

# 政府干涉造不出好飞机

■ 毛木子 报道

国产新舟60飞机又出事了。一直以来新舟60故障不断,安全性备受质疑。为什么行政力量主导飞机制造是揠苗助长?为何发展以飞机制造为代表的新兴产业不能走政府主导的老路?

## 新舟60 难言市场成功

新舟60飞机(MA60)是中国首次出口国外的拥有自主知识产权按国际适航标准制造的民航飞机,也是目前唯一型在国外投入商业运营的中国产民航飞机。新舟60是中国飞机制造业的代表。

2月25日下午,奥凯航空一架新舟60飞机在天津飞往沈阳的航班因起落架故障无法降落,这架载客30余人的航班在空中盘旋近3小时后平安降落。

这距离上次事故不到一月,2月4日,幸福航空一架新舟60飞机在郑州新郑国际机场降落滑行过程中,前起落架意外缓慢收起导致机头触地。短时间内连续发生事故,让人不得不对国产客机的安全性产生怀疑。

根据权威的航空事故分析网站AVHERALD统计,新舟60投入商业运营至今共发生过15起航空事故。

早在2002年8月7日,武汉航空公司一架新舟60在宜昌三峡机场训练,降落时忘记收起落架,以机腹着陆,无人人员伤亡,飞机严重受损。事故致该机型在中国民航停飞74个月。

最严重的一次事故在2011年,一架印尼鸽记航空的新舟60降落时坠海,机上27人全部遇难。

目前,虽然新舟60飞机的价格只有国外同类飞机的三分之二左右,直接使用成本更比国外飞机低10%到20%,具有一定的价格优势,但是飞机安全性以及乘客是否愿意乘坐都是非常关键的因素。仅靠价格优势难以吸引订单,缅甸、印尼等国外用户运营事故频发对新舟60出口特别是传统东南亚市场销售的影响已经逐步显现,去年上半年MA60/600系列未接获批量订单。

## 行政力量主导飞机制造 是揠苗助长

西飞集团一直是我国大中型飞机的研制生产基地,近年来,公司进入民用支线飞机市场。

目前,中国的飞机制造仍然停留在计划经济时代,计划思维在主导一切,全然不顾市场规律和科学技术常识,急功近利,一味贪大求快,后患无穷。

新舟60依然问题频出,国内制造商却开始赶进度,上大飞机项目。当今世界,仅有美国、欧洲四国和俄罗斯有制造大飞机的能力,而经过时间和市场洗礼,真正能够占领国际市场的只有美国波音和欧洲空客。

空客和波音之所以能成为国际巨头,与其受到较少的政府干预有很大关系。欧美政府虽然会在政策、资源等方面给予企

业支持,但不会不顾市场规律、无视科学技术专业人才的智慧,干涉企业日常运营。

早在2009年4月,中国商飞就向外界宣布,公司提出“中国首架自主研发的C919大型客机2014年要实现首飞,2016年实现首架交付用户”。

据中国工程院院士张彦仲透露,大飞机C919将于2015年底首飞,将在未来“比肩”波音737、空客320,并在经济性、环保性、安全性、舒适性方面更为领先。但国产新舟60客机故障不断,这不得不让人为大飞机C919的未来也捏一把汗。

作为一个工业高协同、强市场化的项目,大型飞机的研制既需要比较成熟的运营经验,又需要高精尖的技术,还需要雄厚的资金支持,不是光靠人力大干快上就能成功的。行政力量不尊重科学规律一味“拍脑门”设定项目进度,要么无法保障项目的安全和质量,要么只能频频延迟交付时间。

中国研制的新一代喷气支线飞机ARJ212008年首飞至今已有5年,仍未能实现交付。由于迟迟未能拿到适航证,这款飞机的交付时间从最早宣传的2007年数度延迟,已经延迟至2014年年底,比项目初期计划的时间晚了数年。

## 发展新兴产业 不能再走政府主导老路

如果未来依旧通过政策扶持的方法制造飞机,最终的结果往往是形式上的成

功,本应被市场淘汰或退出的产品,无法淘汰。在短期内或许能够出现市场占有率提高的现象,但也会埋下巨大的安全隐患。

飞机制造制作工艺和婴幼儿奶粉一样较为复杂,对生产环节质量控制要求较高,需要进行检测的项目相对繁多。一旦因为生产问题造成安全事故,不仅会损毁公司信誉,还会赔上国家信誉。

