

## अध्याय 12

## शब्दावली

## 12.1 परिचय

रेडियोटेलीफोनी [आरटीएफ़] वह साधन प्रदान करता है जिसके द्वारा पायलट और जमीनी कर्मी एक दूसरे के साथ संवाद करते हैं। सही ढंग से उपयोग की गई सूचना और निर्देश विमान के सुरक्षित और शीघ्र प्रचालन में सहायता करने के लिए महत्वपूर्ण हैं। दूसरी ओर, गैर-मानक प्रक्रियाओं और पदावली के प्रयोग से गलतफहमी हो सकती है। ऐसी घटनाएँ और दुर्घटनाएँ घटित हुई हैं जिनमें घटिया पदावली के उपयोग के कारण हुई गलतफहमी का एक योगदान कारक रहा है। इसलिए, सही और सटीक मानक वाक्यांश का उपयोग करने के महत्व पर अधिक बल नहीं दिया जा सकता है।

## 12.2 संचारण तकनीक

12.2.1 निम्नलिखित संचारण तकनीकें यह सुनिश्चित करने में सहायता करेंगी कि प्रेषित भाषण स्पष्ट रूप से और संतोषजनक रूप से प्राप्त हुआ है:

- ए) प्रसारण से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए उपयोग की जाने वाली आवृत्ति पर ध्यान दें कि दूसरे स्टेशन से प्रसारण के साथ कोई हस्तक्षेप नहीं होगा।
- ख) अच्छी माइक्रोफोन प्रचालन तकनीकों से परिचित हों।
- ग) सामान्य संवादी स्वर का प्रयोग करें, स्पष्ट और स्पष्ट रूप से बोलें।
- घ) भाषण की एक समान दर बनाए रखें जो प्रति मिनट 100 शब्दों से अधिक न हो। जब यह ज्ञात हो कि संदेश के तत्व प्राप्तकर्ता द्वारा लिखे जाएंगे, तो थोड़ी धीमी गति से बोलें।
- ङ) बोलने की मात्रा को स्थिर स्तर पर बनाए रखें।
- च) संख्याओं के पहले और बाद में थोड़ा विराम उन्हें समझने में आसान बनाने में सहायता करेगा।
- छ) "एर" जैसी हिचकिचाहट वाली आवाज़ों का उपयोग करने से बचें।
- ज) बोलने से पहले ट्रांसमिट स्विच को पूरी तरह से दबा दें और इसे तब तक जारी न करें जब तक कि संदेश पूरा न हो जाए। यह सुनिश्चित करेगा कि पूरा संदेश प्रसारित हो।

12.2.2 ध्यान रखें कि संदेश प्राप्त करने वाले व्यक्ति की मातृभाषा अंग्रेजी नहीं हो सकती है। इसलिए, स्पष्ट रूप से बोलें और जहाँ भी संभव हो मानक आरटीएफ़ शब्दों और वाक्यांशों का उपयोग करें।

12.2.3 रेडियोटेलीफोनी में सबसे अधिक परेशान करने वाली और संभावित खतरनोस स्थितियों में से एक "अटक" माइक्रोफोन बटन है। ऑपरेटरों को हमेशा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ट्रांसमिशन के बाद बटन को छोड़ दिया जाए और माइक्रोफोन को उचित स्थान पर रखा जाए जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि यह अनजाने में चालू नहीं होगा।

12.3 पायलट, एटीएस कर्मी और अन्य जमीनी कर्मी रेडियोटेलीफोनी प्रक्रियाओं से पूरी तरह परिचित होंगे।

## 12.4 आईसीएओ फोनेटिक्स:

## 12.4.1 संख्याओं का उच्चारण:

अंक या अंक तत्व	उच्चारण
0	ज़ेरो
1	वन
2	टू
3	थ्री

4	फो-अर
5	फाइफ
6	सिक्स
7	सेव-एन
8	ऐट
9	नाइन-एर
दशमलव	डे-सी-मल
सौ	हन-ट्रेड
हजार	ताऊसैंड

#### 12.4.2 वर्तनी वर्णों का उच्चारण

अक्षर	शब्द	उच्चारण
ए	अल्फा	अल फाह
बी	ब्रावो	ब्राह वोह
सी	चार्ली	चार ली या शार ली
डी	डेल्टा	डेल टाह
ई	इको	इक ओह
एफ़	फॉक्सट्रॉट	फॉक्स ट्रॉट
जी	गोल्फ	गोल्फ
एच	होटल	हो टेल
आई	इंडिया	इन डी आह
जे	जूलियट	ज्यू ली एट्ट
के	किलो	की लोह
एल	लीमा	ली माह
एम	माईक	माइक
एन	नवंबर	नो वेम बेर
ओ	ऑस्कर	ऑस कर
पी	पापा	पाह पाह
क्यू	क्यूबेक	केह बेक
आर	रोमियो	रो मी ओह
एस	सिएरा	सी एयर राह
टी	टैंगो	टैंग गो
यू	यूनिफ़ॉर्म	यू नी फॉर्म या ऊ नी फॉर्म
वी	विक्टर	विक टाह
डबल्यू	व्हिस्की	विस्स की
एक्स	एक्स-रे	एक्स रे
वाई	यांकी	यांग की
जेड	जुलु	जू लू

#### 12.5 रेडियो टेलीफोनी में संख्याओं का प्रसारण:

12.5.1 12.5.2 में निर्धारित के अलावा सभी संख्याएं, प्रत्येक अंक को अलग-अलग उच्चारण करके प्रेषित की जाएंगी। निम्नलिखित उदाहरण प्रक्रिया के आवेदन को दर्शाते हैं:

विमान कॉल संकेत एआईसी 238 जेएआई 242	एयर इंडिया टू थ्री एट जेट एयरवेज टू फोर टू के रूप में प्रेषित
उड़ान का स्तर एफएल 180 एफएल 200	फ्लाइट लेवल वन एट ज़ेरो फ्लाइट लेवल टू ज़ेरो ज़ेरो के रूप में प्रेषित
हेडिंग 100 डिग्री 080 डिग्री	हेडिंग वन ज़ेरो ज़ेरो हेडिंग ज़ेरो एट ज़ेरो के रूप में प्रेषित
हवा की दिशा और गति 200 डिग्री 70 नोट्स 160 डिग्री 18 नोट्स 30 नोट्स- हवा का लहर	विंड टू ज़ेरो ज़ेरो डिग्री सेवेन ज़ेरो नोट्स विंड वन सिक्स ज़ेरो डिग्री वन एट नोट्स गस्टिंग थ्री ज़ेरो नोट्स के रूप में प्रेषित
ट्रांसपोर्टर कोड 2400 4203	स्कोक टू फोर ज़ेरो ज़ेरो स्कोक फोर टू ज़ेरो थ्री
अल्टीमीटर सेटिंग 1010 1000	क्यूएनएच वन ज़ेरो वन ज़ेरो क्यूएनएच वन ज़ेरो ज़ेरो ज़ेरो के रूप में प्रेषित

12.5.2 एल्टीट्यूड, बादल की ऊंचाई, दृश्यता और रनवे विजुअल रेंज (आरवीआर) सूचना के प्रसारण में उपयोग किए जाने वाले सभी नंबर, जिसमें पूरे सैकड़ों और पूरे हजारों होते हैं, प्रत्येक अंक को सैकड़ों या हजारों की संख्या में उच्चारण करके प्रसारित किया जाएगा और उसके बाद उपयुक्त रूप से सौ या हजार शब्द का उच्चारण किया जाएगा। हजारों और पूरे सैकड़ों के संयोजन को हजारों की संख्या में प्रत्येक अंक का उच्चारण करके और उसके बाद हजार शब्द के बाद सैकड़ों की संख्या के बाद सौ शब्द का उच्चारण करके प्रेषित किया जाएगा। निम्नलिखित उदाहरण प्रक्रिया के उपयोग को दर्शाते हैं:

एल्टीट्यूड 800 3400 12,000	एट हंडरेड थ्री थौसेंड फोर हंडरेड वन टू थौसेंड के रूप में प्रेषित
बादल ऊंचाई 2200 4300	टू थौसेंड टू हंडरेड फोर थौसेंड थ्री हंडरेड के रूप में प्रेषित
दृश्यता	
रनवे विजुअल रेंज 600 1700	आरवीआर सिक्स हंडरेड आरवीआर वन थौसेंड सेवेन हंडरेड के रूप में प्रेषित

### 12.6 मानक शब्द और वाक्यांश

रेडियोटेलीफोनी संचार में निम्नलिखित शब्दों और वाक्यांशों का उपयुक्त रूप में उपयोग किया जाएगा और उनका

अर्थ नीचे दिया जाएगा:

शब्द/वाक्यांश	अर्थ
ACKNOWLEDGE (स्वीकार करना)	मुझे बताएं कि आपने यह संदेश प्राप्त कर लिया है और समझ लिया है
AFFIRM (दृढ़तापूर्वक कहना)	हाँ
APPROVED (अनुमोदित)	प्रस्तावित कार्रवाई की अनुमति प्रदान की गई।
BREAK (विच्छेद)	मैं इसके द्वारा संदेश के भागों के बीच अलगाव का संकेत देता हूँ। {जहां पाठ और संदेश के अन्य भाग के बीच कोई स्पष्ट अंतर नहीं है वहां इसका उपयोग किया जाना चाहिए।}
BREAK BREAK (विच्छेद विच्छेद)	मैं बहुत व्यस्त वातावरण में विभिन्न विमानों को प्रेषित संदेशों के बीच अलगाव का संकेत देता हूँ
CANCEL (रद्द करना)	पहले प्रेषित निकासी को रद्द करें।
CHECK (जांच करना)	एक प्रणाली या प्रक्रिया की जांच करें। {कोई उत्तर सामान्य रूप से अपेक्षित नहीं है।}
CLEARED (मंजूरी देना)	निर्दिष्ट शर्तों के तहत आगे बढ़ने के लिए अधिकृत।
CONFIRM (पुष्टि करना)	मैं (मंजूरी, निर्देश, कार्रवाई, सूचना) के सत्यापन का अनुरोध करता हूँ
CONTACT (संपर्क)	.....के साथ संचार स्थापित करें
CORRECT (सही)	सत्य या सटीक
CORRECTION (सुधार)	प्रेषण (या संकेतित संदेश) में एक त्रुटि हुई है। ..... सही संस्करण है
DISREGARD (अवहेलना)	अनदेखा करना
GO AHEAD (आगे जाना)	अपने संदेश के साथ आगे बढ़ें नोट: जब भी किसी विमान को आगे बढ़ने के लिए प्राधिकरण के रूप में "आगे बढ़ो" को गलत समझने की संभावना मौजूद होती है तो इसका उपयोग नहीं किया जाता है।
HOW DO YOU READ (आप कैसे पढ़ते हैं)	मेरे प्रसारण की पठनीयता क्या है?
MAINTAIN (बनाए रखना)	निर्दिष्ट शर्त(शर्तों) के अनुसार या उसके शाब्दिक अर्थ में जारी रखें, उदाहरण- वीएफआर बनाए रखें
MONITOR (निगरानी करना)	(आवृत्ति) पर सुनें
NEGATIVE (नकारात्मक)	"नहीं" या "अनुमति नहीं दी गई" या "यह सही नहीं है" या "सक्षम नहीं"
OVER (समाप्त)	"मेरा प्रसारण समाप्त हो गया है और मुझे आपसे प्रतिक्रिया की उम्मीद है" नोट: आमतौर पर वीएचएफ संचार में उपयोग नहीं किया जाता है
OUT (बाहर)	संचरण का यह आदान-प्रदान समाप्त हो गया है और कोई प्रतिक्रिया अपेक्षित नहीं है" नोट: आमतौर पर वीएचएफ संचार में उपयोग नहीं किया जाता है

