

ARRÊTE N° **0031** MT/CAB du **06 AOUT 2019** portant approbation du
Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux télécommunications
aéronautiques, dénommé RACI 5004-VOLUME 1, AIDES RADIO A LA NAVIGATION

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée, Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé, ANAC ;
- Vu** le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;
- Vu** le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014, portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le décret n° 2018-614 du 04 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu** le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de Ministre du Budget et Portefeuille de l'Etat ;
- Vu** le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des Membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;
- Vu** le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des Membres du Gouvernement ;

ARRETE :

Article 1 : Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux télécommunications aéronautiques, dénommé RACI 5004-VOLUME 1, AIDES RADIO A LA NAVIGATION.

Article 2 : En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 5004-VOLUME 1, AIDES RADIO A LA NAVIGATION.

Article 3 : Le contenu du RACI 5004-VOLUME 1, AIDES RADIO A LA NAVIGATION est disponible sur le site internet www.anac.ci de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

Tout amendement du RACI 5004-VOLUME 1, AIDES RADIO A LA NAVIGATION, doit être publié sur le site internet de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ci-dessus mentionné, à la diligence du Directeur Général de ladite Autorité.

Article 4 : Le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le **06 AOUT 2019**

Ampliations :

Présidence	1
Vice-présidence	1
Primature	1
Tous Ministères	40
SGG	1
ANAC	1
JORCI	1




Amadou KONE



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

24 SEPT 2018

Abidjan, le

DECISION N° 005360 /ANAC/DSNAA/DTA
Portant amendement n°5 du Règlement aéronautique de
Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications
Aéronautiques « RACI 5004 » - Volume I « Aides radio à la
navigation »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA;
- Vu** l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile;
- Vu** le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 du Août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile;
- Vu** l'Arrêté n°569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation des Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile;

Sur Proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes, et après examen et adoption par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

D E C I D E

Article 1^{er} : Objet

Est adopté l'amendement n°05 (3^{ème} Edition) du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications Aéronautiques « RACI 5004 » - Volume I « Aides radio à la navigation ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement du RACI 5004 Volume 1 porte essentiellement sur les aspects suivants :

- a) Système mondial de navigation par satellite (GNSS) et système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;
- b) système de renforcement au sol (GBAS), système de renforcement satellitaire (SBAS) et stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage ;
- c) modifications corrélatives de renvois résultant de la restructuration de l'Annexe 15 et de l'introduction de PANS-AIM (Doc 10066).

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes les dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à partir du 08 Novembre 2018.



PJ : Note d'accompagnement du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif Télécommunications Aéronautiques « RACI 5004 » - Volume I « Aides radio à la navigation » Troisième édition, amendement 05

Ampliation

- ASECNA
- AERIA
- AIR COTE D'IVOIRE
- NAS IVOIRE
- SODEXAM
- DSNA
- DSV
- SERVICE INFORMATIQUE (site web ANAC)



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 24 SEPT 2018

**NOTE D'ACCOMPAGNEMENT
AU**

« RACI 5004, volume 1 »

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF
AUX TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
« RACI 5004 »
VOL 1: AIDES RADIO A LA NAVIGATION
TROISIEME EDITION – SEPTEMBRE 2018, AMENDEMENT 5**

L'amendement n°5 du RACI 5004 Volume I est une nouvelle édition (3^{ième} édition).
Elle annule et remplace les éditions antérieures et est applicable à partir du 08
NOVEMBRE 2018



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 5004

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DE
CÔTE D'IVOIRE RELATIF
AUX TELECOMMUNICATIONS
AERONAUTIQUES
« RACI 5004 »
Vol 1: Aides radio à la navigation**

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Troisième édition – Septembre 2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
0	3	24/09/2018	5	24/09/2018
i	3	24/09/2018	5	24/09/2018
ii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
iii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
iv	3	24/09/2018	5	24/09/2018
v	3	24/09/2018	5	24/09/2018
vi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
vii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
viii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
ix	3	24/09/2018	5	24/09/2018
x	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xiii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xiv	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xv	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xvi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xvii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xviii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xix	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xx	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxiii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxiv	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxv	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxvi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxvii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxviii	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxix	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxx	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxxi	3	24/09/2018	5	24/09/2018
xxxii	3	24/09/2018	5	24/09/2018



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux Télécommunications aéronautiques
« RACI 5004 »
Volume 1 : aides à la navigation aérienne

Edition 3
Date : 24/09/2018
Amendement 5
Date : 24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
1-1	3	24/09/2018	5	24/09/2018
1-2	3	24/09/2018	5	24/09/2018
1-3	3	24/09/2018	5	24/09/2018
2-1	3	24/09/2018	5	24/09/2018
2-2	3	24/09/2018	5	24/09/2018
2-3	3	24/09/2018	5	24/09/2018
2-4	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-1	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-2	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-3	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-4	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-5	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-6	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-7	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-8	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-9	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-10	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-11	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-12	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-13	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-14	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-15	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-16	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-17	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-18	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-19	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-20	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-21	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-22	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-23	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-24	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-25	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-26	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-27	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-28	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-29	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
3-30	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-31	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-32	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-33	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-34	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-35	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-36	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-37	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-38	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-39	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-40	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-41	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-42	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-43	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-44	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-45	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-46	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-47	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-48	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-49	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-50	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-51	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-52	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-53	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-54	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-55	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-56	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-57	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-58	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-59	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-60	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-61	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-62	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-63	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-64	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-65	3	24/09/2018	5	24/09/2018



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux Télécommunications aéronautiques
« RACI 5004 »
Volume 1 : aides à la navigation aérienne

Edition 3
Date : 24/09//2018
Amendement 5
Date : 24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
3-66	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-67	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-68	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-69	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-70	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-71	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-72	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-73	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-74	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-75	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-76	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-77	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-78	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-80	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-81	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-82	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-83	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-84	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-85	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-86	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-87	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-88	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-89	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-90	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-91	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-92	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-93	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-94	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-95	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-96	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-97	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-98	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-99	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-100	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-101	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-102	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
3-103	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-104	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-105	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-106	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-107	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-108	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-109	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-110	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-111	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-112	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-113	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-114	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-115	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-116	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-117	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-118	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-119	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-120	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-121	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-122	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-123	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-124	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-125	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-126	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-127	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-128	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-129	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-130	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-131	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-132	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-133	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-134	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-135	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-136	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-137	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-138	3	24/09/2018	5	24/09/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
3-139	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-140	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-141	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-142	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-143	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-144	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-145	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-146	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-147	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-148	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-149	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-150	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-151	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-152	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-153	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-154	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-155	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-156	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-157	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-158	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-159	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-160	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-161	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-162	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-163	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-164	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-165	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-166	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-167	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-168	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-169	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-170	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-171	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-172	3	24/09/2018	5	24/09/2018
3-173	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP A-1	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-2	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-3	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-4	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-5	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-6	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-7	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-8	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-10	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-11	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-12	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-13	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-14	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-15	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-16	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-17	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-18	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-19	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-20	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-21	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-22	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-23	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-24	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-25	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP A-26	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-1	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-2	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-3	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-4	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-5	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-6	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-7	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-8	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-9	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-10	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-11	3	24/09/2018	5	24/09/2018



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire
relatif aux Télécommunications aéronautiques
« RACI 5004 »
Volume 1 : aides à la navigation aérienne

Edition 3
Date : 24/09/2018
Amendement 5
Date : 24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-12	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-13	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-14	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-15	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-16	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-17	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-18	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-19	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-20	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-21	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-22	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-23	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-24	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-25	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-26	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-27	3	24/09/2018	5	29/07/2014
APP B-28	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-29	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-30	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-31	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-32	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-33	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-34	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-35	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-36	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-37	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-38	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-39	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-40	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-41	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-42	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-43	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-44	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-45	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-46	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-47	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-48	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-49	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-50	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-51	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-52	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-53	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-54	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-55	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-56	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-57	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-58	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-59	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-60	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-61	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-62	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-63	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-64	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-65	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-66	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-67	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-68	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-69	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-70	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-71	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-72	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-73	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-74	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-75	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-76	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-77	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-78	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-79	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-80	3	24/09/2018	5	24/09/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 4 Date : 24/09/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-81	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-82	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-83	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-84	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-85	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-86	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-87	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-88	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-89	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-90	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-91	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-92	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-93	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-94	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-95	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-96	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-97	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-98	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-99	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-100	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-101	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-102	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-103	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-104	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-105	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-106	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-107	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-108	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-109	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-110	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-111	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-112	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-113	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-114	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-115	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-116	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-117	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-118	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-119	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-120	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-121	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-122	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-123	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-124	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-125	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-126	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-127	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-128	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-129	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-130	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-131	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-132	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-133	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-134	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-135	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-136	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-137	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-138	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-137	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-138	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-139	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-140	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-141	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-142	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-143	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-144	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-145	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-146	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-147	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-148	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-149	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-150	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-151	3	24/09/2018	5	24/09/2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-152	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-153	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-154	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-155	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-156	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-157	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-158	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-159	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-160	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-161	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-162	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-163	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-164	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-165	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-166	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-167	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-168	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-169	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-170	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-180	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-181	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-182	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-183	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-184	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-185	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-186	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-187	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-188	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-189	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-190	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-191	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-192	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-193	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-194	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-195	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-196	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-197	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-198	3	24/09/2018	5	24/09/2018

Page	Edition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
APP B-199	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-200	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-201	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-202	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-203	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-204	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-205	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-206	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-207	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-208	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-209	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-210	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-211	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-212	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-213	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-214	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-215	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-216	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-217	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-218	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-219	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-220	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-221	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-222	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-223	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-224	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-225	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-226	3	24/09/2018	5	24/09/2018
APP B-227	3	24/09/2018	5	24/09/2018



INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit le	par
OACI	ANAC			
1-91	0-1	Incorporé dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par
1			

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur - application
1	-----	
2	<p>– mise en correspondance des spécifications de l'Annexe 10 concernant la performance des systèmes avec la nouvelle classification des approches figurant dans l'Annexe 6</p> <p>Modification de la présentation du règlement suite à l'amendement des RACI 1000 et 1003 (procédures d'élaboration et d'amendement)</p>	
3	Système mondial de navigation par satellite (GNSS)	<p>12/09/2014 19/09/2014 13/11/2014</p>
4	<p>Amendement concernant :</p> <p>a) le système mondial de navigation par satellite (GNSS) ;</p> <p>b) le système d'atterrissage aux instruments (ILS) ; et</p> <p>c) la rationalisation des systèmes de navigation conventionnels.</p>	<p>04/06/2018 04/09/2018 10/09/2018</p>
5	<p>Amendement OACI n°91 de l'annexe 10 Volume I concernant :</p> <p>a) Système mondial de navigation par satellite (GNSS) et système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;</p> <p>b) système de renforcement au sol (GBAS), système de renforcement satellitaire (SBAS) et stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage ;</p> <p>c) modifications corrélatives de renvois résultant de la restructuration de l'Annexe 15 et de l'introduction de PANS-AIM (Doc 10066).</p>	<p>24/09/2018 24/09/2018 08/11/2018</p>

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

<i>Rectificatifs</i>	<i>Objet</i>	<i>Date de publication</i>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Annexe 10 volume 1, Sixième édition – Juillet 2006 (OACI) amendement 1-90 inclus.

Amendement 91 de l'annexe 10 Volume 1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT

Un Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RACI.

1. — Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :

- a) **Norme ou exigence nationale** : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'État de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.
- b) **Appendices** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.
- c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- d) **Les tableaux et figures** qui complètent ou illustrent une norme nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :

- a) **Introduction et notes explicatives** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.
- b) **Notes** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.
- c) **Suppléments** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes nationales, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes nationales

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

TABLE DES MATIERES

	PAGE
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	XIV
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	XV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	XVI
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	XVII
CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT	XVIII
TABLE DES MATIERES.....	XIX
CHAPITRE 1 ^{ER} . DÉFINITIONS.....	1.1
CHAPITRE 2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION	2.1
2.1 AIDES RADIO A LA NAVIGATION NORMALISEES	2.1
2.2 ESSAIS EN VOL ET AU SOL	2.3
2.3 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT OPERATIONNEL DES SERVICES DE RADIONAVIGATION	2.4
2.4 ALIMENTATION ELECTRIQUE DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION ET DES INSTALLATIONS DE TELECOMMUNICATIONS	2.4
2.5 CONSIDERATIONS RELATIVES AUX FACTEURS HUMAINS	2.4
CHAPITRE 3. SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION.....	3.1
3.1 SPECIFICATIONS DU SYSTEME ILS.....	3.1
3.2 SPECIFICATIONS DU SYSTEME RADAR D'APPROCHE DE PRECISION	3.5
3.3 SPECIFICATIONS DU RADIOPHARE OMNIDIRECTIONNEL VHF (VOR).....	3.9
3.4 SPECIFICATIONS DES RADIOPHARES NON DIRECTIONNELS (NDB).....	3.16
3.5 SPECIFICATIONS DU DISPOSITIF UHF DE MESURE DE DISTANCE (DME).....	3.22
3.6 SPECIFICATIONS DES RADIOBORNES VHF DE NAVIGATION EN ROUTE (75 MHz).....	3.55
3.7 SPECIFICATIONS DU SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)	3.56
3.8 (RÉSERVÉ)	3.81
3.9 CARACTÉRISTIQUES DE SYSTÈME DES SYSTÈMES RÉCEPTEURS ADF DE BORD.....	3.81
3.1(RÉSERVÉ).....	3.81
3.1SANS OBJET	31.81
APPENDICE A. SANS OBJET	A.1
APPENDICE B. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DÉTAILLÉES RELATIVES AU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)	B.1
1. DÉFINITIONS	B.1
2. GÉNÉRALITÉS	B.1
3. ÉLÉMENTS DU GNSS.....	B.1



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

CHAPITRE 1^{er} . DÉFINITIONS

Note. — La terminologie employée dans le présent Règlement pour désigner les opérations d'approche aux instruments est fondée sur une ancienne version de la classification des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments définie dans le RACI 3000.

Le tableau suivant donne la correspondance entre la terminologie du RACI 5004 et celle du RACI 3000 :

Performances requises pour les opérations d'approche aux instruments		
Performance du système selon le RACI 5004		Méthode du RACI 3000 – Catégorie d'opération d'approche
Approche classique (NPA)		2D-Type A ⁽¹⁾
Approche avec guidage vertical (APV)		3D-Type A ⁽²⁾
Approche de précision (PA)	Catégorie I, DH égale ou supérieure à 75 m (250 ft)	3D-Type A ⁽³⁾
	Catégorie I, DH égale ou supérieure à 60 m (200 ft) et inférieure à 75 m (250 ft)	3D-Type B - CAT I ⁽³⁾
	Catégorie II	3D-Type B - CAT II
	Catégorie III	3D-Type B - CAT III
<p>(1) Sans guidage vertical. (2) Avec guidage vertical barométrique ou SBAS. (3) Avec guidage vertical ILS, MLS, GBAS ou SBAS.</p>		

Dans le présent Règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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.

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

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

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

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.

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.

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 dans le 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. P. 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.

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

2.1 Aides radio à la navigation normalisées

2.1.1 Les aides radio à la navigation normalisées sont :

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

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

Note 2. — Il est prévu que la mise en place et la mise en œuvre d'aides radio à la navigation pour l'approche et l'atterrissage de précision se fassent conformément à la stratégie qui figure dans le RACI 5136 relatif à la stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage. 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 RACI 5141 relatif à la stratégie pour la rationalisation des aides radio conventionnelles à la navigation et l'évolution vers la prise en charge de la navigation fondée sur les performances.

Note 3. — Les catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision sont indiquées dans le RACI 3000, Chapitre 1^{er}.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

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

2.1.4 Spécifications relatives au GNSS

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

2.1.4.2 Les données GNSS relatives aux opérations fondées sur le GNSS approuvées par la Côte d'Ivoire sont enregistrées.

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

Note 2. — Des éléments indicatifs sur l'enregistrement des données du GNSS et sur l'évaluation de la performance du GNSS figurent dans le RACI 5138¹, Sections 11 et 12.

¹ Guide sur les éléments indicatifs relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées sur le GNSS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

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

2.2 Essais en vol et au sol

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

2.3 Communication de renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation

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

2.4 Alimentation électrique des aides radio à la navigation et des installations de télécommunications

2.4.1 Les aides radio à la navigation et les éléments au sol des systèmes de télécommunications des types spécifiés dans le RACI 5004 sont 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 RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME, Section 8, contient des éléments indicatifs sur la commutation d'alimentation électrique.

2.5 Considérations relatives aux facteurs humains

2.5.1 Les principes des facteurs humains sont respectés dans la conception et la certification des aides radio à la navigation.

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 no 11 — Les facteurs humains dans les systèmes CNS/ATM).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

CHAPITRE 3. SPÉCIFICATIONS DES AIDES RADIO À LA NAVIGATION

Note. — le RACI 6000, relatif aux normes et pratiques d'aérodromes, Chapitre 8, contient des spécifications relatives à l'implantation et à la structure du matériel et des installations sur les aires opérationnelles et destinées à réduire au minimum le danger que ce matériel et ces installations pourraient présenter pour les aéronefs.

3.1 Spécifications du système ILS

3.1.1 Définitions

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

Note.— Le secteur d'alignement de descente ILS est situé dans le plan vertical passant par l'axe de piste et il est divisé par l'alignement de descente émis en deux parties appelées respectivement secteur supérieur et secteur inférieur selon qu'il s'agit du secteur situé au-dessus ou au-dessous de l'alignement de descente.

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.2 Spécifications fondamentales

3.1.2.1 Le système ILS comprend 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.

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

3.1.2.1.2 Si une ou des radiobornes VHF sont utilisées pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil, elles sont conformes aux spécifications figurant au § 3.1.7. Si un DME est utilisé à la place de radiobornes, il est 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 normalisée en remplacement de radiobornes figurent dans le RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,, § 2.11.

3.1.2.1.3 Les installations ILS de catégories de performances I, II et III fournissent, 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 est l'un des endroits de commande à distance désignés et reçoit 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 est l'un des endroits de commande à distance désignés et reçoit les renseignements sur l'état de fonctionnement de l'ILS dans un délai qui tient compte des exigences de l'environnement opérationnel.

Note 1. — Les indications prescrites par cette norme ont pour but de faciliter les fonctions de gestion du trafic aérien et les délais applicables sont définis en conséquence (conformément au § 2.8.1). Les délais applicables aux fonctions de surveillance de l'intégrité de l'ILS qui protègent les aéronefs contre les mauvais fonctionnements de l'ILS sont spécifiés aux § 3.1.3.11.3.1 et 3.1.5.7.3.1.

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

- 3.1.2.2 Le système ILS est 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.
- 3.1.2.3 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au § 3.1.2.1, alinéas a) et b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances I sont au moins conformes aux normes des § 3.1.3 et 3.1.5 respectivement, sauf celles indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.
- 3.1.2.4 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente visés au § 3.1.2.1, alinéas a) et b), qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances II sont conformes aux normes applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégorie I, complétées ou modifiées par les normes des § 3.1.3 et 3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances II.
- 3.1.2.5 Le radiophare d'alignement de piste et le radiophare d'alignement de descente, ainsi que les équipements auxiliaires visés au § 3.1.2.1.1, qui font partie d'une installation ILS de catégorie de performances III, sont conformes aux normes

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

applicables à ces éléments dans le cas d'une installation ILS de catégories I et II, sauf lorsqu'elles sont complétées ou modifiées par les normes des § 3.1.3 et 3.1.5 indiquées expressément comme étant applicables aux installations ILS de catégorie de performances III.

- 3.1.2.6 Afin d'assurer un niveau de sécurité convenable, l'ILS est 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 RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,, § 2.8, contient des éléments indicatifs permettant de réaliser cet objectif dans le cadre de l'exploitation de catégories II et III.

- 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 garantit que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche utilisée émet des signaux, sauf lorsque le radiophare d'alignement de piste utilisé opérationnellement est une installation ILS de catégorie de performances I et qu'aucun brouillage nuisible pour l'exploitation ne peut en résulter.

- 3.1.2.7.1 Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, un dispositif de verrouillage garantit 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 doive pas servir simultanément à l'exploitation.

Note. — Si les deux radiophares d'alignement de piste rayonnent des signaux, il y a risque de brouillage des signaux d'alignement de piste dans la zone du seuil. Des éléments indicatifs supplémentaires figurent au § 2.1.8 dans le RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 garantit qu'à chaque instant une seule installation rayonne des signaux. En cas de commutation entre une installation ILS et une autre, le rayonnement est supprimé pendant au moins 20 s.

Note. — Des éléments indicatifs supplémentaires sur l'exploitation de radiophares d'alignement de piste fonctionnant sur le même canal de fréquences figurent au Chapitre 4 du Volume V.

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

Introduction. — Les spécifications de la présente section s'appliquent aussi bien aux radiophares d'alignement de piste ILS qui assurent un guidage effectif sur 360° d'azimut qu'à ceux qui n'assurent un tel guidage que sur une partie spécifiée de la couverture avant (voir le § 3.1.3.7.4).

Lorsqu'un radiophare d'alignement de piste ILS assurant un guidage effectif sur un secteur limité seulement est installé, il est en général nécessaire d'avoir recours aux indications d'une aide à la navigation installée en un endroit convenable ainsi qu'à des procédures appropriées pour empêcher que toute indication équivoque donnée par le système en dehors du secteur ne présente de l'importance du point de vue de l'exploitation.

3.1.3.1 Généralités

3.1.3.1.1 Le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste produit 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 crée un secteur d'alignement de piste tel que l'une des deux modulations prédomine d'un côté de l'alignement et l'autre du côté opposé.

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.2 Fréquence radio

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

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

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

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

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

3.1.3.3 Couverture

Note. — Le § 2.1.0 et les Figures C-7A, C-7B, C-8A et C-8B du RACI 5137² donnent des éléments indicatifs sur la couverture du radiophare d'alignement de piste.

² Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.3.1 Les radiophares d'alignement de piste émettent 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'étend du centre du système d'antennes d'alignement de piste jusqu'à :

46,3 km (25 NM) entre $\pm 10^\circ$ mesurés à partir de l'alignement de piste avant ;

31,5 km (17 NM) entre 10° et 35° mesurés à partir de l'alignement de piste avant ;

18,5 km (10 NM) en dehors de $\pm 35^\circ$ mesurés à partir de l'alignement de piste avant, si la couverture est assurée ;

Toutefois, lorsque les caractères topographiques l'imposent ou que les besoins de l'exploitation le permettent, ces limites peuvent 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 doivent 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 est 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 doivent pouvoir être reçus aux distances spécifiées, jusqu'à une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale.

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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, est au moins égale à 100 $\mu\text{V}/\text{m}$ ($-106 \text{ dBW}/\text{m}^2$) à une distance de 18,5 km (10 NM) et augmente pour atteindre une valeur au moins égale à 200 $\mu\text{V}/\text{m}$ ($-100 \text{ dBW}/\text{m}^2$) à une hauteur de 15 m (50 ft) au-dessus du plan horizontal passant par le seuil.

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

À partir de ce point et jusqu'à un autre point situé à 4 m (12 ft) au-dessus de l'axe de la piste et à 300 m (1 000 ft) du seuil dans la direction du radiophare d'alignement de piste, et ensuite à une hauteur de 4 m (12 ft) sur toute la longueur de la piste dans la direction du radiophare d'alignement de piste, l'intensité de champ est au moins égale à 100 $\mu\text{V}/\text{m}$ ($-106 \text{ dBW}/\text{m}^2$).

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

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

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

Note 2. — Le § 2.2.2 du RACI 5137³ fournit des éléments indicatifs sur les paramètres des récepteurs de bord importants du point de vue de la couverture des radiophares d'alignement de piste.

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

Note. — La note au § 3.1.3.11.2 et le § 2.7 du RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME, donnent des éléments indicatifs sur les radiophares d'alignement de piste réalisant une couverture au moyen de deux fréquences porteuses.

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

3.1.3.4 Structure de l'alignement de piste

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

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

³ Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »



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 dépasse pas les valeurs spécifiées ci-après :

Zone	Amplitude (DDM)(Probabilité de 95 %)
De la limite extérieure de la couverture jusqu'au point A de l'ILS	0,031
Du point A de l'ILS au point B de l'ILS	0,031 au point A de l'ILS et diminuant, de façon linéaire, jusqu'à 0,005 au point B de l'ILS
Du point B de l'ILS jusqu'au point de repère l'ILS	0,005
et, pour la catégorie III seulement :	
Du point de repère ILS jusqu'au point D de l'ILS	0,005
Du point D de l'ILS jusqu'au point E de l'ILS	0,005 au point D de l'ILS et augmentant de façon linéaire jusqu'à 0,010 au point E de l'ILS

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

Note 2. — Les 2.1.3, 2.1.5, 2.1.6 et 2.1.9 du RACI 5137⁴ donnent des éléments indicatifs sur la structure de l'alignement de piste.

3.1.3.5 Modulation de la porteuse

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

⁴ Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

3.1.3.5.3 Les tolérances suivantes sont admises pour les fréquences de modulation :

- a) les fréquences de modulation sont de 90 Hz et de 150 Hz, $\pm 2,5$ % ;
- b) les fréquences de modulation sont de 90 Hz et de 150 Hz, $\pm 1,5$ % pour les installations de catégorie de performances II ;
- c) les fréquences de modulation sont 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 n'est 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 n'est pas supérieure à 5 % ;
- e) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 150 Hz n'est pas supérieur à 10 %.

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

3.1.3.5.3.2 Pour les radiophares d'alignement de piste des installations de catégorie de performances III, le taux de modulation en amplitude de la porteuse à la fréquence de l'alimentation ou de ses harmoniques, ou à celles d'autres éléments non désirés, n'est 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 sont pas supérieures à 0,05 % du taux de modulation de la porteuse.

3.1.3.5.3.3 Les fréquences de modulation sont 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,



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 doive être faite à l'intérieur du demi-secteur d'alignement de piste.

Note 2. — La Figure C-6 du RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME, fournit des éléments indicatifs en ce qui concerne cette mesure.

3.1.3.5.3.4 Dans le cas des radiophares d'alignement de piste à deux fréquences, les dispositions du § 3.1.3.5.3.3 s'appliquent 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, par rapport à la composante à 90 Hz. De la même manière, les modulations à 150 Hz des deux porteuses sont liées en phase de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction :

1) dans le cas des radiophares d'alignement de piste des catégories I et II : à 20° près,

2) dans le cas des radiophares d'alignement de piste de la catégorie III : à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz.

3.1.3.5.3.5 L'emploi d'autres radiophares d'alignement de piste à deux fréquences pour lesquels la mise en phase des signaux acoustiques est différente des conditions normales de concordance de phase décrite au § 3.1.3.5.3.4 est autorisé.

Dans de tels systèmes, la mise en phase des signaux à 90 Hz et celle des signaux à 150 Hz sont réglées à leurs valeurs nominales entre des limites correspondant aux limites indiquées au § 3.1.3.5.3.4.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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 dépasse pas 60 % ou est inférieure à 30 % dans les limites de couverture prescrites.

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

Note 2. — Pour les systèmes à deux fréquences, la norme 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. — La norme pour la somme minimale des taux de modulation est basée sur le fait que le niveau établi de l'alarme de mauvais fonctionnement peut atteindre 30 % comme il est indiqué au § 2.3.3, RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,.

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Le RACI 5137⁵, § 2.15, contient des éléments indicatifs appropriés.

3.1.3.6 Précision d'alignement de piste

3.1.3.6.1 L'alignement de piste moyen est 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).

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

Note 1. — Il est prévu que les installations des catégories de performances II et III seront réglées et maintenues de manière telle que les limites spécifiées aux § 3.1.3.6.1 et 3.1.3.6.2 ne sont que très rarement atteintes. Il est prévu, en outre, que l'ensemble du système ILS au sol est 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 satisfassent aux dispositions du § 3.1.3.6.2.

Note 3. — Le RACI 5137⁶, contient au § 2.1.3 des éléments indicatifs sur la mesure de la position du radioalignement de piste, et au § 2.1.9 des éléments indicatifs sur la protection du radioalignement de piste.

⁵

⁶ Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.7 Sensibilité d'écart

3.1.3.7.1 La sensibilité d'écart nominale à l'intérieur du demi-secteur d'alignement de piste est 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 est 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 est obtenue au point B de l'ILS. L'angle maximal du secteur d'alignement de piste n'est pas supérieur à 6°.

Note. — Les codes 1 et 2 sont définis dans le RACI 6000.

3.1.3.7.2 La sensibilité d'écart latérale est 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.

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

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

Note 2. — Le RACI 5137⁷, § 2.7, 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 RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz,

⁷ Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

NDB et DME, § 2.9, contient des éléments indicatifs sur la mesure de la sensibilité d'écart du radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.7.4 L'augmentation de la DDM en fonction de l'écart angulaire par rapport à l'alignement de piste avant (où la DDM est nulle) est 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. À partir de cet angle et jusqu'à $\pm 10^\circ$, la DDM est au moins égale à 0,180. À partir de $\pm 10^\circ$ et jusqu'à $\pm 35^\circ$, la DDM est au moins égale à 0,155.

Si la couverture doit être assurée en dehors du secteur de $\pm 35^\circ$, la DDM est au moins égale à 0,155 dans la zone de couverture, à l'exception du secteur d'alignement arrière.

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

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

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

3.1.3.8 Radiotéléphonie

3.1.3.8.1 Les radiophares d'alignement de piste des catégories de performances I et II peuvent être dotés d'un canal de communication radiotéléphonique dans le sens sol-air exploité 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.

3.1.3.8.2 Les radiophares d'alignement de piste de catégorie III ne sont 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.8.3 S'il est mis en œuvre, ce canal est conforme aux normes ci-après.

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

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

a) le rapport du taux de modulation de crête dû aux communications radiotéléphoniques au taux de modulation de crête dû au signal d'identification soit approximativement de 9 à 1 ;

b) la somme des composantes de modulation dues aux communications radiotéléphoniques, aux signaux de navigation et aux signaux d'identification ne dépasse pas 95 %.

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

3.1.3.9 Identification

3.1.3.9.1 Le radiophare d'alignement de piste émet 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 gêne en aucune façon l'accomplissement de la fonction de base de l'alignement de piste.

3.1.3.9.2 Le signal d'identification est 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 est compris entre 5 et 15 % ; toutefois, si un canal de communication radiotéléphonique est utilisé, le taux de modulation est 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 § 3.1.3.8.3.2). Les émissions du signal d'identification sont polarisées horizontalement. Si deux porteuses sont modulées par des signaux d'identification, les phases relatives

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

des modulations sont telles qu'il n'y aura pas de zones de silence dans les limites de la couverture du radioalignement de piste.

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

3.1.3.9.4 Le signal d'identification est émis à l'aide de points et de traits à une vitesse correspondant à environ sept mots à la minute et est 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 est interrompu. La durée des points est de 0,1 à 0,160 s. La durée des traits est normalement égale à trois fois celle des points. L'intervalle entre points et/ou traits est égal à la durée d'un point $\pm 10\%$. L'intervalle entre lettres n'est pas inférieur à la durée de trois points.

3.1.3.10 Implantation

Note. — Le RACI 5137⁸ fournit au § 2.1.9 des éléments indicatifs sur l'implantation des antennes du radiophare d'alignement de piste par rapport à la piste et aux voies de circulation.

3.1.3.10.1 Dans les installations de catégories de performances II et III, le réseau d'antennes du radiophare d'alignement de piste est installé sur le prolongement de l'axe de la piste, et le radiophare est 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 sont compatibles avec les règles relatives au dégagement des obstacles.

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

⁸ Guide sur les renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, PAR radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME « RACI 5124 »

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.10.2.1 Le système d'alignement de piste décalé est 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.

3.1.3.11 Contrôle

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

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

3.1.3.11.2 Les conditions exigeant le déclenchement d'interventions de contrôle sont 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 § 3.1.3.3, 3.1.3.4 ou 3.1.3.5 n'est plus remplie ou jusqu'à un niveau inférieur à 50 % du niveau normal (selon ce qui est atteint en premier) ;
- e) dans le cas des radiophares d'alignement de piste dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la puissance normale ; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale, peut être admise à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux § 3.1.3.3, 3.1.3.4 et 3.1.3.5 ;

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

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

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

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

3.1.3.11.3 La période totale de rayonnement, y compris la ou les périodes de rayonnement nul, en dehors des limites de performances spécifiées aux alinéas a), b), c), d), e) et f) du § 3.1.3.11.2 est aussi brève que possible, compte tenu de la nécessité d'éviter des interruptions du service de navigation assuré par le radiophare d'alignement de piste.

3.1.3.11.3.1 La période totale dont il est question au § 3.1.3.11.3 ne dépasse 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

3.1.3.11.4 Il est 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. — Le RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,, § 2.1.7, contient des éléments indicatifs sur la conception et le fonctionnement des dispositifs de contrôle.

3.1.3.12 Besoins d'intégrité et de continuité du service

3.1.3.12.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage n'est 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.3.12.2 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage n'est 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.

3.1.3.12.3 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné est 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 IIIA (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).

3.1.3.12.4— La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasse $1 - 4 \times 10^{-6}$ 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 RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,, § 2.8, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.

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

3.1.4.1 Le système récepteur du radiophare d'alignement de piste ILS assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage causé par les produits d'intermodulation 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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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'intermodulation du troisième ordre sur la fréquence désirée du radiophare d'alignement de piste ILS.

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

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

3.1.4.2 Le système récepteur du radiophare d'alignement de piste ILS n'est 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 RACI 5137 relatif aux renseignements destinés à servir de guide dans la mise en application des normes et pratiques recommandées pour les installations suivantes : ILS, VOR, par radiobornes en route émettant sur 75 Mhz, NDB et DME,, § 2.2.2, contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées aux § 3.1.4.1 et 3.1.4.2.

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.5.1 Généralités

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

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

3.1.5.1.2.1 L'angle de l'alignement de descente est 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 RACI 5137, § 2.4, contient des éléments indicatifs sur le réglage et le maintien de l'angle de l'alignement de descente.

Note 2. — Le RACI 5137, § 2.4 et Figure C-5, du 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 RACI 5137 fournit au § 2.1.9 des éléments indicatifs concernant la protection de la structure de l'alignement de descente ILS

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

3.1.5.1.4 La hauteur du point de repère ILS est 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.5.1.5 La hauteur du point de repère ILS est 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 au RACI 5137, § 2.4.

3.1.5.1.6 La hauteur du point de repère ILS est 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.

3.1.5.2 Fréquence radio

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

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

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

3.1.5.3 Couverture

3.1.5.3.1 Le radiophare d'alignement de descente émet 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 est nécessaire pour protéger la procédure promulguée pour l'interception de l'alignement de descente.

3.1.5.3.2 Afin d'assurer la couverture spécifiée au § 3.1.5.3.1, l'intensité de champ minimale dans ce secteur de couverture est de $400 \mu\text{V}/\text{m}$ ($-95 \text{ dBW}/\text{m}^2$). Pour les radiophares d'alignement de descente des installations de catégorie de performances I, la hauteur minimale jusqu'à laquelle cette intensité de champ est fournie est 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 est fournie est 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 RACI 5137, § 2.2, contient des éléments indicatifs sur les paramètres importants des récepteurs de bord.

Note 3.— Le RACI 5137, § 2.4, contient des éléments indicatifs sur la réduction de la couverture au-delà de 8° de part et d'autre de l'axe de l'alignement de descente ILS.

3.1.5.4 Structure de l'alignement de descente ILS

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

Note 3.— Le RACI 5137, § 2.1.4, contient des éléments indicatifs sur la structure de l'alignement de descente ILS. Au § 2.1.9, il fournit des éléments indicatifs concernant la protection de cette structure.

3.1.5.5 Modulation de la porteuse

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

3.1.5.5.2 Les tolérances suivantes sont observées pour les fréquences de modulation :

- a) les fréquences de modulation sont de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 2,5$ % dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I ;
- b) les fréquences de modulation sont 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 sont de 90 Hz et 150 Hz, ± 1 % dans le cas des installations ILS de catégorie de performances III ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

d) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 90 Hz n'est 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 n'est pas supérieure à 5 % ;

e) l'ensemble des harmoniques de la modulation à 150 Hz n'est pas supérieur à 10 %.

3.1.5.5.2.1 Dans le cas des installations ILS de catégorie de performances I, les fréquences de modulation sont de 90 Hz et 150 Hz, $\pm 1,5$ %.

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, n'est pas supérieur à 1 %.

3.1.5.5.3 Les modulations sont 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 RACI 5137 donne des éléments indicatifs au sujet de ces dispositions.

3.1.5.5.3.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente à deux fréquences, les dispositions du § 3.1.5.5.3 s'appliquent à chacune des porteuses. En outre, la fréquence de modulation à 90 Hz de l'une des porteuses est 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,



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

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 sont liées en phase de sorte que les signaux démodulés passent par zéro, dans la même direction :

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

2) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS de catégorie III : à 10° près, par rapport à la composante à 150 Hz.

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

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

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 est réduite au minimum dans la mesure du possible.

Note. — Le RACI 5137, § 2.15, contient des éléments indicatifs appropriés.

3.1.5.6 Sensibilité d'écart

3.1.5.6.1 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I, la sensibilité nominale d'écart angulaire correspond 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.5.6.2, Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances I, la sensibilité nominale d'écart angulaire correspond 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 doivent être aussi symétriques que possible, à l'intérieur des limites spécifiées au § 3.1.5.6.1.

3.1.5.6.3 Dans le cas des radiophares d'alignement de descente des installations ILS de catégorie de performances II, la sensibilité d'écart angulaire est aussi symétrique que possible. La sensibilité nominale d'écart angulaire correspond 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 $-0,05 \theta$.

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 correspond 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 $\pm 0,02 \theta$.

3.1.5.6.5 La DDM au-dessous de l'alignement de descente ILS augmente régulièrement au fur et à mesure que diminue l'angle de site jusqu'à ce qu'elle atteigne une valeur de 0,22. Cette valeur est 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 descend 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 est 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-11 du RACI 5137.

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

3.1.5.7 Contrôle

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

a) dérive de l'angle moyen de l'alignement de descente ILS supérieure à une valeur comprise entre $-0,075 \theta$ et $+0,10 \theta$ 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 § 3.1.5.3, 3.1.5.4 et 3.1.5.5 ;

c) dans le cas des radiophares d'alignement de descente ILS dont les fonctions fondamentales sont assurées au moyen d'un système à deux fréquences, une baisse de la puissance émise pour l'une ou l'autre porteuse à moins de 80 % de la normale ; toutefois, une baisse pouvant aller jusqu'à une valeur comprise entre 80 et 50 % de la normale peut être admise, à condition que le radiophare continue de remplir les conditions spécifiées aux § 3.1.5.3, 3.1.5.4 et 3.1.5.5 ;

Note. — Il importe de reconnaître qu'une situation dangereuse peut être créée à la suite d'un changement de fréquence ayant pour effet l'annulation de la différence de fréquence spécifiée au § 3.1.5.2.1. Ce problème est encore plus important pour l'exploitation dans le cas des installations de catégories II et III. Il est possible de résoudre ce problème selon les besoins au moyen de mesures spéciales de contrôle ou de circuits de haute fiabilité.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

1) $\pm 0,0375 \theta$; ou

2) un angle équivalent à une variation de la sensibilité d'écart de 25 % par rapport à la valeur nominale ;

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

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

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

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

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

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

Note 4. — Des éléments indicatifs relatifs au contrôle exigé aux termes de l'alinéa g) figurent au RACI 5137, §.2.4.11.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

3.1.5.7.3.1 La période totale dont il est question au § 3.1.5.7.3 ne dépasse 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 peuvent se produire pendant un essai de rétablissement du service, par exemple, au cours du fonctionnement ultérieur du dispositif de contrôle et du ou des transfert(s) consécutif(s) à un autre (à d'autres) radiophare(s) d'alignement de descente ou à ses (leurs) éléments.

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

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

3.1.5.7.4 La conception et l'utilisation du dispositif de contrôle doivent tenir compte de la spécification selon laquelle le rayonnement doit cesser et un avertissement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

doit être fourni aux points de contrôle désignés en cas de panne du dispositif de contrôle lui-même.

Note.— Le RACI 5137, § 2.1.7, contient des éléments indicatifs au sujet de la conception et du fonctionnement des dispositifs de contrôle.

3.1.5.8 Besoins d'intégrité et de continuité du service

3.1.5.8.1 La probabilité de ne pas rayonner de faux signaux de guidage n'est 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.

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

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

3.1.5.8.4 La probabilité de ne pas perdre le signal de guidage rayonné dépasse $1 - 4 \times 10^{-6}$ 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 RACI 5137, § 2.8, contient des éléments indicatifs sur l'intégrité et la continuité du service.

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

3.1.6.1 Les fréquences d'émission des radiophares d'alignement de piste et des radiophares d'alignement de descente des systèmes d'atterrissage aux instruments sont choisies par paires dans la liste suivante conformément aux dispositions du Volume V, Chapitre 4, § 4.2 :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p>Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Radiophare d'alignement de piste (MHz)	Radiophare d'alignement de descente (MHz)	Radiophare d'alignement de descente (MHz)	Radiophare d'alignement de piste (MHz)
108,10	334,70	110,10	334,40
108,15	334,55	110,15	334,25
108,30	334,10	110,30	335,00
108,35	333,95	110,35	334,85
108,50	329,90	110,50	329,60
108,55	329,75	110,55	329,45
108,70	330,50	110,70	330,20
108,75	330,35	110,75	330,05
108,90	329,30	110,90	330,80
108,95	329,15	110,95	330,65
109,10	331,40	111,10	331,70
109,15	331,25	111,15	331,55
109,30	332,00	111,30	332,30
109,35	331,85	111,35	332,15
109,50	332,60	111,50	332,90
109,55	332,45	111,55	332,75
109,70	333,20	111,70	333,50
109,75	333,05	111,75	333,35
109,90	333,80	111,90	331,10
109,95	333,65	111,95	330,95

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

3.1.6.3 Les radiophares d'alignement de piste ILS existants utilisés dans le service international sur des fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes de mégahertz, ne reçoivent pas de nouvelles assignations de fréquences se terminant par un nombre impair de dixièmes suivi du chiffre 5 pour les centièmes de mégahertz, sauf dans les cas où, en vertu d'un accord régional, il peut être fait un usage général de n'importe lequel des canaux énumérés au § 3.1.6.1 (voir Volume V, Chapitre 4, § 4.2).

3.1.7 Radiobornes VHF

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.7.1 Généralités

a) Chaque installation comporte deux radiobornes, 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 est conforme aux spécifications du § 3.1.7. Lorsque l'installation comporte deux radiobornes seulement, les spécifications applicables à la borne intermédiaire et à la borne extérieure sont respectées. Lorsque l'installation comporte une radioborne seulement, les spécifications applicables soit à la borne intermédiaire, soit à la borne extérieure sont respectées. Si les radiobornes sont remplacées par un DME, les spécifications du § 3.1.7.6.5 s'appliquent.

c) Les radiobornes produisent des diagrammes de rayonnement pour indiquer des distances déterminées par rapport au seuil le long de l'alignement de descente ILS.

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

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

3.1.7.2 Fréquence radio

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

3.1.7.3 Couverture

3.1.7.3.1 Les radiobornes sont 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) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

b) radioborne intermédiaire : 300 m \pm 100 m (1 000 ft \pm 325 ft) ;

c) radioborne extérieure : 600 m \pm 200 m (2 000 ft \pm 650 ft).

3.1.7.3.2 L'intensité de champ, aux limites de couverture spécifiées au § 3.1.7.3.1, est égale à 1,5 mV/m (-82 dBW/m²).

En outre, l'intensité de champ à l'intérieur de la zone de couverture augmente pour atteindre au moins la valeur de 3,0 mV/m (-76 dBW/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 radiobornes embarqué fonctionne de manière satisfaisante si la sensibilité est réglée de manière qu'on obtienne une indication visuelle lorsque l'intensité de champ est de 1,5 mV/m (-82 dBW/m²).

3.1.7.4 Modulation

3.1.7.4.1 Les fréquences de modulation sont 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 est de $\pm 2,5$ % et l'ensemble des harmoniques pour chacune des fréquences n'est pas supérieur à 15 %.

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

3.1.7.5 Identification

3.1.7.5.1 Les émissions de la porteuse ne sont pas interrompues.

Les fréquences audibles de modulation sont manipulées de la façon suivante :

a) radioborne intérieure () : 6 points par seconde, d'une façon continue ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 ;

b) radioborne extérieure : 2 traits par seconde, d'une façon continue. Ces cadences de manipulation sont observées avec une tolérance de $\pm 15\%$.

3.1.7.6 Implantation

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

3.1.7.6.1.1.— Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne intérieure est 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 RACI 5137.1, § 2.10.

3.1.7.6.1.2— Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical, la radioborne est 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 produit une antenne à rayonnement vertical implantée conformément aux dispositions du § 3.1.7.6.1.1.

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

3.1.7.6.2.1 Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne intermédiaire est implantée 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 au RACI 5137, § 2.10.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.7.6.2.2 Si le diagramme de rayonnement n'est pas vertical, la radioborne est 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 produit une antenne à rayonnement vertical implantée conformément aux dispositions du § 3.1.7.6.2.1.

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

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

3.1.7.6.4 Si le diagramme de rayonnement est vertical, la radioborne extérieure n'est 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 doit être implanté de manière à produire, à l'intérieur du secteur d'alignement de descente ILS, un champ qui est essentiellement analogue à celui que produit une antenne dont le diagramme de rayonnement est vertical.

3.1.7.6.5 La position des radiobornes ou, le cas échéant, la ou les distances équivalentes indiquées par le DME, lorsque cette installation est utilisée pour remplacer tout ou partie de l'élément radioborne de l'ILS, sont publiées conformément aux dispositions du RACI 5005, relatif aux Services de la Circulation aérienne.

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

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

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

3.1.7.7 Contrôle



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.7.7.1 Une installation appropriée alimente en signaux et fait fonctionner un dispositif de contrôle automatique.

Ce dispositif de contrôle transmet un avertissement en un point de contrôle lorsque l'une quelconque des conditions suivantes se présente :

a) panne de modulation ou de manipulation ;

b) baisse de la puissance émise de plus de 50 % par rapport à la puissance normale.

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

3.2 Spécifications du système radar d'approche de précision

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

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

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

3.2.1.2 Le radar de surveillance (SRE).

3.2.2 Lorsque seul le PAR est utilisé, l'installation est 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 RACI 5005

3.2.3 Radar d'approche de précision (PAR)

3.2.3.1 Couverture

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

3.2.3.2 Implantation

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

Note 1.— Il est possible de se conformer aux dispositions du § 3.2.3.2.1 en implantant le dispositif en arrière du point d'atterrissage, du côté de la sortie de la piste, à une distance égale ou supérieure à 915 m (3 000 ft), lorsque le décalage latéral par rapport à l'axe de la piste est de 120 m (400 ft), et à une distance égale ou supérieure à 1 200 m (4 000 ft) lorsque ce décalage est de 185 m (600 ft), si le dispositif est aligné pour explorer un secteur s'étendant jusqu'à 10° 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 RACI 5137 comporte des schémas illustrant l'implantation du PAR (voir les Figures C-14 à C-17).

3.2.3.3 Précision

3.2.3.3.1 Précision des indications en azimuth. Les indications en azimuth sont 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 a 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 est implanté de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage n'excède pas 9 m (30 ft). Le dispositif est aligné

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 est possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les azimuts diffèrent de 1,2°.

3.2.3.3.2 Précision des indications en site. Les indications en site sont 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 a 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 est implanté de telle façon que l'erreur au point d'atterrissage n'excède pas 6 m (20 ft) ; il est 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 est possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les angles de site diffèrent de 0,6°.

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

3.2.3.4 Des indications sont 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 permettent également d'évaluer la vitesse par rapport au sol et la vitesse d'éloignement et de rapprochement de la trajectoire de vol voulue.

3.2.3.5 Les indications sont entièrement renouvelées au moins toutes les secondes.

3.2.4 Radar de surveillance (SRE)

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.4.2 Couverture

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

Volume engendré par rotation de 360° autour de l'antenne, d'une surface plane verticale limitée :

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

3.2.4.2.2 La couverture obtenue pour un aéronef d'une surface réfléchissante de 15 m² doit être amélioré, de manière à obtenir au moins la couverture correspondant aux modifications ci-après du § 3.2.4.2.1 :

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

Note. — Un schéma illustrant la couverture verticale du SRE figure au RACI 5137 (Figure C-18).

3.2.4.3 Précision

3.2.4.3.1 Précision des indications en azimut. La position en azimut est indiquée à 2° près. Il est possible de distinguer la position de deux aéronefs dont les azimuts diffèrent de 4°.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.4.3.2 Précision des indications en distance. L'erreur sur l'indication de distance n'est pas supérieure à la plus grande des deux valeurs ci-après : 5 % de la distance réelle ou 150 m (500 ft). Il est 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 (750 ft).

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

3.2.4.4 Le dispositif doit pouvoir renouveler complètement, au moins toutes les 4 s, les indications en distance et en azimut, de tout aéronef situé dans le volume de couverture du dispositif.

3.2.4.5 Les brouillages provoqués par les échos du sol, des nuages et des précipitations atmosphériques sont réduits, autant que possible.

3.3 Spécifications du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR)

3.3.1 Généralités

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

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

3.3.1.3 Les modulations correspondant à la phase de référence et à la phase variable sont 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.3.2 Fréquence radio

3.3.2.1 Le VOR fonctionne dans la bande 111,975 – 117,975 MHz ; toutefois, les fréquences de la bande 108 – 111,975 MHz peuvent être utilisées lorsque, conformément aux dispositions des § 4.2.1 et 4.2.3.1 du Chapitre 4, du RACI 5004 Volume V, l'emploi de ces fréquences est acceptable. La plus haute fréquence assignable sera 117,950 MHz.

Les canaux sont 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 est de $\pm 0,005$ %.

3.3.2.2 La tolérance de fréquence de la porteuse est 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.

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 faut veiller en priorité à réduire à $\pm 0,002$ % la tolérance de fréquence des VOR existants.

3.3.3 Polarisation et degré de précision

3.3.3.1 Les émissions du VOR sont polarisées horizontalement ; la composante polarisée verticalement est aussi faible que possible.

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

3.3.3.2 La contribution de la station sol à l'erreur des relèvements fournis par la composante du champ du VOR polarisée horizontalement ne dépasse pas $\pm 2^\circ$ 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.3.4 Couverture

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

3.3.4.2 L'intensité de champ ou la densité de puissance dans l'espace des signaux VOR nécessaires pour qu'une installation type d'aéronef peut fonctionner de façon satisfaisante à l'altitude utile minimale et à la distance utile maximale spécifiée est de 90 $\mu\text{V}/\text{m}$, ou -107 dBW/m².

Note.— Les puissances isotropes rayonnées équivalentes (p.i.r.e.) types permettant d'assurer les portées spécifiées figurent au RACI 5137, § 3.1. La p.i.r.e. est définie au § 3.5.1.

3.3.5 Modulations des signaux de navigation

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

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

1) dans le cas du VOR classique, la composante à 30 Hz de cette sous-porteuse modulée en fréquence est fixe quel que soit l'azimut et constitue la phase de référence, et elle a 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 a un indice de déviation de 16 ± 1 (soit de 15 à 17) lorsqu'elle est observée à un angle de site inférieur ou égal à 5°, et un indice de déviation minimal de 11 lorsqu'elle est observée à un angle de site supérieur à 5° et inférieur ou égal à 40° ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.5.6

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 dépasse pas les limites suivantes par rapport au niveau de la bande latérale de 9 960 Hz :

3.3.6 Radiotéléphonie et identification

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

3.3.6.2 Le taux de modulation de crête de la porteuse sur ce canal de communication n'est pas supérieur à 30 %.

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'écarte pas de plus de 3 dB du niveau correspondant à 1 000 Hz.

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

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

3.3.6.5.1 Réserve

Note. — Lorsqu'un VOR et un DME sont associés conformément au § 3.5.2.5, les dispositions du § 3.5.3.6.4 relatives à l'identification s'appliquent à l'identification du VOR.

3.3.6.6 Le taux de modulation de la porteuse par le signal codé d'identification est 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 %.



 <p data-bbox="267 190 495 257">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="592 123 1047 235">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1112 123 1291 235">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 est de $5 \pm 1 \%$ en vue d'assurer une qualité satisfaisante des communications radiotéléphoniques.

3.3.6.7 Les communications radiotéléphoniques ne gênent en aucune façon les émissions principales du VOR. Le signal d'identification est maintenu au cours des émissions radiotéléphoniques.

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

3.3.7 Contrôle

3.3.7.1 Une installation appropriée, placée dans le champ du radiophare, fournit les signaux nécessaires au fonctionnement d'un dispositif de contrôle automatique. Le dispositif de contrôle automatique transmet un avertissement à un point de contrôle et interrompt les modulations des signaux de navigation ou interrompt le rayonnement lorsque les irrégularités suivantes se produisent, séparément ou simultanément :

a) décalage des relèvements transmis par le VOR, supérieur à 1° à l'endroit où est installé le dispositif de contrôle ;

b) réduction de plus de 15 %, au dispositif de contrôle, des composantes de modulation de la tension haute fréquence, qu'il s'agisse de la sous-porteuse, du signal de modulation en amplitude à 30 Hz ou des deux à la fois.

3.3.7.2 Les pannes du dispositif de contrôle lui-même entraînent 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 au RACI 5137, Section 3, et au RACI 5139. Éléments indicatifs sur la vérification avant le vol de l'équipement vor de bord.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.3.8 Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage

3.3.8.1 Le système récepteur VOR assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage causé par les produits d'intermodulation 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'intermodulation 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'excède les critères de désensibilisation spécifiés au § 3.3.8.2.

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

3.3.8.2 Le système récepteur VOR n'est 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
104,9	+10 dBm
106,9	+5 dBm
107,9	-10 dBm

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 2.— Le RACI 5137, § 3.6.5, contient des éléments indicatifs relatifs aux critères d'immunité à utiliser pour les caractéristiques mentionnées aux § 3.3.8.1 et 3.3.8.2.

3.4 Spécifications des radiophares non directionnels (NDB)

3.4.1 Définitions

Note.— Le RACI 5137 contient des directives sur la signification et l'application de la couverture nominale et de la couverture effective ainsi que sur la couverture des NDB.

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Couverture

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 1. — Des directives sur l'intensité de champ nécessaire en particulier dans la zone comprise entre 30°N et 30° figurent au RACI 5137, § 6.1. Les spécifications correspondantes de l'UIT sont données à la Partie B, Chapitre VIII article 35, Section IV, du Règlement des radiocommunications.

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

3.4.2.2 Les notifications ou renseignements publiés concernant les NDB sont 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 sont classés en tenant compte de ces variations.

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

3.4.2.3, Lorsque la portée nominale d'un radiophare non directionnel varie sensiblement dans divers secteurs importants du point de vue de l'exploitation, il est indiqué dans la classification de ce radiophare le rayon moyen de chaque secteur de la zone de couverture et les angles qui limitent ces secteurs. La désignation du radiophare doit 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'un NDB est ainsi classé, le nombre des secteurs doit 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°



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.4.3 Limitation de la puissance rayonnée

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

3.4.4 Fréquences radio

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

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

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

3.4.4.4 Lorsqu'une fréquence commune est assignée aux radiobalises associées aux installations ILS qui desservent une même piste dans les deux sens, des dispositions sont 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 Volume V, Chapitre 3, § 3.2.2.

3.4.5 Identification

3.4.5.1 Tout NDB est 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.4.5.2 Le signal complet d'identification est 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 est transmis à intervalles d'une minute environ ; mais on peut utiliser un intervalle plus court pour les NDB où les besoins de l'exploitation le justifient.

3.4.5.2.1 Réserve

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, transmettent le signal d'identification au moins trois fois toutes les 30 s, les signaux étant également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.

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

Note. — Les valeurs à utiliser sont déterminées sur le plan régional compte tenu des considérations figurant au § 6.5 du RACI 5137.

3.4.6 Caractéristiques d'émission

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

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

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 :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- 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 risque de se produire si un aéronef précédemment accordé sur une installation exploitée en NON/A2A se réglait sur une installation exploitée en NON/A1A sans faire passer son radiocompas du fonctionnement sur ondes entretenues modulées au fonctionnement sur ondes entretenues non modulées.

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

3.4.6.3 Tout NDB identifié par manipulation par tout ou rien d'une modulation à fréquence audible présente, 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 exige 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 est, en général, satisfaite pour un rapport signal/bruit de 6 dB à la limite de la zone de couverture nominale.

Note 3.— Certaines considérations relatives au taux de modulation sont exposées au § 6.4 du RACI 5137.

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

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

3.4.7 Implantation des radiobalises LF/MF

- 3.4.7.1 Lorsque des radiobalises LF/MF sont utilisées comme complément de l'ILS, elles sont 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, cette dernière est installée 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, des emplacements équivalant à ceux qui sont adoptés si un ILS était installé sont choisis, compte tenu des dispositions appropriées des PANS-OPS (Doc 8168) relatives à la marge de franchissement des obstacles.

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

3.4.8 Contrôle

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

a) diminution de la puissance rayonnée de la porteuse, lorsque cette diminution dépasse 50 % de la puissance requise pour assurer la couverture nominale ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

b) interruption de la transmission du signal d'identification ;

c) mauvais fonctionnement ou panne du dispositif de contrôle.

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 sont en mesure de détecter sur la porteuse le pourcentage de modulation provenant de la source d'énergie supérieur à 5 %.

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

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

Note. — Des directives sur la vérification des NDB figurent au RACI 5137, § 6.6.

3.5 Spécifications du dispositif UHF de mesure de distance (DME)

Note 1. — La présente section traite de deux types de DME : le DME/N pour les applications générales, et le DME/P à utiliser selon les dispositions du § 3.11.3.

3.5.1 Définitions

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

Erreur de suivi (PFE). Partie de l'erreur de signal de guidage susceptible d'écarter l'aéronef de l'alignement de piste et/ou de l'alignement de descente souhaité (voir le § 3.11).

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 interopérables.

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'approche MLS. Point situé sur l'alignement de descente minimal, à une hauteur spécifiée au-dessus du seuil (voir le § 3.11).

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 le § 3.11).

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.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.2 Généralités

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- 3.5.2.1 Le dispositif DME indique de façon permanente et précise, dans le poste de pilotage, la distance oblique entre un aéronef pourvu de ce dispositif et le point de référence d'une installation au sol.
- 3.5.2.2 Le dispositif comprend deux éléments fondamentaux, l'un installé à bord de l'aéronef, l'autre au sol. L'équipement embarqué est appelé interrogateur, l'équipement au sol transpondeur.
- 3.5.2.3 Les interrogateurs sont utilisés pour interroger les transpondeurs qui, à leur tour, transmettent à l'interrogateur des réponses synchronisées avec les interrogations, et fournissent ainsi un moyen de mesurer la distance avec précision.
- 3.5.2.4 Le DME/P fonctionne dans deux modes différents : IA et FA
- 3.5.2.5 Lorsqu'un DME est associé avec un ILS, un MLS ou un VOR de façon à constituer une installation unique, les installations en question :
- a) fonctionnent sur une des paires de fréquences prévues au § 3.5.3.3.4 ;
 - b) sont coïmplantées dans les limites prescrites au § 3.5.2.6 pour des installations associées ;
 - c) remplissent les conditions d'identification prescrites au § 3.5.3.6.4.
- 3.5.2.6 Limites de coïmplantation pour un DME associé avec un ILS, un MLS ou un VOR
- 3.5.2.6.1 Les VOR et DME associés sont 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 à l'alinéa a), l'espacement entre les antennes du VOR et du DME ne dépasse pas 600 m (2 000 ft).



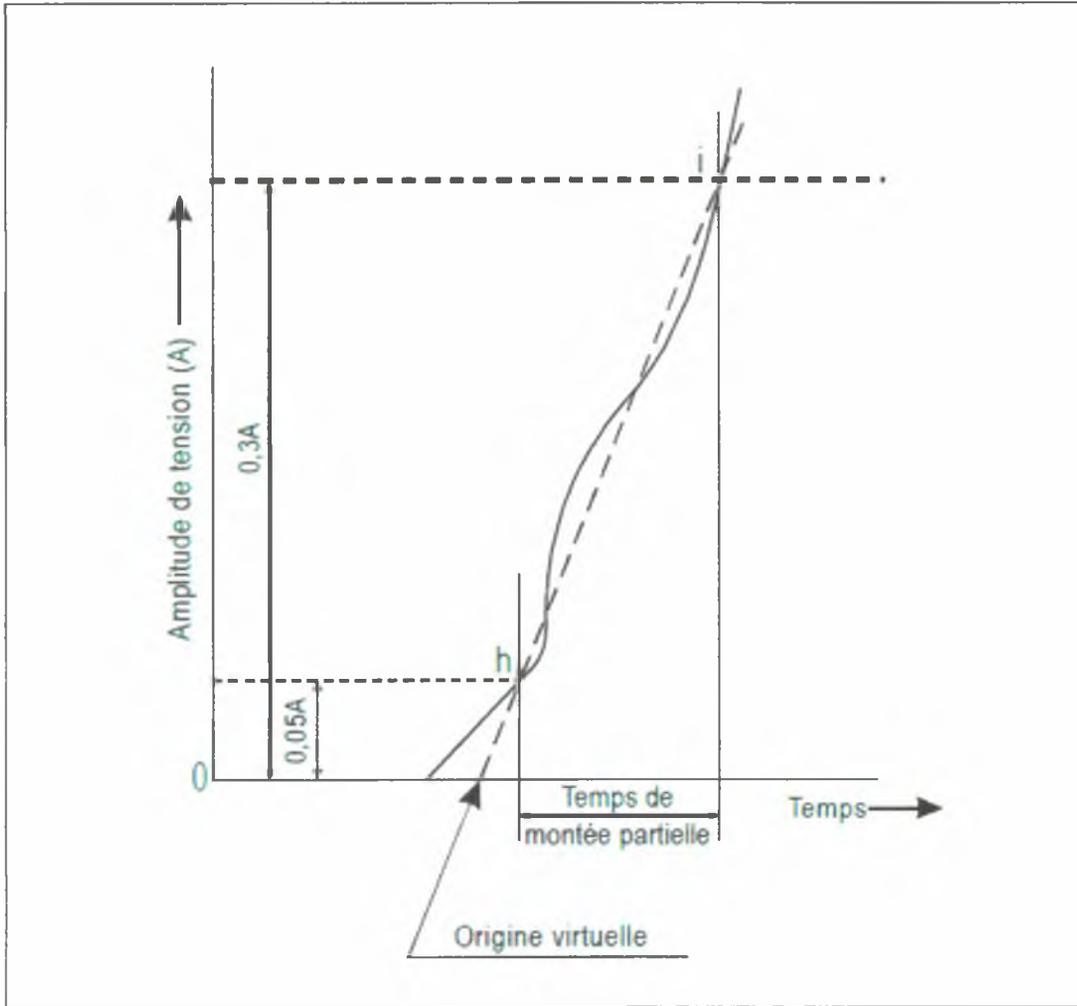


Figure 3-1

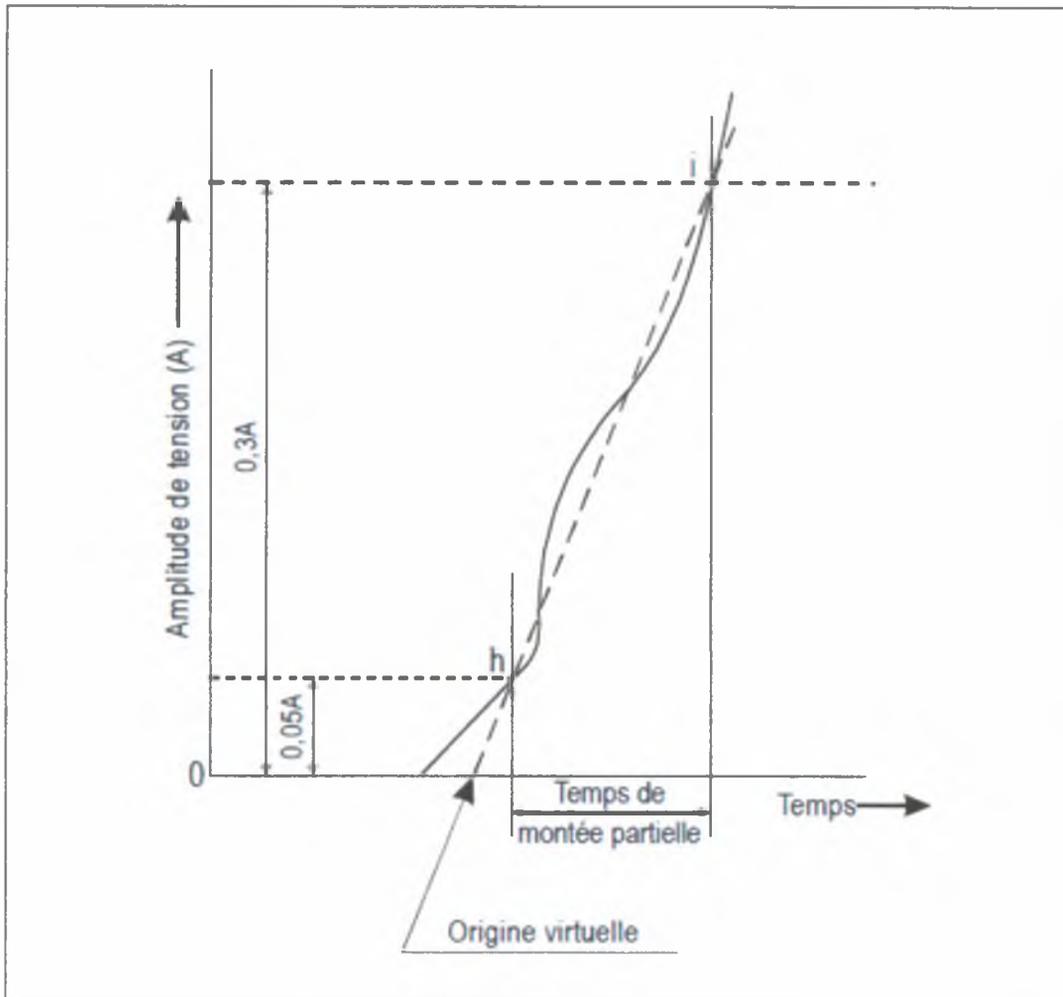


Figure 3-2

3.5.2.6.2 Association du DME avec l'ILS

Note.— Le RACI 5137, § 2.11, contient des indications sur l'association du DME avec l'ILS. 3.5.2.6.3 Association du DME avec le MLS

3.5.2.6.3.1 Si un DME/P est utilisé pour donner des informations de distance, il est implanté 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 de l'annexe 10 volume I de l'OACI relatif aux renseignements et éléments indicatifs liés à l'application des normes et pratiques recommandées sur le MLS, Section 5, et dans le RACI 5137, § 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

3.5.3 Caractéristiques du système

3.5.3.1 Performances

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

3.5.3.1.2 Couverture

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

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

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

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

3.5.3.1.3 Précision

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

3.5.3.1.4 Précision du DME/P

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

Note 2.— Des indications sur les normes de précision figurent dans le RACI 5137, § 7.3.2.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.3.1.4.1 Composantes de l'erreur. L'erreur de suivi (PFE) est 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) est 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 dans le RACI 5137, § 7.3.6.1.

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

3.5.3.1.4.3 Dans le secteur d'approche, hors du prolongement de l'axe de piste, il est toléré que la PFE admissible aux termes de la norme 1 comme de la norme 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 croît pas en fonction de l'angle. Ni la PFE, ni le CMN ne croissent en fonction de l'angle de site.

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

3.5.3.3 Canaux

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

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

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

3.5.3.3.4 Appariement des canaux. Lorsqu'un transpondeur DME est 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 est associé avec le canal VHF et/ou la fréquence de guidage en angle MLS selon les indications du Tableau A.

Note. — Il se peut qu'un canal DME soit apparié à la fois avec la fréquence ILS et avec un canal MLS (voir Volume V, Chapitre 4, § 4.3).

3.5.3.4 Fréquence de répétition des impulsions d'interrogation

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

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

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

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

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

3.5.3.4.5 DME/P. La fréquence de répétition des impulsions de l'interrogateur ne dépasse 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

 <p data-bbox="251 159 488 230">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="597 98 1057 174">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p data-bbox="626 174 1027 201">Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1133 98 1312 125">Edition 3</p> <p data-bbox="1133 125 1312 152">Date : 22/11/2018</p> <p data-bbox="1133 152 1284 179">Amendement 5</p> <p data-bbox="1133 179 1312 206">Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 sont accomplis par des moyens automatiques.

3.5.3.5 Capacité du système

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

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

Note.— Des éléments indicatifs sur le nombre d'aéronefs à traiter figurent dans le RACI 5137, § 7.1.5.

3.5.3.6 Identification du transpondeur

3.5.3.6.1 Tous les transpondeurs émettent un signal d'identification suivant l'une des deux méthodes ci-après, conformément aux dispositions du § 3.5.3.6.5 :

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

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

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

3.5.3.6.2 Pour ces deux méthodes d'identification, il est fait usage de signaux qui consistent 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 remplacent temporairement toutes les impulsions de réponse qui sont alors émises, sauf dispositions du § 3.5.3.6.2.2. Ces impulsions ont des caractéristiques analogues à celles des autres impulsions du signal de réponse.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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

3.5.3.6.2.5 Le transpondeur DME/P n'emploie pas la paire d'impulsions d'égalisation spécifiée au § 3.5.3.6.2.2.

3.5.3.6.3 Le signal d'identification indépendante présente les caractéristiques suivantes :

a) il consiste en l'émission de l'indicatif du transpondeur sous forme de points et de traits (code morse international) d'impulsions d'identification au moins toutes les 40 s, à la vitesse d'au moins 6 mots par minute ;

b) les caractéristiques du codage d'identification et la vitesse d'émission des lettres, pour le transpondeur DME, sont 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 est de 0,1 à 0,160 s, et normalement la durée des traits est égale à trois fois celle des points. L'intervalle entre points et/ou traits est égal à la durée d'un point $\pm 10\%$. L'intervalle de temps entre lettres ou chiffres n'est pas inférieur à la durée de trois points. La durée totale d'émission d'un groupe codé d'identification ne dépasse pas 10 s.

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

3.5.3.6.4 Le signal « associé » présente les caractéristiques suivantes :

a) lorsque le DME est associé avec une installation VHF ou une installation de guidage en angle MLS, l'identification est émise sous forme de points et de traits (code morse international) comme il est prescrit au § 3.5.3.6.3 et est synchronisée avec le signal d'identification de l'installation VHF ;

b) chaque intervalle de 40 s est 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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

c) lorsqu'un transpondeur DME est associé avec un MLS, il est identifié par les trois dernières lettres d'identification de l'installation de guidage en angle MLS spécifiées au § 3.11.4.6.2.1.

3.5.3.6.5 Utilisation des systèmes d'identification

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

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

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

3.5.3.7 Transition de mode DME/P

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

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

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

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

3.5.4 Caractéristiques techniques détaillées du transpondeur et du moniteur associé



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.1 Émetteur

3.5.4.1.1 Fréquence de fonctionnement. Le transpondeur émet sur la fréquence de réponse du canal DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

3.5.4.1.2 Stabilité de fréquence. La fréquence radioélectrique de fonctionnement ne s'écarte pas de plus de 0,002 % de la fréquence assignée.

3.5.4.1.3 Forme des impulsions et spectre. Toutes les impulsions rayonnées sont conformes aux dispositions suivantes :

a) Temps de montée

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

2) DME/P. Le temps de montée de l'impulsion ne dépasse pas 1,6 μ s. Pour le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion est égal à $0,25 \pm 0,05$ μ s. En ce qui concerne le mode FA et lorsque la norme de précision 1 est appliquée, la pente de l'impulsion dans le temps de montée partielle ne varie pas de plus de ± 20 %. Lorsque la norme de précision 2 est appliquée, la pente ne varie pas de plus de ± 10 %.

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

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

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

d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne tombe 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 est 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 dépasse 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 dépasse pas dans chaque cas 2 mW. La p.i.r.e. contenue dans toute bande de 0,5 MHz diminue 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, est inférieure à 1 % de l'amplitude de crête de l'impulsion. Le processus de déclenchement n'est 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 peut être mesuré entre les points d'amplitude 0,05 des bords avant et arrière de l'enveloppe de l'impulsion.*

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

3.5.4.1.4 Espacement entre impulsions

3.5.4.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire est conforme aux spécifications du tableau du § 3.5.4.4.1.

3.5.4.1.4.2 DME/N. La tolérance d'espacement entre impulsions sera de $\pm 0,25$ is.

3.5.4.1.4.3 DME/N. la tolérance d'espacement entre impulsions DME/N est de $\pm 0,10$ μ s.

3.5.4.1.4.4 DME/P. La tolérance d'espacement entre impulsions est de $\pm 0,10$ μ s.

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

 <p data-bbox="239 156 470 224">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="582 96 1034 168">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p data-bbox="606 170 1010 197">Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1109 96 1289 197">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.1.5 Puissance de crête

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

‡3.5.4.1.5.2 DME/N. La p.i.r.e de crête n'est 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 § 3.5.3.1.2.

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

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

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

Note.— Le RACI 5137, § 7.2.1 et 7.3.8, contient des éléments indicatifs sur la p.i.r.e.

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

3.5.4.1.5.5 La capacité de répondre de l'émetteur est telle que le transpondeur peut fonctionner sans arrêt au régime d'émission de 2 700 paires d'impulsions ± 90

paires d'impulsions par seconde (dans le cas où le service doit être assuré à 100 aéronefs).

Note.— Le RACI 5137, § 7.1.5, contient des indications sur le rapport entre le nombre d'aéronefs et le régime d'émission.

3.5.4.1.5.6 L'émetteur doit fonctionner à un régime d'émission d'au moins 700 paires d'impulsions par seconde, paires d'impulsions aléatoires et paires d'impulsions de réponse de distance comprises, sauf pendant l'identification. Le régime minimal d'émission est aussi proche que possible de 700 paires d'impulsions par seconde. Pour le DME/P, il ne dépasse 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 réduisent au minimum les effets du brouillage par impulsions, notamment celui causé à d'autres services aéronautiques tels que le GNSS.

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 est inférieure de plus de 50 dB à la puissance de crête d'impulsion reçue et mesurée dans le même récepteur accordé sur la fréquence de réponse utilisée pendant l'émission des impulsions voulues. Cette disposition s'applique à toutes les émissions non essentielles, y compris le brouillage dû au modulateur et les perturbations électriques.

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

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

3.5.4.1.6.3 Rayonnement non essentiel hors bande. A 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 dépasse pas -40 dBm dans toute tranche de 1 kHz de bande passante du récepteur.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p>Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 dépasse pas -10 dBm.

3.5.4.2 Récepteur

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

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

3.5.4.2.3 Sensibilité du transpondeur

3.5.4.2.3.1 En l'absence de toutes les paires d'impulsions d'interrogation, sauf celles qui sont nécessaires à la mesure de la sensibilité, les paires d'impulsions d'interrogation dont la fréquence nominale et l'espacement sont corrects déclenchent 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.

3.5.4.2.3.2 Avec les densités minimales de puissance spécifiées au § 3.5.4.2.3.1, le transpondeur répond 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.2.3.3 Gamme dynamique du DME/N. Les performances du transpondeur sont les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne varie entre le minimum spécifié au § 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.

3.5.4.2.3.4 Gamme dynamique du DME/P. Les performances du transpondeur sont les mêmes lorsque la densité de puissance du signal d'interrogation capté par son antenne varie entre le minimum spécifié au § 3.5.4.2.3.1 et un maximum de -22 dBW/m².

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

3.5.4.2.3.6 DME/N. Lorsque l'espacement entre les impulsions d'une paire d'impulsions d'interrogation varie au maximum de ± 1 μ s par rapport à la valeur nominale, la sensibilité du récepteur n'est pas réduite de plus de 1 dB.

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

3.5.4.2.4 Limitation de la charge

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

3.5.4.2.4.2 DME/P. Pour éviter toute surcharge, le transpondeur limite 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'applique qu'au mode IA et n'a pas d'incidence sur le mode FA.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.2.6 Bande passante

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

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

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

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

3.5.4.2.6.5 Les signaux dont la fréquence diffère de plus de 900 kHz de la fréquence nominale du canal utile et dont la densité de puissance peut atteindre les valeurs spécifiées au § 3.5.4.2.3.3 pour le DME/N et au § 3.5.4.2.3.4 pour le DME/P ne déclenchent pas le transpondeur. Les signaux arrivant à la fréquence intermédiaire sont 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 sont atténués d'au moins 75 dB.

3.5.4.2.7 Temps de rétablissement. Dans les 8 μ s qui suivent 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 est égale, à 3 dB près, à la valeur obtenue en l'absence de signaux. La présente spécification est respectée lorsque les circuits de suppression d'écho, s'il y en a, ont été mis hors service. Ce délai de 8 μ s est mesuré entre les points de demi-tension des bords avant des deux signaux, dont la forme satisfait aux dispositions du § 3.5.5.1.3.

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

 <p data-bbox="251 161 487 232"> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p data-bbox="592 100 1055 201"> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne </p>	<p data-bbox="1128 100 1315 201"> Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018 </p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.2.9 Suppression des ondes entretenues et des échos

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

3.5.4.2.10 Protection contre le brouillage

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

3.5.4.3 Décodage

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

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

3.5.4.3.3 DME/N — Réjection par le décodeur.

Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement diffère de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élève jusqu'à la valeur spécifiée au § 3.5.4.2.3.3 est rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

3.5.4.3.4 DME/P — Réjection par le décodeur.

Une paire d'impulsions d'interrogation dont l'espacement diffère de $\pm 2 \mu\text{s}$ ou davantage de la valeur nominale et dont le niveau de signal s'élève jusqu'à la valeur spécifiée au § 3.5.4.2.3.4 est rejetée afin que le régime d'émission ne dépasse pas la valeur obtenue en l'absence de ces interrogations.

