

अध्याय 9

उड़ान सूचना सेवा, सलाहकार सेवा और चेतावनी सेवा

9.1 उड़ान सूचना सेवा

9.1.1 आवेदन

9.1.1.1 उड़ान सूचना सेवा उन सभी विमानों को प्रदान की जाएगी जो सूचना से प्रभावित होने की संभावना रखते हैं और जो हैं:

- क) हवाई यातायात नियंत्रण सेवा प्रदान की गई; या
- ख) संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाइयों को अन्यथा ज्ञात हो।

9.1.1.2 जहां हवाई यातायात सेवा इकाइयां उड़ान सूचना सेवा और हवाई यातायात नियंत्रण सेवा दोनों प्रदान करती हैं, हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान की आवश्यकता होने पर हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान को उड़ान सूचना सेवा के प्रावधान पर प्राथमिकता दी जाएगी।

टिप्पण.- यह माना जाता है कि कुछ परिस्थितियों में अंतिम पहुंच, लैंडिंग, टेक-ऑफ और चढ़ाई पर विमान को हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान से संबंधित जानकारी के अलावा अन्य आवश्यक जानकारी बिना किसी देरी के प्राप्त करने की आवश्यकता हो सकती है।

9.1.2 उड़ान सूचना सेवा का दायरा

9.1.2.1 उड़ान सूचना सेवा में प्रासंगिक प्रावधान शामिल होंगे:

- क) सिग्नेट;
- ख) पूर्व-विस्फोट ज्वालामुखी गतिविधि, ज्वालामुखी विस्फोट और ज्वालामुखीय राख बादलों से संबंधित जानकारी;
- ग) रेडियोधर्मी सामग्री या जहरीले रसायनों के वातावरण में छोड़े जाने से संबंधित जानकारी;
- घ) दिक्कालन सुविधाओं की सेवाक्षमता में परिवर्तन के बारे में जानकारी;
- ङ) एयरोड्रोम और संबंधित सुविधाओं की स्थिति में परिवर्तन के बारे में जानकारी, जिसमें एयरोड्रोम आंदोलन क्षेत्रों की स्थिति के बारे में जानकारी शामिल है, जब वे बर्फ, बर्फ या पानी की महत्वपूर्ण गहराई से प्रभावित होते हैं;
- च) मानव रहित मुक्त गुब्बारों के बारे में जानकारी; और सुरक्षा को प्रभावित करने वाली किसी भी अन्य जानकारी के बारे में।

9.1.2.2 उड़ानों को प्रदान की जाने वाली उड़ान सूचना सेवा में 9.1.2.1 में उल्लिखित के अतिरिक्त, संबंधित जानकारी का प्रावधान शामिल होगा:

- क) प्रस्थान, गंतव्य और वैकल्पिक हवाई अड्डे पर रिपोर्ट की गई मौसम की स्थिति या पूर्वानुमान;
 - ख) टक्कर के खतरे, एयरस्पेस क्लास डी, ई, एफ और जी में परिचालन करने वाले विमानों के लिए;
 - ग) जहां तक व्यावहारिक हो और पायलट द्वारा अनुरोध किए जाने पर पानी के क्षेत्रों में उड़ान के लिए, क्षेत्र में सतह जहाजों के रेडियो कॉल साइन, स्थिति, सही ट्रैक, गति इत्यादि जैसी कोई भी उपलब्ध जानकारी।
- नोट 1.—ख) में दी गई जानकारी, केवल ज्ञात विमान सहित, जिसकी उपस्थिति से सूचित विमान को टक्कर का खतरा हो सकता है, कभी-कभी अधूरी होगी और हवाई यातायात सेवाएं हर समय या इसकी सटीकता के लिए इसे जारी करने की जिम्मेदारी नहीं ले सकती हैं।

9.1.2.3 नियमित हवाई-रिपोर्ट और विशेष हवाई-रिपोर्ट

9.1.2.3.1 विमान निर्दिष्ट एटीएस मार्गों पर निर्दिष्ट एमईटी रिपोर्टिंग बिंदुओं पर नियमित हवाई रिपोर्ट करेगा और विशेष अवलोकन के लिए मौसम विज्ञान कार्यालय द्वारा अनुरोध किए जाने पर या जब भी निम्नलिखित मौसम की घटना का सामना करना पड़ेगा:

- मध्यम से गंभीर टर्बूलेंस,
- भारी बर्फबारी,
- ओले,
- क्यूम्यलोनिम्बस बादल,
- निम्न स्तर पवन कतरनी और
- पायलट इन कमांड की राय में किसी भी मौसम संबंधी स्थिति से विमान प्रचालन प्रभावित होने की संभावना है।

9.1.2.3.2 एटीएस इकाइयों को यथाशीघ्र व्यवहार्य, नियमित और विशेष हवाई रिपोर्ट संबंधित मौसम विज्ञान कार्यालय को प्रेषित करनी चाहिए।

