

संलग्नक - I
(पैराग्राफ 1.11.2 के संदर्भ में)

30 सितम्बर 2014 तक अपेक्षित ए.टी.एन की सूची

क्र. सं.	प्रतिवेदन संख्या और वर्ष	पैराग्राफ संख्या	किससे सम्बन्धित है	विवरण
1	2013 की संख्या 10	पूर्ण प्रतिवेदन	रक्षा मंत्रालय (वायु सेना)	अतिविशिष्ट व्यक्तियों के लिए हेलिकॉप्टरों का अधिग्रहण
2	2013 पी ए 31	पूर्ण प्रतिवेदन	रक्षा मंत्रालय (नौसेना)	भारतीय नौसेना पोत के रिफिट की योजना प्रबन्धन

संलग्नक - II
(पैरा सं. 3.8.7.2.1 में संदर्भित)

- (i) **एम आई 17 हेलिकॉप्टर** स्टेशन "ए" के निकट क्रेश हो गया (नवम्बर 2010) तथा सभी 12 यात्रियों (2 पायलट, एक थल सेना अधिकारी तथा 09 पी बी ओ आर) को गम्भीर चोटें पहुंची। दुर्घटना, उड़ान के दौरान विमान का एक ब्लेड टूट जाने के कारण हुई। रक्षा धातुकर्मीय अनुसंधान प्रयोगशाला ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि मुख्य रोटोर में एक चौड़ा फ्रेक्चर हो गया जो हवा में अधिक भार के प्रभाव का सूचक था। फ्लाइंट डॉटा रिकार्डर तथा कॉकपिट वॉयस रिकार्डर के अभाव में, ब्लेड के टूटने के सही कारण का पता नहीं लग सका।
- (ii) **मिग-27 वायुयान**, इंजन की विफलता के परिणामस्वरूप फ्रटीग के कारण होने वाली ब्लेड की सामग्री विफलता के कारण स्टेशन "बी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (जुलाई 2010)। ब्लेड अलग हो गया जिससे समानान्तर लो प्रैशर टर्बाइन रोटोर (एल पी टी आर) असम्बली को क्षति हुई जिसके कारण एल पी टी आर की कार्यक्षमता घट गई। ब्लेड की जड़ के पास एक मुख्य किनारे पर एक छोटे से डेंट के कारण फ्रटीग क्रेक शुरू हुआ और परिणामतः ब्लेड विफल हो गया। सी ओ आई ने पाया कि डेंट, निर्माण/असेम्बली के गलत संचालन/परिवहन के कारण अथवा उपयोग के दौरान बाह्य मद क्षति (एफ ओ डी) के कारण पड़ा था। तथापि, सी ओ आई डेंट के सही कारण का पता लगाने में विफल रही।
- (iii) **मिग-27 वायुयान** फ्रटीग फ्रेक्चर के कारण कॉम्प्रेसर डिस्क की विफलता के कारण स्टेशन "सी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (सितम्बर 2010), जिसके परिणामस्वरूप नोज़ बुलेट अपनी जगह से हट गया तथा फेयरिंग इंजेस्टेड हो गई। सी ओ आई, ठोस प्रमाण के अभाव में नोज़ बुलेट कारक को एक प्राथमिक कारण के रूप में निर्णायक रूप से स्थापित नहीं कर सकी।
- (iv) **मिग-21 वायुयान** असेसरीज गियर बॉक्स में मेन स्पायरल वेवन पिनियन के दांत की शियरिंग ऑफ के कारण इंजन में आग लगने से स्टेशन "डी" पर दुर्घटनाग्रस्त हो गया (फरवरी 2011) जिसके परिणामस्वरूप असेसरी गियर बॉक्स के ड्राईव को नुकसान हुआ। सी ओ आई ने अनुमान लगाया कि स्पायरल वेवल पिनियन का दांत की शियरिंग ऑफ टूथ बेंडिंग फ्रटीग के कारण हुई थी। तथापि, सी ओ आई द्वारा टूथ बेंडिंग के सही कारण का निर्णायक रूप से पता नहीं लगाया जा सका।

