

No construction in 20-km radius of Noida airport without NOC

EXPRESS NEWS SERVICE
NOIDA, JULY 12

NO CONSTRUCTIONS or tree planting is allowed within a 20-km radius of the Noida International Airport (NIA) without a Height Clearance No Objection Certificate (NOC) received from the Airport Authority of India (AAI), the NIA has informed builders and local authorities on Friday.

In a statement, the Noida airport said that the directives have been issued based on rules laid down by the Ministry of Civil Aviation in 2015 and enforced under the Aircraft (Demolition of Obstructions caused by Buildings and Trees) Rules, 2023.

"It requires all stakeholders, including builders, landowners, and government bodies, to obtain a Height No Objection Certificate from the AAI before initiating any vertical development within the prescribed limit," read the statement.

"No construction activity, erection of structures, or tree plantation is permitted without a valid Height Clearance NOC from AAI," Noida airport's chief operating officer (COO) Kiran Jain said in the statement.

"This is not merely a procedural requirement but a critical safeguard for aircraft operations and navigation systems," she added.

She further said that any kind of unauthorised construction or vegetation growth within the restricted airspace could breach Obstacle Limitation Surfaces (OLS), posing threat to flight safety and air traffic control systems. "The enforcement framework includes legal provisions for demolition and penalties."

Jain said that all concerned parties must approach local bodies before initiating any vertical development within the 20-km perimeter. These bodies will consult the Colour-Coded Zoning Map (CCZM) issued by AAI to assess permissible height limits. Based on the proposed construction height, the applicant may be directed to apply for a Height NOC via AAI's NOCAS portal.

Officials said the safety and efficiency of aircraft operations take precedence as NIA prepares to become a major aviation hub for the National Capital Region. "Stakeholders are strongly advised to halt any unapproved development activities in the safeguarded zone immediately... Timely compliance is essential to avoid legal consequences and ensure smooth commissioning of the airport," Jain said.

Earlier this week, *The Indian Express* had reported that over 90% of the work at the airport has been completed, and the remaining tasks will likely be completed by September 30.

Farmers' fury clouds Bengaluru's second airport, defence corridors

BV.Shivashankar
@timesofindia.com

Bengaluru: The govt's plan to fast-track a second international airport for Bengaluru has run into turbulence with farmers set to intensify protests over land acquisition near Devanahalli. The agitation, driven by resistance to a proposed hi-tech defence and aerospace park, has cast a shadow over not just the airport project but several other mega infrastructure plans around the state's capital.

Amid the unrest, infrastructure development minister, MB Patil, is scheduled to meet Union civil aviation minister Ram Mohan Naidu next week to push for a pending report from Airports Authority of India (AAI). AAI officials had visited three shortlisted sites in April — two along Kanakapura Road in Bengaluru South and one near Nelamangala-Kunigal Road in Bengaluru Rural — but a report is still awaited.

"The AAI report is crucial without which we cannot



FRUITS OF LABOUR: Farmers presented CM Siddaramaiah with produce from their fields ahead of talks last week

move on the project," Patil said. "I will meet the civil aviation minister, and we will appoint agencies to study viability and feasibility, once we get the report."

The project would require an estimated 5,000 acres but opposition is mounting, especially from farmers in Bengaluru Rural and Bengaluru South districts. Local elected representatives, including Nelamangala Congress MLA Sreenivasiah and BJP MP from Bengaluru Rural Dr CN Manjunath, have backed

farmers.

At the heart of the protests is the final notification issued by the govt to acquire 1,777 acres in and around Channarayapatna village for a defence park. Farmers are demanding its withdrawal, fearing forced displacement.

Alarmed by the growing unrest, chief minister Siddaramaiah set Tuesday as the deadline to resolve the dispute. He assured farmers of a solution when their representatives met him last week.

"We have been keenly ob-

serving the govt's moves and developments are not encouraging, as the govt is proposing to declare the entire area a green zone," said T Yaswantha, general secretary, Karnataka Prantha Raitha Sangha (KRRS), which is spearheading protests. "This is a conspiracy to gain control over land owned by farmers. The govt has also come up with a new proposal to develop two defence corridors. We would have no option but to intensify agitations. However, we will wait for the outcome of Tuesday's meeting."

On Wednesday in New Delhi, Siddaramaiah had met defence minister Rajnath Singh and submitted proposals for two defence corridors — Bengaluru Rural-Kolar-Chikkaballapur and Hubballi-Belagavi-Vijayapura.

With nearly 90,000 acres needed for various upcoming projects — including KWIN City, five integrated townships and five theme-based townships — farmer resistance is turning into a major roadblock.

Patil: Will brief PM on defence corridors

Industries minister MB Patil said Prime Minister Narendra Modi will soon be briefed on the state's proposal to set up two defence corridors. "We will meet the PM soon. After that, the matter will go before the Union cabinet," Patil said. The corridors are proposed in Hubballi-Dharwad-Belagavi-Vijayapura (North Karnataka) and Bengaluru Rural-Kolar-Chikkaballapur (South Karnataka). Patil said global demand for defence and aerospace tech is rising and Karnataka must capitalise. He confirmed land acquisition plans for a high-tech aerospace park near Devanahalli, with CM Siddaramaiah to meet farmers on Tuesday (July 15).

"It is a fact that land acquisition has become a big challenge," said Patil. "I discussed it with the chief minister, and we are trying to arrive at a solution to balance development and the protection of agricultural interests."



Corporate Communications Directorate

ECONOMIC TIMES

DELHI

13 JULY 2025

NAVI MUMBAI INT'L AIRPORT First Passenger Flight Likely to Take Off in Sept, says Fadnavis

PTI

Navi Mumbai: Maharashtra chief minister Devendra Fadnavis on Saturday said the Navi Mumbai International Airport (NMI) is set to commence its operations in September this year when the first passenger flight will take off from there.

Around 94% work of the airport is complete and the deadline of September 30 has been set for the launch of commercial operations, he said, adding that its inauguration will be done by Prime Minister Narendra Modi,

who had also performed its ground-breaking ceremony. This will be the "most modern and fully-equipped" airport in the country, and the authorities have been instructed to make the baggage claim system the fastest in the world, he said.

The CM, accompanied by deputy chief minister Eknath Shinde and minister Ganesh Naik, conducted an inspection of the NMI project.

Fadnavis said, "Today, we came here to review the progress of the airport. We saw a detailed presentation on all aspects of the work — from the runway to the terminal building — and got all the information. Currently, 94% of the project work is complete. The remaining 6% will get over before September to ensure the airport is operational by then."



Pvt plane owners seek ministry help to reclaim space

Ateeq Shaikh

ateeq.shaikh@hindustantimes.com

MUMBAI: Mumbai's billion-aires are in a bind and fear their wings will be clipped soon as an order by the Adani Group-promoted Mumbai International Airport Limited (MIAL), issued in January, will bar them from parking their private aircraft at the busy Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport (CSMIA) after July 31, as the space will be used for the airport's expansion.

With the deadline pressing close, they have been represented by the Business Aircraft Operators Association (BAOA) that has approached the Ministry of Civil Aviation, seeking cancellation of the order and directing the operator of Navi Mumbai International Airport (NMIA) to allot space, failing which they will be left with no space within India's financial capital.

BAOA claims, that their

parking permits at CSMIA will be withdrawn starting July 31 was communicated to them through a letter in January, as MIAL is looking to redevelop the asset and were promised space at the NMIA, which has not fructified as it subsequently came to light that NMIA and CSMIA – both promoted by the Ahmedabad-based Adani Group -- operate as separate bodies.

This was underscored in the letter written to the ministry on July 9, a copy of which is with HT. In it, BAOA which represents the interests of General Aviation and Business Aviation operators in India (including Hindalco Industries Ltd, Reliance Commercial Dealers Ltd, Reliance Transport & Travels Ltd., Taj Air Ltd, JSW Steel Limited, Grasim Industries Ltd, Futura Travels Ltd, and Larsen & Toubro Ltd.), claimed that those who are based in Mumbai are facing the threat of eviction from their existing parking spaces at CSMIA and without



With the deadline pressing close, they approached the Ministry of Civil Aviation seeking cancellation of the order revoking permit.

any possibility of an alternate relocation at NMIA.

"Parking permits have been cancelled on account of the redevelopment activities proposed to be undertaken at CSMIA, and no alternative parking space can be provided at CSMIA. It claimed that to allocate parking space at NMIA, operators will have to approach Navi Mumbai International Airport Private Lim-

ited (NMIAL) because MIAL and NMIAL are separate entities," reads the communication to the Ministry of Civil Aviation.

Terming the move as a "complete contravention to the stakeholder-centric approach," BAOA is seeking reliefs from the ministry, such as cancellation or suspension of directions for eviction issued by MIAL, until a decision on an alterna-

tive space allocation is taken. It has also urged MIAL and NMIAL to engage in "structured consultations with the affected aircraft operators and other stakeholders".

Other requests include directions to ensure that in the interim alternate parking spaces are allocated to general and business aviation operators at NMIAL, as and when it commences operations until permanent parking arrangements at CSMIA are re-established, adhering to Airports Economic Regulatory Authority of India (AERA) tariff guidelines.

BAOA's case for space

Justifying the cancellation of the January order, BAOA highlighted that MIAL's new master plan of redevelopment was submitted in September 2024 for approval to increase the capacity of CSMIA. This plan covered projects such as additional aircraft parking stands in the southern side of RWY 09-27, which affect the general

and business aviation operators directly. However, the control period for CSMIA's tariff order clearly states that the master plan 2024 is still awaiting inter-ministerial and departmental comments, and it would have to be revisited, aligned with the final comments from the Ministry of Civil Aviation, particularly in reference to the reconstruction of Terminal 1.

As an approval is yet to be received, they can be allowed to continue with operations beyond July 31.

"MIAL has no authority to take any decision regarding the cancellation of the parking permits to general and business aviation operators by itself or levy any penal charges on account of unauthorised parking and without authorisation of the eviction officer or Airports Authority of India," Group Captain (retd) Rajesh K Bali, managing director, BAOA, claimed and called MIAL and NMIAL's

THEIR PARKING PERMITS AT CSMIA WILL BE REVOKED AFTER JULY 31 AS MIAL PLANS REDEVELOPMENT

actions "unilateral, arbitrary and discriminatory".

Mails sent to MIAL and NMIAL by HT for their views did not elicit a response.

Earlier this year, the International Air Transport Association (IATA) had expressed "deep disappointment" with the Adani Group-operated MIAL for cancelling slots dedicated to cargo flights starting next season "unilaterally".

The airline association said the move would "cause long-lasting damage to the airport's reputation and credibility" and wondered if it was aimed at shifting cargo flights to the upcoming NMIA. The claims were refuted by MIAL.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN TIMES

PATNA

12 JULY 2025

Four youths injured while making reels at airport's runway

Aditya Nath Jha

htpatna@hindustantimes.com

SAHARSA: Four youths in their 20s sustained injuries when the SUV they were in flung into the air and skidded multiple times on the runway of the under-construction airport in Bihar's Saharsa on Friday morning.

The youths, all residents of different districts in Bihar but currently living in Saharsa to prepare for the police constable recruitment exam, were allegedly making reels while learning to drive the SUV on the airport premises when the accident occurred.

According to police, Munna Kumar (25) of Biharsharif was driving the SUV, which belonged to a friend, when its tyre burst during a sharp turn. The vehicle was flung over 10 feet into the air due to the impact and skidded four times before coming to a halt.

The other injured have been identified as Sagar Kumar (25) of Biharsharif, Lakshman Kumar (25) of Jamui, and Mukul Kumar (26) of Munger. All four were admitted to the district hospital with minor injuries.

"Fortunately, none of them

sustained serious injuries," said Sarun Kumar of the Dial 112 police unit, quoting the attending doctor.

The incident has raised serious concerns about security lapses at the airport site. Superintendent of Police (SP) Himanshu Kumar told HT, "We are investigating how they managed to enter the restricted area. Strict action will be taken against those found guilty."

The police have seized the SUV and summoned its owner for questioning. "We are verifying all details related to the seized vehicle. The identities of the injured are also being verified," an official said.

The Saharsa airport, meant for domestic flights, is currently under construction. The runway is nearly complete, and officials from the Airports Authority of India (AAI) had reviewed the site in May, providing suggestions for further development.

THE INJURED WERE PREPARING FOR COMPETITIVE EXAMINATIONS

नवी मुम्बई हवाई अड्डे का 94 प्रतिशत काम पूरा : फडणवीस

■ 30 सितम्बर को उद्घाटन का रखा है लक्ष्य

टाणे, 12 जुलाई (एजेंसी) : महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस ने शनिवार को कहा कि नवी मुम्बई अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे (एनएमआईए) का लगभग 94 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है। यहां से वाणिज्यिक उड़ानें शुरू करने के लिए 30 सितम्बर का लक्ष्य रखा गया है। फडणवीस ने कहा कि

यह देश का सबसे आधुनिक और पूर्णतः सुसज्जित हवाई अड्डा होगा तथा प्राधिकारियों को सामान्य प्राप्ति प्रणाली को विश्व में सबसे तेज बनाने का निर्देश दिया गया है। उन्होंने उपमुख्यमंत्री एकनाथ शिंदे और वन मंत्री गणेश नाइक के साथ दिन में एनएमआईए परियोजना का निरीक्षण किया।



मुख्यमंत्री ने संवाददाताओं से कहा, 'आज हम यहां हवाई अड्डे की प्रगति की समीक्षा करने आए हैं। हमने रनवे से लेकर टर्मिनल भवन तक के काम की प्रगति पर एक विस्तृत प्रस्तुति देखी और उससे संबंधित सभी जानकारी प्राप्त की। लगभग 94 प्रतिशत जमीनी काम पूरा हो चुका है।' उन्होंने बताया कि हवाई पट्टी तैयार है और टर्मिनल भवन का काम लगभग पूरा हो चुका है, आंतरिक कार्य अभी चल रहा है।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

PIONEER

DELHI

13 JULY 2025

नवी मुंबई हवाई अड्डे का 94 प्रतिशत काम पूरा हुआ

भाषा। ठाणे

महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस ने शनिवार को कहा कि नवी मुंबई अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे (एनएमआईए) का लगभग 94 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है और यहां से वाणिज्यिक उड़ानें शुरू करने के लिए 30 सितंबर का लक्ष्य रखा गया है। फडणवीस ने कहा कि यह देश का सबसे आधुनिक और पूर्णतः सुसज्जित हवाई अड्डा होगा तथा प्राधिकारियों को सामान प्राप्त प्रणाली को विश्व में सबसे तेज बनाने का निर्देश दिया गया है।

उन्होंने उपमुख्यमंत्री एकनाथ शिंदे और वन मंत्री गणेश नाइक के साथ दिन में एनएमआईए परियोजना का निरीक्षण किया।

मुख्यमंत्री ने यहां संवाददाताओं से कहा, "आज हम यहां हवाई अड्डे की प्रगति की समीक्षा करने आए हैं। हमने रनवे से लेकर टर्मिनल भवन तक के काम की प्रगति पर एक विस्तृत प्रस्तुति देखी और उससे संबंधित सभी जानकारी प्राप्त की। लगभग 94 प्रतिशत जमीनी काम पूरा हो चुका

है।" उन्होंने बताया कि हवाई पट्टी पूरी तरह से तैयार है और टर्मिनल भवन का काम लगभग पूरा हो चुका है, आंतरिक कार्य अभी चल रहा है। बाहरी अग्रभाग और बाहरी छत का काम तेजी से पूरा करने की जरूरत है। बाकी काम भी तेजी से चल रहे हैं।

मुख्यमंत्री ने कहा, "हमने 'यात्रियों के सामान संभालने की प्रणाली का भी अवलोकन किया, जो सबसे कुशल है, जिसमें सामान के बारकोड को 360 डिग्री स्कैनिंग प्रणाली द्वारा पढ़ा जा सकता है, जिससे यह सुनिश्चित होता है कि सामान सही जगह पर पहुंचे। हमने अधिकारियों से कहा है कि इस हवाई अड्डे में समान दावा प्रणाली न केवल देश में, बल्कि पूरे विश्व में सबसे तेज होना चाहिए और इस दिशा में प्रयास किए जा रहे हैं।"

उन्होंने कहा कि जब हवाई अड्डा दो रनवे के साथ तैयार हो जाएगा, तो इसकी क्षमता सालाना नौ करोड़ यात्रियों को संभालने की होगी। फडणवीस ने कहा कि एनएमआईए पूरी तरह से आधुनिक प्रणालियों से सुसज्जित होगा, अर्थात् यह मुंबई के

छत्रपति शिवाजी महाराज अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे से कई गुना बड़ा होगा।

उन्होंने कहा, "यह देश का सबसे आधुनिक हवाई अड्डा होगा...चूंकि हमें (परियोजना का उद्घाटन करने के लिए) प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी से समय लेना है, इसलिए हमने 30 सितंबर का लक्ष्य रखा है। यह एक महत्वाकांक्षी लक्ष्य है।"

मुख्यमंत्री ने कहा, "वर्तमान में 13,000 से 14,000 श्रमिक प्रतिदिन काम कर रहे हैं। हमने अधिकारियों से 30 सितंबर तक उनकी संख्या डेढ़ गुना या दोगुनी करने को कहा है, क्योंकि अन्य लाइसेंस पूरे हो चुके हैं, लेकिन वाणिज्यिक संचालन के लिए सभी काम पूरे होने हैं।"

उन्होंने कहा, "व्यावसायिक लाइसेंस प्राप्त करने का काम भी साथ-साथ किया जा रहा है, ताकि 30 सितंबर तक, या उस समय के आसपास, जब भी प्रधानमंत्री समय दें, हम परियोजना का उद्घाटन कर सकें और वाणिज्यिक परिचालन शुरू कर सकें।"

Aircrafts association flags Mumbai airport's move on parking for jets

PRESS TRUST OF INDIA

■ Mumbai

Business Aircraft Operators Association has sought the civil aviation ministry's intervention to reverse Mumbai airport's decision to evict private jet operators from the airport's parking facilities by July 31, saying the proposed terms are prohibitive.

Mumbai International Airport Ltd (MIAL), part of Adani group, is operating the Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport (CSMIA) in the city.

In a letter to Civil Aviation Secretary Samir Kumar Sinha, BAOA's Managing Director R K Bali said CSMIA is a public asset and public assets should be available to all stakeholders in a fair and equitable manner without any discrimination. "The terms now sought to be imposed by MIAL upon the GA/BA operators are prohibitive and make the entire operation unviable and are intended to oust the GA/BA operators from the asset. Accordingly, it is crucial for MoCA to intervene and



FILE PHOTO

uphold legal and policy safeguards for the GA/BA sector in India," the letter, dated July 9, said.

BAOA represents various General Aviation and Business Aviation (GA/BA) operators, including Hindalco Industries, Reliance Commercial Dealers Ltd., Reliance Transport & Travels, Taj Air, JSW Steel, Grasim Industries, Futura Travels and Larsen & Toubro.

Seeking the ministry's intervention on the parking facilities issue, BAOA said the directions issued regarding the eviction of GA/BA operators from Mumbai airport's parking facilities by July 31 should be cancelled or suspended till the time there is a decision on alternative space allocation for

the operators.

The grouping also mentioned that given commonality of ownership and proximity of both CSMIA and NMIA (Navi Mumbai International Airport) within the metropolitan region, a coordinated management of GA/BA traffic should have been operationally and commercially feasible. MIAL holds a 74 per cent stake in NMIAL (Navi Mumbai International Airport Ltd), the operator of the upcoming airport.

"As of today, GA/BA operators are already facing difficulties and uncertainties in carrying out their operations due to the non-cooperative conduct of MIAL and NMIAL," the letter said.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

PUNJAB KESARI

DELHI

13 JULY 2025

नवी मुंबई हवाई अड्डे का 94 प्रतिशत काम पूरा हुआ

ठाणे, (पंजाब केसरी): महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस ने शनिवार को कहा कि नवी मुंबई अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे (एनएमआईए) का लगभग 94 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है और यहां से वाणिज्यिक उड़ानें शुरू करने के लिए 30 सितंबर का लक्ष्य रखा गया है। फडणवीस ने कहा कि यह देश का सबसे आधुनिक और पूर्णतः सुसज्जित हवाई अड्डा होगा तथा प्राधिकारियों को सामान प्राप्त प्रणाली को विश्व में सबसे तेज बनाने का निर्देश दिया गया है। उन्होंने उपमुख्यमंत्री एकनाथ शिंदे और वन मंत्री गणेश नाइक के साथ दिन में एनएमआईए परियोजना का निरीक्षण किया। मुख्यमंत्री ने कहा, शनिवार को हमने यहां हवाई अड्डे की प्रगति की समीक्षा की। हमने रनवे से लेकर टर्मिनल भवन तक के काम की प्रगति पर एक विस्तृत प्रस्तुति देखी और उससे संबंधित सभी जानकारी प्राप्त की। लगभग 94 प्रतिशत जमीनी काम



पूरा हो चुका है। उन्होंने बताया कि हवाई पट्टी पूरी तरह से तैयार है और टर्मिनल भवन का काम लगभग पूरा हो चुका है, आंतरिक कार्य अभी चल रहा है। बाहरी अग्रभाग और बाहरी छत का काम तेजी से पूरा करने की जरूरत है। बाकी काम भी तेजी से चल रहे हैं। मुख्यमंत्री ने कहा, "हमने 'यात्रियों के सामान संभालने की प्रणाली का भी अवलोकन किया, जो सबसे कुशल है, जिसमें सामान के बारकोड को 360 डिग्री स्कैनिंग प्रणाली द्वारा पढ़ा जा सकता है, जिससे यह सुनिश्चित होता है कि सामान सही जगह पर पहुंचे।"

Corporate Communications Directorate

ASIAN AGE

DELHI

13 JULY 2025

Mantri: Let us wait for AI's final crash report

'Immature to jump to conclusions on AAIB's preliminary report'

Visakhapatnam, July 12: Union aviation minister K. Ram Mohan Naidu on Saturday said that it is immature to jump to conclusions at the juncture over the recent Air India flight crash in Ahmedabad, as the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) has only released the preliminary report.

On June 12, a London-bound Air India flight, AI 171, crashed immediately after take off in Ahmedabad, killing 260 people.

"So, let's not jump to any conclusions at this stage. Let us wait for the final report. These are technical things and that is why we have these investigation agencies. Once they are clear..., they are going to submit the final report. At this stage it will be very immature for me to comment on it," said Naidu.

Talking to reporters on the sidelines of an official programme in the port city, the aviation minister heaped praise on the AAIB, Indian pilots and



K. Ram Mohan Naidu

cabin crews, calling them the 'best' in the world.

He also underscored that 'justice' has to be done to the family members of one of India's worst air disasters.

"Justice has to be done. So, I know it is a very difficult time for the family members, but from our side, whatever best we can do from the ministry we are trying to assist," he added.

Promising assistance to the AAIB in submitting the final report, the aviation minister noted that, "We have to wait for something 'concrete' to emerge. This is a preliminary report right now and from the ministry we are

analysing the report but I think it would be better if we comment on it once the final report comes in."

"We are hoping that as soon as possible the final report comes in then we can arrive at some conclusion," said Naidu, adding that there are multiple other things that also need to be looked into before preparing the final report.

The minister, said for the first time that securing the black box and trying to decode its data is being done in India in the AAIB lab in Delhi.

"So, I would like to appreciate all the efforts they put in to do a very transparent, very mature (and) professional way the investigation has been done," he said.

Naidu also highlighted that AAIB has respected all the international protocols while preparing the report.

Further, he eulogised Indian pilots and cabin crew, calling them 'the most wonderful workforce'.
— PTT



Corporate Communications Directorate

ASSAM TRIBUNE

GUWATI

12 JULY 2025

India's domestic air traffic likely to surge 10 pc in FY26: Report

NEW DELHI, July 11: India's domestic air passenger traffic is estimated to grow by a robust 7-10 per cent in FY26, according to an ICRA report released on Friday, which maintains a stable outlook for the country's civil aviation sector.

International passenger traffic for Indian carriers is expected to grow by 15-20 per cent in FY2026; however, it remains monitorable, given the recent geopolitical concerns, the report said. For June 2025, domestic air passenger traffic was estimated

at 138.7 lakh, 5.1 per cent higher than 132.1 lakh in June 2024.

However, it witnessed a marginal decline of 1.3 per cent on a sequential basis. The airlines' capacity deployment in June 2025 was 4.9 per cent higher than in June 2024. For Q1 FY2026 (April-June 2025), domestic air passenger traffic was 422.4 lakh, reflecting a year-on-year growth of 5.1 per cent.

For May 2025, international passenger traffic for Indian carriers was 29.7 lakh, a year-on-year growth of 7.3 per

cent. For the first two months of FY2026, international passenger traffic for Indian carriers stood at 59.8 lakh, a year-on-year growth of 12.1 per cent, according to the ICRA report.

The operating costs for the Indian aviation industry are likely to have increased in the past couple of months due to flight cancellations and other operational challenges following the India-Pakistan tensions.

Nevertheless, the overall passenger traffic and the pricing so far have remained

steady, the report said. ICRA's outlook on the Indian aviation industry is stable. However, emerging geopolitical and operational headwinds - in the form of rising crude oil prices (because of the Israel-Iran conflict), closure of the airspace over Iran and Pakistan (for Indian carriers), probable rise in insurance premia (after the recent aeroplane crash) and possible hesitation to travel - warrant close monitoring for potential downside risks, according to the report. - IANS

Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

13 JULY 2025

विमानन सुरक्षा फर्म के सीईओ ने कहा-रिपोर्ट रहस्यमयी

मार्क डी मार्टिन ने कहा- रिपोर्ट में कई ऐसे बिंदु हैं, जो आपस में मेल नहीं खाते

नई दिल्ली। विमानन सुरक्षा एवं परामर्श फर्म मार्टिन कंसल्टिंग के मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीईओ) व विमानन सुरक्षा विशेषज्ञ मार्क डी मार्टिन ने शनिवार को कहा कि अहमदाबाद विमान हादसे पर एएआईवी की रिपोर्ट कई मायनों में रहस्यमयी है। इसमें कई ऐसे बिंदु हैं, जो आपस में मेल नहीं खाते। उन्होंने तर्क दिया कि विमान में रैम एयर टर्बिइन (आरएटी) केवल इंजन फेल होने की स्थिति में ही लगाया गया था।

मार्टिन ने कहा, पहले भी ऐसी खबरें आई हैं कि ईंधन स्विच कई बार ट्रिप हो गए और कटऑफ स्थिति में वापस आ गए। दुखद बात यह है कि दुनिया की ज्यादातर रखरखाव, मरम्मत और ओवरहाल (एमआरओ) कंपनियां एएआईवी को गंभीरता से नहीं लेतीं। एयरवर्धनेस डायरेक्टिव (एडी) और सर्विस बुलेटिन (एसबी) को ही गंभीरता से लेते हैं। उन्होंने आगे



कहा, हम अभी जांच के शुरुआती चरण में हैं और पूरी रिपोर्ट आने में अभी 90 दिन बाकी हैं। उन्होंने एअर इंडिया-171 दुर्घटना की जांच में कोई कसर नहीं छोड़ी जाने की अपील की। साथ ही प्रारंभिक रिपोर्ट को वैश्विक कोरम में ले जाने का आग्रह किया, ताकि अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा नियामक भी डूमलानर की दुर्घटना के कारणों

को समझ सकें। मार्टिन ने कहा कि पूरी रिपोर्ट आने का इंतजार करना चाहिए, लेकिन उन्होंने शुरुआती रिपोर्ट के कुछ पहलुओं पर सवाल उठाए, जिनमें पायलट की गलती का संकेत दिया गया था। उन्होंने कहा कि यह असंभव है कि कोई भी पायलट, खासकर टेकऑफ के दौरान, थ्रस्ट लेवल के पीछे लगे स्विच में दखलंदाजी या छेड़छाड़ करना चाहेगा। ज्यादा से ज्यादा आप कॉन्फिड के फ्रंट पैनल में लगे लैंडिंग गियर को ऊपर उठाने पर ध्यान केंद्रित करेंगे, या फ्लैप को ऊपर उठाएंगे। उन्होंने कहा, यह जरूरी है कि इस जांच को अंतरराष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन (आईसीएओ), सीएए कनाडा और अन्य सुरक्षा निरीक्षण निकायों को शामिल करते हुए वैश्विक स्तर पर भी शामिल किया जाए, जो अपने क्षेत्राधिकार में 787 विमान संचालन का प्रबंधन और देखरेख करते हैं। एजेसी

विमान हादसे को मानवीय चूक मान लेना जल्दबाजी : कैप्टन ढल्ला

नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) के पूर्व उड़ान संचालन निरीक्षक कैप्टन प्रशांत ढल्ला ने कहा कि एअर इंडिया विमान हादसे को मानवीय चूक मान लेना जल्दबाजी होगी। उन्होंने कहा कि एएआईवी की प्रारंभिक रिपोर्ट में कहा गया कि रैम एयर टर्बिइन (रेट) चक्र था। इसलिए इस घटना में मानवीय चूक का अनुमान लगाना जल्दबाजी होगी, भले ही यह संभावना हो। ढल्ला ने कहा, हमने मानवीय कारकों के तहत जांच देने वाले प्रभाव का अध्ययन किया है। ऐसी स्थिति हो सकती है जहां, पायलट अनजाने में कुछ गलती कर सकते हैं। यह एक संभावना है कि विमान में कोई इलेक्ट्रिकल समस्या हो सकती है। उस स्थिति में पायलटों ने सोचा होगा कि इंजन में कोई तकनीकी समस्या है। इसके बाद पायलटों ने इंजन बालू या बंद करने की कोशिश की होगी। रिपोर्ट में दिए गए निष्कर्षों से इसकी पुष्टि हो सकती है, जिसमें उल्लेख है कि रैम एयर टर्बिइन ने हाइड्रोलिक पावर को आपूर्ति शुरू की थी।

मैकेनिकल व इलेक्ट्रिकल खराबी के कारण भी ईंधन स्विच की स्थिति में हो सकता है बदलाव : एफपीआई

अमर उजाला ब्यूरो

मुंबई। एएआईवी की रिपोर्ट पर विशेषज्ञों ने कहा कि विमान में मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल खराबी के कारण भी विमान में ईंधन भरने वाले स्विच की स्थिति में बदलाव हो सकता है। विशेषज्ञों ने यह भी कहा कि ईंधन स्विच की स्थिति में बदलाव के कारणों का पता आगे की जांच के दौरान ही चलेगा।

विमान दुर्घटना की पहली रिपोर्ट

फेडरेशन ऑफ इंडियन पायलट्स (एफपीआई) के अध्यक्ष और एअर इंडिया के पूर्व पायलट कैप्टन सीएस रंधावा ने कहा, ईंधन स्विच की स्थिति केवल मानवीय हस्तक्षेप से ही बदली जा सकती है। ईंधन स्विच रिप्रेजेंट

लोडेड होते हैं और इनमें लॉक लगा होता है। अगर इन्हें रन स्थिति में लाना है, तो पहले इससे बाहर निकालना होगा और फिर उस स्थिति में लाना होगा। रंधावा के मुताबिक, ईंधन स्विच आमतौर पर तब इस्तेमाल किए जाते हैं, जब दोनों इंजनों में आग लग गई हो या पायलटों ने स्विच को दोबारा लगा दिया हो। प्रारंभिक रिपोर्ट से यह स्पष्ट नहीं है कि स्विच की स्थिति क्यों बदली गई। जब ईंधन स्विच को बंद करना होता है तो उड़ान भर रहा पायलट कहेगा, ईंधन नियंत्रण स्विच बाएं, पुष्टि करें। दूसरे पायलट की ओर से पुष्टि किए जाने के बाद पायलट मॉनिटरिंग स्विच बंद कर देगा। इस मामले में पहला पायलट विमान की कमान संभाल रहा था और कप्तान पायलट मॉनिटरिंग कर रहा था। क्या ईंधन स्विच का हस्तांतरण पायलट और पहले सह पायलट के बीच हुआ था? रिपोर्ट से यह चिह्नित स्पष्ट नहीं है।

Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

13 JULY 2025

बीबीसी ने तकनीकी चूक व बोइंग की जवाबदेही पर उठाए सवाल

■ कहा-ट्रिम कमांड में असामान्यता विमान प्रणाली की डिजाइन खामी का हिस्सा हो सकती है, न कि पायलट की गलती

अमर उजाला नेटवर्क

नई दिल्ली। अहमदाबाद विमान हादसे की प्रारंभिक रिपोर्ट के बाद वैश्विक मीडिया का ध्यान तकनीकी चूकों और बोइंग की विश्वसनीयता पर केंद्रित हो गया है। ब्रिटिश ब्रॉडकास्टिंग कॉर्पोरेशन (बीबीसी) ने जिस आधार पर सवाल उठाए हैं, वह विमान निर्माता कंपनी बोइंग और एअर इंडिया की प्रक्रियात्मक जवाबदेही को कठघरे में खड़ा करता है।

बीबीसी ने शुरुआती डाटा और अपने सूत्रों के हवाले से बताया कि टेकऑफ के दौरान ऑटो-पायलट मोड में ट्रिम सिस्टम ने विमान को असामान्य ढंग से ऊपर की ओर खींचा, जिससे अत्यधिक ऊंचाई पर अचानक नोज-अप स्थिति पैदा हुई। यानी विमान का अगला हिस्सा पिछले से ऊंचा हो गया। यह स्थिति बोइंग 737 मैक्स से जुड़े पूर्व हादसों की याद दिलाती है, जहां सॉफ्टवेयर और सेंसर ड्राटा के बीच गलत समन्वय चातक साबित हुआ था। बीबीसी ने स्वतंत्र विमानन विशेषज्ञों से बात की, जिन्होंने यह संकेत दिया कि ट्रिम कमांड में असामान्यता खुद विमान प्रणाली की डिजाइन खामो का हिस्सा हो सकती है, न कि



पायलट की गलती। विमान पायलटों के बीच दो लड़न की हुई बातचीत किसी निष्कर्ष तक पहुंचाने के लिए नक्काफी है। द न्यूयॉर्क टाइम्स ने बोइंग के ऊपर बढ़ते वैश्विक दबाव और उसके गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र की कमजोरियों को उजागर किया है। वहीं, जर्मन समाचार पत्र डेर स्पेगेल ने लिखा है कि बोइंग की तकनीकी विफलताओं को कड़ी में यह एक और चेतावनी है, जो कंपनी को वैश्विक छवि के लिए खतरा बन सकती है। वहीं, फ्रांसिसी अखबार ले मोंद ने यह संकेत दिया है कि भारत जैसे विकासशील देशों को बेचे जाने वाले विमानों की गुणवत्ता और निगरानी प्रणाली पर बोइंग को और पारदर्शिता लानी होगी।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

13 JULY 2025

बड़ा सवाल : बंद कैसे हुए दोनों इंजन

मुंबई। एएआईवी की प्रारंभिक रिपोर्ट सार्वजनिक होने के बाद विशेषज्ञों ने सवाल उठाए हैं कि यदि पायलटों ने ईंधन बंद नहीं किया था, तो उड़ान के सबसे अहम दौर में दोनों इंजनों को ईंधन की आपूर्ति बंद कैसे हो गई? क्या बोइंग 787 डीमलाइनर में कोई तकनीकी गड़बड़ी थी? विशेषज्ञों का मानना है कि कॉकपिट की वॉयस रिकॉर्डिंग में ईंधन की आपूर्ति बंद करने को लेकर पायलटों में जो बातचीत हुई, उसके बाद एकमात्र तार्किक संभावना यह हो सकती है कि किसी एक पायलट ने ईंधन की आपूर्ति बंद कर दी हो, पर उसने मना कर दिया हो। रिपोर्ट में यह सबसे महत्वपूर्ण जानकारी है कि उड़ान भरने के कुछ सेकंड बाद ही ईंधन बंद हो गया।

हवाई सुरक्षा विशेषज्ञ कैप्टन अमित सिंह ने एएआईवी की टाइमलाइन पर भी सवाल उठाए हैं। उन्होंने कहा, उड़ान भरने के बाद तय्यार में आरपटी तैनात दिखाई दे रहा है, जिसका मतलब है कि दोनों इंजन पहले ही फेल हो चुके हैं। यह रिपोर्ट में बताए गए इंजन फेल होने के समय से

एएआईवी की
टाइमलाइन पर भी
सवालिया निशान

फेल नहीं रहता। फ्यूल कटऑफ स्थिति बंद होने के दस सेकंड बाद क्या

हो रहा था? कॉकपिट में हुई बातचीत को पूरी जानकारी नहीं दी गई है। रिपोर्ट में सीवीआर के जिन दो वाक्यों का जिक्र है, जिनमें एक पायलट द्वारा फ्यूल कटऑफ के बारे में पछताछ की गई है, उनमें भी कोई सटीम टाइम नहीं दिया गया है।

अहमदाबाद हादसा

उड़ान भरने के बाद कभी पर्याप्त ऊंचाई हासिल नहीं कर पाया एअर इंडिया का ड्रीमलाइनर विमान ■ दोनों इंजन के ईंधन स्विच अचानक रन से कटऑफ स्थिति में चले गए ■ मलबे में मिला ईंधन स्विच रन स्थिति में था...यानी पायलट हादसे को टालने की कोशिश करते रहे

एक सेकंड के अंदर बंद हो गए दोनों इंजन आखिरी पल तक जूझते रहे दोनों पायलट

अमर उजाला ब्यूरो

नई दिल्ली। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 12 जून को एअर इंडिया का बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर उड़ान दुर्घटना दोनों इंजनों में ईंधन की आपूर्ति टप हो जाने के कारण हुई। इसके चलते विमान उड़ान भरने के बाद कभी अपनी पर्याप्त ऊंचाई हासिल नहीं कर पाया। उसने 180 नॉट की अधिकतम हवाई गति हासिल की ही थी कि उसके तुरंत बाद, इंजन 1 और इंजन 2 के ईंधन कटऑफ स्विच एक सेकंड के अंतराल पर रन से कटऑफ स्थिति में चले गए। हालांकि, मलबे की जांच में ये स्विच रन स्थिति में पाए गए हैं। यह दर्शाता है कि दोनों पायलटों ने आखिरी समय तक दुर्घटना टालने की पूरी कोशिश की।

एएआईबी ने हवाईअड्डे के सीसीटीवी फुटेज, दुर्घटना में चमत्कारिक डंग से बचने वाले इकलौते यात्री से पूछताछ और मलबे की जांच के आधार पर तैयार रिपोर्ट में दुर्घटना के कारणों को लेकर अंतिम नतीजे के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। हालांकि इस रिपोर्ट में लंदन जाने वाले ड्रीमलाइनर विमान के अंतिम क्षणों की विस्तृत समय-सारिणी शामिल है। साथ ही महत्वपूर्ण तस्वीरें भी हैं, जो विमान के प्रभाव के निशान, मलबे और प्रमुख पुर्जों को नुकसान को दर्शाती हैं। जांच पूरी नहीं हुई है और अच आगे की जांच इस पर केंद्रित हो गई है कि दोनों इंजनों को एक साथ ईंधन की आपूर्ति कैसे बंद हो गई।

एअर इंडिया का बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर उड़ान दुर्घटना दोनों इंजनों में ईंधन की आपूर्ति टप हो जाने के कारण हुई। इसके चलते विमान उड़ान भरने के बाद कभी अपनी पर्याप्त ऊंचाई हासिल नहीं कर पाया। उसने 180 नॉट की अधिकतम हवाई गति हासिल की ही थी कि उसके तुरंत बाद, इंजन 1 और इंजन 2 के ईंधन कटऑफ स्विच एक सेकंड के अंतराल पर रन से कटऑफ स्थिति में चले गए। हालांकि, मलबे की जांच में ये स्विच रन स्थिति में पाए गए हैं। यह दर्शाता है कि दोनों पायलटों ने आखिरी समय तक दुर्घटना टालने की पूरी कोशिश की।

एअर इंडिया का बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर उड़ान दुर्घटना दोनों इंजनों में ईंधन की आपूर्ति टप हो जाने के कारण हुई। इसके चलते विमान उड़ान भरने के बाद कभी अपनी पर्याप्त ऊंचाई हासिल नहीं कर पाया। उसने 180 नॉट की अधिकतम हवाई गति हासिल की ही थी कि उसके तुरंत बाद, इंजन 1 और इंजन 2 के ईंधन कटऑफ स्विच एक सेकंड के अंतराल पर रन से कटऑफ स्थिति में चले गए। हालांकि, मलबे की जांच में ये स्विच रन स्थिति में पाए गए हैं। यह दर्शाता है कि दोनों पायलटों ने आखिरी समय तक दुर्घटना टालने की पूरी कोशिश की।

