

機師失誤成調查重點 華女死因最快兩周確定

失速30秒成致命傷

韓亞航空波音777客機在三藩市國際機場墜毀事故，美國國家運輸安全委員會(NTSB)主席赫斯曼日前表示，正重點調查是否涉及機師失誤，而其中一名遇難中國女生疑遭救援車輛輾死，赫斯曼稱驗屍官需最少兩周後才能確定死因。根據飛機黑盒紀錄，客機飛行速度在事發前有長達半分鐘低於137節(約時速254公里)的目標速度，撞擊前3秒更降至只有103節(約時速191公里)。



尹永斗受傳媒訪問。法新社



相片清楚顯示，機頂被燒穿。美聯社

肇事客機上4名機師日前接受NTSB問話，包括負責操縱客機降落、首次駕駛波音777客機降落三藩市國際機場的實習機師李強國(譯音)，以及首次監督飛行訓練的資深機師李政民(譯音)。赫斯曼指，客機降落時由誰操縱、是人手還是自動操縱、系統有否出錯、機組人員是否充分理解指示、各人身體狀況等，均是調查重點。

數十秒不達標無人發現

赫斯曼稱，黑盒紀錄顯示，飛機在撞擊前82秒脫離自動導航後，飛行速度開始下降，到撞擊前34秒更跌穿目標速度。報道指，事發前客機引擎馬力僅為正常水平一半，到撞擊前8秒機

師放棄降落嘗試加重重飛，馬力才增強，故NTSB會集中調查為何飛行速度長達數十秒不達標卻無人發現。不過赫斯曼強調，客機失事原因複雜，目前要斷定是機師失誤導致事故言之尚早，她指機場結構和機場擴建工程也會納入調查範圍。

韓亞總裁否認機師經驗不足

韓亞航空行政總裁尹永斗昨為李強國和李政民辯護，稱讚兩人「經驗豐富和能幹」，並稱公司擬收緊機師駕駛新機型的監管制度，同時計劃加強機師對「非精密進場」(non-precision approach)的訓練，以增加機師遇上意外時的應變能力。

韓報報道，4位機師在與派往三藩市的韓國國土交通部官員交談中，提到事發前曾嘗試加大馬力提升客機高度，但未有任何效果，暗示肇事原因可能是客機引擎故障，而非機師操作問題。

美韓對事故成因意見分歧

韓社報道，韓美當局對事故原因意見分歧，美方間接將事故原因指向機師操作不熟練，韓方則認為不應誇大事實。韓國一名大學教授說，讀取黑盒經常要花數月甚至兩年以上時間，事發後第二天起美方便公布調查結果很不尋常，讓人覺得是把事故原因定格為機師操作失誤。

韓社/美聯社/法新社/路透社/韓國《朝鮮日報》

中國外交部：4華人失聯絡

中國外交部發言人華春瑩表示，截至昨日下午2時為止，韓亞客機失事中共有2名中國公民遇難，135人確認安全，尚有4人未能取得聯繫。中國駐三藩市總領事袁南山前日到醫院探望傷者，又到酒店慰問及鼓勵被捲入意外的中國遊學團師生，並向受影響師生分發日用品。

華春瑩證實，浙江省傷亡學生家屬及政府和校方處理善後工作小組一行18人，昨已抵達三藩市，中國駐三藩市總領事正積極協助工作組及相關家屬處理相關善後事宜。她稱，中國外交部將繼續與美方有關部門及韓亞航空等方面保持密切聯繫，全力推進人員救治、安置

和善後的工作。

華駐三藩市總領事探望學生

袁南山則分別到山西太原五中和江山中學師生下榻的兩間酒店，慰問受傷和受驚嚇的學生，讚揚他們表現鎮定團結。中國駐三藩市總領事館副總領事易先榮表示，領館將負責協調安排來自浙江的善後團，並會繼續與美國醫院協調，安排受傷中國公民的救治。

為保證赴美的死傷學生家屬不受媒體打擾，有關當局事前做好準備。袁南山等人在美方官員陪同下，到停機坪迎接家屬，並直接乘搭機場巴士前往機場南面一家酒店。酒店路口有近10名美方工作人員把守，查問進入的車輛，媒體則被隔離在馬路對面。工作人員還準備了幾把大傘，遮擋媒體視線。

江山市人民政府表示，將成立協助小組，聘請精通事故索償法律的律師和專家組成律師團，協助事故受害人做好索賠工作。

朴槿惠表示慰問 令查明事因

韓國總統朴槿惠昨對兩名遇難中國女學生的家屬和傷者及其家屬表示慰問，並對發生不幸事故表示遺憾。她指示有關部門必須查明事因，確保不再發生類似事件。



袁南山(灰色西裝者)前往探望乘坐肇事客機的中學師生。路透社

只有43小時波音777客機駕駛經驗的機師李強國，當時由較資深的機師李政民監督進行實習訓練，航空公司以載客航機供機師實習引起關注。韓國國土交通部政策室長崔政浩表示，相關做法是國際通用程序，在法律和業界慣例亦不會造成問題。

專家指，目前機師要更換駕駛機型，需重新考取符合新機型駕照，但他們通常透過飛行模擬器受訓，意味可能取得執照後，才首次駕駛真機。因此新機師往往獲安排資深機師陪同，接受實習飛行訓練。

機師：模擬器與實際駕駛迥異

有機師指，模擬器和實際駕駛差天共地，將操縱桿交給經驗尚淺的機師並不恰當。業界人士認為應改變目前「先考牌後實習」的考照程序。航空公司相關負責人指，飛機每次飛行成本高，出動空載飛機讓機師實習或考試並不實際。

