

扶助農業發展 釋出農地建屋

食物及衛生局昨日發表「新農業政策：本港農業的可持續發展」諮詢文件，建議包括探討設立農業園的可行性，考慮成立「農業持續發展基金」，加強現時對農民提供的支援及推動與農業相關的其他輔助活動來「扶本地農業一把」。本港農業發展日漸式微，主要源於當局缺乏全盤的農業政策，導致農業長期處於放任自流、自生自滅狀態。當局推出全盤的扶助農業政策，不僅有助推動本港農業可持續發展，更可整合分散的農地，釋出新界龐大農地資源，支持拓地建屋計劃。

本港農業歷史悠久，但多年來出現萎縮情況，主要原因並非是市民對於本地農產品的需求減低，而是由於在高度城市化及以服務業為主的經濟體制下，本港的農業面對愈來愈大的挑戰，但當局卻一直未有相應的農業政策作出支持，導致本港農產品的市場份額一縮再縮。然而，隨着市民對於食品安全問題愈益關注，本地農產品向以安全及高質素見稱，也愈加受到消費者青睞，扶助本地農業可為市民提供更多安全的農產品。同時，農業發展可以創造就業機會，保護鄉郊景觀，保育自然資源，為社會帶來的效益將不只農產品供應一項。

梁特首在上一份施政報告中特意提及「檢討現行的農業政策」，指出「漁農業只要朝高技術、多元和可持續方向發展，應該大有可為」，點出了香港農業必須走高技術、可持續發展的方向。香港農業用地有限，發展農業絕不能西瓜芝麻一把抓，應該集中資源發展最具效益的農產品。當局建議設立農業園作為生產基地，試用新的耕種方法，並推廣應用先進科技作農業用途，有助推動本地農場採用現代化和多元化的生產方法。成立「農業持續發展基金」，更可為本小力弱的農戶提供財政上的支援，從而提升本港農業競爭力，打造更多本地品牌。

當局建議興建大規模的農業園，不但可為農戶提供一個農業發展基地，更可以將零散的農地整合起來，令到農地使用更有效率。屆時農戶既可在設備齊全的農業園內發展農業，當局亦可釋出大量農地，作為未來拓地建屋之用。過去新界東北發展計劃其中一個爭拗點，就是當地農戶的「復耕」問題，現時有了農業園為農戶提供「復耕」農地，有關的障礙將不復存在，有助加快推動東北發展計劃，為香港開拓大量土地，協助市民置業安居。

依法制止「鳩鳴」 確保除夕夜安全

除夕夜港九多處有倒數活動迎接新年，有人企圖借購物之名進行示威。警方昨日表示會對違法行為果斷執法。除夕夜大批市民上街歡度新歲，人群擁擠，「佔中」搞手「鳩鳴」搞事，隨時會釀成人踩人的傷亡事故。警方須高度戒備，果斷執法，拘捕搞事分子，確保公眾安全。

每年除夕夜，大批市民上街看燈飾和慶祝已成慣例。警方估計今年單單在維港兩岸倒數的人就高達40萬。人流密集，本身已存在重大安全隱患。「鳩鳴團」計劃趁除夕夜人群聚集的機會，肆意擾攘鬧事，很容易釀成衝突混亂，發生嚴重傷亡事故。1992年除夕夜蘭桂坊慘劇，市民至今猶有餘悸。今年有人存心搞事，危及公眾安全，警方更要打醒十二分精神，安排足夠人手及部署維持秩序，應對突發事件，防患於未然。

事實上，「佔中」分子策動的「鳩鳴」擾民行為，已經觸犯「參與未經批准的集結」、「阻礙警務人員執行職務」、「在公眾地方行為不檢」、「非法集結」或

「遊蕩」等罪行。平日，警方以克制容忍的態度，將示威者驅散了事，多數不會予以拘捕。除夕夜情況特殊，為市民安全着想，防止發生重大安全事故，警方應果斷執法，立即拘捕滋事者，制止非法「鳩鳴」危及公眾安全。

香港是國際旅遊城市、盛事之都。聖誕、新年等普天同慶的節日舉辦大型盛事，讓市民喜氣洋洋地歡度佳節，也增加香港吸引遊客的魅力。今年受「佔中」所衍生的「鳩鳴」影響，銅鑼灣時代廣場及尖沙咀廣東道的聖誕節及除夕倒數已取消，這是舉辦了多年、備受市民和遊客歡迎的節目，令市民和遊客大感掃興，亦更加證明「佔中」及「鳩鳴」神憎鬼厭。違法「佔中」之所以失敗，關鍵在於不得人心。如今，廣大市民也應以各種方式向「鳩鳴」大聲說「不」，表達對擾民滋事者的強烈不滿，堅決支持警方從嚴執法制止「鳩鳴」，使「鳩鳴」者成為人人喊打的過街老鼠，令香港平安祥和地迎接新的一年。

