

英国空难调查处是否权威

马来西亚总理纳吉布·拉扎克 3 月 24 日晚宣布,英国空难调查处与国际海事卫星组织根据对卫星数据的分析认为,马来西亚航空公司 MH370 航班最后的位置是在南印度洋。英国航空事故调查局,作为此次调查结果重要出处之一,隶属于英国交通部,职责是调查发生在英国、或与英国相关的空难和严重航空事件,曾参与多起严重空难的调查。英国方面说,这一机构以马航客机发动机生产商所在国的调查机构身份协助调查。

英国空难调查处

1915 年成立专门调查航空事故

英国航空事故调查局(AAIB)是专门负责英国航空事故的调查机构,这一机构最早的前身是英国皇家飞行团的事调查处,成立于 1915 年。一战结束时,英国空军部成立民用航空部门,事故调查处成为这一部门的一部分,负责调查民用和军方航空事故。二战后的 1946 年,英国设立民航部,事故调查

处转为民航部下属。在数次更改隶属关系后,事故调查处在 1983 年转为交通部下属,随后于 1987 年更名为空难调查处。2002 年,成为交通部的一部分。虽然空难调查处已从军方下属转至民航部门,但一直为英国空军提供协助。

六个调查小组

提供国际空难协助和专家意见

现阶段,空难调查处的首席空难调查员直接向英国运输大臣汇报,机构下属调查人员分为 6 个小组,现有员工 49 名。空难调查处对空难和严重事故实施彻底、独立、公正和及时的调查;在不指名责任的情况下,根据理由充分的分析和结论撰写措辞明确、全面和准确的报告,解释事故和严重

事件的情况和原因;向国际空难提供协助和专家意见;通过教育和公布事故调查中吸取的教训改善整体航空安全;人道对待空难幸存者 and 遇难者家属,帮助他们了解“发生了什么”以及为避免类似事故再次发生所采取的措施等。

查洛克比空难成名

MH370 发动机属英国公司

英国派出空难调查处的一个调查组至吉隆坡协助调查。“空难调查处以发动机制造商所在国的调查机构身份向马来西亚当局提供协助,”声明说,“对任何涉及带有英国产发动机的飞机事件,这是一个常规程序。”马航 MH370 航班客机所使用的发动机由英国罗尔斯-罗伊斯公司生产。

空难调查处曾参与多次重大空难调查,如 1988 年的洛克比空难。1988 年 12 月 21 日,美国泛美航空公司的一架波音 747 客机

在苏格兰小镇洛克比上空爆炸坠毁,造成机上 259 人和地面 11 人丧生,其中包括 189 名美国人。英国空难调查处参与调查,并在最终报告中认定,客机在飞行中解体由放置在前货舱左侧行李箱的一个简易爆炸装置造成。

另外,1999 年大韩航空一架波音 747 货机从英国伦敦起飞后不久坠毁,空难调查处随后主导调查并最终得出事故分析报告。

国际海事卫星组织

“多普勒效应”分析飞机信号

国际海事卫星组织副总裁克里斯·麦克洛克林 24 日向英国媒体解释称,该公司运用多普勒效应理论分析了马航 MH370 航班向卫星发出的信号,“猜”出飞机落入南印度洋。

国际海事卫星组织是英国的一家卫星通信技术公司。马来西亚总理纳吉布 24 日说,国际海事卫星组织借助先前从未在这类调查中应用的一种分析手段,揭示 MH370 航班的飞行轨迹。麦克洛克林说,尽管马航 MH370 航班关闭了通信系统,但是国际海事卫星组织的卫星每个小时都收到从飞机

发来的电子信号。这些信号是简单的声脉冲,不含 GPS 数据、时间、地点等信息。该公司进行了大量的数据分析,综合了其他飞机的运动等各种参考因素,才得出最新结论。

麦克洛克林说:“我们不知道飞机是否以固定的速度飞行,也不知道他们是否随后改变了方向。所以我们假设飞机以自动巡航速度飞行,大概 350 节。我们还根据航班的燃料和航程数据,来筛选所掌握的一系列电子信号信息。”他说:“马航班机并没有被强制要求发出位置信号,所以我们是‘猜’出它的位置的。这是以前从来没有做过的。”

未发现残骸为何说“终结”

