



希望了解更多“新视界”报道内容,欢迎关注微信公共账号“新民锦读”。这是一支图文并茂的“锦读”,精心、精致、精彩。值得您的时间,值得您的收藏。

# 新视界

本报焦点新闻部主编 | 第 45 期 | 2014 年 3 月 29 日 星期六 责编:范洁 视觉:戴佳嘉 编辑邮箱:xmjdb@xmwb.com.cn



## 一路向南

### ——本报记者亲历“海巡 01”轮搜寻马航失联客机

特派记者 程绩

MH370 失联至今超过 20 天,搜救仍在继续,被公认为是“一场史无前例的国际联合搜救”。

为了生命与真相,已有 26 个国家投入到这场不计成本的大海捞针行动中,“海巡 01”轮作为其中一员,3 月 11 日凌晨从上海出发,历经西沙群岛海域、南沙群岛海域,穿过巽他海峡来到南印度洋。

19 个昼夜近乎不间断的航行,距离超过 9000 公里,“海巡 01”轮昨天凌晨抵达珀斯以西 1850 公里的最新搜索海域。

本报记者随船亲历全程。



“海巡 01”轮直升机做起飞准备 本版照片 上海海事局“海巡 01”轮 供图

### 远航

3 月 11 日零点,“海巡 01”轮拔锚离开上海,26 名船员没人想到,这次例行的南巡,会一直延伸到南半球南部,“我们出发就带了 20 天的补给,其实意识到很可能会去参与搜救,但也认为足够了。”船长姜龙说。

彼时,搜救还在南中国海、泰国湾进行。在永兴岛待命时,姜龙和船员们通过船上电视看到马来西亚总理纳吉布确认 MH370 曾转向并且与卫星最后一次“握手”是 3 月 8 日 8 时 11 分,“当时我就知道,20 天回不去。”

“马航永远在否认,‘海巡 01’永远在路上”,这样的自嘲伴随着“海巡 01”轮与时间赛跑,一路向南。东海、南海、印尼苏门答腊海域、澳大利亚圣诞岛海域直到南半球高纬度的珀斯西南海域,“我现在才知道原来环球航行一点都不浪漫。”一位随船女记者说。

3 月 26 日,出发第 16 天,船行驶到东经 95°、南纬 23°,“过东八区了,大家的手表往后调一个小时。”此时此地,相距北纬 31° 的上海,半个地球之遥。“天又凉了”,随船记者前几天在赤道附近暴晒的皮肤还在蜕皮,又不得不翻出久违十多天的长袖外套。

计划永远跟不上变化,这恰恰是“海巡 01”这十多天最真实的写照,从最初预计的南中国海到现在的南印度洋,从计划穿越马六甲海峡到最后穿越巽他海峡、从印度尼西亚以西海域到澳大利亚以西海域,从 2 船 3 舰的指挥船到再次独行南下。一块疑似残片的消息,都有可能改变航向,而当船已经准备好转向的时候,第二天一早,又被辟谣了。如此日复一日,以至于船长姜龙说自己一度因此“焦躁”,经过一周的调整才适应过来,“都说这次搜索史上最难,难就难在这里。”

海上的每一个早晨,“海巡 01”的驾驶台几乎都是这样开始一天的工作,船长翻看昨晚的值班日志后拿着望远镜认真瞭望,大副在海图上比划着,准备来交接班的二副则在雷达上标绘。而每个晚上,驾驶台永远都是在漆黑中忙碌着,“驾驶台是不允许有照明的,你看作图室的灯光也得用帘子遮得密密实实。就跟开夜车一个道理。”大副张博介绍。

“一直到现在,船员们的工作热情都很高涨,大家都觉得参与到这样一件重大的事件中,是一种职业荣誉。”船长姜龙说。

何时归航?随着搜索工作将进入最关键阶段,这个问题几乎被“海巡 01”的船员们遗忘,如果直接奔赴澳大利亚以西海域搜救,一周之后“海巡 01”的补给可能就会出现短缺,“即便每餐从三菜一汤变成一菜一汤,也要保证先完成搜索任务。”水手长董世民说。

