

M H

中 华 人 民 共 和 国 民 用 航 空 行 业 标 准

MH/T 4011—2001

飞 行 进 程 单

Flight progress strips

2001—10—16 发布

2002—03—01 实施

中国民用航空总局 发布

目 次

前言

1 范围	1
2 引用标准	1
3 定义和缩略语	1
4 总则	2
5 区域飞行进程单	5
6 进近飞行进程单	9
7 塔台飞行进程单	10
8 进近塔台飞行进程单	12

前 言

本标准依据《国际民用航空公约》附件6《航空器的运行》、附件11《空中交通服务》、中国民用航空总局第86号令《中国民用航空空中交通管理规则》、国际民用航空组织第8643号文件《航空器机型代码汇编》的有关标准和建议,结合中国民用航空的实际而制定。

自本标准实施之日起,空中交通管制系统所使用的飞行进程单均应符合本标准的规定,所有提供空中交通管制服务的单位所使用的飞行进程单应符合本标准的规定。

本标准由中国民用航空总局空中交通管理局提出并负责解释。

本标准由中国民用航空总局航空安全技术中心归口。

本标准起草单位:中国民用航空总局空中交通管理局、中国民用航空总局第二研究所。

本标准主要起草人:程延文、李京利、杨晓嘉、张瑞庆、李洪安、李华琼。

中华人民共和国民用航空行业标准

飞行进程单

Flight progress strips

1 范围

本标准规定了用于民用航空空中交通管制服务的飞行进程单格式和填写内容。

本标准适用于民用航空空中交通管制服务单位、空中交通管制员和空中交通管制设备的提供者。

2 引用标准

下列标准所包含的条文,通过在本标准中引用而构成为本标准的条文。本标准出版时,所示版本均为有效。所有标准都会被修订,使用本标准的各方应探讨使用下列标准最新版本的可能性。

国际民用航空组织第8643号文件《航空器机型代码汇编》

3 定义和缩略语

3.1 定义

本标准采用下列定义。

3.1.1 飞行进程单flight progress strip

记录接受空中交通管制服务的航空器的信息和运行状态的记录条。

3.1.2 进近管制服务approach control service

对进场或离场受管制的飞行提供空中交通管制的服务。

3.1.3 区域管制服务area control service

对管制区内受管制的飞行提供空中交通管制的服务。

3.1.4 塔台管制服务tower control service

对机场交通提供空中交通管制的服务。

3.1.5 终端管制区terminal control area

设在一个或几个主要机场附近的空中交通服务航路汇合处的管制区。

3.1.6 飞行高度层flight level

以1013.2hPa气压面为基准的等压面。各等压面之间具有规定的等压差。

3.1.7 巡航高度层cruising level

飞行的大部分时间所保持的高度层。

3.1.8 位置报告点fix

用目视参考地面、无线电导航设施、卫星导航设施或其他方法所确定的地理位置。

3.1.9 管制移交点transfer of control point

沿航空器飞行航径上规定的一个点,在该点对航空器提供空中交通管制服务的责任由一个单位或席位,移交给下一个管制单位或席位。

3.2 缩略语

本标准采用下列缩略语。

3.2.1 ADS自动相关监视(automatic dependent surveillance)

3.2.2 TIS终端自动情报服务(automatic terminal information service)

- 3.2.3 CDA连续进近 (continuous descent approach)
- 3.2.4 EST预计飞越边界电报 (boundary estimate message)
- 3.2.5 ILS仪表着陆系统 (instrument landing system)
- 3.2.6 LOC航向信标 (localizer)
- 3.2.7 NDB无方向性信标 (non-directional beacon)
- 3.2.8 PAR精密进近雷达 (precision approach radar)
- 3.2.9 SID标准仪表离场 (standard instrument departure)
- 3.2.10 STAR标准终端进场 (standard terminal arrival)
- 3.2.11 VFR目视飞行规则 (visual flight rules)
- 3.2.12 VHF甚高频 (very high frequency)
- 3.2.13 VOR甚高频全向信标 (VHF omnidirectional range)
- 3.2.14 UTC世界协调时 (universal time coordination)

