

马航完整公布航班失联细节

称1:30至2:30雷达上找不到MH370;期间发生了什么依然成谜

3月14日下午,马方在北京丽都饭店的家属通报会上公布了航班MH370失联过程。

| | |
|-------------------|-------------------------------------------------------------|
| 0:25 | 准备离开吉隆坡前往北京 |
| 0:41 | 客机起飞 |
| 1:07 | 马航在吉隆坡的指挥中心接到飞机回应,已经到了飞行指定高度 |
| 1:30 ~ 2:30 | 马来西亚航空管制指挥中心发现失联,雷达上找不到MH370,失联后,马航通过各种方式联系 |
| 2:30 | 空中管理指挥中心报告已经与航班失联,最后失联高度是35000英尺,刚到了飞机导航标志点5分钟以后 |
| 2:35 以后 | 马来西亚方面多次试图联系航班,没有得到飞机回应 |
| 3:15 ~ 3:40 | 马来西亚方面5次试图联系其他航班,希望它们能够联系MH370 |
| 3:45 ~ 4:00 | 发出红色警告,在这个时间点,马来西亚联系越南和香港确定飞机位置,得到回应航班并未飞入他们的领空 |
| 4:26 | 马来西亚通知应急指挥中心正在发生红色警告事件,接下来就严格执行了标准应急程序,然后询问国际航班接机塔是否有收到坠机报告 |
| 5:00 ~ 5:35 | 马来西亚从红色警告升级为红色事件,联系香港、北京站主管通知他们相关情况 |
| 5:35 ~ 6:00 | 马航得到北京、香港确定航班没有进入领空,同时通知北京分站做好所有准备 |
| 6:05 ~ 6:15 | 马航北京分站成立协调小组 |
| 6:35 | 航班应该降落北京的时间并没有降落 |
| 6:45 | 马航联系马来西亚救援指挥中心 |
| 7:00 ~ 7:15 | 马航再次收到北京、香港报告航班没有进入领空 |
| 7:40 | 马航第一次向媒体发布失联 |
| 8:15 | 马来西亚政府正式启动搜救行动 |

1 飞机失联后曾尝试连接卫星?

北京时间14日晨,路透社援引两名获知调查情况人士的消息,MH370客机失踪后,其维修诊断系统曾发出ping指令(是用来检查网络是否通畅或者网络连接速度的命令)尝试联系卫星。路透社援引两个调查消息源报道,客机8日从雷达消失后,不止一颗通讯卫星收到来自客机的微弱电子脉冲信号。这至少可以说明,这架载有239人的飞机在与地面失去联系后至少还有通信能力。调查人员说,卫星大约监听到5至6次这样的信号。但据此无法判断飞机当时在空中还是地面。但马航未订购卫星服务导致没有数据连接。波音及罗罗拒绝评论此消息。

马来西亚代理交通部长希沙姆丁·侯赛因13日在新闻发布会上否认了这一说法。他说:“那些报道不准确……那架飞机最后传送信号是在(8日)1时7分,当时显示一切正常。”

这种说法可信度大吗?

空军指挥学院作战指挥系情报外军教研室陈洪教授认为,卫星收到失联飞机信号的可能性并不大。“卫星一般是没时间看飞机在空中飞行的,因为各个国家的航班太多了。它主要是对地面上一些重点的目标或规定的区域进行监测,对于军队的训练可能会关注,比如国家的军队训练或演

习。而对于民航的飞机,卫星是没有这个监测任务的,它本身容量很小。”陈洪说。

收到信号时是什么地方?什么时间?到底是一种什么信号?信号持续的时间有多长?最后消失的方位点和经纬度在什么地方?陈洪认为,这一切都有待于深入的研究和调查。

为何不根据引擎传回的数据寻找飞机?

军事专家尹卓告诉记者,目前新型民航机的引擎都有信息回传功能,这是现代民航机的一种标配。此前失事的法航客机,就是根据引擎回传的信息,确定了大概飞行时长,再根据飞机的航线,判断出可能的坠海位置。在锁定位置搜索后,几天后发现了尾翼的碎片。

不过,资深飞行员分析称,

如果目前发动机能够传回完整的数据,可以根据数据和方向判定出大概的飞行位置。但在目前的搜索中,并未看到根据发动机数据进行搜索的状况,可能是发动机数据在飞机失联后同步消失,或是飞机进入巡航期的时间不够长,造成巡航数据不够稳定,所以无法辨别,也有可能目前马方故意隐瞒了相关数据。

下面这两条线索
还需要进一步核实

中科大检测到疑似飞机坠海海底事件?

