

川航航班驾驶舱玻璃脱落 机长刘传健沉着冷静处置 客机“史诗级”迫降乘员都平安



昨天早上，四川航空公司由重庆飞往拉萨的3U8633航班在万米高空遭遇惊魂一刻——在没有任何征兆的情况下，飞机驾驶舱风挡玻璃突然破裂脱落，副驾驶一度半边身体被气流吸出窗外。在飞机仪表盘损坏、无法得知飞行数据的情况下，机长刘传健凭着过硬的飞行技术和良好的心理素质，靠目视操作驾驶飞机紧急备降成都机场，完成了一次堪称“史诗级”的紧急着陆。此次事件中，除副驾驶皮肤擦伤、一名乘务员腰部受伤外，所有乘客都平安落地。 青年报记者 刘春霞



“英雄机长”刘传健。



航班副驾驶徐瑞辰因皮肤擦伤入院。

《成都商报》供图

驾驶舱风挡玻璃没了飞机紧急备降

昨天一早，有飞友爆料称，川航重庆至拉萨的3U8633航班挂出了“7700”特情代码，随后备降成都。“7700”代码一般表示飞机遇到了紧急情况，比如机械故障或有机上人员突发疾病等，而当3U8633航班的相关照片陆续出现在网络上之后，人们才知道这一次的情况有多紧急——飞机副驾驶一侧驾驶舱的风挡玻璃居然没了！

昨天上午9点18分，四川航空官

方微博发布消息，称3U8633重庆至拉萨航班因机械故障备降成都，“航班已于7点42分安全落地，旅客已有序下机休息。目前，川航正换机执行成都至拉萨航班，预计旅客将于上午11时飞往拉萨。”

随后，民航西南地区管理局也对此事进行了通报，称四川航空公司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。在民航各保障单位密切配合下，机组正确处置，飞机于7点42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。

飞友发布的3U8633航班在成都双流机场紧急备降后的照片显示，驾驶舱右座前风挡玻璃已整块不见，驾驶舱内部更是触目惊心，仪表盘被掀开。而客舱内的氧气面罩也都掉落，地上掉落了不少杂物。

“副驾驶一半身体已飞出窗外”

飞机驾驶舱风挡玻璃突然破碎，这样的情况在高空出现时到底有多惊险？看过纪录片《空中浩劫》英航5390航班故事的人都有所了解。1990年6月10日，英航5390航班在飞行过程中，驾驶舱风挡玻璃突然破碎，在机长大部分身体被吸出窗外的情况下，副机长驾驶飞机成功降落地面，创造了航空史上的一个奇迹。而此次川航3U8633航班遭遇的情况几乎是英航5390航班的翻版。

昨天，驾驶3U8633航班成功备降的机长刘传健接受媒体采访，回顾了事发时的惊险一刻。飞机备降成功后，刘传健被网友们称为“英雄机长”。刘传健是转业军人，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。刘传健介绍说，风挡玻璃是在没有任何征兆的情况下突然爆裂的，发出了“哄”的一声巨响，他往旁边看时，副驾驶身体已经飞出去一半，半边身体在窗外悬挂。所幸他系了安全带。与此同时，驾驶舱物品也都飞了起来，许多设备出现故障，噪音非常大，无法听到无线电。此外，整个飞机震动非常大，无法看清仪表，操作困难。

此时，离成都的距离大约在100-150公里，刘传健随即发出了“7700”的特情代码。刘传健表示，风挡玻璃脱落后，飞机瞬间释压和随即骤降到零下二三十摄氏度的低温让人非常难受，每一个动作都非常困难。同时，由于驾驶舱的仪表被掀开，大多数无线

电失灵，只能依靠目视水平仪来进行操作。所幸的是，这条航线他飞了不下100次，对各方面都比较熟悉。

刘传健透露，由于当时飞机的速度非常大，噪音也很大，为避免整个机组进一步受到伤害，飞机进行了减速和下降高度，从发生事故到降落大概花了20分钟。他坦言，此次天气帮了大忙，天空几乎无云，能见度非常好，如果天空状况不佳或有降雨，后果无法设想。此外，刘传健还对网传的飞机降落时爆胎进行了“辟谣”。他表示，由于飞机降落时超重，而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，这是一种保护，不是爆胎。

乘务员喊话“有实力安全落地”

昨日上午，当事航班一名乘客讲述称，该航班原定5月14日早上6点05分从重庆出发前往拉萨，航班在延误20分钟后，于早上6点25分起飞。飞机大约飞行了一个小时，正处于万米高空，突然开始急速下坠，当时乘务员正推着餐车在派送早餐，包括他和乘务员在内都被毫无征兆的下坠吓得不敢动，不少乘客开始尖叫，

机舱内行李架上的物品、餐盒撒落一地。紧接着，机舱内的氧气面罩全部脱落，乘客迅速拉起氧气面罩罩住面部。飞机下坠后乘务员大声安慰乘客说，他们有能力、有实力保证飞机安全落地。飞机最终平安降落，也让乘客都松了口气，“很感谢机长，也很担心他”，“把我们从死神旁边拉回来”。

昨天下午，四川航空通报称，3U8633航班机长身体状况一切正常，正在休息。副驾驶皮肤擦伤；一名乘务员腰部受伤，正接受治疗。其余27名就诊旅客未见明显异常。川航已安排专人全程陪护旅客就诊。而旅客改签的成都至拉萨3U8695航班已于12时09分起飞。

业内说

驾驶舱玻璃脱落罕见 目前全球仅两例

纵观全球民航业，迄今为止飞机驾驶舱风挡玻璃脱落事件就发生过两次，昨天川航3U8633航班是一次，另一次是1990年6月10日英航5390航班。调查结果显示，当年英航5390航班驾驶舱风挡玻璃脱落，是由于机务更换风挡螺丝时未按照手册指引，错误地使用了尺寸过小的螺丝安装风挡，导致驾驶舱风挡在飞行途中松动脱落。

一位资深机务介绍说，此次川航3U8633航班发生的事件实属罕见，具体原因还需要等待官方调查。他介绍说，目前民航飞机驾驶舱玻璃基本是原装进口的，本次爆裂的玻璃重量约在35公斤，总厚度约3-4厘米，由一层3-4毫米厚和两层8毫米厚的加强钢化玻璃组成，外层有电加热膜具有防冰功能，中间用PVB粘接起到防爆作用。他表示，飞机驾驶舱风挡玻璃设计上允许裂纹，但不允许彻底失效，因此常见外物击伤导致碎裂是在设计安全内的，但很少见到整块玻璃爆裂崩溃。

一位资深机长也表示，飞机的风挡玻璃强度极高，人抡起大铁锤都砸不裂。“飞机风挡玻璃同时出现裂纹的可能性极小，进而导致空中完全破裂爆裂客舱释压紧急下降的情况更是极为罕见。”

民航业内人士介绍说，驾驶舱风挡玻璃爆裂脱落后，客舱压力急速释放，强大的气压会造成驾驶舱仪表被扯出机外，飞行员也会因为压力突然变化而受伤。此外，由于飞机在高空高速飞行时吹进来的风速度极高，而且温度极低，因此对于飞行员操纵飞机是极大的挑战。“这种情况下，驾驶舱的气温是摄氏零下几十度，风流又大，机组人员穿短袖衬衫，很多设备显示不工作，机长还要正确操纵飞机紧急备降去成都，相当不易。”