

黑匣子电池失效期迫近，中国搜索力量跨越大半个地球

马航客机MH370失联一个月

假如时光可以倒流，我们多想重回一个月前那个平静的子夜——

吉隆坡机场，马航MH370客机，载着离情别绪，就像任何一次普通的航程，太阳照常升起时乘客便能再见亲友的笑脸。而此后发生的意外让全世界为之焦灼、牵挂、担忧……

这是一段让人揪心的日子。包括154名中国公民在内的239条生命生死未卜，种种扑朔迷离跌宕起伏。

这是一段与死神赛跑的日子。中国参与了一场史无前例的国际大搜寻，复杂局面前所未有，制约因素非同寻常。

4月8日，马航客机失联将满一个月，客机黑匣子电池失效期限迫近。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。

然而，为了生命的守望，我们仍不放弃。



南印度洋，一架舰载直升机从井冈山舰起飞执行搜索任务。(新华社发)

“出事了”

——回音都显示关机

2014年3月8日早7时49分，中国海上搜救中心总值班室一阵急促的电话铃声响起。值班员迅速在值班日记上记下这段话：

“接到民航局总值班室电话，一架马来西亚航空公司波音777飞机，航班号MH370，0点42分起飞，1时20分从雷达上消失。消失位置距离中国交界还有1.5小时航程。”

此时，北京首都国际机场T3航站楼国际到达口，一双双忧虑的眼睛望向进港航班信息屏。离MH370预计到达的6时30分，已过去一个多小时，接机的亲友越来越焦躁不安。

“出事了。”不知谁喊了一声，高举手机；马航确认MH370失联。一阵骚动，大家纷纷查看手机。有些直接拨打机上亲属电话，回音都显示关机。

人群中传来哭声。有人满脸惊愕。消息迅速传遍全国，无数颗心揪了起来。

10时30分，交通运输部在中国海上搜救中心召开紧急会议，宣布立即启动一级应急响应。

接下来的18个小时内，中国8艘舰船、5架直升机抵达疑似海域，分成扫测水下、搜索水上两组，进行地毯式排查。船员、飞行员们只有一个念头——时间就是生命！

空前复杂——中国没有调查主体资格

与以往相比，处置这起事件中国面临空前复杂情况。虽然机上大部分是中国籍旅客，但中国并不具备这起事件的调查主体资格。

至15日12时，中方搜救力量在泰国湾附近疑似海域连续搜寻140多个小时，累计搜寻83731平方公里、扫测海底8098.3平方公里。

中国动用了前所未有的力量，形成海、空、天、潜四位一体的立体搜索网络。还利用深海探索设备、调动“高分一号”等21颗卫星对疑似海域进行观测，并向25国通报了有关情况，请其协助搜寻。

在这场特殊灾难里，搜寻前线的一举一动都牵动着全国人民的心。无数中国人以各种方式，为失联同胞祈祷。

交通运输部连夜下令：中方舰船立刻在孟加拉湾、印度尼西亚以西海域确定南北两个搜寻区。随即，8艘舰船从泰国湾奔赴千里之外的第二个搜寻战场。新的搜救总面积，是前期搜救水域面积的6倍。

此时，在北京丽都维景酒店家属安置区竖起一块约3米长的彩板，蓝白

底色，一个飞机图案旁写着“祈福MH370，平安回家”。彩板上的留言有写给父母的、写给爱人的、写给儿女的，每一条都令人肝肠寸断。

3月20日，搜救方向再次改变。澳大利亚公布的卫星照片显示，在南印度洋发现疑似失联客机碎片。随后，中国高分一号卫星、法国卫星也相继观测到类似迹象。

同日，中国海军迅速调整搜救计划，组织舰艇涉过3000多海里的漫长距离，赶赴南印度洋。

空中，中国空军伊尔-76运输机，从澳大利亚机场飞来；海面，刚刚完成我国第30次南极科考任务的“雪龙”号科考船闻讯赶来。30万吨级商船“中海绍华”，在运货途中接到电话紧急转向，飞奔1350海里参加搜寻。为此，这条船将因延误交货期承担巨额违约责任……

为了239条生命，为了154名同胞，中国海空搜索力量跨越大半个地球。

飞满8小时——每次将航油用到极限

24日晚22时，马方宣布，马航MH370航班“终结”于澳大利亚珀斯西部的南印度洋海域。



3月8日，一位旅客家属（中）走向家属安置区，她40多岁的儿子在MH370航班上。(新华社发)



3月24日，在马来西亚总理宣布马航失联客机坠毁后，在北京丽都维景酒店等候的旅客家属悲痛不已。(新华社发)

客机失联17天来的种种不安、焦急、纠结，瞬间被巨大的悲伤覆盖。

正在欧洲出访的习近平主席当即指示，即派中国政府特使前往马来西亚，处理马航失联客机事宜。要求我国有关机构协助马方及各方力量继续进行搜寻工作。

自24日凌晨抵达澳大利亚，中国两架伊尔-76运输机每天都要飞满8小时，每次都要将航油用到极限，直到油表亮起红灯才折返，只为尽量多花一些时间搜寻。

为了真相——是对亲人的抚慰

“砰、砰、砰……”一段脉冲信号突然出现在“海巡01”的黑匣子搜寻仪中。

这是4月4日下午，东经101度、南纬25度附近海域。脉冲信号再度出现——长约1分30秒，37.5千赫兹，每秒一次。

这是目前最接近马航MH370搜寻重要进展的一个线索，有关各方正在对其进行鉴别。

在这场多国参与的海上搜救行动中，我国舰船成为海面搜寻主力。航程漫漫。这次突破过去所有民航突发事件经验和常识的搜寻行动，距离之遥、时间之长、难度之大，不断突破人们的预期。

