

东航 MU5735 航班机上人员 确认全部遇难

新华社广西梧州3月26日电“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部26日晚间确认，“3·21”东航MU5735航班上123名乘客和9名机组人员已全部遇难。

“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部现场副总指挥、民航局副局长胡振江在当晚的新闻发布会上说，按照党中央、国务院对“3·21”东

航MU5735航空器飞行事故处置的有关要求，“3·21”东航MU5735航空器飞行事故国家应急处置指挥部组织消防救援人员、解放军指战员、武警官兵，以及公安、卫生检疫、交通、自然资源等多部门连续6天在事故发生区域开展“拉网式”排查，并组织专家比对分析各类监控、记录设备中的视频影像内容，综合分析空管雷达、ADS-B等设施记录的关键数

据，特别是对坠机现场残骸分布的勘查判断和分析，可以确定搜寻现场已无生命迹象，通过DNA鉴定已确定120名遇难者身份。

“我们怀着无比沉痛的心情在这里宣布，‘3·21’东航MU5735航班上123名乘客和9名机组人员已全部遇难。”胡振江说。

他说，我们坚持尊重生命，对每一名

遇难者亲属负责，后续还将进一步加大事故现场搜寻力度，继续寻找遇难人员遗骸、遗物以及飞机残骸，为事故调查取证提供有力支撑，同时认真妥善做好遇难者的善后工作。我们对于这次事故深感痛心，对132名遇难人员表示沉痛哀悼，对遇难者家属表示深切慰问。

最后，参加新闻发布会人员全体起立，为机上遇难人员默哀。

坠毁客机两部黑匣子均已找到

新华社广西梧州3月27日电 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译码。

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



图为工作人员手拿被发现的第二部黑匣子。

新华社记者陆波岸摄

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。

还原东航坠机第二部黑匣子发现过程

3月27日9时20分许，“3·21”东航航班飞行事故客机第二部黑匣子被找到了。此前23日发现了第一部黑匣子。

**地点为距撞击点约40米、
地表约1.5米土层下**

在3月27日的“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表示，3月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。经民航专家确认为第二部黑匣子。

广西壮族自治区消防救援总队总队长郑西介绍了发现过程：一个搜寻小组在核心区撞击点正东偏南5度、距离撞击点40米的位置进行人工精细挖掘作业。当消防救援人员挖掘至地表往下约1.5米深处时，在翻开一块树根后发现一个被泥土包裹的圆柱形金属罐体。随后迅速交由民航专家辨认，确认为失事飞机的第二部黑匣子。

“我们挖到一个沾满泥土的罐体，擦

掉泥土，露出了橘黄的颜色和英文字样，当时真的很激动！”广西消防救援总队南宁支队副队长陈小辉说。

此前3月23日16时30分左右，在事故现场主要撞击点东南方向约20米处的表层泥土中，发现了失事飞机上的第一部黑匣子。

为专家标注的重点区域

3月27日，搜救现场天气转阴，小幅度降温。记者在现场看到，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，几台大型挖掘机正在作业。

郑西介绍，共有338名消防救援人员进入现场进行搜寻，其中160人深入核心区搜索。为提高搜寻效率，在核心区采取与民航专家协同作业的方式，5名消防救援人员配一名民航专家，围绕重点区域划分网格，多组同步实施作业。

朱涛介绍，技术组根据前几天现场勘查结果反复论证，更加精准地确定了第二部黑匣子的重点搜寻区域。搜救组根据相关建议对现场工作方案进行了调整，对核心区挖掘点进行了分级，提升搜

寻效率，在增加挖掘现场施工与勘查力量的同时，各方协调联动，增加单日作业时长，开展了夜间搜寻作业。

陈小辉介绍，今天发现黑匣子的区域是经过民航专家判定的发掘重点区域之一，在今天之前，消防救援人员已经连续在此进行多日的搜救挖掘工作。“我们在这个区域共派了三组，从今天上午8点开始，根据专家标注的位置进行重点挖掘。”

是否能够就此还原事故原因？

飞机一般装有两部黑匣子，刚刚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 and 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。

（新华社广西梧州3月27日电）