



Corporate Communications Directorate

THE ASSAM TRIBUNE

GUWAHATI

2 JANUARY 2026

LGBI airport sees remarkable passenger growth

STAFF REPORTER

GUWAHATI, Jan 1: Lokapriya Gopinath Bardoloi International (LGBI) airport, Guwahati, saw remarkable passenger growth in 2025.

With significant surge in domestic and international travel, the airport successfully managed an impressive 7.01 million passengers – 3.5 million domestic arrivals and 3.4 million domestic departures. Additionally, the airport also handled 45,423 international passenger arrivals and 45,474 international passenger departures.

The airport also achieved a milestone with cargo handling – 374 MT of perishable cargo in December 2025.



The GIAL Cargo Terminal achieved its highest-ever monthly cargo handling volume in December 2025, recording a total of 1,362 metric tonnes.

Additionally, the terminal registered its highest-ever single-day tonnage of 60 metric tonnes on December

22, 2025.

On October 5, the airport achieved a single-day record, managing 22,089 passengers, including transit travellers.

“This milestone underscores the effectiveness of LGBI Airport’s ongoing infrastructure development, enabling seamless and effi-

cient handling of increased passenger volumes,” an airport spokesperson said.

LGBI airport, managed by Adani Airport Holdings Limited (AAHL), also expanded its international route network, introducing direct flights to Paro, Bangkok, and Singapore. These routes

have contributed to a significant increase in international passenger traffic and aircraft traffic movement (ATM). The airport witnessed 47,550 domestic ATMs and 1,000 international ATMs.

The airport witnessed a substantial growth in cargo handling, with a total of 32,990 MT of cargo handled this year. This significant increase in cargo volume underscores the airport’s emerging role as a key cargo hub in the region.

“As LGBI airport continues to soar to new heights, it remains dedicated to delivering exceptional travel experiences and cementing its position as a premier gateway to the Northeast region of India,” the spokesperson added.

कोहरे के बीच जयपुर एयरपोर्ट बना सुरक्षित विकल्प, दिसंबर में 79 फ्लाइट्स हुईं डायवर्ट

नवज्योति, जयपुर। उत्तर भारत में दिसंबर माह के दौरान घने कोहरे के चलते कई हवाई अड्डों पर विमानों का संचालन प्रभावित रहा। इस दौरान जयपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट सुरक्षित विकल्प के रूप में उभरकर सामने आया। दिसंबर महीने में कुल 79 विमानों को विभिन्न शहरों से डायवर्ट कर जयपुर एयरपोर्ट पर उतारा गया।



जानकारी के अनुसार दिल्ली, अमृतसर, देहरादून, चंडीगढ़ और लखनऊ जैसे प्रमुख एयरपोर्ट्स पर कम दृश्यता के कारण शेड्यूल और नॉन-शेड्यूल फ्लाइट्स को जयपुर की ओर मोड़ा गया। जयपुर एयरपोर्ट पर अत्याधुनिक नेविगेशन और लैंडिंग सिस्टम उपलब्ध होने के कारण यहां विमानों की सुरक्षित लैंडिंग संभव हो सकी। एयरपोर्ट पर कैटेगरी थ्री-बी और

इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम लगे हुए हैं, जो घने कोहरे और बेहद कम विजिबिलिटी में भी विमानों को सुरक्षित उतारने में सक्षम हैं। इन आधुनिक सुविधाओं के चलते जयपुर एयरपोर्ट को उत्तर भारत के कई एयरपोर्ट्स के विकल्प के रूप में इस्तेमाल किया गया। इससे यात्रियों की सुरक्षा के साथ-साथ हवाई यातायात को भी सुचारू बनाए रखने में मदद मिलेगी।

खराब मौसम और संचालन रद्द होने के कारण दो उड़ानें प्रभावित

जयपुर से बैंगलुरु जाने वाली फ्लाइट का संचालन गुरुवार को रद्द रहा। गुवाहाटी की फ्लाइट भी देरी से रवाना हुई। इंडिगो की फ्लाइट जयपुर से सुबह 7.20 बजे बैंगलुरु जाती है। संचालन कारणों के चलते इसको रद्द किया गया। वहीं इंडिगो की जयपुर से सुबह 6.40 बजे गुवाहाटी जाने वाली फ्लाइट देरी से रवाना हुई। इसके पीछे गुवाहाटी में मौसम खराब होना बताया गया है।

Why fog still keeps delaying your flight

Delhi airport is equipped with advanced anti-fog tech. But low visibility is not the only factor that can hold up flight operations in winter. Often, crew availability, protocol, and technical issues can amplify the knock-on effect of schedules thrown haywire in fog season, writes Saurabh Sinha



File photo of aircraft taking off on a foggy day in Delhi

Every foggy winter, air travellers grapple with uncertainty about whether their flight will be delayed, diverted or cancelled. Affecting all modes of transport — rail, road and air equally — low visibility makes busy airports look like crowded railway stations or dirty bus stands. Besides the sheer unpredictability of this natural phenomenon, a number of man-made factors contribute to the mess that flyers to and from Delhi, India's busiest hub, and other foggy northern cities face year after year. Since Dec 15, hundreds of flights have already been affected right at the start of a super-polluted winter.

Once an aircraft is delayed on any one sector, all the other routes it has to operate that day will, at best, face consequential delays or, at worst, cancellations. Which means the fog in north, or even in Bengaluru as often happens now, leads to delays across India and also on international networks. TOI analyses why flying becomes a bigger pain than it should be between foggy Dec & Feb:

Delhi Dilemma

The capital's Indira Gandhi International Airport (IGIA) has four runways, the most for any airport in India. But the moment visibility drops below 900m, one of its runways (27/09) can't be used. That leaves it with three runways, each of which has a category III B (CAT IIIB) instrument landing system (ILS) that allows landing with visibility upto 50 metres from both their ends after a recent upgrade.

