

韩亚航班撞击前 1.5 秒曾试图复飞,美国国家安全运输委员会主席称——“着陆速度大大低于规定速度”

飞行员操作失误? 机械故障? 塔台指挥失误? 距离韩亚航空 214 航班在旧金山机场失事过去 24 小时,关于飞机失事的原因依然众说纷纭。当地时间 7 日下午,专程从华盛顿飞到旧金山的美国国家安全运输委员会主席赫斯曼在一个新闻发布会上透露,根据对韩亚航空 OZ214 航班黑匣子进行初步分析,事发航班在撞击防波堤前 1.5 秒曾试图复飞,但未能成功。

着陆速度过慢致失事

飞行高度太低,机长在着陆前紧急踩油门试图拉升……事发航班上不少乘客以及目击者的回忆大量集中在着陆前飞机的反常状态上。而赫斯曼 7 日下午从专业角度证实了这个说法。“根据黑匣子记录的数据,当时飞机的降落速度大大低于规定速度的 137 节(254 公里),我要强调的是,这里不是差几个节的问题。”

赫斯曼表示,当天旧金山机场气象条件良好,能见度达到了 16 公里,飞机在着陆前一切正常。“在撞击前 7 秒钟时,所有的数据都显示没有任何问题。”不过,随后黑匣子记录到有机组成员在对话中提到了“要提高速度”。而在撞击前 4 秒钟,机上装备的自动报警装置开始发出警报。赫斯曼说:“警报的意思是,飞机即将失速,有坠毁的危险。”

根据黑匣子的记录,机长在撞击前 1.5 秒决定停止着陆,准备复飞,但已经来不及。塔台直到飞机撞上防波堤才意识到了大问题。赫斯曼说,在对机上两个黑匣子进行全面技术分析,以及详细调查之前,无法判断失事的原因到底是操作失误还是其他原因。

之前,美国国家安全运输委员会已经将飞机的黑匣子送往华盛顿进行专业技术鉴定。“这可能需要几天时间。”而事发航班机组成员目前已经被联邦调查局控制,未来几天会对机组成员进行详细调查。

中国驻旧金山总领馆 7 日证实,在 6 日旧金山机场韩亚航空事故中的 2 名遇难者均为中国女学生,一人 16 岁,另一人 17 岁,均坐在机舱尾部。飞机尾部撞击地面时的强大冲击力将这两名女学生甩到机舱外,造成两人身亡。旧金山市华裔市长李孟贤 6 日晚上发布,失事飞机上的 307 名乘客及机组人员已经全部清点完毕,其中 182 人住院接受治疗,123 人没有受伤,两人死亡。这是美国本土 4 年来发生的第一起商业客机失事致人死亡事件。事发后 182 名伤员前往旧金山湾区 9 家医院接受治疗,其中大多数人员伤亡轻微。旧金山总医



■ 韩亚航空坠毁客机断裂的机身尾部



■ 坠毁客机机身内部一片狼藉



■ 受伤乘客接受治疗

关闭定位系统是诱因?

据哥伦比亚广播公司(CBS)报道,赫斯曼 7 日在接受“面对全国”节目采访时说,旧金山机场帮助飞行员降落的那个滑降航道定位系统当天关闭。“我们知道有通知告诉飞行员说‘滑降航道’关闭。”她说,由于机场需要维修,那套系统自 6 月以来一直没有正常运行。

CBS 航空安全分析专家、著名飞行员萨伦伯格说,联邦航空局要求机场进行的改建项目是要增加跑道安全区,从而让防波堤距离跑道更远。萨伦伯格说,滑降航道定位系统开启时,能够通过机场计算机系统评估客机下降是否偏离预定路线并实时提醒飞行员下落高度是否过低。由于没有电子滑降航道定位系统,“飞行员不得不单纯依赖视觉判断合适滑降路线……不知道这是不是这次事故的关联因素。”

萨伦伯格表示,即使没有这个改建项目,当天天气状况晴好,关闭系统、实施维护是常规做法。赫斯曼也重申,即便没有滑降航道定位系统,还有其他设备可以保障降落安全,包括跑道灯光和机上定位系统。《华盛顿邮报》在报道中直接将矛头对准了机组,“飞行员驾驶失误可能是事故的重要原因”。

韩亚为机长辩护

韩亚航空公司事发后举行新闻发布会称,客机在降落前没有发布迫降预警,飞行员曾与旧金山国际机场的控制塔台进行了联系。韩亚航空公司社长尹永斗表示,该客机机长经验丰富,且一贯严格执行航空安全规定。但他没有回答飞机失事是否系飞行员操作失误所致。

尹永斗在发布会上表示:“对于此次事故给所有乘客及家属带来的极大悲痛和忧虑,我们深感

愧疚,并对所有人表达最深刻的歉意。”据悉,事发航班上有 4 名驾驶操作人员,机长李正民和副机长李姜国(音)都是驾龄超过 1 万小时的老飞行员。

不过,有消息人士称,当天掌握飞机操纵杆的副机长李姜国最近刚改飞机型,实际上李姜国当天驾驶出事的波音 777—200 仅 43 个小时,飞行经验还比较欠缺。另外,出事客机在今年 1 月和 2 月分别进行了两次大的机械维修保养,而类似保养通常 6 个月一次。

