

अध्याय 15

आपात स्थिति, संचार विफलता और आकस्मिकताओं से संबंधित प्रक्रियाएं

15.1 आपातकालीन प्रक्रियाएं

15.1.1 सामान्य

15.1.1.1 प्रत्येक आपातकालीन स्थिति के आसपास की विभिन्न परिस्थितियां पालन की जाने वाली सटीक विस्तृत प्रक्रियाओं की स्थापना को रोकती हैं। यहां उल्लिखित प्रक्रियाओं का उद्देश्य हवाई यातायात सेवा कर्मियों के लिए सामान्य गाइड के रूप में है। हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयां पूर्ण और पूर्ण समन्वय बनाए रखेंगी, और कर्मचारी आपातकालीन स्थितियों से निपटने में अपने सर्वोत्तम निर्णय का उपयोग करेंगे।

नोट 1.- आपात स्थिति और आकस्मिकताओं के संबंध में लागू की जाने वाली अतिरिक्त रडार प्रक्रियाएं नीचे वर्णित हैं:

क) किसी भी प्रकार की आपात स्थिति में किसी विमान के आने या होने की स्थिति में, रडार नियंत्रक द्वारा हर प्रकार की सहायता प्रदान की जाएगी, और यहां निर्धारित प्रक्रियाओं को स्थिति के अनुसार बदला जा सकता है।

ख) आपात स्थिति में विमान की प्रगति की निगरानी की जाएगी और (जब भी संभव हो) रडार डिस्प्ले पर प्लॉट किया जाएगा जब तक कि विमान रडार कवरेज से बाहर न हो जाए, और स्थिति की जानकारी सभी हवाई यातायात सेवा इकाइयों को प्रदान की जाएगी जो विमान को सहायता देने में सक्षम हो सकती हैं। उपयुक्त होने पर निकटवर्ती रडार क्षेत्रों में रडार स्थानांतरण भी प्रभावी होगा।

नोट 2.- यदि आपात स्थिति का सामना कर रहे किसी विमान के पायलट को पहले एटीसी द्वारा एक विशिष्ट कोड पर ट्रांसपोंडर प्रचालित करने के लिए निर्देशित किया गया है, उस कोड को सामान्य रूप से बनाए रखा जाएगा, जब तक कि विशेष परिस्थितियों में, पायलट ने निर्णय नहीं लिया हो या अन्यथा सलाह दी गई हो। जहां एटीसी ने कोड सेट करने का अनुरोध नहीं किया है, पायलट ट्रांसपोंडर को मोड ए कोड 7700 पर सेट करेगा।

15.1.1.2 जब किसी विमान द्वारा आपात स्थिति की घोषणा की जाती है, तो एटीएस इकाई को निम्नानुसार उचित और प्रासंगिक कार्रवाई करनी चाहिए:

क) जब तक उड़ान चालक दल द्वारा स्पष्ट रूप से नहीं कहा जाता है या अन्यथा ज्ञात नहीं होता है, विमान की पहचान और प्रकार, आपात स्थिति का प्रकार, उड़ान चालक दल के इरादों के साथ-साथ विमान की स्थिति और स्तर का पता लगाने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएं;

ख) प्रदान की जा सकने वाली सर्वाधिक उपयुक्त प्रकार की सहायता का निर्णय करना;

ग) किसी अन्य एटीएस इकाई या अन्य सेवाओं की सहायता लेना जो विमान को सहायता प्रदान करने में सक्षम हो सकती हैं;

घ) अनुरोधित किसी भी जानकारी के साथ-साथ किसी भी अतिरिक्त प्रासंगिक जानकारी के साथ उड़ान चालक दल प्रदान करें, जैसे कि उपयुक्त हवाई अड्डे, न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई, मौसम की जानकारी;

ङ) ऑपरेटर या फ्लाइट कू से निम्नलिखित जानकारी प्राप्त करें जो प्रासंगिक हो सकती है:

बोर्ड पर व्यक्तियों की संख्या, शेष ईंधन की मात्रा, खतरनाक सामग्रियों की संभावित उपस्थिति और उनकी प्रकृति; और

च) स्थानीय निर्देशों में निर्दिष्ट उपयुक्त एटीएस इकाइयों और अधिकारियों को सूचित करें।

15.1.1.3 यदि संभव हो तो रेडियो आवृत्ति और एसएसआर कोड में परिवर्तन से बचा जाना चाहिए और सामान्य रूप से केवल तभी किया जाना चाहिए जब या यदि संबंधित विमान को बेहतर सेवा प्रदान की जा सकती है।

इंजन की विफलता का अनुभव करने वाले विमान को मनुवरिंग के निर्देश न्यूनतम तक सीमित होने चाहिए। जब उचित हो, आपात स्थिति में विमान के आसपास के क्षेत्र में परिचालन करने वाले अन्य विमानों को परिस्थितियों की सलाह दी जानी चाहिए।

नोट.— 15.1.1.2 ड) में निहित जानकारी के लिए फ्लाइट क्रू से अनुरोध केवल तभी किया जाएगा जब ऑपरेटर या अन्य स्रोतों से जानकारी उपलब्ध नहीं होगी और आवश्यक जानकारी तक सीमित होगी।

15.1.2 प्राथमिकता

विमान ज्ञात या माना जाता है कि वह आपात स्थिति में है, जिसमें गैरकानूनी हस्तक्षेप शामिल है, उसे अन्य विमानों की तुलना में अधिकतम विचार, सहायता और प्राथमिकता दी जाएगी, जैसा कि परिस्थितियों द्वारा आवश्यक हो सकता है।

15.1.3 गैरकानूनी हस्तक्षेप और विमान बम का खतरा

15.1.3.1 हवाई यातायात सेवा कर्मियों को किसी विमान के साथ अवैध हस्तक्षेप की घटना के किसी भी संकेत को पहचानने के लिए तैयार रहना चाहिए।

नोट.- एसएसआर ट्रांसपोंडर से लैस विमान से ट्रांसपोंडर को मोड ए कोड 7500 पर प्रचालित करने की उम्मीद की जाती है ताकि यह विशेष रूप से इंगित किया जा सके कि यह गैरकानूनी हस्तक्षेप का विषय है। विमान मोड ए कोड 7700 पर ट्रांसपोंडर को प्रचालित कर सकता है, यह इंगित करने के लिए कि यह गंभीर और आसन्न खतरे से खतरे में है और तत्काल सहायता की आवश्यकता है।

15.1.3.2 जब भी किसी विमान के साथ अवैध हस्तक्षेप का पता चलता है या संदेह होता है या बम की धमकी की चेतावनी प्राप्त होती है, तो एटीएस इकाइयां तुरंत विमान के अनुरोधों पर, या विमान की प्रत्याशित जरूरतों पर ध्यान देंगी, जिसमें हवाई दिक्कालन सुविधाओं से संबंधित प्रासंगिक जानकारी के अनुरोध शामिल हैं, उड़ान के मार्ग और इच्छित लैंडिंग के किसी भी हवाई अड्डे पर प्रक्रियाएं और सेवाएं, और उड़ान के सभी चरणों, विशेष रूप से विमान की सुरक्षित लैंडिंग के प्रचालन में तेजी लाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा।

15.1.3.2.1 एटीएस इकाइयां भी:

क) विमान से उत्तर की अपेक्षा किए बिना, उड़ान के सुरक्षित प्रचालन के लिए प्रासंगिक जानकारी प्रसारित करना और प्रसारित करना जारी रखना;

