

国际民航组织
新版飞行计划格式和空中交通服务程序
指导材料
(第二版)

民航局空管局

2012 年 10 月

前 言

按照国际民航组织（ICAO）有关要求，为满足具有先进能力航空器的需要和空中交通管理自动化系统的发展需要，自 2012 年 11 月 15 日起，全球将统一执行新版飞行计划格式标准和空中交通服务电报程序。新版飞行计划标准格式和空中交通服务电报程序是对 ICAO《航行服务程序-空中交通管理》（PANS-ATM, Doc4444 号文件）第十五版的第一次修订。

本指导材料依据 ICAO 对《航行服务程序-空中交通管理》第十五版第一次修订的相关内容和《ICAO 亚太办事处执行新版飞行计划格式标准指导材料》编制；对飞行计划标准格式涉及到修订和调整的相关内容进行了说明和例举，对易于产生困惑和疑问的重点部分进行了解释。

各相关单位可以依据本材料并结合 ICAO 相关文件和指导材料，以及《民用航空飞行动态固定电报格式》（MH/T4007-2012）开展人员培训工作。

华北、华东、西南地区空管局，民航数据公司，中国国际航空公司等单位为本材料的编制工作提供了大力支持，谨此致谢。

第二版修订说明

国际民航组织亚太地区办事处 2012 年 9 月 27 日正式发布了第 5 版《亚太地区执行新版飞行计划指导材料》（PFL Guidance Material Version 5），10 月 10 日，民航局发布了第二次修订版《民用航空飞行动态固定电报格式》（MH/T4007-2012）。10 月 18 日，我国进入执行新版飞行计划标准格式和空中交通服务电报程序“过渡期”。结合我国“过渡期”以来实际运行过程中各单位反映的情况和建议，参照亚太地区《指导材料（V5）》，依据《MH/T4007-2012》，对本指导材料进行修订。修订的主要内容：

- 通用数据中关于“位置及航路数据”的填写说明；
- 编组 10 数据项 A 中，关于各字符的填写要求，以及“全球导航卫星系统（G）”的填写注释；
- 编组 14 数据项 A 中，关于“边界点”的填写描述；
- 编组 15 数据项 C 中，关于“C4”项的填写描述；
- 编组 18 中，关于“STS”、“DEP”、“PER”和“RMK”项的填写说明；
- 3.2 中 DOF 的使用原则与方法；
- 4.3.2 中 DLA 电报举例说明；
- 对其他内容的部分用词进行了调整；
- 对附录 5 新旧格式转换规则中存在的差错予以了更正。

目 录

1. 空中交通服务通用数据的填写说明	4
2. 飞行计划表编组内容的填写说明	4
3. 重要电报及相关编组项的使用原则	19
4. 相关动态电报的使用方法	22
5. 我国执行新版电报格式相关工作计划说明	26
6. 附录	27

1. 空中交通服务通用数据的填写说明

1.1 时间数据

空中交通服务电报应使用世界协调时（UTC），精确到分。应用连续四位数字表示。前二位表示小时，后二位表示分。

示例：0830 表示世界协调时 08:30。

1.2 位置及航路数据

使用重要点定位，应用 2~5 个字符代表某一重要点的编码代号，后随 6 位数字。前 3 位数字表示相对该点的磁方位度数，后 3 位表示距离该点的海里数。为使所要求的位数正确，必要时在数据前加“0”以补足位数。

示例：距全向信标台“VYK”40 海里、磁方位 180 度的一点以“VYK180040”表示。

2. 飞行计划表编组内容的填写说明

2.1 编组的标准形式。编组号及其所对应的数据类型如下：

编组号	数 据 类 型	编组号	数 据 类 型
3	电报类别、编号和参考数据	15	航路
5	紧急情况说明	16	目的地机场和预计总飞行时间，目的地备降机场
7	航空器识别标志和 SSR 模式及编码	17	落地机场和时间
8	飞行规则及种类	18	其他情报
9	航空器数目、机型和尾流等级	19	补充情报
10	机载设备与能力	20	搜寻和救援告警情报
13	起飞机场和时间	21	无线电失效情报
14	预计飞越边界数据	22	修订

2.2 编组 7 — 航空器识别标志和 SSR 模式及编码

格式： —

A

 /

B			C	
---	--	--	---	--

数据项 A — 航空器识别标志。不应多于 7 个字符，不包含连字符或符号的字母或数字。

当国内航空公司执行国内段航班，任务性质为补班时，航空器识别标志最后 1 个字符应用 1 个英文字母对应替代，表示如下：

0—Z	1—Y	2—X	3—W	4—V
5—U	6—T	7—S	8—R	9—Q

航空器识别标志包括以下两类：

a) 国际民用航空组织分配给航空器运营人的三字代号后随飞行任务的编号作为航空器识别标志。

示例：KLM511、CCA1501、CES510W（CES5103 的补班）、CSN303Z（CSN3030 的补班）。

b) 航空器国籍、共同标志和注册标志（例如：B2332、ELAKO、4QBCD、N2567GA）；

1) 当航空器用无线电话联络时，将以此识别标志作为唯一的呼号（如：CGAJS），或在前面加上航空器运营人的国际民航组织无线电话发电代号（如：BLIZZARD CGAJS、NIGERA213、JESTER25）；

2) 航空器未装有无线电设备。

注释 1：国籍、共用标志和注册标志所使用的标准载附件 7 第 2 章。

注释 2：无线电话呼号的使用规定载于附件 10 卷 II 第 5 章。国际民航组织代号和航空器经营人的电话代号载于 Doc 8585 号文件——《航空器经营人、航空当局和服务部门的代号》。

数据项 B — SSR 模式。用字母 A 表示“数据项 C”的 SSR 模式。

数据项 C — SSR 编码。用四位数字表示由空中交通服务部门指定给航空器的 SSR 编码。

示例：A4021、A6105

注：当 SSR 编码情报未知、对接收单位无意义、在不使用二次监视雷达的区域内飞行时，此编组只含有“A”项。

示例 1：—HDA901

示例 2：—CES510H

示例 3：—BAW039/A3031

2.3 编组 8 — 飞行规则及种类

格式：—

A	B
---	---

数据项 A — 飞行规则。用一个字母表示如下：

I	表示整个飞行准备按照仪表飞行规则运行
V	表示整个飞行准备按照目视飞行规则运行
Y	表示飞行先按照仪表飞行规则运行，后随对飞行规则的一个或多个相应修改
Z	表示飞行先按照目视飞行规则运行，后随对飞行规则的一个或多个相应修改
如果使用字母 Y 或 Z 时，计划改变飞行规则的各个航路点应按编组 15 的要求填写	

数据项 B — 飞行种类。用一个字母表示有关空中交通服务当局要求的飞行种类：

G	表示通用航空飞行
M	表示军用飞行
N	表示非定期的航空运输飞行
S	表示定期航班
X	表示除上述之外的其他飞行种类

注：如有需要，具体任务性质可在编组 18 “STS/” 后说明飞行状况，或如果需要表示要求 ATS 特别处理的其他原因，则在编组 18 “RMK/” 之后说明原因。

示例 1：—VG

示例 2：—IS

2.4 编组 10 — 机载设备与能力

格式： — A / B

本文中没有描述的任何数字字符作为保留字符。机载设备与能力由以下元素组成：

- a. 在飞机上存在的相关可用设备
- b. 与机组成员资格能力相符的设备和能力
- c. 经过有关当局授权使用的

数据项 A — 无线电通信、导航及进近助航设备与能力。应填入如下一个字母表示：

N	航空器未载有无线电通信、导航、进近设备或此类设备不工作
S	航空器载有标准的通信、导航、进近设备并可工作（注释 1）

填入“N”或“S”，和(或)下列一个或多个字符（建议按英文字母先后排列），表示可以工作的通信/导航/进近设备与能力：

A	GBAS 着陆系统	J7	管制员驾驶员数据链通信、FANS 1/A、卫星通信（铱星）
B	LPV（星基增强系统的垂直引导进近程序）	K	微波着陆系统
C	罗兰 C	L	仪表着陆系统
D	测距仪	M1	空中交通管制无线电、卫星通信（国际海事卫星组织）
E1	飞行管理计算机、航路点位置报告、航空器通信寻址与报告系统	M2	空中交通管制无线电（多功能运输卫星）
E2	数据链飞行情报服务、航空器通信寻址与报告系统	M3	空中交通管制无线电（铱星）
E3	起飞前放行、航空器通信寻址与报告系统	O	全向信标台
F	自动定向仪	P1-P9	保留给所需通信性能
G	全球导航卫星系统（注释 2）	R	获得 PBN 批准（注释 4）
H	高频、无线电	T	塔康
I	惯性导航	U	特高频无线电
J1	管制员驾驶员数据链通信、航空电信网、甚高频数据链模式 2（注释 3）	V	甚高频无线电
J2	管制员驾驶员数据链通信、FANS 1/A、高频数据链	W	获得缩小垂直间隔批准
J3	管制员驾驶员数据链通信、FANS 1/A、甚高频数据链模式 4	X	获得最低导航性能规范批准
J4	管制员驾驶员数据链通信、FANS 1/A、甚高频数据链模式 2	Y	有 8.33 千赫频道间距能力的甚高频
J5	管制员驾驶员数据链通信、FANS 1/A、卫星通信（国际海事卫星组织）	Z	携带的其他设备或能力（注释 5）
J6	管制员驾驶员数据链通信 FANS 1/A、卫星通信（多功能运输卫星）		

