

戴後易頭痛眼睛疲勞 「果粉」指不值2.7萬

蘋果 Vision Pro 太重爆退貨潮

美國蘋果公司於2月2日在美國正式開售頭戴式裝置 Vision Pro，作為蘋果近10年來推出的首個主要新類別，引起大量「果粉」關注。市場分析師稱，Vision Pro 售價約3,500美元（約2.7萬港元）、預售期間接獲16至18萬部的訂單，最終產量或達50萬部。然而關注蘋果產品的彭博社首席記者古爾曼訪問多名購買 Vision Pro 的忠實蘋果用戶，發現不少用戶最終退貨。他們談到 Vision Pro 多個核心使用問題，包括太重、操作太麻煩、讓人頭痛且不舒服，以及缺乏應用程式和導致眼睛疲勞等。也有人認為以該裝置硬件和軟體的功能，並不值這價錢。



報 道稱，蘋果沒有公布在兩周退貨期內的 Vision Pro 退貨率，但來自零售店的數據表明，與其他產品相比，退貨率可能處於平均水平和高於平均水平之間，具體取決於銷售地點，一些規模較小的商店每天有一至兩次退貨，但規模較大的商店，每天有超過8次退貨。

缺乏應用程式 軟件漏洞多

加州自由電影攝影師達克里表示，Vision Pro 約600至650克的重量是一個問題，「儘管我已習慣穿戴這類東西，但這裝置太重了。」他表示自己還擁有 Meta 生產的頭戴式裝置 Quest，但沒有像使用 Vision Pro 般那樣眼睛疲勞。戈德曼自稱是「果粉」，他說自己購買 Vision Pro，是為

研究是否應為它開發應用程式，但他很快就發現它太重了，而最大缺點是在非常黑暗的環境中，非常明亮的物體會產生眩光，使他不得不退貨，「你根本無法在上面工作，且一次只能連接一個 Mac 顯示器。」洛杉磯一家投資公司的產品經理蘭迪坦言，Vision Pro 缺乏應用程式，「你會發現自己置身這個虛擬環境中，你會問自己在這裏做什麼。」他並抱怨軟件漏洞百出，直言 Vision Pro 是他用過的蘋果第一代產品中缺陷最多的。

至少要等18月才有第二代

Vox Media 產品經理奧托拉尼的經歷可能是最令人失望的，他說這個設備不適合他，因為太重，皮帶也不能減輕重量，

「無論我用多少種不同的方法來調整頭帶，都不能用它長時間工作。他也抱怨稱除了不適外，Vision Pro 還引發醫療方面的擔憂。他使用時感到嚴重頭痛，更因眼睛微絲血管爆裂而出現「大紅斑」。

電動車企業 Tesla 前供應鏈經理梅斯巴斯則說，現在根本沒有足夠的應用程式，「現在能做的事情十分有限」，覺得 Vision Pro 不值這價錢。任職經濟顧問的瓦利亞表示，Vision Pro 觀看電影的品質極佳，但沒有把它用於其他地方，「若價格在1,500至2,000美元（約1.17至1.56萬港元）之間，我會留着它，只是為了看電影，但現在差不多要4,000美元，我願意等待第二版。」然而蘋果可能至少還要18個月，才能推出第二代 Vision Pro。

美再阻加沙停火 中方轟放任殺戮

聯合國安理會周二（2月20日）就阿爾及利亞代表阿拉伯國家提出、要求在加沙立即實現人道主義停火的決議草案進行表決，因美國一票否決，決議草案未獲通過。中國常駐聯合國代表張軍表示，反對在加沙停火無異於為繼續殺戮大開綠燈。

美一票否決安理會決議草案

這份決議草案獲得13票贊成、1票反對和1票棄權。美國投了反對票，英國投棄權票。由於美國是安理會常任理事國，擁有一票否決權，因此決議草案未能通過。自去年10月巴以新一輪大規模衝突爆發以來，以色列在加沙的軍事行動已導致近3萬平民喪生。國際社會形成要求在加沙立即停火壓倒性呼聲，但安理會要求停火的決議草案3度遭美國阻撓否決。

