



“今天下午3点10分，一架由南京飞往厦门的客机，在起飞时失事。这架飞机属于通用航空公司，为苏制雅克-42型客机。飞机在15时05分起飞，机上大约有120人。目前大火正在燃烧，人员伤亡情况不详。记者正在空难现场采访。本台将随时播报最新消息。”

1992年7月31日16:00，南京电台1008新闻频率《整点新闻》播出了这条消息。这是南京7·31空难的第一条消息。当年这则消息的发布者张欣，在事隔二十年后，对当初的情景还记忆犹新。

□现代快报记者 张欣

有人急促地说 “机场出事了”

1992年7月31日，连续十几天的炎热天气，让人感到浑身说不出的困乏。

第二天就是“八一”建军节，下午我正在空军某部采访。大约3点左右，突然从西南方传来一声沉闷的轰鸣声。不一会儿，会议室外有人急促地说：“机场出事了！”我抓起外线给民航局的一位通讯员打电话，想询问发生了什么事情，他的办公地点就在塔台附近，可是电话无人接听。于是，我赶紧用随身携带的对讲机呼叫新闻中心的无线总台，告诉值班编辑“机场出事了，可能是飞机摔了”。说完，跨上摩托车就往机场赶去。

大校场机场是军民合用的机场，到机场航站楼只花了5分钟，但登机 and 出站通道都是关闭着的。我琢磨着从行李出口试试运气，当时的大校场机场非常简陋，行李出口设在航站楼的西侧，原先是员工使用的露天通道，平时下飞机取行李就在这里，客流高峰时也作为旅客出站口。为了防止被阻拦，我把无线对讲机别在腰上，戴上耳塞，直往里闯。果然，一名穿制服的工作人员见我这副行头，又是急匆匆跑步的模样，没有任何阻拦的意思。于是，我穿过贵宾候机室，七拐八拐地进入了停机坪。这时，机场的车辆都在往起飞跑道的尽头开去，冲着黑烟滚滚的地方，我一口气跑了一公里多，身边还有别的人也在跑步前进。跑到近处才看清，空难现场周围是一片菜地，一条小河沟，还有稀疏的菖蒲和芦苇。

跑道的尽头已经停了一些机场的吉普车、工程车、消防车。在它的一侧，庞大的飞机横卧在两米来高的围堤和小河沟上，机身断成三截已完全解体。这是一架改进型的苏制客机，它的前身是二战时期著名的雅克运输机。机身上的标志显示，飞机属于国内的“通用航空公司”。残骸上正在冒着火舌和黑烟，碎片散落在方圆百米的范围。航空燃油四溅，吸饱了燃油的泥土和植物也在燃烧，一波一波的热浪迎面扑来。空气中弥漫着机舱内部物质燃烧的刺鼻味道，还有人体烧焦的味道。飞机断裂后，部分座椅等设施连同少量旅客被瞬间抛出，部分旅客在机身解体后沿着倾斜的机舱，落入油污和火海中，而绝大部分旅客根本没有逃生的时间，在舱内被大火吞噬，有的甚至和座位黏在了一起，场景十分惨烈。

“7·31空难” 第一条新闻播发的前前后后



2012年7月29日
摄于当年7·31空难事
发地点
现代快报记者 路军 摄

7·31空难的第一条消息终于发出了

机场消防队员匆匆而来，正在设法接水源控制燃油引发的大火。机场武警、驻军、场务人员在奔跑着、呼喊，抢救那些被飞机抛出的乘客。在我的身旁，有人在大声地作呕。有人在喊“轻点，轻点！当心脚下！”只见6名武警两两相对，手拉手组成一副人体担架，上面卧着一位面部流血，身上的衣服和皮肤还能分辨得出，估计是飞机断裂时被抛出来内脏受了伤，两条手臂骨折淤血形成大面积乌紫色，人已深度昏迷。接着抬出来的显然是一个男孩，这是我最先看到的，被救出的两名伤员。

太阳毒辣异常，飞机残骸

附近空气滚烫滚烫。人们站在坡地上，等待消防队员控制地面火势，以便接近残骸去救人。但水浇在残骸上，也就是冒一团白汽，降温效果不大。

在最初的一段时间里，救援指挥系统还没形成，现场非常混乱。而最棘手的是，在现场的人，没有人观察到飞机出事的瞬间，无法还原最初的情景，也没有人能完整的航班情况。我不停地找穿机场制服的工作人员打听，好不容易才搞清楚，这是南京飞厦门的航班，飞机进入跑道滑跑后，没有离开地面而是突然歪向一侧，撞在了护场围堤上。

尽管大致情况搞清楚了，但事关重大，消息还缺少权

威来源的正面确认，一旦出现错误非同小可。正在我绞尽脑汁验证信息的时候，一个偶然性的机遇降临，我从一条技术渠道验证了已经获得的空难和航班信息。

“今天下午3点10分，一架由南京飞往厦门的客机，在起飞时失事。这架飞机属于通用航空公司，为苏制雅克-42型客机。飞机执行GP7552次航班，在15时05分起飞，机上大约有120人。目前大火正在燃烧，人员伤亡情况不详。记者正在空难现场采访。本台将随时播报最新消息。”

