

अध्याय 16

विविध प्रक्रियाएँ

16.1 सैन्य यातायात के संबंध में जिम्मेदारी

16.1.1 यह माना जाता है कि कुछ सैन्य वैमानिक संचालनों के लिए कुछ हवाई यातायात प्रक्रियाओं का पालन न करना आवश्यक हो जाता है। उड़ान प्रचालन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त सैन्य अधिकारियों से, जब भी व्यवहार्य हो, इस तरह के मनूवर करने से पहले उचित हवाई यातायात नियंत्रण इकाई को सूचित करने के लिए कहा जाएगा।

16.1.2 सैन्य आवश्यकता या अन्य असाधारण परिस्थितियों के लिए आवश्यक पृथक्करण मिनिमा में कमी केवल एक हवाई यातायात नियंत्रण इकाई द्वारा स्वीकार की जाएगी जब संबंधित विमान पर अधिकार क्षेत्र रखने वाले प्राधिकरण से कुछ रिकॉर्ड किए गए फॉर्म में एक विशिष्ट अनुरोध प्राप्त किया गया है और तब देखी जाने वाली निम्न न्यूनतम सीमा केवल उन विमानों के बीच लागू होगी। संबंधित हवाई यातायात नियंत्रण इकाई द्वारा पृथक्करण मिनिमा की इस कमी को पूरी तरह से कवर करने वाले कुछ रिकॉर्ड किए गए निर्देश जारी किए जाने चाहिए।

16.2 मानव रहित मुक्त गुब्बारों के संबंध में उत्तरदायित्व

16.2.1 एक मध्यम या भारी मानव रहित मुक्त गुब्बारे की इच्छित उड़ान की अधिसूचना प्राप्त होने पर, हवाई यातायात सेवा इकाई सभी संबंधितों को सूचना प्रसारित करने की व्यवस्था करेगी। जानकारी में शामिल होगा:

- क) बैलून उड़ान पहचान या परियोजना कोड नाम;
- ख) गुब्बारा वर्गीकरण और विवरण;
- ग) एसएसआर कोड या एनडीबी फ्रीक्वेंसी जो भी लागू हो;
- घ) प्रक्षेपण स्थल;
- ड) लॉन्च के प्रारंभ होने का अनुमानित समय या लॉन्च की नियोजित अवधि;
- च) चढ़ाई की अपेक्षित दिशा;
- छ) परिभ्रमण स्तर (ओं) (दबाव एल्टीट्यूड); और
- ज) अनुमानित स्थान के साथ 18000 मीटर (60000 फीट) दबाव ऊंचाई पार करने के लिए, या 46000 फीट पर या उससे नीचे क्लिंजिंग स्तर तक पहुंचने के लिए अनुमानित बीता हुआ समय।

16.2.2 सूचना प्राप्त होने पर कि एक मध्यम या भारी मानव रहित मुक्त गुब्बारा लॉन्च किया गया है, हवाई यातायात सेवा इकाई सभी संबंधितों को सूचना प्रसारित करने की व्यवस्था करेगी। जानकारी में शामिल होगा:

- क) बैलून उड़ान पहचान या परियोजना कोड नाम;
- ख) गुब्बारा वर्गीकरण और विवरण;
- ग) एसएसआर कोड या एनडीबी फ्रीक्वेंसी जो भी लागू हो;
- घ) प्रक्षेपण स्थल;
- ड) लॉन्च का समय (ओं);
- च) अनुमानित समय जिस पर 46000 फीट दबाव-ऊंचाई पारित किया जाएगा, या अनुमानित समय जिस पर क्लिंजिंग स्तर 46 000 फीट पर या उससे नीचे पहुंच जाएगा, और अनुमानित स्थान;
- छ) उड़ान की समाप्ति की अनुमानित तिथि और समय; और
- ज) जमीनी संपर्क का नियोजित स्थान, जब लागू हो।

16.2.3 जब उचित अपेक्षा हो कि एक भारी या मध्यम मानव रहित मुक्त गुब्बारा अंतरराष्ट्रीय सीमाओं को पार करेगा, उपयुक्त एटीएस इकाई संबंधित राज्य (यों) में एटीएस इकाई (यों) को नोटैम द्वारा भेजे जाने वाले पूर्व लॉन्च और लॉन्च अधिसूचनाओं की व्यवस्था करेगी।

