

最新消息

MH370 失联前 最后通话曝光： “就这样吧，晚安”

“就这样吧，晚安。”马来西亚民航局称，这是马来西亚航班MH370失联前留下的最后的通话。这句话是谁说的？是机长本人，还是他的副机长？或者是飞机座舱内的其他什么人？自从3月8日MH370航班失联后，越来越多的谜团未能解开，包括驾驶飞机的飞行员。

马航： 赔偿问题会 以相关调查 为基础跟进

据新华社电 马航MH370航班失联进入第8天，搜索范围不断扩大。家属赔偿问题将是最终绕不开的话题。马来西亚航空公司负责人在此期间表示，目前首要任务仍然是搜救，赔偿问题会以相关调查为基础跟进。

马来西亚航空公司商务总裁休·邓利维在接受新华社记者专访时表示，现在还没开始和家属谈赔偿，首要任务仍是搜救。他说，最终结果无论飞机遭遇的是何种不测，比如被劫持、坠毁或者失踪，保险公司都将给予各国乘客相应的赔偿。“但是目前飞机还没有找到，我们仍在全力搜救。”

太平洋保险专业人士表示，一般而言，旅客出行乘坐各类交通工具，最直接的就是投保交通工具意外伤害保险，类似的有航空意外伤害保险、交通工具意外伤害保险、公路乘客意外伤害保险、铁路旅客综合意外伤害保险等，此类险种对旅途中可能发生的风险都有针对性保障。

马航客机事件可能涉及到的保险赔偿包括寿险和财产险两部分。寿险方面主要是航意险、紧急救援保险、终身寿险、人身意外伤害保险等当中包含的意外伤害和身故保障；财产险方面主要是航空公司责任险、旅行社责任险。

其中航意险是公众较为熟知的，一般旅客不论年龄，在乘坐客机时均可自愿选择是否购买这份保险。与此同时，现在紧急救援保险的普及率也越来越高，很多在境外旅行时都会投保。像欧洲加入申根协定的国家，都要求旅客必须购买紧急救援保险服务。

据北京工商大学保险系主任王绪瑾介绍，中国、马来西亚都加入了《蒙特利尔公约》，这份国际航空法规对飞机失事造成死亡、伤残的赔付作出了具体规定，也就是说，如果乘客既没有购买航意险，也没有购买任何商业保险，那按照规定也能从航空公司获得相应的赔偿。

因涉及刑事调查 发布会今后由马政府召开

在马来西亚官方发布会结束后，丽都方面的马方人员表示，由于调查性质发生了重要改变，涉及到刑事调查。根据国际法的有关规定，马航方面已无权回答任何问题。今后所有关于MH370航班的消息，将由政府有关部门发布。 南都供稿

分析

劫机的几种可能目的

到目前为止，马航失联客机的命运仍然是一个谜团。马来西亚总理纳吉布15日在新闻发布会上说，马航失联客机的两套通信系统在不同时间关闭，确定人为改变了飞机航向。美国有线电视新闻网(CNN)猜测了劫机的几种可能目的。

1 政治目的？

人为干预航线通常是带有政治目的的劫机行为，例如美国9·11恐怖袭击事件。按照现在飞行的基本程序和程序来讲，波音777的自动化程度非常高，起飞后大概到达3000米的高度完全可以进入自动控制阶段了，爬升、机翼的控制、推力的使用等等都不再需要人工干预，因此，需要飞行员操纵的机会本身就不多。但截至目前，尚未有任何恐怖组织认领此行为，且劫机人员也未提出任何诉求，尚不清楚飞机被开往何处。

2 飞行员自杀？

另一可能性是飞行员自杀。1999年10月31日埃及990航班发生空难，没有飞行员报告故障，飞机飞入大海解体。美国交通安全委员会认为这是该飞机飞行员的自杀性行动，但埃及方面一直予以否认。但如果MH370失联是飞行员自杀性行为，为何飞机在切断通讯后还继续飞行了那么长时间？为何不直接坠入海洋，省去关闭脉冲转发器(一种用来和雷达取得联系的设备)的麻烦？

