

MANPOWER GAP

Nearly 23% air traffic controller posts vacant

NEW DELHI, DHNS

India is short of at least 1,260 Air Traffic Controllers (ATCOs), who are trained professionals managing aircraft movements in the sky and on the ground to ensure safety.

The Ministry of Civil Aviation has informed the Lok Sabha that 22.75% of ATCO posts are vacant at present. However, it has insisted that no key operational units have been shut down due to manpower shortage.

Minister of State for Civil Aviation Murlidhar Mohol said in a written reply that air traffic is managed by the Airports Authority of India (AAI) through a total sanctioned strength of 5537 Air Traffic Controllers (ATCOs).

“The deployment of Air Traffic Control Officers (ATCOs) is undertaken by AAI based on the Directorate General of Civil Aviation - Civil Aviation Requirements (CAR) on Watch Duty Time Limitations (WDTL), which is as per international norms and also as per air traffic volume at airports so as to ensure safe and efficient air traffic management,” he said.

“The total vacancies of ATCOs is 1,260, with 396 vacancies in the Northern Region, 331 vacancies in the Southern Region, 286 vacancies in the



A view of Air Traffic Control (ATC) at Kempegowda International Airport.

EMPTY SPOTS

- India short of at least 1,260 Air Traffic Controllers
- ATCO are trained professionals managing aircraft in the sky, on ground
- AAI has 9,771 vacancies out of 25,730 sanctioned posts.

Western Region, 199 vacancies in the Eastern Region and 48 vacancies in the North-eastern Region,” he said in response to questions by Trinamool Congress MP Rachna Banerjee.

Safety assured

He said aviation safety is maintained through optimal utilisation of available

manpower in accordance with the extant norms and standards. “No key operational units have been shut down due to manpower shortage,” he added.

AAI has a total of 9,771 vacancies, including 1,260 ATCOs, out of 25,730 sanctioned posts.

Mohol also said AAI has seven operational ATC personnel training centres, which include three Air Traffic Services Training Organisations (ATSTOs), namely, Civil Aviation Training College (CATC), Prayagraj, Hyderabad Training Centre (HTC), Hyderabad and National Institute of Aviation Training and Management (NIATAM), Gondia and four Regional Training Centres (RTCs) located at Delhi, Mumbai, Chennai, and Kolkata.

To a separate question by JMM MP Vijay Kumar Hansdak, the Minister said there are 203 vacancies out of 598 sanctioned posts in the Bureau of Civil Aviation Safety and 794 vacancies out of 1,630 posts in DGCA.

The shortfall in manpower requirements has not impacted the functioning of these organisations, Mohol said, adding that structural and administrative reforms in the aviation sector is a continuous process based on international aviation standards and evolving technological trends.

AAI conducts fog drill at Patna airport amid IndiGo cancellations

Ruchir Kumar

ruchirkumar@hindustantimes.com

PATNA: On a day when four pairs of IndiGo flights were cancelled due to operational reasons, the Airports Authority of India (AAI) on Saturday conducted a fog preparedness dry run at Jay Prakash Narayan International (JPNI) Airport to assess readiness and coordination among airport stakeholders during dense fog conditions in the winter season, said officials.

According to AAI, the exercise evaluated operational efficiency, passenger handling, and delay management during peak winter operations when visibility often drops sharply. The JPNI requires a minimum visibility of 1,000 metres for flights to operate.

Among the IndiGo flights cancelled on Saturday were one pair each from Bengaluru (6E 6451/6E 6452), Hyderabad (6E 6549/6E 6550), and Chennai (6E 678/6E 679).

The disruptions are set to continue, with eight IndiGo flights scheduled to remain cancelled on Sunday. These include services to and from



Stranded passengers inquire about flights at Jaiprakash Narayan Airport in Patna amid widespread IndiGo flight disruptions on Saturday.

SANTOSH KUMAR/HT

Bengaluru (6E 124, 6E 6452), Kolkata (6E 663), Deoghar (6E 7945), Delhi (6E 6644, 6E 6550), and Hyderabad (6E 6683, 6E 6335), an AAI press release issued on Saturday evening said.

As many as 16 IndiGo flights were cancelled to and from Patna on Friday.

Airport director Chandra

Pratap Dwivedi said the dry run was conducted in compliance with the airport's fog preparedness standard operating procedures and Bureau of Civil Aviation Security (BCAS) guidelines, ensuring strict adherence to mandated protocols.

The drill involved participation from AAI, the Central Industrial Security Force

(CISF), the Indian Meteorological Department (IMD), IndiGo, Air India, state police, and food and beverage and housekeeping agencies operating at the airport.

As part of the exercise, a briefing session was held to outline the roles and responsibilities of each stakeholder. An information desk was set up outside the terminal to address passenger queries, while extra seating was arranged to manage delayed check-in and boarding. Food and beverage arrangements were also reviewed and found satisfactory. A mock drill for passenger deboarding and boarding was conducted in line with SOPs, followed by a debriefing session to identify gaps and mitigation measures.

"The fog preparedness mock exercise successfully demonstrated the readiness and coordinated capabilities of personnel at the JPNI airport to manage fog-related disruptions effectively," Dwivedi said, adding that the drill affirmed the preparedness of all agencies to ensure passenger safety, comfort, and operational efficiency during fog-induced emergencies.



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

MUMBAI

14 DECEMBER 2025

AAI's Juhu & Dahisar transmitters to be relocated, bldg height curbs to go

Chittaranjan Tembhekar
@timesofindia.com

Mumbai: The Maharashtra government has decided to relocate Airports Authority of India's high-frequency transmitters and receivers at Dahisar and Juhu (DN Nagar), a move that is expected to remove long-standing height restrictions on buildings and unlock stalled redevelopment projects in these densely populated pockets of the city. The govt has also announced a new "housing for all" initiative aimed at making redevelopment viable in constrained zones across BMC jurisdiction, offering free FSI and TDR benefits against unconsumed FSI, eventually increasing area for beneficiaries of the housing schemes.

'HOUSING FOR ALL' SCHEME ANNOUNCED

- ▶ **High-frequency radar installations** at Dahisar and D N Nagar in Juhu to be relocated
- ▶ **Dahisar transmitter to be moved to Gorai**, Juhu's waits for nod from AAI on site
- ▶ Move will help **remove height curbs on buildings in the areas, boost redevelopment** projects

- ▶ Increased redevelopment potential to **enhance property values in both areas**
- ▶ **State govt also announces 'housing for all' scheme** to boost redevelopment in funnel zones, near defence installations, etc that have stayed outside ambit of full-scale redevelopment

The announcements, made by CM Devendra Fadnavis in the state legislature, offer a major relief for those seeking new houses and redevelopment opportunities. The presence of the aviation installations at Dahisar and Juhu had resulted in stringent building height curbs in surrounding areas, making redevelopment virtually impossible.

Fadnavis said the radars would be shifted to technically suitable locations.

"The Mumbai air traffic control uses high-frequency (HF) transmitters and receivers to communicate with aircraft over the Arabian Sea and parts of the Indian Ocean," said a senior aviation official.

▶ **To move to Gorai, P 2**



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

MUMBAI

14 DECEMBER 2025

Govt, AAI agree to move Dahisar radar to Gorai; state willing to bear entire cost

Chittaranjan.Tembhekar
@timesofindia.com

Mumbai: The AAI's Juhu and Dahisar radar are all set to be relocated. "The ministry of civil aviation and the AAI have agreed to shift the Dahisar transmitter to Gorai. The state government has conveyed to the Centre its willingness to bear the entire cost of relocation and provide alternative land. As part of the arrangement, the Gorai land will be transferred to the government of India free of cost, while AAI will make 50% of its existing land at Dahisar available for development of a public garden," deputy CM Eknath Shinde said.

On the Juhu front, the state has proposed an alternative si-

te to AAI, and the authority's technical team has been invited to inspect the location. Once the inspection is completed and a suitable site is finalised, the approval process for relocating the Juhu radar will be initiated, read the statement by the CM.

"The HF transmitter and receiver are placed separately to prevent interference, allowing reliable two-way communication with aircraft hundreds of nautical miles offshore," an official said.

Explaining the govt's policy in the state legislative council, Shinde said redevelopment had been held up as buildings near the airport were unable to utilise their full permissible floor space due to funnel zone norms. To add-

ress this, the state has framed the new scheme under Prime Minister Narendra Modi's 'housing for all' initiative, he added.

Officials said the relocation of both the aviation installations will pave the way for long-pending redevelopment of buildings in Dahisar and Juhu (DN Nagar), offering relief to residents affected by redevelopment deadlocks.

Several pockets in the city—such as funnel zones in Parle, areas around the Juhu military transmission station, the Kandivli-Malad COD belt, defence-adjacent lands and other restricted zones—have remained outside the ambit of full-scale redevelopment due to planning and regulatory limitations. "Under the proposed

housing for all scheme, free FSI of up to 300 sq ft will be provided for the BWS category, while economically weaker sections will be eligible for free rehabilitation of LIG tenements of up to 600 sq ft. The required incentive FSI will be granted for this purpose, while the basic FSI rights of original landowners will remain intact," the govt said.

The policy also proposes making unconsumed FSI available in the form of TDR, enabling developers to raise funds and improve the financial viability of projects. All incentives, premiums and allied benefits available under Development Control Regulations 33 (7) and 33(9) will continue under the new scheme," said Fadnavis.



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

15 DECEMBER 2025

नोएडा एयरपोर्ट से जेवर में बढ़ी निवेश की रफ्तार

ग्रैंटर नोएडा। नोएडा एयरपोर्ट का क्रेज कम नहीं हो रहा है। जेवर में निवेश जारी है। नवंबर में सर्किल रेट के हिसाब से ही 500 करोड़ से अधिक की संपत्ति खरीदी गई है। इससे सरकार को 52 करोड़ से अधिक राजस्व मिला जो पिछले साल के नवंबर से चार गुना अधिक है। माना जा रहा है कि एयरपोर्ट शुरू होने के बाद इसमें वृद्धि होगी। दादरी और ग्रैंटर नोएडा क्षेत्र में भी संपत्ति की खरीद बढ़ी है। नवंबर में 1500 करोड़ से अधिक की संपत्ति खरीदी गई है।

नोएडा एयरपोर्ट की घोषणा होने के बाद जेवर तहसील क्षेत्र में जमीन से प्लॉट, मकान, फ्लैट आदि की मांग बढ़ गई थी। निर्माण शुरू होने के बाद कीमतों में काफी उछाल आई थी। कुछ समय के लिए खरीदना और बेचना कम हो गया था लेकिन फिर बढ़ा है।

यमुना प्राधिकरण के अलग-अलग सेक्टरों

परखी गई सुविधाएं, एनआईए ने गुवाहाटी के उड़ान के लिए किया ट्रायल

यमुना सिटी। नोएडा हवाई अड्डे पर रविवार को सुविधाएं परखी गईं। नोएडा अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट लिमिटेड (एनआईए) के इस ट्रायल में यात्रियों को अकासा एयरलाइन से बोर्डिंग कराकर गुवाहाटी के लिए एयरब्रिज तक चेक इन और बाद में चेक आउट कराया गया। यात्री अपने बैग लेकर पहुंचे।

इस दौरान जांच की गई कि यात्रा के दौरान यात्रियों को किसी भी तरह की परेशानी का सामना तो नहीं करना पड़ रहा है। नोएडा एयरपोर्ट से यात्रियों को गुवाहाटी तक हवाई

में निवेश आ रहे हैं। नवंबर में जेवर सब रजिस्ट्रार कार्यालय में 1,848 बैनामा लिखे गए। 52.22 करोड़ का राजस्व मिला। लक्ष्य मात्र 10.38 करोड़ रुपये का था। इससे 503

सफर के लिए बोर्डिंग पास देकर टर्मिनल में प्रवेश से लेकर रजिस्ट्रेशन और सुरक्षा जांच की पूरी प्रक्रिया का परीक्षण किया। यात्रियों ने अपने लगेज के साथ टर्मिनल में प्रवेश किया। गेट पर प्रथम सिक्वोरिटी चेक के बाद कार्डर पर अकासा एयरलाइन के कार्डर पर अपना बोर्डिंग पास लिया। इस दौरान कुछ यात्रियों ने अपना बोर्डिंग पास मशीन से खुद ही निकाला। इसके बाद यात्रियों ने सुरक्षा जांच कराई और अपना लगेज जमा किया फिर एक्सक्लेटर से गुवाहाटी जाने वाली फ्लाइट के लिए ले जाया गया। यहां ट्रायल में

प्रतिशत अधिक राजस्व मिला। वहीं नवंबर 2024 में संपत्ति की खरीद कम थी। तब नवंबर में 1,374 बैनामा लिखे गए थे जिससे 12.92 करोड़ का राजस्व मिला था।

शामिल स्थानीय लोगों को गुवाहाटी के लिए टर्मिनल में प्रवेश दिलाया गया।

यात्रियों को दी पूरी जानकारी: यात्री बने लोगों को प्रवेश से लेकर फ्लाइट में बैठने तक की पूरी जानकारी दी गई। ट्रायल के दौरान गुवाहाटी जाने वाली फ्लाइट के आने का अनाउंसमेंट किया गया। लोगों को हवाई जहाज तक पहुंचाने के लिए एरो ब्रिज के रास्ते ले जाया जाता है। हालांकि यात्रा ट्रायल होने के चलते यात्रियों को एरो ब्रिज से वापस टर्मिनल और चेक आउट कराया गया।

पिछले साल के मुकाबले इस बार 474 बैनामा और राजस्व करीब 4 गुना अधिक रहा है। इस साल 500 करोड़ से अधिक की संपत्ति खरीदी गई है।



Corporate Communications Directorate

DECCAN CHRONICLE

HYDERABAD

14 DECEMBER 2025

K'TAKA MOVES AHEAD WITH 2ND AIRPORT PLAN

M.B. GIRISH | DC
BENGALURU, DEC. 13

The Karnataka State Industrial and Infrastructure Development Corporation (KSI-IDC) has invited tenders to select a consultancy firm to prepare a location suitability and technical and financial feasibility report for the proposed second international airport near here. The last date for submission of applications is January 12.

A team from the Airports Authority of India has inspected sites at Choodahalli and Somanahalli on Kanakapura road and another location near Nelamangala. The consultancy firm selected will be required to submit a detailed technical and financial feasibility report to the government within 5 months, said minister M.B. Patil. "Once the feasibility report is received, the state government will decide on the next course of action."

2nd airport: Tenders floated for feasibility study of sites

Location will be finalised after in-depth study by consultant

ASRA MAVAD
BENGALURU, DHNS

The plan for a second airport in Bengaluru has been set in motion with the Karnataka State Industrial and Infrastructure Development Corporation (KSIIDC) floating a tender inviting consultants to prepare a detailed strategic and technical site feasibility report for the three shortlisted locations.

The Airports Authority of India has only done a preliminary assessment of the shortlisted locations, said Industries Minister M B Patil.

"Based on their preliminary assessment, we are getting an in-depth multi-disciplinary feasibility study done. Based on this, we'll choose the location on merit. This is the first

Based on their (AAI) preliminary assessment, we are getting an in-depth multi-disciplinary feasibility study done. Based on this, we'll choose the location on merit. This is the first of the two main tenders which will go out for the airport.

M B Patil,
Industries
Minister



of the two main tenders which will go out for the airport," Patil told *DH*.

The feasibility report will play a key role in finalising the airport's location. Among the three shortlisted sites, two are near Kanakapura Road and one near Tumakuru Road.

The locations near Kanakapura Road are adjacent and also have overlapping land areas. As a part of the feasibility study, these will be evaluated individually, as well as jointly, to "assess their potential as a combined site".

"KSIIDC has also kept the option open to add another site for evaluation during the course of the assignment, sub-

Who is eligible?

Firms that have executed projects worth at least Rs 250 crore annually over the past five years, and have handled or prepared consultancy reports for a minimum of five projects in the relevant sector, will be eligible to participate in the tender.

Time period

The consultant will have approximately 8.5 months from the date of commencement to submit the Strategic & Technical Site Feasibility Report. Once the study is in and location is finalised, the tender for the airport's design will be floated.

ject to mutually agreed timelines and costs," stated the Request for Proposal (RFP).

► **Second airport, Page 6**
Hosur airport: 2.9k acres to be acquired, Page 8

2nd airport: Tenders floated for feasibility study of sites

Second airport,
From Page 3

However, Patil said the government is not particularly looking for any other location outside the shortlisted sites. "Currently, we don't have any other location in mind. This has only been added to ensure we pick the best location out of all possible permutations and combinations in and around the city," added Patil.

Broad scope

From a bird's-eye view, the selected consultant's work will involve four broad groups — assessment of AAI's study on site feasibility, assessment of site technical feasibility, development of a strategic framework for site selection and selection of the preferred site.

A multi-faceted evaluation encompassing technical, strategic, operational, environmental and economic elements will be carried out by the chosen consultant.

This will begin with a thorough analysis of AAI's previous feasibility studies, with emphasis on physical characteristics like land size, rainfall pattern, topography, and zoning; meteorological conditions; the availability of infrastructure for power, water, and sewage; and environmental considerations.

Apart from this, the surrounding population and development at each location and distance from Bengaluru's main demand centres will also be analysed.

As part of the technical feasibility study, the consultant will be required to do assessments of drainage and soil, topographical, geotechnical, hydrological, and meteorological surveys, obstacle limitation surface (OLS) studies and power lines and other utilities that would require diversion. The consultant will also be responsible for getting the statutory approvals and regulatory clearances required for setting up the airport.

Airspace management remains a key factor. The study will evaluate the feasibility of integrating the site with the region's air traffic control systems to assess potential airspace conflicts with the Kempegowda International Airport and other existing airfields, including military airstrips in the region. Impact on tourism also needs to be highlighted in the study.

The RFP also highlights traffic demand assessment and forecasting.

"The consultant shall assess and present a reasonable forecast of air, rail and road traffic volume and requirements for passengers/tourists and goods/commodities," noted the tender. The consultant will project passenger and cargo traffic over a 35-year horizon, with estimates at five-year intervals.



Corporate Communications Directorate

DECCAN HERALD

BANGALORE

14 DECEMBER 2025

Hosur airport: 2.9k acres to be acquired from 12 villages

E T B SIVAPRIYAN
CHENNAI, DHNS

About 3,000 acres of land, including 800 acres of government land, in 12 villages in Tamil Nadu's Krishnagiri district are likely to be acquired for the building of an airport in Hosur.

The move comes after the state government chose the Hosur-Berigai-Bagalur-Shoolagiri quadrilateral to house the airport, being planned to handle about 3 crore passengers annually.

The government last month floated a tender to select a consultant to prepare a Detailed Techno-Economic Report (DTER) for developing the airport.

A detailed Land Development Plan (LDP) derived by the Krishnagiri administration has estimated that the government-owned land parcels in the region amount to 845 acres.

"The plan says 2,134 acres of private land, including agricultural land, have to be acquired for the airport. In total, 2,979 acres are to be acquired for the project," a source in the know told *DH*.

"Once the GO is published, we will start acquiring land. We hope to complete the process by February, but it depends on how fast we get the approvals,"

LAND DETAILS

- The villages are Balavanapalli, Muthali, Adavanapalli, Dasapalli, Pedha Muthali, Attoor, Alenatham, Kaarupalli, Nandimangalam, Soodukondapalli, Midudepalli, and Venkatesapuram

- A detailed Land Development Plan estimates that government-owned land parcels in the region amount to 845 acres

- 2,134 acres of private land, including agricultural land, have to be acquired

said another source.

