

韩国务安机场昨发生坠机事故

致179人遇难 仅有2人获救

2024年12月29日,对韩国来说,是漫长而又悲伤的一天。

上午9点多,位于该国全罗南道的务安机场发生重大坠机事故,济州航空一架载有181人的波音客机机腹着陆,之后脱离跑道撞向机场围墙,并爆炸起火,造成机上179人遇难,仅有2人获救。韩国政府宣布,从即日起到2025年1月4日24时为止的7天为国家哀悼期。

初步推测是飞机降落时撞上鸟群导致起落架故障,从而引发坠机事故。韩国政府已将坠机事故发生地划为特别灾区,飞机的两个黑匣子已找到,相关调查紧急展开,但查明事故具体原因,预计至少需要数月的时间。



这是12月29日在韩国务安机场拍摄的事故救援现场。 新华社/纽西斯通讯社

179人遇难,飞机断成两截

当地时间12月29日上午9时3分许,济州航空7C2216号航班在位于韩国全罗南道的务安国际机场降落时坠毁。

在起落架无法打开的情况下,这架飞机尝试以机腹着陆,但却偏离跑道、撞上机场围墙,导致起火燃烧,机身也断成两截。

一段现场视频显示,“机身底部与跑道接触,并继续沿跑道直线飞行约10秒。飞机无法减速,一直向前行驶,发出巨大噪音,被烟雾吞没,冲出跑道,撞到

机场尽头的墙壁上,起火燃烧。”

“看到火焰从飞机右翼喷出,我觉得很奇怪,但后来听到了像瓦斯爆炸一样的巨响。”机场附近的一位目击者也表示,看到右发动机起火,并听到爆炸声。

事故发生后,韩国消防部门出动了32辆消防车和80名消防人员参与救援,并于上午9时46分初步控制火势。此外,韩国中央119救援本部和全罗北道消防航空队等也派遣了消防直升机

参与救援。

现场浓烟滚滚,火势凶猛。飞机被大火吞噬,机身大面积损毁,面目全非,仅剩下约15米长的尾翼部分尚可辨认。大火被扑灭后,现场只剩下一片废墟,飞机周围多个区域还冒出白烟。

消防部门从飞机尾部开始救援,仅有两名机组人员获救,随着遇难人数的不断上升,消防部门推测其他人恐无生还可能。截至发稿时,消防部门已确认179人遇难。

“我姐姐在这架飞机上”

据报道,这架波音737-800客机上共有175名乘客和6名机组人员,其中有173名为韩国籍乘客,另外2名是泰国籍乘客。

事故发生后,很多乘客家属聚集在务安国际机场一楼急切询问家人消息,大部分人从早上起就已经泪流满面。

当全罗南道消防局局长说完“机上181人估计大部分已死亡”后,家属聚集的会议室里响起哭声。一位乘客家属金先生哭着说,“我姐姐在这架飞机上。她这段时间一直很辛苦,

现在情况好转了,所以出去玩(放松一下)……”

181人中,目前仅有2名生还者。其中一位幸存者负责飞机后部乘客服务的一名男性机组人员。韩联社称,他在医院醒来后询问,“发生了什么事”“为什么会来这里”。他说他在抵达前系好了安全带,飞机似乎已经着陆,但后来的事他就不记得了。

韩国政府已将坠机事故发生地全罗南道务安郡划设为“特别灾难地区”,韩国代总统崔相穆当天抵达了事故现场,他向坠

机事故遇难者表示沉痛哀悼,并向遗属们表示诚挚慰问。

崔相穆强调,政府将通过设在当地的综合支援本部集中一切力量进行事故处置和支援,并以中央灾难安全对策本部为中心投入必要的所有资源。他还表示,将切实查明事故原因,并制定防止类似事故再次发生的对策。

目前被弹劾停职的总统尹锡悦也在社交媒体发文,表达了悲伤和震惊之情,并对遇难者及家属表示深切哀悼和慰问。

“鸟击”警告6分钟后坠毁

这架客机为何会在着陆阶段,遭遇如此灾难性的事故?

