

अध्याय 11

वायु यातायात सेवा संदेश

11.1 संदेशों की श्रेणियां

11.1.1 सामान्य

नीचे सूचीबद्ध संदेश एयरोनॉटिकल फिक्स्ड सर्विस (एरोनॉटिकल फिक्स्ड टेलीकम्यूनिकेशन नेटवर्क (एएफटीएन) सहित) के माध्यम से प्रसारण के लिए अधिकृत हैं, डायरेक्ट स्पीच सर्किट या हवाई यातायात सेवा इकाइयों, और डायरेक्ट टेलेटाइपराइटर और कंप्यूटर सर्किट के बीच डिजिटल डेटा इंटरचेंज), या वैमानिकी मोबाइल सेवा के माध्यम से, जैसा लागू हो। उन्हें हवाई यातायात सेवाओं द्वारा उनके उपयोग से संबंधित श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है और उनके महत्व का अनुमानित संकेत प्रदान किया गया है।

11.1.2 आपातकालीन संदेश

इस श्रेणी में शामिल हैं:

क) संकट संदेश और संकट यातायात, संकट चरण (एसएस) से संबंधित चेतावनी संदेशों सहित;

ख) अत्यावश्यकता संदेश, जिसमें चेतावनी चरण या अनिश्चितता चरण (एसएस) से संबंधित चेतावनी संदेश शामिल हैं;

ग) ज्ञात या संदिग्ध आपात स्थितियों से संबंधित अन्य संदेश जो उपरोक्त क) या ख) के अंतर्गत नहीं आते हैं, और रेडियो संचार विफलता संदेश (एफएफ़ या उच्चतर आवश्यकता के अनुसार)।

11.1.3 संचलन और नियंत्रण संदेश

इस श्रेणी में शामिल हैं:

क) दायर उड़ान योजना संदेश और संबंधित अपडेट संदेश (एफएफ़), जिनमें निम्न शामिल हैं:

- दायर उड़ान योजना संदेश
- विलंबित संदेश
- संशोधन संदेश
- उड़ान योजना रद्दीकरण संदेश
- प्रस्थान संदेश
- आगमन संदेश;

ख) समन्वय संदेश (एफएफ़), जिसमें शामिल हैं:

- वर्तमान उड़ान योजना संदेश
- संदेशों का अनुमान लगाएं
- समन्वय संदेश
- स्वीकृति संदेश
- तार्किक पावती संदेश;

ग) पूरक संदेश (एफएफ़), जिसमें शामिल हैं:

- उड़ान योजना संदेशों का अनुरोध करें
- पूरक उड़ान योजना संदेशों का अनुरोध करें

- पूरक उड़ान योजना संदेश;

घ) नियंत्रण संदेश (एफएफ), सहित:

- निकासी संदेश
- नियंत्रण संदेशों का स्थानांतरण
- प्रवाह नियंत्रण संदेश
- स्थिति रिपोर्ट और हवाई-रिपोर्ट संदेश।

11.1.4 उड़ान सूचना संदेश

इस श्रेणी में शामिल हैं:

- क) टैफ़िक सूचना (एफ़एफ़) वाले संदेश;
- ख) मौसम संबंधी जानकारी (एफ़एफ या जीजी) वाले संदेश;
- ग) वैमानिकी सुविधाओं (जीजी) के प्रचालन से संबंधित संदेश;
- घ) हवाईअड्डे की आवश्यक जानकारी (जीजी) वाले संदेश;
- ड) हवाई यातायात घटना रिपोर्ट (एफ़एफ) से संबंधित संदेश।

11.1.5 विशेष हैंडलिंग की आवश्यकता के अनुसार उचित होने पर, निश्चित सेवा में संदेशों को सामान्य प्राथमिकता संकेतक के स्थान पर प्राथमिकता संकेतक डीडी असाइन किया जाना चाहिए।

11.2 सामान्य प्रावधान

नोट.- अभिव्यक्ति के इस अध्याय में "उत्पन्न", "संचारित", "संबोधित" या "प्राप्त" जैसे प्रयोग का अर्थ यह नहीं है कि टेलीटाइपराइटर या कंप्यूटर-से-कंप्यूटर संदेश के लिए डिजिटल डेटा इंटरचेंज का संदर्भ दिया गया है।

जहां विशेष रूप से इंगित किया गया है, उसके अलावा, इस अध्याय में वर्णित संदेशों को ध्वनि द्वारा भी प्रसारित किया जा सकता है, इस मामले में ऊपर दिए गए चार शब्द क्रमशः "आरंभ", "द्वारा बोले गए", "बोले गए" और "सुने गए" का प्रतिनिधित्व करते हैं।

11.2.1 संदेशों की उत्पत्ति और पता

11.2.1.1 सामान्य

नोट.- इस संदर्भ में संचलन संदेशों में उड़ान योजना संदेश, प्रस्थान संदेश, विलंब संदेश, आगमन संदेश, रद्दीकरण संदेश और स्थिति रिपोर्ट संदेश और उनसे संबंधित संशोधन संदेश शामिल हैं।

11.2.1.1.1 हवाई यातायात सेवा के उद्देश्यों के लिए संदेश उचित हवाई यातायात सेवा इकाइयों या धारा 11.3 में निर्दिष्ट विमान द्वारा उत्पन्न किए जाएंगे, सिवाय इसके कि, विशेष स्थानीय व्यवस्थाओं के माध्यम से, हवाई यातायात सेवा इकाइयां संचलन संदेशों को उत्पन्न करने की जिम्मेदारी सौंप सकती हैं पायलट, ऑपरेटर, या उसके नामित प्रतिनिधि के लिए।

11.2.1.1.2 हवाई यातायात सेवाओं (उदाहरण: प्रचालन नियंत्रण) के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए प्रचालन, नियंत्रण और उड़ान सूचना संदेशों की उत्पत्ति, इस दस्तावेज़ के खंड 10.5, अध्याय 10 में दिए गए को छोड़कर, पायलट, ऑपरेटर, या नामित प्रतिनिधि की जिम्मेदारी होगी।

11.2.1.1.3 उड़ान योजना संदेश, उससे संबंधित संशोधन संदेश और उड़ान योजना रद्दीकरण संदेश, 11.2.1.1.4 में प्रदान किए गए को छोड़कर, केवल उन हवाई यातायात सेवा इकाइयों को संबोधित किए जाएंगे जो 11.4.2 के

प्रावधानों में निर्दिष्ट हैं। इस तरह के संदेश संबंधित अन्य हवाई यातायात सेवा इकाइयों, या ऐसी इकाइयों के भीतर निर्दिष्ट पदों और संदेशों के किसी भी अन्य प्राप्तकर्ता को स्थानीय व्यवस्था के अनुसार उपलब्ध कराए जाएंगे।

11.2.1.1.4 जब संबंधित ऑपरेटर द्वारा ऐसा अनुरोध किया जाता है, तो आपातकालीन और संचलन संदेश जो संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाइयों को एक साथ प्रेषित किए जाने हैं, को भी संबोधित किया जाएगा:

क) गंतव्य हवाईअड्डे या प्रस्थान हवाईअड्डे पर एक प्राप्तकर्ता, और

बी) संबंधित दो से अधिक प्रचालन नियंत्रण इकाइयां नहीं, ऐसे प्राप्तकर्ता ऑपरेटर या उसके नामित प्रतिनिधि द्वारा निर्दिष्ट किए जाएंगे।

11.2.1.1.5 जब संबंधित ऑपरेटर द्वारा ऐसा अनुरोध किया जाता है, तो संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाइयों के बीच और विमान से संबंधित संचलन संदेश जिसके लिए उस ऑपरेटर द्वारा प्रचालन नियंत्रण सेवा प्रदान की जाती है, जहां तक संभव हो, सहमत स्थानीय प्रक्रियाओं के अनुसार ऑपरेटर या उसके नामित प्रतिनिधि को तुरंत उपलब्ध कराया जाएगा।

11.2.1.2 एएफटीएन का उपयोग

11.2.1.2.1 एएफटीएन के माध्यम से प्रेषित किए जाने वाले हवाई यातायात सेवाओं के संदेशों में शामिल होंगे:

क) प्राथमिकता के संबंध में जानकारी जिसके साथ इसे प्रेषित किया जाना है और जिन पते पर इसे वितरित किया जाना है, और उस तिथि और समय का एक संकेत जिस पर इसे संबंधित वैमानिकी नियत स्टेशन और प्रवर्तक संकेतक के साथ दर्ज किया गया है (11.2.1.2.5 देखें);

ख) हवाई यातायात सेवा डेटा, यदि आवश्यक हो तो 11.2.1.2.6 में वर्णित पूरक पते की जानकारी से पहले, और पैस एटीएम डॉक 4444 के परिशिष्ट 3 के अनुसार तैयार किया गया। ये डेटा एएफटीएन संदेश के पाठ के रूप में प्रेषित किया जाएगा।

11.2.1.2.2 प्राथमिकता सूचक

इसमें संदेश के लिए उपयुक्त दो-अक्षर प्राथमिकता संकेतक शामिल होंगे जैसा कि खंड 11.1 में संदेश की उपयुक्त श्रेणी के लिए कोष्ठक में दिखाया गया है।

नोट : एएफटीएन में संदेशों के प्रसारण के लिए प्राथमिकता का क्रम इस प्रकार होगा:

ट्रांसमिशन प्राथमिकता	प्राथमिकता संकेतक
1	एस एस
2	डीडी एफएफ
3	जीजी केके

11.2.1.2.3 पता

11.2.1.2.3.1 इसमें प्राप्तकर्ता संकेतकों का एक क्रम शामिल होगा, प्रत्येक प्राप्तकर्ता के लिए एक जिसे संदेश दिया जाना है।

11.2.1.2.3.2 प्रत्येक प्राप्तकर्ता संकेतक में निम्नलिखित क्रम में शामिल आठ-अक्षर अनुक्रम शामिल होगा:

क) आईसीएओ चार-अक्षर स्थान संकेतक गंतव्य स्थान को सौंपा गया;