But the three can neither be used simultaneously, nor is the airspace around IGIA unrestricted, as Lutyens Delhi is a no-fly zone and next door Hindon (in Ghaziabad) is a defence enclave. Which means that aircraft have narrow funnels as they approach the airstrips or depart after take off. Consider this: an aircraft taking off towards Vasant Vihar side can't turn left immediately after getting airborne as that's where the VVIP zone is. It has to go way ahead, clear Hindon and then turn left to head where it is supposed to go.

Add to this, during winter the spacing between aircraft — decided in terms of permutations like where there are two arriving aircraft, or an arriving, a departing and an arriving aircraft — is increased from 3.5 nautical miles (nm) to upto 6 nm for having greater safety margins. In dense fog, neither air traffic controllers nor pilots can see much beyond their windows or windshield, respectively, and rely completely on tech-

nology. Hence the need for greater-than-usual safety margins.

All this means reduced capacity at India's busiest airport. However, slots are decided on the basis of the four runways' capacity. During fog, though, those calculations go out of the window, leaving passengers in the lurch.

When Dense Fog Descends

CAT IIIB-compliant aircraft manned by crew trained for the system can land when visibility is down to 50 metres. However, take-offs require a minimum visibility of 125 metres for 99% of planes. If visibility drops to near zero, then no aircraft movement is possible. What happens when visibility is between 50 metres and 125 metres is that landings can happen, but not take-offs.

That means aircraft set to depart — with passengers seated inside for hours — remain stuck on IGIA's aerobridges and remote parking bays. Planes that land in such a scenario have nowhere to go. At most, 25-30 arriving aircraft can be parked on portions of a taxiway each between the two runways to the right of North Access Road (main road leading to T3) meaning 27/09 and 28/10 and two to the left, 27R/11L & 27L/11R. (R is right & L is left). "Bay management has been terrible in the first week itself because of fog this winter," said a senior pilot.

Narrow-body planes, beyond what can be accommodated on IGIA taxiways, hovering near Delhi and running low on fuel are diverted to nearby Jaipur and Lucknow, which

also get crowded in terms of parking space fairly quickly. Incoming wide-bodies are diverted to Ahmedabad and Mumbai.

"Once fog starts lifting, suddenly 20-25 planes will at once seek start-up and pushback clearance. One controller will get flooded with these requests and it gets unmanageable. The new T1 is so long that we can't allow any plane on one side to be pushed back if another aircraft is coming in till it reaches its aerobridge on that side," said an air traffic controller.

What Makes Matters Worse

The mismatch between demand and supply gets worse due to several reasons, including technical glitches. The first day of fog this winter (Dec 15) saw the newly installed runway

Runway Visibility And CAT System

'CAT', short for 'category', indicates the level of precision in low-visibility settings of an aircraft's instrument landing system (ILS). Here are its different types:



While CAT IIIB-compliant aircraft manned by crew trained for the system can land when visibility is down to 50m, take-offs require a minimum visibility of 125m for most planes

*For aircraft with automatic capability to maintain runway centreline during landing and after touchdown



Flyers hit by a fog delay waiting at Delhi airport (file)

No. of flyers delayed by over 2 hrs (lakh)



No. of flyers affected by cancellations



Note: Data for selected winter months; includes delays caused by factors other than fog; Source: DGCA

visual range (RVR) measuring equipment of the MeT department, at touchdown of runways 27 and 28, got packed. This meant only two runways had CAT IIIB ILS.

Airline staff shortage adds to the problem. During fog, designated bays where incoming aircraft are parked are frequently changed. Very often, they have to wait for wing walkers and marshalls — ground crew who guide aircraft on tarmac.

The simplest way to avoid chaos at terminals is to ensure passengers get timely information about flight delays or cancellations so that they don't come to the airport and congregate there. But apart from a real-time lack of coordination between airlines, airport operators and MeT dept — and the unpredictability of how quickly fog will descend, crippling operations, or lift, enabling them again — airlines also don't have the contact details of a large number of passengers. These are essentially those booking via travel agents and, hence, can't be contacted even if airlines have flight info.

Every year, the number of flights and daily passenger traffic is growing. Airports, especially PPP metro ones, put every inch of real estate for commercial use. More passenger seating and security gates are seen as a waste of space at what are now malls with aerobridges. When flights get delayed, terminals are overflowing

with passengers. Two winters back during such chaos, then aviation minister Jyotiraditya Scindia had got Delhi and Mumbai airports to remove shops to create more security gates and seating areas.

The head of air traffic control in Delhi is a GM-level official. This, despite the fact that the airport handles over 1,500 flights every day, including VVIP movement, planes, charters and scheduled flights. It is crucial to have an executive director-level official leading the ATC team for better coordination among various stakeholders.

Airlines have often not been able to position aircraft compliant with low visibility operations with trained crew in fog hours. Whether it happens due to a scheduling oversight or fog suddenly descending, the impact is planes hovering for a long time near the fog-enveloped airport before diverting somewhere else.

This year, for instance, fog has rolled in about a month before it did last winter. Otherwise, after many winters, it was supposed to be a better one at IGIA with all four runways and three terminals in use. In the last 23 years, either T1 or a runway was not available.

"There was no major issue this year. Yet, we have not seen things go as they should have," said a senior official. "The terrible pollution in Delhi and other big cities is add-

ing to low visibility. These emissions get caught up in fog, leading to smog and, thereby, further deterioration of visibility. Look all around Dwarka e-way, you will see only construction and big cranes," said a senior controller who has seen Delhi's free-fall from fog to smog in the last two decades.

Consequential Impact

Dense fog affecting operations for an hour can mean three hours are spent clearing the logjam of delayed arrivals (including asking diverted flights to come to IGIA) and departures. "Airlines need to reduce flights between 6am and 9am. We need some slack in those hours to bring in delayed flights," said a senior ATC official.

With that not available, delays become prolonged. Once an aircraft supposed to fly in and out of fog-enveloped Delhi, Amritsar, Lucknow, Jaipur, Kolkata or Bengaluru gets delayed, all other flights it has to operate that day get delayed. This vicious cycle continues, day after day and winter after winter.