एअर इंडिया का बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर उड़ान दुर्घटना दोनों इंजनों में ईंधन की आपूर्ति टप हो जाने के कारण हुई। इसके चलते विमान उड़ान भरने के बाद कभी अपनी पर्याप्त ऊंचाई हासिल नहीं कर पाया। उसने 180 नॉट की अधिकतम हवाई गति हासिल की ही थी कि उसके तुरंत बाद, इंजन 1 और इंजन 2 के ईंधन कटऑफ स्विच एक सेकंड के अंतराल पर रन से कटऑफ स्थिति में चले गए। हालांकि, मलबे की जांच में ये स्विच रन स्थिति में पाए गए हैं। यह दर्शाता है कि दोनों पायलटों ने आखिरी समय तक दुर्घटना टालने की पूरी कोशिश की।



कम ऊंचाई पर था उड़ान, पहले पेड़ के ऊपरी हिस्से से टकराया

तस्वीरों में स्पष्ट रूप है कि उड़ान के बाद विमान नीचे उतरते गया और रनवे से मात्र 1.6 किमी दूर मेडिकल कॉलेज के हॉस्टल पर गिरने से पहले पेड़ों और सेना के मेडिकल कैंप के



परिसर में लगी एक चिमनी से टकराया।
■ ईंधन आपूर्ति बंद होने से दोनों इंजन के फैन रोटेशन गति (एन1 और एन2) गिर गई, इससे रैम एयर टर्बाइन (आरएटी) सक्रिय हो गया।
■ आरएटी एक छोटा उपकरण होता है, जो विमान के मुख्य सिस्टम के खराब होने पर आपातकालीन बिजली उपलब्ध कराता है और विमान को ऊपर ले जाने की कोशिश करता है।

उड़ान के 26 सेकंड बाद पायलटों ने मेडे-मेडे की चेतावनी दी उड़ान भरने के 26 सेकंड बाद पायलटों ने मेडे मेडे चेतावनी जारी की। कॉकपिट रिकॉर्डिंग में एक पायलट पूछ रहा था कि इंजन क्यों बंद हैं। दूसरे ने जवाब दिया, उसने नहीं किया। यानी उड़ान भरते वक्त सबकुछ ठीक था। जांच के दौरान विमान के पहली बार पेड़ों के टकराने के स्थान से दुर्घटना स्थल के बीच की दूरी 293 फीट थी। यानी पायलटों के पास बहुत कम समय था।

दाहिने पंख के हिस्से दो बिल्डिंग पर मिले



रिपोर्ट में विमान के दाहिने हिस्से के अलग होने की तस्वीर कैद की गई है। एक बिल्डिंग की छत पर कर, दाहिना इंजन कंत्रोल के पानी के टैंक से टकराया व विमान से अलग हो गया। फिर टैंक के नीचे, इमारत की दीवार के पास रुक गया। दाहिने पंख के अंदरूनी हिस्सों का मलबा आसपास की दो बिल्डिंगों के पास बिखरा पाया गया। वहीं, बायां इंजन एक अन्य बिल्डिंग के निचले हिस्से से टकराया।



फ्लैप हैंडल, लैंडिंग गियर सामान्य स्थिति में तस्वीर में दिख रहा है कि कॉकपिट में फ्लैप हैंडल जल गई थी, लेकिन सामान्य टेकऑफ सेटिंग में स्थिर थी। लैंडिंग गियर लीवर भी नीचे की स्थिति में था जिससे पता चलता है कि आपात स्थिति शुरू होने तक इसे वापस नहीं खींचा गया था। यह सामान्य टेकऑफ फ्लैप सेटिंग के अनुरूप है।



श्रस्ट लीवर निष्क्रिय स्थिति में मिले दोनों श्रस्ट लीवर पीछे यानी निष्क्रिय स्थिति के पास थे। हालांकि, ब्लैक बॉक्स के डाटा से पता चला कि टेकऑफ तक श्रस्ट लीवर आगे (टेकऑफ श्रस्ट) ही रहे। दोनों ईंधन नियंत्रण स्विच रन स्थिति में पाए गए। इससे पता चलता है कि पायलटों ने इंजन को ईंधन आपूर्ति के प्रयास किए। इससे दोनों इंजन के स्विच 14 सेकंड में रन स्थिति में आ गए, लेकिन तब तक बहुत देर हो चुकी थी।

32 सेकंड

दोपहर 1:38:39 - विमान ने उड़ान भरी, हवा में पहुंचा।
1:38:42 - विमान 180 नॉट की अधिकतम हवाई गति तक पहुंचा।
1:38:42 - विमान का एक इंजन कटऑफ स्थिति में गया।
1:38:43 - दूसरा इंजन भी रन से कटऑफ में गया।
1:38:44 - दोनों इंजनों की ईंधन आपूर्ति बंद होने से विमान की गति कम होने लगी।
1:38:45 - एक पायलट ने दूसरे पायलट से पूछा, तुमने कटऑफ क्यों किया? विमान से अलग हो गया। फिर टैंक के नीचे, इमारत की दीवार के पास रुक गया। दाहिने पंख के अंदरूनी हिस्सों का मलबा आसपास की दो बिल्डिंगों के पास बिखरा पाया गया। वहीं, बायां इंजन एक अन्य बिल्डिंग के निचले हिस्से से टकराया।
1:38:47 - विमान की गति कम होने पर रैम एयर टर्बाइन (रैट) ने हाइड्रोलिक पावर की आपूर्ति शुरू की।
1:38:52 - इंजन-1 ईंधन स्विच को कटऑफ से रन में परिवर्तित किया गया।
1:38:56 - इंजन-2 ईंधन स्विच को कटऑफ से रन में परिवर्तित किया गया।
1:39:05 - पायलट ने कहा, मेडे मेडे मेडे।
1:39:11 डाटा रिकॉर्डिंग बंद हो गई।

वेहद अनुभवी थे पायलट



उड़ान भरने वाले पायलट सह-पायलट क्लाइव कुंदर थे, जबकि पायलट-इन-कमांड सुमित सभरवाल इस उड़ान को निगरानी कर रहे थे। दोनों पायलटों के पास उड़ान भरने का लंबा अनुभव था।
■ सभरवाल के पास बोइंग 787 पर लगभग 8600 घंटे उड़ान भरने का अनुभव था।
■ कुंदर के पास 1100 घंटे से ज्यादा का अनुभव था।

फ्यूल कंट्रोल स्विच जांच के केंद्र में क्यों?

एएआईबी की प्रारंभिक रिपोर्ट के अनुसार, एयर इंडिया के विमान के फ्यूल कंट्रोल स्विच उड़ान भरने के कुछ ही क्षणों के भीतर रन से कटऑफ स्थिति में बदल गए, जिससे चार दशकों में किसी भारतीय एयरलाइन से जुड़ी सबसे बड़ी विमानन दुर्घटना हुई। विमान के फ्लाइट डाटा रिकॉर्डर (एफडीआर) और कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर (सीबीआर) से प्राप्त इनपुट्स की अब फ्यूल स्विच की गतिविधियों के समय और उनके कटऑफ स्थिति में जाने के संभावित कारणों के बारे में अन्य जानकारी जुटाने के लिए जांच की जाएगी।

■ फ्यूल स्विच क्या हैं

फ्यूल स्विच विमान के इंजन में ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करते हैं। पायलटों और विशेषज्ञों के अनुसार, इन महत्वपूर्ण स्विचों को जानबूझकर हिलाना पड़ता है और इनका आकस्मिक रूप से हिलना लगभग असंभव है। स्विचों की सुरक्षा के लिए दोनों तरफ ब्रेकेट लगे होते हैं। इसके अतिरिक्त, एक स्टॉप लॉक मैकेनिज्म भी होता है, जिसके तहत पायलटों को स्विच को उसकी किसी भी स्थिति रन और कटऑफ से दूसरी स्थिति में ले जाने से पहले उसे उठाना पड़ता है।

■ कब हिलाया जाता है स्विच

ये स्विच आमतौर पर तभी हिलाए जाते हैं, जब विमान जमीन पर हो। प्रस्थान से पहले इंजन चालू करने और लैंडिंग के बाद उन्हें बंद करने के लिए ये स्विच हिलाए जाते हैं। उड़ान के दौरान किसी भी स्विच को हिलाने की आवश्यकता केवल तभी होती है, जब संबंधित इंजन फेल हो जाए या इतना क्षतिग्रस्त हो जाए कि उड़ान की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ईंधन की आपूर्ति बंद करनी पड़े। ऐसी स्थिति में, पायलट समस्याग्रस्त इंजन को बंद करने के लिए उस इंजन से संबंधित फ्यूल नियंत्रण स्विच को 'रन' से 'कटऑफ' स्थिति में लाते हैं। इससे संबंधित इंजन को ईंधन की आपूर्ति तुरंत बंद हो जाती है, जिससे इंजन का श्रस्ट लगभग तुरंत कम हो जाता। स्विच के लिए होती है पूरी चेकलिस्ट : पायलट और विमानन सुरक्षा विशेषज्ञ बताते हैं कि उड़ान के दौरान इंजन बंद करने की प्रक्रिया एक वेहद व्यवस्थित और सुविचारित होती है। इसकी एक पूरी चेकलिस्ट होती है, जिसके लिए पायलटों को प्रशिक्षित किया जाता है।

■ गलत इंजन के बंद होने की अटकलें

ज्यादातर मामलों में दोनों स्विच न हिलाकर सिर्फ एक ही फ्यूल कंट्रोल स्विच हिलाया जाता है। आधुनिक डबल इंजन वाले विमान एक ही चालू इंजन पर घंटों तक चल सकते हैं। एआई-171 दुर्घटना के बारे में यह अटकलें लगाई जा रही थी कि उड़ान भरते समय विमान का एक इंजन शायद खराब हो गया हो, और पायलटों ने गलती से समस्याग्रस्त इंजन की जगह काम कर रहे इंजन को बंद कर दिया होगा।

Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

13 JULY 2025

एक ही समय पर दोनों इंजन फेल होना, बेहद असामान्य

अब भी कई संदेह और सवाल हैं। बड़ा सवाल यह है कि दोनों इंजन कैसे फेल हो गए? रैम एयर



संजीव कपूर
एयर मार्शल (सेवानिवृत्त)

टर्बाइन एक्टिवेट होना संकेत देता है कि दोनों इंजन व इलेक्ट्रिक सिस्टम पूरी तरह फेल हो चुके थे। बोइंग 787 विमान के मैनुअल के अनुसार, अगर दोनों इंजन बंद हो जाएं तो उन्हें दोबारा चालू करने के लिए लीवर को हाथ से मूव करना पड़ता है। मेरी समझ के मुताबिक,

उड़ान भरने के तुरंत बाद ही दोनों इंजन फेल हो गए। पायलट ने 'मेडे' काल वी और इंजन दोबारा स्टार्ट करने की कोशिश की। जब तक पूरी जांच और अंतिम रिपोर्ट नहीं आ जाती, तब तक कहना मुश्किल है कि वास्तव में क्या हुआ। लेकिन एक ही समय पर दोनों इंजन फेल होना, बेहद असामान्य है और इसकी गंभीरता से जांच होनी चाहिए।

विशेषज्ञों की राय

विमान में खराबी से अपने आप बंद हुआ ईंधन स्विच

उड़ान भरते समय विमान के दोनों इंजनों को ईंधन की आपूर्ति अप्रत्याशित रूप से बंद हो गई थी। मैंने जो रिपोर्ट देखी है, उसके अनुसार विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने का कोई और कारण नहीं था। ऐसा लगता है कि उड़ान भरते समय ईंधन बंद हो गया था। वॉशिंगटन रिपोर्टर्स से स्पष्ट है कि न तो पायलट और न ही सह-पायलट ने ईंधन स्विच बंद किया था। यह स्पष्ट



सनत कौल
शिवान विशेषज्ञ

रूप से विमान में ही कोई खराबी थी, जिसके कारण ईंधन स्विच अपने आप बंद हो गया।

बोइंग विमान की यह पहली घटना नहीं है। ऐसी दो घटनाएं पहले भी सामने आई हैं, जब बोइंग के दो नए विमान उड़ान भरने के बाद हादसे का शिकार हो गए, जिनमें बड़ी संख्या में लोगों की मौत हुई। दोनों मामलों में ही यह बात सामने आई कि 737 के अधिकतम वैरिएंट में बदलाव किए गए हैं और विमान उड़ाने वाले पायलटों को स्थिति की जानकारी नहीं थी। बोइंग ने जानबूझकर प्रशिक्षण नहीं दिया, क्योंकि प्रशिक्षण में पैसा खर्च होता है और उन्हें इसका खर्च वहन करना पड़ता है।

पायलटों की ओर से इंजन बंद करने का दावा गलत

जेट ईंधन स्विच को गलती से सक्रिय नहीं किया जा सकता है, न ही यह किसी खराबी के कारण



एहसान खालिद
विमान विशेषज्ञ

हिल सकता है। जब विमान क्रेश हुआ तो स्विच रन स्थिति में था। मेरे लिए एएआईबी की रिपोर्ट केवल यह कहने में निर्णायक है कि दुर्घटना दोनों इंजनों में ईंधन की आपूर्ति रुकने की वजह से हुई।

पायलटों ने उड़ान भरने के 3 सेकंड बाद इंजन बंद कर दिए, यह दावा पूरी तरह से गलत है। यह संभव नहीं है कि स्विच अपने आप एक स्थान से दूसरे स्थान पर जा सके। यह स्पष्ट है कि विमान में कोई तोड़फोड़ नहीं हुई थी और न ही ईंधन में कोई मिश्रण था। कोई फ्लौट गलत कॉन्फिगरेशन नहीं था, विमान के रखरखाव में कोई समस्या नहीं थी।

Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

13 JULY 2025

एअर इंडिया के विमान एआई-171 को दुर्घटनाग्रस्त हुए एक महीना हो गया है...अहमदाबाद हवाई अड्डे के पास कभी चहल-पहल से भरे रहने वाले मेडिकल कॉलेज के हॉस्टल परिसर में सन्नाटा है। जले हुए पेड़, कालिख से सनी दीवारें और खाली इमारतें विमान हादसे की भयावहता की याद दिलाती हैं।

कालिख में लिपटीं इमारतें दे रहीं उस खौफनाक मंजर की गवाही

रन्वे के प्रस्थान छोर से दुर्घटना स्थल केवल 0.9 समुद्री मील की दूरी पर स्थित है। रिपोर्ट के अनुसार, मलबा 1000x400 फीट क्षेत्र में फैला हुआ था।

12

जून को एयर इंडिया की वड़ान संख्या एआई-171, जो गैटविक (लंदन) जा रही थी, सरदार वल्लभभाई पटेल हवाई अड्डे से वड़ान भरने के कुछ ही देर बाद बीजे मेडिकल कॉलेज के हॉस्टल परिसर में दुर्घटनाग्रस्त हो गई। इस भयावह हादसे को एक महीना हो गया है। विमान दुर्घटना के समय, बी.जे. मेडिकल कॉलेज के छात्र और रेजिडेंट डॉक्टर अपने हॉस्टल के कमरों में थे और कुछ छात्र दोपहर के भोजन के लिए मेस में मौजूद थे। विमान का पिछला हिस्सा मेस बिल्डिंग से टकराया, जिससे एक शांत दोपहर आग और तबाही के भयावह मंजर में बदल गई। विमान का मलबा हॉस्टल परिसर में बिखर गया। चार छात्रावास भवन - अतुल्यम 1 से 4 - और मेस भवन घुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गए। क्षतिग्रस्त इमारतों पर अभी भी मोटी कालिख जमी हुई है।



- सेना चिकित्सक कोर परिसर में कई पेड़ों एवं एक चिमनी से टकराने के साथ विमान नीचे उतरने लगा और बिल्डिंग-ए (मेस बिल्डिंग) की उत्तर-पूर्वी दीवार से जाकर टकरा गया।
- जिस पेड़ से विमान का पहला संपर्क हुआ और बिल्डिंग-ए पर जिस बिंदु पर विमान टकराया, उनके बीच की दूरी 293 फीट है।

विमान से अलग हो गया वर्टिकल स्टेबलाइजर

विमान का वर्टिकल स्टेबलाइजर अलग होकर पहली इमारत के साथ शुरुआती संपर्क बिंदु से लगभग 200 फीट दक्षिण में आकर रुक गया। विमान का पिछला हिस्सा और मुख्य लैंडिंग गियर (एमएलजी) उसी इमारत की उत्तर-पूर्वी दीवार में धंसे हुए पाए गए, जबकि बाकी हिस्सा आगे की ओर बढ़ता रहा।

दाहिना इंजन कंक्रीट की टंकी से टकराया

विमान का दाहिना इंजन कंक्रीट की पानी की टंकी से टकराया और विमान से अलग हो गया। मेस बिल्डिंग की छत में विमान के पिछले हिस्से के धंस जाने से एक बड़ा छेद हो गया।



हादसे के निशां आज भी मौजूद

चार अन्य इमारतों से भी टकराए विमान के हिस्से

पहली इमारत से शुरुआती संपर्क के बाद विमान के विभिन्न हिस्से अलग हो गए और चार अन्य इमारतों से टकराए। दाहिने फंख के हिस्से दो प्रभावित इमारतों और आसपास के इलाकों में पड़े गए, जबकि बायां इंजन चौथी इमारत के उत्तरी कोने में जमीनी स्तर पर टकराया। रिपोर्ट में कहा गया है, "इंजन, उससे जुड़े काउंटिंग के बचे हुए हिस्से और आसपास के इलाके को आग से भारी नुकसान पहुंचा है।"

छात्रों के लिए वैकल्पिक आवास

- बी.जे. मेडिकल कॉलेज की डीन डॉ. मीनाक्षी पारिख ने बताया, लगभग 150 छात्रों को तुरंत अन्य छात्रावासों के खाली कमरों या कॉलेज द्वारा किराए पर लिए गए निजी अपार्टमेंट में स्थानांतरित कर दिया गया।
- उन्होंने कहा, एक सप्ताह के भीतर, हमने आवास की वैकल्पिक व्यवस्था कर ली थी। क्षतिग्रस्त मेस भवन अब उपयोग में नहीं है और छात्रों को अब अन्य छात्रावास भवनों में संचालित कैंटीन में भोजन दिया जा रहा है।

दुर्घटनास्थल पर कोई गतिविधि नहीं

पुलिसकर्मियों को एक टुकड़ी को छोड़कर, दुर्घटनास्थल पर कोई गतिविधि नहीं दिख रही। अतिरिक्त पुलिस आयुक्त जयपाल सिंह राठौर ने कहा, दुर्घटनास्थल की सुरक्षा के लिए लगभग 50-60 पुलिसकर्मियों तैनात हैं। उन्होंने कहा, अगले 2-4 दिनों में एआईबी द्वारा हमें एक रिपोर्ट दिए जाने के बाद, जिसमें कहा गया हो कि अब घटनास्थल पर उनकी आवश्यकता नहीं है, यहां से पुलिसकर्मियों की तैनाती हटा ली जाएगी।

Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

13 JULY 2025

Aviation experts slam Air India crash report, allege pilot scapegoating

RIPPLE EFFECT. AI 171 preliminary findings will have 'global ramifications' on all 787 operators; pilots body seeks transparency in probe

Rohit Vaid
Aneesh Phadnis
New Delhi/Mumbai

Aviation experts as well as pilots have cast "serious doubts" on the preliminary findings of the Air India Flight 171 crash investigation, especially surrounding the role of pilots in allegedly causing the mishap.

Speaking to *businessline*, the Indian aviation industry stakeholders have warned against premature assumptions insinuating procedural lapses in the cockpit.

Experts have cited the potential for critical mechanical failures in the Boeing 787 Dreamliner. The preliminary report released on the early morning of Saturday IST revealed that both engines shut down seconds after take-off.

The report prepared by Aircraft Accident Investigation Bureau's (AAIB) stated that just three seconds after reaching its peak speed of 180 knots, both fuel control switches were found to have



MECHANICAL FAILURE. The preliminary report released on the early morning of Saturday IST revealed that both engines shut down seconds after take-off

transitioned from 'run' to 'cutoff' mode, causing both engines to shut down mid-air.

However, the report did not cite the cause of this occurrence. The crew had tried to restart the engines, moving both fuel cutoff switches back to "run" positions.

This move allowed 'engine 1' to begin the recovery process; however, 'engine 2,' while relighting, couldn't ar-

rest its core speed deceleration. The aircraft failed to gain altitude and crashed into the BJ Medical College hostel compound, less than a nautical mile from the runway.

The report issued no immediate safety recommendations, noting the aircraft was airworthy, certified, and had no major defects.

Veteran aviator Captain Shakti Lumba said the AAIB may have misread critical

flight data. Lumba noted that the aircraft's flight data recorder only monitors fuel valve position and not the cockpit switch position, suggesting that the report may have wrongly inferred cockpit actions.

Besides, Lumba challenged the report's 'clean chit' being given to Boeing and GE and stated that a more thorough investigation needs to be conducted,

preferably by a 'Judicial Court of Inquiry.'

Martin Consulting CEO Mark D Martin, called the notion of a pilot manually cutting fuel to both engines during take-off "unthinkable" and emphasised the absence of any mention of cockpit camera footage that could validate crew behaviour.

He said the AI 171 preliminary report will have a 'global ramifications' on all 787 operators. Furthermore, he asserted that the 787 Dreamliner is a comprehensively digitally controlled and software-driven aircraft that constantly needs patches and system updates.

PILOTS BODY REACTS

Meanwhile, the Airline Pilots' Association of India (ALPA-India) has pointed out opacity in the investigation and sidelining of qualified flight crew from the probe.

It has raised alarm over the serviceability bulletin referenced in the preliminary report, which highlighted a po-

tential malfunction related to the aircraft's fuel control switch gates.

The association also warned that without answers to several of its fundamental questions, the integrity of the investigation as well as the safety of ongoing operations remained in doubt.

Other industry stakeholders said the investigation needed to synchronise data from the cockpit voice recorder and the flight data recorder with the exact timing.

The preliminary report has not released the entire cockpit voice recorder transcript. Pilots say it's not possible that only two sentences were uttered and then the 'May Day' message relayed.

"If there is a loss of thrust in aircraft during take-off, the pilot who is monitoring the parameters would call out that and the same would get recorded," a senior captain said.

As of now, the investigation is ongoing and is expected to yield a final report within 12 months.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

13 JULY 2025

Families of British victims to move court against Boeing

Aneesh Phadnis
Mumbai

Families of Air India passengers who died in the air crash in Ahmedabad on June 12 will take action against Boeing in the US courts very soon, to obtain evidence and answers about the role of the fuel control switches in the accident, James Healy-Pratt, partner of UK law firm Keystone Law, said on Saturday.

Keystone Law has been engaged by the families of UK-based victims of the accident. The crash resulted in the death of 260 persons, including passengers, crew and persons on ground. These included 53 British citizens.

"The preliminary report

rules out a number of theories and focuses on the design, installation, maintenance and use of the fuel control switches.

QUESTIONS REMAIN

"The specific inclusion of a Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) from December 2018 that highlights the defective fuel control switches is of real significance. Both Air India and Boeing have serious questions to answer arising out of this preliminary report," Healy-Pratt said in a statement.

Apart from moving courts in the US, the law firm is also assisting families in securing compensation from Air India as per the Montreal Convention.

In its preliminary invest-

igation report, the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) said the US Federal Aviation Administration (FAA) had issued a SAIB regarding potential disengagement on the fuel control switch locking feature.

The bulletin was based on reports from Boeing 737 operators that these switches were installed with locking features disengaged.

"The airworthiness concern was not categorised as an unsafe condition that would warrant an airworthiness directive by the FAA," the AAIB noted. Air India also informed AAIB that inspections as suggested by the FAA bulletin were not carried out because those were not mandatory.

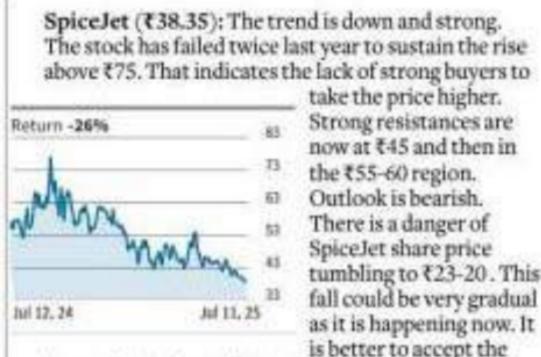


Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

13 JULY 2025



loss and exit the stock at current levels now rather than waiting with a hope for the price to rise back. Always remember to enter any position with a proper stop-loss in place. That will help you to minimise the loss when the view goes wrong.

Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

13 JULY 2025

Inside the cockpit: How AI's Boeing Dreamliner flight ended in disaster

Reuters

A preliminary report into the Air India crash that killed 260 people last month showed the plane's engines fuel cutoff switches almost simultaneously flipped from run to cutoff, starving the engines of fuel.

Here is the sequence of events - by the seconds - on June 12, as detailed by Indian investigators in their preliminary report released on Saturday:

05:47 GMT (11:17 a.m. IST) - Air India Dreamliner VT-ANB landed in Ahmedabad from New Delhi as AI423.

07:48:38 GMT - The aircraft was observed departing from Bay 34 at the airport.

07:55:15 GMT - The aircraft requested taxi clearance, which was granted by air traffic control; a minute later the aircraft taxied from the bay to Runway 23 via Taxiway R4, backtracked and lined up for take-off.

08:02:03 GMT - The aircraft was transferred from ground to tower control.

08:07:33 GMT - Take-off clearance issued.

08:08:39 GMT - Aircraft lifted off.

08:08:42 GMT - Aircraft reached max airspeed of 180 knots. "Immediately thereafter, the Engine 1 and Engine 2 fuel cutoff switches transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec."

"The Engine N1 and N2 began to decrease from their take-off values as the fuel supply to the engines was cut off.

"In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cutoff. The other pilot responded that he did not do so. The CCTV footage obtained from the airport showed Ram Air Turbine (RAT) getting deployed during the initial climb immediately after lift-off.

"The aircraft started to lose altitude before crossing the airport perimeter wall."

08:08:47 GMT - both engines' values "passed below minimum idle speed", and the RAT hydraulic pump began

supplying hydraulic power.

08:08:52 GMT - Engine 1 fuel cutoff switch transitioned from CUTOFF to RUN.

08:08:56 GMT - Engine 2 fuel cutoff switch also transitioned from CUTOFF to RUN.

"When fuel control switches are moved from CUTOFF to RUN while the aircraft is in-flight, each engine's full authority dual engine control (FADEC) automatically manages a relight and thrust recovery sequence of ignition and fuel introduction."

"Engine 1's core deceleration stopped, reversed and started to progress to recovery. Engine 2 was able to relight but could not arrest core speed deceleration and re-introduced fuel repeatedly to increase core speed acceleration and recovery."

08:09:05 GMT - One of the pilots transmitted "MAYDAY MAYDAY MAYDAY".

08:09:11 GMT - Data recording stopped.

08:14:44 GMT - Crash fire tender left the airport premises for rescue and firefighting.

Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

13 JULY 2025

Too early to draw conclusions: Naidu on AI crash investigation report

TWO VIEWS. Initial findings indicated deliberate action by cockpit crew, say experts; Minister urges caution

Our Bureau
Mumbai

Civil Aviation Minister Ram Mohan Naidu and his deputy Murlidhar Mohol said it was premature to draw conclusions from Air India Boeing 787 accident investigation report.

The preliminary accident investigation report was released by Aircraft Accident Investigation Bureau early on Saturday.

Data from enhanced airborne flight recorders showed that immediately after getting airborne and achieving maximum speed aircraft's fuel control switches transitioned to cut off mode.

While some experts suggested that this indicated deliberate action by cockpit crew, both the Ministers urged caution.

CAUTIOUS APPROACH

"We can't draw any conclusions because it is only a preliminary report.



It would be better if we comment on it when the final report comes in.

RAM MOHAN NAIDU
Civil Aviation Minister

Inquiry is still ongoing," Minister of State for Civil Aviation Murlidhar Mohol said.

"AAIB has been carried out a good investigation. It has been an impar-

tial investigation. AAIB is an autonomous authority and there is no interference from the Ministry," he added. Naidu also appreciated the work carried out by AAIB investigators.

"I would like to appreciate the job done by AAIB. For the first time, the black box was safely recovered, and decoding the data was done. This is a preliminary report. We are analysing it from the Ministry.

"It would be better if we comment on it when the final report comes in. We are coordinating with AAIB and we will help with all the resources they need," Naidu said.

The accident investigation is led by Sanjay Kumar Singh who has been appointed as investigator in charge.

Other team members include Jasbir Singh Largha (chief investigator), Vipin Venu Varakoth, Veer-aragavan K and Vaishnav Vijaykumar.

Currently, the downloaded en-

hanced aircraft flight recorder (EAFR) data is being analysed in detail. Components of interest for further examination have been quarantined. Analysis of post mortem reports of passengers and crew too is being carried.

While AAIB has not issued any immediate safety recommendations, it said will review additional evidence and records sought from stakeholders.

In a statement, Boeing said, "Our thoughts remain with the loved ones of the passengers and crew on board Air India Flight 171, as well as everyone affected on the ground in Ahmedabad. We continue to support the investigation and our customer."

We will defer to the AAIB to provide information about AI171, in adherence with the United Nations International Civil Aviation Organization protocol known as Annex 13.

With inputs from PTI

संडे बिग इन्फो

15 पेज की रिपोर्ट में एएआईबी ने बताया- अहमदाबाद में दुर्घटनाग्रस्त एअर इंडिया विमान के साथ आखिरी पलों में क्या हुआ था

टेकऑफ के 3 सेकंड में ही दोनों इंजन के फ्यूल स्विच बंद हुए

अहमदाबाद विमान हादसा जांच रिपोर्ट जारी...

भास्कर न्यूज, नई दिल्ली | अहमदाबाद में क्रेस एअर इंडिया विमान के साथ आखिरी पलों में क्या हुआ था? एयरक्राफ्ट एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो (एएआईबी) ने 15 पेज की शुरुआती रिपोर्ट में इसका उल्लेख किया है। इसके अनुसार दोनों पायलट अनुभवी और उड़ान के लिए फिट थे। विमान भी फिट था। कुछ समय पहले इंजन बदले थे। हालांकि, उड़ान भरने के 3 सेकंड

में ही फ्यूल स्विच बंद हो गए। रिपोर्ट किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंची है। लेकिन जांच की दिशा काफी हद तक स्पष्ट हो रही है। इंजन फ्यूल कट ऑफ होना असामान्य है। ऐसे में, तकनीकी या मानवीय चूक दोनों पर जांच बढ़ेगी। क्रिटिकल रिकवरी सिस्टम फेल या देर से एक्टिव होना भी जांच के दायरे में है। आइए विस्तार से जानते हैं रिपोर्ट में क्या-क्या कहा गया है...

क्या हुआ: फ्यूल स्विच फिर 'रन' हुए, पर रिकवरी नहीं हो पाई

विमान में दो एन्हांस्ड एयरबोन फ्लाइंग रिकॉर्डर यानी ईएफएआर थे। पिछले हिस्से के ईएफएआर से डेटा डाउनलोड नहीं हो पाया। अगले ईएफएआर के डेटा में 49 घंटे की 6 उड़ानों का ब्योर मिला। दो घंटे के ऑडियो में इस उड़ान से जुड़ा डेटा है। इसमें विस्तार से पता चला कि आखिरी समय में क्या हुआ।

तकनीकी दिक्कत थी, पर 1 घंटे में ही विमान रिलीज

- 12 जून को विमान दिल्ली से एआई 423 के रूप में अहमदाबाद पहुंचा। इसने सुबह 11:17 बजे लैंड किया।
- कू ने लॉग में STAB POS XDCR दर्ज किया। समाधान कर 12:10 बजे अगली उड़ान के लिए विमान रिलीज।
- इसे एआई 171 के रूप में लंदन जाना था। उड़ान दोपहर बाद 1:10 बजे थी। पायलट पर्याप्त विश्राम कर चुके थे।
- बीथ एनालाइजर टेस्ट में कू पूरी तरह फिट मिला। 54,200 किलो ईंधन था। टेकऑफ वजन 2,13,401 किलो था। यह सब सीमाओं के भीतर था।

...आखिरी उड़ान, टेकऑफ तक सब सामान्य ही दिखा

- एडवांस्ड सरफेस मूवमेंट गाइडेंस एंड कंट्रोल सिस्टम के अनुसार विमान वे 34 से दोपहर 1:18:38 बजे खाना हुआ। टैक्सी क्लियरेंस 1:25:15 बजे मिला।
- दोपहर 1:26:08 बजे विमान ने टैक्सी करना शुरू किया। टैक्सीवे R4 से रनवे 23 पर पहुंचा। विमान ने इसके बाद बैकटैक किया और लाइन अप हुआ।
- टेकऑफ की अनुमति 1:37:33 बजे मिली और विमान ने 1:37:37 बजे टेकऑफ रोल शुरू कर दिया।
- ईएफएआर डेटा के अनुसार, विमान ने टेकऑफ निर्णय गति (V1) पर करते हुए 1:38:33 बजे 153 नॉट्स आईएसएस (करीब 283 किमी प्रति घंटा)। विमान के एयर/ब्राउंड सेंसर 1:38:39 बजे एयर मोड में स्थानांतरित हो गए। यह लिफ्टऑफ की पुष्टि करता है।
- विमान ने टेक ऑफ करने के इस बिंदु तक सब कुछ सही था। कहीं से भी कोई चीज असामान्य दर्ज नहीं की गई थी।

आखिरी 29 सेकंड व विमान में क्या-क्या हुआ?

01:38:42 बजे → 01:38:47 बजे → 01:38:52 बजे

विमान की रफ्तार 333 किमी/घंटा हो गई। तभी इंजन 1 और इंजन 2 के फ्यूल कटऑफ स्विच 'रन' से 'कटऑफ' में आ गए। दोनों 1 सेकंड के अंदर ही बंद हो गए। ईंधन बंद होने से इंजन के एन1 और एन2 मान टेकऑफ वैल्यू से घटने लगे।

कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डिंग में एक पायलट को दूसरे से पूछते सुना गया कि तुमने कटऑफ क्यों किया? दूसरे ने कहा- 'मैंने ऐसा नहीं किया।' दोनों इंजनों के एन2 मान न्यूनतम आइडल स्पीड से नीचे चले गए। 1:38:47 बजे रैम एयर टरबाइन (रैट) ने विमान को हाइड्रोलिक पावर प्रदान करना शुरू कर दिया।

डेटा के अनुसार, इंजन 1 का फ्यूल कटऑफ स्विच कटऑफ से रन स्थिति में स्थानांतरित हुआ। लगभग 01:38:54 बजे एपीयू इनलेट डोर खुलने लगा। ये एपीयू ऑटो स्टार्ट लॉजिक के अनुरूप था।

एयरपोर्ट की दीवार पार करने से पहले ही ऊंचाई खोने लगा था विमान

सरदार वल्लभभाई पटेल अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा

अंतिम दर्ज रखन ऊंचाई: 625 फीट

01:38:56 बजे



रैम एयर टरबाइन (रैट)

01:39:11 बजे ←

ईएफएआर की रिकॉर्डिंग बंद हो गई। क्रेस फायर टेंडर बचाव और अग्निशमन कार्यों के लिए एयरपोर्ट सीमा से बाहर भेजा गया। प्रशासन की अग्निशमन और बचाव सेवाएं भी पहुंचीं।

01:39:05 बजे ←

पायलटों में से एक ने 'मेडे मेडे मेडे' का संदेश भेजा। एटीसी ने कॉल साइन के बारे में पूछताछ की। कोई उत्तर नहीं मिला। तभी विमान एयरपोर्ट के पास क्रेस होते दिखे। इमरजेंसी रिएस्पॉन्स शुरू।

अभी जांच जारी... ईएफएआर के डेटा का विस्तृत विश्लेषण जारी है। अभी बोइंग 787-8 विमान और जीई जीईएनएस-1बी इंजन ऑपरेटरों तथा निर्माताओं के लिए कोई सिफारिश नहीं दी गई है।

भयावह: 4 लाख वर्ग फुट इलाके में फैला विमान का मलबा

टक्कर और आग से विमान पूरी तरह नष्ट हो गया। टक्कर और आग से 5 इमारतों को भीषण नुकसान हुआ। इमरजेंसी लोकेटर ट्रांसमीटर एक्टिव नहीं हुआ। मलबा 4 लाख वर्ग फुट क्षेत्र में फैला मिला। नीचे चित्र में ए, बी, सी, डी, ई और एफ के तौर पर चिह्नित इमारतों तक मलबा पड़ा मिला।

सबसे पहले पेड़ों और फिर ऊंची चिमनी से टकराया विमान

गिरते वकत विमान सबसे पहले आर्मी मेडिकल कॉर्प्स परिसर में कतार में लगे पेड़ों और एक ऊंची चिमनी से टकराया। फिर बिल्डिंग 'ए' की उत्तर-पूर्वी दीवार से टकराया। पेड़ और बिल्डिंग 'ए' की दूरी 293 फीट है। विमान आगे बढ़ता गया और टूटता-बिखरता रहा तथा अन्य ढांचों और पेड़ों से टकराया।



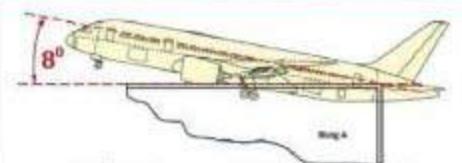
लैंडिंग गियर 345 फीट और पंख 670 फीट दूर जा गिरा

बाएं मुख्य लैंडिंग गियर और बाएं पंख का बाहरी और मध्य भाग बिल्डिंग 'सी' से टकराया और 345 फीट दूर गिरा। पंख का मध्य भाग बिल्डिंग 'सी' की चौथी मंजिल के उत्तरी कोने में फंसा मिला। पंख का अंदरूनी भाग बिल्डिंग 'ए' से 670 फीट दूर दक्षिण-पश्चिम में पड़ा मिला था।

पार्ट्स दीवार में धंसे, विमान का धड़ रफ्तार से बढ़ता गया

वर्टिकल स्टैबलाइजर धड़ से अलग हो गया। बिल्डिंग 'ए' से टक्कर के बिंदु से 200 फीट दूर रुका। पिछला भाग व दायें लैंडिंग गियर उत्तर-पूर्वी दीवार में धंसा। शेष भाग आगे बढ़ता रहा। 'ए' की छत के पार जाकर दायें इंजन पानी की टंकी से टकराया और टूटकर दीवार के पास गिरा।

8° नोज अप की स्थिति में था विमान



इमारतों और विमान पर मिले निशान संकेत देते हैं कि टक्कर के समय विमान की स्थिति संभवतः 'नोज-अप' यानी लगभग 8 डिग्री ऊपर उठी हुई नोज की थी। वहीं, पंख क्षैतिज स्थिति में थे।

लैंडिंग गियर डाउन मिला; थ्रस्ट लीवर जल गया



लैंडिंग गियर लीवर डाउन मिला। थ्रस्ट लीवर जल गया। ईएफएआर डेटा बताता है कि टक्कर तक थ्रस्ट लीवर आगे यानी टेकऑफ थ्रस्ट की स्थिति में थे। रिवर्स लीवर मुड़े थे लेकिन 'स्टोपड' स्थिति में थे।

फ्लैप का हंडल टेकऑफ की सेटिंग में ही मिला



फ्लैप हंडल असेंबली को आग की वजह से काफी ज्यादा नुकसान पहुंचा था। हालांकि, जांच में हंडल 5 डिग्री की फ्लैप स्थिति में मजबूती से मिला। यह स्थिति सामान्य टेकऑफ फ्लैप सेटिंग के अनुसार थी। इस स्थिति की ईएफएआर डेटा से पुष्टि हुई थी।

वित्त वर्ष 2026 में घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 10 प्रतिशत तक बढ़ने का अनुमान : रिपोर्ट

नई दिल्ली, 12 जुलाई (एजेंसियां)। आईसीआरए की एक लेटेस्ट रिपोर्ट के अनुसार, वित्त वर्ष 2026 में भारत के घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या में 7-10 प्रतिशत की मजबूत वृद्धि का अनुमान है। रिपोर्ट में देश के नागरिक उड्डयन क्षेत्र के लिए एक स्थिर दृष्टिकोण रखा गया है।

रिपोर्ट में कहा गया है कि भारतीय विमानन कंपनियों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्रियों की संख्या वित्त वर्ष 2026 में 15-20 प्रतिशत बढ़ने की उम्मीद है, हालांकि, हालिया भू-राजनीतिक चिंताओं को देखते हुए यह निगरानी योग्य बना हुआ है।

जून 2025 के लिए घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 138.7 लाख अनुमानित है, जो जून 2024 के 132.1 लाख से 5.1 प्रतिशत अधिक है। हालांकि, क्रमिक आधार पर इसमें 1.3 प्रतिशत की मामूली गिरावट देखी गई। जून 2025 में एयरलाइनों की कैपिसिटी



डिप्लॉयमेंट जून 2024 की तुलना में 4.9 प्रतिशत अधिक थी। वित्त वर्ष 2026 की पहली तिमाही (अप्रैल-जून 2025) के लिए घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 422.4 लाख थी, जो सालाना आधार पर 5.1 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाता है। मई 2025 के लिए भारतीय वाहकों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्रियों की संख्या 29.7 लाख थी, जो सालाना आधार पर 7.3 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। आईसीआरए की रिपोर्ट के अनुसार, वित्त वर्ष 2026 के पहले दो महीनों के लिए,

■ जून 2025 के लिए 138.7 लाख अनुमानित है घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या

भारतीय वाहकों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्रियों की संख्या 59.8 लाख रही, जो सालाना आधार पर 12.1 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

भारत-पाकिस्तान तनाव के बाद उड़ान रद्द होने और अन्य परिचालन चुनौतियों के कारण पिछले कुछ महीनों में भारतीय विमानन उद्योग की परिचालन लागत में वृद्धि होने की संभावना है। फिर भी, रिपोर्ट में कहा गया है कि अब तक कुल यात्रियों की संख्या और मूल्य निर्धारण स्थिर रहे हैं। भारतीय विमानन उद्योग के बारे में आईसीआरए का दृष्टिकोण स्थिर है। हालांकि, रिपोर्ट के अनुसार, उभरते भू-राजनीतिक और परिचालन संबंधी प्रतिकूल परिस्थितियां पर कड़ी निगरानी की आवश्यकता है।

Air India crash report 'very soon': Minister Naidu

NEW DELHI, DHNS: Civil Aviation Minister K Rammohan Naidu on Friday said the report of the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) into the Air India 171 plane crash will be released "very soon".