The chosen location for the airport — Berigai-Bagalur — is close to the Tamil Nadu section of the Bengaluru Satellite Town Ring Road (STRR). Besides passenger traffic, the government believes the new airport will attract freight traffic, given that Hosur houses over 500 industries and about 3,000 MSMEs.

Though no airport can be built within 150 km of the Bengaluru International Airport till 2033, Tamil Nadu believes it can either work out a deal to get an exemption or operationalise the project after the concessionaire agreement ends.



Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN

DELHI

15 DECEMBER 2025

गुवाहाटी की फ्लाइट के लिए बोर्डिंग तक का ट्रायल

जागरण संवाददाता जेवर: नोएडा इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर संचालन की तैयारियों के क्रम में यात्री सुविधाओं से लेकर एयरपोर्ट पर लगे उपकरणों तक का परीक्षण जारी है। इसके मद्देनजर यमुना इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लि. (यापल) ने रविवार को एनसीआर व स्थानीय लोगों को नोएडा एयरपोर्ट से गुवाहाटी तक हवाई सफर के लिए टिकट देकर टर्मिनल में प्रवेश से लेकर रजिस्ट्रेशन व सुरक्षा जांच की पूरी प्रक्रिया का परीक्षण किया। सुबह करीब 11 बजे हाथों में बैग लिए लोग टर्मिनल में प्रवेश किए। उनके रजिस्ट्रेशन के साथ हवाई सफर का टिकट दिया गया। प्रवेश से लेकर बोर्डिंग तक की सभी प्रक्रियाओं की जांच की गई।

- नोएडा एयरपोर्ट पर सुविधाएं देखने के लिए पहुंचे करीब एक हजार लोग
- यापल ने एंट्री से लेकर सुरक्षा व्यवस्था तक का किया निरीक्षण

नोएडा एयरपोर्ट पर ट्रायल में शामिल स्थानीय लोगों को गुवाहाटी के लिए अकासा एयर की टिकट देते हुए घरेलू टर्मिनल में प्रवेश दिलाया गया। स्थानीय लोग टिकट व पहचान पत्र (आइडी) के साथ (अकासा एयर) एयरलाइन के काउंटर पर पहुंचे। यहां सुरक्षा जांच के बाद यात्री आनलाइन चेकइन किए। उन्हें गुवाहाटी की फ्लाइट के बोर्डिंग पास दिए गए। यात्री चेकइन काउंटर पर अपना

सामान सौंपते हैं, जहां सामान का वजन करने के बाद उस पर बार कोड वाला टैग लगाया जाता है। इसके बाद सामान कन्वेयर बेल्ट से स्कैन होने के बाद उसी उड़ान स्थल पर भेजा जाता है। यात्रियों के हैंड बैगोज व व्यक्तिगत वस्तुओं की जांच के बाद मेटल डिटेक्टर से निकलते हुए बाड़ी स्कैनर से जांच पूरी कर यात्रा के लिए आगे बढ़ते हैं। ट्रायल के दौरान गुवाहाटी जाने वाली फ्लाइट के आने का अनाउंसमेंट किया जाता है। लोगों को हवाई जहाज तक पहुंचाने के लिए एरो ब्रिज के रास्ते ले जाया जाता है। हालांकि यात्रा वास्तविक न होने से यात्रियों को एरो ब्रिज से वापस टर्मिनल व चेक आउट कराया गया।

HINDUSTAN

DELHI

15 DECEMBER 2025

उम्मीद

एक लेन पर काली लेयर भी बिछ चुकी, एनएचएआई जनवरी के अंत तक सड़क का कार्य पूरा कर देगा, इस सड़क से माल वाहक वाहन कार्गो टर्मिनल तक पहुंच सकेंगे

कार्गो टर्मिनल तक की सड़क का काम जल्द होगा पूरा



नोएडा
एयरपोर्ट

ग्रेटर नोएडा, वरिष्ठ संवादादाता। यमुना एक्सप्रेसवे से नोएडा एयरपोर्ट के एयर कार्गो टर्मिनल तक बनने वाली 8.25 किलोमीटर लंबी सड़क का काम 90 प्रतिशत तक पूरा हो गया। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) जनवरी के अंत तक सड़क का कार्य पूरा कर देगा। एयर कार्गो टर्मिनल को यमुना

एक्सप्रेसवे से उत्तर पूर्वी दिशा में जोड़ने वाली इस 30 मीटर चौड़ी सड़क को 178 करोड़ रुपये में बनाने का प्रस्ताव है। सड़क के कैरिज-वे (जिस हिस्से पर वाहन चलते हैं) की चौड़ाई 18 मीटर रहेगी। इसी सड़क से माल वाहक वाहन कार्गो टर्मिनल तक पहुंच सकेंगे। सड़क की एक लेन पर काली लेयर भी बिछ चुकी है। गुणवत्ता परखने का काम चल रहा है। हालांकि, एक या दो हिस्सों में अभी सड़क अधूरी पड़ी है। जनवरी के अंत तक तक पूरी सड़क तैयार होगी। इसके बाद यमुना एक्सप्रेसवे से कार्गो टर्मिनल तक बिना रुकावट माल वाहन आसानी से आ जा सकेंगे।



नोएडा एयरपोर्ट के एयर कार्गो टर्मिनल तक जाने वाली सड़क पर काम चल रहा है।

कार्गो टर्मिनल तक सड़क का काम तेजी से चल रहा है। सड़क पर काली लेयर भी बिछा दी गई है। जनवरी के अंत तक इसे पूरी तरह से तैयार करने का लक्ष्य है। - शैलेंद्र भाटिया, एसीईओ वीडा

8.25 किलोमीटर लंबी सड़क यमुना एक्सप्रेसवे से कार्गो टर्मिनल तक बनाई जा रही

वीआईपी लूप बनेगा

एयरपोर्ट के लिए दयानतपुर के पास 850 मीटर का वीआईपी लूप भी तैयार होगा। इसे दयानतपुर के पास बनाया जाना है। इसके लिए भूमि खरीद की प्रक्रिया जारी है। लूप का निर्माण स्वयं एनएचएआई ही करेगा। हालांकि, यमुना एक्सप्रेसवे पर फिल्म सिटी के लिए बनने वाले इंटरचेंज का काम अभी रुका है। इसका सिर्फ 10 प्रतिशत कार्य ही पूरा हो पाया है। इसके निर्माण में देरी होगी।

मुंबई एक्सप्रेसवे से जोड़ने वाला इंटरचेंज तैयार

एयरपोर्ट को दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे से जोड़ने के लिए एनएचएआई, भारतमाला परियोजना के तहत 2414 करोड़ की लागत से 31 किलोमीटर लंबा छह लेन का ग्रीन फील्ड एक्सप्रेसवे का निर्माण कर रहा है। यह एक्सप्रेसवे हरियाणा की सीमा में 22 किलोमीटर और जेवर की सीमा में 9 किलोमीटर लंबा है। 9 किलोमीटर का हिस्सा जेवर में छह गांव की जमीन पर बन रहा है। इसे पूरा भी कर लिया गया है। एक्सप्रेसवे के रास्ते ही एयरपोर्ट को यमुना एक्सप्रेसवे से जोड़ने के लिए दयानतपुर गांव के पास इंटरचेंज का निर्माण किया गया है, जो काफी समय पहले पूरा हो चुका है।



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN TIMES

PATNA

14 DECEMBER 2025

Purnea Airport sees record footfall in 2-and-half-month of flight operations

Aditya Nath Jha

htpatna@hindustantimes.com

PURNEA: Purnea Airport has witnessed a record passenger footfall in the first two-and-a-half months after the resumption of commercial flight operations following its inauguration by Prime Minister Narendra Modi on September 15 this year.

According to data shared by airport director Deep Prakash Gupta, more than 53,276 passengers used air services at Purnea Airport between September 15 and December 12, including 26,695 arrivals and 26,581 departures. During the same period, the airport recorded over 550 flight movements.

Month-wise data show that November emerged as the best-performing month, with a record 30,094 passengers. In October, passenger footfall stood at 11,337, while 2,718 passengers used flight services in September (from September 15).

"Passenger footfall has already crossed 8,000 till December 12 this month, and we

ACCORDING TO AIRPORT DIRECTOR MORE THAN 53,276 PASSENGERS USED AIR SERVICES AT PURNEA AIRPORT BETWEEN SEPTEMBER 15 AND DECEMBER 12

are hopeful of setting another record in December," Gupta said.

Expressing satisfaction over the steady rise in passenger numbers, the airport director said that the festive rush, particularly around Chhath, led to near-full aircraft, reflecting strong passenger demand. He added that airlines have introduced new routes, including daily flights to Delhi and Hyderabad by IndiGo, and services to Kolkata and Ahmedabad by Star Air.

Gupta further said that the Airports Authority of India (AAI) has taken up major expansion work at the airport, including the development of a new civil enclave, which is expected to be completed by 2026.

With the sustained increase in passenger footfall, Purnea Airport has emerged as a key transport hub in Bihar and holds potential for future expansion, airport sources said. They added that new flight services to Mumbai, Bengaluru and Guwahati are expected to commence in the New Year.

Purnea district magistrate Anshul Kumar has constituted a committee of senior officials to facilitate improved road connectivity to the airport.

The district magistrate has directed the executive engineer of the road division to submit a detailed survey report outlining the proposed linkage with NH-31.

The DM also instructed officials to provide all necessary data for the acquisition of 15.09 acres of land required for the

approach lighting system, with further action subject to approval from the ministry of defence. Coordination with Chunapur Air Force Station at the station commander level has also been mandated.

"We hope the issues will be resolved soon," said Vijay Kumar Shrivastava, a social activist who has been campaigning for the development of Purnea Airport since 2014. Calling the approach lighting system a key hurdle in the airport's growth, he said the consistent rise in passenger footfall has proved the airport's relevance for Seemanchal region.

Shrivastava also demanded the introduction of a night-landing facility at the airport, stating that it would further boost passenger traffic.

The first flight service between Purnea and then Calcutta (now Kolkata) was introduced in 1956, but was discontinued the same year.

In 1963, the Chunapur Air Force Station was established in the wake of the 1962 Chinese aggression.

हवाई अड्डों के आसपास जीपीएस से छेड़छाड़ पर और कसेगा शिकंजा

सर्वेश कुमार



छले कुछ महीनों के दौरान दिल्ली समेत देश के अलग अलग हवाई अड्डों के आसपास जीपीएस और जीएनएस से छेड़छाड़ की घटनाओं को देखते हुए सरकार ने वैश्विक मानकों के अनुरूप उपायों को लागू किया है। अब उड़ानों को जीपीएस से छेड़छाड़

(स्पूफिंग) होने पर परेशानी न हो इसके लिए पुख्ता मानकों को लागू किया जा रहा है।

नवंबर में इंदिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा (आईजीआई) पर उड़ानों के उतरने के दौरान जीपीएस के साथ छेड़छाड़ की वजह से प्रभावित उड़ानों के मामले को गंभीरता से लेते हुए सरकार ने इस पर शिकंजा कसने के लिए पुख्ता कदम उठाए हैं। नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने आईजीआई हवाई अड्डे के आसपास जीपीएस स्पूफिंग या जीएनएसएस हस्तक्षेप घटनाओं की वास्तविक समय पर सूचना देने के लिए 10 नवंबर को नई मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) भी जारी कर दी। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआइ) ने वायरलेस मानिट्रिंग



जीपीएस हस्तक्षेप की बढ़ती घटनाएं चिंता का विषय: आइएटीए

अंतरराष्ट्रीय वायु परिवहन संघ (आइएटीए) ने कहा कि विमानों में दिशा-निर्देशन प्रणाली से जुड़े जीपीएस संकेतों में छेड़छाड़ और बाधा डालने की घटनाओं में बढ़ती एक गंभीर चिंता का विषय है और ऐसे में पायलटों को अधिक सतर्कता बरतने की आवश्यकता है। आइएटीए विश्व की लगभग 360 विमानन कंपनियों का प्रतिनिधित्व करता है, जिनके माध्यम से वैश्विक हवाई यातायात का 80 फीसद से अधिक हिस्सा संचालित होता है। इस संगठन में एयर इंडिया, इंडिगो, एयर इंडिया एक्सप्रेस और स्पाइसजेट जैसी भारतीय एयरलाइन भी शामिल हैं। हाल के दिनों में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, अमृतसर, हैदराबाद, बंगलुरु और चेन्नई हवाई अड्डों पर भी विमानों के जीपीएस संकेतों में छेड़छाड़ और हस्तक्षेप की घटनाएं सामने आई हैं। इस सप्ताह जिनैवा में आयोजित बैठकों के दौरान आइएटीए अधिकारियों ने कहा कि जीपीएस संकेतों में हस्तक्षेप की घटनाओं में निरंतर वृद्धि हो रही है, जो चिंता का विषय है।

संगठन से ऐसी घटनाओं के लिए स्रोत जिम्मेवार की पहचान करने का भी आग्रह किया है। नवंबर के पहले हफ्ते में आईजीआई के रनवे 10 पर जीपीएस से छेड़छाड़ की वजह से कुछ उड़ानें प्रभावित हुई थीं, लेकिन दूसरे रनवे के छोरों पर उड़ानों की आवाजाही पर इसका कोई असर नहीं पड़ा था, जहां पारंपरिक मार्गदर्शक

सेवाएं चालू थीं। नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने हवाई क्षेत्र में जीएनएसएस (जीएनएसएस) हस्तक्षेप को संबोधित करने के लिए नवंबर, 2023 से जीपीएस जैमिंग और स्पूफिंग की घटनाओं की जानकारी देना अनिवार्य कर दिया था। इसके बाद कोलकाता, अमृतसर, मुंबई, हैदराबाद, बंगलुरु और चेन्नई हवाई अड्डे समेत देश के अन्य प्रमुख हवाई अड्डों से नियमित रूप से प्राप्त हो रही

है। नवंबर में स्पूफिंग की घटनाओं के बाद भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआइ) ने वायरलेस मानिट्रिंग संगठन से हस्तक्षेप कर, स्पूफिंग के स्रोत की पहचान करने का भी अनुरोध किया है। उच्च-स्तरीय बैठक के दौरान, वायरलेस निगरानी संगठन को डीजीसीए और एएआइ द्वारा साझा किए गए अनुमानित स्पूफिंग स्थान विवरण के आधार पर स्पूफिंग के स्रोत की पहचान करने के लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने के निर्देश दिए गए हैं।

राज्यसभा में एक दिसंबर को एस निरंजन रेड्डी द्वारा आईजीआई हवाई अड्डे पर जीपीएस स्पूफिंग के संबंध में पूछे गए सवाल के जवाब में नागरिक उड्डयन मंत्री ने माना कि इस तरह की घटना हुई थी। जवाब में उन्होंने भारत ने नवीनतम प्रौद्योगिकी और तरीकों से अद्यतन रहने के लिए वैश्विक मानकों को भी लागू कर रहा है ताकि सुरक्षा में कोई कमी नहीं रहे। यह भी कहा कि विमानन क्षेत्र के लिए वैश्विक साइबर सुरक्षा खतरों रिसमवेयर या मैलवेयर के रूप में हैं। इन खतरों से साइबर सुरक्षा में बढ़ती के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का सूचना प्रौद्योगिकी नेटवर्क सहित अत्याधुनिक साइबर सुरक्षा समाधानों को लागू किया जा रहा है। मंत्रालय ने कहा कि भारत, सर्वोत्तम वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के मुताबिक, पारंपरिक, भू-आधारित मार्गदर्शन और निगरानी प्रणालियों का एक न्यूनतम परिचालन नेटवर्क (एमओएन) बनाए रखना जारी रखे हुए है।



Corporate Communications Directorate

MILLENNIUM POST

DELHI

15 DECEMBER 2025

Rising GPS interference incidents a concern: IATA

There have been instances of GPS spoofing and interference incidents at Delhi, Mumbai, Kolkata, Amritsar, Hyderabad, Bangalore and Chennai airports

GENEVA/NEW DELHI: Increasing incidents of flights experiencing GPS spoofing and jamming is a concern, and pilots need to be more vigilant, according to global airlines' grouping IATA.

The International Air Transport Association (IATA) represents around 360 airlines that account for over 80 per cent of the global air traffic. Air India, IndiGo, Air India Express and SpiceJet are also part of the grouping.

In recent times, there have also been instances of GPS spoofing and interference incidents at Delhi, Mumbai, Kolkata, Amritsar, Hyderabad, Bangalore and Chennai airports.

During interactions this week

in Geneva, IATA officials said rising incidents of GPS interference incidents are a concern. IATA Director General Willie Walsh said incidents of GPS spoofing and jamming require pilots to be more vigilant in terms of operation, because the increase has been very significant.

"It exists right across the world now". Global Positioning System (GPS)/ Global Navigation Satellite System (GNSS) spoofing and jamming refers to attempts to manipulate a user's navigation system by giving false signals.

International Civil Aviation Organisation (ICAO) identifies GNSS spoofing as a form of International Radio Frequency Interference (RFI). Nick Careen,



Senior Vice President Operations, Safety and Security at IATA, said that in the beginning, such incidents were in the Middle East and then, with the Russian-Ukrainian conflict, it was happening in Eastern Europe.

"Now, there are incidents in India, in Asia, in Venezuela..." he said. Data from IATA showed

the GPS loss rate measured as the number of GPS loss events per 1,000 flights is estimated to be at 59 in 2025 compared to 31 in 2022.

These figures are based on data compiled from the Flight Data eXchange (FDX), an aggregated de-identified database of flight data that is part of the

GPS/GNSS spoofing and jamming refers to attempts to manipulate a user's navigation system by giving false signals

Global Aviation Data Management (GADM) programme.

It is contributed to by airlines that are part of the programme. In 2022, the GPS loss rate was 31, based on a relatively low number of recorded flights and in 2024, it was 56, showing a steady trend despite higher traffic volumes.

The GPS loss rate is expected to reach 59 this year, according to a presentation by Careen. He noted that the increase is "notable and concerning -- it suggests that GPS interference or jamming is becoming more frequent, not merely a function of flight volume".

FDX is an essential asset in mitigating airlines safety risks on the basis of solid data, as per IATA. When asked what could be the key reasons for such incidents, Careen said it is not about targeting civil aviation. "We are just bystanders... because it is typical military response to airspace management around a conflict zone... we just happen to be either too close to it or whatever they are doing is actually a little bit

beyond their targeted area," he said. According to him, better coordination, communication and systems can help in dealing with the incidents. "We are raising awareness. Is it (GPS spoofing, jamming) something that would prevent me from getting on an aeroplane? No," he said. India's civil aviation ministry, this week, informed the Lok Sabha that a total of 1,951 issues of interference with aircraft's GPS system have been reported during the two years since November 2023. GPS interference reporting started after the publication of the Directorate General of Civil Aviation advisory circular in November 2023 regarding GNSS interference in airspace.

AGENCIES



Corporate Communications Directorate

MILLENNIUM POST

KOLKATA

14 DECEMBER 2025

Coordination meeting on fog preparedness held at Kolkata Airport

OUR CORRESPONDENT

KOLKATA: A comprehensive review meeting on fog preparedness was conducted at Netaji Subhas Chandra Bose International Airport, on Saturday, to assess readiness for the upcoming fog season. The meeting was held in the form of a coordinated dry run involving all concerned stakeholders.

During the meeting, roles and responsibilities of all participating agencies were clearly identified and reiterated. Key operational issues likely to arise during fog conditions were discussed in detail and appropriate corrective measures were deliberated and addressed.

Emphasis was laid on advance planning and close coordination among airlines, the India Meteorological Department (IMD), Air Traffic Control, ground handling agencies and other internal stakeholders. Timely dissemination of accurate weather information was highlighted as critical to minimising operational disruptions and passenger inconvenience.

