



कभर स्टोरी

## रेडक्रसलाई 'बल्याकक्रस'

मानवीय सहायतामा सबैभन्दा धेरै वैदेशिक सहयोग भित्र्याउने संस्था हो- नेपाल रेडक्रस। तर, मानवता, निष्पक्षता र तटस्थताको आधारभूत सिद्धान्त बोकेको परोपकारी सामाजिक संस्था नेपाल रेडक्रस जीवनमरणको दोसैंधमा छ। संस्थाभित्रको मनोमानी, आर्थिक अपलचलन र राजनीतिक हस्तक्षेपले खारेजीको अन्तिम चरणमा पुगेको यो संस्था जोगाउने अन्तिम अस्त्र सरकारसँग मात्रै छ। तर, सरकार पनि जिम्मेवार र उत्तरदायी नदेखिँदा नेपाल रेडक्रस कुनै पनि बेला खारेजीमा नपर्ला भन्न सकिन्छ।

सुरेन्द्र काफ्ले | काठमाडौं  
- को रिपोर्ट

समाचार पृष्ठ २

## 'पार्टीभित्रको अराजकता रोक्नुपर्छ'



सुरेन्द्र काफ्ले | काठमाडौं

नेकपा एमालेको पोलिटब्यूरो बैठक पूर्वराष्ट्रपति विद्यादेवी भण्डारीको सक्रिय राजनीतिमा प्रवेशको विषयमा केन्द्रित भएको छ। पार्टी अध्यक्ष एवं प्रधानमन्त्री केपी शर्मा ओलीले पूर्वराष्ट्रपति भण्डारीको एमाले सदस्यता नवीकरण नै नभएको बताएका छन्। पोलिटब्यूरो बैठकमा बोल्दै अध्यक्ष ओलीले भने, 'उहाँ(विद्या भण्डारी)को पार्टी सदस्यता नवीकरण भएको छैन, सदस्यताको निर्णय कमिटीले गर्छ।' उनले भण्डारीको सदस्यताका विषयमा विधिसम्मत छलफल गरेर निर्णय गर्ने बताए। उनले भने, 'विधिसम्मत छलफल गरेर निर्णय गर्ने हो, यो मेरो व्यक्तिगत धारणा हो।' अध्यक्ष ओलीले कसैले उचालेका भ्रमा पूर्वराष्ट्रपतिले राजनीतिमा आउनु नहुनेसमेत बताए। उनले भने, 'उचालेका आधारमा उहाँ सक्रिय राजनीतिमा आउनुहुँदैन। उहाँप्रतिको विश्वासको कुरा हुन्छ।'

बताए। उनले भने, पार्टीविरुद्ध ठूलो संगठित हमला भइरहेको छ। त्यही बेला पार्टीभित्रबाट भएका हमला रोकिनुपर्छ। उनले पार्टीभित्र भइरहेका अराजकता रोकिनुपर्ने र नरोकिए पार्टीले रोकनेसम्मको चेतावनी दिए। उनले भने, 'पार्टीभित्रको अराजकतालाई रोक्नुपर्छ, नभए पार्टीले रोक्छ।'

अध्यक्ष ओलीले पार्टी पद्धति र प्रक्रियाका विषयमा पार्टीभित्र छलफल हुने बताए। उनले पार्टीमाथि चोटफाँ आक्रमण भइरहेको बेला बाहिर गएर बोल्ने कुरा उचित नहुने पनि बताए।

संयम भएर बोल्न ओलीको चेतावनी

पोलिटब्यूरो सदस्य कर्णबहादुर थापाले जालभेलपुर्ण रुपमा विधान छापिएको आरोप लगाए। बैठकमा थापाले भनेका थिए, 'विधानमा उमेर हदलगायत व्यवस्थाबारे पार्टीले गरेको निर्णयभन्दा प्रतिकूल हुने गरी दस्तावेज छापिएको छ, यो सच्चिनुपर्छ। पार्टीमा बृहत् छलफलबाट जुन विधि पारित भयो, त्यो नै पार्टीको निर्णय हो, फेरबदल गर्ने काम कहाँबाट भयो, अनुसन्धान गरी गर्नालाई कारबाही हुनुपर्छ।'

तर, अध्यक्ष ओलीले भने विधान प्रकाशन कुनै जालभेल नभएको भन्दै संयम भएर बोल्न थापालाई चेतावनी दिए।