3 不带特殊目的？

对以上两种猜测的质疑，表明还存在另一种可能，即没有政治目的或特殊目的的某人或数人操纵了飞机。实际上，世界上曾发生了多起类似案例。胡超平

科普

波音777上至少有5种设备可与地面联系

马航MH370航班失联期间，马来西亚方公布的多个失联时间让民众疑惑。多位国内航空公司飞行员和飞机维修工作人员分析，波音777飞机上至少有5种可以与地面联系的设备，不同失联时间是不同设备最后的联系时间。

南都记者了解到，在波音777飞机上可与地面联系的设备包括飞机通信和寻址报告系统(ACARS)、飞机的应答机与地面二次雷达、无线电通讯设备、卫星电话以及紧急定位传感器(ELT)。一位国内飞行员向南都记者介绍，飞机通信和寻址报告系统(ACARS)可通过无线电或卫星传输字母组成的信息，类似手机短信。飞行员可通过此系统，以英语、汉语拼音等方式和空管、航空公司的运营控制指挥中心甚至其他飞行员联系。该飞行员称，可通过关闭系统，或者改变使用频率来切断这套系统与地面的联系。

应答机和地面的二次雷达，是飞机与地面联系的另一种数据传输设备，用于传输程序设置好的固定信息。当应答机开启时，飞机的位置、高度、航向、速度等信息自动发送，地面二次雷达负责接收，空管员的雷达屏幕上则会正确显示该飞机的身份信息。民航界使用最普遍的二次雷达，与军方使用的一次雷达不同，二次雷达需要飞机上开启应答设备，方可接收飞机信息。而一次雷达以无线电波探测空中物体，无论飞机是否开启应答设备均能检测到，但无法识别具体的飞机信息。民航一般使用二次雷达，部分重点区域一次、二次雷达混合设置。

波音777飞机上还拥有类似电话机工作原理的无线电通讯设备。同一个频道内的飞行员、空管工作人员都可实时交流。而777机型还配备卫星电话系统，可以直接电话联系。此外，飞机在失事状态下(受到巨大冲击或者进水)，紧急定位传感器(ELT)会自动启动，发射固定呼救频率，帮助飞机与机场或救援组织取得联系。一位飞机维修工作人员表示，由于飞机与地面联系的设备工作原理不同，系统相对独立，故存在不同设备最后联系时间不同的现象也是合理的。

B 按马来西亚总理纳吉布说法 客机或飞印度洋 美印两道雷达防线 为何没查出客机？

马来西亚总理纳吉布在记者会上表示，目前，南海搜救停止。客机可能在哈萨克斯坦与土库曼斯坦到泰国的走廊地带，或印尼到印度洋走廊地带。

按照纳吉布的说法，MH370客机径直穿过了马来半岛，又从印度洋东部穿行数千公里。在这种情况下，临近各国居然都没能发现这个巨大的空中目标。这一点非常微妙。

首先，马来西亚军方的责任重大，波音-777并非隐身目标，巨大的机体很容易在雷达上识别。目标在空中横穿马来西亚，而当地军方没有任何发现，本身就匪夷所思。

另一方面，印度洋东部大片海域确实是雷达盲区，主要在印度、斯里兰卡以东，马来半岛以西。周边国家普遍经济落后，并没有很先进的远程监测雷达。而且，印度洋没有太多的海域纠纷，空中敌情监测的迫切性不高。

但有两处地点却例外，首先是印度的安达曼群岛，印度作为扼守马六甲海峡出口的重要基地，必然拥有很强的空中监测系统。其次，就是美军的迭戈加西亚基地，是印度洋上最重要的军事据点，还拥有大批作战军机。按照纳吉布的说法，北边的一条可疑航线将经过印度监测线，南边的一条可疑航线将经过美军监测线。如果MH370经过这两道监测线，必然会被印度和美国军方发现。然而，MH370被宣称“继续飞行5个小时”，却没有美国和印度军方的任何消息宣布。这次事件的疑点越来越多。

【链接】 迭戈加西亚基地

迭戈加西亚基地位于印度洋中部，扼守印度洋的海空航道要冲，战略地位十分重要。目前，迭戈加西亚已经成为美军在印度洋地区最重要的综合军事基地。该基地可以起降B-52、B-1、B-2等远程重型轰炸机。基地港口有一个机械化码头，两条深水航道，可以停靠航空母舰，核潜艇和作战物资预置船队，是美军全球战略上极为重要的一环，被称为“印度洋上不沉的航空母舰”。

综合新华社、凤凰网、新京报等媒体报道(除署名外)