Special focus was placed on ensuring proactive and transparent communication with passengers, enabling them to receive timely updates well in advance regarding flight operations during foggy conditions.

The review also covered city-side traffic and lane management during periods of reduced visibility. Close coordination with the state police was emphasised to facilitate smooth vehicular movement, prevent congestion and ensure orderly traffic flow in and around the airport.



Corporate Communications Directorate

THE MORNING STANDARD

DELHI

15 DECEMBER 2025

GLOBAL AIRLINES BODY WARNS OF RISING GPS INTERFERENCE



Rising incidents of flights experiencing GPS spoofing and jamming is a safety concern, warns International Air Transport Association (IATA)

PILOTS NEED TO BE MORE VIGILANT: IATA CHIEF

IATA Director General Willie Walsh said incidents of GPS spoofing and jamming require pilots to be more vigilant in terms of operation, because the increase has been very significant. Data from IATA showed the GPS loss rate measured as the number of GPS loss events per 1,000 flights is estimated to be at 59 in 2025 compared to 31 in 2022

एयरपोर्ट पर दिखा कोहरे का असर आधा घंटा देर से उड़ीं फ्लाइट

प्रस्थान व आगमन करने वाली फ्लाइट पर पड़ा असर

■ हालांकि कोई बड़ी फ्लाइट कैंसिल या डिले नहीं हुई

नई दिल्ली, 14 दिसम्बर (नवोदय टाइम्स): इंदिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय (आईजीआई) एयरपोर्ट पर कोहरे से रविवार को फ्लाइट संचालन भी प्रभावित हुआ। हालांकि इस दौरान कोई फ्लाइट कैंसिल या डिले तो नहीं हुई मगर उड़ान भरने वाली 85 प्रतिशत फ्लाइट आधा घंटा विलंब से उड़ीं वहीं आगमन वाली 75 प्रतिशत तक फ्लाइट में औसतन 5 मिनट तक का विलंब हुआ। एयरपोर्ट पर लागू कैट 3 प्रणाली से कोई गंभीर असर फ्लाइट पर नहीं पड़ा। एयरपोर्ट अथॉरिटी ने भी यात्रियों से घर से निकलने से पहले एडवाइजरी समेत संबंधित फ्लाइट से संपर्क में रहने को कहा है।

एयरपोर्ट अधिकारियों के अनुसार



गैर कैट 3 प्रणाली वाली उड़ानें रहीं प्रभावित

सूत्रों का कहना है कि रविवार सुबह गैर कैट 3 सुविधा वाली उड़ानें ज्यादा प्रभावित हुईं। ऐसी उड़ानों में आधे से एक घंटे की देरी देखी गई। एक बार उड़ानों की समय सारिणी गड़बड़ा गई तो इसका असर पूरे दिन की समय सारिणी पर पड़ता रहा। एयरपोर्ट अधिकारियों ने बताया कि हालांकि कोई बड़ी उड़ान रद्द या डायवर्ट नहीं हुई और आपरेशंस सामान्य रूप से जारी रहे। दोपहर बाद दृश्यता 1300-1700 मीटर तक पहुंच गई, जिससे स्थिति स्थिर हो गई। एयरपोर्ट सूत्रों का कहना है एआई आधारित प्रेडिक्टिव सिस्टम और रियल-टाइम डेटा से आपरेशंस को बेहतर मैनेज किया गया। विंटर फाग एक्सपैरिमेंट डेटा का इस्तेमाल कर कोहरे की 85 प्रतिशत सटीक भविष्यवाणी की गई।

मौसम विभाग ने रविवार सुबह माडरेट टू डेंस फाग की भविष्यवाणी की थी। इसको लेकर एयरपोर्ट पर

लो विजिबिलिटी प्रोसीजर्स लागू किए गए। रविवार तड़के एयरपोर्ट के रनवे पर दृश्यता काफी काफी कम

थी। न्यूनतम दृश्यता 350-400 मीटर तक दर्ज की गई, जो बाद में थोड़ी सुधरी। कोहरे का सबसे ज्यादा असर सुबह पांच बजे से 10 बजे के बीच पड़ा। इस दौरान लो विजिबिलिटी प्रोसीजर्स पूरी तरह सक्रिय रहे। गैर कैट 3 उड़ानों में अधिक सतर्कता बरतनी पड़े जबकि प्रमुख एयरलाइंस जैसे इंडिगो और एयर इंडिया की कैट-3 सुविधा वाली उड़ानें बिना रुकावट के लैंड और टेकआफ कर करती रहीं।

तीन रनवे पर लगा है कैट 3 आईएलएस

आईजीआई एयरपोर्ट के तीन मुख्य रनवे (28/10, 29आर/11एल और 29एल/11आर) अब कैट-3 इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम (आईएलएस) से लैस हैं। यह 50 मीटर तक की दृश्यता में भी सुरक्षित लैंडिंग की अनुमति देते हैं। इसका फायदा भी कोहरे से निपटने में मिल रहा है।



Corporate Communications Directorate

THE TELEGRAPH

KOLKATA

14 DECEMBER 2025

Airport prepares for fog season

OUR BUREAU

Calcutta: A meeting was held at the Calcutta airport on Saturday to assess the preparedness for the "fog season".

Flight disruptions due to fog usually peak between late December and late January.

"The comprehensive review meeting on fog preparedness was held in the form of a coordinated dry run involving all concerned stakeholders," said an airport spokesperson.

"Roles and responsibilities of all participating agencies were clearly identified and reiterated at the meeting," he said.

Representatives from the Met office and the state police were part of the meeting.

Emphasis was laid on planning and close coordination among airlines, the India Meteorological Department (IMD), Air Traffic Control, ground handling agencies, and other internal stakeholders.

The meeting stressed "timely dissemination of accurate weather information" to minimise operational disruptions. Special focus was placed on "ensuring proactive and transparent communication with passengers", enabling them to receive updates well in advance.

The Calcutta airport has the Category III Instrument Landing System (ILS) that allows flights to operate even when the visibility is as low as 50m.

Visibility under 50m qualifies as very dense fog in Meteorology.



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

AHMEDABAD

14 DECEMBER 2025

Mumbai int'l airport handles 97 charter, pvt flights in one day

Manju.V@timesofindia.com

Mumbai: Even as IndiGo's curtailed operations have largely stabilised, passenger anxiety left behind by a week of widespread cancellations and delays continues to show up in the airspace over Mumbai.

The clearest signal came on Friday, when Mumbai airport handled close to 100 charter and private aircraft movements in a single day, an unusually high number that points to passengers still hedging against uncertainty in the scheduled airline network.

"The Mumbai airport handled 97 charter and other non-scheduled aircraft movements on Dec 12, forming nearly a tenth of the airport's total 1,024 movements (one movement is a take-off or a landing)," said an aviation source, citing Airports Authority of India data.

On paper, Mumbai runway was planned for around 20 non-scheduled operations a day, but the actual numbers have consistently climbed over the years and currently the airport handles an average of 50-60 non-scheduled aircraft movements on most days (airline flights comprise scheduled aircraft movements).

The busiest traffic period was recorded between 4.30pm and 5.29pm (timings in IST), when total movements, including airline and charters, touched 52, followed by 8.30-9.29 pm and 1.30-2.29pm, each logging 50 movements. These peak hours also saw the highest concentration of charter activity.



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

BANGALORE

14 DECEMBER 2025

Tenders floated for 2nd airport feasibility study: MB Patil

TIMES NEWS NETWORK

Bengaluru: Karnataka State Industrial and Infrastructure Development Corporation (KSIIDC) has invited tenders to appoint an expert consultancy firm to prepare a technical, financial and location feasibility report for the proposed second international airport near Bengaluru, industries and infrastructure development minister MB Patil said Saturday. The last date for submitting bids is Jan 12.

Patil said the state govt has identified three potential locations—Choodahalli and Somanahalli on Kanakapura Road, and an area near Nela-mangala—for the proposed airport. A high-level team from Airports Authority of India has already inspected the sites and submitted a preliminary report. The consultancy firm selected through the tender process will be required to submit a comprehensive feasibility report within five months.

Tender conditions

According to the tender conditions, firms that have executed projects worth at least Rs 250 crore annually over the past five years and have handled or prepared consultancy reports for at least five projects in the sector will be eligible to participate. The selected firm will assess rainfall, geological conditions, availability of power and water, sewerage and waste management systems, surrounding population, regional development, noise levels and pollution impacts linked to airport operations.

The consultancy firm will additionally study existing connectivity to the proposed sites, infrastructure required post-construction, cargo movement, passenger services and their economic viability. Based on a comparative assessment of all three locations, it will recommend the most suitable site.

Patil said Kempegowda International Airport currently ranks second in the country in terms of congestion and noted that Bengaluru will require another airport by 2033 to meet growing demand. He said the govt will decide the next course of action after receiving the feasibility report.

Big spike: City airport handles 97 charter, pvt flights in 1 day

Manju.V@timesofindia.com

Mumbai: Even as IndiGo's curtailed operations have largely stabilised, passenger anxiety left behind by a week of widespread cancellations and delays continues to show up in the airspace over Mumbai. The clearest signal came on Friday, when Mumbai airport handled close to 100 charter and private aircraft movements in a single day, an unusually high number that points to passengers still hedging against uncertainty in the scheduled airline network.

"The Mumbai airport handled 97 charter and other non-scheduled aircraft movements on Dec 12, forming nearly a tenth of the airport's total 1,024 movements (one movement is a take-off or a landing)," said an aviation source, citing Airports Authority of India data. On paper, Mumbai runway was planned for around 20 non-scheduled operations a day, but the actual numbers have consistently climbed over the years and currently the airport handles an average of 50-60 non-scheduled aircraft movements on most days (airline flights comprise scheduled aircraft movements).

The busiest traffic period was recorded between 4.30pm and 5.29pm (timings in IST), when total movements, including airline and charters, touched 52, followed by 8.30-9.29pm and 1.30-2.29pm, each logging 50 movements. These peak hours also saw the highest concentration of charter activity, with around 10 charter arrivals and departures combined during the mid-afternoon

CANCELLATION FEARS SPUR DEMAND

Hours exceeding runway capacity of 44 movements/hour at Mumbai airport for all types of aircraft on Friday

Time	Total movement
5.30am-6.29am	45
7.30am-8.29am	45
11.30am-12.29pm	45
1.30pm-2.29pm	50
3.30pm-4.29pm	45
4.30pm-5.29pm	52 ^{+8, HIGHEST OVERLOAD}
5.30pm-6.29pm	45
8.30pm-9.29pm	50
9.30pm-10.29pm	48
10.30pm-11.29pm	48
11.30pm-11.59pm	45



> Air traffic control timings are in Universal Coordinated Time (UTC); converted to Indian Standard Time (IST)

> At Mumbai airport, charter and pvt aircraft flights are banned during peak hours: **8am to 10am, and 5pm to 7.30pm**

> VIP flights are not included in the ban



and early evening windows, when business travel demand is typically strongest. "The main runway is capable of handling 44 movements per hour: This is a logically and scientifically derived number. So when controllers have to handle more than the runway's maximum capacity and that too regularly, it becomes a very stressful proposition for them," said a senior air traffic control official.

The surge has operational consequences. Unlike scheduled airline traffic, charter movements involve a mix of business jets and turboprops, all operating at different speeds and performance profiles. The controller's workload goes up significantly as they sequence these slower-moving turboprops and business jets alongsi-

de A320s, B737s and wide-body aircraft. "Handling such mixed air traffic requires tighter spacing, more vectoring and continuous coordination, particularly at a slot-constrained airport like Mumbai where runway and taxiway capacity is already stretched," he added.

Charter operators said demand has been elevated for the past 10-14 days, driven largely by corporate travellers, high networth individuals and wedding groups seeking predictability. Several operators reported same-day bookings on trunk routes such as Mumbai-Delhi and Mumbai-Bengaluru. Meanwhile, IndiGo said operations are stabilising. In a statement on Saturday, it said it was to operate over 2,050 flights for the second consecutive day, following revised schedule.

Germany facing labour crunch in healthcare, IT, hospitality

Mahiyar.Patel
@timesofindia.com

Mumbai: Mayur Sonavane, a student in Goethe-Institut Mumbai, is an MBBS graduate aiming to specialise in diagnostic radiology.

The long road for doctors
Medicine is a regulated profession in Germany, meaning Indian medical degrees are not automatically recognised. A student must demonstrate high-level German proficiency—up to C2—and clear a medical language examination and further assessments before being allowed to treat patients. According to the Federal Institute for Vocational and Educational Training, nursing attracts the highest number of applications for degree recognition, followed by doctors and engineers.

For Sonavane, the hurdles are worth it. "Another big reason I want to go is the cost-friendly, quality education. Any private medical college fee in India will cross Rs 1 crore, while in Germany, all postgraduate courses in state universities have no tuition fees. You only end up paying for room and board," he says.

"In many cases, especially for third-country degrees, the MBBS must pass a medical knowledge examination and sometimes complete supervised practice before receiving a full licence from the relevant authority, such as a state medical board," says Remco Rehberg, MD at ProfOrg, a Germany-based global mobility service provider.

Why students invest
Others in the classroom have similar ambitions. One hopes to pursue a master's in neuroscience with a focus on autoimmune diseases. Another, fresh out of Class 12, wants to experience university life in a new country. Collectively, they are investing a year—and often over Rs 1 lakh—to move from beginner-level German to advanced, hoping it will unlock academic and professional opportunities in Europe's largest economy.

Germany's foreign student population has grown from about 2.1 lakh in 2013-14 to nearly 3.8 lakh in 2023-24, according to the Federal Statistical Office. Indians now form the largest cohort at around 49,000 students—roughly 13% of all international students—overtaking China, which accounts for about 11%.

Rehberg notes since 2024, students from "third countries" such as India can work up to 140 full days or 280 half-days a year, or 20 hours per week year-round. After completing their studies, they are allowed to stay back to find employ-

'LANGUAGE PROFICIENCY IS CRITICAL'



Germany's Migration Playbook

The Big Picture
Germany is emerging as a top destination for Indian students and skilled professionals amid widening labour shortages. Recent immigration reforms aim to attract workers across sectors.

Who's Applying

- Doctors, nurses, engineers, IT professionals
- Chefs, skilled tradespeople, students
- Indians form the largest group of foreign students in Germany (49,000; -13%)

Why Germany?

- Acute workforce gaps in healthcare, IT, trades, elder care
- Tuition-free cheaper education at public universities
- Clear post-study work pathways
- Ageing population driving long-term demand

Language: The Gatekeeper

A1-A2 Basic entry level
B1-B2 Most jobs & vocational courses
C1-C2 Medicine, academia, regulated professions

Low language clearance has stalled some India-Germany programmes

Key Policy Changes (2024)

- Opportunity Card** | Enter Germany to look for jobs
- Work up to 20 hours/week while job-hunting
- Students allowed 140 full days or 280 half-days of work annually
- 18-month post-study job search window

Challenges

- High language barriers
- Slow professional recognition (especially doctors)
- Integration and social isolation concerns

Bottom Line
For Germany, skilled migration is no longer optional — it is structurally necessary. For Indians, it offers opportunity, but only with preparation.

ment. "Non-EU graduates can extend their residence permit for up to 18 months to look for a job related to their degree," he says. "During this period, they may work in any job. Once they find suitable qualified employment, they can switch to a work-based residence title such as the EU Blue Card or a skilled worker permit."

TIMES Special

Language barriers
The pathway is not always smooth. Even before navigating immigration rules or workplace regulations, many Indians find themselves stalled by language requirements.

Nearly two years after Maharashtra signed an MoU with the German state of Baden-Württemberg to send 10,000 skilled workers, not a single

candidate has been placed. Despite Rs 5 crore spent on publicity and 32,000 registrations, none cleared the minimum A2 German language test required for the programme.

Germany uses the Common European Framework of Reference for Languages (CEFR) to assess proficiency, ranging from A1 (beginner) to C2 (near-native fluency). B1 is typically required for vocational training and skilled trades, while B2 is expected in healthcare roles where precise communication is critical. Advanced academic and specialist professions often require C1 or C2. While some IT jobs and English-medium university programmes do not mandate German at entry, daily life tells a different story.

"Part-time jobs, internships, renting a house, even visiting a bank or grocery store

require functional German," says Mukta Gadkari, who heads the German language programme at Goethe-Institut Mumbai. "We advise students to aim for at least B2. Without it, integration becomes slow."

Labour shortage
Germany's aggressive push for skilled migrants is rooted in deepening labour shortage, particularly in healthcare and elder care as the population ages. Rehberg pointed to shortages in nursing, elderly care and medical specialities.

The IT sector is similarly stretched. By 2024, non-Germans accounted for about 15% of the country's ICT workforce—nearly 1.65 lakh specialists—more than triple the figure a decade earlier. Shortages also span logistics, hospitality, skilled trades and child care, with around 1.25 lakh vacancies across these sectors.



Corporate Communications Directorate

THE TRIBUNE

DELHI

15 DECEMBER 2025

Airlines' federation moves SC against tribunal's order on airport charges

NEW DELHI, DECEMBER 14

The Federation of Indian Airlines (FIA) has moved the SC challenging an order of the Telecommunications Dispute Settlement and Appellate Tribunal (TDSAT) over the principles for determination of aeronautical tariff in respect of airport operators.

The FIA has contended that the tribunal "gravely erred" in going far beyond the limited scope of remand directed by this court. The tribunal has reopened and re-adjudicated issues relating to the computation of Hypothetical Regulatory Asset Base, which had attained finality by SC's verdict dated July 11, 2022. The FIA has filed an application in pending matters where the two operators of Delhi and Mumbai airports have challenged the tribunal's order. The plea will be taken up for hearing on December 16. — TNS



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

15 DECEMBER 2025

उड़ानों में बढ़ती जीपीएस स्पूफिंग पर वैश्विक एयरलाइंस संगठन चिंतित

जिनेवा/नई दिल्ली। वैश्विक एयरलाइंस संगठन इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन (आईएटीए) ने उड़ानों के दौरान जीपीएस स्पूफिंग और जैमिंग की बढ़ती घटनाओं पर गंभीर चिंता जताई है। आईएटीए ने कहा कि ऐसे मामलों में लगातार इजाफा हो रहा है, इसलिए पायलटों को उड़ानों के संचालन के दौरान और अधिक सतर्क रहने की जरूरत है।

आईएटीए दुनियाभर की करीब 360 एयरलाइनों का प्रतिनिधित्व करता है, जो वैश्विक हवाई यातायात का 80 प्रतिशत से अधिक संभालती हैं। इसमें एअर इंडिया, इंडिगो, एअर इंडिया एक्सप्रेस और स्पाइसजेट जैसी भारतीय एयरलाइंस भी शामिल हैं।

आईएटीए ने कहा, पायलटों को ज्यादा सतर्क रहने की जरूरत

हाल के महीनों में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, अमृतसर, हैदराबाद, बंगलूरु और चेन्नई हवाई अड्डों के आसपास जीपीएस स्पूफिंग और इंटरफेरेंस की घटनाएं सामने आई हैं।

आईएटीए के महानिदेशक विली वॉल्श ने कहा कि जीपीएस स्पूफिंग और जैमिंग की घटनाओं में काफी बढ़ोतरी हुई है और यह अब पूरी दुनिया में देखी जा रही है। आईएटीए के आंकड़ों के अनुसार, 2022 में हर 1,000 उड़ानों पर जीपीएस सिग्नल खोने की दर 31 थी, जो 2024 में बढ़कर 56 हो गई। एजेसी



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

15 DECEMBER 2025

वाराणसी की फ्लाइट अगले आदेश तक निरस्त

साहिबाबाद। कोहरे को देखते हुए हिंडन हवाईअड्डे से अहमदाबाद और वाराणसी की उड़ानें अगले आदेश तक निरस्त कर दी गई हैं। सुरक्षा कारणों से यह निर्णय लिया गया है। रविवार को भी अहमदाबाद से हिंडन आन और यहां से वाराणसी जाने वाली फ्लाइट निरस्त रही। भीषण कोहरे को देखते हुए एय ट्रैफिक कंट्रोल (एटीसी) ने उड़ान की अनुमति नहीं दी। अहमदाबाद से सुबह 7:30 बजे यात्रियों को लेकर हिंडन के लिए इंडिगो की फ्लाइट उड़ान भरती है। यह फ्लाइट नौ बजे हिंडन पहुंचकर 10:30 बजे वाराणसी जाती है। रविवार सुबह अत्यधिक कोहरा होने के कारण एटीसी ने उड़ान की मंजूरी नहीं दी। शनिवार को कोहरे के कारण दोनों फ्लाइट करीब एक घंटा देरी से उड़ी थीं। हिंडन हवाईअड्डे के निदेशक डॉ. चिल्का महेश ने बताया कि कोहरे व मौसम को देखते हुए सुरक्षा के लिहाज से फैसले लिए जा रहे हैं।



Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

15 DECEMBER 2025

Sakthi Aircraft to start trainer plane production in Tiruppur in Jan, easing India's import reliance

T E Raja Simhan
Chennai

The Coimbatore-based Sakthi Aircraft Industry Pvt Ltd (SAIPL), which is setting up the country's first private-sector trainer aircraft manufacturing facility in the textile town of Tiruppur in Tamil Nadu, plans to start manufacturing in January, said D Vaibhav, Managing Director and CEO, SAIPL, which is part of the Sakthi Group.

