

24日晚,马来西亚总理宣布,英国空难调查处与国际海事卫星组织根据对卫星数据的分析认为,马来西亚航空公司MH370航班最后的位置是在南印度洋。对于调查结果的可靠性,许多人提出质疑。

MH370 坠毁真相迷雾重重



乘客家属陷入悲痛

24日晚,马来西亚总理宣布,英国空难调查处与国际海事卫星组织根据对卫星数据的分析认为,马来西亚航空公司MH370航班最后的位置是在南印度洋。对于调查结果的可靠性,许多人提出质疑,为何英国空难调查处能在未发现确定的飞机残骸的情况下确定飞机坠毁?英国空难调查处到底是何方神圣?为此,记者采访了相关专家,对这些问题逐一进行分析。

原ARJ21副总设计师周济生研究员认为,MH370上的ACARS系统(通信寻址与报告系统)并未被完全关闭,英国海事卫星组织、罗罗公司、波音公司与马来西亚之间或存在政治、商业利益因素,导致该信息的公布被推迟。周济生认为,MH370目前的状况符合“独狼”式恐怖袭击特征。

此次发布坠机的信息是否可信?

英国方面应有确凿证据

周济生介绍,ACARS每隔半小时会向卫星传输一次飞机的飞行数据,传递的是这半小时内所有数据,其中包括飞机的经纬度等信息,通过这些信息可以确定飞机的飞行路线,以及传递过来最后信息的时间及经纬度。

马来西亚总理纳吉布24日晚宣布MH370航班坠入印度洋依据的是英国卫星公司Inmarsat提供的追踪数据,结论由Inmarsat及英国空难调查处(AAIB)作出。

英国又没直接参与搜救,为何能有胆量说飞机坠毁在某位置了?英国的这两个机构称,它们用了特殊的方法,对卫星的数据进行了分析。周济生表示,从常识来看,他手上如果没有确凿的证据,只是依靠分析和推理,他没有胆量发布这个消息,起码要等打捞到残骸才能确定飞机坠毁。

周济生分析认为,英国卫星公司Inmarsat之所以通过马方对外发布该消息,就是因为ACARS系统未被完全关闭,它们的卫星收到了飞机发出的信息,知道飞机所在的位置。因此发布的该信息是可信的。

为什么说ACARS系统未被完全关闭?

关闭必须从设备舱切断

马航MH370失联后,马来西亚方

面发布消息称,飞机上的ACARS系统被人为关闭。

但周济生从当天开始就不这么认为。他称,ACARS系统被关闭是个错误的判断。ACARS系统是实时往地面传送数据的,想关闭并非易事,在驾驶舱内仅能关闭部分软件功能,要想彻底关闭ACARS系统,必须要从设备舱内进行物理切断。

ACARS系统传出来的信息包括飞机的经纬度。周济生认为罗罗公司此前可能是“私下放水”,让媒体报出飞机在失联后又飞行数小时的消息,但后来罗罗公司官方出面支持马来西亚官方对该消息的否定。

该信息有很大疑点,说明罗罗公司有可能此前就已经掌握相关数据。罗罗公司生产的波音飞机发动机自己并不会向卫星传递数据,必须要经过ACARS系统才能发送出去数据。

3月15日,纳吉布宣布,英国海事卫星组织提供的信息表明,有卫星在3月8日早上8点11分收到了MH370航班的信号,立即终止在南中国海的搜寻工作,开始将搜索重点转移到南北两个走廊区上。

这次发布消息的依据就是8点11分卫星收到飞机的信号,如果ACARS系统被关闭了,卫星不可能收到信号。

周济生说,1点07分最后一次收到的ACARS信号,不是通过卫星通讯,而是通过甚高频无线电台。他称,ACARS系统数据在短距离内传送可以通过甚高频无线电台,但超过一定范围之后,甚高频无线电台就无法传送了。这时,ACARS系统就会自动启动卫星通讯,直接向卫星传送信息。但如果要获取卫星上的信息,必须要购买这项服务。

马方为何称ACARS被人为关闭?

因无法收到系统信号

既然根据ACARS系统能找到飞机,马方为何称ACARS系统被关闭了?

周济生表示,他也无从知晓,马方应该是在飞机飞出甚高频电台范围后,无法收到ACARS系统信号,判断ACARS被人为关闭,但后来发动机生产商放出的该飞机在失联后仍飞行数小时、英国卫星公司Inmarsat说的飞机最后向卫星发送信息的时间是3月8日早上8点11分这两个信息,均能证明ACARS系统未被关闭。

如何能判断飞机已经坠毁?