ख) i) वैमानिक प्राधिकरण, सेवा या विमान प्रचालन एजेंसी की पहचान करने वाला आईसीएओ तीन-अक्षर वाला पदनाम, या

ii) ऐसे मामलों में जहां कोई डेजिग्रेटर नियुक्त नहीं किया गया है, निम्नलिखित में से एक:

- "वाईएक्सवाई" उस मामले में जहां प्राप्तकर्ता एक सैन्य सेवा/संगठन है,
- "ज़ेडज़ेडज़ेड" उस मामले में जहां प्राप्तकर्ता उड़ान में एक विमान है,
- अन्य सभी मामलों में "वाईवाईवाई";

ग) i) अक्षर एक्स, या

ii) संबोधित किए गए संगठन के विभाग या विभाग की पहचान करने वाला एक-अक्षर वाला डिज़ाइनर।

11.2.1.2.3.3 एटीएस इकाइयों को एटीएस संदेशों को संबोधित करते समय निम्नलिखित तीन-अक्षर पदनाम का उपयोग किया जाएगा:

एक उड़ान सूचना क्षेत्र के प्रभारी केंद्र :

- यदि संदेश आईएफ़आर उड़ान के लिए प्रासंगिक है- ज़ेडक्यूज़ेड
- यदि संदेश वीएफ़आर उड़ान के लिए प्रासंगिक है - ज़ेडएफ़ज़ेड
- हवाईअड्डा नियंत्रण टॉवर - ज़ेडटीज़ेड
- हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय- ज़ेडपीज़ेड

एटीएस इकाइयों के लिए अन्य तीन-अक्षर वाले डिज़ाइनर का उपयोग उस उद्देश्य के लिए नहीं किया जाएगा।

11.2.1.2.4 फ़ाइल करने का समय

फाइलिंग समय में छह अंकों का डेटाटाइम समूह शामिल होगा जो संबंधित वैमानिकी नियत स्टेशन के साथ प्रसारण के लिए संदेश दाखिल करने की तारीख और समय को दर्शाता है।

11.2.1.2.5 प्रवर्तक संकेतक

ओरिजिनेटर इंडिकेटर में एट्रेसी इंडिकेटर (11.2.1.2.3.2 देखें) के समान आठ-अक्षरों का क्रम शामिल होगा, जो मूल स्थान और संदेश को उत्पन्न करने वाले संगठन की पहचान करता है।

11.2.1.2.6 पते और मूल स्थान पर पूरक जानकारी

निम्नलिखित पूरक जानकारी की आवश्यकता तब होती है, जब पते और/या मूल के संकेतकों में, तीन-अक्षर वाले डिज़ाइनर "वाईएक्सवाई", "ज़ेडज़ेडज़ेड" या "वाईवाईवाई" (देखें 11.2.1.2.3.2 b) ii)) का उपयोग किया जाता है:

क) संगठन का नाम या संबंधित विमान की पहचान पाठ की शुरुआत में प्रकट होना है;

ख) इस तरह के सम्मिलन का क्रम प्राप्तकर्ता संकेतक और/या प्रवर्तक संकेतक के क्रम के समान होना चाहिए;

ग) जहां इस तरह के एक से अधिक प्रविष्टियां हों, वहां अंतिम के बाद "स्टॉप" शब्द होना चाहिए;

घ) जहां प्राप्तकर्ता संकेतक के संबंध में एक या एक से अधिक सम्मिलन हैं और प्रवर्तक संकेतक के संबंध में एक सम्मिलन है, वहां "फ्रम" शब्द प्रवर्तक संकेतक से पहले प्रकट होना है।

नोट.- टेलीटाइपराइटर पेज-कॉपी फॉर्म में प्राप्त एटीएस संदेशों के संबंध में:

1) एएफटीएन के माध्यम से प्राप्त एटीएस संदेशों को एक संचार "लिफाफे" (एएफटीएन के माध्यम से सही संचरण सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक चरित्र अनुक्रमों से पहले और बाद में) के भीतर रखा जाएगा। एएफटीएन संदेश का पाठ भी एटीएस पाठ के पहले और बाद में शब्दों या समूहों के साथ प्राप्त हो सकता है।

2) एटीएस संदेश तब सरल नियम द्वारा खोजा जा सकता है कि यह एक ओपन ब्रैकेट से पहले होता है, उदाहरण के लिए, '(' और उसके बाद एक क्लोज ब्रैकेट, जैसे, ') '।

3) कुछ स्थानीय मामलों में, पैन्स एटीएम डॉक 4444 के परिशिष्ट 3 में निर्धारित एटीएस संदेशों की प्राप्ति पर

उपयोग की जाने वाली टेलीटाइपराइटर मशीनें हमेशा ओपन ब्रैकेट और क्लोज ब्रैकेट के अलावा दो विशिष्ट प्रतीकों को प्रिंट करेंगी। ऐसे स्थानीय संस्करण आसानी से सीखे जाते हैं और इनका कोई परिणाम नहीं होता है।

11.2.2 संदेशों की तैयारी और प्रसारण

11.2.2.1 हवाई यातायात सेवा संदेशों को एक मानक प्रारूप में और मानक डेटा सम्मेलनों के अनुसार मानक पाठ के साथ तैयार और प्रेषित किया जाएगा, जब भी पैन्स एटीएम डॉक 4444 के परिशिष्ट 3 में निर्धारित किया गया हो।

11.2.2.2 जब प्रासंगिक हवाई यातायात सेवा इकाइयों के बीच संदेशों का मौखिक रूप से आदान-प्रदान किया जाता है, तो मौखिक पावती संदेश की प्राप्ति का प्रमाण होगी। इसलिए लिखित रूप में किसी पुष्टि की आवश्यकता नहीं होगी।

11.3 संदेश विनिमय के तरीके

11.3.1 हवाई यातायात नियंत्रण और प्रवाह नियंत्रण प्रक्रियाओं की लीड-टाइम आवश्यकताएं एटीएस डेटा के आदान-प्रदान के लिए उपयोग किए जाने वाले संदेश विनिमय की विधि निर्धारित करेंगी।

11.3.1.1 संदेश के आदान-प्रदान की विधि पर्याप्त संचार चैनलों की उपलब्धता, किए जाने वाले कार्य, आदान-प्रदान किए जाने वाले डेटा के प्रकार और संबंधित केंद्रों पर प्रसंस्करण सुविधाओं पर भी निर्भर करेगी।

11.3.2 प्रवाह नियंत्रण प्रक्रियाओं के लिए आवश्यक बुनियादी उड़ान योजना डेटा उड़ान से कम से कम 60 मिनट पहले प्रस्तुत किया जाना चाहिए। मूल उड़ान योजना डेटा या तो दायर उड़ान योजना या दोहराए जाने वाले उड़ान योजना लिस्टिंग फॉर्म या इलेक्ट्रॉनिक डेटा प्रोसेसिंग सिस्टम के लिए उपयुक्त अन्य मीडिया के रूप में मेल द्वारा प्रस्तुत दोहराव उड़ान योजना द्वारा प्रदान किया जाएगा।

11.3.2.1 उड़ान से पहले जमा किए गए उड़ान योजना डेटा को समय, स्तर और मार्ग परिवर्तन और अन्य आवश्यक जानकारी के अनुसार अद्यतन किया जाएगा।

11.3.3 हवाई यातायात नियंत्रण उद्देश्यों के लिए आवश्यक बुनियादी उड़ान योजना डेटा पहले मार्ग नियंत्रण केंद्र को उड़ान से कम से कम 30 मिनट पहले प्रस्तुत किया जाएगा, और प्रत्येक बाद के केंद्र में कम से कम 20 मिनट पहले विमान उस केंद्र के अधिकार क्षेत्र में प्रवेश करता है, ताकि वह नियंत्रण के हस्तांतरण के लिए तैयार हो सके।

11.3.4 दूसरा एन-रूट केंद्र और प्रत्येक क्रमिक केंद्र को वर्तमान डेटा के साथ प्रदान किया जाएगा, जिसमें अद्यतन मूल उड़ान योजना डेटा शामिल है, जो वर्तमान उड़ान योजना संदेश में निहित है या पहले से उपलब्ध अद्यतन बुनियादी उड़ान योजना डेटा को पूरक करने वाले अनुमान संदेश में है।

11.3.5 उन क्षेत्रों में जहां उड़ान योजना डेटा के आदान-प्रदान के लिए स्वचालित प्रणालियों का उपयोग किया जाता है और जहां ये प्रणालियां कई एसीसी के लिए डेटा प्रदान करती हैं, एप्रोच नियंत्रण इकाई और/या एयरोड्रोम नियंत्रण टावर, उपयुक्त संदेश प्रत्येक व्यक्तिगत एटीएस इकाई को नहीं, बल्कि केवल इन स्वचालित प्रणालियों को संबोधित किए जाएंगे।

नोट.— इससे जुड़ी एटीएस इकाइयों को डेटा की आगे की प्रक्रिया और वितरण, प्राप्त करने वाली प्रणाली का आंतरिक कार्य है।

11.3.6 दायर उड़ान योजना डेटा और संबंधित अद्यतन संदेश

फ़ाइल किए गए फ़्लाइट प्लान डेटा और संबंधित अपडेट संदेशों को एक साथ पहले एन-रूट नियंत्रण सेंटर, फ़्लाइट के रूट के साथ अन्य सभी एटीएस इकाइयों को संबोधित किया जाएगा जो वर्तमान फ़्लाइट प्लान डेटा प्राप्त करने या संसाधित करने में असमर्थ हैं, और संबंधित हवाई यातायात प्रवाह प्रबंधन इकाइयां।

11.3.7 समन्वय और डेटा स्थानांतरण

11.3.7.1 लगातार नियंत्रण क्षेत्रों और/या नियंत्रण केंद्रों के बीच एक उड़ान की प्रगति एक समन्वय और स्थानांतरण प्रक्रिया द्वारा प्रभावित होगी जिसमें निम्नलिखित चरण शामिल होंगे:

क) उड़ान की घोषणा और नियंत्रण के हस्तांतरण की प्रस्तावित शर्तें; और

ख) प्राप्तकर्ता इकाई द्वारा नियंत्रण की धारणा के बाद हस्तांतरण और स्वीकृति की शर्तों का समन्वय।