距黑匣子信号失效期越来越接近，所有舰船、飞机都在加紧搜索。

4月3日下午，北京。当中国海上搜救中心有关负责人详细通报海上搜救进展时，现场上百名失联乘客家属集体起立，向搜救人员致敬。

为了生命，搜寻仍在持续。为了真相，绝不放弃。真相，事关生命的尊严；真相，是对亲人的抚慰。

(据新华社北京4月7日电)

澳舰两次测到水下脉冲信号

据新华社珀斯4月7日电(记者张小康 颜昊)澳大利亚搜寻马航370航班联合协调中心总协调人安格斯·休斯敦7日说，澳大利亚“海洋之盾”号军舰6日两次侦测到水下脉冲信号，特征与黑匣子信号相符。发现信号的位置与中国“海巡01”轮侦测到信号的位置相距不远。

休斯敦在珀斯举行的新闻发布会上说，经过专家紧张分析，确认“海洋之盾”号先后两次侦测到水下脉冲信号，一次持续2小时20分钟，一次持续13分钟，收集到的信号特征与黑匣子信号相符。澳大利亚和中国舰船的发现互相印证，使目前侦测失联客机黑匣子释放信号的区域大幅缩小。

澳联合协调中心7日早些时候发布的消息说，当天有9架军用飞机、3架民用飞机和14艘舰船参与搜索马航失联航班，搜索区域约为23.4万平方公里。

加大水下扫测搜寻力度 4艘中国舰船协同搜寻查证

据新华社井冈山4月7日电(白瑞雪 郭良川 肖永)根据澳方通报和统一安排，海军井冈山舰、昆仑山舰7日与“海巡01”轮、“东海救101”轮继续在南印度洋联合搜寻马航失联客机。中国海上搜救中心要求集中舰船加大水下扫测搜寻力度。

新的任务海区位于澳大利亚以西600多海里。井冈山舰、昆仑山舰在组织海上昼夜连续目力瞭望观察的同时，继续派出4艘冲锋舟携带相关设备，采取多船协同搜寻、划格定点查证、逐步扩大范围的方式展开行动，并对通报的南纬25度、东经101度附近疑似目标位置点进行查证，目前暂无发现。

马航MH370航班3月8日失联以来，中国海军先后派出9艘舰船在泰国湾、苏门答腊岛、澳大利亚西南及以西海域执行任务，累计搜索面积约34万平方公里。

尚不能确定疑似信号来自失联飞机黑匣子

据新华社“海巡01”轮4月7日电(记者陈炜伟)7日上午，中英5艘舰船在“海巡01”轮日前侦听到的疑似黑匣子信号点扩大搜寻范围，进行复核扫测。记者采访了随“海巡01”轮执行搜寻任务的上海海事测绘中心测量队队长张良，他表示，在没有通过进一步的技术手段进行核实前，尚不能确定“海巡01”轮监测到的信号来源于马航失联客机的“黑匣子”。

张良介绍，目前现场舰船探测到的只是水下存在的疑似音频脉冲信号，虽然其频谱特征与黑匣子定位信标比较像，但水下定位信标并不只局限于飞机“黑匣子”使用。海洋测量设备、海洋地质设备，如侧扫声纳、浅地层剖面仪等都会安装此类水下声学定位信标，因此在没有通过进一步的技术手段进行核实前，尚不能确定该信号来源于马航失联客机的“黑匣子”。

“黑匣子”脉冲信号有何特征，与大自然的噪音、海洋生物、水下通讯信号有可能相同或相近吗？针对这一问题，张良表示，每一架飞机都会配备2个黑匣子，分别是CVR(驾驶舱语音记录器)和FDR(飞行数据记录器)。每个黑匣子都安装有水下定位信标，播发专门用于水下定位用的音频信号，简称为“ULB”。信标的频率为37.5KHZ，重复率为约1Hz。所有航空器黑匣子定位信标的频率均为37.5KHZ。

专家：索赔宜先谈判后起诉

据新华社北京4月7日电(记者崔清新)马航MH370失联航班的搜寻工作仍在千方百计进行。由于马方已宣布飞机坠海，该航班的乘客家属如何理性、合法维权的问题日益凸显。对此，熟悉航空法律事务的专家围绕家属如何根据相关法律启动索赔，有效维护自己的权益提出建议。

原因未明也可启动索赔

中国政法大学航空与空间法研究中心研究员朱子勤说，在马航失联事故原因未明的情况下，也可以启动索赔。根据目前情况看，事故调查报告出来可能得几年以后。

朱子勤认为，不管家属接不接受索赔，马航都应该提出一个索赔方案，包括赔偿数额。她说：“我们现在需要了解马航和保险公司的合同，这样马航的赔偿数额就会有一个依据，所以很关键。”

可在多地选择起诉

根据《蒙特利尔公约》规定，失事航班的出发地、经停地和目的地均



一名吉隆坡居民手持气球为马航祈福。(新华社发)