俄體壇最黑暗一天
冰球勁旅命喪空難
賽季開鑼日36人死　唯一倖存者危殆

◀9月8日，雅羅斯拉夫爾的冰球球迷在體育館大樓旁悼念「火車頭」隊的遇難者　路透社

▼火車頭冰球隊隊徽　互聯網

【本報訊】據新華社俄羅斯雅羅斯拉夫爾7日消息：36名運動員和教練員同時罹難，整支冰球勁旅煙消雲散。在俄羅斯和蘇聯體壇的歷史上，還從未有過如此慘痛的損失。9月7日，對俄羅斯體育界以及國際冰球運動來說，無疑是歷史最黑暗的一天。

7日，原本是大陸冰球聯盟新賽季開賽的日子，所有冰球迷正翹首等待新賽季到來。但誰也沒有想到，這樣一個喜慶日子很快被無比悲傷的氣氛所籠罩。

莫斯科時間7日16時許，俄羅斯雅羅斯拉夫爾火車頭冰球隊乘坐雅克-42型客機飛往白俄羅斯首都明斯克，計劃8日與明斯克迪納摩冰球隊進行新賽季首戰。然而，他們的包機剛剛從雅羅斯拉夫爾市機場起飛不久，就不幸墜毀，機身斷成三截，其中兩截掉入伏爾加河支流中。機上45人中43人死亡，其中包括7名機組人員和36名球隊成員。

這是俄羅斯體育史上最慘痛的一次空難，死亡人數之多超過以往任何一次事故。雅羅斯拉夫爾火車頭冰球俱樂部隨後證實，幾乎整支隊伍都在空難中喪生，僅有俄籍隊員亞歷山大・加利莫夫倖免於難，不過他全身燒傷程度達80%，情況危急。在空難中僥倖生還的另一人是隨機工程師。

客機墜毀之時，正值大陸冰球聯盟在俄羅斯烏法市舉辦新賽季聯賽揭幕典禮。噩耗傳來，慶典現場一片悲聲，不少人忍不住痛哭起來。聯盟總裁亞歷山大・梅德韋傑夫沉痛建議默哀一分鐘悼念死難者。

在遇難的36名火車頭隊成員中，有11名非俄羅斯籍公民，他們來自8個不同的國家。死者中包括球隊主教練、加拿大人麥克西蒙。52歲的麥克西蒙2011年5月剛剛加盟該俱樂部。

在其他10名遇難的外籍成員中，不乏世界頂級球員。瑞典駐俄大使館已經證實，2006年冬奧會冰球冠軍隊成員、瑞典冰球明星斯特凡・利夫殉難。此外，死者中還包括來自捷克、斯洛伐克、拉脫維亞、白俄羅斯、烏克蘭、德國等國的運動員。

正因如此，本次空難牽動了整個國際冰球界的神經。國際冰球聯合會主席法塞爾在獲悉空難消息後悲痛地說：「這是我們的運動歷史上最黑暗的一天。它不僅僅是俄羅斯的悲劇，也是全球冰球運動的可怕悲劇。」

▲調查人員8日在墜機現場工作　法新社

多名外籍明星遇難

官方認定的遇難者名單包括：斯洛伐克國家隊隊長、曾效力於NHL路易斯藍調（St. Louis Blues）及溫哥華加人隊（Vancouver Canucks）的前鋒迪米特拉（Pavol Demitra），以及今年5月上任的加拿大籍主教練邁克里蒙（Brad McCrimmon），此前他在底特律紅翼隊（Detroit Red Wings）任助理教練，他在NHL的18年中效力的球隊包括波斯頓、費城、底特律、哈特福德和鳳凰城。

遇難者還包括捷克前鋒瓦西切克（Josef Vasicek），他曾爲卡羅萊納颶風隊（Carolina Hurricanes）效力過四個賽季，並與隊友在2006年獲得斯坦利杯（Stanley Cup）；還有資深NHL防守後衛、捷克國家隊隊員拉切克（Karel Rachunek）；以及瑞典國家隊守門員利夫（Stefan Liv），瑞典國家隊曾在2006年都靈冬季奧運會（Turin Olympics）奪冠。

根據乘客名單以及NHL阿納海姆巨鴨隊（Anaheim Ducks）證實，白俄羅斯前鋒薩雷（Ruslan Salei）也在這架飛機上。薩雷1996年至2011年在NHL打球時一直效力於該隊。

