

BU KE BU ZHI DE SHI JIE
WU QIAN NIAN ZAI NAN JI LU

不可不知

5000年·系·列

不可不知的世界 5000年灾难纪录

李杰卿◎主编

带你探索难解的神奇 为你展现奇异的世界

 武汉出版社
WUHAN PUBLISHING HOUSE

(鄂)新登字 08 号

图书在版编目 (CIP) 数据

不可不知的世界 5000 年灾难记录 / 李杰卿主编. —

武汉: 武汉出版社, 2010.3

ISBN 978-7-5430-4707-5

I. ①不… II. ①李… III. ①灾难—世界—普及读物 IV. ①X4-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 018679 号

书名:不可不知的世界 5000 年灾难记录

作 者: 李杰卿

责任编辑: 曹汝珉

封面设计: 蒋宏工作室

出 版: 武汉出版社

社 址: 武汉市江汉区新华下路 103 号 邮 编: 430015

电 话: (027)85606403 85600625

<http://www.whcbs.com> E-mail: wuhanpress@126.com

印 刷: 三河市南阳印刷有限公司 经 销: 新华书店

开 本: 787mm×1092mm 1/16

印 张: 19 字 数: 300 千字

版 次: 2010 年 3 月第 1 版 2010 年 3 月第 1 次印刷

定 价: 28.00 元

版权所有 侵权必究

如有质量问题,由承印厂负责调换。

一、死亡之旅：特大空难

- “兴登堡”号飞艇坠落 / 002
- 环航800客机惨案 / 004
- 特内里费特大空难 / 007
- 美国“挑战者”号失事 / 010
- 韩航801号航班毁灭 / 012
- 协和式超音速飞机落难 / 014
- 洛克比大空难 / 016
- 1999年埃航空难 / 019
- 韩国客机被苏联击落 / 021
- 太阳神航空522号班机大空难 / 025

- 德里“11·12”撞机大空难 / 027
- 529号航班悲剧 / 030
- “哥伦比亚”号的大爆炸 / 031
- 日本航空123号班机空难事件 / 033
- 利雅德空难 / 036
- 美击落伊朗民航客机惨案 / 038
- 纽约皇后区的大空难 / 040
- 土耳其DC-10次航班失事 / 041
- 乌伯林根空难 / 044
- 美国航空191号班机空难 / 046

二、海上坟墓：可怕的海难

- “泰坦尼克”号的沉没 / 050
- “自由企业先驱”号的倾斜 / 052
- “卢西塔尼亚”号的命运 / 054
- “多纳·帕兹”号渡船与
- “维克特”号油轮相撞 / 057
- “苏坦娜”号轮船沉没 / 059
- 美国“长尾鲨”号核潜艇悲剧 / 061
- “萨米拉”号轮船沉入海洋底面 / 063
- “斯堪的纳维亚之星”号渡轮 / 066
- “爱沙尼亚”号客轮瞬间消失 / 069

- “爱尔兰女皇”号轮船沉没 / 070
- “兰开斯特里亚”号大海难 / 072
- 美国“莫洛·卡斯”号邮轮起火沉没 / 073
- “威望”号油轮沉没 / 075
- “江亚轮”海难事件 / 077
- 菲律宾“群星王子”客轮遭遇台风 / 079
- “对马丸”号的悲剧 / 080
- 德国“古斯特洛夫”号邮轮被击沉 / 081
- 埃及“萨拉姆98”号客轮的毁灭 / 083
- 塞内加尔“乔拉”号大海难 / 084