4 总 则

4.1 飞行进程单的作用在于帮助空中交通管制员

- a)掌握航空器的航行信息;
- b)掌握航空器的运行状态;
- c)预测航空器之间的飞行冲突、调配空中活动;
- d)记录管制工作过程;
- e)存储管制指令,为分析管制工作提供实际数据;
- f)进行管制协调和移交。

4.2 塔台、进近及区域空中交通管制单位应使用飞行进程单。航空器进入管制区域前,空中交通管制单位应填写好记录有该航空器信息的飞行进程单。航空器在飞行过程中,管制员应把通过各种渠道收到的该航空器动态、管制指令及有关内容及时、准确地记入相应的飞行进程单。

4.3 值班管制员应按有关规定填写飞行进程单。飞行进程单记录的内容不应任意涂改。

4.4 由空中交通管制设备打印的具有飞行计划的飞行进程单应包括足够的该航空器动态和与管制相关的内容。

4.5 为确保在任何时刻能反映该航空器完整的运行和管制工作状态,飞行进程单应以手工方式进行更新。

4.6 飞行进程单的规格为:长177.8mm (7in),宽25.4mm (1in)。

4.7 不同类型的飞行进程单应通过颜色加以区别。飞行进程单以红、黄、蓝、黑色加以区分,红色表示飞入管制区,蓝色表示飞出管制区,黄色表示飞越管制区,黑色表示除三种情况外的其他情况。

4.8 飞行进程单应妥善保存,以备查验,保存期为1个月。

4.9 填写飞行进程单时,当有关栏目不需要填写时,应空出。使用符号时,应按规定的符号填写。各项不应涂改,若需更改,在原内容中间划一横线,再在旁边空白地方填上正确的内容,以保持原始记录。

4.10 应用钢笔、圆珠笔、碳素笔填写飞行进程单。

4.11 所有的时刻应采用世界协调时,精确到分,用连续四位数字表示。前两位表示小时,后两位表示分,不足两位,前面以“0”填充,即9时5分记作“0905”。在填写位置报告点时刻时,第一个位置报告点应填写小时,其后的位置报告点可省略小时,但跨小时时,位置报告点应填小时。

4.12 数据单位应使用国家法定计量单位。

4.12.1 高度数据以米为单位,具体表示方法如下:

- a)用以标准海平面气压为基准的高度表示时,以10m为单位,直接用四位数字表示,不足四位,前面以“0”填充,即9600m记作“0960”;

b)用以修正海平面气压为基准的高度表示时,以10m为单位,以字母“A”打头,后接三位数字,不足三位,前面以“0”填充,即900m记作“A090”;

c)用以场面气压为基准的高度表示时,以10m为单位,以字母“H”打头,后接三位数字,不足三位,前面以“0”填充,即900m记作“H090”。

4.12.2 距离数据以千米为单位,航空器偏左/右10km,表示为:L10/R10;航空器偏东/南/西/北10km,表示为:E10/S10/W10/N10。

4.12.3 速度数据以千米/小时为单位,直接用四位数字表示,不足四位,前面以“0”填充,即870km/h记作“0870”。采用马赫数时,单位百分之一马赫,采用“M”后跟三位数字表示,即马赫数0.82记作“M082”,马赫数1.82记作“M182”。

4.12.4 航向数据以度为单位,直接用三位数字表示,不足三位,前面以“0”填充。

4.13 填写应使用数字、符号和简缩语。

4.13.1 飞行进程单中数字应按如下字样填写:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

4.13.2 飞行进程单中使用的常用简缩语及其含义如下:

APCH	进近(approach)
ATO	实际飞越时间(actual time over)
B	可以NDB进近(cleared for NDB approach)
C	可以(cleared)
CDA	可以连续进近(cleared for CDA approach)
CE	在某时刻许可终止(clearance expires at.....(time))
D	已提交空中交通管制放行许可(ATC clearance delivered)
E	东(east)
EAT	预计进近时刻(estimated approach time)
ETO	预计飞越时间(estimated time over)
H . . .	等待至某时刻(hold until...(time))
ILS	可以ILS进近(cleared for ILS approach)
L	左(left)
LA	低高度进近(low approach)
LC	高度层改变(level change)
LCI	着陆许可发布(landing clearance issued)
LCL	本场飞行(local flight)
LLZ	可以使用航向信标进近(cleared for localizer approach)
LT	左转(left turn)
M	马赫数(mach number)
MISS	复飞(missed approach)
N	北(north)
P	加入起落航线(join traffic circuit)
PL	加入左起落航线(join left traffic circuit)
PR	加入右起落航线(join right traffic circuit)
R	右(right)
RA	雷达进近(radar approach)

RCF	无线电失效(radio communication failure)
R/F	雷达失效(radar failure)
RL	报告飞离(report leaving)
RT	右转(right turn)
S	南(south)
SA	可以直线进近(cleared for straight-in approach)
TG	着地后即起飞(touch and go)
TNG	训练飞行(training flight)
UFN	直到进一步通知(until further notice)
U/S	不适用(unserviceable)
V	可以VOR进近(cleared for VOR approach)
VA	可以目视进近(cleared for visual approach)
VC	进近管制空域的目视飞行规则飞行(VFR flight in airspace C)
VIP	要客(very important person)
W	西(west)
WEF	自...起开始生效(with effect from...)
WIE	立即生效(with immediate effect)
WIP	正在施工(work in progress)
WX	天气(weather)
X	飞过(cross, or has crossed)
XMTR	发射机(transmitter)
XPDR	应答机(transponder)

4.13.3 飞行进程单中使用的常用符号含义如下:

↑	上升或起飞飞行
↓	下降或着陆飞行
○	括号中为备降说明
——	保持(划在保持高度下方), 如0960
——	取消或更改(划在取消或更改的数字上), 如0960
○	已完成(如已完成通告, 划在通告项目上)
+	增加
-	减少
—C→	延误时刻未定
—D→	向右绕飞
←D—	向左绕飞
■	切入盲降
■	高于
■	低于
■	左转
■	右转

	左盘旋
	右盘旋
	在空域
	离开空域
	进入空域
	目视飞行规则
	特殊目视飞行规则
	经过

4. 14 飞行进程单可分为区域飞行进程单、进近飞行进程单、塔台飞行进程单、进近塔台飞行进程单。
4. 15 设置有区域管制、进近管制和机场管制塔台的地区，各管制部门应使用与4. “规定的相对应的进程单类别。对仅设置有区域管制和塔台管制的地区，区域管制部门应采用区域飞行进程单，塔台管制部门应采用进近塔台飞行进程单。
4. 16 飞行进程单由以下四个区域构成：
- a) 标牌区：记录航空器呼号、机型、二次雷达编码等航空器特征方面的内容和信息的区域；
 - b) 指令区：记录发布指令及执行情况的区域；
 - c) 航路区：记录飞行航路和位置报告点及相关内容的区域；
 - d) 协调区：记录日期、移交、扇区标识等协调及其他内容的区域。
- 表1列举了飞行进程单的格式及各区域位置。

表 1

标牌区	指令区	航路区	协调区
-----	-----	-----	-----

5 区域飞行进程单

5. 1 区域飞行进程单格式

区域飞行进程单格式见表2。

表 2

1a			2b	2c	2a	3a	3a	3a	3a	3a	3a	4b	M E A I	4a
1b	1c	1d				3b	3b	3b	3b	3b	3b			
1e	1f/g	1h										4c		

5. 2 数据项说明

5. 2. 1 标牌区

标牌区记录与本次航班有关的基本信息，如呼号、机型、二次代码等。

1a 航空器呼号 不超过八个字符。 航空器呼号应以醒目的字体出现在飞行进程单上。 航空器呼号应以黑体四号字体打印；如人工填写，航空器呼号也应以类似四号字体书写。 示例：CXN4101。

