

阿富汗航班上的“炸弹”惊魂

全然不知起飞前已有恐怖警告,中国乘客要求换飞机两度被拒



“这一趟折腾了20多个小时,我们差点把命都搭上了……”北京时间8月10日23点40分,KMF050航班终于顺利降落在乌鲁木齐地窝堡国际机场,灯火通明的机场航站楼顶上,“乌-鲁-木-齐”几个红色大字,让走下这趟国际航班的潘先生感到一丝安慰。然而,刚刚过去的26个小时,还是让他心有余悸。

机场外驶过的一辆辆警车,不起眼转弯处停靠的普通人叫不出名字的特种车辆,似乎在提醒着他们,那一切都并非梦魇。

8月9日晚,新疆地窝堡国际机场得到情报称,KMF050航班上有炸弹,机场紧急启动了反恐应急预案。包括潘先生在内的5名中国乘客就在这次航班上。

当时,航班正处于吉尔吉斯斯坦万米高空上,乘客得到的消息只是“飞机因技术故障返航”,而中国的有关部门人员早已紧急出动,专家们也在紧张分析航班是否遭遇恐怖分子劫机……

10日零时,记者在乌鲁木齐国际机场看到,机场已经恢复正常秩序,所有进出港航班都已正常运营。防暴车辆、装甲车、消防车和各种应急车辆已陆续撤离机场。 新华社记者 沙达提 摄

飞机起飞前就接到“炸弹”警报

从战乱不息的阿富汗飞往“7·5”事件后的新疆,在外界眼中这是一条十足的“敏感航线”。不过,中兴公司工程师潘先生以及其他四名中国乘客,当天并未感到有任何异常。这些中国乘客有的来自中兴公司,有的在当地从事中阿阿富汗铜矿项目和阿富汗共和国医院援建项目,由于业务需要登上了这次航班。

8月9日下午,潘先生和一位同事坐车前往阿富汗唯一的国际机场——喀布尔国际机场。他们将乘坐当天开通“喀布尔—乌鲁木齐”首航的卡姆航空公司波音767客机回国。对于经常来往于中阿两国的潘先生来说,这不过是又一次常规飞行。

但接下来的26个小时,却令这架飞机上所有170名乘客毕生难忘。按照机票票面显示,飞机原定于当地时间9日下午4时30分起飞。按惯例提前1个多小时抵达机场的乘客们,接受了繁杂冗长的安检程序,在候机室等待登机。

在阿富汗,航班晚点算是“家常便饭”了。直到下午5时45分,飞机才允许乘客登机并起飞,此时乘客虽然感到不满但并未发现有何异常。殊不知,这一次晚点起飞却是另有“隐情”。事后,卡姆航空公司总裁扎莫莱·卡姆加尔透露,飞机起飞前,就接到了安全警报说有恐怖分子混上飞机,并携带有炸弹。而这推迟起飞的一个多小时,就是用于紧急安全检查。

这一系列安检都是悄然进行的,乘客们全然不知道“有恐怖分子”的消息。从事后推断来看,安检大概没有显示什么异样,飞机也就这样起飞了。“飞了大约1个半小时,机舱里的电视屏幕显示正要经过吉尔吉斯斯坦上空,本来就要靠近目的地了,可是,此时,我们却被通知飞机因技术原因必须返回喀布尔。”这个时候,潘先生心里开始打鼓,“怎么航班首航就出现技术原因?”

