

“东方之星”客船整体浮出水面

船体先扶正再起浮，搜救人员已进舱作业

据新华社湖北监利6月5日电 “东方之星”起浮作业从16时6分开始,到18时50分许,船体已整体浮出水面。搜救人员进舱作业。

交通运输部新闻发言人徐成光介绍,4日晚8时整体扶正和起浮作业启动后,遇到的主要困难和问题主要有两个方面:一是沉船区域江底有大量泥沙和不规则石块,极大地影响潜水员水下牵引作业,且牵引吊索在船体与江底之间的90度死角处特别容易被卡住;二是因

为发现了新的遇难者遗体,重新调整了牵引吊索的位置。

克服了重重困难之后,5日凌晨钢缆牵引完毕,7时2分开始扶正,8时30分右舷露出水面,9时6分完成了整体扶正。

记者在施救现场看到,到15时许,船头部位钢缆已经更换完成,并开始对船尾钢缆进行调整。从而将船体内的水排出来,减轻起浮的重量。有两台起吊机器同时作业,保证平稳用力安全起吊。

随着吊臂、钢缆的拉升,江水一点点从船舱中溢出,船体也缓缓上浮。记者看到,“东方之星”船舶的蓝色顶棚边沿像树叶一样,翻转过去。

靠近岸边的船头提升较快,船尾抬升相对较慢,船头已出水两层时,船尾才刚刚露出一层。救援人员随后调来了一台新的起吊船,在船尾又加了一根钢缆。

随后,18时20分左右开始,3艘起吊船同时作业,船体抬升速度明显加快。

半小时后,“东方之星”基本全部出水,救援人员已进入舱内。

此次“东方之星”的船体打捞工作,采取了先行扶正再实施起浮作业的方式。为何没有直接实施起浮作业?

新闻发布会上,大连海事大学救助与打捞专业教授熊伟介绍,对沉船船体先扶正再起浮是国际通行做法,且是比较安全的办法。因为,沉船的船体的重量分布不均匀,如果直接起浮,钢丝绳或船体建筑物可能会发生断裂。

客船翻沉事件幸存者讲述惊魂瞬间——

东方之星陨落的那一夜

一艘由南京驶向重庆的游船,计划溯长江而上,行程11天,白天停靠游玩,夜间开船赶路。船上400多名游客中多是50至80岁的“夕阳红”老年团成员。然而,在这艘“东方之星”6月1日陨落当夜,他们的命运就此改写。究竟那一夜发生了什么?

19时许—— 风雨中逆流而上

客船逆流而上,风雨渐渐大了起来。退休教师邹海燕一身疲惫,这次是同另外三个同学相约出来旅游。她照例给家里打电话报平安,给孙子送上儿童节的祝福。

话筒中不断传来的风雨声让家人不放心,不断嘱咐她注意安全。

20时许—— 江面雷雨交加

客船上行,到了湖北监利长江大马洲江段。长江江面风雨如注,电闪雷鸣。由于恶劣天气,游客大多回到房间休息。

同是“夕阳红”老年团的王传玉,平时不常出外游玩,这次也是跟朋友同行。每天和家人的例行一电讲讲船上的情况,聊聊游览的名胜。老王给家里去了电话,祝女儿四岁的孩子节日快乐,谁承想通话不到一分钟便断线了。

20时52分—— 留下沉船前最后影像

江苏物润船联公司的一艘船只自上游而下,在约100米开外的位置,“东方之星”从该船的左舷经过,驶向上游。

因此,其每隔两秒发射一次的信号被江苏物润船联公司的船只全程接收。该船的监控视频画面也记录了“东方之星”沉没前的最后影像。

21时左右—— 乘客有点担心

张建伟与船上的老伴通了一次电话。“她问我上海热吗?我说上海31度,她说这里狂风暴雨,当时她说船在风雨中行驶。”

来自天津的吴建强和老伴躺在床上闲聊。风雨飘摇中,船开始有些摇晃。老伴有点担心,拉紧了老吴,老吴柔声安慰老伴:“放心吧,没事。”窗外夜黑、风大、雨疾。

21时10分—— 雷达被雨干扰

运输危险品的“铜工化666”从湖北枝城卸完空货返回铜陵。船顺流而下,与逆流而上的“东方之星”相遇。这是“东方之星”出事前最后一次被人看到。“雨大得不得了,江面上能见度很差,就像下雾一样,雷达被雨干扰了,都扫不到东西。”船长李永军说。

21时15分左右—— 船长想用速度抵住风

看到风雨逐渐大了起来,船长张顺文离开自己的房间,来到驾驶室,站在操作台前观察。张顺文判断,此时风力应在3—4级左右,由南向北吹。他尝试走背风,往北偏行,想用速度抵住风。

