

国务院应急专家组专家刘铁民接受央视采访

“车头埋了又挖,要出大笑话的”

除了对事故原因的追问,在事故发生后,铁路部门抢救人员、查找原因等一系列工作,也遭到了公众的诘问。

这次事故的应急处理工作究竟做得怎么样?我们专访了国务院应急专家组专家、中国安全生产科学研究院学术委员会主任刘铁民。

►27日,一些旅客在上海虹桥火车站准备乘坐上海开往温州南的D377次动车组。目前,上海虹桥站发往温州等方向的列车全部恢复正常。
新华社发



救援>> 怎么能这么肯定检测仪器的准确率?

“7·23”事故发生后,24日,铁道部官方曾宣布车厢内已无生命迹象,宣布救援结束,并对车头进行就地掩埋。随后,一个2岁半的叫

项炜伊的女童被救出。对此,铁道部新闻发言人王勇平称“这只能说是个奇迹”。

刘铁民:“这样一个大的事故救

援活动,它应该有周密的计划,但如果你用很快的速度,没有处理好问题,公众的反应可不是容忍。像里边还有人却说没有生命体征,我认为

这不是一个现场指挥部非常郑重的决定,我们怎么能肯定我们的检测仪器准确率那么高?所以我觉得这句话他们再说晚一点比较好。”

调查>> 为什么非要一天后就清理现场?

记者:“我们在事故的第二天就发现,火车被传在掩埋,甚至说是在切割解体。在原因尚未弄清楚之前,我们做这样的工作是合适的吗?”

刘铁民:“在事故的技术鉴定方面,第一个环节就是取证。有三个方面,一是物证。火车撞击的强度有多大,撞击的部位在哪里,动力,原因是什么,只有通过采样来调查,把撞击的部分切割下来,还有制动部分、机身等,是必须要做的。第二是搜寻

目击者和证人提供证言。第三部分就是信息证据,必须是原封不动地交给调查组。我的基本判断是,他应该都取证了,但如果没有把应该取证的全部取好就掩埋,那会给事故调查带来很多困难。因为物体离开了现场,再经过一段掩埋的处理,水冲一冲,泥泡一泡,证据的有效性就会受到影响。”

记者:“一天的时间对于这么一个大个事故来说,取证的时间够吗?”

刘铁民:“会很紧张,非常紧张。”

记者:“那我们为什么非要一天,而不是两天、三天甚至更长的时间?”

刘铁民:“这个问题是不是应该铁道部来回答?我觉得不是四天、五天,再长一点都可以。如果没有特殊原因,在最短时间内通车倒也无妨,但如果有条件可以缓一缓,从更安全考虑,从日后长远的事故调查考虑,缓过一段时间也无妨。在事故原因没有调查清楚之前就尽快通车,

我们有理由怀疑这条线路上还可能发生这样的事故。”

刘铁民:“国外像这样的事故如果做出结果来,应该都在一年以上。比如印度、英国、美国,他们处理一些铁路交通事故一般都是在一到三年。”

对于曾被掩埋的车体将挖出重新检查,刘铁民表示惊讶,“埋了又挖出来?”刘铁民(摇摇头):“难以置信,我不敢相信这是真的,这个要出大笑话的。”

安全>> 这些年我们有的时候急了一点

铁道部在事故发生后宣称高铁仍然安全,对于这样的说法,刘铁民并不认可。

刘铁民:“一个部门的负责人,生产的指挥者,是否能真正做到安全第一,很重要的一点就是有风险感知力,如果没有风险感知力,他对所承担的风险就是全然无知的,那样带来的后果可能更可怕。”

记者:“其实我们看到京沪高铁试运行已经有一个月了,这个时间是长是短?”

刘铁民:“我觉得急了一点、短了一点,快了一点,高铁这么快

的运行速度,我们在路面上又还没有积累很多的经验,越是创新的,越是自己搞的,就越应该有风险意识,一个月的试运行从我的专业背景看好像不大够,怎么也得半年吧。”

记者:“一个月和半年的区别在哪里?”

刘铁民:“在很短的时间内,它暴露出的风险征兆就不是很突出,而且实际运行的时候又有追求成功的心理,对于在成功过程中所暴露的问题,会被人疏忽。所以一些大的工程,包括铁路、桥

梁,我感觉就是,这些年我们有的时候急了一点。”

记者:“在国际高铁的建设当中,他们运行通常需要多长时间?”

刘铁民:“最少要九个月。”

记者:“那您说的半年也是很保守了?”