最后位置无着陆可能

周济生表示,英国卫星公司提供的数据仅能直接证明飞机最后在某个时间点、某个经纬度上不再发射数据

了,有可能是着陆并关机、迫降或坠毁。

但既然卫星在8点11分还收到数据,说明飞机已经飞了7个半小时,超出了正常的航程,况且中间又做出一些飞行动作,也比正常航行耗油,航油肯定也都耗光了。周济生称,很明显飞行员往南飞不是为了去找着陆机场,他肯定知道南印度洋中部没有机场可以着陆,航油用尽后,没有着陆,应该就坠毁了。

周济生称,从目前情况来看,MH370的经历很符合“独狼”恐怖袭击活动的特征,“恐怖活动不是非要去炸大楼,飞机上的230多人本身就是一个很大的目标,其目的就是让飞机上的人与飞机同归于尽。劫机后,让这么多国家一直在找都没找到,够恐怖了,我认为这就是独狼行动,很符合独狼行动的特质。他不是一人去死的,拉了全飞机上所有人,飞到一个没有人知道的地方,之后让你这么多力量都找不到,太符合‘独狼’行动了,相较于一般的恐怖活动更隐蔽,危害性更大”。

什么是从未使用过的“新手段”?

“新手段”更像烟雾弹

英国空难调查处的通报中称,国际海事卫星组织对其搜集的卫星数据进行了进一步计算,“借助先前从未在这类调查中应用的一种分析手段,他们得以进一步揭示MH370航班的飞行轨迹”。

何为“新手段”?周济生认为,这可能又是一个烟雾弹。他称,既然是从未使用过的新手段,为何不等打到捞到飞机残骸后,再公布这个听起来尚未成熟的新技术呢?“我不知道他说的这个技术是什么,我很难想象,我认为这又是一个烟雾弹,我认为如果没有确切的数据,只靠推断,英国方面是不会在今晚发布这个消息的”。

为何拖了17天才发布?

或因存在政治商业利益

对此,周济生分析称,在马来西亚说ACARS系统被人为关闭找不到飞机后,英国卫星公司、罗罗公司、波音公司并不知道马来西亚的意图,因为其中可能涉及到恐怖袭击,甚至可以追溯到马来西亚国内的丑闻,这涉及到政治、商业范畴内的事情,“这里面有各方的利益,公布要通过一个巧妙的方法,比如英国卫星公司现在站出来,我没有数据,我是通过卫星提供的一些支离破碎的信息来分析的,使用了以前从没使用过的新手段,分析也要时间,“他们不会在公开场合承认ACARS的事”。

(据《京华时报》)

——新闻链接——

揭秘

英国空难调查处

英国空难调查处隶属于英国交通部,职责是调查发生在英国、或与英国相关的空难和严重航空事件,曾参与多起严重空难的调查。英国方面早些时候说,这一机构以马航客机发动机生产商所在国的调查机构身份协助调查。

历史悠久

为英国空军提供协助近百年

英国空难调查处网站的信息显示,这一机构最早的前身是英国空军飞行团的事故调查处,成立于1915年。第一次世界大战结束时,当时的英国空军部成立了民用航空部门,事故调查处成为这一部门的一部分,负责调查民用和军方航空事故。

第二次世界大战结束后的1946年,英国设立民航部,事故调查处转为民航部下属。在数次更改隶属关系后,事故调查处在1983年转为交通部下属,随后于1987年更名为空难调查处。2002年英国政府机构重组后,空难调查处成为新重组交通部的一部分。

虽然空难调查处已从军方下属转至民航部门,但一直为英国空军提供协助。

调查条件

机上有英国制造的部件

英国驻马来西亚高级专员公署本月14日曾发表一份声明,宣布英国派出空难调查处的一个调查组至吉隆坡协助调查。

24日,英国运输部新闻官称,空难调查处此次之所以参与调查英国境外的航空事件,是因为只要飞机上有英国制造的任何部件,该处就会协助调查,“这是标准程序”,并无特别之处。

马航MH370航班客机所使用的发动机由英国罗尔斯-罗伊斯公司生产。

空难调查处曾参与多次重大空难调查,如1988年的洛克比空难。1988年12月21日,美国泛美航空公司的一架波音747客机在苏格兰小镇洛克比上空爆炸坠毁,造成机上259人和地面11人丧生,其中包括189名美国人。英国空难调查处参与调查,并在最终报告中认定,客机在飞行中解体由放置在前货舱左侧行李箱的一个简易爆炸装置造成。

另外,1999年大韩航空一架波音747货机从英国伦敦起飞后不久坠毁,空难调查处随后主导调查并最终得出事故分析报告。

(本刊综合)