控制塔拒爬升 5分鐘後失蹤

疑結冰干擾飛行 壞雷達「騙」機師



■印尼空軍出動C-130軍機搜索。美聯社



■印尼海警為出動搜救作準備。美聯社



■當局展示出事位置地圖，顯示多國均有份參與搜索。美聯社

亞航 QZ8501 客機失蹤原因仍眾說紛紜。民航專家湯馬斯引用客機在雷達消失前的最後畫面，稱客機當時在 3.6 萬呎高空，以時速 653 公里爬升，較正常爬升時速慢 185 公里，非常危險，不足以避開雲團，且或因此導致空氣動力失速。專家稱，客機機身可能結冰，或因而增加負載及干擾飛機運作，最終導致意外。

印尼航空管制部門昨指，QZ8501 出事前，機師要求把飛行高度提升至 3.8 萬呎，以避開雲團，但由於該空域有另一架飛機，因而沒即時批准。控制塔 5 分鐘後確定情況安全，但飛機已從雷達消失，其間沒發出求救訊號。

A320 雷達非最先進

氣象衛星圖片顯示，失事海域前日清晨有多個強烈雷雲，可能伸展至 5 萬呎高空。亞航稱機師一度要求改變航道，有民航機師表示這是面對雷暴的正常做法，若雷暴過於綿密或發展得太高，更可能要轉飛或折返。

前美國空軍氣象學家瓦克斯斯分析當時天氣，認為雲團中的氣流不足以令客機失事，稱機身當時可能已結冰，增加飛機重量，亦會改變機翼導流釀成意外。高空風暴雲團裡的冰粒，亦可能導致客機「空速管」（量度飛行速度的儀器）故障，向機師顯示錯誤的速度指標，最終導致飛機無法正常爬升。

另一個肇禍原因可能是客機上的雷達系統，湯馬斯指，出事客機的機型空中巴士 A320 的雷達不屬最先進，可能在雷暴情況

下故障，令機師「受騙」，無法作出準確判斷。

或是 2009 法航空難翻版

在 2009 年 6 月，法航 AF447 號客機從巴西里約熱內盧飛往巴黎，飛越赤道附近時遇上強烈氣流，空速管一度結冰，機師無法獲悉正確航速，被迫手動駕駛，客機最後失速墜毀巴西對開的大西洋，機上逾 200 人全部罹難。

由於 AF447 是空巴 A330 客機，故該次空難後，歐盟航空監管機構發布指引，要求所有空巴客機更新空速管。然而歐盟指引是否覆蓋亞航的空巴，則不得而知。美國國家運輸安全委員會 (NTSB) 前副主席弗朗西斯認為，亞航事故更像是 2009 年法航空難的翻版。

事實上，由於南北半球的信風在赤道附近匯合，該處長期有活躍雷暴，氣象學上稱為赤道低壓帶 (ITCZ)。近期 ITCZ 在東南亞相當活躍，印尼、馬來西亞及泰國南部的大雨已連綿逾一周，雷雨不斷亦影響航空安全。

■《每日電訊報》《泰晤士報》《華盛頓郵報》《華爾街日報》《澳洲先驅太陽報》/美聯社/路透社/法新社

■與出事客機同型號的 A320。路透社

日飛 6 班損耗大 缺實時引擎診斷

失蹤亞航客機機齡僅 6 年多，以商用客機普遍約 25 年壽命來說，算是相當年輕。然而它主力飛短程航線，飛行次數十分頻密，加上欠缺實時引擎診斷服務，客機實際上負荷可能較預期嚴重。

據空中巴士的聲明，今次失蹤的空巴 A320 在 2008 年付運後，至今共飛行 1.36 萬次，累積 2.3 萬飛行時數。按此推算，客機每日平均飛行 6 次以上，每次平均飛行 1.7 小時，十分「忙碌」。亞航表示，該機上月 16 日曾接受定期維修檢查。

根據美國通用電氣網站，亞航有參與該公司的維修服務，包括針對客機的實時診斷和檢查，不過未有應用於今次出事的客機。實時診斷和檢查主要用於長途機，除了有助航企監察客機狀況，一旦發生意外，亦有助航企和調查人員查找出事原因。