While the vicissitudes of fog will continue, its management can be improved to minimise passenger inconvenience and uncertainty to the extent possible. Next winter, with the Noida airport becoming operational and decongesting IGIA's peak hours, things are expected to become a shade better.

विमानन कंपनियां इस साल 55 विमान शामिल करेंगी

सुरजीत दास गुप्ता
नई दिल्ली, 2 जनवरी

भारतीय विमानन कंपनियों द्वारा वर्ष 2026 में देश में अपने संपूर्ण बेड़े में लगभग 50-55 विमानों को शामिल करने का अनुमान है। 2025 में कुल शामिल विमानों की शुद्ध संख्या 35 थी। इनमें कुल 79 विमान जोड़े गए और 44 वापस किए गए थे, जो 2024 से भी बहुत कम है।

प्लेनस्पॉटर डॉटकॉम के अनुसार, देश में विमानों की कुल संख्या 826 कुल मिलाकर आंकी गई थी - जिसमें 2025 में परिचालन विमान 723 थे। लगभग 103 विमान स्पेयर पार्ट्स की कमी या एयर इंडिया की तरह विमानों के अपग्रेडेशन और नवीनीकरण के लिए जाने के कारण परिचालन से बाहर थे। हालांकि, अगर सब कुछ ठीक रहा (जैसे बोइंग अपना प्रोडक्शन बेहतर करती है और इस साल तीन नई एयरलाइंस को परिचालन शुरू करने की इजाजत मिल जाती है) तो 2026 तक बेड़े की कुल क्षमता लगभग 900 तक पहुंच सकती है। एयर इंडिया और इंडिगो के लिए 2027 और 2028 में बड़े पैमाने पर विमानों की डिलिवरी के साथ भारत 1,000 विमान के आंकड़े के करीब पहुंच सकता है।

इससे भारत भी अमेरिका और

चीन जैसे देशों की जमात में शामिल हो जाएगा जो पहले से ही इस तरह के आंकड़े को पार कर चुके हैं।

साथही, 2026 में परिचालन से बाहर रहे कई विमानों को भी बेड़े में जगह मिल सकती है, जिससे चालू विमानों की संख्या बढ़ जाएगी।

विशेषज्ञों का कहना है कि अगर इंडिगो के 49 विमानों में से आधे भी प्रैट एंड व्हिटनी के नए इंजनों के साथ उड़ना शुरू कर दें, तो स्थिति अलग हो सकती है।

इसी तरह, एयर इंडिया के कई रीफर्बिश्ड विमानों के भी बेड़े में शामिल होने की उम्मीद है, जिससे एयरलाइंस को काफी बढ़ावा मिलेगा।

बेशक, एयर इंडिया अपनी कुल क्षमता में कोई बड़ा बदलाव नहीं देख रही है। लेकिन प्रबंध निदेशक कैम्बेल विल्सन का कहना है कि एयरलाइन के पास इस साल 26 विमान होंगे, जिनमें से 20 नैरो बॉडी वाले होंगे।

लेकिन उन्होंने यह भी चेतावनी दी कि बेड़े में शामिल विमानों की संख्या लगभग स्थिर रहेगी क्योंकि यह लीज पर लिए गए बोइंग 777 को वापस कर रही है और उनमें से कुछ को रिटायर कर रही है।

विमानन विश्लेषकों के अनुसार नई एयरलाइन अकासा (जिसके पास पहले से ही 31 विमान हैं) द्वारा हर महीने एक से दो विमान शामिल करने की उम्मीद है।

बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 18 अंक 273

एयरलाइंस कृपया ध्यान दें!

दिल्ली हवाई अड्डे पर एयर इंडिया एक्सप्रेस के ड्यूटी से बाहर पायलट द्वारा एक यात्री पर कथित हमले की घटना को किसी व्यक्ति के खराब आचरण का एक अलग मामला मानकर खारिज नहीं किया जाना चाहिए। इसे विमानन प्रणाली में बढ़ते परिचालन और मानव पर दबाव के संकेत के रूप में देखना बेहतर होगा। वर्ष 2021 से पिछले साल अक्टूबर तक, 36,500 से अधिक यात्री शिकायतें दर्ज की गईं। हालांकि कर्मचारियों के व्यवहार से जुड़ी घटनाएं बहुत कम हैं, लेकिन वे अक्सर उड़ान में व्यवधान, देरी या रद्द होने और कनेक्टिंग फ्लाइट छूटने जैसी स्थितियों में सामने आती हैं। भारत का विमानन क्षेत्र पहले से कहीं अधिक लोगों को यात्रा करा रहा है, लेकिन जमीनी हकीकत कुछ और ही है।

नागर विमानन महानिदेशालय के हालिया आंकड़ों से पता चलता है कि ट्रैफिक की तुलना में यात्रियों की शिकायतों में लगातार बढ़ोतरी हो रही है, यहां तक कि उन महीनों में भी जब यात्रियों की संख्या कम होती है, ऐसी शिकायतें आती हैं। उदाहरण के लिए, अक्टूबर 2025 में यात्री शिकायत दर प्रति 10,000 पर 1.1 थी, जबकि मई में यह 0.68 थी। इससे पता चलता है कि असंतोष अब केवल भीड़ या चरम मांग का परिणाम नहीं है। बल्कि, यह बताता है कि व्यवधान होने पर उसका प्रबंधन कैसे किया जाता है। उड़ान में व्यवधान, धन वापसी और सामान को लेकर ही ज्यादातर शिकायतें होती हैं। मौसमी दबाव से इस प्रणाली की कमियां सबसे स्पष्ट रूप उजागर हो जाती हैं। मॉनसून और सर्दियों के महीनों में खराब मौसम के कारण उड़ानें रद्द होने की संख्या बढ़ जाती है, लेकिन आमतौर पर आकस्मिक देरी या पहले हुए व्यवधानों के कारण आगे होने वाली देरी से ही यात्रियों को गुजरना पड़ता है।

