

下午察： 东航空难是蓄意人为？（上）



针对中国东航3月21日坠机事故的原因，美国媒体《华尔街日报》昨天（17日）引述知情人士说，从坠机现场找到的飞机黑箱数据显示，驾驶舱内有人故意要飞机坠毁。

这一报道将已经淡出多时的东航坠机事故又拉回到大家视野中，随着中国民航局今天也对报道作出了回应，“东航坠机事故原因”相关话题时隔两个月再次登上微博热搜。

东航坠机事故和副驾驶有关？

《华尔街日报》在报道中说，通过对受损飞行数据记录器（黑箱）提取的信息等进行分析，这架飞机当时是按照驾驶舱内某一个人的操作行事。这也再次将坠机事故原因矛头指向了人为因素。

报道还说，牵头此次调查的中国相关部门到目前为止尚未发现坠毁客机有任何机械或飞行控制问题，并说目前收集到的信息已促使美

国调查人员将注意力转向飞行员的行为。

中国民航局今天则回应称，已向美国国家运输安全委员会参与事故调查的人员核实，对方称未向任何媒体发布有关调查信息。

民航局还说，将继续与各方保持密切沟通，科学严谨有序地开展事故调查工作，并按照相关要求，及时、准确发布事故调查情况进展和相关信息。

事实上，东航客机失事不久，有关“人为因素”的猜疑之声就此起彼伏。有自媒体分析称，飞机从8900米高空以垂直方式快速落下，若不是有人操控、刻意为之，是很难发生的。

航空咨询公司一名主管当时受访时说，飞机一旦达到巡航高度，一般不会坠毁。一名航空安全顾问也表示，“飞机下坠曲线非常不寻常”。

随后网上传出今年即将退休的副驾驶张正平控诉东航领导压迫

他及其他员工的一份遗书，为“人为因素说”又增添了更多分量。

针对“东航失事原因锁定副驾驶”“民航局安全办下发紧急通知，要求对执飞航班飞行人员进行航医心理健康监测”等传言，中国民航局4月11日特意召开新闻发布会作出澄清，称这些传言是虚假信息，严重误导社会公众认知，干扰事故调查工作，已涉嫌违法，并将依法追究造谣者。

不过，中国民用航空人员体检合格证管理系统网站记录显示，该中心“根据民航局飞行标准司安排”，的确于上7日举行了《空勤人员疏解心理压力自助指导手册》和《空勤人员应激事件心理健康维护与支持手册》使用直播讲座。

中国民航局航空安全办公室副主任吴世杰解释说，民航日常安全管理十分关注包括飞行员在内的空勤人员的思想状况和心理状况，这是民航安全管理工作的主要内容和方法。

他还说，在常态化安全检查的基础上，民航系统会不定期开展安全整顿，这些检查和整顿都会不同程度地涉及包括空勤人员队伍稳定、思想稳定的相关内容。

波音737-800航班恢复运营

有行业人士指出，飞机失事主要两大原因

就是人为和技术故障。中国民航局多次澄清有关“人为”的传言，而对于飞机故障的可能性，尚未有明确回应。

民航局在最近一次通报中称，已完成事故初步调查。但报告只提到，坠机前机组与空管部门的无线电通信未见异常，在飞机偏离广州管制员所追踪的巡航高度后，管制员无法联络机组人员。至于事故原因还待调查，至少需要一年时间。

不过，值得注意的是，与坠机客机同个机型的波音737-800东航客机，上月中旬已开始陆续恢复运行。

外界据此认为，此举是间接排除了该机型存在技术故障的可能性。要知道，当印尼狮航和埃塞俄比亚航空执飞的波音737 MAX分别于2018年10月和2019年3月发生空难后，调查显示均与客机自动防失速系统被错误激活有关，中国就即刻禁飞了

737 MAX。时至今日，事发地印尼已经复飞该机型，中国则还尚未解封。

以中国民航局对飞行安全的谨慎态度来看，上述推测不无道理。

《华尔街日报》在报道中引述知情人士说，波音公司和航空安全监管机构至今没有因这起坠机事件发布任何服务公告或安全指令，似乎间接印证了波音737-800这个机型应该没什么大问题。

曾前往中国协助中方调查的美国国家运输安全委员会主席珍妮弗·霍曼迪（Jennifer Homendy）本月10日接受路透社采访时也提到，到目前为止，调查还没有发现任何需要采取紧急行动的安全问题。

霍曼迪还说，如果委员会有任何安全方面的顾虑，他们将发布“紧急安全建议”。

