

## अध्याय 13

## स्वचालित निर्भर निगरानी (एडीएस) सेवाएं

## 13.1 सामान्य

एडीएस के माध्यम से विमान से प्राप्त जानकारी के आधार पर विमान के लिए हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान को आम तौर पर एडीएस सेवाओं के प्रावधान के रूप में संदर्भित किया जाता है।

## 13.2 हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान में एडीएस का उपयोग

## 13.2.1 सामान्य

13.2.1.1 हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान में एडीएस का उपयोग किया जा सकता है, बशर्ते विमान की पहचान स्पष्ट रूप से स्थापित हो।

13.2.1.2 एडीएस सतह प्रणाली एटीएस के प्रावधान में उपयोग की जाने वाली अन्य स्वचालित प्रणालियों के साथ एकीकरण करने में सक्षम होना चाहिए और नियंत्रक को प्रदर्शित डेटा की सटीकता और समयबद्धता में सुधार और नियंत्रक वर्कलोड को कम करने और आसन्न नियंत्रण पदों और एटीसी इकाइयों के बीच मौखिक समन्वय की आवश्यकता के उद्देश्यों के साथ स्वचालन के उचित स्तर के लिए प्रदान करना चाहिए।

13.2.1.3 एडीएस डेटा की उड़ान डेटा प्रोसेसिंग का उपयोग हवाई यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान में किया जा सकता है, बशर्ते उस विमान द्वारा डाउनलॉक किए गए एडीएस डेटा और विमान के लिए आयोजित उड़ान योजना विवरण के बीच सहसंबंध पूरा हो गया हो।

नोट 1- स्पष्ट सहसंबंध सुनिश्चित करने के लिए विमान से प्राप्त जानकारी का संयोजन आवश्यक हो सकता है, उदा। प्रस्थान हवाई अड्डा, अनुमानित ऑफ-ब्लॉक समय (ईओबीटी), और गंतव्य हवाई अड्डा इस्तेमाल किया जा सकता है।

नोट 2- एडीएस के उपयोग और सिस्टम की विश्वसनीयता, उपलब्धता और अखंडता से संबंधित जानकारी मैनुअल ऑफ एयर ट्राफिक सर्विसेज डेटा लिंक एप्लिकेशन (डॉक 9694) में निहित है।

नोट 3. व्यक्तिगत एडीएस सतह प्रणाली की क्षमता और विनिर्देश संबंधित हवाईअड्डे के एमएटीएस-2 में निहित हैं।

13.2.1.4 सतह प्रणाली द्वारा प्रदान की गई जानकारी का उपयोग नियंत्रक द्वारा हवाई यातायात नियंत्रण सेवाओं के प्रावधान में निम्नलिखित कार्यों को करने के लिए किया जा सकता है:

क) सुरक्षा में वृद्धि;

ख) हवाई यातायात की स्थिति के बारे में सटीक जागरूकता बनाए रखना;

ग) पृथक्करण मिनिमा लागू करें;

घ) उनके संबंधित हवाई यातायात नियंत्रण मंजूरी की शर्तों से विमान द्वारा किसी भी महत्वपूर्ण विचलन के संबंध में उचित कार्रवाई करें, जिसमें उचित होने पर उनके स्वीकृत मार्ग, स्तर और गति शामिल हों;

ड) आवश्यक होने पर अन्य नियंत्रकों को विमान के संबंध में अद्यतन स्थिति की जानकारी प्रदान करें; और

च) हवाई क्षेत्र के उपयोग में सुधार करना, देरी को कम करना, साथ ही साथ सीधी रूटिंग और अधिक इष्टतम उड़ान प्रोफाइल प्रदान करना।

## 13.2.2 एडीएस सेवाओं का प्रावधान

## 13.2.2.1 सामान्य

एडीएस सेवाओं के साथ-साथ प्रदान किए गए विमानों की संख्या उस से अधिक नहीं होनी चाहिए जिसे ध्यान में

