

为博红颜一笑,机长断送了职业生涯

女乘客进入飞机驾驶舱拍照,当事机长遭终身停飞

3日,一张女子坐在疑似客机驾驶舱内的照片在网上引发热议。照片中,一名未身着制服的女子坐在飞机驾驶座上,面前的仪表盘前摆放着茶具,女子摆出剪刀手的动作。照片的配文中可以看到“超级感谢机长”的字样。有圈内人士指出,图片为飞机飞行状态下违规拍摄。

爆料 无关乘客 进入驾驶舱拍照

11月3日下午,知名航空博主@确认信号在微博上爆料称,有无关乘客进入飞机驾驶舱拍照,并将其晒到了网上。

“确认信号”发布微博称:“真不敢相信在商业航班飞行中,让无关乘客进入飞机驾驶舱的事情发生在中国民航,究竟是不是模拟机。模拟机不能摆茶具,应该不用多解释吧?”微博发出后,迅速引发热议。

记者注意到,女乘客晒出的原微博中配文:“超级感谢机长,实在是太开心了。”图片显示,女子面前的桌子上摆有餐食,旁边还摆了红色的纸杯。

分析 照片拍摄时 飞机处于飞行状态

根据图片中的纸杯logo,不少细心的网友推测,纸杯出自桂林航空。记者看到,在微信上有不少航空圈内人士指出,根据图片显示的海压、油门位置、无线电频率等细节,这为真实飞行状态下的驾驶舱,并非模拟驾驶舱。“如果是飞行状态的飞机,那机长就是草菅人命!”有网友评论道。

目前,图片中的女子微博号内容已全部清空。根据网友截图显示,这名女乘客此前疑似就读于桂林某学校空乘专业,但事发时并非民航的空乘人员。

有网友甚至根据图片细节推测,图片中的驾驶舱为桂林航空的GT1011桂林飞往扬州的航班,图片拍摄时间为2019年1月4日。

多位民航飞行员对记者表示,从网传图片中的众多细节,可以判断该图片就是在真实客机飞行中拍摄的。资深民航机长陈建国对记者表示,“飞行驾驶员在模拟机进行训练时,进行的就是复杂特情训练,明确规定不允许将水杯更别说开口茶具带进模拟机了。”



一名女乘客进入飞机驾驶舱拍照,并将其晒到了网上

回应 当事机长被终身停飞

针对“一名乘客进入桂林航空飞机驾驶舱”一事,桂林航空4日在官方微博发布事件说明。

事件说明提到,桂林航空在11月3日接到网友举报,经核实,该事件发生于2019年1月4日桂林航空GT1011桂林-扬州航班。

桂林航空表示,对于任何有可能威胁航空安全的不当且不专业的行为均坚持“零容忍”。根据中国民用航空局及桂林航空的相关管理规定,针对机长违反民航规章让无关人员进入驾驶舱的行为,桂林航空决定对当事机长处以终身停飞的处罚,对于涉事的其他机组成员处以无限期停飞并接受公司进一步调查。

科普一下 哪些人可以进入驾驶舱?

“无论是国内还是国外,无论是地面还是飞行中,乘客甚至客舱乘务员都不能随意进入驾驶舱,航空界都有严格规定。这不仅是在驾驶舱的要求,也是空防安全的规定。”陈建国告诉记者。

根据规定,民航相关规定中下列人员可以进入飞机驾驶舱:机组人员、正在执行任务的局方监察员或者局方委任代表,得到机长允许并且其进入驾驶舱对于安全运行是必须或者有益的人员,经机长同意并经合格证持有人特别批准的其他人员等。从图片来看,拍照的女乘客显然不在允许范围内。

延伸阅读 东海航空去年曾发生类似事件

2018年7月,东海航空一机长擅自允许其妻子先后三次进入驾驶舱,被民航中南局查实后给予行政处罚,该机长及副驾驶、乘务组等后来也被东海航空处以停飞半年取消教员资质、罚款等严厉处罚。

相关新闻 俄罗斯女乘客开飞机 飞行员在一旁指导

据英国《每日邮报》2日报道,一名叫安娜的女子最近在社交媒体上传了一段拍摄于2019年8月31日的视频。视频中,一名女子正在操纵着一架正在飞行中的飞机。

据报道,这是俄罗斯InAero航空公司一架安托诺夫-24型飞机,当时正从雅库茨克飞往巴塔盖。视频拍摄时,这架飞机正位于西伯利亚上空。当时,一名俄罗斯飞行员让这名没有飞行资质的女乘客坐在副驾驶位置操纵飞机,并在一旁指导她如何使用飞机控制台上的装置。

《每日邮报》提到,并不清楚当时机上是否有乘客。涉事飞行员名叫基里尔,该女子是他的女朋友。目前,这名女乘客已经删除了相关视频和图片。俄罗斯雅库特地区交通检察官正对此展开调查。

