	—	1 083	12	—	—	1 020	12
59Y	112,25	—	—	1 083	36	—	—	1 146	30
**60X	—	—	—	1 084	12	—	—	1 021	12
**60Y	—	—	—	1 084	36	—	—	1 147	30
**61X	—	—	—	1 085	12	—	—	1 022	12
**61Y	—	—	—	1 085	36	—	—	1 148	30
**62X	—	—	—	1 086	12	—	—	1 023	12
**62Y	—	—	—	1 086	36	—	—	1 149	30
**63X	—	—	—	1 087	12	—	—	1 024	12
**63Y	—	—	—	1 087	36	—	—	1 150	30



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Codes de modulation d'impulsions				Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°		
Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs						
**64X	-	-	-	1 088	12	-	-	1 151	12
**64Y	-	-	-	1 088	36	-	-	1 025	30
**65X	-	-	-	1 089	12	-	-	1 152	12
**65Y	-	-	-	1 089	36	-	-	1 026	30
**66X	-	-	-	1 090	12	-	-	1 153	12
**66Y	-	-	-	1 090	36	-	-	1 027	30
**67X	-	-	-	1 091	12	-	-	1 154	12
**67Y	-	-	-	1 091	36	-	-	1 028	30
**68X	-	-	-	1 092	12	-	-	1 155	12
**68Y	-	-	-	1 092	36	-	-	1 029	30
**69X	-	-	-	1 093	12	-	-	1 156	12
**69Y	-	-	-	1 093	36	-	-	1 030	30
70X	112,30	-	-	1 094	12	-	-	1 157	12
**70Y	112,35	-	-	1 094	36	-	-	1 031	30
71X	112,40	-	-	1 095	12	-	-	1 158	12
**71Y	112,45	-	-	1 095	36	-	-	1 032	30
72X	112,50	-	-	1 096	12	-	-	1 159	12
**72Y	112,55	-	-	1 096	36	-	-	1 033	30
73X	112,60	-	-	1 097	12	-	-	1 160	12
**73Y	112,65	-	-	1 097	36	-	-	1 034	30
74X	112,70	-	-	1 098	12	-	-	1 161	12
**74Y	112,75	-	-	1 098	36	-	-	1 035	30
75X	112,80	-	-	1 099	12	-	-	1 162	12
**75Y	112,85	-	-	1 099	36	-	-	1 036	30
76X	112,90	-	-	1 100	12	-	-	1 163	12
**76Y	112,95	-	-	1 100	36	-	-	1 037	30
77X	113,00	-	-	1 101	12	-	-	1 164	12
**77Y	113,05	-	-	1 101	36	-	-	1 038	30
78X	113,10	-	-	1 102	12	-	-	1 165	12
**78Y	113,15	-	-	1 102	36	-	-	1 039	30
79X	113,20	-	-	1 103	12	-	-	1 166	12
**79Y	113,25	-	-	1 103	36	-	-	1 040	30
80X	113,30	-	-	1 104	12	-	-	1 167	12
80Y	113,35	5 067,0	620	1 104	36	36	42	1 041	30
80Z	-	5 067,3	621	1 104	-	21	27	1 041	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME							
