

2014年12月28日亚洲航空公司一架从印度尼西亚飞往新加坡的客机当天失去联系。亚航最新信息显示,机上共有162人。中国驻印尼使馆证实机上没有中国公民。

亚航飞机失联 航空遇多难之年



印尼宣布找到亚航客机残骸

印度尼西亚国家搜救中心2014年12月30日说,当地时间12时50分,在亚航客机最后失联地点附近搜索的一架印尼空军飞机在海上发现漂浮物,疑似人体、行李箱、漂浮板和飞机残片。飞机还观测到海底有类似飞机形状的阴影。印尼国家搜救中心主管班邦表示,残骸及遗体所在水域位于西加里曼丹省西南160公里处,水深25至30米,离失联客机最后通话时所在的位置大约10公里。印尼立即派出搜救船只赶往事故海域,同时派出21名潜水员进行打捞。“这一区域将是现阶段搜寻重点,”班邦称,“附近海域的所有设备和搜救人员都将部署在

此,找回一切物品和遗体。”

每名乘客最低获赔16.5万美元

对于所有空难罹难者及受伤乘客来说,一般可以通过两个途径得到赔偿。一是商业保险,包括乘客本人自行购买及航空公司、旅行社等代为购买的航空意外险、人寿保险;另外一种是责任赔偿,即发生事故的航空公司根据相关国内法及国际法所必须担负的赔偿。责任赔偿根据空难发生地、乘客国籍、承运人等条件的不同而适用不同的法律,在具体赔偿金额上往往有很大差距。另外有市场消息称,在不涉及地面损失的情况下,此次遇难飞机完全损失预估值为4420万美元左右,责任险损失为7750万美金,两项合计约1.217亿美元。

客机方面,根据空中客车公司方面发布的信息,失联的A320型客机的平均价格为9400万美元。鉴于失联客机已经服役一段时间,其投保价值可能低于这一金额。

乘客方面,依照《蒙特利尔公约》或国际惯例,机上每名乘客将获赔大约16.5万美元。但是,如果确认是航空公司方面的错误导致事故发生,赔付金额将大幅增加。“就像MH370航班和MH17航班那样,所有航空公司

都必须承担标准的最低保险责任,但如果证明存在疏失,索赔金额可能是一个天文数字。”澳大利亚航空保险专家约翰·里班德斯说。

一年三起事故折射监管漏洞

2014年是国际航空业的多事之秋,马航MH370、MH17航班引发全球媒体关注,而此次亚航事件再度将世界的目光聚焦在马来西亚国内的航空业。

民航大学李晓津介绍,今年出事的两家航空公司分别是马来西亚两类航空公司的龙头:亚航是该国最大的低成本航空公司,马航则是最大的全服务航空公司。这两家公司在马来西亚航空业占据重要地位,其它航空公司在整个行业中所占份额较小。

“一年之内三起事件反映马来西亚国内航空业在安全监管上可能存在一些漏洞。”李晓津指出马来西亚政府对于航空公司实行企业化管理,航空公司自主经营、自负盈亏,政府负责监管。李晓津认为马来西亚航空监管标准与中国还存在一定差距,中国民航对于安全问题高度关注,政府对规章制度、人员设备方面都给予极高支持,而马来西亚航空业接二连三的事故也折射出该国的航空安全管理之殇。

(据中新网、《钱江晚报》)

亚航失联或影响境外游格局

亚航拥有傲人的安全记录

很多人把QZ8501失事的矛头指向了廉价航空,认为正是廉价航空的唯利是图增加的事故的风险。然而,作为世界上最著名的廉价航空公司之一,亚航却拥有着傲人的安全记录。

从1996年11月18日开航直至2014年12月28日,这家拥有169架飞机,在22个国家100多个机场之间穿梭的航空公司从未发生过一起导致乘客丧生的安全事故。

廉价航空低廉的票价,是用更灵活的飞机采购金融方案、更狭窄拥挤的座椅、收费的飞机餐和花钱才能选座的规则换来的。而在安全方面的考核和规章上,廉航跟传统航空公司并无不同,也通常有着同样的执行力度。

不管怎样,QZ8501还是驶进了那团凶险的迷雾。亚航的安全记录终结。

国人或会谨慎选择东南亚旅游

早在三个月前就预订好元旦从广州前往泰国曼谷的亚航廉价航班的小余,最近在犹豫要不要取消这次航班。

与亚航出事相对应的是,根据中国国家旅游局网站显示,根据中国国家旅游局网站显示,截至2014年11月份,中国内地公民当年出境游首次破1亿人次,中国公民赴境外超过10万人次的国家有6个,包括韩国、泰国、日本、美国、越南、新加坡等。出境游的巨大市场让印尼亚航事件格外引人注意。