READ BACK (वापस पढ़ें)	"इस संदेश के सभी, या निर्दिष्ट भाग को मेरे पास वापस दोहराएं जैसा कि प्राप्त हुआ"
RECLEARED (पुनः बदलना)	"आपकी पिछली निकासी में एक परिवर्तन किया गया है और यह नई निकासी आपकी पिछली निकासी या उसके भाग का स्थान लेती है"
REPORT (रिपोर्ट/ प्रतिवेदन)	"मुझे निम्नलिखित जानकारी पास करें"
REQUEST (अनुरोध)	".....मुझे जानना चाहिए" या ".....मैं प्राप्त करना चाहता हूँ" नोट: किसी भी परिस्थिति में "वापस पढ़ें" या सकारात्मक (पुष्टि) या नकारात्मक (नकारात्मक) में सीधे उत्तर की आवश्यकता वाले प्रश्न के उत्तर में उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।
SAY AGAIN (फिर से कहना)	"अपने पिछले प्रसारण के सभी, या निम्नलिखित भाग को दोहराएं"
SPEAK SLOWER (थोड़ा धीमे बोलें)	"बोलने की दर कम करें"
STANDBY (स्टैंडबाय)	"रुको और मैं तुम्हें कॉल करता हूँ" ध्यान दें: अगर देरी लंबी होती है तो कॉल करने वाला सामान्य रूप से संपर्क फिर से स्थापित करेगा। स्टैंडबाय अनुमोदन या इनकार नहीं है।
UNABLE (अक्षम)	"मैं आपके अनुरोध, निर्देश या मंजूरी का पालन नहीं कर सकता" नोट: अक्षम का सामान्य रूप से एक कारण होता है
WILCO ("अनुपालन करेगा" के लिए संक्षिप्त नाम)	"मैं आपका संदेश समझता हूँ और इसका पालन करूंगा।"
WORDS TWICE (शब्द दो बार)	क) एक अनुरोध के रूप में: "संचार मुश्किल है। कृपया प्रत्येक शब्द या शब्दों के समूह को दो बार भेजें।" ख) जानकारी के रूप में: "चूंकि संचार कठिन है, इस संदेश में प्रत्येक शब्द या शब्दों का समूह दो बार भेजा जाएगा।"

## 12.7 कॉल संकेत

### 12.7.1 वैमानिकी स्टेशनों के लिए कॉल संकेत

12.7.1.1 वैमानिकी स्टेशनों की पहचान स्थान के नाम के बाद एक प्रत्यय द्वारा की जाती है। प्रत्यय प्रदान की गई इकाई या सेवा के प्रकार को इंगित करता है।

इकाई या सेवा	कॉल संकेत प्रत्यय
क्षेत्र नियंत्रण केंद्र	CONTROL (नियंत्रण)
रडार [सामान्य तौर पर]	RADAR (रडार)
एप्रोच नियंत्रण	APPROACH (एप्रोच)
एप्रोच नियंत्रण रडार	APPROACH RADAR (एप्रोच रडार)
क्षेत्र नियंत्रण रडार	CONTROL RADAR (नियंत्रण रडार)
हवाई अड्डा नियंत्रण	TOWER (टावर)
सतह संचलन नियंत्रण	GROUND (सतह)
उड़ान सूचना सेवा	INFORMATION (सूचना/जानकारी)

एप्रन नियंत्रण / प्रबंधन सेवा	APRON (एप्रन)
कंपनी प्रेषण	DISPATCH (प्रेषण)
वैमानिकी स्टेशन	RADIO (रेडियो)

12.7.1.2 जब संतोषजनक संचार स्थापित हो गया हो, और बशर्ते कि यह भ्रमित न हो, तो स्थान का नाम या कॉल साइन प्रत्यय छोड़ा जा सकता है।

### 12.7.2 विमान कॉल संकेत

12.7.2.1 एक विमान रेडियोटेलीफोनी कॉल साइन निम्न प्रकारों में से एक होगा:

प्रकार	उदाहरण
क) विमान के पंजीकरण अंकन के अनुरूप अक्षर	वीटीईजेपी या सीईएसएसएनए वीटीईजेपी
ख) विमान प्रचालन एजेंसी का टेलीफोनी डिज़ाइनर, उसके बाद विमान के पंजीकरण अंकन के अंतिम चार वर्ण	इंड एयर टीईपीजे
ग) विमान प्रचालन एजेंसी का टेलीफोनी डिज़ाइनर, उसके बाद उड़ान की पहचान	इंड एयर 809

12.7.2.2 संतोषजनक संचार स्थापित होने के बाद, और बशर्ते कि कोई भ्रम होने की संभावना न हो, विमान कॉल संकेतों को निम्नानुसार संक्षिप्त किया जा सकता है:

प्रकार	उदाहरण
क) पंजीकरण का पहला अक्षर और कॉल साइन के कम से कम अंतिम दो अक्षर	वीजेपी या सीईएसएसएनए वीजेपी
ख) विमान प्रचालन एजेंसी का टेलीफोनी डिज़ाइनर, उसके बाद कॉल साइन के कम से कम अंतिम दो अक्षर	इंड एयर पीजे
ग) विमान प्रचालन एजेंसी का टेलीफोनी डिज़ाइनर, उसके बाद उड़ान की पहचान	कोई संक्षिप्त रूप नहीं

### 12.8 संचार की स्थापना और स्थिति:-

12.8.1 संचार स्थापित करते समय, एक विमान को विमान और ग्राउंड स्टेशन दोनों के पूर्ण कॉल साइन का उपयोग करना चाहिए।

12.8.2 जब कोई ग्राउंड स्टेशन उन सभी विमानों को सूचना प्रसारित करना चाहता है जो इसे प्राप्त करने की संभावना रखते हैं, तो संदेश को "ऑल स्टेशन" कॉल के साथ शुरू किया जाना चाहिए।

12.8.3 ऐसी सामान्य कॉलों के लिए किसी भी उत्तर की अपेक्षा नहीं की जाती है जब तक कि अलग-अलग स्टेशनों को बाद में अभिस्वीकृति प्राप्त करने के लिए नहीं कहा जाता है।

12.8.4 यदि संदेह है कि संदेश सही ढंग से प्राप्त हुआ है, तो संदेश को पूर्ण या आंशिक रूप से दोहराने का अनुरोध किया जाएगा।

12.8.5 यदि संदेह है कि संदेश सही ढंग से प्राप्त हुआ है, तो संदेश को पूर्ण या आंशिक रूप से दोहराने का अनुरोध किया जाएगा।

वाक्यांश	अर्थ
Say again (फिर से कहें)	पूरा संदेश दोहराएं
Say again ... [item] (.....[आइटम] फिर से कहें)	विशिष्ट आइटम दोहराएं
Say again all before ..... (the first word satisfactorily received) ..... के पहले सब फिर से कहें (पहला शब्द संतोषजनक ढंग से प्राप्त हुआ)	संदेश का हिस्सा दोहराएं

Say again all after .... (the last word satisfactorily received) ..... के बाद सब फिर से कहें (अंतिम शब्द संतोषजनक ढंग से प्राप्त हुआ)	संदेश का हिस्सा दोहराएं
Say again all between .... And .... ..... और ..... के बीच सब फिर से कहें	संदेश का हिस्सा दोहराएं

12.8.6 जब किसी स्टेशन को कॉल किया जाता है लेकिन कॉलिंग स्टेशन की पहचान के बारे में अनिश्चित होता है, तो कॉलिंग स्टेशन से अनुरोध किया जाना चाहिए कि वह पहचान स्थापित होने तक अपने कॉल साइन को दोहराए।

12.8.7 जब प्रसारण में कोई त्रुटि हो जाती है, तो सुधार शब्द बोला जाएगा, अंतिम सही समूह या चरण दोहराया जाएगा और फिर सही संस्करण प्रसारित किया जाएगा।

12.8.8 यदि पूरे संदेश को दोहराकर सुधार किया जा सकता है, तो संदेश को दूसरी बार प्रसारित करने से पहले ऑपरेटर "सुधार मैं फिर से कहता हूँ" वाक्यांश का उपयोग करेगा।

12.8.9 जब यह माना जाता है कि ग्रहण करना मुश्किल हो सकता है, तो संदेश के महत्वपूर्ण तत्वों को दो बार बोलना चाहिए।

### 12.9 मंजूरी के मुद्दे और पठन-पाठन की आवश्यकताएं:

12.9.1 नियंत्रक को धीरे-धीरे और स्पष्ट रूप से एक निकासी पास करनी चाहिए क्योंकि पायलट को इसे लिखने की आवश्यकता होती है और इस प्रकार अनावश्यक पुनरावृत्ति से बचा जा सकेगा। जब भी संभव हो स्टार्ट अप से पहले एक विमान को रूट क्लीयरेंस दिया जाना चाहिए। किसी भी मामले में नियंत्रकों को जटिल मनुवर में लगे पायलट को क्लीयरेंस पास करने से बचना चाहिए और किसी भी अवसर पर पायलट को लाइन अप या टेक-ऑफ युद्धाभ्यास में लगे होने पर क्लीयरेंस पास नहीं करना चाहिए।

12.9.2 एटीसी रूट क्लीयरेंस टेकऑफ़ करने या सक्रिय रनवे में प्रवेश करने का निर्देश नहीं है। शब्द "टेक ऑफ़" का उपयोग केवल तभी किया जाता है जब किसी विमान को टेकऑफ़ के लिए मंजूरी दे दी जाती है, या टेक-ऑफ़ क्लीयरेंस रद्द करते समय। कभी-कभी "प्रस्थान" या "एयरबोर्न" शब्द का प्रयोग किया जाता है।

12.9.3 उड़ान सुरक्षा के हित में रीड बैक आवश्यकताओं को पेश किया गया है। रीड बैक आवश्यकता की कठोरता एटीसी मंजूरी और निर्देशों के प्रसारण और प्राप्ति में गलतफहमी की संभावित गंभीरता से सीधे संबंधित है। वापस पढ़ने की प्रक्रियाओं का सख्त पालन न केवल यह सुनिश्चित करता है कि निकासी सही ढंग से प्राप्त हुई है बल्कि यह भी कि निकासी को इरादा के अनुसार प्रेषित किया गया था। यह एक जाँच के रूप में भी कार्य करता है कि सही विमान, और केवल वही विमान, निकासी पर कार्रवाई करेगा।

12.9.4 उड़ान कर्मीदल एयर ट्रेफिक कंट्रोलर को क्लियरेंस और निर्देशों के सुरक्षा संबंधी हिस्सों को वापस पढ़ेगा जो ध्वनि द्वारा प्रसारित किए जाते हैं। निम्नलिखित मदों को हमेशा रीड-बैक किया जाएगा:

क) एटीसी रूट क्लीयरेंस;

ख) किसी भी रनवे पर प्रवेश करने, लैंड ऑन, टेक ऑफ, होल्ड शॉर्ट, क्रॉस टैक्सी और बैक ट्रेक के लिए मंजूरी और निर्देश; और

ग) रनवे-इन-यूज, अल्टीमीटर सेटिंग्स, एसएसआर कोड, स्तर निर्देश, हेडिंग और गति निर्देश और, चाहे नियंत्रक द्वारा जारी किया गया हो या एटीआईएस प्रसारण में शामिल हो, ट्रांजिशन स्तर उदाहरण-

हवाई यातायात सेवाएं: (विमान कॉल साइन) "स्क्वॉक थ्री फोर टू फाइव"।

विमान का उत्तर: "स्क्वॉक थ्री फोर टू फाइव, (एयरक्राफ्ट कॉल साइन)"।

12.9.5 नियंत्रक यह सुनिश्चित करने के लिए रीड-बैक सुनेगा कि फ़्लाइट कू द्वारा क्लीयरेंस को सही ढंग से स्वीकार किया गया है और रीड-बैक द्वारा प्रकट की गई किसी भी विसंगति को ठीक करने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

**12.10 टेक-ऑफ प्रक्रियाएं:**

12.10.1 व्यस्त एयरोड्रोम में अलग-अलग ग्राउंड और टावर कार्यों वाले विमानों को आमतौर पर होल्डिंग स्थिति पर या उसके पास टावर में स्थानांतरित किया जाता है। चूंकि टेक-ऑफ क्लीयरेंस देने और स्वीकार करने में गलतफहमी के परिणामस्वरूप गंभीर परिणाम हो सकते हैं, यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानीपूर्वक सावधानी बरती जानी चाहिए कि टैक्सी युद्धाभ्यास के दौरान नियोजित पदावली को टेकऑफ़ क्लीयरेंस के रूप में नहीं समझा जा सकता है।

12.10.2 गलतफहमी की संभावना को कम करने के लिए, टेक-ऑफ़ क्लीयरेंस में प्रस्थान रनवे के डेजिग्रेटर शामिल होंगे जब एक से अधिक रनवे उपयोग में हों।

12.10.3 सुरक्षा के कारणों को छोड़कर टेकऑफ़ के दौरान कोई प्रसारण निर्देशित नहीं किया जाएगा।

12.10.4 यातायात कारणों से यह आवश्यक हो सकता है कि विमान लाइन अप के तुरंत बाद टेक-ऑफ़ करे।

12.10.5 खराब दृश्यता में, नियंत्रक पायलट से अनुरोध कर सकता है कि वह हवाई यात्रा के दौरान रिपोर्ट करे।

12.10.6 जब एक पायलट टेकऑफ़ मनुवर को छोड़ देता है, तो उसे जितनी जल्दी हो सके नियंत्रण टॉवर को सूचित करना चाहिए कि वह ऐसा कर रहा है और सहायता या टैक्सी निर्देशों का अनुरोध किया जाना चाहिए, जैसा कि आवश्यक है।

