

一客机在哈萨克斯坦坠毁 32人生还

新华社阿拉木图12月25日电(记者郑钰 苟洪景)一架从阿塞拜疆巴库飞往俄罗斯格罗兹尼的客机25日在哈萨克斯坦西部城市阿克套近郊坠毁。哈萨克斯坦紧急情况部发布的消息说,机上32人生还。

社交媒体上的视频显示,客机试图紧急迫降,但在落地时起火,随即冒出滚滚黑烟,机身受损严重,满地残骸。

这架客机属于阿塞拜疆航空公司,机上有62名乘客、5名机组人员。阿塞拜疆航空公司发表声明说,失事客机是一架“Embraer 190”型飞机。

哈萨克斯坦紧急情况部向中国驻哈萨克斯坦大使馆提供的乘客名单显示,飞机上有37名阿塞拜疆公民、16名俄罗斯公民、6名哈萨克斯坦公民、3名吉尔吉斯斯坦公民。哈萨克斯坦官方尚未发布遇难者人数。

中国驻哈使馆和驻阿克托别总领事馆告诉记者,失事客机上没有中国公民。

俄罗斯格罗兹尼机场新闻处说,因为当地有浓雾,客机一开始决定备降俄罗斯马哈奇卡拉,后又决定备降哈萨克斯坦阿克套。

哈萨克斯坦紧急情况部说,机组人员于当地时间25日8时35分发出求救信号,并报告控制系统出现故障,随后于8时49分请求在阿克套紧急降落,客机于9时28分在阿克套附近坠毁。



这是12月25日在哈萨克斯坦阿克套市附近拍摄的坠机现场。新华社发(伊萨·塔任巴耶夫摄)

哈萨克斯坦紧急情况部已派遣52名救援人员和11台救援设备抵达失事现场。

阿塞拜疆总统新闻局25日发布消息说,总统阿利耶夫当天返回巴库处理阿塞拜疆航空公司客机失事事件。阿利耶夫原定飞往俄罗斯圣彼得堡,出席独联体国家元首非正式峰会。他在俄

罗斯领空获悉客机失事消息后,当即指示他乘坐的飞机返航。

阿利耶夫已指示成立由阿塞拜疆总理阿萨多夫领导的调查委员会。

俄罗斯总统新闻秘书佩斯科夫25日表示,俄总统普京当日与阿利耶夫通电话,向客机失事遇难者亲属表示慰问。

相关链接

综合多家媒体报道,哈萨克斯坦阿克套附近失事的客机坠毁的原因是飞机撞上鸟群。飞鸟撞机,能够导致客机坠毁?它究竟有多危险?

全球每年两万多起

飞鸟撞机到底有多危险?

飞鸟撞击飞机,简称飞鸟撞机,是指航空器低空飞行和接近着陆时,迎面受到飞鸟撞击造成物件损坏与鸟类伤亡的事件,国际航空联合会把飞鸟撞机列入A级航空灾难。

据国际民航组织统计,全球每年发生飞鸟撞机事件两万多起。全球每年因飞鸟撞机要付出的代价达100多亿美元。飞鸟撞机已经成为威胁航空安全的最危险因素之一。

飞鸟“以卵击石”

为何能威胁到飞机?

飞机是金属材料制造,而小鸟只是血肉之躯。鸟撞飞机按理说就是以卵击石。那为什么还能给飞机带来毁灭性的破坏呢?

这里就要用到一些物理学的知识了。飞鸟的质量不大,速度不快,飞机却恰恰相反。按照物理学定律,撞击力与质量和速度的平方成正比。例如,一只重100克的麻雀,与时速400公里的飞机相撞,可瞬间产生两吨重的冲击力,轻则损伤飞机,重则机毁人亡。

专家介绍,飞机的驾驶舱窗口、传感器和发动机叶片等都比较容易因飞鸟撞机而发生损毁。

专家解读

飞鸟撞机能躲开吗?

