

唐骏虎：印尼客机坠海 有恐怖袭击可能

当地时间1月9日下午14时36分（北京时间15:36，[1]），印尼三佛齐（Sriwijaya，[2]）航空公司由雅加达飞往加里曼丹岛坤甸市（西加里曼丹省首府蓬提亚克）的SJY182航班坠毁。

从雅加达苏加诺国际机场起飞后短短4分钟，这架飞机在刚刚爬升到3000米时，突然在30秒内直坠入海，航班的ADS-B信号终结于14:40:27。

一得知飞机型号是波音737-500，对航空全然无知的网民，条件反射地吐出“又是波音！又是波音737！”。

而对航空有了解的业内人士，同样条件反射“老爷机摔了啊。”

又是波音737？！

从1967年原型机首次试飞开始，波音737的历史已经超过了50年，衍生出四代，不变延续的只剩机身直径和“小短腿”的主起落架收纳设计。



第一代737包括-100、和加长的-200。这一代被称为737OG（原始一代）。

第二代737包括-300、加长的-400、缩短的-500，这一代被称为737CL（经典）。

第三代737是目前全世界包括中国使用的主力，包括长度依次增加的-600、-700、-800、-900四个型号，这一代被称为737NG（下一代）。

前两年沸沸扬扬成为舆论焦点的，是第四代。

由于原来的命名序号已经用完，这一代被称为737 MAX系列，括

MAX7、MAX8、MAX9和MAX 10。

2019年3月失事的埃塞俄比亚航空737 MAX

由于在翼下空间（受制于主起落架收纳设计的“小短腿”）已经不足的情况下，装配直径更大的LEAP新发动机，发动机吊架不得不再次向前延伸。

大推力发动机和吊架前移上扬，将造成MAX系列飞机飞行中更容易自动抬头，最终导致飞机失速失控。

为何安全和减轻飞行员负担，波音又新增了“自动低头”的MCAS飞控系统。

然而飞控系统的来自仰角传感器的数据，MAX竟然只装了一组2个仰角传感器，冗余度、可靠性不足。

只要有一个仰角传感器故障，这套MCAS系统就会自动启动使飞机俯冲。

飞行员可以手动控

制干预，但如果

没有切断MCAS，那么5秒后系统会再次接通，如此反复俯冲。

在5个月的2次空难（2018年10月印尼狮航、2019年3月埃塞俄比亚航空）中，飞行员在起飞后一直在与MCAS“争抢”飞机的控制权。

然而波音从来没有告诉过航空公司和飞行员这套系统的存在，系统也没有提示或警告，飞行员更不知道如何关掉这套系统，最后在与飞控系统的搏斗中耗尽体力，飞机向大地海洋俯冲。

这就是第四代MAX系列飞机全球停航、等待解决方案的原因。

但第三代737NG和剩余的二代737CL仍然是全球民航国内中短程航空的半壁江山（另一半是空客A320系列），与这套系统和这个问题无关。

继续狂呼“又是波音737！”的，只能说明此人不懂民航。

老爷机摔了？！

在民航专业人士看来，这架飞机实在太老了。737CL于2000年停产，这架失事的737-500机龄已有26年。

1994年5月13日交付美国大陆航空，后并入美联航，2010年10月1日（机龄16年时）退出美联航机队。2012年5月15日交付印尼三佛齐航空。

美联航在2008年7月为该机加装了翼梢小翼，是比较少见的加装小翼的737CL。

印尼素有“千岛之国”之称，在跨岛的交通方面，购买老旧的飞机，可以节约航空公司的成本，便利居民交通。

在瓜哇岛的雅加达和加里曼丹岛之间。票价可以保持在人民币200~400元之间。

很多航空专业人士都倾向认为，机体老化、设备故障导致坠毁的可能性最大。

但是，如果在航空知识之外，还了解一些各国的内政、反恐问题，就还会评估另一种可能。

穆斯林人口最多的国家

问一个地理知识，全世界穆斯林人口最多的国家是哪个？

How the new MAX flight-control system operates to prevent a stall