औपचारिक रूप से तो 'कर्मचारी व्यवहार' के रूप में वर्गीकृत शिकायतें कुल शिकायतों का एक छोटा हिस्सा हैं, लेकिन व्यवधान के समय में अक्सर ये बढ़ जाती हैं। पायलट, केबिन कर्मी और ग्राउंड स्टाफ सहित फ्रंटलाइन स्टाफ पर समय का अत्यधिक दबाव होता है, उन पर कड़ी निगरानी रखी जाती है और उनके पास सीमित आजादी होती है। वे अक्सर प्रणालीगत विफलता और यात्रियों के गुस्से के बीच अंतिम कड़ी के रूप में कार्य करते हैं। हाल के वर्षों में अधिकांश श्रेणियों में एयरलाइन रोजगार में वृद्धि के बावजूद यह तनाव बढ़ा है। हालांकि, कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का अर्थ यह नहीं है कि काम आसान हो गया है। यात्रियों की अधिक संख्या, सख्त कार्यक्रम और उत्पादकता की मांग का मतलब है कि अधिक लोगों को एक ऐसी प्रणाली से गुजरना पड़ रहा है, जिससे गड़बड़ी होने पर सुधार की गुंजाइश बहुत कम रह जाती है। हाल के नियामकीय परिवर्तन भी इस विरोधाभास को रेखांकित करते हैं। फ्लाइट ड्यूटी टाइम लिमिटेशंस (एफडीटीएल) के नए नियमों में पायलटों और केबिन कर्मी के लिए अधिक उदार ड्यूटी रोस्टर और विश्राम अवधि अनिवार्य हैं। सुरक्षा में सुधार और थकान को कम करने के लिए डिजाइन किए गए ये नियम आवश्यक और लंबे समय से प्रतीक्षित हैं। लेकिन इनके लागू होने से पहले ही यह उजागर हो गया है कि एयरलाइन संचालन कितना नाजुक हो गया है। उड़ानों को रद्द करना पड़ रहा है क्योंकि एयरलाइंस शेड्यूल और कर्मी की उपलब्धता को समायोजित कर रही हैं। यह इस बात की याद दिलाता है कि निवेश और योजना के बिना सुरक्षा, विश्वसनीयता और क्षमता को एक साथ अधिकतम स्तर तक नहीं बढ़ाया जा सकता।

इसके अलावा, उड़ान रद्द होने, उसमें देरी होने और बोर्डिंग न हो पाने की स्थिति में एयरलाइंस को यात्रियों को सुविधाएं और हर्जाना देना होता है, जिसमें काफी लागत आती है। उदाहरण के लिए, अकेले अक्टूबर में ही सभी घरेलू एयरलाइंस ने मिलकर सुविधा व हर्जाने पर लगभग 2.51 करोड़ रुपये खर्च किए। शिकायतों के लगभग पूर्ण निपटान की दर केवल एक पहलू को ही बताती है। शिकायत के निपटान का मतलब यह नहीं है कि उसके कारणों को ठीक कर दिया गया है। हर्जाना तात्कालिक आक्रोश को शांत करता है, लेकिन इससे व्यवस्थागत कमजोरियों को दूर करने में कुछ खास मदद नहीं मिलती। जैसे-जैसे भारत का विमानन बाजार बढ़ता जा रहा है, एयरलाइंस को अनुभव प्रबंधन पर भी ध्यान देना चाहिए। इसका मतलब है सेवा की गुणवत्ता, काम करने की स्थिति और मजबूत परिचालन क्षमता को मूलभूत आधारभूत संरचना के रूप में मानना।



Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD

DELHI

3 JANUARY 2026

Indian carriers likely to induct 55 planes to their fleet in 2026

SURAJEET DAS GUPTA
New Delhi, 2 January

Indian carriers — based on their estimated deliveries — are projected to induct a net of around 50-55 planes in 2026 to their overall fleet in the country.

In 2025, the total net induction was 35 planes — 79 added and 44 returned — making it much lower than even 2024.

At an overall level, according to planespotter.com, the total number of planes in the country was pegged at 826 — in which operational planes in 2025 stood at 723. Around 103 were grounded due to lack of spare parts or planes going for upgradation and refurbishment like that of Air India.

However, if things are on track — like Boeing improving its production and three new airlines are given permission to start operations this year — the total fleet capacity in 2026 could be touching almost 900. And, with big deliveries of planes in 2027 and 2028 for Air India and IndiGo — India could well touch close to the 1,000-aircraft mark.

That would put India in the same league as countries like the US and China which are already way above that number. Moreover, 2026 may see many of the grounded planes flying again — so, operational planes would also go up.

Aviation watch

- India's overall fleet strength could be touching close to 900 by year-end
- Many grounded flights are expected to join the operational fleet
- Three new airlines which have been given NOC would add in new fleet
- Improvement in production of Boeing could help in deliveries



According to planespotter.com, experts say that even if half of the 49 planes of IndiGo — which are grounded due to lack of spare parts — start flying with Pratt and Whitney new engines, the equation can be different. Similarly, many of the refurbished Air India planes are expected to join the fleet — giving a big fillip to the airlines.

Of course, Air India does not see any major overhaul in its total capacity. Managing director Campbell Wilson pointed out that the airlines will have 26 aircraft, in which 20 will be narrow bodied in the year.

But he also cautioned that the net fleet count will stay nearly flat as it returns leased Boeing 777 and retires some of them. He points out that a big surge in capacity will happen in the year 2027-28 when bulk

deliveries of aircraft start happening.

In contrast, IndiGo is expecting a substantial number of the grounded fleet to be back in the air. For the first time, it will also induct the Airbus A321 XLR, which will be deployed between Delhi and Athens initially.

And, new planes will continue to join the fleet from its orders.

New player Akasa — which already has a fleet of 31 planes, according to aviation experts — is expected to induct between one and two planes every month. This could push their numbers to around 45 by the end of 2026.

This is mainly because Boeing deliveries are set to improve as it has an order to deliver 226 planes.

Sources said that even SpiceJet is looking at leased options of around 20 aircraft.

