

**परिशिष्ठ इ
हवेतील साहसी पर्यटन उपक्रमांसाठी
सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना**

परिशिष्ठ इ
हवेतील साहसी पर्यटन उपक्रमांसाठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना
अनुक्रमणिका

	विषय	पृष्ठ क्र.
1	<u>पॅराग्लायडिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	3
2	<u>हॉट एअर बलूनिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	10
3	<u>पॅरासेलिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	16
4	<u>स्कायडायव्हिंग (Skydiving) साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	19
5	<u>एअर सफारी साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	24
6	<u>पॅरामोट्रिंग आणि पॉवर्ड पॅराशूट साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना</u>	26
7	<u>“पर्यावरणावर कमीत कमी परिणाम” पद्धती</u>	31
8	<u>परिशिष्ठ २ - सर्वसाधारण प्रथमोपचार संच</u>	34

पॅराग्लायडिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

गेल्या तीन दशकांत, महाराष्ट्रात आणि संपूर्ण जगात पॅराग्लायडिंगचा लक्षणीय विकास झाला आहे. हा क्रीडाप्रकार ह्या काळात एक परिपक्व साहसी खेळ म्हणून विकसित झाला आहे.

अधिकाधिक लोक खेळामध्ये रस घेत असल्याने दर्जेदार प्रशिक्षण आणि सुरक्षिततेकडे लक्ष देणे ही आता एक गरज बनली आहे.

आम्ही FAIच्या (फेडरेशन ऑफ अॅरोनॉटिक इंटरनॅशनल) सेफ प्रो प्रोग्रामची शिफारस करीत आहोत, जो स्वतःचे प्रशिक्षण कार्यक्रम विकसित करण्यासाठी जगभरातील संघटना, शाळा, संस्था आणि क्लब यांच्यासाठी मार्गदर्शक म्हणून पाहिला जातो. फेडरेशन एरोनॉटिक इंटरनॅशनलची स्थापना १९०५ मध्ये झाली. ही जगभरातील वैमानिकी आणि अंतराळ क्रियाकलाप पुढे नेण्याचे मूलभूत उद्दिष्ट असणारी एक बिगर सरकारी आणि ना नफा-ना तोटा तत्वावर चालणारी आंतरराष्ट्रीय संस्था आहे. जगातील ह्या खेळाच्या नोंदींची तपासणी आणि दुरुस्ती, विविध संस्थांमधील समन्वय, आंतरराष्ट्रीय स्पर्धा आयोजित करणे अशी ह्याची उद्दिष्टे आहेत. एका शतकाच्या निरंतर वाढीनंतर आंतरराष्ट्रीय ऑलिम्पिक समितीने (IOC) मान्यता दिली. FAI ही आता भारतासह १००हून अधिक सदस्य देशांची संघटना आहे आणि जगभरात हवाई क्रीडा स्पर्धेत भाग घेणाऱ्या सर्वांना जोडणारी एक मजबूत संघटना बनली आहे.

FAIने सेफ प्रो पॅरा या प्रणालीची शिफारस केली आहे, जी USHPA, FFVL, APPI आणि BHPA सोबत तयार केलेला पॅराग्लायडिंगसाठी सुरक्षा आणि प्रशिक्षण प्रणाली आहे. हा कार्यक्रम सहभागींना सुरक्षित प्रगती करण्यास मदत करतो. महाराष्ट्रातील मुख्य भागधारक गेल्या १० वर्षांपासून एपीपीआय आणि बीएचपीए प्रणाली यशस्वीरित्या वापरत आहेत.

सेफ प्रो पॅराबद्दल अधिक माहितीसाठी कृपया एफएआयच्या वेबसाइट https://www.fai.org/sites/default/files/civil/documents/safepro_para_2020.pdf ला भेट द्या.

पॅराग्लायडिंग प्रशिक्षण केंद्र/संस्था

कोणतीही संस्था/प्रशिक्षण केंद्र एका विशिष्ट प्रमाण पद्धतीचे पालन करण्यास बांधील नाहीत, त्यांच्यासाठी सर्वात योग्य असेल ती पद्धत निवडण्याचे स्वातंत्र्य त्यांना आहे. भारतातील आघाडीच्या पॅराग्लायडिंग संस्था/प्रशिक्षण केंद्र APPI आणि BHPA प्रशिक्षण आणि प्रमाण पद्धतीचे अनुसरण करतात.

सेफ प्रो पॅरा प्रोग्रामला स्वतः ची पद्धत विकसित करण्याची इच्छा असलेल्या संस्थांसाठी मार्गदर्शक म्हणून पाहिले पाहिजे. DGCAने मंजूर केलेली भारतीय परवाना देणारी यंत्रणा विकसित होईपर्यंत एफएआय सेफ प्रो पॅरा प्रणालीचे पालन सर्व प्रशिक्षण केंद्र आणि संस्थांनी करावे, अशी शिफारस आहे. अशा सर्व संस्थांच्या मुख्य प्रशिक्षकांनी मान्यताप्राप्त संस्थांकडून वैध प्रशिक्षक प्रमाणपत्र घेणे आवश्यक आहे.

उड्डाण प्रशिक्षण केंद्र/ संस्था

- असे नोंदणीकृत केंद्र, जिथे अधिकृत संस्थेचा परवानाधारक शिक्षक असेल, जे मूलभूत पातळीपासून उच्च पातळीपर्यंत प्रशिक्षण पुरविते.
- कमीत कमी एक पात्र शिक्षक आणि एक पात्र सहाय्यक शिक्षक असायला हवेत. उड्डाण प्रशिक्षण देणाऱ्या केंद्रात केवळ एकच पात्र प्रशिक्षक असू नये.
- मुख्य फ्लाईंग इंस्ट्रक्टर (सीएफआय) आणि वरिष्ठ शिक्षक नवशिक्या आणि पात्र सदस्यांसाठी नोंदणीकृत केंद्रामध्ये प्रशिक्षण देतात. प्रशिक्षक क्रॉसकंट्री फ्लाईंग, एसआयव्ही आणि Acro यांसारखे कोणतेही अतिरिक्त प्रमाणपत्रदेखील घेऊ शकतात.

उड्डाण प्रशिक्षण केंद्र / संस्थांकडे असायला हवीत अशी कागदपत्रे

- दैनिक उड्डाणाच्या नोंदी रेकॉर्ड
- विद्यार्थी प्रशिक्षण आणि उड्डाण नोंदी
- उपकरण यादी आणि वापर ह्याच्या नोंदी (वार्षिक Porosity आणि Line Length तपासणी)
- आवश्यकतेनुसार नोंदणी, परवानग्या आणि कराराची पत्रे
- प्रशिक्षक / Tandem पायलट्स टीम उड्डाण नोंदी
- अपघात अहवाल

तपासणी व लेखापरीक्षण

- संस्थेतील परिभाषित मानकांवर लक्ष ठेवणारी एक अंतर्गत तपासणी समिती आणि लेखापरीक्षण समिती असावी. नियतकालिक तपासणी आणि लेखापरीक्षण केले जाणे आवश्यक आहे आणि संदर्भासाठी लेखी नोंदी ठेवल्या पाहिजेत.
- एक तपासणी समिती आणि लेखापरीक्षण समिती असावी, जी संस्थेच्या मानदंडांवर नजर ठेवू शकेल.
- निरीक्षक आणि बाह्य लेखा परीक्षक म्हणून काम करणारे नियुक्त व्यावसायिकांच्या पथकाने प्रत्येक वर्षी प्रत्येक केंद्राला भेट देण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे.
- तपासणीचा अहवाल सीएफआयला पुरवणे आवश्यक आहे.
- लेखी अहवाल नोंदविला गेला पाहिजे आणि त्याची प्रत सीएफआयला द्यावी.

केंद्रातील प्रशिक्षण सुविधा

केंद्रातील वर्ग - योग्य मूलभूत सूचना देण्यासाठी केंद्रांमध्ये दृक्श्राव्य माध्यमांचा वापर करण्यासाठी लागणारी यंत्रणा असावी. जेथे जेथे शक्य असेल, तेथे वर्ग अशा संसाधनांसह सुसज्ज असावे -

- व्हाइट बोर्ड किंवा फ्लिप चार्ट
- स्मार्ट टीव्ही / डीव्हीडी प्रोजेक्शन उपकरणे
- ओव्हरहेड प्रोजेक्टर
- प्रशिक्षण समृद्ध करण्यासाठी मॉडेल्स, पोस्टर, रेखाचित्रे, चार्ट, छायाचित्रे इत्यादींचा उपयोग करून ते प्रदर्शित केले पाहिजेत.

सिम्युलेटर - हार्नेस सेटिंग्ज, नियंत्रण ओळखणे, वळणे आणि वेट शिफ्ट सराव यासाठी फ्लाइटमधील अनुभवाचे अनुकरण करण्यासाठी नियंत्रण टॉगलसह कमीत कमी साधा रायसर हँग-पॉइंट सिम्युलेटर असावा.

केंद्रातील उपकरणे / साधने

- प्रशिक्षणासाठी फक्त EN प्रमाणित असलेली, चांगल्या स्थितीत असलेली उपकरणे उपक्रम पातळीनुसार वापरली जाणे आवश्यक आहे.
- प्रशिक्षण साधन विद्यार्थ्यांच्या शरीराच्या वजनानुसार योग्य आकाराचे असावे.
- ह्याचप्रमाणे पॅराग्लायडर, पाठीसाठी योग्य आधार असणारे हार्नेस, सेफ्टी रिझर्व्ह, रेडिओ आणि हेल्मेटसह सर्व साधने योग्य प्रमाणित असायला हवी.

उड्डाण होणाऱ्या जागांसाठी मार्गदर्शक तत्त्वे

पॅराग्लायडिंग हा हवामानावर अवलंबून असणारा खेळ आहे. भूप्रदेश आणि वारा यांचे चांगले ज्ञान या खेळात महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावते. प्रशिक्षणासाठी जागा निवडताना उड्डाण आणि प्रशिक्षण सुरक्षेसाठी एरोलॉजिकल पैलू समजून घेणे आवश्यक आहे.

उड्डाणाच्या ठिकाणाचे जोखीम मूल्यांकन, पुनरावलोकन आणि दस्तऐवजीकरण

- उड्डाणाच्या ठिकाणाचे जोखीम मूल्यांकन केले जाणे आवश्यक आहे. विजेच्या तारा, धोक्याच्या जागा, थर्मलचे स्रोत, वेन्चुरी क्षेत्र, लिफ्ट क्षेत्र, सिंक क्षेत्र इत्यादींची नोंद ठेवली पाहिजे.
- साइट वापरत असलेल्या संस्थांमध्ये जोखीम स्रोत, मागील घटना, त्यांची कारणे आणि त्यांचे संभाव्य परिणाम यांच्या लेखी नोंदी असणे आवश्यक आहे. या दस्तऐवजात पूर्वीच्या नोंदी, सैद्धांतिक विश्लेषण, माहिती आणि तज्ज्ञांची मते इत्यादींचा विचार केला पाहिजे.
- एखाद्या विशिष्ट जागेसाठी या दस्तऐवजात जोखमीची पातळीदेखील परिभाषित केली जाऊ शकते.
- जर पॅराग्लायडिंगसाठी पात्र व्यक्तींनी जागा मंजूर केली असेल, तर परवान्यासाठी अधिका-यांना संबोधित करताना तेथील नेमके अक्षांश-रेखांशाचे संदर्भ दिले पाहिजेत.

रेडिओ संपर्क

- महाराष्ट्र पर्यटन विभागाने राज्यातील पॅराग्लायडिंगसाठी सुरक्षा आणि आपत्कालीन संपर्कासाठी विशिष्ट फ्रीक्वेन्सी नेमून घाव्यात
- योग्य रेडिओ कार्यपद्धती समजून घेण्यासाठी चांगले प्रशिक्षण दिले पाहिजे.

व्यावसायिक नसलेल्या लोकांसाठी पात्रता

छंद म्हणून उड्डाण करणारे

भारतातील अशांसाठी एफआयएआय सेफ प्रो रेटिंग प्रणालीचा (CIVL, FFVL, APPI, BHPI आणि USHPA यासारख्या आंतरराष्ट्रीय मान्यताप्राप्त संघटनांनी नुकताच सुधारित केलेला) संदर्भ वापरता येतो.

छंद म्हणून उड्डाण करणाऱ्यांची जबाबदारी

1. सोलो उड्डाणासाठी FAI स्टेज 5 - सिनियर पायलट (ब्राउन) प्रमाणपत्र किंवा त्याच्या क्षमतेचा पुरावा म्हणून समतुल्य प्रमाणपत्र असावे.
2. वैयक्तिक अपघात विमा संरक्षण असणे आवश्यक आहे.
3. थर्ड पार्टी विमा असावा अशी शिफारस आहे.
4. पायलट्सने हवाई कायद्याचे पालन केले पाहिजे.
5. दर दोन वर्षांनी प्रथमोपचार आणि EFR प्रमाणपत्राचे नूतनीकरण करावे अशी शिफारस आहे

बिगर व्यावसायिक टँडम पायलट

गरजेच्या बाबी:

1. वयाची अट - किमान १८ वर्षे
2. IPPI 5 प्रमाणित असावे. नसल्यास IPPIच्या सर्व गरजा पूर्ण करण्यास सक्षम असावे. (एका वर्षापेक्षा जास्त पॅराग्लायडिंगचा अनुभव, advanced SIV, XC) आणि प्राथमिक चाचणी परीक्षा उत्तीर्ण असावा.

3. मान्यताप्राप्त असोसिएशनच्या व्यावसायिकांकडून घेण्यात येणाऱ्या अशा प्रशिक्षण कार्यक्रमात (ज्यात टँडम उड्डाण प्रक्रिया, उपकरणे इत्यादीचे ज्ञान समाविष्ट असू शकते अशात) नोंदणी करू शकतात. प्रशिक्षकाच्या थेट नियंत्रणाखाली पायलट किंवा प्रवासी म्हणून टँडम उड्डाणेदेखील करू शकतात.
4. FAI सेफ प्रो प्रोग्राम अलीकडेच सुधारित केला गेला आहे आणि त्यात नॉन कमर्शियल टँडम पायलट रेटिंग समाविष्ट आहे. हा कार्यक्रम CIVL, FFVL, APPI, BHPI आणि USHPA यांसारख्या आंतरराष्ट्रीय मान्यताप्राप्त संघटनांच्या सदस्यांनी सुधारित केला आहे. पात्रतेचा पुरावा मिळविण्यासाठी नॉन कमर्शियल टँडम पायलट्सची क्षमता AFI सेफ प्रो प्रोग्राममध्ये नमूद केलेल्या निकषांचा संदर्भ घेऊन अधिकृत असोसिएशनच्या पात्र व्यावसायिकांकडून तपासणी केली जाणे आवश्यक आहे.
5. प्रथमोपचार प्रशिक्षण (रेडक्रॉस किंवा इतर बचाव संस्था समतुल्य) याचा पुरावा सादर करणे आवश्यक आहे.
6. VFR आणि VMC परिस्थितीत उड्डाण करता येणे आवश्यक आहे. ढगात किंवा रात्री उड्डाणास अजिबात परवानगी नाही.