16.2.4 हवाई यातायात सेवा इकाइयां जहां तक संभव हो मध्यम और भारी मानव रहित मुक्त गुब्बारों की रडार निगरानी बनाए रखेंगी और यदि आवश्यक हो और किसी विमान के पायलट के अनुरोध पर, विमान और ऐसे गुब्बारों के बीच रडार अलगाव प्रदान करें जो रडार से पहचाने जाते हैं या उनकी सटीक स्थिति ज्ञात होती है।

16.3 हवाई यातायात घटना रिपोर्ट

16.3.1 रिपोर्ट प्रस्तुत करना

हवाई यातायात घटना की रिपोर्ट सामान्य रूप से संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाई को प्रस्तुत की जानी चाहिए, विशेष रूप से हवाई यातायात सेवाओं के प्रावधान से संबंधित घटनाओं के लिए विमान निकटता (एयरप्रोक्स) या ऐसी घटनाओं से संबंधित अन्य गंभीर कठिनाइयों के परिणामस्वरूप विमान को खतरा होता है, जो दूसरों के बीच, दोषपूर्ण प्रक्रियाओं, प्रक्रियाओं के साथ गैर-अनुपालन, या जमीनी सुविधाओं की विफलता के कारण होता है।

16.3.2 हवाई यातायात घटनाओं की रिपोर्टिंग।

16.3.2.1 एक हवाई यातायात घटना, जिसके घटित होने की जानकारी हो, को संबंधित एटीसीओ द्वारा संबद्ध जानकारी के साथ एटीसी इकाई में दर्ज किया जाएगा और तुरंत निगरानी पर्यवेक्षक/एटीएस प्रभारी, जैसा भी लागू हो, के संज्ञान में लाया जाएगा।

16.3.2.2 प्रासंगिक दस्तावेजों जैसे एटीसी टेप, लॉग बुक, उड़ान संदेश, उड़ान प्रगति स्ट्रिप्स, मौसम संबंधी रिपोर्ट और पूर्वानुमान आदि को संरक्षित करने के लिए सभी आवश्यक उपाय किए जाएंगे। जहां लागू हो, रिकॉर्ड किए गए रडार डेटा और उपकरणों की परिचालन स्थिति से संबंधित तकनीकी विवरण भी प्राप्त और संरक्षित किए जा सकते हैं।

16.3.2.3 किसी हवाई यातायात घटना के घटित होने के तुरंत बाद उसकी सूचना क्षेत्रीय निदेशक/वायु सुरक्षा नियंत्रक को दी जाएगी। घटना के संबंध में सूचना डीजीसीए, सदस्य (प्रचालन) और कार्यपालक निदेशक (एटीएम)/महाप्रबंधक (एटीएम) को संचार के सबसे तेज माध्यम से भी भेजी जाएगी।

16.3.2.4 पैरा 16.6 में उपलब्ध आईसीएओ हवाई यातायात घटना रिपोर्ट फॉर्म का उपयोग एटीएस इकाइयों द्वारा शुरू में एक हवाई यातायात घटना की रिकॉर्डिंग और रिपोर्टिंग करते समय किया जाएगा। एएफटीएन नेटवर्क पर प्रसारित होने वाले संदेश के पाठ के लिए प्रारूप का भी उपयोग किया जा सकता है। इस प्रकार, फॉर्म की प्रतियां हवाई यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय सहित सभी एटीएस इकाइयों में उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

16.3.2.5 ज्ञात हवाई यातायात घटना की गैर-रिकॉर्डिंग और/या गैर-रिपोर्टिंग को खामियों को दबाने के प्रयास के रूप में माना जाएगा और इसे सभी परिस्थितियों में टाला जाएगा।

