भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

HINDU CHENNAI 15 AUGUST 2026

Vizag airport operations move to Bhogapuram from Monday

The Alluri Sitarama Raju International Airport at Bhogapuram is set to begin commercial operations from Monday, a milestone for aviation in Andhra Pradesh. With this, all scheduled domestic and international passenger services from the Visakhapatnam airport will move to the new facility. Developed by GMR Visakhapatnam International Airport Ltd. under a public-private Partnership model, the Bhogapuram airport has been designed for long-term scalability.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
DAINIK BHASKAR JAIPUR 14 AUGUST 2026

एअर इंडिया... अपने 5000 पायलटों का डोप टेस्ट करेगी

नई दिल्ली | एअर इंडिया और एअर इंडिया एक्सप्रेस ने अपने सभी पायलटों का अनिवार्य साइकोएक्टिव सब्सटेंस (नशीले पदार्थों) का टेस्ट शुरू कराने का फैसला किया है। दोनों एयरलाइंस में 5 हजार से ज्यादा पायलट हैं। गुरुवार से जांच शुरू कर दी गई है। यह फैसला 4 अगस्त को फुकेत से दिल्ली आ रही एअर इंडिया की फ्लाइट एआई2379 के पायलट के ड्रग टेस्ट में मारिजुआना की पुष्टि होने के बाद लिया गया है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN | DELHI | 16 AUGUST 2026

एअर इंडिया के विमान में खराबी, रनवे पर इमरजेंसी ब्रेक लगाकर रोकना पड़ा

नई दिल्ली : गुरुवार की शाम बैंकाक से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान (एआइ 2335) को टेकआफ के ठीक पहले रनवे के पास इमरजेंसी ब्रेक लगाकर रोकना पड़ा। काकपिट क्रू को विमान में तकनीकी खराबी का पता चला था, जिसके बाद पायलट ने उड़ान रद करने का फैसला लिया। विमान में 250 से अधिक यात्री थे, जिन्हें उनके निर्धारित समय से करीब 24 घंटे बाद शुक्रवार शाम को दिल्ली लाया जा सका।

• पेज 2

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN | DELHI | 16 AUGUST 2026

रनवे पर ब्रेक लगाकर रोका विमान, झटके से सहमे यात्री

टेकआफ के ठीक पहले विमान में आई खराबी

जागरण संवाददाता, नई दिल्ली: गुरुवार की शाम बैंकाक से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान (एआइ 2335) को टेकआफ के ठीक पहले रनवे के पास इमरजेंसी ब्रेक लगाकर रोकना पड़ा। काकपिट क्रू को विमान में तकनीकी खराबी का पता चला था, जिसके बाद पायलट ने उड़ान रद करने का फैसला लिया। विमान में 250 से अधिक यात्री थे, जिन्हें उनके निर्धारित समय से करीब 24 घंटे बाद शुक्रवार शाम को दिल्ली लाया जा सका। उड़ान को रद किए जाने के बाद इंटरनेट मीडिया पर तकनीकी खराबी को विमान के हाइड्रोलिक सिस्टम में हुई गड़बड़ी बताया गया, लेकिन एअर इंडिया ने इससे साफ इनकार करते हुए कहा कि ऐसा बिल्कुल नहीं था। गड़बड़ी को उसी दिन दो से तीन घंटे में ठीक करा लिया गया। अगले दिन उस विमान का उड़ान में इस्तेमाल भी हुआ।

सूत्रों का कहना है कि विमान टेकआफ के लिए रनवे की ओर बढ़ ही रहा था कि अचानक एक तेज आवाज के साथ ब्रेक लगे। झटके का असर काफी ज्यादा था, लेकिन सभी यात्रियों द्वारा सीट बेल्ट बांधे रखने के कारण बड़ा हादसा टल गया। घटना के तुरंत बाद रनवे की ओर रेस्क्यू गाड़ियां और एंबुलेंस पहुंचीं। इस उड़ान के यात्रियों को ब्रेक लगने के बाद काफी देर तक विमान के अंदर ही बैठाए रखा गया। बाद में उन्हें टर्मिनल पर ले जाया गया, जहां से बिजनेस यात्रियों को उसी रात दूसरी फ्लाइट से दिल्ली भेजा गया, जबकि इकोनामी क्लास के यात्रियों को होटल में ठहराया गया। यह विमान आखिरकार शुक्रवार शाम दिल्ली के लिए रवाना हो सका। एअर इंडिया का कहना है कि विमान उसी दिन उड़ान भरने के लिए तैयार था, लेकिन विमान पर तैनात क्रू की डयूटी समाप्त हो चुकी थी, लिहाजा अगले दिन विमान का इस्तेमाल उड़ान के लिए हुआ।

24 घंटे की देरी से बैंकाक से दिल्ली पहुंचे विमान में सवार थे 250 से अधिक यात्री

विमान की इमरजेंसी लैंडिंग न कराने पर कठघरे में एअर इंडिया

गौतम कुमार मिश्रा • जागरण

नई दिल्ली: फुकेट से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान एआइ-2379 में हवा में चार सेकंड तक विमान के अनियंत्रित होने के मामले में अब एयरलाइन प्रशासन और सुरक्षा प्रोटोकाल पर गंभीर सवाल खड़े हो गए हैं। जहां एक ओर शुरुआती जांच में पायलट के नशे में होने की पुष्टि के बाद कुछ लोग एयरबस ए320 नियो विमान के मुख्य कंप्यूटर और हाइड्रोलिक सिस्टम की तकनीकी खराबी का हवाला दे रहा है। दूसरी ओर, विमानन विशेषज्ञ बड़ा सवाल यह उठा रहे हैं कि इतने बड़े खतरे के बावजूद गंतव्य तक यात्रा जारी क्यों रखी गई और तुरंत इमरजेंसी लैंडिंग क्यों नहीं कराई गई।

एविएशन के एसओपी और डीजीसीए /आइसीएओ के सख्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, यदि उड़ान के दौरान विमान का नियंत्रण चार सेकंड के लिए भी पूरी तरह खत्म होता है, तो कैप्टन को तुरंत मेडे या पैन-पैन सिग्नल जारी कर निकटतम एयरपोर्ट पर इमरजेंसी लैंडिंग करानी अनिवार्य होती है। विमानन विशेषज्ञ मार्क मार्टिन नशे की हालत में सिचुएशनल अवेयरनेस प्रभावित होने से पायलट द्वारा साइड स्टिक पर गलत इनपुट देने का अंदेशा जताते हैं। मार्टिन कहते हैं कि इमरजेंसी लैंडिंग नहीं कराकर पायलट ने यात्रियों की जान जोखिम में डाल दिल्ली तक उड़ान जारी रखा, जो गंभीर लापरवाही है।