ख) उपलब्ध साधनों के साथ उड़ान की प्रगति की निगरानी और प्लॉट करें, और विमान से संचार या अन्य प्रतिक्रियाओं की आवश्यकता के बिना आसन्न एटीएस इकाइयों के साथ नियंत्रण के हस्तांतरण का समन्वय करें, जब तक कि विमान के साथ संचार सामान्य न हो;

ग) उपयुक्त एटीएस इकाइयों को सूचित करना और सूचित करना जारी रखना, जिनमें निकटवर्ती प्राथमिकी शामिल हैं, जो उड़ान की प्रगति से संबंधित हो सकती हैं;

नोट.- इस प्रावधान को लागू करने में, उन सभी कारकों को ध्यान में रखा जाना चाहिए जो उड़ान की प्रगति को प्रभावित कर सकते हैं, जिसमें ईंधन धीरज और मार्ग और गंतव्य में अचानक परिवर्तन की संभावना शामिल है। इसका उद्देश्य है, जहां तक परिस्थितियों में व्यवहार्य है, प्रत्येक एटीएस इकाई को जिम्मेदारी के क्षेत्र में विमान की

अपेक्षित या संभावित पैठ के रूप में उचित जानकारी के साथ अग्रिम रूप से प्रदान करना है।

घ) सूचित करें:

- 1) ऑपरेटर या उसके नामित प्रतिनिधि;
- 2) उचित चेतावनी प्रक्रियाओं के अनुसार उपयुक्त बचाव समन्वय केंद्र;
- 3) नामित सुरक्षा प्राधिकरण;

ड) विमान और नामित अधिकारियों के बीच, गैरकानूनी हस्तक्षेप से जुड़ी परिस्थितियों से संबंधित उचित संदेश प्रसारित करना।

नोट.—1978 के दारा सर्कुलर 9 और गैरकानूनी हस्तक्षेप से निपटने के लिए आकस्मिक योजना में उल्लिखित प्रक्रियाओं का पालन करें।

15.1.3.4 यदि यह संकेत मिलता है कि ज्ञात विमान पर बम या अन्य विस्फोटक उपकरण रखा गया है, तो निम्नलिखित अतिरिक्त प्रक्रियाएं लागू होंगी। धमकी की सूचना प्राप्त करने वाली एटीएस इकाई:

क) यदि विमान के साथ सीधे संपर्क में है, तो बिना किसी देरी के खतरे और आसपास की परिस्थितियों के बारे में उड़ान के चालक दल को सलाह दें; या

ख) यदि विमान के साथ सीधे संपर्क में नहीं है, तो अन्य एटीएस इकाइयों या अन्य चैनलों के माध्यम से सबसे तेज माध्यमों से उड़ान चालक दल को सलाह दें।

15.1.3.5 विमान के साथ संचार में एटीएस इकाई उड़ान चालक दल के इरादों का पता लगाएगी और उन इरादों को अन्य एटीएस इकाइयों को रिपोर्ट करेगी जो उड़ान से संबंधित हो सकते हैं।

15.1.3.6 यह सुनिश्चित करते हुए विमान को सबसे तेज तरीके से संभाला जाएगा, जहां तक संभव हो, अन्य विमानों की सुरक्षा और कर्मियों और जमीनी प्रतिष्ठानों को जोखिम में न डाला जाए।

15.1.3.7 उड़ान में विमान को अनुरोध किए गए नए गंतव्य के लिए बिना किसी देरी के फिर से मंजूरी दी जाएगी। बाहरी हवा के दबाव और केबिन के हवा के दबाव के बीच के अंतर को बराबर करने या कम करने के उद्देश्य से उड़ान चालक दल द्वारा चढ़ने या उतरने के किसी भी अनुरोध को जल्द से जल्द मंजूरी दी जाएगी।

15.1.3.8 जमीन पर विमान को सलाह दी जानी चाहिए कि वह अन्य विमानों और प्रतिष्ठानों से यथासंभव दूर रहे और यदि उपयुक्त हो तो रनवे को खाली कर दे। विमान को स्थानीय निर्देशों के अनुसार निर्दिष्ट या पृथक पार्किंग क्षेत्र में टैक्सी चलाने का निर्देश दिया जाना चाहिए। अगर फ्लाइट क्रू यात्रियों और क्रू को तुरंत उतार देता है, तो अन्य विमानों, वाहनों और कर्मियों को खतरे वाले विमान से सुरक्षित दूरी पर रखा जाना चाहिए।

15.1.3.9 एटीएस इकाइयां विस्फोटक उपकरण के संबंध में उड़ान चालक दल द्वारा की जाने वाली कार्रवाई के संबंध में कोई सलाह या सुझाव नहीं देंगी।

15.1.3.10 विमान जिसे ज्ञात या माना जाता है कि वह गैरकानूनी हस्तक्षेप का विषय है या जिसे अन्य कारणों से सामान्य एयरोड्रोम गतिविधियों से अलग करने की आवश्यकता है, को निर्दिष्ट पृथक पार्किंग स्थिति में मंजूरी दे दी जाएगी। जहां इस तरह की एक अलग पार्किंग स्थिति निर्दिष्ट नहीं की गई है, या यदि निर्दिष्ट स्थिति उपलब्ध नहीं है, तो विमान को हवाई अड्डे के प्राधिकरण के साथ पूर्व समझौते द्वारा चयनित क्षेत्र या क्षेत्रों के भीतर स्थिति के लिए मंजूरी दे दी जाएगी। टैक्सी क्लियरेंस पार्किंग की स्थिति के लिए अपनाए जाने वाले टैक्सी रूट को निर्दिष्ट करेगा। जनता, अन्य विमानों और हवाई अड्डे पर प्रतिष्ठानों के लिए किसी भी सुरक्षा जोखिम को कम करने की दृष्टि से इस मार्ग का चयन किया जाएगा।

15.1.4 आपातकालीन अवतरण

15.1.4.1 यह सलाह मिलने पर कि कोई विमान अन्य यातायात के माध्यम से आपातकालीन अवतरण कर रहा है, सभी संबंधित विमानों की सुरक्षा के लिए तुरंत सभी संभव कार्रवाई की जाएगी। जब आवश्यक समझा जाए, हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयां उपयुक्त रेडियो साधनों के माध्यम से तुरंत प्रसारित करेंगी, या यदि संभव न हो, तो उपयुक्त संचार स्टेशनों से तत्काल एक आपातकालीन संदेश प्रसारित करने का अनुरोध करें।

15.1.4.2 पायलट-इन-कमांड द्वारा कार्रवाई

यह उम्मीद की जाती है कि इस तरह के प्रसारण को प्राप्त करने वाले विमान निर्दिष्ट क्षेत्रों को साफ करेंगे और हवाई यातायात नियंत्रण इकाई से आगे की मंजूरी के लिए उपयुक्त रेडियो आवृत्ति पर खड़े रहेंगे।

15.1.4.3 हवाई यातायात नियंत्रण इकाई द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई

इस तरह के आपातकालीन प्रसारण के तुरंत बाद एसीसी, एप्रोच नियंत्रण इकाई, या संबंधित एयरोड्रोम कंट्रोल टॉवर आपातकालीन अवतरण के दौरान और बाद में पालन की जाने वाली अतिरिक्त प्रक्रियाओं के रूप में शामिल सभी विमानों को आगे की मंजूरी अग्रेषित करेगा। संबंधित एटीएस इकाई किसी भी अन्य एटीएस इकाइयों और नियंत्रण क्षेत्रों को अतिरिक्त रूप से सूचित करेगी जो प्रभावित हो सकते हैं।