**12.11 अंतिम एप्रोच और लैंडिंग**

12.11.1 सुरक्षा के कारणों को छोड़कर अंतिम एप्रोच के अंतिम भाग के दौरान या लैंडिंग रोल के दौरान कोई प्रसारण निर्देशित नहीं किया जाएगा।

12.11.2 यदि और जब फाइनल को अधिक दूरी पर चालू किया जाता है, तो "लॉन्ग फाइनल" रिपोर्ट बनाई जाती है। अगर विमान सीधे पहुंच रहा है, तो नीचे उतरने से लगभग 8 एनएम पर एक "लॉन्ग फाइनल" रिपोर्ट बनाई जाती है। यदि उस समय कोई लैंडिंग मंजूरी प्राप्त नहीं होती है, तो टचडाउन से 4 एनएम पर "अंतिम" रिपोर्ट की जाती है।

12.11.3 "फाइनल" रिपोर्ट तब बनती है जब कोई विमान टचडाउन से 4 एनएम के भीतर फाइनल में बदल जाता है।

12.11.4 एक पायलट जमीन से दृश्य निरीक्षण के उद्देश्य से नियंत्रण टॉवर या अन्य अवलोकन बिंदु से उड़ान भरने का अनुरोध कर सकता है।

**12.12 लैंडिंग के बाद**

जब तक पूरी तरह से आवश्यक न हो, नियंत्रकों को लैंडिंग रोल पूरा होने तक पायलटों को सीधे टैक्सी निर्देश नहीं देना चाहिए। जब तक अन्यथा सलाह न दी जाए, तब तक पायलटों को रनवे खाली होने तक टावर फ्रीक्वेंसी पर बने रहना चाहिए।

**12.13 सामान्य**

खंड 12.18 में निहित अधिकांश पदावली कॉल संकेतों के बिना एक पूर्ण संदेश का पाठ दिखाती है। वे संपूर्ण होने का इरादा रखते हैं, और जब परिस्थितियाँ भिन्न होती हैं, पायलटों, एटीएस कर्मियों और अन्य ग्राउंड कर्मियों से उपयुक्त सहायक पदावलियों का उपयोग करने की अपेक्षा की जाएगी, जो यथासंभव स्पष्ट और संक्षिप्त होने चाहिए और उन व्यक्तियों द्वारा अपनी राष्ट्रीय भाषाओं में से किसी एक के अलावा किसी अन्य भाषा का उपयोग करने वाले संभावित भ्रम से बचने के लिए डिज़ाइन किए गए होने चाहिए।

**12.14 पदावलियों का समूहन**

संदर्भ की सुविधा के लिए पदावली को हवाई यातायात सेवा के प्रकार के अनुसार समूहीकृत किया जाता है। हालांकि, उपयोगकर्ता विशेष रूप से प्रदान की जा रही हवाई यातायात सेवा के प्रकार को संदर्भित करने वालों के अलावा अन्य समूहों से आवश्यक वाक्यांशों से परिचित होंगे और उनका उपयोग करेंगे। सभी पदावलियों का उपयोग कॉल साइन्स (विमान, जमीनी वाहन, एटीसी या अन्य) के साथ उपयुक्त के रूप में किया जाएगा।

खंड 12.15 में सूचीबद्ध पदावली को आसानी से पहचानने के लिए, कॉल संकेतों को छोड़ दिया गया है।

\* के साथ पदावली पायलट ट्रांसमिशन को दर्शाती है।

12.14.1 धारा 12.15 में पायलटों द्वारा उपयोग किए जाने वाले वाक्यांश शामिल हैं। एटीएस कर्मी व अन्य ग्राउंड कर्मी। मनूवरिंग क्षेत्र पर टोटैक्टर के अलावा वाहनों की आवाजाही के लिए वाक्यांशविज्ञान अलग से सूचीबद्ध नहीं हैं क्योंकि विमान की आवाजाही से जुड़ी पदावली लागू होती है, टैक्सी निर्देशों को छोड़कर, जिस स्थिति में वाहनों के साथ संचार करते समय "टैक्सी" शब्द के लिए "आगे बढ़ें" शब्द को प्रतिस्थापित किया जाएगा।

12.4.2 सशर्त वाक्यांश, जैसे "वायुयान के पीछे उतरने के पीछे" या "विमान छोड़ने के बाद", सक्रिय रनवे को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए उपयोग नहीं किया जाएगा, सिवाय इसके कि जब विमान या संबंधित वाहन उपयुक्त नियंत्रक और पायलट द्वारा देखे जाते हैं। सभी मामलों में निम्नलिखित क्रम में एक सशर्त मंजूरी दी जाएगी और इसमें शामिल होंगे

- पहचान;
- स्थिति;
- निकासी; और
- स्थिति का संक्षिप्त पुनरावृत्ति

उदाहरण के लिए:

"रिपोर्ट द बी747 ऑन शॉर्ट फाइनल इन साइट"

" एआईसी102 बिहाइंड बी747 ऑन शॉर्ट फाइनल लाइन अप बिहाइंड "

नोट: - इसका तात्पर्य सशर्त निकासी के कारण विमान या वाहन की पहचान करने के लिए सशर्त मंजूरी प्राप्त करने वाले विमान की आवश्यकता है।

12.14.3 यदि किसी विमान के स्तर को मानक दबाव 1013.2 एचपीए के संबंध में सूचित किया जाता है, तो "उड़ान स्तर" शब्द स्तर के आंकड़ों से पहले होना चाहिए। यदि क्यूएनएच/क्यूएफई के संबंध में विमान के स्तर की सूचना दी जाती है, तो आंकड़े के बाद "फीट" शब्द उपयुक्त होना चाहिए। नोट: जब हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों के बीच संचार किया जाता है, तो ऐसे संचार के लिए अंग्रेजी भाषा का उपयोग किया जाएगा।

12.15 पदावलियाँ

परिस्थितियाँ	पदावलियाँ
<b>सामान्य</b>	
12.15.1.1 स्तरों का विवरण (बाद में "(स्तर)" के रूप में संदर्भित)	ए) उड़ान स्तर (संख्या); या बी) (संख्या) फीट
12.15.1.2 स्तर परिवर्तन, रिपोर्ट और दरें	क) चढ़ो (या उतरो); आवश्यकतानुसार पालन किया; i) से (स्तर) ii) ब्लॉक (लेवल) से (लेवल) तक और मेंटेन करना iii) पहुंचने के लिए (स्तर) से (या द्वारा) (समय या महत्वपूर्ण बिंदु); iv) रिपोर्ट छोड़ने (या पहुंचने, या पासिंग) (स्तर) v) से (संख्या) फीट प्रति मिनट [या अधिक (या कम)];
..... निर्देश है कि परिभाषित ऊर्ध्वाधर सीमा के भीतर एक स्तर पर चढ़ना (या उतरना) शुरू करना है	ख) कम से कम (संख्या) फीट ऊपर (या नीचे) (विमान कॉल साइन) बनाए रखें ग) अनुरोध स्तर (या उड़ान स्तर या ऊंचाई परिवर्तन से (यूनिट का नाम) [पर (समय या महत्वपूर्ण बिंदु)]। घ) स्टॉप क्लाइम्ब (या डिसेंट) (स्तर) पर; ङ) चढ़ना जारी रखें (या नीचे) से (स्तर) च) शीघ्र चढ़ाई (या उतरना) [जब तक पास (स्तर)] छ) जब तैयार चढ़ाई (या नीचे) के लिए (स्तर) ज) (समय या महत्वपूर्ण बिंदु) पर चढ़ने (या उतरने) की अपेक्षा करें *झ) अनुरोध उतरना (समय)
..... किसी विशिष्ट समय या स्थान पर कार्रवाई की आवश्यकता के लिए	ञ) तुरंत; ट) (महत्वपूर्ण बिंदु) पास करने के बाद ठ) पर (समय या महत्वपूर्ण बिंदु)
..... सुविधाजनक होने पर कार्रवाई की आवश्यकता है	ड) जब तैयार (निर्देश);
..... स्वयं के अलगाव और वीएमसी को बनाए रखते हुए एक विमान को चढ़ने या उतरने की आवश्यकता होती है	ढ) अपने अलगाव और वीएमसी [से (स्तर)] [(स्तर)तक] बनाए रखें ण) ऊपर (या नीचे, या तक) (स्तर) से अलग और वीएमसी बनाए रखें
..... जब इस बात का संदेह हो कि कोई विमान मंजूरी या निर्देश का पालन कर सकता है	त) यदि असमर्थ (वैकल्पिक निर्देश) और सलाह;
..... जब पायलट किसी मंजूरी या निर्देश का पालन करने में असमर्थ होता है	*थ) असमर्थ

<p>..... एसीएस रिज़ॉल्यूशन एडवाइजरी (पायलट और कंट्रोलर इंटरचेंज) के अनुपालन के लिए ऊर्ध्वाधर गति को संशोधित करने के बाद</p>	<p>*द) टीसीएस क्लाइंब (या डिसेंट) ध) अभिस्वीकृति</p>
<p>..... एसीएस के "संघर्ष से मुक्त" घोषित होने के बाद (पायलट और कंट्रोलर इंटरचेंज)</p>	<p>*ण) पर वापस लौटना (सौपी गई निकासी); प) अभिस्वीकृति (या वैकल्पिक निर्देश)</p>
<p>..... एसीएस समाधान परामर्शी की प्रतिक्रिया पूर्ण होने के बाद (पायलट और नियंत्रक इंटरचेंज)</p>	<p>*फ) टीसीएस क्लाइंब (या डिसेंट), पर वापस लौटना (निर्दिष्ट निकासी); ब) (अभिस्वीकृति) (या वैकल्पिक निर्देश);</p>
<p>..... एसीएस समाधान परामर्श (पायलट और कंट्रोलर इंटरचेंज) का जवाब देने के बाद निकासी पर लौटने के बाद</p>	<p>*भ) टीसीएस क्लाइंब (या डिसेंट); पूर्ण, सौपी गई निकासी) फिर से शुरू म) (अभिस्वीकृति) (या वैकल्पिक निर्देश);</p>
<p>..... जब एसीएस रिज़ॉल्यूशन एडवाइजरी (पायलट और कंट्रोलर इंटरचेंज) के कारण क्लीयरेंस का पालन करने में असमर्थ हों</p>	<p>*य) असमर्थ, टीसीएस समाधान सलाहकार; र) (अभिस्वीकृति)।</p>

<p><b>12.15.1.3 नियंत्रण का हस्तांतरण और/या</b></p> <p>नोट: - एक विमान से अनुरोध किया जा सकता है कि आवृत्ति पर "स्टैंड बाय" किया जाए जब यह इरादा हो कि एटीएस इकाई जल्द ही संचार शुरू करेगी और जब सूचना प्रसारित की जा रही हो तो आवृत्ति "मॉनीटर" करने के लिए अनुरोध किया जा सकता है।</p>	<p>क) संपर्क (यूनिट कॉल साइन) (आवृत्ति) [अभी]; ख) पर (या पर) (समय या स्थान) [या पासिंग/छोड़ने/पहुंचने पर] (स्तर) संपर्क (यूनिट कॉल साइन) (आवृत्ति); ग) यदि कोई संपर्क नहीं है (निर्देश); घ) (यूनिट कॉल साइन) के लिए स्टैंड बाय (आवृत्ति);</p> <p>*ड) परिवर्तन अनुरोध (आवृत्ति); च) आवृत्ति परिवर्तन स्वीकृत; छ) मॉनीटर (यूनिट कॉल साइन) (आवृत्ति); *ज) निगरानी (आवृत्ति); झ) जब तैयार संपर्क (यूनिट कॉल साइन) (आवृत्ति); ञ) इस आवृत्ति को बनाए रखें।</p>
<p><b>12.15.1.4 कॉल साइन में बदलाव</b></p> <p>..... एक विमान को उसके प्रकार के कॉल साइन को बदलने का निर्देश देने के लिए ..... किसी विमान को उड़ान योजना में दर्शाए गए कॉल साइन पर वापस लौटने की सलाह देना</p>	<p>क) अपने कॉल साइन को (नए कॉल साइन) में बदलें [जब तक कि आगे सलाह न दी जाए]; ख) फ्लाइट प्लान पर वापस लौटें कॉल साइन (कॉल साइन) [(महत्वपूर्ण बिंदु)] पर ।</p>