### 搜索

3 月 21 日上午 9 时,“海巡 01”轮二楼直升机甲板拉起隔离带,橙色的舰载直升机在蓝色大海的背景下格外漂亮,机长忙着核对仪表,机组忙着安装旋翼。不一会儿,几十米外听见直升机旋翼“隆隆”的盘旋声,忽然一阵强大的气旋袭来,甲板上的每个人都不禁捂住了自己头上的海事工作帽。这是记者在“海巡 01”上亲历的一次直升机搜救。

“海巡 01”穿过巽他海峡进入当时划定的南部搜寻区,就正式开始搜索,全天无休 24 小时 12 班轮班,每一个船员都参与到搜索工作中来,值班日志记录写满了一本又一本。

3 月 21 日搜索 2757 平方公里,3 月 22 日搜索 2643 平方公里,3 月 23 日搜索 2984 平方公里……“讲得专业一点这叫海空立体平行线搜索,因为有直升机的配合,讲得形象

一些,我们的搜索就像在海上耕地一样,往返再往返,目的就是不留一处死角。”姜龙说。

尽管“海巡 01”上有着各种先进的搜索设备,但真正到了搜索阶段,最管用的还是最原始的办法——用眼看。3 月 22 日,脾气古怪的南印度洋突然狂风巨浪,天气情况达到中止搜索的条件,船长一大早就通过广播告诉随船记者注意安全,并要求搜索值班继续。

当天下午 2 时,记者在驾驶台拿着望远镜体验了两个小时的上海搜寻,密密麻麻的雨滴,让平时可视范围 5 公里这时只剩不足 2 公里,波涛汹涌的海面上,即便是发现一个疑似物体,也会随着海面大幅度颠簸起伏,不一会儿就消失无踪。虽然通过望远镜能够勉强看清楚一些,但盯着镜片一旦超过 10 分钟,眼睛就会十分酸。而此时,船在剧烈地横摇,一只手抓住栏杆都会随着船体一个巨大的晃动而踉跄摔倒。

更加困难的是夜间搜索,尽管“海巡 01”轮的夜视设备和能力在同级别公务船中处于顶尖水平,不仅有 4 台大功率扫射灯对 2 公里半径的范围进行不断扫射,还能依靠夜视仪和热成像仪,可以在显示海面情况的屏幕上清晰地发现异物,但零点到三点一班、三点到六点半一班,值班搜索人员要像猫头鹰一样瞪大眼睛专注观察,难度可想而知。

南印度洋搜寻的 9 天里,“海巡 01”的舰载直升机共起飞了 5 次,与母船配合进行更效率的搜索。执飞的两名机长,年长的刘建华是一名老直升机飞行员,他的飞行里程在中国现役的直升机飞行员中排名第三。较年轻的机长张勇今年 37 岁,也是一个有 20 年“飞龄”的老飞行员了,1998 年就开着直升机参加过松花江抗洪。

(下转 A10 版)

### 最新进展

## 新搜索区北移 “海巡 01”轮率先抵达展开搜寻

澳大利亚当地时间 3 月 28 日,澳大利亚海事局在马航 MH370 航班调查进展新闻发布会上表示,把搜索范围向东北移动 1100 公里,在此区找到有关碎片的“可能性最高”。“海巡 01”轮目前所在的位置恰恰就在新划定的搜索区内,也是唯一抵达这一新搜寻区域的船舶。

澳方说,这架客机当时可能速度很快,油量损耗多。新搜索区域在珀斯以西 1850 公里,面积达 32.9 万平方公里。

“海巡 01”轮船长姜龙表示,“海巡 01”轮于北京时间 28 日凌晨抵达该区域,目前全船加强了搜寻和瞭望工作。根据中国海上搜寻中心的指令,“海巡 01”轮已与澳大利

亚海上搜救中心建立紧密联系,对空中飞行计划安排与舰载直升机保障沟通顺畅。

“海巡 01”轮目前主要任务是在搜寻水域加强瞭望,一旦中澳联合飞机机组发现疑似漂流物,将立即驶往甄别,展开打捞搜寻工作。

据了解,目前新搜寻区域有中澳等 10 架飞机分区搜寻。