नागर विमानन मंत्रालय
भारत सरकार
राजीव गांधी भवन, ब्लॉक–बी, जोरबाग, सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली–110 003

Ministry of Civil Aviation
Govt. of India
Rajiv Gandhi Bhawan, Block-B, Jorbagh, Safdarjung Airport, New Delhi – 110 003

सत्यमेव जयते

Akar Advertising

सत्यमेव जयते

नागर विमानन मंत्रालय
MINISTRY OF
CIVIL AVIATION

UDAN
उड़ान-उड़े देश का आम नागरिक

आरसीएस-उड़ान के अंतर्गत जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन के लिए दिशानिर्देश

Guidelines for Seaplane Operations under RCS-UDAN

Aircraft flying under UDAN

श्री राममोहन नायडू किंजरापु

केंद्रीय नागर विमानन मंत्री

आज, हम भारतीय विमानन क्षेत्र में एक नई साहसिक यात्रा की शुरूआत कर रहे हैं, जो सम्पर्कता को पुनः परिभाषित करेगी और हमारे देश के लिए अभूतपूर्व अवसरों के द्वार खोलेगी। हमारे प्रधानमंत्री जी के दूरदर्शी नेतृत्व में, 'उड़े देश का आम नागरिक' पहल ने पहले ही दूरियों को कम कर दिया है और इससे सम्पूर्ण देश में लोगों के जीवन में परिवर्तन हुआ है। अब जलविमान (सीप्लेन) प्रचालनों की शुरूआत के साथ, हम और भी ऊंची उड़ान भरने के लिए तैयार हैं।

हमारे विशाल समुद्र तटों और असंख्य जल निकायों में जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन की अपार संभावनाओं को पहचानते हुए, सरकार ने क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना– उड़ान के अंतर्गत जलविमान (सीप्लेन) गैर–अनुसूचित प्रचालक परमिट (एनएसओपी) प्रचालन के लिए दिशानिर्देश तैयार करके एक अभूतपूर्व कदम उठाया है। यह दूरदर्शी पहल पूरे भारत में सुरक्षित, कुशल और संधारणीय जलविमान (सीप्लेन) सेवाओं के लिए एक सक्षम परितंत्र बनाने के लिए डिजाइन की गई है। ये जलविमान (सीप्लेन), उड़ान योजना के अंतर्गत हमारे वर्तमान फिक्स्ड–विंग और हेलीकॉप्टर प्रचालन के पूरक बनेंगे, जिससे क्षेत्रीय और सुदूर क्षेत्रों से संपर्कता में उल्लेखनीय वृद्धि होगी और जन साधारण के लिए हवाई यात्रा सुलभ होगी।

लोकतांत्रिक विनियामक प्रावधानों के साथ, जलविमान (सीप्लेन) प्रचालक अब देश भर में जलविमान (सीप्लेन) सेवाओं का और विस्तार करने के लिए सुव्यवस्थित अवसंरचना, पायलट प्रशिक्षण आवश्यकताओं और विनियामक अनुपालनों का लाभ उठा सकते हैं। यह पहल सबसे दूरस्थ और चुनौतीपूर्ण इलाकों तक भी पहुंचेगी, जिससे संधारणीय और समावेशी विकास को बढ़ावा मिलेगा।

सरकार का दृढ़ विश्वास है कि जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन भारतीय विमानन उद्योग में परिवहन के सबसे आशाजनक साधनों में से एक बनेगा। मुझे आशा है कि आने वाले वर्षों में भारत जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन में अग्रणी देश के रूप में उभरेगा, जिससे देश के सभी नागरिकों के लिए अंतिम छोर (लास्ट माइल) तक संपर्कता सुनिश्चित होगी।

Shri Rammohan Naidu Kinjarapu

Union Minister of Civil Aviation

Today, we embark on a bold new journey in Indian aviation, one that redefines connectivity and unlocks unprecedented opportunities for our nation. Under the visionary leadership of our Prime Minister, the Ude Desh Ka Aam Nagrik initiative has already bridged distances and transformed lives across the country. Now, with the launch of seaplane operations, we are poised to soar even higher.

Recognizing the immense potential of seaplane operations to tap into our vast coastlines and numerous water bodies, the Government has taken a groundbreaking step by formulating the Guidelines for Seaplane NSOP operations under the Regional Connectivity Scheme – UDAN. This visionary initiative is designed to create an enabling ecosystem for safe, efficient, and sustainable seaplane services across India. Seaplanes will seamlessly complement our existing fixed-wing and helicopter operations under UDAN, significantly enhancing regional and remote connectivity while making air travel accessible to the masses.

With democratized regulatory provisions, seaplane operators can now leverage streamlined infrastructure, pilot training requirements, and regulatory compliances to further extend seaplane services across the country. This initiative will reach even the most remote and challenging terrains, fostering sustainable and inclusive development.

The Government firmly believes that seaplane operations will be one of the most promising modes of transportation in the Indian aviation industry. I am hopeful that in the coming years, India will emerge as a leading player in seaplane operations, ensuring last-mile connectivity for all its citizens.

श्री मुरलीधर मोहोल

केंद्रीय नागर विमानन एवं
सहकारिता राज्य मंत्री

आरसीएस–उड़ान हमारे परिवहन नेटवर्क में कमियों को दूर करने, आर्थिक विकास को बढ़ावा देने और हमारे नागरिकों के यात्रा अनुभवों को समृद्ध बनाने में सफल रही है। माननीय प्रधानमंत्री के दृष्टिकोण 'उड़े देश का आम नागरिक' को आगे बढ़ाते हुए सरकार देश में जलविमान के प्रचालन की अपार संभावनाओं को साकार करने के लिए एक महत्वाकांक्षी पहल कर रही है। 'उड़ान के तहत जलविमान प्रचालन के लिए दिशा–निर्देश' का उद्देश्य जलविमान के नियमों के सरलीकरण का लाभ उठाना और देश भर में जल–निकायों और समुद्र तट तक जलविमान संपर्कता का विस्तार करना है। जलविमान, उड़ान के तहत मौजूदा फिक्स्ड–विंग और हेलीकॉप्टर परिचालन का पूरक बनेंगे, जिससे क्षेत्रीय और दूरदराज के क्षेत्रों से संपर्क बढ़ेगा और आम जनता के लिए विमान यात्रा सुलभ हो सकेगी। मुझे पूरा विश्वास है कि ये दिशानिर्देश भारतीय विमानन क्षेत्र को सुदृढ़ करने के माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के दृष्टिकोण को प्राप्त करने में सफल रहेंगे। मैं इस प्रयास की सफलता की कामना करता हूँ।

