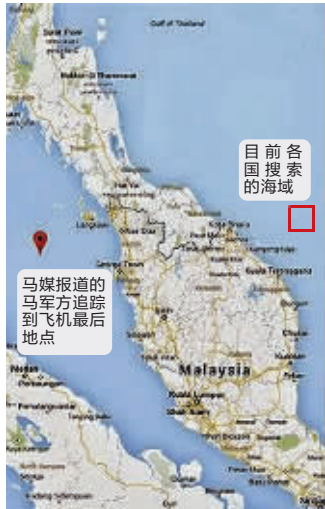


客机最后飞向马六甲? 搜救地点搞错了?

马媒称军方监测到失联航班往马六甲海峡飞行,但昨晚马空军司令又向央视记者否认了这一说法

疑问之 搜救难度

失联客机飞入马六甲海峡空域?



马来西亚媒体11日以空军司令罗德扎利·达乌德为消息源披露,马来西亚航空公司MH370次航班与地面失去联系前的最后踪迹在马六甲海峡北部,即马来西亚西部海域上空,而不是多国海空力量连日来重点搜寻的马来西亚东部海域。

马来西亚《每日新闻》11日援引空军司令达乌德的话报道,马来西亚空军雷达最后一次探测到MH370次航班的时间是8日凌晨2时40分,客机位于马六甲海峡最北端露雳岛附近,高度大约2.95万英尺(9000米)。

11日晚些时候,路透社又援引一名马来西亚军方高级官员的话报道,失联航班在飞过马来西亚东北部沿海城市哥打巴鲁后,“改变航迹,降低高度,飞入马六甲海峡”上空。

火箭残骸容易找,为何飞机难找?

工程师田振强介绍,搜救失联飞机的难度远远高于搜寻火箭发射后的抛弃物,火箭发射后,第一级第二级火箭分离时,地面监控一直会记录火箭的速度、位置,连接火箭之间的螺栓为“爆炸螺栓”,爆炸力度非常清晰。抛弃物下降时,地面多个地点都有光学设备进行跟踪。

中国民航局华北空管局总工程师颜晓东介绍,如以最乐观情况估计,当时飞机没有在空中解体,而是失去了所有功能,只能迫降在大海上。飞机在飘降状态下失去动力,那么飞机在出事地点空中滑行,每下降一米就会在水平方向滑行20米,飞机从1万米高度滑行到海面,那么滑行的距离会超过200公里,由于飞机突然失去联络,不能确定飞行方向,搜救难度可想而知。如果在空中解体,搜救范围又将会不同。

飞机会不会永远找不到?

军事专家李伟认为,不会永远发现不了。

他分析,飞机是从吉隆坡飞往北京的,出事时行程还不到一半。

一些人提出疑问,客机如何在失去联络与雷达信号的情况下飞行1个多小时,还从越南空管区调头向西,横穿马来半岛,进入马六甲海峡。

一名不愿公开姓名的航空专家告诉记者,技术层面上,这种情况有可能发生。

这名专家分析说,可能性之一是,客机在进入胡志明管制区后关闭应答机或立即改变航向,驶出这一管制区覆盖范围,这两种情况都可能导致越南方面失去这一航班雷达信号。同时,客机切断与空管人员联络通道或不应答地面人员呼叫,构成通信联络丢失。

当客机重新飞回马来西亚民航管制区时,由于客机先前已完成从马来西亚到越南的管制交接,马方管制人员可能没有关注客机返航。另外,民航雷达通常只覆盖固定航路,导致客机有可能从民航雷达覆盖范围之外飞入马方空域,特别是在关闭应答机的情况下。

不过,与民航雷达不同,军方雷达一般对空域实施全方位覆盖,无论客机是否关闭应答机,都会被军方雷达发现。

不过,11日晚,马来西亚空军司令达乌德昨晚对央视记者否认了这一说法。他说这是错误的报道,他没有说过这样的话,并希望记者公开他的这一回应。

记者从北京市民防局火箭救援队了解到,火箭救援队第一梯队两名队员已经抵达马来西亚沙巴岛潜水俱乐部,准备随时前往出事海域救援。

火箭救援队队长杨洋表示,根据现在的公开数据,当时如果飞机的高度约10700米,在这个范围内,如果飞机突然在空中解体,那么飞机的残骸落到海面时,会飘落到半径50公里范围内,总面积达到7500平方公里,相当于半个北京市的面积。飞机在这么大面积中失踪,可以说是“沧海一粟”。

虽然派往出事海域的船只较多,搜救速度相对于茫茫大海来说,仍然非常“缓慢”,当地海水深度为50米,民间雷达探测能力搜索一平方米需要2分钟,军方探测能力要高很多,但是搜索这么庞大的水域,仍然非常复杂。

这说明,航班上有大量的航油,即使现在不泄漏,但是随着时间的推移,海水的腐蚀,航油肯定要泄漏。所以说不会永远找不到。

疑问之 失联原因

空中解体还是整体坠海?

