

从哪来的台风,对湖南最狠

当前正值“七下八上”防汛关键期,台风对湖南的风雨影响路径及区域分布备受关注。

中国气象局预计,8月将有2至3个台风登陆或明显影响我国。今年第13号台风“白海豚”、14号台风“鲸鱼”、15号台风“灿鸿”近日已相继生成。

台风多在福建、广东、浙江沿海登陆,哪一路对湖南影响最大?

台风“白海豚”携暴雨影响湖南

今年第13号台风“白海豚”已于9日傍晚登陆浙江,截至8月10日,其外围螺旋雨带已影响湘东,小时雨强3~5毫米。

湖南省气象台预计,至13日白天,受台风“白海豚”影响,省内多阵雨或雷阵雨,湘北、湘中局地有暴雨,阵风可达8~10级。

具体来看,11日晚上至12日白天,省内多云,大部分地区有阵雨或雷阵雨,湘北有中到大雨,其中张家界(桑植)、常德(市区、石门、澧县、临澧、津市、安乡)、岳阳(市区、华容)暴雨;南风2~3级,局地阵风8~10级;最高气温湘北28~30℃,其他地区31~37℃;最低气温23~27℃。

12日晚上至13日白天,多云间阴天,大部分地区有小到中等阵雨或雷阵雨,其中邵阳、永州、益阳、岳阳、长沙局地大雨,益阳(市区、桃江)、长沙(宁乡)暴雨;北风2~3级,局地阵风7~9级;最高气温29~33℃;最低气温23~26℃。

根据预报,省水利厅与省气象局联合会商,发布山洪灾害风险预警:受降雨影响,至11日20:00,临湘市大部,澧县北部可能发生山洪灾害。湖南省气象台提醒,防范局地强降雨可能诱发的山洪、地质灾害、城乡暴雨积涝等风险,当前正值暑假旅游高峰,前往景区时,应提前关注景区及途经地的天气状况。

三路台风进湖南,福建来的最狠

“白海豚”带来的强降雨,已经造成太湖流域及浙东沿海地区74条河流发生超警以上洪水,其中37条河流发生超保洪水,5条河流发生有实测资料以来最大洪水,甬江、椒江发生编号洪水。虽然“白海豚”带来的影响不小,但从历史数据来看,从浙江登陆并给湖南带来严重影响的台风并不多。

研究显示,近70年间,给湖南带来大暴雨的台风中,从广东、福建登陆的超过90%,从浙江等其他地区登陆的则不足10%。

湖南省气象台首席预报员周慧表示,影响湖南的台风主要有两条登陆路径,受行进路线与地形条件叠加作用,湘南地区是台风影响核心区域。

第一条为“台湾—福建”登陆路径。台风先登陆台湾岛,穿过岛屿后二次登陆福建沿海,向西北方向深入内陆影响湖南。该路径台风对湖南的覆盖范围较广,郴州受影响最大,株洲南部、衡阳一带也有明显风雨天气;随着台风减弱北上,益阳、长沙等地也会受到波及出现降水。

第二条为广东、广西沿海登陆路径。台风登陆后向内陆延伸,对湖南的影响主要集中在湘南区域,覆盖永州、郴州、衡阳南部、怀化南部等地。

但要论起台风对湖南的风险强度,从福建登陆的台风稳居第一——平均每4个台风就有1个制造大暴雨,广东是每7个中有1个,浙江的则可以忽略不计。



▲8月9日,在上海黄浦区南京东路上,行人用力抓住被风吹开的伞。组图/新华社

◀8月9日,在浙江台州玉环坎门街道东沙社区拍摄的风雨交加的情景。



郴州有个“降雨放大器”

中央气象台统计的1949年至2025年数据显示,西北太平洋和南海共有22个超强台风登陆我国,其中14个登陆台湾,占比超六成,其余分别登陆海南、广东、福建、浙江等地。统计显示,14个登陆台湾的超强台风中,有13个会继续西行二次登陆福建,但强度已明显衰减。

既然强度已经衰减,为何从福建登陆的台风,对湖南还能这么狠?

