

截至昨日12时共搜救到32人 14人生还 18人遇难

# 救援人员在“东方之星”船体凿出救生孔

救援人员在“东方之星”船体凿出救生孔

搜救“东方之星”沉船进入第二天。截至6月3日12时共搜救到32人，14人生还，18人遇难。现场救援力量兵分三路，第一路对露出水面的船底切割，第二路潜入十余米深的江底搜救，第三路沿江搜寻。

总参谋长助理马宜明：军队和武警官兵共出动4628人参与救援。动用运八飞机2架、直升机8架、68艘各型艇舟、2支部队医疗救护队参与救援工作。

搜救扩大范围扩至下游220公里。

长江委紧急调度三峡水库减少出库流量便利救援。



6月3日凌晨，救援人员潜入水中搜救。

## 现场直击

### 救援人员夜战凿出救生孔

交通运输部部长杨传堂表示，救援工作争分夺秒，晚上挑灯夜战。从长沙调来的500吨级的大型打捞工程船6月2日18时许到达现场。另一艘500吨级打捞船3日早晨到达。

浑浊的江面上暗流涌动，不时有救援船只往来。3日凌晨，武警湖北省消防总队汉江支队仙桃中队副中队长程永指着2公里外的沉船告诉记者，搜救行动仍在紧张进行中，他们已经利用破拆工具，在船体上凿出救生洞孔，救援人员夜间已完成多次下潜搜救。救援现场的雨越下越大，海军的蛙人还

在准备下水。据天气预报，3日有大到暴雨，这将为救援行动增加极大难度。

中船708所游轮设计专家吴正廉表示，船舱内现在可能存在很多空气垫或空气囊，短期内这样一个有空气的空间，可以维持人的生命。人在遇险时的本能是往高处走。这个时候船舱里就有很多舱壁，每一个船舱，都可以形成空气垫，如果人能够在空气垫里待着，就有一定的生还可能。但是他提到，时间如果越久，空气就会越少。因为空气会溶解到水里，所以抢救工作一定要及时。

## 相关回应

### “东方之星”有没有超载

记者从重庆市相关部门了解到，失事的“东方之星”客轮是长江普通旅游客船，隶属于重庆万州东方轮船公司，1994年建造，1997年进行了改建，属于使用15年以上的船，但未到达30年的客船强制报废年限。

初步核实，船上有456人，没有超载。据现场救援人员讲，船舶应该配备了足够的救生衣，有些获救人员出水时是穿着救生衣的。

行业权威人士表示，从“东方之星”船型设计来看，该船型对风非常敏感，很容易受到风向的影响。据知情人士介绍，该游船并非豪华游轮，在业内被称为经济型游船。普通游轮与豪华游轮相比，在硬件设施、安全性和舒适性等方面均有较大差距，豪华游轮的抗风性能也更强。记者在各旅游网站检索发现，对“东方之星”的介绍为普通游船。

### 沉船有没有发出求救警报

现场海事部门有关专家介绍，“东方之星”翻沉时未发求救警报。据悉，1日22时10分，有海事机构接到“铜工化666”船员来电，该船在长江天字一号北岸因暴雨抛锚，看见两个人离该船20米处往下漂，一个穿救生衣，一个抱着生圈。因风雨太大无法施救，遂报警。接报后湖南方面出动“海巡12215”冒风雨于23时51分救起两人，两人

告知“东方之星”翻沉。

据交通运输部海上搜救中心相关人士介绍，按规定，船上应该搭载紧急无线电示位标，在船下沉后，自动弹出浮到水面，向地面站发出求救信号。但该设备本身不成熟，误报率比较高，这一次可能没有准确发出求救信号。如果船只瞬间翻沉，那么船务人员有可能来不及发出求救信号。

## 逃过一劫 躲避风雨 另一船游客无恙

就在事故发生的同一天上午，同在南京港口，与倾覆游轮“东方之星”号同时出发的游轮，还有来自江西南方国际旅行社的旅行团所乘坐的另一艘船。

据导游描述，两艘船出发时间本来是一致的，就是一前一后。但由于“东方之星”号游轮急于赶赴景点，船速较快。在中途渐渐

与江西游客所乘坐的这艘船远离了。到了长江湖北段时，天已将黑，江西游客所乘坐的这艘船的船长判断，天气不佳，临时停靠在了湖北赤壁。而“东方之星”号为了在6月2日下午赶到湖北荆州，继续前进，不幸遇上恶劣天气。

### 临时改签 南京夫妻躲一劫

“一大早，看到豪华游轮‘东方之星’在湖北翻沉，我都吓傻了。赶紧给爸妈打电话，幸好电话是通的。妈妈说他们还有一个多小时就到重庆了。”

“东方之星”翻沉的事情，牵动着大家的神经。对于徐女士一家来说，真的是庆幸。原本父母买了“东方之星”船票，计划去重

庆游玩，但因为母亲的一念之差，父亲又把船票改签，向后挪了一天，躲过了一劫。

尽管有惊无险，徐女士说，她还是挺害怕的。到晚间，徐女士父母的电话，都被亲人的问候电话打爆了。“大家都很关心我爸爸妈妈，平平安安就好。”

（据《北京晚报》）