

代 序

大型纪实报告

瞬 间 的 毁 灭

空难部

(一)

卓 力 主编

瞬
间
的
毁
灭
—
空
难
部

中国民族摄影艺术出版社

代 序

瞬间的毁灭——空难部

阅读痛苦

(代 序)

每一项能够产生交流的劳动都是有益的。像编一本好书,写一篇好文章乃至一次推心置腹的谈话。而当你以偶然的兴趣翻开这部书时,请先接受本书编者的请求——原谅我与你或你们选择了这样一种交流的方式;原谅我借助这本书将大量的灾难、痛苦、死亡的信息传递给你们;原谅我使你们在有限的快乐生活中体味一次人类的灾难之旅。

然而,灾难是不应该忘记的。

足足有一年的时间,我陷在对一些意外灾难的关注里,这种关注是执拗的迷恋的无时不在的。很快,在我的案头就堆起了大量的有关灾难的各种资料,图片和光盘。渐渐地,随着注意力的投入,每当夜深人静午夜梦回,案头上的那一堆记录着各种灾难的文字竟开始活化——化成一声声尖锐的惊叫和呼救;化成一块块血淋淋的残肢断臂;化成一张张惊恐万状的脸和一双双痛苦绝望的眼睛——我几乎要被这些灾难重重地击倒而不复生。于是,生命的意义在我的心中突现并壮大起来,随之膨胀为一腔深深的情怀。

小小生命,在父母的一次偶然中神奇而来,然后拼命地吮吮营养艰难地长大,学习、工作、赚钱,成千上万个日子的拼搏努力,将柔软的皮囊内充满了知识、智慧和情感,慢慢地,拥有

了一份个性化的生活,积起了一份赖以生存的家业,汇聚了浓郁缠绵的血肉亲情,更学会了对将来生活的设计与渴望——突然的一瞬,可能是飞行员一个小小的疏忽,可能是船长船员的一次判断性失误,也可能是天空中一次雷雨的肆虐,更可能是大海深处一片暗礁的作祟,仅仅是一瞬,一切便消失了,而且是消失得那样无影无踪。一瞬间生命的中断没有过程,扎在亲人朋友身上的那把刀直逼心脏……

是那些意外的灾难将生命的意义显得格格外珍贵,于是,以生命的名义回顾那些灾难,让还活着的人真正地学会热爱生命,善待生命,珍惜生命,就是我向读者提供这套书唯一的目的了。

在知道我正在做这件事时,我的一大堆做媒体的记者朋友都表示了充分的认同,尤其是几个专门报道意外事件的记者朋友都表示要无偿地贡献他们曾经采访过的报道文章。我非常了解我的这些记者朋友们:在灾难发生的现场,除了那些可爱的子弟兵们在现场紧急地搜寻抢救之外,就是他们这些新闻记者了。他们常常是在事发的第一时间赶到现场,或单打独斗,或临时搭帮,扛着背着重重的设备,泥一脚水一脚,苦苦地在灾难现场追寻着任何一个可以采访的人,遇难家属的第一滴眼泪或许就滴在他们疲惫不堪的肩头。就这样辛苦着,他们把一篇篇纪实报导以最快的速度发表于媒体,也以此分担了遇难者家属巨大的悲痛。在此,我以深深的敬意感谢我的这些记者朋友们。

在我编入的灾难事件中,有一大部分是由于人为的疏忽造成的,无论事故责任人在事后发出怎样的忏悔,无论以怎样的方式进行惩处,都无法削弱由此产生的巨大创伤。让我感

到异常心痛的是,事故责任人在事故发生前对人身安全的惊人的麻木与漠视。其实,有好多意外的灾难事故在事先已经蕴涵了必然的因素,只要当事人稍加重视,就可以避免一次次的人命惨案。如果这套书能给那些身系生命的责任人带来一些警醒,或许是对死难者最好的告慰。

意外灾难的残酷在于“意外”,在于那种毫无准备的,生吞活剥般的死亡的降临。对于不幸的死者来说,滚滚红尘转眼间灰飞湮灭,而对生者来说,也不啻是一次对人类生命概念重新认知的过程,可以从中真切地体味到生命的脆弱与偶然。我以为,在人类的各种活动中,葬礼和墓地最为纯净,最能够使人们在名利场上的争斗中幡然地卸下铠甲,从而使有限的生命变得恬淡而从容,但愿本书的读者在阅读后心灵上也获得如此洗练。

该书汇编的空难事故,均在国内有关报刊发表过,在此,致以诚致的谢意。

卓 力—2001 年 10 月于北京

目 录

瞬间的毁灭——空难部

目 录

黑色之旅	(1)
——武汉“ 6 · 22 ”空难的报告	
一 灾难始末	(4)
1. 晴天霹雳	
2. 第一出动	
3. 噩耗飞来时的接机大厅	
4. 亲人的哀痛	
二 灾难追踪	(18)
1. 黑匣子 黑匣子	
2. 带血的赔付	
3. 无法偿还的责任	
沉重的日日夜夜	(27)
——温州“ 2. 24 ”空难的报告	
一 灾难降临	(29)
1. 第一时间	
2. 全力救护	
3. 总理的牵挂	
4. 亲人啊 ,让我再看你一眼吧	

二	空难追踪	(39)
	1. 保险公司的现场理赔	
	2. 深入的调查及重大的教训	
	没有归途的航班	(43)
	——华航 CI—676 班机台北坠毁报告	
一	目击实录	(46)
	1. 实录一：一声巨响，天上地下一片火光	
	2. 实录二：一阵天摇地动，家里“贴”满人肉	
	3. 实录三：一个碎裂头颅，掉在工厂门口	
	4. 实录四：黑夜悲歌，大园悲泣	
	5. 实录五：只闻焦尸味，未见生还者	
二	死者的故事说不尽	(57)
	1. 空哥空姐风华正茂 谁知踏不上归路	
	2. 子孙 13 人罹难 简老先生怎堪白发悲吟	
	3. 悲凄竹南 16 人同搭死亡班机	
	4. 上课钟响 老师却回不来了	
	5. 蜜月之旅 数对鸳鸯饮恨	
	6. 陈家三姐妹 永别运动场	
	7. 携亲人 共赴最后的航班	
	8. 飞行者的报怨	
三	为了活着的人们	(79)
	1. 追寻黑匣之谜	
	2. 法国飞航专家的尴尬	
	3. 从名古屋空难寻找答案	
	4. 飞行员死后的奉献	

5. 为什么总在问“为什么”?	
6. 来自记录器的证明	
7. 对华航班机的拒绝	
四 但愿这成为记忆中最后的一难	(94)
泪洒巴林	(99)
——空客 A320 客机坠毁波斯湾	
一 试图落地骤然坠海	(101)
二 最伤最痛亲人心	(103)
三 无法追究的责任	(107)
四 开罗机场的连环险景	(108)
五 A320 空中客机小档案	(109)
阳朔那个黑暗的早晨	(111)
——南航 11·24 空难直击	
一 今天桂林不再美	(114)
1. 几个出早工的农民成为目击者	
2. 子弟兵大搜寻	
二 生者永远的伤痛	(118)
1. 党中央心系桂林空难	
2. 遥拜山峰寄哀思	
3. 记住他们	
魂断巴蜀无情天	(127)
——“1·18”伊尔 18 型客机失事的报告	
一 撕心裂肺的一瞬	(129)

二	遇难的飞机机长与他的一家	(132)
三	人民武警在 1·18 空难现场	(134)
四	必须吸取的教训	(136)

SQ006 班机的死亡日记.....	(139)
--------------------	---------

——新航 SQ006 号班机失事以后

一	一声巨响之后	(141)
---	--------------	---------

1. 沾血的纪事表
2. 首席空少的悲伤
3. 李雪仪留下嗷嗷待哺两幼女
4. 淒淒伤心泪
5. 七天六夜的痛与哀
6. 空姐法扎娜

二	无私的血援与声援	(158)
---	----------------	---------

1. 4000 人的热血流向伤者
2. 就让她们大哭一场吧
3. 桃园公祭天人同悲

三	为了死者的调查与赔付	(168)
---	------------------	---------

1. 亡者家属的诉求
2. 气象学专家的自然分析
3. 客机究竟折了几截？
4. 新航空难家属向台湾机场讨说法
5. 40 万美元空难赔偿的风波内幕
6. 真诚的歉意与携手
7. 秋末的警钟

天祭胜安空难	(189)
——关于胜航 M1185 号航班空难的记录	
一 回首那些日子	(191)
1. 情空泪雨	
2. 空前惨祸全国皆悲	
二 艰难的调查与索赔	(204)
1. 一个工作人员的日记	
2. 死难家属向美波音索赔 2500 万美元	
3. 遇难空姐家属的让步	
4. 少校机师被怀疑以坠机的方式自杀	
5. 周年疑团终未解	
三 天祭穆西河	(223)
1. 相隔周年的祭悼	
2. 相隔二周年的祭悼	
四 附录：胜安小档案	(245)
西伯利亚的空中挽歌	(249)
——俄罗斯图—154 客机遇难记录	
一 现场实录	(251)
1. 航班离机场仅有 22 公里了	
2. 他亲眼看见飞机掉了下来	
3. 12 名中国乘客梦断俄罗斯	
二 总统的忧虑	(258)
1. 普京亲自布署空难调查	
2. 附录 1：俄图—154 客机小档案	
3. 附录 2：俄罗斯近年来重大空难表	

4. 附录 3 俄图—154 在近年来惹的大祸

天之骄子夭折蓝天	(265)
——法国协和客机坠毁前后	
一 无法面对的面对	(267)
1. 目击者说	
2. 最后的一搏是美丽的	
3. 总统是空难目击者	
4. 说不尽灾难的心酸	
5. 有 80 名旅客命不该绝	
6. 德意志的哀痛	
7. 爱丽丝的生命是上帝给的	
二 关于协和	(283)
1. 法航调查起步	
2. 金属片为何方宝贝？	
3. 协和流感	
4. 协和飞机小档案	
三 科学的力量	(293)
1. 法英要让协和机重返蓝天	
2. 协和机的成本颗粒无收	
3. 空难贵族的巨额赔偿	
关于飞机的故事	(301)
一 世界空难史上的奇迹	(303)
二 空难发生以后	(309)
三 韩国飞机坠落上海	(317)

四	当飞机起火的时候	(325)
五	大西洋上空的惨烈一幕	(329)
六	人类与蓝天相约	(333)
七	死于空难的一些著名音乐人	(376)

黑色之旅

——武汉“6·22”空难的报告

每一次空难都是
全人类的灾难

——编者题注

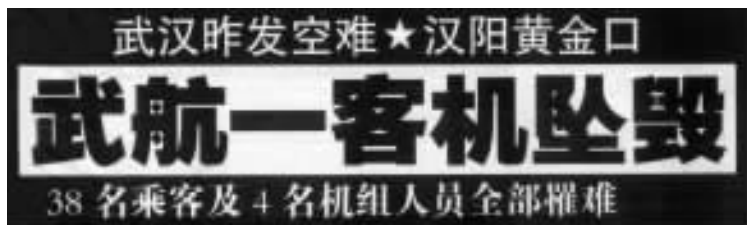
黑色之旅

瞬间的毁灭——空难部

黑色之旅

——武汉“6·22”空难的报告

2000年6月22日16时左右,武汉航空公司一架从湖北恩施飞武汉的B3479号运七客机坠毁于武汉市汉阳区永丰乡四台村,机上38名乘客和4名机组人员共42人全部遇难。据现场目击者证实:与此同时,汉江岸边一艘水泵船被尖利的飞机残骸扫入水中,船上7位正在作业的民工同时遇难。



那一天的黑色报头

一 灾难始末

1. 晴天霹雳

2000年6月22日下午,武汉航空公司WU343航班的机组人员满心喜悦地迎来了又一批乘客,此次班机的终点站是武汉,旅客们在空中小姐的照顾下神情愉快,轻松地靠在舒适的靠椅上,有的甚至微微地闭上了眼睛,想充分地享受一下这一次空中之旅。然而,他们万万没有想到,这竟是一次黑色之旅。

飞机在恩施起飞时,由南方某省搭机去武汉旅游的一对双胞胎姐妹相互依偎着说:“看今天的阳光不错,真是难得,我们一定会很平安地到达武汉的。哥哥和爸爸还在机场等我们呢。”恩施机场陆地的塔台管制员余祥琼也正在愉快地向已经起飞的客机作常规报告:“机长,地面塔台向你报告,高空能见度达到10公里以上,风速为6米/秒。”他还顺口向机长预祝旅途愉快。

飞机起飞不一会儿,天空突然雷电交加,转眼暴雨如注。

15时40分,武汉市公安局“110”指挥中心值班员听到了有生以来最为心惊的报警信息:“我是武汉航空公司值班人员周晓。我公司一架从恩施飞往武汉的班机,与塔台失去联系40分钟!请公安机关协助查找……”

16时零7分,一名群众用手机打“110”报警:汉阳区永丰乡黄金口汉江边发生了一声巨响,好像有东西爆炸!

值班员范建文当即判断 :可能是飞机失事 !

指挥中心副主任张荣成当即接通专用电台命令到 :请当地派出所和附近巡逻警车迅速核查。

16 时左右 ,失事地点附近的武汉第二砖瓦厂职工徐明淘走上江堤 ,他闻到一阵很浓的油味飘过来 ,再往前走 ,飞机坠地场景骇然入目 ,江边趸船被飞机扫坏 ,刚才在船上修复马达的 7 名同事已无影无踪。

大约 5 分钟后 ,有巡警在现场大堤上向指挥总部报告 :

已经清楚地看到坠落在汉江防护林里的部分飞机残骸 ,机翼上“ B3479 ”的编号字样清晰可见 ,飞机的主体部分从中间断开 ,岸边的一大片防浪林被飞机撞倒 ,飞机的机翼和外壳散落在防浪林中。出事地点为 :武汉市西郊汉阳永丰台黄金口四台村。失事点隔着江汉大堤与最近的居民村相距有 1000 多米。

一位提前赶到现场的媒体方面的目击者说 :我到达现场时 ,看到飞机正掉在汉水边 ,距离堤坝大约 50 米远。飞机已经散架了 ,机头与轮子相距 20 米远 ,但飞机上的编号很清晰。岸边零零碎碎散落着飞机残骸。离我大约 5、6 米远的地方 ,有一个无头的尸体。身上的衣服大半已不知去向 ,肉体皮肤很白 ,紧贴着地面 ,但已分不清男女了。本来 ,我是想录下协和医院救护人员抢救伤员的场面 ,但当我看到现场的一切时 ,我想 ,抢救已不可能了。当我退到距事发地点约 40 米的堤外时 ,又在地上发现了半只男子的手臂 ,那只手臂比较粗壮。

在出事地点 ,惨象凄然 ,坠毁在汉江大堤滩涂上的失事飞机肢解成四大块 ,其尾翼坠落在汉江里 ,翘出水面三至四米高。现场情景恐怖 ,一片血肉模糊。

失事时 ,汉江边有七、八名工人正在一个泵站施工 ,这些工人现在全部失踪 ,而泵站也被夷为平地。飞机坠毁时将岸上正在修理江上导航灯塔的 4 名武汉砖瓦厂的工人扫入江中 ,当即下落不明。

正在开会的武汉市公安局副局长张光清闻讯冲向“ 110 ”指挥室 ,拿起电台话筒就呼喊起来 :“ 迅速调集防暴队员 100 名、交警 50 名、武警 300 名及刑侦技术人员 ,法医 ,以最快的速度赶到汉阳永丰乡四台村汉江大堤 !”

飞机失事的消息 ,被逐级上报。

省公安厅常务副厅长黄永生立即指派副厅长尚武率、刑警总队副总队长余新民和重案处、技术处负责人、爆破专家陈西江、痕检专家陈和平、法医专家刘训晓、照相专家陈鹏赶赴现场。

18 时许 ,省委副书记、武汉市委书记罗清泉 ,武汉市市长王守海赶到现场指挥抢险。19 时 40 分 ,省委书记贾志、省长蒋祝平、省委副书记杨永良、副省长周坚卫等也匆匆赶到 ,他们要求现场工作人员克服困难 ,发扬连续作战精神 ,做好现场保护、清理和打捞工作 ,全力做好善后工作。

根据省、市领导安排 ,武汉市成立了以市委副书记程康彦、副市长涂勇为首的现场处置领导小组。

17 时许 ,空难消息传到恩施 ,正在农村调研的州长郭大孝等人迅速赶回恩施城 ,处理善后事宜。州委、州政府随即委托正在武汉的副州长周先旺与武汉航空公司联系 ,并赶往出事现场 ,代表恩施州委、州政府协助处理事故。

当晚 ,国家民航总局副局长杨元元飞临武汉 ,指导抢险。

国务院领导得知这一消息后 ,立即指示有关部门和航空

公司要认真查找飞机失事原因 ,总结教训 ,妥善处理善后事宜 ,并对死难者表示沉痛哀悼 ,对死难者家属表示慰问。

空难发生第二天武航公司总部决定 :另外 3 架运七飞机从 23 日起停飞 ,公司所有的波音 737 飞机临时实行双机长制 ,加强飞行力量 ,以保证安全。

2. 第一出动

灾难后的夜晚无比漆黑。

夜幕降临 ,救援仍在紧张进行 ,在大型探照灯的照明下 ,消防、交通、防暴等各警种与医疗救护人员正在紧张实施救援。遇难人员尸体、残肢已基本打捞上岸 ,坠毁飞机尾部仍在水中……

瞬间的毁灭——空难部



坠入水中的机翼是大海不欢迎的朋友

现场的记者报告说 :黑匣子已找到了一个 ,另一个黑匣子

正在寻找 那个记录了灾难过程的黑匣子 你在哪里？在夜晚的腥风血雨中人们呼唤着 更呼唤着的那些瞬间失去了生命的人们……

汉江岸边、映入人们眼帘的是一幅惨景：飞机机身被摔成数截，堤外的防浪林中，飞机碎片、遗体残肢到处都是。



被解体的飞机

市公安局副局长张光清命令：“迅速封锁现场、搜索生还者！”现场所有警种集中行动，三道封锁线迅速形成，300多名武警官兵组成现场内圈封锁线，防暴人员在江堤上组成中圈封锁线，汉阳公安局则在堤外防护林外围疏导围观群众。

武汉市消防支队接到命令，调动宗关中队等5个消防中队、23台消防车、160名官兵赶赴现场担负起保护现场、防止油箱爆炸的任务。省消防总队副总队长黎天荣、张高潮，参谋长王心福带领司令部、防火部及警勤中队38名官兵和通信指挥车、抢险救援车、火场照明车和一艘水上指挥艇，水陆并进

赶到现场。

“火速调集 200 名官兵赴空难现场抢险！”省武警总队总队长司久义命令武汉市支队组织救援。考虑到从武汉三镇调集兵力耽误时间，武汉市支队支队长刘荣宝、武汉市支队政委史建要断然决定，除值班人员外，机关干部全部出动。

省军区司令员贾富坤、政委吴凤龙接到事故报告后，当即指派副司令员张汉元率部直奔出事地点，靠前指挥部队抢险。武汉警备区、汉阳区调来应急分队数百人，担负维护秩序等任务。

瞬
间
的
毁
灭
——
空
难
部



寻找生还者

短短时间内，千余抢险兵力、200 多台车辆云集事故现场。水上公安分局三艘巡逻艇也破浪而来，搜寻水中可能的幸存者。

另一条战线也迅速行动起来。市医疗急救站迅速调集 14 台急救车投入救援。

市一、四、五、六医院、汉阳铁路中心医院、武汉军工总医院、省财贸医院的 20 多台救护车、99 名医护人员相继赶到。

最先赶到的是武汉协和医院医疗队。他们在当天下午 4 点 30 分接到电话 4 点 48 分他们即出动 3 辆设备齐全的救护车和 10 名富有抢救经验的医护人员 ,呼啸着赶到位于汉阳区远郊的现场。半小时内 ,所有急救车均已赶到 ,另有 3 个医院的全体医务人员都没有下班 ,现场待命。各医院在派出医疗队的同时 ,都迅速腾出病床、手术室 ,准备医疗器械 ,预备抢救伤员。协和医院手术室的医务人员说 ,当听到电话中“无一生还”的消息时 ,在场人员都感到一种深深的悲怆。

这架失事飞机属国产“运七”飞机 ,座位 50 个。此次共有 38 名乘客登机 ,另有 4 名机组人员 ,包括机长、副驾驶、空中机械师和一名空中小姐 ,另两名机组人员因在恩施休息而幸免于难。

晚 19 时 15 分 ,政府有关部门拿到了全部乘客名单 ,除 5 人身份不详外 ,另外 33 人包括 14 名外地乘客 ,19 名恩施本地乘客 ,乘客中有一对双胞胎姐妹。

那一时期武航运输繁忙 ,这架飞机已经执行当天上午从恩施飞往武汉的 341 和武汉飞恩施的 342 次飞行任务 ,这是第 3 个航班 ,原定当天下午还准备从武汉飞回恩施。

据恩施机场负责人介绍 ,自 1985 年以来 ,这条航线从未出现过大型事故。

现场打捞出的尸体碎片被装进蓝色塑料袋 ,连夜送往殡仪馆 ,由于飞机在空中爆炸 ,大多数尸体已残缺不全。为避免

家属与逝去的亲人见面时过于悲伤,医护人员们事先进行了尽可能的尸体缝合。

深夜 23 时,开始清理飞机失事现场。武警官兵、公安民警小心翼翼地将遇难者的遗体、残肢安放好,并将散落在地上的钱物清理后交给有关部门。战士庞清在拖抱遇难者遗体时脚被玻璃划破,鲜血直流,剧痛钻心,但他没有停下来。武警战士何峰的姑姑是事故遇难者,接到在恩施机场工作的姐姐打来的传呼后,他哭了。何峰多想进入现场找一找姑姑的遗体啊!但他的任务是维持现场秩序,只能强忍悲痛,先执行上级的现场抢救任务。

夜深了,现场渐渐静下来,官兵们仍三步一哨、五步一岗,保护现场。他们每 2 小时换一班哨。由于劳累,换下岗的战士坐着坐着就在泥地上睡着了。

次日上午,航空公司事故调查组到达现场。武警官兵、公安民警排开一字队形,从江滩到江堤近 300 米范围内进行拉网式清理,协助技术人员勘察现场。他们找到了手提电脑、手机、寻呼机、钱包等乘客遗物和残缺的飞行记录本、飞行任务表。

到 6 月 25 日黎明时分,遇难者的遗体基本被清理拼接出来。同时,在附近的水域有 7 具遗体也被打捞出来,经过辨认,证明趸船上的 7 位民工已不幸遇难。

被巨大悲痛笼罩着的空难现场渐渐地秩序井然,没有人进入现场干扰,没有一件遗物被盗抢,没有一件可提供辨认痕迹的迹物证遭破坏。

3. 噩耗飞来时的接机大厅

6月22日下午,在王家墩机场的接机大厅里,众多翘首迎接亲朋的接机者最终等来的竟是飞机失事的噩耗。他们是带着重逢的喜悦,在机场还没有任何消息的时候,他们是那样的高兴、期盼……

一位王先生受朋友之托,到机场接朋友的孩子。孩子16岁,在利川读书,这次是转学到武汉来的。恩施至武汉的飞机本该2点50分左右到,时间过了近一个小时了,还没有到。又过了很长时间,仍不见飞机踪影,地面上的气氛却变得有些紧张了,进出机场的门口增加了警力,工作人员脚步匆忙,脸色都变得严肃起来,一些记者也出现在附近,这让王先生有了一种不祥的预感。

5点多钟,机场方面一位女士出面了,她面色阴沉对接机的人们通报:飞机出了事故,在汉阳紧急迫降了。王先生和其他接机者一拥而上,急问伤亡情况,她回答说:具体情况还不清楚,一有消息马上通知大家。接下来的等待是残酷的、漫长的……机场方面给每一个接机人送来矿泉水和饼干,并开始登记所要接的旅客的名字和家属的联系电话。

6点多钟,机场方面将接机者请进了贵宾室。6点40分左右,一名自称机场运输部的负责人走进贵宾室,当大家问到伤亡情况时,这位负责人说:希望大家做最坏的打算。

贵宾室里出现了短暂的沉默。四个来接朋友的小伙子原先曾情绪激动地向工作人员问情况,现在也都抱头坐下来了,其中一人开始打手机,他想:飞机出事了,要先把他的老妈安定住——电话还没挂,贵宾室的门突然打开了,一位60岁左

右的老妈妈在一个女子的搀扶下走进来，打电话的小伙子一怔，4个年轻人一起迎了上来。老妈妈坐下来，没有哭出声，只是不停地用手帕拭泪。

7时许，两青年男子驾着一辆摩托车风风火火地赶到了机场，他们的亲友乘坐这架航班回汉却一直没到家。当机场人员告知飞机出事的消息时，两人呆呆地走出大厅，默默地走到摩托车前，神情呆滞地发动了车，两人却趴在车扶手上再也抬不起头了——

没有得到亲人的确切消息，人人心里都还抱有最后一丝希望。

不知是谁打开了贵宾室里的电视机，当播音员刚播出“武汉航空公司”几个字时，坐在隔壁的人们都冲了过来——人们听到了他们最不愿听到的消息：“机上人员全部遇难。”

许多人都拿出手机，开始向外传递消息，每一个声音中都带着哭腔，有人话没讲一半就痛哭起来。

4. 亲人的哀痛

事故发生后，空难者家属陆续从各地赶至武汉。从6月23日9时起，几乎每一辆在西陵大厦门口停靠、挂着鄂Q牌照的长途客车，都载有从恩施赶来的死难者家属。

23日16时，抵汉死难者亲属已有130多人。因西陵大厦客满，武航公司安排后到的家属转往西虎宾馆。武汉市政府要求各职能部门做好死难者家属的接待和生活安排工作，详细收集死难乘客的照片、生平等相关资料，尽快确认死者的身份，做好死难者遗体的拼接工作。

17时40分，省委副书记、武汉市委书记罗清泉，武汉市

市长王守海来到西陵大厦 ,看望慰问遇难者家属。

空难发生后 ,汉口殡仪馆与武昌、青山殡仪馆一起 ,出动 20 台殡仪车、74 名职工赶赴现场 ,协助清理遗体。至昨日下午 ,已清理出 44 具遗体和 6 袋残骸 ,运往汉口殡仪馆。

武汉的殡葬部门迎来了一项有始以来空前的紧张忙碌的工作。面对着用 20 辆殡仪车载来的面目全飞、体无完肤 ,四肢各异的尸体 ,他们开始了艰巨的遗体修复工作。

最痛苦要算是那些在殡仪馆门外等待的家属了。



痛不欲生的“6·22”空难家属们

6 月 22 日 ,15 岁的双胞胎姐妹唐文娟、唐秀娟和妈妈向吉平从恩施乘武航班机前往武汉 ,准备为当兵的哥哥唐雨露庆祝生日 ,刚刚在飞机上 ,文娟还抱怨说给哥哥的生日蛋糕做小了 ,应该做个再大一些的 ,谁料想一小时后母女三人竟同时

罹难 ,自此幸福美满的一家人阴阳两隔了。她们的哥哥唐雨露和爸爸站在殡仪馆门外 ,一边哭一边等 ,他对已经痛不欲生的爸爸说 :两个妹妹和妈妈是为了来看我而死的 ,我多想再看看两个可爱的妹妹和妈妈啊.....



瞬间的毁灭——空难部

原来幸福的一家就剩下两口了

“我们一共来了十个人 ,每人都在分担着这次意外打击带来的痛苦 ,除了没来的孩子。”死难者之一的王伟的家属悲痛之情溢于言表。

37 岁的王伟 84 年从西北建筑学院毕业分配到兵器部第五设计研究院工作 ,便一直居留在了北京。他曾是北京西客站工程的总监之一 ,可谓事业有成。一下子他便突然离去了 ,让所有的亲友都接受不了。此次王伟的亲友共来了十个人 ,包括他的父母、妻子、弟弟、舅舅和单位领导。

王伟的父亲王志明说,王伟的单位在恩施地区有一个立川烟厂的工程,王伟在那里担任总监,一直在工作。“五一”也未回家。前不久,工程告一段落,单位让他回去,他非常高兴,临行前还带了一些工程的资料,并把回家日程告诉了妻子。在宁夏教育厅工作的王志明已退休,他是从单位领导那里得知“飞机出事了”的消息,他和老伴刘秀英马上坐飞机到上海,又飞到武汉,路上他们仍然抱着幻想。到了武汉,一切希望都破灭了,留给他们的只有痛苦,两位老人和赶来的儿子王冰再也忍不住泪水,失声痛哭。

王伟的妻子程凌翔听到“出事”的消息后一时难以相信这一切是真的,她在早上上班时还给今天将要回家的丈夫留了个纸条,告诉他家里的煤气换成天然气了,做饭可以使用。细心的妻子满心喜悦地准备下班回家好好与丈夫、孩子团聚一下。不料一上班,噩耗便来了。

唯一不感到痛苦的是王伟12岁的孩子王博文,他只知道爸爸有事出差了。爷爷、奶奶和妈妈都有事出去了,过几天会回来。他的中考考得相当不错,上了一所市重点中学。王伟说好回来带他去好好玩一玩。王博文仍然在家中等,等着爸爸突然出现,并告诉他,今天一家人一块儿去公园。程凌翔还没有想好怎么把这个消息告诉儿子。

一个人因为一个意外突然离开了,一个永远的伤痛留给了一家人。

在南京城南许家巷卢建国刚搬进两个月的新家里,客厅一侧墙上大大的全家福照片上,小卢笑得十分幸福。他的老岳母面对照片失声痛哭,孝顺、可爱的女婿再也回不来了……

卢建国岳母说6月22日,空难当天,武汉航空公司就把

卢建国遇难的消息通知了建国的妻子李艳宁。一听到消息，李艳宁就昏倒在地。清醒后，她就通知妹妹、妹夫和她一起包车赶往武汉。艳宁的妈妈说，15年前卢建国和她二女儿李艳宁刚谈对象时，她就看出建国是个非常用功上进的孩子。两人婚后相亲相爱，对她非常孝顺，也一直住在一起。卢建国办公司虽然赚了一些钱，但仍很节俭。卢建国的岳母说，她的外孙女上小学三年级，即将期末考试，我们还不忍心把她爸爸遇难的事告诉她，担心她受不了这么大的打击，却也不知道会瞒到什么时候。

卢建国遇难后，他的同学、同事纷纷赶到他家中吊唁。卢建国的5个同事也于23日赶到武汉帮助卢妻料理后事。事发后的第3天小卢的同事从武汉发来的一篇吊唁卢建国的电子邮件。悼文盛赞卢建国工作中“呕心沥血，鞠躬尽瘁，受到客户广泛尊敬”。生活中的他“非常朴素，对员工关怀备至，是我们可亲可爱的兄长”。小卢的双亲在得知儿子遇难的消息后，不堪重击很快双双病倒。

在恩施的容勤宾馆里，同是本机组的另一名空姐李玲和副驾驶谢斌面对突发的灾难极度悲伤。虽然他们因串班幸免于难，但仍然为顿失那些好同事而难过。空难当天上午，李玲及谢斌登上过失事飞机并执行了上午的飞行任务，飞机看上去一切正常。他俩都没想到，这架如此熟悉的飞机竟会夺去四个同事和这么多名乘客的生命。

空姐李玲满脸倦容，两眼红肿，脸上还残留着泪痕。听到空难的消息，她一夜未眠。

床上放着一叠当天的报纸，全是关于空难的报导。她指着放报纸的床，哽咽着说：伍玲（遇难空姐）前天晚上还睡在

这个床上 ,昨天我还买了一个西瓜 ,等她下午回来一起吃 ,没想到..... ”

这个遇难的空姐伍玲是独生女 ,还不到二十岁 ,平时有说有笑的 ,与机组成员关系很融洽 ,大家平时都很喜欢她 ,有她在的时候 ,单位里的气氛总是特别好。李玲对来访者谈起了飞机上的乘客 ,当时 ,她正在机场入关口处办一点临时的事 ,她看见唐氏两姐妹手牵着手 ,蹦蹦跳跳地进了候机室 ,非常可爱 ,李玲很清晰地记住了她们。

二 灾难追踪

1. 黑匣子 ,黑匣子

在“ 6 · 22 ”空难现场打捞出的两支黑匣子先后被送往北京分析 ,初步调查结果显示 :飞机没有超载 ,机组人员没有服用含酒精的饮料 ,公安部门的调查结果排除了飞机上装有爆炸物及其他的人为灾难。但同时又在调查中出现了 3 个聚焦的疑点 ,飞机失事是空中爆炸还是落地坠毁 ? 经参与现场调查的专家分析 ,飞机在空中 230 米高度时 ,还与天河机场塔台有联系 ,一切正常 ,估计是遭遇风切变 ,致使飞机失控。从现场看 ,飞机不是在空中解体 ,而是撞在坚硬的堤岸上。如果是土地 ,估计机上人员还有生还的可能。

“ 是飞机出了问题 ,还是操作上出了问题 ? ”根据调查的初步结果显示 ,失事的飞机在此前一直运行良好 ,无保留故障。但不能证明飞机在飞行中没发生问题。而失事飞机的机



只有它知道空难的秘密

长,飞行时间长达万余小时,经验十分丰富,种种迹象表明此次空难,不一定是由单一因素造成的。

“飞机为何在空中长时间盘旋,以致迫降,在此过程中,究竟发生了什么事情?”

有关人士曾应家属要求对死者家属表示:对于飞机失事的原因,正在做各方面细致的调查,包括调查当时武汉、恩施及周边城市的天气情况。最后结果公布尚需一段时间。

事故调查过程中,一些死难者亲友就“6·22”空难也提出了几点质疑。25日,“6·22”空难事故调查处理领导小组的负责人来到死难者亲友的住处探望,家属当场提出了疑问,负责人表示:“这些疑点,我们正在调查,调查小组从未说过这次空难是一起意外事故。”

27日,事故调查组负责人来到死者亲友住的梅园宾馆探望,死者王伟的父亲王志明提出,事发当日,由于天气情况不好,北京、上海飞往武汉的航班都已停飞,为什么恩施机场的飞机照飞不误,而且还是小机场的小型飞机,负责人回答说:“这是个疑点,我们调查。”王志明又提出了两个疑点:“调查的初步结果公布了,既然当时雷达发现有两大块云团出现,恩施机场就应该通知飞机返航,为什么他们没有?”“飞机冲出云团,可以降落在武汉天河机场,为什么没能走,而使机长在事发现场迫降?”负责人表示:“你说的这些问题我们肯定会调查,说这次空难是场意外事故是一些媒体不负责的报告。调查组从未说过这是一起意外事故,关于这起空难是意外事故还是责任事故,这也是我们调查的核心。”

死难者家属表示,如果这是一起责任事故,有关责任人必须要受到处罚。

2. 带血的赔付

空难过后,一些死难者家属对媒体公布的“赔偿标准”——12万余元的赔偿难以接受。如果这个数字不变,他们将拒绝在协议书上签字。

6月25日公布的“6·22”空难赔付标准分遇难者身体伤害赔偿和行李赔偿两部分。人身赔偿费用为11.81万元,在遇难者家属签署赔付协议并同意火化的基础上,决定另增加补偿费,最多为3000元。购买了民航人身意外保险的,按有关规定由保险公司办理。每位遇难者自理和随身携带的物品,按有关规定的最高额2000元赔偿。地面遇难者赔偿标准按旅客身体损害赔偿标准执行,共计12.11万元。

标准公布后,死难者家属都未在协议书上签字。他们说,现在认尸工作已经开始,组织者在初步确定死者的身份后,会让亲友去辨认。签好同意赔付的协议后,尸体就可以火化了,但12余万元的赔付金额不是他们所能接受的。

本次空难的赔付过程经过了漫长的一年时间才有了结果。最终由武汉航空公



航空公司的老总给遇难者家属跪下了

司的投保单位太保武汉分公司分三次支付了人民币2475万元的赔付金。第一次是在事发第二天,当时分管业务的太保公司张俊才副总经理飞抵武汉代表公司将1000万元的预付赔偿支票交给了武航公司;同年8月,在基本扣除除外责任的情况下,太保公司再次向武汉航空公司支付赔款800万元。随着事故调查的进展,同年12月太保公司第三次支付赔款600

万元。经过近一年的调查分析,太保公司收集了所有赔付资料,并与武汉航空公司达成一致意见,决定赔付飞机机身险责任险、旅客法定责任险和部分施救费用,共计人民币为2475万元,就此完成了对武汉航空公司飞机综合险的保险责任。

另外,在空难人员中,有20人在恩施机场买了中国人寿保险公司的航空旅客意外伤害保险。中国人寿保险公司湖北分公司也以足够的理赔资金给遇难者每人支付了20万元的保险赔偿金。由此,中国人寿保险公司为本次空难赔付400万元人民币。

3. 无法偿还的责任

2000年6月22日14:51,武汉航空公司Y7—100/B3479号飞机在执行恩施-武汉(汉口)CWU343航班任务时,在武汉市汉阳区永丰乡四台村汉江南岸坠毁,飞机解体,造成49人死亡(其中机上旅客38人、空勤人员4人,飞机坠落时造成正在汉江铁驳船上工作的武汉市兴达新型墙体材料厂7名职工死亡)。事故发生后,湖北省、武汉市政府和民航湖北省局领导立即赶赴现场,并派出公安、武警部队对事故现场进行了有效保护。当晚,民航总局副局长杨元元率民航事故调查组(以下简称调查组)到达现场,部署事故调查工作。

调查组在现场进行了细致勘察和多方取证,并对搜集的飞机残骸、陆空通话、雷达录像和飞行记录器及有关资料进行了分析。

根据事故现场调查、飞机记录器提供的信息、武汉天河机场的二次雷达录像、陆空通话记录、气象预报和机场天气实况,以及失事现场附近目击者反映的情况等进行综合分析认

为造成这次事故的原因如下：

A. 局部的恶劣天气是造成事故的直接原因

根据气象部门的天气实况记录、对飞机舱音记录器的判读和事故现场目击者证实,当日汉口地区的天气受高空槽、切变线和地面低气压的共同影响,产生了很强的雷暴和暴雨天气。当时汉口机场及西南方面处于雷雨覆盖区。在事故发生地上空曾出现“微下击暴流”。根据雷达录象和飞行数据记录器分析,飞机最后的飞行转迹正处于微下击暴流区域。飞机误入强雷雨区且飞行高度过低,在微下击暴流作用下飞机坠落。

B. 机组违章飞行、机长决策错误是造成事故的主要原因

机组违章飞行是造成事故的主要原因之一

机组违反《中国民用航空飞行规则》第34条关于目视飞行的规定,在不具备目视进近的条件下,采取了目视进近的飞行方法。根据汉口机场当时的气象条件应该按仪表进近程序飞行,高度900米进场。而该机第一次进近时,飞机在三转弯之前就将飞行高度下降到252米(仪表飞行应从900米下降到600米)。四转弯改出后因不能见地面而复飞。复飞后机组继续错误地选择目视飞行方法进近。

机组违反《中国民用航空飞行规则》第178条“禁止飞入积雨云和浓积云中”的规定。违反《中国民用航空飞行规则》第179条规定：“只准昼间从云下目视绕飞雷雨,但飞机与云底的垂直距离不得少于400米;飞行真实高度在平原、丘陵地区不得低于300米,在山区不得低于600米;飞机距主降水区不得少于10公里。”飞机在进近过程中,机组在发现航线的四边有雷雨的情况下,没有采取有效措施,盲目蛮干,使飞机两

次进入积雨云中。

机组违反汉口机场着陆最低标准中目视盘旋高度的规定。该规定最低下降高度为 300 米。而该机在目视进近过程中过早地下降到 300 米以下。

机长决策错误是造成事故的主要原因之二

机组已发现机场南头上空有雷雨,机长仍不警觉。特别是当副驾驶 4 次提出到武汉天河机场备降,甚至最后提出返航宜昌,机长均未采纳,而仍盲目进近,使飞机进入雷雨云中。据调查当日 14:00—16:00 期间,有 15 架飞机在天河机场起降,其中 3 架飞机是由长沙来天河备降的。机长如果采取备降或返航的措施,事故是可以避免的。

C. 塔台管制员违章指挥也是造成事故的原因

根据汉口机场当时的气象条件,武汉航空公司汉口机场塔台管制员没有按照规定的仪表飞行程序指挥飞机保持 900 米高度飞向机场西南远台作直角穿云,进近着陆,也没有指挥飞机保持 900 米切入荷苑湖导航台 170°径向线建立盲降落地。

当飞机第一次着陆失败复飞后,塔台管制员没有按照复飞程序指挥飞机左转上升高度到 900 米飞向西南远台作仪表穿云落地。在没有核实飞机位置和不具备目视飞行的条件下,仍指挥飞机按目视进近方法飞行。

D. 据此调查确定的事故结论是“6·22”特别重大飞行事故是一起在局部恶劣的气象条件下,机组违章飞行,机长决策错误,塔台管制员违章指挥而造成的重大责任事故。

6·22 事故震动了中央及地方的各级领导部门,在调查结束的时候,中央有关部门指示当地民航要严格吸取教训,并

提出了几项具体要求：

(1) 武汉航空公司应认真贯彻落实“安全第一、预防为主”的方针,正确处理保证飞行安全和提高经济效益的关系,牢固树立安全第一的思想,并落实到与飞行安全有关的各项工作中去,切实将安全工作放在各项工作的首位。

(2) 武汉航空公司要切实加强职工队伍的建设,特别要加强飞行队伍和空中管制人员的纪律作风教育,教育飞行人员和空中管制人员严格遵守各项安全规章制度,养成自觉遵章守纪的习惯,培养过硬飞行作风,尤其要提高机长和空中管制人员的复杂情况下正确判断和决策的能力。

(3) 武汉航空公司应尽快按照民航总局颁发的 121 部运行管理规章,建立健全自己的运行程序和运行手册,在 2000 年年底以前向民航中南管理局和民航总局提交运行合格审定的申请,争取在 2001 年 5 月 5 日前完成运行合格审定,取得民航总局颁发的运行合格证,以提高公司的整体管理水平。

(4) 由于汉口机场的民航运输飞行环境变差,保障能力不强,基础设施落后,武汉航空公司要在运七飞机顺利转场的



难以收拾的残局

基础上,按照民航总局的要求,在2000年年底以前完成整体搬迁至天河机场的工作。

(5)民用航空运输是高技术、高投入、高风险的特殊行业,在民航体制深化改革和转变政府职能的新形势下,特别要加强安全监督管理机构的建设,加强安全监督管理力量,加大安全管理方面的资金投入。各航空企业要自觉接受国家安全监督管理部门的监督检查。

沉重的日日夜夜
——温州“2·24”空难的报告

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

沉重的日日夜夜

瞬间的毁灭——空难部

沉重的日日夜夜

——温州“2·24”空难的报告

一 灾难降临

1. 第一时间

1999年2月24日16时40分,在浙江省瑞安市阁巷镇柏树村的上空,飞翔着一架飞机。村子里少见多怪的大人孩子们随着嗡嗡的声音向天上仰望,一边还指手划脚地说着喊着,大客机的来临给他们枯燥乏味的生活带来了新奇和兴奋。忽然,头上的大客机发出了怪异的声音,旋即便朝着地面上俯冲下来,他们吓得闭上了眼睛。再睁开眼睛的时候,眼前已是火光冲天,一股股浓烈的糊焦味扑鼻而来,这下他们明白了,是那架大客机从天上掉下来了。

这个位于飞云江南岸昔日默默无闻的村庄,从那一瞬间



灾难的“礼花”在空中的悼念

起成了海内外无数人关注的焦点。这是一架中国西南航空公司的图—154 大型客机 ,机号为 B2622 ,此次飞行是执行成都至温州的 SZA509 航班任务 ,客机载有 50 名乘客及 11 位机组人员 ,在 50 名乘客中 ,温州籍及在温工作的有 20 人。飞机直冲下来 ,发出一声震耳欲聋的巨响 ,遂坠落在柏树江边的一片菜地上 ,巨大无比的冲力将现场砸成一个直径 60 余米 ,深 30 几米的深坑。方圆 500 米范围内到处是残骸及遇难者的尸骨 ,霎时间腥味遍野。飞机上的 61 名生者全部遇难。

2. 全力救护

是日下午 4 时 40 分时 ,阁巷镇干部正在会议室开会 ,突然 ,外面传来“轰”的一声巨响 ;“有情况” ,镇干部纷纷向外跑

去,随即传来飞机失事的消息,镇干部当即决定停止开会,不到3分钟,便组织了60多名机关干部向出事地点跑去。到了现场,他们一面向110和120报警及向瑞安市领导报告,一面对现场进行隔离,他们是事故发生后第一批赶到的保护现场者。

指挥中心接报后立即向有关方面汇报,并及时向有关警种发出紧急指令。霎那间,在瑞安飞云江南岸通往温州市区的104国道沿线各路段、各主要路口,站满了指挥保障畅通的执勤交警。迅即,公安、消防、武警、民航、卫生等部门调集的施救车辆,风驰电掣般地从104国道上向事发地呼啸而去。

飞机爆炸之后燃起了熊熊大火,火速赶到事故现场的消防官兵迅速投入扑灭大火的战斗。因航空油燃烧,现场温度很高,一些地方还不时窜出火苗,整个扑救工作难度较大。见此情景,附近村民纷纷从家中拿出水桶,帮助消防战士运送泡沫。此间,战士们手拎装满泡沫的水桶在路间飞奔,将一桶桶泡沫扑向火堆,火势渐渐减弱。经近两小时奋战,现场大火终于被扑灭了。

当晚,根据省、市领导的紧急部署,先后赶赴事故现场的市公安局、瑞安和平阳县公安局的576名干警及武警支队260名官兵,在现场中心点方圆500米范围内设置了3道防线,五步一岗,严密警戒,做好了现场保护工作,维持了现场周围的正常秩序。

在事故现场,武警官兵除现场警戒保护外,还积极清理现场,寻找、挖掘遇难者尸块、遗物和飞机残骸,并背运到指定的车上安放好。在清理过程中,战士们顶着难闻的血腥味,将一片片残骸和一块块尸块、一件件遗物收捡起来,分类装入编织



在瞬间一切都没有了

袋,尔后送往指定地点。有的尸块被飞机残骸夹牢,战士们就用手小心翼翼地将其慢慢地拉出来。有的战士的手被残骸划破流血,有的战士一边伤心地流着泪一边清理着现场。

战士们不停地配合现场工作人员挖掘清理现场,两只“黑匣子”就是在他们的手中从泥潭里先后挖出来的。

在事故现场,人民解放军作风过硬、纪律严明,对发现的所有遗物一律上交。据不完全统计,战士们共搜寻到现金20余万元,金首饰8件、皮夹12只、信用卡5张等。

武警官兵将事故现场视为战场,英勇善战,发扬了连续作战、不怕疲劳的精神,坚守岗位两天两夜,风餐露宿地在现场。累了,打个盹;饿了,吃点饼干;渴了,喝点矿泉水。

连日里,事故现场警戒线外围站满了围观的群众,由于公安干警和武警官兵的严密警戒,秩序井然,从而保护了现场清

理和事故调查等各项工作的顺利开展。

空难事故的次日,国家民航总局事故调查组在对现场进行摄像后,全市调集来的40名公安刑事技术人员和台州增援来的20名公安刑事技术人员迅速投入了紧张的清理现场等各项工作。他们在武警战士的协助配合下,分头对现场飞散的遇难者尸块和遗物进行搜捡、编号、登记。在民航部门提供的遇难者名单里显示:此次空难的61位遇难者的身份已经查明,其中温州籍和在温工作的有20人,15岁以下的有9人。

3. 总理的牵挂

“2·24”空难事故牵动了从中央到地方的各级领导的心,围绕空难事故的善后处理及事故原因调查迅速展开。

正在俄罗斯访问的国务院总理朱镕基获知客机失事的消息后,立即要求有关部门妥善做好善后处理工作,认真查明事故原因。国家经贸委安全生产局局长闪淳昌、全国总工会书记处书记纪明波、国家民航总局副局长王开元于空难次日后先后抵达温州,赶赴现场及时调查事故原因和处理善后工作。

接到空难报告后,省委书记张德江即指示温州市委、市政府迅速组织人员赶赴出事现场,组织抢救,并协助民航部门查明失事原因。省委副书记、省长柴松岳要求温州市委、市政府立即进行搜索,尽最大努力抢救可能的生还人员,遏制事故扩大,协助查明事故原因,并组织人员力量保护现场。当晚6时,受张德江、柴松岳委托,副省长卢文舸带领省政府办公厅、省公安厅、省民航管理局等有关部门负责人直奔温州,指挥抢救工作……

作为空难事故发生地,温州市委、市政府对此高度重视,



就这样完了

并积极配合,协助民航等有关部门做好善后处理工作。正在杭州开会的市委书记蒋巨峰多次来电询问事故情况,并对善后处理工作提出了具体意见。他从杭州返温后,一下飞机,即赴空难现场,了解情况,并部署有关工作。市领导钱兴中、陈艾华、巫波伦、王成云、林培云、获悉空难立即赶到事故现场,紧急组织公安、武警、消防卫生等部门保护现场,扑灭大火。并组成领导班子及5个工作小组。当晚九时,市长钱兴中等市领导与从杭州赶到现场的副省长卢文舸及华东民航局、省民航局的领导在阁巷镇政府会议室召开紧急会议,部署善后处理等事宜……

空难现场所在地的瑞安市接到空难报告后,该市领导火速赶到现场,并成立临时现场指挥部,分保卫、医疗抢救、信息联络、后勤服务五个方面开展工作,并迅速在现场安装了电话

及照明设备。随后,省、市、县各级领导及公安干警、消防官兵等千多人先后到了现场。阁巷镇干部积极配合上级部署,做好各方面的工作,从200米远处拉来电源,安装照明装置,并搭设了临时指挥部办公场所。该镇又由一名副镇长牵头,购置竹杆、铁锹、锄头、绳等一批处理善后工作所需要的物资,到2月25日凌晨,全部需用物资基本到位。

天亮了,阁巷镇领导忘却一夜的劳累,又组织100多名镇、村干部对镇里主要交通要道的秩序实施维持控制。

连日里,大批工作人员进驻阁巷镇。接待这么多人这对阁巷镇来说是从没碰到过的。但是,他们尽最大的努力搞好后勤工作,最多一次用膳人员达900多人次。

与此同时,镇干部还通过多种形式做好群众思想工作,动员村民协助有关部门搞好空难善后工作。失事现场几个村的村民将失事地点周围散落的4万多元现金及时送交有关部门。

在此期间,事故发生地的村因70多亩菜地受到损失,一些村民有情绪,镇村两级干部组织人员做工作,使受损村民很快消解了不满情绪,并也加入了援助队伍。

阁巷镇干部群众在这场意外的灾害中产生了巨大的理解与沟通,甚至解开了平日因一些小事结成的疙瘩,在目睹遇难的人们那些体无完肤的惨象后,活着的人们顿时感到了生命的偶然与宝贵。他们将永远记住这次空难事故带来的启迪。

“2·24”空难事故善后处理由此紧张而有序展开。

2月24日,各级领导及有关部门负责人迅速从各地赶出事现场,扑灭大火;在出事地点拉起警戒线;有关人员及专家等开始展开空难善后及事故原因调查工作。

2月26日,失事飞机两只“黑匣子”被挖掘寻获,急送外地有关技术部门进行数据破译。

2月26日,遇难乘客家属分批前往失事现场凭吊亲人。

4. 亲人啊,让我再看你一眼吧

飞云江畔,江水为之呜咽;

柏树村边,草木为之悲泣。

6月25日下午,“2·24”空难事故现场迎来了一批又一批特殊的凭吊客,他们是这场空难事故遇难者的亲属。顿时,那一片曾是惨难见证者的菜地里泪雨纷飞,恸声盈天,搀扶着他们的接待人员,只有轻轻的慰言相劝;为保护现场而忙碌了两天两夜的有关人员,只有默默地悄然落泪……

为了这一场特殊的凭吊,有关方面和“2·24”空难事故后勤指挥部做好了充分的准备。死难者家属接待组兵分3路,负责做好遇难者家属的思想稳定工作,并一路护送他们到事故现场。交通组为他们准备交通工具。卫生组提前安排3辆救护车抵达现场,医护人员携带急救箱、担架,及时为过度伤心的遇难者亲属提供医疗服务……

来自全国各地的遇难者亲属分为四批从25日下午1时30分开始到现场凭吊。

他们把慰藉凭吊的鲜花,撒向大地,把遇难者生前喜爱的食品扔进机头扎下的大坑……白发苍苍的老人来送黑发的子孙,双膝跪地长歌当哭,青春年少的儿女扑在父母的遗体上泣血嚎啕,泪飞如雨……

施庆荣,是一位正值英年的教育工作者。这次他携年仅12岁的儿子施进从成都探亲归来,双双遇难。施庆荣的妹妹



留下我们怎么办？

悲悯的哭喊声，响彻田野上空：“哥哥，你在哪里？”伤心得两次昏倒在地。

在现场，一位老年妇女悲痛欲绝：“阿成，让我再看你一眼！”这就是本次遇难的 SZ4509 航班乘客中，唯一一位临时补票登机的文成县珊溪籍遇难者刘际成的母亲。

在凭吊的遇难者亲属中，一位中年男子双手举着两张彩照，不断地诉说着不幸。两张彩照分别是两个少年，一位是 9 岁的男孩程宗祥，一位是 15 岁的少女姜笑华，双双同机遇难。“阿听啊，你还听得见吗？”一位老泪纵横的 70 岁老人哭喊的声音在空旷的田间无比凄楚，特别引人同情。是啊，年仅 36 岁的儿子蔡其听不幸遇难，叫这年迈的老父怎能能不呼天号地？！

一位遇难者的妹妹哭着说：“让我摸一摸飞机吧！”在现

场工作人员的搀扶下,她一边抚摸着飞机残骸,一边叫着“哥哥”,昏死过去……

一位四川妇女瘫倒在地,对着地上的布片,嘴里喃喃道:“我看见他的裤子,我看见了他……”

一位成都的遇难者亲属已经离开事故现场,突然又跑回来,跪倒在地,抓一把泥土,用手绢细心包裹,带回去……

亲人已经远走,悲伤的心灵何以慰藉?



幸福与希望之旅

二 空难追踪

1. 保险公司的现场理赔

西南航空公司 SZ4509 航班失事后,中国人寿保险公司总公司与四川省、浙江省及温州市等公司立即成立理赔工作组,赶赴失事现场进行查勘,抓紧确定购买航空意外保险的旅客名单,对已购买航空意外保险单并确定的受益人办理核赔事宜,同时向遇难者亲属表示深切地慰问。千多名武警官兵、公安干警配合现场勘查清理,空难事故赔付工作全面展开,中国人寿保险公司理赔工作组在该市有关部门的大力支持和密切配合下,连夜工作,赔付工作进展顺利。他们一再表示,将依照保险合同兑现所承担的保险负责,积极配合当地政府及民航部门做好空难处理工作,在最短的时间内把赔款送到保户手中。

据保险业业内人士透露,在此次飞机失事的 50 名遇难乘客中,只有 14 人购买了航空保险,理赔数额共 280 万元。在事发后的最短时间里,承担保险的中保人寿保险总公司及其温州、成都分公司和太平洋保险公司成都分公司就准备了充分的保金以确保理赔及时到位。

空难事件并未影响温州空港的繁忙。27 日,温州机场有 45 个航班出港,起落飞机 90 架次,进出港乘客近 8000 人,是兔年新春以来客流量最多的一天。

经温州民航站负责人特许,一位媒体的记者于 28 日晚 6

时进入候机内厅,此时正是航班起落高峰,厅内座无虚席。一些小乘客们在厅内结对玩耍,开心地笑着;有些乘客手持报纸正阅读有关空难的报道。在厅内咖啡吧,十余名乘客正悠然品着咖啡、香茗,查询台的服务员们忙碌着接待乘客咨询,并为几批因班机延误起飞的客人分发食品饮料。记者采访了七八位乘客,除一名新疆姑娘尚不知发生事故外,其余乘客均已得悉,但很平静。一位来温探亲的北京夫妇说:“如果担心安全,那肯定不来了。心理压力也有一些,但飞机总归是最安全的交通工具。”记者遇到了原本前日该乘那架西南航空公司图154型客机返成都、因该机失事滞留的乘客,他们大部分是去成都做生意的温州人。26日晚其中的86人已先行乘另一班飞机返蜀,余下79人27日晚6点40分安全离港。他们说乘飞机也不害怕,只是耽误了些时间而已。

温州民航站郭振化书记介绍,从26日4点40分后,到27日晚共有60个航班出港。27日45个航班除四五个因天气、调机等原因稍有延误外,其余航班均正常。

从25日起,西南航空公司所有图——154型飞机均已停飞。

在暂时不明事故原因的情况下,经报请中国民航总局批准,空难发生以后,西南航空公司驻地及成都双流国际机场秩序井然,由于航空公司机场方面处理得当,未发生遇难者亲友过激行为。从24日夜七时至深夜十二时,先后有数十名遇难者家属及亲友到机场和公司询问,航空公司对来访者均做了耐心细致的解释和说服安抚工作,并请他们留下电话和住址,以便解决善后事宜。来访者被分别安排住进机场附近的白家航空俱乐部和紫荆花酒店。

2. 深入的调查及重大的教训

1999年2月24日,中国西南航空公司TY154M/B-2622号飞机执行成都至温州SZA509航班任务时,在温州地区发生飞机粉碎性解体事故,机上61人全部遇难,其中旅客50名、空勤人员11名。根据国务院领导同志关于认真做好善后工作并查清事故原因的指示和《特别重大事故调查程序暂行规定》(国务院第34号令)2月25日,中央有关委会同民航总局、公安部、监察部、全国总工会和浙江省、四川省组成了“2·24”特大飞行事故调查处理领导小组及事故调查组。领导小组在浙江省、四川省特别是温州市的大力支持下,积极稳妥地进行了善后工作,对事故开展了全面深入的调查。在此基础上,事故调查组提交了事故调查报告,对事故原因和责任进行了分析,提出了防止发生同类事故的措施建议,并对事故责任人提出了处理意见。

瞬间的毁灭——空难部

沉重的日日夜夜

瞬间的毁灭——空难部

没有归途的航班

——华航 CI—676 班机台北坠
毁报告

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

没有归途的航班

瞬间的毁灭——空难部

没有归途的航班

——华航 CI—676 班机台北坠毁报告

1998 年 2 月 16 日晚 8 时,一架 C—676A 三〇〇空中巴士,由印尼岭里岛飞返台湾中正机场准备降落时,在向塔台要求重飞无效后,意外失速撞及民宅坠毁在机场北跑道外的台十五线西滨快速道路上,飞机残骸波及路旁一辆汽车。共有 182 名乘客和 14 名机组成员在这场空难中罹难;另外还造成民宅内二人及路旁轿车内五人死亡。总计这场空难共造成二百零三人丧生。

这是华航四年前在日本名古屋空难事件后所发生的死亡最惨重的一次空难事故。

一 目击实录

1. 实录一：一声巨响，天上地下一片火光

失事的华航 CI676 班机 2 月 16 日下午 3 时 30 分由印尼岭里岛飞回桃园中正机场，机上载有 182 名乘客，连同 14 名机组人员共 196 人，不幸罹难。

空难事件发生在晚间八时六分班机准备降落机场的时候，当时机场被浓雾笼罩，能见度相当差，正驾驶康龙麟、副驾驶姜德生发现机头降落角度偏低，即向塔台提出要求重飞，但随即失去联络，坠毁在机场北跑道外的台十五线西滨快速道路旁。

据现场目击的民众说，班机坠毁前先撞上快速道路旁的桃园县大园乡国际路二段七一七处的九栋透天厝民宅，整架飞机立即爆炸起火，连同透天厝民宅陷入一片火海中，爆炸威力立即将机身解体，飞机残骸、机上乘客支离破碎的尸体和行李被喷散在失事地点方圆二公里范围内，另有一大块飞机残骸正好砸中行驶在快速道路上的一辆红色喜美轿车上，车内四个大人及一位小孩全数车毁人亡，由于尸体焦黑难辨，轿车车牌也被撞得不知去向，死者身份尚待查明。

失事后，当地有关部门几乎动员全部消防救护车赶往现场抢救，台北县也奉命到场支援，共有上百辆的消防救护车投入救灾工作。救护人员冒着浓烟和烈火以化学泡沫车喷向现场，至晚间九时，将燃烧中的飞机残骸和民宅火势扑灭，随即



做警察的他第一看见这么多灵柩

抢救又展开搜救幸存者的行动。遗憾的是搜救人员只在失事现场发现残破不全,难以辨识的罹难者尸体、尸块,并未找到任何生还者。

在遭坠毁班机撞及的透天厝内,救护人员遂屋进行搜索救援行动,至深夜才在陈秋霖的透天厝瓦砾堆中,找到已不幸死亡的女子陈淑卿(二十八岁)尸体,另有一个二个半月的女婴陈圣育,奇迹式地躺在瓦砾之口的婴儿床上,仍有丝丝气息,救护人员迅速将她送往医院,但急救后仍宣告不治。

2. 实录二:一阵天摇地动,家里“贴”满人肉

对大园乡后厝村第九邻邻长林溪中而言,十六日是他毕生难忘的日子,他做梦也没有想到坐在家中会飞来横祸,他更没有想到会以踩着人肉的方式到医院就医,仿佛是穿过人间

炼狱获得重生一般。

现年六十三岁的林溪中,住在大园乡后厝村九邻705号,家中以贩卖槟榔为业,事发当天晚上八时左右,他一如往常的准备拉下铁门打烊,他的妻子陈阿胭则在楼上看电视。

就在铁门即将完全关妥的一刹那,突然一阵天摇地动,跟着听到玻璃有如万箭齐发的飞舞乱射,他闪避不及,只觉得后脑一阵剧痛,接着倒地不起。

在楼上的陈阿胭听到一阵惊呼,随即见到一阵火光,她急忙地跑下楼,见到受伤的丈夫以及开始起火的房子,心情一片混乱,更让她惊心的是,房子内竟然到处“贴”着人肉,满鼻子的焦糊味使她吓得说不出话。

不久之后,附近的邻居赶到她家,准备协助她把丈夫送医院去,走出门外,只见地上尽是大小的人肉尸块,且都鲜血涟涟,腥味冲鼻。

陈阿胭与丈夫踩着尸块走出家门,林溪中在半昏迷的状况中,半开着眼,喃喃地说:“怎么会这样?怎么会这样?”