रखते हुए मौजूदा परिस्थितियों में सुरक्षित रूप से संभाला जा सकता है:

- क) नियंत्रक की जिम्मेदारी के क्षेत्र या क्षेत्र के भीतर यातायात की स्थिति और संबद्ध वर्कलोड की जटिलता;
- ख) एडीएस सतह प्रणाली के स्वचालन का स्तर;
- ग) एडीएस प्रणालियों और संचार प्रणालियों का समग्र तकनीकी प्रदर्शन, संभावित अवक्रमण सहित, जिसके लिए बैक-अप सुविधाओं के उपयोग की आवश्यकता होगी;
- घ) बैकअप निगरानी और संचार प्रणालियों का समग्र प्रदर्शन; और
- ङ) नियंत्रक-पायलट संचार के नुकसान का प्रभाव।

### 13.2.2.2 एडीएस विमान के नियंत्रण का समन्वय और हस्तांतरण

13.2.2.2.1 एडीएस और गैर-एडीएस यातायात के समन्वय को सुनिश्चित करने और एडीएस विमान और अन्य सभी विमानों के बीच पर्याप्त अलगाव के प्रावधान को सुनिश्चित करने के लिए एडीएस का उपयोग करने वाली किसी भी एटीसी इकाइयों के बीच और उनके बीच उचित व्यवस्था की जाएगी।

13.2.2.2.2 नियंत्रण का हस्तांतरण प्रभावी होगा ताकि एडीएस सेवाओं के निर्बाध प्रावधान को सुविधाजनक बनाया जा सके जहां एडीएस आसन्न एटीसी इकाइयों में उपलब्ध है।

13.2.2.2.3 स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई नियंत्रण बिंदु के हस्तांतरण पर पहुंचने से पहले प्रभावित विमान के साथ एक अनुबंध स्थापित करेगी। यदि स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई एक अनुबंध स्थापित करने में असमर्थ है, तो स्थानांतरित करने वाली एटीसी इकाई को एक निर्बाध एडीएस सेवा की अनुमति देने के लिए एडीएस डेटा का ग्राउंड फॉरवर्डिंग प्रदान करने के लिए अधिसूचित किया जाएगा।

13.2.2.2.4 जब कोई विमान आपातकालीन/अत्यावश्यक मोड में हो या सुरक्षा अलर्ट या चेतावनियों का विषय हो, तो यह जानकारी स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को प्रदान की जाएगी, और एडीएस अनुबंध एटीसी इकाई को स्थानांतरित करके तब तक समाप्त नहीं किया जाएगा जब तक कि उचित समन्वय प्रभावी नहीं हो जाता।

13.2.2.2.5 वायुयान के नियंत्रण का अंतरण सन्निकट नियंत्रण स्थितियों या निकटस्थ एटीसी इकाइयों के बीच निम्नानुसार किया जा सकता है:

क) उचित एडीएस ट्रांसफर प्रोटोकॉल निम्नलिखित द्वारा देखे जाते हैं:

- 1) स्वचालित साधनों द्वारा एडीएस स्थिति संकेत का पदनाम; या
  - 2) एडीएस स्थिति संकेत का प्रत्यक्ष पदनाम यदि दो डिस्प्ले सिस्टम आसन्न हैं या यदि एक सामान्य (सम्मेलन) प्रकार का डिस्प्ले उपयोग किया जाता है; या
  - 3) दोनों प्रदर्शन प्रणालियों पर सटीक रूप से इंगित स्थिति के संदर्भ में एडीएस स्थिति संकेत का पदनाम;
- ख) स्थानांतरित किए जाने वाले विमान पर अद्यतन उड़ान योजना की जानकारी स्थानांतरण से पहले स्वीकार करने वाले नियंत्रक को प्रदान की जाती है;
- ग) जब नियंत्रक शारीरिक रूप से निकट नहीं होते हैं, तो उनके बीच हर समय सीधी संचार सुविधाएं उपलब्ध रहती हैं;
- घ) स्थानांतरण बिंदु या बिन्दुओं और आवेदन की अन्य सभी शर्तों को विशिष्ट निर्देशों या समझौते के एक विशिष्ट पत्र का विषय बनाया गया है; और
- ङ) स्वीकार करने वाले नियंत्रक को उसके स्थानांतरण से पहले विमान को दिए गए सभी नियंत्रण निर्देशों (जैसे स्तर या गति निर्देश) के बारे में अद्यतन रखा जाता है और जो इसकी प्रत्याशित उड़ान प्रगति को संशोधित करता है।

