

777 魔咒

服役19年僅1致命事故 史上最安全機種之一

韓亞空難客機同型號

肇事馬來西亞航空公司客機屬波音777-200ER，機齡11年。「777-200」為波音777系列中首款機型，是目前全球最大的雙引擎客機。「ER」是指能橫越大西洋的B型市場客機，去年三藩市韓亞空難的肇事機種也是777-200ER。航空專家指，波音777安全紀錄極佳，韓亞空難是該型號服役19年來首次致命空難，對今次毫無先兆失去聯絡大感詫異。

波音777是全球首架無圖紙、無模型、用電腦設計的新型雙引擎客機，於1990年10月正式啟動研製計劃，1994年首次試飛，翌年5月17日首架交付用戶美國聯合航空。

座位堅固 助減死亡人數

波音公司網站資料顯示，777-200最大航程為9,700公里，777-200ER則是14,305公里。可載客305至440人，優點是客艙寬敞、起落平穩及噪音小，燃料消耗較波音747等四引擎客機更少。

波音自1995年以來共交付逾1,000架777，美國國家運輸安全委員會(NTSB)至今僅接獲不足60宗相關飛行事故，絕大部分只屬輕微意外，直至韓亞空難。由於客機內籠採用防火物料及座位較堅固，若發生事故時可令死亡人數大減。

專家：兩引擎齊故障機會微

顧問公司「航空策略公司」主席漢斯福德表示，波音777可能是航空史上最安全客機之一，即使其中一個引擎失去動力，航機也不會墜毀，兩個引擎同時故障的機會微乎其微。由於該款客機能飛行極長距離，適合長線航程，因此極受航空公司歡迎。

■美聯社/《衛報》/美國有線新聞網絡

■出事客機與韓亞空難同為777-200ER客機。資料圖片



■今次肇事客機(右圖)前年在上海機場撞斷東方航空客機(左圖)，機翼損毀。美聯社/網上圖片

肇事客機 前年上海機場撞斷翼尖

馬來西亞航空過往極少發生飛行安全意外，在航空公司安全評分中拿下第二高的6星。據飛行安全基金會資料顯示，馬航上次發生致命

意外是1995年，一架福克50型在斗湖市附近墜毀，34人死亡。前年8月，今次出事的同一架777-200客機於上海浦東國際機場滑行之時，與

中國東方航空一架A340客機碰撞，馬航客機翼尖斷裂，事件中無人受傷。

■法新社/美聯社/《今日美國報》/馬航官方網站

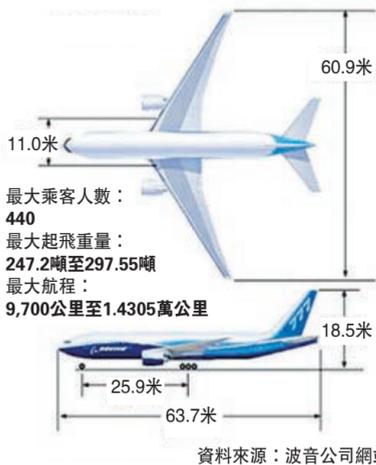


■馬來西亞總理納吉布(左2)在當地機場慰問乘客親屬。



■波音777-200ER同型號馬航客機

波音777-200/-200ER簡介



資料來源：波音公司網站

正副機師飛行時數 共逾2萬小時

肇事客機機師是53歲的馬來西亞人沙阿，於1981年加入馬航，飛行總時數達1.84萬小時。副機師是27歲的哈米德，同為大馬人，在2007年入職，飛行總時數為2,763小時。

沙阿年輕時就讀檳城一間中學，其同學賈森·李昨日表示，兩人上次見面已是2010年聚會。他指沙阿的志願是成為飛機師，完成機師訓練課程後便加入馬航。他形容對方為人友善，經常提及四處飛行的感覺有多好。另一同學則指沙阿聰明勤奮。

■馬來西亞《新海峽時報》/馬來西亞《星報》



■尼扎爾

「越南現百慕達三角」 前大馬高官冷血捱批

各界關注失蹤乘客安危之際，前馬來西亞霹靂州務大臣尼扎爾卻到微博twitter留言，稱「越南水域出現百慕達三角，高科技裝置不管用了！」言論惹起大馬網民憤怒，狠批他冷血。

