

अध्याय 6

एयरोड्रोम के आसपास के क्षेत्र में प्रक्रियाएं/पृथक्करण

6.1 आवश्यक स्थानीय यातायात

6.1.1 नियंत्रक को ज्ञात आवश्यक स्थानीय यातायात की जानकारी संबंधित विमान को प्रस्थान करने और पहुंचने में बिना किसी देरी के प्रेषित की जाएगी।

नोट 1.- इस संदर्भ में आवश्यक स्थानीय यातायात में उपयोग किए जाने वाले रनवे पर या उसके पास कोई भी विमान, वाहन या कर्मी, या टेक-ऑफ और क्लाइम्ब-आउट क्षेत्र या अंतिम पहुंच क्षेत्र में यातायात शामिल है, जो प्रस्थान करने वाले या आने वाले विमान के लिए टकराव का खतरा बन सकता है।

6.1.2 आवश्यक स्थानीय यातायात का वर्णन किया जाएगा ताकि आसानी से पहचाना जा सके।

6.2 विमान प्रस्थान के लिए प्रक्रियाएँ**6.2.1 सामान्य**

6.2.1.1 विमान के प्रस्थान के लिए मंजूरी निर्दिष्ट होगी, जब विमान को अलग करने के लिए आवश्यक हो, टेकऑफ़ की दिशा और टेक-ऑफ़ के बाद मुड़ें; साफ़ किए गए प्रस्थान ट्रैक पर जाने से पहले हेडिंग या ट्रैक को ठीक किया जाना चाहिए; असाइन किए गए स्तर पर चढ़ाई जारी रखने से पहले बनाए रखने के लिए स्तर; समय, बिंदु और/या दर जिस पर एक स्तर परिवर्तन किया जाएगा; और विमान के सुरक्षित प्रचालन के अनुरूप कोई अन्य आवश्यक मनुवर।

6.2.1.2 उन हवाई अड्डों पर जहां मानक साधन प्रस्थान (एसआईडी) स्थापित किए गए हैं, प्रस्थान करने वाले विमान को उपयुक्त एसआईडी का पालन करने के लिए सामान्य रूप से मंजूरी दी जानी चाहिए।

6.2.2 प्रस्थान क्रम

6.2.2.1 प्रस्थान करने वाले विमान को टेक-ऑफ़ दिशा का सुझाव देकर तेज किया जा सकता है जो हवा में नहीं है। किसी विमान के पायलट-इन-कमांड की यह जिम्मेदारी है कि वह इस तरह के टेक-ऑफ़ करने या पसंदीदा दिशा में टेक-ऑफ़ की प्रतीक्षा करने के बीच निर्णय करे।

6.2.2.2 यदि प्रस्थान में देरी हो रही है, तो विलंबित उड़ानों को सामान्य रूप से उनके प्रस्थान के अनुमानित समय के आधार पर एक आदेश में मंजूरी दी जाएगी, सिवाय इसके कि इस आदेश से विचलन किया जा सकता है:

क) कम से कम औसत विलंब के साथ अधिकतम संख्या में प्रस्थान की सुविधा प्रदान करना;

ख) उस ऑपरेटर की उड़ानों के संबंध में एक ऑपरेटर द्वारा व्यावहारिक सीमा तक अनुरोधों को समायोजित करें।

6.2.2.3 जब प्रत्याशित देरी 30 मिनट से अधिक होने की संभावना हो तो हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों को जब व्यवहार्य हो तो विमान ऑपरेटरों या उनके नामित प्रतिनिधियों को सलाह देनी चाहिए।

6.3 प्रस्थान करने वाले विमान के लिए सूचना**6.3.1 मौसम संबंधी स्थितियां**

टेक-ऑफ़ या क्लाइम्ब-आउट क्षेत्र में मौसम संबंधी स्थितियों में महत्वपूर्ण बदलावों के बारे में जानकारी, प्रस्थान करने वाले विमान द्वारा ऐसी इकाई के साथ संचार स्थापित करने के बाद पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई द्वारा प्राप्त की गई, बिना किसी देरी के विमान को प्रेषित की जाएगी, सिवाय जब यह ज्ञात हो कि विमान को पहले ही सूचना मिल चुकी है।

