

祈福 马航 MH370

马总理: MH370 最后失联是8日早8时11分

客机失联 是否劫机不排除

马来西亚总理纳吉布·敦·拉扎克15日下午在马来西亚首都吉隆坡召开新闻发布会,发布调查马航失联客机MH370的相关进展。纳吉布说,马航失联客机通信系统是被人为关闭的,客机最后和卫星联系是8日早8时11分。调查人员判断客机失联和偏离航线是一系列故意行为的结果,但不确认、也不排除客机遭劫持的可能。

应答系统被人为关闭

这是马航客机失联后纳吉布首次就此事件公开发表正式讲话。纳吉布在发布会原定时间40分钟后抵达现场,发布会未设提问环节。

纳吉布说,客机在从民用雷达上消失后又飞行了数小时。自8日1时30分从雷达消失后,这架波音777客机又飞行了6个半小时以上航程。卫星与飞机之间的最后一次通信为8时11分。调查人员正在依据这一情况分析飞机又飞了多远距离。

他说,客机上的飞机通信寻址与报告系统(ACARS)在客机接近马来西亚海岸线时被人为关闭,机载应答系统在客机失联空域被人为关闭,此后飞机从民用雷达上消失。

飞机随后转向至马来半岛另一侧,朝西北方向飞去,这些情况说明,这是“飞机上有些人的故意行为”。

纳吉布说,这一判断基于最新得到的卫星和军用雷达数据。

是否劫机仍待调查

多家西方媒体先前预测纳吉布会在新闻发布会上宣布失联劫机事件。

美联社先前援引参与调查的马来西亚官员的话报道,调查人员得出结论,认为飞机遭劫持并偏离原定航线。“这是结论性的。”这名不愿公开姓名的官员说,“(两名)飞行员中的一个人或者其他有驾驶飞机经验的人劫持了飞机。”

法新社也引用多名军方调查人员的分析说,飞机失联后受人操控,操控者是“有经验、胜任驾驶飞机”的人。调查人员相信,操控者驾驶飞机数小时。“他必须是一名有经验的、能胜任的现役飞行员。”这个军方消息源说,“他知晓如何躲避民用雷达。他似乎学习过如何躲避雷达监测。”

多家西方媒体引用调查人员以及航空分析师的判断报道,这是一起“受控制的故意行为”,而不是“机械故障”。

但纳吉布既没有否认,也没有肯定有关劫机的判断。他在新闻发布会上说:“尽管媒体报道称飞机遭劫持,我希望非常清楚(地表达),我们还在调查导致MH370航班偏离原定航线的所有可能性。”

飞机或飞向两条“走廊”

此前,参与调查的人员告诉路透社记者,军方雷达数据显示,失联客机沿着商业航班常用的巡航航线朝中东或欧洲飞去。但纳吉布在新闻发布会上提出两种可能。

纳吉布说,依据卫星数据,判断飞机与卫星最后一次通信时的位置可能在两条“走廊”中的一条:一条从哈萨克斯坦和土库曼斯坦边境到泰国北部地区,一条大致从印度尼西亚向南至南印度洋。

