

警世人生
二十一世纪人类的克星



许国良 戈 名 主编

东北师范大学出版社

空难

JINGSHI RENSHENG
KONGNAN

● 警 世 人 生

● 许国良 戈名 主编

空 难

——21 世纪人类的克星

东北师范大学出版社

1993 年·长春

(吉)新登字 12 号

警世人生

空 难

——21 世纪人类的克星

许国良 戈 名 主编

责任编辑：魏芳华	封面设计：魏国强	责任校对：方 书
东北师范大学出版社出版	吉林省新华书店发行	
(长春市斯大林大街 110 号)	吉林工学院印刷厂制版	
(邮政编码：130024)	吉林工学院印刷厂印刷	
开本：850×1168 毫米 1/32	1994 年 5 月第 1 版	
印张：6.875	1994 年 5 月第 1 次印刷	
字数：165 千	印数：0 001—8 000 册	
ISBN 7 - 5602 - 1091 - 0/G · 493	定价：4.50 元	

编委会名单

主 编	许国良	戈 名		
编 委	马 兰	王书兰	戈 名	许国良
	徐慧范	荆 华	黄亚民	科 文
撰稿人	马 兰	王书兰	徐慧范	荆 华
	黄亚民	刘 雁	郑 菲	冯 芳
	科 文	秋 月	徐一非	

目 录

警 世 人 生

空 难

扑朔迷离的空难	1
惊心动魄的 35 分钟	7
一张神秘的纸条	10
民航机第 295 次被劫持	12
巴基斯坦总统空难之谜	16
横跨欧洲五国的无人飞机	18
帝国大厦的厄运	20
巨鸟击落的轰炸机	22
血的代价	24
虎口脱险	27
第 101 空降师的横祸	35
流血的飞行表演	38
飞向地狱	40
游人的泪	46
拉姆施泰因大惨案	48
目击者的陈述	51
高空恶梦	54
触目惊心的一幕	59

康威尔 880 班机爆炸真相	62
绝路逢生	70
洛克比空难之谜	76
“驰骋之神”的遭遇	82
冰山上的葬礼	86
“88·1·8”重庆大空难	88
世界第一起劫机事故	93
没有飞离地面的大空难	96
中国空难史最惨烈的一页	98
波音 767 客机首次失事	103
达巴山空难记实	105
望而生畏的 D—10 客机	109
驾机探家	111
保卫白云机场	114
罪恶的 15 分钟	118
疲劳·错觉·机毁人亡	122
千奇百怪的鸟祸	124
迫降在冰湖上的客机	126
事倍功半的有奖销售	128
埃及国防部长之死	130
飞灾横祸	132
东航 MD-11 客机历险记	134
一支花样滑冰队的灭顶之灾	137
八达岭上空的爆炸声	140
举世震惊的空难	143

赫斯特湖上的“大火球”	145
一桩悬案——女飞行员失踪	147
不解之谜	152
惊险的3分钟	155
同时飞入地狱的四架飞机	158
冒险飞行	160
空难奇迹	162
失控的“安-24”	165
祸从门入	167
揭开“克伦卡公主号”客机炸毁的秘密	169
空中救险记	174
唯一的幸存者的回忆	177
上海上空生死斗	181
机场劫机	186
加勒比海坠机之后	190
高空大血案	193
“千里之堤，溃于蚁穴”	197
机舱里的枪声	199
同归于尽	206
领导的罪过	209

扑朔迷离的空难

纽约盛夏的夜晚。

皓月像银盘似的挂在空中，周围的繁星闪烁着暗淡模糊的光。月光透过斑驳的树隙丝丝缕缕地挂了下来。在地面上铺了一层碎银。

夜静极了。

纽约肯尼迪机场四周的空地上各色鲜艳的花披着如水的轻纱，好像在夜色中婆娑起舞，散发着醉人的浓香。微风吹得树叶沙沙地响，像似在窃窃私语，又像在编织夏夜的梦。

纽约肯尼迪机场繁忙的一天即将过去。深夜 11 时 50 分，一架波音 747-200B 型客机的庞大身影，慢慢地离开了候机大厅第 15 号登机门，滑向起飞线。

这就是韩国航空公司从纽约飞往汉城的第 007 次定期航班。这天晚上它从纽约起飞的时间比正常时间晚了 35 分钟。

在机场航线区耀眼灯光的照射下，这架翼展约 60 米，机身超过 70 米的银白色飞机，发出闪闪寒光。它那浑圆粗大的机身，直径有 6 米多，两侧从前到后装饰着两条红色和蓝色的色条，高大的垂直尾翼上，漆着韩国航空公司的标志：一只大雁在一个大圆圈内飞翔。

