

# 機場控制塔允許日航降落 指示海保飛機跑道外等候

香港文匯報訊 日航客機與日本海上保安廳定翼機在羽田機場撞擊起火，海上保安廳機組成員5人死亡及1人重傷，日航客機亦有14人受傷。初步調查顯示機場控制塔的空管人員當時僅允許日航客機降落，並指示定翼機「在跑道外等候」，不過定翼機機長或誤以為獲准起飛，最終導致兩機相撞。調查團隊周三尋獲定翼機兩個「黑盒」，將分析其內容以確定事故原因。

## 受傷機長稱獲起飛許可

《產經新聞》報道，調查團隊尋回定翼機俗稱「黑盒」的駕駛艙語音紀錄器和飛行數據紀錄儀，日航的黑盒仍在搜索中。報道引述日本國土交通省官員稱，定翼機發時接獲指示「行駛至跑道前」，但獲救的機長事

後憶述飛機當時獲起飛許可，顯示機組與空管的理理解存在差異。亦有分析認為，空管人員當時是指示定翼機往跑道移動，並非准許其進入跑道。

國土交通省亦公布事發時日航客機與空管的通訊紀錄。報道指日航客機當日下午5時43分抵達羽田機場附近，約90秒後獲得降落許可，隨後日航機長與空管人員均重複口述指令，客機便開始降落。不過收到降落許可不足3分鐘後，客機便與定翼機碰撞起火。

針對今次事故，日本運輸安全委員周三已展開調查，警視廳也將循涉嫌職業疏忽致人傷亡嫌疑，設立搜查總部調查事件。涉事日航客機的組裝工作在法國完成，引擎於英國製造，空中巴士公司及法國和英國都會派出專家，到日本協助調查事件。



海保飛機內5人殉職，機長彈射逃生受重傷。美聯社

# 機組訓練有素助全員生還 碳纖維材料90秒內將火勢隔離 乘客棄行李客機阻燃 創造日航「奇跡18分鐘」

香港文匯報訊 日本東京羽田機場周二(1月2日)發生的飛機相撞事故中，日本航空客機從下午5時47分降落，到6時05分確認完成疏散，機上合共379人全部生還，創造了「奇跡18分鐘」。全球多地航空分析師指出，事發客機機組成員訓練有素，乘客聽從指示疏散、沒有攜帶隨身行李，都是逃生關鍵。飛機採用的碳纖維材料阻燃性能較好，令火勢未有迅速蔓延，也為機上人員提供了寶貴的逃生時間。



日航客機被燒成廢鐵。美聯社



乘客放棄行李疏散，確保逃生滑梯不受破壞。路透社

香港文匯報訊 中國外交部發言人汪文斌周三(1月3日)在例行記者會上表示，目前沒有中國公民在日本東京羽田機場兩機相撞事故中受傷。有記者提問日方是否向中方提出過援助請求？汪文斌說，據了解目前日方並沒有提出相關的援助請求，「我們注意到有關報道，我們對事故的死難者表示哀悼，對傷者表示慰問。」汪文斌還說，事發後中國駐日本使館第一時間向當地政府主管部門和航空公司核實情況，據了解目前沒有中國公民受傷，涉事客機上有14名香港遊客，駐日使館已經與他們取得聯繫，正在為部分丟失證件的遊客補辦旅行證件，「我們將繼續密切關注事故的進展，及時為中國公民提供協助。」

## 14港乘客與使館聯繫 中方：沒中國公民受傷

## 客機緊急事故逃生注意事項

### 應做

- ◆將所有手提行李存放在頭頂的行李艙內或前面座位下方，保持所有過道、出口和緊急設備通道暢通無阻。
- ◆注意飛行前的安全須知，例如遇到顛簸時的防撞姿勢、救生衣使用說明，最近的緊急出口位置等。
- ◆點算自己座位與飛機緊急出口的座位行數距離，若在緊急情況下視線受阻，可方便尋找出口。
- ◆飛機在地面滑行、起飛和降落時需打開遮光板。確保乘客和機組人員清楚了解飛機外部情況，亦可讓救援人員評估飛機內部情況。
- ◆緊急情況發生時，需移除身上一切鋒利物品，以及貼身的領帶、圍巾、眼鏡等物品。
- ◆隨身攜帶護照和手機等貴重物品。
- ◆成功逃生後盡快遠離飛機。

### 不應做

- ◆撤離時不要攜帶隨身行李，否則可能阻礙他人撤離，亦有撕裂逃生滑梯的風險。
- ◆不要穿高跟鞋，否則可能損壞逃生滑梯。
- ◆不要拍攝疏散過程，影響逃生時機。
- ◆起飛和降落時不要使用耳機，否則或妨礙乘客聽從機組人員指示。
- ◆為做好可能的疏散準備，坐在機艙緊急出口附近的乘客應確保能觸及並打開艙門，艙門重量或超過15公斤。若乘客無法滿足條件，不應坐在緊急出口附近。