मार्क मार्टिन का कहना है कि

इमरजेंसी लैंडिंग को लेकर ये हैं डीजीसीए के मानक

- **तत्काल निर्णय** : उड़ान के दौरान यदि विमान का कोई मुख्य सिस्टम (जैसे आटोपायलट, हाइड्रोलिक्स, या फ्लाइट कंट्रोल कंप्यूटर) फेल होता है या विमान पर से नियंत्रण खत्म होता है, तो एसओपी के अनुसार पायलट-इन-कमांड को 'मेडे' (आपातकाल) या 'पैन-पैन' (तत्काल सहायता) घोषित करना अनिवार्य है।
- **निकटतम उपयुक्त एयरपोर्ट पर डायवर्जन** : डीजीसीए और अंतरराष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन के नियमों के तहत उड़ान के दौरान किसी भी प्रमुख सिस्टम में खराबी आने पर क्रू को निर्धारित गंतव्य तक उड़ान जारी रखने के बजाय निकटतम एयरपोर्ट पर तुरंत इमरजेंसी लैंडिंग करानी होती है।
- **काकपिट क्रू और एसओपी का कड़ाई से पालन** : पायलट या को-पायलट में से किसी को भी सिस्टम फेलियर या टर्बुलेंस का अहसास होता है, तो क्विक रेफरेंस हैंडबुक (क्यूआरएच) के अनुपालन के साथ एयर ट्रैफिक कंट्रोल (एटीसी) को तुरंत सूचना देनी होती है।

फुकेट से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान के दौरान डीजीसीए के नियमों के उल्लंघन पर उठे सवाल

ए320नियो में तीन स्वतंत्र हाइड्रोलिक और कंप्यूटर बैकअप सिस्टम होते हैं, जिनका एक साथ चार सेकंड के लिए ठप होना और फिर बिना रीसेट के खुद-ब-खुद सामान्य हो जाना, तकनीकी रूप से लगभग नामुमकिन है। अंदेशा है कि क्रू की मानवीय गलती और नशे की लापरवाही को ढकने के लिए एयरक्राफ्ट मैन्युफैक्चरर पर तकनीकी दोष मढ़ने की कोशिश की जा रही है। विमानन सुरक्षा मानकों का पालन कैसे किया जाता है, इसका बड़ा उदाहरण जनवरी 2023 में तब देखने को मिला था, जब दिल्ली से पेरिस जा रही एयर इंडिया की उड़ान एआइ-143 में मामूली तकनीकी खराबी का अंदेशा होते ही कैप्टन ने तुरंत विमान मोड़ा और दिल्ली में सुरक्षित लैंडिंग कराई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN DELHI 16 AUGUST 2026

एक ही फ्लाइट नंबर, एक ही आसमान, एटीसी की सूझबूझ से टला हादसा

जेएनएन, नई दिल्ली: छोटी-सी समझदारी और सही समय पर दिखाई गई सूझबूझ किसी बड़ी संभावित दुर्घटना को कैसे टाल सकती है, इसका अंदाजा अमेरिका में शुक्रवार को सामने आई घटना से लगाया जा सकता है। अमेरिकन एयरलाइंस के दो यात्री विमान गलती से एक ही फ्लाइट नंबर के साथ उड़ रहे थे व दोनों के एक ही ऊंचाई पर पहुंचने का खतरा पैदा हो गया था। फीनिक्स में एयर ट्रैफिक कंट्रोलर ने समय रहते इस गड़बड़ी को भांप लिया व दोनों विमानों को अलग-अलग ऊंचाई पर भेजकर संभावित टक्कर टाल दी। दोनों विमानों में सैकड़ों यात्री सवार थे।

एपी के अनुसार, घटना का पता एयर ट्रैफिक कंट्रोल के आडियो से चला। इनमें से एक विमान शिकागो से फीनिक्स पहुंच रहा था, जबकि दूसरा फीनिक्स से उड़ान भर रहा था। दोनों को गलती से 'अमेरिकन 2482' फ्लाइट नंबर दे दिया गया था। इससे एयर ट्रैफिक कंट्रोल के लिए दोनों विमानों की पहचान में भ्रम की स्थिति पैदा हो गई।

अमेरिकन एयरलाइंस की 2482 उड़ान आम तौर पर शिकागो से फीनिक्स के बीच संचालित होती है। लेकिन खराब मौसम के कारण शिकागो से आने वाली उड़ान में देरी हो गई। यात्रियों की परेशानी कम करने के लिए एयरलाइन ने फीनिक्स से दूसरी उड़ान रवाना करने का फैसला किया। इसी दौरान दोनों विमानों को एक ही फ्लाइट नंबर आवंटित हो गया। कंट्रोल टावर से साफ किया गया कि एक विमान फीनिक्स पहुंच रहा है और दूसरा वहां से रवाना हो रहा है, ताकि पायलट किसी निर्देश को लेकर भ्रमित न हों। दोनों विमानों को एक-दूसरे के ऊपर-नीचे रखते हुए सुरक्षित दूरी बनाए रखी गई और टक्कर का खतरा टल गया।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

RS DAINIK JAGRAN | DELHI | 16 AUGUST 2026

इमरजेंसी लैंडिंग न कराने पर कठघरे में एअर इंडिया प्रशासन

गौतम कुमार मिश्रा • जागरण

नई दिल्ली : फुकेट से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान एआइ-2379 में हवा में चार सेकेंड तक विमान के अनियंत्रित होने के मामले में अब एयरलाइन प्रशासन और सुरक्षा प्रोटोकाल पर गंभीर सवाल खड़े हो गए हैं। विमान टर्बुलेंस प्रकरण में जहां एक ओर शुरुआती जांच में पायलट के नशे में होने की पुष्टि के बाद कुछ लोग एयरबस ए320 नियो विमान के मुख्य कंप्यूटर और हाइड्रोलिक सिस्टम की तकनीकी खराबी का हवाला दे रहे हैं। दूसरी ओर, विमानन विशेषज्ञ बड़ा सवाल यह उठा रहे हैं कि इतने बड़े खतरे के बावजूद गंतव्य तक यात्रा जारी क्यों रखी गई और तुरंत इमरजेंसी लैंडिंग क्यों नहीं कराई गई।

एविएशन के मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) और डीजीसीए /आइसीएओ के सख्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, यदि उड़ान के दौरान विमान का नियंत्रण चार सेकेंड के लिए भी पूरी तरह खत्म होता है, तो कैप्टन को तुरंत मेडे या पैन-पैन सिग्नल जारी कर निकटतम एयरपोर्ट पर इमरजेंसी लैंडिंग करानी अनिवार्य होती है। विमानन विशेषज्ञ मार्क मार्टिन, नशे की हालत में सिचुएशनल अवेयरनेस प्रभावित होने के कारण पायलट द्वारा साइड-स्टिक पर गलत इनपुट देने का अंदेशा जताते हैं। मार्टिन कहते हैं कि इमरजेंसी लैंडिंग नहीं कराके पायलट ने यात्रियों की जान जोखिम में डालकर दिल्ली तक उड़ान जारी रखा, जो बेहद गंभीर लापरवाही है।

