

|| Shree Ganeshaya Namah||

**NANDINI TEXCOM (INDIA) LIMITED**

**CIN: L65910GJ1994PLC021165**

**Reg. Office: B-304, International Commerce Center, Near Kadiwala School, Ring Road, Surat-395002.**

**Tel:0261-4004596 Email: nandinitexcom@hotmail.com, website: nandinitex.com**

---

Date: 02<sup>nd</sup> February, 2026

To,  
The Listing Department  
MSEI LIMITED  
205(A), 2nd floor, Piramal Agastya Corporate Park,  
Kamani Junction, LBS Road,  
Kurla (West), Mumbai – 400070.

Symbol: NANDINI - Series: EQ

Subject: Newspaper Advertisement- Results for the quarter and nine month ended December 31, 2025.

Dear Sir,

Pursuant to Regulations 30 and 47 of the SEBI (Listing Obligations and Disclosure Requirements) Regulations, 2015, we are enclosing herewith the newspaper advertisement for the standalone unaudited Financial Results of Nandini Texcom (India) Limited ('the Company') for quarter and nine months ended on December 31, 2025, published on February 02, 2026 in the following newspapers:

- a. Free Press
- b. Lokmitra

These are also being made available on the Company's website at [www. nandinitex.com](http://www.nandinitex.com)

This is for your information and records.

Yours Faithfully,  
**For, Nandini Texcom (India) Limited**

---

**PAYAL KRISHAN KHURANA**  
**Company Secretary & Compliance Officer**







# સંપાદકીય

## ચીન તરફની મૂર્ખતા

યુરોપના દેશો જેવું પાઠોશીસુખ આપણને મળ્યું નથી. આઝાદીના સમયથી ભારતના પાઠોશી દેશો દગાબાજ, અપલક્ષણ અને ઈર્ષ્યા બતાવતા રહે છે. મ્યાનમાર જેવા હાંસિયામાં ધંકેલાઈ ગયેલાં દેશનો સરહદ પણ આપણા માટે ચિંતાજનક નીવડે છે. હમણાં સુધી હિન્દુ રાષ્ટ્ર રહેલું નેપાળ પણ ચીનના વાટે ચીીને ભારત વિરુદ્ધ બેઠામ નિવેદનો કરતું થયું છે. ભૂતાન, તિબેટ બાજુ પણ ચીનનો રાજકીય ત્રાસ રહે છે. જૂના અરુણાચલ પ્રદેશનો તો ઘણો હિસ્સો આપણે ગુમાવી દીધો છે. જેને જન્મ જ ભારતે આપ્યો છે એ બાંગ્લાદેશ નમક હરામ બનીને ભારતનો નવો દુશ્મન બનવા લાગ્યો છે અને પાકિસ્તાના હાથમાં આ એક નવું રમકડું આવ્યું છે. જમ્મુ અને કાશ્મીર રાજ્યને તો પાકિસ્તાન અને ચીન એક કેક સમજે છે. અને એને કેકની જેમ કાપીને વધુ કેટલોક હિસ્સો ઓહિયા કરી જવા માટે દાયકાઓથી ટાપીને બેઠા છે. તણાવયુક્ત સરહદોને કારણે દેશને કમ્મરતોડ ખર્ચ પહોંચતો હોય છે. યુદ્ધ ન થયું હોય એવી સ્થિતિમાં પણ દુષ્ટ પાકિસ્તાન અને લુચ્છા ચીને આપણને અઢળક નુકસાન પહોચાડ્યું છે.

દુનિયાને કોરોનાનો અભિશાપ આપીને પોતે એમાંથી સાપ જેમ કાંચળીમાંથી નીકળે એમ સરકીને છટકી જનાર ચીને તેની અસંવિયત દેખાડવાનું ચાહુ કર્યું છે. ચીને કદી પણ પોતાનો સ્વભાવ છોડ્યો નથી. કોઈ બીજે દેશ કે એનો નેતા મનોમન જ ચીીને એકતરફી પ્રેમ કરે તો એમાં ચીીન શું કરે ? પંચતંત્રની કથા પ્રમાણે શાકાહારી પશુઓ કોઈ માંસાહારી પશુની દોસ્તી કરે તો એ મૂર્ખતા જ હોય છે. ભારતે આવી મૂર્ખતા તેના નેતાઓની અલ્પમતિને કારણે વારંવાર કરી છે. હજુ પણ ચીીનનું નાક કાપવા એના નામજોગ ગુસ્સો વ્યકત કરવાનું મુહૂર્ત તેઓ શોધે છે. ચીન કે તેના ખીલ્લે ઉછળતા પાકિસ્તાન કે નેપાળ અને હવે બાંગ્લાદેશ જેવા ટયુકડા રાષ્ટ્રોની હિમ્મત એટલી વધતી જાય છે કે તેઓ જાણે છે કે ભારતીય સેનાનું સંપૂર્ણ આધુનિકીકરણ થયું નથી. વીસમી સદીના અંતે ભારતીય સેના પાસે બીજા વિશ્વયુદ્ધ સમયના શસ્ત્રો હતા.

