川航航班风挡破裂备降成都 空管半小时“盲发”指引安全落地

记者从四川航空公司了解到，5月14日，3U8633重庆至拉萨航班因机械故障备降成都，该航班于7时40分左右安全落地。此后，川航安排3U8695执行成都至拉萨航班，已于12时9分飞往拉萨。该事件正调查中。

中国民用航空西南地区管理局发布消息称，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，机组实施紧急下降。在民航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员面部划伤、腰部扭伤，一名乘务员在下降过程中受轻伤。

据悉此次事件的飞机是空客 A319，飞机编号B-6419，于2011年7月26日首次交付给川航。

空管开辟空中绿色通道

在事故发生后，空管部门给出了半小时“盲发”信号，并开辟空中绿色通道。

据知情人士透露，整个盲发时间持续约半个小时，空管部门依靠雷达，获悉航班的位置和飞行高度，将信息即时发送给川航3U8633航班。

同时，空管部门向同一航路上各航班发送指令，要求注意避让，为备降航班开启空中绿色通道。半个多小时后，14日上午7点40多分，川航3U8633航班顺利备降在成都双流国际机场。

几乎是英航5390的翻版

此次川航备降航班的机长刘传健之前一直在军校飞行，2006年转业后到川航工作，有几十年的飞行经验。

事发后，微博知名航空博主@FATIII在微博中透露该航班当班机长是原空军二飞院教官，心理素质好，处理镇定果断。

作为一名飞行员，刘传健想到过各种突发事故，但却没有想到会遇到《空中浩劫》里英航5390航班几乎一模一样的情况。

从一些自媒体上流传的图片显示，在万米高中，3U8633航班，驾驶舱右侧前风挡掉落，瞬间失压一度将副驾驶吸出机外，所幸他系了安全带，在驾驶舱失压，气温迅速降到零下40多摄氏度、仪器多数失灵的情况下，机长刘伟健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。

专注于还原航空灾难的纪录片《空中浩劫》里记录了英航5390号的故事：1990年6月10日，英航5390航班在伯明翰飞往西班牙马拉加途中，BAC111客机左风挡脱框，没有系安全带的机长被吸出机外，幸亏被副驾驶和随后赶来的空乘死死抓住，飞机在副驾驶操纵下安全备降。事后调查发现飞机在事发前一天刚刚检修过风挡，机务用了错误型号的螺栓固定风挡，导致在巡航时无法承受压力差迸裂。

专访

机长：事发前没有任何征兆 突然发出巨大声响

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。

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。风挡玻璃掉落后，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。大多数无线电失灵，只能依靠目视水平仪来进行操作。

记者：事发时前什么征兆么？

刘：没有任何征兆，风挡玻璃突然爆裂，“哄”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：我听说发出了7700的指令？

刘：是我在下降时发的，发生了故障马上就要发这个，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。

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：是的，完全是全人工操作，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：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，噪音也很大，必须要进行减速。直接下降的话，会造成飞机上人员的伤害。

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。

■综合新华社、成都商报、川报观察、新浪财经