三、恐怖地狱：地震灾难

不能忘却的人间灾难——唐山大地震 / 088

葡萄牙里斯本大地震 / 090

日本关东大地震 / 091

墨西哥大地震 / 093

汶川大地震 / 094

意大利墨西拿市大地震 / 096

土耳其埃尔津詹大地震 / 097

叙利亚安条克大地震 / 098

秘鲁钦博特大地震 / 099

1990年伊朗大地震 / 100

旧金山大地震 / 102

华县大地震 / 104

1995年日本阪神大地震 / 105

邢台地震 / 106

美国阿拉斯加大地震 / 107

厄瓜多尔大地震 / 109

四、无法抗拒：火山和海啸

火山毁灭庞贝古城 / 112

喀拉喀托火山大爆发 / 113

1783年的拉基火山爆发 / 114

1980年的圣海伦火山爆发 / 115

坦博拉斯火山大爆发 / 116

菲律宾的皮纳图博火山大爆发 / 117

马提尼克岛培雷火山爆发 / 118

哥伦比亚内华达德鲁兹火山大爆发 / 120

阿拉斯加卡特迈火山喷发 / 121

日本云仙岳火山爆发 / 122

印度洋大海啸 / 123

智利大海啸 / 125

印度尼西亚阿贡火山喷发 / 126

五、人间惨象：旱灾和饥荒

萨赫勒地区特大旱灾 / 130

非洲90年代大饥荒 / 132

1972—1974年埃塞俄比亚大饥荒 / 133

1876年中国大饥荒 / 134

1942年河南大饥荒 / 136

乌克兰大饥荒 / 138

1845—1852年爱尔兰大饥荒 / 140

1921年苏联大饥荒 / 141

六、狂风骇浪：飓风和洪水灾难

加尔维斯顿大飓风 / 144

佛罗里达群岛强飓风 / 145

“米奇”飓风 / 146

“弗洛拉”飓风 / 149

“法夫”飓风 / 151

“安德鲁”飓风 / 151

“卡特里娜”大飓风 / 153

澳大利亚“翠西”大飓风 / 154

九、狂魔肆虐：可怕的传染病

雅典大瘟疫——

人们像羊群一样死去 / 238

安东尼瘟疫——

集体爆发的多种瘟疫 / 240

东罗马帝国大鼠疫——

世界第一次大规模鼠疫 / 241

欧洲黑死病：

肆虐三百年，死亡近两亿 / 244

1520年墨西哥天花传染病：

美洲的灾难 / 247

伦敦大瘟疫 / 248

黄热病：无法估量的损失 / 250

霍乱：19世纪的“世界病” / 252

西班牙流感：20世纪人类的噩梦 / 253

艾滋病——“黑色性瘟疫” / 255

疟疾：仍在肆虐的瘟疫 / 258

英格兰出汗热 / 259

斑疹伤寒的爆发 / 260

非洲埃博拉病毒 / 261

非洲睡眠病 / 264

十、人类最大的灾难：无情的战争和种族屠杀

十字军东侵 / 268

英法百年战争 / 269

惨绝人寰的奴隶贸易 / 271

蒙古征服战争 / 273

无敌舰队的覆灭 / 275

亚美尼亚大屠杀 / 277

卢旺达种族大屠杀 / 279

第一次世界大战 / 280

第二次世界大战 / 282

罗马毁灭迦太基 / 284

犹太战争 / 285

纳粹屠杀犹太人 / 287

越南战争 / 290

两伊战争 / 292

英法联军洗劫圆明园 / 293

911恐怖袭击 / 295

1937年5月5日，“兴登堡”号飞艇开始接近美国东岸，但是就在这个时候，它突然遇到了一股来自加拿大纽芬兰的强对流空气，使得抵达时间被迫比原定时间推后10个小时。因为飞艇在逆风飞行，再加上滂沱大雨，速度放慢，无法按原定时间到达。

5月6日下午3点，这艘飞艇来到了纽约市的上空，成千上万的市民已经期待它很久了，人们抑制不住自己的兴奋，纷纷仰首观看这一人类工业史上的杰作。飞艇终于到达了目的地莱克霍斯特海军航空港上空，但是这时纽约开始下大雨，恶劣的天气使得飞艇无法着陆，艇长作出决定，推迟2个小时着陆，在此期间，飞艇将会在纽约附近上空盘旋，等待降落。

等到天气放晴的时候，已是晚上7时20分，飞艇重返莱克霍斯特航空港，在离地面500英尺的高空盘旋着，准备着陆。

不一会儿，飞艇掷下两根降落索。3分钟后，地面工作人员接到飞艇抛下来的两根降落索。在莱克霍斯特机场地面，前来观看这个庞然大物的人越来越多，聚集了至少1000多人，他们全部都在翘首期待着飞艇的降落。这时，一件不可思议的事情发生了，这艘飞艇在离地面300英尺的空中，尾部突然剧烈颤动了一下，似乎是气囊漏掉了一些气体，紧接着飞艇失去了平衡，起火燃烧，顿时，19万立方米的氢气被点燃了。随着震耳欲聋的声响响起，飞艇尾部发生了剧烈大爆炸，冒出熊熊火焰和滚滚浓烟，天空霎时间变成了火场，一场悲剧就这样发生了。

仅仅一分钟之后，飞艇尾部便脱离了飞艇主体，坠落到地面。现场的人都亲眼目睹了飞艇爆炸时的惨状。

飞艇失事后，营救人员迅速展开救援。几十名地勤人员和海军陆战队队员冒着烈火，纷纷冲向落在地面的飞艇残骸，他们试图从大火中搜寻尚未死去的幸存者。

几分钟后，大批的消防人员和医务人员迅速赶到现场。到晚上10点45分，大火终被扑灭。此时遇难的人数也统计出来了：34人。后来又有2人因伤势过重，抢救无效而死亡，使总共遇难人数达36人。不幸中的万幸，在此次惨烈的空难中，飞艇中的97人，竟然有约2/3的人死里逃生，这绝对是一个奇迹。

飞艇坠落事故发生后，美国和德国组织了专门人员进行调查。美国调查人员认为，飞艇的起火爆炸，很可能是由于当时暴风雨太过剧烈，产生了球形闪电，最终引发了飞艇尾部着火。德国方面则认为，罪魁祸首是飞艇尾部的抗剪力钢丝。这根钢丝不幸将飞艇尾部气囊划破，致使氢气外漏；而且飞艇是在雷云区