અનેક પ્રયાસો, અનેક અવસરો અને અનેક રજૂઆતો પછી પણ ભારત શક્ત બાબતે આત્મનિર્ભર બની શક્યું નથી. ભારતીય સેનાને સ્વદેશી શસ્ત્રો પુરા પાડવા માટે નિમેલી સંસ્થા ડીઆરડીઓ પણ સંપૂર્ણ સ્વદેશી તોપ કે સ્વદેશી એન્ટી ટેક મિસાઈલ બનાવી શકી નથી અગર તો રાજકીય માયાકૂટને કારણે સ્વદેશી શક્ત નિર્માણ થઈ શક્યું નથી. ભારતે આજે પણ પોતાના શસ્ત્રો માટે વિદેશ ઉપર આધાર રાખવો પડે છે. રશિયા, ફ્રાન્સ, ઈઝરાયેલ કે અમેરિકા પાસેથી અતિ મોંઘાં શસ્ત્રો ખરીદવા પડે છે. ભારતે રશિયા પાસેથી તાજેતરમાં તેત્રીસ લાગ્યાક વિમાન ખરીદવાનો નિર્ણય કર્યો છે. તેને કારણે ભારતીય વાયુસેનાની તાકાત ચોક્કસપણે બેવડાશે અને સરહદોના ઘણા પ્રશ્નોનું નિરાકરણ આવી શકશે.

સરકાર દ્વારા સંરક્ષણ ક્ષેત્રે આત્મનિર્ભરતાની જે વાત બ્યુગલ વગાડીને કહેવામાં આવે છે એ બહુ જ આંશિક છે. શસ્ત્રોમાં પરોપજવી રહેલું એ અસ્તિત્વનો મોટો જુગાર છે. લદાખના પૂર્વ ભાગમાં ભારત અને ચીન વચ્ચેની સરહદ ઉપર છેલ્લા થોડા વરસોથી જે તણાવ ચાલી રહ્યો છે તેના પરથી એક વાત નિશ્ચિત છે કે ભારતીય લશ્કરે તેની તાકાત વધારવી પડશે. વાયુસેનાનું આધુનિકીકરણ થાય તેવી કોશિશો ભૂતકાળમાં થઈ છે, પરંતુ અત્યારના નાજુક સમયમાં શક્તબંડારમાં ઉમેરણ માટે મોડું કરવું બિલકુલ પાલવે તેમ નથી. ભારતની આ શક્તખરીદી દુશ્મન દેશો માટે પણ એક સ્પષ્ટ સંકેત છે કે ભારતીય લશ્કર તડમાર તૈયારી સાથે સુસજ્જ થઈ રહ્યું છે. ભવિષ્યમાં પરિસ્થિતિ વણસે કે ચીન વધુ અવળચંડાઈ કરે તો ભારતીય લશ્કર તેનો જવાબ આપવા માટે સક્ષમ છે.

ભારતની વાયુસેના હોવા જોઈએ તેના કરતા ઓછા લગ્યાક વિમાનો ધરાવે છે. લગ્યાક વિમાનોની ખોટ સમગ્ર ભારતને ભારે પડી શકે તેમ છે. માટે જ અત્યારે વાયુસેનાના વિમાનોને પ્રાધાન્ય આપવામાં આવી રહ્યું છે. રશિયા સાથેના સોદા મુજબ ભારત રશિયા પાસેથી એકવીસ મિગ-૨૯ અને બાર સુખોઈ-૩૦ વિમાનો મેળવી લીધા છે. સુખોઈ વિમાનના ઉત્પાદન માટે ટેક્નિકલ સહયોગ સંલગ્ન ભારત અને રશિયા વચ્ચે કરાર થયેલા છે. જુના મિગ-૧૫નાનોનું પણ નવીનીકરણ કરવામાં આવશે. ભૂમિદળની તાકાત વધારવા માટે રોકેટ લોન્ચર પીનાક અને મિસાઈલો ખરીદવા ઉપરાંત રેડિયો સોક્રેટવેરને પણ આધુનિક બનાવવાનું કામ થયું છે. નૌકાદળ માટે પણ લાંબા અંતરની ગાઈડેડ મિસાઈલ પ્રણાલી વસાવવામાં આવી છે.ભારતે બે મોરચે તૈયાર રહેવું પડે છે, પાકિસ્તાન અને ચીનના. છેલ્લા થોડા વર્ષોથી બંને દેશો ભારતીય સરહદ ઉપર આક્રમકતા દાખવી રહ્યા છે.