विमान टर्बुलेंस प्रकरण

- फुकेट से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान के दौरान डीजीसीए के नियमों के उल्लंघन पर उठे सवाल
- विशेषज्ञ बोले- इमरजेंसी लैंडिंग नहीं कराकर पायलट ने यात्रियों की जान जोखिम में डाल जारी रखी उड़ान

चार सेकेंड की थ्योरी पर सवाल

मार्क मार्टिन का कहना है कि ए320नियो में तीन स्वतंत्र हाइड्रोलिक और कंप्यूटर बैकअप सिस्टम होते हैं, जिनका एक साथ चार सेकंड के लिए ठप होना और फिर बिना रीसेट के खुद-ब-खुद सामान्य हो जाना, तकनीकी रूप से लगभग नामुमकिन है। अंदेशा है कि क्रू की मानवीय गलती और नशे की लापरवाही को ढकने के लिए एयरक्राफ्ट मैन्युफैक्चरर पर तकनीकी दोष मढ़ने की कोशिश की जा रही है। फिलहाल विमानन दुर्घटना जांच ब्यूरो और एयरबस की टीम ब्लैक बाक्स (डीएफडीआर और सीवीआर) का डाटा खंगाल रही है, जिसके बाद ही साफ होगा कि साइड स्टिक पर पायलट का हाथ लगा था या वाकई कोई तकनीकी ग्लिच था।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

RS DAINIK JAGRAN | DELHI | 16 AUGUST 2026

एअर इंडिया की उड़ान में खराबी, रनवे पर इमरजेंसी ब्रेक से रोका विमान

जागरण संवाददाता, नई दिल्ली

प्रतीकात्मक

गुरुवार की शाम बैंकाक से नई दिल्ली आ रही एअर इंडिया की उड़ान (एआइ 2335) को टेकआफ के ठीक पहले रनवे के पास इमरजेंसी ब्रेक लगाकर रोकना पड़ा। काकपिट क्रू को विमान में तकनीकी खराबी का पता चला था, जिसके बाद पायलट ने उड़ान रद करने का फैसला लिया। विमान में 250 से अधिक यात्री थे, जिन्हें उनके निर्धारित समय से करीब 24 घंटे बाद शुक्रवार शाम को दिल्ली लाया जा सका। उड़ान को रद किए जाने के बाद इंटरनेट मीडिया पर तकनीकी खराबी को विमान के हाइड्रोलिक सिस्टम में हुई गड़बड़ी बताया गया, लेकिन एअर इंडिया ने इससे साफ इन्कार करते हुए कहा कि ऐसा बिल्कुल नहीं था। गड़बड़ी को उसी दिन दो से तीन घंटे में ठीक करा लिया गया। अगले दिन उस विमान का उड़ान में इस्तेमाल भी हुआ।

टेकआफ के समय लगा तेज झटका, सहमे यात्री : सूत्रों का कहना है कि विमान टेकआफ के लिए रनवे की ओर बढ़ ही रहा था कि अचानक एक तेज आवाज के साथ ब्रेक लगे। झटके का असर काफी ज्यादा था, लेकिन सभी यात्रियों द्वारा सीट बेल्ट बांधे रखने के कारण बड़ा हादसा टल गया। घटना के तुरंत बाद रनवे की ओर रेस्क्यू गाड़ियां व एंबुलेंस पहुंचीं। इस उड़ान के यात्रियों को ब्रेक लगने के बाद देर तक विमान के अंदर बैठाए रखा गया। बाद में उन्हें टर्मिनल पर ले जाया गया, जहां से बिजनेस यात्रियों को उसी रात दूसरी फ्लाइट से दिल्ली भेजा गया। यह विमान आखिरकार शुक्रवार शाम दिल्ली के लिए रवाना हो सका। एअर इंडिया का कहना है कि विमान उसी दिन उड़ान भरने के लिए तैयार था, लेकिन क्रू की ड्यूटी समाप्त हो चुकी थी, अगले दिन विमान का इस्तेमाल उड़ान के लिए हुआ।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
DAINIK NAVAJYOTI JAIPUR 14 AUGUST 2026

फुकेट-दिल्ली फ्लाइट हादसे के बाद बड़ा फैसला

एयर इंडिया के सभी पायलट का ड्रग्स टेस्ट अनिवार्य

एजेंसी/नई दिल्ली। टाटा समूह की विमान सेवा कंपनी एयर इंडिया ने अपने हर पायलट की मादक द्रव्यों और वर्जित दवाओं के सेवन के लिए जांच करने का फैसला किया है। कंपनी ने उड़ान के बाद इस जांच को सभी पायलटों के लिए गुरुवार से अनिवार्य कर दिया है। यह फैसला गत चार अगस्त को फुकेट-दिल्ली उड़ान के दौरान विमान के हवा में अचानक 300 फुट नीचे गोता लगाने की घटना के बाद किया गया है। नशीले पदार्थ के सेवन के लिए किए गए स्क्रीनिंग टेस्ट में उड़ान का मुख्य पायलट पॉजिटिव पाया गया था। उसका सैंपल प्रयोगशाला परीक्षण के लिए भेजा गया है। उड़ान संख्या एआई 2379 के साथ हुई इस गंभीर घटना में 20 यात्री और चालक दल के चार सदस्य घायल हो गए थे। उड़ान में तीन शिशुओं समेत 137 यात्री और दो पायलट समेत चालक दल के आठ सदस्य थे।

ट्रेनिंग और उड़ान के बाद तय स्थानों पर होगी जांच

एयर इंडिया में उड़ान परिचालन के प्रमुख महेश उप्पल ने एयरलाइंस के पायलटों को गुरुवार को पत्र जारी कर बताया कि हमने ग्रुप के सभी पायलटों की उन सभी पदार्थों या दवाओं के लिए पूर्ण स्क्रीनिंग कराने का निर्णय लिया है, जिनकी नियमों के तहत अनुमति नहीं है। यह परीक्षण अनिवार्य है और 13 अगस्त 2026 से शुरु हो गया है। उन्होंने बताया कि यह परीक्षण एयरलाइंस की गुरुग्राम अकादमी में प्रशिक्षण के दौरान, उड़ान के बाद फ्लाइट ब्रीफिंग सेंटर या एयर इंडिया कार्यालयों में या पायलट के संबंधित बेस द्वारा निर्धारित स्थानों पर किया जाएगा।

सेफ्टी हमारी पहली प्राथमिकता: एयर इंडिया

एयर इंडिया ने अपने कर्मचारियों को भेजे संदेश में कहा कि कंपनी के लिए सेफ्टी सबसे महत्वपूर्ण प्राथमिकता है। कंपनी ने यह भी कहा कि कई दशकों से एयर इंडिया भारतीय एविएशन की पहचान रही है और उसके पायलटों तथा दूसरे कर्मचारियों की प्रोफेशनलिज्म और सेफ्टी के प्रति प्रतिबद्धता ने यात्रियों का भरोसा बनाया है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
FREE PRESS JOURNAL MUMBAI 15 AUGUST 2026

Air India CEO-designate Gebremariam visits India for to meet executives

PTI

NEW DELHI

Tewolde Gebremariam, who is set to take over the reins of Air India next month, held meetings with senior airline executives this week during his first visit to India after being appointed as CEO and MD, according to officials.