- (v) **मिग-21 बिस वायुयान** इंजन सर्ज के कारण गनूर के निकट दुर्घटनाग्रस्त हो गया (सितम्बर 2011), परन्तु सी ओ आई "इंजन सर्ज" के कारणों का पता लगाने में विफल रही।
- (vi) **किरन एम के-II**, इंजन में आग लगने के कारण ए एफ एस ताम्बरम में दुर्घटनाग्रस्त हो गया (जनवरी 2012)। दुर्घटना के कारणों का पता नहीं लगा।

संलग्नक - III (पैरा सं. 3.8.7.2.2 में संदर्भित)

मानवीय त्रुटि (एच ई) के कारण

	वायुयान का नाम	मानवीय त्रुटि का सही कारण
1.	मिग-21	परिस्थितिक ओवरलोड के कारण
2.	मिग-21	कौशल, अनुभवहीनता तथा दृष्टिकोण के गलत मुल्यांकन की त्रुटि
3.	किरन- एम के-1	विलम्बित टेक ओवर तथा नियंत्रण के गलत अन्तरण के कारण
4.	हॉक	विमान को उतारते समय विलम्बित फ्लेयर आउट
5.	मिग-21	गलत दृष्टिकोण प्रबंधन के साथ शुरू करने की पायलट की गलत कार्रवाई
6.	मिग-21	पायलट द्वारा विलम्ब से की गई आपातकालीन कार्रवाई
7.	किरन	उड़ान कमांडर द्वारा अपनाई गई गलत विधि। निष्कासन के दौरान पायलट की गलत मुद्रा
8.	मिग-21	पायलट के कौशल, अनुभवहीनता की त्रुटि
9.	मिग-21	टाईप-1 स्थिति भ्रान्ति
10.	सु-30 एम के-1	सर्विसिंग के दौरान तकनीशियनों द्वारा अपनाई गई गलत अनुसूचना प्रथा
11.	किरन- एम के-1	पायलट द्वारा सही टच डाउन प्रवृत्ति नियन्त्रित न रखना
12.	जगुआर	पायलट की स्थिति भ्रान्ति
13.	चेतक	निर्धारित एस ओ पी का स्पष्ट उल्लंघन करते हुए प्रतिकूल परिस्थितियों में उड़ान जारी रखने का पायलट का गलत निर्णय
14.	ए एल एच	पायलट द्वारा कम ऊंचाई पर नियंत्रणों का गलत संचालन
15.	एम आई-17	निर्णय की त्रुटि, क्रियाविधिक तथा निर्णय की त्रुटियों के कारण
16.	मिग-29	विमान के आर डब्ल्यू के लिफ्ट होने से पहले पायलट द्वारा गलत प्रत्याकर्षण
17.	जगुआर जे एस-201	पायलट की स्थिति भ्रान्ति
18.	चेतक ज़ेड 1417	स्थैतिक जागरूकता का अभाव
19.	एम आई-26 जेड-3076	गलत भार उठाना

संलग्नक - IV

(पैरा 7.5.3 देखें)

