

ICAO ANNEX 10 改正85の背景

	概要	背景
VOL.1	improvement of the instrument landing system (ILS) localizer signal quality at aerodromes where building or terrain reflections cause interference of the reflected signal with the desired signal;	3.1.3.3.1. および Attachment C 2. 着陸誘導システム(ILS)ローカライザー信号は、着陸経路横の建物などによるマルチパス反射波の影響を受けて性能が劣化する事例が見られる。運用上問題にならないと判断できる場合は、覆域を中心線近傍に絞ることで反射物体方向への電波放射を減少させ、マルチパスの影響を軽減してよいとした。
	extension of global navigation satellite system (GNSS) Category I approach operations; and	Attachment D 3.2. 全地球的航法衛星システム(GNSS)を用いるカテゴリⅠ着陸誘導運用のための警報基準を新たに設定。ILS とは異なるシステム特性を配慮。
	evolution of the GLObal Navigation Satellite System (GLONASS).	3.7.3.2, Appendix B および Attachment D 3.2.GLONASS 座標系の改良 (PZ-90 version2)によるWGS84 変換後の位置精度向上を反映し規格改定。
VOL.3	Improvement of the procedure for the allocation of 24-bit addresses to States and updating the table of allocations.	24 ビットアドレスの設定が不適切な事例は減少しつつあるがなくなっていない。確実に適切なアドレス設定が行われるように、航空機製造後の引き渡しや航空機登録事務の段階で確認されるよう手順を改善。その他、旧ユーゴスラビアを削除し、新たな国のアドレスをリストに追加。
VOL.4	update of provisions relating to secondary surveillance radar (SSR) (Modes A/C and S) and automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B) using 1 090 MHz extended quitter resulting from operational experience;	運用実態を元に、標準化または規格の不備を補足。応答信号の情報ビット設定の改訂、Whisper/Shout 質問信号の S パルスやトランスポンダの応答能力追記、低電力質問信号への誤応答防止、SSR マニュアル廃刊に伴う参考文献変更、拡張スキッタ送信回数上限の平均方法追記など。
	introduction of a system-level and functional requirement for multilateration systems used for air traffic surveillance;	航空監視(空港面および空域)のための MLAT の早期導入活用を多くの国から求められ、新たに ICAO 規格を制定。現段階では最小限の規定として、MLAT の定義、機能要件、干渉防止要件などを規定。
	introduction of an initial set of technical requirements for airborne surveillance applications that are enabled by the	ADS-B-IN により得られる監視情報を活用する機上監視応用システムの表示方法が、少なくとも既存の ACAS 表示とともに混乱をもたらさないように要請。

	use of ADS-B IN messages on the flight deck;	今後、監視情報の活用を伴う運用方式毎に機器性能要件を追記見込み。
	new requirements for display of proximate traffic, traffic advisory (TA) and resolution advisory (RA);	今後の CDTI 表示に混乱を招かないように、ACAS の TA および RA 表示方式の実態を規格として採用。
	update of provisions on hybrid surveillance in light of relevant recent developments; and	従来の二次レーダ方式に ADS-B 情報を組み合わせて電波を有効利用する ACAS 複合監視方式の記載を最新版に改訂
	introduction of a new functional requirement for monitoring own aircraft's vertical rate during an RA which would be affected by implementing a new version of the collision avoidance system (CAS) logic (commonly referred to as traffic alert and collision avoidance system (TCAS) Version 7.1). The new version of the CAS logic would also include a change in the annunciation of the RA "Adjust Vertical Speed, Adjust" to "Level Off".	日独で発生した ACAS 搭載機によるニアミスや空中衝突事故の教訓より、パイロットが ACAS に従わない場合に相手機 ACAS と調整の上で警報の回避方向表示を反転する改良型 ACAS ロジックのへの改訂。対応する TCAS-II バージョン 7.1 との関係の明記。 パイロットの誤解を防止するため、Adjust Vertical Speed, Adjust から Level Off への音声警報変更。
VOL2, VOL5	改正なし	