

英公司被曝發動機安全證明造假

美主要航空公司展開緊急檢查



(參考消息網10月8日報道)據今日俄羅斯電視台網站10月6日報道,美國《華爾街日報》報道稱,包括美國聯合航空公司、美國航空公司、西南航空公司和達美航空公司在內的美國主要航空公司正在緊急檢查它們的飛機,並有可能讓飛機停飛。此前有消息稱,應用最

廣泛的商用噴氣發動機的零部件供應商可能存在廣泛的安全認證欺詐行為。

根據通用電氣公司、其發動機製造伙伴賽峰公司以及它們的合資公司CFM國際公司提起的一項訴訟,總部設在英國的零部件代理公司AOG技術公司使用了可能係偽造的文件,這一

做法“危及飛機安全,並使購買這些零部件的運營商無法驗證發動機的適航性……需要立即對所有造假部件進行識別,並通知相關運營商”。

報道稱,據信,AOG公司為商業航空公司廣泛應用的CFM56發動機提供了數以千計存在

記錄造假問題的零部件。歐洲航空安全局今年8月向彭博新聞社證實,AOG公司提供的“許多”零部件安全證書都是偽造的,追蹤每個所謂的零部件製造商後發現,它們要麼沒有簽發過證書,要麼沒有生產過那些零部件。

該監管機構上月強調:“到目前為止,還沒有關於(疑似)未經批准部件出現問題的報告。”盡管如此,歐洲航空安全局還是下令運營商對所有由虛假文件支持的零部件進行隔離,因為盡管法庭規定了4日的最後期限,但AOG迄今為止拒絕就這些可疑零部件的來源和銷售情況提供細節。

賽峰公司首席執行官奧利維耶·安德裏斯上月對記者說:“一家‘幽靈公司’可以獲準用假認證文件供應零部件,這有點蹊蹺。”

據報道,聯合航空公司承認在其兩架飛機的發動機中發現了AOG公司的部件,但表示這些飛機的發動機已被更換並恢復了服務。西南航空公司說,它已經更換了一個發動機中發現的違規部件。據報道,美國航空公司已令“少量”飛機停飛,以更換未經認證的零部件。達美航空公司稱,該公司有不到1%的發動機受到影響,但截至2日,那些飛機已經停飛,以移除有問題的零部件。

總共約有100架飛機被公開承認受到影響,不過一名業內消息人士對《華爾街日報》記者說,許多航空公司準備在弄清它們可能受到的影響後發聲。一位航空航天分析師說,每臺發動機更換零部件至少需要停飛數周到數月。

巴以爆發新衝突 多家航司取消飛往以色列航班

(新華社北京10月8日電)巴勒斯坦和以色列新一輪武裝衝突爆發後,各航空運營商7日起「火速」取消飛往以色列的航班。

美國有線電視新聞網(CNN)報道,截至7日下午,經停以色列國際航空樞紐本-古里安機場的航班大約16%被取消,23%遭延期。本-古里安機場地處以色列最大城市特拉維夫附近。

一些原定飛往以色列的航班則繞道轉向其他機場。CNN報道,美國聯合航空公司954航班6日晚離開美國舊金山國際機場,在航程過半後轉向格陵蘭島上空,隨後將返航舊金山。

美聯航在聲明中說:「客戶和機組人員的安全是我們的第一要務。我們正密切關注局勢,按要求調整航班飛行表。」

CNN報道,美國達美航空公司和美國航空

公司已取消原定7日和8日從紐約約翰·肯尼迪國際機場飛往以色列的航班。

德國漢莎航空公司7日宣佈,將大幅取消飛往特拉維夫的航班。漢莎航空在聲明中說:「鑒於以色列當前安全局勢,漢莎航空7日削減往返特拉維夫的航班。」

另據以色列瓦拉新聞網站7日報道,瑞士航空公司、奧地利航空公司和土耳其航空公司也紛紛取消往返以色列的航班。

巴勒斯坦伊斯蘭抵抗運動(哈馬斯)7日宣佈對以色列發動軍事行動,不僅發射數千枚

火箭彈,其武裝人員還潛入以色列境內與以軍發生衝突。以軍則對加沙地帶展開多輪空襲。



根據巴以雙方衛生部門的統計,新一輪衝突已造成雙方共計逾600人死亡、3000多人受傷。(卜曉明)