This will be significant considering that flying training organisations (FTOs) have been importing training aircraft so far.

The Sakthi Group will invest ₹750 crore in the project, covering the Tiruppur manufacturing unit, while a smaller facility in Uttar Pradesh is being set up for production tooling, maintenance infrastructure and licensing costs, he told *businessline*.

Austria-based Diamond

Aircraft is supporting the project through technology transfer and licensing arrangements. "We plan to start manufacturing in January 2026, with deliveries expected in February or March 2026," he added.

SAIPL signed an MoU with the Tamil Nadu government at the TN Rising-Coimbatore Summit in November to set up the Tiruppur facility. Diamond Aircraft, which has manufacturing operations in Austria, Canada and China, is the world's third-largest general aviation aircraft manufacturer, with more than 5,500 aircraft in service globally.

Its DA40 NG trainer aircraft is being used by 10 FTOs in India, he said.

PRIVATE INITIATIVE

"We plan to strengthen India's aviation training ecosystem and reduce dependence on imported trainer aircraft. While the National Aerospace Laboratories is developing the indigenous



D Vaibhav, MD and CEO, SAIPL

Hansa trainer and plans to manufacture it through a private partner, ours will be the first trainer aircraft project fully led by the private sector," said Vaibhav.

India, currently the world's third-largest domestic aviation market, is projected to become the third-largest air passenger market overall. "To support this growth, India will require an additional 10,000-15,000 commercial pilots by 2030, over and above the existing base of around 10,000-12,000 pilots," said Vaibhav.

India has only 35 DGCA-approved FTOs and a limited

fleet of trainer aircraft, resulting in severe training capacity constraints. Many aspiring pilots are, therefore, forced to train overseas at significantly higher costs.

Recent government measures, including liberalised FTO norms, reduced airport charges and incentives for training institutions, further underline the need for modern training aircraft, he added.

SAIPL expects deliveries of 40 aircraft in 2026. The plant has been designed for an annual capacity of 100 aircraft, which the company expects to achieve by 2027. "We are in active discussions with multiple FTOs and private customers," said Vaibhav.

Explaining the choice of Tiruppur, Vaibhav said the Sakthi Group operates Sakthi Auto Component Ltd at Tiruppur. The 120-acre campus has strong industrial infrastructure, which has been leveraged to establish the aircraft manufacturing facility on the campus.



Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

15 DECEMBER 2025

Etihad scales new peak in November

Etihad Airways welcomed 2.1 million passengers in November 2025, achieving a 28 per cent year-on-year increase, marking a new peak in the airline's traffic for the year.



The airline maintained strong operational efficiency with passenger load factor of 89 per cent for the month. Through the first 11 months of the year, Etihad flew 20.2 million passengers, a 20 per cent increase over the same period in 2024, while sustaining an 88 per cent average passenger load factor during the period.

By the end of the month, Etihad's fleet reached 124 aircraft, up from 98 in November 2024, with an additional four A321LRs joining the fleet during the month. The fleet expansion reflects the airline's ambitious growth trajectory and ongoing investment.



Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD

DELHI

15 DECEMBER 2025

IATA: Rising GPS interference incidents a concern

Increasing incidents of flights experiencing GPS spoofing and jamming is a concern, and pilots need to be more vigilant, according to global airlines' grouping IATA. The International Air Transport Association (IATA) represents around 360 airlines that account for over 80 per cent of the global air traffic.

Air India, IndiGo, Air India Express and SpiceJet are also part of the grouping. In recent times, there have also been instances of GPS spoofing and interference incidents at Delhi, Mumbai, Kolkata, Amritsar, Hyderabad, Bangalore and Chennai airports. During interactions this week in Geneva, IATA officials said rising incidents of GPS interference incidents are a concern.

IATA Director General Willie Walsh said incidents of GPS spoofing and jamming require pilots to be more vigilant in terms of operation, because the increase has been very significant. "It exists right across the world now". Global Positioning System (GPS)/ Global Navigation Satellite System (GNSS) spoofing and jamming refers to attempts to manipulate a user's navigation system by giving false signals. International Civil Aviation Organisation (ICAO) identifies GNSS spoofing as a form of International Radio Frequency Interference (RFI). Nick Careen, Senior Vice President Operations, Safety and Security at IATA, said that in the beginning, such incidents were in the Middle East and then, with the Russian-Ukrainian conflict, it was happening in Eastern Europe. ०१

IndiGo beats A-I group in int'l scheduled flights, seats

SURAJEET DAS GUPTA
New Delhi, 14 December

IndiGo, which has been expanding in a big way abroad, has overtaken the Air India group in the number of scheduled flights as well as seats during this winter schedule (October-March).

While the airline is grappling with problems in its domestic sector, IndiGo, according to global aviation analytics company Cirium, has rung up a 14.5 per cent increase this international winter schedule — up to 44,035 flights between October 26 and March 27 next year — over the previous winter schedule (October 27 last year to March 26), when it had 38,481 flights.

In contrast, the Air India group, which has Air India and Air India Express, has trimmed its winter schedule by over 9 per cent, with the number of flights dropping from 45,958 last winter to 41,626 this time. The number of flights and seats cleared by the ministry of civil aviation of course can be changed or tweaked.

IndiGo increased its seats from 7.4 million to 8.6 million.

However, in the last winter schedule, the Air India group had more seats with 9.2 million. But it cut the number of seats in this winter schedule to 8.3 million. As a result, IndiGo's share in international flights — to and from India, based on the Cirium data — has gone up to 22.1 per cent from 20 per cent.

During the same period, the Air India group's share fell from 24 per cent to 21 per cent.

Critics, however, say it is the speed of expansion — domestic and international — without an



Spreading wings

Airlines	Oct 27, '24 (Winter schedule) -Mar 26, '25	Oct 26, '25 -Mar 27, '26
IndiGo	38,481	44,035
Air India	25,326	23,929
Air India Express	19,732	17,697
Akasa	1,566	3,414
SpiceJet	4,023	4,388
Emirates	7,348	7,348
British Airways	2,349	2,357
Qantas	402	368
Thai International	3,571	3,318
Singapore Airlines	4,282	4,152

Source: Cirium

adequate number of pilots that has been a key reason for its crisis. The new flight-duty rules have added to this.

What has also helped Indian carriers like IndiGo to expand is the civil aviation ministry's policy of imposing a tight leash on allowing more flights to foreign carriers under the bilateral agreements, especially in the busiest routes, despite a clamour from global carriers to do so which many say is stifling competition.

But protection for Indian carriers, many argue, might not be the best thing for the country's flyers, with more travelling abroad. Emirates (India-Dubai route) is stuck with 7,348 flights in three winter schedules, including this one.

Many leading global airlines have reduced flights this winter. Singapore Airlines has dropped the number of flights 3 per cent, Qantas 8.46 per cent, Thai International Airways 7.08 per cent,

Lufthansa 4.2 per cent, Air France 0.1 per cent, and Swissair 1.3 per cent. Most of them are popular with Indian travellers.

In West Asia, India's largest international market, most global airlines have seen little expansion in this winter schedule. Qatar Airways' number fell 3 per cent and Saudi's over 2 per cent.

Etihad Airways increased its flights by a mere 0.1 per cent and Air Arabia's was up only 0.8 per cent. flydubai saw no change.

Other Indian carriers like SpiceJet and Akasa have benefited but they had a low base. And they don't have wide-bodied aircraft to fly to continental Europe, the United Kingdom, or Australia and have concentrated on West Asia and Southeast Asia, where global airlines' demand for more capacity has met with no response.

Akasa this winter season increased its flights by 118 per cent — from 1,566 to 3,414. It is now closing in on SpiceJet, whose increase was 9 per cent.

STATSGURU

Trinity of turbulence: Airbus, IndiGo, glitches

JAYANT PANKAJ

Two recent major incidents — the temporary grounding of nearly 6,000 Airbus A320 aircraft worldwide and widespread IndiGo cancellations in India — have brought the aviation sector under scrutiny. Globally, there are about 35,550 commercial aircraft, with India accounting for 3 per cent. Airbus operates around 12,000 aircraft worldwide, 5 per cent of them in India. Of the 544 Airbus planes registered in India, IndiGo controls 65 per cent. Recurring glitches lately have raised concerns about their reliability in Indian skies.

India's scheduled commercial fleet size almost doubled from 448 in 2015-16 to 848 in 2024-25. Over the same period, accidents and incidents

accounted for 0.4-3.5 per cent of the fleet. (Chart 1)

In 2024-25, Airbus remained dominant with 64.2 per cent of India's aircraft fleet. (Chart 2)

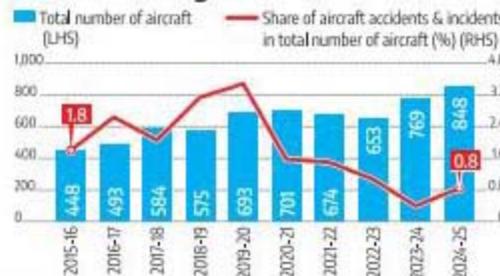
In 2023-24, the Airbus A320 family remained the most common aircraft across Indian airlines. (Chart 3)

Between 2012 and 2020, the Aircraft Accident Investigation Bureau investigated 27 reported engine failures, 21 of which involved Airbus A320 family aircraft. (Chart 4)

Aircraft maintenance safety inspections increased between 2023 and 2025. (Chart 5)

IndiGo holds the highest share of the passenger market among scheduled operators, both domestically and internationally. (Chart 6)

1 Commercial aircraft takes off again



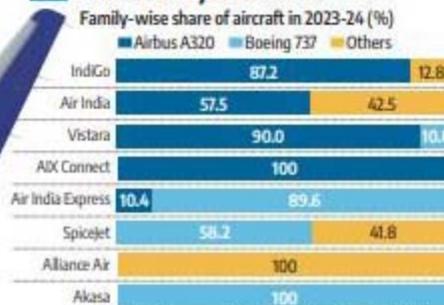
Note: In aviation, an accident involves serious harm, while an incident is a safety-related occurrence without severe consequences. Sources: DGCA, BS calculations

2 Two-thirds of India's sky belongs to Airbus



Note: Airbus and Leonardo collaborated for ATR regional planes; others include Dornier, Cessna, and Embraer. Sources: DGCA, BS calculations

3 A320 leads India's fleet across major carriers



Note: Others are B777, B787, ATR, Dornier, Q400. Sources: DGCA, BS calculations

4 Most engine failures in Airbus A320

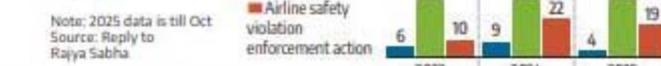


Engine failures among airlines in Indian airspace (in number)

Airlines	Airbus A320	Boeing 777	ATR	Bombardier
IndiGo	12	0	0	0
Go Air	6	0	0	0
Air India Group	3	0	0	0
Emirates	0	1	0	0
Spicejet	0	0	0	1
Jet Airways	0	0	4	0

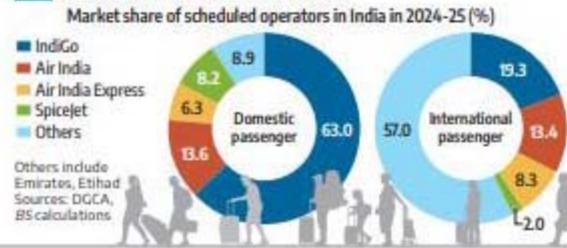
Note: The AAIB investigated 115 cases of serious incidents in airlines from 2012 to 2024. ATR stands for Avions de transport regional. Sources: AAIB, BS calculations

5 Commercial jet inspections highest in 2025



Note: 2025 data is till Oct. Source: Reply to Rajya Sabha

6 IndiGo has largest slice of India's aviation market



Others include Emirates, Etihad. Sources: DGCA, BS calculations



आखिर क्या है इंडिगो का 'असली' अपराध?

यह पूरी तरह अक्षमता और संवेदनहीनता का मामला है। यह इतनी बुरी बात है कि अगर पुराने सरकारी इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया का दौर होता तो कुछ लोगों की कुर्सियां चली जातीं।

आर्थिक सुधारों के बाद भारत में बने शायद सबसे बड़े वैश्विक ब्रांड यानी इंडिगो से जुड़े हालिया घटनाक्रम को देखें तो तीन तात्कालिक प्रतिक्रियाएं हो सकती हैं और इन तीनों में थोड़ी हताशा शामिल है।

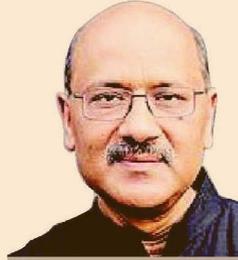
पहला, इंडिगो के संस्थापक और प्रबंधन जरूर थोड़े कम विचारशील या दंभी होंगे (जैसा कि कुछ लोगों ने कहा) तभी उन्होंने इतनी तेजी से उसका पतन होने दिया। दूसरा, अगर कोई व्यक्ति भारत सरकार और वह भी नरेंद्र मोदी की सरकार से सीधा टकराव ले रहा है, वह भी तब जब रूसी राष्ट्रपति व्लादिमीर पुतिन देश में हों, तो जरूर वह व्यक्ति कोई नशा करता होगा। याद रहे कि वर्ष 2020 में डॉनल्ड ट्रंप की भारत यात्रा के समय शाहीन बाग प्रदर्शन भड़काने के आरोपी आज भी बिना सुनवाई के जेल में बंद हैं। तीसरी बात, जो लोग दशकों से कहते रहे हैं कि सरकार को उनके जीवन में दखल अंदाजी बंद करनी चाहिए, खासकर उन क्षेत्रों में जहां निजी क्षेत्र का प्रदर्शन बेहतर है, वो अब उतनी ही तेजी से इसके उलट बात कर रहे हैं। एक दंभी-ग्राहक विरोधी निजी क्षेत्र की दिग्गज कंपनी द्वारा फैलाई गड़बड़ी से निपटने के लिए माई-बाप सरकार का ही सहारा है। यह एक राष्ट्रीय आपदा है। आप आसानी से यह मान सकते हैं कि इन तमाम वर्षों में जब निजी विमानन क्षेत्र का विकास हुआ, जिसने जेट और किंगफिशर के पतन को झेला और

एयर इंडिया का निजीकरण किया गया, तब पुरानी व्यवस्था के कई लोग सत्ता खोने से खिन्न थे। अब न तो विमान खरीदने थे, न भर्तियों की उदारता थी, न अनुबंध और यहां तक कि उपभोग की वस्तुओं की खरीदी की सुविधा।

भारत सरकार या जिसे मैं हताशा में सरकार-ए-हिंद कहता हूँ, उसे कम से कम एक क्षेत्र में पूरी तरह अप्रासांगिक बना दिया गया था। यहां निजी क्षेत्र ने एक बड़ी वैश्विक कामयाबी हासिल की। यहां तक कि दूरसंचार के क्षेत्र में भी कम से कम पुरानी ताकत का कुछ हिस्सा सरकार के पास बना रहा। उदाहरण के लिए स्पेक्ट्रम की बिक्री, एक सक्रिय सरकारी कंपनी यानी बीएसएनएल और वोडाफोन आइडिया में 49 फीसदी हिस्सेदारी। नागर विमानन में हेलीकॉप्टर चार्टर के अलावा कुछ भी सरकारी नहीं दिखता। अधिकांश बड़े हवाई अड्डे निजी हैं और कई अन्य जल्दी ही निजी क्षेत्र के हवाले हो जाएंगे।

अब सरकार वापस दिख रही है लेकिन कैसे? मंत्री महोदय एक टीवी चैनल से दूसरे टीवी चैनल पर नजर आ रहे हैं और इंडिगो की गड़बड़ी को ठीक करने का वादा कर रहे हैं। वे परोक्ष रूप से धमकी दे रहे हैं कि दो लाख करोड़ रुपये या करीब 24 अरब

डॉलर मूल्य (हालांकि संकट के बाद इसमें 15 फीसदी गिरावट आई है) की एक सूचीबद्ध कंपनी के प्रबंधन का अधिग्रहण कर लिया जाएगा। ऐसा केवल भारत में ही हो सकता है: एक निजी कंपनी गड़बड़ी करती है, लेकिन चीजें स्पष्ट करने और सवालोकें जवाब देने का काम उसका मुख्य कार्यकारी अधिकारी नहीं बल्कि एक मंत्री करता है। मंत्री ने चेतावनी दी कि सीईओ को निकाल दिया जाएगा। उन्हें विमानन क्षेत्र के नियामक के जरिये तलब किया और बहुप्रचारित ढंग से अपमानित किया। पहले उन्होंने घबराहट में



राष्ट्र की बात

शेखर गुप्ता

पायलटों की सेवा अवधि के घंटों से संबंधित नियमों को वापस ले लिया, जिन्हें उनका अपना मंत्रालय और नियामक लगभग दो वर्षों तक लागू करने में विफल रहे, और फिर फरवरी 2026 तक उड़ानों में कटौती का आदेश दिया। अब उनका मानना है कि दो कंपनियों का दबदबा ठीक नहीं है, इसलिए उनकी प्राथमिकता पांच एयरलाइंस रखने की है, जिनमें प्रत्येक के पास सौ विमान हों।

भारतीय विमानन क्षेत्र बड़ा नजर आता है और इसमें विकास की संभावनाएं भी हैं। इंडिगो की ही बात करें तो उसने 1400

विमान खरीदने के ऑर्डर दिए हैं। एयर इंडिया ने 570 विमानों और अकासा एयर और स्पाइसजेट ने 200 से अधिक विमानों के ऑर्डर दिए हैं। जब देश में 500 विमानों वाली पांच विमानन कंपनियों की गुंजाइश है तो हम केवल 100-100 विमानों वाली पांच कंपनियों की बात क्यों करें?