“地形条件会显著放大台风雨量。”周慧解释,湖南呈三面环山、向北开口的喇叭口地形,水汽北上进入省内后受地形阻挡汇聚抬升,天然具有降雨放大效应。

其中,郴州的地形增幅作用尤为显著,当地形成向南开口的喇叭口地貌,南面为南岭山脉,西面为骑田岭等南岭支脉,东面毗邻罗霄山脉。气流受地形抬升后,降雨强度进一步加大。大雨、暴雨量级的降水经地形加持极易升级为大暴雨甚至特大暴雨,致灾风险明显抬升。

2024年登陆福建的台风“格美”,就曾给郴州造成严重风雨灾害。

(综合央视、湖南天气、湖南自然资源等)

科普 遭遇雷击后,飞机为啥依然能飞

8月8日,有网友发文表示,自己乘坐的深圳飞往无锡的南方航空CZ3209航班,在滑行排队起飞过程中遭遇雷击,几分钟后机长广播通知回停机位检查,原本预计下午4点半起飞,延迟到晚上8点多,滞留3小时,后续安排更换飞机出行。

对此,南方航空公司工作人员回应第一现场记者采访时表示,8月8日,南航CZ3209深圳至无锡航班,原计划从深圳宝安国际机场起飞,但在深圳机场滑行过程中,飞机疑似遭雷击,随后决定滑回检查。经机务人员检查确认该飞机的机腹和机翼升降舵发现雷击点20余处。航空公司从安全和旅客感受出发,立即更换了同机型的CZ6630飞机。

4月3日,厦航MF8044航班在长春龙嘉机场同样遭遇雷击,幸运的是飞机平稳落地。

从国内民航运行实际来看,飞机遭遇雷击并非罕见事件。据民航资源网对

2019—2025年国内运输航空运行数据统计,我国每年均有多起航班雷击相关不安全事件报告,多发生在起降阶段或穿越对流云过程中,属于强对流天气下的典型运行事件。此类事件绝大多数仅造成机身外部轻微损伤,未对飞行安全构成实质威胁。

为什么飞机遭遇雷击后,依然可以飞行?因为现代民航客机已具备完善的雷击防护与规避体系。飞机机身采用的导电金属材质,形成法拉第笼结构,可使雷击电流沿机身外部传导,不会对机舱内人员与设备造成影响;同时,机翼与尾翼配备的放电刷,能快速释放机身积累的电荷。

正是因为这些保障,近年来国内未发生因雷击导致的飞行安全事故。但民航法规明确要求,雷击受损飞行器必须完成外观、结构、系统等全方位检查,通过安全评估后方可复飞,多重安全保障措施能够充分守护飞行安全。

(科技日报、中国吉林网)

链接 暴雨来袭,有的航班为啥不受影响

暴雨、大暴雨等极端天气,对城市运转和人们的工作生活或多或少造成了影响。也有人发现,城市里的瓢泼大雨,似乎对机场和航班的运行影响并没有想象中那么大——有的航班依然按计划起降,有的机场仍保持较高运行效率。

有些旅客也许会问,大量雨水被发动机吸入,会不会导致“熄火”?

航空发动机在设计和适航测试中,就要考虑强降雨、冰雹等复杂天气条件。正常降雨条件下,雨水进入发动机后,会被高速气流打散、蒸发并随气流排出,一般不会影响发动机正常工作。另一方面,机场跑道也有排水、防滑等设计。

在机场运行中,雷暴天气是影响航班最明显的因素之一。雷暴云中常伴随强烈气流、闪电、冰雹和短时强降水,会对飞机起降和地面保障造成影响。即便

机场上空没有下大雨,如果进离场航路上出现雷暴云团,飞机也可能需要绕飞、等待,导致航班延误。

还有一种天气叫“低能见度”。有时雨看起来不算特别大,但如果雨雾交织,飞行员和塔台观测到的能见距离低于标准,航班起降同样会受到限制。

风的影响也不可忽视。飞机起降时最希望迎风,而侧风过大、阵风明显,或者跑道附近出现风切变,都会增加飞行难度。

除了空中飞行,强降雨还会影响地面保障。比如,装卸行李、飞机加油、客梯车和摆渡车运行、机务检查等工作,大多需要在露天环境完成。遇到雷电活动时,为保障工作人员安全,部分地面作业会暂停。此时,即便飞机已经落地,也可能因为行李装卸、加油、配餐等环节受影响,导致后续航班延误。 (湖北日报)