<p><b>12.15.1.5 यातायात की जानकारी</b>          ..... यातायात जानकारी पास करने के लिए          ..... टैफिक सूचना को स्वीकार करने के लिए</p>	<p>क) यातायात (सूचना);          ख) कोई रिपोर्टेड टैफिक नहीं          *ग) देख रहे हैं;          *घ) टैफिक इन साइट;          *ङ) नकारात्मक संपर्क [कारण];          च) अतिरिक्त] यातायात (दिशा) जाने वाला (विमान का प्रकार) (स्तर) अनुमानित (या अधिक) (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (समय)          छ) यातायात (वर्गीकरण) मानव रहित मुक्त गुब्बारे [या अनुमानित] (स्थान) पर (समय) रिपोर्ट किए गए (स्तर (ओं)) [या स्तर अज्ञात] चल रहे थे (दिशा) (अन्य प्रासंगिक जानकारी, यदि कोई हो)।</p>
<p><b>12.15.1.6 मौसम संबंधी स्थितियां</b>           ..... कई आरवीआर टिप्पणियों के लिए           ... किसी एक स्थिति पर आरवीआर जानकारी उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में यह जानकारी उचित क्रम में शामिल की जाएगी।</p>	<p>क) [सतह] हवा (संख्या) डिग्री (गति) (यूनिट);          ख) पवन (स्तर) (संख्या) डिग्री (संख्या) समुद्री मील;          नोट :- हवा को हमेशा औसत दिशा और गति और उसके किसी भी महत्वपूर्ण बदलाव के द्वारा व्यक्त किया जाता है।          ग) दृश्यता (दूरी) (यूनिट) [दिशा];          घ) रनवे विजुअल रेंज (या आरवीआर) [रनवे (संख्या)] (दूरी) (यूनिट);          ङ) रनवे विजुअल रेंज (या आरवीआर) रनवे (नंबर) उपलब्ध नहीं है (या रिपोर्ट नहीं किया गया है);          च) रनवे विजुअल रेंज (या आरवीआर) [रनवे (संख्या)] (पहली स्थिति) (दूरी) (यूनिट), (दूसरी स्थिति) (दूरी) (यूनिट), (तीसरी स्थिति) (दूरी) (यूनिट);          नोट 1: - मल्टीपल आरवीआर ऑब्जर्वेशन हमेशा क्रमशः टचडाउन जोन, मिडपॉइंट जोन और रोल-आउट/स्टॉप एंड जोन के प्रतिनिधि होते हैं।          नोट 2:- जहां तीन स्थानों के लिए रिपोर्ट दी गई है, इन स्थानों के संकेत को छोड़ दिया जा सकता है, बशर्ते कि रिपोर्ट टचडाउन जोन के क्रम में पारित की जाती है, इसके बाद मध्य बिंदु क्षेत्र और रोलआउट/स्टॉप एंड जोन रिपोर्ट के साथ समाप्त होता है।          छ) रनवे विजुअल रेंज (या आरवीआर) [रनवे (संख्या)] (पहली स्थिति) (दूरी) (यूनिट), (दूसरी स्थिति) उपलब्ध नहीं है, (तीसरी स्थिति) (दूरी) (यूनिट);          ज) वर्तमान मौसम (विवरण);          झ) बादल (मात्रा, [(प्रकार)] और आधार की ऊंचाई) (इकाई) (या स्काई क्लियर)          ञ) कावोक;          नोट:- कावोक का उच्चारण काव-ओ-की है।          ट) तापमान [ऋण] (संख्या) (और/या ओस बिंदु [ऋण] (संख्या));          ठ) क्यूएनएच (संख्या) [(यूनिट)];</p>

	<p>ड) क्यूएफई (संख्या) [यूनिट];          ढ) (विमान प्रकार) रिपोर्टेड (विवरण) आइसिंग (या अशांति) [बादल में] (क्षेत्र) (समय)          ण) रिपोर्ट उड़ान की स्थिति।</p>
<p><b>12.15.1.7 स्थिति रिपोर्टिंग</b>          ... एक विशिष्ट स्थिति तक स्थिति रिपोर्ट को छोड़ने के लिए</p>	<p>क) अगली रिपोर्ट (महत्वपूर्ण बिंदु) पर          ख) स्थिति रिपोर्ट हटाएँ [जब तक (निर्दिष्ट करें)];          ग) स्थिति रिपोर्टिंग फिर से शुरू करें।</p>
<p><b>12.15.1.8 अतिरिक्त रिपोर्ट</b>          ... किसी निर्दिष्ट स्थान या दूरी पर रिपोर्ट का अनुरोध करने के लिए          ...वर्तमान स्थिति की रिपोर्ट का अनुरोध करने के लिए</p>	<p>क) रिपोर्ट पासिंग (महत्वपूर्ण बिंदु)          ख) रिपोर्ट (दूरी) से (डीएमई स्टेशन का नाम) डीएमई;          ग) रिपोर्ट पासिंग (तीन अंक) रेडियल (वीओआर का नाम) वीओआर;          घ) रिपोर्ट दूरी (महत्वपूर्ण बिंदु);          ड) डीएमई से दूरी (डीएमई स्टेशन का नाम) से रिपोर्ट करें।</p>
<p><b>12.15.1.9 हवाईअड्डे की जानकारी</b></p>	<p>क) [(स्थान)] रनवे सतह की स्थिति रनवे (संख्या) (स्थिति);          ख) [(स्थान)] रनवे सतह की स्थिति रनवे (संख्या) वर्तमान नहीं;          ग) अवतरण सतह (स्थिति);          घ) सावधान निर्माण कार्य (स्थान);          ड) सावधान (कारण निर्दिष्ट करें) रनवे के दाएं (या बाएं), (या दोनों तरफ) [संख्या];          च) सावधान कार्य प्रगति पर (या बाधा) (स्थिति और कोई आवश्यक सलाह);          छ) रनवे रिपोर्ट पर (अवलोकन समय) रनवे (संख्या) (प्रक्षेपक का प्रकार) ऊपर तक (जमा की गहराई) मिलीमीटर। ब्रेकिंग एक्शन अच्छा (या मध्यम से अच्छा, या मध्यम, या मध्यम से खराब, या खराब या अवास्तविक) [और/या ब्रेकिंग गुणांक (उपकरण और संख्या);          ज) (विमान प्रकार) द्वारा रिपोर्ट की गई ब्रेकिंग कार्रवाई (समय) अच्छी (या मध्यम या खराब);          झ) ब्रेकिंग एक्शन [(लोकेशन)] (मापने वाले उपकरण), रनवे (नंबर), तापमान [माइनस] (संख्या), (पढ़ना) (समय) था;          ञ) रनवे (या टैक्सीवे) (संख्या) गीला [या नम, पानी के पैच, बाढ़ (गहराई), या बर्फ हटा दिया गया (लंबाई और चौड़ाई लागू होने के रूप में), या उपचारित, या सूखे बर्फ के पैच के साथ कवर किया गया (या गीला बर्फ, या कॉम्पैक्टेड स्नो, या स्लश, या फ्रोजन स्लश, या आइस, या आइस अंडरनेथ, या आइस एंड स्नो, या स्नोड्रिफ्स, या फ्रोजन रूट्स एंड रिज);          ट) टॉवर अवलोकन (मौसम की जानकारी);          ठ) पायलट रिपोर्ट (मौसम की जानकारी)।</p>

<p><b>12.15.1.10 विजुअल और नॉन विजुअल एड्स की प्रचालन स्थिति।</b></p>	<p>क) (दृश्य या गैर-दृश्य सहायता निर्दिष्ट करें) रनवे (संख्या) (कमी का विवरण);                  ख) (प्रकार) प्रकाश व्यवस्था (अप्रयोज्यता);                  ग) आईएलएस श्रेणी (श्रेणी) (सेवाक्षमता स्थिति);                  घ) टैक्सीवे प्रकाश व्यवस्था (कमी का विवरण);                  ङ) (दृश्य एप्रोच ढलान संकेतक का प्रकार) रनवे (संख्या) (कमी का विवरण);</p>
-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>12.15.2 क्षेत्र नियंत्रण सेवाएं</b></p>	
<p><b>12.15.2.1 क्लीयरेंस जारी करना</b></p>	<p>क) (यूनिट का नाम) क्लियर्स (एयरक्राफ्ट कॉल साइन);                  ख) (एयरक्राफ्ट कॉल साइन) को क्लियर किया गया;                  ग) जारी (संशोधित निकासी विवरण) [बाकी निकासी अपरिवर्तित];                  घ) पुनः प्राप्त (संशोधित मार्ग भाग) से (मूल मार्ग का महत्वपूर्ण बिंदु) [बाकी निकासी अपरिवर्तित];                  ङ) नियंत्रित हवाई क्षेत्र (या नियंत्रण क्षेत्र) में प्रवेश करें [वाया (महत्वपूर्ण बिंदु या मार्ग)] पर (स्तर) [पर (समय)];                  च) नियंत्रित हवाई क्षेत्र (या नियंत्रण क्षेत्र) [वाया (महत्वपूर्ण बिंदु या मार्ग)] को (स्तर) (या चढ़ाई, या अवरोही) पर छोड़ दें;                  छ) शामिल हों (निर्दिष्ट करें) (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (स्तर) [पर (समय)]।</p>
<p><b>12.15.2.2 मार्ग और निकासी सीमा का संकेत</b></p>	<p>क) से (स्थान) तक (स्थान)                  ख) से (स्थान)                  आवश्यक रूप से अनुसरण किया जाए:                  I) सीधा                  II) के माध्यम से (मार्ग और/या महत्वपूर्ण बिंदु);                  III) उड़ान नियोजित मार्ग के माध्यम से;                  IV) के माध्यम से (दूरी डीएमई एआरसी(दिशा) के (डीएमई स्टेशन का नाम)                  ग) (मार्ग) कारण उपलब्ध नहीं है (कारण) वैकल्पिक (को) है / हैं (मार्ग) सलाह।</p>
<p><b>12.15.2.3 निर्दिष्ट स्तरों का मेटैन</b></p>	<p>क) मेटैन (स्तर) [से (महत्वपूर्ण बिंदु)];                  ख) पास होने तक (स्तर) ) मेटैन रखें (महत्वपूर्ण बिंदु);                  ग) पास होने के बाद (महत्वपूर्ण बिंदु) तक (मिनट) तक मेटैन रखना (लेवल);                  घ) मेटैन (स्तर) जब तक (समय);                  ङ) मेटैन (स्तर) जब तक (इकाई का नाम) द्वारा सलाह नहीं दी जाती है;                  च) आगे की सलाह दिए जाने तक (स्तर) ) मेटैन रखना;                  छ) नियंत्रित हवाई क्षेत्र में रहते हुए (स्तर) मेटैन रखना;                  ज) ब्लॉक (लेवल) से (लेवल) मेटैन करें</p>

	नोट:- किसी विमान को स्तर बदलने का निर्देश देते समय "डिसेंड" या "क्लाइंब" के बदले " मैटैन " शब्द का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।
<b>12.15.2.4 क्लसिंग स्तरों की विशिष्टता</b>	क) क्रॉस (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (या ऊपर, या नीचे) (स्तर); ख) क्रॉस (महत्वपूर्ण बिंदु) (समय) या बाद में (या पहले) (स्तर) पर; ग) क्लूज चढ़ाई (स्तर) (या ऊपर (स्तर)); घ) क्रॉस (संख्या) डीएमई [(दिशा)] (डीएमई स्टेशन का नाम) पर (या ऊपर, या नीचे) (स्तर)
<b>12.15.2.5 आपातकालीन अवतरण</b>	*क) आपातकालीन अवतरण (इरादे); ख) (महत्वपूर्ण बिंदु या स्थान) (या पर) के आसपास के सभी विमानों पर ध्यान दें आपातकालीन स्थिति (स्तर) से प्रगति में है (विशिष्ट निर्देशों, निकासी, यातायात सूचना आदि द्वारा आवश्यक के रूप में पालन किया जाता है।
<b>12.15.2.6 यदि अनुरोध पर तुरंत निकासी जारी नहीं की जा सकती है</b>	अपेक्षा निकासी (या निकासी का प्रकार) (समय) पर।
<b>12.15.2.7 पृथक्करण निर्देश</b>	क) क्रॉस (महत्वपूर्ण बिंदु) (समय) पर [या बाद में (या पहले)] ख) सलाह अगर पार करने में सक्षम (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (समय या स्तर); ग) मैक (संख्या) बनाए रखें [या अधिक (या कम)] [जब तक (महत्वपूर्ण बिंदु)] घ) मैक (संख्या) से अधिक न हो
<b>12.15.2.8 क्लियर किए गए रूट के समानांतर ट्रैक (ऑफ सेट) उड़ाने से जुड़े निर्देश।</b>	क) सलाह दें कि सेट के समानांतर आगे बढ़ने में सक्षम हैं ख) सेट से आगे बढ़ें (दूरी) दाएं/बाएं (मार्ग) (ट्रैक) [सेंट्रल लाइन] [पर (महत्वपूर्ण बिंदु या समय)] [जब तक (महत्वपूर्ण बिंदु या समय)] [जब तक (महत्वपूर्ण बिंदु या समय)] ग) ऑफसेट रद्द करें (उड़ान मार्ग या अन्य जानकारी को फिर से शामिल करने का निर्देश)
<b>12.15.3 एप्रोच नियंत्रण सेवाएं</b>	
<b>12.15.3.1 प्रस्थान निर्देश</b>	क) [प्रस्थान के बाद] दाएं मुड़ें (या बाएं) हेडिंग (तीन अंक) (या रनवे हेडिंग जारी रखें) (या विस्तारित केंद्र लाइन ट्रैक करें) (स्तर या संकेत बिंदु) (अन्य निर्देश जैसे आवश्यक हो) ख) पहुंचने के बाद (या पासिंग) (स्तर या महत्वपूर्ण बिंदु) (निर्देश) ग) दाएं मुड़ें (या बाएं) हेडिंग (तीन अंक) से (लेवल) [ट्र इंटरसेप्ट (ट्रैक, रूट, एयरवे आदि)] घ) (मानक प्रस्थान नाम और संख्या) प्रस्थान