"Very soon... AAIB is working on it... it is the responsibility of AAIB, let them do their job," Naidu said on the sidelines of an event in Mumbai.

Naidu said that the Civil Aviation Ministry is ensuring transparency and accountability in the investigation.

The much-awaited report could shed light into the reasons behind the horrific crash in Ahmedabad that killed all but one of the 242 persons on board. Nineteen others died on the ground after the Boeing Dreamliner aircraft crashed within min-

utes of taking off. Earlier this week, the AAIB informed a parliamentary standing committee that the preliminary report would be made public in the next few days.
► **Air India, Page 6**

Focus on pilot actions, claims WSJ

The Wall Street Journal published a report based on early assessment by US officials on the causes that may have contributed to the crash. The report said the initial probe is focusing on the pilot's actions rather than the aircraft's problem.

Air India crash report 'very soon': Minister Naidu

Air India, from Page 1

AAIB, which operates under the Civil Aviation, is tasked with investigating all air accidents involving aircraft with an All Up-Weight (AUW) of more than 2,250 kgs or turbojet aircraft.

Under International Civil Aviation Organisation protocols, member countries are expected to submit preliminary reports within 30 days of air accidents, and findings are shared with all stakeholders.

On Friday, the Wall Street Journal published a report based on early assessment by US officials on the causes that may have contributed to the disaster.

The report said the initial probe into the crash is focusing on the pilot's actions rather than the aircraft's problem. Preliminary findings indicate that switches controlling fuel flow to the jet's two engines were turned off, leading to loss of thrust after the aircraft's take-off. However, it was unclear why the switches were turned off.

The WSJ report follows a similar news story carried by Air Current, a US-based publication.

A day after the crash, the AAIB recovered the Cockpit Voice Recorders (CVR) from the rooftop of the hospital where the aircraft crashed. The Flight Data Recorders (FDR) were recovered from the debris on June 16, 2025.

The black boxes were brought to the AAIB lab in Delhi on June 24 and the data was extracted.

महज एक सेकेंड के अंतराल में ही कैसे बंद हुए फ्यूल स्विच

जागरण न्यूज़, नई दिल्ली: अहमदाबाद में 12 जून को एअर इंडिया के विमान हादसे के ठीक एक महीने बाद दुर्घटना की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट शनिवार को सार्वजनिक कर दी गई। नागरिक उड्डयन मंत्रालय की जांच एजेंसी 'विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो' (एएआइबी) की रिपोर्ट में कुछ चौंकाने वाली बातें सामने आई हैं। रिपोर्ट के अनुसार, हादसे को ठोस वजह तो यही है कि फ्यूल स्विच आफ हो गया था, जिससे दोनों इंजन बंद हो गए। ज्यादा ऊंचाई न होने से आपात स्थिति में इंजन को पावर देने वाले रैम व रैट भी कारगर नहीं रहे। लेकिन बड़ा सवाल यह है कि फ्यूल स्विच कैसे बंद हुआ? अंतिम रिपोर्ट आने में तो सालभर का समय लग सकता है। लेकिन दोनों पायलटों के बीच हुई बातचीत की दो लाइनें अहम हैं। एक पायलट ने कहा- तुमने फ्यूल स्विच क्यों बंद कर दिया और दूसरे ने कहा- मैंने नहीं किया। यानी शक को सुई पायलटों पर घूम गई है। हो सकता है कि इस पहलु पर भी अलग दृष्टि से जांच की जाए। वैसे उड़ान से पहले जांच में दोनों पायलट फिट पाए गए थे।

एएआइबी ने अपनी रिपोर्ट के आधार पर किसी नतीजे पर पहुंचने की बात नहीं कही है। न ही इसमें विमान निर्माता कंपनी बोइंग या इंजन बनाने वाली कंपनी जीई के लिए कोई अनुशंसा की है। आगे जांच जारी रखने की बात कही गई है। रिपोर्ट में इस बात का जिक्र है कि विमान के रनवे

● अहमदाबाद से उड़ान भरते ही विमान के दोनों इंजनों की वंद हो गई थी ईंधन आपूर्ति

● दावा-फ्यूल स्विच के कटआफ होने के अलावा संदेह का कोई और मामला नहीं दिखा

● बोइंग के विमानों में ईंधन आपूर्ति से जुड़े स्विच को लेकर पहले भी उठ चुका है सवाल



फ्यूल कंट्रोल स्विच: फायरफिट में यह श्रटल लीवर के नीचे होता है। उड़ान के दौरान इसकी स्थिति यानी रन से कटआफ में करने पर ईंधन की आपूर्ति रुक जाती है और इंजन बंद हो जाते हैं।

फ्यूल कंट्रोल स्विच की अहम भूमिका



गार्ड ब्रेकेट: दोनों इंजन के लिए दो फ्यूल कंट्रोल स्विच होते और इनके दोनों तरफ ब्रेकेट लगे होते हैं। ताकि गलती से भी पायलट का हाथ लगने से हिल न जाए।

स्टाप लाक: प्रत्येक स्विच में एक धातु का स्टाप लाक होता है, जिसे चालक दल को अपनी स्थिति बदलने से पहले उठाना पड़ता है।

दुर्घटना की निष्पक्ष जांच कराएं : पायलट्स एसोसिएशन

एयरलाइन पायलट्स एसोसिएशन आफ इंडिया के प्रेसिडेंट कैप्टन सैम थामस ने कहा कि जांच की शीली और दिशा पायलट की गलती की ओर पूर्वाग्रह का संकेत देती है। हम इस धारणा को स्पष्ट रूप से खारिज करते हैं और निष्पक्ष, तथ्य-आधारित जांच पर जोर देते हैं। रात के 1.30 बजे एएआइबी ने रिपोर्ट जारी की और इस पर किसी का हस्ताक्षर नहीं है। यानी रिपोर्ट के लिए कोई जिम्मेदार नहीं है। रिपोर्ट में जो बातें रखी गई हैं वह मामले को उलझा रही हैं। हमें लगता है कि जांच पायलटों को दोषी मानकर की जा रही है और हम इस पर आपत्ति जताते हैं।

एअर इंडिया पायलटों के साथ करेगी समीक्षा

एअर इंडिया ने कहा है कि वह विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट की समीक्षा के लिए विशेष सत्र आयोजित करेगी और इसमें पायलटों को भी शामिल किया जाएगा। एअर इंडिया के वरिष्ठ उपाध्यक्ष (फ्लाइट आपरेशन) मनीष उप्पल ने पायलटों को लिखे एक पत्र में कहा- दुर्घटना की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट अंतिम निष्कर्ष नहीं है।

बोइंग ने कहा-जांच में सहयोग करते रहेंगे

विमान निर्माता कंपनी बोइंग ने एएआइबी की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट के बाद कहा कि वह एअर इंडिया की फ्लाइट एआइ-171 की दुर्घटना की जांच में सहयोग करती रहेगी। कंपनी ने एक आधिकारिक बयान में कहा-हम जांच में हर संभव सहयोग करेंगे और विमान के संबंध में सभी जानकारी मुहैया कराएंगे।

पर उड़ान भरने के तीन सेकेंड बाद ही एक के बाद एक (एक सेकेंड के अंतराल पर) दोनों इंजनों के लिए फ्यूल आपूर्ति के स्विच 'रन' (चालू) से 'कटआफ' (बंद करने का संकेत) में चले गए। ध्यान रहे कि फ्यूल स्विच केवल मैनुअल आफ-आन किया जाता है। लेकिन रिपोर्ट में इस बात का भी जिक्र है कि विमान निर्माता कंपनी बोइंग के विमानों में ईंधन आपूर्ति से जुड़े

स्विच को लेकर पहले सवाल उठ चुके हैं। वह सवाल स्वयं अमेरिकी सरकार की एजेंसी फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (एफएए) ने अपनी बुलेटिन में उठाए थे। एफएए की तरफ से 17 दिसंबर, 2018 को फ्यूल कंट्रोलिंग स्विच के लॉकिंग फीचर के बंद होने की संभावना पर स्पेशल एयरवर्थिनेस एवरनेस बुलेटिन जारी की थी। यह बुलेटिन 737 मॉडल में इस्तेमाल

फ्यूल कंट्रोलिंग स्विच में बंद होने को लेकर आई रिपोर्ट के आधार पर जारी की गई थी। एअर इंडिया की तरफ से बताया गया है कि उक्त बुलेटिन सुझाव थी। रिपोर्ट में बोइंग निर्मित बी-787 ड्रीमलाइनर विमान में और कोई चिंताजनक तथ्य सामने आने की बात नहीं है। रिपोर्ट में खुल कर नहीं कहा गया है लेकिन यह संदेह गहरा गया है कि विमान

दुर्घटना की मुख्य वजह मानवीय भूल है। कुछ विशेषज्ञों ने कहा, यह जानबूझकर की गई मानवीय गलती है। विमान के मुख्य पायलट सुमीत सभरवाल व उनका साथ बतौर फर्स्ट ऑफिसर कलाइव कुंदर दे रहे थे। फ्यूल आपूर्ति स्विच के बारे में किस पायलट ने सवाल पूछा और किसने जवाब दिया, यह भी रिपोर्ट में नहीं बताया गया है। वैसे एएआइबी की रिपोर्ट ने न सिर्फ

देश बल्कि पूरी दुनिया को स्तब्ध कर दिया है। उड्डयन क्षेत्र के विशेषज्ञों का कहना है कि अगर फ्यूल कंट्रोल स्विच के बंद होने से हादसा हुआ है, तो यह अपनी तरह की पहली विमान दुर्घटना है। हादसे की प्रारंभिक रिपोर्ट आने के बाद इंजन निर्माता कंपनी जेनरल इलेक्ट्रिक ने कुछ नहीं कहा है।

विमान हादसे का 'सच' >> पेज 11
सवाल खड़े करने वाली जांच >> संपादकीय



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

DELHI

13 JULY 2025

सवाल खड़े करने वाली जांच

अहमदाबाद में एअर इंडिया विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रपट इस दिल दहलाने वाली हवाई दुर्घटना के संभावित कारणों के जवाब कम दे रही है, सवाल अधिक खड़े कर रही है। समझना कठिन है कि इस प्रारंभिक जांच रपट को सुविचारित तरीके से क्यों नहीं जारी किया गया? किसी रपट को रात ढाई-तीन बजे जारी करने का क्या औचित्य? प्रश्न यह भी है कि इस अधिकचरी सी रपट को जारी करना कितना आवश्यक था। यदि किसी कारण आवश्यक भी था तो यह क्यों नहीं स्पष्ट किया गया कि इसके आधार पर किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंचा जाना चाहिए और किसी टोस नतीजे पर पहुंचने के लिए अन्य जांच रपटों की प्रतीक्षा की जानी चाहिए? इतने बड़े विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रपट पर कामचलाऊ रवैया समझ से परे है। इसके बाद भी परे है कि सरकार पहले दिन से यह प्रकट कर रही थी कि वह इस विमान दुर्घटना के कारणों को सामने लाने के लिए प्रतिबद्ध है। प्रतिबद्धता जताने का यह कोई तरीका नहीं होता।

अहमदाबाद विमान दुर्घटना की प्रारंभिक जांच रपट इसलिए विश्वसनीय नहीं जान पड़ती, क्योंकि उसके जरिये यह बताने की कोशिश की गई है कि कहीं न कहीं पायलटों से गलती हुई। आखिर इतने अनुभवी पायलट फ्यूल का स्विच आफ करने की गंभीर गलती कैसे कर सकते हैं? इस गलती को रोकने के तो कई उपाय होते हैं। पायलटों की बातचीत के विवरण से भी यही संकेत मिलता है कि 250 से अधिक लोगों की जान लेने वाले विमान के इंजन संभवतः किसी तकनीकी खामी से अचानक बंद हो गए। कहीं ऐसा तो नहीं कि विमान हादसे की प्रारंभिक जांच करने वाले विमान निर्माता कंपनी बोइंग को संदेह के दायरे से बाहर रखना चाहते थे? इस अंदेश का एक कारण यह है कि अतीत में बोइंग पर ऐसे आरोप लग चुके हैं कि उसने अपने कई विमानों के निर्माण के दौरान उनके सुरक्षित संचालन उपायों की अनदेखी करना पसंद किया। ऐसे आरोप खुद इस कंपनी के कर्मचारियों ने लगाए थे। अच्छा यह हो कि भारत सरकार अहमदाबाद विमान हादसे के मूल कारणों की तह तक जाने के हर संभव उपाय करे। उसे यह भी सुनिश्चित करना होगा कि इस विमान दुर्घटना में जाने-अनजाने जिसने भी गलती की हो, उसका नाम सामने आए। कोई बचने-छिपने न पाए। यह ठीक नहीं कि विदेशी मीडिया का एक हिस्सा अहमदाबाद विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रपट के शरारत भरे निष्कर्ष निकाल रहा है। यदि वह ऐसा कर पा रहा है तो हवाई दुर्घटना की आधी-अधूरी प्रारंभिक जांच रपट के कारण। यह आवश्यक ही नहीं, अनिवार्य है कि भारत सरकार और उसकी एजेंसियों के साथ एअर इंडिया प्रबंधन भी यह देखे कि विमान हादसे का पूरा और सही सच कैसे सामने आए। यह भारत की प्रतिष्ठा और विमान यात्रियों की सुरक्षा से जुड़ा मामला है।

विमान हादसे का 'सच'

50 हजार लीटर ईंधन भरा था विमान में, इसके चलते विमान हादसाग्रस्त होते ही आग के गोले में तब्दील हो गया।

230 यात्री और दो पायलट समेत 12 चालक दल के सदस्य विमान पर सवार थे। यात्रियों में से 169 भारतीय, 53 ब्रिटिश, सात पुर्तगाली और एक कनाडाई था।

फ्यूल स्विच के 'रन' से 'कटआफ' होने की कहानी

फ्यूल कटआफ के कारण

● **मानवीय गलती:** फ़ैटन सुमीत सभरवाल या फ़र्स्ट ऑफिसर क्लाइव कुंदर ने अनजाने में दोनों फ्यूल कंट्रोल स्विच को कटआफ पर कर दिया होगा। उन्होंने इसे कोई और कंट्रोल स्विच समझ लिया होगा या किसी दूसरी समस्या पर ग़लत रिएक्शन दिया होगा। कुछ विश्लेषकों के अनुसार, पायलट का इरादा शायद एक इंजन के फ्यूल स्विच कटआफ पोजिशन में लाना रहा होगा लेकिन गलती से दोनों स्विच कटआफ पोजिशन में आ गए। मिसकॉन्फिगरेशन की वजह से या दबाव में इस तरह की गलती हो सकती है।

● **परिदृश्य:** लाकिंग सिस्टम और गार्ड ब्रेकेट्स को सक्रिय करना पड़ता है। इससे आकस्मिक और अनजाने में स्विच-आफ होने की संभावना कम हो जाती है। हालांकि, तनाव या ध्यान भटकने से प्रक्रियामगत चूक हो सकती है, जैसे कि गलती से स्विच को रन से कटआफ पोजिशन में कर देना।

● **केस स्टडी:** 2015 में ट्रांसपेरिया एयरवेज की फ्लाइट 235 के एक पायलट ने एक इंजन फेल होने के बाद गलत इंजन बंद कर दिया था जिससे दुर्घटना हुई और 43 लोगों की मौत हो गई। यह तनाव में हुई एक स्पष्ट मानवीय भूल थी। पिछले दशक के आइसीएओ के आंकड़ों के अनुसार, 53 प्रतिशत विमान दुर्घटनाओं का कारण मानवीय भूलें थीं। वही यह सभी भूलें ज्यादातर टेकआफ जैसे अहम फेज में हुईं।

● **इसके लिए साक्ष्य:** सीवीआर का संवाद भ्रम की स्थिति दर्शाता है और पायलट द्वारा अनजाने में उठाए गए कदम का संकेत देता है। स्विच का रन की पोजिशन में वापस आना और एक इंजन का थोड़ी देर के लिए फिर स्टार्ट होना, यह दर्शाता है कि पायलट को गलती का एहसास हुआ और उसने उसे ठीक करने का प्रयास किया।

● **इसके खिलाफ साक्ष्य:** स्विच के सुरक्षा उपायों के कारण गलती से भूवर्धन की संभावना कम हो जाती है। प्रारंभिक रिपोर्ट में किसी भी काफ़िट आपात स्थिति (जैसे, ईंजन में आग लगने या इंजन खराब होने की चेतावनी) का उल्लेख नहीं है। इन स्थितियों में तनाव के कारण फ़ायलट गलती से स्विच को

अहमदाबाद में 12 जून को हुए एअर इंडिया के बोइंग 787-8 विमान हादसे पर शुरुआती जांच रिपोर्ट आ गई है। रिपोर्ट में कहा गया है कि विमान के टेकआफ के तुरंत बाद दोनों इंजन के लिए फ्यूल सप्लाई बंद हो गई थी। भारत के एयरक्राफ्ट एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो (एएआइबी) द्वारा शुक्रवार को जारी की गई रिपोर्ट के अनुसार फ्यूल स्विच एक सेकेंड के अंदर 'रन' से 'कटआफ' मोड में चले गए। इसकी वजह से विमान ने ध्रुव खो दिया। अब बहस इस दिशा में बढ़ चली है कि फ्यूल सप्लाई कैसे बंद हुई। क्या यह मानवीय चूक का नतीजा है या तकनीकी खराबी। पड़ताल पर एक नजर:

कटआफ पोजिशन में ले जा सकता है।

मैकेनिकल या इलेक्ट्रिकल खराबी

● **परिदृश्य:** किसी मैकेनिकल या इलेक्ट्रिकल खराबी के कारण फ्यूल कंट्रोल स्विच कट आफ पोजिशन में चले गए या फ्यूल सप्लाई बाधित हो गई। इसका कारण फ्लार्ड-बाय-वायर सिस्टम के डिजाइन में दिक्कत, वायरिंग समस्या या साफ्टवेयर की खराबी के कारण ऐसा हो सकता है। वायरिंग या साफ्टवेयर में कोई खराबी सैद्धांतिक रूप से स्विच को रन से कटआफ की स्थिति में ले जा सकती है।

● **एएए बुलेटिन:** 2018 के एएए विशेष उड़ान योग्यता सूचना बुलेटिन में बोइंग के फ्यूल स्विच लाकिंग सिस्टम के अप्रत्याशित



दुर्घटना में ही इन्वेस्टिगेटिव टो स्टॉप से काम करने के लिए डिज़ाइन किया गया है फ़ायल कंट्रोल स्विच।



लैंडिंग गियर पूरी तरह से वापस नहीं आ सका था। गियर फ्लैप और स्लेट्स एक्सटेंडेज पोजिशन में थे। टेकआफ कन्फिगरेशन के हिसाब से यह सही था।

रूप से बंद होने की संभावित समस्या पर प्रकाश डाला गया था। हालांकि यह एक सलाह थी। इस पर एक्शन लेना अनिवार्य नहीं था। एयर इंडिया ने उन निरीक्षणों को लागू नहीं किया, जिनकी सिफारिश की गई थी। इसके लिए साक्ष्य: सीवीआर का 'मैने नहीं किया' वाला जवाब पायलट की सिस्टम में किसी खराबी पर हेराने का संकेत हो सकता है, न कि उसकी अपनी कार्रवाई का। एक सेकेंड के अंतराल में ही स्विच का कटआफ स्थिति में चला जाना किसी गड़बड़ी का संकेत हो सकता है।

● **विषय में साक्ष्य:** स्विच सुरक्षा उपाय (लाक और गार्ड) और मजबूत डिजाइन के कारण इस बात की संभावना बेहद कम है कि स्विच अपने आप रन से कटआफ स्थिति में

चली जाए। उड़ान भरने के तुरंत बाद ही स्विच का टर्नआफ मोड में जाना किसी आकस्मिक खराबी के बजाए मैन्युअल आपरेशन का संकेत देता है। इसके अलावा, एयर इंडिया के 33 झीमलाइनर की दुर्घटना के बाद के निरीक्षण और बोइंग/जीई की सलाह का न होना सिस्टम से जुड़ी किसी समस्या का संकेत नहीं देता है।

कोई साजिश तो नहीं...

● **परिदृश्य:** एक पायलट ने विमान को क्रेश करने के इरादे से जानबूझकर दोनों फ्यूल कंट्रोल स्विच को कटआफ पर कर दिया। हो सकता है कि ऐसा उसने आत्महत्या करने या किसी मनोवैज्ञानिक दबाव या व्यक्तिगत मकसद के लिए किया हो। सीवीआर के संवाद से पता चलता है कि एक पायलट को इस कार्रवाई की जानकारी नहीं थी। दूसरे पायलट द्वारा जानबूझ कर कटआफ करने की सूरत में ऐसा हो सकता है।

● **अनुभवी थे पायलट:** सभरवाल एक अनुभवी प्रशिक्षक थे और सेवानिवृत्ति के करीब थे। उनके साथ किसी तरह की समस्या की जानकारी नहीं है। कुंदर एक योग्य को-पायलट थे जिनका रिकार्ड साफ था। दोनों ने ब्रीदएनेलाइजर टेस्ट पास कर लिया था और उन्हें कोई मानसिक स्वास्थ्य समस्या नहीं थी।

● **केस स्टडी:** 2015 में जर्मनविंग्स फ्लाइट 9525 के को-पायलट एंड्रियास लुबित्ज ने फ़ैटन को लाक कर दिया और आटोपायलट मोड को नीचे उतरने के लिए सेंट करके विमान को क्रेश कर दिया। इसमें 150 लोग

मारे गए थे। माना जाता है कि को- पायलट ने ऐसा अवसाद और आत्महत्या की प्रवृत्ति की वजह से ऐसा किया।

इजिप्टएयर फ्लाइट 990 (1999): को-पायलट गेमेल अल-बतुती ने संभवतः आटोपायलट मोड को बंद करके और गोता लगाकर विमान को दुर्घटनाग्रस्त कर दिया।



क्रेश होने के बाद विमान का संचालन टर-टर तक फैल गया था।

दुर्घटना में 217 लोग मारे गए। को-पायलट के ऐसा करने की वजह स्पष्ट नहीं हुई। संभवतः व्यक्तिगत तनाव के कारण पायलट ने ऐसा किया।

● **इसके लिए साक्ष्य:** जॉन नैन्स (बीबीसी, जुलाई 2025) और फ़ैटन स्टीव जैसे विशेषज्ञों ने अपने यूट्यूब पाठकास्ट में बताया है। स्विच के सुरक्षा उपायों के लिए जानबूझ कर कदम उठाने की जरूरत होती है। दोनों का तर्क है कि एक सेकेंड के अंतराल पर होने वाली यह गतिविधि मैन्युअल संचालन से मेल खाती है।

● **सीवीआर साक्ष्य:** सीवीआर में भ्रम और खंडन एकतरफ़ा कार्रवाई का संकेत देते हैं। जानबूझ की गई गड़बड़ी की सूरत में कम ऊंचाई और तेज़ घटनाक्रम (दुर्घटना से 32 सेकेंड पहले) रिकवरी को बेहद मुश्किल बना देता है।

● **विषय में साक्ष्य:** जर्मनविंग्स या इजिप्टएयर के मामलों के विपरीत, किसी

भी पायलट के लिए कोई ज्ञात कारण या मानसिक स्वास्थ्य समस्या नहीं है। सभरवाल की सेवानिवृत्ति योजनाएं और कुंदर का साफ रिकार्ड स्थिरता का संकेत देते हैं।

● स्विच का वापस रन मोड में आना और एक इंजन का थोड़ी देर के लिए फिर से स्टार्ट होना, आत्महत्या के इरादे से मेल न खाते हुए रिकवरी के प्रयास का संकेत देता है।

ग्राउंड स्टाफ के स्तर पर गड़बड़ी

● **परिदृश्य:** किसी बाहरी व्यक्ति जैसे ग्राउंड क्रू या किसी और ने गलत इरादे से फ्यूल सिस्टम के साथ छेड़छाड़ की जिससे स्विच हिल गए या कटआफ स्थिति का आभास देने लगे। ऐसा किसी के द्वारा छेड़छाड़ करने या साफ्टवेयर में हेरफेर के जरिये किया गया।

● **एएआइबी, गुजरात पुलिस और आतंकवाद-रोधी दस्ते ग्राउंड हैंडलिंग आपरेशन की समीक्षा कर रहे हैं।** कर्मचारियों के फोन जब्त कर रहे हैं, और छेड़छाड़ के साक्ष्यों के लिए एरबीपीआइ हवाई अड्डे के सीसीटीवी फुटेज का विश्लेषण कर रहे हैं। छेड़छाड़ के किसी भी संकेत की पुष्टि नहीं हुई है।

● **विषय में साक्ष्य:** स्विच सुरक्षित काफ़िट में है, जहां उड़ान से पहले केवल अधिवृत्त कर्मचारी ही पहुंच सकते हैं। छेड़छाड़ के लिए सुरक्षा और उड़ान-पूर्व जांचों को दरकिनारा करना होगा। दोनों पायलटों इन जांचों को बिना किसी विसंगति के पूरा किया। सीवीआर की रियल टाइम की गड़बड़ी से पता चलता है कि समस्या उड़ान के दौरान हुई थी, न कि जमीन पर किसी तरह की छेड़छाड़ से। एयर इंडिया फ्लाइट 171 पर 11 जुलाई, 2025 की प्रारंभिक रिपोर्ट इस बात की पुष्टि करती है कि दुर्घटना दोनों इंजन के बंद होने के कारण हुई थी। ऐसा दोनों फ्यूल कंट्रोल स्विच के कटआफ पर चले जाने के कारण हुआ और पायलट की उलझन सीवीआर पर दर्ज की गई थी। पश्चिमी मीडिया तोड़फोड़ की बात को बढ़ावा देने के लिए उत्सुक प्रतीत होता है और एक पायलट के मानसिक स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं का संकेत दे रहा है। लेकिन कोई भी ठोस साक्ष्य पायलटों या ग्राउंड स्टाफ द्वारा जानबूझकर की गई गड़बड़ी की पुष्टि नहीं करता है।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

DELHI

13 JULY 2025

एएआइबी की रिपोर्ट अधूरी, जवाब देने से ज्यादा सवाल उठ गए

जयप्रकाश रंजन • जागरण

नई दिल्ली : एअर इंडिया विमान हादसे पर सरकारी एजेंसी 'विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो' (एएआइबी) की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट को एक के बाद एक कई विशेषज्ञों ने खारिज कर दिया है। उन्होंने ना सिर्फ रिपोर्ट को अधूरा बताया है, बल्कि एजेंसी पर तथ्यों पर चुप्पी का आरोप भी लगाया है। विशेषज्ञों का कहना है कि जांच रिपोर्ट से जवाब मिलने से ज्यादा सवाल उठ गए हैं।

देश के प्रमुख उड़डयन विशेषज्ञ संजय लाजर ने कहा है कि इस रिपोर्ट ने सवालों का जवाब देने की जगह और सवाल ही पैदा कर दिया है। उन्होंने पायलटों के बीच हुई पूरी बातचीत जारी नहीं किए जाने पर सवाल उठाया है। उन्होंने कहा कि उड़ान भरते ही खामी का पता चल गया था। लेकिन पायलटों के बीच सिर्फ दो लाइन का संवाद ही बाहर आया है। लाजर ने इसे अफसोसजनक करार दिया है, क्योंकि इससे हादसे के कारणों पर ज्यादा प्रकाश पड़ता। एएआइबी ने अपनी रिपोर्ट में जिस तरह से यह कहा है कि वह बोइंग या जीई को किसी तरह की अनुशंसा नहीं कर रहा है, इस पर लाजर ने कड़ा एतराज जताया है। पूछा है कि जब तक विस्तृत जांच ना की जाए, तो ब्यूरो ऐसा कैसे कह सकता है?

एक अन्य उड़डयन विशेषज्ञ अमित सिंह ने एएआइबी की रिपोर्ट के कई बिंदुओं पर तकनीकी तौर पर सवाल उठाया है। जैसे रिपोर्ट में कहा गया है कि दोनों इंजनों की ईंधन आपूर्ति कटआफ कर



- उड़डयन विशेषज्ञों ने निकाली एएआइबी की रिपोर्ट में कई खामियां
- बोइंग या जीई को किसी तरह की अनुशंसा नहीं करने पर आपत्ति

यू ही नहीं बंद हो सकता है फ्यूल सिव

नई दिल्ली, प्रेट्र : दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) की प्रारंभिक रिपोर्ट में फ्यूल सिव बंद होने को हादसे का कारण बताया गया। इससे दोनों इंजन बंद हो गए। लेकिन फ्यूल सिव यू ही बंद नहीं हो सकता। फ्यूल सिव ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करते हैं। इसकी दो स्थितियां होती हैं - 'रन' (चालू) से 'कटआफ' (बंद)। सिव का उपयोग इंजन को चालू या बंद करने के लिए किया जाता है। एक पायलट के अनुसार इनमें लाकिंग मैकेनिज्म होता है। इस लाक को पहले हटाना पड़ता है। सिव की स्थिति बदलने से पहले

उन्हें ऊपर खींचना पड़ता है। बोइंग 787 ड्रीमलाइनर में फ्यूल सिव थ्रस्ट लीवर के नीचे होते हैं। हर मूवमेंट पर पायलट को अलर्ट मिलता है। थ्रस्ट लीवर कार के एक्सीलेटर पैडल की तरह है। इसमें दो चरम स्थितियां हैं - एक बंद और दूसरी पूर्ण शक्ति या फुल स्पीड। जब इंजन बंद करते हैं तो फ्यूल कंट्रोल सिव कट आफ मोड में होता है। जब इंजन चालू होता है, तो दो चरणों वाली प्रक्रिया होती है, जिसमें स्टार्ट सिलेक्टर को चालू किया जाता है और फिर फ्यूल कंट्रोल को रन मोड में रखा जाता है। इसके बाद इंजन स्टार्ट हो जाता है।

दिया गया था। बाद में एक इंजन की क्षमता खत्म होने लगी। अमित सिंह ने कहा है कि रिपोर्ट में यह स्पष्ट नहीं है कि किस इंजन की क्षमता कम होने लगी। उन्होंने रैम एयर टर्बाइन (रैट) को लेकर जो बातें रिपोर्ट में कही गई हैं, उसे भी संदेहास्पद माना है। रैट आपातकालीन परिस्थिति में फेल हो रहे इंजनों को अतिरिक्त शक्ति देने के लिए इस्तेमाल किया जाता

है। सिंह का कहना है कि सीसीटीवी फुटेज से साफ है कि जैसे ही विमान थोड़ा सा ऊपर गया है, तभी उसमें रैट को चालू कर दिया गया है। जबकि इंजन के पूरी तरह से फेल होने के बाद पांच सेकेंड लगता है रैट को चालू होने में। इसका साफ मतलब है कि इंजन पहले ही फेल हो गया था। ऐसे में रिपोर्ट में जो डाटा का आकलन किया गया है, उस पर संदेह पैदा होता है।

सेकेंड दर सेकेंड क्या हुआ

11.17 बजे : उड़ान एआइ423 के रूप में संवालि एअर इंडिया ड्रीमलाइनर वीटी-एनबी नई दिल्ली से अहमदाबाद उतरा।

13.13.00 बजे : विमान ने पुशबैक और स्टार्ट अप का अनुरोध किया।

13.13.13 बजे : हवाई यातायात नियंत्रण (एटीसी) ने पुशबैक को मंजूरी दी।

13.16.59 बजे : एटीसी ने स्टार्ट अप को मंजूरी दी।

13.19.12 बजे : एटीसी ने पूछा कि क्या विमान को रनवे की पूरी लंबाई की आवश्यकता है? विमान ने रनवे 23 की पूरी लंबाई की आवश्यकता की पुष्टि की।

13.25.15 बजे : विमान ने टैक्सी पलीयरेंस का अनुरोध किया, जिसे एटीसी ने मंजूरी दे दी।

13.26.00 बजे : विमान टैक्सीवे आर4 के माध्यम से रनवे 23 पर पहुंचा, टेक-आफ के लिए तैयार हुआ।

13.32.03 बजे : विमान का नियंत्रण जमीन से टावर को स्थानांतरित।

13.33.45 बजे : विमान को रनवे 23 पर लाइन में लगाने का निर्देश दिया गया।

13.37.33 बजे : एटीसी ने रनवे 23 से उड़ान भरने की अनुमति दी।

13.38.39 बजे : विमान ने रनवे से उड़ान भरी।

13.38.42 बजे : विमान की

अधिकतम गति 180 नाट तक पहुंची। इसके तुरंत बाद इंजन एक और इंजन दो, दोनों के ईंधन कटआफ सिव एक सेकेंड के अंतराल पर 'रन' से 'कटआफ' स्थिति में चले गए। ईंधन आपूर्ति बंद होते ही इंजन की गति धीमी होने लगी है। उड़ान भरने के तुरंत बाद रैम एयर टर्बाइन (आरएटी) का इस्तेमाल किया गया। एक पायलट दूसरे से पूछता हुई सुनाई देता है कि उसने ईंधन क्यों बंद किया? दूसरा जवाब देता है कि उसने ऐसा नहीं किया।

13.38.47 बजे : इंजन एन1 और एन2, दोनों की गति न्यूनतम गति से नीचे चली जाती है। आरएटी का पंप हाइड्रोलिक पावर की आपूर्ति शुरू करता है।

13.38.52 बजे : इंजन एन1 का ईंधन कटआफ सिव 'कटआफ' से 'रन' पर जाता है।

13.38.56 बजे : इंजन एन2 का ईंधन कटआफ सिव भी 'रन' पर चला जाता है। इंजन 1 में सुधार होता है, लेकिन इंजन 2 अब भी काम करने में असमर्थ है।

13.39.05 बजे : दो पायलटों में से एक पायलट ने मेडे यानी आपातकालीन काल दिया।

13.39.11 बजे : विमान से डाटा रिकॉर्डिंग बंद हुई।

13.44.44 बजे : दमकल गाड़ियां बचाव और अग्निशमन के लिए हवाई अड्डे से रवाना हुईं।

अभी किसी भी निष्कर्ष पर न पहुंचें, फाइनल रिपोर्ट आने दें : नायडू

जागरण ब्यूरो, नई दिल्ली : नागरिक उड्डयन मंत्री विमान के राम मोहन नायडू ने कहा कि अहमदाबाद में एअर इंडिया के विमान दुर्घटना के संबंध में किसी भी निष्कर्ष पर पहुंचना अभी अपरिपक्वता होगी। अभी केवल प्रारंभिक रिपोर्ट आई हैं। अभी किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंचना चाहिए। हमें फाइनल रिपोर्ट का इंतजार करना चाहिए। यह तकनीकी मामला है और जांच एजेंसियों पर भरोसा करना चाहिए। एक बार जब उन्हें चीजें स्पष्ट हो जाएंगी तो वे अंतिम रिपोर्ट सौंपेंगी। ब्लैक बॉक्स के डाटा को डिकोड करने का कार्य दिल्ली स्थित एएआइबी लैब में किया जा रहा है। एएआइबी, भारतीय पायलट और क्रू-मैम्बर दुनिया में सर्वश्रेष्ठ पेशेवर हैं। हादसे में मारे गए लोगों के परिजनों के साथ पूरा न्याय होना चाहिए। हम अपनी तरफ से सर्वश्रेष्ठ कर रहे हैं।

नागरिक उड्डयन राज्य मंत्री मुरलीधर मोहोले ने कहा कि पायलटों की बातचीत के आधार पर कोई निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता, क्योंकि यह बहुत संक्षिप्त है। आगे की जांच जरूरी है। हमें उस रिपोर्ट का इंतजार करना चाहिए। पहले ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में ब्लैक बॉक्स को विदेश भेजना पड़ता था। अब, हम इस जांच को खुद जल्दी से पूरा कर सकते हैं। एएआइबी एक स्वतंत्र निकाय है और इसमें मंत्रालय का कोई हस्तक्षेप नहीं है।

वहीं, उड्डयन विशेषज्ञ शक्ति

- कहा-यह तकनीकी मामला है, जांच एजेंसियों पर भरोसा करना चाहिए
- पायलटों की संक्षिप्त बातचीत से नहीं निकाल सकते निष्कर्ष: मोहोले
- सच्चाई का पता लगाने के लिए न्यायिक जांच जरूरी: विशेषज्ञ



राम मोहन नायडू

अमेरिकी गोल्डन चेसिस से ब्लैक बॉक्स का डाटा डाउनलोड

नई दिल्ली, प्रेटर: अमेरिका से मंगाए गए एक विशेष उपकरण गोल्डन चेसिस की मदद से दुर्घटनाग्रस्त एअर इंडिया विमान के ब्लैक बॉक्स से 49 घंटे का उड़ान डाटा डाउनलोड किया गया। 12 जून को अहमदाबाद में हुए इस हादसे में विमान नष्ट हो गया था। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो 24 जून को दोनों ब्लैक बॉक्स लेकर दिल्ली आया था। आम तौर पर जांच एजेंसियां ब्लैक बॉक्स से डाटा निकालने के लिए गोल्डन चेसिस और डाउनलोड केबल का इस्तेमाल करती हैं। दुर्घटना जांच ब्यूरो ने शनिवार को कहा कि डाटा डाउनलोड

करने के लिए गोल्डन चेसिस और डाउनलोड केबल अमेरिका के राष्ट्रीय परिवहन सुरक्षा बोर्ड से मंगवाई गईं हैं। एएआइबी की दिल्ली लैब ने 24 जून को फारवर्ड ब्लैक बॉक्स से डाटा डाउनलोड करने की कोशिश की। इसमें कैश प्रोटेक्शन माइयूल निकाला गया। माइयूल को गोल्डन चेसिस पर लगा ब्लैक बॉक्स से प्रारंभिक डाटा निकाला गया। इसमें 49 घंटे का उड़ान डाटा व छह उड़ानों की जानकारी मौजूद थी। पीछे का (आप्टर) ब्लैक बॉक्स बहुत क्षतिग्रस्त था व पारंपरिक तरीकों से डाटा नहीं निकाला जा सका।

लुंबा ने कहा कि नागरिक उड्डयन मंत्रालय को सच्चाई का पता लगाने के लिए इस हादसे की न्यायिक जांच करवानी चाहिए। यह सभी के हित में होगा और देश व नागरिक उड्डयन सेक्टर की प्रतिष्ठता के लिए भी सही होगा। अगर ऐसा नहीं होता है तो एएआइबी की रिपोर्ट का विरोध और मुखर ही होगा।

उल्लेखनीय है कि 12 जून को अहमदाबाद से लंदन के गैटविक

जाने वाला एअर इंडिया का विमान हादसे का शिकार हो गया था। इसमें चालक दल के सदस्यों समेत 241 लोगों की मौत हो गई थी। यह विमान एयरपोर्ट के पास ही स्थित एक मेडिकल कालेज के छात्रावास पर गिरा, जहां 19 लोगों की मौत हो गई थी। इस हादसे में सिर्फ एक विमान यात्री जिंदा बचा था। 67 लोग घायल हुए थे। एएआइबी को जांच की जिम्मेदारी सौंपी गई थी।

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

DELHI

13 JULY 2025

एफएए बुलेटिन की अनदेखी भारी तो नहीं पड़ी

जयप्रकाश रंजन • जगरण

नई दिल्ली : नागरिक उड्डयन क्षेत्र की अमेरिकी नियामक एजेंसी फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (एफएए) इस सेक्टर से जुड़ी सभी कंपनियों को समय-समय पर सुरक्षा सूचना बुलेटिन जारी करती है। एफएए ने 17 दिसंबर, 2018 को एक स्पेशल एयरवर्थनेल इंफोर्मेशन बुलेटिन (एसएआइबी-संख्या एनएम-18-33) जारी किया था, जिसमें बोइंग विमानों के फ्यूल कंट्रोल सिस्टम के लाकिंग मैकेनिज्म में संभावित खराबी की चेतावनी दी गई थी। यह बुलेटिन बोइंग 717-200, 737 जैसे विमानों के लिए था, लेकिन यह बाध्यकारी नहीं था।

एयरक्राफ्ट एवसीडेंट इन्वेस्टीगेशन ब्यूरो (एएआइबी) की प्रारंभिक रिपोर्ट में इस बुलेटिन का उल्लेख किया गया है और आशंका जताई



अमेरिकी नियामक एजेंसी ने बोइंग के फ्यूल कंट्रोल सिस्टम के लाकिंग मैकेनिज्म में संभावित खराबी की चेतावनी दी थी

गई है कि फ्यूल कंट्रोल सिस्टम में छेड़छाड़ के कारण एयर इंडिया का विमान दुर्घटनाग्रस्त हुआ। इस घटना के बाद दुनिया भर में एविएशन कंपनियों के बीच एफएए के इस बुलेटिन पर चर्चा शुरू हो गई है। एविएशन क्षेत्र के विशेषज्ञों का कहना है कि एफएए इस तरह की कई

सलाह जारी करती है। एएआइबी द्वारा उल्लेखित बुलेटिन का मुख्य उद्देश्य विमानन कंपनियों को फ्यूल कंट्रोल सिस्टम के लाकिंग फीचर के डिसएंगेज होने की संभावना के बारे में सचेत करना था।

यह स्थिति अनजाने में सिस्टम के हिलने और इन-फ्लाइट इंजन शटडाउन जैसी गंभीर समस्याएं पैदा कर सकती थी। तब एफएए को बोइंग 737 चलाने वाली कुछ कंपनियों से यह रिपोर्ट मिली थी कि फ्यूल कंट्रोल सिस्टम का लाकिंग फीचर डिसएंगेज था। एफएए ने साफ तौर पर तब सलाह दी थी कि विमानन कंपनियां फ्यूल कंट्रोल सिस्टम की जांच करें ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि लाकिंग मैकेनिज्म ठीक है। अब यह बात हो रही है कि एयर इंडिया ने सुझाव के आधार पर निरीक्षण किया होता तो हादसे को रोका जा सकता था?