Shri Murlidhar Mohol

Union Minister of State for
Civil Aviation and Co-operation

RCS-UDAN has been successful in in bridging the gaps in our transportation network, fostering economic growth, and enriching the travel experiences of our citizens. Taking forward the Prime Minister's vision of Ude Desh Ka Aam Nagarik, the Government is taking an ambitious initiative to realise the immense potential of seaplane operations in our country. The 'Guidelines for Seaplane Operations under UDAN' aim to capitalize on the simplification of seaplane regulations and extend seaplane connectivity to water-bodies and coastline across the country. Seaplanes will complement the existing fixed-wing and helicopter operations under UDAN, enhancing regional and remote connectivity and making flying accessible to masses. I sincerely believe that these guidelines will go a long way in attaining the Hon. Prime Minister Narendra Modi ji's vision to enhance the robustness of Indian Aviation sector. I wish this endeavour all the success.

श्री वुमलुनमंग वुअल्नम

सचिव, नागर विमानन मंत्रालय

आरसीएस उड़ान देश के कोने–कोने में नागरिकों तक विमान सेवा पहुंचाने के लिए भारत की नागर विमानन नीति का आधार रही है। इस योजना ने हवाई अड्डों, एयरलाइनों और विमानों की संख्या में वृद्धि के साथ विमानन परितंत्र को और ऊर्जावान बना दिया है। आरसीएस–उड़ान के तत्वावधान में अगला कदम जलविमान के प्रचालन के लिए दिशा–निर्देशों का शुभारंभ है, जो हमारे देश के अनेक जलाशयों और विशाल समुद्र तट के माध्यम से जन–हितैषी, सुलभ और किफायती हवाई यात्रा के दायरे को और व्यापक बनाएंगें। हमें इस दूरदर्शी योजना पर गर्व है, जिसका उद्देश्य हवाई यात्रा तक पहुंच को लोकतांत्रिक बनाना, यात्रा के समय को कम करना और सामाजिक एवं आर्थिक विकास के लिए नए अवसर पैदा करना है।

Shri Vumlunmang Vualnam

Secretary, Ministry of Civil Aviation

RCS UDAN has been the keystone of India's Civil Aviation Policy for taking flying to the citizens in the length and breadth of the country. It has energised the aviation ecosystem with increased number of airports, airlines and aircraft. Next step forward under the aegis of RCS-UDAN is the launch of Guidelines for Seaplane Operations, which will further broaden the spectrum of people-friendly accessible and affordable air travel from numerous water-bodies and vast coastline of our country. We are proud of this visionary scheme, which aims to democratize access to air travel, reduce travel times, and create new avenues for social and economic development.

Selection of aerodromes for development under RCS-UDAN:

The UDAN (Ude Desh ka Aam Naagrik) Regional Connectivity Scheme (RCS) launched by the Government of India, aims to make air travel affordable and widespread across the country. The scheme focuses on connecting unserved and underserved airports, helipads, water aerodromes, airstrips, promoting balanced regional growth and boosting the aviation sector.

The process of selection of aerodromes for development is as follows:

1. **Publication of List:** When a new UDAN round is launched, an indicative list of unserved and underserved airports, helipads, airstrips, and water aerodromes is published. This list includes infrastructure managed by various entities such as State Governments, the Airports Authority of India (AAI), civil enclaves, Central Public Sector Undertakings (CPSUs), and private organizations.

- **Airstrips:** Existing/Brown-field Airstrips as proposed by State/UT Governments are included in the indicative list of Airports.
- **Helipads:** Sites suitable for Helicopter operations, as proposed by State/UT Governments are included in the indicative list of Heliports.
- **Water-aerodromes:** Sites on Waterbodies, Riverfronts or sea-coast, suitable for seaplane operations, as proposed by State/UT Governments are included in the indicative list of water-aerodromes.

2. **Airline Participation:** Airlines interested in participating in the UDAN bidding round perform their own demand assessments and due diligence on potential routes. They can choose any aerodrome or airstrip from the published list.
3. **Bidding and Identification:** The airlines then submit their bids, proposing routes that connect these unserved and underserved aerodromes. Once the bids are received and evaluated, the aerodromes that are part of successful bids are considered as identified for the UDAN scheme.
4. **Revival and Development:** These identified aerodromes are then taken up for revival or development under the Revival and Development of Airports/Helipads/water aerodromes under the RCS Scheme. This includes necessary infrastructural developments to make the aerodromes operational and suitable for regular flights.

This process ensures that regions with lower air connectivity are brought into the mainstream, enhancing economic development and accessibility.

Guidelines for Seaplane Operations in NSOP under RCS-UDAN

1. General:

1.1. Seaplane routes have been awarded to Selected Airline Operators (SAOs) in different States/ UTs under RCS-UDAN scheme. To conduct scheduled flights under RCS-UDAN, it is mandatory as per the requirement for operators to operate flights either under Scheduled Operator or Scheduled Commuter Operator (SCO) permit and such flights could be undertaken only from licensed water aerodromes. As the development of water aerodromes under licensed category is likely to take some more time, this has deprived the residents of these remote priority areas from availing the benefits of air connectivity under the UDAN scheme. Considering this delay in achieving the objectives of the scheme, several meetings and deliberations have been organized by the Ministry of Civil Aviation (MoCA) with concerned States / UTs, Regulators (DGCA & BCAS), Airports Authority of India (AAI) and concerned stakeholders to explore the way forward.

1.2. Non-Schedule Operators Permit (NSOP) operations for helicopters under UDAN scheme are continuing successfully in different parts of the country and DGCA has a mechanism for oversight of these operations under NSOP. MoCA had issued guidelines in 2019 for RCS Helicopter Operations under NSOP and so far more than 6900 RCS Helicopter flights have been successfully operated under the aegis of the said guidelines. It is pertinent to mention that water aerodromes were developed in Gujarat at Sabarmati River Front, Ahmedabad and Statue of Unity, Kevadia for seaplane operations and M/s SpiceJet Airline operated 186 RCS flights between these two water aerodromes under NSOP category. Based upon the success of NSOP operations under RCS scheme, it has been proposed to commence the seaplane operations under NSOP framework {Para 2.4 of Civil Aviation Requirements (CAR), Section-3, Air Transport, Series-'C; Part-III, Issue-II, dated 1st June, 2010}, as an interim measure till infrastructure for water aerodromes gets completely developed for seaplane operations.

