

迪拜航空副驾驶承认意图“坠毁飞机”

飞行员筛查机制漏洞引发关注

据媒体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刺伤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刺伤机长,导致客机突然急降。消息人士透露,这名副驾驶此前曾因其极端主义观点而遭另一家航空公司解职。

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。

目前,涉事副驾驶和受伤机长均已离开沙特。阿联酋总检察长已下令要求成立专门调查组,收集相关信息和证据,以查明事件经过和动机是否与恐怖主义有关,以及是否存在预先策划或幕后指使。阿联酋政府发言人拒绝对袭击者在阿曼的过往经历发表评论,“以免预先预测调查结果或干扰调查进程”。



9月30日以色列特拉维夫本-古里安国际机场停放的迪拜航空客机 据新华社

曾因持极端观点被禁飞

据悉,这名副驾驶此前在阿曼国家航空公司任职时,因被认为持有激进观点而退出了培训项目,他随后被调任该航空公司其他职务。

消息人士称,袭击机长的副驾驶是一名阿曼公民,5到9个月前加入了阿联酋政府持有的迪拜航空公司。

《华尔街日报》报道,虽然这位副驾驶被阿曼国家航空禁飞,但据知情人士透露,他其后仍受雇于迪拜航空,得以执飞连接阿联酋和以色列的敏感航线。

目前尚不清楚阿曼是否曾与其他国家或航空公司分享该飞行员有极端主义倾向的信息。

报道称,阿联酋政府正主导对这宗事件的调查。阿联酋政府发言人拒绝对袭击者在阿曼的过往经历发表评论,“以免预

先预测调查结果或干扰调查进程”。

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。

当地时间10月2日,以色列总理内塔尼亚胡就迪拜航空航班遇袭事件发表声明称,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。

“我们目前正在调查他是否受人指使。无论幕后黑手是谁,都将付出极其沉重的代价,”内塔尼亚胡说,“袭击者已经接受了极端思想的洗脑。他来这里是为了袭击飞机上的乘客。”

“内塔尼亚胡非常希望这是

一起恐怖主义事件,”克拉克说,“问题在于,这名副驾驶是被某个团体或组织招募的,还是独自变得极端的?如果是后者,那是什么在刺激他?考虑到他驾驶的是一架满载以色列人的飞机,会不会是加沙?”

一位以色列官员表示,以色列长期以来一直呼吁迪拜机场加强飞往特拉维夫航班的安全。今年,出于安全以及对伊朗战争带来风险的考量,以色列暂停了本国航空公司往返迪拜和以色列的航班数月之久。

《华尔街日报》早前报道,以色列审计署于2024年5月发布的一份机密报告指出,往返以色列的航班存在许多安全问题,包括外国机场的保安不足。报告发现,以色列交通部过度关注以色列的航空公司,而没有投入足够的资金和资源为飞往以色列

的外国航空公司航班提供安全保障。

《纽约时报》的报道称,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等等。

报道指出,本月底,以色列将迎来大选,内塔尼亚胡的支持者和一些反对者,试图利用这起事件谋取政治利益。

以色列防长卡茨称,他和内塔尼亚胡试图警告(大选前的)某种攻击。正在竞选的前总理贝内特则淡化了警告的概念,并批判性地询问内塔尼亚胡为避免威胁做了什么。

另一反对派领导人拉皮德称,在袭击的前一天晚上,他收到了内塔尼亚胡的安全简报,但没有收到任何关于劫机之类的内容。

阿根廷推出“投资换国籍”计划

阿根廷政府2日推出一项“投资换国籍”计划,申请人出资数十万美元就有可能成为这个南美洲国家公民。

阿根廷经济部长路易斯·卡普托和内阁首席部长迭戈·圣蒂利当天在法国巴黎举办的“阿根廷周”活动中共同宣布,该计划定于今年第四季度启动。

根据方案,一名申请入籍者需要向阿根廷直接投资至少35万美元,且不可退还;或购买80万美元公共债券。

此外,主申请人的配偶及子女也可申请。以一个由主申请人及其配偶、两名未成年子女组成的典型家庭为例,总计投资50万美元,便可申请入籍阿根廷。

阿根廷经济部表示,“投资换国籍”计划是阿根廷走向“开放和国际化”的举措之一。路透社解读,阿根廷总统米莱领导的政府希望借此获得国内经济发展迫切需要的资金。尽管阿根廷的月度通胀率已从高位降至今年8月的1.7%,但阿政府明年面临偿还近250亿美元外债的压力,且米莱明年可能竞选连任。另据美联社报道,如果国籍申请者人数达到预期目标,这一项目将可获得多达25亿美元。

据新华社

波音737MAX软件出问题 美联邦航空局说无碍安全

美国联邦航空局(FAA)2日宣布,波音737 MAX客机一款飞行软件存在的问题不影响飞行安全。

联邦航空局在声明中说,经专家组评估,“某些波音737 MAX客机飞行计算机中的一个软件问题不构成安全忧虑”,因为驾驶员可“重新完全控制飞机,机组能获得清晰明确的指示”。

该机构同时表示,如果今后“收到关于这一问题的新信息”,会“考虑采取相应措施”。

路透社援引加拿大西捷航空公司一份备忘录报道,这家航企在一次飞机服役试飞中发现这一关联自动驾驶的软件问题。美联邦航空局说,该问题可导致驾驶员在放弃着陆而复飞时工作量增加。

西捷航空的备忘录写道,该问题在其正常执飞客机上没有出现,在其他航企飞机中“极少次”出现,因为触发这一问题需要“特定的事件过程”。

该软件问题影响了美联邦航空局对波音737 MAX 10型客机的认证。联邦航空局本周表示,在对问题的彻底分析完成后,推迟对该机型的认证。这是737 MAX系列中最后一款有待获得联邦航空局认证的机型。

波音2日表示,正着手升级软件,并与用户合作确定一套应对程序。

据新华社

飞行员的筛查机制

《华尔街日报》报道引述航空安全分析员指,这起事件代表重大的保安漏洞。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驾驶进行内部心理评估。目前尚不清楚此次行凶的副驾驶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。

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。专家表示,这些检查可能会发现令人不安的照片或意识形态言论。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。”

2015年,德国之翼航空公司一名副驾驶故意驾驶一架客机撞向法国阿尔卑斯山,导致机上150人全部遇难。事后调查发现,这名副驾驶在成为飞行员前就有自杀倾向和严重抑郁症的病史。此事引起了全球对飞行员心理健康问题的关注。

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。

虽然埃默森对自己的行为表示后悔,但他表示,飞行员如果披露心理健康问题就会被停飞,这让他只能独自挣扎,而不能寻求帮助。“我们很多人都不像平时那样坦诚。”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。

基特·达比表示,虽然这套系统仍可以有优化空间,但在筛选飞行员方面总体上是有效果的。“我会担心吗?不会。”他说,“这种情况(迪拜航空的安全事件)发生的概率微乎其微,真的非常低。”

据澎湃新闻