

# 川航客机空中惊魂27分钟 被誉为“世界级”备降



## 万米高空剧烈颠簸

“不知道发生了什么,突然面前的氧气罩就掉了下来。”乘客王小悠(化名)回忆说。

5月14日早上6时26分,王小悠乘坐的3U8633航班起飞,这比原计划的起飞时间晚了21分钟。

由于工作需要,他曾多次乘坐该航线航班。像往常一样,起飞后不到一个小时,乘务员开始陆续发放早餐,人睡没多一会儿的王小悠也因此被叫醒。

早餐还没有吃完,飞机顶部突然传来一声巨响,紧接着机舱骤然变暗,氧气面罩垂在了眼前。

王小悠感觉到,飞机在急速下降。失重的体感中,他脑子里一片空白,“看了四周才确定这不是梦,然后在乘务员的指导下戴上氧气面罩”。

掉下来的氧气面罩,让乘客苏婉君(化名)的心揪了起来。

“从没有遇到过这种情况,以为自己就要完了,还有人吓到头晕、呕吐。”她拍摄的一段事发视频显示,客舱地面上散落着不少杂物,场面混乱。

王小悠证实,故障发生得太突然,四周很嘈杂,有人哭但声音不大,很快乘务员就开始安抚大家。

坐在中部靠前位置的赵仕海回忆,飞机出现剧烈颠簸时,自己正在睡觉,“整个人都被抛了起来,来来回回好几次”。没等他缓过来,驾驶舱的门开了,迎面吹来一股冷风,客舱里的东西很快被吹得七零八落,不少乘客还摔倒了。

乘客王强(化名)说:“当时乘务员正在我附近派餐,旁边有乘客的粥都洒出来了,当时我都吓傻了。”他介绍,氧气面罩掉下来后飞机就很颠簸,前排有乘客说看到驾驶舱爆开了一个大窟窿,很快机组工作人员开始提醒大家:系好安全带、戴上氧气面罩。

## 风挡玻璃空中脱落

7点半左右,航空摄影爱好者

从准备备降到成功降落,机长刘传健用了27分钟。

5月14日早上,四川航空3U8633航班在从重庆飞往拉萨时,驾驶舱右座前风挡玻璃突然破裂脱落。由于失压,驾驶舱气温迅速下降到零下40多摄氏度,大多数仪表都已失灵。

危急时刻,机组成员靠目视和手动操作,成功将飞机从32000英尺(约9800米)的高度备降到成都双流机场。

空客中国公司已经指派技术团队,为由中国民用航空局主导的事件调查提供支持。

朱明(化名)通过航班追踪软件,得知3U8633航班有特殊情况发生。于是,他立即赶往成都双流国际机场的跑道边,并成功拍下3U8633落地前的一组照片。

从他拍摄的照片中,可以清晰地看到,飞机降落时,驾驶舱右侧的风挡玻璃已经消失。

不久,中国民用航空西南地区管理局通过官网发布消息:5月14日,四川航空3U8633航班执行重庆-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,机组实施紧急下降。

通报称,备降期间,右座副驾驶面都被划伤,一名乘务员在下降过程中受轻伤。民航西南局、四川监管局已于第一时间赶赴现场开展调查处置。

短短一百余字,体现在飞行轨迹上,形成一段“勺子形”的曲折路线。

飞行轨迹显示,3U8633航班从重庆起飞后,不久就升至32000英尺,经过成都区域时,飞机仍正常前行,但很快又折回成都方向,转圈一周后,逐渐从近万米高空降落。

## 空中惊魂的27分钟

3U8633航班的航空日志显示,当天早上7点15分,飞机开始处于备降状态,27分钟后成功备降成都双流机场。

将无法预料。

## 一次“世界级”备降

来自四川航空的通报显示,机长刘传健身体状况一切正常,副驾驶皮肤擦伤,一名乘务员腰部受伤。此次航班故障备降中,共29名旅客感觉不适。

昨天下午2点05分,除了部分选择放弃继续飞行的乘客,3U8633航班的50余名乘客改签3U8695航班飞抵拉萨。

至此,遭遇此次高空危机的众人终于舒了一口气。机组人员紧急时刻沉着冷静地处理也得到了万众赞叹,被誉为一次“世界级”的备降。

果壳网主笔、航空科普作家瘦驼解释说,故障发生时,3U8633航班的飞行高度比珠峰还高,机舱外温度可达零下四五十摄氏度。而飞机的客舱经过增压处理,可以保持人体需要的温度、湿度和氧含量。“驾驶舱玻璃脱落,舱内首先会听到巨响,随后处于低压缺氧状态,空气急速从机舱内被抽离,要不是安全带绑着,人都可能被刮出去”。

