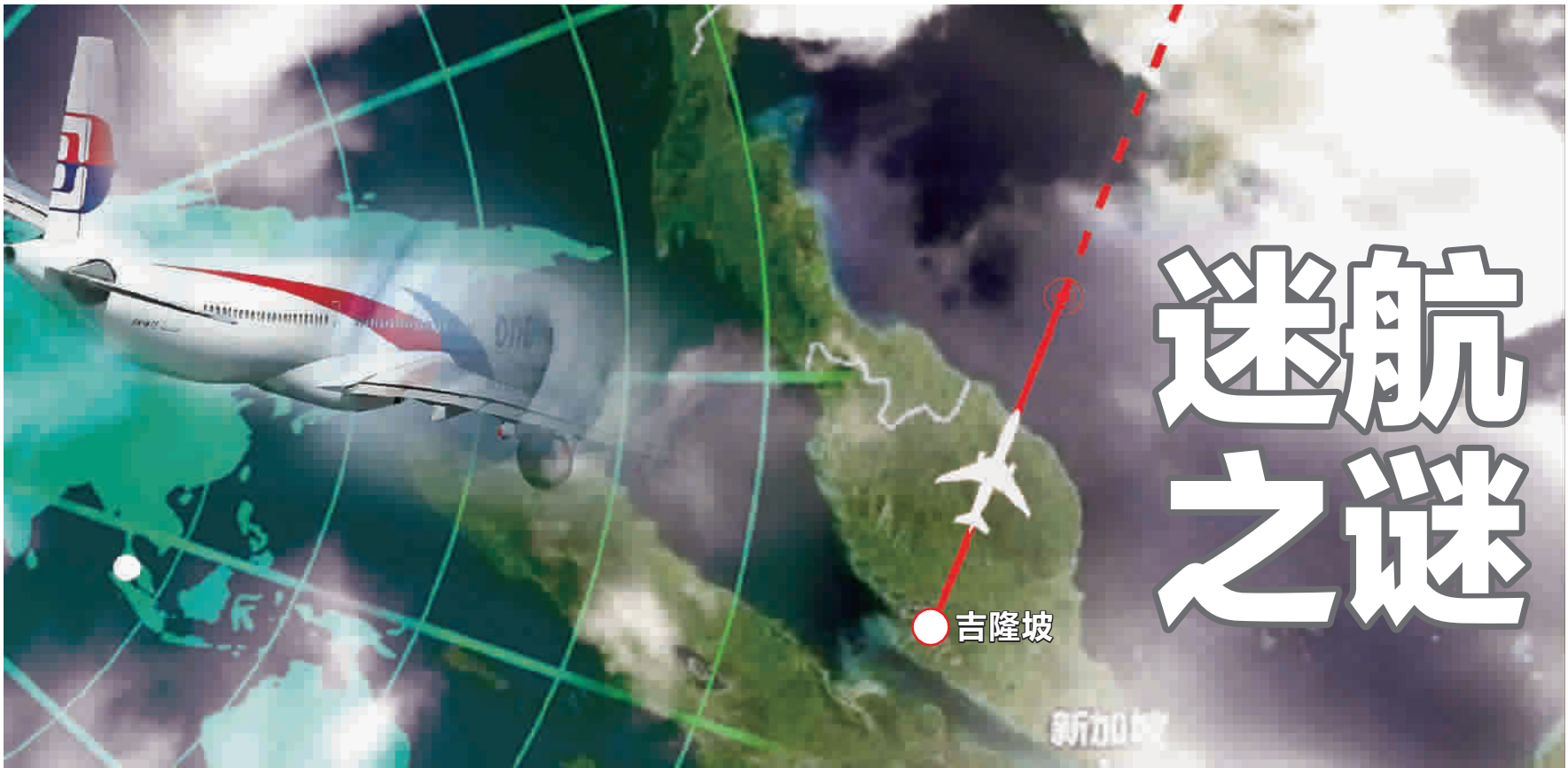




希望了解更多“新视界”报道内容,欢迎关注微信公共账号“新民锦读”。这是一支图文并茂的“锦牍”,精心、精致、精彩。值得您的时间,值得您的收藏。

本报焦点新闻部主编 | 第 43 期 | 2014 年 3 月 16 日 星期日 责编:姜 燕 视觉:戴佳嘉

新视界



法航 447 空难 百密一疏留遗憾

本
报记者 王文佳

马航 MH370 失联客机消失了。据马来西亚总理称飞机最后与卫星联系的时间是 8 日 8 时 11 分。而它可能的飞行路径,是泰国北部至哈萨克斯坦,或印度尼西亚至南印度洋的两个走廊地带之一。如今,这架飞机如幽灵般失去了联系——没有求救信号,没有目击者。它发生了什么?很多人都在问,都在猜测。是劫机、恐怖袭击还是机械故障?在找到进一步的线索和证据之前,我们无从知晓。但是或许,从历史上两次重大空难事故中,我们能够获得一些启示。

空难无人生还

2009 年 5 月 31 日,法航 447 次航班从里约热内卢起飞,前往巴黎。飞机起飞 3 小时,机长报告飞机到达巴西沿海导航路点,而这,成了这架飞机和地面的最后一次通话。其后一天半内发生的事和这次的马航客机惊人的相似:凭空消失。法航总部能找到的最后踪迹是几小时前飞机自动发送的 24 条故障信息。