中国科学技术大学地震与地球内部物理实验室温联星研究组在马来西亚与越南交界海域检测到一次海底事件。事件发生于当地时间2014年3月8日2点55分6秒,其中可能的两个地点之一位于北纬7度25分、东经104度30分,距离当日马来西亚飞往北京的MH370航班最后失联时间(1点30分)后约一个半小时,最后失联地点的东北方向约116公里(72英里)。

该海域是无地震区,因此根据事件的发生时间和地点判断,所检测到的海底事件有可能是马航MH370航班坠海失事所造成。

温联星研究组在马来西亚境内的两个地震仪记录中检测到海底事件,并利用地震信号进行定位。研究组利用两台站的直达压缩波走时差和各台站的剪切波与压缩波走时差来定位事件位置。如果中科大研究组检测到的海底事件确是飞机坠海事件,其激发的地震波强度表明飞机最后坠海过程是灾难性的。

不过空军军事专家傅前哨表示:“飞机的最大重量也就是240吨,触水,那对地壳的冲击力又能有多大?更何况还有一个海水的缓冲。我个人认为是不可能的。”

2 飞机失联后去向何方,航迹图何时公布?

13日,美国《华尔街日报》网站援引匿名消息称,马航MH370客机从雷达上消失后或继续飞行了约4小时,根据从波音777飞机

的引擎上自动下载并向地面发回的数据,飞机总共飞了5小时,马来西亚官方对此予以了否认,有媒体质问,为何不公布失联飞机

航迹图?对此,马航商务总裁13日晚间表示,马航没有雷达上的飞行轨迹资料,有关军用雷达上面的轨迹,正在向军方询问。

3 是否有引擎数据证明失联后还在飞?

美国《华尔街日报》先前报道,美国航空调查人员和国家安全官员认为,基于飞机的罗尔斯罗伊斯公司特伦特引擎自动下载并发送给地面的数据,这架波音777客机总共飞行了5

小时,即失联后还飞了大约4小时。

希沙姆丁说:“那些报道不准确……那架飞机最后传送信号是在(8日)1时7分,当时显示一切正常。”

就在昨天,失联MH370波音777客机的发动机制造商罗尔斯·罗伊斯公司发表声明,表示认可马来西亚交通部长就航班传回发动机健康监测数据的有关立场。

4 客机通讯系统被人为关闭?

两名美国官员称,美国认为马航MH370班机的两套通讯系统是陆续被关掉的。这也就意味着班机是遭到“人为干预”,可能不是因为意外或严重故障才人间蒸发的。据报道,这两名美国官

员认为,第一套通报信息的通讯系统在凌晨1时7分被关掉;而传送位置及高度信息的应答机,随后在凌晨1时21分被关掉。

对此空军军事专家傅前哨表示,这需要进行具体分析,他分析

说,如果是驾驶员有意飞向别处,就有可能把所有通讯方式都关闭。而如果劫持者有意把电台都关闭,那他必须是一个非常专业的人,“首先就要看有没有相关的证据。”

5 失联航班上的手机还有信号?

中国最大的电信运营商中国移动(China Mobile)的一位高管称,该公司曾检测马来西亚航空(Malaysia Airlines)失联航班

MH370上部分乘客的手机是否连接上移动网络,希望以此确定他们的位置,但结果没有任何发现。这位高管表示,中国移动是应部分乘客

家属和中国政府的要求开始进行检测的,这些乘客使用的是中国移动的服务。他说,检测结果发现,乘客的手机都没有连接到移动网络。

6 失联客机是否存在裂缝腐蚀问题?

马来西亚航空公司MH370航班失去联系前3天,美国联邦航空局曾发布一份适航指令,指出波音777特定机型的机身蒙皮有“破裂与腐蚀”问题。不过,波音公司13日说,这份适航指令并不适用于此次失联的波音777-200ER型客机。

波音公司一名发言人当天

对新华社记者说:“MH370航班并没有安装这份适航指令所提到的天线,所以这架客机并不在该适航指令或相关服务通告涉及范围内。”美国联邦航空局3月5日发布的适航指令表示,波音777特定机型卫星通信天线适配器下方的机身蒙皮上会出现裂缝和腐蚀问题,有可能导致飞机

快速失压并失去结构完整性。这份指令涉及波音777的200、200LR、300、300ER和F机型,但没有提到此次失联的200ER机型。此前,美国联邦航空局负责公共事务的助理主任劳拉·布朗也对新华社记者表示,不要把该指令与此次马航客机失联事件联系在一起。