刘铁民:“我是很迎合他们焦急的心理了,很急的心理,才讲了半年。运行时间越长,运行的密度越大,监控的手段越多,后期运行安全的概率就越大,速度和风险应该是成正比的。一个时速360公里呼啸而过的东西,它突然遇到物体

的撞击,结果不敢想象。所以完满地运行在250公里、300公里的时候,你才能考虑300公里以上甚至400公里。”

记者:“和其他一些国家的机构相比,我们的铁路部门在尊重科学、尊重生命方面,确实还有许多改进的地方。其实我们应该永远对安全这两个字怀有敬畏之心。”

刘铁民:“应该是对人民群众的生命安全怀有敬畏之心,铁路运输最主要的职责不是快,是把他们安全送到。”

据央视《经济半小时》

他山之石

调查17个月

终发现事故原因

1996年2月16日,美国全国铁路客运公司第29次列车与马里兰铁路286次列车在马里兰州银泉地区相撞起火,事故共造成11人死亡,40多人受伤。

调查工作一共持续了17个月。调查首先锁定在了马铁司机是否及时收到调度人员的信号上。很多人认为,正是因为马铁司机没有看到信号灯才导致了这次事故的发生,调查也本应该到此终止。但是最终调查人员却推翻了这个结论。因为就算马铁列车的司机没有看到信号灯,也不足以导致发生这么重大的事故。

随后,调查人员花费了半年时间,反复查看沿途信号灯柜是否按时维护,信号灯泡是否老旧,线路是否出现了故障。最后,调查人员结合调度站与事故记录器的数据,终于发现了事故的最原因:由于马铁286次列车司机没有正确按照信号灯指示行车,在与美铁29次列车相撞之前又采取了错误的制动方式导致电动刹车装置出现故障,刹车失灵,最终导致了这起惨剧的发生。

事后美国政府在全国范围内排查了火车的制动系统,重新设计,更换了容易导致电动刹车失灵的反推装置。在之后的十几年内,再也没有出过这样的事件。

花数千万美元

打捞百万碎片

1998年9月2日凌晨,一架隶属于瑞士航空,由纽约起飞前往瑞士日内瓦的111号航班在加拿大哈利法克斯机场附近海域冲入大西洋后解体,机上229人全部遇难。

飞机坠毁后,全机分裂成数百万个碎片,调查人员虽然根据当晚值班的航管员及飞机黑匣子的资料得知飞机是因为失火坠毁的,但什么原因导致飞机失火,这是调查人员必须要查清的问题。

为了防止类似的悲剧再次发生,美国联邦航空委员会连同有关各方,耗费四五千万美元,花了几年时间,以名副其实的“海底捞针”精神和方式,硬是从失事海域打捞出成百万片111号班机的碎片,用这些碎片,拼出了飞机的原状。

最终,研究人员发现这数百万碎片中间,有一根电线上有电弧的痕迹,由此找到了空难原因:由于机上电线短路引起的火花点燃了聚对苯二甲酸乙二醇酯(PET)隔热层,再由PET隔热层点燃了其它东西。电线短路是源于这架飞机在事故之前的一次改造。

当时,瑞士航空公司为了吸引更多的乘客,对这架飞机的头等舱加装了一套高级娱乐系统,乘客可以在自己的位置上浏览互联网,甚至可以通过信用卡进行赌博游戏。然而,这套装置无疑加重飞机系统的负担,更致命的是,竟然没有对这样一个系统设置一个开关以在必要时关闭它。终于,过热的电线引燃了绝缘层并导致了火灾。

据央视《经济半小时》

两动车追尾前早有征兆

一车站人工调度临时代替电脑调度,两列车相继晚点

本报讯 26日,记者来到永嘉火车站。23日,D3115次动车就是在驶出这个车站不久,遭遇后面D301动车追尾的。那么当晚,D3115在这个车站是否有过什么异常情况呢?记者找到这个车站的站长刘二强,他却称自己当晚并不在场。

“我听说发生事故,才连夜开车赶回永嘉事故现场。”刘二强说。相关行车值班人员又在哪里呢?刘二强说:“当晚的值班人员不在,现在的值班人员工作期间不能接受采访。”

但是车站的一位保卫人员向记者透露了一些当晚的异常情况。“车是正点到达的,但是等了半个小时,实际上顶多停一两分钟。”

这到底是什么原因所致?记者了解到,当晚永嘉站临时采取了非常站控的调度模式,也就是人工调度代替正常的电脑自动调度。

车站工作人员称,当晚追尾的D301次动车本是途经永嘉车站,不应该停车的,但是那一晚由于非常站控的原因也在永嘉车站停留了十多分钟。

温州南站派出的徐主任称,车

辆运行方面的情况要找上海铁路局直属的温州站基地才能解释清楚,工务电务就是从他们那里派出的。记者随后来到了距离车站2公里远的这个叫做温州段综合处的地方。

电务值班人员说:“当晚值班人员已经全部被调查组调走,出勤记录也都拿走了。”

但一个情况引起了记者的注意,一位工作人员接受采访时说:“当晚整个温州市区因为雷击都出现了短暂的停电,这个基地也是一样,电脑都无法使用。它不是一个

点,而是一大片地区,电务都忙不过来。”

记者问:“平时安排几个人值班?”“只有一个电务。”

究竟是什么原因使得不该在永嘉站停靠的D301停在了这里?又使得D3115在永嘉站停留了半个小时?本来应该走在D3115前面的D301为什么在这里演变成了追尾事故?在这里,动车的调度指挥、信号系统和列车控制系统三道保险为什么相继失效?太多太多的疑问没有答案。

据央视《经济半小时》