» बाँकी पृष्ठ ६

## सिरियामा भएको हिंसामा ५९४ को मृत्यु

दमासकस (एजेन्सी) : सिरियन अन्तर्राष्ट्रिय फर ह्युमन राइट्स (एसओएचआर)का अनुसार दक्षिणी सिरियामा हाल भएको हिंसामा ५ सय ९४ जनाको मृत्यु भएको छ। बेलायतस्थित उक्त संस्थाले आइतबारदेखि सुरु भएको हिंसा चरम क्रूरताले भरिएको बताएको हो। एसओएचआरले बिहीबार हिंसामा डुज समुदायका ३०० जनाले ज्यान गुमाएको बताएको छ। यसमा १ सय ४६ लडाकु र १ सय ५४ जना सर्वसाधारण छन्। एसओएचआरका अनुसार १ सय ५४ जना सर्वसाधारणमध्ये ८३ जनालाई इजरायली सेनाले मुद्दा चलाउन नदिएर तुरुन्तै मारेको थियो। संस्थाले १८ बेदुइन लडाकु



र २ सय ५७ सरकारी कर्मचारी मारिएको उल्लेख गरेको छ। डुज लडाकुहरूले कुनै मुद्दाबिना नै बेदुइन समुदायका तीन नागरिकको हत्या गरे। यसबाहेक इजरायली हवाई आक्रमणमा १५ अन्य सरकारी कर्मचारी मारिएका छन्। इजरायलले डुज समुदायको सुरक्षाका लागि यो आक्रमण गरेको बताएको छ।

» बाँकी पृष्ठ ६

## 'सौर्यको विमान दुर्घटना प्राविधिक त्रुटिले'

सुनिता कार्की | काठमाडौं

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा गत वर्षको साउनमा भएको सौर्यको जहाज दुर्घटनामा प्राविधिक त्रुटि भेटिएको अनुसन्धान आयोगले जनाएको छ। २०८१ साउन ९ मा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट उडेको केही मिनेटमै सौर्यको जहाज दुर्घटना हुँदा १८ जनाको मृत्यु भएको थियो। उक्त जहाज प्राविधिक त्रुटिले दुर्घटना भएको आयोगको निष्कर्ष छ। दुर्घटनाको मूल कारण पाइलट/कम्पनीको तयारीमा कमजोरी (प्राविधिक त्रुटि)सँगै नियामक निकाय, विमानस्थल व्यवस्थापन र उद्धार सेवाको समन्वय अभाव देखिएको आयोगको निष्कर्ष छ।

गत वर्ष साउन ९ मा (जुलाई २४, २०२४) सौर्य एयरलाइन्सको सीआरजे २०० एलआर विमान नाइनएन-एएमई पोखरा जाँदै गर्दा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा दुर्घटनामा परेको थियो। संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको निर्देशनमा गठित वायुयान दुर्घटना अनुसन्धान आयोगले गत सोमबार १४ मा बुझाएको ६२ पृष्ठ लामो प्रतिवेदनले दुर्घटनाको मूल कारण र यससँग सम्बन्धित कारणहरूलाई उजागर गरेको छ। प्रतिवेदनअनुसार घटनाको मुख्य कारण भनेको यसको स्पिडकार्ड (भी-कार्ड) को एडजस्टमेन्ट (अनुकूलन)मा भएको खराबीलाई मानिएको छ।



जसले गर्दा जहाज अघि बढ्ने पिच हाई भयो तर सोही गतिमा जहाजको रोटेसन स्पिड (टर्निङ स्पिड) कम भयो। यसले गर्दा जहाज अनियन्त्रित भएर दायीतर्फ कोल्टे परेर खसेको आयोगको निष्कर्ष छ। जहाजको १८ हजार ५०० किलोग्राम भारको आधारमा तयार गरिएको स्पिडकार्डमा त्रुटिपूर्ण भी-स्पिडहरू उल्लेख गरिएको सौर्य एयरलाइन्सले प्रयोग गरेको उक्त स्पिडकार्ड कहिल्यै अनुमोदनमा नगर्ने प्रयोग भएको प्रतिवेदनले भनेको छ। कम्पनीले टेकअफको