नोट.- इस संदर्भ में महत्वपूर्ण परिवर्तनों में सतही हवा की दिशा या गति, दृश्यता, रनवे दृश्य सीमा या हवा का तापमान (टरबाइन-इंजन वाले विमानों के लिए) और आंधी या क्यूम्यूलोनिम्बस, मध्यम या गंभीर अशांति विंड शीयर, ओलों, मध्यम या गंभीर आइसिंग, गंभीर स्कॉल लाइन, ठंड की वर्षा, गंभीर पर्वत लहरें, रेत का तूफान, धूल भरी आंधी, उड़ती बर्फ, बवंडर या जलप्रपात से संबंधित परिवर्तन शामिल हैं।

6.3.2 दृश्य या अदृश्य साधनों की परिचालन स्थिति

टेक-ऑफ और चढ़ाई के लिए आवश्यक दृश्य या गैर-दृश्य साधनों की परिचालन स्थिति में परिवर्तन के बारे में जानकारी प्रस्थान करने वाले विमान को बिना किसी देरी के प्रेषित की जाएगी, सिवाय इसके कि जब यह ज्ञात हो कि विमान को पहले ही सूचना मिल चुकी है।

6.4 वायुयान पहुँचने की प्रक्रियाएँ

6.4.1 सामान्य

6.4.1.1 जब यह स्पष्ट हो जाता है कि आने वाले विमानों, ऑपरेटरों या नामित प्रतिनिधियों को देरी का सामना करना पड़ेगा, तो व्यावहारिक सीमा तक अधिसूचित किया जाएगा और इस तरह की अपेक्षित देरी में किसी भी बदलाव के बारे में सूचित किया जाएगा।

6.4.1.2 नियंत्रक एक आगमन विमान से अनुरोध कर सकता है कि प्रस्थान या आगमन विमान को तेज करने के लिए, एक महत्वपूर्ण बिंदु या दिक्कालन सहायता को छोड़ते या पार करते समय, या प्रक्रिया मोड़ या बेस मोड़, या किसी अन्य जानकारी को शुरू करते समय रिपोर्ट करने के लिए।

6.4.1.3 एक आईएफआर उड़ान न्यूनतम सेक्टर ऊंचाई (एमएसए) या न्यूनतम होलिंग ऊंचाई (एमएचए) जो भी अधिक हो, के नीचे प्रारंभिक एप्रोच के लिए मंजूरी नहीं दी जाएगी, न ही उस ऊंचाई से नीचे उतरने के लिए:

क) पायलट ने दिक्कालन सहायता या एक मार्ग बिंदु के रूप में परिभाषित उचित बिंदु से गुजरने की सूचना दी है; या

ख) पायलट रिपोर्ट करता है कि एयरोड्रोम दृष्टि में है और इसे बनाए रखा जा सकता है; या

ग) विमान एक दृश्य एप्रोच का प्रचालन कर रहा है; या

घ) विमान की स्थिति रडार के उपयोग द्वारा निर्धारित की गई है, और रडार सेवाएं प्रदान करते समय उपयोग के लिए कम न्यूनतम ऊंचाई निर्दिष्ट की गई है।

6.4.1.4 उन हवाई अड्डों पर जहां मानक उपकरण आगमन (एसटीएआर) स्थापित किए गए हैं, आने वाले विमान को उपयुक्त स्टार का पालन करने के लिए सामान्य रूप से साफ किया जाना चाहिए। विमान को अपेक्षित एप्रोच के प्रकार और उपयोग में आने वाले रनवे के बारे में यथाशीघ्र सूचित किया जाएगा।

6.4.1.5 एप्रोच नियंत्रण इकाई के साथ समन्वय के बाद, एसीसी होलिंग पॉइंट के बजाय पहले आने वाले विमान को एप्रोच के लिए मंजूरी दे सकती है।

6.4.2 दृश्य एप्रोच:

6.4.2.1 एक आईएफआर उड़ान द्वारा एक एप्रोच जब एक उपकरण एप्रोच प्रक्रिया का एक हिस्सा या सभी पूरा नहीं होता है और इलाके के दृश्य संदर्भ में एप्रोच निष्पादित किया जाता है।

6.4.2.2 एक दृश्य एप्रोच को निष्पादित करने के लिए आईएफआर उड़ान के लिए मंजूरी पायलट द्वारा अनुरोध की जा सकती है या नियंत्रक द्वारा शुरू की जा सकती है।

6.4.2.3 यदि नियंत्रक ने दृश्य एप्रोच शुरू किया है और यह पायलट को स्वीकार्य नहीं है, तो पायलट नियंत्रक को सलाह देगा कि दृश्य एप्रोच स्वीकार्य नहीं है।