Gebremariam, an aviation industry veteran and former chief of Ethiopian Airlines Group, will take over from Campbell Wilson as the CEO and MD.

The officials said Gebremariam visited the national capital and Mumbai and held meetings with senior executives of the airline and Tata Group. He will take charge of the Tata Group-owned airline at a time when it is working on ambitious expansion plans amid multiple external headwinds.

On Aug 5, Air India announced the appointment of Gebremariam after a comprehensive search overseen by a dedicated board committee. He brings nearly four decades of experience at Ethiopian Airlines Group, including over 11 years as its CEO.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL MUMBAI 15 UGUST 2026

Air India is now India's problem

Three things need to be flagged after the incident involving Air India flight AI2379, an Airbus A320neo from Phuket to New Delhi, on August 4, which lost its flight controls after multiple hydraulic system failures and suddenly dropped 300 feet. Immediately after the incident, Air India tried to dismiss it as "turbulence", implying it was an act of God and ruling out any system malfunction. But the Ministry of Civil Aviation called it a sudden loss of altitude and classified it as a serious incident. A preliminary engineering assessment of the decoded flight data reveals that the aircraft experienced three hydraulic system failures within seconds of each other. The analysis said elevators and aileron surfaces were lost for around 4 seconds. Elevators control pitch, the nose moving up and down, while ailerons control roll, the banking of the wings.

Secondly, and more importantly, Air India's problem did not begin on August 4; it has been guilty of several incidents earlier. Between January 2025 and February 2026, the regulator, the Directorate General of Civil Aviation, inspected 166 Air India aircraft. It found repeated technical defects on 137 of them. The regulator had already served the airline with a notice for allowing the same faults to recur across consecutive flights while crews were dispatched anyway. In May last year, a spot check found that a Bengaluru-London flight had exceeded the 10-hour flight time limit on two consecutive days. Days before the Ahmedabad crash in June last year, which killed 260 people, it had warned the airline was flying Airbus aircraft with expired or unverified emergency equipment—one A319 more than three months overdue—and that Air India had failed to respond in time to deficiencies already raised.

When the AI2379 landed in New Delhi two hours after the injuries, no ground arrangements were in place.

In July 2025, the DGCA issued four notices covering 29 violations, including 19 training lapses, and recorded that systemic problems in compliance monitoring, crew planning, and training governance remained unresolved despite repeated warnings. In December 2025, it issued a notice asking the airline to explain why a Dreamliner had been dispatched on the Delhi-Tokyo route when the same faults had recurred across five previous sectors and the crew flew it anyway. ...and then there is the issue of one of the two pilots, who, according to reports, was not at the controls when the incident happened and failed a confirmatory test for marijuana. The airline acted swiftly and has now ordered drug tests for more than 5,000 pilots.

Third, when the AI2379 landed in New Delhi two hours after the injuries, no ground arrangements were in place, no ambulance was waiting to take the injured to the hospital, and no senior staff were present. Thirteen passengers and four crew had been hurt. These three issues show that an airline that has been repeatedly warned yet keeps flying is now no longer the failure of one company; it is the failure of everyone overseeing it.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
FREE PRESS JOURNAL MUMBAI 15 AUGUST 2026

AI flight experienced total loss of control

Dhairya Gajara
MUMBAI

The Air India flight from Phuket to Delhi that suddenly lost altitude earlier this month suffered a rare and severe technical failure that left the aircraft completely beyond the pilots' control for about four seconds, according to a preliminary technical assessment by Airbus.

The incident involved flight AI-2379, operated by an Airbus A320neo (VT-EXO), which was flying from Phuket to Delhi on August 4 with around 137 passengers and eight crew members on board. While cruising over Odisha, the aircraft dropped nearly 300 feet in just two seconds, injuring more than 20 passengers and four crew members.

Airbus was asked by AI to analyse the aircraft's digital flight data recorder (DFDR). The manufacturer's preliminary findings point to an unprecedented cascade of hydraulic failures.

According to the assessment, at around 9:32:44 a.m. the aircraft first lost the Green hydraulic system. One second later, both the Blue and Yellow hydraulic systems also failed.

For 4 seconds, pilot had no control over the Phuket-Delhi flight AI-2379

CONTINUED ON NATION
SEE EDIT

AI flight suffered total...

The sequential loss of all three hydraulic systems resulted in a complete loss of elevator and aileron control for approximately four seconds.

During that period, the elevators moved unexpectedly and the ailerons entered a damping mode, reducing their effectiveness and causing the aircraft to pitch up initially. Airbus said that even after the first officer applied full nose-down input, the primary flight-control surfaces did not respond.

Passengers reportedly felt the sharpest effect when the autopilot disconnected. Airbus concluded that the crew had no command over the aircraft's primary control surfaces during the four-second window.

Aviation experts said this is believed to be the first reported instance of all three hydraulic systems failing simultaneously on an A320neo, a scenario for which pilots are not specifically trained.

Control was restored at about 9:32:51 a.m. when the Blue hydraulic system recovered, followed quickly by the Yellow and Green systems. Airbus said the abnormal flight-control behaviour was consistent with a loss of hydraulic pressure and that preliminary observations indicate possible problems with pressure switches.

The Free Press Journal had earlier reported that the aircraft's post-flight maintenance report recorded 13 system warnings and three failure messages during the Phuket-Delhi sector, including hydraulic pressure drops, autopilot disengagement and door-sensor alerts.

Airbus has recommended that Air India carry out operational tests on all three hydraulic systems, pressure switches, transducers and leak-measurement switches. It has also advised structural inspections of the airframe because of load exceedances detected during the sudden altitude variation.

