



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

DELHI

18 JULY 2025

After Years Of Wait, Sports University Plan Picks Pace

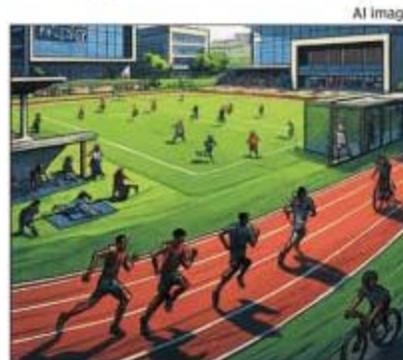
Key Approvals Secured, To Come Up On 79-Acre Campus

Abhinav.Rajput@timesofindia.com

New Delhi: Delhi govt is gearing up to start the construction of a "world-class" sports university on 79 acres at Ghevera village. PWD has compiled a comprehensive assessment detailing completed tasks and pending initiatives for the project in outer Delhi.

According to details shared by sources in Delhi govt, a consultant for the comprehensive construction plan was appointed and the conceptual blueprint received approval. An estimated budget of Rs 2,172 crore was earmarked for the construction and submitted to the joint director of Delhi Sports University for administrative approval and expenditure.

The environmental impact of the project is also under consideration. A recent survey revealed that 88 trees need to be transplanted, said sources. Public Works Department was asked to coordinate with university officials for compensatory plantation on land deemed suitable for afforestation, said an official. As of now, major statutory and local body approvals have been received. These include clearances from Airport Authority of India, Delhi Urban Art Commission, Delhi Fire Services and the local body authority. An approval from the forest department



and the final nod for environmental clearance is awaited, following which the work will start, said an official.

The proposed facilities promise an academic and administrative block, hostel and residential quarters, and sports-specific infrastructures. The disciplines include multiple football, basketball, badminton, volleyball, tennis, hockey and cricket courts; synthetic indoor arenas for gymnastics, fencing, judo, wrestling, taekwondo, chess and kabaddi. Also, there will be shooting and archery facilities with shooting ranges, an archery zone and running tracks. For swimming, there will be indoor and outdoor pools, hydrotherapy rooms, hot and cold plunge pools, and wellness spaces like a spa and sauna.

With a total built-up area of 3,10,638 square metres, Delhi Sports University, announced in 2020-21, aims to offer top-tier infrastructure and holistic support for sportspersons from across the country, said an official. It hopes to nurture and encourage the best sporting talent in the country to produce medal-winning athletes. The university will have training facilities and learning centres where students will learn about the techniques of a particular game, he said.

The upcoming campus will have schools of sports technology, sports health science, sports ethics humanities and social science, sports economics and management, sports architecture, and physical education and teacher training.

There is also a plan to construct a central library with a capacity of 1,000 students, a science centre of sports, an e-book facility, etc. The buildings may have around 20 storeys or more with a football ground, running tracks, two courts each for tennis, basketball and volleyball, eight-10 courts for badminton, and an aquatic centre with four all-weather swimming pools. It will have separate indoor and outdoor facilities with a shooting area, archery field, taekwondo, chess, kabaddi and table tennis, according to the plan proposed earlier.

यात्री सुविधाओं में लखनऊ एयरपोर्ट को एसीआइ का लेवल-2 प्रमाणपत्र

जागरण संवाददाता, लखनऊ : बेहतर यात्री सुविधाओं के लिए चौधरी चरण सिंह अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट को एयरपोर्ट काउंसिल इंटरनेशनल (एसीआइ) वर्ल्ड से मिलने वाला प्रमाणपत्र अपग्रेड हो गया है। अब लखनऊ एयरपोर्ट को एसीआइ ने लेवल-2 का प्रमाणपत्र दिया है। इससे पहले लखनऊ एयरपोर्ट को वर्ष 2022 में लेवल-1 का प्रमाणपत्र प्रदान किया गया था।

एसीआइ यात्रियों के अनुभव और तय मानकों के परीक्षण के बाद एयरपोर्ट पर लेवल-1 से लेवल-5 तक का प्रमाणपत्र प्रदान करता है। लेवल-5 शीर्ष स्तर का प्रमाणपत्र है। एयरपोर्ट प्रवक्ता ने बताया कि संचालक लखनऊ इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड को एसीआइ वर्ल्ड ने लेवल 2 का प्रमाणपत्र ग्राहक अनुभव को बेहतर बनाने के लिए यात्री सुविधाओं की समीक्षा,



लखनऊ एयरपोर्ट को बेहतर यात्री सुविधाओं के लिए एसीआइ ने दिया लेवल-2 का प्रमाणपत्र।

सत्यापन के बाद दिया है। एसीआइ ने लखनऊ एयरपोर्ट के टर्मिनल-3 के प्रस्थान और आगमन करने वाले यात्रियों के चेक-इन और

आगमन हाल में सूचना डेस्क, यात्री सुविधा के लिए तेजात ग्राहक सेवा अधिकारियों की यात्रियों के डिजी यात्रा पंजीकरण, बोर्डिंग पास प्रिंट

तकनीकी गड़बड़ी से दुबई की उड़ान न भर सका विमान

जागरण संवाददाता, लखनऊ : एअर इंडिया के विमानों में तकनीकी गड़बड़ी मिलने के मामले लगातार सामने आ रहे हैं। बुधवार सुबह दुबई से लखनऊ पहुंची एअर इंडिया एक्सप्रेस की उड़ान में अचानक तकनीकी गड़बड़ी आ गई। इंजीनियरों ने जांच के बाद उड़ान को निरस्त कर दिया। विमान में बैठे सभी 166 यात्रियों को होटल में ठहराया गया है। पिछले दिनों भी हैदराबाद जाने वाली उड़ान को बोर्डिंग प्रक्रिया के बाद निरस्त करना पड़ा था। एअर इंडिया एक्सप्रेस की उड़ान सुबह दुबई से लखनऊ के चौधरी चरण सिंह

अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पहुंची थी। यहां से एअर इंडिया एक्सप्रेस की उड़ान आइएक्स-193 को सुबह 8:35 बजे वापस दुबई रवाना होना था। बोर्डिंग और चेकइन प्रक्रिया के बाद सभी 166 यात्री विमान में बैठ गए थे। पायलट ने जैसे ही विमान के इंजन को स्टार्ट किया उसमें कुछ तकनीकी गड़बड़ी आ गई। पायलट ने एटीसी को उड़ान होल्ड करने के लिए सूचना दी। एअर इंडिया के इंजीनियर मौके पर पहुंचे, लेकिन गड़बड़ी ठीक नहीं हो सकी। इसके बाद उड़ान को निरस्त कर दिया गया।

करने, सेल्फ ब्रैगेज ड्राप में सहायता जैसी सेवाओं में सहयोग करने के हर कार्य को जांचा। इसके अलावा प्रस्थान प्रांगण में बोर्डिंग पास और

ब्रैगेज टैग प्रिंट करने के लिए कामन यूज सेल्फ सर्विस मशीनें, यात्रियों के लिए लगे ई-गेट जैसी सुविधाओं का सत्यापन किया गया है।



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN

DELHI

18 JULY 2025

विमान, हवाई अड्डे को बम से उड़ाने की मिली धमकी

आणो, एजेसी। नवी मुंबई पुलिस को बुधवार को मुंबई-अहमदाबाद विमान में बम होने और मुंबई अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे को बम से उड़ाने की धमकी मिली। पुलिस ने प्राथमिकी दर्ज कर जांच शुरू कर दी है। एक अधिकारी ने गुरुवार को यह जानकारी दी।

सीबीडी पुलिस थाने के एक अधिकारी ने बताया कि नवी मुंबई के संयुक्त पुलिस आयुक्त के कार्यालय में बुधवार दोपहर दो बजे से ढाई बजे के बीच ये कॉल आई। अधिकारी ने बताया कि फोन करने वालों ने कहा कि मुंबई-अहमदाबाद विमान में बम रखा गया है। एक अन्य कॉल में कहा गया कि मुंबई अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे को शाम 6:30 बजे उड़ा दिया जाएगा। गहन जांच में कुछ भी संदिग्ध नहीं मिला। पुलिस ने मामला दर्ज कर जांच शुरू कर दी है। अधिकारी ने बताया, मामले में अब तक किसी को गिरफ्तार नहीं किया गया है।



Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES

DELHI

18 JULY 2025

Delhi-Imphal flight hit by tech snag, returns

HT Correspondent

htreporters@hindustantimes.com

NEW DELHI: An IndiGo flight from Delhi to Imphal was forced to return to the Indira Gandhi International (IGI) Airport on Thursday morning after developing a technical snag shortly after take-off, officials said.

“Flight 6E 5118 operating from Delhi to Imphal on July 17, 2025, reported a minor technical snag soon after take-off,” an IndiGo spokesperson said. “As a precautionary measure, the pilots decided to turn back

and landed safely at Delhi’s IGI Airport, in line with mandatory procedures.” The spokesperson added that the aircraft underwent necessary checks and resumed its journey shortly thereafter.

Officials said the flight first took off from Delhi at around 10.25am but turned back soon after and landed safely at IGI Airport at 11.16am.

“After technical inspections, the aircraft departed again around 12.30pm and landed in Imphal at 2.53pm, against its scheduled arrival time of 1.10pm,” an airport official said.



Corporate Communications Directorate

THE MORNING STANDARD

DELHI

18 JULY 2025

Imphal-bound Indigo flight returns to IGI after tech snag

EXPRESS NEWS SERVICE @ New Delhi

FOR the second time in just over 12 hours, an IndiGo flight developed a mid-air technical issue and had to reroute. On Thursday, an IndiGo flight with nearly 150 passengers flying from Delhi to Imphal had to return to the Indira Gandhi International (IGI) Airport about an hour after takeoff due to a technical snag.

Flight 6E 5118, an Airbus A321Neo, took off from Terminal 3 at 10:34 am, according to flight tracking website Flight-radar24. It returned to Delhi an hour later and departed again at 12:32 pm, reaching Imphal at 2:53 pm—over 90 minutes later than its scheduled arrival of 1:10 pm. IndiGo confirmed the return of the flight on Thursday afternoon.

An official statement said, "A minor technical snag was detected soon after take-off on flight 6E 5118 operating from Delhi to Imphal on July 17. As a precautionary step, the pilots decided to turn-back and landed safely at IGI Airport, Delhi." In line with the mandatory procedures, the aircraft underwent necessary checks and resumed the journey shortly thereafter, it added. IndiGo did not specify the nature of the snag. On Wednesday night, an IndiGo Delhi-Goa flight with 191 people was diverted to Mumbai after an engine failure.



Corporate Communications Directorate

RAJASTHAN PATRIKA

JAIPUR

17 JULY 2025

अबूधाबी पहुंचने का प्लान... एयरपोर्ट पर ही अटक गया

जयपुर @पत्रिका. जयपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर बुधवार को दुबई और अबूधाबी की आने-जाने वाली फ्लाइट्स में लंबी देरी रही, जिससे यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ा। एयरपोर्ट सूत्रों के अनुसार, जयपुर से सुबह 9:30 बजे दुबई जाने वाली स्पाइसजेट फ्लाइट 9 घंटे की देरी से शाम 6:32 बजे रवाना हुई।

वहीं, जयपुर से अबूधाबी जाने वाली फ्लाइट, जो रात 9:35 बजे रवाना होनी थी, वह रात 11:45 बजे उड़ान भर सकी। आने वाली फ्लाइट्स में भी देरी रही। अबूधाबी से शाम 7:35 बजे आने वाली फ्लाइट रात 10:45 बजे जयपुर पहुंची। इसी तरह दुबई से सुबह आने वाली स्पाइसजेट फ्लाइट भी करीब सवा 6 घंटे लेट रही।



Corporate Communications Directorate

THE ASSAM TRIBUNE

GUWAHATI

17 JULY 2025

IndiGo urged to increase services from Dibrugarh

STAFF CORRESPONDENT

DIBRUGARH, July 16: In a concerted push to enhance the city's air connectivity, a delegation from the Dibrugarh Press Club met with senior officials of IndiGo Airlines at Manohari Resort today, submitting a memorandum that called for the introduction of direct flights from Dibrugarh to Mumbai and Jaipur, as well as evening services to Guwahati and Kolkata.

The IndiGo delegation was led by Sushanta Chatterjee, associate director, Sales (East), accompanied by Sagar Bhattacharya, assistant manager, Sales, and Rajesh Roy, manager, Sales.

Highlighting Dibrugarh's growing strategic and economic significance – especially following its recent designation as the second capital of

Assam – the Press Club emphasized the urgent need for improved air connectivity. As a vital gateway to upper Assam and several key districts of Arunachal Pradesh, Dibrugarh has seen a steady rise in passenger traffic, business activity, and tourism. The upcoming renaming of the Dibrugarh airport in honour of Bharat Ratna Dr Bhupen Hazarika is expected to further increase its prominence.

Improved connectivity with metro cities like Mumbai and Jaipur would not only benefit business travellers, tea industry stakeholders, and medical patients, but also serve students, media professionals, and the wider public – strengthening Dibrugarh's role as a critical aviation hub in the Northeast.

The IndiGo officials responded positively, assuring

the delegation that the proposals would be forwarded to the airline's network planning team for further consideration.

The Press Club delegation was led by president Manash Jyoti Dutta, vice-president Anil Kumar Poddar, and general secretary Ripunjoy Das. Joining the initiative, local organization Eastern Assam Chamber of Commerce & Industry also submitted a memorandum urging the expansion of flight services.

Additionally, the Bharatiya Cha Parishad also submitted a separate memorandum on the issue.

With Dibrugarh emerging as a pivotal economic and logistical hub in Northeast India, stakeholders hope that airlines like IndiGo will recognize the city's potential and respond with greater integration into national air routes.



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

18 JULY 2025

अहमदाबाद हादसा : वॉल स्ट्रीट जर्नल ने उठाए कई सवाल, कैप्टन को बताया जिम्मेदार दावा : पायलट ने बंद कर दी थी ईंधन की सप्लाई

वॉशिंगटन। अमेरिकी मीडिया वॉल स्ट्रीट जर्नल ने एक रिपोर्ट में दावा किया कि अहमदाबाद में एअर इंडिया के बोइंग 787 विमान हादसे के लिए पायलट जिम्मेदार हैं।

रिपोर्ट में कॉकपिट रिकॉर्डिंग के आधार पर दावा किया गया है कि विमान के कैप्टन ने ईंधन सप्लाई के दोनों स्विच को बंद किया था जिसकी वजह से इंजन बंद हो गए और विमान उड़ान भरने के कुछ मिनटों में ही दुर्घटनाग्रस्त हो गया। वॉल स्ट्रीट जर्नल ने अमेरिकी अधिकारियों के शुरुआती आकलन की जानकारी रखने वालों के हवाले से रिपोर्ट तैयार की है। इसमें कहा गया कि कॉकपिट रिकॉर्डिंग से साफ है कि बोइंग 787 ड्रीमलाइनर उड़ा

रिपोर्ट में कहा-एएआईबी ने भी भ्रम की स्थिति को दर्शाया था



रहे फर्स्ट ऑफिसर ने अधिक अनुभवी कप्तान से पूछा कि रनवे से उड़ान भरने के बाद उन्होंने स्विच को बंद क्यों किया। इस पर फर्स्ट ऑफिसर ने आश्चर्य व्यक्त किया और फिर घबरा गया, जबकि

कप्तान शांत रहे। एअर इंडिया का विमान कैप्टन सुमित सभरवाल व फर्स्ट ऑफिसर क्लाइव कुंदर उड़ा रहे थे। इनके पास क्रमशः 15,638 घंटे और 3,403 घंटे का कुल उड़ान अनुभव था। एजेंसी

वॉल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट में कहा गया कि पिछले हफ्ते भारत के विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने भी अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट में 12 जून की दुर्घटना से ठीक पहले कॉकपिट में भ्रम की स्थिति को दर्शाया था। उसने भी इंजन ईंधन कटऑफ स्विच की स्थिति पर सवाल उठाए थे। इस हादसे में 260 लोगों की मौत हुई थी।



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

18 JULY 2025

एएआईबी ने नकारा, कहा-अभी निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी

विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो ने लोगों से की अटकलों से बचने की अपील

नई दिल्ली। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने बृहस्पतिवार को वॉल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट को नकारते हुए कहा कि एअर इंडिया विमान हादसे पर अभी किसी निश्चित निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी, क्योंकि जांच अभी भी जारी है।

एएआईबी ने हादसे के कारण को लेकर चल रही अटकलों के बीच सभी से समय से पहले ऐसी थ्योरी को को फेलाने से परहेज करने का आग्रह किया है। एएआईबी के महानिदेशक जीबीजी युगंधर ने कहा, यह हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया के कुछ वर्ग बार-बार चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के माध्यम से निष्कर्ष निकालने का प्रयास कर रहे हैं। ऐसे कार्य गैर-जिम्मेदाराना हैं, खासकर जब जांच जारी है। हम सभी संबंधितों से अंतिम जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा करने की अपील करते हैं। एजेंसी

संवेदनशील वनें, ये विमान उद्योग की सुरक्षा को लेकर आक्रोश पैदा करने का वक्त नहीं : एएआईबी ने एक वयान में कहा, यह भारतीय विमान उद्योग की सुरक्षा के प्रति सार्वजनिक चिंता या आक्रोश पैदा करने का समय नहीं है, खासकर निराधार तथ्यों के आधार पर। ऐसी रिपोर्ट जिनमें पायलट की गलती के कारण हादसे का दावा किया गया हो उन्हें स्वीकार नहीं किया जा सकता। एएआईबी ने यह भी आग्रह किया कि जनता और मीडिया दोनों समय से पहले की उन कहानियों को फेलाने से बचें जो जांच प्रक्रिया की अखंडता को कमजोर करने का जोखिम उठाती हैं।

■ ब्यूरो ने जोर दिया कि मृत यात्रियों, विमान के चालक दल और जमीन पर अन्य मृत व्यक्तियों के परिवार के सदस्यों द्वारा खोए गए लोगों की संवेदनशीलता का सम्मान करना जरूरी है।