1.3. Provision to undertake these RCS flights for seaplanes under NSOP could be considered under Para 2.4 of the CAR, Section-3, Air Transport, Series-C, Part-III, which reads as under:

2.4 The carriage of passengers by a non-scheduled operator's permit holder may be performed on per seat basis or by way of chartering the whole aircraft on per flight basis or both. There is no bar on the same aircraft being used for either purpose as per the requirement of customers from time to time. The operator is also free to operate a series of flights on any sector within India by selling Individual seats but will not be permitted to publish time table for such flights. Operation of

revenue charters to points outside India may also be undertaken as per paragraph 9.2.

1.4. For the purpose of UDAN scheme, water aerodromes as defined in para 1.4.1.30 of RCS Scheme Document, Version 5.0, April, 2023 issued by MoCA, Government of India will be applicable which is reproduced below:

1.4.1.30 'Water Aerodrome' shall mean a designated area for landing and take-off of seaplane(s) where scheduled and/or nonscheduled commercial seaplane operations can be permitted as per DGCA regulations and applicable law.

1.5. The SAO shall abide by DGCA Regulations for NSOP flights of seaplanes. The water aerodrome requirements will be as per CAR, Section 3 - AIR TRANSPORT, Series 'C', Part IX, 'Minimum Safety Requirements for Seaplane Operations' dated 21.06.24 issued by DGCA. Such seaplane flights will be permitted to avail the approved benefits of the RCS scheme for Viability Gap Funding (VGF), approved ticket cost and airport/ fuel concessions as applicable for RCS flights. As these flights will be carrying fare paying passengers, there is need to provide safety and passenger facilities as provided in the CAR. The responsible participation of all stakeholders like, passengers, operators, AAI (RCS) and water aerodrome owners/ operators is essential so that the flights could be conducted safely and efficiently while all the regulatory requirements are complied with.

1.6. The SAO shall operate multi / single engine seaplanes, duly certified/ accepted by DGCA in accordance with the Type Certificate issued by FAA/ EASA or other authorities acceptable to DGCA and under conditions, if any, as stipulated by DGCA.

1.7. State Governments/ UTs and seaplane operators are required to follow the relevant DGCA Regulations and Security Template issued by BCAS.

2. Responsibilities of Airline Operators (SAO):

2.1. The SAO shall be responsible for providing suitable and serviceable Seaplane/s to meet the requirements in the letter of award and shall comply with the requirements prescribed in CAR, Section 3 - AIR TRANSPORT, Series 'C', Part IX, 'Minimum Safety Requirements for Seaplane Operations' dated 21.06.24.

2.2. The operator shall be responsible for undertaking the scheduled (Unpublished) flight times as mutually agreed with the States/ UTs.

2.3. The operator shall be responsible to conduct the seaplane flights under RCS as per the provisions of DGCA regulations pertaining to NSOP.

2.4. Before each flight, necessary clearances should be ensured for flight planning and other operational requirements in coordination with respective agencies such as AAI, ATC, PCT (Port Control Tower) and Marine Department, as applicable, for safe operation.

2.5. The operator shall be responsible for informing the State/ UT Authorities regarding any disruption in services.

2.6. The operator shall be responsible for informing the State/ UT Authorities regarding any degradation of services and facilities at the water aerodromes.

2.7. Prior to commencement of operation, operator should ensure availability of suitable maintenance facility or ensure that arrangement is made for maintenance by appropriately DGCA approved AMO for seaplane and standby seaplane.

2.8. The operator shall make arrangements for escorting of passengers to and from the seaplane landing site.

2.9. The operator shall be responsible for submitting periodic reports and returns to the RCS Cell, AAI about the flight details / passengers carried .

2.10. Operator shall prepare and follow SOP for security related procedures.

2.11. Necessary arrangement for picketing /mooring of seaplane shall be made at water aerodrome located at the River Fronts, Coastal Areas which are likely to be affected by strong winds/ bad weather.

2.12. Crew Briefing Room/ Crew Waiting Room with facility for Breath Analyser (BA) Check should be made available.

2.13. The operator shall be responsible for continuing airworthiness of the seaplanes.

3. Responsibilities of State Governments/ UTs/ Water Aerodrome(WA)-Operators:

3.1. The State Government/ UT shall be responsible to obtain the permission from local Administration/ owner of water aerodrome/Port Authorities/Marine department (as applicable) as well as all statutory clearances to operate from the designated water aerodrome.

3.2. The State Government/ UT will be responsible for nomination of water aerodrome manager.

3.3. The State Government/ UT will be responsible for making arrangements for sale of tickets and publicity of flight schedules.

3.4. State Government/ UT/WA Operator will be responsible for preparation and upkeep of water aerodrome. The water aerodrome must meet the requirements as specified in Annexure 4 to CAR, Section 3 - AIR TRANSPORT, Series 'C', Part IX; "Minimum Safety Requirements for Seaplane Operations". The requirements as per CAR will be ensured by the State Government / UT with regard to site selection & protection, movement area, water runway & runway strip, taxiways, apron, mooring areas, visual aids, passenger transfer vessel, Rescue and Fire Fighting Services (RFFS) and emergency planning and wildlife hazard management.

3.5. First Aid Facility as minimum medical requirement may be provided at the landing site and also arrangements with locally available medical facilities should be made to deal with emergencies.

3.6. The State Government/ UT shall take necessary measures to protect the water aerodrome site by suitable measures to prevent entry of unauthorized persons, boats etc.

3.7. The State Government/ UT shall ensure that security and antihijacking arrangements are made as per NSOP's approved Security Manual and norms issued by BCAS from time to time in this regard. Water aerodrome security requirements including the security program, security equipments and security personnel, as laid down by BCAS from time to time, shall be arranged by the State Government/ UT.

3.8. State Government/ UT shall make necessary arrangement for seaplane refuelling at water aerodrome meeting the Quality Control Requirements issued by DGCA.

3.9. Operations may be inspected by DGCA during the course of operation subject to availability of resources. Facilitation for the inspection and transportation to such remote locations shall be provided by the State Government/ UT.