नोट: उपरोक्त ग) और ङ) की आवश्यकताओं को दो तरफा प्रत्यक्ष भाषण सुविधा या एटीएस अंतर-सुविधा डेटा संचार (एआईडीसी) द्वारा पूरा किया जा सकता है।

13.2.2.2.6 हस्तांतरित किए जाने वाले विमानों के बीच न्यूनतम सहमत अलगाव समझौते के पत्रों या स्थानीय निर्देशों के अनुसार उपयुक्त होगा।

### 13.2.3 संचार

नियंत्रक-पायलट संचार ऐसा होना चाहिए कि संचार विफलता या महत्वपूर्ण गिरावट की संभावना बहुत दूर हो।

पर्याप्त बैक-अप सुविधाएं प्रदान की जाएंगी।

### 13.3 सामान्य एडीएस प्रक्रियाएं

#### 13.3.1 एडीएस अनुबंध प्रबंधन

क) केवल उचित एटीसी इकाइयां दिए गए विमान के साथ एडीएस अनुबंध शुरू करेंगी। प्रक्रियाएं यह सुनिश्चित करेंगी कि गैर-वर्तमान अनुबंधों को समयबद्ध तरीके से समाप्त किया जाए।

ख) एडीएस सतह प्रणाली विमान की एडीएस क्षमता की पहचान करने और एडीएस से लैस विमान के साथ उपयुक्त एडीएस अनुबंध स्थापित करने में सक्षम होगा।

ग) विमान के नियंत्रण के लिए आवश्यक एडीएस अनुबंध संबंधित एडीएस सतह प्रणाली द्वारा प्रत्येक विमान के साथ स्थापित किए जाएंगे, कम से कम विमान उड़ान के उन हिस्सों के लिए जिन पर एटीसी इकाई हवाई यातायात सेवाएं प्रदान करती है।

घ) अनुबंध में एडीएस सतह प्रणाली द्वारा परिभाषित आवधिक अंतराल पर बुनियादी एडीएस रिपोर्ट का प्रावधान शामिल हो सकता है, वैकल्पिक रूप से, विशिष्ट जानकारी वाले अतिरिक्त डेटा, जो प्रत्येक आवधिक रिपोर्ट के साथ भेजे जा सकते हैं या नहीं भी। अन्य विशिष्ट घटना-प्रचालित रिपोर्टों के अलावा, समझौता भौगोलिक रूप से परिभाषित बिंदुओं जैसे मार्ग बिंदुओं पर एडीएस रिपोर्ट के लिए भी प्रदान कर सकता है।

ङ) विमान एक साथ कम से कम चार एटीसी यूनिट एडीएस सतह प्रणाली के साथ एडीएस समझौते का समर्थन करने में सक्षम होना चाहिए।

च) जब एक एडीएस सतह प्रणाली एक विमान के साथ एक एडीएस समझौता स्थापित करने का प्रयास करता है और अतिरिक्त एडीएस अनुबंध का समर्थन करने में विमान की अक्षमता के कारण ऐसा करने में असमर्थ है, विमान को आईसीएओ के स्थान संकेतकों या सतह प्रणाली के आठ-अक्षर वाले सुविधा संकेतकों के साथ उत्तर देना चाहिए जिसके साथ वर्तमान में इसका अनुबंध है, ताकि एटीसी इकाई के लिए अनुबंध जारी करने के लिए बातचीत कर सके। इस घटना में कि यह जानकारी सतह प्रणाली को प्रदान नहीं की जा सकती है, फिर भी सतह प्रणाली नियंत्रक को सचेत करेगा कि एडीएस समझौता स्थापित नहीं किया जा सकता है। उपयुक्त एटीसी इकाइयों के बीच समन्वय तब विमान के साथ एडीएस कनेक्शन के लिए प्राथमिकता स्थापित करने के उद्देश्य से प्रभावी होगा।