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

DELHI

13 JULY 2025

कालिख से ढकी दीवारें व जले पेड़, भूले नहीं भूलता विमान हादसा

अहमदाबाद, प्रेट्र : कालिख से ढकी दीवारें, जले हुए पेड़ और वीरान पड़ी इमारतें। कोई गतिविधि नहीं। एक अजीब ही तरह की खामोशी। यह टूटती है तो सिर्फ तब, जब वहां तैनात चंद पुलिसकर्मी कुछ चहल-कदमी करते हैं या फिर आपस में कोई चर्चा। अहमदाबाद विमान हादसे के एक माह बाद भी यही तो नजारा है दुर्घटनास्थल और आसपास के परिसर का। देश के सबसे भीषण विमान हादसों में से एक इस दुर्घटना की भयावह यादें आज भी भूले नहीं भूलतीं।

पिछले माह यानी 12 जून को एअर इंडिया का बोइंग ड्रीमलाइनर विमान एआइ-171 अहमदाबाद के सरदार वल्लभभाई पटेल हवाई अड्डे से दोपहर 1.39 पर लंदन के लिए उड़ान भरने के चंद क्षणों के भीतर ही बीजे मेडिकल कालेज के



अहमदाबाद विमान हादसे के एक माह बाद भी घटनास्थल पर छाई है खामोशी, शनिवार को क्षतिग्रस्त इमारतों के पास से गुजरता एक पुलिसकर्मी ● छाी

छात्रावास परिसर में दुर्घटनाग्रस्त हो गया था।

विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद उसमें आग लग गई थी। इसमें विमान सवार 242 में से

241 लोगों की जान चली गई थी। इसके अलावा मेडिकल कालेज परिसर में मौजूद और आसपास के भी 19 लोगों की जान गई थी। दुर्घटना के वक्त कई मेडिकल छात्र

सुरक्षित टेकआफ पर ही परिजन छोड़ते हैं एयरपोर्ट परिसर

भीषण हादसे के बाद एअर इंडिया ने 16 जून को नए कोड एआइ-159 के साथ अहमदाबाद-लंदन फ्लाइट फिर शुरू की थी। शनिवार को यह फ्लाइट दोपहर 1.08 बजे रवाना हुई। कई लोग अपने संबन्धियों के पूर्वाह्न 10 बजे 'चेक-इन' करने के बाद हवाई अड्डे से चले गए जबकि कई वहीं ठहर गए। इनमें भारतीयबैन और राजेश भी थे जोकि लंदन जा रही बेटी को छोड़ने आए थे। भारतीयबैन ने कहा- 'हम थोड़े घबराए हुए हैं क्योंकि यही उड़ान एक महीने पहले दुर्घटनाग्रस्त हुई थी। इसलिए

और रेजिडेंट डाक्टर या तो अपने हास्टल के कमरों में थे या दोपहर के भोजन के लिए मेस में इकट्ठा हुए थे। विमान मेस की इमारत से ही टकराया था। बीजे मेडिकल कालेज

हम उसके विमान के उड़ान भरने तक यही रुके हुए हैं। जो किस्मत में लिखा है, उसे हम बदल नहीं सकते। लेकिन पूरा विश्वास है कि बेटी सुरक्षित पहुंच जाएगी।' हालांकि राजेश ज्यादा संयमित दिखे और कहा कि अगर लोग ऐसी त्रासदियों से डरते रहेंगे तो कोई कहीं नहीं जा पाएगा। वहीं भावनगर के गजानंद सात वर्षों से लंदन में बसी बेटी, दामाद और नातिन को छोड़ने आए थे। वह तीन घंटे तक एक बेंच पर बैठे रहे और फ्लाइट के टेकआफ करने के बाद ही टैक्सी से घर के लिए रवाना हुए।

की डीन मीनाक्षी पारिख ने बताया कि विमान हादसे से चार छात्रावास भवन और मेस बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गए थे। क्षतिग्रस्त मेस भवन भी अब उपयोग में नहीं है।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

RS DANIK JAGRAN

DELHI

13 JULY 2025

कम ऊंचाई के कारण विमान को फिर पावर मिलने का नहीं मिला पूरा समय

प्रथम पृष्ठ से आगे

गौरतलब है कि फ्यूल और पावर बंद होने की स्थिति में रैम और रैट खुद ही संचालित हो जाते हैं, जो पावर जेनरेट करते हैं। लेकिन बताया जाता है कि पायलट द्वारा फ्यूल स्विच आफ आन करने या फिर रैट के जरिये भी पूरा पावर मिलने में सात-आठ सेकेंड का वक्त लगता है। चूंकि हादसे के समय विमान बहुत कम ऊंचाई पर उड़ रहा था, इसलिए रैट भी कुछ न कर सका।

प्रारंभिक रिपोर्ट में बोइंग निर्मित बी-787 ड्रीमलाइनर विमान में और कोई चिंताजनक या संदेहास्पद तथ्य सामने आने की बात नहीं है। रिपोर्ट में खुल कर नहीं कहा गया है लेकिन यह संदेह गहरा गया है कि विमान दुर्घटना के पीछे मुख्य वजह मानवीय भूल है। कुछ विशेषज्ञों ने साफ तौर पर कहा है

कि यह जान-बूझकर की गई मानवीय गलती है। विमान के मुख्य पायलट सुमीत सधरवाल थे, जबकि उनका साथ बतौर फर्स्ट आफिसर क्लाइव कुंदर दे रहे थे। फ्यूल ईंधन आपूर्ति स्विच के बारे में किस पायलट ने सवाल पूछा और किसने जवाब दिया, यह भी नहीं बताया गया है। वैसे रिपोर्ट ने सभी को स्तब्ध कर दिया है। विशेषज्ञों का कहना है कि अगर फ्यूल कंट्रोल स्विच के बंद होने से हादसा हुआ है, तो यह अपनी तरह की पहली विमान दुर्घटना है। हादसे की प्रारंभिक रिपोर्ट आने के बाद बोइंग और एअर इंडिया ने तो बयान दिए हैं, लेकिन इंजन निर्माता कंपनी जेनरल इलेक्ट्रिक ने कुछ नहीं कहा है। एएआइबी को जांच की जिम्मेदारी सौंपी गई थी। अमेरिकी सरकार की नेशनल ट्रांसपोर्ट सेफ्टी बोर्ड, एफएए, बोइंग व जेनरल इलेक्ट्रिक के अधिकारियों ने भी जांच में मदद की है।

जांच की शैली और दिशा पूर्वाग्रह का संकेत, निष्पक्ष जांच कराएं: पायलट एसोसिएशन

जागरण ब्यूरो, नई दिल्ली: अहमदाबाद में एअर इंडिया के विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट सार्वजनिक होने के बाद पायलट एसोसिएशन एयरलाइन पायलट्स एसोसिएशन आफ इंडिया ने कहा है कि जांच की शैली और दिशा पायलट की गलती की ओर पूर्वाग्रह का संकेत देती है। हम इस धारणा को स्पष्ट रूप से खारिज करते हैं और निष्पक्ष, तथ्य-आधारित जांच पर जोर देते हैं। पारदर्शिता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए हमारे प्रतिनिधियों को जांच प्रक्रिया में पर्यवेक्षक बनाया जाए। हम इस जांच से जुड़ी गोपनीयता पर हैरान हैं। हम इस तथ्य को भी दोहरा रहे हैं कि इस महत्वपूर्ण जांच में योग्य कर्मियों को शामिल नहीं किया जा रहा है। हमें लगता है कि जांच पायलटों को दोषी मानकर की जा रही है और हम इस सोच पर कड़ी आपत्ति जताते हैं।

वैसे एएआइबी की रिपोर्ट ने न सिर्फ देश बल्कि पूरी दुनिया को स्तब्ध कर दिया है। उड़डयन क्षेत्र के विशेषज्ञों का कहना है कि अगर फ्यूल कंट्रोल स्विच के बंद होने से हादसा हुआ है तो यह अपनी तरह की पहली विमान दुर्घटना है। कुछ विशेषज्ञों ने साफ तौर पर कहा है कि यह जानबूझ कर की गई मानवीय गलती है।

हादसे की प्रारंभिक रिपोर्ट आने के बाद इंजन निर्माता कंपनी जेनरल इलेक्ट्रिक ने कुछ नहीं कहा है। वहीं, उड़डयन विशेषज्ञ शक्ति लुंबा ने कहा कि नागरिक उड़डयन मंत्रालय को सच्चाई का पता लगाने के

'पायलटों की संक्षिप्त बातचीत से निष्कर्ष नहीं'

नागरिक उड़डयन राज्य मंत्री मुरलीधर मोहोले ने कहा कि पायलटों की बातचीत के आधार पर कोई निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता, क्योंकि यह बहुत संक्षिप्त है। आगे की जांच जरूरी है। हमें उस रिपोर्ट का इंतजार करना चाहिए। पहले ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में ब्लैक बाक्स को विदेश भेजना पड़ता था। अब, हम इस जांच को खुद जल्दी से पूरा कर सकते हैं। एएआइबी एक स्वतंत्र निकाय है और इसमें मंत्रालय का कोई हस्तक्षेप नहीं है।

वोडिंग ने कहा-जांच में सहयोग करते रहेंगे

विमान निर्माता कंपनी वोडिंग ने एएआइबी की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट के बाद कहा कि वह एअर इंडिया की फ्लाइट एआइ-171 की दुर्घटना की जांच में सहयोग करती रहेगी। कंपनी ने एक आधिकारिक बयान में कहा-हम एअर इंडिया फ्लाइट-171 के पीड़ित यात्रियों और चालक दल के परिजनों के साथ हैं। हम जांच में हर संभव सहयोग करेंगे और विमान के संबंध में सभी जानकारी मुहैया कराएंगे।

लिए इस हादसे की न्यायिक जांच करवानी चाहिए। अगर ऐसा नहीं होता है तो एएआइबी की रिपोर्ट का विरोध और मुखर ही होगा।

विमान हादसे में जिंदा बचे विश्वास मनोचिकित्सक से करा रहे उपचार

दीव, प्रेट : अहमदाबाद विमान हादसे के एक मात्र जिंदा यात्री विश्वास कुमार रमेश को इस भीषण त्रासदी की घटना से उबरने में परेशानी आ रही है और फिलहाल वे मनोचिकित्सक की मदद ले रहे हैं। काफी लोग उन्हें दुनिया के सबसे भाग्यशाली व्यक्तियों में से एक मानते हैं। विश्वास के चचेरे भाई सनी ने कहा- "दुर्घटना के भयानक दृश्य और हादसे में भाई की मृत्यु की यादें उन्हें परेशान करती हैं। वे किसी से बात नहीं करते।" सनी ने कहा कि विश्वास अभी भी दुर्घटना और अपने भाई की मृत्यु के मानसिक आघात से उबर नहीं पाए हैं। वह अभी भी रात में अचानक जाग जाते हैं और फिर से सोने में कठिनाई महसूस करते हैं। हम उन्हें दो दिन पहले एक मनोचिकित्सक के पास ले गए थे ताकि इलाज मिल सके। उन्होंने अभी तक लंदन लौटने की कोई योजना नहीं बनाई है क्योंकि उनका उपचार अभी शुरू हुआ है। विश्वास को 17 जून को अहमदाबाद सिविल अस्पताल से छुट्टी दी गई थी। उसी दिन, उनके भाई अजय के शव को परिवार को सौंपा गया था। विश्वास और अजय एअर इंडिया की उड़ान से लंदन लौट रहे थे। एक वीडियो में उन्हें 18 जून को अपने भाई के शव को कंधे पर उठाकर श्मशान घाट की ओर जाते हुए देखा जा सकता है।

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

KANPUR

12 JULY 2025

लंदन से दिल्ली आ रहे विमान की लखनऊ में इमरजेंसी लैंडिंग

जासं, लखनऊ : चौधरी चरण सिंह अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पर लंदन से दिल्ली जा रही वर्जिन अटलांटिक एयरलाइन के विमान की इमरजेंसी लैंडिंग कराई गई। गुरुवार को विमान में ईंधन कम होने के चलते लखनऊ एयरपोर्ट पर उतारना पड़ा। इस विमान में 300 यात्री सवार थे।

एयरपोर्ट सूत्रों के अनुसार, वर्जिन अटलांटिक एयरलाइन की उड़ान संख्या वीएस 302 सुबह करीब साढ़े दस बजे लंदन के हीथ्रो एयरपोर्ट से रवाना हुई। विमान को दस घंटे से अधिक का सफर करके रात में दिल्ली पहुंचना था, लेकिन गुरुवार को दिल्ली पहुंचने से पहले विमान में ईंधन कम हो गया। इस पर पायलट ने तत्काल एयर ट्राफिक कंट्रोलर (एटीसी) को सूचना दी और ईंधन की स्थिति बताई। इसके बाद विमान की इमरजेंसी लैंडिंग लखनऊ

ईंधन की कमी के चलते हुई समस्या, 300 यात्री सवार थे वर्जिन अटलांटिक एयरलाइन की फ्लाइट में

एयरपोर्ट पर कराने की अनुमति दी गई। लखनऊ एयरपोर्ट पर विमान की इमरजेंसी लैंडिंग की सूचना पर सुरक्षाबल, एंबुलेंस आदि को मुस्तैद कर दिया गया। पायलट ने सुरक्षित तरीके से लैंडिंग कराई। इसके बाद विमान को लखनऊ एयरपोर्ट के टैक्सी-वे पर ले जाया गया। ईंधन भरने के बाद विमान दिल्ली रवाना हुआ। इस दौरान यात्री विमान में ही बैठे रहे। विमान में सवार यात्रियों को जब लखनऊ एयरपोर्ट पर इमरजेंसी लैंडिंग की सूचना मिली तो वे घबरा गए। असल में, अहमदाबाद में हुए हादसे के बाद विमान यात्रियों में स्वाभाविक डर पैदा हो गया।

Corporate Communications Directorate

DANIK JAGRAN

KANPUR

12 JULY 2025

उड़ान के 3 सेकेंड बाद दोनों इंजन बंद होने से हुआ अहमदाबाद विमान हादसा

नई दिल्ली, रायरटर: अहमदाबाद में एअर इंडिया-171 विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट में चौंकाने वाले तथ्य सामने आए हैं। उड़ान भरने के तीन सेकेंड बाद विमान के फ्यूल कंट्रोल स्विच एक बाद एक रन से कटआफ की स्थिति में चले गए, जिससे दोनों इंजनों को ईंधन मिलना बंद हो गया और वे बंद हो गए। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) ने शुक्रवार देर रात हादसे की 15 पृष्ठों की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट सार्वजनिक कर दी। रिपोर्ट के अनुसार, बोइंग 787 ड्रीमलाइनर विमान में ईंधन आपूर्ति बंद होने से तुरंत थ्रस्ट कम होने लगा और विमान नीचे की ओर गिरने लगा। हालांकि यह नहीं बताया गया है कि स्विच कटआफ की स्थिति कैसे बनी। रिपोर्ट में बताया गया है कि विमान के काकपिट वायस रिकार्डर में एक पायलट को दूसरे से यह पूछते हुए सुना जा सकता है कि उसने ईंधन क्यों बंद किया। रिपोर्ट में कहा गया है, 'दूसरे पायलट ने जवाब दिया कि उसने ऐसा नहीं किया।' यह नहीं बताया गया है कि विमान के कैप्टन ने कौन सी टिप्पणी की और प्रथम अधिकारी ने कौन सी, और न ही यह कि किस

- एएआइबी ने एअर इंडिया-171 हादसे की सार्वजनिक की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट
- फ्यूल कंट्रोल स्विच एक के बाद एक हो गए थे बंद, रुक गई थी ईंधन की आपूर्ति

पायलट ने दुर्घटना से ठीक पहले "मेडे, मेडे, मेडे" संदेश प्रसारित किया था। अमेरिकी विमानन सुरक्षा विशेषज्ञ जान काक्स ने कहा कि कोई पायलट गलती से इंजनों को ईंधन देने वाले ईंधन स्विच को नहीं हिला पाएगा। उन्होंने कहा, "आप उन्हें टकराकर हिला नहीं सकते।" प्रेट्र के अनुसार, मुंबई में नागरिक उड़डयन मंत्री के. राममोहन नायडू ने शुक्रवार को कहा कि मंत्रालय जांच में पारदर्शिता और जवाबदेही सुनिश्चित कर रहा है। नायडू ने कहा, "एएआइबी इस पर काम कर रहा है। यह एएआइबी की जिम्मेदारी है, उन्हें अपना काम करने दें।" बता दें कि 12 जून को अहमदाबाद से लंदन जा रहा एअर इंडिया का विमान उड़ान भरने के 35 सेकेंड के भीतर ही दुर्घटनाग्रस्त हो गया था। इसमें सवार 242 लोगों में से 241 की मौत हो गई, जबकि एक यात्री चमत्कारिक रूप से बच गया था।

AIR INDIA CRASH

Fuel Supply Cut After Takeoff, shows Report

AAIB points to apparent confusion; switch-off cause to be probed; no mention of manufacturers

Arindam Majumder & Forum Gandhi

New Delhi | Mumbai: A cut in fuel supply to both engines triggered the crash of an Air India Boeing 787 Dreamliner aircraft last month, according to initial findings in an investigation into the accident that claimed 270 lives.

The preliminary report by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) did not recommend action against the manufacturer Boeing, or engine supplier General Electric, indicating no major fault with the plane or its engines, aviation safety experts said.

AAIB said analysis of the aircraft's cockpit voice recorder (CVR) and flight data recorder (FDR) showed both fuel control switches, which regulate

flow to the engines, had been disengaged seconds after lift-off.

Ten seconds later, the switches were turned on again, but the plane failed to regain power fast enough to stop its descent, before crashing.

The fuel cut-off switches in a modern aircraft such as the Boeing 787 are located below the thrust lever and have safeguards such as a metal lock, as well as a guard built around them, to avoid accidental switching off. The safeguards were built in after multiple incidents of unintentional fuel shut-off on older generation planes.

The report also pointed to apparent confusion over the rapidly-unfolding scenario between the two pilots. "In the CVR, one of the pilots is heard asking the other why he cut off. The other pilot responded that he did not do so," the

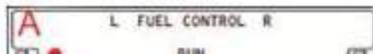
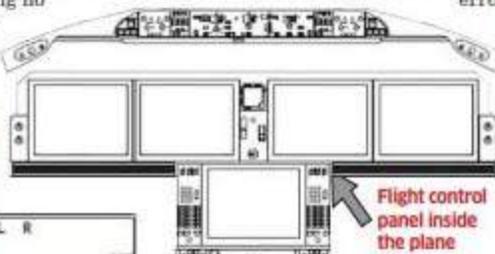
report said.

Sumeet Sabharwal, with more than 15,000 hours of flying experience, was the captain of Air India flight AI71 on a scheduled service from Ahmedabad to Gatwick. First Officer Clive Kunder had 3,400 hours of flying experience, according to Air India.

The AAIB report did not offer any final conclusion about the factors that could have led to the fuel switches getting turned off.

A person aware of the development said investigators will now determine whether any software problem with the plane's control could have led to the confusion. The person pointed to the possibility of a second interim report if there are more significant findings, but safety experts said investigators have more or less determined the cause to be human error. "It's not Boeing or

the engines, as we can see from the fact that there have been no recommendations for them," said John Goglia, a former member of the National Transportation Safety Board of the US.



Findings throw Up Concerns, say Experts

Experts say the preliminary assessment

provides critical facts on engine fuel control switches being in cutoff position but leaves key questions of why, how unanswered. Forum Gandhi reports.

FAA: No Further Action Needed on Boeing 787s

FAA has issued a formal communication to other regulators, saying Boeing 787 operators need not take any further action following the initial findings, reports Arindam Majumder.

Intentional Or Not

From Page 1

"They clearly say somebody turning fuel switches off at an inappropriate moment. I believe the investigation will now focus on determining whether the act was intentional," said Goglia.

Goglia said the presence of an aviation psychologist at the initial stage of an air crash probe is very unusual, and indicates the investigators were focusing more on the angle of human error.

The AAIB team probing the crash also comprises a psychologist. Air India said it will fully cooperate with investigators.

"Boeing will defer to India's AAIB to provide information about Air India Flight 171, in adherence with the United Nations International Civil Aviation Organization protocol known as Annex 13," the American aircraft manufac-

turer said.

FAA'S 2018 RECOMMENDATION

AAIB also noted that the US Federal Aviation Administration (FAA), in 2018, recommended airlines inspect the fuel control switches on the 787 and other Boeings, after a few airlines reported incidents of the fuel-locking mechanisms getting disengaged. The FAA, however, mentioned the recommendations were not mandatory.

FUEL SWITCHES CHANGED

Moreover, the fuel switches on the crashed plane had been changed when Air India replaced the throttle control module—once in 2019 and then in 2023. A maintenance record of June 11 for the same aircraft, a day before the crash, did not reveal any fault with any critical part.

'Air India Crash Findings Raise More Questions Than Answers'

More work needs to be done, but I think we know what happened: Capt John Cox

Report based on cockpit voice recorder does not clarify which pilot said what

Forum Gandhi

Mumbai: The preliminary report into the Air India flight 171 crash confirmed that both engine fuel control switches were moved to the cut-off position shortly after take-off, but it left the key question as to why this happened unanswered, said experts.

"I'm very surprised and disheartened to learn about the movement of the fuel control switches," said Capt. John Cox, veteran pilot and safety analyst. "There is more investigative work to do, a lot more, but I think that we know what happened. Now the focus becomes why."

As per standard protocol, the Aircraft Accident Investigation Bureau's (AAIB) preliminary report did not offer any analysis or conclusions, which will figure in the final report. According to the cockpit voice recorder, one pilot asked why did the other shut off the fuel control switches. The other replied that he didn't. The report did not clarify which pilot said what.

Cox said that the switches are designed to prevent accidental

The AI171 Crash: Key Facts

Aircraft: Air India Boeing 787-8, registration VT-ANB
Casualties: 229 passengers and 12 crew were killed. 19 more people on the ground also died
Location: Aircraft crashed at 08:09 UTC on June 12, 2025, in Ahmedabad, impacting a hostel located 0.9 nautical miles from the end of the runway

Previous Advisory
In 2016, a Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) had warned of a potential design flaw in the fuel control switches
Air India did not perform the suggested inspections, as the SAIB was advisory, not mandatory

Current Status

The investigation is ongoing
No safety recommendations have been issued to Boeing 787-8 operators at this stage

Who were the pilots



Captain Sumeet Sabharwal
► 56-year-old
► Airline transport licence valid till May 14, 2026
► Total flying experience of 15,638 hours (8,596 hours on a Boeing 787)



First Officer Clive Kunder
► 32-year-old
► Commercial pilot licence valid till Sept 26, 2025
► Total flying experience of 3,403 hours (1,128 hours on a Boeing 767 co-pilot)

activation. "You have to deliberately lift them and move them. It wouldn't be something that could vibrate out of position. That is by design," he said. "There's a lot of evidence pointing to these switches being moved by a person." "In all my 55 years in aviation, I can think of only one other case I'm aware of where some-

thing like that happened," he added, referring to a 1987 Delta Air Lines 767 incident. The crew accidentally moved both switches but managed to restart the engines and land safely.

David Soucie, former Federal Aviation Administration safety inspector and author of 'Why Planes Crash', called the Air In-

dia crash "highly irregular and without precedent". He said that pilots are trained to identify the failed engine and shut down only that one using a checklist.

"In this case, both cutoffs were pulled in rapid succession, with no verbal coordination or checklist discipline, which raises serious concerns," he said. "From a procedural standpoint, the only justification for such action would be if both engines had already failed or were on fire. That was clearly not the case."

Soucie said he was initially inclined to believe the action wasn't intentional. "But the timing and manner of the shutdown are not consistent with standard pilot training. Either the pilot didn't understand what the switches do, or the action was made without deliberate cognitive intent. Both are deeply troubling," he said.

Capt. Amit Singh, founder of the Safety Matters Foundation, pointed to a potential discrepancy in the timeline.

Corporate Communications Directorate

ECONOMIC TIMES

DELHI

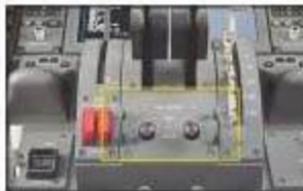
13 JULY 2025

FAA: Boeing 787 Operators Need Not Take Further Action

Arindam Majumder

New Delhi: The Federal Aviation Administration (FAA) has issued a formal communication to other regulators stating that Boeing 787 operators need not take any further action following the preliminary assessment of the causes leading to the crash of an Air India aircraft last month.

The report says that investigators are focusing primarily on turning on and off the fuel control switches by the pilots. It also mentions that the FAA had sent information bulletin in 2018 about the potential disengagement of the fuel control switch locking feature. Air India told investigators it did not carry



out suggested inspections as they were "advisory and not mandatory".

AN ADVISORY SERVICE BULLETIN

Safety experts though said that it had no connection to the accident investigation. FAA's advisory, reviewed by ET, was issued following such issues on 737s, a smaller model of Boeing airplanes and was never reported in any 787.

Air India also changed the switches when the airline had replaced the throttle control module twice in 2019 and 2023. In a modern generation jet like the Boeing 787, the thrust control module and the fuel control switches are physically integrated into the same quadrant unit and the replacing the module also involves replacing the fuel switches, an engineer who is certified for the aircraft said. AAIB also said that pilot had not reported any defect pertaining to the fuel control switch since 2023 on the aircraft.

"In those six years, the aircraft underwent major maintenance checks during which it would have certainly come to the notice of the manufacturer or the operator if the

locking mechanism was not functioning properly," said John Cox, chief executive of Safety Operating Systems, a firm which provides consulting services on accident investigations.

The Boeing 787 are located below the thrust lever and have safeguards like metal lock and a guard built around them to avoid any accidental switching off. Such safeguards were built by aircraft manufacturers after multiple incidents involving unintentional fuel shutoff on older generation jets.

Engineering records of the aircraft also showed no fault with any critical equipment, AAIB said. "All airworthiness directive and safety bulletins were compiled on the aircraft as well as engines," AAIB said.

Corporate Communications Directorate

FINANCIAL EXPRESS

DELHI

13 JULY 2025

No conclusions till final report: Minister

NITIN KUMAR
New Delhi, July 12

UNION CIVIL AVIATION minister K. Ram Mohan Naidu on Saturday said not to jump to any conclusion on the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) report of the Air India AI-171 crash, noting it as a preliminary submission on which comment can wait till the final report is out. "No conclusions can be drawn based on the pilots' conversation as it is very brief. Further investigation is necessary. We should wait for that report," he said.

Naidu said the ministry is currently analysing the preliminary report and coordinating with AAIB to provide nec-



essary support and resources. He added he firmly believes India has one of the finest aviation workforces in the world, terming pilots and crew the backbone of civil aviation.

Continued on Page 2

No conclusions till final report: Minister

HE SAID THEIR dedication deserves full appreciation with their welfare as a top priority.

Naidu said these are technical matters best handled by the investigation agency, and while the preliminary report has been received, concrete comments should await the final report. The minister said he appreciates the transparent, professional, and mature manner in which the investigation has been conducted, following all the international protocols.

Union minister of state for civil aviation Murlidhar Mohol also said the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB)'s report on the Ahmedabad plane

crash was a preliminary one and conclusions cannot be drawn based on it as the conversation between the pilots was very brief.

Mohol said, "This is a preliminary report. We cannot draw any conclusions based on it.

Earlier, in case of such accidents, the black box had to be sent abroad. Now, we can complete this investigation quickly ourselves. The AAIB is an independent body. There is no interference from the ministry in it. No conclusions can be drawn based on the pilots' conversation as it is very brief. Further investigation is necessary. We should wait for that report," he added.

AIR INDIA CRASH INVESTIGATION IS STILL UNDERWAY

Why fuel to engines was cut off remains a mystery: Aviation experts

SWARAJ BAGGONKAR
Mumbai, July 12

WHILE THE PRELIMINARY findings of the investigation into the June 12 Air India crash, submitted by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB), reveal a sudden loss of power in the aircraft, the exact cause of the abrupt stoppage of fuel supply to both engines remains unclear.

The report states that both engines shut down just seconds after takeoff, following the transition of the fuel cut-off switches from the 'Run' to 'Cutoff' position — one after the other.

According to the cockpit voice recorder, one pilot was heard asking the other, "Why did he cut off?" To which the other pilot responded that he had not done so.

A few seconds later, the fuel switch for one engine was returned to the 'Run' position. Both engines subsequently relighted but failed to accelerate or recover core speed, the report noted.

"It is certain that both engines had shut down; it may have happened because of the fuel control switches being

POINTS OF VIEW



■ Switches moving to cutoff is highly unusual

■ No competent pilot would deliberately interact with fuel switches

■ Earlier in Dec 2018, US Federal Aviation Administration had pointed out the potential disengagement of the locking feature on the fuel control switches

■ Experts demand attention from all Boeing 787 operators

■ Another expert says Air India and Boeing have serious questions to answer

selected off. How did they go off? A technical defect, or human intervention? The design is such that it cannot automatically go on and off," said veteran pilot and aviation safety expert Amit Singh to PTI.

Mark Martin, CEO of Martin Consulting, emphasised that the report's revelation — that both engine fuel switches moved to 'Cutoff' during takeoff — is highly unusual and demands global attention from all Boeing 787 operators. He stressed that no compe-

tent pilot would deliberately interact with fuel switches during such a critical phase of flight, where attention is focused on instruments directly ahead, such as landing gear and flap controls — not the mid-console where the fuel switches are located.

The AAIB report also references a Special Airworthiness Information Bulletin issued by the US Federal Aviation Administration in December 2018, highlighting the potential disengagement of the

locking feature on the fuel control switches. This mention has raised further concerns among experts.

Speaking to FE, UK-based international aviation lawyer James Healy-Pratt said, "The specific inclusion of a Special Airworthiness Information Bulletin from December 2018 that highlights defective fuel control switches is of real significance. Both Air India and Boeing have serious questions to answer arising out of this preliminary report."

Pilots' union seeks fair investigation

PRESS TRUST OF INDIA
New Delhi, July 12

AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION of India demanded a fair and fact-based probe into the Air India plane crash as it claimed that the tone and direction of the investigation into the Air India plane crash suggests a bias towards pilot error.

The 15-page report says that in the cockpit voice recording, one unidentified pilot asked the other why he had cut off the fuel, which the other denied.

"The tone and direction of the investigation suggest a bias towards pilot error...ALPA India categorically rejects this presumption and insists on a fair, fact-based inquiry," Airline Pilots' Association of India said.

The association has also demanded that its representatives should be observers in the investigation process to ensure transparency and accountability.



Domestic air passenger traffic touches 1.38 cr in June



PTI

NEW DELHI

Domestic air passenger traffic rose 5.1 per cent to over 1.38 crore in June on an annual basis but declined marginally compared to May, a report said on Friday. Rating agency ICRA also said the country's aviation industry is projected to report a net loss of Rs 2,000 to 3,000 crore in FY2026, amid rising ATF prices and geopolitical risks.

While maintaining a stable outlook for the industry, ICRA said that supply chain disruptions, including Pratt & Whitney engine issues, continue to impact capacity and costs. "For June 2025, domestic air passenger traffic was estimated at 138.7 lakh, 5.1 per cent higher than 132.1 lakh in June 2024. However, it witnessed a marginal decline of 1.3 per cent on a sequential basis. The airlines' capacity deployment in June 2025 was 4.9 per cent higher than June 2024; however, it was 2.3 per cent lower compared to May 2025," it said.

Black box data recovered using NTSB kit that arrived 11 days after Air India crash

Jagriti Chandra
NEW DELHI

Black box data from the Air India Boeing 787-8 aircraft that crashed in Ahmedabad last month was retrieved with the help of a kit from the U.S. National Transportation Safety Board that was flown into India 11 days after the crash.

There have been several questions raised as to why there was a delay in downloading data from the aircraft's two black boxes, or enhanced airborne flight recorders (EAFRs).

In a press statement, the Civil Aviation Ministry earlier said that the two black boxes were brought to Delhi on June 24, though one unit was recovered from the accident site on June 13 and another on June 16.

This was a day after the "Golden Chassis (Identical EAFR unit) and Download cables required to download data from EAFR were sourced from NTSB [National Transportation Safety Board], USA. The items arrived on 23rd June 2025," the preliminary report of



Two black boxes were brought to Delhi on June 24, though one unit was recovered on June 13 and another on June 16. VIJAY SONEJI

the Aviation Accident Investigation Bureau (AAIB) states.

The AAIB probing the crash also has a "state-of-the-art" black box lab. The lab can retrieve data and conduct thorough analyses of accidents and incidents but it is not clear whether it was equipped to recover data after a crash like the one seen last month, which resulted in some damage to the black boxes too.

The Air India Boeing 787-8 aircraft was equipped with two EAFRs, one in the tail section and another in the forward section of the aircraft.

The black box in the

rear section was found to be "substantially damaged".

The report adds that the cockpit area microphone, which captures voice data, was opened to inspect the memory card, but "the damage was extensive". The EAFR in the front section was covered in soot, but was still intact.

The downloaded flight data related to approximately 49 hours of information and six flights. The recovered audio was two hours in length and captured the event.

"The initial analysis of the recorded audio and flight data has been done," the report says.

Corporate Communications Directorate

HINDU

DELHI

13 JULY 2025

Preliminary report points to human intervention as the cause of crash

From Page One

Capt. A. Ranganathan

The stories in *Air Current* and the *Wall Street Journal* about fuel switches and the threatened walkout by the U.S. National Transportation Safety Board and maybe by the AAIB of the U.K., from the investigation seem to have accelerated the release of the preliminary report.

Page 14 of the report, which has an image from the CCTV footage of AI 171 taking off and an inset, shows that the RAM air turbine was deployed. This image was available to the authorities even on the day of the accident. The digital flight data recorder (DFDR) is not required to identify

its deployment. Thirty days of misinformation since the accident have increased anxiety among passengers and stress levels of the operating crew on Dreamliners worldwide.

Clarity needed

The report contains several vague statements. On Page 13, it is clearly mentioned that the captain was pilot monitoring and the first officer was the pilot flying. The pilot flying handles the controls during take-off, and both his hands will be on the control column during take-off and climb, until the autopilot is engaged. The only pilot whose hands are free is the pilot monitoring – in this case, the captain. The report attempts to give an

impression that either of them could have manipulated the fuel switches. Only the captain could have moved the fuel selector to cut-off position and not the first officer.

The report says, "In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off the fuel. The other pilot responded that he did not do so!" This is such an amateurish attempt to hide the fact. It is mandatory for all pilots to wear their headphones during take-off or landing. The cockpit voice recorder will record any transmission from the captain's mike as CAM 1 and the copilot's as CAM 2. The investigator can identify, positively, who said what. Here again, a very poor attempt to div-

There is no mention of findings on the airport and its deficiencies in safety features and facilities

ert from facts is seen.

Page 11 of the report gives another clear indication of wrong information being mentioned. In Item 7, the details about the captain mention he is an airline transport pilots licence holder. His licence number is not mentioned. His flying experience on Boeing 787s is given as 8,596.43 hours and as pilot-in-command on this type of aircraft is 8,260.43 hours.

To fly any large aircraft, the airline transport licence is mandatory. The

captain's licence was issued on May 14, 2021, and the crash was on June 12, 2025. By the Civil Aviation Requirements on flight and duty time limitations of the Directorate General of Civil Aviation, a pilot can fly a maximum of 1,000 hours a year. The report indicates the captain has flown more than 8,200 hours in four years and 21 days. On the day of the crash, the DGCA had given the experience level of the captain as 8,200 hours and the first officer as 1,100 hours. This report gives the captain's total hours as 15,638 hours and the first officer's as 3,403 hours. The report, as in all air accidents over the years, do not conform to International Civil Aviation Organization Annex 13 Standards, and India's

aviation sector is thus proving to be an embarrassment to the safety world.

Airport services

There is no mention of findings on the airport and its deficiencies in mandatory safety features and facilities. The notices to airmen, NOTAMS, issued immediately after the crash clearly mention RFFS ZERO. This means that rescue and firefighting services at the airport are zero, meaning all the foam and chemicals required for fighting a fuel fire were zero. ICAO Annex 14, Volume 1 Standards mandates that the Ahmedabad airport requires CATEGORY 9 RFFS. When the foam and chemicals used during the firefighting of the crash is replenished to make the

RFFS to Category 9, the airport authorities must issue a fresh NOTAM cancelling the earlier one and indicating that Category 9 is available. There was no such NOTAM issued when the airport was opened for operation in just three hours. This is a grave safety violation and the report is silent on airport failings.

Data in the digital flight data recorder and cockpit voice recorder have been downloaded and the details are available with the investigators. It is the international agencies that have pushed the preliminary report to mention the movement of the fuel control switches. The vague language deployed by the AAIB has left people wondering why the fuel selectors moved and raised

doubts about the safety of the Boeing 787s.

It is time India published factual reports and addressed the human factor in the monitoring of crew instead of treating them like machines. India has suffered a major tragedy, and the families of the departed souls deserve an honest closure. Many more such accidents will follow unless these issues are addressed urgently. Let us move from the ego-filled commercial aviation system to civil aviation with a heart for the human factors affecting the crew.