15.2 हवाई-सतह संचार विफलता

नोट 1.- हवाई-सतह संचार विफलता का अनुभव करने वाले विमान के लिए रडार प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा।

नोट 2.— एसएसआर ट्रांसपोंडर से लैस विमान से ट्रांसपोंडर को मोड ए कोड 7600 पर प्रचालित करने की उम्मीद की जाती है ताकि यह इंगित किया जा सके कि उसने हवाई-सतह संचार विफलता का अनुभव किया है।

15.2.1 हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई जब नियंत्रण क्षेत्र या नियंत्रण क्षेत्र में चल रहे विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार बनाए रखने में असमर्थ होती है, तो अनुवर्ती पैराग्राफों में इसकी रूपरेखा दी जाएगी।

15.2.2 जैसे ही यह ज्ञात होता है कि दोतरफ़ा संचार विफल हो गया है, यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई की जाएगी कि विमान हवाई यातायात नियंत्रण इकाई से प्रसारण प्राप्त करने में सक्षम है या नहीं, यह निर्दिष्ट युक्ति को निष्पादित करने के लिए अनुरोध करता है जिसे रडार द्वारा देखा जा सकता है या यदि संभव हो तो अभिस्वीकृति को इंगित करने के लिए निर्दिष्ट संकेत प्रेषित किया जा सकता है।

15.2.3 यदि विमान यह इंगित करने में विफल रहता है कि वह प्रसारण प्राप्त करने और स्वीकार करने में सक्षम है, तो संचार विफलता वाले विमान और अन्य विमान के बीच अलगाव बनाए रखा जाएगा, इस धारणा के आधार पर कि विमान:

क) यदि दृश्य मौसम संबंधी स्थितियों में:

- 1) दृश्य मौसम संबंधी स्थितियों में उड़ान भरना जारी रखें;
- 2) निकटतम उपयुक्त हवाई अड्डे पर भूमि; और
- 3) उपयुक्त हवाई यातायात नियंत्रण इकाई को सबसे शीघ्र साधनों द्वारा इसके आगमन की सूचना दें; या

ख) यदि उपकरण मौसम संबंधी स्थितियों में या जब स्थितियाँ ऐसी हैं कि क) के अनुसार उड़ान को पूरा करना संभव नहीं लगता है;

- 1) अनिवार्य रिपोर्टिंग बिंदु पर अपनी स्थिति की रिपोर्ट करने में विमान की विफलता के बाद 20 मिनट की अवधि के लिए अंतिम निर्दिष्ट गति और स्तर, या न्यूनतम उड़ान ऊंचाई, यदि अधिक हो तो बनाए रखें और उसके बाद दायर उड़ान योजना के अनुसार स्तर और गति को समायोजित करें;
- 2) गंतव्य एयरोड्रोम की सेवा करने वाले उचित नामित दिक्चालन सहायता के लिए वर्तमान उड़ान योजना मार्ग के अनुसार आगे बढ़ें और जब नीचे 3) के अनुपालन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता हो, तो इस सहायता को अवतरण के शुरू होने तक रोक कर रखें;
- 3) 2) में निर्दिष्ट दिक्चालन सहायता से उतरना शुरू करें, या जितना संभव हो उतना करीब, अंतिम प्राप्त और स्वीकृत अपेक्षित एप्रोच समय; या, यदि कोई अपेक्षित एप्रोच समय प्राप्त नहीं हुआ है और वर्तमान उड़ान योजना के परिणामस्वरूप आगमन के अनुमानित समय पर, या जितना संभव हो उतना निकट प्राप्त हुआ है;
- 4) नामित दिक्चालन सहायता के लिए निर्दिष्ट सामान्य उपकरण एप्रोच प्रक्रिया को पूरा करें; और
- 5) भूमि, यदि संभव हो तो, ख) में निर्दिष्ट आगमन के अनुमानित समय के बाद 30 मिनट के भीतर या अंतिम स्वीकृत अपेक्षित एप्रोच समय, जो भी बाद में हो।

नोट 1.— जैसा कि उसमें निर्धारित मौसम संबंधी स्थितियों से प्रमाणित है, 15.2.3 क) सभी नियंत्रित उड़ानों से संबंधित है, जबकि 15.2.3 ख) केवल आईएफ़आर उड़ानों से संबंधित है।

15.2.4 उपयुक्त पृथक्करण सुनिश्चित करने के लिए की गई कार्रवाई 15.2.3 में बताई गई धारणा पर आधारित नहीं होगी जब:

क) यह निर्धारित किया जाता है कि विमान 15.2.3 से भिन्न प्रक्रिया का पालन कर रहा है; या

ख) इलेक्ट्रॉनिक या अन्य साधनों के उपयोग के माध्यम से, हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयाँ यह निर्धारित करती हैं कि सुरक्षा को नुकसान पहुँचाए बिना 15.2.3 द्वारा आवश्यक कार्रवाई से भिन्न कार्रवाई की जा सकती है; या

ग) सकारात्मक सूचना प्राप्त होती है कि विमान उतरा है।

15.2.5 जैसे ही यह ज्ञात होता है कि दो-तरफ़ा संचार विफल हो गया है, हवाई यातायात नियंत्रण इकाई द्वारा की गई कार्रवाई का वर्णन करने वाली उपयुक्त जानकारी, या किसी आपातकालीन स्थिति के लिए उचित निर्देश, संबंधित विमान के ध्यान के लिए अंधाधुंध प्रेषित किया जाएगा, उपलब्ध आवृत्ति पर जिस पर माना जाता है कि विमान सुन रहा है, जिसमें उपलब्ध रेडियो दिक्चालन या एप्रोच सुविधाएं की आवाज आवृत्ति शामिल हैं। इसके बारे में भी जानकारी दी जाएगी:

क) उन क्षेत्रों में जहां भीड़-भाड़ वाले यातायात से बचा जा सकता है, बादल-तोड़ने की प्रक्रिया के अनुकूल मौसम की स्थिति; और

ख) उपयुक्त हवाई अड्डे पर मौसम की स्थिति।

15.2.6 विफलता का अनुभव करने वाले विमान की अनुमानित स्थिति के आसपास के अन्य विमानों को प्रासंगिक जानकारी दी जाएगी।

15.2.7 जैसे ही यह ज्ञात हो जाता है कि विमान जो अपनी जिम्मेदारी के क्षेत्र में काम कर रहा है, स्पष्ट रेडियो संचार विफलता का अनुभव कर रहा है, हवाई यातायात सेवा इकाई उड़ान के मार्ग से संबंधित सभी हवाई यातायात सेवा इकाइयों को रेडियो संचार विफलता से संबंधित जानकारी अग्रेषित करेगी। एसीसी जिसके क्षेत्र में गंतव्य एयरोड्रोम स्थित है, वैकल्पिक एयरोड्रोम (ओं) और अन्य प्रासंगिक जानकारी प्राप्त करने के लिए कदम उठाएगी, जो कि फाइल की गई उड़ान योजना में निर्दिष्ट है, यदि ऐसी जानकारी उपलब्ध नहीं है।