“当时以为飞机就要坠毁了”

如果说当时不明就里的中国乘客们还只是有几分奇怪和不满,地面上的乌鲁木齐市地窝堡国际机场则早已是紧张一片了。阿富汗与北京相隔约有三个小时的时间。当得到阿富汗方面“飞机上有炸弹”的情报时,乌鲁木齐时间已经是

9日晚上了。尽管阿富汗方面允许经过安检的飞机照常起飞,但中国民航做出决定,拒绝该机入境中国并降落请求。与此同时,乌鲁木齐地窝堡国际机场启动了反恐应急预案。

发生在地窝堡国际机场的紧张一幕,飞机上的乘客自然无从得知。8月9日晚,上百辆各式反恐车辆呼啸着向机场飞奔,机场武警、公安、消防立即控制了机场,做好了反劫机、反爆炸的应急准备。晚上10时许,通往机场的道路已经被封锁。机场及其周围布满了武警,平常难得一见、造型奇特的特种反恐车辆快速驶过。

由于飞机返回阿富汗,直到北京时间深夜12点左右,机场逐步恢复平静,反恐部队和装备也相继撤离。

而此时,航班正飞临出发地——喀布尔机场的上空,准备着陆。“与往常一样,飞机盘旋了几圈,然后试图降落。我们都已经看到了跑道,大约在离地面20到30米时,突然机身开始左右上下剧烈摇晃,这跟遭遇一股气流的感觉非常不一样!”潘先生回想道,“我当时觉得飞机真就要坠毁了,整颗心都揪了起来。”

对于经历过战火的阿富汗乘客来说,坠机并不是遥不可及的事情,喀布尔的海拔高达1800米,四面环山,地势十分险峻,飞机起飞和降落时,往往是在山峦叠嶂中飞过,硕大的山峰甚至会忽然扑面而来。2005年,卡姆航空公司的一架波音737客机就坠毁在喀布尔东郊。所以,当时飞机上有不少乘客都以为,飞机就要坠毁了,紧张得闭上眼睛默默祈祷。

“一番剧烈震荡后,飞机突然向上拉起,等稳定机身,飞机转了几圈又飞离了喀布尔。”潘先生说,“这下乘客们都有点慌了,飞机究竟要飞到哪儿去?”

此时,广播里传来了安慰的声音。广播说,飞机只是遇到了大风,无法顺利降落喀布尔,因此转往坎大哈机场着陆。

几次三番都无法着陆,历经波折的乘客们的心都悬在半空……

落地后收到短信才知道“炸弹”威胁

从喀布尔机场到坎大哈机场的1个小时,似乎格外漫长……当飞机终于在坎大哈机场着陆时,除了航站楼的有些刺眼的灯光,周围一片漆黑。坎大哈是塔利班武装的“老巢”,武

装活动和暴力冲突频繁,坎大哈机场和与之相邻的美国空军基地一向是塔利班武装“垂涎”的重要目标。

不远处,美军飞机的轰鸣声,令机上乘客心里有了些许安全感。然而,当潘先生和其他的中国乘客们纷纷打开自己的手机时,才发现,“危险”远远没有离开他们:

“请速回电!飞机上有炸弹!你还好吗?”

“飞机被劫持了?真的吗?你怎么样了?!”……

大声而急切叫喊声仿佛穿透电话,传了进来,一条条来自国内亲戚、阿富汗同事的问候短信涌了进来。

航空公司总裁出面安慰

然而,要求遭到了机组人员的拒绝。双方出现了争执,这时,卡姆公司总裁卡姆加尔站出来安慰:“你们看,我是总裁,我也在飞机上。而且这是坎大哈,美军的军用机场和基地就在旁边,炸弹要炸早就炸了。飞机没有任何问题,只是因为天气原因不能降落在喀布尔。”原来,这趟航班是卡姆公司开通“喀布尔—乌鲁木齐”航线的首航,包括总裁卡姆加尔在内的多名公司高级管理层,也都搭乘在这次航班上。

