

韓客機疑遭鳥擊失事釀 179 死

著陸偏離跑道撞牆爆炸 僅兩機組人員生還

綜合外電報道，韓國濟州航空 (Jeju Air) 一架載有 181 人的航班，昨日早上降落韓國全羅南道務安國際機場時，疑似遭遇鳥擊，機身偏離跑道撞上圍籬外牆後起火。空難中除兩名機組人員生還外，其餘 179 人全部喪生，客機兩個「黑盒」(飛行紀錄儀) 已尋回。今次是韓國境內歷來最嚴重的民航空難，也是韓國歷來首宗涉及廉航的嚴重空難事件，全國哀悼 7 天。新華社報道說，沒有中國公民在這宗空難中傷亡。



■飛機出事後着火燃燒，冒出濃煙。美聯社



■出事飛機燒剩機尾部分，救援人員在現場搜救。路透社

事發客機為濟州航空 7C 2216 號航班，機型為波音 737-800，於當地時間周日凌晨 1 時 30 分從泰國曼谷起飛，原計劃當地時間上午 8 時 30 分抵達務安機場。機上載有 175 名乘客，當中包括 173 名韓國人及 2 名泰國人，另有 6 名機組人員。紀錄顯示，客機首次降落時發現無法正常著陸而復飛，第二次嘗試著陸時墜毀。事發片段顯示，飛機在跑道高速滑行，撞向防護牆後發生爆炸着火。

機長曾求救 進機場 9 分鐘出事

據韓聯社報道，失事客機進入機場後僅 9 分鐘便墜毀。韓國國土交通部航空政策室室長朱鍾浣表示，客機於上午 8 時 54 分進入務安機場，控制塔於 8 時 57 分，向涉事客機發出鳥情預警，8 時 59 分，機長發出求救信號。務安機場只有一條跑道，按不同方向分為 1 號跑道和 19 號跑道，控制塔 9 時正指示客機掉轉方向、在

19 號跑道降落。9 時 3 分，客機在起落架未放下的情況下機腹著陸，與機場圍牆相撞。全羅南道消防部門耗時約 40 分鐘撲滅火勢，從機尾附近救出一男一女兩名傷者，他們是空服人員，暫無生命危險。除機尾外，整架飛機幾乎被焚燒殆盡。當局公布遇難者身份，最年幼是一名 3 歲男童，最年長者 80 歲。

目擊者指遭鳥撞擊引擎起火

生還的 33 歲機組人員李先生送院時似乎失憶，醫生問他的傷勢，他反而問「我為什麼會在這裏？」《中央日報》報道，另一名獲救的 20 多歲女機組人員右腳和頭部受傷，據報她回憶事發時，曾看到飛機一個引擎冒煙然後爆炸。而在機場附近目擊事故的一名居民也表示，看到飛機下降時忽然與一群從反方向飛來的鳥撞擊，隨後就聽到了爆裂的聲音，看到右側引擎冒出了火焰。務安國際機場昨日所有



■一名遇難者家屬在獲知噩耗後當場痛哭。路透社

航班取消。韓國國土交通部表示，就事故初步原因，有鳥擊和起落架故障等說法，確切原因有待調查。

香港旅遊業界對於韓國濟州航空發生客機空難表示關注和關切。東瀛遊執行董事禰國全昨日表示，香港赴韓國的旅行團基本只使用首爾仁川國際機場、釜山金海國際機場以及濟州國際機場，務安機場規模較小，香港旅行社一般不選用。

專家：成因多樣 起落架未放下不尋常

濟州航空 7C2216 航班空難，初步分析認為空難是客機引擎遭鳥擊後，起落架未能正確放下所致。多名航空專家認為，今次事故並不尋常，鳥擊事件通常與起落架故障關聯性較低，即使客機引擎和液壓系統無法運作，飛行員通常亦可手動操作放下起落架。分析亦認為事發務安機場跑道緩衝長度不足、結構設計缺陷，都或是空難原因。

韓聯社報道，韓方專家對客機起火原因看法不一。有分析認為客機沒有釋放起落架、採取「機腹著陸」，導致機身與地面摩擦起火。韓國資深民航機長張升哲(譯音)稱，「如果客機前起落架沒能放下，機組首要做法應是操作飛機復飛。機身接觸地面時，可能出現火花或火焰，不過在事發影片中，我沒有看到這一情況。」

