



N综合新华 第一财经 上游新闻 红星新闻

“泰坦尼克号”失事已100多年。支付25万美元的价格,就能乘坐小型潜艇在海底参观“泰坦尼克”号残骸,对于一群极为富有的冒险者来说,这可能是金钱所能买到的最伟大的旅行。

美国当地时间6月18日上午,一艘潜入海底参观残骸的潜艇失踪。据BBC、《每日邮报》等多家外媒6月19日报道,失踪的潜艇载有5人,其中3人是付费乘客,58岁的英国亿万富翁哈米什·哈丁也在潜艇上,他曾是首位到达挑战者深渊的人。

搜救人员20日探测到“水下噪音”,但未能发现深潜器。而依据该潜艇的氧气支持时间估算,潜艇的氧气将在6月22日早上耗尽。

据媒体披露,这艘深潜器安全性曾受到质疑。



潜水器(资料图) 海洋之门勘探公司的

坐潜艇参观“泰坦尼克”残骸 5人失联

“船票”高达25万美元,潜艇失联时可能已接近或处于3800米深海底,这将是史上最深的海底救援

航程 八天七夜 游览费25万美元

这次“泰坦尼克”残骸考察活动由美国“海洋之门”勘探公司组织,每名参与者需支付25万美元(约合179.5万元人民币)。探险活动为期八天七夜,主要带领乘客近距离观看“泰坦尼克”号残骸。

“泰坦尼克”号邮轮1912年4月从英国首航美国纽约市途中撞上冰山后沉没至大约3800米深海底,1500多人遇难。1985年,邮轮残骸被发现。

考察队日前乘船从加拿大东部出发,前往位于北大西洋的“泰坦尼克”号邮轮沉没水域,18日早上乘“泰坦”号深潜器,下潜约1小时45分钟后失联。

根据资料,“泰坦”号深潜器长约6.5米,质量约为9000千克,下潜深度可达4000米,且有一定程度的安全冗余。据称,“泰坦”号采用“尖端技术”,是“唯一”由钛和碳纤维制造的载人潜水

器。“泰坦”号从海面抵达“泰坦尼克”号邮轮残骸需要下潜大约2小时。

澳大利亚皇家海军退休官员、潜艇逃生和救援项目主管欧文称,根据时间计算,该潜水艇失去联系时可能已经接近或处于海底。

海洋之门公司于2021年开始提供“泰坦尼克号之旅”,这家公司收取费用,组织考古学家、海洋生物学家和所谓“任务专家”考察“泰坦尼克

号残骸。海洋之门公司说,去年累计28人乘深潜器抵达“泰坦尼克”号残骸位置。

加拿大退休私募基金经理泰勒去年7月与其儿子一起参加了探险活动。泰勒透露,他们花了大约一周的时间,其间进行了许多培训,包括风险评估等。他们能够“非常密切地与工程师和技术人员共事”,并帮助工程师和技术人员完成对系统的检查。



失联者之一英国亿万富翁哈丁

名单 5名乘员 包括英国亿万富翁等

据多家媒体报道,“泰坦”号上的乘员分别为海洋之门公司创始人斯托克顿·拉什、英国探险家哈米什·哈丁、具有巴基斯坦和英国双重国籍的商人沙赫扎达·达乌德及其儿子、法国籍探险家保罗·亨利·纳尔若莱。

拉什是飞行员出身,2009年创立海洋之门。海洋之门发言人说,这次考察活动由拉什驾驶“泰坦”号。

哈丁作为探险家,曾于2021年3月乘潜艇下潜至马里亚纳海沟深处,于2022年6月与其他多名游客乘坐美国蓝色起源公司的“新谢泼德”飞行器体验太空飞行。现年

58岁的哈丁是迪拜私人航空公司Action Aviation的董事长,是一名英国籍亿万富翁。

达乌德家族则是巴基斯坦最富有的家族之一,经营的企业业务领域涉及农业、石化和通信等。据美媒报道,该家族持有上市公司达伍德大力士。今年48岁的沙赫扎达·达乌德是该集团旗下化工企业恩格罗集团的英国区副主席。沙赫扎达·达乌德的儿子苏莱曼同在这艘潜水艇上,今年19岁。