The manufacturer added that the investigation is unusually complex, involving both flight-control mechanics and structural integrity, and warned that a final determination of the root cause may take longer than a standard technical assessment.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

HARI BHUMI DELHI 16 AUGUST 2026

शनिवार सुबह आखिर दिल्ली पहुंची एअर इंडिया की फ्लाइट

28 घंटे बैंकॉक एयरपोर्ट पर फंसे रहे 200 भारतीय

नई दिल्ली। थाईलैंड की राजधानी बैंकॉक के एयरपोर्ट पर करीब 28 घंटे से फंसे लगभग 200 भारतीय यात्रियों की शनिवार सुबह आखिरकार घर वापसी हुई। एअर इंडिया की फ्लाइट यात्रियों को लेकर दिल्ली पहुंची। इनमें मध्य प्रदेश समेत कई राज्यों के यात्री शामिल थे। यात्रियों के अनुसार, विमान में तकनीकी खराबी के बाद उनकी यात्रा लगातार टलती रही और उन्हें एयरपोर्ट तथा होटल के बीच कई घंटे इंतजार करना पड़ा।

यात्रियों के मुताबिक बैंकॉक से दिल्ली आने वाली फ्लाइट गुरुवार रात रनवे तक पहुंचने के बाद अचानक वापस लौट आई। इसके बाद यात्रियों ने क्रू मेंबर्स से विमान के वापस आने की वजह पूछी। आरोप है कि क्रू ने तकनीकी खराबी की जानकारी दी। यात्रियों को कुछ समय तक विमान में ही बैठाकर रखा गया और बताया गया कि रात 11:15 बजे उड़ान भरी जाएगी। बाद में उन्हें उड़ान अगले दिन तक रद्द किए जाने की जानकारी दी गई।

होटल भेजा, अगले दिन फिर एयरपोर्ट बुलाया

रनवे से लौट आया था विमान, यात्रियों ने तकनीकी खराबी का लगाया आरोप

बार-बार बदला उड़ान का समय, बच्चों और महिलाओं समेत यात्री परेशान

फ्लाइट रद्द होने के बाद एअर इंडिया की ओर से यात्रियों के लिए होटल की व्यवस्था की गई। यात्रियों के अनुसार वे रात करीब 12 बजे होटल पहुंचे। हालांकि अगले दिन उन्हें फिर एयरपोर्ट बुलाया गया। यात्रियों को शाम करीब 5:30 बजे की फ्लाइट से दिल्ली भेजे जाने की जानकारी दी गई थी। इसके चलते वे दोपहर करीब 1:30 बजे दोबारा एयरपोर्ट पहुंच गए। शाम 7:15 बजे फ्लाइट रवाना होने की जानकारी दी गई, लेकिन तय समय पर विमान ने उड़ान नहीं भरी। इसके बाद करीब 8 बजे बोर्डिंग शुरू हुई। यात्रियों का कहना था कि उड़ान को लेकर बार-बार समय बदला जा रहा था और उन्हें स्पष्ट जानकारी नहीं मिल रही थी।

बच्चों और महिलाओं को हुई ज्यादा परेशानी

लंबे इंतजार के दौरान छोटे बच्चों और महिलाओं को भी परेशानी का सामना करना पड़ा। यात्रियों का कहना है कि उन्हें कई बार एयरपोर्ट बुलाया गया और फिर उड़ान के समय में बदलाव की जानकारी दी गई। इससे यात्रियों को सामान के साथ बार-बार होटल और एयरपोर्ट के बीच जाना पड़ा। इंदौर की यात्री दिव्या माहेश्वरी ने बताया कि वह थाईलैंड घूमने गई थी और बैंकॉक से दिल्ली लौटना था। उनके अनुसार विमान रनवे पर पहुंचने के बाद वापस आ गया था। यात्रियों को विमान के वापस आने का कारण तकनीकी खराबी बताया गया।

एयरलाइन ने बताया 'ऑपरेशनल कारण': एअर इंडिया की ओर से यात्रियों को भेजे गए ई-मेल में फ्लाइट एआई 4335 के शेड्यूल में बदलाव की जानकारी दी गई। एयरलाइन ने उड़ान के समय में बदलाव के लिए 'ऑपरेशनल कारणों' का हवाला दिया। हालांकि यात्रियों का दावा है कि रनवे से विमान वापस आने के बाद क्रू मेंबर्स ने तकनीकी खराबी की जानकारी दी थी। करीब 28 घंटे के इंतजार के बाद दिल्ली पहुंचे यात्रियों ने राहत तो जताई, लेकिन उनका कहना है कि एयरलाइन को उड़ान में देरी या बदलाव की स्थिति में यात्रियों को समय पर और स्पष्ट जानकारी देनी चाहिए थी। इससे खासकर बच्चों, बुजुर्गों और महिलाओं को हुई परेशानी कम की जा सकती थी।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

LOKH SATYA | DELHI | 16 AUGUST 2026

सशस्त्र बलों को एयर इंडिया का तोहफा, किराये में 25% छूट

नई दिल्ली, लोकसत्य। टाटा समूह की विमान सेवा कंपनी एयर इंडिया और उसकी सहयोगी एयर इंडिया एक्सप्रेस ने सशस्त्र बलों के जवानों, पूर्व सैनिकों, वीरता पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं और उनके पात्र आश्रितों के लिए स्वतंत्रता दिवस पर विशेष ऑफर की घोषणा की है जिसमें मूल किराये पर 25 प्रतिशत की छूट मिलेगी।

ऑफर के तहत 17 अगस्त तक बुकिंग करायी जा सकेगी। यह छूट एक तरफ की यात्रा और आने-जाने दोनों की बुकिंग पर लागू होगी। छूट सिर्फ मूल किराये में मिलेगी जबकि कर, शुल्क और अधिभार का भुगतान अलग से करना होगा। इस

- **मूल किराये में मिलेगी 25% छूट, 17 अगस्त तक बुकिंग**
- **3,000 तक अतिरिक्त छूट का मौका, कन्वीनियंस फीस पर 50% राहत**

ऑफर के तहत उपलब्ध सीटें सीमित हैं जो पहले आओ, पहले पाओ के आधार पर उपलब्ध होंगी।

सेवारत एवं सेवानिवृत्त कर्मियों के आश्रितों में पति/पत्नी, दो से छब्बीस वर्ष की आयु के बच्चे और माता-पिता शामिल होंगे। ऑफर का लाभ भारतीय सेना, नौसेना, वायु सेना, तटरक्षक बल, सीमा सुरक्षा बल, भारत-तिब्बत सीमा पुलिस, केंद्रीय

औद्योगिक सुरक्षा बल, केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल, राष्ट्रीय सुरक्षा गार्ड, सशस्त्र सीमा बल, असम राइफल्स, इंटेलिजेंस ब्यूरो, रेलवे सुरक्षा बल, सैन्य भर्ती कर्मी, सैन्य चार्टर यात्री, सक्रिय ड्यूटी पर सैन्य रिजर्व कर्मी, युद्ध के पूर्व सैनिक और उनके आश्रित, सैन्य कर्मियों की वीरांगनाएं, जनरल रिजर्व इंजीनियरिंग फोर्स के कर्मी, सेना, नौसेना और वायु सेना से उच्च श्रेणी के वीरता पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं को मिलेगा। एयर इंडिया से यात्रा करने वाले यात्री अंग्रेजी के बड़े अक्षरों में फ्लाईएआई प्रोमो कोड का उपयोग करके तीन हजार रुपये तक की अतिरिक्त छूट भी प्राप्त कर सकते हैं, जो नियम एवं शर्तों के अधीन होगी। एयर इंडिया की वेबसाइट या मोबाइल ऐप से बुकिंग करने वाले यात्रियों को कन्वीनियंस फीस पर अतिरिक्त 50 प्रतिशत की निश्चित छूट भी मिलेगी।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
MILLENNIUM POST KOLKATA 15 AUGUST 2026

IndiGo launches new Kolkata-Vijayawada flight via Varanasi

OUR CORRESPONDENT
Kolkata, August 14

Kolkata and Vijayawada have gained a new air link with IndiGo launching a three-day-a-week service connecting the two cities via Varanasi, offering passengers an additional option for travel between eastern India and Andhra Pradesh.