因为飞机是瞬间从雷达上消失不见,说明飞机不在航路上。使飞行员不能及时地发出求救讯息,导致信息失灵。

高远洋表示,极端的天气有可能导致飞机瞬间解体,但从气象信息来看,当时并没有极端的天气情况。

有一种可能性会导致马航MH370空中瞬间解体,飞机本身关键部件结构性劣损,导致飞机整体结构损毁,致使飞机瞬间爆炸而解体。

还有一种可能性是飞机外部遭到重力的撞击,比如恐怖袭击等。

军事专家李伟表示,这一次失联的客机,有一个很大的矛盾之处。第一点如果客机是空中解体的话,散落的碎片、行李,应该是非常多,但根据搜救的情况看,空中解体的可能性不应该太大。那么就有第二种可能性,就是飞机整体坠入到海底,从目前搜救的情况看这种可能性很大,但是它又解释不了,为什么飞机在一万米高空,会突然在雷达上失联。所以这是一个矛盾的状态。国外的一些专家说这“史无前例”,因为它不符合我们通常的认识。

北京航空航天大学通用航空研究院副院长、通用航空产业研究中心主任高远洋推测,马航MH370在空中瞬间解体可能性很大。

他分析,一般情况下飞机正常迫降的一瞬间,飞行员还是有足够的时间发出求救讯息,与地面进行联系的。非正常迫降的情况,比如飞机遭到劫持,飞行员也会发出求救讯息,迫降陆地也会有目击者。

追问

客机失联时卫星去哪了?

有网友发问,事发时,卫星去哪儿了?

昨天上午,“嫦娥三号”探测器系统首席科学家叶培建院士分析,尽管卫星从理论上对搜寻、搜救工作有很大作用,但卫星要成功地“搜到”失联客机,至少要满足三个条件——飞机有电子信号,卫星正好经过正确区域,以及经过的卫星具有足够的分辨率。

具体到某一失联客机,还有两个问题需要解决:“一是卫星的时间分辨率要足够高——就好像在北京搜一个移动的物体,要正好有卫星飞过,才能看到;如果物体上午在某地,下午卫星才扫过,它也看不见;二是卫星的空间分辨率也要足够高,所谓空间分辨率,就是‘你能看见多大的东西和多小的东西’,有的分辨率是几十厘米,有的是十米。”

卫星定位需要通过设置在机体上的导航设备才能实现。

广东昌盛飞机设计有限公司总设计师周济生表示,目前国内的民航已基本带有GPS导航设备,通过卫星数据链将飞行状态实时通过卫星发送到地面去,但前提是导航设备处于正常工作状态,一旦飞机发生解体等事故,导航仪被破坏,也就没法定位了。

当然,真正在飞机发生空难后还能起定位作用的可能只有黑匣子,黑匣子的缺点是,信号较弱,只有在附近才能收到。北京航空航天大学电子信息工程学院教授秦红磊表示,现在国内有人开始考虑把卫星导航装在黑匣子里,一旦发生空难,能较快地定位事故地点,但目前还需解决技术上的问题,如导航天线安装、电池供电问题等。

解体后,飞机碎片化?

中国航天科技集团公司第一研究院工程师田振强介绍,不管出现空中解体还是爆炸,事实上,可以搜寻的物品都不多。

在万米高空解体过程中,飞机内外压力相差几倍,飞机本身变成了“炸弹”,强度不够的物品就会变成碎片,甚至变成粉末。

波音777飞机在机翼和机身下有三个油箱,当时的燃油可供六七

个小时使用,如果出现爆炸的情况,就有可能将内部物品炸成碎片并燃烧,包括铝合金的“蒙皮”,散落在海中,沉入海底。座椅、舷窗等发生燃烧,只剩下龙骨和发动机等高强度、耐高温金属材料,所以说,飞机不管爆炸与否,可供搜寻的物品不多,并不像人们想象的那样还留有非常多的物品,搜索难度非常大。

恐袭还是飞机结构损伤?

对于飞机失联的原因,记者联系多位机长后获得的一致回应是:“从吉隆坡飞北京航线,近几年并未出现不安全情况。飞机从35000英尺高空出现雷达和通讯同时消失,一定是遇上了非常紧急不可控的情形。”

“飞机突然在空中没了,最有可能是解体。”一位机长表示,“因为如果只是人员失能,777可以完全按照在地面上输入的飞行计划,自动驾驶程序根据航线一直飞行下去。”

而可以造成飞机解体的因素众多,首先是恐怖袭击。但上述受访机长并不认可此可能性。

“网上说有人冒用他人护照登机,如果恐怖分子只有1-2名,不可能在短时间内制服12名受过专业训练的机组人员,驾驶室门也很难打开,有密码。且一旦发生劫机事件,受过专业训练的机组人员可以在极短时间内发出信号。”

他认为,如果真是恐怖袭击,唯一可能就是炸弹,如果炸完后,飞行员连反应时间都没有,要么说明炸弹威力大,要么放置在关键部位。但从马来西亚的安检水平看,

不太符合客观事实,发生这种情况的可能性很小。

而另一位机长称,要想使777这样的大型机瞬间摧毁,炸药需求量非常大,即使放置在驾驶舱附近,或者机翼安全出口附近,也不会导致机组一点反应的时间都没有。

因此在当时天气状况良好的情况下,导致MH370失联的疑问指向了飞机结构本身。

2009年法航447航班在大西洋坠海,事后查明主要原因是法航447航班的空速管故障造成飞机过载,但出事前,447的电脑自动向地面发送了多条报警,但MH370却一切正常。

2009年,由于马航MH370在浦东机场发生过机翼的刮蹭,因此有机长怀疑与此有关。“如果是结构损伤过,造成飞机突然断裂,比如一个机翼断了,飞机是保不住的,就像断翅小鸟,会一头栽下来,飞机解体,油也会在空中坠落过程中,被吹散掉,我倾向于飞机在空中解体,扎入海中,如果油在下坠过程中吹散了,有可能不会爆炸。”

综合新华社
法制晚报 新京报 央视