9.1.2.3.3 एटीएस इकाइयों को भी, यथाशीघ्र व्यवहार्य विशेष हवाई-रिपोर्ट अन्य संबंधित विमानों और अन्य संबंधित एटीएस इकाइयों को प्रेषित करनी चाहिए।

9.1.2.4 वीएफ़आर उड़ानों को प्रदान की जाने वाली उड़ान सूचना सेवा में 9.1.2.1 में उल्लिखित के अलावा, उड़ान के मार्ग के साथ यातायात और मौसम की स्थिति से संबंधित उपलब्ध जानकारी का प्रावधान शामिल होगा, जो दृश्य उड़ान नियमों के तहत अव्यावहारिक होने की संभावना है।

9.1.3 उड़ानों की प्रगति पर सूचना की रिकॉर्डिंग और प्रसारण

9.1.3.1 न तो हवाई यातायात नियंत्रण सेवा और न ही हवाई यातायात सलाहकार सेवा के तहत भारी या मध्यम मानवरहित मुक्त गुब्बारों सहित उड़ानों की वास्तविक प्रगति की जानकारी होगी:

क) हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा प्राथमिकी दर्ज की जाती है जिसके भीतर विमान इस तरह से उड़ रहा है कि यह संदर्भ के लिए उपलब्ध है और यदि खोज और बचाव कार्रवाई के लिए अनुरोध किया जाता है;

ख) हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा अन्य संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाइयों को सूचना प्राप्त करने के लिए प्रेषित, जब आवश्यक हो।

9.1.4 उड़ान सूचना सेवा के प्रावधान के लिए जिम्मेदारी का हस्तांतरण

9.1.4.1 एक उड़ान के लिए उड़ान सूचना सेवा के प्रावधान की जिम्मेदारी आम तौर पर सामान्य प्राथमिकी सीमा पार करने के समय एक प्राथमिकी में उपयुक्त एटीएस इकाई से आसन्न प्राथमिकी में उपयुक्त एटीएस इकाई को जाती है। हालांकि, जब समन्वय की आवश्यकता होती है लेकिन संचार सुविधाएं अपर्याप्त होती हैं, तो पूर्व एटीएस इकाई, जहां तक व्यवहार्य हो, उड़ान के लिए उड़ान सूचना सेवा प्रदान करना जारी रखें जब तक कि वह दर्ज होने वाली प्राथमिकी में उपयुक्त एटीएस इकाई के साथ दो-तरफ़ा संचार स्थापित न कर ले।

9.1.5 सूचना का प्रसारण

9.1.5.1 संचरण के साधन

9.1.5.1.1 9.1.5.2.1 में प्रदान किए गए को छोड़कर, विमान को निम्नलिखित में से एक या अधिक तरीकों से जानकारी प्रसारित की जाएगी:

क) उचित एटीएस इकाई की पहल पर एक विमान को निर्देशित संचरण की पसंदीदा विधि, यह सुनिश्चित करना कि रसीद स्वीकार की जाती है; या

ख) एक सामान्य कॉल, संबंधित सभी विमानों के लिए अस्वीकृत प्रसारण; या

ग) प्रसारण; या

घ) डेटा लिंक।

नोट.- यह माना जाना चाहिए कि कुछ परिस्थितियों में, उदाहरण: अंतिम एप्रोच के अंतिम चरण के दौरान, विमान के लिए निर्देशित प्रसारण को स्वीकार करना अव्यावहारिक हो सकता है।

9.1.5.1.2 सामान्य कॉल का उपयोग उन मामलों तक सीमित होगा जहां बिना किसी देरी के कई विमानों को आवश्यक सूचना प्रसारित करना आवश्यक है,

उदाहरण: खतरों की अचानक घटना, रनवे-इन-यूज में बदलाव, या एक महत्वपूर्ण एप्रोच और लैंडिंग सहायता की विफलता।

9.1.5.2 सिग्मेट सूचना और विशेष वायु-रिपोर्ट का प्रसारण

9.1.5.2.1 उपयुक्त एटीएस इकाई की पहल पर कम से कम संभव देरी के साथ सिग्मेट जानकारी विमान को प्रेषित की जाएगी, पावती के बाद निर्देशित संचरण की पसंदीदा विधि द्वारा, या एक सामान्य कॉल द्वारा जब विमान की संख्या पसंदीदा विधि को अव्यवहारिक बना देगी।

9.1.5.2.2 विमान को दी जाने वाली सिग्मेट सूचना विमान से दो घंटे पहले के उड़ान समय तक मार्ग के एक हिस्से को कवर करेगी।

9.1.5.2.3 जमीनी पहल पर विमान को दी जाने वाली विशेष हवाई-रिपोर्ट जानकारी में विमान के आगे एक घंटे के उड़ान समय तक मार्ग का एक हिस्सा शामिल होना चाहिए।

9.1.5.3 ज्वालामुखी गतिविधि से संबंधित सूचना का प्रसारण

पूर्व-विस्फोट ज्वालामुखीय गतिविधि, ज्वालामुखी विस्फोट और ज्वालामुखीय राख बादलों से संबंधित जानकारी 9.1.5.1.1 में निर्दिष्ट एक या अधिक माध्यमों से विमानों को प्रसारित की जाएगी।