व्यावसायिक पात्रता

व्यावसायिक टँडम पायलट

आवश्यक बाबी:

1. वयाची अट - किमान १८ वर्षे
2. शैक्षणिक पात्रता – (शिफारस) माध्यमिक (SSC) परीक्षा उत्तीर्ण असावी
3. IPP1 5 ॲडव्हान्स पायलट किंवा समतुल्य पात्रता.
4. कमीत कमी एका वर्षासाठी अव्यावसायिक टँडम पायलट म्हणून काम केलेले असावे.
5. टँडम पायलट म्हणून कमीत कमी १०० तास उड्डाण केल्याचा पुरावा
6. वैध प्रथमोपचार प्रमाणपत्र
7. चांगले भाषा कौशल्ये (इंग्रजी, हिंदी आणि स्थानिक भाषा) उच्च सुरक्षिततेच्या बाबतीत सक्षम असावे
8. अधिकृत असोसिएशनच्या प्रशिक्षकाकडून घेतलेली टँडम पायलटच्या व्यावसायिकतेचे मूल्यांकन करणारी सिद्धांत आणि व्यावहारिक परीक्षा उत्तीर्ण
9. प्रमाणित ग्लाइडर, पायलट आणि पॅसेंजर हार्नेस, हेल्मेट वापरणारा
10. निर्मात्याच्या मार्गदर्शक तत्वांनुसार चांगल्या स्थितीत असलेले प्रमाणित इमर्जन्सी पॅराशूट जवळ असणारा
11. उत्तम स्थितीतील टँडम साधन असणारा
12. उपलब्ध असल्यास थर्ड पार्टी विमा अनिवार्य
13. उपलब्ध असल्यास पायलट व प्रवासी विमा अनिवार्य
14. सर्व घटना व अपघातांचा अहवाल अधिकाऱ्यांना द्यावा
15. ज्या देशांमध्ये तो कार्यरत आहे, त्या देशाच्या नियम व कायदांचा आदर करणारा
16. अनुकरणीय पद्धतीने कार्य करणारा
17. टँडेम उड्डाणात ॲक्रोबॅटिक्स (कसरती) करू नयेत

18. स्प्रेडर बार 500 उड्डाण किंवा 5 वर्षांनंतर (जे आधी होईल तेव्हा) बदलणे आवश्यक आहे
19. मद्य किंवा अमली पदार्थांच्या प्रभावाखाली उड्डाण करू नये.
20. VFR आणि VMC परिस्थितीत उड्डाण करता येणे आवश्यक आहे. ढगात किंवा रात्री उड्डाणास अजिबात परवानगी नाही.

सहाय्यक प्रशिक्षक

पॅराग्लायडिंग शिकविण्यासाठी इच्छुक असणाऱ्यांसाठी असिस्टंट इंस्ट्रक्टर रेटिंग ही पहिली पात्रता आहे.

गरजेच्या बाबी:

1. वयाची अट - किमान १८ वर्षे
2. अधिकृत असोसिएशनच्या पात्र प्रशिक्षकांतर्गत प्रशिक्षण असावे, जे सामान्यतः 160 तास (20 दिवस) इतक्या कालावधीचे असते. इन्स्ट्रक्टर टीमच्या निर्णयाप्रमाणे हा कालावधी बदलू शकतो. सहाय्यक प्रशिक्षकांनी कमीत कमी 2 वर्षे पात्र प्रशिक्षकाखाली काम करणे आवश्यक आहे.
3. सहाय्यक प्रशिक्षकांनी संरचित कार्यक्रम आणि अभ्यासक्रमांद्वारे विद्यार्थ्यांना दर्जेदार ज्ञान आणि कौशल्य प्रदान करण्यास सक्षम असावे.
4. सहाय्यक प्रशिक्षकाने पात्र प्रशिक्षकाच्या देखरेखीखाली काम करावे.
5. वैध प्रथमोपचार प्रमाणपत्र
6. किमान एक वर्षासाठी कमीत कमी अव्यावसायिक टँडम पायलट रेटिंग असावे.
7. वैमानिक म्हणून किमान १०० टँडम उड्डाणे केली असावी.
8. एस.एस.सी. उत्तीर्ण
9. अनपेक्षित कृती झाल्यास योग्य प्रतिक्रिया देण्यासाठी प्रशिक्षणासह मार्गक्रमण आणि प्रशिक्षण घेऊन उतरणे. एखाद्या विद्यार्थ्यांच्या फ्लाइटला मार्गदर्शन करताना सुरक्षितता प्रक्रियेचा व्यापक अभ्यास आणि सराव केला पाहिजे.
10. गिअर, फ्लाइट मेकॅनिक्स आणि पायलटिंग, हवामान अंदाज, मानसिक, हवाई क्षेत्र यांविषयी सखोल आणि अद्ययावत माहिती असणे आवश्यक आहे.
11. उपलब्ध असल्यास थर्ड पार्टी विम्याचा करार करावा
12. घटना / अपघाताबद्दल अहवाल नोंदवावा
13. ज्या राज्य / देशांमध्ये उड्डाण करायचे आहे / शिकवायचे आहे, तेथील नियमांचा आणि कायदांचा आदर करावा.
14. अनुकरणीय पद्धतीने कार्य करावे

प्रशिक्षक

पॅराग्लायडिंग प्रशिक्षकांकडे उच्चस्तरीय सैद्धांतिक ज्ञान आणि व्यावहारिक कौशल्ये असायला हवी. पॅराग्लायडिंग शिकवण्याच्या त्यांच्या क्षमतेमुळे विद्यार्थ्यांना अनुभवी प्रशिक्षकांकडून पॅराग्लायडिंग शिकण्याची संधी उपलब्ध होते.

गरजेच्या बाबी

1. सहाय्यक शिक्षक 2 वर्षांच्या अनुभवानंतर पात्र शिक्षकांकडून प्रमाणित करण्यासाठी प्रशिक्षक परीक्षा घेऊ शकतात.
2. जर पायलट आधीपासूनच अनुभवी शिक्षक असेल आणि त्याला आपली कौशल्ये प्रमाणित करून पाहिजे असतील तर त्याला मान्यताप्राप्त संघटनेच्या पात्र व्यावसायिकांनी आयोजित केलेल्या प्रो-वर्कशॉपमध्ये भाग घ्यावा लागेल.
3. परीक्षेचा निर्णय सैद्धांतिक ज्ञानाची परीक्षा आणि तोंडी सादरीकरणावर घेतला जातो.
4. ग्लाइडर ट्रिम कंट्रोलचे पूर्ण ज्ञान
5. परिपूर्ण सुरक्षितता प्रक्रिया आणि चांगल्या तंत्रासह वैशिष्ट्यीकृत टँडम ऑपरेशनचे प्रदर्शन.
6. टेकऑफवर, फ्लाइट आणि लँडिंगमध्ये विद्यार्थ्यांना मार्गदर्शन करणे. अनपेक्षित परिस्थितीत योग्य प्रतिक्रिया देण्याची क्षमता.
7. विद्यार्थ्यांना दिलेले सैद्धांतिक सत्र. स्पष्टीकरणांची गुणवत्ता आणि स्पष्टता, विद्यार्थ्यांच्या स्तरावर आणि व्यावहारिक उद्दिष्टांसाठी पाठ्यक्रम.
8. प्रात्यक्षिक सत्र वेगवेगळ्या अध्यापन साधनांसह तयार केलेले असावे आणि विद्यार्थ्यांना फिल्डमध्ये प्रशिक्षण दिले जावे.
9. पायलटला लघु, मध्यम आणि दीर्घकालीन प्रगती योजना प्रस्तावित करण्याची क्षमता.
10. विद्यार्थ्यांस एक लॉगबुक द्यावे
11. शिक्षणासाठी वापरलेले ग्लाइडर्स चांगल्या स्थितीत असले पाहिजेत आणि विद्यार्थ्यांच्या कौशल्यांप्रमाणे आणि मॉर्फोलॉजीप्रमाणे असावे.
12. उपलब्ध असल्यास थर्ड पार्टी प्रो विम्याचा करार करावा.
13. उत्तरदायित्वाचा विमा करवून घेतल्या जाणाऱ्या फायद्यांबद्दल आणि विमा (जर लागू असेल तर) उड्डाण करण्याच्या जोखमीबद्दल विद्यार्थ्यांना माहिती द्या.
14. कोणतीही घटना / अपघात झाल्यास कळवा.
15. ज्या राज्य / देशांमध्ये उड्डाण करायचे आहे / शिकवायचे आहे, तेथील नियमांचा आणि कायद्यांचा आदर करावा.
16. अनुकरणीय पद्धतीने कार्य करावे.

आपत्कालीन तयारी आणि प्रतिसाद

संस्थेने संभाव्य आणीबाणीच्या परिस्थिती आणि त्यांचे परिणाम ओळखून त्यांचे दस्तऐवजीकरण करावे. त्यानंतर संस्थेने तपशीलवार प्रतिसाद कृती आणि कार्यपद्धती तयार करावी आणि दस्तऐवजीकरण करावे. संस्थेने वेळोवेळी आपल्या आपत्कालीन प्रतिसाद योजना आणि कार्यपद्धतींचा आढावा घ्यावा. संस्थेच्या प्रत्येक सहभागीकडून किमान माहिती गोळा करण्याची प्रक्रिया असावी.

- ओळख तपशील (उदा. आयडी क्रमांक, पूर्ण नाव)
- आपत्कालीन संपर्क तपशील (नाव आणि संपर्काच्या साधनांसह)
- विशेष सहाय्याची आवश्यकता
- आरोग्य आणि वैद्यकीय परिस्थिती

संस्था लागू असलेल्या नियम आणि आवश्यकतानुसार वैयक्तिक माहिती संकलित करेल आणि वापरेल.

CFI च्या, प्रशिक्षण संस्थेतील शिक्षक आणि सहाय्यक शिक्षकांनी आपत्कालीन परिस्थिती हाताळण्यासाठी विद्यार्थ्यांना ह्याचे महत्त्व शिकवले पाहिजे आणि प्रशिक्षणात एक संपूर्ण प्रक्रिया समाविष्ट करायला हवी.

प्रो टँडम पायलट्स सर्व व्यावसायिक आपत्कालीन परिस्थितीस प्रतिसाद देण्यास आणि हाताळण्यात प्रवीण असावेत.

सुरक्षा धोरण आणि SOP

पॅराग्लायडिंगमध्ये कार्यरत प्रत्येक संस्थेचा, कोणत्याही प्रकारच्या आणीबाणीला प्रतिसाद देण्यासाठी सुरक्षितता आणि SOP दस्तऐवज असणे आवश्यक आहे. या दस्तऐवजांमध्ये सुरक्षा मानके, प्रतिसाद आणि कामगिरी या सर्व बाबींचा समावेश असेल. आकडेवारी मिळविण्यासाठी आणि सुरक्षा मानकांमध्ये सतत सुधारणा होण्यासाठी या दस्तऐवजांचे अंतर्गत आणि बाह्य ऑडिट केले जाऊ शकते.

अपघाताचा अहवाल देणे

प्रत्येक अपघाताच्या घटनेची नोंद केली पाहिजे. जर अपघातात एकापेक्षा जास्त साक्षीदार असतील, तर प्रत्येक साक्षीदाराची नावे व संपर्क क्रमांक नोंदवावेत, जेणेकरून अधिकाऱ्यांना घटनेची पुढील चौकशी करण्यात मदत होईल.

नोंद करणे, विश्लेषण आणि घटना अहवाल राखून ठेवणे ह्यामुळे भविष्यातील घटना टाळण्यास मदत होते. हे सुरक्षा व्यवस्थापन प्रणालीच्या प्रभावीपणाचे मूल्यांकन आणि जोखमांवर नियंत्रण ठेवण्यासदेखील मदत करते.

कायदेशीर पैलू

परवानगी प्रक्रियेसाठी मार्गदर्शक तत्त्वे

आपण राज्य किंवा केंद्र सरकारच्या कायदानुसार नोंदणीकृत ऑपरेटर असल्याची खात्री करावी.

पॅराग्लायडिंग हा जगभरात एक स्वयंनियंत्रित खेळ आहे आणि भारतातही DGCA (डायरेक्टर जनरल सिव्हिल एविएशन) च्या अंतर्गत येत नाही. तर डीजीसीएकडून परवानगी किंवा ना हरकत प्रमाणपत्र घेण्याची गरज नाही.

ज्या भागात पॅराग्लायडिंग ऑपरेशन्स नियोजित आहेत, त्या क्षेत्रातील सर्व स्थानिक पोलीस आणि प्रशासकीय अधिकाऱ्यांकडून लेखी ना हरकत परवाना घेण्याची आवश्यकता आहे.

ऑपरेटरला ज्या विमानतळावर विमान चालविण्याची योजना आहे अशा प्रत्येक क्षेत्रासाठी भारतीय विमानतळ प्राधिकरण (बिआर) कडून परवानगी घेणे आवश्यक आहे. ही परवानगी मंजुरीनंतर जारी केली जाते आणि नजीकच्या विमानतळ आणि हवाई वाहतूक नियंत्रण प्राधिकरणाकडून सल्लामसलत करून मगच दिली जाते.

एअर डिफेन्स क्लिअरन्स : AFMLU, एअरफोर्स मिलिटरी लायझिंग युनिट सर्व भारतीय एअरस्पेस नियंत्रित करते आणि हवाई संरक्षण मंजुरी देण्यास जबाबदार आहेत. हे आपण ज्या विमानात जाण्यासाठी निवडत आहात, त्या हवाई क्षेत्राच्या आधारे केले गेले आहे. AFMLU हे वायुदल, हवाई वाहतूक नियंत्रण, आणि भारतीय विमानतळ प्राधिकरणाबरोबर समन्वय करतात.

दैनिक परवानग्या - दैनिक परवानग्या आपल्या उड्डाण करण्याच्या जागेवर अवलंबून असतील आणि नियम वेगवेगळ्या प्रदेशात बदलू शकतात. आपणास आपल्या उड्डाण करणाऱ्या उपक्रमाची माहिती फोनवर स्थानिक हवाई वाहतूक नियंत्रणाला (ATC) देण्याची आवश्यकता असू शकते.

साधन / उपकरणे

पॅराग्लायडिंगसाठी वापरली जाणारी साधने (पॅराग्लाइडर, हार्नेस, रिझर्व पॅराशूट, हेल्मेट) EN प्रमाणित असणे आवश्यक आहे.

पॅराग्लायडिंगसाठी वापरल्या जाणाऱ्या साधनांची निर्मात्याच्या शिफारसीनुसार नियमित तपासणी करावी आणि त्याच्या वेळोवेळी नोंदी ठेवाव्यात.

सुरक्षा सूचना

पायलट्सनी ग्लाइडरचे सदोष भाग बदलणे/ दुरुस्ती करणे ह्यासाठी त्यांचे ज्ञान अद्ययावत ठेवण्यासाठी ह्या विषयावरील साहित्य किंवा नियतकालिक वाचावी.

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

-समाप्त-

हॉट एअर बलूनिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

हॉट एअर बलून उड्डाणे VMCच्या अटींमध्ये केली जातात, ज्यासाठी किमान 5 कि.मी.च्या दृश्यमानतेची आवश्यकता असते. हॉट एअर बलून हंगामी असतात आणि सूर्योदयाला आणि सूर्यास्त होण्याच्या 2 तासापूर्वी केली जातात. हॉट एअर बलून स्थानिक वाऱ्याच्या परिस्थितीवर अवलंबून फिरतो. विद्यमान निर्मात्यांच्या मार्गदर्शक तत्वांनुसार, हॉट एअर बलून 15 नॉट्स (२७.८. कि.मी./ता.) पेक्षा जास्त वाऱ्याच्या स्थितीत उडवले जात नाही. हॉट एअर बलून मोठा (14 मीटर रुंदीपेक्षा जास्त आणि 30 मीटर उंचीचा) चमकदार रंगाचा असतो. हे हळू चालणारे यान आहे. 360 अंशाच्या कोनातून कुठूनही पाहिल्यास सारखेच दिसते. दृष्टिकोनातून पाहिली गेलेली समान आकार आणि आकार राखते. हॉट एअर बलून लगेचच चढण्यासाठी किंवा खाली येण्यासाठी आणि 1000 फूट/मिनिट (5 मी./सेकंद) दराने आपली उंची सुरक्षितपणे बदलू शकतो. हॉट एअर बलून हे एकमेव यान आहे, ज्यात पायलटला 360 अंशाचा दृष्टिकोन मिळतो. पायलट ATCबरोबर संवाद साधू शकतो. हॉट एअर बलून जीपीएस, अल्टिमीटर आणि इतर महत्त्वाच्या उपकरणांसह सुसज्ज असतात. हॉट एअर बलून संबंधित ATCच्या परवानगीनुसार विमानतळांवरून उतरत नाहीत, तर दूरदूरच्या ठिकाणावरून उडवले जातात.