क्रम संख्या	वायुयान की संख्या तथा प्रकार	दुर्घटना की तिथि	इकाई का नाम	दुर्घटना का कारण	अभी कार्यान्वित किए जाने वाले उपचारी उपाय	कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी एजेंसी	टिप्पणी
	मिग-21 टी-96 सी-1545	01.03.11	37 एस क्यू एन 5 एफ बी एस यू	श्रेणी I एच ई (ए)	<p>1. आधुनिक अग्नि-शमन उपकरण के साथ क्रेश कर्मी-दल लगाने से संबंधित मामले का सक्रिय रूप से अनुनय किया जा रहा था। एफ आर वस्त्रों की स्केलिंग का मामला भी विचाराधीन था।</p> <p>परिचालन शाखा के सभी एम ओ एफ टी इकाईयों को निम्नलिखित आवश्यक अनुदेश जारी करने थे:</p> <p>2. जांच और पद्धतियों, प्रणाली के ज्ञान, कमजोरियों की सतर्क रिपोर्टिंग की आवश्यकता से संबंधित सभी पहलुओं को दोहराया जाना चाहिए।</p> <p>3. इकाईयों में सर्किट उड़ान/प्रत्युत्तर पद्धतियों तथा विभिन्न प्रकार के सर्किटों पर ज़ोर दिया जाना चाहिए। इकाईयों को प्रशिक्षणार्थियों द्वारा उड़ाए जाने वाले सर्किट की विशेष डीब्रीफिंग के लिए डीब्रीफ के रूप में जीपीएस का इस्तेमाल करना चाहिए।</p> <p>4. प्रकाशनों में उड़ान विवरण की तकनीक से संबंधित कोई विसंगति नहीं होनी चाहिए।</p> <p>5. आवश्यकता के आधार पर ऑटो पायलट मोड "ऑन" के उड़ान के प्रदर्शन को एम ओ एफ टी इकाईयों, विशेषकर, प्री-सोलो उयूल जांचों के दौरान, में अधिक ज़ोर दिया जाना चाहिए।</p>	आई ए एफ (डी परिचालन) आई ए एफ (डी परिचालन)	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					<p>6. डी जी एम एस (वायु) को घायल कर्मीदल के निकास हेतु प्रणाली लागू करने के लिए आवश्यक अनुदेश जारी करने थे।</p> <p>7. आईएपी 4305 के अध्याय 3 में निर्धारित पद्धति को दोहराने के लिए नए आदेश जारी किए जाने थे।</p>	<p>आई ए एफ/ डी जी एम एस (वायु)</p> <p>आई ए एफ/ डी जी एम एस (वायु)</p>	
	मिग-27 एम एल टी एस-572	24.07.10 6/10-11	22एस क्यू एन 16 बिंग	श्रेणी I (टी डी)	<p>1. परिशाखा:- डी जी (आई एण्ड एस) शाखा के सक्रिय रूप से तथा शीघ्रता से हल्के भर वाले एकीकृत हेलमेट (एल डब्ल्यू एच) जारी करने का अनुनय करना था। नए स्वदेशी हेलमेट का अधिकार यथाशीघ्र सौंप दिया जाना चाहिए था, अधिमानतः अगले छः महीने के अन्दर।</p> <p>शाख:- अनु शाखा द्वारा निम्नलिखित उपचारात्मक उपायों पर कार्रवाई की जानी थी:</p> <p>2. विफल ब्लेडों पर डॉटा का अभाव</p> <p>3. पी एस पी/सी एस पी तत्व</p> <p>4. एस ए आर बी ई 8.</p>	<p>आई ए एफ/ डी जी (आई एण्ड एस) + स्थानीय एजेंसी</p> <p>आई ए एफ आई ए एफ ओ ई एम</p>	
