

12 DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 26.06.14.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 01.01.16 Bulletin 15/53.

56 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

71 Demandeur(s) : THALES Société anonyme — FR.

72 Inventeur(s) : BILLAUD PHILIPPE et DUPONT
LEON.

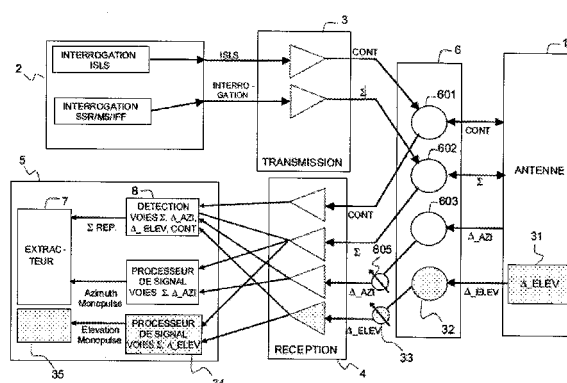
73 Titulaire(s) : THALES Société anonyme.

74 Mandataire(s) : MARKS & CLERK FRANCE Société
en nom collectif.

54 RADAR SECONDAIRE.

57 Le radar comporte :

- une antenne secondaire (1) composée d'un ensemble de colonnes d'éléments rayonnants placées chacune dans un plan vertical, ladite antenne comportant un circuit de distribution hyperfréquence des colonnes pour former une voie somme (Σ) et une voie différence en azimut;
- des moyens de transmission (3, 6) et des moyens (2) de génération de signaux d'interrogation, lesdits signaux étant transmis via la dite antenne (1) vers une cible;
- des moyens de réception (4, 6) et des moyens de traitement (5) des signaux reçus via ladite antenne (1) en réponse auxdits signaux d'interrogation, lesdits moyens de traitement calculant la localisation en azimut de ladite cible à partir des signaux reçus par les voies somme et différence en azimut, une information d'altitude de ladite cible étant codée dans les signaux reçus;
- un circuit (31) de distribution hyperfréquence des lignes formées par les éléments rayonnants des différentes colonnes, lesdites lignes étant situées dans un plan horizontal afin de réaliser une voie différence en élévation, les moyens de traitement (5) calculant (4) l'altitude de ladite cible à partir des signaux reçus par ladite voie différence en élévation.



RADAR SECONDAIRE

La présente invention concerne un radar secondaire, elle s'applique notamment pour sécuriser le trafic aérien à l'approche des aéroports.

5

L'accroissement du trafic en approche des aéroports induit un rapprochement des avions. Dans la phase d'approche d'aéroport, les avions se resserrent tout naturellement et les écarts d'altitude entre les avions diminuent. Une erreur de mesure d'altitude peut donc avoir des
10 conséquences graves. En radar secondaire, l'altitude d'un avion est transmise au radar via le code C par le transpondeur de l'avion. C'est donc une information reçue par l'interrogateur et non une mesure classiquement effectuée par un radar primaire. Cette information peut donc être entachée d'erreur. Cependant, le mode S avec son code correcteur d'erreur en limite
15 la probabilité d'occurrence.

Néanmoins, l'altitude est une mesure faite à bord de l'avion par l'altimètre à partir de la pression atmosphérique. Suivant la phase du vol, approche ou en route, le pilote compense la valeur de l'altimètre par la pression standard 1013.2 mbar (en route) ou la pression QNH (en approche). Il en
20 résulte la possibilité d'erreur humaine, de la part du pilote, ou d'erreur matérielle, de la part de l'altimètre notamment. Les sources d'erreur peuvent en fait être multiples : erreur sur la pression de référence, erreur sur la saisie de la pression de référence, mauvaise mesure barométrique locale, défaut de fonctionnement de la sonde notamment.

25 Il est à noter qu'en fonction de la pression atmosphérique locale, une incertitude réelle allant par exemple jusqu'à +/- 400 mètres peut survenir.

Ainsi, un problème technique à résoudre est de sécuriser l'information transmise par un avion en mode C à partir de la pression atmosphérique mesurée par l'altimètre de bord.

30

Un but de l'invention est notamment de résoudre ce problème technique, de façon fiable et économique. A cet effet, l'invention a pour objet un radar secondaire, comportant au moins :

- une antenne secondaire composée d'un ensemble de colonnes
35 d'éléments rayonnants placées chacune dans un plan vertical, ladite

- antenne comportant un circuit de répartition hyperfréquence verticale, par colonne, des signaux reçus par les éléments rayonnants 19 de ladite colonne et un circuit de répartition hyperfréquence horizontale des colonnes pour former une voie somme (Σ) et une voie différence en azimut (Δ_AZI) ;
- 5 - des moyens d'émission et des moyens de génération de signaux d'interrogation, lesdits signaux étant transmis via la dite antenne vers une cible ;
- 10 - des moyens de réception et des moyens de traitement des signaux reçus via ladite antenne en réponse auxdits signaux d'interrogation, lesdits moyens de traitement calculant la localisation en azimut de ladite cible à partir des signaux reçus par les voies somme et différence en azimut, une information d'altitude de ladite cible étant codée dans les signaux reçus ;
- 15 ledit radar comportant en outre un circuit de répartition hyperfréquence combinant :
- la répartition hyperfréquence verticale des signaux issus des éléments rayonnants par sommation pondérée en amplitude et phase pour former un signal différence en élévation (Δ_ELEV') par colonne et ;
- 20 - la répartition hyperfréquence horizontale des signaux différence en élévation (Δ_ELEV') des différentes colonnes reçus par leurs éléments rayonnants, par sommation pondérée en amplitude et phase afin de former une voie différence en élévation (Δ_ELEV) dans la direction du faisceau de ladite antenne,
- 25 les moyens de traitement calculant l'altitude de ladite cible à partir de la comparaison des signaux reçus par ladite voie Somme (Σ) et par ladite voie différence en élévation (Δ_ELEV).

Dans un mode de réalisation possible, les moyens de traitement comparent la valeur d'altitude donnée par ladite information transmise par le signal reçu

30 avec la valeur d'altitude calculée, une indication d'erreur potentielle en altitude étant émise lorsque ladite différence entre les deux valeurs est supérieure à un seuil donné lors de la détection d'une cible tel qu'un

message plot radar. Une alerte est par exemple émise pour une cible donnée lorsque l'occurrence de ladite différence est supérieure au seuil donné au-delà d'un nombre donné de tours d'antennes consécutifs.

5 Lesdits circuits de distribution hyperfréquence sont par exemple implantés sur ladite antenne, une galette RF de joint tournant transmettant les signaux de ladite voie différence en élévation vers des circuits de réception dédiés à ladite voie.

L'information d'altitude est par exemple transmise via un code C. Le signal d'interrogation est par exemple de type SSR, Mode S ou IFF.

10 Ledit radar comporte par exemple des moyens de détection aptes à exploiter la différence en azimuth ou en élévation des réponses issues de deux cibles proches pour détecter la présence desdites cibles.