到了敏盛医院大园分院后,林溪中的子女都陆续赶到,他们对父母的状况都极关心,一再询问医师情况,医师告诉他们没有危险,特别叮咛家属注意惊吓后可能产生的精神症状。

一旁的陈阿胭对踩着人肉走出家门以及家里墙壁“贴”满人肉的景象心有余悸,不敢再回现场,她的子女们则不断安慰她说:“房子大概不保,一家人都安全,房子不算什么。”这一家人劫后余生的欣喜,在医院的急诊室内表露无遗,而这场突来的灾难更把这家人更紧密地连在了一起,也是这场空难最直接的见证者,他们互相说:“这样的经验,恐怕会是一辈子的噩梦,我们再也忘不了这一幕了”。



飞机的断肢残骸

整个失事现场紧邻机场围墙及西滨快速道路，机体碎片、座椅以及乘客尸体散落周围二百公尺，救难人员望着现场残骸，根本无计可施，只能提醒大批媒体记者，小心别踩到尸块上。由于现场情形太过混乱，消防人员忙着救火、搜救生还者，根本无暇处理尸体。罹难者的尸块、内脏四处横陈，有一条残肢就挂在三楼阳台边，一具下半身被截断的女尸俯躺在西滨公路的分隔岛，令人怵目惊心。

3. 实录三：一个碎裂头颅，掉在工厂门口

住在西滨公路旁的吴先生，做梦也没想到会亲眼目睹犹如人间炼狱般的空难。他指着掉落在工厂大门前一个碎裂的头颅天灵说再也不敢住在机场旁边了。

二十岁出头的吴先生受雇的汽车修理厂,就位于飞机撞及的大园乡国际路二段七一七号正对面,吴先生说,飞机坠毁失事时,他正在工厂内看电视,突然听到一声爆炸巨响,他以为西滨公路又发生货物车车祸,赶忙跑出门查看,立刻被眼前的惨烈景象吓呆了。

吴先生形容,失事的华航班机就像一团大火球,挟着强风、碎片及不断掉落的尸体、机身设备,直接冲进七一七号民宅,随即发生三次剧烈爆炸,大堆机体、尸体迸散飞出,他看到屋舍整个晃动了好几下,立刻陷入浓烟大火中。附近的民众见状赶忙通知住户疏散,他也立即向警方报案。

吴先生心有余悸地说,飞机坠毁爆炸后,来往车辆都立刻停下查看,大家都急着想进火场救人,但现场根本听不到任何人哀嚎求救,大家心中渐渐明白:“恐怕是没有活口了”,只能焦急地等待救难人员赶来。

吴先生任职的工厂暂时成为临时救难指挥所,民航部门、警方人员忙进忙出指挥调度。他拿出一块白布,将掉落在工厂大门前的一片天灵盖盖住,为了避免不知情者踩到,他整个晚上守护在那片天灵盖旁边,心中不断替这位不幸的罹难者念佛祈福。

桃园中正国际机场华航客机空难中,原本以为幸存的一名六岁男童,被送往大园敏盛医院急救。

这名大约六岁的男童,在抢救人员于空难发生后赶抵现场时,还有心跳,随即被送往桃园敏盛医院大园分院急救,但因为伤重,于晚间八时四十分到院时,已经没有生命迹象,男童的右前臂及左腿骨折,同时没有血压、没有脉搏,瞳孔并已放大。

院方虽然全力抢救,至晚上九时四十分许,因患者伤势没有任何起色,乃宣告男童脑死。

敏盛大园分院医师说,这名姓名待查的男童,下半身受到严重挫伤,并导致内脏变形及移位,致体内大量出血,虽然全力抢救,仍无力回天。

4. 实录四:黑夜悲歌,大园悲泣

火光、尸块、残宅、巨响、碎片、断肢、血水、泡沫、机骸、民众惊悚目击失事,只有一个“惨”字形容。

晚上八时许,家住桃园大园的黄先生正在家中玩电脑,一阵巨响,震得黄先生房间的玻璃嘎嘎响,黄以为是地震,还直嚷着地震、地震,此时黄的母亲叫唤黄先生说:“外面有好多的警车和救护车,不知发生何事?”

好奇的黄先生马上跑到屋顶,看到滨海马路上有通红的火光,火焰照着天空一片火海,他立即奔出屋外看,才发现竟然是一架已经支离破碎的飞机。

陈小姐当时正在家中看电视,看到外头一片红光满天,心想不对劲了,待她稍稍辨认了方向,才猛地意识到:那不是妈妈的家吗?接着她马上冲出家门跑到妈妈家,她简直不敢相信自己的眼睛了,家里摆设佛堂的“聚德佛堂”就紧邻着连栋被飞机撞毁的旁边,门口还有好几具残破不全的尸体,所幸佛堂安在,陈小姐直说:“多亏平常有拜拜”。

陈小姐不迭声地告诉救护人员说,她先看到天上有一片红光通天,跑出外面看时,才又再听到爆炸声,接着火就烧起来了。

而正在航警局门口站岗的员警说,当时一阵大雾,接着他

看到东北方一阵红光,还以为是那个航警分队出事了,最后才知道是一架飞机坠毁了。

遭飞机撞击而全毁的房屋屋主陈益丰说,他们陈家世居在大园亏区,在八十年才将原来的平房翻修成透天厝,家中的三兄弟分别居住在国际路(西滨快速道路)二段七一五、七一七及七一九号。

陈益丰说,当时他们一家九人正在七一九号二叔家中泡茶看电视,突然听到外面西南方向传来一阵巨响,当他们探头出来看时,只见到一架飞机由西南往东北方低飞,飞机扫过国际路二段六九八号民宅,便坠落在该处民宅后方的右侧空地,关随之发生爆炸。

陈益丰描述,由于飞机撞击力甚大,把整个空地挖出一个大洞,翻起的泥土覆盖了整个西滨快速道路,而飞机机件及罹难者尸块也四处飞溅散落一地。随后飞机便向他们居住的七一五、七一七及七一九号屋宅撞去,所引发的大火及爆炸立刻就将家中所有玻璃全震碎,当时在七一九号家中泡菜的九名家人都仓皇地从后门逃出。

台中正机场塔台人员向有关部门报告说:华航班机第一次下降不成后,没想到正准备继续指示实施下降时便听到了强烈的爆炸声,尽管中正机场的消防车、救灾车及空军泡沫车全部出动,航警局马上也联络邻近中坜、平镇、大园、台北县的救护车、消防车赶往现场急救,却都没有带来人员生还的消息。

现场方圆三百公尺内除了支离破碎的飞机残骸外,再有就是残破不全的尸块。最远的三具尸体,紧紧的缠在椅子上,扭曲的身躯,肝肠破肚,好惨!

身首异处的华航班机 ,距离机场围墙大约只有五十公尺 ,重大的撞击力 ,把滨海路旁的农地泥土狠狠的挖起四十公尺见方 ,整块土覆盖在马路上 ,厚厚地让人寸步难行 ,一片机翼 ,静静地斜插在土堆中。

飞机猛烈的冲击力 ,把路边一个铁皮屋刮了只剩半间 ,铁片散落一地 ,有一根专门提供大园国际路上千户电源的电线杆 ,也被拉倒 ,成捆的电缆线扭曲一团 ,可见当时冲击力之大 ,其它的电线杆也随之应声而倒 ,整个大园地区顿时陷入一片黑暗 ,更显悲凄。

消防人员在黑暗中 ,拉着水管 ,不停冲入火场 ,试着救出生还者 ,飞机撞上的民宅 ,阳台砖瓦被撞断 ,一只手就挂在阳台上。

飞机爆炸 ,引起大火 ,屋外的玻璃更被巨响震得破碎 ,消防人员拉着水管直入火场 ,整个现场 ,满地都是泡沫和水 ,搜救人员搬动尸体时 ,血水不断的滴到地上 ,和着泡沫的手电筒在闪光中竟泛着红色。

飞机两侧的起落架只剩下轮胎 ,支撑架竟插在民宅之中 ,其他的机组零件更是四散 ,有的零件掉落在距中心现场约两百公尺远的尾土中 ,有的零件则砸毁了停靠在路旁的汽车 ,车窗玻璃被砸个大洞。一个随身行李袋上还留着“ 缤纷假期 ”的字样 ,只不过主人已不知去向。

5. 实录五 :只闻焦尸味 ,未见生还者

十六日晚上八点零六分 ,中正机场塔台的值航管员 ,以急促的口气透过无线电重复叫着 :“ 华航飞机摔在五号跑道北侧 ,各单位马上前往支援抢救。”



刚才他还在作梦

这一连串的指令立刻调动了整个机场军、警、地勤，一时间，各型消防车、救护车与大批军警车辆一批批地拉起警报狂啸着奔往华航六七六班机失事现场——后厝村国际路七一七号附近。

沿着机场货运站左转，直驶西滨快速道路，一辆辆救援车辆急驶着，有些仓卒间跑错了方向，有的跟着别的车四处追寻失事现场。

八时十七分，第一批抢救军警抵达后厝村西滨快速路一所国小前时，警方已经设立了一道路障。接着，陆续赶到的消防车也将路面照成一条车河。

离路障大约百公尺外，整个西滨快速道路虽然反常地一片漆黑，但一声声爆炸响声，却不时将暗夜掀起一波又一波的火光。

由路障点步行到后厝村国际站七一七号（即华航客机坠

落撞击处) ,沿着西滨快速道路的两侧 ,可见路面散落的全是一片片飞机的残骸与碎片与罹难旅客支离破碎的尸块 ,以及由货舱内散落出来的托运行李 ,一一尽入眼前 ,让人怵目惊心 ,不忍卒睹 !



这个托运行李没有主人了

大批救难军警走过这段不及百公尺的道路 ,不时地绕路前进并相互提醒 : “ 千万别踩到罹难者的尸块碎片上 ” ; “ 看看还有没有活人 ! ”

一批批消防车、救护车相继鸣笛赶来 ,为了争取尽早扑灭火势 ,抓紧抢救伤患或生还者的时效 ,人们已顾不了散落路面的飞机与旅客的残骸尸体 ,当车子轮胎压过路面的碎片时 ,只见其他救难人员双手合十 ,喃喃自语 ,不知是在为罹难者哀悼 ,还是在请他们原谅救援过程的不得已。

到了国际路二段七一五号附近,一阵阵的爆炸声掀起了一片浓烟,辛辣的汽油味,烧化的橡胶、塑胶类机身残骸与烧焦的尸块味扑鼻而至,让在场的救援人员心惊之余,五脏也为之翻腾不已。

在坠机爆炸时距现场不到十公尺远的村民白先生说:大约八点钟左右,他看到一架冒着一团火球的飞机低空掠至,瞬间就撞到了七一五号的二层楼透天厝上。

霎那间,爆炸声与浓烈的火焰直窜夜空,甚至几公里外都清晰可见。

白先生是位小槟榔店的老板,他对向他探听的人说:整条西滨快速路与国际路两旁的电线杆都被扯倒了,路灯也断电了,一片漆黑之中,没有听到罹难旅客的哀嚎声,只有爆炸声响与窜直的滚滚火球,惊吓得他久久说不出话来。

救难人员在现场搜救生还者过程中,发现这架飞机好像是先低空擦撞了五号跑道尽头的围墙,再向左弯的弧状撞进七一五号二层楼透天厝的。

其中,七一七号是唯一的四合院式古厝,住的是前任大园乡陈姓乡长,事发后陈姓乡长的儿子赶回家时急着向救援人员报告:屋内有他的堂兄与堂妹还不知他们是生是死呢。

由于空难坠机发生时,正值居民用毕晚餐且可能全家看电视的时候,因此,军、警救难人员,除了四处搜救可能的生还旅客外,也全力搜寻居住于现场附近的无辜的受害居民!

有一辆轿车当时正好行经滨海公路出事地点,车上驾驶和乘客共五人,正好被坠毁的飞机当即冲撞成碎片,警方查出该车为大园乡民郭民坤所驾的编号 M—八三一号计程车,除郭民坤已死外,车内另有三名大人及一名小孩。

二 死者的故事说不尽

1. 空哥空姐风华正茂 谁知踏上不归路

华航中正机场失事客机正驾驶是康龙麟,副驾驶是姜德生,另有十二名组员。据华航提供资料显示,正副驾驶飞航经验丰富,为何会在向塔台要求重飞后即失事,华航公关室副主任刘国芊表示,失事原因仍需进一步调查。

华航失事客机正驾驶康庞麟,民国三十七年十一月十一日出生,四川省川县人,空校毕业,民国八十年三月一日考进华航服务,总飞行时数有七千二百一十时五十九分,A300—600R型客机的飞行时数为二千二百三十九小时又四十五分。

副驾驶姜德生民国四十二年十一月十五日出生,青岛市人,空军官校五十七期毕业,民国八十五年十一月七日考进华航服务,总飞行时数三千五百三十小时三十六分,飞航A300—600R型客机的时数为三百二十六小时零六分。

十二名空服员的名单如下:方秋燕、欧阳复生、沈子杰、徐雅芬、尤莱娣、戴伶如、朱欣仪、张蕙雅、叶颂恩、赖丽玲、杨淑雯、林伟志。空姐尤莱娣才刚新婚不久,却不幸踏上不归路。沈子杰是华航新近招收的男空服员,是家中的独子,好不容易才考上华航,才刚上线不到半年,就这样走了。曾经和他一起出勤的同事说,沈子杰是个非常可爱的大男生,生性乐观,实在不相信再也见不到面了。

在得知华航客机在中正机场失事后,一些遇难者家属火



空姐

速赶到华航了解最新状况，华航已公布了机上组员名单，家属仍抱着最后一丝希望，要求华航公司提供身份证字号供佐证。华航安排他们到十三楼人事室查询，结果消息被进一步证实了，仍是天不从人愿。

2. 子孙 13 人罹难 简老先生怎堪白发悲吟

为什么总是你们华航公司在出事！

一家十三口同时不幸罹难的家属简太太，神情激动地哭喊着，质问华航为什么？面对简老太太近乎疯狂的质问，高雄分公司经理方陵生真不知要回答什么话，只有红着眼睛给罹难者家属下跪，他抓着简太太的双手，口里直说对不起！但是再多的遗憾与致歉，再也唤不回亲人的生命，简太太仍是悲伤

地哭泣,她的先生在旁一直安抚。

简太太泣不成声地说,她女儿前天晚上,还由峇里岛打电话回家报平安,并在电话里说,这趟旅游很好玩,哪里想到会出这么大的事。

位于高雄市前金区中华路、大同路口的华航公司大厦,16日晚灯火通明,七、八名保卫公司的大汉,守在公司大门的出入口,除了相关人员外,闲杂人等一律不准进入,并且需逐一检查身份证件才准进去。

华航公司的一楼大厅里面聚满了人群,有的打电话、有的翻查资料,忙得一团乱。

华航公司调度了一辆大型游览车,于午夜十二点三十分由公司出发,载着二十四名家属,直开中正机场,不愿搭乘巴士的,则安排十七日上午六点五十或是七点二十的早班机,先飞台北松山机场,再搭车辆赴中正机场,亚洲旅行社董事长林瑞平,正巧下午台北有事,获知空难消息后,立即赶到中正机场。

另有一些获知空难消息,立即赶到机场的家属,被华航公司机场人员,安排最后一班飞机飞往松山。

在华航空难中,有高雄、台南地区并团前往峇里岛旅游的四十二名旅客,其中有十个家庭是举家同行,简明星老先生的子孙十三口全部罹难,在出事现场,年迈的简老先生夫妻双双泪眼相对无语问苍天。

四十二名旅客分别是参加高雄亚洲旅行社云门旅游的二十三人,参加永康旅行社永康旅游的十一人,参加台南巨展旅行社的八人,合并由亚洲旅行社带团旅游。

其中,家住高雄县的蔡简淑贞、简淑玲、简学奇姊弟利用

寒假携带家眷旅游,蔡简淑贞与蔡龙照夫妻一家五口,简淑玲与王志宏夫妻一家四口,简学奇与陈玉婷夫妻一家四口,一家族共十三口,十岁女童李惠雯与蔡简淑贞在登记时的住址相同,但一时无法查出关系。

王志宏的弟弟王志贤说,去年父亲生病,家人为了照顾父亲不敢出游,直到去年十月父亲去世,在农工担任教职的哥哥才想到利用寒假带一家人出去游玩,没想到一家同遭劫难。

而陈仲次与简淑玲是高雄县燕巢乡卫生所同事,平常两对夫妻就经常在假日相偕出游,这次也是一起出去旅游。

另住在南投县的李再助与老伴林静妹,难得和嫁到高雄的女儿李丽珠、女婿黄顺法、外孙黄中靖、外孙女黄庭祖孙三代出游,可怜一起罹难。

张简金全与张简陈采凤夫妻,此次与张简陈采凤的二个妹妹洪陈采玉、陈郑金霞相邀出去走走,即将退休的高市佛公国小校长欧祈东与夫人欧刘彩云,趁寒假老夫妻俩来趟外出旅游,陈玉珍、陈玉秀、陈玉兰三姊妹结伴同游,没想到都踏上黄泉路。

原本是一次兴高采烈的家族团圆之旅,却不料成为死亡之行,凤山市简明星的二女一男三户十三口,全在华航空难罹难,简明星夫妇泪洒送儿孙,人间悲剧,莫过于此。

简明星夫妇去年曾去过印尼峇里岛观光,对岛上温暖阳光及迷人的沙滩,留下深刻的印象,回来后多次在儿孙前提起这段难忘之旅。

农历春节,在简明星经营的医事检验所帮忙的次女蔡简淑贞、四子简学奇二人闲谈中,提及“何不利用寒假携带家眷出去旅游”,简明星夫妇也顺势大力推荐峇里岛,姊弟一拍即

合,还说要去就多点人去,于是分别通知在台北的大哥及高雄县桥头乡的三姊简淑玲,大哥因工作不便请假,无法参加。二姊蔡简淑贞满口答应,就这样,三个家庭共十三口,共同组成了一个庞大的旅游团。

蔡龙照的次女蔡玉芬就读凤山国小,有一个很要好的同学李惠雯,获悉好友要去峇里岛玩,心动不已,在征得父母同意后,兴高采烈加入阵容。十三加一等于十四,若再有二人,就可成为一团,可向旅行社申请一名“免费”名额,既然有这优惠,姊弟们四处找人,很顺利地由服务燕巢卫生所的简淑玲,邀得她的同事陈仲次夫妇,终于凑成了一杆准许十六人并享受一名免费旅游团。

空难噩耗传来,服务于农业银行大树分行的经理江仁祺非常难过,他说:“分行蔡龙照组长第一次出游就发生空难,实在太不幸了。蔡组长这个人性情温和,待客户和蔼可亲,从农业银行凤山分行会计组长,调任大树分行营业组长已经四年,日前向银行请假七天,二月十一日至十七日,蔡告诉同仁:他是生平第一次出游,将带全家大小到峇里岛度假,他说这是向家人偿还的亲情债,可借此自己好好调息一下疲惫不堪的身体。

简家在凤山市光远路开设医事检验所,与同一家属事检验所仅隔一家民在,二家检验所在营业中相处很是和睦,奇与姊姊蔡简淑贞,待人亲切,不说他人长短,邻居对他们姊弟二人观感很好,也没听说同行相忌的问题。

简明星的女婿王志宏服务于农工,此次带着二名稚儿全数罹难,消息传来引得同事相当难过,纷纷说不愿相信这个噩耗,王志宏早已毕业的学生还向老师查证。

服务立农十二年的食品加工科教师王志宏，现今还担任补校的导师，也带过实用技能延教班。同事们一提起他齐声称赞：他平时为人风趣，也很喜欢网球运动。原本校方这二天也有活动，但因和峇里岛的旅游活动相互冲突便意外搭上了这架死亡班机。



王志宏并不因工补校学生就认为较差而放弃

她再也见不到儿子了

努力培养，一旦学生作业不交或未来上课，就会主动联络弄明原因，使得学生家长相当感动。也因此连早已毕业的学生都不敢置信还以电话向科主任查询，同事也不愿相信老同事就这么走了，也几经查证才确定。

而邻居也提到先前拜天公时，他还称赞二位小同学长高、长大了，相当懂事、漂亮，岂料未隔几天就天人永隔。昨天下

午邻居还说,王氏夫妻二人怎么这么久都没回来,信件都无人收取,结果得知王老师竟在意外空难中丧生了,惹得邻居夜里还梦到他们夫妇二人的影子,根本就无法忘怀这样好的人。

燕巢卫生所主任叶馨穗告诉来做医检的客人们说:在所内担任医检师的简淑玲,是极佳的帮手,和陈仲次都是大将,许多业务都是由二人挑大梁,一时之间痛失二员,使得所内调度发生困难,必须报请上级重新加强所内的业务调度工作。在叙述的过程之中,他数度哽咽,卫生所内部一整天更是议论纷纷。

而平日和简淑玲交情颇佳的保健员陈仲志,此次一并出游却成亡魂,也是令人意想不到。昨天陈家亲戚也在家中讨论善后事宜,纷纷表示难过和惊讶,他们透露因简家一共十三口人数不足,加上周休二日,年已五十九的陈仲次才会邀太太一同出游,好不容易儿子、女儿都已大学毕业,开始赚钱养家,而他与太太还有二年就可以退休,原本应该享清福,没想到却遭此不幸。

3. 悲凄竹南 16 人同搭死亡班机

华航空难丧生的一百八十二位乘客中,苗栗县竹南镇即有十六位镇民搭上这架死亡班机。统计有陈财源一家五口、郭水发一家四口和林锡兴等四对夫妻、七个家庭,罹难者家属均陷入悲痛情境。

竹南镇的十六名罹难者中,参加台北翔富旅行社的名单如下,住中美里摆杂物摊的陈财源,与母亲陈庄尾、妻子黄秀卿、女儿陈静雯和住台北的妹妹陈月华共五人出游,留下当兵的长子陈仕龙、就学中的次子陈仕铭在家,两个男孩子天天用

手指手盘算着亲人们的归期,谁曾想一场空难让他们成为天助的孤儿了。

叶清锦家距陈财源家不几步远,两个天伦梦碎的家属,哀嚎哭声清晰可闻,倍增哀伤气氛;后龙观光运河游乐区老板之一的萧祺昌、照南国中老师彭敏岚夫妻。以及大厝里的林文卿、林徐秀兰夫妇、陈万德等五人的家属,都在强忍悲痛料理后事。

郭水发是家中长子,弟弟说,哥哥郭水发性喜广结善缘,出游前几天还在竹南大摆春酒宴请好友、公所职员,看到盛大场面,郭水发直说这是一生中最快乐的一天,还宣布回家后要与爱妻拍摄结婚十周年纪念婚纱照。

这次华航空难中,台一家信托公司的职员陈时俊一家六口同时罹难。陈时俊的妻弟黄裕呈说:母亲原本不想去,但为了照顾三个外孙,才随后跟去会合,没想到同时搭上死亡飞机。

华航班机发生空难,罹难者中还有南投县埔里镇籍的李再助夫妇,因女儿与女婿一片孝心,招待他们出家旅游,不意祖孙三代六口同时踏上死亡班机,李氏夫妇生前为人和善,普受邻里敬重,突然传出不幸,其亲友及认识他们的乡亲同感哀伤。

4. 上课钟响 老师却回不来了

在华航空难事件的罹难死者中,有三位是清水国小的教师王顺勇、徐菊珍和林文美,校方及学生、家长闻噩耗均伤痛不已,校长杨正雄于十七日特紧急召开行政会议,除成立善后处理小组外,也会同华航、家长会慰问家属,协助处理善后

事宜。

清水国小三名教师王顺勇(三十二岁)、徐菊花(二十九岁)夫妇及林文美(三十六岁),是利用寒假期间,分别携带王母杨粉(六十八岁)及儿子蔡秉范(十岁),于十一日参加由康辉旅行社招揽,并入喜美旅行社到印尼旅游,未料会赶上此起不幸事故。

担任清水国小六年内班级任老师的王顺勇,是学生心目中的“大哥哥”,从事教职十余年,是位良师与运动健将,对推动校内体育活动不遗余力,使该校在躲避球、巧固球比赛方面,经常荣获台中县冠军,他出生于传统农村,是典型庄稼汉,有克苦耐劳的个性,是父母亲心目中的好孩子,更是位好丈夫。

当年八月才开始到校任教的徐菊珍老师,与王顺勇结婚后,夫妻二人并手胼足多年,并在方天西宁路以贷款方式购买了一栋透天厝,痛丧爱子及媳妇与老伴的王父说,目前还有一大笔购屋贷款不知要如何处理,最可怜的是留下一位刚满周岁的稚女,夫妻俩本意是为了要慰劳平常替他们照顾孩子的老伴王杨粉,没想到一家三口却踏上此不归路。

婆婆心目中的乖媳妇,学生家长眼里最优秀的老师林文美,担任代课老师多年,平常侍奉婆婆至孝,听到她不幸遇难的噩耗,许多熟悉她的人都伤痛欲绝,许多学生家长对她敬业乐群的品格及教导有方的佳绩敬佩非常,甚至连同校老师的子女,都特别安排到她所任教的班级,大家都说她是位勇于牺牲奉献,深获学生及家长敬重的良师与益友。

台北市怀生国中另有四位任教超过二十年的老师在此次华航空难中也不幸丧生,许多被教过的学生及部分家长,在事

瞬间的毁灭——空难部

发第二日日返回学校表示慰问哀悼,怀生国中又及时成立了紧急事故处理小组。

怀生国中校方说,该校国文老师高优美、邱红霞、雷淑丽都是二年级导师,三人的班级和办公座位都连在一起,而且都是师大国文系毕业,年纪都约为五十岁。另一名生物老师豫瑛,去年担任一年级导师。她们四人在怀生任教约二十年,情谊深厚,此次利用开学前的短暂假期一起出游,却遭不幸。雷老师目前就读复兴高中一年级的儿子廖威,也同行遇难。

学校方面在哀悼大会上说:四名老师都是相当优秀且有爱心的老师,他们长期担任导师,甚受学生喜爱。空难消息传来后,许多她们教过的毕业生和家长都非常难过,纷纷打电话或亲自到学校关切询问,他们任教班级的学生闻讯更是悲痛。失去他们这样好的老师是我们全校的重大损失。

二月刚退休的海山国中教师陈育华与太太罗碧霞,在这次华航空难中同时罹难,消息传出后,其同事都悲恸不已,对这一对教育界优秀尖兵的突然辞世,感到万般不舍与遗憾。

据海山国中介绍,在该校服务长达二十五年的陈育华老师教音乐科,因为他很有耐心与爱心,而且也带合唱团,在与师生相处期间孩子们都相当愉悦,同事和学生都很敬重、喜欢他。服务该校二十多年后,今年二月一日才正式退休,本来以为他能享个清福,或者到各地遨游一番,结果退休才半个月,月退俸金都还来不及领,就撒手人间了。

台中市至善国中三位女教师温纯妙、陈妍廷、黄淑珠相偕同游巴里岛,没想到都搭上死亡班机,一下子折损三位优秀教师,全校师生备感哀痛,校方在二十三日开学当天为罹难老师举行了大型的追悼会。

据学校同事说,三位老师这趟印尼游,可说一波三折,原本要去欧洲,因台币贬值,机票太贵,加上行程较长,担心回程来不及开学而作罢,才改到巴里岛,出发前一天,委托代订机票的旅行社竟然告知没有机位,为此还与旅行社大吵一架,有同事曾劝她们干脆取消出游计划算了。

但三位老师不死心,后来在翔富旅行社找到机位才跟团出游。据说,三人游完巴里岛行程还准备到香港,后因本名“陈美铃”的陈妍廷改名而未能取得签证临时取消香港行程,就这样阴错阳差地搭上了死亡班机。

瞬间的毁灭——空难部



大海也无奈

个性活泼的陈妍廷,寒假前便积极规划要好好出去玩一下。经常穿着时髦高跟鞋且很爱漂亮的她,不仅不能穿着漂漂亮亮的衣物走了,还被烧得面目全非,父母还是从她所擦的特殊的指甲油辨认了身份,更让同事及友人唏嘘不已。

5. 蜜月之旅 数对鸳鸯饮恨

经过爱情长跑,双双在立业后才成家的省立斗六高中英语科教师陈世杰、林郁霞夫妇,新婚不到三个月,利用寒假到峇里岛补度蜜月,没想到搭乘华航班机,成为同年同月同日死亡的同命鸳鸯。陈家的母亲在他出事前几天,一直听到门前一只小鸟的悲啼声,连妯娌都感到奇怪,没想到竟是不祥预兆。

陈家在斗六市三光里下柴路的地方是世家,父亲陈狮曾在水利会任职,家中五名女儿和么儿世杰都受到良好的教育,宗族庞大,在教育界服务的亲戚也相当多。

世杰和郁霞二人是台湾师大同班同学,八十三年六月毕业,郁霞虽是台中县人,但因大学时代二人感情就很好,所以毕业后,郁霞到斗六市斗六高中应征英语老师,以第一名成绩进入服务,世杰则先去当兵,退伍后亦参加省斗中的英语教师甄试,也是应征者中排名第一,于八十六年二月斗六高中任职迄今,读完三年书之后,决定更上一层楼,八十六年暑假考取台湾师大英语研究所。

世杰到斗六高中任教十个月后,小俩口的工作稳定了,决定缩短恋爱时光,于八十六年十二月三日注册成为夫妇,正式结为连理枝。

婚后由于郁霞在念书,世杰在学校担任一年级六班的导师,还兼二年级三班和十三班的英语老师,不敢耽误学生太多课业,夫妻俩只在国内先旅游,等到寒假才出去补度蜜月,世杰在一月二日至九日期间还在学校上辅导课,十日才偕同新婚娇妻出游。

小夫妻俩在出游期间每天打电话向母亲报平安,那个星

期天还打电话回来表示要坐星期一下午三点多的华航班机。

星期一晚上邠霞的亲戚到中正机场接机,没想到接到的竟是一团噩耗,他们不敢告诉老人家陈母,当天晚上陈母要看电视,陈家的人一直婉转地劝请她老人家早一点休息,说你都到鹿北港等地玩了一天累了,早些歇息吧。另一方面则由其姊姊等人北上料理后事,然而,盼望不到爱子和媳妇归来的陈母,终究会探究究竟,纸总是掩盖不了火团,知道真相后老人家泣不成言伤心欲绝。

世杰的家人在那个星期一的晚上被安排认尸,已经找到的是世杰的全尸,但是邠霞的尸体却没有找着。

世杰和邠霞的学生在28日早上看到报纸报导斗六高中二名英语科教师罹难的消息后,纷纷打电话到陈家求证是不是他们敬爱的老师,连世杰早先曾在台中市立人国中教过的学生都打电话到陈家询问,而一些知道孩子的英语老师就是他们二人之一的家长们,也都感到震惊,并且赶快把消息告诉还在睡梦中的孩子,他俩的学生听到消息时都,愣得不知所措,直至从电视和报纸上看到惨不忍睹无一生还者的画面时,才忍不住红起眼眶。

刘福添与黄秀云去年十二月九日才结婚的,因工作忙没时间度蜜月,此次有机会前往印尼峇里岛补度蜜月,没想到却双双上了黄泉路。

住在新埔镇宝山里,也是里长刘建淮三子的刘福添,平时十分孝顺、老实,工作以市场卖猪肉为主。卅四岁的他,去年十二月九日才与小他一岁的新娘黄秀云结婚,因去年十月哥哥刘福渊车祸过世,家中没有大型举办婚礼,只请了至亲好友十二桌而已。

工作十分忙碌的刘福添与黄秀云,婚后并未马上度蜜月,只是简单休息几天,又立刻上市场去工作了。这次因为友人古兴德一家人要去印尼峇里岛游玩,他觉得不错,应带老婆“补”度蜜月,所以报名一齐参加了外出旅行。

但是,天不从人愿,一对新人快快乐乐出去游玩,却发生空难意外,双双惨死在飞机残骸中,亲友纷表惋惜哀痛。这对恩爱的夫妻同年同月同日的离开人间,也算是一种安慰吧!

搭乘华航失事班机罹难的陈龙清夫妇,是在高市三民区孝顺街经营便当生意的,平常生意繁忙,此次趁孩子放寒假期间,应友人之邀,与妻子陈氏淑惠一起到印尼旅游散心,想不到却与家人天人永隔,陈某的邻居听到空难消息后难以置信。

根据旅行社资料参加永康旅行社雅加达六日游的陈龙清(四十七岁)、陈氏淑惠(四十六岁)夫妇,设籍在高雄市三民区孝顺街三六八号。陈某夫妇在上址经营“川东食品行”,专门做便当生意,不过,目前该户大门深锁似乎没有人在家。

据住陈某邻近的高太太表示,陈某夫妻在该地经营便当生意已有一、二十年历史,原本是一家小型的便当店,因陈某夫妇非常努力,生意越做越大,现在专门做学校、公司行号等团体便当生意,具相当规模。

高太太说,由于孝顺街现址不符合需要,在一年多前他们在仁武盖了一家工厂专门做便当,全家也搬到仁武,街里的店面就充当了冷冻材料的仓库,且陈某夫妇每天早上都会来街里的店,来拿当天要用的材料以货车载到仁武工厂制作便当。

邻居们说,陈某夫妇刻苦经营便当生意,经过十余年的努力,才有今天的规模,陈先生是青商会会员,也曾任青商会长,是一个殷实的生意人。陈某夫妇育有二女一男,大女儿已成

年,二女儿就读国中,最小的儿子目前就读国小。

邻居高太太说,陈某夫妇平时做生意忙,除了星期日外,难得有长一点儿的假期,此次趁小孩放寒假期间,同时又有欧姓友人邀约一起出去,因此,陈某才想趁此难得机会带着老婆一起到外面走走散散心,想不到却搭上了死亡班机。

高太太说,十六晚上,旅行社的人来找陈的家属,邻居们才知道陈某夫妇已经出事了,他们夫妇平常与邻居相处得非常好,为人也很厚道,过去很少出门,想不到一出去就回不来了,邻居们听到消息都相当难过。

6. 陈家三姊妹 永别运动场

在华航空难事件中罹难的新营市陈家三姊妹陈玉珍、陈玉兰、陈玉秀都是运动健将,深受学校师生的喜爱,此次不料携手踏上了死亡旅程,而同为南新国中校友的翁艺馨对游泳也颇有一套,曾获区运铜牌,四人同时罹难,令人不胜唏嘘。

当日服务于台南市巨展旅行社,年仅廿八岁的陈玉珍,该次组团前往印尼旅游,团员有妹妹陈玉兰(廿六岁)、陈玉秀(廿四岁)及友人王健辉(男,卅二岁,住台北市)、翁艺馨(廿七岁)、陈佳祺(廿一岁),交由行家旅行社出团,陈玉珍担任领队,孰料此行却成为死亡之旅。

陈玉珍在巨展旅行社服务约半年,过去出去旅游时,经常全家四姊妹一起出游,这次已嫁为人妇的大姊没有同往而逃过一劫。巨展旅行社设在台南市东门路一段三五八号八楼之一。上周五才搬到隔壁的八楼之二。陈玉珍还没来得及到新公司上班,就永别人间了,令总经理王国展深感哀恸。

陈玉珍、陈玉兰和陈玉秀三姊妹,家住新营市中正路警眷

宿舍内,其父亲陈晋省从白河户政所退休,噩耗传来令陈父悲恸,但仍需忍悲含痛连夜北上料理后事。

陈家姊妹坠机死亡后,让看着他们长大的新营市游泳委员会教练王泽聪、沈志鸿两位老师感伤不已。

沈志鸿回忆,陈家三姊妹从小就有运动天份,陈玉兰在国中时参加游泳队,表现不错,一直游到国中毕业,陈玉珍则在国小三年级时参加游泳队,后来转而学习跆拳道,曾在区运中获得银牌。

与陈玉兰是国中同学的翁艺馨,也曾经是台南县游泳队的一员,曾获区运铜牌,王泽聪回忆说,翁艺馨离开游泳队后,每逢暑假都会回到新营市立游泳池探望老师,这两年较少联络,岂料再接获她的讯息,竟是永别的噩耗,实在让人一时无法接受。

另一位住新营的空难死者陈佳祺,当时在加拿大念书,利用寒假返家度假机会参加里去峇岛旅游团,孰料亦搭上死亡班机,令亲友感伤不已加。

据说,陈玉兰原打算于下个月和陈佳祺到加拿大念书,可惜却永远无法如愿了。

而同样于十六日晚间返回新营市的新营青工会澳门、大陆旅游团,由于预计返程为十六日晚上八时许,时间与发生空难的飞机差不多,在桃园发生空难后,许多家属均十分紧张,待查明飞机在高雄降落,且平安无恙,才放下一颗忐忑的心。

7. 携亲人 共赴最后的航班

华航 CI 六七六班机失事附毁,由于机上罹难旅客有不少是全家共同出游,造成了不少天伦梦碎。就连 IC 六七六班机

机长康龙麟及督导李仁慧全家四口也因搭乘这架“死亡班机”而全部罹难！此外，罹难旅客中还有九位是华航员工及眷属。

华航昨日凌晨确认旅客中文姓名后，意外发现罹难旅客名单中，有十二位是华航职员和眷属以及失事班机的机组人员眷属，使得原本气氛已经十分低迷的华航办公室，更加愁云惨雾！

最先被认出姓名的是华航行销服务部督导李仁慧全家四口。与李仁慧私交甚笃的华航职员陈述说，她在今日凌晨看到旅客英文名单后，就已经找到李仁慧的名字，后来又找到她的先生梅少仪和两个孩子梅诗翎、梅杰的名字，更加确认李仁慧全家四口全部罹难。

李仁慧的父母兄妹都移民外国，她在台湾并无其他亲戚，27日下午几位同事赶赴失事现场认尸，希望能找到李仁慧和她的家人的遗体。但看到现场肢离破碎的残骸，同事们根本就认不出哪个才是李仁慧了，只得强忍着眼眶的泪水，等她母亲和妹妹赶回台湾认尸。

除李仁慧外，更让华航惊讶的是，机长康龙麟的太太刘裕中和两名子女康浩然、康葳葳也在罹难旅客名单中，全家四口无一幸存。同样让人鼻酸的是，华航驻峇里岛机务代表的太太陈良玉，也趁着寒假带着三个小孩汪祥吉、汪祥仁和汪祥文，到峇里岛探视他们的“一家之主”，并同享家庭温馨，那知这趟探亲之旅，竟会成为生死永别的死亡之旅。

CI 六七六座舱长方秋燕的夫婿广安和也在罹难者名单内。曾跟过方秋燕出勤的华航职员，空服员能利用出勤空档与家人在外国共同度假，是非常难得的机会，除要家人时间能

够配合外,飞行班表的安排更是重要。这次广安和趁着方秋燕出勤的往返空档在峇里岛度假,机会非常难得。奈何小别胜新婚的甜蜜却以悲剧收场。

康龙麟位于台北市敦化北路空军眷舍住所的员工闻讯后纷纷叹息说:康家一家四口平日待人非常和气,此次不幸同时遇难真让我们感到心痛。

据了解,殉职的华航机长康龙麟及妻子儿女一家四口,居住在敦化北路一百六十五巷内的“敦化新城”,康龙麟的长女康葳葳,遇难前仍就读辅仁大学,长子康浩然早年在就读国中二年级时,就参加越级甄试考入建国中学,后再考入台湾大学就读,康龙麟的一对儿女不只课业优秀,对待邻人更是谦逊有礼,是邻居们眼中不可多得的好青年。

日前,康龙麟的妻子刘裕中,利用学校放假期间,带着儿女同赴印尼峇里岛旅游,结束返家时,刚好搭乘康龙麟所驾驶的班机,不料,一家四口却不幸同时遇难。

据康龙麟居住的敦化新城社区管理员说,康家居住在此已有多年,一家四口与邻居相处非常融洽,事发当晚,他们由新闻报导得悉康龙麟机长所驾班机失事时,还不晓得康龙麟的妻儿子女也同在失事班机上,后来证实康龙麟机长一家同遭不幸后,邻居们都大感惊,同表哀悼。

记者靠着职业的特权与人缘,经常是最早抵达意外现场的族群之一。台湾日报社会组的记者李宗宝,16日晚上也跟他平日跑新闻一样,几乎与检察官同步赶抵华航空难失事现场。不同的是,他寻的不是独家新闻,而是他才新婚八个月的妻子——华航空服员尤莱娣。然而这样的第一手新闻,势将成为李宗宝终生刻骨铭心的刺痛。

历任 TVBS、中天等电子媒体记者的李宗宝,一直是同业人士眼中骁勇善战的一位好手,尤其是跑起没日没夜的社会新闻,敬业的李宗宝更是从不轻易将“累”挂在嘴边。几个月前,李宗宝接受台湾日报的挖角,对他而言,初次接触平面媒体虽有些陌生,却是一大挑战,只是万万没想到,命运给他的更大的挑战,竟还在后头。

才新婚八个月的李宗宝,与任职华航的空服员的尤莱娣是念五专时的同学,相恋十几年,两个人一直相互扶持。直到去年六月,他们认为彼此的爱情长跑已然成熟,于是征得双方父母同意,在隆重的婚礼中步向红毯的一端,原以为一切都是美好的开始,谁知美好总是太短暂。

十六日晚间电视新闻快报转播了由峇里岛返回台北的华航 CI676 班机失事的消息,李宗宝的父亲立即想到儿媳尤莱娣三天前离家时,好像说这次飞的就是峇里岛,于是急忙通知还在赶稿的李宗宝。带着记者超猛的机动性,李宗宝立即赶抵桃园失事现场,与检警关系熟稔的他,顺利取得进入封锁现场的“特许”。随后,似乎在爱妻尤莱娣冥冥中的牵动下,李宗宝成为在现场认出亲人遗体的第一位家属,那一刻他心中是绵绵无绝期的心碎,以及再也唤不回美丽善良的妻子的巨大伤悲。

服务于华航公司的李仁慧在这架死亡班机上担任随机督导,她趁此次出游的机会带着夫婿梅少仪和一双可爱的儿女同游峇里岛,但一家四口却都在回程的坠机意外中不幸丧生。

李仁慧在圆山饭店后方的同德新村长大,当时一家四口也居住在这个眷村里。眷村内的叔叔伯伯都是看着李仁慧长大的,戏称梅少仪是他们的女婿。据梅家的邻居回顾说,他们

夫妻俩平时待人都十分和善且有礼貌,是村里的模范夫妻。梅少仪还曾是名传大学的讲师,并自组电脑公司创业。

这次意外发生后,梅家儿女的保姆周妈妈最感震惊。周妈妈也住在同德新村里,十年来帮忙李仁慧带大了当时就读一年级的女儿梅诗翎及三岁的儿子梅杰,与梅家的感情自不在话下。坠机意外发生的当晚,周妈妈根本无法合眼,一直熬夜盯着新闻现场转播直到早上六点多,才去稍微休息。

周妈妈眼角泛着泪光回忆道,上个星期五早上,梅少仪还是临时决定要等待航班的补位,带着两个小孩陪同要随机督导的妻子李仁慧一起去峇里岛玩。梅家一对可爱的儿女梅诗翎、梅杰还兴高采烈地抱着小行李来向她告别,没想到这一别就没有再相见的机会了。



制造飞机就是制造责任

如今,梅家在同德新村的房子紧锁着。台北地区 27 日夜晩,突然下起大雨来,滋润了梅少仪、李仁慧在庭院里亲手种下的花草。也许连上天也怜悯这些花儿,再不会有人照顾了吧。

这是华航四年前在日本名古屋空难事件后在台湾所发生的死亡最惨重的一次空难事故。

8. 飞行者的报怨

华航 CI676 客机失事后,华航空服员人心大动,连续几天请假和办理离职的人数大增。据保守估计,几天之内就有数十名空服员办理去职。面对空服员不再留恋华航的情形,华航发言人杨辰十九日指出,空难发生后,空服员工作士气难免会低落,只能靠时间来疗伤止痛。

自从事故发生后,许多空服员一时间没有勇气再执勤,纷纷请假,数十名空服员干脆辞职不干。一名正在请病假的空服员说,她现在除了不能请丧假外,能请的假都请了,也正在慎重考虑要不要中断空中工作生涯。她表示,许多同事也和她有相同想法。

一名空服员含着眼泪说:“华航四年发生两次大空难,认识的同事就这样走了,空难对组员内心的创伤没有人能理解。以同事的立场,大家都会想:今天不是她在上面,就是我在上面。人就这样走了,留给家人却是一辈子的伤痛。如果可以不要这份工作,谁还会留恋?”

另一名在 CI676 客机失事五分钟前才落地的另一班华航客机空服员情绪激动地说,上个星期她才为要不要换工作到行天宫求筊,结果求到了下下筊,虽然只是想求着玩玩,但心

理就有点不好受。没想到十六日晚间八点二十分执勤回来过海关时,海关人员告诉她有一架华航客机刚失事坠毁,她心中的震惊和哀痛难以形容了。

这名空服员说:当接载她们的巴士经过失事现场时,大火正在燃烧,想到也许认识的同事和旅客正在受炼狱般的酷刑,她已没有勇气再上飞机,当下决定先请病假,月底就辞职。



身系生命的岗位

至于正常到班的空服员心里也不好过,事发第二天执勤的一名空服员声音低低地告诉慰问的人们:看到机上每名旅客手中的报纸,斗大的标题都是华航空难的消息时,心里滋味实在不好受,但又不能离开工作岗位。面对旅客的质疑,她无言以对。而空难的阴影却在心中挥之不去,尤其是飞机落地的一霎那,心中更是七上八下,工作士气非常低落。

这些空服员竟纷纷表示:空难往往对空服员造成很大的心理创伤,但公司没有针对她们进行心理辅导,空服员提出辞呈,空服处也没有任何表示,只说“好”。这样的工作、这样公司已不值得留下来!

三 为了活着的人们

1. 追寻黑匣之谜

调查华航空难的检方,从现场找到的飞机主轮、仪表板,初步勘验发现坠毁的飞机起落架已收起,明显是已做好了准备重飞的动作,因此怀疑是飞机准备重新攀升时,机尾撞地导致了这场不幸的事故。但检方强调详细的肇祸原因仍待专家来解读。

桃园地检署派出多位检察官分头调查华航空难事件的原因,检方人员仔细勘查坠机现场,并从散落满地的飞机残骸,以及机身飘落的情形中,判断飞机的第一坠机着落地点就在被撞毁的大园国际路二段七一七号宅附近。

另外,检方调查发现飞机坠毁前,起落架已经收起,显然驾驶并未要降落,反而已做好准备重飞的动作,只不过此时发生致命的意外,导致飞机未能再攀升,不幸坠机。

而检方在案发现场附近发现一个大洞,而且有两片飞机引擎撞击的痕迹,再加上飞机碎片,就在这个大洞前,如扇状向四处飘散,初步判断可能是机尾先坠机着地,使得机身破裂散开所致。

至于为何会在驾驶员完成了准备重飞的动作后,发生一致命的飞机坠毁的悲剧,检方认为这必须先解读飞机的黑盒子,并有待专家来协助调查,才能解开这次华航空难的谜。

经台方邀请法国民航局官员抵台了解华航空中巴士坠毁

瞬间的毁灭——空难部

原因 桃园地检署十八日强调 ,空难发生在台湾境内 ,检方拥有完整的管辖调查权 ,法国民航局官员、技师只是中间委托协助调查的单位 ,并无任何调查权 ,但为尽速查明失事原因 ,检方一定会以尊重专业的态度 ,予以配合。

桃园地检署为尽速调查失事原因 ,经民航局官员申请 ,已将在坠机现场寻获的 CI676 班机的 VCR(座舱通话记录器) 及 DFDR(数位飞行资料记录器) 这两个俗称“黑盒子”的重要资料 ,送交法国判读。

华航空难的飞机是法商制造的空中巴士 ,由于该机型近年来在国际间空难事件频传 ,检方甚为重视 ,因此除了“黑盒子”内容的判读调查外 ,检方也到中正机场塔台了解了当天整个导航、天气状况 ,并调回相关资料 ,以免调查过程遭误导。

18 日 ,与空中巴士有关的法国民航局官员 ,抵台了解华航空难原因。在任检察官彭南雄表示 ,法国民航局的官员或飞机制造商的技师 ,是受民间委托协助调查 ,对于专家的意见 ,检方一定会重视参考。

欧洲财团空中巴士工业公司 19 日说 ,十六日在台湾坠毁的空中巴士客机 ,事故的原因不可能是出于自动控制系统。

空中巴士工业公司与独立的飞航安全专家承认 ,目前要判定坠机的真正原因仍言之过早 ,但他们认为 ,人为的疏失或能见度不佳似乎是较可能的事故因素。空中巴士当下不愿对华航停飞现有九架 A300—600 空中巴士的决定表示意见 ,但是驳斥了有关飞机高度自动化可能促成这次空难的说法。

空中巴士一位发言人说 :“A300—600 是八十年代设计的飞机 ,它电脑化的程度与同时代其他飞机相当。”

台湾民航方面的人士张国政指出 ,CI676 客机失事的原

因是否和华航名古屋空难一样,目前尚言之过早。失事客机着陆点是一个很大的坑,可以判断班机是因高速坠毁的,现场遍布破碎零落的机身残骸,机头都碎掉了。因此,要将失事飞机拼回原来一架飞机恐怕很难。依现场散落的残骸研判,飞机是一碰到地,再拉起来碰到电线杆、安全岛,再撞到住宅民房,一再撞击之下,机身残破不全了。

张国政表示,两个黑盒子中包括正、副驾驶对话、速度、高度、方向等,有了这些资料,即可对失事原因了解80%。

桃园地检署也指派许炳文、陈炎辰、张绍斌三位检察官调查华航空难坠机原因,三人除调出当晚中正机场管制塔台所有飞航资料外,检方并暂时保管飞机座舱通话记录器、飞航记录器,以利日后会同专家共同解开CI676班机失事之谜。

至于肇祸原因,经调出案发时气象图,检方渐渐排除了气候因素。不过检方调查发现:该肇祸班机进场高度有偏高情形,因此不排除该班机是准备重新降落时发生问题导致坠毁。

由于华航在八十三年发生的名古屋空难,也是在重新降落时发生坠毁意外,两者间是否有关连,将是检方调查讨论的重点,另外前晚坠毁的班机与华航名古屋空难坠毁的角度、方式不同,所以空难原因是否相同,必须等专家来一同解开谜底。

另外,协助调查华航空难肇祸原因的三位法国民航局官员,已于十七日傍晚抵台,由于尚未接获任何相关的初步调查报告,又未会勘失事现场,因此率团的朱尼雅克斯·皮耶面对媒体时概以“无可奉告”回应。

据了解,十六日晚上华航空难造成重大伤亡后,台湾民航部门立刻急电法国民航局与空中巴士飞机制造公司尽快派专

家来台会同相关单位查明失事原因。

2. 法国飞航专家的尴尬

台湾民航部门 18 日召开华航 CI676 客机失事第一次调查会议,向法方专家简报失事状况,并提出失事客机残骸分布图,重模拟坠地、撞击过程。法国失事调查局领队 Jean. Paul 在汇报会后表示,从目前现有资料,无法看出飞机为何偏离航道左转也就无法判断失事原因。

汇报会议开始前,调查小组成员全部起立默哀一分钟,向二百零二名罹难者致上深深的哀悼。

Jean. Paul 表示,他非常理解大家关心华航的空难事故原因的心情,但他实在不能在目前就表示意见。因为,从现有资料看得出来飞机何以偏离航道左转或失事的原因。法国失事调查局人员预计停留一周参与调查。另一批空中巴士训练人员将在台北停留三周,协助华航加强训练飞行 A300—600R 型客机的正副驾驶。

虽然法方人员对飞机失事原因不愿多作表示,但台湾民航方面的技术人员还是有了初步的判断方向:民航部门人员从飞机残骸分布情况研判,当时飞机是以非常大的冲击力量坠毁,依现场冲击出的坑洞分布情形,可以看出是机尾先撞击地面造成一个大坑洞,这显示了当时驾驶想将机头拉起来,可惜机尾已着地,大坑洞中残留飞机尾端的辅助动力履机即为证据。有关技术人员认为:这种机尾先着地的方式和四年前华航名古屋空难因失速坠毁的方式并不一样。

飞机机尾着地后,随之飞机引擎撞击地面,在地面上形成两个坑洞,接下来是飞机散落的尾锥和襟翼,专家认为可以佐

证飞机是非常结实地、重重地撞在地上的。然后机头再触及地面且剧烈左右摆动,并一直冲向国际路,撞上电线杆、安全岛和民房。爆炸后,左右主轮、左右襟翼、左右机门散落在民房周遭。至于是否因一连串巨大撞击,才使得机上人员全数身亡并且无一全尸,专家说,这有待法医鉴定。

有的专家还指出,从驾驶舱引擎动力电脑仪表板掉在民房旁的现场,可以佐证失事客机机头是最后撞击到民宅的,故同时造成了地面人员的较大伤亡。

至于在塔台和驾驶对话的录音中录到了两声类似电话的铃声,民航方面的人员和法方人员都还没找到答案。

为了解华 A300 空中巴士为何坠落中正机场,来自法国飞航专家十八日下午回到失事现场进行了现场测量调查,从飞机第一着落点到坠毁爆炸处反复来回仔细计算飞机坠落地面的时间速度与距离,也从成堆散落机翼机骸中反复辨认推算,期望能找出失事真正原因。

在对失事的华航 CI676 班机正副机师康龙麟、姜德生,做法医解剖时,并未发现两人遗体有任何异状,法医又抽取两人体液检验,检验报告一周内可出炉。从二人胃内的食物迹象看,检方认为:坠机时,二人才用餐不久。检方还将从康、姜的伤口方向,研判二人在机舱内的相对位置,以及失事时二人如何紧急应变。

3. 从名古屋空难寻找答案

支离破碎的飞机残骸与罹难者尸首,散落一地,可以想见撞击与坠落的惨烈。台方民航部门 17 日凌晨发布华航六七六班机失事初步报告中指出,昨晚八时零五分时,该班机仍与

中正机场塔台正常通话,但八时零六分即听到失事声音及看到火光。

在当时那个短短的这一分钟之内究竟发生什么事,导致了机上一百九十六人全数罹难的最惨重的空难,民航方面将全力深入调查。



待飞

台湾民航部门早些时候已排除了这起空难与天气有关的说法。

由于失事的空中巴士 300 型航机为相当普遍的机种,因此,如果处理顺利,黑盒子与通话幻录器将就地解读。

在联合调查组向有关人士做出的事故报告中有这样的分折:该班机于印尼当地时间下午三时三十分自峇里岛飞往台北,进入台北飞航情报区后,作业正常,于晚间八时零二分在跑道延和外十里由近场台与塔台连络。八时零四分,该机于跑道延长线外三里处报告位置,塔台即许可落地,当时天气虽不是很好,但能见度一千尺,高于起降标准六百尺,符合起降

条件。按照一般降落程序,获塔台许可降落后,班机即可自行降落,不必再与塔台进行通话。

但八时零五分,该机紧急呼叫:“Tower DYNASTY”(塔台,华航呼叫)之后即中断,经塔台询问是否重飞,亦无回答。随即于八时零六分听到失事声音及火光,塔台立即按警铃通知消防车及相关单位抢救。

华航16日晚上证实空难发生前,失事飞机的机长曾要求重飞,专家则初判失事原因与机头无法拉起有关。种种迹象显示,这一空难与当年华航名古屋空难有诸多类似之处,那么,这次的失事原因究竟是华航管理不当再次造成人为疏失,还是A300—600型空中巴士飞机的电脑系统确有问题?已引起大家的密切关注。

首先,两起空难的飞机机型都是A300—600型空中巴士。这型飞机一九七四年首航后,已在全球发生十五起空难(含16日的桃园空难),造成近千人死亡,过去曾查出与电脑系统特殊设计有关后,法国政府曾于一九九三年七月发出修善命令,日本也两度要求并监督日籍A300修改完毕,美国联邦航空总署也曾要求限期改善。

其次,此次飞机的失事情况,和名古屋空难类似,当时的调查报告显示,飞机第一次正常降落及自动驾驶的切换过程失当,导致机头仰角大于异常、最后失速下降,日方的调查报告最后认为驾驶员有操作错误的可能,一些专家也认为与电脑系统造成难以挽救的原因有关。此次的空难是否为相同悲剧重演,值得探讨。

台方民航系统气象中心的资料已再三显示,华航CI676客机坠毁前后,天气状况不错,能见度一千公尺,远超过机场

最低起降标准的三百五十公尺能见度。

华航失事客机降落的五号左边跑道,16日晚间八时至八时十五分之间,能见度一千公尺,五号跑道头的能见度更高达一千五百公尺,远比中正机场仪器降落标准所要求的六百公尺还好。机场一般天气状况为疏云一百尺,裂云两百尺,密云一千尺,温度十五度,风向三百五十度,风速每小时五里。

19日晚上八时十分,桃园地检署检察官许炳文亲率民航部门标准组教官龙文馨、航警刑警队副队长许文源及协助调查的两名华航专家,一行五人搭乘九时十五分长荣三一一次班机,护送失事班机上寻获的两具“黑盒子”——一座舱通话记录器与飞航资料纪录器,前往澳洲判读相关的资料。

据五人小组中的民航飞行专家称:如果两具黑盒子未遭损毁,且里面纪录的资料也非常完整,他们会在最短时间内,亲自带回判读结果,以协助空难调查小组完整判别这起空难的真正肇事原因。

华航 CI676 班机发生重大空难事件,失事原因及善后处理成为台湾全岛关注的焦点。交通民航机构在十七日表示,该班机因坠毁后又遭连续撞击,因此造成机上近两百人无一生还的惨剧。目前已排除天候不良及地面导航仪器出现问题的因素,确实失事原因仍有待判读座舱通话纪录器及飞行资料纪录器后才能确定。此外,台湾交通机构已在事发次日勒令华航停飞所有 A300—600R 班机,开始全面检修。

在善后问题方面,华航目前仅发出每位罹难者廿万元的慰问金;台北市旅游公会则表示,每位团体旅客均可获得新台币两百万元的综合旅游险理赔。而消基会在痛斥华航及交通、民航单位监督不周之余,也强力主张,华航对每名罹难者

的理赔不得低于去年国华马祖空难的七百万元。

台湾民航方面在 25 日公布了第一份有关这次空难的通话纪录,这份纪录是 CI676 进场后三分钟之内与中正机场塔台的短暂通话。录音内容显示,驾驶并没有要求重飞,但录音中出现两声来源不明的铃声,有待查证。根据当时塔台人员目击,CI676 虽完成进场程序,但落地前却突然拉高机头,并在未取得塔台人员许可下,飞行偏离正确方向,呈现未与跑道对准的情形。究竟是什么因素造成这个突发意外并导致坠机,将是调查关键。

此外,由于在华航发生意外后,有关旅客名单等空难资讯的提供速度过于缓慢,曾引起了罹难者家属的极度不满。

4. 飞行员死后的奉献

调查的过程细致入微。

当时飞机状况、维修、保养及塔台联络导引,调查人员不放过任何可能的因素,为查明大园空难是否与酒精或药物等人为因素有关,检方等有关人员,十七日上午会同在中坜市立殡仪馆开始剖验失事班机正副驾驶康龙麟、姜德生二人的遗体内脏进行检体化验。

整个剖验工作先由副驾驶姜德生开始,一直守候在现场的家属,眼见亲人的遗体放在检验台上,连头都不见了还要再遭剖验,实在是不堪忍受,姜德生八十多岁的老父亲悲痛地当场哭昏过去,而刚动完心脏手术的老母,更是不顾身心是否能够承受,号啕大哭地坚持在旁陪着爱子剖验,检察官不忍见“白发人送黑发人”的悲惨场景,指示将姜德生父母扶离现场休息,剖验工作始得以顺利进行。至中午时分,正驾驶康龙麟

遗体经父兄确认身分,剖验检体工作持续进行,悲痛的家人难过得一语不发,更凝结哀伤气氛。

法医方中民剖验后表示,正副驾驶两人都受到极大撞击,胸腔、肋骨全部断裂,心、肺、肝等内脏都破碎变形,因此若采样检测是否有酒精或药物反应,只能从血液、胃内残余、肝脏组织中进行采样提出化验报告。

检方等空难失事原因调查人员指出:希望能在剖验报告中,查明是否有人为的酒精或药物因素,据以纳入整个空难的原因综合研判,其他还包括当时的飞机状况,维修、保养及塔台联络导引等人为因的调查工作。

台湾交通部门17日宣布华航所有的空中巴士A300航机即日起停飞,进厂检修;至确认无安全顾虑,并经民航部门查核通过后,才可继续飞行,已经订位的旅客,华航方面要主动协调转搭其他班机,避免损害旅客权益,并将尽快成立“航空器飞航安全委员会”,负责调查及鉴定航空器失事原因。由于这次空难惨重,影响了台湾人对飞行安全的信心,正在审议的航空票价调整案,也暂予缓议。

20日的调查会上,华航公关室主任刘国芊说:有鉴于华航桃园空难与四年前名古屋失事均属空中巴士300—600R同型飞机,民航方面做了这样的紧急安排,除前天坠毁的飞机外,该公司还拥有九架A300—600R同型机,将在未来四到五天内陆续“返场”飞回台湾,随即进场检修。每架次预定需要五到六小时的检修时间。

法国空中巴士集团19日的声明中表示:对华航空难事件深感遗憾,集团除了即派遣一组飞航安全专家到台北协助执行调查任务外。因正值相关单位进行调查工作的关键时刻,

空中巴士集团暂不针对空难事件发生原因做任何臆测。

5. 为什么总在问“为什么”

四年前的4月26日,华航一架A300—600R型客机在日本名古屋发生空难,所造成的人员重大伤亡的哀痛和阴影刚刚要在民众的心中褪去,没想到又有一架同型客机摔下来,又是两百来个鲜活的生命随风消失。所有被空难留下创痛的人们都不禁要问:为何空难又是发生在华航?

