

客機或遭劫持 蓄意變航飛往安達曼

中國「海巡31」轉赴馬六甲

馬航失蹤之
劫機疑雲

【大公報訊】綜合外電報道：馬來西亞航空MH370客機已失去聯絡7天，路透社14日援引消息人士稱，軍用雷達追蹤證據顯示，MH370曾蓄意飛越馬來半島，飛往印度的安達曼與尼科巴群島，並顯示是由受過航空訓練的人所駕駛。美聯社15日晨援引匿名美國官員消息，美方調查人員正審查有飛行經驗的人控制了飛機變向的可能性。馬來西亞政府14日證實搜索範圍已擴大至印度洋，中國交通運輸部所屬的「海巡31」船已於14日晚18時駛離泰國灣搜尋區，轉赴馬六甲搜救。

路透社援引兩名匿名消息人士的話說，一架身份不明的飛機（據稱是MH370）在8日凌晨，先後沿着「N571」和「P628」兩條不同的商業飛機航線飛行，途中逐過多個航路基準點，表明飛機是由某個受過航線訓練的人駕駛。飛機最後於出現軍用雷達上，顯示位於馬來西亞西北岸，向安達曼群島進發。

客機由受訓人士駕駛

軍方雷達的詳細追蹤記錄顯示：MH370飛機在1點21分，在距馬來西亞東岸144公里叫做「Igari」的航路點飛往越南。但飛機隨後猛力轉向西方，朝印尼阿徹省東北部一個叫做「Vampi」的航線點飛去，該點是適用於沿「N571」路線飛往中東的飛機。接着，飛機再由該點飛往泰國布吉島以南一個叫做「Gival」的航線點。而雷達最後一次看見飛機時，它正飛往西北方向另一個叫做「Igrex」的航線點，位於「P628」路線上。「P628」航線會把飛機引向安達曼群島上空，亦是飛往歐洲的路線，時間為凌晨2時15分，與馬來西亞軍方12日給出的軍方雷達最後數據相融合。消息人士說，馬來西亞正要求臨近的泰國、印尼和印度提供原始雷達數據。

第三名據稱是馬來西亞高級警官的消息人士說，目前越發證實一種猜測，也即可能是某個懂得駕駛飛機的人蓄意改變航線。他說：「我們只能說，我們在調查有人搞破壞，劫機的可能性依然不排除。」

5小時5次發訊號聯繫衛星

另外，美國《華爾街日報》13日報道，MH370客機從民用地雷達屏幕上消失後，衛星在至少五小時內，5次收到了該客機上發來斷斷續續的「數據連接請求」（pings），尚不清楚為何信號傳輸被終止了。分析稱有可能是飛機上的某個人關閉了發送信號的系統。國際海事衛星組織（

Inmarsat）也證實其網絡上的確出現了MH370發出的信號。

美國全國廣播公司（ABC）引述兩名美國官員的話稱，MH370航班的數據報告系統是在8日凌晨1時07分關閉，但應答器是在1時21分關閉，先後相隔14分鐘，「確定應該是人為干預」，不可能是災難性故障導致失聯。

印度開搜無人島

馬來西亞當局14日表示，MH370的搜尋範圍已擴大至印度洋。馬來西亞代理交通部長希山慕丁14日說：「仍未找到飛機，目前正擴大搜尋範圍。我們正與國際夥伴，將搜尋範圍往東擴向南海、往西擴向印度洋。」目前部署在整個搜尋區的，總共有來自13個國家的57艘船艦和48架飛機。

中國外交部發言人洪磊14日透露，馬來西亞通過外交渠道向中方證實可能有飛機飛越馬六甲海峽，決定繼續加強搜救力量，並派出技術專家組赴馬來西亞工作。中國交通運輸部所屬的「海巡31」船已於14日晚18時從泰國灣附近的搜尋區域駛離，向馬六甲海峽劃定海域航行，並展開搜尋工作。截至14日12時，中國現場搜救船按照搜救方案搜尋面積17424平方公里，聲納掃測海底面積4049平方公里，累計搜尋面積63187平方公里，累計掃測面積5721.3平方公里，未發現可疑漂浮物與海底可疑點。

兩架印度空軍偵察機與兩艘海軍軍艦14日搜索安達曼與尼科巴群島周圍海域後，兩架偵察機開始飛越該海域的無人島上空。

安達曼與尼科巴群島共有572座島嶼，其中只有37座島嶼有人居住，其他都是由濃密森林覆蓋。

▲中國海軍永興島遠洋救生船14日抵達泰國灣搜救海區以東海域 中新社

請巫師作法淪笑柄 大馬官員推搪卸責

【大公報訊】綜合馬來西亞《中國報》及星洲網14日消息：馬來西亞「巫師王」伊布拉欣馬據稱受掌管宗教事務的首席署長邀請，二度到吉隆坡國際機場作法，以協助尋找失聯的馬航MH370客機，引發國際媒體一片譁然，甚至有網友惡搞嘲諷，讓大馬淪為國際笑柄。但馬來西亞當局卻相互卸責，否認政府有邀請過巫師作法。