俄羅斯官方說，火車頭隊前鋒加利莫夫（Alexander Galimov）倖存，但情況危急，身體80%以上被燒傷。　華爾街日報

◀捷克冰球運動員馬立克也在墜機事故中遇難。圖爲2010年5月，馬立克在德國科隆由國際冰聯主辦的世界冰球錦標賽決賽中擊敗俄羅斯隊後舉起獎杯　資料圖片

失事客機疑用爲劣質燃油

據BBC消息稱，一名當地警官看到飛機在剛剛起飛後不久就墜向地面，頓時發生爆炸，目擊者稱燃起的火焰大概有9層樓高。

俄羅斯《俄羅斯報》報道援引目擊者的話說：「當時我在車庫，聽到第一聲爆炸聲後我趕到現場，在煙霧中聽到了第二聲爆炸聲。在飛機的殘骸中，我看到了很多人躺在水裡，已經被燒得無法辨認。這像是地獄的慘景！」

據悉，失事的雅克-42型客機疑用劣質燃油，導致動力不足，在起飛時出現故障，機翼撞上了機場周圍的一座信號台天線，飛機即刻墜地爆炸。北京航空航天大學航空科學與工程學院教授方振平認爲，飛機在助跑和起飛階段需要巨大的動力推進，如果燃油質量低劣，會造成飛機推力不足的情況發生。

另有分析認爲，空難是由於機型老舊造成的。俄羅斯副總理謝爾蓋・伊萬諾夫日前曾公布了一組數據，與2010年同期相比，俄航空事故總量增加53%，同時事故嚴重程度增加，也就是說，空難數量增加1.1倍，造成的死亡人數增加3倍。伊萬諾夫最後點到了關鍵之處——最近發生嚴重事故的都是舊飛機！俄羅斯冰球隊這次乘坐的雅克-42（Yak-42）型客機，就是伊萬諾夫所說的「舊飛機」。

俄總統梅德韋傑夫當天趕赴空難現場視察，並要求公開透明徹查事故原因。他同時表示，應當徹底改變俄民用航空領域的現狀，將大幅縮減俄現有航空公司的數量，同時對飛行員資格進行檢查。

截至目前，飛機駕駛室的錄音與飛行數據記錄儀還沒有找到。

俄交通部副部長奧庫洛夫表示，正在調查墜機的各種因素，包括技術故障和人爲因素。目前這架飛機所加燃油也已被封存鑒定。俄交通運輸監督局將對所有雅克-42飛機進行檢查。

失事客機是一架雅克-42中型客機，載客量可超過100人。該客機由俄羅斯雅科夫列夫設計局設計製造，屬中型窄體單通道三引擎噴氣式客機。　BBC　騰訊網　中通社

國際體壇的空難悲劇

蘇佩加空難　重創意足壇

1949年5月4日，在亞平寧半島上空，一架意大利飛機從葡萄酒起飛回國，途中撞到了蘇佩加山，有着「紅色公牛」美譽的都靈球隊15名隊員全部罹難，也讓意大利足球失去了一代精英。

慕尼黑空難　曼聯傷元氣

1958年2月6日，英格蘭豪門曼聯隊前往貝爾格萊德與紅星隊決戰歐冠複賽，總比分5比4淘汰對手之後乘飛機返回，不過在西德慕尼黑加油重新起飛時由於積雪的緣故，飛機兩次起飛都宣告失敗。在第三次嘗試時，飛機衝出跑道撞向了附近的建築和裝滿燃料的卡車，全機44人有23人罹難，包括8名曼聯球員和3名俱樂部職員，這場空難幾乎毀了曼聯球隊。

布魯塞爾空難　美花滑精英殞命

1961年2月15日，比利時航空公司的548號班機釀造了73人遇難的慘案，其中包括正在前往斯洛伐克參加花滑世錦賽的美國國家隊18名隊員和16名隨從。遇難的隊員當屬全美國乃至全世界的花滑精英，此次事件堪稱舉國之痛，此後，美國也改變了策略，凡是參加國際比賽，所有人員全部是分批抵達。

加蓬空難　贊比亞足壇失「未來」

1993年4月27日，贊比亞軍用運輸機載着18名足球運動員準備到塞內加爾參加世界杯足球賽的資格賽，在加蓬附近墜毀，機上全部人喪生。空難發生後，整個贊比亞國內都感到萬分的惋惜，因為逝世的絕大多數球員都只有18歲，他們代表着贊比亞的未來。如果當時沒有發生空難，贊比亞是非常有希望打入1994年美國世界杯的。　中新網　體壇網

