專家：MH370或墜孟加拉灣北印度洋

馬國總理發中期聲明 指搜尋複雜性空前

香港文匯報訊（記者 劉凝哲、江鑫嫻、凱雷 北京報道）馬航MH370航班失聯已經一年，本港專業組織香港環境保護協會主席樊熙泰接受本報獨家專訪時披露，MH370不可能墜至南印度洋，很可能不是自殺式墜落，搜索工作或被人為誤導，飛機最終會在孟加拉灣及北印度洋周邊找到。樊熙泰並呼籲馬航、英美等國際航空組織發佈被隱瞞數據並承擔起應有的國際搜救及人道責任。

■昨日，馬航MH370失聯乘客家屬到北京雍和宮祈願。家屬情緒激動。 路透社

昨日馬來西亞總理納吉布昨日發佈中期聲明指，馬方將繼續搜索MH370航班，並期待能盡快找到飛機的下落。同時，納吉布指出，馬航航班失蹤事件以及對失蹤客機搜尋工作的複雜性和挑戰性在航空史上是前所未有的。樊熙泰在分析聲明內容後直言，這份報告沒有新意，主要版面都浪費在對地面人員的調查。

據介紹，香港環境保護協會自2000年開始注資研究收集太空垃圾的太空科研技術，包括航天定位及追蹤等航空科技及發明。樊熙泰表示，該協會成員有多名香港民航界從業約20年的資深飛機師、電子工程師以及信息通訊方面的專家。作出對MH370失蹤的判斷，也是這些專業人士討論後的共同意見。

機師駕駛知識豐富

官方確信MH370向南飛至印度洋南邊，而樊熙泰則認為MH370應向西飛往孟加拉灣方向。之所以得到與官方完全不同的結論，樊熙泰認為可以從機師飛行操作的邏輯和科學兩方面分析。

首先，MH370航班在第一次與民航雷達消失後，隨即使用一種只有豐富航空駕駛知識，且準備充分的改變航道行為。「因為臨時改變航道是需要多個複雜而費時的修改電子設備程序調整，所以可判斷以下幾點，機師是在有非常清晰意識下有目標駕駛飛機，飛行最底點是機師祖國馬來西亞檳城準確上空位置，飛行高度非常低，低至地面手機信號塔也曾經接收到機上手機信號，如機師一早就準備最終要死，這近地面範圍飛行高度已可以讓他發生墜毀心願。但是，飛機仍有意識的提升，多次改變『有目標』航道，過程中有數次調整高度，這一行為也只有豐富航空知識的人才了解—穩定在29,000英尺與30,000英尺兩個民航機航道間的29,500英尺也就是所謂安全劫機飛行高度，這肯定是有意識的專業行為。」

不排除着陸可能

除墜海外，樊熙泰認為，MH370不排除在陸地上的可能性。他表示，波音777客機的設計，於機身及機尾兩部分均設有1個 (共2個) EPIRB 應急無線電指位標，這設備是設在機組人員不可能接觸到的機體外位置，用於飛機在海難中，EPIRB 應急無線電指位標在接觸水後會自動彈出浮上水面，並發出全球定位訊號，引導救援隊第一時間找到正確海難地點，歷史上每次海難事故均是由該訊號引領搜救隊到附近海域，才進行第二步的水底聲納探測，證測準確的機身在水底位置，但至今MH370的EPIRB沒有發出信號 (或未被公佈這信號數據)，這意味飛機上的EPIRB並無下水或被啟動，表示MH370有可能在陸地上着陸或遇難。

■馬航MH370失聯1周年，約20多位馬來西亞與中國大陸乘客家屬昨日在吉隆坡出席紀念活動。 中央社

■馬航MH370紀念日，家屬不放棄希望。 中央社

■印度藝術家製作了馬航MH370的沙雕。 法新社

■昨日，馬航MH370乘客家屬舉辦客機失事一周年紀念會，一名乘客家屬在紀念牌上留言。 新華社

聯合國民航組織被質疑失職

香港文匯報訊（記者 劉凝哲，江鑫嫻、凱雷 北京報道）「馬航MH730失蹤事件是一項國際特大航空交通安全事故，但至今仍未有國家或國際組織出來為MH730失蹤事故檢討航空交通多項安全漏洞問題，也未有國家或國際組織公佈任何避免這類航空安全事故再次發生的措施」，樊熙泰質疑，聯合國國際民用航空組織（以下簡稱：ICAO）有失職之嫌。

「任何歷史上的空中事故需要由ICAO公佈信息的均能及時發佈來進行搜救行動，歷史上未有出現過空難事故中ICAO 被投訴未能及時發佈信息而影響救援工作的情況。」樊熙泰說，ICAO至今並未吸取MH370失蹤事件的教訓。包括單一空難事故竟然發現有多名持有假護照的人能同時登同班機的安檢問題，以及飛機內有多個而充足的全球定位及追蹤設備，但最終可因人工惡意關機、國際航空公司可以欠費而收不到飛機定位及機件運作信號、國際機構及國際引擎公司隱瞞數據而最終導至飛機失聯而影響搜教生命工作，這全部均是聞所未聞，罔顧航空安全的事情。