16.3.3 प्रारंभिक जांच

16.3.3.1 प्रारंभिक जांच एटीएस प्रभारी द्वारा यथासंभव शीघ्रता से की जाएगी।

16.3.3.2 एक हवाई यातायात घटना में शामिल एक हवाई यातायात नियंत्रण अधिकारी को आम तौर पर उस एटीएस इकाई से वापस लिया जा सकता है जिसमें घटना हुई है और उसका/उसकी घटना के दौरान प्राप्त बयान और उसके घटित होने के आसपास की परिस्थितियां उसकी स्मृति में ताजा हैं। हालांकि, अगर किसी घटना के आसपास की परिस्थितियों में प्रथम दृष्टया ज्ञान की कमी और/या एटीसी प्रक्रियाओं की समझ का पता चलता है, तो एटीसीओ को हवाई यातायात नियंत्रण की अन्य इकाइयों में काम करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है, जैसा कि मोटे तौर पर 1990 के एआईसी 22 में निर्धारित किया गया है।

16.3.3.4 संबंधित रेडियो/इंटरकॉम/टेलीफोन संचार का टेप प्रतिलेख, जैसा लागू हो, साक्ष्य के रूप में रिकॉर्ड में लाया जाएगा और डीजीसीए द्वारा जांच पूरी होने तक टेप को संरक्षित रखा जाएगा।

16.3.3.5 यदि दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर प्रारंभिक जांच से पता चलता है कि नियंत्रक के खिलाफ प्रथम दृष्टया कोई मामला नहीं बनता है, तो उसे एटीसी इकाई में बहाल किया जा सकता है, जहां से उसे क्षेत्रीय निदेशक/वायु सुरक्षा नियंत्रक के परामर्श से वापस ले लिया गया था। यह कार्रवाई डीजीसीए द्वारा जांच के निष्कर्ष पर की जा सकने वाली किसी भी कार्रवाई पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना की गई मानी जाएगी।

16.3.3.6 16.3.3.2 और 16.3.3.5 में की गई कार्रवाई की सूचना कार्यपालक निदेशक (एटीएम) / महाप्रबंधक (एटीएम) को दी जाएगी।

16.3.3.7 एटीएस प्रभारी द्वारा प्रारंभिक जांच की रिपोर्ट के साथ हवाई यातायात घटना से संबंधित रिकॉर्ड किए गए साक्ष्य को आगे की आवश्यक कार्रवाई के लिए क्षेत्रीय निदेशक/वायु सुरक्षा नियंत्रक और कार्यपालक निदेशक (एटीएम)/महाप्रबंधक को भी भेजा जाएगा। (एटीएम) रिकॉर्ड की जांच और डीजीसीए द्वारा आगे की जांच लंबित होने पर तत्काल उपचारात्मक कार्रवाई के लिए।

16.3.4 उल्लंघन रिपोर्ट।

16.3.4.1 एटीसी निर्देशों के गैर-अनुपालन के लिए दायर की गई उल्लंघन रिपोर्ट, और एटीएस मार्ग के उल्लंघन की जांच एटीएस प्रभारी द्वारा की जाएगी यदि दर्ज की गई रिपोर्ट से संकेत मिलता है कि उड़ानों की सुरक्षा खतरे में थी।

16.3.4.2 घटना की तारीख के 15 दिनों के भीतर जांच की एक विस्तृत रिपोर्ट कार्यपालक निदेशक (एटीएम) को भेजी जाएगी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ टेप ट्रांसक्रिप्ट की प्रमाणित प्रतियां और पायलट का स्पष्टीकरण, यदि उपलब्ध हो, सहित प्रासंगिक रिकॉर्ड शामिल होंगे।

16.4 रनवे घुसपैठ

16.4.1 हवाईअड्डे पर हवाईअड्डे पर एक विमान, वाहन, व्यक्ति, या जमीन पर वस्तु शामिल होने की घटना है जो उड़ान भरने, उतरने या उतरने का इरादा रखने वाले विमान के साथ टकराव का खतरा पैदा करती है।

नोट: रनवे घुसपैठ एक जटिल समस्या है जो जटिल और गतिशील वातावरण में होती है जहां मूल कारणों को अलग करना मुश्किल होता है। आम तौर पर रनवे घुसपैठ होती है क्योंकि लोग गलतियां करते हैं। यदि प्रक्रियाओं का पालन किया जाए तो इन गलतियों को सुधारा जा सकता है।

16.4.2 रनवे की घुसपैठ को कम करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाने की आवश्यकता है:

क) एयरोड्रोम नियंत्रक एक एयरोड्रोम के आसपास और साथ ही साथ मनुवर क्षेत्र में वाहनों और कर्मियों पर सभी उड़ान प्रचालन पर निरंतर निगरानी बनाए रखेगा।