21时20分许—— 龙卷风悄然靠近

忽然间,风速猛然剧增。始料未及

的情况出现了,船身失去控制,客船如失控的巨兽在长江江面上“横冲直撞”,一股强劲的龙卷风正在向“东方之星”悄然靠近。

雨点不断打在船的右侧,很多房间都已经进水,一些游客被惊醒,忙着把打湿的被子和电视机搬到大厅。

此行的导游张辉刚刚和同事商议完第二天的旅游行程,从二楼右侧的办公室回到左侧的卧室。他发现船倾斜了:“倾斜度很大,有45度,一些小的瓶子开始滚落,我捡起来,它们又滚落了。”

21时30分许—— 左满舵仍无法控制船身

风突然剧烈增大,从驾驶室望出去,外面一片漆黑。操作员打了一个左满舵,仍然无法控制船身。突然,整个船向右侧倾斜,一瞬间,水就从下面冲了进来。也就10秒20秒的时间,位于三楼的驾驶室内,瞬间就被水灌满了。来不及报警,水瞬间注满了整个舱室。“船在倾斜!”剧烈的摇晃惊动了正

在进入梦乡的乘客。水瞬间涌入了李秀珍的舱室,到了齐腰深。她被倒下的床压住身子,动弹不得。“船翻了!”吴建强意识到,必须马上逃离船只,他使出全力拉老伴,可水使他使不上力气。

“撒手!”此时,吴建强的老伴突然喊了一声。老吴一愣,巨大的水流托着他的身子,顶开身旁的窗户,把他从窗户挤了出来。

此时,张辉也觉得情况不对劲,他和同事说:“好像碰上大麻烦了。”突然,船翻了。他和同事各抓了一件救生衣,抓住一切可以抓的东西向上爬,等爬出窗口,水已经到了脖子了。

短短1、2分钟的时间,船底朝天翻了。仗着对驾驶室的地形比较熟悉,张顺文一路摸出来,沿着已经翻过来的船底到处摸索,最后,摸到了船尾的侧后舵。船还在继续下沉。

就这样,长江无情地将载有400余人的“东方之星”迅速吞噬。一行人的命运在一瞬间被改变。

记者张乐 刘姝君 房子妤(新华社北京6月5日新媒体专电)

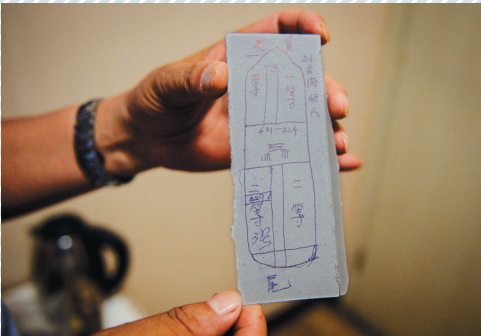
旅行社解答若干关键问题 359名乘客 已购买保险

新华社湖北监利6月5日电 (记者王蔚 朱翊)6月5日,协和旅行社总经理陶非接受媒体采访,对沉船事件中涉及旅行社的几个关键问题作了解答。

关于与重庆东方轮船公司合作事宜,陶非说,旅行社从2014年开始和轮船公司合作,已有一年余。“在合作之前,我们对该公司进行了考察。据我们了解,该公司是一家国有企业,在长江客运上有数十年的经验,‘东方之星’客轮资质齐全。我们旅行社注册于1997年,近年来在其他城市设有一些分公司,都具有旅行社经营资质,我们和轮船公司合作至今,已进行包船游十多次航次,每次也安全,想不到这一次发生这么大的灾难。”

陶非说,事发后,上海市旅游主管部门对旅行社的资质和组团情况进行了核查。从那天起至今,旅行社后续的“长江游”已全部暂停,相关退款工作正在进行。

关于保险赔偿问题,陶非说,保险公司和相关责任主体会依据保险法和旅游法的规定,在事故原因调查清楚,责任认定后理赔。在出发之前,旅行社上海总社及各地分公司和每一位登船游客签订了合同,并提醒游客购买足额的旅游意外险。这次事件中有359名游客购买了,其中75岁以下保额10万元,超过75岁保额是5万元。