## પ્રવાસનલક્ષ્મી તરફ દુર્લક્ષ

ભારત દેવભૂમિ ગણાય છે જ્યાં પ્રકૃતિ એના અનેકાનેક મનોહર રૂપે અભિવ્યક્ત થઈ છે. વર્લ્ડ ઈકોનોમિક ફોરમમાં દર છ મહિને થતાં સર્વેક્ષણ પ્રમાણે તાજેતરના ટ્રાવેલ એન્ડ ટુરિઝમ ડેવલપમેન્ટ ઈન્ડેક્સમાં ભારતનું રેંકિંગ ૭૮મા સ્થાને હતું, જે દર્શાવે છે કે આ ઉચ્ચ સંસ્કૃતિ ભિન્નતાઓની તકનો લાભ લેવામાં આપણો દેશ હજુ ઘણો પાછળ છે. ૧૧૯ દેશ પર કરવામાં આવેલા અભ્યાસ દ્વારા જાણવા મળ્યું છે કે ભારત સમગ્ર દક્ષિણ એશિયામાં સૌથી મોટું પ્રવાસન અને પર્યટન જેઝ છે, પરંતુ તેણે આ ઈન્ડેક્સમાં નિન્મ મધ્યમ આદ્ય ધરાવતા અર્થતંત્રની જેતરું સાવ સામાન્ય પ્રદર્શન કર્યું છે. આમ તો વર્ષ ૨૦૧૯નાં અભ્યાસમાં ભારત ૫૪મા સ્થાને ઘણું નીચું હતું, પરંતુ તેની બરાબર સરખામણી કરી શકાતી નથી કારણ કે ત્યારથી અત્યાર સુધીમાં સુચકાંકનાં માપદંડ બદલાઈ ગયા છે. જો કે અન્ય કેટલાક આંકડા દર્શાવે છે કે ભારત હવે કોરોના સમયગાળાના વિકટ સંયોગોમાંથી હવે બહાર આવી ગયું છે.

ઉદાહરણ તરીકે, ભારત ત્રણ સંસાધનો માટેના અલગ માપદંડોમાં ટોપટેમાં બિરાજે છે. પ્રાકૃતિક (૬), સાંસ્કૃતિક (૯) અને વ્યવસાય, દવા અને શિક્ષણ માટે મુસાફરી (૯) પર ટોપના દસમાં સ્કોર કરનાર માત્ર ત્રણ દેશોમાંનો એક છે. આ સિવાય પ્રોત્સાહક બાબત એ છે કે બજારભાવની સ્પર્ધાત્મકતાના સંદર્ભમાં ભારત ૧૮મા ક્રમે, હવાઈ ટ્રાફિકની સ્પર્ધાત્મકતાના સંદર્ભમાં ૨૬મા ક્રમે અને જમીન અને બંદર ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરના સંદર્ભમાં ૨૫મા ક્રમે છે. અભ્યાસમાં એ પણ નોંધવામાં આવ્યું છે કે ઈન્ટરનેટ કનેક્ટિવિટી, આરોગ્ય અને સ્વચ્છતા, પર્યાવરણીય ટકાઉપણું અને પ્રવાસન તથા સામાજિક-આર્થિક પ્રભાવ જેવી અનેક બાબતોની મર્યાદા દૂર કરવામાં પ્રગતિ થઈ રહી છે. એકદંર રચાયેલું આ ચિત્ર સૂચવે છે કે કુદરતી સૌંદર્યની સમૃદ્ધિ અને વૈવિધ્ય તથા બહુ-સાંસ્કૃતિકતા ધરાવતા દેશમાં પ્રવાસ અને પર્યટનથી રોજગારની વિશાળ સંભાવનાને જોતાં ભારત હજુ વધુ સારું પ્રદર્શન કરી શકે એમ છે. એક શુભ ચિન્હ એ છે કે સન ૨૦૨૫ ના સર્વેક્ષણ પ્રમાણે ભારત વિશ્વની આઠમા નંબરની ટુરિઝમ ઈકોનોમી છે.