मुंबई-दिल्ली सबसे व्यस्त हवाई मार्गों में प्रतिस्पर्धा से यात्रियों को लाभ, किराया 7% तक घटा

बिजनेस संवाददाता | मुंबई

देश की राजधानी को आर्थिक राजधानी से जोड़ने वाला मुंबई-दिल्ली हवाई मार्ग दुनिया के 10 सबसे व्यस्ततम हवाई मार्गों में शामिल है। विमानन विश्लेषण फर्म ओएजी के मुताबिक 2025 में 76.4 लाख सीटों के साथ यह मार्ग दुनिया का आठवां सबसे व्यस्त घरेलू हवाई मार्ग रहा। इसने बीजिंग-शंघाई जैसे मेगा रूट्स को भी पीछे छोड़ दिया। देश की सबसे बड़ी एयरलाइन इंडिगो को इस रूट पर एअर इंडिया से कड़ी चुनौती मिली है। सिरियम के आंकड़ों के अनुसार, दिसंबर 2025 में, इस रूट पर 3,41,202 सीटों के साथ, एअर इंडिया और एअर इंडिया एक्सप्रेस ने मिलकर कुल क्षमता का 48.8% से अधिक हिस्सा अपने नियंत्रण में रखा। वहीं, इंडिगो 38.8% हिस्सेदारी और 2,71,052 सीटों के साथ दूसरे स्थान पर रही। एअर इंडिया समूह ने मुंबई-दिल्ली मार्ग पर सेवाएं बढ़ाने के लिए जोर लगाया है। यहां तक कि अकासा एयर जैसी एयरलाइनों ने भी अपनी क्षमता में 33% से अधिक की वृद्धि की है, जबकि स्पाइसजेट ने 23% की वृद्धि दर्ज की है। विमानन विशेषज्ञों के मुताबिक अभी इस रूट पर और गुंजाइश है। नवी मुंबई एयरपोर्ट शुरू होने से विकल्प बढ़ने की उम्मीद है।

सुविधाजनक शेड्यूल, अच्छी सेवाओं का दबाव बढ़ा



देश की चुनिंदा एयरलाइंस के बीच इस व्यस्त मार्ग पर प्रतिस्पर्धा भी बढ़ रही है। फुल-सर्विस और लो-कॉस्ट कैरियर्स के बीच उचित किराए, सुविधाजनक शेड्यूल और बेहतर सेवाओं का दबाव बढ़ा है। इससे यात्रियों का फायदा हो रहा है।
रोजाना औसतन 107 से उड़ानों वाले इस मार्ग पर यात्रियों को औसतन हर घंटे 4 फ्लाइट उपलब्ध हैं। ओएजी के अनुसार, प्रतिस्पर्धा बढ़ने से इस मार्ग पर औसत हवाई किराया 2024 से करीब 7% घटकर 2025 में 66 डॉलर (करीब 5,950 रुपए) पर आ गया।

एअर इंडिया ने मुंबई-दिल्ली रूट में इंडिगो को पीछे छोड़ा

एयरलाइन	उड़ानें	हिस्सेदारी
एअर इंडिया	52	48-49%
इंडिगो	41	38-39%
अकासा एयर	9	8%
स्पाइसजेट	5	4-5%
कुल	107	100%

(स्रोत: ओएजी, सिरियम और एविएशन इंडस्ट्री)

दुनिया के सभी 10 व्यस्त हवाई मार्ग घरेलू रूट पर

ओएजी ने 2025 में दुनिया के जो 10 सबसे व्यस्त हवाई मार्ग चुने, उनमें कोई अंतरराष्ट्रीय मार्ग नहीं है। ये सभी हवाई मार्ग किसी न किसी देश के अंदर के ही थे। दक्षिण कोरिया में जेजू से सोल रूट 1.42 करोड़ सीटों के साथ दुनिया का सबसे व्यस्त हवाई मार्ग है।



Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN

DELHI

3 JANUARY 2026

इस्तेमाल हो चुके कुकिंग आयल से उड़ेंगे विमान

जागरण ब्यूरो, नई दिल्ली : अगर आपको यह बताया जाए कि होटल या घर में इस्तेमाल किए गए कुकिंग आयल का इस्तेमाल करके विमान उड़ाया जा सकता है तो आपको विश्वास नहीं होगा। लेकिन इस पर एक सरकारी तेल कंपनी ने काम शुरू कर दिया है। स्वयं पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री हरदीप सिंह पुरी ने इसकी जानकारी दी है। उन्होंने बताया है कि हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) की विशाखापत्तनम रिफाइनरी ने सस्टेनेबल एविएशन फ्यूल (एसएएफ) उत्पादन के लिए एक संयंत्र शुरू किया है। इस संयंत्र में घर, होटल और रेस्तरां से एकत्र कुकिंग आयल को मौजूदा रिफाइनरी की फुल कन्वर्जन हाइड्रोक्रैकिंग यूनिट में को-प्रोसेसिंग करके हवाई जहाजों में इस्तेमाल होने वाला ईंधन बनाया जाएगा। इस पहल को उड़ड़यन क्षेत्र से होने वाले कार्बन उत्सर्जन को कम करने और वेस्ट टू वेल्थ (कचरे से धन बनाना) की दिशा में महत्वपूर्ण बताया गया है।

पारंपरिक जेट फ्यूल की तुलना में एसएएफ 80 प्रतिशत तक कम



एचपीसीएल के विशाखापत्तनम रिफाइनरी में प्लांट लगाया गया, 2027 से 10 हजार टन एसएएफ का उत्पादन शुरू हो जाएगा

कार्बन उत्सर्जन करता है और मौजूदा हवाई जहाजों में इसका बिना किसी बदलाव के इस्तेमाल किया जा सकता है। एचपीसीएल के अनुसार, अंतरराष्ट्रीय सर्टिफिकेशन के बाद जनवरी 2027 से सालाना लगभग 10,000 टन एसएएफ का उत्पादन शुरू हो जाएगा। यह भारत के एसएएफ मिश्रण लक्ष्यों को पूरा करने में अहम भूमिका निभाएगा। सरकार ने वर्ष 2030 तक एटीएफ में पांच प्रतिशत एसएएफ मिश्रण का लक्ष्य रखा है। पुरी ने कहा कि हम 2027 तक सभी अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के ईंधन में एक प्रतिशत एसएएफ इस्तेमाल करने के लक्ष्य को पूरा करने की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं।



Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

2 JANUARY 2026

DGCA notice to AI pilot for 'accepting' aircraft with snags

ANI
NEW DELHI

Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has issued a show-cause notice to an Air India pilot amid safety concerns on flights AI-358 and AI-357, pertaining to aircraft dispatch, Minimum Equipment List (MEL) compliance, and flight crew decision-making.