卡姆加尔的话还是有些效果,大家平静下来。不过,离开飞机不成,坐在飞机上还是不免担心着炸弹威胁,170名乘客就这样在飞机上辗转熬了一夜。

当地时间10日凌晨4时,飞机从坎大哈飞往喀布尔。抵达喀布尔机场后,乘客终于获准离开飞机,可以在机场候机厅活动,但不允许取出行李。

“折腾了20多个小时,我们又飞回了喀布尔,而且差点把命搭上。”潘说:“所有人又累又饿,我们实在不想再乘坐卡姆的飞机了,即使不能退票,也打算改乘其他航班。”但中国乘客换飞机的要求再度遭到航空公司的拒绝,理由是“现在行李都堆放密封在行李舱里,从安全角度出发我们不可能为了5个人,把行李舱重新翻一遍”。

所幸的是,卡姆公司的航班重新获得中国方面的许可,乘客们在接受了第四遍搜身和行李安检后登机。飞机于阿富

汗时间10日下午约5时10分左右起飞,并在3个小时后顺利抵达乌鲁木齐。

乘“敏感航线”需要心理素质

8月10日上午,一场虚惊后,卡姆航空公司与喀布尔机场安全负责人举行了联合新闻发布会,详细解释了事件的来龙去脉。

喀布尔机场警察部队负责人贾巴尔希尔说,8月9日上午11时,机场接到阿内政部反恐部门的警告,怀疑几名恐怖分子混入9日卡姆航空公司飞往乌鲁木齐的航班,并试图在飞机降落乌鲁木齐后发动爆炸袭击。

卡姆公司负责人卡姆加尔说,飞机9日从喀布尔起飞前,接受了机场警卫队、外国专业安保人员和总统府卫队的三重检查,并未发现可疑爆炸物,但飞至吉尔吉斯斯坦领空时被拒绝过境,不得已折返喀布尔。

卡姆加尔猜测,此次“炸弹”事件是一些同业竞争对手试图以恐怖威胁方式进行不正当竞争。此前,该公司的土耳其航线也曾遭遇类似事件。他要求中、阿两国安全部门彻查此事。

恐怖形势夹杂着商业竞争,让往来于这条“敏感航线”上的乘客忐忑不安。据一位熟悉情况人士介绍,在阿富汗乘坐航班还是需要一点心理素质的,因为机场遭受炮火的袭击不是什么新鲜事。8月4日凌晨,喀布尔遭到7枚火箭弹袭击,其中4枚就落在了机场方向。

而在恐怖主义和毒品盛行的阿富汗,乘坐飞机出境则需接受比一般国家严格几倍的安全检查。对于一般乘客来说,检查从进入机场区域就开始了:机场区外设有警察岗哨,并有一辆装甲车长期守卫在此,至少6名手持AK-47冲锋枪的警察在岗哨附近巡逻,盘查进入机场区的每个人。

此时,乘车前来的乘客必须下车,手持所有行李,接受搜身和行李检查。对于女乘客来说,搜身也不可避免,机场设有专门的女性搜身室,由机场女性工作人员进行检查。从进入机场区到出关,乘客一般需要“忍受”三遍搜身,翻查和X光透视所有行李的安检程序。

中外联手应对“敏感航线”

“7·5”事件以后,中国加强了与相关国家在航班管控方面的合作。在恐怖分子比较活跃的地区,比如巴基斯坦,就暂停了与新疆之间的航班。

遭受“炸弹”惊魂的乌鲁木齐地窝堡国际机场,并未放松警戒。记者8月11日试图进入机场出港大厅时,被安检人员拦下,安检人员给出的理由是“接送旅客时不能携包入内”。

机场安全部门负责人告诉记者,为强化安全保障措施,机场还组成了巡逻队24小时盘查进入机场的可疑车辆和人员,在一些重点要害区域增加了巡逻值勤的密度。而8月9日晚,为紧急应对阿富汗飞来的“可能携带炸弹”的航班,反恐部门的表现令外界印象深刻。

不过,也有一些境外组织声称,中国反应过度,夸大了恐怖威胁,“目的是为了加强对国内的控制”。反恐专家、中国公安大学教授王大伟在接受采访时驳斥了这一指责,他说,“当对恐怖情报不能进行甄别时,国际上通用的做法是‘宁愿信其有’。”