	मिग-27 एम एल टी एस -579	24.09.10	18 एस क्यू एन 5 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	<p>1. एच ए एल द्वारा मिग-27 (यूपीजी) पर एस एस एफ डी आर की फिटमेंट यथाशीघ्र पूरी की जानी है।</p> <p>2. शेष सभी (उन्नत न किए गए) मिग-27 एम एल वायुयानों में एस एस एफ डी आर फिटिंग की व्यवहार्यता की जांच के लिए अनु. शाखा द्वारा एक अध्ययन किया जाना है।</p>	<p>(एच ए एल) डी इन्जी. ए4/ए6 (टी)</p> <p>(एच ए एल के डब्ल्यू डी)</p>	
	मिग-21 सी यू 2818	04.02.11 17/10-11	टी ए सी डी ई 40 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	<p>चूंकि निष्कासन के दौरान पायलट के क्रेश हेलमेट उड़ जाते थे, अतः वायु सेना मुख्यालय (आर के पी) में स्थित डी क्यू ए एस को उड़ान हेलमेटों के आशोधन हेतु मामला फास्ट ट्रेक आधार पर शीघ्र शुरू</p>	<p>आई ए एफ + स्थानीय एजेंसी डी जी (आई एण्ड एस) एवं डी ए एस</p>	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					करना चाहिए था। डी जी (आई एण्ड एस) को डी ई बी ई एल तथा सी ई एम आई एल ए सी के साथ सम्पर्क स्थापित करके स्वदेशी कॉमन मिग श्रृंखला के हेलमेटों की जांच और प्रमाणीकरण में तेजी लानी चाहिए।		
हॉक एम के 132 'ए' 3628	30.5.11 2/11-12	406 ए एफ एस	श्रेणी I (एच ई)	प्रशिक्षण निदे:- प्रशिक्षण निदेशालय द्वारा निम्नलिखित उपचारी उपाय किए जाने हैं:- 1. सतही प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के भाग के रूप में 'पी आई ओ की यान्त्रिकी' शुरू करने के अनुदेश जारी करना। इसे एफ आई एस द्वारा जारी वायुगतिकी की सार के अध्याय 'उड़ान की व्यावहारिक समस्याओं में वायुगतिकी का प्रयोग' में शामिल करना चाहिए। इसे उड़ान प्रशिक्षण की संगत अवस्थाओं के दौरान शामिल किया जाना चाहिए। 2. इस तथ्य की व्याख्या करने के लिए परिचालक ने नियमावली में संशोधन कि फ्लेयर आउट करते समय पॉयलट को एच यू डी इनपुट्स अर्थात "वी वी" को जड़त्वीय संस्तर तक उठाना, पर विश्वास करने के बजाए फ्लेयर आउट के दृश्य संकेतों पर संकेन्द्रित करना चाहिए।	आई ए एफ प्रशि. नि. आई ए एफ प्रशि. नि.		
मिग-21 बी आई एस ओ एन सी यू - 2089	08.8.11 6/11-12	23 एस क्यू एन 35 डब्ल्यू जी	श्रेणी III एच ई (ए)+टी डी (ए)	आर सी एम ए तथा डी डी जी ए क्यू ए के साथ एच ए एल को वायु. मु./81756/18/सीयू-2089/ईए2 (टी) दि: 30 अप्रैल 12 के द्वारा बॉडन सहित ब्रेक केबिल की सहनशक्ति जांच करने तथा एम एफ डी के साथ एच यू डी पर गति संकेत प्रतिध्वनि प्रदान करने की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए भी कहा गया था।	एच ए एल इंजीए2(टी)		
किरन एम के-I	22.8.11 7/11-12	ए एफ एस हाकिमपेट	श्रेणी I एच ई (ए)	1. समस्त पद्धतियों/प्रोफाईलों पर एक पृथक अध्याय (रीजॉयन पद्धति), प्रशि. निदे. द्वारा किरन	आई ए एफ प्रशि. नि.		