15.2.8 अगर परिस्थितियों से संकेत मिलता है कि संचार विफलता का सामना करने वाली एक नियंत्रित उड़ान दायर उड़ान योजना में निर्दिष्ट वैकल्पिक एयरोड्रोम (ओं) में से एक (एक) के लिए आगे बढ़ सकती है, वैकल्पिक एयरोड्रोम (ओं) और किसी भी अन्य हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों की सेवा करने वाली हवाई यातायात नियंत्रण इकाई (इकाई) जो संभावित डायवर्जन से प्रभावित हो सकती हैं, को विफलता की परिस्थितियों के बारे में सूचित किया जाएगा और उस समय विमान के साथ संचार स्थापित करने का प्रयास करने का अनुरोध किया जब विमान संभवतः संचार सीमा के भीतर हो सकता है। यह विशेष रूप से तब लागू होगा जब, ऑपरेटर या नामित प्रतिनिधि के साथ समझौते के द्वारा, संबंधित विमान को एक वैकल्पिक हवाई अड्डे पर जाने के लिए बिना अनुमति के एक मंजूरी प्रेषित की गई हो, या जब इच्छित लैंडिंग के एयरोड्रोम पर मौसम की स्थिति ऐसी हो कि किसी वैकल्पिक स्थान पर जाने की संभावना हो।

15.2.9 जब एक हवाई यातायात नियंत्रण इकाई को सूचना मिलती है कि एक विमान ने संचार विफलता का अनुभव करने के बाद संचार को फिर से स्थापित कर लिया है या उतर गया है, वह इकाई हवाई यातायात सेवा इकाई को सूचित करेगी जिसके क्षेत्र में विमान विफल होने के समय प्रचालन कर रहा था, और अन्य हवाई यातायात सेवा इकाइयां उड़ान के मार्ग से संबंधित हैं, यदि विमान उड़ान में जारी है तो नियंत्रण जारी रखने के लिए आवश्यक जानकारी देगा।

15.2.10 यदि विमान ने निम्नलिखित के बाद तीस मिनट के भीतर सूचना नहीं दी है:

क) पायलट द्वारा प्रस्तुत आगमन का अनुमानित समय;

ख) एसीसी द्वारा गणना की गई आगमन का अनुमानित समय; या

ग) अंतिम स्वीकृत अपेक्षित एप्रोच समय, जो भी नवीनतम हो, विमान से संबंधित प्रासंगिक जानकारी विमान ऑपरेटरों, या उनके नामित प्रतिनिधियों, और संबंधित किसी भी विमान के पायलट-इन-कमांड को अग्रेषित की जाएगी और यदि वे चाहें तो सामान्य नियंत्रण फिर से शुरू किया जाएगा। यह निर्धारित करने के लिए कि क्या वे सामान्य प्रचालन फिर से शुरू करेंगे या अन्य कार्रवाई करेंगे, विमान ऑपरेटरों, या उनके नामित प्रतिनिधियों और विमान के पायलट-इन-कमांड की जिम्मेदारी है।

15.3 वीएफआर उड़ानों के लिए सहायता

15.3.1 भटकी हुई वीएफआर उड़ानों और प्रतिकूल मौसम की स्थिति का सामना करने वाली वीएफआर उड़ानें

टिप्पण.— भटका हुआ विमान ऐसा विमान है जो अपने निर्धारित पथ से महत्वपूर्ण रूप से विचलित हो गया है या जो यह सूचित करता है कि वह खो गया है।

15.3.1.1 एक वीएफआर उड़ान रिपोर्ट करती है कि यह अपनी स्थिति के बारे में अनिश्चित है या खो गई है, या प्रतिकूल मौसम की स्थिति का सामना कर रही है, इसे आपातकाल की स्थिति में माना जाना चाहिए और इस तरह से संभाला जाना चाहिए। नियंत्रक, ऐसी परिस्थितियों में, स्पष्ट, संक्षिप्त और शांत तरीके से संवाद करेगा और इस स्तर पर सावधानी बरती जाएगी कि पायलट द्वारा उड़ान की तैयारी या संचालन में की गई किसी भी गलती या लापरवाही पर सवाल न उठाया जाए। परिस्थितियों के आधार पर, पायलट से निम्नलिखित में से कोई भी जानकारी प्रदान करने का अनुरोध किया जाना चाहिए ताकि बेहतर सहायता प्रदान की जा सके:

क) विमान उड़ान की स्थिति;

ख) स्थिति (यदि ज्ञात हो) और स्तर;

ग) अंतिम ज्ञात स्थिति से एयरस्पीड और हेडिंग, यदि प्रासंगिक हो;

घ) पायलट अनुभव;

ड) दिक्चालन उपकरण ले जाया गया और यदि कोई दिक्चालन सहायता संकेत प्राप्त हो रहे हैं;

- च) प्रासंगिक होने पर एसएसआर मोड और कोड चुना गया;
 छ) प्रस्थान और गंतव्य हवाई अड्डा;
 ज) बोर्ड पर व्यक्तियों की संख्या;
 झ) सहनशक्ति।

15.3.1.2 यदि विमान के साथ संचार कमजोर या विकृत है, तो यह सुझाव दिया जाना चाहिए कि विमान उच्च स्तर पर चढ़ जाए, बशर्ते मौसम की स्थिति और अन्य परिस्थितियां अनुमति दें।

15.3.1.3 पायलट को विमान की स्थिति निर्धारित करने में मदद करने के लिए दिक्कालन सहायता रडार, दिशा-खोजक, दिक्कालन सुविधाएं या किसी अन्य विमान द्वारा देखा जा सकता है। यह सुनिश्चित करने के लिए दिक्कालन सहायता प्रदान करते समय सावधानी बरतनी चाहिए कि विमान बादल में प्रवेश न करे।

नोट.- प्रतिकूल मौसम की स्थिति का सामना करने के परिणामस्वरूप वीएफ़आर उड़ान के भटकने की संभावना को पहचाना जाना चाहिए।

15.3.1.4 पायलट को आसपास के उपयुक्त हवाईअड्डों पर रिपोर्ट और जानकारी प्रदान की जानी चाहिए जहां दृश्य मौसम संबंधी स्थितियां मौजूद हैं।

15.3.1.5 यदि वीएमसी को बनाए रखने में असमर्थता या बनाए रखने में कठिनाई की सूचना देते हैं, तो पायलट को उस क्षेत्र की न्यूनतम उड़ान ऊंचाई के बारे में सूचित किया जाना चाहिए जहां विमान है, या माना जाता है। यदि विमान उस स्तर से नीचे है, और विमान की स्थिति पर्याप्त संभावना के साथ स्थापित की गई है, तो विमान को सुरक्षित स्तर पर लाने के लिए ट्रेक या हेडिंग या चढ़ाई का सुझाव दिया जा सकता है।

15.3.1.6 वीएफ़आर उड़ान के लिए रडार सहायता केवल पायलट के अनुरोध या सहमति पर प्रदान की जानी चाहिए। प्रदान की जाने वाली रडार सेवा का प्रकार पायलट के साथ सहमत होना चाहिए।

15.3.1.7 प्रतिकूल मौसम की स्थिति में रडार सहायता प्रदान करते समय, प्राथमिक उद्देश्य विमान को जल्द से जल्द वीएमसी में लाना होना चाहिए। विमान को बादलों में प्रवेश करने से रोकने के लिए सावधानी बरतनी चाहिए।

15.3.1.8 यदि परिस्थितियाँ ऐसी हों कि पायलट द्वारा आईएमसी से बचा नहीं जा सकता है, तो निम्नलिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जा सकता है:

क) एटीसी आवृत्ति पर कोई अन्य यातायात जो कोई सहायता प्रदान करने में सक्षम नहीं है, को विमान के साथ निर्बाध संचार सुनिश्चित करने के लिए दूसरी आवृत्ति में बदलने का निर्देश दिया जा सकता है; वैकल्पिक रूप से जिस विमान की सहायता की जा रही है उसे निर्देश दिया जा सकता है

दूसरी आवृत्ति में परिवर्तन;