આપણે ત્યાં પ્રવાસનને સ્વતંત્ર ક્ષેત્ર રીતે એટેન્ડ કરનારા પ્રધાનો કે સરકારી અધિકારીઓ નામ પૂરતા જ હોય છે. તેઓ પોતાની જવાબદારીઓને જીવન સમપૂર્ણ માનીને કામ કરતા નથી અને ઉપરછલ્લા દેખાડમાં પોતાની કારકિર્દીના વરસો પાણીમાં વહાવી દે છે. આમ છતાં, વર્ષ ૨૦૨૫માં આંતરરાષ્ટ્રીય પ્રવાસીઓના આગમનમાં ભારતનો હિસ્સો માત્ર ૧.૫૪ ટકા હતો. જો કે વર્ષ ૨૦૧૧ના આશરે ૦.૬૭ ટકાના આંકડાની તુલનાએ આ વધુ સારું છે, પરંતુ એ હકીકત ધ્યાનમાં રાખવા જેવી છે કે વિદેશી પર્યટકોના આગમનમાં મોટી સંખ્યા તો પ્રવાસી ભારતીયોના જ છે. એટલું જ નહીં, એવું પણ કહી શકાય કે વિશ્વમાં સૌથી વધુ દસ પ્રવાસન સ્થળો ધરાવતો દેશ ચીન લાંબા સમયથી લોકડાઉન હેઠળ હતો ત્યારે પણ ભારત કોઈ રીતે એનો વિશેષ ફાયદો લઈ શક્યો નથી.વિશ્વના તમામ ટોચના દસ પ્રવાસન સ્થળો ઉચ્ચ આવક ધરાવતા અર્થતંત્ર છે અને તે મોટાભાગે યુરોપમાં છે. યુરોપ હજુ પણ પ્રવાસનલક્ષ્મીનું દિનરાત દોહન કરનાર ટોચનો નંબર વન ખંડ છે.

# પ્લેન કેશ : ખરાબ વાતાવરણ સૌથી મોટો ‘ખલનાયક’

ખરાબ હવામાનની સૌથી મોટી અસર પ્લેનના ટેક ઓફ અને લેન્ડિંગ દરમિયાન થતી હોય છે. જાણકારોના મતે કોઈપણ ફ્લાઈટના કુલ ફ્લાઈંગ સમયમાંથી માત્ર પાંચ કે છ ટકા ભાગ જ ટેક ઓફ અને લેન્ડિંગનો હોય છે. તેમ છતાં જેટલી હવાઈ દુર્ઘટનાઓ થાય છે તેમાંથી ૭૦ ટકા દુર્ઘટનાઓ આ દરમિયાન જ થતી હોય છે : હવાની દિશા અથવા તો ગતિ એકાએક બદલાઈ જાય છે અને તેના કારણે પ્લેનનું સંતુલન ખોરવાઈ જાય છે. તેને વિંડ શિયર કહેવાય છે. વિંડ શિયર જો ટેક ઓફ અથવા તો લેન્ડિંગ દરમિયાન થતું હોય તો સંતુલન વધારે ખરાબ થાય છે. ભારતમાં ચોમાસા દરમિયાન તથા પહાડી વિસ્તારોમાં આ સમસ્યા સૌથી વધારે સર્જાતી હોય છે : વિમાનમાં ઓટો પાઈલટ મોડ હોય છે, એવાન્સ વેધર રડાર હોય છે, ઈન્સ્ટ્રુમેન્ટ લેન્ડિંગ સિસ્ટમ હોય છે છતાં વાતાવરણમાં થતો આકસ્મિક ફેરફાર મોટી અસર કરી જાય છે. તે દરમિયાન માણસની નિર્ણયક્ષમતા અને તેની મર્યાદાઓ, એર ટ્રાફિકનું દબાણ અને બીજા ઘણી બાબતો અસર કરે છે. તેના પગલે દુર્ઘટના બને છે

વિશ્વમાં સામાન્ય રીતે હવાઈ પ્રવાસને સૌથી સરળ, સુરક્ષિત અને ઝડપી પરિવહન માધ્યમ ગણાય છે. લોકો સૌથી વધારે તેનો ઉપયોગ કરવા લાગ્યા છે. ઝડપની સુવિધાઓ અને આરામદાયક પ્રવાસની સાથે સાથે તેમાં સૌથી મોટું જોખમ પણ રહેલું છે. તે જોખમ છે જીવનું. હવાઈયાત્રા દરમિયાન વિમાન દુર્ઘટના થાય ત્યારે મોટાભાગે જાનહાની થતી જ હોય છે. તેમાંય ગંભીર અકસ્માતમાં તો સમગ્ર પ્લેનના ઘિંચરા ઉડી જતા હોય છે અને ઘણા કિસ્સામાં તો પ્લેનમાં સવાર તમામ લોકોના મોત થયાના પણ ભૂતકાળના અનેક દાખલા છે. પ્લેન અકસ્માતની વાત આવે ત્યારે ટેકનિકલ ખામીઓ અને અન્ય