那么飞机哪些部位最容易被飞鸟撞击?飞鸟遇到飞机为何不提前躲开而是撞上去?应该如何防止飞鸟撞击飞机?我们来听专家的解读。

中国航空学会《航空知识》主编王亚男:飞机在飞行过程中,最容易发生鸟撞的部位通常是机头前部和机翼前缘,包括动力系统即发动机。这些区域由于处于飞行前沿,因此最容易遭遇鸟击。而在这些部位中,动力系统若遭受撞击,往往会造成较为严重的后果。特别是当发动机遭遇体型较大的飞鸟撞击时,可能会导致风扇叶片、压气机或涡轮叶片的损坏,进而使发动机推力减弱或完全丧失。在极端情况下,还可能损坏飞机的其他发动机部件,甚至引发火灾等更严重的后果。因此,发动机的防鸟撞一直是航空界的重要课题。

中国航空学会《航空知识》主编王亚男:对于飞机而言,飞鸟并非不会规避,而是由于其高速飞行的特性使得飞鸟难以有效规避。飞机在起飞时速度极快,可能达到每小时数百公里,

这样的速度和爬升率往往让鸟群无法及时避开。

中国航空学会《航空知识》主编王亚男:为了防范鸟撞,人类已经开发了许多技术。例如,机场配备了完善的驱鸟设备,以确保在低空空域鸟类难以聚集,防止鸟类在机场及其周边环境中共聚。这些驱鸟手段包括使用声音、光线甚至生物方法,如在机场放养猛禽,利用普通鸟类的天敌来驱散大型鸟群。然而,尽管采取了这些措施,防鸟撞仍然不能完全消除风险。因为鸟群是移动的生物体,有时会在中空活动。即使机场低空没有鸟群,飞机在起降过程中在其他高度仍然有可能遭遇鸟群,从而增加撞机的风险。

不久前美国一客机

遭飞鸟撞击紧急迫降

前不久,就在当地时间12月12日晚,美国航空公司一架航班从美国纽约拉瓜迪亚机场起飞后不久遭遇飞鸟撞击,飞机的一侧引擎起火,紧急迫降纽约约翰·肯尼迪国际机场。据悉,飞机上190名乘客和6名机组成员均平安落地,事故未造成人员伤亡。

根据美国联邦航空管理局的数据,2023年美国700多个机场报告了19000多起飞鸟撞击事件,但此类事件很少导致航班紧急迫降。

本报综合消息

多家车企向特朗普就职典礼捐款

新华社华盛顿12月24日电(记者熊茂伶)日本汽车企业丰田公司24日表示,其北美分公司将向美国当选总统特朗普明年1月20日的就职典礼捐款100万美元。此前一天,美国企业福特汽车和通用汽车也表示将分别向就职典礼捐款100万美元。

据美国媒体报道,福特汽车和通用

汽车还将为就职典礼赠送汽车,但丰田公司表示不会赠车。

近日,一些大型企业和高管纷纷表达捐款意愿。亚马逊、脸书母公司“元”、优步公司已表示将分别捐款100万美元,罗宾汉市场公司计划捐款200万美元,开放人工智能研究中心首席执行官萨姆·奥尔特曼、优步

公司首席执行官达拉·霍斯劳沙希计划以个人名义分别向就职典礼捐款100万美元。

特朗普2017年就职典礼共募得创纪录的1.07亿美元。据美国广播公司日前报道,对本次就职典礼各界承诺的捐款已超过1.5亿美元,有望打破之前的筹款纪录。

尹锡悦再次拒绝到公调处接受调查

新华社首尔12月25日电(记者冯亚松 杨畅)据韩国媒体25日报道,总统尹锡悦当天再次拒绝到高级公职人员犯罪调查处(简称公调处)接受调查。据韩联社报道,尹锡悦当天未按要求

于上午10时到案接受调查。公调处表示将等待尹锡悦到案,若尹锡悦当天不到案,将考虑第三次传唤尹锡悦。

由韩国警察厅、公调处和国防部联合设立的“共同调查本部”20日以涉嫌内

乱、滥用职权为由,要求尹锡悦于当地时间25日10时到案接受调查。此前,“共同调查本部”16日曾要求尹锡悦18日到案接受调查,但尹锡悦方面拒收传唤通知。

时隔30年

希腊前王室重获希腊国籍

希腊政府近日批准恢复希腊前王室10名成员的希腊国籍。这些希腊末代国王康斯坦丁二世的子孙辈12月23日发表声明,对时隔30年重获希腊公民身份感到激动,表示将忠于希腊共和国。

