

本月14日,欧洲航空安全组织向航空运营商就“强烈建议”航班应避开马航坠机事发地上空。且相关机构曾多次预警,但航空公司为何不更改航线,直至马航悲剧发生。

MH17 坠机悲剧本可避免



悲剧本可避免

早在今年4月,国际民用航空组织和欧盟航空安全局就建议航空运营商考虑替代航线。欧盟航空安全局还提供了数条备选航线。

乌克兰在7月8日关闭了其东南地区的空域,而且该禁令将一直实施到“形势完全恢复正常”。虽然也有“飞行高度超过2.6万英尺(约8000米)的过境航班可不受限制”的承诺,但乌克兰显然已失去了对该区域的控制。

本月14日,欧洲航空安全组织向航空运营商发布被称作Notam的正式文件,再次警示,并“强烈建议”航班避开马航坠机事发地上空。英国《每日邮报》17日说,马来西亚航空公司MH17航班在乌克兰东部坠毁时所经过的空域并非管制区,但多家航空运营商曾获提醒,那片空域可能有危险。

航线选择是否存在失误?

马来西亚总理纳吉布18日凌晨在吉隆坡召开的新闻发布会上说,国际民航组织已经宣布在乌克兰东部失事的马航MH17航班的飞行路线是安全的。他同时指出,国际航空运输协会也确定这趟航班穿越的领空不属于禁飞空域,而马航也确定,该飞机没有

发出任何求救信号。

马来西亚交通部长廖中莱表示,马方未收到任何消息说不能使用这条航线。没有人通知他们,MH17需要重新选择路线。国际航空运输协会17日晚就该坠机事件发布声明说,根据目前已知信息,据信该航班失事时所在空域并非航空管制区。

为什么选择这条航线?

欧亚之间一些客运量最大的航线都经过中东或东欧的动荡地区。乌克兰东部是飞机频繁飞越的一个重点地区,特别是对由东南亚及北亚城市至欧洲往返的飞机而言,因为经过这一走廊的航线最方便直达。

马来西亚交通部长廖中莱18日说,亚太航空公司协会中的16个航空公司里就有15个采用这条路线,欧洲的航空公司也使用该路线,在事故发生前数小时内还有多架不同航空公司的客机经过该航线。

据客机航线追踪网FlightRadar24的资料,新加坡航空SQ351及印度航空AI113,与MH17在雷达上出现的最后踪影,仅距离25公里。

一名与马来西亚政府有关联的人士说,要绕过这一区域就意味着需要飞经其他局势动荡的国家,比如伊拉克、阿富汗或叙利亚。该人士还说,很多欧洲航空公司也利用经过乌克兰东部的航线去往东南亚国家。

为何不避开冲突地区?

民用航线穿越交战地区上空的情况并不罕见。曾长期担任飞行员的情况并不罕见。曾长期担任飞行员的情况并不罕见。曾长期担任飞行员的情况并不罕见。

帕特里克·史密斯指出:“每天有数以百计的商用飞机飞过伊拉克上空。”

美国恩布里·里德尔航空大学航空学助理教授、航空学硕士计划负责人戴维·艾森补充说:“在军事活动区域上空飞行并不罕见。我们常常在实战区域上空飞行。”他说,商用飞机的飞行高度通常远远高于发生交火的区域,因此“你不需要担心这个问题,因为你的高度很高”。

近日中东地区冲突升级,虽然以色列特拉维夫连日来遭到加沙地带的火箭炮攻击,但仍有国际航班飞往该市。

航空公司为何不愿改线?

只是,多家航空运营商仍继续采用这条航线,因为这样飞路程较短,对航空公司而言更省钱。

英国航空专家诺曼·尚克斯说:“这是条繁忙的航线,曾有关于航班避开那片特殊区域的建议。但是,像其他多家航空运营商那样,马航继续采用这条航线,因为这条线路较短,那意味着使用较少航空燃料。”

美国《华尔街日报》报道,马来西亚航空公司客机17日在乌克兰东部失事之后,亚洲和欧洲之间经营航线的商业航空公司正忙于绕开乌克兰东部空域。报道指出,此举凸显了航空公司在地区热点地带上空飞行的风险和成本,特别是改道将加重航空公司本就高企的燃油成本。一些航空公司说,对乘客而言,航线的调整可能会使总飞行时间多出20~30分钟。上述多出的时间对于总飞行时间约12~13小时的长途航班来说可忽略不计,但航空公司的燃料成本将上升,许多航空公司都会因此面临更大的盈利压力。(据《成都商报》)

MH17 坠机: 国际民航组织有责任吗?