हमें इस क्षेत्र में कामयाबी इसलिए मिली क्योंकि व्यवस्था ने एक बार ही सही लेकिन प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की इस बात को स्वीकार किया कि कारोबार में सरकार की कोई भूमिका नहीं है। परंतु ठीक उस वक्त जब भारतीय विमानन उद्योग वैश्विक पैमाने पर बढ़ रहा है, प्रभारी मंत्री उसे टुकड़ों में बांटने की बात कर रहे हैं। ऐसा तब जब उनके प्रधानमंत्री और पार्टी प्रमुख चंद्रबाबू नायडू, दोनों बड़े पैमाने पर काम करने में विश्वास रखते हैं। अब हम देश के सबसे कामयाब क्षेत्रों में से एक में सरकार की वापसी पर लौटते हैं। इंडिगो के मुख्यालय में निर्णय लेने वाले पदों पर सरकारी अधिकारियों की तैनाती का आखिर क्या मतलब हो सकता है? यह जवाबदेही से मुक्त सूक्ष्म प्रबंधन है। ये अधिकारी नागर विमानन महानिदेशालय नामक उसी नियामक से आते हैं जिसने विमान चालाकों को आराम देने के लिए ऐसे नियम बनाए जिनसे तो यूरोप के देश भी शायद परहेज करें। इतना ही नहीं यह सब करने में उन लोगों की सहमति भी नहीं ली गई जिनका कुछ दांव पर लगा है। निजी विमानन की कामयाबी ने न्यूनतम सरकार की जमीन तैयार की। नागर विमानन सबसे विस्तार योग्य मंत्रालय बना। इंडिगो को भी कई मामलों में दोष दिया जा सकता है लेकिन इसका सबसे बड़ा अपराध है जनता की भारी नाराजगी के बीच सरकार को उद्धारक की भूमिका में आने देना। यह सरकार ही है जिसने एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस को एकाधिकार के साथ चलाया और वे बंद होने के कगार पर आ गईं। सरकार जो कई विमान खरीद घोटालों के लिए चर्चा में रही।

इंडिगो ने हालात बिगड़ने दिए और फिर बंकर में छिप गईं मानो सबकुछ खुद ठीक हो जाएगा। आखिर वे किस दुनिया में जी रहे

हैं? सोशल मीडिया के दौर में जहां हर यात्री के पास अपनी बात कहने का अवसर है, बदकिस्मती को दोष नहीं दिया जा सकता है। यह अक्षमता और असंवेदनशीलता है। यह इतना बुरा है कि अगर सरकारी विमान सेवा का दौर होता तो कुछ लोगों को इसकी कीमत चुकानी पड़ती। विमानन मंत्री तो कब का अपना पद गंवा चुके होते।

इंडिगो नेतृत्व को तो संकट का पहला संकेत मिलते ही पश्चात्ताप और सांत्वना के बोल बोलने थे। लेकिन अगर ग्राहक के पास कोई विकल्प ही नहीं है तो परेशान क्यों होना? मंत्रालय के बारे में वे मानकर चल रहे थे कि उसका इंतजाम कर लिया है। वे भूल गए थे कि सरकार के साथ निपटना कैसीनो में खेलने जैसा है। आप चाहे जितने होशियार हों, आपके पास चाहे जितना पैसा हो, जीत हमेशा उसकी होती है।

पुनश्च: सार्वजनिक उपक्रमों वाले दौर में विमान चालकों की एक हड़ताल के कारण 1993 में माधवराव सिंधिया को नागर विमानन मंत्री के पद से इस्तीफा देना पड़ा था। हवाई संचालन जारी रखने के लिए उन्होंने विमान कर्मचारियों सहित जहाज लीज पर लिए। इसी दौरान एक रूसी मध्य एशियाई विमान दिल्ली हवाई अड्डे पर घने कोहरे के बीच किसी दूसरे विमान पर लैंड कर गया। सिंधिया ने नैतिकता के आधार पर इस्तीफा दे दिया। दो दिन बाद मैं सीताराम केसरी के घर गया। उन्होंने कहा था कि सिंधिया अभी युवा, तेजतर्रार, लोकप्रिय और महत्वाकांक्षी हैं और वे प्रधानमंत्री पद के दावेदार हो सकते हैं लेकिन बन कभी नहीं पाएंगे।

मैंने इसकी वजह पूछी तो उन्होंने कहा कि सिंधिया ने एक हादसे की नैतिक जिम्मेदारी लेकर इस्तीफा दे दिया। इसके बाद उन्हें अपने इस कदम को भुनाने के लिए संवाददाता सम्मेलन करने चाहिए थे, साक्षात्कार देने चाहिए थे लेकिन वे चुपचाप पहाड़ों पर छुट्टी मनाने चले गए। यह बात अलग है कि केसरी की कल्पना की परीक्षा का अवसर कभी नहीं आया क्योंकि दुर्भाग्यवश 30 सितंबर 2001 को एक विमान हादसे में सिंधिया का निधन हो गया।



Corporate Communications Directorate

DECCAN HERALD

BANGALORE

14 DECEMBER 2025

Air India Express to restore flight service to Muscat

MANGALURU, DHNS: Air India Express will restore connectivity to Muscat from Mangaluru from March 2026 with two flights per week.

Accordingly, IX 817/818 IXE-MCT-IXE will operate every Sundays and Tuesdays.

Accordingly, the first IXE-MCT flight IX 817 will operate on March 1 with the return flight IX 818 returning the same day. The second IX 817 & IX 818 flight will operate on March 3 with the next flight on the route being on March 8, 10, 15, 17, 22 and 24, respectively.

The summer schedule will start on March 29, wherein the timings and schedules of flights from Mangaluru will change.

Air India Express last operated to Muscat on July 14 in the summer schedule of 2025, with a frequency of four flight a week, before suspending the services.

मुद्दा

86% 14% नहीं

क्या उड़्डयन क्षेत्र में इंडिगो के एकाधिकार का खामियाजा लाखों यात्रियों को भुगतना पड़ा?

75% 25% नहीं

क्या एकाधिकार को रोकने के लिए बनाया गया नियामक तंत्र अप्रभावी साबित हुआ?

मुद्दा से संबंधित अपनी राय, सुझाव और प्रतिक्रिया
mudda@ajran.com पर भेज सकते हैं।

7 दैनिक जागरण नई दिल्ली, 15 दिसंबर, 2025

दो दिसंबर की सुबह हजारों यात्री एयरपोर्ट पर थे। उनको अपनी मंजिल पर पहुंचना था, लेकिन पता नहीं था कि वह कब पहुंचेंगे, क्योंकि उनकी फ्लाइट रद्द हो गई थी। यह सिलसिला कई दिनों तक चलता रहा। लोगों को 10-10 घंटे तक फ्लाइट का इंतजार करना पड़ा। लाखों यात्रियों

को वेवस होकर मानसिक यंत्रणा से गुजरना पड़ा। इसमें उनकी कोई गलती नहीं थी। पूरे देश में अफरातफरी का माहौल बन गया था। इसकी वजह यह थी कि देश में प्रत्येक 10 हवाई यात्रियों में से छह इंडिगो की फ्लाइट में यात्रा करते हैं और इंडिगो एयरलाइंस का कामकाज वाधित

हो गया था। किसी सेक्टर में एक कंपनी या संस्था का एकाधिकार किस तरह के नतीजे दे सकता है, इंडिगो संकट इसकी एक वानगी है। देश के उड़्डयन बाजार में कंपनी की हिस्सेदारी करीब 65 प्रतिशत है, वहीं दूसरी बड़ी कंपनी एअर इंडिया की हिस्सेदारी करीब 25 प्रतिशत।

यह एकाधिकार रातोंरात नहीं हुआ। सवाल है कि नियामक संस्थाओं ने समय पर इस खतरे को पहचान कर इसे दूर करने के लिए कदम क्यों नहीं उठाए? देश के उड़्डयन बाजार में एकाधिकार की स्थिति कैसे बनी और इसके लिए कौन जिम्मेदार है, इसकी पड़ताल अहम मुद्दा है..

क्या है एकाधिकार

एकाधिकार एक ऐसी बाजार स्थिति है, जहां किसी एक कंपनी का किसी वस्तु या सेवा पर पूरा नियंत्रण होता है, कोई दूसरी विकल्प नहीं होता, जिससे कंपनी अपनी मज्जी से कीमतें तय कर सकती है। इसके नुकसानों

में उपभोक्तकों के लिए ऊंची कीमतें, घटिया गुणवत्ता, और नवाचार की कमी शामिल हैं। इसमें प्रतिस्पर्धा नहीं होती, जिससे उपभोक्तक हितों को नुकसान पहुंचता है और बाजार में अनुचित व्यवहार को बढ़ावा मिलता है।

दो कंपनियों का प्रभुत्व

भारत की सबसे बड़ी एयरलाइन इंडिगो का व्यस्त उड़ान शेड्यूल नवंबर में उस समय बिगड़ गया, जब पायलट और कु मेबंस को ज्यादा आम देना वाला नया नियम लागू हुआ। दिसंबर के पहले हफ्ते में एयरलाइन पूरी तरह बंद हो गई। एक दिन में ही 1,000 से ज्यादा उड़ानें रद्द कर दी गईं। इससे 10 लाख से ज्यादा बुकिंग प्रभावित हुईं। लोग परेशान हुए और लाइन ब्रिगेंडें तो सरकार ने एयरलाइन को खराब हालातों की जांच कर आदेश दिया। बड़ा सवाल यह है कि महज एक कंपनी को गड़बड़ी से बुनियाद का तीसरा सबसे बड़ा एविएशन सेक्टर कैसे टप ही सकता है? इसका जवाब बाजार में प्रतिस्पर्धा की कमी होने में दिया है। दरअसल 2007 में शुरू हुई इंडिगो की जबरदस्त कामयाबी ने उसे धरेलू उड़्डयन बाजार का 64 प्रतिशत से ज्यादा हिस्सा दे दिया। वहीं एअर इंडिया के पास 25 प्रतिशत हिस्सेदारी है। इंडिगो संकट ने भारत की अर्थव्यवस्था में एकाधिकार के खतरे को सामने ला दिया है। यह एयरलाइंस से लेकर टेलीकॉम और यूपीआइ से लेकर ई-कॉमर्स तक में ज्यादातर बाजार हिस्सेदारी कुछ ही कंपनियों के पास है। हालांकि विश्वेश्वरी और अरुणियांको का कहना है कि किसी सेक्टर में एक कंपनी की बाजार हिस्सेदारी ज्यादा होना ही अपने आप में समस्या नहीं है। हालांकि अगर प्रभुत्व वाली कंपनी प्रतिस्पर्धी कंपनी को बाजार से बाहर करवा देती है या उपभोक्तकों का शोषण करती है तो इससे समस्या पैदा हो सकती है। यहां पर सरकार को देखना चाहिए।

एयरपोर्ट और इंधन रिफाइनिंग पर दो कंपनियों का है कब्जा

इंडिगो का बुरा हफ्ता भारत की सबसे तेज बढ़ती बड़ी अर्थव्यवस्था के लिए एक बड़ी समस्या को उभार कर लाया है। यहां सबसे बड़ी कंपनियां छेटी कंपनियों को बाहर कर रही हैं। हवाई क्षेत्र में इतनी कम प्रतिस्पर्धा और कुछ ही कंपनियों के हाथ में इतना ज्यादा नियंत्रण अब भारत में आम हो गया है। भारत के सबसे फायदेमंद एयरपोर्ट वे कंपनियां चलाती हैं और देश के 40 प्रतिशत इंधन की रिफाइनिंग भी वे कंपनियां करती हैं। इनके अलावा दूरसंचार, ई-कॉमर्स, बंदरगाह और स्टील जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों में भी कुछ ही बड़ी कंपनियां खड़ी हैं।

बाजार में दो कंपनियों का दबदबा

सेक्टर	पैरामीटर	कंपनियां	शीर्ष दो कंपनियों की हिस्सेदारी	शीर्ष तीन कंपनियों की हिस्सेदारी	शीर्ष पांच कंपनियों की हिस्सेदारी
डिजिटल	सक्रिय ग्राहक खाते	सीडीएफएल, एनएसडीएल	100	-	-
एयरलाइंस (घरेलू)	यात्री, दूरी	इंडिगो, एयर इंडिया	91	96	100
यूपीआइ	लेनदेन का मूल्य	फेन पे, गूगल पे	84	90	94
टेलीकॉम	मोबाइल ग्राहक	जियो, एयरटेल	75	92	100
एयरपोर्ट	यात्रियों की संख्या	अवडी, जीएमआर	64	87	100
डीटीएच	ग्राहकों की संख्या	टाटा प्ले, एयरटेल	60	81	100

एकाधिकार का दंश



(हिस्सेदारी प्रतिशत में)

टेलीकॉम मार्केट में भी तीन कंपनियों का ही वर्चस्व

आठ महीने पहले भारत की दो बड़ी दूरसंचार कंपनियां जियो और एयरटेल के पीछे तीसरी कंपनी वोडाफोन आइडिया थी, जो सरकार को दिए जाने वाले टैक्स के बोझ से दबी थी। मार्च में सरकार ने उस कर्ज का बड़ा हिस्सा अपनी हिस्सेदारी



में बढ़ा दिया और अब सरकार का कंपनी में 49 प्रतिशत हिस्सा है। आज की स्थिति देखकर साफ है कि भारत में कम से कम तीन नेशनल टेलीकॉम कंपनियां बनी रहेंगी। हालांकि वोडाफोन आइडिया अभी भी बचका चुक नहीं चुका पाई है।

प्रतिस्पर्धा आयोग के पास सीमित शक्तियां

भारत में प्रतिस्पर्धा आयोग ने इस साल पहली बार पांच कि 8 बड़े सेक्टरों में बड़ी कंपनियों का एकाधिकार है। लेकिन आयोग के पास रिस्क संभावित विलय की जांच करने और उसे मंजूर या खारिज करने की ताकत है। कंपनियों के आकार में बढ़ती रोकने या उड़्डयन जैसे उद्योगों में एकाधिकार कम करने की ताकत उसके पास नहीं है। भारत में कभी प्रतिस्पर्धी बाजार का माडल नहीं रहा, इसीलिए इसके खिलाफ एक्शन को लेकर भी बहुत ज्यादा स्पष्टता नहीं है।

नई कंपनियों को नहीं मिलता आसानी से कर्ज

नई कंपनियों के लिए सबसे बड़ी रुकवाट क्रेडिट यानी कर्ज न मिलना है। 2015 के आसपास एनपीए संकट सामने आने के बाद बैंक सिर्फ सबसे ताकतवर कंपनियों को ही कर्ज दे रहे हैं। बड़ा होना आपको सफल होने की ज्यादा संभावना देता है जैसे कई देशों में होता है। लेकिन भारत में बड़ी कंपनियों की कर्ज लेने की ताकत निगमों तक है।

जगत्पा रिसेट

कंपनी की बाजार हिस्सेदारी ज्यादा होना खतरा नहीं

आम तौर पर किसी भी सेक्टर में चार पांच प्लेयर होने चाहिए। इससे बाजार में प्रतिस्पर्धा रहती है और इसका फायदा उपभोक्तकों को भी मिलता है लेकिन भारत में मीडिया परिदृश्य को बात करें तो यहां हालात अलग नजर आते हैं। इसको वजह यह है कि जिन सेक्टर में बहुत ज्यादा पूंजी की जरूरत है, वहां नए प्लेयर के लिए घुसना बहुत कठिन है। जैसे अगर आप टेलीकॉम सेक्टर को लें। इस सेक्टर में किसी प्लेयर को अगर काम शुरू करना है तो उसे लगभग 30,000 करोड़ रुपये चाहिए। पहले से टेलीकॉम सेक्टर में जो प्लेयर हैं वह मुश्किल से पांच प्रतिशत मुनाफे पर काम कर रहे हैं। अन्य अगर किसी के पास 30,000 करोड़ रुपये हैं तो वह ऐसे सेक्टर में क्यों जोखिम लेगा जहां शुरुआती निवेश बहुत अधिक है और मुनाफा बहुत कम। सिर्फ निवेश की बात नहीं है एक नए प्लेयर के लिए बाजार में घुसना और खुद को स्थापित करना एक और चुनौती है। इसके बजाए वह 30,000 करोड़ कर्ज लेकर आठ प्रतिशत ब्याज हासिल कर सकता है। किसी भी



पंकज मिश्रा, हैलाइट

किसी सेक्टर में एक कंपनी की बाजार हिस्सेदारी अधिक होना ही अपने आप में खराब बात नहीं है। जरूरी नहीं है कि कंपनी अपनी नजबूत स्थिति का दुरुपयोग ही करेगी। यहां पर नियामकीय तंत्र को सतर्क रहना चाहिए कि कंपनी बाजार में प्रभुत्व का दुरुपयोग न कर पाए।

तीन वर्ष इंतजार करना होगा। इसके बाद दूसरी चुनौतियां हैं कि उसे कितने रोजन और कितने रूट मिलेंगे। यहां चुनौती बाजार मांग की भी है। भारत में जहां पर वंदेभारट ट्रेन शुरू हुईं, उन रूट पर हवाई जहाज से यात्रा करने वाले ट्रेन पर रिफ्ट हो रहे हैं। ट्रेन से यात्रा करना प्लेन की तुलना में सस्ता और आगम्यत्वक है।

वहां आपको फ्लाइट टाइम से दो घंटे पहले नहीं पहुंचना है। ऐसी बहुत सी व्यवहारिक दिक्कतें हैं। दुनिया के दूसरे देशों को देखें तो यूरोप में चार और अमेरिका में पांच एयरलाइन हैं। यूरोप और अमेरिका में हवाई यात्रियों को संख्या को देखते हुए यह बहुत अधिक नहीं है। अगर इंडिगो संकट की बात करें तो यह साफ दिखता है कि कंपनी ने बाजार में अपनी मजबूत स्थिति का दुरुपयोग किया है। इसके लिए नियामकीय तंत्र जिम्मेदार है। किसी कंपनी का बाजार में प्रभुत्व होना खराब बात नहीं है खराब बात उसका अपनी मजबूत स्थिति का बेजा इस्तेमाल करना है। इस पर नियामकीय तंत्र को ध्यान देना चाहिए।

आपकी आवाज

नियामक तंत्र के फेल होने के कारण ही इंडिगो एयरलाइंस में लापरवाही हुई, ऐसी लापरवाही तो बहुत से लोगों की जान भी भरी पड़ सकती है। केंद्र सरकार को इसके लिए सख्त कदम उठाने चाहिए ताकि भविष्य में ऐसी कोई गलती न हो। प्राइवेट संस्थानों से उम्मीद होती है कि वह हमें ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं उपलब्ध कराएं, इसके लिए हम ज्यादा पैसा भी खर्च कर देंगे, लेकिन हाल ही में इंडिगो एयरलाइंस की लापरवाही ने हमारी उम्मीदों पर पानी फेर दिया। इंडिगो के कारण यात्रियों को जो परेशानी हुई उसकी उचित और निष्पक्ष जांच होनी चाहिए, और जो भी इसमें दोषी पाए जाते हैं उन पर सख्त कार्रवाई होनी चाहिए।

राजेश चौहान

उड़्डयन क्षेत्र में इंडिगो के एकाधिकार और लापरवाही का नतीजा यात्रियों के लिए परेशानी का सबब बन गया। कोई भी कंपनी अपने वेक्टर सेवा, सुविधा और गुणवत्ता के बवैतत उस क्षेत्र में एकाधिकार स्थापित करती है परंतु एकाधिकार के बाद गुणवत्ता में गिरावट और मनमाजी के कारण इस तरह की समस्याएं पैदा होती हैं। इंडिगो यात्रियों को सेवा और सुविधा देने में विफल होना खराब बात नहीं है खराब बात उसका अपनी मजबूत स्थिति का बेजा इस्तेमाल करना है। इस पर नियामकीय तंत्र को ध्यान देना चाहिए।

