

迪拜航空副驾驶承认意图“坠毁飞机”

用紧急消防斧袭击机长,曾在阿曼被禁飞

据美国媒体2日报道,消息人士称,在迪拜航空公司客机驾驶舱冲突事件中涉嫌袭击机长的副驾驶在调查中承认,他的意图是“在以色列坠毁该飞机”。

迪拜航空9月30日一班从迪拜前往以色列特拉维夫的客机发生安全事件,航班副驾驶涉嫌在驾驶舱内袭击机长,导致客机突然急降。消息人士透露,涉事阿曼籍副驾驶曾因牵涉极端主义在阿曼被禁飞。

此次事件不仅引发了对袭击者动机的质疑,也让人怀疑他是否可能躲过了大多数商业航空公司飞行员必须接受的背景审查。

阿曼籍副驾驶

曾因持极端观点被阿曼禁飞

多家媒体援引多名消息人士的说法报道,这名副驾驶名为哈马姆·哈马米,出生在阿联酋,母亲是叙利亚人,父亲是阿曼人,在阿联酋生活多年。

美国有线电视新闻网报道,与哈马米同名的职场社交媒体“领英”账号和“照片墙”账号信息显示,哈马米曾在阿曼航空公司工作7年,2025年2月离职,同年6月加入摩洛哥皇家航空公司,今年1月离职。账号发布的视频中还出现了“基地”组织领导人的照片。这两个账号如今都已被删除。

据美联社报道,哈马米“有极端思想”,曾在阿曼航空公司被禁飞,后转岗从事行政工作。阿曼航空公司并未立即就此置评。摩洛哥皇家航空公司在给美联社的一份声明中称,这名副驾驶“于2025年在该航空公司完成了为期三个月的理论培训,这是入职前流程的一部分”。培训结束后,他没有被录用。

用应急斧驾驶舱内袭击机长

目前,阿联酋政府正主导对这宗事件的调查。阿联酋国家通讯社3日援引阿联酋检方的消息报道说,对迪拜航空公司客机驾驶舱冲突事件的调查显示,涉事副驾驶企图实施“恐怖活动”。

阿联酋总检察长哈马德·赛义夫·沙姆西当天表示,副驾驶在飞行途中开始实施其计划,使用应急斧在驾驶舱内袭击机长,并企图控制飞机的飞行操纵系统。沙姆西说,目前调查仍在继续,以查明事件的全部情况、作案动机等,同时完成技术检查以及对实物和数字证据的分析。最终调查结果将在所有必要程序完成后公布。

反恐专家认为其动机可能不是自杀

反恐专家则认为,迪拜航空副驾驶的动机可能不是自杀。“一名飞行员决定自杀,而且恰好驾驶一架满载以色列人的飞机,这种可能性非常低。”纽约著名反恐研究中心苏凡中心的反恐专家科林·克拉克说。

10月2日,以色列总理内塔尼亚胡就迪拜航空航班安全事件发表声明称,这是一起险些得逞的重大恐怖袭击,并表示将对潜在的幕后主使进行报复。“无论幕后黑手是谁,都将付出极其沉重的代价。”

一名了解调查情况的消息人士2日告诉路透社,以色列官员将在阿联酋参与审问副驾驶,但拒绝透露是以色列哪个部门或机构参与审问。一名海湾国家外交官表示,在美国等一些西方国家的帮助下,该地区4个国家的安全机构正在努力确认副驾驶的动机,同时试图确认他是单独行动还是关联任何极端组织。

《纽约时报》的报道说,关于这次袭击仍有许多问题,包括副驾驶是否独自行动、他的确切动机是什么、他的意图是让飞机坠毁还是接管飞机。



机长马奇切尔拉开驾驶舱门

哈尤恩控制飞机

拉胡安制服副驾驶

马内斯制服副驾驶

牙医肾蒂勃机长止血

为何能全员生还是无数巧合造就的“奇迹”

随着短视频传播,FZ1073航班上发生的惊险一幕,迅速传遍全球。哈尤恩等乘客的英勇表现迅速赢得赞誉。以色列总统赫尔佐格称,他将为哈尤恩等五名积极参与事件处置的乘客提名“总统公民英雄奖”。但事实上,FZ1073航班能够全员奇迹生还,取决于多个因素。

首先,飞机是在巡航过程中,于3万英尺高空发生意外。在民航飞行中,起飞和进近降落阶段是事故高发期,这两个阶段飞机飞行高度低、机组需要处理的操作多,一旦出现机械故障、人为破坏或其他意外情况,留给机组的“改出”空间很小。本次事件中,FZ1073航班经得起反复俯冲、拉升,巡航高度是一个先决条件。

其次,副驾驶并非一个人独处驾驶舱内。在过往发生的机组成员“自杀”的空难中,涉案机组成员如果选择在巡航阶段行动,往往是在独自身处驾驶舱时,一些航空公司因此增加了“飞行过程中至少保证驾驶舱内有两名机组成员”的内部规定,但这并非全球性的强制要求。目前外界尚不确定迪拜航空对此的内部规定,但至少,在FZ1073航班的副驾驶“动手”时,机长就在舱内。