पायलट संघों ने कहा-विमान का चालक दल सम्मान का हकदार

पायलटों के संगठन एएलपीए-इंडिया ने कहा कि दुर्घटनाग्रस्त एआई 171 विमान के चालक दल ने विमान में सवार यात्रियों की सुरक्षा के लिए हर संभव प्रयास किया और वे सम्मान के हकदार हैं, निराधार चरित्र-निर्णय के नहीं। एएलपीए-इंडिया ने कहा, पायलट प्रशिक्षित पेशेवर होते हैं जो समर्पण और गरिमा के साथ सैकड़ों लोगों की जान की जिम्मेदारी निभाते हैं। एआई 171 के चालक दल ने अपनी आखिरी सांस तक विमान में सवार यात्रियों की सुरक्षा और जमीन पर होने वाले नुकसान को कम करने के लिए हर संभव प्रयास किया। संगठन ने कहा, एएआईबी की प्रारंभिक रिपोर्ट में कोई निष्कर्ष नहीं दिया गया है क्योंकि जांच जारी है, कुछ क्षेत्रों में अटकलें लगाई जा रही हैं कि दुर्घटना का कारण पायलट की संभावित गलती भी हो सकती है। एएलपीए-इंडिया ने दुर्घटना की पारदर्शी जांच की मांग की। एएलपीए इंडिया, इंटरनेशनल फेडरेशन ऑफ एयर लाइन पायलट्स एसोसिएशन का सदस्य है। उधर, फेडरेशन ऑफ इंडियन पायलट्स ने विमान में संभावित तकनीकी गलत व्याख्या या यांत्रिक दोषों का पुनर्मूल्यांकन करने को कहा और जांच में विषय विशेषज्ञों को शामिल करने की मांग की।



Corporate Communications Directorate

AMAR UJALA

DELHI

18 JULY 2025

दिल्ली से इंपाल जा रहा विमान वापस लौटा, आपात लैंडिंग



नई दिल्ली। इंपाल जा रहा इंडिगो का विमान एक घंटे हवा में रहने के बाद बृहस्पतिवार सुबह तकनीकी खराबी के कारण दिल्ली लौट आया। इंडिगो ने एक बयान में कहा, दिल्ली से इंपाल जा रही उड़ान संख्या 6ई 5118 के रवाना होने के तुरंत बाद तकनीकी खराबी का पता चला। पायलटों ने एहतियाती कदम उठाते हुए विमान को वापस इंदिरा गांधी हवाई अड्डे लाकर आपात लैंडिंग कराई। व्यूरो



Corporate Communications Directorate

BUSINESS LINE

DELHI

18 JULY 2025

Aegean Airlines to launch non-stop Greece-India flights from next March

Aneesh Phadnis
Mumbai

Non-stop flights between India and Greece will begin next March, with Aegean Airlines advancing its launch plans.

The Greek airline announced the induction of two Airbus A321XLR aircraft in December 2025 and January 2026, which will enable the start of new services.

On Wednesday, the airline said that it will commence five weekly flights to Delhi from next March and three weekly flights to Mumbai from next May.

ACCELERATE ACCESS

The Airbus A321XLR aircraft, which entered into service globally last November, enables airlines to open new long-haul routes.

Aegean's plans to launch the new flights come amid the strengthening of relations between India and Greece.

In 2023, the two countries elevated ties to a strategic partnership, which includes enhanced connectivity through the India-Middle East-Europe Economic Corridor.

GREECE CALLING

Aegean Chairman Eftichios Vassilakis said that the addition of the two A321neo XLR aircraft with special configuration would accelerate the airline's access to the extremely important Indian market.

"This allows for the immediate upgrade of our product and services to destinations outside the European Union, longer than four hours, in which we already operate,"

he added. Over 90,000 passengers flew between India and Greece in FY25 via hubs in West Asia or Istanbul.

HUGE POTENTIAL

Interest for travel to Greece has been growing with Greek travel firms and luxury resorts, such as Costa Navarino, conducting roadshows in India.

"India is a market we deeply respect, and we are excited about the potential for meaningful collaboration and growth," said Evgenios Dendrinis, Managing Director of TEMES, the developer of Costa Navarino.

Travel industry sources, however, point out that bookings to Greece are not seeing the desired uptick.

"Visa issues are a major concern," an executive said, referring to processing delays.

विमान हादसा: विदेशी मीडिया की रिपोर्टिंग पर कड़ी प्रतिक्रिया

दीपक पटेल
नई दिल्ली, 17 जुलाई

एयर इंडिया की एआई 171 दुर्घटना पर हुई जांच की प्रारंभिक रिपोर्ट के आधार पर अमेरिकी मीडिया समूह द वॉल स्ट्रीट जर्नल (डब्ल्यूएसजे) की एक रिपोर्ट में सूत्रों के हवाले से मिली जानकारी में यह दावा किया गया है कि विमान के कैप्टन सुमित सभरवाल ने दुर्घटना से कुछ क्षण पहले फ्यूल स्विच को बंद कर दिया था।

इस पर भारत के अधिकारियों ने कड़ी प्रतिक्रिया दी है। विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) के महानिदेशक जीवीजी युगंधर ने आज कहा कि एयर इंडिया की उड़ान एआई 171 के दुर्घटनाग्रस्त होने के कारणों के बारे में विदेशी मीडिया के कुछ तबकों में लगाई जा रही अटकलें 'निराधार' और 'समयपूर्व' हैं।

एयर इंडिया के बोइंग 787-8 विमान (पंजीकरण वीटी-एनबी) के 12 जून को दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद युगंधर का यह पहला सार्वजनिक बयान है। इस

हादसे में विमान में सवार 242 लोगों में से 241 की मौत हो गई थी। 'अपील' शीर्षक के तहत उनका यह बयान द वॉल स्ट्रीट जर्नल द्वारा यह रिपोर्ट प्रकाशित किए जाने के कुछ घंटों बाद आया है।

जांच में शामिल कुछ अमेरिकी सूत्रों से मिली जानकारी के आधार पर उक्त रिपोर्ट में कहा गया है कि कॉकपिट की वॉइस रिकॉर्डिंग से पता चलता है कि सभरवाल ने उड़ान भरने के बाद फ्यूल कंट्रोल स्विच को 'कटऑफ' कर दिया जिस पर फर्स्ट ऑफिसर क्लाइव कुंदर ने हैरानी और घबराहट के साथ प्रतिक्रिया दी।

यह अमेरिकी आकलन ब्लैक बॉक्स डेटा पर आधारित है इसलिए अटकलें शुरू हो गईं कि सभरवाल ने जानबूझकर ऐसा किया होगा अथवा गलती से। उसमें गया है कि अगर दुर्घटना अमेरिकी धरती पर हुई होती तो इस तरह की बातें अमेरिकी अधिकारियों को आपराधिक नजरिये से इस मामले की जांच करने के लिए प्रेरित कर सकती थीं।



दुर्घटना की जांच रिपोर्ट में यह नहीं बताया गया कि किसने क्या कहा, लेकिन एएआईबी की रिपोर्ट ने तकनीकी खराबी से इनकार नहीं किया है। उसमें कहा गया है कि हादसे की जांच अभी जारी है और उसमें विमान चिकित्सा एवं मनोविज्ञान के विशेषज्ञ शामिल थे।

युगंधर ने कहा, 'इस हादसे में मारे गए

यात्रियों, चालक दल के सदस्यों एवं अन्य मृतकों के परिवार के सदस्यों को हुए नुकसान के प्रति संवेदनशीलता का सम्मान करना जरूरी है।'

उन्होंने कहा, 'हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया के कुछ वर्ग बार-बार चुनिंदा और तथ्यों को सत्यापित किए बिना की जा रही रिपोर्टिंग के जरिये निष्कर्ष निकालने की

अटकलें निराधार

■ विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो के प्रमुख ने एआई 171 दुर्घटना की अटकलों वाली पश्चिमी मीडिया की रिपोर्टिंग पर आपत्ति जताई

■ उनका यह बयान द वॉल स्ट्रीट जर्नल द्वारा एक रिपोर्ट प्रकाशित किए जाने के कुछ घंटों बाद आया है

■ रिपोर्ट में बताया गया था कि कैप्टन सुमित सभरवाल ने दुर्घटना से कुछ क्षण पहले फ्यूल स्विच को बंद कर दिया था

कोशिश कर रहे हैं। इस तरह का काम बिल्कुल गैरजिम्मेदाराना है, खास तौर पर ऐसे समय में जब हादसे की जांच जारी है।'

एएआईबी ने 12 जुलाई को अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट जारी की थी, जिससे पता चला था कि उड़ान भरने के तुरंत बाद दोनों इंजन की ईंधन आपूर्ति बंद हो गई थी। दोनों फ्यूल कंट्रोल स्विच को

'कटऑफ' किया गया और करीब 10 सेकंड बाद उन्हें दोबारा चालू कर दिया गया। मगर तब तक इंजन में आग लग चुकी थी।

युगंधर ने कहा, 'एएआईबी की जांच एवं प्रारंभिक रिपोर्ट का उद्देश्य यह जानकारी प्रदान करना है कि वास्तव में क्या हुआ। मगर फिलहाल किसी ठोस निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी।' उन्होंने जनता और मीडिया से आग्रह किया कि समय से पहले ऐसी कोई कहानी न गढ़ें जिससे जांच प्रक्रिया को नुकसान हो।'

युगंधर ने जोर देकर कहा कि एएआईबी ने विमान (दुर्घटनाओं एवं घटनाओं की जांच) नियम, 2017 के तहत इस हादसे की सख्ती एवं पेशेवर तरीके से जांच की है। यह अंतरराष्ट्रीय विमानन प्रोटोकॉल के तहत भारत के दायित्वों को नियंत्रित करता है। उन्होंने एएआईबी के ट्रैक रिकॉर्ड पर भी प्रकाश डाला और बताया कि इसने 2012 में अपनी स्थापना के बाद से 92 दुर्घटनाओं और 111 गंभीर घटनाओं की जांच की है।

विमान हादसे की पुनः जांच हो : एफआईपी

फेडरेशन ऑफ इंडियन पायलट्स (एफआईपी) ने गुरुवार को सरकार से कहा कि पिछले महीने दुर्घटना का शिकार हुए एयर इंडिया के बोइंग विमान 787-8 में किसी संभावित गलत अनुमान या यांत्रिक खामी का पुनः आकलन किया जाना चाहिए। संगठन ने इस मामले में जांच में विषय विशेषज्ञों को शामिल करने की जरूरत भी बताई। गत 12 जून को अहमदाबाद में हुए हादसे पर विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) की प्रारंभिक रिपोर्ट पर चिंता प्रकट करते हुए एफआईपी ने कहा कि रिपोर्ट में दो संभावित और पूर्व में दस्तावेजों में जब्त किए गए तकनीकी परिदृश्यों पर पर्याप्त विचार नहीं किया गया या उन्हें स्वीकार नहीं किया गया, जिनमें से किसी एक के कारण दोनों इंजन स्वचालित तरीके से बंद हुए हो सकते हैं।

सूत्रों के अनुसार संगठन ने नागर विमानन मंत्रालय को पत्र लिखकर दुर्घटना की जांच और प्रारंभिक रिपोर्ट पर अनेक चिंताएं जताई हैं। फेडरेशन ने प्रारंभिक रिपोर्ट समय पर जारी होने की प्रशंसा की लेकिन यह भी कहा कि इस रिपोर्ट से यह निष्कर्ष निकलता प्रतीत होता है कि पायलट की ओर से त्रुटि हुई और इसके लिए कोई ठोस प्रमाण नहीं



दिया गया या उस तकनीकी खामी पर विचार नहीं किया गया जिस तरह की संभावना पहले एक ऐसी ही विमान दुर्घटना में तलाशी गई थी।

संगठन ने पत्र में आरोप लगाया है कि ऐसा पहली बार नहीं हुआ है कि बिना अपरिपक्व तरीके से और परीक्षण रूप से पायलट की चूक को जिम्मेदार ठहराया गया हो, जो बाद की जांच में गलत साबित हुई। पत्र के हवाले से सूत्रों ने कहा कि एआई-171 विमान की दुर्घटना संबंधी प्रारंभिक रिपोर्ट में पूरी तरह सत्यापन के बिना अपरिपक्व तरीके से और परीक्षण रूप से पायलट की चूक को जिम्मेदार ठहराने से न केवल गलत तरह से किसी को जवाबदेह ठहराने का जोखिम पैदा होता है, बल्कि

अतीत में हुई जांच संबंधी खामियों को भी दोहराया जा रहा है। एफआईपी ने उपलब्ध एफडीआर/सीवीआर डेटा और पूर्व बोइंग बुलेटिन के आधार पर टीसीएमए/ईईसी/एफएडीईसी की गलत व्याख्या और यांत्रिक त्रुटियों की भूमिका के पुनः आकलन की मांग की है।

स्टेबलाइजर में खराबी की आशंका!

विमानन क्षेत्र के एक सलाहकार और अनुभवी पायलट ने सुझाव दिया है कि एयर इंडिया विमान दुर्घटना के जांचकर्ताओं को स्टेबलाइजर में संभावित खराबी पर भी ध्यान देना चाहिए। उनका मानना है कि संभवतः उससे विमान दुर्घटना के लिए हालात पैदा हुए। हादसे से संबंधित गत 12 जुलाई को जारी जांच की प्रारंभिक रिपोर्ट के अनुसार, चालक दल ने अहमदाबाद में इंजीनियरों को स्टेबलाइजर में खराबी की सूचना दी थी, जिन्होंने उसे ठीक कर दिया था। विमानन विशेषज्ञ कैप्टन एहसान खालिद ने कहा कि जांचकर्ताओं को स्टेबलाइजर इनपुट डेटा के लिए भी फ्लाइट डेटा रिकॉर्डर की जांच करनी चाहिए।

तकनीकी गड़बड़ी पर लौटा विमान

विमानन कंपनी इंडिगो का इंफाल जा रहा एक विमान गुरुवार सुबह एक घंटे तक हवा में रहने के बाद तकनीकी गड़बड़ी के कारण वापस राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली लौटा आया। विमानन कंपनी ने एक बयान में कहा, '17 जुलाई को दिल्ली से इंफाल जा रही उड़ान 6ई 5118 के रवाना होने के तुरंत बाद मामूली तकनीकी खराबी का पता चला। पायलटों ने एहतियाती कदम उठाते हुए विमान को वापस लाने का फैसला किया और दिल्ली के इंदिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर सुरक्षित उतार लिया।' इंडिगो ने कहा कि अनिवार्य प्रक्रियाओं के अनुसार, विमान की आवश्यक जांच की गई और कुछ देर बाद ही वह फिर से रवाना हो गया।



Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD

DELHI

18 JULY 2025

IndiGo flight makes emergency landing due to engine failure

A Goa-bound IndiGo plane from Delhi made an emergency landing in Mumbai on Wednesday due to a mid-air engine failure, according to a source. The aircraft A320 neo, operating the flight 6E 6271, was diverted to Mumbai and made an emergency landing at 9.52 pm, the source said. In a statement on Wednesday, an IndiGo spokesperson said a technical snag was detected on flight 6E 6271 while flying from Delhi to Manohar International Airport, Goa. According to the airline, the aircraft was diverted and landed at Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport, Mumbai.



Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD

DELHI

18 JULY 2025

Air India junior pilot asked captain why he turned off fuel switches: WSJ



ACCORDING TO THE WALL STREET JOURNAL REPORT, THE FIRST OFFICER EXPRESSED SURPRISE THAT THE FUEL SWITCHES WERE OFF AND THEN PANICKED, WHILE THE CAPTAIN SEEMED TO REMAIN CALM

BLOOMBERG
17 July

A cockpit voice recording of doomed Air India Flight 171 indicates the younger co-pilot asked his more experienced colleague why he turned off the plane's fuel-supply switches, according to people familiar with the matter.

The information, from people who asked not to be identified because they're not authorised to speak publicly, reveals for the first time who said what in the flight deck. The exchange was first mentioned in last week's preliminary report from India's Aircraft Accident Investigation Bureau probing the June 12 crash in

Ahmedabad, but without identifying the speakers.

The report had shown two fuel switches in the cockpit were moved to a cut-off position, causing the Boeing Co 787 Dreamliner to lose lift and crash 32 seconds after takeoff. The other pilot had denied turning off the switches, according to the AAIB, which had extracted data from the cockpit voice recorder.

Aviation experts had speculated that it was first officer Clive Kunder who had posed the question to captain Sumeet Sabharwal given Kunder was the pilot flying and would have had his hands full — one on the yoke commanding the widebody into the skies, and the other on the throttle controlling the

aircraft's speed. The *Wall Street Journal* previously reported who said what in the exchange.

The initial investigation showed that the fuel-control switches were turned off immediately after the plane departed. While the move was reversed about 10 seconds later, it was too late to avert the June 12 crash that killed 260 people on board the plane and on the ground.

How and why the switches came to be turned off — cutting the flow of fuel to the engines — are now the key lines of inquiry for investigators. Officials are probing whether it could be the result of a failure of the plane's systems or human error. The two switches sit at the lower end of the aircraft's centre console between the

PAGE 24 **Media reports on AI171 crash premature: AAIB**

Speculation in sections of the foreign media regarding the cause of the Air India flight AI171 crash is "unfounded" and "premature", said G V G Yugandhar, director-general of the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB).



two pilot seats and near the thrust levers, and they're designed in a way to prevent unintended movement. There are metal guards on either side of the mushroom-shaped knobs, and the switches themselves have a

spring-loaded locking mechanism, requiring a pilot to pull them up before changing the position. Once moved, the switches lock in the run or cutoff position with a tab at their base. [Turn to Page 6](#)

'Air India junior pilot asked captain why he turned off fuel switches'

While the new details add fresh perspective on the confusion in the cockpit during the 32 seconds between take-off and crash, investigators still haven't drawn any definitive conclusions.

The cockpit recording could be even more revelatory, according to Michael Daniel, a retired Federal Aviation Administration inspector and accident investigator.