The service, inaugurated at Vijayawada International Airport on Thursday, will operate every Tuesday, Thursday and Saturday.

Flight 6E6501 will depart Kolkata at 2.10 pm and reach Varanasi at 3.55 pm before continuing to Vijayawada, where it will land at 5.50 pm. On the return journey, flight 6E6502 will leave Vijayawada at 6.20 pm, stop at Varanasi and reach Kolkata at 10.15 pm.

The new connection also provides a direct link between Kolkata and Varanasi as part of the same service, potentially benefiting passengers travelling to the Uttar Pradesh city for religious, educational and other purposes.

Union Civil Aviation minister Rammohan Naidu, who attended the launch virtually, said the government was working to further expand Vijayawada's air connectivity. Services to Pune, Ahmedabad and Cochin are expected to be added soon. The minister also outlined plans to develop Vijayawada as a spoke in a hub-and-spoke international connectivity model, allowing passengers to complete customs and immigration procedures there before transferring at major international hubs.

The new flight was welcomed by local representatives, who said improved connectivity would support tourism, business and other travel needs.

On the inaugural service, 89 passengers arrived in Vijayawada from Varanasi, while 129 passengers travelled from Vijayawada to Varanasi.

Corporate Communications Directorate

MORNING STANDARD | DELHI | 16 AUGUST 2026

Zero tolerance, weak net

What did the Phuket fiasco reveal?

VISMAY BASU @ New Delhi

ON August 4, Air India flight AI2379, an Airbus A320neo flying from Phuket to Delhi, suddenly lost about 300 feet of altitude over Odisha, injuring passengers and crew. The Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) is investigating, with Airbus and France's Bureau of Enquiry and Analysis for Civil Aviation Safety (BEA) assisting. Airbus' preliminary analysis indicates that pressure was temporarily lost in all three hydraulic systems, briefly disabling key flight controls for about four seconds. A separate inquiry was initiated after the captain's post-flight psychoactive-substance screening reported a non-negative result. A subsequent confirmatory test is said to have tested positive for marijuana. Both pilots were grounded pending investigation.

What are the questions raised by the incident?

The incident therefore raises two different questions. What caused the aircraft to lose altitude? And how did a pilot who subsequently tested positive for a prohibited substance operate an international flight in the first place? The first belongs to the accident investigation. The second goes to the design of India's aviation safety net.

A positive drug test cannot, by itself, establish that a pilot was impaired at the precise time of operating an aircraft. This distinction matters because the captain's initial screening was a urine test. The test detects drug metabolites that can remain in the body after the psychoactive effects have worn off. A positive result can therefore establish prior exposure without, by itself, establishing when the drug was consumed or whether the pilot was impaired while flying. That does not make the Phuket result insignificant. A confirmed positive result for a prohibited substance is a serious regulatory matter. But investigators must establish when the substance was consumed, whether the pilot was impaired, whether any medication was involved and whether the result can be connected to the pilot's performance.

How strict are India's rules on alcohol and drugs?

India's basic rules are unequivocal. Rule 24 of Aircraft Rules bars operating crew from consuming alcohol, sedatives, narcotics or stimulant drugs within 12 hours of a flight, using them during a flight, operating while intoxicated, or flying when their capacity is impaired. DGCA rules also require no detectable blood alcohol in the prescribed testing process. For psychoactive substances, however, the framework is not so watertight. It relies on random testing by airlines of at least 10% of the flight crew annually.

What should India's regulatory review focus on?

- The Ministry of Civil Aviation has asked the DGCA to review the drug-testing framework following the Phuket case. The review should resist the easy solution of simply changing one percentage
- India could consider a layered system that includes higher random-testing coverage; genuinely unannounced testing at operational bases and major international outstations; reasonable-suspicion testing; independent medical review of positive results; protected peer-reporting mechanisms; and structured rehabilitation for pilots with substance-dependence problems who can safely return to duty

What is the limitation?

A 10% annual random testing is more of a surveillance mechanism than a preventive measure. Pilots generally report for duty without a drug test for a flight. Alcohol is easier to screen: crew undergo mandatory breathalyser testing at the first departure airport during a flight-duty period. Drug testing is different. Different substances have different detection windows, and a positive screening result requires laboratory confirmation. India's system therefore draws a clear distinction between prohibiting substance use and detecting it before a particular flight.

How has Air India responded to the Phuket incident?

Air India ordered one-time substance screening of all about 5,000 pilots, including those of Air India Express, going beyond the existing annual regulatory minimum. The testing is being carried out at training sessions, after flights and at designated locations. The question is whether such comprehensive screening should remain an exceptional response or whether parts of it should become a permanent safety mechanism. Furthermore, the question that still stands is that will these surveilling measures be able to address the question of preemptive detection? The problem is not solved merely by increasing annual random testing from 10% to 20% or 25%. A pilot can still be tested on one day and operate many flights without being tested on another. A stronger system would combine random selection with testing at operational touchpoints, particularly where the crew is departing from an international station.

Why are international outstations a particular challenge?

At major Indian bases, airlines have established systems for pre-flight alcohol testing, medical checks and operational supervision. An international flight begins somewhere else. The crew may spend a day or more at an overseas station, away from the airline's principal medical and operational infrastructure. This does not mean that international stations are unregulated or that Phuket lacked safeguards. It does mean that the regulator and airline have to answer a specific question: what independent mechanism exists at an overseas departure point to detect a pilot who may be unfit to fly? The difference matters because the most valuable test is the one that prevents an unsafe person from entering the cockpit.

Has India faced similar bottle-to-throttle problems with alcohol?

