



《中国机长》。

另一只手还得拉住副驾！

幸亏，氧气面罩还在，航空器其他功能也还好，机长迅速关闭了驾驶舱门，让后面的客舱不至于失压太严重。飞行过上百次同样路线，拥有 20 年飞行经验的中国机长刘传建，在关键时刻镇定如山，顶着低氧低温低压高紫外线的极端环境，不但让飞机顺利备降，副驾驶的命也给救了回来。

## 二百分之一寸的误差

川航的故事让人想起一部纪录片《空中浩劫》（Mayday），从 2003 年的第一季开始，每年都有更新，到现在已经二十二季了。《中国机长》里副驾被甩出飞机外的画面，就很像《空中浩劫》里的另一个航班事故——当年英航 5390 航班也是挡风玻璃脱落，机长被甩出舱外。

无独有偶，2014 年 12 月 15 日，差点导致洛根航空 6780 号班机坠毁的根本原因，也不是天灾，而是不合理的机组人员培训——当天晚上 6 点 45 分，飞机经过苏格兰附近北海上空时，突然被超过百万伏特的闪电击中。据统计，一架飞机在一年的飞行中平均会遭遇 1.5 次雷击，所以，机长虽然被一道强光震慑，却并未慌了手脚，考虑到电力系统很可能因为雷击损坏，自动驾驶失灵，他决定手动驾驶飞机，可就在此时，机长发现一个比闪电更让人恐惧的事实：操纵杆拉不动了！据事后调查，要

拉动当时的操纵杆需要 80 磅以上的持续力量，相当于举重，机长已经拼尽全力，仍无法拉动分毫。眼看着飞机下坠的速度越来越快，机长副机长都濒临绝望，然而就在还有 7 秒就要坠海的时刻，操纵杆突然能被拉起来了！6780 号班机最终化险为夷。

但调查组却非常疑惑：是什么导致手动操纵杆失灵呢？电击应当不会造成这样的结果。深入分析后才发现，原来当时飞机的自动驾驶根本没有失灵，一直在发挥作用，电击对这架 Saab2000 型号的飞机造成的影响微乎其微。那么，是什么让机长误以为自动驾驶已经失灵呢？原来他在接受雷击培训的时候，受试的飞机是 Saab300 型号，与 Saab2000 存在很大的性能差异。由于培训的不合理，机长在遇到雷击时，第一时间想到的就是“自动驾驶失灵”，必须改为手动。由此，他在高压状态下很容易就进入了一个“认知隧道”，忽略了其他可能。

但问题又来了，驾驶过汽车的都知道，车辆进入自动巡航模式后，如遇突发情况，只要车主踩下刹车，自动巡航是能停止的。飞机也是一样，也就是说，一般而言，机长的意志是可