ख) टैक्सी निकासी में संक्षिप्त निर्देश और पर्याप्त जानकारी शामिल होगी ताकि उड़ान चालक दल को अन्य विमानों या वस्तुओं के साथ टकराव से बचने के लिए सही टैक्सी मार्गों का पालन करने में सहायता मिल सके और विमान के अनजाने में सक्रिय रनवे में प्रवेश करने की क्षमता को कम किया जा सके।

ग) जब एक टैक्सी निकासी में रनवे से परे एक टैक्सी सीमा होती है, तो इसमें रनवे को पार करने के लिए स्पष्ट निकासी या एक निर्देश शामिल होना चाहिए।

घ) एसएमसी नियंत्रक को सक्रिय रनवे की निर्दिष्ट होलडिंग स्थिति से परे विमान को कोई मंजूरी नहीं देनी चाहिए।

ड) यदि नियंत्रण टावर दृष्टिगत रूप से या रडार द्वारा निर्धारित करने में असमर्थ है, कि एक खाली या क्रॉसिंग विमान ने रनवे को मंजूरी दे दी है, तो विमान से अनुरोध किया जाएगा कि वह रनवे को खाली कर दे।

च) किसी भी मंजूरी या निर्देश को पारित करने से पहले एयरोड्रोम नियंत्रक हमेशा विमान या वाहन के कॉल साइन का उपयोग करेगा।

छ) एयरोड्रोम नियंत्रक किसी भी रनवे पर क्लियरेंस और प्रवेश करने के निर्देश, क्रॉस टैक्सी और बैक ट्रेक की कमी को पढ़ना सुनिश्चित करेगा।

ज) कंट्रोलर रीड बैक को सुनेगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि फ्लाइट क्रू द्वारा क्लियरेंस या निर्देश 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।

झ) संचार के हस्तांतरण को किसी भी रनवे पर प्रवेश करने, रुकने, क्रॉस टैक्सी और बैक ट्रेक के निर्देशों से अलग किया जाएगा।

ञ) एयरोड्रोम नियंत्रक मंजूरी और निर्देश जारी करने के लिए मानक आरटीएफ शब्दावली का उपयोग करेगा।

ट) जब पायलट को हवाई अड्डे की स्थलाकृति या खराब दृश्यता की स्थिति से अपरिचित होने के लिए जाना जाता है, तो टैक्सी निर्देशों को धीरे-धीरे प्रगतिशील तरीके से पारित किया जाना चाहिए।

ठ) हवाई अड्डा नियंत्रक रनवे और टैक्सीवे बंद होने, परिचालन क्षेत्र में निर्माण कार्य और प्रकाश व्यवस्था के बारे में जानकारी के लिए नोटैम्स के साथ खुद को अपडेट करेंगे।

ड) एसएमसी नियंत्रक और टॉवर नियंत्रक का एक दूसरे के साथ घनिष्ठ समन्वय होगा। जब सक्रिय रनवे को पार करना शामिल हो तो एसएमसी नियंत्रक को विमान को टावर नियंत्रक को होल्डिंग स्थिति पर या उससे पहले जारी करना चाहिए। सक्रिय रनवे पर किसी भी वाहन या व्यक्ति को अनुमति देने से पहले एसएमसी नियंत्रक टॉवर नियंत्रक से पूर्व मंजूरी लेगा। इसी प्रकार टॉवर नियंत्रक उपयोग में नहीं आने वाले रनवे पर किसी भी लैंडिंग/टेक ऑफ की अनुमति देने से पहले एसएमसी नियंत्रक से पूर्व मंजूरी लेगा।

16.4.3.1 यदि कोई रनवे घुसपैठ होती है, तो निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए:

- हवाई अड्डा नियंत्रक इसे लॉग बुक में दर्ज करेगा;
- डीजीसीए, डब्ल्यूएसओ और एटीएस प्रभारी को सूचित किया जाएगा;
- इस तरह की घुसपैठ की जांच एटीएस प्रभारी द्वारा की जाएगी और ऐसी घटना होने के 15 दिनों के भीतर कार्यपालक निदेशक (एटीएम) को रिपोर्ट भेजी जाएगी।