The history of alcohol violations shows that the problem is not new and that pre-flight testing can work when it is actually deployed. In 2012, an Air India commander scheduled to operate the Delhi-Jammu-Srinagar sector reportedly bypassed the mandatory pre-flight breathalyser test and went to the aircraft. The alerted Air Traffic Control (ATC) refused clearance. The pilot was removed from the cockpit, tested and found positive for alcohol. In 2016, two pilots—one from Air India and another from Jet Airways—were found positive for alcohol in post-flight tests. DGCA suspended both licences for four years and directed that FIRs be lodged. The most prominent case came in 2018, when Air India Director of Operations Captain Arvind Kathpalia failed the pre-flight breathalyser before a Delhi-London flight. He had previously been suspended for three months in 2017 after operating a flight without undergoing the mandatory test. DGCA suspended his licence for three years after the 2018 violation. In April 2024, an Air India pilot tested positive during the mandatory pre-flight alcohol test before a Delhi-Hyderabad flight and was grounded for three months. The previous month, Air India had terminated another pilot who had operated an international flight under the influence of alcohol.

So, the existing system has, in several instances, detected pilots before they could operate a flight, unlike the case in Phuket, where the initial drug finding emerged after the flight. That difference lies at the heart of the regulatory question: whether India's existing pre-flight safeguards are sufficient to detect substances other than alcohol, and whether post-flight testing can compensate when pre-flight screening does not detect a potential impairment.

How do other countries approach pilot drug and alcohol testing?

The US system combines strict operational prohibitions with formal employer-run drug and alcohol testing programmes under 14 CFR (Code of Federal Regulations) Part 120. The Federal Aviation Administration also specifies minimum annual random-testing rates and requires employers or Medical Review Officers to report verified positive results. Australia goes further in putting the regulator directly into the operational environment. Under its Part 99 framework, the Civil Aviation Safety Authority operates a regime of random testing and can conduct non-notice testing. The system covers people performing safety-sensitive aviation activity.

The UK Civil Aviation Authority provides another useful model. Its ramp-inspection programme allows random or suspicion-based alcohol testing of flight and cabin crew. A positive result means the crew member cannot continue duties on that flight; refusal to cooperate also prevents continuation of duty. The UK has also explicitly incorporated operator responsibilities for preventing people from boarding aircraft when under the influence of psychoactive substances, alongside procedures for prevention and detection and support programmes for flight crew. The common principle is not a particular testing percentage. It is layering: employer controls, regulator oversight, random testing, reasonable suspicion, post-incident testing and mechanisms for removing an unfit crew member before departure.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

RAJASTHAN PATRIKA | JAIPUR | 14 AUGUST 2026

हवाई सफर में यात्रियों की सुरक्षा पर उठते सवाल

हवाई यात्रा को दुनिया में यातायात का सबसे सुरक्षित साधन माना जाता रहा है। सरकार व विमानन कंपनियां यात्रियों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देने की बातें भी खूब करती हैं। पिछले दिनों ही अलग-अलग विमानन कंपनियों की उड़ानों में कहीं तकनीकी खराबी की वजह से इंजन फेल होने, विमान का एसी खराब होने व कहीं पायलट के ही नशे में होने व कहीं क्रू मेंबर की लापरवाही से उड़ानों में देरी जैसी घटनाएं बता रही हैं कि विमानन कंपनियां सुरक्षा मानकों के अनुरूप सतर्कता बरतने को लेकर गंभीर नहीं हैं। इंडिगो की कोलकाता-चेन्नई फ्लाइट में दो दिन पहले उड़ान के दौरान इंजन फेल होने घटना ऐसी ही लापरवाही की ओर संकेत कर रही है। हाल ही थाईलैंड से दिल्ली आ रहे एयर इंडिया की उड़ान में तो लापरवाही की हद दिखी, जब विमान के अचानक हवा में तीन सौ फीट नीचे आने की वजह पायलट के नशीले पदार्थ का सेवन सामने आई।

हवाई सफर के दौरान यात्रियों की सुरक्षा को लेकर उठ रहे सवालों के बीच बड़ा सवाल यह है कि आखिर विमान हादसों से सबक क्यों नहीं लिए जाते? सवाल यह भी कि विमानन कंपनियों का ध्यान यात्री सुविधाओं की बजाय मनमाना किराया वसूलने में ही क्यों रहता है? एक तरफ विमानन सेवाओं के विस्तार की बातें की जाती हैं तो दूसरी ओर उड्डयन कंपनियों द्वारा मनचाहा किराया वसूलने की प्रवृत्ति लगातार बढ़ती जा रही है। अचानक किसी उड़ान के रद्द करने का ऐलान करना, निर्धारित समय से काफी विलंब से उड़ान भरना जैसी घटनाएं तो आम बात हो गई हैं। एक तथ्य यह भी है कि विमानन कंपनियों के पुराने विमानों की जगह नए विमान बेड़े में लाने की रफ्तार काफी कम है। सरकार ने लोकसभा में गत फरवरी में ही यह जानकारी दी कि देश की छह बड़ी एयरलाइंस के 754 विमानों में से 377 में बार-बार खराबी आने की बात जांच में सामने आई है। सरकार की ओर से कहा भी गया कि इस जानकारी के बाद नागरिक विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने विमानों पर निगरानी का दायरा बढ़ा दिया है। बड़ी समस्या यह भी है कि विमानन कंपनियों के ऐसे विमान उड़ान भर रहे हैं जिन्हें तकनीकी समस्याओं की वजह से रिटायर कर देना चाहिए था। वैश्विक बाजार में बोइंग व एयरबस जैसी बड़ी कंपनियां भी मांग के अनुरूप विमान तैयार नहीं कर पा रही हैं।

लेकिन विमानन कंपनियों को यह तो विचार करना ही होगा कि वे मुनाफे को प्राथमिकता देंगे या यात्रियों की सुरक्षा को। उड़ानों की संख्या कम भले ही हो जाए लेकिन विमानन कंपनियों को सुरक्षित उड़ानों की चिंता करनी ही होगी। पायलटों की कमी दूर करने के साथ उन्हें समुचित प्रशिक्षण भी मिले। उड़ान से पहले चालक दल के सदस्यों के परीक्षण के मापदंडों को सख्ती से लागू किया जाए। तकनीकी पक्ष की तरफ सर्वाधिक ध्यान देने की आवश्यकता है क्योंकि जरा सी लापरवाही यात्रियों की जान जोखिम में डाल सकती है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

SWATANTRA BHARAT   LUCKNOW   15 AUGUST 2026

तीन शहरों से इंडिगो की नई विमान सेवाएं शुरू, टेक कंपनी ने आईपीओ पेपर दाखिल किए, लक्ष्य 2600 करोड़