1b 航空器机型

填写二至四个字符，内容引用国际民航组织第 8643 号文件《航空器机型代码汇编》，如无指定的代码或在飞行中有多种机型时，计算机设备填写“ZZZZ”，管制员手工在“ZZZZ”中间划一横线，并在旁边填入实际航空器机型。

示例：B757。

1c 尾流标志

填写一个字母（H、M 或 L）表示航空器的最大允许起飞质量。

H：重型机；M：中型机；L：轻型机。

1d 二次雷达应答机模式及编码

由五位字符组成。

第一位，表示二次雷达应答机设备。二次雷达应答机设备标识如下：

N——无，航空器上无应答机设备；

A——模式 A，应答机可发射位置信息但无高度信息（四位数，4 096 个编码）；

C——模式 C，应答机可发射位置和高度信息；

X——模式 S，应答机可发射没有航空器识别标志和气压高度的数字信息；

P——模式 S，应答机可发射有气压高度但无航空器识别标志的数字信息；

I——模式 S，应答机可发射有航空器识别标志，但无气压高度的数字信息；

S——模式 S，应答机可发射有航空器识别标志和气压高度的数字信息；

D——具有自动相关监视能力。

后四位，以四位八进制数表示应答机编码。

示例：A4502。

1e 起飞机场

起飞机场按国际民航组织分配的四字地名代码填写，如未知，计算机设备填写“ZZZZ”，管制员手工在“ZZZZ”中间划一横线，并在旁边填入起飞机场名称。

示例：成都为 ZUUU。

1f/g 预计（实际）起飞时刻/预计降落时刻

UTC 时刻，均由四位数字组成（见 4.11）。当收到实际起飞时刻时，应在预计起飞时刻上划一横线，并在正下方填写实际起飞时刻。实际降落时间可省略。

示例：“0105”表示 UTC 时刻 1 时 5 分。

1h 目的地机场

目的地机场按国际民航组织分配的四字地名代码填写，如未知，计算机设备填写“ZZZZ”，管制员手工在“ZZZZ”中间划一横线，并在旁边填入目的地机场名称。

示例：北京为 ZBAA。

5. 2. 2 指令区

指令区记录管制指令的详细内容。

2a 申请的巡航高度层

表示方法与高度数据的表示方法相同（见 4.12.1）。

2b 高度变化

原则上高高度表示在上面，低高度表示在下面。

航空器每改变一次高度，均应有相应标识。

航空器每改变一个高度，则在原高度中间划一横线表示已离开此高度，在其右边用 ↓ 或 ↑ 表示下降或上升，同时记下目标高度。

当航空器在到达某一高度层暂时保持时，在该高度层下划一横线表示。

示例：0960 表示在 9 600 m 高度保持；

~~0960~~ ↑ 表示离开 9 600 m 高度上升；

~~0960~~ ↓ 表示离开 9 600 m 高度下降；

H120 表示在场压高度 1 200 m 保持；

H120 ↑ 表示离开场压高度 1 200 m 上升；

H120 ↓ 表示离开场压高度 1 200 m 下降。

2c 其他指令

填写记录任何需要的其他管制指令。如航向改变指令。

5. 2. 3 航路区

航路区的位置报告点的数目是可增减的，但最多应不超过六个报告点。

3a 位置报告点名称

位置报告点按照航空器飞越的先后次序从左到右填写。

航空器实施绕航，在 3a 区域内应有相应标识：↗30°表示右转 30°；↖30°表示左转 30°；150 表示航向 150；L5 表示左偏 5 km；R5 表示右偏 5 km。