6.4.2.4 एक उड़ान चालक दल द्वारा दृश्य एप्रोच:

6.4.2.4.1 एक उड़ान चालक दल दृश्य एप्रोच का अनुरोध कर सकता है यदि उसके पास केवल निम्नलिखित शर्तों के अधीन रनवे है:

क) पायलट इलाके के दृश्य संदर्भ को बनाए रख सकता है और रिपोर्ट की गई सीमा प्रारंभिक एप्रोच स्तर से ऊपर है यानी साधन एप्रोच प्रक्रिया से जुड़ी सुविधा पर न्यूनतम होलिंग ऊंचाई;

या

पायलट प्रारंभिक एप्रोच स्तर पर या उपकरण एप्रोच प्रक्रिया के दौरान किसी भी समय पाता है कि मौसम संबंधी स्थितियां ऐसी हैं कि उचित आश्वासन के साथ एक दृश्य एप्रोच और लैंडिंग को पूरा किया जा सकता है;

ख) जमीनी दृश्यता हवाईअड्डे पर उपलब्ध गैर सटीक एप्रोच के 'हवाईअड्डा प्रचालन न्यूनतम' से कम नहीं है और दृश्य एप्रोच के अनुरोध के समय कौन सा विमान बाहर ले जाने में सक्षम है, या यदि रनवे के लिए विजुअल एप्रोच का अनुरोध किया जाता है, जिसमें केवल चक्कर लगाने का एप्रोच है, तो ग्राउंड विजिबिलिटी 5 किमी से कम नहीं है।

6.4.2.4.2 दृश्य एप्रोच के लिए अनुरोध करते समय पायलट को स्थिति रिपोर्ट देनी चाहिए।

6.4.2.4.3 पायलट नियंत्रक को तुरंत सूचित करेगा जब

क) मौसम खराब हो गया है और इलाके को देखने में असमर्थ है; या

ख) पिछले विमान के बाद उड़ान जारी रखने में असमर्थ; या

ग) पिछले विमान से अतिरिक्त दूरी की आवश्यकता है।

6.4.2.5 एक प्रक्रियात्मक नियंत्रक द्वारा शुरू किया गया दृश्य एप्रोच:

6.4.2.5.1 प्रक्रियात्मक नियंत्रक निम्नलिखित शर्तों के अधीन दिन के समय दृश्य एप्रोच शुरू कर सकता है

क) जमीनी दृश्यता 5 किमी या अधिक है,

ख) दृश्य एप्रोच को निष्पादित करने के लिए मंजूरी उड़ान चालक दल के लिए स्वीकार्य है, और

ग) एमईटी रिपोर्ट प्रारंभिक एप्रोच स्तर पर या नीचे किसी भी बादल का संकेत नहीं देती है, अर्थात् साधन एप्रोच प्रक्रिया से जुड़ी सुविधा पर न्यूनतम होल्डिंग ऊंचाई

6.4.2.5.2 विजुअल एप्रोच के लिए क्लीयरेंस तभी जारी किया जाएगा जब पायलट ने रनवे को देखे जाने की सूचना दी हो और विमान प्रारंभिक एप्रोच ऊंचाई पर या उससे नीचे हो।

वाक्यांश विज्ञान:

- स्वीकार्य दृश्य एप्रोच की पुष्टि करें।
- विजुअल एप्रोच रनवे (नंबर) की अपेक्षा करें, रनवे इन साइट की रिपोर्ट करें।
- स्पष्ट दृश्य एप्रोच रनवे (संख्या), रिपोर्ट (यातायात सर्किट में स्थिति)।

6.4.2.6 एक रडार नियंत्रक द्वारा शुरू किया गया दृश्य एप्रोच:

6.4.2.6.1 रडार नियंत्रक निम्नलिखित स्थितियों के अधीन दिन के समय दृश्य एप्रोच आरंभ कर सकता है

क) जमीनी दृश्यता 5 किमी या अधिक है,

ख) दृश्य एप्रोच को निष्पादित करने के लिए मंजूरी उड़ान चालक दल के लिए स्वीकार्य है, और

ग) एमईटी रिपोर्ट रडार वेक्टरिंग के लिए लागू न्यूनतम ऊंचाई पर या उससे नीचे किसी भी बादल का संकेत नहीं देती है।