				Interrogation				Réponse			
				Fréquence		Codes de modulation d'impulsions		Fréquence		Code de modulation d'impulsions	
						DME/N	DME/P — Mode				
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs		
81X	113,40	—	—	1 105	12	—	—	1 168	12		
81Y	113,45	5 067,6	622	1 105	36	36	42	1 042	30		
81Z	—	5 067,9	623	1 105	—	21	27	1 042	15		
82X	113,50	—	—	1 106	12	—	—	1 169	12		
82Y	113,55	5 068,2	624	1 106	36	36	42	1 043	30		
82Z	—	5 068,5	625	1 106	—	21	27	1 043	15		
83X	113,60	—	—	1 107	12	—	—	1 170	12		
83Y	113,65	5 068,8	626	1 107	36	36	42	1 044	30		
83Z	—	5 069,1	627	1 107	—	21	27	1 044	15		
84X	113,70	—	—	1 108	12	—	—	1 171	12		
84Y	113,75	5 069,4	628	1 108	36	36	42	1 045	30		
84Z	—	5 069,7	629	1 108	—	21	27	1 045	15		
85X	113,80	—	—	1 109	12	—	—	1 172	12		
85Y	113,85	5 070,0	630	1 109	36	36	42	1 046	30		
85Z	—	5 070,3	631	1 109	—	21	27	1 046	15		
86X	113,90	—	—	1 110	12	—	—	1 173	12		
86Y	113,95	5 070,6	632	1 110	36	36	42	1 047	30		
86Z	—	5 070,9	633	1 110	—	21	27	1 047	15		
87X	114,00	—	—	1 111	12	—	—	1 174	12		
87Y	114,05	5 071,2	634	1 111	36	36	42	1 048	30		
87Z	—	5 071,5	635	1 111	—	21	27	1 048	15		
88X	114,10	—	—	1 112	12	—	—	1 175	12		
88Y	114,15	5 071,8	636	1 112	36	36	42	1 049	30		
88Z	—	5 072,1	637	1 112	—	21	27	1 049	15		
89X	114,20	—	—	1 113	12	—	—	1 176	12		
89Y	114,25	5 072,4	638	1 113	36	36	42	1 050	30		
89Z	—	5 072,7	639	1 113	—	21	27	1 050	15		
90X	114,30	—	—	1 114	12	—	—	1 177	12		
90Y	114,35	5 073,0	640	1 114	36	36	42	1 051	30		
90Z	—	5 073,3	641	1 114	—	21	27	1 051	15		
91X	114,40	—	—	1 115	12	—	—	1 178	12		
91Y	114,45	5 073,6	642	1 115	36	36	42	1 052	30		
91Z	—	5 073,9	643	1 115	—	21	27	1 052	15		
92X	114,50	—	—	1 116	12	—	—	1 179	12		
92Y	114,55	5 074,2	644	1 116	36	36	42	1 053	30		
92Z	—	5 074,5	645	1 116	—	21	27	1 053	15		
93X	114,60	—	—	1 117	12	—	—	1 180	12		
93Y	114,65	5 074,8	646	1 117	36	36	42	1 054	30		
93Z	—	5 075,1	647	1 117	—	21	27	1 054	15		