- 注释 1: 如果使用字母“S”，除非有关的空中交通服务当局规定了其他设备的组合，否则甚高频无线电，全向信标接收机和仪表着陆系统都应视为标准设备。
- 注释 2: 如果使用字母“G”，若有任何 GNSS 外部增强的类型，应在编组 18 中 NAV/代码之后注明，其间用空格隔开。
- 注释 3: 对于数据链服务、空中交通管制放行和情报/空中交通管制通信管理/空中交通管制麦克风检查，见航空无线电技术委员会/欧洲民航设备组织对航空电信网基线 1 的互用性要求标准（航空电信网基线 1 互用性标准—DO-280B/ED-110B）。
- 注释 4: 如果使用字母“R”，应在编组 18 中 PNB/代码之后填入能够满足基于性能的导航水平。有关对特定为航段、航路/或区域适用基于性能导航的指导材料载于《基于性能导航手册》（Doc 9613 号文件）。
- 注释 5: 如果在编组 10A 中有 W 项，则编组 18 中不能有 STS/NONRVSM，且如果在编组 18 中有 STS/NONRVSM，则编组 10A 项中不能有 W。
- 注释 6: 如果使用字母“Z”应在第 18 项注明所载的其他设备，并视情况冠以 COM/，NAV/和/或 DAT。

数据项B — 监视设备与能力。用以下1个或最多20个字符来描述可用的监视设备与能力。

二次监视雷达A和C模式

N	没有应答机。
A	应答机 A 模式（四位数— 4096 个编码）。
C	应答机 A 模式（四位数— 4096 个编码）和应答机 C 模式。

二次监视雷达S模式

S	应答机 S 模式，具有气压高度和航空器识别的能力。
P	应答机 S 模式，具有气压高度，但没有航空器识别的能力。
I	应答机 S 模式，具有航空器识别，但无气压高度发射信号的能力
X	应答机 S 模式，没有航空器识别和气压高度能力。
E	应答机 S 模式，具有航空器识别、气压高度发射信号和超长电文（ADS-B）能力。
H	应答机 S 模式，具有航空器识别、气压高度发射信号和增强的监视能力。
L	应答机 S 模式，具有航空器识别、气压高度发射信号、超长电文（ADS-B）和增强的监视能力
注释 1: 增强的监视能力是指飞行器能够下传来自于模式 S 转发器的数据。 “A”、“C”、“E”、“H”、“I”、“L”、“P”、“S”、“X” 应只填写其一。	

广播式自动相关监视

B1	具有专用 1090 兆赫广播式自动相关监视“发送”能力的广播式自动相关监视
B2	具有专用 1090 兆赫广播式自动相关监视“发送”和“接收”能力的广播式自动相关监视
U1	使用 UAT 广播式自动相关监视“发送”能力
U2	使用 UAT 广播式自动相关监视“发送”和“接收”能力
V1	使用 VDL 模式 4 广播式自动相关监视“发送”能力
V2	使用 VDL 模式 4 广播式自动相关监视“发送”和“接收”能力
编组 10B 中，“B1”、“B2”只能出现一个，不应同时出现。	
编组 10B 中，“U1”、“U2”只能出现一个，不应同时出现。	
编组 10B 中，“V1”、“V2”只能出现一个，不应同时出现。	

契约式自动相关监视

D1	具有 FANS 1/A 能力的契约式自动相关监视
G1	具有航空电信网能力的契约式自动相关监视

注释 1：以上未列出的字符属于保留。

注释 2：附加的监视应用应在编组 18 “SUR/” 标记后列出。

示例 1： —ADE3RV/EB1

示例 2： —DFGOV/HU2

2.4.1 编组 10 数据项 A 的修改说明

新版数据项 A 中新增：

— “E1、E2、E3”，“J1、J2、J3、J4、J5、J6、J7”，“M1、M2、M3”。

—A：GBAS（地基增强系统）

—B：LPV：（星基增强系统的垂直引导进近程序）

新版数据项 A 中的“S”，不再包含“ADF”含义，只代表“VHF RTF、VOR 和 ILS”。

新版数据项 A 中不再使用“E、J、M、P、Q”

2.4.2 编组 10 数据项 B 的修改说明

—新版数据项 B 新增、减监视设备与能力及变化数据项 B 项用 1 个或超过 1 个字符（有时是字母与数字）表示，最多不超过 20 字符。

—新增了对监视雷达 S 模式“E、H、I、L”的定义。

—新增了对广播式自动相关监视“B1、B2、U1、U2、V1、V2”的定义。

—新增了对契约式自动相关监视“D1、G1”的定义。

—未被列入编组 10B 项的其他监视设备，在第 18 编组中的 SUR/中进行说明。

—编组 10B 项使用的特点：字母与数字结合，通常用一个字符表示 SSR 的能力。

—不再使用“D”。

—各字符具备关联性：如填写了“B1 或 B2”，则必须选择“E、L、H、I”中的一个作为匹配，否则提供的信息不完整。

使用上述字符时应注意以下 4 条规则：

—使用 N 或：

—使用模式 A 或者 C 或者 S 时，只能使用‘A’或‘C’或‘E’或‘H’或‘I’或‘L’或‘P’或‘S’或‘X’其中的一个和/或；

—针对 ADS-B，只能使用‘B1’或‘B2’和/或‘U1’或‘U2’和/或‘V1’或‘V2’中的一个和/或；

—针对 ADS-C，可以只使用‘D1’、G1’其中的一个或者同时使用。

—编组 10B 项的语法规则：

A		可选择与后面字符，组成数据项 10B	
C			U2
I	如果填写 I，就不能再用 P, X, E, H, L, S		B1
P	如果填写 P，就不能再用 I, X, E, H, L, S		B2
X	如果填写 X，就不能再用 P, I, E, H, L, S		D1
E	如果填写 E，就不能再用 I, P, X.		G1
H	如果填写 H，就不能再用 I, P, X.		U1
L	如果填写 L，就不能再用 I, P, X.		V1
S	如果填写 S，就不能再用 I, P, X.		V2

2.5 编组 13 — 起飞机场和时间

格式： —

	A					
	B					

数据项A — 起飞机场。按Doc7910 号文件《地名代码》的规定指定给该起飞机场的国际民航组织四字地名代码。

- 如果该机场无四字地名代，则用“ZZZZ”表示。如果使用“ZZZZ”，应在编组18“DEP/”数据项中填入起飞机场名称和位置，或，如果航空器未（非）从机场起飞，填入航路的第一个点或者无线电信标标记。
- 如果在空中申报飞行计划，则用“AFIL”表示。如果使用“AFIL”，应在编组 18 “DEP/”数据项中填入可提供补充飞行数据的空中交通服务单位。
- 在 CPL、EST、CDN 和 ACP 电报中，该编组内容到此结束。
- 如果不知道预计撤轮挡时间，在 RQP 电报中也应到此结束。

数据项B —时间 。用4位数字表示如下时间（UTC）：

- 在所发的 FPL、ARR、CHG、CNL、DLA 和 RQS 电报以及 RQP 电报中填入起飞机场的预计撤轮挡时间（EOBT）；
- 在 DEP、ALR 和 SPL 电报中，应填入实际起飞时间；
- 按数据项A中“AFIL”所示，从空中申报的飞行计划的，则填写该计划适用的第一个航路点的实际或预计飞越时间。

示例 1： —ZBAA0730

示例 2： —AFIL1625

2.6 编组 14 — 预计飞越边界数据

格式： —

A

 /

		B	
--	--	---	--

C

	D	E
--	---	---

数据项A — 边界点 。应用2~5个字符表示的重要点名称、或地理坐标、简写地理坐标、地理名称、协议点或距某一重要点或导航台的方位和距离数据组合。

数据项B — 飞越边界点的时间。应用四位数字表示预计飞越边界点的UTC时间。

数据项C — 许可的高度层。。

——如果航空器处于平飞状态，飞越边界点表示许可高度层,此编组应到此结束。

——如果航空器在边界点处于上升或下降状态，表示正在朝许可高度层飞行，应继续填写数据项D、数据项E。

数据项D — 补充飞越数据。表示航空器飞越边界点时预计所在的高度或高度层，格式应与数据项C一致。

数据项E — 飞越条件。用下列其中一个字母表示：

A	航空器在数据项D中所述高度层或其上飞越边界点。
B	航空器在数据项D中所述高度层或其下飞越边界点。

示例 1： —EPGAM/1821F160

示例 2： —XYZ/1653F240F180A

示例 3： —5130N13020W/0817F290

示例 4： —LMN/0835F160F200B

示例 5： —WXI218015/1245F130

2.7 编组 15 — 航路

格式： —

A	B
---	---

 (空格)

C

数据项A — 巡航速度（最多5个字符）。飞行中第一个或整个巡航航段的真空速，按下列方式表示：

“K” 后随四位数字	真空速，单位为千米每小时(km/h)，（例如：K0830）。
“N” 后随四位数字	真空速，单位为海里每小时（Konts）（例：N0485）
“M” 后随三位数字	最近的 1%马赫单位的马赫数（例：M082）。 （当有关 ATS 单位有规定时使用）

数据项B — 巡航高度层（最多5个字符）。

所飞航路的第一个或整个航段计划的巡航高度层，按下列方式表示：

“M” 后随 4 位数字	表示以10m为单位的海拔高度（例：M0840）
* “S” 后随 4 位数字	表示以10m为单位的标准米制高度层（例：S1130）
“A” 后随 3 位数字	表示以100ft为单位的海拔高度（例：A045，A100）
“F” 后随 3 位数字	表示以100ft为单位的飞行高度层（例：F085，F330）
“VFR”	表示不受管制的目视飞行规则飞行
*按有关ATS当局规定	

数据项C — 航路。

以空格隔开的如下七个类别的数据项，不论次序如何，应能够准确地说明可行的航路情况，必要时应加上以下若干个“c”项，每项之前应有空格：

c1	标准离场航线代号，即从起飞机场到拟飞的已确定的航路的第一个重要点的标准离场航路代号； 注 1：其后可随以“c3”或“c4”。 注 2：若无法确定将使用的标准离场航线，应不加“c1”。
c2	空中交通服务航路代号；

