



驾驶舱内仪表盘飞起



客舱内一片狼藉



乘客都戴着氧气面罩

史诗级迫降



发生故障后准备降落成都双流国际机场的川航3U8633(红圈内一块风挡玻璃已掉落) 新华社发

事故解读

给机长反应的时间仅十几秒钟

据民航业内人士介绍,驾驶舱风挡玻璃破损飞出的情况非常罕见,从技术和心理层面来说,机组处置难度非常大;此次安全备降非常不容易,堪称“世界级”“史诗级”。

解读1 有多危险?

风挡玻璃一掉,整个飞机属于爆发性失压。这次航班是高原航线,飞行高度在八千多到一万余米之间,人类在那个高度有效反应时间只有十几秒钟。如果在十几秒钟之内不是完成了记忆项目,把氧气面罩戴上最后就可能致飞机没人控制、坠毁。低温加上大风,人很快就会冻伤,很可能耳膜穿孔,还有肺部损伤。人有可能瞬间失能、晕厥,如果两个飞行员都晕厥的话,就是空难了。

解读2 有多罕见?

风挡玻璃整个丢掉的国外只有过一次,是因为维修人员的失误导致。在国内这种情况应该是首次。如果这个玻璃近期做过更换的工作,需要调查安装的质量问题;如果没有那么只能从玻璃本身质量问题调查。从业内看非常罕见,也是要命的故障。

解读3 机长多牛?

该航班机长心理素质可能也是经历过很多事情,经验的积累是很关键的。但不光是空军还是一直在民航成长为机长的飞行员,都会接受一系列严格要求,训练考试,这些科目都是有预见性地演练过的。在真实航班当中概率非常非常小,但是如果遇到,只要是一个合格的机长,处置是没问题的。

事故追问

风挡玻璃为何会碎? 业内人士:有四种可能性

现代快报记者了解到,当事飞机机型为空客。按照空客飞机的手册,飞机的前风挡玻璃有6层,其中外层有加温,主要是起保护作用。中间层和内层称为结构层,无论中间层或者内层,任何一层都具有承担两倍于飞机最大压差的能力,所以只要有中间或者内层任何一层玻璃在,飞机都是安全的。中国航空器拥有者及驾驶员协会飞行专业技术分会会长陈建国称,飞机风挡玻璃破碎,可能存在四种情况。

第1种可能: 安装时使用的螺丝不合格,或安装时用力过猛产生裂纹,造成隐患。

第2种可能: 玻璃材质存在问题。

第3种可能: 飞机在飞行过程中,由于高空机舱外温度极低,通常前风挡玻璃需要加温以维持强度,若加温时短路或发热不均衡,可能导致玻璃强度变化,在内外压差作用下破裂。

第4种可能: 风挡玻璃遭到外来物撞击,导致破裂脱落。

现代快报/ZAKER南京记者 刘伟娟

本版内容除署名外,均据新华社、成都商报

空中惊魂

万米高空飞着飞着 驾驶舱玻璃没了

中国民用航空西南地区管理局发布消息称,5月14日,四川航空3U8633航班执行重庆至拉萨航班任务,在成都区域巡航阶段,驾驶舱右座前风挡玻璃破裂脱落,当时飞行高度为9700米左右,机组实施紧急下降。

在各保障单位密切配合下,机组正确处置,飞机于7时46分安全备降成都双流机场,所有乘客平安落地,有序下机并得到妥善安排。

备降期间右座副驾驶面部划伤、腰部扭伤,一名乘务员在下降过程中受轻伤。目前该事故正在调查中。

乘客回忆

空姐大吼: 我们有能力迫降地面

14日下午4点10分,3U8633航班乘客、25岁的平措已经回到位于拉萨的家中。事发当时,平措正在打盹。一声巨响,他被惊醒,感觉飞机失重往下掉,氧气面罩也掉了下来,空姐赶紧协助大家戴上氧气面罩。

“除了失重的一刹那,后面飞行都挺平稳。”平措说,但恐慌情绪还是在机舱蔓延,有乘客开始呕吐,他也感觉手发麻。当时机舱断电,机舱广播没法工作。突然,听到一位空姐扯着嗓子朝大家吼:“请相信我们,我们有信心有能力带大家迫降地面!”听到这句话,平措的心里突然明亮起来。“那种气氛下这句话太重要了!”