公开资料显示,印尼亚航成立于2004年,亚航持有其49%的股份。印尼亚航作为廉价航空公司经营印尼国内各条航线。

作为国人前往东南亚国家“穷游”首选航空公司,亚航的口碑和信誉还算不错。有评论说,飞机失联是一个偶然事件,亚航曾孕育了中国第一代出国自助游的人,也激发了整个中国廉价航空市场的发展,这仍然是一家值得尊重的好公司。

中青旅市场总监葛磊在接受记者采访时表示,亚航出事对散客和与亚航有合作的小旅行社在出境游方面会有影响,中青旅旗下并未有与亚航合作因此不会受到影响,但不排除有游客自己定制,自行选择亚航出游。

有业内人士也表示,该事件短期内将对亚航部分线路产生冲击,特别是飞往印度尼西亚及马来西亚的航班,会受到较大影响。

(据《证券日报》)

2014,航空史上的“滑铁卢”

空难次数

据总部设在日内瓦的飞行事故档案局统计,2014年全球已经发生111起空难,其中包括失联的亚航客机,而上一次全球年度空难次数达到111次还要追溯到1927年。

死亡人数

从死亡人数来看,情况较为严峻。截至目前,今年已有1158人在各类空难中丧生。根据飞行事故档案局的统计,如果失联亚航客机上162名乘客

和机组人员难以幸免,那么,今年空难致死人数将增至1320人。2014年将成为2005年以来空难死亡人数最多的一年。

并不常见

回顾今年发生的空难,尤其是MH370和QZ8501航班的离奇事件,确实让不少专家感到不解。毕竟,这两架客机都装备有现代化的航空设备。美国国家运输安全委员会前负责人彼得·戈尔兹说:“这很奇怪,并不常

见……但我们还不知道真实情况。”

依然安全

世界卫生组织2013年说,每年约有124万人死于道路交通事故。而飞行事故档案局的统计显示,空难死亡人数最高的年份是1972年,共有3346人死于空难。虽然2014年空难死亡人数创下近年来的新高,但戈尔兹认为,同全球每年庞大的飞机乘客相比,这一数字所占比例依然很低。

(据《北京晨报》)

亚航失联“神似”法航AF447空难

这起失联事件,也让2009年6月1日法航AF447空难又一次被人提及。都是热带海洋的万米高空,都是雷暴,都是悄无声息的消失。

吞噬掉228条生命的法航AF447空难的真相,在2011年5月1日才被揭开。当日那架空客A330的黑匣子被打捞出水。与QZ8501一样,AF447碰到了一个“中尺度对流系统”——规模百千米量级的强对流天气(即雷暴)。

雷暴是飞行员最不愿意见到的天气。2014年3月4日,中国民用航空局发布了《航空器驾驶员指南—雷暴、晴空颠簸和低空风切变》,在这个指南

里,它被这样描述:“雷暴中包含了飞行领域所有的已知危险气象条件。”碰到雷暴,对飞行员而言最安全的处置方式就是躲开——推迟起飞、绕飞、返航或者备降。

雷暴会给飞机带来什么?首先是颠簸。身处雷暴中的飞机就如沸腾的火锅里的菜叶一样,雷暴中的气流强烈而混乱,飞机很难保持姿态。雷暴中的“下击暴流”很凶险,但比它更危险的,是当飞机穿越下击暴流,开始是逆风,穿过中心后迅速变顺风。这就导致飞机会遭遇突然的升力损失,于是会掉高度。在AF447和QZ8501所处的万米高

空,不太可能出现下击暴流,但剧烈颠簸仍会让飞机变得难以操控。

雷暴中的闪电也会给飞行员带来麻烦,它会干扰飞机上的电子通讯设备,破坏飞机外壳。它的强光还会让飞行员暂时失明。还有结冰。法航AF447此前就出现空速管结冰的情况。堵塞了的空速管传递错误信息,导致自动驾驶仪停止工作,飞机被切换到手动操控模式。而驾驶员没有完全准备好全面接管这种复杂状况,一系列的错误操作让飞机在3分钟内从万米高空直坠海面。QZ8501为什么没有更坚决地绕开面前的雷暴区?这是个谜。

(据网易)