3.5.4.4 Retard systématique

3.5.4.4.1 Lorsqu'un DME est associé seulement avec une installation VHF, le retard systématique est 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 est conforme aux indications du tableau suivant lorsque l'on souhaite que les interrogateurs embarqués indiquent la distance à l'emplacement du transpondeur.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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	56
	DME/P IA M	36	30	56	–
	DME/P FA M	42	30	62	–
W	DME/N	–	–	–	–
	DME/P IA M	24	24	50	–
	DME/P FA M	30	24	56	–
Z	DME/N	–	–	–	–
	DME/P IA M	21	15	56	–
	DME/P FA M	27	15	62	–

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

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

3.5.4.4.2 Lorsque le DME est associé avec une installation de guidage en angle MLS, le retard systématique est 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 est 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.

3.5.4.4.2.1 Dans le cas du transpondeur DME/P, aucune adaptation du retard systématique n'est permise.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.4.3 Dans le cas du DME/N, le retard systématique du transpondeur peut 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.

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

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

3.5.4.4.3.3 DME/P — Mode FA. Le retard systématique est 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 sont compris dans le temps de montée partielle de la première impulsion de la paire d'impulsions dans chaque cas.

3.5.4.4.4 DME/N. le transpondeur est situé aussi près que possible du point où la distance indiquée est 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 RACI 5137, § 7.1.6, et au supplément G de l'annexe 10 Volume I de l'OACI, 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.5 Précision

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

3.5.4.5.1.1 DME/N. La partie de l'erreur totale du système attribuable à la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions, n'est 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.

3.5.4.5.1.2 DME/N. La contribution de la combinaison des erreurs du transpondeur, des erreurs de coordonnées du transpondeur, des effets de propagation et des effets du brouillage aléatoire par impulsions à l'erreur globale du système ne dépasse 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.

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

3.5.4.5.3 DME/P — Mode FA

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

3.5.4.5.3.2 Norme de précision 2. La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne dépasse pas $\pm 5 \text{ m}$ ($\pm 16 \text{ ft}$) de PFE et $\pm 5 \text{ m}$ ($\pm 16 \text{ ft}$) de CMN.

3.5.4.5.4 DME/P — Mode IA. La partie de l'erreur globale du système attribuable au transpondeur ne dépasse pas $\pm 15 \text{ m}$ ($\pm 50 \text{ ft}$) de PFE et $\pm 10 \text{ m}$ ($\pm 33 \text{ ft}$) de CMN.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.6 Rendement

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

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

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

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

3.5.4.7 Moniteurs et commande

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

3.5.4.7.2 Fonctionnement du moniteur du DME/N

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

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.

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

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

a) chute de 3 dB ou davantage de la puissance émise par le transpondeur ;

b) chute de 6 dB ou davantage de la sensibilité minimale du récepteur du transpondeur (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de commande automatique de gain du récepteur) ;

c) variation de 1 μ s ou davantage, par rapport à la valeur normale spécifiée au § 3.5.4.1.4, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur ;

d) variation des fréquences du récepteur et de l'émetteur du transpondeur débordant le domaine d'action des circuits considérés (si les fréquences de fonctionnement ne sont pas directement commandées par quartz).

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

3.5.4.7.2.6 Le transpondeur n'est pas déclenché plus de 120 fois par seconde aux fins de contrôle ou de commande automatique des fréquences.

 <p data-bbox="251 161 488 233">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="594 99 1057 201">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1130 99 1312 201">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.7.3 Fonctionnement du moniteur du DME/P

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

a) variation de la PFE du transpondeur qui dépasse les limites spécifiées au § 3.5.4.5.3 ou au § 3.5.4.5.4 pendant plus d'une seconde. Si la limite applicable au mode FA est dépassée mais que la limite applicable au mode IA est respectée, le mode IA peut rester en service ;

b) chute de la p.i.r.e. dont la valeur tombe au-dessous du niveau nécessaire pour respecter les spécifications du § 3.5.4.1.5.3 pendant plus d'une seconde ;

c) chute de 3 dB ou davantage de la sensibilité du transpondeur nécessaire pour respecter les spécifications du § 3.5.4.2.3 pendant plus de 5 s en mode FA et 10 s en mode IA (sous réserve que cette chute ne soit pas due aux circuits de réduction automatique de sensibilité du récepteur) ;

d) variation de 0,25 μ s ou davantage, par rapport à la valeur spécifiée au tableau présenté au § 3.5.4.4.1, de l'espacement entre la première et la seconde impulsion de la paire d'impulsions de réponse du transpondeur, pendant plus d'une seconde.

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

3.5.4.7.3.3 Le temps de rayonnement de toute information de guidage erronée ne dépasse pas les périodes spécifiées au § 3.5.4.7.3.1. Les tentatives faites pour remédier à un dérangement en réarmant l'équipement sol principal ou en passant sur l'équipement sol de secours, s'il y en a, sont menées à bien dans ces délais. S'il n'est pas remédié au dérangement dans le délai accordé, le rayonnement cesse. Aucune tentative de rétablissement du service n'est faite moins de 20 s après l'arrêt de l'équipement.

3.5.4.7.3.4 Le transpondeur n'est pas déclenché plus de 120 fois par seconde en mode IA et 150 fois par seconde en mode FA aux fins de contrôle.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 produit automatiquement le même effet qu'une anomalie de fonctionnement de l'élément contrôlé.

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.

3.5.5.1 Émetteur

3.5.5.1.1 Fréquence de fonctionnement. L'interrogateur émet sur la fréquence d'interrogation du canal DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

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

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

3.5.5.1.3 Forme des impulsions et spectre. Toutes les impulsions rayonnées possèdent les caractéristiques suivantes :

a) Temps de montée

- 1) DME/N. Le temps de montée de l'impulsion ne dépasse pas 3 μ s.
- 2) DME/P. Le temps de montée de l'impulsion ne dépasse pas 1,6 μ s. Dans le mode FA, le temps de montée partielle de l'impulsion est 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 varie pas de plus de ± 20 %. Lorsque la norme de précision 2 s'applique, la pente ne varie pas de plus de ± 10 %.
- 3) DME/P. le temps de montée de l'impulsion ne dépasse pas 1,2 μ s.

 <p data-bbox="245 161 480 232"> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p data-bbox="584 100 1043 203"> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne </p>	<p data-bbox="1114 100 1294 203"> Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018 </p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- b) La durée de l'impulsion est de $3,5 \pm 0,5 \mu\text{s}$.
- c) Le temps de descente de l'impulsion a une valeur nominale de $2,5 \mu\text{s}$ mais ne dépasse pas $3,5 \mu\text{s}$.
- d) L'amplitude instantanée de l'impulsion ne tombe 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 est tel qu'au moins 90 % de l'énergie dans chaque impulsion sont 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, est inférieure à 1 % de l'amplitude de crête de l'impulsion. Le processus de déclenchement n'est pas amorcé plus d'une microseconde avant l'origine virtuelle.

Note 1. — Les limites inférieures de temps de montée de l'impulsion [voir le § 3.5.5.1.3, alinéa a)] et de temps de descente de l'impulsion [voir le § 3.5.5.1.3, alinéa c)] sont déterminées par les spécifications du spectre figurant au § 3.5.5.1.3, alinéa e).

Note 2. — Alors que le § 3.5.5.1.3, alinéa e), prescrit un spectre susceptible d'être obtenu dans la pratique, il est souhaitable de s'efforcer d'obtenir les caractéristiques suivantes de la tenue du spectre. Le spectre du signal modulé par impulsions est tel que la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 0,8 MHz et inférieure de 0,8 MHz à la fréquence nominale de canal soit dans chaque cas inférieure d'au moins 23 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. La puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur des fréquences supérieure de 2 MHz et inférieure de 2 MHz à la fréquence nominale de canal est dans chaque cas inférieur d'au moins 38 dB à la puissance contenue dans une bande de 0,5 MHz centrée sur la fréquence nominale de canal. Tout lobe supplémentaire du spectre a une amplitude inférieure à celle du lobe adjacent plus proche de la fréquence nominale de canal.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.1.4 Espacement entre impulsions

3.5.5.1.4.1 L'espacement entre les impulsions d'une même paire est conforme aux indications du tableau présenté au § 3.5.4.4.1.

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

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

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

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

3.5.5.1.5 Fréquence de répétition des impulsions

3.5.5.1.5.1 La fréquence de répétition des impulsions est conforme aux spécifications du § 3.5.3.4.

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

3.5.5.1.5.3 DME/P. Afin que la précision spécifiée pour le système au § 3.5.3.1.4 soit réalisée, l'intervalle entre paires successives d'impulsions d'interrogation varie de façon suffisamment aléatoire pour empêcher toute corrélation entre erreurs causées par des multitrajets haute fréquence.

Note. — Le RACI 5137, § 7.3.7, contient des indications relatives aux incidences des multitrajets sur le DME/P.

3.5.5.1.6 Rayonnement non essentiel. Pendant les intervalles entre les émissions d'impulsions individuelles, la puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans un récepteur ayant les mêmes caractéristiques qu'un récepteur de transpondeur DME et accordé sur une fréquence quelconque d'interrogation ou de réponse DME est 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'applique 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 dépasse pas 20 iW (−47 dBW).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

3.5.5.1.7 La puissance non essentielle de crête d'impulsion reçue et mesurée dans les conditions indiquées au § 3.5.5.1.6 est de 80 dB inférieure à la puissance voulue de crête d'impulsion reçue.

Note. — Voir les § 3.5.5.1.6 et 3.5.5.1.7. Bien qu'il soit recommandé de limiter le rayonnement non essentiel en onde entretenue entre les impulsions à des niveaux n'excédant pas 80 dB au-dessous de la puissance de crête d'impulsion reçue, les États sont mis en garde contre le fait que, lorsque les usagers utilisent un transpondeur de radar secondaire de surveillance à bord du même aéronef, il peut être nécessaire de limiter les ondes entretenues directes et rayonnées à $0,02 \mu\text{W}$ 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.

3.5.5.1.8 DME/P. La p.i.r.e. de crête n'est pas inférieure à celle qui est nécessaire pour fournir les densités de puissance indiquées au § 3.5.4.2.3.1 dans toutes les conditions météorologiques opérationnelles.

3.5.5.2 Retard systématique

3.5.5.2.1 Le retard systématique est conforme aux indications du tableau présenté au § 3.5.4.4.1.

3.5.5.2.2 DME/N. Le retard systématique est 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 sont mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.2.3 DME/N. Le retard systématique est 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 sont mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

3.5.5.2.4 DME/P — Mode IA. Le retard systématique est 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 sont mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle.

3.5.5.2.5 DME/P — Mode FA. Le retard systématique est 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 sont mis dans l'état correspondant à une indication de distance nulle. Le temps d'arrivée est mesuré dans les limites du temps de montée partielle de l'impulsion.

3.5.5.3 Récepteur

3.5.5.3.1 Fréquence utilisée. La fréquence centrale du récepteur est la fréquence de transpondeur du canal d'interrogation réponse DME assigné (voir le § 3.5.3.3.3).

3.5.5.3.2 Sensibilité du récepteur

3.5.5.3.2.1 DME/N. L'équipement embarqué est suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée au § 3.5.5.4 pour la densité de puissance du signal spécifiée au § 3.5.4.1.5.2.

Note.— Bien que la norme du § 3.5.5.3.2.1 s'applique aux interrogateurs DME/N, la sensibilité du récepteur est supérieure à celle qui est nécessaire pour fonctionner avec la densité de puissance des transpondeurs DME/N indiquée au § 3.5.4.1.5.1 en vue de l'interopérabilité avec le mode IA des transpondeurs DME/P.

3.5.5.3.2.2 DME/P. L'équipement embarqué est suffisamment sensible pour acquérir et fournir l'indication de distance avec la précision spécifiée aux § 3.5.5.4.2 et 3.5.5.4.3 pour les densités de puissance du signal spécifiées au § 3.5.4.1.5.3.

3.5.5.3.2.3 DME/N. Les performances de l'interrogateur sont les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur varie entre les valeurs minimales indiquées au § 3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m^2 .

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.3.2.4 DME/P. Les performances de l'interrogateur sont les mêmes lorsque la densité de puissance du signal de transpondeur capté par l'antenne de l'interrogateur varie entre les valeurs minimales indiquées au § 3.5.4.1.5 et un maximum de -18 dBW/m^2 .

3.5.5.3.3 Bande passante

3.5.5.3.3.1 DME/N. La bande passante du récepteur est suffisante pour que les dispositions du § 3.5.3.1.3 soient respectées en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.4.1.3.

3.5.5.3.3.2 DME/P — Mode IA. La bande passante du récepteur est suffisante pour que les dispositifs du § 3.5.3.1.3 soient respectés en présence des signaux d'entrée spécifiés au § 3.5.4.1.3. La bande passante à 12 dB ne dépasse pas 2 MHz et la bande passante à 60 dB ne dépasse pas 10 MHz.

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

3.5.5.3.4 Réjection de brouillage

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

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

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

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'élève jusqu'à 42 dB au-dessus du seuil de sensibilité sont rejetés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.3.5 Décodage

3.5.5.3.5.1 L'interrogateur comprend un circuit décodeur tel que le récepteur ne puisse être déclenché que par la réception de paires d'impulsions dont la durée d'impulsion et les espacements entre impulsions sont propres aux signaux de transpondeur décrits au § 3.5.4.1.4.

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

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

3.5.5.4 Précision

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

3.5.5.4.2 DME/P — Mode IA. La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépassent pas respectivement $\pm 30 \text{ m}$ ($\pm 100 \text{ ft}$) et $\pm 15 \text{ m}$ ($\pm 50 \text{ ft}$).

3.5.5.4.3 DME/P — Mode FA

3.5.5.4.3.1 Norme de précision 1. La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépassent pas respectivement $\pm 15 \text{ m}$ ($\pm 50 \text{ ft}$) et $\pm 10 \text{ m}$ ($\pm 33 \text{ ft}$).

3.5.5.4.3.2 Norme de précision 2. La partie de la PFE globale du système et la partie du CMN global du système attribuables à l'interrogateur ne dépassent pas $\pm 7 \text{ m}$ ($\pm 23 \text{ ft}$).

Note. — Des éléments indicatifs sur des filtres de nature à contribuer à cette précision figurent dans le RACI 5137, § 7.3.4.

3.5.5.4.4 DME/P. La précision spécifiée au § 3.5.3.1.4 pour l'interrogateur est respectée avec un rendement du système d'au moins 50 %.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Des éléments indicatifs sur le rendement du système figurent dans le RACI 5137, § 7.1.1.

3.6 Spécifications des radiobornes VHF de navigation en route (75 MHz)

3.6.1 Matériel

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

3.6.1.2 Caractéristiques d'émission

3.6.1.2.1 Les radiobornes émettent une onde porteuse ininterrompue modulée à un taux qui n'est pas inférieur à 95 % ni supérieur à 100 %. L'ensemble des harmoniques de la modulation n'est pas supérieur à 15 %.

3.6.1.2.2 La fréquence audible de modulation est de 3 000 Hz \pm 75 Hz. 3.6.1.2.3 Les émissions sont polarisées horizontalement.

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

3.6.1.2.5 Couverture et diagramme de rayonnement

Note. — La couverture et le diagramme de rayonnement des radiobornes sont 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 RACI 5137. Ces dispositifs, ou tous autres dispositifs plus récents permettant de réaliser un rayonnement plus proche du rayonnement optimal indiqué ci-dessus, répondent généralement aux besoins d'exploitation.

3.6.1.2.6 Détermination de la couverture. Les limites de couverture des radiobornes sont définies en fonction de l'intensité de champ spécifiée au § 3.1.7.3.2.

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

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

3.6.1.3 Contrôle. pour chaque radioborne, est installé un dispositif de contrôle, permettant de détecter en un endroit convenable l'une quelconque des situations suivantes :

- a) baisse de la puissance rayonnée de la porteuse de plus de 50 % par rapport à sa valeur normale ;
- b) diminution du taux de modulation l'amenant à moins de 70 % ;
- c) panne de manipulation.

3.7 Spécifications du système mondial de navigation par satellite (GNSS)

3.7.1 Définitions

Alarme. Indication fournie aux autres systèmes de bord ou annonce faite au pilote qu'un paramètre d'exploitation du système de navigation est hors tolérance.

Borne d'antenne. Point où la puissance du signal reçu est spécifiée. Dans le cas d'une antenne active, la borne est un point fictif entre les éléments de l'antenne et le préamplificateur de l'antenne. Dans le cas d'une antenne passive, la borne est la sortie de l'antenne proprement dite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Canal de précision standard (CSA). Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout usager du GLONASS, quel que soit le point du globe considéré.

Constellation(s) satellitaire(s) de base. Les constellations satellitaires de base sont le GPS et le GLONASS.

Délai d'alarme. Intervalle de temps maximal admissible entre le moment où le système de navigation dépasse les limites de tolérance et le moment où l'équipement donne l'alarme.

Erreur de position du GNSS. Écart entre la position vraie et celle qui est déterminée par le récepteur GNSS.

Intégrité. Mesure du niveau de confiance dans l'exactitude des informations fournies par l'ensemble du système. La notion d'intégrité englobe l'aptitude d'un système à fournir, en temps voulu, des avertissements valides (alarmes).

Pseudodistance. Écart entre l'instant auquel le satellite transmet une information et l'instant où un récepteur GNSS la reçoit, multiplié par la vitesse de la lumière dans le vide, y compris l'erreur systématique liée à l'utilisation d'une référence temporelle différente par le récepteur GNSS et par le satellite.

Service de localisation standard (SPS). Niveau de précision en positionnement, en vitesse et en temps assuré à tout utilisateur du système mondial de localisation (GPS), quel que soit le point du globe considéré.

Seuil d'alarme. Limite au-delà ou en deçà de laquelle la valeur mesurée d'un paramètre donné provoque le déclenchement d'une alarme.

Système régional de renforcement au sol (GRAS)*. Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur faisant partie d'un groupe d'émetteurs au sol assurant la couverture d'une région.

Système de renforcement au sol (GBAS). Système de renforcement dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur au sol.

* Le terme « symbole régulier de renforcement au sol » remplace le terme « système d'augmentation régionale basé au sol »

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Systeme de renforcement embarqué (ABAS). Systeme 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.

Systeme de renforcement satellitaire (SBAS). Systeme de renforcement à couverture étendue dans lequel l'utilisateur reçoit l'information de renforcement directement d'un émetteur basé sur satellite.

Systeme GLONASS (Global Navigation Satellite System). Systeme mondial de navigation par satellite mis en œuvre par la Fédération de Russie.

Systeme mondial de localisation (GPS). Systeme de navigation par satellite mis en œuvre par les États-Unis.

Systeme mondial de navigation par satellite (GNSS). Systeme de détermination de la position et du temps, qui se compose d'une ou de plusieurs constellations de satellites, de récepteurs placés à bord des aéronefs et d'un contrôle de l'intégrité, renforcé selon les besoins pour obtenir la qualité de navigation requise dans la phase d'exploitation considérée.

Taux d'ellipticité. Rapport, exprimé en décibels, entre la puissance de sortie maximale et la puissance de sortie minimale d'une antenne pour une onde incidente à polarisation rectiligne lorsque l'orientation de la polarisation est modifiée dans toutes les directions perpendiculaires à la direction de propagation.

3.7.2 Généralités

3.7.2.1 Fonctions

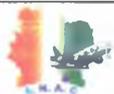
3.7.2.1.1 Le GNSS fournit aux aéronefs des données de position et des données temporelles.

Note.— Ces données sont dérivées des mesures de pseudodistance entre l'aéronef muni d'un récepteur GNSS et les sources de signaux basées sur les satellites ou au sol.

3.7.2.2 Eléments du GNSS

3.7.2.2.1 Le service de navigation du GNSS est 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 :



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- a) le système mondial de localisation (GPS) assurant le service de localisation standard (SPS) défini au § 3.7.3.1 ;
- b) le système mondial de navigation par satellite (GLONASS) fournissant les signaux de navigation du canal de précision standard (CSA) défini au § 3.7.3.2 ;
- c) le système de renforcement embarqué (ABAS) défini au § 3.7.3.3 ;
- d) le système de renforcement satellitaire (SBAS) défini au § 3.7.3.4 ;
- e) le système de renforcement au sol (GBAS) défini au § 3.7.3.5 ;
- f) le système régional de renforcement au sol (GRAS) défini au § 3.7.3.5 ;
- g) le récepteur GNSS embarqué défini au § 3.7.3.6.

3.7.2.3 Références spatiales et temporelles

3.7.2.3.1 Référence spatiale. Les données de position fournies à l'utilisateur par le GNSS sont exprimées selon le référentiel géodésique du Système géodésique mondial (1984) (WGS-84).

Note 1.— Les SARP relatives au WGS-84 se trouvent dans le RACI 5002, relatif aux Cartes aéronautiques, Chapitre 2, le RACI 5005, relatif aux Services de la Circulation aérienne Chapitre 2, RACI 6000 relatif aux normes et pratiques d'aérodromes, Volumes I et II, Chapitre 1, et RACI 5007 relatif aux Services d'Information Aéronautiques, Chapitre 1.

Note 2.— Si certains éléments du GNSS utilisent un autre système de coordonnées que celui du WGS-84, leurs données doivent faire l'objet d'une conversion appropriée.

3.7.2.3.2 Référence temporelle. Les données temporelles fournies à l'utilisateur par le GNSS sont exprimées selon une échelle de temps rapportée au temps universel coordonné (UTC).

3.7.2.4 Performances relatives aux signaux électromagnétiques

3.7.2.4.1 L'ensemble constitué des éléments du GNSS et du récepteur de l'utilisateur (supposé exempt de défauts) satisfait aux spécifications du Tableau 3.7.2.4-1 (situé à la fin du § 3.7).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 RACI 5138 - Eléments indicatifs relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées sur le GNSS, § 7.1.2.1) prévu pour prendre en charge les opérations d'approche et d'atterrissage utilisant les minimums de catégorie III; ils s'appliquent en plus des critères de performance des signaux électromagnétiques définis au Tableau 3.7.2.4.-1.

3.7.3 Spécifications relatives aux éléments du GNSS

3.7.3.1 Service de localisation standard (SPS) du GPS (L1)

3.7.3.1.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note.— Les normes de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur, comme l'indique le RACI 5138, § 4.1.2. Elles s'appliquent dans les conditions spécifiées à l'Appendice B, § 3.1.3.1.1.

3.7.3.1.1.1 Précision en position. Les erreurs de position du service de localisation standard du GPS ne dépassent 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)

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'excèdent pas 40 nanosecondes, 95 % du temps.

3.7.3.1.1.3 Précision en distance. Les erreurs de distance ne dépassent pas les limites ci-dessous :

a) erreur de distance, quel que soit le satellite 30 m (100 ft) avec la fiabilité spécifiée au § 3.7.3.1.3 ; la plus grande des deux valeurs suivantes :

b) 95^e percentile de l'erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite —0.006 m/s (0,02 ft/s) (moyenne mondiale);

c) 95^e percentile de l'erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite —0,02 m/s² (0,006 ft/s²) (moyenne mondiale) ;

d) 95^e percentile de l'erreur de distance quel que soit le satellite, pour toutes les différences de temps entre le moment de la génération des données et le moment de l'utilisation des données —7,8 m (26 ft) (moyenne mondiale).

3.7.3.1.2 Disponibilité. La disponibilité du service de localisation standard du GPS est la suivante :

- ✓ disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 17 m, 95 %) ;
- ✓ disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 37 m, 95 %) ;
- ✓ disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 17 m, 95 %) ;
- ✓ disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 37 m, 95 %).

3.7.3.1.3 Fiabilité. La fiabilité du service de localisation standard du GPS se situe dans les limites ci-dessous :

- a) fiabilité — au moins 99,94 % (moyenne mondiale) ;
- b) fiabilité — au moins 99,79 % (pire moyenne en un point).

3.7.3.1.4 *Probabilité de défaillance de service majeure.* La probabilité que l'erreur de distance pour l'utilisateur (URE) d'un satellite dépasse 4,42 fois la limite supérieure de l'exactitude de distance pour l'utilisateur (URA) diffusée par ce satellite sans qu'une alarme soit reçue par l'antenne du récepteur de l'utilisateur au bout de 10 secondes ne dépasse 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.

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 dépasse pas $2 \times 10^{-4}/h$.

3.7.3.1.6 *Couverture.* Le service de localisation standard du GPS couvre la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 3 000 km.

Note. — *Le RACI 5138, § 4.1, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GPS.*

3.7.3.1.7 *Caractéristiques radioélectriques*

Note. — *Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.1.1.1.*

3.7.3.1.7.1 *Fréquence porteuse.* Chaque satellite GPS diffuse 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 est attribuée aux satellites du GPS et offerte par les États-Unis pour les applications où la sécurité des vies humaines constitue une priorité. Les SARP relatives aux signaux émis à cette fréquence peuvent être élaborées ultérieurement.*

3.7.3.1.7.2 *Spectre radioélectrique.*

La puissance des signaux émis par le service de localisation standard du GPS est confinée dans une bande de ± 12 MHz (1 563,42 – 1 587,42 MHz) centrée sur la fréquence L1.

3.7.3.1.7.3 *Polarisation.* La polarisation des signaux transmis est de type circulaire droite (sens des aiguilles d'une montre).

3.7.3.1.7.4 *Niveau de puissance du signal.* Chaque satellite GPS diffuse 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.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.7.3.1.7.5 Modulation. Le signal L1 du SPS est modulé selon la méthode de modulation par déplacement de phase bivalente (BPSK) à l'aide d'un code pseudo-aléatoire (PRN) d'acquisition grossière (C/A) à 1,023 MHz. La séquence C/A est répétée toutes les millisecondes. La séquence PRN transmise consiste en la somme modulo 2 d'un message de navigation à 50 bit/s et du code C/A.

3.7.3.1.8 Heure GPS. L'heure GPS est exprimée en temps universel coordonné (UTC) déterminé par l'USNO (United States Naval Observatory).

3.7.3.1.9 Système de coordonnées. Le système de coordonnées du GPS est le système géodésique mondial WGS-84.

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 à l'Appendice B, aux § 3.1.1.2 et 3.1.1.3 respectivement.

3.7.3.2 Canal de précision standard (CSA) du système GLONASS (L1)

Note.— Dans la présente section, le terme GLONASS désigne tous les satellites de la constellation. Les normes qui ne s'appliquent qu'aux satellites GLONASS-M sont clairement indiquées.

3.7.3.2.1 Précision du secteur spatial et du secteur de contrôle

Note.— Les normes de précision suivantes ne comprennent pas les erreurs atmosphériques ni les erreurs du récepteur indiquées dans le RACI 5137 fournissant les éléments indicatifs relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées sur le GNSS, § 4.2.2.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.7.3.2.1.1 Précision en position.

Les erreurs de position du canal CSA du système GLONASS ne dépassent 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)

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'excèdent pas 700 nanosecondes, 95 % du temps.

3.7.3.2.1.3 Précision en distance. Les erreurs de distance ne dépassent pas les limites ci-dessous :

- erreur de distance, quel que soit le satellite — 18 m (59,7 ft) ;
- erreur sur le taux de variation de la distance, quel que soit le satellite — 0,02 m/s (0,07 ft/s) ;
- erreur sur l'accélération, quel que soit le satellite — 0,007 m/s² (0,023 ft/s²) ;
- erreur quadratique moyenne de distance sur tous les satellites — 6 m (19,9 ft).

3.7.3.2.2 Disponibilité. La disponibilité du canal CSA du système GLONASS est la suivante :

- disponibilité du service horizontal : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 12 m, 95 %) ;
- disponibilité du service vertical : ≥ 99 %, emplacement moyen (seuil de 25 m, 95 %) ;
- disponibilité du service horizontal : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 12 m, 95 %) ;
- disponibilité du service vertical : ≥ 90 %, pire emplacement (seuil de 25 m, 95 %).

3.7.3.2.3 Fiabilité. La fiabilité du canal CSA du système GLONASS se situe dans les limites ci-dessous :

- fréquence des défaillances de service majeures — au plus 3 par an pour la constellation considérée (moyenne mondiale) ;
- fiabilité — au moins 99,7 % (moyenne mondiale).

3.7.3.2.4 Couverture. Le canal CSA du système GLONASS doit couvrir e la surface de la Terre jusqu'à une altitude de 2 000 km.

Note.— Le RACI 5138, § 4.2, contient des éléments indicatifs sur la précision, la disponibilité, la fiabilité et le taux de couverture du GLONASS.

3.7.3.2.5 Caractéristiques radioélectriques

Note.— Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.2.1.1.

3.7.3.2.5.1 Fréquence porteuse.

Chaque satellite GLONASS diffuse 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 diffusent un code de mesure de distance supplémentaire sur les fréquences porteuses de la bande L2 (1,2 GHz) en utilisant la méthode AMRF.

3.7.3.2.5.2 Spectre radioélectrique.

La puissance des signaux du canal CSA du système GLONASS est confinée dans une bande de $\pm 5,75$ MHz centrée sur chaque fréquence porteuse.

3.7.3.2.5.3 Polarisation.

La polarisation des signaux transmis est de type circulaire droite.

3.7.3.2.5.4 Niveau de puissance du signal. Chaque satellite GLONASS diffuse 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 diffuse également un code de mesure de distance sur la fréquence L2 avec une puissance suffisante pour que, en tout point situé à proximité du sol et bien dégagé à partir duquel le satellite peut être observé sous un angle de site de 5 degrés ou davantage, le niveau du signal reçu ne soit pas inférieur à -167 dBW à la borne d'une antenne à polarisation linéaire présentant un gain de 3 dBi, pour toutes les orientations de l'antenne perpendiculaires à la direction de propagation.

3.7.3.2.5.5 Modulation

3.7.3.2.5.5.1 Chaque satellite GLONASS transmet sur sa fréquence porteuse le signal de navigation sous la forme d'un train binaire en modulation BPSK. La modulation de la porteuse est effectuée à π -radians avec une erreur maximale de $\pm 0,2$ radian. La séquence de code pseudo-aléatoire est répétée toutes les millisecondes.

3.7.3.2.5.5.2 Le signal de navigation modulant est généré par addition modulo 2 des trois signaux binaires suivants :

- a) code de mesure de distance transmis à 511 kbit/s ;
- b) message de navigation transmis à 50 bit/s ;
- c) séquence auxiliaire à 100 Hz.

3.7.3.2.6 Heure GLONASS. L'heure GLONASS est exprimée en temps UTC (SU) (fourni par les services spécialisés de la Fédération de Russie).

3.7.3.2.7 Système de coordonnées. Le système de coordonnées du GLONASS est le PZ-90.

Note. — Le mode de conversion du système de coordonnées PZ-90 du GLONASS au WGS-84 est décrit à l'Appendice B, § 3.2.5.2.

3.7.3.2.8 Données de navigation. Les données de navigation transmises par chaque satellite comprennent les informations voulues pour déterminer les éléments suivants :

- a) l'instant où le satellite effectue la transmission ;
- b) la position du satellite ;
- c) l'état du satellite ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- d) la correction d'horloge du satellite ;
- e) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- f) l'état de la constellation.

Note. — La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, aux § 3.2.1.2 et 3.2.1.3 respectivement.

3.7.3.3 Système de renforcement embarqué (ABAS)

3.7.3.3.1 Performances. L'ensemble constitué, d'une part, du système ABAS et d'un ou de plusieurs autres éléments du GNSS, et, d'autre part, d'un récepteur GNSS et d'un système de bord exempts de défauts et permettant d'exploiter l'ABAS, répond aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4.

3.7.3.4 Système de renforcement satellitaire (SBAS)

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, répond aux spécifications de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4 pour les divers types d'opérations, dans toute la zone de service correspondante (voir § 3.7.3.4.3).

Note. — Le SBAS complète la ou les constellations satellitaires de base, puisqu'il accroît la précision, l'intégrité, la continuité et la disponibilité des signaux de navigation dans les zones de service, lesquelles comprennent généralement plusieurs aérodromes.

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, répond 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 RACI 5138, § 3.3.

3.7.3.4.2 Fonctions. Le SBAS assure une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- a) mesure de distance : fournir un signal de pseudodistance supplémentaire assorti d'un indicateur de précision transmis par un satellite SBAS (§ 3.7.3.4.2.1 et Appendice B, § 3.5.7.2) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

b) état des satellites GNSS : déterminer et transmettre l'état des satellites GNSS (Appendice B, § 3.5.7.3) ;

c) correction différentielle de base : fournir les corrections d'éphémérides des satellites GNSS et d'horloge (à court ou à long terme) à appliquer aux mesures de pseudodistance effectuées par les satellites (Appendice B, § 3.5.7.4) ;

d) correction différentielle précise : déterminer et transmettre les corrections ionosphériques (Appendice B, § 3.5.7.5).

Note. — Quand toutes les fonctions sont assurées, l'ensemble composé du SBAS et de la ou des constellations satellitaires de base peuvent prendre en charge les types d'opérations « départ », « en route », « région terminale » et « approche », y compris les approches de précision de catégorie I. Le niveau de performance qu'il est possible d'obtenir dépend de l'infrastructure incorporée dans le SBAS et des conditions ionosphériques dans les régions géographiques visées.

3.7.3.4.2.1 Mesure de distance

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 dépasse pas 25 m (82 ft) (95 %).

3.7.3.4.2.1.2 La probabilité pour que l'erreur en distance excède 150 m (490 ft) au cours d'une heure ne dépasse pas 10^{-5} .

3.7.3.4.2.1.3 La probabilité de défaillance de la fonction de mesure de distance d'un satellite SBAS n'excède pas 10^{-3} .

3.7.3.4.2.1.4 L'erreur sur le taux de variation de la distance ne dépasse pas 2 m/s (6,6 ft).

3.7.3.4.2.1.5 L'erreur sur l'accélération ne dépassera pas 0,019 m/s² (0,06 ft).

3.7.3.4.3 Zone de service. Une zone de service SBAS pour tout type d'opérations approuvées est une zone déclarée à l'intérieur de la zone de couverture du SBAS, dans laquelle le SBAS est conforme aux spécifications correspondantes du § 3.7.2.4.

Note 1. — Un système SBAS peut avoir différentes zones de service qui correspondent à différents types d'opérations (p. ex. opérations APV-I, catégorie I, etc.).



Note 2. — La zone de couverture est la zone dans laquelle il est possible de recevoir les diffusions du SBAS (c'est-à-dire l'empreinte des satellites géostationnaires).

Note 3. — Les zones de couverture et les zones de service du SBAS sont expliquées au RACI 5138 , § 6.2.

3.7.3.4.4.3 Niveau de puissance du signal SBAS

3.7.3.4.4.3.1 Chaque satellite SBAS mis en orbite avant le 1^e janvier 2014 diffuse 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.

3.7.3.4.4.3.2 Chaque satellite SBAS mis en orbite après le 31 décembre 2013 se conforme aux dispositions ci-après :

- a) Le satellite diffuse 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 est 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 dépasse pas¹ -152,5 dBW.
- d) L'ellipticité du signal n'est pas inférieure à 2 dB pour une gamme d'écart angulaire de $\pm 9,1$ à partir de l'axe de pointage.

Note 2. — La zone de couverture est la zone dans laquelle il est possible de recevoir les diffusions du SBAS (c'est-à-dire , l'empreinte des satellites géostationnaires).

Note 3.— Les zones de couverture et les zones de service du SBAS sont expliquées au Supplément D, § 6.2.

3.7.3.4.4 Caractéristiques radioélectriques

Note.— Les caractéristiques radioélectriques détaillées se trouvent à l'Appendice B, § 3.5.2.

3.7.3.4.4.1 Fréquence porteuse. La fréquence porteuse est 1 575,42 MHz.

Note.— Une fois que les fréquences supérieures du GLONASS sont libérées, après 2005, un autre type de SBAS utilisant certaines de ces fréquences peut être mis en place.

3.7.3.4.4.2 Spectre radioélectrique. Au moins 95% de la puissance de diffusion est confinée dans une bande de ± 12 MHz centrée sur la fréquence L1. La largeur de bande du signal émis par un satellite SBAS donné est d'au moins 2,2 MHz.

3.7.3.4.4.3 Niveau de puissance du signal SBAS. Chaque satellite SBAS mis en orbite avant le 1^{er} janvier 2014 diffuse 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.

3.7.3.4.4.4 Polarisation. Le signal émis est à polarisation circulaire droite.

3.7.3.4.4.5 Modulation. La séquence transmise se compose 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 subit une modulation BPSK à 1,023 mégachip par seconde.

3.7.3.4.5 Heure du réseau SBAS. L'écart entre le temps SBAS et le temps GPS ne dépasse pas 50 nanosecondes.

3.7.3.4.6 Données de navigation.

Les données de navigation transmises par chaque satellite comprennent les informations voulues pour déterminer :

- a) l'instant où le satellite SBAS effectue la transmission ;
- b) la position du satellite SBAS ;
- c) l'heure corrigée de tous les satellites ;
- d) la position corrigée de tous les satellites ;
- e) les effets dus au temps de propagation dans l'ionosphère ;
- f) l'intégrité de la position de l'utilisateur ;
- g) le décalage de temps par rapport au temps UTC ;
- h) l'état du système.

Note. — La structure et le contenu des messages de navigation sont précisés à l'Appendice B, aux § 3.5.3 et 3.5.4 respectivement.

3.7.3.5 Système de renforcement au sol (GBAS) et système régional de renforcement au sol (GRAS)

Note 1. — Sauf indication contraire expresse, les normes et pratiques recommandées sur le GBAS s'appliquent aussi au GRAS.

3.7.3.5.1 Performances. L'ensemble constitue, 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, répond aux exigences de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité énoncées au § 3.7.2.4 pour le type d'opération considéré dans le volume de service utilisé pour prendre en charge l'opération et défini au § 3.7.3.5.3.

Note. — Le GBAS est destiné à prendre en charge tous les types d'opérations (approche, atterrissage, décollage guidé, départ et opérations à la surface) et peut appuyer les opérations en route et en région terminale. Le GRAS est prévu pour les opérations en route et en région terminale, et les opérations d'approche classique de départ et d'approche avec guidage vertical. Les SARP qui suivent ont été

élaborées pour toutes les catégories d'approches de précision les approches avec guidage vertical et le service de localisation GBAS.

3.7.3.5.2 Fonctions. Le GBAS assure 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.

3.7.3.5.3 Volume de service

3.7.3.5.3.1. *Spécification générale pour les services d'approche.* Le volume de service minimal pour les approches GBAS est celui qui est indiqué 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 cote du point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP), en s'éloignant suivant un angle de ± 35 degrés de chaque cote 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. 30 m (100 ft) et 3 000 m (10 000 ft)



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 1. — Les points LTP/FTP et GPIIP sont définis à l'Appendice B, § 3.6.4.5.1.

Note 2. — Le RACI5125, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche

3.7.3.5.3.2 Services d'approche prenant en charge l'atterrissage automatique et le décollage guidé.

Le volume de service GBAS supplémentaire minimal pour prendre en charge les opérations d'approche qui comprennent un atterrissage et un roulement automatiques, y compris pendant le décollage guidé, est comme suit, sauf lorsque les exigences opérationnelles le permettent :

a) horizontalement, dans un secteur couvrant la largeur de la piste, qui part de l'extrémité aval de la piste et s'étend parallèlement à l'axe de piste vers le LTP jusqu'au volume de service minimal décrit au § 3.7.3.5.3.1 ;

b) verticalement, entre deux surfaces horizontales, l'une à 3,7 m (12 ft) et l'autre à 30 m (100 ft) au-dessus de l'axe de piste jusqu'au volume de service minimal décrit au § 3.7.3.5.3.1.

Note. — Le RACI 5138, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche

3.7.3.5.3.3 Service de localisation GBAS. le volume de service du service de localisation GBAS est la zone où les données diffusées peuvent être captées et où le service de localisation satisfait aux spécifications du § 3.7.2.4 et prend en charge les opérations approuvées correspondantes.

Note 2. — Le RACI 5138, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service du service de localisation.

3.7.3.5.4 Caractéristiques de la diffusion des données

Note. — Les caractéristiques radioélectriques se trouvent à l'Appendice B, § 3.6.2.

3.7.3.5.4.1 Fréquence porteuse. Les fréquences utilisées pour la diffusion des données sont choisies dans la bande 108 – 117,975 MHz. La fréquence assignable la plus

basse est 108,025 MHz et la plus haute est 117,950 MHz. La séparation entre les fréquences assignables (espacement entre les canaux) est de 25 kHz.

Note 1.— Le RACI 5138, § 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 SARP, il est prévu d'utiliser les fréquences de la bande 112,050 – 117,900 MHz.

3.7.3.5.4.2 Technique d'accès. La technique utilisée est une technique d'accès multiple par répartition dans le temps (AMRT) avec une structure de trame fixe. De 1 à 8 créneaux sont affectés à la diffusion des données.

Note.— Deux créneaux sont nominaleme nt 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 trouve au RACI 5138, § 7.12.4, des éléments indicatifs sur l'utilisation des antennes multiples. Certaines stations émettrices GBAS d'un GRAS pourraient utiliser un créneau temporel.

3.7.3.5.4.3 Modulation. Les données GBAS sont transmises sous forme de symboles de 3 bits, la porteuse étant modulée en D8PSK, à raison de 10 500 symboles par seconde.

3.7.3.5.4.4 Intensité et polarisation du champ RF de diffusion des données

Note 1.— Le GBAS peut assurer la diffusion des données VHF avec une polarisation horizontale (GBAS/H) ou une polarisation elliptique (GBAS/E) qui utilise à la fois la composante à polarisation horizontale (HPOL) et la composante à polarisation verticale (VPOL). Les aéronefs qui emploient la composante VPOL ne peuvent pas utiliser l'équipement GBAS/H pour les opérations. Le RACI 5138, § 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).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 3. — Lors de la prise en charge de services d'approche aux aéroports où l'implantation des antennes VDB se heurte à des contraintes, il est acceptable d'ajuster le volume de service lorsque les exigences opérationnelles le permettent (comme il est indiqué aux § 3.7.3.5.3.1 et 3.7.3.5.3.2 sur les définitions du volume de service).

Ces ajustements du volume de service peuvent être acceptables du point de vue opérationnel lorsqu'ils n'ont pas d'incidences sur le service GBAS en dehors d'un rayon de 80 m autour de l'antenne VDB, en supposant une puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) nominale de 47dBm (RACI 5138, Tableau D-3).

3.7.3.5.4.4.1 GBAS/H

3.7.3.5.4.4.1.1 Un signal à polarisation horizontale est diffusé.

3.7.3.5.4.4.1.2- La puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournit 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 V/m (-35 dBW/m^2) dans le volume de service GBAS spécifié au § 3.7.3.5.3.1. L'intensité du champ est mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale.

Dans le volume de service GBAS supplémentaire spécifié au § 3.7.3.5.3.2, la puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournit un signal à polarisation horizontale ayant une intensité de champ minimale de 215 V/m (-99 dBW/m^2) au-dessous de 36 ft et jusqu'à 12 ft au-dessus de la surface de la piste, et de 650 $\mu\text{V/m}$ (-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 RACI 5138, § 7.3, contient des éléments indicatifs sur le volume de service d'approche.

3.7.3.5.4.4.2 GBAS/E

3.7.3.5.4.4.2.1 Un signal à polarisation elliptique est diffusé dans la mesure du possible.

3.7.3.5.4.4.2.2 Lorsqu'un signal à polarisation elliptique est diffusé, la composante horizontale est conforme aux spécifications du § 3.7.3.5.4.4.1.2. La puissance

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) fournit 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 V/m (-31 dBW/m^2) dans le volume de service GBAS. L'intensité du champ est mesurée sous forme de moyenne pendant la période du champ synchronisation et levée de l'ambiguïté de la rafale.

3.7.3.5.4.5 Puissance transmise dans les canaux adjacents. Quelles que soient les conditions d'utilisation, la puissance transmise dans une bande de 25 kHz centrée sur le canal adjacent ne dépasse pas les valeurs indiquées au Tableau 3.7.3.5-1 (situé à la fin du § 3.7).

3.7.3.5.4.6 Rayonnements non désirés. Les rayonnements non désirés, notamment les rayonnements non essentiels et les rayonnements provenant des émissions hors bande, sont conformes aux niveaux indiqués dans le Tableau 3.7.3.5-2 (situé à la fin du § 3.7). La puissance totale dans tout signal VDB harmonique ou discret ne dépasse pas -53 dBm .

3.7.3.5.5 Données de navigation. Les données de navigation transmises par le GBAS contiennent 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, § 3.6.3.

3.7.3.6 Récepteur GNSS embarqué

3.7.3.6.1 Le récepteur GNSS embarqué traite les signaux émis par les éléments du GNSS avec lesquels il interagit, conformément à l'Appendice B, § 3.1 (GPS), 3.2 (GLONASS), 3.3 (ensemble GPS-GLONASS), 3.5 (SBAS) et 3.6 (GBAS et GRAS).

3.7.4 Protection contre le brouillage

3.7.4.1 En situation de brouillage répondant à la description donnée à l'Appendice B, § 3.7, le GNSS est conforme aux critères de performance définis au § 3.7.2.4 et à l'Appendice B, § 3.7.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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 sont, 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 sont strictement contrôlées par les organismes nationaux ou internationaux.

3.7.5 Base de données

Note.— Les RACI 5002, 5005, 6001 et 5007 contiennent les exigences applicables aux données aéronautiques et aux systèmes de navigation informatiques.

3.7.5.1 L'équipement GNSS embarqué utilisant une base de données permet :

- 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 RACI 5138, § 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 95% (note 1 et 3)	à Précision verticale à 95% (note 1 et 3)	Intégrité (note 2)	Délai d'alarme (note 3)	Continuité (note 4)	Disponibilité (note 5)
En route	3,7km (2,0 NM)	S/O	1-1 x 10 ⁻⁷ /h	5 min	1-1 x 10 ⁻⁴ /h à 1-1 x 10 ⁻⁸ /h	0,99 à 0,99999
En route (région terminale)	0,74km (0,4 NM)	S/O	1-1 x 10 ⁻⁷ /h	15 s	1-1 x 10 ⁻⁴ /h à 1-1 x 10 ⁻⁸ /h	0,99 à 0,99999
Approche initiale, approche intermédiaire, approche classique (NPA), départ	220 m (720 ft)	S/O	1-1 x 10 ⁻⁷ /h	10 s	1-1 x 10 ⁻⁴ /h à 1-1 x 10 ⁻⁸ /h	0,99 à 0,99999

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne	Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Approche verticale (APVI) avec guidage	16,0 m (52 ft)	20 m (66 ft)	1-2 x 10 ⁻⁷ Dans toute approche	10 s	1-8 x 10 ⁶ /h par intervalle de 15 s	0,99 0,99999	à
Approche avec guidage (APVII)	16,0 m (52 ft)	8,0 m (26 ft)	1-2 x 10 ⁻⁷ Dans toute approche	6 s	1-8 x 10 ⁶ /h par intervalle de 15 s	0,99 0,99999	à
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 x 10 ⁻⁷ Dans toute approche	6 s	1-8 x 10 ⁶ /h par intervalle de 15 s	0,99 0,99999	à

NOTES. —

1. Les valeurs (centile 95) indiquées pour les erreurs de position du GNSS sont celles qui sont exigées pour le type d'opération considéré à la hauteur au-dessus du seuil la plus faible (le cas échéant). Les spécifications détaillées figurent à l'Appendice B et le RACI 5138, § 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 RACI 5138, § 3.3.6 à 3.3.10, donne d'autres indications sur les seuils d'alarme. Voici les seuils d'alarme utilisables :

Type d'opération	Seuil horizontale	d'alarme	Seuil d'alarme verticale
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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p>Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

et à espace aérien peu complexe. La valeur supérieure correspond aux zones où la circulation est dense et l'espace aérien complexe (voir RACI 5138, § 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 RACI 5138, § 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 RACI 5138, § 3.5).

6. Une plage de valeurs est donnée pour l'approche de précision de catégorie I. La valeur de 4,0 m (13 ft) est fondée sur les spécifications relatives à l'ILS et est une dérivation prudente de ces spécifications (voir RACI 5138, § 3.2.7).

Les critères de performance du GNSS prévus pour prendre en charge pour 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 RACI 5138, § 7.5)

Les termes APV-I et APV-II désignent deux niveaux d'approche et d'atterrissage avec guidage vertical au GNSS et ils ne sont 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	-101,5dBc	-49,5 dBm
32 ^e canal adjacent	-105 dBc	-53 dBm
64 ^e canal adjacent	-113 dBc	-61 dBm
76 ^e canal adjacent et suivants	-115 dBc	-63 dBm

NOTES. —

1. La puissance maximale s'applique si la puissance d'émission autorisée dépasse 150 W.
2. Les points adjacents désignés par les canaux adjacents indiqués ci-dessus sont liés par une relation linéaire.



Tableau 3.7.3.5-2. Diffusion GBAS — Rayonnements non désirés

Fréquence	Niveau relatif des rayonnements non désirés (note 2)	Niveau maximal des rayonnements non désirés (note 1)
9 kHz à 150 kHz	-93 dBc (note3)	-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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.8 (Réservé)

3.9 Caractéristiques de système des systèmes récepteurs ADF de bord

3.9.1 Précision des indications de relèvement

3.9.1.1 L'erreur dans l'indication de relèvement fournie par le système de radiogoniométrie automatique n'est 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 ce 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.

3.10 (Réservé)

3.11 Sans objet

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions
DME/N μs	DME/P — Mode								
						Approche initiale μs	Approche finale 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



Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions
DME/N µs	DME/P — Mode								
						Approche Initiale µs	Approche finale µs		
94X	114,70	—	—	1 118	12	—	—	1 181	12
94Y	114,75	5 075,4	648	1 118	36	36	42	1 055	30
94Z	—	5 075,7	649	1 118	—	21	27	1 055	15
95X	114,80	—	—	1 119	12	—	—	1 182	12
95Y	114,85	5 076,0	650	1 119	36	36	42	1 056	30
95Z	—	5 076,3	651	1 119	—	21	27	1 056	15
96X	114,90	—	—	1 120	12	—	—	1 183	12
96Y	114,95	5 076,6	652	1 120	36	36	42	1 057	30
96Z	—	5 076,9	653	1 120	—	21	27	1 057	15
97X	115,00	—	—	1 121	12	—	—	1 184	12
97Y	115,05	5 077,2	654	1 121	36	36	42	1 058	30
97Z	—	5 077,5	655	1 121	—	21	27	1 058	15
98X	115,10	—	—	1 122	12	—	—	1 185	12
98Y	115,15	5 077,8	656	1 122	36	36	42	1 059	30
98Z	—	5 078,1	657	1 122	—	21	27	1 059	15
99X	115,20	—	—	1 123	12	—	—	1 186	12
99Y	115,25	5 078,4	658	1 123	36	36	42	1 060	30
99Z	—	5 078,7	659	1 123	—	21	27	1 060	15
100X	115,30	—	—	1 124	12	—	—	1 187	12
100Y	115,35	5 079,0	660	1 124	36	36	42	1 061	30
100Z	—	5 079,3	661	1 124	—	21	27	1 061	15
101X	115,40	—	—	1 125	12	—	—	1 188	12
101Y	115,45	5 079,6	662	1 125	36	36	42	1 062	30
101Z	—	5 079,9	663	1 125	—	21	27	1 062	15
102X	115,50	—	—	1 126	12	—	—	1 189	12
102Y	115,55	5 080,2	664	1 126	36	36	42	1 063	30
102Z	—	5 080,5	665	1 126	—	21	27	1 063	15
103X	115,60	—	—	1 127	12	—	—	1 190	12
103Y	115,65	5 080,8	666	1 127	36	36	42	1 064	30
103Z	—	5 081,1	667	1 127	—	21	27	1 064	15
104X	115,70	—	—	1 128	12	—	—	1 191	12
104Y	115,75	5 081,4	668	1 128	36	36	42	1 065	30
104Z	—	5 081,7	669	1 128	—	21	27	1 065	15
105X	115,80	—	—	1 129	12	—	—	1 192	12
105Y	115,85	5 082,0	670	1 129	36	36	42	1 066	30
105Z	—	5 082,3	671	1 129	—	21	27	1 066	15
106X	115,90	—	—	1 130	12	—	—	1 193	12
106Y	115,95	5 082,6	672	1 130	36	36	42	1 067	30
106Z	—	5 082,9	673	1 130	—	21	27	1 067	15

Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Fréquence MHz	Codes de modulation d'impulsions
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



Appariement des canaux				Paramètres DME					
				Interrogation				Réponse	
				DME N°	Fréquence VHF MHz	Fréquence d'angle MLS MHz	MLS N°	Codes de modulation d'impulsions	
Fréquence MHz	DME/N µs	DME/P — Mode							
						Approche Initiale µs	Approche finale µs		
120X	117,30	—	—	1144	12	—	—	1207	12
120Y	117,35	—	—	1144	36	—	—	1081	30
121X	117,40	—	—	1145	12	—	—	1208	12
121Y	117,45	—	—	1145	36	—	—	1082	30
122X	117,50	—	—	1146	12	—	—	1209	12
122Y	117,55	—	—	1146	36	—	—	1083	30
123X	117,60	—	—	1147	12	—	—	1210	12
123Y	117,65	—	—	1147	36	—	—	1084	30
124X	117,70	—	—	1148	12	—	—	1211	12
** 124Y	117,75	—	—	1148	36	—	—	1085	30
125X	117,80	—	—	1149	12	—	—	1212	12
** 125Y	117,85	—	—	1149	36	—	—	1086	30
126X	117,90	—	—	1150	12	—	—	1213	12
** 126Y	117,95	—	—	1150	36	—	—	1087	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 normes et pratiques recommandées sur l'UAT figurent dans le RACI 5004, Volume III, 1re Partie, Chapitre 12.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

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)
Dans tout le volume de couverture de l'azimut arrière	2	FA	± 12 m (± 40 ft)	± 12 m (± 40 ft)
	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.



APPENDICE A. CARACTERISITQUES DU SYSTEME D'ATTERISSAGE HYPERFREQUENCE (MLS)

SANS OBJET

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

APPENDICE B. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DÉTAILLÉES RELATIVES AU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

1. Définitions

En réserve. Qualifie les bits, les mots ou les champs non attribués ni réservés, donc pouvant se prêter à une attribution future.

Note. — *Tous les bits en réserve sont mis à zéro.*

GBAS/E. Système de renforcement au sol avec diffusion de données VHF à polarisation elliptique.

GBAS/H. Système de renforcement au sol avec diffusion de données VHF à polarisation horizontale.

Récepteur. Sous-système qui reçoit les signaux du GNSS et comprenant un ou plusieurs capteurs.

Réservé. Qualifie les bits, les mots ou les champs non attribués mais destinés à l'utilisation exclusive d'une application GNSS donnée.

2. Généralités

Note. — *Les spécifications techniques qui suivent complètent les dispositions du Chapitre 3, § 3.7.*

3. Éléments du GNSS

3.1 Service de localisation standard (SPS) du GPS (L1)

3.1.1 Éléments non embarqués

3.1.1.1 Caractéristiques radioélectriques

3.1.1.1.1 Bruit de phase de la porteuse. La densité spectrale du bruit de phase de la porteuse non modulée est telle qu'une boucle à verrouillage de phase ayant une largeur de bande passante de bruit de 10 Hz peut suivre la porteuse avec une précision de 0,1 radian (1 sigma).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.1.1.2 Rayonnement non essentiel. Dans la largeur de bande du canal attribué, la puissance du rayonnement non essentiel dans la bande est inférieure d'au moins 40 dB à la puissance de la porteuse L1 non modulée.

3.1.1.1.3 Perte de corrélation. La perte de puissance du signal récupéré due aux imperfections de la modulation et à la distorsion ne dépasse pas 1 dB.

Note. — La perte de puissance du signal est l'écart entre la puissance émise dans une bande de 2,046 MHz et la puissance du signal récupérée par un récepteur sans bruit ni pertes, et présentant une largeur de corrélation de 1 chip et une bande passante de 2,046 MHz.

3.1.1.1.4 Génération et synchronisation du code d'acquisition grossière (C/A). Chaque séquence de code C/A $G_i(t)$ est formée par somme modulo 2 des deux séquences linéaires de 1 023 bits G_1 et G_2 . La séquence G_2 est formée en retardant la séquence G_1 d'un nombre entier de chips afin de générer l'une des 36 séquences $G_i(t)$ uniques indiquées au Tableau B-1. Les séquences G_1 et G_2 seront générées à l'aide de registres à décalage à 10 étages mettant en œuvre les polynômes suivants :

a) $G_1 : X^{10} + X^3 + 1 ;$

b) $G_2 : X^{10} + X^9 + X^8 + X^6 + X^3 + X^2 + 1.$

Le vecteur d'initialisation des séquences G_1 et G_2 sera « 1111111111 ». L'attribution des phases de code se fait conformément au Tableau B-1. Les registres G_1 et G_2 seront cadencés à 1,023 MHz. La synchronisation du code C/A se fait conformément à la Figure B-1***.

3.1.1.2 Structure des données. Le message de navigation est mis en forme comme l'indique la Figure B-2. Pour chaque page (Figure B-6), le format de base est une trame de 1 500 bits pouvant comprendre jusqu'à 5 sous-frames de 300 bits chacune. Tous les mots sont transmis en commençant par le bit de poids fort (MSB).

3.1.1.2.1 Structure des sous-frames. Chaque sous-trame ou page de sous-trame débute par un mot de télémessure (TLM), immédiatement suivi du mot de transfert (HOW). Viennent ensuite 8 mots d'information. Dans chaque trame, tous les

*** Toutes les figures se trouvent à la fin du présent appendice.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

mots contiennent 6 bits de parité. Le format des mots TLM et HOW est conforme aux Figures B-3 et B-4 respectivement.

3.1.1.2.2 Fin/début de semaine. Au passage d'une semaine à la suivante :

a) la pagination cyclique des sous-trames 1 à 5 recommence systématiquement par la sous-trame 1, quelle que soit la sous-trame transmise en dernier avant le changement de semaine ;

b) la répétition des 25 pages des sous-trames 4 et 5 recommence par la page 1 de chaque sous-trame, quelle que soit la page transmise en dernier avant le changement de semaine. Toutes les transitions (téléchargements et pages) s'effectuent aux points de délimitation des trames (c'est-à-dire modulo 30 secondes par rapport à l'instant du changement de semaine).

Note.— La transmission des nouvelles données des sous-trames 4 et 5 peut débuter avec n'importe laquelle des 25 pages de ces dernières.

3.1.1.2.3 Bits de parité. Les 6 bits de poids faible (LSB) des mots 1 à 10 des sous-trames 1 à 5 sont des bits de parité. De plus, les mots 2 et 10 contiennent 2 bits sans signification aux positions 23 et 24, toujours aux fins du contrôle de parité.

3.1.1.2.4 Mot de télémessure (TLM). Le mot TLM aura une longueur de 30 bits, est émis toutes les 6 secondes dans la trame de données, et est le premier mot de chaque sous-trame. Son format est conforme à la Figure B-3. Il se compose d'un préambule suivi de 16 bits réservés et de 6 bits de parité.

3.1.1.2.5 Mot de transfert (HOW). Le mot HOW a une longueur de 30 bits et est émis en deuxième position dans chaque sous-trame ou page, immédiatement après le mot TLM. Il sera émis toutes les 6 secondes dans la trame de données. Son format et son contenu sont conformes à la Figure B-4. Le mot débute par les 17 bits de poids fort du compte TOW. Ce dernier se compose des 19 bits de poids faible du compte Z de 29 bits (§ 3.1.1.2.6). Les 17 bits en question correspondent au compte TOW généré à l'impulsion de 1,5 s qui se produit au début (front avant) de la sous-trame suivante.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-1. Attributions des phases de code

Numéro du satellite	Numéro du signal PRN	Retard imposé à G2 (en chips)	10 premiers chips en octal*
1	1	5	1440
2	2	6	1620
3	3	7	1710
4	4	8	1744
5	5	17	1133
6	6	18	1455
7	7	139	1131
8	8	140	1454
9	9	141	1626
10	10	251	1504
11	11	252	1642
12	12	254	1750
13	13	255	1764
14	14	256	1772
15	15	257	1775
16	16	258	1776
17	17	469	1156
18	18	470	1467
19	19	471	1633
20	20	472	1715
21	21	473	1746
22	22	474	1763
23	23	509	1063
24	24	512	1706
25	25	513	1743
26	26	514	1761
27	27	515	1770
28	28	516	1774
29	29	859	1127
30	30	860	1453
31	31	861	1625
32	32	862	1712
***	33	863	1745
***	34**	950	1713
***	35	947	1134
***	36	948	1456
***	37**	950	1713

* Dans cette colonne, les 10 premiers chips du code C/A sont représentés comme suit : le premier chiffre représente le premier élément et correspond à « 1 », les trois chiffres suivants constituent la représentation octale des neuf autres (ex. : ramenée en binaire, la représentation des 10 premiers éléments du code C/A correspondant au signal de bruit pseudo-aléatoire (PRN) est « 1100100000 »).

** Les codes C/A 34 et 37 sont identiques.

*** Les séquences PRN 33 à 37 sont réservées à d'autres utilisations (ex. : émetteurs sol).

3.1.1.2.5.1 Bit 18. Sur les satellites désignés par le code de configuration 001, le bit 18 est un indicateur d'alarme. Mis à 1, il signale que l'erreur de distance pour l'utilisateur (URA) est sans doute plus grande que ce qu'indique la sous-trame 1 et que l'utilisateur emploie les données fournies par le satellite à ses risques et périls.

3.1.1.2.5.2 Bit 19. Le bit 19 est réservé.

3.1.1.2.5.3 Bits 20, 21 et 22. Les bits 20, 21 et 22 du mot HOW constituent l'identificateur de la sous-trame dans laquelle ce mot HOW est le deuxième mot. Cet identificateur peut prendre les valeurs suivantes :

ID	Code
1	001
2	010
3	011
4	100
5	101

3.1.1.2.6 Compteur Z du satellite. Chaque satellite génère de manière interne une horloge à une cadence de 1,5 s qui contient une unité commode permettant de compter et de communiquer le temps de manière précise. Le temps ainsi défini s'appelle le compte Z. Ce compte est fourni à l'utilisateur sous forme d'un nombre binaire de 29 bits composé de deux parties décrites dans les paragraphes suivants.

3.1.1.2.6.1 Heure de la semaine (TOW). Le nombre binaire constitué par les 19 bits de poids faible du compte Z représente l'heure de la semaine (TOW) et il est, par définition, égal au nombre d'impulsions de 1,5 s générées depuis le dernier changement de semaine. Le compte TOW a un cycle court, allant de 0 à 403 199 impulsions de 1,5 s (= une semaine complète), et il sera remis à zéro à la fin de chaque semaine. L'état 0 du compte TOW est l'impulsion de 1,5 s qui coïncide avec le début de la semaine en cours. Une version tronquée du compte TOW, formée des 17 bits de poids fort, fait partie du mot de transfert (HOW) du train de données sur la liaison descendante L1 ; la Figure B-5 précise le lien entre le compte TOW intégral et sa version tronquée dans le mot HOW.

Note. — L'impulsion de changement de semaine se produit (approximativement) à minuit le samedi, soit le dimanche à 0000 sur l'échelle UTC, qui a pour référence le méridien de Greenwich.

3.1.1.2.6.2 Compte de semaines. Les 10 bits de poids fort du compte Z formeront la représentation binaire du numéro séquentiel attribué à la semaine GPS en cours (modulo 1 024). La plage de valeurs s'étend de 0 à 1 023. La valeur 0

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

coïncide avec la semaine débutant par l'impulsion de 1,5 s générée (approximativement) à l'heure 0 UTC (§ 3.1.4). À l'expiration de la semaine GPS numéro 1 023, le compte reprend à zéro. L'utilisateur tient compte des 1 024 semaines précédentes converties en dates du calendrier à partir du temps GPS.

3.1.1.3 Description des données

3.1.1.3.1 Sous-trame 1. Données d'horloge et d'état de fonctionnement du satellite. Les mots 3 à 10 de la sous-trame 1 contiennent les paramètres d'horloge et autres données spécifiés au Tableau B-2. Les paramètres de chaque ensemble de données sont valides durant l'intervalle de temps pendant lequel ils sont transmis, et le restent pendant un certain temps après le début de la transmission de l'ensemble de données suivant.

3.1.1.3.1.1 Numéro de semaine. Les 10 bits de poids fort du mot 3 sont formés des 10 bits de poids fort du compte Z sur 29 bits et représentent le numéro de la semaine GPS en cours correspondant au début de l'intervalle de transmission des données. La semaine zéro est désignée par les 10 bits à 0. Le numéro de semaine GPS est incrémenté à chaque impulsion marquant le passage d'une semaine à la suivante.

Tableau B-2. Paramètres de la sous-trame 1

Paramètre	Nombre de bits**	Échelle (LSB)	Plage effective***	Unités
N° de semaine	10	1		semaines
Précision du satellite	4			
État de fonctionnement du satellite	6	1		discrètes
TGD	8*	2^{-31}		secondes
IODC	10			
t_{oc}	16	24	604 784	secondes
a_{f2}	8*	2^{-55}		s/s^2
a_{f1}	16*	2^{-43}		s/s
a_{f0}	22*	2^{-31}		secondes

* En complément à 2, le bit de signe (+ ou -) étant le bit de poids fort (MSB).

** Le détail de la séquence de bits est donné à la Figure B-6.

*** Sauf indication contraire, c'est la limite supérieure de la plage de valeurs qui figure dans cette colonne.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.1.3.1.2 Erreur de distance pour l'utilisateur (URA). Les bits 13 à 16 du mot 3 représentent l'URA prévue du satellite, conformément au Tableau B-3.

Note 1.— L'URA ne comprend pas l'erreur estimée due aux imprécisions du modèle de retard ionosphérique utilisant une seule fréquence.

Note 2.— L'URA est un indicateur statistique de la contribution à l'erreur de mesure de la distance (exactitudes apparentes de l'horloge et des prévisions des éphémérides) qu'il est possible d'attendre d'un satellite donné d'après les données historiques.

3.1.1.3.1.3 État de fonctionnement. Les 6 bits de l'indicateur d'état de fonctionnement du satellite émetteur sont les bits 17 à 22 du mot 3. Le bit de poids fort indique l'état de validité des données de navigation de la façon suivante :

- a) 0 = toutes les données de navigation sont valides ;
- b) 1 = certaines données de navigation ne sont pas valides.

Les 5 bits de poids faible précisent l'état des composantes du signal conformément au § 3.1.1.3.3.4. Les indications d'état de fonctionnement du satellite sont fournies suivant les capacités du satellite indiquées par le code de configuration spécifié au § 3.1.1.3.3.5. Tout satellite qui ne possède pas une capacité donnée est désigné comme fonctionnel si l'absence de cette capacité est inhérente à sa conception ou que le satellite a été configuré dans un mode qui convient au récepteur et qui ne nécessite pas la capacité en question. D'autres données d'état sont intégrées aux sous-trames 4 et 5.

Note.— Les données de la sous-trame 1 peuvent différer de celles des sous-trames 4 et 5 d'autres satellites, puisque celles-ci ne sont pas forcément mises à jour au même moment.

3.1.1.3.1.4 Identification des données d'horloge (IODC). Les bits 23 et 24 du mot 3 de la sous-trame 1 sont les 2 bits de poids fort du terme IODC, composé de 10 bits ; ses 8 bits de poids faible sont les bits 1 à 8 du mot 8 de la sous-trame 1. Le terme IODC représente le numéro d'émission de l'ensemble de données. Il est différent de toutes les valeurs transmises par le satellite au cours des 7 jours précédents.

Note.— La relation entre les termes IODC et IODE (identification des éphémérides) est précisée au § 3.1.1.3.2.2.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.1.3.1.5 Temps de propagation de groupe différentiel estimé. Les bits 17 à 24 du mot 7 représentent le terme correctif TGD qui tient compte de l'effet du temps de propagation du groupe différentiel du satellite.

Note. — Le terme TGD ne comprend aucune erreur sur le temps de propagation relative de groupe entre le code C/A et le code P(Y).

3.1.1.3.1.6 Paramètres de correction d'horloge du satellite. Les bits 9 à 24 du mot 8, 1 à 24 du mot 9 et 1 à 22 du mot 10 représentent les paramètres permettant aux usagers d'appliquer la correction d'horloge du satellite (toc, af2, af1, af0).

3.1.1.3.1.7 Champs de données réservés. Le Tableau B-4 indique les champs de données réservés. Tous ces champs contiennent des séquences de bits respectant la parité de chaque mot.

3.1.1.3.2 Sous-trames 2 et 3 — éphémérides satellitaires. Les sous-trames 2 et 3 contiennent les éphémérides du satellite émetteur.

3.1.1.3.2.1 Paramètres d'éphémérides. Les paramètres d'éphémérides sont décrits au Tableau B-5. Pour chaque paramètre des sous-trames 2 et 3, le nombre de bits, l'échelle correspondant au bit de poids faible, la plage de valeurs et les unités dans lesquelles s'expriment les grandeurs sont conformes au Tableau B-6.

3.1.1.3.2.2 Identification des éphémérides (IODE). Le terme IODE est un nombre de 8 bits égal aux 8 bits de poids faible du terme IODC, constitué de 10 bits, de l'ensemble de données considéré. Le terme IODE est émis dans les sous trames 2 et 3 afin de permettre une comparaison avec les 8 bits de poids faible du terme IODC de la sous-trame 1. Chaque fois que ces trois termes diffèrent entre eux du fait de la transmission d'un nouvel ensemble de données, de nouvelles données sont recueillies. Le terme IODE est différent de toutes les valeurs transmises par le satellite au cours des six heures précédentes (Note 1). Toute modification des données des sous-trames 2 et 3 s'accompagne de la modification de leurs mots IODE respectifs. La modification des nouveaux ensembles de données ne s'effectue qu'au passage d'une heure à la suivante, exception faite du premier ensemble de données d'un nouveau téléchargement. De plus, la valeur toe, pour au moins le premier ensemble de données transmis par le satellite après un téléchargement, est différente de celle transmise avant la modification (Note 2).

Note 1. — Les termes IODE et IODC permettent au récepteur de détecter toute modification des paramètres d'éphémérides ou d'horloge.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 2. — Au cours d'une heure donnée, le premier ensemble de données peut changer (§ 3.1.1.2.2) à n'importe quel moment ; il peut donc être transmis par le satellite pendant moins d'une heure.

3.1.1.3.2.3 Champs de données réservés. Les bits 17 à 22 du mot 10 de la sous-trame 2 sont réservés. Tous ces champs contiennent des séquences de bits respectant la parité de chaque mot.

3.1.1.3.3 Sous-frames 4 et 5 — données auxiliaires. Les deux sous-frames 4 et 5 sont sous-commutées 25 fois chacune. Mis à part les éventuelles pages « réservées » et les répétitions explicites, chaque page contient des données différentes dans les mots 3 à 10. Pour les pages de la sous-trame 4, six formats différents sont utilisés, et deux pour celles de la sous-trame 5 (Figure B-6). Les pages de la sous-trame 4 contiennent les éléments suivants :

a) pages 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 et 10 : données d'almanach pour les satellites 25 à 32 respectivement. Si les 6 bits du mot d'état de la page 25 sont tous à 1 (§ 3.1.1.3.3.4), la valeur de l'identificateur de satellite de la page n'est pas comprise dans la plage 25 à 32 ;

Note. — Ces pages peuvent être destinées à d'autres fonctions. Le format et le contenu de chacune d'elles dépendent de l'identificateur de satellite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-3. Erreur de distance pour l'utilisateur

URA	Précision
0	2 m
1	2,8
2	4 m
3	5,7 m
4	8 m
5	11,3 m
6	16 m
7	32 m
8	64 m
9	128 m
10	256 m
11	512 m
12	1 024 m
13	2 048 m
14	4 096 m
15	Ne pas utiliser

Tableau B-4. Champs de données réservés de la sous-trame 1

Mot	Bit
3	11– 12
4	1 – 24
5	1 – 24
6	1 – 24
7	1 - 16

Tableau B-5. Données d'éphémérides

M_0	Anomalie moyenne au temps de référence
Δn	Différence entre le déplacement moyen et la valeur calculée
e	Excentricité
\sqrt{A}	Racine carrée du demi-grand axe
OMEGA_0	Longitude du noeud ascendant du plan orbital (sur impulsion de changement de semaine)
i_0	Inclinaison au temps de référence
ω	Périgée
OMEGADOT	Taux de variation de l'ascension droite
$i\text{DOT}$	Taux de variation de l'inclinaison
C_{uc}	Amplitude de la composante cosinusoidale de la correction en latitude
C_{us}	Amplitude de la composante sinusoidale de la correction en latitude
C_{rc}	Amplitude de la composante cosinusoidale de la correction en rayon orbital
C_{rs}	Amplitude de la composante sinusoidale de la correction en rayon orbital
C_{ic}	Amplitude de la composante cosinusoidale de la correction en inclinaison
C_{is}	Amplitude de la composante sinusoidale de la correction en inclinaison
t_{oe}	Temps de référence des éphémérides
IODE	Identification des éphémérides

Tableau B-6. Paramètres d'éphémérides

paramètre	Nombre de bits**	Échelle (LSB)	Plage effective***	Unités
IODE	8			
C_{rs}	16*	2^{-5}		mètres
Δn	16*	2^{-43}		demi-cercles/s
M_0	32*	2^{-31}		demi-cercles
C_{uc}	16*	2^{-29}		radians
e	32	2^{-33}	0,03	(sans dimension)
C_{us}	16*	2^{-29}		radians
\sqrt{A}	32	2^{-19}		mètres ^{1/2}
t_{oe}	16	2^{-4}	604 784	secondes
C_{ic}	16*	2^{-29}		radians
OMEGA_0	32*	2^{-31}		demi-cercles
C_{is}	16*	2^{-29}		radians
i_0	32*	2^{-31}		demi-cercles
C_{rc}	16*	2^{-5}		mètres
ω	32*	2^{-31}		demi-cercles
OMEGADOT	24*	2^{-43}		demi-cercles/s
$i\text{DOT}$	14*	2^{-43}		demi-cercles/s

*En complément à 2, le bit de signe (+ ou -) étant le bit de poids fort.

** Le détail de la séquence de bits est donné à la Figure B-6.

*** Sauf indication contraire, c'est la limite supérieure de la plage de valeurs qui figure dans cette colonne, soit la valeur maximale pouvant être atteinte, compte tenu du nombre de bits et de l'échelle indiqués.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- b) page 17 : messages spéciaux ;
- c) page 18 : données ionosphériques et données UTC ;
- d) page 25 : configurations des 32 satellites ;
- e) pages 1, 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 : réservées.

Les pages de la sous-trame 5 contiennent les éléments suivants :

- a) pages 1 à 24 : données d'almanach pour les satellites 1 à 24 ;
- b) page 25 : données d'état de fonctionnement pour les satellites 1 à 24, temps de référence de l'almanach et numéro de semaine de référence de l'almanach.

3.1.1.3.3.1 Identificateur de données. Les deux bits de poids fort du mot 3 de chaque page constituent l'identificateur de la structure utilisée pour les données de navigation GPS considérées. L'identificateur de données est conforme au Tableau B-7 et aux règles suivantes :

- a) pour les pages destinées à contenir les données d'almanach d'un satellite particulier, l'identificateur indique la structure de données utilisée par ce satellite ;
- b) pour toutes les autres pages, l'identificateur indique la structure de données utilisée par le satellite émetteur ;
- c) l'identificateur « 1 » (désigné par l'état binaire 00) ne sera pas utilisé.

**Tableau B-7. Identificateurs de données et identificateurs
de satellite des sous-trames 4 et 5**

Page	Sous-trame 4		Sous-trame 5	
	ID données	ID satellite*	ID données	ID satellite*
1	***	57	**	1
2****	**	25	**	2
3****	**	26	**	3
4****	**	27	**	4
5****	**	28	**	5
6	***	57	**	6
7****	**	29	**	7
8****	**	30	**	8
9****	**	31	**	9
10****	**	32	**	10
11	***	57	**	11
12	***	62	**	12
13	***	52	**	13
14	***	53	**	14
15	***	54	**	15
16	***	57	**	16
17	***	55	**	17
18	***	56	**	18
19	***	58*****	**	19
20	***	59*****	**	20
21	***	57	**	21
22	***	60*****	**	22
23	***	61*****	**	23
24	***	62	**	24
25	***	63	***	51

*La valeur 0 désigne un satellite fictif. Dans ce cas, c'est l'identificateur de données du satellite émetteur qui est utilisé.

**Identificateur de données du satellite dont l'identificateur figure dans la page considérée.

***Identificateur de données du satellite émetteur.

**** Les pages 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 et 10 de la sous-trame 4 peuvent contenir les données d'almanach des satellites 25 à 32 (respectivement) ou des données correspondant à d'autres fonctions désignées par un identificateur de satellite particulier.

***** L'identificateur de satellite peut varier.

3.1.1.3.3.2 Identificateur de satellite. L'identificateur de satellite est formé des bits 3 à 8 du mot 3 de chaque page. Les identificateurs de satellite sont utilisés de deux façons :

a) pour les pages qui contiennent les données d'almanach d'un satellite particulier, l'identificateur a la même valeur que celle du code PRN de ce satellite, conformément au Tableau B-1 ;

b) pour toutes les autres pages, l'identificateur attribué conformément au Tableau B-7 sert d'identificateur de page. Les identificateurs 1 à 32 sont attribués aux pages qui contiennent les données d'almanach des différents satellites (pages 1 à 24 de la sous-trame 5, et pages 2 à 5 et 7 à 10 de la sous-trame 4). L'identificateur « 0 » (tous les bits à 0) permet de définir un satellite fictif, et les identificateurs 51 à 63 sont utilisés pour les pages contenant d'autres informations que les données d'almanach du satellite considéré (Notes 1 et 2).