અડચણોની સાથે સાથે એક બાબત એવી છે જેને સૌથી મોટો ખલનાયક માનવામાં આવે છે. આ બાબત છે વાતાવરણ. વાતાવરણ અને હવામાનમાં એકાએક પલટો આવે અને પ્રતિકુળ સ્થિતિ ઊભી થાય ત્યારે પ્લેન અકસ્માતની શક્યતાઓ બેવડાઈ જાય છે. મહારાષ્ટ્રના ડેપુટી સીએમ અને અજિત પવારનું પ્લેન કેશમાં નિધન થયું. તેમના પ્લેન કેશના સમાચારથી સમગ્ર દેશ સત્વે ચર્ચાઈ ગયો છે. અજિત પવાર મુંબઈથી બારામતી જતા હતા ત્યારે આ દુર્ઘટના બની હતી. તેમના પ્લેન કેશનું મુખ્ય કારણ વાતાવરણમાં આવેલો આકસ્મિક ફેરફાર જ આ્યું. ગાઢ ધુમ્મસ અને હવામાનમાં પલટોને પગલે તેમનું પ્લેન કેશ થઈ ગયાનો પ્રાથમિક અહેવાલ આવ્યો છે. જાણકારો માને છે કે, માત્ર એનસીપીના નેતાનું જ પ્લેન નહીં અથવા તો એમ કહીએ કે માત્ર ભારત જ નહીં પણ દુનિયાભરના ઘણા પ્લેન કેશ કે પછી હેલિકોપ્ટર કેશમાં જે કારણો સામે આવે છે તેમાં હવામાનમાં પલટો સૌથી મુખ્ય કારણ હોય છે. પાસ કરીને પ્લેન ટેક ઓફ કરતું હોય ત્યારે અથવા તો લેન્ડ કરતું હોય ત્યારે હવામાનમાં આવતો આકસ્મિક ફેરફાર સૌથી ઘાતક અસર કરતો હોય છે. નવાઈની વાત એ છે કે, હાલમાં એવિયેશન સેક્ટરમાં અત્યંત આધુનિક ટેકનોલોજી આવી ગઈ છે, પાઈલટસને એડવાન્સ ટ્રેનિંગ પામી આવે તો દુર્ઘટના થવાની શક્યતાઓ વધી જાય છે. મોટાભાગે આવી ખામીઓ દુર્ઘટનાનું જ સ્વરૂપ લેતી હોય છે.

જાણકારો માને છે કે, ખરાબ હવામાન સીધી રીતે પ્લેનના વિઝન, બેલેન્સ, એન્જિન કેપેસિટી અને પાઈલટની કામગીરીને અસર કરે છે. ખરાબ હવામાન દરમિયાન એક નાનકડી ભૂલ પણ મોટી દુર્ઘટના સર્જ

શકે છે. ખરાબ હવામાનની સૌથી મોટી અસર પ્લેનના ટેક ઓફ અને લેન્ડિંગ દરમિયાન થતી હોય છે. જાણકારોના મતે કોઈપણ ફ્લાઈટના કુલ ફ્લાઈંગ સમયમાંથી માત્ર પાંચ કે છ ટકા ભાગ જ ટેક ઓફ અને લેન્ડિંગનો હોય છે. તેમ છતાં જેટલી હવાઈ દુર્ઘટનાઓ થાય છે તેમાંથી ૭૦ ટકા દુર્ઘટનાઓ આ દરમિયાન જ થતી હોય છે.

ઉદ્દેખનીય છે કે, માત્ર ફ્લાઈટ જ નહીં હેલિકોપ્ટરને પણ આ બાબત લાગુ પડે છે. પ્લેન હોય કે હેલિકોપ્ટર, વિઝિબિલિટી જ્યારે ઓછી થઈ જાય છે ત્યારે ટેક ઓફ અને લેન્ડિંગ ખૂબ જ જોખમી થઈ જતું હોય છે. બીજા તરફ ગાઢ ધુમ્મસ, સ્મોગ, ભારે વરસાદ, આંધી અને ભારે બરફવર્ષા દરમિયાન પણ વિઝિબિલિટી ખૂબ જ ઓછી થઈ જતી હોય છે. આ દરમિયાન પ્લેન અથવા તો હેલિકોપ્ટર કેશ થવાની ઘટનાઓ વધતી હોય છે. આવા કિસ્સાઓમાં પ્ણ બની આવે તો દુર્ઘટના થવાની રનવે સ્પષ્ટ રીતે જોઈ શકાતો નથી. પાઈલટને પણ પ્લેનની ટેકનોલોજી અને જીપીએસ ઉપર આધાર રાખવો પડે છે. આ દરમિયાન જો કોઈ સમસ્યા થાય તો અથવા તો ટેકનિકલ ખામી આવે તો દુર્ઘટના થવાની શક્યતાઓ વધી જાય છે. મોટાભાગે આવી ખામીઓ દુર્ઘટનાનું જ સ્વરૂપ લેતી હોય છે.