9.1.5.4 रेडियोधर्मी सामग्री और जहरीले रासायनिक बादलों से संबंधित सूचना का प्रसारण

एटीएस इकाई की जिम्मेदारी के क्षेत्र के भीतर हवाई क्षेत्र को प्रभावित करने वाले रेडियोधर्मी पदार्थों या जहरीले रसायनों के वातावरण में रिलीज होने की जानकारी 9.1.5.1.1 में निर्दिष्ट एक या अधिक माध्यमों से विमान को प्रेषित की जाएगी।

9.1.5.5 विशेष कोड फॉर्म और संशोधित एयरोड्रोम पूर्वानुमानों में विशेष रिपोर्ट का प्रसारण

9.1.5.5.1 विशेष रिपोर्ट कोड फॉर्म और संशोधित हवाईअड्डे के पूर्वानुमान में विशेष रिपोर्ट अनुरोध पर प्रेषित की जाएगी और इसके पूरक होंगे:

क) उड़ान योजना में सूचीबद्ध के अनुसार, प्रस्थान, गंतव्य और इसके वैकल्पिक एयरोड्रोम के लिए चयनित विशेष रिपोर्ट और संशोधित एयरोड्रोम पूर्वानुमान के उपयुक्त हवाई यातायात सेवा इकाई से निर्देशित प्रसारण;

या

ख) अस्वीकृत के लिए उचित आवृत्तियों पर एक सामान्य कॉल चयनित विशेष रिपोर्टों और संशोधित हवाई अड्डा पूर्वानुमानों के प्रभावित विमानों को प्रसारण; या

ग) उन क्षेत्रों में वर्तमान हवाईअड्डे की रिपोर्ट और पूर्वानुमान उपलब्ध कराने के लिए निरंतर या लगातार प्रसारण जहां यातायात की भीड़ होती है। इस उद्देश्य के लिए वॉलमेट ब्रॉडकास्ट का उपयोग किया जाता है।

क्षेत्रीय हवाई दिक्चालन समझौतों के आधार पर, वॉलमेट प्रसारण मुंबई और कोलकाता से आधे घंटे के अंतराल पर किया जाता है जिसमें वर्तमान मौसम रिपोर्ट और कुछ स्टेशनों के एयरोड्रॉम पूर्वानुमान शामिल होते हैं। इन स्टेशनों को एआईपी इंडिया में अधिसूचित किया गया है। इन प्रसारणों के लिए प्रयुक्त भाषा अंग्रेजी है।

नोट: वॉलमेट ब्रॉडकास्ट में मानक रेडियोटेलिफोनी शब्दावली का उपयोग किया जाना चाहिए।

9.1.5.5.2 विमान के लिए संशोधित हवाईअड्डे का पूर्वानुमान गंतव्य के हवाईअड्डे से 60 मिनट के भीतर पारित किया जाएगा, जब तक कि जानकारी अन्य माध्यमों से उपलब्ध नहीं कराई जाती।

9.1.5.6 भारी या मध्यम मानव रहित मुक्त गुब्बारों पर सूचना का प्रसारण

भारी या मध्यम मानव रहित मुक्त गुब्बारों पर अध्याय 14 खंड 14.2 में निर्दिष्ट के अनुसार उपयुक्त जानकारी 9.1.5.1.1 में निर्दिष्ट एक या अधिक साधनों द्वारा विमान को प्रसारित की जाएगी।

9.1.5.8 परिचालन उड़ान सूचना सेवा (ओएफआईएस) प्रसारण

9.1.5.8.1 एचएफ / वीएचएफ परिचालन उड़ान सूचना सेवा (ओएफआईएस) प्रसारण

एचएफ/वीएचएफ परिचालन उड़ान सूचना सेवा (ओएफआईएस) प्रसारण भारत में प्रदान नहीं किए जाते हैं क्योंकि इन आवश्यकताओं के लिए कोई क्षेत्रीय हवाई दिक्चालन समझौता नहीं है।

9.1.5.8.2 स्वचालित टर्मिनल सूचना सेवा (एटीआईएस)

(i) स्वचालित टर्मिनल सूचना सेवा (एटीआईएस) संदेश का उद्देश्य एक पायलट को सूचना की एक श्रृंखला प्रदान करना है ताकि वह अपने एप्रोच और लैंडिंग या टेक-ऑफ के बारे में निश्चित निर्णय लेने में सक्षम हो सके। यह एटीएस वीएचएफ एयर-ग्राउंड संचार चैनलों पर संचार भार को कम करता है। अहमदाबाद, औरंगाबाद, भुवनेश्वर, कोलकाता, कालीकट, चेन्नई, कोचीन अंतर्राष्ट्रीय, दिल्ली, गुवाहाटी, हैदराबाद, जयपुर, लखनऊ, मुंबई और त्रिवेंद्रम में स्वचालित टर्मिनल सूचना प्रदान की जाती है। एटीआईएस ब्रॉडकास्ट फ्रीक्वेंसी और प्रचालन के घंटे एआईपी इंडिया के भाग 3 (एडी 2) में प्रकाशित किए गए हैं।

