

機師三度求助溝通不順 機型無法放油致迫降

申請復飛從反方向降落 跑道實際長度僅2500米



●遇難者家屬掩面哭泣。路透社



濟航空難

香港文匯報訊 韓國國土交通部昨日公布濟州航空空難初步調查結果，披露部分事發客機機師與務安機場控制塔通話紀錄。韓聯社報道，控制塔發出鳥類碰撞警報僅兩分鐘後，機師便連續呼叫3次緊急求助訊號「Mayday」，確認客機遭受鳥擊、需要復飛。當局研判客機復飛至墜毀期間，機組或與機場控制塔溝通不順，且失事機型無法洩放燃油，最終導致客機迫降。

國土交通部航空政策室室長朱鐘浣表示，務安機場控制塔於周日上午8時54分，批准事發客機從01號跑道降落，8時57分，控制塔發出鳥類碰撞警報，兩分鐘後，機師連呼3次求助訊號，其後直呼「鳥擊(bird strike)、鳥擊，需要復飛(going around)」。

9時正，機師將客機方向調轉180度，申請從反方向的19號跑道降落，控制塔一分鐘後批准。上午9時02分，客機開始降落。國土交通部稱，客機降落時沒有放下起落架，且失事客機機型無法洩放燃油，最後客機於9時03分，衝撞跑道末端圍牆爆炸。由於事發現場散布大量殘骸，很難確認機身實際着陆位置，當局大致估計是整條跑道的前三分之一段，相當於滑行距離佔整個跑道約三分之二。

機場擴建 300米跑道無法使用

國土交通部還稱，當日上午9時02分34秒，機場消防隊已接到控制塔調度請求，20秒後完成調度，不過當局並未透露機場控制塔當時向消防隊發送的請求細節。

務安機場跑道長2,800米，是全韓跑道最短的機場之一，事發時機場正籌備跑道擴建，約300米的跑道無法使用，意味跑道實際長度只有2,500米。韓國航空安全

協會會長黃浩源(譯音)表示，「如果跑道能延長至4到5公里，空難的損失或會減少。」

代總統下令徹查逾百同欸客機

韓國代總統崔相穆頒令，對全韓航空運作系統進行緊急安全檢查，徹查境內營運的101架同機型波音737-800客機。國土交通部統計，濟州航空有39架該機型客機，德威航空(Tway Airlines)、真航空(Jin Air)和韓國最大航企大韓航空，均配置同機型客機。當局要求檢查航企是否遵守波音公司的檢修規定，徹查檢修數據。

韓國當局確認，美國國家運輸安全委員會(NTSB)兩名官員，以及涉事客機製造商波音的兩名官員，周一晚抵韓參與事故調查。機身所用引擎的製造商CFMI暫未表明參與協助調查。

●濟航高層向遇難者家屬致歉。路透社

●控制塔發出鳥類碰撞警報兩分鐘後，機師連呼3次求助訊號。路透社



失事客機48小時內狂飛13轉 起飛前僅28分鐘檢查

香港文匯報訊 濟州航空是韓國最知名廉航之一。韓聯社報道，事發的7C2216號班機在墜毀前48小時內，執飛多達13個航班，往返於韓國濟州、首爾、泰國曼谷和日本長崎等地，回程僅28分鐘檢查，引發濟航是否為了賺錢，讓飛機超負荷運作的質疑。統計亦指濟州航空是全韓主要航企中，每架客機月均飛行時間最長、機隊平均機齡最高、接受行政處罰次數和罰款數額最多的航企。

平均機齡全韓最高

統計顯示，濟州航空今年第三季度每架客機月均飛行時長達418小時，超過大韓航空的355小時和韓亞航空的335小時，較其他廉航包括真航空(Jin Air)、德威航空(Tway Airlines)和釜山航空(Air Busan)更長，上述三間航企的月均飛行時長分別為371、386和340小時，均少於濟州航空。