管制员在与相邻管制区（席位）完成管制协调后，在交接点位置上画一圆圈。

3b 位置报

打印或填写航空器经过该位置的时刻。

如时刻有变化，应在原来的时刻中间划一横线，同时在其下面写上更改的时刻。第一个位置报告点应填写小时，其后位置报告点可省略小时，但跨小时时，位置报告点应填小时。

5.2.4 协调区

协调区主要记录与飞行有关的重要信息。协调区分为左右两个部分，其中右半区为按规定应记载的信息。

4a 扇区（席位）号

填写扇区代号或席位号，用二个字母或数字表示。

4b 填写或打印进程单生成日期和时刻

示例：“06/21 2000”表示进程单的生成日期为6月21日20时0分（UTC）。

4c 其他信息

可填入任何需要的简语和信息代码。

示例：遇有重要客人飞行时，填入VIP。

M——航空器已收到本场ATIS信息，则在进程单右上角的“M”上划“○”。

E——对过境航班，拍发EST报后，在“E”上划“○”。

A——与空军协调完毕，在“A”上划“○”。同时，可在A右边写上协调的时刻。

I——表示雷达识别，当航空器已识别，则在进程单“I”上划“○”。

5.3 其他说明

5.3.1 在航空器进入管制区（飞临交接点）前按规定时间打印或填写区域飞行进程单。

5.3.2 当管制员预见到有空中潜在冲突时，应将有关进程单相邻摆放，并在飞行进程单协调区用红笔写上大字体的“W”标志，当飞行冲突消除后在“W”上划一横线。

5.3.3 航空器返航、备降时，在原飞行进程单4c区标注返航、备降后，重新使用一新进程单。

5.3.4 完成管制移交后，在飞行进程单标牌区划一长斜线（左低右高），代表管制服务结束。

5.4 应用示例

示例见表3。

表 3

AFL571	1080 ↓	INTIK	HD	IN			06/21 2045	M	S2
A300 H A4502	0900 ↓	2113	2127	2138			VIP	E	
UUEE 1455/2230 ZBAA 1500	0660	2115	29	40				A	
								I	

以上飞行进程单表示：航班AFL571. 机型A300,尾流为重型机,雷达二次编码A4502,起飞机场UUEE,降落机场ZBAA,预计起飞时刻为1455,实际起飞时刻为1500,预计降落时刻为2230。高度层从10800m下降至9000m,直到6600m保持。该航班共经过了3个位置报告点,即“INTIK”、“HD”、“IN”,预计飞越三个点的时刻分别是2113、2127、2138,实际飞越三个点的时刻分别是2115、2129、2140。区域飞行进程单生成时刻为6月21日20时45分. 机上VIP,扇区席位S2。

6 进近飞行进程单

6.1 进离场航空器的进近飞行进程单

6.1.1 进离场航空器的进近飞行进程单格式

进近飞行进程单格式见表4。

表 4

1a	2b 2c	2a	3c	3a	4b	M	4a
1b 1c 1d					4d	E	
1e 1f/g 1h				3b	4c	A	
						I	

6.1.2 数据项说明

6.1.2.1 标牌区

标牌区记录与本次航班有关的基本信息,如呼号、机型、二次代码等。

1a、1b、1c、1d、1e、1f/g、1h的说明见5.2.1。

6.1.2.2 指令区

指令区记录管制指令的详细内容。

2a、2b、2c的说明见5.2.2。

6.1.2.3 航路区

航路区位置报告点的数目是可增减的,但最多不应超过三个报告点。

3a、3b的说明见5.2.3。

3c 进/离港程序

打印或填写标准进/离港程序代码。

示例：“D01”离港程序；

“A01”进港程序。

6.1.2.4 协调区

协调区主要记录与飞行有关的重要信息。协调区分为左右两部分,其中右半区为按规定应该记载的信息。

4a、4b、4c的说明见5.2.4。

4d 使用跑道
打印或填写航空器起飞/落地使用的跑道编号或名称。

M、E、A、I的说明和使用方法见5.2.4。

6.1.3 其他说明

6.1.3.1 在航空器起飞前规定时间打印或填写离场的进近飞行进程单。

6.1.3.2 在航空器进入边界点前规定时间打印或填写进场的进近飞行进程单。

6.1.3.3 其余按5.3.2~5.3.4的规定执行。

6.1.4 应用示例

应用示例见表5。

表 5

CCA1406	0330	D01	HD	05/01 1100	M	S2
B737 M A3201	0330			R/W 01	E	
ZUUU 1200/1410 ZBAA	0240 ↑		1217		A	
1201	0130 ↑		1219		I	