(Captain A. (Mohan) Ranganathan is a former airline instructor pilot and aviation safety adviser. He is also a former member of the Civil Aviation Safety Advisory Council, India)



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

HINDU

DELHI

13 JULY 2025

Will review interim report with pilots, says Air India

Press Trust of India

MUMBAI

Air India on Saturday said it will take on board its pilot community by holding dedicated sessions in the coming days to review the preliminary investigation report of the June 12 crash.

“We understand that the top importance of every safety event is learning to ensure safe skies,” Air India senior vice president for flight operations, Manish Uppal, said in a communication to pilots.

This tragedy, he said, has deeply influenced the aviation fraternity and the Air India pilot community. “The report gives an initial insight. This is not the last word, but an important step in identifying factors and ensuring that all possible measures are taken to prevent such a tragedy from reoccurring,” he said.

He also said that pilots are trained to stay under pressure, to continuously learn, and to act decisively when it matters most, adding, “Let us apply the same now. Together, we will reflect, react and rise more than before.”

'Why did you cut off (fuel)?... I did not'

AI-171 probe's interim findings point to fuel cutoff, but mystery remains over what, or who, caused engine switches to move

Neha LM Tripathi
letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: The Aircraft Accident Investigation Bureau's preliminary report into the Air India flight 171 crash, released early on Saturday, identified fuel being cut off to both engines shortly after takeoff as the cause of the disaster—with fuel control switches found in the "cutoff" position triggering a global debate over whether pilot action or mechanical failure caused 260 deaths. The report also said that there was no "recommended action" for either Boeing, the maker of the aircraft, or GE, the engine manufacturer, at this time.

"At about 08:08:42 UTC (1:38pm, 42 seconds) and immediately thereafter, the engine 1 and engine 2 fuel cutoff switches transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec," stated the report, before stating: "In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off. The other pilot responded that he did not do so."

The 15-page report, published exactly one month after the disaster that killed 260 people, provides the first official account of India's worst aviation accident in decades. Citing data from the black boxes, the report stated that moments after the aircraft left the tarmac, both fuel switches moved to the "cutoff"

What AAIB preliminary report reveals - and doesn't

WHAT CAUSED THE CRASH?

Both engine fuel switches "transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec, roughly three seconds after the plane lifted off. This cut fuel supply to both engines, causing loss of power and, therefore, lift. However, the report doesn't determine what caused the switches to move."

POTENTIAL CAUSES RULED OUT
Weather, bird strike, aircraft configuration, weight and balance, fuel quality, engine problems

WHAT HAPPENS NEXT?

This preliminary report's findings could shift significantly as more evidence emerges. The AAIB states "information is preliminary and subject to change". A final report determining probable cause is expected to take months or years to complete.



WERE THE PILOTS RESPONSIBLE?

We don't know yet. The cockpit voice recording reveals one pilot asked the other why he cut off fuel, and the colleague responded he did not. It is a significant clue in suggesting the fuel cut-off may have been unintentional.

WHAT HAPPENED IN THE COCKPIT?

First Officer Clive Kunder was pilot flying while Captain Sumeet Sabharwal was monitoring. The report gives a paraphrased exchange between them: "one of the pilots is heard asking the other why did you cutoff [fuel]. The other pilot responded that I did not do so."

COULD THE CREW HAVE RECOVERED PLANE?

The pilots made a valiant bid to save the aircraft. Within 10-14 seconds of fuel cutoff, they moved both switches back to "RUN". However, recovery was impossible due to insufficient time and altitude. Jet engines need several minutes and higher altitudes to restart.

WHAT WAS THE SWITCH ADVISORY?

The 2018 FAA bulletin concerned fuel control switch locking mechanisms that prevent inadvertent movement. When disengaged, switches could move more easily through vibration, contact, or other factors. The FAA didn't mandate fixes, only recommending inspections to ensure proper locking engagement.

Pilots' body rebuts report, hints at bias

Neha LM Tripathi
letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: India's pilot community erupted in anger on Saturday over the preliminary Air India Flight 171 crash report, with aviation associations accusing investigators of rushing to insinuate wrongdoing on part of the flight crew for a disaster that killed 260 people.

"The tone and direction of the investigation suggest a bias toward pilot error," said Capt Sam Thomas, president of the Airline Pilots' Association of India (ALPA). "ALPA India categorically rejects this presumption and insists on a fair, fact-based inquiry. We also renew our request to be included—at the very least, as observers—in the investigation process to ensure transparency and



The tail of the Air India Flight 171 which crashed on June 12. P11

accountability."

The Aircraft Accident Investigation Bureau's (AAIB) preliminary report revealed that cockpit voice recordings captured one pilot asking his colleague why he had cut off fuel to both

engines, only to receive a denial in response. Indian experts condemned the selective release of just one paraphrased sentence from what be several minutes of recorded conversations.

continued on →

Fuel switches: Controls at centre of Air India crash investigation

HT Correspondent
letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: In the Boeing 787 cockpit, few controls are as heavily protected against accidental operation as the engine fuel switches. Multiple layers of mechanical safeguards guard against inadvertent movement of these critical levers that can instantly cut power to a \$200 million aircraft.

Those very switches lie at the heart of the Air India Flight 171 investigation, after preliminary findings revealed both moved from "RUN" to "CUTOFF" within one second of each other during take-off.

The switches sit underneath the throttle handles in the cockpit's centre console, positioned where pilots' hands naturally rest during critical flight phases. Physical brackets guard each switch on

both sides, making it impossible to accidentally brush against them. A spring-loaded mechanism requires pilots to pull each switch upward against resistance before it can be moved.

morestories

Picking up the missing pieces to tragic puzzle →P6

What good is this report to us, ask families →P7

PRELIMINARY REPORT

On the flight deck were captain Sumeet Sabharwal, 56, and first officer Clive Kunder, 32.

The crew restored fuel flow within 10 and 14 seconds respectively, triggering automatic engine restart sequences, but the Boeing 787 had already begun its irreversible descent toward a medical college hostel in Ahmedabad.

The report did not identify which remarks came from the captain versus the first officer, nor which pilot transmitted "Mayday, Mayday, Mayday" before the crash.

The findings have fractured the global aviation community over their implications for the flight crew, with Indian aviators questioning its neutrality, while their western counterparts saw little explanation apart from deliberate human action for fuel switches that moved one second apart and required considerable force to operate.

What caused both fuel switches to transition from normal operation to cutoff position remains the investigation's central mystery.

The preliminary report establishes facts without determining causation, leaving open possibilities ranging from mechanical failure to human error to electronic malfunction.

Civil aviation minister Ram Mohan Naidu urged caution. "We care for the welfare and the well-being of pilots so let's not jump to any conclusions at this stage, let us wait for the final report," he told reporters in Vishakhapatnam.

Minister of state for Civil Aviation Murlidhar Mohol emphasised the preliminary nature of the findings. "The Aircraft Accident Investigation Bureau is an autonomous body that is doing good work. What they have submitted is a preliminary report. The investigation into the plane crash is still on," he said.

Air India acknowledged the report while expressing solidarity with families. "We continue to mourn the loss and are fully committed to providing support during this difficult time. We acknowledge receipt of the preliminary report released by the Aircraft Accident Investigation Bureau today. Air India is working closely with stakeholders, including regulators," the airline said.

Boeing deferred to investiga-

tors. "Our thoughts remain with the loved ones of the passengers and crew on board Air India Flight 171, as well as everyone affected on the ground in Ahmedabad. We continue to support the investigation and our customers. We will defer to the AAIB to provide information about AI171," a Boeing spokesperson said.

The report also pointed in grim detail the extent of devastation at the crash site.

Wreckage analysis revealed the aircraft's violent disintegration across a debris field measuring approximately 1,000 by 400 feet. The vertical stabilizer separated early in the sequence, coming to rest 200 feet from the initial impact point - the rooftop of the hostel mess of BJ Medical College. Major components scattered across vast distances, with the flight deck structure found 650 feet from first contact with buildings.

The aircraft initially struck trees and an incineration chimney before impacting the medical college hostel's northeast wall at an eight-degree nose-up attitude with wings level.

The right engine separated and came to rest on the roof, having struck a concrete tank, while the left engine was catapulted farther ahead, striking one of the hostel buildings at ground level.

Closed-circuit television captured the deployment of a ram air turbine—an emergency windmill that provides backup power—confirming complete engine shutdown. The device appeared in airport footage almost immediately after lift-off, indicating both engines had lost power generating capability. Flight recorders documented Engine 1 showing signs of recovery during restart attempts while Engine 2 managed to relight but could not arrest its core speed deceleration. The Full Authority Digital Engine Control systems automatically managed restart sequences once fuel flow resumed, but insufficient altitude and time prevented successful recovery.

Other key findings ruled out alternative explanations: flap handle found in correct 5-degree takeoff position, landing gear lever in "DOWN" position, thrust levers found near idle but flight data shows they remained forward until impact, good weather conditions with light winds, aircraft weight

within normal limits and no evidence of bird strike.

The report noted fuel samples from airport bowlers tested satisfactory, though very limited fuel samples recovered from the aircraft are still being analysed.

The report states there are "no recommended actions to B787-8 and/or GE GENx-1B engine operators and manufacturers" at this stage, suggesting investigators found no systemic issues affecting the global fleet of over 1,100 Dreamliners.

IIM-C RAPE CASE

around 9.40pm on Friday and said that she fell down from a vehicle and lost consciousness. She was made to file the complaint," he said without mentioning who might have swayed her to approach the police.

A senior police officer, however, said: "The victim is an adult. Her statement would be recorded before a magistrate under section 183 of the BNSS."

According to public prosecutor Sourin Ghosal, the woman's medical test was done on Saturday, and it confirmed sexual assault.

"The doctor has documented that she was subjected to sexual assault. She has narrated the entire incident," Ghosal said after the court hearing.

In her complaint, the woman alleged that she tried to leave the room, but the accused stopped her and assaulted her when she tried to resist his advances. The woman added that she regained consciousness at around 8.35pm on Friday and went to the Haridevur police station to lodge the complaint.

"We have registered a case under sections 64 (rape), 123 (administering drug to commit offence), 127(2) (wrongful confinement), 115(12) (voluntarily causing hurt), and 76 (forcibly disrobing a woman) of the BNS. The accused was produced before a court in Alipore on Saturday. The court sent him to police custody till July 19," a senior police officer said on condition of anonymity.

IIM-C director-in-charge Saibal Chattopadhyay said in a statement that the institute has "zero tolerance for such incidents" and is committed to ensuring that due process is followed.

"We wish to affirm that the Indian Institute of Management Calcutta has zero toler-

security system. We should not do anything to derail proper investigation. Let the truth come out," party state general secretary Kunal Ghosh said.

THE ACCUSED WAS PRODUCED BEFORE AN ALIPORE COURT ON SATURDAY, WHICH SENT HIM TO POLICE CUSTODY TILL JULY 19, AN OFFICER AWARE OF THE CASE SAID

PILOTS' BODY REACTS

"It is regrettable that the entire CVR transcript was not released by the AAIB, adding more confusion to the situation. Just releasing one sentence out of context was a disservice to the pilots and all passengers and crew of AI-171," said aviation expert Sanjay Lazar.

"It was almost as though the AAIB was leaving people with a fait accompli to imagine no other circumstance other than pilot deliberate action, which is wrong and rejected," he added.

A third expert details can provide context for the cockpit exchange.

"They have selectively quoted a few words from the CVR without releasing the full transcript. You can't draw conclusions from isolated phrases without understanding the full context—like when it was said, why it was said, and what it truly meant," said a senior pilot requesting anonymity.

Aviation safety firm CEO Mark D Martin dismissed the preliminary findings entirely, calling them "a rushed and manipulated investigation aimed at blaming the pilots" who died in the crash.

Critics also questioned the investigation team's composition, noting the absence of experienced Boeing 787 pilots. "What is the reason for not including a single trained 787 pilot in the probe? Ideally, such a pilot should have been part of the committee," Lazar said.

Western aviation experts offered sharply contrasting interpretations, focusing on the technical precision required to operate the fuel control switches and the sequential timing captured in flight data.

"If they were moved because

of a pilot, why?" asked US aviation safety expert Anthony Brickhouse, framing the question around pilot motivation rather than mechanical possibility, in a report by Reuters.

The switches moved one second apart, "roughly the time it would take to shift one and then the other," another US aviation expert, John Nance, was quoted as saying by the news agency. He emphasised that pilots would normally never turn the switches off during flight, especially during climb phase.

There was, however, some convergence between the Indian and western experts. Peter Goetz, former managing director of the US National Transportation Safety Board, called the preliminary findings "very disturbing" and emphasised the need for complete voice recorder analysis.

"They haven't identified the voices yet, which is crucial," he said, noting that family members typically help investigators match crew voices to recorded statements.

ALPA's Thomas raised additional concerns about the investigation's scope, questioning whether recommendations from a 2018 Federal Aviation Administration bulletin about fuel control switch locking mechanisms had been implemented before the flight. The advisory addressed potential problems with switch locks becoming disengaged, though Air India had not performed suggested inspections because the bulletin was advisory in nature.

He also questioned why the aircraft's Emergency Locator Transmitter failed to activate during the crash sequence, suggesting additional technical issues requiring investigation.



ANSWERS

1. Deepika Padukone
2. Shoes
3. Human remains
4. Rishi Sunak
5. Haute Couture Week
6. BRICS
7. America Party
8. Down Syndrome
9. AI-generated deepfakes
10. Concussion

A glossary of the terms in AAIB's report on the crash

HT Correspondent

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: The Aircraft Accident Investigation Bureau's preliminary report into Air India Flight 171 is dense with aviation terminology that helps explain how investigators determined both engine fuel cutoff switches "transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec." Understanding these technical terms is crucial to grasping what happened during those fatal 32 seconds after takeoff.

The key technical terms that matter:

EAFR (Enhanced Airborne Flight Recorder): The report centres on data from the aircraft's two EAFRs, which combine traditional "black box" functions into single units recording both flight data and cockpit voice communications. The forward EAFR provided the critical timeline showing exactly when fuel switches moved and engines began losing power.

Fuel Control Switches - RUN vs CUTOFF: These spring-loaded switches beneath the throttle handles control fuel flow to each engine. The report's finding that both moved from "RUN" to "CUT-

UNDERSTANDING THESE TECHNICAL TERMS IS CRUCIAL TO GRASPING WHAT HAPPENED IN THE 32 SECONDS AFTER TAKE-OFF

OFF" within one second represents the accident's central mystery—investigators still don't know what caused this movement.

RAM Air Turbine (RAT): When both the engines failed, this emergency windmill automatically deployed to provide backup electrical and hydraulic power.

V1, Vr, and V2 speeds: Critical take-off velocities that determine aircraft capabilities. V1 (153 knots) is the decision speed beyond which takeoff must continue; Vr (155 knots) is rotation speed for liftoff; V2 (162 knots) is the safe climbing speed. The engines failed just after reaching maximum speed of 180 knots, past the speed to abort takeoff.

FADEC (Full Authority Digital Engine Control): This is a reference to the computer systems that automatically manage engine

operations. When fuel switches returned to "RUN," FADEC systems initiated automatic reignition sequences on both engines—but insufficient time and altitude prevented successful restart.

Mayday call: The international distress signal transmitted by the crew at 08:09:05 UTC. This standard emergency declaration came just 23 seconds after fuel cut-off and only six seconds before the recording ended, showing how rapidly the situation deteriorated.

UTC Timestamp: All times in the report use Coordinated Universal Time to provide precise chronology. The 29-second span from fuel cutoff (08:08:42) to recording end (08:09:11) represents the entire emergency sequence.

Initial climb phase: This is one of the most critical flight periods when aircraft are low, slow, and vulnerable. It was in this phase that the plane crashed.



READ: Scan the QR code to read the full investigation report

Key to mystery: 32 seconds in flight deck

Neha LM Tripathi

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: In the final seconds of Air India Flight 171, as both engines lost power and the Boeing 787 began its fatal descent, a crucial exchange unfolded between two experienced pilots that investigators believe holds the key to understanding what went wrong. "One of the pilots is heard asking the other why did he cutoff. The other pilot responded that he did not do so," according to the Aircraft Accident Investigation Bureau's preliminary report. Those paraphrased words are at the centre of a complex investigation into whether the accident was caused by human error, mechanical failure, or an emergency procedure gone catastrophically wrong.

The cockpit was staffed according to standard procedures: first officer Clive Kunder, 32, served as pilot flying with captain Sumeet Sabharwal, 56, monitoring. Both had passed pre-flight breath analyser tests and met all rest requirements, the report noted.

Kunder, the junior pilot, had 1,128 hours on the Boeing 787 and was responsible for controlling the aircraft during the critical take-off phase. Sabharwal, with 8,596 hours on the same type of jet, was tasked with monitoring systems and providing oversight—a standard arrangement designed to combine experience with operational currency.

JS Rawat, former joint director general of DGCA, cautioned against drawing conclusions from the limited cockpit voice recorder information. "While nothing can be ascertained with a paraphrased sentence in the report that mentions one pilot asking the other if he switched off the fuel switches and the second pilot denying the same, nothing can be positively said at this stage," he said.

The preliminary report provides a precise timeline of the crew's actions. Citing flight data from the EAFR (the integrated blackboxes), it states the switches moved to cutoff state one second apart, almost immediately after the plane lifted off from the ground. "The aircraft achieved the maximum recorded airspeed of 180 Knots IAS at about 08:08:42 UTC and immediately thereafter, the engine 1 and engine 2 fuel cutoff switches transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec," it stated. Roughly 32 seconds later, the plane crashed and exploded.

An experienced airline commander, requesting anonymity, questioned the plausibility of pilot error during this critical phase. "It is highly unlikely that any pilot, especially during take-off, would want to fiddle around with switches behind the thrust levers. At best, you'd focus on raising the landing gear which is located in the front panel of the cockpit, or raise the flaps," he said.

A second pilot framed the phase as a time when pilots are laser-focused on flight instruments in the front, and not the centre console, where the fuel switches are located. "No pilot is inept to want to play around with switches in the middle section of the cockpit when all attention is focused on forward flight cockpit instruments located in front of the pilots, during take-off and landing," this person said.

At a subsequent moment after



How the London-bound Air India plane crashed moments after taking off from the Ahmedabad airport on June 12.

Picking up the missing pieces to tragic puzzle

HT Correspondent

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: Scattered across a 1,000-foot debris field in Ahmedabad, the remnants of Air India Flight 171 provided investigators with a puzzle of twisted metal and damaged components that would prove crucial to understanding what caused the Boeing 787's catastrophic engine failure. The Aircraft Accident Investigation Bureau's preliminary report reveals how each recovered piece — from heavily damaged flight recorders to precisely positioned cockpit controls—contributed to reconstructing the final 32 seconds of a flight that claimed 260 lives.

switch were found in the 'RUN position'.

The components told a story of proper procedures followed until the moment of crisis. The flap handle assembly, despite sustaining "significant thermal damage," was found "firmly seated in the 5-degree flap position, consistent with a normal take-off flap setting."

The landing gear lever remained in the "DOWN" position, indicating the gear had not yet been retracted when the emergency began—consistent with the aircraft being only seconds into its climb. However, the thrust levers "sustained significant thermal damage" with "both thrust levers found near the aft (idle) position" and the report notes this contradicted flight recorder data: "the EAFR data revealed that the thrust levers remained forward (takeoff thrust) until the impact." This discrepancy suggests the levers could have moved during the crash from impact, rather than reflecting pilot actions during the emergency.

A tale of two black boxes

The investigation's breakthrough came from one of the aircraft's two Enhanced Airborne Flight Recorders (EAFR), integrated black boxes that combine traditional flight data recording with cockpit voice capture in single units. The aft EAFR, located in the tail section, was discovered on the roof of the hostel mess a day after the crash. "The EAFR had impact and thermal damages to the housing. The wires were protruding from the housing and the connectors were burnt," the report states. Extensive damage rendered it unreadable through conventional means.

A breakthrough came when the forward EAFR was found three days later "from the wreckage debris besides the Building F"—this building was one of the hostels. Despite being "burnt and covered in soot," this recorder remained "still attached to the equipment shelf with part of the connector melted but still connected," providing investigators with the critical data needed to understand the disaster. The forward recorder yielded "approximately 49 hours of flight data and 6 flights, including the event flight" plus "two hours in length" of voice recordings of the final moments.

Console, frozen in time

The cockpit's centre console was recovered, where investigators discovered both fuel control switches in the "RUN" position—confirming the attempt by the pilots to avert the crash. "Both fuel control

Emergency systems: Automatic responses to crisis

The wreckage provided evidence of the aircraft's automatic emergency responses. The Auxiliary Power Unit (APU) was "found intact inside the APU compartment" with its "air inlet door found open," indicating the APU had automatically started in response to the dual engine failure.

The report notes that "the APU Inlet Door began opening at about 08:08:54 UTC, consistent with the APU Auto Start logic," suggesting the aircraft's emergency systems functioned as designed. Despite the intense post-crash fire fuelled by 54,200 kilograms of jet fuel, many critical components survived in recognisable condition. The investigation team successfully recovered and analysed fuel control switches, landing gear components, flap mechanisms, and portions of the flight deck.

One notable absence from the analysis was any mention of the Emergency Locator Transmitter (ELT). The report states simply: "The Emergency Locator Transmitter was not activated during this event," without elaborating on the device's condition.

FIELD OF DEBRIS

Air India flight 171 ploughed into the BJ Medical College hostel seconds after take-off. As the Boeing 787 Dreamliner tore through trees, buildings and eventually went up in a ball of flames, its debris scattered across the compound. AAIB's preliminary investigation report details where the jet's fragments were found



The landing gear lever (left) was in the 'down' position at the time of recovery; and images of the EAFRs found on June 13 and 16.

Why were fuel switches in 'cutoff' position?

HT Correspondent

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: In the Boeing 787 cockpit, few controls are as heavily protected against accidental operation as the engine fuel switches. Multiple layers of mechanical safeguards guard against inadvertent movement of these critical levers that can instantly cut power to a \$200 million aircraft.

Those very switches lie at the heart of the Air India Flight 171 investigation, after preliminary findings revealed both moved from "RUN" to "CUTOFF" within one second of each other during take-off, starving the engines of fuel and sealing the fate of 260 people.

The switches sit underneath the throttle handles in the cockpit's centre console, positioned where pilots' hands naturally rest during critical flight phases. Physical brackets guard each switch on both sides, making it impossible to accidentally brush against them. A spring-loaded mechanism requires pilots to pull each switch upward against resistance before it can be moved.

"You can't just bump these switches; they are intentionally spring-loaded and gated to prevent inadvertent usage," aviation safety consultant John Cox told Reuters.

Fuel switches: What you need to know

WHAT ARE FUEL SWITCHES?
They are toggles that regulate fuel flow into a plane's engines. Pilots use them to start or shut down engines on the ground or to manually shut down or restart engines during an engine failure.

THE MODEL IN QUESTION
The Honeywell 4TL837-3D fuel switches are located just below the thrust lever:

HOW DO THEY WORK?

- The two fuel control switches on a 787 are located below the thrust levers.
- The switches are spring-loaded to remain in position.
- Two modes: 'CUTOFF' and 'RUN'.
- To change one from run to cutoff, a pilot has to first pull the switch up and then move it from run to cutoff or vice versa.

sequence makes accidental activation highly unlikely, particularly the simultaneous movement of both switches one second apart.

The Air India preliminary report identified the specific switches as Honeywell part number 4TL837-3D fitted on the crashed Boeing 787-8 aircraft. The report also cited a 2018 Federal Aviation Administration bulletin

warning of potential problems with fuel control switch locking mechanisms on Boeing aircraft, including the 787.

The FAA described situations where fuel control switches were installed with locking features disengaged, potentially making them easier to move. Air India had not performed the suggested inspections because the bulletin was

advisory rather than mandatory. The problem was not "considered an unsafe condition that would warrant airworthiness directive (AD) by the FAA"—meaning the bulletin did not require airlines to act specifically on the fuel switches. Honeywell did not respond to Hindustan Times' requests for comment about the switch design or any known issues

with the locking mechanisms.

When moved to "CUTOFF," the effects are immediate and catastrophic during flight. Fuel flow stops instantly, causing the engine to spool down and shut off. The loss also cuts electrical power from that engine's generators, affecting aircraft systems and cockpit displays. Under normal operations, pilots use these switches mainly during ground procedures for engine start-up and shutdown. In flight, they would only move them during emergencies like engine fires or attempting to restart failed engines—procedures that require careful thought and coordination, not split-second reactions.

The preliminary report noted both switches later returned to "RUN" position as crews attempted to restore fuel flow, but by then the aircraft was on its fatal descent. Engine restart procedures require significant time and altitude—both unavailable during the 32 seconds between fuel cutoff and impact.

Boeing and enginemaker General Electric have not issued any safety bulletins to 787 operators since the crash, with the AAIB noting no need for emergency checks on other jets yet. Over 100 Boeing 787s operate worldwide, making this the first fatal accident in the aircraft's 14-year service history.

One month later, Air India Flight 171's only survivor battles trauma

Press Trust of India

letters@hindustantimes.com

DIU: Many would think of him as one of the luckiest persons alive in the world. But for Vishwash Kumar Ramesh, the sole survivor of the June 12 Air India plane crash, it has been a struggle to get over the monumental tragedy.

He is now taking a psychiatrist's help to find a way of coping with the traumatic experience, his cousin said. When the London-bound Boeing 787 Dreamliner came down seconds after the take-off from the Ahmedabad airport, 40-year-old Vishwash, an Indian-origin British citizen, was the only passenger who walked away alive. His brother Ajay was among the 241 others onboard who perished along with 19 persons on the ground. The memories of the scenes of the crash site, his miraculous escape and his brother's death still hound Vishwash, said his cousin Sunny.

"Many people, including our relatives living abroad, call us to inquire about Vishwash's well-being. But he does not talk to anyone. He is yet to overcome



The survivor, Vishwash Kumar Ramesh, was seen walking towards and ambulance after the crash. PTI

the mental trauma of the crash and the death of his brother. "He still wakes up in the middle of the night and finds it difficult to fall asleep again. We took him to a psychiatrist two days ago to find remedy. He has not made any plans yet to return to London because his treatment has just begun," Sunny added.

Vishwash was discharged

from the Ahmedabad Civil Hospital on June 17. On the same day, the mortal remains of his brother Ajay were handed over to the family after a DNA match.

Vishwash and Ajay were returning to London by the Air India flight after visiting their family in Diu, a part of the Union Territory of Dadra and Nagar Haveli and Daman and Diu. In a video which surfaced on social media, he can be seen carrying his brother's mortal remains on his shoulders to the cremation ground in Diu on June 18.

A day after the crash, Prime Minister Narendra Modi met Vishwash at hospital and enquired about his well-being.

In an interview to Doordarshan, Vishwash recounted that the aircraft seemed to have stalled within seconds of taking off. His seat, 11A, was close to the emergency door on the left side, he said. "Luckily, the portion of the plane where I was seated fell on the ground floor of the (medical college) hostel premises after the plane crash-landed. When I saw that the door was broken, I told myself that I can try and get out. Eventually, I came out," he told reporters.

Month on, questions linger on AI crash; report 'soon'

{ FROM PAGE 1 }

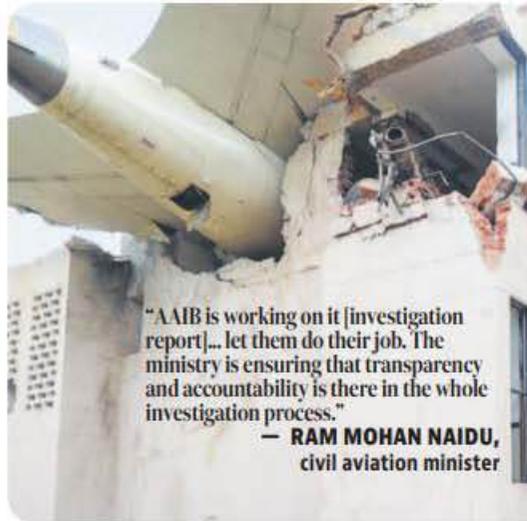
Neha LM Tripathi and Maulik Pathak

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI/AHMEDABAD: The preliminary investigation report into the Air India flight 171 crash will be released "very soon", aviation minister Ram Mohan Naidu said on Friday, the informal deadline according to international norms for an initial analysis that could offer some clues for what caused India's worst aviation disaster in decades that killed 260 people.

Saturday marks a month since the Boeing 787 crashed moments after take-off, with none of the observations of the plane's final moments offering any indication of what may have caused the jet to suddenly lose lift. On Friday, a report stated investigators are possibly looking at whether fuel to the engines were switched off — the third western media report to make the contention — and revealed previously unknown friction between Indian and American investigators working on the case, though they later reportedly worked through their issues.

"AAIB is working on it... it is the responsibility of AAIB, let them do their job," Naidu said when pressed about the delay.



"AAIB is working on it [investigation report]... let them do their job. The ministry is ensuring that transparency and accountability is there in the whole investigation process."

— **RAM MOHAN NAIDU,**
civil aviation minister

Key questions for now

As the investigation unfolds, several critical questions remain:

- 1 Did the plane lose power, if so, why?
- 2 Was this a dual engine failure or severe thrust loss on both engines?
- 3 Could the problem have originated in contaminated fuel?
- 4 Was there an issue with the electrical systems?
- 5 Why was the landing gear extended in its final moments?
- 6 How was the recent maintenance record?
- 7 Were take-off fuel and weight parameters in range?

"The ministry is ensuring that transparency and accountability is there in the whole investigation process."

The minister's assurance came as families of victims continued their agonising wait for answers, with the 30-day International Civil Aviation Organization-recommended deadline passing without the expected report from the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB).

AAIB director general GVG Yugandhar had on Thursday briefed the parliamentary stand-

ing committee on transport, tourism and culture during an eight-hour session, confirming the investigation was "on track" and would meet ICAO standards by the weekend.

The London-bound flight crashed into a medical hostel complex shortly after departing Ahmedabad, killing 241 people on board and 19 on the ground. Only one passenger survived the catastrophe, which marked the first fatal accident involving the widely operated Boeing 787 Dreamliner.

Officials acknowledged short-

comings in their communication strategy. "The report release is expected any day now and that will give clarity on the reasons behind the crash," said an official familiar with the investigation, who declined to be identified.

A second senior government official admitted on condition of anonymity that authorities could have done better. "We should have communicated more in terms of regular statements. But then we chose to stay quiet for some reasons," the official said.

continued on →10

AIR INDIA CRASH

Since the incident, the government has issued statements only three times—with civil aviation minister Naidu addressing the media on June 14, an official confirmation of black box recovery on June 19, and a statement about data extraction on June 26.

Aviation experts have expressed concern about the delayed release of potentially vital safety information, particularly given the aircraft's widespread global operation.

"Globally, such information is typically made public quickly, especially when it involves widely operated aircraft like the Boeing 787," said Mark D Martin, CEO of Martin Consulting. "The delay raises questions."

Martin emphasised the urgency of transparency given recent aviation incidents in India. "The preliminary report should be released immediately so as to alert all airlines operating the 787 to commence with the necessary operation and maintenance precautions in order to achieve improved safety with operations."

Another expert said the delay comes at a time when some media reports, especially those of western media, are tilting towards a narrative that there was human error. "The preliminary report is expected to shed some light on the probable cause of the crash and the sequence of events on the fateful day. However, the government not releasing the report is only delaying it," said Sam Thomas, president of the Airline Pilots Association of India (ALPA).

On Friday, the Wall Street Journal reported previously unknown friction between Indian and American investigators during the probe over what they perceived as the slow pace of downloading, analysing and sharing the contents of the aircraft's black boxes.

According to the journal, the National Transportation Safety Board at one point threatened to withdraw American resources from the investigation, though US investigators ultimately remained to assist before returning home. The journal also reported that the fuel switches were a key element in the investigation, two days after Reuters and aviation industry publication The Air Current revealed the line of inquiry.

Officials at AAIB and the ministry of civil aviation did not respond to requests for a comment on the report's contention.

While AAIB is leading the investigation, officials from the US safety board and plane-maker Boeing have been involved, as is custom. The crash has led to sig-

nificant changes in Air India's operations, with the airline announcing a 15% reduction in wide-body international services until mid-July. Suspended routes include Delhi-Nairobi, Amritsar-London, and Goa-Gatwick, while services to North America, Europe, Australia, and the Far East have also been reduced.

Among the victims were families travelling together. Mukesh Modha, 64, a resident of Porbandar, lost three family members who were on their way to London to perform last rites of his brother who had died of cancer. His brother's wife Rakshaben Modha, 55, her daughter-in-law Yesha Kamdar, 31, and Yesha's 15-year-old son were among the victims.

"My brother had set up a successful catering business in London and his prayer meeting was to be held in the third week of June," Mukesh Modha said. The last-minute change of plans by another family member, who cancelled his trip to attend business in Ahmedabad, saved his life.

The sole survivor, Vishwash Kumar Ramesh, a 40-year-old British national, walked away from the burning wreckage in what has been described as a providential escape. He was discharged from hospital on June 17 and performed last rites for his brother Ajay in Diu. "I don't know how I survived," he told HT earlier.

The crash also left deep scars for BJ Medical College, where the plane struck. Some 150 students and resident doctors are now in alternative accommodation, said Dr Minaxi Parikh, dean of BJ Medical College.

The debris that was scattered there has now been moved to a location near GUJSAIL near Ahmedabad airport for reconstruction purposes, as investigators work to piece together the sequence of events that led to the disaster. The investigation team, led by Yugandhar, includes specialists in aviation medicine, air traffic control, and representatives from ICAO participating as observers.

Despite the limited official information released, early findings suggest investigators are focusing on the movement of fuel control switches located in the cockpit's centre console. Aviation industry publication The Air Current reported on Wednesday the focus on the fuel switches that help power the plane's two engines.

It was not clear what specific actions involving the fuel switches are being looked at by investigators but the report, quoting unnamed sources, stated that the available information on the black boxes could not rule in or out improper, inadvertent or intentional actions that preceded or followed the apparent loss of thrust

before the aircraft crashed.

The preliminary report, when released, is expected to be factual and basic, stopping short of definitive conclusions as the complex investigation continues in the coming months.

Airfares set to rise for Mumbai, Delhi

Dipali Banka & Nehal Chaliawala

diplai.banka@livemint.com

MUMBAI: GMR Airports Ltd and Adani Airport Holdings Ltd will be able to earn higher revenues after a tribunal ordered a fresh calculation of the maximum amount they can make from operating the Delhi and Mumbai international terminals, respectively.

This, however, would make it more expensive for airlines and passengers to fly into and out of two of India's busiest airports.

Airport charges for the Delhi and Mumbai international terminals can rise by about 6% from the current revenue base over the next decade, as per analysts at Kotak Institutional Equities. The higher costs could be equivalent to 3.4% of the sales of IndiGo, India's largest airline, according to the analysts. The carrier reported a topline of ₹80,803 crore for 2024-25.

The issue centres around the calculation of the Hypothetical Regulatory Asset Base (HRAB), which governs how much revenue operators can make from an airport. The airport business is effectively a monopoly in most Indian cities, making it critical for regulators to cap the maximum earnings for operators to keep air travel affordable. Higher the HRAB, the more airports can charge in airport fees and tariffs.

The Airport Economic Regulatory Authority of India (AERA) had excluded non-aeronautical revenues such as from airport parking, food courts, and advertising from the HRAB calculation at Mumbai and Delhi, only factoring in earnings such as landing fees and passenger charges.

However, Delhi and Mumbai international airports, which were the first to be privatized in 2006, challenged this system in 2012-13, arguing that both aeronautical and non-aeronautical incomes should be considered for calculating HRAB. The case



Airport charges for the Delhi and Mumbai international terminals can rise by about 6% over the next decade. MINT

went on for more than a decade.

A tribunal has ordered a fresh revenue calculation for Delhi and Mumbai airports, allowing GMR and Adani to include non-aeronautical income like retail, ads, and parking—significantly increasing their earnings potential.

Prior to privatisation, the ministry of civil aviation (MoCA) had included both aeronautical and non-aeronautical revenues for calculating HRAB under a so-called single-till approach. At airports that were privatised after the Mumbai and Delhi airports, non-aeronautical revenue is given a lower weight in calculating the HRAB. This system is called the hybrid-till approach.

In 2023, the Supreme Court of India sided with the Delhi and Mumbai airport operators after the submission of new evidence—a 2011 letter from the civil aviation ministry to AERA stating that the original intention had been to use the single-till approach at Mumbai and Delhi.

The top court asked the Telecom Disputes Settlement and Appellate Tribunal to reconsider the calculation of HRAB to include non-aeronautical revenues.

TDSAT has been the appellate arbiter for aviation disputes since the Airports Economic Regulatory Authority Appellate Tribunal was merged with it in 2017.



Corporate Communications Directorate

HINDU

CHENNAI

12 JULY 2025

Preliminary report on Air India crash soon, says Minister

Press Trust of India

MUMBAI

The Aircraft Accident Investigation Bureau's (AAIB) preliminary investigation report on the fatal Air India plane crash in Ahmedabad last month is expected very soon, Civil Aviation Minister K. Rammohan Naidu said on Friday. He emphasised that the Ministry was ensuring transparency and accountability in the probe.

On June 12, Air India's Boeing 787-8 aircraft operating flight AI 171 to London Gatwick crashed into a medical hostel complex soon after take-off from Ahmedabad.

"Very soon... AAIB is working on it... it is the res-

ponsibility of AAIB, let them do their job," Mr. Naidu said. He was responding to a query on when the preliminary probe report on the Air India aircraft crash was expected to be released. The Ministry was ensuring that transparency and accountability were there in the whole investigation process, he said on the sidelines of a conference here.

Under International Civil Aviation Organisation norms, the AAIB can submit a preliminary report within 30 days of the accident to it.

The Ahmedabad crash was the first time that a Dreamliner or Boeing 787 suffered a fatal accident resulting in hull loss.

Tale of the aircraft's 2 fuel control switches, from lift-off to wreckage

SUKALP SHARMA
& ANIL SASI
NEW DELHI, JULY 12

THE TWO MOST crucial aspects of the Air India plane crash in Ahmedabad the preliminary report sheds light on are the movement of the fuel control switches that allow and cut fuel to the aircraft engines, and what the two pilots discussed in the final moments.

The aircraft has two fuel control switches, one for each of the two engines. Moments after lift-off, both the switches transitioned from 'RUN' to 'CUTOFF' position within a second of each other. The two switches

INSIDE

HONEYWELL FUEL SWITCHES WERE FLAGGED EARLIER

NO IMPACT ON COMPENSATION FOR VICTIMS

PAGE 11



were found in the wreckage, and both were in the RUN position, the report said.

After a few seconds in the CUTOFF position, the switches for both engines on the doomed aircraft transitioned from CUTOFF to RUN position —

evidently an attempt by the pilots to recover thrust in the engines. But given the extremely low altitude of the aircraft, there wasn't enough time for the engines to recover to a level that would have allowed them to climb to safety.

Further, the report paraphrases only a part of the discussion between the pilots, with the transcript of the recording in the cockpit voice recorder yet to be released. It says, one of the pilots can be heard asking the other why he cut off the fuel, to which the other pilot responds saying he did not.

The report does not say who said this to whom, and does not mention any other exchange between the pilots. It also does not mention whether the

CONTINUED ON PAGE 2

Both fuel switches 'cut off'

1,100 hours, both of which were more than sufficient. The report said both pilots had adequate rest periods before the flight.

There were two pilots and 10 cabin crew on board, and 230 passengers. The accident killed 260 people—241 of the 242 people on board the aircraft and 19 on the ground. The aircraft was flying from Ahmedabad to London Gatwick. After a few seconds in the CUTOFF position, the switches for both engines on the aircraft transitioned from CUTOFF to RUN position—evidently an attempt by the pilots to recover thrust in the engines, but given the extremely low altitude of the aircraft, they did not have enough time for the engines to recover to a level that would have allowed them to climb to safety.

The 15-page report said the flight lasted around 30 seconds between lift-off and crash. At this stage, there are no recommended actions to operators of Boeing 787-8 aircraft and GE GEnx-1B engines, it said.

In Visakhapatnam, Union Civil Aviation Minister K Ram Mohan Naidu said it is immature to jump to conclusions since it is only the preliminary report. "So, let's not jump to any conclusions at this stage. Let us wait for the final report. These are technical things and that is why we have these investigation agencies. Once they are clear, they are going to submit the final report. At this stage, it will be very immature for me to comment on it," said Naidu.

