

# 「德翼」空難調查爆驚人發現 副駕駛劫機 蓄意撞山

【大公報訊】綜合法新社、路透社、美國CNN網站及《紐約時報》26日報道：德國之翼（德翼）4U9525空難原因調查26日得出令全球震驚的發現，法國檢察官表示，該次航班28歲的德國籍副駕駛德烈亞斯·盧比茨，把機長反鎖在機艙外後，故意將飛機撞向阿爾卑斯山墜毀，雙手沾滿全機150人的鮮血。但是目前並不能認為墜機事件屬於恐怖主義襲擊，也不能稱為「自殺」。

## 撞機過程



**1**  
機長離開機艙（不知原因），副駕駛反鎖艙門



**2**  
副駕駛劫持飛機



**3**  
機長返艙不得而入

負責調查德翼墜機的法國馬賽檢察官羅比內26日說，根據客機其中一個黑盒（駕駛艙語音記錄儀）的錄音資料，副駕駛盧比茨沒有昏迷，他「獨自操控飛機」。

### 機長被反鎖艙外

羅比內說，雖然不知道盧比茨是否提前策劃了這次墜機，但他利用了機長離開機艙時，劫持了飛機。根據黑盒記錄，飛機起飛不久後，機長要求盧比茨接手駕駛，然後可以聽到座椅往後移動，一扇門被打開的聲音。羅比內說，「可以認為機長出去上廁所了。」

之後盧比茨獨自操控飛機，期間他使用飛行管理系統，自行讓飛行高度下降。「在這個緯度，只有手動操控才能做到。我們聽到機長通過對講系統，大叫要進門的聲音，但是機艙沒有回應。」

《紐約時報》引述匿名官員稱，機長回來後發現艙門被反鎖。他輕輕地敲了門，但沒人應答。調查人員說。「然後，他又用更大的力氣敲門，還是沒人回應。一直沒人回應。」他聽出，他當時試圖把門撞開。」

### 黑盒錄得乘客驚叫

羅比內說，副駕駛盧比茨在飛機墜毀時的呼吸是正常的。他在最終下降階段沒有說一句話，也沒有發出求救信號。馬塞的航空控制中心曾多次聯絡飛機，但盧比茨一直沒有發聲，也故意沒有回答飛行控制中心的呼叫。

羅比內說，（副駕駛）的目的是墜毀飛機。死亡是立即的。飛機撞向阿爾卑斯山時，時速高達700公里。他說：「乘客們在最後時刻才意識到墜機，因為最後幾秒才聽到驚叫。」

### 誓排除恐襲自殺

對於副駕駛故意撞機的意圖，法國當局及漢莎航空均表示毫無頭緒。但是羅比內說，就目前所知，盧比茨和恐怖主義沒有什麼關聯。他說：「沒有理由懷疑這是一起恐怖攻擊。」德國內政部也第一時間表示，根據目前所掌控的信息，盧比茨並沒有恐怖主義背景。但是，在被問及盧比茨是否自殺式墜機時，漢莎行政總裁施波爾說：「如果有人殺了自己和另外149個人，必須用另外一個詞（來形容）——不是自殺。」

施波爾召開新聞發布會時表示，盧比茨2013年9月獲得機師資格，立即加入德翼成為副機師，至今有630個小時的飛行經驗。在漢莎飛行訓練中心受訓期間，盧比茨曾「不尋常地」中斷了7個月，但隨後完成了整個課程。盧比茨通過了所有的飛行測驗和體檢，並且「100%適合飛行」。有外界懷疑盧比茨的精神狀況，但漢莎並未為機師提供心理評估測試。

德國當局現時正調查兩名機師的背景。目前兩名機師的家人已抵達法國，他們沒有與乘客的家屬見面，當局將會向兩名機師的家屬問話。德國媒體稱，機長名為帕特里克·桑德漢姆，同為德國公民，是兩個孩子的父親，他和盧比茨隸屬同一個飛行俱樂部，擁有6000小時駕駛經驗。

**4**  
副駕駛冷靜操控飛機下墜

**5**  
黑盒錄得乘客驚聲尖叫

**6**  
副駕駛駕駛飛機撞向雪山

## 年少圓飛行夢 無抑鬱症狀

【大公報訊】綜合英國《獨立報》及法新社26日報道：法國當局公布了德國之翼（德翼）空巴A320的副駕駛的身份，他是28歲的德國公民安德烈亞斯·盧比茨（Andreas Lubitz），並指其故意將飛機撞向阿爾卑斯山。

