1.6万架次延误或取消 数十万滞留旅客陷入恐慌 各地机场陷入一片混乱

全美民航突然宣布停飞 “罪魁祸首”竟然是它



11月13日，美国联邦航空局（FAA）发布全美地面停飞令，暂停国内机场航班起飞超过4个小时，导致1.6万架次航班延误或取消。这是自“9·11”恐袭事件以来，美国第二次全国范围地面停飞，也是持续时间最长的一次全国性航班停飞事件。

美国联邦航空局局长布赖恩·贝德福德14日说，全美航空运输预计15日晚能恢复正常。



◀▲旅客在机场等待 新华社发

“一段铜线”引发全美停飞

11月13日，在纽约繁忙的拉瓜迪亚机场，61岁的卢埃林几乎要哭出来。就在她准备飞往加拿大多伦多参加女儿婚礼之时，FAA以“特殊情况和安全原因”为由，发布全国范围的航班暂停起飞指令。“我可能会发疯！我丈夫专程从英国飞去参加婚礼。天哪！我希望他们还有另一趟航班，我希望我现在就能买到另一趟航班。”卢埃林这样说道。

此次停飞导致美国约1.6万架次航班延误或取消，数十万旅客滞留，全美各地机场陷入混乱。在一家保险公司工作的贝拉德说，她感到筋疲力尽，而且非常沮丧：“我们的第一趟航班延误了，然后被取消了。我们订了另一趟航班，原定于14日早上起飞，结果也被取消了。现在我们只能等到周一才能走了。”

11月14日，美国交通部长肖恩·达菲的表态显示，引发如此大范围混乱的“罪魁祸首”竟然是一段铜线。他表示，L3Harris公司当时正在至少一个偏远地点为美国航空系统进行例行维护，将电信线路从老旧铜线换为光纤时不知何故导致系统过载，进而造成“间歇性”通信和雷达盲区。

在全国航班停飞引发航空出行混乱后，FAA局长贝德福德14日向美国公众道歉。停飞令解除后，贝德福德表示，美国航空出行时刻表应在11月15日结束前恢复正常，“最糟糕的时期已经过去”。美国恩布里-里德尔航空大学应用航空科学系副教授迈克尔·麦科米克说，众多航司可能仍需数日才能恢复正常运营。

据美媒14日报道，达美航空、美国联合航空和美国航空当天取消了约20%航班，捷蓝航空取消了约40%航班。

美国交通部长肖恩·达菲当天表示，正在调查此次通信故障是否由操作人员失误引发。故障发生时，美国联邦航空局的承包商正在进行通信线路升级，将铜缆更换为光纤。

路透社援引航空跟踪网站数据报道，截至美国东部时间14日18时45分（北京时间15日7时45分），各航司取消超6150架次当日进出美国及美国国内航班，另有7300余架次航班延误。13日，大约9200架次航班被取消、7500架次航班延误。超过530架原定15日飞行的航班被提前取消。停飞导致数以万计旅客滞留机场。

此次停飞持续近5小时，是2001年“9·11”恐怖袭击事件以来持续时间最长的一次全国性航班停飞事件。

美空中交通管制设备有多老旧？

然而，情况真的如此吗？舆论普遍认为，此次故障再次暴露美国空中交通管制系统长期存在的问题，包括技术和设备老化、通信故障等。此次事件带来的混乱会逐渐消除，但导致美国航空系统不时出现问题的“病根”并未被根治。

美国空中交通管制系统的设备有多老旧？《纽约时报》援引知情官员的话说，自20世纪60年代以来，美国一直没有新建过空中交通管制中心。美国政府问责局今年9月的报告呈现了相关问题的广度：美国138个空中交通管制系统中，超过75%的系统“已无法持续”或存在不可持续的风险。

贝德福德9月受访时表示，该机构的300多个空中交通管制设施在某些情况下依然依赖几十年前的计算机和电信系统，且这些系统彼此间无法无缝通信。一些过时的设备只能通过在线拍卖网站或者使用3D打印技术获取替换零件。

按美国政府问责局的说法，自20世纪80年代起，FAA一直在尝试对空中交通管制系统进行现代化改造，但收效甚微。2025年，美国国会批准拨款125亿美元，用于升级改造老化的空中交通管制基础设施。就在本次大规模停飞当天，白宫和美国交通部向国会申请再追加301亿美元资金，用于升级机场和空中交通管制设施。达菲11月13日将这一数字提高到500亿美元。这一行动得到了很多人的支持，但一些专家也深感怀疑：达菲要求增加的资金是否足以解决美国航空系统更深层的结构性问题？

1995年只有4个国家将空中交通管制与航空安全监管机构分离，如今已有60多个国家这样做了。美国智库信息技术与创新基金会公共政策专家罗宾表示，尽管存在广泛共识，但美国将空中交通管制从FAA中剥离、使其像公用事业一样运营的行动却屡屡失败，主要原因是私人飞行员和企业喷气机所有者的反对。他们使用空中交通管制系统几乎不付费。为了保住自己的利益，他们向国会议员提供竞选捐款，让空中交通管制停留在上个世纪。

美国政治制度的结构性困境

在美国，设备老旧、基建欠账并非民航系统所独有。从道路到桥梁，再到供水系统，类似问题在美国层出不穷。美国土木工程师协会去年3月发布的一份报告显示，该国基础设施总体表现的评级为C，目前大约有39%的主要道路处于差或一般状态，美国近一半的桥梁处于一般状态，大约有7%的桥梁存在结构性缺陷。《纽约时报》去年12月这样形容美国面临的基建问题：“我们那些破败的高速公路与公共住房项目，最早可以追溯到德怀特·艾森豪威尔与罗伯特·摩西的时代。”罗伯特·摩西1927年至1929年曾任纽约州的州务卿，是20世纪纽约及其市郊的城市规划师。

美国交通部网站发表的一篇文章称，美国面临一个悖论：尽管是全球最富裕的国家之一，美国却越来越无法高效建设关键基础设施。《纽约时报》表示，如今在美国，大型且有意义的公共项目似乎根本不可能建成。

复旦大学网络空间国际治理研究基地主任沈逸表示，美国的关键基础设施基本都是私营的，而对私营企业来说，大规模做基础设施更新是一种非理性的行为，不符合对效益最大化的追求，它们的主要目标是获取利润。此外，美国政府本身的计划，也会因为私营企业游说，在监管职能上就大打折扣，私营企业更没有动力去更新基础设施了。

复旦大学美国研究中心教授王浩表示，美国基础设施老化是一个长期问题，表面看是资金投入不足和技术更新滞后，深层次则反映了美国政治制度的结构性困境。中关村现代信息消费应用产业技术联盟理事长项立刚也表示，美国法律体系层级繁杂，联邦有联邦的法律，各州有各州的法律，市、县也有各自的法规，同一件事，不同地区执行的规则都可能不一样。因此，美国很难做到跨区域资源协调，人才流动也受到限制，更无法开展全国层面统一规划的建设行动，很多公共建设事务因此难以推进落地。



滞留在机场的旅客

链接

“9·11”事件之后美国发生的停飞事件

●2023年1月，FAA因电脑系统故障命令所有国内航班停止起飞，持续时间不到2个小时。这是“9·11”事件发生后美国第一次全国范围地面停飞。

●2025年4月至5月，纽瓦克自由国际机场多次出现雷达和无线电通讯突然中断。

●2025年9月，费城一处由FAA使用的空管设备主通讯线路发生故障，而作为备份的光纤线路又被施工队意外挖断。两重故障叠加，导致美国东北部多个主要机场停摆8小时，约7000架次航班延误或取消。

据新华社、环球时报