	注：其后仅随以“c3”或“c4”。
c3	重要点，包括航路加入点、航路退出点、航路转换点、航路 and 标准进离场航线之间的连接点、空中交通管制单位规定的强制性位置报告点等；
c4	重要点、巡航速度或马赫数、申请的巡航高度层； 距一重要点的方位和距离：重要点的编码代号后随 3 位数字，表示相对该点的磁方位度数，再随以 3 位数字表示距离该点的海里数。在高纬度地区，如有关当局确定参考磁方位度数不可行，可使用真方位度数。为使数位正确，需要时插入“0”。例如距全向信标台 (VOR)“DUB”40 n mile，磁方位 180° 的一点，以“DUB180040”表示。
c5	简字，表示如下： DCT： 当下一个预飞点是在指定航路以外时，用 DCT 表示，除非这些点是用地理坐标或方位及距离表示； VFR： 在飞过某点后改为目视飞行规则 (仅可跟随“c3”或“c4”)； IFR： 在飞过某点后改为仪表飞行规则 (仅可跟随“c3”或“c4”)； T： 表明航空器的申报航路被压缩，压缩部分应在其他数据中或以前发的领航计划中查找。使用时，T 应是航路编组的结尾；
c6	巡航爬高 (最多 28 个字符)； 在字母 C 后随一斜线“/”，然后填入计划开始巡航爬高点，后随一斜线“/”，然后按数据项 A 填写在巡航爬高期间应保持的速度，随以两个高度层（按数据项 B 表示），以确定在巡航爬高期间拟占用的高度夹层，或预计巡航爬升至其以上高度层，后随以“PLUS”，其间不留空格；
c7	标准进场航线代号； 即从规定航路退出点到起始进近定位点标准进场航线的代号。 注：若无法确定将使用的标准进场航线，应不加“c7”

本编组中使用“DCT”时应注意：

- 在设定有标准进离场航线的机场，在航线航路与标准进离场航线间连接点的前后不应填写“DCT”。当所飞机场没有标准进离场航线与航路相连时，在航线航路加入点之前或退出点之后，可使用“DCT”；
- 当飞往下一点的飞行路线是在指定航路以外时，用“DCT”连接下一点；在没有连接点的两条航路之间转换时，一条航路的退出点和另一条航路的加入点之间可以使用“DCT”，除非连接飞行路线的点都是用地理坐标或方位及距离表示；
- 当空中交通服务部门要求时，应使用“DCT”。

本编组中填写“标准进离场航线”时应注意：

空中交通服务航路包括航线、航路、标准离场航线 (SID) 和标准进场航线 (STAR) 等。通常情况下，航路与标准进离场航线是相连接的。在设有标准进离场航线的机场，空中交通管制部门会适时向飞行人员指定适当的标准进离场航线，或通报实施雷达引导等，这些在领航计划报中是无法确定的。在这种情况下，按照国际民航组织有关文件 [Doc4444] 中的相关说明，在航线航路和标准进离场航线间连接点的前后填写标准进离场航线是不恰当的。否则，不能准确地表述航路情况，也会与空中交通管制部门的要求相违背。

示例 1： —K0882S1020 KMG A599 POU

示例 2： —M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N035W 49N050W DCT YQX

示例 3： —K0869S1080 CD KR B458 WXI A461 LIG

示例 4： —N0460F290 LEK2B LEK UA6 XMM/M078F330 UA6N PONUR10N CHW UA5 NTS DCT
4611N00412W DCT STG UA5 FTM FATIMIA

示例 5： —M078S1020 URC B215 YBL A596 KM

示例 6: —LN VFR

示例 7: —LN/N0284A050 IFR

2.8 编组 16 — 目的地机场和预计总飞行时间，目的地备降机场

格式: —

	A			
--	---	--	--	--

 (空格)

C

数据项A — 目的地机场。Doc 7910 号文件《地名代码》规定，应使用国际民航组织规定的四字地名代码。

—如果该机场没有四字地名代码，则填入字母“ZZZZ”。若使用“ZZZZ”，在编组18 “DEST/” 数据项中直接填入目的地机场名称或位置。然后，不留空格填写预计飞行总时间。

—在除ALR、FPL、SPL报外，其他电报中本编组到此为止。

数据项B — 预计经过总时间。如飞行计划发自飞行中的航空器，预计总实耗时间是指从飞行计划适用的第一航路点开始计算的预计时间至飞行计划终止点的预计时间。

数据项C — 目的地备降机场。必要时空格后可再填入一个备降机场，最多可填二个备降机场，Doc 7910 号文件《地名代码》规定，使用国际民航组织规定的目的地备降机场四字地名代码。

—如果该机场没有四字地名代码，则填入字母“ZZZZ”。若使用“ZZZZ”，在编组18 “ALTN/” 数据项中填写目的地备降机场名称或位置，不用空格插入总共的飞行时间。

前一组类别或符号	本编组类别用于	下一组类别或符号
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR（注1）	17
15	CPL	18
14	EST	）
13	CDN	22
13	ACP	）
13	RQS	18
13	SPL	18

注1：仅用于改航备降着陆时使用。

示例 1: —ZSPD0200 ZSHC

示例 2: —ZBAA0230 ZBTJ ZYTL

2.9 编组 17 — 落地机场和时间

格式: —

	A			
--	---	--	--	--

 (空格)

C

数据项A — 落地机场。按Doc 7910 号文件《地名代码》的规定，使用国际民航组织规定的四字地名代码。

—如果该机场没有四字地名代码，则填入字母“ZZZZ”。

数据项B — 落地时间。用四位数字表示实际落地时间（UTC）。

数据项C — 落地机场。若在数据项A中使用“ZZZZ”，则此处填入落地机场英文全称、拼音全称或其他代号。

示例1： —ZGGG1235

示例2： —ZZZZ0130 NANYUAN

2.10 编组 18 — 其他情报

格式1： — A 或

格式2： — (空格) (空格)

本编组无任何信息时，在数据项 A 中填入数字“0”。

本编组有信息时，应按照下列所示的先后次序，随以一斜线“/”填写有关情报，在各数据项中只能出现一次斜线“/”，且不应再出现其他标点符号，数据项间以空格隔开，若某个数据项无内容，则该项应省略，并且避免某个数据项的重复使用，针对某个数据项有多条信息时，应用同一个数据项标识符，并用空格分隔各条信息。

数据项	表示内容
STS/	要求 ATS 特别处理的原因，比如搜寻与援救，只有下述的内容可以填写在 STS/后面，如有 2 种以上情况需要特别说明的，应以空格分开。其他原因则填写到 RMK/后： ALTRV： 按照预留高度运行的飞行； ATFMX： 有关空中交通服务当局批准豁免空中交通流量管理措施的飞行； FFR： 灭火； FLTCK： 校验导航设施的飞行检测； HAZMAT： 运载有害材料的飞行； HEAD： 国家领导人性质的飞行； HOSP： 医疗当局公布的医疗飞行； HUM： 执行人道主义任务的飞行； MARSA： 军方负责管理的军用航空器最低安全高度间隔飞行，用以标明飞行时效时，要求编组 9 的飞机数量大于 1 架；用以标明从一个特定点开始时，在编组 18 的 RMK 项后紧跟航空器标示和进入作业区的时间。 MEDEVAC： 与生命攸关的医疗紧急疏散； NONRVSM： 不具备缩小垂直间隔能力的飞行准备在缩小垂直间隔空域运行； SAR： 从事搜寻与援救任务的飞行； STATE： 从事军队、海关或警察服务的飞行。 注：只有在民航局空管局运行管理中心或地区空管局运行管理中心在预先飞行计划中已明确了上述几种要求 ATS 特别处理的原因时，方可使用。

PBN/	表示区域导航和/或所需导航性能的能力，只能填写指定的字符内容，最多 8 个词条，不超过 16 个符号。 区域导航规范 A1 RNAV 10 (RNP 10) B1 RNAV 5 所有允许的传感器 B2 RNAV 5 全球导航卫星系统 B3 RNAV 5 测距仪/测距仪 B4 RNAV 5 甚高频全向信标/测距仪 B5 RNAV 5 惯性导航或惯性参考系统 B6 RNAV 5 罗兰C C1 RNAV 2 所有允许的传感器 C2 RNAV 2 全球导航卫星系统 C3 RNAV 2 测距仪/测距仪 C4 RNAV 2 测距仪/测距仪/IRU D1 RNAV 1 所有允许的传感器 D2 RNAV 1 全球导航卫星系统 D3 RNAV 1 测距仪/测距仪 D4 RNAV 1 测距仪/测距仪/IRU 所需导航性能规范 L1 RNP 4 01 基本RNP 1 所有允许的传感器 02 基本RNP 1 全球导航卫星系统 03 基本RNP 1 测距仪/测距仪 04 基本RNP 1 测距仪/测距仪/IRU S1 RNP APCH S2 具备BAR-VNAV 的RNP APCH T1 有RF 的RNP AR APCH(需要特殊批准) T2 无 RF 的 RNP AR APCH(需要特殊批准)
NAV/	除 PBN/规定之外，按有关 ATS 单位要求，填写与导航设备有关的重要数据。在此代码项下填入全球导航卫星增强系统，两个或多个增强方法之间使用空格。 示例：NAV/GBAS SBAS。
COM/	按有关ATS单位要求，填写10A 中未注明的通信用途或能力。
DAT/	按有关ATS单位要求，填写10A中未注明的数据用途或能力。
SUR/	有关ATS单位要求，填写10B 中未注明的监视用途或能力。
DEP/	如在编组13中填入“ZZZZ”，则应在此填入起飞机场英文全称、拼音全称或其他代号。