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

	यू-679				<p>ए सी के लिए जोड़ी जानी है।</p> <p>2. परियोजना निदेशालय को ए सी में जहां सी वी आर फिट नहीं हैं, वहां पायलटों को हेलमेट के साथ एक डिक्टाफोन कनेक्ट करने की व्यवहार्यता पर विचार करना था।</p>	आई ए एफ परि. निदे.	
	मिग-29 के बी 703	18.10.11 11/11-12	47 एस क्यू एन 8 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (एफ) एच ई (ए)	1. उड़ान प्रशि. वायु कर्मिंदल द्वारा एस ए आर बी ई-8 पी एल बी को ले जाने के लिए फायर रिटार्डेंट एयरक्रयू सर्वाइवल जैकेट (एफ आर ए एस जे) की खरीद प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।	एच ए एल/ओ ई एम डी स्टोर	
	सु-30 एम के-1 एस बी-142	13.12.11 14/11-12	20 एस क्यू एन 2 डब्ल्यू जी	श्रेणी I एच ई (ए स)	<p>1. अनुरक्षण शाखा के क्रियाकलाप को करते समय टास्क कार्डों को भेजने की एक प्रणाली प्रस्तावित करने के लिए सी एस डी ओ को निदेश जारी करने थे। इसके अतिरिक्त अनुरक्षण शाखा को रेक्टिफिकेशन लॉग कार्ड की धारण तथा उसके कार्यान्वयन की व्यवहार्यता का अध्ययन करना है।</p> <p>2. अनुरक्षण शाखा को सु-30 एम के आई वायुयान जिसमें सिस्टम लॉजिक सिग्नल पाथ तथा फॉल्ट एनालेसेज़ ट्री (एफ ए टी) शामिल था, के विस्तृत एफ बी डब्ल्यू प्रकाशन उपलब्ध कराने के लिए ओ ई एम के पास जाना था।</p> <p>3. अनुरक्षण शाखा को 9 टेटरा स्कूल पर एफ बी डब्ल्यू नियंत्रण कानून पर ए ई अधिकारियों के लिए केप्सूल पाठ्यक्रम चलाने के लिए राष्ट्रीय एयरोस्पेस प्रयोगशाला (एन ए एल) को अप्रोच करना है। इस अन्तरिम अवधि में 10</p>	आई ए एफ इंजी नि. ए1 ओ ई एम इंजी. नि. ए1 आई ए एफ / एन ए एल इंजी. नि. ए1	

				<p>टेक्टरा स्कूल सु- एम के आई प्रशिक्षण के लिए चुने गए ए ई अधिकारियों के लिए ही इस मॉड्यूल को चला पाए।</p> <p>4. एम ओ डी 30044, एच ए एल नासिक द्वारा सु-30 एम के आई फ्लीट पर केश सर्ववाइवबल मेमरी यूनिट (सी एस एम यू) के लिए पुनः स्थापना के लिए कार्यान्वित किया जा रहा है।</p> <p>डी सी ए एस शाखा: डी सी ए एस शाखा द्वारा निम्न लिखित उपचारी उपाय कर लिए गए है/ करने की आवश्यकता है:-</p> <p>5. एस डी आई तथा ए डी ए को वायु सेना मु./एस-96256/1/परि(सु-30) बी एम-1412 दि. 10 अप्रैल 12 के द्वारा सु-30 एम के आई की एफ बी डब्ल्यू के लिए गणितीय मॉडल डिज़ाइन करने का कार्य सौंपा गया है।</p> <p>6. सु-30 एम के आई एफ बी डब्ल्यू प्रणाली में देखी गई डिज़ाइन कमियां सुपर-30 परियोजना के भाग के रूप में दूर की जानी हैं।</p> <p>7. ए सी ए एस (परि.) कार्य निदेश सं. 2012 की 13 दि. 11 जुलाई 12 के द्वारा एफ बी डब्ल्यू अध्ययन ग्रुप का गठन किया गया है।</p> <p>8. सु-30 एम फे आई के एफ डी आर पर एफ बी डब्ल्यू डॉटा मैपिंग की व्यवहार्यता का अध्ययन करने का कार्य एच ए एल को सौंपा गया है।</p> <p>9. एच ए एल को एस एस एफ डी आर के विकास के भाग के रूप</p>	<p>एच ए एल इंजी नि. ए1</p> <p>आई ए एफ /एस डी आई/ए डी ए (डी सी ए एस शा.)</p> <p>ओ ई एम (डी सी एस शा.)</p> <p>आई ए एफ /ओ ई एम</p> <p>एच ए एल (डी सी ए एस शा.)</p> <p>एच ए एल (डी सी ए एस शा.)</p>	
--	--	--	--	--	---	--