	<p>ड) ट्रैक (तीन अंक) डिग्री [चुंबकीय (या सही)] से (या से) (महत्वपूर्ण बिंदु) तक (समय, या पहुंच (फिक्स या महत्वपूर्ण बिंदु या स्तर)) [कोर्स पर आगे बढ़ने से पहले];  च) (पदनाम) के माध्यम से क्लीयर्ड।</p>
<p><b>12.15.3.2 एप्रोच निर्देश</b></p>	<p>क) (पदनाम) के माध्यम से स्वीकृत (या आगे बढ़ना)  ख) (पदनाम) के माध्यम से (निकासी सीमा) के लिए मंजूरी दे दी;  ग) के माध्यम से मंजूरी (या आगे बढ़ें) (अनुसरण किए जाने वाले मार्ग का विवरण);  घ) क्लियर किया गया (एप्रोच का प्रकार) एप्रोच [रनवे (संख्या)];  ड) क्लियर किया गया (एप का प्रकार) रनवे (नंबर) रनवे (नंबर) के चक्कर लगाने के बाद;  च) स्वीकृत एप्रोच रनवे (संख्या);  छ) प्रारंभ एप्रोच (समय);  ज*) अनुरोध सीधे-में ((एप्रोच का प्रकार) एप्रोच [रनवे (संख्या)];  झ) स्ट्रेट-इन क्लियर किया [(एप्रोच का प्रकार)] एप्रोच [रनवे (नंबर)];  ञ) रिपोर्ट विजुअल;  ट) रिपोर्ट रनवे [लाइट] दृष्टि में;  ठ*) दृश्य एप्रोच का अनुरोध करें;  ड) स्पष्ट दृश्य एप्रोच रनवे (संख्या);  ढ) रिपोर्ट (महत्वपूर्ण बिंदु); [आउटबाउंड, या इनबाउंड];  ण) प्रक्रिया शुरू होने की सूचना दें  *त) वीएमसी अवतरण का अनुरोध करें;  थ) खुद को अलग रखना;  द) वीएमसी बनाए रखें;  ध) क्या आप (नाम) एप्रोच प्रक्रिया से परिचित हैं;  *न) अनुरोध (एप्रोच का प्रकार) एप्रोच [रनवे (संख्या)];  *प) अनुरोध (आरएनएवी प्लेन लैंग्वेज डेजिग्रेटर);  फ) क्लियर किया गया (आरएनएवी प्लेन लैंग्वेज डेजिग्रेटर)।</p>
<p><b>12.15.3.3 क्लियरंस को रोकना</b>  ... विजुअल  ... एक सुविधा या फिक्स पर प्रकाशित होल्लिंग प्रक्रिया</p>	<p>क) विजुअल [ओवर] (स्थिति) पकड़ो, (या दो प्रमुख स्थलों के बीच);  ख) क्लियर किया गया (या आगे बढ़ा) (महत्वपूर्ण बिंदु, सुविधा का नाम या फिक्स) [मैटैन (या चढ़ाई या उतरना) (स्तर)] [दिशा] को प्रकाशित उम्मीद के अनुसार एप्रोच निकासी (या आगे की निकासी) पर (समय) अतिरिक्त निर्देश यदि आवश्यक हो);</p>

<p>... जब विस्तृत होल्डिंग क्लियरेंस की आवश्यकता हो</p>	<p>ग*) अनुरोध होल्डिंग निर्देश;</p> <p>घ) क्लियर (या आगे बढ़ना) टू (महत्वपूर्ण बिंदु, सुविधा या फिक्स का नाम) [मैटैन (या चढ़ना या उतरना) (स्तर)] होल्ड [दिशा] इनबाउंड ट्रेक (तीन अंक) डिग्री दाएं (या बाएं) हैंड पैटर्न आउटबाउंड समय (संख्या) मिनट (या मिनट) एप्रोच निकासी की अपेक्षा करें (या आगे की मंजूरी) पर (समय) (अतिरिक्त निर्देश यदि आवश्यक हो)</p> <p>ड) (दूरी) पर (नाम) वीओआर के रेडियल (तीन अंक) के लिए क्लियर किया गया डीएमई फिक्स [मैटैन (या क्लाइम्ब या डिसेन्ट) (स्तर)] होल्ड [दिशाएं] इनबाउंड ट्रेक (तीन अंक) डिग्री दाएं (या बाएं) हैंड पैटर्न आउटबाउंड टाइम (संख्या) मिनट (या मिनट) एप्रोच क्लियरेंस (या अन्य क्लियरेंस) की अपेक्षा करें ) पर (समय) (यदि आवश्यक हो तो अतिरिक्त निर्देश)</p> <p>च) (दूरी) पर (नाम) वीओआर के रेडियल (तीन अंक) के लिए क्लियर किया गया डीएमई फिक्स [मैटैन (या क्लाइम्ब या डिसेन्ट) (स्तर)] (दूरी) और (दूरी) के बीच में होल्ड डीएमई इनबाउंड ट्रेक (तीन अंक) डिग्री दाएं (या बाएं) हाथ पैटर्न उम्मीद एप्रोच निकासी (या आगे निकासी) पर (समय) (अतिरिक्त निर्देश यदि आवश्यक हो)</p>
<p>12.15.3.4 अपेक्षित एप्रोच समय</p>	<p>क) कोई विलम्ब अपेक्षित नहीं;</p> <p>ख) अपेक्षित एप्रोच समय (समय);</p> <p>ग) संशोधित अपेक्षित एप्रोच समय (समय);</p> <p>घ) विलंब निर्धारित नहीं (कारण)।</p>

<p>12.15.4 हवाईअड्डे पर और उसके आस-पास उपयोग के लिए वाक्यांश</p>	
<p>12.15.4.1 विमान की पहचान</p>	<p>लैंडिंग लाइट दिखाएं</p>
<p>12.15.4.2 दृश्य माध्यमों से अभिस्वीकृति</p>	<p>क) एलेरॉन्स (या रडर) को हिला कर अभिस्वीकृति;</p> <p>ख) रॉकिंग विंग्स द्वारा अभिस्वीकृति;</p> <p>ग) लैंडिंग लाइटों को फ्लैश कर अभिस्वीकृति</p>
<p>12.15.4.3 प्रक्रिया शुरू करना</p> <p>... इंजन शुरू करने की अनुमति का अनुरोध करने के लिए</p> <p>... एटीसी जवाब देता है</p>	<p>*क) [विमान स्थान] स्टार्ट अप का अनुरोध;</p> <p>*ख) [विमान स्थान] स्टार्ट अप का अनुरोध, सूचना (एटीआईएस पहचान);</p> <p>ख) स्टार्ट अप स्वीकृत;</p> <p>ग) स्टार्ट अप (समय);</p> <p>घ) अपेक्षित स्टार्ट अप (समय)</p> <p>ड) स्वयं के विवेक पर स्टार्ट अप;</p> <p>च) अपेक्षित प्रस्थान (समय) अपने विवेक पर शुरू करें।</p>

<p><b>12.15.4.4 पुश-बैक प्रक्रियाएं</b>  नोट: - जब स्थानीय प्रक्रियाएं निर्धारित हों, तो पुशबैक के लिए नियंत्रण टावर से प्राधिकरण प्राप्त किया जाना चाहिए।  ... विमान/एटीसी</p>	<p>*क) [विमान स्थान] पुशबैक का अनुरोध करें;  ख) पुशबैक स्वीकृत;  क) स्टैंड बाय;  ख) अपने विवेक पर पुशबैक;  ग) अपेक्षित (संख्या) मिनट विलंब (कारण);</p>
<p><b>12.15.4.5 टोविंग प्रक्रिया</b>  ... एटीसी की प्रतिक्रिया</p>	<p>*क) अनुरोध करने के लिए [कंपनी का नाम] (विमान का प्रकार) से (स्थान) से (स्थान);  ख) के माध्यम से अनुमोदित टो (निर्दिष्ट रूटिंग का पालन किया जाना है);  ग) स्थिति होल्ड;  घ) स्टैंड बाय</p>
<p><b>12.15.4.6 प्रस्थान के समय की जांच और/या हवाई अड्डा डेटा का अनुरोध करने के लिए</b>  ... जब कोई एटीआईएस प्रसारण उपलब्ध नहीं है</p>	<p>*क) अनुरोध समय जांच;  ख) समय (समय);  *ग) अनुरोध प्रस्थान जानकारी;  घ) रनवे (संख्या), पवन (दिशा और गति), (यूनिट) क्यूएनएच (या क्यूएफई) (संख्या) [(यूनिट)] तापमान (माइनस) (संख्या), [दृश्यता (दूरी) (यूनिट) (या रनवे विजुअल रेंज (या आरवीआर) दूरी) (यूनिट)] [समय (समय)];  नोट: - यदि एकाधिक दृश्यता और आरवीआर अवलोकन उपलब्ध हैं, जो रोल आउट/स्टॉप एंड ज़ोन का प्रतिनिधित्व करते हैं, उन्हें उड़ान भरने के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।</p>
<p><b>12.15.4.7 टैक्सी प्रक्रियाएं</b>  ... प्रस्थान के लिए  जहां विस्तृत टैक्सी निर्देश आवश्यक हैं</p>	<p>क) (विमान प्रकार) [वेक टर्बुलेंस श्रेणी यदि "हेवी"] [विमान स्थान] अनुरोध टैक्सी [इरादे];  * ख) [विमान प्रकार] [वेक टर्बुलेंस श्रेणी यदि "हेवी"] [विमान स्थान] (उड़ान नियम) से (गंतव्य का हवाई अड्डा) अनुरोध टैक्सी [इरादे];  ग) होल्लिंग स्थिति के लिए टैक्सी [संख्या] [रनवे (संख्या)] [समय (समय)];  *घ) (विमान का प्रकार)[वेक टर्बुलेंस श्रेणी यदि "हेवी" है] विस्तृत टैक्सी निर्देशों का अनुरोध;  ड) होल्लिंग पोजीशन के लिए टैक्सी [संख्या] (रनवे (संख्या)) के माध्यम से (विशिष्ट मार्ग का पालन किया जाना है) समय (समय)] [रनवे (संख्या) के नजदीक रखे];</p>