目前国产奶粉和国产飞机爆发事故频发,消费者“用脚投票”,“中国制造”的形象也因此备受质疑。

在当下航空大变局中,国产飞机要想从外资品牌市场分得一杯羹,仅靠政府的行政资源扶持难以赢得消费者的信任,还需自身在尊重市场和科学的情况下努力,只是留给国内品牌的时间并不多。

近几年高铁、光伏、造船、风电设备等产业的起落兴衰,已经为目前还在如火如荼发展的新兴产业敲响了警钟——别走老路了,产品竞争力低、产能过剩一个很重要的原因就是政府过度干预。

高铁、光伏、风电设备等新兴产业是技术含量要求较高的产业,但在特定时期,政策扶持之下,一味求大求快、项目太多,或许只是为了将新兴产业的产品销往国外,虽然徒有自主知识产权的名声,但依旧会面临产品竞争力不强、产能过剩的老问题。

中国制造要想提高自身品牌竞争力,需要减少政府对市场的干预。政府应该尊重市场规律。毕竟伟大的企业和产品只有在良好的市场机制下才能诞生。

## 新舟60 该不该被停飞?

■ 陈姗姗 报道

如果新舟60飞机知道自己的属相,一定很想查查黄历,看看最近是不是不适宜飞行。

2月4日,幸福航空的一架新舟60客机在郑州降落时,起落架因为“降落时意外缓慢收起”,导致机头触地,还没过一个月,奥凯航空的另一架新舟60客机,又因为左起落架着陆指示灯信号不稳定,一度复飞盘旋最终安全降落。

一个月内的两次故障,虽然没有造成人员伤亡,却偏偏碰巧都与起落架有关,还偏偏在飞机还在空中盘旋没能降落时就被媒体盯上进行了直播。要知道,这种起落架问题的事情,也在其他成熟机型上发生过不知多少次,笔者就亲身经历过一次国外成熟机型的悄然复飞,直到飞机落地后趴在场内等拖车来拖,问了知情人士才知道自己坐的这架飞机,一度因为起落架故障而降落不了。

2月25日晚上,奥凯那架“倒霉”的新舟60航班上无辜的乘客,也许同样是下了飞机打开手机,才惊讶地发现自己刚刚经历了一次“九死一生”,边走边看当时的各种报道,到底是“迫降”了,还是“安全降落”?后来想想这些都不重要,重要的是自己现在还幸运地活着,重要的是下次还敢不敢坐这架飞机。

而当事人航空公司要搞清楚是怎么回事,应该比乘客要容易得多。尽管运营新舟60飞机多年的奥凯航空,还是首次遇到这样的故障,但当天晚上,公司就将这次的“虚惊一场”原因,聚焦在了起落架着陆指示灯信号上,昨天经过进一步的核查,起落架主操作系统的问题被排除,焦点进一步聚焦在左起落架锁定指示灯的底座接触不良上,正是这一看似非常小的故障,导致信号显示不稳定,进而影响了飞行员对起落架是否确实放好的判断。

不过上述调查的进展,只是笔者私下从航空公司处了解到的情况,并没有得到民航管理局和相关调查组对故障结果的公开认定,而就在这个时候,事件另一方的主角飞机制造商,已经坐不住了。

2月25日当晚,新舟60的制造商西飞公司,就在其官方网站发布消息称,将尽快向适航当局申请暂时停飞国内新舟60客机,待对起落架信号指示系统进行全面检查,确认安全可靠后,再申请恢复飞行。据说,这一迅速的决定,还是西飞公司的母公司最高领导直接下的命令。

消息一发出,效果还不错,立即得到了来自各方的“点赞”,有的赞赏西飞敢于主动承担责任,有的表扬其危机公关反应迅速。点赞方所持的立场是:不管原因怎么样,不管故障是大是小,人命比什么都重要。

对于这样“搬起石头砸自己的脚”,西飞其实也很纠结:好不容易国内有两家航空公司愿意接受我做试验品,一家有一半的运力在用新舟60飞,另一家更是所有家当都是新舟60,一旦停飞检查,这两家经营上造成的损失估计还要由自己背,后续的订单还有没有,也都成了未知数。