6月5日,幸存者谢勇(化名)向记者展示他亲手绘制的回忆中的客船构造图。 新华社发



乘客家属在旅行社门口痛哭失声。 新华社发



6月5日,遇难者家属在江边用鲜花寄托对亲人的哀思。 新华社发



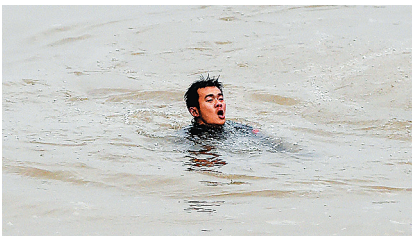
6月5日,救援人员正在将“东方之星”缓慢吊出水面,船身已经扭曲变形。 新华社发

潜水员官东 获记一等功

据新华社湖北监利6月4日电 (记者李鹏翔 李伟)记者从海军工程大学了解到,海军工程大学3日授予在长江客船翻沉救援中表现突出的潜水员官东一等功。

24岁的官东这几天已成为家喻户晓的名人。在长江客船翻沉事件的救援过程中,他多次下潜,凭借高超的潜水技术,一连救出2名幸存者;危急时刻,他让自己的潜水器具,险被急流冲走。其英雄义举,获得了网民的一致点赞。

另外两名潜水员谢启峰和石柏岩在整个搜救过程中,打捞出多名遇难者遗体。海军工程大学党委授予谢启峰二等功、石柏岩三等功。



6月2日,潜水员官东将自己的救生设备交给沉船内发现的幸存者使用,然后返回江面寻求支援。 新华社发

新华社北京6月5日电 “东方之星”游轮翻沉后,海军工程大学潜水分队接到救援命令后火速奔赴事发地点开展搜救工作。随即,海军北海舰队、东海舰队、南海舰队和广州军区水下救援分队奔赴现场,组成了一支强有力的水下搜救力量。

这已不是海军水下潜水力量第一次参加重大救援活动。海军水下抢险救生部队担负着援潜、救生、探摸、打捞的特殊使命,是担负海上打捞救生的特种兵。新华社记者走近他们,揭秘“水下蛟龙”的艰辛苦乐。

选拔潜水员,身体素质是第一关。海军北海舰队防救船大队机动救捞中队队长谭鹏介绍,潜水员一般从应届高中生选拔,对身体素质的要求极为严格,与飞行员选拔标准基本相同,录取比例仅为应征人数的1—2%。

“牙齿整齐、上肢力量发达、体重合格。”据参与失事客船救援的潜水员官东

介绍,这些都是成为潜水员的必要条件。此外,潜水员还须通过氧过敏、耳膜感应和调整平衡内外压力、心理素质测试等各项考核。

通过选拔考核,并不意味着就能成为一名“真正”的潜水员。谭鹏说,从潜水学兵到成为独立执行任务的潜水员,至少要过“三关”:一是体能关,身体要能适应高压作业环境;二是技能关,能熟练操作各类潜水装具,通过海军统一组织的潜水员等级考试;三是心理关,遇到紧急突发情况能够冷静处理。

为了练就过硬的潜水技术,潜水员每天要进行高强度的体能训练,早晚要负重5公里,以及400米障碍、蛙跳、变速跑、俯卧撑、仰卧起、叠伞、武装泅渡、战伤救护等课目。

潜水员全身穿上的装具重达80多公斤,10公斤重的铜盔、20公斤重的靴子,腰部还要绑上一圈铅块铜铸。“潜水

装具的着脚、水下故障的排险、在浮动摇摆状态电焊、切割、堵漏等都是训练中的必备功课。”谭鹏说。

对潜水员来说,练就一身过硬的本领,需要付出血与汗的辛劳,而每次救援都是一场“生与死的考验”。不明生物攻击、与物体发生交缠、减压病等随时可能危及潜水员的生命。

谭鹏说:“这次失事客船探摸中,潜水员不仅要在伸手不见五指的长江水中作业,还要长时间在数百个船舱中进行搜寻,难度、危险可想而知。”

由于潜水救援工作的特殊性,潜水员不仅需要独自面对水下的高压、寒冷、黑暗的环境,还要随时防范不明生物的攻击。

水下环境复杂,海军工程大学吴向君说,与物体发生交缠是潜水员在水下作业中最危险的情形之一。若处理不当,很可能会危及潜水员的生命安全。

潜水员除了在水下要承受常人难以

想象的危险外,还需要忍受长期潜水对身体造成的伤害。其中,减压病是潜水队员最为常见的伤病。

减压病指的是潜水员在水下高压环境停留一定时间后,回到水面常压过程中,因上升减压幅度过大、速度过快,使得溶解在肌体中的气体来不及随呼吸排出体外,而在组织和血液中形成气泡引起的一种疾病。轻者皮肤瘙痒,重者可能引起休克、猝死。

此外,由于潜水员在水下只能戴单薄的线手套作业,在冬天,下水后很快手就冻得又红又肿,有的还被冻得裂开了口子。“待第二次下水时,更是冻得钻心疼,手脚都失去了知觉,嘴唇发紫。”北海舰队潜水员张恒银说。

滑膜炎、股骨头坏死、腰椎间盘突出、风湿性关节炎等职业病也在困扰着潜水员。据谭鹏介绍,由于长期在水下训练和救援,十个潜水员中至少有三四个人会患职业病。