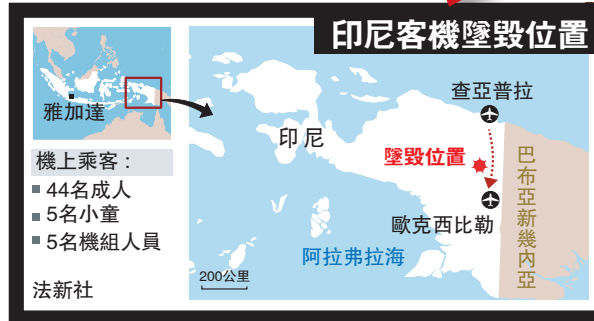


42分鐘短程出事

印尼客機疑撞山 54人凶多吉少



印尼一架載有54人的客機昨日從東部巴布亞省省會查亞普拉起飛，前往省內城市歐克西比勒期間，與航空管制中心失去聯絡，當局昨晚證實，客機已在目的地西北面的唐格克山撞山墜毀，相信乘客凶多吉少。印尼交通部發言人稱，暫時未有跡象顯示機師曾經發出求救訊號。當局派人循陸路趕往現場，但由於環境偏遠加上天氣惡劣，空中搜索行動昨晚已暫停，今晨恢復。

出事客機為ATR42-300雙螺旋槳飛機，機齡27年，屬於印尼特利加那航空公司(Trigana Air Service)，當地時間下午2時22分從查亞普拉起飛，原定3時4分抵達歐克西比勒，但在降落前10分鐘左右與歐克西比勒機場失聯。客機載有49名乘客及5名機員，當中包括2名小童及3名幼兒，據報全是印尼人，沒有外國乘客。

大量密林 天氣變幻莫測

位於歐克西比勒以西24公里的一條村莊，昨晚有村民報稱見到客機低飛，然後撞向唐格克山墜毀，接近150名搜救人員已經趕赴當地，最快今日凌晨開展搜索。巴布亞省有大量山區和密林，居民習慣

循空路出入，在當地失事的飛機部分至今依然下落不明。報道指，歐克西比勒附近天氣變幻莫測，可以在一瞬之間變壞，而事發時該地區天氣十分惡劣，雨勢及風勢頗大，而且有霧。

14次嚴重事故 列歐盟黑名單

根據網上資料，自1991年開始營運的特利加那航空主要營運國內航線，旗下機隊有14架客機，包括10架ATR飛機及4架波音737客機，平均機齡達26.6年。該航空過去曾發生14次嚴重事故，並因安全問題，自2007年起被列入歐盟黑名單，禁止在歐洲空域營運航線。

ATR42-300客機自1980年代初開始出廠，製造商ATR是法國空中巴士公司及意大利芬梅卡尼卡集團子公司的合資企業。2010年2月，印尼一架同型號客機曾因燃油耗盡，需要逼降婆羅洲島的稻田，當時機上有47名乘客及5名機員，除了兩人腿部骨折外，其他人安然無恙。

美聯社/法新社/路透社

9個月兩空難

*印尼飛行安全記錄欠佳，過去9個月先後發生兩宗大型空難，分別有逾100人遇難。

2014年12月28日

■載有162人的印尼亞洲航空QZ8501班機，從泗水飛往新加坡途中，在爪哇海上空失事墜海，無人生還。當局經過3個月的搜索後，僅尋回106具遺體，仍有56人下落不明。

2015年6月30日

■空軍一架C-130運輸機起飛後不久，墜落蘇門答臘首府棉蘭的住宅區，造成機上和地面嚴重傷亡。軍方起初聲稱機上只有12名機員，但隨著死亡人數不斷增加，才改口承認機上載有逾百人，大部分是搭「順風機」的民眾，這做法在印尼相當普遍。總統維多多承諾會全面檢討空軍軍機老化問題。