गरम हवा थंड हवेपेक्षा हलकी असते ह्या नैसर्गिक नियमानुसार हॉट एअर बलून कार्य करते. बलूनच्या आतील हवा बाहेरील हवेच्या तुलनेत जास्त गरम करण्यासाठी बर्नर वापरला जातो. बाहेरील तापमानाच्या तुलनेत बलूनच्या आत तापमानातील फरक, बलून किती प्रमाणात उंची गाठेल, लिफ्ट हे निर्धारित करतो. त्यानुसार अंतर्गत तापमान नियंत्रित करून चढण्या आणि उतरण्यासंदर्भात बलूनचे उड्डाण नियंत्रित केले जाते. हवामान हा बलून उड्डाणातील सुरक्षेसाठी सर्वात महत्त्वाचा घटक आहे. टेक-ऑफपासून लँडिंगपर्यंत; धुके, पाऊस, बर्फ, वारा, बलूनची उड्डाणे सुरक्षित होण्यासाठी सर्व मुख्य घटक आहेत. सुरक्षित बलून उड्डाण सुरू होण्यापूर्वी वैमानिकाने नेहमीच हवामानाचा अंदाज घेतला पाहिजे आणि योग्य निर्गमन आणि लँडिंग क्षेत्र निवडले पाहिजे.

डी.जी.सी.ए. (डायरेक्टर जनरल नागरी विमानचालन - www.dgca.nic.in) यांनी नागरी उड्डयन आवश्यकतांमध्ये हॉट एअर बलूनसाठी नियम तयार केले आहे - CAR कलम २ Series F, Part XV, Revision 1, Dated 11th November 2008 of D.G.C.A., Min of Civil Aviation, Govt. of India.

हॉट एअर बलून उड्डाणाचे दोन मुख्य प्रकार आहेत :

मोकळी (दोरीशिवाय) फ्लाइट - येथून बलून एका ठिकाणाहून सुटतो आणि वाऱ्याच्या सहाय्याने दुसऱ्या ठिकाणी उतरण्यासाठी प्रवास करतो.

टेदर्ड (दोरीसकट) फ्लाइट - बलूनला एक दोरखंड सुरक्षितपणे जोडलेला असतो, जो बलूनला वाराने लांब उडण्यापासून रोखतो. ह्या दोन्हीतल्या नियमांमध्ये कोणताही फरक नाही. टेदर्ड फ्लाइट्ससाठी सुद्धा ऑपरेटर प्रमाणपत्र, पायलट पात्रता आणि उपकरणे नोंदणी व देखभाल या सर्व आवश्यकता पूर्ण केल्या पाहिजेत.

मार्गदर्शक / प्रशिक्षक

मूलभूत किमान पात्रता आणि हॉट एअर बलून उडवण्याचा अनुभव, डीजीसीएने जारी केलेला बलून पायलट परवाना असणे आवश्यक आहे.

जर एखादा ऑपरेटर विदेशी पायलटला नोकरी देत असेल, तर त्या पायलटकडे वैध FATA (फॉरेन एअरक्रयू टेंपरी ऑथरायझेशन) असणे आवश्यक आहे, जे डीजीसीएने जारी केले आहे.

सर्व पायलट परवान्याच्या आवश्यकतेचा भाग म्हणून, प्रत्येक पायलटकडे संबंधित नागरी उड्डयन प्राधिकरणाचे मान्यताप्राप्त वैद्यकीय प्रमाणपत्र असणे आवश्यक आहे.

आवश्यक उपकरणे

बलून उड्डाणात वापरली जाणारी उपकरणे आणि इतर उपकरणे :

1. हाताने वापरण्याचे मान्यता प्राप्त अग्निशामक यंत्र.
2. प्रवास करणाऱ्या प्रत्येकाला सुरक्षा हार्नेस. गोंडोला किंवा बास्केटच्या प्रकारच्या बलूनसाठी प्रत्येक व्यक्तीसाठी हार्नेस प्रदान करण्याची आवश्यकता नाही.
3. एक होकायंत्र
4. एक अल्टिमिटर
5. उंची गाठण्याचा दर दर्शवणारे यंत्र
6. प्रथमोपचार किट (CAR Series X पार्ट III नुसार)
7. इंधन प्रमाण मापक
8. तापमान मापक
9. 3 स्वतंत्र प्रज्वलन स्रोत
10. रेडियो संदेश उपकरणे
11. डीजीसीएने निर्दिष्ट केल्यानुसार फ्लाइट मॅन्युअल, ऑपरेशन्स मॅन्युअल आणि इतर सर्व संबंधित मॅन्युअल्स
12. उपकरणांची देखभाल - बलूनची डीजीसीसीएद्वारे नियमित प्रमाणित यान आहेत. व्यावसायिक विमानाप्रमाणेच त्यांनीपण उत्पादन मानकांची पूर्तता केली पाहिजे आणि ते नियतकालिक तपासणीच्या अधीन असतात. सर्व बलून DGCAमध्ये नोंदणीकृत असणे आवश्यक आहे आणि त्याचा नोंदणी क्र. बलूनवर प्रदर्शित असलेला पाहिजे.

तपासणी आणि देखभाल

निर्मात्याच्या मॅटेनन्स मॅन्युअलच्या आधारे ऑपरेटरला एअरक्राफ्ट मॅटेनन्स प्रोग्राम (AMP) तयार करणे आवश्यक आहे, ज्यास डीजीसीएने मंजूर केले पाहिजे. सर्व तपासणी वेळापत्रकांचे तपशील खालीलप्रमाणे आहेत :

भाग 1 : नियमित तपासणी

ही तपासणी नियमित, नियोजित अंतराने केली जाते. त्यामध्ये पुढील तपासणी असतात :

तपासणी अंतराल

उड्डाणपूर्व तपासणी - प्रत्येक उड्डाणापूर्वी

100 तास किंवा 1 वर्षानंतर - जे आधी असेल

भाग 2 : घटक ओव्हरहॉल व सर्व्हिस लाईफ मर्यादा

घटक तपासणी

एन्डहलप - 300 तास / 3 वर्षे जे आधी असेल ते आणि नंतर प्रत्येक 100 तास / 1 वर्षे जे आधी असेल ते - ग्रॅब टेस्ट

इंधन सिलेंडर - 5 वर्षे आणि 10 वर्षे - हायड्रोस्टेटिक चाचणी

इंधन सिलेंडर प्रेशर रिलीफ वाल्व (PRV) - दर 10 वर्षानी बदलावे

भाग ३ : अनियमित तपासणी

या भागामध्ये बलून खूप गरम झाल्यास, हार्ड लँडिंग झाल्यास किंवा विजेच्या तारांशी संपर्क झाला असल्यास आवश्यक असलेली विशेष तपासणी समाविष्ट केली आहे. ही तपासणी करण्याच्या अटी खालीलप्रमाणे आहेत :

अति तापल्यानंतर तपासणी

पॉवर लाइन संपर्क तपासणी

हार्ड लँडिंग तपासणी

SOP (आदर्श कार्यपद्धती) आणि ऑपरेटिंग सूचना

हॉट एअर बलून ऑपरेशनस खालील बाबींसह करणे आवश्यक आहे :

DGCAने मंजूर केलेल्या ऑपरेशन मॅन्युअलनुसार ऑपरेटिंग निर्देशांचे पालन केले पाहिजे.

फ्लाइट मॅन्युअल माहिती आणि मंजूरी.

फ्लाइट मॅन्युअलमध्ये हे असणे आवश्यक आहे :

1. स्पष्टीकरणात्मक रेखाटनांसह बलून आणि त्याच्या तांत्रिक उपकरणांचे वर्णन
2. ऑपरेटिंग मर्यादा, सामान्य कार्यपद्धती (बांधणी, फुगवणे आणि बंद करण्याची प्रक्रिया ह्याचा समावेश), आपत्कालीन प्रक्रिया आणि बलूनच्या ऑपरेटिंग वैशिष्ट्यांशी संबंधित विशिष्ट आणि संबंधित सुरक्षित माहितीसाठी आवश्यक माहिती
3. परवानगी असणाऱ्या गॅसचे तपशील
4. ग्राऊंड हाताळणी, वाहतूक आणि संचयनासाठी माहिती.

दस्तऐवजीकरण

ऑपरेटरकडे खालील कागदपत्रे असणे आवश्यक आहे :

प्रशासकीय :

1. मालक आणि ऑपरेटरचा तपशील
2. तपासणी करणाऱ्या संस्थेद्वारे केलेल्या वार्षिक तपासणी दर्शविणारा दस्तऐवज
3. संबंधित प्रमाणपत्रांच्या प्रतींसह पायलटची यादी
4. सार्वजनिक आणि इतर उत्तरदायित्व विम्याचा पुरावा
5. विमानतळ प्राधिकरण आणि स्थानिक जिल्हाधिकार्यांकडून परवानगीच्या प्रती

कार्यात्मक :

1. दैनंदिन ऑपरेशन शीट असलेले लॉगबुक
2. अपघात / घटनेचा अहवालपत्रक
3. फ्लाइट आणि ऑपरेशनस लॉग
4. प्रवासी मॅनिफेस्ट पत्रके
5. जोखीम मूल्यांकन आणि व्यवस्थापन योजना
6. आणीबाणी प्रक्रिया मॅन्युअल
7. उत्पादकाची उत्पादन पुस्तिका
8. चालू तपासणी अहवाल

खालील पुस्तिका तयार करून डीजीसीएकडून मंजूर करून घ्यावीत :

1. देखभाल संघटना प्रदर्शन (MOE)
2. कंटीन्युअस एअरवर्दीनेस मॅनेजमेंट एक्स्पोजिशन (CAME)
3. ऑपरेशन मॅन्युअल
4. सुरक्षा मॅन्युअल
5. फ्लाइट सेफ्टी मॅन्युअल
6. सुरक्षा व्यवस्थापन प्रणाली मॅन्युअल

सहभागी आणि अभ्यागतांसाठी प्रदान केलेली माहिती :

1. उपक्रमाची माहिती
2. सुरक्षा सूचना
3. हवामान, वैद्यकीय आणि वय प्रतिबंध
4. ऑपरेटरच्या वैयक्तिक सार्वजनिक उत्तरदायित्व विमासंबंधित माहिती

जोखीम शमन, आणीबाणी आणि बचाव

डीजीसीए मंजूर फ्लाइट मॅन्युअलमध्ये सूचीबद्ध केलेल्या आपत्कालीन प्रक्रियेसह PIC परिचित असावे :

1. आपत्कालीन लँडिंग
2. मुख्य ज्योत निकामी
3. जमिनीवर आग
4. हवेत आग
5. ब्लास्ट वाल्व्ह निकामी
6. विजेच्या तारांशी संपर्क

प्रत्येक बलूनिंग ऑपरेटरने सर्व संभाव्य आपत्कालीन परिस्थितीसाठी प्रक्रियेची स्थापना आणि पुनरावलोकन केले असावे. प्रत्येक पायलट आणि प्रवाशाने आपत्कालीन प्रक्रिया पूर्णपणे समजून घेतल्या पाहिजेत. पायलट इन कमांडद्वारे उड्डाणापूर्वी सहभागींना माहिती देणे आवश्यक आहे.

ठरलेले मासिक जोखीम मूल्यांकन

मुख्य पायलट आणि मालक / ऑपरेटर ह्यांनी देखभाल केलेल्या नोंदींचे पुनरावलोकन करणे आवश्यक आहे.

सुरक्षितता माहिती

प्रवाशास सुरक्षितता माहिती आवश्यक आहे, जसे काही व्यावहारिक सल्ले, बास्केटची माहिती आणि बास्केटमध्ये कसा प्रवेश करावे. फ्लाइट मॅन्युअलनुसार प्रवाशांना पुढील माहिती दिली पाहिजे :

- सामान्य माहिती
- प्रवासी ब्रीफिंग (हवा भरण्याआधी)
- फ्लाइट ब्रीफिंग
- लँडिंगपूर्व
- लँडिंगनंतर

वैद्यकीय पैलू

डीजीसीएच्या मार्गदर्शक सूचनांनुसार सर्व हॉट एअर बलूनमध्ये सर्व प्रकारचे प्रवासी, पायलट आणि थर्ड पार्टी उत्तरदायित्व यांचा विमा असणे आवश्यक आहे.

सर्व व्यावसायिक ऑपरेटरने प्रत्येक प्रवाशांना सामान्य आरोग्य आणि शारीरिक तपासणी करायला सांगावे अशी अपेक्षा आहे - ह्यात खालील गोष्टींचा समावेश असावा

- नजीकच्या काळात कोणतीही शस्त्रक्रिया नाही.
- कंबर, गुडघा, मान किंवा पाठीच्या समस्या नाहीत.
- नजीकच्या काळात हाडे मोडलेली नसावी.
- गर्भवती नसलेली.
- विश्रांती घेतल्याशिवाय कमीत कमी एक तास उभे राहण्याची क्षमता.
- वय किमान 5 वर्षे असणे आवश्यक आहे.
- उड्डाणादरम्यान मद्य किंवा इतर अंमली पदार्थांच्या प्रभावाखाली नाही. हॉट एअर बलूनमध्ये चढण्यापूर्वी सर्व प्रवाशांच्या वैद्यकीय स्थितीचे आकलन करण्यासाठी पायलट जबाबदार आहे आणि पायलट आणि ऑपरेटर कोणत्याही अशा प्रवाशाला ज्याबद्दल अशी खात्री आहे की, ते वैद्यकीयदृष्ट्या उडण्यास योग्य नाहीत, त्यांना उड्डाण करण्यास नकार देण्याचा अधिकार राखून ठेवतात.
- हॉट एअर बलूनच्या व्यावसायिक कार्यासाठी, ऑपरेटरकडे DGCA ने जारी केलेले वैध एअर ऑपरेटर परमिट (AOP) असणे आवश्यक आहे.
- सर्व बलून संस्थांना एअरक्राफ्ट मॅटेनन्स ऑर्गनायझेशन (AMO) अंतर्गत सीएआर -145 नुसार डीजीसीए आणि सीएआर-एम, सब-पार्ट जी नुसार कंटीन्युअस एअरवर्दीनेस मॅनेजमेंट एक्सपोजिशन (सीएएमओ) ने मान्यता द्यावी.
- जर ऑपरेटरला एअरक्राफ्ट मॅटेनन्स ऑर्गनायझेशन (AMO) म्हणून प्रमाणित केले गेले असेल, तर क्वालिटी मॅनेजरने (QM) मॅटेनन्स ऑर्गनायझेशन एक्सपोजिशन (MOE) सादर करणे आवश्यक आहे, जे नंतर डीजीसीएद्वारे मंजूर केले जाणे आवश्यक आहे.
- कंटीन्युइंग एअरवर्दीनेस मॅनेजमेंट ऑर्गनायझेशन (CAMO) च्या मंजुरीसाठी, कंटीन्युइंग एअरवर्दीनेस मॅनेजर (CAM) ने एअरवर्दीनेस मॅनेजमेंट एक्सपोजिशन (CAM) सादर करणे आवश्यक आहे, जे नंतर डीजीसीएने मंजूर केले पाहिजे.
- प्रत्येक उड्डाण करण्यापूर्वी पायलटने हे सुनिश्चित केले पाहिजे की बलूनकडे एअरवर्दीनेसचे वैध आणि चालू प्रमाणपत्र आहे (C of A) आणि एअरवर्दीनेस रिव्यू प्रमाणपत्र (ARC) आहे.
- प्रत्येक उड्डाण करण्यापूर्वी पायलटला विमान उड्डाण देखभाल अभियंता (AME) ने दिलेली सर्टिफिकेट ऑफ रिलीझ टू सर्व्हिस (CRS) तपासणे आवश्यक आहे.
- व्यावसायिक ऑपरेशन करणाऱ्या हॉट एअर बलूनकडे डीजीसीएद्वारे जारी केलेले किंवा प्रमाणीकृत 'टाइप सर्टिफिकेट' किंवा ज्या डीजीसीएला मान्य आहेत अशा देशाद्वारे जारी केलेले एअरवॉर्थिनेसचे एक्सपोर्ट प्रमाणपत्र असायला पाहिजे.
- सर्व बलून चालकांकडे आपत्कालीन कृती योजना असणे आवश्यक आहे. ह्या योजनेचे प्रशिक्षण नियमितपणे वैमानिक आणि भूतल कर्मचाऱ्यांना दिले जाणे आवश्यक आहे. आपत्कालीन संपर्क क्रमांकाची यादी नेहमी वैमानिक आणि इतर कर्मचाऱ्यांकडे असणे आवश्यक आहे.

