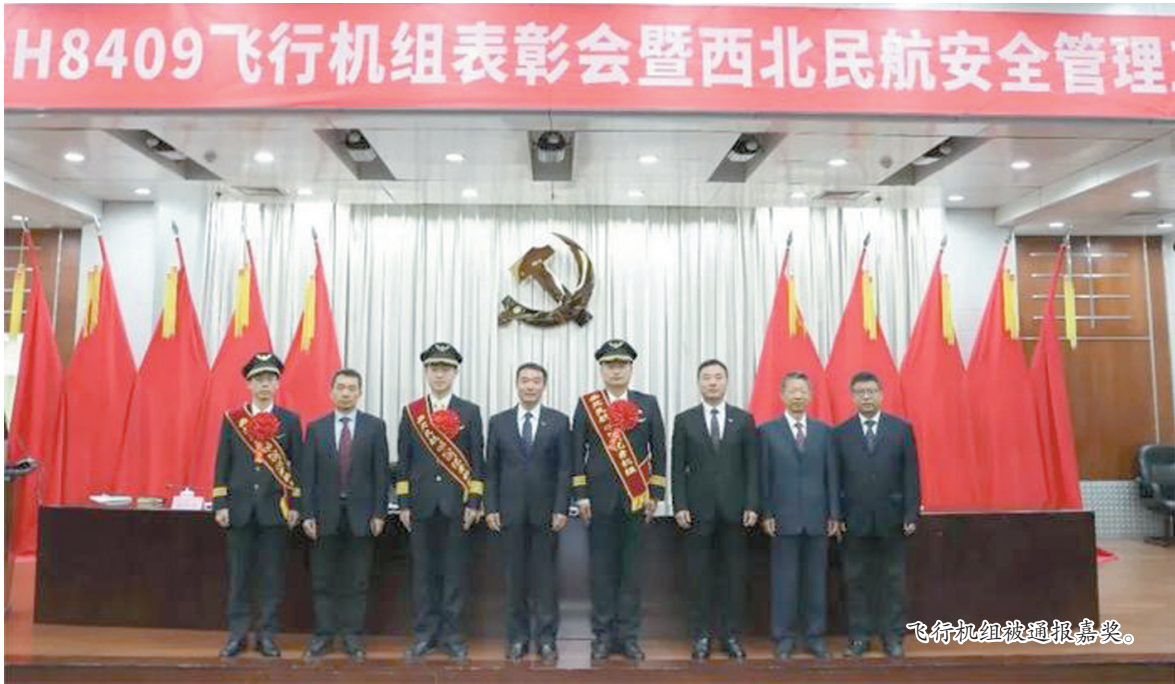


翼展 1.3 米的黑鸢撞上飞机 旭日 8409, 惊心动魄 28 分钟

在起飞离地的关键时刻,长安航空 9H8409 航班突遭鸟击,迎角传感器断裂,发动机叶片受损,机长侧驾驶杆剧烈抖动,仪表出现空速、高度、迎角不一致等多重警告,接踵而来的极端险情让飞机面临失控。在危急关头,机组成员并肩作战,以“一定要把 183 名机上人员安全带回来”的坚定信念,仅用 12 秒便控制飞机恢复正常飞行姿态,用 28 分钟“教科书式”的特情处置,操纵飞机安全返航降落,成功处置了“8·26”鸟击事件,以敬畏与担当扛起了生命的重量。

近日,民航局向全国民航各单位下发嘉奖通报,给予成功处置鸟击特情的辽宁方大集团海航航空旗下长安航空飞行员杨紫龙、曹亮、黄威勉通报嘉奖。民航西北地区管理局授予该机组“西北民航‘8·26’优秀机组”称号;授予机长杨紫龙“西北民航优秀机长”称号,授予副驾驶曹亮、黄威勉“西北民航优秀飞行员”称号。



飞行机组被通报嘉奖。

12 秒正确决断果敢起飞

在 9H8409 飞行机组表彰会上,3 位飞行员讲述了当天惊心动魄的 28 分钟。尽管已时隔 2 个多月,机长杨紫龙仍对这次特情记忆犹新:“今天再回想起当天的情况,我仍然思绪万千,紧急时刻的场景一遍一遍在我脑海中回放。”

时间倒回今年 8 月 26 日,杨紫龙作为责任机长与两名机组成员曹亮、黄威勉共同执飞梧州至三亚航班。

10 时 32 分 07 秒,就在飞机高速滑跑、前轮刚刚离地的关键阶段,“砰”的一声巨响传来,一只翼展 1.3 米的黑鸢在腾空的瞬间撞上了飞机机头左侧的迎角传感器,打断了飞机的平稳起飞。断裂成六部分的迎角传感器碎片顺着气流进入发动机,造成左侧发动机 16 个叶片损伤。“当时的速度大概是 250 公里/小时。迎角传感器相当于飞机的眼睛,对飞机的操控影响较大。失去了‘眼睛’,就失去了基本判断。”杨紫龙回忆道。

一刹那,飞机左侧驾驶杆持续剧烈抖动,多个仪表数据出现错误,驾驶杆操纵力增大,几乎扳不动,机舱内警告声四起,飞机面临失控。此时的情况万分危急,重要部件受损,重要参数异常,这种极端险情在民航业内十分罕见,如果处置不当,不及时,就可能造成机毁人亡的严重后果。在极短时间内判明故障、果断作出正确决策和处置的难度可想而知。