6.4.2.6.2 जब विजुअल एप्रोच के लिए रडार वेक्टरिंग की जा रही हो, तो विजुअल एप्रोच के लिए क्लीयरेंस तभी जारी किया जाएगा जब पायलट रनवे को देखे जाने की सूचना दे, जिस समय रडार वेक्टरिंग सामान्य रूप से समाप्त हो जाएगी।

वाक्यांश विज्ञान:

- दृश्य एप्रोच की पुष्टि करें स्वीकार्य (वेक्टरिंग निर्देश) दृश्य एप्रोच रनवे (संख्या) के लिए वेक्टरिंग, दृष्टि में रिपोर्ट रनवे
- (वेक्टरिंग निर्देश) के लिए वेक्टरिंग (यातायात सर्किट में स्थिति), रनवे इन साइट की रिपोर्ट करें
- स्पष्ट दृश्य एप्रोच रनवे (संख्या), रिपोर्ट (यातायात सर्किट में स्थिति)

6.4.2.6.3 यदि पायलट रनवे को नहीं देखता है, तो विमान या तो पायलट द्वारा व्याख्या किए गए अंतिम एप्रोच सहायता/निगरानी रडार एप्रोच के लिए वेक्टर किया जाएगा या विमान को लैंडिंग नेवी-एड से जुड़ी न्यूनतम होलिंग ऊंचाई पर चढ़ाया जाएगा और नेवी-एड की आईएएल प्रक्रिया के लिए मंजूरी दे दी जाएगी।

6.4.2.7 जब विजुअल एप्रोच को निष्पादित करने की मंजूरी जारी की गई है, तो यह पायलट की जिम्मेदारी होगी कि वह इलाके की निकासी को बनाए रखे।

6.4.2.8 नियंत्रक प्रचलित यातायात को भी ध्यान में रखेगा। जब कोई विमान दृश्य एप्रोच का अनुरोध करता है और यातायात की स्थिति इसकी अनुमति नहीं देती है, तो पायलट को सूचित किया जाएगा।

पदावली: यातायात के कारण दृश्य एप्रोच को स्वीकार करने में असमर्थ

6.4.2.9 जब यह मानने का कारण है कि पायलट हवाईअड्डे और आसपास के इलाके से परिचित नहीं है, तो नियंत्रक एक दृश्य एप्रोच शुरू नहीं करेगा।

6.4.2.10 विमान को सीधे फाइनल के लिए मंजूरी दी जा सकती है यदि उचित आश्वासन है कि दृश्य एप्रोच और लैंडिंग को पूरा किया जा सकता है।

6.4.2.11 एक दृश्य एप्रोच और अन्य आगमन और प्रस्थान विमान को निष्पादित करने के लिए मंजूरी प्राप्त विमान के बीच अलगाव प्रदान किया जाएगा।

6.4.2.12 क्रमिक दृश्य एप्रोच:

6.4.2.12.1 क्रमिक दृश्य एप्रोचों के लिए, रडार या गैर-रडार पृथक्करण को तब तक बनाए रखा जाएगा जब तक कि एक सफल विमान के पायलट को पिछले विमान को देखने की सूचना न मिल जाए। विमान को तब निर्देश दिया जाएगा कि वह पिछले विमान से खुद को अलग रखें और रनवे को देखे जाने की सूचना दें।

वाक्यांश विज्ञान:

- रिपोर्ट संख्या (संख्या) (विमान प्रकार और स्थिति) दृष्टि में
- संख्या (संख्या) का पालन करें और अपना अलगाव बनाए रखें
- रनवे इन साइट की रिपोर्ट करें

6.4.2.12.2 जब दोनों विमान हेवी वेक टर्बुलेंस श्रेणी के हों, या पूर्ववर्ती विमान निम्नलिखित की तुलना में भारी वेक टर्बुलेंस श्रेणी का हो, और विमान के बीच की दूरी उचित वेक टर्बुलेंस न्यूनतम से कम हो, नियंत्रक संभावित वेक टर्बुलेंस की सावधानी जारी करेगा।

वाक्यांश विज्ञान: सावधान वेक टर्बुलेंस

6.4.2.12.3 संबंधित विमान का पायलट-इन-कमांड यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि हेवी वेक टर्बुलेंस श्रेणी के पूर्ववर्ती विमान से दूरी स्वीकार्य है। यदि यह निर्धारित किया जाता है कि अतिरिक्त रिक्ति की