3.10. State Government/ UT/WA-Operator shall make necessary arrangement for passenger facilitation including Ticketing/Check-in Counters, Waiting area, Security Hold Area, Drinking Water and Toilets etc.

4. Responsibilities of MoCA/ RCS Cell, AAI:

4.1. RCS Cell, AAI will be responsible for approval of VGF scheme for the proposed routes under NSOP.

4.2. RCS Cell, AAI will be responsible for obtaining the regular feedback on the details of the executed flights.

4.3. RCS Cell, AAI will facilitate to provide the support & concessions offered by the Central Government, State Government and Aerodrome Operators to the SAOs as stipulated in the Scheme Document, issued by MoCA, Government of India.

4.4. For any violation, the operator will be liable for action if there are sufficient reasons to indicate non-compliance of regulatory provisions. In such cases, the award would be cancelled by RCS Cell, AAI as per the Scheme Document.

Seven Years of UDAN

The Regional Connectivity Scheme (RCS), popularly known as UDAN (Ude Desh Ka Aam Nagrik), is a ground-breaking initiative by the Ministry of Civil Aviation (MoCA) and the Airports Authority of India (AAI). It aims to make air travel no longer a luxury reserved for the few but a convenient and affordable option for all. It is a vital component of India's National Civil Aviation Policy (NCAP) 2016, launched by the MoCA on October 21, 2016, with a 10-year vision. The Hon'ble Prime Minister inaugurated the first RCS-UDAN flight connecting Shimla to Delhi on April 27, 2017.

The airline sector in India faced challenges with connecting regional and remote areas. Only a small percentage of towns had flights operated by scheduled carriers, and most air traffic was concentrated in the top six airports, leaving tier 2 and tier 3 cities unserved or underserved. These conditions led to the formulation of the country's first comprehensive Regional Connectivity Plan through industry analysis, international best practices study, stakeholder consultations, and MoCA inputs. In the last seven years, UDAN has significantly increased the regional air-connectivity in the country.

There were 74 operational airports in 2014. Because of the UDAN scheme this number has increased to 157 by now, 86 underserved/unserved destinations which include 71 Airports, 13 Heliports & 2 Water Aerodromes have been connected under UDAN scheme. 581 new routes operationalised under the scheme and provided air connectivity to more than 32 States/ UTs across the length and breadth of the country. More than 141 lakhs passengers have availed the benefits of this scheme as on 31st July 2024. The scheme has also provided a much-needed platform to the regional carriers to scale up their operations.

The RCS-UDAN has become a game changer for Indian aviation by triggering air connectivity to the remotest of places and adding impetus to regional growth. The scheme is poised to achieve even greater heights, contributing significantly to India's vision of a connected and prosperous nation Several dilapidated 2nd WW Airstrips which were languishing in disrepairs have been brought to life under UDAN Scheme and Airports have been created around them thus giving impetus to Economic activity in the region. Numerous such success stories stand out including that of Darbhanga Airport, Belgaum Airport, Jeypore, Utkela, Jharsuguda Airport, Tezu, Rupsi Airport, Kishangarh Airport, Hubli Airport, Jagdalpur Airport, Kurnool Airport, Passighat Airport, Cooch Behar Airport, Jamshedpur Airport etc.

Under RCS UDAN scheme, Government of India has reimbursed Rs 4073 crore for revival/development of RCS Airport for operations of UDAN flights out of allocated budget of Rs. 4500 crores in Phase-I and Rs. 1000 crore in Phase-II.

Under UDAN, 870 valid routes have already been awarded.

7 -year achievement of RCS UDAN Regional Connectivity Scheme

- Passengers benefitted from the RCS Scheme: 141.36 Lakhs connecting 2.74 Lakhs UDAN flights since the inception of the scheme.
- 581 New routes started under the scheme.
- 86 Airports (inc.13 heliports & 2 WA) developed & operationalized.
- North East Connectivity to Strategic airports-Passighat, Shillong, Tezu, Lilabari, Tezpur & Hollongi.
- 32 States/UTs have signed MOUs as partners in the Scheme and offered concessions.
- Prime Minister award for Excellence
- Best Tableaux in Republic Day Parade, 2022.
- Airline Operators that have started operations under UDAN including 3 start-ups are 11 in numbers.

As On 15th Aug, 2024

आरसीएस-उड़ान के अंतर्गत विकास के लिए हवाई अड्डों का चयनः

उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) भारत सरकार द्वारा शुरू की गई क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस) का उद्देश्य पूरे देश में हवाई यात्रा को सस्ता और व्यापक बनाना है। यह योजना असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों, हेलीपैड, हवाई पट्टियों एवं जल विमान को जोड़ने, संतुलित क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा देने और विमानन क्षेत्र को प्रोत्साहन प्रदान करने पर केंद्रित है।

विकास के लिए हवाई अड्डों के चयन की प्रक्रिया इस प्रकार है:

1. **सूची का प्रकाशनः** जब उड़ान योजना का नया दौर शुरू किया जाता है, तो असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों, हेलीपैड, हवाई पट्टियों और जल हवाई अड्डों की एक सांकेतिक सूची प्रकाशित की जाती है। इस सूची में राज्य सरकारों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई), सिविल एन्क्लेव, केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (सीपीएसयू) और निजी संगठनों जैसी विभिन्न संस्थाओं द्वारा प्रबंधित अवसंरचना शामिल है।

- **हवाई पट्टियांः** राज्य/केंद्रशासित प्रदेश सरकारों द्वारा प्रस्तावित मौजूदा/ब्राउन–फील्ड हवाई पट्टियां हवाई अड्डों की सांकेतिक सूची में शामिल हैं।
- **हेलीपैडः** राज्य/केंद्रशासित प्रदेश सरकारों द्वारा प्रस्तावित हेलीकॉप्टर संचालन के लिए उपयुक्त साइटें हेलीपोर्ट की सांकेतिक सूची में शामिल हैं।
- **जल–एयरोड्रोमः** राज्य/केंद्रशासित प्रदेश सरकारों द्वारा प्रस्तावित जल–निकायों, नदी तटों या समुद्र–तटों पर स्थित जल–विमान संचालन के लिए उपयुक्त स्थल जल–एयरोड्रोम की सांकेतिक सूची में शामिल हैं।

