

飞机应答系统被人为关闭,蓄意改变航线,飞行高度大尺度变化,失联后又沉默飞行了7小时,一切的迹象,都显示MH370航班发生了匪夷所思的事情。

# MH370飞机上到底发生了什么



飞机应答系统被人为关闭,蓄意改变航线,飞行高度大尺度变化,失联后又沉默飞行了7小时,一切的迹象,都显示MH370航班发生了匪夷所思的事情,航班上的乘客经历了最恐惧的一段绝望之旅。全世界最后苦等半个多月后,只有一件事情现在“似乎”能够确定,那就是,MH370最后“终结”的地点,离它本来应该抵达的首都机场,相差了整整半个地球。

## 观点一:机长劫机可能性最大

飞机上究竟发生了什么,到现在仍没人能给出答案。到26日为止,马航与马来西亚政府甚至依旧不能给出“有人劫持飞机”这一确切说法。

航空安全研究所副所长舒平告诉记者,虽然目前还不能断定就是机长劫机,但从整个情况看,推断机长劫机的可能性最大,因为飞行路线南辕北辙,如果不是受过长期训练的人,是做不到这一点的。在这个问题上,历史上也发生过机长劫机的事故,中国民航也曾经发生过,国航的一位机长劫机到台湾,最后判了十年徒刑,只不过机长劫机,然后有自杀式行为还很少见。

北京航空航天大学飞机系主任黄俊则向记者介绍,正常人谁都不会拿生命开玩笑,一般人都愿意相信机长也会珍惜自己的生命。过去历史上出

现过两起机长带着航班自杀事件。一架是新加坡航班,机长自己想自杀,就带着100多位乘客冲到海里。另一次是1999年的埃及航班,副机长和女朋友闹矛盾,而女朋友也就在这架飞机上,副机长故意关掉发动机油门,飞机从高空掉到大西洋。

## 观点二:自杀劫机可能性最大

机长扎哈里家的模拟器被人为删除数据,而这也是证明扎哈里是否为劫机者的证据之一。现在,这些数据解析得怎么样?马方迟迟不能公布。

从MH370航油配备来看,它无论如何不可能飞越浩瀚的完全不可能有着陆点的南印度洋,因此有人说这是一次自杀式的“绝望飞行”。

世界喷气式客机飞行总距离世界第一记录保持者、日本著名航空评论家杉江弘昨天公开表示,客机的通讯系统全部遭到破坏,从理论上来说几乎没有可能,因为没有一位机长能对客机上的多套通讯系统全部熟悉,除非他接受过专门的特殊训练。因此他认为,客机在与塔台的常规通讯关闭后,一定会有其他的通讯手段保持与外界的联系。

这位资深的航空专家还称,马来西亚此前称客机可能沿南北两条走廊航行,但是连小孩子都知道,陆路有这么多雷达,绝对是不可能飞行的,唯一的航路只有往南飞。他说,既然马来西亚从卫星与客机交换的信息中得知客机最后的消失时间是在8时11分,其实就可以得知它往南飞到了哪里。

杉江弘认为,目前来看,机长或副机长一个人自杀式劫机的可能性最大。

## 观点三:不用超限飞行也能

## 让乘客昏迷

此前有消息称,MH370航班曾爬升至45000英尺(合13716米),随后急降,如果劫机假设成立,飞行员此举在于使旅客“昏迷”。对此,资深机长、天行咨询有限公司CEO陈建国解释说,这一说法没有理论依据,猜测出来的假设。因为首先波音777机型爬升力有限,它不大可能爬升到那么高的高度。其次,如果想让旅客昏迷,那么飞行员完全不用爬升这个超极限高度,在任何高度都可以给客舱施压造成乘客昏迷的后果。

据了解,波音777机型实用升限为43100英尺(合13140米)。

## 观点四:无关恐怖袭击

在此次航班失联事件中,机组人员是警方调查的一个方面。因此什么样的人可以成为飞行员,是否需要经过性格测试成为公众关注的焦点。陈建国表示,很多外国航空公司的的确有对飞行员进行心理测试和性格测试的问卷,这也是评判是否能够胜任机长的考量标准之一。

国防大学军事专家李大光认为,马航失联客机事件与恐怖袭击无关,目前的信息都不能表明这是恐怖袭击或与恐怖袭击有关。

李大光认为,至今没有恐怖组织表示对此事负责,而且恐怖袭击的目的是让人们看到恐怖分子对社会的报复行动,但此次客机失联缺乏这个恐袭定义的基本意义。所以,李大光认为,现在事件依旧只能定义成一起单纯的空难,只是目前还没有找到失联客机,因此引发了复杂的猜测,但它与恐怖袭击毫无关系。