发布预警? 不负责

国际民航组织发言人安东尼·菲尔宾说,这一机构不负责宣布空域是否安全,也不承担“与民用航空服务相关的其他直接操作性责任”。

按他的说法,只有这一机构的成员国才有责任提醒其他国家潜在的飞行安全风险。至于发布导弹袭击风险预警,就更不是国际民航组织的事。

关闭航线? 没权力

马来西亚交通部长廖中莱先前说,马航MH17航班坠机后,国际民航组织关闭了乌克兰东部空域的航线。不过,国际民航组织随即予以否认,称自身无权“开放或关闭”航线。一些民航专家说,由于国际民航组织不具备实质操作性授权,即便收到航班应该避开某些航线的信息,也不会加以传播。事实上,只有各国民航管理机构才有“实权”,能够决定本国航班是否禁飞某些空域。

接受建议? 凭自愿

克里米亚并入俄罗斯后,国际民航组织4月发布航空预警,提醒国际航班飞越克里米亚可能存在风险。不过,这一机构给出的理由不是暴力冲突可能引发危险,而是因为多个空中交通管制方可能“相互打架”,引发风险。一名加拿大航空法专家说,类似的预警是建议而非命令,如同协议,不具强制性,国际民航组织成员国可以自行决定是否接受。

协助调查? 不主导

按照马来西亚政府的说法,依据国际民航组织相关规定,乌克兰政府将负责调查马航坠机。同时,马方希望国际民航组织参与调查。

国际民航组织18日说,作为对马来西亚政府正式请求的回应,这一机构将派出一支专家团队协助调查。不过,由于坠机发生在乌克兰,应由乌克兰政府主导调查。

国际监管: 碎片化

国际民航组织创建于1944年,现有大约190个成员国,以促进国际民用航空安全和有序发展为宗旨,为航空安全、安保、效率、能力以及环境保护制定必要标准和规章。

加拿大麦基尔大学航空管理学讲师约翰·萨巴分析,尽管国际民航组织在航空领域的专业性不容置疑,不过,机构本身的架构限制了它在国际监管中发挥更大作用。

“他们受政治约束。人们来自不同国家,试图代表本国利益的同时也制定协议,”萨巴说。一些分析师认为,本次马航坠机从一个侧面反映出国际民航监管的碎片化特征。

(据新华网)

客机为何不安装自卫系统

民航机自卫系统早已有之

2003年10月,以航空工业部门向外界公开展示了名为“飞行卫士”的“反导弹防御装置”。该装置的价格在200万美元左右。该系统重90公斤,采用脉冲多普雷雷达探测来袭导弹。飞机两侧各安装两个红外干扰弹投放器。雷达探测到来袭导弹后,对机组人员发出警告,并自动触发红外干扰弹。目前只有以色列飞机安装了这种“飞机卫士”。

美国国土安全部也于2004年8月25日宣布选定英国航空航天公司和美国诺思罗普·格鲁曼公司研制保护美国民航飞机的导弹防御系统。主要有两部分组成:一部分称作导弹逼近告警系统。另一部分便是干扰装置,干扰装置也有两种:一种为红外干扰弹但是无法对付红外成像导引头等高端技术的先进便携式防空导弹;另一种为定向红外干扰系统,这实际上是通过发射激光,欺骗或迷惑导弹的制导系统,保护客机免受袭击,它对所有红外制导导弹几乎都有效,不过价格是

红外干扰弹投放器的两倍以上。

尚难对付雷达制导弹

目前民航机自卫系统,主要是针对红外制导的便携式防空导弹。民航机即便装备了这些自卫系统,也无法对付诸如“山毛榉”这样的采用了雷达制导的中远程防空导弹。以“山毛榉”为例,它采用雷达探测、跟踪目标,并利用专门的照射雷达对目标进行照射,导弹的导引头通过接收照射雷达照射目标后的反射波来跟踪目标。对于这种系统,现有的民航自卫系统的红外诱饵弹或者红外干扰机都无法进行有效干扰。

当然,针对雷达制导的防空导弹也并非毫无对策。可以从战斗机自卫系统移植相关技术,但整套系统更为复杂和昂贵。也无法完全确保对先进雷达制导防空导弹的效果,否则战斗机也就没必要发展隐身技术了。

装备前景并不乐观

对于客机而言,面临便携式导弹攻击要比面临雷达制导大型导弹攻击

的可能性更大。据美国民航飞行员协会(ALPA)估计,全世界有50万~70万枚肩扛式导弹,约有1%已在黑市出售。这类便携式导弹操纵起来十分简单,并不比早期的滑膛枪更为复杂。

而对于恐怖分子而言,获取并掌握类似“山毛榉”这类的大型防空导弹系统的使用却绝非易事。从这个角度来看,相对于便携式防空导弹攻击,大型防空导弹尽管威力更大,但是民航客机面临这种攻击的可能性很小。

据一名中国军事专家介绍,就安装现有的自卫系统而言,有关各方已经争论不休。系统制造商认为应当安装,飞行员也很关切。但由于经济原因,只有极少数的航空公司考虑使用此系统。以诺思罗普·格鲁曼公司的定向红外干扰系统为例,该系统价值100万美元,另外系统导致阻力增加1%。所以,除了以色列外,几乎没有国家强制安装这类系统。至于研制、安装针对雷达制导的大型导弹的新型自卫系统,前景就更不乐观了。(据《环球时报》)