

VD8387 航班的机头仍然朝着跑道方向。静默矗立的尾翼像在无声叹息，橘黄色的圆月在尾翼上方升起。出事那晚正是满月，也是农历中元节。

飞机坠毁在距离跑道约一公里的小山坡上，这里在机场铁丝网之外。机场通往山坡的碎石路上，飞机残骸和乘客的物品随处可见，如同一段段燃烧后的焦炭，斜卧在积水和蒿草之间。断裂为数节的机身看起来整体依然连贯，却几乎没了机舱，甚至找不到成型的座椅。右侧的机翼断裂在土坡上，面目全非的驾驶舱只剩下几块破碎烧熔后的前窗玻璃，只有尾翼还倔强地矗立。

金属之身尚且如此，血肉之躯又何以堪？

42 人殒命，54 人受伤。这是继 2002 年“4·15”釜山空难及“5·7”大连空难、2004 年“11·24”包头空难之后，中国又一起航空大难。中国民航 2102 天安全飞行的纪录戛然而止。

第一轮问责风暴已经刮过，VD8387 航班所属的河南航空公司总经理李强被免职。而对空难原因的追溯，必将经过漫长的调查与专业分析。但此前历次空难，调查程序与结果的透明度并不令人满意；另一端，对于逝者的赔偿与生者的心理干预，亦瑕疵不断。此次空难的发生，在危难之外，更应是民航监管者与运营者一次修正或弥补的契机。

记者在坠机点与中国民用航空局(下称民航局)局长李家祥的对话，亦传递了这一层面的信息——

记者：据现场反映和媒体报道，当时飞机夜航，降落时机场大雾，能见度很低，是否是事故发生的主要原因？

李家祥：事故发生原因目前还没有结论，事故调查还在进行。

记者：调查结论将在何时作出？

李家祥：空难事故按照国际上的惯例，一般作出结论需要一年左右的时间。我们会尽快，不会这么长。但是也不是一下子能调查清楚的。

记者：事故现场的调查是否已经结束？

李家祥：现场的调查还远没有结束。

生死航班

2010 年 8 月 24 日 20 时 51 分，哈尔滨天气无异样，晚点仅 5 分钟，VD8387 航班起飞，目的地是 315 公里外的伊春。

这趟隶属河南航空公司的支线航班，机型 ERJ-190，是由巴西航空工业公司生产的新一代喷气客机，飞机全长 36.24 米，机高 9.73 米，翼展 28.72 米。民航系统人士对《财经》记者介绍，该航班客舱采用经济舱、公务舱两级布局，满载可搭 98 名乘客。当日，这架支线飞机共执飞五个往返航班，分别是哈尔滨往返漠河、佳木斯、鸡西、牡丹江、伊春，VD8387 航班即是当天第九次飞行。

按正常的班点，55 分钟即可抵达伊春林都机场。林都机场位于小兴安岭丛林深处，一片翠绿丛中。这个距离伊春市区约 9 公里的机场，于 2009 年 8 月通航。“伊春”为满语音译，原意出产皮毛之地，其地多山谷、深林，秋多迷雾。

VD8387 航班有五名机组成员，其中机长齐全军与飞行员朱建洲，乘务长卢璐和乘务员周宾浩、廉世坚。卢璐与周宾浩是一对刚结婚 198 天的夫妇。据河南航空的记录，机长齐全军及机组人员于当日 15 时 15 分登上飞机，在 VD8387 航班之前已执行了从哈尔滨往返鸡西、牡丹江的四次飞行。

8 月 27 日，民航局新闻处处长钟宁对《财经》记者说，并不存在疲劳驾驶的问题：“民航对飞行员驾驶时间有严格规定，对飞行时间控制非常严格。不管什么情况，超过时间都是禁止飞行的。”

今年 40 岁的机长齐全军，出身空军，2003 年进入深圳航空公司，执飞波音 737 机型。在深圳航空收购河南航空之后，齐全军成为后者的 20 名机长之一，并改飞 ERJ-190。据了解，这是齐全军首次飞行哈尔滨至伊春航线。