"There are multiple microphones around the cockpit including their headsets," said Daniel.

The mic positions mean it's possible that it captured and discerned not just the sound of the fuel switches being turned off, but the direction from which it came in the cockpit — offering investigators definitive

information as to who cut off fuel supply to the planes engines, he said.

Earlier this week, India's civil aviation authority ordered an inspection of cockpit fuel switches on Boeing 737 and 787 aircraft operating in the country in an effort to ascertain whether the crash was caused by equipment failure.

Aviation psychologists and medical specialists are also involved in the investigation — a typical practice across the aviation industry — to probe the role of the pilots in the crash.

The first officer expressed surprise that the fuel switches were off and then panicked, the *Wall Street Journal* reported, citing people familiar with US officials' early



Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD

DELHI

18 JULY 2025

Too early to draw conclusions: AAIB on A-I crash probe

Bureau's D-G calls speculation in certain sections of foreign media 'unfounded' and 'premature'



Wreckage of the Air India Boeing 787-8 Dreamliner plane placed outside Sardar Vallabhbhai Patel International Airport in Ahmedabad

DEEPAK PATEL
New Delhi, 17 July

Speculation in sections of the foreign media regarding the cause of the Air India (A-I) flight AI 171 crash is "unfounded" and "premature", G V G Yugandhar, director-general of the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB), said on Thursday evening.

This is the first public statement by Yugandhar since the June 12 crash of A-I's Boeing 787-8 aircraft, which killed 241 of the 242 people on board.

Titled 'Appeal', his statement came hours after *The Wall Street Journal* (WSJ) published a report that pointed to Captain Sumeet Sabharwal turning off fuel switches moments before the crash.

Yugandhar on Thursday evening said: "It is essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft, and other deceased persons on the ground."

"It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible, especially while the investigation remains ongoing," he said.

The AAIB had released its preliminary

report on July 12, which revealed that fuel supply to both engines was cut off shortly after takeoff. The two fuel control switches were moved to the 'cutoff' position in quick succession, and although they were turned back on about 10 seconds later, the engines had already flamed out.

"The purpose of the AAIB's investigation and preliminary report is to provide information about what happened. At this stage, it is too early to reach any definite conclusions," Yugandhar said on Thursday, urging the public and media to refrain from "spreading premature narratives that risk undermining the integrity of the investigative process".

He stressed that the AAIB was investigating the crash "rigorously and most professionally" under the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2017, which govern India's obligations under international aviation protocols, notably the International Civil Aviation Organization's Annex 13. These rules lay down procedures for impartial, non-criminal investigations focused on safety improvement rather than blame.

Yugandhar also underlined AAIB's track record, noting that it had investigated 92 accidents and 131 serious incidents since its inception in 2012. He called the AI 171 crash "the most devastating accident in recent aviation history".

नई बहस • विदेशी मीडिया की कोशिशें गैरजिम्मेदाराना: एएआईबी **प्लेन क्रैश;** विदेशी मीडिया ने दावा किया, कैप्टन ने बंद किया था विमान का ईंधन

भास्कर न्यूज़ | नई दिल्ली

अहमदाबाद विमान हादसे पर विदेशी मीडिया में अब एक नया दावा किया गया है। वॉल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट के अनुसार, अमेरिकी अफसरों ने ब्लैक बॉक्स रिकॉर्डिंग्स का विश्लेषण किया, जिसमें पता चला कि कैप्टन सुमित सभरवाल ने ईंधन नियंत्रण स्विच को 'रन' से 'कटऑफ' स्थिति में बदला। टेकऑफ के बाद फर्स्ट ऑफिसर क्लाइव कुंदर ने कैप्टन से इस बदलाव का कारण पूछा, जिसके बाद फर्स्ट ऑफिसर



झूठी रिपोर्टिंग की जा रही : एएआईबी

विमानन दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने कहा, वैश्विक मीडिया के कुछ लोग बार-बार झूठी रिपोर्टिंग के जरिए निष्कर्ष निकालने की कोशिश कर रहे हैं। यह गैर-जिम्मेदाराना है। एएआईबी ने शुरुआती जांच रिपोर्ट में बताया था कि हादसे से ठीक पहले एक पायलट ने पूछा था- कटऑफ क्यों किया? इस पर दूसरे ने कहा- मैंने नहीं किया।

घबरा गए, जबकि कैप्टन शांत रहे। सभरवाल के पास 15,638 घंटों का उड़ान अनुभव था, जबकि कुंदर के पास 3,403 घंटों का अनुभव था।



Corporate Communications Directorate

DAINIK BHASKAR

JAIPUR

17 JULY 2025

दिल्ली की 4 उड़ान जयपुर डायवर्ट, दुबई की फ्लाइट 8 घंटे देरी से उड़ी

जयपुर | दिल्ली एयरपोर्ट पर बुधवार को खराब मौसम की वजह से फ्लाइट्स की लैंडिंग में परेशानी आई। इंडिगो की काठमांडू-दिल्ली फ्लाइट 6ई-1152, श्रीनगर-दिल्ली फ्लाइट 6ई-2996, एयर इंडिया की पटना-दिल्ली फ्लाइट एआई-2634 और कोलकाता से दिल्ली जा रही फ्लाइट एआई-2706 डायवर्ट होकर जयपुर पहुंची। बाद में दिल्ली एटीसी से क्लियरेंस मिलते ही रवाना किया गया। उधर, स्पाइसजेट की एक इंटरनेशनल फ्लाइट एसजी-57 कई घंटे लेट रही। ये जयपुर से सुबह 9:30 बजे दुबई जाती है, लेकिन बुधवार को 8 घंटे से अधिक लेट होने से शाम 4:35 बजे रवाना हुई। लेकिन एयरपोर्ट पहुंचे यात्रियों को जबरदस्त परेशानी का सामना करना पड़ा। गौरतलब है कि मंगलवार को भी फ्लाइट 11 घंटे लेट रही थी।

न्यायिक जांच की मांग करता विमान हादसा



संजय लाजपत

चूंकि एअर इंडिया विमान हादसे की जांच सही दिशा में बढ़ती नहीं दिख रही, इसलिए हमें आवाज उठानी ही लेनी

एअर इंडिया की उड़ान संख्या एआइ-171 के दुर्घटनाग्रस्त होने के महीने भर बाद आई विमान दुर्घटना जांच बोर्ड यानी एएआइबी की आरंभिक रिपोर्ट सत्य को सामने लाने से अधिक दिग्गज अमेरिकी कंपनियों के हितों को साधने की कवायद अधिक लगती है। 15 पन्नों की इस रिपोर्ट को देखकर लगता है कि ऐसी नाकारा रिपोर्ट को जारी करने का क्या तुक था? भारत विश्व का तीसरा सबसे बड़ा विमान बाजार और चौथी सबसे बड़ी आर्थिकी है। सरकारी नीतिगत प्रोत्साहन से कुछ वर्षों के दौरान जहां 250 नए हवाई अड्डे, बनने, जा रहे हैं, वहीं 2,000 नए विमान भी जुड़ेंगे। ऐसे में, एक बड़े विमान हादसे की जांच का मामला बहुत संभालकर आगे बढ़ाने की जरूरत है, जिस पर दुनिया की निगाहें लगी हुई हैं।

इस आरंभिक जांच रिपोर्ट को लेकर बहुत आपत्तियां सामने आई हैं। एक आपत्ति तो जांच समिति के गठन से ही जुड़ी है। इस समिति में 787 ड्रीमलाइनर के किसी लाइसेंसधारक पायलट या

इंजीनियर को तो छोड़िए किसी सामान्य पायलट तक को शामिल नहीं किया गया। इस पर भी सवाल उठते हैं कि भारत सरकार की सर्वप्रमुख विमान दुर्घटना जांच एजेंसी की रिपोर्ट पहले ही कैसे लीक हो गई? रिपोर्ट 12 जुलाई को जारी की गई, पर उससे पहले 11 जुलाई को ही दो विमानन पत्रकारों ने सूत्रों के आधार पर आलेख लिखा कि जांचकर्ता फ्यूल कंट्रोल स्विच के इर्दगिर्द ही जांच का दावरा केंद्रित किए हुए हैं कि यह स्विच पायलटों से जाने-अनजाने में दब गया था। उन्होंने परिस्थितियों का पूरा विवरण प्रस्तुत किया था। इसके दो दिन बाद द वाल स्ट्रीट जर्नल (डब्ल्यूएसजे) ने भी फ्यूल कंट्रोल स्विच को लेकर इसी तरह की रिपोर्ट प्रकाशित की। इस अखबार ने यह दावा भी किया कि जांच की दिशा को लेकर भारतीय एएआइबी एवं अमेरिकी एनटीएसबी में मतभेद हैं और अमेरिकी एजेंसी ने जांच से अलग होने की धमकी भी दी। अंततः 12 जुलाई को करीब आधी रात के बाद एएआइबी ने रिपोर्ट जारी की, जिससे उस देश को निराशा ही हाथ लगी जो इस मामले में जवाब चाहता था।

रिपोर्ट में सबसे बड़ी विसंगति यही है कि 34 सेकेंड में ही क्रैश हो गए विमान के सीवीआर-काकपिट वायस, रिकार्डर का पूरा ब्योरा इसमें प्रकाशित नहीं किया गया है। इससे यह समझने में आसानी होती कि आखिर क्या हुआ होगा। यहां तक कि कुछ महत्वपूर्ण घटनाक्रम के समय का भी उल्लेख नहीं किया गया, जैसे पायलटों ने कब कथित तौर पर एक दूसरे से बातचीत की या कब रैट-रैम एयर टरबाइन चालू हुई आदि-इत्यादि। रिपोर्ट को सौदेगर्ज और रहस्यमयी तरीके



अखेस राजपूत

से पेश करना भी सवाल खड़े करता है। वाल स्ट्रीट जर्नल ने 17 जुलाई को फिर इस मामले में विमान के मुख्य पायलट पर आरोप मढ़ा। लीक सूचनाओं के आधार पर उसने लिखा कि मुख्य पायलट ने ही स्विच को खींचा था और फर्स्ट ऑफिसर ने इस पर घबराहट भरी प्रतिक्रिया दी। पहले यह आरोप मद्धम स्वर में लगाया जा रहा था, लेकिन अखबार ने इसे और मुखरता दी। काकपिट में कथित रूप से जो कुछ घटित हुआ, अखबार ने उसकी और बदरंग तस्वीर ही दिखाई। वाल स्ट्रीट जर्नल के अनुसार एनटीएसबी की मुखिया जेनिफर होमंडी को यह निदेश मिला कि वह खुद पूरी रिकार्डिंग सुनें, उसने दावा किया कि अमेरिकी अधिकारी यह भी मानते हैं कि इस मामले में एफबीआइ जैसी एजेंसी भी सक्रिय होनी चाहिए कि अगर इस तरह के मामले अमेरिकी घरेलू पर घटित हुए तब क्या? भारत में हमारे लिए यह और हैरानी भरा है कि हमें एएआइबी रिपोर्ट से अधिक जानकारियां अमेरिकी मीडिया में लीक से मिल रही हैं। यह रिपोर्ट की

सौदेगर्ज प्रकृति के साथ ही उसे तैयार करने में लापरवाही या लौपापोती के रवैये को दर्शाता है। जिस दिन रिपोर्ट जारी हुई उसी दिन ऐसी अनुभूति हो गई थी कि एनटीएसबी और एएआइबी जितना कुछ जानते हैं, उससे कहीं कम जाहिर कर रहे हैं। उनकी कोशिश जानकारियों को किस्तरों में बताने की लगती है। सीवीआर संबंधी ब्योरे का नदारद रहना भी प्रारंभिक रिपोर्ट की एक बहुत बड़ी असफलता है। यह भी संभव है कि एएआइबी द्वारा ध्यान भटकाने के लिए भी यह सब किया जा रहा हो, क्योंकि इस मामले में अभी भी कई तकनीकी पहलू उलझे हुए हैं। जो भी हो, इस आरंभिक जांच रिपोर्ट के बाद बोइंग के शेयर साल भर के उच्च स्तर पर पहुंच गए। डब्ल्यूएसजी लीक के बाद यह तेजी और बढ़ गई। इससे यह तो पता चलता है कि आरंभिक रिपोर्ट से किसी को तो लाभ पहुंचा है।

वाल स्ट्रीट जर्नल के आरोपों का अभी भी सच्चाई से दूर-दूर तक कोई सरोकार नहीं दिखता। ऐसे में सम्पूची सीवीआर ट्रांसक्रिप्ट रिलीज ही कुछ कारगर

असर दिखा सकती है। इसी से पता चल सकता है कि काकपिट के भीतर क्या घटित हुआ? बोइंग ड्रीमलाइनर तमाम चेतावनी प्रणालियों से लैस एक उच्चस्तरीय इलेक्ट्रॉनिक विमान है जिनमें कुछ प्रणालियां अपनी अधिकता से जटिलताएं भी बढ़ाती हैं। इन सभी का सीवीआर और डीएफडीआर यानी डिजिटल फ्लाइट डाटा रिकार्डर में ब्योरा दर्ज होता है। किसी खतरनाक पड़ाव से जुड़ी तमाम मौखिक एवं विजुअल चेतावनियों से काकपिट और दोनों पायलटों की स्क्रीन जगमगा उठी होगी, लेकिन अफसोस कि इस बिंदु पर बहुत ज्यादा ध्यान नहीं दिया जा रहा। इस दौरान पायलटों ने बातचीत की होगी, जिसका रिपोर्ट में भी उल्लेख है। उन्होंने प्रत्येक चेतावनी को देखते हुए उनके बारी-बारी से निदान का प्रयास भी किया होगा, जिसका परिणाम दोनों इंजन फेल होने और उन्हें रीस्टार्ट करने के रूप में निकला। इसका सेकेंड दर सेकेंड ब्योरा दर्ज हुआ होगा जिसे सीवीआर ट्रांसक्रिप्ट का हिस्सा बनाया जाना चाहिए था।

चूंकि इस मामले में जांच सही दिशा में बढ़ती नहीं दिख रही है, इसलिए हमें अपनी आवाज उठानी होगी। मेरा सभी यात्री, पायलट और विमानन संगठनों से अनुरोध है कि वे इसे लेकर कोई जनहित याचिका दायर करें या प्रधानमंत्री से अपील करें कि वे हाई कोर्ट के किसी सेवारत न्यायाधीश से इसकी न्यायिक जांच सुनिश्चित कराएं। इसमें 787 के पायलट और विशेषज्ञ भी शामिल होने चाहिए।

(लेखक कानून, विमानन और अंतरराष्ट्रीय संबंधों के जानकार हैं। response@jagran.com)

मीडिया रिपोर्ट ने विमान हादसे के लिए कैप्टन पर उठाए सवाल

वाशिंगटन, राबटर : वाल स्ट्रीट जनरल ने पिछले महीने अहमदाबाद में हुई विमान दुर्घटना के लिए इसके कैप्टन की तरफ इशारा किया है। कहा है कि एअर इंडिया के बोइंग 787 ड्रीमलाइनर विमान के दो पायलटों के बीच काकपिट में हुई बातचीत की रिकार्डिंग से पता चलता है कि कैप्टन ने विमान के इंजनों में ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करने वाले स्विच बंद कर दिए थे। दूसरी तरफ, नई दिल्ली में विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) ने इस तरह की कयरेज को गैर-जिम्मेदाराना करार दिया है। कहा कि हम जनता और मीडिया, दोनों से आग्रह करते हैं कि वे समय से पहले ऐसी बातें न फैलाएं, जिनसे जांच प्रक्रिया की विश्वसनीयता को खतरा हो। इस समय किसी भी निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी, खासकर जब जांच जारी है।

एएआइबी द्वारा शनिवार को जारी प्रारंभिक रिपोर्ट में कहा गया था कि काकपिट वायस रिकार्डर पर एक पायलट को दूसरे से यह पूछते हुए सुना गया कि उसने फ्यूल स्विच क्यों बंद कर दिया? इस पर दूसरे पायलट ने जवाब दिया कि उसने ऐसा नहीं किया।

वाल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट के अनुसार, विमान उड़ा रहे को-पायलट क्लाइव कुंदर ने कैप्टन सुमित सभरवाल से पूछा कि उन्होंने रनवे से उड़ान भरने के कुछ ही सेकेंड बाद ईंधन स्विच को "कटआफ" मोड में क्यों कर दिया? जर्नल ने मौखिक बातचीत का हवाला देने के सिवाय यह नहीं बताया कि क्या इस बात का कोई सबूत है कि सभरवाल ने स्विच को आफ कर दिया था? लेकिन, उसने भारतीय अधिकारियों की रिपोर्ट पढ़ने वाले अमेरिकी पायलटों के हवाले से कहा कि कुंदर विमान उड़ा रहे थे। संभवतः उड़ान के उस चरण में वह

वाल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट में दावा, कैप्टन ने विमान के इंजनों में ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करने वाले स्विच बंद कर दिए थे

ड्रीमलाइनर को फिर से नियंत्रित करने का प्रयास कर रहे होंगे।

प्रेट्र के अनुसार, एएआइबी ने चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के खिलाफ चेतावनी दी है। एएआइबी के महानिदेशक जीवीजी युगांधर ने कहा कि हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का एक वर्ग बार-बार चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के जरिये निष्कर्ष निकालने की कोशिश कर रहा है। इस तरह की कार्रवाई गैर-जिम्मेदाराना है। अभी कोई निश्चित निष्कर्ष निकालना जल्दबाजी होगी, क्योंकि जांच अभी जारी है। अंतिम रिपोर्ट मूल कारणों के साथ सामने आएगी। अंतिम जांच रिपोर्ट के प्रकाशन की प्रतीक्षा करने की अपील करते हुए उन्होंने कहा कि यह समय भारतीय विमानन उद्योग की सुरक्षा को लेकर, खासकर निराधार तथ्यों के आधार पर जनता में चिंता या आक्रोश पैदा करने का नहीं है। फेडरेशन आफ इंडियन पायलट्स के अध्यक्ष सीएस रंधावा ने उस मीडिया रिपोर्ट की निंदा की, जिसमें दावा किया गया था कि विमान के कैप्टन ने जानबूझकर फ्यूल स्विच आफ कर दिया था। पायलट प्रशिक्षित पेशेवर होते हैं, जो सम्पन्न और गरिमा के साथ सैकड़ों लोगों की जान बचाने की जिम्मेदारी निभाते हैं। एआइ 171 के चालक दल ने आखिरी सांस तक यात्रियों की सुरक्षा व जमीन पर होने वाले नुकसान को कम करने का हर संभव प्रयास किया। विमानन विशेषज्ञ संजय लाजर ने अमेरिका में जांच का विवरण लोक होने पर चिंता व्यक्त की।