ख) सुनिश्चित करें, यदि संभव हो, कि विमान द्वारा किसी भी मोड़ को बादल से साफ किया जाता है;

ग) अचानक मनुवर से जुड़े निर्देशों से बचना चाहिए; और

घ) विमान की गति को कम करने या लैंडिंग गियर को कम करने के लिए निर्देश या सुझाव, यदि संभव हो तो, बादल से दूर किया जाना चाहिए।

15.4 अन्य इन-फ्लाइट आकस्मिकताएं

15.4.1 भटके हुए या अज्ञात विमान

नोट 1.- इस पैराग्राफ में "भटके हुए विमान" और "अज्ञात विमान" शब्दों के निम्नलिखित अर्थ हैं:

भटका हुआ विमान। एक विमान जो अपने इच्छित ट्रेक से महत्वपूर्ण रूप से विचलित हो गया है या जो रिपोर्ट करता है कि यह खो गया है।

अज्ञात विमान। एक विमान जिसे किसी दिए गए क्षेत्र में देखा गया है या प्रचलित होने की सूचना दी गई है लेकिन जिसकी पहचान स्थापित नहीं की गई है।

नोट 2.- एक विमान को एक ही समय में, एक इकाई द्वारा "आवारा विमान" और दूसरी इकाई द्वारा "अज्ञात विमान" के रूप में माना जा सकता है।

15.4.1.1 जैसे ही एक हवाई यातायात सेवा इकाई को एक भटके हुए विमान के बारे में पता चलता है, वह विमान की सहायता और उसकी उड़ान की सुरक्षा के लिए 15.4.1.1.1 और 15.4.1.1.2 में उल्लिखित सभी आवश्यक कदम उठाएगी।

टिप्पण.- हवाई यातायात सेवा इकाई द्वारा नौवहन संबंधी सहायता विशेष रूप से महत्वपूर्ण है यदि इकाई को पता चलता है कि विमान भटक रहा है, या भटकने वाला है, ऐसे क्षेत्र में जहां अवरोधन का जोखिम है या उसकी सुरक्षा के लिए अन्य खतरा है।

15.4.1.1.1 यदि विमान की स्थिति ज्ञात नहीं है, तो हवाई यातायात सेवा इकाई:

- क) विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार स्थापित करने का प्रयास, जब तक कि ऐसा संचार पहले से मौजूद न हो;
 - ख) इसकी स्थिति निर्धारित करने के लिए सभी उपलब्ध साधनों का उपयोग करें;
 - ग) अन्य एटीएस इकाइयों को सूचित करें जिनके क्षेत्र में विमान भटक गया हो सकता है या भटक सकता है, उन सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए जो परिस्थितियों में विमान के नेविगेशन को प्रभावित कर सकते हैं;
 - घ) स्थानीय रूप से सहमत प्रक्रियाओं के अनुसार उपयुक्त सैन्य इकाइयों को सूचित करें और उन्हें उचित उड़ान योजना और भटके हुए विमान से संबंधित अन्य डेटा प्रदान करें;
 - ङ) ग) और घ) में निर्दिष्ट इकाइयों से अनुरोध और उड़ान में अन्य विमानों से विमान के साथ संचार स्थापित करने और इसकी स्थिति निर्धारित करने में हर सहायता।
- नोट.- घ) और ङ) की आवश्यकताएं एटीएस इकाइयों को ग) के अनुसार सूचित करने के लिए भी लागू होती हैं।

15.4.1.1.2 जब विमान की स्थिति स्थापित हो जाती है, तो हवाई यातायात सेवा इकाई:

- क) विमान को उसकी स्थिति और सुधारात्मक कार्रवाई की सलाह देना; और
- ख) अन्य एटीएस इकाइयों और उपयुक्त सैन्य इकाइयों को आवश्यक रूप से, भटके हुए विमान से संबंधित प्रासंगिक जानकारी और उस विमान को दी गई किसी भी सलाह के साथ प्रदान करें।

15.4.1.2 जैसे ही हवाई यातायात सेवा इकाई को अपने क्षेत्र में एक अज्ञात विमान के बारे में पता चलता है, यह जब भी हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान के लिए आवश्यक हो या स्थानीय रूप से सहमत प्रक्रियाओं के अनुसार उपयुक्त सैन्य अधिकारियों द्वारा आवश्यक हो, विमान की पहचान स्थापित करने का प्रयास करेगा। इसके लिए, हवाई यातायात सेवा इकाई निम्नलिखित में से ऐसे कदम उठाएगी जो परिस्थितियों में उपयुक्त हों:

- क) विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार स्थापित करने का प्रयास;
- ख) उड़ान के बारे में एफआईआर के भीतर अन्य हवाई यातायात सेवा इकाइयों से पूछताछ करें और विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार स्थापित करने में उनकी सहायता का अनुरोध करें;
- ग) उड़ान के बारे में आसन्न एफआईआर की सेवा करने वाली हवाई यातायात सेवा इकाइयों से पूछताछ करें और विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार स्थापित करने में उनकी सहायता का अनुरोध करें;
- घ) क्षेत्र में अन्य विमानों से जानकारी प्राप्त करने का प्रयास।

15.4.1.2.1 हवाई यातायात सेवा इकाई, जैसे ही आवश्यक हो, उपयुक्त सैन्य इकाई को विमान की पहचान स्थापित होते ही सूचित करेगी।

15.4.2 सिविल विमान का इंटरसेप्शन

15.4.2.1 जैसे ही एक हवाई यातायात सेवा इकाई को पता चलता है कि एक विमान को उसकी जिम्मेदारी के क्षेत्र में रोका जा रहा है, यह निम्नलिखित में से ऐसे कदम उठाएगी जो उपयुक्त हों:

- क) किसी भी उपलब्ध आवृत्ति पर इंटरसेप्टेड विमान के साथ टू-वे संचार स्थापित करने का प्रयास, जिसमें आपातकालीन आवृत्ति 121.5 मेगाहर्ट्ज शामिल है, जब तक कि ऐसा संचार पहले से मौजूद न हो;
- ख) इंटरसेप्शन के इंटरसेप्टेड विमान के पायलट को सूचित करें;
- ग) इंटरसेप्टिंग विमान के साथ दो-तरफ़ा संचार बनाए रखने वाली इंटरसेप्ट नियंत्रण इकाई के साथ संपर्क स्थापित करें और इसे विमान से संबंधित उपलब्ध जानकारी प्रदान करें;
- घ) इंटरसेप्टिंग विमान या इंटरसेप्ट नियंत्रण इकाई और इंटरसेप्टेड विमान के बीच आवश्यकतानुसार संदेश प्रसारित करना;
- ङ) इंटरसेप्ट नियंत्रण इकाई के साथ निकट समन्वय में इंटरसेप्ट किए गए विमान की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएं; और
- च) यदि ऐसा प्रतीत होता है कि विमान ऐसी सन्निकट प्राथमिकी से भटक गया है तो एटीएस इकाइयों को सूचित करें।

15.4.2.2 जैसे ही एक हवाई यातायात सेवा इकाई को पता चलता है कि एक विमान को उसके उत्तरदायित्व के क्षेत्र के बाहर रोका जा रहा है, यह निम्नलिखित में से ऐसे कदम उठाएगी जो परिस्थितियों में उपयुक्त हों:

