

关注马航失联客机

失联客机可能继续飞行近7个小时，航空专家和飞行员分析
飞行轨迹显示驾驶者经验丰富

本报记者 王文佳

“马航 MH370 失联客机最后和卫星联系的时间是 3 月 8 日 8 时 11 分，和之前公布的在民用雷达的消失的时间相比，飞机实际上继续飞行了近 7 个小时，这就颠覆了我们以往所有的认识。这次失联事件也不再像是一次简单的空难事故。”按照马来西亚方面发布的最新消息，中国航空学会科普工作委员会委员王亚男判断，劫机的可能性非常大。

客机驾驶人员确有很大嫌疑

“应答系统确认是被人关闭，飞机一直根据导航点在航行，并且在雷达消失之前有过技术躲避动作……这两天有很多新线索显示曾有人接管飞机，而且这些动作不像是外来劫机者能轻易做到的，肯定是一个飞行或工程经验丰富的人。”王亚男说。

一位民航飞行员表示，美国 911 恐怖袭击以后，基本所有民航飞机都加强了驾驶舱门的厚度和安保功能，这个门用枪也打不开，机场安检不会放进能强行打开驾驶舱门的工具，用人力强行撞开的可能性几乎为零，机组人员进入也需要输入密码。

另一位飞行员介绍，这架飞机已经非法关掉了应答机、通信寻址与报告系统 ACARS，与外界断绝了联系，不再通报自己的位置，这种“半隐身”的状态，就像夜间开车上路不开灯，意味着它有可能与其他不明情况的飞机相撞。但我们看到，在雷达追踪的最后位置，飞机在 29500 英尺的高空飞行。民航航线分层基本都是按 1000 英尺为一个单位，整数分层，以便于不同航班的航线错开。29500 英尺的非正常高度就可以避免和正常飞行的航班相撞。所以，客机的驾驶人员确实有很大嫌疑。

当然，就现有的信息来看，飞机在飞行过程中没有跟地面提出过任何诉求，而是主动关闭了通讯设备。“这是非常罕见的。”王亚男认为，劫



马航失联客机机长居住的别墅区。目前马方已加大对两名飞行员的调查

图 新华社

乘客家属心中重新燃起希望

从最初的毫无头绪、扑朔迷离，到后来的步步惊心、峰回路转，一些马航 MH370 航班乘客家属开始相信飞机系被劫持，对亲人的生还多了一丝希望。今天北京丽都饭店现场家属大多表示会继续留在北京等亲人回来，不论生死。

家属邱女士说，悲伤、愤怒、绝望、期待，感觉这辈子所有的眼泪都在这几天流干了，得知飞机可能是被劫机后，平静了许多。一位家属说：劫持是最好的结果，只要告诉人在哪儿，即使现在回不

来，我这颗心就算放下了。家属们组建了一个近 400 人的微信群，名字是“MH370 家属祈福群”，分享好或坏的消息，以及各种失联事件的分析帖子。一天漫长等待后的家属们会在群里相互安慰，总会有人提醒：早点休息吧，明天才有力气继续等。

连日来，家属们的身体和心理都备受煎熬，部分家属情绪不稳，在前天的马航消息通报会上，两名家属隔着一排椅子动起手来，原因是手机铃声太大，一方听

不清提问。

相关部门发起的“主动入户干预”行动已经启动。心理疏导组成员韩笑乐介绍，小组已经累计巡诊 540 人次，个别干预 42 人次，为 15 人提供了抗焦虑药及助眠药物。“目前家属的身体及心理情况还算稳定，没有特别严重的状况，此前最严重的情况是一名年轻女子的急性焦虑反应，当时出现了浑身发抖、手脚冰凉等状况，只好服药控制。”韩笑乐说。驻京记者 于明山（本报北京今日电）

机者的目的还需要进一步的调查。同时，对于机上乘客的下落，虽然仍不明朗，但乐观的成分有所增加。

马方应该没有隐瞒信息的必要

马方公布的信息时常前后矛盾，许多重要信息是在事件发生之后多日陆续公布，是不是马来西亚方面出于政治原因在故意隐瞒？王亚男对此的分析是，基本不可能。

“隐瞒民用航班的任何信息对

马来西亚都没有好处，也没有这样做的必要。”王亚男认为，信息有一些滞后的过错不在马方，虽然它的搜救做法不一定高效，但是事件发生之后，确实需要一个数据确认和汇总的过程。“比如说，从发动机健康管理系统传回的数据，是通过卫星电路传输给发动机制造商，也就是罗罗或通用等公司。这些数据、信号马来西亚方面一开始是不掌握的，如果要获得这些信息，必须要发动机公司提供，然后需要中转和其

他方面的评判，中间是需要一定时间的。”3 月 8 日 2 时 15 分出现在马六甲军用雷达上的信息的披露经历了一个漫长的确认过程，而马来西亚 15 日的发布会是综合了所有相关方的数据。