Note 1. — Des identificateurs particuliers sont réservés pour les pages des sous-trames 4 et 5 ; par contre, l'identificateur de satellite des pages 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 et 10 de la sous-trame 4 peut changer d'une page à l'autre en fonction de leurs contenus respectifs.

Note 2. — Les autres identificateurs (33 à 50) ne sont pas attribués.

3.1.1.3.3.3 Almanach. Les pages 1 à 24 de la sous-trame 5, ainsi que les pages 2 à 5 et 7 à 10 de la sous-trame 4 contiennent les données d'almanach et un mot d'état de fonctionnement du satellite (§ 3.1.1.3.3.4) pour au plus 32 satellites. Les données d'almanach sont un sous-ensemble à précision réduite des paramètres d'horloge et d'éphémérides. Les données sont représentées par tous les bits des mots 3 à 10 de chaque page, à l'exception des 8 bits de poids fort du mot 3 (qui forment l'identificateur de données et l'identificateur de satellite), des bits 17 à 24 du mot 5 (état de fonctionnement du satellite) et des 50 bits de parité. Le nombre de bits, l'échelle correspondant au bit de poids faible, la plage de valeurs et les unités dans lesquelles s'expriment les données d'almanach sont conformes au Tableau B-8. Les données d'almanach des éventuels satellites fictifs sont des séquences de 1 et de 0 alternés présentant la parité voulue.

3.1.1.3.3.3.1 Temps de référence de l'almanach. Le temps de référence de l'almanach, t_{oa} , est un multiple de 212 secondes se produisant environ 70 heures après la première heure de transmission valide de l'ensemble de données d'almanach considéré. L'almanach est mis à jour à une fréquence suffisante pour que la

différence entre le temps GPS, t , et t_{oa} soit inférieure à 3,5 jours pendant la période de transmission. En conditions de fonctionnement normales, les paramètres d'almanach sont mis à jour au minimum tous les 6 jours.

3.1.1.3.3.2 Paramètres de temps de l'almanach. Les paramètres de temps de l'almanach consistent en un terme constant de 11 bits (af_0) et d'un terme du premier ordre, également de 11 bits (af_1).

3.1.1.3.3.3 Semaine de référence de l'almanach. Les bits 17 à 24 du mot 3 de la page 25 de la sous-trame 5 représentent le numéro de la semaine (WNa) à laquelle se rapporte le temps de référence de l'almanach (t_{oa}). Le terme WNa se compose des 8 bits de poids faible du numéro complet de la semaine. Les bits 9 à 16 du mot 3 de la page 25 de la sous-trame 5 représentent la valeur de t_{oa} qui se rapporte à ce WNa.

3.1.1.3.3.4 Données d'état. Les sous-frames 4 et 5 contiennent deux types de données d'état de fonctionnement du satellite :

a) chacune des 32 pages contenant les données d'horloge et d'éphémérides de l'almanach comporte un mot d'état de fonctionnement de 8 bits se rapportant au satellite dont la page transmet l'almanach ;

b) la 25^e page de la sous-trame 4 et la 25^e page de la sous-trame 5 contiennent à elles deux des mots d'état de 6 bits pour au plus 32 satellites.

3.1.1.3.3.4.1 Les mots d'état de 8 bits occuperont les bits 17 à 24 du mot 5 des 32 pages contenant les données d'almanach des différents satellites. Les mots d'état de 6 bits occupent les 24 bits de poids fort des mots 4 à 9 de la page 25 de la sous-trame 5, les bits 19 à 24 du mot 8, les 24 bits de poids fort du mot 9 et les 18 bits de poids fort du mot 10 de la page 25 de la sous-trame 4.

3.1.1.3.3.4.2 Les 3 bits de poids fort des mots d'état de 8 bits indiqueront l'état des données de navigation, conformément au Tableau B-9. Les mots de 6 bits résument sur un bit (celui de poids fort) l'état des données de navigation, conformément au § 3.1.1.3.1.3.

Enfin, les 5 bits de poids faible des mots d'état de 8 et de 6 bits traduisent l'état des composantes du signal des satellites, conformément au Tableau B-10.

3.1.1.3.3.4.3 Une signification particulière est attachée à la combinaison des 6 bits à 1 des mots d'état de la 25^e page des sous-frames 4 et 5 ; cette combinaison

indique que le satellite ainsi identifié n'est pas disponible et qu'il n'y a sans doute aucune donnée le concernant dans la page de la sous-trame 4 ou 5 qui contient normalement les données d'almanach de ce satellite.

Note. — Cette signification particulière ne s'applique qu'à la 25e page des sous-trames 4 et 5. Les pages en question peuvent contenir des données d'almanach concernant un autre satellite (§ 3.1.1.3.3.3).

Tableau B-8. Paramètres d'almanach

Paramètre	Nombre de bits**	Échelle (LSB)	Plage effective***	Unités
e	16	2^{-21}		(sans dimension)
t_{oa} ****	8	2^{-12}	602 112	secondes (s)
δ_i	16*	2^{-19}		demi-cercles
OMEGADOT	16*	2^{-38}		demi-cercles/s
\sqrt{A}	24*	2^{-11}		mètres ^{1/2}
OMEGA ₀ 24*	24*	2^{-23}		demi-cercles
ω	24*	2^{-23}		demi-cercles
M_0	24*	2^{-23}		demi-cercles
a_{f0}	11*	2^{-20}		s
a_{f1}	11*	2^{-38}		s/s

* En complément à 2, le bit de signe (+ ou -) étant le bit de poids fort.
 ** Le détail de la séquence de bits est donné à la Figure B-6.
 *** Sauf indication contraire, c'est la limite supérieure de la plage de valeurs qui figure dans cette colonne, soit la valeur maximale pouvant être atteinte, compte tenu du nombre de bits et de l'échelle indiqués.
 **** Relativement à $i_0 = 0,30$ demi-cercle

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-9. Indicateurs de l'état des données de navigation

Position des bits dans la page			Signification
137	138	139	
0	0	0	Toutes les données sont correctes
0	0	1	Erreur de parité — l'ensemble ou une partie des contrôles de parité sont négatifs.
0	1	0	Problème de formatage du mot tlm ou how — toute anomalie de formatage (ex. : préambule en mauvaise position ou incorrect), à l'exception du compteur Z, par rapport au format indiqué dans le mot how.
0	1	1	Compteur z incorrect dans le mot how — tout problème dû au fait que la valeur du compteur z ne correspond pas à la phase de code réelle.
1	0	0	Sous-trames 1, 2 et 3 — un ou plusieurs éléments des mots 3 à 10 d'une ou de plusieurs sous-trames sont erronés.
1	0	1	Sous-trames 4 et 5 — un ou plusieurs éléments des mots 3 à 10 d'une ou des deux sous-trames sont erronés.
1	1	0	Erreur générale sur données téléchargées — un ou plusieurs éléments des mots 3 à 10 d'au moins une sous-trame sont erronés.
1	1	1	Toutes les données sont erronées — le mot tlm ou how est erroné, ainsi qu'un ou plusieurs éléments d'au moins une sous-trame.

3.1.1.3.3.4.4 Les indications d'état sont fournies suivant les capacités du satellite spécifiées par le code de configuration (§ 3.1.1.3.3.5). En conséquence, tout satellite qui ne possède pas une capacité donnée est désigné comme étant en état de fonctionnement si l'absence de cette capacité est inhérente à sa conception ou que le satellite a été configuré dans un mode qui convient au récepteur et qui ne nécessite pas la capacité en question. Les données d'état calculées sont mises à jour au moment du téléchargement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-10. Codes traduisant l'état des composantes du signal émis par un satellite

MSB			LSB		Signification
0	0	0	0	0	Tous les signaux sont corrects
1	1	1	0	0	Le satellite est temporairement hors service — ne pas utiliser ce satellite durant ce passage
1	1	1	0	1	Le satellite va être temporairement hors service — utiliser les données avec circonspection
1	1	1	1	0	De réserve
1	1	1	1	1	La description des anomalies (excepté celles que signale le symbole) peut nécessiter plus d'une combinaison de BITS
Toutes les autres combinaisons					Le satellite a du mal à moduler convenablement le code ou à transmettre les signaux à la puissance voulue — l'utilisateur peut avoir du mal à poursuivre le satellite après acquisition.

Note 1.— Les données d'état transmises peuvent ne pas traduire l'état de fonctionnement réel du satellite émetteur ou des autres satellites de la constellation.

Note 2.— Les données comprises dans les sous-trames 1, 4 et 5 des autres satellites peuvent différer de celles des sous-trames 4 et 5, puisque celles-ci ne sont pas forcément mises à jour au même moment.

3.1.1.3.3.5 État sommaire de la configuration du satellite. La page 25 de la sous-trame 4 contient un terme de 4 bits pour chacun des satellites (32 au maximum) pour indiquer le code de configuration de chaque satellite. Ces codes occupent les bits 9 à 24 du mot 3, les 24 bits de poids fort des mots 4 à 7, et les 16 bits de poids fort du mot 8 (tous ces mots se trouvent dans la page 25 de la sous-trame 4). Le bit de poids fort de chaque terme de 4 bits indique si l'antileurrage est activé (MSB = 1) ou désactivé (MSB = 0). Le premier bit de poids fort de chaque code est réservé. Les trois bits de poids faible précisent la configuration du satellite comme suit :

Code	Configuration du satellite
001	Satellite Bloc II/IIA/IIR
010	Satellite Bloc IIR-M
011	Satellite Bloc IIF

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.1.1.3.3.6 Paramètres UTC. La page 18 de la sous-trame 4 comprend les éléments suivants :

a) paramètres de mise en relation du temps GPS avec le temps UTC ;

b) avis destiné aux usagers relativement à la valeur programmée future ou passée (relativement à la date de téléchargement du message de navigation) du délai correspondant aux secondes intercalaires (tLSF), numéro de la semaine (WNLSF) et du jour (DN) à la fin desquels la seconde intercalaire est applicable. Le jour no 1 est le premier qui suit le changement de semaine, et la donnée WNLSF se compose des 8 bits de poids faible du numéro de semaine complet (WN). La valeur absolue de la différence entre ce dernier WN et WNLSF ne dépasse pas 127.

Note. — L'utilisateur est censé tenir compte de la troncature de ce paramètre ainsi que de celle de WN, WNT et WLSF liée à la remise à zéro du numéro de semaine complet (§ 3.1.1.2.6.2).

3.1.1.3.3.6.1 Les 24 bits de poids fort des mots 6 à 9 et les 8 bits de poids fort du mot 10 de la page 18 de la sous-trame 4 contiennent les paramètres permettant de faire correspondre le temps UTC et le temps GPS. La longueur en bits, l'échelle, les plages de valeurs et les unités dans lesquelles s'expriment les grandeurs sont conformes au Tableau B-11.

3.1.1.3.3.7 Paramètres ionosphériques. Les paramètres permettant à l'utilisateur du service de localisation standard du GPS d'appliquer le modèle de calcul du retard ionosphérique sont contenus dans la page 18 de la sous-trame 4, conformément au Tableau B-12.

3.1.1.3.3.8 Message spécial. La page 17 de la sous-trame 4 sera réservée aux messages spéciaux.

3.1.1.3.3.9 Champs de données réservés. Tous les bits des mots 3 à 10, sauf les 58 bits utilisés pour l'identificateur de données, l'identificateur de satellite, les bits de parité (les 6 bits de poids faible de chaque mot) et le contrôle de parité (bits 23 et 24 du mot 10) des pages 1, 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 de la sous-trame 4, ainsi que des pages de données d'almanach ayant 0 pour identificateur de satellite, sont désignés comme réservés. Les autres bits réservés dans les sous-trames 4 et 5 sont conformes au Tableau B-13.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Les positions binaires réservées de chaque mot sont telles que la parité du mot est valide.

3.1.2 Définition des protocoles pour applications de données

Note. — La présente section précise les relations entre les paramètres contenus dans les messages de données. Elle contient la définition des paramètres qui ne sont pas transmis ; ces paramètres sont toutefois utilisés par les éléments embarqués ou non embarqués et définissent des termes appliqués pour déterminer la solution de navigation et son intégrité.

3.1.2.1 Algorithme de parité. Les algorithmes GPS de contrôle de parité sont définis au Tableau B-14.

3.1.2.2 Paramètres de correction d'horloge du satellite. Le temps système du GPS (t) est défini comme suit :

$$t = t_{sv} - (\Delta t_{sv})L1$$

où :

t = temps du système GPS (corrigé pour tenir compte des changements de semaine) ;

t_{sv} = temps du satellite à la transmission du message ;

$(\Delta t_{sv})L1$ = déphasage du code PRN du satellite ;

$$(\Delta t_{sv})L1 = a_{f0} + a_{f1}(t - t_{oc}) + a_{f2}(t - t_{oc})^2 + \Delta t_r - T_{GD}$$

où

a_{f0} , a_{f1} , a_{f2} et t_{oc} , sont contenus dans la sous-trame 1

Δt_r = correction relativiste (en secondes)

$$\Delta t_r = Fe \sqrt{A} \sin E_k$$

où :

(e , A) sont contenus dans les sous-frames 2 et 3

E_k est défini au Tableau B-15

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$F = \frac{-2(\mu)^{\frac{1}{2}}}{c^2} - 4,442807633(10)^{-10} \text{ s/m}^{\frac{1}{2}}$$

où :

μ = paramètre gravitationnel universel du WGS-84 ($3,986005 \times 10^{14} \text{ m}^3/\text{s}^2$)

c = vitesse de la lumière dans le vide ($2,99792458 \times 10^8 \text{ m/s}$)

Note. — La valeur de t a pour but de tenir compte des changements de semaine. Si la quantité $t - t_{oc}$ est supérieure à 302 400 s, il faut soustraire 604 800 secondes de t . Si la quantité $t - t_{oc}$ est inférieure à -302 400 s, il faut ajouter 604 800 secondes à t .

3.1.2.3 Position du satellite. La position courante du satellite (X_k, Y_k, Z_k) est définie dans le Tableau B-15.

3.1.2.4 Correction du retard ionosphérique. Le paramètre de correction du retard ionosphérique (T_{iono}) est défini comme suit :

$$T_{iono} = \left\{ \begin{array}{l} F \times [5,0 \times 10^{-9} + AMP(1 - x^2/2 + x^4/24)], \quad |x| < 1,57 \\ F \times (5,0 \times 10^{-9}) \end{array} \right\} \text{ (secondes)}, \quad |x| < 1,57$$

Où

$$AMP = \left\{ \begin{array}{l} \sum_{n=0}^3 \alpha_n \phi^n, \quad AMP \geq 0 \\ \text{si } AMP < 0, \quad AMP = 0 \end{array} \right\} \text{ (secondes)}$$

$$x = \frac{2\pi(t - 50\,4000)}{PER}, \text{ (radians)}$$

$$PER = \left\{ \begin{array}{l} \sum_{n=0}^3 \beta_n \phi^n, \quad PER \geq 72\,000 \\ \text{Si } PER < 72\,000, \quad PER = 72\,000 \end{array} \right\} \text{ (secondes)}$$

$$F = 1,0 + 16,0 [0,53 - E]^3$$

α_n et β_n sont les mots d'information transmis par le satellite ($n = 0, 1, 2, \text{ ou } 3$)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$\phi_m = \phi_i + 0,064 \cos (\lambda_i - 1,617) \text{ (demi-cercles)}$$

$$\lambda_i = \lambda_u + \frac{\Psi \sin A}{\cos \phi} \text{ (demi- cercles)}$$

$$\phi_i = \phi_u + \Psi \cos A \text{ (demi- cercles)}$$

$$\phi_i = \left\{ \begin{array}{l} \phi_i = \phi_i \text{ si } |\bar{\phi}| \leq 0,416 \\ \phi_i = +0,416 \text{ si } \bar{\phi} > 0,416 \\ \phi_i = -0,416 \text{ si } \bar{\phi} < -0,416 \end{array} \right\} \text{ (demi- cercles)}$$

Tableau B-11. Paramètres UTC

Paramètre	Nombre de bits**	Échelle (LSB)	Plage effective***	Unités
A ₀	32*	2–30		secondes (s)
A ₁	24*	2–50		s/s
Δ _{tLS}	8*	1		s
t _{tot}	8	212	602 112	s
WN _t	8	1		semaines
WN _{LSF}	8	1		semaines
DN	8****	1	7	jours
Δ _{tLSF}	8*	1		s

*En complément à 2, le bit de signe (+ ou –) étant le bit de poids fort.

**Le détail de la séquence de bits est donné à la Figure B-6.

***Sauf indication contraire, c'est la limite supérieure de la plage de valeurs qui figure dans cette colonne, soit la valeur maximale pouvant être atteinte, compte tenu du nombre de bits et de l'échelle indiqués.

**** Alignés à droite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-12. Paramètres ionosphériques

Paramètre	Nombre de bits**	Échelle (LSB)	Plage effective***	Unités
α_0	8*	2^{-30}		secondes (s)
α_1	8*	2^{-27}		s/demi-cercle
α_2	8*	2^{-24}		s/demi-cercle ²
α_3	8*	2^{-24}		s/demi-cercle ³
β_0	8*	2^{11}		s
β_1	8*	2^{14}		s/demi-cercle
β_2	8*	2^{16}		s/demi-cercle ²
β_3	8*	2^{16}		s/demi-cercle ³

* En complément à 2, le bit de signe (+ ou -) étant le bit de poids fort.

** Le détail de la séquence de bits est donné à la Figure B-6.

*** Sauf indication contraire, c'est la limite supérieure de la plage de valeurs qui figure dans cette colonne, soit la valeur maximale pouvant être atteinte, compte tenu du nombre de bits et de l'échelle indiqués.

Tableau B-13. Bits réservés des sous-trames 4 et 5

Sous-trame	pages	mots	Position des bits réservés dans le mot
4	17	10	17 – 22
4	18	10	9 – 22
4	25	8	17 – 18
4	25	10	19 – 22
5	25	10	4 – 22

Tableau B-14. Algorithmes de génération des codes de parité

$D_1 = d_1 \oplus D_{30}^*$ $D_2 = d_2 \oplus D_{30}^*$ $D_3 = d_3 \oplus D_{30}^*$ <p style="text-align: center;">⋮</p> $D_{24} = d_{24} \oplus D_{30}^*$ $D_{25} = D_{29}^* \oplus d_1 \oplus d_2 \oplus d_3 \oplus d_5 \oplus d_6 \oplus d_{10} \oplus d_{11} \oplus d_{12} \oplus d_{13} \oplus d_{14} \oplus d_{17} \oplus d_{18} \oplus d_{20} \oplus d_{23}$ $D_{26} = D_{30}^* \oplus d_2 \oplus d_3 \oplus d_4 \oplus d_6 \oplus d_7 \oplus d_{11} \oplus d_{12} \oplus d_{13} \oplus d_{14} \oplus d_{15} \oplus d_{18} \oplus d_{19} \oplus d_{21} \oplus d_{24}$ $D_{27} = D_{29}^* \oplus d_1 \oplus d_3 \oplus d_4 \oplus d_5 \oplus d_7 \oplus d_8 \oplus d_{12} \oplus d_{13} \oplus d_{14} \oplus d_{15} \oplus d_{16} \oplus d_{19} \oplus d_{20} \oplus d_{22}$ $D_{28} = D_{30}^* \oplus d_2 \oplus d_4 \oplus d_5 \oplus d_6 \oplus d_8 \oplus d_9 \oplus d_{13} \oplus d_{14} \oplus d_{15} \oplus d_{16} \oplus d_{17} \oplus d_{20} \oplus d_{21} \oplus d_{23}$ $D_{29} = D_{30}^* \oplus d_1 \oplus d_3 \oplus d_5 \oplus d_6 \oplus d_7 \oplus d_9 \oplus d_{10} \oplus d_{14} \oplus d_{15} \oplus d_{16} \oplus d_{17} \oplus d_{18} \oplus d_{21} \oplus d_{22} \oplus d_{24}$ $D_{30} = D_{29}^* \oplus d_3 \oplus d_5 \oplus d_6 \oplus d_8 \oplus d_9 \oplus d_{10} \oplus d_{11} \oplus d_{13} \oplus d_{15} \oplus d_{19} \oplus d_{22} \oplus d_{23} \oplus d_{24}$
<p>où :</p> <p>D1, D2, D3, ... D29, D30 sont les bits transmis par le satellite ; D25, ... D30 sont les bits de contrôle de parité ; d1, d2, ... d24 sont les bits des données source ; \oplus désigne l'opération « somme modulo 2 » ou « OU exclusif » ; Le symbole (*) désigne les deux derniers bits du mot précédent de la sous-trame.</p>

$$\psi = \frac{0,0137 \ 0,022}{E + 0,11} - 0,022 \text{ (demi-cercles)}$$

$$t = 4,32 \times 10^4 \lambda_i + \text{temps GPS (secondes)} \text{ où : } 0 \leq t < 86\ 400, \text{ donc : si } t \geq 86\ 400 \text{ secondes, soustraire } 86\ 400 \text{ secondes ;}$$

si $t < 0$ secondes, ajouter 86 400 secondes.

E = angle de site du satellite

3.1.2.4.1 Voici les termes permettant de calculer le retard ionosphérique :

a) Termes transmis par le satellite

α_n = coefficients de l'équation du troisième degré donnant la composante verticale du retard (4 coefficients = 8 bits chacun)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

β_n = coefficients de l'équation du troisième degré donnant la période du modèle (4 coefficients = 8 bits chacun)

b) Termes générés par le récepteur

E = angle de site entre l'utilisateur et le satellite (en demi-cercles)

A = angle d'azimut entre l'utilisateur et le satellite, mesuré dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du nord vrai (en demi-cercles)

ϕ_u = latitude géodésique de l'utilisateur (en demi-cercles) selon le WGS-84

λ_u = longitude géodésique de l'utilisateur (en demi-cercles) selon le WGS-84

Temps GPS = temps système calculé par le récepteur



Tableau B-15. Éléments des systèmes de coordonnées

$A = (\sqrt{A})^2$	Demi-grand axe
$n_0 = \sqrt{\frac{\mu}{A^3}}$	Déplacement moyen calculé
$t_k = t - t_{oe}$	Temps écoulé depuis l'impulsion de référence des éphémérides*
$n = n_0 + \Delta n$	Déplacement moyen corrigé
$M_k = M_0 + nt_k$	Anomalie moyenne
$M_k = E_k - e \sin E_k$	Formule de Kepler donnant l'anomalie excentrique (peut être résolue par itération)
$v_k = t g^{-1} \left\{ \frac{\sin v_k}{\cos v_k} \right\} = t g^{-1} \left\{ \frac{\sqrt{1-e^2} \sin E_k / (1-e \cos E_k)}{(\cos E_k - e) / (1-e \cos E_k)} \right\}$	Anomalie réelle
$E_k = \cos^{-1} \left\{ \frac{e + \cos v_k}{1 + e \cos v_k} \right\}$	Anomalie excentrique
$\phi_k = v_k + \omega$	Latitude
Perturbations de deuxième harmonique	
$\delta i_k = C_{us} \sin 2\phi_k + C_{uc} \cos 2\phi_k$	Correction en latitude
$\delta r_k = C_{rc} \sin 2\phi_k + C_{rs} \sin 2\phi_k$	Correction en rayon
$\delta i_k = C_{ic} \cos 2\phi_k + C_{is} \sin 2\phi_k$	Correction d'inclinaison
$u_k = \phi_k + \delta i_k$	Latitude corrigée
$r_k = A (1 - e \cos E_k) + \delta r_k$	Rayon corrigé
$i_k = i_0 + \delta i_k + (iDOT)_k$	Inclinaison corrigée
$\left. \begin{aligned} x'_k &= r_k \cos u_k \\ y'_k &= r_k \sin u_k \end{aligned} \right\}$	Positions dans le plan orbital
$\Omega_k = \Omega_0 + (\Omega - \Omega_e) t_k - \Omega_e t_{oe}$	Longitude corrigée du nœud ascendant
$\left. \begin{aligned} x_k &= x'_k \cos \Omega_k - y'_k \cos i_k \sin \Omega_k \\ y_k &= x'_k \sin \Omega_k - y'_k \cos i_k \cos \Omega_k \\ z_k &= y'_k \sin i_k \end{aligned} \right\}$	Coordonnées géocentriques à axes fixes
* t est le temps système GPS au moment de l'émission, corrigé pour le temps de propagation (distance/vitesse de la lumière). De plus, t _k est l'écart total entre le temps t et l'instant de l'impulsion t _{oe} , avec prise en compte des changements de semaine (si t _k est supérieur à 302 400 secondes, lui soustraire 604 800 secondes ; si t _k est inférieur à -302 400 secondes, lui ajouter 604 800 secondes).	

c) Termes calculés

x = phase (radians)

F = facteur d'obliquité (sans dimension)

t = heure locale (en secondes)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

ϕ_m = latitude géomagnétique de la projection à la surface de la Terre du point d'intersection ionosphérique (pour une hauteur ionosphérique moyenne de 350 km) (en demi-cercles)

λ_i = longitude géomagnétique de la projection à la surface de la Terre du point d'intersection ionosphérique (en demi-cercles)

ϕ_i = latitude géomagnétique de la projection à la surface de la Terre du point d'intersection ionosphérique (en demi-cercles)

ψ = angle au centre de la Terre entre la position de l'utilisateur et la projection à la surface de la Terre du point d'intersection ionosphérique (en demi-cercles)

3.1.3 Éléments d'aéronef

3.1.3.1 Récepteur GNSS (GPS)

3.1.3.1.1 Satellites à exclusion. Le récepteur ignore tout satellite marginal ou hors d'état de fonctionner.

Note.— Les conditions indiquant qu'un satellite est « en état de fonctionner », « marginal » ou « hors d'état de fonctionner » sont décrites dans le document du Département de la Défense des États-Unis, Global Positioning System – Standard Positioning Service – Performance Standard, 4e édition, septembre 2008, section 2.3.2.

3.1.3.1.2 Poursuite du satellite. Le récepteur offre la possibilité de poursuivre en permanence au moins quatre satellites et de calculer une position à l'aide des mesures fournies par ces derniers.

3.1.3.1.3 Décalage doppler. Le récepteur est en mesure de compenser les effets dynamiques du décalage doppler sur la phase de la porteuse SPS et le code C/A. Le décalage à compenser est celui qui est propre à l'application envisagée.

3.1.3.1.4 protection contre le brouillage. Le récepteur répond aux exigences du chapitre 3, § 3.7, relatives à la protection contre le brouillage.

3.1.3.1.5 Application des données d'horloge et des éphémérides. Le récepteur s'assure qu'il utilise les bonnes éphémérides et données d'horloge avant de fournir quelque position que ce soit. Il surveille les termes IODC

(identification des données d'horloge) et IODE (identification des éphémérides) afin d'en déceler les éventuelles modifications et de mettre à jour, au besoin, les données correspondantes. Pour un satellite donné, le récepteur SPS utilise les données d'horloge et les éphémérides avec des termes IODC et iode correspondants.

3.1.4 Temps

Le temps GPS est ramené au temps UTC de l'U.S. Naval Observatory (USNO), et plus précisément au temps origine suivant : minuit dans la nuit du 5 au 6 janvier 1980. L'unité de temps GPS la plus grande est la semaine, équivalant à 604 800 secondes. L'échelle de temps GPS est maintenue à moins d'une microseconde du temps UTC (modulo une seconde) après correction découlant du nombre entier de secondes intercalaires. Le signal de navigation contient les données permettant de faire correspondre le temps GPS avec le temps UTC.

3.2 Canal de précision standard (I1) du système mondial de satellite de navigation (GLONASS)

Note. — dans la présente section, le terme GLONASS désigne tous les satellites de la constellation. Les normes qui ne s'appliquent qu'aux satellites GLONASS-M sont clairement indiquées.

3.2.1 Éléments non embarqués

3.2.1.1 Caractéristiques radioélectriques

3.2.1.1.1 Fréquences porteuses. La valeur nominale des fréquences porteuses L1 est déduite des expressions ci-dessous :

$$f_{k1} = f_{01} + k\Delta f_1$$

où :

$k = -7, \dots, 0, 1, \dots, 6$. Numéros des porteuses (canaux de fréquences) des signaux transmis par les satellites GLONASS dans la sous-bande L1.

$$f_{01} = 1\,602 \text{ MHz}$$

$$\Delta f_1 = 0,5625 \text{ MHz}$$

Les fréquences porteuses sont dérivées de manière cohérente à partir d'un étalon de temps ou de fréquence embarqué. La valeur nominale de la fréquence observée au sol est de 5,0 MHz. La fréquence porteuse d'un satellite

GLONASS donné se situe à l'intérieur de $\pm 2 \times 10^{-11}$ par rapport à sa valeur nominale f_k .

Note 1. — Le Tableau B-16 indique la valeur nominale des fréquences porteuses pour les numéros de porteuse k .

Note 2. — Dans le cas des satellites GLONASS-M, les signaux de navigation du canal de précision standard (CSA) L2 seront émis dans la bande de fréquences 1 242,9375 – 1 251,6875 MHz \pm 0,511 MHz, conformément aux expressions ci-dessous :

$$f_{k2} = f_{02} + k\Delta f_2,$$

$$f_{02} = 1\,246 \text{ MHz} ; \Delta f_2 = 0,4375 \text{ MHz}$$

Quel que soit k , le rapport des fréquences porteuses L1 et L2 aura pour valeur :

$$\frac{fk_2}{fk_1} = \frac{7}{9}$$

3.2.1.1.2 Bruit de phase de la porteuse. La densité spectrale du bruit de phase de la porteuse non modulée est telle que toute boucle à verrouillage de phase dont la largeur de bande passante de bruit est de 10 Hz peut suivre la porteuse avec une précision d'au moins 0,1 radian (1 sigma).

3.2.1.1.3 Génération du code pseudo-aléatoire du GLONASS. Le code pseudo-aléatoire de mesure de distance est une séquence de 511 bits échantillonnée à la sortie du 7e étage d'un registre à décalage de neuf étages. Le vecteur d'initialisation de cette séquence sera 111111111. Le polynôme générateur mis en œuvre par le registre à décalage sera le suivant :

$$G(x) = 1 + x^5 + x^9$$

3.2.1.1.4 Rayonnement non essentiel. La puissance du signal RF transmis à l'extérieur de la bande attribuée au GLONASS ne dépasse pas -40 dB par rapport à la puissance de la porteuse non modulée.

Note 1. — Les satellites GLONASS mis en orbite entre 1998 et 2005 et au-delà utilisent des filtres qui limiteront les émissions hors bande au seuil de brouillage préjudiciable défini dans la Recommandation UIT-R RA.769 relative à la bande de fréquences 1 660 – 1 670 MHz.

Note 2. — Les satellites GLONASS mis en orbite après 2005 utilisent des filtres qui limiteront les émissions hors bande au seuil de brouillage préjudiciable défini dans la Recommandation UIT-R RA.769 relative aux bandes de fréquences 1 610,6 – 1 613,8 MHz et 1 660 – 1 670 MHz.

3.2.1.1.5 Perte de corrélation. La perte de puissance du signal récupéré due aux imperfections de la modulation et à la distorsion ne dépasse pas 0,8 dB.

Note. — La perte de puissance du signal est l'écart entre la puissance émise dans une largeur de bande de 1,022 MHz et la puissance du signal récupérée par un récepteur sans bruit ni pertes, et présentant une largeur de corrélation de 1 chip et une bande passante de 1,022 MHz.

3.2.1.2 Structure des données

3.2.1.2.1 Généralités. Le message de navigation est transmis sous la forme d'une séquence de données numériques en code de Hamming et transformées en code relatif. Sa structure consiste en super trames se répétant continuellement et formée de trames elles-mêmes composées de chaînes. Les frontières des chaînes, des trames et des super trames des messages de navigation provenant des différents satellites GLONASS sont synchronisées à 2 ms près.

3.2.1.2.2 Structure de la super trame. La super trame a une durée de 2,5 min et se compose de 5 trames. Des données non immédiates (l'almanach des 24 satellites GLONASS) sont transmises dans chaque super trame.

Note. — La Figure B-7 précise la structure des super trames, avec indication des numéros de trame et de chaîne.

3.2.1.2.3 Structure des trames. Chaque trame a une durée de 30 secondes et se compose de 15 chaînes. Elle contient toutes les données immédiates (paramètres d'éphémérides et de temps) d'un satellite particulier, ainsi qu'une partie des données non immédiates (almanach). Les trames 1 à 4 contiennent les almanachs relatifs aux 20 premiers satellites (à raison de 5 satellites par trame), et la trame 5 fournit le reste pour les quatre autres satellites. L'almanach d'un satellite donné occupe deux chaînes.

Note. — Les Figures B-8 et B-9 montrent la structure des trames.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.1.2.4 Structure des chaînes. Chaque chaîne a une durée de 2 s et contient les éléments binaires correspondant aux données et au repère de temps, lequel est transmis au cours de la dernière tranche de 0,3 s. Le repère de temps (une séquence pseudo-aléatoire abrégée) consiste en 30 éléments de 10 ms chacun se succédant comme suit :

1 1 1 1 1 0 0 0 1 1 0 1 1 1 0 1 0 1 0 0 0 0 1 0 0 1 0 1 1 0

Au début de la chaîne, soit pendant 1,7 s, 85 bits de données de 20 ms chacun sont transmis en format bi-binaire. Leurs numéros vont croissant de droite à gauche. Aux bits d'information proprement dits (positions 9 à 84) s'ajoutent les bits de contrôle du code de Hamming (KX), qui occupent les positions 1 à 8. La longueur du code de Hamming sera de 4. Les données d'une chaîne particulière sont séparées de celles de la chaîne adjacente à l'aide du repère de temps MB. Les mots de données sont enregistrés en commençant par le bit de poids fort. Le bit 85 de chaque chaîne, toujours au repos (à 0), est transmis le premier.

Tableau B-16. Fréquences porteuses L1

Numéro de porteuse	H_n^A (voir le § 3.2.1.3.4)	Valeur nominale de la fréquence dans la sous-bande L1 (MHz)
06	6	1 605,3750
05	5	1 604,8125
4	4	1 604,2500
3	3	1 603,6875
2	2	1 603,1250
1	1	1 602,5625
0	0	1 602,0000
-1	31	1 601,4375
-2	30	1 600,8750
-3	29	1 600,3125
-4	28	1 599,7500
-5	27	1 599,1875
-6	26	1 598,6250
-7	25	1 598,0625

3.2.1.2.4.1 Chaînes 1 à 4. Les informations contenues dans les chaînes 1 à 4 de chaque trame se rapportent au satellite qui les transmet. Elles sont identiques dans toutes les chaînes d'une même supertrame.

3.2.1.2.4.2 Chaînes 5 à 15. Les chaînes 5 à 15 de chaque trame contiennent l'almanach GLONASS de quatre ou cinq satellites. Les informations contenues dans la 5e chaîne sont répétées d'une trame à l'autre de la supertrame.

Note. — La structure des chaînes est décrite à la Figure B-10.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.1.3 Description des données transmises

3.2.1.3.1 Paramètres d'éphémérides et de temps. Les paramètres d'éphémérides et de temps se présentent comme suit :

m = numéro de la chaîne à l'intérieur de la trame ;

t_k = temps écoulé pendant la journée considérée jusqu'au début de la trame. Ce paramètre est calculé par rapport à l'échelle de temps du satellite. Le nombre entier d'heures écoulées depuis le début du jour courant est donné par les 5 bits de poids fort. Les 6 bits suivants indiquent le nombre entier de minutes écoulées depuis le début de l'heure courante. Le nombre d'intervalles de 30 secondes écoulés depuis le début de la minute courante est donné par le bit de poids faible. Le début du jour (pris par rapport à l'échelle de temps du satellite) coïncide avec le début de la supertrame ;

t_b = intervalle de temps écoulé pendant la journée considérée, en temps UTC-SU + 03 heures 00 min. Les données opérationnelles transmises par la trame sont rapportées au milieu de l'intervalle de temps t_b . La durée de l'intervalle de temps (donc la valeur maximale de t_b) dépend de l'indicateur P1 ;

$\gamma_n(t_b)$ = écart relatif entre la valeur prévue de la fréquence porteuse du satellite n et sa valeur réelle à l'instant t_b :

$$\gamma_n(t_b) = \frac{f_n(t_b) - f_{Hn}}{f_{Hn}}$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

où :

$f_n(t_b)$ = fréquence prévue d'horloge du satellite n à l'instant t_b ;

f_{Hn} = valeur nominale de la fréquence d'horloge du satellite n ;

$\tau_n(t_b)$ = terme correctif de l'heure du satellite $n(t_n)$ par rapport à l'heure GLONASS (t_c), à l'instant t_b , soit : t_b , i.e. $\tau_n(t_b) = t_c(t_b) - t_n(t_b)$;

$x_n(t_b), y_n(t_b), z_n(t_b)$ = coordonnées PZ-90 du satellite n à l'instant t_b ;

$\dot{x}_n(t_b), \dot{y}_n(t_b), \dot{z}_n(t_b)$ = composantes du vecteur vitesse du satellite n , en coordonnées PZ-90 et à l'instant t_b ;

$\ddot{x}_n(t_b), \ddot{y}_n(t_b), \ddot{z}_n(t_b)$ = composantes de l'accélération du satellite n due à l'interaction lunisolaire, en coordonnées PZ-90 et à l'instant t_b ;

E_n = « âge » des données immédiates du satellite n , soit le temps écoulé entre l'instant du calcul (au téléchargement) et l'instant t_b ;

B_n = indicateur d'état (une valeur supérieure à 3 indique un dysfonctionnement du satellite) ;

$P1$ = indicateur donnant l'intervalle de temps en minutes entre la valeur actuelle de t_b et sa valeur précédente, selon le code suivant :

$P1$	Intervalle de temps entre les valeurs successives de t_b (en minutes)
0	0
1	30
10	45
11	60

$P2$ = indicateur précisant si t_b est pair ou impair. La valeur 1 correspond à un intervalle de transmission de données égal à 30 minutes ($t_b = 1, 3, 5, \dots$), et la valeur 0, à un intervalle de 60 minutes ($t_b = 2, 6, 10, \dots$) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

P3 = indicateur donnant le nombre de satellites pour lesquels un almanach est transmis à l'intérieur d'une trame particulière. La valeur 1 signifie « 5 satellites » et la valeur 0, « 4 satellites » ;

$\Delta\tau_n$ = différence temporelle entre les signaux de navigation transmis par le satellite considéré dans les sous-bandes L2 et L1 :

$$\Delta\tau_n = \tau_{f2} - \tau_{f1}$$

où τ_{f1} , τ_{f2} sont les retards introduits par l'équipement pour les sous-bandes L1 et L2 respectivement, exprimés en unités de temps.

3.2.1.3.2 Paramètres d'éphémérides et de temps. Les paramètres d'éphémérides et de temps sont décrits au Tableau B-17. Dans les mots pouvant recevoir une valeur positive ou négative, le bit de poids fort joue le rôle de bit de signe (0 = signe +, 1 = signe -).

3.2.1.3.3 Séquencement des paramètres d'éphémérides et de temps. Les paramètres d'éphémérides et de temps sont ordonnés à l'intérieur de la trame conformément au Tableau B-18.

3.2.1.3.4 Paramètres d'almanach. Les paramètres d'almanach sont les suivants :

A = indice montrant la relation de ce paramètre avec l'almanach ;

M_n^A = indice de la modification du satellite n^A ; 00 indique un satellite GLONASS, 01 un satellite GLONASS-M ;

τ_c = terme de conversion du temps GLONASS en temps UTC-SU. Le terme τ_c est fourni à l'instant du jour N^A ;

N^A = numéro de jour civil à l'intérieur de la période de quatre ans commençant par une année bissextile. Le terme τ_c et les autres données d'almanach (almanach des orbites et almanach des phases) dépendent de ce numéro de jour ;

n^A = numéro de la position occupée par le satellite n dans le plan orbital ;

H_n^A = numéro de canal de la fréquence porteuse du satellite n^A (voir Tableau B-16) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

λ_n^A = longitude du premier noeud ascendant (au cours du jour N^A) de l'orbite du satellite n^A , en coordonnées PZ-90 ;

$t\lambda_n^A$ = heure de passage au premier noeud ascendant du satellite n^A , au jour numéro N^A ;

Δi_n^A = terme de correction de la valeur moyenne de l'inclinaison du satellite n^A à l'instant $t\lambda_n^A$ (la valeur moyenne de l'inclinaison est de 63 degrés) ;

ΔT_n^A = terme de correction de la valeur moyenne de la période draconique du satellite n^A à l'instant $t\lambda_n^A$ (la valeur moyenne de la période draconique T est de 43 200 s) ;

$\Delta \dot{T}_n^A$ = fréquence de variation de la période draconique du satellite n^A ;

ε_n^A = excentricité du satellite n^A à l'instant $t\lambda_n^A$;

ω_n^A = périégée du satellite n^A à l'instant $t\lambda_n^A$;

τ_n^A = valeur approximative du terme de conversion de l'heure du satellite n^A à l'heure GLONASS, à l'instant $t\lambda_n^A$;

C_n^A = indicateur d'état général de fonctionnement du satellite n^A au moment du téléchargement de l'almanach des orbites et de celui des phases. Quand C_n est à 0, c'est que le satellite n'est pas opérationnel ; la valeur 1 indique que le satellite fonctionne normalement.

3.2.1.3.5 Répartition et codage des paramètres d'almanach. L'almanach GLONASS transmis par la supertrame est décomposé conformément au Tableau B-19. Les valeurs numériques des paramètres d'almanach sont positives ou négatives. Le bit de signe est le bit de poids fort (0 = signe +, 1 = signe -). Les paramètres d'almanach sont codés conformément au Tableau B-20.

3.2.1.3.6 Séquencement des paramètres d'almanach. Les mots contenant les données d'almanach sont ordonnés conformément au Tableau B-21.

3.2.1.4 Teneur et structure des données supplémentaires transmises par les satellites GLONASS-M

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.1.4.1 Lettres désignant les données supplémentaires. En plus des données GLONASS, les satellites GLONASS-M transmettent les données supplémentaires suivantes, comme il est indiqué au Tableau B-17A :

n — indice du satellite qui transmet le signal de navigation : il correspond au numéro de la position du satellite dans la constellation GLONASS ;

I_n — indicateur d'état du satellite n : 0 indique que le satellite n est en état de fonctionner ; 1 indique un dysfonctionnement du satellite n ;

B1 — coefficient de détermination de $\Delta UT1$: il est égal à la différence entre UT1 et UTC au début de la journée (N^A), exprimée en secondes ;

B2 — coefficient de détermination de $\Delta UT1$: il est égal au changement quotidien de la différence $\Delta UT1$ (exprimée en secondes pour un jour solaire moyen).

Ces coefficients seront utilisés pour la transformation entre UTC-SU et

$$\Delta UT1 : \Delta UT1 = UTC-SU - UT1,$$

où :

UT1 — temps universel par rapport au méridien moyen de Greenwich (tient compte du mouvement des pôles),

UTC-SU — temps universel coordonné de la norme nationale de la Fédération de Russie,

$$\Delta UT1 = B1 + B2 \times (N_T - N^A),$$

KP — avis de correction prochaine de UTC (± 1 s) par seconde intercalaire comme suit :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

KP	Données de correction de seconde UTC
00	Pas de correction du temps UTC à la fin du trimestre en cours
01	Correction du temps UTC par l'addition de 1 s à la fin du trimestre en cours
11	Correction du temps UTC par la soustraction de 1 s à la fin du trimestre en cours

Note. — L'échelle de temps du système GLONASS est habituellement corrigée une fois par année à minuit (00 h 00 m 00 s) conformément au préavis donné par le Bureau international de l'heure (BIH/BIPM) à la fin d'un trimestre :

- ✓ du 31 décembre au 1er janvier — premier trimestre ;
- ✓ du 31 mars au 1er avril — deuxième trimestre ;
- ✓ du 30 juin au 1er juillet — troisième trimestre ;
- ✓ du 30 septembre au 1er octobre — quatrième trimestre.

N_T — date du jour, quantième du jour d'un intervalle de quatre ans commençant le 1er janvier d'une année bissextile ;

Note. — Le RACI 5138, § 4.2.7.1, montre comment transformer les données sur la date du jour de N_T en format commun (aa/mm/jj).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-17. Paramètres d'éphémérides et de temps

Paramètre	Nombre de bits	Facteur d'échelle (LSB)	Plage effective	Unités
m	4	1		(sans dimension)
	5	1	0 à 23	heures (h)
tk	6	1	0 à 59	minutes (min)
	1	30	0 ou 30	secondes (s)
tb	7	15	15...1425	min
$\gamma_n(tb)$	11	2^{-40}	$\pm 2^{-30}$	(sans dimension)
$\tau_n(tb)$	22	2^{-30}	$\pm 2^{-9}$	s
$x_n(tb), y_n(tb), z_n(tb)$	27	2^{-11}	$\pm 2,7 \times 10^4$	kilomètres (km)
$\dot{x}_n(tb), \dot{y}_n(tb), \dot{z}_n(tb)$	24	2^{-20}	$\pm 4,3$	km/s
$\ddot{x}_n(tb), \ddot{y}_n(tb), \ddot{z}_n(tb)$	5	2^{-30}	$\pm 6,2 \times 10^{-9}$	km/s ²
E_n	5	1	0 à 31	jours
B_n	3	1	0 à 7	(sans dimension)
P1	2		_____ voir le § 3.2.1.3.1 _____	
P2	1	1	0 ; 1	(sans dimension)
P3	1	1	0 ; 1	(sans dimension)
$\Delta \tau_n$	5	2^{-30}	$\pm 13,97 \times 10^{-9}$	s

Tableau B-17A. Paramètres de données supplémentaires

Paramètre	Nombre de bits	Facteur (LSB)	d'échelle	Plage effective	Unités
n	5	1		0 à 31	(sans dimension)
I _n	1	1		0 ; 1	(sans dimension)
B1	11	2 ⁻¹⁰		±0,9	seconde(s)
B2	10	2 ⁻¹⁶		(-4,5...3,5) × 10 ⁻³	s/jour solaire moyen
KP	2	1		0 à 3	(sans dimension)
NT	11	1		0 à 1 461	jours
N4	5	1		1 à 31	intervalle de 4 ans
FT	4			voir Tableau B-17B	
M	2	1		0 à 3	(sans dimension)
P4	1	1		0 ; 1	(sans dimension)
P	2	1		00, 01, 10, 11	(sans dimension)
τ _{GPS}	22	2 ⁻³⁰		±1,9 × 10 ⁻³	s
M ^A _n	2	1		0 à 3	(sans dimension)

N₄ — numéro correspondant à un intervalle de quatre ans commençant en 1996 ;

F_T — paramètre donnant l'URA prévue du satellite au moment t_b. Le codage est indiqué au Tableau B-17B ;

M — type de satellite qui transmet le signal de navigation. 00 désigne un satellite GLONASS ; 01 désigne un satellite GLONASS-M ;

P4 — indicateur signalant la présence de paramètres d'éphémérides ou de fréquence/temps mis à jour. « 1 » indique que le secteur de contrôle a chargé des paramètres d'éphémérides ou de fréquence/temps mis à jour ;

Note. — Les données actualisées sur les éphémérides ou la fréquence/le temps ne sont transmises que dans l'intervalle suivant la fin de l'intervalle t_b en cours.

P — paramètre technique du secteur de contrôle indiquant le mode de fonctionnement du satellite pour les paramètres temporels ;

00 — paramètre τ_c retransmis du secteur de contrôle ; paramètre τ_{GPS} retransmis du secteur de contrôle ;

01 — paramètre τ_c retransmis du secteur de contrôle ; paramètre τ_{GPS} calculé à bord du satellite GLONASS-M ;

10 — paramètre τ_c calculé à bord du satellite GLONASS-M ; paramètre τ_{GPS} retransmis du secteur de contrôle ;

11 — paramètre τ_c calculé à bord du satellite GLONASS-M ; paramètre τ_{GPS} calculé à bord du satellite GLONASS-M.

τ_{GPS} — correction du temps GPS par rapport au temps GLONASS :

$$T_{GPS} - T_{GL} = \Delta T + \tau_{GPS},$$

où :

ΔT est l'entier et τ_{GPS} est la partie fractionnaire de la différence entre les échelles de temps des systèmes exprimées en secondes.

Note.— L'entier ΔT est déterminé par le récepteur de l'utilisateur à partir du message de navigation du GPS.

M_n^A — type de satellite n^A :

00 désigne un satellite GLONASS,

01 désigne un satellite GLONASS-M.

3.2.1.4.2 Paramètres de données supplémentaires. Les paramètres des données supplémentaires sont définis dans les Tableaux B-17A à B-18A.

3.2.1.4.3 Emplacement des données supplémentaires dans la trame de navigation GLONASS-M. L'emplacement des données supplémentaires dans la trame de navigation GLONASS-M est défini dans le Tableau B-18A.

3.2.2 Définition des protocoles pour applications de données

Note.— La présente section précise les relations entre les paramètres contenus dans les messages de données. Elle contient la définition des paramètres qui ne sont pas transmis ; ces paramètres sont toutefois utilisés par les éléments embarqués ou non embarqués et définissent des termes appliqués pour déterminer la solution de navigation et son intégrité.

3.2.2.1 Algorithme de contrôle de parité utilisé pour la vérification des données. L'algorithme qui fait l'objet du Tableau B-22 et des explications qui lui font suite

permet de détecter et de corriger toute erreur affectant l'un des bits de la chaîne considérée, et de détecter (sans les corriger) les erreurs affectant deux bits ou davantage.

3.2.2.1.1 Chaque chaîne comprend 85 bits, les 77 de poids fort étant des bits de données ($b_{85}, b_{84}, \dots, b_{10}, b_9$) et les huit autres étant les bits de contrôle du code de Hamming de longueur 4 ($\beta_8, \beta_7, \dots, \beta_2, \beta_1$).

3.2.2.1.2 Les sommes de contrôle (c_1, c_2, \dots, c_7) permettent de corriger les erreurs sur un bit, la somme c_{Σ} permettant de détecter les erreurs affectant un nombre pair de bits (Tableau B-22). Voici comment s'effectuent la correction des erreurs sur un bit et la détection des erreurs multiples :

a) Une chaîne est considérée comme correcte si toutes les sommes de contrôle (c_1, \dots, c_7 et c_{Σ}) sont égales à 0, ou si l'une d'elles (c_1, \dots, c_7) seulement est égale à 1 et c_{Σ} à 1.

Tableau B-17B. Codage du mot F_T

Valeur de F_T	Précision de pseudodistance, 1 sigma (m)
0	1
1	2
2	2,5
3	4
4	5
5	7
6	10
7	12
8	14
9	16
10	32
11	64
12	128
13	256
14	512
15	Non utilisée

Tableau B-18. Séquencement des paramètres d'éphémérides et de temps à l'intérieur de la trame

Paramètre	Nombre de bits	Numéro de la chaîne dans la trame	Numéro du bit dans la trame
m	4	1 à 15	81-84
t_k	12	1	65-76
t_b	7	2	70-76
$\gamma_n(t_b)$	11	3	69-79
$\tau_n(t_b)$	22	4	59-80
$x_n(t_b)$	27	1	9-35
$y_n(t_b)$	27	2	9-35
$z_n(t_b)$	27	3	9-35
$\dot{x}_n(t_b)$	24	1	41-64
$\dot{y}_n(t_b)$	24	2	41-64
$\dot{z}_n(t_b)$	24	3	41-64
$\ddot{x}_n(t_b)$	5	1	36-40
$\ddot{y}_n(t_b)$	5	2	36-40
$\ddot{z}_n(t_b)$	5	3	36-40
E_n	5	4	49-53
B_n	3	2	78-80
P_1	2	1	77-78
P_2	1	2	77
P_3	1	3	80
$\Delta\tau_n$	5	4	54-58

Tableau B-18A. Emplacement des mots de données supplémentaires dans le message de navigation GLONASS-M

Mot	Nombre de bits	Numéro de chaîne dans la supertrame	Numéro du bit dans la chaîne
n	5	4, 19, 34, 49, 64 5, 7, 9, 11, 13, 15, 20, 22, 24, 26, 28, 30,	11-15
l_n	1	35, 37, 39, 41, 43, 45, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 3, 18, 33, 48, 63	9
B_1	11	74 (dans la supertrame)	70 – 80
B_2	10	74 (dans la supertrame)	60 – 69
KP	2	74 (dans la supertrame)	58 – 59
NT	11	4, 19, 34, 49, 64	16– 26
N_4	5	5, 20, 35, 50, 65	32 – 36
FT	4	4, 19, 34, 49, 64	30 – 33
M	2	4, 19, 34, 49, 64	9 – 10
P_4	1	4, 19, 34, 49, 64	34
P	2	3, 18, 33, 48, 63	66 – 67
l_{GPS}	22	5, 20, 35, 50, 65	10 – 31
M_n^A	2	6, 8, 10, 12, 14	78 – 79

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-19. Répartition des données d'almanach dans la supertrame

Numéro de trame dans la supertrame	Satellites pour lesquels l'almanach est transmis dans la trame indiquée à gauche
1	1 à 5
2	6 à 10
3	11 à 15
4	16 à 20
5	21 à 24

Tableau B-20. Codage des paramètres d'almanach

Paramètre	Nombre de bits	Facteur d'échelle (LSB)	Plage effective	Unités
M_n^A	2	1	0 à 3	(sans dimension)
τ_c	28	2^{-27}	± 1	secondes (s)
N^A	11	1	1 à 1 461	jours
n^A	5	1	1 à 24	(sans dimension)
H_n^A	5	1	0 à 31	(sans dimension)
λ_n^A	21	2^{-20}	± 1	demi-cercles
$t\lambda_n^A$	21	2^{-5}	0 à 44 100	s
Δi_n^A	18	2^{-20}	$\pm 0,067$	demi-cercles
ΔT_n^A	22	2^{-9}	$\pm 3,6 \times 10^3$	s/révolution
$\Delta \dot{T}_n^A$	7	2^{-14}	$\pm 2^{-8}$	s/révolution ²
ε_n^A	15	2^{-20}	0 à 0,03	(sans dimension)
ω_n^A	16	2^{-15}	± 1	demi-cercles
t_r^A	10	2^{-18}	$\pm 1,9 \times 10^{-3}$	s
C_n^A	1	1	0 à 1	(sans dimension)

Tableau B-21. Séquencement des paramètres d'almanach à l'intérieur de la trame

Paramètre	Nombre de bits	Numéro de la chaîne dans la trame	Numéro du bit dans la chaîne
M_n^A	2	6, 8, 10, 12, 14	78 – 79
τ_c	28	5	42 – 69
N^A	11	5	70 – 80
n^A	5	6, 8, 10, 12, 14	73 – 77
H_n^A	5	7, 9, 11, 13, 15	10 – 14
λ_n^A	21	6, 8, 10, 12, 14	42 – 62
$t\lambda_n^A$	21	7, 9, 11, 13, 15	44 – 64
Δi_n^A	18	6, 8, 10, 12, 14	24 – 41
ΔT_n^A	22	7, 9, 11, 13, 15	22 – 43
$\Delta \dot{T}_n^A$	7	7, 9, 11, 13, 15	15 – 21
ε_n^A	15	6, 8, 10, 12, 14	9 – 23
ω_n^A	16	7, 9, 11, 13, 15	65 – 80
t_r^A	10	6, 8, 10, 12, 14	63 – 72
C_n^A	1	6, 8, 10, 12, 14	80

Note.— Les numéros des chaînes sont indiqués pour les quatre premières trames. Les chaînes 14 et 15 de la 5^e trame ne contiennent pas de paramètres d'almanach.

Tableau B-22. Algorithme de contrôle de parité

b85, b84, ..., b10, b9 sont les bits de données (de la position 9 à la position 85) ;

$\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_8$ sont les bits de contrôle du code de Hamming (positions 1 à 8 de la chaîne) ;

c1, c2, ..., c7, c Σ sont les sommes de contrôle, générées comme suit :

$$c_1 = \beta_1 \oplus [\sum_i b_i]_{\text{mod } 2}$$

i = 9, 10, 12, 13, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84.

$$c_2 = \beta_2 \oplus [\sum_j b_j]_{\text{mod } 2}$$

j = 9, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 21, 22, 25, 26, 29, 30, 33, 34, 36, 37, 40, 41, 44, 45, 48, 49, 52, 53, 56, 57, 60, 61, 64, 65, 67, 68, 71, 72, 75, 76, 79, 80, 83, 84.

$$c_3 = \beta_3 \oplus [\sum_k b_k]_{\text{mod } 2}$$

k = 10, 11, 12, 16, 17, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40, 41, 46, 47, 48, 49, 54, 55, 56, 57, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 79, 80, 85.

$$c_4 = \beta_4 \oplus [\sum_l b_l]_{\text{mod } 2}$$

l = 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80.

$$c_5 = \beta_5 \oplus [\sum_m b_m]_{\text{mod } 2}$$

m = 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 81, 82, 83, 84, 85.

$$c_6 = \beta_6 \oplus [\sum_n b_n]_{\text{mod } 2}$$

n = 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65.

$$c_7 = \beta_7 \oplus [\sum_p b_p]_{\text{mod } 2}$$

p = 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85.

$$c_\Sigma = [\sum_q \beta_q]_{\text{mod } 2} \oplus [\sum_r b_r]_{\text{mod } 2}$$

q = 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

r = 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

b) Si au moins deux sommes de contrôle (c_1, \dots, c_7) sont égales à 1 et c_Σ à 1, le caractère $b_{i_{cor}}$ est converti en son inverse comme suit :

$$i_{cor} = c_7 c_6 c_5 c_4 c_3 c_2 c_1 + 8 - K, \text{ pourvu que } i_{cor} \leq 85,$$

avec $c_7 c_6 c_5 c_4 c_3 c_2 c_1$ un nombre binaire généré à partir des sommes de contrôle (c_1, \dots, c_7), c_1 étant le bit de poids faible et c_7 celui de poids fort. K est un nombre ordinal désignant la somme de contrôle non nulle la plus significative.

Si $i_{cor} > 85$, c'est qu'il y a de multiples erreurs (en nombre impair) : les données doivent être rejetées.

c) Si au moins l'une des sommes de contrôle (c_1, \dots, c_7) est égale à 1 et c_Σ à 0, ou si toutes les sommes de contrôle (c_1, \dots, c_7) sont égales à 0 mais que c_Σ est égale à 1, c'est qu'il y a de multiples erreurs : les données doivent être rejetées.

3.2.2.2 Paramètres de correction d'horloge du satellite

3.2.2.2.1 Le temps système du GLONASS est :

$$t_{GLONASS} = t_k + \tau_n(t_b) - \gamma_n(t_b) (t_k - t_b),$$

t_k , $\tau_n(t_b)$ et $\gamma_n(t_b)$ étant les paramètres décrits au § 3.2.1.3.1.

3.2.2.2.2 L'heure GLONASS est rapportée à l'échelle de temps nationale UTC-SU (fournie par les services spécialisés de la Fédération de Russie) selon la formule suivante :

$$t_{UTC-SU} = t_{GLONASS} + \tau_c - 03 \text{ heures } 00 \text{ minute},$$

τ_c étant le paramètre décrit au § 3.2.1.3.4.

La quantité « 03 heures 00 minute » correspond à l'écart entre l'heure de Moscou et celle de Greenwich.

3.2.2.3 Position du satellite

3.2.2.3.1 La position courante du satellite s'obtient à l'aide des paramètres d'éphémérides contenus dans le message de navigation GLONASS, comme il est indiqué ci-dessous et dans le Tableau B-17.

3.2.2.3.2 Le recalcul des éphémérides de l'instant t_b à l'instant t_i dans l'intervalle ($|t_i - t_b| \leq 15$ minutes) est effectué par intégration numérique des équations différentielles qui décrivent le mouvement des satellites. Dans ces équations, les termes de droite comprennent les accélérations, déterminées à l'aide de la constante de gravitation μ , du deuxième harmonique zonal du géopotential J_2^0 qui définit l'aplatissement de la Terre aux pôles, ainsi que les accélérations dues à l'interaction lunisolaire. L'intégration dans le système de coordonnées PZ-90 (§ 3.2.5) fait appel à la méthode du 4^e ordre de Runge-Kutta et met en œuvre les équations ci-après :

$$\frac{dx}{dt} = V_x$$

$$\frac{dy}{dt} = V_y$$

$$\frac{dz}{dt} = V_z$$

$$\frac{dV_x}{dt} = -\frac{\mu}{r^3} x - \frac{3J_2^0}{2} \frac{\mu a_e^2}{r^5} x \left[1 - \frac{5z^2}{r^2} \right] + \omega^2 x + 2\omega V_y + \ddot{x}$$

$$\frac{dV_y}{dt} = -\frac{\mu}{r^3} y - \frac{\mu a_e^2}{r^5} y \left[1 - \frac{5z^2}{r^2} \right] + \omega^2 y + 2\omega V_x + \ddot{y}$$

$$\frac{dV_z}{dt} = -\frac{\mu}{r^3} z - \frac{3J_2^0}{2} \frac{\mu a_e^2}{r^5} z \left[1 - \frac{5z^2}{r^2} \right] + \ddot{z}$$

où :

$$r = \sqrt{x^2 + y^2 + z^2};$$

μ = constante de gravitation universelle de la Terre ($398\,600,44 \times 10^9 \text{ m}^3/\text{s}^2$) ;

a_e = demi-grand axe (6 378 136 m) ;

J_2^0 = deuxième harmonique zonal du géopotential ($1\,082\,625,7 \times 10^{-9}$) ;

ω = vitesse de rotation de la Terre ($7,292115 \times 10^{-5}$ radians/s).

Les coordonnées $x_n(t_b)$, $y_n(t_b)$, $z_n(t_b)$, et les composantes du vecteur vitesse $\dot{x}_n(t_b) = V_x$, $\dot{y}_n(t_b) = V_y$, $\dot{z}_n(t_b) = V_z$ sont les conditions initiales pour l'ingération. Les accélérations dues à la perturbation luni-solaire $\ddot{x}_n(t_b)$, $\ddot{y}_n(t_b)$, $\ddot{z}_n(t_b)$ sont constantes dans l'intervalle d'intégration ± 15 minutes.

3.2.3 Eléments d'aéronef

3.2.3.1 Récepteur GNSS (GLONASS)

3.2.3.1.1 Satellites à exclure. Le récepteur ignore tout satellite désigné comme non fonctionnel dans le message de navigation GLONASS.

3.2.3.1.2 Poursuite du satellite. Le récepteur offre la possibilité de poursuivre en permanence au moins quatre satellites et de calculer une position à l'aide des mesures fournies par ces derniers.

3.2.3.1.3 Décalage Doppler. Le récepteur est en mesure de compenser les effets dynamiques du décalage Doppler sur la phase de la porteuse et le code normalisé GLONASS. Le décalage à compenser est celui qui est propre à l'application envisagée.

3.2.3.1.4 Protection contre le brouillage. Le récepteur répond aux spécifications du § 3.7 relatives à la protection contre le brouillage.

3.2.3.1.4.1 Brouillage à l'intérieur du système. Lors de la réception d'un signal de navigation dans le canal de fréquences $k = n$, le brouillage induit par un signal transmis dans le canal $k = n - 1$ ou le canal $k = n + 1$ ne doit pas dépasser -48 dBc par rapport à la puissance minimale spécifiée du satellite à la surface de la Terre, à condition que les satellites émetteurs soient tous visibles par l'utilisateur.

Note.— Le brouillage interne est dû aux propriétés du signal de mesure de distance pseudo-aléatoire en mode d'accès multiple par répartition en fréquence.

3.2.3.1.5 Application des données d'horloge et des éphémérides. Le récepteur s'assure qu'il utilise les bonnes éphémérides et données d'horloge avant de fournir quelque position que ce soit.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.2.3.1.6 Correction par secondes intercalaires. À la réception du terme de correction du temps GLONASS par secondes intercalaires (voir le § 3.2.1.3.1, paramètre t_b), le récepteur GLONASS est en mesure :

- a) de générer une série fluide et valide de mesures de pseudodistance ;
- b) de resynchroniser le repère de temps des chaînes de données sans cesser de poursuivre le signal.

3.2.3.1.6.1 Après correction par secondes intercalaires, le récepteur GLONASS :

- a) utilise l'ancienne heure UTC (non corrigée) avec les anciennes éphémérides (transmises avant 00 h 00 min 00 s UTC) ;
- b) utilise la nouvelle heure UTC (corrigée) avec les nouvelles éphémérides (transmises après 00 h 00 min 00 s UTC).

3.2.4 Temps

3.2.4.1 Dans les satellites GLONASS-M, le message de navigation contient les données nécessaires pour rapporter le temps UTC-SU à UT1. Le temps GLONASS est maintenu à moins d'une milliseconde du temps UTC-SU après correction découlant du nombre entier d'heures lié aux caractéristiques particulières des secteurs de commande du GLONASS :

$$| t_{\text{GLONASS}} - (\text{UTC} + 03 \text{ heures } 00 \text{ minute}) | < 1 \text{ ms}$$

Les données de navigation contiennent les informations permettant de faire correspondre à 1 μs près le temps GLONASS avec le temps UTC SU (fourni par les services spécialisés de la Fédération de Russie).

Note 1.— Les échelles de temps des satellites GLONASS sont régulièrement comparées au temps du synchroniseur central. Les corrections à leur apporter sont calculées au centre GLONASS de contrôle au sol et téléchargées vers les satellites deux fois par jour.

Note 2.— L'écart entre le temps GLONASS et le temps UTC ne comprend pas de secondes entières. L'échelle de temps du GLONASS est régulièrement ramenée à un nombre entier de secondes en même temps que sont apportées les corrections par secondes intercalaires du Bureau international de l'heure. Ces corrections sont effectuées à 00 h 00 min 00 s UTC, à la fin d'un trimestre de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

l'année. La correction fait se synchroniser le repère de temps du message de navigation avec les impulsions de deux secondes de l'échelle de temps UTC corrigée.

Les usagers du GLONASS sont avisés des corrections programmées. Dans le cas des satellites GLONASS-M, les usagers sont avisés de ces corrections par le biais du paramètre KP du message de navigation.

3.2.4.2 La précision de la synchronisation des échelles de temps des différents satellites est de 20 ns (1 sigma) pour les satellites GLONASS et de 8 ns (1 sigma) pour les satellites GLONASS-M.

3.2.4.3 La correction du temps GPS par rapport au temps GLONASS (ou la différence entre ces deux échelles de temps) diffusée par les satellites GLONASS-M, τ GPS, ne dépasse pas 30 ns (1 sigma).

Note.— La précision de τ GPS (30 ns) est déterminée par rapport au signal C/A du SPS du GPS et sera peut-être affinée à la fin des essais du système GLONASS avec les satellites GLONASS-M.

3.2.5 Système de coordonnées

3.2.5.1 PZ-90 (paramètres de l'ellipsoïde terrestre commun et du champ gravitationnel terrestre 1990). Les éphémérides diffusées par le GLONASS donnent la position du centre de phase de l'antenne d'émission du satellite considéré, en coordonnées PZ-90 (« Earth Parameters 1990 ») applicables à un cadre de référence géocentrique à axes fixes.

3.2.5.2 PASSAGE DE PZ-90 À WGS-84

3.2.5.2.1 Les paramètres de conversion suivants sont utilisés pour dériver la position en coordonnées WGS-84 (version G1674) de la position en coordonnées PZ-90 (version PZ-90.11) :

$$\begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{WGS-84} = \begin{bmatrix} 1 & 0,0097 \times 10^{-9} & 0,2036 \times 10^{-9} \\ -0,0097 \times 10^{-9} & 1 & 0,0921 \times 10^{-9} \\ -0,2036 \times 10^{-9} & 0,0921 \times 10^{-9} & 1 \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} X \\ Y \\ Z \end{bmatrix}_{PZ-90} + \begin{bmatrix} 0,003 \\ 0,001 \\ 0 \end{bmatrix}$$

Note 1.— X, Y et Z sont exprimés en mètres. La différence entre les versions WGS-84 (G1674) et PZ-90 (PZ-90.11) n'est pas importante en ce qui concerne les besoins opérationnels.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 2. — Des éléments indicatifs sur la conversion entre les systèmes PZ-90 et WGS-84 figurent dans le RACI 5138 , section 4.2.9.3.

3.2.5.2.1 L'erreur de conversion ne dépasse pas 0,1 m (1 sigma) sur chaque axe de référence.

3.3 Utilisation combinée du GPS et du GLONASS

3.3.1 Eléments d'aéronef

3.3.1.1 Récepteur GNSS combiné. Le récepteur GNSS combiné traite les signaux provenant du GPS et du GLONASS conformément aux spécifications des § 3.1.3.1 et 3.2.3.1.

3.3.1.1.1 Immunité au brouillage. Le récepteur GNSS combiné satisfait aux spécifications particulières énoncées au § 3.7 relativement au GPS et au GLONASS.

3.3.1.2 Antenne. Les signaux GPS et GLONASS sont reçus à l'aide d'une ou de plusieurs antennes.

Note. — Les critères de performance de l'antenne du récepteur GNSS sont définis au § 3.8.

3.3.1.3 Passage d'un système de coordonnées à l'autre. Les données de position fournies par le récepteur combiné GPS-GLONASS sont exprimées dans le système géodésique mondial WGS-84.

3.3.1.3.1 La position des satellites GLONASS, transmise selon le système de coordonnées PZ-90 est convertie de manière à tenir compte des différences entre les systèmes WGS-84 et PZ-90 (§ 3.2.5.2).

3.3.1.4 Temps GPS ou GLONASS. Toute combinaison de mesures GLONASS et GPS prend en compte la différence entre le temps GLONASS et le temps GPS.

3.3.1.4.1 Les récepteurs GPS/GLONASS calculeront l'écart temporel entre les constellations de base comme un paramètre inconnu supplémentaire dans la solution de navigation et n'utilisent pas uniquement l'écart temporel diffusé dans les messages de navigation.

3.4 Système de renforcement embarqué (ABAS)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Le RACI 5138 fournissant les éléments indicatifs relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées sur le GNSS, Section 5, fournit des éléments indicatifs sur le système de renforcement embarqué.

3.5 Système de renforcement satellitaire (SBAS)

3.5.1 Généralités

Note. — Les paramètres auxquels se rapporte cette section sont définis dans le système géodésique mondial WGS-84.

3.5.2 Caractéristiques radioélectriques

3.5.2.1 Stabilité de la porteuse. La stabilité à court terme de la fréquence porteuse (la racine carrée de la variance d'Allan), mesurée à la sortie de l'antenne d'émission du satellite, est supérieure à 5×10^{-11} pendant un intervalle de 1 à 10 secondes.

3.5.2.2 Bruit de phase de la porteuse. La densité spectrale du bruit de phase de la porteuse non modulée est telle qu'une boucle à verrouillage de phase dont la largeur de bande passante de bruit est égale à 10 Hz peut suivre la porteuse avec une précision de 0,1 radian (1 sigma).

3.5.2.3 Rayonnement non essentiel. Sur toutes les fréquences, la puissance du rayonnement non essentiel est inférieure d'au moins 40 dB à la puissance de la porteuse non modulée.

3.5.2.4 Cohérence code-porteuse. L'écart relatif à court terme (pendant moins de 10 secondes) entre la fréquence de la phase de code et la fréquence porteuse est inférieur à 5×10^{-11} (écart type). Sur un intervalle plus étendu (inférieur à 100 secondes), l'écart entre la variation de phase du code transmis (convertie en cycles de porteuse par multiplication du nombre de chips de code par 1 540) et la variation de phase de la porteuse, exprimée en cycles, se situe à l'intérieur d'un cycle de porteuse (écart type).

Note. — La mesure s'entend à la sortie de l'antenne d'émission du satellite et ne comprend pas l'écart entre code et porteuse dû à la réfraction subie par la liaison descendante au passage dans l'ionosphère.

3.5.2.5 Perte de corrélation. La perte de puissance du signal récupéré due aux imperfections de la modulation et à la distorsion ne dépasse pas 1 dB.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — La perte de puissance du signal est l'écart entre la puissance émise dans une bande de 2,046 MHz et la puissance du signal récupérée par un récepteur sans bruit ni pertes, et présentant une largeur de corrélation de 1 chip et une bande passante de 2,046 MHz.

- 3.5.2.6 Écart maximal sur phase de code. L'écart maximal entre la phase de code non corrigée du signal émis et le temps équivalent du réseau SBAS (SNT) ne dépasse pas $\pm 2^{-20}$ secondes.
- 3.5.2.7 Cohérence code-données. Chaque symbole de 2 ms est synchrone avec chaque impulsion de code.
- 3.5.2.8 Synchronisation des messages. Le front avant du premier symbole qui dépend du premier bit du message en cours est diffusé à partir du satellite SBAS en même temps qu'une impulsion SNT de 1 seconde.
- 3.5.2.9 Codage à convolution. Un flot de données à 250 bits par seconde (bit/s) est codé à raison de deux symboles par bit, selon un codage à convolution de longueur de contrainte 7, afin de générer 500 symboles par seconde (symb/s). Le circuit logique du codeur convolutionnel est conforme à la Figure B-11, la sortie G3 étant active pendant la première moitié de chaque période de quatre millisecondes de bits de données.
- 3.5.2.10 Codes pseudo-aléatoires (PRN). Chaque code PRN est un code de type Gold d'une longueur de 1 023 bits, lui-même obtenu par addition modulo 2 de deux séquences linéaires de 1 023 bits, G1 et G2i. La séquence G2i est générée en imposant un certain retard à la séquence G2 (un nombre entier de chips), les différentes valeurs de ce retard étant indiquées au Tableau B-23. Chacune des séquences G1 et G2 est définie comme étant la sortie du dernier des 10 étages d'un registre à décalage à l'entrée duquel est appliquée la somme modulo 2 des étages suivants :

- a) Pour G1 : étages 3 et 10
- b) Pour G2 : étages 2, 3, 6, 8, 9 et 10

Le contenu initial des registres G1 et G2 sera 1111111111.

3.5.3 Structure des données

3.5.3.1 Description générale. Comme l'indique la Figure B-12, tous les messages consistent en un identificateur de type de message, suivi d'un préambule, d'un champ de données et d'un code de contrôle de redondance cyclique.

3.5.3.2 Préambule. Le préambule est formé de la séquence de bits 01010011 10011010 11000110, répartie en trois blocs consécutifs. Le début de chaque préambule de 24 bits coïncide avec l'impulsion de sous-trame GPS de 6 secondes.

3.5.3.3 Identificateur de type de message. L'identificateur de type de message est une séquence de 6 bits indiquant à laquelle des catégories 0 à 63 du Tableau B-24 appartient le message. Cet identificateur est transmis en commençant par le bit de poids fort (MSB).

3.5.3.4 Champ de données. Le champ de données se compose de 212 bits (§ 3.5.6). Chacun de ses paramètres est transmis en commençant par le bit de poids fort.

3.5.3.5 Contrôle de redondance cyclique (CRC). Le code de contrôle de redondance cyclique (CRC) des messages SBAS est calculé comme il est indiqué au § 3.9.

3.5.3.5.1 La longueur du code CRC sera $k = 24$ bits.

3.5.3.5.2 Le polynôme générateur du code CRC est :

$$G(x) = x^{24} + x^{23} + x^{18} + x^{17} + x^{14} + x^{11} + x^{10} + x^7 + x^6 + x^5 + x^4 + x^3 + x + 1$$

3.5.3.5.3 Le champ données CRC, $M(x)$, est formé comme suit :

$$M(x) = \sum_{i=1}^{226} m_i x^{226-i} = m_1 x^{225} + m_2 x^{224} + \dots + m_{226} x^0$$

3.5.3.5.4 $M(x)$ est formé à partir du préambule de 8 bits du message SBAS, de l'identificateur de type de message de 6 bits et du champ de données de 212 bits. L'ordre suivi est celui dans lequel le satellite SBAS transmet les bits : m_1 correspond au premier bit du préambule et m_{226} , au bit 212 du champ de données.

3.5.3.5.5 Le code CRC est ordonné de manière à ce que r_1 soit le premier bit transmis et r_{24} , le dernier.

 <p data-bbox="236 181 466 250">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="571 118 1038 219">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1107 118 1289 219">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4 Teneur des données

3.5.4.1 Paramètres de masque PRN. Les paramètres de masque PRN sont définis comme suit :

Numéro de code PRN : numéro permettant d'identifier sans ambiguïté le code PRN du satellite et les affectations correspondantes (Tableau B-25).

Masque PRN : ensemble de 210 valeurs correspondant aux numéros de code PRN du satellite. Seules 51 des 210 valeurs seront utilisées.

Note. — *Le premier bit transmis du masque PRN correspond au numéro de code PRN « 1 ». Valeur de masque PRN : l'un des bits du masque PRN ; il indique si les données correspondant au numéro de code PRN de satellite associé (1 à 210) sont fournies.*

Codage : 0 = données non fournies
1 = données fournies

Numéro de masque PRN : numéro séquentiel (1 à 51) des valeurs de masque définies dans le masque PRN.