Avantageusement, il intègre par exemple une fonction de réception des « squitters » ADS-B par ledit diagramme somme Σ et par le diagramme de
15 contrôle CONT, les interrogations étant adaptées aux échanges ADS-B.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à l'aide de la description qui suit, faite en regard de dessins annexés qui représentent :

- 20 - la figure 1, une architecture d'un radar secondaire selon l'art antérieur ;
- les figures 2a, 2b et 2c, un mode d'obtention des voies somme et différence en azimuth selon l'art antérieur ;
- la figure 3, un exemple d'architecture d'un radar secondaire selon l'invention ;
- 25 - les figures 4a et 4b, un exemple d'antenne secondaire avec un mode d'obtention possible des voies somme et différence en élévation ;
- la figure 5, une illustration des diagrammes d'antenne somme et différences en élévation ;
- la figure 6, un exemple d'exploitation d'un radar selon l'invention.

30

La figure 1 illustre l'architecture d'un radar secondaire selon l'art antérieur. Le radar comporte une antenne SSR 1, ou IFF par exemple, constituée par des

barreaux, ou colonnes, parallèles situés sensiblement dans un plan vertical, chaque barreau étant lui-même constitué par des éléments rayonnants. Dans un mode de réalisation typique, l'antenne comporte 35 colonnes, chaque colonne 10 comportant 11 éléments rayonnants. On constitue ainsi une

5 antenne à large ouverture verticale, dite LVA (« large vertical aperture »), présentant une largeur de l'ordre de 9 mètres, et une hauteur de l'ordre d'un mètre.

L'antenne 1 assure le rayonnement des interrogations, à 1030 MHz, et la captation des réponses, à 1090 MHz, issues des transpondeurs à bord des

10 aéronefs.

Les autres unités composant le radar sont notamment les suivantes :

- une unité 2 de gestion spatio-temporelle, générant les interrogations secondaire mode S en fonction des tâches à effectuer avec les cibles prédites présentes dans le lobe principal, cette entité élabore
- 15 notamment les interrogations SSR, MS et IFF ainsi que les interrogations ISLS ;
- un émetteur 3, convertissant en signaux RF de forte puissance les interrogations à rayonner par l'antenne 1 ;
- un récepteur 4, démodulant les signaux RF reçus par l'antenne 1 ;
- 20 - une unité 5 de traitement des signaux et des données, détectant et décodant les réponses reçues dans le lobe principal de l'antenne ;
- une unité RF 6 assurant le transfert des signaux RF depuis et vers les diagrammes d'antenne, à cet effet elle comporte classiquement des circulateurs hyperfréquence 601, 602, 603 aiguillant les signaux de
- 25 transmission et de réception vers et depuis l'antenne.

Dans les radars actuels, classiquement les diagrammes utilisés sont :

- En émission, les diagrammes somme Σ et contrôle CONT, pour l'interrogation des avions dans le lobe principal de l'antenne ;
- 30 - En réception, les diagrammes somme Σ et contrôle CONT pour la détection des réponses dans le lobe principal et la voie différence en azimut Δ_AZI pour la localisation fine de la cible dans le lobe principal de l'antenne. La voie Δ_AZI peut aussi être utilisée pour la détection en cas de réponses emmêlées

Les principales fonctions de l'unité RF 6 sont les circulateurs 601, 602, 603 et classiquement le déphaseur 605 permettant la mise en phase des signaux reçus sur les diagrammes somme Σ et différence en azimut Δ_AZI .

Une fois transposés en bande de base par le récepteur 4, les signaux issus
5 des voies somme Σ , CONT (quelquefois Δ_AZI) sont exploités par l'unité 5 de traitement du signal pour détecter les réponses des transpondeurs présents dans le lobe principal, puis pour établir pour chaque réponse le dépointage de la réponse dans le lobe principal en azimut. Ceci est réalisé en exploitant les signaux de la voie somme Σ et simultanément ceux issus de
10 la voie différence Δ_AZI , par la fonction dénommée classiquement « monopulse en azimut ».

Au niveau du traitement des données 5, les réponses reçues sont assemblées pour constituer un plot et la position azimutale de la cible ainsi détectée est calculée à partir de la position de l'axe de l'antenne et du
15 dépointage de chaque réponse (monopulse d'azimut) retenue pour constituer le plot.

Les figures 2a, 2b et 2c illustrent un mode d'obtention possible des voies sommes Σ et différence en azimut Δ_AZI selon l'art antérieur.

20 La figure 2a illustre la formation du lobe en élévation Σ' . Plus particulièrement elle représente une colonne 10 d'éléments rayonnants 19 et un répartiteur vertical 40, ou circuit de distribution hyperfréquence. Les éléments rayonnant 19 sont connectés au répartiteur 40. Ce dernier réalise le lobe en élévation Σ' par pondération en amplitude et phase des signaux de chaque élément
25 rayonnant 19. Un signal Σ' est ainsi réalisé pour chaque colonne 10.

La figure 2b illustre la réalisation des diagrammes somme Σ , différence en azimut Δ_AZI et contrôle CONT. Ces diagrammes sont réalisés classiquement au moyen d'un répartiteur horizontal 21, à partir des signaux Σ' des 35 colonnes pondérés en amplitude et en phase et de la colonne
30 arrière pour la voie CONT.

La figure 2c présente par deux courbes 28, 29 les diagrammes d'antenne en fonction de l'angle d'azimut θ . Une première courbe 28 représente le diagramme somme Σ dont le maximum correspond à la direction de la normale 20 à l'antenne au niveau de la colonne centrale, ce diagramme Σ
35 étant symétrique par rapport à la normale 20. Une deuxième courbe 29

représente la voie différence Δ_AZI en azimuth, symétrique par rapport à la normale 20 de l'antenne, présentant une valeur sensiblement nulle dans la direction de la normale. Comme cela est bien connu, la voie différence Δ_AZI permet de localiser précisément les cibles en azimuth dans le lobe principal de l'antenne (fonction appelée monopulse d'azimut).

La figure 3 illustre une architecture possible d'un radar selon l'invention. Avantageusement, l'invention utilise la dimension verticale de l'antenne secondaire 1, c'est-à-dire sa hauteur, pour former une voie différence en élévation. La hauteur est suffisante pour effectuer une mesure d'élévation d'une précision suffisante, en utilisant le dispositif selon l'invention, pour effectuer des mesures d'altitude des avions à l'approche des aéroports afin de valider les informations d'altitude, attendues par le contrôleur ATC en fonction des consignes de correction de pression 1013.2 mbar ou QNH, transmises via le code C ou tout autre message.

Plus précisément, avantageusement, un radar selon l'invention effectue une mesure de l'élévation d'un avion à partir des mêmes réponses que celles utilisées pour la détection et le décodage du code C en SSR comme en mode S comme en IFF. Il n'y a donc pas de transaction supplémentaire pour accroître la fiabilité de l'information de code C, puisque c'est le signal véhiculant ce code C qui est exploité pour effectuer les mesures d'élévation.

Cette mesure est effectuée sur la base d'une fonction monopulse d'élévation, de manière totalement analogue à la fonction monopulse d'azimut. Ainsi, chaque réponse reçue de la cible, l'avion, quel que soit son contenu (code A, code C, message mode S, identification IFF notamment), permet de mesurer l'élévation de la cible.

