

考察“泰坦尼克”号的“泰坦”号,上哪去了?

美国深潜器失踪第三天,搜救人员探测到“水下噪音”

据新华社电 搭载5人的美国深海潜水器日前下潜考察“泰坦尼克”号邮轮残骸时失踪,搜救人员6月20日探测到“水下噪音”,但未能发现深潜器。据媒体披露,这艘深潜器安全性曾受到质疑。

【大海捞针】

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。

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。“泰坦”号深潜器搭载5人,18日在马萨诸塞州科德角以东约1450公里的海域下潜,约1小时45分钟后失联。

“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。

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。”

【时间紧迫】

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。

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。”

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。

【5名乘员】

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、英国探险家哈利什·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。这家企业收取费用,组织考古学家、海洋生物学家等考察“泰坦尼克”残骸。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。

达乌德家族在巴基斯坦经营的企业业务领域涉及农业、石化和通信等。

纳尔若莱是“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。



■2012年4月5日,在美国首都华盛顿国家地理博物馆举行的“泰坦尼克”号沉船百年展上,参观者观看一艘约5.5米长的“泰坦尼克”号模型。
新华社发

特别报道

再现“里程焦虑”? 快电一键满足车主出行充电需求

过去3年,新能源车主谭先生清楚地感受到,广东省高速服务区的充电桩数量正在变多。

事实上,比充电桩增长更快的,是新能源汽车的增速。2022年,新能源汽车持续爆发式增长,产销分别完成705.8万辆和688.7万辆,同比分别增长96.9%和93.4%;市场占有率达到25.6%,高于上年12.1个百分点;有关方面预计,2023年,新能源汽车累计销量为900万辆,同比增长35%。另据《中国小型新能源乘用车出行大数据报告》指出,小型新能源汽车的次均行驶里程为7.63km,日均行驶里程为30km,更适合城市及市郊、低速、短距离出行的用户使用。

这意味着,端午假期,这些车主又要经历一次“里程焦虑”——小长假出游,仍有可能因为高速路服务区里的充电桩数量有限,陷入“抢充电桩”的窘境。而快电在互联网数字化技术的加持下,正在成为更多车主出行时的优先选择。



车主计划返乡再现“里程焦虑”

端午将至,谭先生打算自驾回老家去参加村里的龙舟比赛。在成为网约车司机之前,他曾在一家充电桩公司工作。相较于其他人,他明显感受到这个行业正在发生的变化——“路上的充电桩数量变多了”。

与他所了解的情况一样,中国充电联盟发布的数据显示,截至2022年12月,联盟内成员单位总计上报公共充电桩179.7万台,其中直流充电桩76.1万台、交流充电桩103.6万台。“哪怕没能及时充上电,也可以到下个服务区,现在小长假回家不太会有里程焦虑。”谭先生说。

相比之下,同是网约车司机的邱先生认为没有那么轻松。他粗略一算,从广州至梅州老家500多公里,心里会有些焦灼。“主要是中途要补电。目前,普遍款型的新能源汽车综合续航为400公里至500公里。网约车司机群体一般以400公里的续航为主,而且跑高速的话,只能达到300公里左右,往年小长假回家中途补电常常没有位置,需排长龙等充电桩。”他说。

数据显示,2022年我国车桩比为2.5:1,其中公共车桩比为7.3:1,由于充

电桩分布不均,整个公共充电桩的平均利用率还不到百分之十。如何让车主们迅速找到充电桩,减少充电等待的时间,还是一道亟待解决的难题。

谭先生提到,为了充上电,他曾下载多个APP。“市面上的充电APP或小程序非常多,大家基本会优先选择充电桩数量最多的那一类,现在使用快电的次数比较多”。

据了解,第三方充电服务商快电构建起覆盖全国的充电网络,并为用户提供“一键找好桩”“一键充电”等创新服务。换言之,车主只需要通过一个快电APP,便可以使用大部分运营商的充电桩,确保车主出行无忧。

快电打造全新企业示范样本

事实上,完成充电平台的资源整合,只是缓解这些车主“里程焦虑”的第一步。上述车主均表示,线下的充电使用情况更复杂。比如充电场站比加油站隐蔽,不易找到;坏桩或者充电桩使用不方便也是常有之事。《2022中国电动汽车用户充电行为白皮书》指出,64.36%用户对油车和充满电占位现象表示不满;63.37%用户认为充电网络覆盖度低;

59.80%用户认为充电设备缺乏日常维护,时常遇到设备磨损、老旧等问题。

基于此,快电的运维团队在线下针对充电场站定期进行实地巡检,对充电场站的实际使用情况进行大规模数据采集,并将数据同步上传平台,避免车主碰到坏桩,进一步提升车主充电效率。

充电期间,车主主要需要在场站逗留一两个小时。因此,快电推出了生态服务,新增休憩、餐饮、便利店、车后服务等功能。车主前来充电时,可以在休息区品尝美食、放松休憩等。截至目前,快电生态合作充电场站已覆盖全国各地。

除此之外,快电还补齐公共充电场景保险保障。早在2021年4月,能链就联合中国人寿财险推出针对充电市场的定制责任险——充电“公众责任险”。一旦车主因充电而导致财产、生命安全蒙受损失,经保险公司认定责任后,单次可获得最高100万元的赔付。目前,用户在快电APP上选择带有充电“公众责任险”标识的充电场站充电,即可享受此保障。

随着一系列利好政策落地,新能源汽车产业发展环境进一步完善。与之呼应的,充电桩产业的发展也按下加快

键。身处其中的快电,正在以自身独有的优势打造一份全新的企业示范样本。