11.3.7.2 उड़ान की घोषणा एक वर्तमान उड़ान योजना संदेश द्वारा होगी जिसमें सभी प्रासंगिक एटीएस डेटा या स्थानांतरण की प्रस्तावित शर्तों वाले अनुमान संदेश शामिल होंगे। एक अनुमान संदेश का उपयोग केवल तभी किया जाएगा जब अद्यतन बुनियादी उड़ान योजना डेटा पहले से ही प्राप्त एटीएस इकाई पर उपलब्ध हो।

11.3.7.3 प्राप्त करने वाली एटीएस इकाई जिसे हस्तांतरण की प्रस्तावित शर्तें स्वीकार्य नहीं हैं, प्रस्तावित विमान को स्वीकार करने से इनकार कर देगी और वैकल्पिक स्वीकार्य शर्तों का प्रस्ताव करके आगे समन्वय शुरू करेगी।

11.3.7.4 समन्वय प्रक्रिया को पूरा माना जाएगा जैसे ही वर्तमान उड़ान योजना संदेश में निहित प्रस्तावित शर्तें, या अनुमान संदेश में या एक या अधिक प्रतिप्रस्तावों में, प्रचालन या तार्किक प्रक्रिया द्वारा स्वीकार किए जाते हैं।

11.3.7.5 जब तक एक प्रचालन पावती प्राप्त नहीं होती है, कंप्यूटर से कंप्यूटर लिंक को नियोजित करने वाली समन्वय प्रक्रिया की अखंडता सुनिश्चित करने के लिए एक तार्किक पावती संदेश प्राप्त करने वाले कंप्यूटर द्वारा स्वचालित रूप से प्रेषित किया जाएगा। यह संदेश तब प्रेषित किया जाएगा जब स्थानांतरण डेटा प्राप्त हो गया है और उस बिंदु पर संसाधित किया गया है कि, प्राप्त करने वाले कंप्यूटर द्वारा अस्थायी विफलता की स्थिति में, सूचना उपयुक्त हवाई यातायात नियंत्रक के ध्यान में लाई जाएगी।

11.3.7.6 नियंत्रण का हस्तांतरण या तो स्पष्ट होगा या, संबंधित दो इकाइयों के बीच समझौते से, निहित होगा, अर्थात् हस्तांतरण करने वाली और स्वीकार करने वाली इकाइयों के बीच किसी संचार का आदान-प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है।

11.3.7.7 जब नियंत्रण के हस्तांतरण में डेटा का आदान-प्रदान शामिल होता है, तो स्थानांतरण के प्रस्ताव में उपयुक्त होने पर रडार सूचना शामिल होगी। चूंकि प्रस्ताव पूर्व में स्वीकृत समन्वय डेटा से संबंधित है, इसलिए आगे समन्वय की सामान्य रूप से आवश्यकता नहीं होगी। हालांकि, स्वीकृति की आवश्यकता होगी।

11.3.7.8 अगर रडार सूचना प्राप्त होने के बाद स्वीकार करने वाला केंद्र तुरंत विमान की पहचान करने में असमर्थ है, तो उपयुक्त होने पर नई रडार जानकारी प्राप्त करने के लिए अतिरिक्त संचार सुनिश्चित किया जाएगा।

11.3.7.9 जब स्थानांतरित विमान पर नियंत्रण ग्रहण कर लिया गया है, तब तक स्वीकार करने वाली इकाई स्थानांतरण इकाई को नियंत्रण की धारणा को संप्रेषित करके नियंत्रण प्रक्रिया के हस्तांतरण को पूरा करेगी, जब तक कि संबंधित इकाइयों के बीच विशेष व्यवस्था नहीं की गई हो।

11.3.8 पूरक डेटा

11.3.8.1 जब बुनियादी उड़ान योजना डेटा या पूरक उड़ान योजना डेटा की आवश्यकता होती है, तो अनुरोध संदेश एटीएस इकाई को संबोधित किया जाएगा, जिसके पास आवश्यक डेटा तक पहुंच होने की सबसे अधिक संभावना है।

नोट.- एटीएस इकाइयों के लिए 11.4.2.4.2 और 11.4.2.4.3 देखें, जिनके लिए अनुरोध संदेशों को संबोधित किया जाएगा।

11.3.8.2 यदि मांगी गई जानकारी उपलब्ध है, तो एक दायर या एक पूरक उड़ान योजना संदेश प्रेषित किया जाएगा।

11.4 संदेश प्रकार और उनका अनुप्रयोग

11.4.1 आपातकालीन संदेश

11.4.1.1 प्रत्येक ज्ञात या संदिग्ध आपातकालीन स्थिति के आसपास की विभिन्न परिस्थितियाँ 11.4.1.2 और 11.4.1.3 में वर्णित के अलावा, आपातकालीन संचार प्रदान करने के लिए मानक संदेश प्रकारों के विनिर्देशन को रोकती हैं।

11.4.1.2 अलर्टिंग (एएलआर) संदेश

11.4.1.2.1 जब एक हवाई यातायात सेवा इकाई यह मानती है कि एक विमान आपात स्थिति में है जैसा कि इस दस्तावेज़ के अध्याय 9 में परिभाषित किया गया है, तो किसी भी हवाई यातायात सेवा इकाई को एक चेतावनी संदेश प्रेषित किया जाएगा जो उड़ान से संबंधित हो सकता है

और संबंधित बचाव समन्वय केंद्र, जिसमें पैस एटीएम डॉक 4444 के परिशिष्ट 3, खंड 1 में निर्दिष्ट ऐसी जानकारी शामिल है जो उपलब्ध है या प्राप्त की जा सकती है।

11.4.1.2.2 जब संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाइयों के बीच सहमति हो, एक आपातकालीन चरण से संबंधित एक संचार और स्वचालित डेटा-प्रोसेसिंग उपकरण को नियोजित करने वाली एक इकाई द्वारा उत्पन्न एक संशोधन संदेश का रूप ले सकता है (जैसा कि 11.4.2.2.4 में है), एक मौखिक संदेश द्वारा पूरक जो एक चेतावनी संदेश में शामिल करने के लिए निर्धारित अतिरिक्त विवरण देता है।

11.4.1.3 रेडियो संचार विफलता (आरसीएफ़) संदेश

नोट.- रेडियो संचार विफलता की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई को नियंत्रित करने वाले प्रावधान इस दस्तावेज़ के अध्याय 15, खंड 15.2 में निर्धारित किए गए हैं।

11.4.1.3.1 जब एक हवाई यातायात सेवा इकाई को पता चलता है कि उसके क्षेत्र में एक विमान रेडियो संचार विफलता का सामना कर रहा है, एक आरसीएफ़ संदेश उड़ान के मार्ग के साथ सभी बाद की एटीएस इकाइयों को प्रेषित किया जाएगा, जो पहले से ही मूल उड़ान योजना डेटा (एफपीएल या आरपीएल) प्राप्त कर चुके हैं और गंतव्य एयरोड्रोम पर एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर को, यदि मूल उड़ान योजना डेटा पहले भेजा जा चुका है।

11.4.1.3.2 यदि अगली एटीएस इकाई को अभी तक बुनियादी उड़ान योजना डेटा प्राप्त नहीं हुआ है क्योंकि यह समन्वय प्रक्रिया में एक वर्तमान उड़ान योजना संदेश प्राप्त करेगा, तो एक आरसीएफ़ संदेश और एक वर्तमान उड़ान योजना (सीपीएल) संदेश इस एटीएस इकाई को प्रेषित किया जाएगा। बदले में, यह एटीएस इकाई अगली एटीएस इकाई को एक आरसीएफ़ संदेश और एक सीपीएल संदेश प्रेषित करेगी। उपरोक्त प्रक्रिया को उड़ान के शेष मार्ग के साथ पहली एटीएस इकाई तक एक केंद्र से दूसरे केंद्र तक उत्तरोत्तर दोहराया जाएगा, जिसके लिए मूल उड़ान योजना डेटा पहले ही भेजा जा चुका है।

11.4.2 संचलन और नियंत्रण संदेश

11.4.2.1 विमान के इच्छित या वास्तविक संचलन से संबंधित संदेश पायलट, ऑपरेटर या उसके नामित प्रतिनिधि द्वारा हवाई यातायात सेवा इकाइयों को दी गई नवीनतम जानकारी पर आधारित होंगे, या जमीन आधारित रडार से प्राप्त होंगे।

11.4.2.2 दायर उड़ान योजना संदेश और संबद्ध अद्यतन संदेश

11.4.2.2.1 दायर उड़ान योजना संदेशों और संबंधित अद्यतन संदेशों में शामिल हैं:

- दायर उड़ान योजना संदेश (11.4.2.2.2)
- विलंब संदेश (11.4.2.2.3)
- संशोधन संदेश (11.4.2.2.4)
- उड़ान योजना रद्दीकरण संदेश (11.4.2.2.5)
- प्रस्थान संदेश (11.4.2.2.6)
- आगमन संदेश (11.4.2.2.7)।

11.4.2.2.2 दायर उड़ान योजना (एफपीएल) संदेश

11.4.2.2.2.1 जब तक दोहराव वाली उड़ान योजना प्रक्रियाओं को लागू नहीं किया जा रहा है या वर्तमान उड़ान योजना संदेशों को नियोजित नहीं किया जा रहा है, दायर उड़ान योजना संदेशों को उन सभी उड़ानों के लिए प्रेषित किया जाएगा जिनके लिए हवाई यातायात नियंत्रण सेवा, उड़ान सूचना सेवा या उड़ान के पूरे मार्ग के साथ-साथ चेतावनी सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से एक उड़ान योजना प्रस्तुत की गई है।

11.4.2.2.2.2 एक दायर उड़ान योजना संदेश प्रस्थान एयरोड्रोम की सेवा करने वाली हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा या, जब लागू हो, हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा उड़ान में एक विमान से उड़ान योजना प्राप्त करने के द्वारा उत्पन्न और संबोधित किया जाएगा:

क) एक एफपीएल संदेश एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र को भेजा जाएगा जो नियंत्रण क्षेत्र या प्राथमिकी की सेवा करता है जिसके भीतर प्रस्थान हवाई अड्डा स्थित है;

ख) जब तक दोहराए जाने वाली उड़ान योजनाओं के लिए की गई व्यवस्थाओं के परिणामस्वरूप मूल उड़ान योजना डेटा पहले से ही उपलब्ध नहीं है, तब तक प्रत्येक प्राथमिकी या ऊपरी प्राथमिकी के प्रभारी सभी केंद्रों को एक एफपीएल संदेश भेजा जाएगा जो वर्तमान डेटा को संसाधित करने में असमर्थ हैं। इसके अलावा, गंतव्य हवाईअड्डे पर हवाई अड्डा नियंत्रण टावर को एक एफपीएल संदेश भेजा जाएगा। यदि आवश्यक हो, तो मार्ग के साथ एटीएस इकाइयों के लिए जिम्मेदार प्रवाह प्रबंधन केंद्रों को एक एफपीएल संदेश भी भेजा जाएगा;

ग) जब उड़ान योजना में संभावित रिलीयरेंस इन फ्लाइट (आरआईएफ) अनुरोध का संकेत दिया जाता है, तो एफपीएल संदेश संबंधित अतिरिक्त केंद्रों और संशोधित गंतव्य एयरोड्रोम के एयरोड्रोम कंट्रोल टॉवर को भेजा जाएगा;

घ) जहां सीपीएल संदेशों का उपयोग करने पर सहमति हुई है, लेकिन जहां यातायात प्रवाह की प्रारंभिक योजना के लिए जानकारी की आवश्यकता है, संबंधित एसीसी को एक एफपीएल संदेश प्रेषित किया जाएगा;

ङ) मार्गों के साथ उड़ान के लिए जहां केवल उड़ान सूचना सेवा और चेतावनी सेवा प्रदान की जाती है, एक एफपीएल संदेश मार्ग के साथ प्रत्येक प्राथमिकी या ऊपरी प्राथमिकी के प्रभारी केंद्र को और गंतव्य हवाईअड्डे पर हवाईअड्डे के नियंत्रण टॉवर को संबोधित किया जाएगा।

11.4.2.2.2.3 मध्यवर्ती स्टॉप के माध्यम से उड़ान के मामले में, जहां उड़ान के प्रत्येक चरण के लिए उड़ान योजना पहले प्रस्थान हवाईअड्डे पर दर्ज की जाती है, निम्नलिखित प्रक्रिया लागू की जाएगी:

क) पहले प्रस्थान हवाईअड्डे पर हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय:

1) 11.4.2.2.2.2 के अनुसार उड़ान के पहले चरण के लिए एक FPL संदेश प्रेषित करें;

2) उड़ान के प्रत्येक बाद के चरण के लिए एक अलग एफपीएल संदेश प्रेषित करें, उपयुक्त बाद के प्रस्थान हवाईअड्डे पर हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय को संबोधित करें;

ख) हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय प्रत्येक बाद के प्रस्थान हवाईअड्डे पर एफपीएल संदेश प्राप्त होने पर कार्रवाई करेगा जैसे कि उड़ान योजना स्थानीय रूप से दर्ज की गई हो।

11.4.2.2.2.4 उड़ानों की पहचान में सहायता करने के लिए उपयुक्त एटीएस अधिकारियों के बीच समझौते द्वारा आवश्यक होने पर और इस तरह सौंपे गए ट्रैक से विचलन की स्थिति में अवरोधन की आवश्यकता को समाप्त या कम करना, निर्दिष्ट मार्गों या एफआईआर सीमाओं के करीब मार्गों के हिस्सों के साथ उड़ानों के लिए एफपीएल संदेशों को ऐसे मार्गों या मार्गों के हिस्सों से सटे प्रत्येक एफआईआर या ऊपरी एफआईआर के प्रभारी केंद्रों को भी संबोधित किया जाएगा।

11.4.2.2.2.5 एफपीएल संदेश आमतौर पर उड़ान योजना दाखिल करने के तुरंत बाद प्रेषित किए जाएंगे। हालांकि, अगर एक उड़ान योजना उस उड़ान के अनुमानित ऑफ-ब्लॉक समय से 24 घंटे पहले दायर की जाती है, जिसके लिए यह संदर्भित है, उस उड़ान योजना को उड़ान शुरू होने से अधिक से अधिक 24 घंटे पहले तक रोक कर रखा जाएगा ताकि उस उड़ान योजना में दिनांक समूह को शामिल करने की आवश्यकता से बचा जा सके। इसके अलावा, यदि एक उड़ान योजना जल्दी दायर की जाती है और 11.4.2.2.2.2 ख) या ड) या 11.4.2.2.2.3 के प्रावधान लागू होते हैं, तो एफपीएल संदेश का प्रसारण अनुमानित ऑफ-ब्लॉक समय से एक घंटे पहले तक रोका जा सकता है, बशर्ते कि यह प्रत्येक हवाई यातायात सेवा इकाई को उस समय से कम से कम 30 मिनट पहले सूचना प्राप्त करने की अनुमति देगा जिस पर विमान को अपने उत्तरदायित्व के क्षेत्र में प्रवेश करने का अनुमान है।

11.4.2.2.3 विलंब (डीएलए) संदेश

11.4.2.2.3.1 एक विमान के प्रस्थान के समय एक डीएलए संदेश प्रेषित किया जाएगा, जिसके लिए मूल उड़ान योजना डेटा (एफपीएल या आरपीएल) भेजा गया है, मूल उड़ान योजना डेटा में निहित अनुमानित ऑफ-ब्लॉक समय के बाद 30 मिनट से अधिक की देरी हो रही है।

11.4.2.2.3.2 मूल उड़ान योजना डेटा के सभी प्राप्तकर्ताओं को डीएलए संदेश प्रस्थान हवाईअड्डे की सेवा करने वाली हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा प्रेषित किया जाएगा।

नोट.- देखें 11.4.2.3.4 एक विमान के विलंबित प्रस्थान की अधिसूचना के बारे में जिसके लिए एक सीपीएल संदेश प्रेषित किया गया है।

11.4.2.2.4 संशोधन (सीएचजी) संदेश

पहले प्रसारित एफपीएल या आरपीएल डेटा में निहित मूल उड़ान योजना डेटा में कोई परिवर्तन किए जाने पर एक सीएचजी संदेश प्रेषित किया जाएगा। सीएचजी संदेश बुनियादी उड़ान योजना डेटा के उन प्राप्तकर्ताओं को भेजा जाएगा जो परिवर्तन से प्रभावित हैं।

नोट.- पहले प्रेषित वर्तमान उड़ान योजना या अनुमान संदेश में निहित समन्वय डेटा में परिवर्तन की अधिसूचना के संबंध में 11.4.2.3.4 देखें।

11.4.2.2.5 उड़ान योजना रद्दीकरण (सीएनएल) संदेश

एक उड़ान योजना रद्दीकरण (सीएनएल) संदेश तब प्रेषित किया जाएगा जब एक उड़ान, जिसके लिए मूल उड़ान योजना डेटा पहले वितरित किया जा चुका है, को रद्द कर दिया गया है। प्रस्थान हवाईअड्डे की सेवा करने वाली एटीएस इकाई एटीएस इकाइयों को सीएनएल संदेश प्रेषित करेगी, जिन्हें बुनियादी उड़ान योजना डेटा प्राप्त हुआ है।

11.4.2.2.6 प्रस्थान (डीईपी) संदेश 11.4.2.2.6.1 एक डीईपी संदेश उस विमान के प्रस्थान के तुरंत बाद प्रेषित किया जाएगा जिसके लिए मूल उड़ान योजना डेटा पहले वितरित किया जा चुका है।

11.4.2.2.6.2 डीईपी संदेश एटीएस यूनिट द्वारा मूल उड़ान योजना डेटा के सभी प्राप्तकर्ताओं को प्रस्थान हवाईअड्डे की सेवा में प्रेषित किया जाएगा।

नोट.- देखें 11.4.2.3.4 एक विमान के प्रस्थान की अधिसूचना के संबंध में जिसके लिए एक सीपीएल संदेश प्रेषित किया गया है।

11.4.2.2.7 आगमन (एआरआर) संदेश

11.4.2.2.7.1 आगमन हवाईअड्डे की सेवा करने वाली एटीएस इकाई द्वारा आगमन रिपोर्ट प्राप्त होने पर, यह इकाई एक एआरआर संदेश प्रेषित करेगी:

क) गंतव्य हवाईअड्डे पर उतरने के लिए:

- 1) उस एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र को जिसके क्षेत्र में आगमन हवाई अड्डा स्थित है, यदि उस इकाई द्वारा आवश्यक हो; और
- 2) हवाई यातायात सेवा इकाई को, प्रस्थान हवाईअड्डे पर, जिसने उड़ान योजना संदेश उत्पन्न किया, यदि उस संदेश में एआरआर संदेश के लिए अनुरोध शामिल है;

ख) या एक वैकल्पिक या अन्य हवाईअड्डे पर उतरना:

- 1) एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र जिसके क्षेत्र में आगमन हवाई अड्डा स्थित है; और
- 2) गंतव्य एयरोड्रोम पर एयरोड्रोम नियंत्रण टावर के लिए; और
- 3) प्रस्थान हवाईअड्डे पर हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय; और
- 4) प्रत्येक प्राथमिकी या ऊपरी प्राथमिकी के प्रभारी एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र को, जिसके माध्यम से विमान उड़ान योजना के अनुसार गुजरा होता, अगर इसे डायवर्ट नहीं किया जाता।

11.4.2.2.7.2 जब एक नियंत्रित उड़ान जो दो-तरफ़ा संचार की विफलता का अनुभव करती है, उतरी है, आगमन हवाईअड्डे पर हवाई अड्डा नियंत्रण टॉवर एक एआरआर संदेश प्रसारित करेगा:

क) गंतव्य हवाईअड्डे पर उतरने के लिए:

- 1) संचार विफलता की अवधि के दौरान उड़ान से संबंधित सभी हवाई यातायात सेवा इकाइयों को; और
- 2) अन्य सभी हवाई यातायात सेवा इकाइयों को जिन्हें सतर्क किया जा सकता है;