एअर इंडिया विमान दुर्घटना की जांच में नए विवरण विमान के कैप्टन की ओर मुड़े

वाशिंगटन, राबटर : पिछले महीने अहमदाबाद में हुई विमान दुर्घटना की जांच में नए विवरण इसके कैप्टन की ओर मुड़े गए हैं। एअर इंडिया के बोइंग 787 ड्रीमलाइनर विमान के दो पायलटों के बीच काकपिट में हुई बातचीत की रिकार्डिंग से पता चलता है कि कैप्टन ने विमान के इंजनों में ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करने वाले स्विच बंद कर दिए थे। वाल स्ट्रीट जर्नल ने जांच में प्रारंभिक साक्ष्य के आधार पर यह दावा किया है।

विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) द्वारा शनिवार को जारी प्रारंभिक रिपोर्ट में कहा गया है कि काकपिट वायस रिकार्डर पर एक पायलट को दूसरे से यह पूछते हुए सुना गया कि उसने फ्यूल स्विच क्यों बंद कर दिया? इस पर दूसरे पायलट ने जवाब दिया कि उसने ऐसा नहीं किया। एएआइबी ने यह नहीं बताया कि कैप्टन सुमित सभरवाल ने कौन सी टिप्पणी की और को-पायलट क्लाइव कुंदर ने क्या कहा। विमान उड़ा रहे कुंदर ने सभरवाल से पूछा कि उन्होंने

वाल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट में दावा, कैप्टन ने विमान के इंजनों में ईंधन के प्रवाह को नियंत्रित करने वाले स्विच कर दिए थे बंद



12 जून को हुआ था विमान हादसा। फाइल

रनवे से उड़ान भरने के कुछ ही सेकेंड बाद ईंधन स्विच को "कटआफ" मोड में क्यों कर दिया? जर्नल ने यह नहीं बताया कि क्या इस बात का कोई सबूत है कि सभरवाल ने स्विच को आफ कर दिया था? लेकिन, उसने रिपोर्ट पढ़ने वाले अमेरिकी पायलटों के हवाले से कहा कि कुंदर विमान उड़ा रहे थे। संभवतः उड़ान के उस चरण में वह ड्रीमलाइनर को फिर से नियंत्रित करने का प्रयास कर रहे होंगे।

एएआइबी ने निंदा की

नई दिल्ली, आइएनएस: कुछ अंतरराष्ट्रीय मीडिया घरानों द्वारा एअर इंडिया विमान दुर्घटना के संबंध में असत्यापित और फर्जी खबरें फैलाना जारी है। इस घटना में विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) ने गुरुवार को चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के खिलाफ चेतावनी दी और इस तरह की कवरेज को गैर-जिम्मेदाराना करार दिया। एएआइबी ने एक बयान में कहा, हमारे ध्यान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का एक वर्ग बार-बार चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के माध्यम से निष्कर्ष निकालने का प्रयास कर रहा है। इस तरह की कार्रवाई गैर-जिम्मेदाराना है, खासकर जब जांच जारी है। हम जनता और मीडिया, दोनों से अप्रत्याशित करते हैं कि वे समय से पहले ऐसी बातें न फैलाएं, जिनसे जांच प्रक्रिया की विश्वसनीयता को खतरा हो। इस समय किसी भी निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी। हमारी जांच अभी पूरी नहीं हुई है।



Corporate Communications Directorate

THE ECONOMIC TIMES

DELHI

18 JULY 2025

AAIB Slams 'Selective Reporting' on AI 171 Crash, Calls for Restraint

Probe body's preliminary report was criticised by airline officials and pilots saying that it was neither objective nor complete

Our Bureau

New Delhi: India's Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) has called for restraint from the public and international media as it continues its investigation into last month's Air India crash which authorities have described as one of the most devastating aviation incidents in recent years.

An Air India Boeing 787 aircraft crashed shortly after taking off in Ahmedabad on June 12 killing 270 people. Initial findings by AAIB, tasked with probing the accident, said the plane's fuel switches were disengaged seconds after taking off. The re-

port also mentioned that there was confusion among the two pilots about who disengaged the fuel switch, which regulates the flow of fuel to the engine.

The appeal from AAIB director general GVG Yagandhar came following a report in The Wall Street Journal that a cockpit recording of dialogue between the two pilots of the ill-fated Air India flight indicates the captain cut the flow of fuel to the plane's engines leading to the crash. The report also said US officials feel that criminal authorities should review the matter.

The AAIB said in a statement on Thursday that it is conducting a "rigorous and most professional" probe

in line with Indian and international standards. The bureau has investigated 92 accidents and 111 serious incidents since its establishment in 2002.

While acknowledging the significant public interest and shock generated by the incident, the AAIB cautioned against "creating public anxiety or angst towards safety of Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts."

"It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting," the AAIB said, urging the public and media to

avoid spreading premature narratives that could undermine the integrity of the investigation.

The agency emphasised that its preliminary report is focused on explaining "what happened," but warned that it is "too early to reach any definitive conclusions," and that the investigation remains ongoing. A final report, including causes and recommendations, will be issued at a later date.

AAIB called on all stakeholders to await the publication of the final report. It said updates on the investigation will be provided as and when there is information of technical and public interest.

The bureau's preliminary report has faced criticism from airline offi-

cials and experts saying that it selectively gave a single sentence from the cockpit voice recorder which has provided suspicion of pilot suicide, while giving no other details. It also said that it has no instructions for the 787 manufacturer Boeing and engine supplier GE.

The report also references a 2008 FAA advisory that warned of possible disengagement of the fuel switch-locking mechanism in another aircraft type. As the advisory was not linked to an unsafe condition, Air India did not inspect its fleet. How-

ever, Air India replaced the integrated throttle and fuel control module in its Boeing 787 jets in 2009 and 2023, which included replacement of the fuel switches.



AI 171 CRASH: VOICE RECORDER REVEALS FUEL SWITCH CONFUSION

Air India Junior Pilot Asked Captain Why He Turned Off Fuel Switches

Initial probe shows fuel-control switches were turned off soon after plane departed and the action was reversed seconds later

Bloomberg

A cockpit voice recording of doomed AI 171 indicates the younger co-pilot asked his more experienced colleague why he turned off the plane's fuel-supply switches, according to people familiar with the matter.

The information, from people who asked not to be identified because they're not authorized to speak publicly, reveals for the first time who said what in the flight deck. The exchange was first mentioned in last week's preliminary report from Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) probing the June 12 crash in Ahmedabad, but without identifying the speakers.

The report had shown two fuel switches in the cockpit were moved to a cut-off position, causing the Boeing 787 Dreamliner to lose lift and crash 32 seconds after takeoff. The other pilot had denied turning off the switches, according to the AAIB, which had extracted data from the cockpit voice recorder.

Aviation experts had speculated that it was first officer Clive Kunder who had posed the question to captain Sameet Sabharwal given Kunder was the pilot flying and would have had his hands full — one on the yoke commanding the widebody into the skies, and the other on the throttle controlling the aircraft's speed. The Wall Street Journal previously reported who said what in the exchange.

The initial investigation showed that the fuel-control switches were turned off immediately after the plane departed.

While the move was reversed about 10 seconds later, it was too late to avert the June 12 crash that killed 260 people on board the plane and on the ground.

How and why the switches came to be turned off — cutting the flow of fuel to the engines — are now the key lines of inquiry for investigators. Officials are probing whether it could be the result of a failure of the plane's systems or human error.

The two switches sit at the lower end of the aircraft's center console between the two pilot seats and near the thrust levers, and they're designed in a way to prevent unintended movement. There are metal guards on either side of the knobs, and the switches themselves have a spring-loaded locking mechanism, requiring a pilot to pull them up before changing the position. Once moved, the switches lock in the run or cutoff position with a tab at their base.

While the new details add fresh perspective on the confusion in the cockpit during the 32 seconds between takeoff and crash, investigators still haven't drawn any definitive conclusions.

The cockpit recording could be even more revelatory, according to Michael Daniel, a retired Federal Aviation Administration inspector and accident investigator. "There are multiple microphones around the cockpit including their headsets," said Daniel.



32 Seconds to Crash

Fuel switches turned off seconds after takeoff | Aircraft lost lift and crashed 32 seconds later

Focus of Investigation

Human error or equipment failure? | Fuel switches reversed after 10 seconds—too late

Cockpit recording: First time voice roles identified in public reports

Investigators analysing mic directionality to pinpoint who acted

Aviation psychologists and medical professionals involved to probe the role of the pilots in the crash

Fuel Switch Design: Built to Prevent Mistakes

Located between pilots | Spring-loaded lock + metal guards to avoid accidental use

Requires deliberate lift and turn to change state

FINAL REPORT PENDING WITH FULL ANALYSIS AND RECOMMENDATIONS

The mic positions mean it's possible that it captured and discerned not just the sound of the fuel switches being turned off, but the direction from which it came in the cockpit — offering investigators definitive information as to who cut off fuel supply to the planes engines, he said.

Earlier this week, India's civil aviation authority ordered an inspection of cockpit fuel switches on Boeing 737 and 787 aircraft operating in the country in an effort to ascertain whether the crash was caused by equipment failure.

Aviation psychologists and medical specialists are also involved in the investigation — a typical practice across the aviation industry — to probe the role of the pilots in the crash.

The first officer expressed surprise that the fuel switches were off and then panicked, the Wall Street Journal reported, citing people familiar with US officials' early assessment of evidence. The captain seemed to remain calm, according to the report. The Airline Pilots' Association of India has pushed back on human action as the cause.

The US National Transportation Safety Board, which is assisting in the probe, referred questions to the Indian authorities. Boeing also referred questions to AAIB. Air India and GE, which manufactured the engines, declined to comment.



Corporate Communications Directorate

THE FINANCIAL EXPRESS

DELHI

18 JULY 2025

DETAILED PROBE UNDERWAY, TO IDENTIFY ROOT CAUSES: BUREAU

Too early for conclusions, says AAIB, urges restraint

FE BUREAU
New Delhi, July 17

IN THE WAKE of mounting international speculation over the cause of the Air India flight 171 crash, the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) on Thursday issued a statement, urging media and the public to refrain from drawing premature conclusions while the investigation remains ongoing.

The appeal came hours after *The Wall Street Journal* reported that the cockpit voice recorder of the plane suggests that the first officer questioned the captain about switching off the aircraft's fuel supply just seconds before the crash. Citing unnamed sources, the report identified the voices captured in the recording and highlighted the confusion in the cockpit, reviving speculation around possible human error.

The June 12 crash killed 260 people shortly after the flight took off from Ahmedabad for London Gatwick. AAIB, which released a preliminary report last week, has now reiterated that it is too early to pinpoint the cause.

"It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to



Wreckage of the Air India Boeing 787-8 Dreamliner plane sits on the open ground, outside Sardar Vallabhbhai Patel International Airport in Ahmedabad

draw conclusions through selective and unverified reporting," GVG Yugandhar, AAIB director-general, said. "Such actions are irresponsible, especially while the investigation remains ongoing."

Without naming the *WSJ* report directly, the AAIB warned that efforts to assign blame at this stage risk compromising the integrity of the probe. "This is not the time to create public anxiety or angst towards the safety of the Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts," Yugandhar said.

The bureau stressed that the preliminary report is only

meant to outline "what" happened, and not "why". The detailed examination of flight data and cockpit recordings, along with technical assessments, are still underway. "At this stage, it is too early to reach any definite conclusions. The final investigation report will come out with root causes and recommendations," AAIB said.

The bureau also underscored its track record of professional, independent investigations, noting it has handled 92 accidents and 111 serious incidents since its inception in 2012. The probe into the AI 171 crash is being conducted in line with the Air-

GVG YUGANDHAR,
DIRECTOR-GENERAL, AAIB

Certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible

craft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2017, and the standards laid out in ICAO Annex 13.

Investigators are exploring both human and mechanical possibilities behind the inadvertent shutdown of the aircraft's engines.

Acknowledging the intense public interest and the grief of the victims' families, AAIB said it would release updates when appropriate. "It is essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and other deceased persons on ground," the bureau said.



Corporate Communications Directorate

THE FINANCIAL EXPRESS

DELHI

18 JULY 2025

There's no evidence to suggest pilot downed plane: US expert

ARFA JAVAJID
July 17

US AVIATION EXPERT Mary Schiavo has rejected claims that human error led to the Air India crash in Ahmedabad, which left 260 people dead.

A report by *WSJ* has claimed that the cockpit voice recordings (CVRs) suggest that Captain Sumeet Sabharwal cut off the fuel supply.

"There is no evidence of this," Schiavo told *financial-express.com*. "There was an ANA (All Nippon Airways) flight in 2019 in which the 787 aircraft did this itself, while the flight was on final approach. No pilot input cutting off the fuel whatsoever," she said.



US aviation expert
Mary Schiavo

The software glitch had made the Boeing 787 think that it was on the ground, and that is why the thrust control malfunction accommodation system cut the fuel supply to the engines, the veteran US aviation attorney said. "The pilots never

touched the fuel cutoff," Schiavo added. "The voices, words and sounds on CVRs must be carefully analysed. There is nothing here to suggest pilot suicide or murder. The full transcript of the CVR should be released ASAP to avoid harmful paraphrasing," she said.

Pilots' body flags concerns over AAIB's preliminary report

The Federation of Indian Pilots (FIP) on Thursday asked the government to reassess possible technical misinterpretation or mechanical faults in the Boeing 787-8 plane and sought inclusion of subject matter experts in the probe.

Flagging concerns about the AAIB report, FIP said it failed to sufficiently consider or acknowledge two plausible and previously documented technical scenarios, either of which could have triggered an automated shutdown of both engines. FIP has written a letter to the civil aviation ministry, raising various concerns related to the crash probe and the preliminary report, according to a source.

In the letter, the association alleged that it is not the first time that systemic failures within Boeing aircraft have initially been attributed to pilot error or suicidal intent, only to be disproven by subsequent investigations.

(With PTI inputs)



Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

17 JULY 2025

Air India extends Pune–Singapore flight halt until September 30

FPJ News Network

PUNE

Air India has extended the suspension of its direct Pune–Singapore flight (AI2111/2110) until Sep 30, amid a phased operational recovery following the airline's 'Safety Pause' announced in the aftermath of the AI71 crash in Ahmedabad on June 12.

The airline had earlier suspended the flight until July 15. In a statement, Air India said, "As the schedule reductions taken as part of the 'Safety Pause' had been implemented till July 31, 2025, and the restoration to full operation is being phased, some services initially planned to operate between August 1 and September 30, 2025, will be removed from the schedule

(sic)." "While partial restoration of the airline's global schedule will begin in August, a full recovery is targeted for October 1, 2025, as per the company's current operational roadmap (sic)," the statement added.

The Pune–Singapore flight was launched in December 2022 by Vistara and was later integrated into Air India's network. Operated five times a

week with an Airbus A321, the service departs from Pune at 2.10am IST and arrives in Singapore at 10.30am GMT.

The continued suspension has triggered criticism on social media. Sudhir Mehta, chairman of Pinnacle Industries Limited, wrote on X (formerly Twitter), "Pune again loses 1/3 of its direct international flight connectivity.."



Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

17 JULY 2025

IndiGo's Goa flight makes emergency landing in Mumbai

Mumbai: A Goa-bound IndiGo flight from Delhi made an emergency landing here after it was diverted to the city due to a mid-air engine failure, according to a source. The flight, operated with an Airbus A320neo, made an emergency landing at 9.52 pm, the source said.

The number of people on board could not be immediately known. "Full emergency declared for IndiGo flight 6E-6271, operating on Delhi-Goa route," the source said.



Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL

MUMBAI

17 JULY 2025

Air India shifts Ahmedabad- London flights to Heathrow from August 1

FPJ News Service

AHMEDABAD

Air India has made a major change on the London route after the tragic accident of AI171 flight from Ahmedabad to London Gatwick on June 12. Air India has decided to stop Ahmedabad-London Gatwick flights and now it has decided to start flights between Ahmedabad-London Heathrow from August 1. This flight will operate thrice a week. Moreover, the affected passengers will be contacted directly and given the option of rebooking on alternative flights of their choice or getting a full refund.

Air India has announced in a press note that it will operate flights between Ahmedabad and London Heathrow thrice a week from August 1 to September 30, 2025. Earlier, this flight service was provided between Ahmedabad and London Gatwick 5 days a week, in which these changes have been made. These changes have been made partially to re-operate the flight.

Air India stated that some frequencies will resume from August 1 compared to July and all flights will be fully scheduled from October 1, 2025.

Air India has clarified that it is directly contacting all passengers affected by the flight route changes and is giving passengers the option of rebooking on alternative flights of their choice or getting a full refund. Air India has also apologised to passengers for the inconvenience.