(ii) एटीआईएस प्रसारण संदेश, जब भी व्यवहार्य हो, 30 सेकंड से अधिक नहीं होना चाहिए, इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि एटीआईएस संदेश की पठनीयता एटीआईएस के प्रसारण की गति से प्रभावित न हो।

(iii) एटीआईएस प्रसारण के लिए इस्तेमाल की जाने वाली भाषा अंग्रेजी होगी।

(iv) संप्रेषित सूचना एक हवाई अड्डे से संबंधित होगी।

(v) जब भी कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन होता है, संप्रेषित सूचना को तुरंत अद्यतन किया जाएगा।

(vi) स्थानीय व्यवस्था के अनुसार एटीआईएस संदेश की तैयारी और प्रसार एटीएस इकाई की जिम्मेदारी होगी।

(vii) व्यक्तिगत एटीआईएस संदेशों की पहचान आईसीएओ वर्तनी वर्णमाला के एक अक्षर के रूप में एक डिज़ाइनर द्वारा की जाएगी। लगातार एटीआईएस संदेशों को निर्दिष्ट किए गए डिज़ाइनर वर्णानुक्रम में होंगे;

(viii) एटीएस इकाई के साथ एप्रोच नियंत्रण सेवा या एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर उपलब्ध कराने के लिए उपयुक्त होने पर विमान सूचना की प्राप्ति की पुष्टि करेगा।

(ix) एयरोड्रोम नियंत्रण टावर ऊपर (viii) में संदेश का जवाब देते समय या आने वाले विमान के मामले में, उपयुक्त एटीएस इकाई विमान को वर्तमान अल्टीमीटर सेटिंग के साथ प्रदान करेगा जब पहली बार संक्रमण स्तर से नीचे की ऊंचाई पर साफ किया जाएगा।

(x) मौसम संबंधी जानकारी स्थानीय मौसम संबंधी दिनचर्या या विशेष रिपोर्ट से निकाली जाएगी।

(xi) जब तेजी से बदलती मौसम संबंधी स्थितियां एटीआईएस में मौसम की रिपोर्ट को शामिल करने के लिए अनुपयुक्त हो जाती हैं, तो एटीआईएस संदेश इंगित करेंगे कि प्रासंगिक मौसम की जानकारी उपयुक्त एटीएस इकाई के साथ प्रारंभिक संपर्क पर दी जाएगी।

(xii) एक मौजूदा एटीआईएस में निहित जानकारी, जिसकी प्राप्ति संबंधित विमान द्वारा स्वीकार की गई है, को अल्टीमीटर सेटिंग के अपवाद के साथ विमान को निर्देशित संचरण में शामिल करने की आवश्यकता नहीं है, जो (ix) के अनुसार प्रदान की जाएगी।

(xiii) यदि कोई विमान एटीआईएस की प्राप्ति की पुष्टि करता है जो अब चालू नहीं है, नियंत्रक, एटीआईएस की मुद्रा सुनिश्चित करने के बाद, विमान को वर्तमान एटीआईएस की निगरानी करने की सलाह देगा।

नोट: एटीआईएस की सामग्री को यथासंभव संक्षिप्त रखा जाना चाहिए। 9.1.5.8.2 में निर्दिष्ट अतिरिक्त जानकारी, उदाहरण के लिए वैमानिकी सूचना प्रकाशन (एआईपी) और नोटैम में पहले से उपलब्ध जानकारी को केवल असाधारण परिस्थितियों में उचित होने पर ही शामिल किया जाना चाहिए।

(xiii) एटीआईएस प्रसारण संदेशों में सूचीबद्ध क्रम में सूचना के निम्नलिखित तत्वों से युक्त आने और जाने वाले विमानों की जानकारी होती है:

क) हवाईअड्डे का नाम;

ख) डिज़ाइनर यानी शब्द "सूचना" और आईसीएओ वर्णमाला से पहचान पत्र;

ग) अवलोकन का समय;

घ) अपेक्षित एप्रोच (ओं) का प्रकार;

ङ) उपयोग में रनवे ;

च) ट्रैनजिशन स्तर;

छ) अन्य आवश्यक परिचालन जानकारी;

ज) सतही हवा की दिशा और गति, महत्वपूर्ण विविधताओं सहित;

*झ) दृश्यता और, जब लागू हो, आरवीआर;

*ञ) वर्तमान मौसम;

*ट) 5000 फीट से नीचे या उच्चतम न्यूनतम सेक्टर ऊंचाई से नीचे बादल, जो भी अधिक हो; क्यूम्यूलोनिम्बस।