	如果在编组13中填入AFIL，则应填入可以提供飞行计划数据的ATS单位的四字地名代码。对于相关的航行资料汇编未列出的机场，按以下方式填写位置： 1、以4位数字表示纬度数的十位数和个位数分数，后随“N”（北）或“S”（南）。再随以5位数字，表示经度数的十位数和个位数分数，后随“E”（东）或“W”（西）。为使数位正确，需要时插入“0”，例如，4620N07805W（11 位字符）。 2、距最近重要点的方位和距离表示如下：重要点的编码代号，后随3位数字表示相对该点的磁方位度数，再随以3位数字表示距离该点的海里数。在高纬度地区，如有当局确定参考磁方位度数不可行，可使用真方位度数。为使数位正确，需要时插入“0”； 3、如果航空器尚未从机场起飞，填入第一个航路点（名称或经纬度）或无线电指点标。
DEST/	如在编组16数据项A中填入“ZZZZ”，则在此填入目的地机场的名称和位置。对于相关航行资料汇编未列出的机场，按上述DEP/的规定以经纬度填入机场位置或距最近重要点的方位和距离。
DOF/	飞行计划执行日期（起飞日期）(YYMMDD, YY表示年，MM表示月，DD表示日)。
REG/	当与编组7的航空器识别标志不同时，填入航空器的国籍、共同标志和登记标志。
EET/	由地区航行协议或有ATS当局规定的重要点或飞行情报区边界代号和起飞至该点或飞行情报区边界累计的预计实耗时间。由一个或多个字符串组成。每个字符串是：2-5个字母、数字、字符或一个地理坐标；后随一个4位数的时间，从0000到9959“（即0-99小时，0-59分钟）。示例： EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204
SEL/	经装备的航空器的选择呼叫编码。
TYP/	如在编组9中填入了“ZZZZ”，则在本数据项填入航空器机型，必要时不留空格前缀航空器数目。其间用一个空格隔开。 示例：TYP/2F15 5F5 3B2。
CODE/	按有关ATS当局要求的航空器地址(以6位16进制字符的字母代码形式表示)。 示例：F00001 是国际民航组织管理的具体模块中所载的最小航空器地址。
DLE/	航路延误或等待，填入计划发生延误的航路重要点，随后用时分(小时分钟)4位数表示延误长度。航路重要点应与编组15c中的一致，如果不一致，应进入错误信息处理过程。示例：DLE/MDG0030。
OPR/	当与编组7的航空器识别标志不同时，填入航空器运行机构的ICAO代码或名称。
ORGN/	如果无法立即识别飞行计划发报人，填入有关空中交通服务当局要求的发报人的8字母AFTN地址或其他相关联络细节。 注：在某些地区，飞行计划接收中心会自动插入ORGN/识别符和发报人的AFTN地址限定在8个字符内。

PER/	按有关ATS单位的规定，使用《空中航行服务程序 – 航空器的运行》(PANS-OPS, Doc 8168 号文件)第I卷—《飞行程序》规定的一位字母，填写航空器性能数据。如下： A类：指示空速小于169 km/h (91 n mile/h)； B类：指示空速169 km/h (91 n mile/h) 至224 km/h (121 n mile/h)； C类：指示空速224 km/h (121 n mile/h) 至261 km/h (141 n mile/h)； D类：指示空速261 km/h (141 n mile/h) 至307 km/h (161 n mile/h)； E类：指示空速307 km/h (161 n mile/h) 至391 km/h (211 n mile/h)； H类：关于直升机的特殊要求。
ALTN/	如在编组16数据项C中填入“ZZZZ”，则在此填入目的地备降机场的名称。对于相关的航行资料汇编未列出的机场，按上述DEP/的规定以经纬度中填入机场位置或距最近重要点的方位和距离。
RALT/	按 Doc7910 号文件《地名代码》的规定填入航路备降机场的 ICAO 四字代码，或如果未分配代码，填入航路备降机场名称。对于相关的航行资料汇编未列出的机场，按上述 DEP/的规定以经纬度填入机场位置或距最近重要点的方位和距离。
TALT/	按 Doc 7910 号文件《地名代码》的规定填入起飞备降机场的 ICAO 四字代码，或如果未分配代码，填入起飞备降机场名称。对于相关的航行资料汇编未列出的机场，按上述 DEP/的规定以经纬度填入机场位置或距最近重要点的方位和距离。
RIF/	至修改后的目的地机场的航路详情，后随该机场的国际民航组织四字代码。 示例：RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
RMK/	有关 ATS 单位要求的或机长认为对提供 ATS 有必要的任何明语附注。有别于“STS/”项中填写的内容。如果使用非标准的标识符，应在 RMK/后填写，并且如果在非标准标识符和随后的文本之间有“/”时，应删除该符号 下列内容应为统一的标注： ACAS II 或 TCAS：RMK/ACAS II 或 RMK/TCAS； 极地飞行：RMK/POLAR； 不具备 RVSM 能力的航空器获批在 RVSM 空域运行：RMK/APVD NONRVSM； 返航：RMK/RETURN； 备降：RMK/ALTERNATE。 CPL 报中“RMK/”数据项中应体现返航、备降的目的地机场、原目的地机场原因说明，如：“RETURN”、“ALTERNATE ZHHH DUE ZSSS RWY”。
注：若某个数据项无内容，则该项省略。	

示例 1： —0

示例 2： —REG/B8012 EET/ZGZU0020 VHHK0110 OPR/PLAF RMK/NO POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 2 MINUTES

2.10.1 编组 18 的修改说明

- 新版中新增了“SUR/、DOF/、DLE/、ORGN/、TALT/、PBN/”。
- 如果在“STS/”后使用了NONRVSM，则在编组 10 数据项 A 中，不准使用“W”，反之亦然。
- “NAV/、COM/、DAT/、SUR/”使用的区别：
 - “NAV/”是对编组 10 数据项 A 中“G”外部增加系统和其他导航设备的说明，而“COM/”、“DAT/”、“SUR/”是对编组 10 数据项 A 和 B 中未被包括的其他设备的说明。
- “PBN/”与编组 10 数据项 A 的关系说明：
 - 如果在编组 10A 中使用了“R”，则在第 18 编组 PBN/ 需要填写内容；相反，如果在 PBN/ 填写了内容，则在第 10A 中，需填写“R”；
 - 如果填写了 B1, B2, C1, C2, D1, D2, 01 或者 02，那么对应的在编组项 10A 中必须包含“G”；
 - 如果填写了 B1, B3, C1, C3, D1, D3, 01 或者 03，那么对应的在编组项 10A 中必须包含“D”；
 - 如果填写了 B1 或者 B4，那么对应的在编组项 10A 中必须包含“O”或“S”，并且同时要包含“D”； 见附录 3。
 - 如果填写了 B1, B5, 或 C1，那么对应的在编组项 10A 中必须包含“I”；
 - 如果填写了 C1, C4 D1, D4, 01 04，那么对应的在编组项 10A 中必须包含“D”和“I”。

DEP/、DEST/、ALTN/、RALT/ 和 TALT/ 应包含机场的名字和坐标，如果机场名称在 ICAO DOC 7910 没有记录，但是在机场所属国的 AIP 中有相关数据，则可以使用标识符标识该机场，不需要添加其他附加坐标信息；如果在 ICAO DOC 7910 或者 AIP 中均找不到该机场的信息，则应在机场名后填写机场经纬度坐标，以便进行航路推算。

2.11 编组 19 —补充情报

格式： — [] (空格) [] (空格) [] []

本编组包括一连串可获得的补充情报，数据项间由空格分开。按照下列所示的先后次序，随以一斜线“/”填写有关情报。若某个数据项无内容，则该数据项省略。

数据项	填 入 内 容
E/	后随四位数字，表示以小时及分计算的续航能力。
P/	当有关空中交通服务单位要求填写本项时，用一至三位数字表示机上总人数。
R/	后随以下一个或多个字母，其间无空格： ——U 有特高频 243.0MHz 频率； ——V 有甚高频 121.5MHz 频率； ——E 有紧急示位信标。
S/	后随以下一个或多个字母，其间无空格： ——P 有极地救生设备； ——D 有沙漠救生设备； ——M 有海上救生设备； ——J 有丛林救生设备。

J/	后随以下一个或多个字母，其间无空格： ——L 救生衣配备有灯光； ——F 救生衣配备有荧光素； ——U 救生衣配备无线电特高频电台，使用 243.0MHz 频率； ——V 救生衣配备无线电甚高频电台，使用 121.5MHz 频率。
D/	后随以下一个或多个内容，其间用一个空格分开： ——二位数字表示救生艇的数目； ——三位数表示所有救生艇可载总人数； ——C 表示救生艇有篷子； ——用一个英文单词表救生艇的颜色（如 RED 表示红色）。
A/	后随以下一个或多个明语内容，其间用一个空格分开： ——航空器的颜色； ——重要标志（包括航空器注册标志）。
N/	后随以明语，以示所载任何其他救生设备以及其他有用附注。
C/	后随以机长姓名。

示例： —E0745 R/VE S/M J/L D/02 008 C YELLOW

2.12 编组 22 — 修正

格式： — $\left[\begin{array}{c} A \end{array} \right] / \left[\begin{array}{c} B \end{array} \right]$

数据项 A	编组代号：	用一至二位数字表示需修改的编组类别号。
数据项 B	修改的数据：	按数据项 A 中所示编组的规定填写修改的数据。
前一组类别或符号	本编组类别用于	下一组类别或符号
18	CHG	22 或)
16	CDN	22 或)

