

马航MH370航班,从没有消失在人们关注的视野中。

5月22日,蓝鳍金枪鱼水下航行器下潜搜寻,中国“竺可桢”号舰船也展开深海测绘。即使几天前关于泰美军演击落MH370航班的猜测引发热议,航班任何残骸等直观证据也并未发现,但搜寻的努力一直在进行,包括中国在内的搜寻力量,仍然毅然决然地在南印度洋展开一轮一轮的搜寻。

动用各种高科技设备,投入巨大人力、物力和财力的搜寻任务,追寻的是一线生机与希望。搜寻背后,体现的是中国的国家义务,也只有国家义务,才能抚慰不知归途的航班上的中国人,以及徘徊在绝望和希望中的家属们。

# 搜寻MH370的 国家义务



“雪龙号”科研人员正在搜寻区域搜寻马航MH370航班疑似残骸。(中国极地研究中心供图,新华社记者张建松摄)

本报深度记者 刘帅

## 计划之外的搜寻

3月20日,承载刚从零下20摄氏度的南极回国的科考人员和船员的“雪龙号”,驶往澳大利亚温和舒适、气温只有20多摄氏度的弗里曼特尔港补给,所有人紧绷的神经,即将迎来4个月来的第一次放松,他们计划在“雪龙号”补给的四五天内,去购买澳大利亚纪念品。

在过去的四个月里,“雪龙号”只在2014年1月前往阿根廷补给过一次,其他时间陪伴着科考人员和船员在寒冷的南极工作。其间,“雪龙号”科考人员和船员经历了每天20多个小时的工作,冒着被两座冰山碰撞的危险,营救俄罗斯科考船“绍卡利斯基院士号”。

放松的期待被一个卫星电话变成泡影。当天,“雪龙号”船长王建忠接到了国家海洋局极地办公室的电话,要求汇报船只状况、具体坐标位置等,并被命令做好重回大风大浪的西风带,参与MH370航班搜寻的准备。

“就在我们接到电话的几小

时前,澳大利亚协调中心收到报告,称位于澳大利亚珀斯西南2500公里海域发现疑似MH370航班残骸物体。”4月28日,在上海浦东新区一处过街天桥下,齐鲁晚报记者见到了“雪龙号”船长王建忠,他一整天的时间都安排满了,在他的车里和体检的医院里才得以和他聊了很久。

3月21日当天18点,“雪龙号”必须动身前往指定搜寻区域。“船上补给不足,我们必须先行补给才能救援。当天9点30分,一靠到弗里曼特尔港就立刻补给。”开车的王建忠时而看前方,时而回头描述。他说,“雪龙号”一次要补给1000吨油,600吨淡水,由于时间仓促,他们只补给了118吨油、280吨淡水和十几吨蔬菜。

补给有限,“雪龙号”不得不削减人数,要求部分科考人员在弗里曼特尔港下船,直飞回国。“很多人踊跃报名,希望能留下参与搜寻,我们不得不根据是否有利于搜寻进行筛选。”王建忠告诉齐鲁晚报记者,在停靠的8个半小时里,购置了20个望远镜,制作了6套带绳子的钩子。销售望远镜的商家得知这些望远镜要用于搜寻MH370航班疑似

残骸时,以最低价卖给了他们。开足最大十六节航速的“雪龙号”,经过长达5天、1300多海里的航行,最终抵达疑似残骸海域。航行的第二天,海况变得非常恶劣,风力最大时平均达到8级,瞬时风力9级,船体倾斜度能达到30度。

## 甚至为一个塑料瓶 来回巡航

有时,自重达11400吨的“雪龙号”,不得不为一个塑料瓶来回巡航。

“有人瞭望到海面上的一个小物体,我们就必须努力去确认,可能确认之后才发现这个物体原来是一个塑料瓶,确实挺折磨人的,但我们要尊重生命,对航班乘客家属负责。”描述搜寻行动的王建忠,感觉像是战场上的指挥员。

对于搜寻行动,王建忠介绍,船体晃动得比较厉害,有的瞭望者在瞭望过程中出现了呕吐。“我们安排的是白天每两小时一班,一班12人进行瞭望。除瞭望人员外,其他人负责与澳大利亚、中国海上搜救中心沟通。”

视网膜黄斑受损的王建忠

在描述这一安排时,眼睛里充满了温情,“科考人员和船员因常年到南极科考,长时间受到强烈阳光照射,视网膜黄斑出问题的人不在少数。”

王建忠说,“雪龙号”经常要经过澳大利亚,因参与救援俄罗斯科考船,与澳大利亚海上搜救中心保持着良好的关系。“这种关系非常有利于协调澳方与中方的搜寻。”

“雪龙号”也在调动着自己可以借助的一切。“雪龙号”拥有物理海洋、大气等方面的专家,他们就在一个工作室里,根据最新资料,估测一个小时或者几个小时后疑似漂流物的具体位置。

“这样可以为赶赴搜寻的其他舰船赢得时间,并提高有效性。”王建忠描述,他们是一个团队,为了完成一个任务一起努力。但此时,王建忠的话给人的感觉是,他们更像是一支部队,要打赢胜仗,必须使尽浑身解数。

国家海洋局研究所的研究生,26岁的马龙就是这支“部队”里的一分子,此前是他第一次前往南极科考。“我是报名留下来的。”马龙说,报名前他就认为这是一件有意义的事情,为了

生命,为了家属。

“在陆地上,我们忙于工作、忙于生活,大多是为了自己、为了家庭。这一次,是真正为他人的生命去努力。”马龙说。

在“雪龙号”上,马龙主要负责与澳大利亚协调中心的沟通,每隔6小时就要联系一次,协调是否有新的情况发生,如果前方直升机发现疑似漂流物,马龙就负责联系就近船舶前往打捞。“有一天,我曾与澳大利亚4架直升机和中方2架直升机进行沟通。”

3月29日,“雪龙号”赶到珀斯西北新搜寻区域。3月30日,因为油料只够返程所需,“雪龙号”奉命将搜寻行动的中方指挥棒交给搜寻更加专业的“海巡01号”海事巡逻船。移交前,王建忠特意询问对方要不要将“雪龙号”直升机组人员、海洋大气专家留下,在得到不需要的答复后,王建忠和“雪龙号”带着一无所获的遗憾离开搜寻区域。

“有点遗憾,但我们有自己的任务。”这个在“雪龙号”上工作了5个月才回家的男人平静地说。回国后,王建忠一直关注着MH370航班的信息,“希望早点找到,给家属一个交代。”

(下转B02版)

“不能以搜寻成果评价搜寻行动” B02  
“握手”背后的神秘电波 B03  
坦诚沟通很有必要 B04