लॉग बुक

प्रत्येक उड्डाणाच्या तारखेप्रमाणे प्रत्येक उड्डाणातील तपशील दर्शविणारा तांत्रिक लॉग, जसे उड्डाणांची वेळ, लिफ्टची वेळ, एकूण उड्डाणांची वेळ, निर्गमन आणि आगमन अशा नोंदी ठेवलेल्या असाव्यात. वैमानिकांनी लॉगबुकमधील नोंदी प्रमाणित कराव्यात. बलूनच्या उडण्याचे तास आणि बलूनमध्ये केलेल्या दुरुस्ती व इतर दुरुस्तीच्या कामांची नोंद ठेवण्यासाठी प्रत्येक ऑपरेटरद्वारे बलून लॉग बुक ठेवले असावे.

फ्लाइटमध्ये जाताना कागदपत्रे :

1. तांत्रिक लॉग
2. सेवेचे प्रकाशन प्रमाणपत्र (CRS)
3. एअरवर्दीनेस प्रमाणपत्र (AHC)
4. एअरवर्दीनेस रिव्ह्यू प्रमाणपत्र (ARC)
5. नोंदणीचे प्रमाणपत्र (C of R)
6. पायलटसाठी योग्य परवाना.
7. वजनाचे पत्रक, डीजीसीएने विधिवत मंजूर केलेले

फ्लाईंग परवानगी

1. ऑपरेटरची जिथे उड्डाण चालविण्याची योजना आहे, तेथील नजीकच्या विमानतळाच्या विमानतळ प्राधिकरण (एएआय) कडून परवानगी घेणे आवश्यक आहे. ही परवानगी नजीकच्या विमानतळ आणि ATC प्राधिकरणाकडून सल्लामसलत करून मंजुरी मिळाल्यानंतर जारी केली जाते.
2. बलून फ्लाइट ऑपरेशन्सचे नियोजित क्षेत्र असलेल्या सर्व स्थानिक पोलीस आणि प्रशासकीय अधिकाऱ्यांकडून लेखी परवानगी घेणे आवश्यक आहे.
3. ऑपरेटरने प्रत्येक फ्लाइटच्या आधी AAIकडे फ्लाइट प्लॅन दाखल करणे आवश्यक आहे.
4. सर्व उड्डाण वाहकांना प्रत्येक फ्लाइटपूर्वी संबंधित विभागांकडून FIC (उड्डाण माहिती केंद्र) क्रमांक आणि ADC (एअर डिफेन्स क्लियरन्स) कोड घेणे आवश्यक आहे. कोणतेही उड्डाण सुरु होण्यापूर्वी ही माहिती संबंधित ATC (एअर ट्रॅफिक कंट्रोलर) यांना पुरविणे आवश्यक आहे.
5. पायलट्सना प्रत्येक उड्डाण करण्यापूर्वी संबंधित ATCकडून टेक ऑफ परवानगीची विनंती करावी लागेल आणि प्रत्येक उड्डाण पूर्ण झाल्यानंतर उड्डाण योजना बंद केली पाहिजे.

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

-समाप्त-

पॅरासेलिंग साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

पॅरासेलिंग, ज्याला पॅराअसेंडिंग किंवा पॅराकायटिंग असेही म्हटले जाते, हा एक आनंददायी उपक्रम आहे; ज्यात एखाद्या व्यक्तीला एका वाहन (सामान्यतः बोट) च्या मागे बांधले जाते, ज्यास खास डिझाइन असलेल्या कॅनोपी असलेल्या पॅरासेलला जोडले जाते. जमिनीवर किंवा पाण्यावर असे पॅरासेल कार, ट्रक किंवा बोटीला जोडलेले असू शकतात. (वाहनाचा वापर न करता फक्त जोरदार वाऱ्यामध्ये पॅरासेलिंग करू नये.) जोडल्यानंतर बोट पॅरासेल आणि जोडलेल्या व्यक्तीला हवेत वेगात पुढे नेली जाते. जर बोट पुरेशी शक्तिशाली असेल तर एकाच वेळी दोन किंवा तीन लोक त्याच्या मागे पॅरासेल करू शकतात. पॅरासेलिंग करणाऱ्याचे पॅराशूटवर कमी किंवा कोणतेही नियंत्रण नसते.

किमान पात्रता आणि अनुभव

1. पॅरासेल ड्रायव्हर्स / इन्स्ट्रक्टर अधिक अनुभवी असले पाहिजेत आणि मान्यताप्राप्त राष्ट्रीय किंवा आंतरराष्ट्रीय संस्थेचे प्रमाणपत्र असलेले असावेत.
2. त्यांच्याकडे वैध प्रथमोपचार / CPR प्रमाणपत्र असणे आवश्यक आहे.

आवश्यक उपकरणे

1. पॅरासेल APUCI (असोसिएशन द कन्स्ट्रक्चर्स द पॅरापेन्टे अल्ट्रा लेगर्स), DHV (ड्यूशर हॅंगग्लीटर फेरबॅंड), CEN (युरोपियन कमिटी फॉर स्टॅंडरायझेशन) किंवा FAI (फेडरेशन एरोनॉटिक इंटरनॅशनल) ह्यापैकी कोणतेही प्रमाणपत्र असणे आवश्यक आहे. असे प्रमाणपत्र पॅरासेलला लावलेले दर्शनी राहिल असे लावावे. हार्नेसदेखील प्रमाणित केलेले असावे.
2. पाण्यावर पॅरासेलिंग करीत असल्यास, योग्य फ्लोटेशन डिव्हाइस (लाइफ जॅकेट) वापरावे.
3. जमिनीवर पॅरासेलिंग करीत असल्यास प्रमाणित हेल्मेट आणि गुडघा आणि कोपर संरक्षकांचा वापर करणे आवश्यक आहे.

उपकरणांची देखभाल

उपकरणे आणि त्यांच्या देखभालीच्या नोंदी असणारे एक लॉगबुक असावे.

तपासणी आणि देखभाल प्रक्रिया

सर्व व्यावसायिकपणे वापरल्या जाणाऱ्या उपकरणांची वार्षिक तपासणी केली पाहिजे.

SOP (आदर्श कार्यपद्धती) आणि ऑपरेटिंग सूचना

1. उड्डाणातील जोखीम, कर्मचाऱ्यांची ओळख आणि प्रशिक्षण या मूलभूत गोष्टींबद्दल प्रवाशाला स्पष्टपणे माहिती देण्यात यावी.
2. प्रवाशांनी दायित्व मुक्त कागदावर स्वाक्षरी करावी.
3. प्रवासी / पायलटने कार्य आणि हवामानासाठी सुरक्षित आणि आरामदायक असे योग्य कपडे परिधान केले पाहिजेत.
4. प्रवाशांना घेऊन कोणतीही एरोबॅटिक कृती (हवेतील करामती) करू नये.
5. प्रमाणित वजनापेक्षा कमी किंवा जास्त वजन घेऊन उड्डाण करू नये.
6. उड्डाण VFR आणि VMC अनुसार केले पाहिजे. ढगांत किंवा रात्री उड्डाण सक्तीने प्रतिबंधित आहे.
7. कोणती अघटित घटना पूर्ण दस्तऐवजीकरण करून नोंदविली जावी.

दस्तऐवजीकरण

प्रमाणपत्र आणि लॉगबुक

उपकरणांचे लॉगबुक आणि सेवा रेकॉर्ड

जेव्हा आणि जिथे उपलब्ध असेल, तिथे उत्तरदायित्व विमा कव्हर

आपत्कालीन कृती योजना

जोखीम कमी करणे

1. पॅरासेलिंगसाठी सुरक्षित असल्याचे मानल्या जाणाऱ्या जागांवरच उड्डाण करावे.
2. निवडलेल्या जागेवर कोणत्याही प्रक्षुब्ध हवेचा स्रोत किंवा धोका असू नये.
3. पाण्याजवळ उड्डाण करत असल्यास लाइफ जॅकेट अनिवार्य करणे.
4. पॅरासेलची वार्षिक तपासणी केली पाहिजे.
5. प्रथमोपचार किट, स्ट्रेचर (पाठीच्या कण्याचा बोर्ड) आणि पात्र कर्मचारी जागेवर हजर असावेत.
6. पायलट प्रथमोपचार / CPR प्रमाणित असावेत.
7. आपत्कालीन प्रतिक्रियेला लागणारा वेळ (रुग्णवाहिका) आणि रुग्णालयाचे अंतर प्रवाशांना स्पष्टपणे सांगितले असावे आणि आपत्कालीन फोन नंबर जागेवर उपलब्ध असावेत.
8. सविस्तर आपत्कालीन कृती योजनेबद्दल कर्मचाऱ्यांना वेळोवेळी प्रशिक्षण दिले जावे.

आपत्कालीन स्थिती आणि बचाव

1. जिवाला धोका असणाऱ्या परिस्थितीतून बाहेर येण्यासाठी त्वरित प्रथमोपचार आणि योग्य उपकरणे.
2. रुग्णवाहिका व इतर आपत्कालीन सेवांसाठी संपर्क क्रमांक, रुग्णालयात न्यायचे असल्यास विलंब होऊ न देणे.
3. साक्षीदारांची निवेदने घेण्यापूर्वी त्यांना पूर्ण माहिती द्यावी.
4. आपला स्वतःचा अहवाल लिहावा.
5. अहवाल पाठवा व जखमी व्यक्तींच्या स्थितीचा पाठपुरावा करावा.
6. घटनेमुळे उघडकीस आलेल्या उपकरणांमध्ये किंवा कर्मचाऱ्यांमधील दोषांबाबत सुधारण्यासाठी त्वरित कारवाई करा.

सुरक्षा माहिती

सर्व प्रशिक्षक आणि मार्गदर्शकांनी संपूर्ण सुरक्षा माहिती देण्यास सक्षम असावे, ज्यामध्ये सुरक्षिततेच्या पॅरासेलिंग सहलीबद्दल सर्व सुरक्षा बाबी आणि तपशीलवार सूचना समाविष्ट असतील. हे संक्षिप्त वर्णन इंग्रजी, हिंदी किंवा सहभागी समजू शकणाऱ्या स्थानिक भाषेत दिले पाहिजे.

1. प्रवाशांना उपकरणाविषयी माहिती देण्यात यावी.
2. संक्षिप्त माहितीमध्ये आपत्कालीन प्रक्रियेचा समावेश केला पाहिजे.
3. प्रवाशांच्या आवाक्यात कोणतेही संवेदनशील भाग असल्यास स्पष्टपणे चिन्हांकित केले पाहिजेत आणि योग्यरित्या त्याबद्दल माहिती दिली पाहिजे.
4. आवश्यक संदेश/सिग्नल समजावून सांगायला हवेत.

वैद्यकीय पॅलू

ऑपरेटरद्वारे पॅरासेलिंगसाठी पात्र नसलेल्या कुठल्याही वैद्यकीय परिस्थितीबद्दल स्पष्ट माहिती द्यावी. शारीरिक व्यंग असलेल्या व्यक्तीसह कोणतीही उड्डाणे योग्य प्रकारे नियोजित केली असावी. त्याबद्दल सर्व कागदपत्रे आगाऊ नोंदविलेली असावी. उपक्रम चालविण्यापूर्वी सर्व शिक्षक आणि मार्गदर्शकांनी सहभागी होणाऱ्यांच्या वैद्यकीय समस्यांविषयी प्रश्न विचारणे आवश्यक आहे.

अशी शिफारस केली जाते की, हृदयरोगी, पाठीचा कणा, अलीकडील शस्त्रक्रिया किंवा कोणताही गंभीर असा वैद्यकीय प्रश्न असणारी, गर्भवती महिला आणि प्रमाणित वयाखालील मुलांनी उड्डाण करू नये. अपस्मार आणि दम्याच्या रुग्णांच्या आजाराचे गांभीर्य लक्षात घेऊन मग परवानगी देण्याचा निर्णय घ्यावा.

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

-समाप्त-

स्कायडायव्हिंग (Skydiving) साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

‘स्कायडाइव्हिंग’ म्हणजे एखाद्या व्यक्तीने पॅराशूट वापरून विमानातून उडी मारून जमिनीवर उतरणे.

स्कायडायव्हिंगमध्ये भाग घेणाऱ्या सर्व व्यक्तींनी स्कायडायव्हिंगच्या माहिती मॅन्युअल आणि स्कायडायव्हिंगशी संबंधित सर्व केंद्रीय, राज्य आणि स्थानिक नियम आणि कायदांविषयी परिचित असले पाहिजेत.

एअरो क्लब ऑफ इंडिया ही भारतातील सर्व एअरो स्पोर्ट्सवर नियंत्रण ठेवण्यासाठी सर्वोच्च संस्था असून, ह्याबद्दल परवाने देण्यासाठी तिला FAI (फेडरेशन ऑरोनॉटिक इंटरनॅशनल) ह्या एअरो स्पोर्ट्सच्या आंतरराष्ट्रीय स्पोर्टिंग बॉडीने मान्यता दिलेली आहे.

स्कायडायव्हिंगसाठी USPA (युनायटेड स्टेट्स पॅराशूट असोसिएशन), BPA (ब्रिटिश पॅराशूट असोसिएशन), APA (आर्मी पॅराशूट असोसिएशन) किंवा एअरो क्लब ऑफ इंडियाद्वारे अधिकृत अन्य कोणत्याही मंडळाकडून परवाने मिळू शकतात.

सामान्य सूचना

सर्वसाधारण आवश्यकता खालीलप्रमाणे आहेत.

शासनाचे नियम

स्कायडायव्हिंग करताना भारतीय नियमांचे उल्लंघन करू नये.

DGCA ही नागरी विमान वाहतुकीची सर्वोच्च प्रशासकीय संस्था आहे आणि स्कायडायव्हिंग ऑपरेशन सुरु होण्यापूर्वी विमानाच्या नियम 1937 कलम 26(a) नुसार लेखी मान्यता घेतली जावी.

वैद्यकीय आवश्यकता

1. स्कायडायव्हिंगमध्ये भाग घेणाऱ्या सर्व व्यक्तींनी नोंदणीकृत डॉक्टरांकडून स्कायडायव्हिंगसाठी शारीरिक तंदुरुस्तीचे प्रमाणपत्र घेणे आवश्यक आहे.
2. हृदयरोग, ब्लडप्रेसर, पाठीचे आजार, नजीकच्या काळात झालेल्या शस्त्रक्रिया, इस्पितळात दाखल करणे, अपस्मार, इतर कोणत्याही वैद्यकीय समस्या असणाऱ्यांनी आणि गर्भवती महिलांनी स्कायडायव्हिंग टाळले पाहिजे.
3. वय आवश्यकता - स्कायडायव्हिंगचे वय किमान 18 वर्षे असणे आवश्यक आहे. 16 वर्षांवरील व्यक्ती पालक/पालकांची जंप करण्यास परवानगी घेऊन उडी मारू शकेल. पालकांनी ड्रॉप झोनमध्ये हजर असणे आवश्यक आहे.

मद्य आणि इतर अमली पदार्थ

३. व्यक्ती दारू किंवा एखाद्या औषधाच्या प्रभावाखाली असणारी कोणतीही व्यक्ती पॅराशूट जंप करू शकत नाही किंवा उडी मारण्याचा प्रयत्न करू शकत नाही.
३. स्कायडायव्हिंग कार्यात भाग घेत असलेल्या कोणत्याही व्यक्तीची अल्कोहोलसाठी श्वास विश्लेषक चाचणी केली जाऊ शकते.