(据《北京晨报》)

## 新闻链接

### 失联客机真的无人生还?

#### 即使海上迫降也难生还

海军军事学术研究所研究员曹卫东26日表示,从目前的情况看,失联客机到现在已经近20天了,即使在海上安全地降落,人员在这样的生存环境里面,无论是水、食品、温度,都造成了巨大的困难,所以现在生存的希望非常渺茫。

英方提供了发动机工作“终结”在南印度洋,曹卫东说,虽然用的是“终结”这个词,而不是坠毁,但发动机不工作了,那就仿佛人的心脏动力没有了,理论上讲也应该是在这个位置坠入海中的。所以说,南印度洋正是目前的搜索方向。

曹卫东指出,目前虽然发现了很多疑似碎片,但是没有一个碎片被打捞上来,而且没有碎片被确认与MH370航班是有关系的,此前发现的疑似物都被排除在外,那么在这么广袤的海域里面搜寻、确认航班的位置是非常困难的。气象变化、搜寻人员分散,这对当前的搜寻工作造成极大的困难。

### 卫星飞机谁给谁传信号?

#### 并没有给一个明确的解答

卫星与飞机的联系是确定飞机去向的关键因素。但是在这个关键点上,马方给出的信息也十分混乱。

资深机长、天行咨询有限公司CEO陈建国表示,从马方公布的信息来看,一种说法是飞机主动联系卫星试图向地面传送数据信息;另一种说法是,卫星给飞机主动发送寻址信息,然后依照飞机的回复延迟,然后计算一个距离,这样依照这个距离也计算出一个锥形,投射到地球表面形成一个圆弧然后依照飞机的航程计算出南北走廊。

到底是飞机给卫星主动发送数据,还是卫星主动发送数据?到底是卫星通过天线安装角度,还是按照飞机返回数据时差计算出来的锥形?并没有给一个明确的解答。

马方是否隐瞒了信息?26日,马来西亚总理纳吉布再次表示,马方没有故意隐瞒信息,所有信息一经证实就会公布,现在主要的工作是尽快打捞到黑匣子。

(本刊综合)

## 目的地可能是无人岛或沙漠区

### 1、飞机为什么向南印度洋方向飞?

#### 目的地或在沙漠区

海军军事学术研究所研究员张军社表示,飞机有可能向澳大利亚西部沙漠地区飞行,也就是珀斯一带,或者飞向印度洋上几个法属的岛屿。

张军社说,现在可能是油料不够,或者飞机导航系统出现了问题,或者没找到这些地方,没飞到澳大利亚西部沙漠地区,偏离了岛屿,到了南印度洋的上空,就坠海了。

航空知识杂志主编王亚男表示,这是英国航空事故调查局经过严密分析得出来的,基本的依据是飞机与卫星之间的6次握手信息,其把6次握手信息中飞机所在的圆弧都画下来,最后排除北线可能。

### 2、飞机的飞行路线有何蹊跷?

#### 没想找个好着陆点

王亚男表示,从轨迹分析,调头折向南方之前,不管有意也好无意也罢,事实上降低了地面雷达对其探测的可能性。换句话说,其确实有躲避雷达的迹象。在这之后,飞机一头折向了南方,折向了南印度洋,也告诉我们,似乎这架飞机不打算飞向一个条件比较好的着陆点。要想着地,往北飞更近。

### 3、被劫机的可能性有多大?

#### 基本可以确认劫机

王亚男说,事实上基本上可以确认是劫机,只是不能确认劫持飞机的人员是机组人员还是第三者。

张军社说,从现有情况看,飞机切断了响应应答器等,关闭了通讯系统,现在也没有发现爆炸的线索,不能排除人为原因。现在可能就是里面的人,驾驶员或者是其他人劫持飞机逃往南印度洋地区。

### 4、谁的嫌疑最大?

#### 机组人员嫌疑最大

王亚男说,其一直认为机长、副机长参与劫机的可能性是很大的,因为操作飞机,做出这一连串举动,包括关闭这些设备,精通飞行的人的可能性最大,所以他以为机组人员的嫌疑还是最大的。

张军社说,从现在来看,这个可能性增大了。但是,也不能排除机上有人胁迫机长或副机长,发生劫机的可能性是很大的。

### 5、飞向南印度洋是否是自杀?

#### 自杀不用跑这么远

张军社说,这算是一个可能,但我觉得这个可能性不大,因为自杀有很多可能,有很多方式,不用跑这么远。

王亚男说,至少从飞机的路线和最后的结果来看,自杀的可能性还是很大的。

(据《京华时报》)