

機尾空姐全被拋出機外 生死10秒 乘客頭撼天花板 失事仍廣播「安全著陸」



客機失事後，機艙內冒出火光。網上圖片



要錢不要命

照片中一名身穿綠色衣服的女乘客把隨身行李也一起帶走，被微博網民批評「要財不要命」。網上圖片



機尾的天花板殘骸。美聯社

經過11小時長途飛行，韓亞航空214班機的乘客本以為終於抵達目的地三藩市，但就在降落一刻，飛機沒有任何預警地突然撞向跑道，然後聽到恍如爆炸的一聲巨響，接下來所有乘客都經歷了人生中最恐怖、生死難卜的10秒鐘。有乘客表示，當時所有人的頭都撞向天花板，但諷刺的是，機艙內此時竟然傳來「安全著陸」的廣播。

生還者斯托恩指，機尾撞到地面後，飛機又突然飛了起來。他當時坐在機身中段，沒有受傷，但坐在機尾的空服員卻沒那麼幸運，「她們全部跌出機外，這是我見過最恐怖的事。」撞機後約20分鐘，他和其他乘客在離機身450米外發現5名乘客倒在地上，他們大叫希望呼喚消防員，但等了很久都沒人理會。

不尋常傾斜 淘寶高層：下墜再抽升

韓裔32歲乘客李先生當時與妻子及15個月大兒子坐在經濟艙前排，他表示降落前機身不尋常地傾斜，之後突然撞到地面，機身一度升起又再撞地，然後左傾滑出跑道。他說，事發前機內一直沒有警報，但就在飛機停下，乘客驚魂未定時，機艙卻響起「本航班安全降落，乘客請留在座位」的廣播。

李先生立即為自己及兒子戴上氧氣罩，然後前往逃生門，不過服務員叫他返回座位。這時候他看見右邊機窗外起火，濃煙開始湧入機艙，於是立即帶著兒循滑梯逃走。淘寶網商品事業部總經理徐達亦是乘客之一，他事後立即透過手機在微薄發布消息，「我坐在機尾，著陸時就覺得飛得很低，窗戶看出去跟跑道的海岸圍牆(防波堤)一樣高，然後貌似還下墜了一下，然後就聽見飛機突然抽升，我趕緊用手撐住前排，馬上就聽見後面一聲巨響，艙裡氧氣面罩掉下來，聞到焦味，也看到了火光。」

機艙撞出大洞 變逃生出口

徐達還稱，幸好飛機很快停下，艙裡亂成一團，於是趕緊起來拿行李。「看到背後有光，我和太太趕緊背上袋拉著孩子往後走，

看到後面廚房大部分已經不見了，有一個大洞門，還挺圓，立即衝出去，出去後才發現，三個人都有小擦傷。」

徐達指，從著陸到疏散的半小時內，不論乘客還是救援人員都很從容，「沒人吵鬧，井井有條，所以聽說有兩人死了非常吃驚。」

乘客斯通表示，當時所有人衝向緊急逃生出口，有人甚至不理會逃生滑梯，直接由機門跳落地面保命。有傷者不顧傷勢，主動幫助其他人逃生。

事故中一些骨折及擦傷的乘客接受治療後昨日相繼出院。有傷者指，整件事十分突然，由撞到至停定前後只有約10秒，「一聲大爆炸後，一切就結束了。」

■法新社/美聯社/美國廣播公司/中新社/《華爾街日報》/美國有線新聞網絡

鞏固機身座椅 設計助提升生還率

分析指，是次空難僅兩人罹難，反映飛機設計、乘客安全意識提高等，均有助提升生還率。麻省理工學院(MIT)研究發現，每100萬次航機飛行的致命率僅0.2%，安全過使用扶手電梯等工具。

波音777客機的設計是即使半數機門不能開啟，機上所有人均能在90秒內逃生。客機座椅是用螺栓固定位置，可抵禦衝擊，加上結合抑制火勢的物料，能在飛機陷入火海前讓乘客有時間撤離。

2009年法航客機起火、今年獅子航空客機在印尼峇里島墜海，乘客均有足夠時間逃生，令生還率提高。專家表示，由於汲取以往空難教訓，機身和座位已加以鞏固，能保障乘客安全。