Note. — *Le numéro de masque PRN est « 1 » pour le plus petit numéro de code PRN pour lequel la valeur du masque PRN est « 1 ».*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-23. Codes PRN SBAS

Code PRN	Retard imposé à G2 (chips)	10 premiers chips SBAS (le bit de gauche représente le premier chip émis en binaire)
120	145	0110111001
121	175	0101011110
122	52	1101001000
123	21	1101100101
124	237	0001110000
125	235	0111000001
126	886	0000001011
127	657	1000110000
128	634	0010100101
129	762	0101010111
130	355	1100011110
131	1 012	1010010110
132	176	1010101111
133	603	0000100110
134	130	1000111001
135	359	0101110001
136	595	1000011111
137	68	0111111000
138	386	1011010111
139	797	1100111010
140	456	0001010100
141	499	0011110110
142	883	0001011011
143	307	0100110101
144	127	0111001111
145	211	0010001111
146	121	1111100010
147	118	1100010010
148	163	1100100010
149	628	0101010011
150	853	0111011110
151	484	1110011101
152	289	0001011110
153	811	0010111011
154	202	1000010110
155	1021	0000000011
156	463	1110111000
157	568	0110010100
158	904	0010011101

Tableau B-24. Types de messages diffusés

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Type de message	Contenu
0	« Ne pas utiliser » (mode d'essai SBAS)
1	Masque PRN
2 à 5	Corrections rapides
6	Données d'intégrité
7	Facteur de dégradation des corrections rapides
8	De réserve
9	Paramètres de mesure de distance GEO
10	Paramètres de dégradation
11	De réserve
12	Paramètres de décalage heure réseau SBAS-temps UTC
13 à 16	De réserve
17	Almanachs des satellites géostationnaires
18	Masques des points de grille ionosphérique
19 à 23	De réserve
24	Combinaison corrections rapides-corrrections à long terme des erreurs des satellites
25	Corrections à long terme des erreurs des satellites
26	Corrections de retard ionosphérique
27	Message de service SBAS
28	Matrice de covariance horloge-éphémérides
29 à 61	De réserve
62	Réservé
63	Message vide

Numéro de code PRN	Affectation
1 – 37	GPS
38 – 61	Numéro de position du satellite GLONASS plus 37
62 – 119	De réserve
120 – 158	SBAS
159 – 210	De réserve

Tableau B-25. Affectation des numéros de code PRN

Identification des données — masque PRN (IODP) : indicateur d'association entre les données de correction et un masque PRN donné.

Note. — Les paramètres sont transmis dans les messages suivants :

a) masque PRN (constitué de 210 valeurs de masque PRN) : dans un message de type 1 ;

b) numéro de masque PRN : dans les messages des types 24, 25 et 28 ;

c) numéro de code PRN : dans un message de type 17 ;

d) paramètre IODP : dans les messages des types 1 à 5, 7, 24, 25 et 28.

3.5.4.2 Paramètres de la fonction de mesure de distance GEO (orbite géostationnaire).

Les paramètres de mesure de distance GEO sont définis comme suit :

$t_{0,GEO}$: temps de référence applicable aux données de mesure de distance GEO (temps écoulé depuis 00 h 00, le même jour).

$[X_G Y_G Z_G]$: position du satellite géostationnaire au temps $t_{0,GEO}$.

$[\dot{X}_G \dot{Y}_G \dot{Z}_G]$: vitesse du satellite géostationnaire au temps $t_{0,GEO}$.

$[\ddot{X}_G \ddot{Y}_G \ddot{Z}_G]$: accélération du satellite géostationnaire au temps $t_{0,GEO}$.

a_{Gf0} : écart temporel entre l'horloge GEO et l'heure du réseau SBAS (SNT) à l'instant $t_{0,GEO}$.

a_{Gf1} : taux de dérive de l'horloge GEO par rapport à l'heure du réseau SBAS.

Erreur de distance pour l'utilisateur (URA) : indicateur associé à l'erreur type sur la mesure de distance, compte non tenu des effets atmosphériques (Tableau B-26).

Note. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages de type 9.

3.5.4.3 Paramètres d'almanach GEO. Les paramètres d'almanach sont définis comme suit :

Numéro de code PRN : voir le § 3.5.4.1.

État de fonctionnement : indication des fonctions assurées par le SBAS. Le Tableau B-27 donne les valeurs des identificateurs des fournisseurs de services :

Codage : Bit 0 (LSB)	Mesure de distance	Fonction assurée (0)	Fonction non assurée (1)
Bit 1	Corrections en précision	Fonction assurée(0)	Fonction non assurée (1)
Bit 2	État de fonctionnement du satellite et corrections sommaires	Fonction assurée (0)	Fonction non assurée (1)
Bits 3	De réserve		
Bits 4 à 7	Identificateur de fournisseur de services		

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — L'identificateur 14 est utilisé pour le GBAS et ne s'applique pas au SBAS.

$[X_{G,A}Y_{G,A}Z_{G,A}]$: position du satellite géostationnaire au temps $t_{almanach}$.

$[\dot{X}_{G,A}\dot{Y}_{G,A}\dot{Z}_{G,A}]$: vitesse du satellite géostationnaire au temps $t_{almanach}$.

$t_{almanach}$: temps de référence applicable aux données d'almanach GEO (temps écoulé depuis 00 h 00, le même jour).

Note. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages de type 17.

Tableau B-26. Erreur de distance pour l'utilisateur (URA)

URA	Précision (rms)
0	2 m
1	2,8 m
2	4 m
3	5,7 m
4	8 m
5	11,3 m
6	16 m
7	32 m
8	64 m
9	128 m
10	256 m
11	512 m
12	1 024 m
13	2 048 m
14	4 096 m
15	« Ne pas utiliser »

Note. — Les valeurs de 0 à 14 de l'URA ne sont pas utilisées dans les protocoles pour applications de données (§ 3.5.5). Les récepteurs embarqués n'utiliseront pas la fonction de mesure de distance GEO si l'URA indique « Ne pas utiliser » (§ 3.5.8.3).

Tableau B-27. Identificateurs des fournisseurs de services SBAS

Identificateur	Fournisseur de services
0	WAAS
1	EGNOS
2	MSAS
3	GAGAN
4	SDCM
5 à 13	De réserve
14, 15	Réservés

3.5.4.4 Paramètres de correction diffusés

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.4.1 Les paramètres de correction à long terme sont définis comme suit :

Identification des données (IOD_i) : indicateur d'association entre les corrections à long terme applicables au satellite *i* et les éphémérides diffusées par ce même satellite.

Note 1. — Dans le cas du GPS, le paramètre IOD_i coïncide avec le paramètre IODE et les 8 bits de poids faible du paramètre IODC (§ 3.1.1.3.1.4 et 3.1.1.3.2.2).

Note 2. — Dans le cas du GLONASS, le paramètre IOD_i indique la période de temps pendant laquelle les données GLONASS doivent être utilisées avec les données SBAS. Il est constitué des deux champs indiqués au Tableau B-28.

δx_i : correction des éphémérides le long de l'axe des *x* pour le satellite *i*.

δy_i : correction des éphémérides le long de l'axe des *y* pour le satellite *i*.

δz_i : correction des éphémérides le long de l'axe des *z* pour le satellite *i*.

$\delta_{ai,f0}$: correction de temps des éphémérides pour le satellite *i*.

$\delta \dot{x}_i$: correction de vitesse des éphémérides pour le satellite *i* le long de l'axe des *x*.

$\delta \dot{y}_i$: correction de vitesse des éphémérides pour le satellite *i* le long de l'axe des *y*.

$\delta \dot{z}_i$: correction de vitesse des éphémérides pour le satellite *i* le long de l'axe des *z*.

$\delta_{ai,f1}$: taux de variation de la correction de temps des éphémérides pour le satellite *i*.

$t_{i,LT}$: instant d'entrée en vigueur des paramètres δx_i , δy_i , δz_i , $\delta_{ai,f0}$, $\delta \dot{x}_i$, $\delta \dot{y}_i$, $\delta \dot{z}_i$ et $\delta_{ai,f1}$, exprimée en secondes écoulées

$t_{i,LT}$: depuis 00 h 00 le même jour.

Code de vitesse : indicateur précisant le format des messages (Tableaux B-48 et B-49).

Codage : 0 = $\delta \dot{x}_i$, $\delta \dot{y}_i$, $\delta \dot{z}_i$ et $\delta_{ai,f1}$ ne sont pas diffusés

1 = $\delta \dot{x}_i$, $\delta \dot{y}_i$, $\delta \dot{z}_i$ et $\delta_{ai,f1}$ sont diffusés

Note. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages des types 24 et 25.

 <p data-bbox="243 192 487 260"> Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire </p>	<p data-bbox="584 124 1047 238" style="text-align: center;"> Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne </p>	<p data-bbox="1120 124 1307 238"> Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018 </p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.4.2 Les paramètres de correction rapide sont définis comme suit :

Correction rapide (FC_i) : pour le satellite *i*, correction de pseudodistance pour les erreurs à variation rapide, autres que les erreurs troposphériques et ionosphériques, qui doivent être ajoutées à la pseudodistance après application de la correction à long terme.

Note.— *Le récepteur de l'utilisateur corrige les effets troposphériques de manière distincte (§ 3.5.8.4.2 et 3.5.8.4.3).*

Identificateur de type de correction rapide : indicateur dont la valeur 0, 1, 2 ou 3 permet de déterminer si le message de type 24 contient les données de correction rapide et d'intégrité associées aux numéros de masque PRN contenus respectivement dans les messages des types 2, 3, 4 ou 5.

Identification des données — corrections rapides (IODF_j) : indicateur d'association entre les paramètres UDRE_i et les corrections rapides. L'indice *j* (valeur : de 2 à 5) précise le type de message auquel s'applique le paramètre IODF_j (*j* est égal à l'identificateur de type de correction rapide, plus 2).

Note.— *L'identificateur de type de correction rapide est incorporé aux messages de type 24. Les paramètres FC_i sont incorporés aux messages de type 2 à 5 et 24. Les paramètres IODF_j sont incorporés aux messages de type 2 à 6 et 24.*

3.5.4.5 Paramètres d'intégrité des données de correction rapide ou à long terme. Les paramètres d'intégrité pour les corrections rapides et à long terme sont définis comme suit :

UDRE_i : indicateur définissant le paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$ relatif au satellite *i* (Tableau B-29).

Variance type des erreurs d'horloge et d'éphémérides résiduelles ($\sigma_{i,UDRE}^2$) : variance de la distribution normale associée aux erreurs de mesure de distance différentielle de l'utilisateur relatives au satellite *i*, après prise en compte des corrections rapides et à long terme, à l'exclusion des effets atmosphériques et utilisée dans le calcul des niveaux HPL/VPL (§ 3.5.5.6).

Note.— *Tous ces paramètres sont incorporés aux messages des types 2, 6 et 24.*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

3.5.4.6 Paramètres de corrections ionosphériques. Les paramètres de corrections ionosphériques sont les suivants :

Masque IGP : ensemble de 11 masques de bande de points de grille ionosphérique (Tableau B-30).

Masque de bande IGP : ensemble de valeurs de masque IGP correspondant aux positions des points de grille ionosphérique constituant l'une des 11 bandes IGP (Tableau B-30).

Tableau B-28. Paramètre IOD_i des satellites GLONASS

MSB	LSB
Intervalle de validité (5 bits)	Temps d'attente (3 bits)

Tableau B-29. Évaluation de UDRE_i

UDRE _i	$\sigma^2_{i,UDRE}$
0	0,0520 m ²
1	0,0924 m ²
2	0,1444 m ²
3	0,2830 m ²
4	0,4678 m ²
5	0,8315 m ²
6	1,2992 m ²
7	1,8709 m ²
8	2,5465 m ²
9	3,3260 m ²
10	5,1968 m ²
11	20,7870 m ²
12	230,9661 m ²
13	2 078,695 m ²
14	« Non contrôlés »
15	« Ne pas utiliser »



Tableau B-30. Position des points IGP et numéros des bandes

Position des points		Ordre de transmission à l'intérieur du masque de bande IGP
Bande 0		
180 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N, 85N	1 – 28
175 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	29 – 51
170 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	52 – 78
165 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	79 – 101
160 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	102 – 128
155 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
150 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
145 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 1		
140 O	85S, 75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N,	75N 1 – 28
135 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	29 – 51
130 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	52 – 78
125 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	79 – 101
120 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	102 – 128
115 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
110 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
105 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 2		
100 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
95 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
90 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N, 85N	51 – 78
85 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	79 – 101
80 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	102 – 128
75 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
70 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
65 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 3		
60 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
55 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
50 O	85S, 75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 78
45 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	79 – 101
40 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	102 – 128
	35 O 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
30 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
	25 O 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 4		
20 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N,	75N 1 – 27
15 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
10 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
10 O	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
5 O	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	78 – 100
0	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N, 85N	101 – 128
5 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
10 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
15 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201

Position des points		Ordre de transmission à l'intérieur du masque de bande IGP
Bande 5		
20 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
25 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
30 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
35 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	78 – 100
40 E	85S, 75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	101 – 128
45 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	129 – 151
50 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	152 – 178
55 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 6		
60 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
65 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
70 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
75 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	78 – 100
80 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	101 – 127
85 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	128 – 150
90 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N, 85N	151 – 178
95 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 7		
100 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
105 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
110 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
115 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	78 – 100
120 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	101 – 127
125 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	128 – 150
130 E	85S, 75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	151 – 178
135 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	179 – 201
Bande 8		
140 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	1 – 27
145 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	28 – 50
150 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	51 – 77
155 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	78 – 100
160 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	101 – 127
165 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	128 – 1
170 E	75S, 65S, 55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N, 65N, 75N	151 – 177
175 E	55S, 50S, 45S, ..., 45N, 50N, 55N	178 – 200
Bande 9		
60 N	180O, 175O, 170O, ..., 165E, 170E, 175E	1 – 72
65 N	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	73 – 108
70 N	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	109 – 144
75 N	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	145 – 180
85 N	180O, 150O, 120O, ..., 90E, 120E, 150E	181 – 192
Bande 10		
60 S	180O, 175O, 170O, ..., 165E, 170E, 175E	1 – 72
65 S	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	73 – 108
70 S	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	109 – 144
75 S	180O, 170O, 160O, ..., 150E, 160E, 170E	145 – 180
85 S	170O, 140O, 110O, ..., 100E, 130E, 160E	181 – 192

Valeur de masque IGP : bit indiquant si des données sont fournies dans la bande IGP considérée relativement au point de grille ionosphérique associé.

Codage : 0 = données non fournies
 1 = données fournies

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Nombre de bandes IGP : nombre de masques de bande spécifiés dans le message.

Identificateur de bande IGP : numéro d'identification de la bande ionosphérique considérée (Tableau B-30).

Identificateur de bloc IGP : code d'identification du bloc IGP considéré. Les blocs IGP sont définis par découpage en groupes de 15 de la séquence de points de grille d'un masque de bande IGP ayant 1 pour valeur de masque. Les blocs sont ensuite numérotés dans l'ordre de transmission des valeurs de masque IGP, en commençant par « 0 ».

Intervalle de validité (V) : intervalle de temps pendant lequel les données des éphémérides GLONASS sont applicables (codées avec un décalage de 30 s) (Tableau B-31).

Temps d'attente (L) : intervalle entre l'instant où l'élément sol reçoit les dernières éphémérides GLONASS et l'instant de transmission par le satellite géostationnaire (t_{tc}) du premier bit du message de correction à long terme (Tableau B-32).

IODI_k : indicateur signalant à quel instant le k^e masque de bande IGP change.

Estimation du retard à la verticale du point IGP : valeur estimée du retard que subirait un signal à 1 575,42 MHz traversant l'ionosphère à la verticale du point IGP considéré.

Codage : la séquence de bits 11111111 signifie « Ne pas utiliser ».

GIVE_i : indicateur définissant le paramètre $\sigma_{i,GIVE}^2$ (Tableau B-33).

Variance type des erreurs résiduelles dues à la propagation ionosphérique (σ_{iGIVE}^2) : variance de la distribution normale associée à l'erreur ionosphérique verticale résiduelle au point IGP d'un signal L1.

Note. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages des types 18 et 26.

3.5.4.7 Paramètres de dégradation. S'ils sont utilisés, les paramètres de dégradation seront définis comme suit :

Indicateur de facteur de dégradation des corrections rapides (aii) : indicateur du facteur de dégradation des corrections rapides (ai) pour le satellite i (Tableau B-34).

Note. — Le paramètre a_{ii} permet aussi de définir le délai d'expiration des corrections rapides (§ 3.5.8.1.1).

Temps d'attente système (t_{lat}) : intervalle séparant le début de la dégradation des corrections rapides et le temps de référence de l'indicateur de la distance différentielle estimée de l'utilisateur (UDREI).

B_{rrc} : paramètre fixant la limite des erreurs dues au bruit et à l'arrondissement, aux fins du calcul, de la dégradation des corrections de taux de variation de distance (§ 3.5.5.6.2.2).

Tableau B-31. Intervalle de validité

Données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Intervalle de validité(V)	5	30 à s 960	30 s

Tableau B-32. Temps d'attente

Données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Temps d'attente (L)	3	0 à 120 s	30 s

Tableau B-33. Évaluation de $GIVEI_i$

$GIVEI_i$	$\sigma^2_{i,GIVEI}$
0	0,0084 m ²
1	0,0333 m ²
2	0,0749 m ²
3	0,1331m ²
4	0,2079m ²
5	0,2994 m ²
6	0,04075 m ²
7	0,5322 m ²
8	0,6735 m ²
9	0,8315 m ²
10	1,1974 m ²
11	1,8709 m ²
12	3,3260 m ²
13	20,787 m ²
14	187,0826 m ²
15	« Non contrôlés »

Tableau B-34. Facteur de dégradation des corrections rapides

Indicateur de facteur de dégradation (ai)	Facteur de dégradation (ai)
0	0 mm/s ²
1	0,05 mm/s ²
2	0,09 mm/s ²
3	0,12 mm/s ²
4	0,15 mm/s ²
5	0,20 mm/s ²
6	0,30 mm/s ²
7	0,45 mm/s ²
8	0,60 mm/s ²
9	0,90 mm/s ²
10	1,50 mm/s ²
11	2,10 mm/s ²
12	2,70 mm/s ²
13	3,30 mm/s ²
14	4,60 mm/s ²
15	5,80 mm/s ²

$C_{l_{tc_lsb}}$: erreur d'arrondi maximale liée à la résolution des caractéristiques orbitales et des données d'horloge.

$C_{l_{tc_v1}}$: erreur de vitesse liée à l'écart maximal observé sur le taux de variation de distance entre les messages manqués en raison des différences entre les fréquences d'horloge et les vitesses de révolution.

$l_{l_{tc_v1}}$: intervalle de mise à jour des corrections à long terme quand le code de vitesse est « 1 » (§ 3.5.4.4.1).

$C_{l_{tc_v0}}$: paramètre fixant la limite de l'écart séparant deux corrections à long terme consécutives pour les satellites dont le code de vitesse est « 0 ».

$l_{l_{tc_v0}}$: intervalle minimal de mise à jour pour les corrections à long terme quand le code de vitesse est « 0 » (voir le § 3.5.4.4.1).

C_{GEO_lsb} : erreur d'arrondi maximale liée à la résolution des caractéristiques orbitales et des données d'horloge.

C_{GEO_v} : erreur de vitesse liée à l'écart maximal observé sur le taux de variation de distance entre les messages manqués en raison des différences entre les fréquences d'horloge et les vitesses de révolution.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

I_{GEO} : intervalle de mise à jour des messages émis par la fonction de mesure de distance GEO.

C_{er} : valeur limite de l'erreur résiduelle due à l'utilisation des données d'approche de précision ou NPV au-delà du délai d'expiration.

C_{iono_step} : valeur limite de la différence entre les retards des points de grille ionosphérique successifs.

I_{iono} : intervalle minimal de mise à jour des messages de correction des effets ionosphériques.

$C_{iono\ ramp}$: taux de variation des corrections d'effets ionosphériques.

RSS_{UDRE} : indicateur précisant le mode de sommation des corrections rapides ou à long terme résiduelles.

Codage : 0 = sommation linéaire
1 = résultante quadratique

RSS_{IONO} : indicateur précisant le mode de sommation des corrections d'effets ionosphériques résiduelles.

Codage : 0 = sommation linéaire
1 = résultante quadratique

$C_{covariance}$: terme employé pour compenser les effets de la quantification lorsque le message de type 28 est utilisé.

Note 1. — Les paramètres a_i et $tlat$ font partie des messages de type 7. Tous les autres sont incorporés aux messages de type 10.

Note 2. — Si le message de type 28 n'est pas diffusé, le terme $C_{covariance}$ ne s'applique pas.

3.5.4.8 Paramètres de temps. S'ils sont utilisés, les paramètres de temps sont définis comme suit :

Identificateur de temps de référence UTC : indicateur précisant le type de temps UTC utilisé (Tableau B-35).

Heure de la semaine GPS : nombre de secondes écoulées depuis la fin de la semaine GPS précédente (analogue au paramètre défini au § 3.1.1.2.6.1, mais avec une résolution de 1 seconde).

Numéro de semaine GPS (WN) : voir le § 3.1.1.2.6.2.

Indicateur GLONASS : drapeau indiquant si les paramètres de temps GLONASS sont fournis.

Codage : 0 = les paramètres temporels GLONASS ne sont pas fournis ;

1 = les paramètres temporels GLONASS sont fournis.

Écart temporel GLONASS ($\delta_{ai, GLONASS}$) : paramètre qui représente la partie stable de l'écart entre le temps GLONASS et le temps réseau SBAS.

Note. — Si le SBAS ne prend pas en charge le GLONASS, le paramètre $\delta_{ai, GLONASS}$ ne s'applique pas.

Paramètres UTC : A_{1SNT} , A_{0SNT} , t_{0t} , WN_t , Δ_{tLS} , WN_{LSF} , DN et Δ_{tLSF} sont les paramètres décrits au § 3.1.1.3.3.6, mis à part le fait que les paramètres SBAS relient l'heure du réseau SBAS au temps UTC et non au temps GPS.

Note. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages de type 12.

Tableau B-35. Identificateur de temps de référence UTC

Identificateur	Description
0	Temps UTC du Communications Research Laboratory de Tokyo (Japon)
1	Temps UTC du National Institute of Standards and Technology des États-Unis
2	Temps UTC du United States Naval Observatory
3	Temps UTC du Bureau international des poids et mesures
4	Réservé (temps UTC d'un laboratoire européen)
5 à 6	De réserve
7	Temps UTC non fourni

3.5.4.9 Paramètres caractéristiques de la région de service. Les paramètres caractérisant la région de service seront définis comme suit :
Identification des données — service (IODS) : indicateur signalant toute modification de service dans la région considérée.

Nombre de messages de service : nombre de messages de service SBAS de type 27 différents diffusés. (La valeur est codée avec un décalage de 1.)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Numéro de message de service : numéro séquentiel identifiant le message dans l'ensemble de messages de type 27 en cours de diffusion (allant de 1 au nombre de messages de service, codés avec un décalage de 1).

Nombre de régions : nombre de régions de service pour lesquelles des coordonnées sont diffusées dans le message.

Code de priorité : indication de la priorité d'un message lorsque deux messages définissent des régions qui se chevauchent. Le message dont le code de priorité est le plus élevé a préséance. Si les codes de priorité sont les mêmes, le message dont la valeur δ UDRE est la moins élevée a préséance.

Indicateur δ UDRE — intérieur : indication du facteur de dégradation UDRE régional (δ UDRE) applicable aux endroits situés à l'intérieur d'une région définie dans le message, conformément au Tableau B-36.

Indicateur δ UDRE — extérieur : indication du facteur de dégradation UDRE régional (δ UDRE) applicable aux endroits situés à l'extérieur de toutes les régions définies dans tous les messages de type 27 en cours, conformément au Tableau B-36.

Coordonnée (latitude) : latitude d'un angle d'une région.

Coordonnée (longitude) : longitude d'un angle d'une région.

Forme de la région : indication de la forme de la région (triangulaire ou quadrangulaire).

Codage : 0 = triangulaire
1 = quadrangulaire

Note 1.— La coordonnée 3 a la coordonnée 1 (latitude) et la coordonnée 2 (longitude). Si la région est quadrangulaire, la coordonnée 4 a la coordonnée 2 (latitude) et la coordonnée 1 (longitude).

La région est délimitée en joignant les coordonnées dans la séquence 1-2-3-1 (région triangulaire) et 1-3-2-4-1 (région quadrangulaire). Les segments de la limite ont soit une latitude constante, soit une longitude constante ou une pente constante en degrés de latitude par degré de longitude. Le changement de latitude ou de longitude sur tout segment de limite entre deux coordonnées est inférieur à $\pm 180^\circ$.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 2. — Tous ces paramètres sont incorporés aux messages de type 27.

3.5.4.10 Paramètres de la matrice de covariance horloge-éphémérides. Les paramètres de la matrice de covariance horloge-éphémérides sont les suivants :

Numéro de masque PRN : voir le § 3.5.4.1.

Exposant d'échelle : terme servant à calculer l'échelle utilisée pour coder les éléments de la factorisation de Cholesky.

Éléments de la factorisation de Cholesky ($E_{i,j}$) : éléments d'une matrice triangulaire supérieure qui compresse les données de la matrice de covariance de l'horloge et des éphémérides. Ces éléments sont utilisés pour calculer le facteur de dégradation UDRE ($\delta UDRE$) en fonction de la position de l'utilisateur.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-36. Évaluation de l'indicateur δUDRE

Indicateur δUDRE	δUDRE
0	1
1	1,1
2	1,25
3	1,5
4	2
5	3
6	4
7	5
8	6
9	8
10	10
11	20
12	30
13	40
14	50
15	100

3.5.5 Définition des protocoles pour applications de données

Note.— Cette section contient la définition des paramètres qui ne sont pas transmis ; ces paramètres sont toutefois utilisés par les éléments embarqués ou non embarqués et définissent des termes appliqués pour déterminer la solution de navigation et son intégrité. Ces paramètres assurent l'interopérabilité du SBAS.

3.5.5.1 Données de position et d'horloge des satellites géostationnaires

3.5.5.1.1 Position estimée du satellite géostationnaire. La position estimée d'un satellite géostationnaire à un instant quelconque t_k est :

$$\begin{bmatrix} \hat{X}_G \\ \hat{Y}_G \\ \hat{Z}_G \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} X_G \\ Y_G \\ Z_G \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \dot{X} \\ \dot{Y} \\ \dot{Z} \end{bmatrix} (t-t_{0,GEO}) + \frac{1}{2} \begin{bmatrix} \ddot{X}_G \\ \ddot{Y}_G \\ \ddot{Z}_G \end{bmatrix} (t-t_{0,GEO})^2$$

3.5.5.1.2 Correction d'horloge du satellite géostationnaire. La correction d'horloge d'un satellite géostationnaire SBAS i est appliquée selon l'équation ci-dessous :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$t = t_G - \Delta t_G$$

où :

t = heure du réseau SBAS (SNT)

t_G = temps indiqué par la phase de code du satellite géostationnaire

Δt_G = déphasage de code du satellite géostationnaire

3.5.5.1.2.1 Le déphasage de code (Δt_G) à un instant quelconque t est :

$\Delta t_G = a_{Gf0} + a_{Gf1} (t - t_{0,GEO})$ l'expression $(t - t_{0,GEO})$ étant corrigée de façon à tenir compte du changement de journée.

3.5.5.2 Corrections à long terme

3.5.5.2.1 Correction d'horloge GPS. La correction d'horloge d'un satellite GPS i est appliquée selon l'équation ci-dessous :

$$t = t_{SV,i} - [(\Delta t_{SV,i})_{L1} + \delta \Delta t_{SV,i}]$$

où :

t = heure du réseau SBAS

$t_{SV,i}$ = temps du satellite GPS au moment de la transmission du message

$(\Delta t_{SV,i})_{L1}$ = phase de code PRN du satellite (§ 3.1.2.2)

$\delta \Delta t_{SV,i}$ = correction du déphasage de code

3.5.5.2.1.1 La correction de déphasage ($\delta \Delta t_{SV,i}$) d'un satellite GPS ou SBAS à un instant quelconque t_k est :

$$\delta \Delta t_{SV,i} = \delta a_{i,f0} + \delta a_{i,f1} (t_k - t_{i,LT})$$

3.5.5.2.2 Correction d'horloge GLONASS. La correction d'horloge d'un satellite GLONASS i est appliquée selon l'équation ci-dessous :

$$t = t_{SV,i} + \tau_{n(t_b)} - \gamma_n(t_b)(t_{SV,i} - t_b) - \delta \Delta t_{SV,i}$$

où :

t = réseau SBAS

$t_{SV,i}$ = temps du satellite GLONASS au moment de la transmission du message

$t_b, \tau_n(t_b), \gamma_n(t_b)$ = paramètres temporels GLONASS définis au § 3.2.2.2

$\delta\Delta t_{SV,i}$ = correction du déphasage de code

La correction de déphasage de code $\delta\Delta t_{SV,i}$ d'un satellite GLONASS i est :

$$\delta\Delta t_{SV,i} = \delta a_{i,f0} + \delta a_{i,f1}(t - t_{i,LT}) + \delta a_{i,GLONASS}$$

où $(t - t_{i,LT})$ est corrigé pour tenir compte du changement de journée. Si le code de vitesse = 0, alors $\delta a_{i,f} = 0$.

3.5.5.2.3 Correction de la position du satellite. Le vecteur de position SBAS corrigé du satellite i de la ou des constellations satellitaires de base ou du SBAS à l'instant t est :

$$\begin{bmatrix} x_i \\ y_i \\ z_i \end{bmatrix}_{\text{Corrigé}} = \begin{bmatrix} x_i \\ y_i \\ z_i \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \delta x_i \\ \delta y_i \\ \delta z_i \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \delta \dot{x}_i \\ \delta \dot{y}_i \\ \delta \dot{z}_i \end{bmatrix} (t - t_{i,TL})$$

où :

$(t - t_{i,LT})$ est corrigé de façon à tenir compte du changement de journée.

$[x_i \ y_i \ z_i]^T$ est le vecteur de position du satellite de la ou des constellations satellitaires de base ou du SBAS (§ 3.1.2.3, 3.2.2.3 et 3.5.5.1.1).

Si le code de vitesse est 0, alors $[\delta \dot{x}_i \ \delta \dot{y}_i \ \delta \dot{z}_i]^T = [0 \ 0 \ 0]^T$.

3.5.5.3 Corrections de pseudodistance. La pseudodistance corrigée d'un satellite i à l'instant t est :

$$PR_{i,\text{corrigé}} = PR_i + FC_i + RRC_i (t - t_{i,of}) + IC_i + TC_i$$

 <p data-bbox="256 190 488 258">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="597 127 1057 229">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1130 127 1308 229">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

où :

PR_i = pseudodistance mesurée après application de la correction d'horloge du satellite

FC_i = correction rapide

RRC_i = correction du taux de variation de distance

IC_i = correction des effets ionosphériques

TC_i = correction des effets troposphériques (valeur négative représentant le retard troposphérique)
 $t_{i,of}$ = instant d'entrée en vigueur des corrections rapides les plus récentes (début de l'impulsion de la seconde SNT coïncidant avec la transmission par le satellite SBAS du premier symbole du bloc-message)

3.5.5.4 Corrections du taux de variation de distance. La correction du taux de variation de distance du satellite i est :

$$RRC_i = \begin{cases} \frac{FC_{i,actuelle} - FC_{i,précédente}}{t_{i,of} - t_{i,of_précédente}}, & \text{si } a \neq 0 \\ 0 & \text{dans les autres cas} \end{cases}$$

où :

$FC_{i,actuelle}$ = correction rapide la plus récente

$FC_{i,précédente}$ = correction rapide antérieure

$t_{i,of}$ = instant d'entrée en vigueur de $FC_{i,actuelle}$

$t_{i,of_précédente}$ = instant d'entrée en vigueur de $FC_{i,précédente}$

a_i , facteur de dégradation de la correction rapide (voir tableau B-24)

3.5.5.5 Corrections des effets ionosphériques transmises

3.5.5.5.1 Position des points de pénétration ionosphérique (IPP). Le point d'intersection du segment de ligne récepteursatellite avec l'ellipsoïde situé à 350 km au-dessus de l'ellipsoïde du WGS-84 est appelé point de pénétration ionosphérique (ou point IPP). Sa position est donnée par sa latitude (ϕ_{pp}) et sa longitude (λ_{pp}) WGS-84.

3.5.5.5.2 Corrections ionosphériques. Les corrections des effets ionosphériques, pour le satellite i sont :

$$IC_i = - F_{pp} \tau_{vpp}$$

où :

$$F_{pp} = \text{facteur d'obliquité} = \left[1 - \left[\frac{R_e \cos \theta_i}{R_e + h_l} \right]^{-1/2} \right]$$

τ_{vpp} = valeur estimée du retard ionosphérique dans le sens vertical, après interpolation (§ 3.5.5.5.3)

$$R_e = 6\,378,1363 \text{ km}$$

θ_i = angle de site du satellite i

$$h_l = 350 \text{ km}$$

Note. — Dans le cas des satellites GLONASS, la correction ionosphérique (IC_i) doit être multipliée par le carré du rapport entre les fréquences du GLONASS et les fréquences du GPS ($f_{GLONASS}/f_{GPS}$)².

3.5.5.5.3 Valeur estimée du retard ionosphérique dans le sens vertical, après interpolation. Quatre points étant connus, l'interpolation de la valeur estimée du retard ionosphérique dans le sens vertical à la latitude ϕ_{pp} et à la longitude λ_{pp} donne :

$$\tau_{vpp} = \sum_{k=1}^4 W_k \tau_{vk}$$

où :

τ_{vk} : valeurs transmises du retard mesuré dans le sens vertical au sommet k de la grille IGP (Figure B-13).

$$W_1 = x_{pp} y_{pp}$$

$$W_2 = (1 - x_{pp}) y_{pp}$$

$$W_3 = (1 - x_{pp}) (1 - y_{pp})$$

$$W_4 = x_{pp} (1 - y_{pp})$$

3.5.5.5.3.1 Pour les points IPP situés entre 85°N et 85°S :

$$X_{pp} = \frac{\lambda_{pp} - \lambda_1}{\lambda_2 - \lambda_1}$$

$$Y_{pp} = \frac{\phi_{pp} - \phi_1}{\phi_2 - \phi_1}$$

où :

λ_1 = longitude des points IGP situés à l'ouest du point IPP considéré

λ_2 = longitude des points IGP situés à l'est du point IPP considéré

ϕ_1 = latitude des points IGP situés au sud du point IPP considéré

ϕ_2 = latitude des points IGP situés au nord du point IPP considéré

Note. — Si λ_1 et λ_2 sont à cheval sur le méridien 180° , le calcul de x_{pp} doit tenir compte de la discontinuité des valeurs de longitude.

3.5.5.3.2 Pour les points IPP situés au nord du 85° parallèle nord ou au sud du 85° parallèle sud :

$$Y_{pp} = \frac{|\phi_{pp}| - 85^\circ}{10^\circ}$$

$$X_{pp} = \frac{\lambda_{pp} - \lambda_3}{90^\circ}$$

où :

λ_1 = longitude du deuxième point IGP situé à l'est du point IPP considéré

λ_2 = longitude du deuxième point IGP situé à l'ouest du point IPP considéré

λ_3 = longitude du point IGP le plus proche à l'ouest du point IPP considéré

λ_4 = longitude du point IGP le plus proche à l'est du point IPP considéré

Trois points étant connus, l'interpolation de la valeur estimée du retard ionosphérique dans le sens vertical est donnée par :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.5.3.3 Pour les points situés entre 75°S et 75°N :

$$\sum_{k=1}^3 W_k T_{vk}$$

où :

$$W_1 = y_{pp}$$

$$W_2 = 1 - x_{pp} - y_{pp}$$

$$W_3 = x_{pp}$$

3.5.5.5.3.4 x_{pp} et y_{pp} sont calculés pour une interpolation à quatre points, à ceci près que λ_1 et ϕ_1 sont toujours la longitude et la latitude du point IGP2, et λ_2 et ϕ_2 , les autres longitude et latitude. IGP2 est toujours le sommet opposé à l'hypoténuse du triangle défini par les trois points, IGP1 est à la même longitude que IGP2 et IGP3 est à la même latitude que IGP2 (Figure B-14).

3.5.5.5.3.5 Pour les points situés au nord du 75° parallèle nord ou au sud du 75° parallèle sud, l'interpolation à partir de trois points n'est pas possible.

3.5.5.5.4 Sélection des points de grille ionosphérique. Le protocole de sélection des points de grille ionosphérique (ou points IGP) est le suivant :

a) Cas d'un point IPP situé entre 60°N et 60°S :

1) s'il existe quatre points IGP formant une cellule de 5 degrés de côté autour du point IPP et que ces points sont positionnés à « 1 » dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

2) au cas contraire, s'il existe trois points formant un triangle rectangle autour du point IPP, les deux côtés de l'angle droit mesurant 5 degrés, et que ces points sont positionnés à « 1 » dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

3) au cas contraire, s'il existe quatre points formant une cellule de 10 degrés de côté autour du point IPP et que ces points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

4) au cas contraire, s'il existe trois points formant un triangle rectangle autour du point IPP, les deux côtés de l'angle droit mesurant 10 degrés, et que ces points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

5) sinon, aucune correction des effets ionosphériques ne peut être fournie.

b) Cas d'un point IPP situé entre 60°N et 75°N ou entre 60°S et 75°S :

1) s'il existe quatre points IGP formant une cellule de 5 degrés de latitude sur 10 degrés de longitude autour du point IPP et que ces points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

2) au cas contraire, s'il existe trois points formant un triangle autour du point IPP, les deux côtés de l'angle droit mesurant 5 degrés de latitude et 10 degrés de longitude, et que ces trois points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

3) au cas contraire, s'il existe quatre points formant une cellule de 10 degrés de côté autour du point IPP et que ces points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

4) au cas contraire, s'il existe trois points formant un triangle autour du point IPP, les deux côtés de l'angle droit mesurant 10 degrés, et que ces trois points sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

5) sinon, aucune correction des effets ionosphériques ne peut être fournie.

c) Cas d'un point IPP situé entre 75°N et 85°N ou entre 75°S et 85°S :

1) si les deux points IGP les plus proches sur le 75^e parallèle et les deux points IGP les plus proches sur le 85^e parallèle (distants de 30° de longitude dans le cas des bandes 9 et 10, de 90° dans les autres cas) sont positionnés à 1 dans le masque IGP, une cellule de 10 degrés de côté est créée par interpolation linéaire entre les points IGP du 85^e parallèle, ce qui donne les points IGP virtuels situés aux mêmes longitudes que les points IGP du 75^e parallèle ;

2) sinon, aucune correction des effets ionosphériques ne peut être fournie.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

d) Cas d'un point IPP situé au nord du 85e parallèle nord :

1) si les quatre points IGP situés à 85° de latitude nord et aux longitudes 180°O, 90°O, 0° et 90°E sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

2) sinon, aucune correction des effets ionosphériques ne peut être fournie.

e) Cas d'un point IPP situé au sud du 85e parallèle sud :

1) si les quatre points IGP situés à 85° de latitude sud et aux longitudes 140°O, 50°O, 40°E et 130°E sont positionnés à 1 dans le masque IGP, ils sont sélectionnés ;

2) sinon, aucune correction des effets ionosphériques ne peut être fournie.

Note. — La sélection des points IGP ne dépend que des informations fournies par le masque IGP, peu importe pour l'état de ces points (« contrôlé », « non contrôlé » ou « à ne pas utiliser »). Si l'un quelconque des points retenus est à l'état « Ne pas utiliser », la correction des effets ionosphériques ne peut être établie. Dans le cas d'une sélection de quatre points, si l'un d'eux est à l'état « Non contrôlé », l'interpolation se fait sur les trois autres, à condition qu'ils forment un triangle autour du point IPP.

3.5.5.6 Niveaux de protection. Les niveaux de protection horizontal (HPL) et vertical (VPL) sont :

$$HPL_{SBAS} = \begin{cases} K_{H,NPA} \times d_{major} & \text{du mode en route au mode approche classique} \\ K_{H,PA} \times d_{major} & \text{du mode approche de précision au mode APV} \end{cases}$$

$$VPL_{SBAS} = K_{V,PA} \times d_v$$

$d_v^2 = \sum_{i=1}^N s_{v,i}^2 \sigma_i^2$ = variance de la distribution associée au modèle qui englobe la distribution des erreurs vraies suivant l'axe vertical.

$$d_{major} = \sqrt{\frac{d_x^2 + d_y^2}{2} \cdot \frac{d_x^2 + d_y^2}{2}}$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$d_x^2 = \sum_{i=1}^N s_{x,i}^2 \sigma_i^2$ = variance de la distribution associée au modèle qui englobe la distribution des erreurs vraies suivant l'axe des x.

$d_y^2 = \sum_{i=1}^N s_{y,i}^2 \sigma_i^2$ = variance de la distribution associée au modèle qui englobe la distribution des erreurs vraies suivant l'axe des y.

$d_{xy}^2 = \sum_{i=1}^N s_{x,i} s_{y,i} \sigma_i^2$ = covariance de la distribution associée au modèle suivant l'axe des x et l'axe des y.

où :

$s_{x,i}$ = dérivée partielle de la composante de l'erreur de position suivant l'axe des x par rapport à l'erreur de pseudodistance commise sur le satellite i.

$s_{y,i}$ = dérivée partielle de la composante de l'erreur de position suivant l'axe des y par rapport à l'erreur de pseudodistance commise sur le satellite i.

$s_{v,i}$ = dérivée partielle de la composante de l'erreur de position suivant l'axe vertical par rapport à l'erreur de pseudodistance commise sur le satellite i.

$$\sigma_i^2 = \sigma_{i,fit}^2 + \sigma_{i,UIRE}^2 + \sigma_{i,air}^2 + \sigma_{i,tropo}^2$$

Les variances ($\sigma_{i,fit}^2$ et $\sigma_{i,UIRE}^2$) sont définies aux § 3.5.5.6.2 et 3.5.5.6.3.1. Les paramètres ($\sigma_{i,air}^2$ et $\sigma_{i,tropo}^2$) sont déterminés par l'élément d'aéronef (§ 3.5.8.4.2 et 3.5.8.4.3).

Les axes x et y représentent le plan horizontal et l'axe v, la verticale au point considéré.

Le calcul de la position d'après la méthode générale des moindres carrés fait appel à la matrice de projection S suivante :

$$S \equiv \begin{pmatrix} S_{x,1} & S_{x,2} & \dots & S_{x,N} \\ S_{y,1} & S_{y,2} & \dots & S_{y,N} \\ S_{v,1} & S_{v,2} & \dots & S_{v,N} \\ S_{t,1} & S_{t,2} & \dots & S_{t,N} \end{pmatrix} = (G^T \times W \times G)^{-1} \times G^T \times W$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

où :

$$G_i = [-\cos E_{li} \cos A_{zi} \quad -\cos E_{li} \sin A_{zi} \quad -\sin E_{li} \quad 1] = i^{\text{e}} \text{ ligne de } G$$

$$W^{-1} = \begin{pmatrix} W_1 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & W_2 & \dots & 0 \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ 0 & \dots & W_1 & \end{pmatrix}$$

E_{li} = angle de site de la i^{e} source de mesure de distance (en degrés)

A_{zi} = azimut de la i^{e} source de mesure de distance prise dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de l'axe x (en degrés)

w_i = coefficient de pondération inverse associé au satellite $i = \sigma_i^2$.

Note 1. — Afin de rendre les équations plus lisibles, l'indice i a été supprimé.

Note 2. — Dans le cas d'une solution non pondérée, la matrice de pondération est tout simplement la matrice identité ($w_i = 1$).

3.5.5.6.1 Définition du coefficient K. Le coefficient K a les valeurs suivantes :

$$K_{H,NPA} = 6,18$$

$$K_{H,PA} = 6,0$$

$$K_{V,PA} = 5,33$$

 <p data-bbox="256 185 488 255">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="597 125 1057 226">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p data-bbox="1133 125 1312 226">Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5.5.6.2 Définition du modèle d'erreur applicable aux corrections rapides et à long terme. Si les corrections rapides et les corrections à long terme ou paramètres de mesure de distance GEO sont appliqués, ainsi que les paramètres de dégradation :

$$\sigma^2_{i,flt} \begin{cases} [(\sigma_{i,UDRE}) (\delta_{UDRE}) + \epsilon_{fc} + \epsilon_{rrc} + \epsilon_{lrc} + \epsilon_{er}]^2, & \text{si } RSS_{UDRE} = 0 \text{ (message de type 10)} \\ [(\sigma_{i,UDRE}) (\delta_{UDRE})^2 + \epsilon^2_{fc} + \epsilon^2_{rrc} + \epsilon^2_{lrc} + \epsilon^2_{er}]^2, & \text{si } RSS_{UDRE} = 1 \text{ (message de type 10)} \end{cases}$$

où :

si le message de type 27 est utilisé, δ_{UDRE} est un terme propre à une région (§ 3.5.4.9) ;

si le message de type 28 est utilisé, δ_{UDRE} est un terme propre à un satellite (§ 3.5.5.6.2.5) ;

si aucun de ces deux messages n'est utilisé, $\delta_{UDRE} = 1$.

Si les corrections rapides ou les corrections à long terme ou paramètres de mesure de distance GEO sont appliquées, mais les paramètres de dégradation ne sont pas appliqués :

$$\sigma^2_{i,flt} = [(\sigma_{i,UDRE}) (\delta_{UDRE}) + 8m]^2$$

3.5.5.6.2.1 Dégradation des corrections rapides. Le paramètre de dégradation des données de correction rapide est :

$$\epsilon_{fc} = \frac{a (t - t_u + t_{lat})^2}{2}$$

où :

t = heure courante

t_u = (temps de référence de UDRE_i) : si IODF_j ≠ 3, t_u est l'instant de l'impulsion SNT de 1 seconde qui coïncide avec le début de la transmission du bloc-message contenant les données UDRE_i les plus récentes (messages des types 2 à 6 ou 24) correspondant au paramètre IODF_j de la correction rapide prise en compte. Si IODF_j = 3, t_u est l'instant de l'impulsion SNT de 1 seconde qui coïncide avec le début de la transmission du message contenant la correction rapide applicable au satellite i

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

t_{lat} = (défini au § 3.5.4.7)

Note. — Pour les paramètres UDRE incorporés aux messages des types 2 à 5 et 24, t_u est égal à l'instant d'entrée en vigueur des corrections rapides, puisque celles-ci sont contenues dans le même message. Pour les paramètres UDRE incorporés aux messages de type 6, si $IODF = 3$, t_u est égal là aussi à l'instant d'entrée en vigueur des corrections rapides (t_{of}).

Enfin, pour les paramètres UDRE incorporés aux messages de type 6, si $IODF \neq 3$, t_u est l'instant de transmission par le satellite géostationnaire du premier bit du message de type 6 considéré.

3.5.5.6.2.2 Dégradation des corrections du taux de variation de distance

3.5.5.6.2.2.1 Si $RRC = 0$, alors $\epsilon_{rrc} = 0$.

3.5.5.6.2.2.2 Si $RRC \neq 0$ et $IODF \neq 3$, le paramètre de dégradation des données de correction rapide est :

$$\epsilon_{rrc} = \begin{cases} 0, & \text{si } (IODF_{\text{actuel}} - IODF_{\text{précédent}}) \text{ MOD } 3 = 1 \\ \left[\frac{a f_c}{4} \quad \frac{B_{rrc}}{\Delta t} \right] (t - t_{of}), & \text{si } (IODF_{\text{actuel}} - IODF_{\text{précédent}}) \text{ MOD } 3 \neq 1 \end{cases}$$

3.5.5.6.2.2.3 Si $RRC \neq 0$ et $IODF = 3$, le paramètre de dégradation des données de correction du taux de variation de distance est :

$$\epsilon_{rrc} = \begin{cases} 0, & (t - t_{of}), \text{ si } \left| \Delta t - \frac{f_c}{2} \right| = 0 \\ \left[\frac{a \left| \Delta t - \frac{f_c}{2} \right|}{2} + \frac{B_{rrc}}{\Delta t} \right] (t - t_{of}), & \text{si } \left| \Delta t - \frac{f_c}{2} \right| \neq 0 \end{cases}$$

Dans ces équations :

t = heure courante

$IODF_{\text{actuel}}$ = paramètre IODF associé aux corrections rapides les plus récentes

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$IODF_{\text{précédent}}$ = paramètre IODF associé à la correction rapide antérieure

Δt = $t_{i,of} - t_{i,of_précédent}$

l_{fc} = délai d'expiration utilisateur pour les corrections rapides

3.5.5.6.2.3 Dégradation des corrections à long terme

3.5.5.6.2.3.1 Constellation ou constellations satellitaires de base

3.5.5.6.2.3.1.1 Si le code de vitesse est 1, le paramètre de dégradation des données de correction à long terme du satellite i est :

$$\epsilon_{l_{tc}} = \begin{cases} 0, & \text{si } t_{i,LT} < t < t_{i,LT} + l_{l_{tc_v1}} \\ C_{l_{tc_lsb}} + C_{l_{tc_v1}} \max(0, t_{i,LT} - t, t - t_{i,LT} - l_{l_{tc_v1}}), & \text{dans les autres cas} \end{cases}$$

3.5.5.6.2.3.1.2 Si le code de vitesse est 0, le paramètre de dégradation est :

$$\epsilon_{l_{tc}} = C_{l_{tc_v0}} \left[\frac{t - t_{l_{tc}}}{l_{l_{tc_v0}}} \right]$$

où :

t = heure courante

$t_{l_{tc}}$ = instant de transmission par le satellite géostationnaire du premier bit du message de correction à long terme

$[x]$ = plus grand entier inférieur à x

3.5.5.6.2.3.2 Satellites géostationnaires. Le paramètre de dégradation des données de correction à long terme est :

$$\epsilon_{l_{tc}} = \begin{cases} 0, & \text{si } t_{0,GEO} < t < t_{0,GEO} + l_{GEO} \\ C_{geo_lsb} + C_{geo_v} \max(0, t_{0,GEO} - t, t - t_{0,GEO} - l_{geo}), & \text{dans les autres cas} \end{cases}$$

où t = heure courante.

Note.— Lorsque des corrections à long terme sont appliquées à un satellite géostationnaire, la dégradation des corrections à long terme est appliquée et la dégradation du message de navigation du satellite géostationnaire n'est pas appliquée.

3.5.5.6.2.4 Dégradation des données de correction (de « en route » à « approche classique »)

$$\epsilon_{er} = \begin{cases} 0, \text{ s'il n'y a aucun délai d'expiration associé aux corrections rapides et aux corrections à long terme pour l'approche de précision/approche avec guidage vertical} \\ C_{er}, \text{ si un délai d'expiration est associé aux corrections rapides et aux corrections à long terme pour l'approche de précision/approche avec guidage vertical} \end{cases}$$

3.5.5.6.2.5 Facteur de dégradation UDRE calculé avec les données du message de type 28.

$$\delta_{UDRE} = \sqrt{I^T \cdot C \cdot I + \epsilon_c}$$

où :

$$I = \begin{bmatrix} i_x \\ i_y \\ i_z \\ 1 \end{bmatrix}, \quad \begin{bmatrix} i_x \\ i_y \\ i_z \end{bmatrix} = \text{le vecteur unitaire de l'utilisateur au satellite dans le cadre des coordonnées ECEF du WGS-84}$$

$$C = R^T \cdot R$$

$$\epsilon_c = C_{\text{covariance}} \cdot SF$$

$$SF = 2^{\text{exposant d'échelle 5}}$$

$$R = E \cdot SF$$

$$E = \begin{pmatrix} E_{1,1} & E_{1,2} & E_{1,3} & E_{1,4} \\ 0 & E_{2,2} & E_{2,3} & E_{2,4} \\ 0 & 0 & E_{3,3} & E_{3,4} \\ 0 & 0 & 0 & E_{4,4} \end{pmatrix}$$

3.5.5.6.3 Définition du modèle d'erreur applicable à la correction des effets ionosphériques

3.5.5.6.3.1 Données de correction des effets ionosphériques diffusées. Si les corrections SBAS des effets ionosphériques sont appliquées, σ^2_{UIRE} est donné par l'équation

:

$$\sigma^2_{UIRE} = F^2_{pp} \times \sigma^2_{UIVE}$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

où :

F_{pp} = (défini au § 3.5.5.5.2)

$$\sigma_{UIVE}^2 = \sum_{n=1}^4 W_n \cdot \sigma_{n,ionogrid}^2 \text{ OU } \sigma_{UIVE}^2 = \sum_{n=1}^3 W_n \cdot \sigma_{n,ionogrid}^2$$

avec utilisation des coefficients de pondération de points de pénétration ionosphériques (W_n) et des points de grille retenus pour la correction des effets ionosphériques (§ 3.5.5.5). Si les paramètres de dégradation sont utilisés, pour chaque point de grille :

$$\sigma_{in,ionogrid}^2 = \begin{cases} (\sigma_{n,GIVE+}^2 + \epsilon_{iono})^2, & \text{si } RSS_{iono} = 0 \text{ (message de type 10)} \\ (\sigma_{n,GIVE+}^2 + \epsilon_{iono}^2), & \text{si } RSS_{iono} = 1 \text{ (message de type 10)} \end{cases}$$

où :

$$\epsilon_{iono}^2 = C_{iono_step} \left[\frac{t-t_{iono}}{l_{iono}} \right] + C_{iono_ramp}(t-t_{iono})$$

t = heure courante

t_{iono} = instant de transmission par le satellite géostationnaire du premier bit de correction des effets ionosphériques

$[x]$ = plus grand entier inférieur à x

Si les paramètres de dégradation ne sont pas utilisés, pour chaque point de grille :

$$\sigma_{n,ionogrid} = \sigma_{n,GIVE}$$

Note.— Dans le cas des satellites GLONASS, les paramètres σ_{GIVE} et ϵ_{iono} doivent être multipliés par le carré du rapport entre les fréquences du GLONASS et les fréquences du GPS ($f_{GLONASS}/f_{GPS}$)².

3.5.5.6.3.2 Correction des effets ionosphériques. Si les corrections SBAS des effets ionosphériques ne sont pas appliquées, σ_{UIVE}^2 est donné par l'équation :

$$\sigma_{UIVE}^2 = \text{MAX} \left\{ \left[\frac{T_{iono}}{5} \right]^2, (F_{pp} \cdot \tau_{vert})^2 \right\}$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

où :

T_{iono} = valeur estimée du retard ionosphérique, selon le modèle retenu (par correction GPS ou autre)

F_{pp} = (défini au § 3.5.5.5.2)

$$\tau_{vert} = \begin{cases} 9 \text{ m}, & 0 \leq |\phi_{pp}| \leq 20 \\ 4,5 \text{ m}, & 20 \leq |\phi_{pp}| \leq 55, \text{ et} \\ 6 \text{ m}, & 55 \leq |\phi_{pp}| \end{cases}$$

ϕ_{pp} = latitude du point de pénétration ionosphérique

3.5.6 Tableaux de messages

Chaque message SBAS est codé conformément au format correspondant à son contenu, tel que l'indiquent les Tableaux B-37 à B-53. Tous les paramètres algébriques sont représentés en complément à 2, le bit de signe étant le bit de poids fort (MSB).

Note. — Dans le cas des paramètres algébriques, la plage de valeurs réelle est moins étendue que celle qui est indiquée : il faut retrancher la résolution à la valeur positive maximale.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-37. Message de type 0 (« Ne pas utiliser »)

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
De réserve	212	—	—

Tableau B-38. Message de type 1 (masque PRN)

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Pour chacun des 210 numéros de code PRN			
Valeur du masque	1	0 ou 1	1
IODP	2	0 à 3	1

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.1.

Tableau B-39. Messages de corrections rapides (types 2 à 5)

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
IODF _j	2	0 à 3	1
IODP	2	0 à 3	1
Pour 13 positions de satellite Correction rapide (FC _i)	12	±256,000 m	0,125 m
Pour 13 positions de satellite UDRE _i	4	(Tableau B-29)	(Tableau B-29)

NOTES. —

1. Les paramètres IODF_j et FC_i sont définis au § 3.5.4.4.2.
2. Le paramètre IODP est défini au § 3.5.4.1.
3. Le paramètre UDRE_i est défini au § 3.5.4.5.

Tableau B-40. Message de type 6 (données d'intégrité)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
IODF ₂	2		0 à 3	1
IODF ₃	2		0 à 3	1
IODF ₄	2		0 à 3	1
IODF ₅	2		0 à 3	1
Pour 51 satellites (en fonction du numéro de masque PRN) UDREI _i	4		(Tableau B-29)	(Tableau B-29)

NOTES. —

1. Les paramètres IODF_i sont définis au § 3.5.4.4.2.
2. Le paramètre UDREI_i est défini au § 3.5.4.5

Tableau B-41. Message de type 7 (facteur de dégradation des corrections rapides)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Temps d'attente système(t _{lat})	4		0 à 15 s	1 s
IODP	2		0 à 3	1
De réserve	2		—	—
Pour 51 satellites (en fonction du numéro de masque PRN) Indicateur de facteur de dégradation (ai _i)	4		(Tableau B-34)	(Tableau B-34)

NOTES. —

1. Les paramètres t_{lat} et a_{ii} sont définis au § 3.5.4.7.
2. Le paramètre IODP est défini au § 3.5.4.1.

Tableau B-42. Message de type 9 (fonction de mesure de distance)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Réservé	8		—	—
t _{0,GEO}	13		0 à 86384 s	16 s
URA	4		(Tableau B-26)	(Tableau B-26)
X _G	30		±42 949 673 m	0,08 m
Y _G	30		±42 949 673 m	0,08 m
Z _G	25		±6 710 886,4 m	0,4 m
Ẋ _G	17		±40,96 m/s	0,000625 m/s
Ẏ _G	17		±40,96 m/s	0,000625 m/s
Ż _G	18		±524,288 m/s	0,004 m/s
Ẍ _G	10		±0,0064 m/s ²	0,0000125 m/s ²
Ÿ _G	10		±0,0064 m/s ²	0,0000125 m/s ²
Z̈ _G	10		±0,032 m/s ²	0,0000625 m/s ²
a _{Gf0}	12		±0,9537 × 10 ⁻⁶ s	2 ⁻³¹ s
a _{Gf1}	8		±1,1642 × 10 ⁻¹⁰ s/s	2 ⁻⁴⁰ s/s

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.2.

Tableau B-43. Message de type 10 (paramètres de dégradation)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
B _{rcc}	10	0 à 2,046 m	0,002 m
C _{ltc_lsb}	10	0 à 2,046 m	0,002 m
C _{ltc_v1}	10	0 à 0,05115 m/s	0,00005 m/s
I _{ltc_v1}	9	0 à 511 s	1 s
C _{ltc_v0}	10	0 à 2,046 m	0,002 m
I _{ltc_v0}	9	0 à 511 s	1 s
C _{geo_lsb}	10	0 à 0,5115 m	0,0005 m
C _{geo_v}	10	0 à 0,05115 m/s	0,00005 m/s
I _{geo}	9	0 à 511 s	1 s
C _{er}	6	0 à 31,5 m	0,5 m
C _{iono_step}	10	0 à 1,023 m	0,001 m
I _{iono}	9	0 à 511 s	1 s
C _{iono_ramp}	10	0 à 0,005115 m/s	0,000005 m/s
RSS _{UDRE}	1	0 ou 1	1
RSS _{iono}	1	0 ou 1	1
C _{covariance}	7	0 à 12,7	0,1
De réserve	81	—	—

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.7.

Tableau B-44. Message de type 12 (heure du réseau SBAS-temps UTC)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
A _{1SNT}	24	$\pm 7,45 \times 10^{-9}$ s/s	2^{-50} s/s
A _{0SNT}	32	± 1 s	2^{-30} s
t _{0t}	8	0 à 602 112 s	4 096 s
WN _t	8	0 à 255 semaines	1 semaine
Δt_{LS}	8	± 128 s	1 s
WN _{LSF}	8	0 à 255 semaines	1 semaine
DN	8	1 à 7 jours	1 jour
Δt_{LSF}	8	± 128 s	1 s
Identificateur de temps de référence UTC	3	(Tableau B-35)	(Tableau B-35)
Heure de la semaine GPS (TOW)	20	0 à 604 799 s	1 s
Numéro de semaine GPS (WN)	10	0 à 1 023 semaines	1 semaine
Indicateur GLONASS	1	0 ou 1	1
δa_i , GLONASS (Note 2)	24	$\pm 2,0 \cdot 10^{-8}$ s	$2,0 \cdot 10^{-31}$ s
De réserve	50	—	—

NOTES. —

1. Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.8.

2. Ne s'applique que si le SBAS envoie des données de synchronisation dans le message de type 12 (voir le § 3.5.7.4.4, Données de synchronisation).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-45. Message de type 17 (almanachs GEO)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Pour chacun des 3 satellites	2	0		—
Réservé				
Numéro de code PRN	8	0 à 210		1
État de fonctionnement	8	—		—
XG,A	15	±42 598 400 m		2 600 m
YG,A	15	±42 598 400 m		2 600 m
ZG,A	9	±6 656 000 m		26 000 m
X̄G,A	3	±40 m/s		10 m/s
ȲG,A	3	±40 m/s		10 m/s
Z̄G,A	4	±480 m/s		60 m/s
t _{almanach} (s'applique aux trois satellites)	11	0 à 86 336 s		64 s

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.3.

Tableau B-46. Message de type 18 (masque IGP)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Nombre de bandes IGP	4	0 à 11		1
Identificateur de bande IGP	4	0 à 10		1
Identification des données ionosphère(IODI _k)	2	0 à 3		1
Pour 201 IGP				
Valeur de masque IGP	1	0 ou 1		1
De réserve	1	—		—

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.6.

Tableau B-47. Message de type 24 (combinaison corrections rapides/corrections à long terme des erreurs des satellites)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
Pour 6 positions de satellite Correction rapide (FCi)	12	±256,000 m	0,125 m
Pour 6 positions de satellite UDREli	4	(Tableau B-31)	(Tableau B-31)
IODP	2	0 à 3	1
Identificateur de type de correction	2	0 à 3	1
IODF _j	2	0 à 3	1
De réserve	4	—	—
Demi-message de type 25	106	—	—

NOTES. —

1. Les paramètres IODF_j, (identificateur de type de correction rapide) et FCi sont définis au § 3.5.4.4.2.
2. Le paramètre IODP est défini au § 3.5.4.1.
3. Le paramètre UDREli est défini au § 3.5.4.5.
4. Le message de correction à long terme des erreurs se compose de deux demi-messages. Le premier (code de vitesse = 0) est défini au Tableau B-48 et l'autre (code de vitesse = 1), au Tableau B-49.

Tableau B-48. Demi-message de type 25 (correction à long terme des erreurs) (CODE DE VITESSE = 0)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
Code de vitesse = 0	1	0	1
Pour 2 satellites			
Numéro de masque PRN	6	0 à 51	1
Identification des données (IOD _i)	8	0 à 255	1
δx _i	9	±32 m	0,125 m
δy _i	9	±32 m	0,125 m
δz _i	9	±32 m	0,125 m
δa _{i,FD}	10	±2 ⁻²² s	2 ⁻³¹ s
IODP	2	0 à 3	1
De réserve	1	—	—

NOTES. —

1. Les paramètres Numéro de masque PRN et IODP sont définis au § 3.5.4.1.
2. Tous les autres paramètres sont définis au § 3.5.4.4.1.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

**Tableau B-49. Demi-message de type 25 (correction à long terme des erreurs)
(CODE DE VITESSE = 1)**

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Pour 1 satellite				
Code de vitesse = 1	1	1		1
Numéro de masque PRN	6	0 à 51		1
Identification des données (IOD _i)	8	0 à 255		1
δx_i	11	± 128 m		0,125 m
δy_i	11	± 128 m		0,125 m
δz_i	11	± 128 m		0,125 m
$\delta a_{i,f0}$	11	$\pm 2^{-21}$ s		2^{-31} s
$\delta \dot{x}_i$	8	$\pm 0,0625$ m/s		2^{-11} m/s
$\delta \dot{y}_i$	8	$\pm 0,0625$ m/s		2^{-11} m/s
$\delta \dot{z}_i$	8	$\pm 0,0625$ m/s		2^{-11} m/s
$\delta a_{i,f1}$	8	$\pm 2^{-32}$ s/s		2^{-39} s/s
Instant d'entrée en vigueur ($t_{i,LT}$)	13	0 à 86 384s		16 s
IODP	2	0 à 3		1

NOTES. —

1. Les paramètres Numéro de masque PRN et IODP sont définis au § 3.5.4.1.

2. Tous les autres paramètres sont définis au § 3.5.4.4.1.

Tableau B-50. Message de type 26 (retard ionosphérique)

Teneur des données	Bits	utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Identificateur de bande IGP	4	0 à 10		1
Identificateur de bloc IGP	4	0 à 13		1
Pour chacun des 15 points de grille				
Valeur estimée du retard à la verticale des points IGP	9	0 à 63,875 m		0,125 m
Indicateur d'erreur à la verticale des points (GIVEI _i)	4	(Tableau B-33)		(Tableau B-33)
IOD _k	2	0 à 3		1
De réserve	7	—		—

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.6.

Tableau B-51. Message de type 27 (message de service SBAS)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
Identification des données — service (IODS)	3	0 à 7	1
Nombre de messages de service	3	1 à 8	1
Numéro de message de service	3	1 à 8	1
Nombre de régions	3	0 à 5	1
Code de priorité	2	0 à 3	1
Indicateur δUDRE — intérieur	4	0 à 15	1
Indicateur δUDRE — extérieur	4	0 à 15	1
Pour chacune des 5 régions			
Coordonnée 1 (latitude)	8	±90°	1°
Coordonnée 1 (longitude)	9	±180°	1°
Coordonnée 2 (latitude)	8	±90°	1°
Coordonnée 2 (longitude)	9	±180°	1°
Forme de la région	1	—	—
De réserve	15	—	—

Note. — Tous ces paramètres sont définis au § 3.5.4.9.

Tableau B-52. Message de type 63 (vide)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
De réserve	212	—	—

Tableau B-53. Matrice de covariance horloge-éphémérides (message de type 28)

Teneur des données	Bits	utilisés Plage de valeurs	Résolution
IODP	2	0 à 3	1
Pour deux satellites			
numéro de masque PRN	6	0 à 51	1
exposant d'échelle	3	0 à 7	1
E _{1,1}	9	0 à 511	1
E _{2,2}	9	0 à 511	1
E _{3,3}	9	0 à 511	1
E _{4,4}	9	0 à 511	1
E _{1,2}	10	±512	1
E _{1,3}	10	±512	1
E _{1,4}	10	±512	1
E _{2,3}	10	±512	1
E _{2,4}	10	±512	1
E _{3,4}	10	±512	1

NOTES :

1. Les paramètres numéro de masque PRN et IODP sont définis au § 3.5.4.1.
2. Tous les autres paramètres sont définis au § 3.5.4.10.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7 Élément non embarqué

Note 1.— Selon le niveau de service offert par le SBAS considéré, différentes fonctions peuvent être mises en oeuvre (voir Chapitre 3, § 3.7.3.4.2).

Note 2.— Les paramètres auxquels il est fait référence dans cette section sont définis au § 3.5.4.

3.5.7.1 Généralités

3.5.7.1.1 Données requises et intervalles de transmission. Le SBAS diffuse les données requises par les fonctions mises en oeuvre conformément au Tableau B-54. Si des données ne sont pas nécessaires à une fonction donnée, le système les transmet néanmoins conformément aux spécifications applicables aux fonctions pour lesquelles ces données sont requises. L'intervalle maximal entre deux transmissions est indiqué au Tableau B-54 pour chaque type de données.

3.5.7.1.2 Contrôle des signaux radioélectriques SBAS. Le SBAS contrôle les paramètres des satellites SBAS indiqués au Tableau B-55 et prend les mesures nécessaires.

Note.— Le SBAS peut diffuser des messages vides (type 63) dans les créneaux temporels où aucune autre donnée n'est diffusée.

3.5.7.1.3 « Ne pas utiliser ». Le cas échéant, le SBAS diffuse le message « Ne pas utiliser » (type 0) quand la fonction de mesure de distance du satellite SBAS et les données associées ne doivent pas être exploitées.

3.5.7.1.4 Le décalage Doppler du signal du satellite géostationnaire vu d'un point fixe quelconque à l'intérieur de l'empreinte du satellite géostationnaire, quel que soit le satellite, ne dépasse pas ± 450 Hz.

Note.— Ce décalage Doppler maximal correspond approximativement à l'inclinaison orbitale maximale du satellite géostationnaire qui puisse être prise en charge par les plages de codage des messages de type 9 et de type 17.

3.5.7.1.5 Paramètres de la fonction de mesure de distance GEO (orbite géostationnaire). Chaque satellite SBAS diffuse les paramètres de la fonction de mesure de distance GEO (orbite géostationnaire) (définis au § 3.5.4.2).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note — Les paramètres de la fonction de mesure de distance de l'orbite géostationnaire doivent être diffusés même lorsqu'aucune fonction de mesure de distance n'est fournie afin que les récepteurs embarqués puissent appliquer une identification positive du satellite SBAS diffuseur. Lorsque la mesure de distance n'est pas fournie, la précision des données de type 17 (et de type 9) ne s'applique qu'à l'acquisition du satellite.

- 3.5.7.1.5.1 L'erreur de décalage Doppler d'un satellite géostationnaire calculée à partir d'un message de type 9 qui n'a pas dépassé le délai d'expiration, par rapport au décalage Doppler réel du satellite géostationnaire vu d'un point fixe quelconque à l'intérieur de l'empreinte du satellite géostationnaire, ne dépasse pas ± 210 Hz.
- 3.5.7.1.6 Données d'almanach. Chaque satellite SBAS diffuse les données d'almanach (§ 3.5.4.3) de tous les satellites SBAS du même fournisseur de services.
- 3.5.7.1.6.1 L'erreur de la position estimée du satellite calculée à partir d'un message de type 17 diffusé au cours des 15 minutes précédentes, par rapport à la position réelle du satellite, ne dépasse pas 3 000 km.
- 3.5.7.1.6.2 La distance de séparation entre la position estimée du satellite calculée à partir d'un message de type 17 diffusé au cours des 15 minutes précédentes et la position du satellite calculée à partir des paramètres de mesure de distance GEO d'un message de type 9 qui n'a pas dépassé le délai d'expiration ne dépasse pas 200 km.
- 3.5.7.1.6.3 L'erreur de décalage Doppler d'un satellite géostationnaire calculée à partir d'un message de type 17 diffusé au cours des 15 minutes précédentes, par rapport au décalage Doppler réel d'un satellite géostationnaire vu d'un point fixe quelconque à l'intérieur de l'empreinte du satellite géostationnaire, ne dépasse pas ± 210 Hz.
- 3.5.7.1.6.4 Le SBAS ne diffuse pas de données d'almanach pour un satellite SBAS d'un autre fournisseur de services pour lequel la position estimée à partir des données d'almanach diffusées au cours des 15 minutes précédentes serait à moins de 200 km de la position de ses propres satellites géostationnaires calculée à partir des paramètres de mesure de distance GEO d'un message de type 9 qui n'a pas dépassé le délai d'expiration.

3.5.7.1.6.5 Lorsque la position estimée d'un satellite géostationnaire fournissant une fonction de mesure de distance, calculée à partir d'un message de type 17 diffusé au cours des 15 minutes précédentes, est à moins de 200 km de la position d'un autre satellite géostationnaire du même fournisseur de services, calculée à partir d'un message de type 9 pour ce satellite géostationnaire qui n'a pas dépassé le délai d'expiration, l'UDRE du satellite géostationnaire est réglée à une valeur suffisamment élevée pour tenir compte de la possibilité qu'un utilisateur puisse mal identifier le PRN du satellite géostationnaire fournissant la fonction de mesure de distance.

3.5.7.1.6.6 Les paramètres d'état de fonctionnement indiquent l'état du satellite et l'identificateur du fournisseur de services, conformément au § 3.5.4.3.

3.5.7.1.6.7 Les positions de satellite non utilisées seront codées dans les messages de type 17 à l'aide du numéro de code PRN « 0 ».

3.5.7.1.6.8 Le fournisseur de services assure l'exactitude de l'identificateur de fournisseur de services diffusé dans un almanach.

3.5.7.2 Fonction de mesure de distance. Si le SBAS offre une fonction de mesure de distance, il le fait conformément aux spécifications énoncées dans la présente section ainsi qu'aux spécifications énoncées au § 3.5.7.1.

3.5.7.2.1 Critères de performance

Note. — Voir Chapitre 3, § 3.7.3.4.2.1.

3.5.7.2.2 Données de mesure de distance. Le SBAS transmet les données de mesure de distance de façon que l'erreur de position du satellite SBAS projetée sur la ligne de visée de tout utilisateur se trouvant dans l'empreinte du satellite soit inférieure à 256 m. Chaque satellite SBAS émet une donnée URA représentant l'écart type des erreurs de mesure de distance, ramené au temps SNT.

3.5.7.3 Indication de l'état de fonctionnement des satellites GNSS. Si le SBAS offre une fonction d'indication de l'état de fonctionnement des satellites, il le fait conformément aux spécifications énoncées dans la présente section.

Note — Un SBAS pourrait être capable d'assurer l'intégrité de certains satellites GPS qui sont désignés comme marginaux ou hors d'état de fonctionner.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7.3.1 Spécifications relatives aux fonctions d'indication de l'état de fonctionnement des satellites. Étant donné une quelconque combinaison valide de données actives, la probabilité pour que se produise une erreur dans le sens horizontal excédant la valeur de HPLSBAS (§ 3.5.5.6) pendant plus de 8 secondes consécutives est inférieure à 10^{-7} au cours d'une heure, en supposant que le temps d'attente pour l'utilisateur est nul.

Note. — Les « données actives » sont celles auxquelles n'est associé aucun délai d'expiration (§ 3.5.8.1.1). Cette spécification porte également sur les défaillances affectant la ou les constellations satellitaires de base et le SBAS.

3.5.7.3.2 Masque PRN et identification des données — masque PRN (IODP). Le SBAS transmet un masque PRN et le paramètre IODP (message de type 1). Les valeurs de masque PRN indiquent si des données sont fournies ou non pour chaque satellite GNSS. Le paramètre IODP change à chaque modification du masque PRN.

La mise à jour du paramètre IODP des messages de type 1 s'effectue avant celle des paramètres IODP des autres messages. Le paramètre IODP des messages appartenant aux types 2 à 5, 7, 24, 25 et 28 est égal au paramètre IODP transmis dans le message contenant le masque PRN (message de type 1) et servant à désigner les satellites pour lesquels ce message contient des données.

3.5.7.3.2.1 Quand le masque PRN change, le SBAS répète plusieurs fois le message de type 1 avant d'y faire référence dans les autres messages, ceci afin de garantir que les utilisateurs reçoivent bien la nouvelle version du masque.

3.5.7.3.3 Données d'intégrité. S'il n'assure pas la fonction de correction différentielle sommaire, le SBAS transmet les corrections rapides, les corrections à long terme et les paramètres de dégradation des corrections rapides mis à zéro pour tous les satellites visibles indiqués dans le masque PRN.

3.5.7.3.3.1 S'il n'assure pas la fonction de correction différentielle sommaire, le SBAS indique que le satellite n'est pas en état de fonctionner (« Ne pas utiliser ») si l'erreur de pseudodistance excède 150 m.

3.5.7.3.3.2 S'il n'assure pas la fonction de correction différentielle sommaire, le SBAS indique que le satellite est « Non contrôlé » si l'erreur de pseudodistance ne peut pas être déterminée.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7.3.3.3 S'il n'assure pas la fonction de correction différentielle sommaire, le SBAS transmet un UDRE_i égal à 13 si le satellite n'est pas « Ne pas utiliser » ou « Non contrôlé ».

3.5.7.3.3.4 Le paramètre IODF_j dans les messages de type 2 à 5, 6 ou 24 sera égal à 3.

3.5.7.4 Fonction de correction différentielle sommaire. Si le SBAS offre une fonction de correction différentielle sommaire, il le fait conformément aux spécifications énoncées dans la présente section ainsi qu'aux spécifications relatives à la fonction d'indication de l'état de fonctionnement des satellites GNSS (§ 3.5.7.3).

3.5.7.4.1 Spécifications relatives à la fonction de correction différentielle sommaire. Étant donné une quelconque combinaison valide de données actives, la probabilité pour que se produise une erreur dans le sens horizontal excédant la valeur de HPLSBAS (définie au § 3.5.5.6) pendant plus de 8 secondes consécutives est inférieure à 10⁻⁷ au cours d'une heure, en supposant que le temps d'attente pour l'utilisateur est nul.

Note. — Les « données actives » sont celles auxquelles n'est associé aucun délai d'expiration (§ 3.5.8.1.1). Cette spécification porte également sur les défaillances affectant la ou les constellations satellitaires de base et le SBAS.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 22/11/2018 Amendement 5 Date : 22/11/2018</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-54. Intervalles de transmission et fonctions utilisatrices

Type de données	Intervalle de Transmission maximal	Mesure de distance	État de fonctionnement du satellite GNSS	Correction différentielle sommaire	Correction différentielle précise	Types de messages connexes
Matrice de covariance horloge-éphémérides	120 s					28
SBAS en mode d'essai	6 s					0
Masque PRN	120 s		R	R	R	1
UDREI	6 s		R*	R	R	2 à 6, 24
Corrections rapides	$t_{fc}/2$ (Note 4)		R*	R	R	2 à 5, 24
Corrections à long terme	120 s		R*	R	R	24, 25
Données de mesure de distance	120 s	R	R	R	R	9
GEO						
Dégradation des corrections rapides	120 s		R*	R	R	7
Paramètres de dégradation	120 s				R	10
Masque de grille ionosphérique	300 s				R	18
Correction des effets ionosphériques (GIVEI)	300 s				R	26
Données de synchronisation	300 s	R(Note 3)	R (Note 3)	R (Note 3)	R (Note 3)	12
Données d'almanach	300 s	R	R	R	R	17
Niveau de service	300 s					27

NOTES.—

1. « R » signifie que la fonction considérée requiert la transmission des données.
2. « R* » désigne le codage spécial décrit au § 3.5.7.3.3.
3. Les messages de type 12 ne sont requis que si des données sont fournies pour les satellites GLONASS.
4. t_{fc} désigne le délai d'expiration des corrections rapides pour l'approche de précision/approche avec guidage vertical, défini au Tableau B-57.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7.4.2 Corrections à long terme. Mis à part les satellites SBAS exploités par le même fournisseur de services, le SBAS détermine et diffuse des corrections à long terme pour chaque satellite GNSS (voir Note ci-dessous) visible désigné par la valeur 1 correspondante du masque PRN. Après application des corrections à long terme, l'erreur de position des satellites de la ou des constellations satellitaires de base projetée sur la ligne de visée de tout utilisateur se trouvant dans l'empreinte du satellite est inférieure à 256 m. Pour chaque satellite GLONASS, le SBAS convertit les coordonnées des satellites en WGS-84 (§ 3.5.5.2) avant de déterminer les corrections à long terme. Pour chaque satellite GPS, le paramètre IOD transmis doit correspondre au paramètre IODE du GPS et aux 8 bits de poids faible du paramètre IODC associé aux données d'horloge et aux éphémérides utilisées pour calculer les corrections (§ 3.1.1.3.1.4 et 3.1.1.3.2.2). Sur transmission par un satellite GPS de nouvelles éphémérides, le SBAS utilise les anciennes éphémérides pendant au moins 2 minutes, mais sans aller au-delà de 4 minutes, pour déterminer les corrections rapides et à long terme. Pour chaque satellite GLONASS, le SBAS calcule et diffusera un IOD constitué d'un temps d'attente et d'un intervalle de validité, comme il est spécifié au § 3.5.4.4.1.