In separate statements, Air India and Boeing said they will continue to support the investigation, but did not comment on the contents of the report.

"Air India stands in solidarity with the families and those affected by the AI171 accident. We continue to mourn the loss and are fully committed to providing

support during this difficult time. We acknowledge receipt of the preliminary report released by the AAI. Air India is working closely with stakeholders, including regulators. We continue to fully cooperate with the AAI and other authorities as their investigation progresses. Given the active nature of the investigation, we are unable to comment on specific details and refer all such enquiries to the AAI," the airline said.

Boeing said: "Our thoughts remain with the loved ones of the passengers and crew on board Air India Flight 171, as well as everyone affected on the ground in Ahmedabad. We continue to support the investigation and our customers. We will defer to the AAI to provide information about AI 171, in adherence with the United Nations International Civil Aviation Organization protocol known as Annex 13."

According to airline pilots and experts, accidental movement of the fuel control switches—critical switches that allow and cut fuel flow to the plane's engines—may not be possible since they have brackets on either side to protect them. In addition, there is a stop lock mechanism that requires pilots to lift the switch before moving it from either of its two positions—RUN and CUTOFF—to the other. The report did not mention whether the investigators have so far been able to ascertain if the switches were toggled by one of the pilots or not.

These switches are usually moved only when the aircraft is on ground—to start the engines before departure and to shut them down after landing. Movement of either of the switches during the flight would be required only in the event of the corresponding engine failing or suffering damage that would require shutting off fuel supply to

it to ensure flight safety. The pilots may also switch off fuel supply and then immediately switch it on if they believe the affected engine could be restarted safely.

The preliminary report is only an account of the initial findings of the investigation, and is subject to change on the basis of the progress of the probe over the coming months. Air crash accident investigations are extremely complex and time-consuming exercises, taking months and sometimes even years to conclusively identify the causes. The AAI is expected to release the final probe report within a year of the crash.

Naidu promised assistance to the AAI in submitting the final report. "We have to wait for something concrete to emerge. This is a preliminary report... from the ministry we are analysing the report but I think it would be better if we comment on it once the final report comes in," he said.

There are multiple other things that also need to be looked into before preparing the final report, he said. For the first time, securing the black box and trying to decode its data was being done in India in the AAI's Delhi lab. "So, I would like to appreciate all the efforts they put in," Naidu said.

Notably, the preliminary report mentioned that the US Federal Aviation Administration (FAA) had in 2018 issued a Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) regarding the "potential disengagement of the fuel control switch locking feature". Air India, however, did not carry out the inspection as the SAIB was merely advisory and not mandatory. The scrutiny of maintenance records revealed that the cockpit's throttle control module—which houses the fuel control switches among others—was replaced in 2019 and 2023, but the reason for replacement was not linked to the

fuel control switches, the report said, adding no defect was reported pertaining to the fuel control switch since 2023.

"All applicable Airworthiness Directives and Alert Service Bulletins were complied on the aircraft as well as engines," the report said. It also stated that the flap position was at 5 degrees, which is consistent with take-off flap settings. There had been some speculation earlier that the aircraft's flaps may not have been in the right configuration for take-off thereby not providing sufficient lift to the aircraft. Further, there were no weather-related issues with the flight and the aircraft's take-off weight was well within permissible limits for the given conditions, the report said. It also said there were no 'dangerous goods' on board the plane.

On the probe status, the report said wreckage site activities including drone photography and videography were complete, wreckage moved to a secure area, engines quarantined at a hangar at the Ahmedabad airport, components of interest quarantined for further examination, black box data being analysed, statements of eyewitnesses and the lone survivor taken, and more details being gathered based on leads.

It said that only a limited amount of fuel samples could be retrieved from the aircraft, and will be tested at a suitable facility. Fuel samples taken from bowzers and tanks used to fuel the aircraft at the Ahmedabad airport were found to be satisfactory. Dual engine failure due to fuel contamination was another theory doing the rounds. "At this stage of investigation, there are no recommended actions to B787-8 and/or GEnx-1B engine operators and manufacturers. Investigation is continuing and the investigation team will review and examine additional evidence, records and information... sought from the stakeholders," the report said.

Pilot error? Don't jump to conclusions, there are other questions: Experts

SUKALP SHARMA
NEW DELHI, JULY 12

THE PRELIMINARY report of the ongoing investigation into the June 12 crash of Air India flight AI 171 is far more detailed than what industry veterans and experts expected, and gives an indication of the direction the probe may be headed in.

The 15-page report from the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB), an office attached to the Ministry of Civil Aviation, has zeroed in on the most probable primary cause of the accident—the engines being starved of fuel with the transitioning of



Pilot Sumeet Sabharwal, co-pilot Clive Kunder

the fuel control switches from 'RUN' to 'CUTOFF' position within a second of each other moments after lift-off.

From the cockpit voice recorder data, the report notes that one of the pilots asked the

CONTINUED ON PAGE 2

• Don't jump to conclusions: Experts

other why he cut off the fuel, to which the other pilot responded saying he did not.

While some interpret these findings as hinting at human error, aviation industry veterans said it is too premature to arrive at any conclusion based on just the preliminary report. The report, they said, does answer some key questions, but also raises many that only a meticulous investigation would be able to clear up.

"The initial finding that the fuel control switches went to cut-off mode is truly shocking. They (investigators) now have the most probable cause, and now they must investigate to figure out how it happened and why it happened. These are the key questions that must be answered in the final investigation report. The real investigation has actually started now," a former air accident investigator told *The Indian Express*.

An aircraft is an extremely sophisticated and complex machine, and detailed and painstaking investigations are required to ascertain the exact cause or combination of causes. The odds that an aviation accident has a single trigger are rare; there could be many, or one leading to another. The AAIB is expected to release the final probe report within a year of the crash, as per international guidelines.

To be sure, the report just says the engine fuel control switches that allow and cut fuel flow to the plane's engines transitioned from RUN to CUTOFF. It does not state these were moved by either of the pilots to the CUTOFF mode.

Experts say accidental movement of the switches is not quite possible. The spring-loaded switches have brackets on either side to protect them and there is a stop lock mechanism that requires the pilots to lift the switch up before moving it between either of its two positions.

"No sane pilot would move the switches during the flight and that too at such low altitude, unless there was a dual engine failure to be dealt with. And even that would be in coordination, not a unilateral move. Moving them by accident is also not really a possibility, as they have to be pulled up to disengage the lock and then moved mechanically to one or the other mode," said a senior airline pilot with years of experience on the Boeing 787 aircraft.

Experts believe only the full audio and transcript of the cockpit voice recorder would be able to give more information on the pilots' discussions and actions in the cockpit in the minutes leading up to the tragedy.

Meanwhile, a pilot association has raised concerns on the direction the AI 171 crash investigation appears to be taking. "The tone and direction of the investigation suggest a bias toward pilot error. ALPA-I categorically reject this presumption and insist on a fair, fact-based inquiry," Sam Thomas, president of the Airline Pilots' Association of India said in a statement. The pilots' body has reiterated its request to be included "at the very least, as observers" in the air crash investigation. "Apart from looking into the action of pilots, the investigators should look if the fuel switch cut-off could be due to any other electrical or system-related issues. Could it be an electrical or software malfunction that signalled to the aircraft system that the switches were in cut-off mode, even if they had not been actually moved?" a senior airline pilot asked.

Another airline pilot said it was theoretically possible to have such a scenario without the physical movement of the switches. Further analysis of the aircraft's black boxes should be able to establish whether the switches were indeed moved mechanically, or whether the cut-off was due to some other issue.

The pilots and the former aircraft accident investigator concurred that during the critical take-off phase of the flight, pilots had no business in keeping their hands anywhere close to the fuel control switches, as per established standard operating procedures. This is to prevent accidental or inadvertent toggling of any critical switch.

The fact that the preliminary report has not issued any recommendation to the operators of the Boeing 787 aircraft and the GE GEnx-1B engines suggests that the investigators, at least for the time being, do not have sufficient reason to believe that an electrical or system malfunction could have led to the fuel control switches "transitioning" to CUTOFF.

Experts also pointed out that these switches are manual and not motorised, and cannot be physically moved by electrical signals or the plane's avionics. Notably, the report also makes mention of the 2018 Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) issued by the US Federal Aviation Administration (FAA), regarding the "potential disengagement of the fuel control switch locking feature". Air India, however, did not carry out the inspection as the SAIB was merely advisory and not mandatory. Moreover, the cockpit's throttle control module—which houses the fuel control switches among others—was replaced in 2019 and 2023, but the reason for replacement was not linked to the fuel control switches. The initial report said that no defect pertaining to the fuel control switches on the aircraft was reported since 2023.

Nevertheless, could the disengagement of the switch lock, component fatigue, or a mechanical failure move the switches? Experts said this is unlikely. The possibility of even one disengaged switch being flicked by accident was highly unlikely, they said, pointing out the report's findings that both switches appeared to have changed positions.



AIR INDIA CRASH REPORT: PRELIMINARY FINDINGS AND WHAT'S NEXT

Even if pilot error, no impact on compensation for crash victims

Honeywell fuel control switches in crash report flagged earlier

GEORGE MATHEW
MUMBAI, JULY 12

COMPENSATION FOR the victims of the Air India 787-8 Dreamliner crash in Ahmedabad a month ago will not be affected by the possibility of pilot error, according to industry experts. Both the airline and the families of those who died in the crash are generally entitled to compensation, even when pilot error is involved.

In fact, the compensation amount could potentially increase if negligence by maintenance staff or technicians is established, sources said. The exact compensation and legal proceedings vary depending on the jurisdiction and whether the flight was domestic or international.

Airlines typically maintain liability insurance that covers passengers or their families in the event of injury or death, regardless of whether the cause is pilot error, mechanical failure, or other factors like pilot suicide.

An insurance official explained that pilot error generally does not influence passenger compensation, which is largely governed by international or national aviation laws and the airline's own policies.

Montreal Convention

Under the Montreal Convention, applicable to most international flights, airlines are strictly liable for damages up to a certain threshold — currently around SDR 128,821 or approximately Rs 150 crore per passenger — and can be held liable for higher amounts if negligence, including pilot error, is proven. SDR denotes special drawing rights.

Even if a crash happens due to suicide by the pilot, compen-



Bereaved family members of victims of the Air India plane crash, during their last rites last month at a crematorium, in Ahmedabad.

PTI File

sation won't be impacted. If an insurer can establish gross negligence or deliberate concealment by the airline such as knowingly permitting a mentally unfit pilot to operate a flight, it may challenge or reduce the payout to the airline. However, compensation to passengers or their families is generally safeguarded and not affected in such circumstances.

Chetan Kashyap, head- Aviation and Speciality Lines, Prudent Insurance Brokers, said, "a Hull 'all-risks' policy is a policy that covers all risks with 'named' exclusions. Pilot error, if any, is not an exclusion to it and hence insurance payout remains unchanged. Even machinery failure or system failure is not excluded under the policy wherein the only difference is right of subrogation which gets passed on to insurers in such case against the OEM (original equip-

ment manufacturer) but overall insurance payout remains unaffected. Also, in this case passengers or third-party claimants can also claim damages from OEM for failure of parts."

According to Hari Radhakrishnan, expert with the Insurance Brokers Association of India (IBAI), Air India will get compensation for the loss of aircraft and passenger liability even if there was pilot error. "Too early to say this, but even if it was pilot suicide and deliberately crashed, the insurance would pay. Insurers paid claims for Germanwings Flight 9525 crash in 2015 that killed 150 people, where the copilot locked out the captain from the cockpit and flew the plane into a mountain," Radhakrishnan said.

Domestic regulations

For domestic flights within India, compensation is governed

by national regulations such as the Carriage by Air Act and guidelines set by the Directorate General of Civil Aviation (DGCA), which ensure that passengers or their families are compensated regardless of who is at fault. In cases where foreign nationals are among the deceased, families have the option to file claims in jurisdictions such as the country of the carrier, the place where the ticket was purchased, or the home country of the victim. As nationals from Britain, Canada, and Portugal were among the victims, legal proceedings in international courts are likely.

For Air India, both hull and liability insurance are expected to cover the damages. These policies typically include coverage for the loss of the aircraft (hull loss), passenger liability, and third-party liability. Pilot error is also covered under standard aviation insurance policies unless

gross negligence or intentional misconduct is proven, which remains rare and difficult to establish. If the pilot is perished in the crash, his/her family could still receive compensation from the airline's group life insurance and any personal accident insurance policies, unless there was a violation of policy terms such as flying under the influence, said a source.

The Tata Group, which owns Air India, has announced an ex gratia compensation of Rs 1 crore to the next of kin of all passengers who died in the crash. Families of people who died on the ground will also be eligible for this Rs 1 crore compensation, and the company has stated it will cover medical expenses for those who were injured. The Tata Group, which owns Air India, has announced an ex gratia compensation of Rs 1 crore to the next of kin of all passengers who died in the crash. Families of people who died on the ground will also be eligible for this Rs 1 crore compensation, and the company has stated it will cover medical expenses for those who were injured.

According to insurance industry sources, the crash is expected to result in total claims of around Rs 4,000 crore (nearly \$470 million), making it one of the most significant insurance events involving an aircraft accident.

The jet hull alone is estimated to cost insurers and reinsurers about \$80 million, with the engines valued at an additional \$45 million. Liability claims related to passenger deaths are expected to reach nearly \$350 million, though the final amount may vary depending on the number and nature of claims filed and the jurisdictions involved.

AGGAM WALIA
NEW DELHI, JULY 12

WHILE THE preliminary report on the AI-171 crash has narrowed the likely cause to the aircraft's engine fuel control switches, it does not raise concerns about the equipment itself.

The switches, manufactured by US-based Honeywell, were previously flagged by the US Federal Aviation Administration (FAA) in 2018 for a potential fault in the switch locking mechanism. Although the FAA had recommended certain inspections, they were not made mandatory due to "limited data" to warrant an airworthiness directive (AD) action.

The initial probe report released by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) revealed that the June 12 crash of the Boeing 787-8 aircraft occurred after both engine fuel control switches moved from 'RUN' to 'CUTOFF' position in quick succession shortly after takeoff.

"At this stage of investigation, there are no recommended actions to B787-8 and/or GE GENx-1B engine operators and manufacturers," the report said. The aircraft's GENx engine was manufactured by GE Aerospace.

Fuel control switches

The report identifies the part number of the fuel control switch as 4TL837-3D, which is manufactured by Honeywell, according to a Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) issued by the US FAA in 2018. The SAIB flagged potential disengagement of the fuel control switch locking feature on some Boeing aircraft,



Wreckage of Air India's Boeing 787-8 jet, a month after the tragedy, in Ahmedabad.

PTI

and is referenced in the AAIB report released earlier today.

"The fuel control switch design, including the locking feature, is similar on various Boeing airplane models including part number 4TL837-3D which is fitted in B787-8 aircraft VT-ANB (AI-171). As per the information from Air India, the suggested inspections were not carried out as the SAIB was advisory and not mandatory," the initial probe report said.

Honeywell is the manufacturer behind the engine fuel control switches for most Boeing models, including the 737, 747, 767, and the 787 Dreamliner involved in the Ahmedabad crash last month, according to the SAIB.

"If the locking feature is disengaged, the switch can be moved between the two positions without lifting the switch during transition, and the switch would be exposed to the potential of inadvertent operation. Inadvertent operation of the switch could result in an unintended consequence, such as an in-flight engine shutdown," the SAIB said.

FULL REPORT ON
www.indianexpress.com





Corporate Communications Directorate

MILLANIUM POST

KOLKATA

12 JULY 2025

AAIB's preliminary report on Air India plane crash 'very soon': Civil Aviation Min Naidu

MUMBAI: Aircraft Accident Investigation Bureau's (AAIB) preliminary investigation report on the fatal Air India plane crash in Ahmedabad last month is expected very soon, Civil Aviation Minister K Rammohan Naidu said on Friday and emphasised that the ministry is ensuring transparency and accountability in the probe.

On June 12, Air India's

Boeing 787-8 aircraft operating flight AI 171 en-route to London Gatwick crashed into a medical hostel complex soon after takeoff from Ahmedabad, killing 260 people, including 241 who were onboard the plane. One passenger survived the crash.

"Very soon... AAIB is working on it... it is the responsibility of AAIB, let them do their job," Naidu

said. He was responding to a query on when the preliminary probe report on the Air India aircraft crash is expected to be released.

The ministry is ensuring that transparency and accountability is there in the whole investigation process, the minister said on the sidelines of a conference here.

Under the International Civil Aviation Organization

(ICAO) norms, AAIB can submit a preliminary report within 30 days of the accident to it.

The Ahmedabad crash was also the first time that the best-selling wide-body Dreamliner or Boeing 787 suffered a fatal accident resulting in hull loss.

On June 26, a status report of the crash was released by the ministry.

AGENCIES

At any given time, over **130 aircraft** in India are grounded

IndiGo has over **60 planes** sitting idle

There are **30 international airports**, 10 customs airports, **139 domestic airports**, and 21 greenfield airport sanctions

Approximately **174 million passengers** travelled from and within India by air in 2025

Currently, the Indian fleet consists of more than **860 aircraft**

The aviation sector contributes about **2.4 per cent** to India's GDP

The sector generates around **4,00,000 direct jobs**

Over **10,000 posts** remaining vacant across the DGCA, BCAS and AAI

Over **800 vacancies** are unfilled in the DGCA

Pilots are supposed to clock **8 hours**, with total duty time of **not more than 10 hours**

FREE PRESS

THE TURBULENT STATE OF INDIAN AVIATION

It started with a scream, 30,000 feet above the Arabian Sea, a cabin on an international flight plunged into chaos. Flight AI-120 was barely halfway to New York when the crew declared an emergency. The oxygen masks dropped—but not all of them. A child's mask didn't deploy. Her mother began to cry, banging the overhead panel. A man fainted across the aisle. A pressure leak. The plane turned mid-air, descending fast. Some passengers clutched hands with strangers. When the Dreamliner finally landed back in Mumbai, there were no injuries—at least not physically. But the trauma lingered long after the wheels touched the tarmac. And it wasn't just the passengers asking: How did we let it get this bad?

Four days later, at Mumbai airport, another near-miss. A flight bound for Hyderabad was moments from takeoff when a technician sprinted across the tarmac, waving his arms. The plane had been cleared for departure but with dangerously worn tyres. Maintenance records said they'd been replaced. They hadn't. The pilot taxied back. Passengers were shuffled to another gate. No official statement was made. But that same evening, an internal Directorate General of Civil Aviation (DGCA) audit landed on the desks of senior aviation officials. Its findings were blistering: "Defects are repeatedly reoccurring. Runway markings are faded. Airport equipment is operating without safety checks. Maintenance procedures are either ignored or forged."

Delhi, Mumbai, Hyderabad—the rot wasn't local. It was national. Sonal R, a cabin crew member with over a decade of flying behind her, remembers an Indian aviation felt "competent." "We used to run drills every quarter. New it's once a year, if at all," she says. "They've slashed crew. We're stretched thin. Sometimes we board without enough oxygen cylinders—we just pray there's no emergencies." She recalls a flight to Leh earlier this year. Visibility was near zero. The pilot wasn't CAT II trained—a requirement for low-visibility landings. "We circled for 40 minutes, and eventually turned back. Passengers were furious. We just told

new that the pilot is trained, and that someone, somewhere, is actually watching. Because in the skies above India, turbulence is no longer the exception. It's the rule.

BURSTING AT THE SEAMS

Advocate Yeshwanth Shenoy has filed PILs—in an X (formerly Twitter) under Avneek India—sending alarms years ago. In 2020, he had warned, "If the judiciary does not change, what will bring about the change in Indian aviation? Nothing, not one airport is safe. So Calicut and Mangaluru (where planes crashed earlier) will repeat itself, but I put my bet on Mumbai. When it happens in Mumbai, it will not be an accident, it will be a catastrophe."

The Ministry of Civil Aviation (MOCA) and DGCA sprung into firefighting mode after the AI-171 crash in June, as speculation went wild—mechanical-technical failure, software malfunction, fuel loss, no reverse on wings, thrust reverser systems unserviceable, flap slat levers not locked, tyres worn out, training systems out of date, and more. It gave a deadline of seven days. Three AI officials were sacked, a show cause notice was sent to Air India

various reforms to pivot—from legacy operators to a future-ready, tech-integrated and safety-focused ecosystem—this mammoth task requires immense unwavering political will.

Approximately 174 million passengers travelled from and within India by air in 2025, accounting for around 4.2 per cent of the global total. Currently, the Indian fleet consists of more than 860 aircraft and accounts for around 2.4 per cent of the total global fleet. The aviation sector contributes about 2.4 per cent to India's GDP, generating around 4,00,000 direct jobs, millions indirectly. India's ability to sustain such growth without an autonomous statutory aviation regulator entrenched with specialists, and independent investigations, training, maintenance, policies, reforms in tandem with international standards is questionable. "Exponential growth is a double-edged sword, and is becoming a game of numbers in a specialised industry like aviation," says Captain Singh. According to Captain Sam Thomas, former Jet Airways trainer and president, Airline Pilots' Association of India, India needs an independent statutory aviation regulator to operate free from ministerial/government control apart. "We need something similar to the FAA in the US, EASA in Europe and CAA in the UK. The body should comprise aviators and subject matter experts—not just IAS officers like those heading the DGCA," he says. While India has adopted FAA

Continued from page 1

capital has been cut. Between 2021 and 2025, the DGCA's sanctioned strength rose from 1,253 to 1,992. Yet, out of 176 positions, have been filled as of March 2025, leaving over 800 vacancies unfilled. India's aviation watchdog is flying blind. A former DGCA official puts it bluntly: "This is a plane with no pilot. No crew. And we're praying it doesn't crash."

Moreover, airlines after airlines has folded, leaving behind a trail of debt, grounded fleets, and unpaid salaries. So why does the Indian skies resemble a corporate graveyard more than a thriving marketplace? Toronto-based aviation expert Prabhat Paul Singh pulls no punches: "Jet Airways' Stunk by financial mismanagement. Kingfisher? Drowned in luxury and chaos. Air India, Indian Airlines, Vayduts? Corruption and a turn of political dumping grounds—busted with bureaucracy, bleeding money, and flying blind. High fuel costs are just the tip of the iceberg. Prabhat Singh points to the industry's pilot obsession with leased aircraft—especially dry leases—as a death sentence for under-prepared airlines. "They are way too expensive unless you know exactly what you're doing. Most of the airlines that parked up didn't have the muscle to keep planes airborne, let alone profitable," he says.

Government policies haven't helped either. Smaller operators are ignored. Training pipelines are broken. There's no steady stream of qualified pilots, cabin crew, or maintenance staff—all in a sector where tech evolves by the minute. So what's the fix? Prabhat Singh pushes for smart wet leases—where aircraft, crew and maintenance come bundled—and strategic tie-ups with foreign carriers. An IATA economic report states, "The high demand for air travel and the expected significant fleet expansion needs approximately 37,000 pilots and 38,000 maintenance technicians during the next two decades." A critical pilot shortage, a deficit of 15 per cent, trained pilots is the other big problem plaguing the sector:

NO FAIR PLAY

India's aviation industry is dominated by two key players—IndiGo and Air India. While these two giants have played an essential role in connecting India's cities, their dominance is expanding its international footprint. Their near-monopolistic control over the market raises concerns that cannot be overlooked. IndiGo's meteoric rise is nothing short of extraordinary. Founded in 2006, it quickly became the largest domestic carrier in India and is now the dominant force in Indian aviation, with a market share of over 50 per cent. However, with great power comes the potential for great stagnation. IndiGo's overwhelming presence raises concerns about the lack of competitive pressure in the market. In a truly competitive aviation ecosystem, airlines continuously innovate to attract passengers—whether through improved services, more affordable pricing, or new routes. IndiGo's market share, however, has meant that the industry is increasingly looking at its pricing strategies, fleet management, and service standards as the de facto norm. At the same time, Air India remains the flag bearer of the nation on international routes. Originally a private entity,



which turned state-owned for a while before going back to private hands, Air India's fortunes ebbed and flowed over the years, with inefficiency, corruption, and poor management often seen as its Achilles' heel. Despite its resurgent international network, the airline still lags behind in terms of domestic market share, where IndiGo reigns supreme.

With the two players controlling the lion's share of the market, competition has started to wane, and the industry risks becoming an oligopoly—a scenario where a few dominant players dictate the terms of service and pricing. This market structure not only limits consumer choice but also raises the likelihood of price fixing or collusion—particularly during times of high demand, such as peak travel seasons or when fuel prices spike. Moreover, regional connectivity is being compromised. Smaller carriers that once offered flights to Tier 2 and Tier 3 cities are gradually being squeezed out. Regional routes, often less profitable but crucial for ensuring connectivity to remote areas, are increasingly being monopolised. As the potential for inclusivity within the aviation market shrinks, millions of passengers are left with fewer options and potentially higher fares.

Player lies in fostering an environment where both major players and emerging carriers can coexist and thrive.

FAILURE TO LAUNCH

AI's operational an aerospace division but no resources to focus on building aircraft equipment. For a leader in aviation, the growth of all stakeholders is key to overhauling an industry, Captain Singh says. "Our foundation is weak, much time pressure is applied, the system collapses. Fog, rain, accident, the system collapses. We cannot sustain a pressure test." For training too, India sends its pilots to America and France, which results in limited exposure to airlines so that they can make more money at the expense of pilots. Under the present rules, a commercial pilot is not supposed to travel more than 35 hours a week. But revenue-carrying airlines are expanding operations by flouting PDTL regulations with impunity. Low cost airlines like

and licensing process in India is corrupt; touts take money, and sign off log books," he says. He cites the case of a woman pilot, who a few years back landed the aircraft on its nose wheel in Goa. The case is still under investigation—the pilot had allegedly produced a fake certificate to obtain her Airline Transport Pilot License (ATPL). "Training has to start from the grassroots—with aviation experts, skilled technicians—not the DGCA setting the syllabi," explains Thomas. Joseph urges India to create an advisory board of global aviators to revamp aviation from the ground up. He cites Lufthansa's rigorous training model—24 weeks before cockpit time—as a benchmark. "Safety is baked into their systems," he says, adding, "The bureaucratic quagmire in India is why aviation experts are not keen to set up maintenance, safety and training units in the country." In India's high growth, low-margin aviation sector, pilots are flying under what Captain Sam Thomas calls the "3Fs"—fines, fatigue, and fear. Vasudevan was on the inquiry board for the Mangaluru crash where 100 people lost their lives. The report found that the pilot was sleep deprived.

However, since India's airlines run on razor-thin margins, the pressure inevitably shifts to pilots—many are overworked, stressed, and operating in hostile environments. Post-Covid, the situation has become worse. Flight Duty Time Limitations (FDTL) regulations dictate rest periods and duty times—pilots are supposed to clock eight hours, with total duty time of not more than 10 hours. But loopholes also allow extended duty periods (up to 13-14 hours) due to delays or multi-leg scheduling, in sufficient rest between flights, no limit on number of sectors per day for short-haul domestic pilots (five-six take-offs a day). Pilot FDTL Rules are designed in favour of corporate airlines so that they can make more money at the expense of pilots. Under the present rules, a commercial pilot is not supposed to travel more than 35 hours a week. But revenue-carrying airlines are expanding operations by flouting PDTL regulations with impunity. Low cost airlines like

airlines run on razor-thin margins, the pressure inevitably shifts to pilots—many are overworked, stressed, and operating in hostile environments. Post-Covid, the situation has become worse. Flight Duty Time Limitations (FDTL) regulations dictate rest periods and duty times—pilots are supposed to clock eight hours, with total duty time of not more than 10 hours. But loopholes also allow extended duty periods (up to 13-14 hours) due to delays or multi-leg scheduling, in sufficient rest between flights, no limit on number of sectors per day for short-haul domestic pilots (five-six take-offs a day). Pilot FDTL Rules are designed in favour of corporate airlines so that they can make more money at the expense of pilots. Under the present rules, a commercial pilot is not supposed to travel more than 35 hours a week. But revenue-carrying airlines are expanding operations by flouting PDTL regulations with impunity. Low cost airlines like

airlines run on razor-thin margins, the pressure inevitably shifts to pilots—many are overworked, stressed, and operating in hostile environments. Post-Covid, the situation has become worse. Flight Duty Time Limitations (FDTL) regulations dictate rest periods and duty times—pilots are supposed to clock eight hours, with total duty time of not more than 10 hours. But loopholes also allow extended duty periods (up to 13-14 hours) due to delays or multi-leg scheduling, in sufficient rest between flights, no limit on number of sectors per day for short-haul domestic pilots (five-six take-offs a day). Pilot FDTL Rules are designed in favour of corporate airlines so that they can make more money at the expense of pilots. Under the present rules, a commercial pilot is not supposed to travel more than 35 hours a week. But revenue-carrying airlines are expanding operations by flouting PDTL regulations with impunity. Low cost airlines like

Air India Flight 171 crashed in Ahmedabad on June 12, 2025, less than a minute after takeoff. The crash killed 241 people on board and 34 people on the ground.

Air India Express Flight 1344 overshoot the runway on landing in Calcut, breaking into four pieces on August 1, 2020, killing 38 people.

On May 22, 2010, **Air India Express Flight 812** overshoot the runway on landing in Mangaluru, killing 158 passengers on board.

On February 14, 1990, **Indian Airlines Flight 605** crashed on its final approach to Bangalore airport, killing 92 people.

Alliance Air Flight 7412 crashed in Patna after the pilot lost control of the aircraft, claiming the lives of 59 people aboard, along with 5 on the ground on July 17, 2000.

On November 12, 1996, **Saudi Arabian Airlines Flight 763** collided mid-air with **Karakoram Airlines Flight 1907**, 100 km west of Delhi. All 149 people on board both planes were killed.

Air India Flight 855 crashed off the coast of Banda, Mumbai, on January 1, 1978, killing all 213 aboard.

A flight bound for Hyderabad from Mumbai was moments from takeoff when a technician realised that the plane had been cleared for departure with dangerously worn tyres. The pilot taxied back and passengers were debarked.

A flight to Leh earlier this year, couldn't land as visibility was near zero and the pilot wasn't CAT II-trained.

Over 50 flights were diverted out of Delhi because airlines hadn't rostered CAT II-certified pilots during winter fog.

In April this year, Captain Arman Singh Chaudhary, an Air India Express pilot, died of a cardiac arrest shortly after landing the flight recently.

In August 2023, an IndiGo pilot, Manoj Subudhi, was seen near zero and the pilot wasn't CAT II-trained.

An IndiGo flight from Delhi to Srinagar encountered severe turbulence and a hailstorm on May 25, 2025, resulting in damage to several laptops and a suitcase. The pilot declared an emergency and the flight was diverted to Jaipur.

Passengers complained that they were made to sit outside an Air India Express aircraft without air conditioning for five hours amid the heat in Dubai airport. The flight which was scheduled to take off at 7:25 pm finally took off at 12:45 am.

An Air India Express flight from Delhi to Ranchi was forced to return to the capital shortly after take-off on Monday due to a suspected technical problem.

An Air India flight from San Francisco to Mumbai developed a technical snag in one of its engines, forcing passengers to depart during a scheduled stop at Kolkata airport.

Despite India being the world's third-largest aviation market, its infrastructure, regulatory oversight, and safety standards have failed to keep pace

them it was weather—not that the captain wasn't qualified to land," she says.

That same week, over 50 flights were diverted out of Delhi because some airlines hadn't rostered CAT II-certified pilots during winter fog a violation of protocol. The DGCA sent notices. Airlines shrugged.

Reddit is where Indian flyers vent. And lately, the stories are disturbing. "Flight delayed by 115 minutes. Not 120. You know why? Because that's the limit after which the DGCA mandates compensation."

"SpiceJet lied about a delay then cancelled the flight. No one picked up the helpline."

"At any given time, over 130 aircraft in India are grounded—not by weather, but by defective Pratt & Whitney engines. IndiGo has over 60 planes sitting idle. Airlines are scrambling to lease old jets, often in questionable condition, just to keep schedules running. A maintenance engineer, speaking anonymously, says the issue is widespread. "We're told to sign off defects that haven't been fixed. If we protest, we're transferred. Or worse—benched." He shows a photo of a cracked engine mount on his phone. The repair was done on a "completely" plane five days later.

So here we are: a nation of 1.4 billion, third-largest aviation market in the world, but is flying on a wing and a prayer. The only thing keeping the system airborne is a mix of luck, denial, and liposol. It's no longer a matter of if something goes wrong. It's a question of when—and how many people will be on board when it does. Until then, Indian passengers will continue to line up, board, buckle in, and hope that the oxygen masks drop when they're supposed to, that the tyres are

CEO Campbell Wilson. Only a part of the investigation report has been released. However, according to the aviation fraternity, these issues have been evident for years. Aviation is also slowly being privatised, which makes it complex, and profits remain in the focus. Multiple authorities are controlling airports, aviation and security—but there exists a lackadaisical attitude compromising human life and security.

To match the market's breakneck pace, India has aggressively expanded 30 international airports, 10 customs airports, 139 domestic airports, and 21 greenfield airport sanctions. Massive aircraft orders—300 (and counting)—are outpacing capacity of infrastructure, trained professionals, etc. So how do we fix a system deemed falling by insiders? Can India afford such unchecked growth without foundational reforms and a zero-tolerance policy on corruption and safety protocols?

Captain Amit Singh, founder, NGO Safety Matters, former airline safety head, emphasises, "Make reasonable profits such that you pay back or put back into the system to improve it rather than only maximising. The regulator can't make decisions as it's an arm of the ministry. There is no technocrat. So much is wrong. We need independent audits."

In FY 2023-24, the industry recorded over 130 million domestic passengers, and 96 million international passengers, post-COVID. This figure will double by 2030, according to the International Air Transport Association (IATA). Passenger traffic grew 5.4 per cent domestically, 11.4 per cent internationally during 2024 with India's International Civil Aviation Organisation (ICAO) ratings going from 102nd to 48th place. While there are

protocols in letter, compliance is alarmingly lax. "Regulators like CAA and EASA enjoy a degree of independence. But DGCA is under the Ministry of Civil Aviation, can't make decisions by itself," Captain Singh adds.

POTHOLED RUNWAY
Media reports have also highlighted how most global aviation and safety conferences rarely see representatives from the Indian regulator due to a lack of subject matter expertise. The ICAO's 2023 Universal Safety Oversight Audit Programme had flagged India's shortcomings in personnel licensing, accident investigation transparency, and airworthiness—giving the country an Effective Implementation score of just 58.2 per cent, below the global average of 70 per cent.

"Make the Aircraft Accident Investigation Bureau (AIB) fully independent with mandated public final reports within 12 months," says Captain Augustine Joseph, President CEO, Linclear, a US-based aviation executive and Indian Air Force veteran, also an FAA-certified MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul) provider.

A Parliamentary Standing Committee report highlights severe capacity gaps, with over 10,000 posts remaining vacant across the DGCA, Bureau of Civil Aviation Security (BCAS), and Airports Authority of India (AAI). The number of vacancies at the DGCA has doubled since 2021. Even with the exponential growth,

At the same time, Air India remains the flag bearer of the nation on international routes. Originally a private entity,

Turn to page 2

LEAD

KEY PILLARS OF AVIATION SAFETY

Emergency Preparedness & Response
Thoroughly developed and regularly tested emergency response plans, covering in-flight, ground, and airport scenarios, including fire, medical, evacuation, rescue operations and accident investigation

Communication & Coordination
Effective, standardised, and timely communication among all operational stakeholders (pilots, controllers, engineers, ground staff) to support safe, coordinated operations

Incident Reporting & Investigation
A just culture approach that encourages non-punitive reporting of safety incidents and near misses, supported by independent investigators that lead to concrete safety enhancements

Safety Culture
A deeply embedded organisational mindset that places safety above all else—promoting transparency, accountability, open reporting, and continuous improvement at every level

Training & Human Factors
Comprehensive and recurring training for all aviation personnel (pilots, ATC, maintenance, ground crew), with a focus on human performance, fatigue management, decision making, and crew resource management

Maintenance Standards & Airworthiness
Rigorous maintenance protocols, properly trained and certified personnel, accurate record-keeping, and continuous monitoring to ensure aircraft remain airworthy at all times

Safety Management Systems
Proactive data-driven framework for systematically identifying hazards, assessing risks, and implementing mitigation measures through structured policies and performance monitoring

Regulatory Oversight & Governance
Independent, transparent, and competition-free oversight by competent authorities, ensuring strict adherence to national and international safety regulations and standards

Infrastructure & Airspace Management
Well-designed and modernised airports, ATIS systems, and navigational aids, paired with advanced airspace structure to reduce congestion, delays, and the risk of mid-air conflicts

Technology & Innovation
Integration of advanced technologies in aircraft systems, maintenance platforms, navigation, surveillance, and safety tools to enhance situational awareness and reduce risk

Human Resources
Adequate staffing levels for all critical roles, including pilots, cabin crew, ground staff, and maintenance personnel, ensuring operational readiness and safety.

Weather & Environmental Awareness
Robust weather forecasting and environmental monitoring systems to ensure safe flight operations under various conditions.

Security & Threat Mitigation
Comprehensive security protocols and threat assessment frameworks to protect passengers, aircraft, and infrastructure from potential risks.

Passenger Safety & Comfort
Clear communication and safety briefings, secure cabin procedures, and comfortable seating to enhance the overall travel experience.

Operational Efficiency
Streamlined processes and efficient resource allocation to ensure timely departures and arrivals, reducing delays and operational costs.

Customer Service & Loyalty
Proactive customer support, personalized services, and loyalty programs to build trust and ensure passenger satisfaction.

Environmental Sustainability
Implementation of eco-friendly practices, such as sustainable fuel use and carbon offset programs, to reduce the industry's environmental footprint.

Community Engagement
Active participation in local and national initiatives, promoting aviation's role in economic growth and regional development.

Partnerships & Collaboration
Strong relationships with government agencies, industry stakeholders, and international partners to foster a safe and secure aviation environment.

Pilots are supposed to clock eight hours, with total duty time of not more than 10 hours. But loopholes allow extended duty periods up to 13-14 hours

NASA's Fatigue Risk Management System (FRMS) is scientifically grounded and cites the use of biometric fatigue tracking, wearable fatigue monitors, and sleep data logs. Captain Arman Singh Chaudhary, an Air India Express pilot, died of a cardiac arrest shortly after landing a flight recently. In August 2023, an IndiGo pilot, Manoj Subudhi, was seen near zero and the pilot wasn't CAT II-trained. Last year where a drunk passenger allegedly peed on a woman passenger; the pilot ended up being suspended. Why? he asks, stressing that an atmosphere for trust.

THE WAY FORWARD
Reforms to the Civil Aviation Act finally took flight with the Bharatiya Vayun Yojanayak, 2024 (BVVY), replacing the British-era Aircraft Act 1934. It promises to address aircraft design, manufacture and maintenance, remove inconsistencies and redundancies. However, actual legislation, Captain Singh says, is needed to govern civil aviation—to establish framework for regulating and overseeing, including safety, security, and economic aspects. "The prime minister made a change by laterally inducting specialists in the joint secretary cadre—a welcome move to

create subject matter specialists," says Thomas. However, a paradigm shift is needed. "In developed countries the investigations and day to day running of civil aviation is with a premise that all are human beings and a certain degree of error will occur. Pilots should be counselled, given correct training in an atmosphere where errors are minimised. This is not what happens in India. Take, for instance, the incident in an Air India flight last year where a drunk passenger allegedly peed on a woman passenger; the pilot ended up being suspended. Why? he asks, stressing that an atmosphere for trust.

must pause expansion and first ensure training, safety, and oversight meet global norms," stresses Captain Singh. There is growing concern of increase of control of the private sector, in operation, management and development of airports, and now on security and safety too. Some big players already have their own security teams in operational mode. The role of the state agencies has been marginalised. ATP (Aviation Turbine Fuel) makes up nearly 60 per cent or more of operational costs, and its pricing in India is among the highest due to heavy taxation. Despite marginal government relief in VAT, the pricing disparity across states hampers profitability. This has created unsustainable price wars and thin margins. The average yield per seat remains among the lowest in the world, placing smaller carriers at risk of bankruptcy like what happened to SpiceJet, Go Air etc. Mergers, insolvency and price wars have created monopolies which reduces competition, impacts fare structures, and service innovations. "Despite all this, Indians continue to fly—that blind faith is remarkable. But the system must match that trust," says Captain Singh.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

MORNING STANDARD

DELHI

13 JULY 2025

Experts divided over crash probe report

Report reveals conversation between pilots, with one of them expressing shock over fuel supply to engines being cut off

S LALITHA @ New Delhi

AVIATION safety consultant and former Boeing aircraft trainer Captain Mohan Ranganathan said the preliminary findings of the inquiry into the June 12 Air India Dreamliner crash affirms that the accident was a case of "deliberate human intervention."

