

貨機滑行墜海 巡邏車被撞兩身亡

機管局：事發前天氣良好 未接求助



掃碼睇片

▲一架由阿聯酋抵達香港國際機場的貨機，昨凌晨3時50分許在北跑道降落後出現偏離情況，滑落海面。

焦點新聞

香港國際機場昨日（20日）發生貨機衝落海罕見意外。一架由阿聯酋阿勒馬克圖姆國際機場抵港貨機，在機場北跑道降落後突轉左滑出跑道撞上一輛巡邏車，繼而雙雙墜海，巡邏車上一名40歲男司機及一名30歲男乘客死亡，貨機上四名機組人員沒有受傷。

當局仍在調查事件，機場管理局表示，當時天氣良好，適合航班升降，巡邏車事發時與跑道隔着圍網保持着安全距離；民航處表示，貨機沒發出求救或協助訊號，航班離開正常路線後，指揮塔曾嘗試透過無線電聯絡機師，但沒有回應。運輸及物流局高度關注事件，期望民航意外調查機構在一個月內發表初步調查報告，搜證完畢後視乎天氣等情況許可，爭取北跑道本周內重新投入服務。

大公報記者 賴振雄、李雅雯（文） 黃洋港（圖） 李雅雯（視頻）

涉事貨機編號EK9788，隸屬阿聯酋航空，由土耳其航空公司Act Airlines租用，機上載有四名機組人員，包括機長、副機長、裝載管制員、飛機維修工程師，沒有載貨。昨日上午3時53分，涉事貨機由阿聯酋迪拜抵港，在西面降落赤鱗角機場北跑道，滑行至跑道中間位置時，突然衝出跑道，衝破跑道鐵絲網後墜海。

降落後突轉左滑出跑道

事發時，機場保安有限公司一輛巡邏車正在跑道範圍外執行巡邏工作，車上載有兩名機場保安人員，巡邏車被衝出跑道的貨機撞倒後同墜海，兩人被困在水底車內，機場緊急應變中心即時啟動並展開救援工作。消防人員到場後，四名機組人員在機艙門旁邊等候救援，經救生梯離開，全部安全，但巡邏車上兩名機場保安人員，分別被困在水底離岸五米及七米位置，兩人被救起後證實不治。

大公報記者昨早乘船趕往現場附近海面，近距離直擊現場情況，消防快艇在貨機旁邊戒備，岸上同時有大批消防車輛及救援人員，消防蛙人下水搜索俗稱「黑盒」的飛行記錄儀；從海面角度直望，清楚見到墜海貨機斷開兩截，機

被貨機衝破的鐵絲網，以及貨機遺下的部分碎片。

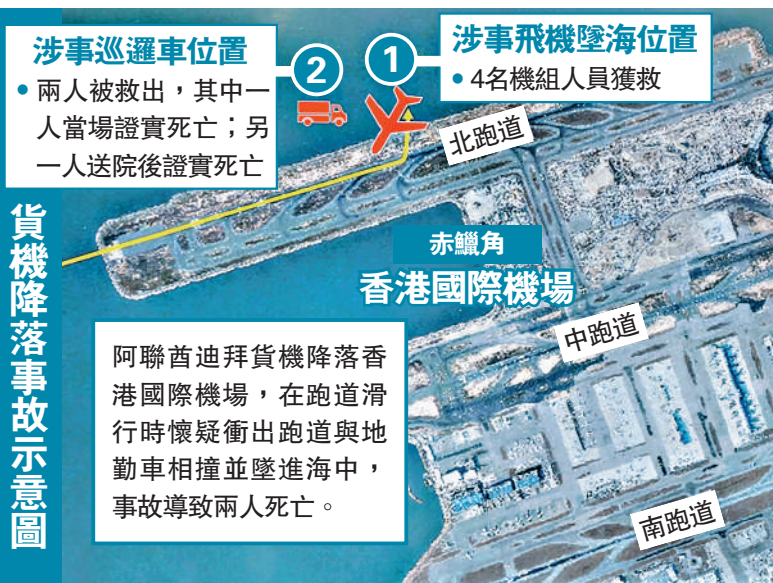
頭已撞爛，機殼損毀，飛機救生梯直伸入海，後半截斷開的機身斜插落海，不斷有海水湧入，墜海的貨機部分機身擱在石壘，沒有受海浪影響移動。

機管局機場運行執行總監姚兆聰表示，事發時天氣良好，適合航班升降，飛機在降落前沒有發出任何協助或求救訊號；至於被撞到墜海的巡邏車，當時正在北海岸線執行巡邏任務，與跑道間隔着圍網，並停定在海岸邊的中間位置，與跑道保持着安全距離，並非衝入跑道而被貨機撞倒。

民航意外調查機構總意外及安全調查員文家齊表示，將會循各方面作調查，包括飛機系統、飛機維修、操作、天氣、跑道情況等，作出調查，確定意外成因。



▲圖為阿聯酋航空的同類型貨機。



兩機場保安困水底終不治

機場昨日逾1000班航班繼續利用南跑道和中跑道運作，整體航班升降並未受影響。運輸及物流局局長陳美寶表示，對意外導致兩名地面工作人員離世感到難過，向死者親屬致以深切慰問，機管局相關調查人員搜證完畢後，視乎天氣等情況許可，將盡快進行打撈工作，及為北跑道進行緊急檢查及維修，爭取北跑道在本周內重新投入服務。

