

一圈,两圈,三圈。大连海域上空,一架MD-82客机在盘旋三圈后,突然拖着浓烟烈焰冲向海面。这是2002年5月7日,中国第一起民航飞机坠海事件,机上112人全部遇难。

# 中国首次打捞坠机内情

搜救船到达事故现场后,首要任务是打捞遗体和飞机残骸。此时海面上漂浮着燃油、飞机座椅和残肢,海军官用抬、抱、托举等方式打捞泡涨的尸体。第二天凌晨,22具遗体被运回大连港。但失事飞机的位置仍是谜团。

## 在水下寻找粉身碎骨的飞机

打捞组决定采用旁侧声纳——向海底发射声脉冲并接收回波,根据回波信号到达的时间、强度,画出一条条扫描线,形成连续图像。可是图像中始终没有这架长45.1米、翼展32.9米的飞机身影。专家决定采用打捞行业的土办法——拉网式搜索,即在两条船之间拴一条钢缆并前行,如果水下物体绊住钢缆,潜水员立刻下水勘查。整个打捞过程,可以概括为“画圈”——根据零碎信息,在海域中划出一个可能范围,然后逐步缩小直至触摸到目标物。

根据目击者提供的飞机入水位置、第一具尸体发现位置等信息,打捞组划出一块边长1500米的正方形区域,对其进行拉网式拖扫搜寻。

28小时后,钢缆被机头绊住,这是打捞中拨云见日的一刻。但直至见到拖拽出水的机头,专家才恍然大悟:飞机发生了强烈爆炸,近乎粉身碎骨,旁侧声纳很可能早就扫到了飞机残骸,只是操作人员未能及时识别。

残骸散落区进一步被缩小在一个

长600米、宽400米的24万平方米水域。潜水员小心翼翼穿行在碎板、渔网和密密麻麻交织而成的水下迷宫中,若不慎被碎片划破呼吸软管和潜水衣,潜水员将可能因沉底不起、缺氧而失去生命。有的人为判断准确,用手摸着残骸一点点前进,在大脑中储存手感的记忆。

## 黑匣子的信号发射器掉了

与此同时,另一个重要目标黑匣子的打捞,却始终毫无进展——它只有普通鞋盒大小,这意味着这个“圈”必须划得足够小。搜救人员先后从大连、哈尔滨、沈阳调来设备扫测,毫无结果。唯一的渺茫希望,是大连重工集团760所用自制的探测仪,收听到了黑匣子发射的信标声脉冲。

黑匣子盒体的一端,卡着一个小小的圆柱体,叫做水下信标。信标上的海水电池在触水后,开始给信标供电,使其连续30天、持续不停地发射37.5KHz的声脉冲,便于搜寻。

不过虽然能收到声脉冲,却无法确定方向来源。最终于5月12日晚,上级批准美国专家前来协助打捞。美国人带来了声纳信标定位仪。操作方法颇原始:将声纳转换器插入水中,操作人员戴着耳机、手持放大器接听信号,如果听到黑匣子发出的“滴答”信号声,声音越大,靠得越近。

13日凌晨3时14分,“听到了!”美

国专家一声惊叫。这已是寻找黑匣子的第五天。但由于该仪器只能定向、无法定位,在接下来的3小时16分钟内,专家们做了十次定向——每次产生一条射线,射线的交叉图像将搜索范围圈定在直径为100米的半圆中。如此反复,最终进一步缩小到直径为5米的圆中。

遗憾的是,打捞上来的信标已与黑匣子分离,而黑匣子本身并不发射声脉冲。专家此时只好依赖常识判断——黑匣子可能就在信标附近。

在信标周围摸寻一番后,专家很快在5米外捞起第一个黑匣子,舱音记录器。但还有第二个黑匣子,飞行数据记录器。前者记录时间为25分钟,后者为25小时,并且后者所记录的飞行参数,如水平速度、垂直速度、加速情况等数据,对事故原因调查起决定作用。

打捞组用同样办法,很快在两个小时后,发现了第二个黑匣子的信标。不幸的是,它也与黑匣子分离了。潜水员依然只能以信标为中心,开始艰苦的拉网式搜寻——一米一米地摸寻,这样探寻了将近五天,终于在距离信标62米的地方找到了第二个黑匣子。

历时12天,关键的打捞工作基本结束。这一次,坠机地点只在距离阻浪堤一公里处,近岸水浅,便于打捞。2009年法航447客机坠落在平均水深逾4000米的大西洋,花了两年时间才找到黑匣子。 (据《老年生活报》)

## 重大空难事故回顾

● 2002年4月15日:中国国际航空公司一架编号为129的航班准备在釜山机场着陆时,撞到韩国的一个山头上。这架波音767-200航班载有166人,只有30人幸存下来。

● 2001年11月12日:美国航空公司的一架587航班从约翰·F·肯尼迪国际机场起飞时坠毁在纽约市昆士区的罗卡威地段。机上载有255人。

● 2001年9月27日:一架载有77名乘客的俄罗斯航班在黑海上空坠毁。事故原因是航班在飞行途中遭到正在演习的乌克兰空军导弹的袭击。

● 2000年7月25日:一架从法国巴黎飞往纽约的法国航空公司的“协和式”飞机在起飞后不久就着火坠毁,造成机上109人和地面5名人员的死亡。事故原因是一架大陆航空公司的DC-10飞机的一块金属片掉在了“协和式”飞机起飞的跑道上。这个金属片引起了“协和式”飞机的轮胎摩擦着火,最后造成飞机失事。