如有必要，本编组可以重复使用。

示例 1： —8/IN

示例 2： —14/BT0/0145S1020

示例 3： —8/IS—14/EN0/0148F2

3. 重要电报及相关编组项的使用原则

3.1 飞行计划的提交

不得早于计划飞行预计撤轮档时间（EOBT）前 120 小时提交飞行计划。

3.2 DOF 的使用原则与方法

—DOF 含义：飞行计划执行日期，以 6 位数表示（YYMMDD，YY 表示年，MM 表示月，DD 表示日）。

—如果提交的飞行计划中 EOBT 时间超过 24 小时的，则必须在编组 18 “DOF / ” 项中填写飞行任务的执行日期；如未超过 24 小时，则编组 18 中可以不填写 “DOF / ” 项。

—如果 FPL 电报的编组 18 中包含 DOF 项，则在拍发相应的 CHG、CNL、DLA、RQP、RQS、DEP 六类电报时，应在编组 18 中填写 DOF 项及其数值，以便明确该航班与其他电报间的关联关系。通常根据 FPL 电报的第 7、13（除了 DEP 和 DLA）、16 编组和 DOF 来确定同一个航班的系列电报的关联关系。

—如果 FPL 电报编组 18 中不包含 DOF 项，则在拍发相应的 CHG、CNL、DLA、RQP、RQS、DEP 六类电报时，应加后缀 “-0”，以便明确电报间的关联关系。

—示例 1：2012 年 11 月 22 日的航班，20 日拍发 FPL，有 DOF 项

```
(FPL-EIN105-IS
-B763/H-SE3J4M2RWXY/HB2U2V2G1
-ZZZZ1200
-N0400F100 DENUT UL610 LAM UL10 BPK UN601 LESTA UP6 MIMKU/M082F320 NATB YAY/N0464F320
N188B YRI/N0462F340 DCT NOTAP DCT TVC PMM5
-KORD0700 KATL
-STS/ATFMX MARSA FLTCK PBN/A1C3L1 DAT/NO SPECIFIC DESIGNATORS SUR/ADDITIONAL INFO
DEP/MALAHIDE 5327N00609W DOF/121122 REG/N7106 DLE/NTM0130 ORGN/EBBDZMFP PER/A
TALT/EIDW RMK/PRESSURISATION PROB UNABLE ABOVE F120)

(DLA-EIN105-ZZZZ1400-KORD-DOF/121122 DEP/MALAHIDE 5327N00609W)

(DEP- EIN105-ZZZZ1406-KORD-DOF/121122 DEP/MALAHIDE 5327N00609W)

(CNL- EIN105-ZZZZ1400-KORD-DOF/121122 DEP/MALAHIDE 5327N00609W)
```

—示例 3：2012 年 11 月 22 日的航班，当天拍发 FPL，无 DOF 项

```
(FPL-EIN105-IS
-B763/H-SE3J4M2RWXY/HB2U2V2G1
-ZZZZ1200
-N0400F100 DENUT UL610 LAM UL10 BPK UN601 LESTA UP6 MIMKU/M082F320 NATB YAY/N0464F320
N188B YRI/N0462F340 DCT NOTAP DCT TVC PMM5
-KORD0700 KATL
-STS/ATFMX MARSA FLTCK PBN/A1C3L1 DAT/NO SPECIFIC DESIGNATORS SUR/ADDITIONAL INFO
DEP/MALAHIDE 5327N00609W REG/N7106 DLE/NTM0130 ORGN/EBBDZMFP PER/A TALT/EIDW
RMK/PRESSURISATION PROB UNABLE ABOVE F120)

(DLA-EIN105-ZZZZ1400-KORD-DEP/MALAHIDE 5327N00609W)
(DEP- EIN105-ZZZZ1406-KORD-DEP/MALAHIDE 5327N00609W)
(CNL- EIN105-ZZZZ1400-KORD-DEP/MALAHIDE 5327N00609W)
```

—示例 3：2012 年 11 月 22 日的航班，20 日拍发 FPL, 有 DOF 项

```
(FPL-EIN105-IS
-B763/H- SE3J4M2RWXY/HB2U2V2G1
-KLAX1200
-N0400F100 DENUT UL610 LAM UL10 BPK UN601 LESTA UP6 MIMKU/M082F320 NATB YAY/N0464F320
N188B YRI/N0462F340 DCT NOTAP DCT TVC PMM5
-KORD0700 KATL
-ST5/ATFMX MARSA FLTCK PBN/A1C3L1 DAT/NO SPECIFIC DESIGNATORS SUR/ADDITIONAL INFO
DOF/121122 REG/N7106 DLE/NTM0130 ORGN/EBBDZMFP PER/A TALT/EIDW RMK/PRESSURISATION
PROB UNABLE ABOVE F120)
(DLA-EIN105-KLAX1400-KORD-DOF/121122)
(DEP-EIN105-KLAX1406-KORD-DOF/121122)
(CNL-EIN105-KLAX1400-KORD-DOF/121122)
(CHG-EIN105-KLAX1400-KORD-DOF/121122-16/KORD0700 KEWR)
(RQP-EIN105-KLAX1400-KORD-DOF/121122)
(RQS-EIN105-KLAX1400-KORD-DOF/121122)
(ARR-EIN105-KLAX1400-KORD2100)
```

—示例 4：2012 年 11 月 22 日的航班，当天拍发 FPL。无 DOF 项。

```
(FPL-EIN105-IS
-B763/H- SE3J4M2RWXY/HB2U2V2G1
-KLAX1200
-N0400F100 DENUT UL610 LAM UL10 BPK UN601 LESTA UP6 MIMKU/M082F320 NATB YAY/N0464F320
N188B YRI/N0462F340 DCT NOTAP DCT TVC PMM5
-KORD0700 KATL
-ST5/ATFMX MARSA FLTCK PBN/A1C3L1 DAT/NO SPECIFIC DESIGNATORS SUR/ADDITIONAL INFO
REG/N7106DLE/NTM0130 ORGN/EBBDZMFP PER/A TALT/EIDW RMK/PRESSURISATION PROB UNABLE
ABOVE F120)

(DLA-EIN105-KLAX1400-KORD-0)
(DEP-EIN105-KLAX1406-KORD-0)
(CNL-EIN105-KLAX1400-KORD-0)
(CHG-EIN105-KLAX1400-KORD-0-16/KORD0700 KEWR)
(RQP-EIN105-KLAX1400-KORD-0)
(RQS-EIN105-KLAX1400-KORD-0)
(ARR-EIN105-KLAX1400-KORD2100)
```

3.3 EOBT 的使用原则与方法

新版电报格式要求，在 ARR, CHG, CNL 和 RQS 报中的编组 13 数据项 B 中需填写预计撤轮档时间 (EOBT)，且 EOBT 不得早于前 120 小时。

—如果延误后的 EOBT 仍在当天 (UTC)，则 DEP、CNL、RQP、RQS、DLA、CHG 的后缀不变，用“-0”，或原 FPL 中的“DOF/值”；

—如果延误后的新 EOBT 为第二日 (UTC) 的，可以采用以下二种方式处理。（见附录表 4：航班延误超过 UTC 零时的处理方法）

第一种：发送 CHG（推荐使用）：

应修订第 13 编组新 EOBT 和整个第 18 编组，且第 18 编组中的 DOF/为第二日 (UTC) 的日期，之后的 DEP、CNL、RQP、DLA、CHG、RQS 的“DOF/”应为第二日 (UTC) 的日期。

第二种：发送 DLA（不推荐使用）：

原 FPL 中有“DOF”项，拍发 DLA，后缀为原 DOF/值，而之后的 DEP、CNL、RQP、DLA、CHG、RQS 的“DOF/”以最后通知的 EOBT 时间为准进行调整。

原 FPL 中无“DOF”项，拍发 DLA，后缀为“-0”，则之后的 DEP、CNL、RQP、DLA、CHG、RQS 的“DOF/”都为“-0”。

EOBT 在以下各类电报中的含义：

—DLA: NEW EOBT

—CNL: LAST EOBT

—RQP: 如果知道 EOBT，就填写 EOBT，否则可以为空；

—CHG: LAST EOBT；

—DEP: 实际起飞时间；

—ARR: LAST EOBT，如果不知道 EOBT，可以不填；

—RQS: LAST EOBT。

—在 CNL、RQP、CHG、ARR 和 RQS 中新增了 EOBT。

4. 相关动态电报的使用方法

4.1 新旧版报文内容编组的联接关系

新版对一些 ATS 报文编组或标识的前续类型和编组或标识的后续类型进行了调整：CHG、CNL、DLA、DEP、RQS 报文中编组 16 之后的联接编组是编组 18；CHG 报文编组 22 的前续字段是编组 18。

编组号	内容	报文类型	现有格式	新版格式
编组 16	目的地机场和预计飞行总时间，目的地备降机场	CHG	后续编组是编组 22	后续编组是编组 18
		CNL	后续编组是编组 “)”	后续编组是编组 18
		DLA		
		DEP		
		RQS		
编组 22	修订内容	CHG	前续编组是编组 16	前续编组是编组 18

