

## 机上共有19人 只有飞行员获救

24日,潘迪告诉记者,失事客机属于尼泊尔太阳航空公司,其运载的总共19人均来自这家航空公司。机上人员中只有飞行员获救,已被送入医院治疗。

加德满都特里布万国际机场发言人贾阿告诉记者,失事客机原计划飞往博克拉市执行维护检查任务,在起飞时坠毁。一名目击者说,飞机从跑道南端起飞,突然翻转,机翼尖端撞到地面。随后飞机起火,坠入跑道东侧的一个峡谷。

目前特里布万国际机场国内运营逐步恢复,搜救工作正在收尾。

记者在尼泊尔太阳航空(Sourya Airlines)官网查阅到,尼泊尔太阳航空于2014年开航运营,公司仅提供国内定期客运航班服务,无国际航班在飞,目前覆盖国内5个目的地。机队规模方面,该航司共有三架飞机,型号均为加拿大庞巴迪宇航集团制造的民用支线喷气飞机——50座CRJ-200型客机。这三架飞机分别于2014年、2017年及2020年接收引进。

公开资料显示,庞巴迪CRJ-200型飞机于1995年推出,是标准生产型,具体型别有CRJ-200标准型、CRJ-200ER远程型以及CRJ-200LR远程型,其航程可达3700公里。2005年庞巴迪公司宣布停产CRJ-200型客机。

## 欧盟禁止 尼泊尔航班进入

尼泊尔航空业虽蓬勃发展,但一直被安全问题所困扰。鉴于尼泊尔差劲的航空安全状况,欧盟出于安全考虑自2013年起禁止来自尼泊尔的航班进入其领空。2022年3月,《加德满都邮报》报道称,尼泊尔政府未能采取行动使得欧盟航空将其从黑名单中删除。几个月后,尼泊尔再次向欧盟提出同样要求,但遭到拒绝。

作为南亚“高山之国”,尼泊尔群山重重,全球14座最高峰中,有8座位于尼泊尔境内。据悉,目前尼泊尔有40多座机场,其中只有位于首都的特里布万国际机场可以起降150座以上的大型客机,其余大多数机场只能起降50座以下客机与直升机,且仅有几家航空公司专门飞往偏远山区。

尼泊尔机场所在的山区意味着飞机必须在高空起降。低空气密度降低了飞机发动机产生的功率,也降低了升力,使其更难以减速。在尼泊尔,天气、能见度和气压的突然变化很常见,然而,许多老旧的飞机并未配备现代的天气雷达或GPS技术。

位于尼泊尔东北部的丹增·希拉瑞机场(Tenzing-Hillary Airport,原名卢卡拉机场)位列世界十大危险机场第一位,冠有“世界屋脊上的跑道”称号。丹增·希拉瑞机场尽头的一边是悬崖,另一边则是喜马拉雅山,过去尼泊尔的坠机事件主要在该机场发生。其只有一条跑道,全长仅1729英尺长(约527米),而许多其他国际机场的跑道长度都超过1万英



7月24日,在尼泊尔首都加德满都特里布万国际机场,工作人员查看事故现场。 新华社/法新

尼泊尔民航局发言人潘迪24日说,当天一架客机在尼首都加德满都特里布万国际机场坠毁,造成18人死亡,1人受伤。

在过去30年里,尼泊尔发生了近30起致命的飞机失事。自2000年以来,至少有309人死于尼泊尔直升机失事或飞机空难。而据BBC统计,在尼泊尔发生的飞行安全事件已超70件,导致超过700人遇难。

# 尼泊尔一架客机坠毁致18人丧生

30年近30起空难,「高山之国」为何频现「致命飞行」

尺(约3000米)。

由于丹增·希拉瑞机场的险峻条件,尼泊尔民航局也为飞行员设定了严苛的标准:要在该机场降落,飞行员必须完成100次短途的起降飞行,在尼泊尔至少有一年的此类经验,且要在持证教练的指导下完成10次丹增·希拉瑞机场的飞行。

## 机型老旧庞杂 留下众多隐患

尼泊尔航空公司的飞机往往是机龄老旧的二手甚至三手飞机,机况不佳。比如,去年1月失事造成72人遇难的ATR-72-500型号飞机,最初于2007年由印度翠鸟航空公司购得,后在2013年卖给泰国的皇雀航空,2019年再次转手到了尼泊尔雪人航空公司。