देवानंद राय

प्रभुत्व का फायदा न उठाने दे सीसीआइ

पूरी दुनिया में देखा गया है कि जिन सेक्टरों में ज्यादा निवेश को जरूरत होती है, वहां दो तीन बड़ी कंपनियां ही होती हैं। कोई आश्चर्य की बात नहीं है कि भारत में भी ऐसा हो रहा है। जैसे उड़्डयन या टेलीकॉम को ले लें। यहां किसी नए प्लेयर के लिए आना और खुद का बाजार में स्थापित करना आसान नहीं है क्योंकि यहां कारोबार शुरू करने के लिए बहुत बड़े निवेश की जरूरत है। अगर किसी सेक्टर में दो कंपनियां हैं और उनकी बाजार हिस्सेदारी 55-45 के अनुपात में है, तो यह बेहतर स्थिति है। इससे दोनों कंपनियों के बीच प्रतिस्पर्धा रहती है और इससे उपभोक्तकों को भी फायदा होता है। वहीं अगर किसी सेक्टर में एक कंपनी की बाजार हिस्सेदारी 70 प्रतिशत है और दूसरी की 30 प्रतिशत तो यह स्थिति खतरनाक हो सकती है। हालांकि इंडिगो संकट में इस खतरनाक स्थिति को देख जा सकता है क्योंकि वर्तमान में भारत के उड़्डयन क्षेत्र में इंडिगो की हिस्सेदारी करीब 65 प्रतिशत है और एअर इंडिया की हिस्सेदारी करीब 25 प्रतिशत है। इस संकट के दौरान इंडिगो के व्यवहार को निश्चित रूप से बाजार में अपनी स्थिति के दुरुपयोग के बजाए बाजार की प्रतिक्रिया कता जा सकता है। लेकिन निश्चित रूप से कंपनी का रवैया एकाधिकार वाला रहा है।



केके ठापा पूर्व महाविदेश, भारतीय प्रतिस्पर्धा आयोग

सीसीआइ को एक मार्केट वाच डिवीजन बनाना चाहिए, जो बाजार पर नजर रखे और ऐसे हालात ही पैदा न होने दें, जहां कोई कंपनी अपनी मजबूत बाजार स्थिति का दुरुपयोग कर सके। इसी तरह से मॉनिटर में इंडिगो संकट जैसे हालात को रोक जा सकता है।

को बाजार हिस्सेदारी 70 प्रतिशत है और दूसरे की बाजार हिस्सेदारी 15 प्रतिशत तो यह सिर्फ नाम की डुओपॉली है, और इसमें एकाधिकार के लक्षण दिखने की संभावना है। यह आज के भारतीय उड़्डयन बाजार की स्थिति के बहुत करीब है। हालांकि, किसी भी जांच में ऐसा घोषित नहीं किया गया है लेकिन मेरी जानकारी के अनुसार, इंडिगो न केवल प्रभुत्व वाली स्थिति में है, बाजार में अस्सल में एक एकाधिकार वाली कंपनी है। इंडिगो संकट का सीधा कारण डीजीसीए द्वारा सख्ती बरतना है क्योंकि इंडिगो दो साल से जरूरी सुरक्षा नियमों की अनदेखी कर रही थी। इससे भी ज्यादा जरूरी यह देखना है कि स्थिति यहां तक कैसे पहुंची। ऐसा सिर्फ इसलिए हुआ क्योंकि इंडिगो एकाधिकार वाली वाली कंपनी थी और उसे यह गलतफहमी थी कि वह 'इतनी बड़ी है कि उसे फेल नहीं होने दिया जा सकता'। अगर ऐसा नहीं होता तो वह मुनाफे के लिए सुरक्षा नियमों का उल्लंघन नहीं करती और जरूरी संख्या में पायलटों की भर्ती करती। यह बात सेक्टर रेंज्यूलेटर डीजीसीए के अस्थायी रूप से पीछे हटने से भी कुछ हद तक सच साबित होती है। आम तौर पर नए पायलटों की भर्ती और ट्रेनिंग में छह महीने तक लग सकते हैं।

डीजीसीए द्वारा तय सुरक्षा नियमों का पालन न करना एक एकाधिकार वाली कंपनी के चमड़े को दिखाता है, जिसे लागत है कि उस पर अनुसंधान लागू करने से उड़्डयन बाजार में बड़ी दिक्कतें आती हैं। इसलिए, यह दबदबे वाली स्थिति का दुरुपयोग नहीं है, बल्कि यह ऐसे बाजार में जहां कोई प्रतिस्पर्धा नहीं है, प्रभुत्व वाली कंपनी के लगातार दबदबे वाली स्थिति का नतीजा है। भविष्य में ऐसी स्थिति से बचने के लिए भारतीय प्रतिस्पर्धा आयोग (सीसीआइ) को मार्केट वाच डिवीजन बनाना चाहिए, जो ऐसी कंपनियों पर नजर रखे जो बाजार में अपनी स्थिति का दुरुपयोग कर सकती हैं और ऐसे हालात पैदा होने से रोकने के लिए समय से कदम उठाए।

उड़ानों पर बढ़ा जीपीएस खतरा, आइएटीए ने दी चेतावनी

जेनेवा, प्रेद: वैश्विक एयरलाइंस समूह इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन (आइएटीए) ने उड़ानों के दौरान जीपीएस स्फूफिंग और जैमिंग की बढ़ती घटनाओं पर गंभीर चिंता जताते हुए पायलटों और एयरलाइंस को अधिक सतर्क रहने की सलाह दी है। हालांकि संगठन ने स्पष्ट किया है कि इन घटनाओं के पीछे किसी तरह की साजिश नहीं है, बल्कि यह संघर्ष क्षेत्रों के आसपास एयरस्पेस प्रबंधन के तहत की जाने वाली एक सामान्य सैन्य प्रतिक्रिया का नतीजा है।

दुनिया की लगभग 80 प्रतिशत हवाई यातायात का प्रतिनिधित्व करने वाला आइएटीए 360 एयरलाइंस का वैश्विक संगठन है, जिसमें भारत की एयर इंडिया, एयर इंडिया एक्सप्रेस, इंडिगो और स्पाइसजेट भी शामिल हैं। हाल के महीनों में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, अमृतसर, हैदराबाद, बेंगलुरु और चेन्नई जैसे प्रमुख भारतीय हवाई अड्डों पर जीपीएस स्फूफिंग और इंटरफेरेंस की घटनाएं सामने आई हैं। जिनेवा में आइएटीए

- भारत समेत कई देशों में जीपीएस स्फूफिंग और जैमिंग की घटनाओं में तेज बढ़ोतरी
- आइएटीए ने साजिश से किया इनकार, संघर्ष क्षेत्रों के आसपास सैन्य प्रतिक्रिया को बताया कारण
- दो साल में भारत में 1,951 मामलों की रिपोर्ट, पायलटों को अतिरिक्त सतर्कता की सलाह
- 2022 में 31 मामले सामने आए थे, जिनके 2025 में बढ़कर 59 तक होने का अनुमान

के महानिदेशक विली वाल्श ने कहा कि इन मामलों में वैश्विक स्तर पर लगातार बढ़ती देखी जा रही है, ऐसे में उड़ान संचालन के दौरान पायलटों को अतिरिक्त सतर्कता बरतने की जरूरत है। संगठन के सेफ्टी एंड सिक्वोरिटी के सीनियर वाइस प्रेसिडेंट (आपरेशन) निक कैरीन के अनुसार, पहले ऐसे मामले मुख्य रूप से मध्य एशिया तक



दो साल में 1951 मामले आए

भारत में जीपीएस इंटरफेरेंस की बढ़ती घटनाओं पर सरकार ने भी चिंता जताई है। नागरिक उड़डयन मंत्रालय ने हाल ही में लोकसभा को बताया कि नवंबर 2023 से अब तक दो वर्षों में विमानों के जीपीएस सिस्टम में दखलअंदाजी के 1,951 मामले दर्ज किए गए हैं।

सोमित थे, लेकिन रूस-यूक्रेन युद्ध के बाद पूर्वी यूरोप में इनकी संख्या बढ़ी और अब भारत व वेनेजुएला जैसे देशों में भी ऐसी घटनाएं दर्ज की जा रही हैं।

क्या कहता है आइएटीए का डाटा: आइएटीए के आंकड़ों के मुताबिक, प्रति 1,000 उड़ानों पर जीपीएस गड़बड़ी की दर 2022 में 31 थी, जो 2024 में बढ़कर 56 हो गई और

2025 में इसके 59 तक पहुंचने का अनुमान है। ये आंकड़े फ्लाइट डाटा एक्सचेंज से लिए गए हैं, जो ग्लोबल एविएशन डेटा मैनेजमेंट कार्यक्रम के तहत एक समेकित और डी-आइडेंटिफाइड डाटाबेस है। संगठन का कहना है कि एफडीएक्स टोस डाटा के आधार पर सुरक्षा जोखिमों की पहचान और उन्हें कम करने में अहम भूमिका निभाता है।

जीपीएस स्फूफिंग और इसकी वजह: आइएटीए के अनुसार, जीपीएस या ग्लोबल नेविगेशन सैटेलाइट सिस्टम स्फूफिंग व जैमिंग के दौरान गलत सिग्नल भेजकर विमान के नेविगेशन सिस्टम को भ्रमित किया जाता है। अंतरराष्ट्रीय नागरिक उड़डयन संगठन इसे रेडियो फ्रीक्वेंसी इंटरफेरेंस का एक रूप मानता है। संगठन ने दोहराया कि युद्धक्षेत्रों के आसपास सैन्य गतिविधियों के दौरान ऐसी तकनीकों का उपयोग नागरिक विमानों को निशाना बनाने के लिए नहीं किया जाता, लेकिन सैन्य प्रतिक्रिया के दायरे में आने से यात्री विमान प्रभावित हो सकते हैं।



Corporate Communications Directorate

RS DAINIK JAGRAN

DELHI

15 DECEMBER 2025

हिंडन से स्थगित रहेगी वाराणसी की उड़ान

साहिबगंज: कोहरे का असर हिंडन एयरपोर्ट से उड़ने वाली फ्लाइट पर पड़ने लगा है। इसके चलते हिंडन से वाराणसी जाने वाली और अहमदाबाद से हिंडन आने वाली दो उड़ानों को अगले आदेश तक स्थगित किया गया है। रविवार को भी अहमदाबाद व वाराणसी की तीन उड़ानें रुक रहीं जबकि बाकी शहरों के लिए फ्लाइटों ने दो घंटे तक देरी से उड़ान भरी। (जास)

उड़ानों पर बढ़ा जीपीएस खतरा, आइएटीए ने दी सतर्कता की चेतावनी

जेनेवा, प्रेस: वैश्विक एयरलाइंस समूह इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन (आइएटीए) ने उड़ानों के दौरान जीपीएस स्पूफिंग और जैमिंग की बढ़ती घटनाओं पर गंभीर चिंता जताते हुए पायलटों और एयरलाइंस को अधिक सतर्क रहने की सलाह दी है। हालांकि संगठन ने स्पष्ट किया है कि इन घटनाओं के पीछे किसी तरह की साजिश नहीं है, बल्कि यह संघर्ष क्षेत्रों के आसपास एयरस्पेस प्रबंधन के तहत की जाने वाली एक सामान्य सैन्य प्रतिक्रिया का नतीजा है।

दुनिया की लगभग 80 प्रतिशत हवाई यातायात का प्रतिनिधित्व करने वाला आइएटीए 360 एयरलाइंस का वैश्विक संगठन है, जिसमें भारत की एयर इंडिया, एयर इंडिया एक्सप्रेस, इंडिगो और स्पाइसजेट भी शामिल हैं। हाल के महीनों में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, अमृतसर, हैदराबाद, बेंगलुरु और चेन्नई जैसे प्रमुख भारतीय हवाई अड्डों पर जीपीएस स्पूफिंग और इंटरफेरेंस की घटनाएं सामने आई हैं।

जिनेवा में आइएटीए के महानिदेशक विली वाल्श ने कहा कि इन मामलों में

- ▶ भारत समेत कई देशों में जीपीएस स्पूफिंग और जैमिंग की घटनाओं में तेज बढ़ोतरी
- ▶ आइएटीए ने साजिश से किया इन्कार, संघर्ष क्षेत्रों के आसपास सैन्य प्रतिक्रिया को बताया कारण
- ▶ दो साल में भारत में 1,951 मामलों की रिपोर्ट, पायलटों को अतिरिक्त सतर्कता की सलाह
- ▶ 2022 में 31 मामले सामने आए थे, जिनके 2025 में बढ़कर 59 तक होने का अनुमान



प्रतीकात्मक

जीपीएस स्पूफिंग और इसकी वजह

आइएटीए के अनुसार, जीपीएस या ग्लोबल नेविगेशन सैटेलाइट सिस्टम (जीएनएसएस) स्पूफिंग और जैमिंग के दौरान गलत सिग्नल भेजकर विमान के नेविगेशन सिस्टम को भ्रमित किया जाता है। अंतरराष्ट्रीय नागरिक उड़्डयन संगठन इसे रेडियो फ्रीक्वेंसी इंटरफेरेंस का एक रूप मानता है। संगठन ने दोहराया कि युद्धक्षेत्रों के आसपास सैन्य गतिविधियों के दौरान ऐसी तकनीकों का उपयोग नागरिक विमानों को निशाना बनाने के लिए नहीं किया जात, लेकिन सैन्य प्रतिक्रिया के दायरे में आने से यात्री विमान प्रभावित हो सकते हैं।

भारत में दो साल में 1951 मामले सामने आए

भारत में जीपीएस इंटरफेरेंस की बढ़ती घटनाओं पर सरकार ने भी चिंता जताई है। नागरिक उड़्डयन मंत्रालय ने हाल ही में लोकसभा को बताया कि नवंबर 2023 से अब तक जीपीएस सिस्टम में दरखलअंदाजी के 1,951 मामले दर्ज किए गए हैं।

तया कहता है आइएटीए का डाटा

आइएटीए के आंकड़ों के मुताबिक, प्रति 1,000 उड़ानों पर जीपीएस गड़बड़ी की दर 2022 में 31 थी, जो 2024 में बढ़कर 56 हो गई और 2025 में इसके 59 तक पहुंचने का अनुमान है। ये आंकड़े फ्लाइट डाटा एक्सचेंज (एफडीएक्स) से लिए गए हैं, जो ग्लोबल एविएशन डेटा मैनेजमेंट (जीएडीएम) कार्यक्रम के तहत एक समेकित और डी-आइडेंटिफाइड डाटाबेस है। संगठन का कहना है कि एफडीएक्स टोस डाटा के आधार पर सुरक्षा जोखिमों की पहचान और उन्हें कम करने में अहम भूमिका निभाता है।

वैश्विक स्तर पर लगातार बढ़ोतरी देखी जा रही है, ऐसे में उड़ान संचालन के दौरान पायलटों को अतिरिक्त सतर्कता बरतने की जरूरत है। संगठन के सेफ्टी

एंड सिविलियरिटी के सीनियर वाइस प्रेसिडेंट (आपरेशन) निक कैरीन के अनुसार, पहले ऐसे मामले मुख्य रूप से मध्य एशिया तक सीमित थे, लेकिन रूस-

यूक्रेन युद्ध के बाद पूर्वी यूरोप में इनकी संख्या बढ़ी और अब भारत व बनेजुएला जैसे देशों में भी ऐसी घटनाएं दर्ज की जा रही हैं।



Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN

KANPUR

14 DECEMBER 2025

बेंगलुरु एक घंटे व मुंबई की उड़ान 13 मिनट रही लेट

जासं. कानपुर: बेंगलुरु, दिल्ली और मुंबई की उड़ानें शनिवार को नियमित रहीं। बेंगलुरु की उड़ान एक घंटे (1:51 बजे) और मुंबई की 13 मिनट (2:48 बजे) देरी

- तीनों उड़ानें आई हवाई अड्डा निदेशक ने यात्रियों से जाना हाल से जाना हाल तकनीकी दिक्कतों से पांच दिसेंबर को कानपुर आने और जाने वाली दिल्ली, मुंबई और हैदराबाद की उड़ानें निरस्त रही थीं। छह दिसेंबर को दिल्ली, सात को मुंबई, आठ को हैदराबाद व दिल्ली, नौ को मुंबई, 10 को हैदराबाद और 11 को हैदराबाद की उड़ान नहीं आ सकी थी। हालांकि, शनिवार को तीनों उड़ानें आई और गईं। हवाई अड्डा निदेशक प्रदीप यादव की अध्यक्षता में हवाई अड्डा पर बैठक भी हुई। कोहरे के समय विमान संचालन, यात्रियों की सुरक्षा और सुविधाओं को बेहतर बनाने पर चर्चा हुई। तय हुआ कि कोहरे के कारण एक ही समय दो उड़ानें हवाई अड्डे पर उतरती हैं तो भीड़ होगी, इसलिए दोनों बोर्डिंग गेट खोले जाएंगे। आम दिनों में एक आने और एक जाने का गेट खोला जाता है। यह भी तय हुआ कि दोनों लगेज एक्सरे मशीन चलाई जाएंगी। हवाई अड्डा निदेशक ने बताया कि रविवार को हैदराबाद, बेंगलुरु, दिल्ली और मुंबई चारों शहरों के लिए उड़ानों को सुविधा रहेगी।

● YOUR MONEY: FLIGHT CANCELLATIONS

Travel insurance pays for non-refundable expenses

THE WIDESPREAD DISRUPTIONS due to Indigo's flight cancellations had left thousands of travellers stranded. For them the challenges stretched far beyond a cancelled flight.

Many missed onward journeys, hotel nights, pre-booked sightseeing, and even international connections. Many had to rebook at significantly higher fares. Even with refunds, the financial impact extended much wider than just the ticket price.

What airlines cover

DGCA rules lay down clear guidelines to protect passengers. If an airline cancels a flight and does not inform travellers at least 24 hours in advance, it must offer a full refund or an alternate flight. There are fixed compensation slabs depending on flight duration. In cases of long delays, the airline must provide meals, refreshments, or accommodation when required. If a connecting flight booked on the same ticket is missed due to delay or cancellation, the airline must assist.

However, airline obligations stop at direct disruptions. They rarely cover the larger financial consequences. They do not reimburse travellers for missed events, non-refundable hotels, separate connecting flights, additional transport, or last-minute fare hikes. Many passengers discovered this when refunds did not come close to covering the real cost of disrupted travel plans.

Travel insurance is the real safety net



MEET
KAPADIA

A comprehensive travel insurance covers flight delays, flight cancellations, trip delays, trip cancellations, missed connections, and even flight diversions. These benefits extend to non-refundable expenses that airlines typically do not cover.

There is also growing interest in cancel for any reason add-ons. These allow travellers to cancel their

tickets for personal or unforeseen reasons and still recover a portion of their costs. In uncertain times, this flexibility has become extremely valuable.

The recent disruptions have made it evident that even large and reputable airlines can face sudden operational stress. A travel insurance plan ensures that the consequences of such breakdowns are not borne entirely by the traveller.

Lessons for travellers

The recent crisis has shown that even the biggest airlines can face sudden breakdowns due to regulatory shifts, crew shortages, or operational pressures. Travel insurance is no longer just an optional add-on. It is a modern essential and a practical safeguard against unexpected disruptions.

