

# 京沪空中同现不明发光体

## 比月亮大数百倍 或是地球人飞行器所致



核心提示

飞行员描述:当飞机巡航高度到达一万零七百米时,他看到的发光体由小变大,呈规则几何圆体,比月亮大几百倍,目测直径五十海里以上,持续了20分钟,发光体逐渐变暗直至消失。

紫金山天文台刘炎研究员分析:类似事件几乎只有一种可能:即是由我们地球人的飞行器(最有可能是正处于喷火状态的推进火箭)所产生的现象。



外星人来访?  
可能性很小!

这一次,UFO(不明飞行物的英文缩写)的真正面目可能是什么?记者就此采访了北京UFO研究会理事、上海市UFO探索研究中心资深UFO研究者章云华。

章云华称,因为不明光团本身位于数百甚至数千公里的高空。根据目前掌握的情况,不明光团的出现空域离上海很远,机组目击者因观测相对位置较高(万米以上),加上光线反射,所以能看到。

其实,类似事件在国内已经出现过多次。最新的一起北天光团出现在2002年8月28日21时前后,我国的内蒙古、山西、陕西、甘肃、四川、河南、河北、山东、安徽等多处在夜空中目击到了一种圆形的、不断扩大的不明光团。

章云华介绍说,紫金山天文台刘炎研究员对此现象作过深入研究,他认为,类似事件最有可能是飞行器正处于喷火状态的推进火箭、或推力不平衡所产生的现象。UFO是否传说中的外星人飞碟来访引起?章云华认为可能性极小。

根据气泡被阳光照亮这一因素,知名科普网站果壳网大致估算出这个气泡的中心距离北京有多远,距离地面又有多高。

据估算,8月20日21时,北京地区太阳的地平高度大约为-20度,也就是说太阳在地平线以下20度的位置。如上图所示,气泡能够被阳光照亮,那它就必须位于地球的阴影之外,即位于那条斜线的左侧。由此可以算出,气泡位于北京以西至少1100千米,距离地面的高度至少有100千米。当然,这里算出的只是一个下限,实际位置可能更西,高度也可能更高。不过,这已经足以对气泡的规模有一个大概的了解了——如果以气泡膨胀到视直径60度来计算,此时它的半径将至少达到550千米。

周末参加了果壳自然控主题站观星活动的各位成员们可以理直气壮地到处炫耀,哥是目击过UFO的人。(据《广州日报》)



网友拍下的不明飞行物的照片。

不明发光体  
比月亮大数百倍



南航飞行员“采姑娘的小蘑菇168”8月20日23时19分发布微博称,他在上海区域的万米高空,目击了不明发光体。按照上海机场的航班动态信息,当日该飞行员驾驶的CZ6554起飞时间为21时51分。“21时CZ6554航班,上海区域,高度一万零七百米发现巨大球状发光天体”。该飞行员说,当飞机高度达到9000多米,冲出云层后,在驾驶舱便看到此奇景。

飞行员描述称,当飞机巡航高度到达一万零七百米时,他看到的发光体由小变大,呈规则几何圆体,比月亮大几百倍,目测直径50海里以上。“开始以为是幻觉!副驾驶还问我看到没有。”这种景象持续了20分钟,发光体逐渐变暗直至消失。飞行员表示,当他准备向上海区域的空中管制员报告时获知,其他在此区域飞行的数十个机组已经陆续开始汇报。

“根据航路管控记录,当时确实有不少机组发来报告,描述了同样的情况。”8月22日,华东民航航空管局对该事件予以确认。

北京上海网友  
几乎同时目击 UFO



当目击信息通过网络迅速转发时,人们惊奇地发现,几乎在同一时刻,有人发现北京上空的奇异景象。网友陈旭说,当晚天空中出现了奇怪的光圈。为了证实自己的说法,他还在微博上发布了一张照片。从照片上可以清晰地看出,一个圆润的光圈笼罩在一个类似电视塔物体的上方,光圈面积巨大,仿佛气泡一般,从半空开始,甚至与地平线接轨。陈旭描述,光圈刚开始比较小,然后扩散并向北移动,数分钟后消失。

一位标签显示为民航从业人员的网友“王庸公斐尧”透露,20日21时10分,上海区域的两条相距200公里的南北向航路上,几乎所有机组都报告在西方方向看到巨大发光球体。众多机组不约而同地描述,所见到的“绝对不是云”而“像天体”。

## 男子打劫出租车 仅得15元 陪司机拉客赚钱 被民警抓获

据中新网消息 一男子在打劫一名出租车司机时,发现其只有15元现金,十分气愤,决定陪司机一起拉客,等收够100元车费后再下车。在“押车”过程中,张某得知司机饿了,还下车买来3元钱的包子让其充饥。司机则趁他买包子之机,悄悄拨打了110。张某随后被抓。8月23日,巩义市人民法院正式受理此案。

### 钱花光后决定打劫出租车

今年4月13日上午,家住巩义芝田镇的张某到巩义市孝义镇玩,到了晚上,身上带的钱已经花光,连回家的路费都没有了。思索片刻,他决定打劫出租车司机。

在街上转悠到14日凌晨3时,张某在巩义市民俗村孝芝路口拦了一辆出租车,与司机陈某讲好车费25元钱,把他送到芝田镇南石村转盘处。到目的地后,张某没下车,一直让司机行驶到无人处,才叫靠路边停车。

“车一停下,我就拽住司机要钱,威胁司机不许报警,否则就弄死他。”张某说,为了吓唬司机,他故意说自己曾抢过多次出租车,有的人想反抗,被他当场打死。

“那司机长得很瘦小,当时被我吓得不敢,让他拿钱,他说3个小时前才接父亲的班,还没拉到活儿,身上没钱。”张某说,他翻了翻司机的衣兜,确实没钱,后来把工具箱翻腾了几遍,只找到15元钱。