由于市场较小,国家相对落后,尼泊尔的航空公司很少有能改进机型,因此不得不采用落后机型执飞危险的山区航线。

如果说机型老旧是一个显而易见的隐患,那么机队的机型过于庞杂则是另一个看不见的重要隐患。业内人士官先生介绍,庞杂的机型对地面维护团队



当地时间7月24日,尼泊尔加德满都,飞机坠毁后冒出滚滚浓烟。 据中新网

而言,是一个特别严峻的挑战。尼泊尔航空公司的飞机采购方式往往采取“价格敏感型”,这样就导致不但机型老旧,而且庞杂,一个力量并不强大的航空维护队伍面对一个机型老旧庞杂的机队,结果可想而知。

2021年12月,尼泊尔西部某山区机场内发生了一次有惊无险的事故。一架飞机在降落跑道滑行时突然爆胎,飞行员紧急制动,万幸的是无人伤亡。但是由于机场没有机械设备帮助移动飞机,最终只有靠机组人员号召旅客一起齐心协力将飞机推到了一边,疏通了跑道。

## 管理水平低下 突发情况频发

除了机型陈旧,天气多变,航空公司管理松散也备受诟病。在尼泊尔,人们乘坐短途小飞机就像坐巴士一样,机票没有姓名和座位号,买票就能上去随便坐。由于小型客机多为螺旋桨驱动,机舱内噪音较大,空服人员一般会向乘客发放棉球,用于堵塞耳孔。这些小飞机一般不要求乘客关闭手机,即便有安全提示,也少有人关机,因为乘客们要用手机拍下壮美的喜马拉雅山脉。

另外,据报道,尼泊尔的“鸟机”(即飞鸟撞飞机)事故发生频率在全世界名列前茅,最著名的一场重大“鸟机”事故发生在2012年,当地一家航空公司的飞机发生“鸟机”坠毁,机上12人全部遇难。据了解,仅2019年一年,尼泊尔全国发生的“鸟机”事故就超过70起。

如果说“鸟机”在全球其他地方都有发生,那么复杂的地理环境造成在尼泊尔还有独特的“豪猪机”“野猪机”“狐狸机”。2022年11月,在根杰机场,一架飞机在起飞时连撞3头野猪,导致飞机起落架受损,无法挪动,机场被迫暂时关闭。又过了20多天,一架从加德满都飞来的飞机在根杰机场降落时又撞到了一只狐狸。

此外,尼泊尔航空业从业人员的薪资据称在全世界同行中属于最低级别的,这就导致有技术、

有经验、有本事的人才流动情况比较严重。在采访时,官先生告诉记者,一位尼泊尔某航空公司的飞行员曾经不甘心地对他诉苦,他们的技术能在号称“世界上最危险的机场”——卢卡拉机场频繁起降,但一个月工资才两三千美元。

## 避免坠机事件 政府应做些什么

在2022年5月30日尼泊尔的一起空难发生后,英国《卫报》与专家进行了讨论,问题到底出在哪里?可以采取什么措施,来让尼泊尔的飞行更安全?尼泊尔旅游运营商协会主席阿肖克·波卡雷尔告诉《卫报》:“我们可以做更多的工作。例如,老式飞机没有现代化的天气雷达。可以强制要求安装,这样机长就可以实时了解他要飞往的地区的天气信息。”

报道称,塔拉航空公司一位经验丰富的飞行员贝德·乌普雷蒂机长告诉《卫报》,飞行员无法继续驾驶服役时间长达43年的飞机。他解释说,短距起降飞机占尼泊尔固定翼飞机坠毁事故的绝大多数。这些飞机飞往乔姆森或卢卡拉,那里是游客前往珠穆朗玛峰的热门起点。他说,由于缺乏技术支持,短距起降飞机在尼泊尔这样的地方飞行很危险。

坠机事件频发,引发了人们的质疑,即尼泊尔低空坠机事件中的飞行员是否有必要的信息和技术来避免飞行前和飞行中的失误。即参与尼泊尔低空坠机事件的飞行员是否掌握了在飞行前和飞行中避免错误所需的信息和技术。

尼泊尔政府高级气象学家阿查娜·什雷斯塔博士告诉《卫报》,他们无法为在低于1万英尺运行的国内航线提供所需的气象服务。

尼泊尔特里布万国际机场为国际旅行进行了气象观测和预报方面的大量投资。另外,尼泊尔国内航线的安全服务落后,飞行员经常依赖机场气象站的观测。什雷斯塔补充说,除了机场建设,政府还应该对航空气象机构建设和服务提供方面投入更多资金。

本版综合新华社、央视新闻、界面新闻、文汇报、极目新闻等