

俄客机“黑匣子”已找到
俄方称暂不停飞该型客机,民航业界人士提醒:

飞行中遇到紧急情况 应听从指令完成撤离

俄罗斯联邦侦查委员会当地时间6日确认,已经找到俄罗斯国际航空公司5日晚紧急降落时起火客机的两个“黑匣子”,调查人员正在探查酿成这一事件的3种可能性,即人为因素、技术故障和天气状况。俄罗斯交通部长叶夫根尼·迪特里希同一天说,暂时没有理由停飞苏霍伊超级100型客机。

另据现场视频显示,部分旅客撤离时手中拿着随身行李。国内民航业界人士提醒,在飞机需要进行紧急疏散时,每一秒钟都很重要,一定不要贪恋财物,应第一时间实行撤离。

都是闪电 惹的祸?

这架苏霍伊超级100型客机5日晚起飞不久紧急降落,碰撞着陆后燃起大火,41人死亡、37人幸免于难。客机搭载73名乘客和5名机组人员,共78人。俄罗斯交通部长迪特里希6日告诉媒体记者,41名遇难者的遗体全部找到,37名幸存者包含33名乘客和4名机组人员,其中6人伤势严重,正在接受治疗。

俄罗斯联邦侦查委员会同一天确认,客机“黑匣子”、即飞行数据记录器和驾驶舱语音记录器已经全部回收。这一委员会的发言人斯韦特兰娜·彼得连科说,调查人员正着手分析酿成这一事件的各种因素。“调查正在考量这一事件原因的各种版本。”委员会说,“包括飞行

员、调度员和技术检验员资质不足,客机故障以及天气状况恶劣。”

这架客机的飞行员丹尼斯·叶夫多基莫夫表示,闪电迫使客机紧急降落。他没有说明客机是否遭闪电直接击中。

一名了解调查进展、不具姓名的俄航空专家6日表示,飞机被闪电击中很常见,算不上危急情况。即便闪电导致某些机载系统停工,也有备用系统接替。

据悉,调查人员发现客机迫降时的空中轨迹和速度均属正常,专业人士将重点分析飞行员在着陆前是否顺利启动反向制动装置及该装置的工作状态,飞机起落架触地状态是否良好,什么原因导致飞机首次触地时硬着陆并在跃起后二次撞击地面。

遇难者 中毒而亡?

俄执法机关消息人士6日表示,未逃出机舱的大多数遇难者因大量吸入飞机燃烧时的有毒气体中毒而亡。

俄卫生部长斯克沃尔佐娃说,生还的机长、副驾驶和1名乘务员也因吸入有毒气体而中毒并伴有休克症状,伤情中等。此次住院治疗者共9人,其中两人重伤。

谢列梅捷沃机场管理部门提供的信息显示,消防救援队在飞机着陆1分钟后抵达现场,并用10多分钟扑灭大火。俄联邦侦查委员会正通过基

因检测核实部分遇难者身份,迄今已有22名死者身份被确认。

独联体下属机构国际航空委员会的团队已将机场跑道上的所有残骸运入一座维修机库供后续分析,并着手破译解读失事客机的“黑匣子”信息,以期还原事发现场情况。相关飞行员、地面空管人员和飞机技术设备检验员的工作表现、飞机技术故障和不良天气影响,都是事故原因的调查方向。

俄总统新闻秘书佩斯科夫、俄交通部长迪特里希6日分别表示,目前调查尚无结论,没有理由让苏霍伊超级100型客机停飞。

为何撤离时 不能拿行李?

俄罗斯媒体报道称,涉事客机迫降,后舱起火后,飞机仅余前部紧急出口可用。部分旅客在紧急撤离时打开行李架取行李,可能耽误了后舱旅客的逃生时间,导致死亡人数增加。

国内一位空乘人员告诉记者,当机组宣布飞机处于紧急状态后,旅客们一定要明确自己已身处危机之中,这种危机可能有多种诱发因素,但由于时间极其宝贵,没有人有时间对当下状况去作出解释,旅客所能做的,就是听从机长的指示,并服从乘务员下达的全部命令,如取下随身的尖锐物品和易燃物品,包括眼镜、假牙、助听器、丝巾、领带、丝袜等等,将其放在行李架内或前方的座椅口袋内,系好并系紧自己的安全带,确认周围以及地板上没有任何松散物品。

那么,为什么不能携带随身行李下飞机呢?“紧急撤离的时间按秒计算,谁也不知道危险不会在下一秒继续升级,拿行李很可能耽搁其他人的撤离时间。此外,打开行李架时可能导致行李滑落砸伤周围旅客、堵塞通道,破损的行李在

旅客跳下滑梯时还可能刺破滑梯,让后面的旅客逃生无望。在撤离后,旅客必须迅速远离飞机,立刻寻找救援人员。如果在机场外迫降,则要撤离到风上侧100米。”该空乘人员介绍说,一架民航客机完成紧急撤离的时间是90秒,越快越好。具体到俄航班此次飞机事故,尽管生还旅客在55秒内撤离完毕,但如果旅客能不贪恋行李,尽快撤离的话,生还人数有可能还能增加。



俄迫降起火客机内景

链接: 这些飞行安全误区了解下

■误区一: 飞机越大越安全

真相:这个说法常常影响人们买机票时的决定,总想着选个大飞机安全。而实际上,飞机大小所影响的主要是舒适性,而非安全性。

对于不同的机型而言,各个阶段的操作程序和其相对的外界环境都是没有差别的,唯一存在不同的便是巡航时的高度。通常大型机的巡航高度在10000米以上,而小型机的高度在9000米左右。在中纬度地区(大多数航线覆盖的区域),对流层在10000米-12000米以下,也就是说小型机的巡航是在对流层中,而大型机的巡航则在平流层之中。平流层中的大气相对于对流层稳定得多,所以大型机巡航时乘客们会发现很少有颠簸。

■误区二: 大航空公司的飞机更安全

真相:这也未必,大一点的航空公司照样出过大事。

其实,这里面最重要的事情不是航空公司,而是其所在国家的民航管理机构如何管控它们。

在很多国家,运营大型客机的航空公司通常必须遵守最严格的航空安全法规。运营小型客机的航空公司则一般被允许低于同类标准执行。小飞机本身的安全标准也与大飞机不同。各个国家的机场、空管遵循的标准也有类似差别。

■误区三: 飞机上不同座位安全系数不同

真相:飞机上有没有相对更安全的区域?最简单的回答就是:没有!

无论空难的严重程度有多高,决定乘客人身安全风险程度的各因素绝大部分只有当事故发生时才会浮出水面。

也就是说,安不安全、是不是更安全,这和坐哪个位置真没有必然的关系。没有一次飞机事故的具体细节是雷同的。

■误区四: 和十年二十年前相比 坐飞机旅行变得更不安全了

真相:全世界范围内,导致乘客死亡的坠机事故还是比较罕见的。1996年以来,最少的2008年只有7起,最多的1997年则有19起。

和十几年前相比,致命的航空事故率没有太大变化,只是全球的航班数在这段时间内几乎翻了一番。

■误区五: 飞机上只有一副降落伞,是给机长用的

真相:机长的首要职责就是保障航班的安全,不可能机会上会装备让机长独自逃生的设备。

其实,在驾驶员的头顶两侧分别配有逃生绳,用于从驾驶舱撤离使用(迫降以后)。《民用航空运输机长职责》的第十一条明确规定了,机长应该是最后一个离开航空器的人,因此这一谣言不攻自破。

据新华网