乘客意識提高 疏散快速有序

乘客安全意識提高，是減低死傷情況的另一原因。有分析指，不少乘客明白他們在緊急關頭要做的事，包括知道出口位置、逃生時不帶行李，以及快速有序離開。

機場滅火技術和設備改進亦是重要因素。現今消防車有更大能力於機身噴上泡沫，噴嘴亦能貫穿機身救火，讓乘客有更多時間逃生。今次韓亞航空事故中，可見兩支消防雲梯可靠近客機救人。■《華爾街日報》/《今日美國報》/美國有線新聞網絡



一名女學生要別人背着離開跑道。網上圖片



大批乘客滯留機場。路透社

英勇空姐含淚揩乘客逃生

災難盡見人性光輝，有韓籍乘客表示，墜機後一名空姐多次來回背起受傷乘客，處變不驚，「她是個英雄，她雖然個子小，但仍跑來跑去，背着傷者離開，眼淚卻不斷從臉上流下來，淚流滿面。雖然她在哭，但很鎮定地協助其他人。」該乘客指，出事約10分鐘後火勢開始蔓延至機艙，但機員留待所有乘客逃生後才離開，非常盡責。

■《華爾街日報》

臨時轉機 fb高層大步檻過



桑德伯格

社交網站facebook首席營運官桑德伯格與家人及3名同事前日原打算坐失事韓亞客機返國，但最後一刻改乘聯合航空，與死神擦身而過，她事後在fb留言大呼好彩。

43歲的桑德伯格表示，她用累積飛行里數為家人換票，臨時改搭聯合航空，較韓亞班機早20分鐘抵達三藩市機場。她稱：「花一分鐘時間來感恩，謝謝所有聯絡過我們的人，很抱歉令你們擔心。」留言獲逾7,000人讚好，網民紛紛送上祝福。

三星高層：乘客表現冷靜

韓國三星高級副總裁大衛·殷(譯音)是失事客機乘客之一，他在twitter形容「這裡一片火海，四處都是遇難乘客，他們正疏散傷者，我自『911』後不曾有這種感覺。」他又指當時大部分人都很冷靜，在危難中都表現很好，互相幫助，情況和「911」一樣。

輕傷或沒受傷的乘客事後被安排在機場大樓的二樓離境廳的房間內，由於乘客多為中國或韓國人，不會說英文，當局安排韓裔和華裔社工在場協助翻譯和安撫，不過大部分乘客非常驚恐，無法言語，情緒低落。有少年形容當時「大家都在尖叫，我的座位頂上全燒了。」

■法新社/路透社/《紐約每日新聞》/《星期日郵報》

目睹機尾斷開 候機旅客嚇呆

肇事飛機墜落時，機肚著地，機尾脫落，令不少在機場候機的旅客都嚇得目瞪口呆。26歲的塞登當時見到客機冒煙的過程，驚呼「墜機！」全美航空的櫃檯人員聽到後立即拿起電話通報。

另一目擊者稱，墜機後機尾幾乎立即斷開，她看到有火冒出來，但並不猛烈。現場滿布濃煙，有人甚至形容濃煙把飛機完全遮蓋。當時坐接駁巴士前往鄰近酒店的克拉克斯頓稱，飛機降落速度很快。事後機場跑道一度關閉，旅客被困機場數小時，不過由於機場職員無法預計航班將延誤多久，乘客大排長龍改訂機位，也有人乾脆掉頭離開機場。■法新社/路透社

波音777首宗致命空難

失事的波音777-200ER型客機於2006年出廠，而波音777投入服務18年以來，被視為最安全客機之一，今次是777首宗致命空難，亦是第2宗在機場著陸時失事。

2008年1月17日，英國航空一架由北京飛往倫敦希思羅機場的客機，因燃料裡有冰塊，導致引擎突然失去動力，降落時衝出跑道，47人受傷，無人死亡。英國勞斯萊斯公司(Rolls-Royce)其後修改引擎設計。

波音777是遠程雙引擎廣體客機，擁有全球最大飛機起

落架，以便有效控制兩組6輪的機輪，而無須另設一具後軸心支架。這也是波音採用複合材料製造的飛機，大部分運用於機身尾段的結構，減輕機身重量達9%。

波音777於1994年6月首次試飛，1995年4月獲歐洲聯合適航證及美國航空管理局(FAA)型號合格證，1995年5月首架交付用戶美國聯合航空作商業使用。目前韓亞擁有12架777-200ER，失事客機引擎由聯合技術公司旗下普惠公司生產。■美聯社/路透社

波音777客機

- 載客量：368人
- 不停站飛行距離：8,384公里
- 飛行時速：989公里