● 1999年10月31日:埃及航空公司一架编号为990的波音767客机从纽约飞往开罗的途中,在马萨诸塞州楠塔基特外的大西洋上空坠毁,217人丧生。事故原因有两种说法,美国方面认为是飞行员故意自杀性行为造成的,但埃及政府和公众拒绝了自杀理论。

● 1998年9月2日:瑞士航空公司的一架编号为111的MD-11航班从纽约飞往日内瓦途中,在加拿大新斯科舍外的大西洋上空失事,造成215人死亡。

● 1996年7月17日:美国“TWA”航空公司的编号为800的波音747航班从纽约飞往巴黎时,在大西洋上空爆炸,造成230人死亡。经过长达4年的调查,飞机失事原因确定为电路着火,点燃中央机翼的油箱,造成燃油箱的爆炸。

● 1996年5月11日:美国“VALUJET”公司的一架编号为592的DC-9客机从迈阿密飞往亚特兰大时,坠毁在佛罗里达州的埃弗格莱兹,造成110人死亡。

● 1995年12月20日:美国航空公司一架编号965的波音757客机坠毁在哥伦比亚的加利附近,造成160人死亡。事故原因是机组人员将错误的密码输入了飞行计算机内,导致飞机着陆时急速下降。

● 1994年9月8日:美国航空公司一架编号为427的波音737航班从芝加哥前往佛罗里达州的西棕榈滩途中,坠毁在匹兹堡附近,造成132人死亡。 (据《北京青年报》)

## 三年困难时期天空上的“游戏”

新中国成立后,美国中央情报局渴望得到大陆的情报,但中国组织严密、防范严丝合缝,唯一的弱点就是防空能力极弱。恰好此时台湾一直积极努力“重返大陆”,双方一拍即合。于是,台湾空军34中队(蝙蝠中队)应运而生。

从蝙蝠中队诞生的前期1952年,一直到1966年基本停止对大陆侦察,进入大陆上空侦察的飞机共达838架次。国共双方在大陆上空上演了一幕长达14年有如“老鼠和猫”似的游戏。

1957年,台湾“空军技术组”使用美军B-17轰炸机改装成的侦察机,全年进入大陆上空53架次。曾任解放军空军副司令的林虎将军在《保卫祖国领空的战斗》一书中披露,这一年,人民空军使用米格-17等拦截69架次,无一成功。

当时解放军空军拦截能力还非常弱。1958年3月13日至14日凌晨,解放军空军损失了两架飞机。一架是空九师飞行员杨玉江驾驶米格-15,自长沙起飞,担任拦截B-17任务的无线电中

继机,起飞没多久失去联络,23时左右坠毁于长沙大托铺机场附近。第二架是空18师副大队长王国山,于14日凌晨驾驶米格-17出海拦截返航的B-17,由于耗油过多,不能返回本场,转场雷州半岛的遂溪机场。王国山飞到机场后,机场上空天气突变,王国山无法目视跑道,坠毁在机场跑道附近。

在1959年-1961年国共空军交手中,双方各有输赢,但国民党空军略胜一筹。 (据青岛新闻网)

## 苏联击落韩国民航事件始末

1983年9月1日凌晨,韩国汉城(今称首尔)机场挤满了接机的人们,他们等待从美国纽约飞往汉城的韩国民航客机KAL007号航班降落。但直到上午9时,仍没有这架客机的任何消息。KAL007机型是波音747-230B,在纽约肯尼迪机场晚点起飞35分钟,途中在美国阿拉斯加州安克雷齐加油。苏联媒体称,KAL007客机进入苏联领空后不久,就从雷达上消失。

事发后,日本、苏联和美国纷纷出动飞机和船只搜寻KAL007客机的下落。但在动用了一切手段后,仍没有找到这架

客机的踪迹,搜寻工作不得不暂停。几天之后,苏联承认,由于这架飞机侵犯苏联领空,在多次警告无效后被击落。此消息一公布,世界舆论哗然。苏联和美国都召开了发布会,最终美国占据了舆论的主动权。美国总统里根在9月5日就此事发表演讲,严厉谴责苏联。

KAL007事件导致东西方关系进入冷战时期最为紧张的时刻,由此在西方掀起了反对苏联的高潮。几周后,美国宣布启动著名的“星球大战计划”。公开资料显示,当时KAL007号航班从阿拉斯加起飞后两小时左右,不知何故突然偏离航向

达500公里以上,飞向苏联堪察加半岛南部以及萨哈林岛。此处是苏联部署在远东地区的战略弹道导弹基地。

1983年,美国侦察机经常抵近苏联领空刺探情报。苏联军官说:“1983年是难熬的一年,美国侦察机飞越苏联领空的次数越来越多,我们不得不做出回应。我们尤其痛恨RC-135电子侦察机。”1983年9月1日凌晨,苏联防空雷达发现KAL007客机在堪察加半岛东北飞行,被误认为是在当地执行间谍任务的美军RC-135型电子侦察机而被击落。

(据《新京报》)