જાણકારો માને છે કે, જ્યારે હવા વધારે હોય, તેનું જોર વધારે હોય ત્યારે પ્લેનને મુશ્કેલી સર્જાતી હોય છે. તોફાની પવન બેઠેલ કે વિંડ શિયર ખૂબ જ મોટી ભૂમિકા ભજવે છે. હવાની દિશા અથવા તો ગતિ એકાએક બદલાઈ જાય છે અને તેના કારણે પ્લેનનું સંતુલન ખોરવાઈ જાય છે. તેને વિંડ શિયર કહેવાય છે. વિંડ શિયર જો ટેક ઓફ અથવા તો લેન્ડિંગ દરમિયાન થતું હોય તો સંતુલન વધારે ખરાબ થાય છે. ભારતમાં ચોમાસા દરમિયાન તથા પહાડી વિસ્તારોમાં આ સમસ્યા સૌથી વધારે સર્જાતી હોય નાનકડી ભૂલ પણ મોટી દુર્ઘટના સર્જ

# ભારત - બાંગ્લાદેશ તણાવ વચ્ચે બાંગ્લાદેશ લશ્કરે લીધો મોટો નિર્ણય

ભારત સાથે ચાલી રહેલા તણાવ વચ્ચે બાંગ્લાદેશના લશ્કરે એક મોટું પગલું લીધું છે. બાંગ્લાદેશ લશ્કરે એક ળિગેડ સહિત ત્રણ સ્પેશિયલ પેરા કમાન્ડો યુનિટ બનાવવાની શરૂઆત કરી છે. બાંગ્લાદેશના સશસ્ત્ર ડીવીઝને આ બાબતે પ્રસ્તાવ તૈયાર કરીને મંજૂરી માટે રામાત્રાંચલ અને મુખ્ય સલાહકાર મોહમદની ઓફિસે મોકલ્યો છે. બાંગ્લાદેશ લશ્કરે આ કરવા એનું આયોજન કરે છે. નવાઈની વાત એ છે કે, બાંગ્લાદેશ જેવો ટયુકડો દેશ ભારતને આંખો દેખાડી રહ્યો છે અને ભારત તરફથી

## રાજ્યના નાણાં મંત્રીશ્રી કનુભાઈ દેસાઈના હસ્તે વલસાડ જિલ્લામાં રૂ.

## ૧૬.૩૭ કરોડના ખર્ચે ૫૭ ગ્રામ પંચાયતના નવા ભવનનું ઈ-ખાતમુહૂર્ત

વલસાડ રાજ્યના વિવિધ જિલ્લામાં ૨૬૬૬ ગ્રામ પંચાયતોનું ઈ-ખાતમુહૂર્ત અને ૧૪૪ ગામોમાં ગ્રામોત્થાન યોજનાનો શુભારંભ રાજ્યના મુખ્યમંત્રીશ્રી ભુવેન્દ્રભાઈ પટેલે આણંદ જિલ્લાના ભાદરણ

**કબ્જા નોટીસ**

**ICICI Bank**
**રજીસ્ટર્ડ ઓફિસ :** આઈસીઆઈસીઆઈ બેંક ટોવર, ચકલી સર્કલ પાસે,ઓહડ પાદરા રોડ, વડોદરા, ગુજરાત- ૩૯૦૦૦૭
**કોર્પોરેટ ઓફિસ/બ્રાંચ ઓફિસ**:આઈસીઆઈસીઆઈ બેંક ટોવર, બાંદ્રા કુર્લા કમ્પ્લેક્સ, બાંદ્રા (ઈસ્ટ), મુંબઈ- ૪૦૦૦૫૧
**(રૂઘ- ૮ (11))**
**(સ્થાવર મિલકત માટે)**
**કબ્જા નોટિસ**