DGCA, in its notice, said that

the pilot accepted the aircraft despite repeated snags and system degradation.

The civil aviation authority noted that there was a smell of smoke reported near a door in the AI-358 flight.

DGCA in the show cause notice said, "Whereas, it has been observed that M/s Air India Limited, during the operation of Flight AI-358 (and related operations of AI-357),

serious safety concerns arose pertaining to aircraft dispatch, Minimum Equipment List (MEL) compliance, and flight crew decision-making." "Whereas, during the operation of Flight AI-358, the operating crew received PACK ACM L and Pack Mode advisories. And a smell of smoke was reported near the R2 door. Whereas repetitive snags related to the same systems had

been recorded on five previous sectors, indicating a known history of system degradation," the notice added.

The operating crew in AI-358, as per DGCA, accepted the aircraft without adequate understanding of MEL limitations, as on December 28, the conditions of the lower right recirculation fan were not aligned with the MEL 'O' conditions.

AI pilot grounded over 'fitness' concern

Air India on Thursday said its pilots has been grounded after being stopped from operating a Vancouver-Delhi flight on December 23, following concerns raised by the Canadian authorities over his "fitness" for duty. The pilot was deplaned just prior to the departure of the airline's Delhi flight from Vancouver, Air India said in a statement. "Flight AI186 from Vancouver to Delhi on December 23, 2025, experienced a last-minute delay after one of the cockpit crew members was offloaded prior to departure," Air India said in a statement.

यात्रियों के बैग टूटने और समय पर न पहुंचने से जुड़ी शिकायतें बढ़ीं संकट : हवाई सफर में सामान सलामत पहुंचना हुआ मुश्किल



विशेष

अरुण चट्टा

नई दिल्ली। हवाई यात्रा के दौरान यात्रियों के सामान से जुड़ी शिकायतें लगातार बढ़ रही हैं। मुख्य तौर पर दो तरह की शिकायतें सबसे ज्यादा दर्ज की जा रही हैं। पहले नंबर पर फ्लाइट में दिया गया सामान यात्री के साथ गंतव्य एयरपोर्ट तक नहीं पहुंच रहा है। दूसरा, दिया सामान सुरक्षित तरीके से नहीं पहुंच रहा है। सूटकेस से लेकर अन्य सामान के टूटने से जुड़े मामले अचानक से बढ़ गए हैं।

यात्री आलोक सिंह ने इंडिगो की फ्लाइट के जरिए मुंबई से लखनऊ के बीच यात्रा की। उन्होंने यात्रा के दौरान अपना बैग लगेज में दिया लेकिन जब लखनऊ एयरपोर्ट पहुंचे तो उनका बैग कई जगह से टूटा हुआ था, जिसको लेकर इंडिगो में शिकायत की गई तो कंपनी की तरफ से 1500 का वाउचर ऑफर किया गया। इसको लेकर यात्री ने सोशल मीडिया पर लिखा कि बैग



नुकसान की पूरी भरपाई नहीं

लगेज में दिया गया सामान टूटने या खराब होने की स्थिति में विमानन कंपनी द्वारा नुकसान की पूरी भरपाई नहीं की जा रही है। कई मामलों में शिकायत होने के बाद भी कोई सुनवाई नहीं हो रही है। विमानन कंपनी की कोशिश रहती है कि पहले यात्री को भरोसा दिया जाए कि आपका मामला प्रक्रिया में है। इसी प्रक्रिया के नाम पर कई बार हफ्तों का समय निकाल दिया जाता है। उसके बाद भी अगर यात्री लगातार अपने मामले में विमानन कंपनी से जवाब मांगता है तो फिर न्यूनतम घनराशि का वाउचर ऑफर किया जाता है। इस संबंध में इंडिगो और एयर इंडिया को भेजे गए ईमेल का कोई जवाब नहीं मिला।

ब्लैकबेरी का है, जिसकी कीमत कहीं अधिक है।

इसी तरह एक अन्य यात्री अमर ने भी इंडिगो से यात्रा की लेकिन जब बैग जेबल्ट कन्वेयर से अपना ट्रॉली बैग

उठाया तो वह कई जगह से टूटा हुआ था। उधर, एयर इंडिया के जरिए दुबई से चेन्नई के बीच यात्रा कर रहे अरुणविजय पलानीवेल ने सोशल मीडिया एक्स पर लिखा कि मेरा सामान

1500 50

का वाउचर ऑफर किया गया इसको लेकर भी शिकायत की

यात्रियों का सामान नहीं आया है और कोई जवाबदेही भी नहीं

दिसंबर से बढ़ीं शिकायतें

देश की सबसे बड़ी विमान कंपनी की उड़ान सेवा दिसंबर के पहले सप्ताह में व्यापक स्तर पर प्रभावित हुई थी। अचानक से बड़ी संख्या में फ्लाइट रद्द होने के कारण हजार यात्रियों के बैग फंस गए थे, जिनमें यात्रियों को लौटाने में करीब एक सप्ताह से अधिक का समय लगा था लेकिन उसके बाद भी लगातार लगेज बैग के समय पर न पहुंचने या टूटने एवं खराब होने की शिकायतें लगातार आ रही हैं।

दुबई से अभी तक नहीं आया है। कुल चार बैग लगेज में दिए थे। करीब 50 यात्रियों का सामान नहीं आया है। समय पर सामान न मिलने और ट्रॉली बैग टूटने के मामले रोज सामने आ रहे हैं।



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN TIMES

MUMBAI

2 JANUARY 2026

Air India pilot grounded after 'fitness' concern ahead of Vancouver flight

Press Trust of India

letters@hindustantimes.com

MUMBAI: Air India on Thursday said one of its pilots has been grounded after being stopped from operating a Vancouver-Delhi flight on December 23, following concerns raised by the Canadian authorities over his "fitness" for duty.