- क) उस हवाई क्षेत्र की सेवा करने वाली एटीएस इकाई को सूचित करें जिसमें अवरोध हो रहा है, इस इकाई को उपलब्ध जानकारी प्रदान करना जो विमान की पहचान करने में सहायता करेगी और 15.4.2.1 के अनुसार कार्रवाई करने का अनुरोध करेगी;
- ख) इंटरसेप्टेड विमान और उपयुक्त एटीएस इकाई, इंटरसेप्ट नियंत्रण इकाई या इंटरसेप्टिंग विमान के बीच संदेश प्रसारित करना।

15.4.3 ईंधन डंपिंग**15.4.3.1 सामान्य**

15.4.3.1.1 आपात स्थिति या अन्य अत्यावश्यक स्थितियों में एक विमान को सुरक्षित लैंडिंग करने के लिए अधिकतम लैंडिंग द्रव्यमान को कम करने के लिए ईंधन डंप करने की आवश्यकता हो सकती है।

15.4.3.1.2 जब नियंत्रित हवाई क्षेत्र के भीतर प्रचालित एक विमान को ईंधन छोड़ने की आवश्यकता होती है, तो उड़ान के चालक दल को एटीसी को सलाह देनी चाहिए। एटीसी इकाई को तब उड़ान चालक दल के साथ निम्नलिखित समन्वय करना चाहिए:

- क) उड़ाया जाने वाला मार्ग, जो, यदि संभव हो तो, शहरों और कस्बों से साफ होना चाहिए, अधिमानतः पानी के ऊपर और उन क्षेत्रों से दूर जहां तूफान की सूचना दी गई है या अपेक्षित है;
- ख) इस्तेमाल किया जाने वाला स्तर, जो 6000 फीट से कम नहीं होना चाहिए; और
- ग) ईंधन डंपिंग की अवधि।

15.4.3.2 अलगाव

अन्य ज्ञात यातायात को विमान डंपिंग ईंधन से अलग किया जाना चाहिए:

- क) कम से कम 10 एनएम क्षैतिज रूप से, लेकिन विमान डंपिंग ईंधन के पीछे नहीं;
- ख) ऊर्ध्वाधर पृथक्करण यदि विमान ईंधन डंप के पीछे 15 मिनट के उड़ान समय या 50 एनएम की दूरी के भीतर हो;
- 1) कम से कम 1000 फीट यदि विमान डंपिंग ईंधन से ऊपर है; और
- 2) कम से कम 3000 फीट यदि विमान डंपिंग ईंधन के नीचे है।

नोट.- उस क्षेत्र की क्षैतिज सीमाएं जिसके भीतर अन्य यातायात के लिए उचित लंबवत अलगाव की आवश्यकता होती है, विमान द्वारा उड़ाए गए ट्रैक के दोनों ओर 10 एनएम तक विस्तार होता है, जो 10 एनएम आगे से 50 एनएम या उसके पीछे ट्रैक (मोड़ सहित) के साथ 15 मिनट तक ईंधन डंप कर रहा है।

15.4.3.3 संचार

यदि ईंधन डंपिंग कार्य के दौरान विमान रेडियो चुप्पी बनाए रखेगा, तो उड़ान चालक दल द्वारा निगरानी की जाने वाली आवृत्ति और रेडियो चुप्पी समाप्त होने के समय पर सहमति होनी चाहिए।

15.4.3.4 अन्य एटीएस इकाइयों और अनियंत्रित यातायात के लिए सूचना

15.4.3.4.1 अनियंत्रित यातायात के लिए संबंधित क्षेत्र से दूर रहने के लिए उचित आवृत्ति पर एक चेतावनी संदेश प्रसारित किया जाएगा। आसन्न एटीसी इकाइयों और नियंत्रण क्षेत्रों को ईंधन डंपिंग के बारे में सूचित किया जाना चाहिए और संबंधित क्षेत्र से दूर रहने के लिए अन्य यातायात के लिए उपयुक्त आवृत्तियों पर एक उपयुक्त चेतावनी संदेश प्रसारित करने का अनुरोध किया जाना चाहिए।

पदावली : सभी विमानों पर ध्यान दें, ईंधन डंपिंग प्रगति पर (स्थान) पर (स्तर) द्वारा (विमान का प्रकार) (उड़ान दिशा)

15.4.3.4.2 ईंधन डंपिंग के पूरा होने पर, आसन्न एटीसी इकाइयों और नियंत्रण क्षेत्रों को सलाह दी जानी चाहिए कि सामान्य संचालन फिर से शुरू किया जा सकता है। ईंधन डंपिंग कार्य पूरा होने पर एक समाप्ति संदेश उचित आवृत्तियों पर प्रसारित किया जाना चाहिए।

15.5 एटीसी आकस्मिकताएं

प्रत्येक आकस्मिक स्थिति के आसपास की विभिन्न परिस्थितियाँ पालन की जाने वाली सटीक विस्तृत प्रक्रियाओं की स्थापना को रोकती हैं। नीचे उल्लिखित प्रक्रियाओं का उद्देश्य हवाई यातायात सेवा कर्मियों के लिए एक सामान्य गाइड के रूप में है।

15.5.1 रेडियो संचार आकस्मिकताएँ

15.5.1.1 सामान्य

संचार से संबंधित एटीसी आकस्मिकताएं, यानी नियंत्रक को नियंत्रण में विमान के साथ संचार करने से रोकने वाली परिस्थितियाँ या तो ग्राउंड रेडियो उपकरण की विफलता, एयरबोर्न उपकरण की विफलता, या नियंत्रण आवृत्ति अनजाने में विमान ट्रांसमीटर द्वारा अवरुद्ध होने के कारण हो सकती हैं। ऐसी घटनाओं की अवधि लंबी अवधि के लिए हो सकती है और यह सुनिश्चित करने के लिए उचित कार्रवाई की जानी चाहिए कि विमान की सुरक्षा प्रभावित न हो इसलिए तुरंत कार्रवाई की जानी चाहिए।

15.5.1.2 ग्राउंड रेडियो विफलता

15.5.1.2.1 एटीसी के लिए उपयोग किए जाने वाले ग्राउंड रेडियो उपकरण की पूर्ण विफलता की स्थिति में, नियंत्रक करेगा:

क) जहां विमान को आपातकालीन आवृत्ति 121.5 मेगाहर्ट्ज पर सुनने की निगरानी करने की आवश्यकता होती है, उस आवृत्ति पर रेडियो संचार स्थापित करने का प्रयास;

ख) बिना देरी के सभी आसन्न नियंत्रण पदों या एटीसी इकाइयों को विफलता के बारे में सूचित करें;

ग) वर्तमान यातायात स्थिति की ऐसी स्थिति या इकाइयों का मूल्यांकन;

घ) यदि व्यवहार्य हो, तो ऐसे विमानों के संबंध में उनकी सहायता का अनुरोध करें, जो ऐसे विमानों के बीच रडार या गैर-रडार अलगाव स्थापित करने और नियंत्रण बनाए रखने में उन पदों या इकाइयों के साथ संचार स्थापित कर सकते हैं; और

ड) आसन्न नियंत्रण पदों या एटीसी इकाइयों को स्थिति या एटीसी इकाई की जिम्मेदारी के क्षेत्र के बाहर सभी अनियंत्रित उड़ानों को रोकने या फिर से रूट करने के लिए निर्देश दें, जब तक कि सामान्य सेवाओं के प्रावधान को फिर से शुरू नहीं किया जा सकता है।

15.5.1.3 अवरुद्ध आवृत्ति

इस घटना में कि विमान ट्रांसमीटर द्वारा नियंत्रण आवृत्ति अनजाने में अवरुद्ध हो जाती है, निम्नलिखित अतिरिक्त कदम उठाए जाने चाहिए:

क) संबंधित विमान की पहचान करने का प्रयास;

