

| Mã Thiết Bị Kế Hoạch Bay ICAO | |
|--|--|
| Thiết bị và khả năng giám sát | |
| CHÈN N nếu không có thiết bị giám sát cho đường bay dự kiến được mang theo hoặc thiết bị không hoạt động được. HOẶC CHÈN một hoặc không quá 20 ký tự, một hoặc nhiều trong số các mã tả sau để mã tả thiết bị giám sát còn hoạt động được mang theo và/hoặc khả năng trên tàu bay: | |
| Chế độ SSR A và C | |
| A | Bộ phát đáp - Chế độ A (4 chữ số - 4.096 mã) |
| C | Bộ phát đáp - Chế độ A (4 chữ số - 4.096 mã) và Chế độ C |
| Chế độ SSR S | |
| E | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm nhận dạng máy bay, áp suất độ cao và squitter mở rộng (ADS-B) khả năng |
| H | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm nhận dạng máy bay, Khả năng áp suất-độ cao và giám sát nâng cao |
| no | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm nhận dạng máy bay, nhưng không có khả năng đo áp suất độ cao |
| L | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm nhận dạng máy bay, độ cao áp suất, extended squitter (ADS-B) và khả năng giám sát nâng cao |
| P | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm áp suất độ cao, nhưng Không có khả năng nhận dạng máy bay |
| S | Bộ phát đáp—Chế độ S, bao gồm cả độ cao áp suất và khả năng nhận dạng máy bay |
| X | Bộ phát đáp — Chế độ S không có cả Không có khả năng nhận dạng cũng như độ cao áp suất |
| Lưu ý: Khả năng giám sát nâng cao là khả năng của máy bay để truyền dữ liệu do máy bay tạo ra qua bộ phát đáp Chế độ S. | |
| ADS-B | |
| B1 | ADS-B với khả năng “out” ADS-B chuyên dụng 1090 MHz |
| B2 | ADS-B với khả năng “out” và “in” ADS-B 1090 MHz chuyên dụng khả năng |
| U1 | Khả năng “phát” ADS-B bằng UAT |
| U2 | Khả năng “ra” và “vào” ADS-B bằng UAT |
| V1 | Khả năng “phát” ADS-B bằng VDL Chế độ 4 |
| V2 | Khả năng ADS-B “out” và “in” sử dụng VDL Mode 4 |
| D1 | D1 ADS-C với khả năng FANS 1/A |
| G1 | G1 ADS-C với khả năng ATN |
| Các ký tự chữ và số không được chỉ định ở trên được bảo lưu. | |
| Ví dụ: ADE3RV/HB2U2V2G1 | |
| Lưu ý: Ứng dụng giám sát bổ sung nên được liệt kê trong Mục 18 theo chỉ báo SUR/. | |

| LƯU Ý | |
|---|---|
| Ghi chú 1 | Nếu chữ cái S được sử dụng, thiết bị tiêu chuẩn được xem xét là VHF RTF, VOR và ILS, trừ khi một sự kết hợp khác tion được quy định bởi cơ quan ATS có thẩm quyền. |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Nếu chữ cái G được sử dụng, các loại GNSS bên ngoài sự tăng cường, nếu có, được chỉ định tại Mục 18 theo sau chỉ báo NAV/ và được phân cách bằng một khoảng trắng. |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Xem Yêu cầu Tương tác RTCA/EUROCAE Tiêu chuẩn cho ATN Baseline 1 (Tiêu chuẩn ATN B1 INTEROP DO-280B/ED-110B) cho các dịch vụ liên kết dữ liệu không lưu cấp phép và thông tin kiểm soát/kiểm soát không lưu quản lý thông tin liên lạc/kiểm soát không lưu kiểm tra micro. |
| Lưu ý 4 | Thông tin về khả năng dẫn đường được cung cấp cho ATC cho mục đích cấp phép và chỉ dẫn đường bay. |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Nếu chữ cái Z được sử dụng, hãy chỉ định trong Mục 18 các thiết bị khác thiết bị mang theo hoặc các khả năng khác, đứng trước bảng COM/, NAV/ và/hoặc DAT, tùy theo trường hợp. |
| Lưu ý 6 | Nếu sử dụng chữ R, các mức dẫn đường dựa trên hiệu suất có thể đáp ứng được được chỉ định trong Mục 18 sau chỉ báo PBN/. Tài liệu hướng dẫn về việc ứng dụng dẫn đường dựa trên hiệu suất cho một đoạn đường, tuyến đường hoặc khu vực cụ thể được trình bày trong Sổ tay Hướng dẫn về Dẫn đường dựa trên Hiệu suất (Tài liệu 9613). |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Máy bay được trang bị RNAV có khả năng bay RNAV SID, việc ghi “NO SID” trong phần nhận xét sẽ không phải lúc nào cũng dẫn đến việc cấp phép thông qua một Đường Khởi hành Ưu tiên (PDR). Phi công/Người điều phối phải sửa đổi Mục 18 NAV từ D1 thành D0 và xóa Mã PBRN RNAV1 (D1-D4). |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Nếu một DP RNAV được nộp, một kế hoạch bay ICAO phải được sử dụng. Trong Mục 18, Phi công/Người điều hành phải khai báo D1 hoặc D2 tùy thuộc vào RNAV DP. Ngoài ra, Mục 18 nên bao gồm PBN/D1-D4 tùy thuộc vào nguồn cập nhật hiệu hướng. nguồn cập nhật. Xem AIM/PANS ATM 4444 để biết thủ tục nộp hồ sơ ICAO. thủ tục nộp hồ sơ. |
| Note 9 | Các đường Q-RNAV yêu cầu RNAV 2 trên đường bay, tương ứng Mã NAV/E2 và PBN/C1-C4 dựa trên dẫn đường nguồn cập nhật hệ thống. |
| Lưu ý 10 | Nếu tàu bay không đáp ứng các yêu cầu của RVSM, thì chữ W được khai báo trong Mục 10A của kế hoạch bay ICAO phải được bỏ và STS/NONRVSM phải được chú thích trong Trường 18. |
| <div>ICAO PBN PBN (A, B, C, D, E, F, G, H, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)</div> | Yêu cầu khai báo đối với RNAV STARs. Mục 18 của Kế hoạch bay ICAO phải có NAV/A1 hoặc A2 được gán cho RNAV STAR. Ngoài ra, PBN/D1-D4 cho RNAV1 hoặc C1-C4 cho RNAV2 nên được khai báo. Nếu không thể chấp nhận RNAV STAR, kế hoạch bay phải được sửa đổi để thay đổi NAV/A1 hoặc A2 thành A0. |

Hình 1-28. Mã thiết bị kế hoạch bay (tiếp theo).