依然缺乏可信证据

法国《世界报》称,“无人生还”的宣布虽然残酷且至今缺乏证据,但却在情理和预料中,如今的当务之急是尽快锁定坠毁海域,找到残骸和关键

的黑匣子,并尽力找出事件真相,这个过程将是漫长的,而在这漫长过程期间,相关各方都需要做好面对公众质询的准备。

消息存在众多疑问

一名中国航空专家说,仅根据目前的信息,这次马方宣布的消息依然缺乏可信的证据,因此各方都在期待马方进一步提供的信息,才能最终做出判断。《航空知识》副主编王亚男认为,马方公布的消息存在众多疑问:如果马方已经掌握可靠证据,为何不等

证据完备后一并公布,而是如此仓促地宣布一个简单消息?目前还没有找到任何物证,马方就宣布飞机坠毁无人生还,是否有些过于草率?他怀疑,马方可能掌握了航班飞行信息之外的其他证据,才最终得出这个结论。

不能独立证实马方结论

美国国务院发言人玛丽·哈夫 3 月 24 日表示,对于马来西亚关于马航失

联航班“终结”在印度洋南部的结论,美方目前不能对此加以“独立的证实”。

有人蓄意劫持航班自杀

据英国《每日电讯报》报道,该报从接近调查工作的“良好消息源”处得知,调查团队相信是有人蓄意劫机自杀,不存在故障或火灾导致异常飞行。分析认为,这架马航客机是在以“人为理性方式”突然脱离预定航线并经过约 7 小时无声飞行后坠海的。美国有线新闻网网络报道称,马来西亚军方雷达追踪显示,失踪马航客

机在雷达消失之前,曾低飞至 1.2 万英尺。航空分析师认为,这一发现意义重大,可能改变一直以来对这架客机失联的猜测。

消息人士称,客机转向后飞入的地区,是交通非常繁忙的航道,低飞至 1.2 万英尺可以避开航道,而转向似乎是蓄意造成。

打捞

如何确认是飞机漂浮物?

澳大利亚航空专家 3 月 24 日说,若能打捞起中国军机发现的漂浮物,将首先检测附着在其表面的藤壶,以判断漂浮物是否与失联客机有关。

澳大利亚新南威尔士大学航空学院院长米德尔顿说,如果能够将漂浮物打捞起来,最初的快速检测将指向附着在物体表面的藤壶。他说:“任何漂浮在海上的碎片都会被藤壶所附着。通过对藤壶的分析,海洋专家可以很轻易地判断出这些碎片漂浮

的时长,从而进一步对这些碎片的来源进行判断。”

澳大利亚墨尔本皇家理工大学航空与机械制造学院航空研究中心主任王春辉教授说,如果对打捞到的漂浮物进行初步检测,首先就是检查物体的表层,通过上面附着的生物的厚度和密度来判断物体入水的时间长短,并与目前已经掌握的失联航班时间线索进行对比。

寻找黑匣子可能很艰难

法国民航安全调查分析局先前派出 3 名调查人员前往吉隆坡参与调查,他们在上周末返回法国汇报了相关情况。声明说:“他们与马来西亚方面讨论了他们 2009 年至 2011 年海底搜寻法航 447 航班残骸的经验。”

有关专家说,一般情况下,首先需要在海洋上寻找飞机残骸,而后划定坠落区域,最终寻找黑匣子。如果不能确定坠机的事实或坠机的位置,漫无目的地寻找黑匣子可能是徒劳。

澳大利亚大学海洋学者查理塔·帕提拉奇说,以法航 447 航班为例,寻找黑匣子比确认坠机和找到飞机残骸困难许多。

“我们必须记得,我们花费了两年时间才找到法航 447 航班(的黑匣子),因为环境异常艰苦,包括大浪和大风。”

飞行的黑匣子,总共为两条系统,一套为记录飞行数据的飞行数据记录仪,另一套为记录机组通话的话音记录仪。一般飞行数据记录仪在机尾,话音记录仪在驾驶舱上部。而这两套记录仪上,都附加有水下定位信标机。如果飞机落入水中,两套水下定位信标机就会自动开启,以 27.5 千赫兹的频率发送声音信号。携带有水下定位信标机的黑匣子入水后,就会自动发出 27.5 千赫兹的音频信号,时间约为 1 个月。(据《北京晚报》)