纳尔若莱是前法国海军指挥官,也是“泰坦尼克”残骸资深研究者,其个人资料显示,他曾37次下潜至残骸位置。

原因 失联潜艇 或被残骸缠住

美国《纽约时报》6月19日分析了“泰坦尼克”号残骸观光潜艇失联的多种可能原因。

美媒分析,“泰坦”号的通信设备或者控制升降的压载系统可能出了问题;另一个造成失联的可能原因是,潜艇被残骸缠住而无法返回水面。

美国记者戴维·波格去年乘坐“泰坦”号抵达“泰坦尼克”残骸位置。他20日接受加拿大广播公司采访时说,“泰坦”号有两套通信系统,一套以文字方式与母船通信,一套每隔15分钟自动发出脉冲信号,但这次两套系统都没有工作。“这只

可能意味着两种情况:他们失去全部电力,或者深潜器外壳破裂、立即塌陷。两种情况都意味着极难有(生还)希望。”

英国伦敦大学学院海洋工程学教授阿利斯泰尔·格雷格认为,深潜器如果出现电力或通信故障,可以抛弃携带的配重上浮至水面等待救援,但如果

耐压舱出现泄漏,后果危险。深潜器即便没有破损,也无法从“泰坦尼克”号残骸位置那样的海底深处自主上浮,救援将非常困难。

据路透社报道,即使“泰坦”号成功上浮至海面,由于它的舱门从外部锁死,乘员也无法自行出来,只能等待救援。

搜救 海底捞针 剩余氧气即将耗尽

美国海岸警卫队海军上将约翰·毛格称,潜艇失联区域是一个偏远地区,在这个区域搜救是个挑战。

美国海岸警卫队在社交媒体上说,加拿大一架P-3型巡逻机在搜索区域探测到“水下噪音”,但随后并未发现失踪的“泰坦”号深潜器,搜寻仍在继续。

美国海岸警卫队官员杰米·弗雷德里克20日在新闻发布会上说,美国和加拿大军方已搜寻约2万平方公里海域,没有发现深潜器及其乘员下落。

搜救飞机和船只还动

用声呐装备搜寻海面以下水域。一艘配备深潜器的民用船也在事发海域参与搜救。应美方请求,一艘法国国民用船将携带深潜器协助搜救,预计当地时间21日赶到事发海域。

“泰坦尼克”残骸位于约3800米深的大西洋海底。弗雷德里克说,这次搜救非常困难,超出美国海岸警卫队的能力。“我们没有承担这类任务的全部必要技术和装备”,“这种复杂的搜救需要多方参与,需要专门的技术和设备”。

海洋之门公司顾问戴

维·康坎农告诉美联社,“泰坦”号当地时间18日6时左右下潜。从下潜开始,“泰坦”号上的氧气可支撑96小时。

弗雷德里克说,截至当地时间20日中午,剩余氧气还能支撑不足41小时,22日早上可能耗尽。

海洋专家认为,“泰坦”号可能漂浮在海面、沉于海底,或处于水下某个深度。如果它沉在深海底,搜寻和救援将十分困难。

研究“泰坦尼克”残骸的专家蒂姆·马尔廷告诉美国全国广播公司:“那里

漆黑一片,极度寒冷,海底到处是泥,起伏不平。就像是宇航员进入太空。如果它在海底,能到达那个深度的潜水器屈指可数。”

潜艇专家表示,“泰坦”的位置对于载人救援潜艇来说太深了,例如美国海军潜艇的深度极限为2000英尺(609.6米)。目前接近“泰坦”的唯一方法可能是使用遥控潜水器,预计可以达到20000英尺(6096米)的最大深度。

这将是自有史以来最深海底救援任务,比历史上最深海底救援还要深近11000英尺(3352.8米)。

质疑 观察窗认证承压能力 仅1300米水深?

媒体20日披露,“泰坦”号的安全性曾受到海洋之门内部人士质疑。据法新社等媒体报道,2018年,海洋之门起诉公司前海洋业务部门主管戴维·洛克里奇,指控他违反保密协议、对外泄露公司信息。

洛克里奇表示,他曾就“泰坦”号的试验性、未经验证的设计提出严重关切。“泰坦”号前部观察窗的认证承压能力为1300米水深,但公司计划让它搭载乘客潜至大约4000米深,且拒绝订购能达到那一深度的观察窗。

洛克里奇说,公司方面不但不听取他的多项安全建

议,还立即解雇了他。双方2018年底达成和解。

《纽约时报》报道,美国海洋技术学会2018年3月致信海洋之门,对后者的“试验性方式”表达“担忧”,缘由是后者的做法“可能导致轻微至灾难性后果”。

美联社披露“海洋之门”2021年5月提交的一份法庭文件,显示“泰坦”号先前经历了超过50次潜水试验,包括下潜至与“泰坦尼克”残骸相同深度。在2022年一次下潜中,“泰坦”号电池出问题,不得不以人工方式把深潜器与提升它出水的平台连接。