盘旋2个小时后才着落，导致艇体带有强大的静电，而被雨淋湿的降落索与地面接触，产生了电火花，电火花遇到了外漏的氢气，将它点燃，致使爆炸发生了。

不过美、德双方的调查人员都有意无意地排除了人为蓄意破坏这样的一种可能。美国方面担心，如果真的是人为制造的爆炸，德国纳粹政府会感到尴尬和丢面子，这肯定会影响两国关系。但是很多人都认为，在登艇的时候，有几名反纳粹分子混在乘客或机组人员中，是他们携带炸弹炸毁了飞艇，这是一起人为破坏。归根结底，是德国法西斯希特勒激起了反对势力，最终葬送了“兴登堡”号的光明前途。

由于各种各样政治的或者技术上的疑问，这起事故的原因，至今没有一个明确的说法，仍是一个“谜团”。

当时，地面参观人员中有一些摄影爱好者，他们将拍到的这次惨剧的全部照片迅速传开，现场目击者数量庞大，他们的证词也开始传播，惨状被描述得绘声绘色。这使得兴登堡号失事造成的影响，远远超过以往任何一次飞艇事故。人们逐渐对飞艇失去了希望，继而失去了兴趣。他们担心害怕，并对整个飞艇产业的安全性产生了前所未有的质疑。

飞艇失事后不久，希特勒就下令停止使用飞艇载客。飞艇这种当时最为流行的载客方式，就因为这次空难而中断了。此后飞艇不再作为一种空中公共运输工具，彻底为飞机所取代。

“兴登堡”号飞艇的爆炸，是人类航空史上的一大悲剧，它最终宣告了飞艇时代的结束。

环航800客机惨案

纽约肯尼迪机场是全纽约最繁忙的机场，平均每天有数万名旅客乘坐约一千次航班，从肯尼迪机场进出往返。1996年7月17日，一架客机即将从这个机场起飞，目的地是法国巴黎，这架飞机就是环球航空公司的800号航班。这是一架已经服役25年、飞行次数达一万六千多架次的波音747飞机。

飞机原计划于晚上6点起飞，但由于一系列原因延误了两个小时，晚上8点19分，环航800号客机正式起飞，一切顺利。8点31分，环航800顺利地升入了夜空，机舱内的乘客们都沉寂在期待中，想象着这次快乐的旅行，然而，他们此时

并不知道，等待他们的将是一个黑暗的深渊。

起飞后仅12分钟，可怕的灾难就降临到了环航800号航班身上。当时的情形是这样的，飞机正飞行在纽约长岛上空，地面航管中心的航管员给飞机发出通知，希望它爬升至更高的高度，因为这一带空中区域飞机太多，以避免其他的飞机。但是在爬升过程中，飞机中间机翼部分突然发生剧烈爆炸，接着飞机的驾驶舱以及部分客舱与机身脱离，飞机的机头部分断裂了，从而失去控制，由于惯性，飞机剩下的中央部分和机尾部分仍在半空运行，约30秒后，飞机没了动力，失去了平衡，开始下坠。在下坠过程中，飞机的左翼部分再次发生爆炸，这时，飞机赫然成了一个巨大的火球，在贴近海面的地方，爆裂成了无数碎片，坠落于大西洋。

环航800客机消失在了航管中心的雷达屏幕上，此时，航管中心并不知道飞机究竟发生了什么事，他们试图用无线电和环航800联络，但没得到任何回复。

事故发生时，东风航空一架波音737客机正好在环航800失事的同一空域飞行，该客机的驾驶员目睹了事发的整个过程。

空难事故发生后，大量救援人员迅速赶到现场，搜寻遇难者，然而经过3个小时的搜寻，也未能找到一名生还者，这是最可怕的灾难，零幸存，机上230人全部遇难。

到底是什么原因导致了这起空中灾难？美国多个部门联合对空难原因进行了调查。

调查过程中出现了一段小插曲。事件发生时，相当多的目击者表示，看到有一条白色的烟柱飞向环航800客机，并击中飞机中部机翼位置，正是飞机最先爆炸的那个位置，更有甚者，附近的一部雷达发现：客机爆炸时，一艘军舰就在客机下面的海上行驶，然而飞机爆炸后，这艘军舰急忙转头，以30节的速度迅速逃离了事故现场。人们试图取证，但联邦调查局很快就采取了行动，他们率先把附近各个雷达站侦测到的所有雷达数据没收，无证可取。因此，很多人都怀疑，是由于正在附近海域进行演习的美军军舰操作失误，发射导弹击中了环航800号。

“导弹击落说”一时之间四处弥漫。

班机坠毁12小时后，联合调查小组的调查人员便赶赴了事故现场，他们的第一要务就是寻找飞行数据记录仪，即所谓的黑匣子。经过7天，这个重要的黑匣子才被一个潜水员在海底找到，并上交给调查小组。调查小组火速将黑匣子录音带送往国家运输安全委员会的总部进行分析研究。