以上进近飞行进程单表示：航班CCA1406，机型B737，尾流为中型机，雷达二次编码A3201，起飞机场ZUUU，降落机场ZBAA，预计起飞时刻为1200，实际起飞时刻为1201，预计降落时间为1410。巡航高度3300m，高度变化从1800m上升至2400m保持，又继续上升至3300m保持。该航班起飞时执行的为D01号离港程序，预计经过报告点“HD”的时刻为1217，实际为1219。进近飞行进程单生成时刻为5月1日11时0分，使用01跑道，扇区席位S2。

6.2 飞越航空器的进近飞行进程单

飞越航空器的进近飞行进程单应符合第5章的规定。

7 塔台飞行进程单

7.1 塔台飞行进程单格式

塔台飞行进程单格式见表6。

表 6

1a	2b 2c	3d/e 3c	4b	M	4a
1b 1c 1d			4e	E	
1e 1f/g 1h			4c	A	
				I	

7.2 数据项说明

7.2.1 标牌区

标牌区记录与本次航班有关的基本信息，如呼号、机型、二次代码等

1a、1b、1c、1d、1e、1f/g、1h的说明见5.2.1。

7.2.2 指令区

指令区记录管制指令的详细内容。

2b、2c的说明见5.2.2。

7.2.3 航路区

3c 的说明见6. 1. 2. 3。

3d 离港航空器地面控制指令

记录航空器的地面放行及滑行情况，基本内容应包括：

P/B (PUSH BACK)	退出
S/T (START UP)	开车
TAX (TAXI INSTRUCTION)	滑行指令
R/W (RUNWAY IN USE)	使用跑道

在塔台飞行进程单初始生成时，应将相应的命令名称打印在塔台飞行进程单上。实际指挥过程中，如执行了某一步，则在相应的命令上划“○”，并填入需要的信息（如相应时刻）。

3e 进港航空器地面控制指令

记录进港航空器着陆后执行的地面命令，基本内容应包括：

R/W (RUNWAY IN USE)	使用跑道
TAX (TAXI INSTRUCTION)	滑行指令

在塔台飞行进程单初始生成时，应将相应的命令名称打印在塔台飞行进程单上。实际指挥过程中，如执行了某一步，则在相应的命令上划“○”，并填入需要的信息（如相应时刻）。

7. 2. 4 协调区
- 协调区主要记录与飞行有关的重要信息。协调区分为左右两部分，其中右半区为按规定应记载的信息。
- 4a、4b、4c的说明见5. 2. 4。

4e 停机位

填写或打印航空器停放位置的编号或名称。

- M、E、A、I的说明和使用方法见5. 2. 4。
7. 3 其他说明
7. 3. 1 塔台离港进程单在起飞前规定时刻填写。
7. 3. 2 塔台进港进程单在进入边界点前规定时刻填写。
7. 3. 3 其余按5. 3. 2~5. 3. 4的规定执行。
7. 4 应用示例
7. 4. 1 示例1:塔台离港进程单见表7。

表 7

CYH4183		B737	01/28 1500	M E A I	S2
B737 M A2230	H120	S73 D02			
ZPPP 1547/1827 ZBAA 1555	H090 ↑ H060 ↑	TAX R/W 01	K1 VIP		

以上塔台离港进程单表示：航班CYH4183，机型B737，尾流为中型机，雷达二次编码A2230，起飞机场ZPPP，降落机场ZBAA，预计起飞时刻为1547，实际起飞时刻为1555，预计降落时刻为1827。高度变化从600 m上升至900 m，又继续上升至1 200 m保持。起飞使用01号跑道，执行D02号离港程序。塔台离港进程单生成时刻为1月28日15时0分，K1停机位，机上VIP，扇区席位S2。