至于飞机会不会被其他国家国家的雷达发现，但这些国家出于国家安全角度考虑，不想暴露自己的军事实力而不公开。王亚男认为，在调查的初期有这种可能，但随着调查深入展开，可能性在下降。

马方向多国请求更多卫星数据支援

看，飞机走了个“Z”字形航线。

马来西亚警察总长哈立德·阿布·巴卡尔昨天表示，鉴于飞机失联与人为因素有关，马方正加紧调查失联客机上 239 名乘客和机组人员的背景情况。哈立德透露，机长和副驾驶此前并未要求一同执飞。对于此前媒体报道机长家属搬走的话题，马方回答他们只是住到另一家而已，有关专家正在细查机长家中发现的飞行模拟器，可从中分析机

长经常模拟飞行的地形地貌。

马方将排查 634 个可能跑道

警方调查包括机组人员、乘客、机场地面人员，现在还未收到国际刑警组织对所有乘客背景的回覆。另外有媒体称，MH370 上有一名值得怀疑的乘客：中国出生，土耳其受教育，在英国教了两年书，去瑞士学了飞机发动机知识。马方回应目前

还没有发现乘客有特殊动机。

据马方介绍，在失联航班可到达范围内，符合波音 777 飞机降落要求的机场有几百个，跑道有 634 个，搜寻力量会逐一排查。

参与搜救国家已增加至 25 个

马方发言人、代理交通部长希山慕丁昨天表示，参与搜救的国家已经从 14 个增加到 25 个，主导协调

“虽然军用雷达数据关系国家安全，但是随着联合搜救的进一步展开，对于参与调查的关系国来说，隐瞒的害处都大于好处。印度已经表明，他们的雷达没有监测到可疑目标，接下来还会有更多国家站出来表态的。”

降落在蒙古或索马里可能性不大

飞机最后和卫星联系的时间是 3 月 8 日 8 时 11 分。在燃油供给即将中断时，飞机发动机系统会自动发送最后一组紧急报警信号。正常飞行会多储备 1-2 小时燃油，考虑到之前公布飞机燃油约可维持 7 个小时，加上飞机做折返动作会使耗油更快，王亚男认为，“8 时 11 分”这一次被卫星获取的信号可能是燃油耗尽时飞机发动机发出的报警。不过也可能是飞机完成了某种着陆动作，即在某一正规机场降落，或者迫降时，发动机在报警。

为什么这么多国家的雷达都找不到 MH370？有人提出，可能是飞机超低空飞行躲避雷达监控。但是王亚男和两位民航飞行员均否认了这一猜测。雷达的盲区大约是距离地面 10-100 米的距离，在陆地上，超低空飞行的难度大，而且耗油严重。一位飞行员说：“民用客机的飞行高度不会低于 300 米。短时间规避雷达可以，但长时间不可能。”王亚男猜测，飞机可能就没有接近大陆的某些位置，而是在一些人迹罕至的地方飞行及降落。

有媒体援引马来西亚军官的话称，飞机应该是向北或向西降落在蒙古或索马里，据称这两个地方有机场不需要目标国同意就能着陆。王亚男并不同意这一观点。“如果按照飞机的航油计算，到达蒙古必然要经过中国大陆，那么在中国领空一定会被中国军方发现，所以肯定不可能。而要去索马里，就必须跨越印度洋南面直奔非洲，要做长时间的大洋飞行，没有地面引导和气象服务，难度很高。”

他表示，这个飞行方向他是认可的，但是截至目前，还没任何一个机场发现不明身份的飞机降落。可能是劫机过程发生了某种飞机安全恶性事故，比如坠海、触地。“但不会是击落或和其他飞行器撞击。击落来路不明的飞机是重大的国防事件，一定会通报。撞击也是如此。”

马航 MH370 客机失联进入第 10 天，信息显示客机遭劫持可能性增大。从马方对失联客机机组人员和乘客的背景调查显示，正副机长并未提出一起执飞。目前，参与搜寻的国家数量已经从 14 个增加到 25 个。

两名飞行员并未要求一同执飞

马方调查结果显示，基于卫星和军用雷达数据，失联航班先按既定航线飞行，在南海折返，自东向西穿越马来半岛，然后朝西北方向折转，朝安达曼海飞去。从地图上

工作仍由马来西亚进行。搜救工作面临新的调整，从关注浅海区域转向更多区域，包括 11 个国家以及深海区域。搜救需要多国共同协作，包括哈萨克斯坦、巴基斯坦、土库曼斯坦、中国、印度、孟加拉国等，这也给协调工作带来更多困难。马方正正在向包括美国、中国和法国在内的拥有卫星的国家请求提供进一步卫星数据，并与其他可能有能力提供特定资源的国家联系，这些资源有助于在南部区域搜索。法国外交部昨表示，法国将派出法航 447 空难调查组成员，赴马协助马方调查。简文（综合报道）