घमासान: अमेरिकी मीडिया के दावे को अधूरी सूचनाओं पर आधारित बताया

विमान हादसे में पायलट पर सवाल से विवाद बढ़ा

नई दिल्ली/ वाशिंगटन, विशेष संवाददाता/ एजेंसी। अहमदाबाद विमान हादसे को लेकर एक अमेरिकी अखबार ने दावा किया है कि कैप्टन सुमीत सभरवाल ने इंजनों की फ्यूल सप्लाई बंद कर दी थी। इस रिपोर्ट को निंदा करते हुए पायलट संगठनों और विमानन विशेषज्ञों ने सवाल उठाए हैं। वहीं, विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एआईआईबी) ने कहा कि जांच अभी जारी है, ऐसे में अंतिम निष्कर्ष तक नहीं पहुंचा जा सकता।

कॉकपिट की बातचीत का हवाला: एआईआईबी की प्रारंभिक रिपोर्ट का हवाला देते हुए अमेरिकी अखबार ने दोनों पायलट की अखिरी बातचीत का जिक्र किया। दावा किया कि विमान को कैप्टन सुमीत सभरवाल और फर्स्ट ऑफिसर क्लाइव कुंदर उड़ा रहे थे। कुंदर ने सभरवाल से पूछा था कि ईंधन स्विच को 'कट ऑफ' क्यों किया। सवाल करते समय को-पायलट हैरान थे, अवाज में घबराहट थी। वहीं कैप्टन सुमीत शांत थे। अखबार ने यह नहीं बताया कि उसके पास क्या सबूत है कि सभरवाल ने स्विच को बंद किया था।

एआईआईबी ने कहा- जांच अभी जारी है



12 जून को हुआ था अहमदाबाद में विमान हादसा
260 लोग इस हादसे में मारे गए थे

रिपोर्ट की निंदा

फेडरेशन ऑफ इंडियन पायलट्स के अध्यक्ष सीएस रंधावा ने रिपोर्ट की निंदा करते हुए कहा, एआईआईबी की प्रारंभिक रिपोर्ट में पायलटों द्वारा फ्यूल स्विच बंद करने का जिक्र नहीं है।

जवाब मांगा

- विशेषज्ञ संजय लाजर ने कहा कि प्रारंभिक रिपोर्ट में वॉयस रिकॉर्डर की पूरी जानकारी साझा क्यों नहीं की।
- सवाल किया कि प्रारंभिक रिपोर्ट का खुलासा अमेरिका में कैसे हो रहा।

इंफाल जाने वाला विमान वापस लौटा

नई दिल्ली। विमानन कंपनी इंडिगो का इंफाल जा रहा एक विमान गुरुवार सुबह एक घंटे तक हवा में रहने के बाद तकनीकी गड़बड़ी के कारण वापस दिल्ली लौट आया।

अपुष्ट सूचनाओं पर रिपोर्ट: विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो का कहना है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया अधूरी और अपुष्ट सूचनाओं के आधार पर रिपोर्टिंग कर रही हैं। बयान में कहा कि

जांच जारी है और अंतिम निष्कर्ष तक पहुंचना फ़िलाहाल संभव नहीं है। एजेंसी ने कहा कि यह कर्नवाई गैर-जिम्मेदाराना है, खासकर तब जब जांच जारी है। एआईआईबी ने अपील की कि

लॉकिंग में समस्या थी तो पायलट असहाय थे

पूर्व उड़ान संवाहन निरीक्षक कैप्टन प्रशांत ढल्ला ने कहा कि एआईआईबी की रिपोर्ट में विशेष टर्म 'बदलाव हुआ' का उपयोग किया गया है। इसमें कहा गया है कि फ्यूल स्विच की स्थिति में बदलाव देखा गया। फ्यूल स्विच की स्थिति को लेकर दोनों पायलट एक दूसरे से सवाल भी कर रहे हैं। दोनों के बीच बदलाव को लेकर भ्रम की स्थिति है। ऐसे में अगर इन स्विचों के लॉकिंग सिस्टम में कोई समस्या थी, तो पायलट भी असहाय थे। उन्होंने कहा कि जांच में पायलटों की बातचीत और विमान के इंजन में क्या खराबी आई थी जैसे तथ्यों पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

अंतिम रिपोर्ट का इंतजार करें, तब तक धैर्य बनाए रखें। एजेंसी ने कहा कि अपुष्ट सूचनाओं के आधार पर रिपोर्टिंग जांच प्रक्रिया को निष्पक्षता को भी प्रभावित कर सकती है।



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN

DELHI

18 JULY 2025

| तैयारी | मंत्रालय ने मसौदा प्रस्तावित किया, पायलटों के साप्ताहिक आराम को बढ़ाकर 48 घंटे करने का विचार

पायलट की कमी दूर करेगा नया विमान मसौदा

■ दैनिक आनंद

नई दिल्ली। नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने भारतीय विमान नियम 2025 का मसौदा प्रस्तावित किया है। इसमें पायलट लाइसेंसिंग, उड़ान योग्यता और प्रशिक्षण, सुरक्षा और निगरानी से जुड़े सुधारों की बात कही गई है। प्रस्ताव है कि कला व वाणिज्य डिग्री वाले छात्र भी पायलट लाइसेंस का विकल्प चुन सकते हैं। इससे भारत में पायलटों की कमी दूर होगी।

1 कला, वाणिज्य छात्र भी चुन सकेंगे विकल्प

अब तक पायलट के लिए हाईस्कूल में गणित व भौतिक विषयों के साथ विज्ञान का छात्र होना जरूरी होता था। प्रस्तावित मसौदे में कला और वाणिज्य की डिग्री वाले छात्र भी पायलट लाइसेंस का विकल्प चुन सकते हैं। 10वीं पास व्यक्ति भी हवाई जहाज व हेलीकॉप्टर के लिए निजी पायलट लाइसेंस के लिए आवेदन कर सकता है।

2 साप्ताहिक आराम के घंटों में बदलाव

पायलटों के साप्ताहिक आराम के घंटों में बदलाव की बात कही गई है। अभी पायलट की अधिकतम 13 घंटे की ड्यूटी का प्रावधान है, जिसमें नीं घंटे की उड़ान शामिल है। कैबिन क्रू के लिए रोजाना 12 घंटे, साप्ताहिक 48 घंटे का आराम अनिवार्य है। पायलट के लिए साप्ताहिक आराम को 36 घंटे से बढ़ाकर 48 घंटे करने का प्रस्ताव है।

3 पांच वर्ष में 10 हजार पायलटों की जरूरत

आसमान लाइसेंसिंग नियम विमान क्षेत्र में मददगार साबित होंगे। सीएपीए इंडिया के अनुसार, 2030 तक भारत को कम से कम 10 हजार नए पायलटों की जरूरत होगी। विशेषज्ञों का कहना है कि छात्र पायलटों के लिए नियमों में ढील देना सभी हितधारकों के लिए फायदेमंद होगा और पायलटों की कमी दूर होगी।

mint

Air India crash probe focuses on actions of captain, says report

Reuters

A cockpit recording of dialogue between the two pilots of the Air India flight that crashed last month indicates the captain cut the flow of fuel to the plane's engines, the *Wall Street Journal* reported on Wednesday.

The newspaper cited people familiar with U.S. officials' early assessment of evidence uncovered in the investigation into the June 12 crash in Ahmedabad that killed 260 people.

The first officer, who was flying the Boeing 787 Dreamliner, asked the more experienced captain why he moved the fuel switches to the "cutoff" position seconds after lifting off the runway, the report said. The two pilots involved were captain Sumeet Sabharwal and first officer Clive Kunder.

A preliminary report released by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) on Saturday said the fuel switches had switched from run to cutoff a second apart just after take-off, but it did not say how they were flipped.

One pilot was heard on the cockpit voice recorder asking the other why he cut off the fuel. "The other pilot responded that he did



The remains of the crashed Air India Boeing 787-8.

not do so," the report said.

Without fuel flowing to the engines, the London-bound plane began to lose thrust. After reaching a height of 650 feet, the plane began to sink.

The fuel switches for both engines were turned back to run, and the plane automatically tried restarting the engines, the report said. But the plane was too low and too slow to be able to recover, aviation safety expert John Nance said.

On Thursday, the AAIB said it was too early to reach any "definite conclusions" on what led to the crash. "We urge both the public and the media to refrain from spreading premature narratives that risk undermining the integrity of the investigative process," AAIB chief G.V.G. Yugandhar said, adding that the investigation is still not complete.

India junks report linking senior pilot's role in crash

Neha LM Tripathi

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: Cockpit recordings of Air India flight 171's final moments indicate the captain switched off fuel to the plane's engines, a media report said on Thursday, citing anonymous sources, but the claim was rejected as irresponsible reporting by India's Aircraft Accident Investigation Bureau.

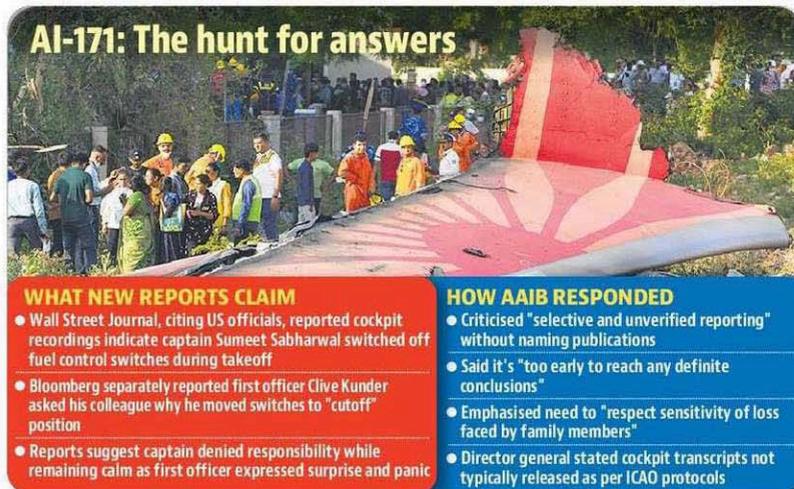
The *Wall Street Journal*, citing unnamed American officials aware of the probe's details, first reported that black box recordings indicated captain Sumeet Sabharwal turned off the fuel control switches, prompting first officer Clive Kunder to ask why he had moved them to the "cutoff" position. *Bloomberg* independently reported it was Kunder who asked the question.

The captain appeared to deny responsibility while remaining calm as the first officer expressed surprise and panic, the *WSJ* report stated, citing people familiar with US officials' early assessment.

AAIB's preliminary report released last week summarised the cockpit exchange but did not identify which pilot made which statements: it merely stated that one pilot asked the other why he had moved the switches while the colleague denied doing so.

AAIB, without naming the publications, on Thursday criticised what it said were repeated

continued on → 9



WHAT NEW REPORTS CLAIM

- Wall Street Journal, citing US officials, reported cockpit recordings indicate captain Sumeet Sabharwal switched off fuel control switches during takeoff
- Bloomberg separately reported first officer Clive Kunder asked his colleague why he moved switches to "cutoff" position
- Reports suggest captain denied responsibility while remaining calm as first officer expressed surprise and panic

HOW AAIB RESPONDED

- Criticised "selective and unverified reporting" without naming publications
- Said it's "too early to reach any definite conclusions"
- Emphasised need to "respect sensitivity of loss faced by family members"
- Director general stated cockpit transcripts not typically released as per ICAO protocols

'Error claims premature': Pilot unions push back at 'character judgement'

HT Correspondent

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: India's pilot organisations on Thursday defended the Air India Flight 171 crew against mounting speculation about their actions, with one group demanding respect for pilots who "made every possible effort till their very last breath" while another called for technical reassessment of the crash probe.

The Air Line Pilots' Association (ALPA)-India said the crew

deserved respect, not unfounded character judgements, amid media reports suggesting the captain deliberately switched off fuel to the engines during takeoff.

"Pilots are trained professionals who carry the responsibility of hundreds of lives with dedication and dignity. The crew of AI-171 made every possible effort — till their very last breath — to protect the passengers onboard and minimise harm on the ground. They deserve respect, not unfounded character judge-

ments," ALPA-India said.

The association, which has been demanding a transparent probe into the crash that killed 260 people on June 12, reiterated its call for "a fact-based and respectful discourse."

The statement comes after media reports on Thursday, citing US officials, suggested cockpit recordings indicated captain Sumeet Sabharwal switched off fuel control switches while first officer Clive Kunder questioned

continued on → 13

CRASH REPORTS

attempts to "draw conclusions through selective and unverified reporting." It is "essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and others on the ground," it said.

The agency clarified that the purpose of the preliminary report is to provide information about 'what' happened, not to reach conclusions about why it occurred. "At this stage, it is too early to reach any definite conclusions," the statement said, adding that the root cause analysis will be part of the full report. No timelines have been shared for the latter's release.

On being asked why a transcript of the cockpit conversation was not released, AAIB director general GVG Yugandhar told HT: "Transcript is not released by any nation as per ICAO (International Civil Aviation Organization) protocols. Only relevant lines will come in final report."

An ICAO official, who asked not to be named, cited rule 5.12 of annex 13, that lays down guidelines on member states to protect accident investigation records. This portion stated that "investigation agencies shall not make available" records such as cockpit voice recordings for any purpose other than the probe itself, although countries retain the discretion to do so if in the larger interest of public or aviation safety.

Aviation experts stressed that reports such as those by *Bloomberg* and *WSJ* have created a situation where more information must be released to restore confidence in the investigation process.

"The unedited cockpit tapes need to be made public. It is vital that crucial evidence currently in the hands of the investigators must be made public in order to arrest for good these malicious and unwarranted insinuations," said Mark Martin, CEO of aviation consultancy firm Martin Consulting.

CS Randhawa, president of Federation of Indian Pilots (FIP) said: "Such speculation could have been avoided if the AAIB, in its preliminary report, stated some crucial part of the CVR transcript" before adding that the AAIB's appeal on Thursday for people to avoid conjecture on the pilots' roles "was much needed".

Neither report stated if there

was evidence that Sabharwal did indeed move the switches, beyond the verbal exchange cited. It was not clear if the publications had heard the recordings or viewed transcripts.

However, *Bloomberg* quoted an expert saying the cockpit recording could be more revelatory than known at present. "There are multiple microphones around the cockpit including their headsets," said Michael Daniel, a retired Federal Aviation Administration inspector and accident investigator.

The microphone positions mean it is possible the recording captured not just the sound of fuel switches being turned off, but the direction from which it came in the cockpit—offering investigators definitive information about who cut off fuel supply to the engines, he said.

The preliminary report found that at 08:08:42 UTC, both switches moved in succession one second apart, with both returned to the "run" position approximately 10 seconds later. The aircraft crashed near Ahmedabad airport 32 seconds after takeoff, killing 241 of the 242 people aboard and 19 others on the ground.

How and why the switches came to be turned off—cutting fuel flow to the engines—are now the key lines of inquiry for investigators.

The two switches sit at the lower end of the aircraft's centre console between pilot seats near the thrust levers, designed to prevent unintended movement. There are metal guards on either side of the mushroom-shaped knobs, and the switches have spring-loaded locking mechanisms requiring pilots to pull them up before changing position.

The report did not determine whether switch movement was accidental or deliberate, nor did it rule out possible design flaws, malfunctions or maintenance issues. The board has now included flight recorder specialists, aviation medicine and psychology experts in the probe to examine all potential factors.

The new details have reinforced beliefs among some US officials that criminal authorities should review the matter, as would likely occur if such a crash happened on American soil, people familiar with the matter told the *Journal*.

Aviation disasters potentially involving deliberate actions may never be fully resolved due to

incomplete evidence and disagreements over analyses. Plane crash investigations often last a year or longer, with new information sometimes contradicting initial assessments.

Air India did not respond to requests for a comment.

The Airline Pilots' Association of India has pushed back on human action as the cause. "Pilots are trained professionals who carry the responsibility of hundreds of lives with dedication and dignity.

"The crew of AI 171 made every possible effort — till their very last breath — to protect the passengers on board and minimize harm on the ground. They deserve respect, not unfounded character judgments," ALPA India said in a statement.

The 56-year-old Sabharwal was described by colleagues as a soft-spoken veteran devoted to caring for his ailing father. He began his flying career in the early 1990s after attending the prestigious Indra Gandhi Rashtriya Uran Akademi.

Kunder, 32, had dreamed of flying since childhood, inspired by his mother's three-decade career as an Air India flight attendant. He obtained his commercial pilot licence in Florida before joining Air India in 2017, initially flying Airbus A320s before transitioning to the Boeing 787 in 2022.

Boeing, engine manufacturer GE Aerospace and the Federal Aviation Administration have not issued safety bulletins or directives to 787 operators since the crash. The findings represent the first fatal accident involving the Boeing 787 Dreamliner since it entered service in 2011.

JUSTICE VARMA

ularly those concerning the alleged cash found by first responders on March 14, that would be necessary to establish culpability.

While acknowledging that some currency may have been found in the outhouse of his residence, Justice Varma maintained that further inquiry was essential to establish ownership, authenticity and other material facts. Instead, the panel, he said, rushed to conclude the proceedings and drew adverse inferences without giving him a proper opportunity to defend himself.

The petition, which is yet to be listed before a bench, amounts to a strong rebuttal of

Ambiguous AI crash report did what it shouldn't — leave much to imagination

Anjali Bhargava



As the hour struck midnight on Friday, July 12—just in time to meet the globally prescribed deadline—the Aircraft Accident Investigation Bureau released a loosely worded and unsigned preliminary report examining the AI-171 crash of June 12 that killed 260 people, including 12 crew members. Social media and the internet exploded with further speculation, with many arguing the much-awaited report invited more questions than answers. Now, with *The Wall Street Journal* reporting that the captain cut off fuel supply to the switches, citing anonymous sources familiar with the evidence, there are even more questions.

Clearing some air

Aviation industry executives pointed out that the preliminary report did clear the air to an extent, ruling out several initial theories. The possibility of a bird strike leading to dual-engine malfunction was eliminated. The report also rules out pilot fatigue, arguing both pilots had adequate rest. Wind shear, weather and aircraft weight problems also appear ruled out.

Questions were previously raised about aircraft flaps remaining retracted and incorrectly set for takeoff, but experts say this might have been a consequence of dual engine failure. The aircraft's landing gear also remained deployed throughout the short flight, while on a 787, wheels are normally withdrawn immediately after takeoff.

The report states that fuel loss led to engine malfunctions, caused by fuel control levers "transitioning" from run to cut-off position within one second of each other. This is clearly the main cause since both engines lost power once fuel supply was cut. The report is silent on how this happened, although it para-

phrases an interaction between pilots to suggest manual error may have been responsible. The WSJ report now identifies the captain as the person who allegedly cut off fuel. India's aviation regulator is yet to respond.

