

20秒急降逾400呎 波音737-MAX 8半年第二宗

埃塞墜機157死 8中國乘客包括1港人

非洲最大航空公司埃塞俄比亞航空一架波音737-MAX 8客機昨日起飛後6分鐘，於埃塞俄比亞首都亞的斯亞貝巴附近墜毀，機上157名乘客及機組人員無一生還，中國大使館證實其中8名死者為中國公民，包括一名香港人。出事客機去年11月才交付，埃航表示機師在出事前曾經發出求救訊號，並獲准折返機場。今次是波音737-MAX 8在不足半年內第二宗嚴重空難，去年10月印尼獅子航空一架同型機在起飛後墜毀，導致189人罹難，由於今次客機出事前曾經出現異常俯衝及爬升，與獅航空難前情況相似，令人質疑今次空難與上次一樣，是客機本身系統問題引致。

■香港文匯報記者 余家昌報道



救援人員收集人體殘肢。 法新社

失事客機航班編號為ET 302，載有149名乘客和8名機組人員，於當地時間昨日早上8時38分由亞的斯亞貝巴起飛，原定於10時25分抵達肯尼亞首都內羅畢，但客機在起飛6分鐘後即失去聯絡，隨後證實距首都約45公里的比紹夫圖附近墜毀。

客機冒火球 地面現巨坑

據現場附近目擊者表示，客機墜毀後冒出巨大火球和濃煙，消防員在出事後兩個多小時趕到現場。埃航行政總裁加布雷馬里亞姆事後立即到墜機現場視察，報道指墜機在地面造成一個巨型坑洞，乘客物品及機身碎片散滿一地，救援人員則從機身殘骸內收集人體殘肢。

聯合國環境署原定今日在內羅畢舉行年度會議，因此機上不少乘客相信是與會人士。根據埃航公佈的乘客名單，機上乘客分別來自32個國家，最多為肯尼亞人，其次為加拿大及埃塞俄比亞。中國駐埃塞俄比亞大使館證實，失事客機上有8名中國公民，分別為5男3女，包含多名遊客與中資公司派駐人員。

大使館向本報證實 1港人遇難

中國駐埃塞俄比亞大使館媒體發言人向香港文匯報記者證實，乘客名單中包括一名持特區護照的香港人，是聯合國環境署職員，該發言人拒絕透露更多該名港人的詳情，但表示從死者工作性質來看，他應該是住在肯尼亞。

入境處：主動聯絡死者家人

香港入境處亦表示，根據當地機關提供予大使館的資料，入境處暫時確認乘客名單上有一名香港居民，入境處已主動聯絡其家人，並按家屬意願提供一切可行協助，處方會繼續與公署、大使館、當事人家屬及航空公司保持聯繫，密切留意事態發展，並積極跟進事件。

央視早前從中國駐肯尼亞大使館取得的中國乘客名單顯示，遇難港人名叫曾成毅，為聯合國環境署職員。中文大學去年12月出版的校友季刊中，提到一名2004年畢業於工商管理系的校友曾成毅，該刊指他在肯尼亞的聯合國辦事處工作，早前曾回港擔任中大全球研究課程其中一節課的客席講師。

最低距離地面僅100呎

飛行記錄網站Flightradar24的資料顯示，失事客機起飛垂直速度一直非常不穩定，最初客機曾經爬升至離地面525多呎，但之後於20秒內急降425呎，最低時距離地面只有100呎，客機其後恢復急速爬升，但升至離地面約1,000呎後便失去聯絡。

加布雷馬里亞姆表示，客機機師失事前曾經發出求救訊號，告訴控制塔遇到困難，隨即獲准返航。他表示，客機是在昨日較早前從南非約翰內斯堡飛到亞的斯亞貝巴，在地面停留3個多小時，無論是抵達亞的斯亞貝巴抑或離開時，客機均無任何報告發生任何問題。埃塞俄比亞及美國民航部門均已經派人到現場調查事件。

擴張中國業務 華人常搭航班

埃塞俄比亞航空早於1973年已經將航線拓展至中國，是首間開設往返中國航班的非洲航空公司。據央視記者表示，今次失事客機所飛的ET302航班，為中國旅客往返肯尼亞內羅畢，以及中轉至非洲各國的常用航班，華人乘客通常較多。