有史以来,华航出过大大小小的空难事故不下十二次,受到华航空难牵连下台的民航负责人就有四名,虽然每次事故发生后,总是要求华航针对飞行安全进行一连串的改善措施,也对华航上紧螺丝,但华航的飞行安全还是让台湾人民失望。

前一次华航名古屋空难,经调查后发现,法国空中巴士的原厂设计和华航驾驶人员训练不足都是造成这起不幸事件的原因。其实在事发之前,全世界已发生三至四起类似名古屋空难事件,但华航和原厂都未重视潜在的危机,甚至美国联邦航空总署所发出的服务通告都未加重视。

在美国联邦航空总署多年的失事调查中发现,飞机失事除了过去一向被人认为的天气、机械及人为因素外,飞行员选择与训练、标准与法规不足、管制与监督、沟通不足等组织因素,都可能是构成飞机发生事故的原因之一。据国际民航运输组织统计全球航机的失事因素累计表明,组织因素占事故发生率的14%。

华航过去存在着浓厚的军中文化气息,许多由空军出身的飞行员凭着艺高人胆大,自行其事,未能确实遵守飞航规定,个别机组人员工余生活也不太正常,有些人经常过着纸醉

金迷的生活,大大影响华航的飞安品质,此与联邦航空总署认为的组织管理问题是影响飞航安全的因素的说法是一致的。



蓝天大鹏

不过,名古屋空难悲剧发生后,华航亡羊补牢,在最近四年当中针对人员训练、管理、制度作了许多改善,去年台湾的飞行安全成绩还被美国联邦航空总署评定为A级,但为什么还会摔飞机?虽然专家都说飞机失事可能是一连串的失误所造成,华航虽然已经在努力改善,民航部门也督导工作,但如果航员选择与训练、行政效率、管制、监督做得不够确实或方向不对,台湾的飞行安全还是难以安全。

6. 来自记录器的证明

依台湾民航系统航管单位的汇总资料,失事客机驾驶与塔台通话录音作下了这样的证明:

八时零二分十八秒——华航六七六台北塔台 晚安 华航六七六 九里 在最后五边 仪器 ILS 使用跑道九进场。

八时零二分十六秒——塔台 :华航六七六 台北塔台 使用跑道五右边。风向三六〇 风速五里 高度检定值 1015 可以落地。

八时零二分卅三秒——华航六七六 :一〇一五同意落地 , 华航六七六。

八时零三分五十五秒——华航六七六 :塔台 华航六七六 最后三里。

八时零四分——塔台 :华航六七六可以落地 风向三六〇 风速三里。华航 听到 同意落地 华航六七六。

八时零五分十二秒——铃铃……

八时零五分十三秒——华航六七六 塔台、华航……。

八时零五分廿一秒——塔台 :华航六七六 确定要不要重飞？

但在塔台这句问话后 录音即呈现一片杂音 华航六七六并没有任何回答。而当时驾驶舱内及机舱内一共一百九十六人的处境及心情是愕然、惊慌、愤怒或遗憾？再也没有人能够回答了。

据专家指出 按通常塔台人员告诉驾驶许可落地后 因为后续有其他飞机需要引领 塔台人员即未再以雷达监视进场中的华航六七六。由于晚间的视线不良 塔台人员判定进场飞机位置时 都是以机头灯的高度判断。一般而言 飞机降落时 机头灯会越来越低 这架失事客机因机头灯突然升高 才引起塔台人员注意 但为时已晚矣。

7. 对华航班机的拒绝

华航空难事件发生后,华航台南分公司笼罩在双重压力之下。除了必须准备为台南县市罹难的十一位旅客处理善后外,那些月底之后预定搭乘华航班机出团的旅行社,因旅客纷纷要求改搭其他航空公司班机,只好依消费者意愿,为他们取消了华航订位。

因此,华航台南分公司员工,那几日上班情绪显然有很大的变化,每个人心情都很不好。

一方面,公司出了这么大的灾难;另一方面,未来几天,必须为华泰旅行社和巨展旅行社的十一名罹难的旅客准备协助料理后事。无论如何,大家心情都很悲凄。

受到空难影响,短期间,很多台南地区的旅客,都不敢再搭乘华航班机了,纷纷要求向华航订位的旅行社,改搭其他航空公司班机。

台湾的长荣航空公司,由于从来没有失事纪录,那些取消了华航机位的旅行社,大多数改搭长荣航空班机,生意如此流向长荣航空方面。华航受到严重的打击,连续两天里,月底后的机位,陆续被取消。显然,每发生一次空难,旅客自然大量流失。

十六日晚间发生台湾航空史上伤亡最严重的空难意外之后,台湾出岛旅游的热情降至冰点,十七日向旅行社或华航要求退费的人数明显增多,连华航北高航线也有部分乘客因恐惧而要求退票,改搭其他航空公司飞机。

旅游业者说,东南亚金融风暴使当地货币大幅贬值,对长期陷入低潮的岛内旅游市场原本是难得的“及时雨”,尤其是

印尼航空公司更是卯足了劲推出峇里岛自由行和半自助旅行团。由于二人旅游只收一人价格,每人平均花费顶多一万出头,加上现在正逢寒假,孩子不上课,因此大批台湾人结伴全家前往旅游;有的人甚至年前开始排队,年后才得以成行。

由于多数旅行社早已要求消费者开票、付款,也向航空公司确认机位、向当地饭店敲定房间,因此旅客退费要求全额打回票;或被旅行社要求赔偿来回机票以及第一晚的住宿留用。

华航班机空难伤亡惨重,举世震惊,台湾岛内航线班机受空难影响,嘉义航空站乘客少了一成左右。远东航空公司嘉义站17日说明,旅客减少可能是心理因素,长期而言应该不会影响民众搭乘飞机的意愿。

在华航空难的震撼声中,有关飞机的任何状况均引起有关单位格外关注,偏偏高雄机场就在下杆连续发生二起班机小事故,令机场人员紧张一阵子。

18日下午二时左右,一架复兴航空A320班机从澳门飞抵高雄机场,但在澳门起飞时澳门机场塔台人员发现跑道上有关轮胎屑落迹象,立即通知班机驾驶注意。

班机驾驶飞抵高雄机场前,通知塔台人员此一状况,塔台人员随即通知机场消防队的四辆消防车待命以应付突发状况,并要求驾驶放下机轮连续低飞二趟,由塔台人员以望远镜观测轮胎情形,经确定无安全顾虑,复兴班机才顺利降落。

由于16日晚刚发生的华航空难惨剧实在令人胆战心惊,复兴航空班机上的乘客也都已经得知此一消息,没想到自己搭的班机也出状况,到了高雄机场还在机场上空低空飞了二趟,不少乘客吓得直冒冷汗,直到安全降落后乘客才松了一口气。

无独有偶,下午四时左右,停在高雄机场岛内线十二号停机坪的一架立荣航空麦道九〇型班机,在油罐车加满油后,发生油罐车移动时不小心擦碰机身现象后,经维修人员检查确定没有安全顾虑,在航空站相关人员拍照存证后,该架班机才依正常程序顺利起飞。高雄机场这二起小事故,刚好发生在华航空难后,机场人员受到空难阴影笼罩,显得特别关切,幸好只是虚惊一场。

四 但愿这成为记忆中最后的一难

在凄冷的黑夜中,一声震天巨响、火光乍现、尸块遍野,这仿佛是末世人间炼狱的场景,却具体的、残酷的呈现在台湾的大园机场附近的门口附近,这幅令人不忍卒睹的画面,再度为台湾血肉交织的空难史,平添了一樁不堪回首的悲惨纪录。

多位奔走于道途的优秀要员,殉职在这架死亡客机上;无数合家旅游的幸福家庭,共同命丧在这趟死亡之旅上。他们或许曾经心怀鸣鹄之志、或许曾经共计快乐希望,如今俱已化作一堆尸块血水,散落在地上、高挂在树上、深埋在土里,在凄风冷雨中任人捡拾拼凑。世人的震惊、朋友的关切、亲人的哀伤乃至业内者的道歉,都挽回不了什么。只有那一包包裹着尸块的白布,看来令人心悸,只有那无数家属声声哀泣,听来令人鼻酸。200多条人命,就这么顷刻间天人永隔,成为召唤不回的亡灵。

为什么?我们要问,台湾的空难这样频繁?台湾的飞安水平这般的不堪?翻开纪录,台湾没有一年断过空难纪录。

有撞山的,有坠海的,有机件故障的,有人为疏失的,这其间又以华航的纪录最令人摇头。包括在台北县万里撞山、在香港启德机场坠海、在日本名古屋机场降落坠毁、又在桃园中正机场降落坠毁。讽刺的是,华航是台湾最老牌且规模最大的民航公司,却也是累积最多空难经验的民航公司。犹记得前几年国际民航相关组织经检讨后降低台湾飞安的评比,前不久美国飞航安全委员会来台视察所有台湾飞美国的飞机,华航还被评鉴为不及格。消息传出,当时还曾引发了相关主管与业者的不平及不以为然。如今看来,人家一点都没冤枉,台湾的飞航管理和飞安纪录确实有问题。

多少年来,不知有多少民航主管官员因为空难而上台或下台,又不知有多少民航业者主管因为空难而遭撤换。下台的徒呼负负云云,上台的反复强调重视飞安,结果呢?空难的次数不但没减少,反而一次比一次规模大,一次比一次更惨烈。人们不禁要问,这几年究竟作了些什么?又改善些什么?人们知道相关主管单位过去几年一直在检讨,相关业者也一直努力在谋求改进,但一次令人震惊的空难,就已足令这些检讨与改进全部化为零。毕竟再多的策略规划,再多的形象公关,也承受不了一次的空难打击。商誉扫地是一回事,一再让旅客无法“平安出门,快乐回家”,甚至令台湾人民今后视搭客机为畏途,那恐怕是很难在短时间内加以弥补的。

尽管我们无奈,甚至生气,但我们知道再多的沉痛与谴责,唤不回两百来位往生之亡灵,在此痛定思痛之余,我们还是呼吁相关主管单位与业者,在摆平家属伤痛与处理善后的同时,千万不要忽略检讨此次空难发生的前因后果。尽管确实原因还有待进一步鉴定,但显然它有不少地方与当年华航

班机在名古屋发生的空难近似,包括机型同为空中巴士A300,同样是在机场降落之前意图拉高重飞时偏离航道坠毁,而当时包括雷达导航、塔台通讯、天候条件等又都属正常,因而肇事原因仍不出机件操作失灵或人为疏失而致。我们知道空难的发生有八成以上发生在起飞与降落之际的几分钟甚至几秒钟,而这瞬息间的时刻也正是所有飞航管理人员、机件维修与危机处理的综合体。如果相关主管与民航业者已做了许多,那么一再发生的空难的现实告诉我们,上述的一定做得不够,而且不好,还有许多盲点需要克服,还有许多缺点要改进。同时也要指出,透过这次空难的惨痛教训,不难说明机场附近的建地管制仍存有问题,否则为何有那么多民房遭波及空难的灾后处理更有待检讨,这一点从现场的凌乱、家属的不满中可以找到答案。

不可否认,此次空难将使台湾的民航飞行安全评比再度遭国际机构质疑甚至进一步降低。近几年,台湾在飞行安全方面的国际评比确实投注了大量人力物力在寻善,但再多的努力也禁不起任何一次空难的残酷试炼。

最后,为了那些无辜失去的生命,我们拜托航空部门的相关人士重视起来,我们要向所有受难家属,致上我们最深沉的哀悼,殷哀保重,以慰亡灵。更祈祷这次空难,是我们记忆中最后的一难。

让我们记住他们的名字:

孙惠娟、孙蕙萍、姜延玲、姜延美、钟巧玲、胡肇森、王景行、张佩、陈玉佩、陈玉兰、陈佳祺、陈玉珍、翁艺馨、王健辉、曾玉梅、魏铭萍、郭秋花、郭秋芬、古兴德、黄丽卿、古欣平、古俊伟、古俊祥、刘福添、黄秀云、古黄照妹、郭以涵、郭水发、郭

仲伦、古凤英、林锡兴、吴辉煌、刘鸿森、王水深、乔延沂、吴智、吴庆阳、吴正杰、王顺勇、徐菊花、王杨粉、蔡秉范、林文美、项君杰、沈宏盈、江俊逸、江俊翰、黄孙月霞、陈时俊、黄惠珍、陈彦琦、陈彦宗、陈见成、罗碧霞、陈育华、林文卿、林徐秀兰、萧祺昌、彭敏兰、陈万德、廖威、叶清锦、凌豪杰、玉青、陈财源、邱德典、陈尾、陈月华、陈静雯、黄秀卿、陈晓玲、蔡真实、高优美、林月仙、邱红霞、徐豫英、雷淑丽、温纯妙、陈廷、黄淑珠、陈龙清、陈玲、陈淑惠、黄中清、黄顺法、黄庭、李丽珠、李再助、林静妹、欧祈东、欧刘彩云、张简金全、张简、陈彩凤、陈玉婷、江庆、简池轩、简学奇、简玉婷、黄淑珍、洪陈采玉、赖玉云、李惠雯、蔡京龙、蔡龙照、蔡曦洁、蔡玉芬、蔡简淑真、王志宏、陈仲次、陈芳铭、陈吕清枝、简淑玲、林郁霞、陈世佳。

没有归途的航班

瞬间的毁灭——空难部

泪洒巴林

——空客 A320 客机坠毁波斯湾

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

泪洒巴林

瞬间的毁灭——空难部

泪洒巴林

——空客 A320 客机坠毁波斯湾

北京时间 2000 年 8 月 24 日凌晨,海湾航空公司的一架空中客车 A320 型客机在巴林海域坠毁。机上 135 名乘客和 8 名机组人员全部遇难。

海湾航空公司的事故报告介绍说,这趟航班机组人员中,机长是巴林人,副驾驶来自阿曼。机上 135 名乘客中共有 63 名埃及人、34 名巴林人及来自其它一些国家的人,失事飞机上有一名美国外交信使。失事飞机上的 135 名乘客中有 3 名中国女士,她们是新华社中东分社工作人员的家属,原计划从开罗探亲回来后经巴林转机到香港。

一 试图落地 骤然坠海

2000 年 8 月 24 日凌晨,海湾航空公司的一架空中客车

A320 客机从埃及首都开罗起飞飞往巴林首都麦纳麦 ,格林尼治时间 8 月 23 日 16 时 30 分 ,飞机在飞到巴林机场以北仅五六公里的地方时 ,突然从地面的雷达显示屏上消失了。



骄傲

巴林机场一名负责空中管制的工作人员在机场的控制塔上目睹了飞机坠毁的全过程。他回忆说 :当时飞机曾绕着机场跑道盘旋了两圈试图降落 ,但都没有成功。在第三次试图降落时 ,飞机竟然一头栽入大海 ,然后起火爆炸。在飞机坠毁前 ,他没有看到飞机有起火或其它现象 ,机场塔台也没有接到机组人员有异常情况的报告 ,而且机组人员也没有向机场塔台说明为何在降落前于机场上空盘旋。

两名居住在机场附近的巴林男子目击了飞机坠毁的过程。他们是 24 岁的里亚德和 27 岁的苏拜赫。他们说 ,当时先是看见飞机以极低的高度飞向机场 ,几分钟之后 ,飞机又飞了回来 ,这次的高度甚至比刚才更低。接着他们就看到飞机

头朝下直挺挺地一头扎进海里。他们俩几乎是争着说：“当飞机飞回时，听到飞机引擎发出异常的响声，但没有看到火光……”

苏拜赫说：“我真不敢相信自己的眼睛，当我看到它笔直地栽下去的时候，我不禁尖叫起来：“真主呀，它栽了！”里亚德也说：“我也不能相信自己的眼睛，那一刻我非常吃惊，我怎么也想不到会发生如此糟糕的事情，我的眼前好像放电影一样。”

失事事件发生后，在巴林城内可以看到一辆接一辆的救护车呼啸着奔向机场方向。驻扎在巴林的美国海军第5舰队的直升飞机和船只也参加了救援行动。此外，一艘装载着美军潜水员的补给船也抵达了坠毁现场。据巴林政府发言人当天公布的消息说，打捞尸体及寻找幸存者的工作正在展开，录有飞行记录的一个黑匣子在很短时间内就找到了。已有137具尸体从飞机残骸中被发现并被打捞出来，但尚未找到任何幸存者。

在开罗机场和巴林机场，当得知飞机失事的消息之后，场面一度混乱。海湾航空公司设在开罗机场的办事机构马上实施了临时关闭。

二 最伤最痛亲人心

得知飞机失事的消息之后，开罗机场和巴林机场场面一度混乱。警察在巴林机场设置了隔离区，候机大厅内挤满了乘客的亲属，他们大多本来是来迎接亲人的，却在第一时间得

到了飞机坠毁的消息。在开罗,由于无法得知机上亲属的命运,一名愤怒的埃及男子甚至对新闻摄影记者进行了攻击。

在遇难的 143 名乘客中,埃及的死难者是最多的——共有 63 名埃及人在此次空难中丧生。悲痛欲绝的埃及人家属蜂拥到开罗机场,要求前往麦纳麦看望死去的亲人。为此,巴林政府特许这些家属免签过境,埃及外交部则当场在开罗机场向他们发放护照。几天之内共有约 180 名死难者家属拿到了护照,等在开罗机场,准备搭乘波音 767 客机前往巴林。

一名 55 岁的埃及人一说起自己的儿子就捶胸顿足,懊悔不已。他的儿子是巴林一所大学的教师,在临行前,他曾要求儿子推迟两天返回,可敬业的儿子坚持及时返校备课,就这样搭上了这架死亡班机。



要我与他们一起去

泪水奔流在不同肤色的脸上,人们互相扶持,颤巍巍地聚集在巴林一家旅馆的房间内,用难以置信的目光看着手中亲人的照片,不敢相信这就是几个小时前还活蹦乱跳的家人。不久前他们还在开罗机场挥手告别即将远行的亲人,没想到数小时后,离别竟成永诀!家属们无法接受这个



哭了几天儿子的他快要站不起来了

残酷的事实,他们泪眼模糊地看着照片上亲人的笑脸,一遍遍地呼喊亲人的名字,向苍天发出惨痛的呼喊:“还我们的亲人来!”

在海湾航空公司24日公布的遇难者名单上,我们看到了许多姓氏一样的名字——这就意味着许多家庭的所有成员当时都在同一班飞机上。随着飞机的坠毁,整个家庭灰飞烟灭。

“我失去了怀孕的妻子和一岁半大的儿子，”一位几近疯狂的巴林男子慌乱地重复着：“他们当时正在埃及度假。”

一名15岁的巴林少女在现场痛哭失声：“我亲爱的爸爸，天啊，我想跟你一块儿去。”

每一位辨认完亲人照片的亲属走出房间时都步履蹒跚，泪流满面。一些穆斯林人嘴里喃喃地诵读着《古兰经》里的词句。

在巴林机场，当一名沙特男子听说自己的亲人已经遇难后，立刻昏倒在地。一位埃及妇女则被噩耗吓傻了。当有人问她是否有亲人在失事飞机上时，她的回答只有一句：“我的生活完了！”

在开罗机场，一位泪流满面的男子似乎已经丧失了理智。他千百遍地重复着一句话：“她还活着！她还活着！”另一位疯狂的埃及男子想询问民航官员，试图冲破警察的阻拦。他哭喊道：“让我过去，我要知道到底出了什么事，即使让我坐牢我也不怕！”

在巴林空难中遇难的巴勒斯坦人穆罕默德·阿布·哈贾吉的家人向周围的人展示哈贾吉生前全家的照片。这原本是一个快乐幸福的家庭，哈贾吉和妻子计划着利用短暂的假期带着七个可爱的孩子出去好好玩一玩，谁想到他们一家9口人竟在一瞬间共赴黄泉。在核查遇难者的国籍身份时，中国北京新华社也在一片忙碌，他们在寻找被安排去探望亲人的三位同事是否也搭上了这架班机，骤然间电话响起，大家谁也不敢动手去接，谁都怕直接听到那个证实消息……然而，消息还是证实了——他们是新华社中东分社工作人员的家属——首席记者仓尔文的夫人郑丽敏、记者王亚东的夫人——新华

社摄影部工作人员张淑珍以及报房技术人员李来清的夫人贾静丽。为了结伴同行,她们串了假期,安排了家中老小,好不容易凑到一起结伴出发了,丈夫们在万里之外等待她们平安返京的消息,父母孩子们从送她们登上飞机那一刻就开始计算着她们应该回来的日子……

飞机起飞了,就再没落下来。

新华社的领导和同志们不知道怎样把这惨痛的消息通知遇难者的家属们,他们商量了无数次,在最终面对他们的父母孩子时,仍然是声音抖抖地说不出话来……

三 无法追究的责任

巴林空难首批赔款金额为每个家庭 2.5 万美元,然而这场空难给每一个家庭造成的不幸却是无法用金钱赔偿的。

2000 年 8 月 26 日的开罗机场被浓郁的悲伤笼罩着,再过一会儿,巴林空难 63 名埃及遇难者的遗体的运送专机就要抵达这里了,数百名遇难者的亲友在机场等候迎接,鲜花溢满了悲伤,每个人的脸上都布满了泪痕。随着运送遗体的飞机缓缓地降落,几名妇女哭叫着扑了上去,她们看见了亲人的遗体,再也无法控制了。

事故发生后,海湾航空公司和空中客车公司立即就失事原因展开了调查。根据已掌握的资料看,最有可能造成失事的原因是飞机发动机出现故障,因为曾有多名目击者目睹了飞机发动机起火的场景,并听到了爆炸声。然而,最终结论还要对飞机黑匣子进行分析后才能得出。

过后几日海湾航空公司在新闻发布会上宣布,由空中客车制造公司、海湾航空公司、巴林民航当局和美国航空安全委员会四方代表组成的调查组已经正式开始工作。飞机的黑匣子即将送到欧洲或美国有关方面进行检查和破译。

阿拉伯联合酋长国阿布扎比电视台在一日报道中,曾提出海湾航空公司空中客车 A320 型客机失事是由于飞行员操作失误造成的,而不是技术故障。

报道援引有关航空专家的话说,飞机驾驶员在试图第一次降落时就犯了错误,而在飞机第二次试降时一侧机翼可能碰着了水面,第三次试降时飞机失去了平衡,结果一头栽进大海,海湾航空公司副总裁阿里·艾哈迈迪告诉有关人说,该公司一位工程师在失事的空中客车 A320 客机航班起飞前曾作过常规维护检查,但并未发现飞机有任何问题。

据报道,空中客车公司所派出的调查小组及法国派出的专家在事发当日就到达了巴林首都麦纳麦,美国国家交通安全委员会的调查人员也随后到位启动调查。

四 开罗机场的连环险景

海湾航空公司的客机坠毁仅仅事隔两天之后,埃及开罗机场 8 月 25 日又出现险情,一天内先后有两架客机紧急着陆,但没有发生灾难事故。

首先出现险情的是当天从开罗起飞前往伦敦的埃航 779 航班。在这架载有 194 名乘客的空中客车 600 型客机起飞一小时后,机上乘客开始觉得呼吸困难。驾驶员随即发现飞机

机舱气压控制系统出现故障,于是发出信号,要求在开罗机场紧急降落。

据一名乘客事后说,当机舱内的氧气罩被放下来后,舱内一片惊叫,恐惧感笼罩着每一个人;“我听到了孩子的叫声,立刻就想到了刚失事的 A320 客机,眼泪夺眶而出”。

该客机最终在开罗机场安全着陆。4 个小时之后,乘客们登上了另一架埃航飞往伦敦的客机。

约 4 个小时后,一架从埃塞俄比亚斯亚贝巴起飞到开罗的埃塞俄比亚航班 737 客机再报险情。在它将要降落前飞行员发现飞机右起落架的轮胎有烟冒出,他立即通知了机场地面工作人员,在地面指挥下幸运地在机场着陆,机上 134 名乘客化险为易。

五 A320 空中客机小档案

A320 型空中客车属于近年销量最好的欧洲空中客车工业集团生产的主要机种之一。这种双引擎飞机可以搭乘 107 到 180 名乘客,10 年前开始投产。代号为 CFM56—5 的引擎分别由美国通用电气公司和法国国营的 SNECMA 公司生产。

A320 型空中客车虽然使用了先进的技术,拥有良好的安全纪录,但是在过去也曾经出现过多次事故。

1997 年,一架海湾航空公司 A320 型空中客车在阿联酋首都阿布扎比起飞时被强风吹离跑道,机上 86 名乘客受伤。

1993 年 9 月 14 日,德国汉莎航空公司的一架 A320—200 客机在波兰首都华沙机场降落时因为在顺风中降落,结果滑

出了跑道,1名机组人员和64名乘客中的一人不幸死亡。

1992年1月20日,法国国际航空公司的一架A320空中客车在斯特拉斯堡附近由于操作失误发生故障毁机,导致87人身亡。

1990年2月14日,印度航空公司的一架A320空中客车在班加罗尔机场降落时在离跑道400米处降落,造成机上7名机组人员中的4人以及139名乘客中的88人死亡。



它爱蓝天

1988年1月26日,法国航空公司的一架A320在法国哈布歇姆机场附近一头撞向树丛,136名乘客遇难。

阳朔那个黑暗的早晨
——南航“11·24”空难直击

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

阳朔那个黑暗的早晨

瞬间的毁灭——空难部

阳朔那个黑暗的早晨 ——南航的“11·24”空难直击

1992年11月24日,从广州飞往桂林的中国南方航空公司3943航班的2523号客机,于上午7时54分,在离桂林东南面约30公里的阳朔县杨堤乡土岭村后山失事坠毁后粉碎性解体。出事地点附近是一片连绵的山峦,其中有一座海拔约600米高的山峰。机上133名乘客和机组人员8人全部遇难。

在遇难者之中,有60多名广东乘客,九名台湾同胞,一名澳门乘客和三名外国乘客,两名西班牙人,一名加拿大人。内地旅客120人:广东69人、广西25人、天津14人、福建4人、辽宁3人、河北2人、黑龙江22人、上海1人。

一 今天桂林不再美

1. 几个出早工的农民成为目击者

瞬间的毁灭——空难部

南方航空公司波音 737 客机在广西阳朔县境内失事的现场,是一座状似驼峰的山峦。其中一个“驼峰”侧面,是悬崖陡壁,壁下就是距离出事地点最近的村庄——土岭村公所白屯桥自然村。

村里的几位出早工的农民成为这场大空难的目击者,他们在 24 日早上 7 时 50 分左右,先是听到后山上传来一声巨响,接着看见山头上升腾起浓烈的黑烟,瞬间,黑烟就变成了一个数十米高的大红火球,大火在山上燃烧了约半个小时。

一位姓唐的农妇在事发当天一大早,到自家的地里浇菜。她说,那声爆炸巨响她这辈子都没有听过,她家的菜地离爆炸点很远,但脸上仍可以感觉到飞机起火的热浪。

土岭小学的陈老师说,她家就住在飞机出事的山脚下。那天早上 7 时许,她像往常那样正准备步行返回学校,突然听到一声震天动地的巨响,她家中连地面都震动了。当天,她那班上的小朋友都没有来学校上课。

白屯村男青年黄上权在飞机坠毁之时,正和儿子在山上砍柴,爬到山坳中还没抽完一斗烟,就见一架飞机朝他们飞过来,他还想:今天那飞机怎么飞得那么低,还未弄明怎么回事,只听得一声巨响,见飞机撞到了山上,顿时浓烟滚滚,漫满整座山头。这声巨响把他震得滚下好几米远,他吓坏了。据说

离事故现场最近的白屯桥和朝阳两个自然村的村民,几乎都同时地知道了后山上发生了空难。

24日上午10时,桂林通往杨堤的公路上,一辆辆的军车、警车、救护车、消防车、拉响警笛,载着当地驻军、武警、公安干警和医护人员共1000多人组成的紧急救援大军,火速开赴空难现场。

执行警戒任务的官兵以最快速度,封锁了空难现场方圆15平方公里的地方。

据民航部门说,飞机失事后,机身粉碎性解体,残骸碎片飘洒在布满荆棘的山林里,机身残骸最大的一块也只要一平方米大小。

在山的顶部,被大火烧毁的林木仍然清晰可见;山上不少地方的树木明显被撞折过,有棵碗口粗的松树被拦腰撞断。

村中一位叫赵香蓉的妇女说,她24日早上正带着8岁的女儿在厨房内做早饭,突然一声巨响,一个约有饭桌面大小的“怪物”突然砸断厨房中的房椽及瓦片,正砸在厨房内,顿时房内尘土飞扬,地上也因此留下约10厘米深的痕印,她只觉自己的背部像是有人用力猛推了一下似的。原来是那“怪物”将她的背擦伤,她和女儿吓得半天说不出话来。另一村民也被外面飞来物擦伤手,但该村无人因此而受重伤或死亡。据看过此“怪物”的有关人士说,那很可能是飞机发动机的一个组成部分。

在白屯桥村村头,有一块近一米长的飞机残骸。据村民介绍,飞机出事时,这块东西燃烧着从天而降,遂掉在一间村民们用来堆柴的茅草屋顶上,整间屋顷刻间就被烧光,另外几家农民的屋顶也被飞机残骸砸破了。

一位村民指着村外稻田里一块直径为 60 厘米的石头说：“这是从山上被弹飞出来的，稻田里还留下了一个深坑。”

这个突然间遭受袭击的白屯村共 65 户人家，约 280 多人，其中共有 42 户人家的房顶不同程度被飞机残骸碎片以及石块砸烂。

2. 子弟兵大搜寻

噩讯传到兵营和医院，如号角催征。

桂林阳朔空难发生后，桂林陆军学院、驻桂后勤某分部、181 医院等 600 多名官兵和医护人员立即奔赴现场援救，失事现场方圆 15 公里的山峦严格地被封锁住，周围村庄的农民们配合武警和防暴队展开搜寻。

失事的地区山高路陡，荆棘丛生，登攀十分艰难。全体援救官兵顾不上吃饭和喝水，连续作战。

这起空难是罕见的。负责搜寻遇难者遗体、遗物的是解放军桂林陆军学院、驻桂后勤某分部、181 中心医院、53013 部队等的官兵和武警、公安干警、医务人员。他们竟然找不到一具完整的尸体，整个山坡上到处是罹难者的碎块，树梢上、草丛中到处挂满了已破碎的布状的衣物。

参加救援的官兵们艰难地交替着拽着竹竿、树枝，脚下踩着树干成排地齐步往前搜索，他们在搜点的同时，还须将残缺的肢体、遗物等装在白色的塑料袋内，扛在肩上，背在背上，一步一步地从山上往山脚下走。他们在没有带手套的情况下，硬是用手一块块地拎起遗体遗物，救援人员的皮肤被荆棘划破了，衣服被尸体染红了……

山脚下的一块 40 多平方米的晒谷场上，平摆着从山上运

下来的飞机残缺零件和机身碎片。炸裂开的轮胎清晰可见,几捆电线已被扭成绳子状,从弯曲的残片中可以想象到机身解体时的冲击力。看上去较完整的是飞机气垫滑梯,却被弄成一大团黑乎乎的东西……

一位武警战士从山上走下来,手提的透明塑料袋里,隐约可见装满了工作证、名片和破碎的人民币等物品。其中一个蓝色工作证特别明显,上面写有姓名和工作单位以及遇难者的一寸照片,他是一位中年男子,来自黑龙江牡丹江市。

犬牙交错、怪石嶙峋的山间羊肠小道上,六个农民正在用粗大的木棍抬着一块金属体一步步往山下走。近前细察,这玩艺儿的上部,是一个扁形的、高约0.2米,直径约0.8米的圆柱体,周围有斜斜的齿轮。

在现场警戒线外围听消息的人们都希望能听到“紧急抢救”的消息,因为那就意味着还有个可能会活下来,然而,山上的搜寻部队纷纷抬着空担架下山了。由于飞机是在半空中粉碎性肢解,所以满山没有一具完整的尸体,炸散的遗物挂满了山上的树枝。

后山的顶端有一个约两个篮球场大小的坪台,穿过坪台往悬崖方向,便是飞机的撞击处。尽管离失事已几天了,仍然可闻到一股难闻的气味,周围方圆数百平方米的石灰山岩,几乎成为焦黑的岩石,树木大都烧焦,草丛变成炭灰,破碎的衣物四处可见。清理现场的一位指挥说,空难发生时,这里是尸体、骨头和物品最多的地方,有的还被埋在土层里。第五天早晨还发现不少遗物和遗体碎片。救援官兵们将遇难乘客遗体和飞机残骸来回穿梭地运往山下,大汗淋漓,腰酸腿痛也不休息。参加救援的181医院全体医护人员不顾残碎遗体的腥

臭,不顾长时间救援的疲劳,精心地将遇难乘客的尸体拼接好。

被严密封锁的空难失事撞击处是一处悬崖陡壁,呈现出大面积的断裂面的石灰岩壁上,约有30平方米的地方呈现一个巨大凹形。有关人告诉围观的群众说:“对撞击处采取严格封锁,是为了查证鉴定空难飞机的失事原因。”有关人员向临时组成的事故处理组介绍说:“这架波音737客机已在国外保险公司投了保,26日上午,已有境外保险公司代表到此取证并计算赔付事宜”。

接连几日清理空难现场的工作基本完成了,驻扎在这里的官兵在第六天开始撤出空难现场,但仍有一支武警小分队背着棉衣和武器、干粮等上山执行保卫工作。

一周以后距离失事现场最近的白屯桥村和朝阳村的农户,恢复了因这次突发灾难而影响的生产和生活。农民开始田间耕作,有的农民挑着沙田柚去赶集,牧童骑着牛走在乡间小路上……

二 生者永远的伤痛

1. 党中央心系桂林空难

在飞机失事的当天中午,受国务院总理李鹏的委托,国务院秘书长罗干一行到达桂林后,改乘直升机,绕过复杂险峻的石灰岩山谷,在稻田间两堆烟火的“导航”下,于下午5时许降落到空难现场,几天内罗干一行多次来到空难现场,察看清

理现场的情况,并深入白屯桥村,了解因飞机残骸坠落村庄砸坏房屋的情况。李鹏总理设专线电话向罗干了解善后情况,并及时对进一步做的工作提出了要求。

至11月24日上午11时30分止,当地共出动了134辆汽车、1300多人到现场,广州民航管理局局长在事发后当即赶到了桂林,南方航空公司还从珠海调了一架直升飞机到桂林勘察现场。

飞机失事后,当地驻军、武警战士、公安干警1600余人及时对出事现场一带进行了保护。

广东省政府、广西壮族自治区政府和广州民航局、南方航空公司等有关部门,已分别在广州和桂林设立了“11·24”空难事故善后处理小组。事故调查组从空难当日下午开始进入现场,进行测量、勘察以及寻找遇难者的遗体、遗物和飞机残骸等工作。负责接待广东遇难者亲属的联络组设在桂林华侨宾馆。有关人迅速向媒体和社会公布了联络电话。

由国家民航局牵头的“11·24”空难事故调查组,连夜部署了事故的分析调查工作,有关人说因黑匣子的严重破损,加上这次空难事故比较复杂,机身的破碎程度又是绝无仅有的,看起来事故原因的分析调查工作,将会是一场很艰苦的工作。

此次事件的接待、善后处理等办事机构设在桂林榕湖饭店。为便于广东死者家属前往桂林,南方航空公司在白云机场民航招待所设立了接待站,负责做好遇难者家属前往桂林的中转工作,从25日下午开始分批组织死者家属前往桂林入住桂林华侨宾馆。空难发生后,广西省委、省政府领导都很重视,以省政府办公厅副主任吴锡源为组长的7人工作组当即飞赴桂林,协助做好广东遇难旅客的善后工作。次日,副省长

张高丽又专门前往白云机场,了解事故情况,督促有关部门全力以赴做好善后工作。

26日上午,国务院秘书长罗干代表李鹏总理亲切慰问了首批到达桂林的41名遇难者家属以及参加“11·24”空难现场清理的桂林陆军学院和驻地部队的武警官兵。

26日清早,阳朔县民兵搜寻队仍旧在空难现场清理遇难者遗体、遗物,集中在山上的飞机残骸,被陆续运往山下。遇难者的遗物已清洗干净,等待亲属们认领。

“11·24”空难事故工作组新闻发言人向省委及中央调查组报告说:空难现场的清理工作,将于27日三点以前全部完成,并由国家民航局现场验收,空难现场从28日开始对新闻记者开放,同时允许遇难者家属前往。

有关遇难者的赔偿问题,这位发言人说,遇难的国内旅客由承运的民航部门一次性赔偿人民币2万元、慰问金5000元。另付给遇难者亲属善后处理交通食宿包干费5000元以及托运、手提行李费1300元、安葬处理费300元。

经地方省保险公司查证,在141名遇难者中有23人出事前在省保险公司营业部投保,其中19名乘客参加了旅游意外保险,每人交保险费3元;另四名乘客参加了国内乘客人身意外保险,每人交保险费10元。按规定,19人将获得每人1万元的补偿,另四人可每人获得6万元的赔金。

此外,这次空难的飞机机体、财产及其他乘客的保险核赔工作也已着手。

“11·24”空难事故发生后,南方航空公司认真做好善后工作,并积极采取措施确保生产正常运转。25日他们又把117名遇难者亲属及遇难者所在单位的领队送上赴桂林的航



平安的祝福

班。

空难发生后,南航公司除派出 30 多人赴桂林参加善后处理工作外,还在广州抽调 80 多人负责遇难者亲属的中转接待服务工作,并成立了专门医疗小组,给遇难者亲属作医疗保健。空难给南航的航班安排带来一定影响,为使生产正常运转,南航公司成立两个班子开展工作,一手抓善后工作,一手抓飞行安全和正常生产。公司领导和飞行部门的领导分头做好飞行员和乘务员的思想工作,稳定他们的情绪,使飞行人员执行任务时不背思想包袱。那几天同往常一样,全公司每天都派出飞行和乘务人员近 400 人次飞行。飞机维修公司则强化安全观念,确保飞机不带故障上天。白云机场每天出港人数仍保持在 1.3 万人以上,25 日达到 15266 人,达到那一时期

的高峰值。

2. 遥拜山峰寄哀思

桂林阳朔的深秋,寒风嗖嗖,骤然而至的空难给桂林市的上空浓浓地抹上了一层铅色。广东 100 多名遇难者亲属,乘坐 7 辆中巴从桂林华侨宾馆来到了事故现场——阳朔县土岭村。

远远望去,沙土公路旁停着两辆装满飞机残骸的汽车。前来祭奠的死难者亲属,沿着用绿色尼龙绳围起的警界线,摆满了鲜花等祭品。一个身穿白色方格衣的中年妇女,双手合成喇叭状,面向飞机出事地点——白马山,哭喊着:“阿财……阿财……”

在一块约有 40 平方米的稻田里,并排停放着两辆卡车,车上面以及旁边堆满了所能找得到的飞机残骸。这些碎片是三天来从山上拾来的。在另一片稻田里摆放着一张方桌,上面有 8 架望远镜,可供家属用以观看出事地点的山头情况。

稻田里烟雾袅袅,一名男青年双手捧着未婚妻的遗像,跪在地上嚎陶大哭起来;一名青年妇女因丈夫的离去而过度悲伤,昏了过去,几名医护人员迅速赶来,立即在稻田里为她进行静脉注射。她的丈夫原在广东顺德市北窖镇挂职锻炼,还有一个月的时间就要回广州了。他这次到桂林,是为了寻找经济合作伙伴而考察一家洗涤剂厂的,不想这一去竟成永别。在场的工作人员也为她流下了伤心的眼泪。

为了让遇难者亲属能看得更清楚些,现场工作人员及时送上早准备好的望远镜,让他们用哭得红肿的双眼遥望白马山。亲人啊,你在哪里?青山无言,大地无声。一架自重

35 吨的飞机，剩下的残骸只有 1 吨左右，而且零零碎碎，难以成型，何况血肉之躯啊！哭声、呜咽声，打破了这个边远山村往日的宁静。

当日下午 3 时许，广东遇难者的 100 多名家属来到桂林长虹饭店认领遗物。

灵堂设在一间小小的会议室里，上面挂着“向 11·24 空难遇难者致哀”的横幅，下面是 4 盆松柏。长条桌子上分别摆放着 100 余能确认身份的文件、资料和身份证，360 多枚照片，720 多件衣服和裤子及 20 双鞋子，这些均是从现场一件件拾回来的。为了让遇难者家属尽快能辨认出这些遗物，工作人员把这些沾满血污和尘土的衣服、鞋子等清洗了一遍。最后一批衣服洗后干不了，工作人员就用吹风筒和烘干机将其吹干，才赶到下午 2 时 50 分前，将衣物运到遇难者家人的手中。一位男青年一进屋，一眼就认出那件大红色的女式外衣，是他的女友送给他妹妹的。一位妇女在遗物中找到了遇难亲友的身份证，睹物思人，又忍不住哭了起来。据了解，找回的遗物还有 2 万多元现金和几条金项链、戒指。

当华灯初上的时刻，国务院秘书长罗干，国家民航局局长蒋祝平以及广西壮族自治区副主席袁正忠等领导，一同来到华侨宾馆，看望了广东遇难者亲属。广东省政府办公厅副主任吴锡源向罗干汇报了几年来广东善后工作的情况。罗干对此表示满意，并代表江泽民总书记、李鹏总理慰问广东遇难者家属。罗干秘书长一行来到遇难者马小颐的丈夫林崇忠的住房，亲自安慰他节哀，并向他表示：这次空难的损坏程度在中国空难史上是罕见的，因此，给清查工作带来很多困

难，但政府一定要对遇难者及其空属负责，把原因查清楚。之后，罗干等领导又看望了广东一些遇难者的亲属。

睹物思人，家属又一次悲痛欲绝。

执手相握，中央领导的眼泪与遇难群众的眼泪流在了一起。

罗干对遇难者家属说：“我是代表江泽民总书记、李鹏总理来看望大家的，请大家多保重。”

罗干在听取了广东善后处理工作组的汇报后说：在“11·24”空难事件中，广东的遇难者占了近一半，广东各级领导十分重视这一空难事件的善后处理，日夜不停地抚慰遇难者家属，做了大量工作，使他们情绪基本稳定下来。在此，请转达我向广东省委、省政府和遇难者所在单位领导的感谢。

广东工作组负责人吴锡源向罗干反映，由于此次空难中飞机的破碎程度绝无仅有，无法辨明死者的尸体，另外有不少死者是因公出差，因此有不少家属建议在失事地点建一个“11·24”空难事故遇难者纪念碑，给遇难者亲属寄托哀思。罗干说：“这个要求是合理的，请有关部门研究后尽快答复你们。”

罗干来到2303房，2308房看望几位遇难者家属，罗干向遇难者亲属征求意见，说：“接待工作有什么欠周的，我们认真改进。”遇难者家属林崇忠真诚地说：“空难事故中，我失去了妻子，心里感到悲痛，但政府的善后工作我很满意。”

罗干向遇难者家属钟英表示诚挚的慰问，并耐心地向她做解释工作。这位失去丈夫的女士眼噙泪花说：“谢谢。”

一个姓贾的遇难者亲属对慰问组的人说：“飞机失事后，我失去了女儿，感到万分悲痛，但各级领导和同志们的抚慰，温暖了我的心。”许多遇难者家属表示，相信国家会处理好善后工作，他们一定协助政府共同做好善后工作。

一场从天而降的巨大空难，使 141 个家庭失去了往日的欢乐，在山青水秀的桂林，一双双温暖的手相互慰藉着，共同走过巨大的伤痛……

3. 记住他们

由于飞机是粉碎性解体，飞机上的“黑匣子”也一分为二了，首先找到的是记录飞机内人员通话的记录，其后在 26 日中午 12 点左右将另一部分寻回，由于“黑匣”严重破损，为下一步分析事故原因增加了难度。飞机的粉碎性解体，也给搜寻遇难者遗体、遗物带来了较大的困难，没有一具遗体是可以辨认的，但经过极大的努力遇难者的身份已得到证实。机上的 133 名乘客中，广东乘客 59 人，广西乘客 34 人，天津乘客 14 人，福建乘客 4 人，辽宁乘客 3 人，上海、河北、黑龙江乘客各 2 人，外国乘客 3 人（其中西班牙 2 人、加拿大 1 人），台湾乘客 9 人，澳门乘客 1 人。在遇难的广东旅客中（包括持广东单位介绍信购买机票的外地人），有 20 人来自番禺，19 人来自广州、还有的来自五华、珠海、佛山、江门、兴宁、深圳、中山、南海等地。

让我们记住他们。

据南方航空公司新闻发言人介绍，失事飞机起飞前检查机械状况良好，当天的天气情况也符合飞行标准。机上有 1 名随机机械师和 3 名飞行员，其中一名飞行员是机长，名叫

周纪南，其驾驶技术已达到民航最高标准。失事的这种飞机有电脑驾驶系统，失事前并未发现偏离航线，与地面的联系均正常。这架飞机是去年新买的。

调查报告中还提到了：2523 号客机共售出机票 136 张，起飞前有一人退票，两人没有登机，此三人成为这次空难的幸运儿。

魂断巴蜀无情天

——“1·18”伊尔十八型客机失事的报告

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

魂断巴蜀无情天

瞬间的毁灭——空难部

魂断巴蜀无情天

——“1·18”伊尔十八型客机失事的报告

1988年1月18日22时5分左右,在四川省巴县龙凤乡上空,东经106度16分,北纬29度33分。中国西南航空公司一架伊尔18型飞机发生特大空难事故。98名乘客和10名机组人员全部罹难,乘客中有4名外国人。

这架伊尔18型飞机机号为222,航班号为4146,飞机于18日19时5分左右从北京飞往重庆,在距白市驿机场西北角直线5公里的巴县龙凤乡张家湾时,机毁人亡。

一 撕心裂肺的一瞬

1988年的1月18日晚,巴县龙凤乡的张家湾村一片寂静,村民们有的已进入梦乡。突然一声巨响,火光映红了半边天。

一场特大的空难事故发生了。据四川省民航局的同志在现场向有关人员介绍说,这架伊尔十八型飞机是西南航空公司的客机。于18日上午从成都起飞,经重庆飞往北京。应该在当日13时40分从北京返回。但由于在始飞时晚点,到北京后,又发现故障,延至19时5分左右,才从北京起飞,22时5分左右,飞临张家湾上空突然出了事。从108名遇难者名单中统计出,机组人员10人,重庆地区乘客41人,外地乘客53人,4名外籍乘客中,3名日本人,1名英国人。



它就要起飞了

巨响和火光惊醒了张家湾村民,他们纷纷起床跑出家门,奔向出事地点,试图抢救受伤的乘客。一个冲在最前面的农民,在山坡上救起一位乘客,乘客用微弱的声音说:“我心里很难受”。这位农民急忙为他解开衣扣。乘客发出更加微弱的声音:“我是北方人……”话未完就停止了呼吸。在同一时刻,白市驿机场发出紧急广播,动员省民航局和机场工作人

员,以及来接本次航班的车辆,立即奔赴现场救难。一时间,救护车、抬担架的,一群群互不相识的陌生人呼叫着纷纷朝龙凤乡方向跑去。

也是在同一时刻,重庆市副市长孙同川、李长春和有关部门的负责同志,也纷纷驱车赶赴现场。

驻渝某集团军赶来了,空军驻渝部队赶来了,武警部队、消防支队赶来了,第三军医大学、重庆急救中心的医护人员也赶来了。

事发次日清早,已经熬了一个通宵的副市长孙同川和市政府副秘书长邱万兴,召开了有关人员的紧急会议,会上说:事故发生后,我们已对现场进行了保护,建立了现场指挥部和空难接待办公室,调查事故原因,处理善后工作,请同志们密切配合,帮助做好一切工作”。

飞机的飞行记录“黑匣子”是在事发的第二日在现场找到的。

站在现场警戒线外,人们看到,沿湾的树枝和竹枝上,挂着白色的飘物,飞机机头、机身、机尾各在一处,黑糊糊的三大堆,栽在田地里。进入警戒线,在泥泞的田坎上,还可以见到飞机的残骸、螺旋桨、座椅、货架以及旅客的物品四散一地,一具具残缺不全的尸体横陈,一家村民的堂屋顶,被飞机上抛散出来的物体击坏。电业局的工人正在抢救被飞机撞断的高压输电线……

19日下午2时40分,国务院副秘书长王书明,国家民航总局副局长阎志祥、四川省副省长马麟,以及出差在外的重庆市肖市长专机飞抵白市驿机场,听取了空难指挥部的情况汇报。听完汇报后,他们即前往现场查看。

空难发生后的白市驿机场 秩序井然。班机照常起落 ,空难现场 ,上百名武警战士顶着凛冽的寒风轮流在警戒线上值班。成群的关注者 ,也自觉遵守现场指挥部的有关规定 ,在一旁等待消息秩序井然。

1·18 特大空难发生后 ,李鹏总理作了重要指示 ,要求民航认真总结经验 ,吸取教训 ,并妥善做好善后工作。连续几日 ,清理现场 ,查明事故原因 ,安抚家属的工作顺利而紧张地进行着 ,很快 ,108 名遇难者遗体全部找到 ,清理现场工作完毕。

空难次日下午 ,现场指挥部已将遇难者名单通知了有关单位或家属 ,并分别在北京、成都、重庆设立了遇难者家属接待站 ,积极做好善后工作。同时做了合理分工 ,重庆地区的死难者、外地的死难者和外国遇难乘客分别由重庆市人民政府、西南航空公司、外事部门牵头处理。事发次日上午 ,重庆市委市政府召开了部分遇难单位和有关部门负责人会议 ,部署和研究了善后工作的有关问题。

相关部门对造成特大空难事故的原因迅速展开了深入的调查。记录发动机运行情况 and 飞机航向、高度等情况的黑匣子被火速送往北京。

二 遇难的飞机机长和他的一家

一架屡建功勋的飞机从中国的天空消失了。1 月 18 日夜晩 ,空难降临在重庆近郊。108 个家庭挽上了黑纱 ,悲痛笼罩着整个天空。

驾驶这架伊尔 18 型客机的机长谢百里,今年 54 岁,家就在成都民航大院里。17 日下午,他从家去机场值班,在火车南站汽车受阻,他便决定步行两站路回家。他也许把这当成一次惬意的散步,或是一种享受。然而,这个技术熟练的老飞行员,哪里会想到这是他最后一次走回家去。

一切都只在瞬间,撕心裂肺的一瞬。

吃完晚饭,谢百里按老习惯看完了新闻联播,叮嘱妻子王维秀,要她添一床被子,弄个暖水袋放在心口上。然后,他坐班车到机场过夜,第二天要起飞。妻子在民航雷达站工作,身体较弱,每次丈夫一走,她几乎都要感冒一次。她实在离不开他的温暖,他的爱。

她没想到,第二天的新闻联播,会使那么多熟识和陌生的人叹息、流泪、痛哭。

18 日早晨,天气有点阴沉。王维秀到新津出差,路过双流机场时,汽车停了一会儿。正巧丈夫驾驶的飞机刚刚起飞。她默默地看着飞机升高、拉平、远去……目送飞机起飞的,还有他们的儿子谢岷。谢岷今年 20 岁,是西南航空公司技校的实习生,此刻正在机场检修飞机。他目送着父亲的飞机消失在视线之外,紧张的心情放松了。

第二天上午,谢岷上班前,特意揣上了登机证,准备象往常那样跑到飞机上去接父亲。他知道,父亲今天该返航。他刚走进车间,噩耗传来了。这天早晨,妹妹谢洪起得很早。她是成都科技大学机械系的学生,正在准备期末考试。在收音机里,她听到了一架客机失事的消息。她的心一下子悬了起来。但她毕竟只有 19 岁,她的思维方式还是孩子式的。她想,爸爸那样豁达、乐观、热爱生活,不会遭遇不幸的。下午,

哥哥来了,要走了她的钥匙,告诉她,爸爸去了西安、妈妈到昆明出差了,叫她集中精力复习,不要回家。

他们在想尽办法承担灾难、战胜悲痛。全中国都在分担他们的痛苦。

西南航空公司的另一位机长胡道安,在北京的上空曾与谢百里相遇。通过无线电波,他们互相致意。当他返回成都时,发现公司的工作人员都在默默地坐着、无声地落泪。

飞了几十年的张文德,是谢百里的邻居,他讲了一件20年前的往事。1966年10月,他们机组从武汉飞往贵阳,由于贵阳地面云层低,看不见跑道,青年机长谢百里当机立断,决定降落成都机场。可是还缺15分钟的汽油,怎么办?谢百里在机组人员的配合下,用小油门飞行,终于安全着陆。当时的机场,笼罩着一片紧张气氛,面对消防车、救护车闪烁不停的警灯,谢百里如释重负地笑了。

而这次,他和他的伙伴们,却没能战胜无法抗拒的故障,为人民的航空事业献出了宝贵的生命。

三 人民武警在1·18空难现场

1月18日22点30分,一阵刺耳的特急警报声划破夜空。已熄灯上床的四川省武警总队驻渝二支队的官兵闻声立即奔向操场。3分钟后,部队即出发奔赴1·18空难现场。19日凌晨,到达事故现场。他们立即在现场四周设置了警戒线。

19日,战士们除担任警戒外,开始清理现场。他们下到冰冷的冬水田里收拾飞机残骸、遗物。由于是突发事件,准备

工作未跟上,没有雨靴、防水裤,没有手套。他们赤脚下田,一天下来全成了“泥猴”。战士们将搜集到的现金、支票、手表等遗物如数交回指挥部规定的地点,没有一个人违反纪律。



心随机碎

20日,是最艰难的一天。这天,死难者的遗体要从田里清理出来抬到车上,送到殡仪馆。在清尸、运尸过程中,武警部队没有使用一件器具,全部是用手扒,小心翼翼,力求遗体完整。5中队在运尸过程中,担架不够,使用竹杆、篾条编的简易担架。战士马伟、陈文在运尸时,简易担架的篾条突然断了,他们急忙用肩将尸体顶住,以免尸体滑到地上。8中队是新兵训练中队,许多新兵以前没见过死人,可在执行任务时没有一人退缩。为抬尸体脱掉了防寒的棉大衣,任务完成后,整个中队有80%的战士患了感冒。

从1月18日晚到21日凌晨5点最后撤出现场,武警战士在艰难的条件下连续战斗了近70个小时。

四 必须吸取的教训

空难震动了全国,更引起了中央领导部门的极端重视。受国务院委托,国务委员张劲夫于空难一周后向全国人大常委会作了关于伊尔十八—222号飞机1·18空难事故的调查和处理情况的汇报。

他说,1988年1月18日,中国西南航空公司的伊尔十八—222号飞机执行北京—重庆的航班任务。19点05分由北京起飞,预计21点58分到达重庆白市驿机场。飞机由北京起飞后,经2小时42分临近合川,飞行正常。21时50分,机组向地面发出了报告:第四发动机故障,要求通过白市驿机场去成都降落。因飞机难以操纵,2分钟后,机组报告还是到重庆本场落地。21点57分,第四发动机坠落在距重庆白市驿机场34公里处。以后,机组连续报告,飞机严重抖动,操纵不了。22点17分,飞机终因保持不住高度,撞击土块而坠毁。机上旅客98人和机组10人全部遇难。

张劲夫说,对这起重大事故,国务院十分重视。李鹏总理指出,这是民航近年来少有的特大事故,必须严肃认真查处,总结经验,吸取教训,并妥善做好善后工作。同时,李鹏总理要求重庆市协助民航处理善后工作,并派国务院副秘书长王书明和民航、公安等有关部门的负责同志立即赶赴现场处理善后工作。事故发生后,重庆市和有关部门的领导同志立即赶到现场,并抽调100多名医务人员,对发现的遇难者逐个进行了检查,不放过一点机会地寻找生还者。公安干警、武警和

当地驻军 1300 多人对现场进行了保护,并参加了寻找遗体、遗物和飞机残骸等项清理工作。同志们白天黑夜在泥水中连续工作,不怕脏、不怕累、不怕冷,到 21 日 23 点,108 名遇难者遗体全部找到。重庆市抽调 60 多名外科医生协助殡仪馆对遗体进行了整容、整形。经过八天八夜的紧张工作,在民政、公安、医务部门的同志和殡仪馆全体工作人员的努力下,到 30 日,遇难者的遗体处理工作基本结束。由于各方面的共同努力,整个善后工作进展比较顺利。

他说,1 月 26 日,国务院常务会议听取了关于 222 号飞机空难事故的汇报,决定由全国安全生产委员会作为事故调查委员会,负责查清事故的原因和责任。随后,由劳动人事部、民航局、国家经贸委、监察部、公安部、全国总工会和中国劳动保护科学技术学会、重庆市等单位组成事故调查领导小组,并由民航、空军、航空工业部及北京航空学院等单位的工程技术人员组成专家组,分别到事故现场及 222 号飞机维修单位进行了详细的调查。

他说,调查组仔细地研究和分析了所有能得到的残骸、飞行记录器译码、空中通话录音、照片、录像、各种有关技术文件和管理方面的资料、各种实验数据、记录证词。在此基础上确认,这次飞行事故不是人为破坏,也不是不可抗拒的自然灾害造成的,而是由于第四发动机右起动发电机故障烧毁,导致第四发动机失火后坠落而造成的。

张劲夫说,3 月 5 日,国务院常务会议听取了事故调查情况的汇报,并进行了认真的讨论。会议认为,222 号飞机空难事故是一起责任事故,对负有领导责任的人员应作出处理。

他说,国务院会议认为,近年来我国民航事业发展很快,

有些方面不能完全适应需要。这起事故是机械故障造成的。民航和各有关部门要从这次事故中吸取教训,采取有力措施,确保飞行安全。

SQ006 班机的死亡日记
——新航 SQ006 号班机失事以
后

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

SQ006班机的死亡日记

瞬间的毁灭——空难部

SQ006 班机的死亡日记

——新航 SQ006 号班机失事以后

一 一声巨响之后

1. 沾血的纪事表

■2000 年 10 月 31 日

新加坡航空公司 SQ006 班机在晚上 11 时 18 分于台湾桃园中正国际机场失事,机上载了 159 名乘客和 20 名机组人员。这架 747—400 珍宝型客机是在强风暴雨中驶入跑道,预备飞往美国洛杉矶的。结果客机还未完全起飞就撞到留在跑道上的挖泥机(俗称“怪手”)上,顿时断成几截,并起火燃烧,83 人因此罹难。这是新航 28 年来的第一起空难。

■11 月 1 日



过低的飞机和过高的汽车

新加坡总理吴作栋发表声明,宣布已指示新航、交通及资讯科技部、外交部和所有相关的政府机构给予受打击的乘客家属一切必要的协助。总理也对遇难者的家属致以最深切的慰问,并向台湾当地迅速采取各项应急行动而致谢。

新航主席范佑安对空难表示遗憾。原本在纽西兰基督城公干的新航副主席兼总裁张松光博士也火速赶往台北。

台湾飞航安全委员会(简称飞安会)宣布,SQ006失事客机的两个黑箱已经找到,座舱录音器和飞行记录器都完好无损。

■ 11月2日

飞安会公布初步调查报告,排除航空器系统、结构及发动机等机械因素与空难有关。

交通及资讯科技部长姚照东凌晨零时 30 分抵达台北机场,一下机便赶往停尸处对罹难者亲属致以最深切的哀悼。

美国、澳洲和新加坡的专业调查人员飞抵台北,先后前往失事现场检查客机残骸。

台湾成立新航 SQ006 班机空难善后联合服务中心,让罹难者家属开始认尸。

公布失事原因 机长走错跑道

■11 月 3 日

飞安会初步调查结果显示:是失事的新航班机机长走错了跑道,让飞机进入了 05 右已封闭的跑道,以致酿成意外。委员会执行长戎凯博士也在台北公布了黑箱所记录的资料。

新航总裁张松光博士在新加坡召开的记者会上,表示新航完全接受台湾飞安会的初步调查结果。新航将对乘客、机组人员和他们的家属负起全部责任。

由于初步调查显示客机失事事件疑与人为疏忽有关,桃园地方检察署(简称地检署)限制三名机师(马来西亚籍机长方志刚,副机师黄庆龙和拉迪夫西诺)不得离开台湾,直到另行通知为止。

新航宣布巨额赔偿

■11 月 4 日

新航公布,对于罹难的每一名乘客或机组人员,有关家属可获 40 万美元(约合新币 69 万 6000 元)赔偿,这并不包括新航初期发出的 2 万 5000 美元辅助金。另外,新航也承担受伤乘客和机组人员的所有医药费用。

■11 月 5 日

三名新加坡籍伤者(法扎娜、黄淑真及洪明全少校),在

晚上 11 时零 9 分由大力士 C130 型军机载送回国 ,转入新加坡中央医院的矫形及烧伤部接受治疗。

■11 月 6 日

医院呼吁公众踊跃捐献 A 型与 O 型血液 ,协助三名伤者进行多次手术。在发出呼吁后的一个星期 ,血液中心收到公众捐献的血液量创下历史最高记录 ,其中约一半人士是首次捐血。

台湾举行空难公祭

■11 月 18 日

空难公祭在早上 7 时 30 分于桃园巨蛋室内体育馆举行 ,前后长约五个小时。姚照东和张松光博士都出席了追悼仪式。

■11 月 26 日

戎凯博士率领的八人调查小组到达。目的在于了解新航的飞行运作及训练情况。除了从人为因素着手调查外 ,小组也将从航务、机场及生还因素来调查空难的可能导因。

■11 月 28 日

姚照东指出 ,新加坡不久前向台湾提出要求 ,希望可让三名机师尽早回门。但由于地检署还需要他们的协助 ,所以机师暂时仍不得离境。

■12 月 5 日

桃园地检署去函通知 ,可在 15 日派人员办理责付事宜 ,三名机师之后便可离境。

■12 月 6 日

国际民航机师协会联合会发传真要求台湾允许机师早日回新。

■12月7日

机师模拟起飞过程

■12月14日

三名机师于晚上8时30分重返中正国际机场,模拟起飞过程,弄清失事原因。

■12月15日

原定在当天回返新加坡的三名机师,由于桃园地检署前一晚突然决定要求新航也签署责任交付书,回国手续没有办成。

■12月16日

地检署向飞安会提出抗议,要求该委员会尊重检方司法侦查动作。

■12月19日

双方日前在安排三名新航机师离开台湾的议题上,达成4项协议。其中一项说明,配合台湾司法单位调查需要,三名机师日后在必要时须前往台湾。

三机师回新加坡

■12月21日

被限制出境近两个月后,三名机师终于在晚上约10时30分回国。

2. 首席空少的悲伤

空难发生的前一刻,一切都和往常一样,所有的空服员确保乘客都系上了安全带,就听到机长宣布:“机舱人员,请到起飞位置上。”

首席空少伊斯尼(45岁)坐上了机舱人员的座位,系上安

全带,等待飞机从桃园中正国际机场起飞。

外面虽然下着狂风暴雨,但在空中服务了22年的伊斯尼并不感到害怕。

当飞机开始升空时,机体震了两下,然后就有许多敲击的声响,飞机开始猛烈地振动。突然,飞机里一片漆黑,许多人开始高声尖叫。

伊斯尼说,当飞机断成三截时,大火迅速地从各方吞噬了整个机舱。



惊奇的故事

他说,身边的所有机舱人员立刻离开座位,展开紧急救援步骤。

可是,就在伊斯尼和其他机舱人员在黑暗中寻找紧急出口时,浓浓的烟雾开始占据了整个机舱。

当他们找到紧急出口并打开大门时,伊斯尼发现脚下有

一具焦黑的尸体。

“当紧急出口被打开时,我终于明白解脱的意思。”

然后,他就发现身旁站着一个赤裸的乘客:他的衣服,包括内裤都遭大火烧毁。

“虽然他被严重烧伤,仍按照我的指示往前走,不过,我看不出他是什么国籍的人士。”

当伊斯尼引导乘客往出口的方向逃时,他听到了消防车警铃的声音,并闻到烧焦皮肤的臭味。

之后,伊斯尼又在黑暗中遇到了另一名生还的空少郑克清,并和他联手把一名严重受伤的乘客救离飞机。

这时,乘客已经开始跳出飞机,而火势也已受到控制。

当伊斯尼叫一名手部严重烧伤的乘客跳下飞机时,她甚至向他大吼。不过,伊斯尼在事后到台北的一家医院探访她时,她非常感激伊斯尼救了她一命。

在机组人员李国兴的丧礼上,伊斯尼的情绪表现得非常激动,当他伸手触摸这位20多年的朋友兼同事的棺木时,他泣不成声。

“我失去了两位好朋友国兴和苏莱士。我也认识雯慧和妙莉。如果我可以做得更多来救他们,我会好过一些,但我不能。”

3. 李雪仪留下嗷嗷待哺的两幼女

在空难中不幸丧生的新航乘客李雪仪(30岁),生前待人和蔼可亲,性格开朗,朋友及邻居对她的不幸逝世,深感难过。

李雪仪是审计师,空难发生后,她虽被救出来,但因她的双脚严重烧伤,医生不得不为她做了截肢手术想以此保住她

垂危的性命。



新航班机的尸体

她育有两个女儿(1岁及3岁),一家人住在兀兰6道第761座组屋。

李雪仪的好些朋友昨天到治丧处哀悼,心情哀伤。她的丈夫(37岁,行政人员)心情显得异常沉重。

她的一名好友说,雪仪活泼开朗,心地善良,没料到年轻的生命却被一场无情的空难夺走。

雪仪的这名好友还说,她与雪仪相识五六年,过去每个月至少一次相约外出,闲话家常。雪仪常出席三一卫理公会教堂的教会活动,好些教友也到治丧处悼念她。

雪仪的陈姓女邻居(40岁)说,她虽然见过雪仪,碰面也闲聊几句,但空难发生后,她没有留意到这些伤者的身份,直到昨天遗体运到组屋楼下,她才知道雪仪是当中的一名遇难

者。

她说,平常雪仪走过她的家,都会打招呼问好。但过去两三个星期里,她发现死者家里没有人,感到很奇怪。

她也说,雪仪夫妻俩非常恩爱,经常看到他们带着两个孩子到楼下逛逛。如今夫妻阴阳两隔,令人难过。

李雪仪原本是在台北长庚医院烫伤中心接受治疗,病情在入院一周后出现不稳定状况,到了第九天凌晨5时左右,病情突然急速恶化,伤重死去。当时,医生曾尝试用仪器与药物抢救,但还是无法保住她的性命。

雪仪在空难中全身蒙受95%的灼伤。由于双脚严重烧伤,为挽救她的性命,医生不得不在她膝盖之上10公分处切掉她的双脚。

事后,雪仪就一直在长庚医院接受治疗,留医期间,她的家人一直陪在她身旁,直到她离开人世。

李雪仪是大华银行内部审计部的审计师,她生前与同事黄淑真乘搭SQ006班机,原本是要前往公司在洛杉矶的办事处进行审计工作。黄淑真也是其中一名伤者,身体45%被灼伤。

随着李雪仪的不治丧命,新航SQ006班机空难的罹难人数最终增加至83名。

4. 凄凄伤心泪

有些哀伤,真的只想在独处时流露,即使全世界拍着你的肩膀说愿意陪着你一起流泪。也是无济于事的,在台湾桃园巨蛋室内体育馆为新航SQ006罹难者举行的追悼仪式,就在各宗教代表诵经、悼念者的鞠躬、新闻界摄影员的闪闪镁光灯

中流逝的,前后约5个小时。

由始至终,从新加坡抱着两个孩子前来祭拜亡妻梁丽娇的吴源才(41岁,经理)都表现得异常淡定。

即使是坐在灵堂前两排代表家属席中的最左边,他也很冷静地向各政要和机构代表的哀祭点头回礼。

脸上完全没有一丝摄像机最想捕捉的伤情。

甚至当交通及资讯科技部长姚照东和新航总裁张松光博士分别上前与家属握手慰问时,媒体你推我挤地抢镜头,吴源才也毫不动怒,哀伤的尽头是无语的宁寂,他的心仿佛已随爱妻而去了。

待整个仪式在近中午12时结束,全体家属起立,走到灵堂前对着逝世家人的遗照泣诉时,吴源才把身边的10岁儿子吴竣彦和4岁女儿吴欣颖交给亲人照顾,留下自己静静地站在灵堂前,失神地望着素白色布景前的亡妻遗照。

耳边传来现场伴奏的凄凉丧乐《帝女花》。

那一刻,泪水终于从吴源才原无表情的脸上淌下。他拿下眼镜,痛苦地把脸埋在手掌心里,不肯相信爱妻已离尘世的残酷事实。

那场烈火带走的,何止是82条无辜的生命?许多家属的一部分,也已随着亲人的骤然离去而永逝,那是脱氧核糖核酸检验永远也无法确认的遗骸。

两个小孩稚气可爱,无法理解仪式的繁复和冗长,更看不到爸爸有意隐藏的悲伤。他们的小手所能做的,就是在灵前为妈妈献上一束白花。

吴源才的妻子梁丽娇(42岁)是摩托罗拉公司的设计师,为了孩子和丈夫,她曾推掉了许多出国受训的机会。

一个多月前,公司再次选中她到美国受训 10 天,于是吴源才鼓励她接受,没想到她竟此踏上一条不归路。

16 年的夫妻情。犹记得他受访时说过的一句话:“失去她是我一生最大的损失。她是一个最好的妻子和妈妈。”

体育馆内,家属逐渐散去,但哀伤的愁绪仍弥留在大堂中,久久不散。父子三人走到在灵堂前,与相框中的亲人合照,作最后也是永远的怀念。

一家四口,就这样隔着花海,拍下了一张任何家庭都不想如此拍摄的家庭照。

5. 七天六夜的痛与哀

10 月 31 日的 SQ006 空难,对无数人造成了巨大的冲击,包括到现场采访的新闻工作者。

一位当地的记者傅丽云用颜色,述说了她七日来在空难现场采访的感受吧。

■走进死者

11 月 1 日,接近中午。

在胡姬乡村俱乐部工作时,我接获了空难采访任务。

主任一句“可以去台北吗?5 点班机,只有两小时的准备。”

“没问题。”

除了十多名同行,机上还有交通及科技资讯部长姚照东、新航副主席兼总裁张松光博士、罹难者和伤者的家属、负责照顾死伤者家属的“患难之友”、辅导员等。

曾无数次想过,到台湾走走。没想到,首次到那里,须带着快熟面、饼干,牵着无数问号……



它可以飞上天了

2 日零时 30 分 ,乘车到国内线航厦的临时陈尸室。

上百名新闻工作者严阵以待 ,等着姚照东部长和张松光博士的到来。

两名访客到了 ,好不容易走进陈尸室 ,向罹难者致哀 ,把不停的闪光灯抛在身后。

台湾媒体以竞争激烈著称 ,总算领教了你推我挤的“凶悍”采访方式。看不到里面情况 ,一名警员好心相告 :到正门去 ,那里比较清楚。

跑到正门 ,70 多具棺木尽入眼帘。于是 ,即刻通知摄影同事。

记录惨烈情景时 ,才留意隔着玻璃、50 公分不到的距离 ,因白布掩盖不了 ,一具焦尸的右手臂 ,僵直地露了出来 ,紧握的手指 ,直杵我的心 ! 我的天 !

