

历时216天 “海巡01”轮回家

出航时间长、航行距离远、搜寻难度高,创造多项纪录



本报记者
程绩

昨天上午9时,“海巡01”轮稳稳抛锚在高阳路码头,这艘执行马航MH370客机搜寻任务的中国最大公务船终于回家。

从3月11日上海出发,历时216天,航程22371海里,跨越66个纬度,搜寻面积超过24万多平方公里,创下了中国海事大型巡航搜救船出航等多项纪录,结束过渡阶段搜寻任务。

“海巡01”轮9月30日从珀斯返航,10月11日晚到长江口锚地,昨天一早船行至黄浦江,两艘拖轮开道护航并架起水门,为“海巡01”轮洗尘。“上海中心真高啊,出发的时候,它还没封顶呢”,一名水手在甲板上感慨。

那么久 谁也没有想到

“3月10日接到命令出发时,我们就带了20天的补给,以为不出一个月就能回来,没想到失联客机的搜寻任务这么复杂和艰苦。”东海海巡执法总队副总队长、“海巡01”轮领队马列东说。

今年3月8日,马航MH370航班搭载包括154名中国乘客在内的227名乘客及12名机组人员,从吉隆坡飞往北京,起飞后不久与地面失去联系。3月10日,“海巡01”轮根据交通运输部指令南下开展搜寻工作。

“海巡01”轮是中国海事部门规模最大、装备最先进的大型综合执法巡航救助船,配备了舰载直升机、扫测设备、网络信息设备,还特别装载了水下机器人、深海电缆、水下摄像机、潜水员减压舱等水下作业设备,以及专用的黑匣子探测仪和专门探测金属的磁力仪。

216天的搜寻工作中,“海巡01”轮担任澳大利亚以西搜寻区中方舰队现场指挥船,负责与中国海上搜救中心、驻澳工作组、澳方水下搜寻工作组的沟通联络工作,负责中方舰船搜寻分区的沟通协调工作,共发布搜寻指令32份,制作搜寻分区图32份。

搜寻工作进入过渡阶段后,根据中国海上搜救中心指令,自5月1日起“海巡01”轮留守澳西水域,协调沟通中方编队在搜寻水域开展扫测工作,继续担任指挥协调船。

难度高 创造多项纪录

“海巡01”轮创下了中国海事大型巡航搜救船出航时间最长、航行距离最远、第一次到南半球高纬度海域参与搜救、第一次在境外大规模搜救中担任现场指挥等多项纪录。

马列东介绍,在国家海上搜救部际联席会议机制统一协调下,中方投入了数量最多的人力、物力资源参与搜寻,“我们从北半球一直搜寻到南半球,跨越了60多个纬度,搜寻的面积相当于38个上海市。”

“此次‘海巡01’轮航经东海、南海,穿越马六甲海峡、巽达海峡,横渡赤道,转战印度尼西亚以西直至南印度洋海域,搜寻面积245624平方公里。”马列东说。

包括“海巡01”轮在内,在搜寻失联客机工作中,中方投入了数量最多的人力、物力资源参与搜寻,先后派出19艘舰船、8架直升机、5架固定翼飞机参与搜寻,历时6个多月。在泰国湾、马六甲海峡、澳大利亚以西的南印度洋海域搜寻了140多万平方公里,在泰国湾水下扫测了8441平方公里,在澳大利亚以西的南印度洋海域扫测了4万多平方公里。

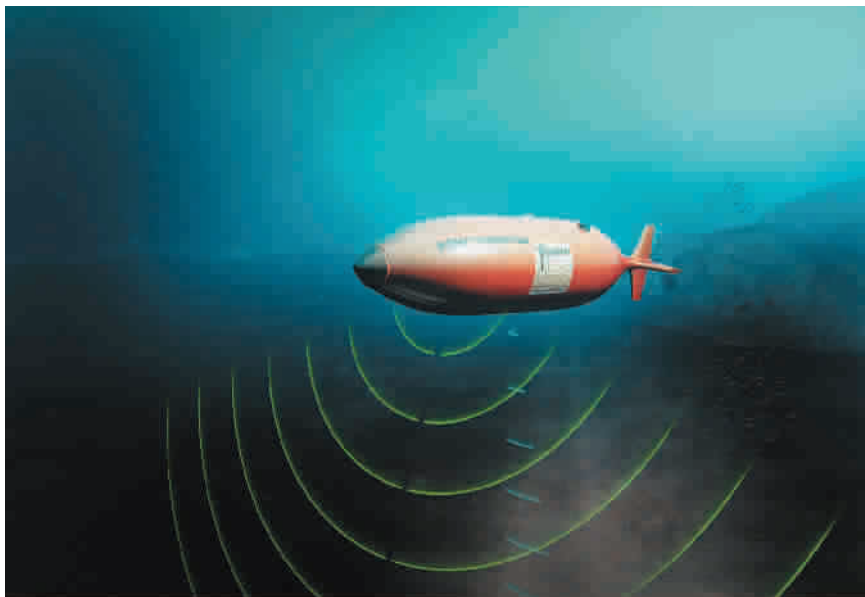
据中国海上搜救中心工作人员介绍,此次搜寻工作面临搜寻范围广、工作环境复杂、工作强度高及协调难度大等诸多挑战。

