

“

到昨天,马航MH370客机失联已经半个月。记者22日从国防科工局获悉:高分一号卫星3月18日12时,在南印度洋海域观测到疑似漂浮物。这一疑似漂浮物距澳大利亚公布疑似物位置南偏西120公里左右,且两者长度相近。目前,各方仍在加紧搜寻,中澳在疑似海域的联合搜救行动,也将在今天正式开始。

综合新华社、央视、法制晚报

# 中国卫星发现长22米宽13米疑似物

图像拍摄于18日12时,呈马蹄状;与澳方公布的疑似物相距约120公里  
中澳联合搜救今天正式开始;我两架伊尔-76运输机将飞赴疑似海域

## 高分一号卫星发现的疑似物呈“马蹄形”

记者22日从国防科工局获悉,根据中国资源卫星应用中心、中国科学院遥感与数字地球研究所等单位对相关卫星数据进行研判,3月18日12时许获取的高分一号卫星图像中,南印度洋海域(南纬44度57分,东经90度13分),观测到疑似漂浮物。这一疑似漂浮物长约22米,宽约13米,呈“马蹄形”,距澳大利亚公布疑似物位置南偏西120公里左右。

高分一号卫星是中国高分辨率对地观测系统的首发星,在地理测绘、海洋和气候气象观测等领域发挥重要作用。

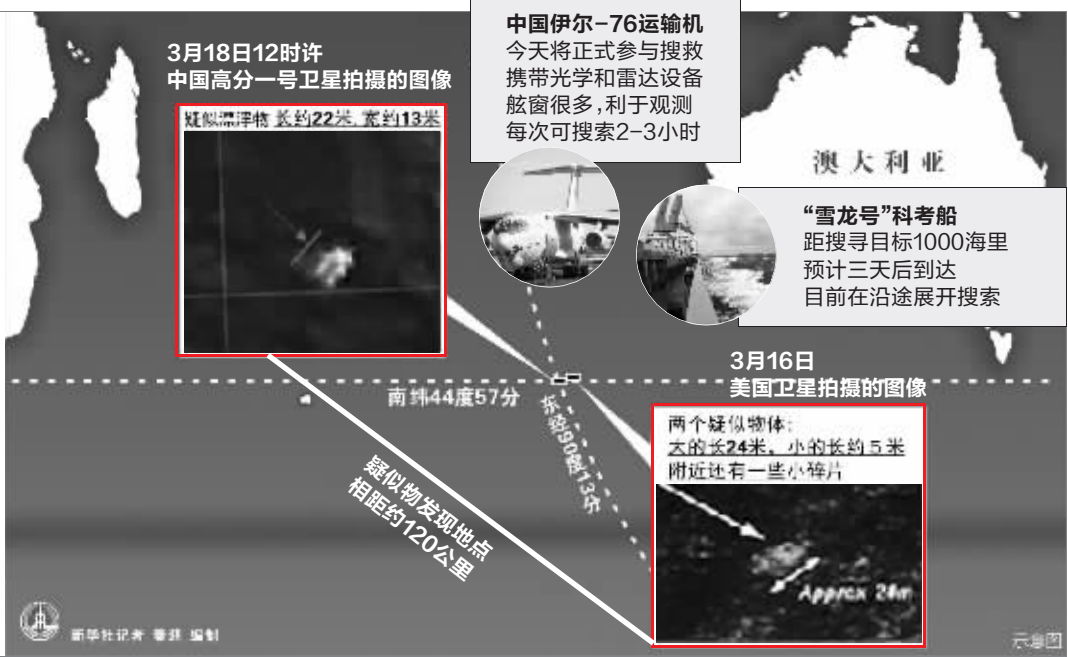
此前在20日,澳大利亚称发现两个疑似MH370残骸的物体。卫星图片拍摄于16日,来自美国商用卫星运营商数字地球公司。

### ■分析

中国“高分一号”卫星发现的疑似漂浮物,与澳大利亚之前发现的疑似漂浮物,会不会是同一物体呢?

军事专家傅前哨认为,这是有可能的:澳大利亚公布的疑似物长约24米,而中国“高分一号”卫星在南印度洋观测到的疑似物体长约22米,宽约13米,“有可能是飞机的机翼部位。”中国卫星发现疑似漂浮物是在18日,比上次的16日晚了两天,“这两者的关联性还是有的,两者相距120公里,一天漂60公里还是可能的。”

这为下一步的搜索提供了良好的条件。当然如果不是一块东西,而是两块东西,等于我们又多了一块目标物,三块目标物了,疑似物体越多,找到失联飞机的可能性就越大。



## 中澳联合搜救今日正式开始

## 两架伊尔-76今参与中澳联合搜救

执行增援搜救任务的中国空军两架伊尔-76运输机22日下午抵达位于澳大利亚西部城市珀斯以北50公里的皮尔斯空军基地。当地时间下午2时左右,中国空军第一架伊尔-76运输机转场降落在珀斯皮尔斯空军基地。相隔约15分钟,第二架运输机也平稳降落。

在军机抵澳前,澳大利亚总理特拉斯当天在珀斯皮尔斯空军基地说,增加中国的搜索能力后,发现失联客机希望增加,搜索失联客机的国际行动得到进一步加强。特拉斯表示中国舰队阵容非常完整,预计今天将开始与中方联合搜救工作。另外,中国驻马来西亚大使馆武官陈卫说,留在马来西亚的1架运-8飞机将在当天下午出发前往安达曼海域进行搜寻。