छ) एक एटीसी इकाई आवश्यकतानुसार अपने स्वयं के एडीएस अनुबंध (अनुबंधों) को बदलने या समाप्त करने में सक्षम होगी। एक मौजूदा अनुबंध तब तक बना रहेगा जब तक कि उसी प्रकार का कोई नया अनुबंध विमान द्वारा स्वीकार नहीं किया जाता है या जब तक अनुबंध प्रकार समाप्त नहीं हो जाता।

#### 13.3.2 एडीएस समाप्ति

क) एडीएस अनुबंधों को मैनुअल रूप से या स्वचालित रूप से एडीएस सतह प्रणाली द्वारा समाप्त किया जा सकता है, एटीएस अधिकारियों के बीच एफआईआर सीमाओं को पार करने वाले विमानों के लिए समझौतों के आधार पर।

ख) एटीएस अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए प्रक्रियाएं स्थापित करेंगे कि अनियोजित एडीएस समाप्ति होने पर एडीएस अनुबंधों को आवश्यकतानुसार फिर से स्थापित किया जाए।

#### 13.3.3 एडीएस समझौते

क) प्रारंभिक एडीएस समझौते एटीएस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाएंगे। प्रचलित यातायात की स्थिति और हवाई क्षेत्र की जटिलता के आधार पर नियंत्रक के विवेक पर अलग-अलग अनुबंधों के बाद के संशोधन किए जा सकते हैं।

ख) जब निर्दिष्ट पृथक्करण मिनिमा का अनुप्रयोग आवधिक स्थिति रिपोर्ट के रिपोर्टिंग अंतराल पर निर्भर होता है, तो एटीसी इकाई आवश्यक रिपोर्टिंग अंतराल से अधिक रिपोर्टिंग अंतराल के साथ आवधिक अनुबंध स्थापित नहीं करेगी।

ग) जहां एक निर्धारित समय पैरामीटर के भीतर एक अपेक्षित स्थिति रिपोर्ट प्राप्त नहीं होती है, विमान की स्थिति

का पता लगाने के लिए उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी। यह एडीएस मांग अनुबंध, सीपीडीएलसी या आवाज संचार के उपयोग या बाद की आवधिक रिपोर्ट की प्राप्ति के द्वारा प्राप्त किया जा सकता है।

घ) एक एडीएस विमान को अपनी स्वीकृत उड़ान प्रोफाइल से महत्वपूर्ण रूप से विचलन करने के लिए तदनुसार सलाह दी जाएगी। उचित कार्रवाई भी की जाएगी, यदि नियंत्रक की राय में, इस तरह के विचलन से प्रदान की जा रही हवाई यातायात सेवा प्रभावित होने की संभावना है।

### 13.3.4 प्रदर्शन जांच

क) एक विमान को एडीएस सेवा प्रदान करने वाली एक एटीसी इकाई, पायलट रिपोर्ट और/या उड़ान योजना अनुरूपता के माध्यम से उस विमान से प्राप्त एडीएस त्रि-आयामी स्थिति की जानकारी की जांच करेगी।

ख) जिस विमान के एडीएस व्युत्पन्न स्थिति की जानकारी अनुमोदित सहिष्णुता मूल्य के भीतर है, उसके पायलट को ऐसे सत्यापन की सलाह देने की आवश्यकता नहीं है।