नई दिल्ली। इंडिगो ने आंध्र प्रदेश के विजयवाड़ा से वाराणसी और कोलकाता के लिए नई उड़ान सेवाएं शुरू की हैं। ये सेवाएं विजयवाड़ा अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर आयोजित एक समारोह में शुरू की गई। इंडिगो की उड़ानें कोलकाता-वाराणसी-विजयवाड़ा मार्ग पर चलेंगी और सप्ताह में तीन दिन (मंगलवार, गुरुवार, शनिवार) संचालित होंगी। उद्घाटन के दिन, वाराणसी से 89 यात्री विजयवाड़ा आए और 129 यात्री विजयवाड़ा से वाराणसी के लिए रवाना हुए। समारोह में केंद्रीय नागरिक उड्डयन मंत्री राममोहन नायडू और मछलीपट्टनम सांसद वल्लभनेनी बालशौर्य मौजूद रहे। सांसद बालशौर्य ने कहा कि यह कनेक्टिविटी आंध्र प्रदेश के लोगों को आध्यात्मिक, वाणिज्यिक और पर्यटन यात्रा में मदद करेगी। उन्होंने मंत्री से विजयवाड़ा से दुबई और कोच्चि के लिए भी सीधी अंतरराष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने का आग्रह किया। नायडू ने इंडिगो को बधाई दी और पुणे, अहमदाबाद और कोच्चि के लिए उड़ानें जल्द जोड़ने की बात कही। उन्होंने विजयवाड़ा हवाई अड्डे को अंतरराष्ट्रीय हब के लिए स्पोक के रूप में विकसित करने की योजना भी बताई।

जेटवर्क ने आईपीओ के लिए सेबी के पास दस्तावेज दाखिल किए, 2,600 करोड़ रुपये जुटाने का लक्ष्य- टेक-आधारित कंपनी जेटवर्क मैन्युफैक्चरिंग ने आरंभिक सार्वजनिक पेशकश के लिए बाजार नियामक सेबी के पास अद्यतन दस्तावेज दाखिल किए हैं। इस आईपीओ में 2,600 करोड़ रुपये का नया शेयर जारी होगा। साथ ही, प्रमोटरों और मौजूदा शेयरधारकों द्वारा 9.68 करोड़ शेयरों तक की बिक्री पेशकश भी शामिल है। कंपनी नए फंड से अपना और सहायक कंपनियों का कुल 1,800 करोड़ रुपये का कर्ज चुकाएगी। 2018 में स्थापित Zetwerk का परिचालन राजस्व वित्त वर्ष 2026 में 40.4 फीसदी बढ़कर 15,913 करोड़ रुपये हो गया। इसका समायोजित EBITD वित्त वर्ष 2026 में 421 करोड़ रुपये तक पहुंच गया। कंपनी के पास भारत, अमेरिका, जर्मनी और स्पेन में 26 विनिर्माण केंद्र हैं।

सरकारी कंपनी गरुड़ दूरबीन लॉन्च की, आम लोग भी ले सकेंगे रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (पीएसयू) इंडिया ऑप्टेल लिमिटेड (आईओएल) ने आम नागरिकों के लिए स्वदेशी उच्च-रिज़ॉल्यूशन दूरबीन गरुड़ लॉन्च की। ऑर्डनेंस फैक्टरी, देहरादून द्वारा निर्मित यह दूरबीन आत्मनिर्भर भारत की भावना को दर्शाती है। रक्षा मंत्रालय ने बताया कि गरुड़ में 8× आवर्धन और 7.6 डिग्री का विस्तृत दृश्य क्षेत्र है। यह दूर की वस्तुओं को स्पष्ट देखने में सक्षम है। इसमें ±5 डायोप्टर समायोजन, नरम-स्पर्श आईकप और एर्गोनोमिक पकड़ जैसी विशेषताएं हैं। इसका मौसम प्रतिरोधी निर्माण विभिन्न बाहरी परिस्थितियों में विश्वसनीय उपयोग सुनिश्चित करता है। लगभग 610 ग्राम वजनी गरुड़ सुवाह्यता और विश्वसनीय प्रदर्शन का संयोजन है। यह पक्षी अवलोकन, वन्यजीव अवलोकन, प्रकृति अन्वेषण, यात्रा, खेल और सुरक्षा संबंधी उपयोगों के लिए उपयुक्त है। यह लॉन्च आईओएल के नागरिक ऑप्टिक्स बाजार में प्रवेश का प्रतीक है। यह उत्पाद रक्षा बलों और केंद्रीय सशस्त्र पुलिस बल (सीएपीएफ) के लिए भी विश्वसनीय साथी रहा है।

AI flight glitch

NEW DELHI: The Air India flight that dropped about 300 feet this month had registered a loss of hydraulic pressure that briefly left key flight controls unresponsive, according to an analysis. **NATION**

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate
TELEGRAPH KOLKATA 15 AUGUST 2026

Jet briefly lost key flight controls: Airbus probe

OUR BUREAU

New Delhi: The Air India Airbus A320 that dropped about 300 feet this month, injuring 24 people on board, had registered a loss of hydraulic pressure that briefly left key flight controls unresponsive, according to a preliminary Airbus analysis reviewed by Reuters.

The August 4 incident occurred on Air India flight AI2379 from Phuket to Delhi, which landed safely in Delhi despite the altitude loss.

Airbus's initial analysis showed the plane registered losses in all three hydraulic systems, which use pressurised fluid to power flight controls and other equipment, in quick succession.

For about four seconds, the pilots were unable to use the elevators and ailerons, movable parts on the wings and tail that control whether the plane points up or down and banks left or right. During that time, the aircraft pitched upward, Airbus said in a communication responding to an Air India request for an assessment.

The first officer applied a full nose-down input, but there was "no direct response" from the flight-control surfaces before the hydraulic systems recovered within seconds.

The assessment did not establish what caused the loss of hydraulic pressure.

Airbus asked Air India to run tests on the aircraft's hydraulic systems and the pressure sensors and switches that monitor them. It also asked for some sensors to be removed for inspection, and said further checks of the wiring might be needed.

Airbus also found the air-

AI GLITCH

craft experienced forces above specified limits during the sudden altitude change. It asked Air India to inspect the plane for possible structural damage caused by the abrupt movement.

The planemaker also asked the airline for details of hydraulic system maintenance carried out in the past month and for more detailed accounts from the pilots, as it continued its assessment.

Air India did not respond to a request for comment. Airbus declined to comment on an ongoing investigation and said it was providing technical assistance to relevant authorities under international rules governing air crash probes.

Air India initially described the event as turbulence-related. Its later statement dropped that description, saying that the aircraft had suffered a sudden loss of altitude.

Indian authorities have classified it as a serious incident, and the Aircraft Accident Investigation Bureau is investigating, with technical assistance from Airbus and France's BEA.

The flight's captain tested positive for marijuana in a confirmatory drug test, according to a source familiar with the matter. No link between the test result and the altitude loss has been established to date, but Air India on Thursday began mandatory substance testing for all pilots, according to an internal memo.

The incident adds to the challenges facing Air India as former Ethiopian Airlines chief Tewolde Gebremariam prepares to take over as CEO. The Tata Group-controlled carrier is trying to turn itself around while grappling with mounting losses and increased safety and regulatory scrutiny following the June 2025 crash of one of its Boeing 787s in Ahmedabad, India, which killed 260 people.

Singapore Airlines also has a roughly 25 per cent stake in Air India.