ख) यदि आवृत्ति को अवरुद्ध करने वाले विमान की पहचान की जाती है, तो उस विमान के साथ संचार स्थापित करने का प्रयास किया जाना चाहिए, उदाहरण- सेलकाल द्वारा आपातकालीन आवृत्ति 121.5 मेगाहर्ट्ज पर, विमान ऑपरेटर की कंपनी आवृत्ति के माध्यम से, यदि लागू हो, किसी भी वीएचएफ आवृत्ति पर उड़ान के कर्मचारियों या किसी अन्य संचार माध्यम से एयर-टू-एयर उपयोग के लिए नामित किया गया है या, यदि विमान जमीन पर है, तो सीधे संपर्क द्वारा;

ग) यदि संबंधित विमान के साथ संचार स्थापित हो जाता है, तो उड़ान के चालक दल को प्रभावित नियंत्रण आवृत्ति पर अनजाने प्रसारण को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करने का निर्देश दिया जाएगा।

15.5.1.4 एटीसी आवृत्ति का अनधिकृत उपयोग

15.5.1.4.1 एटीसी आवृत्तियों पर झूठे और भ्रामक प्रसारण के उदाहरण जो विमान की सुरक्षा को खराब कर सकते हैं, कभी-कभी हो सकते हैं। ऐसी घटनाओं की स्थिति में, संबंधित एटीसी इकाई को:

क) प्रेषित किए गए किसी भी झूठे या भ्रामक निर्देशों या मंजूरी को सही करें;

ख) सभी विमानों को प्रभावित आवृत्ति (यों) पर सलाह दें कि झूठे और भ्रामक निर्देश या मंजूरी प्रसारित की जा रही है;

ग) अनुपालन करने के लिए कार्रवाई करने से पहले सभी विमानों को प्रभावित आवृत्ति (यों) पर निर्देशों और मंजूरी को सत्यापित करने का निर्देश दें;

घ) यदि व्यावहारिक हो, तो विमान को दूसरी आवृत्ति में बदलने का निर्देश दें; और

ड) यदि संभव हो, तो सभी प्रभावित विमानों को सूचित करें जब झूठे और भ्रामक निर्देश या मंजूरी आगे प्रसारित नहीं की जा रही हो।

15.5.1.4.2 फ्लाइट कू को संबंधित एटीसी इकाई के साथ उन्हें जारी किए गए किसी भी निर्देश या मंजूरी को चुनौती देना या सत्यापित करना होगा, जिसके बारे में उन्हें संदेह है कि यह गलत या भ्रामक हो सकता है।

15.5.1.4.3 जब झूठे या भ्रामक निर्देशों और मंजूरी के प्रसारण का पता चलता है, तो उपयुक्त प्राधिकारी ट्रांसमीटर का पता लगाने और प्रसारण को समाप्त करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

15.6 अन्य एटीसी आकस्मिक प्रक्रियाएं**15.6.1 आपातकालीन पृथक्करण**

15.6.1.1 यदि किसी आपातकालीन स्थिति के दौरान, यह सुनिश्चित करना संभव नहीं है कि लागू क्षेत्रीय पृथक्करण को बनाए रखा जा सकता है, तो लागू ऊर्ध्वाधर पृथक्करण न्यूनतम आधे के आपातकालीन पृथक्करण का उपयोग किया जा सकता है, यानी हवाई क्षेत्र में विमान के बीच 500 फीट जहां न्यूनतम 1000 फीट का ऊर्ध्वाधर पृथक्करण लागू होता है, और हवाई क्षेत्र में विमान के बीच 1000 फीट जहां 2000 फीट ऊर्ध्वाधर पृथक्करण न्यूनतम लागू होता है।

15.6.1.2 जब आपातकालीन पृथक्करण लागू किया जाता है तो संबंधित उड़ान कर्मियों को सलाह दी जाएगी कि आपातकालीन पृथक्करण लागू किया जा रहा है और वास्तविक न्यूनतम उपयोग के बारे में सूचित किया जाए। इसके अतिरिक्त, संबंधित सभी उड़ान कर्मचारियों को आवश्यक यातायात जानकारी प्रदान की जाएगी।

15.6.2 अल्पकालिक संघर्ष चेतावनी (एसटीसीए) प्रक्रियाएं

15.6.2.1 एसटीसीए फंक्शन के उपयोग से संबंधित स्थानीय निर्देश एमएटीएस 2 में शामिल होंगे और अन्य बातों के साथ निर्दिष्ट करेंगे:

- क) उड़ान के प्रकार जो एसटीसीए के सृजन के लिए पात्र हैं;
- ख) हवाई क्षेत्र के क्षेत्र या क्षेत्र जिनके भीतर एसटीसीए कार्य कार्यान्वित किया जाता है;
- ग) नियंत्रक को एसटीसीए प्रदर्शित करने की विधि;
- घ) अलर्ट के सृजन के साथ-साथ अलर्ट चेतावनी समय के लिए पैरामीटर;
- ङ) ऐसी स्थितियाँ जिनके तहत व्यक्तिगत रडार ट्रैक के लिए एसटीसीए फ़ंक्शन बाधित हो सकता है; और
- च) उन उड़ानों के संबंध में लागू प्रक्रियाएँ जिनके लिए एसटीसीए बाधित किया गया है।

15.6.2.2 नियंत्रित उड़ानों के संबंध में एक एसटीसीए उत्पन्न होने की स्थिति में, नियंत्रक बिना किसी देरी के यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि लागू न्यूनतम पृथक्करण का उल्लंघन नहीं होगा।

15.6.2.3 एसटीसीए के निर्माण के बाद, नियंत्रकों को एक हवाई यातायात घटना रिपोर्ट को पूरा करने की आवश्यकता होनी चाहिए, केवल उस स्थिति में जब एक अलगाव न्यूनतम का उल्लंघन किया गया हो।

15.6.2.4 प्रत्येक एसटीसीए के सृजन से संबंधित परिस्थितियों का एटीएस प्रभारी द्वारा विश्लेषण किया जाना चाहिए ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि अलर्ट उचित था या नहीं। गैर-औचित्यपूर्ण अलर्ट, उदाहरण- जब विजुअल सेपरेशन लागू किया गया था, तो इसे नज़रअंदाज़ किया जाना चाहिए। हवाई क्षेत्र के डिजाइन और एटीसी प्रक्रियाओं में संभावित कमियों की पहचान करने के साथ-साथ समग्र सुरक्षा स्तरों की निगरानी के लिए उचित अलर्ट का एक सांख्यिकीय विश्लेषण किया जाना चाहिए।

15.6.3 वायुवाहित टक्कर परिहार प्रणाली (एसीएएस) से लैस विमानों के संबंध में प्रक्रियाएँ

15.6.3.1 एसीएएस से लैस विमानों के लिए हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान के लिए लागू की जाने वाली प्रक्रियाएँ गैर-एसीएएस से लैस विमानों पर लागू होने वाली प्रक्रियाओं के समान होंगी। विशेष रूप से, टक्करों की रोकथाम, उचित अलगाव की स्थापना और जानकारी जो परस्पर विरोधी यातायात के संबंध में प्रदान की जा सकती है और कार्रवाई से बचने के लिए सामान्य एटीएस प्रक्रियाओं के अनुरूप होगी और एसीएएस उपकरण पर निर्भर विमान क्षमताओं के विचार को शामिल नहीं करेगी।