16.5 दिक्कालन सुविधाओं की प्रचालन स्थिति पर जानकारी

16.5.1 एटीएस इकाइयों को वर्तमान में गैर-दृश्य दिक्कालन सुविधाओं की प्रचालन स्थिति के बारे में सूचित रखा जाएगा, और वे दृश्य साधन जो उनके उत्तरदायित्व के क्षेत्र में टेक-ऑफ, प्रस्थान, एप्रोच और लैंडिंग प्रक्रियाओं के लिए आवश्यक हैं और वे दृश्य और गैर-दृश्य साधन जो सतह के संचालन के लिए आवश्यक हैं।

16.5.2 प्रचालन स्थिति पर जानकारी, और उसमें कोई परिवर्तन, 16.5.1 में संदर्भित दृश्य और गैर-दृश्य सहायता की मात्रा उपयुक्त एटीएस इकाई (यूनिटों) द्वारा शामिल सहायता (ओं) के उपयोग के अनुरूप समय पर प्राप्त की जानी चाहिए।

16.6 आईसीएओ मॉडल हवाई यातायात घटना रिपोर्ट प्रपत्र

हवाई यातायात घटना रिपोर्ट प्रपत्र		
हवाई यातायात दुर्घटनाओं पर रिपोर्ट जमा और प्राप्त करते समय उपयोग के लिए। रेडियो द्वारा प्रारंभिक रिपोर्ट में, छायांकित वस्तुओं को शामिल किया जाना चाहिए।		
क- विमान की पहचान	ख- घटना का प्रकार एयरप्रोक्स/प्रक्रिया/सुविधा	
ग- घटना		
1. सामान्य		
क) घटना का दिनांक/समय		यूटीसी
ख) स्थिति		
2. खुद का विमान		
क) हेडिंग और रूट		
ख) वास्तविक वायु गति..... () केटी..... (किमी/घंटा)..... में मापा गया		
ग) स्तर और एल्टीमीटर सेटिंग		
घ) विमान का चढ़ना या उतरना		
() स्तर की उड़ान () चढ़ना () उतरना		
ड) विमान बैंक एंगल		
() विंग स्तर () हल्का बैंक () मध्यम बैंक		
() गहरा बैंक () औंधा () अज्ञात		
च) बैंक की विमान दिशा		
() बाएँ () दाएँ () अज्ञात		
छ) दृश्यता पर प्रतिबंध (जितना आवश्यक हो उतना चुनें)		
() सूर्य की चमक () विंडस्क्रीन स्तंभ () गंदा विंडस्क्रीन		
() अन्य कॉकपिट () कोई नहीं		
संरचना		
ज) विमान लाइटिंग का प्रयोग (जितना आवश्यक हो उतना चुनें)		
() दिक्चालन लाइट () स्टोब लाइट () केबिन लाइट		
() लाल टक्कर विरोधी लाइट () लैंडिंग/टैक्सी-लाइट () लोगो (टैल-फिन) लाइट		
() अन्य () कोई नहीं		
झ) एटीएस द्वारा जारी यातायात परिहार सलाह		
() हाँ, रडार के आधार पर () हाँ, दृश्य दृष्टि के आधार पर () हाँ, अन्य जानकारी के आधार पर		
() नहीं		
ञ) यातायात सूचना जारी		
() हाँ, रडार के आधार पर () हाँ, दृश्य दृष्टि के आधार पर () हाँ, अन्य जानकारी के आधार पर		
() नहीं		
ट) हवाई टक्कर परिहार प्रणाली (एसीएएस)		
() नहीं किया गया () प्रकार () ट्रैफिक एडवाइजरी जारी		
() समाधान परामर्श जारी किया () या समाधान एडवाइजरी जारी नहीं की गई		
ठ) रडार की पहचान		
() कोई रडार उपलब्ध नहीं () रडार पहचान () कोई रडार पहचान नहीं		
ड) अन्य विमान देखे गए		
() हाँ () नहीं () गलत विमान देखा गया		

- ढ) कार्रवाई से परहेज
 () हाँ () नहीं
 उड़ान योजना का प्रकार आईएफ़आर/वीएफ़आर/कोई नहीं*