The pilot was deplaned just prior to the departure of the airline's Delhi flight from Vancouver, Air India said in a statement.

"Flight AI186 from Vancouver to Delhi on December 23, 2025, experienced a last-minute delay after one of the cockpit crew members was off-loaded prior to departure," Air India said in a statement.

Canadian authorities raised concerns regarding the pilot's "fitness for duty", following which the crew member was taken for further inquiry, the airline stated.

"Air India regrets the inconvenience caused to its passengers and is fully cooperating

with the local authorities. The pilot has been taken off flying duties during the process of enquiry," it said.

In accordance with safety protocols, an alternate pilot was rostered to operate the flight, resulting in the delay, Air India said.

According to the airline's statement, the outcome of the investigation is still pending and any confirmed violation will attract strict disciplinary action in line with the company policy.



Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES

DELHI

3 JANUARY 2026

Air India Express receives customised Boeing aeroplane



Air India Express welcomed its 51st B737-8, which is its first line-fit aircraft, at Delhi's Indira Gandhi International Airport. Configured and designed to Air India Express specifications by Boeing, the aircraft features a cabin designed to enhance comfort, space and convenience. Flown directly from Boeing's facility in Seattle,

the aircraft marks an important milestone in the airline's fleet modernisation programme and is scheduled to enter service in January. The line-fit aircraft incorporates a comprehensive set of enhancements consistent with the new branding, like ergonomically designed seats that ensure comfort with generous legroom, and more.



Corporate Communications Directorate

JANSATTA

DELHI

3 JANUARY 2026

एअर इंडिया ने जांच पूरी होने तक पायलट को उड़ान ड्यूटी से हटाया

नई दिल्ली, 2 जनवरी (ब्यूरो)।

एअर इंडिया की वैक्यूवर-दिल्ली उड़ान (एआइ 186) के पायलट के नशे की जांच में फेल होने के बाद विमानन कंपनी (एअरलाइन) को इस मामले की जांच और भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए उठाए गए कदमों का 26 जनवरी तक ब्यौरा सौंपने को कहा है।

23 दिसंबर को हुई इस घटना के बाद पायलट को उड़ान भरने से रोकते हुए विमान से उतार दिया गया था। इसके बाद उसी दिन दूसरे पायलट ने उड़ान भरी, हालांकि इससे यात्रियों को देरी का सामना करना पड़ा था। कनाडा के परिवहन नियंत्रक ने एअर इंडिया से हालिया घटना की जांच करने को कहा है।



Corporate Communications Directorate

MILLENNIUM POST

DELHI

3 JANUARY 2026

Fog grounds 66 FLIGHTS

NEW DELHI: As many as 66 flights were cancelled at the Delhi airport on Friday due to fog and low visibility conditions. Several airlines cancelled 66 flights to and from Delhi due to fog and reduced visibility conditions, a source said. Of them, 32 were arrival flights, and the remaining 34 were departure flights, the source said. Aviation regulator DGCA has announced the period from December 10 to February 10 as the official fog window during this winter. **PII**



Corporate Communications Directorate

NAVBHARAT TIMES

DELHI

3 JANUARY 2026

कनाडा ने AI से कहा, नशे में था पायलट, कार्रवाई करें

■ NBT रिपोर्ट, नई दिल्ली

कनाडा ने एयर इंडिया (AI) को सूचित किया है कि उसके एक पायलट को 23 दिसंबर 2025 को वैक्यूम से उड़ान भरने से ठीक पहले नशे की हालत में पाया गया। यह मामला कनाडाई विमानन कानूनों का उल्लंघन माना गया है। ट्रांसपोर्ट कनाडा ने एयर इंडिया से इस घटना की जांच कर 26 जनवरी तक की गई कार्रवाई की जानकारी देने को कहा है। कनाडाई अधिकारियों के अनुसार, वैक्यूम इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर रॉयल कैनेडियन माउंटेड पुलिस (RCMP) ने दो बार ब्रेथ एनालाइजर



टेस्ट किए, जिनमें पायलट के शराब के नशे में होने की पुष्टि हुई। इसके बाद पायलट को उड़ान से हटा दिया गया। ट्रांसपोर्ट कनाडा ने इसे एयर इंडिया के फॉरिन एयर ऑपरेटर सर्टिफिकेट (FAOC) की शर्तों का उल्लंघन बताया है और कहा है कि इस पर कानूनी कार्रवाई हो सकती है।



Corporate Communications Directorate

NAVODAYA TIMES

DELHI

3 JANUARY 2026

घने कोहरे के कारण 93 मिनट लखनऊ के चक्कर काटकर दिल्ली लौटी फ्लाइट

लखनऊ, 2 जनवरी (एजेंसी): घने कोहरे के कारण दिल्ली से लखनऊ आ रही एयर इंडिया एक्सप्रेस की एक उड़ान लैंड नहीं कर सकी और 93 मिनट तक आसमान में चक्कर काटने के बाद दिल्ली लौट गई।

एयरपोर्ट सूत्रों के अनुसार, फ्लाइट आईएक्स-2171 सुबह 6.18 बजे लखनऊ पहुंची, लेकिन दृश्यता केवल 10 मीटर के आसपास थी। पायलट ने काफी देर तक लैंडिंग की कोशिश की, लेकिन हालात अनुकूल न होने पर एयर ट्राफिक कंट्रोल ने सुरक्षा कारणों से विमान को 7:51 बजे दिल्ली वापस भेज दिया।