康斯坦丁二世2023年去世,终年82岁。他与前王后、丹麦公主安妮-玛丽的5名子女和5名孙子女上周申请希腊公民身份。一份日期标注为20日的希腊政府公报显示,上述申请已获批准。

据美联社报道,康斯坦丁二世家族与丹麦、西班牙、英国等欧洲国家王室有亲属关系。他于1964年继位,在位期间希腊政局动荡,1967年发生军事政变,军政府于1973年将他废黜。1974年军政府垮台后,希腊举行议会选举选出新政府,经公民投票宣布废除君主制,确立共和制。1994年,希腊立法使康斯坦丁二世失去希腊公民身份,并规定了前国王及其亲属日后重获国籍的条件。

据路透社报道,恢复前王室成员国籍的决定引起希腊左翼政党不满。他们表示,许多外籍劳工在希腊工作生活数十年也不一定有机会获得希腊国籍,而且这些前王室成员为自己取了“德格雷斯”(De Grece)这一姓氏,在法语里意为“希腊的”,带有贵族封号色彩,有违宪之嫌。“他们选择的这个姓氏证明他们想要保留一种神秘光环。”主要在野党、中左翼“泛希腊社会主义运动”领导人尼科斯·安德鲁拉斯说。

前王室成员在声明中说,其全家完全尊重1974年希腊公民投票的结果,但1994年的立法导致其成为“无国籍之人”,遭受情感创伤。前国王去世已标志一个时代的结束,而取姓是恢复国籍的必备条件之一,他们不寻求任何王室权力或头衔,现在和将来都忠于希腊。

一名希腊政府发言人说,恢复前王室成员国籍是例行公事,希腊现行制度“有自我捍卫的能力”。

新华社特稿

美国大银行叫板美联储压力测试

代表摩根大通、花旗银行、高盛集团等美国大型银行利益的“银行政策研究所”与多家商业组织12月24日在俄亥俄州一家联邦地区法院起诉美国联邦储备委员会,批评后者实施的年度压力测试“不透明”且损害经济增长。

其他共同原告包括美国商会、美国银行家协会、俄亥俄州商会和俄亥俄州银行家联盟。在原告方看来,美联储自2008年金融危机后施行的年度压力测试“不透明”,缺乏对“全球市场动荡与操作风险费用”的清晰定义,所产生资本费用“不准确、易变且过度”,进而导致借贷减少、经济增长受阻。

据美国消费者新闻与商业频道(CNBC)和彭博新闻社报道,美联储年度压力测试旨在摸底银行在经济衰退大环境中的表现,会强制银行保留对不良贷款的缓冲资金,同时明确规定股份回购和分红规模。

据彭博社报道,原告要求法庭裁定美联储在2024、2025和2026三年压力测试中使用的模型和情境“非法”,同时希望美联储在推出测试模型前接受公开评议。多家外媒注意到,美联储23日已宣布,有意增强压力测试的透明度并减少所需资本缓冲的易变性,将就此推出“重大改革”,于明年年初接受公开评议。美联储声明说,压力测试自大约15年前施行以来,美国大型银行资本水平已增长一倍多,增加金额超过1万亿美元。

据彭博社报道,美联储拟定的改革方案包括将年度测试结果每两年平均一次,同时在设定测试情境前公开征询意见。但按CNBC说法,美联储所推改革或许为时已晚,可能也不足以缓解银行对过高资本要求的担忧。

依据24日提交的诉状,美联储须在明年2月前就诉讼涉及的部分监管程序应诉。

银行政策研究所所长格雷格·贝尔就美联储23日的声明表态称,这是提高“透明度和责任感”的第一步,但银行政策研究所认为:“为保护我方法律权益,有必要提起诉讼。”

据法新社报道,美国大型银行先前多次指出金融危机后美联储对银行资本要求过多,对需要贷款的企业有害。

摩根大通首席执行官杰米·戴蒙在今年致股东信件中称,虽然可能只是他“一厢情愿”,但美国银行业监管程序需要接受“详尽评估,甚至可能需要彻底改革”。戴蒙多次强调,年度压力测试实际会制造“虚假安全感”。

另外,在今年的年度压力测试后,美联储8月调低了高盛集团为应对压力所需保持的资本缓冲水平,为相关要求施行以来首次。

新华社特稿