铅重的心 ,急速往下沉 ,往下沉……

那一刻 ,预见未来数日的挑战。深深吸了口气 ,告诉自

己要保持冷静。再怎样个愁云惨雾,怎样惨绝人寰,也不能说没有心情。因为重任才刚刚开始。

凌晨两点,出席张松光博士的记者会,再回酒店写稿、传稿。闭目养神15分钟,一番梳洗,跟着姚照东部长到三家医院探望病人、出席记者会等。

■红色震撼

红色,代表热情。台湾有关单位和工作人员对媒体的热情款待,也带给我不少冲击,包括正负双面的影响。方便得让我觉得他们该好好检讨,以保障公众的利益。

医院给予媒体充分配合。以林口长庚医院烫伤中心的医务人员来说,他们就对媒体热心、友善万分。

从主治医生召开记者会汇报伤者近况到允许媒体人穿戴经消毒的口罩、手套和衣服,进入隔离病房,以及“公然”把病人的伤况贴在墙上,宣布病人伤况,可略知一二。

对新闻工作者来说,医院提供了极大方便。只是站在关心生还者的角度,我宁愿他们“不友善”一点。

据了解,我国医院以病人利益为重,一般上是不准媒体进入加护病房的,更勿论隔离病房了。

这种严禁采访以保护病人的作法,是应该的。

多支电视台摄像队进入隔离病房后,久久不愿“撤退”,为的是拍摄探病的情况。人多,细菌也多,对病危生还者构成威胁。喧闹声中,生还者怎能休息?

在隔离病房,还在拍摄生还者跟死神搏斗的最“精彩”镜头,很重要吗?把麦克风推到病人和家属面前,要他们讲话,就能肯定自己的采访能力吗?

我很茫然。

另外,伤况也算是私人资料。公开伤况的作法,其实值得商榷。

姚照东部长访问完毕,给媒体大军包围。好不容易“钻”到前面,马步却站不稳,差点给后面的台湾记者推倒。姚部长关切地看着,我只好苦笑回说“没事”。

时间紧迫,须趁姚部长离开前,访完一名新加坡家属。不料,一名台湾女同行半途杀入,打断我们。

意识到太斯文、太温和的话,好像很难“赚吃”,也无法完成任务。只好让她连珠炮地发问,让她的每道问题悬在空中。

到台湾的第二天,在桃园市立殡仪馆遇到桃园地检署的检察长宋国业,他乐意受访,只是措词极其强烈,也给了我一些震撼。

要知道,让人引以为荣的新航,向来是国人的“身份认同”(commonidentity)。即使在外人,也把新加坡人等同于新航。

因此,他就“你们新航”前;“你们新航”后的,当面批判,甚至以“匪夷所思”形容和批判新航处理空难的事宜。数天后,地检署因为拟起诉三名新航机师,被台湾飞航安全委员会批为“动作太多”。

■白色震撼

殡仪馆里,白花处处,一片惨白。

一名台湾人,一夜间家里少了三个人,另一名少了两个。他们的心痛,有谁了解?

几乎天天跑殡仪馆的我,天天看到罹难者的亲友,挥洒泪水在灵堂和火化场中。访问固然重要,但提醒自己要处处敏感,万万不可增添他人的愁烦。

新航空姐吴雯慧的尸体是最后寻获的。她的灵堂 ,与火化场距离百米不到。因此 ,当天有好些出殡的罗厘队伍 经过吴雯慧的灵堂。

出殡的罗厘都载了孝女。孝女的哭声 ,与罗厘引擎“ 连为一体 ”:罗厘停 ,她也停止哭泣。

紧跟孝女的“ 电子花车 ”,载着类似“ 七月歌台 ”的歌星。歌星穿上红色皮革迷你裙 ,配合震耳欲聋的音乐 ,大唱流行歌曲 ,还摇摆扭动着身躯。

早听闻台湾的这种特殊文化 ,却是首次目睹这般情景。送葬的新航人员 ,与在场的新加坡记者 ,都流露难以置信的表情。

■后记

到台湾的几天 ,不断跟时间赛跑。庞大的工作量 ,把我压得差点喘不过气 ,阴霾天气 ,也压得胸口发闷。

不过 ,尽管寒流阵阵 ,一些台湾人的温情之举 ,使寒天暖活起来。

例如 ,一名酒店女服务员见我赶稿来不及去吃饭 ,只好用用泡面(快熟面)充饥 ,竟起了怜悯之心 ,隔天 ,就为我送来了饼干和即溶咖啡粉。此举 ,让快没电力的我感动不已。

还有 ,访问中正机场航警局刑警队队长张绍堂后 ,他的下属送便当(饭盒)给我和摄影同事裹腹。

至于总部 ,上司和同事也嘘寒问暖 ,关心提醒我要“ 睡好、吃好、别忙坏了 ”,温暖了心窝。

在台湾 ,每晚或早餐时刻 ,都与同事开会商谈采访计划。虽然日日奔波 ,平均只睡四五个小时 ,但万分珍惜这个难得的采访机会。它将是 我 10 年记者生涯中 ,另一重要篇章。

记者在采访中,情绪难免受影响,同为感情动物的患难之友,情绪也受到波动。据知,一些患难之友曾向辅导员表示,他们对乘搭飞机回新,有恐惧感。

由此可见,这起空难造成的影响力的深远。

离开台湾时,天空放晴。

或许,完成任务,加上蓝天白云,心情跟着轻松起来。

办登机手续时,我已是疲倦不堪,连同行李托运,在飞机上闭上眼睛由它去了。深夜抵家的感觉,无限美妙。

活着,就该真心诚意地感恩。这,也是七日感言。

6. 空姐法扎娜

空姐法扎娜冒着生命危险回到燃烧的 SQ006 机舱救人,但她在受访时却说:“我担当不起英雄这个称号。”

18 岁的法扎娜因为跑回失事飞机帮助乘客逃生,结果全身 45% 烧伤了。

她在中央医院住了 44 天后,被获准出院,回到死兰住家休养。

法扎娜在家中过了一夜,昨天接受本报电话访问时说,有媒体要采访报导她的事迹,她低下头轻轻地说:“比起那些死去的人,我根本算不上什么英雄,我真的没想到人家会把英雄的称号套在我的身上。我只是做了一点小事,别把我说得那么伟大。”

她说还记得, SQ006 出事之前,她和其他机舱人员一样坐在机位,等待飞机起飞。

出事的那一刹那,她被救生筏压在座位上,挣扎了许久才挣脱。接着,她带了一些乘客逃向紧急出口。

不过,正当她要滑下滑梯时,舱内一些乘客的喊叫声促使她回过头,她试图要返回去救出那些受困者。就在那一刻,她被火势吞噬了。

原本可以安然逃生的她,会不会后悔当初回头救人呢?

回想起10月31日的惊险经历,法扎娜说:“也许我会,也许不会。那时,我没想这么多。”

她的声音略变沉重:“现在回想起来,我真不知道自己是怎么做到的。若是在此时此刻,我是可以告诉你,我不可能做到的。”

“但在那个紧要关头,我却能够做到。事情发生的那一刻,你整个人都变了一样,你会从胆怯变得勇敢。”

她的平凡的话语感动着面对她的记者。

从台北的林口长庚医院到新加坡的中央医院,法扎娜终于挨过来了。

但她深知,这一路走来,她不是孤军作战。“我的家人和朋友一直在旁鼓励我。回到新加坡,我收到好多好多人的祝福。”

她激动地说:“慰问卡片和鲜花排山倒海地来,我真的受宠若惊。我的病房外放了一本供人签名的簿子,里头每页都填得满满的,而很多来访的都是陌生人。我好感动!”

法扎娜告诉记者:“请代我感谢所有关心我的人,包括中央医院的医务人员,还有那些捐血的公众。”

她说,那些留下名字和地址的善心人士,她都一一寄了圣诞卡感谢他们。

如今,法扎娜经过9次皮肤移植手术后,伤痕已逐渐消退。她只希望在家好好地养伤,盼望早日回到工作岗位。

然而,法扎娜出院一天之后,又因双脚上的伤疤溢血,必须再入院换绷带。

她的父亲阿都拉扎(48岁)昨天受访时说:“她才在家过了一夜,早上就打电话到我工作的地方说,她脚有问题,吵着要回医院。”

原来,她脚上的塑胶敷料脱下后,溢出血液,因此在中央医院花了足足一个下午换敷料消毒。

回家后,法扎娜希望逐渐恢复正常生活,和父母及两个兄弟度过快乐的开斋节。“我好久没有回家了,现在只想在家里休息,在熟悉的环境里慢慢康复。”

二 无私的血援与声援

1. 4000 人的热血流向伤者

在灾难后的6天里,总共有4000多名热心公众响应全国血液中心的号召到该中心捐血,以帮助3名极需输血以动手术治疗烧伤的新航空难伤者。

在登记捐血的4114人当中有2950人合格,全国血液中心发出的统计资料显示,从上一星期一(6日)始,前往该中心登记捐血以帮助空难伤者的捐血者总共有4114人,其中合格并接受捐血者总共2950名。

据知那些不被接受捐血者,可能是由于所填写的资料不齐全或是其他原因,导致他们最终不能被接受捐血。

在4114名登记自愿捐血者当中,322名是因为响应全国

血液中心发出的呼吁而前往登记捐血的,后来有 225 名被接受捐血。

当全国血液中心在 6 日 8 时一开门,便已经有等候的捐血者上门要求登记了。其中一对姐妹在早上 7 时 45 分便已经到该中心等候,她们也是最早到的等候捐血者。

姐姐施金莲(40 多岁,教师)受访时说,以前她经常捐血,不过,自从几年前她患上高血压后,便很少捐血了。这次,由于妹妹要捐血帮助空难的 3 名伤者,她便陪同妹妹一起来捐血。她说,为了这次的捐血,她必须停服治疗高血压的药 3 天。

她当秘书的妹妹施金英受访说:“我是一个定期捐血者,这次我来捐血是为了帮助空难的伤者。”

在前几天她听到血液中心的号召就想要来捐血,不过由于当时需要工作而无法抽身到来。她是趁着星期六没有上班,便约了姐姐一起到来捐血。

当散工的魏有雄说,这是他第一次来到捐血处,他的想法是如果能够帮助他人。就要给予协助。因此,他决定捐血给空难的伤者。

据知,全国血液中心的开放时间,是从那个星期一至星期四,每天上午 9 时至下午 6 时。星期五是上午 9 时至晚上 8 时,而星期六与星期日则是从上午 9 时至下午 2 时。

卫生部长兼财政部第二部长林勋强,在公众场合与媒体上大力赞扬公众踊跃捐血,协助新航空难伤者的见义勇为和互助精神。

林勋强在出席由股票经纪协会所主办的捐血活动仪式上,为捐血者打气,他说:他已经到过中央医院探望三名伤者,

他们目前的情况良好,他希望他们能早日康复。

他还说:“自己刚在两个月前捐了血,要等到3个月后才能再捐。”平时他也尽量定期捐血。新航空难事件发生后,全国血液中心并未特意号召公众捐血,全赖公众自动自发的精神,血库才能在一星期内,收集到近4000包血,这种及时捐血救人的善举,让新加坡政府各界深深感动。

新加坡输血服务处顾问医生张丽珍说:“自空难发生第二日开始,许多热心公众前去捐血,有不少人是第一次捐血或是很久没捐了。截至空难后的一周内,血库总共收集了3772包血,期间共有5130人来登记捐血,反应非常热烈,比平时每星期所收集的1000到1500包血高出许多。”

她希望,在这次新航事件后,公众平时也能踊跃捐血。她向有关人介绍说:“我国现有65%的人口适合捐血,不过只有约2%是捐血者,比不上加拿大、美国和英国等发达国家的5%。从医学上说,定期捐血也有益健康,可说是利人利己。”

基于公众反应非常踊跃,血液中心在那几天里延长了工作日的服务时间,从原本的早上9时至傍晚6时延长到8时。

新加坡股票经纪协会自空难第二日起,主办了3天捐血活动,时间是上午11时至傍晚6时。活动在莱佛士坊和华联银行中心之间的空地上举行,主办单位搭起冷气帐篷,方便公众捐血。股票经纪协会上次主办这项活动是1997年,当时每天约600人响应,这次估计能吸引到至少每天800人。

许志成(28岁)上一次捐血是7年前。他说,原本要在前几天到血液中心,不过听说要等很久,便改到这里来捐血,因为这儿靠近他的工作地点。

他还建议说,多数人生活忙碌,平时不会特地到血液中心

捐血,因此应主办更多社区捐血活动,鼓励和方便更多人捐血。

中央医院为3名新航空难伤者发出捐血呼吁后,全国血液中心一星期内所收到的血液量创下历史最高记录。

据估计血液中心一个星期内总共接到5000多人的登记,并从3772人身上抽取血液,其中约一半是第一次捐血。

捐血者响应中央医院号召,捐出O+和A+型血液,帮助在空难中严重烧伤的洪明全少校、空姐法扎娜和乘客黄淑真。这3人必须在中央医院接受多次皮肤移植手术,需要大量输血。

负责血液中心的新加坡输血服务处顾问张丽珍医生受访时,对前来登记的5130名公众表示感谢。

她说:“我在这里服务了将近20年,从没见过这么多人来捐血。公众的踊跃反应,真令人感动。”以往,血液中心平均每天收到150到200包血,供新加坡所有的医院使用。上一次血库的捐血量记录,是在1986年新世界酒店倒塌惨祸发生后创下的,大约有2500人在6天内前往捐血救人。

虽然这两次灾难突显了国人的热心,但血液中心希望公众不单是在灾难发生时才捐血。张丽珍说:“希望这不只是一次性的善举,因为每天都有病人需要输血。”

2. 就让她们大哭一场吧

新航空难十天了。生还者及罹难者家属陆续回家了,他们接下来可能面对心理上的灾难后遗症,心理医生们告诉说:亲友及辅导员应尽量多多陪伴他们,协助他们淡忘这场浩劫带来的恐惧与哀伤,面对生活。

心理医生杨新发受访时说,家人出现灾难后遗症症状时,最重要的是亲戚朋友的陪伴与亲切关怀,倾听他们内心的悲伤,不要阻止他们在哀伤时大哭一场。

他说,哀伤、愤怒与恐惧等都是突发灾难后,罹难者家属自然的心理反应,勉强压抑情绪,如果没有向他人宣泄或求助辅导,反而会引发更多的不良后遗症。

杨新发说,家人可以向受过专业训练的辅导员或心理治疗师求助,以克服心理上的内疚感与无助感,改变看问题的角度,恢复信心,重新恢复正常生活。

他说,历经一场灾难的创伤,将使他们学习到如何面对人生无常及生离死别,更懂得珍惜生命,进而生活得更有意义。

心理医生在心理医学角度做了专门的发言:社会人士的关怀及协助是治疗生还者与罹难者家属重要的一环,从最近大家踊跃捐血的过程中,充分看到了遇到灾难时,人民之间彼此的互助精神。在现阶段,生还者及罹难者家属可能会出现症状包括:焦虑、恐惧、失眠、茫然、没胃口、脾气暴躁、注意力不集中等,他们会感到恐惧,无法相信和亲近他人,人际关系出现问题,对很多活动也失去兴趣。因不堪亲人在灾难中身亡的现实残酷,有情况严重的人甚至会生出轻生的念头。周围的亲友得特别留意,给予辅导及鼓励。

他们中有些人无法自我控制,不断强迫性的回忆过去,灾难情景一直在梦中困扰着自己,导致重新陷入痛苦的情境。杨新发医生强调说,孩童或老年人应付创伤的能力较弱,大部分都会产生这方面的后遗症。因为他们比较不易表露内心的哀痛及感受。

如果孩童的家长在空难中丧命,应好好和耐心地把事实

告诉他们,不要骗说父母到国外办事,很久才回来。这样也许能隐瞒一时,但如果他们知道真相后,会产生更严重的创伤与不良后果。

笔者一直无法说服自己,这是场空难,难道只因为无辜的乘客赴冤死城时,是好端端地坐在机舱里?天晓得,一架正要凌空起飞的飞机竟然撞到两只挖泥机的“怪手”,好比路上的行人被飞机撞个正着那么不可思议。因此,与其说是一场“空难”,倒不如说是机场跑道上的一起交通意外来得贴切。

意外来得那么突然,在那场凄风苦雨中,死神夺走了82条人命,多少家属、亲朋戚友肝肠寸断!即使是非亲非故,也莫不为之感到悲痛。对众多新加坡人而言,更是心情沉重;为什么又是意外?那回是胜安,这回是新航,旧创加上新伤,旧怨加上新愁。

患难见真情,这场灾难,把人们的心紧紧拉在了一起。不分国籍、不分种族、信仰,伸出援手,互相扶持,不论是在中正机场的慈济等义工和救灾人员,还是在樟宜机场24小时值勤的辅导员。在短短一周内,超过5000名热心人士前往捐血,这种捐血救人的行动,是悲痛心情的升华,是把悲恸化为力量的充分体现。

作为媒体人,记者对此次空难过后媒体界的反应也颇为赞许:在这段非常时期,人们澎湃的悲愤与忧伤需要适当的方法与途径来疏导。报章设专栏、论坛,让读者抒发心胸中不平之气,电视台也在时事节目“前线追踪”中特别设热线让观众拨电倾诉心声。就不知道演说角落可曾因此而热腾起来?

这次事件中传媒都有不俗的表现,或许还可以做得更好。感情的抒发,通过言语会比文字来得直接,对情绪的发泄和安

抚有益,然而节目的处理也往往存在着一些难于预料的因素。无可否认,这类的节目对主持人特别具有挑战性。可惜节目时间太短了,这类的特别节目在时间、空间甚至地域方面也应该具有较大的弹性和伸缩性。

拨电参加讨论的观众满怀热忱,因为关心,所以行动。除了罹难家属外,那些参与协助工作的、或者是不曾参与的,都有满怀的郁闷之气。但是节目的时间却不够,是经费不够?可以找商家赞助电视节目买下时间,疏导公众的情绪,对营造一个互相关怀的温馨社会是有必要的。

看来,人们似乎不再满足于咖啡店的窃窃私语,而更敢于公开表达自己对问题的看法和意见,这是值得赞许的。对于如此一件震撼人心的横祸,不同阶层的民众,在不同的立场会,有不同的看法和反应,如苏轼所言“横看成岭侧成峰,左右高低各不同”。因此,我们应该有容纳和听取不同层次的言论的胸襟才是。

发表言论和看法,绝不是专家独有的特权。专家有专家的看法,不是专家也有不是专家的看法,只要合乎逻辑,都有论说和听讲的价值。当然,人们难免有各自的盲点,因此,需要来自不同的方位的意见加以反射,把盲点照亮。

3. 桃园公祭天人同悲

台湾桃园县为新航 SQ006 班机罹难者举办的追悼会,经过周密布署正式在桃园巨蛋室内体育馆举行。40 多名罹难者的 400 名家属应邀参加,场面肃穆,气氛哀伤,许多旁观者受到哀伤情绪感染,潸然泪下。

追悼会前后历时约 5 个钟头,至中午 12 时许才结束。参

加追悼仪式的罹难者家属中,来自新加坡的6户家庭共18人,他们主要是罹难者新航机舱监督李国兴、新航侍应生长苏勒士、摩托罗拉工程师郑淑珠、设计师梁丽娇、宋家骥博士、林金福上尉的家属。

台湾籍罹难者家属则总共300人,其余家属来自美国、英国、印度、印尼和马来西亚。

多数家属是在前天乘搭新航所安排的飞机陆续抵达台北的。追悼会的费用全由新航负责。

新航以最审慎的态度尊重不同宗教的要求。仪式分家祭和公祭进行,上午7时30分至10时举行的是家祭,只让家属参加。为尊重罹难者不同宗教的信仰,新航特别从新加坡邀请宗教联谊理事会来台协助。他们在我国宗教顾问团一行9人的带领下,在公祭开始前分别依照佛教、道教、基督教、天主教、印度教、回教、犹太教的仪式举行告别仪式,以慰丧生亲人在天之灵。

只见数百名信徒,绕着会场为罹难者助念、祈福,钟鸣声、颂经声不绝于耳,愿亡魂安息。

直到10时,当各政要如我国交通及资讯科技部长姚照东、台湾交通机构负责人叶菊兰、新航副主席兼总裁张松光博士、民航局长黄文亮等陆续抵达后,体育场开始奏起哀乐,公祭仪式正式开始。

台湾高层人物张俊雄一抵达会场,就立即向灵堂鞠躬,然后就座。接着,全体出席者起立,向罹难者深深地行哀祭礼,并默哀一分钟。

默哀完毕,张俊雄率先带领各单位和有关机构的高层向罹难者献花和行致哀礼,接着向坐在前两排,手握鲜花的代表

家属行礼,场面庄严肃穆。下来两小时,各高层代表逐一带领下属向罹难者献花和行致哀礼。

这次空难共有 82 人罹难,但因有些家属不愿让罹难亲人的遗照在公祭仪式上出现,摆放在灵堂的 67 个相框中,只有 51 个有罹难者的遗照,另 16 个相框没有照片,只有名字。

当追悼会仪式在中午 12 时许结束之后,压抑心中悲伤许久的罹难者家属,走到灵堂前凝望着逝世亲人的遗容,掩面哭泣、拥抱互慰,久久不愿离去。

会场呈圆形设计,东南西北座台共有 1 万张黄、紫、橙、蓝色椅子。馆的前方摆放的是罹难者的灵堂,中央两处则是摆放 1200 黑色椅子的致祭区。

灵堂前放置了 10 盘敬果、10 个香炉和两条奠烛,两侧也各摆放了 25 个白色气球。周围亦有 110 个罗马柱式花座和 400 个高架花架,布置庄严,气氛萧瑟。

新航总裁张松光率领各级主管共 100 多名前来致祭,以表达他个人及新航全体职员对不幸罹难者最深的悼念,同时也要传达新航对台湾方面上下机构人士的及时惠予援助的由衷感激。

新航台北分公司表示,这次公祭获得了台湾有关部门的帮助,对他们从式场设计、搭建、仪典安排、贵宾接待到交通管制等方面给予的全力支持深表谢意。

新航方面共动员了 300 名职员投入公祭的一切相关事宜,包含安排一对一照顾罹难者家属的患难之友,新航将与桃园县负责机构齐心协力,共同完成让罹难者安息的使命而全力以赴。

新航公关经理吴蓓南说,这次承蒙台湾方面上下发挥人

饥己饥、人溺己溺的精神，在空难发生的第一时刻，所有单位、相关主管机关、各友航、医疗院所及多个民间团体即时主动伸出援手，让新航在本次空难中不论是救援工作或善后处理方面，均获得最大的协助。

新航特别在此郑重向各单位及其他诸多幕后无名英雄，表示最衷心诚意的感谢，同时，还要特别感谢桃园县负责机构为这次公祭投入最大的心力与最多的支援，让公祭得以最庄严隆重的方式进行以祝祷罹难者早日安息。

另外有 108 名海外国人，也寄语吊唁罹难者。

住在海外的许多新加坡人自新航空难发生以来，纷纷从他乡捎来寄语，吊唁罹难者。

共有 108 名新加坡人在过去数天将寄语交到新加坡国际基金会。他们来自 18 个国家的 23 个新加坡人俱乐部和 3 个学生会。

这些国家包括澳洲、比利时、柬埔寨、加拿大、埃及等等。

基金会在 SQ006 空难后把消息传给海外的国人，并邀请他们发表感想。

基金会在文告中表示：“海外新加坡人展现的关怀和同情，反映新加坡人无论身在何处都紧紧相连。”

三 为了死者的调查与赔付

1. 亡者家属的诉求

受访的新航 SQ006 空难死伤者家属说 ,台湾飞航器飞航安全委员会的调查事实报告书 ,仅是说明了事发情况 ,没有分析与探讨原因与改进建议 ,他们希望当年底的完整报告 ,能提供更详尽的信息 ,解开更多的疑问。

罹难者洪妙莉(空姐 29 岁)的姐姐洪妙莲受访时说 ,飞安会公布的只是一个事实调查报告 ,还没有进行深入分析与检讨。她希望年底的调查报告能有详情。

她举例说 ,二天前发布的报告书说座舱录音记录显示 ,三名机师曾 5 次同航管中心确认客机进入 05 左跑道。在这么多次的确认过程中 ,还没有人发现错误 ,真是不可思议。

她说 ,空难在机场范围发生 ,新航及中正机场双方都有责任。

洪妙莲说 ,虽然中正机场已有 22 年的历史 ,是个旧的机场 ,但不足以构成机场毫无责任的理由。

凡是运作中的机场 ,都应该不断地根据国际机场规范更新设施 ,确保安全运作。任何不经意的错误 ,都可能导致空难 ,夺走多条无辜人命。

一名伤者的哥哥说 ,空难的发生 ,牵涉到一些技术上的问题 ,例如航空条例与规范等 ,他不是专家 ,不便猜测或评论。但他说 ,空难导致人命伤亡 ,家属所承受的伤痛难以弥补。空

难发生是事发之前的数个环节都出现错误造成的。机师之所以进入错误跑道,可能是这之前的种种不稳定情况与错误导致的,这包括天候状况、机师与控制塔人员的对话、机场设施等。

由于这份报告书没有对这些因素深入解析,因此他希望通过有关部门尽快有个结论以解开更多的谜团。

另一名罹难者的家属在听完了有关部门最初的汇报后说,这只是一个初步的调查报告,谈不上满意或不满意,报告虽然出来了,但很多问题还不够明朗,一些还是旧资料。他关注的是05右跑道的边灯事发当晚到底有没有开亮,这个问题至今仍无定论。

他最后十分诚恳地表示:台湾方面应该能从这份飞安会的报告中,了解中正机场的运作缺点,从中吸取一些经验。身为小市民,我们除了接受调查报告的内容,并不能改变什么,只是希望能如此做。

事发一周后台湾飞安会在台北公布新航SQ006空难调查事实报告书。报告书指出,由于机师误以为进入正确的跑道,机场的部分标示和灯光设施不符合国际民航组织(ICA0)的规格双方面原因,造成了新航SQ006航班客机发生重大空难。

这份近400页的报告书,分成机师访谈、座舱录音资料、乘员伤亡分布情况及中正机场设施等部分,并逐点说明。

2. 气象学专家的自然分析

作为曾经在气象机构工作过多年的科普作家,徐仁吉先生从自然因素,也就是天气条件上谈了个人的看法,他说:

首先从机场方面来分析,作为一个提供国际航班进出的桃园中正机场,不但在设施上应该是先进的,而且也要确保安全的。控制塔指挥人员能不对每天起落的班机有个系统的安排吗?每架班机进出哪条跑道不得听从控制塔的指令吗?哪个机师敢随便闯入其他跑道呢?这是不可能的!

其次再从机师本身来判断,作为一位机师,在飞机起飞和降落时都是非常谨慎操作的,怎么可能稀里糊涂进错跑道呢?何况是具有多年飞行经验,又多次使用中正机场的熟练飞行员?他应该对该机场跑道是非常熟悉的。

难道他们不懂得一时疏忽便会机毁人亡吗?难道他们会拿自己以及机上一百多名乘客的性命开玩笑吗?另外,哪个机师不是严格听从控制塔的指挥呢?控制塔没有指令,他敢擅自起飞和降落吗?既然控制塔告诉他进入05左跑道,他怎么会闯入05右跑道呢?我个人觉得其中必定另有缘由。

在这里,我们抛开上述两方面的人为因素即主观原因,而从自然因素也就是客观原因来探讨。

世界上飞机失事屡有发生,或撞山或坠海,大多数是由于当时天气骤变引起的。在我创作和发表的气象作品中,曾参阅和借鉴过两次重要的空难资料:一次是前苏联宇航员加加林空难的悲剧,加加林这个名字是世界瞩目的,他是人类历史上第一个驾驶宇宙飞船登上太空的新闻人物,成为人类宇航史上的先驱者,在当时是影响全世界的大新闻。

然而他在一次航校毕业考试进行空中表演后返回机场的一刹那却不幸遇难。资料介绍的大意是:根据当天上午8点气象台的天气预报提供的“天气状况很不好,云量较大,有雷阵雨,能见度低”的情况,应该推迟表演,但对一个遨游过太

空的宇航员来说,这样的天气条件算得了什么呢?

经请示上级同意,加加林决定按照预订时间起飞,坐在他旁边的监考官也是一位有多年驾机飞行经验的丰富的少校军官,他不断向地面报告加加林在飞行操作上的准确、熟练、迅速、平稳和干练。

经过一个多小时在阴暗太空的“正飞、侧飞、倒飞、急升、急降、缓转、陡转、左翻、右翻”后,加加林圆满完成了所有的考核项目,获得了优异的成绩。

在加加林返回地面穿越一块雷雨云时,遇到的是逆风,但当他降低高度到只离地面不足 500 公尺时,突然遇到低空风切变,使正在向机场跑道逆风滑翔的飞机,骤然间由于风向骤然变为顺风而遭受巨大的外力冲击,风力之大,使他无法调控,想加油提升,已没有空间供他改道再往高空飞翔,便一头栽向地面,触地爆炸,造成机毁人亡。

另一次发生于 1975 年 6 月的美国波音 727 空难,也是因遭到风切变造成的,机上人员 113 人丧生、9 人受伤,曾成为当时轰动一时的大新闻。

从我掌握的这两次空难的资料中,联想到新航 SQ006 班机是否也因风切变造成的呢?我们不妨从当时事故现场来推测:

10 月 31 日,台湾遭受“象神”台风的侵袭,桃园县在晚上 11 点正降大风雨,中正机场的能见度很低(11 月 9 日报章报道只有 400 公尺)。尽管机场说在空难发生前 15 分钟曾有一架班机起飞,但是“天有不测风云”,15 分钟后就不会产生风切变、龙卷风或飏线等其他强风和怪风侵入吗?

11 月 9 日报载“当晚(即 10 月 31 日晚)机场的 05 左跑

道灯被其他班机撞坏”，即说明那架班机也是受到了强大外力（大风）的冲击造成的，只是没有发生事故而已。

另从同日报载“台湾海内外 60 多位新闻记者现场勘验”证实难发现场“飞机残骸零乱散落达 1 公里远”来分析，当时飞机起火断成三截，残骸怎么能飞出 1000 公尺远呢？

我个人认为还是外因（受外力作用）造成的。这个外力当然指风，不管是飙线过境也好，龙卷风也好，低空风切变也好，或者是其他阵性怪风也好，风力的因素绝对不可忽视，不然怎么会使飞机残骸散落那么远的距离？

另从上述记者现场勘测中提到的“目睹的是，已经撞得面目全非的新泽西护栏以及四个施工中的机械物，从撕毁的惨状可以想象当时飞机撞击的猛烈”来看，刚刚起飞 10 秒钟的飞机，刚刚离开地面并不高，怎么能有那么快的速度和那么大的撞击力呢？

这也说明是有强风作用的结果。能否如此，当然还需要用气象数据来证实。不知中正机场是否有专用气象观测设施？能否记录到 10 月 31 日当天 24 小时的气压变化，风向、风速的变化，特别是晚上 11 点 18 分前后的瞬时气压变化，最低气压、瞬时风向变化、瞬时最大风力，以及地面与高空气象要素的对应变化等相关数据？

我们可以据此来进行分析和判断。但最关键的是这些气象数据来源的远近至关重要，如果中正机场有气象观测场，这个场址距离出事跑道有多远？俗语说“隔道不下雨”，意思是说隔着一条道路，两边的天气状况就会完全不同，这话是经过实践证实而感悟到的。

因此若是观测场距离事故跑道太远（超过 500 公尺），记

录的数据都不可能与出事地点相一致,因为无论龙卷风、飏线、低空风切变,还是其他阵阵怪风,它们的宽度都是很窄的。若中正机场没有气象观测场,借用桃园县气象部门资料,那就更不可靠了。

同时也可询问机师们,在起飞滑行过程中特别是空难发生的一刹那,飞机是否受到强大外力的冲击(我猜想他们都惊吓得一时无从完全回想起当时的情形了)。只有结合诸多因素共同裁定,才能得出正确的结论。

如若一旦新航 SQ006 空难是由风切变所至,不但机师可免遭起诉、新航名誉又不会受损,而且台湾的中正机场也免去责任了,这不是“三全其美”吗?但愿事实真的如此。

3. 客机究竟断了几截?

新航 SQ006 在桃园中正机场失事时,到底断成几截?

可靠消息说:应该是两截,而不是本地、台湾和其他媒体所说的三截。

出事的 SQ006 客机,机身实际上只断裂成两截。

“所有有关的技术报告,也写明‘飞机是断成两截’。也就是说,飞机撞到地面时,机轮和引擎飞落四处。可是,机头与机身和机翼其实还是连接的,它们是与机尾脱节,从座位 40 号左右裂成两半。

负责此次新航意外事件调查的台湾航空器飞航安全委员会执行长戎凯博士在经过初步现场勘测时,已经证实:出事的这架 SQ006 班机残骸,基本上是断成两截而不是媒体所报导的三截。

戎凯说,新航 006 班机的残骸,就技术上而言,确实是断



说不准断了几截

成两截而非三截。

后来有报刊解释说：出事跑道所以会留下3截残骸，那是因为“拯救人员后来为了找寻尸体，才把飞机‘解体’的”。也因为这样，媒体一开始就有错误印象，认为飞机因为断成三截，机师才有机会逃离。”

“调查显示，三名机师与一些机舱人员和乘客，是从飞机上层的商务舱出口处逃出生还的。

如果到空难现场细看，机头与严重烧毁的机身，根本没有脱离，是相连的。”

这名做此解释的人士在空难发生后同马来西亚籍机师方志刚，以及两名新加坡籍副机师黄庆龙和拉迪夫西诺会过面。

他介绍说，机师们起先非常困扰，接受辅导后，已慢慢恢复。不过，他说：“他们感到非常难过，不可能克服这样的感

觉。我不认为,他们这辈子可以忘记这起事件。”

谈到三名机师的护照全部给扣留的问题,他疑问:至少一名机师的护照给烧毁了,怎样扣留?根据被调查的消防人员说,他们看到其中一名机师,抱着脚受伤的台湾籍空姐逃生;另两名机师也帮忙其他人。消防人员还说,三名机师、一些机舱人员和乘客,都想回到现场进一步协助拯救工作,却被他们加以阻止,并被带到安全地方。

做此解释的人是当地媒体的一位灵通人士,几天里他频繁周旋于上下,掌握了如多细节。他还说:“根据美国法令,调查进行时提供的证据,不能当成检举的证据。不论做什么怎样做,其主要目的是预防意外再发生,使未来的飞行更为安全。这样的法令,也让机师能畅所欲言,毫无保留地提供可靠证据,试想想,如果证人提供实情后,有关实情却用来‘对付’自己,那就没人敢说实话了。”

空难一周后戎凯博士引导的7个小组委员会,地勤运作、生还因素、飞行系统和黑箱解读这4个委员会,已完成大部分的工作。

尚未完成的包括人为因素、飞行运作和空中交通指挥/天气/机场这3个委员会。

在如飞安会召开的记者会上,曾经公布了一份近400页的调查事实报告书,并分成机师访谈、座舱录音资料、乘员伤亡分布情况及中正机场设施等部分,逐点说明。这个报告书中还指出,中正国际机场并没有按照国际民航组织(ICAO)的规范,在因施工而关闭的05右跑道的开端打个巨大的X,警告客机不要使用该跑道。这可能是飞机起飞误行跑道的重大原因之一。

另外,正确的05左跑道上的两盏导引灯,一盏已坏了,另一盏则光线微弱,而且没有导引线相连,也不符合国际民航组织的严格规定。

当大家的关注点集中在跑道上的边灯时,飞安会执行长戎凯博士介绍说:“在空难发生之前和之后,中正国际机场曾经陆续改善跑道的边灯。调查人员也发现,在新航空难发生前,中正国际机场曾4度发生客机滑错跑道的情况。”

在空难发生后,飞安会随即连同来自新加坡、澳洲和美国等地的专家,组成了一个80人的调查团。调查团分成9个小组,分别就航空交通控制、飞行运作、座舱录音记录、天气、地面控制、系统、生存因素、机场和人为因素等方面进行调查。

调查团在当年11月6日到中正机场进行模拟滑行测试,11月8日则测试了05右和05左跑道的灯光。当年12月,调查团将失事现场中寻获的电线送往澳洲扫描检查。本月14日,飞安会将客机的逃生滑梯送往美国测试;本月19日,调查团也检测了机场消防局的应变能力。

经过4个月的调查、5次的测试,以及总共86人次的访谈后,调查团终于最后确认了那份事实报告书的内容。

戎凯博士强调:“这份报告书的内容只有事实,没有任何的分析和揣测。飞安会目前还没有作出任何结论,必须再经过一个分析的程序,才能取得结论。”

新加坡的一个大媒体报导中说:“桃园地方检察署从飞安会取得了调查报告后,初步判定机场设施和跑道施工并没有明显的疏失,而倾向由三名机师来负起过失的责任。”

戎凯博士和桃园地检署检察官黄谋信,看到报导后几乎同时指出该篇报道并不正确。

飞安会接下来将根据那份事实报告书进行分析研究工作,预计将在当年底正式公布对整个空难的分析报告。

4. 新航空难家属向台湾机场讨说法

新航空难第二年,台湾交通机构和民航方面的有关人员私下证实,在中正机场发生的新航空难家属所委托的美国律师代表,将在近期到控告中正机场航空站。

去年新航空难事件造成重大伤亡,有40多名生还者和罹难者家属已经委托美国芝加哥诺兰法律事务所(Nolan Law Firm)要求赔偿。控告对象除了新航和波音公司之外,还包括台湾交通机构及民航局所管辖的桃园中正机场航空站,原因是根据航空器飞航安全委员会所公布的最新调查报告指出的机场设施不符合国际标准,是间接造成空难因素。

民航局负责人说,该律师事务所已表达欲前来拜会的意图,除了派出事务所人员到台湾访谈空难生还者外,将正式向民航局提出赔偿诉讼。台民航局方面不愿为此对外公开发言,只表示“如果面对诉讼,只好准备应战”,一切等待飞安委员会年底公布的调查报告为准。

不过,一位已退休的民航航务主管指出,自飞安会公布了调查报告后,民航高层主管就已感觉到“大事不妙”,特别是飞安会对中正机场设施不符合国际标准的事实一公布,虽未明言民航的责任,但民航部门已难辞其咎。

据新航台北分公司说,该空难意外的台籍家属约有20多位,已经有一些家属接受了新航的赔偿,其他大都还在考虑中,尚未听到有任何家属的律师,有跟诺兰律师事务所联系。

在新航空难不久,面对着对这场空难台北与新加坡人发

生的争议,一位常以飞机穿梭在新加坡与台湾之间的台湾人士曾有过一番这样的感慨性很强的讲话,他说:

新加坡航空公司一直以来,是我十分信赖的安全航空公司。这28年,新航都一直保持着非常安全的记录,这不是件容易的事!这次新航所发生的不幸空难,对新航确实是一个极大的打击。

希望大家带着一颗疼惜的心,来面对新航这次在中正机场坠毁事件。所有的争论,所有的推托责任,都比不上罹难者家属的悲痛!痛失亲人的那份刻骨铭心,需要多少时间与多少回忆来忘却。如今家属最需要的是大家给予精神上 and 心灵上的支持。衷心祈祷不幸罹难者能安息,也祈祷生命垂危的受伤者,能坚持下去战胜死神,早日康复。

从电视上看到失事飞机不断地燃烧,也看到救难人员在暴风雨中抢救罹难者的情形,机身被大火烧得焦黑,生死一线间的挣扎、生离死别的场面,令人叹息感伤着,人生无常。

飞机失事当晚,救难人员在风雨交加中抢救受难者的情景,更增添了无限的悲伤和哀痛。

台湾这一年来,自9·21大地震后,人民生活在天灾恐慌中,地震、台风、山崩,现在又加上新航失事事件,更是雪上加霜!

空难已经发生了,这是谁都不愿意见到的惨事。在这沉重的时刻,台湾民航言面与新航应该平心静气地来处理空难调查事件,飞机失事是各方面的损失,新台双方应互信互助地协力合作,调查失事的前因后果。

我个人认为台湾民航方面是应该承担“在地国”机场服务的责任。整个飞机起飞过程都必须靠中正机场的控制塔的

合作与联系,才能确保飞机是否能安然起飞。十分令人纳闷的许许多多的问题:为什么机场跑道上没有装设雷达?为什么机场跑道上亮起误导机师的灯?为什么会让机师误入跑道?这种种的为什么,台湾的民航方面必须说明白讲清楚!不可一味地把责任推托给三位机师。

台湾方面如果一旦起诉机师,可能会引起许多后遗症。机师若被台湾方面起诉而定罪,一定会引起各方面不同的看法与争议。一般而言,若当飞机出事,只处分航空公司,机师最多被终身吊销执照;而台湾这次新航出事,却要机师负刑事责任,这是不公平的,这是在国际上史无前例的,台湾方面要三思。

虽然国际惯例与台湾法律不相抵触,但外籍飞行员很可能以后会抵制减少降落台湾机场的次数,从而将会使台湾方面面临无机可搭的困境。

我老了,但我希望这次意外的事故别再引发更多的问题,再伤害更多的人。当人们遇到困境时,千万不要冲动,也千万不要在黑暗中摸索。时时要保持冷静的头脑,勇敢坚强面对所发生的不幸事件,不要畏惧,真理将会出现的,所谓公道自在人心。

5.40 万美元空难赔偿的风波内幕

在空难一周后,新加坡航空公司便将SQ006班机空难的赔偿协议书,寄给了所有在这次空难中的罹难者亲属,协议书并没有注明签署并交还给新航的截止日期。

因此,亲属无需在仓促的情况下签署,他们可以仔细阅读协议书的内容,并根据本身的情况,在适当的时候才答应接受

并签署。

不过,据了解,根据华沙公约,亲属须在空难发生后的两年内,决定是否要接受有关赔偿或起诉涉及的航空公司。此外,亲属一旦接受了这笔赔偿,就等于放弃日后对新航采取法律行动的权力。

对于在空难中罹难的每个乘客或机员,新航将给予有关家属 40 万美元的赔偿。

这不包括新航初期发出的 25000 美元的辅助金。

新航的一位官方发言人曾在媒体上表示:针对美国一家法律事务所通过互联网劝请 SQ006 空难家属不要轻易答应新航的赔偿要求的说法,有必要作出澄清。

这位发言人说,新航安排的“患难之友”,协助罹难者家属及安慰他们,使他们度过非常困难的时刻,绝不是为亲属施加压力,要他们尽快签下赔偿协议书。

这些家属能在没有特定期限下,从容的考虑是否接受协议书上的赔偿额,至于他们需要多少时间考虑,个别人士情况不同,新航会依据他们个别的情况,酌情调整。

上边说到的那个美国法律事务所是设在芝加哥的,他们在互联网上设立了网页,为空难生还者及家属提供法律咨询。

该法律事务所的创办人唐纳德在网上声称,新航利用辅导家属的这些“患难之友”,说服罹难者亲属接受这笔 40 万美金的赔偿额。

他说,这是保险业在过去的空难中曾使用过的方法,让受害者亲属与代理人建立密切关系,利用亲属的悲伤情绪获益。

唐纳德在网上说,承保新航空难的保险公司在罹难者亲属还处于悲伤与震惊之中,将有关的赔偿协议书发给他们,家

属应直截了当加以拒绝。

该法律事务所也声称他们精于代表那些在重大灾难及不当情况下死亡导致损失的公众,替他们追讨赔偿。

承包新航空难殡仪服务的公司被怀疑勾结官员独揽大生意使台湾新航空难事件再起风波,这回揭出了当时承包死难者殡仪服务的殡仪公司的内幕,他们是在同航空警察局官员勾结的情况下,独揽了这宗利润达数千万元新台币的生意。

新航空难事件中的死者虽已入土为安,却不料其中另有文章,整个事件同“吃饭、出入酒店和礼貌”有关。

据台湾的一家媒体上报道,有关殡仪公司的东主一日在家中遭五名自称来自台北的帮派大汉的恐吓,对方一开口就指他发了大笔“死人财”,要他拿新台币 2000 万元来“花花”,否则就“走着瞧”。

殡仪公司的东主不想吃眼前亏,于是虚与委蛇,打发对方离开后便向警方报了案。

警方经调查后,怀疑事件同新航空难有关。新航空难中共有 83 人罹难,据悉新航承诺为每名罹难者支付上限为 30 万元新台币的殓葬费,加上死难者家属自行雇用的服务,粗略估计该殡仪公司可获利近 3000 万元新台币。

警方估计是有人不满该公司通过不正当的手段独揽生意,於是勾结黑帮出手勒索。

据香港的一家媒体透露:空难发生当晚,殡葬业界有不少人出力义助,桃园县殡仪工会更准备了 100 具棺材准备运往桃园中正国际机场,但遭航警局回绝。他们在事后得悉了某家殡仪公司独揽了全部殡仪服务后,便怀疑是有人收受回佣,包庇该公司“鲸吞”全部生意。

航警局的解释更加微妙 :出现了“ 抢尸 ”的混乱场面 ,当晚总共有 10 多家殡仪公司到场 ,由於业内有“ 先到先得 ”的不成文行规 ,所以这些殡仪公司一到便抢夺尸体 ,有些人更阻止法医采集 DNA(脱氧核糖核酸)样本 ,硬把尸体放进他们带来的棺材。航警局为免出现“ 抢尸 ”的混乱场面 ,所以才把全部殡仪事务交由一家殡仪公司处理。

不过 ,受惠的殡仪公司东主事后接受访问时并不讳言这次殡仪生意是暗标夺得。他说 :“ 平时同他们(航警局人员)吃饭、出入酒店都要请 ,开销很大 ,这次算是回补支出 ,事件处理好之后还要再找这些人‘ 礼貌 ’一下 !”

这名东主扬言不怕招来行家非议 ,因为他有一位重量级的司法人员助阵 ,若有人持有异议 ,以后便没有好日子过 !

另外新航方面的损失也是巨大的 :新加坡航空公司将在三个月内暂停部分航班。

新航 SQ006 空难使新航少了一架飞机。

一位新航方面的官员告诉有关人说 :新航原本每个星期有约 600 趟穿行世界各地的航空班次 ,少了一架飞机后 ,预计会有 6 趟航班受影响。

他说 :“ 这个情况只是暂时性的...目前 ,为了减少所可能造成的不便 ,我们已把受影响的乘客转到其他航空公司。此外 ,我们也要求制造商把我们所订购的新 747—400 型飞机提前运交 ,他们答应在明年 3 月交货 ,到时我们就能恢复正常航班了。”

为弥补航班不足 ,在事发第二日新航便把受影响乘客转移到“ 星空联盟 ”(Star Alliance)中的航空公司班次上。新航是这个联盟的成员。其他成员包括联合航空、德航、北欧航

空、加拿大枫叶航空、泰航、巴西航空、纽西兰航空、安捷航空、全日空等。

6. 真诚的歉意与携手

失误,真是一个变幻莫测的魔物,给已经纷纭复杂的生活添加了多少无妄之灾,给我们每个人带来了多少羞愧、挫折和困惑。失误后无可避免要承担责任,难怪许多人怯谈失误、怯认失误,总想为自己的失误找出理由或借口,使自己不再有罪恶感和良心的自我审判。

SQ006号班机撞毁事件,尽管各种技术分析或行为分析此起彼伏,热热闹闹,但归根结底就是人为的失误。幸而,新航对这样的突发事件,由始至今,如实地抱着负责任的态度,并通过各种表达方式,表示负责和认错。这体现成立了28年的新航,对首起坠机意外的发生,一种痛心疾首的反省和醒悟和对所有无辜罹难者及其家属,一种坦荡、恳切、真诚的忏悔。

从真诚的认错和忏悔,坦诚地为空难负全责的做法看,新航可说已经完全放弃了任何风险上的考虑以及可能带来的不良后果。这种出于内在良心的作用,主动对自己失误的行为进行自我曝光、自我批判的行动,是已然超乎专业要求的一种道德忏悔的表现。

只有在没有任何外在压力、不以他人怎样看我的前提下、更不是在他入已经察觉、或在各方责难的情况下,自觉自发对失误忏悔,才能更有效地防止失误的再发生。对失误没有忏悔,就不可能改过,正是这种忏悔的作用,引导着以后自觉地制止悲剧的重演。

人为的失误无处不在、无处不有,对失误的前因后果进行

任何理性的诠释 , 往往都会显得苍白无力。要避免失误 , 减少失误 , 甚至杜绝失误 , 首先得承担责任。

推卸责任的人是不会对任何人进行道德忏悔的 ; 反过来说 , 拒绝道歉也意味着坚信自己完全没有过失 , 因此完全不必负半点责任。但是 , 这对于 82 条生命来说 , 在道德上 , 是没有半点推诿责任的余地的。因为 , 只有道德扭曲者 , 才总想为自己的过失找出法律上的理由或借口 , 来自我脱罪、自我偏袒、自我掩饰。

新航勇于在众人面前道歉、不仅仅是承担行为过失的技术、法律责任 , 而且也表示对以后的行为承担道德责任。通过以企业的道德意识、社会责任和内在良知为机理 , 对将来责任的自愿承担 , 以弥补过去的疏失 , 才能把行为控制在合理的规范之中 , 才能更有效地防止失误的再发生。

10 月 31 日的深夜 , 为什么显得那么的长 , 新航及全体新加坡人民将不会忘记 , 就是这一夜 , 在多少人的心灵中留下了永恒的伤痛。我们会永远地、真实地、深深地对所有遭遇这次不幸的人儿祈求宽容、用真诚的忏悔来引导我们时时以这次不幸为训诫 , 时时清醒、时时自省、更新与成长。

新航 SQ006 客机失事撞毁 , 可说是举世瞩目的遗憾 ! 尤其是作为新加坡的任何一名份子 , 知道消息之后 , 第一颗心都是往下沉的 , 然后马上从媒体上看到令人触目惊心的残骸、焦尸以及包扎得不成人形的重伤者 , 还有遇难者家属和亲友的惊慌、焦虑和痛苦。令所有的人哀惊无比。虽然我们的生活还是如常 , 但我相信和许许多多新加坡人一样 , 我们的内心 , 有一角是沉重的 !

新航是我们的骄傲 , 国家的象征。然而 , 花无百日红 , 28

年的声誉 ,刹那间毁于一旦 ! 为死伤的同胞 ,也为新航 ,我们怎能不难过 ,怎能不担心呢 ? 再加上肇祸的原因 ,竟然是人为的错误 ,这就更令人茫然 ,一时间也不知道应该如何反应 ,就好比 we 最疼爱的 ,表现最好的孩子 ,突然犯了无可弥补的过失 ,怎不教人失措 !

不过 ,也就在这么复杂的心情和气氛中 ,我们看到了人性善良慈悲的一面。首先是新航的空中服务人员 ,在最恐怖最艰难的时刻 ,舍身救人 ,协助受困的乘客逃生。一向以温柔体贴的形象享誉国际的新航空姐 ,原来除了美貌 ,还有那么勇敢那么伟大的精神 ,真是让人肃然起敬 ! 其次 ,台湾的救灾人员在风雨和大火中全力抢救和搜寻受难乘客。还有台湾慈济会的义工 ,他们无畏风雨 ,第一时间到事发现场提供协助和慰问 ,充分表现了慈爱精神。这些台湾朋友 ,使人感动 ,令人钦佩 !

在我国 ,有一个团体 ,也默默地发挥他们难能可贵的美德 ,那就是“ 胜安空难亲属联合会 ” ,空难的消息传回的当天 ,他们的成员主动拜访了遇难者家属 ,希望以自己如何从痛失亲人的悲伤中走过来的经验 ,去安慰和鼓励那些死伤者家属。胜安空难发生在 1997 年 ,离现在只不过三年左右 ,对于当年同样是在霎那间失去亲人的会员来说 ,想必是谈空难色变的 ,而他们却不惜勾起自己最伤心的回忆 ,去安慰那些并不认识的陌生人 ,这份温情和诚意 ,非常难得 ! 令人永远难忘 !

此外 ,有许多在媒体上发表个人对这次空难看法的各地朋友 ,他们都表示了对新航的爱护和支持 ,还有那些去捐血救人的民众等等 ,都充分显露了人性的善良。

空难已经过去 ,新加坡人民永远感谢所有关心空难事件

的朋友 ,并借用我国佛教总会长老的祝语 那就是希望死者安息 ,伤者康复 ,更祝愿新航早日恢复信心 ,重振声威。

7. 秋末的警钟

让我以新加坡公民的名义做最后的记录和警示 :

秋末的法国 ,前往图卢兹机场的途中 ,同车数位台湾媒体朋友的手机先后响起。

“ 什么 ! 新航客机在桃园中正机场失事 ! ”

听一个说 ,接着陆续其他人也附应 ,便似回音般在耳际回荡。

怎么可能呢 ? 应该是虚惊一场吧。我内心暗忖。

但终究还是忍不住拨电回新加坡 ,结果从主任口中证实了这个恶讯。

新航那金黄色的羽翼 ,经过 28 年的安稳翱翔后 ,还是在台风“ 象神 ”的侵袭下断折了。

这是一个许多人至今还是难以接受的残酷事实 ,包括我在内。虽然 ,约三年前采访胜安空难时的情景仍历历在目。

但我总是告诉自己 ,胜安是新航的子公司 ,这类意外是不会发生在新航客机上的。你们呢 ,是不是也有这个想法 ?

为什么我们会有这种一厢情愿的想法呢 ? SQ006 空难 ,为什么会让我们感受到这么大的震惊呢 ? 是我们“ 习惯 ”听到新航年年获得数个世界第一的消息 ,以致我们自然而然地对它的期望越定越高吗 ?

随着全球民航业的发展 ,人们对航空需求的提高 ,每天在任何一个机场起起落落的客机数目大大增加 ,却也是个不争的事实。

如此一来,从统计学的角度看,空难发生的机率也就相对提高。对于业务扩展迅速的新航来说,避免惨祸发生的挑战也就越来越大。

挑战越大,能从容应付的人也就越难求。

同样的,期望越高,震撼也就越强烈。

在真相还未水落石出前,我如同许多国人般,虽承认飞机上错跑道的“后果”,却对机师如何会犯下这错误的“前因”有所保留。

然而,新航空难印证了“天有不测之风云”的古话,对我们敲响了警钟,让我产异常强烈地意识到意外是随时都可能发生的——无论你在此之前拥有多么辉煌的记录,运作制度是如何的周全。

单就这一点,便对丰衣足食、少有机会经历天灾的新加坡人具有深重意义。

生活在几乎是太平盛世的社会里,我们是否已视一切为理所当然。至于“居安思危”的口号,每年则只在全面防卫活动时才喊一喊。

我们是否真的具备一定的心理素质,来应对这类突发的事件?我们本身对这一切的“太平、效率、安全”等,是否定下了越来越高的期望,以致忽略了现实生活中可能出现的“不可能状况”?

当状况发生后,作为个人,我们是否有能力接受事实、面对事实、承认事实?

当状况发生后,作为社会,我们是否能够团结一致、互相扶持、共同进退?

三年前的胜安空难,让我们初尝这种“惊慌失措”;三年

后的新航空难,让我们证实了世事无绝对。

再也没有什么事情是不可能发生的,即使是在新加坡。

居安思危的警号,此刻应该在人人心中亮起。

或许我们都有必要调整心中对每件事的期望,重新为每个可能性进行评估。

因为,真的,没有什么是一理所当然的。

我从图卢兹回返新加坡时,是在英国伦敦转机,在那里,我看到客机残骸在风雨中狂烧的电视画面。

这令我有数分钟的迟疑,不晓得有没有勇气在两个小时后踏入新航的机舱。

结果,那也仅是数分钟的迟疑。

我不但安然抵达祖国,也因采访空难而对事件有更多的了解。

调整心态接受新航客机也可能失事的事实,并不表示对新航的信心将随之烟消云散。

我始终相信,从火浴中重生的凤凰,将会更夺目!