可是谁让新舟60这么倒霉,一个月内连续碰上两次故障,不仔细看还都跟起落架有关,舆论和大众心理的压力可想而知,再加上两会也快到了,要再出事,不管大小,影响的可能不仅仅只是飞机的品牌。

其实这个时候,更纠结的还是拥有最终判决权的民航局:皮球已经踢给了我,说不用停飞是否会引起公愤?但新舟60的适航证是我发的,现在我要急忙把它“召回”,大众对我的适航审定能力是否又会更加怀疑?更何况新舟60最近出的这两起“小故障”,跟我每周给航空公司下发的“不安全事件”通报相比,简直是“小巫见大巫”。

这里所说的“不安全事件”,几乎每周都在发生,有的是航空公司自己汇报给民航局,有的则是瞒报后被查出。这些“不安全事件”,根据情节的轻重缓急,被分为“事故、事故征候,其他不安全事件”等不同的级别,经民航局航空安全办公室统计梳理后,每周以“民用航空安全信息周报”的形式下发民航各单位,以督促各方“有则改之,无则加勉”。

在刚刚过去的2013年,上述“不安全事件”就有一万多条,这些事件小到航前准备时飞机被垃圾车刮碰,还有出现特别频繁的飞行中“遭鸟击”,大到飞行中一台发动机“停车”,甚至降落时没掌握好,导致飞机刮到树枝受伤。

相比之下,奥凯这次发生的“不安全事件”,估计连“事故征候”都算不上,而那些被列入“事故征候”甚至是“事故”的不安全事件,也许公众不一定知道,但民航局处罚起来,也是毫不留情。

比如某航曾经发生的降落时飞机刮到树枝受损,机长就受到了终身停止商业飞行的处罚,一是由于有伊春空难的前车之鉴,二是这主要也是因为主观失误造成。

看看这些,对于奥凯航空不停飞做出决定,要仔细想想还真不容易,毕竟我们“不差钱”的航空公司由于使用的主要是国外制造商的成熟机型,飞机机龄又年轻,已经多少年没有遭遇过飞机被停飞“召回”,而最近一次波音的全新机型787梦想飞机一度被暂停运营(当时由于公司的推迟接收而躲过一劫),也是由于多次出现电池故障这样的共通普遍故障,才被“召回”送检。

当然,也有业内人士认为,停飞对于事件的大多数各方并不是坏事,不过,如果过分只关注航空器等硬件问题却也不是好事。在美国,很多飞机比国内的飞机年龄老得多,有些老旧飞机的仪表甚至用胶布绑着,但与美国的航空公司相比,我国的航空运行环境需要提升的还有很多方面,包括飞行、机务等软性人员培训,承运人的日常运作管理、制度等软性问题,这些,都不是依靠停飞检查能够迅速解决的事情。

## 新舟60 飞机惊魂背后

■ 张赫洋 报道

2月25日晚8点,奥凯航空一架天津飞沈阳编号为BK2870次的航班(飞机型号为国产新舟60),因飞行仪表显示起落架故障,在沈阳桃仙机场上空盘旋约3小时后延后降落,幸运的是,机组人员和38名乘客均平安。

但是,这是国产新舟60今年第二次飞行事故,对新舟60的安全度人们产生了疑问,进而波及到民航支线产业。

“还好只是虚惊一场。”在沈阳桃仙机场,惊魂未定的乘客们向记者感叹。

在乘客们的回忆中,记者还原了事发时的情况。2月25日,奥凯公司15:50由天津飞往沈阳的BK2870次航班应该17:45到达,但由于仪表显示起落架故障,飞机抵达沈阳桃仙机场上空后一直盘旋,无法降落。

“乘务人员担心飞机出了问题,随机按照程序展开检查。”天津奥凯航空有限公司副总裁周舰告诉记者,“进行了系列排查后,发现飞机其他运行指标都是正常的,初步诊断是仪表显示的检测灯指示错误,有可能是线路出了问题。并非真正的起落架无法运行。”