调查者在数月的调查之后，终于公布了调查结果。他们认为，由于环航800

了联邦航空局的命令。此外，为了加强安全性能，他们还在波音客机油箱上层充满氮气，防止喷气机燃油着火。从2007年起，所生产的波音7系列的新飞机，都强制采用这项新技术。

环球航空公司本来就业绩平平，这次大型空难又给了该公司致命一击。经此事故后，环球航空公司不久便被美国航空公司兼并。

特内里费特大空难

1977年3月27日，在西班牙加那利群岛中的特内里费岛上，发生了一场惨剧，两架巨型波音747飞机在起飞过程中相撞，造成583人死亡，这两架飞机分别隶属于荷兰航空公司和泛美航空公司。这次事故死亡人数成为人类空难史之最。

加那利群岛是西班牙的海外属地，位于北非西部国家摩洛哥外海250海里左右的大西洋上。该群岛虽小，但位于热带，旅游业发达，长久以来，该群岛一直是北部的欧洲人在冬天南下避寒的渡假胜地。除此之外，该群岛地理位置也很重要，是南北美洲的游客进入地中海地区的门户，因此每年飞往加那利群岛的旅客非常多。

加那利群岛由多个岛屿组成，其首府是位于加那利岛上的拉斯帕尔马斯。著名的拉斯帕尔马斯国际机场就坐落在这个岛上。此外，加那利群岛上还有一个机场——洛司罗迪欧机场，这个机场位于旁边的特内里费岛上。

虽然这次空难的发生地点是在特内里费岛，但整件事的起因却是一起发生在拉斯帕尔马斯的炸弹恐怖袭击案。1977年3月27日当天，拉斯帕尔马斯国际机场大厅的花店发生了爆炸，爆炸本身没有造成什么重大伤亡，但是很快，在爆炸后一个名为“加那利群岛自决独立运动”的恐怖组织发表声明，称他们就是爆炸事件的主谋，对此次爆炸事件负责，而且他们还在机场里安放着一颗炸弹，准备引爆。这种情况下，航管当局与当地警察被迫对机场封闭疏散和检查，航管单位迫于无奈，只好将所有原定要降落在拉斯帕尔马斯的国际航班全部转降到隔壁的特内里费岛洛司罗迪欧机场。他们要在那里先等候一段时间，等炸弹拆除后，再飞往拉斯帕尔马斯国际机场。这一突如其来的情况，导致洛司罗迪欧机场一时间停满了被迫转降而来的飞机，造成机场秩序混乱，这也为隐患埋下了伏笔。

事故的主角之一，荷兰皇家航空（KLM）4805号班机，是一架波音747-206B

料。而此时，地面控制中心和航天飞机上的计算机上显示的各种数据，都还未发现有任何异常。

65秒时，航天飞机向地面报告主发动机已加大，机长向地面测控中心报告“明白，全速前进”，但这却是地面测控中心收听到的航天飞机传来的最后一句话。第72秒时，高度16600米，突然从航天飞机里闪出一团亮光，“挑战者”号外挂的燃料箱当场爆炸，只听空中突然传来一声震耳欲聋的闷响，“挑战者”号顷刻之间爆裂成一团橘红色的大火球，炸开的碎片拖着火焰和白烟四散飘飞。航天飞机被炸得粉碎，与地面的通讯彻底中断，地面监控中心屏幕上的飞行数据霎时间全部消失。

“挑战者”号已经变成了一团大火，而它的动力系统——两枚固体助推火箭，仍在运行，但是已经失控了，成V字形喷着火焰向前飞去，眼看要掉入人口稠密的地面上，无疑又会是一场灾难，这时，航天中心里负责安全的军官比林格眼疾手快，在第100秒时，通过绑在火箭上的遥控装置，将它们引爆了，这才避免了一场大的灾难。

“挑战者”号爆炸后的碎片在发射地东南方30公里处落下，散落了整整1小时之久，这架价值12亿美元的航天飞机，连同七名优秀的飞行员，顷刻化为乌有，全世界为之震惊，各国领导人纷纷致电表示哀悼。

航天飞机失事之后，经过专家小组的调查，事故原因最终查明：“挑战者”号的助推器两个部件之间的接头破损，喷出的燃气向外燃烧，烧穿了助推器的外壳，继而引燃外挂燃料箱。而燃料箱裂开之后，液氢在空气中剧烈燃烧，最终引发了爆炸。

“挑战者”号上的7名宇航员在这次事故中全部丧生。他们是：机长：弗朗西斯·斯科比，四十六岁；驾驶员：迈克尔·史密斯，四十岁；宇航员：朱迪恩·雷斯尼克(女)，三十六岁；罗纳德·麦克奈尔，三十五岁；埃利森·鬼冢，三十九岁；格里高利·杰维斯，四十一岁；教师克里斯塔·麦考利夫(女)，三十七岁。