在夜间看起来，这架飞机最醒目的特征，是在前机身上部凸起的大鼓包。原来 747 飞机机身内安排了两层座舱，下面是主舱，主舱上面突起部分为飞行舱。飞行舱前半部是驾驶舱，后半部本来是休息室，韩国航空公司把它改为特等舱，安排了 12 个宽大舒

适的座位。主舱和飞行舱之间，有一个螺旋形的扶梯相通。这种机身上凸的巧妙设计，在当今世界大型军民机种中，是独一无二的。这使飞机的轮廓颇具特色，即使在夜空中，也不难辨认。

波音 747-200B 是目前世界上最大的一种民航机，起飞重量 350 吨。在韩国的这架飞机里，有 244 名旅客。当它离开跑道向晴朗无云的夜空爬升时，机舱内的旅客系着安全带靠在舒适的座位上，透过舷窗可以看到布满五颜六色的跑道灯、滑行灯、指示灯的肯尼迪机场，迅速地沉落下去，很快地融合在纽约市的万家灯火之中。

从纽约到汉城，中途要在美国阿拉斯加州的安克雷奇机场停留加油。这段航程是 5 470 公里，要飞行 7 个多小时。

这段航程平安地渡过了，1983 年 8 月 31 日美国夏令时间上午 8 时 30 分，007 航班抵达了安克雷奇。由于时间差的关系，当地时间正是凌晨 2 时 30 分。飞机在这里停留了一个小时：乘客们都下飞机活动活动，地勤人员围着这架巨型客机加油。他们把油管接在机翼表面四个加油口上，输进总量达 170 609 升的航空煤油，这些燃油足够飞行 1 000 公里的航程。

这时机组人员开始换班，以千炳寅为首的一个由 29 名人员组成的新机组开始接班。从安克雷奇登上飞机，他们检查了检修情况，在合格证上签了字，替下了纽约飞来的机组。

旅客中有一家四口人幸运地下了飞机，留在了安克雷奇。其余的 240 名乘客又都回到了自己的座位上。旅客中有 85 名是朝鲜人，42 名是台湾、香港居民，27 名日本人，21 名美国人，8 名菲律宾人，4 名加拿大人，2 名泰国人，其余还有欧亚地区的乘客 51 人。

在当地凌晨 4 时整，007 次航班从安克雷奇起飞前往汉城。当飞机向西南方向的天空爬升的时候，淡淡的晨曦已经显露在黎明的天际。从安克雷奇到汉城的航线是 6 114 公里，大约还得飞行 9

小时。

驾驶这架飞机的机长千炳寅是韩国退役空军上校，有 10 547 个小时的飞行经验。他的飞行技术熟练，曾被选拔驾驶总理出访的专机。现在，他先沿着“501 号喷气机航路”飞行，这条航路大体平行于阿留申群岛。当飞过这条航路上的贝瑟尔检查点之后，他的飞机就开始进入一条被称为“20 号红色走廊”的航路，简称 R20 航路。这时他离开安克雷奇才 547 公里。

R20 航路是从美洲到亚洲穿越北太平洋的 5 条民航机航路中，最靠北的一条，也是距离最短的一条。由于能节约燃料，许多民航驾驶员都喜欢选择这条航线，每年都有上万架飞机沿着它飞来飞去。但是，驾驶员们飞行这条航线也是有些提心吊胆。波音 747 客机从阿留申群岛穿出后，就要沿着堪察加半岛的南端和千岛群岛的边缘飞行，离开苏联领空最近的地方，还不到 30 公里；那一带正是苏联军事上的敏感地区。千炳寅机长携带的航行图上，苏联领土和占领区的领空，是用醒目的蓝道标出的。并且注明：如果飞入这些地区，可能未得到警告就被射击，或者由于无线电波受干扰而导致航行失误。这一点千炳寅机长心里是一清二楚的。

当这架波音巨型客机从东往西飞向亚洲的时候，在 10 065 米巡航高度上，由于受到高空强劲气流的影响，飞行速度从每小时 869 公里减少到 740 公里。

007 次航班在这段航程的前半部分，即从安克雷奇起飞后的 2 896 公里内，是受安克雷奇飞行情报区管制，它需要定期同安克雷奇国际机场联系、报告情况。在航程的后半部分即飞到汉城的 3 218 公里，进入东京情报区，受东京成田国际机场塔台管制。但无论是安克雷奇国际机场还是日本成田国际机场的航路监视雷达，都只有 320 多公里的作用距离。为了帮助飞机确定自己的航路上的位置，沿着 R20 航路每隔几百公里就设置一个导航检查点，总共 12 个。飞机在飞越这些检查点的上空时，驾驶员要核对

自己同检查点的位置，并将结果报告给管制点机场的塔台。

波音 747 飞机上装有三套惯性导航系统，可以通过测量飞机运动加速度，自动推算出飞机速度和位置。尽管有这样的导航设备，韩国这架巨型客机在离开安克雷奇不到 2 个小时就偏离了正确的航线，机首向北偏转，径直向苏联的堪察加半岛飞去。

9 月 1 日北京时间零点左右，苏联设在堪察加半岛上的警戒雷达，发现了这架飞机，立即起飞了 8 架苏联米格-23 和苏联-15 战斗机进行拦截。但是在茫茫的夜空中未能找到目标。

这架进入了苏联领空的波音 747 飞机飞越了堪察加半岛，在鄂霍茨克海上空重新回到公海。但是它的航线没有改变，并没有纠正自己的航线偏差。不久，又进入了萨哈林岛上的苏联领空。从该岛上又紧急起飞了 6 架苏联战斗机，在地面雷达的导引下搜寻并拦截“入侵飞机”。这架韩国客机偏航所飞越的地区，都是苏联军事上高度保密的禁地。堪察加半岛拥有苏联战略导弹试验设施，也是“逆火”式战略轰炸机的前进阵地，还布置了重要的早期警戒雷达网。半岛东岸的彼得罗巴甫洛夫斯克是苏联 90 艘核潜艇的主要基地，它不仅为苏联舰艇提供不受阻碍地进入太平洋基地，而且还是苏联在太平洋沿岸优良的不冻港。萨哈林岛的重要性也很引人注目。它的南部有 4—6 个空军基地。它同日本北海道只相隔 43 公里宽的宗谷海峡，掌握着苏联舰船从日本海进入太平洋咽喉要道。岛上还有重要的雷达和电子侦察监听设施，也是对日本采取军事情报行动的指挥中心所在地。

9 月 1 日凌晨 2 时零 5 分，一架苏-15 战斗机的飞行员向地面指挥部报告：“我发现了目标。”随后的 3 分钟里，这架苏联战斗机一直跟在韩国客机后面进行观察。2 时 13 分又向地面报告：“我盯着它，我已经用雷达套住目标了。”接着又说：“对方的飞机对于敌我识别器毫无反应。”接着他又和地面通话说：“我已打开导弹发射系统的开关。”这就意味着箭在弦上，一触即发。

可怜无辜的旅客对于即将飞来之横祸一无所知。这时候，客舱里的空中小姐正在为醒来的旅客送早点。

千炳寅机长是否知道大难已经临头，现在人们不得而知。但是在2点15分时，他忽然和东京成田管制塔联系，要求允许他将巡航高度从10065米升到10675米，成田机场同意他的请求。与此同时，日本的雷达已经测出韩国客机是在北海道以南185公里，而不像千炳寅机长这时向东京报告的那样。日本人这时开始意识到这架韩国客机不对头了，可是为时已晚……

2时26分，两枚AA-3型“阿纳布”空对空导弹，从苏联-15战斗机的翼下闪电般地射出。其中一枚由红外线引导，另一枚由雷达导引，直奔波音客机庞大的机体而去。这时两机相距约8公里。然后飞行员向地面报告：“目标已被摧毁。”

2时27分，成田机场塔台收到遇难客机挣扎时发出的最后的半句话：“这时韩国航空公司007次航班……”接下去就是一片刺耳的噪音，什么也听不见了。

在日本海上空黎明前黑暗里，残破的波音客机带着惊恐万状的旅客，从万米高空下跌。在萨哈林岛以西大约48公里的日本海里，有一个小岛，名叫莫涅龙岛。日本渔船“千岛九号”正在该岛西北方大约38公里的海面上捕鱼。船长和他的6名船员忽听到隆隆的机声，接着就是一声震天动地的爆炸。明亮的桔红色闪光照亮了东南方即将破晓的天空。亮光持续了几秒钟，接着就听较低的爆炸声。五六分钟之后，一阵燃烧的煤油味随风飘到了他们的船上。客机的残骸坠入到这个小岛附近的大海里。

黎明前的日本海上空，一弯残月斜挂在昏暗的天际。海面上的迷雾妨碍了苏联飞行员的视线，他们没有找到坠落地点，只好飞走了。

人们对这件事有疑问：韩国客机为什么会在具有先进导航设备情况下，偏离航线达500多公里，在两个半小时里深入苏联领

空？而苏联认为这架飞机负有间谍使命，是有意侵犯苏联领空，窃取情报。苏联在击落这架客机之前，是否知道这是一架民航机？苏联说不知道，飞行员可能误认其是侦察机。美国则说，波音 747 外形轮廓独特，即使在夜间也不难辨认，不可能被认作是侦察机。这一事件扑朔迷离，肇事者和有关者提供情况闪烁其辞，重要特征“黑匣子”至今埋在海底，但是无辜的 269 人的性命就这样一去不复返了。

惊心动魄的 35 分钟

1985 年 8 月 12 日，一架日本航空公司的波音 747 大型客机，晚上 7 时许，忽然朝着貌似高远的地方下降。驾驶员突然又把飞机拉高，几乎贴着山擦了过去。此时，驾驶舱里响起了表示飞机与地面非常接近的警笛。霎那间，世界航空史上最大的悲剧发生了，这架满载着 500 多名乘客的大型客机，一头撞在群马县的御巢鹰山上，机毁人亡。这是世界航空史上单机失事死亡人数最多的一次。

在这次惨祸中，有 520 人死亡，只有 4 人奇迹般地逃脱了死亡的厄运。遇难者中男性高级职员居多，其中包括 29 名公司总经理和 31 名董事。这次遇难的还有日本著名歌星坂本九等许多知名人士，还有 54 名中小学生。此外，一位遇难者叫西山俊江的，腹中怀有一个已经 7 个月的胎儿，根据日本民法规定，胎儿也享有赔偿的权力。

这架飞机是下午 6 时 12 分，从东京羽田机场起飞，飞往大阪的日航 123 次班机。13 分钟后，飞机已上升到 7000 米高度。这时客舱后排座位的前方突然发出“轰”的一声巨响，舱内顿时一片白雾，乘客开始骚动。与此同时，驾驶舱里响起了刺耳的警笛声，机组人员知道机内已出现不正常的减压现象。机长高宾雅已估计可能是客舱的玻璃窗破损，随即通知客舱乘务员让乘客带好氧气面具，同时发出了国际遇难呼救信号。这时飞机开始轻微摇晃起来。

机长向地面指挥塔呼救，请求雷达引导飞机飞向大岛。地面

的指挥塔迅速指示 123 次班机向正东方向飞行。机长接到指示后立即命令驾驶员向右拐，然而巨大的机体已不听指挥。驾驶员拼命地踩脚下的控制闸，想通过操纵主翼后旁的助翼来控制飞行，但是不起作用。机长意识到机身尤其是方向舵已经受到损坏，但他可能没想到垂直尾翼已经脱落。

飞机继续滑行，驾驶舱里气氛异常紧张。6 时 31 分，地面指挥塔从雷达上观察到 123 次班机没有向正东方向飞行，而是一直朝西飞，就通过无线电询问该机是否有可能在名古屋机场降落。机长回答：“返回羽田。”他知道飞机正在烧津上空，并认为还能折回羽田，因为羽田机场大，跑道宽，容易降落。

6 时 33 分，飞机开始 60 度角向右拐，机长使用日航内部无线电通讯向指挥中心报告：“故障已找到，右侧第五扇门遭损。机舱内气压下降。”不一会儿，飞机摇摇摆摆近似 S 形飞行，绕过了富士山西北坡，向东北方向飞行。仍然试图飞回羽田机场。

这时，机长和驾驶员都已经意识到，仅仅靠副翼和尾翼的升降舵尚存的能力来操纵飞机，实际上是越来越困难了。因此，他俩决定采取利用左右两个发动机的推动力来转弯。但这样做风险太大，因为一旦推动力减弱，飞机就有可能坠落。

6 时 34 分，机长利用发动机作了尝试。但是，即使扳了舵，巨大的机身仍然不听指挥，反而忽地一下子来了个 360 度的大转弯，飞机立即降到了 3000 米的高度。飞机的激烈旋转和急速下降，使客舱内响起了一片哭声和呼救声。

6 时 54 分，机长向地面指挥塔报告：“飞机已无法操纵，不知本机处在何位置上。”这时飞机开始左右、上下蛇行般地误入了山岳地带。

6 时 55 分，地面指挥塔向飞机作出指示：“羽田、横田机场已经作好紧急降落的一切准备。”然而，机长和驾驶员虽是拼命地想把飞机稳定下来，已经无暇顾及回答，因为他们的面前已出现了

山坡。

在这紧急关头，机长向乘务员发出指示，羽田机场已经回不去了，现在只能紧急着陆了。空中小姐这时让乘客穿上救生衣，并协助他们采取危急姿势，即两手紧抱住头部，夹在两腿膝盖中间。虽然乘客们都按空中小姐说的去做，但是他们仍然没有逃脱机毁人亡的命运，惊心动魄的35分钟过后，最终只有后排座的4人生还。

1985年8月13日，日本航空公司的售票处一片混乱，要求航空保险的乘客急剧增加。购买机票的人纷纷要求靠后的座位。

这次空难事故的赔偿费总额超过500亿日元，这在世界航空史上也是屈指可数的。

一张神秘的纸条

1987年5月9日10时18分，一架伊尔-62大型客机，在华沙的奥肯切机场，翘首离地，徐徐升空，开始了飞往美国的航程。大约在11时12分左右，地面指挥塔收到了机组人员发出的飞机失灵的信号。塔台命令飞机返航，飞机在准备着陆时，突然坠毁于离机场不远的卡巴茨基森林区，造成了一起机毁人亡的惨案。机上的172名乘客和11名机组人员全部遇难。

事故发生以后，在坠毁现场找到飞机上的黑匣子，并且还发现一张纸条，上面写着：“飞机失灵，我不知道将发生什么事情。这可能是一位乘客在飞机失事前，预感到什么异常现象而写的。”

根据波兰通讯社报道，这次飞机失事的原因不详，推断认为，可能是发动机失灵。波兰政府很快成立了由副总理和交通部长为首的调查组，调查飞机出事的真正原因。然而一直没有发现新的线索。

伊尔-62客机是苏联伊留申设计局设计的四发远程喷气式客机，建造于1962年。它的设计目标是能载客150人，航程约7700公里，可以不着陆从莫斯科飞到纽约。1963年第一架原型机试飞，但一直到1967年9月15日，才正式投入莫斯科到蒙特利尔航线。这四年中，对机翼进行了改进，提高了低速性能和高速巡航特性。并且安装了四台HK-8-4新发动机。伊尔-62曾用于横渡大西洋的航线。它开辟了莫斯科到纽约、莫斯科到伦敦等许多国际航线。

1970年，苏联开始研制伊尔-62的改进型，于1971年在巴黎举办的国际航空展览会上展出了伊尔-62的发展型伊尔-62M。这