張軍在表決後的發言中說，中方對此次決議草案投了贊成票，對草案遭美國否決表示強烈失望和不滿。他稱美國聲稱安理會決議會干擾正在開展的外交努力，這種說法是完全站不住腳。當前形勢下，在立即停火問題上仍消極迴避，無異於為繼續殺戮大開綠燈。衝突外溢正使整個中東地區動盪不安，更大範圍的戰爭風險正在上升。安理會須盡快採取行動，阻止這場中東浩劫。



■拉法一名巴人在被炸毀的建築中找尋可用的物品。 路透社

當局應正視新近「馬路炸彈」

眾所周知，香港地少人多，建築密度高，交通流量因而日增。近年香港駕駛者的駕駛態度變差，比如胡亂響按嚇行人；又如在行駛時，明明前面有車擋路不能即走，後面的車卻貼着車尾催趕，「砵」得像催命；於隧道口為爭贏一個行駛次序亂搶線，以及正常行車打燈準備切線時，後面的車就會加速「頂死」等。

近年 Tesla 電動車進入市場後，令不少駕駛者形成「揸 T 車一定係炸彈」的觀念，主因 Tesla 以 One-Pedal Driving（單踏板）駕駛車輛，腳踩電門速度隨傳隨到，收腳時速度即大幅下降，與傳統油車要腳踩剎車才可快速減慢行車的操作大不相同。這個駕駛模式未成主流，不熟練的車手經常發生意外，主因就是「心急則亂」。

加上 Tesla 這幾年來最為人詬病的「自動遠光燈」（Auto High Beam）功能。運輸

署網頁明示，「駛經其他車輛或道路使用者時，應使用低燈。緊隨前車駕駛時，也應使用低燈，以免本身車輛的燈光，令前面的駕駛人目眩。即使你已改用低燈，也不可過分駛近前車，以免本身車輛的燈光，使前面的駕駛人目眩。」而現實情況是在夜間行車，如後車是 Tesla 的話，基本上前車的倒後鏡都白光燦燦。

相信不少有駕車的讀者都中過 Tesla 這種「太陽拳」，在高速公路上，切線與不切線有時機會只在一瞬，這種刺眼白光嚴重影響駕駛判斷。路面上，有愈來愈多的非電動車也改裝了大燈與 T 車門閃。有時在一些坡弧較大的路面，後車車頭一上一下，前車會以為後車用閃高燈來提示有危險，飽食「驚風散」。此類「馬路炸彈」愈來愈多，到底幾時才是拆彈時機？希望有關部門能夠正視，勿讓守法忍讓的道路使用者暴露於風險之中。

聯航波音客機機翼受損急降丹佛

美國聯合航空公司周二（2月20日）稱，該公司一架從三藩市飛往波士頓的波音客機，周一因機翼受損，改飛丹佛市急降。

據美國全國廣播公司（NBC）報道，聯航表示，該班編號354的航班改道前往丹佛，以處理其中一個機翼的「板條問題」。板條是機翼前部的可移動的板，在飛機起飛和降落時使用。這架波音757-200型客機上共有165名乘客，沒有人員受傷的報告。

乘客轉另一航班返波士頓

美聯社報道，一名乘客表示感受



■聯航乘客在客機上拍攝到機翼上的裂痕。 美聯社

到飛機在晃動，並聽到劇烈震動的聲音，一名機師宣布飛機右側機翼輕微受損，航班將改道前往丹佛。該乘客所拍視頻顯示，受損板條的部分材料已經缺失。涉事客機降落丹佛後，聯航安排另一架客機將乘客送往波士頓。聯航沒有說明事故原因。

近期波音因飛機質量控制問題受到廣泛關注。1月5日晚，美國阿拉斯加航空一架波音737 MAX 9型飛機因內嵌式窗門掉落，緊急返回波特蘭國際機場。1月18日晚，阿特拉斯航空一架波音747-8型貨機因引擎故障，緊急返回邁阿密國際機場。