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					में पी सी बी पर मेमरी मॉड्यूल के बीच डिटेचेबल कनेक्टर तथा सी एस एम यू के मेटल सिलेंडर के अन्दर फ्लेक्सीबल कार्ड उपलब्ध कराने के लिए अप्रोच किया जाना है।		
	मिग-21 बी आ ई एस ए सी सीयू -2189	06.09.11 8/11-12	3 एस क्यू एन 8 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	अनु. शाखा को मिग-21 बाइजन ए सी में आपरेशन के सभी मोडों पर एंटी सर्ज सिस्टम 'एस पी पी 25' एकीकृत करने की व्यवहार्यता की छान-बीन करनी चाहिए।	ओ ई एम इंजी नि. ए2 (टी)	
	किरन एम के-II यू 2462	31.01.12 16/11-12	ए एफ एस तांबरम	श्रेणी I (टी डी)	कार्मिक शाखा:- कार्मिक शाखा द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जाने की आवश्यकता है: 1. एफ टी ई में समस्त वायु कर्मी दलों को सही निष्कासन प्रक्रिया का महत्व समय-समय पर दोहराने का आवश्यकता है। 2. वायु सेना मुख्या. प्रशि. नि. द्वारा सभी एफ टी ई के लिए सभी पायलटों को आवधिक निष्कासन ड्रिल्स करने के अनुदेश जारी करना चाहिए	आई ए एफ प्रशि. निदे. आई ए एफ प्ररि. निदे.	
	मिराज2000 के टी-210	05.03.12	40 डब्ल्यू जी	श्रेणी I (टी डी)	1. वायु कर्मी दल को जी पी एस समर्थित कलाई की घड़ियों की खरीद का मामला तेज़ी से प्रोसेस किया जाए तथा खोज तथा बचाव सहायता के लिए इन घड़ियों को यथाशीघ्र पायलटों को जारी किया जाए। 2. अनुक्षण शाखा को यह सुनिश्चित करना है कि मिराजों के बेड़े के ए बी फ्यूल पम्पों पर मोड 500-2 आशोधन यथशीघ्र पूरा कर लिया जाए।	आई ए एफ डी ओपी ए जी आई ए एफ इंजी. नि. मिराज	
	जगुआर ट्रिवन सीटर जे टी 061	11.06.12 2/12-13	27 एस क्यू एन 15 डब्ल्यू जी	श्रेणी III एच ई (ए)	अनुरक्षण शाखा को निम्नलिखात बातें सुनिश्चित करनी है 1. एक आई ए एफ दल जिसमें डी ए एस आई के परि. तथा अनु. प्रतिनिधि शामिल थे, ने जगुआर	एच ए एल/ए डी ए इंजी. नि. जे	

					<p>बेसों, एच ए एल, ए डी एल ओ एच डिवी. तथा एच एल इंजन डिवी. की उनके फ्यूल कूल्ड हाईड्रॉलिक ऑयल कूलर, एल पी फिल्टर तथा उनके सम्भव स्रोतों का पता लगाने के लिए उनकी लेखापरीक्षा की। अध्ययन रिपोर्ट की सिफारिशें कार्यान्वित की जानी हैं।</p> <p>2. असेम्बली तथा उत्पादन संबंधी मामलों का पता लगाने के लिए, यदि कोई हों, तथा इंजन ईंधन प्रणाली में कचरे के स्रोतों का पता लगाने के लिए तथा उनकी रोकथाम के उपाय सुझाने के लिए एच ए एल डिवी तथा एच ए एल इंजन डिवी. दोनों के आई ए एफ, आर सी एम ए तथा सी आर आई के प्रतिनिधियों के साथ एच ए एल, ए डी एल पर एक लेखापरीक्षा दल का गठन किया गया था । दल द्वारा सुझाए गए रोकथाम के उपाय कार्यान्वित किए जाने हैं।</p>	<p>एच ए एल इंजी. नि. जे</p>	
	<p>जेड-3026 एम आई-17</p>	<p>19/11/10 1206 घंटे 14/10-11</p>	<p>19 डब्ल्यू जी</p>	<p>श्रेणी I (एफ)</p>	<p>1. डी सी ए एस शाखा को हेलिकॉप्टर बेडे के लिए स्वतः सुवाह्य ई एल टी की खरीद को समुचित प्राथमिकता देनी चाहिए।</p> <p>अनुरक्षण शाखा को:-</p> <p>2. विद्यमान एफ डी आर तथा सी बी आर को दो सॉलिड स्टेट संयोजनों एफ डी आर/सी वी आर (एक आगे और एक पीछे) से बदलने के लिए ओ ई एम के साथ अनुसरण करना चाहिए। यदि ऐसा सम्भव न हो तो, क्रेष के पश्चात् वायुयान को लगने वाली आग से होने वाले क्षति विनाश से बचाने के लिए एफ डी आर का स्थान बदलना स्थान बदलना चाहिए।</p>	<p>आई ए एफ/एच ए एल/ओ ई एम</p> <p>ओ ई एम</p>	