有韓國官員透露，政府已就事件開始檢視現行規例，並檢討收緊機師更換駕駛機型的資格要求。不過韓亞前機師鄭延植(譯音)認為，目前規定已沿用多年並獲國際接受，新措施會增加機師飛行時間要求的可能性不大。

路透社/韓國《中央日報》/《朝鮮日報》

載客機訓練機師 航空業慣例惹爭議



身後乘客消失 韓客衝擊難形容

再有韓亞波音777客機出事後片段曝光，片中可見乘客循逃生滑梯滑落跑道後，拚命狂奔以盡量遠離不斷冒出黑煙的機身殘骸。事發時坐在兩名遇難中國女生前方的22歲韓籍乘客金智恩憶述，飛機撞地後回過神來，見到身後乘客都消失了，當時的衝擊「難以言語形容」。

金智恩表示，飛機着陸時已感到異常，撞擊後更一度失去意識。「巨響過後，人們拚命尖叫。我感覺只是眨了一下眼睛，回過神已發現周圍沒有人。」她隨即慌忙起身準備離開，卻因腿被夾在椅子中間無法站立，空中服務員則忙著催促乘客離開，未有聽到她的求救聲。金智恩最終費力把腿抽出，並從機翼向下跳，在跑道上與同行的20歲表妹藝林重遇。

90秒全撤 降遇難人數

客機失事後，全機逾300名乘客和機組人員在短短90秒內便悉數逃離客機，令專家感到驚訝，認為是遇難人數降至最低的原因。

韓國《朝鮮日報》/《每日郵報》/《洛杉磯時報》/《紐約時報》

初步推斷事發經過

- 降落前期一切正常：錄音顯示，客機並無向控制塔提出任何求救訊號或特殊要求。
- 客機開始降落：撞擊前82秒，飛機高度為1,600呎時，機師按正常程序關閉自動導航系統。至撞擊前34秒，高度為500呎時，飛行速度跌至134節。
- 撞擊前8秒：飛機高度降至125呎時，駕駛艙有人下令客機加速。當時客機速度為112節。
- 撞擊前4秒：失速預警桿桿器開始震動，顯示客機有失速風險。
- 撞擊前3秒：客機速度跌至只有103節，引擎馬力開始由50%增加。
- 撞擊前1.5秒：駕駛艙有人下令放棄降落進行重飛(Go-around)。
- 飛機撞落跑道：機尾撞到防波堤後，機身撞落跑道。控制塔宣布緊急狀態，派出救援車輛。

美聯社

王琳佳父：只望看愛女一眼 望媒體莫追問



王琳佳的父母前往三藩市途中，其母親悲傷痛哭。旁為王琳佳父親。新華社

做的，是看女兒一眼，希望媒體理解其心情，不要再過多追問。

兩位遇難女生的親屬其後與法醫辦公室官員會面，兩名受傷女生的家長則到三藩市綜合醫院探望女兒。據悉其中一人腰部受傷，手術後情況穩定，前日已轉到普通病房；另一人頭部和腹部受傷，需接受第二次手術，目前仍在重症病房內。

葉夢圓和王琳佳等江山中學師生，原計劃前往洛杉磯西谷基督教學校參加夏令營。西谷基督教學校負責人對事故表示哀悼，稱校方已開始組織捐款和捐助應急物資，並於明日為遇難者舉行祈禱會。

中新社/《洛杉磯時報》

韓亞或禁乘客在美索償

雖然空難調查需時，但專家認為無論結果如何，韓亞航空將難逃賠償責任。擅長處理空難索償案件的美國律師沃爾克指，每名乘客可能取得不少於100萬美元(約776萬港元)賠償，部分人甚至有望拿到幾百萬美元。有律師相信，韓亞或利用《蒙特利爾公約》禁止乘客在美國入稟索償，以減低賠償金額。

迫傷者到韓索賠 減低金額

專家指出，國際通用的《蒙特利爾公約》規定，航空公司需為每位受害乘客承擔的最高賠償額，是11.31萬國際貨幣基金組織(IMF)特殊提款權(相當於13.8萬美元，即約107萬港元)。若航空公司最終被裁定需為乘客受傷或遇難負

責，賠償金額則不設限。沃爾克指出，兩名罹難中國女生的家屬可獲較高賠償，但即使是毫髮無傷的乘客，亦有望以「創傷後壓力症候群」(PTSD)為由，從航空公司和保險公司拿到7位數字的賠償。有律師指，美國法庭普遍對意外賠償金額會作慷慨判決，預料部分傷者或入稟美國法院向韓亞索償，以爭取更高賠償金額。但在《蒙特利爾公約》下，韓亞或以三藩市「並非最終目的地」為由，禁止持有來回機票的傷者入稟美國法院，而要改到賠償金額普遍較低的中國或韓國法院索償。

彭博通訊社/《華爾街日報》/美國有線新聞網絡

水壓系統爆裂 日航波音777折返

繼韓亞航空的波音777客機發生墜機事故後，日本航空一架飛往美國三藩市的同型號客機亦出現問題。該班載有236名乘客及13名機組人員的客機，因水壓系統出現裂縫被迫折返東京，幸而機上全部人安然無恙。

據報，客機昨日凌晨在飛行途中，駕駛艙內的警告燈閃亮，指飛機水壓過低，機組人員發現控制副翼的水壓系統有裂縫，因此於起飛4小時後折返羽田機場。乘客後來轉乘另一架客機，於昨日安全抵達三藩市。日航發言人表示，維修工程師正研究水壓系統爆裂的原因。

路透社/美聯社