其中女教师克里斯塔·麦考利夫最引人注目，她是人类第一个以平民身份参加太空飞行的人。此前，她是美国的一名普通公民，是从1万多名申请参加太空飞行的人中选拔出来的，职业是教师。主管部门原计划让她在太空给她的学生进行现场授课，非常不幸的是，麦考利夫老师的愿望还未实现，就献出了自己宝贵的生命。

人们对挑战者号的爆炸深感悲痛，但并没有停止对科学事业的不懈追求，没

办法停下来了。

几秒钟之内，飞机就已加速到每小时400公里，开始爬升。不知什么原因，飞机起飞过程中，左翼的两部发动机中至少有一部已冒出火焰，危险的前兆再次显现出来。

当飞机伴着巨大的轰鸣声向西飞行时，火焰越来越大了，飞行员也发现了这一问题。他采取了一种应急办法——在这个飞行中最为危险的阶段继续向上爬升，因为只有当飞机到达一定高度后才有可能达到稳定状态。现场有目击者看到，在飞机下坠之前，仍然没有达到足够的速度，飞机的机头仍然在向上仰起，试图向上飞升。接着，危机彻底爆发了，飞机向左侧翻转，最后下坠，不幸撞上附近的一家旅馆。

事后，失事的协和式客机“黑匣子”中的记录被公布。根据记录，机场控制塔下达起飞命令56秒之后，就发现了飞机尾部起火并通知了机长。机长当时回答说，是第2号发动机出现了故障。这个时候，飞机冒出的火焰越来越大，控制塔不得不再次通知机长。机长回答说，飞机已经起飞，目前已没办法停下来了。机长继续说，飞机要朝着布尔歇方向飞去，然后立刻转过方向往回飞，准备降落。然而就在飞机转身时，突然坠毁，变成一团巨火。

113位罹难者中包括100名乘客和9名机组人员，遭飞机撞击的那家旅馆又有4人丧生。在100名乘客中，有96名德国人，其中有一家6口，还有2名丹麦人、1名美国人和1名奥地利人。他们都是由德国一家游船公司组织的旅行团成员，原计划从巴黎乘协和包机飞往纽约，然后再乘坐豪华游船前往加勒比海游玩15天。不幸的是，他们的愿望再也没有实现的可能性了。

此次空难遇难乘客大多数住在同一个小镇，这次空难给这个小镇带来了巨大的悲痛，因为大家都彼此熟知，谁家亲属遇难，基本上都能够了解。当日，小镇上的所有公共建筑物上的国旗都降半旗，所有的教堂一早就打开大门，向死难者致哀。

事后，法国空难事故调查组对空难原因展开了调查。2001年7月23日，调查小组公布了此次协和式客机空难事故调查阶段性报告，详细地分析了协和式客机的失事过程和失事原因。

这个报告令所有人感到意外。报告中说，协和式客机在机场跑道上快速滑行时，速度达到了每小时324公里，但是，这架协和式飞机轮胎轧在了一块金属片上，这个金属片是从刚才在这条跑道上起飞的DC10飞机上掉下来的。小小的金属片割破了协和式客机左起落架的2号轮胎，导致轮胎立即爆裂，其中的一块或几

洛克比小镇居民被这飞来的横祸夺走了生命。

惨案发生后，英国警察火速赶来，总共六百多人，他们封锁了现场。现场一片狼藉：在飞机坠地的中心点有一个7米深、30米宽的大凹坑，大火还在坑里熊熊燃烧；103航班机尾掉在离洛克比镇25公里的地方，整个飞机早已变成了成千上万块碎片，坠落在小镇各处，最远的一块残骸离坠毁坠落中心地有65公里远。

注满燃油的右机翼撞上地面舍伍德新月广场，接着发生了爆炸，舍伍德新月广场被炸出一个巨坑，而地面原本有几间房屋，被炸得已经不见踪影；另外有21间房屋因损毁严重，无法居住，必须拆卸。飞机左翼不知散落何处，调查人员试图找寻，但最后发现它已经在火球中消失。

住在那些被汽化了的房子里的人，全部遇难，留下的只是数以千计的小碎片：家族照、圣诞卡与陶器等等，它们静静地躺在巨坑深处。飞机残骸遍布在一条142公里长的走廊地带，散落面积达到了2188平方公里。

洛克比空难让整个世界为之震惊，英国警方立刻展开调查。首先要找到失事飞机的黑匣子，幸运的是，没过多久，失事飞机的两个黑匣子找到了，由8名专家组成的调查小组立即对黑匣子记录的资料进行详细的分析和研究。另外，还有一千多名科技人员对飞机残骸进行化验分析，以确定飞机失事的原因。