अन्य विमान

क) प्रकार और कॉल साइन/पंजीकरण (यदि ज्ञात हो) _____

ख) यदि क) ऊपर ज्ञात नहीं है, तो नीचे वर्णन करें

- () हाई विंग () मिड विंग () लो विंग
 () रोटोक्राफ्ट
 () 1 इंजिन () 2 इंजिन () 3 इंजिन
 () 4 इंजिन () 4 से ज्यादा इंजिन

मार्किंग, रंग या अन्य उपलब्ध जानकारी

ग) विमान का चढ़ना या उतरना

- () उड़ान स्तर () चढ़ना उतरना
 () अज्ञात

घ) विमान बैंक एंगल

- () विंग स्तर () थोड़ा बैंक () मध्यम बैंक
 () सीधी ढाल बैंक () औंधा () अज्ञात

ङ) बैंक की विमान दिशा

- () बाएँ () दाएँ () अज्ञात

च) प्रदर्शित लाइट

- () दिक्कालन लाइट () स्टोब लाइट () केबिन लाइट
 () लाल टक्कर () लैंडिंग/टैक्सी-लाइट () लोगो (टैल-फिन) लाइट
 विरोधी लाइट

- () अन्य () कोई नहीं () अज्ञात

छ) एटीएस द्वारा जारी यातायात परिहार सलाह

- () हाँ, रडार के () हाँ, दृश्य दृष्टि के () हाँ, अन्य जानकारी के आधार
 () नहीं () अज्ञात

ज) यातायात सूचना जारी

- () हाँ, रडार के () हाँ, दृश्य दृष्टि के () हाँ, अन्य जानकारी के आधार
 () नहीं () अज्ञात

झ) कार्रवाई से परहेज

- () हाँ () नहीं () अज्ञात

4. दूरी

क) निकटतम क्षैतिज दूरी _____

ख) निकटतम ऊर्ध्वाधर दूरी _____

5. उड़ान मौसम की स्थिति

क) आईएमसी/वीएमसी*

ख) बादल के ऊपर/नीचे*/कोहरा/धुंध/या परतों के बीच*

ग) बादल से लंबवत दूरी ___ मीटर/फीट* नीचे ___ मीटर/फीट ऊपर

घ) बादल/बारिश/हिमपात/ओले सहित वर्षा/ कोहरा /धुंध में

ङ) सूर्य की ओर/बाहर की ओर

च) विमान दृश्यता _____ मी/किमी²

6. पायलट-इन-कमांड द्वारा महत्वपूर्ण मानी जाने वाली कोई अन्य जानकारी

घ. विविध

1. रिपोर्टिंग विमान से संबन्धित जानकारी

<p>क) विमान पंजीकरण</p> <p>ख) विमान का प्रकार</p> <p>ग) प्रचालक</p> <p>घ) प्रस्थान का हवाई अड्डा</p> <p>ड) पहली लैंडिंग का हवाई अड्डा _____ गंतव्य _____</p> <p>च) रेडियो या अन्य माध्यमों से _____ (एटीएस यूनिट का नाम) को समय _____ यूटीसी पर रिपोर्ट किया गया</p> <p>छ) फॉर्म भरने की तिथि/समय/स्थान _____</p> <p>3. कार्य, पता और रिपोर्ट प्रस्तुत करने वाले व्यक्ति के हस्ताक्षर</p> <p>क) कार्य _____</p> <p>ख) पता _____</p> <p>ग) हस्ताक्षर _____</p> <p>घ) टेलीफ़ोन नं. _____</p> <p>4. रिपोर्ट प्राप्त करने वाले व्यक्ति का कार्य एवं हस्ताक्षर</p> <p>क) कार्य _____ ख) हस्ताक्षर _____</p> <p>5. संबंधित एटीएस इकाई द्वारा पूरक सूचना</p> <p>1. रिपोर्ट की प्राप्ति _____</p> <p>क) एएफ़टीएन/रेडियो/टेलीफ़ोन/अन्य (उल्लिखित करें)* द्वारा रिपोर्ट प्राप्त किया _____</p> <p>ख) _____ (एटीएस इकाई का नाम) द्वारा रिपोर्ट प्राप्त किया गया</p> <p>2. एटीएस द्वारा की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्लियरंस, देखी गई घटना (रडार/दृश्यता/दी गई चेतावनी/स्थानीय जांच का नतीजा आदि) _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>

*उचित रूप में हटाएं