वारे - जमिनीवर जास्तीत जास्त वाऱ्याचा वेग

सर्व एकल विद्यार्थ्यांसाठी - 12 मैल/तास

परवानाधारक स्कायडायव्हिंगसाठी : 25 मैल/तास

पॅराशूट उघडण्याची किमान उंची

टँडम जंप - जमिनीपासून 4500 फूट

सर्व विद्यार्थी आणि 'ए' परवानाधारक - जमिनीपासून 3000 फूट

'बी', 'सी', 'डी' परवाना किंवा त्याहून अधिक - जमिनीपासून 2500 फूट

ड्रॉप झोन आवश्यकता

स्कायडायव्हिंग ऑपरेशनदरम्यान ग्राऊंड-टू-एअर संदेश यंत्रणा (उदा. रेडिओ, पॅनेल्स, धूर, दिवे) चालवणारे ड्रॉप झोनवर हजर असायला हवेत.

स्कायडायव्हिंग करताना टेलिफोन आणि विजेच्या तारा, टॉवर, इमारती, जलाशय, महामार्ग, वाहने, आणि ३००० चौरस मीटरपेक्षा जास्त क्षेत्र असलेल्या झाडांचे समूह असे धोके असतात.

स्कायडायव्हिंगसाठी वापरल्या जाणाऱ्या क्षेत्रात असे संभाव्य धोके खाली दिल्याप्रमाणे किमान अंतराच्या आत नसावेत.

एकल विद्यार्थी आणि ए-परवानाधारक - 100 मीटर

बी आणि सी-परवानाधारक आणि सर्व टँडम स्कायडाइव्ह - 50 मीटर

डी-परवानाधारक - 12 मीटर

उपकरणे

रात्रीच्या वेळी उडी मारताना प्रत्येक स्कायडायव्हरने जम्पर ओपन पॅराशूटच्या खाली उतरण्यापर्यंत कमीत कमी तीन मैलांपर्यंत दिसणारा प्रकाशाचा स्रोत दाखवला पाहिजे

1. जोपर्यंत परवाना मिळत नाही, तोपर्यंत सर्व विद्यार्थ्यांकडे खालील उपकरणे असली पाहिजेत :

- कडक हेल्मेट (टँडम विद्यार्थ्यांशिवाय)
 - एक पिगीबॅक हार्नेस आणि कंटेनर सिस्टीम, ज्यामध्ये सिंगल-पॉइंट राइझर रीलिझ आणि रिझर्व्ह स्टॅटिक लाइन समाविष्ट असले पाहिजे - खाली नमूद केल्या शिवाय
1. देखरेखीसाठी फ्रीफॉलसाठी पात्र झालेले विद्यार्थी त्याच्या प्रशिक्षकाच्या परवानगीने रिझर्व्ह स्टॅटिक लाइनशिवाय उडी मारू शकेल.
 2. अशी परवानगी एका किंवा जास्त उडीच्या मालिकेसाठी असू शकते.
 - व्यवस्थित दिसणारा अल्टीमीटर (टँडम विद्यार्थ्यांशिवाय).
 - निर्मात्याच्या शिफारसीची पूर्तता करणारे एक स्वयंचलित ऑक्टिव्हेशन डिव्हाइस.
 - विद्यार्थ्यांच्या वापरासाठी योग्य रॅम-एअर कॅनोपी.
 - विद्यार्थ्यांच्या वजनास योग्य स्टीअरेबल रिझर्व्ह कॅनोपी.
 - फ्रीफॉलसाठी एक रिपकार्ड-ऑक्टिव्हेटेड, स्प्रींगलोडेड, पायलट-शूट-सुसज्ज मुख्य पॅराशूट किंवा बॉटम-ऑफ-कंटेनर (BOC) थ्रो-आऊट पायलट शूट
 3. प्रत्येक हार्नेस-होल्ड जंपसाठी AFF रेटिंगधारक व्यवस्थित दिसणारा अल्टीमीटर असणे आवश्यक आहे.
 4. जेव्हा बाहेर जाणे, पॅराशूट उघडणे किंवा लँडिंग पॉइंट जलाशयापासून एक मैलाच्या आत असेल, तेव्हा मुख्य गोल किंवा राखीव पॅराशूट वापरणाऱ्या सर्व स्कायडायव्हर आणि सर्व एकल विद्यार्थ्यांनी फ्लोटेशन गियर परिधान केले पाहिजे (जलाशयाची परिभाषा - ज्यामध्ये स्कायडायव्हर बुडू शकेल).

उपक्रमाची माहिती

1. कार्यपद्धती, शरीराची स्थिती, बाहेर जाण्यासाठी बाहेर पडणे, काय करावे आणि काय करू नये आणि आपत्कालीन परिस्थिती समजावून सांगण्यासाठी सर्वसमावेशक माहिती दिली जाणे आवश्यक आहे. उडी मारणारा घाबरण्याची शक्यता असल्याने, थोडक्यात शांतपणे आणि उत्साहवर्धक पद्धतीने हे केले पाहिजे.
2. प्रशिक्षण घेणाऱ्या विद्यार्थ्यांसाठी, USPA SIM (युनायटेड स्टेट्स पॅराशूट असोसिएशन, स्कायडायव्हर्स माहिती मॅन्युअल) च्या ISP (एकात्मिक विद्यार्थ्यांचा प्रोग्राम) अनुसरण केले जाते. सिमची प्रत www.spa.org वर उपलब्ध आहे. ऑनलाइन उपलब्ध USPA किंवा समकक्ष डेटाबेसद्वारे प्रशिक्षक पडताळले जातात.

प्रशिक्षण

सर्व प्रथम-जंप नॉन-मेथड-विशिष्ट प्रशिक्षण अनुभवी आणि पात्र शिक्षकांद्वारे घेणे आवश्यक आहे.

- सुरक्षितपणे उडी मारण्यासाठी सर्व विद्यार्थ्यांनी खाली नमूद केलेले प्रशिक्षण घेणे आवश्यक आहे.
- विमान आणि निर्गमन प्रक्रिया
- फ्रीफॉल प्रक्रिया
- उपयोजन प्रक्रिया आणि इमर्जन्सी पॅराशूटबद्दल संभाव्य आपत्कालीन स्थिती
- राखीव पॅराशूट उपयोजन
- कॅनोपी उड्डाण प्रक्रिया
- लँडिंग प्रक्रिया आणि आपत्कालीन परिस्थिती

प्रगती निकष

स्टॅटिक-लिन

1. प्रत्येक उडी परवानाधारक इन्स्ट्रक्टरच्या देखरेखीखाली केली जाणे आवश्यक आहे.
2. फ्री-फॉलसाठी परवानगी मिळण्यापूर्वी सर्व विद्यार्थ्यांनी सराव उपयोजनांसह पाच सलग उड्या मारणे आणि त्यात बाहेर पडण्यापासून सुरक्षेपर्यंत स्थिरता आणि नियंत्रण राखण्याची क्षमता दर्शविणे आवश्यक आहे.
3. सर्व विद्यार्थ्यांनी योग्य क्लिअर-एंड-पुल पूर्ण करण्यास सक्षम होईपर्यंत प्रमाणित प्रशिक्षकाच्या थेट देखरेखीखाली असणे आवश्यक आहे.
4. यशस्वीरित्या क्लिअर-एंड-पुल केल्यानंतर प्रत्येक विद्यार्थ्यांचे विमानात आणि फ्रीफॉलमध्ये परवानाधारक प्रशिक्षकाद्वारे स्थिरता व नियंत्रण दर्शविण्यापर्यंत पर्यवेक्षण केले जाणे आवश्यक आहे. दोन 'डिसओरिएंटेशन कृती' करण्यापूर्वी आणि केल्यानंतर पाच सेकंदात बॅक-टू-अर्थ पोजीशन दाखवता आली पाहिजे.
5. सर्व जमिनीवरील प्रशिक्षण, त्या विद्यार्थ्यांच्या प्रशिक्षण पद्धतीतील एका प्रशिक्षकाद्वारे आयोजित केले जावे. परवानाधारक प्रशिक्षकाद्वारे स्थिरता व नियंत्रण दर्शविण्यापर्यंत पर्यवेक्षण केले जाणे आवश्यक आहे. दोन 'डिसओरिएंटेशन कृती' करण्यापूर्वी आणि केल्यानंतर पाच सेकंदांत बॅक-टू-अर्थ पोजीशन दाखवता आली पाहिजे.

टँडम प्रशिक्षण उडी

1. टँडम जंपचे आयोजन करणाऱ्या कोणत्याही प्रशिक्षकाकडे वैध टँडम परवाना, इन्स्ट्रक्टर रेटिंग आणि निर्मात्याचे टाइप रेटिंग असणे आवश्यक आहे.
2. पुढील प्रशिक्षणाच्या आवश्यकतेसाठी 'क्रॉसओवर प्रशिक्षण' पाहा.
3. हेतुपुरस्सर बॅक-टू-अर्थ किंवा व्हर्टिकल ओरिएंटेशन, ज्यामुळे ड्रोग फॉलपेक्षा टँडम फ्रीफॉलचा वेग वाढू शकतो अशा करू नयेत.

4. टँडम उपकरणांबद्दल सूचना त्या यंत्रणेच्या निर्मात्याने मंजूर केलेल्या एखाद्या व्यक्तीद्वारे घेतली जाणे आवश्यक आहे.

क्रॉसओव्हर प्रशिक्षण

1. उपकरणे, विमान, निर्गमन, फ्रीफॉल युक्ती, उपयोजन, आपत्कालीन प्रक्रिया, कॅनोपी नियंत्रण ह्याचे नियम या क्षेत्रांमध्ये पुरेसे ज्ञान व कौशल्य दाखविल्यानंतर विद्यार्थी पहिल्या किंवा त्यानंतरच्या उडीनंतर दुसऱ्या प्रावीण्य आणि प्रशिक्षण तुलनात्मक प्रशिक्षण पद्धतीत स्थानांतरित करू शकतात.
2. यापूर्वी टँडम प्रोग्रामचे प्रशिक्षण घेतलेले विद्यार्थी हार्नेस-होल्ड प्रशिक्षण सुरु ठेवू शकतात किंवा त्यांनी फ्रीफॉलमध्ये जाण्यापूर्वी स्टॅटिक-लाइन प्रोग्राममध्ये स्थिरतेसह सोलो एक्झिट करून दाखाविली पाहिजे.
3. हार्नेसहोल्ड प्रोग्राममध्ये प्रशिक्षित विद्यार्थ्यांनी विना-AFF रेटेड परवानाधारक प्रशिक्षकासह फ्रीफॉल जंप करण्यापूर्वी स्टॅटिक-लाइन परवानाधारक प्रशिक्षकाच्या देखरेखीखाली सराव उपयोजनासह स्थिर उडी मारली असावी.

विशेष उंचीची उपकरणे आणि पूरक ऑक्सिजन

समुद्रसपाटीपासून 15,000 फुटांपेक्षा उंचावरून स्कायडाइव्ह करताना विमानात पूरक ऑक्सिजन अनिवार्य आहे.

स्कायडाइव्हपूर्व आवश्यकता

कोणतीही स्कायडाइव्ह घेण्यापूर्वी योग्य उंची आणि जमिनीवरील वाऱ्याची माहिती निश्चित करणे आवश्यक आहे.

दस्तऐवजीकरण

ऑपरेशन्स तळावर खालील कागदपत्रे ठेवणे आवश्यक आहे :

प्रशासकीय:

1. मालक आणि ऑपरेटरचा तपशील
2. तपासणी करणाऱ्या संस्थेद्वारे केलेला वार्षिक तपासणी दर्शविणारा दस्तऐवज
3. संबंधित प्रमाणपत्रांच्या प्रतींसह परवानाधारक शिक्षकांची यादी
4. सार्वजनिक आणि इतर उत्तरदायित्व विम्याचा पुरावा

कार्यात्मक :

दैनंदिन ऑपरेशन शीट असलेले लॉगबुक

अपघात/घटनेचा अहवाल

पॅराशूट तपासणी रजिस्टर आणि ऑपरेशन लॉग

पॅराशूट पॅकिंग लॉगबुक

AOD आणि एअरबोर्न इन्स्ट्रुमेंट लॉगबुक

जोखीम मूल्यांकन आणि व्यवस्थापन योजना

आणीबाणी प्रक्रिया मॅन्युअल

उत्पादकाचे उपकरण मॅन्युअल

चालू तपासणी अहवाल

सहभागी आणि अभ्यागतांसाठी माहिती :

उपक्रम आणि सुरक्षितता सूचनांचे वर्णन

हवामान, वैद्यकीय, वय मर्यादा आणि निर्बंध

ऑपरेटरच्या वैयक्तिक सार्वजनिक उत्तरदायित्व विमासंबंधित माहिती

आपत्कालीन परिस्थिती आणि जोखीम कमी करणे

प्रत्येक स्कायडायव्हिंग सेंटरने सर्व संभाव्य विमान, उपकरणे आणि लँडिंगबद्दलच्या आपत्कालीन परिस्थितीसाठी प्रक्रियेची स्थापना आणि पुनरावलोकन केले पाहिजे.

प्रत्येक पायलट आणि नॉन-स्टुडंट जंपरने विमानाच्या आपत्कालीन प्रक्रियेस संपूर्णपणे समजून घेतले पाहिजे.

विमानाच्या आपत्कालीन परिस्थितीसाठी सर्व विद्यार्थ्यांनी त्यांच्या शिक्षकांकडून मार्गदर्शन घेतले पाहिजे.

मासिक जोखीम मूल्यांकन मुख्य प्रशिक्षक आणि मालक / ऑपरेटर आणि देखरेख केलेल्या नोंदीनुसार केले जाणे आवश्यक आहे.

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

-

समाप्त -

-

एअर सफारी साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

एअर सफारी म्हणजे वन्यजीव क्षेत्रे/निसर्गरम्य स्थळांवर पर्यटकांद्वारे केल्या जाणाऱ्या हवाई सहली. हवाई वाहन एक 2-सीट मायक्रो लाइट एअरक्राफ्ट, वेट-शिफ्ट कंट्रोल पॉवरड हँग ग्लायडर, मोटर चालित ग्लायडर, सेल प्लेन किंवा पॅरामोटर (बॅक-पॅक किंवा ट्राइक व्हर्जन) असू शकते. मायक्रो लाइट्स एरियल सफारीचा सर्वात सोपा आणि सर्वात प्रभावी प्रकार आहे, कारण ते नियमित फिक्स्ड विंग विमानांपेक्षा कमी उंचीवरून कमी वेगाने उड्डाण करू शकतात. मायक्रो लाइटच्या 'कॉकपिट'च्या रचनेमुळे बाधा नसलेले दिलेले दृश्य प्रदान करू शकते. विमानचालन खेळाच्या विशिष्ट प्रकारामुळे त्यांचे ऑपरेशन देशातील महासंचालक, नागरी विमानचालन (DGCA) च्या नागरी उड्डयन आवश्यकता (CAR) द्वारे नियंत्रित केले जाते.

साहसी मार्गदर्शक/शिक्षक आणि मूलभूत किमान पात्रता आणि अनुभव

DGCA मार्फत मायक्रोलाइट पायलट लायसन्स (MPL), ग्लायडर पायलट परवाने (GPS) किंवा पावर हँग ग्लायडर उडविण्याची परवानगी दिली जाते. नियमावलीनुसार परवाना मिळाल्यानंतर पायलटना प्रवासी नेण्याची परवानगी आहे. भौतिकशास्त्र, गणित आणि रसायनशास्त्रासह बारावी उत्तीर्ण केल्यानंतर एक विद्यार्थी पायलट म्हणून नोंदणी करणे आवश्यक आहे. पायलट प्रशिक्षण परीक्षा DGCA मार्फत दर 3 महिन्यांनी घेतली जाते.

सर्व प्रकारच्या मायक्रो लाइट विमानांचे प्रशिक्षण देशात उपलब्ध असून, संबंधित सर्व माहिती DGCA वेबसाइटवर उपलब्ध आहे.

आवश्यक उपकरणे

खालील प्रकारचे मायक्रो लाइट देशात उपलब्ध आहेत. काही आयात केली जातात आणि काही देशात बनवली जातात.