2. **एयरलाइन भागीदारीः** उड़ान बोली दौर में भाग लेने में रुचि रखने वाली एयरलाइनें संभावित मार्गों पर अपनी मांग का आकलन और सम्यक तत्परता का पालन करती हैं। वे प्रकाशित सूची में से कोई भी हवाई अड्डा या हवाई पट्टी चुन सकती हैं।
3. **बोली लगाना और पहचान करनाः** इसके बाद एयरलाइनें अपनी बोलियां प्रस्तुत करती हैं, जिसमें इन असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों को जोड़ने वाले मार्गों का प्रस्ताव होता है। बोलियां प्राप्त होने और उनका मूल्यांकन होने के बाद, सफल बोलियों का हिस्सा बनने वाले हवाई अड्डों को उड़ान योजना के लिए चिन्हित माना जाता है।
4. **पुनरुद्धार और विकासः** इन चिन्हित हवाई अड्डों को फिर आरसीएस योजना के अंतर्गत हवाई अड्डों/ हेलीपैडों/ एवं जल विमान के पुनरुद्धार और विकास के लिए पुनरुद्धार या विकास हेतु लिया जाता है। इसमें हवाई अड्डों को प्रचालनात्मक और नियमित उड़ानों हेतु उपयुक्त बनाने के लिए आवश्यक अवसंरचनात्मक विकास शामिल हैं।

यह प्रक्रिया सुनिश्चित करती है कि कम हवाई संपर्क वाले क्षेत्रों को मुख्यधारा में लाया जाए, जिससे आर्थिक विकास और पहुंच में सुधार हो सके।

आरसीएस-उड़ान के अंतर्गत एनएसओपी में जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन के लिए दिशानिर्देश

1. सामान्यः

1.1 आरसीएस–उड़ान योजना के अंतर्गत विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में चयनित एयरलाइन प्रचालकों (एसएओ) को जलविमान (सीप्लेन) मार्ग प्रदान किए गए हैं। आरसीएस–उड़ान के अंतर्गत अनुसूचित उड़ानें प्रचालित करने के लिए अपेक्षा के अनुसार प्रचालकों हेतु यह अनिवार्य है कि या तो अनुसूचित प्रचालक अथवा अनुसूचित कम्यूटर प्रचालक (एससीओ) परमिट के अंतर्गत उड़ानें प्रचालित की जाएं और ऐसी उड़ानें केवल लाइसेंस प्राप्त या प्रचालनात्मक रूप से अधिकृत (ओए) जल हवाई अड्डों (वाटर एयरोड्रोम) से ही प्रचालित की जा सकती हैं। चूंकि लाइसेंस प्राप्त श्रेणी के अंतर्गत जल हवाई अड्डों के विकास में कुछ अधिक समय लगने की संभावना है, इससे इन प्राथमिकता वाले दूरस्थ क्षेत्रों के निवासी उड़ान योजना के अंतर्गत हवाई संपर्क का लाभ उठाने से वंचित हो गए हैं। योजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने में हो रहे इस विलम्ब पर विचार करते हुए नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) द्वारा संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों, नियामकों (डीजीसीए और बीसीएएस), भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) तथा संबंधित हितधारकों के साथ कई बैठकें और विचार–विमर्श किया गया ताकि आगे की राह निकाली जा सके।

1.2 उड़ान योजना के अंतर्गत हेलीकॉप्टरों के लिए गैर–अनुसूचित प्रचालक परमिट (एनएसओपी) प्रचालन देश के विभिन्न भागों में सफलतापूर्वक जारी हैं और डीजीसीए के पास एनएसओपी के अंतर्गत इन प्रचालनों की निगरानी के लिए एक तंत्र विद्यमान है। नागर विमानन मंत्रालय ने एनएसओपी के अंतर्गत आरसीएस हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए 2019 में दिशानिर्देश जारी किए थे और अब तक उक्त दिशानिर्देशों के तत्वावधान में 6900 से अधिक आरसीएस हेलीकॉप्टर उड़ानें सफलतापूर्वक प्रचालित की गई हैं। यह उल्लेख करना उचित है कि गुजरात में साबरमती रिवर फ्रंट, अहमदाबाद और स्टैच्यू ऑफ यूनिटी, केवडिया में जलविमान (सीप्लेन) प्रचालन के लिए जल हवाई अड्डे विकसित किए गए थे और मेसर्स स्पाइसजेट एयरलाइन ने एनएसओपी श्रेणी के अंतर्गत इन दो जल हवाई अड्डों के बीच 186 आरसीएस उड़ानें प्रचालित कीं। आरसीएस योजना के अंतर्गत एनएसओपी प्रचालनों की सफलता के आधार पर, जब तक कि जल विमान प्रचालनों के लिए जल हवाई अड्डों हेतु अवसंरचना पूरी तरह से विकसित नहीं हो जाती, अंतरिम उपाय के रूप में एनएसओपी ढांचे (सिविल एविएशन रिक्वायरमेंट्स (सीएआर), सेक्शन–3, एयर ट्रांसपोर्ट, सिरीज–सी, पार्ट–III, इश्यू–II, दिनांक 01 जून, 2010 का पैरा 2.4) के अंतर्गत जल विमान प्रचालनों को प्रारम्भ करने का प्रस्ताव किया गया है।

1.3. एनएसओपी के अंतर्गत जलविमानों (सीप्लेन) के लिए इन आरसीएस उड़ानों को आरंभ करने के प्रावधान पर सिविल एविएशन रिक्वायरमेंट्स (सीएआर), सेक्शन–3, एयर ट्रांसपोर्ट, सिरीज– सी, पार्ट–III, के पैरा 2.4 के अंतर्गत विचार किया जा सकता है, जो इस प्रकार है:

2.4 गैर–अनुसूचित प्रचालक के परमिट धारक द्वारा यात्रियों का परिवहन प्रति सीट के आधार पर या प्रति उड़ान के आधार पर पूरे विमान को किराए पर लेकर या दोनों तरीकों से किया जा सकता है। समय–समय पर ग्राहकों की आवश्यकता के अनुसार किसी भी उद्देश्य के लिए एक ही विमान का उपयोग करने पर कोई प्रतिबंध नहीं है। प्रचालक सीट विशेष को बेचकर भारत के भीतर किसी भी सेक्टर पर उड़ानों की एक श्रृंखला प्रचालित करने के लिए भी स्वतंत्र है लेकिन उसे ऐसी उड़ानों के लिए समय सारिणी प्रकाशित करने की अनुमति नहीं होगी। भारत के बाहर की जगहों पर राजस्व चार्टर का प्रचालन भी पैराग्राफ 9.2 के अनुसार किया जा सकता है।