The preliminary probe report by the Aircraft Accidents Investigation Bureau (AAIB), an independent investigative unit constituted by the civil aviation ministry, revealed a conversation between the cockpit crew, with one of them expressing shock over fuel supply to the engines being cut-off and questioning the other about it.

The report, made public on Saturday, states, "In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off. The other pilot responded that he did not do so."

When AI 171 took off from Runway 23 of Ahmedabad airport, 32-year-old Clive Kunder from Mangaluru – with over 1,128 hours experience on the Dreamliner model – was flying the craft. Highly experienced First Officer, 56-year-old Captain Sumit Sabharwal – with 8,260 flying hours – was in the cockpit beside him. Ranganathan explained, "The



Drone photography/videography of wreckage site completed, wreck moved to secure area

Both engines retrieved from wreckage site and quarantined at airport hangar

Components of interest for further probe identified and quarantined

AIR CRASH INVESTIGATION

FUEL SAMPLES FROM BOWSERS AND TANKS USED TO REFUEL AIRCRAFT TESTED AT THE DGCA'S LAB: SATISFACTORY



The EAFR (Enhanced Airborne Flight Recorder) data downloaded; analysis in progress

Statement of witnesses and the surviving passenger have been obtained

Complete analysis of postmortem reports of crew, passengers is being undertaken

AT THIS STAGE, NO RECOMMENDED ACTIONS TO B787-8 AND/OR GE GENX-1B ENGINE OPERATORS, MANUFACTURERS

CIVIL AVIATION MINISTER BACKS PILOTS

Civil Aviation Minister Ram Mohan Naidu cautioned against jumping to any conclusions over the causes of the June 12 crash, stating, it was a preliminary report and the final report is awaited. "I truly believe we have the most wonderful workforce in terms of pilots and crew in the whole world. Pilots and crew are the backbone of the aviation industry."

fuel switch does not change automatically. It needs to be moved physically from one slot to another slot and can only be done as a deliberate action."

This switch to stop fuel supply is provided as an emergency measure so that pilots can salvage the situation in case of any major fire-related accident, he said. "This is a case of delib-

erate human intervention. It was not accidental."

The renowned safety expert also called for a complete overhaul of how airlines treat pilots. "They are treated like machines with very less time for family and other interests. This creates enormous stress among pilots. The flight time limitations for pilots need to be com-

pletely reworked" he added.

Capt Ranganathan also alleged that the AAIB report was "very badly done" with just three out of the 15 pages relevant to the cause of the tragic accident. "The photographs of the take-off, released now, ought to have been made public long ago. This would have put away much speculation

about the Boeing aircraft and the panic it caused among passengers regarding air safety," he added.

Captain C S Randhawa, president of the Federation of Indian Pilots Association, with 35 years of flying experience on fighter planes and Boeing aircrafts, said the "report is very, very intriguing."

"For instance, it has not clarified whether the engine was running or not when the fuel switch went off," he said.

Defending the pilots in question, Randhawa said, "The report is inconclusive. We need further information before any verdict is arrived upon." The report does not mention if the co-pilot handed over the controls to the First Officer during take-off, he added.

Regarding the fuel switch issue, Capt Randhawa said, "The fuel switch in question is operated on a challenge-response system. One pilot needs to talk and another responds to it. It is never done by a pilot in isolation. Also, it can never be done accidentally. It needs to be picked up and inserted elsewhere." Moreover, a pilot is permitted to move the fuel switch only in case of a "double engine flameout," Randhawa said, asserting that Air India pilots are extremely well-trained in their operations.

एक पायलट दूसरे से- तुमने फ्यूल स्विच बंद किया, जवाब- नहीं प्लेन क्रैश पर खुलासा, इंजन का फ्यूल स्विच बंद हुआ था

Maneesh Aggarwal
@timesofindia.com

■ नई दिल्ली : अहमदाबाद से लंदन के गैटविक जा रही एयर इंडिया की फ्लाइट हादसे की शुरुआती जांच रिपोर्ट सामने आई है। इसमें कहा गया है कि 12 जून को क्रैश हुई फ्लाइट के फ्यूल कंट्रोल स्विच टेकऑफ के कुछ ही सेकंड बाद बंद हो गए थे। इससे इंजनों की फ्यूल

इंजनों की तेल सप्लाई रुकने की कही बात

सप्लाई रुक गई और वे बंद हो गए। इससे प्लेन क्रैश हो गया। इस हादसे में 260 लोग मारे गए थे। उनमें 241 यात्री और

क्रू मेंबर के अलावा 19 अन्य लोग थे। हादसे में एक यात्री की जान बच गई थी।

एयरक्राफ्ट एक्सिडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो (AAIB) की 15 पेज की रिपोर्ट में कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर में रिकॉर्ड हुई दोनों पायलटों की बातचीत का हवाला देते हुए कहा गया है कि एक पायलट ने दूसरे से पूछा था- 'फ्यूल स्विच बंद क्यों किया?' जवाब में दूसरे पायलट ने कहा- 'मैंने नहीं किया।' ब्यूरो ने प्लेन क्रैश मामले में अभी तक किसी के खिलाफ कार्रवाई की सिफारिश नहीं की है। एक्सपर्ट्स का कहना है कि विमान का फ्यूल कंट्रोल स्विच हाथ लगते ही ऊपर-नीचे नहीं होता। ▶▶ पेज 8

हमें कुछ ठोस सामने आने का इंतजार करना होगा। यह शुरुआती रिपोर्ट है। जल्द अंतिम रिपोर्ट आएगी, तभी किसी निष्कर्ष पर पहुंच सकेगे। - राम मोहन नायडू, नागर विमानन मंत्री

1:38 बजे दोपहर **26 सेकंड बाद पायलट ने**
रनवे 23 से टेकऑफ किया **Mayday का मेसेज ATC को भेजा**



अहमदाबाद में 12 जून को हुए हादसे में 260 लोगों की जान घली गई थी।

शुरू हो गए थे दोनों इंजन लेकिन...

पायलट दोनों इंजनों को फिर से शुरू करने में कामयाब हो गए थे। मगर, केवल इंजन-1 ही ठीक से शुरू हो पाया, जबकि इंजन-2 प्लेन को हाइट देने के लिए पर्याप्त पावर पैदा नहीं कर सका। फिर प्लेन कम हाइट होने की वजह से पेड़ों को छूते

हुए अस्पताल के हॉस्टल पर जा गिरा। उधर, एयरलाइन पायलट्स असोसिएशन ऑफ इंडिया ने हादसे की निष्पक्ष और तथ्य-आधारित जांच की मांग की। उसने दावा किया कि जांच पायलट की गलती की ओर पूर्वग्रह का संकेत देती है।

रिपोर्ट की मुख्य बातें

- 1 टेकऑफ के कुछ ही सेकंड बाद तेल सप्लाई करने वाला फ्यूल कंट्रोल स्विच ऑफ हुआ
- 2 फ्यूल सैपल DGCA लेब जांच में संतोषजनक पाए गए
- 3 प्लेन के पक्षी से टकराने की आशंका जिक्र नहीं
- 4 हवाओ की स्पीड ठीक थी, गर्मी भी प्रतिकूल नहीं थी
- 5 15 पेज में हादसे की जांच करने वाले ब्यूरो ने शुरुआती रिपोर्ट दी

नहीं मिले इनके जवाब

- 1 फ्यूल कंट्रोल स्विच के अचानक बंद होने की वजह क्या है
- 2 क्या पायलटों में से किसी ने अनजाने में बंद किया
- 3 प्लेन की मॉनिटरिंग के दौरान कुछ गड़बड़ी तो नहीं हुई
- 4 टेकऑफ के बाद लैंडिंग गियर खपस अंदर क्यों नहीं हुआ
- 5 कॉकपिट का विडियो क्यों नहीं है, स्विच कैसे बंद हुआ पता चलता

फ्यूल स्विच पर US की चेतावनी क्यों की नजरअंदाज

अमेरिका ने बोइंग में फ्यूल कंट्रोल स्विच को लेकर 2018 में किया था अलर्ट

जांच रिपोर्ट में दावा, उड़ान के कुछ सेकंड बाद बंद हो गए थे दोनों इंजन

प्लेन हादसे की जांच की फाइनल रिपोर्ट 12 जून 2026 तक आने की उम्मीद

क्या थी अमेरिका की चेतावनी

रिपोर्ट की 10 अहम बातें

- 1 दोनों इंजनों का फ्यूल बीच हवा में ही बंद हो गया।
- 2 कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर में दोनों पायलट की उलझन का पता चला।
- 3 ब्लैकबॉक्स डेटा से पता चला कि दोबारा इंजन शुरू किया गया, लेकिन थ्रस्ट यानी पावर नहीं मिला।
- 4 रैम एयर टर्बाइन (RAT) उड़ान भरने के तुरंत बाद एक्टिव हुआ। यह इलेक्ट्रिक पावर में कमी का संकेत है।
- 5 हादसे से कुछ क्षण पहले जारी किया गया मेडे कॉल। एयर ट्रेफिक कंट्रोल ने पुष्टि का प्रयास किया, पर जवाब नहीं मिला।
- 6 फ्लाइट पाथ एनालिसिस से पता चला कि प्लेन कॉलेज के पास आगे से 8 डिग्री घुकी हालत में टकराया।
- 7 दुर्घटना के बाद थ्रस्ट लीवर डिएक्टिव स्थिति में मिले। प्लेन और लैंडिंग गियर के मानक टेकऑफ स्थिति में होने की पुष्टि हुई।
- 8 इंजन और लैंडिंग गियर सहित मलबा 1,000 फीट से भी ज्यादा क्षेत्र में बिखरा हुआ था, जो हादसे की भयावह स्थिति का संकेत था।
- 9 प्लेन में श्रेणी C और D MEL यानी न्यूनतम उपकरण सूची में कुछ दिक्कतें थीं, फ्यूल कंट्रोल से जुड़ी समस्या नहीं थी।
- 10 बोइंग ने फ्यूल कंट्रोल स्विच लॉकिंग सिस्टम पर एक वैकल्पिक सलाह जारी की थी, लेकिन इसे चेक नहीं किया।

Maneesh.Aggarwal@timesofindia.com

■ नई दिल्ली: अहमदाबाद एयरपोर्ट के पास 12 जून को क्रेस हूई एयर इंडिया की लंदन के गैटविक जाने वाली फ्लाइट AI-171 की शुरुआती जांच रिपोर्ट शनिवार को जारी की गई। एयरक्राफ्ट एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो (AAIB) ने 15 पेज की रिपोर्ट में 13 पॉइंट्स को हाइलाइट किया है। रिपोर्ट में क्रेस की वजह प्लेन के टेक ऑफ होने के कुछ ही सेकंड बाद दोनों इंजनों को तेल सप्लाई करने वाले फ्यूल कंट्रोल स्विच कटऑफ यानी ऑफ मोड में चले जाना बताया गया है। टेकऑफ के एक सेकंड के बाद ऐसा हुआ और दोनों इंजनों की फ्यूल सप्लाई रुक गई थी। AAIB की अंतिम रिपोर्ट 12 जून 2026 तक आने की उम्मीद है। हादसे में 260 लोग मारे गए थे। यूएस फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (FAA) ने 2018 में बोइंग 787 प्लेन में खराब फ्यूल स्विच की चेतावनी दी थी। एक रिपोर्ट में FAA ने 2018 के विशेष एयरवर्थनेस सूचना बुलेटिन (एसएआईवी) का हवाला दिया है, जिसमें बोइंग 787 विमान में फ्यूल कंट्रोल स्विच लॉकिंग की खराबी की चेतावनी दी गई थी।

इंजन चालू हुआ, पर पर्याप्त पावर नहीं दे सका: टेकऑफ के बाद प्लेन ने अधिकतम गति 180 नॉट्स IAS हासिल की। इसके एक को फ्यूल सप्लाई करने वाले फ्यूल कंट्रोल स्विच कटऑफ स्थिति में चले गए थे। हालांकि, दोनों इंजन बंद होने के बाद पायलटों ने इन्हें चालू करने की कोशिश की थी, जिसमें करीब 10 सेकंड बाद इंजन-1 का फ्यूल स्विच अपने कटऑफ स्थिति से 'रन' में चला गया और उसके चार सेकंड बाद इंजन-2 भी 'रन' स्थिति में आ गया था। इतने टाइम में इंजन 1 ही चालू हो पाया, जबकि इंजन 2 प्लेन को पर्याप्त हाइट देने लायक पावर पैदा नहीं कर पाया था। CCTV फुटेज से पता चलता है कि एयरक्राफ्ट के 'रैम एयर टर्बाइन' (RAT) नामक 'बैकअप' पावर सोर्स भी बाहर निकल गया था, जो इंजन से बिजली की कमी का संकेत देता है।

क्या होता है फ्यूल स्विच: हर तरह का एयरक्राफ्ट उड़ाने वाले पायलटों का कहना है कि हवाई जहाज का फ्यूल कंट्रोल स्विच कार के गियर जैसा नहीं होता है। इसमें लीवर को ऊपर उठाकर उसे आगे-पीछे किया जाता है। ऐसा हल्के से छूने या खींचने से नहीं हो सकता है। पायलट्स के बीच की रेकॉर्डिंग से जाहिर है कि प्लेन के पायलट ने ऐसा जानबूझकर नहीं किया होगा। पायलट ने Mayday कॉल भी की थी।

AI-171 फ्लाइट से जुड़ी अहम बातें

- ब्लैक बॉक्स में करीब 49 घंटे का डेटा रिकॉर्ड था।
- इसमें दो घंटे का ऑडियो डेटा रिकवर हुआ।
- डेमैज ज्यादा होने से काफी चीजे अभी रिकवर नहीं हो सकी हैं।
- लंदन जाने वाली इस फ्लाइट के दोनों पायलट मुंबई के थे।
- दोनों पायलट का ब्रीथ एनेलाइजर टेस्ट ओके पाया गया था।
- प्लेन में 54 हजार 200 किलो फ्यूल भरा गया था।
- टेक ऑफ करते वक्त प्लेन का वजन दो लाख 13 हजार 401 किलो था।
- यह प्लेन अधिकतम दो लाख 18 हजार 183 किलो वजन तक कैरी कर सकता था।
- एयर इंडिया को चलाने वाली कंपनी टटा सस ने पीडित परिवारों को एक-एक करोड़ रुपये के मुआवजे की घोषणा की है।



गुजरात में अहमदाबाद के बीजे मेडिकल कॉलेज के हॉस्टल पर गिरा था प्लेन।

मौसम की खराबी और बर्ड हिट नहीं

AAIB ने हादसे की जगह ड्रोन फोटोग्राफी और विडियोग्राफी आदि भी की। रिपोर्ट में बताया गया कि प्लेन के 'एपीयू फिल्टर' और बाएँ पंख के 'जेडिसन वॉल्व' से बहुत ही सीमित मात्रा में फ्यूल के नमूने लिए जा सके। सैपल की जांच एक ऐसी प्रयोगशाला में की जाएगी, जहाँ इतनी कम मात्रा में टेस्ट संभव हो। हालांकि DGCA की लेब में सैपल की जांच संतोषजनक बताई गई। एयर इंडिया ने शनिवार को कहा कि वह नियामकों और अन्य संबंधित पक्षों के साथ मिलकर काम कर रहा है और जांच में पूरी तरह से सहयोग कर रहा है। बोइंग ने भी एक बयान में कहा कि वह जांच में सहयोग कर रहा है।

यूएस फेडरल एविएशन एडमिनिस्ट्रेशन (FAA) ने 2018 में एक रिपोर्ट में विशेष एयरवर्थनेस सूचना बुलेटिन (एसएआईवी) का हवाला दिया है, जिसमें बोइंग 787 विमान में ईंधन नियंत्रण स्विच लॉकिंग की खराबी की चेतावनी दी गई थी। AAIB रिपोर्ट में कहा गया है कि एयर इंडिया ने जरूरी निरीक्षण नहीं किया, क्योंकि यह अनिवार्य नहीं, बल्कि सलाहकारी था। रिकॉर्ड बताते हैं कि वीटी-एनबी में 2019 और 2023 में श्रॉटल कंट्रोल मॉड्यूल रिप्लेसमेंट हुआ, जो फ्यूल कंट्रोल स्विच की खराबी से नहीं जुड़ा था और 2023 के बाद फ्यूल कंट्रोल स्विच में कोई और खराबी दर्ज नहीं की गई। TOI के मुताबिक, FAA ने कहा था कि प्लेन के MN4 माइक्रोप्रोसेसर को समय पर बदल देना चाहिए। यह इंजन के इलेक्ट्रॉनिक कंट्रोल यूनिट में होता है। यह एक विशेष सर्किट बोर्ड से कनेक्ट रहता है। उड़ान के समय इसका तापमान बदलता है। रिपोर्ट में कहा गया था कि अगर यह माइक्रोप्रोसेसर गड़बड़ होता है तो इंजन को सही जानकारी नहीं मिल पाती।



रिपोर्ट में कहा, US की सलाह अनिवार्य नहीं थी

एक्सपर्टों की नजर से समझें कैसे

'मिकैनिकल या इलेक्ट्रिकल वजह से भी बंद हो सकता है फ्यूल'

■ पीटीआई, मुंबई: एक्सपर्ट ने शनिवार को कहा कि हादसे का शिकार हुए प्लेन विमान में मिकैनिकल या इलेक्ट्रिकल सप्लाई से जुड़ी दिक्कत हो सकती है, जिससे फ्यूल स्विच में बदलाव हुआ हो। फेडरेशन ऑफ इंडियन पायलट्स (FPI) के अध्यक्ष और एयर इंडिया के पूर्व पायलट कैप्टन सी. एस. रंधावा ने कहा कि फ्यूल स्विच को सिर्फ मानवीय हस्तक्षेप से ही बदल सकते हैं। शुरुआती रिपोर्ट से यह स्पष्ट नहीं है कि स्विच की स्थिति क्यों बदली गई? कैप्टन रंधावा ने कहा कि बिजली आपूर्ति में रुकावट भी स्विच बंद होने की वजह हो सकती है।



कुछ सवाल भी उठे...

DGCA के एक पूर्व अधिकारी ने कहा कि फ्यूल स्विच की स्थिति में बदलाव हुआ था और सवाल यह है कि ऐसा क्यों हुआ? रिपोर्ट में इस बात का कोई जिक्र नहीं है कि इस स्विच में पहले कोई खराबी थी या नहीं। बोइंग के एक सीनियर कमांडर ने कहा कि प्रारंभिक रिपोर्ट से यह बिल्कुल स्पष्ट नहीं है कि ईंधन स्विच को रन स्थिति से कटऑफ स्थिति में क्यों बदल दिया गया।

क्या होता है प्लेन का ब्लैक बॉक्स

रिपोर्ट में दी गई जानकारी ब्लैकबॉक्स यानी कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर और फ्लाइट डेटा रिकॉर्डर से मिले फैक्ट पर आधारित है। समझते हैं क्या होता है ब्लैकबॉक्स और कैसे करता है काम?

- कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर (CVR) और फ्लाइट डेटा रिकॉर्डर (FDR) से हादसे से पहले की स्थिति को समझा जाता है।
- ये नारंगी रंग के होते हैं, ताकि मलबे में भी आसानी से दिख जाए, चाहे वे समंदर की गहराइयों में ही क्यों न हों।
- इन्हें आमतौर पर विमान की पूंछ यानी टेल सेक्शन में लगाया जाता है, जो हादसे के वक्त सबसे सेफ हिस्सा होता है।
- CVR पायलटों की आवाज, रेडियो ट्रांसमिशन और इंजन की आवाज जैसी ध्वनियों को रेकॉर्ड करता है।
- FDR विमान की ऊंचाई, स्पीड और दिशा समेत 88 पैरामीटर पर नजर रखता है।
- इस डेटा की मदद से कंप्यूटर पर प्लेन की एनीमेटेड विडियो रीक्रीएशन भी बनाई जा सकती है।



Corporate Communications Directorate

NAVODHYA TIMES

DELHI

13 JULY 2025

भारतीय विमानन उद्योग को हो सकता है 3000 करोड़ रुपए का नुकसान

नई दिल्ली, 12 जुलाई (एजेंसी): क्रेडिट रेटिंग फर्म आईसीआरए के अनुसार भारत के विमानन उद्योग (एविएशन इंडस्ट्री) को वित्तीय वर्ष 2025-26 में 3000 करोड़ रुपए का नुकसान हो सकता है। कंपनी ने एक रिपोर्ट में कहा कि वित्त वर्ष 2024 में लगभग 16 बिलियन के शुद्ध लाभ की तुलना में यह घाटा जारी रहने की उम्मीद है, क्योंकि विमानन टर्बाइन ईंधन (ए.टी.एफ.) की कीमतों में लगातार वृद्धि के बीच एयरलाइंस पर्याप्त पैसेंजर लोड फैक्टर (पी.एल.एफ.) बनाए रखने का प्रयास कर रही हैं, जिससे रिटर्न पर दबाव पड़ने का अनुमान है।

रिपोर्ट में कहा गया है कि हवाई यात्रा की मांग मजबूत बनी हुई है, लेकिन घरेलू बाजार में प्रतिस्पर्धी दबाव और प्राइस सेंसिटिविटी के कारण एयरलाइंस द्वारा टिकट की कीमतों में उल्लेखनीय वृद्धि की संभावना नहीं है। महंगे ईंधन के साथ इससे प्रोफिटिबिलिटी पर असर पड़ने की

उम्मीद है वित्तीय तनाव को बढ़ाते हुए बढ़ती लीज देनदारियों के कारण वित्त वर्ष 26 में ब्याज लागत बढ़ने की संभावना है, क्योंकि कई एयरलाइनों ने विमानों की डिलीवरी निर्धारित कर दी है। बढ़ते लोन बोझ से फाइनेंसिंग कॉस्ट बढ़ने की आशंका है, जिससे मार्जिन और भी कम हो जाएगा।

पहले भी हो चुका है मोटा नुकसान

इन चुनौतियों के बावजूद वित्त वर्ष 26 के अनुमानित घाटे में अतीत की भारी गिरावटों की तुलना में उल्लेखनीय सुधार है। उद्योग ने वित्त वर्ष 2022 में 235 अरब रुपए और वित्त वर्ष 2023 में 174 अरब रुपए का चॉका देने वाला शुद्ध घाटा दर्ज किया था, जो मुख्यतः कोविड-19 से संबंधित व्यवधानों और फ्यूल कॉस्ट में उतार-चढ़ाव के कारण हुआ था। हालांकि, वित्तीय लचीलापन धीरे-



धीरे सुधर रहा है। इस क्षेत्र का इंस्ट्रुस्ट कवरेजरेश्यो, जो लोन चुकाने की इसकी क्षमता का एक प्रमुख इंडीकेटर है, वित्त वर्ष 2026 में 1.5 से 2.0 गुना के बीच रहने की उम्मीद है, जो मुनाफे के दबावों के बीच भी अपेक्षाकृत स्थिर लोन-सर्विस क्षमता का संकेत देता है।

घरेलू हवाई यातायात में गिरावट

जून 2025 के लिए घरेलू हवाई यात्री यातायात 138.7 लाख अनुमानित था, जो जून 2024 के 132.1 लाख से 5.1 प्रतिशत अधिक है। हालांकि, क्रमिक आधार पर इसमें 1.3 प्रतिशत की मामूली गिरावट देखी गई।

जून 2025 में एयरलाइनों की क्षमता तैनाती जून 2024 की तुलना में 4.9 प्रतिशत अधिक थी। हालांकि, यह मई 2025 की तुलना में 2.3 प्रतिशत कम थी। वित्त वर्ष 2026 की पहली तिमाही

(अप्रैल-जून 2025) के लिए घरेलू हवाई यात्री यातायात 422.4 लाख था, जो वर्ष-दर-वर्ष 5.1 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

अंतरराष्ट्रीय हवाई यातायात में इजाफा

मई 2025 में, भारतीय विमानन कंपनियों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्री यातायात 29.7 लाख था, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में 7.3 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। हालांकि, भू-राजनीतिक प्रतिकूलताओं के कारण यह क्रमिक आधार पर 7.9 प्रतिशत कम रहा। वित्त वर्ष 2026 की दूसरी छमाही में भारतीय विमानन कंपनियों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्री यातायात 59.8 लाख रहा, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में 12.1 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

वित्त वर्ष 2025 (अप्रैल 2024-मई 2025) के लिए घरेलू हवाई यात्री यातायात लगभग 1,653.8 लाख रहा, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में 7.6 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

Corporate Communications Directorate

PIONEER

DELHI

13 JULY 2025

Boeing to support probe

PIONEER NEWS SERVICE

■ New Delhi/Mumbai

Hours after the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB)'s preliminary investigation report of the Air India crash was released, Boeing said it will continue to provide all support required for the probe. Air India said it will take on board its pilot community by holding dedicated sessions in the coming days to review the preliminary report.

In a statement, Boeing President and CEO Kelly Ortberg said, "Our deepest condolences go out to the loved ones of the passengers and crew on board Air India Flight 171, as well as everyone affected in Ahmedabad".

"I have spoken with Air India Chairman N.

Chandrasekaran to offer our full support, and a Boeing team stands ready to support the investigation led by India's Aircraft Accident Investigation Bureau," Ortberg said. "Boeing will defer to India's Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) to provide information about Air India Flight 171, in adherence with the United Nations International Civil Aviation Organization protocol," he added.

Air India said Preliminary investigation report has been officially released in the recent tragic accident involving our flight AI 171 from Ahmedabad to London Gatwick on June 12. As aviation professionals, we understand top importance from every safety event is the learning to ensure safe skies," Air India senior vice president

for flight operations, Manish Uppal said in a communication to pilots.

This tragedy, he said, has deeply influenced the aviation fraternity and Air India pilot community. "The initial report gives the airline an initial insight. This is not the last word, but an important step in identifying factors and ensuring that all possible measures are taken to prevent such a tragedy from reoccurring," he said. Uppal said that pilots are trained to stay under pressure, to continuously learn, and to act decisively when it matters most, adding, "let us apply the same now. Together, we will reflect, react and rise more than before." "We will organise a dedicated session in the coming days to review the report together," he added.

Naidu urges patience, calls Air India probe preliminary

PIONEER NEWS SERVICE
■ New Delhi/ Visakhapatnam

Union Aviation Minister K Ram Mohan Naidu on Saturday said the report on the June 12 Air India crash was just preliminary and urged the public and the media to refrain from jumping to conclusions until the final findings are released.

Describing the probe as "challenging", the Union Minister said there are "several technicalities" involved, and it would be premature to comment on the report.

"So, let's not jump to any conclusions at this stage. Let us wait for the final report. These are technical things and that is why we have these investigation agencies. Once they are clear, they are going to submit the final report. At this stage it will be very immature for me to comment on it," said Naidu.

"The Civil Aviation Ministry is analysing this report thoroughly. Let's not jump to any conclusions. Once the final report is out, only then can we arrive at a concrete conclusion," Naidu

told reporters on the sidelines of an official programme in the port city Visakhapatnam.

The Minister heaped praise on the AAIB, Indian pilots and cabin crews, calling them the 'best' in the world.

He also underscored that 'justice' has to be done to the family members of one of India's worst air disasters. "Justice has to be done. So, I know it is a very difficult time for the family members, but from our side, whatever best we can do from the ministry we are trying to assist," he added.

Promising assistance to the AAIB in submitting the final report, Naidu noted that, "We have to wait for something 'concrete' to emerge. This is a preliminary report right now and from the ministry we are analysing the report but I think it would be better if we comment on it once the final report comes in."

"We are hoping that as soon as possible the final report comes in then we can arrive at some conclusion," said Naidu, adding that there are multiple other things that also need to be looked into before preparing the final



Air India plane that crashed into a medical hostel in Ahmedabad

PTI

report.

The minister, said for the first time that securing the black box and trying to decode its data is being done in India in the AAIB lab in Delhi. "So, I would like to appreciate all the efforts they

put in to do a very transparent, very mature (and) professional way the investigation has been done," he said.

Naidu also highlighted that AAIB has respected all the international protocols while preparing the report. Further,

he eulogised Indian pilots and cabin crew, calling them 'the most wonderful workforce.' "I have to appreciate all the efforts the pilots and crew in this country are putting into aviation," he said, adding that they are the backbone

and primary resource of civil aviation. Minister of State (MoS) for Civil Aviation Muralidhar Mohol said no conclusions could be drawn based on the conversation of the pilots alone, as it was a very brief exchange.

AIR INDIA FLIGHT AI171 CRASH TIMELINE

New Delhi: London-bound Air India flight AI171 crashed 32 seconds after takeoff from Ahmedabad on June 12, after fuel supply to both engines was cut off within a second of each other. A preliminary report found that the confused pilots were unable to restore thrust in time. Here is a look at the sequence of events leading to the deadly crash:
11:17 Hrs IST: Air India Dreamliner VT-ANB lands in Ahmedabad from New Delhi, operating as flight AI423

13:13:00 Hrs: Aircraft requests pushback and start up
13:13:13 Hrs: ATC approved pushback
13:16:59 Hrs: ATC approved start up.
13:18:38 Hrs: Aircraft departs from Bay 34 at Ahmedabad's Sardar Vallabhbhai Patel International Airport
13:19:12 Hrs: ATC queried if the aircraft required the full length of the runway.
13:25:15 Hrs: Aircraft requests taxi clearance, which was granted by air traffic control (ATC)
13:26:00 Hrs: Aircraft taxis to Runway 23 via Taxiway R4, backtracked and lined up for take-off
13:32:03 Hrs: Aircraft transferred from ground to tower control
13:33:45 Hrs: Aircraft instructed to

line up on the Runway 23
13:37:37 Hrs: ATC clears take-off from Runway 23
13:37:37 Hrs: Takeoff roll starts
13:38:39 Hrs: Liftoff from runway
13:38:42 Hrs: Maximum speed of 180 knots reached
Immediately thereafter, both Engine 1 and Engine 2 fuel cutoff switches move from RUN to CUTOFF positions, one second apart. Engines begin to slow as fuel supply is cut off.
Ram Air Turbine (RAT) deployed during the initial climb immediately after lift-off.
13:38:47 Hrs: Both Engine N1 and N2 drop below minimum idle speed. The RAT's pump begins supplying hydraulic power.
13:38:52 Hrs: Engine N1 fuel cutoff switch moves to RUN from CUTOFF
13:38:56 Hrs: Engine N2's fuel cutoff switch too rest to RUN Both engines relight, and Engine 1 begins to recover. Engine 2 is unable to reverse deceleration
13:39:05 Hrs: One of the two pilots issues a distress "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY" call
13:39:11 Hrs: Data recording from the aircraft stops
13:44:44 Hrs: Fire tenders leave airport premises for rescue and firefighting.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

PIONEER

DELHI

13 JULY 2025

Boeing, GE, Air India failed us: Chaturvedi

PIONEER NEWS SERVICE

■ New Delhi

Shiv Sena (UBT) leader Priyanka Chaturvedi on Saturday accused Boeing, GE and Air India of “failing” and gave a clean chit to the pilots, after the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) released its preliminary report on the Ahmedabad plane crash that killed 260 people.

“...It seems clear that Boeing (manufacturer), GE (engine) and Tata Air India (operator) failed us, not our pilots,” Chaturvedi said in a post on X.

Highlighting the findings of the report, she said: “Both engines shut down mid-air within seconds after takeoff — fuel cutoff switches moved from RUN to CUTOFF one after another” and that “no

immediate sabotage evidence, but a known FAA advisory on possible fuel switch flaw existed — inspections not done by Air India”.

In another post, Chaturvedi slammed a British media house for claiming that the “pilots cut off fuel to engines, no fault of engines” and said, “Boeing Bacchao Corporation aka BBC”. Bharatiya Janata Party (BJP) MP Rajiv Pratap Rudy, himself a commercial pilot, said an initial report has come and it mentions technical reasons and highlights the steps taken by the pilots according to the situation.

He said the aircraft reached the speed of 180 knots after taking off, which shows that it was capable to fly initially.

Rudy also noted that both the fuel switches were found to be on after the crash.



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

PUNJAB KESARI

DELHI

13 JULY 2025

पायलट की गलती साबित करने की हड़बड़ी रिपोर्ट लीक करने का लगाया आरोप : हम निष्पक्ष और तथ्य-आधारित जांच पर जोर देते हैं

नई दिल्ली, (पंजाब केसरी): 12 जून को अहमदाबाद में दुर्घटनाग्रस्त हुए एअर इंडिया के एआई 171 पर विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो की प्रारंभिक रिपोर्ट पर एयरलाइन पायलट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एएलपीए-आई) ने कई सवाल उठाते हुए गंभीर आरोप भी लगाए हैं। एसोसिएशन ने कहा, 'जांच का लहजा और जांच की दिशा पायलट की गलती की ओर झुकाव का संकेत दे रही है। हम इस धारणा को पूरी तरह से खारिज करते हैं। हम निष्पक्ष और तथ्य-आधारित जांच पर जोर देते हैं। बयान में आरोप लगाया गया कि एएआईवी की प्रारंभिक रिपोर्ट मीडिया को लीक की गई। एसोसिएशन को इस बात की चिंता है कि प्रारंभिक एएआईवी रिपोर्ट बिना किसी जिम्मेदार अधिकारी के हस्ताक्षर या जानकारी के मीडिया के साथ साझा की गई। एसोसिएशन ने जांच में पारदर्शिता के अभाव का भी आरोप लगाया। कहा गया कि जांच पूरी तरह से गोपनीय रही। इससे विश्वसनीयता पर असर



हुआ और जनता भी इससे पूरी तरह से आश्वस्त नहीं है। इसके अलावा योग्य, अनुभवी कर्मियों विशेष रूप से लाइन पायलटों को अभी भी जांच दल में शामिल नहीं किया जा रहा है। एसोसिएशन ने रिपोर्ट लीक होने के दावे भी किए। बयान में कहा गया कि वाल स्ट्रीट जर्नल में 10 जुलाई के एक लेख में ईंधन नियंत्रण स्विच में गड़बड़ी का जिक्र था।

प्रारंभिक रिपोर्ट पर निष्कर्ष निकालना जल्दबाजी

विशाखापत्तनम, (पंजाब केसरी): केंद्रीय नागर विमानन मंत्री के राम मोहन नायडू ने शनिवार को कहा कि अहमदाबाद में हाल में हुई एअर इंडिया विमान दुर्घटना को लेकर अभी निष्कर्ष पर पहुंचना अपरिपक्व होगा, क्योंकि विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईवी) ने अभी केवल प्रारंभिक रिपोर्ट जारी की है। नायडू ने कहा, "इसलिए, इस समय किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंचना चाहिए। हमें अंतिम रिपोर्ट का इंतजार करना चाहिए। ये तकनीकी बातें हैं और इसलिए हमारे पास ये जांच एजेंसियां हैं। एक बार जब उन्हें चीजें स्पष्ट हो जाएंगी तो वे अंतिम रिपोर्ट तैयारी। इस समय मेरे लिए इस पर टिप्पणी करना बहुत अपरिपक्व होगा।" उन्होंने एएआईवी, भारतीय पायलटों और विमान कर्मियों दोनों की प्रशंसा की और उन्हें दुनिया में 'सर्वश्रेष्ठ' बताया। एएआईवी को अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करने में सक्षमता का वादा करते हुए, केंद्रीय

मंत्री ने कहा, "हमें कुछ 'ठोस' चीजें सामने आने का इंतजार करना होगा। यह अभी एक प्रारंभिक रिपोर्ट है और मंत्रालय की ओर से हम रिपोर्ट का विश्लेषण कर रहे हैं, लेकिन मुझे लगता है कि अंतिम रिपोर्ट आने के बाद ही हम इस पर टिप्पणी करें तो बेहतर होगा।" नायडू ने कहा, "हमें उम्मीद है कि जल्द से जल्द अंतिम रिपोर्ट आ जाएगी, तभी हम किसी निष्कर्ष पर पहुंच सकेंगे।" मंत्री ने कहा कि ब्लैक बॉक्स के 'डेटा' को 'डिकोड' करने का काम पहली बार भारत में दिल्ली स्थित एएआईवी लैब में किया जा रहा है। उन्होंने कहा, इसलिए, मैं इस जांच को बेहद पारदर्शी, बेहद परिपक्व और पेशेवर तरीके से करने के लिए उनके द्वारा किए गए सभी प्रयासों की सराहना करना चाहूंगा। नायडू ने यह भी बताया कि एएआईवी ने रिपोर्ट तैयार करते समय सभी अंतरराष्ट्रीय प्रोटोकॉल का पालन किया है।



रिपोर्ट में क्या-क्या दावे किए गए?