与此同时,沈阳机场获塔台指挥中心通知,机场立即按照应急救援预案启动应急程序,同时上报上级有关部门。3分钟后,地面首批救援车辆及人员到达指定救援地域,完成各项救援准备工作。20时17分,BK2870航班终于正常落地,自行滑出跑道。飞机及机场人员均安全无恙。

“我们按照民航部门的规定,已经对飞机延时降落,给予乘客资金赔付。”事故发生后,奥凯航空有限公司副总裁周舰一夜没睡好,一直在协调此事力求让乘客满意,“好在,乘客们普遍还是表示理解的。”

虽然事情仅为虚惊,但是,由于春节期间,隶属另一家民营航空,幸福航空公司的新舟60,在郑州新郑国际机场降落时也突发故障,造成机场紧急关闭,使人们对新舟60机的安全性产生疑问。

“目前,我们有11架新舟60飞机,幸福航空有8架。这款机型主要用于跑支线,属于小型飞机,载客人数较少。”奥凯航空有限公司副总裁周舰告诉记者,“实际上,通过这两次事件,人们对支线运营有些误解。与大型客机相比,小型飞机的安全性并不逊色。如果谈一些细小故障,其实大型客机也难以避免。”

“就新舟60而言,它发动机等核心部件都是国外进口的成熟部件,大的架构是没有问题的,可能小的部件上会有些故障,不过任何飞机都难以避免。”周舰表示。

除了正面回应,奥凯航空总裁刘捷音在不久前接受采访时,也提出了不同声音,“新舟60在刚开始使用时和国外成熟机型比起来,虽然大毛病不多,小故障确实不少。”

“而且很多问题的出现都是第一次,没有相关经验和手册可以查询,每次出现问题后,奥凯航空就会与制造新舟60的西飞公司开会查原因,几年下来提出了1000多个技术方面的合理化建议,甚至编制了一本红手册。但是,经过这些年,飞机的小毛病已经明显少了。”

“选择小飞机的原因,是因为其性价比高。”乘坐此次新舟60的乘客告诉记者,“但是,安全性方面,航空公司与飞机制造商绝对不能忽视。”

## 新舟飞机安全性质疑:去年事故十起



■ 孟岩峰 肖夏 报道

2月25日深夜,中航工业西安飞机工业(集团)有限责任公司(下称“中航西飞”)在其官网发布声明,称将向适航当局申请暂时停飞国内新舟60客机,待起落架信号指示系统确定安全后再申请恢复飞行。

目前国内使用新舟60飞机执飞公共客运航空的仅有幸福航空和奥凯航空,而本月初幸福航空的一架新舟60客机在降落后滑行阶段遭遇了起落架缓慢收起的异常情况。

新舟飞机于2000年获得中国民用航空局颁发的型号合格证,十多年来已经输出东南亚、非洲、南美洲等十多个国家,在业内被视为民用飞机制造的骄傲。但连续的事故不仅增加了大众的担忧,同时也引起业内的一场争论:新舟飞机到底安不安全?

### 起落架一月两度遇险

奥凯航空2005年成立后便开通了天津——沈阳航线,目前该航线每周二、四、六飞行,均是新舟60执飞。

根据央视的报道,承载38名乘客的BK2870航班25日晚间到达桃仙机场上空后盘旋了两个多小时,其间飞机还曾从机场跑道上空低空飞过,直至20时17分才得以安全降落。

根据奥凯航空25日深夜发布的信息,机组在准备着陆前发现左起落架指示灯信号不稳定,后果断复飞,并实行低空通场获得地面人员协助后才决定降落。中航西飞工业在其官网的描述中也使用了“低空通场”这一说法。

和真正试图着陆不同,低空通场是为了方便地面人员观察起落架等机体设备是否破损,实际仍在跑道保持一定高度。某三大航飞行员介绍,正常情况下,飞机起落架未放下时指示灯显示红色,放下时则显示绿色,但指示灯出现故障时可能都不显示,因此需要低空通场才能判断起落架是否放下。