1.4 . उड़ान योजना के प्रयोजन के लिए भारत सरकार के नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी आरसीएस योजना दस्तावेज, संस्करण 5.0, अप्रैल, 2023 के पैरा 1.4.1.30 में परिभाषित जल हवाई अड्डे से तात्पर्य होगा, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

1.4.1.30 'जल हवाई अड्डा' का तात्पर्य जल विमान (विमानों) के उतरने और उड़ान भरने के लिए निर्दिष्ट क्षेत्र से होगा, जहां अनुसूचित और/या गैर–अनुसूचित वाणिज्यिक जल विमान प्रचालन को डीजीसीए विनियमों और लागू कानून के अनुसार अनुमति दी जा सकती है।

1.5. जलविमानों की एनएसओपी उड़ानों के लिए, एसएओ डीजीसीए विनियमों का पालन करेगा। जल हवाई अड्डे की

आवश्यकताएं, डीजीसीए द्वारा जारी दिनांक 21.06.24 के **सीएआर**, सेक्शन–3, एयर ट्रांसपोर्ट, सिरीज– सी, पार्ट–IX, **'जलविमान प्रचालनों के लिए न्यूनतम सुरक्षा आवश्यकताएं'** के अनुसार होंगी । ऐसी जलविमान उड़ानों को आरसीएस योजना के अनुमोदित लाभों जैसे वायबिलिटी गैप फंडिंग (वीजीएफ), अनुमोदित टिकट लागत और हवाई अड्डा/ईंधन रियायतों का लाभ उठाने की अनुमति होगी, जैसाकि आरसीएस उड़ानों के लिए लागू है। चूंकि ये उड़ानें किराया देने वाले यात्रियों को ले जाएंगी इसलिए सीएआर में प्रदान की गई सुरक्षा और यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता होगी। यात्रियों, प्रचालकों, भाविप्रा (आरसीएस) और जल हवाई अड्डों के मालिकों/प्रचालकों जैसे सभी हितधारकों की जिम्मेदार भागीदारी आवश्यक है ताकि उड़ानों का प्रचालन सुरक्षित एवं दक्षतापूर्ण ढंग से हो सके तथा सभी विनियामक आवश्यकताओं का अनुपालन हो ।

1.6. एसएओ एफएए/ईएएसए या डीजीसीए को स्वीकार्य अन्य प्राधिकारियों द्वारा जारी टाइप प्रमाण पत्र के अनुसार और डीजीसीए द्वारा निर्धारित शर्तों, यदि कोई हो, के अनुसार डीजीसीए द्वारा विधिवत प्रमाणित/स्वीकृत बहु/एकल इंजन वाले जलविमान का संचालन करेगा।

1.7. राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र और जलविमान प्रचालक प्रासंगिक डीजीसीए विनियमों और बीसीएएस द्वारा जारी सुरक्षा टेम्पलेट का पालन करना आवश्यक है।

2. एयरलाइन प्रचालकों (एसएओ) की जिम्मेदारियां:

2.1. एसएओ, अवार्ड लेटर में दी गई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपयुक्त और सेवा योग्य जलविमान/जलविमानों को उपलब्ध कराने के लिए जिम्मेदार होगा और उसे सीएआर, सेक्शन–3, एयर ट्रांसपोर्ट, सिरीज– सी, पार्ट–IX, **'जलविमान प्रचालनों के लिए न्यूनतम सुरक्षा आवश्यकताएं'** दिनांक 21.06.24 में निर्धारित आवश्यकताओं का अनुपालन करना होगा।

2.2. प्रचालक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के साथ पारस्परिक रूप से सहमत अनुसूचित (अप्रकाशित) उड़ान समय को पूरा करने के लिए जिम्मेदार होगा।

2.3. प्रचालक एनएसओपी से संबंधित डीजीसीए विनियमों के प्रावधानों के अनुसार आरसीएस के तहत जलविमान उड़ानों का संचालन करने के लिए जिम्मेदार होगा।

2.4. प्रत्येक उड़ान से पहले, सुरक्षित प्रचालन के लिए भाविप्रा, एटीसी, पीसीटी (पोर्ट कंट्रोल टॉवर) और समुद्रीय विभाग जैसी संबंधित एजेंसियों, जैसा लागू हो, के समन्वय से उड़ान योजना और अन्य प्रचालन आवश्यकताओं के लिए आवश्यक अनापत्ति (क्लीयरेंस) प्राप्त करना सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

2.5. प्रचालक सेवाओं में किसी भी व्यवधान के संबंध में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र अधिकारियों को सूचित करने के लिए उत्तरदायी होगा।

2.6. प्रचालक जल हवाई अड्डों पर सेवाओं और सुविधाओं में किसी भी गिरावट के संबंध में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र अधिकारियों को सूचित करने के लिए उत्तरदायी होगा।

2.7. संचालन शुरू करने से पहले, प्रचालक को उपयुक्त रखरखाव सुविधा की उपलब्धता सुनिश्चित करनी चाहिए या यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जलविमान और स्टैंडबाय जलविमान के लिए डीजीसीए द्वारा अनुमोदित उचित एएमओ द्वारा रखरखाव की व्यवस्था की गई है।

2.8. प्रचालक को जलविमान अवतरण (सीप्लेन लैंडिंग) स्थल तक आने–जाने के लिए यात्रियों के मार्गरक्षण की व्यवस्था करनी होगी।

2.9. प्रचालक उड़ान विवरण/ले जाए गए यात्री विवरण के संबंध में आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा को आवधिक रिपोर्ट और रिटर्न प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी होगा।

2.10. प्रचालक सुरक्षा संबंधी प्रक्रियाओं के लिए एसओपी तैयार करेगा और उसका पालन करेगा।

2.11. तेज हवाओं/खराब मौसम से प्रभावित होने की संभावना वाले नदी के किनारों, तटीय क्षेत्रों में स्थित जल हवाई अड्डों पर जलविमान की पिकेटिंग/लंगर डालने(मूरिंग) के लिए आवश्यक व्यवस्था की जाए।