When each second counts

Even after the preliminary report became public, a theory gained ground that the crash might have been deliberate pilot suicide, of which there have been more cases than most readers would be aware. But senior commanders and experts point to important lacunae with this theory.

The report states that at 08:08:42, both engine fuel cutoff switches "transitioned"—a highly ambiguous word—from run to cutoff position one after another with a one-second gap. "This rules out human action as it is physically almost impossible to move switches for both engines within one second since these are safeguarded and require two actions to move even one switch, let alone two," explains a senior B787 commander.

Moreover, if a commander is set on suicide, he is unlikely to hand over controls at takeoff to the copilot. "Nothing stops the commander from speeding on the runway and crashing into the airport wall if he chooses. Why risk manipulating fuel switches? What if the second engine had recovered in time?" argued another commander, saying this theory fails to hold water.

While IndiGo started regular psychological assessments for pilots in 2015, Air India doesn't have such a system, but airline executives argue that for a captain with a death wish, there are far easier and more foolproof ways than manipulating fuel switches. The fact that the aircraft was found in nose-up position also suggests pilots were trying to recover from descent triggered by engine failures.

The preliminary report's loose wording added to speculation by not specifying exact cockpit wordings regarding fuel switches. More than one commander pointed out that if a pilot noticed



The wreckage of Air India flight 171 in Ahmedabad.

PTI

manual action by his colleague, it would not be as mildly worded as the report suggests. There would be reasonable panic and aggression in words and tone.

Many senior pilots argued that the exact cockpit voice recorder transcript is necessary to rule out different scenarios and demanded it be made public. Aviation executives argued that selective CVR transcript release was proof that investigators were covering up real reasons behind the crash. "This reeks of creating a smokescreen to hide the real culprits," a senior civil aviation ministry official said.

What remains unclear is why it took 10 and 14 seconds respectively for pilots to move switches from cutoff to run again. Since the report doesn't specify when one pilot questioned the other, it remains ambiguous when he noticed it, questioned his colleague and acted to reverse it. By the time action was reversed, only engine 1 could recover and the aircraft wasn't at sufficient altitude to reverse descent.

The known devil

Aviation industry executives argued post-report that the most credible cause was a design or maintenance flaw that led to fuel control switch malfunction or disengagement.

These executives point to past precedents. In December 2018, the FAA issued a special airworthiness information bulletin advising airlines on potential disengagement

of fuel control switch locking features on Boeing aircraft including the Dreamliner. This advisory was not acted upon by many airlines including Air India. Post-crash, DGCA issued a mandatory compliance order.

That fuel cutoff switches have been faulty was acknowledged when in January 2019, both engines of an All-Nippon Airways Boeing 787-8 similarly shut down after fuel cutoff just as it touched down. The aircraft had to be towed after stopping.

Executives also point out that it took two B737 Max crashes before Boeing publicly acknowledged and rectified problems. "If this happened with the B737, it's more than likely this might be the case with the Dreamliner as well," said a senior IndiGo commander. Given Boeing fuel locking system history, it's surprising the report recommends no actions to B787-8 and GE GENx-1B operators and manufacturers. "This leaves open the possibility of a second accident based on the same issue. Do they actually seek a repeat before action is mandated?"

Immaterial, yet very material

A lack of transparency has enveloped the investigation from the beginning, angering the aviation industry. Questions have been raised by airline CEOs, former bureaucrats, former DGCA and ministry officials.

Why was the preliminary report released at midnight

instead of with a press briefing allowing questions that the airline sector, crew and passengers' families require and deserve? "If there's nothing to hide, there's no explanation for this cloak and dagger approach," says a former civil aviation secretary, adding this longstanding problem needs review. India needs to change its approach and tighten systems not only to prevent accidents but equally in how it investigates and recommends future prevention actions.

Valid questions have been raised about the scanty one sentence from cockpit voice recording. "Why disclose only one line from the CVR and not the rest? And if it's controversial or likely to cause unwanted speculation, why mention anything at all?" asked a former Union minister, arguing sketchy details and loose wording have left the investigation more clouded in mystery.

Perhaps most galling is that the report neither specifies who was involved nor is signed, which many argue undermines credibility. "This is like saying we have investigated but don't find it worthy of attaching our names to," said a former IATA official.

At a macro level, India appears to have once again failed its citizens by releasing a report not worthy of a country with its stated ambitions.

Anjali Bhargava writes about governance, infrastructure and the social sector. The views expressed are personal.

The focus on the Air India pilot

Full transparency regarding the probe is the most compelling way forward in light of new claims.

The *Wall Street Journal* (WSJ) has reported that cockpit voice recordings suggest Air India Flight 171's captain switched off engine fuel during take-off, catching his co-pilot by surprise. The revelation significantly changes understanding of one of India's deadliest aviation tragedies, though deliberate human action had emerged as a focus after the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB)'s preliminary report showed fuel switches moved "one after another" to cutoff position, with "one pilot asking the other why did he cutoff" and receiving a denial — without identifying who said what. AAIB said reports in Western media were irresponsible and it was illogical to reach "definite conclusions".

WSJ paints a disturbing picture of the aircraft's final moments. It says black box recordings suggest captain Sumeet Sabharwal operated the fuel control switches, prompting first officer Clive Kunder to confront him. The captain purportedly denied responsibility while remaining calm as his junior colleague expressed surprise and panic, potentially struggling to prevent the crash that killed 241 on board and 19 others on the ground. And it isn't clear whether WSJ had access to the transcript of the recordings. AAIB's report indicated aviation psychologists and medicine specialists would join the probe. Authorities could reasonably argue that premature release might irreparably damage a deceased pilot's reputation before determining whether his actions were deliberate or stemmed from medical incapacitation or other factors. Protecting the dead from unfounded speculation while examining all possibilities represents a legitimate investigative principle. That said, immediate transparency may be the most compelling way forward for three specific reasons.

First, the transcript appears to contain damning evidence that was always going to emerge through other investigation stakeholders, including the NTSB, Boeing, and Air India itself. Expecting such information to remain confidential was unrealistic. Second, lack of information breeds exactly the suspicion and conspiracy theories that any responsible investigation seeks to prevent. The preliminary report's evasive approach has fuelled extreme arguments — one side alleges a cover-up at the behest of corporate powers, while the other was quick to blame the crew, even with scant information. Third, and most importantly, facts speak loudest. Yet the preliminary report offered frustratingly few. Beyond establishing the timeline of switch movements, investigators provided minimal insights. The report needed to detail not just the known facts but also the known unknowns — the questions investigators are pursuing, the evidence still required, and the efforts to gather them.

The path forward requires abandoning half-measures for full transparency. AAIB must release complete cockpit voice recorder transcripts alongside detailed analysis of what investigators know, what they suspect, and what remains unknown.



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN TIMES

MUMBAI

17 JULY 2025

Delhi-Goa flight lands in Mumbai after engine fault

Neha LM Tripathi

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: An IndiGo flight from Delhi to Goa made an emergency landing in Mumbai on Wednesday night after experiencing an engine issue mid-air, Mumbai airport officials said.

Flight 6E 6271, an Airbus A320neo, safely landed at 9.53pm IST with 191 people on board.

The aircraft was flying from Indira Gandhi International Airport to Goa when the incident occurred at 9.27pm, about 100 nautical miles north of Bhubaneswar, officials said.

"The pilot declared 'PAN PAN PAN' due to a malfunction in engine number 1," said one airport official, speaking on condi-

tion of anonymity. PAN PAN PAN is an urgent message indicating a non-life-threatening emergency.

The flight crew requested a diversion to Mumbai at 9.32pm. Ambulances and fire tenders were placed on standby and followed the aircraft to the bay as per standard operating procedures, a second official said.

IndiGo described the incident as a technical glitch.

"A technical snag was detected on flight 6E 6271 whilst flying from Delhi to Manohar International Airport, Goa on 16 July 2025. Following procedures, the aircraft was diverted and landed in Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport, Mumbai," an IndiGo spokesperson said.



Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN TIMES

MUMBAI

17 JULY 2025

Pilots' body asks DGCA for representation in AI-171 tragedy probe

HT Correspondent

letters@hindustantimes.com

NEW DELHI: After protesting the preliminary report of the AI-171 crash, the Airline Pilots' Association of India (ALPA-India) has met the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and raised the issue of lack of independent pilot representation in safety investigation.

The pilot body in the meeting on Monday requested the aviation regulator to grant them "at least an observer status" in AAIB investigation, citing global norms of pilot association involvement.

While the preliminary report, released on Saturday, did not make any immediate recommendation to Boeing or engine maker GE, it stated that the fuel control switches were in the "CUT OFF" position, hinting at possible human error though it did not mention a cause for the crash that claimed 260 lives.

"The DGCA had asked ALPA-I to submit documentary evidence from International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) and other jurisdictions where pilot associations are formally included," a statement from ALPA read.

"The DGCA directed the CFOI (chief flight operations inspector) to facilitate a meeting between ALPA-I and AAIB. ALPA-India confirmed it will submit supporting international documentation," the statement further stated.

The body also discussed that the DGCA probes do not have independent pilot representations and made a case to be a permanent invitee for all investi-

Mumbai-Dubai flight delayed due to technical glitch

NEW DELHI: An Emirates flight from Mumbai to Dubai took off nearly three hours after its scheduled departure on Wednesday upon detection of a technical glitch.

Flight EK 505, a Boeing 777 aircraft, was scheduled to depart at 10.15am. As per Flightradar24, the flight took off at 1.04pm.

An Emirates spokesperson said: "Emirates flight EK505 from Bombay to Dubai on 16th July 2025 was delayed due to additional technical checks. After a thorough check, the flight departed two and a half hours later to Dubai, landing without incident at 14:03..."

gation boards concerning pilots. "Time-bound investigations since pilots are often de-rostered without due process or expedited reinstatement mechanisms when exonerated. ALPA-India requested participation in future stakeholder meetings to improve engagement with all stakeholders and improve flight safety and optimisation," it stated.

Other issues discussed included medical assessments, flight duty time limitations, enforcement of eGCA rules. The aim, ALPA-India said, was to align Indian civil aviation regulations with international standards and improve the welfare and safety of pilots.

AAIB chief appeals against speculation about AI 171 crash

SUKALP SHARMA
NEW DELHI, JULY 17

THE CHIEF of India's Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) issued an appeal Thursday, urging the public and the media to "refrain from spreading premature narratives" around the ongoing investigation into the tragic crash of Air India flight AI 171 in Ahmedabad on June 12.

In a public appeal, AAIB Director General GVG Yugandhar said that sections of the international media are "repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting", and termed it "irresponsible" as the investigation is still on. Reports by a few US-based publications have suggested that deliberate action by one of the pilots was most likely the cause of the crash in which 260 persons perished — 241 of the 242 people on board and 19 on the ground.

Yugandhar said that the preliminary report only attempts to only provide information on what happened in the crash, and that it is too early to arrive at any definite conclusions, adding that the final report will contain the root causes of the crash. This is Yugandhar's first public statement since the fatal air crash, and comes at a time when speculation is rife over the probable causes of the accident — the worst aviation disaster involving an Indian airline in four decades.

"While the accident of this dimension has drawn public attention and shock, it needs to be



Debris of AI 171 in Ahmedabad. *Express file*

appreciated that this is not the time to create public anxiety or angst towards safety of Indian Aviation Industry, particularly on the basis of unfounded facts," Yugandhar said.

The AAIB will also publish updates of technical and public interest "as and when required", he added. Scarce flow of official information, absence of regular updates and briefings on the investigation were flagged by a number of experts and industry watchers.

The crash probe is being undertaken in a "rigorous and most professional manner" as per AAIB Rules and international protocols.

"It is essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and other deceased persons on ground. It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible, especially while the investigation remains ongoing. We urge both the public and the media to refrain from spreading premature narratives

FIP THREATENS LEGAL ACTION AGAINST WSJ

New Delhi: Pilot grouping Federation of Indian Pilots (FIP) is considering legal action against *The Wall Street Journal* (WSJ) over the US-based publication's recent reports related to the crash of Air India flight AI 171 on June 12. The FIP's President, CS Randhawa, criticised the WSJ's recent report, adding that the publication was insinuating pilot action even though the preliminary probe report did not say that one of the pilots had cut fuel to the engines.

"We strongly object to targeting of the pilots despite the preliminary report not mentioning pilot error or action. They are maligning the pilots. We are contemplating legal action and will be consulting our lawyers," Randhawa told *The Indian Express*. The FIP has around 5,500 pilots as members. The WSJ reported that details from the ill-fated Boeing 787-8 aircraft's cockpit voice recorder have shifted focus to one of the pilots, who may have switched off the fuel control switches.

It attributed the information to "people familiar with US officials' early assessment of the investigation" without identifying anyone. **ENS**

that risk undermining the integrity of the investigative process," Yugandhar said.

FULL REPORT ON
www.indianexpress.com



Corporate Communications Directorate

JANSATTA

DELHI

18 JULY 2025

जोखिम की उड़ान

अहमदाबाद में एअर इंडिया विमान हादसे के बाद से विमान सेवाओं की सुरक्षा पर सवाल उठने लगे हैं। अगर उड़ान भरते ही किसी विमान का इंजन फेल हो जाए या फिर बीच रास्ते में तकनीकी खराबी आ जाए, तो इससे स्थिति की गंभीरता का अंदाजा लगाया सकता है। हवाई यात्रा में जोखिम इतना गहरा है कि हादसे की सूरत में बचने गुंजाइश नहीं होती। पिछले कुछ महीनों से लगातार घट रही घटनाओं से विमानन कंपनियों की साख तो खतरे में है ही, वही यात्रियों का भरोसा भी टूट रहा है और वे यात्रा के जोखिम को लेकर आशंकित हो रहे हैं। ऐसी घटनाओं की जवाबदेही स्पष्ट रूप से तय होनी चाहिए। अहमदाबाद हादसे से देस उबरा भी नहीं है कि बुधवार की रात विमान यात्री उस समय सहम गए, जब दिल्ली से गोवा जा रहे विमान का एक इंजन रास्ते में खराब हो गया। यह एक आपात स्थिति थी। लिहाजा मार्ग बदल कर उसे मुंबई में सुरक्षित उतार लिया गया। फायलट के समय रहते संदेश के कारण एक बड़ा हादसा टल गया। यह चिंता की बात है कि विमानों के इंजन फेल होने के मामले बढ़ रहे हैं। विमानन कंपनियां डीजीसीए की हिदायत के बाद भी सजग नहीं दिख रही हैं। विडंबना यह है कि सुरक्षा या अन्य स्तर की जांच के संबंध में सख्त निर्देश किसी बड़े हादसे के बाद ही आते हैं।

विमान के इंजन बंद होने या किसी भी तकनीकी खराबी को गंभीरता से लिया जाना चाहिए। हाल ही में इंडिगो का ही एक विमान पटना में हवाई पट्टी को छू कर दोबारा उड़ गया था और इस दौरान यात्रियों की सांसें अटकी रहीं। पांच मिनट बाद उसे सुरक्षित उतारा गया। अधिकतर हादसे विमान के उड़ान भरने या उतरते समय ही हुए हैं। सवाल है कि विमानों में तकनीकी खराबी के मामले क्यों बढ़ रहे हैं? किसी भी विमान की उड़ान से पहले सुरक्षा जांच और तकनीकी रूप से हर कसौटी पर सही फीसद दुरुस्त होना सुनिश्चित किया जाना अनिवार्य है। एक छोटी-सी खामी या भूल उड़ान और उसमें सवार सभी यात्रियों के जीवन को खतरे में डाल सकती है। यह बेहद चिंताजनक है कि अहमदाबाद हादसे के अलावा, छोटी-बड़ी गड़बड़ियों की लगातार खबरें आने के बावजूद सुरक्षित उड़ान को लेकर पर्याप्त सजगता बरतने की जरूरत ज़ायद महसूस नहीं की जा रही है।



Corporate Communications Directorate

JANSATTA

DELHI

18 JULY 2025

विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो ने कहा एअर इंडिया विमान हादसे को लेकर निश्चित नतीजे पर पहुंचना जल्दबाजी

जनसत्ता ब्यूरो
नई दिल्ली, 17 जुलाई।

विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) ने गुरुवार को कहा कि एअर इंडिया विमान दुर्घटना पर किसी निश्चित नतीजे पर पहुंचना अभी जल्दबाजी होगी। फिलहाल जांच जारी है और मूल कारणों और सिफारिशों के साथ अंतिम रपट आएगी।

एएआइबी के महानिदेशक जी वी जी युगांधर ने एक बयान में कहा, हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का कुछ वर्ग

एएआइबी के महानिदेशक जी वी जी युगांधर ने कहा कि हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का कुछ वर्ग बार-बार और बुनिदा एवं असत्यापित रपट के आधार पर निष्कर्ष निकालने का प्रयास कर रहा है।

कहा गया है कि पायलट की गलती के कारण 12 जून को एअर इंडिया का विमान दुर्घटनाग्रस्त हो गया था, जिसमें 260 लोग मारे गए थे।

युगांधर ने कहा, हम जनता और मीडिया दोनों से आग्रह करते हैं कि वे समय से पहले ऐसी बातों को फैलाने से बचें जिनसे जांच प्रक्रिया की सुविधा को खतरा हो। महानिदेशक ने कहा, जरूरत पड़ने पर एअर इंडिया विमान दुर्घटना पर तकनीकी और जनहित से संबंधित अद्यतन जानकारी प्रकाशित की जाएगी।

'जांच में स्टेबलाइजर में खराबी की आशंका पर भी ध्यान देना चाहिए'

जनसत्ता ब्यूरो
नई दिल्ली, 17 जुलाई।

विमानन क्षेत्र के एक सलाहकार और अनुभवी पायलट ने सुझाव दिया है कि एअर इंडिया विमान दुर्घटना के जांचकर्ताओं को उड़ान संख्या एआई171 के स्टेबलाइजर में संभावित खराबी पर भी ध्यान केंद्रित करना चाहिए जिसके बारे में उनका मानना है कि संभवतः उससे विमान दुर्घटना के हालात पैदा हुए। एअर इंडिया की उड़ान एआई171 अहमदाबाद से 12 जून को लंदन के लिए प्रस्थान करने के कुछ ही समय बाद दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी।

इस हादसे में विमान में सवार 241 लोग और जमीन पर अन्य 19 लोग मारे गए थे। गत 12 जुलाई को जारी जांच की प्रारंभिक रिपोर्ट के अनुसार, चालक दल ने अहमदाबाद में इंजीनियरों को स्टेबलाइजर में खराबी की सूचना दी थी, जिन्होंने उसे ठीक कर दिया था। विमानन विशेषज्ञ कैप्टन एहसान खालिद ने एजेंसी से कहा कि जांचकर्ताओं को स्टेबलाइजर इनपुट डेटा के लिए भी फ्लाइंग डेटा रिकार्डर की जांच करनी चाहिए, कहीं ऐसा तो नहीं कि इसे सही से दुरुस्त नहीं किया गया हो और बॉइंग 787-8 ड्रीमलाइनर विमान के उड़ान भरते ही दुर्घटना के हालात पैदा हो गए हों। स्टेबलाइजर विमान के पिछले हिस्से में होता है और पायलट के आदेश पर विमान के अगले हिस्से को ऊपर-नीचे करने में मदद करता है।



Corporate Communications Directorate

MILLENNIUM POST

DELHI

18 JULY 2025

'REFRAIN FROM SPREADING NARRATIVES ON AI PLANE CRASH'

Too early to draw conclusions: AAIB

MPOST BUREAU

NEW DELHI: The Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) on Thursday said it is too early to draw any "definite conclusions" on what led to the Air India plane crash as the probe is still on and that the final report will come out with the root causes, while it urged everyone to refrain from spreading premature narratives.