天祭胜安空难

——关于胜航 M1185 号航班空难的记录

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

天祭胜安空难

瞬间的毁灭——空难部

天祭胜安空难

——关于胜航 M1185 号航班的记录

一 回首那些日子

1. 情空泪雨

1997 年 12 月 19 日下午 4 时 23 分 ,一架从雅加达飞回新加坡的胜安航空班机 M1185 ,在飞行至印尼巨港(Palembang) 以北 56 公里的地方意外坠毁 ,机上 97 名乘客和 7 名机舱服务人员 ,全部罹难。

这是胜安自 1989 年正式提供定期航班以来 ,首次发生的重大飞机坠毁事件。

胜安航空公司当即发出文告说 ,出事的波音 B737 - 300 飞机是在雅加达时间下午 3 时 23 分(新加坡时间下午 4 时 23

分)从雅加达苏卡诺国际机场起飞,原本应在新加坡时间傍晚6时零5分抵达樟宜机场的。



飞起来的时候很平稳

文告中说,飞机上共有46名新加坡人、23名印尼人、10名马来西亚人、5名美国人、5名法国人、4名德国人、3名英国人及2名日本人。此外,机上还各有一名波斯尼亚人、奥地利人、印度人、台湾人和澳洲人。

在出事的胜安航班的乘客中,有7名12岁以下的小孩,以及90名成人。

当局并未公布机上所有乘客的名单,不过97人中,58个是男性成人,32个是女性成人。

这班航班的机师是新加坡人,虽然加入胜安只有三年,但飞行经验丰富,曾经在其他航空公司当过机师。

新加坡的历史将翻过下面的黑暗的几页:

在空难发生后的几个小时之内媒体得知了下面一些的情况。

在7名机舱人员当中6名是新加坡人,副机师是纽西兰人。机上乘客和机舱人员仍生死未卜。

最先赴现场的印尼警方说,他们在巨港东北部的穆西河河口湾发现了失事客机的部分残骸和六具尸体。

印尼空中交通控制中心说,该架飞机最后一次与他们通过无线电取得联系是在巨港附近,时间是下午5时15分。巨港机场负责介绍说:“该飞机直至本地时间5点30分(新加坡时间6点30分)没有向这里的机场联络。”

出事地点是马卡迪查耶村,是雅加达飞往新加坡的半途中,距离目的地还有约一半的航程。

新加坡民航局人事与公关司长陈益昨晚在樟宜机场告诉来访者说:失事的客机机龄仅10个月,是胜安在今年才开始租用的,它是胜安飞机队中最新的一架。它的首航日是今年的2月14日情人节。

他还说,新加坡武装部队一接到出事消息,立即派出一架福克—50飞机飞往出事地点。此外,空军部队也在稍后时间派出1架C—130大力士运输机、两架超级美洲豹直升机到印尼,与当地拯救人员合力展开搜寻和拯救行动。

此外,当地警察局、行政当局、巨港港务局和海军都派遣了工作小组到客机坠毁现场。

印尼官员和目击者介绍说:飞机坠毁在一片沼泽地里,飞机坠毁时曾发生爆炸,残片遍满地。一名在苏门答腊海岸值勤的警员说:“机身已撞得四分五裂,一部分还陷入沼泽里。坠毁时发出巨响。”

他对路透社记者说:“我想生存的机会很渺茫,我只找到了五只毁坏的不堪鞋子。”



一双鞋子天各一方

电缆新闻网也引述目击者的话说：“在听到两声爆炸声后，接着就见飞机坠下来了。”

住在事发现场附近的村民说，飞机的碎片洒满地，现场还可见到乘客的衣物和护照。

海岸警卫队的官员抱怨说：“巨港地区现在正逢雨季，天气很差，否则怎么会……”

另一方面，200多名乘客家属在接获消息后都急速飞奔至樟宜机场，希望向机场负责人了解更多情况。一些家属在得知客机已证实撞毁后，便当场号啕大哭。新加坡民航局将把痛苦中的人们安排到第二乘客大厦二楼的一个房间休息，等候最新消息。

胜安航空的前身是得运航空,在1957年设立,是新加坡航空公司属下专门经营旅游团的公司,1989年提供定期航空服务,并在1992年易名为胜安航空。它目前飞行至8个国家的21个城市,包括印尼的城市如雅加达、棉兰、巴东等地。

胜安航空和新航已在当晚9时许,联合设立了家属热线,让乘客的家属查询。热线号码是5423311。民航局亦在机场第二乘客大厦设立了家属询问中心,供家属了解最新情况。

交通部长马宝山在第一时间赶到了现场并发表了表态性质的讲话,他先说:机龄10个月、载着104名乘客的胜安客机撞毁的事件,让我们非常困惑不解。

接着他又以沉重的语气说:“我们将展开彻底的调查,以了解事发原因。目前,我们正专注于展开搜寻与拯救的工作。”

马宝山是在事发次日的凌晨2时许于樟宜机场举行的记者会上讲这番话的,他在与乘客亲属交谈时说,我们保证联合印尼有关的政府部门,全力寻找和拯救胜安航空班机MI185号航班的乘客。

他说,在他与家属会谈前,他已与印尼交通部长哈严托博士通了电话,并获悉对方承诺尽全力寻找和拯救飞机上的任何生还者。“事实上,在通电话时,他本人正赶赴巨港,在此,我感谢他所给予的全力支持与合作。”

他告诉记者,客机是在下午5时15分跟印尼的控制搭作最后联系的,当时印尼方面还假设飞机正朝往新加坡飞行,不过,他们却在5时45分通知新加坡方面飞机已不见踪影。同时印尼方面也立即派出搜查队伍。

在出事之前,印尼方面并没接获任何的呼救信号,当时的

天气并不恶劣、地势也不险恶；因此我们也对事发原因感到非常困惑”。

马宝山还表示，出事客机的两个机长经验都很丰富，有多年的飞行历史，失事的原因我们一定尽快查清，他同时表示要迅速安排遇难家属到出事地点，当局会提供一切的行政支援。

他说：“与我会面的亲属都非常沮丧，我们会继续跟他们保持联系，并提供最新消息。”

他也说：“搜寻和拯救工作是我们的当前急务，除了已派出的福克—50 型飞机，我们还会继续增加援助，也会派自己的调查小组到现场去。”

当被询及出事飞机是否是遭人故意破坏，或涉及恐怖行为时，他谨慎地答复出“目前下结论还言之过早。”

这是新航或胜安航空公司的飞机第一次发生意外。机场人员说，出事的喷射机是胜安航空机队旗下最新的一架客机，刚于今年 2 月 14 日移交给胜安航空公司。

接下来应是空难降临后的黑色记录：

前面说及一新加坡空军已在晚上 8 时 35 分派遣一架福克—50 型飞机飞往巨港。过后，将派遣一架 C130 运输机和两架超级美洲豹直升机参与搜寻拯救行动。

一向把守严密的巨港机场当即决定 20 小时开放，以供进行拯救行动。印尼当局把地面搜寻组人员火速送往坠机现场。

外交部 19 日发表文告说，外交部官员将在较后连同新加坡民航局和胜安航空的代表一起前往飞机出事地点巨港。新印两国的搜寻与拯救机构已在最短时间内联手展开救援行动。

文告说,乘搭出事飞机的新加坡乘客的亲属,可以直接拨胜安航空的热线电话查询情况:5423311,或民航局(电话:5455932、5455937、5455045和5451970)。

至于机上的外国乘客,他们的亲属可随时向有关国家设在我国最高专员公署、大使馆或领事馆联络。

此外,任何人可拨电向外交部值勤办事处查询,电话号码3300847和3348369(24小时有专人接听答复)。

胜安航空公司决定于事发后派遣一架专机,载送遇难乘客的亲属前往事发地点。

公司发言人昨晚受访时透露,公司将安排每名乘客的两名亲属,搭乘今早11时的专机,到事发现场了解最新情况和作必要安排。

此外,由新加坡民航局和我国武装部队联合组成的紧急拯救小组,已在接获指示后迅速赶往加入搜寻行动。

他又一次向有关人复述基本情况:出事的飞机是在当地时间下午3时23分飞离雅加达的,与控制塔最后联系的时间为当地下午4时13分(即新加坡时间傍晚5时13分)。

空难后的樟宜机场第二乘客大厦,笼罩着紧张焦虑的沉重的气氛。

许多原本是满心欢喜前往机场准备迎接亲属的人们,却在听闻MI185的飞机失踪后,心情顿时转喜为悲。

有些人情绪激动,无法按捺内心的忧虑,泪水也开始夺眶而出。

另一方面,由各政府单位组成的危机处理小组,警方、民防、社会发展部等人员,都在第一时间赶到机场,部署紧急的救援工作。

当局在第一乘客大厦设立了新闻中心,也在第二乘客大厦二楼处,准备了一个房间安顿所有有关家属,同时作为他们的查问处,警方人员则封锁了附近地带,严禁媒体访问,气氛显得更加紧张。

在现场,家属个个愁眉不展,心情悲恸,整个气氛让人感觉非常不安。家属中心聚集了大约 200 人,他们大都掩面哭泣,或者低头祈祷。

新航副主席兼总裁张松光博士与执行主席丹那巴南当晚也到家属安顿中心慰问家属。

胜安航空每天有 3 趟班机往返雅加达。每趟班机历时大约 1 个半小时。

从雅加达飞回新加坡的航班号是 MI183、MI185 和 MI187,每天的起飞时间分别为当地时间上午 10 时 15 分、下午 3 时 30 分和晚上 7 时 10 分。

这三趟班机抵达时间,则是新加坡时间中午 12 时 50 分、傍晚 6 时零 5 分和晚上 9 时 45 分。

从新加坡飞雅加达的客机则是 MI184、MI186 和 MI188。它们的起飞时间分别为每天上午 9 时、下午 2 时 10 分和傍晚 5 时 50 分。

印尼时间比新加坡时间慢一小时。

2. 空前惨祸全国皆悲

空难发生后,过去 19 天来,拯救人员马不停蹄地展开搜寻与拯救行动,举国上下皆盼望拯救行动能带来好消息。可惜的是,乘客和机上人员都已全部罹难。

值得欣慰的是,坠毁客机的两个黑匣子已经先后找到,疑

团大概不久后就能解开。

交通部长马宝山于空难 2 天后和印尼交通部长哈严托会面并宣布,将于 19 日在巨港花园公墓集体安葬罹难者的遗体,让他们早日入土为安。

挖掘河床打捞飞机残骸的工作将延续到空难后的第二个星期三,不过,主要军方人员将撤出,留下小部分继续和私人打捞公司合作。自此,整个空难搜寻与拯救行动基本上算是告



飞机燃烧着冲向大海

一段落。以下是参与急救者痛苦而悲壮的回忆：

△赵子权上尉(30岁,超级美洲豹机师)：

“我是在空难事件发生后隔天,便抵达巨港开始搜寻工作的,当时主要目的是寻找生还者。”

“由机师、副机师和两名绞车手组成一队合,每天天刚破

晓便开始执行第一趟飞行,历时约3个半小时至4小时。”

“在搜寻中一般每个组要轮流接替人,我每天通常只需飞行一次,但必要时也得出动两次。”

“穆西河的搜寻范围很大,加上烈日当空,河水的反射令搜寻工作较为困难,人也容易感觉疲累。”

“整个搜寻范围并不像是坠机现场,完全没有任何迹象显示一架客机已在这里坠毁……当我首次飞行在穆西河上空时,唯一的迹象便是一些树木正在燃烧。”

△范垂颖(医生少校30岁,操典与训练科医药行动科长,这次医药行动的空军部队负责人)

“这次医药组的首要行动任务是拯救任何寻获的生还者,并在将他们送至新加坡接受医生治疗前,先施予必要的紧急救治。”

“然而,随着搜寻行动展开了几天,仍无法找到罹难者后,我们便集中力量为搜寻人员提供医药服务,以确保他们能顺利完成任务。”

“这是我第一次参与空难事件的拯救行动,我们原本预计伤重人士超过100名,规模可算非常庞大。遗憾的是,我们却无法将平时的训练付诸实践,因为空难的残酷在于一旦发生便极少可能有生还者了。”

“一般上搜寻人员并没有投诉任何特别病况,但据知潜水的人由于在黑暗中进行潜水搜寻,许多人都被割伤了。”

△彭永忠(30岁,直升机战备绞车手)

“我本身是三巴旺空军部队的专业技师,这次成为数名被传召回营报到的战备军人之一,感到非常光荣。”

“由于坠机地点丛林密布,所以上空进行搜寻任务具有

一定难度。散布的村落民宅也令绞车手在做空降时得格外小心。”

“残骸的体积小,所以直升机必须低飞搜寻,高度需在46至60公尺之间。”

“有时我们也注意村民的招手示意,那是因为他们若找到残骸,便要我们下去收集。”

“我的圣诞节是在巨港度过的,原本是约了妻子一起享用烛光晚餐,但最终两人只能通电话聊天。”

“欣慰的是,妻子不但不生气,反而鼓励我继续贡献自己的一份绵力。”

黑暗水底世界潜水人在不断摸索。

过去两个多星期来,新加坡政府派驻穆西河的海军潜水员,每天天未亮便须起身准备,然后在破晓时分乘坐皮艇到划分出的地点进行潜水搜寻。

他们每两人一组,同时潜入浑浊的河水中,在黑暗的水底世界里不断摸索。

在这同时,皮艇上的潜水员人也专注着水底下同僚的行踪,以确保他们的安危。

21岁的国民服役人员朱志荣中士说:“河水下的能见度很差,在潜入6至8公尺深的河底后,即使把手掌放在面前也看不见,所以一切只能靠用手在河床上摸索。”

他还说:“一旦觉得找到的东西可能是残骸或罹难者的遗体等,便须携带着游至靠近河面查看确认,然而往往最终却发现那不过是一些石头、木块等。此外,河底下暗流光涌,我们心须懂得如何与暗流‘搏斗’,以免自己被冲走。”

朱志荣认为平时的训练相当实用,足以应付难题。

29岁的江世荣面对媒体的访问坦言道：需寻找这么多罹难者的遗体，是非常困难的。这名潜水经验丰富的潜水人指出，他在进行搜寻时曾寻找到残骸、证件和断肢残体。

同记者交谈的潜水人都非常坚定地表示，他们都尽了最大努力来寻找原本属于胜安 MI185 客机的一切。

每一次空难降临的时候，最有感的就是那些要在第一时间赶到现场的记者们了，下面是他们的心声和感悟：

△钟天祥（某报社国际组副主任）：

震动——12月19日晚上8时许，甫由雅加达飞抵狮城的亲人来电报讯发生空难，随即外电证实那是胜安 MI185 班机，报馆同事即刻着手紧张的改版工作，人人震动！

激动——午夜接到紧急调派，要火速赶到巨港去采访，随之抢订机票、挤进遇难者家眷住的酒店，开始采访，说不尽的激动！

悲恸——滔滔穆西河，扁舟快速的直奔空难现场，两小时水路，在坠机河里捞起的尽是一些零碎残骸，艰难的拯救情况犹如海底捞针，一些家眷触景伤情，满脸悲恸！

感动——平安夜当天，结束首阶段的采访搭上胜安专机回返狮城。穆西河灾场正有许多奋不顾身的救援人员在探索，每滴泪水和汗水，无不叫人感动！

△陈锦柏（意外组记者）：

我看到的，体会到的，是国人在面对一起突如其来的惨祸时，如何处变不惊，如何从容应对。

采访所见，胜安航空公司、民航局及国防部等机关团体，从事发当天，开始展开拯救工作到提供各方面的后勤支援；从安排罹难者家属赴坠机现场到提供他们心理辅导；从举办签

吊唁册活动到举行悼念会 ,都不难感受到工作人员认真的态度与周祥的安排。

△陈来福(摄影记者):

在穆西河一带展开搜寻工作是不容易的 ,我们每天得乘坐一个多小时的船到事发现场采访 ,这一个多钟头的路程并不好受 ,因为水流非常的急 ,坐在船上不仅摇摇晃晃 ,有时迎面一个大的海浪冲打过来 ,整个人还会从船上跳起来呢 !

△林顺华(采访组记者):

采访新闻在这里出现两种极端 :印尼当局多方面配合 ,令记者拥有很大的采访空间 ,却苦于语言的局限 ,往往事倍功半。

另一方面新加坡人处理事务的谨慎 ,使得采访须花费更多精力明察暗访 ,以致工作方面的挑战指数激增。

△植永恒(摄影记者):

看到拯救人员把尸体捞上来时 ,使我想起人的命运竟然是如此的无法预测。希望家属能够了解 ,我们作为新闻工作在现场的采访 ,绝不是刻意要捕捉他们悲伤的表情 ,而是我们也有责任向新加坡人报道现场的情况。

△陈世雄(采访组记者):

这是我第二次到印尼采访新闻。所不同的是 ,一则以喜、一则以悲。混黄的河水卷走多少悲情的泪水 ,我虽不曾掉泪 ,却也难掩沉重的心情。一缕轻叹更化为轻烟随风飘散在穆西河上。

△唐家鸿(摄影记者):

第一天抵达巨港 ,便到码头雇事前往事发现场。令我苦恼的是无法和当地人沟通 ,我一句印尼话也不会说 ,说不通的

时候,肢体动作什么都来。还好临时学了几句印尼话,勉强可以派上用场。

二 艰难的调查与索赔

1. 一个工作人员的日记

■1997 年 12 月 19 日

载了 97 名乘客和 7 名机舱服务人员的胜安波音 B737 - 300 型班机 MI185,是于本地时间下午 4 时 23 分从雅加达起飞回返新加坡时在印尼巨港以北 56 公里的穆西河坠毁的。



机长舱内的每一个按钮都维系着人的生命

飞机上共有 46 名新加坡人、23 名印尼人、10 名马来西亚人、5 名美国人、5 名法国人、4 名德国人、3 名英国人、2 名日本人,其余 5 名乘客分别来自波斯尼亚、奥地利、印度、台湾和澳洲。97 名搭客中,58 名是男性成人,32 名女性成人,其余 7 名是 12 岁以下的小孩。

■12 月 20 日:

约 200 多名罹难者家属,乘搭胜安安排的两趟专机飞往巨港,等候亲人的音讯。

新印两国的空军及海军,动员了约 200 人参加搜寻与拯救行动。

新加坡民航局、胜安航空和有关的政府机构,在樟宜机场第一及第二乘客大厦分别设立新闻中心及罹难者亲属安顿中心。

当局向媒体发表机上所有 104 名乘客与机舱人员的名单和性别。

■12 月 21 日:

印尼前总统苏哈多致函吴作栋总理,对胜安客机坠毁表示震惊,以及极度的关切和悲痛。

由新加坡警方与法医组成的一个 10 人专案小组前往巨港,协助辨认罹难者身份的工作。

民航局及胜安航空公司安排了两艘船,载送亲属到坠机地点,视察搜寻工作的进展。

■12 月 22 日:

前交通部长马宝山及新航主席丹都那巴南前往巨港,亲自监督搜寻工作,慰问罹难者家属。

靠近黑匣子的部分飞机残骸寻获。

美国一个辨认死难者身分的专家团 ,包括法医、病理学家和牙医 ,共 18 人抵达巨港 ,协助从断肢残体中辨认死难者的身份。

■12 月 23 日 :

印尼当局公布第一名凭断指确定身份的新加坡乘客薛之平。

全权负责调查工作的迪南教授 ,傍晚宣布探出黑匣子的位置。

■12 月 24 日 :

搜寻行动集中在穆西河床的五个地方。通过声波扫描器和金属探测器 ,搜寻人员发现那里有相当多的机身残骸。

胜安航空又安排专机载送 95 名家属到巨港。家属乘船赴空难地点参加超渡亡魂的宗教仪式。

■12 月 25 日 :

现场搜获可以确认的 53 名罹难者个人证件。

吴作栋总理到设在樟宜机场的危机处理中心 ,听取危机处理小组汇报搜寻与拯救工作的最新进展。

■12 月 26 日

胜安航空公布了 MI185 客机 97 名空难乘客的座位图。

以前总统黄金辉为首的委员会成立 ,负责筹办在加冷室内体育馆举行的公众追悼会。

公众通过签写吊唁册悼念罹难者。

■12 月 27 日 :

搜寻工作取得重大突破 ,潜水员在穆西可寻获飞行记录器(两个黑匣子的其中一个)。

■12 月 28 日 :

印尼的航空调查主任迪南教授启程前往美国,将飞行记录器送交美国国家安全署检验,以调查坠机原因。

胜安航空设立新联络处,专门回答罹难乘客家属的有关经济援助和赔偿询问。

■12月29日:

新加坡派出4名专人,连同一名美国顾问到达巨港,为空难罹难者寻找集体埋葬的地点。

■12月30日:

公众追悼会傍晚6时在加冷室内体育馆举行,共有9000多人出席。当时的代总统陈树群和夫人、吴作栋总理、内阁资政李光耀和李显龙等都出席了追悼会。

■1998年1月2日:

穆西河打捞工作自展开以来,这是找到最多的飞机残骸、罹难者残肢和个人证件的一天,共装满了三大卡车。

■1月4日:

来自新加坡的挖泥船把深埋在穆西河底下的另一个黑箱(座舱记录器)打捞上岸,使胜安空难调查团获得了又一份查证坠机原因的原始资料。

■1月5日:

法医专家团相信难以找到完整的尸体,要辨认残肢断骨也不容易,因此,当局停止打捞罹难者的遗体。

飞机残骸的找捞工作延续到1月14日,这是由于一些重要的飞机残骸还没有寻获;已有50%的飞机残骸已经找到。

■1月6日:

前交通部长马宝山飞到巨港同印尼交通部长哈严托会面,集体合葬的日期定在1月19日,地点在巨港花园公墓。

■1月14日：

飞机残骸的打捞行动结束，从穆西河的深泥里挖掘出大量的客机残骸，寻获的机身达约55%。

来自新加坡的挖泥船把深埋在穆西河底下的座舱记录器（另一个黑箱）打捞上岸，使调查团掌握多一份查证坠机原因的资料。

■1月17日：

约50名罹难的亲属乘搭胜安专机提前抵达巨港，把亲人的衣服、外套、玩具等遗物放入棺木一起埋葬。

■1月19日：

1500人出席在巨港花园墓举行的合葬仪式，九大宗教领队轮流为亡魂祈祷告诵。前交通部长马宝山、印尼交通部长哈严托、新航集团主席丹那巴南、各国外交使节代表和印尼代表等出席了隆重肃穆的合葬礼。

空难的调查工作进入另一个新阶段，寻获的客机残骸运往另一个机库重组成机型，供调查专家从另一线索了解客机坠毁的原因。

■3月10日

迪南教授在新加坡召开记者会，提出飞行记录器在失事后出现裂口，结果河水渗入记录器内，部分磁带受损，这使得调查工作更为艰难。

失事前的几分钟，飞行记录就已经停止操作。至于飞机驾驶座舱的记录器，也亦在飞行记录器停止操作前的五到七分钟停顿。

■12月14日

胜安证实发出赔偿给罹难者家属，赔偿额介于25000美

元(约41250新元)至75000美元(约123750新元),个别罹难者家庭可获得的数额更多。但罹难者亲属仍对赔偿数额感到不满。

■12月18日

迪南教授在新加坡会见罹难者家属,指出由于客机严重毁坏、飞行记录器及飞机驾驶座舱记录器所获得的有用资料非常有限,调查工作预料得持续到1999年。

■1999年1月22日

胜安把赔偿额从原本的75000美元增至14万美元(约232000新元)。不过,许多罹难者亲属仍不接受,选择继续等调查结果。

■3月份

胜安调查团发表一份临时性报告书,表明未取得结果,但调查将继续进行。调查团接下来会专注于“可使客机从航行高度突然坠落的人为因素”,因此所有机舱人员的背景都将遭受调查。

■5月25日

报告书指出人为因素的调查取得进展,印尼空难调查署在新加坡当局的协助下获得机舱人员的财务资料。另外,法国巴黎的有关机构于去年底为飞行记录器进行的检验工作,并没有获得任何新发现。

■6月底

胜安空难的亲属正式注册成立“胜安MI185亲属联合会”,代表65个家庭的联合会分成东南西北4区,以此为亲属们提供一个联系的桥梁。

■8月25日

印尼空难调查署的最新一份调查报告指出,罹难机长朱卫民在事发时面临经济困难,并且曾数次遭公司纪律处分。有关的纪律事件都发生在 MI185 客机坠毁那年的 3 月、6 月和 11 月,其中一次是因关掉座舱录音器而被降职。

有鉴于空难可能是因人为的非法干预造成,印尼和新加坡政府决定事件交由两国警方展开进一步调查。

报告也指出,在座舱录音器停止操作的最后几秒钟,有迹象显示朱卫民正打算离开驾驶舱。另外客机撞击时,水平尾翼是调至机头朝地面直线坠落的。

■9 月 2 日

警方发表文告,指出刑事侦查局已成立胜安空难的专案调查小组,以便尽全力优先调查这起空难。警方将这起空难列为“自杀兼谋杀”性质,调查的主要目的在于确定这起空难是否涉及刑事犯罪。

■11 月 15 日

我国交通及资讯科技处发表文告,指出胜安空难的调查总统报告将在明年完成,目前调查团的五个调查小组正分别拟出各自的报告书。

■11 月 16 日

胜安公司再度调高赔偿额,从 14 万美元调高至 20 万美元(约 33 万 2000 新元)。罹难者亲属一旦和胜安签署同意书,便等于是同意与胜安庭外和解。

■2000 年 10 月 20 日

交通及资讯科技部已经接获印尼胜安空难调查团提呈的调查报告草案,并已依照调查的指示,将草案转交给新加坡航空局、胜安公司及警方。

在国际民航组织的条例中规定,印尼(调查国)必须将报告草案送到新加坡(失事客机注册国)和美国(失事客机生产国)。

胜安空难发生约一年后,罹难者家属对胜安航空公司给予的赔偿数额的多少有区别而大表不满。胜安当时是根据罹难者的薪金、是否已婚、是否须负担家用等来决定个别的赔偿配套的,数目介于25000美元(约41250新元)至75000美元(约123750新元)不等。

根据华沙公约,由于胜安只是一家区域航空公司,它所规定的赔偿顶额是75000美元。

在一片不满声中,胜安在一个月后把赔偿数额提高近一倍达14万美元。在新的考虑下,胜安不再根据罹难者年龄、薪金等进行区分,赔偿额一律为14万美元(约23万2000新元)。此外,亲属也无须呈报罹难者生前的任何证件作为索偿证据。

在华沙公约下,亲属须在空难发生后的两年内,决定是否要接受有关赔偿或起诉涉及的航空公司。亲属若打算继续等待调查结果,便得在1999年12月19日前在本地法庭办理保留起诉权及延长期限的手续,若亲属没办理这个法律程序,现有的赔偿配套将失效。

许多亲属因不满胜安拖了一年才提出赔偿,所以选择继续等待调查结果,不愿妥协。

去年11月16日,在两年期限将到来之际,胜安答应再次“上调”赔偿数额,从原本的14万美元提高至20万美元(约23万2000新元)。

随着这次对赔偿全额的调整,胜安和亲属代表律师之间的谈判终于突破近两年的瓶颈状况,取得新的进展。

据知,在距离胜安空难两周年仅剩4天前,已有约70户罹难者的亲属选择放弃对胜安的诉讼权。数月后,还保留起诉权的罹难者家属共9户。

2. 死难家属向美波音索赔2500万美元

有律师告诉笔者:去年12月胜安航空公司波音737-300型客机坠毁事件中一名死者的家属在美国起诉波音飞机公司,要求赔偿2500万美元(约4250万新元)。

旧金山斯特恩斯·沃克洛兹法律事务所的杰拉尔德·斯特恩斯通过电话对有关媒体说:“这起诉讼案是美国提出的。”

克赖恩德勒法律事务所代表苏珊·皮卡列洛的家人在纽约提出诉讼。皮卡列洛是美国公民,生前是美国运通国际公司派驻新加坡的区域高级副总裁。

斯特恩斯说,那些代表遇难者家人的律师认为这场官司具有判例的意义,如果胜诉的话,将会有许多遇难者家人因这次空难向波音公司提出赔款诉讼,导致胜安客机失事的原因目前仍是一个谜。

斯特恩斯说:“我们认为,由于司法管辖范围的原因,现在最好只处理克赖恩德勒提出的这一起诉讼案。”

他说:“这将是一个试验案例。如果我们可以美国打赢这场官司,那么随后我们或许可以处理亚洲的一些诉讼案。”

根据法律上处理空难事件的惯例,可能提出诉讼的地点

只限于机票上标明的目的地以及飞机始发地点。也就是说：具体到这起案件，只有在新加坡或印尼才可以提出诉讼。

不过，如果律师能够证实，造成空难的原因确是飞机制造商的疏忽，如飞机上某个部件的结构有问题等，那么有关诉讼地点就不成其为问题了。

斯特恩斯说：“我们正与克赖恩德勒积极合作。我们认为，在这场官司中，我们可从空气动力学原理着手。”

新加坡航空公司属下的胜安航空公司的出事喷气客机原订从雅加达飞往新加坡。当客机以平稳的速度飞临印尼巨港上空时，飞机突然从 35000 公尺的高度坠下撞毁。

该航空公司愿意对每一名遇难者作出 75000 美元的赔偿。根据该公司的赔偿条款，这是最高的赔偿额。

但与此同时，斯特恩斯代表在胜安空难中丧命的一名奥地利乘客和一名波斯尼亚乘客的家属，准备在美国向飞机制造商——波音公司索取赔偿。

斯特恩斯说：“根据 1929 年签署的华沙公约，在空难中，航空公司必须赔偿罹难者家属 75000 美金，但是对于一些家属来说，这个赔偿额可能不足够，而家属一旦接受航空公司的赔偿，就不能索取其他的赔偿。”

斯特恩斯向有关人透露说：“已有大概 10 位胜安罹难者的家属正和他进行洽谈，不过都不是新加坡罹难者。”

3. 遇难空姐家属的让步

胜安空难调查报告出炉后，还未接受胜安赔偿的家属，有些已经决定在近日内签署接受的协议，有些则打算与律师商量后才决定接受赔偿或起诉胜安。

遇难家属之一的何子梁受访时说,他和家人其实已经在几个星期前决定接受胜安 20 万美元(约 33 万 2000 新元)的赔偿了。他的妹妹何子凤是胜安航空公司的空姐,在 MI185 空难中罹难。

何子梁说:调查报告的内容在预料之中,相信不会影响他们接受赔偿的决定。他打算在本月 19 日之前签署同意接受赔偿的协议。”

罹难机舱人员的家属有三年的时间来决定是否要接受胜安的赔偿,而乘客家属只有两年的时间。

他说:我们已经决定不要再等下去了,如果在本地告上法庭,吃亏的还是我们自己。”至于在美国提出诉讼,何子梁恐怕官司会拖上很长的时间,也担心美国方面会把这起案件交回给新加坡处理。

谈到调查报告的结果,何子梁说报告内容令人失望。“我们等了三年,就是为了等这份报告。但现在他们(调查团)告诉我们,他们失败了。”

他认为,当局似乎在耍手段,以拖延时间的方式“逼”家属接受赔偿方案。

何子梁说,目前大部分罹难乘客的家属都已经接受了胜安的赔偿,还没有这样做的好像只有 7 人。

至于机舱人员的家属,就只有他和副机师邓肯的家属仍未接受赔偿了。

三年的期限将近,何子梁聘请的美国律师也劝请他接受胜安的赔偿。在这同时,何子梁也将继续在美起诉波音公司。

他说:我和一些本地家属在去年 12 月之间就起诉波音公司。但该公司提出上诉,说要等这次的报告出炉。依目前

的情况看,我会继续打这场官司。”

何子梁告诉不无怒气地对来访者说:“他是在很晚的时间一才接获通知:迪南教授将会见家属讲解调查报告的,因此,一些在外国的罹难者家属根本来不及出席讲解会。我认为,当局发出的通知太迟了。”

副机师邓肯的父亲身在纽西兰,他并没有出席讲解会。他在接受长途电话访问时证实说他仍未接受胜安的赔偿。不过,他不愿意透露是否将起诉胜安。

在有关记录中表明:罹难乘客黄贝妮丝和黄美水的家属黄东山也还没接受胜安的赔偿。

黄东山已经聘请了本地律师起诉胜安,但他仍未决定是否要正式起诉胜安,一切要等到和律师讨论后才做出决定。

黄东山透露,如果他们决定不起诉胜安,仍可以获得胜安提出的赔偿数额。

4. 少校机师被怀疑以坠机的方式自杀

在胜安空难紧锣密鼓的调查中,曾传出一个惊人的说法:胜安 737 波音客机于去年 12 月在印尼巨港发生的恐怖空难,可能出自机师的自杀行动。

一名不愿公开姓名的印尼调查员在一次场合中透露:“我们现在相信,胜安空难事件几乎可以肯定是一项自杀行动。”

后来的日子里有许多类似的消息传了出来,虽然调查人员还在验证胜安空难的出事原因,不过已有多个迹象显示机师朱卫民可能要以坠机的方式自杀。这些迹象包括:

飞行记录器和飞机驾驶座舱录音器在空难发生时已停止

操作 ;机师在事发前几个月因不适当的降机而被降职 ,使他错过被提升到新航的机会 ;机师因玩股票而损失了 200 万至 300 万美元 ,事发前几天机师朱卫民买下了数百万美元的人寿保险巨额保险。

为了一个非常重要的回忆 ,我们必须再重复一个这个黑暗的日子 :胜安 MI185 号班机是于年 12 月 19 日 ,从雅加达飞往新加坡途中 ,突然从雷达追踪荧光屏上消失。客机后来证实坠毁于苏门达腊岛的穆西河里 ,机上 104 名乘客及机组人员全部罹难。

胜安空难坠毁飞机的机师朱卫民和这个黑暗的日子有一个异常的巧合 :

41 岁的机师朱卫民 ,曾是新加坡空军著名的特技飞行精英部队——“黑骑士”(Black Knights)的成员。

他在 1992 年加入胜安航空成为商业机师前 ,是一名飞行经验丰富的战斗机师及飞行教练 ,在空军部队的军衔是少校。

据说 ,只有表现异常突出 ,拥有至少 1000 小时的飞行经验的战斗机机师 ,才有机会被选入“黑骑士”这个精英部队。

朱卫民罹难后朋友们无法接受这个不可思议的事实。

作为“黑骑士”的一员 ,朱卫民与其他 5 名同仁 ,前后累积了 300 次驾驶 A - 4 超级天鹰型战斗机的飞行经验。

这个杰出的特技飞行部队 ,还在 1990 年的 25 周年的国庆庆典上 ,齐齐飞上体育场的上空一展雄姿 ,为千千万万的国人呈现了一场精彩绝伦的空中表演。此外 ,他们也参与了在同年举行的亚洲航空展。

朱卫民的朋友及旧同事在事发后接受访问时 ,异口同声地说 ,对于朱卫民已经罹难这个残酷的事实 ,他们简直不敢相

信,也无法接受。

其中一个朋友说:“当我获知他的名字也出现在遇难名单中时,我问自己:这怎么可能?”我真的很难过,他实在是个乐观开朗的好人。”

朱卫民育有三个儿子。

自小就对飞机及飞行有浓厚兴趣的朱卫民,是在1975年加入新加坡空军部队的,由于表现突出,他深受上级赏识。

朱卫民是本地第一批受训成为天鹰型战斗机的机师,他在加入胜安航空之前,已经拥有超过4000小时的飞行经验。

1986年,他以最出色的表现,完成了一项战斗飞行教练的课程,成为一名合格的飞行教练。三年后,他又在一项空地轰炸机飞行比赛中一举夺魁。

他加入胜安航空后,当了4年的副机师,之后不久正式升为正机师。到他出事为止,他总共飞行了6900个小时。

朱卫民的这名朋友当时说:“我不知道,惨祸发生的时候,他的脑海里正想着什么,这是非常可怕的事。我想,他尽忠职守,最后也为了他的最爱丢了性命……”

机师朱卫民曾两次死里逃生一次在菲律宾,另一次是在新加坡。

18年前,朱卫民还是新加坡空军部队的成员的时候,曾在菲律宾经历第一次死里逃生的经验。

当时他正在菲律宾美军的克拉克空军基地做飞行的训练。

他的4位同僚的战斗机在起飞后的15分钟,就撞上了1000公尺的高山而不幸坠毁,当时天气非常的恶劣,4位战友在雷雨中丧命了。

而本事应该一同起飞的朱卫民的飞机却由于机件出了问题不能起飞而逃过了这一劫,飞机的机件故障,在起飞前就被发现,因此他那一天没有飞行,而18年前的那一天,正好与胜安空难同月同日。

18年前的灾难事件对朱卫民造成很大的震撼,他因为失去那4名战友而感叹生死无常。

朱卫民是一个很谨慎的人,这件事发生之后,他就更加的小心。多年之后,当他升做教练的时候,他不是不断地告诉学员们安全的重要性。

第二次逃生是在1986年3月3日,朱卫民和一名受训机师在驾驶一架“天鹰”型战斗机时,习机发生故障,整架坠毁在登加机场西南面的海上。

所幸的是,朱卫民和那名受训机师及时按下一个逃生装置,两人从飞机顶部弹出机外。

对这样一位有超高素质技术又有生死经验的飞机驾驶员说来,出了这场空难似乎一定是另有隐情,但航空律师斯特恩斯却不以为然。他认为,能上能下的说法只是一些猜测,并没有真凭实据。根据他处理坠机案件的多年经验,他坚持认为:波音739型客机机件上的设计,很可能是导致胜安飞机出事的原因。

他说,从胜安航空公司的观点出发,坠机事件是第一次,但是对于客机制造商——波音来说,在近年来,已经发生过7、8次737型客机坠毁的事件,而有两起案件则和胜安意外一样,始终是疑云重重。

这位斯特恩斯律师专门代表空难罹难者家属处理坠机案件,已有20多年的经验了。

在一次汇报会上有关人宣布 : 尽管新加坡警方对胜安 MI185 空难的调查工作早已告一段落 , 但并不意味着调查工作永远停止。只要有新的证据浮现 , 警方将重新展开调查。



瞬间的毁灭——空难部

巨型飞机变成微型碎片

内政部长黄根成在出席大巴窑一项同楼共住的联欢会时 , 向他的记者朋友说 : 他本人也看过警方关于空难的调查报告 , 认为调查工作进行得相当透彻。

还介绍据他所知 , 警方曾到几个国家查访了超过 160 人 , 包括那些认识正机师朱卫民和副机师邓肯的人。

他说 : 警方同时也朝各方面展开调查 , 包括是否有人导致空难的发生。但调查的结果是 , 没有明显的证据让他们 (警方) 作出具体的结论。”

黄根成对迪南教授领导的印尼国家交通安全委员会耗时三年进行调查工作 , 最终却无法对空难原因得出具体结论的

情况将表遗憾。他说：“我知道罹难者家属对报告没有具体结论感到不满，他们的这种情绪我可以理解。”

5. 周年疑团终未解

胜安航空公司 MI185 客机空难，一周年时。数百名死难者亲属齐聚蔡厝港华人坟场，在新建成的空难纪念碑前追思默悼。亲属们表示了他们的焦急，他们首先是希望调查团能够早日公开空难的真相，同时，他们也希望航空或保险公司能以更富人情味的方式提供索偿方便。

一位领导者在同年祭悼的仪式上郑重地说：“去年 12 月 19 日发生在印尼巨港的空难，不幸丧生的 104 人当中，有 46 名是新加坡人。对于所有罹难者，新加坡全体国人都同感悲切。虽然事隔一年，丧亲之痛相信是难以平息的。我们希望有关方面能对他们多加体恤，希望空难真相能早日水落石出，事件的善后工作也能以更高的透明度和效率去进行。”

令人困扰的问题之一是对死难者亲属的赔偿。胜安航空公司发言人在同年祭日的前两天证实，胜安赔偿给每名罹难者亲属的，上限是 75000 美元（约 12 万 3750 新元）。发言人解释说：“胜安作为一家区域航空公司，意外赔偿额是根据蒙特利尔协约而制订的，与泰国、瑞士航空公司所遵守的国际航空运输协会的协约不同，因此没有达到像泰航所订的 10 万美元赔偿额。”

是的，任何保险公司对于意外赔偿都有一定的协约遵守，也有一定的程序与原则，以确保索赔权利不致被滥用，而受害者也将得到合理的赔偿。不过我们要指出的是，在这件事情上面，有关当局要考虑到遇难家属的心情，以及航空公司的本

来形象。

截至同年祭日,据知仅有五位罹难者亲属接受了胜安的赔偿额,他们也全是外国人。胜安所提出的赔偿额到底是高是低,尽管是个法律问题,但看来罹难亲属最深切关注的,是通过这笔赔偿费对心灵的创伤稍作弥补。丧失亲人的哀痛,是金钱所无法补偿的。一些受访的死难亲属表示,他们并不介意赔偿额的最终数量,但他们对于需要呈报死者生前的入息情况和家庭负责等等细节表示不满和不解。

令人感到难以理解的是,航空公司既然有国际上的协约要遵守,赔偿也有一定的准则,那为什么不早点公布与说明呢?像目前那样,牵涉到公司与亲属之间的种种纠缠,对公司的形象是不利的,这一来公司办事的透明度或许也将引起质疑。

从一个比较宏观的角度看,胜安空难事件的确也和新加坡的国家信誉攸关,因为新加坡的经济发展,就是建立在责任感、高透明度和效率昭著这些方面的。去年空难发生后,政府在室内体育馆举行了公众追悼会,共有9000人出席,吴作栋总理和许多政要都在场,显示这场空难是新加坡国家与人民共同的极度的哀痛,而其善后工作更需要十分谨慎的处理。

当然,对于这么一场灾难,人们最大的愿望是能够彻查失事的原因,让真相能够大白。

可是,事件已经发生了一年,罹难亲属听到仍然只是各种揣测,他们依旧急切地盼望着调查有所进展,如果迟迟没有结论,他们的心情如何能够抚平呢?只有彻底查出空难原因,从悲剧中汲取教训,确保类似的失误不再出现,才能给生者一个交代,也能让穆西河滔滔流水中的魂灵能早日安息。

关于胜安空难调查缓慢问题,也在国会引起了辩论。交通部长马宝山曾在国会上说过,任何空难调查工作总是劳师动众,同时也需要花上长时间才能完成。例如1994年4月中华航空空中巴士300型客机在名古屋发生的空难,调查工作花了近27个月才完成。有些调查工作甚至在发生空难的七八年后仍在进行。

他当时这样交待说:“胜安空难调查工作不可能在未来半年内完成。但这并不表示调查工作已放缓,实际上,各有关方面都在积极寻找造成这场空难的真正原因。”

由于往来巨港非常不便,在罹难者亲属的要求下,胜安在蔡厝港华人坟场建立了一座纪念碑,作为悼念场所,让罹难者亲属感受到亲人近在身旁。空难周年日有500多个罹难者亲属再度聚集在蔡厝港华人坟场,在新建成的纪念碑前追思默哀,同时呼吁调查团公开空难真相。

由于调查工作进展缓慢,导致许多罹难者家属的不满,一些家属甚至在美国起诉多家制造商和波音公司,他们指出这些公司所提供的飞机部件有问题,导致了胜安MI185飞机坠毁。

根据洛杉矶法庭的控状,104名罹难者的家属出指制造商提供有缺陷的飞机部件,导致这架飞机在升空后的67分钟坠毁。

那份起诉书说,胜安MI185飞机从雅加达的机场起飞后约1小时内,一个压力传感器和其他相关的系统明显出现故障。

除起诉以西雅图为部的波音公司外,家属也起诉了加利福尼亚的另外这三家公司。

1998年1月22日,胜安公司提高了对死难者的赔偿额后,但许多罹难者亲属仍不接受,选择继续等待调查结果。亲属的顾虑是一旦签署了接受胜安赔偿的同意书,日后将受到某些法律限制。此外,亲属更希望能早日知道客机坠毁的原因。

根据胜安提出的同意书,接受赔偿的亲属以后不能针对空难事件向该公司提出任何法律诉讼。

同年4月30日,罹难者亲属联名发出请愿信,希望和吴作栋总理会面。交通部政务次长雅国博士代表吴总理,向胜安空难亲属重申了政府对真相的追查仍旧不遗余力的态度,并强调说要尽可能在各方面给予印尼当局在调查方面支援。

三 天祭穆西河

1. 相隔周年的祭悼

一趟趟胜安专机,把约300名亲属载来印尼巨港。一个个哭累了亲人,在相隔一年后以更坚强的心再度回到花园公墓和故人相聚。

清早一阵细雨,为面积约2000平方公尺的纪念广场增添一丝愁绪。

幸好当第一批罹难者的亲属在上午9时许抵达纪念广场时,天空放晴,微风轻拂。亲属们安静地坐在设于广场外的帐篷,在耐心等待胜安空难周年追悼会的开始。

当地时间上午10时30分,追悼会主持人——念出罹难



海祭受难亲人

者的名字。虽然每个胜安空难的仪式都有这项安排,但亲属一听到熟悉的名字时,段段回忆再次令他们鼻酸眼湿。

南苏门答腊省省长罗西汉少将带领众人肃立默哀一分钟,代表新加坡政府出席追悼会的雅国博士率先致词。

也是新加坡交通部政务次长的雅国说:“亲属内心创伤的复原过程将不会结束,直到我们知道惨祸发生的原因为止。”

他说:“我们了解亲属等待调查结果的焦虑心情,但调查工作仍在进行中,而进展也相当缓慢。”

他指出,即使如此,调查团已向新加坡政府担保将尽力寻找答案。“在别无选择下,我们唯有继续等待。”

之后胜安航空公司的总经理麦先生和罗西汉先后发言,

罗西汉跟着正式宣布纪念广场开幕。

亲属终于得以进入纪念广场,站在墓碑四周让回教、基督教、大都教、佛教、道教、锡克教及巴哈伊教的领袖轮流为 104 个罹难者诵经祷告。

当宗教领袖在祷告诵经时,亲属也忙着在墓碑中寻找故人的名字。对亲属而言,每一个墓碑代表着一段回忆,墓碑上的名字更代表着一个过去。一些亲属此时再也难以压抑自己,让啜泣的声音和泪水化解那空气中的肃穆。

此刻的纪念广场,令人心碎。即使经过一年,丧亲之痛丝毫不见减退。

很多亲属带来夹有卡片的鲜花,也有不少把罹难者的照片放置在墓碑上。在一片袅袅的烟火中,有人轻轻地抚摸着墓碑的名字,如同抚摸着故人的脸颊;有人则对着墓碑喃喃细语,仿佛要将压抑一年的千言万语在此刻尽情倾诉。

陈春耀的遗孀许莲发带来了丈夫遗留下的 3 个子女,勇敢地让他们到墓地了解真相,其中 2 岁大的幼女不是第一次到巨港;姜志平的遗孀魏君也让 4 岁大的长子姜新月,带着心爱的玩具献给爸爸。

但孩子毕竟还小,这两位遗孀都希望几年后当孩子懂事时,有机会再让他们到纪念广场看一看。

亲属们对富有印尼特色的纪念广场设计印象不错,赞扬广场足够庄严。张延发的遗孀蔡丽芬甚至表示:“如果把把这个纪念广场移往新加坡就太好了。”

然而,罹难空姐张佩芳的母亲刘雅妹则不以为然。她说:“为什么没有一架客机模型当作纪念?所有的雕塑都是尖角朝天,更似匕首刺痛人们的心。”

胜安总理麦先生致词时说：“我们（胜安）知道无论纪念广场有多堂皇，也不能治疗亲属内心的创伤或减轻你们的痛苦。但我们真诚希望，你们会认为这个环境清幽的纪念广场，是我们献给罹难者的最佳敬意。”

他也针对一些亲属的情绪说：“我们对空难惨祸的发生深感抱歉。而在处理赔偿问题时，如果我们让深受创伤的罹难者家属感到冷漠，我们也要说声对不起。”

除了巨港花园公墓外，坠机地点附近的宁桑也将立起一座纪念石碑。

1999 年底当新加坡专门小组抵达巨港考察理想的合葬地点时，接待专门小组的南苏门答腊省交通局长胡迈迪博士曾宣布，无论是不是让罹难者合葬在穆西河畔，印尼政府将在该处竖立纪念碑，以便为空难事件作个记录。

2. 相隔二周年的祭悼

这是一次私人的邀约，没有正式仪式，没有公开致词。

有 150 多个胜安客机空难罹难者的亲属在二周年时又一次回返印尼巨港的花园公墓，以不同的方式来追悼故人。

其中有 129 人是乘搭胜安的两趟专机抵达面积约 2000 平方公尺的纪念广场的，另外数十名外国亲属则选择自费到这个合葬地。

这是 104 个罹难者不幸葬身穆西河的两周年纪念日，纪念碑上的写在每位泪眼模糊的悼念者人中重重的滚过。1997 年 12 月 19 日下午 4 时 23 分（新加坡时间），载着 97 名乘客和 7 名机舱人员的胜安 MI185 客机在巨港失事，全体人员罹

难。

两年后的今日,由印尼空难调查署领导的国际调查团,仍没有解释为何一架仅 10 个月机龄的波音 737 - 300 客机,会从半空中直线下坠。

这个惨痛的回忆和漫长的等候,时时困扰着亲属们,即使空难发生在两年前。

当胜安安排的首批亲属于当地时间 7 时 50 分抵达花园公墓时,一个半小时前的朝阳已悄悄躲在乌云之后。随即,上天时不时便飘落几滴泪雨,徒增几许悲意。

当地人说,过去几天虽会下雨,但早上时都是晴朗天气。

或许,亲属们对着墓碑低声细语、轻抚墓碑字句的情景,感染了众人、也感动了苍天。

许多亲属带来了鲜花和祭品,借以表达对故人的思念和祝福。其中一些还献上圣诞卡或自制卡片,在里面写下了一段回忆、一份追思。

在袅袅香火中,有人静坐在墓碑前坠入深沉的回忆;有人蹲下抚摸着墓碑仿佛亲抚故人的脸;有人依旧号啕大哭发泻积累了二年内心的忧郁。

在那一刻,没有人愿意谈论赔偿或控诉的问题。

8 时 40 分,第二批亲属抵达广场,整个广场寂静肃穆

.....

一组亲属唱起了悲歌,让原本已沉重的气氛更加沉重。

有些亲属也特地到 53 号和 54 号的墓碑前拜祭一番,墓碑之下的两副棺木装的是无法辨别身份的罹难者的遗体。

不是每个罹难者的亲属都能够来到花园公墓,一些原本

瞬
间
的
毁
灭
——
空
难
部

打算乘搭胜安专机的亲属有的也改变主意不来了。但他们托人送了鲜花给故人,遥寄了一份思念。

另外有人带了一袋碎花,在没有代表前来“探访”的墓碑上各洒下一堆,让每个罹难者都能在花香中安息、于温情中长眠。

上午9时30分,第一批亲属离开广场;45分钟后,另一批也乘搭巴士离去。

两周年的悼念活动在小雨中结束。

虽然,在离别时刻将至时,有些人欲走还留,把握最后的数分钟与故人多说几句话。然而,已失去的,终究是无法再寻回了。

一些亲属表示,他们回到新加坡后,还要到蔡厝港华人坟场的纪念碑前致哀。另一些则说:他们会去庙堂拜祭故人。

上午10时30分,花园公墓的上空,只剩下亲属遗留下的祝语。

胜安公司的一位负责人向前来悼念的家属交待说:为了更好地保卫这些离故乡的亡灵,胜安将把花园公墓的打理工作逐步移交由地方政府接管。

胜安空难凭吊样版——

▲谨向胜安 MI185 客机罹难者致哀!

但愿104位罹难者的家属尽快将那悲痛的事忘掉,勇敢地、坚强地面对生活,只有这样,在九泉之下的亡魂才会安息。

在长堤的另一边,我们在默默地祈祷,愿遇难者安息,也希望有关家属节哀顺变。

——鼓享州

▲胜安空难

举国同悲

逝者已矣

让我们化悲哀为力量

为所有的死难者家属献上一份最真挚的慰问和爱心！

——木容

▲永别

虽相聚时间不很长，

我们的情谊永不灭，

望你在天能够安息，

我们会永远怀念你。

——一群好友

▲希望所有的遇难人士的家人、朋友能够节哀，因为只有您们更加坚强生活，鼓起勇气创造出崭新的美好，才能最好地告慰他们的在天之灵。

当多灾的 1997 将要过去的时候，希望我们能够把所有不幸都留给过去，让我们的美好希望随着 1998 年的到来而变成现实。

——李明基 Minkey

▲给遇难者：你们安息吧！有机会我会去墓地看望你们。
给家属：愿你们多多保重，我愿意分担你们的痛苦。

瞬间的毁灭——空难部

给世人：愿大家热爱生活，珍惜生命，完成他人未完成的事业。

——王宇航

▲向胜安 MI185 客机失事中罹难的 104 乘客致哀！

希望家属们能够沉着地面对现实，直面惨淡的人生，坚强地生活下去，为死去的亲人，也为自己！

希望有关当局能够尽快找出飞机坠毁原因，避免空难悲剧重新上演。

——李兴国

我们在风中痛哭，因我们痛失爱人

我们都是歌者

落雨竟令我们嘶哑

然而，悲剧已经发生了，希望家属们能够沉着地面对现实，勇敢地生活下去，为死去的亲人完成他们未了的心愿。

也希望全国人民，同心协力，支持死难者的家属，度过这悲痛时期。

——梁世仁 宏茂桥

▲人的生命有时竟是如此的脆弱，然而，我们相信：人类的灵魂是无比坚强的，你们走了，但你们将永远铭记在我们的心中，你们的家属是坚强的，在这个充满爱心的世界里，他们将得到最大的安慰和帮助，安息吧，我们的朋友！请接受来自中国大陆的祈祷。

——葛成山

▲失事客机难相信

唯留亲友独伤心

让我与你共祈求

逝者长眠永安息

——孙 锋

▲人生无常,世事难料,谁也无法预料下一刻会发生什么事。空难事件发生,确实让人感到震惊与悲哀。

生命原是如此的脆弱,像风中残烛随时都可能熄灭,唯有把握住生命的每一刻,让每一天都过得有意义有价值,才不枉来此生。

默默祈祷!愿遇难者安息,愿遇难者家属勇敢地站起来。

——无名氏同哀。

得知贵国胜安 MI185 航班不幸失事的消息后,心情十分沉痛。特别是当我看到贵报登载的乘客名单中我的一个邻居、朋友的名字时,更是感到非常震惊和悲痛。我的朋友是娄志平,他几年前到新加坡发展自己的事业,现在正是年富力强,大展宏图的时候,没想到就这样离去了。当年我们做了邻居,和睦相处得一直很好。上次他回来探亲,我们还在一起畅谈许久。他从新加坡给我的小女儿带来的一个芭比娃娃,一直陪伴着她。他当初为我们两家设计并安装的自行车防盗装置,现在仍然挂在那里,让我触景生情。我很想念我的朋友——娄志平,也无不惦念着前不久刚被娄志平接到新加坡的他的父母以及他的妻儿。我不敢想象娄志平的离去要给他们带

瞬间的毁灭——空难部

来多么大的痛苦。我只能遥祝他们节哀、保重。并向姜志平致哀。

愿胜安 MI185 航班空难的 104 位亡灵安息。

——黄或尤

▲世上最悲伤与不幸的事莫过于此。上苍偏偏选中 MI185 徒呼奈何？我们知道：没有任何言语，任何东西，可以安慰你们。我们只希望借这个机会让大家知道，你们的不幸，也是所有新加坡人的不幸。我们也感同身受。我们仅在此愿你们早日抛开悲哀，勇敢地向前迈进。

每天早上看到一篇篇令人断肠的报道，我的眼眶红了一天又一天，虽然并不认识，但我的心也跟着冤死者的亲属一样，碎了。

上苍即然要让我们承受这种打击，我们应该勇敢地去面对，不要伤心、难过，因为在天国的他们也不忍心看到亲人为他们肝肠寸断。

新加坡的子女会永远为冤死者祈祷。

——菁 菁

▲亲戚或余悲，
他人亦已歌，
死去何所道，
托体同山河。

——胡 杨

▲云迷雾锁，月黯星沉，恶耗传来，和族悲伤，

慰感深哀 ,坚强持躬 ,灵如其在 ,心香一瓣 ,
鉴此哀肠 ,兰桂腾芳 ,青松翠柏 ,俎豆馨香。

——林 舒

▲愿罹难者家属 ,节哀顺变 !

我仍认为新航是世界上最好的航空公司之一 ,请转达对新航的慰问 !

——杨怀宇

▲月有阴晴圆缺 ,
人有悲欢离合 ,
此事古难全。
但愿人长久 ,
千里共婵娟。

谨以这首中国古诗词来向遇难者的亲属和好友表示慰问 ,并希望节哀顺变 ,同时也希望空难真相早日水落石出 ,以慰亡灵。

——汪晓东

▲希望每一位遇难者的灵魂在天国得到安息 !
也愿每一位遇难者的家属及亲朋好友 ,节哀顺变 !
死者已矣 !生者更应该好好生活 !

——冯郁川

▲太阳依旧每升起 ,光照大地 ;
生活的道路依旧要走下去 ,沉重而更加有力。

这世界所有的人都关注着你，
请拉住我的手，抬起你的头，望珍重！
既然生命是永恒的，
爱是永恒的！
那么让我们坚强地活下去！
为了死者，更为了我们自己。

——周 毅

▲胜安空难，举国同哀，希望早日查明肇事原因，以告慰亡魂。向全体参与搜寻及拯救的工作人员致敬。

——郭玉枝

▲实在是人事无常 人算不如天算
但不管多么措手不及 也要去面对现实
生者何不坚强 勇敢 继续走下去
好让死者安心地去呢

——过客

▲此刻的心情仍然非常的痛，还记得19号星期五当天（空难的事发当天，刚好是公司的常年晚会，结束时的感觉可说是尽兴而归）吗？但没想到第二天早上的报纸，却看到这则不幸的消息，为何在这佳节期间发生这样令人悲痛又震惊的惨祸？跟着在星期一收到消息，其中一位罹难者是我所认识的，虽然不是深交，由于工作的需要，有过几次接触，一个又亲切又没有架子的人，就这样突然地离开了人间。加上其他我所不相识的可怜及无辜人，让每个人都哭泣了，不是吗？我

相信多数的人在哀伤之余,都希望盼到一线生机,事实是,他们肯定回不来了,无法看到他们活生生地回来了。眼前希望的是至少能找到空难死者的遗体与遗物。每天看到报章上的一则则有关死者的新闻,心更痛了。十天后,终于也接到“好”消息,其中一个关键的黑匣子终于找到了,希望借此能早日查出这次空难的原因。虽然 MI185 使所有的人都已冤死,追根究底也无用,但也好有个交待。愿大家一起度过难关,一起为罹难者祈祷,安息吧,MI185。罹难者家属更要坚强地面对没有“他/她/他们”的日子。

——丽馨

▲愿罹难者家属,节哀顺变,化悲哀为力量,勇敢地活下去!

——许崇浩

▲机落九天人命结
座上搭客成冤魂
此事震惊新加坡
亲属个个人断肠
愿家属节哀顺变
我愿为死者默哀

——方子

▲既然发生了,就要面对现实,明天还有一段很长的路要走,生活总是要过下去。

——梁后发

▲同你们一样,我对胜安空难遇难者表示沉重的悼念。

我从心中祈祷:坠机的搜寻工作取得更大进展。我曾得到新航的热情服务,请转达对新航的慰问!

——袁孟俊

▲对于胜安这次的空难,我及家人和罹难者家属同感悲伤。希望他们能更坚强的面对将来。我深信有位伟大的母亲(新加坡)比我们更悲伤,一夜间失去四十多名子女。但愿她不会因为这次的空难而泄气,能振作起来,继续带着三百多万子女勇往直前,走在世界的前端。

——孙林及家人

胜航挫遇鬼门关。

安能抚恤断肠人?!

这次胜安航空的不幸意外,相信会让许多人百感交集。惊讶,失措,不安,恐慌,悲愤,疑惑,这一切都成为了罹难者家属的心情。尽管有再多的安慰和关怀,也无法弥补他们心里所承受的剧痛。我们唯一能做的,就是为这些罹难者默默祈祷,希望他们在另一个世界能够安息。我也希望在这艰难的时候,罹难者的家属能够勇敢地面对残酷的现实。

泪已干枯 梦已碎

在风中飘零着的祈祷 你是否听见

在河中栽下的一朵小花 你是否看见

我在岸上默默等待你的归来

犹如小花等待春雨降临

在喧嚷的人声中
 我仿佛见到你的灵魂依稀的向我走来
 你告诉我 将来 只要你需要我
 我就会在你身旁 轻抚你的伤口
 别为我的离去而放弃
 别为我而哭泣
 需要你的 不是我
 需要你的 是这世界
 在穆西河上 有我的深深祝福
 希望你在自己的世界能够找到快乐
 请你别担心 我会、我要、我能坚强
 在没有你的日子里勇敢活下去
 风已息 雨已停
 我在脆弱中等待着重生
 祝福我

——梅国康

▲胜安空难发生后,悲伤情绪笼罩着我们。

希望罹难者的亲友能够坚强面对一切。

我们一直在为死者祈念。这起不幸的事件,让全新加坡人民的心紧靠在一起。

在此向在印尼进行搜寻工作的全体人员致敬。让我们珍惜生命,关爱同胞。

每天看新闻和听新闻时,心情都很沉重。

我们从来没有想象过上苍竟然给我们如此可怕无情的考验,不幸永别国土与家人的新加坡儿女,希望你们得到安息,

也希望你们的家人坚强的生活下去

—— 凡

▲MI185 班机的 104 名罹难者 ,愿你们的灵魂安息 ,家属们 ,我们和你们一样悲伤 ,难过。同时上帝保佑所有拯救人员 ,健康 ,平安。愿早日找到黑匣子 ,以便真相大白。

——吴泉南

▲对于所有胜安空难者的家属 ,我们致以深切的慰问与哀伤 !! 我们也恳请各大报章别再刊登或渲染有关这起空难逃生幸运者的新闻。毕竟这是处在极度敏感的哀伤时刻 ,作出相对性的报导是非常不适宜的。

谢谢 !

——沈应轩

▲我们能理解在这么突然之间 ,失去自己所心爱的人或至亲的那种难以接受的悲痛和震惊的心情。作为我国民间团体 ,我们对社会丧失了四十六个宝贵的人力资源深感痛惜。

我们愿意给遇难者家属和亲友们所有的支持和任何的协助 ,帮助他们度过这段艰难的日子 ,希望他们能振作起来面对往后的生活。

同时 ,对于参与拯救工作的所有人员 ,尤其是下水打捞的潜水人 ,我们也对他们深表敬意。在那么艰难和恶劣的环境下执行任务必须有坚强的意志和毅力。预祝他们能早日发现重大的线索以解开客机失事之谜。这不仅对全体工作人员来说是一种安慰 ,也给予遇难者家属一个交代 ,有助于减少他们

心里的痛楚。谢谢。

——陈碧芳

▲我很想能去帮忙他们该多好,我很佩服参与拯救工作的所有人员,尤其是下水打捞的潜水人。我希望师兄们早日能找到黑匣子,就会知道真相。我希望能把我的意见传答给人们。人都死了,可惜却找不到黑匣子,对于参与拯救工作的所有人员,尤其是下水打捞者如果可以再扩大范围再远一点就可能会知道答案,要是在陆地的话为何不用警犬来帮忙呢。前一回不是在陆地找到飞机炸碎的机壳吗?

今年的圣诞节我没有好好过,我希望经过这次教训以后也体会到失去自己所心爱的人或至亲的那种难以接受的悲痛和震惊的心情。在他们还在的时候,我们要好好的珍惜时间聚在一起。不管怎么样,我只好为他们祈祷预祝参与拯救工作的所有人员,尤其是下水打捞的潜水人,能早日发现重大的线索以解开客机失事之谜。谢谢!

