



蕭十一狼專欄簡介：

澳洲華人，現為小兵觀察網首席評論員/戰略網貴賓/強國網特邀評論員，獲2014年中國網十大最具影響力寫手、2015環球論壇十佳寫手、2015戰略網金牌博主等稱號，2015中國網絡百強寫手前十。博客人氣超過300萬，國際漢君民間網絡智庫創辦人。目前是澳洲《新市場報》專欄作者。撰稿多年，以文會友。

歐盟构建遏华「统一战线」拦不住意大利搭乘中国“一带一路”快车

中国外交部正式公布，国家主席习近平將於21日启程，前往欧洲3国展开国事访问；中美贸易战阴霾挥之不去，中方稳住与欧洲关系，别具重要意义。但剧情令人意外的是，在与习抵欧几乎同一时间，欧洲理事会将举行会议，研讨调整对华立场和政策，定调中国为「竞争对手」，这为中方拉拢欧洲的计划添上不确定因素。夹在中美冲突之间的欧洲，被视为中方急于拉拢的目标，习此行的重要性不言而喻。

事缘於欧盟执委会於3月13日公布《欧盟-中国：战略展望（EU-China: Strategic Outlook）》报告，针对中国经济行为，重新调整对华政策，改采强硬立场，包括将中国列为5G等关键发展领域的「经济竞争者」，以及政治上的「体制性竞争对手」；并提出「10项行动计划」，对中国在欧洲的投资采取更严格的监管规定。

这显示欧盟对中方的立场已经从过去多年的「最大贸易夥伴」转变为需强硬对应的

「对手」。

但中方似乎有储备措施，应对这一变局——对欧洲国家采取「逐个击破」，能拉拢一个得一个，以抗衡欧洲对华的「统一战线」。中国将与意大利签署「一带一路」备忘录，就体现出这一策略。

意大利是七大工业国之一，如能与中国签成一带一路协议，实质与中方提升经贸关系、获取经济利益，这令其他欧洲国家对选边站、抉择是否加入制衡中国多一层考量。

事实上，欧洲国家在是否抵华为的问题立场并不一致，波兰有意禁止当地公共机构使用华为产品，但英国及德国立场则仍不明朗，这透出一个事实：欧洲诸国各国自己的国家利益，如要枪口一致对准中国，其实有不小的难度。就是这一种分歧，为中国在欧洲实践「逐个击破」策略的赢得空间。

媒体报道指，意大利总理孔特计划与习近平签署一份初步协议，使意大利搭上「一带一路」快车。

意大利的港口是通往欧洲最富市场的便捷门户，该国加入「一带一路」，对中国来说是获得了一份意义非凡的大奖。意大利政府则希望通过参与「一带一路」，能促进本国出口与投资，帮助疲弱的经济摆脱10年来的第三次衰退。

对于欧盟执委会上周给中国贴上「系统性竞争对手」的标签，呼吁欧盟领导人支持其关于限制中国国企的想法。意大利朝野则认为，这些担忧不应阻止该国与中国打造更紧密的联系，并指出有13个欧盟国家已与中国签署了一带一路谅解备忘录(MOU)，包括匈牙利、波兰、希腊和葡萄牙等。如果意大利也这样做，它将成为七大工业国集团中第一个这样做的国家。

支持与中国达成协议的意大利贸易部副部长米歇尔·格拉奇周一表示，意大利需要让西方盟友相信，他们对拟议中的协议的担忧是没有根据的。

(下转第 13 页)

波音“强迫低头系统”折射美国霸权思维！中国首发“禁飞令”背后现二大信号！

波音737的空难这次影响超乎想象，飞机失事年年有，为何这次特不同？中国为何率先下达“禁飞令”？

航空技术是个专业活，对波音737的那个出事系统，笔者先借用一下专业人士的通俗分析：

737主机体在最开始设计时候发动机很小，后来换大号发动机时候发现原来设计的位置装不下，为了避免起落架太矮（轆轤太短）导致发动机太靠近地面而发生吸进去异物的隐患，把发动机位置向前调整，并且抬高了发动机高度，这导致发动机尾气吹主机翼（大翅膀）造成机翼升力层过早分离（就是不能大角度起飞，不能仰头太高起飞），波音做了很多试验都不行，波音干了最不靠谱的事儿，他们简单的要求飞行员不要大迎角起飞，后来发现这样做根本不实际，波音又干了第二件不靠谱的事儿，他们在飞机上安装了一套改装件，特别简单粗暴的强迫飞机自己低头，可是这个改装件是临时加上去的所以可靠性不够标准，经常自己发飙强迫飞机自动低头，这个简单的强迫低头系统是所有飞波音737的飞行员的心病。