आवश्यकता है, तो उड़ान चालक दल अपनी आवश्यकताओं को बताते हुए तदनुसार एटीसी इकाई को सूचित करेगा।

6.4.2.13 एयरोड्रोम नियंत्रक को संचार का हस्तांतरण ऐसे बिंदु या समय पर प्रभावी होना चाहिए कि आवश्यक स्थानीय यातायात पर जानकारी, यदि लागू हो, और भूमि के लिए मंजूरी या वैकल्पिक निर्देश समय पर विमान को जारी किए जा सकें।

6.4.2.14 हवाई अड्डा नियंत्रक को विमान को देखने का प्रयास करना चाहिए और देखे जाने पर पायलट को इसकी सूचना देनी चाहिए। विमान को देखने के बाद ही नियंत्रक द्वारा लैंडिंग क्लियरेंस जारी किया जाना चाहिए।

6.4.3 उपकरण एप्रोच

6.4.3.1 एप्रोच नियंत्रण इकाई आने वाले विमान द्वारा उपयोग की जाने वाली उपकरण एप्रोच प्रक्रिया को निर्दिष्ट करेगी। एक उड़ान चालक दल एक वैकल्पिक प्रक्रिया का अनुरोध कर सकता है और, यदि परिस्थितियाँ अनुमति देती हैं, तो तदनुसार मंजूरी दी जानी चाहिए।

6.4.3.2 यदि कोई पायलट रिपोर्ट करता है या एटीसी इकाई को यह स्पष्ट रूप से स्पष्ट है कि पायलट एक साधन एप्रोच प्रक्रिया से परिचित नहीं है, प्रारंभिक एप्रोच स्तर, बिंदु (उपयुक्त रिपोर्टिंग बिंदु से मिनटों में) जिस पर आधार मोड़ या प्रक्रिया मोड़ शुरू किया जाएगा, जिस स्तर पर प्रक्रिया मोड़ किया जाएगा और अंतिम एप्रोच ट्रैक निर्दिष्ट किया जाएगा, सिवाय इसके कि यदि विमान को सीधे आने के लिए मंजूरी देनी है तो केवल अंतिम उल्लिखित आवश्यकता को निर्दिष्ट किया जाना चाहिए। उपयोग की जाने वाली नेविगेशन सहायता (सहायताओं) की आवृत्ति (ओं) के साथ-साथ मिस्ड एप्रोच प्रक्रिया को भी आवश्यक समझे जाने पर निर्दिष्ट किया जाएगा।

6.4.3.3 यदि एप्रोच प्रक्रिया के पूरा होने से पहले इलाके के दृश्य संदर्भ स्थापित हो जाते हैं, तब भी पूरी प्रक्रिया को तब तक निष्पादित किया जाना चाहिए जब तक कि विमान अनुरोध न करे और विजुअल एप्रोच के लिए मंजूरी न दे दी जाए।

6.4.4 होल्लिंग

6.4.4.1 विस्तारित विलंब की स्थिति में, विमान को प्रत्याशित विलंब के बारे में यथाशीघ्र सूचित किया जाना चाहिए और जब व्यवहार्य हो, विलंब को अवशोषित करने के लिए मार्ग में गति कम करने का निर्देश दिया जाना चाहिए या विकल्प दिया जाना चाहिए।

6.4.4.2 जब देरी की आशंका हो, तो एटीसी सामान्य रूप से विमान को होल्लिंग पॉइंट तक ले जाने के लिए जिम्मेदार होगा, और होल्लिंग निर्देशों को शामिल करने के लिए, और अपेक्षित एप्रोच समय या आगे की निकासी का समय, जैसा भी लागू हो, ऐसी मंजूरी में शामिल होगा।

6.4.4.3 एप्रोच नियंत्रण इकाई के साथ समन्वय के बाद, एटीसी एप्रोच नियंत्रण इकाई द्वारा आगे की सलाह दिए जाने तक आने वाले विमान को विजुअल होल्लिंग पॉइंट्स तक क्लियर कर सकती है।

6.4.4.4 एयरोड्रोम कंट्रोल टॉवर के साथ समन्वय के बाद, एप्रोच नियंत्रण इकाई आने वाले विमान को एयरोड्रोम कंट्रोल टॉवर द्वारा आगे की सलाह दिए जाने तक पकड़ने के लिए दृश्य होल्लिंग पॉइंट तक साफ़ कर सकती है।