1. मायक्रो लाइट विमान
2. पॉवर हँग ग्लायडर
3. मोटारयुक्त ग्लायडर
4. पॅरा मोटर (बॅक-पॅक किंवा ट्राइक)

मायक्रो लाइटचा मालक / कंपनीच्या सुरक्षा परवानग्या मिळाल्यानंतर मायक्रो लाइट्स DGCA कडे नोंदणीकृत करावी लागतात. नोंदणीकृत क्रमांक एअरवर्दीनेस प्रमाणपत्र म्हणून जारी केला जातो, ज्याचे वार्षिक किंवा DGCA च्या सल्ल्यानुसार नूतनीकरण करणे आवश्यक आहे.

उपकरणांची काळजी आणि देखभाल

निर्मात्याच्या मॅन्युअलमध्ये नमूद केलेल्या आवश्यकतेनुसार विमानाची देखभाल करण्याची जबाबदारी विमानाची मालकी असणाऱ्या कंपनीची आहे.

तपासणी आणि देखभाल प्रक्रिया

DGCA द्वारा अधिकृत गुणवत्ता नियंत्रण व्यवस्थापक (QCM) द्वारा विशिष्ट मायक्रो लाइट एअरक्राफ्टची नियमित तपासणी केली जाते आणि मायक्रो लाइट्सची एअरवर्दीनेस प्रमाणित करते.

SOP (आदर्श कार्यपद्धती) आणि ऑपरेटिंग सूचना

सर्व स्पोर्ट फ्लाईंग मशीनचे ऑपरेशनल मॅन्युअल निर्माताद्वारा तयार केले जातात आणि देशाच्या नागरी उड्डाण प्राधिकरणाद्वारे त्याला मंजूर केले जाते. DGCA कडे भारतात मायक्रो लाइट नोंदविताना, मॅन्युअलची एक प्रत जमा केली जाते आणि ती नोंदणीसह मंजूर केली जाते. मायक्रो लाइट विमानाच्या मालक/कंपनीने मॅन्युअलचे अनुसरण करावे.

दस्तऐवजीकरण

DGCA कडे कंपनीची नोंदणी आणि सुरक्षा मंजुरी.

DGCA वेबसाइटवर उपलब्ध असलेल्या CAR नुसार मायक्रो लाइट विमानाचे संपादन, आयात व नोंदणी.

जोखीम कमी करणे

निर्मात्याच्या मॅन्युअलनुसार मायक्रो लाइट एअरक्राफ्टची योग्यता राखणे.

नियमित तपासणी करताना रोटेबल बदलावेत आणि मॅन्युअलनुसार उडणाऱ्या यंत्राची एअरवर्दीनेस (योग्यता) कायम ठेवावी.

निर्मात्याने दिलेल्या सल्ल्यानुसार उड्डाण करणारे विमान आणि अद्ययावत रिफ्रेशर प्रशिक्षण पायलटला द्यावे.

निर्मात्यानुसार QCM ची अद्ययावत देखभाल आणि अधिकृत स्पेअर्स आणि रोटेबलचा वापर करावा.

मायक्रो लाइट फ्लाईंग हा एक चांगल्या हवामानातच करायचा साहसी खेळ आहे आणि अशा परिस्थितीतच उड्डाण करणे ऑपरेटरचे कर्तव्य आहे.

आणीबाणी आणि बचाव

पायलट आणि तळ ह्यांच्या दरम्यान कायम रेडिओ कनेक्टिव्हिटी राखणे.

DGCA च्या संबंधित सुरक्षा मार्गदर्शक सूचनानुसार निर्मात्याचे सर्व उड्डाण सुरक्षा मानकांचे पालन करणे.

सुरक्षा माहिती

उड्डाण करताना काय करावे आणि करू नये ह्याची प्रवाशांना माहिती द्यावी.

आपत्कालीन परिस्थिती उद्भवल्यास करायच्या बचाव प्रक्रियेची माहिती द्यावी.

उड्डाण करण्यापूर्वी देयता माफ आणि विमा संरक्षणाची काळजी घ्यावी.

वैद्यकीय पॅलू

सर्व प्रवाशांनी त्यांना कोणत्याही वैद्यकीय स्थितीचा त्रास होऊ शकतो की नाही हे घोषित करावे आणि त्यांच्या उड्डाणाच्या अगोदर उत्तरदायित्वाच्या करारावर स्वाक्षरी करावी.

ऑपरेटरला मान्यता देण्यासाठी 'किमान मूलभूत मानक'

सर्व मायक्रो लाइट ऑपरेटर DGCA मध्ये नोंदणीकृत असणे आणि कोणतेही मायक्रो लाइट विमान प्रक्रिया सुरु करण्यापूर्वी सुरक्षा परवानगी मिळवणे आवश्यक आहे.

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

-समाप्त-

पॅरामोटरिंग आणि पॉवर्ड पॅराशूट साठी सुरक्षा मार्गदर्शक सूचना

परिचय

पॅरामोटरिंग आणि पॉवर्ड पॅराशूट्स ह्यांच्या कामगिरीमध्ये फरक असला, तरीही मूलभूत मार्गदर्शक तत्वांच्या बाबतीत आवश्यकता समान असतात. पॅरामोटरिंग पायांवरून, ट्राइक्स किंवा क्वाड्सवर सुरु करता येते; परंतु पॉवर्ड पॅराशूट्ससाठी फक्त ट्राइक्स आणि क्वाड्सवरच वापरले जातात; कारण त्यांना मोठ्या इंजिनची आवश्यकता असते. खालील नियम PPG (पॉवर्ड पॅराग्लाइडर) आणि पॉवर्ड पॅराशूट्स दोन्हीला लागू होतील.

पॅराग्लाइडिंगच्या तुलनेत महाराष्ट्रात पॉवर फ्लाईंग कमी लोकप्रिय आहे. अशा काही प्रशिक्षण संस्था आहेत, ज्या पॅरामोटरिंग तसेच पॉवर्ड पॅराशूट्सचे प्रशिक्षण आणि जॉयराइड्स देतात. सध्या पॅरामोटरिंग पुणे, अहमदनगर, पालघर आणि महाराष्ट्र किनारपट्टीवर केल्याचे दिसून येते.

कायदे - शासकीय अटी

सर्व प्रशिक्षण केंद्र आणि व्यावसायिक टँडम पायलट्सनी आपली संस्था किंवा कंपनी शासनाच्या धोरणानुसार नोंदणीकृत केल्या पाहिजेत.

उड्डाण करणाऱ्या जागेसाठी मार्गदर्शक तत्त्वे

कोणत्याही मोटारयुक्त उड्डाण करणाऱ्या हवाई यानाला त्याच्या मार्गावर इमारती, विद्युत तारा, विद्युत खांब किंवा झाडे नसलेल्या मोठ्या मोकळ्या जागेची आवश्यकता असते. टेक ऑफ आणि लँडिंग झोनमध्ये आपत्कालीन परिस्थितीसाठी बफर क्षेत्र असले पाहिजे. जागा रस्त्यांशी चांगल्या प्रकारे जोडली जावी आणि वैद्यकीय सुविधा नजीक उपलब्ध असाव्यात.

जिथे विमानतळ जवळ आहे, दाट वस्ती असलेले क्षेत्र, सैनिक क्षेत्र, अति महत्त्वाच्या व्यक्ती, संवेदनशील क्षेत्रे आणि इतर कारणांमुळे अशा ठिकाणी उड्डाण करण्यास मनाई आहे. जर फ्लाईंग झोनच्या सभोवताली कोणतीही उपासनास्थळे किंवा समुदाय केंद्रे असतील तर त्या ठिकाणी विशेषतः जेव्हा लोकांचा जमाव असतो, तेव्हा जवळ उड्डाण करणे टाळावे.

समुद्राच्या काठावर असणाऱ्या लॅमीनार वाऱ्यांमुळे (एकाच दिशेने आणि वेगाने वाहणारे वारे) समुद्रकिनारे PPG आणि PPC साठी सर्वाधिक लोकप्रिय ठिकाणे आहेत; परंतु या ठिकाणीही पर्यटकांची गर्दी असते. जर पर्यटकांना त्रास न देता उड्डाण करणाऱ्या समुद्रकिनारा पुरेसा मोठा नसेल, तर त्या ठिकाणी उड्डाण टाळले पाहिजे. प्रदेशातील वाऱ्याचा अभ्यास आणि निरीक्षण करून उड्डाणांसाठीचे स्थान निवडले पाहिजे. मोटारयुक्त उड्डाण करण्यासाठी लॅमिनर वारा प्रवाहाची गरज आहे म्हणून पहाटे आणि संध्याकाळची वेळ प्रशिक्षणासाठी योग्य असते. एकदा योग्य जागा आढळल्यास त्या स्थानाच्या अक्षांश-रेखांशाची नोंद घ्यावी आणि परवानगीसंबंधित पत्रव्यवहार करताना त्याचा संदर्भ द्यावा.

उड्डाण करण्याच्या जागेचे व्यवस्थापन

स्थानिक प्रशासन आणि भारतीय विमानतळ प्राधिकरणाने निर्देशित केल्यानुसार साइटवर कार्यरत लोक सर्व नियमांचे पालन करण्यास जबाबदार आहेत.

परवानगी प्रक्रियेसाठी मार्गदर्शक तत्त्वे

ना हरकत प्रमाणपत्र

प्रथम विशिष्ट जागेच्या वापरासाठी NOC प्राप्त करण्याची आवश्यकता आहे. ती जागा खाजगी मालमत्ता, सार्वजनिक मालमत्ता, वनजमीन, समुद्रकिनारा इ. असू शकते. जिल्हाधिकारी कार्यालयातील “गृह” विभागाला पत्रव्यवहार करावा. जिल्हाधिकारी कार्यालय जिल्हा पोलीसांशी संवाद साधून त्यांची मंजूरी मिळवेल.

AAI मंजूरी

अंतिम आणि महत्त्वाची मंजूरी विमानतळ प्राधिकरणाकडून घ्यावी लागते. प्राधिकरण ATC च्या मदतीने एअरस्पेसचे व्यवस्थापन करते. जिल्हा प्रशासनाच्या मंजूरीच्या आधारे AAI द्वारा NOTAM जारी करावे लागेल, जेणेकरून इतर विमानातील वैमानिकांना आपल्या कार्याविषयी माहिती होईल. AAI उड्डाणाच्या मर्यादा (कमाल उंची आणि क्षेत्राची त्रिज्या) ठरवते.

दैनिक परवानगी

दररोज उड्डाण करण्यासाठी दूरध्वनीवरून स्थानिक ATC कडून परवानगी घेणे आवश्यक आहे. स्थानिक पोलीसांना SMS / WhatsApp वरून दररोजच्या उड्डाणाबद्दल माहिती द्यावी.

परवाना - किमान स्व-नियमन पद्धत

PPG आणि PPC ह्या दोन्हीवर भारतात नियमन केले जात नाही म्हणून अधिकृतपणे भारतात कोठेही उड्डाण करण्यासाठी परवाना आवश्यक नाही, तरी पण सर्व वैमानिकांनी त्यांचे स्वतःचे लॉगबुक ठेवणे अपेक्षित आहे. प्रशिक्षण संस्थेने त्यांच्या विद्यार्थ्यांच्या कौशल्य पातळीची जबाबदारी स्वीकारावी आणि त्यांच्या अनुभवासाठी त्यांना प्रमाणपत्र द्यावे. विद्यार्थ्यांनी प्रमाणपत्रानुसार त्यांच्या मर्यादेतच उड्डाण करावे.

प्रथम संपर्क प्रतिसाद

मूलभूत माहितीबरोबरच हे सुनिश्चित करा की, संभाव्य विद्यार्थ्यांला हे समजले आहे की, ह्या खेळासंबंधित धोके आहेत आणि मेडिकल/विमा आवश्यक आहे. हे स्पष्ट केले पाहिजे की, हे शिकणे सोपे आणि सुरक्षित असले, तरी खेळामध्ये समर्पण, वेळ आणि पैशाची गरज आहे.

विद्यार्थ्यांची नावनोंदणी प्रक्रिया

- अभ्यासक्रमापूर्वी विद्यार्थ्यांचे प्राथमिक मूल्यांकन.
- वैयक्तिक तपशील, शैक्षणिक पार्श्वभूमी इ.
- स्व-घोषित फिटनेस फॉर्म - अपंगत्व, मानसिक आणि शारीरिक आरोग्याची माहिती.
- विमा, मेडिकल, जोखीम घटक आणि उत्तरदायित्व स्पष्ट करणारे इंडेन्टि बाँड.
- सर्व विद्यार्थ्यांचे रेकॉर्ड क्लबद्वारे राखले जावे आणि तपासणीसाठी उपलब्ध असावेत.

PPC आणि PPG प्रशिक्षण संस्थेच्या कार्यासाठी मार्गदर्शक तत्त्वे :

प्रशिक्षण अभ्यासक्रम BHPA, USPPA, APPI PPG किंवा इतर कोणत्याही शिफारस पात्र संस्थेच्या सूचनांवर आधारित असावेत.

प्रशिक्षक :

प्रशिक्षणामध्ये किमान प्रशिक्षकांचा सहभाग - वरिष्ठ प्रशिक्षक आणि सहाय्यक प्रशिक्षक. विद्यार्थ्यांच्या संख्येनुसार प्रशिक्षकांची संख्या ठरवावी.

किमान गुणवत्ता पातळी : 5 वर्षे उड्डाणाचा अनुभव, शिकवत असलेल्या विषयावर प्रभुत्व, खेळाचे चांगले सैद्धांतिक ज्ञान आणि प्रशिक्षण देण्यासाठी चांगले संभाषण कौशल्य. प्रथमोपचार प्रमाणपत्र. वापरलेली उपकरणे, अभ्यासक्रम आणि रेटिंग सिस्टीमचे संपूर्ण ज्ञान असणे आवश्यक आहे.

प्रशिक्षण अभ्यासक्रम - मार्गदर्शक सूचना

संस्थांनी प्रत्येक स्तरावरील त्यांचा अभ्यासक्रम आंतरराष्ट्रीय मानदंडांवर आधारित करून त्याचे अनुसरण करावे. परीक्षा आयोजित करून सैद्धांतिक ज्ञानाचे मूल्यांकन केले पाहिजे. या सर्व माहितीचे दस्तऐवजीकरण करावे आणि तपासणीसाठी उपलब्ध असावे. अशा रेटिंग सिस्टीमचा संदर्भ घ्या जी BHPA, USPPA आणि APPI PPG च्या समान आहे आणि ज्याची FAI ने शिफारस केली आहे.

प्रास्ताविक अभ्यासक्रम :

या कोर्समध्ये इंजिनचे मूलभूत ज्ञान, नियमित देखभालीचे महत्त्व, ट्यूनिंग समजणे आणि त्याचा इंजिनच्या शक्ती आणि आवाजाशी संबंध लक्षात येणे इ. मूलभूत प्रशिक्षणाचा भाग म्हणून सिद्धांत आणि व्हिडीओ सत्रदेखील असावेत. विद्यार्थ्यांनी विशेषतः त्याच्या मोटर कौशल्ये (हातापायांच्या हालचालींचा समन्वय) आणि प्रतिक्रिया क्रियांच्या कौशल्याच्या पातळीचे योग्य मूल्यांकन केले पाहिजे. प्रशिक्षणात एकट्याने उड्डाण करण्याचा समावेश असेल, तर विद्यार्थ्यांना उड्डाण झाल्यावर आणि लँडिंग झोनमध्ये शेवटच्या टप्प्यासाठी आणि लँडिंगसाठी असलेल्या थ्रॉटल कंट्रोलची प्रक्रिया कशी करावी, ते सांगता येणे आवश्यक आहे. त्यानंतरच त्याला त्याच्या पहिल्या एकट्या उड्डाणासाठी परवानगी द्यावी.

अॅडव्हान्स लेव्हल कोर्सेस : प्रत्येक कोर्ससाठी संस्थांनी त्यांचे स्वतःचे अभ्यासक्रम बनवले पाहिजेत. वैमानिकाचे कौशल्य विकसित करण्यासाठी ते पद्धतशीरपणे कार्य-आधारित प्रशिक्षण असले पाहिजे. रेटिंग सिस्टीममध्ये भाग घेण्यासाठी आंतरराष्ट्रीय मानकांनुसार प्रगतीसाठी लॉगबुक आणि प्रमाणपत्र पातळी राखली पाहिजे.