2.12. श्वास विश्लेषक (ब्रीथ एनालाइजर) (बी.ए.) जांच की सुविधा सहित चालकदल ब्रीफिंग कक्ष /चालकदल प्रतीक्षा कक्ष उपलब्ध कराया जाए।

2.13. प्रचालक जलविमानों की निरंतर उड़ानयोग्यता के लिए उत्तरदायी होगा।

3. राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों/जल हवाई अड्डा (डबल्यूए) प्रचालकों के उत्तरदायित्व:

3.1 राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र स्थानीय प्रशासन/जल हवाई अड्डे के स्वामी/बंदरगाह प्राधिकरण/समुद्री विभाग (जैसा लागू हो) से अनुमति प्राप्त करने के साथ–साथ निर्दिष्ट जल हवाई अड्डे से प्रचालन हेतु सभी वैधानिक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए उत्तरदायी होंगे।

3.2. राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र जल हवाई अड्डा प्रबंधक के नामांकन के लिए उत्तरदायी होंगे।

3.3. राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र टिकटों की बिक्री और उड़ान सारणी के प्रचार–प्रसार की व्यवस्था करने के लिए उत्तरदायी होंगे।

3.4. राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र /डब्ल्यूए–प्रचालक जल हवाई अड्डे को तैयार करने और रखरखाव के लिए उत्तरदायी होंगे। जल हवाई अड्डे को सीएआर के परिशिष्ट 4, खंड 3 – वायु परिवहन, श्रृंखला 'सी', भाग IX; 'जलविमान प्रचालन के लिए न्यूनतम संरक्षा आवश्यकताएँ' में निर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करना होगा। स्थल चयन और सुरक्षा, आवागमन क्षेत्र, जल रनवे और रनवे पट्टी, टैक्सीवे, एप्रन, लंगर(मूरिंग) क्षेत्र, दृश्य सहायक उपकरण, यात्री स्थानांतरण पोत, बचाव और अग्निशमन सेवाएं (आरएफएफएस) और आपातकालीन योजना और वन्यजीव खतरा प्रबंधन के संबंध में सीएआर के अनुसार आवश्यकताओं को राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा।

3.5. अवतरण (लैंडिंग) स्थल पर न्यूनतम चिकित्सा आवश्यकता के रूप में प्राथमिक चिकित्सा सुविधा प्रदान की जानी चाहिए और आपात स्थिति से निपटने के लिए स्थानीय स्तर पर उपलब्ध चिकित्सा सुविधाओं की भी व्यवस्था की जानी चाहिए।

3.6 राज्य सरकार /संघ राज्य क्षेत्र जल हवाई अड्डा स्थल की सुरक्षा के लिए आवश्यक कदम उठाएंगे तथा अनधिकृत व्यक्तियों, नौकाओं आदि के प्रवेश को रोकने के लिए उपयुक्त उपाय करेंगे।

3.7. राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र यह सुनिश्चित करेगा कि सुरक्षा और अपहरण–रोधी व्यवस्थाएं एनएसओपी के अनुमोदित सुरक्षा मैनुअल और इस संबंध में समय–समय पर बीसीएएस द्वारा जारी मानदंडों के अनुसार की गई हैं। बीसीएएस द्वारा समय–समय पर निर्धारित जल हवाई अड्डे की सुरक्षा आवश्यकताओं, सुरक्षा कार्यक्रम, सुरक्षा उपकरण और सुरक्षा कर्मियों सहित, की व्यवस्था राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा की जाएगी।

3.8 राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र डीजीसीए द्वारा जारी गुणवत्ता नियंत्रण आवश्यकताओं को पूरा करते हुए जल हवाई अड्डे पर जलविमान में ईंधन भरने के लिए आवश्यक व्यवस्था करेंगे।

3.9. प्रचालन के दौरान डीजीसीए द्वारा संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर निरीक्षण किया जा सकता है। निरीक्षण और ऐसे दूरस्थ स्थानों तक परिवहन की सुविधा राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा प्रदान की जाएगी।

3.10. राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र/डबल्यूए –प्रचालक यात्री सुविधा के लिए टिकटिंग/चेक–इन काउंटर, प्रतीक्षा क्षेत्र, सुरक्षा होल्ड क्षेत्र, पेयजल और शौचालय आदि सहित आवश्यक व्यवस्था करेंगे।

4. नागर विमानन मंत्रालय /आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा के उत्तरदायित्व :

4.1. एनएसओपी के अंतर्गत प्रस्तावित मार्गों के लिए वीजीएफ योजना के अनुमोदन के लिए आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा उत्तरदायी होगा।

4.2. आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा निष्पादित उड़ानों के विवरण पर नियमित फीडबैक प्राप्त करने के लिए उत्तरदायी होगा।

4.3. नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी योजना दस्तावेज में निर्धारित, केंद्र सरकार, राज्य सरकार और विमानक्षेत्र प्रचालकों द्वारा एसएओ को दी जाने वाली सहायता और रियायतें प्रदान करने में आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा सहायता प्रदान करेगा।

4.4. किसी भी उल्लंघन के लिए, यदि विनियामक प्रावधानों का अनुपालन न करने को लक्षित करने के लिए पर्याप्त कारण हैं, तो प्रचालक कार्रवाई के लिए उत्तरदायी होगा। ऐसे मामलों में, योजना दस्तावेज के अनुसार आरसीएस प्रकोष्ठ, भाविप्रा द्वारा अवार्ड रद्द कर दिया जाएगा।

उड़ान (UDAN) के सात वर्ष

क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस), जिसे मुख्य रूप से उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) के रूप में जाना जाता है, नागर विमानन मंत्रालय (नाविमं) और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) की एक अभूतपूर्व पहल है। इसका उद्देश्य हवाई यात्रा को केवल कुछ सीमित लोगों के लिए आरक्षित विलासिता न बनाकर सभी के लिए सुविधाजनक और सुलभ विकल्प बनाना है। यह भारत की राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (एनसीएपी) 2016 का एक महत्वपूर्ण घटक है, जिसे 21 अक्टूबर, 2016 को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा 10 वर्षीय दृष्टिकोण के साथ आरंभ किया गया था। माननीय प्रधान मंत्री द्वारा 27 अप्रैल, 2017 को शिमला को दिल्ली से जोड़ने वाली पहली आरसीएस–उड़ान फ्लाइट का उद्घाटन किया गया।