4.2 FPL 及其相关报文的解释和说明

提前 24 小时拍发的报文	当天拍发的报文
(FPL-ABC123-IS-B733/M-SDE1GIRW/SB1D1 -NZAA2300-M083F360 DCT PAPTI A464 TN J251 DN B583 BRU M768 TSN R468 GOME DCT DANNY1B -VTBS1130-PBN/A1B1C1D1L1 DOF/121120)	(FPL-ABC456-IS-B733/M-SDE1GIRW/SB1D1 -NZAA2300-M083F360 DCT PAPTI A464 TN J251 DN B583 BRU M768 TSN R468 GOME DCT DANNY1B -VTBS1130-PBN/A1B1C1D1L1)
修订整个第 16 编组，增加目的地机场备降场 (CHG-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/121120-16/VTBS11 30 VTBD)	修订整个第 16 编组，增加目的地机场备降场 (CHG-ABC456-NZAA2300-VTBS-0-16/VTBS1130 VTBD)
(CNL-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/121120)	(CNL-ABC456-NZAA2300-VTBS-0)
(DLA-ABC123-NZAA2345-VTBS-DOF/121120)	(DLA-ABC456-NZAA2345-VTBS-0)
(DEP-ABC123/A0254-NZAA2347-VTBS-DOF/121120)	(DEP-ABC456/A0254-NZAA2347-VTBS-0)
(RQP-ABC123-NZAA-VTBS-DOF/121120) (RQP-ABC123-NZAA2345-VTBS-DOF/121120)	(RQP-ABC456-NZAA2345-VTBS-0) (RQP-ABC456-NZAA2345-VTBS-0)
(RQS-ABC123/A0254-NZAA2345-VTBS-DOF/121120)	(RQS-ABC456/A0254-NZAA2345-VTBS-0)
(ARR-ABC123-NZAA-VTBS1115)	(ARR-ABC456-NZAA2345-VTBS1115)
航班延误到第二日 UTC，第一种方法（CHG） (CHG-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/121120-13/NZAA0 245-18/PBN/A1B1C1D1L1 DOF/121121)	航班延误到第二日 UTC，第一种方法（CHG） (CHG-ABC456-NZAA2300-VTBS-0-13/NZAA0245-18/PBN/A1B1 C1D1L1 DOF/121121)
(CNL-ABC123-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)	(CNL-ABC456-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)
(DEP-ABC123/A0254-NZAA0247-VTBS-DOF/121121)	(DEP-ABC456/A0254-NZAA0247-VTBS-DOF/121121)

(RQP-ABC123-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)	(RQP-ABC456-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)
(RQS-ABC123/A0254-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)	(RQS-ABC456/A0254-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)
当天继续延误 (DLA-ABC123-NZAA0445-VTBS-DOF/121121)	当天继续延误 (DLA-ABC456-NZAA0445-VTBS-DOF/121121)
航班延误到第二日 UTC， 第二种方法（DLA） (DLA-ABC123-NZAA0245-VTBS-DOF/121120)	航班延误到第二日 UTC， 第二种方法（DLA） (DLA-ABC456-NZAA0245-VTBS-0)
(DEP-ABC123/A0254-NZAA0247-VTBS-DOF/121121)	(DEP-ABC456/A0254-NZAA0247-VTBS-0)
(RQP-ABC123-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)	(RQP-ABC456-NZAA0245-VTBS-0)
(RQS-ABC123/A0254-NZAA0245-VTBS-DOF/121121)	(RQS-ABC456/A0254-NZAA0245-VTBS-0)
当天继续延误 (DLA-ABC123-NZAA0445-VTBS-DOF/121121)	当天继续延误 (DLA-ABC456-NZAA0445-VTBS-0)

注意事项：

1. 如果修改（CHG）报文中的 DOF 数据，需要在编组 22 中插入完整的和修改后的编组 18 数据。
2. 如果飞行计划提前于预计撤轮挡时间（EOBT）前 24 小时拍发，则应强制要求在 FPL 报编组 18 中加入航班的起飞日期。同时需要在相关飞行计划更新报文（ARR、CHG、CNL、DLA、DEP）中增加相关内容。更新报文编组 18 中的 DOF/必须参考最终的预计撤轮挡日期（EOBD）。
3. 根据规定，CHG、CNL、DLA、RQP、RQS、DEP 六类电报都有编组 18，也就是说如果第 18 编组中除了 DOF 外，还有其他诸如“PBN/”等内容时，则在拍发以上六类电报时，是否要带除 DOF 外的内容，如果第 18 编组的内容对相关的编组没有影响，在电报中，没有必要填写整个第 18 编组的内容。编组 18 的 CHG, 应通过编 22 来完成修订。当航班提前 24 小时拍发 FPL 时，编组 18 中的 DOF，是用来关联其他电报的关键。

4.3 DLA 与 CHG 电报的使用方法

—如果 CHG 的内容涉及 ATS 单位变化，应当拍发给原 FPL 的接收单位及未收的原 FPL 但受影响的单位。

—CHG 中编组 22 数据项，需填写修订编组的完整数据，否则会产生数据和信息的丢失。

—如果航空器发生延误 30 分钟以上，需要发 DLA 报。

—如果新的 EOBT 仍在当天，则后缀不变，用“-0”，或原 FPL 中的 DOF 值。

—如果延误后的新 EOBT 为第二日（UTC 时间）的，参考附录表 4：航班延误超过 UTC 零时的处理方法。

4.3.1 CHG 电报举例：

(CHG-CES5301-ZSPD1900-ZGGG-DOF/121120-16/ZSAM0120 ZSFZ)

(CHG-CES5301-ZSPD1900-ZGGG-0-16/ZSAM0120 ZSFZ)

航班延误到第二日：

(CHG-CES5301-ZSPD1900-ZSAM-DOF/121120-13/ZSPD0045-18/PBN/A1B1C1D1L1 DOF/121121)

(CHG-CES5301-ZSPD1900-ZSAM-0-13/ZSPD0045-18/PBN/A1B1C1D1L1 DOF/121121)

说明：对延误到第二日 0 时（UTC）后的航班，用 CHG 报，如果原来有 DOF/项的，则在用新 DOF 时，应在原 DOF+1 天；如果原来是“-0”的，则用新的 DOF 值。

4.3.2 DLA 电报举例：

(DLA- CES5301-ZSPD2200-ZGGG -DOF/121120)

(DLA- CES5301-ZSPD2200-ZGGG -0)

(DLA-CES5301-ZSPD0045-ZGGG -DOF/121120)，00:45 > 22:00，用原“DOF/值”；

(DLA-CES5301-ZSPD0145-ZGGG -DOF/121121)，延误后再延误，用新“DOF/值”

(DLA-CES5301-ZSPD0045-ZGGG -0)，00:45 > 22:00，

(DLA-CES5301-ZSPD0145-ZGGG -0)

说明：对延误到第二日 0 时（UTC）后的航班，当原 PFL 中有 DOF 项时，第一份 DLA 中引用的 DOF 为原 FPL 中的“121120”，但该 DLA 暗示了实际 EOBTD 为“121121”，再次延误时 DLA 中的 DOF 需修正为上一份 DLA 中通知的新 EOBTD，即 121121，后续系列报文容易产生混淆。因此，不推荐使用 DLA。参考附录表 4。

4.4 CNL 电报举例：

(CNL-CES5301-ZSPD1900-ZGGG -DOF/121120)

(CNL-CES5301-ZSPD1900-ZGGG -0)

4.5 RQP 使用方法：

—当收到有关 DEP、ARR、EST，但未收到 FPL 时，需拍发 RQP。

—当收到 CHG，但未收到 FPL 时，需拍发 RQP。

—当未收到任何电报，而航空器建立已与管制单位通过无线电话联络并请求提供空中交通服务时，则须向前一个 ATS 单位拍发 RQP。

4.5.1 RQP 电报举例：

(RQP-CES501-ZSPD1900-VHHH-DOF/121120)

(RQP-CES501- ZSPD1900-VHHH-0)

(RQP-CES501- ZSPD-VHHH-DOF/121120)

(RQP-CES501- ZSPD-VHHH-0) 如果不知 EOB T，则可以不填写。

4.6 RQS 报举例：

(RQS-CES501/A0254- ZSPD1900-VHHH -DOF/091120)

(RQS-CES501/A0254- ZSPD1900-VHHH -0)

4.7 DEP 报举例：

(DEP-CES501/A0254-ZSPD2347-VHHH-DOF/121120)

(DEP-CES501/A0254-ZSPD2347-VHHH-0)

4.8 ARR 报的使用方法说明：

—如果知道 EOB T,则在 ARR 报中增加 EOB T，是这次电报格式的变化内容之一；如果不知道 EOB T，则可以不填，即同现格式。

—ARR 按 ICAO，由第 7、13a、13b、16、17a、17b 组成（当航空器发生备降或返航后，才有第 16 编组）。否则，只有 7、13a、13b、17a、17b。即，在拍发返航或备降的落地报时，要增加原目的地机场，之后再加实际落地机场名称及实际落地时间。

4.8.1 ARR 报举例：

(ARR-CES501-ZSPD-VHHH-ZGGG0240) 如果不知道 EOB T，则可以不填写。

(ARR-CES501-ZSPD2200-VHHH-ZGGG0240)

5. 我国执行新版电报格式相关工作计划说明

结合 ICAO 指导建议和我国实际情况，我国定于北京时间 2012 年 10 月 18 日“零时”开始进入“过渡期”，过渡期内针对国内用户，所有国内航段均按照新版格式进行拍发；对于不具备接收新版格式的其他国家或地区，仍按照现行格式对其进行拍发。UTC 时间 2012 年 11 月 15 日“零时”后，国内拍发的所有报文均应为新版格式，具体说明如下：

北京时间 2012 年 10 月 18 日“零时”起，国内各航空公司执行国内飞行任务时将全部按照新版格式要求提交飞行计划，按照新版格式标准对外拍发各类动态电报。

2012 年 10 月 18 日至 11 月 15 日为“过渡期”。“过渡期”内，各系统同时具备接收、处理各类新版和现行版本动态电报的能力。

各航空公司（国内航空公司国内航班）按照 FPL 拍发时间不超过 EOB T（起飞前）24 小时，减少国内现有系统处理超长 FPL 申请的压力。国外航空公司和国内公司执行的国际航班可以按国际通常做法，但不应超过 120 小时。