故障发生时的情景仍让黄威勉心有余悸:“我想没有人在起飞离地时听到抖杆失速的声音会不紧张吧!”抖杆意味着飞机失速,很可能因为升力不足而导致飞机失控下坠。但 3 位飞行员没有被突如其来的撞击打乱阵脚,仅一瞬间便恢复了冷静。他们深知,越紧急的情况越要沉着应对,听从指挥、密切配合才是渡过难关的关键。

此时的每一个决策都至关重要,每一秒时间都弥足珍贵。在千钧一发之际,机长杨紫龙的第一反应就是控制好飞机状态。此时的飞机起飞滑跑速度已接近中断/继续起

飞的决断速度,在必须决定是否起飞的关键时刻,到底该怎么办?跑道剩余长度已经不足,如果中断起飞,很可能因为飞机速度太快、刹不住而冲出跑道。没有丝毫犹豫,机长当机立断,全力操纵驾驶杆,拉起飞机继续起飞,决定达到安全高度后再返场着陆。“在刚撞上飞鸟的时候,心里有点慌。可能是我们在飞行过程中日积月累的本能,还有平常训练和执飞航班的状态,让我能第一时间把飞机控制住。”机长杨紫龙说。

撞击发生后,观察员黄威勉坐在后座,3 块仪表都在他的视线之中。“看到机长和右座副驾驶沉着应对,有条不紊地排除故障,我也迅速冷静下来,履行观察员职责。”左侧的仪表几乎完全失效,经过仔细对比,发现备用仪表与右侧仪表数据一致且正常时,黄威勉立即报出信息,协助机组初步判明故障,识别可靠空速。

10 时 32 分 13 秒,经综合评估,机长杨紫龙将接下来的操纵交接给右座副驾驶曹亮。在持续监控仪表并协助机长完成起飞离地的操作后,曹亮已经做好了接管后续操纵的准备。1 分钟后,飞机稳定爬升至 1500 米的安全高度,在保证不会与地面障碍物相撞的同时,为准确识别飞机故障腾出了时间。

机组通过对人力、设备和操作资源的合理分工,实现了高效配合。副驾驶曹亮操纵并维持飞机状态,机长杨紫龙负责统筹决断和通话,观察员黄威勉配合执行非正常检查单并持续报告飞机实时状态,从特情发生到正确决策并控制飞机状态,仅用时 12 秒。

一定要把 183 个生命平安带回地面

“最后能安全落地是我心中坚定的信念,我深信我们一定能把 183 名机上人员安全地带回来。”曹亮语气铿锵,令人动容。

“飞机有故障,我们返场着陆了。等一会儿如果有特殊指令的话,听指令。”机长冷静地与乘务组沟通。当班乘务长张思颖收到通报后,迅速组织乘务员做好客舱应急处置预案、回顾应急撤离程序,做好一切准备,全力确保客舱秩序和旅客安全。

“现在你们操纵有什么困难吗?”塔台管制员关切的声音传来。“我们现在是左侧抖杆,空速不可靠,空速、高度、仰角不一致;右侧的操纵是没有问题的,没有出现抖杆,现在交给右座副驾驶落地了。”机长镇定地回答。但由于飞机故障,驾驶杆液压压力增大,此时的曹亮已明显感觉到操纵非常困难。紧急的情况让他绷紧了神经,用尽浑身力气控制飞机状态。“什么都不用操

心,跟好指引!”“你没有问题,正常落地就行!”……在机长的一句句提醒和鼓励声中,具有 5 年航校飞行教员经验的曹亮信心倍增,依靠过硬的飞行技术、强大的心理素质和如磐的坚定信念操纵飞机返场着陆。

“旭日 8409(旭日为长安航空中文呼号),场务已经退出跑道,地面风 320/01 米,跑道 04,可以落地。”管制员的声音仿佛是鼓舞机组冲向胜利的号角。即使是在最后操纵飞机拉平、驾驶杆操纵力明显增大的情况下,曹亮也临危不乱,依靠平时的训练和 8000 多次的起落经验,以目视全力以赴地确保了飞机平稳降落。

11 时 00 分 20 秒,曹亮长舒了一口气:“我落地了。”直到这一刻,他高悬的心才随着飞机一同落了下来。从高度紧张的状态中回过神来,曹亮才察觉到,在全力操纵飞机的过程中,自己的胳膊已经力竭麻木了。

这是一场必须胜利的战斗

安全地将 183 名机上人员带回地面、看着旅客们平安走下飞机后,3 位飞行员的心情久久无法平静。客舱内的旅客安然无恙,甚至对于这场险情毫无察觉,但对身处驾驶舱的 3 位飞行员

旅客安全送到家是一名机长一生的使命。”

“旅客也许不知道这短短的 28 分钟经历了什么,但对我们来说却是一场必须胜利的战斗,是保护人民生命财产安全的战斗!”曹亮激动地说。

“在机组关车后,3 个人相互勉励、赞许肯定,他们的心照不宣可以代替千言万语。我想这一刻他们会为自己而骄傲,为彼此而自豪。但他们没有沉浸在成功处置特情后的复杂心情中,而是马上对特情处置进行复盘,这是非常了不起的专业精神。”谈及机组的出色表现,长安航空董事长丁欣感触颇深,“飞行还要继续,还要经历不可预知的下一次飞行。正是在日复一日、月复一月、年复一年的挑战中,他们培养了强烈的责任意识、过硬的心理素质、严谨的工作作风、精湛的专业技能。”

(中国民航报)



撞上飞机左侧迎角传感器的翼展 1.3 米的黑鸢(鹰类)。

而言,

这是一场异常艰险的生死搏斗。飞行教员曾说过的话不断在机长杨紫龙的脑海中回响:“将