埃航現時設有來往廣州、北京、成都及香港等地的客運航班，並設有來往上海的貨運航班。埃航國際線主管沃爾德馬里亞默本月初曾接受新華社訪問，表示隨著非洲國家和中國的關係愈趨密切，埃航計劃擴張在中國的業務，包括計劃自今年10月起，將往返廣州的航班由現時每日一班增至每日兩班，以回應市場需要。沃爾德馬里亞默又指，埃航正研究加設來往鄭州的貨運航班，以及來往大連和杭州的客運航班。

埃航今年曾推動在埃塞俄比亞首都亞的斯亞貝巴舉辦活動，慶祝中國農曆新年，綜合市場通訊總監特克利當時表示，公司一直欣賞中國經濟發展模式，亦感謝當局投資發展埃塞俄比亞基建，強調公司一直積極和中國合作，致力讓埃國成為華人的「新家」。

中國近年大力協助埃塞俄比亞發展基建，包括資助當局擴建亞的斯亞貝巴國際機場，將機場每年的客容量提升至2,200萬人次，鞏固當地作為非洲航空樞紐的地位。中國亦投放6,500萬美元（約5.1億港元），在當地興建埃塞俄比亞格蘭雲天酒店，協助航空公司安排旅行團及旅遊行程。



遇難港人曾成毅是聯合國環境署職員。 網上圖片

港死者中大畢業 任職聯合國常駐內羅畢

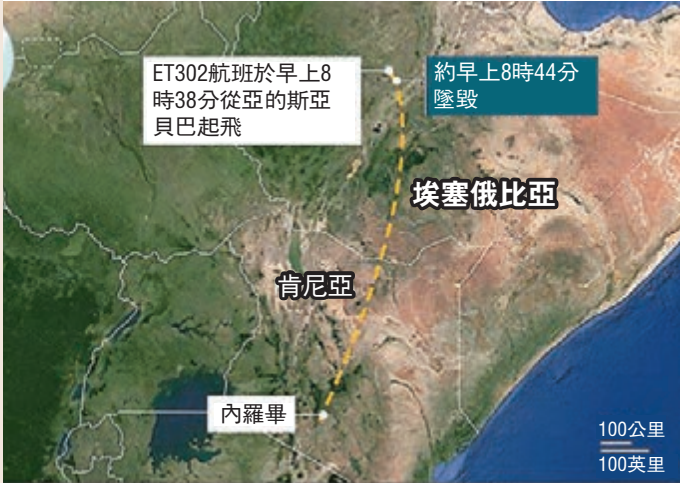
遇難港人曾成毅是聯合國環境署職員，在該署網頁上亦有一名叫Victor Tsang的職員，職位是性別事務項目幹事。在自我介紹一欄內，他提到自己常駐於內羅畢，此前曾於意大利羅馬的聯合國世界糧食計劃署工作，其職責是加強環境署內部項目及政策的性別平等。



曾成毅與妻兒。 網上圖片

社交網站LinkedIn上的資料則顯示，曾成毅去年6月起已經轉任聯合國環境署聯合國2030年可持續發展議程的政策幹事，工作地點仍為內羅畢。眼號資料顯示，曾成毅2004年畢業於中文大學工商管理系，2007年加入宣明會，之後轉任聯合國世界糧食計劃署，並先後在倫敦大學學院教育研究院和倫敦大學亞非學院進修。曾成毅在twitter上張貼過多張在肯尼亞工作的照片，他最後一次發文是3月2日，提到出席今日在內羅畢舉行的聯合國環境署年會。

埃航失事位置



非洲最佳航企 港航線深受歡迎

埃塞俄比亞航空是埃國國營航空公司，在今次空難前，飛行安全記錄良好，被廣泛認為非洲管理最佳的航空公司，亦是非洲最大航空公司，去年接載乘客達1,060萬人次。香港人對於埃航相信亦不會感到陌生，埃航幾年前曾經開辦香港至東京及首爾的航線，因為可以用相對低廉的價格乘坐波音787客機而深受歡迎，目前埃航每周仍然有由香港前往曼谷的航班。