搜寻区域从最初的泰国湾到马六甲海峡,再到孟加拉湾和苏门答腊岛以西海域,最后延伸到南印度洋。特别是南印度洋任务



■ 昨天上午,“海巡01”轮返回上海,驶入黄浦江

图IC



■ 澳大利亚启动对马航MH370的高精度搜索行动

图CFP

MH370搜寻重新启动

10月6日,MH370客机的搜寻工作进入新的搜索阶段。澳大利亚运输安全局称,此次搜寻海域距离澳大利亚西海岸约1800公里。目前共有三艘搜寻船,其中马来西亚的“凤凰”号已于5日最先抵达。

另外,还有两艘专业公司荷兰辉固公司的“发现”号和“赤道”号,也将在本月晚些时候参与海底搜寻行动中。此次搜救,船员们将使用声呐、摄像机、传感器等设备在水下寻找客机的踪迹。预计搜索时间长达一年。

澳大利亚运输安全局日前公布对MH370客机的最新调查报告。报告推测,客机可能在燃油耗尽后以螺旋下降的方式坠入南印度洋,地点可能在第七条弧线区域内更靠南的位置。

这份名为《MH370飞行路线分析更新》的报告称,来自澳、英、美、马来西亚的相关组织和专家,根据卫星通信数据以及客机飞行数据,重建了航班的飞行路线。

报告根据MH370“飞机通信寻址与报告系统”最后一次反馈的数据得知,当时飞机载有43.8吨燃油,飞行速度和耗油率可推算出飞机燃油耗尽的时间。专家们发现,飞机与卫星的第七次“握手”时间与推算的燃油耗尽时间十分吻合,飞机当时可能已经开始下降。

波音公司在波音777客机的飞行模拟器上模拟了飞机最后时刻:在自动驾驶模式下,飞机左侧引擎先熄火,右侧引擎也逐渐耗尽燃油,飞机向左盘旋下降,从引擎最后熄火到最终入水的距离较短。

报告还发现,MH370最后的准确雷达信息是在格林尼治时间3月7日18时22分收到,此时飞机正沿马六甲海峡向西北方向飞行;18时25分的数据显示,飞机正在向西北方向飞行;18时40分,地面试图与客机通话而未接通,根据这次通话的数据,假设飞机高度未发生重大变化,那么飞行方向已改为向南。据此专家们认为,飞机很可能在18时40分之前已经调头向南。

不过,澳大利亚这份最新报告遭到业内人士质疑,阿联酋航空公司总裁蒂姆·克拉克在接受德国媒体采访时表示,目前的证据缺乏说服力,“那架飞机坠入了水中,而我们的经验告诉我们,在水域发生的事故中,总是有某些东西可寻,但我们还没看到一样东西能直接表明,这让我产生了几分怀疑。对公布出来的这一切情况,我完全不满意。”

【相关链接】

“海巡01”轮搜寻大事记

3月11日 接到中国海上搜救中心指令,启航南下巡航,并做好失联客机搜寻的应急准备。

3月16日 抵达南海,接到中国海上搜救中心指令,前往失联客机疑似海域参与搜寻。

3月19日 前往南印度洋圣诞岛以南海域搜寻,并担任中方南下编队现场指挥船。

3月30日 担任澳西搜寻区中方舰队现场指挥船。

4月4日 侦听到疑似失联客机黑匣子

信号声音。

4月5日 再次侦听到疑似失联客机黑匣子信号声音,经媒体报道后,引发全球普遍关注。

5月24日 中国海军测量船开始进行水下地形扫测,“海巡01”轮现场协调指挥。

8月25日 完成人员换防,继续参与失联客机搜寻。

10月12日 结束过渡阶段搜寻任务,回到上海。

海区风大浪高,天气多变,是商船都要避开

的海域。

下阶段 中方仍将参与

216天并不是句号,目前MH370客机仍未找到。

“我们牢记祖国的嘱托,能完成这项任务,虽然还没有结果,但我们始终没有放弃,我感到很欣慰。”马列东说。

与此同时,这次搜寻任务也暴露了我国尚缺乏大型专业的深海搜寻船舶和设备等问

题,今后要走向“深蓝”,必须不断增加自身技

术、装备水平。

目前,失联客机搜寻已进入商业化深海搜寻阶段,由荷兰辉固测量公司具体承担商业化搜寻工作。

昨天,中国海上搜救中心指挥协调处处长卓立表示,中方仍将积极参与下一阶段的搜寻任务,“中方会继续和澳大利亚的海上搜救协调中心,保持每周电话会议的机制,继续派员到前方参与联合协调的工作。如果发现残骸,我们有可能去参与打捞工作。”