6.4.4.5 होल्लिंग और होल्लिंग पैटर्न प्रविष्टि को प्रकाशित प्रक्रियाओं के अनुसार पूरा किया जाएगा। यदि प्रवेश और होल्लिंग प्रक्रियाओं को प्रकाशित नहीं किया गया है या यदि प्रक्रियाओं को एक उड़ान चालक दल के लिए नहीं जाना जाता है, तो उपयुक्त हवाई यातायात नियंत्रण इकाई स्थान या उपयोग की जाने वाली सहायता के पदनाम को निर्दिष्ट करेगी, इनबाउंड ट्रैक, रेडियल या बियरिंग, होल्लिंग पैटर्न में टर्न की दिशा और साथ ही आउटबाउंड लेग का समय या बीच की दूरी जिसके बीच में होल्ड करना है।

6.4.4.6 विमान को सामान्य रूप से एक निर्दिष्ट होल्लिंग पॉइंट पर रखा जाना चाहिए। अन्य विमानों से आवश्यक न्यूनतम लंबवत, पार्श्व या अनुदैर्घ्य अलगाव प्रदान किया जाएगा। स्थानीय निर्देशों में आसन्न होल्लिंग पैटर्न के एक साथ उपयोग के लिए मानदंड और प्रक्रियाएं निर्धारित की जाएंगी।

6.4.4.7 होल्लिंग पॉइंट्स पर स्तर जहां तक व्यवहार्य हो इस तरीके से निर्दिष्ट किए जाएंगे जो प्रत्येक विमान को उसकी उचित प्राथमिकता में आने के लिए क्लियर करने की सुविधा प्रदान करेगा। आम तौर पर, होल्लिंग पॉइंट पर पहुंचने वाला पहला विमान निम्नतम स्तर पर होना चाहिए, इसके बाद के विमान लगातार उच्च स्तर पर होना चाहिए।

6.4.4.8 जब विस्तारित होल्लिंग का अनुमान लगाया जाता है, तो टर्बोजेट विमान को, जब व्यवहार्य हो, ईंधन के संरक्षण के लिए उच्च स्तर पर पकड़ रखने की अनुमति दी जानी चाहिए, जबकि एप्रोच अनुक्रम में उनके क्रम को बनाए रखना चाहिए।

6.4.4.9 यदि कोई विमान प्रकाशित या स्वीकृत होल्लिंग प्रक्रिया का पालन करने में असमर्थ है, तो वैकल्पिक निर्देश जारी किए जाएंगे।

6.4.4.10 यातायात के सुरक्षित और व्यवस्थित प्रवाह को बनाए रखने के उद्देश्य से, एक विमान को उसके वर्तमान या किसी अन्य स्थान पर कक्षा में जाने का निर्देश दिया जा सकता है, बशर्ते आवश्यक बाधा निकासी सुनिश्चित की जाए।

6.4.5 एप्रोच अनुक्रम

6.4.5.1 सामान्य

जब भी एप्रोच प्रगति पर हों तो निम्नलिखित प्रक्रियाएं लागू की जाएंगी।

6.4.5.1.1 एप्रोच सीक्वेंस इस तरीके से स्थापित किया जाएगा जिससे कम से कम औसत विलंब के साथ अधिकतम संख्या में विमानों के आगमन में सुविधा हो।

प्राथमिकता दी जाएगी:

- क) एक विमान जो विमान के सुरक्षित संचालन (इंजन की विफलता, ईंधन की कमी, आदि) को प्रभावित करने वाले कारकों के कारण उतरने के लिए मजबूर होने की आशंका करता है।
- ख) किसी भी बीमार या गंभीर रूप से घायल व्यक्ति को तत्काल चिकित्सा की आवश्यकता वाले अस्पताल विमान या विमान;
- ग) खोज और बचाव कार्यों में लगे विमान; और
- घ) वीआईपी I (राष्ट्रपति), वीआईपी II (उप राष्ट्रपति), वीआईपी III (प्रधान मंत्री) और वीआईपी V (राज्य/सरकार के विदेशी प्रमुख) विमान।

6.4.5.1.2 बाद के विमानों को एप्रोच के लिए मंजूरी दी जाएगी:

क) जब पिछले विमान ने रिपोर्ट किया है कि यह उपकरण मौसम संबंधी परिस्थितियों का सामना किए बिना अपने एप्रोच को पूरा करने में सक्षम है; या

ख) जब पिछला विमान संपर्क में हो और हवाई अड्डा नियंत्रण टॉवर द्वारा देखा गया हो और उचित आश्वासन मौजूद हो कि एक सामान्य लैंडिंग पूरी की जा सकती है, या