起落架是否正常运作足以决定一架飞机的命运。起落架相关的隐患在20多天的时间内两度险些酿成事故,

引起了外界对新舟60的质疑。

新舟60是在运7的基础上研发而来的50座级涡桨支线客机,于2000年获得中国民航局的型号认证,成为中国民用支线客机的代表机型。除了幸福航空和奥凯航空两家国内用户,新舟60还被输往了亚洲、非洲、南美洲的十多个国家。此外国内也有部分通用航空企业使用新舟60飞机。

中航西飞的声明称,为慎重起见,公司决定尽快暂时停飞新舟60客机,待对起落架信号指示系统进行全面检查,确认安全可靠后,再申请恢复飞行,并派出专业团队到国外用户进行检查。

### 新舟安全性拷问

在记者得到的一份内部资料中则显示,2013年,国内飞机共发生机械原因不安全事件56起,其中新舟60有10起,占不安全事件的17.86%。

而据该资料的新舟60故障分布图显示,上述10起故障包括:发动机系统为3起;起落架系统为3起;动力系统、液压系统、飞行推纵系统及雷达系统各有1起故障。

截至去年年底,新舟60飞机共获得了国内外超过210架订单,交付16个国家、27家用户,88架飞机。

另据不完全统计,新舟60在国内、国外共发生故障、事故13起。

记者根据公开报道整理发现,从2000年投入运营开始,新舟60在国内、国外均遭遇的各类事故达到15起。2002年8月7日在宜昌三峡机场的训练事故更是使得该机型停飞74个月。而在2013年6月,不到一天发生了两起该机型事故。6月10日,印尼鸽航在该国东努沙登加拉省首府古邦机场迫降,前轮及机身折断;6月11日,该机型则在缅甸降落时冲出跑道。

国际民航组织(ICAO)官网的数据显示,过去十年每百万次飞行发生事故次数一直在4次上下徘徊。新舟飞机飞行次数不足20万次,但事故已经有15起,高于行业平均水平。

2011年玻利维亚的TAM航空公司一架新舟60客机因起落架无法放

下而选择机腹着地,飞机严重受损,与幸福航空和奥凯航空的两次航班的遭遇有相似之处,说明新舟60起落架的安全隐患至少在4年前就已经存在。

此外,极端天气、飞行员操作失误也占到了较大比例,2011年造成27人罹难的一起印尼空难被印尼认定是飞行员操作失误导致。

奥凯航空副总裁刘捷音此前接受媒体采访时也承认,新舟60大毛病不多,小故障不少。而每次出现问题后,就会与西飞进行开会排查,几年下来居然编制成一本手册。

### 忐忑的奥凯与幸福

西飞的停飞决定将会对此次出事的奥凯航空产生巨大影响。

作为国内运营最多该机型的航空公司,奥凯目前共拥有新舟60飞机11架,占其旗下飞机数量一半之多。如果停航将对其利润产生巨大影响。

奥凯宣传部李伟对记者表示,目前该公司11架新舟60执飞20多条航线。对于西飞决定申请暂停运营该机型的事情,奥凯称并没有接到任何通知,也没有接到局方停飞通知,所以尚未停航。

不过在2013年,奥凯曾计划购买100架新舟60组建国内第一大支线航空,故障密集不知是否会影响奥凯计划。

然而,国内另外一家运营新舟60飞机的幸福航空就更为忧心,其旗下运营的8架飞机均是新舟60飞机,一旦停航就意味着幸福航空运营全面告停。

一位接近幸福航空的业内人士向记者透露,幸福航空很紧张此次事件,甚至在做万一停航如何接受媒体采访的准备。“到这种地步,航空公司已经不能自己做主了,自证自查是没有公信力的,都是接受指示,听从安排,配合调查。”

幸福航空组建于2008年,由中航工业和东方航空共同出资筹建。而上述业内人士也表示,中航工业组建该航空公司的目的也是运营其新舟60飞机。截至2013年9月30日,幸福航空共开通航线21条,目前在飞12条。而按照计划,在今年还将继续引进4架该飞机,达到12架。

不过中国民航局新闻发言人钟宁在接受记者采访时表示,“目前尚未接到西飞的申请,也未接到航空公司的申报,我们目前也只要航空公司及飞机制造方尽快查明故障原因,配合调查。”

记者2月26日查询奥凯航空官网发现,2月27日(周四)该公司的天津—沈阳航线仍在正常售票,执飞的依然是新舟60客机。