——冯振发

▲我们全家都为所有在胜安客机 MI185 号坠毁事件中不幸遇难者的家属和亲友们感到难过。尽管不幸遇难者里面没有我们的直接亲属或朋友,但也感到如同痛失亲友的悲伤。希望他们能振作起来面对往后的生活。

——林 凯

▲同时,对于参与拯救工作的所有人员,尤其是下水打捞的潜水人,我们也对他们深表敬意,预祝他们能早日发现重大

瞬间的毁灭——空难部

的线索以解开客机失事之谜。这不仅对全体工作人员来说是一种慰,也给予遇难者家属一个交代,有助于减少他们心里的痛楚。谢谢。

我为这次的意外感到伤心,希望大家节哀顺便。我的好友翠芬也是其中的牺牲者,翠芬,我会永远记得你为我做过的事,谢谢你。

——颜婉婷

▲我们能明白,突然失去至亲的伤痛和不舍。我们也了解,坠机事件的伤痕久久不散。虽然我们不认识你们,但是这次空难却使我们悲伤不已,总希望不曾发生。不过,逝者已矣,请坚强面对接下来的日子,要好好地生活。要知道,有許多人正支持着你们。

——洪奕锋

▲千言万语都无法代表我们对这次空难的罹难者及他们家属的悲痛和伤感。希望全体新加坡人能借此空难互相勉励和振作,继续奋斗。

——庄庆义

记下死者的名字,为了生者——

胜安 MI185 乘客名单:

新加坡籍乘客 40 人

1 Hicks Bonny Susan,女

2 Cheng Lay Nah,女

- 3 Chong Tian Ern 男
- 4 Joaeoph john Parappuram 男
- 5 Kon Peng Yam 男
- 6 Kon Pon Kwee 女
- 7 Lee Beng Lam 男
- 8 Lee Eng Seng 男
- 9 Lee Yew Choon 男
- 10 Lem Chu Kem 女
- 11 Lem Khoen San 男
- 12 Leo Teng Yiu 男
- 13 Liauww Lih Sien 女
- 14 Liauww Lih Ting 女
- 15 Lim Liang Biau 男
- 16 Lou Zhi Ping 男
- 17 Mohamad Malik 男
- 18 Ng Soo Guan 男
- 19 Oey Siok Lin 女
- 20 Seet Cher Pheng 男
- 21 Seow Poh Ting 男
- 22 Shee Kok Chong 男
- 23 Soen Lay Heng 男
- 24 Ha 男
- 25 Chay Hoon 女
- 26 Tan Chin Heng 男
- 27 Tan Choon Yeow 男
- 28 Tan Chwee Hong 女

- 29 Tan Kek Yeong ,男
- 30 Tan Kim Leng ,男
- 31 Tan Peck Jiang ,女
- 32 Tan Sor Hui ,女
- 33 Tang Ang Eng ,男
- 34 Teo Ah Kim ,男
- 35 Thio Yan Watt ,男
- 36 Wang Kia Hui ,女
- 37 Woo May Ling ,女
- 38 Xu Chue Fern ,女
- 39 Yap Sow Leng ,女
- 40 Yee Pui Leng ,女

印尼籍乘客 23 人

- 1 Anggoro Herman ,男
- 2 Godfey Jakin ,男
- 3 Godiva ,女
- 4 Godwill Jakin ,男孩
- 5 Gozali fieti ,女
- 6 Karyono Lestiadi ,男
- 7 Keng Ko Nio ,女
- 8 Lauw Bon Ho ,女
- 9 Lay Helena Huaretta ,男
- 10 Lay Verina Huaretta ,女
- 11 Liau Ali Gunawan ,男
- 12 Marpuah ,女

- 13 Perdana Yan ,男
- 14 Singgih Ananda ,男
- 15 Singgih Joepolia ,女
- 16 Sundari Elly William ,男
- 17 Suryani Rianto ,女
- 18 Tan Gracito ,女
- 19 Tan Vincent ,男孩
- 20 Tjiu Tjong Tjoan ,男
- 21 Widjaya Jasslyn Yosefanny ,女
- 22 Wijaya Teddy ,男
- 23 Wirawan Winnie ,女

马来西亚籍乘客 10 人

- 1 Abdul Sukor Bin Ab. Aziz ,男
- 2 Chai Kah Wei ,男
- 3 Choo Choon Kiat ,男
- 4 Pang Swee Gan ,女
- 5 Koh Chong Chiang ,男
- 6 Neoh Thian Leong ,男
- 7 Tan Peng Hua ,男
- 8 Wong Ka Tsk ,男
- 9 Wong Sing Yeu ,男
- 10 Yong Tim Hin ,男

美国籍乘客 5 人

- 1 Dalrymple Richard ,男

- 2 Oey Berenice ,女
- 3 Oey Jonathan ,男
- 4 Picariello Suzan ,女
- 5 Worth Kathryn Marie Aguirre ,女

法国籍乘客 5 人

- 1 Bringuier Anne ,女
- 2 Sarthou Michel ,男
- 3 Sarthou Martine ,女
- 4 Terrasson Olivier ,男
- 5 Thomas Anne - Sophie Marie ,女

德国籍乘客 4 人

- 1 Dreesbach Lucas Leo ,男孩
- 2 Dreesbach Surya Manon ,女
- 3 Dreesbach Frank Forg ,男
- 4 Lim Kong Hoa ,男

日本籍乘客 2 人

- 1 Awata Suaumu ,男
- 2 Nishino Hajime ,男

波斯尼亚乘客 1 人

- 1 Lejla Kabadaja ,女

奥地利籍乘客 1 人

1 Aco Jevtovic 男

印度籍乘客 1 人

1 Sengupta Ashoke 男

澳洲籍乘客 1 人

1 Brouwers Craig S 男

台湾乘客 1 人

1 Wang Li Ming 男

机组人员名单：

1 Tsu Way Ming 新加坡人 男 41 岁 机长

2 Duncan Manurice Ward 纽西兰人 男 23 岁 副机师

3 Ho Soo Phong 新加坡人 女 29 岁 空姐

4 Syaibani bat Shaik Hassan 新加坡人 女 19 岁 空姐

5 Claudia Teo Buay Hong 新加坡人 女 26 岁 空姐

6 Pong Geetah Kristine 新加坡人 女 22 岁 空姐

7 Lai Mui Chui 新加坡人 女 25 岁 空姐。

四 附录 :胜安小档案

胜安航空的历史,可追溯到 1975 年。当时,它是新航属下一个专门经营旅行团的公司,取名为“得运”(Tradewinds),日后才扩大业务,经营包机航空服务。

1989年2月，“得运”正式提供航空服务，成为新加坡的第二家航空公司。

它当时提供泰国和马来西亚等五个航站的服务，运载旅客到不同的旅游胜地。

不久，因为发展迅速，它又飞往雅加达、仰光和金边的商务城市。因此，“得运”同时也为度假的旅客和商务旅客提供服务。

1992年4月1日，“得运”易名为胜安航空，标志着它改革成功，除了度假旅客，也兼为商务旅客提供商业飞行服务。

1992年7月1日，胜安开始提供商务舱，使它成为一家完整的区域航空公司。

胜安原本只用一架麦道 MD - 87 型客机“起家”，目前，已增加到拥有 6 架波音 737 - 300 型客机以及两架福克(Fokker)70 型客机的规模。

它的飞行网络，从 1989 年的 5 个航站服务，增至目前的 8 个国家的 21 个，最新航站是于今年开始的菲律宾达活。这些航站所包括：

印尼的雅加达、棉兰、巴东、北干马鲁、万鸦老、梭罗、乌戎班当和龙目岛；

马来西亚的浮罗交怡、刁曼岛和关丹；

泰国的合艾、普吉岛和清迈；

菲律宾宿务和达活；

柬埔寨的金边；

寮国的永珍；

中国的昆明和厦门；

缅甸的仰光；

胜安一直积极开拓直达航线,并以提供个人服务、安全和可靠的旅程为服务宗旨。

波音 737 - 300 型客机是波音 737 - 200 的改进型,1981 年 3 月投入生产,1982 年 2 月首次试飞,同年 11 月获美国民航局许可证并正式运营。

机舱设计有两种,一种有 128 个座位,另一种 149 个座位。通常情况下,头等舱有八个座位,其余 120 或 141 个为普通座位。机身长度为 33.4 米,高 11.3 米,机翼 25.88 米,机舱宽度为 3.5 米,机身自重 3 万 1895 斤。

到 1997 年 5 月 20 日为止,新加坡胜安航空公司拥有 6 架这类飞机。

瞬间的毁灭——空难部



鲜花簇簇寄哀思

天祭胜安空难

瞬间的毁灭——空难部

西伯利亚的空中挽歌
——俄罗斯图—154 客机遇难
记录

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

西伯利亚的空中挽歌

瞬间的毁灭——空难部

西伯利亚的空中挽歌 ——俄罗斯图—154 客机遇难记录

一 现场实录

2001 年北京时间 7 月 4 日的凌晨 1 时 ,俄罗斯符拉迪沃斯托克航空公司一架满载乘客和机组人员的图—154 大型客机在伊尔库茨克机场附近坠毁 ,机上 144 人全部遇难 ,酿成了俄罗斯近十年来最大的一起空难事故。遇难的乘客中大约有十几名中国人。

1. 航班离机场仅有 22 公里了

莫斯科时间 7 月 3 日晚 ,乌拉尔山城叶卜捷琳堡机场 ,符拉迪沃斯托克航空公司的一架图—154 客机在暮色中准点起飞 ,满载着 135 名乘客和 9 名机组人员向目的地——远东城市符拉迪沃斯托克(海参崴)方向飞去 ,按照预定的飞行计

划 ,航班将在中途加油 ,然后继续飞行。

莫斯科

时间 7 月 3
日 21 时 10
分(北京时
间 2 时 10



图—154 出事地点示意图

分) , 图—
154 客机已
经飞抵伊尔
库茨克机场
34 公里外的
空域 , 眼看
就可以正常
降落了。然
而就在这
时 , 可怕的

事情发生了 ,客机的信号突然从机场塔台的雷达屏幕上消失 ,
雷达操纵员怎么也搜不到客机的方位 ;叶卡捷琳堡机场的调
度员本能地感到不妙 ,因为正点起飞正常飞行的客机没有正
常降落 ,伊尔库茨克机场也没有通报航班降落的情况 !

几分钟后 ,伊尔库茨克消防局和警方接到布尔科沃卡村
村民打来的报警电话 ,声称他们刚才才听到空中一声巨响 ,然
后是一团巨大的火球 ,随后就看到附近的树林里到处是大火 ,
由于布尔科沃卡村上空的空域本来就是伊尔库茨克最繁忙的
航线的必经之地 ,所以消防局和警方第一个想到的便是跟伊
尔库茨克机场取得联系。接到消防局打来的问询电话后 ,伊

尔库茨克机场负责人头脑里闪过的第一个念头就是：出事了！

果然，失事的航班坠落在距离伊尔库茨克机场以西 22 公里左右的一条公路附近，现场距离这条公路不到 5 公里，离赫赫有名的贝加尔湖也不远，而布尔科沃卡村则近在咫尺，是伊尔库茨克当地居民最喜欢的度假地之一，这里遍布着大大小小的乡村度假别墅，许多别墅的主人们都先听到了一阵剧烈的爆炸声，然后是一片冲天火光，但当时没人知道那是客机失事的坠地爆炸声音。幸运的是，飞机残骸坠地爆炸的地点距离别墅群和村落尚有一段距离，所以从各方面初步掌握的情况来看，地面上没有人因此受伤或者死亡。

闻讯赶来的消防和救援人员最初还抱着一线的希望，希望能发现一些幸存者，然而当看到满地熊熊燃烧的碎片，以及碎片分布范围如此之广的时候，根据经验他们知道不会有任何的幸存者生还了。

2. 他亲眼看见飞机掉了下来

那天晚上，天热得出奇，伊尔库茨克市一家建筑公司的老板萨玛扬·多多列夫和妻子一直很晚了还在别墅前的草地上乘凉、聊天。晚上接近 9 点的时候，室外已经有些凉意，多多列夫正准备和妻子到室内休息。就在这个时候，他发现，从西部方向飞来的一架客机显然想降落在伊尔库茨克机场，但不知什么原因，飞机降低到一定的高度后又突然拉了起来。他的第一反应就是：“不会出什么事吧？”

可是，那架飞机真的让他不幸言中了。多多列夫静静地站在草地上向北看，只见那架客机在空中盘旋一会儿后再度准备进入伊尔库茨克机场。可这一次又没有成功，飞机再次

拉了起来。多多列夫多次乘坐飞机,对飞行知识有一点点了解,因此,他猜想客机肯定遇到了什么麻烦。正当多多列夫猜测之际,客机第3次尝试降落。多多列夫死死地盯着客机,直到被远处的树林挡住视线。他以为客机应该降落成功了。于是,和妻子一起走进室内,但他还没有站稳,就听到“轰”的一声巨响,脚下的地板在剧烈震动。

瞬间的毁灭——空难部



飞机直冲大海

“坏了!”多多列夫迅速跑出室外,此时,他的别墅东北方向已经火光冲天——不用说,飞机坠毁了。多多列夫从火光判断,坠毁地点至少距离他的别墅有1公里。而且他所在的地区虽然散落着不少路灯,但道路并不好走。所以,他没有开车前往飞机失事地点,而是翻出他带到别墅的《莫斯科时报》,拨通了报社的热线电话:“有一架客机在伊尔库茨克附近坠毁,这是我亲眼看到的,失事现场仍火光冲天。”《莫斯科时报》网站抢在第一时间发布了“一架客机在伊尔库茨克失

事,伤亡人员不详”的消息。

当地村民在听到客机坠地爆炸声后纷纷走出家门,爬到附近的小山上观看。一些目击者说,坠毁地点的火势很大,估计客机坠地后油箱爆炸,周围的树木都被点燃。救援人员在客机坠毁几十分钟后赶到现场迅速将大火扑灭。据一位救援人员讲,由于爆炸威力强大,客机差不多被炸得粉碎。现场尸骸四散,大多残缺不全、面目全非。



她的丈夫死于这次空难

当地时间7月3日午夜24时(北京时间7月4日凌晨4时左右),伊尔库茨克市紧急部的官员埃德蒙德—穆幸通过电话告诉记者:“他们全死了!”数小时后,伊尔库茨紧急部的官员再次向媒体传出说:“从现场的情况来看,不可能有任何活着的幸存者,救援人员正在失事现场先行搜寻遇难者的尸体和飞机的残骸,特别是搜寻失事飞机黑匣子的下落……,不

过由于失事现场仍是烈火熊熊 ,温度高得炙人 ,所以所有的搜寻工作都得在消防队员们扑灭了大火之后才能展开。”

俄罗斯紧急事故处理部门负责人官员在接受俄官方电视台采访时表示 :现在可以肯定机上的乘客和机组人员已经全部遇难 ,救援人员将尽最大的可能找到所有遇难人员的遗体。”

3. 12 名中国乘客梦断俄罗斯

在俄罗斯图—154 客机空难中 ,有 12 名中国乘客死亡 ,他们是 :

马义明、高燕红、曹容林、郎永谦、李琰、徐国庆、刘连玉、梁建华、马建国、严克俊、武爱民、崔霞。

经确认 ,12 名中国遇难者中 ,有 9 人来自叶卡捷琳堡市 ,他们都是在俄罗斯从事经贸的。12 人中 ,除了刘连玉尚未联系到亲友外 ,另外 11 人中有 7 名黑龙江人。

武爱民和马建国是本次空难中最不幸的 ,这对夫妻来自黑龙江省牡丹江市穆陵镇。来自绥芬河的高燕红是 12 名遇难者中最年轻的 ,年仅 26 岁。李琰原是黑龙江省人 ,后搬到绥芬河。徐国庆和崔霞都来自绥芬河市。严克俊是牡丹江市人。

叶卡捷琳堡向中方出示了一份详细的档案 :武杰是叶卡捷琳堡市华侨协会的负责人 ,1992 年留学俄罗斯 ,对此次遇难的 9 名中国人比较熟悉。灾难发生后 ,武杰简直不敢相信 ,几个小时前还活蹦乱跳的大活人已经阴阳两不见。说起同胞 ,武杰声音哽咽 :武爱民与马建国一直在做皮货生意 ,最早在乌苏里地区活动 ,1998 年来到叶卡捷琳堡 ,三年时间 ,他



她们哭泣着走向亲人告别室

们的生意做得红红火火,非常成功。”

“高燕红是1999年底与丈夫一起从家乡绥芬河过来的,当时她的女儿刚出生不久。早就办好了签证,但因放心不下女儿,加上生意上的一些事,一直推到了这趟班机才离开叶卡捷琳堡。26岁的她就这样消失了,而她的女儿才刚刚两岁!

“李琰的音容笑貌现在还在我眼前晃动,因为他去飞机场前几个小时,十几个朋友在餐馆为他

送行。当时‘北京—莫斯科’申奥越野车队刚好在叶卡捷琳堡,李连还冲上去与一个队员合影留念,并在申奥大旗上签上了自己的名字,而仅仅几个小时后,他已经远离他的亲朋好友,也无缘看到北京申奥的最后一刻了!”

“徐国庆与我再熟悉不过了,他来俄罗斯已经10年了。刚开始他在乌苏里地区做服装生意,后来到了叶卡捷琳堡。

1960 年出生的他是家里老大 ,他们 4 个弟兄都在俄罗斯做服装生意 ,我们平时都叫他‘老大’。”

目前 ,在伊尔库茨克 ,所有遇难者家属只有一个想法 ,尽快把尸体火化 ,带回骨灰回国内 ,让亲人尽早回到故土安息。

二 总统的忧虑

1. 普京亲自部署空难调查

这起特大空难事故震惊全俄罗斯 ,除了俄罗斯国家紧急部官员和民航救援部门做出紧急反应之外 ,几乎所有的俄罗斯媒体都在第一时间内报道了这一灾难事件。

俄罗斯最大的通讯社俄通——塔斯社在报道这一事件中表现得最为典型。该通讯社利用其驻在伊尔库茨克的当地记者于 3 日晚 22 时 29 分发出第一条急电 ,随后每隔数分钟发出一条有关此次空难的相关报道。7 月 4 日凌晨 0 时 09 分 ,俄通——塔斯社记者从俄航空委员会获悉 ,坠毁飞机上所有的乘客和机组人员已经全部遇难 ,这是关于空难发生后机上乘客和机组人员有关消息的第一手官方说法 ,到凌晨 2 时 14 分 ,该社已经根据最新掌握的资料透露说 ,此次空难中遇难的乘客和机组人员的总人数已经上升到 144 人。

俄罗斯总统普京在接到特大空难发生的报告后 ,下令把有关此次空难的最新情况进展随时向他汇报 ,并且立即命令俄总理卡西亚诺夫成立一个空难调查委员会 ,让此前提任“库尔斯克号”核潜艇遇难原因调查的副总理克罗巴诺夫亲



无法面对

自担任空难调查委员会主席。普京还命令正在西伯利亚朗斯克地区指挥抗洪救灾以及灾后重建工作的俄罗斯紧急部长谢尔盖—绍依古立即赶往失事现场，协调善后事宜。

7月4日凌晨0时，俄图—154空难调查委员会正式成立。7月4日上午10时左右，首批调查人员已经抵达空难现场，并且立即封锁了整个现场，调查人员的工作重点是搜索黑

匣子的下落。与此同时,符拉迪沃斯托克航空公司和图波列夫设计局也派专家赶往现场调查。

根据俄民航管理部门和机场方面初步掌握的情况来看,还分析不出航班失事的原因,因为航班无论是在叶卡捷琳堡起飞时,还是在飞行全程中都没有报告异常情况。

不过,数小时后伊尔库茨克机场

方面又改口称,失事航班在浓雾中曾先后三次试图降落,前两次都失败了,但进行第三次降落尝试时失事坠毁,而且坠毁的时候似乎当空爆炸,整架飞机变成一个巨大的火球,碎片如同天女散花一般坠入地面的丛林中,所以第一不排除天气的因素,第二不排除燃料传输系统发生故障,因为空中爆炸的原因极可能由此所致。

这次特大空难之所以引起普京的高度重视,除了造成伤亡人数之大外,更重要的是敲响了俄罗斯民航业的警钟。自



来时成双去时单

打苏联解体之后,尽管俄罗斯民航的机队都是苏联时代生产的飞机,但由于飞机性能相当可靠,加上各民航公司技术服务人员素质相对较高,所以已经有好几年没发生过严重的空难了。

最严重的空难都是1997年之前发生的,比如说最近的一次发生在1997年3月一架飞机飞往土耳其的安—24包机在伊尔库茨克失事坠毁,落入一幢居民楼上,机上48名乘客和机组成员遇难;1996年8月,一架满载前往挪威北冰洋小岛斯匹次卑尔根打工的俄罗斯和乌克兰矿工的图—154客机失事坠毁,机上143人全部遇难;还有一起空难发生在1994年3月,俄罗斯国际航空公司的一架空中客车A—310客机在新库茨涅兹克附近坠毁,机上70名乘客和机组人员全部遇难。此次失事原因调查的结果令人震惊:飞行员居然让他10岁的儿子过把驾驶瘾,把飞机交给儿子操纵,结果不经事的小孩突然挣断了飞机上的自动驾驶系统,导致飞机一头从空中栽了下来!

除此之外,这次特大空难事故同样再度引起国际社会对图—154客机安全的关注。客观地说,图—154客机曾是世界上安全性能最出色的客机之一。图—154是前苏联图波列夫设计局研制用以代替图—104和伊尔—18的三发中程客机,1966年春开始设计,1968年初在莫斯科附近的儒科夫斯基工厂进行滑行实验,1968年10月14日首次试飞,1971年7月正式开始投入使用,从那时起到1992年,苏联俄罗斯一共生产了1000架图—154客机,现在还在继续生产。这种客机大部分供苏联民航使用,但也出口到保加利亚、匈牙利、罗马尼亚、古巴、波兰、叙利亚和中国。

在 90 年代之前,该型客机从来没有发生过重大事故,但自 1994 年起,图—154 的特大空难屡有发生。

2. 附录 1 :图—154 客机小档案

图—154 客机机翼展 37.55 米,机长 47.90 米,最长巡航速度为 950 公里,最大航程为 3740 公里。其动力装置为 3 台库兹涅佐夫 NK-8-2 涡轮风扇发动机,带有反推力装置。燃油全部储存在机翼的 6 个整体油箱内。最新型的图—154 机载设备应该说是相当先进的,除了有修正偏航角的对地速度的渥普勒雷达系统外,无线电导航系统,活动地图显示器,无线电高度表,气象雷达,无线电罗盘外,还有与自动驾驶系统配套的自动驾驶仪,在飞机起飞到 400 米以后到降落前 30 米之前这一飞行阶段可使用自动飞行操纵系统。座舱分布情况是:驾驶舱有正副驾驶员和飞行工程师 3 人,基本型的标准布局为每排 6 个座,前舱 54 座,后舱 104 座,共 158 座,最新型的图—154 可以增加至 180 个座位。

图—154 失事调查委员会郑建人士在伊尔库茨克透露:委员会认为失事的原因只有一个,就是人为因素。

图—154 制造厂坚决否定媒体传出的说法:由于短路造成定位器和航空地平仪失灵,所以飞机才无法在夜间降落。

据上院议员普列沙科夫说,他同专家讨论过,可以排除技术故障原因。副总理克列巴诺夫依据委员会的调查资料也证实了上院议员的说法。

现在最有可能的是机组不能应付突然出现的情况,在处

理过程中出了错。也许就是因为飞行员过于疲劳。失事飞机所属的符拉迪沃斯托克航空公司总经理助理说：这家公司的飞行员工作非常紧张，一周要飞40个小时。而按规定一个月最多准许飞行60至80小时。

3. 附录2：俄罗斯近年来的重大空难表

2000年10月25日，俄罗斯一架伊柳辛—18军事飞机在乔治亚山脉坠毁，82人遇难。

1998年11月11日，一架安—12在西伯利亚起飞时坠毁，13人死亡。

1997年12月6日，一架装载了2架苏霍伊战斗机的安—124在西伯利亚发生事故，48人遇难。

1997年3月18日，一架安—24飞机在飞往土耳其的途中，其尾翼突然断裂，50名乘客及机组人员丧生。

1996年12月17日，一架安东诺夫—12飞机在普斯科夫市附近的机场坠毁，17人遇难。

1996年11月28日，一架伊柳辛—76货机在西伯利亚坠毁，23人死亡。

1996年11月14日，一架陈旧的安东诺夫安—2双翼飞机在俄罗斯北部的科米坠毁，13人丧生。

1996年8月29日，载有俄罗斯和乌克兰矿工及其家人的图—154客机坠毁，机上143人遇难。

1995年12月7日，一架载有97人的图—154客机在飞往哈巴罗夫斯克的途中失踪，至今未找到飞机和机上人员。

1995 年 6 月 16 日 ,由于恶劣的天气 ,一架安东诺夫安—2 飞机在哈巴罗夫斯克地区坠毁 ,12 人丧生。

1995 年 4 月 8 日 ,一架伊柳辛—76 飞机在勘察加半岛撞上了一座火山 ,机上 14 人死亡。

1994 年 10 月 29 日 ,一架安东诺夫安—12 货机在伊尔库茨克附近出事 ,21 人丧生。

1994 年 9 月 26 日 ,由于恶劣的天气 ,一架 Yak - 40 飞机图在西伯利亚的瓦纳瓦尔瓦机场降落 ,但是不幸坠毁 ,机上 26 人遇难。

1994 年 3 月 23 日 ,一架 A—310 客机在新库兹涅茨克坠毁 ,70 人遇难。

1994 年 1 月 3 日 ,一架图—154 客机在伊尔库茨克起飞后几分钟坠毁 ,124 人全部遇难。

4. 附录 3 :图 - 154 在近年来惹的大祸

1999 年 2 月 24 日 ,中国西南航空公司的俄制图—154 客机在从重庆飞往温州的途中爆炸 ,机上 61 人全部遇难。

1996 年 8 月 29 日 ,载有俄罗斯和乌克兰矿工及家人的图—154 客机在挪威坠毁 ,机上人员全部遇难。

1995 年 12 月 7 日 ,一架载有 97 人的图—154 客机在飞往哈巴罗夫斯克的途中失事 ,机上人员全部遇难。

1994 年 1 月 3 日 ,一架图—154 客机在伊尔库茨克起飞后几分钟坠毁 ,124 人遇难。

1994 年 7 月 ,中国向俄罗斯购买的一架图—154 客机在

西安坠毁 机上 160 人全部丧生。

天之骄子夭折蓝天
——法国协和客机坠毁前后

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

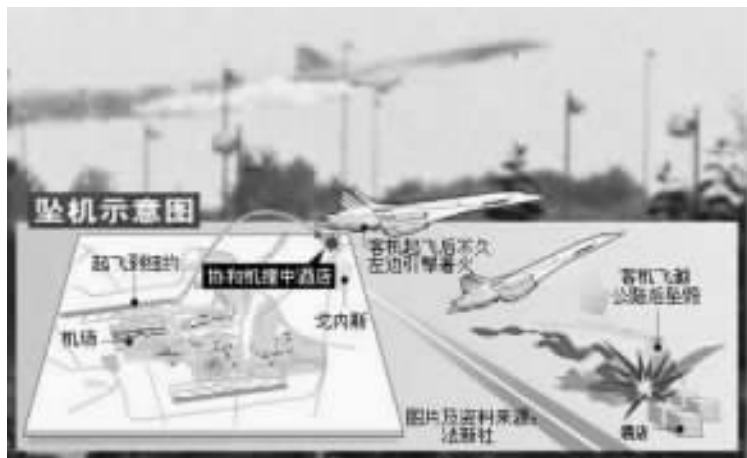
天之骄子夭折蓝天 ——法国协和客机坠毁前后

2000年7月25日下午4时45分,一架从巴黎戴高乐机场飞往纽约的协和超音速客机起飞后不久在巴黎北部的戈内斯镇坠毁,机上共有110人,其中109人罹难,一人生还。因为本次班机是德国旅行社向法航包租的,所以机上的遇难者大部分为德国游客。死难者中有3名儿童,地面上有4人同时亡命。

一 无法面对的面对

1. 目击者说

目击者一：这架法航的超音速客机撞中一座酒店和餐馆
“我看到协和机左边引擎着火,接着坠毁,这是它起飞



协和空难出事地点

后二分钟的事。这架客机低飞过办公楼，它试图飞高，但却难以爬升，它飞过公路，坠毁在戈内斯镇旁。”

“在坠机现场发现了一名生还者，不过，目前还不清楚生还者的身份。”

“客机坠落时，一边的机翼已经着火！”

“飞机左边引擎先冒出火花，才坠落地面，坠机地点冒出浓浓黑烟，有大批消防队员在现场进行抢救。”

“当时飞机飞得很低，而其中一边的机翼已经着火。客机尝试转回头朝机场方向降落，但是不成功，接着飞机马上坠落地面，然后又是另一声爆炸，冒出一大团火球。”

目击者二：天空出现大火团

坠机现场附近的高尔夫球场东主说：“有人似乎听到引擎发出忽停息、忽启动的声响。正在打球的顾客说见到飞机

升起，然后就听到引擎失灵的声响，好像是飞机在半空停止飞行后，又启动飞行。当飞机升到1公里的高处时，我们看到天空出现一个大火团，接着大家听到“轰”的巨响，就发生了这起坠机意外。”

目击者三：飞机在坠毁前垂直往上飞行

“我看到飞机坠毁前，机头突然向上，几乎垂直往上飞行，然后，就迅速“滑”回地面。”

一名在坠机地点附近目睹意外的飞机师说：“我发现协和机的飞机师一直努力地使飞机升高，无奈，飞机最后竟然垂直往上飞行，不久便冲向地面坠毁。我还看到机翼出现滚滚浓烟。”



多么美的空中大鸟

目击者四：大火团直冲40公尺高

“我看到火团直冲40公尺高，接着，就到一阵巨大的声

响！”

这是一名 15 岁的学生沙莫尔在现场所见。

沙莫尔说：“我当时正在打网球，没想到竟会亲眼目睹坠机的经过。”

“我看到飞机好像‘很努力’地要往上升，相信飞机师已经尽了最大的努力，可惜，一切都已经太迟。”

法国 LC 电视台在空难第一时间这样报告：客机撞上酒店之前，显然已经着火。那个酒店坐落在距离戴高乐机场不远的戈内斯镇。当时客机的

引擎起火，并在空中迸出一大团黑烟。坠机大约发生在当地时间当晚 11 时之前。警察在拼力阻止旁观的路人接近坠机地点。

2. 最后的一搏是美丽的

在空难事故发生之后，飞机坠毁地小镇戈内斯的居民无一不对失事飞机的驾驶员心怀感激，因为镇上的很多人亲眼看到，在飞机起火即将坠毁的时候，飞行员在垂死的一刻仍然保持着清醒和冷静，努力控制飞机的方向躲避地面上的医



客机的坠毁位置

院、商店、加油站和人群密集的市镇中心地带。

于是，在飞机坠落的时候，戈内斯镇的居民们像对待英雄那样在地面上对着即将牺牲的飞行员挥手，给他最后的光荣。虽然最后飞机还是不幸撞在一幢饭店上，造成了地面4人死亡。但镇长和目击者都认为，如果不是那名勇敢而冷静的飞行员，还不知要死多少人。

镇长布拉齐在记者招待会上说：“感谢飞行员的好心，他让我们躲过了一场大灾难。”当地的一名牧师一边流着泪，一边称赞那名飞行员是一个“英雄”，他最后的拼死一搏是“世上最美丽的行动”。另一名居民也说：“那时，他们（机上人员）的生命都处在危难之中，而他（飞行员）竟然还能想到其他的人，真是令人敬佩。”

后来，人们了解到那名勇敢的飞行员就是克里斯蒂安·马蒂。马蒂今年已经54岁了，他第一次飞行是在1969年，后来逐渐升迁为空中客车—A340的机长，去年夏天刚刚获得驾驶“协和”飞机的执照。他的同事说，马蒂不仅是个老资格的飞行员，还是个体力强健、善于动脑的运动好手，他曾在20年前成为首个横渡大西洋的法国人，而在飞行间歇，他的兴趣就在于山地车了。

飞机的副驾驶也是一名资深飞行员，他的名字叫让·马尔科。他曾在1992年驾驶“协和”式客机打破了环球飞行的记录。据报道，在起飞前，这两名经验丰富的飞行员曾向地勤人员反映说飞机的一个发动机可能有问题，为此检修人员还专门对发动机进行了修理。目前，失事飞机的“黑匣子”已经找到，初步分析很可能就是那个发动机惹的祸。



浓烟滚滚罩协和

3. 总统是空难目击者

法国总统希拉克 25 日成为巴黎空难的目击者，他说对这一悲剧感到无比震惊，心情非常沉痛。

希拉克在 7 月 25 日下午乘法航班机自东京返回巴黎，飞机尚未停稳，正值法航的协和式飞机起飞，于是希拉克总统乘坐的班机飞行员通知乘客，说他们的飞机得给协和飞机让出跑道。据总统随行人员说，他们先是看见协和飞机的发动机喷出浓烟，接着又开始喷火，然后就看见起飞的协和式飞机像一支火箭消失在浓烟中，不久就发生了坠机事件。

事故发生后，希拉克向遇难者家属表示哀悼，并致电德国总理施罗德表示慰问。



失去亲人无处话凄凉

4. 说不尽灾难的心酸

经法国航空公司调查证明：法国协和客机坠毁事件中的100多名遇难者基本上是德国人，这架AF4590客机是德国旅行社Deilmann的包机，机上的乘客正要赴纽约游船河。

德国政府对这起不幸事件迅速作出了反应。德国总理施罗德在一项声明中对这起坠机的事故表示异常震惊。德国运输部长克利姆特在动身前往出事地点的途中焦急地布置救护工作，德国外交部危机处理中心还为遇难者家属设置了两部

热线电话。在获悉事故发生的消息后，法国总统希拉克和总理若斯潘立即与施罗德总理通了电话。

出事的协和机上共有 101 名乘客和 9 名机舱人员，乘客当中，共有 96 名德国人、两名丹麦人、一名美国人和一名奥地利人。据知，美国乘客的身份已经查明，他是法国航空公司的一名前雇员，目前已经退休，但法航没有公布这名罹难者的名字。在机上有 3 名乘客的年龄不超过 18 岁。法国内政部从客机坠毁情况推断，起初认为意外中无一人能够生还，但是，巴黎消防局发言人受访时则说：“客机上有 109 人死亡，另有一人生还，地面酒店则有 4 人死亡。”

65 岁的慕尼黑商人斯康雷，为了庆祝他的生日和让退休生活有个难忘的开始，他邀请了太太，儿子、媳妇和两个只有 10 岁和 8 岁的孙儿，一起参加这次豪华旅行，总共费用是 25 万法郎（大约 37,000 美元）。斯康雷对太太说：“我们要在百年归老前参加这次旅行”，最后他们一家三代都在这次空难中丧生。

遇害者中有来自德国杜塞尔多夫的 60 岁作家克里斯蒂安·格茨和他 59 岁的摄影师太太福格林。空难一年前，在一次例行检查中，克里斯蒂安被确诊患有食道癌，几个星期以后，他的妻子福格特也被诊断出患有乳腺癌。但他们并没有因此而失措惊慌，而是按照医生的旨意进行了化疗。五月的一天，他们对朋友说：“我们真的是非常幸运。医生告诉我们，癌细胞已经不再继续扩散，在度过这令人痛苦的一年后，我们打算好好享受一下。”夫妇俩人希望这次旅行是他们新生活的开始；他们计划用这次豪华游来庆祝他们生命中最伟大的一次胜利——他们双双战胜了癌魔。他们还在德国

北部买了一套房子，梦想着等病好了，在这里开始他们的新生活……，然而，命运似乎没有把他们跟死亡分开。

有13名空难死亡者来自蒙成干巴市，其中一对教师夫妇，考路斯和玛歌，不会再见到他们的三名儿女了。考路斯一生迷恋协和式飞机，在自己的办公室中都贴上了这种飞机的图片。他希望一生中有一次坐上这种飞机。他们结婚时没能力负担这类的豪华旅行，所以考路斯趁这次旅行补送太太一个蜜月假期。怎奈何苍天不成全他的美意，却让夫妻俩共赴黄泉……

另一对60多岁的老夫妇马代利，去年10月庆祝了结婚40周年。他们在邮局工作多年后退休，把辛苦储蓄得来的钱放在这次的梦想旅行，可惜美梦不能完成。

在巴黎空难现场旅馆的负责人费持多对媒介说，不要忘记地面的无辜死者。这家旅馆一名房间服务员，是个41岁的单亲妈妈，遇难当天两个儿女去度假了，她的哥哥现在为妹妹照顾两小孩。

64岁的安德烈亚斯和62岁的玛丽亚是一对老夫妇，他们两年前把自己的公共汽车公司卖了几百万美元，从此开始享受安闲舒适的退休生活。几年前，当安德烈亚斯有机会在电视连续剧《梦幻之舟》中扮演一个无足轻重的角色后，他就一直渴望有机会搭乘“德意志号”豪华游轮做一次环球旅行。此次庆祝他们夫妻的结婚纪念日。安德烈亚斯还邀请了自己的女儿、女婿以及两个外孙与自己一起游览加勒比海。但令人遗憾的是，选择搭乘“协和”却将此次旅行变成了一次死亡之旅。

两个孩子所在学校的老师和同学在获悉这一消息后，根

本无法相信他们已离世而去了。他们的同学说：“马克斯和卡特琳娜对有机会乘坐豪华的‘德意志号’游轮非常自豪，假期开始前几个星期就一直在谈论这件事了。”

25日，两个孩子与父母及祖父母一起从慕尼黑飞到巴黎，并在那儿登上了后来失事的“协和”飞机。

在遇难的9名机组人员中，有一名来自德国下萨克森州法勒尔的空姐布丽吉特·克鲁泽。今年49岁的布丽吉特已经在她梦想成真的工作场所“协和”式飞机上工作了17个年头。她很喜欢法国，并在巴黎距埃菲尔铁塔500米的地方买了一套住房。飞机起飞前，她曾给她86岁的父亲打电话说：“等到了纽约，再给你们打电话。”她父母最后一次见到她是今年7月14日。她母亲说：“那天是我87岁的生日。布丽吉特事先并没有说好要来，她想给我一个惊喜，计划租一辆车从巴黎开过来。但由于当时只剩下一辆高级车，车费太高，她最后是手里捧着祝贺生日的鲜花乘火车过来的。”

布丽吉特本来是完全有可能逃过这一劫的。按照计划，她并不是飞这一航班的空姐。由于该航班的乘客大多是德国人，因此她主动要求上机服务。在电话中，她对父亲说：“我很高兴，此次航班的乘客大多是德国人。此次飞行一定棒极了。”正是这一决定，令她年老的双亲陷入巨大的悲伤之中。

来自德国海利根豪斯48岁的玛丽安娜和49岁的卡尔-赫尔曼是又一对遇难的夫妇。他们生前经营着一家已传了4代的建筑小五金公司。夫妻俩留下了一个17岁的儿子。

来自德国叙尔特岛75岁的库尔特和74岁的埃尔弗里德夫妇曾当过4年市议会的议员。

58 岁的安格拉来自科隆，是当地 5 家餐馆的老板。

年已 66 岁的法斯纳赫特和他 63 岁的妻子西格里德也双双在这次飞机事故中遇难。

遇难者鲁迪 70 年代曾是德国杜伊斯堡足球队的教练。

68 岁来自柏林的卡尔-海茵兹是一名商人，曾获得过联邦功勋奖章。他的妻子爱娃也同机遇难……

令德国当局和民众愤恨的是空难之后竟发生了一起趁人之危盗窃钱财的丑恶事件：在一家德国报纸公布了空难遇难者的姓名和财产后，一伙盗贼造访了一对在空难中身亡的夫妇的住宅……

那一天，一伙盗贼潜入了这对遇难夫妇的住宅。在空难过后，当局在媒体上对他们的财产情况稍作了介绍：他们大约拥有数百万德国马克。当邻居发现盗贼后即打电话报了警。

警方侦察说：“我们还不知道他们偷走了什么东西，这伙盗贼的到来显然与报纸对空难的报道有关。”原来在这伙盗贼动手之前，空难调查者曾来过这所住宅，以确定死者的身份。

法国航空公司的协和客机，以洲际航线为主，主要来往美国东岸主要城市如纽约、华盛顿和欧洲各大城市。协和客机以速度见称，来往巴黎和纽约只需 3 小时 49 分，速度是音速两倍，即每小时 2200 公里，相对波音 747 需时 7 小时 30 分，可节省近 4 小时。

时间就是金钱，高速度飞行自然是代价不菲，来回伦敦和纽约的协和客机的机票价格高达 6600 英镑；至于来回巴黎和纽约，亦要 7500 美元，比香港到纽约或伦敦的头等舱

来回机票高出几倍。

搭乘协和客机的乘客非富则贵，不是超级富豪就是国际大型企业的行政总裁，航空公司对这些非一般乘客亦不敢怠慢，在 18000 公尺的高空中提供超级服务，务求令乘客享受最舒适的旅程。

5. 有 80 名旅客命不该绝

若非阴差阳错，这宗罕见空难的罹难人数可能不止 113 人。

出事客机因为“爆满”，另外 35 名乘客被迫改乘另一班协和客机，因此避过一劫，在意外空难前的五个小时安全抵达纽约；而另外 45 名住在被客机撞毁的巴黎市郊戈内斯镇酒店的波兰游客，则因为在巴黎乐而忘返，在客机失事后才返回酒店，也就此躲过死难。

波兰旅行社发言人说：“意外时他们正在巴黎观光，直至晚上 10 时回到戈内斯镇的酒店。幸好，他们没有按行程安排提早回到酒店。”这批捡回性命，只是失去了行李及部分证件的游客，事后由法航出钱安排入住巴黎的另家酒店。

至于罹难的德国游客原定到纽约乘搭豪华游轮畅游南美洲，然后在奥运开幕前数天抵达澳洲悉尼，自然邮轮还是会按计划于周四启航。而死者的亲属则于事发第三天晚上抵达法国戴高乐机场安排后事。在法航协和客机发生空难之后，欧洲航空各股全面重挫，法航股跌势特别重，股价随之重挫 10%，跌落至每股 18 欧元，使得该股一度被迫暂停交易，而在恢复交易后，法航股价终场时以 19.3 欧元作收，较前一个交易日滑落了 3.5%。



飞机坠在酒店上

6. 德意志的哀痛

法航一架“协和”式超音速客机 25 日在巴黎郊外坠毁，包括 96 名德国乘客在内的 109 名乘客和机组人员及 4 名地面人员不幸蒙难的消息在德国引起普遍震惊。26 日上午，正在汉诺威举行夏休前最后一次例会的德国内阁官员在当地举行隆重仪式，悼念空难事件遇难者。

德国总理施罗德、教育部长布尔曼、司法部长多伊布勒——格梅林等内阁成员和法国驻德使馆参赞泰斯蒂等出席了悼念仪式。施罗德在致词时对死难者表示深切哀悼，并向死难者家属表示慰问。他还说，德法两国对这起不幸事件感受到的悲哀是共同的，“这体现了两国人民共同的情感与团结”。

坠机事件发生后德国各界反应迅速。施罗德闻讯后立即



主人遇难物品

取消了当晚的一切日程安排，并指示运输部长克利姆特紧急赶往巴黎，协助处理善后工作。德国外交部危机处理中心等各部门也立即开通了外交部、德国驻巴黎使馆、德国航空信息及失踪者寻找中心、法航驻德办事处等几条寻亲热线，并通过各媒体广为通报，协助遇难者家属及时了解空难事件善后处理工作的进展。外交部长菲舍尔专门就此事同法国外长韦德里纳通了电话。

德国民众对这起空难十分关注。空难发生不久，德国各地的悼念信便源源不断地寄往政府部门。26日上午，德国遇难者家属开始陆续赶往巴黎。德国政府已明确表示将尽一切努力帮助遇难者家属处理善后事宜。在调查人员进行调查之际，空难死者家属和以德国外长菲舍尔为首的代表团在一

个追悼会上共同哀悼罹难者。

穿制服的法航职员和罹难者家属挤满了新古典主义的马德莱娜教堂。巴黎人在 1997 年英国太子妃戴安娜在巴黎撞车去世后便在此教堂哀悼她。

法航宣布：将预支 14 万法郎给每名死者的家属，以应付眼前的需要、并将支付死者的白事费用以及家属可能需要的心理治疗费。

为该协和机服务的地勤人员也接受了心理治疗。法国政界人物说，巴黎当局应该考虑兴建第三个商用机场，以减轻奥利机场和戴高乐机场的压力。

7. 爱丽思的生命是上帝给的



思·布鲁克林在法航协和飞机上，当意识到发生了危机的一霎那，只是胳膊被烧伤，但是却称她为“奇迹脱逃”。

公司采访时回忆了当时的情景：发现到处都是火，我便冲向窗

“我向外望去，看到前台服务生就在下面的停车场内。他说：‘你必须跳下来。’也不知道为什么，我没有感到害怕，也就那么跳了下去。随后我光着脚穿过草地，我的鞋子落在房间里了。我试图叫住过

“上帝”不忍心收留她

往的司机，但是最后发现还只是自己一个人。”

“压根就看不到飞机，我所看到的只有爆炸和火焰。”

最后还是由于路边的司机说是协和飞机撞进了旅馆，爱丽思才意识到发生了什么事情。

“我当时想：‘天啊，我真幸运。’”

她补充说：“如果当时是在另外的房间里，也许就不会活着出来了。”

“幸运的是当时在旅馆里没有多少人，我知道那里的职员很多。”

“我走出旅馆后，发现到处都在起火，我什么都看不见。我一遍又一遍的对自己说：‘我还活着，我还活着。’”

爱丽思的父亲描述说，当时，爱丽思正给在伦敦工作的姐姐娜塔丽打电话，突然一声巨响，紧跟着电话信号中断了，她便急忙跑到窗户边跳了下去。

爱丽思·布鲁克林是剑桥大学学生，学习包括法语在内的现代语言。在过去一年中，她在巴黎当导游。爱丽思很快将回来开始她的第四年学业。她在法国的生活是学业的一部分。

事发当天，她正在旅馆等一队英国学生。她父亲说：“娜塔丽打电话告诉我们消息后，我们很着急，但是过了一会儿，爱丽思打电话说她没事。她说她听到了爆炸声并听到楼下的服务生尖叫让所有人快出去。她在事发当晚被送到医院调养，几天后便被允许出院了。”

爱丽思的姐姐娜塔丽正前往巴黎去陪伴在死亡线上逃生的妹妹爱丽思。

二 关于协和

1. 法航调查起步

法国方面迅即开始调查法国航空公司协和式客机坠毁的原因。坠毁的法航协和式客机上的两个黑匣子很快寻获并交给调查人员判读。

法国民航局长葛拉夫说，失事客机上的飞航资料纪录器和座舱通话纪录器是在 25 日晚间 10 时左右寻获的，也就是在客机坠毁之后约 5 个小时寻到。两个纪录器都运作正常，约需 24 ~ 48 小时的时间解读其中的资料。

协和坠机事件惊动了德国总理施罗德，法国总理若斯潘立即前往事故现场了解救援工作的进展。法国交通部长说，法国已经决定在对这起事故进行调查期间，暂停所有法航协和式飞机的飞行。

有专家介绍了一些推测，首先可疑的是在飞机上发现的细微裂缝，协和式飞机是由英法两国合作制造的，拥有此型飞机的另一家航空公司是英国航空公司。英航也曾表示在该公司的全部七架协和式飞机上都找到过一种小裂缝，其中一架并因此而停飞。

不过，法国航空公司董事长即执行长史宾涅达却驳斥说，法航协和式超音速喷射客机在巴黎戴高乐机场附近坠毁的事件，估计与引擎问题有关，而与在部分协和式飞机上发现的细微裂缝则显然没有关系。

法航和英航原本异口同声表示，这些裂缝并不会构成危害，协和式飞机将继续正常飞行。但是随后英航和法国运输部便宣布，将暂停由协和式飞机飞航的班机，直至找到这次空难事件的原因。

失事的协和式客机是在 1980 年 10 月开始服役的。这架飞机 1999 年 9 月刚进行过大修，这项程序要花费一年才能完成，7 月 21 日又进厂小修。他表示，这架飞机的飞行时数“距 1 万小时还差一点”。专家在调查中发现：协和机两引擎出了问题，在走上灾难之路时机身是在不断解体的。

该客机共有四个引擎。第二号引擎在飞行时发生故障。而第一号引擎在协和机坠落地面之前曾两度发生故障。这两个引擎都在左翼。飞行数据记录器的信息表明：飞机飞行不到一分钟，第一号引擎的表现再次欠佳，飞机突然倾向左边并坠毁了。”机场控制塔在飞机起飞时警戒发现驾驶舱机尾已冒出火焰，但由于飞机速度太快，机师无法中止起飞。机组人员也告诉机场控制塔，他们飞到上空时已无法收回起落架了。

有些专家推测，起落架的轮胎可能爆破，碎片被吸进引擎的进气管道。

经验丰富的协和机机师蒂尔卡则怀疑是维修技师遗留下了东西，导致引擎涡轮的操作受阻。

调查这次坠机事件的人员，已将重点放在飞机的引擎上。

由于有目击者看见飞机在坠毁前，尾部拖着一道长达 60 公尺的火焰，相当于飞机的长度，因此飞机坠毁的原因非常可能是引擎失灵，引起油箱爆炸。

专家说，看来飞机的动力不够是失事坠毁的主因。当飞机的动力不够时，就无法产生足够的浮力，使飞机能够继续腾空。

也有的专家认为飞鸟忽然飞入引擎中也可能是肇事的因素，不过绝大多数的飞机引擎构造都能经得起飞鸟的撞击而不至于出现严重的后果。

虽然协和机是属于超音速飞机，但是其引擎结构跟一般的民航机比起来，差别并不大。

还有一名专家说，任何飞机都能够应付一部引擎忽然出毛病的问题，照理来说，如果是只有一具引擎出问题，协和机也不至于出问题。

不过协和机引擎的设计可能有先天上的毛病，两部引擎过于靠近，如果一部引擎有问题，很可能会影响到另外一部引擎，造成不可收拾的后果。

法航协和客机空难发生后大约六小时，搜索人员便找到了两个黑匣子，其中记录有飞行数据和驾驶室内录音。法国内政部有关人士据此向传媒做出了说明，坠毁客机并不是遭人破坏。法国航空局估计需要 24 至 48 小时来分析黑匣子资料，同时否认因为机翼出现裂缝而导致客机坠毁的说法。一位航空专家在接受 BBC 采访时认为从飞机左舷发射出来的火焰可能提供了一些线索。他说，火焰至少有 200 英尺长，这可能与飞机外壳的裂缝有关。该周曾有报道说发现一些协和式飞机的机翼出现裂缝，由此他认为不调整调查思路是不对的。

另一位也接受了 BBC 采访的前协和式飞机飞行员说，如果只是飞行的一部引擎起火，那么不可能造成飞机的坠

毁。他说，如果一部引擎起火了，你关掉它，打开消防系统，它就能扑灭火，然后你就可以安全降落了。

他指出，从现场拍到的照片看，事情远不是引擎起火那么简单，飞机拖着数百英尺长的火焰坠毁，说明发生了更严重的事故。

就这样，飞机引擎爆裂后引燃油箱是造成法国协和式飞机坠毁的原因的说法被质疑。

通过对这起造成 113 人死亡的特大空难事故的初步分析，媒体和专家均认为，如果只是飞机的发动机起火，并不能对这种飞机构成很大的威胁，真正的原因可能要更复杂一些。

一种可能性是出现故障的引擎内的消防系统未能发挥作用，火势迅速破坏了供油管，当火势继续蔓延后，第二部引擎也就失去了动力。

协和飞机使用的四部罗尔斯—罗伊斯式引擎的位置就在油箱的旁边，如果引擎失火没有得到控制，那么爆裂的金属碎片会溅到油箱上面，温度极高的金属破片可能引燃油箱。

世界上速度最快的协和式客机曾被认为是永远不会坠毁的一种高度安全的飞机，但自协和空难后，所有的人都对这种飞机的前途表示了担忧。

事故调查组在极端的压力下归结了坠机的五大可能性：

- 1、引擎爆裂，导致油箱起火燃烧。
- 2、引擎失灵，造成客机动力不够，无法继续攀升。
- 3、飞鸟闯入引擎。
- 4、客机设计上的毛病，两个引擎过于靠近。
- 5、机翼出现细微裂缝，但可能性不大。

关于机翼裂痕问题，英航方面介绍说：“裂痕是在数月前被发现的，但所有7架客机都持续飞行，直到上个星期其中一架飞机的问题恶化为止。”

“数个月前，我们在所有协和机的后翼梁上都发现了一些裂痕。后翼梁是从机身一直延伸到机翼后部的，每一道裂痕大约有50毫米长。我们立即通知制造商法国宇航公司和民航局。

他们前来查看裂痕后，准许我们继续飞行，说这个出现裂痕的部位不会对飞行安全构成威胁。所以，所有7架客机都持续飞行。

但是，用超声波配备所进行的例行检查在一个星期后揭露，其中一架客机的裂痕已经扩大了大约16毫米。一发现这个问题，该架飞机就被令停飞了，航空公司也通知了制造商。

英航说，裂痕不曾对乘客构成危险。6架机身有裂痕，但仍在继续飞行的飞机也不会有危险。

法国宇航公司现在是欧洲宇航防卫与太空公司的一部分，它当时正在为该架停飞的飞机研制一套修理工具。英航希望该架飞机在当年9月之前恢复飞行。

过后不几日，法国航空公司协和式客机空难调查人员在巴黎戴高乐机场的跑道上找到了失事客机起落架金属挡水板的碎片。

挡水板的作用是阻挡飞机轮胎在潮湿跑道上甩出的水。1993年，英国航空公司拥有的一架协和式客机的挡水板破裂，并刺穿了油箱。英航在那次事故之后更改了他们的协和式飞机的挡水板。但是，法国航空公司没有为他们的协和式

客机做出同类的更改。

在巴黎的空难调查人员低调处理了最新的发现。领导法国调查组的阿尔桑尼说，他不明白为什么挡水板的问题突然变成了焦点，他认为挡水板只是调查失事原因的部分内容，并没有使他们找出此次意外的来龙去脉。

2. 金属片为何方宝贝？

空难事故调查署在长达 76 页的调查报告中指出，法航协和客机 4590 航班在起飞时，飞机左侧主起落架的前轮胎不幸被机场跑道上一个长 43 公分的金属薄片刺破，结果导致爆裂，但因此时飞机滑行速度已超过每小时 300 公里，不得不被迫起飞。关于金属薄片的来历，调查署仍然抱持非常谨慎的态度，他们在表示金属薄片很有可能是从其他飞机上掉落的同时，特别强调指出这还需要进一步调查来证明。

调查人员也说，坠毁的协和客机起飞前，跑道上曾进行过消防演习，演习推迟了飞机跑道的例行检查工作。

这次调查报告透露的最新情况是在机场滑行跑道上发现了许多大块的轮胎碎片，其中最大的重达 4 公斤以上。事故调查署指出，关于是否有轮胎碎片被吸入发动机从而引发发动机故障，以及是否是这些碎片击毁油箱以致飞机起火等，还有待于飞机重新拼装起来以后才能最后确定。

有关报告说，飞机轮胎爆裂，直接或间接促使飞机结构遭破坏，导致飞机在轮胎爆裂之后不到 1 分钟半的时间内就坠毁。有专家指出，如果轮胎在爆裂后能碎成小块，飞机很有可能不会遭到如此严重的损坏。

法国空难调查组在新闻公报中强调说，以前的调查认为

飞机可能有一至两个轮胎在滑行时出现爆裂，而最新的研究显示，所有在机场跑道上找到的轮胎碎片似乎只属于同一个轮胎，即飞机左侧起落架的前内轮胎，而且，在其中一块轮胎碎片上还发现了严重的割裂。

公报说，法国空难调查组还罗列了其它重要物品，如起落架碎片、油箱碎片、导流板碎片等，并再一次强调指出没有机场滑行跑道上发现任何属于发动机的碎片。

目前，有专家倾向于轮胎爆裂导致其前方用金属制成的导流板脱落，溅起的金属物损坏了油箱，引起燃油泄漏、左机翼起火及飞机左侧发动机故障等一系列连锁反应，并最终造成机毁人亡的惨剧。有消息说，空难调查工作开始就有专家怀疑是轮胎故障所致，但轮胎缘何会突然爆裂一直是个不解的谜。

导致协和机空难的金属片初步被怀疑来自美大陆航空飞机

美国的大陆航空公司（Continental Airlines）说，它正同法国当局研究，设法确定法国戴高乐机场跑道上发现的 17 英寸（43 公分）长金属片是否来自该公司的一架 DC—10 型飞机。7 月间发生空难的法航协和机便是在那条跑道起飞的。

有关当局说，那个金属片可能在 7 月 25 日割破法航协和机的一个轮胎，引起连锁反应，导致那架超音速客机起火坠落，撞向巴黎郊外一家小酒店，夺走了 113 条人命。

大陆航空公司、法国当局、美国联邦航空局和美国国家运输安全委员会的人员在对飞机进行的联合检查时，发现大陆航空一架 DC—10 型飞机右翼引擎的风扇和门之间的一个

防磨损的金属片遗失了，而那个金属片就和戴高乐机场跑道上发现的那片很相似。

据大陆航空公司说，那架 DC—10 型飞机在空难发生当天，是飞行于戴高乐机场和美国纽瓦克国际机场之间的。

法航方面说“根据调查，大陆航空公司的一架飞机的一块金属物体可能是造成协和机意外的祸根。”根据民航规章，航空公司必须对从其飞机掉下来的任何物件负法律责任。诉讼是向巴黎市郊的一个商业法庭提出的。

代表其中 20 名遇难者的亲属的德国律师韦伦斯说，他将代表他的当事人起诉大陆航空在休斯敦的总公司。

他还说：“法航和它的保险公司已经入禀对这事有司法权的蓬图瓦兹商业法庭，控告大陆航空公司。”

法国调查员在事发当日证明说，他们在跑道上发现的物件同大陆航空 DC—10 飞机掉落的金属片相同。

大航也承认跑道上的金属片可能是其 DC—10 飞机掉落的，但不接受认为它同空难有关系的说法。其代言人说：他们知道法航等准备起诉，但是调查人员还未找到确凿的证据显示这个金属片和空难有关。

据保险界人士透露，法航的保险公司航空联合集团（Reunion Aérienne）要大陆航空公司承担协和机事故的一切损失和赔偿——这笔赔偿费可能要以数亿美元计。

大陆航空股票公司的那个星期三在纽约股市午市开盘后下跌，跌幅超过 1 美元。

3. 协和流感

法国航空公司协和客机爆炸事故余悸未消，英航的协和

瞬间的毁灭——空难部

机连日里来又是险象环生。

英国航空公司的一架由伦敦飞往纽约的协和机，星期日晚在飞行途中毅然转向加拿大机场，因为机长在机舱之中闻到了燃油的味道。

当事人说：“机长在机舱后部闻到油味后即刻警觉起来，他决定采取最具预防性的措施，将飞机转向加拿大机场。机上的 57 名乘客都在甘德机场下机，不过事后发现燃油味是很轻微的。”

另外一起“事故”发生在伦敦希斯罗机场。航空公司说，由于注入燃油出问题，使得原定星期日飞往纽约的另一协和机无法起飞，乘客们只好改搭别的飞机。

事有凑巧，那一周的星期六，在从纽约返回伦敦的协和机上，由于燃油和空气混合引起喷气机内一声巨响，听来很像引擎后部起火。

这位当事人在提到此事时说，由于担心发生不测，几辆救火车和救伤车等候在希斯罗机场跑道的两旁，所幸飞机降落时倒平安无事。

4. 协和飞机小档案

协和式超音速喷射客机是首度发生坠机空难事件，这型飞机自 24 年前开始服役以来一直拥有出色的安全纪录，只偶尔出现发生机械故障的事件，可称是世界上最安全最快速的飞机，自 1969 年投入商用以来从没有发生过人员死亡事故，法航称现在使用的协和客机可以安全飞行到 2007 年。英国航空公司代言人也表示，协和式客机传统上是架飞行很安全的飞机。他在接受电视访问时说，这型飞机驾驶起来很

复杂，要求很高，因为尽管它已经飞了好些年，所采用的科技仍算很新的。

“协和”仅有的三次事故记录一次是1979年着陆时轮胎爆炸；第二次是今年1月29日飞机因一台发动机突然关闭紧急降落伦敦；第三次是次日（1月30日）另一架飞机机舱火警，但紧急降落伦敦后没有发现任何问题。

资料显示，坠毁的这架“协和”客机为四引擎喷气式飞机，机身长204英尺另6英寸，翼长84英尺另9英寸。首次飞行时间为1969年3月3日。飞行高度为6万英尺，飞行速度为1350英里/小时（2马赫），是通常飞机的两倍，并为世界上唯一超过音速的客机。

目前世界上只有英航、法航使用该机型，集中使用在横跨大西洋往返纽约—伦敦、纽约—巴黎航线，跨大西洋航线自1977年开通后每日有班机往返，飞机乘客大多是名流，纽约—伦敦往返票价为9850美元，纽约—巴黎为8000美元，但时间仅需3个半小时，比普通客机缩短一半多。

协和号分别于1992年、1995年创造了客机环绕地球飞行的最短时间记录，成绩分别为：32小时49分49秒、31小时27分49秒。

协和机是世界唯一的超音速客机。这项英法航天计划是在70年代中期投入服务的。总共有13架协和机正在飞行，其中7架属于英航，另外6架则属于法国航空公司。

三 科学的力量

1. 法英要让协和机重返蓝天

在协和客机飞行准允证被吊销一天后，法英两国前天又联合宣布，决定让协和客机重返蓝天。



大鸟英姿

法国交通部长盖索在“欧洲1”电台的访谈节目中说：“吊销协和客机飞行准证并不意味着协和机的‘死亡’，也不意味着超音速飞行的‘死亡’。”

事发后几日，英国和法国官员在伦敦会晤，商讨协和客机的飞行前景。在法国航空公司协和客机空难调查小组的建议下，协和客机被令停飞。

英国环境部、贸易部联合发言人在宣读英法会议声明时说：“双方同意通力合作，让协和客机恢复安全飞行。”

他说，两国政府在某个星期五将宣布计划详情。

空难调查小组报告说，由跑道上的金属片引起的轮胎爆炸可能是导致空难的原因。盖索说：“金属片好像来自其他

飞机。”

英法两国曾在空难发生日的第一个星期三临时吊销了协和客机的飞行准证。

两国都表示，协和客机将继续停飞，直至彻底消除轮胎爆炸的危险为止。

民航技师应当能够解决轮胎爆炸问题，因为这只是平常事故。

专家们说，如果协和客机唯一的经营者——法航和英航发现，他们需要付出高昂代价改进超音速飞机的话，那么，飞机可能永远停飞。

盖索说，欧洲和美国可能会加入联合研制第二代协和客机的行列。第二代超音速飞机的研制决不是一、两个国家的物资和财力可以实现的，它需要整个欧洲的努力。包括美国在内的其他国家如能参与，将更有助于超音速客机的研制。

他还说：“我们不能排除未来任何可能性。快速航行整个世界的需要不仅不会减少，而且还会增加。”过去几年，美国、法国和其他国家已经开始超音速飞机新设计的研究。然而，其结果都不令人满意。原因是这种飞机噪音大、造价高。

2. 协和机的成本颗粒无收

刚在一年前庆祝首航 30 周年的协和机，是世界上第一种超音速民航机。法国航空公司一架协和机在戴高乐机场附近坠毁酿成 113 人丧生的悲剧，打破了协和机没有空难的记录。

在超音速民航飞机的研究阶段，法国和英国是分别进行

的，但在 1960 年中期他们决定联手制造，并把这种机鼻朝下的飞机命名为协和机，象征法国和英国的关系。

1969 年 3 月 2 日，由法国制造、飞行人员全是法国人的协和机原型机 001，从法国西南部图鲁兹的机场起飞，飞行了 29 分钟。

同年 4 月 9 日，英国飞机公司（BAC）首席试飞师特鲁布肖，在布里斯托尔不远的菲尔顿机场，驾驶原型机 002 起飞，22 分钟后在费尔福特空军基地降落。在商业上彻底失败。

