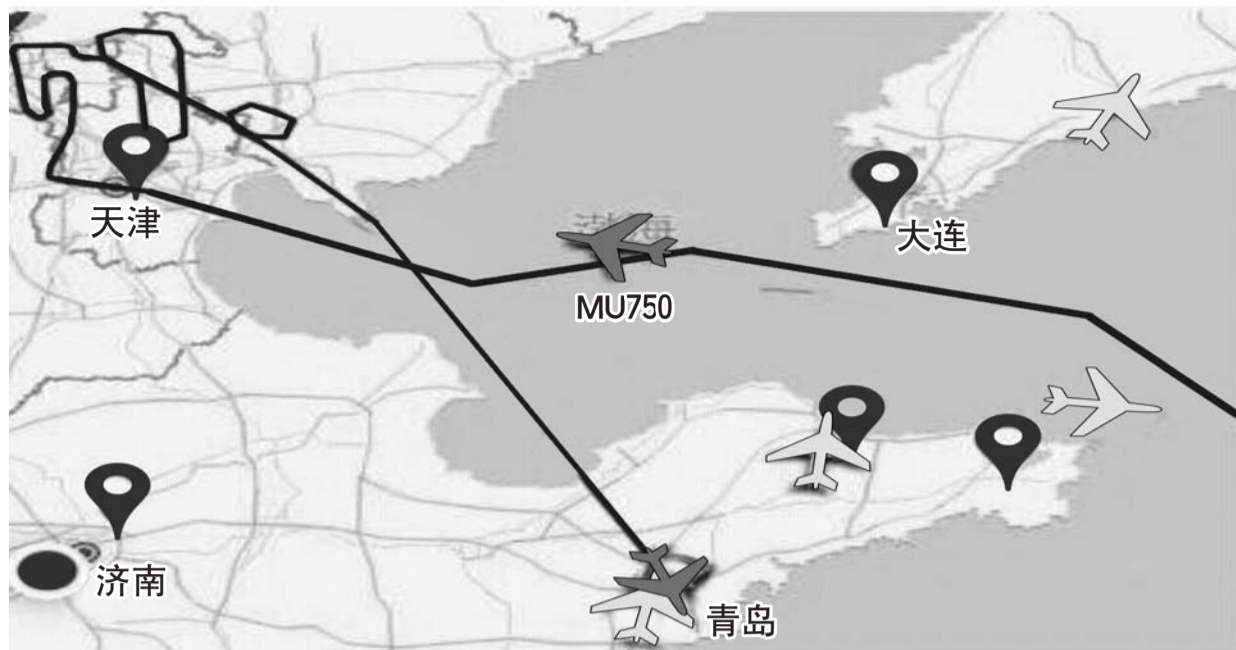




有媒体报道称,10月25日,由日本飞往北京的东方航空公司MU750航班因雾霾无法降落首都机场,转而选择济南和青岛备降却遭到拒绝,在燃油快耗尽的情况下青岛机场才让其备降。最后剩下的燃油只够飞约半个小时,险酿险情。济青两个机场真的在推卸责任吗?航班降落时是否有危急情况?29日,记者对此展开调查。

►MU750航班航路图。



济青机场拒航班备降?假的!

东航MU750航班未申请备降济南,青岛停机位紧张仍及时接收备降

本报记者 廖雯颖

成焦点 怕乘客闹事索赔 拒降不负责任

10月25日,东航MU750航班从日本北海道旭川机场飞往北京首都机场。原定18点40分起飞,22点到达,不知何故,最后起飞时间推迟到19点47分(均为当地时间)。当天,华北地区遭遇严重雾霾天气,首都机场能见度极低,当飞机进入北京空域,尝试进近(飞机下降时对准跑道飞行),飞机无法降落,机长最后放弃。

有媒体报道,飞机拉升后决定备降济南,机组通知东方航空公司空管部门并获同意。飞往济南过程中,济南空中管制员通知机组济南机场不接收备降飞机,还特别说明,除非机组宣布最低油量或紧急油量。

MU750机组决定修改备降场,改落青岛。飞往青岛途中被管制员告知,济南、青岛、大连机场均只接收宣布最低油量或紧急油量的备降飞机,且必须在北京管制区域内耗油至最低油量才可备降。

飞机不得不在空中盘旋耗油,最后落地只剩1520公斤燃油,仅够再飞30分钟,“这个油量连复飞的机会都没有。”报道还提到,机场拒降“非常不负责任”,不愿接收备降飞机或因害怕旅客闹事要赔偿,而把问题推到机组身上。

探究竟 青岛两月前早已通告不接收备降

记者从多方渠道获悉,10月25日当天,因华北地区严重雾霾天气,济南机场先后接收了20多架来自周边机场的备降飞机,光是来自首都机场的就有19架。大约五六架备降飞机无法停放在停机坪上,不得不安排在滑行道上。

“停机坪放不下,飞机停在滑行道上,说明机场接待能力已达上限,机场运转进入困难状

态。”一位业内人士告诉记者。

青岛机场25日当天也遭遇相同的情况。记者从青岛流亭机场了解到,青岛机场正处在不停航施工阶段。青岛机场一位负责人告诉记者,青岛机场扩容施工8月就已发布公告,时间为8月31日至11月30日,在此期间,不接收备降。但青岛机场在不停航施工、停机位非常紧张的情况下,及时接收该飞机安全备降。

