

印尼客机失踪三日 低价航空安全堪忧



亚当航空波音737客机 资料图

印度尼西亚亚当航空公司一架波音客机1日下午在飞行中突然与地面失去联系,时至今日已有数日。恶劣的气象条件和山区复杂地形,再加上2日的“错误消息”误导,搜寻工作仍未能取得突破进展,机上96名乘客和6名机组人员至今生死不明。

过去几年中,随着印尼政府对航空行业管制的放松,低成本航空公司得到迅速发展,使得低成本航空市场隐藏着不容忽视的安全隐患。

搜寻 三军出动寻找失踪客机

南苏拉威西锡江空军基地2日宣布的飞机坠落地被证实为“错误信息”后,印尼当局3日动用海陆空三军增加搜索力量,扩大搜索范围。

印尼交通部长哈达·拉查萨当天说:“我已告知空军,由于飞机坠落在交通不便的无人区,因此要最大限度地加强空中搜寻力度,直到找到飞机。”

印尼空军一架波音737-200型侦察机成为搜寻主力,近两天已飞过苏拉威西岛西南三县大片区域的上空,但仍没有发现失踪客机踪影。

在3日的搜寻中,还出现一段惊险插曲。由于遭遇暴风雨,侦察机不得不飞至与苏拉威西岛隔海相望的加里曼丹岛“暂避风头”,机上14名机组人员和6名记者虚惊一场。

苏拉威西西海岸马杰内县村民3日上午报告说,在某海域发现飞机碎片,当地政府对报告显得十分谨慎,但当局开始增加海上搜寻力量。印尼海军出动多艘军舰,并运用军舰上的声呐系统,探测水下是否有失踪飞机残骸。

印尼陆军、搜救队和部分自发民众用最原始的步行方式在苏拉威西岛西南部山区搜寻。但由于山区丛林地带行进困难,通讯极为不便,搜救者目前主要等待空中和海上的最新消息,伺机赶赴现场。

此外,新加坡、澳大利亚和美国已决定提供援助。新加坡派出了两架福克-50型海上侦察机和24名搜寻人员。新加坡搜寻队长基思·罗德里格斯说:“我们配备的红外线探测仪将帮助寻找失踪飞机,无论在陆地还是在水下。”



印度尼西亚一名救援人员在一架军用飞机上用望远镜搜索失踪客机 新华社图

猜测 飞机有可能在空中解体

截至发稿,失踪飞机的具体位置仍旧是一个谜。

印尼军方和新加坡都曾宣布,雷达搜索到两次不同频率的“紧急无线电信号”。印尼空军锡江基地在客机失踪当天下午收到过两次紧急无线电信号。新加坡的雷达则捕捉到苏拉威西岛南部东经119度917分、南纬3度135分一地点发出的紧急无线电信号。

印尼电子专家罗伊·苏尔约说,如果一架飞机在两处地点同时发出撞击信号,有可能在空中就发生爆炸并解体。他说,每架飞机上有两台无线电紧急发射器,一台可移动发射器位于驾驶室,频率为121.5赫兹,而另一台固定在机尾,频率为460赫兹。前者在飞机撞向水面时会激活,后者只有在发生5个重力级以上碰撞才会激活,比如撞向地面。

苏尔约说,如果确实监听到两个紧急无线电信号,说明飞机有可能在空中解体,因为飞机同时撞向水面和地面不符合逻辑。不过他说这也只是一个大胆猜想,还需要航空专家分析。

此外,亚当航空公司3日证实的一件事也让印尼民众感到些许诧异,失踪客机为公司唯一一架白色机身的飞机,而这家公司最显著的标志就是所有飞机都涂成橘红色。

问责 谎报空难消息误导搜救

搜寻工作紧张进行同时,聚集在锡江空军基地的记者们注意到,102副棺材从2日开始陆续运抵基地。谁都明白,随着时间流逝,生还者的希望越来越小。

而在空难原因水落石出前,2日的“误报”事件成为另一个焦点。

印尼国会负责交通事务的第五委员会副主席马尔万·贾法尔3日说,客机坠落地点的错误信息损害政府声誉,他要求政府立即调查最先散布假消息的人。

“政府必须调查谁首先散布了这些信息,以及其他传播假消息的相关责任人。”贾法尔说,“必须有人向公众负责,因为假消息(将搜救行动)引向歧途。”

