

1 生存奇迹引发乘客疯抢“11A”

当地时间6月12日,一架客机在印度艾哈迈德巴德机场坠毁。唯一一名幸存者,是现年40岁的印裔英籍公民拉梅什,他当时坐在该飞机的“11A”座位。

失事时,拉梅什所在的左侧机身落在地面,紧急出口门破损,露出一线生机。他解开安全带,推开残破的出口门,跌跌撞撞地逃出火海。

无独有偶,在得知拉梅什幸存的消息后,一位名叫鲁昂萨克的泰国歌手发声称,他也是一名空难幸存者,当时他在飞机上的位置也是11A。1998年2月,泰国航空TG261航班从曼谷飞往苏拉塔尼,起飞后不久,飞机因失速坠入沼泽,最终101人遇难。

鲁昂萨克表示,当得知印度空难中的唯一幸存者坐在11A的时候,“瞬间起了鸡皮疙瘩”,“他和我当时坐在同一个座位上。”这一消息迅速引发关注,11A随后被称为“奇迹座位”。

印度空难事故发生后,当地旅行社和航空公司注意到一个现象:乘客开始争相预订紧急出口座位,尤其是波音787机型的11A座位。

据英国《卫报》报道,印度航空和其他航空公司的紧急出口座位预订率在事故后一周内激增20%,尤其在印度至英国航线上。

一家航空公司客服人员透露:“以前没人想坐紧急出口,因为要听额外安全说明。现在大家都抢着要,尤其是11A。”乘客们似乎相信,这个座位是“幸运符”。

在社交媒体平台上,“11A”也成为热搜标签。《华盛顿邮报》评论道:“11A从一个普通的座位编号,变成了希望的象征。拉梅什的逃生让人们相信,即使在最绝望的时刻,也可能有生机。”

一些乘客坦言,他们的选择并非全然理性。一位计划飞往伦敦的印度商人说:“我知道这可能只是心理安慰,但如果11A能让我安心,为什么不选它呢?”

2 “11A”真有神奇魔力吗?

两起空难唯一的幸存者都坐在11A座位,这真的是“黄金保命座位”吗?

航空专家试图平息这种非理性的追捧。悉尼AvLaw航空咨询公司主席罗恩·巴茨表示:“在印度这次事故中,11A因为靠近紧急出口,确实是当天最安全的座位。但这并不意味着11A在每架飞机上都安全,事故的变量太多。认为某个座位能决定生死的想法是都市传说,因为每次空难的情况都不同。”

如今,印度民航部也已要求航空公司加强对紧急出口座位乘客的筛选,避免因盲目追逐“11A”而忽视安全。

航空专家表示,飞机上的“黄金逃生位”确实存在,但范围有限。全球空难数据库(ASDB)显示,紧急出口5排内座位生存率最高(72%),机尾座位生存率(63%)略高于前部(51%),但差异并不显著。靠近出口的乘客逃生速度更快,但若出口被堵或起火,优势可能消失。例如,若机翼油箱起火,靠近机翼的座位反而更危险。

专家表示,“11A奇迹”纯属巧合。在印度此次空难中,11A座位幸存者因飞机解体后暴露于非着火区域,且应急门未被堵塞;泰国空难中,机尾部分断裂,幸存者可能因未被压在机翼油箱下方而逃生。

若事故类型、撞击角度或起火位置不同,同一座位可能成为“致命座位”。比如,若飞机坠毁在建筑物密集区,11A座位可能因冲击力更强而更危险。

“机尾更安全”的说法也不绝对。比如,2024年济州航空空难中,两名幸存者位于机尾;但1989年美联航空难中,180名幸存者多位于机舱前部。

《航空知识》主编王亚男表示:“民航飞机设计以应对可控事故为目标,极端坠毁场景下,幸存者多为因飞机解体后暴露于安全区域,或因撞击力度小、有屏蔽物阻挡燃油喷溅,与座位本身无关。例如,若飞机坠毁在空旷地带,乘客可能因撞击力度小幸存,而非座位本身。”

有资深机长也表示,飞机发生事故的原因五花八门,空难发生时,飞机接地、接水的姿态、速度、部位都不一样,每次事故都是“独立事件”,若坠毁在水面,后舱可能因舱门失密而更危险;坠毁在建筑物密集区,前舱可能因冲击力强而更危险;机翼油箱起火,靠近机翼的座位生存率会显著降低。

被疯抢的“11A”——飞机上是否真存在“保命座位”



在近日印度航空波音787客机坠毁事件中,一名英国乘客因坐在经济舱11A座位奇迹生还;而27年前一场泰国空难中,同一座位也曾有过幸存者。11A乘客两次“死里逃生”,引发公众热议:飞机上是否真存在所谓的“保命座位”?