對於邀請巫師到機場作法一事，大馬交通部強調無關政府及任何相關單位。交通部14日在薩馬薩馬酒店發布文告，「我們作出明確聲明，巫師在吉隆坡國際機場作法一事，與政府及政府單位沒有任何關係。」大馬首席署長否認大馬政府或執政的國民陣線曾邀請巫師到機場作法。

對於外界傳言巫師施法的行為違反伊斯蘭教義一事，伊布拉欣馬說，自己將入稟法庭起訴這些人。伊布拉欣馬宣稱自己作法是依據古蘭經文，且符合伊斯蘭教義。「我希望大眾不要輕易指責我偏離伊斯蘭教教義，我將會起訴頑固分子。」

馬航公布的失聯全過程

- 8日
- 00:41 MH370從吉隆坡國際機場起飛
- 01:07 馬航控制中心收到報告，指客機升至正常高度
- 01:30-02:30 大馬空中交通管制部門發現與MH370失聯
- 02:30 空管部門聯繫空中指揮中心，確認MH370失聯，最後飛行高度為35000英尺
- 02:30-03:00 空中指揮中心通過衛星聯繫MH370，但無回應
- 03:15-03:40 空中指揮中心聯繫了馬航其他5個航班，試圖與MH370聯繫，但無結果
- 07:40 馬航首次對外發布失聯消息
- 08:15 大馬救援指揮中心啟動救援行動，救援從馬航移交到大馬政府

▲馬來西亞巫師王伊布拉欣馬（右二）12日在吉隆坡機場作法 互聯網

▲中國「海巡31」船 新華社

MH370失聯後飛行軌跡

來源：路透社

路徑	說明
1 路徑Igari	雷達出現最後位置（1:21分）急轉西，飛印尼阿切省
2 路徑Vampi	（前往中東路線）
3 路徑Giva	往西北方向飛（前往歐洲路線，最後出現軍用雷達2:15分）
4 路徑Ingex	往西北方向飛（前往歐洲路線，最後出現軍用雷達2:15分）

▶馬來西亞空軍救援隊人員14日在搜索馬六甲海域時看地圖 法新社

▲中國科技大學地震與地球內部物理實驗室在馬來西亞與越南交界海域檢測到一次海底事件，判斷有可能是馬航MH370航班墜海失事所造成 中新社

追蹤MH370

在馬航MH370航班從民用雷達屏幕上消失後，通訊衛星至少在五小時內收到了該客機的設備發來的信號。根據每小時480海里的航速計算，這意味着客機可能從最後的聯繫地點繼續飛行了2200海里（約4074公里）。

飛機在正常或緊急狀態下能夠提供關鍵數據的設備

設備	功能
黑盒子	發出信號記錄所有的飛行數據和語音通話。
救生筏	被放下後發出緊急定位無線電信號。
ACARS	一個衛星數據連接系統，能夠間歇性發送天氣信息和某些飛機系統的狀態的詳細報告。
應答器	當地面雷達發出命令時，發送一個特別的四位數字，表明飛機身份、方位和高度。

MH370 沒有檢測到 航班 沒有檢測到 信號 在客機最後確認位置後仍檢測到 信號 在客機最後確認位置後無法再檢測到 信號

來源：《華爾街日報》



訊息混亂與大馬體制有關

【大公報訊】綜合英國《金融時報》、美國《紐約時報》13日消息：對馬航MH370的搜救工作，目前已轉向安達曼海一帶。受地理環境影響，要在當地搜救困難重重。

安達曼海位於印度洋東北，從北至南跨越1207公里，自西向東跨越643公里，從安達曼和尼科巴群島延伸至緬甸、泰國和馬來西亞，北依緬甸的伊洛瓦底江三角洲，南接印尼的蘇門答臘島和馬六甲海峽。安達曼海各處水深差距極大，但只有不到5%的海域水深超3048米，最深處在安達曼—尼科巴海嶺東部的海底深谷，水深超過4419米。再加上該海位於赤道附近的熱帶複合帶，該區域一年四季雷暴頻發，強勁洋流衆所周知。

執行搜索任務的飛機能夠較快地發現漂浮的客機殘骸，但如果沒有漂浮的殘片，就需要海軍進行搜索，耗時更多。在岸上，搜救人員可使用熱傳感器來追蹤引擎部件發出的熱量，但部件在海中會快速冷卻，任務變得更加困難。

一般而言，飛機殘骸都是較小的碎片，在16至24公里的有效範圍內或許難以被雷達探測。只有船隻或直升機接近時，殘骸碎片才能被目視發現，但範圍最遠只能達到0.8公里，具體取決於殘骸的大小和類型。海水深度極大地影響飛機殘片漂移的距離，水越深，飛機殘片會漂得距離離海岸地點越遠。

▼安達曼群島鳥瞰圖

美聯社

