

驾驶舱风挡玻璃突然破裂,舱内失压,温度骤降数十摄氏度,巨大风力袭击,仪器毁坏,物品乱飞,噪音干扰……三个数字:7700、32000、13告诉你——

川航“史诗级备降”牛在哪?



3U8633 航班

图中为破损的驾驶舱风挡玻璃



仪表盘被强风掀开

14日7时许,四川航空从重庆飞往拉萨的3U8633客机在巡航阶段(约32000英尺高度),驾驶舱右座前风挡玻璃破裂脱落,机组实施紧急下降,于7时46分安全备降成都双流国际机场。机上119名乘客、9名机组人员平安落地,有序下机并得到妥善安排。

备降期间副驾驶胸部、面部划伤,一名乘务员轻伤。不少业内人士对此次川航3U8633备降点赞,称其为“史诗级备降”,而机长刘传健被称为“英雄机长”。



“英雄机长”刘传健

该航班备降事件发生后,中国民航局高度重视,当日即会同民航西南地区管理局开展调查工作。根据国际民用航空公约有关规定,民航局已向法国航空事故调查局(BEA)和空客公司发出通知。法方将派出专业技术人员来华参与事件的调查工作。

据目前掌握的调查信息,该机于2011年7月26日新机加入川航运营。脱落的右侧风挡玻璃为该机原装件,投入运营至事发前,未有任何故障记录,也未进行过任何维修和更换工作。

7700 代码 机组将应答机调至这个数值

5月14日中午,业内有航司针对此次事件发出内部公告,内容显示,“川航一架A319-100飞机执行重庆至拉萨航班,9800米巡航过程中,飞机马赫数0.74~0.75,机组发现右侧内风挡出现裂纹,立即申请下降高度返航,此时ECAM出现右风挡防冰故障信息。随后,右风挡爆裂,机组立即按程序处置,下高度、减速,戴氧气面罩,期间由于噪音太大无法建立无线电通讯联系,机组将应答机调至7700。”

据悉,7700代码是民航界约定的遇到紧急情况的制定代码。应答机代码是一组4位8进制数字,通过分配应答机代号,飞行管制人员可以对飞行器进行区分。

据悉,从初步调查情况看,该事件为风挡玻璃爆裂导致失压,机组按要求正常处置,飞机备降成都,安全落地。

32000 英尺 飞机从这个高度紧急下降

随着四川航空3U8633重庆至拉萨航班的相关信息逐渐披露后,业内纷纷表示,这是一起非常罕见的重大特情,从FR24提供的飞行数据上可以看出,该航班大约在北京时间早上7:07开始从32000英尺左右紧急下降高度,7:11左右下降至24000英尺高度,7:16再度由24000英尺降低高度,直至平安着陆在成都机场。

13 秒 机长只有这点反应时间

据一名业内人士透露,此次备降是一起值得记入航空史的事件。飞机的巡航高度一般是在平流层的底端,而平流层的底端是绝对不适合人类生存的。它的温度一般可以达到零下四五十度左右。强风加上亚音速的强气流,会使体感温度瞬间达到零下五六十度。紧接着还有气流的冲击,犀利的气流冲击是非常影响驾驶的。机长只有13秒的时间反应,戴上氧气面罩。从窗户破了到他反应过来,只能花13秒,这13秒的时间只要一过,飞机就完了。其实,按照规定最少限制是7秒,剩下的6秒钟时间内,戴上氧气面罩、打开氧气开关,需要4秒钟,实际操作时间只有两秒钟,去思考下一步应该做什么。这就要归于平时的训练和经验,必须点赞。

据相关人士透露,该航班当班机长为军转民飞行员刘传健,具有过硬的心理素质和飞行素质。

民航史上上一次发生这种事故还是在1990年6月10日,英国航空的5390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,创造了航空史上的奇迹。

机长专访 事发时毫无征兆 副驾半身飞出舱外

事件发生后,当班机长刘传健接受了记者专访,回忆了紧急操控客机降落的过程。

记者:刘机长现在身体好吗?

刘:身体没有感到明显不适,接下来公司还会组织进行一次全面的体检。

记者:我采访一些业内人士,他们说这次备降非常难?

刘:非常难,不是一般的难。难度体现在飞行途中的座舱盖掉落、驾驶舱风挡玻璃爆裂的情况下,对驾驶员造成极大的身体伤害。风挡玻璃掉落,首先面临的就是失压,突然的压力变化会对耳膜造成很大伤害。温度骤降到零下20~30度左右(监测显示,当时飞机飞行高度为32000英尺,气温应该为零下40摄氏度左右),极度的寒冷会造成驾驶员身体冻伤。

在驾驶舱中,仪表盘被掀开,噪音极大,你什么都听不见。大多数无线电设备失灵,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,风挡玻璃突然爆裂,“轰”一声发出巨大的声响。我往旁边看时,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,许多设备出现故障,噪音非常大,无法听到无线电。整个飞机震动非常大,无法看清仪表,操作困难。

记者:是怎样的困难法?

刘:瞬间失压和低温让人非常难受,每一个动作都非常困难。你要知道,当时飞机的速度是八九百公里(每小时),又在那么高的高度。我给你打个比喻:如果你在零下四五度的哈尔滨大街上,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: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、返航机场的位置等等?

刘:完全是人工操作,靠目视自己来判断,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:天气情况怎样?对这次紧急降落是否有影响?

刘:天气帮了很大的忙。14日早上几乎无云,能见度非常好,如果是伴随降雨或者天气状况不好的话,后果无法预料。

答疑解惑

飞机飞行中紧急释压,旅客安全怎么保证?

在川航3U8633航班事件中,很多人提到,此次机组在高原上方处理紧急释压,比在平原航线处理更为困难。

根据中国民用航空局飞行标准司2015年11月2日发布的《高原机场运行手册》,一般高原机场是指海拔高度在1524米(5000英尺)及以上,但低于2438米(8000英尺)的机场;高高原机场是指海拔高度在2438米(8000英尺)及以上的机场;一般高原机场和高高原机场统称高原机场。本次重庆-拉萨航班中,拉萨机场就属于高高原机场。

飞机发生空中紧急释压,旅客安全怎么保证?据了解,事实上,目前民航客机都配备了紧急氧气系统,用于在紧急情况下供氧。而本次执飞重庆-拉萨航线的A319型客机更是因为执飞高高原航线,配备了更为充裕的供氧系统。记者从业内人士处获悉,执飞高高原航线的客机经过改装,可以为客舱提供至少22分钟的连续供氧,驾驶舱的氧气供应则更为充足,部分客机甚至可以保障机组飞行全程。

综合新华网消息