安全落地后,王小悠把此次经历记在了备忘录上,称自己“大难不死”,做了一场惊心动魄的梦。他说,在飞机备降的过程中,一度觉得自己一只脚已经踏进了鬼门关。

王小悠暂时放弃了此次行程,他选择留在成都,住进川航安排的酒店,享受四川的美食。他表示,近期不想再坐飞机。

与王小悠不同,王强和苏婉君选择了改签航班,当天下午就已抵达拉萨。王强心情不错,在社交网站更新了好几条后续动态,跟关心自己的网友互动。苏婉君有点高原反应,稍作调整后她打算继续原来计划的旅程,她说:“感谢机长把我们死神那边拉回来。”而赵仕

海因受伤暂时待在医院,同行的妻子陪着他。

## 事故调查已经启动

在川航客机遭遇空中惊魂之后,除了点赞机组人员,也有声音提出质疑:最为坚固的风挡玻璃为何会在空中破裂脱落?

记者查询发现,3U8633航班由一架空客A319客机执行,注册号B-6419,机龄6年10个月。

虽然此次事故极为罕见,但在航空史上并非首例。资料显示,1990年6月10日上午7点20分左右,英国航空5390航班在从英国伯明翰起飞前往西班牙马拉加途中,驾驶舱左侧风挡玻璃脱落,机长蒂姆受气流冲击,上半身被吸出驾驶室。经过20多分钟紧急操作后,飞机最终平稳降落于跑道,成为英国民航史上最惊险的一次迫降。

据事后调查,该客机曾在出事前27小时更换风挡玻璃,维修人员在更换风挡玻璃的同时也换了螺丝钉,但并没有参考飞机的维修手册使用标准的螺丝钉。由于使用了更细的螺丝,才造成风挡玻璃在飞行途中脱落。

来自中国民用航空局的消息称,关于此次事故的调查工作已于昨天上午8点启动,事故导致前右侧风挡在空中脱落,飞行控制面板右侧三分之一脱落,后续调查工作仍在进行中。

空客中国公司称,根据中国民用航空局和法国民航安全调查分析局的要求,空中客车已经指派专门的技术团队,为由中国民用航空局主导的事件调查提供任何必要的支持。

对于涉事飞机设计制造情况和进一步的资料,空客中国方面表示暂无其他信息可提供。

据《北京青年报》

## 业内人士分析事故四种可能性

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告诉记者,飞机风挡玻璃破碎,可能存在四种情况。

### 第一种可能

安装风挡玻璃时,使用的螺丝不合格,或安装时用力过猛,产生裂纹,造成隐患。

陈建国说,飞机出厂进入运行状态后,都需要维护,根据不同的维护级别,进行不同的检查,有些检查项目需要将风挡玻璃全部拆卸,再重新安装。该客机是否进行这样的检查,尚不清楚。

飞机的定检周期一般按飞行小时或起落架次分为A、B、C、D检等等级。从A到D,检修级别越来越高。D检是最高级别的检

修,对飞机的各个系统进行全面检查和装修。通常8年会进行一次大检修。

### 第二种可能

玻璃材质存在问题。一般风挡玻璃可以承受3万个循环(一个起飞和落地的过程),如果风挡玻璃材质不合格,可能出现提前老化等情况。在检修时,也存在根据需要,对风挡玻璃进行更换的情况,但更换飞机航材都有严格规定,且需要相关认证。

公开信息显示,该飞机2011年出厂,已经飞行了7年,飞行1万多个循环。据川航的说法,该飞机的风挡玻璃未做更换,依然

用的是空客公司的原装风挡玻璃。

### 第三种可能

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热以维持其强度,但如果加热过程中,出现短路或发热不均衡,也可能导致玻璃强度变化,在内外压力差的作用下破裂。

### 第四种可能

风挡玻璃遭到外来物撞击,导致破裂脱落。

飞机风挡玻璃有三层,内层主要承压,外层主要是防震,通常内层强度最大,如

果被外来物撞击,一般是外层破裂,只要内层完好,飞机飞行不会有大问题。

陈建国说,此前国内曾出现过类似情况,飞机进入云层后,遭到冰雹等打击,出现风挡玻璃破碎的情况。但在9800米高空,遭受外来物撞击的可能性很小,这个高度没有冰雹,能飞的鸟类也极少,因此基本可以排除这种可能性。

陈建国说,根据相关规定,一般发生民航事故后,由事发地属地民航管理局主导调查,飞机制造商、发动机公司和航空公司,也会被要求参与协助。他表示,具体的事故原因,需要以调查结果为准。