As India's travel volumes grow, travellers who combine flight bookings with comprehensive protection will always be better prepared for uncertainty. The past few weeks have reinforced that this awareness is not just useful but necessary for every traveller in the country.

The writer is head, Travel Insurance, Policybazaar.com





Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

14 DECEMBER 2025

IndiGo restores full network operations

Dhairya Gajera

MUMBAI

IndiGo showed signs of nearing operational normalcy as the carrier aimed to operate over 2,050 flights on Saturday, after more than 10 days of disruptions.

This marked the second consecutive day of sustained stability as the airline operated more than 2,000 flights to all the destinations on its network.

IndiGo went through a

severe crisis earlier this month after more than 4,500 flights were cancelled between December 1 and 10, affecting tens of thousands of passengers at various airports across the country.

The cancellations stemmed from the airline's inefficient rostering of pilots after the second phase of flight duty time limit (FDTL), mandating increased rest hours and restricting night landing, was implemented from November 1.



Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

14 DECEMBER 2025

Air India flight aborts take-off

HD Bureau
CHENNAI

An Air India flight bound for Chennai was forced to abandon its take-off at Dubai International Airport late on Friday night after a technical issue was detected during taxiing, resulting in 172 passengers being stranded overnight at the airport.

Flight operations officials confirmed that the aircraft, scheduled to depart at 11.45 pm on December 12, had already begun moving towards the runway when cockpit instruments indicated an abnormality. Acting in line with standard aviation safety protocols, the pilot halted the take-off sequence and requested clearance to return the aircraft to a safe position. All 172 passengers and seven crew members were

safely disembarked without injury.

Airport authorities arranged for the travellers to be accommodated in designated lounges within the terminal while Air India engineers assessed the aircraft. No emergency evacuation was required, and there was no damage to airport infrastructure.

The airline said the decision to abort the take-off was taken purely as a precautionary measure.

Passengers described confusion during the delay, with limited clarity on how long repairs would take or whether an alternative aircraft would be arranged. Several travellers said announcements were made at intervals, but concrete timelines were slow to emerge.

जीपीएस हस्तक्षेप की बढ़ती घटनाएं चिंता का विषय वैश्विक एयरलाइंस समूह ने पायलटों को दी बेहद सतर्क रहने की सलाह



एजेसी नई दिल्ली

वैश्विक एयरलाइंस संगठन इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन (आईएटीए) ने कहा कि उड़ानों के दौरान जीपीएस प्रणाली को बाधित करने घटनाएं बढ़ती जा रही हैं, जो चिंता का विषय हैं और पायलटों को पहले से ज्यादा सतर्क रहने की जरूरत है। आईएटीए दुनिया की करीब 360 एयरलाइंस का प्रतिनिधित्व करता है, जो वैश्विक हवाई यातायात का 80 हिस्सा से ज्यादा हिस्सा संभालती हैं। एअर इंडिया, इंडिगो, एयर इंडिया एक्सप्रेस और स्पाइसजेट भी इस संगठन का हिस्सा हैं। हाल के समय में दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, अमृतसर, हैदराबाद, बंगलूरु और चेन्नई हवाई अड्डे पर भी जीपीएस स्पूफिंग (गलत सिग्नल भेजकर भ्रमित करना) और इंटरफेरेंस (बाधा डालना) की घटनाएं सामने आई हैं।

जीपीएस प्रणाली में बाधा के चलते बढ़ी घटनाएं

इस हफ्ते जिनेवा में हुई बातचीत के दौरान आईएटीए के अधिकारियों ने कहा कि जीपीएस प्रणाली में बाधा डालने की घटनाओं में लगातार बढ़ोतरी हो रही है। आईएटीए के महानिदेशक विली वॉल्श ने कहा कि गलत सिग्नल भेजकर भ्रमित करने और बाधा पहुंचाने की घटनाओं के कारण पायलटों को ऑपरेशन के दौरान ज्यादा सतर्क रहने की जरूरत है। उन्होंने कहा, यह समस्या अब पूरी दुनिया में मौजूद है। अंतरराष्ट्रीय विमानन संगठन (आईसीएओ) जीएनएसएस (वैश्विक नेविगेशन उपग्रह प्रणाली) की स्पूफिंग को अंतरराष्ट्रीय रेडियो फ्रीक्वेंसी इंटरफेरेंस का एक रूप मानता है। आईएटीए के वरिष्ठ उपाध्यक्ष (संचालन और सुरक्षा) निक कैरिन ने कहा कि शुरुआत में ऐसी घटनाएं पश्चिम एशिया में देखी गई थीं और रूस-यूक्रेन संघर्ष के बाद यह पूर्वी यूरोप में भी बढ़ी। उन्होंने कहा, अब भारत, एशिया और वेनेजुएला में भी ऐसी घटनाएं हो रही हैं। आईएटीए के आंकड़ों के अनुसार, प्रति 1,000 उड़ानों पर जीपीएस सिग्नल खोने की दर 2022 में 31 थी, जो 2025 में बढ़कर 59 होने का अनुमान है।



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN

DELHI

15 DECEMBER 2025

नए साल पर लागू रहेगी हवाई किराये की सीमा

नई दिल्ली, विशेष संवाददाता।
इंडिगो की उड़ान सेवाएं धीरे-धीरे
पटरी पर लौट रही हैं। इसके बावजूद
अभी हवाई किराए की सीमा लागू
रहेगी। त्योहारी सीजन और नए साल
को देखते हुए सरकार किरायों पर नजर
बनाए रखेगी।

उधर, उड़ानों के रद्द होने के मामलों
की जांच के लिए गठित चार सदस्यीय
समिति इस सप्ताह के अंत तक अपनी
रिपोर्ट सौंपेगी। रिपोर्ट के आधार पर
इंडिगो के खिलाफ कार्रवाई की
जाएगी। समिति यह जांच कर रही है
कि 3 से 5 दिसंबर के बीच बढ़ी संख्या
में उड़ानें रद्द क्यों हुईं और कई उड़ानें
10 से 15 घंटे की देरी से रवाना क्यों

- जांच समिति इसी सप्ताह
के अंत में सौंपेगी रिपोर्ट
- इंडिगो पर जांच के आधार
पर हो सकती है कार्रवाई

हुई। सूत्रों के मुताबिक, शुरुआती जांच
में कई स्तरों पर नियमों की अनदेखी
सामने आई है।

फ्लाइट ड्यूटी टाइम लिमिटेशन
(एफडीटीएल) नियम लागू करने के
लिए इंडिगो को पर्याप्त समय मिला था,
लेकिन समय रहते ठोस कदम नहीं
उठाए गए। समिति उड़ान सेवाओं में
विफलता के कारणों की गहन जांच
कर रही है और संबंधित अधिकारियों
के बयान भी दर्ज किए जा रहे हैं।



Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES

DELHI

15 DECEMBER 2025

 Hindustan Times

India likely to shift to green jet fuel by mid-2027: Official

Zia Haq

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: India will likely shift to ethanol-blended aviation fuel by mid-2027 and ramp it up in phases, with the addition of over two dozen distilleries on the back of federal incentives for biofuels, an official aware of the details said on Sunday.

The world's third-largest aviation market is looking to achieve 1% ethanol blending for jet fuel by 2027, 2% by 2028 and 5% by 2030, Union minister of state (MoS) for civil aviation Murlidhar Mohol had told Parliament earlier this month.

India has already conducted test flights with sustainable fuel. Air Vistara, now merged with Air India, operated a transatlantic test flight of a Boeing 787 from the US to India using 28% blended fuel in March 2023. Air Asia operated the first commercial domestic flight (Pune to Delhi) with 0.75% blended fuel the same year.

A much-awaited policy for sustainable aviation fuel (SAF) will likely be released for stakeholder consultations next month, the official cited above said on condition of anonymity. Meanwhile, a top industry executive said installed production capacity of ethanol exceeds demand by 4.22 billion litres currently, which is enough to meet the initial target for SAF.

In 2016, the International Civil Aviation Organization (ICAO) introduced the Carbon Offsetting and Reduction

A MUCH-AWAITED POLICY FOR SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) WILL LIKELY BE RELEASED FOR STAKEHOLDER CONSULTATIONS NEXT MONTH

Scheme for International Aviation (CORSIA) scheme to limit aviation emissions to 85% of 2019 levels, requiring decarbonisation initiatives by carriers globally.

India, a member of ICAO, has to comply with mandatory phases of carbon offsetting in aviation from 2027.

The international aviation entity recognises 11 pathways to switch to green jet kerosene, and ethanol made from byproducts of sugar are carbon neutral, said Deepak Ballani, the director general of the Sugar & Bio-Energy Manufacturers' Association (ISMA), a leading industry body.

"SAF based on ethanol had the least carbon intensity, according to studies done in partnership with organisations such as Deloitte (consulting firm) and The Energy Research Institute (TERI). The government is drawing insights from these studies," Ballani said.

The government is working in collaboration with organisations, such as ISMA, on preparing a biofuels programme and

road map. Distilleries have conducted several trials to supply ethanol for low-carbon jet kerosene and the government is likely to announce a policy for sustainable aviation fuel by next month, the official quoted above said.

In July, India achieved the target of mixing 20% ethanol — an alcohol compound extracted from sugarcane molasses and grains — with petrol, a move towards paring oil imports.

"India has an inherent advantage in producing ethanol due to its unique ecosystem that binds farmers and millers in historic partnerships," Ballani said. However, there will be some challenges in rolling out SAF, unlike E20, because it will require trilateral partnerships between distilleries, oil marketing companies and airlines, he said.

The Centre is implementing the Pradhan Mantri JI-VAN (Jaiw Indhan - Vatavaran Anukool fasal awashesh Nivaran) Yojana, offering financial aid for biofuel plants, including for sustainable aviation fuel.

Over 30 new distilleries have been set up by ethanol producers on the back of these incentives.

The government offers interest subvention for five years, including a one year moratorium, against the loan availed by project proponents from banks at 6% per annum or half the rate of interest charged by banks, whichever is lower, for setting up of new ethanol-producing distilleries.

{ MOS MOHOL CLAIMS }

90% of IndiGo's flight operations are now back to normal: Mohol

{ MURLIDHAR MOHOL } MOS, CIVIL AVIATION



HT Correspondent

puneletters@hindustantimes.com

PUNE: Nearly 90% of IndiGo's flight operations have stabilised and are running as scheduled, Union Minister of State for Civil Aviation Murlidhar Mohol said on Saturday.

Speaking to reporters during the inauguration of the Pune Book Festival at Fergusson College, Mohol said flight services across the country were being restored in phases following recent disruptions. "Prime Minister Narendra Modi has taken note of the situation and has sought an explanation from IndiGo. Around 90% of the airline's operations are now back to normal," he said.

Earlier this month, IndiGo had cancelled a large number of flights nationwide after failing to adequately prepare for stricter safety norms, with the highest number of cancellations reported on December 5. The situation began to improve subsequently.

Mohol added that the ministry would form a four-member committee to determine accountability for the disruptions. "Passengers have faced inconvenience

MOHOL ALSO SAID A FOUR-MEMBER COMMITTEE TO DETERMINE ACCOUNTABILITY

and financial losses, and the ministry is initiating immediate corrective measures," he said.

On the Pune Book Festival, Mohol said the event has significantly contributed to the city's cultural profile and highlighted steps being taken to encourage reading habits and strengthen the reading culture among citizens.

A fortnight ago, hundreds of IndiGo airline passengers in Pune, Nagpur and on connecting routes experienced severe travel disruptions.

Long delays, abrupt cancellations and limited communication from the airline led to overcrowded terminals and rising frustration.

Travellers reported "complete chaos," with some stuck inside aircraft for hours, others missing connecting flights, and many receiving contradictory information from staff.

A TWO-PRONGED STRATEGY IS BEING CONSIDERED

Budget may unveil next round of public sector bank reforms

Prasanta Sahu

New Delhi, December 14

THE GOVERNMENT is considering a two-pronged strategy to further consolidate public sector banks (PSBs) — merging smaller lenders to create scale and gradually diluting its ownership closer to 51 per cent to enable the banks to raise growth capital independently.

According to sources familiar with the discussions on the matter, this mix of consolidation and calibrated dilution of government's stake is essential to build banks capable of funding the expanding credit needs of a fast-growing economy.

In the next consolidation cycle, the focus is expected to be on the five smallest PSBs by asset size, which may be merged with mid-sized banks to make them more comparable with the country's larger state-run lenders. State Bank of India (SBI), which is already far ahead of other PSBs in terms of size and reach of operations after absorbing its associate banks, is unlikely to be part of the new round of consolidation.

Multiple merger combinations are under examination,

Multiple merger combinations are under examination, though no specific banks have been identified yet, sources said. The Budget 2026-27 is expected to offer policy direction on the future course, they said

though no specific banks have been identified yet, the sources said. The Union Budget 2026-27 is expected to offer policy direction on the future course of PSB reforms, they said.

Lessons from earlier consolidation exercises are shaping the current thinking. The previous mergers, particularly those executed in 2019-20, were far from smooth, marked by IT integration challenges, branch overlaps and staff rationalisation issues. In several cases, banks with similar regional footprints were merged, resulting in duplicated branch networks and employee redeployment problems.

Industry watchers argue that future mergers should be designed to avoid combining banks headquartered in the same region, thereby minimising operational disruption. The merger of Oriental Bank of Commerce with Punjab Na-

tional Bank — both with a strong northern India presence — is often cited as an example of how overlapping geographies intensified integration challenges.

Alongside consolidation, officials believe reforms must address capital constraints faced by PSBs. One proposal gaining traction is to raise the foreign direct investment (FDI) limit in PSBs from the current 20 per cent to as much as 49 per cent, allowing these banks to tap long-term global capital. In contrast, private sector banks are permitted up to 74 per cent foreign ownership.

However, ownership limits alone may not be enough to attract serious investors. While shareholders in private banks can exercise voting rights of up to 26 per cent, investors in PSBs are restricted to just 10 per cent voting power, even if they hold a 20 per cent equity stake. This

imbalance has discouraged large institutional and strategic investors from acquiring meaningful stakes in state-owned lenders. That explains why foreign holding in India's largest bank, SBI, is just 10.64 per cent now, and it is even less than 1 per cent in smaller PSBs.

Officials argue that FDI limits and voting rights in PSBs should be aligned more closely with those in private banks, while still ensuring government ownership of at least 51 per cent. Such alignment, they believe, would make PSBs more attractive to patient, long-term investors without compromising public control.

The reforms debate extends beyond PSBs. Raising voting rights in private banks is a longstanding demand from promoters and institutional investors. The voting rights cap in private banks was last raised from 10 per cent to 26 per cent through the Banking Laws (Amendment) Act, 2012. Both the Reserve Bank of India (RBI) and the government have historically opposed removing the cap altogether, citing concerns over governance, public trust and concentration of ownership.

Yet, large domestic and foreign investors argue that the disconnect between economic ownership and voting power discourages capital infusion. Any change, however, is likely to be cautious and incremental.

The renewed push for reform comes after a six-year pause in consolidation and reflects the government's ambition to create two Indian banks capable of entering the global top 20 by assets.

Officials are working on a reform roadmap that could be executed between 2026 and 2028.

As of March 2025, SBI remains the clear leader with assets of Rs 66.76 lakh crore, followed by Punjab National Bank (Rs 18.18 lakh crore), Bank of Baroda (Rs 17.81 lakh crore), Canara Bank (Rs 16.83 lakh crore) and Union Bank of India (Rs 15 lakh crore).

At the smaller end are Central Bank of India, Indian Overseas Bank, Bank of Maharashtra, UCO Bank and Punjab & Sind Bank — widely seen as early-phase merger candidates. The approach could eventually bring down the number of PSBs from the current 12 to three or four large institutions. FE

MODERN-day mega corporations are like empires. They are no exception to the failings of imperial hubris. When they become too big and powerful, most morph into blind, rapacious monsters. This may explain the fall of IndiGo, an iconic airline until a fortnight ago.

With 400-odd planes, well-turned-out cabin crews, on-time performance, a large network with over 2,000 flights connecting India every day, and no fatal accidents over 19 years of operations, becoming an airline of global standards was no mean achievement. The two founders, Rakesh Gangwal and Rahul Bhatia, deserve accolades, though the former exited three years ago over an internal dispute.

But today, after two weeks of mayhem and uncontrollable flight cancellations, the airline stands disgraced. It took less than 19 days to destroy a seemingly unsailable reputation built over 19 years.

The initial trickle of delays began on November 1, when the new rules promulgated by the Directorate General of Civil Aviation kicked in to provide more rest to pilots and reduce fatigue, thereby improving aviation safety by increasing weekly rest hours, redefining night duty hours, and limiting the number of night landings. It was a long-pending demand from the Indian Pilots' Association to bring the rules into line with International Civil Aviation Organisation norms, which the airlines initially resisted adopting.

Low-cost airlines typically fly more hours—hopping from city to city with quicker turnarounds—than full-service carriers. That should translate into more pilots per aircraft for IndiGo than for Air India.

It's also true that there is a huge shortage of captains in India. Recruiting a foreign captain takes 4-6 months, as they must obtain security clearance from intelligence agencies. That cannot be compromised on, especially after 9/11. After Home Ministry clearance, foreign captains must take the DGCA examination.

Even retired Indian Air Force pilots take substantially longer to be cleared to fly our civilian aircraft than a Lufthansa or Air France captain takes under European regulations. These cumbersome regulations are systemic issues that our regulator must simplify, in line with global standards, to lower costs and enable faster recruitment. Thousands of young Indian pilots are languishing without jobs—that remains a separate but urgent discussion.

IndiGo's hubris met regulatory reality as leadership paralysis and pilot shortages shattered a hard-earned reputation in days, traumatising passengers and exposing India's dependence on aviation giants

WHY INDIGO MUST LEARN THE LESSON AMBASSADOR FAILED

GR GOPINATH



Founder, Air Deccan;
former Captain, Indian Army



SOURAV ROY

But the ground reality today is that Indian airlines have to plan keeping these bottlenecks in mind. While Air India, SpiceJet, and Akasa complied with the new rules in time, IndiGo cocked a snook at the regulator. Why? Simply because it thought it could, and sweating fewer pilots for longer hours increases profits—and stock prices.

But after being chastened by the horrific fatal crash of Air India's Ahmedabad-London flight earlier this year and increasing minor accidents reported across airlines, the new Director General of Civil Aviation refused to budge on the new rules. IndiGo was caught flat-footed.

The initial trickle of disruptions turned into a flood and soon into a tsunami, with about 1,500 flight cancellations on December 5, impacting a staggering million-plus passengers over just

a few days. Thousands of bags are still stuck at airports across the country.

The scale of anxiety, stress, and suffering it caused—for missing funerals, exams, job interviews, and weddings—cannot be fathomed. The hapless IndiGo ground staff at airports were abandoned to face a mob by the airline's senior management.

What is glaring is that the CEO, the chief operations officer, and the head of the operations control centre—all expats—did not appear on the scene for a full five days. The expat senior leadership is on a few-weeks-on, few-weeks-off contract. But managing director Rahul Bhatia was missing in action, too. The ship was caught rudderless in the storm without its key leaders.

Finally, after a week of misery inflicted on passengers, the IndiGo manage-

ment apologised and explained the combination of factors that led to the chaos.

The IndiGo board has a stellar composition, packed with high-profile civil servants, a former highly regarded corporate honcho as chairman, a former Air Chief, and a couple of foreign airline CEOs. But, as is well known among many large Indian companies, board membership is often treated as a mere statutory requirement. It helps to pack a board with honourable people who can open doors.