7·31空难的第一条消息终于发出了，我长长地吸了一口滚烫的空气。

大部分伤员都命悬一线

没多久，停机坪方向有数十辆消防车和救护车呼啸而来，我看了一下表，大约离飞机失事30分钟。这个反应速度在今天看来相当快了，一来大校场机场是国内距市中心最近的机场，距离新街口仅8公里；二来当年社会车辆不多，从御道街往中和桥方向没有路堵，一路畅通。南京急救中心的8辆救护车刚停下，我赶紧上前询问救护车将会去哪几家医院。一位医生告诉我，按照道路和距离的顺序，首先是南京市第一医院，其次是解放军南京总医院和鼓楼医院。于是，我用对讲机呼叫值班编辑“安排记者到第一医院守候”。不久，第一批伤员被送进了南京市第一医院手

术室，我的同事们也相继赶到

了。省市和南京军区领导相继来到了空难现场，抢救工作开始井然有序。及时赶到现场的军警单位，消防、医护等专业人员以及附近的村民，都有了明确分工。一些重要的信息也陆续汇集，并且和现场形成相互印证，采访比先前顺畅多了。

16:30《半点新闻》播出后，我再次回到飞机残骸旁边，消防队员还在用水枪不停地给残骸降温，现场已经是泥泞不堪。救护车只能远远地停在跑道上，从护场围堤外将伤员或遗体运过来，一副担架需要很多人轮流接力。为了赢得抢救的时间，救护车在机场和医院之间不停

地穿梭，空难现场对面几百米外的场外公路上，有人索性将出租车开下公路，在田野里七歪八扭地向残骸开过来，要求运送伤员，但没有幸存者还能乘出租车，大部分伤员都命悬一线，而那些连一点生命体征都没有的遇难者，则被排列在不远处的平地上。

医护人员已经没有什么专业性的救护工作可做。我采访了一位机场附近的乡村卫生院院长，他是最早赶到现场的专业技术人员之一。他领着村民冒着高温屏住气息，小心翼翼地、一点一点地清理和搬运遗体，先后抬出了20多位遇难者的遗体。事实上，很多人已经完全无法辨认。

一家三口创造了空难生还奇迹

截至我离开空难现场，救护车已送走了33名伤员，现场剩下的全是无法辨认、也不再需要急救的遇难者。那时没有网络，最快的信息就是电台的插播和每隔半小时一次的直播新闻。海湾战争之后，南京电台的直播新闻，名噪一时，大街上

很多店铺也都习惯白天开着收音机。当天下午，南京电台的新闻节目多次播报空难消息，市民从滚动播出的新闻里，知道了航班情况、失事经过、现场救援，以及医院抢救伤员的最新进展。那些赶往现场参加抢救的出租车、市民，主动去医院义

务献血的市民，很多都是在听到电台报道后自发赶去的。

7·31空难伤亡惨重，126名乘客和机组人员中有107人遇难，生还的仅19人，其中包括非常侥幸的一家三口。同乘一架飞机的一家三口全活下来的，在世界空难史上闻所未闻。

一个月以后……

7·31空难后，通用航空公司停航整顿一个月。当时，我在西安参加全国新闻奖评选，结束后和广东台新闻中心冯副主任同行去北京开会，会务组订了早上6:40西安飞北京的航班。到机场后才知道，这是通用航空公司恢复通航的第一个航班，再一看登机牌顿时傻了眼：机型和7·31空难的一样，苏制雅克-42。

候机大厅里，旅客都在大声地议论这事儿，有人后悔起这么早来赶这趟飞机，也有人开着玩笑，一窝蜂地买来两块五一份的碗面，说是“不想当饿死鬼”。空难的阴影在人们的心中并没有完全散去，这些都是可以理解的。尤其是空难后，人们多少对这个机型有了一些了解，比如客舱非常简陋，设备也很老旧等等，凡是知情人难免会有点心理障碍。

飞机起飞、拉平，进入巡航状态。没有早餐供应，于是，所有人都闭上眼睛假寐。不知过了多久，客舱内突然有人大喊：“不好，飞机出事了！”我睁开眼睛一看，果然，一道白雾沿过道贴着地板，从前舱向后舱翻滚而来，速度很快。一瞬间，不少乘客惊慌地站了起来，高喊：“乘务员！乘务员！”，那种恐惧的神态中更有几分邂逅死神时的无助，有人开始离开座位往中间过道上挤，飞机出现轻度摇摆。这时，乘务员分别从前后舱门出现，大声解释：“请大家坐回自己的位置，飞机是在降温，没有故障。”乘客们依旧将信将疑，不敢落座。机上的广播响了，里面传来机长的声音：“各位旅客，我是本次航班的机长。本次航班已经越过了太行山，飞机正在下降飞行高度，由于地面的温度较高，飞机正在进行舱内降温处理，请大家不要惊慌，不要离开自己的座位，以免影响飞机安全飞行。谢谢。”

该死的雅克-42，降温设备和降温方式竟然如此落后。后来，一位专家告诉我，有些飞机虽然很落后，但是它的维保程序很严格，所以，飞机因机械故障造成空难的概率很小，出事多半是人为因素造成。7·31空难黑匣子解剖结果最终没有通过媒体公布，但造成这次空难源于人为因素，这个结论在不同的场合得到了证实。