

## 应急处置指挥部确认

## 东航 MU5735 航班机上人员全部遇难

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等设施设备记录的关键

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。

## 有关东航坠机事故的一些疑问

## 权威回应在这里

东航客机坠毁事故处置已进入第6天。“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。



3月26日,搜救人员在事故核心现场进行拉网式搜索工作。新华社 发

## 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天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。

## 当天航路天气是否适合飞行?

“飞机失事时,航路上天气适航,无危险天气。”孙世英说。

## 航空公司是否压缩维修成本?

网上有传言称,东航在巨亏压力下严控维修费用、压降成本,认为此次坠机事故与东航减少飞机维修费用有关联。

东航集团宣传部部长刘晓东介绍,即使在疫情期间航班量减少的情况下,东航为确保安全,维修成本也没有降低,实际上还有所增加,2021年维修成本比2019年上升了12%,相关数据都是公开和有据可查的。

刘晓东介绍,事故发生后,东航停飞所有波音737-800飞机,并开展安全隐患大排查,梳理了36项自查清单,制定飞行、机务、运控、空防等专业系统专项安全管控措施。目前,所有在运营的客机符合中国民航的安全适航标准,暂时停飞的客机以最高的安全标准进行检查和维护,确保其适航性。

## 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。

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”。

民航事故调查中心主任毛延峰介绍,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的隐私信息,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。”

据介绍,东航已经第一时间向调查组提供了完整的旅客名单,也已经在事发后24小时内与所有的旅客家属取得了联系。“我们还要充分尊重旅客隐私和家属的意愿,并且符合法律的规定。”刘晓东说。

## 事故调查何时会有结论?

对于23日下午发现的第一部黑匣子(驾驶舱语音记录器)何时修复并给出相关数据,毛延峰说,记录器数据下载通常会遇到三种情况:一是记录器完全不受损;二是记录器破损,但是数据存储单元状态完好;三是存储芯片受损。

毛延峰表示,根据国际民用航空公约的有关规定,初步报告应当在事发之日起30日内发送给有关国家和

国际民航组织(ICAO),应以国际民航组织工作语言发送,中文和英文都是ICAO的工作语言。

根据中国民用航空规章《民用航空器事件调查规定》,民航局应当在事故发生后30日内向国际民航组织递交初步调查报告。调查组将根据上述国内规章和国际公约的有关要求开展事故调查工作。

新华社广西梧州3月26日电