调查小组很快有了突破，他们在离失事中心几英里之外的一个地方，发现了一个毁坏的箱子，这个箱子是从飞机上掉下来的，同时进行了详细的研究，并发现了疑点。12月28日，惨剧事发一周以后，洛克比空难调查小组的一位英国负责人宣布：103航班极有可能是被恐怖分子事前放置的高爆可塑炸药炸毁的。这种高爆可塑炸药是一颗定时炸弹，装有电子定时的双重起爆装置。

3年后的1991年11月14日，美英两国公布了调查结果，宣布警方破获了一名利比亚特工人员的日记，并据此认定利比亚航空公司驻马耳他办事处的经理拉明·哈利法·费希列和利比亚的特工阿卜杜勒·巴塞特·阿里·迈格拉希为制造洛克比空难最大嫌疑犯。美英两国同时要求利比亚政府迅速逮捕这两个人，而且还要将他们引渡到美、英审讯。

第二天，法国总统密特朗也宣布了1989年法国航空公司一次客机大爆炸事件的调查结果，这次爆炸事故发生在洛克比空难之后，调查结果认为有4名利比亚人涉嫌此案。法国政府也向利比亚提出引渡这4名嫌犯的要求。

一个月后，利比亚政府作出回应，利比亚政府表示，已经拘留了被美英两国指控为嫌疑犯的那两名利比亚人，并对他们开始审讯；但是，利比亚政府坚决拒绝美英两国政府引渡这两名嫌疑犯的要求。利比亚领导人卡扎菲更是强硬地表

示，利比亚政府与洛克比空难案根本没有半点关系。

美、英、法三国当然不肯善罢甘休，他们不依不饶，要采取强硬措施。1992年3月，美、英、法三国向联合国安理会提出一份决议草案，要求联合国对利比亚实行武器禁运，禁止同利比亚进行的一切空中商业航运。在美、英、法三国施压下，这年的11月，安理会最终通过决议，决定对利比亚实施全面制裁，以迫使它交出两名嫌疑犯。

就洛克比空难嫌疑犯引渡问题，美、英与利比亚僵持了好多年，一直悬而未决。后来，阿拉伯联盟和非洲统一组织提出一项解决方案，在美、英之外的第三国，对两名嫌疑犯进行公开、公正的审判。美、英两国与利比亚三方都表示接受了这一建议。1999年4月5日，两名利比亚嫌疑犯被引渡到了苏格兰特别法庭，法庭地点设在荷兰。同一天，联合国宣布暂时停止对利比亚的制裁。

2000年5月，苏格兰特别法庭在荷兰海牙开始正式审理洛克比空难案。2001年1月底，苏格兰特别法庭宣布最后裁决，判决迈格拉希有罪，处以终身监禁；而另一名嫌疑犯费希列是被冤枉的，当场无罪释放。英美对此并不是特别满意。

2003年8月12日，洛克比空难案又有了新的转机，利比亚与美、英两国达成协议，向洛克比空难中的270名死难者提供总额为27亿美元的赔偿，平均算来，每个死难者的家属将得到1000万美元的赔偿。不久后，联合国举行投票通过了解除对利比亚制裁的决议，长期以来对利比亚的制裁正式停止。

1999年埃航空难

1999年10月31日，埃及航空公司的990航班从纽约肯尼迪国际机场起飞，计划飞往埃及的首都开罗，起飞30分钟后，飞机坠落大西洋，包括乘客和机组人员在内的217人全部遇难，这就是1999年埃航大空难。

事故的主角是埃及航空公司990航班的一架波音767-330型客机，这架飞机是埃航在1989年9月25日购买的，至事发时已经服役10年，飞行总时间为33654小时，总共起落7556次，可以算得上是一架新飞机。从纽约肯尼迪机场起飞时，这架波音767客机上共有199名乘客和18名机组人员。起飞后，990航班飞机由原定的飞行高度急降至16000尺，后来又爬升到了24000尺，最后就急速下降，直到坠落在大西洋海面上，整个坠落过程只用了36秒。这时距990航班起飞仅仅30分

苏联击落韩国客机自有其道理。远东地区是苏联的东方战略前沿，苏联最强大的太平洋舰队的总部所在地符拉迪沃斯托克就位于这一地区，另一座城市彼得罗巴甫洛夫斯克则是苏联海军的重要基地，部署了苏联核潜艇。此外，在这一带的重要军事区域还有苏联占领的日本北方四岛，这里也建有重要的海空军基地，此外，在北部的堪察加半岛上，苏联设置了洲际导弹基地。这些因素说明该地区战略位置特别重要，是苏联的军事禁地，苏联在该地区集结了大量先进雷达、高炮、地空导弹和截击机，以应付任何不测之事，这一地区的防空也是超一流的。

随着西方国际的继续指责，这一事件又有了新的说法。苏联于9月6日再次发表声明，对事故的原因做了新的解释：由于这架韩航007客机没有按照苏联的要求飞向苏联某机场，反而试图逃跑，苏军怕泄露了军事机密，苏联防空部队的一架截击机出于无奈，才奉指挥部的命令拦截这架飞机。