Note.— Les critères d'établissement de la visibilité d'un satellite comprennent l'emplacement des stations de référence et l'angle de masquage sous lequel ces stations suivent les satellites.

3.5.7.4.2.1 Pour garantir la précision des corrections du taux de variation de distance, le SBAS minimise les discontinuités des éphémérides satellitaires après application des corrections à long terme.

3.5.7.4.3 Corrections rapides. Le SBAS détermine des corrections rapides pour chaque satellite GNSS visible désigné par la valeur 1 correspondante du masque PRN. Sauf si IODF = 3, le paramètre IODFj prend les valeurs 0, 1 et 2 de manière séquentielle (0, 1, 2, 0, ...) à chaque modification des données de correction rapide du message de type j (j = 2, 3, 4 ou 5).

Note.— Dans le cas d'une alarme, le paramètre IODFj peut être égal à 3 (§ 3.5.7.4.5).

3.5.7.4.4 Données de synchronisation. Si des données sont fournies pour le GLONASS, le SBAS diffuse le message de synchronisation (message de type 12) comprenant l'écart temporel GLONASS indiqué au Tableau B-44.

3.5.7.4.5 Données d'intégrité. Pour chaque satellite pour lequel des corrections sont

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

fournies, le SBAS transmet des données d'intégrité ($UDRE_i$ et, à titre facultatif, des données de message de type 27 ou 28 pour calculer $\delta UDRE$) de façon à satisfaire à la spécification d'intégrité énoncée au § 3.5.7.4.1. Si la valeur des corrections rapides ou à long terme est en dehors de la plage prescrite, le SBAS indique que le satellite n'est pas en état de fonctionner (« Ne pas utiliser »). Si la valeur de $\sigma_{i,UDRE}^2$ ne peut pas être déterminée, le SBAS indique que le satellite est « Non contrôlé ».

Si le paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$ est diffusé sous la forme d'un message de type 6, deux cas se présentent :

a) soit le paramètre IODFj coïncide avec le paramètre IODFj associé aux corrections rapides du message de type j auquel se rapporte le paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$;

b) soit le paramètre IODFj sera égal à 3 si le paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$ se rapporte à toutes les corrections rapides valides du message de type j qui n'ont pas dépassé le délai d'expiration imparti.

3.5.7.4.6 Données de dégradation. Le SBAS transmet des paramètres de dégradation (message de type 7) pour indiquer le délai d'expiration s'appliquant aux corrections rapides et pour satisfaire à la spécification d'intégrité énoncée au § 3.5.7.4.1.

3.5.7.5 Fonction de correction différentielle précise. Si le SBAS offre une fonction de correction différentielle précise, il le fait conformément aux spécifications énoncées dans la présente section ainsi qu'aux spécifications relatives à la fonction de correction différentielle sommaire au § 3.5.7.4.

3.5.7.5.1 Spécifications relatives à la fonction de correction différentielle précise. Étant donné une quelconque combinaison valide de données actives, la probabilité d'un dépassement des limites de tolérance pendant une durée supérieure au délai d'alarme est inférieure à 2×10^{-7} pendant une approche quelconque, en supposant que le temps d'attente pour l'utilisateur est nul. Le délai d'alarme est de 5,2 s pour un SBAS qui prend en charge les opérations d'approche de précision et de 8 s pour un SBAS qui prend en charge les opérations APV ou NPA. Un dépassement des limites de tolérance correspond à une erreur dans le sens horizontal excédant la valeur de HPLSBAS ou à une erreur dans le sens vertical excédant la valeur de VPLSBAS (définie au § 3.5.5.6).

Lorsqu'un dépassement des limites de tolérance est détecté, le message d'alarme qui s'ensuit (diffusé dans un message de type 2 à 5, 6, 24, 26 ou 27) est répété trois fois après la notification initiale de l'état d'alarme, soit un total

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

de quatre fois en 4 secondes.

Note 1. — Les « données actives » sont celles auxquelles n'est associé aucun délai d'expiration (§ 3.5.8.1.1). Cette spécification porte également sur les défaillances affectant la ou les constellations satellitaires de base et le SBAS.

Note 2. — Les messages suivants peuvent être transmis à la fréquence d'actualisation normale.

3.5.7.5.2 Masque des points de grille ionosphérique IGP. Le SBAS transmet un masque IGP et le paramètre $IODI_k$ (soit au maximum 11 messages de type 18 correspondant aux 11 bandes IGP). Les valeurs de masque IGP indiquent si des données sont fournies ou non pour chaque point IGP. Si la bande 9 est utilisée, les bits du masque IGP correspondant aux points IGP situés au nord du 55e parallèle nord dans les bandes 0 à 8 seront mis à 0. Si la bande 10 est utilisée, les bits du masque correspondant aux points situés au sud du 55e parallèle sud dans les bandes 0 à 8 seront mis à 0. Le paramètre $IODI_k$ est mis à jour à chaque modification des bits du masque IGP dans la k e bande. Le SBAS transmet le nouveau masque sous forme d'un message de type 18 avant d'y faire référence dans un message de type 26 connexe. Le paramètre $IODI_k$ du message de type 26 est égal au paramètre $IODI_k$ transmis dans le message contenant le masque IGP (message de type 18) et servant à désigner les points IGP pour lesquels ce message contient des données.

3.5.7.5.2.1 Quand le masque IGP change, le SBAS répète plusieurs fois le message de type 18 avant d'y faire référence dans le message de type 26, ceci afin de garantir que les utilisateurs reçoivent bien la nouvelle version du masque. Il est recommandé également d'utiliser le même paramètre $IODI_k$ pour toutes les bandes.

3.5.7.5.3 Correction des effets ionosphériques. Le SBAS transmet des données de correction des effets ionosphériques pour les points IGP désignés par les valeurs 1 correspondantes du masque IGP.

3.5.7.5.4 Données d'intégrité des corrections ionosphériques. Pour chaque point IGP pour lequel des corrections sont fournies, le SBAS transmet des données GIVEI de manière à satisfaire à la spécification d'intégrité énoncée au § 3.5.7.5.1.

Si la valeur de ces corrections ou du paramètre $\sigma_{i,GIVE}^2$ est en dehors de la plage prescrite, le SBAS indique l'état « Ne pas utiliser » (désigné dans les données de correction, § 3.5.4.6) pour le point IGP. Si la valeur de $\sigma_{i,GIVE}^2$ ne peut pas être déterminée, le SBAS indique que le IGP est « Non contrôlé » (désigné dans le codage GIVEI).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7.5.5 Données de dégradation. Le SBAS transmet des paramètres de dégradation (message de type 10) de manière à satisfaire à la spécification d'intégrité énoncée au § 3.5.7.5.1.

3.5.7.6 Fonctions facultatives

3.5.7.6.1 Données de synchronisation. Dans l'éventualité de la transmission des paramètres de temps UTC (message de type 12), ces paramètres seront conformes aux spécifications énoncées au § 3.5.4.8.

3.5.7.6.2 Indication de service. Si elles sont diffusées, les données d'indication de service sont conformes aux spécifications énoncées au § 3.5.4.9 (message de type 27) et les messages de type 28 ne sont pas diffusés. Le paramètre IODS de tous les messages de type 27 est incrémenté chaque fois qu'une donnée quelconque des messages de type 27 est modifiée.

3.5.7.6.3 Matrice de covariance horloge-éphémérides. Si des données de la matrice de covariance horlogeéphémérides définies au § 3.5.4.10 (message de type 28) sont diffusées, elles le sont pour tous les satellites contrôlés et les messages de type 27 ne sont pas diffusés.

3.5.7.7 Contrôle

3.5.7.7.1 Contrôle des signaux radioélectriques SBAS. Le SBAS contrôle les paramètres des satellites SBAS indiqués au Tableau B-55 et prend les mesures adaptées à chaque cas.

Note.— En plus des spécifications de la présente section relatives au contrôle des signaux radioélectriques, il sera nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour contrôler l'accélération de pseudodistance (Chapitre 3, § 3.7.3.4.2.1.5), le bruit de phase de la porteuse (§ 3.5.2.2) et la perte de corrélation (§ 3.5.2.5), à moins que l'analyse et les essais ne montrent que ces paramètres ne peuvent pas dépasser les limites spécifiées.

3.5.7.7.2 Contrôle des données. Le SBAS surveille les signaux des satellites afin de détecter toute situation conduisant à un mauvais fonctionnement du traitement différentiel des récepteurs de bord ayant les caractéristiques de poursuite définies dans le Supplément D, § 8.11.

3.5.7.7.2.1 Le sous-système sol utilise la crête de corrélation la plus élevée dans tous les récepteurs employés pour la génération des corrections de pseudodistance.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.7.7.2.2 Le sous-système sol détectera également les situations qui causent plus d'un passage à zéro pour les récepteurs embarqués qui utilisent la fonction de discrimination avance-retard définie dans le Supplément D, § 8.11.

3.5.7.7.2.3 Le contrôleur met le paramètre UDRE à la valeur « Ne pas utiliser » pour le satellite.

3.5.7.7.2.4 Le SBAS contrôle toutes les données actives qui peuvent être employées par un utilisateur dans la zone de service.

3.5.7.7.2.5 Le SBAS génère une alarme au bout de 5,2 secondes si une combinaison quelconque de données actives et de signaux électromagnétiques GNSS entraîne un dépassement des limites de tolérance pendant l'approche de précision (§ 3.5.7.5.1).

3.5.7.7.2.6 Le SBAS génère une alarme au bout de 8 secondes si une combinaison quelconque de données actives et de signaux électromagnétiques GNSS entraîne un dépassement des limites de tolérance en route ou pendant l'APV I (§ 3.5.7.4.1).

Note. — Le contrôle porte sur tous les types de défaillances, y compris celles des satellites de la ou des constellations satellitaires de base ou du SBAS. Ce contrôle suppose que l'élément d'aéronef satisfait aux spécifications du document RTCA/DO229D après le Changement I, sauf lorsque ces spécifications sont annulées et remplacées par celles du § 3.5.8 et du Supplément D, § 8.11.

3.5.7.8 Insensibilité aux défaillances de la ou des constellations satellitaires de base. En cas d'anomalie affectant un satellite de la ou des constellations satellitaires de base, le SBAS continue à fonctionner normalement en utilisant les signaux des satellites en bon état qu'il est possible de suivre.

3.5.8 Eléments d'aéronef

Note 1. — Les paramètres auxquels il est fait référence dans cette section sont définis au § 3.5.4.

Note 2. — Certaines des spécifications de cette section peuvent ne pas s'appliquer aux équipements comportant des capteurs de navigation supplémentaires (inertiels, par exemple).

3.5.8.1 Récepteur GNSS compatible SBAS. Sauf indication contraire, les récepteurs GNSS compatibles SBAS traitent les signaux du SBAS et satisfont aux spécifications énoncées au § 3.1.3.1 (récepteur GPS) et/ou au § 3.2.3.1 (récepteur GLONASS).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Les mesures de pseudo-distance de chaque satellite sont lissées au moyen de mesures de la porteuse et d'un filtre de lissage dont l'écart, dans les 200 s qui suivent l'initialisation, est inférieur à 0,25m par rapport à la réponse en régime permanent du filtre défini au § 3.6.5.1 en présence d'une dérive allant jusqu'à 0,018m/s entre la phase du code et la phase de la porteuse intégrée.

3.5.8.1.1 *Acquisition du satellite géostationnaire.* Le récepteur est capable d'acquérir et de suivre les satellites géostationnaires pour lesquels un récepteur stationnaire à l'emplacement du récepteur de l'utilisateur subirait un décalage Doppler allant jusqu'à ± 450 Hz.

3.5.8.1.2 Conditions d'utilisation des données. Le récepteur n'utilise les données contenues dans un message SBAS que si le code CRC de ce dernier a été vérifié. La réception d'un message de type 0 provenant d'un satellite SBAS entraîne la désélection de ce satellite pendant au moins une minute, et toutes les données qu'il émet sont rejetées mais le rejet des données des messages de type 12 et de type 17 n'est pas exigé. Dans le cas des satellites GPS, le récepteur n'applique les corrections à long terme que si l'IOD correspond à la fois à l'IODE et aux 8 bits de poids faible de l'IODC. Dans le cas des satellites GLONASS, le récepteur n'applique les corrections à long terme que si l'heure de réception (t_r) des éphémérides GLONASS se situe à l'intérieur de l'intervalle de validité de l'IOD, comme il est spécifié au § 3.5.4.4.1 :

$$t_{LT} - L - V \leq t_r \leq t_{LT} - L$$

Note 1.— Dans les satellites SBAS, aucun mécanisme ne relie les données de la fonction de mesure de distance GEO (message de type 9) et les corrections à long terme.

Note 2.— Cette spécification ne signifie pas que le récepteur doit arrêter de suivre le satellite du SBAS.

3.5.8.1.2.1 Identification des satellites SBAS. À l'acquisition ou à la réacquisition d'un satellite SBAS, le récepteur n'utilise pas les données du satellite SBAS à moins que la séparation calculée entre la position du satellite obtenue à partir des paramètres de mesure de distance du satellite géostationnaire et la position du satellite obtenue à partir du dernier message d'almanach reçu du même fournisseur de services au cours des 15 dernières minutes ne soit inférieure à 200 km.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Cette vérification permet de s'assurer qu'un récepteur ne prend pas un satellite SBAS pour un autre par suite d'une corrélation croisée durant l'acquisition ou la réacquisition.

3.5.8.1.2.2 Le récepteur n'utilise les données d'intégrité ou de correction que si le paramètre IODP qui leur est associé coïncide avec le paramètre IODP associé au masque PRN.

3.5.8.1.2.3 Le récepteur n'utilise les données ionosphériques fournies par le SBAS (estimation du retard à la verticale du point IGP et GIVEI_i) que si l'IODI_k associé à ces données dans un message de type 26 correspond à l'IODI_k associé au masque de bande IGP pertinent transmis dans un message de type 18.

Tableau B-55. Contrôle des signaux radioélectriques SBAS

Paramètre	Renvoi	Seuil d'alarme	Mesure à prendre
Niveau de puissance du signal	Chapitre 3, § 3.7.3.4.4.3	puissance minimale spécifiée puissance minimale spécifiée(Note 2)	seuil minimal : désactiver la fonction de mesure de distance (Note 1) seuil maximal : interrompre la diffusion
Modulation	Chapitre 3, § 3.7.3.4.4.5	contrôler la distorsion du signal	désactiver la fonction de mesure de distance (Note 1)
Conversion temps SNTtemps GPS	Chapitre 3, § 3.7.3.4.5	N/A (Note 3)	désactiver la fonction de mesure de distance, à moins que la donnée σ_{UDRE} n'indique l'erreur commise
Stabilité de la porteuse	§ 3.5.2.1	N/A (Note 3)	désactiver la fonction de mesure de distance, à moins que la donnée σ_{2UDRE} n'indique l'erreur commise
Cohérence code- fréquence	§ 3.5.2.4	N/A (Note 3)	désactiver la fonction de mesure de distance, à moins que la donnée σ_{2UDRE} n'indique l'erreur commise
Écart maximal sur phase de code	§ 3.5.2.6	N/A (Notes 2 et 3)	désactiver la fonction de mesure de distance, à moins que la donnée σ_{2UDRE} n'indique l'erreur commise
Codage à convolution	§ 3.5.2.9	tous les messages transmis sont erronés	cesser la diffusion

NOTES.—

1. La désactivation de la fonction de mesure de distance s'effectue par transmission d'une donnée URA et d'un paramètre σ_{UDRE}^2 « Ne pas utiliser » pour le satellite SBAS considéré.

2. Le contrôle de ces paramètres peut se faire par analyse de leur incidence sur la qualité du signal reçu (C/N0_{impact}), donc sur l'utilisateur.

3. Les seuils d'alarme ne sont pas spécifiés car l'erreur induite est acceptable à condition d'être représentée dans les paramètres σ_{UDRE}^2 et URA. Si tel n'est pas le cas, la fonction de mesure de distance doit être désactivée.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- 3.5.8.1.2.4 Le récepteur utilise les données d'intégrité les plus récentes pour lesquelles la valeur du paramètre $IODF_j$ est 3 ou pour lesquelles le paramètre $IODF_j$ coïncide avec le paramètre $IODF_j$ associé aux données de correction rapide les plus récentes en cours d'utilisation (le cas échéant).
- 3.5.8.1.2.5 Le récepteur applique une dégradation régionale au paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$ défini par un message de service de type 27. Si un message de type 27 contenant un nouveau paramètre IODS indique un $\delta UDRE$ plus élevé pour l'emplacement de l'utilisateur, le $\delta UDRE$ plus élevé est appliqué immédiatement. Un $\delta UDRE$ moins élevé contenu dans un message de type 27 n'est appliqué qu'après réception de l'ensemble complet des messages contenant le nouveau paramètre IODS.
- 3.5.8.1.2.6 Le récepteur applique une dégradation pour le satellite au paramètre $\sigma_{i,UDRE}^2$ défini par un message de matrice de covariance horloge-éphémérides de type 28. Le paramètre $\delta UDRE$ dérivé d'un message de type 28 avec un IODP correspondant à celui du masque PRN est appliqué immédiatement.
- 3.5.8.1.2.7 En cas de perte de quatre messages SBAS consécutifs durant une approche SBAS avec un HAL de 40 m ou un VAL de 50 m ou moins, le récepteur invalide toutes les données UDREI provenant de ce satellite SBAS.
- 3.5.8.1.2.8 Le récepteur n'utilise pas les paramètres diffusés dont le délai d'expiration indiqué au Tableau B-56 est écoulé.
- 3.5.8.1.2.9 Le récepteur n'utilise aucune correction rapide pour laquelle le paramètre Δt associé au taux de variation de distance (RRC) dépasse le délai d'expiration défini pour les corrections rapides ou pour laquelle l'âge de RRC excède $8\Delta t$.
- 3.5.8.1.2.10 Le calcul de RRC est réinitialisé en cas d'indication « Ne pas utiliser » ou « Non contrôlé » visant le satellite considéré.
- 3.5.8.1.2.11 Pour les approches de précision par SBAS et les approches APV, le récepteur n'utilise que les satellites dont l'angle de site est supérieur ou égal à 5 degrés.
- 3.5.8.1.2.12 Le récepteur cesse d'assurer les approches de précision par SBAS et les approches APV à l'aide d'un satellite particulier si la valeur du paramètre UDREI reçue est supérieure ou égale à 12.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.8.2 Fonction de mesure de distance

3.5.8.2.1 Approche de précision et approche APV. La moyenne quadratique (1 sigma) de la contribution totale de l'élément embarqué à l'erreur de pseudodistance corrigée pour un satellite SBAS au niveau minimal de signal reçu (voir Chapitre 3, § 3.7.3.4.4.3) et dans les conditions de brouillage les plus défavorables (voir § 3.7) est inférieure ou égale à 1,8 m, compte non tenu des erreurs résiduelles dues aux trajets multiples et aux effets troposphériques ou ionosphériques.

Note. — L'élément embarqué délimitera les erreurs dues aux trajets multiples et celles dues aux effets troposphériques (§ 3.5.8.4.1). En ce qui concerne le service de prévisions, l'erreur due aux trajets multiples est censée être inférieure à 0,6 m (1 sigma).

3.5.8.2.2 Départ, en route, région terminale et approche classique. La moyenne quadratique (1 sigma) de la contribution totale de l'élément embarqué à l'erreur de pseudodistance corrigée pour un satellite SBAS au niveau minimal de signal reçu (Chapitre 3, § 3.7.3.4.4.3) et dans les conditions de brouillage les plus défavorables (voir § 3.7) est inférieure ou égale à 5 m, compte non tenu des erreurs dues aux trajets multiples et aux effets troposphériques ou ionosphériques.

3.5.8.2.3 Position du satellite SBAS

3.5.8.2.3.1 Calcul de la position. Le récepteur décode le message de type 9 et détermine le déphasage du code émis par le satellite SBAS ainsi que la position de ce dernier (X_G , Y_G , Z_G).

3.5.8.2.3.2 Identification des satellites SBAS. Le récepteur est en mesure d'identifier chacun des satellites SBAS.

Note. — Cette spécification s'applique aux acquisitions de satellite erronées qu'entraîne l'intercorrélation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-56. Délais d'expiration des données

Données	Types de messages connexes	En route, région terminale, approche classique	Approche de précision ou APV
Matrice de covariance horloge éphémérides	28	360	240
SBAS en mode d'essai	0	N/A	N/A
Masque PRN	1	600 s	600 s
UDREI	2 à 6, 24	18 s	12 s
Corrections rapides	2 à 5, 24	(Voir Tableau B-57)	(Voir Tableau B-57)
Corrections à long terme	24, 25	360 s	240s
Données de mesure de distance GEO	9	360 s	240 s
Dégradation des corrections rapides	7	360 s	240 s
Paramètres de dégradation	10	360 s	240 s
Masque de grille ionosphérique	18	1 200 s	1 200 s
Données de correction des effets ionosphériques (GIVEI)	26	600 s	600 s
Données de synchronisation	12	86 400 s	86 400 s
Écart temporel GLONASS	12	600 s	600 s
Données d'almanach	17	Pas de délai	Pas de délai
Niveau de service	27	86 400 s	86 400 s

Note. — Les délais d'expiration s'entendent à compter de la fin de la réception du message.

Tableau B-57. Corrections rapides : délais d'expiration approximatifs

Indicateur de facteur de dégradation (ai)	Délai d'expiration pour approche classique (I _{rc})	Délai d'expiration pour approche de précision/APV (I _{rc})
0	180 s	120 s
1	180 s	120 s
2	153 s	102 s
3	135 s	90 s
4	135 s	90 s
5	117 s	78 s
6	99 s	66 s
7	81 s	54 s
8	63 s	42 s
9	45 s	30 s
10	45 s	30 s
11	27 s	18 s
12	27 s	18 s
13	27 s	18 s
14	18 s	12 s
15	18 s	12 s

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.8.2.4 Données d'almanach

3.5.8.2.4.1 Pour l'acquisition, les données d'almanach fournies par le SBAS sont utilisées.

Note. — Les informations d'état de fonctionnement n'ont pas priorité sur les données fournies dans d'autres messages SBAS et ne les invalident pas. L'emploi des bits 0 à 2 par l'équipement de bord est optionnel ; il n'y a pas de spécifications relatives à cet emploi.

3.5.8.3 Fonction d'indication de l'état de fonctionnement des satellites GNSS. Le récepteur exclut du calcul de la position tout satellite auquel le SBAS associe le message « Ne pas utiliser ». Si les données d'intégrité fournies par le SBAS sont utilisées, le récepteur n'a pas à exclure les satellites GPS en fonction de l'indicateur d'état des éphémérides GPS (§ 3.1.3.1.1) ni à exclure les satellites GLONASS en fonction de l'indicateur d'état des éphémérides GLONASS (§ 3.2.3.1.1).

Note 1. — Même si un satellite est désigné comme marginal ou hors d'état de fonctionner par l'indicateur d'état de la ou des constellations satellitaires de base, le SBAS peut être en mesure de transmettre les corrections d'éphémérides et d'horloge qui permettront à l'utilisateur de continuer à se servir du satellite en question.

Note 2. — Quand un satellite désigné par le SBAS comme « Non contrôlé » est utilisé pour le calcul de la position, les données d'intégrité correspondantes ne sont pas fournies par le SBAS. Pour les obtenir, il faut recourir à l'ABAS ou au GBAS.

3.5.8.4 Fonctions de correction différentielle sommaire et de correction différentielle précise

3.5.8.4.1 Précision des mesures de distance de la ou des constellations satellitaires de base. La moyenne quadratique (1 sigma) de la contribution totale de l'élément embarqué à l'erreur de pseudodistance corrigée pour un satellite GPS au niveau minimal et maximal du signal reçu (Chapitre 3, § 3.7.3.1.5.4) et dans les conditions de brouillage les plus défavorables (§ 3.7) est inférieure ou égale à 0,36 m pour le niveau de signal minimal et à 0,15 m pour le niveau de signal maximal, compte non tenu des erreurs résiduelles dues aux trajets multiples et aux effets troposphériques ou ionosphériques. La moyenne quadratique de la contribution totale de l'élément embarqué à l'erreur de pseudo-distance corrigée pour un satellite GLONASS au niveau minimal de signal reçu (Chapitre

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3, § 3.2.5.4) et dans les conditions de brouillage les plus défavorables (§ 3.7) est inférieure ou égale à 0,8 m, compte non tenu des erreurs résiduelles dues aux trajets multiples et aux effets troposphériques ou ionosphériques.

3.5.8.4.2 Approche de précision et approche APV

3.5.8.4.2.1 Le récepteur obtiendra les données de correction et d'intégrité pour tous les satellites de la solution de position du même signal SBAS (code PRN).

3.5.8.4.2.2 le récepteur calcule et applique les corrections à long terme, les corrections rapides, les données de correction du taux de variation de distance et celles de correction des effets ionosphériques. Dans le cas des satellites GLONASS, les corrections ionosphériques reçues du SBAS sont multipliées par le carré du rapport entre les fréquences du GLONASS et les fréquences du GPS ($f_{\text{GLONASS}}/f_{\text{GPS}}$)².

3.5.8.4.2.3 Le récepteur utilise la méthode des moindres carrés pondérés pour le calcul de la position.

3.5.8.4.2.4 Le récepteur applique un modèle troposphérique tel que les erreurs résiduelles de pseudodistance ont une valeur moyenne (μ) inférieure à 0,15m et un écart type (1 sigma) inférieur à 0,07m.

Note.— Un modèle conforme à cette spécification a été élaboré. Les éléments indicatifs à ce sujet figurent dans le Supplément D, § 6.5.4

3.5.8.4.2.4 3.5.8.4.2.5 Le récepteur calcule et applique les niveaux de protection horizontale et verticale définis au § 3.5.5.6. Dans ce calcul, $\sigma_{i,tropo}$ sera

$$\frac{1,001}{\sqrt{0,002001 + \sin^2(\theta_i)}} \times 0,12m$$

θ_i étant l'angle de site du i^{e} satellite.

En outre, $\sigma_{i,air}$ satisfait à la condition que la distribution des erreurs résiduelles de pseudodistance des aéronefs est limitée par une distribution normale à moyenne nulle et un écart type égal à σ_{air} , comme suit :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$\int_y^{\infty} f_i(x) dx \leq Q \left[\frac{y}{\sigma} \right] \text{ pour tous les } \frac{y}{\sigma} \geq 0 \text{ et}$$

$$\int_{-\infty}^{-y} f_i(x) dx \leq Q \left[\frac{y}{\sigma} \right] \text{ pour tous les } \frac{y}{\sigma} \geq 0$$

où :

$f_i(x)$ = densité de probabilité de l'erreur résiduelle de pseudodistance de l'aéronef et

$$Q(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_x^{\infty} e^{-x^2/2} dx$$

Note. — La marge type pour les trajets multiples causés par l'aéronef, définis au § 3.6.5.5.1, peut être utilisée pour limiter les erreurs dues à la propagation par trajets multiples.

3.5.4.2.6 Le bloc de données FAS contient les paramètres qui définissent la trajectoire d'approche pour une seule approche de précision ou APV.

Note 1. — La trajectoire du segment d'approche finale (FAS) est une ligne dans l'espace définie par le point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP), le point d'alignement de la trajectoire de vol (FPAP), la hauteur de franchissement du seuil (TCH) et l'angle de trajectoire de descente (GPA).

Le plan horizontal local de l'approche est un plan perpendiculaire à la verticale locale passant par le point LTP/FTP (c'est-à-dire tangent à l'ellipsoïde au point LTP/FTP). La verticale locale de l'approche est normale par rapport à l'ellipsoïde WGS-84 au point LTP/FTP. Le point d'interception de l'alignement de descente (GPIP) est le point d'intersection de la trajectoire d'approche finale et du plan horizontal local.

Note 2. — Dans le cas du SBAS, les blocs de données FAS sont enregistrés dans les bases de données embarquées. Le format des données de validation du CRC est indiqué dans le Supplément D, § 6.6. Il est différent du bloc de données FAS GBAS (§ 3.6.4.5).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.8.4.2.6.1 Les paramètres du bloc de données FAS sont les suivants (Tableau B-57A)

Type d'opération : procédure d'approche en ligne droite ou autres types d'opération

Codage : 0 = procédure d'approche en ligne droite
1 à 15 = de réserve

Identificateur de fournisseur de services SBAS : désigne le fournisseur de services associé au bloc de données FAS.

Codage : Voir Tableau B-27.

14 = bloc de données FAS utilisable seulement avec le GBAS

15 = bloc de données FAS utilisable avec n'importe quel fournisseur de services SBAS

Identificateur d'aéroport : code de trois ou quatre lettres attribué à l'aéroport considéré.

Codage : Chaque caractère est codé à l'aide des bits b1 à b6 de sa représentation en Alphabet international numéro 5 (IA5). Le bit b1 de chaque caractère est transmis en premier et deux bits 0 sont ajoutés à la suite de b6 de sorte que 8 bits sont transmis pour chaque caractère. Ne sont utilisés que les lettres majuscules, les chiffres et l'« espace » IA5. Le caractère le plus à droite est transmis le premier ; dans le cas de l'identificateur d'aéroport à 3 caractères, il s'agira de l'« espace » IA5.

Numéro de piste : l'orientation de la piste, la direction de la trajectoire d'approche finale vers un point dans l'espace ou la direction de la procédure d'approche indirecte SBAS seulement, arrondie aux 10 degrés les plus proches et tronquée à deux caractères.

Codage : 1 à 36 = numéro de piste

Note. — Pour les opérations aux hélistations, la valeur du numéro de piste correspond au nombre entier le plus proche du dixième de la valeur de l'alignement d'approche finale, sauf si ce nombre est zéro, auquel cas le numéro de piste est 36.

Lettre de piste : lettre permettant, le cas échéant, de distinguer les pistes parallèles.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : 0 = (pas de lettre)
1 = R (piste de droite)
2 = C (piste centrale)
3 = L (piste de gauche)

Indicateur de performance d'approche : ce champ n'est pas utilisé par le SBAS.

Tableau B-57A. Bloc de données FAS

Teneur des données	Bits utilisés	Plage	Résolution
Type d'opération	4	0 à 15	1
Identificateur de fournisseur de services SBAS	4	0 à 15	1
Identificateur d'aéroport	32	—	—
Numéro de piste	6	1 à 36	1
Lettre de piste	2	—	—
Indicateur de performance d'approche	3	0 à 7	1
Indicateur de route	5	—	—
Sélecteur de données de trajectoire de référence	8	0 à 48	1
Identificateur de trajectoire de référence	32	—	—
Latitude LTP/FTP	32	±90,0°	0,0005 seconde d'arc
Latitude LTP/FTP	32	±80,0°	0,0005 seconde d'arc
Hauteur LTP/FTP	16	-512,0 à 6 041,5 m	0,1 m
ΔLatitude FPAP	24	±1,0°	0,0005 seconde d'arc
ΔLongitude FPAP	24	±1,0°	0,0005 seconde d'arc
TCH à l'approche (Note 1)	15	0 à 1 638,35 m ou 0 à 3 276,7 ft	0,05 m ou 0,1 ft
Indicateur d'unité TCH à l'approche	1	—	—
Angle de trajectoire de descente (GPA)	16 °	0 à 90	,0° 0,01
Largeur de radioalignement au seuil	8	80,0 à 143,75 m	0,25 m
ΔÉcart longitudinal	8	0 à 2 032 m	8 m
Seuil d'alarme horizontal (HAL)	8	0 à 51,0 m	0,2 m
Seuil d'alarme vertical (VAL) (Note 2)	8	0 à 51,0 m	0,2 m
CRC du segment d'approche finale	32	—	—

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 1. — La donnée peut être exprimée en pieds ou en mètres, tout dépendant de l'indicateur d'unité TCH.

Note 2. — Un seuil VAL égal à 0 signifie que les écarts verticaux ne doivent pas être utilisés (c'est-à-dire qu'il s'agit d'une approche avec guidage latéral seulement), ce qui n'empêche pas de fournir un guidage vertical consultatif pour ces approches (voir FAA AC 20-138).

Indicateur de route : un « blanc » ou une lettre permettant de distinguer les diverses approches s'appliquant à une même extrémité de piste.

Note. — Les procédures sont considérées comme différentes même si elles ne diffèrent que par le segment d'approche interrompue.

Codage : La lettre est codée à l'aide des bits b1 à b5 de sa représentation en IA5. Le bit b1 est transmis en premier. Ne sont utilisés que les lettres majuscules (à l'exception de I et O) et l'espace IA5. Un blanc indique qu'il n'y a qu'une procédure pour l'extrémité de piste.

Pour indiquer plusieurs procédures pour une même extrémité de piste, l'indicateur de route est codé à l'aide d'une lettre commençant à Z et continuant en ordre alphabétique inverse pour les procédures additionnelles.

Sélecteur de données de trajectoire de référence (RPDS) : ce champ n'est pas utilisé par le SBAS.

Identificateur de trajectoire de référence (RPI) : quatre caractères permettant de désigner sans ambiguïté la trajectoire de référence. Les quatre caractères sont constitués de trois caractères alphanumériques et d'un blanc ou de quatre caractères alphanumériques.

Note. — La meilleure pratique de l'industrie consiste à faire correspondre le codage des 2e et 3e caractères au numéro de piste codé. Le dernier caractère est une lettre commençant à A ou un « blanc ».

Codage : Chaque caractère est codé à l'aide des bits b1 à b6 de sa représentation en Alphabet international numéro 5 (IA5). Le bit b1 de chaque caractère est transmis en premier et deux bits 0 sont ajoutés à la suite de b6 de sorte que 8 bits sont transmis pour chaque caractère. Ne sont utilisés que les lettres majuscules, les chiffres et l'« espace » IA5. Le caractère le plus à droite est transmis le premier ; dans le cas de l'identificateur de trajectoire de référence à 3 caractères, il s'agira de l'« espace » IA5.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Le point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP) est un point au-dessus duquel passe la trajectoire FAS à une hauteur au-dessus de la hauteur du LTP/FTP déterminée par la TCH.

Latitude LTP/FTP : latitude du point LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : valeur positive : latitude nord valeur négative : latitude sud

Longitude LTP/FTP : longitude du point LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : valeur positive : longitude est valeur négative : longitude ouest

Hauteur LTP/FTP : hauteur du point LTP/FTP au-dessus de l'ellipsoïde WGS-84.

Codage : Ce champ est codé sous la forme d'un nombre non signé à virgule fixe présentant un écart de +512 m par rapport à l'origine. La valeur 0 correspond à un point LTP/FTP situé à 512 m au-dessus de l'ellipsoïde terrestre.

Note. — Le FPAP est un point situé à la même hauteur que le point LTP/FTP et utilisé pour définir l'alignement de l'approche. Le point à partir duquel sont mesurés les écarts angulaires dans le sens latéral est à 305 m (1 000 ft) au-delà du point FPAP, sur la composante latérale de la trajectoire FAS. Dans le cas d'une approche dans l'axe de la piste, le point FPAP se situe à l'extrémité de la piste ou au-delà.

Δ Latitude FPAP : écart de latitude entre les points FPAP et LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : valeur positive : point FPAP au nord de la latitude LTP/FTP
valeur négative : point FPAP au sud de la latitude LTP/FTP

Δ Longitude FPAP : écart de longitude entre les points FPAP et LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : valeur positive : point FPAP à l'est de la longitude LTP/FTP
valeur négative : point FPAP à l'ouest de la longitude LTP/FTP

TCH à l'approche : hauteur de la trajectoire FAS par rapport au point LTP/FTP (en pieds ou en mètres, selon l'indicateur d'unité TCH).

Indicateur d'unité TCH : donnée précisant l'unité dans laquelle est exprimée la hauteur TCH.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : 0 = pieds
1 = mètres

Angle de site de l'alignement de descente (GPA) : angle formé par la trajectoire FAS et le plan horizontal tangent à l'ellipsoïde WGS-84 au point LTP/FTP.

Largeur de radioalignement : écart latéral par rapport à la trajectoire FAS, mesuré au point LTP/FTP auquel l'indicateur de déviation de cap atteint une déviation maximale.

Codage : Ce champ est codé sous la forme d'un nombre non signé à virgule fixe présentant un écart de 80 m par rapport à l'origine. La valeur 0 correspond à une largeur de radioalignement de 80 m au point LTP/FTP.

ΔÉcart longitudinal : distance séparant le point FPAP de l'extrémité de la piste.

Codage : 1111 1111 = donnée non fournie

HAL : seuil d'alarme horizontal à utiliser durant l'approche, en mètres.

VAL : seuil d'alarme vertical à utiliser durant l'approche, en mètres.

Code CRC du segment d'approche finale : code CRC de 32 bits ajouté à la suite de chaque bloc de données FAS afin d'assurer l'intégrité des données d'approche. Le code CRC de 32 bits du segment d'approche finale sera calculé conformément au § 3.9. La longueur du code CRC sera $k = 32$ bits.

Le polynôme générateur du code CRC sera :

$$G(x) = x^{32} + x^{31} + x^{24} + x^{22} + x^{16} + x^{14} + x^8 + x^7 + x^5 + x^3 + x + 1$$

Le champ données CRC, $M(x)$, sera formé comme suit :

$$M(x) = \sum_{i=1}^{288} m_i x^{288-i} = m_1 x^{287} + m_2 x^{286} + \dots + m_{288} x^0$$

$M(x)$ est formé à partir de tous les bits du bloc de données FAS considéré, à l'exception du code CRC. Les bits sont disposés dans le même ordre que celui dans lequel ils ont été transmis : m_1 correspond au bit de poids faible du champ type d'opération et m_{288} , au bit de poids fort du champ VAL. Le code CRC est ordonné de manière à ce que r_1 soit le bit de poids faible et r_{32} , le bit de poids fort.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.5.8.4.2.6.2 Pour les approches de précision et les approches APV, l'identificateur de fournisseur de services contenu dans le message de type 17 est identique à celui que contient le bloc de données FAS, sauf si ce deuxième identificateur est « 15 ».

Note. — Si l'identificateur du fournisseur de service contenu dans le bloc de données FAS est égal à 15, n'importe quel fournisseur de services peut être utilisé. Si l'identificateur est « 14 », les corrections différentielles précises du SBAS ne peuvent être utilisées au cours de l'approche.

3.5.8.4.2.6.3 Précision des points de données FAS du SBAS. L'erreur d'analyse de tous les points de données FAS est, dans le système WGS-84, inférieure à 0,25 m dans le sens vertical et à 1 m dans le sens horizontal.

3.5.8.4.3 Départ, en route, région terminale et approche classique

3.5.8.4.3.1 Le récepteur calcule et applique les corrections à long terme, les corrections rapides et les données de correction du taux de variation de distance.

3.5.8.4.3.2 Le récepteur calcule et applique les corrections des effets ionosphériques.

Note. — Pour la correction des effets ionosphériques, deux méthodes de calcul sont données aux § 3.1.2.4 et 3.5.5.2.

3.5.8.4.3.3 Le récepteur applique un modèle troposphérique tel que les erreurs résiduelles de pseudodistance auront une valeur moyenne (μ) inférieure à 0,15 m et un écart type inférieur à 0,07 m.

Note. — Un modèle conforme à cette spécification a été élaboré. Les éléments indicatifs à ce sujet figurent dans le Supplément D, § 6.5.4.

3.5.8.4.3.4 Le récepteur calcule et applique les niveaux de protection horizontale et verticale définis au § 3.5.5.6. Dans ce calcul, on obtient σ_{tropo} à l'aide de la formule indiquée au § 3.5.8.4.2.5, qui peut être utilisée pour des angles de site non inférieurs à 4 degrés, ou à l'aide de la formule indiquée ci-dessous, qui peut être employée pour des angles de site non inférieurs à 2 degrés.

$$\frac{1,001}{\sqrt{0,002001 + \sin^2(\theta_i)}} \times (1 + 0,015 \times (\max(0,4 - \theta_i))^2) \times 0,12m$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

θ_i étant l'angle de site du i ème satellite.

En outre, $\sigma_{i,air}$ satisfait à la condition que la distribution des erreurs résiduelles de pseudodistance des aéronefs est limitée par une distribution normale à moyenne nulle et un écart type égal à $\sigma_{i,air}$ comme suit :

$$\int_y^{\infty} f_i(x) dx \leq Q \left[\frac{y}{\sigma} \right] \text{ pour tous les } \frac{y}{\sigma} \geq 0$$

et

$$\int_{-\infty}^{-y} f_i(x) dx \leq C \left[\frac{y}{\sigma} \right] \text{ pour tous les } \frac{y}{\sigma} \geq 0$$

où :

$f_n(x)$ = densité de probabilité de l'erreur résiduelle de pseudodistance de l'aéronef et

$$Q(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_x^{\infty} e^{-t^2/2} dt$$

Note. — La marge type pour les trajets multiples dus à l'aéronef, définis au § 3.6.5.5.1, peut être utilisée pour limiter les erreurs dues à la propagation par trajets multiples.

3.5.8.4.4 Pour les opérations « départ », « en route », « région terminale » et « approche classique », le récepteur utilise les données de correction des effets ionosphériques diffusées, si elles sont disponibles, ainsi qu'un modèle de retard troposphérique présentant les caractéristiques énoncées au § 3.5.8.4.3.

3.5.9 Interface entre fournisseurs de services SBAS

Note. — Le RACI 5138, § 6.3, fournit des éléments indicatifs sur l'interfaçage des différents fournisseurs de services SBAS.

3.6 Système de renforcement au sol (GBAS) et système régional de renforcement au sol

3.6.1 Généralités

Le GBAS se compose d'un seul-sous système sol et d'un sous-système embarqué. Le sous-système sol fournit au sous-système embarqué, par VDB numérique, les données

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

et les corrections pour les signaux GNSS de mesure de distance. Le sous-système sol GRAS se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes sol GBASS.

Note — Le supplément D, § 7.1, fournit des éléments indicatifs.

3.6.1.1 *Types de services GBAS.* Un sous-système sol GBAS prend en charge soit le service de localisation, soit le service d'approche ou ces deux types de services.

Note 1. — On entend par types de services un ensemble assorti de spécifications fonctionnelles et de performance sol et bord qui garantissent que l'équipement embarqué donne des performances de navigation quantifiables. Le Supplément D, § 7.1, fournit des éléments indicatifs sur les types de services.

Note 2. — Les installations GBAS au sol sont définies selon la classification des installations GBAS (GFC). De nombreux critères de performance et fonctionnels du GBAS dépendent de la GFC. Les présentes SARP sont organisées en fonction des spécifications qui s'appliquent à un élément donné de la classification des installations (c'est-à-dire la lettre désignant le type de service d'approche de l'installation [FAST], la polarisation de l'équipement, etc.). Le RACI 5138 , § 7.1.4.1, fournit des éléments indicatifs concernant la classification des installations).

3.6.1.2 Tous les sous-systèmes sol GBAS sont conformes aux spécifications des § 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3, 3.6.4, 3.6.6 et 3.6.7, sauf indication contraire. Un sous-système sol FAST D est également conforme à toutes les exigences du FAST C en plus des exigences spécifiques au FAST D.

3.6.2 Caractéristiques radioélectriques

3.6.2.1 Stabilité de la porteuse. La fréquence porteuse des données diffusées est maintenue à l'intérieur de $\pm 0,0002\%$ de sa valeur nominale.

3.6.2.2 Codage des bits sous forme de déphasages. Les messages GBAS sont assemblés en symboles composés chacun de 3 bits de message consécutifs, le dernier ou les deux derniers pouvant le cas échéant n'être que des bits de remplissage.

Après conversion, les symboles moduleront la porteuse selon la méthode D8PSK (les déphasages $[\Delta\Phi_k]$ sont indiqués au tableau B-58.

Note — pour le K^e symbole ($\Delta\Phi_k$) la phase de la porteuse est donnée par l'équation :

$$\Phi_k = \Phi_{k1} + \Delta\Phi_k$$

3.6.2.3 Traitement du signal de modulation par filtre de mise en forme des impulsions. La sortie du codeur de phase différentielle se filtrée par conformateur d'impulsions dont la propre sortie $s(t)$ est donnée par l'équation :

$$s(t) = \sum_{k=-\infty}^{K_{\max}} e^{j\Phi_k} h(t-kT)$$

où

h = réponse impulsionnelle du filtre en cosinus carré surélevé

Φ_k = paramètre défini au § 3.6.2.2

t = temps

T = durée de chaque symbole = (1/ 10 500 sconde)

Le filtre de mise en forme des impulsions a une réponse en fréquence nominale complée identique à celle d'un filtre en cosinus carré surélevé, avec $\alpha = 0,6$. La réponse en temps $h(t)$ et la réponse en fréquence $H(f)$ des filtres en bande de base seront :

$$h(t) = \frac{\sin \frac{\pi}{T} \left| \cos \left[\frac{\pi \alpha t}{T} \right] \right|}{\frac{\pi}{T} \left[\frac{1-2\alpha t^2}{T} \right]}$$

$$H = \begin{cases} 1 & \text{pour } 0 \leq f < \frac{1-\alpha}{2T} \\ \frac{1 - \sin \left[\frac{\pi (2fT-1)}{2\alpha} \right]}{2} & \text{pour } \frac{1-\alpha}{2} \leq f \leq \frac{1+\alpha}{2T} \\ 0 & \text{pour } f > \frac{1+\alpha}{2T} \end{cases}$$

La sortie $s(t)$ du filtre de mise en forme des impulsions module la porteuse.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.2.4 Amplitude des vecteurs d'erreur. La valeur des vecteurs d'erreur du signal transmis est inférieure à 6,5 % rms (1 sigma).

3.6.2.5 Cadence de transmission. Les symboles sont transmis à raison de 10 500 symb/s $\pm 0,005$ %, soit un débit nominal de 31 500 bit/s.

3.6.2.6 Émissions dans les créneaux temporels non attribués. Quel que soit le mode d'exploitation, l'écart entre la puissance d'émission autorisée et la puissance maximale mesurée au cours d'un quelconque créneau non attribué sur une largeur de bande de canal de 25 kHz centrée sur la fréquence attribuée ne dépasse pas -105 dBc.

Note. — La valeur de -105 dBc pourrait ne pas protéger la réception d'émissions effectuées dans un créneau attribué à un autre émetteur désiré lorsque les récepteurs sont situés à moins de 80 m de l'antenne d'émission non désirée.

3.6.3 Structure des données

3.6.3.1 Base de temps à l'émission

3.6.3.1.1 Structure temporelle des données diffusées. La structure temporelle AMRT repose sur des trames et des créneaux temporels. Chaque trame a une durée de 500 ms, et il y en a deux par impulsion UTC de 1 s. La première commence au début de cette impulsion et la deuxième, 0,5 s après.

Chaque trame est multiplexée par répartition dans le temps de façon à constituer 8 créneaux individuels (identifiés par les lettres A à H) de 62,5 ms chacun.

3.6.3.1.2 Rafales. Chaque créneau temporel attribué contient au plus une rafale de données. Pour lancer un créneau temporel, le GBAS diffuse une rafale dans ce créneau dans 5 trames consécutives. Pour chaque créneau utilisé, le sous-système sol diffuse une rafale dans au moins une des trames de chaque série de 5 trames consécutives.

Note 1. — Une rafale se compose d'un ou de plusieurs messages. Sa longueur peut varier, sans dépasser toutefois la taille maximale autorisée dans le créneau considéré (§ 3.6.3.2).

Note 2. — Pendant le lancement du créneau temporel, le récepteur embarqué peut ne pas recevoir les quatre premières rafales.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.3.1.3 Découpage temporel des rafales

3.6.3.1.3.1 Chaque rafale est émise dans un créneau de 62,5 ms.

3.6.3.1.3.2 La rafale commence 95,2 μ s après le début du créneau temporel, à $\pm 95,2 \mu$ s près.

3.6.3.1.3.3 Dans le cas de l'équipement GBAS/E, la partie de la rafale servant à la synchronisation et à la levée de l'ambiguïté, transmise avec la composante à polarisation horizontale (HPOL), débute au plus tard 10 μ s après le début de la rafale transmise avec la composante à polarisation verticale (VPOL).

Note. — Le Tableau B-59 précise les caractéristiques des éléments successifs des rafales.

3.6.3.1.4 Montée en puissance et stabilisation de la puissance d'émission. L'émetteur transmet à 90 % de son niveau de puissance permanente au bout des 190,5 μ s suivant le début de la rafale (2 symboles). Le régime permanent est atteint 476,2 μ s après le début de la rafale (5 symboles).

Note. — Le récepteur embarqué peut se servir de la phase de stabilisation de la puissance d'émission pour régler sa commande automatique de gain.

Tableau B-58. Codage des données

Bits de message			Déphasage correspondant au symbole
l_{3k-2}	l_{3k-1}	l_{3k}	$\Delta\phi_k$
0	0	0	$0\pi/4$
0	0	1	$1\pi/4$
0	1	1	$2\pi/4$
0	1	0	$3\pi/4$
1	1	0	$4\pi/4$
1	1	1	$5\pi/4$
1	0	1	$6\pi/4$
1	0	0	$7\pi/4$

Note. — l_j est le j^{e} bit de la rafale à transmettre, l_1 étant le premier bit de la séquence d'apprentissage.

Tableau B-59. Décomposition des rafales dans le temps

Événement	Durée nominale	Pourcentage nominal de puissance en régime permanent
Montée en puissance	190,5	μ s 0 % à 90 %
Stabilisation de la puissance d'émission	285,7 μ s	90 % à 100 %
Synchronisation et levée de l'ambiguïté	1 523,8 μ s	100 %

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Transmission des données embrouillées	58 761,9 μ s	100 %
Baisse de puissance	285,7 μ s (Note 1)	100 % à 0 %

NOTES.—

1. La durée indiquée pour l'événement « transmission des données embrouillées » correspond à une longueur maximale des données d'application de 1 776 bits, 2 bits de remplissage et la durée nominale des symboles.
2. Ces spécifications assurent un temps de garde de 1 259 μ s permettant une portée de transmission dans un seul sens d'environ 370 km (200 NM).
3. Lorsque les rafales émises par une antenne GBAS peuvent être reçues à une distance de plus de 370 km (200 NM) au-delà de la portée d'une autre antenne d'émission employant le créneau adjacent suivant, il faut un temps de garde plus long pour éviter la perte des deux rafales. Pour allonger le temps de garde, il est nécessaire de limiter à 1 744 bits la longueur des données d'application de la première rafale. La différence dans les distances de propagation ainsi obtenue peut atteindre jusqu'à 692 km (372 NM) sans conflit.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.3.1.5 Phase de baisse de la puissance. Après transmission du dernier symbole du créneau temporel considéré, la puissance de sortie de l'émetteur diminue en moins de 285,7 μ s (3 symboles) d'au moins 30 dB par rapport au régime permanent.

3.6.3.2 Structure et codage des rafales. Chaque rafale se compose des éléments de données indiqués au Tableau B-60. Le codage des messages se fait dans l'ordre suivant : mise en forme des données d'application, génération de la FEC de la séquence d'apprentissage, génération de la FEC des données d'application, embrouillage des bits.

3.6.3.2.1 Synchronisation et levée de l'ambiguïté. Le champ synchronisation et levée de l'ambiguïté se compose de la séquence de 48 bits ci-dessous, transmise en commençant par la droite :

010 001 111 101 111 110 001 100 011 101 100 000 011 110 010 000

3.6.3.3 Teneur des données embrouillées

3.6.3.3.1 Identificateur de créneau de station (SSID). L'identificateur de créneau de station (SSID) est une valeur numérique correspondant à la lettre A à H du premier créneau temporel attribué au sous-système sol GBAS : 0 pour le créneau A, 1 pour le B, etc., 7 correspondant au créneau H. L'identificateur est transmis en commençant par le bit de poids faible.

3.6.3.3.2 Longueur de séquence transmise. Ce mot indique le nombre total de bits composant les données d'application et la FEC des données d'application. L'information est transmise en commençant par le bit de poids faible.

3.6.3.3.3 FEC de la séquence d'apprentissage. La FEC de la séquence d'apprentissage est calculée à partir des champs SSID et longueur de transmission, au moyen d'un code en blocs (25,20), conformément à l'équation suivante :

$$[P_1, \dots, P_5] = [SSID_1, \dots, SSID_3, TL_1, \dots, TL_{17}] H^T$$

où :

P_n = ne bit de la FEC de la séquence d'apprentissage (P_1 est transmis en premier)

$SSID_n$ = ne bit de l'identificateur de créneau de station ($SSID_1 = \text{LSB}$)

TL_n = ne bit du mot longueur de séquence transmise ($TL_1 = \text{LS}$)

H^T = transposée de la matrice de parité (voir ci-dessous) :

$$H^T = \begin{pmatrix} 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 & 1 & 0 & 1 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 1 & 1 \\ 0 & 1 & 1 & 0 & 1 & 0 & 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 0 & 1 & 0 & 1 & 0 & 1 & 0 & 1 \end{pmatrix}^T$$

Note. — Ce type de codage permet de corriger toutes les erreurs portant sur un seul bit et de détecter 75 des 300 erreurs sur deux bits possibles.

3.6.3.3.4 Données d'application. Les données d'application consistent en un ou plusieurs blocs-messages (§ 3.6.3.4). Ces blocs sont mis en correspondance directe avec les données d'application, sans traitement supplémentaire des couches intermédiaires.

3.6.3.3.5 FEC des données d'application. La FEC des données d'application est calculée à partir des données d'application au moyen d'un code de Reed-Solomon (RS) systématique de longueur fixe (255, 249).

Tableau B-60. Éléments de données des rafales

Élément	Teneur des données	Nombre de bits
Début de rafale	tous les bits à 0	15
Stabilisation de la puissance		
Synchronisation et levée de l'ambiguïté	§ 3.6.3.2.1	48
Données embrouillées :	§ 3.6.3.3	
identificateur de créneau de station (SSID)	§ 3.6.3.3.1	3
longueur de séquence transmise	§ 3.6.3.3.2	17
FEC de la séquence d'apprentissage	§ 3.6.3.3.3	5
données d'application	§ 3.6.3.3.4	jusqu'à 1 776
FEC des données d'application	§ 3.6.3.3.5	48
bits de remplissage (Note)	§ 3.6.2.2	0 à 2

Note. — L'embrouillage des bits de remplissage est optionnel (voir § 3.6.3.3.6).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.3.3.5.1 La primitive de définition, $p(x)$, du code RS est la suivante :

$$p(x) = x^8 + x^7 + x^2 + x + 1$$

3.6.3.3.5.2 Le polynôme générateur du code RS, $g(x)$, est :

$$g(x) = \prod_{i=120}^{125} (x - \alpha^i) = x^6 + \alpha^{176}x^5 + \alpha^{186}x^4 + \alpha^{244}x^3 + \alpha^{176}x^2 + \alpha^{156}x + \alpha^{225}$$

où α est une racine de $p(x)$ utilisée pour la construction du corps de Galois de taille 28, GF(256), et α^i est la i ème primitive de GF(256).

3.6.3.3.5.3 Lors de la génération de la FEC des données d'application, les données à coder, $m(x)$, sont groupées en symboles RS de 8 bits. Tous les champs de données des blocs de message qui définissent les données d'application sont ordonnés conformément aux Tableaux B-61 et B-62, et aux tableaux de messages figurant au § 3.6.6. Comme le code R-S est un code par bloc, les blocs de données d'application inférieurs à 249 octets (1 992 bits) sont portés à 249 octets par l'insertion de bits de remplissage virtuels mis à 0 et ajoutés à la suite des données d'application. Ces bits de remplissage virtuels ne sont pas transmis à l'embrouilleur de bits. Les données à coder, $m(x)$, sont définies comme suit :

$$m(x) = a_{248}x^{248} + a_{247}x^{247} + \dots + a_{248-\text{longueur}+1}x^{248-\text{longueur}+1} + a_{248-\text{longueur}}x^{248-\text{longueur}} + \dots + a_1x + a_0$$

où :

« longueur » représente le nombre d'octets dans le bloc de données d'application ;

a_{248} représente l'identificateur de bloc-message (MBI), le bit de droite étant le bit de poids faible et le premier bit des données d'application étant transmis à l'embrouilleur de bits ;

$a_{248-\text{longueur}+1}$ représente le dernier octet du CRC du bloc-message, le bit de gauche étant le bit de poids fort et le dernier bit des données d'application étant transmis à l'embrouilleur de bits ;

$a_{248-\text{longueur}}, \dots, a_1, a_0$ sont les bits de remplissage virtuels (le cas échéant).

3.6.3.3.5.4 Les six symboles de contrôle RS(b_i) sont les coefficients du reste de la division du polynôme de message $x^6m(x)$ par le polynôme générateur $g(x)$:

$$B(x) = \sum_{i=0}^5 b_i x^i + b_5 x^5 + b_4 x^4 + b_3 x^3 + b_2 x^2 + b_1 x + b_0 = [x^6 m(x)] \bmod g(x)$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

i=0

3.6.3.3.5.5 Ces symboles de contrôle RS à 8 bits sont ajoutés à la suite des données d'application. Chaque symbole de contrôle RS à 8 bits est transmis de b_0 à b_5 en commençant par le bit de poids fort, autrement dit, le premier bit de la FEC des données d'application transmis à l'embrouilleur est le bit de poids fort b_0 et le dernier bit de la FEC transmis à l'embrouilleur est le bit de poids faible b_5 .

Note 1.— Ce code de R-S permet de corriger jusqu'à trois erreurs sur les symboles.

Note 2.— L'ordre des symboles de contrôle RS à 8 bits de la FEC des données d'application transmis est différent de celui de la VDL2. En outre, dans la VDL mode 2, les symboles de contrôle RS sont transmis en commençant par le bit de poids faible.

Note 3.— On trouve au RACI 5138, § 7.15, des exemples de codage de FEC de données d'application.

3.6.3.3.6 Embrouillage des bits

3.6.3.3.6.1 La sortie d'un embrouilleur à pseudobruit composé d'un registre générateur de 15 étages est mis en fonction OU exclusif avec les données de rafale débutant par le SSID et finissant par la FEC des données d'application. La valeur attribuée aux bits de remplissage et leur embrouillage sont facultatifs.

Note.— Les bits de remplissage ne sont pas utilisés par le récepteur embarqué et leur valeur n'a pas d'incidence sur le système.

3.6.3.3.6.2 Les prises du registre de l'embrouilleur appliquent le polynôme $1 + x + x^{15}$. Le contenu du registre est décalé à raison d'un décalage par bit. Son contenu initial (avant présentation du premier bit du SSID de chaque rafale) est 1101 0010 1011 001, le bit le plus à gauche étant présenté au premier étage de l'embrouilleur. Le premier bit de sortie de l'embrouilleur est échantillonné avant le premier décalage.

Note.— Un schéma de l'embrouilleur de bits figure dans le RACI 5138, § 7.4.

3.6.3.4 Format des blocs-messages. Chaque bloc-message se compose d'un en-tête, du message proprement dit et d'un code de contrôle de redondance cyclique (CRC) de 32 bits. Cette structure apparaît au Tableau B-61. Tous les paramètres avec signe sont des nombres en complément à 2 et les autres des nombres non signés à virgule fixe. Les données sont conformes aux tableaux des messages

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

figurant au § 3.6.6. Tous les champs de données des blocs sont transmis dans l'ordre dans ces tableaux, en commençant par le bit de poids faible.

Note. — Pour chaque représentation binaire, le bit de poids fort est à l'extrême-gauche et celui de poids faible, à l'extrême-droite.

3.6.3.4.1 En-tête de bloc-message. L'en-tête du bloc-message se compose d'un identificateur de bloc (MBI), d'un identificateur GBAS (ID), d'un identificateur de type de message et d'un indicateur de la longueur du message (voir Tableau B-62). Identificateur de bloc-message : mot de 8 bits indiquant à quelle fin le bloc-message GBAS peut être utilisé.

Codage : 1010 1010 = message GBAS normal
 1111 1111 = message d'essai GBAS
 Toutes les autres valeurs sont réservées.

Tableau B-61. Format des blocs-messages GBAS

Élément	Bits
En-tête de bloc	48
Message	jusqu'à 1 696
Code CRC	32

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-62. Format de l'entête de bloc-message

Champ de données	Bits
Identificateur de bloc-message	8
Identificateur GBAS	24
Identificateur de type de message	8
Longueur du message	8

Identificateur GBAS : mot de 4 caractères permettant de distinguer les sous-systèmes sol GBAS les uns des autres.

Codage : Chaque caractère est codé à l'aide des bits b1 à b6 de sa représentation en Alphabet international numéro 5 (IA5).

Six bits sont transmis pour chaque caractère et le bit b1 est transmis en premier. Ne sont utilisés que les lettres majuscules, les chiffres et l'« espace » IA5. Le caractère le plus à droite est transmis le premier ; dans le cas de l'identificateur GBAS de 3 caractères, il s'agit de l'« espace » IA5.

Note.— L'identificateur GBAS se confond normalement avec l'indicateur d'emplacement de l'aéroport le plus proche.

L'attribution des identificateurs doit être coordonnée afin d'éviter les conflits.

Identificateur de type de message : étiquette numérique précisant la teneur du message (Tableau B-63).

Longueur du message : nombre total d'octets ; comprend l'en-tête du bloc (6 octets), le message et le code CRC (4 octets).

3.6.3.4.2 Code CRC (contrôle de redondance cyclique). Le code CRC des messages GBAS est calculé conformément au § 3.9.

3.6.3.4.2.1 La longueur du code CRC est $k = 32$ bits.

3.6.3.4.2.2 Le polynôme générateur du code CRC est :

$$G(x) = x^{32} + x^{31} + x^{24} + x^{22} + x^{16} + x^{14} + x^8 + x^7 + x^5 + x^3 + x + 1$$

3.6.3.4.2.3 Le champ données CRC, $M(x)$, est formé comme suit :

$$M(x) = \sum_{i=1}^n m_i x^{n-i} = m_1 x^{n-1} + m_2 x^{n-2} + \dots + m_n x^0$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.3.4.2.4 M(x) est formé à partir des 48 bits de l'en-tête de bloc-message GBAS et de tous les bits du message (dont la longueur est variable), exception faite du code CRC. L'ordre suivi est celui dans lequel les bits sont transmis : m_1 correspond au premier bit transmis de l'en-tête de bloc-message et m_n , au dernier des (n-48) bits.

3.6.3.4.2.5 Le code CRC est ordonné de manière à ce que r_1 soit le premier bit transmis et r_{32} , le dernier.

3.6.4 Teneur des données

3.6.4.1 Types de messages. Les types de messages que peut transmettre le GBAS sont indiqués au Tableau B-63. 3.6.4.2 MESSAGE DE TYPE 1 (CORRECTIONS DE PSEUDODISTANCE)

3.6.4.2.1 Le message de type 1 contient les données de correction différentielle applicables aux sources de mesure de distance GNSS individuelles (Tableau B-70). Le message se compose de trois parties :

caractéristiques du message (heure de validité, indicateur de deuxième message, nombre et type de mesures) ; données à faible taux de mise à jour (paramètre de décorrélation des éphémérides, code CRC des éphémérides satellitaires et disponibilité des satellites) ; blocs de mesures satellitaires.

Note 1.— La transmission des données à faible taux de mise à jour pour les sources de mesure du SBAS est facultative.

Note 2.— Tous les paramètres de ce type de message s'appliquent aux pseudodistances lissées par la porteuse sur 100 secondes.

3.6.4.2.2 Chaque message de type 1 contient le paramètre de décorrélation des éphémérides, le code CRC des éphémérides et les paramètres relatifs à la durée de disponibilité d'une source de mesure de distance satellitaire donnée. Ces informations s'appliquent à la première source de mesure de distance indiquée dans le message.

3.6.4.2.3 Les paramètres de correction de pseudodistance sont les suivants :

Compte Z modifié : indication de l'instant d'entrée en vigueur de tous les paramètres du message.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Codage : le compteur Z modifié est réinitialisé toutes les heures (à xx h 00), puis vingt et quarante minutes après (à xx h 20 et xx h 40), en temps GPS.

Indicateur de deuxième message : indicateur précisant si, dans une trame, l'ensemble de blocs de mesures d'un type de mesure particulier figure dans un seul message de type 1 ou dans une paire de messages liés.

Codage : 0 = tous les blocs de mesures d'un type de mesure particulier se trouvent dans un seul message de type 1

1 = premier message d'une paire liée de messages de type 1 ; ensemble, les deux messages contiennent l'ensemble des blocs de mesures d'un type de mesure particulier

2 = de réserve

3 = second message d'une paire liée de messages de type 1 ; ensemble, les deux messages contiennent l'ensemble des blocs de mesures d'un type de mesure particulier

Note. — Lorsqu'une paire liée de messages de type 1 est utilisée pour un type de mesure particulier, le nombre de mesures et les données à faible taux de mise à jour sont calculés séparément pour chacun des deux messages.

Nombre de mesures : nombre de blocs de mesures contenus dans le message.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-63. Messages de données VHF transmis par le GBAS

Identificateur de type de message	Contenu du message
0	(de reserve)
1	Corrections de pseudodistance
2	Données sur le GBAS
3	Message vide
4	Données de segment d'approche finale (FAS)
5	Disponibilité prévue des sources de mesure de distance
6	(réservé)
7	(réservé aux applications nationales)
8	(réserve aux fins d'essai)
9- 10	(de réservé)
11	Corrections de pseudodistance – pseudodistances lissées sur 30 secondes
12-100	(de réserve)
101	Corrections de pseudodistance GRAS
102-225	(de réserve)

Note. — Voir § 3.6.6 pour les formats de message.

Type de mesure : type de signal de mesure de distance a partir duquel les corrections ont été calculées.

Codage : 0 = code C/A ou CSA L1

1 = réservé

2 = réservé

3 = réservé

4 à 7 = de réserve

Paramètre de décorrélation des éphémérides (P) : paramètre caractérisant l'incidence des erreurs résiduelles d'éphémérides dues à la décorrélation du premier bloc de mesures du message.

Dans le cas des satellites géostationnaires SBAS, le paramètre de décorrélation des éphémérides, s'il est transmis, est code en une séquence formée uniquement de zéros.

Dans le cas des sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas le bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2, le paramètre de décorrélation des éphémérides est code en une séquence formée uniquement de zéros.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Code CRC des éphémérides : code CRC dérive des éphémérides utilisées pour déterminer les corrections du premier bloc de mesures du message.

Le code CRC des éphémérides des sources de mesure de distance de la ou des constellations satellitaires de base est calculé conformément au § 3.9. La longueur du code CRC est $k = 16$ bits. Le polynôme générateur du code CRC est :

$$G(x) = x^{16} + x^{12} + x^5 + 1$$

Le champ données CRC, $M(x)$, pour un satellite donné, est formé comme suit :

$$M(x) = \sum_{i=1}^n m_i x^{n-i} = m_1 x^{n-1} + m_2 x^{n-2} + \dots + m_n x^0$$

Dans le cas des satellites GPS, $M(x)$ a pour longueur $n = 576$ bits. $M(x)$ est calculé à l'aide des 24 premiers bits de chacun des mots 3 à 10 des sous-trames de données 1, 2 et 3 transmises par le satellite GPS, combinées par un ET logique au masque des éphémérides du satellite (Tableau B-64). Les bits de chaque mot GPS sont disposés dans l'ordre inverse de celui dans lequel le satellite GPS les a transmis : m_1 correspond au bit 68 de la sous-trame 1 et m_{576} correspond au bit 287 de la sous-trame 3.

Note. — Dans le cas d'un satellite GPS, $M(x)$ ne comprend pas le mot 1 (TLM) ou 2 (HOW) par lequel débute chaque sous-trame, ni les 6 bits de parité par lesquels se termine chaque mot.

Dans le cas des satellites GLONASS, $M(x)$ a pour longueur $n = 340$ bits. $M(x)$ est calculé à l'aide des chaînes 1, 2, 3 et 4 des données transmises par le satellite GLONASS, combinées par un ET logique au masque des éphémérides du satellite (Tableau B-65). L'ordre de transmission des bits est tel que m_1 correspond au bit 85 de la chaîne 1 et m_{340} correspond au bit 1 de la chaîne 4.

Dans le cas des satellites géostationnaires SBAS, le code CRC des éphémérides, s'il est transmis, est codé sous forme de zéros.

Le code CRC est transmis dans l'ordre $r_9, r_{10}, r_{11}, \dots, r_{16}, r_1, r_2, r_3, \dots, r_8$, où r_i est le i^{e} coefficient du reste $R(x)$ défini dans le § 3.9.

Durée de disponibilité de la source de mesure de distance : durée prévue de la période pendant laquelle les corrections applicables à la source de mesure de distance sont censées être disponibles, par rapport au compte Z modifié associé au premier bloc de mesures.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : 1111 1110 = durée supérieure ou égale à 2 540 secondes

1111 1111 = prédiction de la durée de disponibilité non assurée par le sous-système sol

3.6.4.2.4 Les paramètres relatifs aux blocs de mesures sont les suivants :

Identificateur de source de mesure de distance : code d'identification de la source à laquelle s'appliquent les blocs de mesures qui suivent.

Codage : 1 à 36 = identificateurs de satellite GPS (PRN)

37 = réservé

38 à 61 = identificateurs de satellite GLONASS (numéro de position du satellite plus 37)

62 à 119 = de réserve

120 à 158 = identificateurs de satellite SBAS (PRN)

159 à 255 = de réserve

Identification des données (IOD) : paramètre associé aux éphémérides utilisées pour déterminer les corrections de pseudodistance et de taux de variation de distance.

Codage : (GPS) IOD = paramètre IODE du GPS (§ 3.1.1.3.2.2)

(GLONASS) IOD = paramètre tb du GLONASS (§ 3.2.1.3.1)

(SBAS) IOD = 1111 1111

Note. — Pour le GLONASS, insérer 0 dans le MSB de l'IOD.

Correction de pseudodistance (PRC) : donnée de correction applicable à la pseudodistance de la source de mesure de distance.

Correction du taux de variation de distance (RRC) : taux de variation de la correction de pseudodistance.

σ_{pr_gnd} : écart type de la distribution normale associée à la contribution des signaux radioélectriques à l'erreur de pseudodistance au point de référence GBAS (§ 3.6.5.5.1, 3.6.5.5.2 et 3.6.7.2.2.4).

Codage 1111 1111 = correction de source de mesure de distance non valide.

**Tableau B-64. Masque des éphémérides des satellites
GPS**

Sous-trame 1 :	Octet 1	Octet 2	Octet 3		Octet 1	Octet 2	Octet 3
Mot 3	0000 0000	0000 0000	0000 0011	Mot 4	0000 0000	0000 0000	0000 0000
Mot 5	0000 0000	0000 0000	0000 0000	Mot 6	0000 0000	0000 0000	0000 0000
Mot 7	0000 0000	0000 0000	1111 1111	Mot 8	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 9	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 10	1111 1111	1111 1111	1111 1100
Sous-trame 2 :	Octet 1	Octet 2	Octet 3		Octet 1	Octet 2	Octet 3
Mot 3	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 4	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 5	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 6	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 7	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 8	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 9	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 10	1111 1111	1111 1111	0000 0000
Sous-trame 3 :	Octet 1	Octet 2	Octet 3		Octet 1	Octet 2	Octet 3
Mot 3	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 4	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 5	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 6	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 7	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 8	1111 1111	1111 1111	1111 1111
Mot 9	1111 1111	1111 1111	1111 1111	Mot 10	1111 1111	1111 1111	1111 1100

Tableau B-65. Masque des éphémérides des satellites GLONASS

Chaîne 1
0 0000 0000 0000 0000 0000 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 0000 0000
Chaîne 2 :
0 0000 0000 0000 0000 0000 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 0000 0000
Chaîne 3 :
0 0000 0111 1111 1111 0000 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 1111 0000 0000
Chaîne 4 :
0 0000 1111 1111 1111 1111 1111 1100 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000 0000

B₁ à B₄ : paramètres d'intégrité associés aux corrections de pseudodistance contenues dans le même bloc de mesures. Dans le cas de la i^e source de mesure de distance, il s'agit des paramètres B_{i,1} à B_{i,4} (§ 3.6.5.5.1.2, 3.6.5.5.2.2 et 3.6.7.2.2.4). Durant une opération continue, les indices 1 à 4 correspondent au même récepteur de référence physique pour chaque époque transmise par un sous-système sol donné, avec l'exception suivante : le récepteur de référence physique lié à l'un quelconque des indices 1 à 4 peut être remplacé par un autre récepteur de référence physique (y compris un récepteur précédemment retiré) qui n'a pas été utilisé dans une transmission au cours des 5 minutes précédentes..

Codage : 1000 0000 = le récepteur de référence n'a pas été utilisé pour calculer la correction de pseudodistance.

Note 1. — Un récepteur de référence physique est un récepteur avec une antenne situé à un emplacement fixe.

Note 2. — Certaines intégrations inertielles de bord peuvent escompter une correspondance largement statique entre les récepteurs de référence et les Voir le document DO-253D, Appendice L, de la RTCA.

3.6.4.3 Message de type 2 (données sur le GBAS). Le message de type 2 indique l'emplacement du point de référence GBAS auquel s'appliquent les corrections fournies par le GBAS et contient d'autres données se rapportant au GBAS (Tableau B-71). Les paramètres correspondants sont les suivants :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note.— Des blocs de données supplémentaires peuvent être inclus dans le message de type 2. Les blocs de données supplémentaires 1 et 2 sont définis. D'autres blocs de données supplémentaires peuvent être définis plus tard. Les blocs de données 2 a 255 sont de longueur variable et peuvent être ajoutés dans n'importe quel ordre à la fin du message après le bloc de données supplémentaires 1.

Récepteurs GBAS de référence : nombre de récepteurs GNSS de référence installés dans le sous-système sol GBAS considéré

Codage : 0 = GBAS comprenant 2 récepteurs de référence

1 = GBAS comprenant 3 récepteurs de référence

2 = GBAS comprenant 4 récepteurs de référence

3 = le nombre de récepteurs GNSS de référence installés dans le sous-système sol GBAS considéré n'est pas applicable

Code alphabétique de précision au sol : lettre indiquant la précision minimale assurée par le GBAS pour la transmission des signaux (§ 3.6.7.1.1).

Codage : 0 = code de précision A

1 = code de précision B

2 = code de précision C

3 = de réserve

Indicateur GBAS de continuité=intégrité (GCID) : code numérique précisant l'état de fonctionnement GBAS.

Codage : 0 = de réserve

1 = GCID 1

2 = GCID 2

3 = GCID 3

4 = GCID 4

5 = de réserve

6 = de réserve

7 = pas en état de fonctionnement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 1.— Les valeurs 3 et 4 sont spécifiées afin d'assurer la compatibilité des équipements avec les GBAS futurs.

Note 2.— La valeur 7 indique que tous les services d'approche pris en charge par l'installation sol sont indisponibles .

Déclinaison magnétique : déclinaison magnétique publiée du point de référence GBAS.

Codage : Valeur positive = déclinaison est (mesurée dans le sens des aiguilles d'une montre depuis le nord vrai)

Valeur négative = déclinaison ouest (mesurée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre depuis le nord vrai) 100 0000 0000 = les procédures d'approche de précision publiées prises en charge par ce GBAS ont pour base le relèvement vrai.

Note.— La déclinaison magnétique est choisie pour être conforme à la conception des procédures ; elle est mise à jour pendant les années d'actualisation du modèle géomagnétique.

$\sigma_{\text{vert_iono_gradient}}$: écart type d'une distribution normale associée à l'incertitude ionosphérique résiduelle due à la décorrélation spatiale (§ 3.6.5.4).

Indice de réfraction (N_r) : indice nominal de réfraction troposphérique utilisé pour déterminer la correction troposphérique associée au sous-système sol GBAS (§ 3.6.5.3).

Codage : Ce champ est codé en complément à 2 avec un décalage de +400. Une valeur de zéro dans ce champ signifie un indice de réfraction de 400. Hauteur d'échelle (h_0) : facteur utilisé pour déterminer la correction troposphérique et l'incertitude troposphérique résiduelle associée au sous-système sol GBAS (§ 3.6.5.3).

Coefficient d'incertitude de réfraction (σ_n) : écart type de la distribution normale associée à l'incertitude troposphérique résiduelle (§ 3.6.5.3).

Latitude : latitude du point de référence GBAS, en secondes d'arc.

