

Shaking Heaven and Ground

惊天动地

世界大空难秘闻

杨早◎著

狄斯阿波空难：飞机摧毁 乘客神秘失踪 慕尼黑空难：众星陨落 球员罹难 安南斯奇逢：“如果我死了，你可以吃掉我！” 特内里费空难：“一句丢失的话”引发的空难 神秘数字191：一场被事先预言的空难 日航123号航班：悲惨的前车之鉴 锡鲁航空603号班机：巨大的无头苍蝇 胜安185号：死人不能为自己辩护 瑞士航空111号：离奇原因 娱乐致死 洛克比大空难：火球坠镇 真凶难觅 埃及航空990号：蓄意自杀 坠毁大洋 震惊世界的“911” 恐怖袭击 疑点重重 台湾中华航空公司客机：高空解体 直落惊魂 法航克星米亚空难：误打客机 众说纷纭 印度航空812号：出轨着陆 坠谷起火



北方文艺出版社

Shaking Heaven and Ground

惊天动地

世界大空难秘闻 杨早◎著



北方文艺出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

惊天恸地：世界大空难秘闻 / 杨早著. -- 哈尔滨：北方文艺出版社，2012.12

ISBN 978-7-5317-2990-7

I . ①惊… II . ①杨… III . ①纪实文学—中国—当代
IV . ① I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 290760 号

惊天恸地——世界大空难秘闻

Jingtiantongdi Shijie Da Kongnan Miwen

作 者 / 杨 早

责任编辑 / 徐秀梅 王 爽

封面设计 / 袁 洁

出版发行 / 北方文艺出版社

地 址 / 哈尔滨市道里区经纬街 28 号

网 址 / <http://www.bfwy.com>

邮 编 / 150010

电子信箱 / bfwy@bfwy.com

经 销 / 新华书店

印 刷 / 北京东君印刷有限公司

开 本 / 695×975 1/16

印 张 / 15

字 数 / 232 千

版 次 / 2013 年 1 月第 1 版

印 次 / 2013 年 1 月第 1 次印刷

定 价 / 24.80 元

书 号 / ISBN 978-7-5317-2990-7

目 录

- 【美国】狄斯阿波空难
飞机撞毁，乘客神秘失踪 / 1
- 【德国】慕尼黑空难
众星陨落 球员罹难 / 14
- 【乌拉圭】安第斯奇迹
“如果我死了，你可以吃掉我！” / 25
- 【西班牙】特内里费空难
“一句丢失的话”引发的空难 / 39
- 【美国】神秘数字 191
一场被事先预言的空难 / 52
- 【日本】日航 123 号航班
悲惨的前车之鉴 / 65
- 【秘鲁】秘鲁航空 603 号班机
巨大的无头苍蝇 / 75
- 【印尼】胜安 185 号
死人不能为自己辩护 / 89
- 【瑞士】瑞士航空 111 号
离奇原因 娱乐致死 / 103
- 【英国】洛克比大空难
火球坠镇 真凶难觅 / 113
- 【埃及】埃及航空 990 号
蓄意自杀 坠毁大洋 / 140
- 【美国】震惊世界的“911”
恐怖袭击 疑点重重 / 151

【中国】台湾中华航空公司客机

高空解体 直落惊魂 / 166

【法国】法航克里米亚空难

误打客机 众说纷纭 / 174

【印度】印度航空 812 号

出轨着陆 坠谷起火 / 186

附录

空中劫难——世界航空史上主要空难事件便览 / 195

空难原因大起底——哪些因素导致了空难 / 218

空难中怎样才能幸存——遭遇空难自我避险小贴士 / 224

【美国】狄斯阿波空难：飞机撞毁，乘客神秘失踪

C47 机正在飞越 9000 英尺的塔肯拿山。

——柯勒机长对地面指挥站发布的最后消息

许多人认为在火星、木星或其他地方存在神秘生命，但从未有人想到地球可能存在的某种神秘生命到底是什么样子。

——美国亚利那州立大学宇宙生命理论家保罗·戴维斯

技术专家找到飞机残骸，却没有发现飞机上有丝毫的人迹，奇怪的是连同乘客的行李全部不翼而飞。飞机撞击山体，机身七零八落却没有发现一丝一毫人体的残骸，机上 19 人全部神秘失踪，连一根头发都没有发现，是什么让他们神秘失踪？半个世纪以后，人类科技发展急速进步，却依然不能够破解这起离奇的空难！

狄斯阿波——一个神秘的、令人费解的世界空难之谜！

—

打开美国地图，会发现它在本土以外隔着加拿大还有一块领土——阿拉斯加。面积为 151.9 万平方公里的阿拉斯加，在 1867 年以前是属于沙俄的，那为什么这个优良的海港最终会被卖给美国人呢？

阿拉斯加的名称来源非常有意思，是爱斯基摩人使用的阿留申语的“Alyeska”，据说，在爱斯基摩人那里，阿拉斯加的意思是“很大的陆地”

的意思。这个岛的地理位置非常独特，东接加拿大的育空、不列颠哥伦比亚，南邻阿拉斯加湾、太平洋，西濒白令海、白令海峡、楚科奇海，北临北冰洋。它是第 49 个加入美利坚合众国的州，也是美国最大的州、世界最大的飞地地区。面积有 171.7 万平方公里。

这个岛屿的命运非常有意思，这里和世界上许多岛屿一样，谁先占领，谁就是它的主人。在 1741 年，俄罗斯人首先考察了该群岛，并在这里建立自己的殖民据点。当时首先到达该岛屿的是俄罗斯探险家亚历山大·巴拉诺夫，所以这个群岛就以他的名字命名了。这个岛屿是超过 1100 个岛屿组成的美丽群岛。

这个原属俄罗斯的岛屿在 1867 年被俄国人以 720 万美元的价格卖给了美国。我们这个故事就发生在位于阿拉斯加的美国空军基地的一架 C-47 型飞机上。如果后来俄国人知道美国人依靠它建立了美国最优良的空军基地一定后悔莫及。

阿拉斯加生活着爱斯基摩人、印第安人和阿留申人等。他们在那里已生活了 1.2 万年。18 世纪中叶，俄罗斯人通过白令海峡进入阿拉斯加，以后才有西班牙人、英国人、法国人、美国人进入。俄国人到那里去起初是为了狩猎，获取皮毛，发展贸易。据说俄国人曾将皮毛卖到中国广州。随着贸易的发展，阿拉斯加成了俄国的领地，派有专人管理，还成立了俄美公司等机构经营阿拉斯加。至今俄罗斯的影响仍在，如保留着俄国的东正教堂，还有一些地名是以俄国人名字命名的，当地许多商场都出售俄国的工艺品等。阿拉斯加的名称来自 Alyeska，意思是伟大的土地。称她为伟大的土地是贴切的，其面积为 591004 平方英里，东西长 2400 英里，南北宽 1420 英里，相当于美国领土的 1/5，海岸线长 6640 英里，包括岛屿在内沿岸线长 33904 英里，有河流 3000 多条，湖泊 300 多万个，美国 29 座最高的山峰中，有 17 座在阿拉斯加，其中，麦金利山高 6194 米，为北美地区最高峰。2000 年，阿拉斯加人口为 62.2 万人。偌大一块土地，俄国于 1867 年 4 月 4 日以 720 万美元卖给美国。俄国为什么要卖？有的说是因为财务上的纠纷，有的说是当时俄国在与德法的战争中战败，俄国无力顾及阿拉斯加，同时没法承担管理阿拉斯加的巨额费用，而美国则赢得了与墨西哥的战争。俄国沙皇亚历山大二世决定卖掉阿拉斯加。谈判中，美国曾想把价格压到 500 万美元。720 万美元在当时想必也是一笔相当大的金额。

但无论如何，现在看来，美国捡了个大便宜。

美国则在这个“山高皇帝远”的地方建立了自己的空军基地和其他研究性基地。这个岛屿是一座天然的军事良港，善良的俄罗斯人主动售卖了这个良港给美国人，美国人则是如虎添翼。我们故事的主



C-47 机型

人公，这辆 C-47 训练机就是从这个群岛上的空军基地起飞的。

提到 C-47，这可是一种立下赫赫战功的飞机机型。它在二战时为盟军提供了高机动性的空中运输能力，在各场战役中被广泛采用，尤其是空降诺曼底、市场花园作战、突出部之役、瓜达尔卡纳尔岛战役、太平洋战役、新几内亚战事及缅甸战役中，其他还包括由印度往中国的驼峰航线及战后柏林封锁时对西柏林的大规模空投行动，美国亦通过租借法案向抗日战争时的国民党政府提供了 C-47 及 C-53。

在二战末期，大量的 C-53 空骑兵（C-47 衍生型）在欧洲战事中担任空投伞兵及牵引军用滑翔机任务。C-47 亦是运送美军士兵回国的主要运输机。在英国及英联邦，C-47 命名为“达科塔”，在欧洲战事时又称“信天翁”，在亚洲以中国空军之母宋美龄之名称为“美龄号”。二战后美国海军把早期的 R4D 改良结构，成为了 R4D-8，而在战后成立的美国空军战略空军司令部亦在 1946 年至 1947 年间采用 C-47。直至越战，美国空军仍然继续采用 C-47，包括其衍生型 AC-47 炮艇机及 EC-47 侦察机。加拿大皇家空军在 1940 年代至 1950 年代亦采用 C-47 作搜救行动的机种。世界各地共 97 个国家都曾经装备 C-47 系列机种。

1944年9月18日，在这个形态奇特的群岛上，一架C47训练机从艾勒蒙多夫空军基地，执行一项飞往阿拉斯加的安德鲁空军基地的飞行任务。途中将飞越塔肯拿山，进入北极圈，航程近1000英里。

这一天对于C47机上的柯勒机长来说并不特别，一年当中他要做数千次这样的飞行。柯勒机长是艾勒蒙多夫空军基地首屈一指的飞行专家，这种短程航行对他来说是最普通不过的任务。

当天，天气异常晴朗，万里无云，柯勒非常高兴，如果没有飞行任务，今天他或许可以和基地的军官们打打网球或者在傍晚喝上几杯。但是，即使有短途的飞行任务，对于这样的晴空万里和风拂煦的好天气，也没有丝毫可以担心的。和他一同飞行的是19名基地的军事飞行员，他们愉快地谈着话，依次登上飞机的大肚子舱中。今天，这架英武的C47会在暮色中起飞，用不上两小时便可到达北极圈内的安德鲁空军基地。

当其他士兵顺利登机之后，柯勒机长推动飞机引擎准备升空。几秒钟以后，飞机顺利地升上了天空，航行在深蓝色的夜幕中——

亚历山大群岛离北极相当近，夏夜非常短暂，最多不过三四个小时，夜色便会过去。柯勒机长仰望万里无云的夜空，看到皓月把银光洒满大地和海洋，他深深地舒了口气，觉得自己神清气爽，这样的好天气驾飞机出行简直就是一种享受。虽然是夏季，可是北极圈附近仍然是一片冰天雪地，C47机遵循规定航线飞行，并向一个个地面航空站报告。1小时后飞机将进入北极圈，在阿拉斯加的雪山峻岭上空航行。

柯勒机长向地面航空站发布了一次报告，报告飞机目前的飞行高度和位置。地面航空站接线员麦克接到柯勒机长的报告。柯勒机长的声音洪亮悦耳，麦克已经非常熟悉他了。“C47机正在飞越9000英尺的塔肯拿山。”这是柯勒机长当时对地面指挥站的麦克发布的消息。可是，这条消息发布之后，麦克再也没有等待到柯勒机长的其他消息。麦克非常不解，最初，他以为可能柯勒机长已经到达了阿拉斯加的空军基地，可是按照常规，柯勒机长会在到达之前和他进行一次通话，可是，直到好几个小时之后，都没有丝毫的回音。麦克有一种不祥的预感，经过深思熟虑，麦克将他与

C47 机失去联系的消息通知了美国空军的有关部门。这一天晚上，麦克几乎一夜未眠，他的脑海里浮现了种种关于这辆 C47 机的画面，令他费解的是，他整晚守候在值班室，如果发生危险情况柯勒机长一定会对他呼叫的，可是丝毫没有这样的迹象。麦克心想，C47 可能危在旦夕。

美国空军和民航应急营救机构得到麦克的消息之后，迅速派出营救直升机在塔肯拿山区进行长时间的搜索。不久，在离塔肯拿山不远的狄斯阿波峰的悬崖峭壁上发现了 C47 训练机的残骸。残骸令人瞠目结舌，营救人员赶到时，发现 C47 机已经面目全非，彻底变了形，机身前半部分已被挤压成扁盘状，使完全扭曲了的机身缩短了一大截，机身周围散落着碎片。营救人员遇到了一个大麻烦，那就是由于狄斯阿波峰非常陡峭，营救人员的飞机无从降落，只好在上空悬浮。另外，由于当年的直升机没有制空能力，不能在绝壁间用绳梯放营救人员下去，于是空难营救专家只能在拍摄了一些空难现场的照片后返航。

诡异的是，营救人员发现在变了形的 C47 机的碎片当中没有发现任何生命迹象，就连人体的残肢都没有。营救人员推测出飞机是在高速飞行时正面撞山而坠落的，但是在现场没有发现幸存者，一丝一毫的人迹都没有，就连士兵们的行李也都不见了。调查人员推测，可能是由于飞机燃油不足导致撞上山脊造成了惨剧。可是，并没有足够的迹象表明飞机的燃油缺乏，并且，为什么飞机上的人，连同机长全都不翼而飞了呢？

三

对于事故现场的勘察让调查人员充满了迷惑。柯勒机长是位有将近 2000 小时飞行经验的老机长，在美国空军中知名度颇高，在晴朗的夜空和没有风雪雨雾等异常情况下，莫名其妙地偏离航线，犯下撞山的低级错误，简直不可思议。

这样的重重迷惑不能让美国空军当局满意，他们决定对事故进行进一步的排查。不久之后，一支现场搜索调查队来到了狄斯阿波进行现场勘查，他们志在找到死难者的遗骸和调查飞机失事的真正原因。营救和调查人员带着搜索器具、帐篷、雪橇以及干粮，以徒步方式向狄斯阿波峰前进。他

们心里的信念是找到这些士兵的遗体，哪怕只是残骸。风雪交加的路途让调查人员心生寒意，对于事件的重重迷雾更让他们不安。难道是遇到了神秘事件，或者其他更为不为人知的东西？

道路异常艰险，队员们咬紧牙关。一路上由直升机引路和投送补给。4天！经过连续4天坚韧不拔的翻山越岭，队员们终于艰难地来到空难现场。然而，在现场看到的一切简直令队员们不寒而栗：飞机残骸已被挤压得完全变了形，只有机尾在扭曲变形后还能看到竖起的尾翼。机翼和其他撞碎的零部件满地狼藉，油箱挤破了，燃油全部流了出来，但没有燃烧的痕迹。调查人员推测，可能是由于飞机撞击引起了狄斯阿波山上常年的积雪崩塌脱落，掩埋了大部分遗体 and 残骸。于是对于积雪的清理开始。经过多天的积雪清理，令调查人员更加迷惑的是，飞机残骸和碎片大多被埋在五六英尺深的雪中，可是无论如何也找不到遇难者的遗体。

诚然，山体与飞机猛烈地撞击，飞机成为碎片几乎是定局。在这样的情况下，飞机上的人员很可能是全部遇难无一幸免。可是，怎么会连一具尸体都没有剩下呢？这19具尸体和他们的遗物都到哪里去了？难道是什么神秘的力量让他们消失了？他们究竟在哪里？

更令人匪夷所思的是，当队员们铲除积雪，切割并拆开飞机残骸的铝合金外壳后，见到一些压扁了的座椅和一些没有解开扣的安全带。没有解开的安全带！安全带没有丝毫松动和被解开的迹象，而安全带上的人呢？他们无影无踪了！更加令人困惑的是，飞机的残骸当中甚至找不到丝毫的尸体碎片和血迹。所有的人，连同他们的行李，几乎是一时之间全部神秘消失。队员们进一步扩大搜索范围，把飞机坠毁的悬崖四周的山谷和冰雪裂隙等寻了个遍，仍然一无所获。队员们在现场一连干了好几天，最后带着满腹疑惑，无可奈何地结束了搜索任务。

在世界空难历史上，由于种种原因造成飞机失事的情况屡见不鲜，可是，像这样的飞机上的乘客包括机长全部不翼而飞神秘失踪的事件还是首次。难道是外星人掳走了机组人员？《第三类接触》就讲述了外星人劫走空难地球人的故事，难道真的是他们使得飞机上的人不翼而飞吗？

四

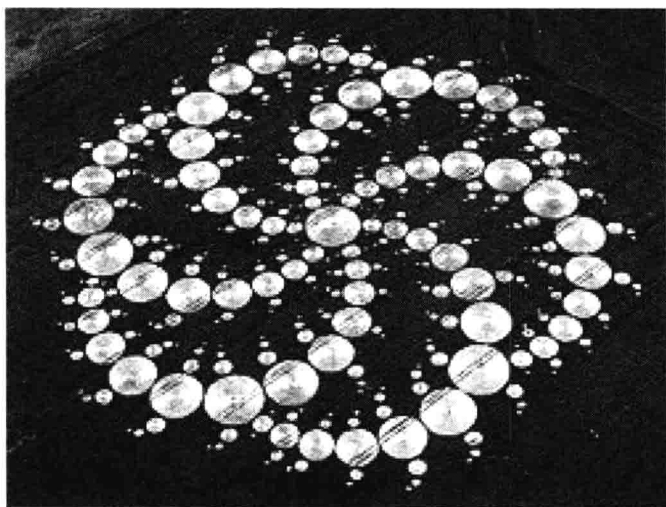
许多年来人们对于像迪斯阿波这样的空难的解释众说纷纭。人们提出了种种可能性。有人说是外星人劫走了飞机上的人，有的说可能进入了四维空间，科学家和军事学家也在动用自己的智慧破解其中的玄机。

猜测之一——外星人掳走了飞机上的所有人。

持此种论点的人认为 C47 训练机必定是在空中遭遇了外星人，这些人拿出了“麦田怪圈”作为理论依据，证明外星人存在并且对于地球进行了干预。

麦田圈是在麦田或其他农田上，透过某种力量把农作物压平而产生出几何图案，主要出现于欧洲与北美洲，英国的巨石阵、hill 图（多为马的图形）、长冢等古迹附近的农作物田园中经常发现。

此现象在 1970 年代后期才开始引起公众注意。目前，有众多麦田圈事件被他人或者自己揭发为有人故意制造出来以取乐或者招揽游客，曾有人获利 3 万英镑，还有一些是厂商的广告、艺术家的创作，也有人认为是因为英国南部的地下水含量较多，所造成的自然现象，也被认为是一种伪科学。超自然的外星人支持论者认为，麦田圈中的植物茎节点的烧焦痕迹并不是人力压平所能做到，已有麻省理工学院学生试图用自制设备反向复制此一现象，推测出茎节破裂的水分因微波的关系所造成，但依然未能达成，如此之后植物将脱水没办法继续生长，有时发现麦田圈的附近会有足球大小的光球出现，但目前唯一的光球影片已



2001 年在英国 Milk Hill 出现的六旋式大型麦田圈

被证明是假造的。英国空军曾派出有作战能力的直升机低空跟随，军方拒绝回应为何要在麦田圈附近低空飞行，但有可能是机密任务不便透露。怀疑论者则认为，所有麦田圈现象皆可解释，譬如植物茎节点的烧焦痕迹，是因为被人为压弯之后，一侧的生长速度超过另一侧，导致内部气体压力过大，从茎节处爆炸，有时因天干物燥引发燃烧而变得焦黑。此外，麦田圈大多集中出现于经济文化比较发达的国家，经济欠发达国家或地区则很少或没有出现，可以视为这仅仅是一种恶作剧或者行为艺术的辅助证据。

1991年间有二位退休老人，在数十年前自己承认麦田圈是他们制造的，目的是为了恶作剧；但他们制造的麦田圈并不符合研究者所认定的麦子未断裂、包含电磁波等条件，尤其当他们已宣告自己不再继续制造麦田圈后，至今却有越来越多且图形日益复杂化的麦田圈，仍持续不断出现，就算发现麦田圈时刚下过雨，但是农作物上却没有因为泥泞而留下足迹，不曾有人上面行走过的任何迹象，批评者则认为，麦田土壤本来就比较干硬，不易留下足迹。根据最新的测试显示，麦田圈内部因麦秆倒伏而无法蓄电，电磁场反而比圈外的麦田弱；有些麦田圈出现辐射线反应，则是因土壤含有的钾 40 所致，而这种天然辐射是很常见的现象。

即使这样，大多数人，仍然相信是外星生命的杰作。

对于外星生命的存在，目前世界范围内基本上达成事实。美国亚利桑那州立大学宇宙生命理论家保罗·戴维斯教授认为，地球上也许还存在着某种特殊的有机体组成了我们所不了解的生命领域。戴维斯认为寻找外星生命应从“地球任务”开始。戴维斯说：“早在 20 世纪 60 年代，当时几乎没有人会相信地球外还存在生命，而现在声称宇宙存在生命则是一种非常流行的说法。但是，我们至今不清楚在类地环境中生命是否能够自动出现。对于地球上是否存在我们仍然未知的神秘生命，科学家们至今未进行系统的探索。许多人认为在火星、木卫二或其他地方存在神秘生命，但从未有人想到地球可能存在的某种神秘生命到底是什么样子。”

而对于外星人是导致蒂斯阿波空难的原因，科学界则不以为然。

接着，又有人提出第二个猜测，那就是——四维空间。

四维空间是一个时空的概念。简单来说，任何具有四维的空间都可以被称为“四维空间”。不过，日常生活所提及的“四维空间”，大多数都是指爱因斯坦在他的《广义相对论》和《狭义相对论》中提及的“四维时空”

概念。根据爱因斯坦的概念，我们的宇宙是由时间和空间构成。时空的关系，是在空间的架构上比普通三维空间的长、宽、高三条轴外又加了一条时间轴，而这条时间的轴是一条虚数值的轴。有一种说法称“麦田圈其实是投射在三维世界里的四维物体”，我们人类目前的维度知觉还无法达到理解四维事物的阶段，所以我们对麦田圈会觉得神秘莫测。

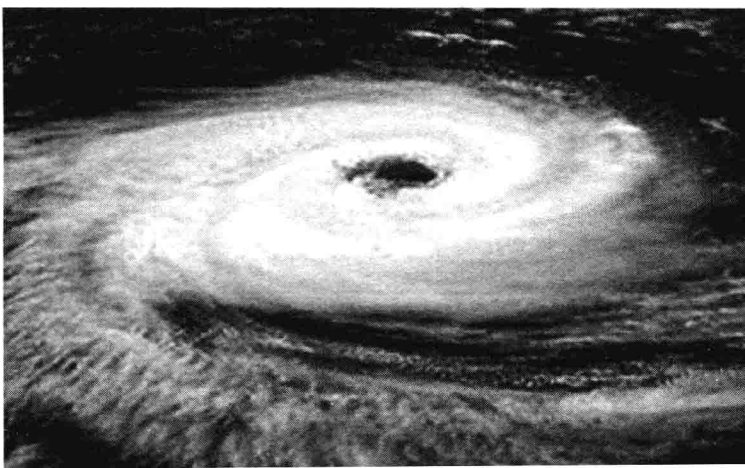
“四维世界论”者提出，目前人类只认识了三维空间，对四维世界还一无所知，其实四维世界是客观存在的，只是未被我们发现而已。世界上的万物都可进入四维世界，从而离开我们人类所能感知的世界，从我们的视野中消失。众所周知，一维定位线段，二维定位平面，三维则定位立体空间，那么四维世界是什么？连“四维世界论”者自己也不清楚，目前他们没有完整的理论，拿不出什么有说服力的证据，于是狄斯阿波空难事件成了他们的依据之一。

“四维世界论”者认为，在极其寒冷的极圈内存在着四维世界，C47无意间闯到了四维世界与三维空间的临界面，19名机上人员及其随身背囊进入四维世界而从我们的视野中消失了，飞机则被挡在三维空间，坠落于悬崖。他们说，唯有“四维世界论”才能解释清楚这看似离奇的狄斯阿波空难事件，反之，狄斯阿波空难事件也证实了四维世界的客观存在。

第三种猜测——“极圈气旋说”。

持这种观点的学者认为，在北南两极圈内能形成极其强烈的寒带气旋，在北冰洋上生成的寒带气旋规模虽然远远不如赤道附近洋面上的热带气旋大，但它瞬时形成的局部空间超强负压更甚于热带气旋，小范围内的强寒带气旋犹如龙卷风般威力无穷，当年C47飞机在狄斯阿波峰附近不幸遭遇了一股极强寒带气旋，这强气旋瞬间产生的负压势不可挡，轻而易举地把当年并不牢固的机舱门打开了，机上人员及其行囊等零星物品都被强大的负压一股脑儿地吸

一个寒带气旋引起的旋涡



到了机外，被旋风抛向了远方。无人操纵的 C47 训练机被旋风卷走，撞到了狄斯阿波峰的峭壁上，坠毁于山崖。由于人员和随身行李等物品统统被气旋带到远离坠机现场的地方，所以当年在飞机残骸中以及周围坡地上没有搜索到一丁点儿与生命有关的信息。第二年虽然扩大了搜索范围，但仍然没能够搜索到尸骸与遗物。“极圈气旋说”正在被越来越多的科学家所认可，因为极圈内可生成近似龙卷风的强气旋，这一理论已为极地科学考察所证实。随着科学技术水平不断提高，今后在狄斯阿波空难发生地区做更大规模的搜索寻找，也许才能彻底证实“极圈气旋说”的正确。

五

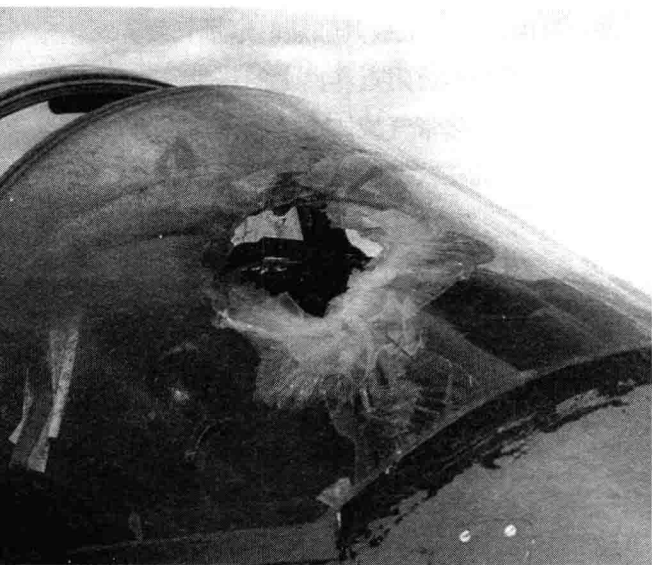
航空学专家曾经对于空难进行过归类，下面我们看看这些归类，或许能够对于破解狄斯阿波空难提供一些证据和可能。

据《德州晚报》归纳：

恶劣天气造成空难：2010 年 8 月的哥伦比亚空难，就是由于飞机在着陆时被雷电击中后断成三截，造成 1 人死亡，5 人重伤。据统计，全球每

年平均发生两起由雷击导致的空难。此外，由于天冷导致的机翼结冰，以及飞机起飞、降落时遭遇风切变，也就是俗称的“怪风”导致飞机失事的例子也很多见。

电磁波干扰：飞机上的导航设备是利用电磁波来测定方向的，它接收到地面导航站不断发射出的电磁波后，就能测出飞机的准确位置。当手机工作时，也会辐射出电磁波，干扰飞机上的导航设备和操纵系统，会使飞机



飞机撞鸟的可怕瞬间

自动操纵设备接收到错误的信息，引发险情，甚至使飞机坠毁。

撞鸟导致飞机坠毁：1988年埃塞俄比亚的一架波音737飞机在爬升到3800米高空时，突然遭遇大鸟袭击，结果造成机上85人死亡，21人受伤。因此，为了避免或减少鸟撞的发生，各地机场采取了很多措施。除了原始的单纯靠人工驱赶、鸣枪示警等驱散鸟类的办法之外，从鸟类的视觉、听觉、食性等方面入手防止鸟撞的各种先进设备也不断问世。

被劫持飞机失事：2001年9月11日早晨，19名基地组织恐怖分子劫持了4架美国民航喷气式客机。劫持者故意使其中两架飞机分别冲撞纽约世界贸易中心双塔，两座建筑均在两小时之内倒塌，劫机者还迫使第三架飞机撞向位于弗吉尼亚州的五角大楼。而第四架飞机于宾夕法尼亚州的乡村坠毁，2993人为此丧生。这就是震动世界的“911”袭击事件。1990年10月2日的广州白云机场空难，一名歹徒劫持了一架自中国厦门飞往广州的波音737-200型2510号航班，由于歹徒对驾驶员施暴，致使飞机失控，撞上了停在客机坪上的另两架波音757-2812号航班和波音707-2402号航班，共有128人遇难。

飞机神秘失踪：1985年，一架失踪了48年的菲律宾双引擎客机，在新几内亚的一片森林沼泽内被发现，机身簇新，甚至保温瓶内咖啡依旧温热。1984年，墨西哥北部的沙滩上突然出现了5架美国军用飞机。机身闪亮，油箱里储藏了汽油，但机舱里却空空如也，不见人迹。美国专家认为，它们就是1945年在百慕大海域上空突然同时失踪的那5架战机。2009年6月1日，一架从巴西里约热内卢起飞，载有228人的法航飞机突然从雷达上消失。

飞行员操纵错误导致空难：1985年华航006次航班因为飞行员失去方向感差点坠入太平洋里；1995年的罗马尼亚空难是因为机长在飞机落地前突然丧失行动能力；2001年美航587次航班则是飞行员过度使用方向舵把好好一个垂尾弄折；更离奇的则是1994年发生的俄航593次航班空难，据调查原因可能是机长为让15岁的儿子一试飞行体验而酿成的惨剧。

地勤人员检修错误：包括地勤人员的装卸不当、违规维修等，这等于在飞机上放了一个定时炸弹，随时都有可能发生事故。比如1979年美航191次航班因为引擎野蛮装卸导致其在起飞时掉落，最后使飞机坠毁；2000年阿拉斯加航空公司261次航班则因为尾部舵机没有定期更换在飞行

中失去控制，让客机坠入冰冷的大西洋里。这实在是由于地勤人员工作懈怠、不负责任导致的，让本不应该发生的灾难成为现实。

飞行员 / 地勤人员通信错误：航空史上死亡人数最多的 1977 年特内里费空难，583 条生命因为飞行员和地勤人员之间的语言不通而无辜丧生。由于当天机场大雾弥漫，两架在滑道上候命起飞的波音 747 客机无法看到对方，由于其中一架飞机的飞行员与空中交通管制员语言不通，错听指令发动飞机，导致两机同时起飞，在滑道惨烈相撞。1997 年的印尼空难是由于空中交通管制中心将飞机引致错误的方向，导致飞机撞山而毁。

飞机相撞导致空难：天上的空间虽然大，但人们还是划出了“空中走廊”，就是为了防止撞击，一架客机只能在自己的走廊内飞行以免发生碰撞。1986 年墨西哥航空公司 498 次航班，在美国加州上空被一家私人飞机撞掉尾翼坠入住宅区，两架飞机上无人生还；1996 年一架波音 747 和一架伊尔 76 在德里上空迎面相撞，死亡 349 人；2002 年一架图 154 在德国上空被一架波音 757 的尾翼切成两半。

引擎故障引发空难：发动机是飞机提供推力的装置，没有的话飞机就无法飞行。不过实际上引擎故障远没那么可怕，如今的客机都有两个以上的发动机，一个坏掉的话一般不至于造成机毁人亡的事故。如 2009 年英国米德兰航空 092 航班空难的飞行员误把好的发动机关掉引发悲剧，或者两个以上发动机同时坏掉等几率极小的事情发生，都只能说回天乏力了。

液压失灵引发空难：可以说飞机完全是靠它的液压系统来控制的。液压就像针管一样，从一头推进去，再从另一头出来。在一般情况下液压系统非常可靠，不过有个缺点，一旦液压管道上有任何裂缝的话里面的液体就会很快漏光，整个一套液压系统也就没用了。一架液压失灵的飞机就像一辆没有方向盘的汽车，所以液压失灵是非常可怕的事故。1985 年日航 123 次航班因为后舱门掉落损坏尾翼，3 套液压同时失灵，飞机失控坠入山区，524 人只有 4 人生还。

油箱起火引起空难：航空燃油在汽化状态非常易爆。听起来很可怕，但事实上，直接由油箱爆炸造成的事故非常少。因为燃油在没有外部因素作用下一般是不会在飞行中起火的，起火主要是在飞机坠落之后。当然，如果飞机真的在飞行中发生爆炸的话，那将是致命的危险。1990 年以来，美国共发生 3 起飞机油箱爆炸事故，其中最严重的是 1996 年 7 月环球航