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				Fréquence MHz	DME/N µs	Codes de modulation d'impulsions		Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
DME/P — Mode		Approche initiale µs	Approche finale µs						
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
94X	114,70	-	-	1 118	12	-	-	1 181	12
94Y	114,75	5 075,4	648	1 118	36	36	42	1 055	30
94Z	-	5 075,7	649	1 118	-	21	27	1 055	15
95X	114,80	-	-	1 119	12	-	-	1 182	12
95Y	114,85	5 076,0	650	1 119	36	36	42	1 056	30
95Z	-	5 076,3	651	1 119	-	21	27	1 056	15
96X	114,90	-	-	1 120	12	-	-	1 183	12
96Y	114,95	5 076,6	652	1 120	36	36	42	1 057	30
96Z	-	5 076,9	653	1 120	-	21	27	1 057	15
97X	115,00	-	-	1 121	12	-	-	1 184	12
97Y	115,05	5 077,2	654	1 121	36	36	42	1 058	30
97Z	-	5 077,5	655	1 121	-	21	27	1 058	15
98X	115,10	-	-	1 122	12	-	-	1 185	12
98Y	115,15	5 077,8	656	1 122	36	36	42	1 059	30
98Z	-	5 078,1	657	1 122	-	21	27	1 059	15
99X	115,20	-	-	1 123	12	-	-	1 186	12
99Y	115,25	5 078,4	658	1 123	36	36	42	1 060	30
99Z	-	5 078,7	659	1 123	-	21	27	1 060	15
100X	115,30	-	-	1 124	12	-	-	1 187	12
100Y	115,35	5 079,0	660	1 124	36	36	42	1 061	30
100Z	-	5 079,3	661	1 124	-	21	27	1 061	15
101X	115,40	-	-	1 125	12	-	-	1 188	12
101Y	115,45	5 079,6	662	1 125	36	36	42	1 062	30
101Z	-	5 079,9	663	1 125	-	21	27	1 062	15
102X	115,50	-	-	1 126	12	-	-	1 189	12
102Y	115,55	5 080,2	664	1 126	36	36	42	1 063	30
102Z	-	5 080,5	665	1 126	-	21	27	1 063	15
103X	115,60	-	-	1 127	12	-	-	1 190	12
103Y	115,65	5 080,8	666	1 127	36	36	42	1 064	30
103Z	-	5 081,1	667	1 127	-	21	27	1 064	15
104X	115,70	-	-	1 128	12	-	-	1 191	12
104Y	115,75	5 081,4	668	1 128	36	36	42	1 065	30
104Z	-	5 081,7	669	1 128	-	21	27	1 065	15
105X	115,80	-	-	1 129	12	-	-	1 192	12
105Y	115,85	5 082,0	670	1 129	36	36	42	1 066	30
105Z	-	5 082,3	671	1 129	-	21	27	1 066	15
106X	115,90	-	-	1 130	12	-	-	1 193	12
106Y	115,95	5 082,6	672	1 130	36	36	42	1 067	30
106Z	-	5 082,9	673	1 130	-	21	27	1 067	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs
DME/P — Mode									
						Approche initiale µs	Approche finale µs		
107X	116,00	—	—	1 131	12	—	—	1 194	12
107Y	116,05	5 083,2	674	1 131	36	36	42	1 068	30
107Z	—	5 083,5	675	1 131	—	21	27	1 068	15
108X	116,10	—	—	1 132	12	—	—	1 195	12
108Y	116,15	5 083,8	676	1 132	36	36	42	1 069	30
108Z	—	5 084,1	677	1 132	—	21	27	1 069	15
109X	116,20	—	—	1 133	12	—	—	1 196	12
109Y	116,25	5 084,4	678	1 133	36	36	42	1 070	30
109Z	—	5 084,7	679	1 133	—	21	27	1 070	15
110X	116,30	—	—	1 134	12	—	—	1 197	12
110Y	116,35	5 085,0	680	1 134	36	36	42	1 071	30
110Z	—	5 085,3	681	1 134	—	21	27	1 071	15
111X	116,40	—	—	1 135	12	—	—	1 198	12
111Y	116,45	5 085,6	682	1 135	36	36	42	1 072	30
111Z	—	5 085,9	683	1 135	—	21	27	1 072	15
112X	116,50	—	—	1 136	12	—	—	1 199	12
112Y	116,55	5 086,2	684	1 136	36	36	42	1 073	30
112Z	—	5 086,5	685	1 136	—	21	27	1 073	15
113X	116,60	—	—	1 137	12	—	—	1 200	12
113Y	116,65	5 086,8	686	1 137	36	36	42	1 074	30
113Z	—	5 087,1	687	1 137	—	21	27	1 074	15
114X	116,70	—	—	1 138	12	—	—	1 201	12
114Y	116,75	5 087,4	688	1 138	36	36	42	1 075	30
114Z	—	5 087,7	689	1 138	—	21	27	1 075	15
115X	116,80	—	—	1 139	12	—	—	1 202	12
115Y	116,85	5 088,0	690	1 139	36	36	42	1 076	30
115Z	—	5 088,3	691	1 139	—	21	27	1 076	15
116X	116,90	—	—	1 140	12	—	—	1 203	12
116Y	116,95	5 088,6	692	1 140	36	36	42	1 077	30
116Z	—	5 088,9	693	1 140	—	21	27	1 077	15
117X	117,00	—	—	1 141	12	—	—	1 204	12
117Y	117,05	5 089,2	694	1 141	36	36	42	1 078	30
117Z	—	5 089,5	695	1 141	—	21	27	1 078	15
118X	117,10	—	—	1 142	12	—	—	1 205	12
118Y	117,15	5 089,8	696	1 142	36	36	42	1 079	30
118Z	—	5 090,1	697	1 142	—	21	27	1 079	15
119X	117,20	—	—	1 143	12	—	—	1 206	12
119Y	117,25	5 090,4	698	1 143	36	36	42	1 080	30
119Z	—	5 090,7	699	1 143	—	21	27	1 080	15