Codage : Valeur positive = latitude nord Valeur négative = latitude sud

Longitude : longitude du point de référence GBAS, en secondes d'arc.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : Valeur positive = longitude est Valeur négative = longitude ouest
Hauteur du point de référence : hauteur du point de référence GBAS par rapport à l'ellipsoïde WGS-84.

3.6.4.3.1 Paramètres du bloc de données supplémentaires 1. Les paramètres du bloc de données supplémentaires 1 sont les suivants :

SELECTEUR DE DONNEES DE LA STATION DE REFERENCE (RSDS) : identificateur numérique servant à sélectionner le sous-système sol GBAS.

Note.— Ce RSDS est différent de tous les autres RSDS et de tous les sélecteurs de données de trajectoire de référence (RPDS) diffusés sur la même fréquence par chaque sous-système sol GBAS à l'intérieur de la région de diffusion.

Codage : 1111 1111 = service de localisation GBAS non assuré

DISTANCE UTILE MAXIMALE (D_{max}) : distance maximale (distance oblique) depuis le point de référence GBAS à l'intérieur de laquelle l'élément embarqué applique des corrections de pseudodistance.

Note.— Ce paramètre n'indique pas la distance à l'intérieur de laquelle les spécifications relatives à l'intensité du champ de diffusion des données VHF sont respectées.

Codage : 0 = aucune limite de distance

PARAMETRE DE DETECTION MANQUEE DES EPHEMERIDES GPS, SERVICE DE LOCALISATION GBAS ($K_{md_e_POS,GPS}$) : multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée, étant posé qu'il y a une erreur d'éphémérides dans un satellite GPS, et servant à calculer la limite d'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour le service de localisation GBAS

Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GPS ou qui n'assurent pas le service de localisation GBAS, ce paramètre est code en une séquence formée uniquement de zéros.

PARAMETRE DE DETECTION MANQUEE DES EPHEMERIDES GPS, types de services d'approche GBAS A,B et C ($K_{md_e_GPS}$) : multiplicateur dérive de la probabilité de détection manquée, étant pose qu'il y a une erreur d'éphémérides dans un satellite GPS, et servant à calculer la limite d'erreur de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

position due aux erreurs des éphémérides pour les types de services d'approche GBAS, A, B et C.

Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GPS, ce paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

PARAMETRE DE DETECTION MANQUEE DES EPHEMERIDES GLONASS, service de localisation GBAS ($Km_{d_e_PoS, GLONASS}$) : multiplicateur dérive de la probabilité de détection manquée, étant pose qu'il y a une erreur d'éphémérides dans un satellite GLONASS, et servant à calculer la limite d'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour le service de localisation GBAS .

Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GLONASS ou qui n'assurent pas le service de localisation, ce paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

PARAMETRE DE DETECTION MANQUEE DES EPHEMERIDES GLONASS, types de service d'approches GBAS A,B et C ($Km_{d_e_GLONASS}$) : multiplicateur d'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour les types de services d'approche GBAS, A, B et C.

Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GLONASS, ce paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

3 .6 .4 .3 .2 Blocs de données supplémentaires. Les paramètres de chacun des blocs de données supplémentaires autres que le bloc de données supplémentaires / sont les suivants :

LONGUEUR DU BLOC DE DONNEES SUPPLEMENTAIRES : nombre d'octets du bloc de données supplémentaires, y compris les champs longueur du bloc de données supplémentaires et numéro du bloc de données supplémentaires.

NUMERO DU BLOC DE DONNEES SUPPLEMENTAIRES : identificateur numérique du type du bloc de données supplémentaires

Codage : 0 et 1 = réserve
2 = bloc de données supplémentaires 2, stations émettrices GRAS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

- 3 = bloc de données supplémentaires 3, paramètres du GAST D
- 4 = bloc de données supplémentaires 4, paramètres d'authentification VDB
- 5 a 255 = de réserve

PARAMETRES DES DONNEES SUPPLEMENTAIRES : ensemble de données défini conformément au numéro du bloc de données supplémentaires.

3.6.4.3.2.1. Stations émettrices GRAS

Les paramètres du bloc de données supplémentaires 2 incluent des données sur une ou plusieurs stations émettrices, comme suit (Tableau B-65A) :

Numéro de canal : numéro de canal (défini au § 3.6.5.7) associé à une station émettrice GBAS.

Note. — Dans ce champ, le numéro de canal renvoie à une fréquence et à un RSDS

Tableau B-65A. Données sur les stations émettrices GRAS

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Numéro de canal	16	20 001 à 39 999	1
Δ Latitude	8	$\pm 25,4^\circ$	0,2°
Δ Longitude	8	$\pm 25,4^\circ$	0,2°

Δ Latitude : écart de latitude d'une station émettrice GBAS, mesure à partir de la latitude indiquée par le paramètre latitude d'un message de type 2.

Codage : Valeur positive = station émettrice GBAS au nord du point de référence GBAS
Valeur négative = station émettrice GBAS au sud du point de référence GBAS

Δ Longitude : écart de longitude d'une station émettrice GBAS, mesure à partir de la longitude indiquée par le paramètre longitude d'un message de type 2.

Codage : Valeur positive = station émettrice GBAS à l'est du point de référence GBAS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Valeur négative = station émettrice GBAS a l'ouest du point de référence GBAS

Note.— Le RACI 5138, § 7.17, contient des éléments indicatifs sur le bloc de données supplémentaires 2.

3.6.4.3.2.2 Paramètres du GAST D

Les paramètres du bloc de données supplémentaires 3 comprennent les paramètres (Tableau B-65B) à utiliser lorsque le type de service actif est GAST D, comme suit :

$K_{md_e_D, GLONASS}$ ($K_{md_e_D, GLONASS}$) : multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée, étant posé qu'il y a une erreur d'éphémérides dans un satellite GLONASS, et servant à calculer la limite d'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour le GAST D. Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GLONASS, ce paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

Note.— Ce paramètre, $K_{md_e_D, GLONASS}$, peut être différent du paramètre de décorrélation des éphémérides $K_{md_e_D, GLONASS}$ fourni dans le bloc de données supplémentaires 1 du message de type 2.

Le RACI 5138, § 7.5.6.1.2 et 7.5.6.1.3, contient des renseignements supplémentaires sur la différence entre ces paramètres.

$K_{md_e_D, GPS}$ ($K_{md_e_D, GPS}$) : multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée, étant posé qu'il y a une erreur d'éphémérides dans un satellite GPS, et servant à calculer la limite d'erreur de position due aux erreurs des éphémérides. Dans les sous-systèmes sol GBAS qui ne diffusent pas de corrections pour les sources de mesure de distance GPS, ce paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

Note.— Ce paramètre, $K_{md_e_D, GPS}$, peut être différent du paramètre de décorrélation des éphémérides $K_{md_e_D, GPS}$ fourni dans le bloc de données supplémentaire 1 du message de type 2.

Le RACI 5138, § 7.5.6.1.2 et 7.5.6.1.3, contient des renseignements supplémentaires sur la différence entre ces paramètres.

$\sigma_{vert_iono_gradient_D}$ ($\sigma_{vert_iono_gradient_D}$): écart type d'une distribution normale associée à l'incertitude ionosphérique résiduelle due à la décorrélation spatiale. Ce paramètre est utilisé par l'équipement embarqué lorsque son type de service d'approche actif est D.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note.— Ce paramètre, $\sigma_{\text{vert_iono_gradient_D}}$, peut être différent du paramètre de décorrélation ionosphérique des éphémérides $\sigma_{\text{vert_iono_gradient}}$ fourni dans le message de type 2. Le RACI 5138, § 7.5.6.1.2 et 7.5.6.1.3, contient des renseignements supplémentaires sur la différence entre ces paramètres.

Y_{EIG} : valeur maximale de E_{EIG} , à la distance zéro du point de référence GBAS. Ce paramètre est utilisé par l'équipement embarqué lorsque son type de service d'approche actif est D.

M_{EIG} : pente de l' E_{EIG} maximale par rapport à la distance du point de référence GBAS. Ce paramètre est utilisé par l'équipement embarqué lorsque son type de service d'approche actif est D.

Tableau B-65B. Paramètres GAST D du bloc de données supplémentaires 3

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
$K_{md_{eD},GPS}$	8	0-12,75	0,5
$K_{md_{eD},GLONASS}$	8	0 - 12,75	0,5
$\sigma_{\text{vert_iono_gradient_D}}$	8	0-25,5x10 ⁻⁶ m/m	0,1x10 ⁻⁶ m/m
Y_{EIG}	5	0 - 3,0m	0,1
M_{EIG}	3	0 - 0,7m/km	0,1

3.6.4.3.2 3 Paramètres d'authentification VDB

Le bloc de données supplémentaires 4 comprend des informations nécessaires à la prise en charge des protocoles d'authentification VDB (Tableau B-6 5 B C).

Définition du groupe de créneaux : Ce champ de 8 bits indique les créneaux qui ont été assignés à la station sol parmi les 8 créneaux A à H. Le champ est transmis en commençant par le bit de plus faible poids (LSB). Le LSB correspond au créneau A, le suivant au créneau B, et ainsi de suite. Lorsqu'il est mis à « 1 », le bit correspondant au créneau A signifie que ce créneau est assigné à la station sol.

Lorsqu'il est mis à « 0 », il signifie que le créneau n'est pas assigné à la station sol.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-65 C. Paramètres d'authentification VDB

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Définition du groupe de créneaux	8	=	=

3.6.4.4 Message de type 3 —message vide

3.6.4.4.1 Le message de type 3 est un « message vide » de longueur variable, prévue pour être utilisé par les sous-systèmes sol qui prennent en charge les protocoles d'authentification (voir la section 3.6.7.4).

3.6.4.4.2 Les paramètres du message de type 3 seront les suivants :

Information de remplissage : suite de bits alternant entre « 0 » et « 1 », dont la longueur en octets est inférieure de 10 à la valeur figurant dans le champ longueur de message de l'en-tête du message.

3.6.4.5 *Message de type 4* (segment d'approche finale ou FAS). Le message de type 4 contient un ou plusieurs ensembles de données FAS dont chacun correspond à un type d'approche de précision donnée (Tableau B-72). Chaque ensemble de données est constitué comme suit :

Longueur de l'ensemble de données : nombre d'octets dont se compose l'ensemble de données. L'ensemble de données comprend le champ longueur de l'ensemble de données et le bloc de données FAS correspondant, ainsi que les champs seuil d'alarme vertical FAS (FASVAL)/état d'approche et seuil d'alarme latéral FAS (FASVAL)/état d'approche.

Bloc de données FAS : ensemble de paramètres permettant d'identifier une approche et de définir la trajectoire associée.

Codage : Voir § 3.6.4.5.1 et Tableau B-66.

Note. — Le RACI 5138, § 7.11, contient des éléments indicatifs sur la définition des trajectoires FAS. FASVAL/état d'approche : valeur du paramètre FASVAL indiquée au § 3.6.5.6.

Codage : 1111 1111 = ne pas utiliser les écarts verticaux

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — La plage de valeurs et la résolution du paramètre FASVAL sont fonction de l'indicateur de performance d'approche figurant dans le bloc de données FAS correspondant.

FASLAL/état d'approche : valeur du paramètre FASLAL indiquée au § 3.6.5.6.
Codage : 1111 1111 = ne pas utiliser cette approche

Note. — Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS) (Doc 8168), Volume II, spécifient les conventions à utiliser par les concepteurs de procédures lorsqu'ils appliquent les définitions et codages des blocs de données FAS ci-dessous pour coder les procédures.

3.6.4.5.1 Bloc de données FAS.

Le bloc de données FAS contient les paramètres qui définissent une approche GAST A, B, C ou D donnée. La trajectoire du segment d'approche finale (FAS) est une ligne dans l'espace définie par le point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP), le point d'alignement de la trajectoire de vol (FPAP), la hauteur de franchissement du seuil (TCH) et l'angle de site de l'alignement de descente (GPA). Le plan horizontal local de l'approche est un plan perpendiculaire à la verticale locale passant par le point LTP/FTP (c'est-à-dire tangent à l'ellipsoïde WGS-84 au point LTP/FTP). La verticale locale de l'approche est normale par rapport à l'ellipsoïde WGS-84 au point LTP/FTP. Le point d'interception de l'alignement de descente (GPIP) est le point d'intersection de la trajectoire d'approche finale et du plan horizontal local. Ces paramètres sont les suivants :

Type d'opération : procédure d'approche en ligne droite ou autres types d'opération.

Codage : 0 = procédure d'approche en ligne droite

1 à 15 = de réserve

Note. — Les procédures décalées sont des approches en ligne droite et sont codées « 0 ».

Identificateur de fournisseur de services SBAS : désigne le fournisseur de services associé au bloc de données FAS.

Codage : Voir Tableau B-27.

14 = bloc de données FAS utilisable seulement avec le GBAS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

15 = bloc de données FAS utilisable avec n'importe quel fournisseur de services SBAS

Note. — Ce paramètre n'est pas utilisé pour les approches effectuées à l'aide des corrections de pseudodistance GBAS ou GRAS.

Identificateur d'aéroport : code de trois ou quatre lettres attribué à l'aérodrome considéré.

Codage : Chaque caractère est codé à l'aide des bits b1 à b6 de sa représentation en Alphabet international numéro 5 (IA5). Le bit b1 de chaque caractère est transmis en premier et deux bits 0 sont ajoutés à la suite de b6 de sorte que 8 bits sont transmis pour chaque caractère. Ne sont utilisés que les lettres majuscules, les chiffres et l'« espace » IA5. Le caractère le plus à droite est transmis le premier ; dans le cas de l'identificateur d'aéroport de 3 caractères, il s'agit de l'« espace » IA5.

Numéro de piste : numéro de la piste d'approche.

Codage : 1 à 36 = numéro de piste

Lettre de piste : lettre permettant, le cas échéant, de distinguer les pistes parallèles.

Codage : 0 = (pas de lettre)

1 = R (piste de droite)

2 = C (piste centrale)

3 = L (piste de gauche)

Indicateur de performance d'approche : caractéristiques générales du type d'approche.

Codage :

0	= approche GAST A ou B
1	= GAST C
2	= GAST C et GAST D
3	= GAST C, GAST D et un type de service d'approche supplémentaire à définir dans l'avenir

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

4 = GAST C, GAST D et deux types de services d'approche supplémentaires à définir dans l'avenir

4-5 à 7= de réserve

Note. — Pour les opérations aux hélistations et vers un point dans l'espace, la valeur du numéro de piste correspond au nombre entier le plus proche du dixième de la valeur de l'alignement d'approche finale, sauf si ce nombre est zéro, auquel cas, le numéro de piste est 36.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-66. Bloc de données de segment d'approche finale (FAS)

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Type d'opération	4	0 à 15	1
Identificateur de fournisseur de services SBAS	4	0 à 15	1
Identificateur d'aéroport	32	—	—
Numéro de piste	6	1 à 36	1
Lettre de piste	2	—	—
Indicateur de performance d'approche	3	0 à 7	1
Indicateur de route	5	—	—
Sélecteur de données de trajectoire de référence	8	0 à 48	1
Identificateur de trajectoire de référence	32	—	—
Latitude LTP/FTP	32	$\pm 90,0^\circ$	0,0005 seconde d'arc
Longitude LTP/FTP	32	$\pm 180,0^\circ$	0,0005 seconde d'arc
Hauteur LTP/FTP	16	-512,0 à 6 041,5 m	0,1 m
Δ Latitude FPAP	24	$\pm 1,0^\circ$	0,0005 seconde d'arc
Δ Longitude FPAP	24	$\pm 1,0^\circ$	0,0005 seconde d'arc
TCH à l'approche (Note)	15	0 à 1 638,35 m ou 0 à 3 276,7 ft	0,05 m ou 0,1 ft
Indicateur d'unité TCH	1		
GPA	16	0 à 90,0°	0,01°
Largeur de radioalignement	8	80 à 143,75 m	0,25 m
Δ Écart longitudinal	8	0 à 2 032 m	8 m
Code CRC du segment d'approche finale	32	—	—

Note. — La donnée peut être exprimée en pieds ou en mètres, tout dépendant de l'indicateur d'unité TCH.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Indicateur de route : lettre permettant de distinguer les diverses approches s'appliquant à une même extrémité de piste.

Codage : Cet indicateur d'une lettre est codé à l'aide des bits b1 à b5 de sa représentation en IA5. Le bit b1 est transmis en premier. Ne sont utilisés que les lettres majuscules (à l'exception de I et O) et l'espace IA5.

Sélecteur de données de trajectoire de référence (RPDS) : identificateur numérique permettant de sélectionner le bloc de données FAS (c'est-à-dire l'approche voulue).

Note. — Le RPDS d'un bloc de données FAS est différent de tous les autres RPDS et de tous les sélecteurs de données de station de référence (RSDS) diffusés sur la même fréquence par chaque GBAS à l'intérieur de la région de diffusion.

Identificateur de trajectoire de référence (RPI) : code de trois ou quatre caractères alphanumériques permettant de désigner sans ambiguïté la trajectoire de référence.

Codage : Chaque caractère est codé à l'aide des bits b1 à b6 de sa représentation en Alphabet international numéro 5 (IA5). Le bit b1 de chaque caractère est transmis en premier et deux bits 0 sont ajoutés à la suite de b6 de sorte que 8 bits sont transmis pour chaque caractère. Ne sont utilisés que les lettres majuscules, les chiffres et l'« espace » IA5. Le caractère le plus à droite est transmis le premier ; dans le cas de l'identificateur de trajectoire de référence à 3 caractères, il s'agit de l'« espace » IA5.

Note. — Le point de seuil à l'atterrissage/point de seuil fictif (LTP/FTP) est le point au-dessus duquel passe la trajectoire FAS à une hauteur relative déterminée par la TCH. Le point LTP se situe normalement à l'intersection du seuil et de l'axe de la piste.

Latitude LTP/FTP : latitude du point LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : Valeur positive = latitude nord Valeur négative = latitude sud

Longitude LTP/FTP : longitude du point LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : Valeur positive = longitude est Valeur négative = longitude ouest

Hauteur LTP/FTP : hauteur du point LTP/FTP au-dessus de l'ellipsoïde WGS-84.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage Ce champ est codé sous la forme d'un nombre non signé à virgule fixe présentant un écart par rapport à l'origine de -512 (mètres). La valeur 0 correspond a un point LTP/FTP situe a 512 m au-dessous de l'ellipsoïde terrestre.

Note.— Le FPAP est un point situé a la même hauteur que le point LTP/FTP et est utilise pour définir l'alignement de l'approche. Le point a partir duquel sont mesurés les écarts angulaires dans le sens latéral est a 305 m (1 000 ft) au-delà du point FPAP, sur la composante latérale de la trajectoire FAS. Dans le cas d'une approche dans l'axe de la piste, le point FPAP se situe a l'extrémité de la piste ou au-delà.

Latitude AFPAP : écart de latitude entre les points FPAP et LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : Valeur positive = point FPAP au no rd du point LTP/FTP Valeur négative = point FPAP au sud du point LTP/FTP

Longitude AFPAP : écart de longitude entre les points FPAP et LTP/FTP, en secondes d'arc.

Codage : Valeur positive = point FPAP a l'est du point LTP/FTP Valeur négative = point FPAP à l'ouest du point LTP/FTP

TCH à l'approche : hauteur de la trajectoire FAS par rapport au point LTP/FTP (en pieds ou en mètres, selon l'indicateur d'unité TCH).

Indicateur d'unité TCH : donnée précisant l'unité dans laquelle est exprimée la hauteur TCH.

Codage : 0 = en pieds

1 = en mètres

Angle de site de l'alignement de descente (GPA) : angle formé par la trajectoire FAS et le plan horizontal tangent à l'ellipsoïde WGS-84 au point LTP/FTP.

Largeur de radioalignement : écart latéral par rapport à la trajectoire FAS, mesuré au point LTP/FTP auquel l'indicateur de déviation de cap atteint une déviation maximale.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : Ce champ est codé sous la forme d'un nombre non signé à virgule fixe présentant un écart de 80 (mètres) par rapport à l'origine. La valeur 0 correspond à une largeur de radioalignement de 80 m au point LTP/FTP.

ΔÉcart longitudinal : distance séparant le point FPAP de l'extrémité de la piste.
Codage : 1111 1111 = donnée non fournie

Code CRC du segment d'approche finale : code CRC de 32 bits ajouté à la suite de chaque bloc de données FAS afin d'assurer l'intégrité des données d'approche. Le code CRC du segment d'approche finale est calculé conformément au § 3.9. La longueur du code CRC est $k = 32$ bits.

Le polynôme générateur du code CRC est :

$$G(x) = x^{32} + x^{31} + x^{24} + x^{22} + x^{16} + x^{14} + x^8 + x^7 + x^5 + x^3 + x + 1$$

Le champ données CRC, $M(x)$, est formé comme suit :

$$\begin{pmatrix} 272 \\ \sum_{i=1} m_i x^{272-i} = m_1 x^{271} + m_2 x^{270} + \dots + m_{272} x^0 \end{pmatrix}$$

$M(x)$ sera formé à partir de tous les bits du bloc de données FAS considéré, à l'exception du code CRC. Les bits sont disposés dans le même ordre que celui dans lequel ils ont été transmis : m_1 correspond au bit de poids faible du champ type d'opération et m_{272} , au bit de poids fort du champ ΔÉcart longitudinal. Le code CRC est ordonné de manière à ce que r_1 soit le bit de poids faible et r_{32} , le bit de poids fort.

3.6.4.6 Message de type 5 (disponibilité prévue des sources de mesure de distance). S'il est utilisé, le message de type 5 contient des données relatives à la disparition ou à l'apparition des sources de mesure de distance visibles ou sur le point de l'être. Les paramètres relatifs à la disponibilité prévue des sources de mesure de distance sont les suivants :

Compte Z modifié : paramètre indiquant l'instant d'entrée en vigueur des paramètres contenus dans le message. Codage : comme pour le champ compte Z modifié du message de type 1 (§ 3.6.4.2)

Nombre de sources concernées : nombre de sources pour lesquelles sont fournis des paramètres de disponibilité applicables à toutes les approches.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Codage : 0 = contraintes s'appliquant aux seules approches avec obstacles spécifiées
1 à 31 = nombre de sources de mesure de distance concernées

Identificateur de source de mesure de distance : comme pour le message de type 1 (§ 3.6.4.2).

Analyse de la disponibilité de la source : paramètre indiquant si la source de mesure de distance va devenir disponible ou cesser de l'être.

Codage : 0 = les corrections différentielles vont bientôt cesser d'être fournies pour la source de mesure de distance considérée

1 = les corrections différentielles vont bientôt commencer à être fournies pour la source de mesure de distance considérée
Durée de disponibilité de la source : valeur minimale de la durée de disponibilité prévue de la source de mesure de distance, par rapport au compte Z modifié.

Codage : 111 1111 = durée supérieure ou égale à 1 270 secondes

Nombre d'approches avec obstacles : nombre d'approches pour lesquelles les corrections sont réduites du fait du masquage de la constellation.

Sélecteur de données de trajectoire de référence : indicateur du bloc de données FAS auquel s'appliquent les paramètres de disponibilité de la source (§ 3.6.4.5.1).

Nombre de sources concernées pour cette approche : nombre de sources pour lesquelles est indiquée la durée de disponibilité ne concernant que l'approche considérée.

3.6.4.7 message de type 6

Note. — Le message de type 6 est utilisé ultérieurement pour fournir les données requises par les approches de précision de catégorie II ou III.

3.6.4.8 Message de type 7

Note. — Le message de type 7 est réservé aux applications nationales.

3.6.4.9 Message de type 8

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Le message de type 8 est réservé aux essais effectués au niveau local ou régional.

3.6.4.10 Message de type 101 — corrections de pseudodistance gras

3.6.4.10.1 Le message de type 101 contient les données de correction différentielle applicables aux sources de mesure de distance GNSS individuelles (Tableau B-70A). Le message se compose de trois parties :

- a) caractéristiques du message (heure de validité, indicateur de deuxième message, nombre et type de mesures) ;
- b) données à faible fréquence de mise à jour (paramètre de décorrélation des éphémérides, code CRC des éphémérides satellitaires et disponibilité des satellites) ;
- c) blocs de mesures satellitaires.

Note. — Tous les paramètres de ce message s'appliquent aux pseudodistances lissées par la porteuse sur 100 secondes

3.6.4.10.2 Chaque message de type 101 contient le paramètre de décorrélation des éphémérides, le code CRC des éphémérides et les paramètres relatifs à la durée de disponibilité d'une source de mesure de distance satellitaire donnée. Ces informations s'appliquent à la première source de mesure de distance indiquée dans le message.

3.6.4.10.3 Les paramètres de correction de pseudodistance sont les suivants :

Compte Z modifié : défini au § 3.6.4.2.3.

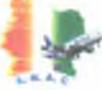
Indicateur de deuxième message : même définition qu'au § 3.6.4.2.3 mais applicable aux messages de type 101.

Nombre de mesures : défini au § 3.6.4.2.3.

Type de mesure : défini au § 3.6.4.2.3.

Paramètre de décorrélation des éphémérides (P) : défini au § 3.6.4.2.3.

Code CRC des éphémérides : défini au § 3.6.4.2.3

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Durée de disponibilité de la source de mesure de distance : défini au § 3.6.4.2.3.

Nombre de paramètres B : indication de la présence des paramètres B dans le bloc de mesures correspondant à chaque source de mesure de distance.

Codage : 0	=	paramètres B non inclus
1	=	4 paramètres B par bloc de mesures

3.6.4.10.4 Les paramètres relatifs aux blocs de mesures sont les suivants :

Identificateur de source de mesure de distance : défini au § 3.6.4.2.4.

Identification des données (IOD) : défini au § 3.6.4.2.4.

Correction de pseudodistance (PRC) : défini au § 3.6.4.2.4.

Correction du taux de variation de distance (RRC) : défini au § 3.6.4.2.4.

σ_{pr_gnd} : même définition qu' au § 3.6.4.2.4, sauf pour la plage de valeurs et la résolution.

B1 à B4 : défini au § 3.6.4.2.4.

Note.— *L'inclusion des paramètres B dans le bloc de mesures est facultative pour les messages de type 101.*

3.6.4.11 MESSAGE DE TYPE 11 — CORRECTIONS DE PSEUDODISTANCE – PSEUDODISTANCES LISSÉES SUR 30 SECONDES

3.6.4.11.1 Le message de type 11 contient les données de correction différentielle applicables aux sources de mesure de distance GNSS individuelles (Tableau B-70B), avec lissage de 30 secondes du code par la porteuse. Le message se compose de trois parties :

- caractéristiques du message (heure de validité, indicateur de deuxième message, nombre et type de mesures) ;
- données à faible taux de mise à jour (paramètre de décorrélation des éphémérides) ;
- blocs de mesures satellitaires.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — La transmission des données à faible taux de mise à jour pour les sources de mesure du SBAS est facultative.

3.6.4.11.2 Chaque message de type 11 contient le paramètre de décorrélation des éphémérides pour une source de mesure de distance satellitaire donnée. Le paramètre de décorrélation des éphémérides s'applique à la première source de mesure de distance indiquée dans le message.

Note. — Le code CRC des éphémérides et les paramètres relatifs à la durée de disponibilité ne sont pas inclus dans le message de type 11 car ils sont fournis dans le message de type 1.

3.6.4.11.3 Les paramètres de correction de pseudodistance pour le message de type 11 sont les suivants :

Compte Z modifié : défini au § 3.6.4.2.3.

Indicateur de deuxième message : indicateur précisant si, dans une trame, l'ensemble de blocs de mesures d'un type de mesure particulier figure dans un seul message de type 11 ou dans une paire de messages liée.

Codage : 0 = tous les blocs de mesures d'un type de mesure particulier se trouvent dans un seul message de type 11.

1 = premier message d'une paire liée de messages de type 11 ; ensemble, les deux messages contiennent l'ensemble des blocs de mesures d'un type de mesure particulier.

2 = de réserve

3 = second message d'une paire liée de messages de type 11 ; ensemble, les deux messages contiennent l'ensemble des blocs de mesures d'un type de mesure particulier.

Nombre de mesures : nombre de blocs de mesures contenus dans le message.

Type de mesure : défini au § 3.6.4.2.3.

Paramètre de décorrélation des éphémérides (P_D): paramètre caractérisant l'incidence des erreurs résiduelles d'éphémérides dues à la décorrélation pour le premier bloc de mesures du message.

Note. — Ce paramètre, P_D , peut être différent du paramètre P de décorrélation des éphémérides indiqué dans le message de type 1. Le RACI 5138, § 7.5.6.1.3 et 7.5.6.1.4, contient des renseignements supplémentaires sur la différence entre ces paramètres.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Dans le cas des satellites géostationnaires SBAS, le paramètre de décorrélation des éphémérides, s'il est transmis, est codé en une séquence formée uniquement de zéros.

3.6.4.11.4 Les paramètres des blocs de mesures sont les suivants :

Identificateur de source de mesure de distance : défini au § 3.6.4.2.3

Correction de pseudodistance (PRC_{30}): correction applicable à la pseudodistance de la source de mesure de distance basée sur un lissage de 30 secondes par la porteuse.

Taux de correction de distance (RRC_{30}): taux de variation de la correction de pseudodistance basé sur un lissage de 30 secondes par la porteuse.

Sigma_{PR_gnd_D} ($\sigma_{PR_gnd_D}$) : écart type d'une distribution normale associée à la contribution des signaux électromagnétiques à l'erreur de pseudodistance dans la correction lissée sur 100 secondes du message de type 1 au point de référence GBAS (§ 3.6.5.5.1 et 3.6.7.2.2.4).

Note.— Le paramètre $\sigma_{PR_gnd_D}$ est différent de σ_{PR_gnd} pour les mesures correspondantes dans le message de type 1 en ce sens que $\sigma_{PR_gnd_D}$ ne devrait inclure aucune inflation pour tenir compte de la surdélimitation des erreurs ionosphériques décorrélés

Codage : 1111 1111 = correction de source de mesure de distance non valide

Sigma_{PR_gnd_30s} ($\sigma_{PR_gnd_30}$) : Écart type de la distribution normale qui décrit la précision nominale de la pseudodistance corrigée, lissée avec une constante de temps de 30 secondes au point de référence GBAS.

Note.— La distribution normale $N(0, \sigma_{PR_gnd_30})$ entend être une description appropriée des erreurs à utiliser pour l'optimisation de la pondération utilisée dans la solution de position calculée à l'aide de la méthode des moindres carrés pondérés. Il n'est pas nécessaire que la distribution borne les erreurs comme il est décrit dans les § 3.6.5.5.1 et 3.6.7.2.2.4

Codage : 1111 1111 = correction de source de mesure de distance non valide.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5 Définition des protocoles pour applications de données

Note. — La présente section précise les relations entre les paramètres contenus dans les messages de données. Elle contient la définition des paramètres qui ne sont pas transmis ; ces paramètres sont toutefois utilisés par les éléments embarqués ou non embarqués et définissent des termes appliqués pour déterminer la solution de navigation et son intégrité.

3.6.5.1 Pseudodistance mesurée et lissée par la porteuse. La correction diffusée s'applique aux mesures de pseudo-distance de codes lissées par la porteuse auxquelles n'ont pas été appliquées les corrections des effets troposphériques et ionosphériques diffusées par satellite. Le lissage par la porteuse est défini par le filtre suivant:

$$P_{CSCn} = \alpha P + (1 - \alpha) \left[P_{CSCn-1} + \frac{\lambda}{2\pi} (\phi_n - \phi_{n-1}) \right]$$

P_{CSCn} = pseudodistance lissée

P_{CSCn-1} = pseudodistance lissée précédente

P = pseudodistance mesurée brute, cette mesure étant obtenue au moyen d'une boucle de code commandée par la porteuse, de premier ordre ou d'un ordre supérieur, et avec une largeur de bande unilatérale de bruit supérieure ou égale à 0,125 Hz.

λ = longueur d'onde L1

ϕ_n = phase de la porteuse

ϕ_{n-1} = phase précédente de la porteuse

α = coefficient de pondération, obtenu par division du pas d'échantillonnage par la constante de temps de lissage. Pour les corrections des pseudodistances GBAS dans le message de type 1 et le message de type 101, la constante de temps de lissage est de (100) secondes, sauf disposition contraire du § 3.6.8.3.5.1 pour l'équipement embarqué. Pour les corrections de pseudodistance GBAS dans le message de type 11, la constante de temps de lissage est de 30 secondes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5.2 Pseudodistance corrigée. Pour un satellite donné, la pseudodistance corrigée est, à l'instant t :

$$PR_{\text{corrigée}} = P_{\text{csc}} + \text{PRC} + \text{RRC} \times (t - t_{\text{z-count}}) + \text{TC} + c \times (\Delta t_{\text{sv}})_{L1}$$

- P_{csc} = pseudodistance lissée (définie au § 3.6.5.1)
- PRC = correction de pseudodistance à partir du message approprié
- pour les pseudodistances lissées sur 100 secondes, la PRC est tirée du message de type 1 ou de type 101 définie au § (3.6.4.2) ;
 - pour les pseudodistances lissées sur 30 secondes, la PRC est PRC tirée du message de type 11 défini au § 3.6.4.11.
- RRC = taux de variation de la correction de pseudodistance à partir du message approprié
- pour les pseudodistances lissées sur 100 secondes, le RRC est tiré du message de type 1 ou de type 101 défini au § (3.6.4.2) ;
 - pour les pseudodistances lissées sur 30 secondes, le RRC est RRC_{30} tiré du message de type 11 défini au § 3.6.4.11.
- t = heure courante
- $t_{\text{z-count}}$ = instant d'entrée en vigueur dérivé du compte Z modifié du message contenant la PRC et le RRC
- TC = correction des effets troposphériques (définie au § 3.6.5.3) c et $(\Delta t_{\text{sv}})_{L1}$ ont la signification donnée au § 3.1.2.2 pour les satellites du GPS.

3.6.5.3 Retard troposphérique

3.6.5.3.1 Pour un satellite donné, la correction des effets troposphériques est :

$$\text{TC} = N_r h_0 \frac{10^6}{\sqrt{0,002 + \sin^2(E_i)}} (1 - e^{-\Delta h / h_0})$$

- N_r = indice de réfraction fourni par le message de type 2 (§ 3.6.4.3)
- Δh = hauteur de l'aéronef au-dessus du point de référence GBAS
- E_i = angle de site du i^{e} satellite
- h_0 = hauteur d'échelle pour la réfraction troposphérique (donnée fournie par le message de type 2)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5.3.2 L'incertitude troposphérique résiduelle est :

$$\sigma_{\text{tropo}} = \sigma_n = \sigma_n h_0 \frac{10^6}{\sqrt{0,002 + \sin^2(E_i)}} (1 - e^{-\Delta h / h_0})$$

où :

σ_n = le coefficient d'incertitude fourni par le message de type 2 (§ 3.6.4.3)

3.6.5.4 Incertitude ionosphérique résiduelle. L'incertitude ionosphérique résiduelle d'un satellite donné est :

$$\sigma_{\text{iono}} = F_{pp} \times \sigma_{\text{vig}} \times (x_{\text{air}} + 2 \times \tau \times v_{\text{air}})$$

où :

F_{pp}	=	facteur d'obliquité, de la verticale à l'oblique, d'un satellite donné (§ 3.5.5.2)
σ_{vig}	=	Dépend du GAST actif Pour GAST A,B ou C, $\sigma_{\text{vig}} = \sigma_{\text{vert iono gradient}}$ (défini au § 3.6.4.3) ; Pour GAST D, $\sigma_{\text{vig}} = \sigma_{\text{vert iono gradient}}$, (défini au § 3.6.4.3.2.2)
x_{air}	=	distance (oblique) en mètres entre l'emplacement actuel de l'aéronef et le point de référence GBAS indiqué dans le message de type 2
τ	=	dépend du GAST actif : pour GAST A, B ou C, $\tau = 100$ secondes (constante de temps utilisée au § 3.6.5.1) ; pour GAST D, la valeur de τ varie selon que σ_{iono} est appliqué dans la pondération des mesures ou dans la délimitation de l'intégrité. $\tau = 100$ secondes lorsque σ_{iono} est utilisé pour la délimitation de l'intégrité (§ 3.6.5.5.1.1.1) et $\tau = 30$ secondes lorsque σ_{iono} est utilisé pour la pondération des mesures (§ 3.6.5.5.1.1.2).
v_{air}	=	vitesse d'approche horizontale de l'aéronef (mètres par seconde)

3.6.5.5 Niveaux de protection



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5.5.1 *Niveaux de protection pour tous les types de services d'approche GBAS.* Les niveaux de protection vertical (VPL) et latéral (LPL) des signaux électromagnétiques sont les limites de fiabilité supérieures relatives à l'erreur de position par rapport au point de référence GBAS défini par :

$$VPL = \text{MAX} \{VPL_{HO}, VPL_{H1}\}$$

$$LPL = \text{MAX} \{LPL_{HO}, LPL_{H1}\}$$

3.6.5.5.1.1 Conditions de mesure normales

3.6.5.5.1.1.1 Dans l'hypothèse où tous les récepteurs de référence et toutes les sources de mesure de distance effectuent leurs mesures dans des conditions normales (sans défaillance), le niveau de protection vertical (VPL_{HO}) et le niveau de protection latéral (LPL_{HO}) peuvent se calculer comme suit :

$$VPL_{HO} = K_{ffmd} \sigma_{vert} + D_V$$

$$LPL_{HO} = K_{ffmd} \sigma_{lat} + D_L$$

$$\sigma_{vert} = \sqrt{(\sum_{i=1}^N s_{vert_i}^2 \times \sigma_i^2)}$$

$$\sigma_{lat} = \sqrt{(\sum_{i=1}^N s_{lat_i}^2 \times \sigma_i^2)}$$

$$\sigma_i^2 = \sigma_{pr_{gnd},i}^2 + \sigma_{pr_{air},i}^2 + \sigma_{tropo,i}^2 + \sigma_{iono,i}^2 \text{ et}$$

$\sigma_{pr_{gnd},i}$ Dépend du GAST actif :

Pour GAST A, B ou C : $\sigma_{pr_{gnd},i} = \sigma_{pr_{gnd}}$ pour la i^e source de mesure de distance définie au § 3.6.4.2 ;

Pour GAST D : $\sigma_{pr_{gnd},i} = \sigma_{pr_{gnd,D}}$ pour la i^e source de mesure de distance définie au § 3.6.4.11 ;

$\sigma_{pr_{air},i}^2$, $\sigma_{tropo,i}^2$ et $\sigma_{iono,i}^2$ Sont définis au § 3.6.5.5.1.1.2 ;

où :

K_{ffmd} = multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée dans les conditions normales

s_{vert_i} = égal à $s_{v,i} + s_{x,i} \times \text{tg}(\text{GPA})$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

s_{lat_i} = égal à $s_{y,i}$

$s_{x,i}$ = dérivation partielle de l'erreur de position dans l'axe des x par rapport à l'erreur de pseudodistance sur le i^e satellite

$s_{y,i}$ = dérivation partielle de l'erreur de position dans l'axe des y par rapport à l'erreur de pseudodistance sur le i^e satellite

$s_{v,i}$ = dérivation partielle de l'erreur de position dans l'axe vertical par rapport à l'erreur de pseudodistance sur le i^e satellite
GPA = angle de site de l'alignement de descente pour la trajectoire d'approche finale (§ 3.6.4.5.1)

N = nombre de sources de mesure de distance utilisées pour le calcul de la position

i = indice de source de mesure de distance pour les sources de mesure de distance utilisées pour le calcul de la position

D_V = Paramètre déterminé à bord selon le GAST actif :

Pour GAST A, B ou C : $D_V=0$

Pour GAST D : D_V est calculé comme étant l'amplitude de la projection verticale de la différence entre les solutions de position 30 et 100 s.

D_L = Paramètre déterminé à bord selon le GAST actif :

Pour GAST A, B ou C : $D_L=0$;

Pour GAST D : D_L est calculé comme étant l'amplitude de la projection latérale de la différence entre les solutions de position 30 et 100 s.

Note 1. — Les solutions de position 30 et 100 s, D_V et D_L , déterminées à bord sont définies dans les MOPS DO-253D de la RTCA.

Note 2. — Dans le système de coordonnées de référence, x désigne l'axe longitudinal orienté positivement vers l'avant, y désigne l'axe transversal orienté positivement vers la gauche dans le plan tangent au niveau local et v, l'axe perpendiculaire aux deux premiers et orienté positivement vers le haut.

3.6.5.5.1.1.2 Le calcul de la position d'après la méthode générale des moindres carrés fait appel à la matrice de projection S suivante :

$$S = \begin{pmatrix} S_{x,1} & S_{x,2} & \dots & S_{x,N} \\ S_{y,1} & S_{y,2} & \dots & S_{y,N} \\ S_{v,1} & S_{v,2} & \dots & S_{v,N} \end{pmatrix}$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$S \equiv (G^T W G)^{-1} G^T W$$

où :

$$G_i = [-\cos E_{li} \cos A_{zi} \quad -\cos E_{li} \sin A_{zi} \quad -\sin E_{li} \quad 1] = i^{\text{e}} \text{ ligne de } G$$

$$W = \begin{bmatrix} \sigma_{w,1}^2 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & \sigma_{w,2}^2 & \dots & 0 \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & 0 & \dots & \sigma_{w,N}^2 \end{bmatrix}^{-1}$$

$$W = \begin{bmatrix} \sigma_1^2 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & \sigma_2^2 & \dots & 0 \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & 0 & \dots & \sigma_N^2 \end{bmatrix}^{-1}$$

où

$$\sigma_{w,i}^2 = \sigma_{pr_gnd,i}^2 + \sigma_{tropo,i}^2 + \sigma_{pr_air,i}^2 + \sigma_{iono,i}^2 ;$$

où :

$\sigma_{pr_gnd,i}$ = dépend du GAST actif

pour GAST A,B ou C ou le service de localisation GBAS : $\sigma_{pr_gnd,i}$
paramètre σ_{pr_gnd} de la i^{e} source de mesure de distance définie au §
3.6.4.2;

Pour GAST D, $\sigma_{pr_gnd,i} = \sigma_{pr_gnd,30}$ pour la i^{e} source de mesure de
distance (§ 3.6.4.11).

$\sigma_{tropo,i}$ = incertitude troposphérique résiduelle pour la i^{e} source de mesure de
distance (§ 3.6.5.3)

$\sigma_{iono,i}$ = incertitude résiduelle du retard ionosphérique (imputable à la
décorrélation spatiale) de la i^{e} source de mesure de distance (§ 3.6.5.4).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$\sigma_{pr_air,i} = \sqrt{\sigma^2_{récepteur}(E_i) + \sigma^2_{trajets\ multiples}(E_i)}$, écart type de la contribution de l'aéronef à l'erreur de pseudodistance corrigée pour la i^e source de mesure de distance. La contribution totale de l'aéronef comprend la contribution du récepteur (§ 3.6.8.2.1) et une marge type pour les trajets multiples provenant de la cellule de l'aéronef.

où :

$\sigma_{trajets\ multiples}(E_i) = 0,13 + 0,53e^{-E_i/10\ deg}$, modèle type de la contribution des trajets multiples provenant de la cellule de l'aéronef (en mètres)

E_i = angle de site de la i^e source de mesure de distance (en degrés)

Az_i = azimut de la i^e source de mesure de distance mesuré dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour l'axe des x (en degrés).

Note. – Afin de rendre l'équation plus lisible, l'indice i a été supprimé.

3.6.5.5.1.2 Conditions de mesure dégradées. Quand le message de type 101 diffusé ne contient pas de blocs de paramètres B, les valeurs du niveau de protection vertical (VPL H1) et du niveau de protection latéral (LPL H1) sont égales à zéro. Dans l'hypothèse où un et un seul récepteur de référence est le siège d'une panne latente, le VPL H1 et le LPL H1 sont donnés par l'équation suivante :

$$VPL_{H1} = \max [VPL_j] + D_V$$

$$LPL_{H1} = \max [LPL_j] + D_L$$

où

VPL_j et LPL_j pour $j = 1$ à 4 sont donnés par les équations :

$$VPL_j = | B_vert_j | + K_{md} \sigma_{vert,H1}$$

$$LPL_j = | B_lat_j | + K_{md} \sigma_{lat,H1}$$

D_V = Paramètre déterminé à bord et dépendant du GAST actif (§ 3.6.5.5.1.1.1)

D_L = paramètre déterminé à bord et dépendant du GAST actif (§ 3.6.5.5.1.1.1)

Et

$$B_vert_j = \sum_{i=1}^N (s_vert_i \times B_{i,j}) ;$$

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$B_{lat,j} = \sum_{i=1}^N (s_{lat,i} \times B_{i,j}) ;$$

$B_{i,j}$ = écart entre les corrections de pseudodistance transmises et les corrections obtenues sans tenir compte de la mesure effectuée par le je récepteur de référence, pour la i^e source de mesure de distance ;

K_{md} = multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée, sachant que le sous-système sol est défaillant

$$\sigma_{vert,H1}^2 = \sum_{i=1}^N (s_{vert,i}^2 \times \sigma_{H1,i}^2) ;$$

$$\sigma_{lat,H1}^2 = \sum_{i=1}^N (s_{lat,i}^2 \times \sigma_{H1,i}^2) ;$$

$$\sigma_{H1,i}^2 = \left[\frac{M_i}{U_i} \right] \sigma_{pr_gnd,i}^2 + \sigma_{pr_air,i}^2 + \sigma_{tropo,i}^2 + \sigma_{iono,i}^2$$

$\sigma_{pr_gnd,i}$ dépend du GAST actif :

Pour GAST A, B ou C : $\sigma_{pr_gnd,i} = \sigma_{pr_gnd}$ pour la i^e source de mesure de distance définie au § 3.6.4.2 ;

Pour GAST D : $\sigma_{pr_gnd,i} = \sigma_{pr_gnd_D}$ pour la i^e source de mesure de distance (§ 3.6.4.11) ;

$\sigma_{pr_air,i}^2$, $\sigma_{tropo,i}^2$ et $\sigma_{iono,i}^2$ Sont définis au § 3.6.5.5.1.1.2 ;

M_i = nombre de récepteurs de référence utilisés pour calculer les corrections de pseudodistance pour la i^e source de mesure de distance (indiquée par les valeurs B).

U_i = nombre de récepteurs de référence utilisés pour calculer les corrections de pseudodistance pour la i^e source de mesure de distance, à l'exclusion du je récepteur de référence.

Note. – Le terme « panne latente » inclut toute mesure erronée non immédiatement détectée par le sous-système sol, entachant les données transmises et entraînant une erreur de position dans le sous-système embarqué.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5.5.1.3 Définition des multiplicateurs K pour les services d'approche GBAS Les multiplicateurs sont donnés par le Tableau B-67.

3.6.5.5.2 Service de localisation GBAS. Le niveau de protection horizontal (HPL) des signaux électromagnétiques est une limite supérieure de fiabilité relative à l'erreur de position horizontale par rapport au point de référence GBAS défini par

$$HPL = \text{MAX} \{HPL_{H0}, HPL_{H1}, HEB\}$$

3.6.5.5.2.1 Conditions de mesure normales. Dans l'hypothèse où tous les récepteurs de référence et toutes les sources de mesure de distance effectuent leurs mesures dans des conditions normales (sans défaillance), le niveau de protection horizontal (HPLH0) se calcule comme suit :

$$HPLH0 = K_{\text{ffmd}, \text{POS}}^d \cdot \text{POS}_{\text{major}}^d$$

où

$$d_{\text{major}} = \sqrt{\frac{d_x^2 + d_y^2}{2}} + \sqrt{\left[\frac{d_x^2 + d_y^2}{2}\right]} + d_{xy}^2$$

$$d_x^2 = \sum_{i=1}^N (s_{x,i}^2 \times \sigma_i^2);$$

$$d_y^2 = \sum_{i=1}^N s_{y,i}^2 \times \sigma_i^2;$$

$$d_{xy}^2 = \sum_{i=1}^N s_{x,i}^2 \times s_{y,i} \times \sigma_i^2;$$

$s_{x,i}$ = dérivation partielle de l'erreur de position dans l'axe des x par rapport à l'erreur de pseudodistance sur le i^e satellite

$s_{y,i}$ = dérivation partielle de l'erreur de position dans l'axe des y par rapport à l'erreur de pseudodistance sur le i^e satellite

$K_{\text{ffmd}, \text{POS}}^d$ = multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée dans les conditions normales

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

N = nombre de sources de mesure de distance utilisées pour le calcul de la position

i = indice de source de mesure de distance pour les sources de mesure de distance utilisées pour le calcul de la position

σ_i = erreur de pseudodistance définie au § 3.6.5.5.1.1

Note. – Dans le service de localisation GBAS, les axes x et y définissent une base orthogonale arbitraire dans le plan horizontal.

3.6.5.5.2.2 Conditions de mesure dégradées. Quand le message de type 101 diffusé ne contient pas de blocs de paramètres B, la valeur du niveau de protection horizontal (HPLH1) est égale à zéro. Dans l'hypothèse où un et un seul récepteur de référence est le siège d'une panne latente, le HPLH1 est donné par l'équation suivante :

$$HPL_{H1} = \max [HPL_j]$$

où

HPL_j lorsque j = de 1 à 4, est :

$$HPL_j = |B_{horzj}| + K_{md_POS} d_{major,H1}$$

Et

$$d^2 = \sqrt{\left[\sum_{i=1}^N S_{x,i} B_{i,j} \right]^2 + \left[\sum_{i=1}^N S_{y,i} B_{i,j} \right]^2}$$

B_{i,j} = écart entre les corrections de pseudodistance diffusées et les corrections obtenues sans tenir compte de la mesure effectuée par le je récepteur de référence, pour la i^e source de mesure de distance

Tableau B-67. Multiplicateurs K pour les services d'approche GBAS

Multiplicateur	M _i			
	1 ^(Note)	2	3	4
Kffmd	6,86	5,762	5,81	5,847
Kmd	non utilisé	2,935	2,898	2,878

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — S'applique au GAST A avec messages de type 101 sans bloc de paramètres B.

K_{md_POS} = multiplicateur dérivé de la probabilité de détection manquée, sachant que le sous-système sol est défaillant

$$d_{major,H1} = \sqrt{\frac{d_{H1^2_x} + d_{H1^2_y}}{2}} + \sqrt{\left[\frac{d_{H1^2_x} - d_{H1^2_y}}{2}\right]^2 + d_{H1^2_{xy}}}$$

$$d_{H1^2_x} = \sum_{i=1}^N s_{y,i}^2 \times \sigma^2_{H1^2_i};$$

$$d_{H1^2_y} = \sum_{i=1}^N s_{x,i}^2 \times \sigma^2_{H1^2_i};$$

$$d_{H1^2_{xy}} = \sum_{i=1}^N s_{x,i} s_{y,i} \times \sigma^2_{H1^2_i};$$

Note. — Dans le service de localisation GBAS, les axes x et y définissent une base orthogonale arbitraire dans le plan horizontal.

$$\sigma_{H1^2_i} = \left[\begin{array}{c} M_i \\ U_i \end{array} \right] \sigma_{pr_gnd,i}^2 + \sigma_{pr_air,i}^2 + \sigma_{tropo,i}^2 + \sigma_{iono,i}^2$$

M_i = nombre de récepteurs de référence utilisés pour calculer les corrections de pseudodistance pour la i^e source de mesure de distance (indiquée par les valeurs B)

U_i = nombre de récepteurs de référence utilisés pour calculer les corrections de pseudodistance pour la i^e source de mesure de distance, à l'exclusion du j^e récepteur de référence.

Note. — Le terme « panne latente » inclut toute mesure erronée non immédiatement détectée par le sous-système sol, entachant les données diffusées et entraînant une erreur de position dans le sous-système embarqué.

3.6.5.5.2.3 Définition des multiplicateurs K pour le service de localisation GBAS. Le multiplicateur K_{ffmd_POS} est égal à 10,0 et le multiplicateur K_{md_POS} est égal à 5,3.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.5.6 Seuils d'alarme

Note 1. – Le Supplément D, § 7.13, contient des éléments indicatifs sur le calcul des seuils d'alarme, y compris pour les approches associées aux numéros de canal 40 000 à 99 999.

Note 2. — Le calcul des seuils d'alarme dépend du type de service actif.

3.6.5.6.1 Seuils d'alarme pour GAST C et D. Les seuils d'alarme sont définis aux Tableaux B-68 et B-69. Pour les positions de l'aéronef auxquelles l'écart latéral dépasse de deux fois la valeur à laquelle l'indicateur de déviation de cap (CDI) atteint une déviation latérale maximale, ou auxquelles l'écart vertical dépasse de deux fois la valeur à laquelle le CDI atteint une déviation de descente maximale, les seuils d'alarme latéral et vertical sont réglés aux valeurs maximales indiquées dans les tableaux.

3.6.5.6.2 Seuils d'alarme pour GAST A et B. Les seuils d'alarme sont égaux aux paramètres FASLAL et FASVAL tirés du message de type 4 pour les approches associées aux numéros de canal 20 001 à 39 999. Pour les approches associées aux numéros de canal 40 000 à 99 999, les seuils d'alarme sont mémorisés dans une base de données embarquée.

3.6.5.7 Numéro de canal. Chaque approche GBAS transmise par le sous-système sol est associée à un numéro de canal allant de 20 001 à 39 999. S'il est fourni, le service de localisation GBAS est associé à un numéro de canal différent allant de 20 001 à 39 999. Ce numéro se calcule comme suit :

$$\text{Numéro de canal} = 20\,000 + 40(F - 108,0) + 411(S)$$

où :

F = fréquence d'émission des données (MHz) ;

S = RPDS ou RSDS

et

RPDS = sélecteur de données de trajectoire de référence pour le bloc de données FAS considéré (défini au § 3.6.4.5.1) ;

RSDS = sélecteur de données de la station de référence du sous-système sol GBAS (défini au § 3.6.4.3.1)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Pour les numéros de canal transmis dans le bloc de données supplémentaires 2 d'un message de type 2 (défini au § 3.6.4.3.2.1), seul le RSDS est utilisé.

Note 1. – Quand les données FAS ne sont pas transmises pour une approche prise en charge par GAST A ou B, l'approche GBAS est associée à un numéro de canal allant de 40 000 à 99 999.

Note 2. – Le RACI 5138, § 7.7, contient des éléments indicatifs sur la sélection du numéro de canal.

3.6.5.8 Limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides

Note. – Les limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides ne sont déterminées que pour les sources de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base utilisées dans la solution de position (indice j); elles ne le sont pas pour d'autres types de sources de mesure de distance (satellites SBAS ou pseudolites) qui ne sont pas vulnérables aux défaillances non détectées des éphémérides. Cependant les données utilisées pour calculer ces limites proviennent de toutes les sources de mesure de distance intervenant dans la solution de position (indice i).

3.6.5.8.1 *Approche GBAS.* Les limites verticale et latérale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides se définissent comme suit :

$$VEB = \text{MAX}_j \{VEB_j\} + D_V$$

$$LEB = \text{MAX}_j \{LEB_j\} + D_L$$

Tableau B-68. Seuil d'alarme latéral pour GAST C et D

Distance horizontale entre la position de l'aéronef et le point LTP/FTP projeté sur la trajectoire d'approche finale (en mètres)	Seuil d'alarme latéral (mètres)
$D \leq 873$	FASLAL
$873 < D \leq 7\,500$	$0,0044D \text{ (m)} + \text{FASLAL} - 3,85$
$D > 7\,500$	$\text{FASLAL} + 29,15$

Tableau B-69. Seuil d'alarme vertical pour GAST C et D

Hauteur de la position de l'aéronef au-dessus du point LTP/FTP projeté sur la trajectoire d'approche finale (en pieds)	Seuil d'alarme vertical (en mètres)
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

100 < H ≤ 200	FASVAL
200 < H ≤ 1 340	0,02925H (ft) + FASVAL - 5,85
H > 1 340	FASVAL + 33,35

Les limites verticale et latérale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour la j^e source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base utilisée dans la solution de position sont données par les équations suivantes :

où :

$$VEB_j = |s_vert_j| x_{air} P_{ej} + K_{md_ej} \sqrt{(\sum_{i=1}^N s_vert_i^2 \times \sigma_i^2)}$$

$$LEB_j = |s_lat_j| x_{air} P_{ej} + K_{md_ej} \sqrt{(\sum_{i=1}^N s_lat_i^2 \times \sigma_i^2)}$$

- $D_V =$ Paramètre déterminé à bord et dépendant du GAST actif (§ 3.6.5.5.1.1.1)
- $D_L =$ paramètre déterminé à bord et dépendant du GAST actif (§ 3.6.5.5.1.1.1)
- s_vert_i ou s_lat_i = (défini au § 3.6.5.5.1.1)
- x_{air} = (défini au § 3.6.5.4)
- N = nombre de sources de mesure de distance utilisées dans la solution de position
- σ_i = (défini au § 3.6.5.5.1.1)
- P_{ej} = paramètre de décorrélation des éphémérides diffusé pour la j^e source de mesure de distance. La source de ce paramètre dépend du type de service d'approche GBAS actif : GAST A, B ou C : $P_{ei} = P$ du message de type 1 ou de type 101 correspondant à la j^e source de mesure de distance (§ 3.6.4.2.3) ;
GAST D : $P_{ei} = P_D$ du message de type 11 correspondant à la j^e source de mesure de distance (§ 3.6.4.11.3).
- K_{md_ej} = multiplicateur de détection manquée des éphémérides diffusé pour GAST A-C , associé à la constellation satellitaire de la j^e source de mesure de distance
La source de ce paramètre dépend du type de service d'approche GBAS actif :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

GATS A,B ou C : $K_{md\ e,i} = K_{md\ e,GPS}$ ou $K_{md\ e,GLONASS}$ obtenu du bloc de données supplémentaires 1 du message de type 2 (§ 3.6.4.3.1) ;

GAST D : $K_{md\ e,i} = K_{md\ e,D}$, GPS ou $K_{md\ e,D,GLONASS}$ sont tirés du bloc de données supplémentaires 3 du message de type 2 (§ 3.6.4.3.2.2).

3.6.5.8.2 Service de localisation GBAS. La limite horizontale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides se définit comme suit :

$$HEB = \max_j \{HEB_j\}$$

La limite horizontale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour la j^e source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base utilisée dans la solution de position est donnée par l'équation suivante :

$$HEB_j = |S_{horz,j}| X_{air} P_j + K_{md_e_POS} d_{major}$$

où :

$$S_{horz,j}^2 = S_{xj}^2 + S_{yj}^2$$

$$S_{x,j} = \text{(défini au § 3.6.5.5.2.1)}$$

$$S_{y,j} = \text{(défini au § 3.6.5.5.2.1)}$$

$$X_{air} = \text{(défini au § 3.6.5.4)}$$

$$P_j = \text{paramètre de décorrélation des éphémérides diffusé pour la } j^e \text{ source de mesure de distance. La source de ce paramètre ne dépend pas du type de service d'approche GBAS actif. Dans tous les cas } P_i = P \text{ du message de type 1 ou de type 101 (§ 3.6.4.2.3) correspondant à la } j^e \text{ source de mesure de distance.}$$

$$K_{md_e_POS} = \text{multiplicateur de détection manquée des éphémérides diffusé pour le service de localisation GBAS, associé à la constellation satellitaire de la } j^e \text{ source de mesure de distance (} K_{md_e_POS,GPS} \text{ OU } K_{md_e_POS,GLONASS} \text{)}$$

$$d_{major} = \text{(défini au § 3.6.5.5.2.1)}$$

3.6.5.9 Erreur de gradient ionosphérique

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

L'erreur maximale de pseudodistance corrigée lissée sur 30 secondes et non détectée, due à un gradient ionosphérique (E_{IG}) est calculée sur la base des paramètres diffusés Y_{EIG} et M_{EIG} , comme suit :

$$E_{EIG} = Y_{EIG} + M_{EIG} \times D_{EIG}$$

Où :

Y_{EIG} = valeur maximale de E_{EIG} (mètres) dans le message de type 2 ;

M_{EIG} = pente de la valeur maximale de E_{EIG} (m/km) dans le message de type 2 ;

D_{EIG} = distance en kilomètres entre l'emplacement du LTP pour l'approche choisie diffusée dans le message de type 4 et le point de référence GBAS dans le message de type 2 .

3.6.6 Tableaux de messages

Chaque message GBAS est codé conformément au format correspondant défini dans les Tableaux B-70 à B-73.

Note. – La structure du type de message figure au § 3.6.4.1.

3.6.7 Eléments non embarqués

3.6.7.1 Performances

3.6.7.1.1 Précision

3.6.7.1.1.1 Dans le cas des satellites GPS et GLONASS, la moyenne quadratique (rms) (1 sigma) de la contribution du sous-système sol à la précision de la pseudodistance lissée sur 100 secondes corrigée est :

$$\text{RMSpr_gnd} \leq \sqrt{\frac{(a_0 + a_1 e^{-\theta_n / \theta_n})^2}{M} + (a_2)^2 \text{RM}}$$

où

M = nombre de récepteurs de référence GNSS indiqué par le paramètre du message de tpe 2 (§ 3.6.4.3) ou, si ce paramètre est codé pour signifier « sans objet », M prend la valeur 1

n = n^e source de mesure de distance

θ_n = angle de site de la ne source de mesure de distance



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$a_0, a_1, a_2,$ et θ_0 = paramètres définis dans les Tableaux B-74 et B-75 pour chacun des indicateurs de précision au sol (GAD).

Note 1. – La spécification de précision du sous-système sol GBAS est déterminée par l'indicateur GAD et le nombre de récepteurs de référence.

Note 2. – La contribution du sous-système sol à l'erreur sur la pseudodistance lissée sur 100 secondes corrigée (Tableaux B-74 et B-75) et à l'erreur des satellites SBAS n'inclut ni le bruit ni les trajets multiples affectant l'élément embarqué.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-70. Message de type 1 — Corrections de pseudodistance

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Compte Z modifié	14	0 à 1 199,9 s	0,1 s
Indicateur de deuxième message	2	0 à 3	1
Nombre de mesures (N)	5	0 à 18	1
Type de mesure	3	0 à 7	1
Paramètre de décorrélation des éphémérides (P)	8	0 à $1,275 \times 10^{-3}$ m/m	5×10^{-6} m/m
Code CRC des éphémérides	16	—	—
Durée de disponibilité de la source	8	0 à 2 540 s	10 s
Pour N blocs de mesures			
Identificateur de source de mesure de distance	8	1 à 255	1
Identification des données (IOD)	8	0 à 255	1
Correction de pseudodistance (PRC)	16	$\pm 327,67$ m	0,01 m
taux de correction de distance (RRC)	16	$\pm 32,767$ m/s	0,001 m/s
σ_{pr_gnd}	8	0 à 5,08 m	0,02 m
B ₁	8	$\pm 6,35$ m	0,05 m
B ₂	8	$\pm 6,35$ m	0,05 m
B ₃	8	$\pm 6,35$ m	0,05 m
B ₄	8	$\pm 6,35$ m	0,05 m

Tableau B-70A. Message de type 101 — Corrections de pseudodistance GRAS

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Compte Z modifié	14	0 à 1 199,9 s	0,1 s
Indicateur de deuxième message	2	0 à 3	1
Nombre de mesures (N)	5	0 à 18	1
Type de mesure	3	0 à 7	1
Paramètre de décorrélation des éphémérides (P)	8	0 à $1,275 \times 10^{-3}$ m/m	5×10^{-6} m/m
Code CRC des éphémérides	16	—	—
Durée de disponibilité de la source	8	0 à 2 540 s	10 s
Nombre de paramètres	1	0 à 4	—
De reserve	7	—	—
Pour N blocs de mesures			
Identificateur de source de mesure de distance	8	1 à 255	1
Identification des données (IOD)	8	0 à 255	1
Correction de pseudodistance (PRC)	16	$\pm 327,67$ m	0,01 m
taux de correction de distance (RRC)	16	$\pm 32,767$ m/s	0,001 m/s
σ_{pr_gnd}	8	0 à 50,8 m	0,2 m
Bloc de paramètres B (s'il est fini)			
B ₁	8	$\pm 25,4$ m	0,2 m
B ₂	8	$\pm 25,4$ m	0,2 m
B ₃	8	$\pm 25,4$ m	0,2 m
B ₄	8	$\pm 25,4$ m	0,2 m

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

**Tableau B-70B. Message de type 11 – corrections de pseudodistance
(pseudodistances lissées sur 30 secondes)**

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Compte Z modifié	14	0-1199,9 sec	0,1 sec
Indicateur de deuxième message	2	0-3	1
Nombre de mesures (N)	5	0-18	1
Type de mesure	3	0-7	1
Paramètre de décorrélation des éphémérides (P) (P_D) (Notes 1,3)	8	0-1,275×10 ⁻³ m/ m	5×10 ⁻⁶ m/m
Pour N blocs de mesures :			
Identificateur de source de mesure	8	1-255	1
Correction de pseudodistance (PRC_{30})	16	±327,67m	0,01
Taux de correction de distance (RRC_{30})	16	±32,767m/s	0,001m/s
Sigma_PR_gnd_D ($\sigma_{pr_gnd_D}$) (Note2)	8	0-5,08 m	0,02m
Sigma_PR_gnd_30s ($\sigma_{pr_gnd_30}$) (Note2)	8	0-5,08m	0,02m

Notes

1. Pour les satellites SBAS, le paramètre est codé en une séquence formée uniquement de zéros.
2. 1111 1111 indique que la source est non valide.
3. Le paramètre est associé au premier bloc de mesures transmis

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-71A. Message de type 2 – Données sur le GBAS

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Récepteur de référence GBAS	2	2 à 4	—
Code alphabétique de précision au sol	2	—	—
De réserve	1	—	—
Indicateur GBASS de continuité intégré	3	0 à 7	1
Déclinaison magnétique	11	±180°	0,25°
Réservé et mis à zéro (00000)	5	—	—
$\sigma_{vert_iono_gradient}$	8	0 à 25,5 x 10 ⁻⁶ m/m	0,1 x 10 ⁻⁶ m/m
Indice de réfraction	8	16 à 781	3
Hauteur d'échelle	8	0 à 25 500 m	100 m
Coefficient d'incertitude	8	0 à 255	1
Latitude	32	±90,0°	0,0005 seconde d'arc
Longitude	32	±180,0°	0,0005 seconde d'arc
Hauteur du point de référence GBAS	24	±83 886,07 m	0,01 m
Bloc de données supplémentaires 1 (s'il est fourni)			
Sélecteur de données de la station de référence	8	0 à 48	1
Distance utile maximale (D _{max})	8	2 à 510 km	2 km
K _{md_e_POS,GPS}	8	0 à 12,75	0,05
K _{md_e_GPS}	8	0 à 12,75	0,05
K _{md_e_POS,GLONASS}	8	0 à 12,75	0,05
K _{md_e_GLONASS}	8	0 à 12,75	0,05
Bloc de données supplémentaires (répété pour Tous ceux qui sont fournis)			
Longueur du bloc de données supplémentaires	8	2 à 255	1
Numéro du bloc de données supplémentaire	8	2 à 255	1
Paramètre des données supplémentaires	variable	—	—

Note. — Plusieurs blocs de données supplémentaires peuvent être ajoutés dans un message de type 2.

Tableau B-71B. Message vide de type 3

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Information de remplissage	Variable (note)	s.o	s.o

Note. — Le nombre d'octets du champ information de remplissage est inférieur de 10 à la valeur du champ longueur de message de l'en-tête du message défini à la section 3.6.3.4.

Tableau B-72. Message de type 4 – Données de segment d'approche finale (FAS)

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Pour N ensemble de données			
Longueur des ensembles de données	8	2 à 212	1 octet
Bloc de données FAS	304	—	—



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Seuil d'alarme vertical FAS/ état d'approche quand l'indicateur de performance d'approche associé	8	0 à 50,8m	0,2 m
(1) (APD) est codé à zéro)			
quand l'indicateur de performance d'approche associé			
(2) APD n'est pas codé à est différent à zéro		0 à 25,4 m	0,1 m
Seuil d'alarme latéral FAS/ état d'approche	8	0 à 50,8m	0,2 m

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-73. Message de type 5 — Disponibilité prévue des sources de mesure de distance

Teneur des données	Bits utilisés	Plage de valeurs	Résolution
Compte Z modifié	14	0 à 1 199,9 s	0,1 s
De réserve	2	—	—
Nombre de sources concernées (N)	8	0 à 31	1
Pour N sources concernées			
Identificateur de source de mesure de distance	8	1 à 255	1
Analyse de la disponibilité de la source	1	—	—
Durée de disponibilité de la source	7 s	0 à 1 270 s	10 s
Nombre d'approches avec obstacles (A)	8	0 à 255	1
Pour A approches avec obstacles			
Sélecteur de données de trajectoire de référence	8	0 à 48	—
Nombre de sources concernées pour cette approche (N _A)	8	1 à 31	1
Pour N _A sources de mesure de distance concernées pour cette approche			
Identificateur de source de mesure de distance	8	1 à 255	1
Analyse de la disponibilité de la source	1	—	—
Durée de disponibilité de la source	7	0 à 1 270	s 10 s

Tableau B-74. Spécification de précision du sous-système sol GBAS (GPS)

Indicateur de précision au sol	θ_n (degrés)	a_0 (mètres)	a_1 (mètres)	θ_0 (degrés)	a_2 (mètres)
A	≥ 5	0,5	1,65	14,3	0,08
B	≥ 5	0,16	1,07	15,5	0,08
C	> 35	0,15	0,84	15,5	0,04
	5 à 35	0,24	0	—	0,04

Tableau B-75. GBAS — Spécification de précision du sous-système sol GBAS (GLONASS)

Indicateur de précision de l'élément au sol	θ_n (degrés)	a_0 (mètres)	a_1 (mètres)	θ_0 (degrés)	a_2 (mètres)
A	≥ 5	0,5 8	5,18	14,3	0,078
B	≥ 5	0,3	2,12	15,5	0,078
C	> 35	0,3	1,68	15,5	0,042
	5 à 35	0,48	0	—	0,042

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.1.1.2 Dans le cas des satellites SBAS, la moyenne quadratique (rms) (1 sigma) de la contribution du sous-système sol à la précision de la pseudo-distance lissée sur 100 secondes corrigée est :

$$\text{RMS}_{\text{pr_gnd}} \leq \frac{1.8}{\sqrt{M}} \text{ (mètres)}$$

où M est défini comme au § 3.6.7.1.1.1.

Note.— Les indicateurs GAD relatifs aux sources de mesure de distance SBAS sont encore à l'étude.

3.6.7.1.2 Intégrité

3.6.7.1.2.1 Risque d'intégrité du sous-système sol GBAS

3.6.7.1.2.1.1 Risque d'intégrité du sous-système sol pour les services d'approche GBAS

3.6.7.1.2.1.1.1 Risque d'intégrité des signaux électromagnétiques du sous-système sol pour les types de services d'approche GBAS A, B ou C. Le risque d'intégrité d'un sous-système sol GBAS classé FAST A, B ou C sera inférieur à $1,5 \times 10^{-7}$ par approche.

Note 1.— Le risque d'intégrité attribué au sous-système sol GBAS est un sous-ensemble du risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS, qui exclut le risque d'intégrité du niveau de protection (§ 3.6.7.1.2.2.1) et comprend les effets de toutes les défaillances du GBAS, du SBAS et des constellations satellitaires de base. Le risque d'intégrité du sous-système sol GBAS comprend le risque d'intégrité du contrôle des signaux du satellite spécifié au § 3.6.7.3.3..

Note 2.— Le risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS est la probabilité pour que le sous-système sol fournisse des informations qui, après traitement par un récepteur exempt de défauts, utilisant des données GBAS qui peuvent être utilisées par l'aéronef dans le volume de service, entraînent une erreur de position relative latérale ou verticale hors tolérances non annoncée, pendant une période excédant le délai d'alarme maximal des signaux électromagnétiques.. Une erreur de position relative latérale ou verticale hors tolérances est une erreur supérieure au niveau de protection des services d'approche GBAS et, si le bloc de données supplémentaires 1 est diffusé, à la limite de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.1.2.1.1.2 *Risque d'intégrité des signaux électromagnétiques du sous-système sol pour le type D de service d'approche GBAS.* Pour un sous-système sol GBAS classé FAST D, le risque d'intégrité pour tous les effets autres que des erreurs induites par des conditions ionosphériques anormales est inférieur à $1,5 \times 10^{-0}$ par approche.

Note 1.— Le risque d'intégrité attribué au sous-système sol GBAS classé FAST D est un sous-ensemble du risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS, qui exclut le risque d'intégrité du niveau de protection (§ 3.6.7.1.2.2.1) et comprend les effets de toutes les autres défaillances du GBAS, du SBAS et des constellations satellitaires de base.

Note 2.— Pour le GAST D, le risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS est la probabilité que le sous-système sol fournisse des informations qui, après traitement par un récepteur exempt de défauts, en utilisant des données GBAS qui peuvent être utilisées par l'aéronef dans le volume de service, en l'absence d'une anomalie ionosphérique, entraînent une erreur de position relative latérale ou verticale hors tolérances non annoncée, pendant une période dépassant le délai d'alarme maximal des signaux électromagnétiques. Une erreur de position relative latérale ou verticale hors tolérances est une erreur supérieure au niveau de protection des services d'approche GBAS et à la limite de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides. Pour le GAST D, les conditions hors tolérance causées par des erreurs ionosphériques anormales sont exclues de ce risque d'intégrité car le risque dû aux anomalies ionosphériques a été attribué au segment bord et est atténué par celui-ci.

3.6.7.1.2.1.1.3 *Risque d'intégrité du sous-système sol pour le GAST D.* Pour un sous-système sol GBAS classé FAST D, la probabilité que le sous-système sol génère en interne et transmette des informations non conformes pendant plus de 1,5 seconde est inférieure à 1×10^{-9} pour tout atterrissage.

Note 1.— Cette spécification supplémentaire de risque d'intégrité attribuée aux sous-systèmes sol GBAS FAST D est la probabilité que des défaillances internes du sous-système sol génèrent des informations non conformes. Dans ce contexte, les informations non conformes sont définies selon la fonction prévue du sous-système sol de prendre en charge les opérations d'atterrissage avec les minimums de catégorie III. Les informations non conformes comprennent, par exemple, tout signal diffusé ou tout renseignement diffusé qui n'est pas contrôlé conformément à la norme.

Note 2.— Les conditions environnementales (anomalies ionosphériques ou troposphériques, brouillage radioélectrique, multitrajets du signal GNSS, etc.) ne sont pas considérées comme des défaillances ; toutefois, les défaillances de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

l'équipement du sous-système sol utilisé pour suivre ou pour atténuer les effets de ces conditions environnementales sont inclus dans cette spécification. Les défaillances de la source de mesure de distance de la constellation satellitaire de base sont aussi exclues de cette spécification, mais la capacité du sous-système sol d'assurer un contrôle de l'intégrité pour ces sources de mesure de distance est incluse. Les spécifications de contrôle des défaillances des sources de mesure de distance et des conditions environnementales ionosphériques sont spécifiées séparément aux § 3.6.7.3.3.2, 3.6.7.3.3.3 et 3.6.7.3.4.

Note 3.— Les défaillances qui surviennent dans les récepteurs sol utilisés pour générer les corrections diffusées sont exclues de cette spécification si elles surviennent dans un, et seulement un récepteur sol à tout moment. Ces défaillances sont limitées par la spécification du § 3.6.7.1.2.2.1.1 et le risque d'intégrité associé prescrit aux § 3.6.7.1.2.2.1 et 3.6.7.1.2.2.1.1.

3.6.7.1.2.1.2. Délai d'alarme du sous-système sol pour les services d'approche GBAS

3.6.7.1.2.1.2.1 Délai d'alarme maximal pour les services d'approche

3.6.7.1.2.1.2.1.1 Pour un segment sol classé FAST A, B, C ou D, le délai d'alarme maximal du sous-système sol GBAS sera inférieur ou égal à 3 secondes pour toutes les spécifications d'intégrité des signaux électromagnétiques (voir Appendice B, § 3.6.7.1.2.1.1.1, 3.6.7.1.2.1.1.2, 3.6.7.1.2.2.1), si des messages de type 1 sont diffusés.

Note 1.— Le délai d'alarme du sous-système sol spécifié ci-dessus est le temps s'écoulant entre le début de l'erreur de position relative latérale ou verticale hors tolérances et la transmission du dernier bit du message contenant les données d'intégrité traduisant cette situation (voir RACI 5138, § 7.5.12.3).

Note 2.— Pour les sous-systèmes sol FAST D, des spécifications supplémentaires de contrôle dans le domaine de la distance s'appliquent, comme il est indiqué aux § 3.6.7.3.3.2, 3.6.7.3.3.3 et 3.6.7.3.4. Ces paragraphes définissent les délais dans lesquels le système sol doit détecter les erreurs différentielles de pseudodistance hors tolérance et alerter le récepteur de bord.

3.6.7.1.2.1.2.1.2 Pour un segment sol classé FAST A, le délai d'alarme maximal des signaux électromagnétiques du sous-système sol GBAS est inférieur ou égal à 5,5 s si des messages de type 101 sont diffusés.

3.6.7.1.2.1.3 Paramètres FASLAL et FASVAL du sous-systèmes sol

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.1.2.1.3.1 Pour les blocs de données FAS du message de type 4 avec APD codé en 1, 2, 3 ou 4, les valeurs respectives des paramètres FASLAL (champ seuil d'alarme FAS latéral du message de type 4) et FASVAL (champ seuil d'alarme FAS vertical du même message) de chaque bloc de données FAS ne dépassent pas 40 et 10 m.

3.6.7.1.2.1.3.2 Pour les blocs de données FAS du message de type 4 avec APD codé à zéro, les valeurs des paramètres FASLAL et FASVAL ne dépassent pas les seuils d'alarme latérale et verticale donnés dans le RACI 5004, Volume I, § 3.7.2.4, pour l'utilisation opérationnelle prévue.