伊春空难调查

按《国际民用航空公约》等规定，机长资格只能由 60 岁以下的驾驶员担任，须在 90 天内于某型飞机上至少做过三次起降。机长在航线首飞前必须进行飞行准备培训，包括上机模拟、设计飞行线路等。这些工作是否到位，还有待河南航空及民航管理部门证实。

南航黑龙江分公司运行安全技术部 2009 年 8 月 27 日印发的安全技术通告中提到，每年 9 月 1 日以后林都机场原则上不飞夜航。但这并不意味着该机场不适合夜航，民航局副局长李健 8 月 25 日表示，有关林都机场不适合夜航的说法是不正确的。民航东北局总飞行师刘军告诉《财经》记者，其多次试飞林都机场，夜航也飞过，机场是适航的。

这趟偏僻的短途航班，载有旅客 91 人，其中儿童 5 人。一名生还者事后回忆，其登机时注意到航班基本满座，其中不少乘客着装休闲，谈笑风生，像是集体旅行。据事后公布的空难名单显示，航班中有《中国经济导报》组织的发改委系统 20 多名代表，以及人力资源和社会保障系统的 20 人会议团队。

在前 40 分钟的航行中，飞行正常无误，乘客们也没有注意到任何异常情形。

约 21 时 25 分，VD8387 航班舱内灯光略显灰暗。乘务长卢璐广播提示乘客，飞机还有 15 分钟即可抵达林都机场。从山西赶来伊春参加《中国经济导报》年会的山西忻州市发改委纪检组长薛喜来回忆，他坐在十排，听到广播后检查安全带，调整好座位。

坐在九排 C、D 两座的是江苏商人蒋克平和他的员工周彩芬。临近着陆时蒋克平听到同事问了自己一句：“怎么飞机停了？”还没来得及回答，飞机就开始颠簸起来。

在林都机场接机的李先生，于 21 时 35 分左右看到，飞机如同一只展翅低飞的大雁。但突然，大雁如中箭般栽下。

这天正是传统的中元节，折翼飞机之上，一轮满月悬于山谷森林上空。

撞地与爆炸

位于客舱第 18 排的彭石海，先是感觉飞机震了一下，“我以为着陆了，没想到接着震了一下，又震了一下。”

机舱内顿时一片漆黑，周围尽是哭喊声、叫骂声，“我心里非常绝望，肯定完了。”

林都机场地处山谷交汇漫滩处，呈东西走向，机场以南地形逐步增高，北侧平缓。据事后还原，重达 40 吨的 ERJ-190 飞机，以约 400 公里的时速冲向地面，落地后反弹，飞机结构变形、断裂，并继续向前滑行；发

动机随后被刮掉，机体严重变形。

距离机场跑道 1.2 公里处有一平缓山坡，坡上有树。山坡与机场跑道有 20 米的海拔落差。飞机在下降过程中，机翼削断了 15 厘米粗的树，第二次触地后，左主起落架触地并折断；接着是右后起落架，前起落架触地并折断，发动机被刮掉。“第一次触地的地方最有研究价值。”河南航空的内部人士说。

在哈尔滨东北轻合金有限公司工作的张新海告诉《财经》记者，第一次颠簸并不严重，但后来接连三次震荡，一次比一次厉害，飞机一直发出“咣咣”的声音，“后来飞机栽了一下，我有头朝下的感觉。”

持续的颠簸停顿后，黑暗中一股不祥的焦味弥漫开来。张新海事后才知，此时飞机已经断裂，火苗在断裂处开始蔓延。

张新海本能地跑向机舱左侧安全门，与黑龙江省教育厅的焦光宇等人一起奋力打开安全门阀，火光与月光交织着涌了进来，20 余名求生者“像下饺子一样”蹦了出去。彭石海也在其中。

机头另一端，江苏人周彩芬、蒋克平，山西人薛喜来和人保部官员董英申等人通过飞机的裂口逃生。由于是从火口穿行，大部分人被烧伤，其中 40 岁的周彩芬全身烧伤面积达到了 99%，属深三度烧伤。

位于飞机中后部的乘客大多来不及逃出生天，就在浓烟中窒息。

薛喜来跑出数百米后，趴在地上防止飞机爆炸。张新海则回忆，落到地面 10 分钟左右，飞机出现连续爆炸，随后不久就看到救援人员。

其时伊春市市长王爱文正在机场内等待来自人力资源和社会保障部(下称人保部)的客人，接待改为救援，消防车和地勤车随即开拔。

七八分钟后，林都机场的工作人员马学谦开着地勤车就赶到了事发现场。他看到道上都是受伤逃出来的乘客，大部分捂着嘴，因为被烟呛伤。此时爆炸已过，飞机内没有动静。机场的消防车开过去，打了一车泡沫和一车水，都没能把火灭掉。在听到有人喊“草里有人，搜救”后，马学谦跑向一米多高的草地，在里面找到七名受伤的乘客，其中一位男士骨折，另外包括四位女士和两个小孩。

正在休息的武警伊春森林支队中队长李高飞与战士冯继承等人，于当晚 22 时左右接到紧急集合令。进机场时看到大火冲天，浓烟滚滚，到处是人哭喊的声音。

散落在坠机点附近的乘客大部分昏迷，加上大雾弥漫，武警官兵以手电筒和手拉手进行拉网式搜救。参与救援的 150 名森林武警，共搜救 38 人。

据南航《关于伊春/林都机场运行安全措施》描述，现阶段执行哈尔滨——伊春——哈尔滨航班需带回程燃油，飞行机组与签派员应认真研究机场与航路天气形势，选择合适备降场，核实起飞油量。事实上，林都机场未设加油设施，VD8387 航班均是满载油量往返，这亦是起火后爆炸发生时较为猛烈的原因之一。初步调查显示，飞机在第一时间只是燃油泄漏，使爆炸发生前出现数分钟黄金般的逃生时间窗。

此次空难的真正原因，有待依托黑匣子等经过漫长而专业的调查后才能给出精准答案。军事评论员远林认为，失事可能原因包括：地面导航设备、盲降设备不足；飞机高度表失灵；飞行员状态不好；降落时的风切变等等。而每次空难的发生都有其复杂的原因，8 月 27 日下午，事故调查组成员孙长华对《财经》记者说，调查结论的公布目前不能给出任何时间表。

不良气象条件

按林都机场最低下降高度的要求，对于轻型飞机，能见度至少要在 2000 米以上，对大型重型、速度高的飞机的能见度要求则高达 3200 米。而林都机场自动气象报告中 1000 米能见度，显然并不满足。

气候条件不良，但显然，VD8387 航班最后的决定依然是选择降落。

据知情人士称，河南航空事后对当夜的进场数据研究后认为，当时可以看到机场和跑道，属于非精密进近，具备足够降落的条件，也没有返航的必要。但后来“能见度突然变差了，起了雾”。

对于是否因返航成本过高而降落一说，河南航空有关人士回应，返回哈尔滨的成本大致为 3 万多元，加上安置乘客，相关费用并不多：“几万块钱对航空公司来说不算什么，这不是钱的问题。”

国内一支线航空总经理介绍，返航、备降、延误等因素都属于不可预知成本，航空公司在进行成本预算时会考虑在内，约占总成本 5%。“航空公司通常不会因为成本冒险降落，但返航后总还要把乘客再送到目的地，加上燃油、机组工资、餐食等，这趟航班亏钱是肯定的。”

危险的降落

当晚事发时，林都机场副总经理刘瑞金是机场值班领导，其认为“机场的能见度没有问题”。他向《财经》记者介绍，当时远远看着一直有飞机的灯光，塔台也已经发出了同意落地的指令。突然，灯光就没有了。

“我给塔台打电话，问怎么回事。塔台回答说已经失去联系。我一听，说可能出事了。”刘瑞金说。

据《新京报》对机场巡视员王雨森的采访，机场塔台在 21 时 35 分看

见 VD8387 在机场上空，确认机组看见跑道的消息后，向飞机发布了落地许可。

伊春市委书记许兆君亦对新华社记者称，飞机失事前，飞行人员曾与管制员沟通，称可以看到地面灯光，请求正常降落。

南航一名飞行员对《财经》记者分析称，在许多民航失事事故中，都存在飞行员能够目视地面灯光，但可能判断不准飞机的实际高度等问题。因此而决定直接下降，“属于盲目进近着陆。”

林都机场目前尚无盲降设备。该机场工作人员称，机场准备投资 905 万元建设的 ILS 系统（全称 Instrument Landing System，即仪表着陆系统，俗称盲降）项目已经得到民航东北局批复，并完成了征地、拆迁等前期工作。原本预计到年底可建成投入使用。

“8·24 空难”调查组副组长、民航局安全专员兼航安办主任吕尔学告诉《财经》记者，目前来说，机场是适航的，现有导航设备只是要求的降落标准不一样，并不是没有盲降设施就不可以飞。

民航系统内部人士对《财经》记者称，此次失事的原因很复杂，机组、塔台、地面可能均存在问题，加之有领导在地面等着接机，技术之外的因素同在其中。

逝者与生者

在这场空难的死者名单中，有两人罹难于奔丧途中。

58 岁的母亲于 8 月 23 日意外脑溢血去世后，儿子李磊自广州辗转昆明、哈尔滨，最后转机登上了 VD8387 航班。从河北承德自驾回家的姐姐、姐夫，原本想在哈尔滨机场接他。36 岁的李磊拒绝了。他说搭飞机可以最快回到母亲身边。他跟姐姐的最后一句话是：“路不好走，我没我快。”

连失妻儿的李磊之父，向《财经》记者抛出三个问题，希望获得答案：如果当时能见度不足，飞机是不是应该返航？林都机场能不能满足飞行条件？机组人员有没有违规操作？

62 岁的姚洪久在空难中失去 32 岁的儿子姚铁强。姚铁强家住哈尔滨，来此是为一名客户奔丧。姚洪久事发当夜驱车赶往伊春，次日凌晨看到死亡名单，两行老泪哗地出来，瘫倒在地。其子平日业务繁忙，本约好这周末聚餐，“儿子没了，这顿饺子永远吃不上了！”

据遇难者身份证号码，42 人的死亡名单中，在 1980 年以后出生的人员至少 9 人。

遇难者家属部分被安置在伊春市光明宾馆，他们尚未见到遇难者遗体，于 8 月 25 日下午配合抽血以完成 DNA 比对。伊春市殡仪馆答复说，遗体现在还不允许探视，“看了也认不出来，因为大多已面目全非。”一个细节是，遇难者数一度统计为 43 人，最后确证多出的一人是断成两截的遗体误计。

对于遇难者的家属的追问，各方目前并没有给出实际的表态。而对于生还者的心理干预，在伊春小城则付之阙如。

彭石海在获救后的当晚彻夜未眠，并非由于疼痛，而来自“黑烟中，生命即将被剥夺的恐惧感”，伴随着哭喊声，始终是一种折磨，获救前那可怕的几秒钟，一直困扰着他。他认为自己迫切需要心理治疗。但伊春无法提供这样的条件。

5 名机组成员中，仅齐全军与乘务员廉世坚逃于一劫，飞行员朱建洲、乘务长卢璐、乘务员周宾浩等三人悉数遇难。目前廉世坚状态尚可，齐全军则闭口不言。据介绍，担任副驾驶的飞行员朱建洲在飞机首次撞击时即已遇难，其子出生仅两个月；周宾浩的新婚妻子卢璐为指挥旅客紧急撤离，失去逃生机会。

本是休闲之旅的伊春，目前处处弥漫紧张气氛。事发后，通往机场的 9 公里道路上每百米即有一警察，机场更是安保森严。

(欧阳洪亮 徐凯)