वापरलेली उपकरणे आणि एअरवर्दीनेस (उड्डाण योग्यता)

पॅराशूट

पॉवर फ्लाईंगसाठी शिफारस केलेले EN / LTF / DHV / DGAC प्रमाणित पॅराशूट उड्डाणांसाठी वापरले जावेत. वापरलेल्या सर्व उपकरणांची नोंद मार्गदर्शक सूचनांनुसार ठेवावी. वापरात नसताना उपकरणांचे नुकसान होऊ नये म्हणून उपकरण ठेवलेल्या खोलीत योग्य तापमान असणे आवश्यक आहे. दस्तऐवजीकरण केलेल्या नोंदींसह वार्षिक एअरवर्दीनेस तपासणी करावी.

इंजिन

पॅरामोटरिंग आणि पॉवर्ड पॅराशूटसाठी वेगळ्या इंजिनची आवश्यकता असते. इंजिन टेकऑफपूर्वी नीट ट्यून केलेले आणि तपासले जावे. इंजिनचे सिलेंडर हेड तापमान आणि RPM तपासण्यासाठी साधने असावीत. विद्यार्थ्यांना साधने वाचणे आणि समजून घेणे याबद्दल माहिती दिली पाहिजे.

प्रशिक्षण संस्था

वर्गात विमान आणि बोर्डची मूलभूत तत्वांचे प्रशिक्षण देण्यासाठी टेलिव्हिजनसह इतर साधनांची सोय असावी.

फ्लाइट अनुभवाचे अनुकरण करण्यासाठी नियंत्रण टॉगलसह सिंपल राइजर हॅंग-पॉइंट-सिम्युलेटर असावा.

मूलभूत दुरुस्तीची देखभाल आणि तपासणी आणि एअरवर्दीनेस तपासणीची व्यवस्था.

सुरक्षा आणि जोखीम व्यवस्थापन

बचाव कार्यासाठी वापरलेले वाहन उपयुक्त उपकरणे आणि शिफारस केलेल्या प्रथमोपचार साधनांसह सुसज्ज असावे.

प्रशिक्षण फक्त प्रशिक्षकांच्या देखरेखीखाली आयोजित केले जावे.

संस्थेमार्फत आयोजित केलेल्या सर्व कामांसाठी सूची तयार करावी.

उड्डाण करण्यापूर्वी शारीरिक आणि मानसिक आरोग्यासाठी पायलटचे मूल्यांकन केले जावे.

लँडिंग झोनमध्ये दिवसाचा संक्षिप्त तपशील आणि लँडिंग झोनमध्ये वारा दिशेसाठी 'विंड सॉक' असावा.

उड्डाणापूर्वी आणि दरम्यान वारा आणि हवामानाचे मूल्यांकन आणि परीक्षण केले जावे.

वैमानिकांकडून वापरल्या जाणाऱ्या उपकरणांची तपासणी पायलट कौशल्याच्या पातळीसाठी आणि सेटअपदरम्यान एअरवर्दीनेससाठी केली जाते.

विद्यार्थ्यांची कौशल्य पातळी टेक ऑफदरम्यान हवामानाच्या परिस्थितीशी जुळती असावी.

पॅक अपनंतर डिब्रीफिंग सत्र असावे.

आपत्कालीन प्रक्रियेचे दस्तऐवजीकरण केले जावे आणि रुग्णवाहिका, रुग्णालये आणि डॉक्टरांच्या संपर्क क्रमांकासह माहिती प्रथमोपचार पेटीत उपलब्ध असावी.

प्रथमोपचार संच - या संचात काय असावे याची एक सूचक यादी [परिशिष्ट २](#) मध्ये दिलेली आहे. त्याचा संदर्भ घेऊन आयोजकांनी उपक्रमाच्या गरजेप्रमाणे असा संच तयार करावा.

प्रशिक्षण अभ्यासक्रम BHPA, USPPA, APPI PPG किंवा इतर कोणत्याही शिफारस पात्र संस्थेच्या सूचनांवर आधारित असावेत.

PPG आणि PPC ह्या दोन्हीवर भारतात नियमन केले जात नाही, म्हणून अधिकृतपणे भारतात कोठेही उड्डाण करण्यासाठी परवाना आवश्यक नाही, तरी पण सर्व वैमानिकांनी त्यांचे स्वतःचे लॉगबुक ठेवणे अपेक्षित आहे. प्रशिक्षण संस्थेने त्यांच्या विद्यार्थ्यांच्या कौशल्य पातळीची जबाबदारी स्वीकारावी आणि त्यांच्या अनुभवासाठी त्यांना प्रमाणपत्र द्यावे. विद्यार्थ्यांनी प्रमाणपत्रानुसार त्यांच्या मर्यादेतच उड्डाण करावे.

स्वतंत्र हौशी पायलट :

स्वतंत्र पायलटला एकट्याने उड्डाण करण्यासाठी प्रशिक्षकाद्वारे किंवा कोणत्याही मान्यताप्राप्त संस्थेतून त्याचे रेटिंग / पात्रता मिळविण्यासाठी सिद्धांत आणि व्यावहारिक परीक्षा उत्तीर्ण होणे आवश्यक आहे.

क्रॉस कंट्री पायलट / अॅक्रो पायलट - SIV आणि रिझर्व्ह अनिवार्य

हे व्यावसायिक श्रेणीचे पायलट असतात, जे सामान्यतः आंतरराष्ट्रीय मानके किंवा रेटिंग आणि परवाना प्रणालीचे पालन करतात. ही पातळी स्वतंत्र वैमानिकांकडून प्राप्त केली जाते, ज्यांनी विविध ठिकाणी प्रवास करून विशेष अभ्यासक्रमांमध्ये भाग घेऊन अनुभव आणि ज्ञान प्राप्त केलेले असते.

टँडम पॅरामोटरिंग आणि पॉवर्ड पॅरशूट - ट्राइक

वारा जोरात असेल (18 कि.मी./तास पेक्षा जास्त असल्यास) टँडम PPG किंवा PPC उडवण्याचा प्रयत्न करू नये. टेकडीवरून होणाऱ्या प्रक्षेपणाप्रमाणेच जेव्हा पायलट आत बसला असेल, तेव्हाच प्रवाशाने आत बसावे.

प्रवाशाला/विद्यार्थ्याला योग्य संरक्षण प्रदान करण्यासाठी सर्व टँडम उड्डाणांनी खालील नियमांचे पालन केले पाहिजे :

1. सर्व टँडम उड्डाणांपूर्वी प्रवाशी किंवा विद्यार्थ्याला माहिती दिली पाहिजे की, अशी उड्डाणे FAI ने दिलेल्या सूटअंतर्गत घेतली जातात आणि पॅरामोटर FAA ने ठरविलेल्या विमान प्रमाणन मानदंडा अटी पूर्ण करत नाही.
2. फ्लाईंग साइटवर उपस्थित असताना, कोणत्याही टँडम पायलटने वैयक्तिकरित्या हे सुनिश्चित केले पाहिजे की, सर्व उड्डाण आणि साइट अटींचे काटेकोरपणे पालन केले जात आहे. ATC परवाना, ध्वनी प्रदूषण, इंजिन निकामी झाल्यास ग्लायडिंग अंतरात सुरक्षित लँडिंग झोनसह उड्डाण करावे.
3. सर्व टँडम अपघात/घटना/गैरप्रकारांची नोंद टँडम पायलटने सामील केली पाहिजे. इतर पायलट - ज्यांनी अपघात/घटना/ गैरप्रकार घडताना पाहिला असेल, त्यांनी त्याचा वृत्तांत नोंदवावा.
4. प्रत्येक ऑपरेशनमध्ये FARच्या 103.1 (अ) वगळता भाग 103च्या सर्व नियमांचे पालन करणे आवश्यक आहे.
5. उड्डाणे केवळ प्रशिक्षणाच्या उद्देशाने घेतली जावी. ह्याला अपवाद केवळ टू-प्लेस पॉवर्ड अल्ट्रालाइट विमानांच्या सूचना देण्याच्या उद्देशाने होणारी उड्डाणे.
6. टेक ऑफ : उंची गाठण्यासाठी आणि आपत्कालीन परिस्थिती आल्यास परत जाण्यासाठी टेक ऑफच्या आधी 'टॅक्सी'साठी पुरेशी धावपट्टी, तसेच लिफ्ट-ऑफनंतर मोकळी जागा असावी. टेक ऑफदरम्यान पायलटला मैदानावर स्पष्टपणे दिसेल अशा जागी 'विंड सॉक' असावा.
7. उड्डाणादरम्यान : पुरेशी उंची गाठल्यानंतर पायलटने प्रवासी आरामात बसलेला आहे याची खात्री करून घ्यावी. ६०० फुटांपेक्षा कमी उंचीवर कोणतीही एअरोबेटिक कृती करू नये. इंजिन निकामी झाल्यास आपण आपल्या ग्लाइड रेशोमध्ये लँडिंग झोनला पोहोचू शकू अशा पद्धतीने उड्डाण करत असल्याची खात्री करावी.

8. लँडिंग : 'विंड सॉक' दिसत आहे ह्याची खात्री करावी आणि लँडिंग झोनवर वाऱ्याची दिशा तपासावी. लँडिंगसाठी एक लांब अंतिम फेरी घ्यावी आणि थोडा वेग राखण्यासाठी थ्रॉटल समायोजित करावा, यानाचे पुढील टोक वर ठेवण्यासाठी मागील चाक जमिनीवर स्पर्श होईपर्यंत गरज पडल्यास थोडासा ब्रेक वापरावा. टच डाऊनवर इंजिन बंद करावे आणि ट्राइक पुढे जात आहे, तोपर्यंत पॅराशूट वर ठेवावे.

टँडम पॅरामोटरिंग फूटलाँच

वारा जोरात असेल (18 कि.मी./तासपेक्षा जास्त असल्यास) टँडम PPG उडवण्याचा प्रयत्न करू नये. टेकडीवरून होणाऱ्या प्रक्षेपणाप्रमाणेच जेव्हा पायलट आत बसला असेल तेव्हाच प्रवाशाने आत बसावे.

प्रवाशाला/विद्यार्थ्याला योग्य संरक्षण प्रदान करण्यासाठी सर्व टँडम उड्डाणांनी खालील नियमांचे पालन केले पाहिजे :

1. सर्व टँडम उड्डाणांपूर्वी प्रवाशी किंवा विद्यार्थ्याला माहिती दिली पाहिजे की, अशी उड्डाणे FAI ने दिलेल्या सूटअंतर्गत घेतली जातात आणि PPG FAA ने ठरविलेल्या विमान प्रमाणन मानदंडाच्या अटी पूर्ण करत नाही.
2. फ्लाईंग साइटवर उपस्थित असताना कोणत्याही टँडम पायलटने वैयक्तिकरित्या हे सुनिश्चित केले पाहिजे की, सर्व उड्डाण आणि साइट अटीचे काटेकोरपणे पालन केले जात आहे. ATC परवाना, ध्वनी प्रदूषण, इंजिन निकामी झाल्यास ग्लायडिंग अंतरात सुरक्षित लँडिंग झोनसह उड्डाण करावे.
3. सर्व टँडम अपघात/घटना/गैरप्रकारांची नोंद टँडम पायलटने सामील केली पाहिजे. इतर पायलट ज्यांनी अपघात/घटना/गैरप्रकार घडताना पाहिला असेल, त्यांनी त्याचा वृत्तांत नोंदवावा.
4. प्रत्येक ऑपरेशनमध्ये FAR च्या 103.1 (अ) वगळता भाग 103च्या सर्व नियमांचे पालन करणे आवश्यक आहे.
5. उड्डाणे केवळ प्रशिक्षणाच्या उद्देशाने घेतली जावी. ह्याला अपवाद केवळ टू-प्लेस पॉवर्ड अल्ट्रा लाइट विमानांच्या सूचना देण्याच्या उद्देशाने होणारी उड्डाणे.
6. टेक ऑफ : उंची गाठण्यासाठी आणि आपत्कालीन परिस्थिती आल्यास परत जाण्यासाठी टेक ऑफच्या आधी 'टॅक्सी'साठी पुरेशी धावपट्टी, तसेच लिफ्ट-ऑफनंतर मोकळी जागा असावी. टेक ऑफदरम्यान पायलटला मैदानावर स्पष्टपणे दिसेल अशा जागी 'विंड सॉक' असावा.
7. उड्डाणादरम्यान : पुरेशी उंची गाठल्यानंतर पायलटने प्रवासी आरामात बसलेला आहे याची खात्री करून घ्यावी. ६०० फुटांपेक्षा कमी उंचीवर कोणतीही एअरोबेटिक कृती करू नये. इंजिन निकामी झाल्यास आपण आपल्या ग्लाइड रेशोमध्ये लँडिंग झोनला पोहोचू शकू अशा पद्धतीने उड्डाण करत असल्याची खात्री करावी.
8. लँडिंग : 'विंड सॉक' दिसत आहे ह्याची खात्री करावी आणि लँडिंग झोनवर वाऱ्याची दिशा तपासावी. लँडिंगसाठी एक लांब अंतिम फेरी घ्यावी आणि थोडा वेग राखण्यासाठी थ्रॉटल समायोजित करावा, यानाचे पुढील टोक वर ठेवण्यासाठी मागील चाक जमिनीवर स्पर्श होईपर्यंत गरज पडल्यास थोडासा ब्रेक वापरावा. टच डाऊनवर इंजिन बंद करावे आणि ट्राइक पुढे जात आहे तोपर्यंत पॅराशूट वरती ठेवावे. पॅराशूट बंद होऊन खाली येत असताना प्रवाशाला आधार धरून ठेवण्यास सांगावे.

टँडम ऑपरेशन्ससाठी संदर्भ :

BHPA : ब्रिटिश हॅंग ग्लायडिंग आणि पॅराग्लायडिंग असोसिएशन

USPPA : युनायटेड स्टेट्स पॉवर्ड पॅराग्लायडिंग असोसिएशन

APPI PPG : असोसिएशन ऑफ पॅराग्लायडिंग पायलट्स अँड इन्स्ट्रक्टर्स - पॉवर्ड पॅराग्लायडिंग

पर्यावरणावर अनिष्ट परिणाम

असे अनिष्ट परिणाम कमी होण्यासाठी ['कमीत कमी परिणाम पद्धती'](#) हा विभाग बघावा.

--- समाप्त ---

“पर्यावरणावर कमीत कमी परिणाम” पद्धती

कमीत कमी परिणाम पद्धती

कमीत कमी परिणाम पद्धती वापरल्यामुळे साहसी उपक्रमादरम्यान पर्यावरणावर होणारा अनिष्ट परिणाम कमी होतो. भारतीय संदर्भात पर्यावरण म्हणजे - नैसर्गिक वातावरण, सामाजिक-सांस्कृतिक वातावरण आणि पुरातत्व वारसा इत्यादी. या दस्तऐवजात पुढील गोष्टींची माहिती आहे –

- Leave No Trace Seven Principles ही सुप्रसिद्ध मूल्ये
- भारत आणि महाराष्ट्राच्या संदर्भातील स्थानिक परिस्थितीशी संबंधित काही सूचना

LEAVE NO TRACE Seven Principles

या तत्वांचे योग्य प्रशिक्षण घेतल्यास त्यांची अंमलबजावणी करण्यास खूप मदत होईल हे कृपया लक्षात घ्यावे. तुम्ही ज्या प्रदेशाला भेट देणार आहात तेथील सामाजिक-पर्यावरणीय प्राथमिकतेनुसार या तत्वांना जुळवून एखाद्या तज्ज्ञाच्या मार्गदर्शनाखाली ती अंमलात आणावीत. म्हणजे अशी व्यक्ती-ज्ञाणती झाली असे म्हणता येईल.