The comments come against the backdrop of reports suggesting that pilot error led to the crash of the Air India plane that killed 260 people on June 12. The Boeing 787-8 aircraft, en route from Ahmedabad to London Gatwick, crashed soon after takeoff.

"It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible, especially while the investigation remains ongoing," AAIB Director General G V G Yugandhar

Highlights

- The comments come against the backdrop of reports suggesting that pilot error led to the crash of the Air India plane that killed 260 people on June 12
- The Boeing 787-8 aircraft, en route from Ahmedabad to London Gatwick, crashed soon after takeoff
- AAIB said this is not the time to create public anxiety or angst towards safety of Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts



said in a statement.

Appealing to all concerned to await publication of the final investigation report, AAIB said this is not the time to create public anxiety or angst towards safety of Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts.

Quoting people familiar with US officials' early assessment of evidence uncovered in the crash investigation, the Wall Street Journal has reported that a black box recording of dialogue between the flight's two pilots indicates it was the cap-

tain who turned off switches that controlled fuel flowing to the plane's two engines.

At the weekly media briefing, External Affairs Ministry spokesperson Randhir Jaiswal on Thursday said that on the Air India plane crash, one will have to wait for the concerned government authority to make the report public. "It is too premature for all of us to talk about what's in it, what's not in it. So we will have to wait for the final report to come out," he said.

He was responding to queries on media reports saying

that it was the captain of the aircraft who was responsible for the crash.

The AAIB said the purpose of its investigation and preliminary report is "to provide information about 'WHAT' happened. The preliminary report has to be seen in this light. At this stage, it is too early to reach to any definite conclusions. The investigation by AAIB is still not complete. The final investigation report will come out with root causes and recommendations".

After the release of its pre-

liminary report on July 12, this is the first official comments from the AAIB amidst concerns raised in certain quarters about the the initial report as well as the cause of the accident.

Noting that it will publish updates, as and when required, which have technical and public interest, AAIB also urged both the public and the media to refrain from spreading premature narratives that risk undermining the integrity of the investigative process.

"It is essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and other deceased persons on ground," it said and added that the accident has been the most devastating accident in recent aviation history.

The investigation is being undertaken in a rigorous and most professional manner in accordance with the AAIB Rules and international protocols, the statement said.

Meanwhile, various pilots' groupings have cautioned

against speculations regarding the cause of the crash and have sought a transparent probe.

On Thursday, the Air Line Pilots' Association - India (ALPA India) said the crew of the crashed AI 171 flight made every possible effort to protect the passengers onboard and they deserve respect, not unfounded character judgements.

"Pilots are trained professionals who carry the responsibility of hundreds of lives with dedication and dignity.

"The crew of AI 171 made every possible effort -- to protect the passengers on board and minimize harm on the ground. They deserve respect, not unfounded character judgments," ALPA India said in a statement.

The Federation of Indian Pilots asked the government to reassess possible technical misinterpretation or mechanical faults in Air India's Boeing 787-8 plane that crashed last month and sought inclusion of subject matter experts in the probe.



Corporate Communications Directorate

THE MORNING STANDARD

DELHI

18 JULY 2025

AAIB SAYS TOO EARLY TO REACH ANY DEFINITIVE CONCLUSION ON CRASH

The Aircraft Accident Investigation Bureau said it was too early to draw any conclusion from its preliminary report into the AI 171 crash on June 12

COMES IN WAKE OF WSJ REPORT ON CRASH

AAIB's rejoinder came after The Wall Street Journal on Thursday, quoting people familiar with US officials' early assessment of evidence uncovered in the crash investigation, reported that "a black box recording of dialogue between the flight's two pilots indicates it was the captain who turned off switches that controlled fuel flowing to the plane's two engines"



260

PEOPLE DIED IN THE AIR INDIA DREAMLINER CRASH IN AHMEDABAD

पायलटों पर तोहमत की रिपोर्ट खारिज

जांच कर रही एजेंसी ने कहा, अफवाह न फैलाएं

■ एएफपी, मुंबई

पिछले महीने क्रैश हुए बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर विमान के मामले में वॉल स्ट्रीट जर्नल की रिपोर्ट पर भारत के विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो यानी AAIB ने ऐतराज जताया है। AAIB ने कहा कि हमने जांच की प्रारंभिक रिपोर्ट जारी की है। अभी जांच जारी है और इस मामले में किसी निष्कर्ष पर पहुंचना बेहद जल्दीबाजी होगी। ब्यूरो ने कहा कि

**वॉल स्ट्रीट
जर्नल में
किए गए
दावों को
नकारा**

जांच की अंतिम रिपोर्ट में दुर्घटना के कारणों और सुझावों को सामने लाया जाएगा। दरअसल, वॉल स्ट्रीट जर्नल ने गुरुवार को अज्ञात स्रोतों के हवाले से रिपोर्ट छपी थी कि दोनों पायलटों के बीच हुई बातचीत की कॉकपिट रेकॉर्डिंग से संकेत मिलता है कि कैप्टन ने इंजनों का फ्यूल बंद कर दिया था। AAIB ने इस रिपोर्ट पर अपने बयान में कहा, 'हम जनता और मीडिया से आग्रह करते हैं कि वे समय से पहले ऐसी बातें फैलाने से बचे, जिनसे जांच प्रक्रिया को खतरा हो।'

AAIB के महानिदेशक ने कहा, हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का एक वर्ग बार-बार चुनिंदा और असत्यापित रिपोर्टिंग के जरिए निष्कर्ष निकालने की कोशिश कर रहा है। इस तरह की कार्रवाई गैर-जिम्मेदाराना है, खासकर जब जांच जारी है। सभी संबंधित पक्षों से अंतिम जांच रिपोर्ट का इंतजार करने की अपील है।



इंतजार एयर इंडिया की फ्लाइट अहमदाबाद से उड़ान भरने के कुछ ही देर बाद क्रैश हो गई थी। इसकी फाइनल जांच रिपोर्ट अभी आनी है।

रिपोर्ट सार्वजनिक किए जाने का इंतजार करें: विदेश मंत्रालय

12 जुलाई को अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट के बाद उठ रही चिंताओं के बीच AAIB ने पहले आधिकारिक बयान में कहा है कि प्रारंभिक रिपोर्ट का उद्देश्य 'व्या हुआ', इसकी जानकारी देना है। प्रारंभिक रिपोर्ट को इसी परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिए। अंतिम जांच रिपोर्ट

मूल कारणों और सुझावों के साथ आएगी। वहीं, विदेश मंत्रालय के प्रवक्ता रणधीर जायसवाल ने गुरुवार को मीडिया ब्रीफिंग में कहा कि एयर इंडिया विमान दुर्घटना के बारे में संबंधित सरकारी प्राधिकारी द्वारा रिपोर्ट सार्वजनिक किए जाने का इंतजार करना होगा।



Corporate Communications Directorate

NAVBHARAT TIMES

DELHI

18 JULY 2025

विमान गड़बड़ी, वापस लौटा विमान

■ भाषा, नई दिल्ली: इंडिगो का इंसाल जा रहा एक विमान गुरुवार सुबह एक घंटे तक हवा में रहने के बाद तकनीकी गड़बड़ी के कारण वापस दिल्ली लौट आया। कंपनी ने एक बयान में कहा, 'उड़ान रवाना होने के तुरंत बाद मामूली तकनीकी खराबी का पता चला। पायलटो ने एहतियाती कदम उठाते हुए विमान को दिल्ली के IGI हवाई अड्डे पर सुरक्षित उतार लिया।'



Corporate Communications Directorate

PIONEER

DELHI

18 JULY 2025

एअर इंडिया विमान हादसे को लेकर सटीक निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी : एएआईबी

भाषा। नई दिल्ली

विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने बृहस्पतिवार को कहा कि एअर इंडिया विमान दुर्घटना को लेकर किसी निश्चित निष्कर्ष पर पहुंचना अभी जल्दबाजी होगी, क्योंकि जांच अब भी जारी है। ब्यूरो ने सभी से घातक दुर्घटना के कारणों को लेकर अटकलों के आधार पर विमर्श पेश करने से बचने का आग्रह किया। एएआईबी के महानिदेशक जी वी जी युगंधर ने एक बयान में कहा, 'हमारे संज्ञान में आया है कि अंतरराष्ट्रीय मीडिया का कुछ वर्ग बार-बार और

चुनिदा एवं असत्यापित रिपोर्ट के आधार पर निष्कर्ष निकालने का प्रयास कर रहा है। इस तरह की कार्रवाई गैर-जिम्मेदाराना है, खासकर तब जब जांच जारी है।' एएआईबी ने सभी संबंधित पक्षों से अंतिम जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा करने की अपील करते हुए कहा कि यह समय भारतीय विमान उद्योग की सुरक्षा के प्रति जनता में चिंता या आक्रोश पैदा करने का नहीं है, विशेष रूप से निराधार तथ्यों के आधार पर।

यह बयान उन खबरों की पृष्ठभूमि में आया है जिनमें कहा गया है कि पायलट को गलती के कारण 12 जून

को एअर इंडिया का विमान दुर्घटनाग्रस्त हो गया था, जिसमें 260 लोग मारे गए थे। अहमदाबाद से लंदन के गैटविक जा रहा बोइंग 787-8 विमान उड़ान भरने के तुरंत बाद दुर्घटनाग्रस्त हो गया था।

बयान में कहा गया है, 'एएआईबी की जांच और प्रारंभिक रिपोर्ट का उद्देश्य यह जानकारी प्रदान करना है कि 'क्या' हुआ था। प्रारंभिक रिपोर्ट को इसी परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिए। इस समय, किसी भी निश्चित निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी होगी। एएआईबी की जांच अभी पूरी नहीं हुई है। अंतिम जांच रिपोर्ट मूल कारणों

और सिफारिशों के साथ सामने आएगी।' एएआईबी ने जनता और मीडिया दोनों से आग्रह किया कि वे समय से पहले ऐसी बातें फैलाने से बचें, जिनसे जांच प्रक्रिया की सुविधा को खतरा हो। बयान के मुताबिक, 'जान गंवाने वाले यात्रियों के परिवार के सदस्यों, विमान के चालक दल और जमीन पर मारे गए लोगों के परिजनों को हुए नुकसान की संवेदनशीलता का सम्मान करना आवश्यक है।' एएआईबी कहा कि यह दुर्घटना हाल के विमानन इतिहास में सबसे विनाशकारी हादसा है। बयान के (शेष पेज 9)

की पृष्ठभूमि में कहा कि 2012 में अपनी स्थापना के बाद से 92 दुर्घटनाओं और 111 गंभीर घटनाओं की जांच में उसका रिकॉर्ड त्रुटिहीन रहा है। बयान में कहा गया, 'अब भी, एअर इंडिया के बी787-8 विमान बीटी-एएनबी के दुर्भाग्यपूर्ण हादसे की जांच के अलावा, कई अन्य दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की जांच चल रही है।' महानिदेशक ने कहा कि इसलिए, एएआईबी सभी संबंधित पक्षों से अपील करता है कि वे जांच पूरी होने के बाद अंतिम जांच रिपोर्ट के प्रकाशन की प्रतीक्षा करें। एएआईबी आवश्यकतानुसार तकनीकी और जनहितकारी अद्यतन भी प्रकाशित करेगा।

एअर इंडिया...

मुताबिक जांच एएआईबी नियमों और अंतरराष्ट्रीय प्रोटोकॉल के अनुसार सख्त और सबसे पेशेवर तरीके से की जा रही है। एएआईबी ने शुरुआती जांच रिपोर्ट के बारे में उठाई गई चिंताओं



Corporate Communications Directorate

THE PIONEER

DELHI

18 JULY 2025

Pilots body dismisses rumors of fuel cutoff by AI 171 captain

RAJESH KUMAR ■ New Delhi

Taking exception to reports about the Air India (AI) mishap in Ahmedabad last month, Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) on Thursday slammed them as "irresponsible" and said certain sections of international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. This strong reaction came in response to a media report suggesting that the flow of fuel to the AI plane engines was cut by the captain of the flight. In an appeal, the AAIB urged both the public and the media to refrain from spreading premature narratives that risk

undermining the integrity of the investigative process. The AAIB which functions under the Ministry of Civil Aviation also clarified that any updates related to the investigation will be released only when necessary.

Earlier, a controversy erupted over a media report suggesting that the flow of fuel to the AI plane engines was cut by the captain of the flight, with the Federation of Indian Pilots (FIP) dismissing the claims as baseless and asked the government to reassess possible technical misinterpretation or mechanical faults. The Federation also said it was considering legal action against Wall Street Journal (WSJ) for the report blaming the captain

for cutting off fuel supply.

The Federation said that AAIB report makes no mention of the pilots turning off the switches controlling fuel flow to the engines. In a letter to Union civil aviation minister, the pilot body has raised various concerns related to the crash probe and the preliminary report has sought inclusion of subject matter experts in the probe due to lack of clarity.

In a statement, AAIB Director General GVG Yugandhar said "It has come to our attention that certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible, especially while the inves-

tigation remains ongoing". Appealing to all concerned to await publication of the final investigation report, AAIB said this is not the time to create public anxiety or angst towards the safety of Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts.

"The purpose of the AAIB's investigation and preliminary report is to provide information about 'WHAT' happened. The preliminary report has to be seen in this light. At this stage, it is too early to reach any definite conclusions. The investigation by AAIB is still not complete. The final investigation report will come out with root causes and recommendations," the statement said.

Continued on P4

GOA BOUND FLIGHT MAKES EMERGENCY LANDING DUE TO ENGINE FAILURE

Mumbai: A Goa-bound IndiGo plane from Delhi made an emergency landing here on Wednesday due to a mid-air engine failure, according to a source. The aircraft A320 neo, operating the flight 6E 6271, was diverted to Mumbai and made an emergency landing at 9.52 pm, the source said.

In a statement on Wednesday, an IndiGo spokesperson said a technical snag was detected on flight 6E 6271 while flying from Delhi to Manohar International Airport, Goa.

According to the airline, the aircraft was diverted and landed at Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport, Mumbai.

"Full emergency was declared for IndiGo flight 6E-6271, operating on Delhi-Goa route after it was diverted to Mumbai due to one engine failure," the source said. The airline did not share the number of people on board or the nature of the snag.

An alternative flight carried the passengers to Delhi.

A Mumbai airport spokesperson said passengers were safely deboarded and assisted by staff at the terminal after the flight landed at 9.52 pm on Wednesday.

The flight landed safely at 9.52 pm, it said, adding that the full emergency status was withdrawn at 9.57 pm.

Pilots body dismisses rumors of fuel cutoff by AI 171 captain

Continued from P1

AAIB also urged both the public and the media to refrain from spreading premature narratives that risk undermining the integrity of the investigative process.

"It is essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and other deceased persons on ground," it said and added that the accident has been the most devastating accident in recent aviation history.

The investigation is being undertaken in a rigorous and most professional manner in accordance with the AAIB Rules and international protocols, the statement said.

Against the backdrop of concerns raised about the preliminary probe report, AAIB asserted that it has a flawless record in investigating 92 accidents and 111 serious incidents since its inception in 2012.

"Even now, apart from investigating in the ill-fated Air India's B787-8 aircraft VT-ANB, several other accidents and serious incidents are under investigation," the statement noted.

Therefore, AAIB appeals to all concerned to await publication of Final Investigation Report after completion of the Investigation. AAIB will also publish updates, as and when required, which have technical and public interest.

Earlier, pilot bodies including FPI said it was considering a legal action against the WSJ's report.

FIP president Captain Randhawa emphasised that the AAIB preliminary report makes no mention of the pilots

turning off the switches controlling fuel flow to the engines.

The report in the Wall Street Journal says the first officer flying the Boeing 787 Dreamliner asked the more-experienced Captain why he moved the switches to the "cutoff" position, shortly after the flight took off from the runway. The first officer then expressed panic, while the Captain remained calm, the report says. The two pilots involved were Captain Sumeet Sabharwal and First Officer Clive Kunder, who had a total flying experience of 15,638 hours and 3,403 hours.

In the letter, the FIP's president Captain CS Randhawa alleged that it is not the first time that systemic failures within Boeing aircraft have initially been attributed to pilot error or suicidal intent, only to be disproven by subsequent investigations. The FIP has around 5,500 pilots as members.