「時至今日，ICAO仍未對這些漏洞進行修正，有失職之嫌」。樊熙泰表示，香港環境保護協會已就此致信ICAO，並提出如下建議：立即對民航客機業執行更嚴格的安全標準，改善全球民航事故警報及救援機制；在任何情況下堅守持有數據組織及國家要遵守20分鐘之通報機制，設立最少3個全球民航機地面定位數據系統，保證不受單一個家或地區人為或故障等問題影響搜救工作，並設有不受機內人員控制的獨立電源支持定位信號發射儀器及子設備；有關改善可同期在客輪上執行。但是，ICAO方面並未就此作出回應。

■圖為樊熙泰在追蹤太空儀實時傳到地面站數據。 本報北京傳真

外交部：願幫家屬爭取合法利益

■昨日，馬航MH370失聯乘客家屬到北京雍和宮祈願。 中新社

香港文匯報訊（記者 張聰、葛沖 兩會報道）針對馬航失聯，中國外交部長王毅昨日在「兩會」記者會開場白中表示，馬航MH370失聯航班目前仍在搜尋當中，中方願為每一位家屬提供一切所需服務，幫助家屬爭取正當合法利益。

昨日，家屬穿着統一的服裝、手持印有「馬航370在哪兒」、「真相必須交代，悲劇不能重演」、「讓親人回家」等字樣的紙張來到雍和宮表達他們的訴求並為親人祈福。現場家屬們擁抱在一起相互安慰鼓勵，儘管MH370已經失蹤一年之久，但部分家屬仍舊手持「親人回來」等標語，祈禱奇跡能夠發生。有失聯乘客家屬表示，他們從未放棄過自己的親人，希望通過祈禱，有一天親人能夠回到他們身邊。

對於馬航370航班的乘客家屬，王毅表示，記得去年的今天，馬航370航班失聯，因此對於家屬來說3月8日是艱難的一天，我們的心和大家在一起。他強調，儘管目前飛機還沒有找到，但搜尋仍將繼續。他表示，馬航已經啟動了理賠的工作，外交部方面願意為每一位家屬提供一切需要的服務，幫助失聯乘客家屬維護好正當和合法的權益。

■失聯客機家屬不放棄希望。 路透社

吸取MH370教訓 加強空中安全

香港文匯報訊（記者 劉凝哲、江鑫嫻、凱雷 北京報道） MH370航班的失蹤，至今疑點重重。遲遲不予公開的航班數據、南轅北轍的搜救地點、如「曇花一現」般出現的黑匣子脈衝信號……不僅是馬航家屬，全球很多關注MH370事件的人們都不滿意MH370事件應對、搜救等工作。更加令人遺憾的是，國際民航界雖然對MH370事件改進了一定的反思，但相關改進的安全措施時隔一年仍未能落實。

香港環協主席樊熙泰向ICAO多番呼籲，應在這標示性空難事故後應立刻改進安全標準、設立最少3個全球民航客機地面定位數據系統，但未獲任何答覆。內地航空界專家亦提出，「民航領域的確還沒有相對成熟的實時監控系統，但地空實時通訊的技術已具備」，應由ICAO就客機實時通信或防干擾式通信問題開展研究，制定相關標準或條例，加以推行實施。

然而，在MH370失蹤長達一年、業內人士不斷呼籲的情況，ICAO方面僅僅是在上個月才「提議」設立飛行追蹤新標準，要求商用飛機每隔15分鐘報告一次位置，且尚未有實施時間表。ICAO的反應速度之慢，令關注MH370事件的人們頗感失望。

值得關注的是，在MH370失蹤後，去年世界航空界出現了多起重大事故，尤其集中在亞洲的航空公司。雖然各空難發生的原因不同，但歸根結底都是航空安全問題。在數百條瞬間離開的生命面前，重新對航空安全作出與時俱進的規定，已勢在必行。

特稿

搜索成本 國際空難史最貴

■去年3月19日，「海巡01」輪在新加坡港完成補給後準備前往搜索區。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 劉凝哲、江鑫嫻、凱雷 北京報道） MH370航班的離奇失蹤，引發全球各國進行聯合大搜索。據不完全統計，已有中、美、澳、馬等20多個國家，動用了包括飛機、船舶、潛艇、衛星等一切可能的技術手段。世紀大搜索的花費目前尚未曝光，但外國媒體稱這場「花費高達數億美元的國際協助，預計將是國際航空史上最昂貴的一次搜救行動」。

去年3月8日MH370失蹤後，搜索最先在飛機失聯的地點—南中國海附近展開。失聯當日，中國兩艘搜救船出發趕往失聯地點，越南等國亦派出多艘救援船、多架飛機進行搜尋。隨後，中國緊急調動10顆衛星保障搜救，中國海軍兩艘艦艇也抵達南中國海。同時，美軍第七艦隊增派「基德」號導彈驅逐艦進行搜尋。

隨着澳洲在3月20日宣佈衛星圖像發現兩個物體可能與失聯飛機有關，MH370搜索的焦點開始由南中國海轉向南印度洋。4月11日，身在上海訪問的澳大利亞總理阿博特（Tony Abbott）表示，搜救人員已確認收到了失事航班MH370黑匣子發出的信號，正在爭分奪秒進行搜尋，以趕在信號消失前找到黑匣子。4月15日，藍水打撈公司（Blue Water Recoveries）負責人戴維·默恩斯確信探測到的4次脈衝信號來自失聯客機的黑匣子。

直至11月26日，澳大利亞搜尋馬來西亞航空公司MH370航班聯合協調中心稱，相關船隻已經對7,000平方公里的海底進行搜索，但未有任何發現。12月14日，調查人員稱，預計到今年5月才可完成在6萬平方公里的優先搜索區域內工作。