UTC 时间 2012 年 11 月 15 日“零时”起，国内各相关单位只接收、处理新版动态电报。

在使用新格式后，未能遵守新版 ATS 电报要求的，将导致数据被拒绝、处理错误或丢失。

5.1 ICAO FITS (FITS: Flight Plan Implementation Tracking System) 网站

ICAO 建立 FITS 网站旨在公布相关信息以帮助用户判断按照新版格式还是现行格式还是两种方式都可以使用的方式来填写相关报文。网址：<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>，各国需要交流实施计划并确保这些信息传递给其他国家。

各单位可随时登陆查询有关各国（地区）执行计划，以便掌握所需动态。

附录

附录 1：新旧报文举例说明

现有格式	新版格式
(CHG-ABC123-NZAA-VTBS-10/SDGIRWZ/SD)	(CHG-ABC123-NZAA0100-VTBS-DOF/091120-10/SDGIRWZ/S)
	(CHG-ABC123-NZAA0100-VTBS-0-10/SDGIRWZ/S)
(CNL-ABC123-NZAA-VTBS)	(CNL-ABC123-NZAA0100-VTBS-DOF/091120)
	(CNL-ABC123-NZAA0100-VTBS-0)
(DEP-ABC123/A0254-NZAA0147-VTBS)	(DEP-ABC123/A0254-NZAA0147-VTBS-DOF/091120)
	(DEP-ABC123/A0254-NZAA0147-VTBS-0)
(DLA-ABC123-NZAA0145-VTBS)	(DLA-ABC123-NZAA0145-VTBS-DOF/091120)
	(DLA-ABC123-NZAA0145-VTBS-0)
(RQS-ABC123-NZAA-VTBS)	(RQS-ABC123/A0254-NZAA0145-VTBS-DOF/091120)
(RQP-ABC123-NZAA-VTBS)	(RQP-ABC123-NZAA0145-VTBS-DOF/091120)
	(RQP-ABC123-NZAA0145-VTBS-0)

附录 2：各类完整报文样例

报文内容	注释
11 月 19 日提交并拍发，编组 18 中无 DOF	
(FPL-CCA1532-IS -A332/H-SDE2E3FGHIJ2J4J5M1RWY/LB1D1 -ZSSS2035 -K0859S1040 PIKAS G330 PIMOL A593 BTO W82 DOGAR -ZBAA0153 ZBYN -STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBAS REG/ B6513 EET/ZBPE0112 SEL/KMAL PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	11 月 19 的航班，当日 EOB 前 5 小时，拍发 FPL 报。
(DLA-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0)	当天延误到 2235。
(DEP-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0)	实际起飞时间 2235。
(ARR-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA0155)	实际落地北京，20 日 0155。
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0-8/IN)	修改飞行种类。第 18 编组可以用-0，不用第 18 整个编组，但修改的第 8 编组为整个编组。
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0-18/STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBARS REG/B6517 EET/ZBPE0112 SEL/GNLA PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	修改机号为 B6517。修改机号时，需修改整个 18 编组，否则，部份内容会丢失。
(RQP-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0)	
(RQS-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0)	
对延误到第二日（UTC）的情况，用两种情况来表示，第一种，CHG；第二种，DLA。	
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-0-13/ZSSS0200-18/STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBARS DOF/121120 REG/B6517 EET/ZBPE0112 SEL/GNLA PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	第一种情况：延误到了次日 0200。
(DLA-CCA1532-ZSSS0200-ZBAA-0) (DLA-CCA1532-ZSSS0300-ZBAA-0)	第二种情况：延误到了次日 0200，并再次延误至 0300。

11 月 16 日提交并拍发，则需要在编组 18 中加入 DOF/121119。	
(FPL-CCA1532-IS -A332/H-SDE2E3FGHIJ2J4J5M1RWY/LB1D1 -ZSSS2035 -K0859S1040 PIKAS G330 PIMOL A593 BTO W82 DOGAR -ZBAA0153 ZBYN -STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBAS DOF/121119 REG/ B6513 EET/ZBPE0112 SEL/KMAL PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	11 月 19 的航班，11 月 16 日提交并拍发，则需要在编组 18 中加入 DOF/121119
(DLA-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-DOF/121119)	当天延误至 2235。
(DEP-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA -DOF/121119)	
(ARR-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA0155)	
(ARR-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-ZBYN0505)	到太原备降落地。
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA -DOF/121119-8/IN)	修改第 8 编组飞行种类。
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-DOF/121119-18/STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBAS DOF/121119 REG/B6517 EET/ ZBPE0112 SEL/ GNLA PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	修改机 B6517。修改机号时，需修改整个 18 编组，否则，部份内容会丢失。
(RQP-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA -DOF/121119)	
(RQS-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA -DOF/121119)	
对延误到第二天的情况，用二种情况来表示，第一种，CHG；第二种，DLA。	
(CHG-CCA1532-ZSSS2235-ZBAA-DOF/121119-13/ZSSS0200-18/STS/ALTRV HEAD PBN/A1B2B3B4B5D1L1 NAV/GBAS DOF/121120 REG/ B6513 EET/ ZBPE0112 SEL/ KMAL PER/C RIF/FRT N640 ZBYN RMK/TCAS)	第一种情况：延误到了次日 0200。
(DLA-CCA1532-ZSSS0200-ZBAA-DOF/121119) (DLA-CCA1532-ZSSS0300-ZBAA-DOF/121120)	第二种情况：延误到了次日 0200，再次延误至 0300。
(DEP-CCA1532-ZSSS0310-ZBAA-DOF/121120)	实际起飞 0310
(ARR-CCA1502-ZSSS0300-ZBAA0505)	实际落地时间 0505。

附录 3. PBN/与编组 10A 项校验规则及简例

PBN/与编组 10A 项校验规则及简例			
N		10A	PBN/
or one or more of the following descriptors without repetition:			
A			
B			
C			
D	Required when PBN/ contains B1,B3,C1,C3,C4,D1,D3,D4,O1,O3,O4. Also with B1,B4 with either S or O.	SD 或 DO	B1 或 B4
		D	B3 或 C1...
E1			
E2			
E3			
F			
G	Required when PBN/ contains any of: B1,B2,C1,C2,D1,D2,O1,O2.	G	B1 或 B2...
H			
I	Required when PBN/ contains any of: B1,B5,C1,C4,D1,D4,O1,O4.	I	B1 或 B5...
J1,J2,J3,J4,J5,J6,J7			
K			
L			
M1,M2,M3			
O	Required when PBN/ contains B1 or B4,together with "D", unless "S" is present.	SD 或 DO	B1 或 B4
P1-P9			
R	Requires PBN/ to be present in item18.	R	不为空
S	Required when PBN/ contains B1 or B4,together with "D", unless "O" is present.	SD 或 DO	B1 或 B4
T			
U			
V			
W			
X			
Y			

注释：

- 如果编组 18 中 PBN/填写了 B1, B2, C1, C2, D1, D2, 01 或 02, 则编组 10a 中必须包含 “G”；
- 如果编组 18 中 PBN/填写了 B1, B3, C1, C3, D1, D3, 01 或 02, 则编组 10a 中必须包含 “D”；
- 如果编组 18 中 PBN/填写了 B1 或 B4, 则编组 10a 中必须包含 “O” 或 “S” 并且必须包含 “D”
(例如: 编组 10a 中必须包含 “OD” 或 “SD”);
- 如果编组 18 中 PBN/填写了 B1, B5, 或 C1, 则编组 10a 中必须包含 “I”；
- 如果编组 18 中 PBN/填写了 C1, C4, D1, D4, 01 或 04, 则编组 10a 中必须包含 “D” 和 “I”
(例如: “DI”)。

附录 4：航班延误超过 UTC 零时的处理方法

类 别		第一种, CHG	第二种, DLA
原 FPL 无 DOF	延 误 超 过 UTC 零 时	修订: 第 13 编组, 第 18 编组 DOF/为 第二日 (UTC) 日期。	拍发 DLA, 后缀为 “-0”。
	延 误 后 再延 误	拍发 DLA, DOF/仍为第二日 (UTC) 日 期。	拍发 DLA, 后缀为 “-0”。
原 FPL 有 DOF	延 误 超 过 UTC 零 时	修订: 第 13 编组、第 18 编组 DOF/第 二日(UTC)日期。	拍发 DLA, 后缀为原 DOF/值。
	延 误 后 再延 误	拍发 DLA, DOF/为第二日 (UTC) 日期。	拍发 DLA, DOF/为第二日 (UTC) 日期。

附录 5. 编组 10A 从新版格式向现行格式的转换规则

注意：在使用此表时，需要首先进行检查，确保在新版报文内容中编组 10A 项和编组 18 中同时存在对应的新版格式内容，并同时转换为现行格式。转换时，如果转换结果已经在编组 10A 或者编组 18 中存在，应避免插入重复内容。当进行编组 18 转换时，如果某个标签已经出现，则应将转换以后的内容追加到该标签之后，并以空格分隔。例如：新版格式编组 18 中的内容为 PBN/B2 NAV/TCAS 则转换后的现行格式内容应为 NAV/TCAS RNAV5 B2.

