

揪心 MH370



我8舰船已累计搜寻45763平方公里

□新华社记者 林红梅

记者从中国海上搜救中心了解到,中方8艘舰船(共载5架直升机)正在马航失联客机疑似现场展开搜寻。截至3月13日12时,中方搜救力量已在事发海域连续搜寻100个小时,累计搜寻45763平方公里,未发现与失联客机有联系的可疑物。

在马六甲海域,中国海上搜救中心已协调“富源山”“川河”“珊瑚座”“兴宁洋”“新浦洋”共5艘过往的中国商船在马六甲海峡划定水域进行搜寻,均未发现可疑情况。此外,13日12时25分,海军“999”舰(井冈山舰)已前往国防科工局“高分一号”卫星9日发现漂浮物的位置,核实信息。

与此同时,马来西亚和越南13日对一处可疑海域展开搜寻,但没有找到任何线索。

现阶段,至少11个国家和地区参与这次搜救。



3月13日,“南海救101”轮与“南海救115”轮分离,继续在疑似海域开展搜寻
新华社记者 赵颖全 摄

MH370失联第六天

3月13日

0时 马航发布第十五份声明,表示已派出112名专业辅导员给乘客家属提供辅助

0时45分 马航发布第十六份声明,表示一些乘客家属被安排从北京飞往马来西亚时却经过香港到了印度的说法是不正确的

11时10分 马航发布第十七份声明,表示为表达对2014年3月8日MH370航班的乘客与机组人员的尊重,自14日起MH370及MH371将更改为MH318及MH319,班次并无变化

14时55分 CNN一资深主持人表示,在网上疯传的“CNN报道称失联客机系8日凌晨被马来西亚军方击落”的消息毫无事实根据

19时37分 美国情报部门多名高级官员表示,马航客机失联后,美方间谍卫星没有监测到空中爆炸迹象

21时47分 《华尔街日报》报道,美国海军将派遣其最先进的P-8A波塞冬侦察机参加对失联客机的搜索

22时34分 马来西亚代理交通部部长希沙姆丁否认媒体早些时候关于“客机失联后持续发送数小时信号”的报道,并表示“已把搜寻工作置于国家安全之上”,将军用雷达数据与包括美国和中国在内的国际伙伴分享。对于马来西亚警方宣布正在调查两名飞行员一事,他否认警方搜查了飞行员住所
(本报综合消息)

失联乘客家属通报会连发三问

马军方表示8日凌晨未曾击落不明飞行物体

□据《北京晚报》

昨日9时,马航面向MH370客机失联乘客家属的情况通报会继续进行。家属们针对几个关键问题,连续提出三个问题。

军用雷达上的亮点是失联客机吗?

马来西亚民航部门表示,马来西亚军用雷达上3月8日凌晨2时40分发现亮点,监测到不明物体的信号,但军用雷达不显示具体的航班信息,不确认这是不是马航失联客机。

昨日11时10分前后,马来西亚驻华大使打通马军方电话,表示在3月8日凌晨1点21分至当天早晨8时,他们没有击落过不明飞行物体。

失联乘客手机为何一度能打通?

马方工作人员表示,家属提供的两个号码都是手机号。拨打的话可能是先

连接到通信商那里,并不一定是打到了失联乘客的手机上。这方面信息,他们还在继续调查。

家属中有一人是电信专家。他特别指出,马方应该将飞机上每一个乘客的电话都排查一遍,查查飞机上每一个乘客的手机最后一次是和哪个基站连接的。马来西亚驻华大使表示,通报会结束后将和他单独沟通,将建议反馈到马来西亚。

失联客机是否落在“Naning”?

有消息称MH370客机迫降中国南宁,后又称迫降越南Nanming。另有消息说,这个地点应为“Naning”,就是马来西亚对马六甲海峡及附近地区的旧称。

马航工作人员表示,3月8日上午,他们从媒体上获得相关信息,并分别联系了中国南宁和越南Nanming,但没有发现有价值的线索。

至于马六甲海峡及附近地区的旧称为“Naning”,马方另一名官员予以否认。

相关链接

我民航局:希望马方允许中方派出民航专家组协助救援

□新华社记者 林红梅

中国民用航空局副局长夏兴华介绍,12日,在与外交部副部长谢杭生、北京市副市长张延昆共同会见马来西亚总理对华事务特使黄家定、马来西亚驻华大使伊斯甘达·萨鲁丁以及马来西亚民航局和马航负责人时,中国民航局向马方提出四点建议:一是希望马方继续扩大搜救范围,加大搜救力度,协调搜救各方之间的合作和信息共享;二是允许中国民用航空

局派出专家组协助马方为失联客机的救援提供技术支持,希望马方从中方154名乘客的角度考虑,同意中方这一要求;三是建议马来西亚民航局能够及时向中国民用航空局通报即时信息,并对目前正在吉隆坡开展工作的中国民航官员提供各种信息;四是要求马来西亚民航局派专人在北京会同马航共同做好乘客家属的安抚和信息发布工作,因为中国乘客家属不仅要通过马航得到相关信息,还希望得到马来西亚政府的信息。

新闻分析

或遭遇比劫持更特殊情况

□据《新京报》

针对“马航失联客机MH370曾飞入马六甲海峡上方”这一消息,一名国内民航飞行员分析称,失联客机偏离航线这么远距离且飞行了1个多小时的可能性不大。

该飞行员表示,如果机组决定改变航线,必须向管制申请汇报。一般改变航向的原因主要是飞机故障、恶劣天气。遇到这些情况,机组都会主动向管制汇报并申请改向或者就近备降。如果没有任何通话记录证明机组曾经申请改向,越南胡志明管制区也没有下达指令,那么有理由怀疑飞机遭遇了比劫持更特殊的情况。

该飞行员分析称,劫持也是机组被迫改变航向的因素之一,但机组有时间通过机上的通信设备等向管制表明飞机被劫持。该事件目前还没有充分的信息说明曾经有过被劫持的信号。

“剩下的就要考虑是不是飞行员自主调整了航向。”他说,民航史上确实有过飞行员“劫持”飞机的事件。机组人员应该知道如何关闭与地面联系的任何系统,但飞机逃不过军方雷达。

一名不愿公开姓名的航空专家认为,技术层面上,人为故意改变航向这种情况有可能发生。

这名专家分析,执飞该航班的波音777-200型客机至少配备有4套通信装置,因通信系统机械故障导致机组与地面失去联络的可能性极小。因此,从客机失联80分钟后仍保持巡航高度来看,客机在人为操控下故意改变航向的可能性相对较大。