



# 东航坠毁客机两部黑匣子均已找到

据新华社电 27日上午,东航坠机事故现场搜救人员发现MU5735航班的飞行数据记录器(第二部黑匣子)。至此,失事飞机两部黑匣子均已找到。

27日在“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部第八场新闻发布会上,民航局航空安全办公室主任朱涛介绍,27日9时20分左右,消防救援人员在技术组指定的重点区域深度搜寻,人工挖掘出一橙色圆柱状物体,现场勘查的民航事故调查人员确认为第二部黑匣子。

朱涛介绍,第二部黑匣子发现地点为事故现场撞击点东侧山坡距主要撞击点约40米、地表约1.5米土层下,目前该记录器已送往专业实验室进行译码工作。

民航局事故调查中心主任毛延峰介绍,飞行数据记录器中的数据能够为事故原因分析提供真实、客观的证据。后期,调查人员需要把两部记录器的数据,以及现场勘查的证据、空管雷达数据、机组和空管单位的陆空通话、飞机与地面的数据链传输信息、证人访谈等信息结合起来,进行综合分析研判,才能更加客观准确地分析事故的原因。

27日,记者在搜救现场看到,几台大型挖掘机正在作业,工作人员穿着防护服、佩戴口罩,在进行后续的搜寻取证工作。毛延峰说,现场调查工作结束后,调查组将综合前期调查中获取的所有信息和数据,结合实验验证结论,进行充分分析和研判,揭示事故发生的原因。

21日,东方航空MU5735航班执行昆明-广州任务时,在广西梧州藤县上空失联并坠毁,机上载有乘客123人、机组人员9人。26日晚“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部确认,东航MU5735航班机上人员全部遇难。



## 事故现场 集体哀悼

3月27日拍摄的哀悼活动现场。■ 新华社记者 黄孝邦/摄

据新华社电 3月27日下午,“3·21”东航MU5735航空器飞行事故遇难者集体哀悼活动在事发地搜救现场举行,对遇难者表示哀悼。国务委员王勇参加哀悼活动。

27日14时许,哀悼活动开始,全场鸣笛,“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部全体人员、事故现场搜救人员等面向遇难飞机方向肃穆而立,默哀三分钟,以此寄托对遇难者的哀思。地方政府和工作组协助遇难者家属,在搜救现场、殡仪馆等地以多种形式分散开展哀悼活动。

# 有关东航坠机事故的一些疑问,权威回应在这里



“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部已举行多场新闻发布会,就公众一些关切和疑问,给出了权威解释和回应。 ■ 据新华视点

## 是否能够就此还原事故原因?

飞机一般装有两部黑匣子,昨日发现的第二部黑匣子为飞行数据记录器。其中的数据能够为事故原因分析提供真实、客观的证据。经检查,记录器其他部分损毁严重,数据存储单元外观较为完好。目前,该记录器已送往北京专业实验室进行译码工作。

据介绍,飞行数据记录器一般安装在客舱尾部,记录时长25小时左右,记录参数约1000个,记录着飞机的高度、速度、航向、俯仰角、滚转角、垂直速度等状态参数,驾驶员操纵飞机的驾驶杆、驾驶盘、脚踏位置和通话按钮等参数,以及自动驾驶仪、自动油门等机载系统状态参数。在发动机启动时开始记录,发动机停车后终止记录。

此前发现的第一部黑匣子为驾驶舱语音记录器,一般安装在货舱尾部,可以记录四个通道声音,记录时长两到三小时,可以记录四个通道声音,分别为机长通道、副驾驶通道、备用通道、环境通道声音。

失事飞机的两个记录器都具有可以抵抗高过载冲击撞击、耐高温、耐海水浸泡等特性,不易损毁。

“由于本次事故情形比较罕见,空管雷达显示飞机是在巡航阶段突然下降高度,且下降率很大,黑匣子对我们梳理事故链条、还原和分析事故原因非常重要。”民航局事故调查中心主任毛延峰说。

据悉,调查人员后期需要把两部记录器的数据,以及现场勘查的证据、空管雷达数据、机组和空管单位的陆空通话、飞机与地面的数据链传输信息、证人访谈等信息结合起来,进行综合分析研判,才能更加客观准确地分析事故的原因。