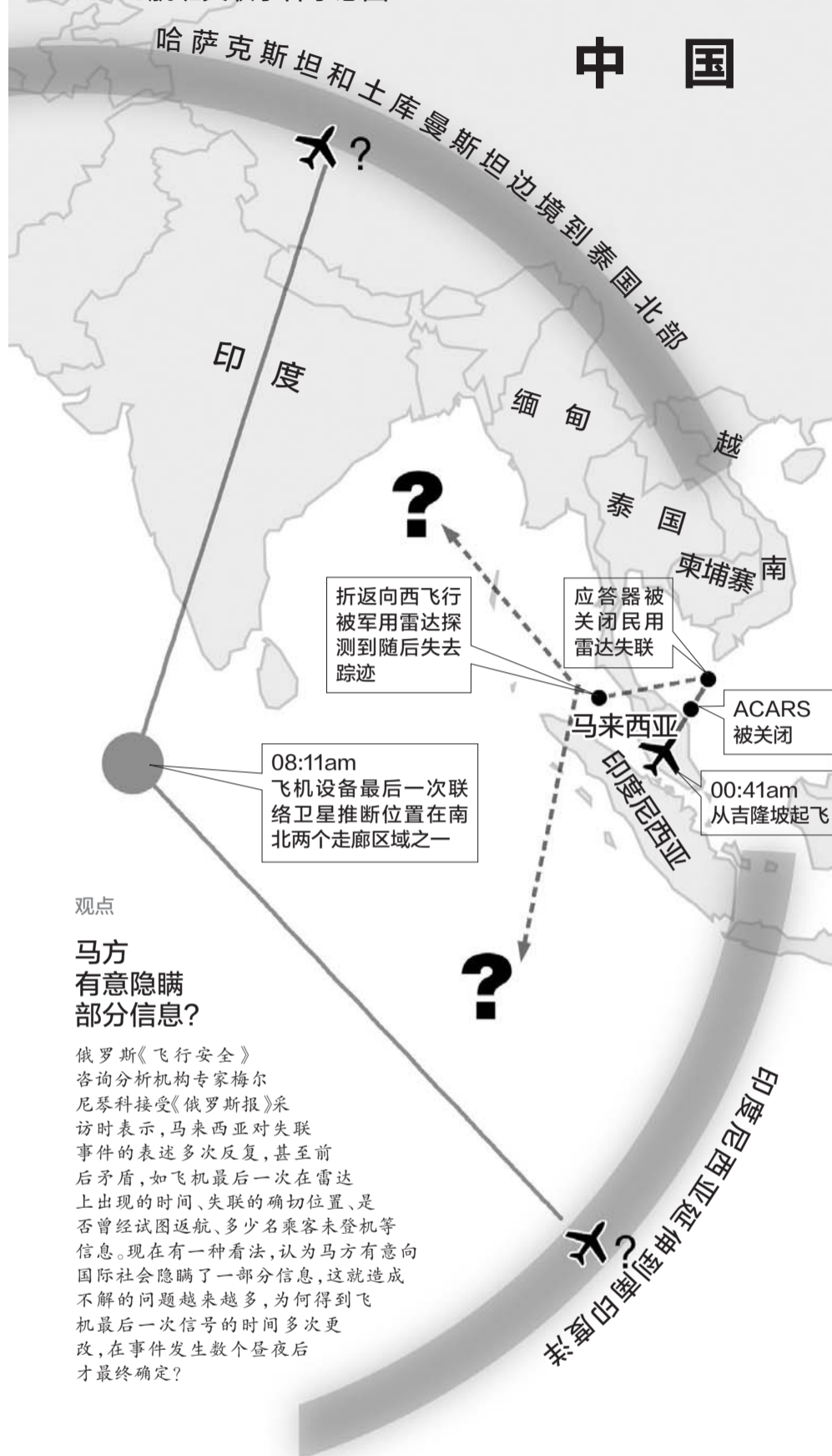
“卫星提供的这一新信息对搜寻行动的范围和性质产生重要影响。”纳吉布说。

纳吉布宣布停止在南海的搜寻行动。“我们正在结束我们在南海的行动,重新评估我们应当如何部署(搜寻力量)。”

“我们正与相关国家合作,请求获取包括雷达信息在内的所有与搜寻相关的信息。”纳吉布说。

一名高级警官告诉路透社记者,总理新闻发布会后,警方当天下午开始搜查机长扎哈里·艾哈迈德·沙阿的住所。这名警官说,搜查的目的是取证,以配合相关调查。 **新华社**

MH370航班失联事件示意图



观点

马方有意隐瞒部分信息?

俄罗斯《飞行安全》咨询分析机构专家梅尔尼琴科接受《俄罗斯报》采访时表示,马来西亚对失联事件的表述多次反复,甚至前后矛盾,如飞机最后一次在雷达上出现的时间、失联的确切位置、是否曾试图返航、多少名乘客未登机等信息。现在有一种看法,认为马方有意向社会隐瞒了一部分信息,这就造成不解的问题越来越多,为何得到飞机最后一次信号的时间多次更改,在事件发生数个昼夜后才最终确定?

“马来西亚应该受到批评,他们对此事的处理非常糟糕。”

——美国战略与国际问题研究中心东南亚问题专家欧内斯特·鲍尔

分析

8时11分或是燃油耗尽报警信号

马总理并未说明最后的卫星联络信号来自哪里,中国航空学会科普工作委员会委员王亚男更倾向于相信是失联航班发动机的健康管理系统在燃油耗尽时发出的报警信号。王亚男说,正常飞机飞行时都会储备一到两个小时的余油,考虑到之前公布的飞机燃油大约维持7个小时,加上飞机所做的折返、改变航向等所耗燃油更快,8时11分应该是燃油耗尽时飞机发动机发出的报警信号。

失联后谁在控制飞机?

马方承认人为参与的存在,让整个事件的性质发生了变化,“劫机说”再次被讨论。反恐专家李伟说,在马来半岛最后出现的这个信号,让人们更为关注是谁在控制飞机,他想去哪里。只要违反了既定航线,就是非正常飞行,这就是大家说的最多的“劫持”,劫机分为自杀型、威胁型、寻求避难型、政治诉求型等,需要马方重新甄别筛选。 **南都供稿**