- रिपोर्ट के मुताबिक, एअर इंडिया का बोईंग 787-8 विमान (एआई 171) 12 जून को जब अहमदाबाद एयरपोर्ट से उड़ान भरने लगा तो केवल तीन सेकेंड बाद ही ईंधन की आपूर्ति बंद हो गई।
- टेकऑफ के बाद दोनों इंजनों की ईंधन आपूर्ति बंद होने ही केवल 29 सेकेंड बाद विमान मेघाणीनगर में क्रैश हो गया।
- एएआईवी की रिपोर्ट के मुताबिक, टेक ऑफ के समय ईंधन साफ्टवैर बंद होने ही इंजनों की पंखों की गति कम होने लगी थी।
- 213A टन वजन के साथ उड़ान विमान हवाई अड्डे की परिधि की दीवार धकेलने से पहले ही नीचे आने लगा। इस समय विमान में 54,200 किलोग्राम फ्यूल था और टेक-ऑफ वजन 2,13,400 किलोग्राम रहा, जो अधिकतम अनुमत वजन 2,18,183 किलोग्राम से कम था।
- रिपोर्ट में कहा गया है कि एयटकॉन्ट्रोल ने 180 नॉट्स की अधिकतम स्पीड रिवरस की और उसी दौरान दोनों इंजनों के फ्यूल कंट्रॉल सिस्टम टन से कंट्रॉल में बदल गए इन दोनों सिस्टम में सिर्फ 1 सेकेंड का अंतर था।
- एएआईवी ने कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डर का भी विश्लेषण किया। इसमें एक फायलर दूसरे से पूछता है, "तुमने कंट्रॉल क्यों किया? जवाब मिलता है, "मैंने नहीं किया।" इससे अंदेश है कि ये कंट्रॉल स्वचालित या तकनीकी गड़बड़ी के चलते हुआ, जिसे अब गहरी जांच से जांच जा रहा है।
- रिपोर्ट में ये भी बताया गया कि फायलरों ने दोनों इंजनों को फिर से शुरू करने की कोशिश की। इंजन-1 दोबारा शुरू होने लगा और उसकी गति रिकवर होने लगी, लेकिन इंजन-2 बार-बार फ्यूल सैंडट्रेड्स कलने के बावजूद पर्याप्त गति नहीं पकड़ पाया।

एयर इंडिया प्रारंभिक रिपोर्ट की समीक्षा करेगी

एयर इंडिया ने शनिवार को कहा कि वह 12 जून को अहमदाबाद में हुए विमान हादसे की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट की समीक्षा के लिए आने वाले दिनों में विशेष सत्र आयोजित करेगी, जिनमें पायलटों को भी शामिल किया जाएगा। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईआईवी) ने शनिवार सुबह 15 पृष्ठों की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट जारी की। इसमें पाया गया कि एयर इंडिया की उड़ान संख्या एआई171 के दोनों इंजनों को ईंधन की आपूर्ति एक सेकेंड के अंतर में बंद हो गई थी, जिससे कॉकपिट में भ्रम की स्थिति पैदा हो गई और विमान उड़ान भरने के लगभग तुरंत बाद ही वापस जमीन पर गिर गया। एयर इंडिया के वरिष्ठ उपाध्यक्ष

(उड़ान परिचालन) मनीष उप्पल ने पायलटों को लिखे एक पत्र में कहा, '12 जून को अहमदाबाद से लंदन गैटविक जा रही हमारी उड़ान संख्या एआई171 से जुड़ी हालिया दुखद दुर्घटना की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट आधिकारिक तौर पर जारी कर दी गई है। विमानन पेशेवर होने के नाते, हम समझते हैं कि सुरक्षा से जुड़ी हर घटना से सुरक्षित उड़ान सुनिश्चित करने के लिए सीख लेना सबसे महत्वपूर्ण है। उन्होंने कहा कि इस त्रासदी ने विमानन जगत और एयर इंडिया के पायलट समुदाय को गहराई से प्रभावित किया है। उन्होंने पत्र में कहा, 'प्रारंभिक रिपोर्ट एयरलाइन को शुरूआती जानकारी देती है।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

PUNJAB KESARI

DELHI

13 JULY 2025

घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 10% तक बढ़ने का अनुमान

नई दिल्ली, (पंजाब केसरी)। आईसीआरए की एक लेटेस्ट रिपोर्ट के अनुसार, वित्त वर्ष 2026 में भारत के घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या में 7-10 प्रतिशत की मजबूत वृद्धि का अनुमान है। रिपोर्ट में देश के नागरिक उड्डयन क्षेत्र के लिए एक स्थिर दृष्टिकोण रखा गया है। रिपोर्ट में कहा गया है कि भारतीय विमानन कंपनियों के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्रियों की संख्या वित्त वर्ष 2026 में 15-20 प्रतिशत बढ़ने की उम्मीद है; हालांकि, हालिया भू-राजनीतिक चिंताओं को देखते हुए यह निगरानी योग्य



बना हुआ है। जून 2025 के लिए घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 138.7 लाख अनुमानित है, जो जून 2024 के 132.1 लाख से 5.1 प्रतिशत अधिक है। हालांकि, क्रमिक आधार पर इसमें 1.3 प्रतिशत की मामूली गिरावट देखी गई। जून 2025 में एयरलाइनों की कैपिसिटी डिप्लॉयमेंट जून 2024 की तुलना में 4.9 प्रतिशत अधिक थी। अप्रैल-जून 2025 के लिए घरेलू हवाई यात्रियों की संख्या 422.4 लाख थी, जो सालाना आधार पर 5.1 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाता है।

अहमदाबाद विमान हादसे को लेकर AAIB ने जारी की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट

ईंधन स्विच बंद होने से हुई दुर्घटना

- उड़ान भरने के तुरंत बाद दोनों ईंधन नियंत्रण स्विच 'कटऑफ' की स्थिति में चले गए
- हालांकि यह खुलासा नहीं हुआ कि यह कैसे हुआ या किसने किया



फाइल फोटो

नहीं किया। विमान के उड़ान भरने के लगभग तुरंत बाद की सीसीटीवी फुटेज से पता चलता है कि 'रैम एयर टर्बाइन' (आरएटी) नामक 'बैकअप' ऊर्जा स्रोत सक्रिय हो गया था, जो इंजन में ऊर्जा की कमी का संकेत देता है।

रिपोर्ट ने कॉकपिट में दोनों पायलटों के बीच हुई बातचीत का केवल सीमित विवरण प्रदान किया और यह स्पष्ट नहीं किया कि उड़ान के दौरान स्विच 'कटऑफ' स्थिति में कैसे आ गए। 'कटऑफ' की स्थिति में ईंधन की आपूर्ति तत्काल बंद हो जाती है और यह सामान्यतः विमान के हवाई अड्डा गेट पर पहुंचने के बाद इंजन बंद करने या कुछ आपात स्थितियों, जैसे इंजन में आग लगने में किया जाता है। रिपोर्ट में ऐसा कोई संकेत नहीं दिया गया कि ऐसी कोई आपात स्थिति थी।

इसमें कहा गया कि दुर्घटनास्थल पर दोनों ईंधन स्विच 'रन' स्थिति में पाए गए और कम ऊंचाई पर हुई दुर्घटना से पहले दोनों इंजनों के दोबारा चालू होने के संकेत मिले।

एअर इंडिया ने एक बयान में कहा कि वह 'पीड़ित परिवारों और प्रभावित लोगों के साथ एकजुटता व्यक्त करती है और हादसे में लोगों की मौत से दुःखी है।' इसने कहा कि वह 'नियामकों सहित सभी संबंधित पक्षों के साथ कार्य कर रही है। जैसे-जैसे जांच आगे बढ़ रही है, वह एएआईबी और अन्य प्राधिकरणों के साथ पूर्ण सहयोग जारी रखे हुए है। वहीं, बोइंग ने कहा, हमारी संवेदनाएं एअर इंडिया उड़ान 171 के यात्रियों और चालक दल के सदस्यों के परिजनों के साथ हैं, साथ ही अहमदाबाद में इस घटना में मारे गए अन्य लोगों के परिजनों के साथ भी हमारी संवेदनाएं हैं। हम जांच में सहयोग देना जारी रखेंगे।

प्रारंभिक रिपोर्ट से नहीं निकाला जा सकता निष्कर्ष : मुरलीधर

पुणे (भाषा)। केंद्रीय मंत्री मुरलीधर मोहोले ने शनिवार को कहा कि अहमदाबाद विमान दुर्घटना पर विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (एएआईबी) की प्रारंभिक रिपोर्ट के आधार पर निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता क्योंकि पायलटों के बीच बातचीत बहुत संक्षिप्त थी।

नागर विमानन राज्य मंत्री 12 जून को हुए विमान हादसे की जांच के बारे में यहां पत्रकारों के साथ बातचीत कर रहे थे। मोहोले ने कहा, यह प्रारंभिक रिपोर्ट है। हम इसके आधार पर कोई निष्कर्ष नहीं निकाल सकते। पहले, ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में ब्लैक बॉक्स विदेश भेजना पड़ता था। अब, हम इस जांच को स्वयं जल्दी पूरा कर सकते हैं। एएआईबी एक स्वतंत्र संस्था है। इसमें मंत्रालय का कोई हस्तक्षेप नहीं है।

अमेरिकी राष्ट्रीय परिवहन सुरक्षा बोर्ड ने उल्लेख किया कि रिपोर्ट में बोइंग 787 विमान या जीई इंजनों के ऑपरेटर्स के लिए किसी कार्रवाई की अनुशंसा नहीं की गई है। इस उड़ान की कमान 56 वर्षीय सुमित सभरवाल के पास थी। वह एअर इंडिया में एक वरिष्ठ पायलट थे और उन्हें 30 वर्षों का अनुभव था। उनके पास कुल 15,638 घंटे उड़ान का अनुभव था, जिनमें से 8,596 घंटे

बोइंग 787 पर उड़ान के थे। वह एअर इंडिया के एक प्रशिक्षक भी थे। उनके सह-पायलट 32 वर्षीय क्लाइव कुंदर थे, जिनके पास कुल 3,403 घंटे की उड़ान का अनुभव था, जिसमें से 1,128 घंटे ड्रीमलाइनर पर उड़ान के थे। कुंदर उस उड़ान के दौरान 'पायलट फ्लाईंग' थे, जबकि सभरवाल 'पायलट मॉनिटरिंग' की भूमिका में थे। रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि उड़ान से पहले चालक दल ने 'ब्रेथ एनालाइजर टेस्ट' पास किया था। जांच ब्रिटेन की 'एयर एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्रांच' और अमेरिका के 'नेशनल ट्रांसपोर्टेशन सेफ्टी बोर्ड' की सहायता से की गई। विमानन क्षेत्र के विशेषज्ञों का कहना है कि पायलटों के लिए ईंधन स्विच को अनजाने में चालू या बंद करना मुश्किल होता है क्योंकि स्विच में एक छोटा 'मैकेनिकल गेट' लगा होता है।

एएआईबी रिपोर्ट में 2018 के एक 'एफएए एयरवॉथिनेस बुलेटिन' का उल्लेख किया गया है, जिसमें बोइंग विमान जैसे 737 और 787 पर 'फ्यूल कंट्रोल स्विच लॉकिंग फीचर' के संभावित 'डिसएंगेजमेंट' की बात कही गई है। रिपोर्ट में कहा गया है कि एअर इंडिया के विमान की 'लॉकिंग मैकेनिज्म' की जांच नहीं की गई क्योंकि यह कभी अनिवार्य नहीं था और 2023 से ईंधन नियंत्रण स्विच से संबंधित कोई दोष भी सामने नहीं आया। विमान ने भारतीय समयानुसार अपराह्न एक बजकर 38 मिनट 39 सेकेंड पर उड़ान भरी और एक बजकर 39 मिनट 05 सेकेंड पर एक पायलट ने 'मे डे- मे डे- मे डे' संदेश दिया। 'एयर ट्राइफिक कंट्रोलर' (एटीसी) ने पायलट से 'कॉल साइट' पूछा, लेकिन कोई जवाब नहीं मिला।

15 पन्नों वाली रिपोर्ट में कहा गया है कि 'कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डिंग' में सुना गया कि एक पायलट ने दूसरे से पूछा कि उसने ईंधन क्यों बंद किया, तो जवाब मिला कि उसने ऐसा नहीं किया।

लगभग 10 सेकेंड बाद, इंजन 1 का ईंधन कटऑफ स्विच अपनी तथाकथित 'रन' स्थिति में चला गया और उसके चार सेकेंड बाद इंजन 2 भी 'रन' स्थिति में आ गया। पायलट दोनों इंजनों को फिर से चालू करने में कामयाब रहे, लेकिन केवल इंजन 1 ही ठीक हो पाया, जबकि इंजन 2 गति बढ़ाने के लिए पर्याप्त शक्ति उत्पन्न नहीं कर पाया।

को जारी प्रारंभिक रिपोर्ट में कहा गया कि विमान के ऑपरेटर्स के लिए फिलहाल कार्रवाई की कोई सिफारिश नहीं की गई है। रिपोर्ट में कहा गया है, 'विमान ने भारतीय समयानुसार अपराह्न एक बजकर 38 मिनट 42 सेकेंड पर अधिकतम दर्ज की गई गति 180 नॉट्स आईएसएस हासिल की और एक सेकेंड बाद ही इंजन-1 और इंजन-2 के ईंधन

'कटऑफ स्विच' क्रमशः 'रन' से 'कटऑफ' स्थिति में चले गए।' रिपोर्ट के अनुसार, इंजन 'एन1' और 'एन2' की ईंधन आपूर्ति बंद होने के कारण उनकी क्षमता में गिरावट आनी शुरू हो गई। रिपोर्ट में 'कॉकपिट वॉयस रिकॉर्डिंग' के हवाले से कहा गया, 'एक पायलट ने दूसरे से पूछा कि उसने ईंधन 'स्विच ऑफ' क्यों किया, तो उसने जवाब दिया कि उसने ऐसा

नई दिल्ली (भाषा)। एअर इंडिया की उड़ान एआई-171 के दोनों इंजन में ईंधन पहुंचाने वाले स्विच बंद हो गए थे और इसके बाद पायलटों में भ्रम की स्थिति पैदा हो गई, जिसके कुछ ही सेकेंड बाद विमान अहमदाबाद में दुर्घटनाग्रस्त हो गया। दुर्घटना की प्रारंभिक जांच रिपोर्ट में यह खुलासा हुआ है।

विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो (एएआईबी) की रिपोर्ट में दिए गए घटनाक्रम के अनुसार, दोनों ईंधन नियंत्रण स्विच (जिनका उपयोग इंजनों को बंद करने के लिए किया जाता है) उड़ान भरने के तुरंत बाद 'कटऑफ' स्थिति में चले गए थे। हालांकि, रिपोर्ट में यह नहीं बताया गया कि यह कैसे हुआ या यह किसने किया।

पायलटों में से एक ने संकटकालीन चेतावनी 'मे डे, मे डे, मे डे' जारी की, लेकिन इससे पहले कि हवाई यातायात नियंत्रकों को कोई प्रतिक्रिया मिल पाती, विमान अहमदाबाद हवाई अड्डे की सीमा के ठीक बाहर दुर्घटनाग्रस्त हो गया। यह कुछ पेड़ों को छूते हुए एक छात्रावास में जा गिरा। रिपोर्ट के अनुसार, जब विमान ने उड़ान भरी उस समय सह-पायलट विमान उड़ा रहा था और कप्तान निगरानी कर रहा था। एएआईबी द्वारा शनिवार

Corporate Communications Directorate

RASHTRIYA SAHARA

DELHI

13 JULY 2025

कालिख से ढकी इमारतें भयावह हादसे की दिलाती हैं याद

अहमदाबाद (भाषा)। अहमदाबाद हवाई अड्डे के निकट मेडिकल हॉस्टल परिसर में एअर इंडिया के विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के एक महीने बाद, जले हुए पेड़, कालिख से ढकी दीवारें और खाली इमारतें फिछले एक दशक में हुए सबसे घातक विमान हादसे की भयावह याद दिलाती हैं। उस दिन, एअर इंडिया की उड़ान संख्या एआई 171 सरदार वल्लभभाई पटेल हवाई अड्डे से उड़ान भरने के कुछ ही देर बाद बी. जे. मेडिकल कॉलेज के छात्रावास परिसर में दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी। बोइंग 787-8 विमान लंदन (गैटविक) जा रहा था।

विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद उसमें आग लग गई, जिससे इसमें सवार 242 लोगों में से 241 लोग मारे गए, जबकि जमीन पर बी. जे. मेडिकल कॉलेज के कई छात्रों सहित 19 लोग मारे गए थे। दुर्घटना के समय, कई मेडिकल छात्र और रेजिडेंट डॉक्टर या तो अपने हॉस्टल के कमरों में थे या दोपहर के भोजन के लिए मेस में इकट्ठा हुए थे। विमान मेस की इमारत से टकराया, जिससे एक सामान्य दोपहर तबाही के भयावह दृश्य में तब्दील हो गई। हॉस्टल परिसर में मलबा बिखर गया था और क्षतिग्रस्त इमारतों पर अब भी मोटी कालिख जमी हुई है। अब एक माह बीत चुके हैं और पुलिसकर्मियों की एक टुकड़ी को छोड़कर, दुर्घटनास्थल पर



■ अहमदाबाद विमान दुर्घटना के एक महीने बाद भी दुर्घटनास्थल के आस-पास कोई गतिविधि के संकेत नहीं

किसी भी प्रकार की गतिविधि के संकेत नहीं दिख रहे। अतिरिक्त पुलिस आयुक्त जयपाल सिंह राठी ने कहा कि दुर्घटनास्थल की सुरक्षा के लिए लगभग 50-60 पुलिसकर्मी तैनात किए गए हैं। उन्होंने कहा कि घटनास्थल पर पुलिसकर्मियों की तैनाती की आवश्यकता समाप्त होने के संबंध में दो-चार दिनों में विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो

(एआईबी) अपनी रिपोर्ट सौंप देगा उसके बाद वहां से सुरक्षाकर्मियों को हटा लिया जाएगा।

एआईबी की प्रारंभिक रिपोर्ट के अनुसार, मलबा लगभग '1,000 फुट गुणा 400 फुट' के क्षेत्र में फैला हुआ था। इसमें कहा गया है कि विमान का नीचे आना आर्मी मेडिकल कोर परिसर में कई पेड़ों और एक चिमनी से रगड़ खाने के साथ शुरू हुआ और फिर विमान बिल्डिंग ए (मेस बिल्डिंग) की उत्तर-पूर्वी दीवार से टकरा गया। दुर्घटना स्थल हवाई अड्डे के रनवे के प्रस्थान छोर से केवल 0.9 समुद्री मील की दूरी पर स्थित है। चार छात्रावास भवन-अतुल्यम एक से चार और मेस भवन बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गए। बीजे मेडिकल कॉलेज डीन डॉ. मोनाक्षी पारिख ने बताया कि लगभग 150 छात्र विस्थापित हो गए और उन्हें तुरंत दूसरे छात्रावासों के खाली कमरों या कॉलेज द्वारा किराये पर लिये गए निजी अपार्टमेंट में स्थानांतरित किया गया। उन्होंने कहा, एक सप्ताह के भीतर ही हमने आवास की वैकल्पिक व्यवस्था कर ली थी। क्षतिग्रस्त मेस भवन अब उपयोग में नहीं है और छात्रों को अब अन्य छात्रावास भवनों में संचालित कैटिन में भोजन दिया जा रहा है। एआईबी ने कहा, चूंकि विमान की कंचाई कम हो रही थी, वह बिल्डिंग ए (हॉस्टल मेस) की उत्तर-पूर्वी दीवार से टकराने से पहले आर्मी मेडिकल कोर परिसर के अंदर कई पेड़ों और एक चिमनी के संपर्क में आया।

'Both fuel control switches cut off before AI-171 crash in Ahmedabad'

The AAIB released its 15-page preliminary report of the probe into the tragic Air India plane crash

NIKHIL VYAS

NEW DELHI, 12 JULY

Both fuel control switches supplying fuel to the engines of Air India flight 171 were turned off in quick succession, shutting down both the engines, before the plane crashed in Ahmedabad, seconds after taking off, revealed a preliminary report of the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB).

The AAIB early on Saturday released its 15-page preliminary report of the probe into the tragic plane crash that resulted in the deaths of 260 individuals, including 229 passengers, 12 crew members, and 19 people on the ground in Ahmedabad on 12 June.

The Air India Boeing 787-8 aircraft's engine fuel control switches transitioned from 'RUN' to 'CUTOFF' position within three seconds after lift-off, cutting off fuel to the engines and leading to the plane crashing in just 34 seconds after taking off from Ahmedabad on 12 June, the AAIB said in its report.

According to the report findings, one of the pilots can be heard on the cockpit voice recorder, asking the other why he cut off the fuel, to which the other pilot responded by saying that "he did not".

Speaking on the report, Civil Aviation Minister Ram Mohan Naidu said the AAIB's report is

AI-171 crash probe report - Key takeaways



- According to data from the aircraft's black boxes, the Air India Boeing 787-8's engine fuel control switches transitioned from 'RUN' to 'CUTOFF' position within three seconds after lift-off, cutting off fuel to the engines, leading to the aircraft almost immediately losing thrust.

- One of the pilots can be heard on the cockpit voice recorder, asking the other why he cut off the fuel, to which the other pilot responded by saying that "he did not".

- The aircraft achieved take-off speed at 13:38 IST and lifted off. Just four seconds later, both engines began shutting down. An emergency "Mayday" was transmitted at 13:39 IST.

- Black box data indicated that the pilots tried to restore fuel to the engines, moving both fuel control switches back to the "RUN" position, approximately 10 seconds after the initial cutoff. Engine 1 responded and its core speed began to recover, with thrust levels rising. Engine 2 also relit, but failed to regain core speed despite multiple fuel injections.

- The preliminary report by the AAIB ruled out sabotage. It also ruled out bird strikes or hazardous materials as contributing factors. There was no evidence of birds on the flight path.

- The aircraft was deemed airworthy, with its Airworthiness Review Certificate valid until May 2026. The engines had been installed in March and May 2025.

based on preliminary findings and one should not jump into conclusions till the final report is made public. "It will be very premature to comment on the report. The preliminary has come in but we have to wait for something concrete to come in," he told reporters.

According to the 15-page report, the flight lasted around 30 seconds between lift-off and crash.

The preliminary report ruled out sabotage. It also ruled out bird strikes or hazardous materials

as contributing factors. Both pilots were found fit to operate the aircraft during preflight tests and had adequate rest period.

After the takeoff, "the aircraft achieved the maximum recorded airspeed of 180 Knots IAS at about 08:08:42 UTC and immediately thereafter, the Engine 1 and Engine 2 fuel cutoff switches transitioned from RUN to CUTOFF position one after another with a time gap of 01 sec," the report said. "The Engine N1 and N2 began to decrease from their

take-off values as the fuel supply to the engines was cut off."

The report further stated that in the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cutoff. "The other pilot responded that he did not do so," it added.

The pilots apparently attempted to restore fuel to the engines, but according to the report, while Engine 1 showed signs of restarting, but Engine 2 failed to regain core speed despite multiple fuel injections.

Pilots' association insists on fair probe into AI plane crash

STATESMAN NEWS SERVICE

NEW DELHI, 12 JULY

Raising objections to a preliminary report released by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) regarding the tragic Air India plane crash on 12 June in Ahmedabad, the Airline Pilots' Association of India on Saturday said the tone and direction of the probe into the plane crash suggest "a bias toward pilot error". Reacting to the report, the pilots' association in a media statement said: "The tone and direction of the investigation suggest a bias toward pilot error. We categorically reject this presumption and insist on a fair, fact-based inquiry."

Claiming a lack of transparency in the investigation, the association expressed reservations over the release of the preliminary report into the tragic crash of Air India flight AI171 to the media, and said that it was "leaked" without any official signature.

It also flagged the issue of experienced personnel, especially line pilots, not being included in the investigation team.



Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

AI171 prelim report: 'Fuel to engines cut off in 3 seconds'

Switch Flipped Back On Later; Cause Not Clear

Manoj Wadhvani@rediffmail.com

Mumbai: Investigation into the Air India flight AI171 crash at Ahmedabad has revealed an unsettling detail. Three seconds after take-off, fuel supply to both engines of the Boeing 787 Dreamliner was cut off either by a faulty fuel supply switch, or manually by one of the two pilots. The report is ambiguous on what started the engines. But it referred to a 2018 safety bulletin that instructed airlines to look out for a possible mechanical fault which could cut off fuel to the engines.

"In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off the fuel supply. The other pilot responded that he did not do it." This is the most crucial information in the 15-page preliminary report released early Saturday by India's Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB). The June 12 AI171 crash killed 270 people, including 271 on the ground.

Aircraft safety experts criticised the report for paraphrasing the pilots' explanation. "The report should have put out the pilots' words verbatim, with time-stamps," said air safety expert Capt Amit Singh. It also doesn't specify who said what. Co-pilot Chav Kunder was pilot flying (PF), and pilot-in-command (PIC) Capt Sameer Solanki was pilot monitoring (PM) for the flight.

► Raises questions, P 15

PILOTS' LAST CHAT: 'DIDN'T CUT OFF FUEL'

June 12, 11:17am | Aircraft from Delhi lands in Ahmedabad as AI 171
1:18:38pm | Aircraft pushes back from Ahmedabad to take off for London as AI 171
1:26:08pm | Aircraft begins taxiing
1:37:37pm | Starts take off roll
1:38:39pm | Aircraft lifts off
1:38:42pm | Max speed achieved. Fuel switches transition from 'fuel' to 'outoff'
1:38:47pm | Both engines' core parameters fall below minimum idle speed. RAT begins hydraulic power supply
1:38:53pm | Engine 1 fuel cut off, switch goes back to fuel
1:38:56pm | Engine 2 fuel cut off, switch goes back to fuel
1:39:05pm | Pilots issue MAYDAY call. ATC replies, gets no response from them as plane crashes
1:39:11pm | Flight data stops recording at this point.

All times in IST | Source: AAIB cockpit report

FULL COVERAGE | P 15



Wreckage of the Air India plane that crashed on June 12, 2025, after takeoff from Ahmedabad airport. (Below) Fuel control switch on a Boeing 787 aircraft (not of the flight that crashed).



In cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off fuel supply. The other pilot responded that he did not do so.

Downloaded flight data contained around 49 hrs of data. Recovered audio logs 2 hours long and captured the AI171 event. Report finds weather conditions unremarkable, no significant bird activity. Flight take-off weight within limits and fuel samples were found to be 'satisfactory'.

► Preliminary AAIB report

Pilots question report's intent, cite ambiguities

Pilots TOI spoke to said the preliminary probe report was ambiguous on several issues and questioned its intent and motives. Capt San Thomas of Airline Pilots' Association of India said line pilots should be included in the inquiry, at least as observers. "The AAIB report carries the official signatures... investigations continue to be shrouded in secrecy," he said. P 15

Min: Don't jump to conclusions, wait for final report

Union aviation minister Kiren Mishra Naidu urged people not to "jump to any conclusions" about the AI171 crash. "We are keeping the final report open in as soon as possible, then we can arrive at some conclusion," he said. Justice minister Manishankar Mehta said the matter "is still under the purview of investigation so it would not be right to comment." P 15

Report cites 2018 FAA bulletin that flagged switch fault

The AAIB report has not recommended "actions to Boeing 787", engine operators and airlines at "this stage". It did cite a 2018 serviceability bulletin by US aviation regulator FAA about the potential disengagement of the fuel control switch locking feature, which is similar on various Boeing models, including the 787. The aircraft that crashed. P 15



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

Prelim Probe Report Raises More Questions

Accidental Flip Of Fuel Switch Ruled Out Due To Lock

Mumbai@timesofindia.com

The airline commissioner TOI earlier to also referred to another service bulletin issued jointly by BAA and GE engine manufacturer in 2012. Service Bulletin FA-A-2012-0274-02 recommends the re-placement of the "MNA micro-processor on ECU" with respect to engine fuel and control. "This recommendation is to address a condition that may affect flight safety," it states.

It involves the engine control unit (ECU), the "brain" of modern jet engines. An ECU monitors crucial engine parameters and controls fuel flow. MNA is an integrated micro-processor used inside ECU. It handles critical, processing tasks such as interpreting sensor data, executing engine control algorithms, sending signals to actuators such as fuel metering valves, and managing fuel/air flow and communication with cockpit systems.

The report said CCTV foot age obtained from the airport showed the crew at turbine (BACT) being deployed during initial climb immediately after lift-off. "No significant bird activity is observed in vicinity of the flight path. The aircraft started to lose altitude before crossing the airport perimeter wall," the report said. "At this stage of the probe, no definitive cause has been determined, and no immediate safety recommendations have been issued to B193-6 or GE90-75 engine operators," it stated.

The final report into the accident — to be released on or before June 11, 2019 — will likely give answers and reveal the probable cause of the crash.

Most crashes are caused by a combination of several factors & multiple failures, such as Air Express Coligny or Mangalore crash in 2000 & 2001, respectively. While commander of AI 31 had 15,000 hours of flying experience, including 8,000 hours on the B737, the co-pilot had 5,000 hours of experience.

Flight Recorders

- Two Enhanced Airborne Flight Recorders (EAFR), one in the tail and other in the forward section.
- Similar in construction, they record combined data stream of digital flight data and cockpit voice information.
- Tail section EAFR located on the roof top of fuselage on June 13, badly damaged from impact.
- Forward EAFR located on June 16 from wingbox debris. It was burnt and covered in soot.
- Both flown to AAR lab in Delhi on June 24.
- Raw data downloaded from forward EAFR.
- Recovered audio was

Key Aircraft Components And Past Engine Failures

What does the FAA 2018 directive say:

Inspect the locking feature of the fuel control switch to ensure its engagement. While the airplane is on the ground, check whether the fuel control switch can be moved between the two positions without lifting up the switch. If the switch can be moved without lifting it up, the locking feature has been disengaged and the switch should be replaced at the earliest opportunity. But this was not mandatory and so Air India did not carry out the inspection



Cracked engine of Air India flight 312 recovered after falling off from tower. Substantial Pirelli International Airport on June 12



Fuel control switches and how they work

two hours in length and captured the event"

- Rear section EAFR was substantially damaged and data could not be downloaded through conventional means



- Fuel control switches are installed on the central console of the cockpit. It is used by pilots to supply or cutoff fuel to the engines.
- Fuel control switch has a locking feature to prevent inadvertent operation that could result in unintended switch movement between fuel supply and fuel cutoff positions.
- Pilot holds the switch with three fingers, lifts it up, and then pushes it down to release it into the slot to cut off fuel and vice versa. The two step movement ensures that the

fuel control switch doesn't inadvertently move between the fuel supply and fuel cutoff positions if accidentally touched by hand or during turbulence. If the locking feature is disengaged, the switch can be moved between the two positions without lifting the switch during transition, and the switch would be exposed to the potential of inadvertent operation. Inadvertent operation of the switch could result in an unintended consequence, such as an in-flight engine shutdown

Past twin engine failures

Jan 2019 A foreign airline's Boeing 737 suffered simultaneous dual engine failure on landing in Osaka. First deployed thrust reversers after touchdown to slow down the aircraft. Both Rolls-Royce Trent 7000 engines shut down and plane had to be towed to the terminal

In 2020, there were two separate Airbus A350-900 incidents involving engine shutdowns that were linked to stall drops in the cockpit, specifically over the central pedestal area. These incidents led to diversions and prompted Airbus to redesign the central control panel to be more liquid-resistant and to issue an emergency airworthiness directive



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

Pilots concerned about transparency & intent of report

Times News Network

Mumbai: What do pilots have to say about the AAI report?

Capt Amit Singh, an air safety expert, commented: "At what stage did the engines actually stop producing thrust? The AAI Preliminary Report says 'After 00:06:02 UTC, when Fuel Control Switches were moved to CUT OFF'. But in a later paragraph, the report stated the RAT (ram air turbine) was already deployed immediately after take-off. A simple report consisting of the collated data to date would have served the purpose of a preliminary report. This report has raised questions and suspicion about the intent and motive."

Capt San Thomas, president of the Airline Pilots Association of India (APAI), said: "The conversation between the pilots enquiring who cut off the fuel control switch is alarming. Another crucial issue is, why did the emergency locator transmitter not work after the accident? It should emit signals if the force of impact is between 2.2 to 2.5 G, the impact of the accident would have been exponentially higher. The AAI report carries no official signature or attribution, investigations continue to be shrouded in secrecy, undermining credibility and public trust. Thirdly, qualified, experienced personnel — especially line pilots — are still not being included in the investigation team. ALPA reserves its request to be included — at the very least as observers — in the investigation process to ensure transparency and ac-



Capt San Thomas, president of Airline Pilots' Association of India, says, 'Investigation continues to be shrouded in secrecy'

countability. A July 10 report in the "Wall Street Journal" references inadvertent movement of the fuel control switches. ALPA questions how such sensitive investigation details were leaked to international media."

Capt Mohan Ranganathan, a former Boeing 737 commander and instructor, claimed: "The pilot cut off the fuel knowingly. The left engine failed several seconds after the right engine, indicating that the fuel control switches were cut off one after the other. The AAI report has a lot of ambiguity."

A senior Boeing commander, requesting anonymity, said: "The argument that since Boeing has not issued an advisory it indicates the pilot moved the fuel to the cut-off position is flawed. Lack of advisory does not confirm system safety. Several aircraft design flaws were acknowledged only after multiple incidents. History has shown. We know how pilots were the first to be blamed after the Lion Air crash involving the Boeing 737 MAX aircraft in 2019."



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

Emotional effect real, support available for you, AI tells its pilots

Times News Services

New Delhi: Air India will "re-priorise a detailed session (for its pilots) to review (preliminary investigation report)" on the June 12 crash in Ahmedabad of AI 771 - a Dreamliner.

The airline's head of flight operations, Captain Manish Uppal, wrote to its pilots on Saturday after Aircraft Accident Investigation Bureau released the preliminary report of the investigation into the crash of AI 771, saying: "The initial report gives us an initial insight. This is not the last word, but a beginning — an important step in identifying factors and ensuring that all possible measures are taken to prevent such a tragedy from re-occurring... urge you read the attached report carefully and with a professional lens. If you have questions, please discuss with (us)... committed to maintain open communications and provide clarity wherever possible."

The crash has had a devastating psychological impact on the aviation community, especially Air India crew members. "The emotional effect of such an event is real, and it is okay to feel a sense of emotions (like) sorrow and even anger... support mechanisms are available to you through a peer support programme and company psychologists. As pilots, we are trained to stay under pressure; to continuously learn and to act decisively when it matters most. Let us apply the same now. Together, we will reflect, react and rise more than before," Uppal wrote.

Meanwhile, after the report was made public, AI said



“As pilots, we are trained to stay under pressure; to continuously learn and to act when it matters most. Let's apply the same now. Together, we will reflect, react and rise more than before.”

MANISH UPPAL | AI flight ops head

in a statement that it "stands in solidarity with the families and those affected by the AI 771 tragedy (we continue to mourn the loss and are fully committed to providing support during this difficult time."

"We acknowledge receipt of the preliminary report released by the Aircraft Accident Investigation Bureau on July 12, 2025. Air India is working closely with stakeholders, including regulators. We continue to fully cooperate with the AAI and other authorities as their investigation progresses. Given the sensitive nature of the investigation, we are unable to comment on specific details and refer all such enquiries to the AAI," Air India said.



Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

2018 report flagged fuel switch concern, but said it wasn't 'unsafe'

Manju.V@timesofindia.com

Mumbai: The preliminary report of Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) into the June 12 Air India flight 171 crash in Ahmedabad refers to a serviceability bulletin on the Boeing 787's fuel control switch which indicates a potential equipment malfunction, but deemed it was not an unsafe condition.

The AAIB report mentioned that the fuel switches of engine one and two of the Boeing 787-8 Dreamliner aircraft were cut off within a gap of one second and later turned on before the crash.

Capt Sam Thomas, president of Airline Pilots' Association of India, said: "The AAIB report refers to a serviceability bulletin concerning the fuel control switch gates, which indicates a potential equipment malfunction. The tone and direction of the investigation suggest a bias toward pilot error. ALPA categorically rejects this presumption and insists on a fair, fact-based inquiry."

What is the possible technical issue? The AAIB report refers to the 'Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) No. NM-18-33' issued by the US regulator, the Feder-

al Aviation Administration (FAA), in Dec 2018. The bulletin is about the potential disengagement of the fuel control switch locking feature.

The 2018 bulletin was issued after reports came in from operators of Boeing 737s that the fuel control switches were installed with the locking feature disengaged. The said fuel control switch design – including the locking feature – is similar on various Boeing airplane models, including the B787, the aircraft that crashed

The bulletin was issued after reports came in from operators of Boeing 737s that the fuel control switches were installed with the locking fea-

ture disengaged. The said fuel control switch design, including the locking feature, is similar on various Boeing airplane models, including the B787

– the aircraft that crashed.

The FAA recommended: "Inspect the locking feature of the fuel control switch to ensure its engagement. While

the airplane is on the ground, check whether the fuel control switch can be moved between the two positions without lifting up the switch. If the switch can be moved without lifting it up, the locking feature has been disengaged and the switch should be replaced at the earliest opportunity."

The AAIB report said: "The airworthiness concern was not considered an unsafe condition that would warrant an airworthiness directive (AD) by FAA. As per information from Air India, the suggested inspections were not carried out as the SAIB was advisory and not mandatory."

Corporate Communications Directorate

TIMES OF INDIA

DELHI

13 JULY 2025

No recommendations for Boeing, GE for now: AAIB

Times News Network

New Delhi: The AAIB's preliminary report into the AI 171 crash has not "recommended actions to Boeing 787-8 and/or GE/Gay 9B engine operators and manufacturers" at "this stage of investigation." Whether that changes when the probe is complete and the final report is ready is about a year or so, remains to be seen. "Data downloaded from forward Enhanced Airframe Flight Recorder is being analysed in detail... Investigation is continuing and the investigation team will review and examine additional evidence, records and information that is being sought from the stake-holders," the report states.

While Indian authorities probing the crash have been tight-lipped, the US National Transportation Safety Board was also part of the probe. "NTSB appointed an accredited representative and technical advisers from Boeing, GE

and Federal Aviation Administration to assist in this investigation. A team of officials from AAIB, UK also arrived at Islamabad and visited the site with DG, AAIB," it says.

Mohla reports in the west, which came before AAIB made its preliminary report public, had spoken about fuel control switches turned to 'stall' mode being examined in the crash as a probable cause. There has not been any FAA airworthiness directive for Boeing for its 787-8 so far following AI-171 crash as being seen as the probe not finding anything wrong with the plane at this stage of the probe. This has been a big relief to Boeing as the 787-8 is one of the most widely used wide body aircraft used by airlines globally.

Similarly, the probe so far has not found an issue with GE engines. "Left engine was installed on May 1, 2025, and right one on March 28, 2025. Applicable airworthiness directives were complied," report states.

MEN WHO FLEW THE DREAMLINER

Captain Sumeet Sabharwal

- 56-year-old veteran with 38 years of experience at Air India had commanded the ill-fated AI 171, a Boeing 787 Dreamliner
- He had logged 15,836 flying hours, including 8,336 on the Boeing 787. He was also an Air India instructor
- Sabharwal had called his family from the airport, assuring them that he would contact them again after landing in London
- His colleagues and co-pilots in Mumbai remembered him as a goofball, known not just for his flying skills, but for his grounded nature



Co-pilot Clive Kunder

- This 32-year-old had 3,483 hours of total experience, with 1,126 on the Dreamliner
- Kunder was the pilot flying the AI 171, while Sabharwal was the pilot monitoring
- A resident of Goregaon in Mumbai, Kunder had worked for a year as an aeronautical engineer before successfully chasing his dream to be a pilot
- His neighbours remembered him as a good-natured man fond of sports who used to play cricket in the building compound





No gore, horror or steamy scenes: How do you pick your in-flight movie?

Niharika Lal
A couple of months ago, Phillip Noyce, the director of *Boys n the Boat*, *Force*, *Solo*, and *The Quiet American*, was on a long-haul flight to Goa with his teenage daughter. While his own critically acclaimed films were listed on the in-flight entertainment system, his daughter ignored them and hinged on *Fear & Fury*. "She watched the entire *Fear & Fury* across on the flight," Noyce laughed. "My films were right there on the screen, but she chose *Fear & Fury* because the hours just flew away."



And isn't that the point of an in-flight movie session? It's all about the escape, tricking your brain into forgetting that you're sitting thousands of feet above the ground, for many hours at a stretch. And choosing what to watch on a flight — The criterion is oddly specific. Horror? Too much screaming. Intimate scenes? Immediate skipping. Hijack movies? Big no. We speak to several frequent fliers to understand how they decide what to watch on a plane. And yes, it's a big decision.

'I discovered new shows through screen snooping on flights'

Screen snooping pays off — many viewers say they've found new shows by noticing what others are watching. Alejandro (late 20s) swears by it. "It's like the modern version of reading the title of the book the person next to you is reading," he says. "In airport lounges and flights, I kept seeing serious, silver-haired business class fliers watching a show with Larry David doing bizarre things. It happened over a few months. I was intrigued and I finally cracked it — *Curb Your Enthusiasm*!"



Meghna Chadha, a viewer in her late 40s, adds, "A couple of months back, I was on a short flight watching *Adalberto*. I noticed my co-passenger was also watching it. So were two other people nearby. I kept glancing to see which kind of people," she laughs. Vipin, a frequent flier, confesses to doing a bit of screen snooping. He recently sat diagonally across from someone watching *Sholay* with English subtitles. "I wasn't trying to be nosy," he says, "but I just couldn't look away. I read all the subtitles, heard the Hindi dialogues in my head, and I was enjoying it a lot."

You don't just choose a movie for yourself

Turns out, a lot of fliers are concerned about their fellow passengers' judgments. Sabita, a viewer in her mid 30s, says, "There are films you can watch alone, but they are not films you can watch in a confined space like a plane. It's about being civil. For instance, if you're a man and the person next to you is a woman, you'd want to avoid watching anything that makes you look like a creep. You are being watched, so choose wisely."

'Remember in-flight movies the best as it has our undivided attention'

Some save the best movies for flights. Bhimika Pandya, who is in her late 50s, says she remembers movies she saw on planes more vividly than anything she watches at home. "It's because your screen has your full attention on the plane. No phone. No emails. No doorbells. No food delivery. You're not going out of the room again and again. You have nothing better to do than stare at that tiny screen — or nap." Harinder Singh, a viewer in mid 40s, treats long-haul flights as a way to catch up on his watchlist. His choices: massed blockbusters, comfort movies, and animation. Fliers like Vidushi even measure flights in movie units. "For me, long flights are like three or four films and multiple naps," she says. "Miniseries work too, but only if I finish the show before landing. No one wants to deboard on a cliffhanger."



'A common rule for flights — no gore, no nudity, no horror, nothing too depressing'

In-flight movie-watching is an experience full of micro-decisions, which is why many choose the comfort of a watchlist over making yet another choice. "No horror, no crashes, and I prefer to avoid anything gory. Flying already feels scary these days. Why add zombies and blood to it," says Krishna Bhat, a frequent flier in his 50s. Vidushi, a viewer in her 20s, once downloaded *The Idea of You*, assuming it was a still rom-com starring Anne Hathaway. It turned

out to be quite steamy instead. "I kept skipping scenes and even dimmed my screen. I missed the entire plot," she laughs. Viewers share that there's a trick to avoid embarrassment — they read about the show or film beforehand. Abhiroop Dave, a viewer in his 30s, says, "You can watch anything on a plane as long as you are the kind of person who doesn't get embarrassed easily. I always watch thrillers and crime dramas."



Corporate Communications Directorate

TRIBUNE

DELHI

13 JULY 2025

Will fully cooperate with accident bureau: Air India

NEW DELHI, JULY 12

Air India has formally acknowledged the findings of the tragic AI171 crash released by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB). Extending support to those affected, the airline reiterated its commitment to cooperating fully with

regulatory authorities.

"Air India is working closely with stakeholders, including regulators. We continue to fully cooperate with the AAIB and other authorities as their investigation progresses," a statement by the airline said. — TNS