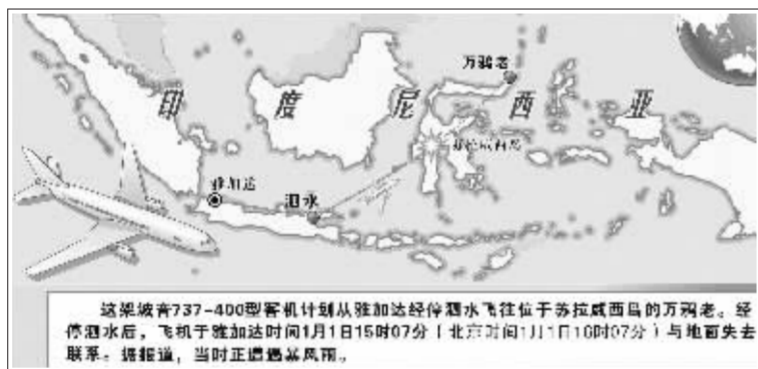
印尼媒体2日援引军方和苏拉威西当地警方的话说,搜救队已找到飞机残骸,空难造成90人死亡,12人生还。而当搜救队经过数小时跋涉到达所说地点后,却一无所获。印尼空军发言人达里亚特莫3日说,不会因为提供有关错误信息而对锡江空军基地指挥官艾迪·苏扬托准将采取惩罚措施。

在媒体质疑和公众压力下,印尼总统苏洛3日晚召集交通、搜救部门和军方负责人,研究这次空难和此前海轮沉没搜救事宜,以及空难错误消息误导搜救等问题。会议最后决定成立国家交通系统评估组,全面评价印尼交通安全状况。

印尼近日交通运输事故不断。去年12月28日,一艘渡轮在苏门答腊岛海域沉没,3人丧生,另有31人失踪;12月30日零时左右,中爪哇海域一艘海轮因风暴沉没,200余人丧生,至今仍有400多人下落不明;今年1月1日失踪客机上的102人目前看来也是凶多吉少。(叶平凡)

新闻观察

飞行员匮乏飞机老旧 低价航空难保安全?



印度尼西亚航空公司客机失事示意图 新华社图

过去几年中,随着印尼政府允许国有航空公司接受民间企业的竞争,一系列私营航空公司应运而生,亚当航空就是它们当中的一家。也就是因为行业管制的放松,低成本航空公司得到了迅速发展。

而此次事件及印尼政府此前针对这家航空公司发出的安全警告,突出表明了低成本航空市场隐藏着不容忽视的安全隐患。

亚当航空安全记录不佳

亚当航空公司于2003年投入运营,因其低票价而名声大噪。2005年底时,亚当航空在雅加达和新加坡间每日开行两个航班。

该公司2006年签署了一份价值21亿美元的协议,在未来5年中租赁和购买30架空中客车A320飞机,以替代其日益老化的波音737飞机。亚当航空还表示,正在向新加坡的欣丰虎航空公司或澳大利亚的澳洲航空公司出售公司的一部分股份展开谈判。

但亚当航空公司在执行飞行安全法规方面却记录不佳。去年2月,该公司一架从雅加达飞往苏拉威西岛南部城市锡江的飞机曾从监控雷达上消失了4小时,原因是飞机上安装的导航系统出现了故障。飞行员不得不依赖其他飞机的帮助才在距离飞行目的地600公里的一处小型机场紧急降落。