較早前一架空巴 A321 疑因感應器在惡劣天氣中結冰，導致電腦系統失靈，雖未有釀成大禍，但專家警告在最壞情況下，客機有可能失控。鑑於這次事件，歐洲航空安全局 (EASA) 月初要求裝有近似系統的 A320 客機，需要更改部分程序。

■路透社

兩機傳曾飛近 沒發現 QZ8501

亞航 QZ8501 失蹤之謎仍未解開，印尼《時代報》報道，QZ8501 前日失聯前，曾有兩架來往新加坡與印尼的客機與其位置相當接近，然而由 QZ8501 發出爬升要求至失聯後，該兩架機均沒發現 QZ8501 的訊號，令事故更加撲朔迷離，QZ8501 仿似消失於雲層之中。

報道指，航班雷達觀察紀錄顯示，QZ8501 失聯前，同屬亞航、由峇里島登巴薩開往新加坡的 QZ502 客機，以及一架新加坡勝安航空、從新加坡飛往登巴薩的 MI176 客機，均與 QZ8501 在同一航道飛行。

位處機師要求爬升之高度

據報 QZ8501 轉向印尼勿里洞島時，高度約 3.19 萬呎，QZ502 則在 3.7 萬呎，一直跟在後方。QZ8501 在 3.2 萬呎失聯時，QZ502 則在 3.8 萬呎高空，是 QZ8501 機師要求爬升的高度。而 QZ8501 失聯時，MI176 位於約低 1,000 呎的 3.1 萬呎高空。

■印尼《時代報》

或較 MH370 易尋回 通訊系統成隱憂

亞航 QZ8501 在飛行途中消失，令人擔憂會重蹈馬航 MH370 的覆轍，從此不知所終。不過有航空業專家指出，兩宗事件雖然類似，但存在兩大不同，認為 QZ8501 或更容易被找到。

中國民航大學副校長吳仁彪指出，MH370 的通訊及監視系統遭人為破壞可能性較高，而 QZ8501 出事前 5 分鐘仍發訊，有助當局更有效判斷客機位置，增加搜索效率。此外，QZ8501 失聯海域水深更淺，有關方面對該水域的認識亦較 MH370 疑似墜落位置的南印度洋更清楚，相信 QZ8501 的搜尋工作會快於 MH370。

雖然如此，接連有兩架客機在飛行途中消失，令人思考當今雷達和定位科技先進，偌大一架客機怎可能不知所終。航空專家指出，機內連接衛星網絡的系統理論上可做到實時傳播數據，但礙於成本問題並沒大規模實施。另一方面，通訊系統也存在技術限制，當遇上突發事件或訊號被阻截時，傳輸能力難免大大減弱。

中國民航管理幹部學院法學教授劉偉民指出，今年航空事故遇難人數遠遠高於去年。他指出，目前國際民航組織制定的航空標準屬非強制性，該組織明年 2 月將商討新措施，可能會推出統一標準以策安全。

■中新社/新華社

同為 A320 姊妹航企客機故障停飛

亞航失蹤客機仍未知去向，其菲律賓分支有份擁有的航企亞航飛龍 (AirAsia Zest)，前日亦有一架客機輪胎出問題而要停飛。有問題客機型號同為空巴 A320，據報事發時機上載有 184 人，包括 178 名乘客及 6 名機組人員，原定從菲律賓中部城市塔比拉蘭起飛。全日至少 4 班來往塔比拉蘭的航班受影響要取消。

公司其後修復故障，但未有解釋事故原因。飛機通過安全檢查後，昨日重新投入服務。

■美聯社

霍士主持稱公制肇禍 被轟無知

QZ8501 失聯原因成謎，美國霍士新聞台節目《FOX & Friends weekend》請來前聯邦航空管理局 (FAA) 發言人布倫納討論事件，女主持科艾曼卻無視節目嘉賓的專業意見，多次質疑公制及英制量度單位的分別是肇事原因，遭網民狠批愚蠢無知。

科艾曼問到外國機師受訓時使用公制，轉換成英制時會否遇上困難。目前全球大多採用米和公里等公制單位，不過個別領域仍沿用英尺和英寸等英制單位，例如電腦及電視屏幕尺寸，航空管制上的飛行高度和跑道長度等亦多以英尺為單位。

布倫納回應指問題不大，認為外國與美國機師更大分別是前者依賴自動航行，甚少真正駕駛飛機，所以大部分空難均為機



■科艾曼(中)發言時，嘉賓顯得無奈。

電視圖片。不過科艾曼繼續追問單位制度不同是否航空事故主因，又指會否令國際航行更加危險。事後網民紛紛批評科艾曼的揣測是眾多說法中最離譜，指她身為記者但毫不專業。

■《每日郵報》