新聞 國際簡訊

1.9月下旬短短10日內,印度一口氣對中國發起9起反傾銷調查,涉及多種化學原材料、工業用零部件等產品。專家:難有實質作用。

2.阿富汗8日表示:地震已造成超2400死2000傷,1328所房屋受損或被毀。震後航拍:大片村莊變廢墟。中方回應:將提供力所能及的救災援助,目前暫無中國公民在地震中傷亡。



3.韓媒8日消息:朝鮮媒體現在使用「傀儡」一詞指代韓國,「南朝鮮」稱謂消失。

4.當地時間8日上午,埃及一警察在景點向以色列旅遊團開槍,造成至少3人死亡,該警察已被控制,正調查其動機。

5.外媒:在近期納卡地區緊張局勢加劇後,歐盟表態支持亞美尼亞,法國宣布向亞提供軍事援助,阿塞拜疆7日警告此舉或將引發新衝突;俄軍7日向頓巴斯北綫發動大規模進攻,集結約11萬人上千輛坦克。

逾500名氣球飛行員挑戰長距離飛行

(新華社北京10月8日電)來自多國的約550名氣球飛行員7日齊聚美國新墨西哥州小城阿爾伯克基,參加當地熱氣球節的氣球飛行距離挑戰賽事。

據美聯社報道,7日傍晚時分是這項名為「戈登·貝內特杯」的賽事開始的最佳窗口期。如無意外,參賽選手屆時將兩人一組,搭乘各自的氣球升空,在比賽結束時飛行距離最遠者勝出。這項賽事已有逾百年歷史,是最重要的氣球賽事之一,參賽期間選手通常在空中待50至65個小時。

不同於經加熱空氣升空的熱氣球,參賽氣球使用比空氣輕的氣體,通常是氫氣。隨著飛行中溫度變化,密封氣體的體積會膨脹或縮小,氣體總量會有所損失。這種情況出現時,飛行員通過調整壓艙物來保持氣球飛行高度。

為在比賽中飛得更遠,美國選手芭芭拉·弗里克和彼得·庫尼奧儘量減輕負重,精心佈局氣球吊籃的空間。他們的吊籃只有1.22米寬、1.52米長,僅是攜帶的導航設備、一塊太

陽能電池板和食物等少量物品就佔據了不少空間。為了在飛行期間能夠時不時伸伸腿,兩人專門給吊籃安裝了一道活板門。弗里克說:「是的,我要在這個籃子裡住3天,這將是我的家,我就要在空中宿營了。」

比賽全程,參賽氣球不得降落、增添燃料或補給。參賽人員因此有必要在升空前將各種物資備齊,既要考慮到停留空中的生存需要,還要結合飛行高度和氣流因素摸索出能令氣球飛行最遠距離的路線。依照目前預測的風向,參賽氣球可能將從美國中西部向東北部移動,甚至有可能進入加拿大境內。

新材料和新技術的應用助力參賽氣球飛得更遠,例如:碳纖維製成的吊籃減輕了氣球總重量,先進導航和繪圖手機軟件可用於規劃飛

行路線。不過,所有參賽飛行員仍需努力減輕體重。對他們來說,減輕體重意味著飛行期間可以多帶壓艙物,這可能是沙袋,也可能是水罐。

來自比利時的一對選手在2005年賽事期間創下3400公里的最遠飛行紀錄,一對德國選手則在1995年參賽時創下92個小時的最長飛行時間紀錄。(袁原)