路透社/中央社



飛行末日 美東航管故障航空癱瘓

美國一個航空交通管制中心前日發生故障，導致首都華盛頓及紐約等城市所在的東岸地區航空交通幾乎癱瘓，數百航班取消，數千航班延誤。適逢暑假旅遊旺季及周六，不少打算出門的旅客對被迫滯留機場感到掃興，尤其不滿聯邦航空管理局(FAA)反應緩慢，竟在數小時後，完成修復系統才宣佈曾發生故障，把受影響旅客全部蒙在鼓裡。有網民更把事件形容為「飛行末日」(Flypocalypse)。

數小時後才公佈 被批反應慢

根據追蹤航班網站FlightRadar24的記錄，美東航班前日上午9時45分開始陸續出現延誤，當中進出華盛頓的航班最受影響。截至中午，里根國家機場及巴爾的摩-華盛頓國際機場分別有近半航班取消，平均延誤時間超過一小時。紐約肯尼迪國際機場、拉瓜迪亞機場及新澤西州紐瓦克機場亦受影響。

事件導致大量旅客滯留機場，有人投訴當局安排及訊息混亂。32歲的洛佐夫斯基本準備出發到阿拉斯加度假，結果卻在杜勒斯國際機場呆等逾7小時，他表示：「航企說不是他們的錯，要我去問機場，機場又卸責給FAA，FAA卻遲遲沒有任何公佈。」

FAA最終在下午4時半通過微博twitter宣佈，位於弗吉尼亞州的一個管制中心出現「技術故障」，系統已經修復，並會與航企密切合作，把影響降至最低。不過由於航班延誤太嚴重，即使系統恢復也未能即時疏導航班，截至前晚9時半，航班平均延誤時間仍達15分鐘。

據悉出現故障的是一個負責指揮高空航空交通的管制電腦系統，今年3月才投入服務，取代了數十年的舊系統。FAA稱仍在調查原因，但相信與意外或黑客入侵無關。

美聯社/法新社/《華盛頓郵報》



出事客機為ATR42-300雙螺旋槳飛機，機齡27年。



大馬副總理：巫統領袖謀推翻納吉布



馬來西亞總理納吉布涉貪醜聞掀起的政壇風暴未見平息，副總理兼內政部長阿末扎希前日揭露，早前接獲「可靠消息」報料指，巫統內有「領袖」密謀拉攏反對黨及執政國民陣線(國陣)部分議員簽署法定聲明，以不信任投票推翻納吉布政府。阿末扎希未有公開該「巫統領袖」身份，但輿論猜測可能是上月遭撤換、曾公開批評納吉布的前副總理毛希丁。

身兼巫統副主席的阿末扎希前日早上在巫統安邦區代表大會上，批評有關人士等不及大選，企圖「走後門」推翻政府，「不僅是從背後捅了國陣及政府一刀，更是在摧毀民主機制」。

阿末扎希表示，無意公開這名「巫統領袖」是誰，因為「終會曝光」，又呼籲國陣議員不要跌入圈套，共同支持納吉布。

納吉布上月初被指挪用政府投資基金「一馬發展公司」(1MDB)的資金，引發政治風暴。他其後突然宣佈改組內閣，撤換曾公開批評他的毛希丁，負責調查案件的前檢察總長阿都干尼亦因健康理由辭職，納吉布被認為是要清除異己。當時已有報道指，大馬反對黨計劃聯同毛希丁發起不信任動議，趕納吉布下台。

新加坡《海峽時報》/《悉尼先驅晨報》

東條英機曾孫 聲稱尋求和解

經歷第二次世界大戰而仍然在世的人愈來愈少，保留及傳承戰時歷史的重任落在他們的後代身上，二戰甲級戰犯、日本前首相東條英機的曾孫東條英利是其中之一。東條英利曾經拒絕接受自己的家族歷史，但近年開始改變想法，希望以自己的身份，

尋求協助日本與戰時敵人克服過去並和解。

曾抗拒敵人後代身份

42歲的東條英利記得自己第一次認識曾祖父，是小學4年級時母親讓他看的東京審判紀錄片。東條英機在遠東戰爭法庭上，被控策劃偷襲珍珠港等多項戰爭罪名，最終被判為甲級戰犯，判處絞刑。

