



3月27日下午，“3·21”东航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。 新华社发

沉痛哀悼

机上人员全部遇难 已确认120人身份
第二部黑匣子找到 已送往专业机构

3月27日下午，“3·21”东航飞行事故国家应急处置指挥部在广西梧州举行第八场新闻发布会，介绍最新情况。

26日晚间，经确认“3·21”东航MU5735航班上123名乘客和9名机组人员已全部遇难。连日来，多部门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。

第二部黑匣子数据存储单元外观较为完好

27日上午9点20分许，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发现后立即

取出，经确认为第二部黑匣子。发现位置在距主要撞击点以东约40米的坡面，地表下深约1.5米处。经检查，该记录器其他部分损毁严重，数据存储单元

外观较为完好。

16时20分，第二部黑匣子已经安全送抵北京，并立即被送往专业机构进行后续处理。

事故现场举行遇难者哀悼活动

27日下午，“3·21”东航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。

事发地以北8公里左右找到新的事故相关视频

截至3月27日12点，现场共搜寻到飞机残骸及碎片累计33777件，并通过走访寻找目击证人，在事发地以北8公里左右找到新的事故相关视频。

当日，消防救援人员共搜索面积约3000平方米，搜寻到部分遗体残骸、9件与遇难者身份相关的遗物和729块飞机残骸，洗消1228人次。

下一步将尽可能多地搜寻遇难者遗骸遗物，给遇难者一个交代，给他们的家人些许安慰，同时也会尽力收集飞机残骸，为后续事故调查提供支持。

东航已正式启动理赔工作

东航集团宣传部部长刘晓东表示，公司已经正式启动理赔工作，将依据国家相关法律法规，充分尊重家属合理诉求，与家属具体沟通方案细节，制

定理赔方案，确定统一的赔付标准。公司已组建专职团队负责此次理赔工作，面向家属设置开通了理赔专线，并按照家属就近就便原则，主动与家属

进行线上或线下的沟通协商。

截至3月27日12点，已累计分批接送遇难者家属632人次到现场吊唁，开展家属心理辅导1286人次、心理评估3947人次。

两部黑匣子有何关联 对事故调查有何影响？

27日9时20分许，“3·21”东航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。至此，失事飞机两部黑匣子均已找到。

应急发射机的发现缩小黑匣子找寻范围

26日，救援人员在搜寻现场时，发现了与第二部黑匣子安装位置较近的一部应急定位发射机，这是不是为救援人员快速发现第二部黑匣子创造条件呢？我们来听《航空知识》主编、北京航空航天大学航空专家王亚男的解读。

第二部黑匣子的找到和此前发现的应急发射机的残骸有一定的联系，第一部黑匣子的发现以及应急发射机的位置应该是构成更小的范围。如果飞机坠机的姿态可以推定三个设备距离都不算太远，但是考虑到附近位于山体坡地的地貌，黑匣子事实上的分布可能呈现一种复杂化，加上降雨和泥土的搬运作用可能会出现位移，这对我们探查推断带来了很大困难。

自然环境复杂，更依赖于大量人工的寻找

由于环境的复杂，最终还是依靠大量现场工作人员的寻找和挖掘，在一米多的深度找到了黑匣子。总之，最后能找到它还是值得期待的消息，我们期待两部黑匣子的数据修复后都能得到有效的信息，对调查能起到重要的推动作用。

两部黑匣子分工不同：舱内语音+飞行数据

虽然两部黑匣子看上去都是橙色的工作装置，而且外形也十分相似。但是，其中的分工不同。第一部黑匣子通常记录舱内语音，会录制舱内所有的声音，包括飞行员之间的对话、飞行员与地面空管的交流，也包括所有舱内的背景音。比如，仪器的报警音，其他设备的异响。第二部飞行记录仪通常记录飞行数据，它会采集飞行过程中所有关键系统、关键设备的所有数据参数。比如，发动机的工作情况，飞机主要的控制舵面（例如：油门的位置、操纵杆的动作），也包括飞机的速度、航向、高度，以及加速度的变化率。

两部黑匣子数据结合，更利于还原事故状态寻找原因

这些数据对以后的调查尤为重要。首先，声音的数据采集，能够及时还原飞行员当时飞行状态的反馈，某些操纵意图的交流。其次，第二部黑匣子从数据的角度，能够再现飞机当时的技术状态和飞行状态。所以，两部黑匣子能够合在一起就能推断飞行员当时的飞行评价是否符合事实，而他们对于飞行操作的意图是否得到了实现，这种被执行的意图是否得到了飞行姿态反馈。两个数据一旦合在一起，能够为还原事故当时情景，提供最有力的佐证。