<p>...जहां एटीआईएस जैसे वैकल्पिक स्रोत से हवाई अड्डे की जानकारी उपलब्ध नहीं है</p> <p>...हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए</p> <p>.....अवतरण के बाद</p> <p>..... सामान्य</p>	<p>च) धारण करने की स्थिति के लिए टैक्सी [संख्या] (तत्पश्चात् लागू हवाई अड्डे की जानकारी) [समय (समय)];</p> <p>छ) पहले (या दूसरा) बाएं (या दाएं) लें (या मुड़ें);</p> <p>ज) टैक्सी के माध्यम से (टैक्सीवे की पहचान);</p> <p>झ) रनवे के माध्यम से टैक्सी (संख्या);</p> <p>ञ) टैक्सी से टर्मिनल (या अन्य स्थान, उदाहरण के लिए सामान्य विमानन क्षेत्र) [स्टैंड (संख्या)];</p> <p>ट*)हवाई-टैक्सिंग का अनुरोध(या के माध्यम से) (उपयुक्त स्थान या रूटिंग के रूप में);</p> <p>ठ) एयर-टैक्सी (या के माध्यम से) (स्थान या मार्ग के रूप में उपयुक्त) सावधान (धूल, उड़ने वाली बर्फ, ढीले मलबे, हल्के विमान, कर्मियों, आदि);</p> <p>ड) एयर टैक्सी के माध्यम से (प्रचालक, अनुरोध के अनुसार, या निर्दिष्ट मार्ग) (स्थान, हेलीपोर्ट, प्रचालन या संचलन क्षेत्र, सक्रिय या निष्क्रिय रनवे)। (विमान या वाहन या कर्मियों) से बचें;</p> <p>*ढ) बैकट्रैक का अनुरोध;</p> <p>ण) बैकट्रैक स्वीकृत;</p> <p>त) बैकट्रैक रनवे (संख्या);</p> <p>*थ) [विमान स्थान] अनुरोध टैक्सी के लिए (हवाई अड्डे पर गंतव्य);</p> <p>द) टैक्सी सीधे आगे;</p> <p>ध) सावधानी के साथ टैक्सी;</p> <p>न) रास्ता दें (विवरण और अन्य विमानों की स्थिति);</p> <p>*प) रास्ता देना (यातायात);</p> <p>*फ) दृष्टि में यातायात (या विमान का प्रकार);</p> <p>ब) होल्डिंग बे में टैक्सी;</p> <p>भ) अनुसरण करें (अन्य विमान या वाहन का विवरण);</p> <p>म) खाली रनवे</p> <p>य *) रनवे खाली;</p> <p>*र) शीघ्र टैक्सी (कारण);</p> <p>ल) शीघ्र;</p> <p>*व) [चितावनी] टैक्सी धीमी (कारण);</p> <p>श) धीमा करना।</p>
<p><b>12.15.4.8 होल्डिंग</b></p>	<p>क) #होल्ड (दिशा) की (स्थिति, रनवे संख्या, आदि);</p> <p>ख) #होल्ड पोजीशन;</p> <p>ग) #(स्थिति) से होल्ड (दूरी);</p> <p>घ) #होल्ड शॉर्ट (पोजीशन);</p> <p>*ड) होल्डिंग;</p> <p>*च) होल्डिंग शॉर्ट।</p> <p># विशिष्ट अभिस्वीकृति की आवश्यकता है</p>
<p><b>12.15.4.9 रनवे पार करने के लिए</b></p>	<p>*क) अनुरोध क्रॉस रनवे (संख्या)</p> <p>नोट: - यदि कंट्रोल टॉवर क्रॉसिंग एयरक्राफ्ट (जैसे रात, कम दृश्यता, आदि) को देखने में असमर्थ है, तो निर्देश</p>

<p>नोट: अनुरोध किए जाने पर, विमान के रनवे से खाली होने पर पायलट "रनवे खाली" होने की सूचना देगा।</p>	<p>के साथ हमेशा यह अनुरोध करना चाहिए कि जब विमान खाली हो जाए और रनवे से चला जाए।                  ख) क्रॉस रनवे (संख्या) [रिपोर्ट खाली];                  ग) शीघ्र क्रॉसिंग रनवे (संख्या) यातायात (विमान प्रकार) (दूरी) मील अंतिम;                  घ) धारण करने की स्थिति के लिए टैक्सी [संख्या] रनवे (संख्या) के माध्यम से (विशिष्ट मार्ग का पालन किया जाना है), [रनवे (संख्या) के नजदीक] या [क्रॉस रनवे (संख्या)]।                  *ड) रनवे खाली</p>
<p><b>12.15.4.10 उड़ान भरने की तैयारी</b></p> <p>...अगर टेक-ऑफ क्लीयरेंस जारी करने में असमर्थ हैं                  ...रनवे में प्रवेश के लिए मंजूरी और उड़ान भरने की मंजूरी का इंतजार</p> <p>...सशर्त निकासी</p> <p>...सशर्त मंजूरी की अभिस्वीकृति।                  ...सशर्त मंजूरी के रीड-बैक की पुष्टि या अन्यथा</p>	<p>क) जारी करने में असमर्थ (डेजिग्रेटर) प्रस्थान (कारण);                  ख) [प्रस्थान के लिए] तैयार होने पर रिपोर्ट करें;                  ग) क्या आप [प्रस्थान के लिए] तैयार हैं?;                  घ) क्या आप तत्काल प्रस्थान के लिए तैयार हैं ?;                  *ड) तैयार;                  च) प्रतीक्षा करें [कारण];                  छ) लाइन अप [और प्रतीक्षा];                  #ज) लाइन अप रनवे (संख्या);                  # जब कई रनवे प्रचालन के दौरान भ्रम की संभावना हो झ) लाइन अप। तत्काल प्रस्थान के लिए तैयार रहें;                  ज) (शर्त) लाइन अप;                  नोट: सशर्त मंजूरी के उपयोग से संबंधित प्रावधान धारा 12.16 में निहित हैं।                  *ट) (शर्त) लाइनिंग अप;                  ठ) [वह] सही (या मैं फिर से कहता हूं ... (जैसा उपयुक्त हो)।</p>
<p><b>12.15.4.11 टेक-ऑफ क्लीयरेंस</b></p> <p>...जब एक से अधिक रनवे उपयोग में हों</p> <p>...जब टेक-ऑफ क्लीयरेंस का अनुपालन नहीं किया गया हो</p> <p>... टेक-ऑफ क्लीयरेंस रद्द करने के लिए</p> <p>... किसी विमान के टेक-ऑफ रोल शुरू करने के बाद टेक-ऑफ को रोकने के लिए</p> <p>...हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए</p>	<p>क) टेक-ऑफ [रिपोर्ट एयरबोर्न] के लिए मंजूरी;                  ख) टेक-ऑफ के लिए रनवे (संख्या) को मंजूरी दी गई;                  ग) तुरंत उड़ान भरें या रनवे खाली करें [(निर्देश)];                  घ) तुरंत उड़ान भरें या रनवे के नजदीक रहें;                  ड) स्थिति संभालें, टेक ऑफ रद्द करें मैं फिर से कहता हूं टेक ऑफ रद्द करें (कारण);                  *च) होल्डिंग;                  छ) तुरंत रुकें (विमान कॉल साइन दोहराएं) तुरंत रोकें (कारण);                  *ज) रोकना;                  झ) टेक-ऑफ [स्थान से] (वर्तमान स्थिति, टैक्सीवे, अंतिम एप्रोच और टेकऑफ क्षेत्र, रनवे और संख्या) के लिए मंजूरी दे दी गई है;                  * ज) अनुरोध प्रस्थान निर्देश;                  ट) प्रस्थान के बाद दाएं मुड़ें (या बाएं या चढ़ें) (निर्देश जैसा उपयुक्त हो)।</p>

<p>12.15.4.12 उड़ान भरने के बाद मुड़ें या चढ़ाई के निर्देश</p> <p>... हवाई समय का अनुरोध करने के लिए</p> <p>... हेडिंग का पालन किया जाना है</p> <p>... जब एक विशिष्ट ट्रैक का पालन किया जाना है</p>	<p>*क) दाएं (या बाएं) मुड़ने का अनुरोध करें;</p> <p>ख) दायां (या बाएं) मुड़ना स्वीकृत;</p> <p>ग) बाद में दाएँ (या बाएँ) मुड़ने के लिए सलाह देंगे;</p> <p>घ) रिपोर्ट एयरबोर्न;</p> <p>ङ) एयरबोर्न (समय)</p> <p>च) पास होने के बाद (स्तर) (निर्देश);</p> <p>छ) रनवे हेडिंग जारी रखें (निर्देश);</p> <p>ज) विस्तारित सेंटरलाइन ट्रैक करें (निर्देश)</p> <p>झ) सीधे आगे क्लाइम्ब करें (निर्देश)।</p>
<p>12.15.4.13 एक हवाई अड्डा यातायात सर्किट में प्रवेश करना</p> <p>... जब दाहिने हाथ का ट्रैफिक सर्किट उपयोग में हो</p> <p>... जब एटीआईएस की जानकारी उपलब्ध हो</p>	<p>*क) [विमान प्रकार](स्थिति) (स्तर) लैंडिंग के लिए;</p> <p>ख) जॉइन (सर्किट में स्थिति) (सर्किट की दिशा) (रनवे नंबर) [सतह] हवा (दिशा और गति) (यूनिट) [तापमान [माइनस] (संख्या)] क्यूएनएच (या क्यूएफई) (संख्या) [(यूनिट) [यातायात (विवरण)]:</p> <p>ग) स्ट्रेट-इन एप्रोच बनाएँ, रनवे (संख्या) [सतह] हवा (दिशा और गति) (यूनिट) [तापमान] [माइनस] (संख्या) क्यूएनएच (या क्यूएफई) (संख्या) (यूनिट) [यातायात (विवरण)];</p> <p>घ) दाहिने हाथ से जॉइन करें (सर्किट में स्थिति) (रनवे संख्या) [सतह] हवा (दिशा और गति) (यूनिट) [तापमान [माइनस] (संख्या) क्यूएनएच (या क्यूएफई) (संख्या) (यूनिट) [ट्रैफिक (विवरण) ]];</p> <p>*ङ) (विमान प्रकार), (स्थिति) (स्तर) लैंडिंग के लिए सूचना (एटीआईएस पहचान);</p> <p>च) ज्वाइन (सर्किट में स्थिति) [रनवे (संख्या)] क्यूएनएच (या क्यूएफई) (संख्या) (यूनिट) [ट्रैफिक (विवरण)]।</p>
<p>12.15.4.14 सर्किट में</p>	<p>*क) (सर्किट में स्थिति, जैसे डाउनविंड / फाइनल);</p> <p>ख) संख्या ... पालन करें (विमान प्रकार और स्थिति) [अतिरिक्त निर्देश यदि आवश्यक हो]।</p>
<p>12.18.4.15 एप्रोच निर्देश</p>	<p>क) संक्षिप्त एप्रोच बनाएं।</p> <p>ख) लंबा एप्रोच बनाएं (या नीचे की ओर विस्तार करें);</p> <p>ग) रिपोर्ट बेस (या अंतिम, या लंबा अंतिम);</p> <p>घ) एप्रोच जारी रखें [संभावित उड़ान के लिए तैयार]।</p>
<p>12.15.4.16 लैंडिंग</p> <p>... एकाधिक रनवे प्रचालन</p> <p>... विशेष प्रचालन</p> <p>... एक सहमत न्यूनतम स्तर तक उतरते हुए, एक रनवे के साथ या समानांतर एक एप्रोच बनाने के लिए</p> <p>... जमीन पर व्यक्तियों द्वारा दृश्य निरीक्षण के उद्देश्य से नियंत्रण टॉवर या अन्य अवलोकन बिंदु से उड़ान</p>	<p>क) भूमि को मंजूरी;</p> <p>ख) रनवे (संख्या) लैंडिंग के लिए क्लियर किया गया;</p> <p>ग) क्लियर टच एंड गो;</p> <p>घ) पूर्ण तरीके से रुकें;</p> <p>*ङ) अनुरोध कम एप्रोच (कारण);</p> <p>च) क्लियर्ड लो एप्रोच [रनवे (संख्या)] [(यदि आवश्यक हो तो एल्टीट्यूड प्रतिबंध) (उड़ान निर्देश)];</p> <p>*छ) लो पास का अनुरोध करें (कारण);</p> <p>ज) लो पास क्लियर किया [रनवे (संख्या)] [(यदि</p>

