

東航墜機一黑盒尋獲 即送京修復破譯

搜尋範圍達4.6萬平方米 發現人體組織碎片

香港文匯報訊 綜合中通訊、新華社、人民日報及央視新聞報道，23日下午，中國「3·21」東航飛行事故國家應急處置指揮部在廣西梧州舉行新聞發布會。據通報，東航MU5735航班的一部黑匣子（港稱黑盒）已於當天被發現，初步判定為駕駛艙語音記錄器，目前已經送往北京進行修復和譯碼。截至23日晚19時，消防救援人員共搜尋區域面積4.6萬平方米，發現有部分飛機殘骸和人體組織碎片。此外，受天氣影響，23日凌晨事故現場開始下雨，在一定程度上影響和遲滯了救援活動。



◀東方航空公司MU5735航班的一部黑匣子已於23日被發現。圖為救援人員發現黑匣子。視頻截圖

民航局航安辦主任朱濤在23日晚的新聞發布會上表示，23日16點30分左右，在主要撞擊點附近發現一部黑匣子，外觀破損嚴重。初步判斷是駕駛艙語音記錄器，目前已連夜送往北京進行修復和譯碼。

正全力搜尋另一個黑盒

據悉，失事飛機裝有兩個飛行記錄器，其中飛行數據記錄器（FDR）安裝在客艙尾部，記錄時長25小時左右，記錄參數約1,000個左右；駕駛艙語音記錄器（CVR）安裝在貨倉尾部，可以記錄四個通道聲音，記錄時長大約兩到三個小時。據民航事故調查中心主任毛延峰介紹，由於本次事故情形比較罕見，空管雷達顯示，飛機是在巡航階段突然下降高度，且下降率很大，「我們希望能夠盡快找到機上兩部黑匣子，送到專業實驗室進行譯碼，這對我們梳理事故鏈條、還原和分析事故原因非常重要。」

有專家分析黑匣子搜尋難度較大原因時表示，「飛機黑匣子一般為橙紅色，鮮艷的顏色便於搜尋；電池可使用30天左右，其間會不斷向外界發送信號。因飛機墜毀的山區地形複雜，目前只能靠人力和無人機搜尋。」

由於持續下雨，搜尋現場泥濘不堪。目前，指揮部正組織力量全力搜尋另一部黑匣子。23日下午，搜救人員已動用專業設備，對事故現場地面以下的區域進行探測，同時將以主要撞擊點為中心，擴大搜索半徑，展開拉網式搜尋。為了無縫搜索、不留死角，消防救援隊員們大部分要在沒有路的山坡上穿行。在陡坡上，隊員們需要結繩攀爬。在墜機的核心位置，一面更陡的山坡上，機體碎片密集，旁邊擺放了數字標記牌。空氣中可以聞到明顯的燃油味。

飛行員健康與資質符要求

東航雲南有限公司董事長、黨委書記孫世英在昨日下午的發布會上表示，墜毀的飛機是2015年

6月22日引進，飛機維修一直嚴格按照維修技術方案實施，技術狀況穩定正常。起飛前，飛機符合維修放行標準和適航要求，正常放行。同時，該航班飛行機組3人，1名機長，2名副駕駛。三位飛行員的飛行執照和健康證都在有效期內，健康狀況良好、飛行經歷完備，符合局方要求。機長在2018年1月聘為B737機型機長，飛行總經歷時間6,709小時，第一副駕駛飛行總經歷時間31,769小時，第二副駕駛飛行總經歷時間556小時。目前了解到，三位飛行員平時的表現也都是很好的，家庭情況也都比較和睦。

毛延峰還稱，飛機失事時，航路上天氣適航，無危險天氣。關於通信，根據機組與空管單位空中通話紀錄，該機自昆明起飛一直到航路上突然下降高度之前，機組與空管單位均保持正常的通信聯繫。