## 日航補償行李損失 向每乘客賠1.1萬元

香港文匯報訊 日本航空周三(1月3日)證實，對於飛機相撞事故中乘坐涉事日航客機的367名乘客，公司已開始支付賠償，包括行李損失補償及乘客回程交通費用。日航暫未披露具體賠償金額。日媒ENCOUNT引述一名乘客在社媒的消息稱，針對行李損失，日航向每名乘客賠償20萬日圓(約1.1萬港元)，回程交通費用則另計。

日航周三宣布，遊客於周二前預訂、今年3月31日之前出發的日航機票，均可免手續費改機票或退款，申請可於本月31日之前提出。



機場職員安排日航乘客登記。美聯社

## 日200航班取消延誤 羽田機場「打蛇餅」

香港文匯報訊 受羽田機場飛機相撞事故影響，日本各地截至周三(1月3日)約有200班國內線航班取消或延誤，大批遊客行程受阻，在機場「打蛇餅」安排更改機票事宜，不少遊客只能在機場過夜。日本航空及全日空預計事故影響約兩萬名乘客出行，不排除取消更多航班。

計劃從東京回到家鄉福岡，「我不知道飛機還能否起飛，感到有些害怕。」德島縣一名70多歲女遊客也稱，「我原計劃周二從羽田飛往夏威夷，但發生意外後，我的航班取消了。我要改變出行計劃，回到德島家中。」涉事日航客機從北海道千歲機場往返羽田機場的航班全部取消，約200名乘客只能在新千歲機場過夜。JR東日本周三加開4班新幹線臨時列車，以東京站開往新大阪站為主，協助羽田機場分流乘客。



羽田機場有大批乘客排隊，安排更改機票事宜。新華社

路透社援引機上乘客憶述，事發時不少乘客緊張焦慮，但機組人員很快開啟逃生滑梯，呼籲乘客保持冷靜、有秩序地下機。英國航空諮詢機構「Ascend by Cirium」安全總監海耶斯表示，他留意到乘客們逃生時都沒有攜帶隨身行李，「這是成功的關鍵」。英國航空分析師馬切拉斯也稱，機組成員判斷出哪些逃生門遠離火勢，讓乘客們成功逃離。

了，我和其他乘客一同將它拉開，我想『我必須要幫忙』，我們成功了。」

## 全球首批採碳纖維材料客機

路透社還指出，涉事日航航班機型空巴A350，是全球首批採用碳纖維材料製成的商用飛機之一，相較其它機型較能承受碰撞，阻燃性能也較好。專家分析飛機起火最初90秒內，火勢被隔離在飛機後側，這一短暫的逃生窗口，最終幫助機上所有人撤離。

美國有線新聞網絡(CNN)報道，依照國際民航組織訂的國際最低安全標準，所有航空公司機組人員都需每年進行緊急疏散演習，飛機製造商必須證明任何型號飛機，都可以在90秒內撤離機上所有人員。布雷斯韋特表示，擴大緊急出口附近空間、提升緊急出口標識和逃生通道燈光清晰度，由機組人員確認緊急出口附近乘客能否正確打開出口，「這些安全指示都是從歷次空難中總結的經驗教訓。」

協助航空公司機組成員的慈善組織「Pilots Together」主席埃赫里奇表示，航企為機組人員持續進行的安全培訓，如今取得回報，「這些培訓是乘客看不見的，但絕對非常嚴格。我認為乘客們要留意飛機的安全須知，也要相信機組成員都是訓練有素的安全專業人士。」

## 專家讚乘客冷靜聽從指示

全球至今涉及單一飛機最慘重的空難，是1985年的日航123號班機空難。該班機由東京飛往大阪途中，因飛機金屬疲勞導致機尾爆裂、失控墜毀，機上524人僅4人生還。英國克蘭菲爾德大學安全與事故調查專家布雷斯韋特指出，日航其後近40年內再未發生過嚴重空難，「事故對日航影響深遠，他們在標準作業程序方面要求更嚴格。我認為這是日航機組在緊急情況下表現出色的原因之一。」

## 逃生滑梯卡住 乘客助拉開

亦有不少專家稱讚客機上乘客們保持冷靜，在飛機外部起火的危急時刻，依然認真聽從機組人員的正確指令。《產經新聞》引述機上一名來自千葉縣的40多歲女乘客稱，「當時逃生滑梯在放下時卡住