据美国媒体报道,此次事故飞机共买有 23.8 亿美元的航空保险,其中飞机保险 1.3 亿美元,事故责任赔偿 22.5 亿美元,因此事故赔偿不存在大问题。而根据航空业界的惯例,最大理赔金额依据合同而定,计算确切赔偿金额可能需要花费数月时间。

驻美记者 徐东海 (本报洛杉矶今日电)

至少两人瘫痪 脊椎受伤者需长期治疗

182人住院接受治疗,我驻旧金山总领馆已发布120人安全名单

院接诊了 53 名病人,包括 27 个成人以及 26 个孩子,目前有 34 人已经出院,19 人仍住院治疗。据该院新闻发言人卡普兰说,该院病人中目前有 6 人伤势严重。斯坦福医院接待了 55 名病人,11 人住院,其中两人伤势严重。

旧金山总医院的外科主治医生努德森说,伤者是依伤重程度分三批抵达医院,危及性命的最先到达,若不是运送伤者及时,其中有两名伤者可能无法生还。旧金山加州大学神经外科副主任曼

利说,伤者伤情令人惊奇地类似,显示飞机着陆之后的冲击极为剧烈。曼利说,受伤的大多分为 3 类,一个是安全带造成的钝伤,还不太严重。另外则是头部撞椅背或扶手,造成脑震荡及内出血。而最严重的则是脊椎受伤,甚至骨折。美联社报道称,至少两人瘫痪,而大多数脊椎受伤者都需要面临长期治疗。“即便使用了安全带,这样猛烈撞击带来的冲击仍然足以造成巨大的伤害。”

中国驻旧金山总领馆事发后

成立应急指挥小组并立即派出两批领事官员前往相关医院核实情况,探望伤员。到本报截稿时止,总领馆已经先后发布 13 批确认中国公民安全名单,总计 120 人。事发后,所有未受伤的中国乘客都被集中到一起,接受美国联邦调查局的登记联系方式后才可以离开。而一些中国乘客表示,韩亚航空并未在事后安排宾馆住宿和交通等服务,不少人都是自行在机场附近找宾馆度过航班失事后第一个夜晚。驻美记者 徐东海

韩亚坠机事件中,两名遇难的女生都是浙江衢州人,一名是 17 岁的王琳佳,一名是 16 岁的叶梦圆。两人是要好的朋友,初高中都是同学,她们就读的江山中学是衢州市最好的学校。过完这个暑假,叶梦圆就要升高二了。她是学习委员兼英语课代表、物理课代表,多才多艺,擅长主持、钢琴、拉丁舞。她入选了学校高一物理竞赛辅导班,是班里为数不多的女生之一。江山中学负责招生面试的老师对她的评价是:“负责、细心、漂亮、聪明。”

王琳佳在叶梦圆的隔壁班,勤奋好学的她初中高中都是班长,成绩也一直名列前茅。她文静、礼貌、热心肠,对谁都很友善。课余时间,她是学校的广播员。7 月 5 日,准备开始暑期美国之旅,王琳佳发了最后一条微博,只有一个英文单词:go。没想到,这一去,便不再回来。

失事航班上 70 名中国师生

■ 浙江师生 34 名 衢州市江山中学教师 4 人,学生 26 人;江山滨江高中学生 1 人,江山实验中学学生 1 人,江山外国语学校学生 1 人,另有一名浙江金华籍学生。

■ 山西师生 36 名 山西太原市第五中学教师 5 人,学生 17 人;太原外国语学校教师 1 人,学生 13 人。

王文佳 整理

【相关链接】

“黑色 10 分钟” “黄金 90 秒”

韩亚 214 航班事故中,个别旅客随身携带行李箱逃生的照片再一次引发网友对于空难逃生的议论,“黑色 10 分钟”和“黄金 90 秒”的问题值得旅客注意。

一般来说,空难基本有三种形式,即高空解体、起飞失事、降落坠毁。其中,一旦飞机高空解体,旅客无论坐在飞机哪一个部位,生还希望都很渺茫。而起飞、降落阶段发生事故,很多情况下旅客还是可以逃生。因此,旅客在起飞前一定要观察紧急出口在哪里,遇到事故时,只要所坐的位置没有发生撞击和爆炸,要在保持头脑冷静的情况下,尽快远离残骸。

而上述三种空难形式中,又以后面两种居多,也就是说,起飞和着陆是事故发生率最高的两个阶段,绝大多数空难都发生在起飞阶段的 3 分钟和着陆阶段的 7 分钟,因此有“黑色 10 分钟”之说。

但一旦发生事故,留给旅客逃生的时间远没有 3 分钟、7 分钟那么长,无论事故大小,飞机遇到紧急情况时,撤离速度是以秒来计算的,一般来说失事后的 90 秒内是逃生的黄金时间,也因此有“黄金 90 秒”的说法。

正因为时间宝贵,紧急撤离时千万不要携带行李,因为携带行李逃生不但减缓撤离速度,还可能会阻挡其他人的逃生道路,让本该逃生的人丧失生还机会,后果非常严重。正确的做法是,听从机组人员的指挥,快速有序地撤离,如果是跳充气滑梯逃生,则必须摘除眼镜、高跟鞋、领带夹等尖锐物,因为这些物品还可能伤到自己或者划破充气滑梯,给别人逃生带来不小的威胁。本报记者 金志刚

两名遇难女生是好朋友