再借用专业人士的专业分析：

波音新窄体机737 MAX 8服役不到2年，至今已发生两宗空难，合计夺取346人命。737 MAX系列配备不少新系统，其中MCAS系统正是臭名远播的“强迫低头”系统。MCAS，全称Maneuvering Characteristics Augmentation System，机动特性增强系统。

别给这名称吓怕。系统概念其实很简单：避免737 MAX机头意外地抬得太高，令飞机不安全，故电脑有需要时会出手，自动叫客机低下头。

飞机抬头不是上升，低头不是下降？哪有不安全的？非也。飞机鼻尖指住的方向，其实不一定等如飞机前进的方向。例如，飞机降落时前进方向朝下，但鼻尖始终指向天空，这样才可确保主起落架首先着地，安全降落。而飞机鼻尖指住的方向，与前进方向之间形成的夹角，称为攻角（Angle of Attack, AoA；符号为 α ）。攻角假如太大，亦即飞机抬头过高，而空气继续按飞机前进方向流动，即无法为机翼制造足够升力，飞机就有可能失速，危险失控坠毁。

MCAS就是要避免这情况发生。737 MAX一旦感应到攻角过大，MCAS即会比机师人手操作取得优先权，自动令飞机低头，减少攻角，避免飞机失速。不过，假如攻角感应器失灵，给出错误读数，在飞机正常飞行时电脑误以为攻角过大，MCAS就有可能令飞机无故大幅低头，向地面危险俯冲。

目前看，问题还在机师人工未必能拨乱反正。据说印尼狮航那次失事，机师与这个“强迫低头”系统徒手搏斗12次，最终依然

失败撞地。而这个用生命换取的例子，事后没得美国当局的重视，令今次埃塞俄比亚空难悲剧再演多一次。

美国当局对公共安全的极不重视，美媒也报道出来了：

有美国传媒发现，近月多名机师向美国当局提出涉事波音737 MAX客机的问题。有机师形容客机操作手册「劣质及欠妥得近乎犯罪」（inadequate and almost criminally insufficient）。指美国当局及有关公司做法「无良心」（unconscionable）。



《达拉斯晨报》（The Dallas Morning News）报道，美国联邦政府的资料库中，有至少5份有关波音737 MAX的机师报告。报告内容主要是投诉客机的自动驾驶系统，当中不少都提及客机起飞後爬升时出问题，机头会突然向下。纪录显示有关飞行於去年10月至11月期间进行。

亦有机师投诉客机操作手册差劣，不足以令机师理解客机。该机师於报告中称，即使机师不太明白系统，但有一点是明白的，就是该系统非常容易出错。

美国政府罔顾人命是罪证确凿。美国政府完全对这些报告置之不理，大家都忙着搞墨墨围堵，拉选票，搞贸易战呢。关键是波音公司市值在两日内已经蒸发266亿美元。因此，越早宣布停飞，波音越多损失。晚二天宣布（把手头上的波音股票出货？），越有利。

以上信息，不难看出波音公司的霸道思维和资本嗜血本质，这个所谓的“强迫低头系统”，简直就是美国霸权主义思维的具体折射之一，是霸权思维的产物。美国自立国200多年来，不就一直贯彻执行这个“强迫低头”国策吗？上个世纪搞起的面色革命，至今今日的委内瑞拉乱局，不都是美国的“强

迫低头”战略所致的吗？

中国有句俗语，“牛不喝水按不下牛头”。飞机起飞要向上，你系统非要向下，这不是拿乘客生命开玩笑嘛，若波音的高层和技术人员（据说有印度工程师，是否推诿不得而知）有点公德心，有点良知的话，绝不可能把未经检查合格的人命关天的产品一飞机送出厂门的。