ग) यदि प्रदर्शित स्थिति की जानकारी अनुमोदित सहिष्णुता मूल्य के भीतर नहीं है, या जब सत्यापन के बाद अनुमोदित सहनशीलता मूल्य से अधिक की विसंगति का पता चलता है, तो पायलट को तदनुसार सलाह दी जाएगी और विमान के नेविगेशन सिस्टम की जांच करने का अनुरोध किया जाएगा।

घ) नियंत्रक प्रदर्शन (प्रदर्शनों) को समायोजित करेगा और उसकी सटीकता पर संबंधित हवाई अड्डे के एमएटीएस 2 में निर्धारित निर्देशों के अनुसार पर्याप्त जांच करेगा।

ङ) नियंत्रक इस बात से संतुष्ट होगा कि एडीएस डिस्प्ले सिस्टम या इंटीग्रेटेड डिस्प्ले सिस्टम की कार्यात्मक क्षमताएं, साथ ही प्रदर्शित की जाने वाली जानकारी, किए जाने वाले कार्यों के लिए पर्याप्त है।

च) नियंत्रक, स्थानीय प्रक्रियाओं के अनुसार, उपकरण में किसी भी खराबी या जांच की आवश्यकता वाली किसी भी घटना या ऐसी किसी भी परिस्थिति की रिपोर्ट करेगा जो प्रदर्शित एडीएस स्थिति के आधार पर सेवाएं प्रदान करना कठिन या अव्यवहारिक बनाती है।

### 13.3.5 आपातकालीन और/या अत्यावश्यकता रिपोर्टें

नोट.— यह इंगित करने के लिए कि यह आपात स्थिति में है, एडीएस से लैस एक विमान आपातकालीन और/या अत्यावश्यकता मोड को निम्नानुसार प्रचालित कर सकता है:

- (i) आपात स्थिति;
- (ii) कोई संचार नहीं;
- (iii) गैरकानूनी हस्तक्षेप;
- (iv) न्यूनतम ईंधन; और/या
- (v) चिकित्सा।

क) जब एक एडीएस आपातकालीन और/या अत्यावश्यकता रिपोर्ट प्राप्त होती है, तो उड़ान के लिए जिम्मेदार नियंत्रक को संचार के सबसे उपयुक्त माध्यम से सूचना की प्राप्ति की पुष्टि करनी चाहिए।

ख) किसी विमान के आपात स्थिति में आने या होने की स्थिति में, नियंत्रक द्वारा हर संभव सहायता प्रदान की जाएगी।

### 13.4 उपकरण की विफलता

नोट.- यह अपेक्षित नहीं है कि ऑन-बोर्ड निगरानी उपकरण के माध्यम से पायलट को एडीएस की किसी भी विफलता के बारे में अवगत कराया जाएगा।

#### 13.4.1 एडीएस हवाई प्रणाली की विफलता

क) एक हवाई विफलता सूचना प्राप्त होने पर, नियंत्रक:

- i) विफलता के बारे में पायलट को सलाह दें;

- ii) आवाज या सीपीडीएलसी के माध्यम से स्थिति रिपोर्ट के लिए आवश्यकता की पायलट को सलाह दें; और  
iii) यदि आवश्यक हो तो वैकल्पिक पृथक्करण स्थापित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करें।

ख) जब प्रस्थान के बाद एडीएस विफलता का सामना करने वाला एक विमान परिचालन कर रहा है या उस क्षेत्र में प्रचालित होने की उम्मीद है जहां निर्दिष्ट क्षमताओं के साथ कार्यात्मक एडीएस की दुलाई अनिवार्य है, संबंधित एटीसी इकाइयों को उड़ान योजना के अनुसार पहले इच्छित लैंडिंग के हवाई अड्डे तक उड़ान जारी रखने का प्रयास करना चाहिए। हालाँकि, कुछ परिस्थितियों में, ट्रैफिक या हवाई क्षेत्र के विन्यास के कारण उड़ान को जारी रखना संभव नहीं हो सकता है। इसके बाद विमान को प्रस्थान हवाई अड्डे पर लौटने या संबंधित ऑपरेटर को स्वीकार्य निकटतम उपयुक्त हवाई अड्डे पर उतरने की आवश्यकता हो सकती है।