## “雪龙”号距搜寻目标还有1000海里

在一望无际的深灰色海面上,“雪龙”号22日全速赶往搜寻马航失联客机的目标海域。截至记者发稿时,“雪龙”号距离搜寻目标还有1000海里。

21日晚“雪龙”号从澳大利亚弗里曼特尔码头出发后,昼夜兼程一路向西南方向航行,直奔搜寻目标——位于南纬43度28分、东经91度45分的“1号点”。预计“雪龙”号还需航行70个小时才能抵达目标位置。

目前,考察队已将船上科考队员进行了分组培训,并在船头、船中和船尾设立三个瞭望点,安排人员24小时值班,沿途上岗瞭望。目前尚未在海面上发现漂浮物。

“雪龙”号搜寻工作总指挥刘顺林说,在一路航行过程中,我们将不放过任何一个搜寻的机会。

### ■分析

中国空军前方指挥组组长刘殿君说,我方军机携带了光学和雷达设备,从搜救海域来看,在这个季节的天气情况下以目视搜索更可能发现目标。中国军机最大续航时间可达8小时,但由于皮尔斯空军基地跑道较短,同时因受重量限制,运输机无法满油起飞,每次搜索时间为2-3小时。

澳大利亚空军上尉克莱格·希普说,中国伊尔-76军用运输机优势明显。这次搜索行动主要是目视搜索,中国军机有很多舷窗,如果想在移动的水面发现漂浮物体,必须飞得很低,尽量贴近水面,并具备长时间持续搜索能力,这些都是中国军机的明显优势。

### ■分析

据相关专家介绍,黑匣子的电池只能维持30天脉冲信号,MH370航班失联两周,意味着电量只剩约一半。黑匣子是分析事故、还原飞行过程的最重要物证,也是帮助搜寻人员定位事故区域的重要工具。

如果搜寻人员今后十几天依然无法定位黑匣子,搜寻客机和还原真相都会面临更大挑战。

马来西亚代理交通部长希沙姆丁·侯赛因在21日的发布会上表示,如果确认MH370航班最后出现在南印度洋上,那么“雪龙号”的参与对搜寻航班的黑匣子很有帮助。但当务之急是我们需要进一步缩小搜寻范围。

## 航班失联前,究竟说了什么

## MH370与地面通话记录曝光

马来西亚航空公司失联客机与地面空管人员的全部通话记录21日由英国《每日电讯报》披露。

唯一疑点是,机组曾有一次非必要通话报告,重复了两遍航行高度。与此同时,转而向西飞行的指令已被输入飞行管理系统。以下是3月8日MH370航班与地面人员通话全记录及一些注解。《每日电讯报》说,消息来源是一份英文通话记录的中文译本。

### ▼塔台

0时36分30秒

机组:空管,我是MH370,早安。  
空管:早安,MH370,我是吉隆坡塔台,请进入A10 32R等待。(注:“A10 32R”为跑道进口代码,空管要求客机滑行至此并等待指令。)

0时36分50秒

机组:A10,MH370收到。

0时38分43秒

空管:MH370,请从32R A10位置进入跑道。

机组:从32R A10上跑道,收到。

0时40分38秒

空管:MH370,位置32R,跑道可用,准许起飞,晚安。

机组:位置32R,跑道可用,准许起飞,MH370收到,谢谢,再见。

### ▼离场

0时42分05秒

机组:MH370已离开机场。

0时42分10秒

空管:确认MH370位置,飞行高度180,按指令向右转,目标IGARI航迹点。(注:空管确认MH370高度1.8万英尺,即5500米,指示客机向马来西亚与越南之间的IGARI航迹点飞行,客机正是在该航迹点附近失联。)

0时42分40秒

机组:好的,高度180,方向IGARI,MH370收到。

0时42分52秒

空管:MH370,你已进入吉隆坡区调管制范围,通信频率132.6,晚安。

机组:132.6,MH370收到。

### ▼区调

0时46分51秒

机组:吉隆坡空管,我是MH370。

空管:MH370,请爬升至高度250。

0时46分54秒

机组:MH370向高度250爬升。

0时50分06秒

空管:MH370,爬升至高度350。

0时50分09秒

机组:我是MH370,飞行高度350。

1时1分14秒

机组:MH370保持高度350。

1时1分19秒

空管:MH370。

1时7分55秒

机组:MH370保持高度350。

(注:机组两次重复客机保持在3.5万英尺高度,这不是安全流程规定的必要动作,但也不属于异常表现。)

1时8分00秒

空管:MH370。

1时19分24秒

空管:MH370,请联系胡志明市,通信频率120.9,晚安。

1时19分29秒

机组:好的,晚安。(注:客机此刻位于IGARI航迹点附近,ACARS已被关闭。马来西亚空管通知,将把管制权交给越南胡志明市区调。但越南方面没能与机组建立通信联系,客机雷达信号随即消失。)

## 专家分析

### 通话记录中存有两大疑点

有飞行专家认为,该通话记录有两个疑点。一是马航失联飞机驾驶舱发出的两条信息内容重复;二是飞机失联和改变航向时间恰好发生在空中交通管理方移交过程中,此时飞机和地面之间的通讯可能存在“盲点”。

## 马方又否认

### 相关报道不准确,暂不公开最后通话记录

不过,针对英国媒体披露的马航MH370客机失联前的通话记录及其疑点,马民航局总监爱资哈尔丁称相关报道并不准确,马方目前虽无法公开最后通话记录,但并未发现可疑之处。

由于目前搜救行动没有更多更新的内容发布,从明天开始,马方将发布会的频次,改为两天一次或三天一次。今天可能不再召开发布会。