ग) जब समयबद्ध एप्रोच का उपयोग किया जाता है, तो पूर्ववर्ती विमान ने परिभाषित बिंदु आवक पार कर लिया है और उचित आश्वासन मौजूद है कि एक सामान्य लैंडिंग पूरी की जा सकती है;

घ) जब राडार द्वारा प्रेक्षित विमानों के बीच आवश्यक अनुदैर्घ्य रिक्ति स्थापित की गई हो।

6.4.5.1.3 एप्रोच सीक्वेंस स्थापित करने में, वेक टर्बुलेंस के कारण आने वाले विमानों के बीच अनुदैर्घ्य दूरी में वृद्धि की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाएगा।

6.4.5.1.4 यदि एप्रोच सीक्वेंस में किसी विमान के पायलट ने मौसम में सुधार के लिए या अन्य कारणों से रुकने के इरादे का संकेत दिया है, तो ऐसी कार्रवाई को मंजूरी दी जाएगी। हालांकि, जब अन्य होल्लिंग विमान अपने एप्रोच-टू-लैंड को जारी रखने के इरादे का संकेत देते हैं, तो रुकने के इच्छुक पायलट को मौसम परिवर्तन या पुनः रूटिंग की प्रतीक्षा करने के लिए आसन्न फिक्स पर मंजूरी दे दी जाएगी। वैकल्पिक रूप से, विमान को एप्रोच सीक्वेंस के शीर्ष पर रखने के लिए मंजूरी दी जानी चाहिए ताकि अन्य होल्लिंग विमानों को उतरने की अनुमति दी जा सके। उस इकाई या क्षेत्र के अधिकार क्षेत्र के तहत यातायात के साथ संघर्ष से बचने के लिए, जब आवश्यक हो, किसी भी आसन्न एटीसी इकाई या नियंत्रण क्षेत्र के साथ समन्वय को प्रभावित किया जाएगा।

6.4.5.1.5 एप्रोच सीक्वेंस स्थापित करते समय, एक विमान जिसे मार्ग में कम गति पर परिभ्रमण करके अधिसूचित टर्मिनल विलंब की एक निर्दिष्ट अवधि को अवशोषित करने के लिए अधिकृत किया गया है, जहां तक व्यावहारिक हो, रास्ते में अवशोषित समय के साथ श्रेय दिया जाना चाहिए।

6.4.6 अपेक्षित एप्रोच समय

6.4.6.1 एक आने वाले विमान के लिए एक अपेक्षित एप्रोच समय निर्धारित किया जाएगा जो 10 मिनट या उससे अधिक की देरी के अधीन होगा। अपेक्षित पहुंच समय विमान को यथाशीघ्र व्यावहारिक रूप से प्रेषित किया जाएगा और अधिमानतः परिभ्रमण स्तर से इसके प्रारंभिक अवतरण के प्रारंभ होने के बाद नहीं। एक संशोधित अपेक्षित एप्रोच समय बिना किसी देरी के विमान को प्रेषित किया जाएगा, जब भी यह पहले से 5 मिनट या उससे अधिक समय तक प्रसारित होता है, या संबंधित एटीएस इकाइयों के बीच सहमति के अनुसार समय की ऐसी कम अवधि होती है।

6.4.6.2 जब भी यह अनुमान लगाया जाता है कि विमान को 30 मिनट या उससे अधिक समय तक रोके रखने की आवश्यकता होगी, तो एक अपेक्षित एप्रोच समय विमान को सबसे शीघ्र माध्यम से प्रेषित किया जाएगा।

6.4.6.3 जब भी परिस्थितियाँ ऐसी होती हैं कि यह पायलट के लिए स्पष्ट नहीं होगा, तो अपेक्षित एप्रोच समय के साथ होल्लिंग बिंदु की पहचान अपेक्षित एप्रोच समय के साथ की जाएगी।

6.4.7 आगे की निकासी का समय

यदि किसी विमान को मार्ग में या किसी स्थान पर या आरंभिक पहुंच फिक्स के अलावा अन्य सहायता पर रोक दिया जाता है, तो संबंधित विमान को, यथाशीघ्र, होल्लिंग बिंदु से अपेक्षित आगे की निकासी का समय दिया जाएगा। विमान को यह भी सलाह दी जाएगी कि यदि बाद के होल्लिंग पॉइंट्स पर और होल्लिंग की उम्मीद है।

