

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 RADAR PRIMAIRE (PSR)

1.6.1 PRIMARY RADAR (PSR)

NIL

1.6.2 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

NIL

1.6.3 SURVEILLANCE DEPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION (ADS-B)

1.6.3 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE - BROADCAST (ADS-B)

1.6.3.1 Définition de l'ADS-B

1.6.3.1 Definition of ADS-B

La Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) est un moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) is a mean by which aircraft, aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and other, as required, on a data link operating in broadcast mode.

1.6.3.2 Services rendus

1.6.3.2 Services provided

Le Service de la Navigation Aérienne en Nouvelle-Calédonie (SNA-NC), fournisseur de services ATS en Nouvelle-Calédonie, a validé l'utilisation des informations ADS-B pour fournir les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte aux aéronefs équipés et certifiés dans la zone de visibilité ADS-B.

The Air Navigation Service in New Caledonia (SNA-NC), provider of ATS services in New Caledonia, has validated the use of ADS-B information to provide control, flight information and alert services to aircraft equipped and certified in the ADS-B visibility area.

Cette utilisation permet, pour les aéronefs équipés et certifiés, de détecter des erreurs de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre des services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

This use allows, for equipped and certified aircraft, to detect errors in lateral track, flight level, or coordination, and to monitor trajectories in the context of control, information and alert services.

1.6.3.3 Obligation d'emport ADS-B

1.6.3.3 ADS-B carriage requirement

Les exigences en matière d'emport ADS-B sont précisées dans la partie GEN 1.5.

The requirements related to carriage of ADS-B are described in part GEN 1.5.

1.6.4 MULTILATERATION

1.6.4 MULTILATERATION

1.6.4.1 Définition

1.6.4.1 Definition

Un système de multilatération est composé de plusieurs balises qui reçoivent les signaux émis par le transpondeur d'un avion pour le localiser. Ces signaux sont soit spontanés (squitters du Mode S), soit des réponses (Mode A+C ou Mode S) aux interrogations de ces balises. La localisation se fait grâce au principe de différence de temps d'arrivée de ces signaux. Ce système est actuellement déployé en Nouvelle-Calédonie.

Multilateration system is composed of several beacons that receive the transmissions of the transponder of an aircraft to locate it. These transmissions are either spontaneous (squitters of Mode S), or replies (Mode A+C or Mode S) to interrogations of these beacons. The localisation is done thanks to the principle of the time difference of arrival of these transmissions. This system is currently deployed in New Caledonia.

1.6.4.2 Services rendus

1.6.4.2 Services provided

Le Service de la Navigation Aérienne en Nouvelle-Calédonie (SNA-NC), fournisseur de services ATS en Nouvelle-Calédonie, a validé l'utilisation des informations fournies par le système de multilatération pour fournir les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte aux aéronefs équipés et certifiés dans la zone de visibilité du système de multilatération.

The Air Navigation Service in New Caledonia (SNA-NC), provider of ATS services in New Caledonia, has validated the use of information provided by the multilateration system to provide control, flight information and alert services to aircraft equipped and certified in the multilateration system visibility area.

Cette utilisation permet, pour les aéronefs équipés et certifiés, de détecter des erreurs de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre des services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

This use allows, for equipped and certified aircraft, to detect errors in lateral track, flight level, or coordination, and to monitor trajectories in the context of control, information and alert services.

1.6.4.3 Obligation d'emport transpondeur

1.6.4.3 Transponder carriage requirement

Les exigences en matière d'emport transpondeur sont précisées dans la partie GEN 1.5.

The requirements related to carriage of transponder are described in part GEN 1.5.

1.6.4.4 Rappel sur les modalités d'activation du transpondeur

1.6.4.4 Reminder on how to activate the transponder

Le transpondeur doit être activé lorsque l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

The transponder must be activated when the aircraft leaves its parking position to take-off, until it comes to rest in the designated parking position, after all engines or all propellers are stopped.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank