

“我不能眼睁睁看着乘客死去”

迪拜航空机长讲述驾驶舱惊魂一刻



受伤的马奇切尔



机长马奇切尔 39岁

印度籍机长斯米特·马奇切尔9月30日执飞迪拜航空公司一架客机时,被他的副手刺伤,倒在血泊中。危急关头,马奇切尔用尽最后一丝力气,打开驾驶舱门,让乘客和机组人员得以进入,制服据称试图制造坠机事件的副驾驶,挽救了机上180多人的性命。马奇切尔10月2日在医院和印度总理莫迪通视频电话,讲述了驾驶舱惊魂一刻。

视频中,马奇切尔躺在阿联酋阿布扎比一家医院的病床上,戴着鼻氧管,头上缠着绷带。他一边讲,一边抹眼泪,难掩激动情绪。他被副驾驶刺伤倒地后,立刻觉察到飞机在急速下坠。据媒体报道,当时客机巡航高度在约1分钟内从1万米陡降到5100米。他说:“我开了17年飞机,当了11年机长,即便闭着眼睛,我也知道飞机发生了什

么……我知道飞机正在往下坠……我倒在天上,我告诉自己,(驾驶舱)门就在那里,只要打开它。我做到了,人们进来了。”马奇切尔说,他当时脑子里想的是,“我在为我的生命抗争,在某一时刻,我意识到,如果我站不起来,飞机上的所有乘客都会没命”。

马奇切尔现年39岁,是两个孩子的父亲,来自孟买。莫迪在视频中告诉他,他的勇气、耐心和冷静应对救了许多人的命。马奇切尔的事迹被多家媒体报道并被评价为英雄。

曾经培训过马奇切尔的新西兰飞行学校校长菲利普·基恩也称赞他了不起,“培训手册里没有多少内容是教你如何应对遇刺的,你们是一起飞的朋友,根本不会预计到对方会给你来一下子”。

机长

斯米特·马奇切尔
印度籍 39岁

副驾驶

阿曼籍,其他信息不详,行凶动机也不清楚

沙特、阿联酋和以色列三国都在调查此事是否关联恐怖主义。阿联酋总统顾问安瓦尔·加尔贾什2日率先将驾驶舱冲突事件评价为“恐袭行为”。

FZ1073航班的方向舵部分脱落

从“空中浩劫”到“航空奇迹”

迪拜航空安全事件疑点重重

从巡航高度到死亡俯冲 不到两分钟急坠超5000米

2026年9月30日早晨7:05(东四区,下同),迪拜航空FZ1073航班从迪拜国际机场起飞,机型波音737 MAX 8,注册号A6-FKF,目的地特拉维夫本-古里安机场。机上174人,含27名儿童,其中166人为以色列人,8人为其他国家公民。

飞行约2小时15分钟后,9:21飞机进入约旦领空前后,灾难从驾驶舱内部爆发。

原本平稳巡航海拔高度约10360米的飞机,在不到30秒内狂坠近4300米,折算瞬时下降率达到每分钟约9500米——是常规民航下降率的十几倍。随后飞机短暂拉升后再度下坠,最低跌至约4270米以下。整个异常过程不到两分钟,累计下坠超过5000米。

先挂7700代码 几分钟后切换为7500代码

9:31,FZ1073航班先挂出7700代码(国际民航通用紧急代码),几分钟后切换为7500代码(非法干扰,即劫机),随后恢复7700,掉头飞入沙特领空。空中交通通信中可以听到乘客的尖叫声。飞行轨迹显示,飞机在约旦边境附近不规则地盘旋了一圈,随后掉头向南飞行。

随后,7500触发了最高层级警报:以色列空军战斗机紧急升空,总理内塔尼亚胡与国防部长卡茨召开紧急安全磋商,本-古里安机场一度暂停起降。以军总参谋长扎米尔为此取消了原定访美行程。

沙特塔布克机场(东三区)上午9:44接到求救,一个多小时后的10:58,飞机安全落地,两名飞行员送医,行凶的副驾驶当场被捕。

落地沙特塔布克机场后的照片显示,机尾垂直尾翼上的方向舵部分脱落,损伤系极速俯冲中的气流冲击所致。

驾驶舱里的“暴力冲突”



视频截图显示疑似副驾驶的男子躺在地上



以色列乘客哈尤恩

一段机上拍摄的视频记录了事件发生后的场景。两名男子浑身是血躺在地上,画外的一个声音指着其中一人说,他就是“他们试图杀死的飞行员”。其中一人的肩章上可以看到三道杠,表明他是飞机的副驾驶。

以色列乘客亚尼夫·哈尤恩,是协助制服副驾驶的乘客之一。他告诉媒体,“我们知道发生了袭击,因为一名女子尖叫着喊‘有人被刺伤了’。”他说,“那一刻我跑向驾驶舱,飞机开始俯冲。”

一场浩劫最终转危为安,几名普通乘客意外成为扭转危局的关键。哈尤恩今年50岁,经营着一家污水泵送公司,没有接受过专业飞行训练。当他被问及为什么知道拉动操纵盘时,他回答道,“我看过《空中浩劫》。”

另外两名协助按住副驾驶的乘客中,茨维卡·马内斯是一名以色列银行高管,阿萨夫·拉朱安在冲突中额头受伤。他们用飞机上的耳机线把副驾驶捆了起来。马内斯的妻子塔利是最先示警的人,她听到了驾驶舱内传出的暴力声响和混乱,提醒其他乘客、呼叫救援。牙医肖塔·穆萨耶夫为受伤的机长进行紧急救治。据肖塔描述,机长浑身都是伤口,“他的手部几乎被切断,几乎要断成两截……”

封闭的驾驶舱门:防外不防内的安全盲区

在这场“奇迹”的背后,一个被反复强调的关键细节是机长在身受重伤的情况下,设法打开了驾驶舱门。传统驾驶舱门主要起到隔离、保护飞行员不受客舱干扰的作用。2001年的“9·11”袭击证明了一个过去没有被航空安保体系充分考虑的情景:劫机者的目标可能不是控制飞机去谈判,而是进入驾驶舱以夺取飞机,然后把飞机本身变成武器。

美国联邦航空管理局(FAA)在2001年10月就采取紧急措施,允许并推动航空公司安装临时的门闩、横杆等内部锁闭装置。此后,强化驾驶舱安全成为全球民航安全体系的一部分。商用飞机普遍采用了从内部锁住的驾驶舱门,飞行途中保持锁闭,即使机组人员从外部使用通行密码,最终还是由

舱内的飞行员决定是否开门。这套机制主要是用于应对劫机,防止外部人员闯入。然而,这种从驾驶舱内部反锁舱门的做法,一直存在专家意见分歧。它默认最大的威胁来自驾驶舱外。然而,FZ1073事件再次敲响了警钟:这道坚固的门在抵御外部威胁的同时,也可能将危险锁在内部。

《以色列时报》报道称,由于客机很容易成为敌对国家和恐怖组织的目标,“以色列长期以来都意识到这种危险,并采取了前所未有的措施保护民航客机。”其中包括乘客办理值机手续前,必须接受安保人员的问询;驾驶舱门能够防弹,并且在飞行全程都必须保持锁闭,为了应对飞行员有时需要离开驾驶舱,驾驶舱采用双层舱门结构,始终有一扇门处于锁闭状态。

临近多个特殊节点 事件疑点重重

该事件发生的时间也尤为特殊。10月7日是新一轮巴以冲突爆发3周年。同时,以色列即将于10月底举行议会选举。按以色列媒体的说法,这将是以色列近40年来首次按计划而非提前举行大选。民调显示,朝野阵营选情依旧胶着。

以色列总理内塔尼亚胡9月29日在视察以空军特尔诺夫基地时表示,有情报表明,“敌对势力”正试图在即将到来的10月27日大选前对以色列发动袭击。然而,以色列反对党领导人拉皮德9月30日表示,临近选举,内塔尼亚胡“开始忙着制造恐慌”。他强调,任何安全威胁都不能沦为选举宣传的工具。

内塔尼亚胡2日称袭击者受到极端思想影响,意图让客机坠毁。内塔尼亚胡还说,以方正在调查袭击者是否“受他人指使”。伊朗国家电视台1日援引消息人士的话报道,此次驾驶舱冲突事件是一次针对伊朗的“假旗行动”。

美国总统特朗普9月30日在白宫对媒体记者说,他和内塔尼亚胡在电话中“详细讨论”了这一事件。此外,副驾驶使用何种物品刺伤机长也是该事件的疑点之一。按照规定,飞行员在机场会接受金属探测器等仪器的严格安检,但目前不清楚涉事的迪拜航空飞行员是否接受了严格检查。

综合新华社、央视等报道