德国奥迪排气系统检测造假，其CEO辞职了。现在波音起飞系统闹出人命了，CEO辞职与否反而不重要，因为谁当都是资本代理



人，关键是赔钱！赔钱！赔钱！重要的事情说三遍，赔完钱再辞职或者不辞职跟大家没关系，赔钱之前不能一走了之！

众所周知，波音是美国公司，737 MAX系列是该公司新款主打，本来对市场占有率充满信心，出事後股价连跌多日，道琼斯指数一度急泻。飞机工业是美国出口贸易重中之重，该国去年的贸易逆差数字创十年新高，恐怕会受波音公司这次危机进一步拖累。FAA迟迟不发禁飞令（直至13日才发），难免令人猜想有其他考虑。中国是美国飞机工业大客户，美国在贸易谈判曾要求中国购买更多客机。

美媒指中国抢先决定停飞极为罕见，怀疑与贸易战有关。笔者看，这还是霸权思维作祟。埃塞俄比亚的空难，中国人遇害8人，8个人呢？这时候讲啥贸易战？肯定讲生命讲人权啦！现在超过50个国家宣布禁飞波音737，侧面证明中国政府11日判定该机型不安全的判断十分合法合理。

中国果断率先下令停飞波音737 MAX，首先最合理的解释，就是人命关天，多大的经济因素都不能凌驾安全保障。中国拥有96架同类飞机，出事概率比谁都大。尊重生命这一点，中国的做法已经体现出来，与

迟迟不宣布停飞的美国政府对比强烈。

美媒还质疑中欧乃至全球50多国反应过度，真是岂有此理，就因为来自35个国家的死者里面没有美国人？

当然，美国及美媒的惊讶是，在波音公司和美国航空管理局（FAA）还未就此次事故做出最新回应之前，中国就宣布停用737MAX-8，这并不符合传统的航空安全应对措施。但传统就是用来打破的，面对生命，扯那些没意义。

中国的不寻常举动，有二个信号：

第一，禁飞是向国际，国内展示中国是一个负责任的大国。

必须一提的是，对于停飞MAX-8机型，中国民航局给出的理由是，“本着对安全隐患零容忍、严控安全风险的管理原则，为确保中国民航飞行安全，中国民航局要求国内运输航空公司暂停波音737-8飞机的商业运行。“这一”零容忍“态度，与美国政府对报告置之不理，对飞行风险完全漠视的态度简直有天渊之别。美国的所谓”普世价值“，那就是豆腐，一碰就散。

第二，中国的“禁飞令”，向国际表明，中国市场杜绝鱼龙混杂，不要以为面子大就能把不合格产品塞给中国人。中国人的要求不比别国低。

这个就涉及到市场了。

根据波音官方数据，截至2019年1月，737 MAX全球已获得5011架飞机订单，共交付350架，其中180架由中国航空公司或企业订购，中国的波音订单中有85%都是737 MAX系列客机。

现时继美国西南航空（South West Airlines）、加拿大航空（Air Canada）及美国航空（American Airlines）後，第四个拥有全球最多737 MAX 8客机的航空公司就是中国南方航空。

中国飞行市场正快速增长，波音曾估算中国将会成为世界首价值10万亿美元的飞行市场，至2037年中国将需要7690架飞机。中国今天亦正自行研制飞机，中国商用飞机公司的C919正是737系列的竞争对手。

为摆脱依赖外国，中国近年大力发展本国航空工业，但一直被美国联邦航空管理局（FAA）压制不批放行，令C919无法售予美欧公司。

现在中国制造大飞机跃跃欲试，加上中美贸易战谈判白热化，而波音作为一大美国制造外销品牌、美股道指重磅成份股，此时出现737 MAX这只痛脚，被人抓住连累打难道理所当然？美国能顾及美企商业利益，迟迟不宣布停飞，中国就不能为C919着想？

当然，此次的停飞决定只是暂时性的举措，停飞波音737MAX-8并非停飞波音其他飞

(下转第 12 页)