「火車頭」是俄老牌冠軍

雅羅斯拉夫爾火車頭冰球隊成立於1959年，該球隊曾多次更名，先後用過「勞動」、「馬達」、「魚雷」等名字，從2000年開始更名為「火車頭」。這支球隊曾三次贏得俄羅斯冰球聯賽冠軍，也曾於2008/2009賽季榮獲大陸冰球聯盟亞軍。此外，它還在多項國際比賽中取得佳績。

大陸冰球聯盟前身是俄羅斯冰球超級聯賽。該聯盟自2008年創辦以來，吸收拉脫維亞、白俄羅斯和哈薩克斯坦的球隊參賽，迅速成為歐洲最主要的冰球聯賽，也吸引了不少外籍運動員加盟。　新華社

大公報 縱橫談

俄羅斯緣何空難頻發？

凡在俄羅斯坐過飛機的人，都會發現一個奇怪現象：每當飛機安全降落時，乘客總會習慣性地鼓掌慶祝，好像又逃過人生一「劫」。在俄羅斯，乘飛機就是一場「生死劫」，人們不求豪華、舒適，只求這隻已經起飛的龐然大物能夠安全落地。對乘客來說，每次起飛後的平安降落都是一種僥倖和意外。

也難怪人們有如此心理。縱觀近年來世界範圍內發生的空難，出事最多的是俄羅斯航空，最令人恐懼的是蘇製或俄製機型。也難怪在俄羅斯乘飛機，人們最關心是什麼機型，聽到波音、空客，人們便趨之若鶩，而碰到圖、伊爾、雅克，就只能乞求上天保佑了。

過去，俄羅斯發生空難，人們都是習慣性把它歸結為「天災」。諸如俄地處高寒地帶，風雪、雨水、大霧、機場能見度低等等，不一而足。其他方面的原因，像蘇聯解體致使經濟下滑，飛機得不到及時維修，機師訓練時數不足，操作水平下降、燃油質量不過關等等，也都被解釋為「不可抗力」。有什麼辦法呢，經濟基礎決定一切，經濟一團糟，又怎能苛求航空的安全。

但俄羅斯現在的國力早已今非昔比。蘇聯解體後衰落的「北極熊」正在飛速崛起，經濟早已步入高增長軌道，國際儲備已從九十年代末的區區一百億美元，躍升至今天的近五千億美元，最高時曾達到六千億美元。俄羅斯再也不用為支付退休金、工資發愁了，再也不用為沒錢研發新式武器裝備鬱悶了。當俄羅斯一枚枚新式導彈騰空而起，公開挑戰美國「一超」威脅的時候，再用沒錢訓練機師、只能使用劣質燃油等等來解釋空難的原因，就顯得蒼白了。

實際上，俄羅斯空難頻發，主要源於國家落後的國內航空業的保護，「人禍」的成份遠大於「天災」。在生死攸關的大是大非問題上，保護「落後」無疑於草菅人命。處於深刻危機中的航空業不作出根本性調整，俄式空難就不可避免。

曾幾何時，航空業是俄羅斯人的一大驕傲，是俄羅斯科技水平穩居世界前列的重要標誌。圖、伊爾等型號的飛機是世界名牌，許多國家的總統專機都是蘇製，何等光輝，何等榮耀。但近幾十年來，當世界突飛猛進向前發展的時候，俄羅斯航空業卻被遠遠甩在後面，民用飛機製造業實際上已經停擺，多年還並無叫得響的新型飛機問世。俄羅斯是一個自尊心極強的民族，對民族工業保護嚴密之極在世界上絕無僅有。面對國際航空市場的衝擊，俄羅斯用高稅收保護民族工業，使波音、空客面對龐大的俄羅斯市場只能是望洋興嘆。俄航空公司曾用「租賃」等方式，規避天價飛機進口稅，但仍然難改變以內產飛機為主的現實。

俄羅斯常常抱怨中國不以「戰略夥伴」大局為重，從俄羅斯進口飛機，而把大把大把的錢撒向美歐。試想，一個連本國市場都保不住的航空業，又如何開拓國際市場。

當前，俄羅斯各航空公司目前服役的飛機基本上都是蘇聯時期的產品，而作為俄各航線客運主力的圖型飛機幾乎全是上世紀八十年代出廠並投入使用。這些「老飛機」還能飛上天已是奇迹，至於能否安全落到地面，就只能看上帝的功力了。

施君玉