陳美寶強調，飛行安全至為重要，運輸及物流局持續高度關注事態發展，敦促相關部門全力配合調查，期望民航意外調查機構在一個月內發表初步調查報告。阿聯酋航空回應，涉事貨機由一家名為Act Airlines的土耳其航空公司租用，該航空公司在官網聲明，對巡邏車兩名死者及其家屬表示深切哀悼，公司會與相關部門保持密切聯繫，盡力配合調查。

香港國際機場自1998年啟用以來鮮有發生事故，對上一次追溯至26年前。1999年8月22日颶風森姆襲港，當時本港正掛八號風球，中華航空一架由曼谷經香港飛往台灣的客機在赤鱗角機場嘗試降落時，因強烈烈風導致飛機失控翻側，釀成三死208傷。

事故料無關跑道及機場環境

香港工程師學會航空分部副主席詹永年工程師向《大公報》表示，現階段無法確定意外具體原因，而相關調查剛啟動，關鍵在飛機的「黑盒」，當中包括記錄飛行參數的飛行數據記錄器（FDR），和記錄駕駛艙內所有對話與環境聲音的駕駛艙通話記錄器（CVR），了解意外發生時的實際情況。

機場整體設計超國際標準

詹永年又提到調查需整合多方面證據，包括飛機殘骸檢查結果、機上四人口供、天氣紀錄、塔台通訊紀錄、雷達紀錄、飛機維修紀錄及飛行記錄本數據等。他指出，需依據全部事實與證據分析原因，確定原因後才能提出對應的改善提議，現階段無法判斷是否存在人為

失誤等因素。對於香港機場跑道的情况，詹永年表示，機場整體設計包括所有跑道，均符合甚至超過國際民航組織的標準。而相關飛機意外調查會全方位覆蓋，包括跑道在內的所有因素，但他說，從目前情況判斷，因跑道或機場環境導致此次意外則暫時「不是大機會」。

香港專業飛行協會主席張敬龍表示，當時貨機以時速約80公里在跑道滑翔，速度屬於正常。他指出，本港機場降落難度不算大，機師事前理應已了解跑道的設計。而涉事貨機1993年註冊，至今32年機齡，他形容屬「適齡」。他又提到，若駕駛飛機發生交通意外，法例上與駕駛汽車一樣，即同樣可以干預危險駕駛作調查。

大公報記者 余風



▲肇事貨機的機尾在海上載浮載沉。

《大公報》平台現場直播 粉絲追睇

香港國際機場發生罕見嚴重事故，記者昨日上午租船出海，趕赴現場附近對開海面直擊報道，歷時超過四小時，在熱帶氣旋趨近及強烈季候風夾擊下，風浪越來越大，記者在顛簸搖擺的船頭艱難穩定身



▲大公報記者昨日在風浪中乘船趕往貨機墜海地點附近，近距離直播。

軀緊持手機，透過《大公報》網絡平台進行媒體直播，為讀者報道現場第一手消息，獲得大量粉絲追睇：「大公報好及時！」

駕船的黃先生初時未知發生飛機事故，加上目標位置並非船家慣常駛經的航道，船家唯有按記者網上搜尋到的大約位置，「估估吓」駛向目的地。

經過半小時船程，大公報記者離遠看到機場，其間風浪越來越大，記者與船家努力尋找汪洋上的「白色物體」（涉事貨機機身白色），終於在機場跑道的海邊位置看到一個白點，船家立即高呼：「找到了！」並鎖定方向，加大馬力前進……

大公報記者 李雅雯

巡邏車執勤路線正常 遠離跑道

兩名分別在機場工作七年及12年的巡邏車人員，不幸在意外中失去寶貴性命。駕駛車輛的41歲何姓司機及坐在旁的30歲陳姓男員工，連人帶車被撞落海，當時他們正在執行巡邏工作。

1998年啟用的香港國際機場，禁區邊界的安全一向由巡邏車負責，通常沿圍網前的車道巡視，監察鐵絲網的異常情況及有否破損，圍網上有否障礙物，例如飛鳥、野豬或垃圾等，以及是否有人闖進，當發現異常，巡邏車人員會即時發出警報驅趕闖入者，並通知機場中央控制中心。而若遇上意外或需要

救援，亦會即時提供協助。

此外，機場內有無人駕駛巡邏車，利用車內配備三個雷達、八個鏡頭及全球定位系統和影像分析等配備，能自動根據已設定的路線行走、自動調頭，亦能自動偵察到於車身約10米範圍的障礙，並啟動煞車。無人駕駛巡邏車於2021年9月底開始加入巡邏工作，以每小時10公里的速度，24小時行走跑道南路其中一段1.5公里的路段。

30歲死者家中支柱遺妻幼

香港民用航空事業職工總會副主席李永富指出，事發時巡邏車在正常巡邏

路線，遠離跑道，交界處有鐵絲網分隔，而巡邏路線正常情况下不應有飛機進入。工會正聯絡死者所屬公司，對方表示正進行調查。對於無人駕駛巡邏車是否能避免事故，他表示理解事故地點或需人手操作，惟無人車完全應用並取代人手則暫未有定論。

工業傷亡權益會總幹事蕭倩文表示，該會昨日接觸巡邏車死者陳先生的家人，得知死者是經濟支柱，其妻獲悉丈夫離世的噩耗後大受打擊，相信有一段時間無法工作，而家中育有一名年幼子女。

大公報記者 余風