ख) गंतव्य एयरोड्रोम के अलावा किसी अन्य एयरोड्रोम पर लैंडिंग के लिए: गंतव्य एयरोड्रोम की सेवा करने वाली एटीएस इकाई के लिए; यह इकाई तब संबंधित अन्य एटीएस इकाइयों को एक एआरआर संदेश प्रेषित करेगी या ऊपर क) के रूप में सतर्क होगी।

11.4.2.3 समन्वय संदेश

नोट.—समन्वय को नियंत्रित करने वाले प्रावधान अध्याय 10 में निहित हैं। ध्वनि संचार में उपयोग की जाने वाली वाक्यांशविज्ञान अध्याय 12 में निहित है।

11.4.2.3.1 समन्वय संदेशों में शामिल हैं:

- वर्तमान उड़ान योजना संदेश (11.4.2.3.2)
- अनुमान संदेश (11.4.2.3.3)
- समन्वय संदेश (11.4.2.3.4)
- स्वीकृति संदेश (11.4.2.3.5)

- तार्किक पावती संदेश (11.4.2.3.6)।

11.4.2.3.2 वर्तमान उड़ान योजना (सीपीएल) संदेश

11.4.2.3.2.1 जब तक मूल उड़ान योजना डेटा पहले ही वितरित नहीं किया गया है (एफपीएल या आरपीएल) जिसे अनुमान संदेश में समन्वय डेटा द्वारा पूरक किया जाएगा, एक सीपीएल संदेश प्रत्येक एसीसी द्वारा अगले एसीसी को और अंतिम एसीसी से प्रत्येक नियंत्रित उड़ान के लिए गंतव्य एयरोड्रम पर एयरोड्रम नियंत्रण टॉवर तक प्रेषित किया जाएगा, और प्रत्येक उड़ान के लिए हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान की जाती है जो उन मार्गों या मार्गों के हिस्सों के साथ होती है जहां यह समझौता पत्र / एमएटीएस 2 में निर्धारित किया गया है और जहां पर्याप्त बिंदु से बिंदु संचार मौजूद है और वर्तमान उड़ान योजना की जानकारी को अग्रेषित करने के लिए स्थितियां अन्यथा उपयुक्त हैं।

11.4.2.3.2.2 जब एक विमान नियंत्रण क्षेत्र के एक बहुत ही सीमित हिस्से को पार करता है, जहां संबंधित एटीएस अधिकारियों के बीच समझौते से, नियंत्रण क्षेत्र के उस हिस्से के माध्यम से हवाई यातायात का समन्वय दोनों को सौंपा गया है और सीधे प्रभावित होता है ऐसे केंद्र जिनके नियंत्रण क्षेत्र उस हिस्से से अलग होते हैं, सीपीएल सीधे एसी इकाइयों के बीच प्रेषित किए जाएंगे।

11.4.2.3.2.3 प्रत्येक हवाई यातायात सेवा इकाई को सूचना प्राप्त करने की अनुमति देने के लिए पर्याप्त समय में एक सीपीएल संदेश प्रेषित किया जाएगा उस समय से कम से कम 20 मिनट पहले जिस पर विमान के नियंत्रण बिंदु या सीमा बिंदु के हस्तांतरण को पार करने का अनुमान लगाया जाता है, जिस पर यह एसी इकाई के नियंत्रण में आता है, जब तक कि एलओए/ एमएटीएस 2 में समय की एक और अवधि निर्धारित नहीं की गई हो। यह प्रक्रिया लागू होगी चाहे संदेश की उत्पत्ति के लिए जिम्मेदार एटीएस इकाई ने प्रसारण के प्रभावी होने के समय तक विमान का नियंत्रण ग्रहण कर लिया हो या उसके साथ संपर्क स्थापित कर लिया हो।

11.4.2.3.2.4 जब एक सीपीएल संदेश एक केंद्र को प्रेषित किया जाता है जो स्वचालित डेटा प्रोसेसिंग उपकरण का उपयोग नहीं कर रहा है, तो 11.4.2.3.2.3 में निर्दिष्ट समय की अवधि अपर्याप्त हो सकती है, जिस स्थिति में एक बढ़ा हुआ समय-समय सहमत होगा।

11.4.2.3.2.5 एक सीपीएल संदेश में केवल अगले नियंत्रण क्षेत्र में प्रवेश के बिंदु से या गंतव्य हवाईअड्डे के सलाहकार हवाई क्षेत्र से उड़ान से संबंधित जानकारी शामिल होगी।

11.4.2.3.3 अनुमान (ईएसटी) संदेश

11.4.2.3.3.1 जब किसी उड़ान के लिए बुनियादी उड़ान योजना डेटा प्रदान किया गया है, तो प्रत्येक एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र द्वारा अगले एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र को उड़ान के मार्ग के साथ एक ईएसटी संदेश प्रेषित किया जाएगा।

11.4.2.3.3.2 एक ईएसटी संदेश पर्याप्त समय में प्रसारित किया जाएगा ताकि संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाई को उस समय से कम से कम 20 मिनट पहले सूचना प्राप्त करने की अनुमति मिल सके जिस पर विमान को नियंत्रण बिंदु के हस्तांतरण से गुजरने का अनुमान है या सीमा बिंदु जिस पर यह एसी इकाई के नियंत्रण में आता है, जब तक कि एलओए/एमएटीएस 2 में समय की एक और अवधि निर्धारित न की गई हो। यह प्रक्रिया लागू होगी या नहीं संदेश की उत्पत्ति के लिए जिम्मेदार एसीसी या उड़ान सूचना केंद्र ने प्रसारण के प्रभावी होने के समय तक विमान का नियंत्रण ग्रहण कर लिया है या उसके साथ संपर्क स्थापित कर लिया है।

11.4.2.3.3.3 जब एक ईएसटी संदेश एक केंद्र को प्रेषित किया जाता है जो स्वचालित डेटा प्रोसेसिंग उपकरण का उपयोग नहीं कर रहा है, तो 11.4.2.3.3.2 में निर्दिष्ट समय की अवधि अपर्याप्त हो सकती है, जिस स्थिति में एक बढ़ा हुआ समय-समय सहमत होगा।

11.4.2.3.4 समन्वय (सीडीएन) संदेश

11.4.2.3.4.1 एक सीडीएन संदेश समन्वय प्रक्रिया के दौरान एक स्वीकार करने वाली इकाई द्वारा स्थानांतरण इकाई को प्रेषित किया जाएगा जब पूर्व प्राप्त सीपीएल या ईएसटी संदेश में निहित समन्वय डेटा में बदलाव का प्रस्ताव देना चाहता है।

11.4.2.3.4.2 यदि ट्रांसफर करने वाली इकाई स्वीकार करने वाली इकाई से प्राप्त सीडीएन संदेश में निहित डेटा में बदलाव का प्रस्ताव करना चाहती है, तो एक सीडीएन संदेश स्वीकार करने वाली इकाई को प्रेषित किया जाएगा।

11.4.2.3.4.3 ऊपर वर्णित प्रक्रिया तब तक दोहराई जाती है जब तक कि संबंधित दो इकाइयों में से एक द्वारा स्वीकृति (एसीपी) संदेश के प्रसारण द्वारा समन्वय प्रक्रिया पूरी नहीं हो जाती। आम तौर पर, हालांकि, जब सीडीएन संदेश में बदलाव प्रस्तावित किया जाता है, तो इस मुद्दे को हल करने के लिए डायरेक्ट-स्पीच सर्किट का उपयोग किया जाएगा।

11.4.2.3.4.4 समन्वय प्रक्रिया पूरी हो जाने के बाद, यदि संबंधित दो एटीएस इकाइयों में से एक बुनियादी उड़ान योजना डेटा या स्थानांतरण की शर्तों में किसी भी बदलाव को प्रस्तावित या अधिसूचित करना चाहता है, तो एक सीडीएन संदेश दूसरी इकाई को प्रेषित किया जाएगा। इसके लिए आवश्यक है कि समन्वय प्रक्रिया को दोहराया जाए।

11.4.2.3.4.5 एक एसीपी संदेश के प्रसारण द्वारा एक दोहराई गई समन्वय प्रक्रिया को पूरा करने की आवश्यकता है। आम तौर पर, बार-बार होने वाली समन्वय प्रक्रिया में, डायरेक्ट स्पीच सर्किट का उपयोग किया जाना चाहिए।

11.4.2.3.5 तार्किक पावती 11.4.2.3.6 (एलएएम) संदेश

11.4.2.3.5.1 एलएएम संदेश का उपयोग केवल एटीसी कंप्यूटरों के बीच किया जाएगा।

11.4.2.3.5.2 एक एटीसी कंप्यूटर एक सीपीएल या ईएसटी या अन्य उपयुक्त संदेश के जवाब में एक एलएएम संदेश प्रसारित करेगा जो उस बिंदु तक प्राप्त और संसाधित किया जाता है जहां उचित नियंत्रक द्वारा प्रचालन सामग्री प्राप्त की जाएगी।

11.4.2.3.5.3 सीपीएल या ईएसटी संदेश प्रसारित होने पर स्थानांतरण केंद्र एक उपयुक्त प्रतिक्रिया समय पैरामीटर सेट करेगा। यदि एलएएम संदेश पैरामीटर समय के भीतर प्राप्त नहीं होता है, तो एक प्रचालन चेतावनी शुरू की जाएगी और टेलीफोन और मैनुअल मोड पर प्रत्यावर्तित किया जाएगा।

11.4.2.4 पूरक संदेश

11.4.2.4.1 पूरक संदेशों में शामिल हैं:

- अनुरोध उड़ान योजना संदेश (11.4.2.4.2)
- अनुरोध पूरक उड़ान योजना संदेश (11.4.2.4.3)
- पूरक उड़ान योजना संदेश (11.4.2.4.4)।