救援現場已集2000人

隨著救援全力展開，現場已集結多路救援力量。據國家應急處置指揮部介紹，廣西派出的消防救援、武警、公安、民兵等1,400多名救援人員，雲南省森林消防總隊駐防廣西隊伍、廣東隊伍678名人員，正積極有序開展現場救援；電力、通信等部門，安排3輛應急電源車，調運6台應急發電機到現場，架設應急通信設備，確保救援現場電力保障有力和基站通信暢通。但23日凌晨開始，東航客機墜毀事故救援現場下起了雨，現場救援搜尋工作一度暫緩。

廣西自治區消防救援總隊總隊長鄭西在發布會上通報，截至23日晚上19時，消防救援人員共搜尋區域面積4.6萬平方米，發現有部分飛機殘骸和人體組織碎片，已移交調查工作组。

受短時強降雨影響，事故核心區域形成了部分積水深坑，對事故調查工作造成了一定影響，現場已調集相關設備和救援人員展開排水作業，抽排積水約80立方米，為事故原因調查清除障礙。



▲3月23日，墜機事故現場下雨，工作人員在墜機事故現場搬運鋪設道路的竹排。新華社

◀村民、志願者往墜機事故救援現場搬運物資。新華社

救援面臨難點

難點1

殘骸拋撒面積巨大。墜機區域果園和梯田被衝擊成平地或者水坑，竹子撕裂倒伏，一些樹幹完全斷裂，而飛機殘骸的拋撒面積又非常大，山的另一邊甚至也發現飛機殘骸，搜尋工作非常艱難。

難點2

現場地形複雜，大型器械難以開展工作，只能依靠人力和無人機進行搜救。在搜救的時候，搜救人員還需要保證殘骸處在原始位置，同時還要避免山火導致殘骸損毀。

難點3

事故地點有降雨，為救援增加難度。從風雲四號A星拍攝合成的真彩色雲圖，可以看出事故地點上空的雲層始終很厚重，而據救援人員介紹，當地土壤吸水量大，墜機搜尋現場存在小規模滑坡可能，為現場救援增加不確定性。

來源：央視新聞

救援工作仍繼續 心理援助已先行

香港文匯報訊 據澎湃新聞報道，22日在事故發布會上，東航發言人表示已經選派了160多位援助專家，開展「一戶一冊一專班」的援助服務。據此前報道，梧州當地已啟用一家定點醫院組織70名心理醫生待命，隨時準備對到梧家屬進行心理疏導，並安排志願者對家屬進行一對一的服務。一起空難的發生，不僅牽涉着乘客背後的家庭，也影響着搜救參與人員，乃至屏幕前的每一個人。

「如果不能得到適當的心理干預，對很多人來講，心理創傷可能是持久的。」中國科學院心理研究所教授、中國災害防禦協會社會心理服務專委會秘書長祝卓宏表示，面對痛苦，我們要分清這是屬於正常的哀傷，還是需要治療的創傷後應激障礙，區分主要有三個要點：創傷記憶的表現特點、痛苦嚴重程度和對社會功能的影響程度。

重程度和對社會功能的影響程度。

家屬目前處急性應激階段

祝卓宏表示，空難中家屬的心理創傷期可大致分為急性應激階段、憤怒情緒釋放階段、探討賠償階段、抑鬱階段和接受復原階段。

此次事件的乘客家屬們，目前屬於急性應激階段，心理急救尤為重要，往往需要親友的陪伴、支持或心理援助專家、精神科醫生的幫助。通過心理急救，幫助穩定情緒、建立情感連接、獲得社會支持、保證安全、配合調查、確認遇難者信息，參與處理善後事宜，還可以減少或避免出現創傷後應激障礙等情況。

救援人員心理健康亦重要

而參與救援的搜救者、現場組織管理者

等人員目睹空難現場後，也容易出現急性應激反應。比較常見的症狀是經常出現情景記憶的閃回，導致失眠、經常做噩夢。迴避談及相關話題、容易驚嚇反應等，還有的容易發脾氣或易被激惹。祝卓宏建議，該類人群短期內應盡量減少搜索網絡相關信息，減少激發創傷記憶的線索、話題和場景。

外界可以通過組織的方式開展團體心理干預，讓他們在交流體驗和感受中獲得彼此的理解、支持。

此外，祝卓宏還表示，旁人也可以通過觀察該類人群的情緒煩躁、睡眠困難、抽煙喝酒加劇等情況，主動詢問其是否經常閃回或不自主回憶起搜救情景，「要鼓勵他們主動尋求心理諮詢，或前往精神科接受診斷治療。」