3.6.7.1.2.1.4 *Risque d'intégrité des signaux électromagnétiques du sous-système sol pour le service de localisation GBAS.* Le risque d'intégrité du sous-système sol GBAS qui assure le service de localisation GBAS est inférieur à $9,9 \times 10^{-8}$ par heure.

Note 1.— Le risque d'intégrité attribué au sous-système sol GBAS est un sous-ensemble du risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS, qui exclut le risque d'intégrité du niveau de protection (§ 3.6.7.1.2.2) et comprend les effets de toutes les défaillances du GBAS, du SBAS et des constellations satellitaires de base. Le risque d'intégrité du sous-système sol GBAS comprend le risque d'intégrité du contrôle des signaux satellitaires spécifié au § 3.6.7.3.3.

Note 2.— Le risque d'intégrité des signaux électromagnétiques GBAS est la probabilité pour que le sous-système sol fournisse des informations qui, après traitement par un récepteur exempt de défauts, utilisant des données GBAS qui peuvent être employées par l'aéronef, entraînent une erreur de position relative horizontale hors tolérances non annoncée pendant une période excédant le délai d'alarme maximal. Une erreur de position relative horizontale hors tolérances est une erreur supérieure au niveau de protection horizontal et à la limite horizontale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides.

3.6.7.1.2.1.4.1 *Délai d'alarme pour le service de localisation GBAS* Le délai d'alarme maximal du sous-système sol GBAS est inférieur ou égal à 3 s si des messages de type 1 sont diffusés, et inférieur ou égal à 5,5 s si des messages de type 101 sont diffusés.

Note.— Le délai d'alarme ci-dessus est le temps s'écoulant entre le début de l'erreur de position relative horizontale hors tolérances et la transmission du dernier bit du message contenant les données d'intégrité traduisant cette situation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.1.2.2 Risque d'intégrité du niveau de protection

3.6.7.1.2.2.1 Le risque d'intégrité du niveau de protection du sous-système sol GBAS qui assure les services d'approche GBAS est inférieur à 5×10^{-8} par approche.

Note. — Le risque d'intégrité du niveau de protection des services d'approche est le risque d'intégrité dû à la non-détection d'erreurs sur la solution de position lissée sur 100 s par rapport au point de référence GBAS supérieures aux niveaux de protection correspondants dans les deux types de conditions suivantes :

a) conditions de mesure normales définies au § 3.6.5.5.1.1 avec D_L et D_V mis à zéro ;

b) conditions de mesure dégradées définies au § 3.6.5.5.1.2 avec D_L et D_V mis à zéro.

Note. — La délimitation par le sous-système sol de la solution de position GAST D lissée sur 100 s garantit que la solution de position GAST D lissée sur 30 s sera limitée.

3.6.7.1.2.2.1.1 Spécifications de délimitation supplémentaires pour les sous-systèmes sol FAST D. Le σ_{vert} (utilisé pour le calcul du niveau de protection VPL_{HO}) et le σ_{lat} (utilisé pour le niveau de protection LPL_{HO}) pour le GAST D établis sur la base des paramètres diffusés (définis au § 3.6.5.5.1.1), et à l'exclusion de la contribution de l'élément embarqué, satisfont à la condition que la distribution des erreurs verticales et latérales des erreurs de corrections différentielles combinées est limitée par une distribution normale à moyenne nulle et un écart type égal à σ_{vert} et à σ_{lat} , comme suit :

$$\int_y^{\infty} f_n(x) dx \leq Q\left(\frac{y}{\sigma}\right) \text{ for all } \frac{y}{\sigma} \geq 0 \text{ and}$$

$$\int_{-\infty}^{-y} f_n(x) dx \leq Q\left(\frac{y}{\sigma}\right) \text{ for all } \frac{y}{\sigma} \geq 0$$

Où :

$f_n(x)$ = Fonction de densité de probabilité de l'erreur de position verticale ou latérale différentielle à l'exclusion de la contribution de l'élément embarqué, et

$$Q(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_x^{\infty} e^{-\frac{t^2}{2}} dt$$

Le $\sigma_{vert,H1}$ (utilisé pour le calcul du niveau de protection VPL_{H1}) et le $\sigma_{lat,H1}$ (utilisé pour le calcul du niveau de protection LPL_{H1}) pour le GAST D établis sur la base des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

paramètres diffusés (définis au § 3.6.5.5.1.2), et à l'exclusion de la contribution de l'élément embarqué, limiteront les erreurs de corrections différentielles combinées (comme il est défini ci-dessus) formées par tous les sous-ensembles possibles avec un seul récepteur de référence exclu.

Note 1. — La contribution de l'élément embarqué fait l'objet du § 3.6.8.3.2.1 en combinaison avec l'utilisation du modèle normalisé de multitrajets de l'élément embarqué défini au § 3.6.5.5.1.1.2.

Note 2. — Les erreurs de corrections différentielles combinées se rapportent aux corrections de code lissées par la porteuse sur la base d'une constante de temps de lissage de 100 secondes.

3.6.7.1.2.2.1.2 Pour un sous-système sol GBAS classé FAST D, le taux de mesures erronées pour un, et un seul, récepteur de référence sera inférieur à 1×10^{-5} par 150 secondes.

Note.—Des mesures erronées peuvent se produire en raison de défaillances du récepteur ou en raison de conditions environnementales spécifiques à l'emplacement d'un récepteur de référence donné.

3.6.7.1.2.2.2 Le risque d'intégrité du niveau de protection du sous-système sol GBAS qui assure le service de localisation est inférieur à 10^{-9} par heure.

Note.— Le risque d'intégrité du niveau de protection du service de localisation GBAS est le risque d'intégrité dû à la non-détection d'erreurs sur la position horizontale par rapport au point de référence GBAS supérieures au niveau de protection du service de localisation GBAS dans les deux types de conditions suivantes :

a) conditions de mesure normales définies au § 3.6.5.5.2.1 ;

b) conditions de mesure dégradées définies au § 3.6.5.5.2.2.

3.6.7.1.3 Continuité du service

3.6.7.1.3.1 *Continuité du service pour les services d'approche.* La continuité du service du sous-système sol GBAS est supérieure ou égale à $1 - 8,0 \times 10^{-6}$ par 15 s.

Note.— La continuité du service du sous-système sol GBAS est la probabilité moyenne par intervalle de 15 secondes que le signal VHF transmette les données à l'intérieur de la tolérance spécifiée, l'intensité du champ de diffusion de données VHF soit comprise dans l'intervalle spécifié et les niveaux de protection

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

soient inférieurs aux seuils d'alarme, y compris les changements de configuration dus au segment spatial. Cette spécification de continuité du service est l'attribution totale de la continuité des signaux électromagnétiques spécifiée au Chapitre 3, Tableau 3.7.2.4-1, et, en conséquence, tous les risques pour la continuité compris dans cette spécification doivent être pris en compte par le fournisseur du sous-système sol.

3.6.7.1.3.2 *Spécifications supplémentaires de continuité du service pour FAST D.* La probabilité qu'une défaillance ou une fausse alarme du sous-système sol GBAS, exception faite du contrôle des sources de mesure de distance, entraîne une interruption non prévue du service pendant une période égale ou supérieure à 1,5 seconde ne dépasse pas $2,0 \times 10^{-6}$ pendant toute période de 15 secondes. La probabilité que le sous-système sol exclue une source quelconque de mesure de distance exempte de défauts des corrections de type 1 ou de type 11 en raison d'une fausse détection par les moniteurs d'intégrité sol ne dépasse pas $2,0 \times 10^{-7}$ pendant toute période de 15 secondes.

Note 1.— Une perte de service comprend les défaillances qui entraînent une perte de la VDB, le non-respect des spécifications relatives à l'intensité du champ VDB, les défaillances qui entraînent la transmission de données VDB hors tolérance et les alarmes dues à une défaillance de l'intégrité.

Des éléments indicatifs sur les causes potentielles de la perte de service et des fausses détections par les moniteurs figurent dans le RACI 5138 , § 7.6.2.1.

Note 2.— La continuité du FAST D est la probabilité que le sous-système sol continue à assurer les services associés aux fonctions prévues du sous-système sol. La continuité totale pour l'aéronef des performances du système de navigation dans le domaine de la position doit être évaluée dans le contexte d'une intégration spécifique de la géométrie des satellites et de l'avion. L'évaluation de la continuité du service de navigation dans le domaine de la position relève de la responsabilité de l'utilisateur embarqué du GAST D. Le RACI 5138 , § 7.6.2.1, contient des renseignements supplémentaires sur la continuité.

3.6.7.1.3.3 Continuité du service de localisation

Note.— Selon les opérations prévues, des spécifications de continuité supplémentaires pourraient être appliquées aux sous-système sol GBAS qui assurent le service de localisation GBAS.

3.6.7.2 Spécification fonctionnelles

3.6.7.2.1 Généralités

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.2.1.1 Spécifications en matière de diffusion des données

3.6.7.2.1.1.1 Un sous-système sol GBAS diffuse les types de message définis au Tableau B-75A, conformément aux types de services pris en charge par le sous-système sol.

3.6.7.2.1.1.2 Chaque sous-système sol GBAS diffuse des messages de type 2 avec les blocs de données supplémentaires requis pour prendre en charge les opérations prévues.

Note.— Le RACI 5138, § 7.17, contient des éléments indicatifs sur l'utilisation de blocs de données supplémentaires dans le message de type 2.

3.6.7.2.1.1.3 Chaque sous-système sol GBAS qui prend en charge le type de service d'approche GBAS (GAST) B, C ou D diffuse des blocs de données FAS dans des messages de type 4 pour ces approches. Si un sous-système sol GBAS prend en charge une approche utilisant GAST A ou B et qu'il ne diffuse pas de blocs de données FAS pour les approches correspondantes, il diffusera le bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2.

Note.— Les blocs de données FAS pour les procédures APV peuvent être conservés dans une base de données embarquée. La diffusion du bloc de données supplémentaires 1 permet au récepteur embarqué de sélectionner, dans la base de données embarquée, le sous-système sol GBAS qui prend en charge les procédures d'approche. Des blocs de données FAS peuvent aussi être diffusés pour prendre en charge les opérations effectuées par des aéronefs sans base de données embarquée. Ces procédures emploient des numéros de canal différents comme le précise le RACI 5138, § 7.7.

3.6.7.2.1.1.4 Lorsqu'il est utilisé, le message de type 5 est diffusé par le sous-système sol à une cadence conforme aux indications du Tableau B-76.

Note.— Lorsque le masque type de 5° ne suffit pas pour décrire la visibilité des satellites aux antennes du sous-système sol ou à un aéronef durant une approche donnée, le message de type 5 peut être utilisé pour transmettre des informations supplémentaires à l'aéronef.

3.6.7.2.1.1.5 Cadence de diffusion des données. Pour tous les types de message devant être diffusés, des messages conformes aux spécifications relatives à l'intensité de champ définies au Chapitre 3, § 3.7.3.5.4.4.1.2 et 3.7.3.5.4.4.2.2, ainsi que

les cadences minimales indiquées au Tableau B-76 seront fournis à chaque point à l'intérieur du volume de service. La cadence totale de diffusion des messages par tous les systèmes d'antenne combinés du sous-système sol ne dépassera pas la cadence maximale indiquée au Tableau B-76.

Note. — Le RACI 5138, § 7.12.4, contient des éléments indicatifs sur l'emploi des systèmes d'antenne multiples.

3.6.7.2.1.2 Identificateur de bloc=message (MBI). L'indicateur MBI sera mis à « normal » ou à « essai » conformément aux spécifications de codage énoncées au § 3.6.3.4.1.

Tableau B-75A. Types de messages GBAS requis pour les types de services pris en charge

Type de message	GAST A	GAST B	GAST C	GAST D
MT 1	Facultatif-Note 2	Requis	Requis	requis
MT 2	Requis	Requis	Requis	requis
MT2-ADB 1	Facultatif-note 3	Facultatif-Note 3	Facultatif-Note 3	requis
MT2-ADB 2	Facultatif-note 4	Facultatif-note 4	Facultatif-note 4	facultatif
MT2-ADB 3	Non utilisé	Non utilisé	Non utilisé	requis
MT2-ADB 4	recommandé	recommandé	recommandé	requis
MT3-Note 5	recommandé	recommandé	recommandé	requis
MT 4	facultatif	Requis	Requis	Requis
MT 5	facultatif	facultatif	facultatif	facultatif
MT 11-Note 6	Non utilisé	Non utilisé	Non utilisé	Requis
MT 101	Facultatif-Note 2	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé

Note 1. — Définition des termes

- *Requis* : le message doit être transmis lorsque le type de service est pris en charge.
- *Facultatif* : la transmission du message est facultative lorsque le type de service est pris en charge (non utilisé par certains sous-systèmes embarqués ou tous les sous-systèmes embarqués).
- *Recommandé* : l'utilisation du message est facultative, mais elle est recommandée lorsque le type de service est pris en charge.
- *Non utilisé* : le message n'est pas utilisé par les sous-systèmes embarqués pour ce type de service.
- *Non autorisé* : la transmission du message n'est pas autorisée lorsque le type de service est pris en charge.

Note 2. — Les sous-systèmes sol qui prennent en charge les types de services GAST A peuvent diffuser des messages de type 1 ou 101, mais non les deux. Le RACI 5138, § 7.18, comprend des éléments indicatifs concernant l'utilisation du message de type 101.

Note 3. — MT2-ADB1 est requis si le service de localisation est offert.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 4. — MT2-ADB2 est requis si le service GRAS est offert.

Note 5. — MT3 est recommandé (GAST A, B, C) ou requis (GAST-D) ; à utiliser seulement pour satisfaire aux spécifications d'occupation prévues au § 3.6.7.4.1.3

Note 6. — Le RACI 5138 , § 7.20, comprend des éléments indicatifs concernant l'utilisation du message de type 11.

3.6.7.2.1.3 Authentification VDB

3.6.7.2.1.3.1 Tous les sous-systèmes sol GBAS prennent en charge l'authentification VDB (§ 3.6.7.4).

3.6.7.2.1.3.2 Tous les sous-systèmes sol classés FAST D prennent en charge l'authentification VDB (§ 3.6.7.4)

Tableau B-76. Cadences de diffusion des signaux de données VHF GBAS

Type de message	Cadence de diffusion minimale	Cadence de diffusion maximale
1 ou 101	Pour chaque type de mesure : tous les blocs de mesure une fois par trame (voir la Note)	Pour chaque type de mesure : tous les blocs de mesure une fois par créneau
2	Une fois par mesure de 20 trames	Une fois par trame sauf comme il est indiqué au § 3.6.7.4.1.2
3	La cadence dépend de la longueur du message et de la programmation d'autres messages (voir § 3.6.7.4.1.3.)	Une fois par créneau et huit fois par trame
4	Tous les blocs FAS, une fois par série de 20 trames consécutives	Tous les blocs FAS, une fois par trame
5	Toutes les sources concernées, une fois par série de 20 trames consécutives	Toutes les sources concernées, une fois par série de 5 trames consécutives
11	Pour chaque type de mesure : Tous les blocs de mesures une fois par trame (Note)	Pour chaque type de mesure : Tous les blocs de mesures une fois par créneau

Note. — Un message de type 1, de type 11 ou de type 101 ou deux messages de type 1, de type 11 ou de type 101 liés à l'aide de l'indicateur de deuxième message décrit au §3.6.4.2,3.6.4.10.3 ou 3.6.4.11.3.

3.6.7.2.2 Corrections de pseudodistance

3.6.7.2.2.1 Temps d'attente après transmission. L'intervalle de temps entre le temps indiqué par le compte Z modifié et le dernier bit du message de type 1, de type 11 ou de type 101 diffusé ne dépassera pas 0,5 seconde.

3.6.7.2.2.2 Données à faible fréquence de mise à jour. Sauf pendant les changements d'éphémérides, la première source de mesure de distance du message de type 1, de type 11 ou de type 101 a une séquence telle que le paramètre de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

décorrélation des éphémérides, le CRC des éphémérides et la durée de disponibilité de chaque source de mesure de distance de la ou des constellations satellitaires de base sont transmis au moins une fois toutes les 10 secondes.

Lors d'un changement d'éphémérides, la première source de mesure de distance a une séquence telle que le paramètre de décorrélation des éphémérides, le CRC des éphémérides et la durée de disponibilité de chaque source de mesure de distance de la ou des constellations satellitaires de base sont transmis au moins une fois toutes les 27 secondes. À la réception de nouvelles éphémérides provenant d'une source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base, le sous-système sol utilise les éphémérides précédentes de chaque satellite jusqu'à ce que les nouvelles éphémérides aient été reçues de façon continue pendant au moins 2 minutes, et passe aux nouvelles éphémérides avant d'atteindre 3 minutes. Après avoir passé aux nouvelles éphémérides d'une source de mesure de distance, le sous-système sol diffuse le CRC et les informations à faible taux de mise à jour correspondantes, notamment P and P_D pour toutes les occurrences de cette source dans les informations à faible fréquence de mise à jour du message de type 1, de type 11 ou de type 101 dans les trois trames consécutives suivantes. Pour une source donnée, le sous-système sol continue d'émettre les données correspondant aux éphémérides précédentes jusqu'à ce que le CRC des nouvelles éphémérides ait été transmis dans les informations à faible fréquence de mise à jour du message de type 1, de type 11 ou de type 101 (voir Note). Si le CRC des éphémérides change sans qu'il y ait modification de l'IOD, le sous-système sol considère la source de mesure de distance comme non valide.

Note.— Le délai de transition aux nouvelles éphémérides donne au sous-système embarqué le temps suffisant pour recueillir les nouvelles éphémérides.

3.6.7.2.2.2.1 Il est diffusé le plus souvent possible le paramètre de décorrélation des éphémérides et le CRC des éphémérides de chaque source de mesure de distance de la ou des constellations satellitaires de base.

3.6.7.2.2.3 Correction de pseudodistance diffusée. Chaque correction de pseudodistance diffusée est déterminée par combinaison des corrections estimées, que l'ensemble des récepteurs de référence a calculées pour la source de mesure de distance pertinente.

Pour chaque satellite, les mesures utilisées sont dérivées des mêmes éphémérides. Les corrections sont déduites des mesures de pseudodistance de code, lissées pour chaque satellite à l'aide de la mesure de la porteuse

provenant d'un filtre de lissage et des paramètres de lissage spécifiques au type de service d'approche conformément au § 3.6.5.1 de l'Appendice B.

3.6.7.2.2.4 Diffusion des paramètres d'intégrité des signaux électromagnétiques. Le sous-système sol fournit dans le message de type 1 les paramètres opr_gnd et B pour chaque correction de pseudodistance de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité du niveau de protection définies au § 3.6.7.1.2.2 pour GAST A, B, et C. Au moins deux valeurs de B qui n'utilisent pas le codage spécial (défini au § 3.6.4.2.4) seront fournies avec chaque correction de pseudodistance. Le sous-système sol fournit dans le message de type 101 le paramètre cspr_gnd et, s'il y a lieu, les paramètres B pour chaque correction de pseudodistance de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité du niveau de protection définies au § 3.6.7.1.2.2.

Note. — La diffusion des paramètres B est facultative pour les messages de type 101. Le RACI 5138, § 7.5.11, contient des éléments indicatifs sur les paramètres B dans les messages de type 101.

3.6.7.2.2.4.1 Diffusion des paramètres d'intégrité des signaux électromagnétiques pour les sous-systèmes sol FAST D. Les sous-systèmes sol qui prennent en charge GAST D fournissent Sigma_PR_gnd_D dans le message de type 11 et les paramètres B pour chaque correction de pseudodistance dans le message de type 1 de façon à satisfaire à la spécification relative au risque d'intégrité du niveau de protection définie au § 3.6.7.1.2.2.1.

3.6.7.2.2.4.2 Pour les systèmes FAST D diffusant le message de type 11, si σ_{pr_gnd} est codé comme non valide dans le message de type 1, alors le Sigma_PR_gnd_D pour le satellite correspondant dans le message de type 11 est également codé comme non valide.

3.6.7.2.2.5 Les mesures provenant d'un récepteur de référence sont contrôlées, les mesures erronées et les mesures provenant d'un récepteur défaillant ne sont pas utilisées dans le calcul des corrections de pseudodistance.

3.6.7.2.2.6 Rediffusion des messages de type 1, de type 2, de type 11 ou de type 101. Pour un type de mesure donnée dans une trame donnée, la teneur des données est identique dans toutes les diffusions d'un message ou d'une paire liée de messages de type 1, de type 2, de type 11 ou de type 101 provenant de toutes les stations émettrices GBAS utilisant un même identificateur GBAS.

3.6.7.2.2.7 Identification des données. Le sous-système sol GBAS donne au champ IOD de chaque bloc de mesures de distance la valeur IOD transmise par la source de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

mesure correspondant aux éphémérides utilisées pour calculer la correction de pseudodistance.

3.6.7.2.2.8 Application des modèles d'erreur relatifs aux signaux. Les corrections ionosphériques et troposphère ne sont pas appliquées aux pseudodistances utilisées pour calculer les corrections de pseudodistance.

3.6.7.2.2.9 Paire liée de messages de type 1, de type 11 ou de type 101. Si une paire liée de messages de type 1, de type 11 ou de type 101 est transmise :

- a) les deux messages ont le même compte Z modifié ;
- b) ils contiennent au moins une correction de pseudodistance ;
- c) le bloc de mesures pour un satellite donné n'est pas diffusé plus d'une fois dans une paire de messages liée ;
- d) les deux messages sont diffusés dans des créneaux temps réels différents ;
- e) l'ordre des valeurs B est le même dans les deux messages ;
- f) pour un type de mesure particulier, le nombre de mesures et les données à faible taux de mise à jour sont calculés séparément pour chacun des deux messages ;
- g) dans le cas de FAST D, lorsqu'une paire de messages de type 1 liés est transmise, il y a également une paire de messages de type 11 liés ;
- h) si les types de messages liés de type 1 ou de type 11 sont utilisés, les satellites sont divisés en les mêmes ensembles et dans le même ordre dans les messages de type 1 et les messages de type 11.

Note.— Les messages de type 1 peuvent comprendre des satellites supplémentaires non disponibles dans les messages de type 11, mais l'ordre relatif des satellites disponibles dans les deux messages est le même dans les messages de type 1 et de type 11. Le traitement embarqué n'est pas possible pour les satellites inclus dans le message de type 11 mais non inclus dans le message de type 1 correspondant.

3.6.7.2.2.9.1 Les messages liés ne sont utilisés que lorsqu'il y a plus de corrections de pseudodistance à transmettre que ne peut en contenir un seul message de type 1.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.2.2.10 *Spécifications relatives au compte Z modifié*

3.6.7.2.2.10.1 Actualisation du compte Z modifié. Le compte Z modifié des messages de type 1, de type 11 ou de type 101 pour un type de mesure donne avance à chaque trame.

3.6.7.2.2.10.2 Si un message de type 11 est diffusé, les messages de type 1 et de type 11 correspondants ont le même compte Z modifié.

3.6.7.2.2.11 Paramètres de décorrélation des éphémérides

3.6.7.2.2.11.1 *Paramètres de décorrélation des éphémérides pour les services d'approche*. Les sous-systèmes sol qui diffusent le bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2 diffusent le paramètre de décorrélation des éphémérides dans le message de type 1 pour chaque source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité du sous-système sol définies au § 3.6.7.1.2.1.1.1.

3.6.7.2.2.11.2 *Paramètres de décorrélation des éphémérides pour GAST D*. Les sous-systèmes sol classés FAST D diffusent le paramètre de décorrélation des éphémérides dans le message de type 11 pour chaque source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité des signaux électromagnétiques du sous-système sol définies au § 3.6.7.1.2.1.1.3.

3.6.7.2.2.11.3 *Service de localisation GBAS*. Les sous-systèmes sol qui assurent le service de localisation GBAS diffusent le paramètre de décorrélation des éphémérides dans le message de type 1 pour chaque source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité des signaux électromagnétiques du sous-système sol définies au § 3.6.7.1.2.1.4..

3.6.7.2.3 Données sur le GBAS

3.6.7.2.3.1 Paramètres relatifs au retard troposphérique. Le sous-système sol diffuse dans le message de type 2 un indice de réfraction, une hauteur d'échelle et un coefficient d'incertitude de réfraction de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité du niveau de protection définies au § 3.6.7.1.2.2.

3.6.7.2.3.2 *Indicateur GCID*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.2.3.2.1 Indicateur GCID pour FAST A,B ou C. L'indicateur GCID est mis à 1 si le sous-système sol satisfait aux spécifications énoncées aux § 3.6.7.1.2.1.1.1, 3.6.7.1.2.2.1, 3.6.7.1.3.1, 3.6.7.3.2 et 3.6.7.3.3.1, mais pas à toutes les spécifications des § 3.6.7.1.2.1.1.2, 3.6.7.1.2.1.1.3, 3.6.7.1.2.2.1.1 et 3.6.7.1.3.2 sinon il prendra la valeur 7.

Note. — Certaines des spécifications applicables à FAST D sont les mêmes que celles qui s'appliquent à FAST A, B et C. Il se peut qu'un sous-système sol satisfasse à certaines des spécifications applicables à FAST D, mais « pas à toutes ». Dans ce cas, l'indicateur GCID serait mis à 1 pour indiquer que le sous-système Sol ne satisfait qu'aux spécifications applicables à FAST A,B ou C.

3.6.7.2.3.2.2 Indicateur GCID pour FAST D. L'indicateur GCID est mis à 2 si le sous-système sol satisfait aux spécifications énoncées aux § 3.6.7.1.2.1.1.1, 3.6.7.1.2.1.1.2, 3.6.7.1.2.1.1.3, 3.6.7.1.2.2.1.1, 3.6.7.1.2.2.1, 3.6.7.1.3.1, 3.6.7.1.3.2, 3.6.7.3.2 et 3.6.7.3.3, sinon il est réglé conformément à 3.6.7.2.3.2.1.

3.6.7.2.3.2.3 Les valeurs 3 et 4 du GCID sont réservées pour de futurs types de services et ne sont pas utilisées.

3.6.7.2.3.3 Précision de position du centre de phase de l'antenne de référence GBAS. Pour chaque récepteur de référence GBAS, l'erreur sur la position du centre de phase de l'antenne de référence sera inférieure à 8 cm par rapport au point de référence GBAS.

3.6.7.2.3.4 Précision des levés du point de référence GBAS. L'erreur des levés du point de référence GBAS, dans le système WGS-84, est inférieure à 0,25 m dans le plan vertical et à 1 m dans le plan horizontal.

Note. — Le RACI 5138, § 7.16, contient des éléments indicatifs à ce sujet.

3.6.7.2.3.5 Paramètre d'estimation de l'incertitude ionosphérique.

3.6.7.2.3.5.1 Paramètre d'estimation de l'incertitude ionosphérique pour tous les sous-systèmes sol.

Le sous-système sol diffuse un paramètre de gradient de retard ionosphérique dans le message de type 2 de manière à satisfaire aux spécifications du § 3.6.7.1.2.2 relatives au risque d'intégrité du niveau de protection.

3.6.7.2.3.5.2 Paramètre d'estimation de l'incertitude ionosphérique pour les sous-systèmes sol FAST D. Le sous-système sol diffuse un paramètre de gradient de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

retard ionosphérique dans le message de type 2, bloc de données supplémentaires 3, de manière à satisfaire aux spécifications du § 3.6.7.1.2.2 relatives au risque d'intégrité du niveau de protection.

Note.— Le RACI 5138 , §7.5.6.1.3 et 7.5.6.1.4, contient des éléments indicatifs sur la délimitation de l'erreur dans le domaine de la position FAST D pour les erreurs ionosphériques.

3.6.7.2.3.6 Les sous-systèmes sol qui assurent le service de localisation GBAS diffusent les paramètres des limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides au moyen du bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2.

3.6.7.2.3.7 Tous les sous-systèmes sol diffusent les paramètres des limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides au moyen du bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2.

3.6.7.2.3.8 Les sous-systèmes sol qui diffusent le bloc de données supplémentaires 1 dans le message de type 2 doivent satisfaire aux spécifications suivantes :

3.6.7.2.3.8.1 Distance utile maximale. Le sous-système sol fournit la distance utile maximale (D_{max}). Lorsque le service de localisation est assuré, les spécifications relatives au risque d'intégrité du sous-système sol définies au § 3.6.7.1.2.1.4 et les spécifications relatives au risque d'intégrité du niveau de protection définies au § 3.6.7.1.2.2.2 sont respectées à l'intérieur de D_{max} . Lorsque le service d'approche est assuré, la distance utile maximale comprend au moins tous les volumes de service d'approche pris en charge.

3.6.7.2.3.8.2 Paramètres de détection manquée des éphémérides. Le sous-système sol diffuse les paramètres de détection manquée des éphémérides pour chaque constellation satellitaire de base de façon à satisfaire aux spécifications relatives au risque d'intégrité du sous-système sol définies au § 3.6.7.1.2.1.

3.6.7.2.3.8.3 Indication de service de localisation GBAS. S'il ne satisfait pas aux spécifications des § 3.6.7.1.2.1.2 et 3.6.7.1.2.2.2, le sous-système sol indique au moyen du paramètre RSDS que le service de localisation GBAS n'est pas assuré.

3.6.7.2.3.9 Si les données VHF sont diffusées sur plus d'une fréquence à l'intérieur de la zone de service GRAS, chaque station émettrice GBAS rattachée au sous-système sol GRAS diffuse des blocs de données supplémentaires 1 et 2.

3.6.7.2.3.9.1 Les données VHF diffusées comprennent les paramètres du bloc de données supplémentaires 2 pour identifier les numéros de canal et

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

l'emplacement des stations émettrices GBAS adjacentes et avoisinantes rattachées au sous-système sol GRAS.

Note. – Ces informations facilitent le transfert d'une station émettrice GBAS aux autres stations émettrices GBAS rattachées au sous-système sol GRAS.

3.6.7.2.4 Données de segment d'approche finale

3.6.7.2.4.1 Précision des points de données FAS. L'erreur d'analyse relative entre les points de données FAS et le point de référence GBAS est inférieure à 0,25 m sur le plan vertical et à 0,40 m sur le plan horizontal.

3.6.7.2.4.2. Le code CRC du segment d'approche finale est attribué au moment de l'élaboration des procédures, puis conservé tel quel en tant que partie intégrante du bloc de données FAS.

3.6.7.2.4.3. Le GBAS offre la possibilité de donner la valeur 1111 1111 aux paramètres FASVAL et FASLAL, quel que soit le bloc de données FAS, dans le premier cas pour restreindre l'utilisation des données aux écarts latéraux, et dans le second pour indiquer que l'approche ne doit pas être utilisée.

3.6.7.2.4.4 LTP/FTP pour FAST D. Pour une approche qui prend en charge GAST D, le point LTP/FTP dans la définition correspondante du FAS se situera à l'intersection de l'axe de piste et du seuil d'atterrissage.

Note. – Les systèmes embarqués peuvent calculer la distance jusqu'au seuil d'atterrissage au moyen du LTP/FTP. Pour les approches GAST D, le LTP/FTP doit être au seuil de façon à ce que ces calculs de la distance restant à parcourir expriment fidèlement la distance jusqu'au seuil.

3.6.7.2.4.5 Emplacement du FPAP pour FAST D. Pour une approche qui prend en charge GAST D, le point FPAP dans la définition correspondante du FAS se situe sur le prolongement de l'axe de piste et le paramètre Δ Décalage longitudinal est codé pour indiquer correctement l'extrémité aval de la piste.

3.6.7.2.5 Données relatives à la disponibilité prévue des sources de mesure de distance

Note. – Ces données sont facultatives pour les sous-systèmes sol FAST A, B, C ou , mais pourraient être requises par de futurs types d'opération.

3.6.7.2.6 Spécifications fonctionnelles générales sur le renforcement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.7.2.6.1 Les sous-systèmes sol GBAS classés FAST C ou FAST D assurent un renforcement basé au minimum sur le GPS.

3.6.7.2.6.2 Les sous-systèmes sol classés FAST C sont capables de traiter et de diffuser des corrections pour au moins 12 satellites de chaque constellation de base pour laquelle des corrections différentielles sont fournies.

3.6.7.2.6.3 Les sous-systèmes sol classés FAST D sont capables de traiter et de diffuser des corrections différentielles pour au moins 12 satellites d'une constellation de base.

Note. — La validation technique a seulement été achevée pour le GAST D appliqué au GPS.

3.6.7.2.6.4 Toutes les fois que cela est possible, des corrections différentielles pour tous les satellites visibles ayant un angle de site supérieur à 5 degrés au-dessus du plan horizontal local tangent à l'ellipsoïde à l'emplacement de référence du sous-système sol sont fournies pour chaque constellation de base pour laquelle le renforcement est assuré.

Note. — Dans le contexte ci-dessus, l'expression « toutes les fois que cela est possible » signifie toutes les fois où le respect d'une autre spécification des présentes SARP (par exemple, § 3.6.7.3.3.1) n'empêche pas de fournir une correction différentielle pour un satellite particulier.

3.6.7.3 Contrôle

3.6.7.3.1 Contrôle des signaux radioélectriques

3.6.7.3.1.1 Contrôle de la diffusion des données VHF. Les transmissions de données sont contrôlées. Elles cessent dans un délai de 0,5 seconde en cas de non-concordance pendant une période de 3 secondes entre les données d'application transmises et les données d'application dérivées ou stockées par le système de contrôle avant la transmission. Pour les sous-systèmes sol FAST D, la transmission des données cesse dans un délai de 0,5 seconde en cas de non concordance persistante pendant toute période de 1 seconde entre les données d'application transmises et les données d'application dérivées ou stockées par le système de contrôle avant la transmission.

Note. — Pour les sous-systèmes sol qui prennent en charge l'authentification, cesser la transmission des données signifie cesser la transmission des messages de type 1 et des messages de type 11, le cas échéant, ou cesser la transmission des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

messages de type 101. Conformément au § 3.6.7.4.1.3, le sous-système sol doit encore transmettre des messages de façon que le pourcentage défini, ou un pourcentage supérieur, de chaque créneau assigné soit occupé. Cela peut être obtenu en transmettant des messages de type 2, de type 3, de type 4 et/ou de type 5.

3.6.7.3.1.2 Contrôle des créneaux AMRT. Le risque que le sous-système sol transmette un signal dans un créneau non attribué et ne détecte pas dans un délai de 1 seconde une transmission hors créneau qui ne respecte pas les limites définies au § 3.6.2.6 sera inférieur à 1×10^{-7} dans toute période de 30 secondes. En cas de détection de transmissions hors créneau, le sous-système sol cesse toute émission de données en moins de 0,5 seconde.

3.6.7.3.1.3 Contrôle de la puissance de l'émetteur VDB. La probabilité que la puissance émise des signaux à polarisation horizontale ou elliptique augmente de plus de 3 dB par rapport à la puissance nominale pendant plus de 1 seconde est inférieure à $2,0 \times 10^{-7}$ dans toute période de 30 secondes.

Note. – La composante verticale n'est contrôlée que dans le cas de l'équipement GBAS/E.

3.6.7.3.2 Contrôle des données

3.6.7.3.2.1 Contrôle de la qualité des diffusions. Le contrôle effectué par le sous-système sol est conforme aux spécifications relatives au délai d'alarme énoncées § 3.6.7.1.2.1. Le contrôle consiste :

- a) à diffuser des messages de type 1 (et de type 11 si la diffusion de ce type est prévue) ou de type 101 sans blocs de mesures ;
- b) à diffuser des messages de type 1 (et de type 11 si la diffusion de ce type est prévue) ou de type 101 avec le champ $\sigma_{pr_gnd,l}$ (et $\sigma_{pr_gnd,D,l}$ si ce champ est diffusé) indiquant que la source de mesure de distance est non valide, quelle que soit la source indiquée dans la trame précédente ; ou
- c) à mettre fin à la diffusion des données.

Note. – Les mesures des alinéas a) et b) sont préférables à l'alinéa c) si le mode de défaillance permet cette réponse étant donné que le délai d'alarme des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

signaux électromagnétiques est habituellement moins élevé pour les alinéas a) et b).

3.6.7.3.3 Contrôle de l'intégrité des sources de mesure de distance GNSS

3.6.7.3.3.1 Le sous-système sol contrôle les signaux des satellites afin de détecter d'éventuelles causes de mauvais fonctionnement du traitement différentiel des récepteurs embarqués conformes aux restrictions de poursuite spécifiées dans le RACI 5138, § 8.11. Le délai d'alarme du moniteur sera conforme au § 3.6.7.1.2. Le moniteur met le paramètre σ_{pr_gnd} à la valeur 1111 1111 pour le satellite ou exclut le satellite du message de type 1, de type 11 ou de type 101.

3.6.7.3.3.1.1 Le sous-système sol utilise la crête de corrélation la plus élevée dans tous les récepteurs employés pour la génération des corrections de pseudodistance. Le sous-système sol détecte également les situations qui causent plus d'un passage à zéro pour les récepteurs embarqués qui utilisent la fonction de discrimination avance-retard décrite dans le RACI 5138, § 8.11.

3.6.7.3.3.2 Pour les sous-systèmes sol FAST D, la probabilité que l'erreur au point de seuil à l'atterrissage (LTP) de toute piste pour laquelle le sous-système sol prend en charge FAST D, $|Er|$, sur la pseudodistance corrigée lissée sur 30 secondes (§ 3.6.5.2) causée par une défaillance de la source de mesure de distance, ne soit pas détectée et prise en compte dans un délai de 1,5 seconde dans le message de type 11 diffusé se situe dans la région spécifiée au Tableau B-76 A.

Les défaillances de la source de mesure de distance pour lesquelles cette spécification s'applique sont les suivantes :

- a) déformation du signal (Note 1) ;
- b) divergence code-porteuse ;
- c) accélération excessive de la pseudodistance, par exemple un échelon ou autre changement rapide ;
- d) diffusion erronée des données d'éphémérides du satellite.

Note 1.— Voir l'Appendice D, § 8.11, pour de plus amples renseignements sur l'avionique GAEC-D concernant la déformation du signal.

Note 2.— Une fois qu'elle est détectée, une défaillance de la source de mesure de distance peut être traduite dans le message de type 11 :

- a) soit en supprimant du message de type 11 la correction pour le satellite correspondant,



b) soit en marquant le satellite comme non valide en utilisant le codage de $\sigma_{pr_gnd_D}$ (§ 3.6.4.11.4).

Note 3.— La probabilité acceptable d'une région de détection manquée est définie en fonction de l'erreur de pseudodistance corrigée différentiellement. L'erreur de pseudodistance corrigée différentiellement, $|E_r|$, comprend l'erreur résultant de la défaillance d'une seule source de mesure de distance, pourvu que l'avionique de l'aéronef applique correctement les corrections diffusées dans le message de type 11 du sous-système sol GBAS (c'est-à-dire la correction de pseudodistance et le taux de correction de distance définis au § 3.6.4.11) comme il est spécifié au § 3.6.8.3. L'évaluation de la performance P comprend le bruit de bon fonctionnement du sous-système sol GBAS. La croissance de $|E_r|$ dans le temps devrait prendre en compte la latence des données du sous-système sol, mais pas la latence de l'élément embarqué, comme il est décrit au § 7.5.12.3.

Note 4.— Le RACI 5138, § 7.5.12, contient des renseignements supplémentaires sur les spécifications relatives aux conditions et au contrôle des défaillances de la source de mesure de distance pour les sous-systèmes sol FAST D. Les messages manqués ne doivent pas nécessairement être considérés comme un des critères de la conformité à la présente spécification.

Tableau B-76 A. Paramètres P_{md_limit}

Probabilité de détection manquée	Erreur de pseudodistance (mètres)
$P_{md_limit} \leq 1$	$0 \leq E_r < 0.75$
$P_{md_limit} \leq 10^{(-2.56 \times E_r + 1.92)}$	$0.75 \leq E_r < 2.7$
$P_{md_limit} \leq 10^{-5}$	$2.7 \leq E_r < \infty$

3.6.7.3.3. Pour les sous-systèmes sol FAST D, la probabilité qu'une erreur au LTP de toute piste pour laquelle le sous-système sol prend en charge le GAST D, $|E_r|$, supérieure à 1,6 mètre sur la pseudodistance corrigée lissée sur 30 secondes (§ 3.6.5.2), causée par une défaillance de la source de mesure de distance, ne soit pas détectée et prise en compte dans un délai de 1,5 seconde dans le message de type 11 diffusé est inférieure à 1×10^{-9} pour tout atterrissage lorsqu'elle est multipliée par la probabilité à priori ($P_{apriori}$)

Les défaillances de la source de mesure de distance pour lesquelles cette spécification s'applique sont les suivantes :

a) déformation du signal (Note 1) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

b) divergence code-porteuse ;

c) accélération excessive de la pseudodistance, par exemple, un échelon ou autre changement rapide ;

d) diffusion erronée des données d'éphémérides du satellite.

Note 1. — Voir l'Appendice D, § 8.11 pour de plus amples renseignements sur l'avionique GAEC-D concernant la déformation du signal.

Note 2. — Il est prévu que la probabilité à priori de chaque défaillance de la source de mesure de distance ($P_{\text{a priori}}$) soit la même valeur que celle qui est utilisée dans l'analyse pour démontrer la conformité avec les spécifications relatives à la délimitation de l'erreur FAST C et D (voir Appendice B, § 3.6.5.5.1.1.1).

Note 3. — Une fois qu'elle est détectée, une défaillance de la source de mesure de distance peut être traduite dans le message de type 11:

- a) soit en supprimant du message de type 11 la correction pour le satellite correspondant,
- b) soit en marquant le satellite comme non valide en utilisant le codage de $\sigma_{\text{pr gnd D}}$ (§ 3.6.4.11.4).

Note 4. — Le RACI 5125, § 7.5.12, contient des renseignements supplémentaires sur les spécifications relatives aux conditions et au contrôle des défaillances de la source de mesure de distance pour les sous-systèmes sol FAST D. Les messages manqués ne doivent pas nécessairement être considérés comme un des critères de la conformité à la présente spécification.

3.6.7.3.4 Atténuation du gradient ionosphérique

Pour les sous-systèmes sol FAST D, la probabilité d'une erreur ($|E_r|$) dans la pseudodistance corrigée lissée sur 30 secondes au LTP pour chaque piste prise en charge par GAST D, qui a) est causée par un gradient de retard ionosphérique spatial, b) est supérieure à la valeur E_{IG} calculée à partir du message de type 2 diffusé et c) n'est pas détectée et prise en compte dans un délai de 1,5 seconde dans le message de type 11 diffusé est inférieure à 1×10^{-9} pour tout atterrissage. Le sous-système sol FAST D limite les paramètres de type 2 diffusés pour garantir que le E_{IG} maximal à chaque LTP prenant en charge des opérations GAST D ne dépasse pas 2,75 mètres.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 1.— La probabilité totale d'un gradient de retard non détecté comprend la probabilité a priori du gradient et la probabilité d'une détection manquée par le ou les moniteur(s).

Note 2.— Des éléments indicatifs sur la validation, applicables à cette spécification, figurent au § 7.5.6.1.8.

3.6.7.4 Spécifications fonctionnelles des protocoles d'authentification

3.6.7.4.1 Spécifications fonctionnelles des sous-systèmes sol prenant en charge l'authentification

3.6.7.4.1.1 Le système sol diffuse le bloc de données supplémentaires 4 avec le message de type 2, le champ définition du groupe de créneaux étant codé pour indiquer les créneaux qui sont assignés à la station sol.

3.6.7.4.1.2 Le sous-système sol ne diffuse chaque message de type 2 que dans un des ensembles de créneaux définis comme créneaux approuvés MT 2. Le premier créneau du groupe de créneaux approuvés MT 2 qui correspond au codage du SSID pour le sous-système sol. Le créneau A est représenté par SSID=0, le créneau B par 1, le créneau C par 2, et le créneau H par 7. Le groupe de créneaux approuvés MT 2 comprend aussi le créneau qui suit le créneau qui correspond au SSID de la station s'il existe dans la trame. S'il n'y a pas de créneau supplémentaire avant la fin de la trame, seul le SSID est inclus dans l'ensemble.

Note.— Par exemple, le groupe de créneaux approuvés MT 2 pour SSID = 0 comprend les créneaux {A, B} tandis que le groupe de créneaux approuvés MT 2 pour SSID = 6 comprend les créneaux {G, H}. Le groupe de créneaux approuvés MT 2 pour SSID = 7 comprend le créneau {H} seulement.

3.6.7.4.1.2.1 L'ensemble de créneaux attribués à une station sol comprend au minimum tous les créneaux approuvés MT 2 décrits au § 3.6.7.4.1.2.

3.6.7.4.1.3 Occupation du créneau assigné. Le sous-système sol transmet les messages de manière à occuper 89 % ou plus de chaque créneau assigné. Au besoin, les messages de type 3 sont utilisés pour remplir l'espace inutilisé dans un créneau temporel assigné.

Note 1.— Le RACI 5138 , § 7.21, contient des renseignements supplémentaires sur le calcul de l'occupation des créneaux.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note 2. — Cette spécification s'applique à l'ensemble des transmissions de tous les émetteurs d'un sous-système sol GBAS. En raison du blocage des signaux, il est possible que toutes les transmissions ne soient pas reçues dans le volume de service.

3.6.7.4.1.4 Codage de l'identificateur de trajectoire de référence. La première lettre de chaque identificateur de trajectoire de référence inclus dans chaque bloc de données de segment d'approche finale (FAS) diffuse par le sous-système sol dans des messages de type 4 sera sélectionnée de manière à indiquer le SSID du sous-système sol, conformément au codage suivant :

Codage :

A = SSID 0
X = SSID 1
Z = SSID 2
j = SSID 3
C = SSID 4
V = SSID 5
P = SSID 6
T = SSID 7

3.6.7.4.2 Spécifications fonctionnelles des sous-systèmes sol qui ne prennent pas en charge l'authentification

3.6.7.4.2.1 Codage de l'identificateur de trajectoire de référence. Les caractères de l'ensemble {A X Z j C V P T} ne sont pas utilisés comme premier caractère de l'identificateur de trajectoire de référence inclus dans le bloc FAS diffuse par la le sous-système sol à l'aide des messages de type 4.

3.6.8 Eléments d'aéronef

3.6.8.1 Récepteur GNSS. Le récepteur GNSS compatible GBAS traite les signaux provenant du GBAS conformément aux spécifications énoncées dans la présente section ainsi qu'aux § 3.1.3.1 et/ou 3.2.3.1 et/ou 3.5.8.1.

Note. — Afin de garantir l'obtention de la performance requise et la réalisation des objectifs fonctionnels pour GAST D, il faut que l'équipement embarqué satisfasse à des normes de performance et fonctionnelles définies. Les normes de performances opérationnelles minimales applicables sont détaillées dans le document DO-253D de la RTCA.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.2 Critères de performance

3.6.8.2.1 Précision du récepteur GBAS embarqué

3.6.8.2.1.1 Dans le cas du GPS et du GLONASS, la moyenne quadratique (rms) de la contribution totale du récepteur embarqué aux erreurs commises est :

$$RMS_{pr_air}(\Theta_n) \leq a_0 + a_1 \times e^{-\Theta_n/\Theta_0}$$

où

n = n^e source de mesure de distance

Θ_n = angle de site de la n^e source de mesure de distance

a_0 , a_1 et Θ_0 = voir le Tableau B-77 dans le cas du GPS et le Tableau B-78 dans le cas du GLONASS

3.6.8.2.1.2 Dans le cas des satellites SBAS, la moyenne quadratique de la contribution totale du récepteur embarqué aux erreurs commises est celle qui est indiquée au § 3.5.8.2.1 pour chacun des indicateurs de précision d'élément embarqué définis.

Note. — La contribution du récepteur embarqué ne comprend pas l'erreur de mesure due aux trajets multiples provenant de la cellule de l'aéronef.

Tableau B-77. Spécification de précision des récepteurs GPS embarqués

Indicateur de précision de l'élément embarqué	Θ_n (degrés)	a_0 (mètres)	a_1 (mètres)	Θ_0 (degrés)
A	>5	0,15	0,43	6,9
B	>5	0,11	0,13	4

Tableau B-78. Spécification de précision des récepteurs GLONASS embarqués

Indicateur de précision de l'élément embarqué	Θ_n (degrés)	a_0 (mètres)	a_1 (mètres)	Θ_0 (degrés)
A	>5	0,39	0,9	5,7
B	>5	0,105	0,25	5,5

3.6.8.2.2 Critères de performance des récepteurs de diffusion de données VHF (VDB)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.2.2.1 Gamme d'accord. Le récepteur VDB peut être accordé sur la gamme de fréquences 108,000 – 117,975 MHz par pas de 25 kHz.

3.6.8.2.2.2 Gamme d'accrochage. Le récepteur VDB permet l'acquisition et la poursuite des signaux dans une bande de 418 Hz située de part et d'autre de la fréquence nominale assignée.

Note. — La spécification précédente traduit la stabilité en fréquence du sous-système sol GBAS et le décalage Doppler maximal dû au déplacement de l'aéronef. Il est recommandé que la gamme dynamique de la commande automatique de fréquence prenne également en compte le bilan d'erreurs associé à la stabilité en fréquence du récepteur VDB embarqué.

3.6.8.2.2.3 Taux de messages non valides du récepteur VDB. Le récepteur VDB présente un taux de messages non valides inférieur ou égal à 1 sur 1 000 messages de données d'application, pleine longueur (222 octets) dans les limites de l'intensité du champ RF définie au § 3.7.3.5.4.4 reçue par l'antenne de bord, pourvu que la variation de la puissance moyenne du signal reçu entre rafales successives dans un créneau temporel donné ne dépasse pas 40 dB. Les messages non valides comprennent les messages perdus par le récepteur et ceux pour lesquels le contrôle de redondance cyclique s'avère négatif après application de la FEC.

Note 1. — Une antenne de réception VDB embarquée peut être à polarisation horizontale ou verticale. En raison de la différence de force du signal dans les plans horizontal et vertical, la perte totale maximale liée au mode d'installation à bord dans le cas des antennes à polarisation horizontale, est supérieure de 4 dB des antennes à polarisation verticale. Voir le RACI 5138, § 7.2, pour des éléments indicatifs sur la détermination de la perte liée au mode d'installation à bord.

Note 2. — Il est acceptable de dépasser la spécification de variation de puissance du signal dans des parties limitées du volume de service lorsque les exigences opérationnelles le permettent. Voir les éléments indicatifs au RACI 5138, § 7.12.4.1.

3.6.8.2.2.4 Décodage des créneaux temporels VDB. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 pour tous les types de messages requis (§ 3.6.8.3.1.2.1) du sous-système sol GBAS sélectionné. Ces spécifications sont satisfaites en présence d'autres transmissions GBAS dans tous les créneaux temporels pour lesquels les niveaux observés sont conformes à ceux indiqués au § 3.6.8.2.2.5.1, alinéa b).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Note. — Par « autres transmissions GBAS », il faut entendre : a) les autres types de messages présentant le même SSID, et b) les messages dont le SSID est différent.

3.6.8.2.2.5 Rejection sur canal commun

3.6.8.2.2.5.1 Diffusion de données VHF considérée comme la source de signaux non désirés. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un signal de données non désiré émis sur un canal commun VHF et présentant une des caractéristiques suivantes :

- a) attribué au ou aux mêmes créneaux temporels et de puissance inférieure de 26 dB ou moins à celle du signal VHF désiré à l'entrée du récepteur ;
- b) attribué à un ou à des créneaux temporels différents et ne dépassant pas 72 dB au-dessus de l'intensité de champ minimale du signal VDB désiré définie au § 3.7.3.5.4.4.

3.6.8.2.2.5.2 VOR considéré comme la source de signaux non désirés. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un signal VOR non désiré émis sur canal commun et de puissance inférieure de 26 dB à celle du signal VDB désiré à l'intérieur du récepteur.

3.6.8.2.2.6 Rejection sur canal adjacent

3.6.8.2.2.6.1 Premiers canaux de 25 kHz adjacents (± 25 kHz). Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un signal non désiré transmis sur un canal adjacent décalé de ± 25 kHz par rapport au canal désiré, et présentant une des caractéristiques suivantes :

- a) puissance supérieure de 18 dB à celle du signal désiré si le signal non désiré est un autre signal de données VHF attribué au ou aux mêmes créneaux temporels ; ou
- b) puissance égale à celle du signal désiré si le signal non désiré à l'intérieur du récepteur est le signal VOR.

3.6.8.2.2.6.2 Deuxièmes canaux de 25 kHz adjacents (± 50 kHz). Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un signal non désiré transmis sur un canal adjacent décalé de ± 50 kHz par rapport au canal désiré, et présentant une des caractéristiques suivantes :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

a) puissance supérieure de 43 dB à celle du signal désiré si le signal non désiré à l'intérieur du récepteur est un autre signal VDB attribue au ou aux mêmes créneaux temporels ; ou

b) puissance supérieure de 34 dB à celle du signal désire si le signal non désiré à l'intérieur du récepteur est le signal VOR.

3.6.8.2.2.6.3 Troisièmes canaux de 25 kHz adjacents et canaux adjacent suivants (± 75 kHz ou plus). Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un signal non désiré transmis sur un canal adjacent décale de ± 75 kHz ou plus par rapport au canal désiré, et présentant une des caractéristiques suivantes :

a) puissance supérieure de 46 dB à celle du signal désiré à l'intérieur du récepteur si le signal non désiré est un autre signal VDB attribue au ou aux mêmes créneaux temporels ; ou

b) puissance supérieure de 46 dB à celle du signal désiré si le signal non désiré à l'intérieur du récepteur est le signal VOR.

3.6.8.2.2.7 Rejection des signaux hors canal provenant de sources situées à l'intérieur de la bande 108,000 – 117,975 MHz. En l'absence de signal VDB dans le canal considéré, le récepteur VDB n'extrait pas de données d'un signal VDB non désiré transmis sur un autre canal assignable.

3.6.8.2.2.8 Rejection des signaux provenant de sources situées à l'extérieur de la bande 108,000 – 117,975 MHz

3.6.8.2.2.8.1 Immunité de la VDB à l'égard du brouillage. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence d'un ou de plusieurs signaux ayant la fréquence et le niveau de brouillage total spécifiés au Tableau B-79.

3.6.8.2.2.8.2 Désensibilisation. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence de signaux de diffusion FM VHF présentant les niveaux de signal indiqués dans les Tableaux B-80 et B-81.

3.6.8.2.2.8.3 Immunité des signaux VDB à l'égard de l'intermodulation FM. Le récepteur VDB satisfait aux spécifications énoncées au § 3.6.8.2.2.3 en présence de brouillage dû à des produits d'intermodulation du troisième ordre de deux signaux, engendrés par deux signaux de radiodiffusion FM VHF dont les niveaux sont :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

$$2N_1 + N_2 + 3 [23 - S_{max}] \leq 0$$

dans le cas des signaux de radiodiffusion sonore FM VHF dans la gamme 107,7– 108,0 MHz, et à :

$$2N_1 + N_2 + 3 [23 - S_{max} - 20 \log(\frac{\Delta f}{0.4})] \leq 0$$

dans le cas des signaux de radiodiffusion sonore FM VHF au-dessous de 107,7 MHz, les fréquences des deux signaux de radiodiffusion sonore FM VHF produisant, dans le récepteur, un produit d'intermodulation du troisième ordre de deux signaux sur la fréquence VDB désirée.

N_1 et N_2 sont les niveaux (dBm) des deux signaux de radiodiffusion sonore FM VHF à l'entrée du récepteur VDB. Aucun des deux niveaux ne dépasse les critères de désensibilisation spécifiés au § 3.6.8.2.2.8.2.

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

S_{max} est la puissance maximale du signal VDB désiré à l'entrée du récepteur

Note. — Comme les spécifications d'immunité à l'égard de l'intermodulation FM ne sont pas appliquées aux canaux VDB fonctionnant au-dessous de 108,1 MHz, les fréquences inférieures à 108,1 MHz sont exclues des assignations générales. Le RACI 5138, § 7.2.1.2, donne des renseignements supplémentaires à ce sujet.

3.6.8.3 Spécifications fonctionnelles relatives aux éléments embarqués 3.6.8.3.1 Conditions d'utilisation des données

Note. — Sauf indication contraire, les spécifications ci-après s'appliquent à toutes les classifications d'équipement GBAS embarqué décrites dans le RACI 5138, § 7.1.4.3.

3.6.8.3.1.1 Le récepteur n'utilise les données contenues dans un message GBAS que si le code CRC de ce dernier a été vérifié.

3.6.8.3.1.2 Le récepteur n'utilise les données de message que si la séquence de bits composant l'identificateur de bloc-message (MBI) est 1010 1010.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.1.2.1 Capacité de traitement des messages GBAS. Le récepteur GBAS traite au minimum les types de messages GBAS indiqués au Tableau B-82.

3.6.8.3.1.2.2 Traitement par l'équipement embarqué en vue de la compatibilité aval

Note. — Des dispositions ont été prises pour permettre le développement futur des normes du GBAS afin de prendre en charge de nouvelles fonctionnalités. De nouveaux types de messages, de nouveaux blocs de données supplémentaires pour les messages de type 2 et de nouveaux blocs de données définissant les trajectoires de référence à inclure dans les messages de type 4 peuvent être définis. Pour faciliter la prise en charge de ces nouvelles fonctionnalités, tout l'équipement devrait être conçu de manière à ne pas tenir compte des types de données qui ne sont pas reconnus.

3.6.8.3.1.2.2.1 Traitement des types de messages inconnus. L'existence de messages inconnus du récepteur embarqué n'empêche pas le traitement correct des messages requis.

3.6.8.3.1.2.2.2 Traitement de blocs de données longs de type 2 inconnus. L'existence de blocs de données supplémentaires de messages de type 2 inconnus du récepteur embarqué n'empêche pas le traitement correct des messages requis.

3.6.8.3.1.2.2.3 Traitement de blocs de données de type 4 inconnus. L'existence de blocs de données de type 4 inconnus du récepteur embarqué n'empêche pas le traitement correct des messages requis.

Note. — Même si les SARP actuelles ne contiennent qu'une seule définition du bloc de données à inclure dans le message de type 4, les futures normes du GBAS pourraient comprendre d'autres définitions de la trajectoire de référence.

3.6.8.3.1.3 Le récepteur n'utilise que les blocs de mesures de distance pour lesquels le paramètre compte Z modifié est le même.

3.6.8.3.1.4 Si la D_{max} est diffusée par le sous-système sol, le récepteur n'applique les corrections de pseudodistance que lorsque la distance au point de référence GBAS est inférieure à la D_{max} .

3.6.8.3.1.5 Le récepteur n'applique que les corrections de pseudodistance qui proviennent du dernier ensemble de corrections reçu pour un type de mesure donnée. Si le nombre de champs de mesure dans les types de messages (comme il est spécifié à l'Appendice B, § 3.6.7.2.1.1.1 pour le type de service actif) les plus

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

récents indique qu'il n'y a pas de blocs de mesures, le récepteur n'applique pas de corrections GBAS pour ce type de mesure.

3.6.8.3.1.6 Validité des corrections de pseudodistance

3.6.8.3.1.6.1 Lorsque le type de service actif est A, B ou C, le récepteur exclut de la solution de navigation différentielle toute source de mesure de distance pour laquelle la séquence de bits composant le paramètre σ_{pr_gnd} dans les messages de type 1 ou de type 101 est 1111 1111.

3.6.8.3.1.6.2 Si le type de service actif est D, le récepteur exclut de la solution de navigation différentielle toute source de mesure de distance pour laquelle la séquence de bits composant le paramètre $\sigma_{pr_gnd_D}$ dans le message de type 11 ou σ_{pr_gnd} dans le message de type 1 est « 1111 1111 ».

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-79. Niveau maximal du signal non désiré à l'entrée du récepteur

Fréquence	Niveau maximal du signal non désiré à l'entrée du récepteur (en dB au-dessus de S_{max})
de 50 kHz jusqu'à 88 MHz	-12
88 MHz – 107,900 MHz	(voir § 3.6.8.2.2.8.2 et 3.6.8.2.2.8.3)
108,000 MHz – 117,975 MHz	Fréquences exclues
118,000 MHz	-43
118,025 MHz	-40
de 118,050 MHz jusqu'à 1 660,5 MHz	-12

NOTES.—

1. Les points adjacents désignés par ces fréquences sont liés par une relation linéaire.
2. Il se peut que ces spécifications ne permettent pas d'assurer la compatibilité entre les récepteurs VDB et les systèmes de communication VHF, notamment si l'aéronef utilise la composante à polarisation verticale de la diffusion des données VHF. Sans cette coordination entre les assignations de fréquences de communication et de navigation ou le respect d'une bande de garde à l'extrémité supérieure de la bande 112 – 117,975 MHz, les niveaux maximaux indiqués pour les canaux VHF de communication situés dans la partie inférieure (118,000, 118,00833, 118,01666, 118,025, 118,03333, 118,04166, 118,05) peuvent être dépassés à l'entrée des récepteurs VDB. Dans ce cas, il faudra prendre des mesures pour atténuer les signaux de communication à l'entrée des récepteurs VDB (par exemple, séparation des antennes). La compatibilité finale devra être assurée au moment de l'installation de l'équipement à bord de l'aéronef.
3. S_{max} est la puissance maximale du signal VDB désiré à l'entrée du récepteur.

Tableau B-80. Spécifications relatives à la fréquence de désensibilisation et à la puissance des fréquences VDB de 108,025 à 111,975 MHz

Fréquence	Niveau maximal du signal non désiré à l'entrée du récepteur (en dB au-dessus de S_{max})
MHz $\leq f \leq$ 102 MHz	16
104 MHz	11
106 MHz	6
107,9 MHz	-09

Notes

1. Les points adjacents désignés par ces fréquences sont liés par une relation linéaire.
2. La spécification relative à la désensibilisation ne s'applique pas aux porteuses FM au-dessus de 107,7 MHz ni aux canaux VDB à 108,025 ou 108,050 MHz. Voir Supplément D, § 7.2.1.2.2.

S_{max} est la puissance maximale du signal VDB désiré à l'entrée du récepteur.

Tableau B-81. Spécifications relatives à la fréquence de désensibilisation et à la puissance des fréquences VDB de 112,000 à 117,975 MHz

Fréquence	Niveau de puissance maximal des signaux non désirés à l'entrée du récepteur (en dB au-dessus de S_{max})
88 MHz $\leq f \leq$ 104 MHz	16
106 MHz	11
107 MHz	6
107,9 MHz	1

Notes.—

1. Les points adjacents désignés par ces fréquences sont liés par une relation linéaire
2. S_{max} est la puissance maximale du signal VDB désiré à l'entrée du récepteur.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.1.7 Le récepteur n'utilise une source de mesure de distance dans la solution de navigation différentielle que si l'heure d'application indiquée dans le compte Z modifié du message de type 1, de type 11 ou de type 101 contenant le paramètre de décorrélation des éphémérides de cette source de mesure de distance remonte à moins de 120 s.

3.6.8.3.1.8 Conditions d'utilisation des données pour la prise en charge des services d'approche

3.6.8.3.1.8.1 Durant les dernières étapes d'une approche, le récepteur n'utilise que les blocs de mesures des messages de type 1, de type 11 ou de type 101 reçus au cours des 3,5 dernières secondes.

Note. — Le RACI 5138 , § 7.5.12.3, contient des éléments indicatifs sur le délai d'alarme.

3.6.8.3.1.8.2 Indications GCID

3.6.8.3.1.8.2.1 Lorsque le type de service actif est A, B ou C, le récepteur n'utilise les données de messages provenant d'un sous-système sol GBAS pour le guidage que si le GCID indique 1, 2, 3 ou 4 avant le début des dernières étapes d'une approche.

3.6.8.3.1.8.2.2 Lorsque le type de service actif est D, le récepteur n'utilise les données de messages provenant d'un sous-système sol GBAS pour le guidage que si le GCID indique 2, 3 ou 4 avant le début des dernières étapes d'une approche.

3.6.8.3.1.8.3 Le récepteur ne tient pas compte des changements de GCID pendant les dernières étapes de l'approche.

3.6.8.3.1.8.4 Le récepteur n'assure pas de guidage vertical fondée sur un bloc de données FAS précis transmis dans un message de type 4 si la valeur du paramètre FASVAL reçu avant le début des dernières étapes de l'approche est 1111 1111.

3.6.8.3.1.8.5 Le récepteur n'assure pas de guidage d'approche fondé sur un bloc de données FAS précis transmis dans un message de type 4 si la valeur du paramètre FASLAL reçu avant le début des dernières étapes de l'approche est 1111 1111.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.1.8.6 Le récepteur ne tient pas compte des changements de valeur des données FASLAL et FASVAL transmises dans un message de type 4 pendant les dernières étapes de l'approche.

3.6.8.3.1.8.7 Le récepteur n'utilise les données FAS que si leur code CRC a été vérifié.

3.6.8.3.1.8.8 Le récepteur n'utilise que les messages dans lesquels l'ID GBAS (de l'en-tête du bloc-message) correspond à l'ID GBAS de l'en-tête du message de type 4 qui contient les données FAS choisies ou du message de type 2 qui contient le RSDS choisi.

3.6.8.3.1.8.9 *Utilisation des données FAS*

3.6.8.3.1.8.9.1 Le récepteur utilise les messages de type 4 pour déterminer le FAS pour l'approche de précision.

3.6.8.3.1.8.9.2 Le récepteur utilise les messages de type 4 pour déterminer le FAS pour les approches qui sont prises en charge par le type de service d'approche GBAS (GAST) A ou B associée à un numéro de canal allant de 20 001 à 39 999.

3.6.8.3.1.8.9.3 Le récepteur utilise le FAS conservé dans une base de données embarquée pour les approches qui sont prises en charge par le type de service d'approche GBAS (GAST) A associées à un numéro de canal allant de 40 000 à 99 999.

3.6.8.3.1.8.10 Quand le sous-système sol GBAS ne diffuse pas de message de type 4 et que les données FAS choisies sont mises à la disposition du récepteur à partir d'une base de données embarquée, le récepteur utilise seulement les messages provenant du sous-système sol GBAS prévu.

3.6.8.3.1.9 Conditions d'utilisation des données pour le service de localisation GBAS

3.6.8.3.1.9.1 Le récepteur n'utilise que les blocs de mesures des messages de type 1 reçus au cours des 7,5 dernières secondes.

3.6.8.3.1.9.2 Le récepteur n'utilise que les blocs de mesures des messages de type 101 reçus au cours des 5 dernières secondes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.1.9.3 Le récepteur n'utilise les données de messages que s'il reçoit un message de type 2 contenant le bloc de données supplémentaires 1 et que si le paramètre RSDS de ce bloc indique que le service de localisation GBAS est assuré.

3.6.8.3.1.9.4 Le récepteur n'utilise que les messages dans lesquels l'ID GBAS (de l'en-tête du bloc-message) correspond à l'ID GBAS de l'en-tête du message de type 2 qui contient le RSDS choisi.

3.6.8.3.2 Intégrité

3.6.8.3.2.1 *Délimitation des erreurs commises par l'élément embarqué.* Pour chaque satellite utilisé dans la solution de navigation, le récepteur calcule le paramètre $\sigma_{\text{récepteur}}$ de manière qu'une distribution normale à moyenne nulle et un écart type égal à $\sigma_{\text{récepteur}}$ limite la contribution du récepteur à l'erreur de pseudodistance corrigée comme suit :

$$\int_y^{\infty} f_n(x) dx \leq Q \left[\frac{y}{\sigma} \right] \quad \text{pour tous les } \left[\frac{y}{\sigma} \right] \geq 0 \text{ et}$$

$$\int_{-\infty}^y f_n(x) dx \leq Q \left[\frac{y}{\sigma} \right] \quad \text{pour tous les } \left[\frac{y}{\sigma} \right] \geq 0 \text{ et}$$

où :

$f(x)$ = densité de probabilité de l'erreur résiduelle de pseudodistance de l'aéronef

et

$$Q(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_x^{\infty} e^{-t^2/2} dx$$

3.6.8.3.2.2 *Utilisation des paramètres d'intégrité GBAS.* L'élément aéronef calcule et applique les niveaux de protection vertical, latéral et horizontal décrits au § 3.6.5.5. Si le paramètre $B_{i,j}$ est mis à la valeur binaire 1000 0000, ce qui indique que la mesure n'est pas disponible, l'élément aéronef tient pour acquis que $B_{i,j}$ est nul. Pour tout type de service actif, l'élément aéronef vérifie que les niveaux de protection vertical et latéral calculés ne sont pas supérieurs aux seuils d'alarme vertical et latéral correspondants définis au § 3.6.5.6.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.3 Utilisation des éphémérides satellitaires

3.6.8.3.3.1 Vérification du paramètre IOD. Le récepteur n'utilise que les satellites pour lesquels l'IOD diffuse par le GBAS dans le message de type 1 ou de type 101 est le même que l'IOD de la constellation satellitaire de base pour les données d'horloge et d'éphémérides utilisées par le récepteur.

3.6.8.3.3.2 Contrôle de redondance cyclique. Le récepteur calcule le code CRC des éphémérides pour chaque source de mesure de distance de la ou des constellations satellitaires de base, utilisée pour le calcul de la position. Le code CRC calculé est comparé, pour validation, au code CRC des éphémérides transmis dans le message de type 1 ou de type 101 avant de l'utiliser dans la solution de position et, dans la seconde précédant la réception d'un nouveau code CRC. Le récepteur cesse immédiatement d'utiliser les satellites pour lesquels la valeur calculée et la valeur transmise du code ne concordent pas.

3.6.8.3.3.3 Limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides

3.6.8.3.3.3.1 *Limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour les services d'approche GBAS*. Si le sous-système sol fournit le bloc de données supplémentaires 1 dans les messages de type 2, l'élément embarqué calcule, moins de 1 s après la réception des paramètres diffusés nécessaires, les limites de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides (§ 3.6.5.8.1) pour chaque source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base utilisée dans la solution de position d'approche. L'élément embarqué vérifie que les limites verticale et latérale (VEBi ou et LEBM) calculées de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides sont supérieures aux seuils d'alarme vertical et latéral correspondants définis au § 3.6.5.6.

3.6.8.3.3.3.2 *Limite de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides pour le service de localisation GBAS*. L'élément embarqué calcule et applique la limite horizontale de l'erreur de position due aux erreurs des éphémérides (HEB_j) définie au § 3.6.5.8.2 pour chaque source de mesure de distance d'une constellation satellitaire de base utilisée dans la solution de position du service de localisation.

3.6.8.3.4 Perte de messages

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

3.6.8.3.4.1 Pour l'équipement embarqué fonctionnant avec le GAST C comme type de service actif, le récepteur fournit une alarme appropriée s'il n'a reçu aucun message de type 1 au bout de 3,5 secondes.

3.6.8.3.4.2 Pour l'équipement embarqué fonctionnant avec le GAST A ou B comme type de service actif, le récepteur fournit une alarme appropriée s'il n'a reçu aucun message de type 1 ou de type 101 au bout de 3,5 secondes.

3.6.8.3.4.3 Pour l'équipement embarqué fonctionnant avec GAST D comme type de service actif, le récepteur fournit une alarme appropriée ou modifie le type de service actif si l'une quelconque des conditions ci-après est remplie :

a) La solution de position calculée se situe à moins de 200 pieds au-dessus du LTP/FTP pour l'approche sélectionnée et aucun message de type 1 n'a été reçu au cours de la dernière période de 1,5 seconde.

b) La solution de position calculée se situe à moins de 200 pieds au-dessus du LTP/FTP pour l'approche sélectionnée et aucun message de type 11 n'a été reçu au cours de la dernière période de 1,5 seconde.

c) La solution de position calculée se situe à 200 pieds ou plus au-dessus du LTP/FTP pour l'approche sélectionnée et aucun message de type 1 n'a été reçu au cours de la dernière période de 3,5 secondes.

d) La solution de position calculée se situe à 200 pieds ou plus au-dessus du LTP/FTP pour l'approche sélectionnée et aucun message de type 11 n'a été reçu au cours de la dernière période de 3,5 secondes.

3.6.8.3.4.4 Pour le service de localisation GBAS utilisant les messages de type 1, le récepteur fournit une alarme appropriée s'il n'a reçu aucun message de type 1 au bout de 7,5 secondes.

3.6.8.3.4.5 Pour le service de localisation GBAS utilisant les messages de type 101, le récepteur fournit une alarme appropriée s'il n'a reçu aucun message de type 101 au bout de 5 secondes.

3.6.8.3.5 Mesures de pseudodistance à bord

3.6.8.3.5.1 Lissage par la porteuse pour l'équipement embarqué. L'équipement embarqué utilise le lissage par porteuse standard de 100 secondes des mesures

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

de la phase du code défini au § 3.6.5.1. Durant les 100 premières secondes après le démarrage du filtre, la valeur de α est :

- a) une constante égale au pas d'échantillonnage divisé par 100 secondes ; ou
- b) une quantité variable définie par le pas d'échantillonnage divisé par le temps en secondes écoulé depuis le démarrage du filtre.

3.6.8.3.5.2 *Lissage par la porteuse pour l'équipement embarqué fonctionnant avec GAST D comme type de service actif.* L'équipement embarqué fonctionnant avec GAST D comme type de service actif utilise le lissage par la porteuse sur 30 secondes des mesures de la phase du code, comme il est défini au § 3.6.5.1.

Note. — Pour l'équipement qui prend en charge GAST D, deux ensembles de pseudodistances lissées sont utilisés. La forme du filtre de lissage donnée au § 3.6.5.1 est la même pour les deux ensembles et seule la constante de temps diffère (c'est à dire 100 secondes et 30 secondes). Le RACI 5138, § 7.19.3, contient des éléments indicatifs sur le lissage par la porteuse pour GAST D.

3.6.8.3.6 *Spécifications relatives à la solution de position différentielle spécifique à un type de service.* L'équipement embarqué calcule toutes les solutions de position d'une manière qui soit conforme aux protocoles pour l'application des données (§ 3.6.5.5.1.1.2).

Note. — La forme générale de la pondération utilisée dans la solution de position différentielle est donnée au § 3.6.5.5.1.1.2. La nature exacte des informations du sous-système sol qui sont utilisées dans la solution de position différentielle dépend du type de service (c'est-à-dire le service de localisation par rapport au service d'approche) et du type de service d'approche actif. Les spécifications particulières pour chaque type de service sont définies dans le document DO-253D de la RTCA. Le RACI 5138, § 7.19, contient des renseignements supplémentaires sur le traitement normal de l'information de position.

3.7 Protection contre le brouillage

3.7.1 Critères de performance

Note 1.— Dans le cas des récepteurs GPS et GLONASS non renforcés, la protection contre le brouillage se mesure par rapport aux paramètres de performance suivants :

GPS	GLONASS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Erreur de poursuite (1 sigma) 0,36 m 0,8 m

Note 2.— L'erreur de poursuite ne comprend pas les contributions des effets des trajets multiples, de la troposphère et de l'ionosphère sur la propagation des signaux, ni les erreurs d'éphémérides et les erreurs d'horloge des satellites GPS et GLONASS.

Note 3.— Dans le cas des récepteurs SBAS, la protection contre le brouillage se mesure par rapport aux paramètres définis aux § 3.5.8.2.1 et 3.5.8.4.1.

Note 4.— Dans le cas des récepteurs GBAS, la protection contre le brouillage se mesure par rapport aux paramètres définis en 3.6.7.1.1 et 3.6.8.2.1.

Note 5.— Les niveaux de signal spécifiés ici sont définis à l'entrée de l'antenne.

Note 6.— Ces critères de performance doivent être satisfaits dans les conditions de brouillage définies ci-dessous. Ces conditions de brouillage sont assouplies durant l'acquisition initiale des signaux GNSS lorsque le récepteur ne peut pas utiliser une solution de navigation stabilisée pour l'aider à acquérir le signal.

3.7.2 Brouillage par ondes entretenues

3.7.2.1 Récepteurs GPS et SBAS

3.7.2.1.1 Une fois en mode de navigation stabilisée, les récepteurs GPS et SBAS satisfont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs par ondes entretenues dont le niveau de puissance à la borne de l'antenne atteint l'un des seuils définis au Tableau B-83 et illustrés à la Figure B-15, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -164dBW à la borne de l'antenne.

3.7.2.1.2 Durant l'acquisition initiale des signaux GPS et SBAS (préalable à la navigation en mode stabilisé), les récepteurs GPS et SBAS satisferont aux critères de performance avec des seuils de brouillage inférieurs de 6 dB à ceux du Tableau B-83.

3.7.2.2 Récepteurs GLONASS

3.7.2.2.1 Une fois en mode de navigation stabilisée, les récepteurs GLONASS (à l'exception de ceux qui sont spécifiés au § 3.7.2.2.1.1) satisfont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs par ondes entretenues dont le niveau de puissance à la borne de l'antenne atteint l'un des seuils définis au

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-84 et illustrés à la Figure B-16, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -166,5 dBW à la borne de l'antenne.

3.7.2.2.1.1 Une fois en mode de navigation stabilisée, les récepteurs GLONASS utilisés dans toutes les phases de vol (à l'exception de ceux qui sont utilisés dans les approches de précision) et mis en service avant le 1er janvier 2017 satisfont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs par ondes entretenues dont le niveau de puissance à la borne de l'antenne est de 3 dB inférieur aux seuils spécifiés au Tableau B-84 et illustrés à la Figure B-16, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -166,5 dBW à la borne de l'antenne.

3.7.2.2.2 Durant l'acquisition initiale des signaux GLONASS (préalable à la navigation en mode stabilisée), les récepteurs GLONASS satisferont aux critères de performance avec des seuils de brouillage inférieurs de 6 dB à ceux du Tableau B-84.

