

“失联”飞机们的谜航——

如何在大海里找一枚绣花针？

马航MH370,谜一般消失的时候,关于它的一切猝然闯入人们的视野,留下“失联”这一专业而陌生的说法。

数天时间,包括中国、美国和越南在内的十余个国家在马来西亚周边海域进行搜索,总共有56艘水面舰船及30架固定翼飞机,逡巡于马来西亚和越南之间海域,进行着类似“地毯式”的搜索。这不禁引发了人们的疑问:搜索一架“失联”飞机,会有这么难吗?答案是不言而喻的。

本报深度记者 刘志浩 朱洪蕾
实习生 黄睿

难以第一时间介入

给后续搜索增加难度

空难这类大型灾难的发生,常常毫无征兆,这就使得救援队伍难以确认出事的准确地点,也就难以在第一时间介入,给后续搜索增加了难度。

空难的发生往往在瞬息之间。2009年,法航447航班坠毁的几分钟前,飞机还处于电脑控制下的自动飞行状态,并与地面保持着联系。之后,检测飞行速度的皮托管突然被冻住,致使飞机停止自动飞行并开始下降。

听到警报的两位飞行员焦急之下似乎也并未来得及向地面报告情况。直到坠海前3秒钟,机组人员才发现出现问题。后来找到的黑匣子中,只留下飞行员“我们将要坠毁了!这不可能”的绝望回音。

2002年5月25日,台湾“中华航空公司”的一家波音747飞机起飞后半小时,突然从地面雷达上“失去踪迹”,最终被发现时,已是解体坠毁于台湾海峡。

灾难的突发性,也很难让地面空管人员第一时间作出预判。仍以法航447航班为例,空管人员发现飞机突然失联后,首先是依惯例按飞机既定路线进行“模拟飞行”,结果并不尽如人意,但并未引起相关方面足够的重视。直到各方均发现飞机确实失踪不见后,一支搜救队才从达喀尔出发,抵达“假定”的飞机失事地点。

这个“假定”的地点,距离飞机失事地其实相距有几百公里之多,如果当时飞行员能在第一时间告知地面自己的确切位置,或者空管人员在飞机失联后尽快确认相关信息,或许不至于直到两年后,调查人员才艰难寻找到这架飞机的黑匣子。

时间浪费造成的代价不仅如此。台湾华航客机失联后,尽管相关方面很快采取行动,但由于没有确切的坠毁地点,在确认并到达飞机坠海区域时,机上206名乘客和19名机组成员已全部遇难。

而据《纽约时报》记者调查,法航447航班坠海后,可能仍然有人幸存,在海水中却只能清醒12个小时,此后便会陷于昏迷,但搜救飞机抵达搜寻



当地时间3月14日,马来西亚吉隆坡国际机场,民众持续为马航失联客机祈福。 CFP供图

点时,已经过去13个小时。

到了海里

就是另外一回事

很多时候,大型灾难都是发生在高山、深海等一些入迹罕至的地方。这就意味着,空难发生地点,往往存在一些不容忽视复杂的地理、地质或水文环境等制约因素。

2008年汶川地震后,成都军区一架米-171运输直升机在汶川映秀突遇低云大雾和强气流失事。公众望眼欲穿地等待11天后,飞机残骸才被发现。

并非人们无所作为。按照媒体的描述,当时的搜救飞机“一次又一次充满了期待地起飞,又一次又一次黯然神伤地返航”,指挥部还指示运用各种通讯手段联系机组,并通过空空中继机、中国移动手机呼叫并联系直升机和机上人员。军方和地方上先后投入近10万人次。

事后军方相关人员分析认为,汶川地区地形地貌复杂,山高林密,交通困难,直升机更难以搜索到位。加之震后建筑物大量倒塌,特别是一些金属建筑物的目标特征和直升机失事目标极为相似,使用技术手段分析判断极为困难。