由于在商业上彻底失败，只有英法两国航空公司准备支付大笔资金购买协和机队，研制成本则无法回收。

虽然欧洲设计家把它视为 20 世纪的伟大技术成就之一。协和机也备受民众欢迎，但票价并非大多数人付得起。

协和机在首航七年后，才投入服务。首次商业飞行则迟至 1976 年 1 月 21 日，英航协和机从伦敦希思罗机场飞至中东巴西的里约热内卢。

此后，13 架协和机总共飞行了 20 万小时，其中三分之二的飞行时间以超音速飞行。

期间，国际社会曾有 400 多万乘客乘搭协和机，体验在地球大气层外层的飞行。

它是历史上第一个由电脑控制的机种，凭着其出类拔萃的科技，它将是高级执行员、歌星和政界人士豪华飞行的终极代码。

专家指出，英法协和机队将在大约 15 年后退役，但制造新型协和机的展望不佳。

一名分析家估计，研制新型协和机的成本为 100 亿美元

左右，这个数目恐怕需要多国资助。

3. 空难贵族的巨额赔偿

2000年7月24日，在法国巴黎郊外发生的协和飞机空难中，包括96名乘客在内的113人全部遇难。在将近一年的时间里，法国航空公司经过反复调查和与遇难者家属谈判，终于在本月17日宣布，他们决定向每位遇难者家属支付150万美元的赔偿金。

赔偿金额将创法德空难赔偿最高纪录。

空难后初步统计此次空难的受害人保险索偿可高达3亿5000万美元

飞机以及乘客的保险公司，可能面对高达3亿5000万美元的索偿，欧洲的保险公司将负担大部分的赔偿。根据过去的案例，初步估计每名乘客可获得的赔偿高达240万美元。

该架失事的客机则向保险公司投保3000万美元。

1998年9月，一架载有229名乘客的瑞士航空公司MD—11客机在加拿大的海岸外坠毁。保险界人士预料，此次法航客机坠毁的赔偿可能比当时瑞士航空的赔偿少一半。

纽约的保险资讯学院估计，每一名乘客的赔偿如果是240万美元的话，那么保险公司总共要支付2亿5000万到3亿5000万元的费用。

空难死者的家属有时候会个别地向航空公司索偿，这些私下的法律赔偿难以估计。法国航空公司似乎没有向美国方面投保，不过美国的保险公司可能因为欧洲的保险公司向美国的保险公司再投保，而必需间接作出赔偿。

瞬间的毁灭——空难部

空难发生后，经过将近9个月的艰苦和谈判，法航终于定下了目前这份赔偿协议。德国的一家报纸在当日第一次刊登了这条消息。根据法航的这份协议，在空难中的96名遇难者的家属必须放弃按照美国赔偿标准的方案。因为，在美国，这类空难的赔偿标准要高得多。即便这样，如果按向每个家庭赔偿150万美元来计算，法航的保险公司也将向受害者家属支付总数达1645亿美元的赔偿金。如果遇难者家属能够接受这一方案，并最终付诸实施的话，这将成为法国和德国航空史上最高的赔偿案。

据说在上述消息公布之前，代表遇难者家属的律师曾威胁说，如果法航不尽快定下赔偿方案的话，他们将在美国对法航提起刑事诉讼。也许法航正是迫于这种压力，才最终定下了赔偿方案。

尽管有关专家说1.45亿美元对德国来说是最大的赔偿金额，但是与1988年12月洛克比空难的赔偿金额相比只是小巫见大巫。当时，这架泛美航空公司的客机上的269名乘客全部遇难。最后，其中235名遇难者的家属得到了总共5亿美元的赔偿。

曾经为洛克比空难赔偿案进行辩护的律师李·克林德勒就法航的赔偿方案评论说：“每个家庭能够得到150万美元的赔偿应该说是非常好了。因为大多数遇难者的年龄都很大，即使活着也不可能在有生之年赚到这么多钱。”他这一说法受到了曾经是洛克比空难遇难者家属代表律师布罗德的激烈反驳。当时，这位律师为一个遇难者家庭赢得了1700万美元的赔偿金。他说：“如果按照一样的标准来处理每个家庭的赔偿金是绝对错误的做法。因为在同一个事件中，每

个家庭的情况都是不一样的。如果只是按照统一的标准进行赔偿的话，对律师来说是方便了，但对于每个遇难者的家庭来说是不公平的。”一位遇难者家属说：“再多的金钱也换不回我们亲人的生命。”

在法航的赔偿方案被公布之后，遇难者家属的代表律师拒绝对方案中的赔偿标准发表任何评论。不过，他们说将立即与自己的当事人协商这一方案的可行性。而法航的一位官员说，他们希望能在 20 日之前得到答复。他说，法航经过估算，该起空难的赔偿金额合理标准应该在 1.5 亿美元左右，而他们提出的方案已经接近了这一标准。

然而赔偿的过程亦是漫长的，昨天法航死者家属们提出了每人 770 万美元的巨额赔偿。死者多数是德国人，100 名乘客家属联合在德法院提出赔偿，这场拉锯战可能要 10 年 8 年后才能最终解决。在赔偿案件中，受害者家属一方和法航争论的焦点就是飞机失事是不是由于法航方面的失误造成的。这次飞行航线的制定者皮特·贝尔曼也将有可能面临赔偿要求。

法国飞行员工会的代言人说：“协和飞机的飞行员们在得到一个满意的答复之前是不会继续飞行的。”法航方面则称法航主席正在和飞行员们就此事进行协商，尽快拿出新的协和飞机安全方案。

2001 年 4 月 17 日，法航的一架配备了新式轮胎的协和飞机在巴黎郊外的戴高乐机场再次升空飞往法国南部的伊斯特尔空军基地。试飞的客机装备了为其恢复商业运营而专门研制的轮胎，但机上没有运载乘客。

这是自去年 7 月一架协和飞机失事造成 113 人死亡后，

这种超音速飞机的第三次飞行检测。第一次是在去年9月，一架协和飞机在纽约停留后又飞回了巴黎。第二次是在今年2月升空检测飞机漏油情况。

在此之前，英国航空公司也计划让协和客机重返蓝天，并举行了一系列宣传活动。

英航专门邀请世界上乘飞机频率最高的25名客人出席了在伦敦希思罗机场举行的展示会。会上，英国航空公司展示了升级后的协和客机。

一年过去了，死难者的灵魂似乎仍然没有得到安歇。负责这起空难事故善后处理的律师表示，遇难者家属均将得到一笔创下欧洲纪录的赔偿费，而且有关的赔款工作终于即将结束。

代表遇难者家属要求上述协和客机所属的法国航空公司做出赔偿的律师代表费尔南德—加诺尔特表示：“遇难乘客的赔偿问题已经解决，4名地面遇难人员中的两人的家属已得到赔偿，另外两人的赔偿问题也将很快解决。”

事实上，早在今年5月，有关的赔偿协议就已达成，但到上个月月初大约700名应该得到赔偿的遇难者家属才开始陆续收到赔款，目前全部赔款工作正在接近尾声。上个星期，参与此事的两名德国律师在接受法新社采访时表示，一半左右的家属已收到了赔偿支票，而且在今年7月25日事故发生一周年纪念日之前所有的家庭都将收到上述支票。

虽然到目前为止每位遇难者家属将得到的确切赔款数额尚未公开，但据消息灵通人士透露应该超过1亿美元。有关律师表示，这次的赔偿问题解决得相当迅速和顺利，他们指出：“人们都希望看到协和客机在最短的时间之内再次承担

客运任务，所以赔款问题也就解决得较顺利。另外法国航空公司毕竟是一家在全球享有较高声誉的大公司，这也有利于赔款问题的顺利解决。”

有关律师还透露，法航公司的保险公司最终同意提高遇难家属的赔偿费，使得这起事故的赔偿费用创下了新的欧洲纪录。但是，由于失事客机当时的目的地是美国纽约，所以遇难者家属有权在美国申请赔偿，而就赔款数额而言，美国法律规定的数额远远高于欧洲。律师称，美国规定每个遇难者可以获得大约 290 万欧元的赔款，而在欧洲，这一数额最低仅为 70 万欧元，最高也不过为 235 万欧元。

关于飞机的故事

每一次空难都是
全人类的灾难
——编者题注

关于飞机的故事

一 世界空难史上的奇迹

2000 年 1 月 30 日晚 ,肯尼亚航空公司一架客机从科特迪瓦首都阿比让机场起飞后不久坠入附近的海域。失事客机上共有乘客 169 人 ,机组人员 10 人 ,经过救援人员的拼力营救 ,有 8 名乘客得以生还 ,创下了世界空难史上的奇迹。

(1)

(北京时间 2000 年 1 月 31 日凌晨 5 时 08 分) ,当地时间 2000 年 1 月 30 日晚 21 时 08 分 ,科特迪瓦首都阿比让的费列克斯·霍普霍德—博伊格尼机场 ,肯尼亚航空公司第 431 次航班在晴朗的夜空中准点起飞了。

这架银白色尾部镶金黄黑道的“空中客车”- 310 型客机

满载着乘客和机组人员——167 名成年旅客、两名儿童和 10 名机组人员。本次航班的飞行路线是：起点站科特迪瓦首都阿比让，途经尼日利亚首都拉各斯，终点是肯尼亚首都内罗毕。

第 431 次航班滑向起飞跑道，机长向机场塔台报告一切正常，请求起飞。塔台的空中交通管制人员示意：允许其立即起飞。银白色的飞机开始加速，缓缓地向空中升去。正在紧张监视着飞机起降情况的塔台空中交通管制人员突然觉得有点不对劲，因为 431 次航班庞大的机体似乎有一种拉不起来直往下坠的感觉。交通管制人员赶紧操起话筒，正准备与飞机通话，只见第 431 次航班庞大的机身擦过机场围墙直向离机场仅几百米外的海面冲去！

正在目送游客乘飞机起飞的科特迪瓦导游阿诺格雷塔几乎不敢相信自己的眼睛：“我当时看到飞机已经离地飞起来了，当它刚刚飞过机场围墙，离地面只有几米的时候，突然间往海面直直地坠了下去，紧接着就听到两声沉闷的声音。”阿诺格雷塔说，在飞机坠入大海前，他没有听到爆炸声，也没有看到火光，而且飞机从头上飞过的时候也没有突然改变航向，看上去一切都显得很正常。

正在海滩附近一座基督教教堂里做弥撒的牧师安尼·雅萨告诉记者：“我们当时正在祈祷，突然间听到一声巨大的响声，就像是什么东西重重地摔到海面上发出的巨大声音。教堂里的人全都冲了出去，但漆黑的海面上什么也看不见，他们于是赶紧给机场打电话。几分钟后，我们就知道有一架满载乘客的客机遇难了。”

有许多目击者看到距离海滩 1000 米左右的海面上似乎

有一些飞机的灯光。然而,灯光很快就在滔天巨浪中消失了。

意外的空难让许多人几乎来不及做出反应:肯尼亚航空公司的合作伙伴——荷兰 KLM 运输公司的官员在接到记者的电话时还不知道事故的具体情况。一位官员告诉记者:“我们正在搜集有关材料,我们希望公司很快就发布一份公告。”肯尼亚航空公司副总裁在内罗毕接受记者采访时表示:“我们也是几分钟前刚刚得知空难消息的。我们正在想方设法弄清详细情况。我现在能告诉你的是:我们的一架飞机坠毁了!”

(2)黑色圣诞

在肯尼迪机场迎接亲人回家过圣诞的人们,个个心情凝重,有的流泪不息,有的祈祷不停。

迎接者许多是海外服勤军人的妻子,她们抱着无限欢心,等着远方夫君归来共渡圣诞。有两名中年父母挟着大批礼物,迎接他们的女儿。一名律师不久前才与伦敦的兄弟通过电话,不想那竟是诀别之语。一名母亲在迎接唯一的独生子,儿子是从英国返家欢度自己二十一岁的生日。

一位发已班白的老妇痛哭流涕。她进机场时丝毫不知有空难之事。当听到别人告诉她坠机的消息时,她惊得大张着嘴好半天说不出话,随即当场倒在接机大厅里。她那二十岁的女儿是机上乘客之一,她真的无法接受女儿再也回不来的现实。约七、八十名候客在紧急医疗服务处官员的陪同下,守在该航空公司为他们特开的候机室内。他们个个希望奇迹发生。这对他们来说,实在太意外了、太可怕。机场方面的人员面对面红耳赤、举足无措的他们没有别的办法,只能劝他们冷

静,听候更为确实的消息。

一名官员非常体谅地说:“人们所以痛苦,不仅是由于这可怕的悲剧起于一旦,更因为还无法知道他们的亲人是死是活的。”

接下来的机场大厅里,完全充满了那些等候亲人们的哭声和祈祷声。有一名身穿蓝白条纹的男子也不时地擦泪。

两名年轻女子则坐在一旁,手握手,一面流泪,一面互相安慰:“事情总会好转的”,她们同是在等候先生返家。聚坐在她们身旁的是一对中年夫妇,正为她们的大学生女儿而担心,随身带来的圣诞礼物杂乱无章地散在脚下,还不知能不能交到可爱女儿的手中。

“我感觉仿佛是做了一个噩梦,我的双腿都麻木了!”一个叫安妮的妇女哭述着说,她的丈夫就在这架飞机上。另一位年轻妇女为自己年轻的丈夫遇难大声哭喊道:“我们才结婚三个月,我还没来得及跟他说再见……”

到了九点十五分时,宣布该次班机无一乘客幸存。顿时,候机室悲声四起。

泛美公司说,将迅速提供班机让亲友前往现场辨认尸体。

虽然,这批接机人士在特别室内嘘唏或悲鸣不止,其他地方赶机的乘客仍然大排长龙,准备登机返家团聚,这情景更让人觉得伤感和无奈。

(3)

大惊失色的机场塔台官员立即操起紧急报警电话。仅仅是半分钟后,科特迪瓦政府紧急事务官员、消防队员、警察、军人和潜水员就赶到了空难现场。他们打开各种紧急照明灯

具,把大半个海面照得如同白昼一样,然后开始分头对距离机场 500 米左右的海滩和海面进行拉网式的搜索与救援:警察和军人搜索海滩,重点目标是被大西洋海水冲上海滩或浅水的幸存者和遇难者以及飞机残骸和行李包裹;水上警察的巡逻艇穿梭往返;直升机在海面上轰鸣悬停着,用探照灯把水面照亮,希望有助于海上的救援人员发现幸存者;几十名家住在出事海域附近的居民们纷纷跑到附近的几座教堂,为飞机上的乘客和机组人员祈祷。

数百名勇敢的当地渔民在飞机坠入海面的一刹那之后也奋不顾身地跃入海水里,希望能营救幸存者。然而,他们很快就被巨浪打回了白色的沙滩边,根本无法靠近失事飞机的残骸和隐隐在海面上挣扎的幸存者,他们的勇敢行为感动了许多赶到现场采访的外国记者。机场临时工查尔斯·达格兹是第一个勇敢跳进海里,准备奋勇救援的人。他筋疲力尽地告诉记者:“我拼命向浮在海面上的飞机游去,还看到了飞机座舱里的灯光。然而,就在离飞机只有几十米的时候,整架飞机突然间沉进海水里,我没有看到有谁逃出来,而我肯定也无法闯进飞机的残骸里,所以只好回来了,看样子恐怕没有几个人能生还了!”一家当地的游艇俱乐部老板也紧急呼喊游艇的主人们立即开船出海,希望能拉幸存者一把。

此时,驻扎在机场附近的一个法国军事基地的消防救援人员也接到命令赶到了出事现场。几分钟后,法国外交部宣布,应东道国机场当局的紧急求助,驻科特迪瓦的法国陆战队步兵营将参加全部的救援行动。

此时,岸边也聚集了越来越多的围观者。有好几次,人群中突然爆发出一阵阵热烈的掌声,因为听说有人得救了。然

而 ,这几次全都搞错了 ,黑暗的海面似乎要吞噬掉所有的生命 ,似乎没有人生还的迹象了。

天快亮的时候 ,奇迹发生了 :海面上居然还有人在苦苦挣扎 !第一个被救出水面的是一名肯尼亚人。这个壮实的小伙子显然十分清醒 ,他被拉上救生艇后就告诉救援人员说 ,飞机从跑道起飞到坠落全过程只有三分钟 ,他在海水中挣扎的过程中碰到了不少遇难乘客的尸体和飞机残骸。救援人员先后救起 7 名幸存的乘客。这些大难不死的幸运者们绝大多数是靠紧抱着漂浮在水面上的飞机残骸而得以生还的。

31 日上午 ,救援人员又在漂满飞机残骸、乘客包裹、救生衣和救生艇的海面上捞起了一名奄奄一息的法国乘客。他被救援人员打捞出水面时脸上青一块紫一块 ,遍布大大小小划伤的口子 ,几乎说不出话了。这名幸运的法国乘客被立即送往当地医院接受紧急抢救。负责救护的医生塔诺·科图娅向人们说 :“那位法国乘客是个一级的游泳好手 ,所以他才能在海里泡了那么长时间终于获救。”这次灾难 ,之所以还有幸存者的重要原因 :海水的温度不是很低 ,并且尽管海浪不小 ,但海面上只有微风。”

(4)

费列克斯·霍普霍德——博伊格尼机场的空中交通管制官亚奥在接受记者电话采访时连称这起航空事故发生得不可思议 :既没有爆炸的迹象 ,也没有机械故障的征兆 ,可飞机愣是在起飞一分钟后一头扎进了海里 ,因此无法弄清飞机失事的原因。

发生空难的肯尼亚航空公司虽然只是一家小型航空公

司,但其安全记录却相当出色。肯尼亚航空公司发言人表示:“这是我们公司自70年代成立以来发生的首起空难,飞行安全始终是我们公司的头号优先考虑。”

肯尼亚航空公司被“非洲航空会议”评为“1999年度非洲最杰出的航空公司”。肯尼亚航空公司现拥有10架大型客机,包括3架“空中客车”,飞往非洲25个终点站,还开通了中东、印度和欧洲的航班,一年运送的旅客超过100万人次。这次失事的内罗毕—阿比让—拉各斯航线是去年6月份刚刚开通的。1999年,该公司税后的收入达1476万美元,比上年增长了172%。

非常不幸的是,肯尼亚航空公司在空难前的五天刚刚宣布,为了增强飞行安全,准备实施一项7.5亿美元的飞机现代化计划,用新型的波音737—700型客机替代现有的“空中客车”飞机。谁料,几天之后就发生了这起不可思议的空难。

二 空难发生以后

没有任何预兆。

1992年7月31日,南京的酷暑一如既往。烈日当头,似乎要熔化一切。明太祖朱元璋当年演兵练武的大校场没有了威武雄壮的厮杀声和格斗扑击的尘土——如今的南京机场一片繁忙。登机者从容不迫地鱼贯而入,下飞机的则愉快而又略显忙乱,迎候的人满怀喜悦,送行的人恋恋不舍。

南京机场的工作人员紧张而又有秩序地指挥着一架架飞机起、落,这个几十年没有发生过重大事故的机场以谨慎著称。

3 时许,飞往厦门的通用航空公司 7552 航班满载 116 名乘客和 10 名机组人员开始在跑道上滑行。似乎一切都很正常,飞机缓缓地转过弯,在巨大的轰鸣声中由东往西迎着炎炎烈日加速,银光闪烁,飞机越跑越快,越跑越快,眼看到了跑道的尽头,眼看就要升空,像多少年来每架从这里滑行的飞机一样飞向蓝天。不料,突然间这架苏制雅克—42 大型客机却意外地滑出跑道,冲过 600 米的草地,机身擦过不到 3 米高的土埂,“轰”地一声巨响,机身在高速前进中被猛烈撞击而爆炸燃烧,飞机残骸散落在方圆百米的菜地、河沟里。旅客、机组人员和行李被抛落在地面、水中。106 人遇难。

没有任何预兆,甚至乘客都没有任何感觉。一位叫严月珍的生还者说:“飞机加速的一刹那,我便失去了知觉,等我醒来时已在救护车上。”坐在机舱第 6 排的山西太原人张志刚事后说:“我不知道飞机什么时候起飞的,只觉得突然像有块大帆布罩下来。”飞机从 15 时零 5 分滑行起飞,15 时零 6 分失事,不过 60 秒钟时间。

然而,空前的灾难就在这瞬间发生了!

(1)

空难发生以后,现场抢险的战斗立即打响了。

最先赶到现场抢险的是南京市雨花区红花乡板栗村的农民。家住飞机出事地点附近的农民王大方等二人,看到燃烧的飞机里有人在招手,便赤膊上阵,奋不顾身去救人。组织第一批当地农民抢险的 61 岁的东冈村老队长樊玉华说:“3 点 10 分左右,我们在家中听到一声轰响,出门一看,东边升起大火,就奔过去,同时到场的还有邻村夹岗村的一些中年人,大

瞬间的毁灭——空难部

家赤着膊,穿短裤,在大火和太阳的烤炙下救人。这时,我听到有个妇女喊:“我们的家会不会烧起来?!”我大声说:“救人要紧,现在人命关天,房子烧掉又有什么关系!”

红花乡卫生院老书记宋锦川奔到现场,对赶来的首批村民说:“大家能抬的抬,赶快往马路边送!”他抬出的第一人是一个活着的婴儿,接着,又和大家一起救出机头这边的20多位活着的人,送到百米外的公路边。当时,有一辆救护车、一辆卡车、2辆面包车经过,都主动停下来,帮助送伤员。

第一支赶到现场抢险的部队是守卫南京机场的武警南京支队3大队11中队的官兵。中队指导员朱小怀和中队长胡康林率领30多名官兵以百米跑的速度急行军,遇埂跳埂,遇水涉水,赶往出事地点。在现场,官兵们冒着危险钻进正在燃烧的机舱,救出一个个幸存者,抢出一具具遇难乘客的尸体。

与此同时,驻守在机场附近的南空某防化部队的官兵,有的驾着摩托车,有的骑着自行车,有的跑步抄小路直奔事故现场,他们只用了二、三分钟,就进入抢救现场。防化队副队长朱先忠、教员孙铁兵、弓旭东等6名干部带领30多名战士,连续奋战3个多小时。防化部队教员孙铁兵曾经是个飞行员,对如何处置空难事故比较有经验。他看到现场抢救没有人指挥协调,人员没有得到合理使用,就与现场的武警干部商量,请武警主要负责警戒、保护现场,自己主动担负指挥空军官兵与其他人同时进行抢救。

(2)

下午3:20,南京市消防支队接到紧急警报。10支消防中队从南京市各个角落向机场急驶。不足15分钟,位于长乐

路、大行宫的 2、3 中队最先赶到。训练有素的消防战士以最快的速度开机,高压水柱直冲浓烟滚滚的飞机残骸。与此同时,40 余名消防战士随即泅水过河,投入救人战斗。

大火 20 分钟后被扑灭。

40 分钟后,236 名消防官兵已赶到现场,全部投入现场中心的抢险。

烈日和大火把飞机周围烧烤得酷热难当。战士们从还冒着白烟的飞机残骸中拉出一个个遇难者,他们强忍住刺鼻的焦味,俯身拽起尸体送离现场。终于,有许多战士禁不住呕吐起来,吐干了胃水,又投入紧张的战斗。

担架不够,消防战士立即脱下战斗服裹住尸体运上汽车。在失事现场,我们看到,不少消防战士的身上只剩下一条短内裤。

有不少遇难者尸体落在了旁边的小河里。消防部队的领导身先士卒,跳进河里打捞遗体。一次又一次扎进河底摸索,最后,为防止遗漏,战士们一字排开,以拉网式步步搜寻。特勤中队战士焦慧刚脚被划破了,缝了 5 针,立即又投入抢救。

经过数小时紧张的战斗,共寻找到了 89 具遇难者遗体。到 31 日晚 6 时,仍有 4 名遇难者埋在飞机残骸下。消防队的战士们拿来了切割机、扩张器、千斤顶、水带,切开机翼,找出了遇难者的尸体。至此,现场死亡的 93 名遇难者全部找到,加上当时救离现场的遇难者,126 名乘客和机组人员全部找到。

战士们从现场找到了残存的行李、装着大笔钞票的提包、身份证和手饰以及极为重要的飞行记录。

始终战斗在现场中心的消防战士,从 31 日下午 3 时 30

分一直到子夜 12 点多才撤离。他们中有 50 名战士在抢险中负伤 28 名战士中暑,他们以英勇顽强的精神,出色地完成了任务。

面对突如其来的空难,江苏省公安厅、省边防总局,南京市公安局纷纷作出了快速反应。南京机场边防检查站的战士在飞机失事 10 分钟内赶到了现场,大校机场的空军官兵也迅速赶来了。南京市公安局在短时间内出动数百名民警和交通警察到现场维护秩序,邻近的秦淮区公安分局几乎全体出动。在短短半小时内,1200 余名各路干警迅速汇聚到失事现场,参加救援工作。

(4)

就在空难发生的时候,南京空军某通信团三连战士向正军和姚玉明因执行护送机要文件任务,正驾驶摩托车路过南京机场。救人要紧!他们立即驾驶摩托车从机场草坪抄小路,以 70 公里以上的时速直奔事故现场。小向与几名武警战士最先跳入河里,抢救遇难乘客,小姚虽不会游泳,却也在河水较浅的地方接应。在抢救中,小向发现河中央有一名 30 岁左右的女乘客左手臂已被折断,人却还被保险带困在座椅上,动弹不得。他立即和其他同志一道艰难地涉着水,拖的拖、拉的拉,把人连着椅子一起救到了岸边,再抬到岸上的救护车上。他再回到河里时,突然发现参加抢救工作的两名不会游泳的武警战士沉下去了,水面上只露出几个手指头在挣扎,他一次又一次潜到水里,把他们一个一个拉出水面,并拉到岸边……当他们抢救完飞机尾部的遇难乘客时,有人在对面岸上大喊:“这边还有人活着,快来救!”小向从来不及脱的衣服中掏

出驾驶执照 ,裹着石头抛给小姚 ,说 : “你先把文件安全送出 ,再来抢救。”说完便跳下水去。

不知在什么时候 ,脚上的鞋子是陷在泥里 ,还是掉进水里 ,向正军自己也说不清楚。他光着脚板在乱石堆中奔跑 ,左脚底被划破 1 厘米深的伤口 ,鲜血直流 ,他却全然不觉得疼痛。他东奔西走 ,拿着灭火器朝机头不停地喷射。机头部分火势刚刚得到控制 ,他第一个冲上前去 ,看到一个约 30 岁的男子被卡在座位上 ,便从机舱中找到一把斧头 ,用出全身力气猛砍 ,终于救出了这位男乘客 ,并独自把他背到了救护车上。

在两米多深的河里 ,向正军不知来回游了多少趟 ,在灼人的飞机残骸里 ,冒着 50 左右的高温 ,以顽强的毅力 ,他救出了一个又一个遇难者。两个小时里 ,他先后共抢救出十多人 ,其中单独抢救并背到救护车的伤员就有 4 个以上 ,终于因劳累过度 ,他身体严重脱水 ,昏倒在抢救现场。

(5)

飞机失事后 ,省委、省政府以及南京市的主要负责同志迅速赶到现场 ,组织指挥营救。南京军区领导也来到了救援队伍中。

国务院副总理朱镕基 ,带着党中央、国务院的关怀 ,于 31 日下午 8 时专程赶到南京。8 月 1 日上午 ,朱镕基副总理察看了事故现场后说 :我来之前 ,专门向江泽民总书记和李鹏总理作了汇报。江总书记和李鹏总理都非常关心这件事。今天我到这里 ,看到你们动作很快 ,抢救工作做得是好的。

(6)

7月31日晚11时,国务院副总理朱镕基来到南京市第一医院,看望空难伤员。他详细察看伤情后指示:只要有一线希望,就要全力以赴抢救!

南京军区总院、鼓楼医院等大医院,都参加了抢救工作。市第一医院是这次收治空难伤员的主战场。下午3点零6分飞机失事,两分钟后,市救护站便接到报告,火速出动10辆救护车,赶赴现场抢运伤员。市防疫站也马上出动消毒车开往现场。3点30分,第一辆救护车在揪心的警报声中开进市第一医院,紧接着一辆、二辆……40分钟内,该院共收治31名伤员。通过紧急动员,早已严阵以待的医护人员迅速投入了抢救空难伤员的大会战。急诊科的医护人员,立即行动起来。外科主任们有的在休假,有的在外地,闻之无不赴命。其余医护人员也都迅速投入抢救空难伤员的行列。医院对伤情非常严重的伤员,采取急救措施,并把伤员进行分类,分散到各科室。各科室也立即投入紧张的战斗,连在院的病人,也去为伤员清洗身上的血污泥浆,做手术前的准备工作。全院有100多医护人员,轮流战斗在抢救第一线。为保证抢救工作的正常进行,医院除动用本院贮存血浆外,又从血站急调13000毫升鲜血备用,还运来50瓶氧气。这家医院原来只有12台手术床正常用于临床。2台备用,此时都派上了用场,最多时,医护人员同时进行14台手术。从伤员到医院至晚10点,该院共做了22台手术。这些伤员大体有三种类型:脑部挫伤、脑损伤;复合性内脏出血、破裂;复合性骨折。南京市精神病防治院专门派出4名脑外科专家参加抢救。送军区总院施救

的“空姐”，是当时唯一存活的机组人员。她全身60%的面积被烧伤，送至总院时血压为零。总院医护人员奋力抢救，为她输了7000毫升的血浆，但终因伤情过重死亡。送入市第一医院的31名空难伤员，到1日下午6时止，已死亡11人，余者中七八人仍未脱离死亡阴影。这次空难中，伤势最轻的是一个出生才9个月的女婴，只在前臂擦了轻伤，估计是她的妈妈在生命的最后一刻尽力保护了她。她在市第一医院的2名护理人员精心照料下，颇见天真稚态，把同室的一个患儿的母亲当成“妈妈”。而她的真正的妈妈正在查找之中。

(7)

昨天下午，连续10多天酷热的南京天昏地暗地下了一场滂沱大雨，似乎为空难的不幸者落泪。南京石子岗殡仪馆是此次空难事件的一个指挥分部，省公安厅、市公安局等部门的人员正在会议室紧急磋商空难者遗体的善后。殡仪馆副馆长王玉蓉介绍说，空难事件发生后一个小时，他们就接到了通知。馆里立即组成由馆长牵头的3人小组负责协调处理，从31日下午4时到昨天凌晨4时，30多位从家中赶来的殡仪馆工作人员会同公安干警挥汗苦干了12个小时，将陆续运来的100多具不幸者遗体核对、整理安置。在这突发事件面前，殡仪馆各部门工作有条不紊。石子岗殡仪馆共有110个冷藏箱，为了使空难者遗体妥善保存，殡仪馆又连夜调来30吨冰块用于降温，同时尽快处理原有遗体的火化。当天，殡葬工人火化了70具原有遗体，工作量是平时的两倍。

患难见真情，南京机场这感人的一幕将永远铭记在遇难者及其家属的心中。

三 韩国飞机坠落上海

1999年4月,一架韩国运输机坠毁在上海一居民区边上,除机上3名韩国人全部遇难外,失事飞机还造成5名中国人死亡,近300家房屋遭到不同程度破坏。可是,事情过去快两年,涉及这次空难事故的赔偿却至今未了。

瞬间的毁灭——空难部



碎机一角

曾见到过国外多次处理空难事故的场面,航空公司和灾民家属见面时,航空公司高级职员一整排长跪在地上,见面的第一件事就是给每位灾民家属发上二万、三万美金的“见面慰问金”……

然而……

1999年4月15日下午4时零4分,下雨,韩国大韩航空公司一架麦道11型大型宽体运输机以230吨的机体重量,满载4.9万磅航空油和数十吨货物,刚从上海虹桥机场起飞3分零34秒,便带着撕裂天空般的巨大声响,轰然坠毁于上海莘庄地区人口密集的沁春园住宅小区边上,当场砸出一个长二十余米、宽十余米、深4米的大坑。飞机坠毁的惊天爆炸声音、四处散射的碎片和激烈燃烧的滚滚浓烟把整个住宅小区推入如同战争和地震般的劫难之中。

周圣友是个绿化工,一家兄弟三个,都是从安徽到上海打工的。这天,他们在路上植树,后来下雨了,他们几个人就在路旁墙边躲雨。突然,他们看见一架巨型飞机飞得很低,直向他们这个方向冲了过来。“哇!飞机掉下……”不知是谁大喊一声。话还没说完,只听一声巨响,周圣友和他三哥马上趴在了地上,其中一人慌乱之际向一边跑去,还没跑几步,周圣友就看到那人被飞机强大的气流卷了起来,再摔到地上,马上断了气。周圣友的大哥也没趴下,胳膊和腿都断了,头部被飞来的碎片击中,也当场死亡。更让他们惊魂不定是一个七八岁的小女孩满身是火,被气流高高卷起,重重地摔在离他们几步远的地方,一会儿就烧焦了。周圣友和他三哥都是腿部被碎片刮伤。周圣友对自己的“幸运”颇为感慨。

在出事地点不远有一所小学,飞机失事是下午4时10分左右,正是父母接孩子放学的时间,孩子们还没有大批走出校门……

1. 挖地三尺找“黑匣子”

出于某种原因,大韩公司一开始就认定这架货机在上海



韩国货机在上海坠毁事故现场

失事是“空中爆炸”、“人为破坏”。一时间,国际舆论哗然。美国出版的《世界日报》连续刊登了几篇歪曲报道,说飞机起飞5分钟后即在空中爆炸,这些报道通过因特网迅速蔓延至全世界。

现场找不到“黑匣子”。照常规,现代飞机的“黑匣子”能经受1100摄氏度火焰30分钟的烧烤和重压、腐蚀浸泡等恶劣条件的侵蚀。然而,理论上牢不可破、坚不可摧的“黑匣子”,在这次事故中却被摔成了碎片。150名武警官兵和施工人员冒雨寻找,将现场泥坑中挖出的足有1000多立方米泥土反复梳理了三遍,总算找到了机上的舱音记录器(CVR)的内存芯片。“黑匣子”赴美国制造厂家被解读后证实,在上海失



韩国货机在上海坠毁时烧起的大火

事的这架韩航货机没有发生空中爆炸,没有人为破坏或劫机,不是空管指挥的错误。

2. 给每位死者的赔付

谈起女儿王晓芸的死,杨翠英悲痛欲绝泪流满面。

每天放学,王晓芸的爷爷总是按时去学校接孙女回家,这天一切照旧。爷爷王金余领着孙女回家,途径华联超市,王晓芸在前面想进超市去买点东西。刚走到超市门口,突然一声巨响,顿时火光冲天,烟雾弥漫,飞机爆炸了!超市的房屋倒塌了!可怜的王晓芸还来不及叫出声就被压在倒塌的房屋底下,不见了人影。爷爷王金余被飞来的瓦片石块击中,倒在地上昏了过去。

杨翠英当时急得要命,飞机一爆炸她马上奔向出事现场。

在事故现场不见自己的女儿和公公,她一口气又奔到学校,学校里也没人。她又马上奔去医院。在医院,杨翠英看见一名护士拿着一只书包,很像是自己女儿的书包。问护士,护士告诉她是一个八九岁的小女孩,正在二楼抢救。杨翠英急忙冲进手术室,看见一个小血人躺在手术台上。她抱起小血人的头一看正是自己亲爱的女儿王晓芸,此时晓芸已经断了气

……

在这次空难中死了5名中国人,每人该赔多少呢?大韩公司的起板价是14万元人民币,谈判一次、二次、三次……死者家属方大拍桌子;“大韩”从14万上升到20万、25万、30万、32万、40万、48万、50万、52.5万,一位安徽籍姓周的死者的家属同意了,当场签下了协议。其他4位上海籍死者家属坚决不同意签字,谈判破裂。

1999年9月4位上海死者家属向法院起诉,要求给每位死者的家属赔偿357万元人民币。代理死者索赔案的上海新闻律师所的理由是:1995年10月,我国的东航、南航等公司和韩国的大韩公司等87家航空公司都在吉隆坡制定的《国际航空运输协会关于旅客责任的承运人间协议》上签字。按照该协议规定,旅客在空难中的赔偿金额相当于13.6万美元。大韩公司在协议上签字,就意味着他对所有因大韩航空公司空难事故造成的旅客死亡作出了风险赔偿的承诺。而本案属侵权之责,其在侵权的性质要比合同之责更严重,在责任承担上亦应更严厉。所以《吉隆坡协议》是本案最贴近、最适用的一个惯例。对第三人侵权的赔偿通常是一般客运赔偿额的2~4倍,13.6万×3倍=40.8万美元。同样,在2000年的新加坡空难中,每位中国台湾籍的灾民获赔42.5万美元。

如参照韩国的国内赔偿 :大韩航空公司对国际航空运输过程中旅客死亡赔偿标准 14 万美是合同之责 ,而对韩国国内第三者侵权死亡赔偿的标准是每人赔偿约为 360 万人民币。

“ 4. 15 ”空难死者赔偿案一拖已一年半 ,至今未判 ,灾民们的心万分焦急。

3. 黄律师两万字辩护词

300 多户居民及一些商家的物损该怎么赔 ? 有一户住 6 楼的人家 ,飞机残片把屋顶砸了个大窟窿 ; “大韩”按一类标准赔了 33 万元人民币。另一户住 2 楼的人家 ,飞机残片从窗户飞进 ,嵌入墙上 ; “大韩”也赔了 33 万。其余的 ; “大韩”轻率地把他们划成二类、三类 ,绝大多数是“三类” ,只同意付给一些象征性的赔偿。

第一批 37 户居民率先聘请著名大律师——上海东方世纪律师所主任黄可磊为他们打官司。2000 年 11 月 16 日在上海一中院开庭。

在黄可磊律师讲那长达一个半小时的代理词时 ,整个法庭鸦雀无声。

……当我们看到刚才录像最后一个画面 ,一只铁制的鸟笼仅剩上面一半还挂在晾衣架上摇晃 ,而下面半截鸟笼已被冲击波冲得踪影全无 ,当人们在为那只不知去向、不知死活的笼中小鸟的命运担忧时 ,我们是不是更清楚 :鸟笼的主人——沁春园居民陷入的该是怎样的一种灾难和悲哀 ?

上海科协航空协会的专家告诉我们 :麦道—11 飞机是远程宽体飞机。机长 61 米 ,起飞重量 230 吨 ,相当于 23 个内燃机车、230 辆桑塔纳。

一号楼 101 室 20 平方米的小天井飞入 20 多件碎片。1 号 604 室的石海虹母亲听到飞机坠落爆炸声 ,往外逃命时跌了一跤 ,滚下楼梯 ,跌伤骨头 ,至今落下个骨头坏死的病。

顾老师的母亲今年 88 岁 ,坠机事件发生时 ,她正坐在家中 ,突然一声强烈的爆炸声 ,房子都被震动了 ,石块、碎玻璃飞进房内 ,突发灾难把 88 岁的老人吓得半死。事后 ,顾老师往家中打电话 ,铃声响无人接。顾老师晚上回家问其母亲为何不接电话 ,才发现其母亲的耳朵已听不见了。

17 号 102 室的顾君珊这个退休教师经历了飞机坠地爆炸后 ,从此精神焦灼 ,难以入眠 ,成为医院神经科的常客。

在上海改革开放的大好形势下 ,莘庄地铁(地铁终点站)附近的房屋被称为“ 地铁房 ”而不断升值 ,沁春园小区本也有望增值。然而 4.15 飞机坠落 ,不但毁了房 ,也坏了沁春园在楼市中的名声。据本代理人从上海闵行区房地产中心随机抽样调查显示 :在交易中心成交的沁春园房屋价格步步下挫 ,一跌再跌 ,成为整个闵行乃至莘庄地区房价最低的地方。

在我们办理本案、搜集有关资料时发现 ,被告大韩航空作为全球第十三大航空公司 ,飞行记录却劣迹斑斑。从 1983 年以来就发生过多起坠机事件 ,共有 700 多人在大韩航空的飞机失事中丧生。

我们认为 ,受害人在受损理赔面前应当人人平等。被告投保 MD—11DA6316 航班恐怕并没有预见到在上海失事 ,如果摔在东京、巴黎、伦敦、华盛顿结果会怎么样 ? 难道也是给每户人家数千美金了事 ? 我们的原告要求被告在同一个保险公司理赔情况下 ,和世界各国空难受害人得到同一标准的公平的赔偿 ,否则 ,就意味着第一世界应少摔飞机 ,在第三世界

国家却可以多摔飞机。

被告大韩航空 1997 年 8 月 6 日在美岛机场坠落失事后，有 14 名受害人在美国获得 3000 万美元的赔偿。我们作为站在世界 WTO 门口的中国人，是否也应该更加高贵一点，更值钱一点，更自重一点……

4. 上海法院的判决

2000 年 12 月 26 日，上海一中院下达判决，给每户居民家赔 8 ~ 12 万元人民币。

法院认为：被告飞机坠落造成原告财产损害，原告作为被告飞机坠落的直接受害者，享有赔偿请求权。被告作为航空器的经营人应承担赔偿责任，赔偿原因因此造成的损失。根据我国法律规定，民用航空器对地面第三者的损害赔偿，适用侵权行为法律，涉外民事关系的法律适用，我国缔结或参加的国际条约同我国民事法律有不同规定的，适用国际条约，但我国保留的条款除外。我国法律和国际条约没有规定的，可以适用于国际惯例……

本案一审判决后，被告及 37 户原告全都没有上诉，意味着他们对判决表示心服。2001 年 2 月 20 日前，几百万元赔款到位，居民们将款子领到手中。

发款的那几天，东方世纪律师所内人山人海，除了领款者，来的最多的是那些第二、第三、第四批将要与大韩公司打官司的居民。有居民说，上海建房的标准是能抗七级地震，像这样遭受重创已如豆腐渣般的房子别说七级，再来个三级地震它就趴下了，我们坚决要求换房！有居民说：如在中国打不赢换房的官司，我就跑到韩国去打，哪怕倾家荡产，一定要

为中国人争口气！”



信任与依赖

四 当飞机起火的时候

1.“ 尽快让旅客冲出机舱 ”

1988 年 4 月 24 日下午五时 ,民航的二〇二号客机已临近广州上空 ,坐在后舱的领航员廖昌武突然发现十三至十七排座位间的地板和窗口冒出一股浓烟 ,他马上一箭步冲向前

舱门：“机长！后舱冒烟！”机长张九鑫立即与白云机场指挥搭联系，但电讯联络已中断了。于是，他果断地作出决定：尽快让飞机降落机场，尽快打开机舱门，让旅客冲出去！他和领航员黄振江等五位同志密切配合，采用平桨操作法，使飞机对准跑道，一次成功地降落机场。从发现冒烟到飞机着陆，前后不到三分钟。



刚飞出去

此刻，乘务员苏其珠，一心想到的是旅客的安全，她一面喊话，要求旅客不要慌乱，一面从舱尾跑到后舱门，紧握门把手。飞机一着陆，她就使劲地把舱门迅速打开。当旅客一个个往外冲时，她被摔落到地面上，腰和腿都受了重伤，冲出来的旅客赶忙把她背上救护车，送往医院急救。

2. 在生死危急关头前

在生死危急的关头，最能考验人。坐在十三排的广东省



安全回家的旅客是幸福的

商业信托贸易公司部王建林，一发现座位左边冒烟，立即大声地用英语请外宾快向前舱转移。飞机着陆时，他见大家都往舱门冲，便请大家让外宾和华侨先下去。后来，他也被其他乘客推出舱外，从十几米多高的舱口摔下来了。人们把他抬上担架，刚走了十多米，他醒过来，就要救护人员把他放下，请他们去抢救伤势更重的乘客。这时，他见一位乘务员正扶着一位惊慌失措的外宾，旁边还站着被机组人员接下来的五岁小旅客朱思广，他立即忍着伤痛，上前抱起素不相识的朱恩广，和乘务员一起扶着外宾走向安全地带。在飞机冒着浓烟的时候，一位美国女乘客由于过份紧张，手足无措，佛山市中街王金冶铸厂青年工人黄泽棉见状，便上前一手拉着她，一手拉着另一位香港女同胞，迅速把她们带到舱口，一位已经在地面的机组人员不顾自己已经受伤，立即窜上悬梯，把她往下一拉，

已在地面上的乘客赶快伸手把她接住。跟着,那位香港女同胞也安全地被拉了下来。

飞机带着熊熊烈火着陆,仅用三分钟就赶到现场的广州市流花消防队战士,都知道飞机随时都有爆炸的危险,但他们不顾个人安危,奋力抢救国家财产和阶级兄弟。一班班长庞日养拿起泡沫水枪,第一个冲进浓烟滚滚的后机舱,哪里火势猛烈,他就扑向哪里,一直坚持到把火扑灭才走到舱口。他刚走到舱口,立即就昏倒了,人们赶快把他抬上救护车。

3. 不是亲人胜似亲人

香港同胞叶月婵、陈楚伤势严重,二十五日凌晨由广州中医学院附属医院转到广州部队总医院紧急抢救。叶月婵呼吸道烧伤,气管水肿,呼吸困难,入院后两度生命垂危,一外科的医务人员都全力以赴进行抢救。现在,叶月婵的病情已有所好转,昨天,她的母亲到病房探望,看到女儿开始转危为安,十分高兴。另一香港同胞陈楚,由于脑血管破裂,颅骨折断,送来时已处于半昏迷半瘫痪状态。刚刚在凌晨四时为受伤旅客罗桢做完手术的主治医生覃子衡、医生左德献,不顾疲劳又为陈楚做硬脑膜下血肿清除手术,一直进行到上午十时半。陈楚的几位亲属都连声称赞医务人员不是亲胜似亲人。

两天来,广州部队总医院高干病区还破倒地接受了两位受伤的外国乘客:一个是日本的冈崎哲治,一个是美国的珍妮,冈崎哲治入院后发高烧达三十九度七,浑身颤抖,时冷时热,呼吸困难,医院马上成立一个以副院长陈寿康为首的医疗小组,对他进行紧急抢救,昼夜二十四小时派医生和护士专门守护。现在,经过三十多个小时的治疗护理,冈崎哲治的病情

已明显好转。昨天当记者来到病房时,他正坐在床上翻阅报纸,他微笑地对记者说,这里的医务人员真是太好了!

五 大西洋上空的惨烈一幕

瞬
间
的
毁
灭
——
空
难
部

2000年7月17日,美国环球航空公司一架载有229人的波音747客机从纽约肯尼迪国际机场起飞,准备飞往法国巴黎。当地时间晚上8时45分左右,飞机在纽约以东长岛附近的大西洋上空突然发生爆炸。直至次日下午,救援人员仍未发现生还者。

据失事现场目击者说,当时只见飞机在距水面很近处飞行,随后就看到了“两团巨大的橙黄色火球,看起来就像彗星,笔直地坠入海中”。

空难发生后,救援人员很快乘飞机和船只赶赴出事现场,但现场的浓烟和烈焰却使人无法靠近,救援工作在出事地点方圆12公里、深36米的水域内展开,只见水上四处漂浮着衣服、行李残片、飞机残骸和罹难者的尸体与残肢。据美国海岸警卫队发言人宣布,到当地时间18日下午,他们已经打捞出100多具尸体。与此同时,一些私人船只也在协助搜寻出事地点,以期找到事故起因和调查人员所需要的证据。

飞机失事的消息传到巴黎后,十几名该航班旅客的亲属赶到了戴高乐机场,他们面色苍白,眼含热泪。这些人中还有一对亚洲夫妇,他们是来机场接他们乘该航班的两个孩子的。为了防止这些悲伤过度的人发生意外,机场方面已派出了所有的医务人员进行护理。

据悉,乘坐这次航班的212名乘客中有不少法国人,也可能有一些美国游客。最为不幸的是,有19名乘客本来打算从纽约直飞意大利罗马,但因所乘航班被取消,只得改乘飞巴黎的航班,不想却遭此厄运。

美国总统克林顿和法国总统希拉克都对空难事件作出了及时的反应。克林顿对此事件表示“深切关注”。希拉克也致函克林顿,对空难表示“同情和关注”,并表示相信事故的起因一定能查明。

美国联邦调查局已派出一支灾难调查小组负责确认死难者身份和调查事故发生的原因。联邦调查局反恐怖特别部队、纽约警察局、国家交通安全委员会等部门已分别派出调查员奔赴现场,调查事故起因。

对该空难事故的起因,美国各方面均表示目前下任何结论尚为时过早,但不排除恐怖分子蓄意破坏的可能。美国白宫发言人麦柯里和国务院发言人伯恩斯指出,目前任何可能都存在。美国环球航空公司言人也认为,不能排除恐怖分子进行破坏的可能。纽约警方和一名高级官员甚至指出,官方正在排除飞机出现机械故障的可能,因为飞机在爆炸前,无线电通讯联络一直显示正常,事先地面人员也未发现机械故障,他们怀疑这一爆炸事件是一起人为的恶性事件。

美航客机此次失事,很快被新闻界列入近20年来世界上最惨烈的空难之一。由于19日举世瞩目的奥运会即将在美国亚特兰大召开,人们自然又增加了对美国航空公司安全标准的担心。

此次空难让颇看重面子的美国人大丢了脸面,7月中旬,百年奥运的各项准备工作已进入最后冲刺阶段。奥运会开始

前,因为组委会对本次奥运会的开幕式秘而不宣,扬言“不到最后一刻不会公开”。在这种神秘的氛围中,人们对奥运会开幕式怀有极大的好奇心。7月17日,美国全国广播公司为了满足美国观众的需要,向他们播放奥运会开幕式排练预演的实况,大多数美国观众自然都把注意力集中在电视屏幕上。晚上10时刚过,电视屏幕的下方打出了一条极为不幸的消息:环球航空公司的一架从纽约肯尼迪机场飞往巴黎的航班起飞后不久即坠毁,沉入大西洋。观众们一下子惊得目瞪口呆。

各种消息很快接踵而来,坠毁的飞机属于美国环球航空公司的800航班。目击者说,飞机是在当晚8点半左右坠毁的,机上230名乘客和机组人员全部丧生,它是美国历史上仅次于洛克比空难的第二大空难。

800航班坠毁事件发生后,美国海岸警卫队、海军及当地警察部门立即出动直升机和打捞船前往救援,他们在方圆200平方英里的海面搜寻尸体和飞机残骸碎片,美国国家运输安全委员会立即派出一支由委员会副主席罗伯特·法朗西斯率领的调查组赶赴出事地点,进行现场调查。同时,联邦调查局也派出自己的调查组,与纽约市警察局反恐怖主义专家一道,进行独立调查。与此同时,白宫办公厅主任帕内塔当晚召开两次调查机构负责人电话会议,了解调查进展,并及时向美国总统克林顿汇报,美国司法部长苗诺亲自在指挥调查工作。

美国佛罗里达WTSP电视台说,18日凌晨2点45分接到一个男子的电话,声称他是一个“圣战”组织的一名成员,对这起爆炸事件负责。但这名男子没有透露其姓名,也没有说

这样做的动机 ,导致舆论猜测纷纭。司法部长苗诺在记者招待会上承认已有两个声称对这起空难事件负责的署名电话。但她说 ,目前联邦调查局还不能确定是恐怖分子所为 ,美国总统克林顿表示 ,不要过早地对造成这起事件的原因下结论。

救援和调查工作进展缓慢 ,到 18 日下午 ,救援队才从海上打捞出 100 多具尸体和一些飞机残骸碎片。随后 ,又陆续打捞出一些尸体和飞机部件。调查机构没有发现有关引发爆炸的证据 ,但据认为 ,飞机发生机械故障炸毁的可能性不大。

环球 8700 航班是一架波音 747 宽体客机。专家们认为 ,波音 747 是巨型喷气式飞机各机种中最安全的飞机 ,也是航空业最受欢迎的机型之一。目前投入使用的共有 1082 架。虽然与波音 747 相关的空难事件不少 ,但绝大多数都是由于蓄意破坏和人为操作错误引起的。如 1988 年的洛克比空难和 1977 年造成 583 人死亡的两架飞在跑道上相撞的惨剧等。专家们指出 ,从总的安全性能上看 ,波音 747 排在各机种的前列。波音 747 的各种机型 ,包括原来的 747—100 ,每 100 万次起飞中发生重大事故的次数平均为 1.64 次 ,低于航空业的平均数 1.83 次。

那么这次飞机爆炸坠毁原因何在 ?

1988 年 12 月 21 日 ,泛美航空公司的一架波音 747 客机从德国法兰克福经伦敦飞往纽约时 ,在苏格兰的洛克比上空发生爆炸。机上 259 人无一生还 ,飞机空中爆炸的碎片又使地面上 11 人丧生 ,这就是震惊世界的“洛克比空难” ,空难发生后 ,美国联邦调查局的调查人员很快便确定恐怖分子在飞机上安放了炸弹。随后经调查确定利比亚航空公司驻马耳他办事处经理弗希迈和利比亚特工人员迈格拉希涉嫌制造了洛

克比空难。但这一次,调查人员却一筹莫展。联邦调查局及其它有关机构动用了庞大的人力和物力,共有1000多名精兵强将被投入到各种证据的搜寻和飞机爆炸原因的调查上。令调查人员头疼的是,如果确是炸弹爆炸,那么随着时间一天天过去,炸弹的痕迹会在咸咸的海水里溶解消失。调查人员原本指望飞机的两个黑匣子能提供线索,但黑匣子的记录基本正常,只有一秒钟无法辨认的嘈杂声。

六 人类与蓝天相约 ——写在挑战者号爆炸之前

一九八六年元月二十八日,星期二。这本是个平平常常的日子。可是这一天却向“美国之音”电台进行了极大的挑战,使我们终生难忘。

按原定计划,这一天比较重要的新闻有两条:一是里根总统晚上要来电台发表一个年度的国情咨文广播讲话;二是当天上午“挑战者”号航天飞机的发射。这次飞行的特殊之处是带着第一位普通公民——女教师麦考利夫进入宇宙空间。由于过去的二十四次载入航天飞行都是安全的、成功的,不要说丧生,连受伤的事都没有发生过,所以这次飞行已被公认为是一次安全的、平常的事了。

“美国之音”新闻中心下面有八个组,向台内的新闻接收中心提供各种录音报道。八个组的分工是:国内新闻组负责北美洲,其它七个组分别负责非洲、拉丁美洲、南亚、中东、东亚和太平洋地区、东欧、西欧、这八个组的编辑编发“美国之

音”驻世界各地记者的录音报道,记录美联社、路透社等通讯社发来的电讯稿,还编发各种有新闻价值的电话采访录音、各类广播或电视实况演说、新闻发布会以及其它重大事件。这次航天飞机发射的报道就由国内新闻组负责。同时,记者管理组要根据驻世界各地记者提供的情况,整理、汇编、剪接,为四十二个语言部提供录音报道和印好的稿件。驻迈职权密的记者格瑞戈·弗莱卡斯奉记者管理组之命赴加纳维尔



人类的展示

角的发射现场进行现场采访。西南记者站站长鲍勃·钱西勒将在航天飞机进入轨道之后,从德克萨斯州的豪斯顿的“约翰逊航天中心”报道以后每天的飞行情况。

格林威治时间 16:30,“美国之音”从华盛顿的播音室里开始了航天飞机发射情况的直播报道。当班工作人员苏珊·耶基负责报道新闻,科技记者布瑞恩·西斯拉克提供评论。在他们的面前是宇航局提供的转播航天飞机发射实况的监视器。

“挑战者”号起飞正常,情况就和我们多次看过的一样。然而,只飞行了一分钟,它就变成了一片火焰。

时间一秒一秒地过去。“新闻中心”的人们从监视器屏幕上看到悬挂在天空的巨大烟云,又看到碎片落进大洋。耳边是一片可怕的寂静,再也听不到宇航员发来的信号。然后,宇航局的播音员说:“很明显,是重大失常。”不一会儿,我们就听到了飞船已经爆炸的正式报告。

记者管理组的总编艾迪·艾泼说:“每当发生这样的事,开始总是有一阵混乱。然后我们就努力使一切恢复正常。这一次对我们的震动远远超过一般的混乱。但是,恢复工作很快就开始了。”

“美国之音”早新闻的主持人爱兰·西尔夫曼过去曾多次报道过航天方面的新闻。他被叫过来参加紧急新闻播音。由于国家预算紧缩,过去为报道航天飞机发射而设立的卫星通讯已早被撤掉了。这样一来,在发射现场的弗莱卡斯就无法进行直接报道。在发射现场几百名记者同时往外拨电话,结果使所有的电话一下子全哑掉了。在十五分钟到二十分钟的焦急和混乱之后,弗莱卡斯终于和华盛顿接通了电话。于是,他对爆炸和搜寻幸存者的情况提供了最新消息。

在爆炸发生后的几分钟之内,新闻和英语广播负责人爱德·迪方顿迅速调遣中西记者站站长保尔·仗兰克齐从芝加哥赶赴佛罗里达发射现场去协助弗莱卡斯。记者管理组编辑琼·钱浦曼打电话给波士顿的记者弗瑞德·考柏。考柏当时已经准备开车赶到麦考利芙的家乡,即新罕布什尔州的康科德去采访她的亲属。“我的电话还没挂掉,他就出了门了,”钱浦曼说。而且一个小时之内,考柏就赶到了康科德。

记者管理组还和科技编辑多沙通了电话,当时多沙正在加州采访,当问他是否能为报道这次爆炸事件提供一些有关

的资料时,他立即汇编整理了历史上发生过的空间事故的资料以及其它科技记者的反应。在豪斯顿航天中心,西南记者站站长鲍勃·钱西勒向听众报道了航天中心里一片“死一样的沉寂”。“美国之音”在世界各国的机构都接到了搜集有关反应的通知。驻白宫记者发来里根总统表示“关心和沉痛”的消息。在新闻中心,由记者弗来德和布鲁斯赶写了七位宇航员的情况简介;其他记者全力以赴帮助国内新闻组处理潮水般涌来的消息,并通过台内“新闻接收中心”为四十二个语言部提供最新消息。当天,“美国之音”电台的流动广播车“旅行者号”正在离发射现场两百公里处的萨拉索达进行横跨美国的周期性采访活动。一听说爆炸事件发生,全车工作人员,包括一名俄语部记者,一名欧洲部记者,迅速驱车来到发射场,参加了现场报道。

在爆炸事件发生的时候,“美国之音”向中东和南亚广播的节目还在进行之中,所以及时对这些地区进行了报道。几分钟之后,对非洲的广播开始传送;中午时分,对欧洲的广播也开始了。

在航天飞机起飞之前就开始的这次实况报道,整整延续了两个小时,直到十八点三十分,GMT才结束。这时,我为下一次新闻节目所准备的内容已初步拟成。可是,这时候白宫来通知,里根总统将推迟他晚上的年度国情咨文讲话,换居他向全国发表关于此次爆炸事件的讲话。于是,我们又是一阵紧张。国内新闻组又重新赶发新闻稿;白宫记者忙着准备新的报道;工程师们开始研究对付总统提出的一些问题。

晚上九点专为国情咨文辟设的世界范围的电台联播只好撤了下来,对里根对失事而发表的讲话做出新的安排。对欧

洲、中东、南亚的英语广播本来是在晚上十点结束,同时开始对东亚的广播传送。但这个时间又恰恰是里根总统讲话开始的时候。台里经过很大努力,勉强使几个地区的广播能够同时传送。我们的目的无非是使尽可能多的听众听到总统的这次讲话。在晚上九点,我们对当天的事件进行了综述。半小时后,广播了宇航局新闻发布会发布的消息,有关官员证实,七名宇航员全部遇难丧生。十点,总统开始广播讲话。“美国之音”在国外的听众都听到了他说:“我们向七位英雄致哀。”

后来,听众来信赞扬我们的新闻广播保持了镇静。西斯拉克回忆道:“我们想做的,就是告诉听众发生了什么事情,对事件进行连续不断地重播,使那些刚刚打开收音机的听众能够立即听到消息。”

这场悲剧似乎给宇航类节目带来一些变化。它无疑将改变新闻工作者一贯的有关宇航新闻的报道方式。正如一位记者所说:“我们再也不能认为,人类乘坐这样的飞行器是件平平常常的事情了。”

不管那天我有多少感触,我从不认为这是我看到的最后一次航天飞机。我们希望悲剧的原因能查找出来。宇航飞船能尽快地重新起飞。下一次航天飞机起飞的那一天,将会是一个正常的日子,有重大新闻的日子,但没有事故新闻的日子。

挑战者的悲歌

——美国“挑战者”号航天飞机凌空爆炸

概况 1986年1月28日,美国“挑战者”号航天飞机在第

十次发射升空后 ,因助推火箭发生事故凌空爆炸 ,舱内七名宇航员(包括一名女教师)全部遇难。造成直接经济损失 12 亿美元 ,航天飞机停飞近 3 年 ,成为人类航空航天史上最严重的一次载人航天事故 ,使全世界对征服太空的艰巨性有了一个明确的认识。

公元 1986 年 1 月 28 日。

美国东部时间上午 11 时 12 秒.....

美国佛罗里达州卡纳维拉尔角的肯尼迪航空中心十英里上空 ,在“ 轰 ”的一声巨响之后 ,价值 12 亿美元的“ 挑战者 ”号航天飞机凌空爆炸。

机舱内七名宇航员全部遇难 !