ग) एडीएस विफलता के मामले में जिसका पता हवाईअड्डे से प्रस्थान करने से पहले चला जाता है जहां मरम्मत करना व्यावहारिक नहीं है, संबंधित विमान को, जहां तक संभव हो सीधे, निकटतम उपयुक्त हवाई अड्डे पर जाने की अनुमति दी जानी चाहिए जहां मरम्मत की जा सकती है। ऐसे विमानों को मंजूरी देते समय, हवाई यातायात नियंत्रण इकाई को मौजूदा या प्रत्याशित यातायात स्थिति को ध्यान में रखना चाहिए और प्रस्थान के समय, उड़ान स्तर या इच्छित उड़ान के मार्ग को संशोधित करना पड़ सकता है। उड़ान के दौरान बाद के समायोजन आवश्यक हो सकते हैं।

### 13.4.2 एडीएस सतह प्रणाली शटडाउन

क) जब एडीएस सतह प्रणाली का नियोजित शटडाउन होता है:

- (i) शटडाउन अवधि के सभी प्रभावित पक्षों को सूचित करने के लिए एक नोटैम प्रकाशित किया जाएगा;  
(ii) वॉयस या सीपीडीएलसी के माध्यम से स्थिति रिपोर्ट निर्धारित की जाएगी; और  
(iii) यदि आवश्यक हो तो वैकल्पिक पृथक्करण स्थापित किया जाएगा।

ख) अनियोजित एडीएस सतह प्रणाली शटडाउन की स्थिति में, प्रासंगिक एटीएस इकाई:

- (i) सभी प्रभावित विमानों को सूचित करें और उन्हें आवाज या सीपीडीएलसी के माध्यम से स्थिति रिपोर्ट की आवश्यकता के बारे में सलाह दें;  
(ii) यदि आवश्यक हो तो वैकल्पिक पृथक्करण स्थापित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करना;  
(iii) प्रत्यक्ष समन्वय द्वारा आसन्न एटीएस इकाई (यों) को सूचित करें; और  
(iv) डब्ल्यूएसओ/एटीएस प्रभारी को सूचित करें ताकि उपयुक्त होने पर नोटैम के प्रकाशन के माध्यम से अन्य सभी संबंधित पक्षों को सूचित किया जा सके।

### 13.5 एडीएस से संबंधित वैमानिक जानकारी

हवाई यातायात सेवाओं के प्रचालन पर सीधा प्रभाव डालने वाली परिचालन प्रथाओं पर पर्याप्त जानकारी वैमानिकी सूचना प्रकाशनों में प्रकाशित की जाएगी। इसमें जिम्मेदारी के क्षेत्र, आवश्यकताओं और शर्तों से संबंधित एक संक्षिप्त विवरण शामिल होगा, जिसके तहत एडीएस सेवा उपलब्ध है, उपकरण सीमाएं, एडीएस विफलता प्रक्रियाएं, यदि आवश्यक हो, और प्रत्येक एटीसी इकाई के लिए प्रारंभिक पता (पते) शामिल होंगे।

### 13.6 पृथक्करण मिनिमा के अनुप्रयोग में एडीएस का उपयोग

#### 13.6.1 सामान्य

इस खंड में प्रक्रियाएं और मिनिमा तब लागू होती हैं जब एडीएस का उपयोग हवाई यातायात नियंत्रण सेवाओं के प्रावधान में किया जाता है।

13.6.1.1 पृथक्करण सुनिश्चित करने के लिए एडीएस स्थिति रिपोर्ट का उपयोग केवल तभी लागू किया जाएगा जब उचित आश्वासन हो कि एडीएस रिपोर्ट के प्रावधान बाधित नहीं होंगे।