印尼运输部航空部门的负责人Iksan Tatang说,政府后来向亚当航空公司发出了正式警告。

私营航空公司削减成本

有人认为,印尼航空业出现的问题表明低成本航空业存在系统性安全风险,对此说法,航空专家们一直不以为然。过去几年,亚洲许多国家出现了大量低成本航空公司。

新加坡飞机租赁企业的发言人

说,低成本航空公司必须与那些更成熟航空公司遵守同样的安全标准,否则的话没人愿意出售或租赁飞机给它们。

总部位于日内瓦的飞机事故记录局周二称,去年全世界共有156架飞机失事,事故数少于2005年的178起。飞行安全记录改善的结果之一是全球各保险公司都下调了商业航空公司的保费,航空公司目前的保费支出比一年前低了约1/5。

但印尼的官员们近几个月来却在担心,私营航空公司削减成本的努力可能会危及飞行安全。去年11月,印尼总统苏洛敦促该国运输部向那些不遵守安全标准的低成本航空公司施加压力。

失事飞机出厂已有17年

由于在许多国内航线上面临着日益加大的竞争压力,印尼国有航空公司Garuda一直在通过不断更新机队来改善形象。该公司2005年与波音公司签署了一份价值20亿美元的协议,以实现其机队的现代化。根据协议,该公司2006年有18架波音737-800飞机投入运营,有5架波音737-400飞机退役,公司还计划在2013年之前将10架787梦想飞机投入运营。

为了解决飞行安全问题,印尼运输部长Radjasa去年作出了禁止本国航空公司购买或租赁波音737-200飞机的决定,因为该机最后批次飞机的出厂日期是在上世纪八十年代末。运输部还禁止使用起降次数

已超过50,000次的飞机。

周一失事的那架波音737-400飞机出厂已有17个年头了。一般而言,飞机最多可以飞行30年,或者起降7万次。而为了提高商用飞机飞行的安全性,印尼政府把商用飞机的运营年限设定为20年。

低成本易引发安全隐患

印尼一些政界人士一直对印尼私营航空公司的安全性感到担忧。印尼国会运输委员会的负责人Akhmad Muqowam说,他担心下调运费会导致印尼航空业安全标准的降低。他说,将推动政府对亚当航空公司的安全记录展开全面调查。

此前印尼政府在另两起空难发生后也采取过类似行动。2004年,该国另一家低成本航空公司Lion Mentari Air运营的一架飞机滑出中爪哇梭罗机场跑道后发生撞机事故,机上26人丧生。一年后,该国航空公司Mandala Airlines的一架飞机在北苏门答腊棉兰市的郊外坠毁,机上150人丧生。这架飞机在起飞后不久就坠毁了,是由于发动机的故障。

低成本航空业的快速发展还引发了其他一些安全隐患,例如合格飞行员匮乏等。

亚洲一位从事航空保险业的管理人员说,如果一家航空公司发展得非常快,它必须能找到足够多胜任的飞行员,因此人们难免对这类航空公司的飞行员质量和飞行安全感到担忧。(华尔)

新闻资料

近3年印尼航空事故

在过去3年中,印尼已先后发生多起空难事故,其中主要包括:

- 2004年
11月30日,印尼狮航公司一架载有146名乘客的麦道客机在中爪哇省梭罗机场降落时冲出跑道,造成30多人死亡,数十人受伤。
- 12月23日,印尼一架海军直升机因恶劣天气在中爪哇省坠毁,机上14名军人全部丧生。
- 2005年
2月22日,印尼警方一架小型飞机在东部的巴布亚省萨米县机场附近海域失事,造成至少14人死亡。
- 9月5日,印尼航空公司一架波音737客机在北苏门答腊省首府棉兰市博罗尼亚机场起飞时发生意外,坠毁在附近一个人口稠密的居民区,造成机上至少102人死亡,地面47名居民死亡。
- 2006年
11月17日,印尼特利卡纳航空公司的一架小型客机因恶劣天气在巴布亚省坠毁,机上10多人全部遇难。