આખી સુમના આપવામાં આવે છે કે, સિચ્છાઈટરડીઝાન એન્ડ ઈન્ફ્રન્ટશન ઓફ ધ ફાઈનાન્શિયલ એગ્રેસર્સ એન્ડ એનોલેમિન્ટ એફ સિચ્છાઈટી ઈન્ટરનેટ એક્ટ, ૨૦૦૨ના (સરવેશી અધિનિયમ) હેઠળ આઈસીઆઈસીઆઈ બેંકના અધિકૃત અધિકારી તરીકે નીચે સહી કરનારે અને સિચ્છાઈટી ઈન્ટરેસ્ટ (એન્ફોર્સમેન્ટ) ટ્રસ્ટ, ૨૦૦૨ ("નિયમો") ની કલમ ૧૩(૧) સાથે નિયમ ૩ વંચીને મળેલી સત્તાઓને ઉપયોગ કરીને ૧૭ ઓક્ટોબર, ૨૦૨૫ ના રોજ ઉપાર લેનાર મેસંડ બવાની એન્ટરપ્રાઈઝ ("ઋણધારક/ફર્મ"), શ્રી રાજેશ એન કોટેયા, શ્રીમતી લલિતાબેન એન કોટેયા, શ્રી શૈલેષ એન કોટેયા અને શ્રીમતી પાર્થિવ આર કોટેયા, (ગેન્ટર/માઈટર) ને બેબાલવતી માંગણી નોટિસ જારી કરી. ને માંગણી નોટિસમાં ઉલ્લેખિત રકમ ચુકવવાની રહેશે જે રૂા.૮૪,૦૮૯,૬૭૮.૯૮ (રૂપિયા એસાણું લાખ નવ હજાર છ સો ઈઠોસર અને નવાણું પૈસા માત્ર) ૩ ઓક્ટોબર, ૨૦૨૫ ના રોજ બાકી રહેલી રકમ છે જેમાં લઘુ વ્યાજ અને આનુબંધિક, ખર્ચ અને નાના પરના અન્ય દુલ્લનો સમાવેશ થાય છે જે ૩ ઓક્ટોબર, ૨૦૨૫ થી, ઉપરોક્ત નોટિસ ધ્યાનની ૧૩(૨) હેઠળ તેમને નોંધાતી મળેલી સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને નીચે વર્ણવેલ મિલકતનો કબ્જો લીધો છે. કચ્છાદરો નાણા ચુકવવામાં નિષ્ણદ ગયા છે. આથી કરચદરો અને સામાન્ય જતાનો જાણ મટે નીચે જણાવેલા અધિકારીએ આથી કરચદરો અને સામાન્ય જતાને લેતવાથી આપવામાં આવે છે કે આઈસીઆઈસીઆઈ બેંક લીમીટેડ પાસે આ મિલકત ટંચમાં કોઈ કરચદરો અને સામાન્ય જતાએ કોઈ પણ પ્રકારનો વ્યવહાર કરવો નહીં. ઋણ લેનાર, ગૌરી અને ગેન્ટરો રકમ ચુકવવામાં નિષ્ણદ ગયા હોવાથી, ઋણ લેનાર, ગૌરી અને ગેન્ટરો અને સામાન્ય જતાનાને સૂચના આપવામાં આવે છે કે નીચે સહી કરનાર નીચે વર્ણવેલ મિલકતનો લમને સિચ્છાઈટી ઈન્ટરેસ્ટ એન્ફોર્સમેન્ટના નિયમ ૮ સાથે વર્ણવેલા કાયદાની કલમ ૧૩(૧) હેઠળ તેમને નોંધાતી મળેલી સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને નીચે વર્ણવેલ મિલકતનો કબ્જો લીધો છે. ઋણ લેનાર, કાશ્મીર મોટર્સ/કોર્પોરેટ અને ગેન્ટરો અને સામાન્ય રીતે જાહેર જમાનાતે આથી લેતવાથી આપવામાં આવે છે કે મિલકત સાથે વ્યવહાર ન કરવો અને મિલકત સાથેના કોઈપણ વ્યવહારો બેંકના રૂબ રૂ.૮૬, ૧૦૮, ૪૮૦.૯૮ ( રૂપિયા છણું લાખ, દસ હજાર ચારસો સતાણું અને નવાણું પૈસા માત્ર) ઉપાર લેનાર ખાતામાં વધુ વ્યાજ, દંડ વ્યાજ, અન્ય ચાર્જ અને ખર્ચ વગેરે સાથે જે ૦૨ જાન્યુઆરી, ૨૦૨૬ ના રોજ આઈસીઆઈસીઆઈ બેંક કંટિ સુધિપાઓ અને નાના પર કરાર આધારિત હિત સાથે અન્ય ચાર્જસ જાન્યુઆરી ૦૩, ૨૦૨૬ ની અમલમાં આવશે તે ચુકવવાના રહેશે. ઋણ લેનારનું ધ્યાન ધ્યાન આપે છે આ કાયદાની કલમ ૧૩(૧) પેટા કલમ ૮) મુજબ આ ગૌરી મિલકત મુકત કરવાવાનો સમય મળે છે.

**આઈસીઆઈસીઆઈ સાથે ગૌરી કરાવેલ સ્થાવર મિલકતની ટૂંકી વિગતો:**

૧. ધમપુરાના રેડેન્સીય સર્વે નં.૨૫૦૧ થી બંને બાજુ બિલ્ડિંગ સાથે પ્લોટ નં. ૬ અને જમીન પ્લોટ નં.૧૯ થયો.મી. પર ઓથોરિઝેડ મિલકત પર બાંધકામ છે, જે તાલુકા-ખંભાળિયા, જિલ્લો-દેવભુમિ દ્વારકા, ગુજરાત-૩૬૧૩૦૫, પર શ્રી શૈલેષ કોટેયાની માલિકીની છે.