इस विमान से संचालित होने वाली रियाद जाने वाली उड़ान आईएक्स-189 को भी रद्द करना पड़ा।



दिल्ली एयरपोर्ट पर 66 उड़ानें रद्द

नई दिल्ली: दिल्ली के इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर शुक्रवार को 66 उड़ानें रद्द कर दी गईं। दिल्ली में आज कोहरा कम था, लेकिन देश के दूसरे हिस्सों में कोहरे के कारण वहां से आने वाली और वहां जाने वाली उड़ानें रद्द रहीं।

हवाई अड्डे के अधिकारियों ने बताया कि विभिन्न विमान सेवा कंपनियों ने आज दिल्ली आने वाली 32 और यहां से जाने वाली 34 उड़ानें रद्द कीं। इंडिगो ने हैदराबाद, गुवाहाटी, वाराणसी, उदयपुर, जम्मू, विशाखापत्तनम और जैसलमेर में कोहरा होने की सूचना देते यात्रियों को अपनी उड़ान की ताजा स्थिति जानने के लिए वेबसाइट और सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म पर संपर्क करने की सलाह दी।

Why Indian airports are unprepared for fog

SHEKHAR SINGH

EVERY winter, North India's airports slide into disorder. Departure boards turn red, flights vanish from schedules, and passengers have to often wait through the night. Airlines blame the fog, the authorities nod along, and the cycle repeats. However, fog is not the real problem, India's failure to prepare for it is.

At the centre of this annual collapse is a technology gap that refuses to close: the absence of advanced Category-III Instrument Landing Systems (CAT-III ILS) at most Indian airports. While India's aviation sector celebrates the growth in aircraft orders and passenger numbers, the ground infrastructure required to keep planes flying in poor visibility remains stuck in the past.

CAT-III systems are not a luxury. They are a basic requirement for reliable flight operations in fog-prone northern regions.

ROLE OF THE LANDING SYSTEM

An Instrument Landing System guides an aircraft to the runway when pilots cannot rely on visual cues. CAT-I allows landings in moderate visibility. CAT-II permits operations in poorer conditions. CAT-III, the most advanced category, allows aircraft to land in very low visibility, subject to strict operational limits.

Globally, CAT-III capability is standard at major airports. In India, it is rare. According to official data, only six airports — Delhi, Lucknow, Jaipur, Amritsar, Bengaluru and Kolkata — have runways certified for CAT-III operations. Hundreds of other airports either operate with older CAT-I or CAT-II systems or lack precision landing aids altogether. The moment visibility drops below their limits, flights are cancelled or diverted.

THE GAP IN CHANDIGARH

North India's winter fog is predictable, the aviation response is not. The gap is most visible at the Shaheed



India is lagging behind on CAT-III deployment, and the technology gap refuses to close

Bhagat Singh International Airport. Despite being a key regional hub, the Chandigarh airport does not have CAT-III capability. It operates with basic instrument landing support, which quickly becomes inadequate during dense fog. When visibility drops sharply, as it routinely does in winter, flights are grounded or diverted. Passengers bear the cost, airlines absorb losses, and connectivity takes a hit.

What makes this failure harder to justify is that Chandigarh's need for CAT-III has been known for years. The upgrade has been discussed repeatedly, but progress has moved at bureaucratic pace. The airport's runway is controlled by the Indian Air Force, meaning any major upgrade requires coordination between civil aviation authorities and defence agencies.

Technical clearances, inter-departmental delays and procedural inertia have stalled the project.

THE AMRITSAR EXPERIENCE

Amritsar's Sri Guru Ram Dass Jee International Airport presents a contrasting but equally instructive case.

Amritsar is among the few Indian airports with CAT-III certified runways. Infrastructure upgrades, including advanced runway lighting and calibrated systems, have been carried out over time. Yet even Amritsar sees disruptions during dense fog. The reason is simple. CAT-III technology alone does not guarantee uninterrupted operations. Aircraft must be suitably equipped, pilots must be trained and certified for CAT-III approaches, systems must be precisely maintained, and coordination between airlines, air traffic control and ground teams must be flawless.

If any link weakens, operations suffer even at CAT-III airports. Beyond major airports, the consequences are far more severe.

STALLED UDAN

Under the government's UDAN regional connectivity scheme, dozens of smaller airports were revived or developed to link underserved regions. However, as of late 2025, 15 UDAN airports have no scheduled flight operations, including Pathankot, Ludhiana and Shimla.

Official reasons include low passenger demand, airline withdrawal, expiry of viability gap funding and operational challenges. But unreliable operations due to weather and limited landing infrastructure quietly influence airline decisions. Carriers are reluctant to serve destinations where fog or poor visibility can shut down flights without warning.

HIMACHAL'S CASE

In the hill state, the challenge is compounded by terrain. Rapid weather changes, narrow valleys and limited visual approach options make advanced landing systems even more critical. Without them, year-round air connectivity in Himachal Pradesh remains uncertain, no matter how many airports exist on paper.

WHY THE CAT-III DEPLOYMENT IS SLOW

As per experts, the reasons are structural. First, CAT-III systems are expensive and complex. They require precision ground equipment, enhanced runway lighting, constant calibration and strict maintenance. The authorities often argue that smaller airports cannot justify the cost.

Second, bureaucracy slows everything down. Airports with defence-controlled runways face additional layers of approval. Civil aviation priorities and defence requirements do not always align, leaving projects stuck between files.

Third, pilot training and airline readiness lag behind infrastructure. CAT-III landings require specialised training and regular simulator checks. Airlines hesitate to invest heavily when only a few airports support such operations. Airports, in turn, delay upgrades citing limited airline demand. The stalemate suits institutions, not passengers.

Most damaging is India's reactive approach. Fog in North India is not an anomaly. It is an annual certainty. Yet investments are triggered by disruption rather than anticipation. The cost of this failure is not limited to inconvenience. Unreliable air connectivity hurts tourism, business travel and regional economies.