नोट.- "आगे की निकासी का समय" वह समय है जिस पर एक विमान उस बिंदु को छोड़ने की उम्मीद कर सकता है जिस पर यह आयोजित किया जा रहा है।

6.5 आगमन विमान के लिए सूचना

6.5.1 एक विमान द्वारा पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई के साथ संचार स्थापित करने के बाद यथाशीघ्र, सूचना के निम्नलिखित तत्व, सूचीबद्ध क्रम में, विमान को प्रेषित किए जाएंगे,

ऐसे तत्वों के अपवाद के साथ जिन्हें यह ज्ञात है कि विमान पहले ही प्राप्त कर चुका है:

क) पहुंच का प्रकार और उपयोग में आने वाला रनवे;

ख) मौसम संबंधी जानकारी, इस प्रकार है:

i) महत्वपूर्ण बदलाव सहित सतही हवा की दिशा और गति;

ii) दृश्यता और, जब लागू हो, रनवे विजुअल रेंज (आरवीआर);

iii) वर्तमान मौसम;

iv) बादल 5,000 फीट से नीचे या उच्चतम न्यूनतम सेक्टर ऊंचाई से नीचे, जो भी अधिक हो; क्यूम्युलोनिम्बस;

v) हवा का तापमान;

vi) ओस बिंदु तापमान;

vii) तुंगतामापी सेटिंग;

viii) पहुंच क्षेत्र में महत्वपूर्ण मौसम संबंधी घटनाओं पर कोई उपलब्ध जानकारी; और

ix) ट्रेड-टाइप लैंडिंग पूर्वानुमान, जब उपलब्ध हो।

ग) अवक्षेपक या अन्य अस्थायी खतरों के मामले में वर्तमान रनवे सतह की स्थिति;

घ) एप्रोच और लैंडिंग के लिए आवश्यक दृश्य और गैर दृश्य सहायता की परिचालन स्थिति में परिवर्तन।

6.5.2 यदि यह आवश्यक या परिचालन रूप से वांछनीय हो जाता है कि एक आगमन विमान एक साधन एप्रोच प्रक्रिया का पालन करता है या प्रारंभिक रूप से बताए गए रनवे के अलावा किसी अन्य रनवे का उपयोग करता है, तो उड़ान चालक दल को बिना देरी के सलाह दी जाएगी।

6.5.3 अंतिम एप्रोच के प्रारंभ में, निम्नलिखित जानकारी विमान को प्रेषित की जाएगी:

क) औसत सतह हवा की दिशा और गति में महत्वपूर्ण परिवर्तन;

नोट.- यदि नियंत्रक के पास घटकों के रूप में हवा की जानकारी है, तो महत्वपूर्ण परिवर्तन हैं:

औसत हेड-विंड घटक: 10 के.टी

औसत टेल-विंड घटक: 2 के.टी

औसत क्रॉस-विंड घटक: 5 के.टी

ख) अंतिम पहुंच क्षेत्र में पवन कतरनी और/या अशांति पर नवीनतम जानकारी, यदि कोई हो;

ग) एप्रोच और लैंडिंग की दिशा का वर्तमान दृश्यता प्रतिनिधि या, जब प्रदान किया जाता है, वर्तमान रनवे विजुअल रेंज वैल्यू (ओं) और प्रवृत्ति, यदि व्यवहार्य हो, तिरछी विजुअल रेंज वैल्यू (ओं) द्वारा पूरक, यदि प्रदान की जाती है।

6.5.5 अंतिम एप्रोच के दौरान, निम्नलिखित जानकारी बिना किसी देरी के प्रेषित की जाएगी:

क) खतरों की अचानक घटना (जैसे रनवे पर अनधिकृत यातायात);

- ख) न्यूनतम और अधिकतम मूल्यों के संदर्भ में व्यक्त वर्तमान सतही हवा में महत्वपूर्ण बदलाव;
- ग) रनवे की सतह स्थितियों में महत्वपूर्ण परिवर्तन;
- घ) आवश्यक दृश्य या गैर-दृश्य साधनों की परिचालन स्थिति में परिवर्तन;
- ङ) उपयोग में रिपोर्ट किए गए पैमाने के अनुसार देखे गए आरवीआर मान में परिवर्तन, या एप्रोच और लैंडिंग की दिशा के दृश्यता प्रतिनिधि में परिवर्तन।