通常而言,机组在巡航高度需要进行的操作较少。而且据路透社报道,此次航程机长马奇切尔负责飞行,副驾驶只负责监测仪表。所以,理论上,在这个时刻,副驾驶有任何异动,机长都能立刻察觉“不对”。

再下一步的关键是:副驾驶用锋利的救援斧攻击机长时,没能让机长立刻遇害或丧失行动能力;遭到突然袭击后,机长马奇切尔头脑极其清醒,知道这时最关键的一步是“把门打开”。后续报道和乘客证词显示,为了阻挡副驾驶的劈砍,马奇切尔两手全是创伤。

然后是乘客们的迅速响应,以及备用机组的救场。需要说明的是,乘客哈尤恩基于观看《空中浩劫》系列纪录片而下意识“拉杆”,确实阻止了客机进一步俯冲,但贸然拉杆也可能导致客机仰角过大陷入失速。真正确保飞机在失去机长和副驾驶后仍能平安迫降的,是备用机组。而一趟航班上恰好有备用机组在,本身也是一个概率事件。

最后,737 MAX 8良好的结构刚度,确保了客机在经历这一系列操作后没有解体。FZ1073航班迫降后的照片显示,客机尾翼后部的方向舵已经脱落。当客机承受远超其设计预期的重力加速度时,部件将会开始脱落。其中,最脆弱的就是机翼和尾翼上的控制面。如果脱落的不仅是方向舵,还包括升降舵及襟翼,甚至是整个垂尾,客机的操作将变得极其艰难,备用机组也很难保证客机平安降落。

在这个意义上,737 MAX 8固然有因为MCAS系统导致多起空难的“黑历史”,但在本次事件后仍得到了美国总统特朗普及业界的赞誉。

观察

飞行员筛查能否识别隐蔽风险?

随着副驾驶的消息一点点出来,又引发了舆论疑问:迪拜航空对新入职员工的审查是否有疏漏,哈马米又是如何通过以色列方面严格的安全审查,成为这趟满载以色列人航班的飞行员。

出现重大的保安漏洞

《华尔街日报》的报道引述航空安全分析师的话指出,这起事件代表出现了重大的保安漏洞。他们认为,虽然安检失误可能导致武器被带上客机,但对于有预谋的施袭者,本应在他抵达机场前很久就被发现并抓获。

据迪拜航空的一位前机组人员和其姊妹航空公司阿联酋航空的一位现役飞行员透露,所有迪拜航空的驾驶员在飞行前都要接受安全检查,并且每年至少进行一次体检。该航空公司也会对晋升为机长的副机长进行内部心理评估。目前尚不清楚副机长是否曾接受类似的评估。

航空专家向《纽约时报》指出,飞行员会接受身体和心理健康检查以及犯罪背景调查,但这些措施在识别那些变得激进或试图掩盖心理健康问题的飞行员方面可能作用有限。

丹佛大都会州立大学航空航天科学教授杰弗里·C·普莱斯称,在美国,飞行员不仅要接受犯罪记录检查,还要接受运输安全管理局的评估。在欧洲,航空公司飞行员也必须通过背景调查,包括身份、犯罪记录以及工作和教育经历。

“但这套体系也自带弊端:它无法预测一个人未来的行为,无法判断你会否走向极端化或者是否存在任何可能出现极端化的迹象。”普莱斯说。

依赖于飞行员的自行报告

航空公司在聘用飞行员之前也可能会查看其社交媒体账户和上网记录。但伊利诺伊州专门从事飞行员选拔和招聘的航空心理学家黛安·达莫斯表示,如果一名飞行员在被雇用后变得激进,除非有其他机组人员发现并报告,否则无能为力。

普莱斯教授说,在美国,飞行员在体检时会接受心理健康筛查,但这些筛查“不够深入”,通常依赖于飞行员的自行报告。而鉴于寻求精神治疗或服用抗抑郁药物可能会令飞行员失去或暂时失去飞行资格,许多飞行员“不敢透露任何信息”。

“你填写体检表格,他们会问很多问题。”美联航退休机长基特·达比说,“但体检过程主要靠自觉。有些情况下,如果你不填写问题,就很难发现问题所在。”

2023年,作为休班飞行员的约瑟夫·D·埃默森坐在驾驶舱的观察员座位上,在飞行途中突然试图关闭飞机引擎,幸好当班机组反应迅速制止其行为。埃默森事后向警方表示,自己当时正处于精神崩溃的状态,在事发前48小时服用了致幻蘑菇,且超过40小时没有睡觉。埃默森在2023年接受《纽约时报》采访时表示,2022年一项针对美国飞行员的调查发现,56%的飞行员表示曾以某种方式回避医疗保健。

专家表示,虽然这套系统仍有优化空间,但在筛选飞行员方面总体上是有效果的。

综合新华社等报道