海洋搜救的困难更是可想而知。2009年法航447航班坠海后,一度也是用“失联”的说法公之于众,直到6天后,相关方才发

现了第一批飞机残片,继而宣告飞机“失事”。

“海上搜寻,常常会遇到一些意想不到的困难。”3月14日,中国首批潜航员、2012年驾驶蛟龙号取得中国载人深潜最大下潜深度7062米的资深潜航员傅文韬,在接受齐鲁晚报记者采访时表示,海洋环境复杂多变,“很多搜救在陆地上好办,但到了海里,就是另外一回事。”

法航447航班出事区域,在一个距离美洲大陆和非洲大陆都很远的雷达盲区,经常接收不到高频率的无线电波,这个地区还处在气象赤道的顶部,恰好是南北半球的信风交汇之处。同时,这个地区的海底并未全被沙子覆盖,而是分布着山丘、平原、峡谷等多种地形,每种地形都显得深不可测,其中的水下山脉和中央海脊,还被称为“地球上最为神秘的地方之一”。

当时的情况是,发现第一批残骸用了五六天,而发现打捞起黑匣子,则是2年之后的事了,这还是在动用了世界上最先进的水下探测设备后才取得的成果。

此次海上搜寻马航MH370航班,有人称之为“在天安门广场寻找一枚硬币”。事实上,1987年南非航空295号失事班机事故调查的一位参与者曾用另外一个比喻,来说明海上搜救的难度:“就像是在漆黑的夜里,打着灯在一个巨大的足球场上,寻找一枚小小的耳环。”

“只有在茫茫无际的海上,才能真正感受到‘大海捞针’这个说法是多么的形象。”傅文韬说。

潜艇“技术升级”

才确认飞机位置

与环境相关的另一因素,是搜寻需要充足的技术保证。

1987年11月28日,由台湾中正国际机场(今桃园国际机场)起飞的南非航空波音747-200型班机,在模里西斯东南250公里的印度洋上空起火并坠毁,致机上159人全数罹难。

救援工作随即展开。尽管调查人员费了一番周折才找到了部分残骸,但最关键的机身及黑匣子却始终找不到。直到60多天后,调查者们才通过精密的声呐,在4.4公里深的大洋底部发现了一个“疑似”黑匣子的物体。

据调查组负责人范塞尔回忆,当时他的助手只是给了他一张纸,上面画着大小不一的点,仅凭这些不足以断定那就是那架失事客机,“更像是一个二战时的潜水艇”。要进一步确认,必须由水下潜具携带精密摄像仪器,进行近距离拍照。

让范塞尔失望的是,由于技术方面的制约,当时虽然有能够潜到这个深度的水下迷你潜水艇,但是却需要用一根长达7公里的光纤电缆将之与母船相连,才能在水下控制它。

范塞尔只能派人找电缆制造商,花两个多月时间才造出一条如此之长的电缆。在南非航空的这架航班坠毁一年多后,调查人员终于通过这艘“技术升级”的潜艇拍回的视频,确认找到了“失踪”已久的飞机。

如果不是借助于技术上的革新和升级,想在深达4公里多的海底,找到沉睡已久的飞机,无疑是痴人说梦。

多部门联合的协同“成本”

一般来说,在公共海域发生海上事故,需要各个国家进行协调。这在一定程度上增加了搜救难度。海上搜救等救援行动,往往是一个复杂的系统。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》和《中华人民共和国内河交通安全管理条例》,交通部是全国水上交通安全管理的主管部门,对海上交通安全实行统一管理,横向涉及交通、公安、海洋、渔业、环保和军队、武警,纵向则涉及到中央和各级地方政府及至港航企业。

要做到这点殊为不易。目前,发达国家基本上建立了以健全的法规、全方位立体搜救监控和救助系统,先进的手段和快速高效的集中管理体制为特征的完善的海上搜救体系,但包括一些东南亚国家在内的多数发展中国家,在这方面还存在着明显的不足。此次马航MH370飞机失联后,马来西亚在搜救方面的组织之混乱,协调能力之低,导致搜寻工作进展缓慢,已经被舆论广为诟病。