副机长让15岁儿子开飞机 结果,客机坠毁75人遇难

1994年3月23日,俄罗斯航空一架A-310客机坠毁,当时机上包括机组人员在内一共75人,无一幸免,全部在这场事故中遇难。救援人员赶到后,找到了未被烧毁的黑匣子,并从中得知了飞机失事的原因。此次事故并非恶劣天气导致的飞机失控,或机械故障导致的空中停车,而是人为导致的,而且还是飞行员的大意。

当时飞机正飞行在新库兹涅茨克附近,处于10000米左右的高空。按照轮班表,机长离开去休息,驾驶舱内应该只有第一和第二副机长两人。然而第一副机长却趁机把客舱里的一对儿女给带进了驾驶舱,满足一下他们的好奇心。15岁的小男孩对飞行正是最

憧憬的时候,特别想玩一玩操纵杆。飞机从起飞到平稳飞行后,就会调整为自动飞行模式,无需飞行员操作,这也是第一副机长敢让儿子坐到驾驶座上的原因。然而已经从业多年的他却忘了,操纵杆的操作时间一旦超过30秒,飞机就会从自动飞行模式转变为手动飞行模式。这是一个小细节,一般飞行员在自动飞行中不会去碰操纵杆,所以久而久之就忘了,而第一副机长的儿子一直把操纵杆拨到了最右边。

30秒后,自动飞行模式切换为手动飞行模式,飞机开始大幅度向右转向,并从万米高空逐渐下坠。最终在对面一座大山时,飞机因无法及时转向而撞在山头上,瞬间爆炸起火。(据新京报、中国青年报、中新社)

让信号灯配时、限速标志设置更合理 交警部门开展排查整治

市民如有建议可拨28687122,交警将在3个工作日内给答复

□ 记者 刘玺



随着城区道路建设加快,道路数量增多,机动车保有量飞速增加,再加上一些堵点的变化,市民对我市部分交通信号灯配时以及部分标志标线的适用性与科学性提出了一些质疑。记者昨日从市公安局交警支队获悉,为了更好地服务市民,提高道路通行效率,支队正在组织开展交通信号灯优化相位与配时,限速标志等标志标线的排查治理工作。记者就市民关心的交通设施问题采访了支队相关部门负责人,该负责人给予了细致解答。

问题1 城区道路交通设施管理是否有相应的工作机制?

解答:2012年,支队根据相关法律法规、规范性文件及相关标准制定了《城市道路交通设施管理办法》,明确了支队相关部门及辖区大队的交通设施管理职责,对交通设施的日常管理内容及管理流程进行了规定,并建立了监督考核工作机制。

问题2 这次交通设施排查的重点内容是什么?

解答:交通设施排查整治是交警部门的一项日常工作,城区交警大队各中队民警在日常工作中,都需要关注交通设施的状况,发现问题必须报告处置。此次集中排查治理重点内容有三个:一是信号灯相位与配时的科学性、合理性、适用性;二是限速标志设置的合法性、合理性、规范性;三是新建道路路口车道设置、交通设施设置的合理性、规范性。

问题3 城区有些道路规定时速70公里,有些规定时速60公里、30公里等,这些限速标志是否存在必要?

解答:《道路交通安全法》等法律法规及《城市道路工程技术规范》等国家标准对道路限速标志的设置有一系列规定,主要内容有:道路设计速度是道路工程设计的重要内容,城市道路工程设计必须明确设计速度,并在道路建设同时按照设计速度设置限速标志,在道路竣工验收时与其他交通安全设施一并移交交通设施管理部门;按照《城市道路工程技术规范》规定,城市快速路的设计速度为60公里/小时-80公里/小时,主干道设计速度值为40公里/小时-60公里/小时,次干道为30公里/小时-50公里/小时,支路为20公里/小时-40公里/小时;按照国家标准《道路交通标志和标线》第八部分《学校区域》的规定,城区学校区域的限速值不得超过30公里/小时,我市的具体设置为学校周边城市主干、次干道的限速值取30公里/小时,支路取20公里/小时。

我市中环大道是按照80公里/小时设计的,但是由于南环路、西环路因没有按照道路设计方案同步建设辅道,道路功能不完整,道路沿线进出口较多,为保证安全,限速值下调为70公里/小时。我市东环路及株洲大道、迎宾大道、时代大道等城市快速路的限速值都是按照道路设计速度80公里/小时确定。

城区主干道、次干道等道路设置限速标志主要是为了起到规范和警示作用,按照公安部交管局、省公安厅交警总队规定,交警部门对限速60公里/小时以下的道路,不对车辆实施测速处罚。但为了保证行驶安全,还是请司机朋友控制车速,不要超速行驶,以免引发交通事故。同时,按照公安部交管局、省公安厅交警总队规定,如果某段道路事故多发,经组织论证、公示后,可以采取测速措施,但目前株洲市城区范围内没有这种情况。

目前,株洲市城区开展测速的道路有:株洲大道东湖立交至天易路口路段、时代大道的田心立交桥至清石路路段、株长高速连接线(迎宾大道主道)、东环路铁路立交路段、西环路马王路口路段等5处,上述道路均按照国家标准《道路交通标志和标线》第5部分《限制速度》的规定,设置了交通标志,在开展测速前,都在媒体进行了公示。

问题4 一些路口虽然直行车道上都没车了,但信号灯还是会延续近10秒的绿灯。这种配时是否可以进一步优化?