<p>भरने के लिए। ...हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए</p>	<p>आवश्यक हो तो एल्टीट्यूड प्रतिबंध) (उड़ान निर्देश); झ*) स्ट्रेट-इन (या सर्कलिंग एप्रोच, बाएँ (या दाएँ) मुड़ें (स्थान)) का अनुरोध करें; ज) स्ट्रेट-इन (या चक्कर लगाते हुए, बाएँ (या दाएँ) मुड़ें (स्थान, रनवे, टैक्सीवे, अंतिम पहुंच और टेक-ऑफ क्षेत्र) [आगमन (या आगमन मार्ग) (संख्या, नाम, या कोड)]। [(सक्रिय रनवे, विस्तारित रनवे सेंटर लाइन, अन्य) के नजदीक रहें]। [ (दिशा या दूरी) से (रनवे, रनवे सेंटर लाइन, अन्य हेलीकॉप्टर या विमान) रहें]। [चेतावनी (बिजली की लाइनें, बिना लाइट वाली रुकावटें, वेक टर्बुलेंस, आदि)]। लैंडिंग के लिए मंजूरी ।</p>
<p>12.15.4.17 विलंबित विमान</p>	<p>क) हवाई अड्डे के चारों ओर घूमना; ख) कक्षा (दाएँ, या बाएँ) [वर्तमान स्थिति से]; ग) एक और सर्किट बनाएं।</p>
<p>12.15.4.18 मिस्ड अप्रोच</p>	<p>क) उड़ाना; *ख) चारों ओर घूम रहा है</p>
<p>12.15.4.19 विमान को सूचना जब पायलट ने लैंडिंग गियर के दृश्य निरीक्षण का अनुरोध किया  ... वेक टर्बुलेंस  ... एप्रन या टैक्सीवे पर जेट ब्लास्ट ... प्रोपेलर चालित विमान स्लिपस्ट्रीम</p>	<p>क) लैंडिंग गियर नीचे दिखाई देता है; ख) दायाँ (या बायाँ, या नोस) पहिया ऊपर (या नीचे) दिखाई देता है; ग) पहिए उभर आते हैं; घ) दायाँ (या बायाँ, या नोस) पहिया ऊपर (या नीचे) नहीं दिखता है; ङ) सावधान वेक टर्बुलेंस [आगमन (या प्रस्थान) से (विमान का प्रकार) [आवश्यकतानुसार अतिरिक्त जानकारी]; च) सावधान जेट विस्फोट; छ) सावधान स्लिपस्ट्रीम</p>
<p>12.15.4.20 लैंडिंग के बाद रनवे खाली करना और संचार  ...हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए</p>	<p>क) संपर्क ग्राउंड (आवृत्ति); ख) संपर्क ग्राउंड (आवृत्ति) को खाली करने पर; ग) शीघ्र खाली करना; घ) आपका स्टैंड (या गेट) (पदनाम); ङ) पहले (या दूसरा, या सुविधाजनक) बाएँ (या दाएँ) लें (या मुड़ें) और जमीन से संपर्क करें (आवृत्ति); च) हेलीकॉप्टर स्टैंड (या) हेलीकॉप्टर पार्किंग स्थिति (क्षेत्र) के लिए एयर-टैक्सी; छ) एयर-टैक्सी (या के माध्यम से) (स्थान या उपयुक्त के रूप में रूटिंग) [चेतावनी (धूल, उड़ती बर्फ, ढीला मलबा, हल्के विमान, कर्मियों, आदि)]; ज) एयर-टैक्सी के माध्यम से (प्रत्यक्ष, अनुरोध के अनुसार, या निर्दिष्ट मार्ग) (स्थान हेलीपोर्ट, ऑपरेटिंग या संचालन क्षेत्र, सक्रिय या निष्क्रिय रनवे)। (विमान या वाहन या कर्मियों) से बचें।</p>

<b>12.15.5 एटीएस इकाइयों के बीच समन्वय</b>	
12.15.5.1 अनुमान और संशोधन	क) अनुमान (उड़ान की दिशा) (विमान कॉल साइन) [स्क्रॉकिंग (एसएसआर कोड)] (प्रकार) अनुमानित (महत्वपूर्ण बिंदु)(समय) (स्तर) (या नीचे उतरते हुए (स्तर) से (स्तर)) [गति(फाइल टीएसएस)] (मार्ग) [(प्रस्थान का बिंदु) से (गंतव्य का बिंदु)] [आरवीएसएम स्थिति] टिप्पणियां];
... भेजने वाली इकाई ...इकाई का उत्तर प्राप्त करना (यदि उड़ान योजना विवरण उपलब्ध नहीं है) .... इकाई उत्तर प्राप्त करना (यदि उड़ान योजना विवरण उपलब्ध है) ..इकाई उत्तर भेज रहा है	ख) अनुमान (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (विमान कॉल साइन) ग) कोई विवरण नहीं;  (विमान प्रकार) (गंतव्य);  [स्क्रॉकिंग (एसएसआर कोड) [अनुमानित](महत्वपूर्ण बिंदु) (समय) पर (स्तर); नोट:- उड़ान योजना विवरण उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में प्राप्त करने वाला स्टेशन उत्तर देगा ख) कोई विवरण नहीं और प्रेषण स्टेशन क) के रूप में पूर्ण अनुमान पास करेगा। घ) अनुमानित मानव रहित मुक्त गुब्बारे (पहचान और वर्गीकरण) पर (स्थान) पर (समय) अनुमानित उड़ान स्तर (आंकड़ा या आंकड़े) [या उड़ान स्तर अज्ञात] चलती (दिशा) अनुमानित भू गति (आंकड़ा) (अन्य प्रासंगिक जानकारी, यदि कोई हो); ड) पुनरीक्षण (विमान कॉल साइन) (आवश्यकतानुसार विवरण)।
<b>12.15.5.2 नियंत्रण का हस्तांतरण</b>	क) अनुरोध जारी करना (विमान कॉल साइन); ख) (विमान कॉल साइन) जारी [समय (समय)] [शर्तें / प्रतिबंध]; ग) क्या (विमान कॉल साइन) जारी किया गया है [चढ़ने के लिए (या नीचे)]?; घ) (विमान कॉल साइन) जारी नहीं किया गया [जब तक (समय या महत्वपूर्ण बिंदु)]; ड) असमर्थ (विमान कॉल साइन) [यातायात है (विवरण)]।
<b>12.15.5.3 निकासी में परिवर्तन</b>	क) क्या हम (विमान कॉल साइन) की मंजूरी को (प्रस्तावित परिवर्तन का विवरण) में बदल सकते हैं; ख) (विमान कॉल साइन) के (क्लीयरेंस में बदलाव) के लिए सहमत; ग) असमर्थ (विमान कॉल साइन); ड) असमर्थ (वांछित मार्ग, स्तर, आदि। (विमान कॉल साइन) के लिए [देय (कारण)] (वैकल्पिक मंजूरी प्रस्तावित)।
<b>12.15.5.4 स्वीकृति अनुरोध</b>	क) अनुमोदन अनुरोध (विमान कॉल साइन) अनुमानित प्रस्थान से (महत्वपूर्ण बिंदु) पर (समय);

	ख) (विमान कॉल साइन) अनुरोध स्वीकृत [(प्रतिबंध यदि कोई हो)]; ग) (विमान कॉल साइन) असमर्थ (वैकल्पिक निर्देश)।
	घ) चार्ट और/या कंप्यूटर-आधारित दिक्कालन प्रणाली को प्रभावित करते हैं जो वैमानिकी सूचना विनियमन और नियंत्रण (एआईआरएएसी) प्रणाली द्वारा अधिसूचित होने के योग्य हैं। वैमानिक सूचना सेवाओं को कच्ची जानकारी/डेटा सबमिट करते समय जिम्मेदार हवाई यातायात सेवाओं द्वारा 14 दिनों के डाक समय के अलावा पूर्व निर्धारित, अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सहमत एआईआरएसी प्रभावी तिथियां देखी जाएंगी।
12.15.5.5 इनबाउंड रिलीज	इनबाउंड रिलीज (विमान कॉल साइन) [स्क्वॉकिंग (एसएसआर कोड)] (प्रकार) से (प्रस्थान बिंदु) पर जारी किया गया (महत्वपूर्ण बिंदु, या समय, या स्तर) पर जारी किया गया और अनुमान लगाया गया (निकासी सीमा ((समय) पर (स्तर) [ अपेक्षित एप्रोच समय या कोई विलंब अपेक्षित नहीं] संपर्क (समय) पर।
12.15.5.6 रडार हैंडओवर	रडार हैंडओवर (विमान कॉल साइन) [स्क्वॉकिंग (एसएसआर कोड)] स्थिति (विमान स्थिति (स्तर)।
12.15.5.7 निकासी का अभियान	क) शीघ्र निकासी (विमान कॉल साइन) (स्थान) से (समय) पर अपेक्षित प्रस्थान; ख) शीघ्र निकासी (विमान कॉल साइन) [अनुमानित] ओवर (स्थान) पर (समय) अनुरोध (स्तर या मार्ग, आदि)।

### 12.15.6 सीपीडीएलसी से संबंधित उपयोग की जाने वाली शब्दावली

12.15.6.1 सीपीडीएलसी की विफलता	[सभी स्टेशन] सीपीडीएलसी विफलता (निर्देश)
--------------------------------	------------------------------------------

### 12.16 रडार वाक्यांश

नोट: निम्नलिखित में विशेष रूप से लागू वाक्यांश शामिल हैं जब हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान में रडार का उपयोग किया जाता है। हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान में उपयोग के लिए ऊपर दिए गए अनुभागों में वर्णित पदावली भी उपयुक्त रूप से लागू होती है, जब रडार का उपयोग किया जाता है।

<b>12.16.1 सामान्य रडार पदावली</b>	
12.16.1.1 विमान की पहचान	क) रिपोर्ट हेडिंग [और उड़ान स्तर (या ऊंचाई)]; ख) पहचान के लिए बाएँ मुड़ें (या दाएँ) हेडिंग (तीन अंक); ग) पहचान और रिपोर्ट हेडिंग के लिए प्रेषण; घ) रडार संपर्क [स्थिति]; ङ) पहचान किया गया [स्थिति]; च) पहचाना नहीं गया [कारण], [फिर से शुरू (या जारी रखें) खुद का दिक्कालन]।
12.16.1.2 स्थिति की जानकारी	स्थिति (दूरी) (दिशा) (महत्व बिंदु) (या ओवर या अबीम (महत्व बिंदु))।

<p>12.16.1.3 वेक्टरिंग निर्देश</p>	<p>क) छोड़ो (महत्व बिंदु) हेडिंग (तीन अंक);  ख) हेडिंग जारी रखें (तीन अंक);  ग) वर्तमान हेडिंग जारी रखें;  घ) फ्लाई हेडिंग (तीन अंक);  ङ) बाएँ मुड़ें (या दाएँ) हेडिंग (तीन अंक) [कारण];  च) बाएँ मुड़ना (या दाएँ) (डिग्री की संख्या) डिग्री [कारण];  छ) स्टॉप टर्न हेडिंग (तीन अंक);  ज) फ्लाई हेडिंग (तीन अंक), जब सक्षम सीधे आगे बढ़ें (नाम) (संकेत बिंदु);  झ) हेडिंग अच्छा है।</p>
<p>12.16.1.4 रडार वेक्टरिंग की समाप्ति</p>	<p>क) खुद का दिक्कालन फिर से शुरू करें (विमान की स्थिति) (विशिष्ट निर्देश);  ख) अपना दिक्कालन फिर से शुरू करें [प्रत्यक्ष] (महत्वपूर्ण बिंदु) [चुंबकीय ट्रैक (तीन अंक) दूरी (संख्या) मील]।</p>
<p>12.16.1.5 मनुवर</p> <p>... (बोर्ड विमान पर अविश्वसनीय दिशात्मक उपकरणों के मामले में)  नोट :- जब रडार वेक्टरिंग या उपरोक्त मनुवर के लिए एक कारण निर्दिष्ट करना आवश्यक हो, तो निम्नलिखित पदावली का उपयोग किया जाना चाहिए:  क) उचित यातायात;  ख) रिक्त जगह के लिए;  ग) विलंब के लिए;  घ) डाउनविंड (या आधार, या अंतिम) के लिए।</p>	<p>क) तीन सौ साठ मोड़ बाएँ (या दाएँ) बनाएँ [कारण];  ख) ऑर्बिट बाएँ (या दाएँ) [कारण];  ग) सभी टर्न रेट वन करें (या रेट हाफ, या (नंबर) डिग्री प्रति सेकंड) "अभी" कमांड पर सभी टर्न को चालू और बंद करें;  घ) अभी बाएँ (या दाएँ) मुड़ें;  ङ) अब मुड़ना बंद करें।</p>
<p>12.16.1.6 गति नियंत्रण</p>	<p>क) रिपोर्ट गति;  *ख) गति (संख्या) नॉट्स;  ग) मेनटेन (संख्या) नॉट्स [या अधिक (या कम) [जब तक (महत्वपूर्ण बिंदु)];  घ) (संख्या) नॉट्स से अधिक नहीं;  ङ) वर्तमान गति बनाए रखें;  च) गति को (संख्या) नॉट्स [या अधिक (या कम)] तक बढ़ाएं;  छ) गति (संख्या) नॉट्स द्वारा वृद्धि (या कम);  ज) सामान्य गति फिर से शुरू करें;  झ) न्यूनतम पहुंच गति को कम करें;  ञ) न्यूनतम स्वच्छ गति को कम करें;  त) कोई एटीसी गति प्रतिबंध नहीं।</p>
<p>12.16.1.7 स्थिति रिपोर्टिंग</p> <p>... रडार नियंत्रण में होने पर स्थिति रिपोर्ट को छोड़ने के लिए</p>	<p>क) स्थिति रिपोर्ट छोड़ दें [जब तक (निर्दिष्ट करें)];  ख) अगली रिपोर्ट (महत्वपूर्ण बिंदु);  ग) केवल आवश्यक रिपोर्ट (महत्वपूर्ण बिंदु (ओं));  घ) स्थिति रिपोर्टिंग फिर से शुरू करें।</p>