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation			Réponse		
				Codes de modulation d'impulsions			Code de modulation d'impulsions		
				Fréquence MHz	DME/N µs	DME/P — Mode			
Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	µs						
DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	DME/N µs	Approche initiale µs	Approche finale µs	Fréquence MHz	Code de modulation d'impulsions µs
120X	117,30	–	–	1 144	12	–	–	1 207	12
120Y	117,35	–	–	1 144	36	–	–	1 081	30
121X	117,40	–	–	1 145	12	–	–	1 208	12
121Y	117,45	–	–	1 145	36	–	–	1 082	30
122X	117,50	–	–	1 146	12	–	–	1 209	12
122Y	117,55	–	–	1 146	36	–	–	1 083	30
123X	117,60	–	–	1 147	12	–	–	1 210	12
123Y	117,65	–	–	1 147	36	–	–	1 084	30
124X	117,70	–	–	1 148	12	–	–	1 211	12
**124Y	117,75	–	–	1 148	36	–	–	1 085	30
125X	117,80	–	–	1 149	12	–	–	1 212	12
**125Y	117,85	–	–	1 149	36	–	–	1 086	30
126X	117,90	–	–	1 150	12	–	–	1 213	12
**126Y	117,95	–	–	1 150	36	–	–	1 087	30

** Ces canaux sont réservés aux assignations à l'échelon national.

** Ces canaux peuvent être assignés à l'échelon national à titre secondaire. Ils sont réservés principalement en vue de la protection du radar secondaire de surveillance (SSR).

∇ La fréquence de 108,0 MHz n'est pas destinée à l'ILS. Le canal d'interrogation-réponse DME associé no 17X peut être assigné pour servir en cas d'urgence. Cependant, la fréquence de réponse du canal no 17X (978 MHz) est employée aussi par l'émetteur récepteur universel (UAT). Les exigences sur l'UAT figurent au RAG 10 PARTIE 3.1 Chapitre 10.12.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Tableau B. Erreurs DME/P admissibles

Emplacement	Norme	Mode	PFE	CMN
De 37 km (20 NM) à 9,3 km (5 NM) du point de repère d'approche MLS	1 et 2	IA	décroissant linéairement de ± 250 m (± 820 ft) à ± 85 m (± 279 ft)	décroissant linéairement de ± 68 m (± 223 ft) à ± 34 m (± 111 ft)
À 9,3 km (5 NM) du point de repère d'approche MLS	1	FA	décroissant linéairement de ± 85 m (± 279 ft) à ± 30 m (± 100 ft)	± 18 m (± 60 ft)
	2	FA	décroissant linéairement de ± 85 m (± 279 ft) à ± 12 m (± 40 ft)	± 12 m (± 40 ft)
	Voir Note	IA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)
Au point de repère d'approche MLS et dans toute la couverture de piste	1	FA	± 30 m (± 100 ft)	± 18 m (± 60 ft)
	2	FA	± 12 m (± 40 ft)	± 12 m (± 40 ft)
Dans tout le volume de couverture de l'azimut arrière	1 et 2	FA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)
	Voir Note	IA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)

Note.— De 9,3 km (5 NM) au point de repère d'approche MLS et dans toute la zone de couverture de l'azimut arrière il est permis d'avoir recours au mode IA lorsque le mode FA est hors service.



CHAPITRE 10.3 SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Tableau B. Erreurs DME/P admissibles

Emplacement	Norme	Mode	PFE	CMN
De 37 km (20 NM) à 9,3 km (5 NM) du point de repère d'approche MLS	1 et 2	IA	décroissant linéairement de ± 250 m (± 820 ft) à ± 85 m (± 279 ft)	décroissant linéairement de ± 68 m (± 223 ft) à ± 34 m (± 111 ft)
À 9,3 km (5 NM) du point de repère d'approche MLS	1	FA	décroissant linéairement de ± 85 m (± 279 ft) à ± 30 m (± 100 ft)	± 18 m (± 60 ft)
	2	FA	décroissant linéairement de ± 85 m (± 279 ft) à ± 12 m (± 40 ft)	± 12 m (± 40 ft)
	Voir Note	IA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)
Au point de repère d'approche MLS et dans toute la couverture de piste	1	FA	± 30 m (± 100 ft)	± 18 m (± 60 ft)
	2	FA	± 12 m (± 40 ft)	± 12 m (± 40 ft)
Dans tout le volume de couverture de l'azimut arrière	1 et 2	FA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)
	Voir Note	IA	± 100 m (± 328 ft)	± 68 m (± 223 ft)

Note.— De 9,3 km (5 NM) au point de repère d'approche MLS et dans toute la zone de couverture de l'azimut arrière il est permis d'avoir recours au mode IA lorsque le mode FA est hors service.