9月18日，苏联《真理报》主编在英国爱丁堡发表讲话，承认苏联军事人员在此事件中也有过失，苏联态度逐渐变化。据《华盛顿邮报》披露，这一事件造成苏联远东军区数名高级军官被解职，先是因为防空部队能力未达到要求，居然未能阻止这架毫无攻击能力的韩国客机飞进堪察加半岛，然后又冒冒失失地将这架客机击落，制造国际争端。

客机被击落后，搜寻救亡工作必须尽快进行。美苏等国一面激烈地进行外交战、宣传战，同时还要组织搜寻。美国、日本、韩国都出动大批舰船、飞机，对客机坠落的海域进行大规模搜寻，苏联方面也积极配合，但不幸的是没有发现一名幸存者。可各国仍没有放弃，他们坚持不懈，虽然找不到幸存者，但总要找到飞机的黑匣子，只有找到“黑匣子”才能了解飞行时发生的情况。因此，苏联同西方国家海空军在茫茫大海里进行了一场寻找飞机“黑匣子”的马拉松式的争夺战。但结果却令各方都非常失望，各国均声称一无所获。其实苏联早已经找到了黑匣子，只是把这一消息当做机密，拒绝公开。

一直到了1993年，失事客机黑匣子才被曝光。俄罗斯政府把早已被苏联潜水员找到，但作为苏联绝密未向外公开的飞行记录器，交给了国际民航组织。俄罗斯、美国、日本和韩国四国政府组织了专家小组进行调查。不久后，国际民航组织便公布了调查结果。

调查的结果就是没有结果。调查报告只是提出为什么韩国民航班机竟会神秘地偏离了从安克雷奇到汉城的航线，并溜进苏联领空达数小时之久，要知道韩航007号航班具有现代导航设备，其飞行员也是训练有素的。调查报告同时表示，

工程师做完机舱加压测试后，忘记把加压掣从“手动模式”变回“自动模式”，而飞机的飞行员对这一情况毫无察觉。所以当客机以“自动驾驶模式”爬升超过15000尺后，由于飞机上的加压系统被改成了“手动模式”，使得本应自动加压的加压系统未能自动为机舱加压，最终造成机舱内空气稀薄，氧气不足。

正常情况下，飞机高空失压，应该降低高度，直到降低到含氧量比较高的空域。可惜的是552客机机长及副机长并不知道是机舱失压造成的故障，此时他们还认为是机上空调失灵的原因呢。机长、副机长都没有戴上面罩，由于缺氧，很快便失去意识并处于昏迷状态，飞机便处于无人驾驶状态，而是以自动驾驶模式一直向上爬升。正机长试图去检查位于驾驶舱后部的空调装置有没有出问题，所以离开座位，但中途缺氧晕倒。

至于在客舱内，此时的情况稍微好一些，因为在机舱缺氧的情况下，客舱顶部的氧气罩会自动降下，因此客舱乘客都自动戴上了氧气罩。然而，这个设计只是用来支援像高空失压的情况下短暂使用的，等飞机下降到高含氧量空域时就会停止，所以仅仅可以支持约12分钟。很快机舱就随着整个飞机而遭殃。由于正副驾驶当时已昏迷，飞机并没有下降反而继续爬升。机舱氧气面罩内的氧气很快就用完了，大部分乘客因缺氧而失去意识继而陷入昏睡状态。因此F-16战机飞行员看到的客舱内所有乘客都毫无反应，而在客机驾驶舱内只能看见副机长，而正机长不知所踪的奇怪情况，也是符合逻辑的。飞机进入希腊境内，由于没有驾驶员控制飞机，只得依靠自动驾驶模式留在空中盘旋待命。

此时客机内有一名懂得驾驶飞机的空中服务员，依靠着紧急备用氧气瓶跑到驾驶室为副机长戴上面罩，然后他坐到正机长席，试图挽救飞机，并曾以极微弱的声线求救。在紧急备用氧气瓶仅仅可以支持一小时的情况下，飞机燃料出现不足，失去动力，最终坠毁。

要提一下的是，522航班的正机长是一名来自德国的驾驶员。由于当时处于假期，客流量大增，航班增加，太阳神航空公司因此聘请一些特约机长来临时充任。522号航班机长就是其中的一位。由于语言沟通存在问题，该机长很可能没有听懂地面控制员的指示，也有可能是因为当时处于缺氧状态，影响机长判断力及集中力。不论如何，该机长由始至终都一直以为是机上空调系统出现故障导致缺氧，而没有去考虑加压装置是否调校到了正确位置。这一切都令机组成员没能够及时阻止事故发生，并导致希腊史上最严重的空难。