3.7.3 Bruit à largeur de bande limitée de type brouillage 3.7.3.1 récepteurs GPS et SBAS

3.7.3.1.1 Une fois en mode de navigation stationnaire, les récepteurs GPS et SBAS utilisés pour l'approche de précision ou satisferont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs à caractère de bruit présents dans la gamme de fréquences $1\ 575,42\ \text{MHz} \pm B_{wi}/2$ et dont le niveau de puissance à la borne de l'antenne atteint l'un des seuils définis au Tableau B-85 et illustrés à la Figure B-17, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -164 dBW à la borne de l'antenne.

Note. — B_{wi} représente ici la largeur de bande passante de bruit équivalente du signal brouilleur.

3.7.3.1.2 Durant l'acquisition initiale des signaux GPS et SBAS (préalable à la navigation en mode stabilisée), les récepteurs GPS et SBAS satisferont aux critères de performance avec des seuils de brouillage inférieurs de 6 dB à ceux du Tableau B-85.

3.7.3.2 Récepteurs GLONASS

3.7.3.2.1 Une fois en mode de navigation stationnaire, les récepteurs GLONASS (à l'exception de ceux qui sont spécifiés au § 3.7.3.2.1.1) satisfont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs à caractère de bruit présents dans la bande² de fréquences $f_k \pm B_{wi}/2$ et dont le niveau de puissance à la borne de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

l'antenne atteint l'un des seuils spécifiés au Tableau B-86, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -166,5 dBW à la borne de l'antenne.

3.7.3.2.1.1 Une fois en mode de navigation stabilisée, les récepteurs GLONASS utilisés dans toutes les phases de vol (à l'exception de ceux qui sont utilisés pour les approches de précision) et mis en service avant le 1er janvier 2017 satisfont aux critères de performance relatifs aux signaux brouilleurs à caractère de bruit présents dans la bande de fréquences $f_k \pm Bw_i/2$ et dont le niveau de puissance à la borne de l'antenne est de 3 dB inférieur aux seuils spécifiés au Tableau B-86 et illustrés à la Figure B-18, dans l'hypothèse d'un niveau de signal désiré de -166,5 dBW à la borne de l'antenne. ☐

Note. — f_k est la fréquence centrale du canal GLONASS considéré ($f_k = 1\,602\text{ MHz} + k \times 0,5625\text{ MHz}$, $k = -7 \dots +6$), comme l'indique le Tableau B-16 et Bw_i est la largeur de bande passante de bruit équivalente du signal brouilleur.

3.7.3.2.2 Durant l'acquisition initiale des signaux GLONASS (préalable à la navigation en mode stabilisée), les récepteurs GLONASS satisferont aux critères de performance avec des seuils de brouillage inférieurs de 6 dB à ceux du Tableau B-86.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Tableau B-82. Types de messages traités par l'équipement embarqué

Classification de l'équipement GBAS embarqué (GAEC)	Types de messages que doit au minimum traiter l'équipement embarqué
GAEC A	MT 1 ou 101, MT 2 (y compris ADB 1 et 2 le cas échéant)
GAEC B	MT 1, MT 2 (y compris ADB 1 et 2 le cas échéant), MT 4
GAEC C	IMT 1, MT 2 (y compris ADB 1 le cas échéant), MT
GAEC D	MT 1, MT 2 (y compris ADB 1, 2, 3 et 4), MT 4, MT 11

Tableau B-83. Récepteurs GPS et SBAS en mode de navigation stabilisée : seuils de brouillage par ondes entretenues

Gamme de fréquences f_i du signal brouilleur	Seuil de brouillage des récepteurs en mode de navigation stabilisée utilisés pour les approches de précision
$f_i \leq 1\,315$ MHz	-4,5 dBW
1 315 MHz < $f_i \leq 1\,525$ 1 500	Décroissant linéairement de -4,5 dBW à -42 -38
1 500 MHz < $f_i \leq 1\,525$ MHz	dBW
1 525 MHz < $f_i \leq 1\,565,42$ MHz	Décroissant linéairement de -38 dBW à -42 dBW
1 565,42 MHz < $f_i \leq 1\,585,42$ MHz	Décroissant linéairement de -42 dBW à -150,5 dBW
1 585,42 MHz < $f_i \leq 1\,610$ MHz	Croissant linéairement de -150,5 dBW à -60 dBW
1 610 MHz < $f_i \leq 1\,618$ MHz	Croissant linéairement de -60 dBW à -42 dBW *
1 618 MHz < $f_i \leq 2\,000$ MHz	Croissant linéairement de -42 dBW à -8,5 dBW *
1 610 MHz < $f_i \leq 1\,626,5$ MHz	Croissant linéairement de -60 dBW à -22 dBW **
1 626,5 MHz < $f_i \leq 2\,000$ MHz	Croissant linéairement de -22 dBW à -8,5 dBW **
$f_i > 2\,000$ MHz	-8,5 dBW
* S'applique aux installations embarquées ne comprenant pas d'équipement de communications par satellite.	
** S'applique aux installations embarquées comprenant un équipement de communications par satellite.	

Tableau B-84. Seuils de brouillage applicables aux récepteurs GLONASS en mode de navigation stabilisée

Gamme de fréquences f_i du signal brouilleur	Seuil de brouillage des récepteurs utilisés pour les approches de précision en mode de navigation stabilisée
$f_i \leq 1\,315$ MHz	-4,5 dBW
1 315 MHz < f_i & 1 562,15625 MHz	Décroissant linéairement de -4,5 dBW à -42 dBW
1 562,15625 MHz < f_i & 1 583,65625 MHz	Décroissant linéairement de -42 dBW à -80 dBW
1 583,65625 MHz < f_i & 1 592,9525 MHz	Décroissant linéairement de -80 dBW à -149 dBW
1 592,9525 MHz < f_i & 1 609,36 MHz	-149 dBW
609,36 MHz < f_i & 1 613,65625 MHz	Croissant linéairement de -149 dBW à -80 dBW
1 613,65625 MHz < f_i & 1 635,15625 MHz	Croissant linéairement de -80 dBW à -42 dBW *
1 613,65625 MHz < f_i & 1 626,15625 MHz	Croissant linéairement de -80 dBW à -22 dBW **
1 635,15625 MHz < f_i & 2 000 MHz	Croissant linéairement de -42 dBW à -8,5 dBW *
1 626,15625 MHz < f_i & 2 000 MHz	Croissant linéairement de -22 dBW à -8,5 dBW **



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 » Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Edition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

> 2 000 MHz -8,5 dBW

* S'applique aux installations embarquées ne comprenant pas d'équipement de communications par satellite.

** S'applique aux installations embarquées comprenant un équipement de communications par satellite.

Tableau B-85. Récepteurs GPS et SBAS en mode de navigation stabilisée: seuils de brouillage applicables aux signaux brouilleurs à caractère de bruit et a largeur de bande limitée

Largeur de bande brouillage	Seuil de brouillage des récepteurs en mode de navigation stabilisée
0 Hz < Bw _i 700 Hz	-150,5 dBW
700 Hz < Bw _i 10 kHz	Croissant linéairement de -150,5 à -143,5 dBW
10 kHz < Bw _i 100 kHz	-150,5 + 6 log ₁₀ (BW/700) dBW
100 kHz < Bw _i 1 MHz	-143,5 + 3 log ₁₀ (BW/10000) dBW
1 MHz < Bw _i 20 MHz	-140,5 dBW
20 MHz < Bw _i 30 MHz	Croissant linéairement de -140,5 a -127,5 dBW *
30 MHz < Bw _i 40 MHz	Croissant linéairement de -127,5 a -121,1 dBW *
40 MHz < Bw _i	Croissant linéairement de -121,1 a -119,5 dBW *
	-119,5 dBW *

* Le seuil de brouillage ne doit pas dépasser -140,5 KBW/MHz dans la gamme de fréquences 1 575,42 ±10 MHz.

Tableau B-86. Récepteurs GLONASS en mode de navigation stabilisée: seuils de brouillage applicables aux signaux brouilleurs à caractère de bruit et a largeur de bande limite

Largeur de bande du brouillage	Seuil de brouillage
0 Hz < Bw _i 1 kHz	-149 dBW
1 kHz < Bw _i 10 kHz	Croissant linéairement de -149 à -143 dBW
10 kHz < Bw _i 0,5 MHz	-143 dBW
0,5 MHz < Bw _i 10 MHz	Croissant linéairement de -143 à -130 dBW
10 MHz < Bw _i	-130 dBW

Tableau B-87. Seuils du brouillage par impulsions

	GPA et SBAS	GLONASS
Gamme de fréquences ces (pour les signaux dans la bande et proches de la bande)	1575,42 MHz ± 20 MHz	1592,9525 MHz à 609,36 MHz
Seuil de brouillage (à la puissance de crête des impulsions s) pour un brouillage dans la bande et proche de la bande)	-20 dBW 0 dbw	-20 dBW 0 dBw
Seuil du brouillage (à la puissance de crête des impulsions) pour des gammes de fréquences dans la bande et proches de la bande (brouillage hors bande)		
Largeur des impulsions	≤125 μs	≤250 μs

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Télécommunications aéronautiques « RACI 5004 »</p> <p>Volume 1 : aides à la navigation aérienne</p>	<p>Édition 3 Date : 24/09/2018 Amendement 5 Date : 24/09/2018</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Facteur de durée des impulsions	$\leq 1\%$	$\leq 1\%$
Largeur de bande du signal	≥ 1 MHz	≥ 500 KHz
brouilleur (brouillage dans la bande et proche de la bande)		

Note 1. — Le signal brouilleur est un bruit blanc gaussien additif centré sur la fréquence porteuse ; la largeur de bande et les caractéristiques des impulsions sont spécifiées dans le tableau.

Note 2. — Brouillage dans la bande, dans les bandes voisines et hors bande par rapport à la fréquence centrale du signal brouilleur.

3.7.3.3 Brouillage par impulsions. Une fois en mode de navigation stationnaire, le récepteur satisfait aux critères de performance lors de la réception des signaux de brouillage par impulsions présentant les caractéristiques indiquées au Tableau B-87, dans lequel le seuil de brouillage est défini à l'accès de l'antenne.

3.7.3.4 Les récepteurs SBAS et GBAS ne produisent pas d'informations trompeuses en présence de brouillage, y compris à des niveaux de brouillage supérieurs à ceux qui sont spécifiés au § 3.7.

Note. — Des éléments indicatifs sur cette spécification figurent au RACI 5138, § 10.6.

3.8 Antenne GNSS de bord pour la réception des signaux satellitaires

3.8.1 Couverture d'antenne. L'antenne GNSS satisfait aux critères de performance relatifs à la réception de signaux des satellites GNSS de 0 à 360° en azimut et de 0 à 90° en site par rapport au plan horizontal d'un aéronef volant en palier.

3.8.2 Gain d'antenne. Pour un angle de site au-dessus de l'horizon donné, le gain d'antenne minimal n'est pas inférieur à celui qui est indiqué au Tableau B-88. Le gain d'antenne maximal ne dépasse pas +4 dBic pour les angles de site supérieurs à 5 degrés.

3.8.3 Polarisation. L'antenne GNSS est à polarisation circulaire droite (sens des aiguilles d'une montre par rapport à la direction de propagation).

3.8.3.1 Le taux d'ellipticité de l'antenne, mesuré à l'axe de pointage, ne dépassera pas 3,0 dB.

Tableau B-88. Gain d'antenne minimal (GPS, GLONASS et SBAS)

Angle de site (en degrés)	Gain minimal dBic
0	-7
5	-5,5
10	-4
15 à 90	-2,5

Note.1— Le gain de -5,5 dBic à un angle de site de 5 degrés convient pour une antenne L1. Un gain plus élevé pourrait être exigé dans l'avenir pour les signaux GNSS dans la bande L5/E5.

3.9 Contrôle de redondance cyclique

Chaque code CRC est le reste $R(x)$ de la division modulo 2 de deux polynômes binaires :

$$\left\{ \begin{array}{l} [x^k M(x)] \\ G(x) \end{array} \right\}_{\text{mod}2} = Q(x) + \frac{R(x)}{G(x)}$$

où

K = nombre de bits composant le code CRC

$M(x)$ = champ données, composé des éléments que doit protéger le code CRC représenté sous forme de polynôme

$G(x)$ = polynôme générateur du code CRC considéré

$Q(x)$ = quotient de la division

Le reste de la division, $R(x)$, contient le code CRC :

$$R(x) = \sum_{i=1}^k r_i x^{k-1} + r_2 x^{k-2} + \dots + r_k x^0$$

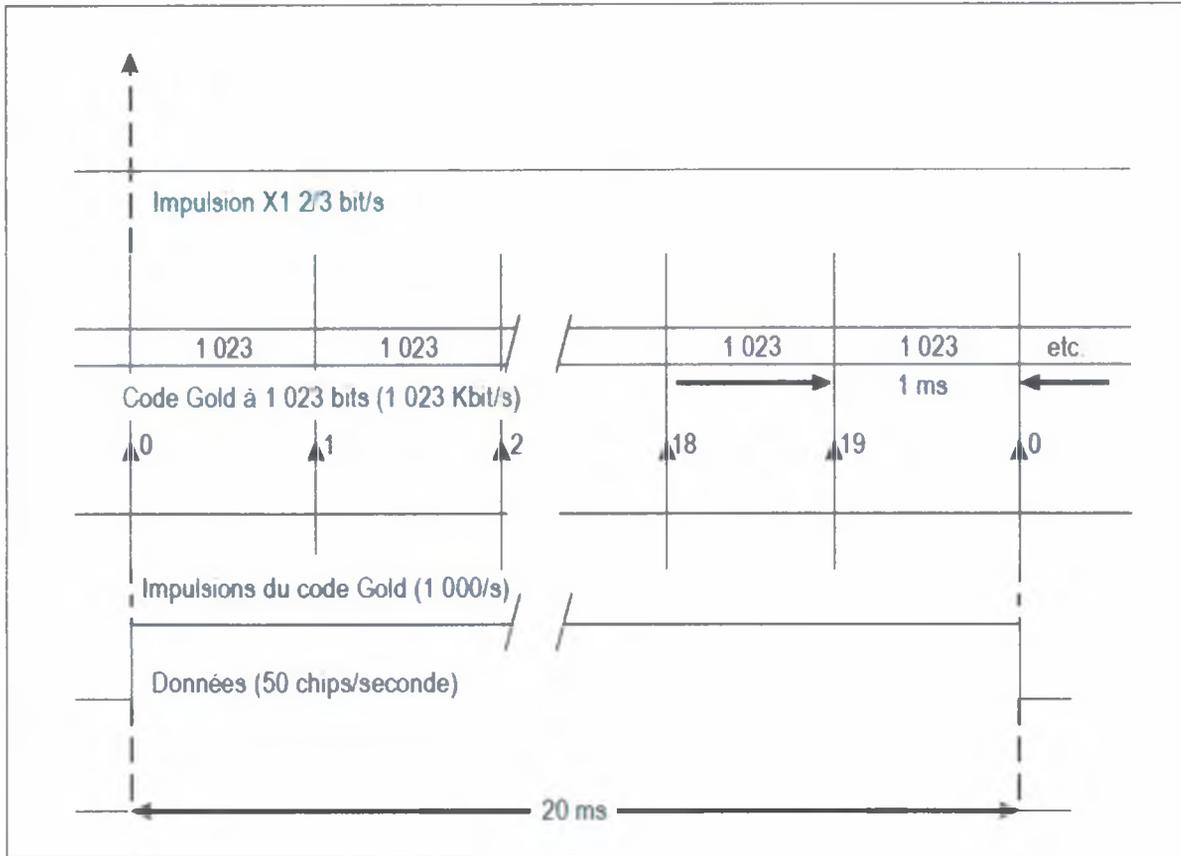


Figure B-1. Synchronisation du code C/A

SOUS-TRAME 1	TLM	HOW	Numéro de semaine GPS, précision et état de fonctionnement du véhicule spatial
SOUS-TRAME 2	TLM	HOW	Paramètres d'éphémérides
SOUS-TRAME 3	TLM	HOW	Paramètres d'éphémérides
SOUS-TRAME 4 (25 pages)	TLM	HOW	Almanach, état de fonctionnement pour les satellites 25-32, messages spéciaux, configuration des satellites, indicateurs, données ionosphériques et UTC
SOUS-TRAME 5 (25 pages)	TLM	HOW	Almanach, état de fonctionnement pour les satellites 1-24, temps de référence de l'almanach et numéro de semaine GPS de référence de l'almanach

Figure B-2. Structure de la trame

Préambule	Réservé	Parité
1 0 0 0 1 0 1 1	MSB 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24	LSB 25 26 27 28 29 30
1 2 3 4 5 6 7 8		

Figure B-3. Mot TLM

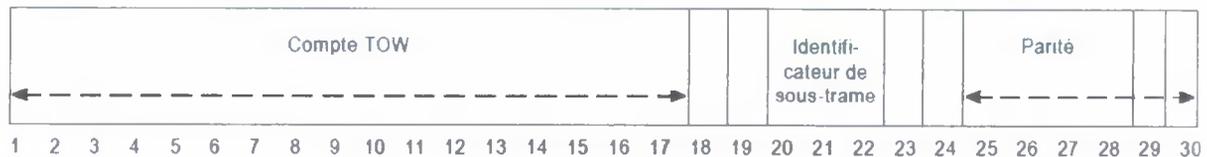


Figure B-4. Format du mot HOW

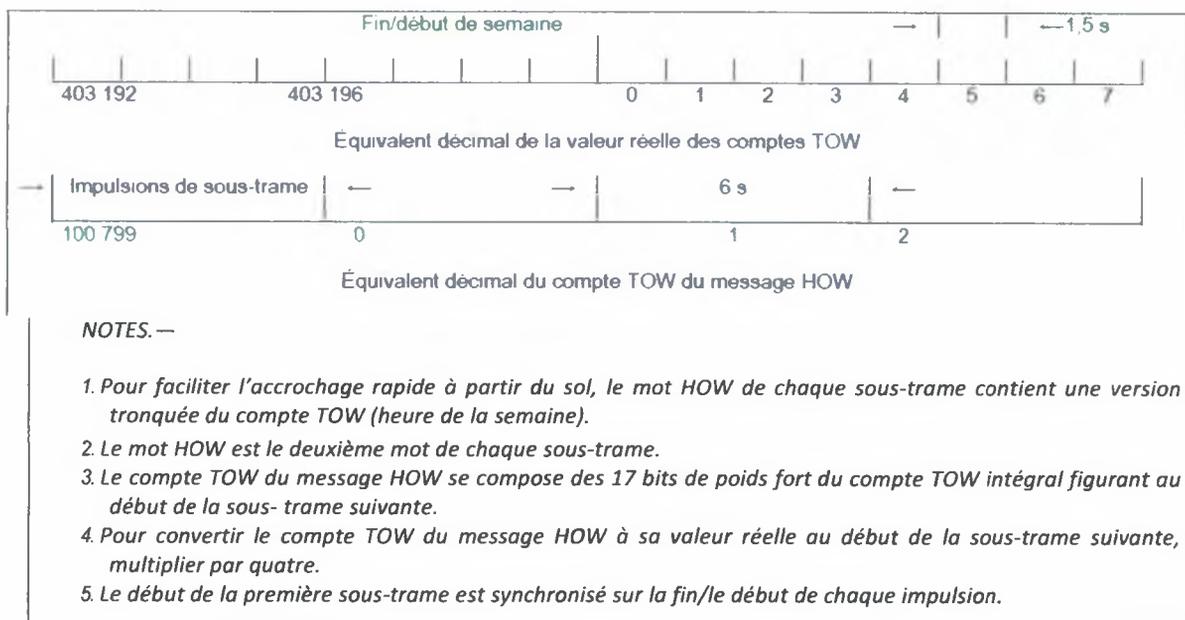
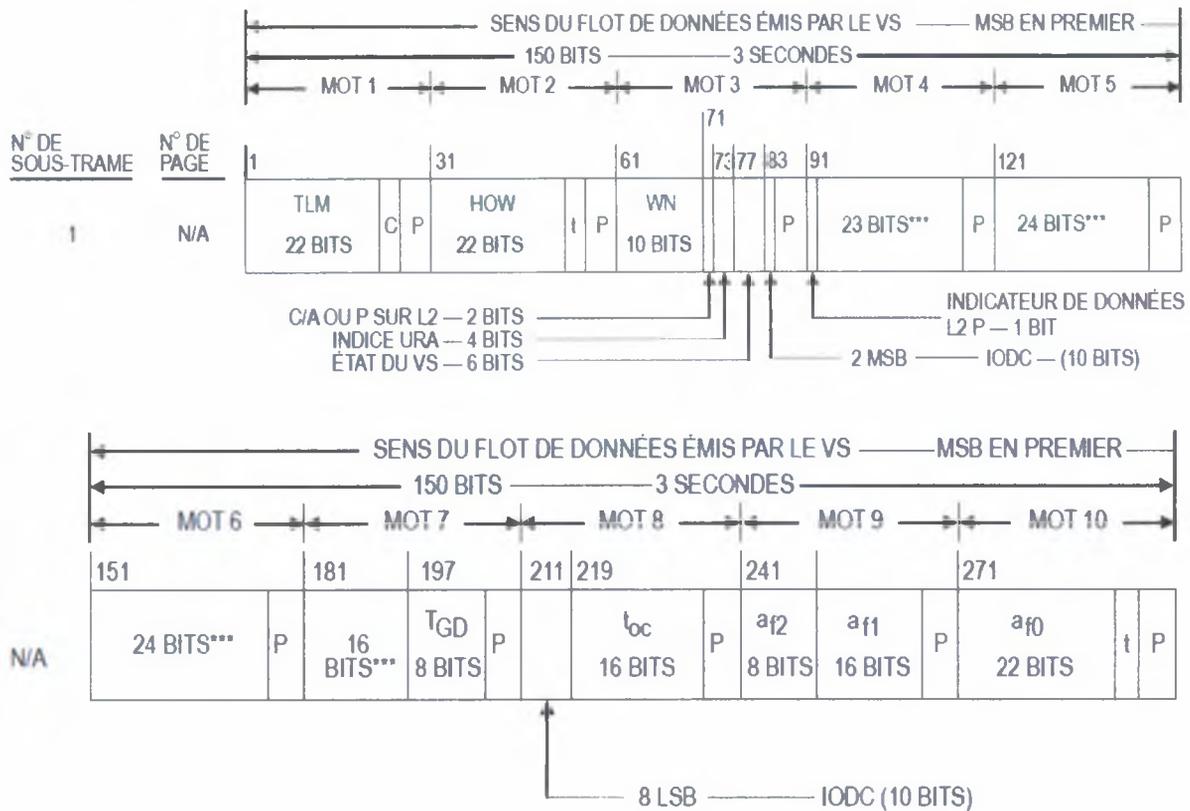


Figure B-5. Schéma temporel du HOW



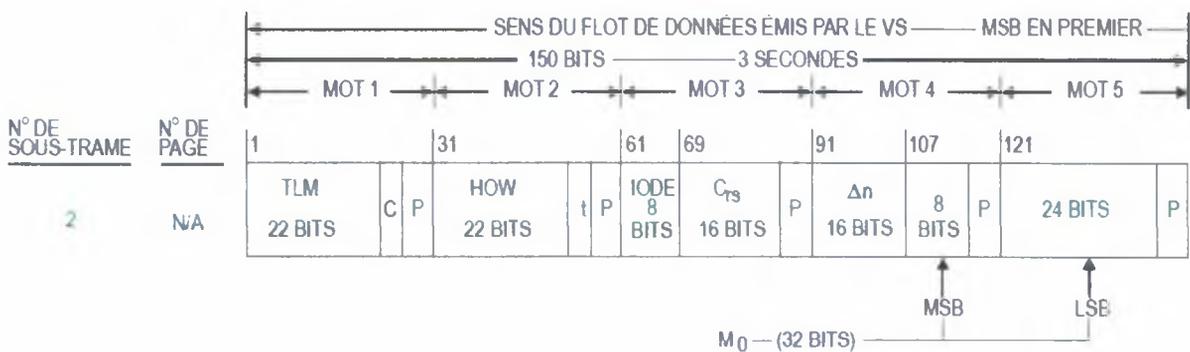
***Réservé(s)

P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 1 de 11)

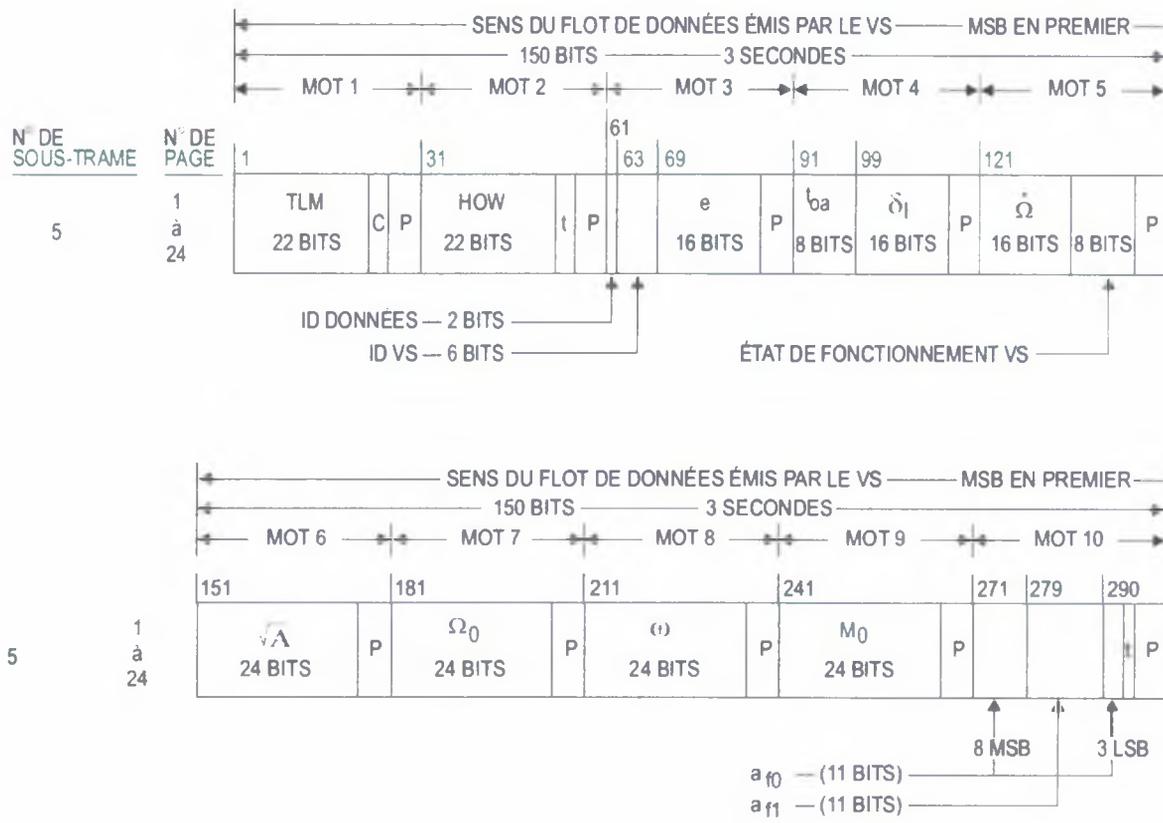


P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

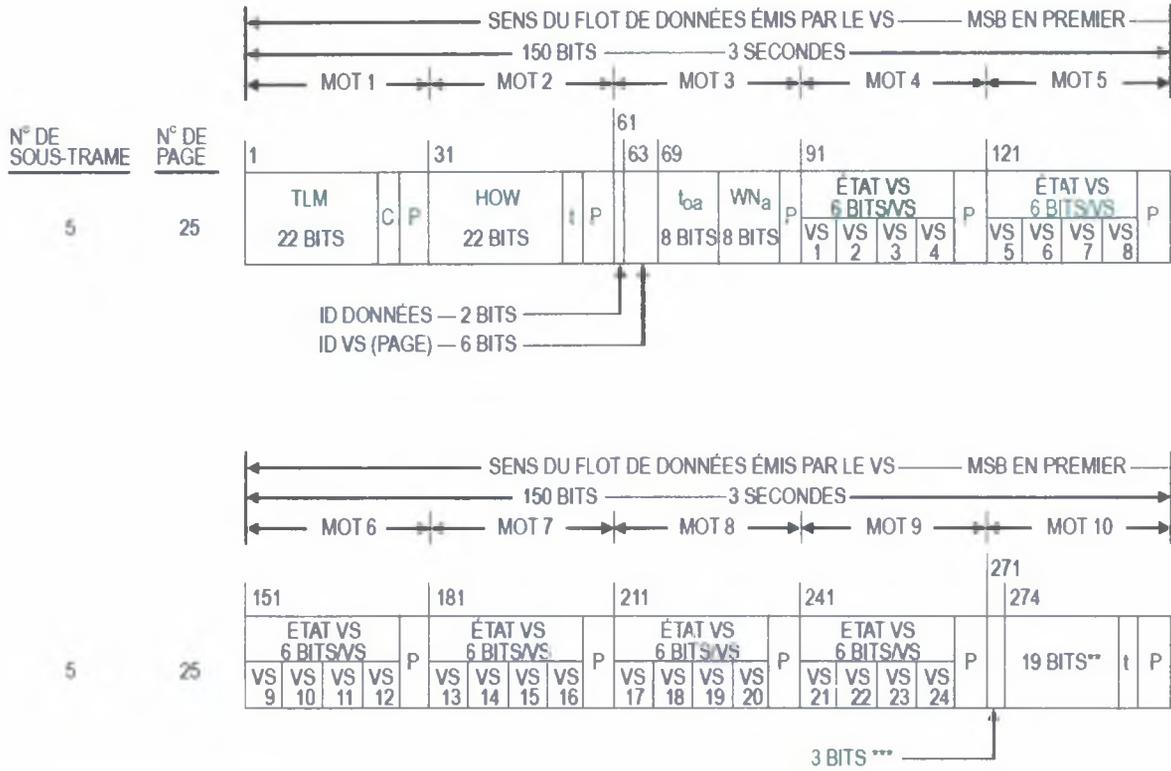
Figure B-6. Format des données (page 3 de 11)



P= 6 bits de parité
t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité
C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Note. — les pages 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 et 10 de la sous-trame 4 ont le même format que les pages 1 à 24 de la sous-trame 5

Figure B-6. Format des données (page 4 de 11)



** Réserve(s) pour le système

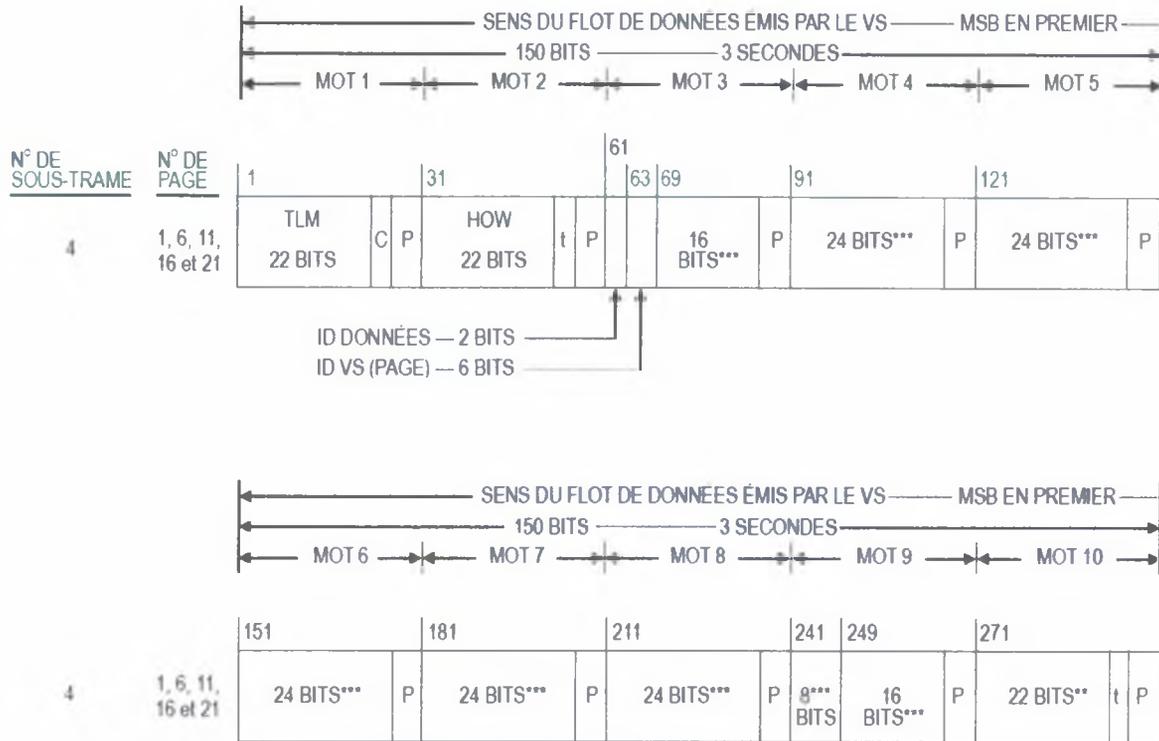
*** Réserve(s)

P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 5 de 11)



** Réserve(s) pour le système

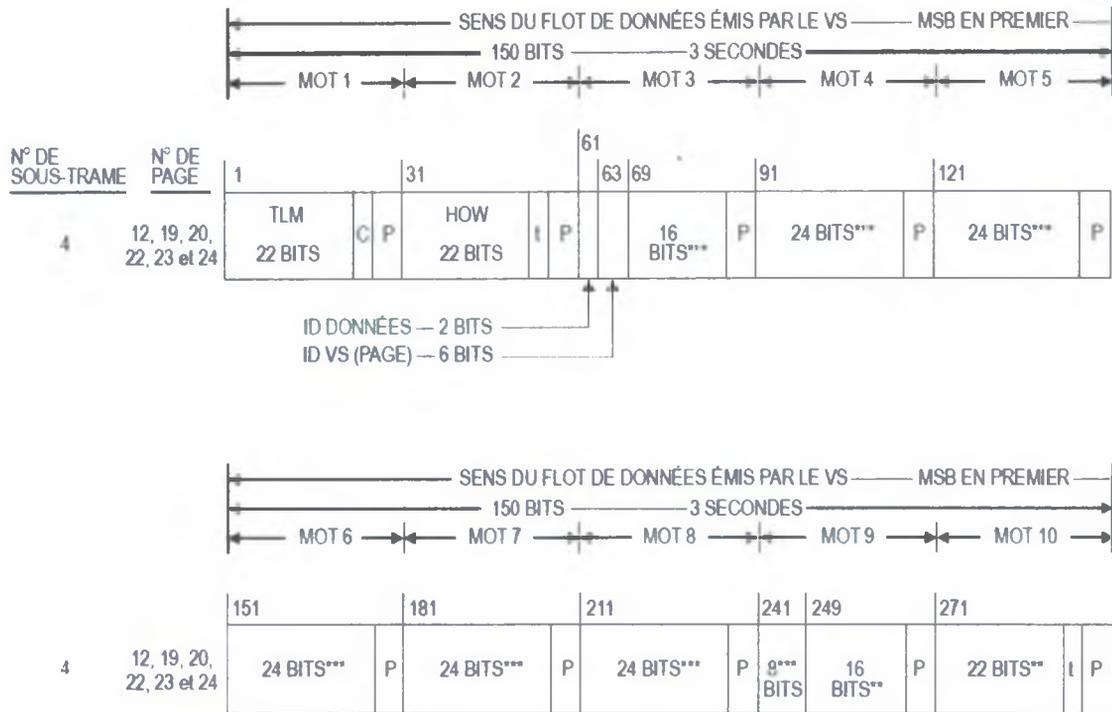
*** Réserve(s)

P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 6 de 11)



** Réserve(s) pour le système

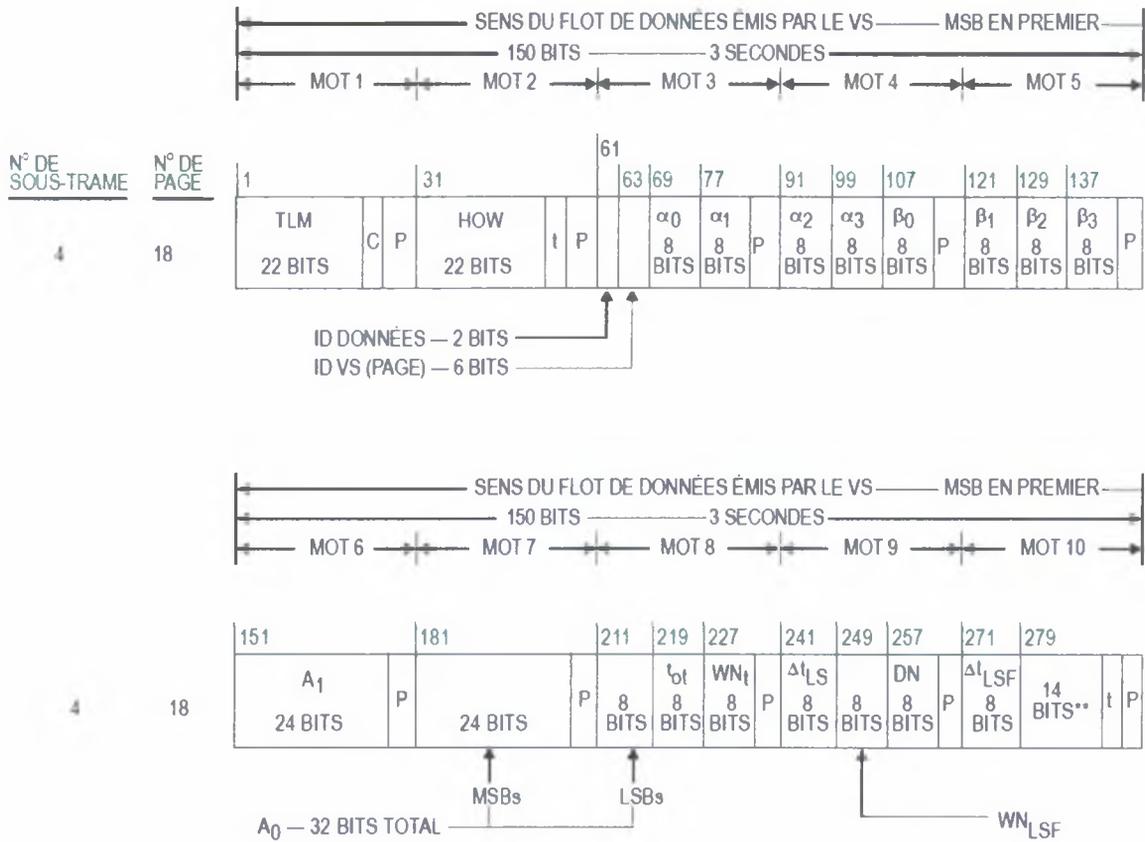
*** Réserve(s)

P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 7 de 11)



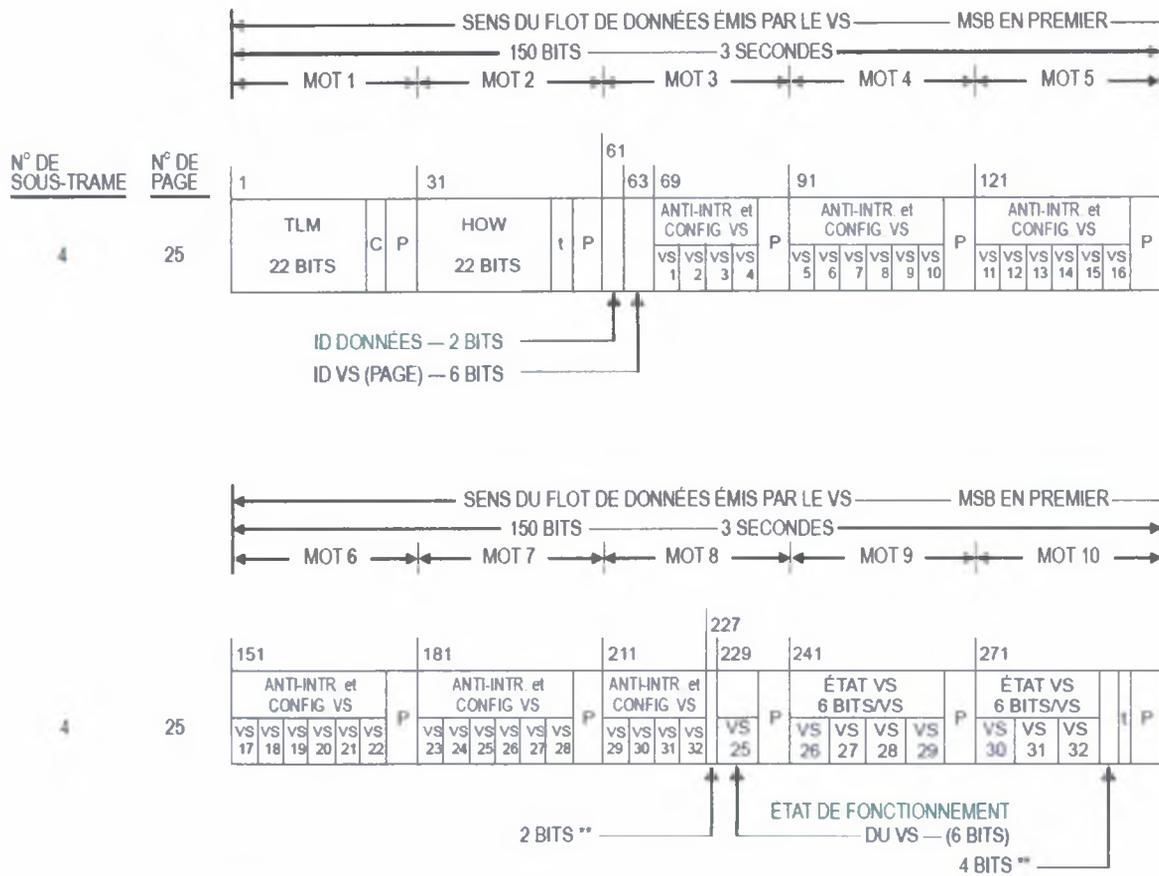
** Réserve(s) pour le système

P = 6 bits de parité

t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité

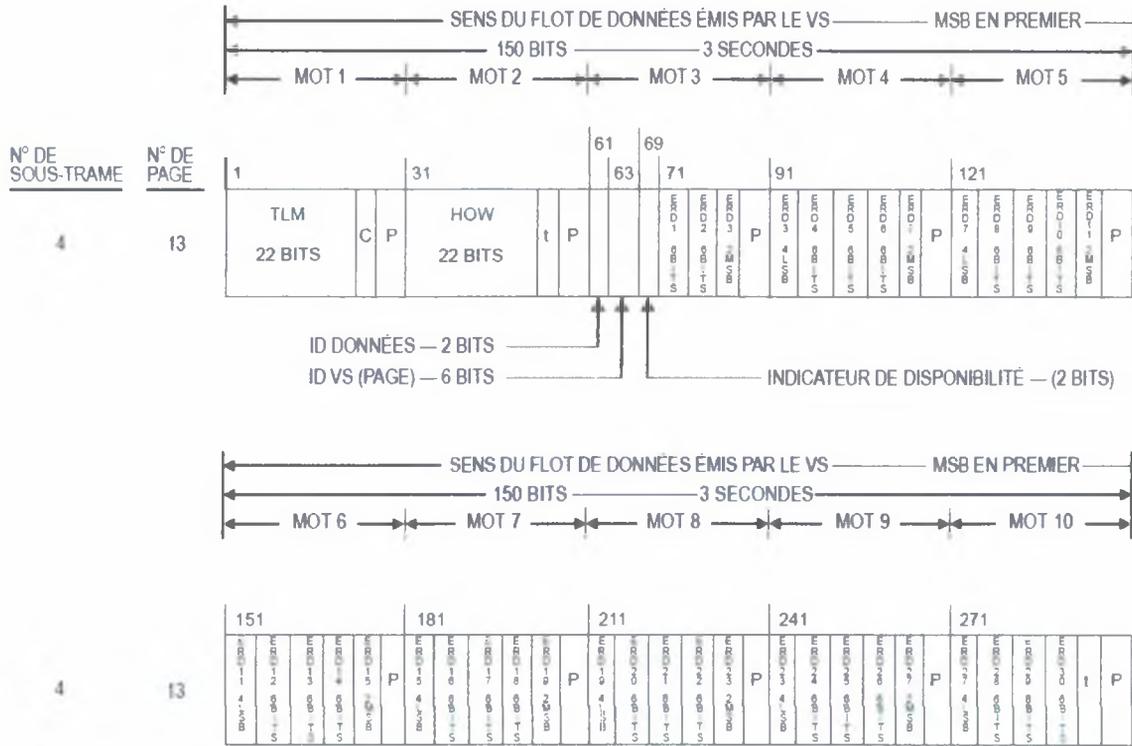
C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 8 de 11)



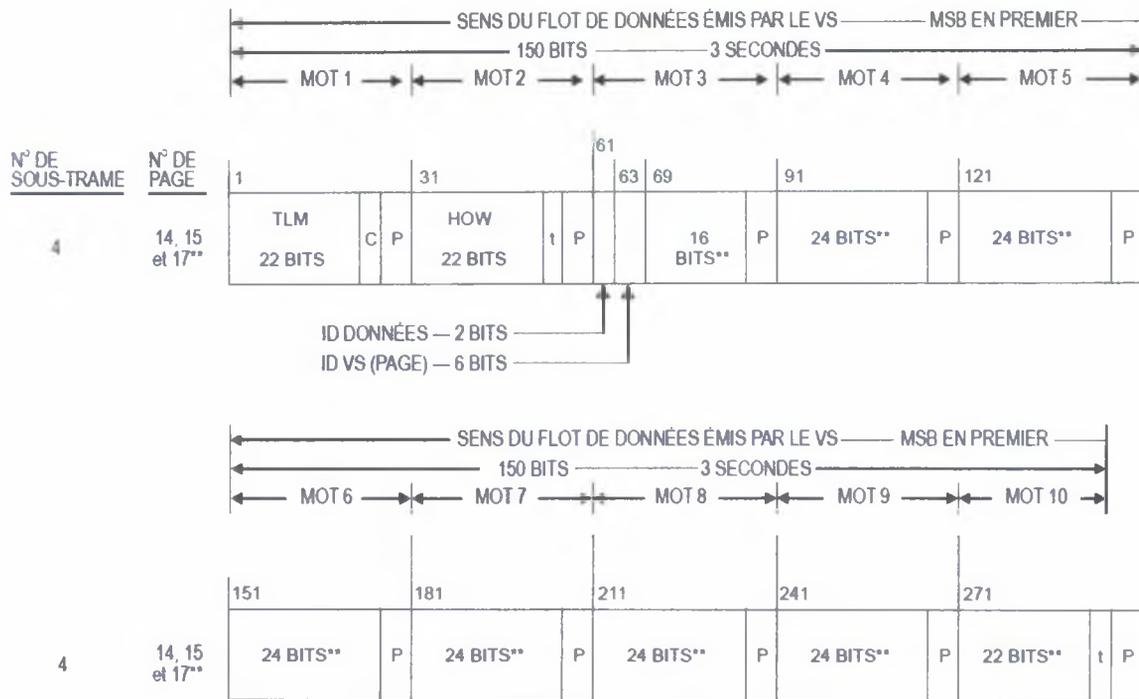
** Réservé(s) pour le système
 P = 6 bits de parité
 t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité
 C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 9 de 11)



P= 6 bits de parité
t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité
C= bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 10 de 11)



** Ces segments des mots 3 à 10 des pages 14 et 15 sont réservés pour le système sur la page 17, ces mêmes segments sont réservés aux messages spéciaux
P = 6 bits de parité
t = 2 bits non significatifs utilisés pour le contrôle de parité
C = bits 23 et 24 du mot TLM (réservés)

Figure B-6. Format des données (page 11 de 11)

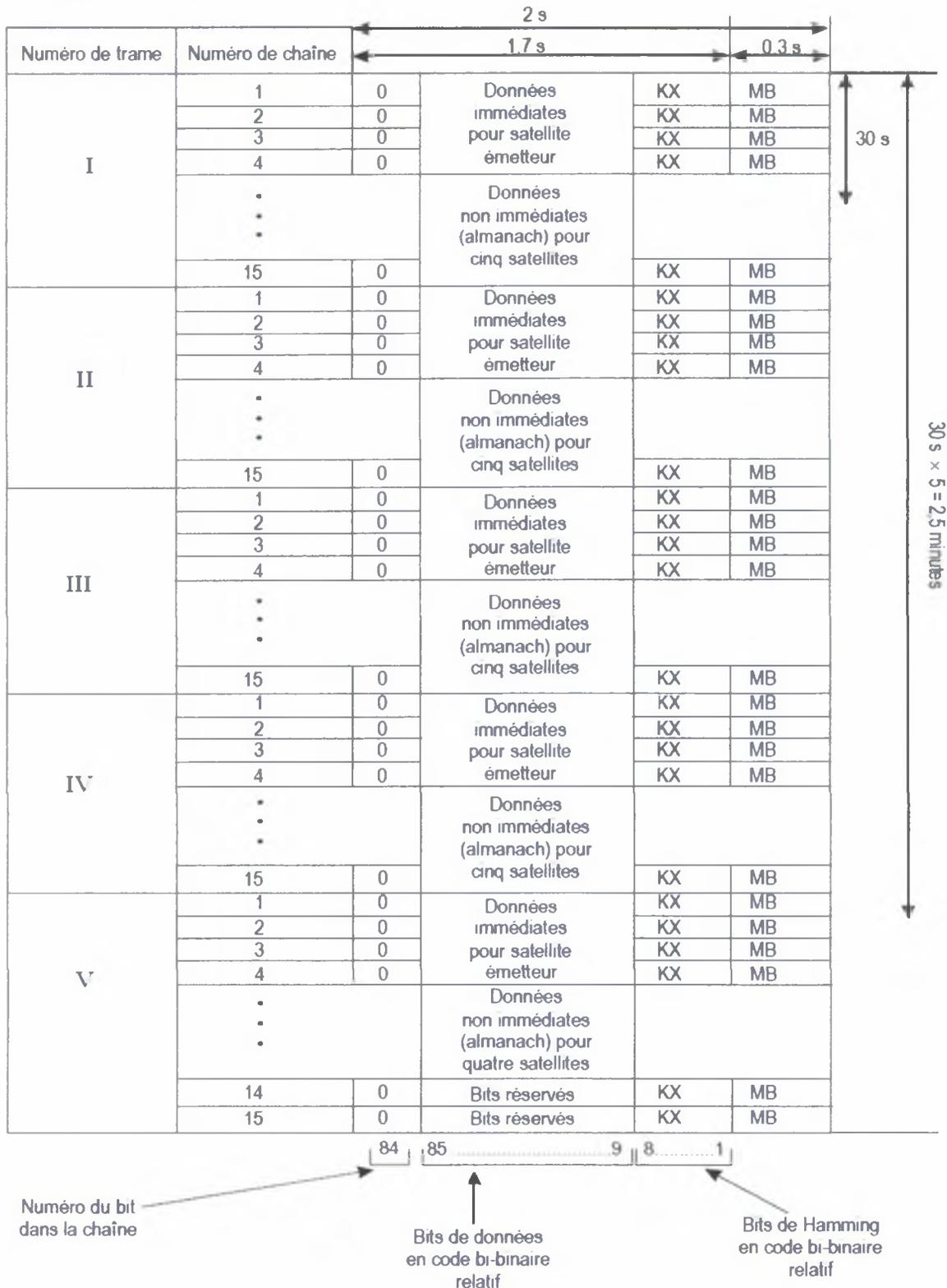


Figure B-7. Structure de la supertrame

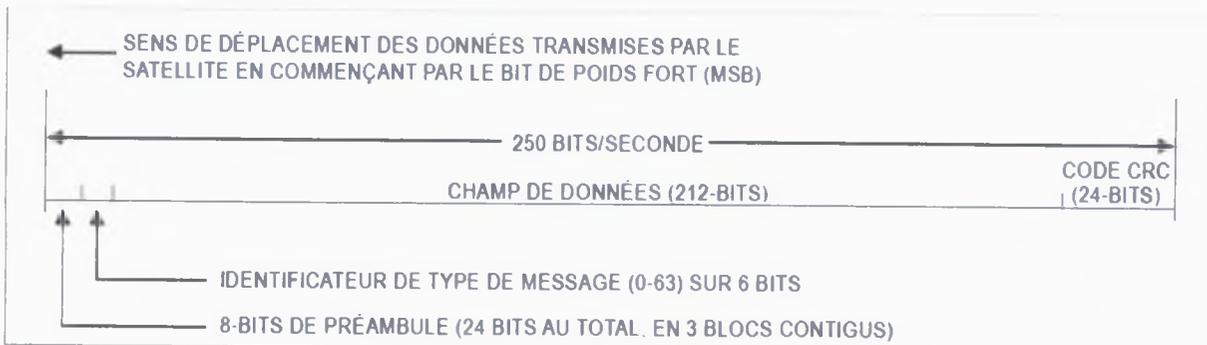
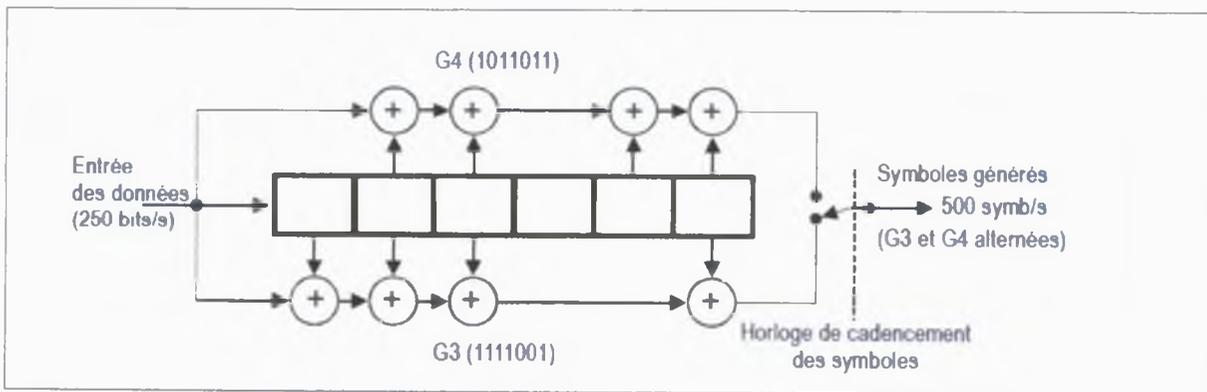
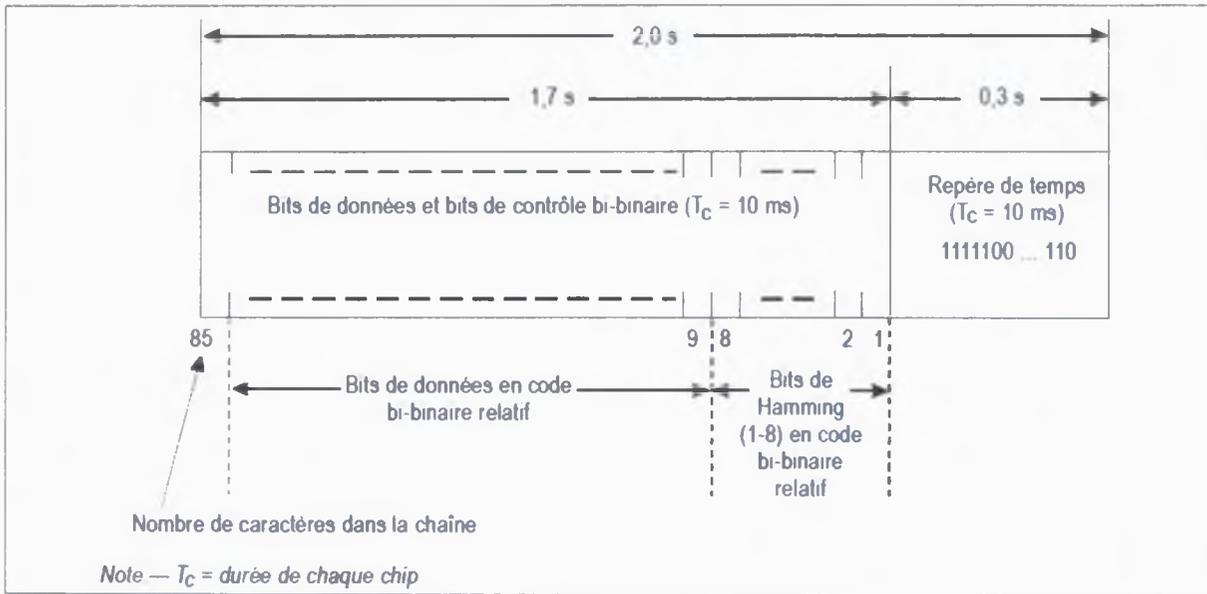
N° de chaîne	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15	
	m	P	B	l _e	Y _d (t ₀)	Y _d (t ₀)	Y _d (t ₀)	ΔN _e	E _n	N _r	N _r	τ _c	ΔN _e	E _n	ω ^A	n ^A	τ ^A _{10s}	λ ^A	τ ^A _{10s}											
(P2)			*																											
(P3)			*																											
(C ₁)																														

Figure B-8. Structure des trames 1 à 4

N° de chaîne	1	m	* P1	12	t ₀	34	x _c ^z (t ₀)	17	x _d (t ₀)	8	KX	MB
	(P2)	2	m	B ₂	t ₀	34	y _c ^z (t ₀)	27	y _d (t ₀)	8	KX	MB
(P3)	3	m	11	1	2	34	z _c ^z (t ₀)	27	z _d (t ₀)	8	KX	MB
(C ₁)	4	m	22	5	3	14	* P ₂	11	N _T	8	KX	MB
(C ₁)	5	m	11	20	3	20	* N ₂	22	t _{gas}	8	KX	MB
(C ₁)	6	m	2	5	10	21	Δt _a	18	E _a	8	KX	MB
(C ₁)	7	m	16	3	16	21	τ _a ^A	22	ΔT _a ^A	8	KX	MB
(C ₁)	8	m	2	3	10	21	λ _a ^A	15	E _a	8	KX	MB
(C ₁)	9	m	14	3	14	21	τ _a ^A	22	ΔT _a ^A	8	KX	MB
(C ₁)	10	m	10	3	10	21	λ _a ^A	15	E _a	8	KX	MB
(C ₁)	11	m	16	3	16	21	τ _a ^A	22	ΔT _a ^A	8	KX	MB
(C ₁)	12	m	10	3	10	21	λ _a ^A	15	E _a	8	KX	MB
(C ₁)	13	m	16	3	16	21	τ _a ^A	22	ΔT _a ^A	8	KX	MB
(C ₁)	14	m	11	10	10	22	B ₂	16	* KP	8	KX	MB
(C ₁)	15	m	4	11	11	22	*	16	*	8	KX	MB

* Bits réservés dans la trame.

Note. — La tenue des données, la définition et la signification des paramètres sont données aux § 3.2.1.3 et 3.2.1.4. Les données supplémentaires transmises par GLONASS-M sont indiquées en gris dans la figure.



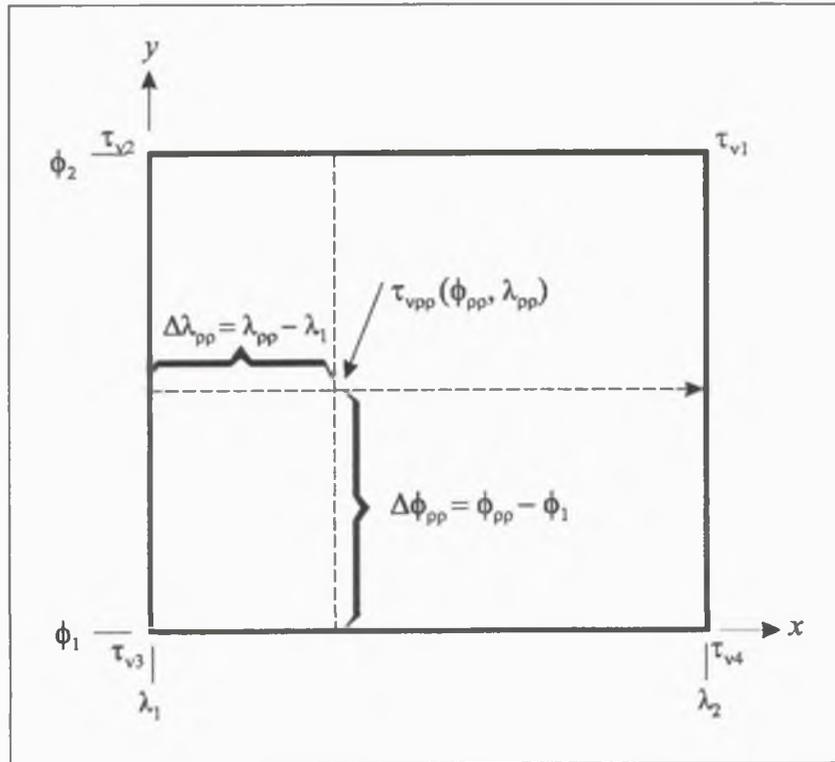


Figure B-13. Interpolation du retard ionosphérique à partir de quatre points IGP

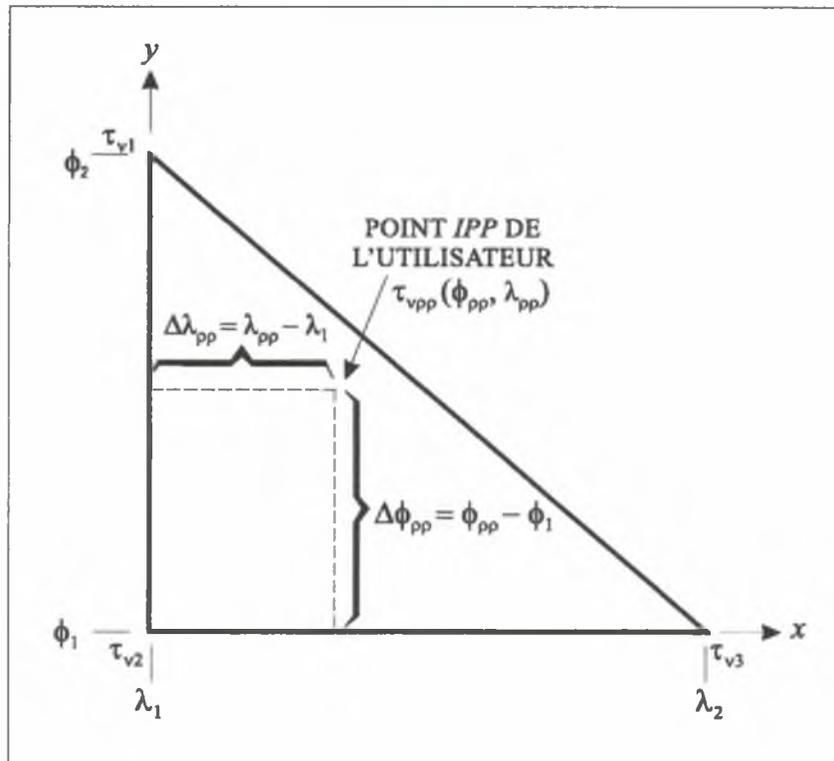


Figure B-14. Convention de numérotation IGP (trois points IGP)

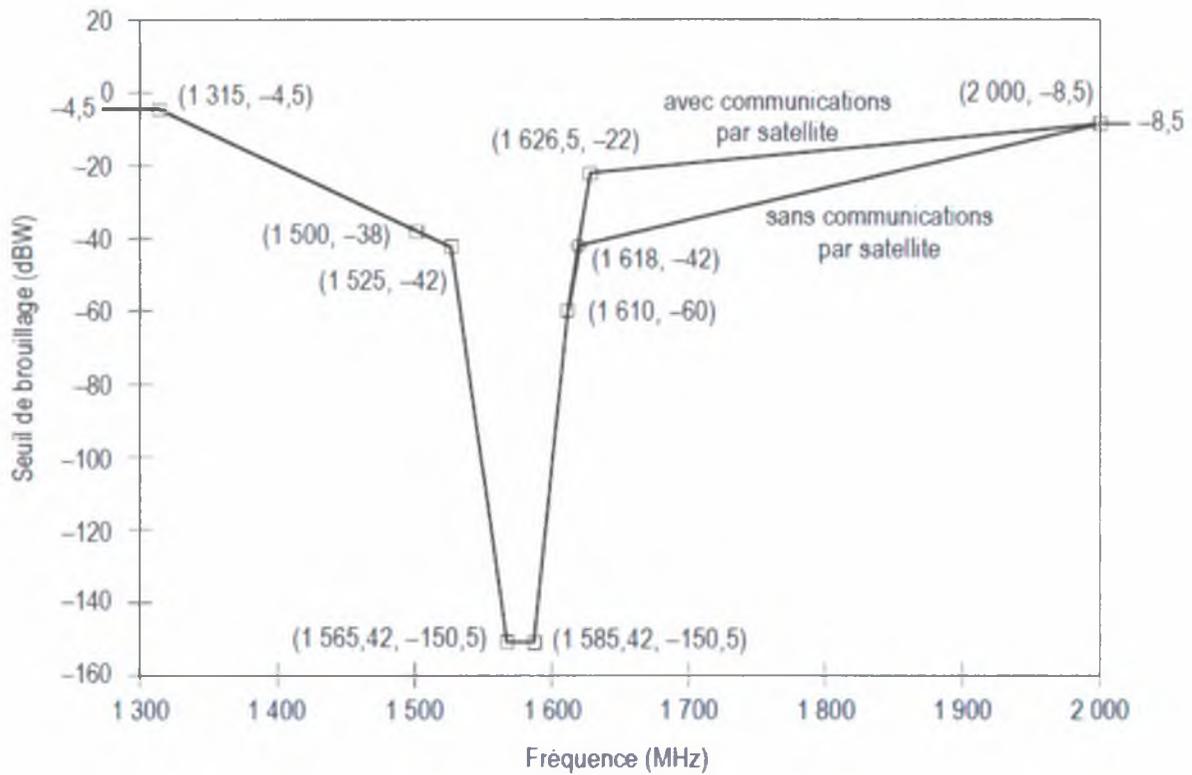


Figure B-15. Brouillage par ondes entretenues : seuils de brouillage des récepteurs GPS et SBAS en mode de navigation stabilisée

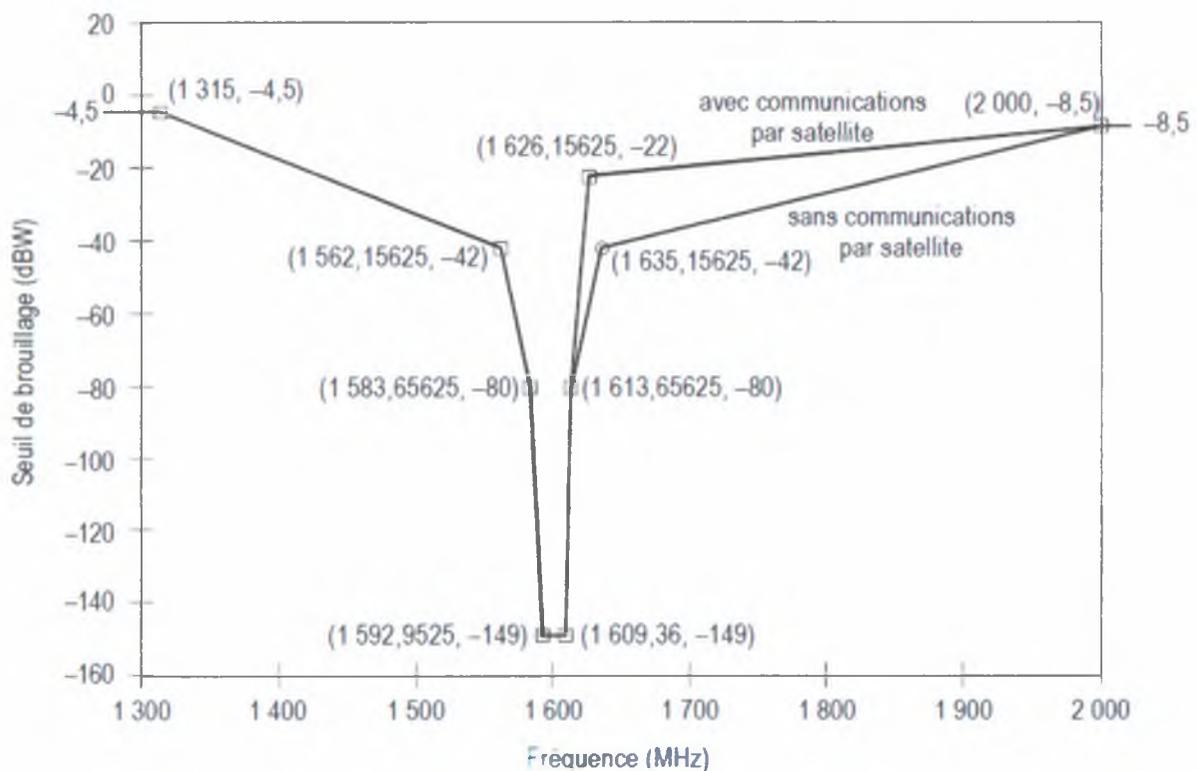


Figure B-16. Brouillage par ondes entretenues : seuils de brouillage des récepteurs GLONASS utilisés pour les approches de précision

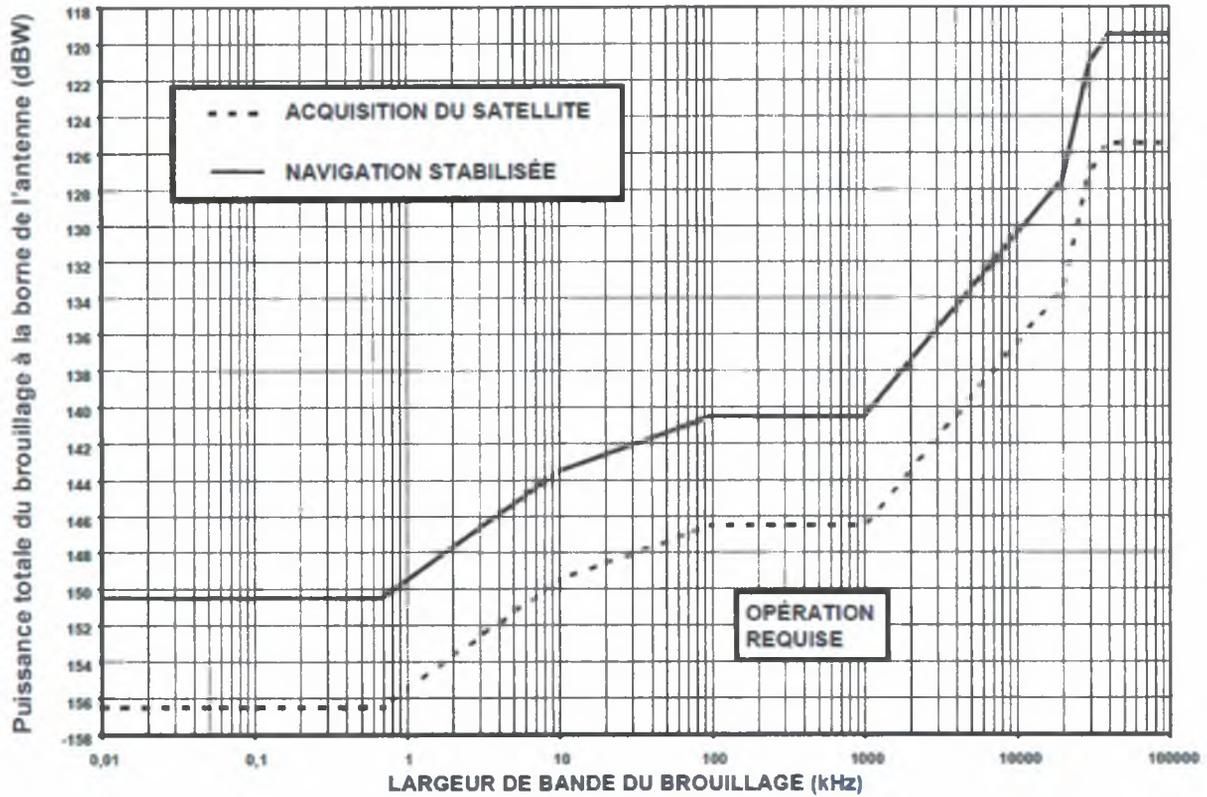


Figure B-17. Seuil de brouillage en fonction de la largeur de bande (récepteurs GPS et SBAS)

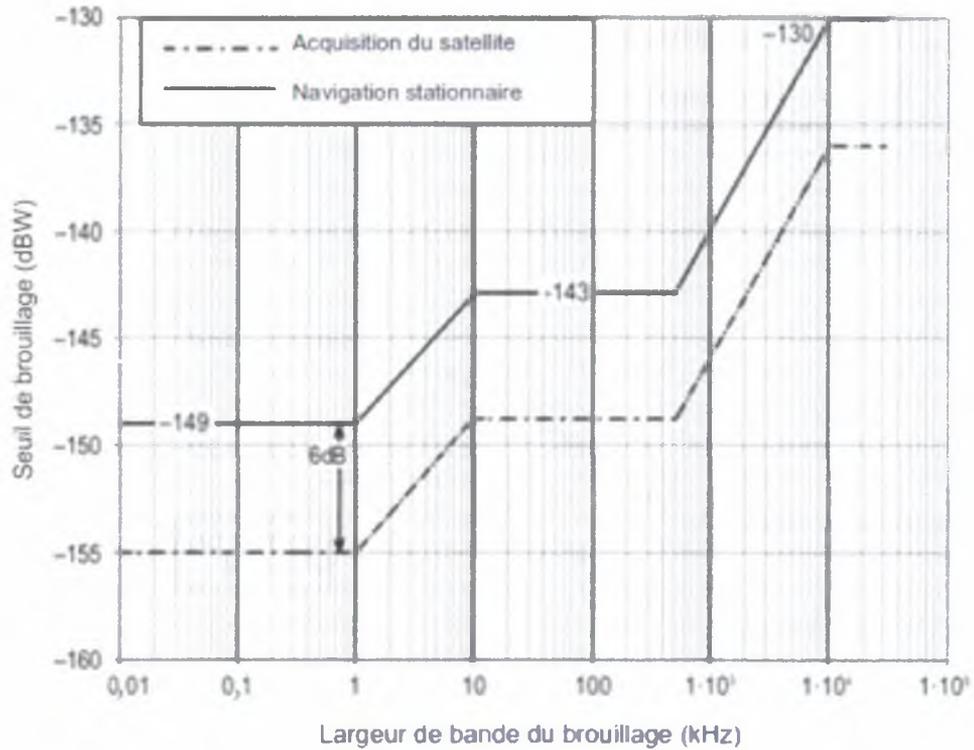


Figure B-18. Seuil de brouillage en fonction de la largeur de bande (GLONASS)

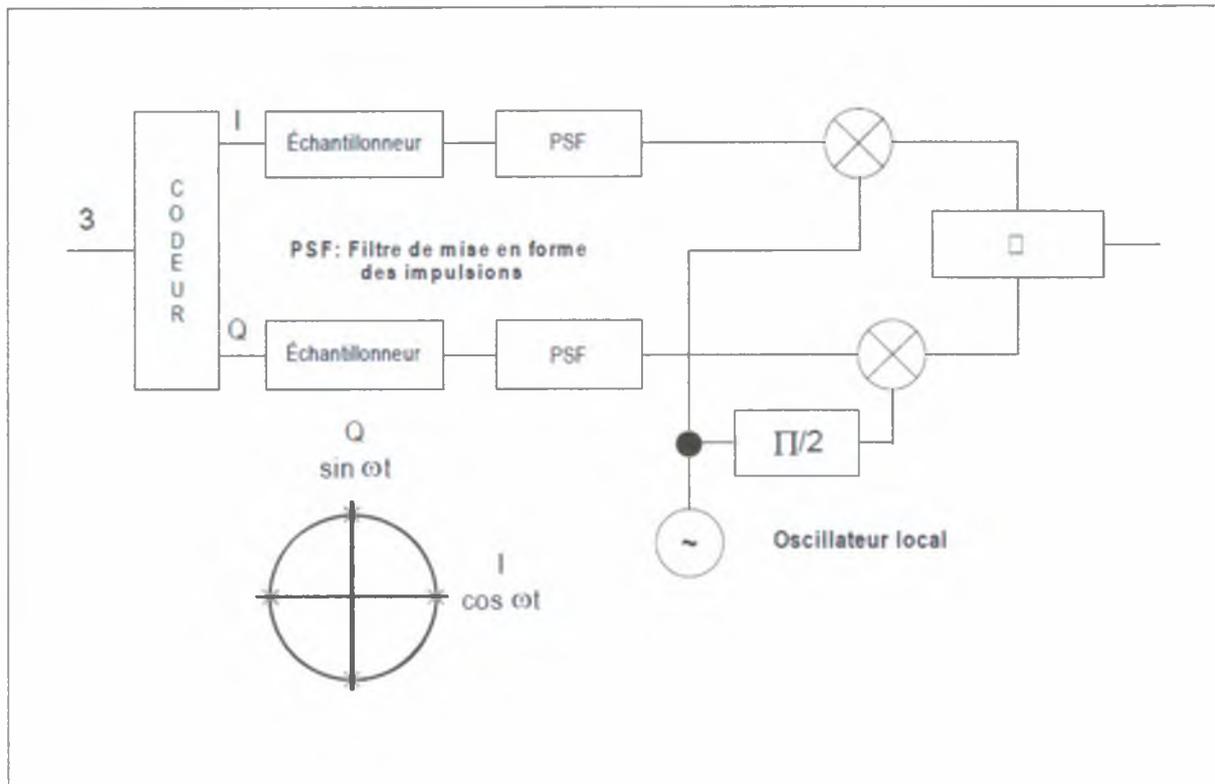


Figure B-19. Exemple de modulation de données