韩国警方和消防部门推测说,务安机场坠机事故的原因可能是飞机在降落过程中起落架发生故障,而且初步推测飞机撞上鸟群导致起落架无法放下。

韩国国土交通部29日下午在记者会上表示,务安机场客机坠落事故发生前,机场塔台曾于8时57分向客机飞行员发出鸟群冲撞警告。一分钟后飞行员发

出求救信号,求救信号发出5分钟后客机坠毁。

驾驶飞机的两名飞行员中,机长有6823小时的飞行经验,副驾驶有1650小时的飞行经验。目前,韩国航空铁路事故调查委员会已完成飞机两个黑匣子的收集工作,开始紧急调查。预计至少需要几个月的时间,才能查明事故的具体原因。

韩联社援引在附近海边钓鱼的目击者介绍,飞机在降落跑

道上时,与飞来的一群鸟正面相撞。这名目击者还说,在飞机右侧发动机中看到火焰,并伴有两到三声爆裂声,“好像有一些鸟被吸入发动机中”。

韩联社报道,济州航空12月才开始运营国际航线,但在务安机场正常执行国际航班不足一个月,就遭遇了这一灾难性事故。务安机场目前已取消了所有航班,务安机场跑道将封锁至2025年1月1日凌晨5时。

例高达43.1%。

根据韩国航空和铁路事故调查委员会出版的《航空和铁路事故案例手册》,2013年至2022年间发生的65起“飞机”事故和准事故中,52.3%(34起)是由“飞行员疏忽”造成的。 据中新网

乘飞机出行 如何最大程度保障安全

新华社北京12月29日电(记者李雯)近几日全球接连发生民航客机事故。从统计数据看,空难发生的概率极低。但乘飞机出行,很多人都经历过气流颠簸甚至飞机迫降等有风险的时刻,此时应该遵循哪些原则才能最大程度保障安全呢?

民航业最频繁被提及、也最重要的安全提示是:系好安全带!飞机乘客一定不要忽视安全带的作用。中国民用航空局发布的资料显示,在飞机起飞、降落或遇到空中气流颠簸时,乘客都必须系好安全带。安全带不仅可以防止乘客身体前后冲撞受伤,还可以防止飞机急速下降时乘客受惯性作用被向上抛起。

一般来说,飞机在穿越云层或碰到强大气流时会出现颠簸,使得飞机晃动或导致飞行高度突然变化。英国雷丁大学气象科学家保罗·威廉姆斯此前接受新华社记者采访时说:“现在有强有力的证据表明,由于气候变化,颠簸正在显著增加。”

英国研究气流颠簸的专家马克·普罗瑟说:“颠簸始终是飞行的特征。这是大气的自然特征,乘坐飞机可能遇到强烈颠簸,但引发死亡的风险仍然极小。”他提示说:“系好安全带显然会安全得多,如果你特别担心这类事情,那么最好尽量在乘坐飞机时全程系好安全带,而不仅仅是在飞机起飞或降落时。”

从客机机舱的座位分布来看,“坐哪儿更安全”一直是有争

议的话题。通常来说,遇到火灾时,坐在机舱安全门附近的乘客更容易逃生。此外,美国《大众机械》月刊曾根据统计数据得出结论认为,从整体上看,在飞机事故中机舱后部乘客的存活率略高于中部及前部,但这只是一家之言。

相比选择座位,更实际的避险策略是严格遵守飞行安全规则。比如,不携带易燃易爆品、超标锂电池等,登机后认真对待各种安全提示,仔细观看机上安全演示,熟悉氧气面罩、救生衣的位置和使用方法等。此外,乘客还应观察飞机应急出口位置、记住自己所在位置与安全出口之间的座位排数等。

如果遇到紧急情况飞机迫降、乘客需撤离机舱时,应迅速摘掉身上的眼镜、胸针、耳机等尖、硬物品,防止落地时受戳伤,也防止在逃离机舱时戳破逃生滑梯,影响逃生速度。同时,应迅速去除丝巾、领带等可能导致窒息的物品。此外,不要携带行李逃生。一旦出现事故,听从机组指挥有序逃生,会显著提升效率和存活率。

飞机一旦失事,往往伤亡触目惊心,短期内也会使人们对飞行的安全系数产生疑虑。但从统计数据来看,飞机仍然是最安全的交通工具之一,近年来民航安全也一直在稳步提升。据国际航空运输协会(IATA)的数据,过去十年,民航总体事故率从2014年的每百万架次2.06起事故,降至2023年的每百万架次0.8起事故。

过去10年韩国发生67起飞机事故

数据显示,过去10年韩国发生了67起飞机事故,其中着陆阶段的事故比例最高。

据韩国行政安全部12月29日发布的《2023年灾害年鉴》显示,2014年至2023年,韩国航空公司共发生67起“飞机事故”(含

飞机和直升机),累计死亡人数为59人,受伤人数为73人。数据显示,飞机事故发生最多的时期是2020年(14起),其次是2021年(13起)、2018年(9起)和2016年(7起)。此外,按飞机运行阶段划分,发生事故最多的是着陆阶段,比

这是12月29日在韩国务安机场拍摄的事故救援现场。 新华社/纽西斯通讯社