25日夜间,北京地区被大规模平流雾封锁,大批进港航班不得不选择周边机场备降,多个机场很快达到饱和。除天津机场,石家庄、济南、青岛、大连、呼和浩特机场在半小时内已难以接收备降航班。上述机场随后向国内所有机场和航空公司发布航情通告,表示不再接收备降航班,只接收紧急航班。

29日,中国民航华东管理局

通报对于MU750航班“备降遭拒”初步调查,当天MU750航班在进京途中被告知北京天气标准低于机组运行情况,机组综合考虑当时飞行情况,决定在管制员指挥下备降青岛机场,其间并未向济南机场提出备降申请。

“在机场已经发布航情通告情况下,空中管制员拒绝MU750航班其实是合情合理的。”业内人士表示。

再调查 航班本应早了解天气,不需再往北京飞

根据MU750航班当天的航路图显示,航班飞越日本海从青岛、大连上空空域入口进入中国,这意味着,MU750航班在飞往北京前已经飞越青岛上空。

“如果MU750机组早知道北京天气不好不适合降落,可以提前选择备降青岛机场,不至于后来这么紧张。”一位资深机长说,飞机在起飞前必须选择最多

两个备降机场,除了了解目的地的天气情况,对于备降机场天气和各方面保障情况也应掌握。对于首都机场来说,天津、石家庄、济南、青岛等都是可供选择的备降机场,最后的备降机场名单则由机组自行选定,提交空管。

“在进入中国后,按道理应该及时确认北京的天气情况,如果发现目的地机场不适航,完全

可以与后方公司签派人员和管制员申请备降附近的机场,不需要再往北京方向飞。”

MU750航班航路图显示,在京津地区,飞机曾尝试两次着陆,一次是试图直接降落北京首都机场,之后又转向最近的天津机场。但天津机场与北京首都机场情况一样糟糕,两次降落不成,机组选择了青岛机场作为备

降机场,直飞青岛。

“飞到青岛已经是深夜了,两次降落不成,可以想象机组人员当时的心态,肯定是想要赶紧找个地儿降落,踏实一点。”这位机长说,这也不难理解,为什么飞机选择青岛机场备降后,发现青岛机场只能接收紧急航班后,不是改飞其他机场而是宁可盘旋耗油。

正结果 剩余燃油够两次起落,算不上“危急情况”

报道称,为了降落,MU750航班在青岛管制员指导下在机场上空盘旋,只为了白白耗油,最后降落只剩1520公斤燃油,这点油量只够再飞半小时,燃油将尽,连复飞的机会都没有,险酿险情。

一位业内人士告诉记者,以MU750航班的A321机型大小,1520公斤燃油足够飞机两次起

落,并不是连复飞的机会都没有。

“油量可以支撑再飞大约45分钟,足够飞机飞到无锡、苏州的机场降落了。”一位业内人士告诉记者,剩余这些油量属于接近于通用“最后30分钟燃油”的“紧急情况”,但还算不上“危急情况”,“按标准,MU750航班勉强属于‘紧急情况’,距离‘险酿

空难’差远了。”

根据国际民航的规定,飞机起飞时应携带的备用燃油油量,是由原定目的地站再飞到备降机场,并在备降机场上空飞行45分钟所需的油量。

民航华东管理局通报调查结果表示,“落地后,机组检查剩余油量符合东航《运行手册》对

A321机型最低油量的规定。”飞机属于“安全备降”,而29日东航发布公告表示,机组根据指令选择周边机场安全降落,“未出现其他异常情况。”

调查还称,相关报道与事实不符,东航并未“备降遭拒”。航空安全属公共安全,机场必须严格执行备降有关法律、法规。

健康新发现:多吃蔬菜少吃药,摆脱咳喘并不难——每家可领取1本

《养生早养肺》免费赠送

不用医生提醒,老慢支、肺气肿、哮喘、肺心病患者都在自我控制饮食,对许多食材都是忌口的,而且很多患者只敢吃药!

其实,我们忽视了最天然的药物,老祖宗的中药材都来自天然,很多药材就是最好的食材!

●树根可以治病,野菜可以去火,芹菜可以降压,苦瓜能够降血糖,杏仁可以止咳,雪梨对肺心病很有好处……

吃普通蔬菜,吃到老咳喘,老肺病没了踪影,通过巧吃蔬菜、水果激活您的肺动力,让娇嫩的肺脏强壮起来,让自己的免疫来治病,

吃好老慢支、哮喘、肺心病!多吃蔬菜少吃药,摆脱咳喘并不难!

“这是一本堪称老肺病患者的康复宝典,你的病症、疑问都能在书中找到答案!”

2013年以来,集合了老慢支、肺气肿、哮喘、肺心病等老肺病解决方案的《养生早养肺》一书,发行量超过了数十万册。

书中讲到:好药就在菜市场,不在药店!科学吃菜,巧吃水果,就可缓解老咳喘、老慢支、哮喘、肺心病!且大有可能!

简便易学,安全有效,无论你的病症有多严重,无论你治疗失

败了多少次,绿色养肺疗法都会让你意外惊喜。

●为了响应国家“全民健康”的号召,全面普及“绿色养肺”食疗法,做到“每家一本”,2014年9月《养生早养肺》修订本第7次再版发行。

家里有老慢支、肺气肿、哮喘、肺心病的患者,千万不要等待,赶快拨打免费电话:400-8118-515领取本书!不要一分钱,一个电话即可送达!

400-8118-515