L'architecture radar de la figure 3 reprend les éléments de l'architecture radar de la figure 1 en ajoutant les éléments nécessaires à la réalisation de la voie différence en élévation. Les fonctions classiques d'un radar secondaire, telles que décrites relativement à la figure 1 ne sont pas modifiées, la fonction de mesure en élévation est ajoutée en parallèle des fonctions existantes. Les éléments à ajouter sont décrits ci-après.

Un nouveau répartiteur horizontal 31, réalisé sur l'antenne, permet de former le diagramme différence en élévation Δ_ELEV .

Les figures 4a et 4b illustrent la réalisation de ce diagramme différence en élévation.

La figure 4a présente une même colonne 10 d'éléments rayonnants 19 que celle de la figure 2a, mais selon l'invention, les éléments rayonnants 19 sont maintenant répartis en deux groupes 48, 49 pour former une voie différence en élévation Δ_ELEV' . A cet effet, un premier groupe 48 comporte par exemple quatre éléments rayonnants reliés à un premier répartiteur 41 et un deuxième groupe 49 comporte par exemple sept éléments rayonnants reliés à un deuxième répartiteur 42. Les sorties de ces répartiteurs 41, 42 sont elles-mêmes reliées à un troisième répartiteur 43. Ces répartiteurs 41, 42, 43 permettent de réaliser le même diagramme somme Σ' en élévation et le diagramme différence en élévation Δ_ELEV' par pondération en amplitude et en phase des signaux de chaque élément rayonnant 19. Avantageusement, il n'est ainsi pas nécessaire de modifier l'architecture existante.

La figure 4b illustre la formation du diagramme différence en élévation Δ_ELEV . Plus particulièrement, la figure 4b présente le premier répartiteur horizontal 21 déjà présenté relativement à la figure 2b et le nouveau répartiteur 31. Comme dans l'architecture présentée à la figure 2b, le premier répartiteur réalise les diagrammes somme Σ , différence en azimut Δ_AZI et de contrôle CONT. Le deuxième répartiteur 31 réalise le diagramme Δ_ELEV à partir des signaux Δ_ELEV' des 35 colonnes pondérées en amplitude et en phase selon une loi quasi identique à celle appliquée dans le répartiteur 21 pour le diagramme Σ .

La figure 5 illustre des diagrammes d'antenne obtenus au moyen de ce répartiteur supplémentaire 31, par des courbes représentatives du gain d'antenne. Une première courbe 51 représente le diagramme somme Σ' quasi identique à celle obtenue avec le dispositif 2a et une deuxième courbe 52 représente le diagramme différence en élévation Δ_ELEV .

On revient à la figure 3. Le nouveau répartiteur horizontal 31 étant placé sur l'antenne, une galette RF supplémentaire, non représentée, est prévue au niveau du joint tournant pour transférer les signaux hyperfréquence entre l'antenne 1 et le reste des circuits qui sont fixes.

Un circulateur 32 permet d'aiguiller les signaux de la voie Δ_ELEV , en réception vers le traitement

Un déphaseur 33 assure la mise en phase des signaux émis sur la voie somme Σ et sur la voie différence Δ_ELEV . Les signaux de la voie Δ_ELEV sont aussi transposés en bande de base par les moyens de réception 4.

Au niveau du traitement du signal 5, les réponses détectées sont désormais enrichies, en plus du dépointage en azimut, de la réponse dans le lobe principal, de la réponse dans le lobe principal en élévation en exploitant les signaux de la voie somme Σ et simultanément ceux issus de la voie différence Δ_ELEV , par la fonction de type monopulse, que l'on peut nommer monopulse d'élévation 34 par similitude avec la fonction classique de monopulse en azimut.

Les réponses reçues, assemblées par l'extracteur 7 au niveau du traitement du signal pour constituer le plot, servent désormais aussi pour constituer 35 l'élévation de la cible ainsi mesurée à partir du dépointage dans le lobe principal en élévation de chaque réponse retenue pour constituer le plot.

La figure 6 illustre un aspect du traitement effectué par un radar selon l'invention. Un signal d'interrogation 61 est émis via l'antenne 1. En réponse, un avion 62 renvoie, via son transpondeur, une réponse 63 de type SSR, Mode S ou IFF notamment, la plupart des réponses contenant le code C véhiculant l'information d'altitude barométrique. Cette réponse est captée par l'antenne 1. Les signaux reçus sont transmis vers les moyens de traitement comme décrit précédemment. Classiquement, les moyens de traitement effectuent une mesure 2D de la position de l'avion (distance et azimut), à partir notamment du diagramme somme et de la position azimutale du faisceau principal de l'antenne complétée par la mesure issue du diagramme différence en azimut Δ_AZI . Selon l'invention, les moyens de traitement élaborent un attribut à la réponse reçue, cet attribut donnant une information d'altitude de l'avion grâce à l'exploitation du diagramme différence en élévation Δ_ELEV .

Le radar effectue ainsi une mesure de l'altitude de l'avion à partir des mêmes réponses que celles utilisées pour la détection en SSR comme en mode S ou IFF. Comme indiqué précédemment, il n'y a donc pas de transaction supplémentaire pour accroître la fiabilité de l'information de code C, mais en

plus il y a synchronisation puisque c'est le signal véhiculant ce code C qui est exploité pour effectuer les mesures d'élévation.

L'information d'altitude obtenue par la mesure de la distance et l'élévation Δ_ELEV de la cible peut être comparée à l'information d'altitude transmise par le code C, décodée par ailleurs, et provenant de l'altimètre de l'avion. Pour comparer l'altitude transmise via le code C et l'altitude calculée au moyen de la voie différence en élévation, les moyens de traitement comparent la différence entre les altitudes à un seuil donné caractérisant l'apparition d'une erreur potentielle d'altitude pouvant être indiquée dans le message plot que délivre le radar pour chaque cible détectée.

L'invention permet donc avantageusement, avec un très faible surcoût de matériel, de sécuriser l'information d'altitude transmise depuis l'avion. La faible hauteur de l'antenne secondaire 1 ne permet pas d'obtenir une information précise en altitude, mais cette précision est suffisante pour confirmer l'information d'altitude fournie par les avions, notamment à l'approche des aéroports où la précision est alors suffisante.

Pour valider l'information d'altitude transmise par une cible donnée, on peut prendre en compte des mesures effectuées avec celle-ci sur plusieurs tours d'antenne. En particulier, pour valider une fausse information d'altitude fournie par le code C, différente de l'altitude mesurée par le radar, les moyens de traitement du radar vérifient cette différence sur plusieurs tours d'antenne. En cas de confirmation de l'erreur, une alerte peut être transmise au pilote par le contrôle aérien, pour ordonner par exemple au pilote de changer d'altimètre ou vérifier la prise en compte de la consigne du contrôleur (1013.2 mbar ou QNH). Toute autre action pouvant être prise par ailleurs.