“落了个抢劫的罪名,才抢这么一点儿钱,不值得!”张某说,他逼迫司机设法弄100元钱,否则没完。司机陈某当时很害怕,说自己的银行卡上还有80元钱,愿意到取款机上取出来。张某仍嫌少,决定坐在出租车上“押车”,陪陈某拉客,等赚够100元钱后,他再下车。

“一路上,我和司机相处得不错,相互间还聊了许多家里的事。凌晨4时的时候,司机说肚子饿了,我赶紧下车给他买了3元钱的包子让他充饥,没想到买完包子后不久,就被民警抓了。”张某说。

### 的哥协助民警抓歹徒

据司机陈某讲,被张某打劫后,怕对方狗急跳墙,他一直在想办法稳住歹徒。当歹徒提出让他凑100元钱时,他先说自己的卡上有钱,要求到银行取钱。因为银行都装有监控,一旦把歹徒引到此处,有利于警方抓捕。不料,张某不愿到银行去,愿意“押车”。为了逃出偏僻地区,他故意把车开到火车站,“火车站人多,逃生的机会也多。”陈某说。

车在巩义市火车站等客时,陈某说很饿,想买点儿包子吃,但是没有钱。张某看他无意逃跑,于是就下车用抢来的钱去给陈某买包子。陈某趁机报警。而后警察以熟客的名义联系了陈某,张某一听生意来了,很是高兴。便衣警察上车后说还要顺路捎一个人,随后车就开进了巩义市大钟楼旁边的派出所,张某在逃跑时被抓获。

经民警调查,去年9月,张某曾因盗窃被公安机关处理过。今年4月22日,张某因涉嫌抢劫被当地检察机关批准逮捕。8月23日上午,巩义市中级人民法院正式受理此案。目前,法官们正在对此案做进一步的调查审理。

### @网络微评@

网友“大雪漫漫”：“其实我觉得拘留这个劫匪半个月就算了,从他给的哥买包子看出这人不坏,只是确实没钱,而且从他智商上考虑他对社会造不成多大危害。”

网友“东湖雪”：“可怜的劫匪,一定很穷,没用ATM机取过钱。居然不想想80元钱能从ATM机提出来吗?提出这点的司机也够逗的。”

# 中国通号总经理突发心脏病去世

## 陪同国务院高速铁路安全检查组工作时发病 据称其无心脏病史

### 核心提示

深陷7·23甬温线动车追尾事故的中国铁路通信信号集团公司(简称中国通号)8月23日曝出大新闻——集团总经理马骋8月22日突发心脏病逝世。由于7·23事故即将进入责任认定的关键阶段,因此马骋的突然病逝立即引发各方关注。



▲马骋

### 暴病去世

8月23日,中国通号在其官网“中国通号网”上发布讣告称:中国铁路通信信号集团公司总经理、党委副书记马骋在深圳项目安全检查期间突发心脏病,经抢救无效,于8月22日逝世,终年55岁。“他是在深圳向检查组汇报工作时发病去世的。”8月23日,一位不愿具名的中国通号内部人士告诉记者,马骋死于“突发心脏病,抢救无效”。不过,在网络上,一位自称熟悉马骋的人士称,马骋原来并无心脏病史。

记者了解到,马骋发病时正在陪同“国务院高速铁路安全大检查”检查组检查广深港客专铁路,向检查组汇报工作。对于马骋为何突发心脏病,上述中国通号内部人士称自己并不了解。

按照国务院的统一部署,此次高铁安全大检查从12个部委抽调了286名工作人员,组成12个检查组,在10个铁路局对49个在建的高铁项目进行全面大检查。

### 众矢之的

7·23事故发生以后,中国通号一度成为众矢之的。因为上海铁路局局长安路生7月28日公开表示,根据初步掌握的情况分析,温州南站信号设备在设计上存在严重缺陷,遭雷击发生故障后,导致本应显示为红灯的区间信号机错误显示为绿灯。而国务院事故调查组副组长、铁道部副部长彭开宙更是透露,在全国铁路中,和温州南站使用同类型信号设备的有58个车站、

18个中继站。

温州南站信号设备的设计单位是北京全路通信信号研究设计院有限公司,该公司是中国通号的子公司。“信号设计缺陷”的说法出来以后,北京全路通信信号研究设计院有限公司于7月28日当天便在官网贴出《致7·23甬温线特别重大铁路交通事故死伤及家属的道歉信》,表示将“积极配合国家有关部门和铁道部的事后调查工作,敢于承担责任,接受应得的处罚”。

然而,从事态后续的发展来看,中国通号似乎充当了替罪羊的角色,分担了铁道部的压力。事实上,早在7月28日,中国通号负责宣传的人士便一再跟记者强调,被指存在设计缺陷的信号系统已交付铁道部两年了,其间没有发生过伤亡事故。

### 压力使然?

似乎是一个巧合,就在8月22日马骋去世这一天,国家安监总局新闻发言人黄毅在做客新华网时称,7·23事故是一起不该发生的、可以避免和防范的责任事故。7·23动车事故调查组已掌握了对事故原因分析、责任认定的大量证据和信息,下一步就要进入事故责任的认定阶段。王梦恕告诉记者,上述表态表明7·23事故已被明确为责任事故,而非技术事故,所以中国通号的压力应该大减。信号系统的技术是成熟的,只是个别产品存在问题,针对个别产品的问题可能会单独立案调查。(据《京华时报》)