11.4.2.4.2 अनुरोध उड़ान योजना (आरक्यूपी) संदेश

अनुरोध उड़ान योजना (आरक्यूपी) संदेश तब प्रेषित किया जाएगा जब एटीएस इकाई उड़ान योजना डेटा प्राप्त करना चाहती है। यह एक ऐसे विमान से संबंधित संदेश प्राप्त होने पर हो सकता है जिसके लिए पहले कोई मूल उड़ान योजना डेटा प्राप्त नहीं हुआ था। आरक्यूपी संदेश स्थानांतरित करने वाली एटीएस इकाई को प्रेषित किया जाएगा जिसने एक ईएसटी संदेश उत्पन्न किया, या उस केंद्र को जिसने अद्यतन संदेश उत्पन्न किया जिसके लिए कोई संबंधित मूल उड़ान योजना डेटा उपलब्ध नहीं है। यदि कोई संदेश बिल्कुल प्राप्त नहीं हुआ है, लेकिन एक विमान रेडियोटेलीफोनी (आरटीएफ) संचार स्थापित करता है और हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकता होती है, तो आरक्यूपी संदेश उड़ान के मार्ग के साथ पिछली एटीएस इकाई को प्रेषित किया जाएगा।

11.4.2.4.3 पूरक उड़ान योजना (आरक्यूएस) संदेशों का अनुरोध करें

एक अनुरोध पूरक उड़ान योजना (आरक्यूएस) संदेश तब प्रेषित किया जाएगा जब एक हवाई यातायात सेवा इकाई पूरक उड़ान योजना डेटा प्राप्त करना चाहती है। संदेश प्रस्थान हवाईअड्डे पर हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय को या उड़ान योजना संदेश में निर्दिष्ट हवाई यातायात सेवा इकाई को उड़ान के दौरान प्रस्तुत उड़ान योजना के मामले में प्रेषित किया जाएगा।

11.4.2.4.4 पूरक उड़ान योजना

11.4.2.4.4 (एसपीएल) संदेश

एक एसपीएल संदेश हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय द्वारा प्रस्थान हवाईअड्डे पर हवाई यातायात सेवा इकाइयों को प्रेषित किया जाएगा जो सीपीएल या एफपीएल संदेश में पहले से ही प्रेषित सूचना के अतिरिक्त अनुरोध करता है। जब एएफटीएन द्वारा प्रेषित किया जाता है, तो संदेश को वही प्राथमिकता सूचक दिया जाएगा जो अनुरोध संदेश में दिया गया है।

11.4.2.5 नियंत्रण संदेश

11.4.2.5.1 नियंत्रण संदेशों में शामिल हैं:

- निकासी संदेश (11.4.2.5.2)
- नियंत्रण संदेशों का स्थानांतरण (11.4.2.5.3)
- प्रवाह नियंत्रण संदेश (11.4.2.5.4)
- स्थिति रिपोर्ट और हवाई-रिपोर्ट संदेश (11.4.2.5.5)।

11.4.2.5.2 निकासी संदेश

11.4.2.5.2.1 निकासी में सूचीबद्ध क्रम में निम्नलिखित शामिल होंगे:

क) विमान पहचान;
 ख) निकासी सीमा;
 ग) उड़ान का मार्ग;
 घ) पूरे मार्ग या उसके भाग के लिए उड़ान का स्तर और यदि आवश्यक हो तो स्तरों में परिवर्तन;
 ङ) एसएसआर ट्रांसपोंडर प्रचालन, एप्रोच या प्रस्थान मनुवरिंग, संचार और निकासी की समाप्ति के समय जैसे अन्य मामलों पर कोई आवश्यक निर्देश या जानकारी।
 नोट.- निकासी की समाप्ति का समय उस समय को इंगित करता है जिसके बाद उड़ान शुरू नहीं होने पर निकासी स्वचालित रूप से रद्द हो जाएगी।

11.4.2.5.2.2 स्तरों से संबंधित निकासी में शामिल निर्देशों में शामिल होंगे:

क) क्लूजिंग स्तर या, क्लूज चढ़ाई के लिए, स्तरों की एक श्रृंखला, और, यदि आवश्यक हो, तो स्तर के संबंध में जिस बिंदु पर मंजूरी मान्य है;
 ख) स्तर जिस पर निर्दिष्ट महत्वपूर्ण बिंदुओं को आवश्यक होने पर पार किया जाना है;
 ग) जब आवश्यक हो, चढ़ने या उतरने का स्थान या समय;
 घ) चढ़ने या उतरने की दर, जब आवश्यक हो;
 ङ) आवश्यक होने पर प्रस्थान या एप्रोच स्तरों से संबंधित विस्तृत निर्देश।

11.4.2.5.2.3 यह वैमानिकी स्टेशन या विमान संचालक की जिम्मेदारी है, जिसे निर्दिष्ट या अपेक्षित डिलीवरी समय पर इसे विमान तक पहुंचाने की मंजूरी मिली है, और हवाई यातायात नियंत्रण इकाई को तुरंत सूचित करने के लिए

यदि यह निर्दिष्ट समय अवधि के भीतर वितरित नहीं किया जाता है।

11.4.2.5.2.4 मंजूरी प्राप्त करने वाले कार्मिक

विमान को प्रसारण के लिए ऐसी मंजूरी को ठीक उसी पदावली में प्रसारित करेगा जिसमें वे प्राप्त हुए हैं। उन मामलों में जहां विमान को मंजूरी भेजने वाले कर्मी हवाई यातायात सेवाओं का हिस्सा नहीं बनते हैं, यह आवश्यक है कि इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए उचित व्यवस्था की जाए।

11.4.2.5.3 स्थिति रिपोर्ट और हवाई-रिपोर्ट संदेश

पोजीशन रिपोर्ट और एयर-रिपोर्ट संदेशों में उपयोग किए जाने वाले प्रारूप और डेटा कन्वेंशन वे हैं जो पैस एटीएम डॉक 4444 के परिशिष्ट 1 में एआईआरईपी / एआईआरईपी विशेष फॉर्म के मॉडल पर निर्दिष्ट हैं, जिनका उपयोग करते हुए:

- स्थिति-रिपोर्ट संदेशों के लिए: खंड 1;
- एयर-रिपोर्ट संदेशों के लिए: धारा 1 के बाद धारा 2 और/या 3 प्रासंगिक के रूप में।

11.4.3 उड़ान सूचना संदेश

11.4.3.1 ट्रैफिक जानकारी वाले संदेश

11.4.3.1.1 नियंत्रित हवाई क्षेत्र के बाहर प्रचालन करने वाले विमानों को यातायात की जानकारी वाले संदेश

11.4.3.1.1.1 उड़ान सूचना सेवाओं की प्रकृति को प्रभावित करने वाले कारकों के कारण, और विशेष रूप से नियंत्रित हवाई क्षेत्र के बाहर प्रचालन करने वाले विमानों के संभावित टकराव के खतरों के बारे में जानकारी के प्रावधान के प्रश्न के कारण, इन संदेशों के लिए मानक पाठ निर्दिष्ट करना संभव नहीं है।

11.4.3.1.1.2 जहां इस तरह के संदेश प्रसारित किए जाते हैं, हालांकि, उनमें उड़ान की दिशा और अनुमानित समय, स्तर और बिंदु पर पर्याप्त डेटा होना चाहिए, जिस पर संभावित टक्कर के खतरे में शामिल विमान एक दूसरे से गुजरेंगे, आगे निकलेंगे या पहुंचेंगे। यह जानकारी इस तरह से दी जाएगी कि संबंधित प्रत्येक विमान का पायलट खतरे की प्रकृति की स्पष्ट रूप से सलाहना करने में सक्षम हो।

11.4.3.1.2 नियंत्रित हवाई क्षेत्र के भीतर आईएफ़आर उड़ानों के लिए आवश्यक यातायात जानकारी वाले संदेश

जब भी ऐसे संदेश प्रेषित किए जाते हैं तो उनमें निम्नलिखित पाठ होगा:

- क) उस विमान की पहचान जिससे सूचना प्रसारित की जाती है;
- ख) शब्द (ट्रैफिक इस) TRAFFIC IS या (अडिश्नल ट्रैफिक इस) ADDITIONAL TRAFFIC IS;
- ग) संबंधित विमान की उड़ान की दिशा;
- घ) संबंधित विमान का प्रकार;
- ङ) विमान का परिभ्रमण स्तर संबंधित है और जहां से विमान स्तरों को पार करेगा, उसके निकटतम महत्वपूर्ण बिंदु के लिए ईटीए।

11.4.3.1.3 आवश्यक स्थानीय ट्रैफिक जानकारी वाले संदेश

जब भी ऐसे संदेश प्रेषित किए जाते हैं तो उनमें निम्नलिखित पाठ होगा:

- क) उस विमान की पहचान जिससे सूचना प्रसारित की जाती है;
- ख) शब्द (ट्रैफिक इस) TRAFFIC IS या (अडिश्नल ट्रैफिक इस) ADDITIONAL TRAFFIC IS, यदि आवश्यक हो;
- ग) आवश्यक स्थानीय यातायात का वर्णन इस रूप में जो पायलट द्वारा इसकी पहचान की सुविधा प्रदान करेगा, उदाहरण- प्रकार, गति श्रेणी और/या विमान का रंग, वाहन का प्रकार, व्यक्तियों की संख्या, आदि;
- घ) संबंधित विमान के सापेक्ष आवश्यक स्थानीय यातायात की स्थिति और संचलन की दिशा।

11.4.3.2 मौसम संबंधी जानकारी वाले संदेश

11.4.3.2.1 आईएफ़आर उड़ान से वीएफ़आर उड़ान में बदलने वाले पायलट को सूचना जहां यह संभावना है कि वीएमसी में उड़ान को बनाए नहीं रखा जा सकता है, निम्नलिखित तरीके से दी जाएगी:

"इंस्ट्रुमेंट मौसम विज्ञान की स्थिति (या पूर्वानुमान) की रिपोर्ट (स्थान) के आसपास"।