解答:通常直行信号灯亮绿灯时,同向右侧的行人信号灯也同步亮绿灯,即允许同向右侧的行人横过道路,其目的是为了充分利用通行时间,提高路口通行效率,同时也是为了让行人(尤其是老人、儿童和残疾人)过斑马线有足够时间。如果行人信号灯绿灯时间太短,则行人无法在绿灯时间内完成过街,会给人带来安全隐患。因此,我们在设置直行方向信号灯绿灯时,既要保障直行的通行时间,也要满足行人过街时间的最低需求。

交通信号灯的相位和配时是根据路口各个方向的交通流量,按照“充分利用,缓解冲突”的原则设置,以平衡路口各个方向的交通流,保障路口交通有序、安全、畅通。由于路口的交通流是会变化的,城区交通信号灯的相位和配时不是完全固定不变的。一般来讲,一个路口至少有高峰期、平峰期两种模式,同时我们也会根据路口交通流量变化适时做出适当的调整和优化。

问题5 城区有一些“断头路”,形成了事实上的“T”字型路口,但少数路段的信号灯路口仍旧设置了直行车道,造成了车道闲置,希望交警部门及时调整。

解答:这种现象一般出现在刚竣工通车的新建道路上。由于道路建设先后次序问题,部分道路没有同步完成建设,使新建道路原设计为“十”字型交叉的路口,变成了事实上的“T”字型路口,而建设单位仍然按照道路全部通车后的设计方案施划标线,以致出现了“断头路”设置有直行车道的现象。对此,交警部门在道路验收移交时,都会指出问题并要求整改,将“断头路”设置有直行车道的现象进行变更。但由于部分道路没有及时办理验收移交手续,导致上述现象的出现。我们将把这类问题作为此次排查治理的重点予以解决。

问题6 有些“T”字型路口,当左转信号灯亮绿灯时,同向直行信号灯却亮红灯,而此时并没有其他方向的车与直行的车有冲突,这是为什么?

解答:“T”字型路口,当左转信号灯亮绿灯时,同向直行信号灯设置为红灯,主要有以下几个方面的原因:一是为了在左转交通通行时间内同步解决路口对面行人过街的问题。因为,交通信号灯控制路口,各方向交通流的绿灯通行时间是以秒来计算,通常路口一个信号周期时长不超过120秒,周期越长,则机动车等候的时间也会加长,通行效率也会降低。对于“T”字型路口,若左转信号灯亮绿灯时,同向直行信号灯也同步亮绿灯,则行人无法通行,我们需要另外增加一个行人过街的相位和时间,这必将会增加路口的周期,影响路口通行效率。二是不符合规范要求。如果直行信号灯为方向灯,当左转、直行信号灯亮绿灯时,按照“确保方向指示信号灯所指挥的交通流与其他交通流的通行权不冲突”的规范要求,路口对面垂直方向的行人不能通行,所以直行信号灯必须亮红灯,行人才能利用这个时段通行。因此,我们在新华西路的文化路口、珠江北路的颐景园路口、湘山路口等“T”字型路口,当左转信号灯亮绿灯时,同向直行信号灯设置为红灯,解决行人过街安全问题。

问题7 城区少数路口右转弯为何要设置红灯?

解答:我国交通规则施行的是右行制,车辆右转对路口的交通通畅度影响较小,所以大部分的路口遇到红灯时可以右转。特殊情况下少数路口右转弯设置红灯主要出于两种考虑。一是在行人、非机动车流量大的路口,为了缓解右转机动车和行人、非机动车之间通行的交叉矛盾,避免右转车辆与行人、非机动车相互抢道引发交通事故。二是如果右转弯出口方向车道数不足,对向左转弯或垂直方向直行车流量较大,右转车辆将会影响到其他方向车辆放行,导致路口整体通行效率降低、车辆在路口内滞留。在这种情况下,为了减少冲突、保障路口内通行秩序,也会对右转弯车辆设置红灯进行控制。目前,株洲市城区范围内路口信号灯已达401个,信号灯相位设置、配时与交通流不匹配的情况确实一定程度上存在。如果市民对交通信号灯配时、标志标线设置等好的建议,可以拨打28687122提出来,交警部门将在3个工作日内给出答复,并对其中一些不完善的方面实施优化调整。

制图:胡兴鑫