L'information d'élévation ayant une précision suffisante à l'approche des aéroports, l'invention permet par ailleurs d'améliorer la résolution de cibles proches en détectant aussi les cibles sur le diagramme différence en élévation Δ_ELEV comme cela est fait actuellement sur certains traitements radars SRR, mode S ou IFF avec le diagramme en azimuth. En effet, deux réponses emmêlées (distances proches) si elles sont de même niveau de signal ne sont pas distinguables sur la voie de détection Σ . En revanche, si les avions qui sont les sources de ces réponses présentent une différence suffisante en azimuth ou en élévation, de par la forme de ces deux

diagrammes présentant un zéro au centre du lobe (représenté par la deuxième courbe 52 de la figure 5), les réponses issues des diagrammes différence azimuth Δ_AZI et/ou élévation Δ_ELEV sont alors de niveaux différents ce qui permet alors de les détecter. En référence à la figure 5, les
5 moyens de détection 8 du radar exploitent alors la différence de niveau apportée par le zéro au centre du lobe Δ_ELEV , représenté par la deuxième courbe 52.

De plus, si le radar intègre la fonction de réception des messages asynchrone du radar émis périodiquement par les cibles équipés de
10 transpondeurs Mode S et IFF (dénommés dans la littérature : squitters) ADS-B par les diagrammes d'antennes actuels Σ et CONT, le diagramme différence en élévation Δ_ELEV peut être reproduit à l'identique de celui de la voie Σ , cette fois pour la voie CONT en exploitant cette fois en plus le dipôle arrière et ainsi permettre de mesurer de manière tout à fait similaire
15 l'élévation du squitter ADS-B de manière analogue et donc de pouvoir vérifier la cohérence entre l'information d'altitude barométrique ou GPS qu'il transmet avec la valeur mesurée par le radar.

REVENDECATIONS

1. Radar secondaire, comportant au moins :

- 5 - une antenne secondaire (1) composée d'un ensemble de colonnes (10) d'éléments rayonnants (19) placées chacune dans un plan vertical, ladite antenne comportant un circuit (40) de répartition hyperfréquence verticale, par colonne, des signaux reçus par les éléments rayonnants 19 de ladite colonne et un circuit (21) de répartition hyperfréquence horizontale des colonnes (10) pour former
10 une voie somme (Σ) et une voie différence en azimut (Δ_AZI) ;
- Des moyens d'émission (3, 6) et des moyens (2) de génération de signaux d'interrogation (61), lesdits signaux étant transmis via la dite antenne (1) vers une cible (62) ;
- 15 - des moyens de réception (4, 6) et des moyens de traitement (5) des signaux reçus (63) via ladite antenne (1) en réponse auxdits signaux d'interrogation (61), lesdits moyens de traitement (50) calculant la localisation en azimut de ladite cible (62) à partir des signaux reçus par les voies somme et différence en azimut, une information d'altitude de ladite cible étant codée dans les signaux reçus (63) ;
- 20 caractérisé en ce que ledit radar comporte en outre un circuit de répartition hyperfréquence (31) combinant :
 - la répartition hyperfréquence verticale des signaux issus des éléments rayonnants (19) par sommation pondérée en amplitude et phase pour former un signal différence en élévation (Δ_ELEV') par colonne (10), et ;
 - 25 - la répartition hyperfréquence horizontale des signaux différence en élévation (Δ_ELEV') des différentes colonnes (10) reçus par leurs éléments rayonnants (19), par sommation pondérée en amplitude et phase afin de former une voie différence en élévation (Δ_ELEV) dans la direction du faisceau de ladite antenne,
- 30 les moyens de traitement (5) calculant l'altitude de ladite cible à partir de la comparaison (4) des signaux reçus par ladite voie Somme (Σ) et par ladite voie différence en élévation (Δ_ELEV).

2. Radar secondaire selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens de traitement (5) comparent la valeur d'altitude donnée par ladite information transmise par le signal reçu avec la valeur d'altitude calculée (4), une indication d'erreur potentielle en altitude étant émise lorsque ladite
- 5 différence entre les deux valeurs est supérieure à un seuil donné lors de la détection d'une cible tel qu'un message plot radar.
3. Radar secondaire selon la revendication 2, caractérisé en ce que qu'une alerte est émise pour une cible donnée lorsque l'occurrence de ladite différence est supérieure au seuil donné au-delà d'un nombre donné de tours
- 10 d'antennes consécutifs.
4. Radar secondaire selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que lesdits circuits de distribution hyperfréquence (31, 41, 42, 43) sont implantés sur ladite antenne, une galette RF de joint tournant transmettant les signaux de ladite voie différence en élévation vers des
- 15 circuits de réception (32, 33, 4) dédiés à ladite voie.
5. Radar secondaire selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'information d'altitude est transmise via un code C.
6. Radar secondaire selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le signal d'interrogation est de type SSR, Mode S ou
- 20 IFF.
7. Radar secondaire selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte des moyens de détection (8) aptes à exploiter la différence en azimuth ou en élévation des réponses issues de deux cibles proches pour détecter la présence desdites cibles.
- 25 8. Radar secondaire selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il intègre une fonction de réception des « squitters » ADS-B par ledit diagramme somme Σ et par le diagramme de contrôle CONT, les interrogations étant adaptées aux échanges ADS-B.