क्रममा उच्च पिच दर देखिने धेरैजसो अधिल्ला घटनाहरूलाई कम्पनीले विश्लेषण नगरी बेवास्ता गरेको उल्लेख छ। प्रतिवेदनले मुख्य कारण घटना हुने अन्य कारण पनि उल्लेख गरेको छ। सौर्य एयरलाइन्सको उक्त जहाज ३४ दिनसम्म ग्राउन्डेट थियो। जहाजको प्राविधिक आवश्यकताबमोजिम जहाजको मर्मतसम्भार (मेन्टेनेन्स) र चेक अपटुडे नहुँदा भिकाईले स्पिडको सन्तुलन गर्न सकेन र जहाज

दुर्घटना भएको उल्लेख छ। यस्तै, त्यसको भार वितरण (लोड डिस्ट्रिब्युसन) पनि उचित नभएको भनिएको छ। एयरलाइन्सको यो व्यावसायिकभन्दा पनि फेरि उडान (मर्मतका लागि सम्बन्धित स्थानसम्म उडाउने) थियो, जसले गर्दा जहाजमा परिचारका थिएनन्। जति जना यात्रु बसे उनीहरू आ-आफ्नो तरिकाले बसे र जति कार्गो राखेको थियो, त्यो नबन्धेर यतिकै राख्दा जहाज एकातिर कोल्टेदा लोड पनि सबै त्यैतरीर ढल्कियो र जहाजको भार सन्तुलन हुन नसको जहाज दुर्घटना भएको भनिएको छ। यात्रुबिनाको उडानको परिभाषा अस्पष्ट भएको र तयारीदेखि कार्यान्वयनसम्म धेरै प्रावधानहरूको उल्लंघन भएको पाइएको प्रतिवेदनले भनेको छ।

विमान ३४ दिनदेखि ग्राउन्डेट गरिएको थियो, त्यसको मर्मतपश्चात् पोखरा सी-चेकका लागि पठाइँदै थियो। टेकअफको तयारीमा अनावश्यक हतारो, अपूर्ण चेकलिस्ट र उपकरण सञ्चालनमा त्रुटि प्रतिवेदनले औल्याइएको छ। दुर्घटनापछि उद्धारमा समेत ढिलाइ भएको भनिएको छ। दुर्घटनास्थल विमानस्थलको पूर्वपट्टि अट्टारो भौगोलिक स्थानमा परेकाले रेस्क्यू फायर टिमले समयमै प्रभावकारी कार्य गर्न सकेन। उद्धारको क्रममा मुत्तकहरूको भोला र समानहरू सौर्य एयरलाइन्सको कार्यालयसम्म पुऱ्याइएको पाइयो, जुन सुरक्षा दृष्टिकोणले गम्भीर त्रुटि भनिएको छ।

यस्तै, अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (आईकाओ)मापदण्डअनुसार रनवे स्ट्रिपको चौडाइ २ सय ८० मिटर हुनुपर्नेमा दुर्घटनास्थलमा १ सय ५० मिटर भएको र दुर्घटनास्थल नजिकको आपतकालीन प्रवेशद्वार निर्माण सामग्रीले अवरुद्ध थियो। एयरपोर्ट रेस्क्यू एन्ड फायर फाईटिङ सेवाले आवश्यक तालिम, योजना तथा संसाधन उपयोग गर्न नसकेको उल्लेख छ।

सिफारिस र सुधाराम्क उपाय

अनुसन्धान आयोगले तुरुन्त लागू गर्नुपर्ने ३ सिफारिससहित कुल ४१ बुँदामा सुरक्षा सिफारिसहरू प्रस्तुत गरेको छ।  
- सौर्य एयरलाइन्सले आफ्नो स्पिडकार्ड प्रणाली, फेरि फ्लाइट तयारी प्रक्रिया, र सामान बोक्ने प्रक्रियामा सुधार गर्नुपर्ने।  
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले अनुमोदन प्रणाली कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्नुपर्ने।  
- त्रिभुवन विमानस्थलमा रनवे स्ट्रिप सुधार, उद्धार योजना पुनरावलोकन र दक्षिण कडयत हरू घटाउने काम यथाशीघ्र गतिनुपर्ने।  
- विमान निर्माता कम्पनीले पनि सम्बन्धित प्रयोगकर्तालाई स्पिडकार्ड र फ्लाइट डाटाका सीमाहरूबारे थप मार्गदर्शन दिनुपर्ने।

» बाँकी पृष्ठ ६

भित्री पृष्ठ



विभेदको धरती, न्यायको आकाश

- पृष्ठ ३



कर्णाली नदीका देउडागीत

- पृष्ठ ४