૨. ભુમિક ચેમ્બર, નીજામ લના, જિલ્લ-અમર વિસ્તાર ૮૦-૮૮૪ થયો.મી., બાંધવામાં આવેલ રહેઠાંક ફ્લેટ, ૨૮૨-૮૨ થયો.મી. જમીન પર,સિટી સર્વે નં. ૧૦૮૪ થી, ખંભાળિયા, જિલ્લો-દેવભુમિ દ્વારકા, ગુજરાત-૩૬૧૩૦૫, જ શ્રીમતી લલિતાબેન એન કોટેયાની માલિકીની છે.

૩. કોમર્શિયલ દુકાન નં. ૩, ડ્રાઉન ફ્લોર, વિસ્તાર ૧૬-૯૧ ચોસમ મીટર, જે ૮૦-૮૦ ચોસમ મીટર જમીન પર બાંધવામાં આવેલ સિટી સર્વે નં. ૩૨૨૨ થી, સીએસ શીટ નં. ૫૧, ખંભાલિયા, જિલ્લો -દેવભુમિ દ્વારકા, ગુજરાત- ૩૬૧૩૦૫, જે શ્રી રાજેશ એન કોટેયાની માલિકી નો છે.

૪. કોમર્શિયલ ઓફિસ નં. ૩, ફર્સ્ટ ફ્લોર, વિસ્તાર ૧૮.૫૪ ચો.મી. જે ૮૦-૮૦ ચોસમ મીટર જમીન પર બાંધવામાં આવેલ સિટી સર્વે નં. ૩૨૨૦ની, સીએસ શીટ નં. ૫૧, ખંભાલિયા, જિલ્લો -દેવભુમિ દ્વારકા, ગુજરાત- ૩૬૧૩૦૫, જે શ્રી રાજેશ એન કોટેયાની માલિકી નો છે.

**તારીખ : ૦૨ ફેબ્રુઆરી, ૨૦૨૬**
**સ્થળ : અમદાવાદ**

**સહી/-**

**(અધિકૃત અધિકારી)**

**આઈસીઆઈસીઆઈ બેંક લિમિટેડ**

ભારતની વાત કરીએ તો ભારતમાં પહાડી વિસ્તારોમાં આવી ઘટનાઓ અવારનવાર બનતી હોય છે. ખાસ કરીને હેલિકોપ્ટર કેશ થવાની ઘટનાઓ સમયાંતરે થતી હોવાના અહેવાલો આવતા રહે છે. હવામાનમાં આકસ્મિક ફેરફારના કારણે પ્લેન અને હેલિકોપ્ટર માટે પહી વાતાવરણ સૌથી વધારે મુશ્કેલ બને છે. પહાડોમાં ઓછી ઉંચાઈએ ઉડાણ, પહાડોનું પોતાનું ગુરુત્વાકર્ષણ, દુર્ગમ વિસ્તારો, અચાનક બદલાવ અને સિયાચિન વિસ્તારોમાં હેલિકોપ્ટર કેશની ઘણી દુર્ઘટનાઓ બની છે. અહીંયા અચાનક ધુમ્મસ છવાઈ જવું, ભારે વરસાદ પડવો કે પછી વાતાવરણને અવરસાદ પડવો થવી જેવી ઘટનાઓ અથવા તો ઘણી વખત વાદળ અથાવા જેવી ઘટનાઓ પણ બને છે અને હેલિકોપ્ટર કેશ થઈ જાય છે.

ભારતની જ વાત કરીએ તો કોઝિકોડમાં વર્ષ ૨૦૨૦માં એક મોટી પ્લેન દુર્ઘટના થઈ હતી. એર ઈન્ડિયા એક્સપ્રેસનું વિસ્તારો માટે ઉપરથી સરકીને ખીણમાં પડ્યું હતું. ભારે વરસાદને કારણે રનવે ખૂબ જ ભીનો થઈ ગયો હતો. ટેબલ-ટોપ એરપોર્ટ ઉપર આ દુર્ઘટના બની હતી. ભારતમાં હવામાન ખરાબ થવાના કારણે થયેલી દુર્ઘટનાઓમાં આ એક મોટી દુર્ઘટના હતી. આ સિવાય મેંગલુરમાં ૨૦૧૦માં પ્લેન દુર્ઘટના થઈ હતી. ભારે વરસાદ અને રનવેની બાઉન્ડી પણ મહત્વની બની જતી હોય છે. ગુવાહાટી અને પટના એરપોર્ટ ઉપર પણ ઘણી વખત ગાઢ ધુમ્મસ અને સ્મોગને કારણે ક્લોઝ કોલની ઘટનાઓ બનતી રહે છે. આ તેના દ્વારા તે ગાઢ અંધરામાં, ગાઢ વાયુસેનાના ઘણા હેલિકોપ્ટર હવામાનમાં આકસ્મિક પલટાના કારણે કેશ થયાની દુર્ઘટનાઓ

ભૂતકાળમાં