



马航MH370航班已经失联半月,飞机所在地点以及发生过什么仍是一个个待解之谜。但在4年前,相似的一幕曾经发生在大西洋的上空。2009年6月1日2时14分28秒。法国航空447航班,一架A330客机以约200km/h的速度直直地摔在大西洋冰冷的海面上。坐在447右驾驶位置上的皮埃尔·博南说的最后一句话是:“这不可能是真的……但是为什么?”为什么?这个答案直到两年多后才有人给出。

# 迷失的航班

## 迷航

### 电波消失在雷达监控死角

2009年6月1日,法国航空447班机凌晨1时49分离开了巴西雷达的监控范围,在大西洋上空1万米进入巡航阶段。

机长马克·迪布瓦,这个有11000个小时飞行时间的资深机长离开驾驶舱休息。37岁的大卫·罗伯特代替他坐在了左驾驶座上,罗伯特飞行时间累计6600小时。

右驾驶座上32岁的皮埃尔·博南是三名飞行员中资历最浅的,3300小时飞行时间,2008年6月才获得驾驶A330飞机执照。

博南的妻子伊莎贝拉也在这架飞机上,与伊莎贝拉同在客舱的还有另外215名乘客和9名机组人员。他们来自32个不同的国家,其中9人来自中国。

起飞后3小时,空乘分发了飞机餐。机舱有些颠簸,这架翼展60.3米的庞然大物正穿越一个乱流。当然,这些信息都将通过民航工业引以为傲的ACARS(飞机通信寻址与报告系统)发出,电脑每隔10分钟就会将飞机位置以及各项维修数据发送到法航的总部。

2时10分,飞机自动驾驶突然解除,驾驶舱内响起了警报声,博南向后拉起控制杆抬起机头,但是情况

没有好转,罗伯特呼叫机长,马克冲进驾驶室:“你们在干什么?”

此后的四分钟,三名飞行员做什么也无济于事,飞机持续失速下降,从黑匣子的录音中,能听到机长马克到最后一刻还在冷静地说:“仰角10度拉起。”

447航班失事后的近2小时,接收他们的塞内加尔空管才发现没有法航447的信息,雷达呼叫着447,也没有得到任何回应。

447刚从巴西雷达上消失的时候,人们并不觉得奇怪,因为它正好飞进了大西洋上空一个雷达监控死角。它恰好处于南美洲和非洲中间,在其一侧,飞行员向巴西方面报告航班情况;另一侧,向塞内加尔方面报告。但是因为离任何一个区域都非常远,所以它在雷达上成了一个盲区。南北半球的信风在这里交汇,还时常有乱流,经常接收不到高频率的无线电波。

塞内加尔立即通知法航,而后者发现,他们也联系不上这架飞机了。到了上午11点10分,飞机预计抵达巴黎的时刻,依旧没有任何信息传来。下午,全世界都发现,一架由世界一流公司制造的飞机,“神秘消失了”。

## 迷惑

### 恐怖袭击? 乘客与武装分子“同名”

2009年6月5日,法国国防部长莫兰表示,仍不能排除恐怖袭击的假设。

447航班在失去联系前,每隔十分钟会发送一次定位信息,根据这些信息大致确定其消失的海域。法国和巴西等多国军事力量参与搜救工作。但即便如此,因为不知道飞机的航向,这片海域仍然大得惊人。

24小时、48小时、72小时,最初几天的搜寻一无所获。时任法国总统萨科齐赶到巴西,告诉人们做好心理准备,“找到生还乘客的希望已很渺茫。”

法航447消失的最初几天,信息

匮乏让人们陷于恐慌:这是一场恐怖袭击吗?

法国一家网站报道称,在法航失事客机乘客名单中出现两名可疑伊斯兰武装分子的名字,官方后来表示,这只是简单的“同名”而已。

与MH370失踪后的信息混乱十分相似,法航事故也引发了媒体的猜想:是否遭遇乱流导致的结构性破坏并空中解体?是否被陨石击落?

不过法航的安全调查分析局(BEA)及时介入并开始主导整个调查过程,他们搜集所有的飞行员报告、卫星图片,开始了历时近3年的“解谜”。

也就是说,落水前飞机并没有解体,它不是因为炸弹或者乱流而引发的事故。

唯一能为飞机定位的黑匣子,其定位电池寿命只有30天。法国派出了核动力潜艇以及两艘装有美国海军监察装置的法国船只,还有一些声呐船,捕捉着海底传来的微弱信号。然而在搜索了超过22000平方公里的海床后,搜查人员沮丧地承认,他们一无所获。



搜救人员打捞起447航班的尾部



模拟的副驾驶博南当时所在位置



447海底残骸

## 真相

### 机组人员未遵循飞行程序

2011年3月25日,调查人员将赌注押在最后一次搜索上。勘探船“阿卢西亚号”,带着三艘里莫斯6000型潜艇——世界上最先进的水下探测设备,还有水下探测专家们,启航了。

法航事件过去近两年后,BEA一度陷入了两难境地,搜寻工作花费2200万欧元,却无任何突破。

研究了数千块飞机的残骸后,调查人员只能推测飞机是整体坠海的。除此之外,调查人员还拥有证据,是飞机在坠毁之前ACARS发送到法航的24条维修数据。数据显示,飞机的皮托管有过堵塞的问题(皮托管位于机体外部,是一个小圆筒状的传感器,气流从管中流过时会计算出空速。)但皮托管被冻住“不会”造成坠机,BEA调查员阿兰说道,“此前法航已通知飞行员皮托管被冻住后的表现,以及应采取什么应对措施。”

各种线索形成一个待解的谜团,在排除诸多可能之后,问题又回到原点:要找到黑匣子。BEA将最后的希望寄托在美国的一家海洋研究机构:伍兹霍尔海洋研究所。

3月25日的这次任务,获得了超过1000万欧元的资金支持。他们选定了飞机最后失去信号位置的方圆37公里为搜索区域。潜艇和勘探船分开工作。

一周之后,潜水艇的声呐雷达上显现出一个巨大的物体:那个物体很直,看上去,不像是自然形成的物体。

4月3日,在飞机最后位置东北12公里以外深度接近4000米的海下,法航447的图像一幅幅展现在搜救队员的眼前:引擎、起落架、机身残骸……

随后,搜寻队在残骸中找到了447航班的两个飞行记录仪:专门记录飞行中各种数据的记录器;录下飞行员之间以及座舱内声音的驾驶舱录音器。这橘红色的黑匣子内便是2年来人们追寻的真相。

数据和录音显示,皮托管的确冻住了,产生错误的读数,促使自动驾驶仪关闭,飞行员在受训时知道,皮托管会在一分钟后自动解冻,之后空速的数据就会正常,飞行员只要稳住飞机就行。但是飞行员博南却向后拉起控制杆抬起机头,飞机向上冲了超过2500英尺,导致速度下降,然后触发失速警告,气动失速的状态下,机翼失去升力,他们以每分钟超过12000英尺的速度下坠。这时候他们如果让机头向下来加速获得升力,灾难或许可以避免,但是赶来的机长无法迅速掌握情况,而副驾驶博南仍继续把控制杆向后拉,失速的飞机最后“就像石头一样掉了下来”。

2011年7月29日BEA公布了最后的调查结果,认定空难是因为机组人员缺乏足够的训练、没有遵循飞行程序指引并忽视失速警告而引起的。

至此,总共耗资超过3500万欧元的调查工作,终于算是画上了句号。

据《新京报》