But the managing director should have been at the forefront, holding himself accountable instead of remote-controlling. Legend has it that when Napoleon rested in his bivouac during his imperial campaigns, he would tell his aide, "Don't disturb me to give me good news. It can wait. But when there are bad tidings, rush to me and wake me up. There is no time to lose."

Had the managing director and his CEO heeded such advice, they would have held town hall meetings with the pilots, the pilot rostering staff, and the software professionals who provide the crew roster software. And then IndiGo could have averted the worst of this disaster.

The bigger question is: how could one company's breakdown bring India's entire aviation sector to a screeching halt? The answer lies in how little competition there is.

Monopolies and duopolies are indifferent, arrogant, and extortionist in nature from a customer perspective. They also pose a significant risk to a giant economy like India's, which, despite its glaring inequities, is one of the fastest-growing in the world.

That means if the monopoly or duopoly fails, the country's economy—or an essential sector riding on the ability of one or two players—fails. Neither is it in the long-term interest of the monopoly itself, which can eventually fade into oblivion.

The example of the Ambassador car, which thrived during the licence raj of the Nehruvian era, is illustrative. The few old Bombay Club titans who survived, like Bajaj and Mahindra, faced the onslaught of global competition from Japanese, South Korean, and Western companies that set up shop here and tried to match them in quality and price; as a result, the Indian companies gained market share. But the earlier Birla monopoly, which made the Ambassador, bred inertia and failed to foster innovation.

Let this be a fitting lesson for our policymakers. A vibrant private sector with competition and without cartelisation is the best way forward.

(Views are personal)



Corporate Communications Directorate

NAVBHARAT TIMES

DELHI

15 DECEMBER 2025

अफसरों की कमी!... मौजूदा समय में फ्लाइट ऑपरेशंस इंस्पेक्टर विंग में तैनात है 120 से ज्यादा कैप्टन

एयरलाइंस से आए अफसरों के ही भरोसे DGCA का जांच सिस्टम

Maneesh Aggarwal
@timesofindia.com

■ नई दिल्ली: देश की विमानन सुरक्षा व्यवस्था पर एक सवाल खड़ा हो रहा है। इंडिगो, एयर इंडिया और स्पाइसजेट समेत देश की तमाम एयरलाइंस और उनके विमानों की सेफ्टी ऑडिट का काम डीजीसीए के नियमित अधिकारी नहीं, बल्कि अधिकतर मामलों में उन्हीं एयरलाइंस से एक्सपर्ट के तौर पर डीजीसीए में कॉन्ट्रैक्ट पर हायर किए गए कैप्टन और सीनियर फायलट करते हैं।

सूत्रों के मुताबिक, डीजीसीए के अपने रेगुलर अधिकारी मुख्य रूप से एयरपोर्ट की ऑडिट करते हैं, जबकि एयरलाइंस और उनके विमानों की सुरक्षा जांच के लिए विभिन्न एयरलाइंस से जुड़े अनुभवी कैप्टनों को फ्लाइट ऑपरेशंस इंस्पेक्टर विंग में तैनात किया गया है। मौजूदा समय में डीजीसीए के पास ऐसे 120 से अधिक



कैप्टन है, जो इंडिगो, एयर इंडिया, एयर इंडिया एक्सप्रेस, स्पाइसजेट और अन्य भारतीय एयरलाइंस से हायर किए गए हैं। इनका जिम्मा यह देखने का है कि एयरलाइंस सुरक्षा और अंतरराष्ट्रीय मानकों का पालन

भरोसा अभी बाकी

देश में घरेलू विमानन धीरे-धीरे सामान्य होता दिख रहा है। शनिवार को डोमेस्टिक फ्लाइटों के टेक ऑफ की संख्या तीन हजार को पार करते हुए 3032 तक पहुंच गई। इंडिगो का ऑन-टाइम परफॉरमेंस फिलहाल अन्य एयरलाइंस के मुकाबले बेहतर है, लेकिन लोड फैक्टर अब भी सबसे कम है, जो दर्शाता है कि यात्रियों का भरोसा पूरी तरह लौटने में वक्त लग सकता है।

ऑफ करने का मामला सामने आया था। जानकारों का कहना है कि सेफ्टी ऑडिट के लिए डीजीसीए को अपने स्थायी केंद्र के अधिकारियों की भर्ती करनी चाहिए ताकि किसी भी स्तर पर चूक की गुंजाइश कम हो सके।

कर रही है या नहीं। हालांकि जानकारों का मानना है कि इसी व्यवस्था के चलते कई बार सुरक्षा से समझौते का खतरा भी बना रहता है। हाल के दिनों में एयर इंडिया के एक विमान के बिना उपयुक्त एनओसी के आठ बार टेक

इंडिगो कैंसलेशन संकट में डीजीसीए की कार्रवाई पर उठे सवाल



नई दिल्ली, (पंजाब केसरी) : इंडिगो एयरलाइंस की उड़ानें रद्द होने से जुड़े संकट (कैंसलेशन क्राइसिस) के बीच नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) की कार्रवाई अब खुद

सवाल के घेरे में आ गई है। डीजीसीए ने 11 दिसंबर की देर शाम एक आदेश जारी कर अपने ही चार चरिप्ट फ्लाइट ऑपरेटिंग इंसपेक्टरों

(पायलट) को तत्काल प्रभाव से बर्खास्त कर दिया। लेकिन अब दावा किया जा रहा है कि इन अधिकारियों का इंडिगो के फ्लाइंग ड्यूटी टाइम लिमिटेशन (एफडीटीएल) मामले से कोई प्रत्यक्ष संबंध ही नहीं था। डीजीसीए के डिप्टी डायरेक्टर सुनील सिंह रावत के हस्ताक्षर से जारी

बिना जांच, बिना सुनवाई सीधे कार्रवाई
बर्खास्त किए गए एक पायलट ने बातचीत में कहा कि न तो उनसे कोई पूछताछ की गई और न ही तथ्य जानने की कोशिश। 11 दिसंबर की शाम उन्हें अचानक कार्यालय आदेश भेजा गया और बताया गया कि उनकी सेवाएं समाप्त की जा रही हैं। उनका कहना है कि वे केवल कंसल्टेंट थे, जिनकी भूमिका एसओपी और मैनुअल के अनुसार सलाह देने तक सीमित थी। किसी भी अंतिम फैसले का अधिकार संयुक्त महानिदेशक (जॉइंट डीजी) के पास होता है। इस पूरे घटनाक्रम के बाद डीजीसीए की कार्यप्रणाली और इंडिगो कैंसलेशन संकट से निपटने के तरीके पर गंभीर सवाल उठने लगे हैं। एक्विशन सेक्टर में यह चर्चा तेज हो गई है कि क्या वास्तविक जिम्मेदारों पर कार्रवाई करने के बजाय कुछ अधिकारियों को 'बलि का बकरा' बनाया जा रहा है।

कार्यालय आदेश में जिन अधिकारियों को हटाया गया, उनमें डिप्टी चीफ फ्लाइंग ऑपरेटिंग इंसपेक्टर ऋषिगज चटर्जी, सीनियर फ्लाइंग ऑपरेटिंग इंसपेक्टर सोमा झमनानी, फ्लाइंग ऑपरेटिंग इंसपेक्टर अनिल कुमार पोखरियाल और फ्लाइंग ऑपरेटिंग इंसपेक्टर शिवम कौशिक शामिल हैं। इनमें से सोमा झमनानी को छोड़कर बाकी तीन अधिकारी डीजीसीए में कंसल्टेंट के तौर पर कार्यरत थे। सूत्रों और बर्खास्त किए गए अधिकारियों के हवाले से कहा जा रहा है कि इन चारों का इंडिगो की एफडीटीएल कमेटी से दूर-दूर तक संबंध नहीं था। उल्टे, डीजीसीए के वे अधिकारी जो वास्तव में एफडीटीएल

कमेटी का हिस्सा थे, फिलहाल जांच टीम में शामिल हैं। ऐसे में सवाल उठ रहा है कि फिर कार्रवाई उन अधिकारियों पर क्यों की गई, जिनकी भूमिका केवल सलाहकार की थी और जिनके पास किसी भी तरह का निर्णय लेने का अधिकार नहीं था। मामले में सबसे चौंकाने वाला पहलू यह सामने आया है कि बर्खास्त किए गए अधिकारियों में शामिल कैप्टन अनिल कुमार पोखरियाल गंभीर बीमारी से जूझ रहे हैं। एक्विशन विशेषज्ञ संजय लाजर ने सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म 'एक्स' पर दावा किया है कि कैप्टन पोखरियाल एडवॉंस स्ट्रेज कैन्सर से पीड़ित हैं और एक महीने पहले ही अपने पद से इस्तीफा दे चुके थे।

अब होगी इंडिगो के दबदबे की जांच

नई दिल्ली। एविएशन सेक्टर में इंडिगो एयरलाइन की मोनोपॉली (एकतरफा दबदबा) अब जांच के दायरे में आ गई है। देश में निष्पक्ष कारोबार पर नजर रखने वाली संस्था कॉम्पिटिशन कमीशन

- ताकत के गलत इस्तेमाल का आरोप
- एविएशन सेक्टर में 65 प्रतिशत हिस्सेदारी, रोजाना 2,200 उड़ानें

ऑफ इंडिया (सीसीआई) जांच कर रही है कि क्या देश की सबसे बड़ी एयरलाइन ने मोनोपॉली बनाए रखने के लिए प्रतिस्पर्धा के नियमों का उल्लंघन किया है। इंडिगो संकट कॉम्पिटिशन एक्ट की धारा 4 का खुला उल्लंघन माना जा रहा है। इसके मुताबिक कोई कंपनी अपनी धाक के बल पर मनमानी कीमत नहीं वसूल सकती और सेवाओं को मनमाने तरीके से संचालित कर कस्टमर्स को ब्लैकमेल नहीं कर सकती। कॉम्पिटिशन कमीशन अंदरूनी तौर पर इंडिगो की मोनोपॉली वाली स्थिति, खास रूट्स पर दबदबे



और गलत इस्तेमाल जैसे कई पहलुओं पर छानबीन कर रहा है। किराया बढ़ाने का मामला अगर साबित होता है तो आयोग जांच का आदेश देगा।

इधर, इंडिगो की स्पोकसपर्सन ने शनिवार को बताया कि हम 3, 4 और 5 दिसंबर की उन उड़ानों की सूची बना रहे हैं, जिनमें यात्रियों को भारी परेशानी हुई और वे हवाई अड्डों पर फंस गए थे। ऐसी सभी उड़ानों के यात्रियों से जनवरी में सीधे संपर्क किया जाएगा, ताकि उन्हें मुआवजा आसानी से दिया जा सके।

डीजीसीआई की ओर से

एविएशन नियमों में बदलाव चलते दिसंबर के पहले हफ्ते में इंडिगो में क्रू मेंबर्स की भारी कमी हो गई थी। इसके कारण 1 से 10 दिसंबर के बीच इंडिगो की 5000 से ज्यादा फ्लाइट कैंसिल हुई थीं। इंडिगो ने मामले की आंतरिक जांच को पूरी तरह इंटरनेशनल एक्सपर्ट के हवाले करने का फैसला किया है। एश्वह पीटर एल्बर्स शुक्रवार को छतछ की समिति के सामने पेश हुए थे। कंपनी ने इससे पहले ही स्वतंत्र जांच का जिम्मा विश्व प्रसिद्ध एविएशन एक्सपर्ट कैप्टन जॉन इल्सन को सौंप दिया।



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

DELHI

15 DECEMBER 2025

Senior expat official in IndiGo management may face action

Saurabh Sinha
@timesofindia.com

New Delhi: A DGCA-appointed panel of eight flight operations inspectors (FOIs) to oversee IndiGo operations till they stabilise is learnt to have put an expat top management person (not the CEO) of the airlines under the scanner. Officials close to the developments said regulatory action against him was likely.

IndiGo's operations control centre (OCC) has been found to be a weak link. As of now, the airline is giving out two-day rosters to pilots. This means a pilot knows the flights he or she is supposed to fly next two days only.

FOIs are, meanwhile,



After AI, Akasa has sought info on IndiGo capacity cuts so it can operate more flights from Jan

said to be upset with the recent removal of four of their colleagues from their positions for allegedly not being able to prevent IndiGo's fiasco. "FOIs feel they have been made scapegoats. Some of them now want to quit their

positions," said officials.

Akasa's ambition: After Air India, Akasa has also sought information from the govt about the likely duration of IndiGo capacity cuts so that it can decide on operating some extra flights in the second half of Jan. The aviation ministry is expected to finalise IndiGo cuts and duration of the same early this week. Air India has offered to explore operating 275 extra flights this month.

The 30 Boeing 737s Akasa has are at present being fully utilised. The airlines recently got its 31st aircraft, which will start flying next month, and could use it to partially fill in the void created by IndiGo's route cuts.



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

CHENNAI

14 DECEMBER 2025

54 IndiGo flights cancelled on Saturday

Venkadesan.S
@timesofindia.com

Chennai: IndiGo Airlines cancelled 54 arrivals and departures for the second consecutive day on Saturday, saying the disruptions were part of a planned curtailment intended to restore normal operations.

An airline official said they were steadily improving daily operations after the Union ministry relaxed the regulations governing crew working hours. "We cannot call these cancellations, we must call them 'no operations'. Passengers were either accommodated on other flights or offered full refunds," he said. IndiGo was scheduled to operate 142 flights from Chennai on Saturday, but the number was reduced due to regular runway maintenance, the official added.

In a statement on Saturday, the airline said that it was set to operate over 2,050 flights of 2,400 scheduled flights as per

its revised schedule, with only two cancellations due to technical issues.

Airport authority officials said the disruptions stemmed largely from service adjustments to inbound flights. "We did not see any crowding of stranded passengers," an airport official said.

Among arrivals, Hyderabad, Bengaluru and Mumbai each recorded four cancellations, followed by Delhi with three. Kolkata and Coimbatore saw two cancellations each, while single-flight cancellations were reported from cities such as Kochi, Patna, Dubai, Pune and Ahmedabad.

Five flights to Mumbai were cancelled, followed by four each in Bengaluru and Hyderabad and three in Delhi. Two outbound flights each to Kolkata and Coimbatore were also cancelled. There were single-flight cancellations to destinations including Pune, Ahmedabad and Bhubaneswar.

The policy failure behind the aviation meltdown



KP NAYAR
STRATEGIC ANALYST

SINCE the change of government at the Centre in 2014, the Civil Aviation Minister's office in New Delhi has become a customary port of call for foreign ministers from the Gulf visiting India, to no avail in all cases. They have been wasting their time and many such visiting ministers have eventually given up, treating India's civil transport industry as a dead end. This is a side story of the meltdown in air passenger transport across the nation this month, of which the Indigo airline has become emblematic and is the whipping boy for everyone, with Air India being cited as the other but smaller, part of a duopoly on the country's skies.

The less publicised story of a spate of regular calls to successive Indian civil aviation ministers by foreign visitors who have little to do with civil aviation in their portfolios offers a foreign policy dimension to India's ongoing air transport and tourism crises. The Civil Aviation Ministry's stranglehold on the larger

government apparatus has been such over the last 11 years that it has held the country's solemn treaties to ransom and challenged India's sovereign responsibilities. The blanket refusal to review and renegotiate Bilateral Air Service Agreements with most Gulf states as mandated in their clauses is the most egregious example. Such a cavalier attitude has stunted the growth of India's civil aviation. Proactive external actions during the last decade could have prevented the current crisis.

Foreign ministers from the Gulf are not the only ones who have grievances against the civil aviation ministry. For different — actually opposite — reasons, the US has accused this ministry in bilateral conversations of having stunted the growth of India's aviation industry. The ministry's mandate is actually the opposite. Americans have argued, behind closed doors, that lack of imagination and negativism in this ministry have prevented meaningful cooperation between India and the US in the entire range of aviation. Like those in the Gulf, the Americans have also given up their decades-long efforts to get more involved in the airline business in India.

At last count, there were just 58 non-stop weekly flights between India and the US. A recent comparative study by the Centre for Aviation and Space Laws at the



CAVALIER: The refusal to review bilateral air service pacts has hit the aviation sector's growth. REUTERS

National University of Juridical Sciences in Kolkata has shown that in marked contrast, there are 287 non-stop weekly flights between the US and Japan, a destination much smaller than India in both size and population.

One of the most reliable and sought-after domestic airlines in the US since 2007 has been Virgin America, headquartered in California. It was originally promoted by the United Kingdom-based international airline conglomerate, the Virgin Group. It was possible to launch a new domestic carrier in the crowded US aviation market at the turn of the new millennium because of constructive cooperation between the US Department of Transportation, its UK counterpart and Richard Branson, the man

Like the Gulf states, the Americans have also given up their decades-long efforts to get more involved in India's airline business.

behind the Virgin Group. This is completely alien to the mindset at the Rajiv Gandhi Bhavan headquarters of the Civil Aviation Ministry. Foreigners are perennially viewed there with suspicion bordering on enmity, according to numerous interlocutors from many countries in accounts given to this columnist over the last 30 years.

There is a postscript to the Virgin America story. The US airline made its first public offering in NASDAQ stock exchange in 2014. Because Virgin America emerged as a hugely attractive investment, several US carriers attempted to take it over in a bidding war. Eventually, Alaska Airlines became its owners.

For the Gulf states, South Asia is an extension of their own air transport and tourism

business. India, of course, is the biggest component of this extended market. Within the Gulf, in the United Arab Emirates, tourism contributes to 13 per cent of the UAE's Gross Domestic Product (GDP), UAE's Minister of Economy and Tourism Abdullah bin Tbuq Al Marri said on this year's World Tourism Day in September. An ambitious plan to increase the domestic hospitality industry's share to 25 per cent of the GDP envisages sending some of the 33 million guests who stayed in hotels in the UAE this year as tourists to India as the second, extended leg of a regional tour.

Singapore unveiled a similar plan a few decades ago to add India to the itinerary of global tourists arriving in the city-state. The plan has been only a modest success because of bottlenecks at the India end. But it was a consideration in the creation of Vistara, an Indian airline, which was recently merged with Air India. Singapore Airlines had a 49 per cent stake in Vistara, which had a 10 per cent share of India's domestic aviation market at the time of its merger. Singapore's plans to set up an airline in India began in the early 1990s, but faced stumbling blocks at every stage from the Indian civil service culture and xenophobic politicians.

If the UAE or any other Gulf state is to send some of its tourists to India as part of a regional itinerary on the Sin-

gapore model, they would have to consider setting up a Vistara-type domestic airline, part-owned by the Emirates airline or another Gulf carrier. But it would be an uphill struggle, unless Rajiv Gandhi Bhavan opens its doors to winds of change. Any such effort would contribute to cutting the duopoly in domestic aviation, like Vistara did.

Not only airlines, but airports are also victims of the Civil Aviation Ministry's tunnel vision. Kannur International Airport is an example. It is the first greenfield airport to be built in India in a long time. Bureaucrats at Rajiv Gandhi Bhavan are asphyxiating it by denying foreign carriers permission to fly to and from Kannur, although it is a designated international airport. The domestic duopoly has lobbied the ministry's bureaucrats to allow only Indigo and Air India to pick up passengers from Kannur to the Gulf.

Retired IAS officer Vasudevan Tulasidas, who helped build the airport as its first Managing Director, once told Hardeep Puri, when he was Civil Aviation Minister, that Kannur maybe the first airport in India to go bankrupt because the ministry is arbitrarily denying business which is its due. "Airlines sometimes go bankrupt," Tulasidas told Puri, adding, "The Civil Aviation Ministry will set a precedent by causing India's first airport bankruptcy."