

■对话

川航机长回忆备降： 副驾身体飞出一半，返航全凭手动目视



发生故障后准备降落成都双流国际机场二跑道的川航3U8633。新华社发

副驾(身体)已经飞出去一半 半边身体在窗外悬挂

记者:刘机长好,你现在身体好吗?

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:我刚才采访一些业内人士,他们说这次备降非常难?

刘:非常难的一件事,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,会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℃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℃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,噪声极大,什么都听不见。大多数无线电失灵,只能依靠目视水平仪来进行操作。

记者:近万米高空,氧气也非常稀薄吧?

刘:跟客舱一样,驾驶舱失压后,会自动脱落氧气面罩,缺氧问题不大。驾驶舱和客舱是密封隔绝的,因此失压、降温没有对乘客造成影响。

记者:我注意到航班起飞时间是在6点25分,事发时间和位置是什么时候?

刘:应该是7点过,我没注意到准确的时间,离成都的距离在100公里至150公里。

记者:事发时有什么征兆吗?

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,噪声非常大,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。

成都商报5月14日消息,作为一名飞行员,刘传健想到过各种突发事件,却没有想到会遇到《空中浩劫》里英航5390航班几乎一模一样的情况。

专注于还原航空灾难的纪录片节目《空中浩劫》里面记录了英航5390号的故事:1990年6月10日,该航班在飞行过程中,在驾驶舱风挡玻璃突然破碎、机长死亡的情况下,副机长驾机成功回到地面,创造了一个航空史上的奇迹。

刘传健是一名老机长,凭着过硬的飞行技术和良好的心理素质,让飞机平安着落。这几乎是英航5390号的翻版。

5月14日下午,记者联系上机长刘传健,对他进行了独家专访。

从发生事故到降落花了20多分钟

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:确实非常困难。我听说发出了7700的指令?

刘:是我发的,在下降的时候发的,发生了故障马上就要发这个,相当于是表示“现在我需要帮助”,管制台会看到它,知道大概的情况,发生了一个怎么样的问题,键盘输入数字。

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?

刘:完全是人工操作,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:返航过程中,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,无法关注自己的身体状况。

为避免整个机组进一步受到伤害,要

先减速备降,而在紧急高度下降,噪声极大,自动设备不能提供帮助。完全凭手动和目视,靠毅力掌握方向杆,完成返航备降。

我当时的身体应该是发出了非常大的抖动。

记者:从飞行数据上可以看出,事故发生后,紧急下降分了两个阶段:一次是从32000英尺左右紧急下降高度,二次是从24000英尺高度下降到着陆。这是出于什么考虑?

刘:因为当时(飞机)的速度非常大,噪声也很大,必须要进行减速。直接下降的话,会造成飞机和机上人员的伤害。

记者:从发生事故到降落花了多长时间?

刘:20多分钟。

记者:今天早上的天气情况怎样?对这次紧急备降是否有影响?

刘:天气帮了很大的忙。今天早上几乎无云,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。

记者:业内人士说你们学习飞行时会会有一个模拟噪声、低温等过程?

刘:在初级教练机阶段,会有一个极端情况模拟训练,但高度和速度都不可能像这次这么快。

平时会关注特殊的飞行事故,做一些特殊准备

记者:网上有传言着陆后飞机爆了胎?

刘:没有的事。因为飞机超重,并且反推设备不能工作,因此比正常滑行距离要长,轮胎摩擦更久,导致温度过高,然后轮胎自动瘪气——这是一个保护,不是爆胎。

记者:能说说你的经历吗?

刘:之前在军校飞行。2006年转业后一直在川航工作。

记者:网民说你的这次经历跟《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。

记者:就是《空中浩劫》里提到的英航5390航班?像你们是不是特别关注那些关于航空题材的电影或纪录片?

刘:对。我们平时会关注特殊的飞行事故,从职业的角度考虑事故发生的原因,自己应该怎么去操作,做一些特殊准备。

记者:有没有想过自己会遇到这种情况?

刘:平时有一些经验,从刚毕业到现在自己已经飞了几十年了,这方面还是做了一些特别的准备,谁知道下一刻会发生什么,飞行员这个职业就是与非正常情况打交道,正常的情况大家都没问题。

网友点赞

- Ech0:这个机组厉害!!! 榜样!

煎饼喂驼……:机长之前是军人,临危不惧,处理果断,心理过硬,保护了旅客生命安全,应记头功。

love小浪浪fly:为机组点赞。

GZPILMY:机组厉害,挡风玻璃没了还能驾驶,厉害!点赞。

Tisom-y:朋友刚好在这趟航班上,感谢机长,真英雄!

abc1234567678:如此严重的情况,处理得当,避免损失,应给予机组重奖!

Miso_Caddy:临危不惧,面对这样一个严酷的突发事情有如此的心理素质和高超得法的操作技能,令人敬佩!

特别想睡觉快乐:所有乘客都应该感激机长救了一飞机人的命,愿所有飞在天上的飞机永远平平安安。

大猫白耳:必须重重重重重奖!检修工作应该追究一下,如果是设计缺陷要空客负责。

边外老马:为机长点赞!这种情况应该是极少见的严重突发事件,机长临危不惧,操作得当,保住了全体旅客的生命,也保住了飞机,好样的!