相對於其他非洲航空公司主力發展區域航線，埃航致力開拓國際線市場，是旅客「走出非洲」的主要航空公司。公司最近開設往返俄羅斯莫斯科的航班，現時職員人數達1.1萬人，較10年前倍增，1月亦於亞的斯亞貝巴國際機場增設新的客運站，將客容量增加至原來3倍。業界專家指出，不少跨國航企均非常欣賞埃航的表現，「飛行網絡完善，形象也很好，而且還有一支能應付營運需求的機隊」。

埃航對上一次嚴重空難發生於2010年，當時一架波音737-8AS型客機從黎巴嫩首都貝魯特出發，飛往亞的斯亞貝巴途中失事於地中海墜毀，機上90名乘客及機組人員全部罹難。



獅航空難證漏洞 波音推遲更新系統

印尼廉航獅子航空一架波音737-MAX 8客機去年10月發生造成189人死亡的空難，當局事後發表調查報告，指出飛機的自動駕駛系統有問題，令機頭自動下垂，獅航機師多次嘗試阻止但不果，最終導致慘劇。不過波音事後仍然堅持737-MAX 8安全，僅向機師發佈安全提醒，未有安排全線客機停飛維修。波音原定1月為有關自動駕駛系統軟件進行更新，但上月卻宣佈因技術問題等而推遲至4月，意味今次出事的客機，系統上可能仍然存在相同問題。

自動駕駛系統將機頭壓低

波音在737-MAX 8中加裝新的「機動特性增強系統」(MCAS)，機師使用新系統時，當需要處理與獅航意外類似的緊急狀況，程序與此前不一，但不少機師均指未完全理解新系統的使用方法。另外一般客機大多設有讓機師改用手动駕駛的功能，但737-MAX 8並未裝上，令機師無法修正系統錯誤造成的問題。

波音於11月初曾經就機頭自動下垂問題向機師作安全警示，但堅稱已在現有指引列出，機師該如何處理自動駕駛系統出錯，故毋需額外點出應對MCAS失效的方式。波音及美國民航部門均從未有提及停飛737-MAX 8的必要。

737 第四代客機 訂單已逾2,600架

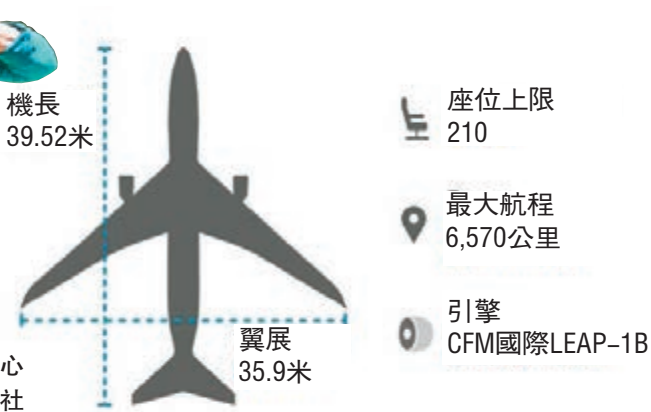
失事的波音737-MAX 8客機為波音737-MAX系列其中一款，是波音737家族第四代成員，除了強化機身以配備最新雙引擎，亦採用最新的翼尖小翼技術，提升燃油效率。737-MAX 8是MAX系列內最受歡迎的機型，至今已經接獲超過2,600架訂單。不過同型客機自前年5月投入服務以來，連同今次在內已經發生兩次重大空難。

737-MAX系列採用CFM國際生產的LEAP-1B引擎，相較其他窄體客機可減少二氧化碳排放量10%至12%，主起落架得到強化，以承受更大引擎所增加的負載。同時，737-MAX的尾部整流罩擴大，機身的飛行操縱裝置加厚，有助穩定氣流，無需在機尾加裝渦流產生器，經改良後，不但提高客機的燃油效率，其機艙座位容量亦相較其他單走道客機增加8%。

以往客機大多採用液壓一機械式操作，737-MAX則加入電傳操縱系統，與自動駕駛系統結合。客機亦配備防結冰和電子排氣裝置，有助調控機艙壓力。機艙座位設計亦非常豪華，有更多空間收納乘客手提行李。

737-MAX 8客機最大訂戶為美國西南航空，中國多家航空公司亦有訂購，包括南方航空、國航及東方航空。今次出事客機所屬的埃塞俄比亞航空亦訂購了30架。

波音737-MAX 8



乘客家屬傷心痛哭。 美聯社