522号航班空难是2005年度伤亡最严重的空难，死伤过百，同时522号航班空难也是波音737型飞机从1968年启用以来第69次空难。

解释。

稍微懂得军事常识的人都知道，美国的辩解是站不住脚的。我们知道，A300是60年代末、70年代初欧洲空中客车工业公司研制的一种宽体大型客机，装两台涡扇发动机，体积庞大，而F-14战斗机则是一种变后掠翼的多用途战斗机，也装有两台涡扇发动机。但是从外形和体积上来说，A300翼展44.84米，机高16.62米，机长54.08米；而F-14战斗机最大翼展是19.45米，机身长19.1米，机高为4.88米，显然，A300客机和F14战斗机的大小完全不在一个级别，A300与F-14相比绝对是一个庞然大物，正常情况下是不可能弄错的。另外，从速度上来说，二者也明显不同。A300飞行速度最大在639千米/小时左右，而F-14战斗机是美国研制的第三代先进战斗机，其最大平均飞速度能够达到2490千米/小时。而且，“文森斯”号是美国现代化导弹巡洋舰，拥有最先进的雷达和电子探测设备，不可能分析不出来A300和F14的区别。“误认为是F14”的说法显然不能令世人信服。

如果不是误击，那么很有可能就是蓄意的攻击。我们不禁要问，美国是否是故意击落A300的呢？首先我们要了解一下当时的政治背景。1988年，正处于两伊战争期间，海外的局势非常紧张，经常有些商业舰船被军队击沉，因此美军于1987年7月决定派海军军舰去波斯湾护航。美军到了海湾以后，多次与伊朗发生军事冲突，局势越来越紧张，对抗不断升级。1987年，双方相互击沉对方的导弹，伊朗率先用导弹击中美国油轮和挂美国旗的科威特油轮多艘，美军则随后进行报复，击沉一艘伊朗海军登陆舰、两座海上采油平台。之后美国与伊朗再次发生多起军事摩擦，1988年4月，美一艘护卫舰触雷，水雷是伊朗方面布置的，这次触雷造成19名美国海军官兵受伤，美舰为了报复，随即摧毁伊朗两座采油平台、击沉击伤伊朗军舰6艘。在655号航班客机被击落事件前，美国和伊朗双方都处于高度紧张状态。

另有消息说，在655号航班客机被击落前，美海湾部队曾得到情报称，伊朗空军的几架F-14战斗机正在海湾地区活动，很有可能是要对美军采取攻击。由此看来，美国确实也存在着不是存心故意的可能。

然而，不管事实真相如何，是有意还是无意，美国击落毫无防御能力的民航客机，造成290名无辜平民丧生，这一责任是无论如何也推托不了的，美国因这一事件受到全世界人民的谴责。

机失事前的飞行数据及失事前驾驶舱对话的情况，随后被送至设在首都华盛顿的有关部门进行分析。2004年10月26日，调查小组发表了587航班空难调查报告，指出飞机在飞进了由前一班航机所造成的乱流中之后，方向舵被副机师过度使用，以此应付垂直尾翼附近的尾波乱流。飞机的两个引擎分别失速或脱落，导致引擎的燃料漏出。根据报告，如果副机师不这样做的话，事件就不会发生。

空中客车公司和美洲航空就此事的责任和赔偿问题展开了激烈的争论，相互攻击对方，努力推卸自己的责任。美洲航空指出，此次空难大部份罪责应该由空中客车来承担，因为空中客车A300的设计应该能够对方向舵的不正常操作有反应。为了在高速的环境下获得相同的操作效果，世界上大部份的飞机都需要增加方向舵的压力。然而空中客车公司的A30客机和其后续机种A310客机都使用常见的机械飞控系统来操作，而不是使用线传飞控系统。所以，调查小组认为“因为客机高敏感度，A300客机的方向舵控制系统不适宜在高速的环境下操作，就容易引起潜在危险”。

相反，空中客车公司则竭力指出整个空难大部分是美洲航空公司的错，因为美洲航空公司没有好好训练机师，机师在有关方向舵的特点和技巧方面明显缺乏应变能力。A300飞机的尾翼是设计成可承受在设计的速度下，向一个方向施以全力，但是，A300飞机的方向舵没有设计成可承受突如其来的压力。不少美航的机师都相信方向舵可以在任何速度下承受任何压力。

587号航班后来被取消了，现时通往纽约和多米尼加之间的航班都改以619号航班、635号航班和789号航班了。

土耳其DC-10次航班失事

1974年3月3日，土耳其航空公司的一架美制DC-10客机从法国首都巴黎附近的奥利机场起飞，飞入4000米高空，方向是英国伦敦。机上载着335名旅客、11名机组人员。然而，在起飞8分钟之后，一个剧烈的爆炸声传来，飞机爆裂了，机上全部人员，总共346人无一幸免，高额的死亡数字，使它成为当时世界上最大的空难。这就是981号航班失事惨剧。

本次事故的主角是一架麦道DC-10型客机，编号为TC-JAV，班号为981号。

3月3日，981号班机从土耳其伊斯坦布尔飞抵巴黎，降落在奥利机场，完成