空姐照常工作,给乘客们发水。受到这样的气氛感染,乘客们在整个迫降过程中也都保持惊人一致的镇定。直到飞机成功迫降双流机场时,平措才和身旁的哥们儿紧紧拥抱着在一起。他在朋友圈写道:“感谢飞行员和空姐,是你们的镇定,创造出了迫降奇迹。为你们点赞!”

纪录片《空中浩劫》·英航5390号翻版



万米高空,川航3U8633航班,驾驶舱右侧前风挡玻璃脱落,副驾驶差点飞出机外!驾驶舱失压!气温迅速降到零下40多摄氏度!仪器多数失灵!机长刘传健过硬的技术和良好的心理素质,让飞机平安着陆。这几乎是纪录片《空中浩劫》里英航5390号的翻版:1990年6月10日,该航班在飞行过程中,驾驶舱风挡玻璃突然破碎机长死亡,副机长驾机成功回到地面,创了航空史上的奇迹。

机长回忆: 副驾身体已飞出一半,降落全凭手动目视

昨天记者采访了机长刘传健。

记者:刘机长现在身体好吗?

刘:没有感到明显不适,接下来公司还会组织进行一次全面的体检。

记者:刚才采访一些业内人士,他们说这次备降非常难?

刘:非常难,不是一般的难。风挡玻璃掉落后,首先就是失压,突然的压力变化会对耳膜造成很大伤害。温度骤降(监测显示,当时飞机飞行高度为32000英尺,气温应为零下40摄氏度左右)。仪表盘被掀开,噪音极大,什么都听不见,只能依靠目视水平仪来进行操作。

记者:事发时有什么征兆么?

刘:没有任何征兆,玻璃突然爆裂,“轰”一声发出巨大声响。往旁边看时,副驾(身体)已经飞出去一半,半边身体在窗外悬挂。还好,他系了安全带。

驾驶舱物品全都飞起来了,许多设备故障,噪音非常大,无法听到无线电。飞机振动非常大,无法看清仪表。

记者:是怎样的困难法?

刘:每一个动作都非常困难。当时速度是八九百公里(每小时)。我给你打个比喻:如果你在零下四五十度的哈尔滨大街上,开车以200公里的时速狂奔,你把手伸出窗外,你能做什么?

记者:确实非常困难。我听说发出了7700的指令?

刘:是我发的,在下降时候发的,

发生了故障马上就要发这个,管制台会看到它,知道大概的情况。

记者:在自动驾驶完全失灵,仪表盘损坏,无法得知飞行数据的情况下,如何确定方向、航向,备降机场位置?

刘:全人工操作,目视靠自己来判断,民航很多是自动设备,其他自动设备都不能提供帮助。这条航线我飞了100次,应该说各方面都比较熟悉。

记者:备降过程中,有没有关注自身的身体状况?

刘:当时只想能不能把飞机安全操作下去,无法关注自己。为避免整个机组进一步受到伤害,要先减速迫降,而在紧急高度下降,噪音极大。完全凭手动和目视,靠毅力掌握方向杆,完成迫降。我当时的身体应该抖动厉害。

记者:从发生到降落多少时间?

刘:大概20多分钟。

记者:天气情况怎样?对紧急迫降是否有影响?

刘:天气帮了很大的忙。早上几乎无云,能见度非常好,如果是降雨或者天气状况不好的话,后果无法预料。

记者:网友说你的这次经历跟《萨利机长》比较像?

刘:《萨利机长》我看过,其实这次跟英航的那次更像。我们平时会关注特殊的飞行事故,会刻意从职业的角度关注和考虑事故原因。

刘传健
全优毕业成飞行教员

上世纪90年代,刘传健成为空军第二飞行学院的一名学员,1995年,他成为该学院一名飞行教员。昔日同学称,“百里挑一甚至千里挑一,刘传健就是一名全优学员!”