主笔:于梅君



乘客乘坐飞机在起飞和降落时必须系紧安全带,建议全程均系好安全带。



飞机一旦发生火灾事故,要及时扑灭火苗。处理火情要听从乘务人员指挥。



在登机后要熟记起飞前的安全提示,记牢最近的逃生门位置和紧急出口位置。



发生危险飞机过降时,应双手交叉支撑在前排座位上,把头部放在手上,脸朝下。



乘坐飞机注意事项

3 比座位更重要的“生存密码”:正确应对紧急情况

黑匣子数据显示,飞机坠地前3秒是逃生的“黄金窗口”。当印度空难中11A座位的幸存者踉跄走出飞机残骸时,真正救他的不是座位编号,而是他清醒时系的安全带,坠落时蜷缩的防冲击姿势,以及下意识冲向光亮的决断力。

国际航空运输协会数据显示,坠机类型决定生存概率。可控坠机(如迫降),存活率可达60%;高速俯冲坠毁,生还率不足10%。而乘客能否生还,往往取决于应对紧急情况的能力。

因此,对普通乘客而言,遵守安全规范比挑选座位更能保障安全。

正确使用安全带,可使重伤风险降低

85%,未系安全带乘客,在轻度乱流中重伤风险会增加5倍;采取标准防冲击姿势能减少40%头部损伤;登机后确认与最近出口的座位排数,烟雾中可摸椅逃生;登机时注意观察,记住最近的2个出口位置,确认安全演示视频中的逃生路线;与家人同坐,避免因寻找亲人延误逃生;避免穿高跟鞋和高筒丝袜,前者妨碍逃生,后者遇火会迅速燃烧。

根据国际民航组织(ICAO)标准,紧急情况下,民航客机需在90秒内完成全舱疏散,过道通畅是核心。堵塞过道会导致疏散超时120%。正确佩戴氧气面罩,可提升50%生存率。

4 飞机在哪些情况下更容易失事

空难的发生,往往是多种因素共同作用的结果,包括机械故障、人为失误、恶劣天气等。

起飞和降落阶段最危险,据统计,80%以上的空难,发生在起飞和降落阶段,尤其是起飞后3分钟和降落前8分钟(即“危险11分钟”)。

低空飞行时,飞机离地面较近,留给飞行员纠错的时间极短。起飞和降落需要精确控制速度、高度和方向,稍有失误就可能导致事故。

尽管现代飞机的可靠性极高,但机械故障仍是空难的重要原因之一。双发飞机在一台发动机失效时仍可飞行,单发飞机风险更高;液压系统故障可能导致飞机无法操控(如1989年联合航空232航班);金属疲劳或结构损坏,长期使用可能导致机身或机翼出现裂纹(如1988年阿罗哈航空243航班)。

雷暴和闪电,可能导致电子设备失灵或飞机失控。而突然的风向变化,会让飞机瞬

间失去升力(如1985年达美航空191航班)。

人为失误也不可忽视。比如,飞行员误判高度、速度或跑道位置;空中交通管制失误以及维修不当等。

不过,针对空难事故,恐惧心理也大可不必。事实上,飞机仍然是地球上最安全的交通工具之一。最新的全球商用航空安全报告显示,即使1名旅客平均每天搭乘1次航班,要历时10万多年才可能遭遇一次致命事故。

国际航空运输协会(IATA)的数据显示,过去十年民航总体事故率从2014年的每百万架次2.06起事故,降至2023年的每百万架次0.8起事故。

不过也有网友调侃称,飞机的安全性没法反驳,但一旦出现事故,可能致死率就是100%,因此,乘坐飞机时,还需严格遵守安全规则,牢记逃生“黄金90秒”法则:保持冷静(前10秒)、解开安全带(第10-20秒)、观察出口(第20-40秒)、低姿爬行(第40-90秒)。

知多一点

航空专家指出,90%以上的空难事故与人为疏忽相关,以下行为可能直接导致危险。

1、使用劣质充电宝:2023年某国际航班因乘客使用三无充电宝,导致机舱内冒烟,机组紧急迫降;2021年某国内航班因充电宝短路引发座椅毛毯起火,幸得机组及时扑灭。

建议乘机时仅携带通过CE、UL等国际认证的充电设备;充电宝容量需≤100Wh(约27000mAh),且全程置于手提行李中,禁止托运。

2、充电时覆盖设备或靠近易燃物:2021年,某航班乘客将充电手机压在毛毯下,导致座椅起火,引发乘客恐慌。充电时需保持设备通风,远离毛毯、衣物等易燃物,避免长时间无人看管。

3、行李架超重或未固定:2019年某航班坠毁时,未固定的行李导致3名乘客头部重伤。建议行李架物品平放,避免尖锐物品突出;登机后第一时间固定行李,确保紧急制动时不会滑动。

4、携带危险品或违禁品:风险清单包括打火机、酒精、腐蚀性液体、压缩气体罐等。2022年某航班因乘客私藏打火机,导致安检延误3小时。

5、未系安全带或系法错误:未系安全带的乘客在湍流或紧急迫降中,死亡率是系安全带者的3倍。安全带需紧贴髋骨,避免系在腹部,防止紧急制动时内脏受损。全程系好安全带,尤其是起飞、降落、巡航中遭遇湍流时。

6、应急撤离时携带行李或拍照:2018年某航班空难中,因乘客取行李导致通道堵塞,撤离延迟2分钟,死亡人数增加40%。紧急撤离时,仅携带随身衣物(如外套),禁止拍照、录像,听从机组指挥。

7、忽视应急出口位置或逃生路线:未熟悉逃生路线的乘客,在“黄金时间”内逃生成功率降低60%。登机后应第一时间观察应急出口位置,记住自己与出口的座位排数;了解逃生滑梯的使用方法,避免因操作不当受伤。

8、擅自更换座位或干扰机组:2022年某航班因乘客强行更换座位至紧急出口旁,导致飞机平衡异常,机组被迫返航。登机后需按座位号就座,如有特殊需求,应提前与机组沟通。

9、高血压、心脏病等患者未提前告知机组:患者可能在紧急情况下因压力骤变引发心梗、中风等。登机前要告知机组健康状况,携带常用药品;了解机上医疗设备位置(如氧气面罩、急救箱)。

坐飞机,这些高危行为真要命