專家：關鍵要弄清客機急降前發生了什麼

香港文匯報訊 據澎湃新聞報道，國家應急處置指揮部22日晚在廣西梧州召開新聞發布會，會上信息指出，失事客機在急劇下降的三分鐘內，機組人員處於失聯狀態。英國諾丁漢大學工程學院航空航專業副教授楊濤表示，飛機失事往往是由多種因素相互作用，在進一步加劇後所造成的。他認為，這三分鐘內充滿變數，更應關注開始下降之前發生了什麼，「要還原飛機整個飛行姿態的變化過程，以及機組人員的相應動作。」

「這次發生的垂直俯衝墜機情況極為罕見，我此前從未見過。」他表示，此次飛機失事對於寒冬期的全球航空業是巨大衝擊，所以要深挖事件前因後果，重建民眾信心。「這一課是花了沉重代價換來的，我們一定要拿出可靠的調查過程、可靠的結論和可靠的解決方案。」他說。

3月22日21時，民航局相關人員在廣西梧州舉行的墜毀事故發布會上通報稱，東航MU5735航班於3月21日13時16分從昆明起飛，14時17分保持巡航高度8,900米進入廣州管制區。14時20分管制員發現飛機高度急劇下降，隨即多

次呼叫機組，但未收到任何回覆，14時23分飛機雷達信號消失，後經核實，飛機在廣西梧州市藤縣境內墜毀。

這意味着，失事客機急劇下降的三分鐘內，機組人員處於失聯狀態。楊濤表示，「在這三分鐘之前，也就是14時20分之前發生了什麼，更為關鍵。」楊濤強調，飛機失事往往是由多種因素相互作用，並進一步加劇後所造成的，「也就是說，我們要還原飛機整個飛行姿態的變化過程，以及機組人員的相應動作。」

一般來說，飛機的飛行會經歷「爬升-巡航-降落」三個階段，爬升和降落階段分別用時20分鐘左右，中間即為自動巡航階段。

楊濤表示，失速的情況鮮少發生在巡航階段，除非遇到湍流等惡劣天氣。這種情況下，可能伴隨「機身旋轉」姿態下墜。

而財新引述一名國家氣象局專家稱，據當地氣象部門數據，距離失事地點最近的兩個自動氣象觀測站，都顯示無降水，無強對流天氣過程，也沒有冷雲層現象。

銀保監會：全力做好保險理賠工作

香港文匯報訊 綜合中新社及@國是直通報道，東航一架波音737客機發生墜毀事故後，銀保監會黨委高度重視，迅速啟動應急響應，指導雲南、廣西銀保監局做好事後應急和善後處置，督促保險行業迅速跟進事故進展情況，開展承保情況摸排。廣西銀保監局和梧州銀保監分局負責人及時趕赴現場，全力配合當地相關部門做好應急處置，統籌協調開展金融服務對接工作。目前已有21家保險機構緊急展開現場查勘和參與救援。

22日晚間，銀保監會印發通知，要求全力做好東航客機墜毀事故保險理賠服務工作，各單位要全力配合當地政府和相關部門開展應急處置工作；各保險公司及時跟進事故進展，主動排查承保客戶信息；責成各保險公司建立理賠綠色

通道，簡化理賠程序和材料，優化理賠服務；各保險公司要加強理賠服務工作的新聞宣傳管理，確保新聞宣傳服務於理賠實際，嚴禁藉機炒作。

中國平安已累計接案24宗

記者23日自中國平安獲悉，關於東航客機墜毀事故保險理賠最新消息，結合團體客戶單位報案、客戶家屬報案及主動排查，截至23日上午9時，已累計接到事故相關報案24宗。其中，平安壽險接到13宗相關報案，平安養老險接到7宗相關報案，平安產險接到3起相關報案，平安健康險接到1宗相關報案。同時，平安產險廣東分公司參與共保東航MU5735機身一切險及責任險，正在密切跟進事故處理進展。