<p><b>12.16.1.8 टैफिक की जानकारी और कार्रवाई से बचना</b></p> <p>... (यदि जानकारी हो)</p> <p>... कार्रवाई से बचने का अनुरोध करने के लिए</p> <p>... अनजान टैफिक से गुजरते समय</p> <p>... कार्रवाई से बचने के लिए</p>	<p>क) यातायात (संख्या) ओ'क्लॉक (दूरी) (उड़ान की दिशा) [कोई अन्य प्रासंगिक जानकारी];</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) अज्ञात;</li> <li>2) धीमी गति से चलना;</li> <li>3) तेजी से चल रहा है;</li> <li>4) समापन;</li> <li>5) विपरीत (या समान दिशा);</li> <li>6) ओवरटेक करना;</li> <li>7) बाएं से दाएं (या दाएं से बाएं) को पार करना;</li> <li>8) (विमान प्रकार);</li> <li>9) (स्तर);</li> <li>10) चढ़ना (या उतरना);</li> </ol> <p>*ख) वैक्टर का अनुरोध करें;</p> <p>ग) क्या आप वैक्टर चाहते हैं ?;</p> <p>घ) यातायात क्लियरेंस [उपयुक्त निर्देश];</p> <p>ङ) [अज्ञात] यातायात (घड़ी संदर्भ और दूरी के आधार पर) से बचने के लिए तुरंत बाएं (या दाएं) मुड़ें (तीन अंक);</p> <p>च) बाएं मुड़ें (या दाएं) (डिग्री की संख्या) डिग्री तुरंत [अज्ञात] यातायात से बचने के लिए (घड़ी संदर्भ और दूरी के आधार पर)।</p>
<p><b>12.16.1.9 संचार और संचार की हानि</b></p>	<p>... यदि संचार के नुकसान का संदेह है</p> <p>क) [यदि] रेडियो संपर्क खो गया (निर्देश);</p> <p>ख) यदि (संख्या) मिनट (या सेकंड) (निर्देश) के लिए कोई प्रसारण प्राप्त नहीं हुआ है;</p> <p>ग) उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (निर्देश);</p> <p>घ) यदि आप पढ़ें (मनूवर निर्देश या (कोड या पहचान));</p> <p>ङ) (मनूवर या स्कॉक) देखा गया। स्थिति (विमान की स्थिति)। रडार नियंत्रण जारी रहेगा।</p>
<p><b>12.16.1.10 रडार सेवा की समाप्ति</b></p>	<p>क) रडार नियंत्रण समाप्त [(कारण)के कारण];</p> <p>ख) रडार सेवा समाप्त (निर्देश);</p> <p>ग) जल्द ही पहचान खो देंगे (उचित निर्देश या जानकारी);</p> <p>घ) पहचान खो गई [कारण] (निर्देश)।</p>
<p><b>12.16.1.11 रडार उपकरण का क्षरण</b></p>	<p>क) द्वितीयक रडार सेवा से बाहर (आवश्यकतानुसार उपयुक्त जानकारी);</p> <p>ख) प्राथमिक रडार सेवा से बाहर (आवश्यकतानुसार उपयुक्त जानकारी)</p>
<p><b>12.16.2 एप्रोच नियंत्रण सेवा में रडार</b></p>	
<p>12.16.2.1 एप्रोच के लिए वेक्टरिंग</p>	<p>क) (पायलट-व्याख्या सहायता का प्रकार) एप्रोच रनवे (संख्या) के लिए वेक्टरिंग;</p> <p>ख) दृष्टि में दृश्य एप्रोच रनवे (संख्या) रिपोर्ट फ़ील्ड (या रनवे) के लिए वेक्टरिंग;</p> <p>ग) (सर्किट में स्थिति) के लिए वेक्टरिंग;</p>

	<p>घ) निगरानी रडार एप्रोच रनवे (संख्या) के लिए वेक्टरिंग;          ड) (प्रकार) एप्रोच उपलब्ध नहीं है क्योंकि (कारण) (वैकल्पिक निर्देश)।</p>
<p>12.16.2.2 आईएलएस और अन्य प्रायोगिक व्याख्या वाले साधनों के लिए वेक्टरिंग</p> <p>... जब कोई पायलट लैंडिंग से एक विशिष्ट दूरी पर तैनात होना चाहता है          ... निर्देश और जानकारी</p>	<p>क) स्थिति (संख्या) मील से (फिक्स)। बाएँ मुड़ें (या दाएँ) हेडिंग (तीन अंक);          ख) आप इंटरसेप्ट करेंगे (रेडियो सहायता या ट्रैक) (दूरी) से (महत्वपूर्ण बिंदु या टचडाउन);          *ग) अनुरोध (दूरी) अंतिम;          घ) (प्रकार) एप्रोच रनवे (संख्या) के लिए मंजूरी;          ड) स्थापित रिपोर्ट [आईएलएस या लोकलाइज़र या ग्लाइड पथ पर];          च) बाएं (या दाएं) से बंद करना [रिपोर्ट स्थापित करना];          छ) स्थानीयकरण (या रेडियो सहायता) रिपोर्ट स्थापित करने के लिए बाएँ (या दाएँ) हेडिंग (तीन अंक) मुड़ें;          ज) इंटरसेप्ट लोकलाइज़र (या रेडियो सहायता) रिपोर्ट स्थापित करने के लिए वर्तमान हेडिंग (तीन अंक) जारी रखें;          झ) पूरे वेक्टर की अपेक्षा करें (लोकलाइज़र कोर्स या रेडियो सहायता) (कारण);          ञ) यह मोड़ आपको (लोकलाइज़र कोर्स या रेडियो सहायता) [कारणों] तक ले जाएगा;          ट) आपको (लोकलाइज़र कोर्स या रेडियो सहायता) [कारणों] के माध्यम से ले जा रहें हैं;          ठ) मार्ग (ऊंचाई) को ग्लाइड पाथ इंटरसेप्शन तक बनाए रखें;          ड) ग्लाइड पथ पर स्थापित रिपोर्ट;          ढ) इंटरसेप्ट (लोकलाइज़र कोर्स या रेडियो सहायता) रिपोर्ट स्थापित।</p>
<p>12.16.2.3 स्वतंत्र और निर्भर समांतर एप्रोच के दौरान हस्तक्षेप</p> <p>... परिहार कार्रवाई के लिए जब एक विमान को एनटीज़ेड में घुसते हुए देखा जाता है          ... रनवे थ्रेशोल्ड एलीवेशन से 400 फीट नीचे परिहार कार्रवाई के लिए जहां समानांतर एप्रोच बाधा सतह (पीएओएस) मानदंड लागू किया जा रहा है</p>	<p>क) आईएलएस एप्रोच रनवे (संख्या) बाएं (या दाएं) के लिए मंजूरी दे दी गई;          ख) आपने लोकलाइज़र को पार कर लिया है। तुरंत बाएँ (या दाएँ) मुड़ें और लोकलाइज़र पर वापस जाएँ;          ग) आईएलएस रनवे (संख्या) बाएं (या दाएं) लोकलाइज़र प्रीकेंसी (आवृत्ति) है;          घ) ट्रैफिक से बचने के लिए तुरंत बाएं (या दाएं) (संख्या) डिग्री (या हेडिंग (तीन अंक)) मुड़ें [आसन्न एप्रोच से विचलन], (एल्टीट्यूड) पर चढ़ें।          ड) ट्रैफिक से बचने के लिए तुरंत (एल्टीट्यूड) पर चढ़ें [आसन्न एप्रोच से विचलन] (आगे के निर्देश)</p>
<p><b>12.16.2.4 निगरानी रडार एप्रोच</b></p>	
<p>12.16.2.4.1 सेवा का प्रावधान</p>	<p>क) यह एक निगरानी रडार एप्रोच रनवे (संख्या) होगा जो टचडाउन से (दूरी) पर समाप्त हो रहा है, बाधा निकासी ऊंचाई (संख्या) फीट अपने मिनीमा की जांच करें [चारों ओर जाने के मामले में (निर्देश)];</p>

	ख) संपर्क निर्देश टचडाउन से (दूरी) पर समाप्त हो जाएंगे।
12.16.2.4.2 एलीवेशन	क) (संख्या) डिग्री ग्लाइड पथ बनाए रखने के लिए अभी उतरना शुरू करें; ख) (दूरी) टचडाउन ऊंचाई से (संख्या और इकाइयों) होना चाहिए।
12.16.2.4.3 टचडाउन	से स्थिति (दूरी)।
12.16.2.4.4 चेक	क) गियर डाउन चेक करें [और लॉक हो]; ख) सीमा से अधिक।
12.16.2.4.5 एप्रोच का समापन	क) रिपोर्ट दृश्य; ख) रिपोर्ट रनवे [लाइट] दृष्टि में; ग) एप्रोच पूर्ण [संपर्क (इकाई)];
<b>12.16.3 माध्यमिक निगरानी रडार (एसएसआर) पदावली</b>	
12.16.3.1 एसएसआर उपकरण की क्षमता का अनुरोध करने के लिए	क) सलाह ट्रांसपोंडर क्षमता; *ख) ट्रांसपोंडर (जैसा कि उड़ान योजना में दिखाया गया है); *ग) नकारात्मक ट्रांसपोंडर।
12.16.3.2 ट्रांसपोंडर की सेटिंग का निर्देश देना	क) प्रस्थान स्क्वॉक (कोड) के लिए; ख) स्क्वॉक (कोड)
12.16.3.3 असाइन किए गए मोड और कोड को फिर से चुनने के लिए पायलट से अनुरोध करना	क) रीसेट स्क्वॉक [(मोड)] (कोड); *ख) रीसेट करना (मोड (कोड))।
12.16.3.4 विमान पहचान के पुनः चयन का अनुरोध करने के लिए	रीसेट मोड 'एस' पहचान।
12.16.3.5 विमान के ट्रांसपोंडर पर चुने गए कोड की पुष्टि करने के लिए पायलट से अनुरोध करना	क) कंफर्म स्क्वॉक (कोड); *ख) स्क्वॉकिंग (कोड)।
12.16.3.6 पहचान सुविधा के प्रचालन का अनुरोध करने के लिए	क) स्क्वॉक [(कोड)] [और] पहचान; ख) स्क्वॉक लो; ग) स्क्वॉक नॉर्मल।
12.16.3.7 ट्रांसपोंडर प्रचालन के अस्थायी निलंबन का अनुरोध करने के लिए	स्क्वॉक स्टैंडबाय।
12.16.3.8 आपातकालीन कोड का अनुरोध करने के लिए	मेडे (कोड सेवन-सेवन जेरो-जेरो)
12.16.3.9 ट्रांसपोंडर के संचालन को समाप्त करने का अनुरोध करने के लिए	स्टॉप स्क्वॉक
12.16.3.10 दबाव ऊंचाई के संचरण का अनुरोध करने के लिए	स्क्वॉक चार्ली
12.16.3.11 दबाव सेटिंग जांच और स्तर की पुष्टि का अनुरोध करने के लिए	अल्टीमीटर सेटिंग की जाँच करें और पुष्टि करें (स्तर)
12.16.3.12 दोषपूर्ण प्रचालन के कारण दबाव ऊंचाई संचरण को समाप्त करने का अनुरोध करने के लिए	स्क्वाक चार्ली गलत संकेत बंद करो।
12.16.3.13 स्तर की जांच का अनुरोध करने के लिए	पुष्टि करें (स्तर)।

नोट: - क्षेत्र नियंत्रण रडार सेवा में उपयोग के लिए अन्य पदावली एप्रोच नियंत्रण रडार सेवा एप्रोच वाले अनुभाग में दिए गए हैं।

<b>12.17 चेतावनी पदावलियाँ</b>	
12.17.1 कम ऊंचाई की चेतावनी	(विमान कॉल साइन) कम ऊंचाई की चेतावनी, तुरंत अपनी ऊंचाई की जांच करें, क्यूएनएच है (संख्या) [(इकाइयां)] [न्यूनतम उड़ान ऊंचाई है (ऊंचाई)]।
12.17.2 इलाके की चेतावनी	(विमान कॉल साइन) टैरेन अलर्ट, (यदि संभव हो तो सुझाई गई पायलट कार्रवाई)।

<b>12.18 स्वचालित आश्रित निगरानी (एडीएस) पदावलियाँ</b>	
12.18.1 सामान्य एडीएस शब्दावली	
12.18.1.1 एडीएस गिरावट	एडीएस (या स्वतः निर्भर निगरानी) सेवा से बाहर (उचित निर्देश के रूप में आवश्यक)