濟州航空機隊平均機齡為14.4年，超出大韓航空的11.4年和韓亞航空的12.3年。廉航當中，德威航空平均機齡約13年，真航空和釜山航空分別為12.7年和9.7年。2020年初至2024年9月期間，違反航空安全法的韓國航企行政處罰記錄顯示，濟州航空違規9次，超出大韓航空的8次和德威航空的7次。2019年初至2024年8月間，濟州航空繳

納達37.38億韓圓(約1,970萬港元)違規罰款。

韓聯社引述業界分析，今次失事客機的乘客，多是光州市一間中小型旅行社推出的聖誕包機團隊遊客，這些包機遊產品往往按照航企需求安排，乘客多為旅行社招募的遊客。旅遊業界擔憂在外遊旺季，航企和旅行社可能強制安排包機、尋求利潤最大化，從而過度營運機隊、增加事故風險。

韓國有旅行社職員稱，旅行社只負責銷售航企分配的座位，無法介入航企營運。濟州航空堅稱，事故並非客機維修保養不到位所致。



●韓代理總統崔相穆(左)與其他政要出席遇難者悼念儀式。法新社

濟航同欸波音客機起落架故障折返

香港文匯報訊 距離周日的空難僅一天，濟州航空周一(12月30日)再有與失事客機同為波音737-800型號的航班出現起落架問題，航班起飛後折返首爾金浦機場迫降。韓聯社與《江原日報》報道，事發航班為7C101號班

機，當地時間上午6時37分從首爾金浦機場出發飛往濟州，機上載有161名乘客。客機起飛後起落架故障，飛行20分鐘後折返原機場，最終於上午7時25分降落，沒有人員受傷。所有乘客獲航企安排乘坐另一航班重新起飛。

DNA 驗證遺體 家屬不滿長時間等候

香港文匯報訊 濟航空難造成179人喪生，數百名遇難乘客家屬徹夜在事發務安機場，等候見遇難親人最後一面。由於韓國警方拒絕部分家屬親自指認遺體，要求由指紋或脫氧核糖核酸(DNA)驗證部分損害嚴重的遺體身份，許多憤怒的家屬質問當局逼迫他們長時間等候，令他們忍受更大痛苦。

路透社報道，事故現場依然能聞到燃油和血腥味，尋獲的遺體被安置在臨時太平間。空難發生後最初數小時，趕

到機場的遇難者家屬多數啞然無言，當首批22名遇難者名單公布，有家屬不禁哀號痛哭。一名家屬要求記者不要拍攝，「我們不是動物園的猴子，我們是失去親人的家屬。」

截至周一晚上，當局確認了164名遇難者身份，首批90名遇難者的遺體完成驗屍後，最快將於周二交還家屬。70歲的家屬朴先生稱，「我聽說可能需要10天(認領親人遺體)」，對我們而言，這段時間將無限漫長。」

慶80大壽旅行 一家9口全遇難

香港文匯報訊 今次發生空難的濟州航空航班本月8日才開始營運，機上許多乘客都是聖誕節赴泰國旅遊的韓國遊客，更有一家9口人全數遇難。

韓聯社報道，空難中最年輕的遇難者A先生一家9口都在事發航班上，一家人剛在泰國為A先生慶祝80歲大壽。全羅南道教育廳證實其5名公職人員遇難，據說他們一齊赴泰國慶祝升職，不料回程時遇難。

遇難者包括一名金姓親親媽媽，今年11月剛剛治癒胃癌，為慶祝身體好轉去泰國旅遊，不料死於空難，留下22歲的兒子和15歲的女兒。

金母的兒子哭訴，兄妹二人在父親去世後與母親相依為命，如今母親罹難，只剩下他和就讀中學的妹妹，他需要承擔起養家重任，「我不知道今後該如何生活。」

欠驅鳥措施 鳥擊率全韓最高

香港文匯報訊 務安機場附近有大型濕地保護區，是候鳥過冬的地方。機場2020年計劃擴建跑道時進行的環境影響評估報告顯示，機場附近有多種鳥類棲息，因此應制定驅鳥措施，如設置擴音器、警報器等，但由於擴建跑道項目未完成，驅鳥措施亦未實施。