11.4.3.2.2 संबंधित एटीएस इकाई द्वारा हवाईअड्डे पर मौसम संबंधी स्थितियों से संबंधित मौसम संबंधी जानकारी, संबंधित एटीएस इकाई द्वारा उपयुक्त मौसम विज्ञान कार्यालय द्वारा प्रदान किए गए निम्नलिखित मौसम संबंधी संदेशों से निकाली जाएगी, एटीएस इकाइयों में स्थित मौसम संबंधी सेंसर (विशेष रूप से, सतह की हवा और रनवे विजुअल रेंज से संबंधित) से संबंधित संकेतकों की जानकारी के अनुसार, उपयुक्त रूप से आने और जाने वाले विमानों के लिए पूरक:

क) स्थानीय मौसम संबंधी दिनचर्या और विशेष रिपोर्ट;

ख) एमईटीएआर / एसपीईसीआई कोड फॉर्म में मौसम संबंधी रिपोर्ट, मूल हवाईअड्डे से परे अन्य हवाईअड्डे के प्रसार के लिए (मुख्य रूप से उड़ान योजना, वॉलमेट प्रसारण के लिए अभिप्रेत है)।

11.4.3.2.3 11.4.3.2.2 में संदर्भित मौसम संबंधी जानकारी, उपयुक्त रूप में, निम्नलिखित के अनुसार जानकारी प्रदान करने वाली मौसम संबंधी रिपोर्ट से निकाली जाएगी:

11.4.3.2.3.1 औसत सतही हवा की दिशा और गति और उससे महत्वपूर्ण बदलाव

11.4.3.2.3.1.1 मौसम संबंधी रिपोर्ट में, दिशा सही डिग्री में और गति केटी में दी जाएगी। सभी दिशात्मक और गति परिवर्तन पूर्ववर्ती 10-मिनट की अवधि को संदर्भित करेंगे। दिशात्मक भिन्नता तब दी जाएगी जब कुल भिन्नता 60 डिग्री या उससे अधिक हो; जब औसत गति 3 केटी से ऊपर हो और हवा का परिवर्तन 180 डिग्री से कम हो, तो इसे उन दो चरम दिशाओं के रूप में व्यक्त किया जाएगा जिनके बीच हवा बदलती है; अन्यथा, इसे वीआरबी के रूप में इंगित किया जाएगा, इसके बाद औसत गति होगी, जिसमें औसत हवा की दिशा का कोई संकेत नहीं होगा। गति परिवर्तन (झोंके) की सूचना तभी दी जाएगी जब औसत गति से भिन्नता 10 केटी या उससे अधिक हो।

नोट.- संबंधित मौसम विज्ञान कार्यालय द्वारा एटीएस इकाइयों को प्रदान की गई सतही हवा की दिशा की जानकारी डिग्री टू नॉर्थ के संदर्भ में है। एटीएस सतह हवा सूचक से प्राप्त सतही हवा की दिशा और एटीएस इकाइयों द्वारा पायलटों को पारित की गई जानकारी डिग्री चुंबकीय में दी गई है।

11.4.3.2.3.1.2 स्थानीय मौसम संबंधी दिनचर्या और विशेष रिपोर्ट में:

क) औसत सतही हवा की दिशा और गति के लिए औसत अवधि 2 मिनट होगी;

ख) गति भिन्नता को प्राप्त अधिकतम और न्यूनतम मूल्यों के रूप में व्यक्त किया जाएगा;

ग) जब भी संभव हो, 3 केटी या उससे कम की हल्की और परिवर्तनीय सतह हवाओं में हवा की दिशाओं की एक श्रृंखला शामिल होगी।

11.4.3.2.3.1.3 हवाईअड्डे से परे प्रसारित मौसम संबंधी रिपोर्टों में:

क) औसत सतही हवा की दिशा और गति के लिए औसत अवधि 10 मिनट होगी;

ख) गति परिवर्तन अधिकतम प्राप्त मान के रूप में अभिव्यक्त किया जाएगा। न्यूनतम हवा की गति शामिल नहीं किया जाएगा।

11.4.3.2.3.2 महत्वपूर्ण सहित दृश्यता

11.4.3.2.3.2 दिशात्मक बदलाव

11.4.3.2.3.2.1 जब दृश्यता 500 मीटर से कम हो, तो इसे 50 मीटर के चरणों में व्यक्त किया जाएगा; जब यह 500 मीटर या उससे अधिक हो लेकिन 5000 मीटर से कम हो, 100 मीटर के चरणों में; 5000 मीटर या अधिक लेकिन 10 किमी से कम, किलोमीटर चरणों में; और जब यह 10 किमी या अधिक हो, तो केवल 10 किमी दिया

जाएगा, सिवाय जब "कैवोक" के उपयोग की शर्तें लागू हों।

11.4.3.2.3.2.2 स्थानीय मौसम संबंधी नियमित और विशेष रिपोर्ट में, दृश्यता का प्रतिनिधि होगा:

- क) प्रस्थान करने वाले विमान के लिए टेक-ऑफ/क्लाइम्ब-आउट क्षेत्र;
- ख) आने वाले विमान के लिए एप्रोच और लैंडिंग क्षेत्र।

11.4.3.2.3.2.3 हवाईअड्डे से परे प्रसारित मौसम संबंधी रिपोर्टों में, दृश्यता हवाईअड्डे और इसके तत्काल आसपास के क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करेगी। दृश्यता में महत्वपूर्ण दिशात्मक भिन्नताओं के मामले में:

- क) सबसे कम दृश्यता की सूचना दी जाएगी;
- ख) अवलोकन की दिशा के संकेत के साथ अतिरिक्त मूल्य दिए जाएंगे।

11.4.3.2.3.3 रनवे विजुअल रेंज (आरवीआर)

11.4.3.2.3.3.1 400 मीटर तक के रनवे विजुअल रेंज मान 25 मीटर की वृद्धि में, 400 और 800 मीटर के बीच के मान 50 मीटर की वृद्धि में दिए जाएंगे, और 800 मीटर से ऊपर के मान 100 मीटर की वृद्धि में दिए जाएंगे। रनवे विजुअल रेंज मान जो रिपोर्टिंग स्केल में फिट नहीं होते हैं, उन्हें रिपोर्टिंग स्केल में निकटतम निचले चरण तक गोल किया जाएगा।

11.4.3.2.3.3.2 स्थानीय मौसम संबंधी नियमित और विशेष रिपोर्ट में, आरवीआर के लिए औसत अवधि 1 मिनट होगी और:

क) जब रनवे विजुअल रेंज अधिकतम मूल्य से ऊपर है जो सिस्टम द्वारा उपयोग में निर्धारित किया जा सकता है, तो इसे निर्दिष्ट दूरी से अधिक के रूप में रिपोर्ट किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 14 एबीवी 1200एम जहां आंकड़ा 1200 अधिकतम मूल्य है जिसे सिस्टम द्वारा निर्धारित किया जा सकता है; या

जब रनवे विजुअल रेंज न्यूनतम मूल्य से कम हो, जिसे सिस्टम के उपयोग से मापा जा सकता है, तो इसे निर्दिष्ट दूरी से कम के रूप में रिपोर्ट किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 10 बीएलडब्ल्यू 150एम।

ख) जब रनवे विजुअल रेंज रनवे के एक स्थान से दहलीज से लगभग 300 मीटर की दूरी पर देखी जाती है, तो इसे स्थान के किसी संकेत के बिना शामिल किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 20 600एम; या जब रनवे विजुअल रेंज रनवे के साथ एक से अधिक स्थानों से देखी जाती है, तो टचडाउन ज़ोन के लिए मान पहले दिया जाएगा और उसके बाद मध्य-बिंदु और स्टॉपएंड के मान प्रतिनिधि होंगे। जिन स्थानों के लिए ये मान प्रतिनिधि हैं, उन्हें मौसम संबंधी रिपोर्ट में टीडीज़ेड, मिड और एंड के रूप में दिया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 16 टीडीज़ेड 600एम मिड 400एम एंड 400एम;

नोट.- जहां तीन स्थानों के लिए रिपोर्ट दी गई है, इन स्थानों के संकेत को छोड़ दिया जा सकता है, बशर्ते कि रेपो को ऊपर निर्दिष्ट क्रम में पारित किया गया हो, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 16 600एम 400एम 400एम।

ग) जब उपयोग में एक से अधिक रनवे हों, तो प्रत्येक रनवे के लिए उपलब्ध रनवे विजुअल रेंज मान दिया जाएगा और वे रनवे जिन्हें ये मान संदर्भित करते हैं, इंगित किए जाएंगे, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 26 800एम आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 20 700एम; यदि रनवे विजुअल रेंज केवल एक रनवे के लिए उपलब्ध है, तो उस रनवे को इंगित किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 20 600एम।

11.4.3.2.3.3.3 हवाईअड्डे से परे प्रसारित मौसम संबंधी रिपोर्टों में, आरवीआर के लिए औसत अवधि 10 मिनट होगी और:

क) केवल लैंडिंग क्षेत्र का मान प्रतिनिधि दिया जाएगा, और रनवे पर स्थान का कोई संकेत शामिल नहीं किया जाएगा;

ख) जब लैंडिंग के लिए एक से अधिक रनवे उपलब्ध हों, तो ऐसे सभी रनवे के लिए टचडाउन ज़ोन रनवे विजुअल रेंज मान शामिल किए जाएंगे, अधिकतम चार तक, और जिन रनवे को मान संदर्भित करते हैं, उन्हें इंगित किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 26500एम आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 20800एम;

ग) जब अवलोकन से ठीक पहले 10 मिनट की अवधि के दौरान रनवे विजुअल रेंज वैल्यू ने एक अलग प्रवृत्ति दिखाई है, जैसे कि पहले 5 मिनट के दौरान माध्य अवधि के दूसरे 5 मिनट के दौरान माध्य से 100 मीटर या उससे