					<p>3. बम विफलता चेतावनी तथा एम आर बी पर एन डी टी की उड़ान मॉनीटरिंग पर ओ ई एम के साथ अनुवर्ती कार्रवाई।</p> <p>परिचालन शाखा को:-</p> <p>4. नियमित रूप से प्रबंधित ए एल जी पर वायुयान के साथ आर/टी रिकार्ड करने के लिए ए एफ टी आर/समुचित रिकॉर्डिंग तथा भण्डारण साधनों का प्रावधान।</p>	ओ ई एम	
	ज़ेड -3076 एम आई-26	14/12/10 0929 घंटे 15/10-11	126 23 23 डब्ल्यू जी	श्रेणी-I/एच ई/ एच ई (ए)	<p>1. आई ए एफ मु. (वी बी) इंजी. निदे. (एच) को बेहतर सुसंगति तथा उपयोग सुनिश्चित करने के लिए 126 एच एफ द्वारा प्रयुक्त फ्लाइंट डॉटा रिकार्डर मिलिकिंग सिस्टम के विकास में तेजी लानी चाहिए।</p> <p>2. 126 एच एफ को भार की सी जी का सही ढंग से निर्धारण करने के लिए लोड सैल खरीदने चाहिए।</p>	आई ए एफ/ओ ई एम इंजी नि. (एच)	
	ज़ेड -2904 एवं ज़ेड -3089 एम आई-17	30/8/12 1205 घंटे 5/12-13	40 डब्ल्यू जी	श्रेणी-I एच ई/ एच ई (ए)	<p>1. परि. शाखा को हेलिकॉप्टर इकाईयों के लिए सेटलाइट फोनों के प्रावधान हेतु एक मामला शुरू करना था।</p> <p>अनुरक्षण शाखा को</p> <p>2. एम आई-17 हेलिकॉप्टरों पर सॉलिड स्टेट एफ डी आर/सी वी आर तथा एरिया मार्इक्स उपलब्ध कराने चाहिए।</p> <p>3. अनुरक्षण सहायता प्रदान करने के लिए एक एकल कमांड की टास्किंग के द्वारा संयुक्त पाठ्यक्रमों के लिए टी ए सी डी के साथ लगे हुए हेलिकॉप्टरों की</p>	आई ए एफ	
						आई ए एफ	

2014 की प्रतिवेदन संख्या 34 (वायु सेना एवं नौसेना)

					<p>सर्विसिंग के लिए अनुरक्षण दल की संसक्तिशीलता चिन्हित करनी चाहिए</p> <p>डी जी (आई एण्ड एस) शाखा को</p> <p>4. श्रेणा I दुर्घटनओं से संबंधित वायु कर्मीदल का मनोवैज्ञानिक अध्ययन कराना चाहिए ताकि चयन बोर्डों में प्रयुक्त मनोवैज्ञानिक प्रोफाइलिंग टेम्पलेट में परिवर्तन सुझाए जा सकें।</p>	आई ए एफ	
--	--	--	--	--	--	---------	--