

美媒称东航空难 “可能涉及蓄意行为”（下）



东航波音737-800客机今年3月21日从云南昆明飞往广东广州途中，在广西梧州市藤县山区坠毁，机上132人全部遇难。图为救援人员在事故现场为遇难人员默哀。（法新社）

过声明回应称，目前尚无证据表明涉事飞机是否存在问题。该公司还重申了在3月发布的声明，即飞行员的健康、家庭和财务状况良好，间接否定飞行员操纵飞机坠毁的判断。

不过，东航过去三年都处于巨额亏损，有人在事发后曾将此与事故原因联系在一起，质疑其压降成本、严控维修费用。

东航集团党组宣传部部长刘晓东当时很快作出回应，称上述传言不实，并称传言中提到的组件维修飞机已经在2020年9月8日退出机队，失事飞机未牵涉其中。

刘晓东还强调，即使在疫情期间，航

班量减少，东航维修成本不但没有降低，反而有所增加，2021年的维修成本比2019年增加了12%。

中国民航局继3月22日要求立即开展覆盖全行业、为期两周的行业安全大检查后，局长冯正霖上周五（13日）又强调，不管是“灰犀牛”事件，还是“黑天鹅”事件，发生前都有细微的征兆和迹象。发现事件征兆迹象后，能在第一时间为大家预警的人就是吹哨人。

他还说，对一些苗头性倾向性问题，要有见微知著的敏锐性和警觉性，真正发现具体问题背后所隐藏的深层次问题。

飞机制造商、航

司和民航局的一场拉锯战？

纵观近30年的空难不难发现，针对事故原因，飞机制造商、航空公司以及当地监管机构之间有着一场又一场漫长的拉锯战，一些案例甚至到最后也没有定论。

以2014年轰动一时的马航MH370为例，当时有调查显示，MH370机师扎哈里在飞机失踪前都控制着这架波音777型客机，因为飞机出现的某些异常转弯只能手动完成，因此也得出机师或是故意让飞机坠海的结论。

然而事隔八年，这场造成239人下落不明的空难至今无法确定原因。

再往前数，1999年10月31日，埃及航空公司990航班在美国马萨诸塞州楠塔基特岛附近的大西洋海域坠毁导致机上217人全部遇难。美国调查人员认定客机副驾驶巴托迪趁独自在驾驶舱时关闭自动驾驶，手动驾驶冲向海面。埃及则坚称空难由飞机故障引起。

1997年12月19日，新加坡胜安航空公司185航班从印度尼西亚返回新加坡途中坠毁，97名乘客和7名机组人员无人幸存。美国调查认定很可能是新加坡籍机长朱卫民因工作受挫、股票亏

损而蓄意导致坠机，并人为关闭了黑箱。但也正因缺少黑箱数据，印尼方面在报告中最后以“原因不明”作为事故结论。

1994年8月21日，摩洛哥王家航空公司630航班在摩洛哥南部阿加迪尔市附近坠毁，机上44名人员全部遇难。调查委员会认定，是机长尤尼斯·哈亚提驾机自杀，而“摩洛哥航行协会”对这一结论表示怀疑。

飞行员因精神问题或致坠机事故发生的也有先例可循。

1982年2月9日，日本航空公司JA350航班从福冈机场飞往东京羽田机场途中坠毁，166名乘客和8名机组人员中，24名乘客遇难。调查发现，机长片桐清二有精神病史，承受身心症折磨，把客机的第二台

和第三台发动机推力反向器打开。

2015年，德国之翼航空公司4U9525航班发生坠毁后，发现副驾驶卢比茨向公司隐瞒了自己精神健康问题。事故发生时，他曾一人操纵飞机，并涉嫌故意降低飞机高度，导致撞山。

事故原因究竟是人为还是技术故障，将决定由哪一方承担主要责任，并作出巨额赔偿。在结论出炉前，飞机制造商、航空公司以及当地民航监管机构难免都会竭尽全力为自身利益辩护。

东航事故调查，估计一样会面临漫长的拉锯战。这对遇难人员的家属来说，无疑是雪上加霜的反复煎熬。

文 / 察客
来源：早报



《华尔街日报》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。（路透社）