**13.6.2 स्तर अधिभोग का निर्धारण**

13.6.2.1 टॉलरेंस वैल्यू जिसका उपयोग यह निर्धारित करने के लिए किया जाएगा कि नियंत्रक को प्रदर्शित की गई एडीएस स्तर की जानकारी सटीक है, आरवीएसएम हवाई क्षेत्र में  $\pm 200$  फीट होगी। अन्य हवाई क्षेत्र में, यह  $\pm 300$  फीट होगा।

13.6.2.2 यदि एडीएस स्तर की जानकारी स्वीकृत टॉलरेंस वैल्यू के भीतर नहीं है, तो सूचना को आवाज या सीपीडीएलसी द्वारा मान्य किया जाना चाहिए। जहां यह स्थापित हो गया है कि एडीएस स्तर की जानकारी गलत है, नियंत्रक संबंधित विमान को आवाज या सीपीडीएलसी द्वारा सूचित करेगा। वह संबंधित विमान की एडीएस स्तर की जानकारी को अलग करने के उद्देश्य से इस्तेमाल नहीं करेगा। जब भी इस तरह के विमान से स्तर की जानकारी की आवश्यकता होती है, नियंत्रण आवाज या सीपीडीएलसी द्वारा अनुरोध करेगा।

13.6.2.3 एक विमान को एक स्तर छोड़ने के लिए मंजूरी दे दी गई है, यह माना जाता है कि उसने अपना युद्धाभ्यास शुरू कर दिया है और पहले से कब्जे वाले स्तर को खाली कर दिया है, जब एडीएस स्तर की जानकारी अपने पूर्व निर्धारित स्तर से अनुमानित दिशा में 300 फीट से अधिक के परिवर्तन को इंगित करती है, या पायलट से सीपीडीएलसी या वॉयस रिपोर्ट प्राप्त करके सत्यापन किया गया है।

13.6.2.4 एक विमान जो चढ़ रहा है या उतर रहा है, उस स्तर को पार कर गया माना जाता है जब एडीएस स्तर की जानकारी इंगित करती है कि यह इस स्तर को आवश्यक दिशा में 300 फीट से अधिक पार कर चुका है या पायलट से सीपीडीएलसी या वॉयस रिपोर्ट प्राप्त करके सत्यापन किया गया है।

13.6.2.5 एक विमान जो चढ़ रहा है या उतर रहा है, माना जाता है कि वह उस स्तर तक पहुंच गया है जहां तक उसे मंजूरी दे दी गई है जब सीपीडीएलसी द्वारा निर्दिष्ट स्तर की प्राप्ति या पायलट से एक आवाज रिपोर्ट द्वारा सत्यापन किया गया हो। विमान को तब तक इस स्तर को बनाए रखने पर विचार किया जा सकता है जब तक कि एडीएस स्तर की जानकारी 13.3.2.1 में निर्दिष्ट उचित सहनशीलता मूल्यों के भीतर रहती है।

टिप्पण.- एक स्तर श्रेणी विचलन घटना अनुबंध का उपयोग उपयुक्त स्तर सहिष्णुता मूल्यों के साथ विमान के निरंतर अनुपालन की निगरानी के लिए किया जा सकता है।

13.6.2.6 जब सीपीडीएलसी का उपयोग यह सत्यापित करने के लिए किया जाना है कि विमान उस स्तर तक पहुंच गया है जिस पर इसे मंजूरी दे दी गई है, अपलिक संदेश संख्या 129, रिपोर्ट मेंटैनिंग (स्तर), या अपलिक संदेश संख्या 200, रिपोर्ट रीचिंग, का इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

नोट.- अपलिक संदेश सं. 175, रिपोर्ट रीचिंग (स्तर), वही आश्वासन प्रदान नहीं करता है कि विमान ने निर्दिष्ट स्तर बनाए रखा है। उन अवसरों पर जहां इस संदेश का स्वतः उत्तर देने के लिए पायलट द्वारा उड़ान प्रबंधन प्रणाली को लोड किया गया है, विमान निर्दिष्ट स्तर तक पहुंचने पर उत्तर भेजा जा सकता है, भले ही विमान निर्दिष्ट स्तर को बनाए रखे।