

新舟60在印尼首发空难

国产飞机“伤得起”才能走得远

商报记者 肖玮



刚刚度过60岁生日的中航工业,旗下重点民用飞机产品新舟60就在印尼发生空难。虽然截至目前空难原因尚未查明,但曾创下中国民航外销史上最大笔订单的新舟60受到安全困扰,也被认为是中国民用飞机制造业所要承受的“成长之痛”。

事实上,全球飞机制造巨头都经历过多次空难,也正因如此,他们在化解危机、重塑品牌声誉等方面积累了很多经验;现在,印尼空难也给年轻的国产飞机补上了这堂必修课。

事件回放

新舟60在印尼坠海

在空难发生时,印度尼西亚鸽记航空公司(以下简称“鸽航”)的新舟60飞机正在执行MZ8968航班/ISOQ松敏至KNG凯马纳航线,于KNG机场准备着陆过程中,因遇强暴雨,飞机失去联系。后据证实,该飞机在距跑道端头左侧约500米处坠入海中,机上25名乘客无一生还。

新舟60的制造商中航工业西安飞机工业(集团)有限责任公司(以下简称“西飞集团”)表示,北京时间5月7日14时30分,公司接到印尼鸽记航空公司总裁的通报,随后紧急召开会议,就印尼鸽航飞机事故应急处置工作进行安排和部署。迅速成立了应急处置工作领导小组和事故处理工作小组,密切关注事态进展,同时配合印尼当局和鸽航进行调查。

据悉,5月9日晚,西飞国际副总经理刚绍华带领公司技术中心、质量管理部、客户服务部、适航管理部、市场营销部等5个部门的专家共8人已到达印尼,配合、协助当地开展事故调查和处理。

西飞集团还透露,目前失事飞机黑匣子已经找到,印尼局方面与中国民用航空局协调,决定通过官方渠道,将黑匣子送到中国解读,并进行数据分析。事故飞机也于5月9日上午打捞出水,随即被送往雅加达鸽航基地进行解读等工作。“现在只知道黑匣子正在运往中国的途中,但何时能到还没有确切的消息。”西飞集团相关负责人在接受本报记者采访时表示。

据了解,根据民航国际公约,制造国有权利和义务负责空难调查。新舟60飞机的黑匣子是国内生产的,也是国内组装的,而印尼并没有航空器的生产能力,在解读黑匣子的技术和能力上也不强,所以于情于理都应送回中国。据从事过黑匣子解读的工作人员介绍,数据的解读需要3个月至一年的时间。不过一位相关业内人士向记者透露,本月内将会有印尼空难初步原因发布,但这一消息并未得到西飞集团的确认。根据目前信息初步判断,天气和飞行员因素造成空难的可能性很大。

新舟60档案

国产民机中的重点机型

此次发生空难的新舟60飞机是西飞集团在50-60座级惟一具有自主知识产权的国产民用支线飞机。2006年5月10日,新舟60取得印尼颁发的适航证,当时是国产运输类飞机首获国外型号合格证。同年6月,西飞集团一举与印尼鸽航签订了15架购销合同,创下当时我国飞机外销史上一次性购机数量最大合同纪录。与此同时,新舟还被缅甸、吉尔吉斯斯坦、赞比亚等多个亚非国家广泛采用。一连串的光荣纪录让新舟60这款机型颇为引人关注。

在西飞集团网站的产品介绍中显示,新舟60飞机在安全性、经济性、舒适性、维护性等方面达到或接近世界同类飞机的水平,价格却只有国外同类飞机的2/3,直接使用成本更比国外飞机低10%-20%。

西飞集团目前共交付印尼鸽航13架新舟60飞机,机群已累计安全飞行11943小时48分钟,13684个起落,客户反映良好。印尼鸽航失事的这架新舟60飞机于2010年12月3日正式交付,当月6日开始运营。据鸽航出示的数据显示,该飞机失事前总计飞行620小时,累计起落770次。

鸽航一名高管公开表示,在飞行之前,该公司已经确认失事的新舟60当时状况良好,适合飞行。谈到最后两架还未到货的新舟60,他称不会取消这两架飞机的进口计划。

舆论漩涡

外媒提出多项质疑

在空难发生后,尽管天气原因被认为是最有可能的主因,但包括印尼当地媒体在内的多家外媒还是对新舟60提出了多项质疑。其中,印尼当地媒体指出“新舟60未获美国认证”以及“鸽航采购新舟60时拿回扣”更成为业内关注的焦点。

质量遭疑:据印尼一家网站报道,在此次空难前,新舟60客机曾发生过两起事故,但都没有造成人员伤亡。几年前,印度尼西亚前副总统卡拉曾反对购买新舟60飞机。他表示,该机型的产量很低,安全性存在很大不确定性,更重要的是,没有获得美国联邦航