7. 4. 2示例2：塔台进港进程单见表8。

表 8

CYH4574	H120 ↓	R/W 01	01/28 0900	M E A I	S2
B737 M A2241	H090 ↓	TAX A01			
ZGHA 0840/1000 ZPPP 0845	H060		K1 VIP		

以上塔台进港进程单表示：航班CYH4574，机型B737，尾流为中型机，雷达二次编码A2241，起飞机场ZGHA，降落机场ZPPP，预计起飞时刻为0840，实际起飞时刻为0845。高度变化从1 200 m下降至900 m，直到600 m保持。降落使用01号跑道，执行A01号进港程序。塔台进港进程单生成时刻为1月28日9时0分，K1停机位，机上VIP，扇区席位S2。

8 进近塔台飞行进程单

8. 1 进近塔台飞行进程单格式

进近塔台飞行进程单格式见表9。

表 9

1a	2b 2c	3d/e 3c	3a	4b	M E A I	4a
1b 1c 1d				4e		
1e 1f/g 1h			3b	4c		

8. 2 数据项说明

8. 2. 1 标牌区

标牌区记录与本次航班有关的基本信息，如呼号、机型、二次代码等。

1a、1b、1c、1d、1e、1f / g、1h的说明见5. 2. 1。

8. 2. 2 指令区

指令区记录管制指令的详细内容。

2b、2c的说明见5. 2. 2。

8. 2. 3 航路区

航路区位置报告点的数目是可增减的，但最多不应超过三个报告点。

3a、3b的说明见5.2.3,3c的说明见6.1.2.3,3d、3e的说明见7.2.3。

8.2.4 协调区

协调区主要记录与飞行有关的重要信息。协调区分为左右两部分,其中右半区为按规定应记载的信息。

4a、4b、4c的说明见5.2.4,4e的说明见7.2.4。

M、E、A、I的说明和使用方法见5.2.4。

8.3 其他说明

8.3.1 进近及塔台离港进程单在起飞前规定时刻填写。

8.3.2 进近及塔台进港进程单在进入边界点前规定时刻填写。

8.3.3 其余按5.3.2和5.3.4的规定执行。

8.4 应用示例

8.4.1 示例1: 进近及塔台离港进程单见表10。

表 10

CYH4183	<u>0450</u>	<u>P/P</u>	HD	01/28 1500	M	S2
B737 M A2230	H120 ↑	<u>S/T</u>			E	
ZPPP 1547/1847 ZBAA	H090 ↑	<u>TAX</u>	1610	K1	A	
1555	H060 ↑	<u>R/W 01</u>	1618	VIP	I	

以上进近及塔台离港进程单表示: 航班CYH4183, 机型B737, 尾流为中型机, 雷达二次编码A2230, 起飞机场ZPPP, 降落机场ZBAA, 预计起飞时刻为1547, 实际起飞时刻为1555, 预计降落时刻为1847。高度变化从场压高度600m上升至场压高度900m, 又继续上升至场压高度1200m, 又继续上升至4500m保持。该航班的停机位为K1, 起飞使用01号跑道, 执行D02号离港程序, 预计经过报告点“HD”的时刻为1610, 实际为1618。进程单生成时刻为1月28日15时0分, K1停机位, 机上VIP, 扇区席位S2。

8.4.2 示例2: 进近及塔台进港进程单见表11。

表 11

CYH4574	<u>0450</u> ↓	R/W 01	HD	01/28 0900	M	S2
B737 M A2241	H120 ↓	TAX A01			E	
ZGHA0840/1025 ZPPP	H090 ↓		0945	K1	A	
0845	H060		0948	VIP	I	

以上进近及塔台进港进程单表示: 航班CYH4574, 机型B737, 尾流为中型机, 雷达二次编码A2241, 起飞机场ZGHA, 降落机场ZPPP, 预计起飞时刻为0840, 实际起飞时刻为0845, 预计降落时刻为1025。高度变化从4500m下降至场压高度1200m, 从场压高度1200m下降至场压高度900m, 直到场压高度600m保持。该航班使用的停机位为K1, 降落使用01号跑道, 执行A01号进港程序。预计经过报告点“HD”的时刻为0945, 实际为0948。进程单生成时刻为1月28日9时0分, K1停机位, 机上VIP。扇区席位S2。