防备朝鲜半岛 日调整军事部署



日本自卫队在军演 资料图

日本媒体4日报道,日本防卫厅准备调整军事部署,加强所谓“西南防线”,防备朝鲜半岛出现“突发事件”。与此同时,美国和日本官员透露,美日两国已经基本达成一致,将就美军和日本自卫队共同应对“周边事态”展开讨论。

调整部署防备朝鲜半岛

共同社报道说,新年伊始,日本军方就展开一系列大动作。日本防卫厅正根据《防卫计划大纲》和防卫力量整备中期计划,加快改编“北方防线”。

冷战时期,作为美国军事盟友的日本将苏联可能发动的军事入侵行动列为主要威胁之一,在北部地区部署大量兵力和先进武器。

冷战结束后,苏联军事威胁不复存在,日本和俄罗斯关系逐渐改善,日本防卫厅对“北方防线”逐步做出调整,精简部分兵力,但调整力度不大。此次军事部署调整将使日本自卫队重心从北方向西南方向转移。

精简“北方防线”的同时,防卫厅还将加强在九州和冲绳等西南方向部队规模和武器装备,打造全新的“西南防线”。

防卫厅官员说,此次军事部署调整主要目的是防备朝鲜半岛有“突发事件”,使日本军方可以对相应事态作出快速反应。

强化日美同盟应对“周边”

与此同时,日美两国军方官员还将从今年2月起讨论如何加强双方协调,应对所谓日本“周边事态”。

1999年日本国会通过的《周边事态法》规定,一旦发生周边事态,日本应向美军提供包括机场、港口等在内的后方支援服务,但对于哪些属于“周边事态”,日本政府一直态度模糊。

朝鲜去年进行核试验后,日本外相麻生太郎宣称,朝鲜宣布核试验一事能被认定为“周边事态”范畴,但随后被防卫厅官员否认。

另据《朝日新闻》4日报道,因朝鲜核试验、导弹试射等事件,日美两国从去年12月开始制定应对“有事”的共同作战计划。这一共同作战计划包括假定在朝鲜半岛发生战事并殃及日本情况下,美军使用日本港湾、领空以及日本自卫队向美军提供后方支援等具体内容。

去年12月,以日美两国军方为核心的共同计划研究委员会开始作业。早在2002年,日美两国政府共同签署代号“5055”的应对“有事”计划,但这一计划只是列举各项合作方针以及所需设施数量等,而在制定中的共同作战计划将更详细。

报道说,美方在制定共同作战计划中将重点放在如何在危机时使用日本港湾、领空,获得医疗支援等日本对美合作项目的充实上;而日方则重视如何进一步明确日本“有事”时双方所分担的任务及所发挥的作用。

安倍称要修改和平宪法

日本首相安倍晋三4日在新闻发布会上说,他今年的工作重点是全力领导自民党赢得参议院选举胜利,希望本月就在国会推动修改宪法进程。

安倍曾表示将在任期内实现修改宪法,希望日本国会2007年通过立法,允许对修改日本和平宪法进行全民公投。根据日本法律,修改宪法除需要得到国会两院三分之二以上议员支持外,还需得到全民公投过半数赞成票支持。

日本在二战结束后制定的和平宪法第九条规定,日本“永远放弃把利用国家权力发动战争、武力威胁或行使武力作为解决国际争端的手段,为达此目的,日本不保持陆、海、空军及其他战争力量,不承认国家的交战权”。

根据自民党公布的宪法修改草案,宪法第九条“不保持战力”条款将被全面改写,同时把“自卫队”改为“自卫军”。

修改和平宪法建议在日本遭到政界人士和民众强烈抗议。他们认为,修改宪法第九条,意味着彻底放弃战后日本长期坚持的“专守防卫”原则,给日本和亚太地区带来不稳定因素。(冯俊扬)