पूर्वनियोजन करा:

- आपण ज्या प्रदेशाला भेट देणार आहात त्याबद्दलचे नियम आणि तेथील वैशिष्ट्यपूर्ण बाबी जाणून घ्या.
- छोट्या गटांमध्ये प्रवास करा. गट मोठा असेल तर त्याचे चार ते सहा जणांचे लहान-लहान गट तयार करा.
- झाडांवर केलेल्या खुणा, दगडांची दिशादर्शक रचना किंवा कापडी फिती वापरण्याऐवजी नकाशा आणि होकायंत्र वापरा.
- अन्नपदार्थ पुन्हा वापरण्यायोग्य डब्यांमध्ये ठेवा.
- सर्व प्रकारच्या हवामानासाठी तयारी ठेवा.
- आपल्या भटकंतीशी संबंधित जोखमीचे काळजीपूर्वक मूल्यांकन करा.

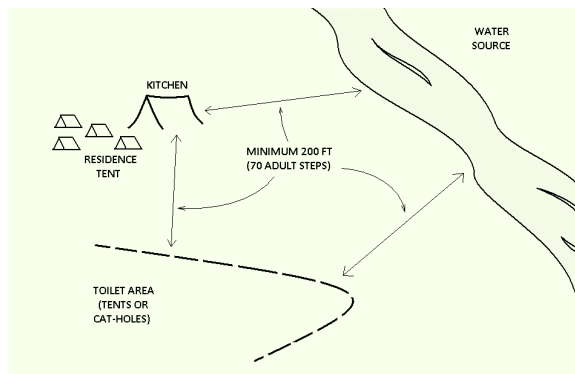
भक्कम आणि कडक पृष्ठभागावरून चालणे आणि मुक्काम:

पायवाटेवर:

- मळलेल्या पायवाटेवरूनच चाला. एका ओळीत पायवाटेच्या मध्यावरून चाला.
- अचानक पूर्णपणे विरुद्ध बाजूला वळू नका.
- लांब पल्ल्याची भटकंती करत असताना, कडक आणि भक्कम पृष्ठभाग निवडा- कातळ, वाळू, कोरडे गवत किंवा बर्फ.

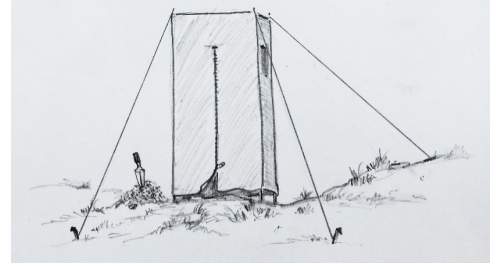
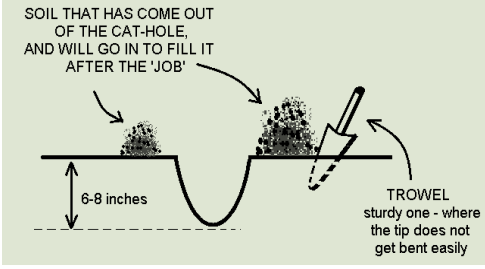
मुक्कामाच्या ठिकाणी:

- उत्तम छावणीस्थान आपल्याला गवसते, ते बनवावे लागत नाही. त्यात काही बदल करणे अनावश्यक असते.
- आपल्या मुक्कामामुळे नुकसान होणार नाही अशा सुस्थापित आणि कायदेशीर जागा मुक्कामासाठी निवडा.
- पाण्याचा स्रोत प्रदूषित होऊ नये म्हणून तलाव व ओढे यांच्यापासून किमान २०० फूट (साधारण ७० पावलं एवढं अंतर) अंतरावर मुक्काम करा.



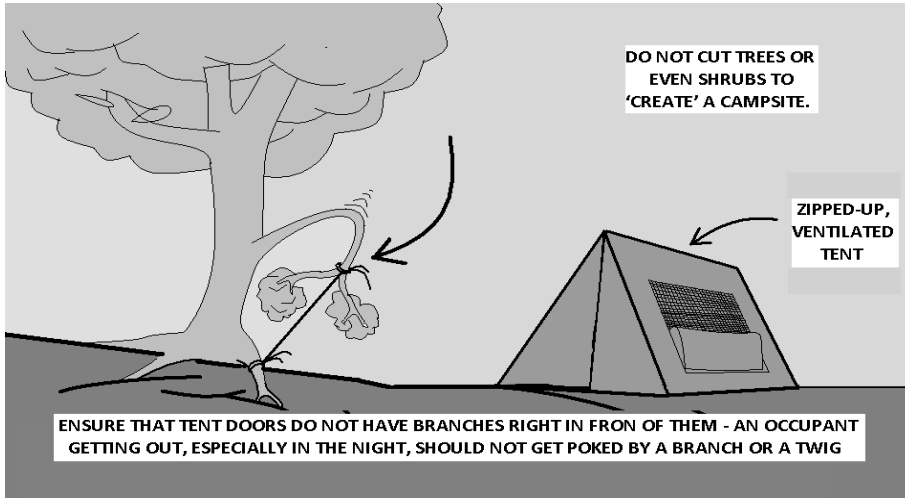
कचऱ्याकी योग्य वल्लेवाट लावा:

- कचरा गोळा करा आणि कचरा परत आणा. मुक्कामाच्या ठिकाणी काही कचरा किंवा अन्नपदार्थ पडलेले नाहीत ना हे तपासा. सर्वच कचरा गोळा करा. (आपलाही आणि इतरांचाही)
- मुक्कामाच्या जागेपासून, पायवाटेपासून आणि पाण्यापासून साधारण २०० फुटाच्या अंतरावर ६ ते ७ इंचाचे शौचखड्डे खणा. त्याचा वापर झाल्यानंतर ते योग्य पद्धतीने मातीने भरून बुजवून टाका. टॉयलेट पेपर वेगळा गोळा करा.
- स्वतःच्या स्वच्छतेसाठी किंवा आपल्या ताटल्या धुण्यासाठी ओढे किंवा तलावांपासून २०० फूट अंतरावर पाणी वाहून न्या. जमिनीत निचरा होणाऱ्या साबणाचा अगदी थोड्या प्रमाणात वापर करा. ताटल्या धुतलेले घाण पाणी पसरून टाका.



जे सापडले आहे ते तिथेच सोडावे:

- इतिहासाचे जतन करा. ऐतिहासिक वास्तूंना नुकसान पोहोचवू नका किंवा मानवनिर्मित कलाकृती हलवू नका.
- दगड, झाडे आणि इतर नैसर्गिक वस्तू जिथे सापडल्या आहेत तिथेच सोडून द्या.
- बांधकाम करू नका किंवा वस्तू बनवू नका किंवा चर खणू नका.



शेकोटीचा वापर टाळा / वापर केल्यास हानी होणार नाही ह्याची काळजी घ्या:

- शेकोटीचा आजूबाजूच्या परिसरावर कायमचा परिणाम होऊ शकतो. स्वयंपाक करण्यासाठी नेहमीच हलकी शेंगडी घ्या. प्रकाशासाठी मेणबत्तीचा कंदील वापरा.
- जिथे शेकोटी करण्याची परवानगी आहे तेथे आधीचीच शेकोटीची जागा किंवा मातीचा ढिगारा वापरा.
- आग कमी ठेवा. हाताने फोडता येईल असे वाळलेले लाकूड, काटक्या यांचा वापर करा.
- सर्व लाकूड आणि कोळसा हे पूर्ण राख होईपर्यंत जाळा. शेकोटी पूर्णपणे विझवा आणि नंतर थंड झाल्यावर राख पसरून टाका.

वन्यजीवनाचा मान राखा:

- वन्यजीवांचे निरीक्षण दुरूनच करा. त्यांच्या मागे जाऊ नका किंवा त्यांच्या दिशेने जाऊ नका.
- वन्य प्राण्यांना कधीही खायला देऊ नका. वन्य प्राण्यांना खायला दिले तर त्यांच्या आरोग्यास हानी पोहोचू शकते, त्यांच्या नैसर्गिक आचरणात बदल होऊ शकतो आणि त्यांना भक्षक किंवा इतर धोक्यांना सामोरे जावे लागते.
- शिधा आणि कचरा हे दोन्ही व्यवस्थितपणे ठेवून वन्यजीव आणि आपल्या अन्नाचे रक्षण करा.
- पाळीव प्राणी नेहमीच नियंत्रणात ठेवा.
- प्राण्यांच्या पिल्लांजवळ जाऊ नका.
- घरटी बांधणाऱ्या, पिल्लांना भरवत असलेल्या आणि विणीचा हंगाम असलेल्या प्राण्यांच्या वाटेला जाऊ नका.

इतर पर्यटकांचा विचार करा:

- इतर पर्यटकांचा आदर करा आणि त्यांचाही अनुभव सुखकर होईल हे पाहा.
- सभ्यता पाळा. पायवाटेवर इतर लोकांना हवे तर पुढे जाऊ द्या.
- सामान वाहून नेणाऱ्या लोकांना / खेचरांना वाट द्यायला पायवाटेच्या चढाच्या बाजूला थांबा.
- पायवाटेपासून दूर टिकाऊ पृष्ठभागावर जमिनीवर विश्रांती घ्यावी.
- निसर्गाचा स्वर ऐकू येऊ दे. आवाजाची पातळी कमीत कमी ठेवा.

भारत आणि महाराष्ट्राच्या संदर्भातील स्थानिक परिस्थितीसाठी लागू असणाऱ्या गोष्टी

1. गुहा, प्राचीन देवस्थाने / पुरातन अवशेष यांना धक्का पोहोचवू नका किंवा तिथून काही हलवू नका.
2. स्थानिक रहिवाशांशी सन्मानाने वागा –
 - स्थानिक पाणी आणि अन्नाच्या स्रोतांवर प्रतिकूल परिणाम होऊ देऊ नका (उदा. किल्ल्यावरील पाण्याची टाकी आणि शेती)
 - स्थानिक रहिवाशांच्या संस्कृतीवर होणाऱ्या प्रतिकूल परिणामांबद्दल सजग राहा आणि असा परिणाम होऊ देऊ नका
 - साहसी उपक्रमांच्या आयोजनातून उभयतांचा फायदा होऊन स्थानिक लोकांना त्यातून रोजगार मिळेल याची काळजी घ्या
 - स्थानिकांना तात्पुरत्या स्वरूपाची मदत करायचे टाळा. त्याऐवजी त्यांच्याशी संबंध वाढवा आणि तेथील शाळा, पंचायतींशी संपर्क साधून भरीव मदत करावी.
3. साहसी उपक्रमांसाठी तंबू वापरून तात्पुरती निवास व्यवस्था उभारताना स्वयंपाकातील कचरा आणि मलमूत्रामुळे नदी-नाले प्रदूषित होणार नाहीत याची काळजी घ्या.
4. हिमालायातील पायवाटांवर स्थानिक भारवाहक प्राणी (खेचर, याक इत्यादी) यांना वाटेच्या वरती सरकून वाट करून द्या.
5. शक्यतो शेकोटी पेटवू नका - परिसरातील वाळलेल्या लाकूडफाट्यांवर स्थानिक रहिवाशी आणि निसर्गातील इतर घटक अवलंबून असतात. शक्य असल्यास स्वयंपाकासाठी स्टोव्ह वापरा.

भाग समाप्त -

परिशिष्ट २ - सर्वसाधारण प्रथमोपचार संच

कोणत्याही साहसी उपक्रमासाठी तयार केलेला प्रथमोपचार संच हा परिपूर्ण, वजनाने कमी आणि न्यायला सोपा असावा. उपक्रमाच्या नेत्यांना या संचातील गोष्टींविषयी पूर्ण माहिती असावी आणि आपत्कालीन परिस्थितीत तो संच वापरण्याचे पुरेसे कौशल्य नेत्यांकडे असावे.

प्रथमोपचार संचामध्ये काय घ्यावे हे उपक्रमाचा प्रकार, सहभागींची संख्या, कालावधी, ठिकाण, काठीण्य पातळी इत्यादी गोष्टींवर अवलंबून असते. खालील टाक्यामध्ये प्रथमोपचार संचाचा एक नमुना दिला आहे:

क्र.	प्रकार	संख्या	टिपणी
१	स्किन ऑइन्टमेंट / अँटीसेप्टिक ऑइन्टमेंट	१	Soframycin skin cream (सोफ्रामाइसिन स्किन क्रीम) किंवा तत्सम
२	अँटीसेप्टिक लिक्विड	१	Savlon किंवा Dettol (सॅवलॉन किंवा डेटॉल) किंवा तत्सम
३	जनरल मल्टी-परपज क्रीम	१	कैलास जीवन किंवा तत्सम
४	त्वचेच्या इन्फेक्शन साठी	१	Candid B Cream (कॅन्डिड बी क्रीम) किंवा तत्सम
५	पेन किलर ऑइन्टमेंट (स्नायू किंवा ऑर्थो)	१	Volini Gel/ Voveran (व्होलिनी जेल / व्होवेरॉन) किंवा तत्सम
६	पेन किलर स्प्रे	१	Volini Spray (व्होलिनी स्प्रे) किंवा तत्सम
७	कॉटन बॅन्डेज २"	२	
८	कॉटन बॅन्डेज ३"	२	
९	कॉटन बॅन्डेज ५"	२	
१०	(Sterilized gauze) निर्जंतुक केलेल्या कापसाचे बंडल	२	
११	चिकटपट्टी १"	१	
१२	मायक्रोपोर टेप ०.५"	१	
१३	मायक्रोपोर टेप १"	१	
१४	बॅन्ड एड बॉक्स	१	
१५	क्रेप बॅन्डेज ५"	१	
१६	कापसाचे बंडल	१	
१७	डिस्पोजेबल सुई नं. २०	१	
१८	Knee Cap (गुडघा कॅप)	१ जोडी	

१९	रबर बॅन्ड (विविध प्रकारचे)	१	
२०	साधे त्रिकोणी कापड	१	
२१	Plucker (प्लकर)	१	
२२	Oral Re-hydration (तोंडावाटे घ्यायचे री-हायड्रेशन)	२	Electral Powder/ Energal Powder (इलेक्ट्रोल पावडर / एनर्जल पावडर) किंवा तत्सम
२३	स्प्लिंट्स	ऐच्छिक	Recommended for Organization to have set of Splints
२४	थर्मामीटर	१	
२५	गॅस लाइट	१	
२६	छोटी कात्री	१	
२७	ब्लेड	१	
२८	सॅनिटायझर	१	
२९	डिस्पोजेबल हातमोजे	२ जोड्या	
३०	त्वचा आणि पायांवरच्या खाजेसाठी पावडर	ऐच्छिक	मायकोडर्म / नाइसिल / कॅंडिड-बी किंवा तत्सम

टीप:

1. प्रत्येक प्रकारच्या आयोजित साहसी उपक्रमासाठी संस्था वरीलप्रमाणे यादी तयार करेल.
2. औषधे: औषधांची यादी केवळ डॉक्टरच लिहून देऊ शकतात (दुरुदस्त करू शकतात). म्हणूनच ताप, खोकला, सर्दी, जखमा, भाजणे, वेदनाशामक औषधे, पचनाच्या समस्या इत्यादी सर्वसाधारण समस्यांसाठीची औषधे डॉक्टरांच्या सल्ल्यानेच प्रथमोपचार संचामध्ये समाविष्ट करावीत अशी शिफारीस संस्थांना करण्यात येत आहे. उपक्रमाच्या नेत्यांना या औषधांची माहिती असणे आवश्यक आहे. वैद्यकीय संचामध्ये डॉक्टरांच्या सल्ल्यानुसार औषधे, त्यांचा उपयोग, निर्धारित डोस, संभाव्य दुष्परिणाम यांची यादी असावी.
3. सहभागीला प्रथमोपचार दिल्यानंतर उपक्रमाचा नेता सहभागीच्या जखमेच्या किंवा आजाराच्या स्वरूपावर अवलंबून सहभागीला जवळच्या वैद्यकीय केंद्रामध्ये नेण्याचा निर्णय घेईल.
4. महाराष्ट्रातील अनेक गावात प्राथमिक आरोग्य सेवा केंद्रे उपलब्ध आहेत. सहभागीची अवस्था किती गंभीर आहे यावर अवलंबून उपक्रमाचा नेता सर्वात जवळचे आरोग्य सेवा केंद्र किंवा नागरी रुग्णालय शोधण्यासाठी स्थानिक ग्रामस्थांची मदत घेऊ शकतात.