空管理局(FAA)的认证。

回扣指责:除了安全问题外,最近有外媒报道,在耗资约2.22亿美元的15架新舟60采购中,传出有人从中获得回扣,由此飞机的性能也受怀疑。现在印度尼西亚总统尤多约诺正着手调查。

该消息指出,尤多约诺在12日每周内阁会议上强调:“我们正在调查空难事件,不仅要听取鸽航的解释,还要了解采购这些中国飞机的全过程。”

官方回应

力挺新舟60安全性

航空公司总经理更是暗示,飞机坠入海中之前并没有发生爆炸与断翅,那时的天气的确相当恶劣。

而对于未获得美国FAA认证一事,鸽航营业经理奥里亚表示,每个国家都有自身的客机调节管理单位和系统,印尼由交通部代表政府主管,而交通部已批准新舟60在印尼飞行,说明其具有在印尼领空安全飞行的各项条件,有没有FAA的证书都是次要问题。其交通部发言人也明确表示:“我们不会下令鸽航的新舟60飞机停飞。我们对印尼民航当局所进行的适航检查有信心。”

西飞集团宣传负责人在接受本报记者采访时也称:“西飞旗下每个飞机是根据它的市场需求取得不同的证(适航证),因为我们是在印尼飞,肯定是取得印尼的证,要在美国飞就取美国的证,这是根据市场需求以及产品定位进行适航取证的,如果因新舟60没有得到美国FAA认证就说它不安全,这是非常不专业的做法。”

订单影响

将视空难原因而定

“奥凯航空目前运营两架新舟60飞机,还计划再引进两架。”奥凯航空公司执行副总裁刘捷音此前也公开表示,“在调查结果出来之前,不会对目前运营的该机型进行任何调整。”此外,另一家民营航空公司云南英安通用航空有限公司也订购了一架新舟60飞机,该公司相关负责人告诉记者:“还没有更改合同的计划。”

虽然多家航空公司都无意毁约,但一位不愿具名的业内专家称,西飞集团尚不能安心。因为尽管空客、波音等飞机制造巨头也都出现过空难,但前提是他们在大型飞机制造方面占据垄断地位,并且他们生产的飞机已经在国际上打响了品牌。而中国制造的支线飞机无法与其相比。他坦言:“众所周知,空客A330仅在2009年就出了两次空难,波音737机型曾在半年多的时间里发生四起严重空难,但他们的产品因口碑好,所以对负面消息的抵御能力强,而刚起步的国产飞机其品牌还没有树立起来,受空难事件的影响会较大。”

“当然,如果最终证实空难和飞机本身无关,那靠时间和技术上的不断提升,新舟60还是可以走出负面影响的阴霾。”上述专家强调。

东方IC/图

专家观点

国产飞机“成长之痛”

在看到空难事件的负面影响外,民航专家慕琪告诉记者,此次印尼空难对于中国民机制造业来说,是一次成长的必然经历。“国产民用飞机要想快速发展,以达到大飞机和波音、空客同场竞技,小飞机进入世界领先水平,就一定要‘伤得起’,并且吸取失败的经验和教训,努力不让自己在同一个地方摔倒两次。”

“任何飞机都是在不断修正中成长、完善的,因为只有出了问题,才会有解决问题的办法。”慕琪说,一直以来,中国在民机制造领域实力较弱,出口更是不多,国产支线飞机的启动用户都是靠国内航空公司来支持,所以国产飞机在竞争力方面确实比较弱。在这种情况下,出现空难对于国内民用飞机制造业来说非常重要。

慕琪进一步解释,特别是在中国飞机没有批量出口的情况下,出现这样的事,可以增加国产飞机生产厂商在遇到突发事件时的处理经验。这不仅对新舟60,甚至对新一代新舟600甚至国产大飞机C919都是有好处的。国际飞机制造巨头们也都遇到过多次空难,并在此基础上成长。

而且,飞机制造商的客户是航空公司,而航企不会将是否发生过空难定为选择飞机的首要考量因素。未来,随着消费者的担忧心理慢慢减退,西飞集团完全可以通过提供更优惠的价格以及更好的服务来重新赢得乘客以及航企的信任。

民航管理干部学院前院长田保华则指出,空难发生后,厂商一定要表现出负责任的态度,在这方面,虽然没有经验,但西飞集团已经做得不错了。此外,通过空难,中国飞机制造商还应该看到自身产品的差距。未来,国产民机如果要真正得到国际市场的认可,必须通过美国FAA的认证,这也给正在研发中的C919大飞机以警示。



北京超市发连锁股份有限公司

BEIJING CHAOSHIFA CHAIN STORE CO., LTD.

促销日期:

5月6日—5月17日

劳动节