東條英利自小對曾祖父沒有好印象，因為他一直被稱呼為「東條英機的曾孫」，沒有稱呼他的本名，然而父母只叫他啞忍。他形容自己背負着「十惡不赦壞人後代」的極端標籤，使他一直抗拒自己的身份。但隨着愈來愈多經歷二戰的人老去，相關記憶開始消逝，他意識到自己的身份有另一重意義，希望憑藉自己的背景，促進日本與戰時敵人和解。

聯絡杜魯門孫兒

他曾與當年下令投下原子彈的美國前總統杜魯門的孫兒丹尼爾進行視像會議，希望了解丹尼爾作為杜魯門後代的想法。

除了東條英機的後代，日本戰時外相東鄉茂德的孫兒東鄉和彥，亦謀求解決日本二戰歷史遺留問題，特別是靖國神社問題。本身也是資深外交官的東鄉和彥提出，在未找到更好方案前，應將包括他祖父在內的14名甲級戰犯「臨時移出」靖國神社。

美聯社



安倍放10天長假 再惹健康揣測

日本首相安倍晉三結束戰後70周年相關活動後，前日恢復夏季休假，乘車到山梨縣的別墅。他由8月10日起直至20日休假，長達10天，令人再次猜測他的健康狀況。

安倍10日開始休假時，也入住了同一別墅，但當時仍然要準備戰後70周年談話，12日他回到家鄉山口縣探望鄉里，並為父親掃墓，14日又要回到東京發表談話，並於前日出席紀念儀式。

綜合報道

隱藏了記憶 改不了歷史

李鍾洲

筆走波瀾

香港「80後」一代小時候可能玩過紙上遊戲「天下太平」，雙方猜拳輪流畫上飛機大炮，把對方陣地「轟炸」殆盡才算贏。「天下太平」這四個字實在有點諷刺。戰爭苦難絕非草草幾個字能交代，日本首相安倍晉三和甲級戰犯東條英機曾孫東條英利相繼發聲，稱要追求和平，卻輕輕帶過祖輩戰爭罪行，又或玩弄文字遊戲。這樣的「和平」，找誰來相信？

東條英利不應忘記，東條英機不只是珍珠港事件主謀，還欠了中國人一大筆血債。1935年，東條英機升任日本關東軍憲兵司令兼警務長，在中國東北偽滿洲國鎮壓抗日鬥爭。盧溝橋事變後，他揮軍攻打承德、張家口及大同等地，濫殺百姓不在話下。他拿着這份「功績」回國，平步青雲、官拜首相，最終把日本推向戰敗的深淵。

時值日本投降70周年，東條英利揚言想與美國前總統杜魯門外孫合作宣揚和平，卻對中國隻字未提。這是選擇性失憶，還是只為討好美國？東條英利又稱，想了解當年杜魯門下令在廣島和長崎使用原子彈的決策，言下之意，還是想為日本這「受害國」討回一個解釋。

安倍晉三的外祖父岸信介也是甲級戰犯，曾任東條英機內閣商工大臣，但岸信介逃過國際軍事法庭制裁，在戰後日本繼續權傾朝野。安倍的戰後70周年談話毫無道歉之意，更似挑釁鄰國。然而共同社調查發現，44%日本受訪者認同談話內容，高過不認同的37%；亦有42%認同安倍「不讓後代背負謝罪宿命」的表述。耐人尋味的是，多達62%受訪者反對安保法案。不少日軍士兵家屬和經歷原爆者也紛紛發表反戰言論，說打仗很悲慘云云。

現時日本社會所謂和平呼聲，更多是考慮自身創傷的經歷，不想再惹戰禍上身，而非出於對鄰國的罪疚。這種「受害者邏輯」把自身痛苦無限放大，掩蓋了被侵略者的哀嚎，也窒礙了真正的反省。日本作家村上春樹在小說裡寫到：「記憶可以隱藏，歷史卻無法改變。」說得好，問題是，誰真正願意面對過去。

李鍾洲