據統計，務安機場發生鳥群碰撞的機率屬全國最高水平，從2019年至今年8月，

共發生10宗飛機與鳥群碰撞事件。

襟翼沒打開未有減速

航空專家認為，這宗空難有很多疑點，包括飛機降落時仍然高速飛行，襟翼沒有打開、起落架沒有放下。

專家稱，襟翼沒打開，等同客機基本上仍處於飛行狀態，因此速度會比正常降落快很多。

專家質疑跑道末端設混凝土牆

香港文匯報訊 濟州航空空難起因還有眾多疑點。航空專家質疑，事發務安機場跑道末端不尋常設有凸起的混凝土牆，很可能加劇傷亡。分析也指客機事發時匆忙迫降，未及時呼叫機場準備救援。

事發客機在跑道盡頭撞牆爆炸，韓國國土交通部證實，這座「牆體」是距離跑道末端約251米的方位角設施，上載用於定位的航向信標台。然而與多數機場航向信標台與跑道平行不同，務安機場的航向信標台建在高約兩米的混凝土結構上，合計高度達4米，相關設備日前剛剛更新，加固了混凝土結構。韓國的麗水機場與清州機場，也採用混凝土突出結構的航向信標台。

航空專家利爾蒙特說：「飛機撞向這座堅固的結構後解體，它根本不應該設在跑道末端。」韓國釜山新羅大學航空科學教授、前機師金光一(譯音)也表示，「機場跑道外圍通常只有鬆散的柵欄，飛機即使衝出跑道，也不會受到重大損害，可以滑行到自然停下。這座不應存在的堅固建築，才導致飛機撞上爆炸起火。」

日機師：可嘗試水上迫降

日本航空前機師杉江弘表示，務安機場四周有寬闊水域，機師可以嘗試水上迫降，「機腹著陸是最危險的方式，迫不得已才用。」

濟州航空管理支援本部部長宋慶勳(譯音)周一表示，事發客機起飛前檢查了液壓系統。至於客機最近一次檢查是本月20日，即事發前9天。《中央日報》報道，這項「A檢查」是客機每飛行600小時後的基本維護，包括目視檢查飛機設備、補充液體和氣體、修復耗損、清潔機身等。據報濟州航空的例行檢查，並未發現起落架異常。



●務安機場跑道末端不尋常設有凸起的混凝土牆。路透社

韓公調處申請拘捕尹錫悅 警立案調查代總統崔相穆

香港文匯報訊 韓國高級公職人員犯罪調查處(公調處)周一(12月30日)提請法院，要求其允許拘捕涉嫌發動內亂的總統尹錫悅，這是韓國憲政史上，偵查機關首次對現任總統申請採取強制措施。公調處在戒嚴風波後，曾以涉嫌帶頭發動內亂、濫用職權、妨礙權利行使為由，三度傳喚尹錫悅接受調查，但尹錫悅從未回應。

韓聯社報道，韓國《憲法》規定現任總統在職期間享有刑事豁免權，但不適用內亂罪。報道指法院將審查尹錫悅的內亂罪嫌疑，以及他是否在沒有任何正當理由情況下拒絕到案受訊，再決定是否批捕。尹錫悅代理律師尹甲根稱，公調處沒有調查內亂罪的權限，揚言尹錫悅發起緊急戒嚴，不是以擾亂憲政秩序為目的發起暴動，沒有犯罪嫌疑。

至於接任僅3天的韓國新任代理總統崔相穆，警方周一以其被舉報「涉嫌謀劃參與和協助實施內亂」、「濫用職權」、「違反《國家情報院法》」等行為，針對他立案調查。

前代理總統韓德洙將第二次就戒嚴風波接受調查，他是戒嚴風波中首名被要求再度接受調查的重要政府官員。



●公調處在戒嚴風波後曾三度傳喚尹錫悅接受調查，但他從未回應。網上圖片