表 5-1 编组 10A 项转换表			
新版内容		转换为旧版内容	
编组 10A 项	编组 18	编组 10A 项	编组 18
N		N	
S		S	
SF		SF	
A		Z	NAV/GBAS
B		Z	NAV/LPV
C		C	
D		D	
E1		Z	COM/FMC WPR ACARS E1
E2		Z	COM/DFIS ACARS E2
E3		Z	COM/DFIS ACARS E3
F		F	
G		G	
H		H	
I		I	
J1		J	DAT/V COM/J1
J2		J	DAT/V COM/J2
J3		J	DAT/V COM/J3
J4		J	DAT/V COM/J4
J5		J	DAT/V COM/J5
J6		J	DAT/V COM/J6
J7		J	DAT/V COM/J7
K		K	
L		L	
M1		Z	COM/INMARSAT M1
M2		Z	COM/MTSAT M2
M3		Z	COM/IRIDIUM M3
O		O	
P1-P9		保留	
R	PBN/A1	RZ	NAV/RNAV10 RNP10 A1
R	PBN/B1	RZ	NAV/RNAV5 B1
R	PBN/B2	RZ	NAV/RNAV5 B2

R	PBN/B3	RZ	NAV/RNAV5 B3
R	PBN/B4	RZ	NAV/RNAV5 B4
R	PBN/B5	RZ	NAV/RNAV5 B5
R	PBN/B6	RZ	NAV/RNAV5 B6
R	PBN/C1	RZ	NAV/RNAV2 C1
R	PBN/C2	RZ	NAV/RNAV2 C2
R	PBN/C3	RZ	NAV/RNAV2 C3
R	PBN/C4	RZ	NAV/RNAV2 C4
R	PBN/D1	PRZ	NAV/RNAV1 D1
R	PBN/D2	PRZ	NAV/RNAV1 D2
R	PBN/D3	PRZ	NAV/RNAV1 D3
R	PBN/D4	PRZ	NAV/RNAV1 D4
R	PBN/L1	RZ	NAV/RNP4 L1
R	PBN/O1	PRZ	NAV/RNP1 O1
R	PBN/O2	PRZ	NAV/RNP1 O2
R	PBN/O3	PRZ	NAV/RNP1 O3
R	PBN/O4	PRZ	NAV/RNP1 O4
R	PBN/S1	RZ	NAV/RNP APCH S1
R	PBN/S2	RZ	NAV/RNP APCH BARO VNAV S2
R	PBN/T1	RZ	NAV/RNP AR APCH RF T1
R	PBN/T2	RZ	NAV/RNP AR APCH T1
T		T	
U		U	
V		V	
W		W	
X		X	
Y		Y	
Z	COM/nnnn	Z	COM/nnnn
Z	NAV/nnnn	Z	NAV/nnnn
Z	DAT/nnnn	Z	COM/nnnn

表格 5-2：编组 10B 项转换表，如下所示，在使用此表时，需要首先进行检查，确保在新版报文内容中编组 10B 项和编组 18 中同时存在对应的新版格式内容，并同时转换为现行格式。

表 5-2 编组 10B 项转换表			
新版内容		转换为旧版内容	
编组 10B 项	编组 18	编组 10B 项	编组 18
N		N	
A		A	
C		C	
E		SD	COM/E
H		S	COM/H

I		I	
L		SD	COM/L
P		P	
S		S	
X		X	
B1		D	COM/B1
B2		D	COM/B2
U1		D	COM/U1
U2		D	COM/U2
V1		D	COM/V1
V2		D	COM/V2
D1		D	COM/D1
G1		D	COM/G1

表格 5-3：编组 18 转换表，如下所示。

表 5-3 编组 18 转换表	
新版内容	转换为旧版内容
编组 18	编组 18
STS/	STS/复制文本 *ATFMX 转换为 ATFMEXEMPTAPPRED 除外
SUR/	RMK/SUR
DOF/	尽可能保留数据，否则删除。虽然不是现行格式报文中标记的标签，但目前已经被广泛运用。
DAT/	COM/
DLE/	RMK/DLE 后随原文中 DLE/后的文本信息
ORGN/	RMK/ORGN 后随原文中 ORGN /后的文本信息
TALT/	RMK/TALT 后随原文中 TALT /后的文本信息
PBN/	
其它内容直接复制，添加到 NAV/, COM/, DAT/之后，按上表 5-1 和 5-2 中描述进行转换。 转化 DAT/的两个步骤： 1、在转换编组 10A 前，将新版格式中的 DAT/内容转换为现行格式编组 18 的 COM/项。 2、转换编组 10A 项中的设备能力时，如果根据表 5-1 转换后的内容为 DAT/数据项，则应将转换后的内容添加到现行格式的 DAT/标签后，如表 5-1 所示。 注意：可能会有 COM/, DAT/重复的情况。	

附录 6. 中英文简字简语表

简缩语	英语全称	中文全称
ACARS	Aircraft Communications Addressing and Reporting System	航空器空地通信系统
ADF	Auto-direction Finder	自动定向仪
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance-Broadcast	广播式自动相关监视
ADS-B In Capability	Traffic Information Service–Broadcast (TIS-B) and Flight Information Service–Broadcast (FIS-B) is received, processed and displayed in the flight deck.	ADS-B 接收能力
ADS-B Out Capability	The ability to periodically broadcast horizontal position, vertical position, horizontal and vertical velocity and other information.	ADS-B 发送能力
ADS-C	Automatic Dependent Surveillance-Contract	合约式自动相关监视
ALTN	Alternate(Aerodrome)	备降机场
ALTRV	Altitude reservation	按预留高度运行的飞行
ANSP	Air Navigation Service Provider	空中导航服务提供部门
APAC FPL & AM/TF	Asia Pacific Flight Plan and ATS Messages Task Force	亚太飞行计划和 ATS 电报特别工作组
APP	Approach	进近
APV	Approach Procedure With Vertical Guidance	垂直引导近进程序
ATFMX	Air traffic Flow Management Exemption	有关空中交通服务当局批准豁免空中交通流量管理措施的飞行
ATN	Aeronautical Telecommunication Network	航空电信网
ATS	Air Traffic Services	空中交通服务
BARO-VNAV	Barometric Vertical Navigation	气压垂直导航
COM	Communication	通信设备
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications	管制员驾驶员数据链通信
DAT	Data	（导航）数据或能力
DEP	Departure	起飞，离场
DEST	Destination	目的地
D-FIS	Data Link Flight Information Services	数字化飞行情报服务
DLE	Delay	航路延误或等待
DME	Distance Measuring Equipment	测距仪
DOF	Date of flight	飞行日期
EET	Estimated Elapsed Time	预计经过时间
EOBT	Estimated Off-block Time	预计撤轮挡时间
FANS	Future Air Navigation System	新航行系统

FFR	Firefighting and rescue	消防援救
FLTCK	Flight check	飞行校验
FMC	Flight Management Computer	飞行管理计算机
GBAS	Ground-based Augmentation Systems,	地基增强系统
GNSS	Global Navigation Satellites System	全球导航卫星系统
HFDL	High Frequency Data Link	高频数据链
HFRTF	High Frequency Radio Telephone	高频、无线电话
HOSP	Hospital Aircraft	医救航空器
HUM	Human	人道主义
IFR	Instrument Flight Rules	仪表飞行规则
ILS	Instrument Landing	仪表着陆系统
INMARSAT	International Marine Satellite Organization	国际海事卫星组织
INS	Inertial Navigation System	惯性导航系统
IRIDIUM	A private mobile satellite company	铱星
IRS	Inertial Reference System	惯性基准系统
IRU	Inertial Reference Units	惯性导航组件
LORAN-C	Long Range Navigation System-C	罗兰 C
LPV (APV with SBAS)	Localizer Performance with Vertical guidance	具有垂直引导的航向台性能进近
MARSA	Military Authority Assumes Responsibility	军方负责承担军用航空器间隔的飞行
MEDEVAC	Medical Evacuation	医疗急救
MLS	Microwave Landing System	微波着陆系统
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications	最低导航性能规范
MTSAT (FAA)	Meteorological Satellite	气象卫星
NAM	North America	北美地区
NAV	Navigation	导航
NEW	The flight planning and ATS message formats as specified in Amendment 1 to the PANS-ATM DOC 4444 15TH edition.	ICAO 第 4444 号文件第 15 版第 1 次修订中详细说明了飞行计划和 ATS 电报格式
NONRVSM	Non- Reduce Vertical Separation to Minimum	已批准不具备 RVSM 能力的航空器进入 RVSM 区域飞行
OPR	Operator	经营人
ORGN	Origin	原始提供者
PANS-ATM	Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management, Fifteenth Edition (PANS-ATM, ICAO DOC 4444 15th edition)	航空导航服务程序—空中交通管理, ICAO 第 4444 号文件第 15 版
PBN	Performance-Based Navigation	基于性能的导航
PDC	Pre-departure Clearance	起飞前放行

PER	Performance	性能
PRESENT	Present flight planning and ATS message formats as defined in the current version of the PANS-ATM.	在 PANS-ATM 目前版本中定义的现行飞行计划和 ATS 电报格式
RALT	ROUTE ALTERNATE	航路备降场
RCP	Required Communication Performance	所需通信性能
REG	Registration	注册号
RIF	Reclearance In Flight	空中二次放行
RMK	Remark	备注
RNAV	Area Navigation	区域导航
RNP	Required Navigation Performance	所需导航性能
RVSM	Reduce Vertical Separation to Minimum	缩小垂直间隔
SAR	Search And Rescue	搜寻与救援
SATCOM	Satellite Communication	卫星通信
SBAS	Satellite Based Augmentation Systems	星基增强系统
SEL	Selective Call Sign	选择呼号
SSR	Secondary Surveillance Radar	二次监视雷达
SUR	Surveillance	监视用途或能力
TACAN	Tactical Air Navigation	塔康 TACAN 系统, TACAN 全称为战术空中导航
TALT	Take-off Alternate(Aerodrome)	起飞备降机场
TYP	Type Of Aircraft	机型
UAT	Universal Access Transceiver	万向收发机
UHF	Ultra High Frequency	超高频
VDL	VHF Data Link	甚高频数据链模式
VDL(FAA)	Voice Data Link	通话数据链
VFR	Visual Flight Rules	目视飞行规则
VHF	Very High frequency	甚高频
VHF RTF	Very High Frequency Radio Telephone	甚高频无线电话
VOR	VHF Omnidirectional Range	甚高频全向信标
WPR	Waypoint reporting	航路点位置报告