搜救人员赶到大西洋中部寻找飞机残骸和生还者。6 月 2 日上午 6 时 49 分,巴西空军首先在巴西费尔南多·迪诺罗尼亚岛东北 650 公里处的海域发现了飞机座椅、白色碎片、橘黄色救生圈及航空煤油等痕迹。6 月 4 日,巴西海军在大西洋打捞出第一批疑似失事客机的残骸,法航正式向失事客机的家属证实,机上 228 名乘客和机组人员全部遇难,其中包括 9 名中国人。

空难发生后数周,分裂的数千块机身碎片被打捞并存放在了法国图卢兹的政府仓库,可是对于残骸打捞工作来说,这才仅仅是一个零头。“黑匣子”没有出水,没有人知道这架飞机失事前究竟发生了什么。

圣艾摩尔之火

陡峭的水下海岭和谷地,以及最深处达 4.5 公里的大西洋给搜索带来了巨大的挑战。调查组动用了潜水艇、声呐、自主水下载具和超过 2500 万美元费用,但是直到 2011 年初仍然一无所获。

2011 年 4 月 3 日,就在法国航空安全部门民用航空安全调查局(BEA)争取来的最后一次搜索行动中,“阿卢西亚号”勘探船在位于飞机最后位置东北面 12 公里以外,深度接近 4000 米的地方发现了法国航空 447 班机的两个航空飞行记录器,也就是俗称的“黑匣子”。



■ 搜救人员打捞出法航 447 次航班的机翼残骸

图 CFP

真相出奇的简单,也格外的震撼。

2009 年 5 月 31 日凌晨 1 时 49 分,飞机离开巴西雷达监控范围,进入大西洋中部的一个雷达死角,当时 58 岁的机长马克·迪布瓦坐在左边驾驶位上,他是法航最有经验的驾驶员之一。右边的驾驶位则坐着 32 岁的副驾驶皮埃尔·塞德里克·博南,驾驶这个机型差不多 1 年了。

飞机此时的位置很特殊,处在气象赤道的顶部,恰好是南北半球的信风交汇之处。有时这个地区风平浪静——水手们管这叫做无风带。但其他时候,从对流层深处汇集的狂风会形成黑风暴雨,携着明亮的紫色光芒裹在船只的桅杆和飞机的机翼上——水手们把它叫做“圣艾摩尔之火”。

而那一天,他们遇到的正是后一种情况。面对前方的积雨云,机长并没有选择绕过,而是直接冲了进去。对于这架飞机,他有足够的自信。

4分钟11000米

可是,接下来发生的一系列动作

却让布迪瓦始料未及。轮休的 37 岁副驾驶大卫·罗伯特小憩后醒来进入驾驶舱,换下了迪布瓦,他驾驶 A330 的经验比博南多出 4000 多个小时。

没过几分钟,飞机遇上一大团冰晶,密集的冰晶堵住了机体外部用来计算空速的皮托管,气流无法进入,皮托管暂时性失灵。由于空速读数错误,飞机自动驾驶仪自动关闭,切换到手动驾驶模式。这种现象时有发生,法航和其他航空公司正在更换这种类型的皮托管。

皮托管只会被堵住大概 56 秒左右,这期间,飞行员只要保持飞行角度和推力,问题就会自然消除。可出人意料的情况是,听到自动驾驶仪关闭的警报声,两个驾驶员却不知道发生了什么。博南向后拉起控制杆抬起机头,飞机向上冲了超过 760 米,速度在不到一分钟内下降了超过 90 节(海里/小时)。

紧接着,机翼失去升力,飞机开始往下掉。下坠速度超过每分钟 3.6 公里。罗伯特试着降下机头来加速获得升力,但不可思议的是,博南仍在拉杆。两个飞行员用各自的驾驶杆做出了完全相反的动作。结果是,

完全控制不了飞机。

危机发生 90 秒之后,机长回到驾驶室,他趴在驾驶位后方,盯着面前警示灯闪个不停仪表盘,努力查明问题所在。可是,给他的时间却少得可怜。

“黑匣子”里记录了他们的最后一段对话。罗伯特一直在重复:“上升,上升,上升。”博南惊慌回应道:“我已经一直在拉机头,不过一点反应都没有呀。”此时,迪布瓦终于搞清楚问题所在,大喊道:“不,不要拉杆。”

可是,一切已经太晚了。飞机距离海面只有 600 米,无法得到足够的升力从失速的状态中解脱。飞机以几乎 200 公里/小时的速度以几乎水平的角度撞上了海面。

从 11000 米的高空到沉入大西洋,中间只有 4 分钟。

机械故障可能性很小

事实上,法航飞机传回的 24 条故障信息中就有一条关于皮托管失灵的消息。当时调查人员的态度是:烦人,但不至于致命。继而迅速调转了调查方向。

“这次马航事件如果是机械故障导致的,那么在飞机本身应该有迹象可循。”王亚男说。

王亚男分析,如果是机械故障导致飞机失事,那么可能是飞机遇到了某种强大的力量,结构性受损,从而导致部分或全部动力丧失。与此同时,飞机的通讯设备也不能起作用了。

但是,“现在的民航客机的安全配备相当完美。除了有互为备用的两套甚至三套同类型设备,还有很多应急和报警装置,通讯设备有 2 套高频无线电(远程通讯)、3 套甚高频无线电(近距离通讯)、空中交通管制应答机等多路。

(下转 A15 版)