*जब भी लागू हो, इन तत्वों को "कवोक" शब्द से बदल दिया जाता है।

- ठ) हवा का तापमान;
 ढ) ओस बिंदु तापमान;
 ड) अल्टीमीटर सेटिंग (एस);
 ण) विंड शीयर सहित एप्रोच और क्लाइम्ब-आउट क्षेत्रों में महत्वपूर्ण मौसम संबंधी घटनाओं पर कोई भी उपलब्ध जानकारी, और एमईटी रिपोर्ट में शामिल परिचालन महत्व के हाल के मौसम की जानकारी;
 त) रुझान का पूर्वानुमान, जब उपलब्ध हो; और
 थ) शब्द "सूचना" के बाद "डेजिग्रेटर" और शब्द "आउट"।

9.2 हवाई यातायात सलाहकार सेवा

9.2.1 हवाई यातायात सलाहकार सेवा का उद्देश्य टकराव के खतरों के बारे में जानकारी को उड़ान सूचना सेवा के प्रावधान की तुलना में अधिक प्रभावी बनाना है। यह सलाहकार हवाई क्षेत्र में या सलाहकार मार्गों (कक्षा एफ़ हवाई क्षेत्र) में आईएफ़आर उड़ानें संचालित करने वाले विमानों को प्रदान किया जा सकता है।

9.2.2 हवाई यातायात सलाहकार सेवा सुरक्षा की डिग्री वहन नहीं करती है और टक्करों से बचने के संबंध में हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के समान जिम्मेदारियां नहीं उठा सकती है, चूंकि हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान करने वाली इकाई के लिए उपलब्ध संबंधित क्षेत्र में यातायात के व्यवस्थापन के बारे में जानकारी अधूरी हो सकती है। हवाई यातायात सलाहकार सेवा "मंजूरी" प्रदान नहीं करती है, लेकिन केवल "सलाहकार जानकारी" प्रदान करती है और यह "सलाह" या "सुझाव" शब्द का उपयोग करती है जब किसी विमान को कार्रवाई का प्रस्ताव दिया जाता है।

नोट.- यदि हवाई यातायात नियंत्रण सेवा प्राप्त करने के उद्देश्य से उड़ान योजना प्रस्तुत की जाती है, तो विमान को हवाई यातायात नियंत्रण प्रक्रियाओं के अनुपालन की आवश्यकता वाली शर्तों के तहत आगे बढ़ने से पहले हवाई यातायात नियंत्रण मंजूरी की प्रतीक्षा करनी होगी। यदि हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्राप्त करने के उद्देश्य से उड़ान योजना प्रस्तुत की जाती है, तो विमान को सेवा प्रदान करने वाली इकाई द्वारा प्राप्ति की पावती की प्रतीक्षा करनी होती है।

9.2.3 कक्षा एफ़ हवाई क्षेत्र के भीतर प्रचालन करते समय आईएफ़आर उड़ानों से उन्हीं प्रक्रियाओं का पालन करने की अपेक्षा की जाती है, जो नियंत्रित उड़ानों के लिए आवेदन करने वालों के अलावा होती हैं:

क) उड़ान योजना और उसमें परिवर्तन एक मंजूरी के अधीन नहीं हैं, क्योंकि हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रस्तुत करने वाली इकाई केवल आवश्यक यातायात की उपस्थिति पर सलाह या कार्रवाई के संभावित पाठ्यक्रम के रूप में सुझाव प्रदान करेगी;

नोट 1.— यह माना जाता है कि एक पायलट वर्तमान उड़ान योजना में तब तक बदलाव नहीं करेगा जब तक कि उसने उपयुक्त एटीएस इकाई को इच्छित परिवर्तन की सूचना नहीं दी है, और पावती या प्रासंगिक सलाह प्राप्त नहीं की है।

नोट 2.—जब कोई उड़ान प्रचालन कर रही हो या किसी नियंत्रण क्षेत्र में प्रचालित होने वाली हो और अंततः किसी परामर्शी क्षेत्र में या किसी परामर्शी मार्ग के साथ जारी रहे, तो पूरे मार्ग के लिए एक मंजूरी जारी की जा सकती है, लेकिन इस तरह की मंजूरी, या उसमें संशोधन, नियंत्रण क्षेत्रों और नियंत्रण क्षेत्रों के भीतर प्रचालित उड़ान के केवल उन भागों पर लागू होता है। मार्ग के शेष भाग के लिए आवश्यकतानुसार सलाह या सुझाव प्रदान किए जाएंगे।

ख) यह विमान को तय करना है कि वह प्राप्त सलाह या सुझाव का पालन करेगा या नहीं और बिना किसी देरी के हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान करने वाली इकाई को अपने निर्णय के बारे में सूचित करेगा;

ग) सलाहकार हवाई क्षेत्र या उसके हिस्से के भीतर हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान करने के लिए नामित हवाई यातायात सेवा इकाई के साथ हवाई-जमीन संपर्क बनाया जाएगा।

9.2.4 हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान करने वाली हवाई यातायात सेवा इकाई:

क) विमान को निर्दिष्ट समय पर प्रस्थान करने और उड़ान योजना में इंगित स्तरों पर क्लूज करने की सलाह दें यदि यह अन्य ज्ञात यातायात के साथ किसी भी तरह के टकराव की उम्मीद नहीं करता है।