時間太短難作正確決定

多數專家認為，事發客機起落架和擾流器等減速裝置均未啟動，導致客機高速降落、衝出跑道。

中國內地一名資深飛行員推測事件全過程，認為客機起落架無法放下，匆忙的機腹著陸觸碰引擎、影響引擎反推，導致客機著陸滑跑速度過大，駕駛系統無法準確採集周圍空氣信號，又導致擾流板無法打開。最終客機如炮彈般衝出跑道、撞牆爆炸，「機場的安全道設計以及應急預案都有缺陷，意外發生的反應時間實在太短，機組要作正確決斷，確實非常困難。」



■救援人員在飛機殘骸中抬出遺體。路透社

宣傳教育帶不來好客文化

通常一個地區之所以能持續吸引遊客，大概勝在兩方面：旅遊資源與旅遊體驗。例如水清沙白椰林樹影的馬爾代夫，即便什麼都不做，遊客也會絡繹不絕。2024 年，這個人口只有 50 萬的小國接待了全球 200 萬遊客，可謂「老天賞飯食」。

當然，不是誰都有此福氣。有些地方先天不足，以新加坡為例：國土狹小，地貌單一，雖有華、馬、印與殖民時代四種文化交融，但都不是正統。這也難怪上世紀七十年代新加坡政府為如何發展旅遊業絞盡腦汁。

然而，起手一把爛牌的新加坡如今已成為世界一流的旅遊目的地，旅遊業收入 GDP 佔比已達 6%，其最重要的因素就是優質的旅遊體驗。從出

入境效率、交通便利度、城市環境、服務質素、人文素養等，讓人流連忘返。數據顯示，新加坡超過 50% 的入境旅客為回頭客。

說回香港，我們有山、海、島，港、城的獨特融合，外加中西交匯的魅力，旅遊資源雖難稱頂級，但相比新加坡簡直是天賦異稟。再加上臨近龐大的內地市場，本應對獅城形成碾壓，然而 2024 年上半年數字顯示，香港過夜旅客人數約為 1,000 萬，僅比新加坡的 620 萬高 70%，與 2018 年高過一倍以上的數字相比明顯下降，更與兩地「天賦」不成比例。其中一個重要原因就是旅遊體驗已被趕超。

單說服務質素，大家都心中有數。每個港人都有一個被服務人員「激死」的故事，就不用費時間遊客了。其中遊客最高頻接觸的兩個行

業：飲食業與的士業更是重災區。各種奇怪的行為、行規讓人懷疑到底誰是顧客。

但只怪服務人員個人素質低並不公平，租金高企片面追求翻台率、工作時間長、各行業人手不足等都是原因。然而還有一項隱性原因沒有充分討論：生活壓力。想像一下，一名面對高樓價、高物價、低養老保障的基層市民，怎麼可能每天微笑平和的展示「好客之道」？新加坡通過租屋、公積金、平價超市等制度提供了更好的社會保障，國民也自然更友善更好客。

所以看似是態度問題，實際「疾在腠理」，是民生問題。打造「好客之都」單靠宣傳教育是徒勞的，本質上要幫助市民生活得更從容，再讓這種從容外溢形成好客文化。

劉子涵 學研社成員、傳媒人、政策分析師

波音 737-800 事故頻發 18 年來造成逾千人遇難

濟州航空今次空難客機機型為波音 737-800，是波音 737 系列事故最頻繁的機型之一。統計顯示從 2006 年至今，波音 737-800 機型在 18 年間發生 26 宗事故，加上今次空難，有 10 宗造成人員死亡，累計遇難人數達 1,075 人。

波音 737 是中短程雙引擎窄體客機，1968 年投入服務，合計有 14 款型號，波音 737-800 系列常用於廉航的中短航線，載客量約 162 人至 189 人。截至目前，波音交付近 5,000 架 737-800 客機，現時擁有這款客機的航企有上百間，遍布北美、歐洲和亞洲。波音 737-800 是濟州航空主力機型，事發客機於 2009 年生產，機齡約 15 年。

737-800 機型近年 10 宗致命意外中，最早一宗發生於 2006 年 9 月 29 日，巴西 GOL 航空波音 737-800 機型的 1907 號航班，與一架巴西航空工業有限公司公務機相撞墜毀，機上 154 人全部遇難。