While appreciating the timely release of the preliminary findings, the FIP also said the initial report appears to infer or suggest the possibility of pilot error, without presenting any conclusive evidence or exploring well-documented technical failure modes previously observed in a similar aircraft.

The present AAIB investigative team does not have any aviation experts and no pilot member. This committee must have very experienced experts who would be able to investigate in a methodical manner without any gaps. Even though the Investigation Committee has been formed the SME's (Type-rated Pilots, Engineers and Air Safety Specialists) may

now be reconstituted so that the investigations are carried in a structured manner. Our previous letter on the subject was also not taken into consideration. Now we request that SME's in aviation and preferably from B-787 be taken on board for the investigations in reconstituted investigative committee," reads the letter.

To prematurely and indirectly suggest pilot error in preliminary report of AI-171, without thorough validation or elimination of these known technical pathways, risks not only misplaced blame but repeating past investigative failures, the source said, quoting the letter.

FIP has called for reassessment of the role of TCMA/EEC/FADEC misinterpretation and mechanical faults, based on available FDR/CVR data and prior Boeing bulletins.

TCMA is Thrust Control Malfunction

Accommodation, EEC is Electronic Engine Controller, FADEC is Full Authority Digital Engine Control, FDR is Flight Data Recorder and CVR is Cockpit Voice Recorder. The AAIB's preliminary report, released on Saturday, said the aircraft's fuel switches were cut off within a gap of one second immediately after takeoff and caused confusion in the cockpit before the aircraft crashed into a building. The aircraft was operating the flight AI 171 from Ahmedabad to London Gatwick. While the report does not provide any conclusions, there are speculations in certain quarters that a possible pilot error could have also led to the crash.



Corporate Communications Directorate

PUNJAB KESARI

DELHI

18 JULY 2025

विमान हादसे को लेकर सटीक निष्कर्ष पर पहुंचना जल्दबाजी

नई दिल्ली, (पंजाब केसरी): विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआईबी) ने बृहस्पतिवार को कहा कि एअर इंडिया विमान दुर्घटना को लेकर किसी निश्चित निष्कर्ष पर पहुंचना अभी जल्दबाजी होगी, क्योंकि जांच अब भी जारी है। ब्यूरो ने सभी से घातक दुर्घटना के कारणों को लेकर अटकलों के आधार पर विमर्श पेश करने से बचने का आग्रह किया।

वहीं एएआईबी ने अंतर्राष्ट्रीय मीडिया खासतौर पर अमेरिकी मीडिया को भारतीय प्लेन क्रैश पर दुष्प्रचार के लिए फटकार भी लगाई और कहा कि बिना पड़ताल के वह ऐसी बातें न कहें। उल्लेखनीय है कि अमेरिकी

एएआईबी की सलाह



अंतर्राष्ट्रीय मीडिया को फटकार

मीडिया ने कहा था कि फ्यूल सप्लाई रोकने के लिए पायलट जिम्मेवार था। एएआईबी के महानिदेशक जी वी जी युगंधर ने एक बयान में कहा, "हमारे संज्ञान में आया है कि अंतर्राष्ट्रीय मीडिया का कुछ वर्ग बार-बार और चुनिंदा एवं असत्यापित रिपोर्ट के आधार पर निष्कर्ष निकालने का प्रयास कर रहा है। इस तरह की कार्रवाई गैर-

जिम्मेदाराना है, खासकर तब जब जांच जारी है।" एएआईबी ने सभी संबंधित पक्षों से अंतिम जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा करने की अपील करते हुए कहा कि यह समय भारतीय विमानन उद्योग की सुरक्षा के प्रति जनता में चिंता या आक्रोश पैदा करने का नहीं है, विशेष रूप से निराधार तथ्यों के आधार पर। यह बयान उन खबरों की पृष्ठभूमि में आया है जिनमें कहा गया है कि पायलट की गलती के कारण 12 जून को एअर इंडिया का विमान दुर्घटनाग्रस्त हो गया था, जिसमें 260 लोग मारे गए थे। अहमदाबाद से लंदन के गैटविक जा रहा बोइंग 787-8 विमान उड़ान भरने के तुरंत बाद दुर्घटनाग्रस्त हो गया था।



Corporate Communications Directorate

RAJASTHAN PATRIKA

JAIPUR

17 JULY 2025

तकनीकी खामी: एक इंजन से उतरा विमान इंडिगो की एयरबस के इंजन में खराबी, मुंबई में आपात लैंडिंग

पत्रिका न्यूज नेटवर्क

patrika.com

नई दिल्ली . इंडिगो की गोवा (मोपा) जाने वाली एक उड़ान को बुधवार देर रात सुरक्षित रूप से मुंबई डायवर्ट कर दिया गया। एयरबस ए320एनईओ (वीटी-आइजेबी) के एक इंजन में खराबी आ गई थी। दो इंजन वाले जेट एक इंजन पर सुरक्षित रूप से उतर सकते हैं। इंडिगो एयरलाइंस का यह विमान को मुंबई में सुरक्षित उतर गया। इंडिगो की यह उड़ान (6ई-6271) ने रात 8.02 बजे दिल्ली से मोपा के लिए उड़ान भरी थी। सूत्रों ने बताया कि विमान का एक इंजन फेल हो गया था, इसलिए इसे मुंबई डायवर्ट करने का निर्णय लिया गया। मुंबई हवाईअड्डे पर पूर्ण आपातकाल घोषित कर दिया गया। विमान रात 9.52 बजे सुरक्षित रूप से उतर गया। इंडिगो ने एक बयान में कहा कि उड़ान भरते समय इंजन में तकनीकी खराबी का पता चला। प्रक्रियाओं का पालन करते हुए, विमान को डायवर्ट कर छत्रपति शिवाजी महाराज अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे पर उतारा गया।

तकनीकी खराबी से बोइंग की उड़ान रद्द: लखनऊ . लखनऊ से दुबई जाने वाले एअर इंडिया एक्सप्रेस के विमान बोइंग 737 मैक्स-8 में

एअर इंडिया को नहीं मिली फ्यूल कंट्रोल स्विच में गड़बड़ी

बीते महीने अहमदाबाद में हुए विमान हादसे में बाद एअर इंडिया ने अपने बोइंग 787 विमानों का निरीक्षण बुधवार को पूरा कर लिया है। एअर इंडिया ने बताया है कि इन विमानों में फ्यूल कंट्रोल स्विच को 'लॉक' करने के सिस्टम में कोई समस्या नहीं पाई गई है। एयरलाइन कंपनी की ओर से दी जानकारी में बताया कि इससे पहले अहमदाबाद में एअर इंडिया के विमान हादसे पर एएआइबी की शुरुआती जांच रिपोर्ट सामने आने के बाद डीजीसीए ने सभी रजिस्टर्ड विमानों को फ्यूल स्विच की अनिवार्य जांच करने के आदेश दिए थे।

बुधवार को तकनीकी खराबी आने पर उड़ान को रद्द किया गया। लखनऊ से सुबह 8:45 बजे उड़ान भरकर दुबई पहुंचने वाली फ्लाइट में बोइंग हो चुकी थी। विमान का इंजन भी स्टार्ट हो गया था। इसी दौरान पायलट को विमान में गड़बड़ी की आशंका हुई।

गोवा जा रही फ्लाइट का एक इंजन खराब, करानी पड़ी आपात लैंडिंग

मुंबई (भाषा)। दिल्ली से गोवा जा रही इंडिगो की एक उड़ान को इंजन खराब होने के कारण बुधवार रात आपात स्थिति में मुंबई में उतरना पड़ा। एक सूत्र ने यह जानकारी दी। सूत्र ने बताया कि एयरबस ए 320 नियंत्रण द्वारा संचालित इस उड़ान को रात 9:52 बजे आपात स्थिति में उतारा गया।

इंडिगो के प्रवक्ता ने बुधवार को कहा कि दिल्ली से गोवा के मनोहर अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे के लिए रवाना हुए विमान 6ई 6271 में उड़ान के दौरान तकनीकी खराबी का पता चला। विमानन कंपनी के अनुसार, विमान का मार्ग परिवर्तित



■ रात 9.52 बजे खराबी की सूचना मिलने पर मुंबई उतार लिया गया

करके उसे मुंबई के छत्रपति शिवाजी महाराज अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर उतारा गया। सूत्र ने बताया, दिल्ली से गोवा जा रही इंडिगो की उड़ान 6ई-6271 को इंजन में खराबी के कारण मुंबई की ओर मोड़ दिया गया और पूर्ण आपातकाल घोषित किया गया। इंडिगो ने विमान में सवार लोगों की संख्या या समस्या की प्रकृति के बारे में जानकारी नहीं दी। एक वैकल्पिक उड़ान से यात्रियों को दिल्ली पहुंचाया गया। मुंबई हवाई अड्डे के प्रवक्ता ने कहा कि बुधवार रात 9:52 बजे विमान उतरने के बाद यात्रियों को सुरक्षित उतार लिया गया और टर्मिनल पर कर्मचारियों ने उनकी सहायता की। मुंबई हवाई अड्डे के प्रवक्ता ने दिल्ली से गोवा जाने वाली उड़ान का मार्ग तकनीकी खराबी के कारण बदले जाने के बाद रात 9:35 बजे छत्रपति शिवाजी महाराज अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर पूर्ण आपातकाल घोषित किए जाने की पुष्टि की है। प्रवक्ता ने बताया कि विमान रात 9:52 बजे सुरक्षित उतार लिया गया और 9:57 बजे पूर्ण आपातकाल की स्थिति वापस ले ली गई। हवाई अड्डे के समग्र परिचालन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा।



भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

SWATANTRA BHARAT

LUCKNOW

17 JULY 2025

एअर इंडिया हदसे के बाद कई देशों की एयरलाइंस अलर्ट सिंगापुर। एअर इंडिया विमान हदसे को लेकर आई एएआईबी की रिपोर्ट में फ्यूल स्विच को लेकर किए गए दावे के बाद बोइंग के ईंधन स्विच लॉक की जांच तेज हो गई है। बीते सोमवार को भारत ने अपनी एयरलाइनों को बोइंग मॉडलों के ईंधन स्विच की जांच करने का आदेश दिए, इसके बाद दक्षिण कोरिया ने मंगलवार को इसी तरह के जांच के आदेश दिए। इसके अलावा ऑस्ट्रेलिया की क्वान्टस एयरवेज और जापान की एएनए एयरलाइन भी इसमें शामिल हैं। अन्य एयरलाइनों ने कहा कि उन्होंने एयर इंडिया दुर्घटना की प्रारंभिक रिपोर्ट जारी होने के बाद से एहतियात के रूप में जांच के आदेश दिए हैं। सिंगापुर एयरलाइंस ने कहा कि उसके बोइंग-787 बेड़े के सभी ईंधन स्विचों की एहतियात जांच की गई। हालांकि, सभी स्विच ठीक से काम कर रहे हैं। जर्मन एयरलाइन लुफ्थांसा समूह ने कहा कि उसने भी एअर इंडिया हदसे के बाद से अपने बोइंग-787 विमानों के स्विचों की दोबारा जांच की है और कोई समस्या नहीं पाई गई है।



Corporate Communications Directorate

THE TELEGRAPH

KOLKATA

17 JULY 2025

Mid-air IndiGo scare

■ **MUMBAI:** A Goa-bound IndiGo flight from Delhi made an emergency landing in Mumbai after it was diverted to the city because of a mid-air engine failure, according to a source. The flight, operated with an Airbus A320neo, made the emergency landing at 9.52pm, the source said. The number of people on board could not be immediately known. "Full emergency declared for IndiGo flight 6E-6271, operating on Delhi-Goa route after it was diverted to Mumbai because of one engine failure," the source said. [rn](#)



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

DELHI

18 JULY 2025

IndiGo flight returns mid-air after tech snag, takes off after an hour

Priyangi.Agarwal
@timesofindia.com

New Delhi: An IndiGo flight from Delhi to Imphal was forced to return mid-air soon after takeoff on Thursday morning due to a technical snag. After going through mandatory checks, the flight departed from Delhi again and reached Imphal around 2.53 pm.

The two-hour 45-minute flight became an ordeal for passengers for nearly four and a half hours. Flight 6E-5118 first departed from IGI Airport around 10.25 am for Imphal but was forced to turn back to Delhi. It landed at Delhi Airport around 11.16 am. After undergoing checks, the flight took off from Delhi again around 12.30 pm. It finally reached Imphal around 2.53 pm against the scheduled time of 1.10 pm.

An IndiGo spokesperson said, "A minor technical snag was detected soon after take-off on flight 6E-5118 operating from Delhi to Imphal

on July 17, 2025. As a precautionary step, the pilots decided to turn back and landed safely at Indira Gandhi International Airport, Delhi. In line with the mandatory procedures, the aircraft underwent necessary checks and resumed the journey shortly thereafter."

The IndiGo spokesperson added that the inconvenience caused to their customers is regretted.

This comes a day after another Delhi to Goa IndiGo flight—6E-6271—reportedly suffered one engine failure and was diverted to Mumbai, where it landed safely.

On June 19, a Leh-bound IndiGo flight returned to Delhi after being airborne for nearly two hours due to technical issues.

An Aeroflot flight from Bangkok to Moscow was forced to make an emergency landing at IGI airport in Delhi on May 6 after suspected fumes were detected in the cabin. The aircraft was operating as flight SU273.

AAIB slams 'irresponsible' US media report on AI 171

New Delhi: The black box recording of conversation between the two pilots, seconds before AI 171 crashed in Ahmedabad, indicated that "it was the captain who turned off switches that controlled fuel flowing to the plane's two engines", the Wall Street Journal reported. It drew a strong rebuttal from the Aircraft Accident Investigation Bureau, which called global media reports "irresponsible".

"The first officer who was flying the Boeing 787 Dreamli-

ner asked the more experienced captain why he moved the switches to the 'cutoff' position after it climbed off the runway... The first officer expressed surprise and then panicked..., while the captain seemed to remain calm," the report said, citing early assessment by US officials. "The (AAIB) report didn't say whether turning off the switches might have been accidental or deliberate," it added. **1/18**

► 'At this stage...', P 22

AAIB: At this stage, it's too early to reach any definite conclusion

► Continued from P1

The preliminary report released by AAIB had not mentioned which pilot had asked about the engine being cut off. The report had only said that First Officer Clive Kunder was the pilot flying the aircraft, while Capt Sumesh Sabharwal was the pilot monitoring.

The WSJ report said it was Kunder who asked the question. In its report, the probe agency had said: "In the cockpit voice recording, one of the pilots is heard asking the other why did he cut off. The other pilot responded that he did not do so."

In a statement, AAIB said: "Certain sections of the international media are repeatedly attempting to draw conclusions through selective and unverified reporting. Such actions are irresponsible, especially while the investigation remains ongoing... essential to respect the sensitivity of the loss faced by family members of deceased passengers, crew of the aircraft and other deceased persons on ground."

"The purpose of AAIB's investigation and preliminary report is to provide information about 'WHAT' happened. The preliminary report has to be seen in this light. At this stage, it is too early to reach any definite conclusions. The investigation by AAIB is still not complete. The final investigation report will come out with root causes and recommendations," AAIB said.

Earlier this week, there were reports in British media of investigators looking into the mental records of the pilots. The preliminary report by AAIB has been criticised by pilots for selective quoting of the cockpit voice recorder and on several other grounds. Hours after the report was released on Saturday, civil aviation minister Ram Mohan Naidu had urged people not to "jump to conclusions" and "wait for the final (probe) report." Air India MD & CEO



AI CRASH PROBE REPORT ROW

has said the report has "opened additional questions" and also requested "everyone to avoid drawing premature conclusions as the investigation is far from over."

On Thursday, AAIB defended itself: "AAIB has a flawless record in investigating 92 accidents and 111 serious incidents since its inception in 2012... The VT-ANB (AI 171) accident has been the most devastating in recent aviation history and investigation is being undertaken in a rigorous and most professional manner in accordance with AAIB rules and international protocols. While the accident of this dimension has drawn public attention and shock, it needs to be appreciated that this is not the time to create public anxiety or angst towards safety of Indian aviation industry, particularly on the basis of unfounded facts."

Reacting to the WSJ report, British Airline Pilots' Association's director for flight safety Joji Waites said: "While the investigation into the Air India crash is ongoing it's important to remember that speculating beyond the facts presented risks spreading misinformation, causing confusion and undermining the integrity of the investigative process. It is also disrespectful to the victims and their families, who deserve answers based on facts, not conjecture. The investigation team must be allowed to continue its work thoroughly and independently so that all contributing factors are properly identified and the necessary lessons can be learned to enhance aviation safety."



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

AHMEDABAD

17 JULY 2025

AI's A'bad-London flights moved

Ahmedabad: Air India (AI) will discontinue all Ahmedabad-London Gatwick flights from Aug 1. Instead, the airline will operate three direct flights a week between Ahmedabad and London Heathrow, as part of its phased restoration of services following the 'Safety Pause' imposed after the June 12 crash.

The airline, which earlier operated five flights a week to Gatwick, stated that the revised Heathrow service will continue until at least Sep 30.

Affected passengers are being contacted directly and offered the option to rebook on alternative flights or claim a full refund, the airline said. TNN



Corporate Communications Directorate

THE TIMES OF INDIA

AHMEDABAD

17 JULY 2025

India hikes Kuwait's flying rights

New Delhi: India has enhanced the flying rights of Kuwait when it raised weekly seats to 18,000 per week between India and the Gulf nation from earlier 12,000 — a raise of 50%. Now airlines of both sides can deploy 18,000 seats per week. The agreement was signed by India's aviation secretary Samir Kumar Sinha and Kuwait DGCA president Sheikh Hamoud Al-Mubarak. Kuwait gets more bilaterals after 18 years, when its capacity was raised from 8,320 to 12,000.

With an increase in demand for travel, Kuwait — like several other regions especially in the Middle East including Dubai — had been seeking a hike in bilaterals. In the last one year, India has signed new air service agreements with Thailand, Vietnam, Indonesia and Uzbekistan. TNN