盧比茨現年28歲，來自德國西部州分萊茵蘭-普法爾茨的蒙塔爾鎮。鎮長加布里埃萊·維爾德說，盧比茨與父母同住

，但他在杜塞爾多夫擁有一套住所。

當地私人飛行俱樂部LSC承認盧比茨是他們的會員，LSC網站稱，盧比茨十幾歲就入會，為了完成飛行夢，他從學習駕駛滑翔機開始，最後得以進入空巴A320的駕駛艙。

盧比茨在德國北部城市不萊梅受訓，於2013年9月在漢莎訓練中心畢業，獲得美國聯邦航空管理局（FAA）的認可，成為

正式飛行員，並立即進入德國之翼工作，飛行經驗僅630小時。

盧比茨的一名同鄉友人指，去年秋天曾在盧比茨更新自己滑翔機飛行執照時見過他，那時候他並沒有表現出抑鬱的徵狀。滑翔機俱樂部成員彼得·洛克說：「盧比茨為自己在德翼工作而開心，他做得不錯。他當時給人的感覺也不錯。」他說，盧比茨是個友好但「比較安靜」的人。

## 狼群出沒 恐損壞遺骸

【大公報訊】綜合法新社及路透社26日消息：在德翼空難調查出現驚人發現之時，大批搜救人員周四繼續在客機墜毀的阿爾卑斯山區進行大規模搜索。除了氣候不佳及地勢險峻，當地還傳出有狼群出沒，恐給搜救人員造成威脅，同時有可能對遇難者遺體造成一些破壞。

空難現場位於海拔1500米處，除了徒步外，能夠到達那裡的交通工具只有直升機。搜救直升機從周三開始在阿爾卑斯山布滿碎石的山坡上方盤旋，尋找受害者的屍體。地面搜索也於周四傍晚開始，當局派出人馬在廢墟中尋找殘骸。

一名臨近事發地點的登山嚮導指，他看到那些廢墟，無法辨識哪些是人體殘骸。這名不願透露姓名的嚮導說：「不可思議。空巴那麼大一個物體，但是當你到現場的時候，什麼都沒有，令人震驚。」

與此同時，死者家屬正前往距離出事地點較近的一個村莊，希望能和遇難者進行最後的道別。法國當局表示，必須在檢驗DNA確認死者身份之後，才能將遺體交還給家屬。

遇難者中，至少有51名西班牙人和72名德國人。出事空巴上有6名機組人員和144名乘客，德國漢莎表示失事航班上載有來自18個不同國家的公民。其中包括72名德國人、51名西班牙人、3英國人、3阿根廷人、3名哈薩克人、墨西哥、澳洲、委內瑞拉、伊朗、哥倫比亞、美國、日本各2人，以及以色列、荷蘭、比利時、丹麥各1人。



◀法國士兵周四在墜機現場尋找乘客遺體  
法新社

## 9·11後防劫機 艙門可反鎖



【大公報訊】據法新社26日消息：飛機機艙門自1980年代開始沿用，在2001年9月11日恐怖分子劫機撞向紐約世貿大樓後，艙門開始執行嚴格規定。不料這個新規定，在本次德國之翼（德翼）空巴A320客機墜機事故中，成了副駕駛利用的工具。

德翼發言人周四證實，日前墜毀的客機機艙門安裝有「防火門」（見上圖）。根據空客A320的宣傳視頻，該客機機艙「防火門」安裝有緊急應對機制，在艙內的機師可以控制門鎖的開關。而當只有一名機師留在艙內，又有人敲門要求進入時，機師可以根據門口的監控錄像判斷來人身份。

若敲門之後艙內無人答應，門外的乘務人員可以通過輸入緊急密碼，再要求進入，若艙內機師昏迷、無人回應，艙門會在30秒內強制打開。但是，若艙內機師反鎖艙門，緊急密碼也派不上用場。

不過，不同航空公司做法不同，有一些會在艙門外配備斧頭等工具，以在艙門無法打開時破門而入。

## 史上蓄意墜機事件

### 埃及航空990

1999年10月31日，埃及航空一架波音767-366航班在離開紐約肯尼迪機場30分鐘後，副駕駛埃爾巴圖迪趁機離開機艙，關掉自動導航系統，將飛機墜入大西洋，造成217人死亡。

### 新加坡勝安航空185

1997年12月19日，勝安航空客機離開印尼雅加達後，突然高速俯衝，墜毀於印尼的穆西河中，機上104人無人生還。新加坡籍機長朱衛民工作受挫，投資虧本一百多萬，並關掉黑盒，事件定性為蓄意墜機。

### 莫桑比克航空470

2013年11月29日，該班機自莫桑比克馬普托準時起飛後，機長手動改變了自動駕駛的設定，最終將飛行高度設為「低於地面」，機上33人全數罹難。黑盒錄音顯示，下降過程中駕駛艙有警報聲，以及副駕駛反覆在駕駛艙外砸門的聲音。