ख) विमान को कार्रवाई का एक तरीका सुझाएं जिससे एक संभावित खतरे से बचा जा सकता है, ऐसे सलाहकार हवाई क्षेत्र में प्रवेश करने के इच्छुक अन्य विमानों पर पहले से ही सलाहकार हवाई क्षेत्र में एक विमान को प्राथमिकता देते हुए।

ग) क्षेत्र नियंत्रण सेवा के लिए निर्धारित सूचना के समान ही विमान यातायात सूचना को पास करें।

घ) ख) और ग) के तहत कार्रवाई के लिए आधार के रूप में उपयोग किए जाने वाले मानदंड कम से कम नियंत्रित हवाई क्षेत्र में विमान संचालन के लिए निर्धारित होने चाहिए और क्षेत्र में प्रचलित हवाई यातायात सलाहकार सेवा, दिक्कालन सुविधाओं और एयरग्राउंड संचार के प्रावधान में निहित सीमाओं को ध्यान में रखना चाहिए।

9.3 अलर्ट सेवा

9.3.1 आवेदन

9.3.1.1 अलर्ट सेवा प्रदान की जाएगी:

क) हवाई यातायात नियंत्रण सेवा प्रदान किए गए सभी विमानों के लिए;

ख) जहां तक व्यावहारिक है, अन्य सभी विमानों के लिए जिन्होंने उड़ान योजना दायर की है या अन्यथा हवाई यातायात सेवाओं के लिए जाना जाता है; और

ग) किसी भी विमान को ज्ञात या माना जाता है कि वह गैरकानूनी हस्तक्षेप का विषय है।

9.3.1.2 उड़ान सूचना केंद्र या क्षेत्र नियंत्रण केंद्र उड़ान सूचना क्षेत्र या संबंधित नियंत्रण क्षेत्र के भीतर चल रहे किसी विमान की आपात स्थिति से संबंधित सभी सूचनाओं को एकत्र करने और ऐसी सूचनाओं को उपयुक्त बचाव समन्वय केंद्र को अग्रेषित करने के लिए केंद्रीय बिंदु के रूप में काम करेंगे।

9.3.1.3 किसी एयरोड्रोम नियंत्रण टावर या एप्रोच नियंत्रण इकाई के नियंत्रण में होने के दौरान किसी विमान के लिए आपात स्थिति उत्पन्न होने की स्थिति में, ऐसी इकाई तुरंत उड़ान सूचना केंद्र या क्षेत्र नियंत्रण केंद्र को सूचित करेगी जो बदले में बचाव समन्वय केंद्र को सूचित करेगा, सिवाय इसके कि क्षेत्र नियंत्रण केंद्र, उड़ान सूचना केंद्र, या बचाव समन्वय केंद्र की अधिसूचना की आवश्यकता नहीं होगी जब आपातकाल की प्रकृति ऐसी हो कि अधिसूचना अनावश्यक हो।

9.3.1.4 फिर भी, जब भी स्थिति की अत्यावश्यकता की आवश्यकता होती है, हवाई अड्डे के नियंत्रण टॉवर या नियंत्रण इकाई के लिए जिम्मेदार पहले सतर्क करेगा और सभी उपयुक्त स्थानीय बचाव और आपातकालीन संगठनों को गति में स्थापित करने के लिए अन्य आवश्यक कदम उठाएगा जो तत्काल आवश्यक सहायता प्रदान कर सकते हैं।

9.3.2 बचाव समन्वय केन्द्रों की अधिसूचना

9.3.2.1 किसी भी अन्य परिस्थितियों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, जो इस तरह की अधिसूचना को उचित बना सकती है, हवाई यातायात सेवा इकाइयों, 9.3.5.1 में निर्धारित के अलावा, बचाव समन्वय केंद्रों को तुरंत सूचित करें कि एक विमान निम्नलिखित के अनुसार आपात स्थिति में माना जाता है:

क) अनिश्चितता का चरण जब:

- 1) संचार प्राप्त होने के तीस मिनट की अवधि के भीतर विमान से कोई संचार प्राप्त नहीं हुआ है, या उस समय से जब इस तरह के विमान के साथ संचार स्थापित करने का असफल प्रयास किया गया था, जो भी पहले हो, या जब
- 2) विमान यातायात सेवा इकाइयों द्वारा अंतिम बार सूचित या अनुमानित आगमन के अनुमानित समय के तीस मिनट के भीतर पहुंचने में विफल रहता है, जो भी बाद में हो, सिवाय इसके कि जब विमान और उसके रहने वालों की सुरक्षा के बारे में कोई संदेह न हो।

ख) चेतावनी चरण जब:

- 1) अनिश्चितता के चरण के बाद, विमान के साथ संचार स्थापित करने के बाद के प्रयास या अन्य प्रासंगिक स्रोतों से पूछताछ विमान के बारे में कोई खबर प्रकट करने में विफल रहे हैं, या जब
- 2) एक विमान को उतरने के लिए मंजूरी दे दी गई है और लैंडिंग के अनुमानित समय के पांच मिनट के भीतर उतरने में विफल रहता है और विमान के साथ संचार फिर से स्थापित नहीं किया गया है, या जब
- 3) जानकारी प्राप्त हुई है जो इंगित करती है कि विमान की परिचालन दक्षता खराब हो गई है, लेकिन इस हद तक नहीं कि एक मजबूर लैंडिंग की संभावना है, सिवाय इसके कि सबूत मौजूद हैं जो विमान और उसके रहने वालों की सुरक्षा के रूप में आशंका को दूर करेगा। या जब
- 4) एक विमान के बारे में जाना जाता है या माना जाता है कि वह गैरकानूनी हस्तक्षेप का विषय है।

ग) संकट चरण जब:

- 1) सतर्क चरण के बाद, विमान के साथ संचार स्थापित करने के और असफल प्रयास और अधिक व्यापक असफल पूछताछ इस संभावना की ओर इशारा करती है कि विमान संकट में है, या जब
- 2) बोर्ड पर ईंधन समाप्त माना जाता है, या विमान को सुरक्षा तक पहुंचने में सक्षम बनाने के लिए अपर्याप्त माना जाता है, या जब
- 3) ऐसी जानकारी प्राप्त होती है जो इंगित करती है कि विमान की परिचालन क्षमता उस हद तक बिगड़ी हुई है जब तक कि एक जबरन लैंडिंग की संभावना हो, या जब
- 4) सूचना प्राप्त हो गई है या यथोचित रूप से निश्चित है कि विमान उतरने वाला है या जबरन उतरा है, सिवाय इसके कि जब उचित निश्चितता हो कि विमान और उसके रहने वालों को गंभीर और आसन्न खतरे का खतरा नहीं है और उन्हें तत्काल सहायता की आवश्यकता नहीं है।

9.3.2.2 अधिसूचना में निम्नलिखित में से ऐसी जानकारी शामिल होगी जो सूचीबद्ध क्रम में उपलब्ध है:

- क) इनसेरफा, अलेरफा या डिट्रेसफा, जैसा कि आपातकाल के चरण के लिए उपयुक्त है;
- ख) एजेंसी और कॉल करने वाला व्यक्ति;
- ग) आपातकाल की प्रकृति;
- घ) उड़ान योजना से महत्वपूर्ण जानकारी;
- ङ) इकाई जिसने अंतिम संपर्क, समय और साधन का उपयोग किया;
- च) अंतिम स्थिति रिपोर्ट और कैसे निर्धारित;
- छ) विमान का रंग और विशिष्ट चिह्न;
- ज) कार्गो के रूप में ले जाए गए खतरनाक सामान;
- झ) रिपोर्टिंग कार्यालय द्वारा की गई कोई कार्रवाई; और
- ञ) अन्य प्रासंगिक टिप्पणियां।

9.3.2.3 9.3.2.2 में निर्दिष्ट जानकारी का ऐसा हिस्सा, जो उस समय उपलब्ध नहीं है जब बचाव समन्वय केंद्र को अधिसूचना दी जाती है, एक संकट चरण की घोषणा से पहले एक हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा मांगी जानी चाहिए, यदि उचित निश्चितता है कि यह चरण घटित होगा।

9.3.2.4 9.3.2.1 में अधिसूचना के आगे, बचाव समन्वय केंद्र, बिना किसी देरी के, निम्नलिखित के साथ प्रस्तुत किया जाएगा:

- क) कोई उपयोगी अतिरिक्त जानकारी, विशेष रूप से बाद के चरणों के माध्यम से आपातकाल की स्थिति के विकास पर; या
- ख) जानकारी कि आपातकालीन स्थिति अब मौजूद नहीं है।

9.3.3 संचार सुविधाओं का उपयोग

हवाई यातायात सेवा इकाइयां, आपात स्थिति में एक विमान के साथ संचार स्थापित करने और बनाए रखने के

प्रयास के लिए और विमान के समाचार का अनुरोध करने के लिए, आवश्यकतानुसार, सभी उपलब्ध संचार सुविधाओं का उपयोग करेंगी।

9.3.4 आपात स्थिति में विमान को प्लॉट करना

जब किसी आपात स्थिति के मौजूद होने पर विचार किया जाता है, तो विमान की संभावित भविष्य की स्थिति और इसकी अंतिम ज्ञात स्थिति से इसकी अधिकतम सीमा निर्धारित करने के लिए शामिल विमान की उड़ान को एक चार्ट पर प्लॉट किया जाएगा। शामिल विमान के आसपास के क्षेत्र में संचालित होने वाले ज्ञात अन्य विमानों की उड़ानों को भी उनकी संभावित भविष्य की स्थिति और अधिकतम सहनशक्ति निर्धारित करने के लिए प्लॉट किया जाएगा।

9.3.5 ऑपरेटर को सूचना

9.3.5.1 जब एक क्षेत्र नियंत्रण या एक उड़ान सूचना केंद्र यह तय करता है कि एक विमान अनिश्चितता या सतर्क चरण में है, तो यह, जब व्यवहार्य हो, बचाव समन्वय केंद्र को सूचित करने से पहले ऑपरेटर को सलाह देगा।
नोट.- यदि कोई विमान संकट की स्थिति में है, तो 9.3.2.1 के अनुसार बचाव समन्वय केंद्र को तुरंत सूचित करना होगा।