भारत में एयरलाइन क्षेत्र को क्षेत्रीय और दूरस्थ क्षेत्रों को जोड़ने में चुनौतियों का सामना करना पड़ा। केवल कुछ प्रतिशत शहरों में ही अनुसूचित एयरलाइन्स द्वारा उड़ानें प्रचालित की जाती थीं तथा अधिकांश हवाई यातायात शीर्ष छह हवाई अड्डों पर ही केंद्रित था, जिसके कारण टियर 2 और टियर 3 शहर असेवित या अल्पसेवित थे। इन परिस्थितियों के कारण उद्योग विश्लेषण, सर्वोत्तम अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों के अध्ययन, हितधारकों के परामर्श और नाविमं (MoCA) इनपुट के माध्यम से देश की पहली व्यापक क्षेत्रीय संपर्कता योजना तैयार की गई। पिछले सात वर्षों में, उड़ान (UDAN) ने देश में क्षेत्रीय हवाई संपर्क को उल्लेखनीय ढंग से आगे बढ़ाया है।

2014 में 74 हवाई अड्डे प्रचालनात्मक थे। उड़ान योजना के कारण अब यह संख्या बढ़कर 157 हो गई है, उड़ान योजना के अंतर्गत 86 अल्प सेवितध्असेवित गंतव्यों को जोड़ा गया है, जिनमें 71 हवाई अड्डे, 13 हेलीपोर्ट और 2 जल एयरोड्रोम सम्मिलित हैं। इस योजना के अंतर्गत 581 नए मार्गों पर प्रचालन शुरू किया गया और देश भर में 32 से अधिक राज्योंध्केंद्र शासित प्रदेशों को हवाई संपर्क प्रदान किया गया। 31 जुलाई, 2024 तक 141 लाख से अधिक यात्रियों ने इस योजना का लाभ उठाया है। इस योजना ने क्षेत्रीय वाहकों को अपने प्रचालन को बढ़ाने के लिए एक अति आवश्यक मंच भी प्रदान किया है।

आरसीएस–उड़ान योजना भारतीय विमानन क्षेत्र के लिए एक उल्लेखनीय परिवर्तनकारी पहल सिद्ध हुई है, क्योंकि इससे दूरस्थ स्थानों तक हवाई सम्पर्क स्थापित हुआ है और क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा मिला है। भारत को एक समृद्ध और संयोजित राष्ट्र बनाने के ध्येय में महत्वपूर्ण योगदान देते हुए यह योजना और भी अधिक ऊंचाइयों को प्राप्त करने के लिए तैयार है। द्वितीय विश्व युद्ध की कई जीर्ण–शीर्ण हवाई पट्टियों का उड़ान योजना के अंतर्गत नवीनीकरण किया गया है और उनके आसपास हवाई अड्डे का निर्माण किया गया है, जिससे क्षेत्र में आर्थिक गतिविधि को बढ़ावा मिला है। ऐसी अनेक सफलता की कहानियाँ सामने आती हैं जिनमें दरभंगा हवाई अड्डा, बेलगाम हवाई अड्डा, जेपोर, उत्केला, झारसुगुड़ा हवाई अड्डा, तेजू, रूपसी हवाई अड्डा, किशनगढ़ हवाई अड्डा, हुबली हवाई अड्डा, जगदलपुर हवाई अड्डा, कुरनूल हवाई अड्डा, पासीघाट हवाई अड्डा, कूच बिहार हवाई अड्डा, जमशेदपुर हवाई अड्डा आदि सम्मिलित हैं।

आरसीएस उड़ान योजना के अंतर्गत, भारत सरकार ने चरण–I में 4500 करोड़ रुपये और चरण–II में 1000 करोड़ रुपये के आवंटित बजट में से उड़ान फ्लाइटों के प्रचालन के लिए आरसीएस हवाई अड्डों के पुनरुद्धार/विकास के लिए 4073 करोड़ रुपये की प्रतिपूर्ति की है।

उड़ान के अंतर्गत, 870 वैध मार्ग पहले ही आवंटित किए जा चुके हैं।

आरसीएस उड़ान क्षेत्रीय संपर्कता योजना की 7 वर्ष की उपलब्धियां

- आरसीएस योजना से लाभान्वित यात्री: योजना के आरंभ से अब तक 2.74 लाख उड़ान फ्लाइटों से 141.36 लाख यात्री जुड़े।
- योजना के अंतर्गत 581 नये मार्ग शुरू किये गये।
- 86 हवाई अड्डे (13 हेलीपोर्ट और 2 डब्ल्यूए सहित) विकसित और प्रचालित।
- रणनीतिक हवाई अड्डों से पूर्वोत्तर की संपर्कता – पासीघाट, शिलांग, तेजू, लीलाबारी, तेजपुर और होलोंगी।
- 32 राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों ने योजना में भागीदार के रूप में समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं और रियायतें देने की पेशकश की।
- उत्कृष्टता के लिए प्रधानमंत्री पुरस्कार।
- गणतंत्र दिवस परेड, 2022 में सर्वश्रेष्ठ झांकी।
- 3 स्टार्ट–अप सहित उड़ान के अंतर्गत प्रचालन आरंभ करने वाले एयरलाइन प्रचालक की संख्या 11 हैं।

15 अगस्त, 2024 तक

Airlines flying under UDAN

- IndiGo
- एलायंस एअर ALLIANCE AIR — Naye Bharat Ki Udan
- SpiceJet — Red. Hot. Spicy.
- STAR air
- flybig — udaan ho toh badi
- IndiaOne Air — New Wings of Bharat
- fly91
- air taxi
- PHL PAWAN HANS — WE fly FOR YOU
- HERITAGE AVIATION

Key Accomplishments of RCS-UDAN

Regional Carriers
Start –up & scale up opportunities for Star Air, Air Taxi, India One, Flybig, Fly91

Defence Airports
Fast tracked development of Adampur, Bareilly, Bikaner, Jaisalmer, Prayagraj, Hindon, Gwalior etc.

North-East
Connectivity to Passighat, Shillong, Tezpur, Tezu, Lilabari, Rupsi etc.

Cooperative Federalism
32 States have signed MoU's. -4 states have developed their own Civil Aviation Policy.

Number of Airstrips operationalized:86
Number of routes operationalized:581

>90%
Of all operationalized airports since 2016 are RCS airports

INR 4,073 Cr
Spent on development of 135 Aerodromes