“敏感航线”安检从严

“7·5”事件发生后,“东突”恐怖组织不断发出威胁信息,甚至公开威胁要在中国建国60周年国庆时发动恐怖袭击。尽管这可能是“东突”分子在虚张声势,但还是不能排除恐怖袭击事件发生的可能性。王大伟教授说,对于恐怖袭击的情报,如果没有足够的时间来甄别判定,一律按真的来对付。这样做有两种结果,如果是虚惊一场,多付出的不过是汗水,但如果因疏忽发生恐怖袭击,那付出的代价就是鲜血了。

一位不愿具名的反恐专家告诉《国际先驱导报》,对飞往新疆、西藏等的航线,对起飞自国外的一些动荡地区,比如阿富汗、伊拉克的航线,通常也会采取一些特殊措施,如安检从严、加强安保力量、增加行李的抽查率等。

中外合作“航班反恐”

8月9日发生的航班“炸弹”事件,当乌鲁木齐国际机场获得情报显示可能有恐怖袭击时,立即发出指令拒绝该国际航班入境降落。这一做法是国际惯例。反恐专家李伟告诉记者,通常情况下,飞机出国对安保负有主要责任,因为安检是在这个国家进行的,他们可能会要求航班返航,其他国家则有权拒绝有潜在危险的飞机进入自己的领空。

在拒绝航班入境降落的情况下,机场依然启动反恐应急预案,这显示了中国反恐部门认真的态度。李伟说,拒绝入境降落,也不能排除飞机强行降落的可能性,比如当飞机的燃油不足以返航时不得不降落,还有可能是劫机恐怖分子威逼机长在指定的地点强行降落,这就要求机场做好万全的准备。

国际航班上如果发生恐怖袭击事件,这往往需要两国或多国反恐部门的合作,信息情报上做到互通有无。比如,美国情报部门通常会拟一份恐怖嫌疑分子的黑名单,并且把这份黑名单分发给自己盟国的情报机构共享,压缩恐怖分子的活动范围。更重要的是,这能对恐怖分子形成强大的心理威慑。

2006年4月,美国与中国签订了在空中警察合作谅解备忘录,以加强两国间商业客机的安全。据了解,“7·5”事件以后,中国加强了与相关国家在航班管控方面的合作。在恐怖分子比较活跃的地区,比如巴基斯坦,停止了与新疆之间的航班,预计到8月底才能恢复。可以预见的是,这些航班上将采取更为严格的安保措施。

据熟悉情况人士介绍,2001年美国发生“9·11”恐怖袭击事件后,中国和其他国家一样,都开始重视“航班反恐”。2002年,中国开始组建空中警察队伍,这些空警主要部署在国际航线及一些敏感的国内航线上,防劫机、防炸机是首要任务。有时空警还会身着便衣值勤,为保证飞机飞行安全,他们携带的武器也会经过特殊处理,比如手枪子弹射程短,爆炸力、穿透力也会减弱。

欧美经验值得借鉴

近年来,因“疆独”、“藏独”势力日益猖獗,我国遭受恐怖袭击的可能性大为增加。尽管经历过北京奥运会后,我国的安保、反恐经验得到了很大程度的提升,但欧美发达国家在反恐方面的经验还是值得中国借鉴。

王大伟教授告诉《国际先驱导报》,观察欧美等国应对恐怖劫机事件的经验,可以总结为“预案先行,情报导向”。王大伟教授说,预案有两种,一种是主动先发式,一种是被动反应式。主动先发式是说要敢于发预警,如果发现危险要出现了,一定要迅速地发预警,如美国就有五级预警体系。被动反应预案主要是在紧急情况出现后,要快速到达现场,快速清扫,快速解救,快速谈判,力争一个“快”字。另外就是情报导向,在欧美成功的情报来源往往是胜败的关键。

据《国际先驱导报》