很多網民不滿尼扎爾拿事件開玩笑，留言「你以為這很好笑嗎！？」、「我為你的留言感到羞恥。這個玩笑並不恰當」。有年輕網民批評尼扎爾身為政治領袖，竟然拿人命開玩笑。

■新加坡《海峽時報》

墜海求生 狗仔式最慳力

若不幸遇上飛機失事墜海，生還者可參考以下幾項，有助提升生存率：

- 盡量遠離飛機殘骸，但直至殘骸完全下沉前不要離開出事水域。若飛機洩漏燃油，應盡量遠離相關水域，以免一旦起火時受波及。
- 當穿着衣服或救生衣時，狗仔式是最省力的泳式。當肌肉感覺疲倦時可改用背泳，因這泳式不會用到其他泳式所需的肌肉，可讓肌肉休息和放鬆。
- 若身處大量燃油洩漏的海域，應盡量將頭部保持在水面上。若燃油已經起火，除去你的鞋和已充氣的救生衣或救生圈(未充氣的可帶着一起移動)，掩蓋口、眼和鼻盡快潛入水中，盡量遠離相關水域後才浮上水面換氣。

■Discovery頻道

馬航膺亞洲最佳航企

財困削航線

馬來西亞航空是大馬國營航空公司，據官網顯示，該公司憑優越服務，過去10年獲頒逾百獎項，去年更獲有「旅遊業奧斯卡」之稱的「世界旅遊獎」(World Travel Awards)，選為亞洲最佳航空公司。然而公司上季錄得連續第4季虧損，並警告市場競爭激烈，未來一年經營面臨挑戰。馬航力圖與廉價航空和近年急速擴張的亞洲航空(AirAsia)競爭，今次空難後，馬航復興大計恐受重挫。

1947年，馬來西亞航空的前身馬來亞航空成立，在1963年馬來西亞聯邦成立後改名「馬來西亞航空」。新加坡1965年退出馬來西亞聯邦後，公司再度改名「馬來西亞-新加坡航空」(MSA)。到1972年，MSA分成兩家公

司：新加坡航空和馬來西亞航空。擁15架777-200客機

馬航每日營運250班航班，去年2月加入寰宇一家航空聯盟後，透過該網絡連繫全球850個目的地。馬航前年歷史性開辦以空巴A380-800客機飛行吉隆坡至倫敦希斯羅機場的航線，成為公司發展里程碑。公司目前擁有約100架客機機隊，包括15架波音777-200客機。

然而馬航近年陷入財困，2011年錄得歷來最大的7.67億美元(約59.5億港元)虧損，前年公司承認陷入危機，被迫採取削減措施，減少航線。

■法新社/美聯社/《今日美國報》/馬航官方網站



■吉隆坡機場有親屬哭成淚人。

美聯社

亞洲航空安全近年大幅改善

馬來西亞航空過往飛行安全紀錄良好，自1980年以來僅發生過一次致命空難，表現遠勝東南亞同業。專家指出，亞洲各國政府和航空公司投放巨額資金，加強機組人員訓練及改善航空設施，令區內近10年航空安全大幅改善。

1980年至2000年代初，亞洲的商業航空業剛起飛，韓國、印尼等新興國家或地區的航空公司客機接連發生嚴重空難。印尼嘉魯達航空一架A300空巴在1997年墜毀，釀成234人死亡。短短兩個月後，新航旗下的勝安航空一架737-300波音客機在印尼墜毀，機上104人全部罹難。

專家指，亞洲過去10年的航空安全已有顯著改善，中國自1990年代以來

更有長足進步，躋身全球飛行安全最佳的國家之列。亞太航空公司協會總幹事赫德曼表示，航空業的機身完全損毀個案，已由10年前每100萬次飛行發生一宗，銳減至現時每300萬次飛行發生一宗。

不過，部分小型航空公司的飛行安全仍值得關注，美國聯邦航空局(FAA)本年初下調印度航空公司的安全評級，多間印尼航空公司仍在歐盟監察名單內。空難機會低過200萬分之一

■《華爾街日報》

波音787機翼現裂痕 或延付運

除了出事的777，波音787夢幻客機亦問題頻生，《華爾街日報》前日報道，787客機的機翼製造商日本三菱重工上月知會波音，在例行檢查時發現機翼有裂痕，兩間公司正檢查準備付運的43架同型號客機，並合作調查事故原因，或需延遲付運，但強調已付運的123架客機

並無同類問題。波音表示，三菱重工上月下旬匯報稱，事故原因是客機緊固器過緊，擠壓機翼縫隙，導致機翼出現不足1吋的裂痕，相信是由於生產程序變動所致。三菱重工在位於名古屋的廠房生產787客機的碳纖維機翼，並運往波音在美國的

廠房組裝。波音正檢查在華盛頓州及南卡羅來納州廠房內準備付運的客機，並進行維修。在43架準備付運客機中，17架已完成生產，7架正進行付運前試飛。另外，法國空中巴士公司前日建議，航空公司應檢查已付運6至12年的A380客機機翼。■《華爾街日報》