9.3.5.2 क्षेत्र नियंत्रण या उड़ान सूचना केंद्र द्वारा बचाव समन्वय केंद्र को अधिसूचित सभी सूचनाएं, जब भी संभव हो, ऑपरेटर को बिना किसी देरी के संप्रेषित की जाएंगी।

9.3.6 आपातकाल की स्थिति में विमान के आसपास के क्षेत्र में परिचालन करने वाले विमान की जानकारी

9.3.6.1 जब हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा यह स्थापित किया गया है कि एक विमान आपात स्थिति में है, तो शामिल विमान के आसपास के क्षेत्र में ज्ञात अन्य विमान,

9.3.6.2 में प्रदान किए गए को छोड़कर, जितनी जल्दी हो सके आपात स्थिति की प्रकृति के बारे में सूचित किया जाए।

9.3.6.2 जब एक हवाई यातायात सेवा इकाई को पता है या विश्वास है कि एक विमान अवैध हस्तक्षेप के अधीन किया जा रहा है, एटीएस एयर-ग्राउंड संचार में आपात स्थिति की प्रकृति के लिए कोई संदर्भ नहीं दिया जाएगा जब तक कि इसे पहले शामिल विमान से संचार में संदर्भित नहीं किया गया है और यह निश्चित है कि इस तरह के संदर्भ से स्थिति खराब नहीं होगी।

9.3.7 हवाई यातायात सेवा इकाइयों द्वारा कार्रवाई

9.3.7.1 जब एक निर्धारित या अपेक्षित रिपोर्टिंग समय के बाद उचित समय अवधि (जो कि क्षेत्रीय हवाई नेविगेशन समझौतों के आधार पर निर्धारित एक निर्दिष्ट अंतराल हो सकता है) के भीतर किसी विमान से कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं होती है, तो एटीएस इकाई, तीस मिनट की निर्धारित अवधि के भीतर, "अनिश्चितता चरण" से संबंधित प्रावधानों को लागू करने की स्थिति में होने के लिए ऐसी रिपोर्ट प्राप्त करने का प्रयास करें, परिस्थितियों में ऐसे आवेदन को वारंट करना चाहिए।

9.3.7.2 जब एक से अधिक एफआईआर या नियंत्रण क्षेत्र के माध्यम से संचालित उड़ान के संबंध में चेतावनी सेवा की आवश्यकता होती है, और जब विमान की स्थिति संदेह में होती है,

ऐसी सेवा के समन्वय की जिम्मेदारी प्राथमिकी या नियंत्रण क्षेत्र की एटीएस इकाई की होगी:

- i) जिसके भीतर वायुयान अंतिम हवाई-जमीन रेडियो संपर्क के समय उड़ रहा था;
 - ii) कि विमान प्रवेश करने ही वाला था जब अंतिम हवाई जमीनी संपर्क दो प्राथमिकी या नियंत्रण क्षेत्रों की सीमा पर या उसके करीब स्थापित किया गया था;
 - iii) जिसके भीतर विमान का मध्यवर्ती पड़ाव या अंतिम गंतव्य बिंदु स्थित है:
- क) यदि विमान उपयुक्त दो तरफा रेडियो संचार उपकरण से सुसज्जित नहीं था; या
ख) स्थिति रिपोर्ट प्रेषित करने के लिए बाध्य नहीं था।

9.3.7.3 9.2.2.2 के अनुसार, अलर्ट सेवा के लिए जिम्मेदार इकाई:

- इससे जुड़े बचाव समन्वय केंद्र को सूचित करने के अलावा, आपातकालीन चरण या चरणों के अन्य प्रभावित एफआईआर या नियंत्रण क्षेत्रों में अलर्ट सेवा प्रदान करने वाली इकाइयों को सूचित करें;
- उन इकाइयों से अनुरोध करें कि आपात स्थिति में विमान से संबंधित किसी भी उपयोगी जानकारी की खोज में सहायता करने के लिए, सभी उपयुक्त तरीकों से और विशेष रूप से 9.3.3 में इंगित किए गए;
- आपातकाल के प्रत्येक चरण के दौरान एकत्र की गई जानकारी एकत्र करें और इसे आवश्यक रूप से सत्यापित करने के बाद, इसे बचाव समन्वय केंद्र को प्रेषित करें;
- परिस्थितियों के अनुसार आपातकाल की स्थिति को समाप्त करने की घोषणा करें।

9.3.7.4 9.3.2.3 के तहत आवश्यक जानकारी प्राप्त करने में, विशेष रूप से जीवित बचे लोगों के लिए उपलब्ध संकट आवृत्तियों के प्रासंगिक बचाव समन्वय केंद्र को सूचित करने पर ध्यान दिया जाएगा, जैसा कि उड़ान योजना के आइटम 19 में सूचीबद्ध है लेकिन सामान्य रूप से प्रेषित नहीं होता है।