## 飞机是否达到适航要求?

失事飞机投入使用6年多,一些网民认为其服役年限较久。中国政法大学航空与空间法研究中心研究员

张起淮曾参与过空难事故现场搜寻和调查工作,他表示,6年多的机龄并不长。如果用人来比拟的话,这架飞机属于“年富力强的”阶段。

东航云南有限公司董事长、党委书记孙世英表示,失事飞机是2015年6月22日引进的,飞机维修一直严格按照维修技术方案实施,技术状况稳定正常。起飞前,飞机符合维修放行标准和适航要求,正常放行。

“飞机失事时,航路上天气适航,无危险天气。”孙世英说。

## 是否绕过波音自主维修“拨叉”?

近日有网络传言称,东航曾自主维修737-800“pickle fork”(拨叉),猜测与事故有关。

东航集团宣传部部长刘晓东回应称,2019年10月初,根据美国联邦航空管理局(FAA)的安全提示,波音对全球737NG型飞机机身和机翼的一个连接部位组件,也就是俗称的“pickle fork”(拨叉)进行了紧急检查,涉及全球上千架有序列号的在册客机。其中,东航云南有限公司飞机1架,东航技术云南分公司在波音的合作和授权下,进行了专业检修,并完全符合民航适航要求。该架飞机已于2020年9月8日退出机队。而本次事故中的B1791号飞机,机龄仅6.8年,共计飞行8986架次,没有达到机型适航指令标准中“拨叉”部件最严格的检修标准——22600个飞行起落。事故飞机不涉及该部件检修问题。

## 驾驶员是否经验不足?

一般航班运行对于机组要求,最低是两位,即责任机长和第一副驾驶。责任机长负责整个航班的运行安全,第一副驾驶配合机长完成航班任务。第三位是二副学员,不是机组必要成员,作为观察员,可以帮助其建立飞行经历,增加飞行经验。

“失事飞机三名飞行员机组人员的职务分别是机长、副驾驶、飞行学员。”东航客户委员会总经理上官雪民说。

孙世英表示,该航班3位飞行员飞行执照和健康证都在有效期内,健康状况良好、飞行经历完备,符合局方要求。三人飞行总经历时间分别为6709小时、31769小时、556小时。

## 失事客机是否曾挂出7500紧急代码?

刘晓东表示,航班失联前,通信一直是正常的。也就是说,机组没有挂出任何紧急代码。据了解,民航界从0000到7777的数字中,选用了4096个数字,来代表飞行遇到的不同情况。比如7500代表“被劫机”,7600代表“通信故障”。毛延峰介绍,根据机组与空管单位地空通话记录,该机自昆明起飞一直到航路上突然下降高度之前,机组与空管单位均保持正常的通信联系。

## 机头是否垂直向下砸向地面?

针对目前网上传播的飞机最后机头垂直向下砸向地面的视频,民航局航空安全办公室主任朱涛表示,由于航空器事故调查是专业性和系统性极强的技术工作,需要调查人员与技术专家以及相关单位协同配合,才能抽丝剥茧,理清事实。

## 事故现场是否检出炸药成分?

记者从26日的新闻发布会上获悉,理化实验室累计受理66份检材,完成检验41份,均没有检出常见无机炸药的主要离子成分,也没有检出常见有机炸药成分。

## 旅客名单信息是否会公开?

刘晓东介绍,所有航班的旅客名单都属于受法律保护隐私信息,不属于主动公开的范畴。“我们认为,根据国内外惯例,是否要公开,应该首先服从于旅客搜救和家属联络的紧迫需求。”

### 彩票开奖台

全国联网电脑体育彩票“七星彩”第22033期  
开奖公告本期开奖结果:583511+13  
全国联网电脑体育彩票“排列3”开奖公告  
第2022076期 中奖号码:171  
全国联网电脑体育彩票“排列5”开奖公告  
第2022076期 中奖号码:17174  
中国福利彩票15选5玩法开奖公告第2022076期  
中奖号码:05、06、09、13、15  
中国福利彩票“双色球”开奖公告第2022033期  
中奖号码:  
红色球号码 05、12、19、22、25、26  
蓝色球号码:05  
中国福利彩票3D玩法开奖公告  
第2022076期中奖号码:091