1/8

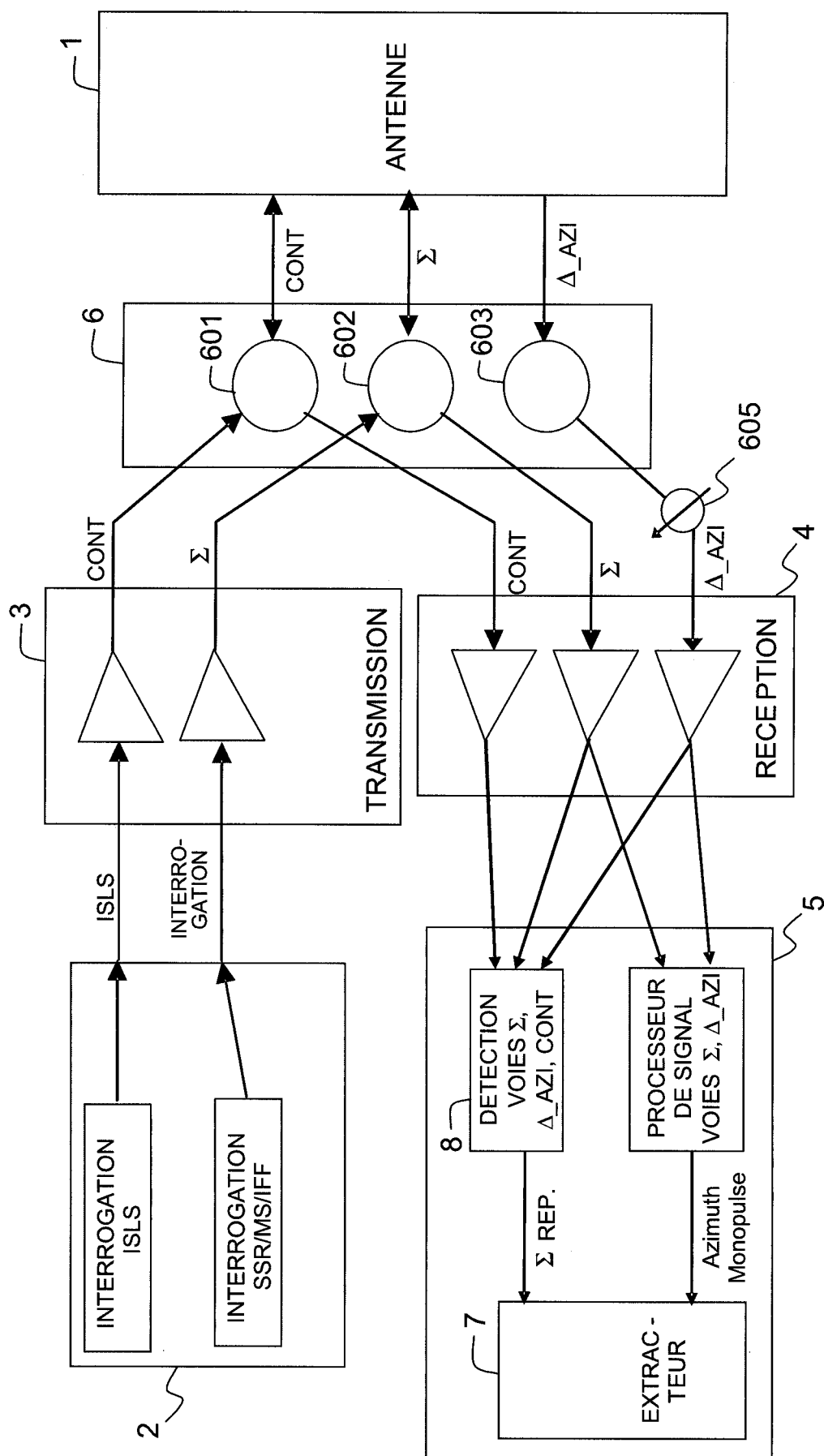


FIG.1

2/8

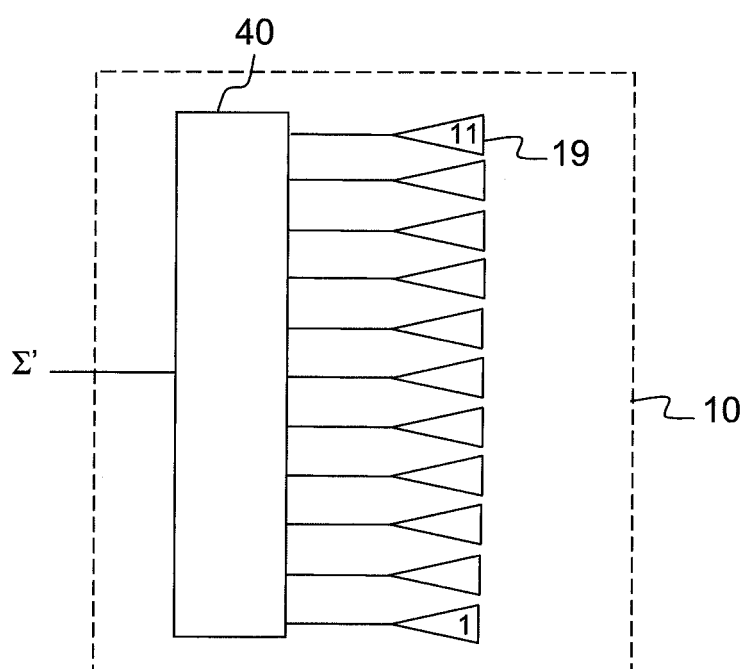


FIG.2a

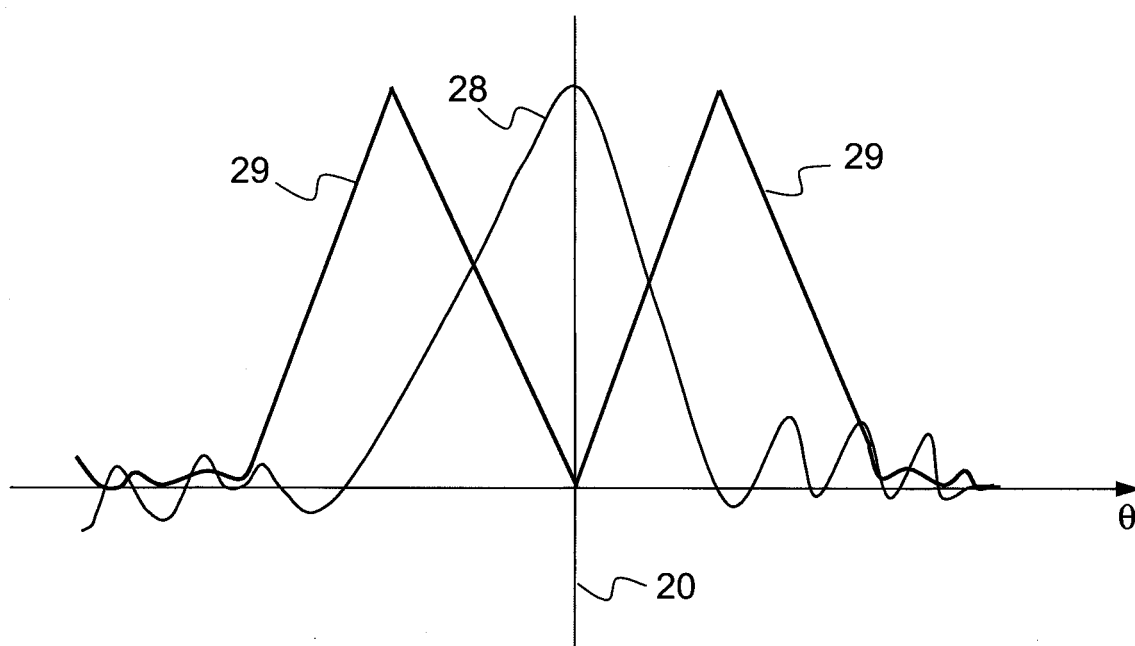


FIG.2c

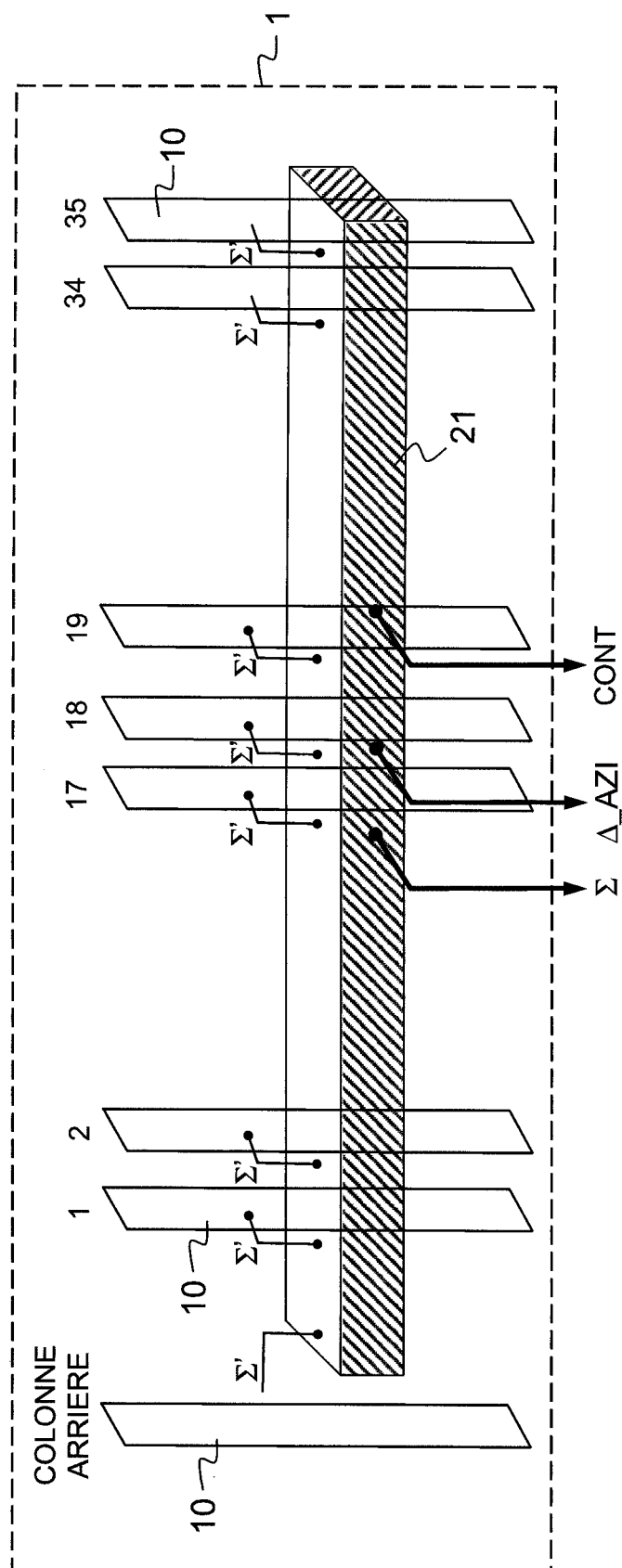


FIG. 2b

4/8

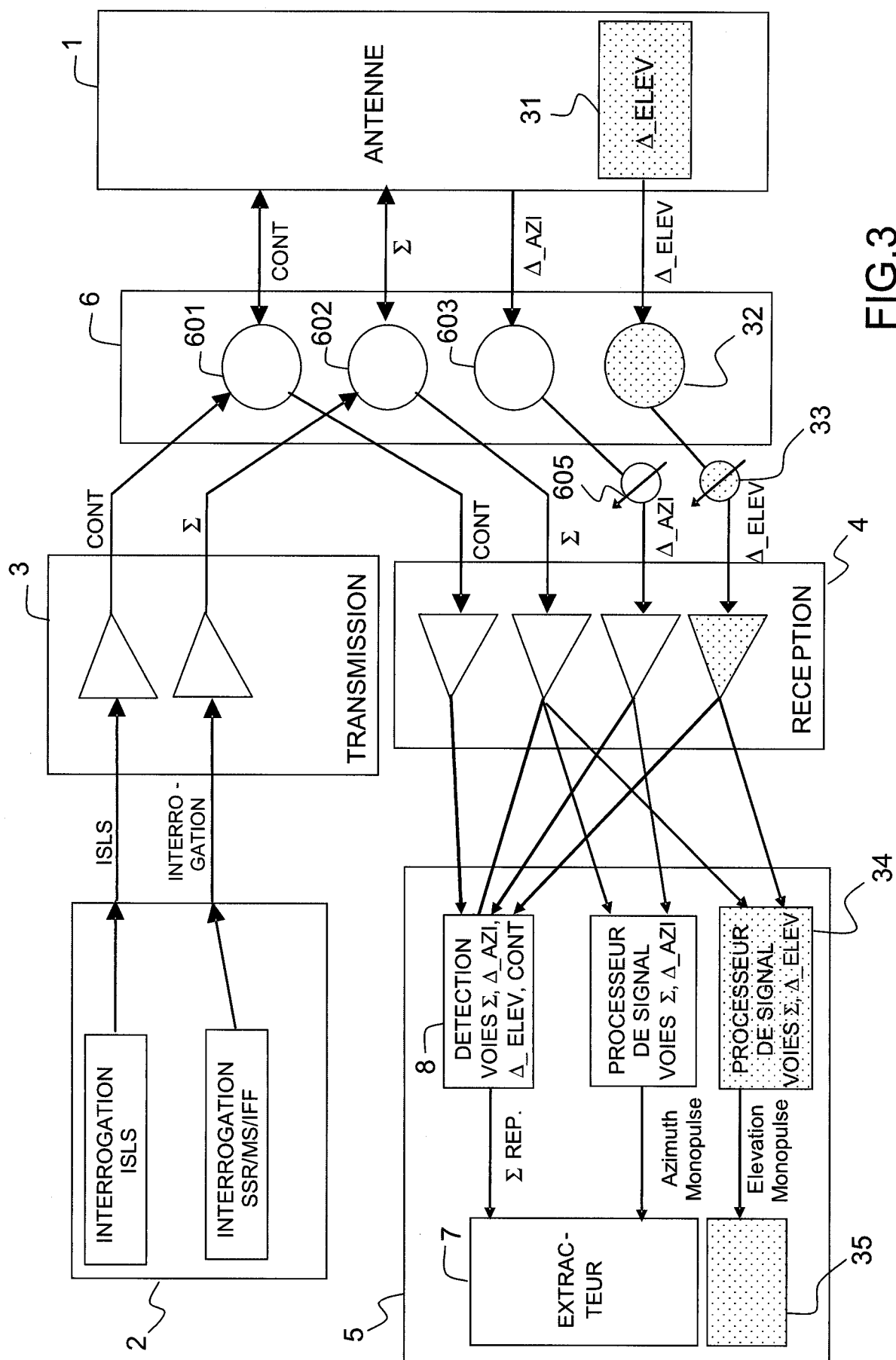


FIG.3

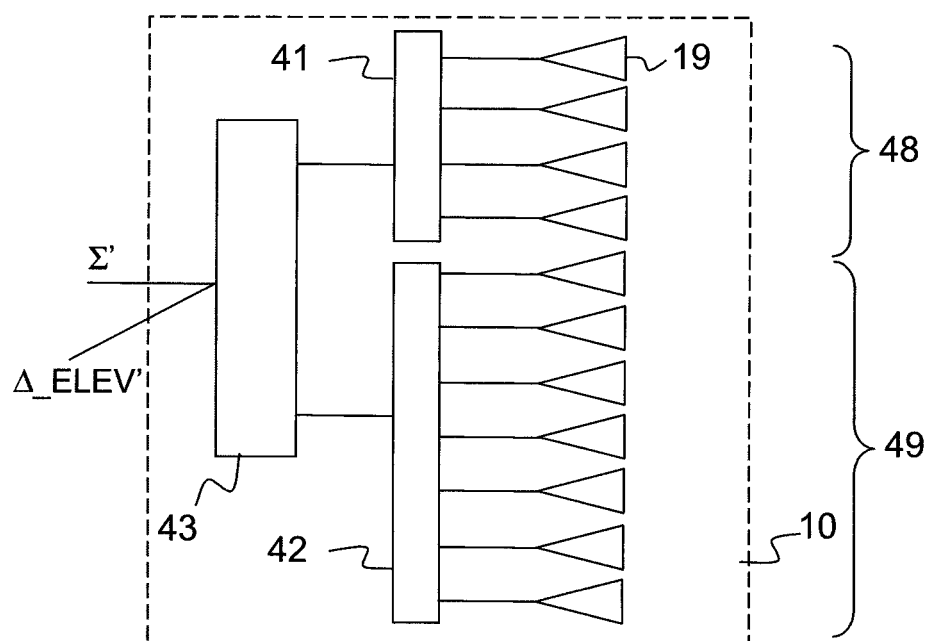


FIG.4a

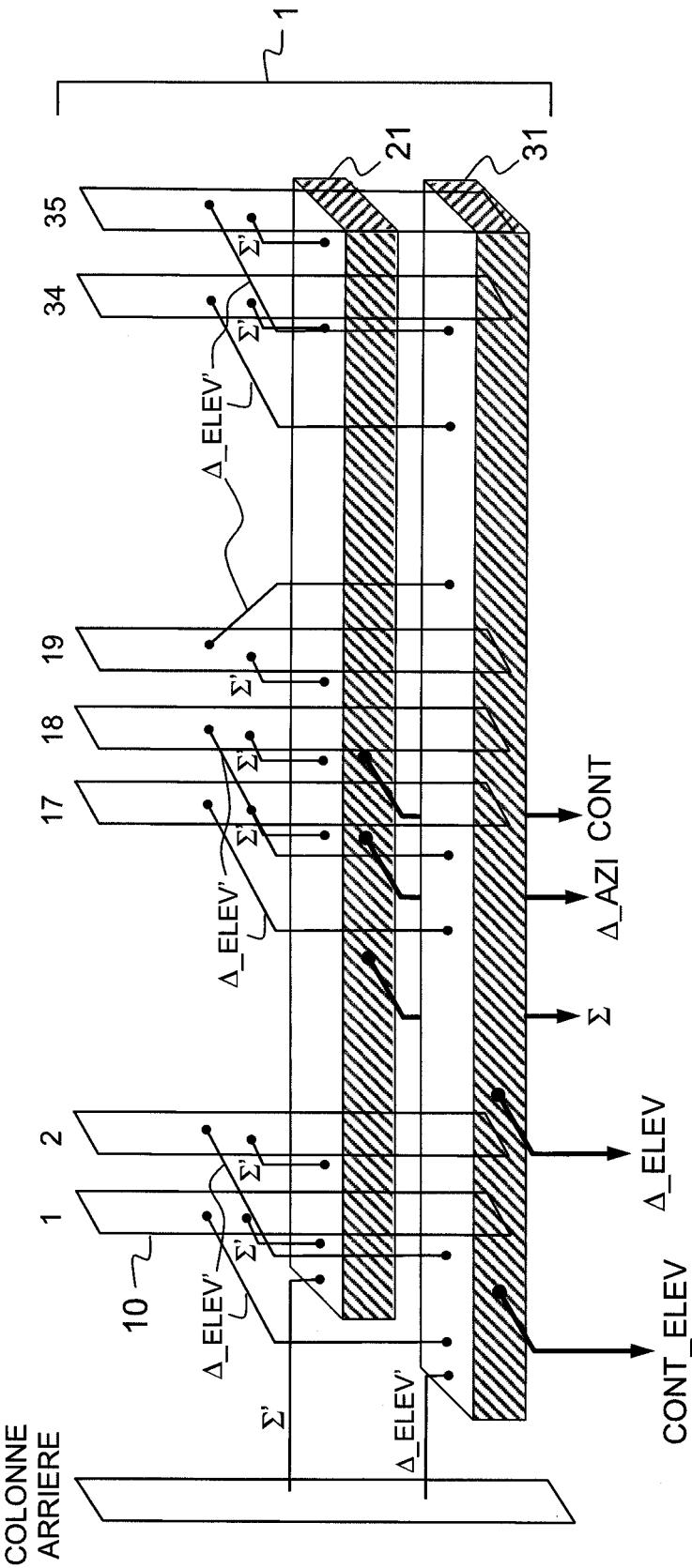


FIG.4b

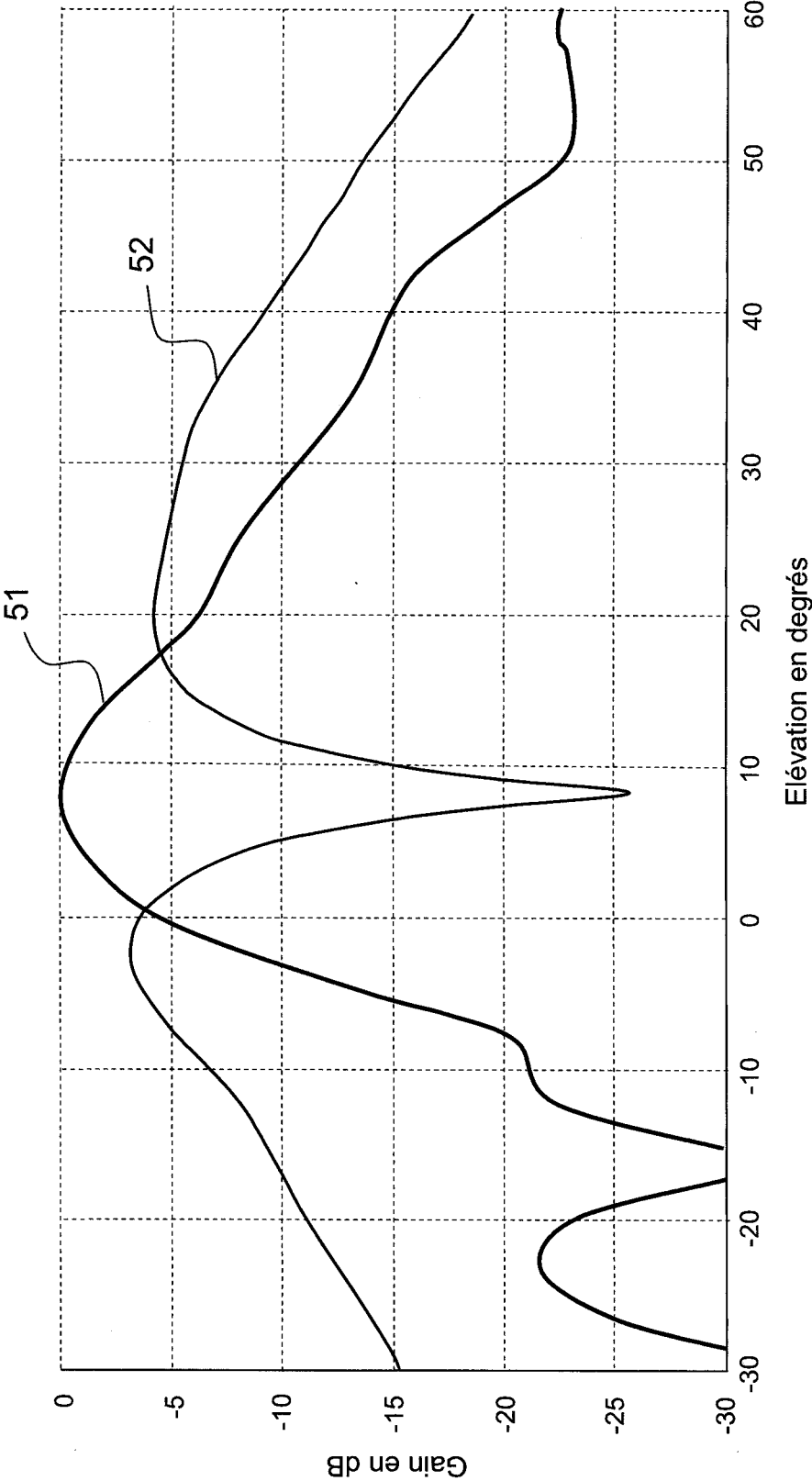


FIG.5

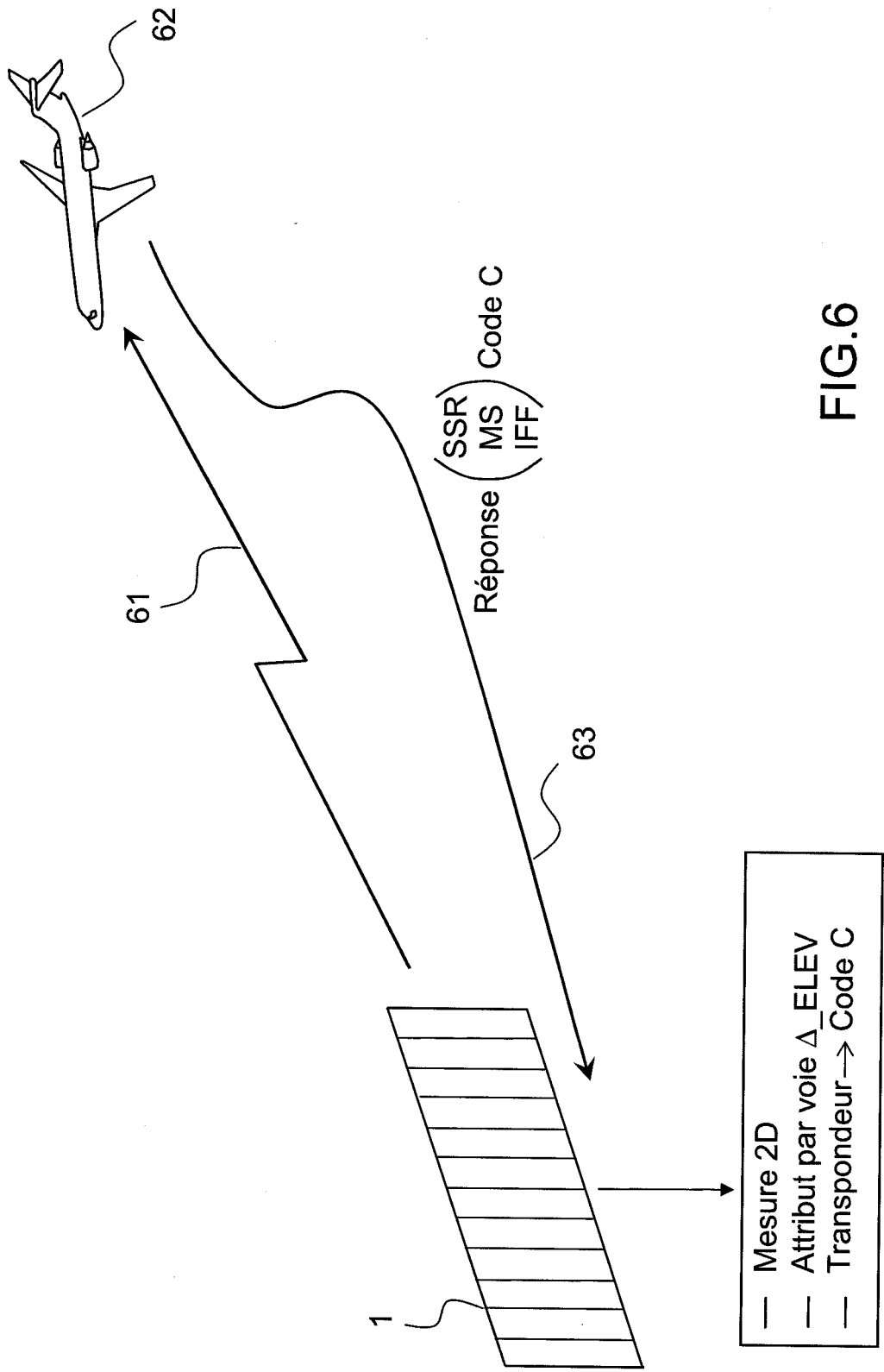


FIG.6



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 800579