如果事故发生在国界范围内,则又牵扯到一些国家间的沟通、交流。

1983年9月1日凌晨,从美国阿克雷奇飞往韩国汉城(今首尔)的韩国民航波音747客机007号航班,被一架前苏联战斗机击落,当时机上269人全部遇难。尽管前苏联军方参与了美国、韩国等国家组成的海上搜救工作,但飞机残骸却始终不见踪迹。

直到前苏联解体后的1992年,时任俄罗斯总统的叶利钦在访问韩国期间,将当时的“黑匣子”交还给韩国,这才揭开了007航班的“失联”谜团。

原来,在东西方冷战的大背景下,这家来自“资本主义”国家的飞机正是因为“误闯”社会主义的苏联领土,被认为是“伪装刺探”苏联情报,才被苏军击落。如果不是苏联解体,韩国民航007号班机恐怕将永远被列为“神秘失踪”的行列。

上接B01版

清单之外的自主

简政放权也让市场见到成效。2013年,全国新注册企业增加了27.6%,其中民营企业新增30%,为十多年来最高。“这也表明简政放权是激发市场活力,调动社会创造力的利器,是减少权力寻租、铲除腐败的釜底抽薪之策。”李克强总理强调。

国务院也要求各部门制定行政审批目录,向“负面清单”管理方向迈进,让市场主体“法无禁止即可为”,让政府部门“法无授权不可为”。

据知情人士透露,山东省也正在紧锣密鼓地制定行政审批

事项详细目录,甚至从其他部门借工作人员进入省编办帮忙,“如果目录上没有审批事项,政府就不准干预,否则就违法。”

2013年12月2日,国务院就发布《政府核准的投资项目目录(2013年版)》,一个月之内,山东省版本《政府核准的投资项目目录(2013年版)》出台。

记者对比国务院版本目录和山东第三次取消和下放行政审批目录发现,山东省也可由省级部门审批项目下放到市级等部门。比如,国务院版本目录中,《外商投资产业指导目录》中有中方控股(含相对控股)要求的总投资(含增资)小于3亿美元的鼓励类项目,由地方政府核准。山东第三

批取消和下放行政审批目录中,省政府将此事项下放到设区的市投资主管部门,1亿美元以下的,县级人民政府投资主管部门就可核准。

“地方政府包含省、市、区(县)级政府,本来可由省级政府核准,但除国务院指明要省级政府审批外,其他的我们尽可能地取消和下放。”张海告诉齐鲁晚报记者。

2014年全国两会上,郭树清强调,本届省政府行政审批事项要减少1/2左右,就是到本届政府结束的时候,能够使我们成为行政审批项目国内最少的省份之一。

“为使权力真正放到基层、

让民企享有自主,甚至修改地方性法规和部门规范性文件。第三批次中,7项涉及地方性法规,省级政府将依照法定程序提请省人大常委会修订相关地方性法规后再予以公布。”张海告诉齐鲁晚报记者,山东编办取消和下放行政审批项目,都是根据国家法律和法规,特别是行政性法律和法规。

2013年全国两会上,广东东部分组审议时,金发科技股份有限公司董事长袁志敏抱怨,市长可以和国企老板吃饭出差跑项目,但从来不为民企跑项目。

“中央和地方取消和下放行政审批项目后,部分国企、民企都无需进京跑项目。民企也

就不再叫屈,或者求着政府工作人员了。”于君博说,“表面是行政审批改革,实质则含有国家治理层面的改革。以前未明确政府与市场的界限,行政权力扩张,导致出现腐败、民营经济受制等现象。”

于君博强调,新一届政府将简政放权,建立并公布政府的权力清单作为2014年深化改革的首要任务,就是对行政权力扩张及其背后胁迫合作机制回潮的反击。国家治理体系与治理能力的现代化,就是要用制度规范的合作机制取代权力胁迫,让每个人只需遵循规则便可保障自身的利益。

(张海、李萍为化名)