अधिक भिन्न होता है, यह ऊपर की प्रवृत्ति के लिए संक्षिप्त नाम "यू" और नीचे की प्रवृत्ति के लिए संक्षिप्त नाम "डी" द्वारा इंगित किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 12 300एम/डी;
घ) जब अवलोकन से ठीक पहले 10 मिनट की अवधि के दौरान रनवे विजुअल रेंज के उतार-चढ़ाव ने कोई अलग प्रवृत्ति नहीं दिखाई है, तो इसे संक्षिप्त नाम "एन" द्वारा इंगित किया जाएगा;
ड) जब अवलोकन से ठीक पहले 10 मिनट की अवधि के दौरान एक मिनट के रनवे विजुअल रेंज मान औसत मूल्य से 50 मीटर से अधिक या औसत मूल्य के 20 प्रतिशत से अधिक भिन्न होते हैं, जो भी अधिक हो, 10 मिनट के माध्य मान के बजाय एक मिनट का औसत न्यूनतम और एक मिनट का औसत अधिकतम मान शामिल किया जाएगा, उदाहरण- आरवीआर आरडब्ल्यूवाई 18 एमएनएम700एम मैक्स1100एम।

11.4.3.2.3.4 वर्तमान मौसम

11.4.3.2.3.4.1 बूँदा बांदी, बारिश, बर्फ, बर्फ के दाने, बर्फ के दाने, बर्फ के क्रिस्टल (हीरे की धूल), ओलों, छोटे ओलों और/या के संदर्भ में वर्तमान मौसम की घटनाओं के प्रकार मौसम संबंधी रिपोर्टों में दिए जाएंगे। हिम छर्रो, कोहरे, धुंध, रेत, धूल (व्यापक रूप से), धुंध, धुआं, ज्वालामुखीय राख, धूल/रेत भंवर (डस्ट डेविस्स), तूफान, फ़नल बादल बवंडर या वाटरस्पॉट, धूल तूफान और रेत तूफान।

11.4.3.2.3.4.2 11.4.3.2.3.4.1 में सूचीबद्ध प्रकारों के संबंध में, वर्तमान मौसम की घटनाओं की निम्नलिखित विशेषताएं दी जाएंगी: आंधी, बौछार, ठंड, उड़ना, कम बहाव, उथला, पैच और आंशिक।

11.4.3.2.3.4.3 प्रासंगिक तीव्रता (प्रकाश, मध्यम, भारी) या, उपयुक्त के रूप में, सूचित वर्तमान मौसम घटना के हवाईअड्डे (आसपास) से निकटता दी जाएगी।

11.4.3.2.3.5 कम बादल के आधार की मात्रा और ऊंचाई

एफ़ईडबल्यू (1-2 ओकटास), एससीटी (3-4 ओकटास), बीकेएन (5-7 ओकटास) या ओवीसी (8 ओकटास), टाइप (केवल अगर क्यूम्युलोनिम्बस (सीबी) या टावरिंग क्यूम्युलस (टीसीयू)) का उपयोग कर बादल की मात्रा और आधार की ऊंचाई मीटर (फीट) में उसी क्रम में दी जाएगी। यदि सबसे निचले बादल का आधार फैला हुआ या फैला हुआ या तेजी से उतार-चढ़ाव वाला है, तो बादल की न्यूनतम ऊंचाई या बादल के टुकड़े उसकी विशेषताओं के उपयुक्त विवरण के साथ दिए जाएंगे। यदि कोई बादल नहीं है और ऊर्ध्वाधर दृश्यता पर कोई प्रतिबंध नहीं है, और संक्षिप्त नाम "कैवोक" उपयुक्त नहीं है, तो एसकेसी का उपयोग किया जाएगा। यदि 1500 मीटर (5000 फीट) या उच्चतम न्यूनतम सेक्टर ऊंचाई से नीचे कोई बादल नहीं है, तो जो भी अधिक हो, कोई क्यूम्युलोनिम्बस नहीं है और ऊर्ध्वाधर दृश्यता पर कोई प्रतिबंध नहीं है और संक्षिप्त रूप "कैवोक" और "एसकेसी" उपयुक्त नहीं है, संक्षिप्त नाम "एनएससी" का उपयोग किया जाएगा। जब आकाश अस्पष्ट होता है, यदि उपलब्ध हो तो ऊर्ध्वाधर दृश्यता दी जाएगी।

11.4.3.2.3.6 हवा का तापमान और ओस बिंदु

हवा के तापमान और ओस बिंदु तापमान को निकटतम पूर्ण डिग्री सेल्सियस तक गोल किया जाएगा, जिसमें देखे गए मान 0.5 डिग्री सेल्सियस से अगले उच्च पूर्ण डिग्री सेल्सियस तक होंगे।

11.4.3.2.3.7 अल्टीमीटर सेटिंग

क्यूएनएच अल्टीमीटर सेटिंग दी जाएगी। क्यूएफ़ई अल्टीमीटर सेटिंग भी उपलब्ध होगी और स्थानीय व्यवस्थाओं के अनुसार नियमित आधार पर या पायलट द्वारा अनुरोध किए जाने पर पास की जाएगी। अल्टीमीटर सेटिंग्स हेक्टोपास्कल में उपयोग की गई माप की इकाई के साथ चार अंकों में दी जाएगी और इसे निकटतम निचले पूरे हेक्टोपास्कल तक गोल किया जाएगा।

11.4.3.2.3.8 अन्य महत्वपूर्ण जानकारी

11.4.3.2.3.8.1 इसमें हवाईअड्डे के क्षेत्र में मौसम संबंधी स्थितियों पर उपलब्ध कोई भी जानकारी शामिल होगी, और एप्रोच में, क्यूम्युलोनिम्बस या गरज, मध्यम या गंभीर अशांति, विंड शीयर, ओलावृष्टि, गंभीर स्कॉल लाइन, मध्यम या गंभीर हिमपात, बर्फ़ीली वर्षा, गंभीर पर्वत लहरें, रेत तूफान, धूल भरी आंधी, उड़ती बर्फ से संबंधित चूक गए एप्रोच या चढ़ाई वाले क्षेत्र, बवंडर या जलप्रपात, साथ ही पिछले जारी नियमित रिपोर्ट या अंतिम घंटे के बाद की अवधि के दौरान देखे गए प्रचालन महत्व (अर्थात बर्फ़ीली वर्षा; मध्यम या भारी वर्षा; मध्यम या भारी उड़ने वाली बर्फ़; धूल भरी आंधी या बालू का तूफान; आंधी; बवंडर या जलप्रपात; ज्वालामुखीय राख) के हाल के मौसम पर कोई भी जानकारी, जो भी कम हो, लेकिन अवलोकन के समय नहीं।

11.4.3.2.3.8.2 हवाईअड्डे से परे प्रसारित मौसम संबंधी रिपोर्टों में, केवल विंड शीयर और 11.4.3.2.3.8.1 में दिए गए प्रचालन महत्व के हाल के मौसम की जानकारी शामिल की जाएगी।

11.4.3.2.3.9 जब दृश्यता 10 किमी या अधिक है, तो 1500 मीटर (5000 फीट) से नीचे, या उच्चतम न्यूनतम सेक्टर ऊंचाई से नीचे कोई बादल नहीं है, जो भी अधिक हो, और कोई क्यूम्पलोनिम्बस नहीं है, और 11.4.3.2.3.4.1 और 11.4.3.2.3.4.2 में दिए गए महत्व का कोई मौसम नहीं है, दृश्यता, रनवे विजुअल रेंज, वर्तमान मौसम और बादल की मात्रा, प्रकार और ऊंचाई पर जानकारी शब्द "कैवोक" द्वारा को बदला जाएगा।

11.4.3.3 वैमानिकी सुविधाओं के प्रचालन से संबंधित संदेश

वैमानिकी सुविधाओं के प्रचालन से संबंधित संदेश विमान को प्रेषित किए जाएंगे जिनकी उड़ान योजना से यह स्पष्ट है कि संबंधित प्रचालन सुविधा की प्रचालन स्थिति से उड़ान का प्रचालन प्रभावित हो सकता है। उनमें विचाराधीन सुविधा की सेवा स्थिति पर उपयुक्त डेटा होना चाहिए, और, यदि सुविधा प्रचालन से बाहर है, तो एक संकेत होगा कि सामान्य प्रचालन स्थिति कब बहाल होगी।

11.4.3.4 हवाईअड्डे की स्थिति के बारे में जानकारी वाले संदेश

11.4.3.4.1 जब भी हवाईअड्डे की स्थिति के बारे में जानकारी प्रदान की जाती है, तो यह एक स्पष्ट और संक्षिप्त तरीके से किया जाना चाहिए ताकि पायलट द्वारा वर्णित स्थिति की सराहना की जा सके। सुरक्षा के हित में, या जब किसी विमान द्वारा अनुरोध किया जाता है, तब ड्यूटी पर नियंत्रक द्वारा आवश्यक समझे जाने पर इसे जारी किया जाएगा। यदि जानकारी नियंत्रक की पहल पर प्रदान की जाती है, तो यह पायलट को जानकारी का उचित उपयोग करने में सक्षम बनाने के लिए पर्याप्त समय में संबंधित प्रत्येक विमान को प्रेषित की जाएगी।

11.4.3.4.2 रनवे पर पानी मौजूद होने की जानकारी नियंत्रक की पहल पर संबंधित प्रत्येक विमान को निम्नलिखित शर्तों का उपयोग करते हुए प्रेषित की जाएगी:

नमी	सतह नमी के कारण रंग में परिवर्तन दिखाती है।
गीला	सतह भीग गई है लेकिन पानी खड़ा नहीं है।
पानी के धब्बे	रुके हुए पानी के धब्बे दिखाई देते हैं।
जलमग्न	व्यापक रूप से खड़ा पानी दिखाई दे रहा है।

11.4.3.5 हवाई यातायात घटना की रिपोर्ट से संबंधित संदेश

जब किसी घटना में शामिल विमान का गंतव्य एटीएस इकाई की जिम्मेदारी के क्षेत्र से बाहर होता है जहां घटना हुई थी, तो गंतव्य हवाई अड्डे पर एटीएस इकाई को सूचित किया जाना चाहिए और पायलट की रिपोर्ट प्राप्त करने का अनुरोध किया जाना चाहिए। निम्नलिखित जानकारी को संदेश में शामिल किया जाना चाहिए:

- क) घटना का प्रकार (एयरप्रोक्स, प्रक्रिया या सुविधा);
- ख) संबंधित विमान की पहचान;
- ग) घटना के समय समय और स्थिति;
- घ) घटना का संक्षिप्त विवरण