FR 1401425

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
Y	EP 0 577 520 A1 (THOMSON CSF [FR]) 5 janvier 1994 (1994-01-05) * abrégé * * colonne 1, ligne 3 - colonne 2, ligne 59 * * figure 1 * * revendication 1 * -----	1-8	G01S13/76 G01S13/46 G08G5/00
Y	WO 01/86319 A2 (ADVANCED NAVIGATION & POSITION [US]; WINNER KARL [US]; KUEHN BENJAMIN) 15 novembre 2001 (2001-11-15) * abrégé * * alinéas [0008], [0009], [0019], [0013], [0046], [0047] * * figure 1 * -----	1-8	
A	FR 2 965 063 A1 (THALES SA [FR]) 23 mars 2012 (2012-03-23) * le document en entier * -----	1-8	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			G01S
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
10 mars 2015		Van den Bosch, I	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1401425 FA 800579

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **10-03-2015**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)		Date de publication
EP 0577520	A1	05-01-1994	CA	2099703 A1	04-01-1994
			DE	69305253 D1	14-11-1996
			DE	69305253 T2	13-02-1997
			EP	0577520 A1	05-01-1994
			FR	2693317 A1	07-01-1994
			JP	H06180361 A	28-06-1994
			US	5302953 A	12-04-1994

WO 0186319	A2	15-11-2001	AU	6301201 A	20-11-2001
			CA	2409549 A1	15-11-2001
			CN	1441912 A	10-09-2003
			EP	1410065 A2	21-04-2004
			KR	20030013409 A	14-02-2003
			MX	PA02011008 A	19-08-2004
			NZ	523022 A	25-06-2004
			US	2003142002 A1	31-07-2003
			WO	0186319 A2	15-11-2001
			ZA	200209867 A	21-06-2004
			ZA	200209868 A	25-02-2004

FR 2965063	A1	23-03-2012	EP	2431762 A1	21-03-2012
			ES	2449376 T3	19-03-2014
			FR	2965063 A1	23-03-2012
			US	2012068878 A1	22-03-2012