这次空难的死亡人数之多 ,损失之大 ,是迄今最严重的一次载人航天事故。

蓝天霹雳

也许他们谁也没想到.....走进机舱前的回头一瞥 ,也是最后一次望见这块人类栖居的大地。

“ 挑战者 ”号航天飞机在美国的航天飞机中是佼佼者。在这次发射升空前 ,它已经成功地地球和太空之间往返了九次。

“ 挑战者 ”号首航于 1983 年 4 月 4 日至 4 月 9 日 ,出色完成了两项任务 :发射了一颗“ 跟踪和数据中断 ”卫星 ,宇航员走出“ 挑战者 ”号座舱 ,第一次进行了“ 太空行走 ”。在第二次飞行时 ,把美国历史上的第一位女宇航员萨利·赖德送上了太空。第一位美籍华裔科学家王赣骏博士“ 挑战者 ”号的第七次飞行 ,并完成了失重状态下流体动力学的研究。

这次是“ 挑战者 ”号航天飞机的第十次飞行。它的主要

任务是观测时隔七十六年才回归地球一次的哈雷彗星 ,并进行一系列太空试验。

这次飞行也是美国航空和航天局计划在第一年进行的十五次航天飞行之一。按照这一计划 ,这一年的航天飞行次数将是历年来最多的。

“挑战者”号的这次飞行的原定日期是 1986 年 1 月 2 日。但由于天气恶劣和其他一些原因 ,连续几天推迟了发射。

1 月 28 日 ,总算等来了一个万里无云的好天气。一夜凛冽的海风吹散了卡纳维拉尔角上空的浮云 ,耸立在发射台上的“挑战者”号航天飞机的深邃的蓝天映衬下 ,像一个翘首望天积蓄着无穷力量的巨人。

这是人类对太空的又一次挑战。从 1981 年“哥伦比亚”号航天飞机首航成功以来 ,在航天飞机的历史上 ,这是第二十五次太空探险。

由于航天飞机的前二十四次飞行都安然无恙 ,全世界的人们也理所当然地认为 ,这一次飞行也不过是今后的无数次成功飞行中的一次。

何况作为美国研制的第二架航天飞机 ,同第一架航天飞机“哥伦比亚”号相比 ,它在结构、材料和设备方面都有一些改进 :“哥伦比亚”号不装燃料时重量为 75 吨 ;“挑战者”号由于使用了改进的内部燃料箱 ,重量比“哥伦比亚号”号减轻 4.5 吨 ,因而能装载更多的货物 ;隔热瓦也有所改进 ,采用了新型的加固硅片。此外 ,宇航员的座椅、着陆系统、仪表盘都有所改进。

但 1 月 28 日这天天气虽然晴朗 ,气温却偏低。由于一夜的大风气温已骤然下降到零下四度 ;“挑战者”号航天飞机外

壳上结了一层冰。

原定发射时间为上午 9 时 30 分。但由于高空出现了强风等原因,又一连几次延迟发射。工作人员用了近两个小时来给“挑战者”号航天飞机化冰。

就在发射升空前 20 分钟,在加利福尼亚坐在闭路电视前观看发射实况的转播的罗克韦尔国际公司的一位工程师却另有发现。他看见发射架和航天飞机下部挂着酒杯粗的冰柱!他不假思索就立刻打电话给美国航空航天局,要求“挑战者”号航天飞机推迟发射。

但专家们认为这无碍于“挑战者”号的第十次太空飞行。肯尼迪航天中心主任史密斯经过权衡后决定继续倒数计时。

以前也有过这种情况:在航天飞机还有几秒钟就要升空时,计算机突然发现了一个明显的故障,于是自动停止倒数计时。不过这次“挑战者”号似乎很幸运,计算机收集到的来自航天飞机上的二千多个传感器的数据都显示“一切正常”。起飞前 2 分 20 秒,肯尼迪航天中心的电视实况转播解说员哈里斯向守候在电视机前的无数关心者宣布说一切尽如人意,航天飞机可以在 11 时 38 分准时升空。

参加这次航天飞机的宇航员一共有七人。他们是:机长弗朗西斯·斯科比,四十六岁;驾驶员迈克尔·史密斯,四十岁;宇航员朱迪恩·雷斯尼克,三十六岁;罗纳德·麦克奈尔,三十五岁;埃利森·鬼冢,三十九岁;格里高利·杰维斯,四十一岁;女教师克里斯塔·麦考利夫,三十七岁。

机长弗朗西斯·斯科比曾是美国空军战斗机飞行员,后来成为一名高级飞行器的试验飞行员,一贯与危险打交道。他幽默、开朗,成为全机组的核心与灵魂。

驾驶员迈克·史密斯,曾在美国海军服役,担任过战斗机飞行员,多次获得奖章,其中包括海军特级飞行十字勋章和国家敢于战斗银星十字勋章。

宇航员朱迪恩·雷斯尼克,在余暇时喜欢弹钢琴,喜欢在音乐中寻找美的享受。朱迪恩喜欢微笑,微笑中充满对事业和生活的信心。

宇航员罗纳德·麦克奈尔来自加利福尼亚州的南部,在棉田的劳动中锤炼了他坚毅的性格。他梦想着到外层空间站去生活,在失重的太空中做试验,吹奏萨克管。

格里高利·芝维斯满怀希望参加这次宇航旅行,他随身带着一面小旗子,这是他的母校法洛纽约州大学送给他的纪念品,他愿带着这面旗帜去开拓空间的探险。

埃利森生于夏威夷,他在孩提时代总爱光着脚板在咖啡地和麦卡达美亚墓地跑来跑去。他早就梦想着有一天去月球旅行。成为飞行员后,他雄心勃勃地准备大展鸿图。

克里斯塔·麦考利夫出生于美国波士顿,在新罕布什尔州康科德中学任教。她是一位有名的社会学女教师,已婚,并育有一儿一女。按计划她将在太空通过电视向美国和加拿大二百五十多万中小学生讲授两节太空课,还将在航天飞机上参加几项科学表演,录像后也要向学生播放,成为世界上第一位“太空教师”。

在七名宇航员中,女性有两位,即三七岁的克里斯塔·麦考利夫和三十六岁的朱迪恩·雷斯尼克。而最引人注目的当然是七名宇航中唯一来自民间的克里斯塔·麦考利夫。

美国航天局是在五十多次载人飞行后,才决定要载“平民”乘客登太空。里根总统提议,第一位平民宇航员应该是

一位教师。

这无疑是教育工作者的巨大荣幸。消息传出,一年中有11000名教师报名。经过反复挑选,从中挑出十名。最后选中的是克里斯塔·麦考利夫。她经过120个小时严格艰苦的训练后,首次作为平民代表升入太空。对于她的航空旅行,所有教师都引以为荣。而她的父母、丈夫和儿女都来到现场为她送行。

在观礼台上观看这次“挑战者”号航天飞机升空发射的还有其他几名宇航员的亲人和朋友,还有应邀从美国各地赶来的各界人士。

这一天清晨,七名宇航员在心情极佳的情况下谈笑风生地用过了早餐。然后他们穿上天蓝色的宇航服,结队走向航天飞机发射台。也许他们谁也没想到,临行前的这次早餐竟是他们最后的早餐,而他们走进机舱前的回头一瞥,也是最后一次望见这块人类栖居的大地。

谁也没想到……

倒数计时顺利地进行着。航天飞机燃料箱中的液态氧开始注入,一切条件已经具备;“挑战者”号发出震动大地的隆隆巨吼声。

倒数计时至一,是美国东部标准时间11点38分,格林威治时间16点39分。

点火器点燃了火箭推进器,震耳欲聋的轰鸣从肯尼迪航天中心发射场传向四面八方。伴随着浓烈的烟火,“挑战者”号航天飞机在一把巨大的火炬托举下徐徐升空。

它神奇地腾空而起,拖着长长的红色火焰尾巴在蓝天上划出一道壮丽的孤线,场面十分壮观。

瞬间的毁灭——空难部

“挑战者”号发射的最初阶段，一切正常。

“发射顺利！”发射场控制室的工作人员激动地喊道。

“成功了！”在卡纳维拉尔角航空中心观看发射实况的万名观众爆发出一阵热烈的掌声。

“挑战者”号继续上升，肯尼迪航天中心的飞行人员与航空飞行的宇航员们保持着密切的联系。时间一秒一秒地过去，人们不停地赞叹欢呼，疲倦的观众则干脆席地而坐，抬头仰看，目送着航天飞机离去。

11 时 38 分 7 秒，“挑战者”号超越了发射架，拖着火焰和白烟。越来越快地向预定的东南方向爬升，一切正常。

11 时 38 分 9 秒，“挑战者”号根据常规程序，缓缓转了九十度。一切正常。

11 时 38 分 35 秒，根据常规程序，“挑战者”号轨道器的主发动机开始减速到它们全部推力的 65%，这是为了减轻地心引力等对航天飞机在飞行最初阶段产生的紧张压力，一切正常。

11 时 39 分 6 秒，地面指挥中心对“挑战者”号发出指令：“挑战者，加速。”

11 时 39 分 12 秒，“挑战者”号指令长回答：“明白，全速上升。”

这时，速度是每小时 3163 公里，已经突破了音障，离地面的高度是 16 公里。这时航天飞机的速度超过音速三倍。

也就是在这时，“挑战者”号外燃料箱右下方突然闪出一个桔红色的小火球，紧接着在它的另一边靠近“挑战者”号轨道器的胸部又闪出另一个较大的火球。

这蔚为壮观的景象立即引起了观礼台上一阵阵热烈的掌声。

声和喝彩声,有人甚至为自己能看到这一罕见场面而庆幸不已。

但两三秒钟不到,也即航天飞机升空后的 75 秒钟—11 时 39 分 15 秒;挑战者”号航天飞机在离地五万英尺的高空燃起一片黄白相间的熊熊大火。

无线电联系猝然中断,地面控制中心电视屏幕的数据也陡然消失。

航天飞机爆炸了!

顷刻之间“挑战者”号变成了一团骇人的红色火雾,迅速扩展开来。两台固体燃料助推火箭像两柄利剑兀自朝蓝天刺去,尾部还拖着两缕扭曲的“Y”形烟柱。

随后无数燃烧的航天飞机碎片从浓烟中钻出,像流星雨似地散落在广阔的海面上,持续了一个小时之久。

“挑战者”号航天飞机坠入了距发射地点 20 英里以外的大西洋。

发射场训练有素的抢险队在数分钟后,以最快的速度奔赴出事地点。9 艘军舰和 10 架飞机也同时前往。由于爆炸碎片散落持续时间长,抢险队在三小时后才进入现场,在 3120 平方公里的洋面上展开搜索工作。机上七名宇航员全部罹难,这是美国宇航史上最严重的一事故,是美国进行五十六次载人宇宙飞行活动中,发生在空间的第一次大灾难。1967 年发射“阿波罗”飞船时,曾经发生过在发射台上突然爆炸,造成三名宇航员丧生的悲剧。

“哀悼与纪念之日。

“英雄之所以称之为英雄,并不在于我们赞颂的言辞。而在于他们以始终如一地、锲而不舍地对神奇而美妙的宇宙

进行探索的责任感去实践真正的生活以至贡献出生活……

—美国总统里根

“挑战者”号发射后不久,蓝天上突然出现的那一团火球和“Y”形白烟,使成千上万的电视观众最初感到茫然,接着才意识到是发生了事故。惊愕使他们呆若木鸡,后来便陷入极端的悲痛之中。他们最初观看航天飞机升空的兴奋和热情顷刻间化为乌有,被痛苦的寒悚所代替。

而在观礼台上现场观看的人们更是被从天穹中传来的隆隆爆炸声惊得目瞪口呆。他们已不相信自己的眼睛和耳朵,宁愿这只是一个噩梦。

几秒钟以后,原先坐着的人已全部站起,看台上哀声四起。谁都知道,在那样的地狱之火中煎熬,能够生还的希望完全等于零。

爆炸发生40秒钟之后,内斯比特代表肯尼迪航天中心主任史密斯向人们悲痛地正式宣告:“挑战者”号航天飞机已经被炸毁。

航天中心发射基地笼罩在极度悲哀中,最初那些为“挑战者”号顺利升空欢呼的观礼台上的人们,其中有许多的宇航员的亲人。他们看到爆炸时从“不可能”的惊愕中醒悟过来后失声痛哭。宇航基地的工作人员们也悲痛欲绝地抱作一团,哭已经不能表达他们当时的心情。

观众席上最痛心的,要算是女教师克里斯塔·麦考利夫的父母了。“天啊,这不是真的!”母亲格雷斯仰望蓝天,泪如泉涌。父亲科里根首先觉察到意外的不幸事件,把手臂紧紧地搂在妻子肩膀上,老泪纵横。曾为女儿感到高兴和自豪的心情顿时被失去女儿的揪心痛苦所替代,巨大的悲痛像电流

一样袭击着这对年迈的夫妇,他们在寒风中颤栗着、哭泣着。

在看台上的麦考利夫的丈夫和他九岁的儿子以及六岁的女儿,也都泪眼模糊,难以自持。刹那之间,他们就失去了妻子和母亲……

这天麦考利夫所在的康科德中学的所有学生都守在电视机旁,等待着他们老师……他们兴高采烈地议论着老师这次历史性的航行。当“挑战者”号发射时,学生们兴奋地欢呼起来,情不自禁地为自己的老师鼓掌……可是,不幸的事发生了。最初,他们几乎同时叫:“这决不是真的!……”后来,在一片寂静过后,他们放声大哭,自助餐厅顿时变成了自发的追悼会,哭声不绝于耳。这时,一位教师迅速关掉电视机,教师们把学生领回各自的教室。校方深怕孩子们在瞬间由极度兴奋变为极度悲痛后,经受刺激太大,发生问题,便分别向孩子们的家长打电话。这座有三万人的城市的家长们都接到了电话,学生们被领回家中。

曾和麦考利夫竞争宇航员的一万多名中小学教师和他们的学生也从电视中看到了这个令人难以置信的场面。“太空课”没有了,师生们全都陷入了极度的难过悲痛之中。

在华盛顿的国会上,国会工作人员、参议员和众议员们聚集在电视机旁,默默地注视着这幕悲剧的发展。

政治家的冲动和悲痛相较之下是克制和有限的。因为他们再清楚不过地知道:“挑战者”号航天飞机的惨剧尽管是航天史上迄今最大的惨祸,但这不是第一次,也不会是最后一次。

当“挑战者”号的碎片正纷纷扬扬撒向大西洋时,美国总统里根正同他的高级助手们共进工作午餐。副总统布什和国

家安全顾问波因德克斯特急匆匆地冲进来 ,把这个不幸的消息告诉了众人。

里根总统的第一反应是：“是女教师乘坐的那架航天飞机吗？”

布什表情严肃地说：“是的。”

所有人都中止了午餐站起来 ,随里根总统来到离那儿最近的总统书房 ,打开电视观看这次事故的录像新闻。

起初 ,这位总统被残酷的现实“震惊得一言不发” ,脸上充满了忧虑、焦急不安和悲痛的表情。后来 ,里根对记者说：“我当时根本摆脱不掉遇难者家属的形象。”

而里根夫人南希则失声惊呼：“天哪！这不可能！”

在最初的惊愕过后 ,里根同国会领袖们商议了一下 ,决定把原定于当晚发表国情咨文讲话的时间推迟到下星期二 ,并派布什副总统马上乘飞机飞往佛罗里达州的肯尼迪航空中心 ,向死难者家属表示慰问并调查事故原因。正在开会的众议院中断了会议并宣布休会。华盛顿大教堂响起了为死难者哀悼的钟声。

华盛顿沉浸在异乎寻常的肃穆气氛中 ,没有了喧闹和叫嚷 ,仿佛进入了白夜。洛杉矶纪念运动场上 ,重新点燃了奥林匹克火炬 ,以示哀悼。各地电台连续播放美国国歌。火车、轮船鸣响了汽笛 ,各大建筑上的星条旗也徐徐降为半旗……致哀电 ,慰问电 ,雪片似地飞向这里。白宫似乎在抽泣 ,里根总统步履沉重地走到他的椭圆形办公室在电视摄像机前发表了讲话 ,他神情忧郁 ,语调沉重 ,他用极其悲哀的声音向全国作了电视讲话：

“我原计划今晚对你们发表的讲话是就国情咨文做一报

告。但是,今天早上发生的事件使我改变了主意。南希和我对‘挑战者’号发生的悲剧深感哀痛。我知道我国全体人民和我一样悲痛。”

他对七名宇航员的不幸罹难表示哀悼,并盛赞他们“大胆勇敢,他们具有那种特殊的风度,那种特殊的精神。这种精神将向我挑战,我也将高兴地去迎接。”

他还向美国全国的中小学生提到了他们尊敬的教师克里斯塔·麦考利夫,他知道这位献身的教师牵动着全国儿童的心,他说:“我知道这难以理解,不过,像这种痛苦的事情有时是会发生的。”

他向美国和世界沉痛宣告:

“今天是哀悼和纪念之日……”

美国全国上下早已陷入悲哀的浪潮之中。临近中午,知道消息的人们几乎中断了一切活动。繁杂的街头比平时冷清了许多,人们匆匆赶路一言不发。许多人守在电视机旁,等待着有关这场灾难的详细报道。伴随着致哀的钟声,无数人流下了热泪。

入夜,从来灯火辉煌的纽约帝国大厦熄灭了全部的灯火,以示哀悼。这个“全美的灾难”深深震撼着人们的心灵。

美国原定在1986年将有15次航天飞机的发射,是“太空时代开始后的最重要一年”,现在全部化为泡影。建造“挑战者”号航天飞机花了美国纳税人12亿美元,轰然一声巨响使这笔巨资化为乌有。

美国三大电视网——哥伦比亚广播公司、美国广播公司和全国广播公司,在1月28日当天用了五个多小时连续不断地报道“挑战者”号爆炸事件,损失的广告费用估计近千万美

元。

在这样的灾难中,金钱的损失已显得不那么重要了。七名遇难的宇航员代表着一个相同的梦,这是人类探寻未知世界的一个千古大梦。

应该说全世界没有一个人希望这个梦破碎。

所以这不只是一个美国梦,而是一个全人类的梦。这也不只是一个美国的灾难,美国的悲哀是全世界的灾难,全人类的悲哀。

举世震惊。

1月20日当天,联合国和许多国家的领导人纷纷发表讲话或致电里根总统,对“挑战者”号航天飞机不幸失事表示同情和哀悼。联合国秘书长佩雷斯·德奎利亚尔向里根总统发出言语切切的唁电:

全世界都将为在开拓人类知识边疆中的这一悲剧的牺牲而万分悲痛。

联合国安理会获悉这一个消息时正在开会,会议似乎是理所当然地就中止了。大会的全体成员默哀三分钟后,本届联大安理会主席李鹿野代表安理会发表讲话:“对美国航天努力中出现的这一机毁人亡事件感到十分悲痛。”

苏联莫斯科的居民大多是通过电视台首先得到这一噩耗的,惊愕使他们久久地沉默,1月的寒风席卷着冰天雪地的城市。苏联官方迅速发出慰问电,并迅速做出决定,把苏联人在空间探索中发现的金星上的火山口上的两个以美国“挑战者”号的殉难者、女教师麦考利夫和另一名女宇航员雷斯尼克的名字命名,以表示深切的哀悼和永恒的纪念。

细雨霏霏的英国伦敦,人们的心情晦暗着像恶劣的天气

一样。撒切尔首相的致哀电发出后,广播电视都纷纷给予了报道。舰队街空前忙碌,报馆的编辑室纷纷撤下原来的头条,换上最新消息。印刷厂机器飞转,《号外》、《快报》飞速地被印制出来。

中国北京 1 月 29 日晚七时,中央电视台的《新闻联播》节目首次破例打乱编排次序,把“挑战者”号失事的消息放在了头条位置。国家主席李先念当即打电报给里根总统,对宇航员不幸遇难表示哀悼。

1 月 31 日,休斯敦航天中心隆重举行了有 15000 人参加的追悼大会。里根总统和夫人南希同死难者家属坐在第一排。乐队奏起了《美丽的阿美利加》乐曲,人们的心头像压着沉重的铅石……

在麻省的弗雷明汉州立大学,升起了七个黑色气球。当年,克里斯塔·麦考利夫曾在这所大学取得学位。一千多教职员和学生为她举行了追悼会。弗雷明汉中学教员查尔斯·斯波萨托说:“麦利夫将永垂不朽,因为她活在人们的心中。”

康科德中学的校园里,一株槭树上挂着一面崭新的美国国旗和七只圆球。一块黄色纸板上写着醒目的蓝色大字:“克里斯塔,我们爱你!”入夜,麦利夫教过的六十多名十六岁左右的青少年,拿着六十多支点燃的蜡烛,一动不动站在雪地里,向敬爱的老师表示深切的哀悼。

美国教育部部长在追悼会上发表了讲话,他希望学生们要为教师麦考利夫而自豪。里根总统也表示。今后的航天飞机将有“更多的志愿者,更多的平民,更多的教师”。

“挑战者”号的失事,是震撼世界的悲剧,全世界人民为人类航天壮举发生的这一重大挫折和不幸感到悲痛和惋惜。

美国总统里根在追悼会上说：“今天，我们聚集在一起，沉痛地哀悼我们所失去的七位勇敢的公民，共同分担内心的悲痛，或许在相互间的安慰中能够得到承受痛苦的力量，并坚定我们追求理想的信念。”

“我们今天所说的远不能够表达我们内心的真实情感，语言在我们的不幸面前显得如此软弱无力……”

“愿上帝在这个艰难的时刻保佑大家并给你们安慰。”

人类的壮举，人类在征服宇宙的伟大斗争中，从不畏惧艰难曲折，而总是在吸取经验教训后，勇往直前，惟其如此，人类的悲歌才有意义。

漫长的挑战与征服。

“人类不断地争取生存的世界和空间。起初小心翼翼地穿出大气层，然后就是征服整个太阳系。”

——“航天之父”齐奥尔科夫斯基

人类对于太空的向往，从远古的洪荒时代直到今日，从未间断过。不过当我们衣不蔽体的祖先们站立在星空下仰望时，也许最初能够感觉到的只是恐惧与神秘。

当人类以其勇敢和智慧占据了整个地球以后，那种对太空世界来历久远而又难以遏止的感情就变成了一种强烈的冲动：要征服太空。

于是最初的挑战开始了。究竟是人类的豪言壮语在挑战，还是太空的默默不语在挑战，这并不重要。重要是在交战中成为名符其实的对手——重要的是人类能够确实投身于挑战。

人究竟能不能够进入太空呢？

十九世纪六十年代，法国人朱尔斯·维恩就在他的小说

《飞向月球》中描写了他幻想中的太空情景：

“人们身感无重力，两腿脱离了地板。他们用力直线行走，却似醉汉般步履蹒跚。”

1903年，俄国人齐奥尔科夫斯基提出了他那有关空间旅行的著名理论。

1957年8月，苏联成功发射了科洛列夫设计的第一枚洲际弹道导弹。同年10月4日，苏联用该火箭发射了第一颗人造地球卫星“地球伴星1”（重83.6斤），揭开了空间时代的第一页。一个月后，“地球伴星2”带着一名叫莱卡的小狗上了天，经过几个月飞行，获得空间环境对生物影响的一些初步数据。1960年8月，“地球伴星5”带着两只小狗从轨道上回收。同年9月，又有两只小狗乘“地球伴星6”绕地球飞行约24小时，回收时因轨道不正确，小狗与回收舱同归于尽。

在美国，1945年就有人提出人造卫星带着科学仪器飞向空间的设想。1954年6月，海军海洋研究局召开会议，提出用“朱诺——1”（陆军“红石”弹道导弹的改进型）发射地球卫星。苏联第一颗人造卫星上天，美国政府极为震惊，国防部长麦克尔罗伊随即决定由布劳恩负责在九十天内发射美国第一颗人造地球卫星。任务下达后八十五天，1958年1月31日，布劳恩设计的“朱诺——1”火箭把一颗只有8.2公斤重的卫星“探险者——1”送入绕地椭圆轨道。卫星虽小，但衣阿华大学物理学家詹姆斯·范·艾伦博士研制的星载仪发现了绕地球的辐射带。到1959年9月18日，美国的“朱诺——1”火箭接连发射了十一颗“先锋号”卫星，但仅有三次获得成功。

1961年（在齐奥尔科夫斯基提出他的著名空间旅行理论

五十八年之后 4 月 12 日苏联空军少校加加林乘“东方——1”飞船绕地球飞行十八分钟并安全返回地面。从此人类进入空间的幻想变为现实。同年 8 月 6 日“东方——2”飞船载着空军少校蒂托夫绕地球十七圈,飞行二十五小时十八分钟返回地面。1962 年 8 月 11 日“东方——4”宇航员波波维奇以特技飞行从宇航员尼古拉耶夫驾驶的“东方——3”飞船旁 6.5 公里处飞过,二人用照相机互拍了照片。1964 年 10 月 12 日苏联发射载有三名宇航员的“上升——1”飞船。次年 3 月 18 日,苏联宇航员列昂诺夫走出“上升——2”飞船座舱,进行了人类第一次空间漫步。据后来西方观察家分析,苏联宇宙飞船的飞行均具有军事意义。宇航员采用焦距 3.8 米的卡塞林光学系统侦查照相机,可以拍摄地面汽车及人行道的照片,这是苏联用载人空间飞行进行照相侦察的开始。

继发射人造卫星之后,苏联在载人宇宙飞船方面再次领先,美国也不甘示弱,急起直追。1961 年 5 月 5 日,美国人阿兰·彼·谢泼德乘“水星——3”进行亚轨道飞行,验证失重下手控飞船的能力。次年 2 月 20 日海军陆战队中校约翰·格林乘“水星——6”飞船第一次进行绕地轨道飞行。在这之前,两只猴子和一只名叫哈姆的黑猩猩曾先后乘水星飞船进行同样的飞行。同年 6 月 3 日 17 时“双子星——4”上的宇航员怀特走出座舱,成为第一个进行空间漫步的美国人。美国利用双子星系列飞船实现了轨道会合、机动、对接和舱外活动。通过初期载人空间飞行,证明人在失重空间里能很快适应,并进行工作,拍摄了地球照片、云图以及在地面上难以勘察的宏观地质照片。

1969 年 7 月 16 日“阿波罗——11”载着三名宇航员,指

令长尼尔·阿姆斯特朗、月球舱驾驶员埃德温·奥尔德林、指令舱驾驶员迈克尔·柯林斯在月球降落,阿姆斯特朗和奥尔德林登上月球,第一次在那里留下人类的足迹,实现了人类祖辈和空间先驱们月球旅行的幻想。他们在月球上插上星条旗,安置激光反射器、地震仪、磁强计、捕捉太阳风粒子的铝箔,还拍摄了月岩和周围景色,收集了22公斤土壤和岩石样品,逗留2小时31分后离开。后“阿波罗——12、14、15、16、17”各载两名字航员登月,月面活动时间依次延长,取样逐渐增多。他们在不同地点着陆,拍摄照片,观测地形,安放仪器等等。只有“阿波罗——13”飞到月空后因服务舱内电源氧气容器爆炸而取消登月。美国为阿波罗登月计划付出240亿美元。动员了100万以上的科技工作者参加。

1971年4月19日,又是苏联从拜科努尔发射场用“质子”号运载火箭率先将世界上第一个试验性航天站“礼炮”一号送入近圆地点为二百公里和222公里的空间轨道。从此,载人航天活动又进入了一个新高潮。因为航天站意味着在宇宙空间可建立适合多人长期生活和工作的基地,可以更为经济有效地开展载人航天活动。同年4月24日“礼炮”一号还成功地与“联盟”十号宇宙飞船实现了对接飞行共5.5小时。

两年后的1973年5月14日,美国也从肯尼迪航天中心用“土星”五号运载火箭将其试验性航天站“天空实验室”送入435公里高的近圆空间轨道。随后,在这年的5月25日、7月28日和11月16日,美国相继用“土星”IB火箭送“阿波罗”载人飞船进入太空,与“天空实验室”对接成功,先后有三批共九名字航员上站工作和生活了28天、59天和84天,还出舱活动过40多小时。1979年7月11日,由于轨道空气阻

力增加；“天空实验室”提前坠入大气层烧毁。

1981年4月12日，又一项人类征服太空的最新成果首先在美国登台亮相。这天凌晨，美国肯尼迪航天中心附近集聚了近百万人，盛况空前。当地时间上午7时整，“哥伦比亚”号航天飞机载着两名宇航员点火起航，进入高度约280公里的近圆空间轨道，开始了有历史意义的首次试航。它在飞行54.5个半小时，绕地球36圈后，4月14日安全降落在美国加利福尼亚州的爱德华兹空军基地，成为世界上第一架实现太空飞行的航天飞机，揭开了航天技术的新一页。

这种航天飞机集火箭、航天器和飞机技术特点于一身，既能像火箭那样垂直发射，又能像航天器那样远行于太空，也能像飞机那样再入大气层滑翔飞行和水平着陆并多次使用。由于它的这种特点，早期又被叫做火箭飞机，是一种新型的多功能航天飞行器。它的飞行高度在185—1110公里的范围内，可载317人，最多可载10人。

为美国政府设计了第一颗人造地球卫星和登月飞船的布劳恩，也是最先提出并着手实验火箭飞机（即后来的航天飞机）的人。他原是德国火箭专家，第二次世界大战期间在德国火箭生产中心佩内明德为德军生产V—2火箭。1945年，美军率先占领佩内明德，以布劳恩为首的118名专家向美军投降。这些专家和100枚V—2火箭被迅速运往美国新建的白沙试验场，并在那儿为美国装配、检验和发射大型探空火箭，同时培养技术人员。苏联则将佩内明德余下的6000名科技人员及工人、家属运到莫斯科郊区及塞利格湖的戈罗冬里亚岛上，为苏联服务。

早在1927年7月5日，“德国空间旅行学会”成立时，年

轻的会员布劳恩就对空间旅行抱有满腔热情和强烈的好奇心,开始探索火箭飞机的可能性。他在陆军军械部研制弹道导弹火箭发动机时,曾用火箭发动机试验了两架火箭飞机。他设计的这种带翼飞行器基本上具备了早期航天飞行的雏形。

火箭助推滑翔越洋进入大气层的概念变化是1949年在美国加利福尼亚州工学院工作的钱学森提出的,它成为美国空军动力滑翔飞行计划的开端。这种动力滑翔飞机是一架长10.7米的三角翼飞机,用火箭送入轨道,用减速火箭做机动动力再入大气层并水平滑行降落。1958年,美国空军开始研究。火箭飞机X—15是从B—52轰炸机机翼下释放的第一个白山飞行体,它已具备航天飞机轨道器的特性。X系列火箭飞机的飞行对航天飞机的设计起了决定性的作用。

六十年代初,随着航天活动的日趋活跃,各种航天器的发射日见频繁。鉴于一次性使用的运载火箭和卫星费用昂贵,美国宇航局空间小组开始提出研制一种多次使用的载人航天飞行运输系统。

1969年4月,美国国家航天局设立了“航天飞机技术委员会”,正式开始了对对航天飞机的论证和预研工作。

1972年1月,尼克松政府正式批准了航天飞机工程,最后确定了航天飞机方案——整个飞行器由可回收重复使用的固体火箭助推器、不回收的外贮箱和可多次使用的轨道器组成。从此,开始了航天飞机的全面工程研制阶段。共研制五架:“创业”号只做再进入大气和进场试验,其余四架——“哥伦比亚”、“挑战者”、“发现者”和“阿特兰蒂斯”编成一个多次使用的宇宙飞船队,将使用一百次以上,发射费用可从

1000 美元/磅降到 20 美元/磅。

1977 年 3 月 12 日,专供地面附近实验用的“创业”号轨道器制成,并开始在爱德华兹空军基地由波音 747 母机驮着进行滑行、载人与小载人系留飞行和载入自由飞行等试验。至八十年代初,历经十年艰辛,航天飞机才终于发育成熟。

瞬间的毁灭——空难部

航天飞机起飞推力达 3000 万牛顿,两分钟升高约 50 公里,大部分推力来自两枚固体火箭助推器,燃烧后助推器分离,降落伞打升,溅落大西洋洋面予以回收,可再次使用。轨道器尾部的三台主发动机继续推着轨道器进入空间,由大型外燃料箱供燃。八分钟后燃料箱弹出,再入大气层时烧毁(只有这一部分不回收)。最后推进轨道器的是两个小型独立的轨道机动发动机。在轨道上,货运舱的“蛤壳”门找开(舱内一次能装四颗卫星),宇航员遥控机械臂进行发射和回收卫星的工作。返回时,轨道器向后转向。转道机动发动机工作两分半钟减慢飞速,开始再入大气层过程。

航天飞机的锥部有飞行甲板和宇航员住室,中间是货运舱,可装载荷。

美国航天飞机前四次飞行系试飞,验证设计水平,试用了加拿大造的控机械臂;做了昆虫、植物短期尖重环境的生长试验,用雷达波探测到地下二十五米深处的矿物。

1982 年 11 月 11 日—11 月 16 日的第五次飞行是航天飞机实用飞行的开始,成功地发射了一颗美国“商业卫星—C”和一颗加拿大通讯卫星“兄弟 C—1”。到 1986 年 1 月 12 止,在近五年内共有约一百名航天员分批进行了二十四次航天飞机太空飞行,均获成功;共发放人造卫星三十颗、回收卫星三颗、空间修理卫星二颗,携带航天站一个,完成了数百项有关

生物学、医学、天文学、空间材料加工和航天技术等试验。其中,1984年2月3日,乘“挑战者”号升入空间轨道的两名航天员,进行了世界上首次不系安全绳的太空自由行走。

苏联也在试飞自己的航天飞机。并在1982年6月3日,以“宇宙—374”为代号第一次试飞,由苏联海军在印度洋上回收。

此外法国、英国、日本等国也从七十年代开始对航天飞机方案进行探索性研究,且都取得了不同程度的进展。

值得一提的是宇航员的行列中也不乏女性。世界上第一名女宇航员是苏联的捷列什科娃。1963年6月16日—19日她(二十六岁)单独乘“上升—6”飞船绕地球飞行48圈,历时70小时50分钟。但由于条件不够完善,还不适宜女宇航员上天飞行,因而中止了近20年。1982年8月,苏联恢复女宇航员空间飞行。萨维茨卡娅(三十九岁)与两名男宇航员一同乘“联盟T—7”上天与“礼炮—7”轨道站对接飞行七天。美国1978年1月挑选六名女宇航员参加训练。1983年6月15日美国天体物理学家萨利·赖德(三十二岁)首次同四名男宇航员飞行。次年安娜·费什尔参加了航天飞机的飞行。

经过不懈的探索和努力,人类对宇宙太空的挑战与征服,总算初见成效。但这一事业也是充满了艰难与风险的。每前进一步,都要付出艰苦的劳动;每一次成功,无不包含着失败的教训;每一项成果,也都浸透着辛勤的汗水,甚至鲜血。

全面打捞:梦想的沉与浮

“如果出了故障或问题的话,我希望它决不意味着太空计划的结束。”

——“挑战者”号机长弗朗西斯·斯科比

瞬间的毁灭——空难部

对“挑战者”号航天飞行残骸和七名宇航员的打捞从事故一发生就开始了。数分钟后,抢险队即以最快速度开赴出事地点。

13架飞机在烟雾弥漫的空中盘旋,13艘舰船在卡纳维拉尔附近的海面上来回游弋。它们无法驶进因坠落物掀起的巨大波涛之中。三小时后,水面才平静下来,飞机和船舰立即进入现场,投入紧张的搜索行动。2100平方公里的海面被严密封锁,任何船只未经许可都不得驶入。

1月28日,“挑战者”号失事后,美国政府立即组织打捞和进行调查。他们使用一切可能的先进手段,包括飞机、潜艇、水下机器人、“比人的视力强几百倍”的声纳扫描装置。

一个临时调查委员会负责研究各种碎片和资料。

这个调查委员会由美国前国务卿罗杰斯担任主任,第一个踏上月球的老资格的宇航员阿姆斯特朗为副主任。

1月29日中午,美国海岸警卫队的巡逻艇打捞到720公斤漂浮在海面上已被烧焦的残骸,其中大部分是2.3米长的防热瓦碎片。

30日晚上又捞到不少碎片,包括一大块机身残骸和另外两块大碎片,其中一块是9米长、15米宽的电气设备。

2月3日,里根总统任命了一个总统委员会来监督调查工作,审议调查结果。

海上打捞工作在紧张地进行着,一刻也没有停止过。3月8日,美国宇航局宣布,打捞队的潜水员在离卡纳维拉尔角东海岸大约30公里的30米深海处,发现“挑战者”号驾驶舱残骸,打捞起了部分遇难宇航员的尸体。

8月28日,三艘打捞船返回港口,为时七个月的打捞工

作宣告结束,据不完全统计,参加这一工作的有6000人,出动了52架飞机,31艘船只,一艘7人核动力潜艇,2艘4人潜艇,5艘无人驾驶潜水器和51名潜水员。他们对卡纳维拉尔角东北64公里的9200平方公里的海域和429平方海里的海底进行了仔细搜索。

这次搜索和打捞规模之大,在世界上是史无前例的。

七个月的战绩是:打捞出111320公斤重的残骸,其中有机组人员的尸体、座舱残骸以及可以证明“挑战者”号爆炸原因的助推火箭连接环等。这些打捞物占航天飞机、燃料箱、助推火箭和所携带货物、卫星总重量的45%。

那个伟大的梦呢?它也变成碎片了吗?它还剩下多少?

人类进入太空,闯进宇宙的大门已经二十六年了。在这段时间里,两个主要空间大国美国和苏联,在发展航天事业方面取得了很大的成就,但也经历了不少挫折,发生过不少事故。

下面只是能够勾起人们记忆的几起:

1960年10月23日,苏联“金星”号运载火箭发射时,发动机没有按命令点火。为查明故障,几十名专家接近火箭。突然,火箭发动机喷火,继而爆炸,包括导弹部队司令涅杰林元帅等在内的近百名军人、科学家丧生。

1967年1月27日,美国肯尼迪航空中心的一艘阿波罗飞船在点火起飞时,舱内的一个小小电火花引起满舱大火。因舱内是纯氧,九十秒钟之内未能开启舱口,三名宇航员被活活烧死。

1967年4月23日,苏联宇航员科马列夫乘“联盟”号宇宙飞船飞行。起初平安无事,但再入大气层时发生故障,降落

伞系统失灵 科马列夫与“联盟”号回收舱同归于尽。

1971年6月,苏联的“联盟—11”飞船与“礼炮—1”空间站对接飞行二十四天后,在归途中因密封舱的一个气阀门失灵,发生了漏气,而宇航员又未穿宇宙服,结果三名宇航员静静地死在舱内。

1974年1月19日,美国用德尔塔火箭发射英国“天网二A”卫星,由于火箭电子装置中一块印刷电路板上的一个小焊点附近剥落了一小块绝缘层,引起短路,发射失败。1980年5月23日,阿丽亚娜火箭第一次试飞时,一名工作人员不慎碰落一个部件的商标,堵塞了发动机燃烧室的喷嘴,造成发射失败。

1985年5月,美国发射“三叉戟”导弹,由于发动机燃烧室中剥落了一块黄豆大的绝缘层,结果高温火焰烧穿了那里的金属壁,燃气向外喷射,发动机爆炸。

其中仅载人航空的探索中,就有三名美国宇航员、四名苏联宇航员献出了生命。

人类不是第一次陷入灾难与挫折,也不是第一次从中苏醒过来。也许如美国宇航员格里索姆在参加“双子星—3”飞行安全返回地面后所说:“倘若我们死了,人们也不必悲痛,因为征服空间就得冒险……”

的确如此。

但这次“挑战者”号失事造成机毁人亡,无论死亡人数之多,损失之大,是迄今为止的载人的航天事故中最严重的一次。

在美国的航天史上,到目前载人航天飞行共56次,其中包括自1981年起进行的航天飞行的飞行25次,从第一次试

飞到 1986 年 1 月中旬的 24 次太空飞行中,航天机虽然也出过不少故障和毛病,如机载电脑失灵、传感器失效、隔热瓦损坏、发动机提前熄火等,但总的来说,还没有发生机毁人亡的灾难性事故。宇航员在飞行过程中死亡也是第一次。

“挑战者”号的爆炸惨剧使美国的航天计划和有关领域面临着严峻的形势,其影响至少表现在以下几个方面:

(一)发射卫星的商业任务全部流产。根据计划,航天飞行当年要为美国国内的一些大企业以及印度、印度尼西亚等国家发射一系列通信卫星,现在这批有利可图的交易绝大部分要被美国国家航空和宇航局的主要竞争对手欧空局的阿丽亚娜宇航公司毫不费力地唾手而得。

(二)太空工业陷于停顿。利用太空中的失重、真空等独特条件制造地面上不能生产的新型材料和药物,是航天飞机的独特功能。在航天飞机的五年飞行历史中,已取得了明显成就,而“挑战者”号的爆炸无疑将使这种方兴未艾的新型工业蒙受重大损失,如同打了美国航天工业一记闷棍,可能使那些同航天飞机飞行计划有关的公司和依靠航天飞机部署卫星的公司遇到财政困难。航天飞机的主要制造和维修公司洛克希德飞机公司和罗克韦尔国际公司的股票猛跌。如果美国航天局决定另外订购一架新的航天飞机,那么大约需要十七亿美元费用和五年的光阴才能制成。

(三)科学考察成为泡影。根据原计划,宇宙平常探测是当年航天飞机太空飞行的主要任务之一。“挑战者”号的事事故对美国的这一太空计划的影响难以估量。许多卫星和航天器的发射计划以及准备在太空中进行的研究项目将大大推迟,有的不得不取消。其中受影响最大的是三次重要的航天

飞行：一次是原定3月15日由“挑战者”为欧洲航空局发射的“尤利西斯”航天器，绕太阳的南北极飞行，首次对太阳南北极进行探测。另外两次是定于3月20日和十月由“阿特兰蒂斯”号航天飞机分别将“伽利略”航天器和“哈勃”太空望远镜运入太空。“伽利略”航天器计划飞往木星进行近距离考查，而价值十二亿美元的“哈勃”望远镜则准备被送入地球轨道，观测宇宙“边缘”。由于航天器的发射需要等待行星之间合适的相对位置，错过了时机，只能重新等待机会。这种局面已不可避免。

（四）美国的军事计划受到严重影响。按原计划，1986～1995年，航天飞机总的飞行任务的三分之一将被占为军用，其中不少同里根总统的“星球大战”计划有关。因此美国五角大楼可能是“挑战者”号失事事件中受到打击最沉重的对象之一。有些国际问题专家认为这次事故可能置“星球大战”计划于“险境”。五角大楼一直利用航天飞行进行战略防御计划的基础实验。苏联十分关心这次事故能否阻止美国实施这一计划。塔斯社说，这场悲剧表明美国的宇航技术是不可靠的。

这一事件严重地震撼了美国的军事和外交地位。

“挑战者”号事件，在美国还触发了一场持久而激烈的辩论。事发后一个多月。无论是报刊，还是广播、电视，几乎每天都有关于“挑战者”号的报道，热点是关于美国航天计划发展方向和关于发展载人与不载人航天孰轻孰重问题。

但总的舆论倾向还是明显的。

人类绝不能屈服！而美国人是以崇尚英雄主义著称的。

在事件发生几小时后，里根总统即在电视讲话中说：

“……我一直十分信任和尊重我们的太空计划,今天的事情绝不会降低它的声誉。我们还要继续对太空进行探索。”

他宣布:

“今后还要有更多的航天飞行,要有更多的宇航员。是的,太空里要有更多的志愿者,更多的平民,更多的教师。”

在回答记者们关于航天飞机计划的前途问题时,斯皮克斯引用里根的话说:“这些人都献身于对太空的探索。我们纪念这些勇敢的人的最好办法莫过于继续执行这个计划。”

在1月31日在休斯敦举行的追悼大会上里根再次宣言:“机长弗朗西斯·斯科比曾在一次飞行时说过:‘如果出了故障或问题的话,我希望它决不意味着太空计划的结束。’我们决不会使他们失望的。……人类将继续向太空进军,不断确立新的目标,不断取得新的成就。这正是我们纪念‘挑战者’号上七位英雄最好方式。”

“更多的教师”中的一个很快站出来。麦克利夫等人遇难仅半个月,在爱达荷州担任中学二年级教师的巴巴拉·摩根说,她愿意接受美国航天局的建议,做下一个乘航天飞机的平民。她曾作为后备人选与克里斯塔·麦考利夫一起接受了宇航训练。

她在一项书面声明中宣布:我们有机会给整个一代人讲一堂很重要的课。她相信几百万中学生都会继续支持航天飞机计划。她说,应当让这些学生明白,挑战的意思就是迎着困难克服困难。美国航天局代理局长威廉·格雷厄姆表示支持摩根夫人。虽然他也不知道航天飞机什么时候能够恢复飞行,但他将考虑给予摩根夫人接替麦考利夫的机会。他仍然

瞬间的毁灭——空难部

坚信，一位教师将是下一个乘航天飞机的平民。

威斯康星州米尔沃基市斯托莱中学的校长斯伯塔说：

“这个事件使人感到喉咙里好像堵了一块东西。我们要记住这个悲剧，接受教训再继续前进。”

而怀俄明州和纽约州的学生提出倡议，号召全国中小学生每人捐出一美元，用采建造一架新的“挑战者”号。他们的倡议获得了佛罗里达州和缅因州幼儿园儿童的响应。

当美国总统任命的调查委员会还在调查“挑战者”号失事的原因时，挑选第一名进入太空的新闻记者的工作已经开始。在“挑战者”号爆炸前，设在南卡罗来纳大学的太空记者办事处已经收到了1703份申请书。由于“挑战者”号的失事使挑选工作推迟了三周，但没有任何人因为航天飞机爆炸而撤回申请。

恐怕也没有人认为航天飞机会从此停飞吧。

“挑战者”号航天飞机升空后，航天中心飞行控制室听到的最后一句话是：“明白，全速上升。”

此时离爆炸只有一秒钟了。

这句值得人们永远追忆的话是“挑战者”号的驾驶员、美国海军中校、出类拔萃的飞行员迈克·约翰·史密斯说的。也许正是由于史密斯留下最后一句充满信心和进取精神的话语，他的离去便越发牵动了凡是在他生前与他有过交往的人的情思。

他的弟弟托尼·史密斯说，我们不能中途放弃而废，我要呼吁大家继续支持航天飞机计划，不要让迈克他们白白死去。

史密斯自己是决不后悔的。

活着的宇航员们也不会后悔自己选择了这个需要勇气和

冒险精神的神圣行业。因为他们知道,他们是在为全人类探索未来。他们身上维系着几千年的梦想,他们是寻梦人。

美国众多的宇航员中没有任何一个表示将要退出航天生涯,而是希望有在航天飞机恢复飞行后,参加第一次飞行!

曾经参加过宇宙飞行的参议员杰克·加恩说:“要探险就要难免会牺牲。如果需要,我愿意明天升空。”

由于“挑战者”号遇难的七名宇航员中既有白人也有黑人,既有男人也有女人,甚至还有一位日裔美国人,所以在客观上“挑战者”号的失事还起到了凝聚美国各民族的作用。

在《美国新闻与世界报道》举行的一次民意测验中,大约有三分之二的美国人表示,他们认为航天事业应该继续,他们愿为探测太空付出相应的代价。

美国哈佛大学史密森天体物理研究所所属的哈佛大学小行星研究所决定,将用七位“挑战者”号上遇难的宇航员的名字为1980年以来发现的在火星和木星轨道之间绕太阳运行的七颗小行星命名。

“挑战者”号的爆炸原因,也是人们普遍关心的问题。航天飞机上没有记录事故详细情况的“黑匣子”,美国有关方面全力以赴地从各个方面寻求答案,成立了专门调查机构。

虽然里根强调:“我们还要继续对太空进行探索”,但是,在没有查清事故的真正原因前,暂时不会进行第二次航天飞行(实际上停飞了近三年)。

专家们认真研究了打捞上来的飞机残骸,反复观看了“挑战者”从起飞到爆炸的录像,发现问题出在右助推火箭上。

在航天飞机升空后第59.8秒时,右侧固体火箭助推器底

部显出一小股火舌 随后 ,火舌越拖越长 ,几秒钟里 ,火舌包围了贮着液态氢的外挂推进贮箱 ,第 71.37 秒时 ,氢气从贮箱底部爆出 ,液态氢又从顶部流下来 ,第 72.98 秒时 ,贮箱猛烈爆炸 ,随即航天飞机凌空爆炸。失事的直接原因是航天飞机右侧的固体火箭助推器密封装置失效 ,导致燃气外泄 ,形成火舌 ,引起爆炸。

其实 ,在“挑战者”号航天飞机升空前 ,计算机已经观察并记录了发生故障的讯号 ,但由于操作上的疏忽 ,程序安排不当 ,计算机本身也未能及时处理数据通告宇航员 ,致使惨剧发生。

6月9日 ,美国“挑战者”号航天飞机爆炸事故调查委员会在经历了四个月的紧张工作之后 ,向里根总统正式递交了一份由调查委员会全体成员共同答署的“最后报告”。

调查报告指出 ,确凿的事实证明 ,航天飞机右侧火箭助推器联接外环形密封圈在火箭点火后破裂是造成这次爆炸事故的导火线。同时 ,国家航空和航天局以及助推火箭制造公司长期来对早已发现的密封问题采取含糊敷衍的态度和航天计划管理结构方面的问题也是造成事故的主要原因之一。

为了尽快恢复美国航天计划 ,同时又是不再犯过去的错误 ,调查报告对航天飞机及其及管理提出一系列改进的建议 ,其要点有 :重新设计助推火箭的联接处和密封圈 ,并且成立一个独立的机构加以监督 ,彻底改革国家航空和航天局管理结构 ,研究向宇航员提供一个“逃生系统”等等。

有一位宇航员说 :“技术上的进步 ,往往是进三步退一步。这次‘挑战者’号事件是退了很大一步 ,但这不是终结。”一位科学家说 :“这次事件是很令人痛心的 ,但真理是 :牺牲

是发现的代价。”

美国总统里根表示,美国今后还要进行更多的航天飞行,尽管面临一系列难题,美国政府发展载人宇航飞行的决心,仍是坚定不移的。美国国家航空和航天局已初步决定下一次重新开始发射的航天飞机。

事情至此,似乎已告一结局。人们钦佩英雄们的勇气,也更深刻地认识到了征服太空的艰巨性与冒险性,坚定了走出地球的决心。但仍有一个显而易见的问题悬持在心有不甘的人们心中,那就是:

航天发射的成功率究竟是多少呢?

灾难,存在于小数点之后……

“挑战者”号航天飞机失事的原因在于助推火箭上连接处的一个小小的橡皮圈失效。

迄今为止的绝大部分航天事故,原因也都发生在助推火箭上。

“挑战者”号的灾难也并不是最后一起。在那以后,航天发射可以说仍是事故频频。

1986年4月18日,美国用“大力神”火箭发射间谍卫星,因助推器密封垫圈失效,起飞后五秒钟爆炸。

1986年5月30日,阿丽亚娜第十八次发射时,因第三级火箭没有及时点火,发射失败。

1990年3月14日“大力神”火箭发射“国际通信卫星六号”时,因接错一根导线,第二级火箭没有分离,卫星没有达到预定的轨道高度。

1992年3月22日,中国用“长征二号E”火箭发射澳星,由于拧动点火控制器时,从螺钉上旋下一点点金属屑,使电路

短路,火箭发动机熄火,发射没有成功。

1995年1月26日,中国“长征二号E”发射亚太二号卫星时,由于美方没有告之卫星的谐振频率,而凑巧卫星的谐振频率与火箭整流罩的谐振频率相同,由于高空切变风对火箭的作用,引起共振,造成星箭爆炸。

而在“挑战者”号爆炸后最严重的航天灾难当属1996年6月4日发生的“阿丽亚娜五型”运载火箭爆炸事故。

那天也是由于天气原因,火箭发射的时间被推迟了45分钟。格林威治时间12时33分,火箭升空后37秒钟,地面控制人员发现不仅火箭推进器运转不正常,引导系统也有问题。第40秒钟,火箭偏离预定轨道。控制中心担心火箭坠落地面会酿成大祸,便当机立断,决定在距离地面四千米的高空将其引爆。刹那间,火箭炸成一团火球,四散的残骸如漫天的火雨倾注而下,并在天空中划出一道长长的烟柱。

“阿丽亚娜五型”火箭的发射地点是在法属圭亚那库鲁航天中心。就是这种耗资70亿美元、上万人历经十一年研制出的最新型火箭的第一次发射,火箭上载有四颗总造价高达5亿美元的“太阳风”科学观测卫星也都化为灰烬。

火箭和卫星都属于欧洲航天局。而阿丽亚娜航天公司作为欧洲航天局的下属公司在竞争激烈的国际商业卫星发射市场上一直占据着极为有利的位置。自1979年12月24日首次成功升空以来,“阿丽亚娜”系列火箭总共进行了八十六次发射,这次爆炸是第七次失败。其发射成功率在世界各商业卫星运载工具中名列前茅,也为欧洲赢得了世界商业卫星发射市场大约60%的份额,功绩显赫。

爆炸没有造成任何人员伤亡。爆炸发生后,在外围观看

的人员都迅速戴上了防毒面具并很快被转移到了安全地带。

但由于过分自信,这次发射的“阿丽亚娜五型”运载火箭及其携带的四颗卫星都没有办理任何保险。据称,与“阿丽亚娜四型”相比,“阿丽亚娜五型”的可靠性已由90%提高到98.5%,即平均每发射七十次可能出现一次失败。然而七十次发射中的那一次失败不幸落在第一次发射上,而对于这一次唯一的发射来说,其可靠性完全等于零。

这不由得再次使人们想到这个问题,即航天发射的成功率(或可靠性)究竟取决于什么?这种灾难究竟能不能避免?

现代科学可靠性理论研究的结论是,一个系统的构造越精密、越复杂,其可靠性一般也越差。比如,火柴就远远没有打火机精密,但其可靠性一般说来就比打火机要高。

但构造简单的东西无法适应现代人类社会的需要,这是一个天然的矛盾。对于要上天航行的火箭来说,其最大的特点之一就是复杂。

火箭发射后,不像汽车、火车,可以停下来加燃料、添设备,一切都要一次携带齐全;出了故障也不可能停下来检查,也不能像飞机那样返回地面进行修理。因此,对于航天发射来说,可靠性是第一位的,尤其是运送载人航天器的运载火箭,更必须安全可靠。同时,火箭的工作环境十分恶劣。例如火箭发射时,发动机会产生高温、高压、强噪声和强震动;火箭在飞行的加速过程中,还会产生巨大的超重;进入轨道后,又会遇到失重、真空和辐射等。因此,制造火箭的材料、元器件和火箭上的设备,必须能经受这些恶劣环境的考验,需要加倍的可靠。还有,火箭燃料要么带腐蚀性,要么有毒,要么温度极低,对火箭材料和仪器设备带来许多复杂的影响;火箭上各

种电子仪器设备在工作时,会相互产生电磁干扰,因此还要有防干扰的设备措施。此外,火箭和它运载的航天器之间,彼此的机械性能必须相互协调。这样,就好像一个人外出旅游,既要带上全部换洗的衣服,又要带上充足的食物,还要有遮阳、避雨、挡风的设施,也要有防盗、防劫的武器,更要有防病治病的药物,以及计时、定向的器具,所有这一切都必须安排得井然有序,不相互影响和掺和……火箭构造的复杂性就可想而知了,而由于火箭的发射过程必须要克服地球引力,才能飞入太空,这就要求它自身的质量越小越好。火箭本身质量过大,就会降低自身的速度;为不降低速度,就要减少它运载物体的重量。对火箭来说,火箭重量增加一百千克,运载能力就减少一百千克,所以,火箭应该造得很轻巧。这与可靠性要求是一对尖锐的矛盾,从而造成火箭的另一个特点——娇嫩。

火箭使用液氢液氧这些低温燃料,从而提高火箭的性能,减少对环境的污染。但是,零下253摄氏度的液氢,甚至可以透过某些金属壁,非常容易泄漏。泄漏的氢遇到空气中的氧,特别容易引起爆炸。尤其是火箭发动机中高速进入燃烧室的液氢,一遇到水珠和各种气体分子,会把它们冻结成比金属还硬的颗粒,并推动其高速前进。这样,它们就有可能像子弹那样击穿金属管道。有的金属材料遇到液氢,会变得像陶瓷那样脆,叫做“氢脆”。因此,用液氢作燃料的火箭,对用作制造液氢贮箱、输送管道、飞发动机等的材料,以及液氢的贮存、运输和加注的安全性,都提出很高的要求。

与火箭的零部件、元器件容不得半点疵瑕一样,火箭的工作状况也容不得些微偏差。同时,火箭发射时,也容不得工作人员有半点工作差错和疏忽。还有,火箭中更容不得半点多

余物,因为那可能是造成火箭发射事故的祸水。除火箭本身问题外,还有电脑系统不能有半点差错,尤其是软件编制上不允许有任何缺陷。此外,还要防止火箭与它运载的航天器之间,在性能等方面发生严重影响。否则,就会导致发射失败。

一般来说,组成机器的元件飞零件越多,其可靠性就越低。一台由一千个零件、元件构成的机器,其元件可靠性应在99.9%以上。也就是说,对每一种组成机床的元件,抽检一千个,不合格的不多于一个,否则,用这样的零件组装的机床就属于不合格。对于复杂得多的火箭来说,如果元件的可靠性达到99.9999%,则火箭的可靠性只有37%。也就是说,发射三枚用这种元件组装的火箭,可能有——二枚要失败。要使火箭的可靠性达到99.9999%,其每一个元件的可靠性则应达到99.9999999999%,这就是说,抽检一百亿个,不可靠元件不得多于一个。

一枚十分巨大、十分复杂的火箭,是由几十万,甚至上百万个器件组成的。只要有一个元件或零件不可靠,就可造成整枚火箭发射失败。据统计,欧洲的阿丽亚娜火箭事故,85%是因为一个元件不合格造成的。同时,在十分恶劣环境中工作的火箭元件,又显得十分脆弱和娇嫩,有人做过实验,如果某批电子元件在实验室条件下出现故障的可能性为1,那么在飞机上使用则为6.5,在在火箭上使用则增加到80!

现代火箭之父布劳恩为德国研制的V-2火箭,飞行的成功率只有68%。前苏联用来发射第一颗人造地球卫星的运载火箭P-7,也是经过大量失败后才试飞成功的。美国用来发射第一颗人造卫星的“先锋”号运载火箭更是难产。美周人在1957年底和1958年初,两次用“先锋”号火箭发射

卫星,结果都失败了。到1958年3月17日,“先锋”号火箭才将一颗重量为1500克的卫星送入轨道。美国早期的其他火箭,发射失败也很频繁。如“雷神”号火箭1957年1月25日第一次发射时在发射台上爆炸。4月17日第二次发射时,离开发射台后飞行不正常,只好指令它自毁。5月21日第三次发射又告失败,直到9月20日进行第四次发射时才取得成功。美国的运载火箭在早期大量失败的基础上得到迅速发展,使它能够接连发射成功世界上第一颗侦察卫星,第一颗气象卫星、第一颗通信卫星……

当代著名的运载火箭,都是从不断的事故中发展起来的。欧洲空间局著名的“阿丽亚娜”火箭,1979年12月24日第一次试飞成功后,紧接着便遭遇了四次发射失败。正是经过这些失败,“阿丽亚娜”火箭才逐渐成熟起来。

俄罗斯成功率很高的运载火箭也都是从许多失败中得来的。如发射载人登月飞船的大型运载火箭N-1,1969年2月21日第一次发射试验时,起飞后不到两分钟便发生爆炸。

1971年6月21日第二次发射时又在发射台上爆炸。1972年11月23日第四次发射时,也是在飞行不到两分钟后就爆炸了,后因登月计划被放弃,N-1火箭也就没有试验。但它后来研制了世界上推力最大的“能源”号火箭。根据计划,九十年代后期,俄罗斯的火箭将在未来建设阿尔法国际轨道空间站的七十八次发射中,承担四十八次发射任务,成为真正的世界航天发射主角。

诞生已半个世纪的现代火箭,应该说技术已比较成熟,但仍然不断有事故发生。这并不奇怪。事实上,比火箭简单得多、成熟得多的汽车、火车、轮船和飞机也常发生事故,甚至机

床和自行车也常发生事故。那么,火箭事故是不是比汽车、火车、轮船和飞机事故更多呢?

有人对汽车、机床、飞机和火箭事故做了一个统计,在100辆汽车中,平均有2.5辆发生事故,事故率最高,为2.5%,其余机床为2.4%,飞机是2.21%,而火箭是0.9%,即一百枚火箭中平均不到一枚会发生事故,事故率是最低的。这是由于人们对巨大、昂贵、复杂和娇嫩的火箭更加重视、更加谨慎的缘故。

同样的道理,火箭一旦发生事故,会造成比汽车、火车事故和空难、海滩更大的影响。“挑战者”号航天飞机的失事,造成航天飞机停飞近三年,而其他死人更多的事故,则未必造成如此大的冲击。

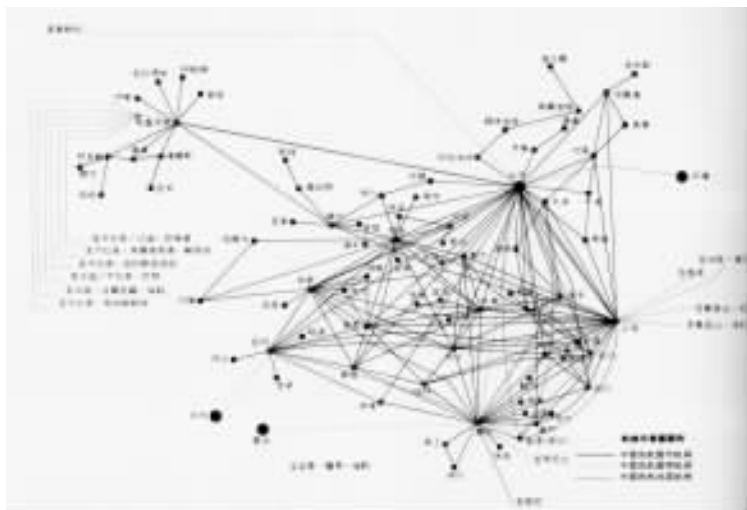
如此说来,人的谨慎和努力虽然可提高航天发射的可靠性,但要从根本上避免这一类灾难的发生,则几乎是不能的。正如人类的社会一样,它可以被无限地改良,却永远不能保证它的每个成员都幸福圆满。

其实从来就没有不付出巨大代价的伟大成功,人类的每一个梦想无不是用辛勤、汗水甚至鲜血去换取的。简而言之,对于征服太空这样一个伟大计划,需要人们具有无畏的勇气和牺牲精神。

当然更需要智慧。但从某种程度上说,人类向大自然的挑战是永无止境的,在每一次失败带来的灾难中,人类都再一次意识到了自己的局限性……人类是悲哀的。

但人类又是伟大的。

人类的不仅能使人也们意识到这种智慧的局限性,同时也会使他们向真理不断靠近并决不屈服于任何困难,因为,



但愿每条航线都是幸福线

“要发现就要有牺牲”。

而一种没有止境的探索本身也是吸引人的。

这正如“阿丽亚娜五型”发射失败后德国戴姆勒——奔驰航空航天公司负责航天系统的董事维尔纳·海因茨曼在一份声明中说：

“该计划的失败显然非常失望。但是在着手处理‘阿丽亚娜五型’火箭涉及到的这类极为复杂的技术时，这类挫折肯定在预料之中。”

而另一位该计划的负责人，阿丽亚娜航天公司董事长夏尔·比戈在接受 LCI 电视台采访时说：

“当然这次发射令人失望……但是我从事这项工作近四十年了,我知道每次失败后我们都必须无一例外地从失败中重新振作起来。”

七 死于空难的一些著名音乐人

1944年12月15日,格伦·米勒驾驶着飞机前往军队作慰问演出。飞行途中,飞机在英国和巴黎之间失踪,米勒死于事故。格伦·米勒既是一名长号手,也是一种十分流行的现代舞的领舞。

1959年2月3日,摇滚歌星巴迪·霍利,架子鼓手查林和里奇·瓦朗驾驶着一架包机准备参加一场演出,飞机在美国艾奥瓦的梅森市附近坠毁,3人全部遇难。

1963年3月5日,演唱“Crazy”和“SHe's Got You”的乡村歌手帕齐·克莱因驾驶的飞机在田纳西州的卡姆登附近坠毁,克莱因在事故中死亡。在此之前,歌手“牛仔男孩”科帕什和霍克肖·霍金斯已死于飞机失事。

1964年7月31日,演唱歌曲“Four Walls”和“Welcome to My World”的著名乡村民谣歌手吉姆·里克斯驾驶的一架小型飞机在田纳西州纳什维尔坠毁。

1973年9月20日,歌手吉姆·克罗塞驾驶的一架飞机在路易斯安那州纳斯托什坠毁。

1977年10月21日,著名歌手龙尼·范·桑特和摇滚乐吉他手史蒂维·盖恩斯驾驶的一架飞机在密西西比州坠毁。

1985年12月31日,主持“Ozzie and Harriet”的电视明星

里克·纳尔逊驾驶的一架飞机在得克萨斯州附近坠毁，纳尔逊在飞机起火时死亡。

1990年8月27日，著名的吉他手史蒂维·雷·沃恩参加完一个音乐会之后，驾驶的一架直升机坠入威斯康星州的东特洛伊的一座山里。

1997年10月12日，演唱“Take Me Home, Country Roads”的70年代超级歌手约翰·丹佛驾驶着一架飞机试飞时在加利福尼亚州海岸坠毁。