15.6.3.2 जब एक पायलट एसीएएस समाधान सलाहकार (संकल्प परामर्श) द्वारा प्रेरित मनुवर की रिपोर्ट करता है, नियंत्रक तब तक विमान उड़ान पथ को संशोधित करने का प्रयास नहीं करेगा जब तक कि पायलट वर्तमान वायु यातायात नियंत्रण निर्देश या निकासी की शर्तों पर लौटने की रिपोर्ट नहीं करता है लेकिन उचित रूप से यातायात जानकारी प्रदान करेगा।

15.6.3.3 एक बार एक विमान एक समाधान सलाहकार के अनुपालन में अपनी निकासी से प्रस्थान करता है, तो नियंत्रक उस विमान और किसी भी अन्य विमान के बीच अलगाव प्रदान करने के लिए जिम्मेदार नहीं होता है, जो समाधान सलाहकार द्वारा प्रेरित मनुवर के प्रत्यक्ष परिणाम के रूप में प्रभावित होता है। नियंत्रक सभी प्रभावित विमानों के लिए अलगाव प्रदान करने की जिम्मेदारी फिर से शुरू करेगा जब:

क) नियंत्रक उड़ान चालक दल से एक रिपोर्ट को स्वीकार करता है कि विमान ने वर्तमान मंजूरी फिर से शुरू कर दी है; या

ख) नियंत्रक उड़ान चालक दल से एक रिपोर्ट को स्वीकार करता है कि विमान वर्तमान निकासी को फिर से शुरू कर रहा है और एक वैकल्पिक मंजूरी जारी करता है जिसे उड़ान चालक दल द्वारा स्वीकार किया जाता है।

15.6.3.4 एसीएएस का एटीसी पर महत्वपूर्ण प्रभाव हो सकता है। इसलिए, भाविप्रा, निगमित मुख्यालय द्वारा एटीसी वातावरण में एसीएएस के प्रदर्शन की निगरानी की जा रही है।

15.6.3.5 झूठे संकल्प परामर्श से बचने के लिए, चढ़ाई या अवरोही विमान के उड़ान चालक दल को चढ़ने या उतरने की दर को 1500 फीट प्रति मिनट या उससे कम तक कम करना चाहिए जब विमान 2000 फीट की

ऊंचाई से दूर हो।

15.6.3.6 संकल्प परामर्श की रिपोर्ट करने की प्रक्रिया:

- क) विमान द्वारा संकल्प परामर्श पर की गई रिपोर्ट को लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा और स्टेशन के डब्ल्यूएसओ और एटीएस प्रभारी को सूचित किया जाएगा।
- ख) संकल्प परामर्श की रिपोर्ट सिग्नल द्वारा सदस्य (प्रचालन) / कार्यपालक निदेशक (एटीएम) / महाप्रबंधक (एटीएम) को रिपोर्ट की जाएगी।
- ग) एटीएस इकाइयों के स्थानीय प्रभारी घटना की जांच करेंगे और महाप्रबंधक (एटीएम) के परामर्श से आगे की कार्रवाई करेंगे।
- घ) सांख्यिकीय उद्देश्यों के लिए प्राप्त सभी चेतावनियों का रिकॉर्ड एक रजिस्टर या कम्प्यूटरीकृत डेटा बैंक में रखा जाएगा।

15.6.4 न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) प्रक्रियाएं

15.6.4.1 न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) फ़ंक्शन के उपयोग से संबंधित स्थानीय निर्देश एमएटीएस 2 में शामिल होंगे और अन्य बातों के साथ-साथ निर्दिष्ट करेंगे:

- क) उड़ान के प्रकार जो एमएसएडब्ल्यू के सृजन के लिए पात्र हैं;
- ख) हवाई क्षेत्र के क्षेत्र या क्षेत्र जिनके लिए न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई परिभाषित की गई है और जिसके भीतर न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) कार्य कार्यान्वित किया गया है;
- ग) परिभाषित न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई के मान;
- घ) नियंत्रक को न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) प्रदर्शित करने की विधि;
- ङ) न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) के उत्पादन के साथ-साथ चेतावनी समय के लिए पैरामीटर; और
- च) ऐसी स्थितियाँ जिनके तहत न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) कार्य को अलग-अलग रडार ट्रैक के साथ-साथ उन उड़ानों के संबंध में लागू प्रक्रियाओं के लिए बाधित किया जा सकता है जिनके लिए न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) को बाधित किया गया है।

15.6.4.2 नियंत्रित उड़ान के संबंध में एक न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) उत्पन्न होने की स्थिति में, बिना किसी देरी के निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी:

- क) यदि विमान को रडार वेक्टर प्रदान किया जा रहा है, तो विमान को लागू सुरक्षित स्तर पर तुरंत चढ़ने का निर्देश दिया जाएगा और, यदि इलाके से बचने के लिए आवश्यक हो, तो एक नया रडार शीर्षक दिया जाएगा;
- ख) अन्य मामलों में, उड़ान चालक दल को तुरंत सलाह दी जाएगी कि न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी उत्पन्न की गई है और विमान के स्तर की जांच करने का निर्देश दिया गया है।

15.6.4.3 न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी (एमएसएडब्ल्यू) घटना के बाद, नियंत्रकों को एक हवाई यातायात घटना रिपोर्ट को केवल उस स्थिति में पूरा करना चाहिए जब संबंधित विमान द्वारा इलाके में नियंत्रित उड़ान की क्षमता के साथ अनजाने में न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई का उल्लंघन किया गया हो।

15.6.5 ग्राउंड प्रॉक्सिमिटी वार्निंग प्रणाली

ग्राउंड प्रॉक्सिमिटी वार्निंग मिलने पर नियंत्रक को किसी पायलट को अपने एयरक्राफ्ट पर चढ़ने से नहीं रोकना चाहिए। संदेश की अभिस्वीकृति दी जानी चाहिए और यदि उपयुक्त हो तो पुष्टि के लिए क्यूएनएच सेटिंग पास की जानी चाहिए।

15.6.6 विमान के लिए रेडियोटेलीफोनी कॉल साइन में बदलाव

15.6.6.1 एटीसी इकाई विमान को सुरक्षा के हित में अपने प्रकार के आरटीएफ कॉल साइन को बदलने के लिए

निर्देश दे सकती है, जब दो या दो से अधिक विमान आरटीएफ कॉल संकेतों के बीच समानता ऐसी हो कि भ्रम होने की संभावना हो।

15.6.5.1.1 कॉल साइन के प्रकार में ऐसा कोई भी परिवर्तन अस्थायी होगा और केवल हवाई क्षेत्र में लागू होगा जहां भ्रम होने की संभावना है।

15.6.5.2 भ्रम से बचने के लिए, एटीसी यूनिट को, यदि उपयुक्त हो, उस विमान की पहचान करनी चाहिए जिसे उसकी स्थिति और/या स्तर का हवाला देकर अपने कॉल साइन को बदलने का निर्देश दिया जाएगा।

15.6.5.3 जब एक एटीसी इकाई एक विमान के कॉल साइन के प्रकार को बदलती है, वह इकाई यह सुनिश्चित करेगी कि जब विमान को किसी अन्य एटीसी इकाई में स्थानांतरित किया जाता है, तो विमान उड़ान योजना द्वारा इंगित कॉल साइन पर वापस आ जाता है, सिवाय इसके कि जब कॉल साइन परिवर्तन संबंधित दो एटीसी इकाइयों के बीच समन्वित किया गया हो।

15.6.5.4 उपयुक्त एटीसी इकाई संबंधित विमान को सूचित करेगी जब उसे उड़ान-योजना द्वारा दर्शाए गए कॉल साइन पर वापस जाना है।