

折翼的天使

1997年的夏天，英国歌手埃顿·约翰为了纪念一位倏然离去的人，重新填词了名曲《风中的蜡烛》。他伴着钢琴倾诉：“就像是风中的蜡烛，即使大雨倾盆不止，光芒从不随夕阳消失，而你的足音将永远回响在最青翠的山岗上。”

2022年3月21日下午，一架中国东方航空公司云南公司的波音737-800客机，毫无预兆地坠毁在广西藤县山区。半截机翼带着东航燕子司标，如天使折翼，被发现坠落在山坡上。

藤县青翠的山岗上，布满了伤痛。

“3·21”事故中飞机在两分钟内直坠6000多米，其间未对外发出任何信息，让所有人都在推测，那一刻究竟发生了什么？

这架B-1791号飞机当天执行MU-5735昆明至广州航班，航路天气良好，机组人员状态正常，飞机机龄6.8年，一切都是理想状况。自动发送飞机信息的ADS-B数据显示，事发前飞机在8869米高度平稳巡航飞行，14:20:43突然开始急速下坠，至14:22:35在约1000米高度信号消失。两分钟不到下坠6000米过程中，第一次从8869米到2263米时曾止住下坠，拉起到2621米，随后又坠落到983米山坡上信号消失。坠地时飞机下降速率高达每分钟9441米，约每秒155米，几乎是音速的一半。坠毁处留下的大坑深达20米，完整的物件很少。

从现场附近监控视频可以看到，飞机几乎以接近垂直状态急速下落，模糊影像中似乎还能看出某段机翼已不见了。现场搜寻中半截机翼发现地距坠机处有10多公里远，这让人很容易联想，这块机翼很可能空中就脱离了机身。

在“3·21”事故情况发布会上，飞机“拨叉”几次引起关注。波音737-800属于第三代737NG系列，“拨叉”位于机翼翼根和机身连接处，从机身伸出两个叉丫紧紧抓住机翼，是机身机翼连接的关键部件，相当于房屋的承重墙。这一“拨叉”部位，同类飞机此前曾多次发现有裂纹现象。

2019年10月外媒引用波音内部消息说，在给中国一架波音NG系列飞机更换零件时，发现飞机“拨叉”上有结构性裂纹。随后美国西南航空也发现两架737这个部位有结构性裂纹，韩国三家航空公司因此停飞了13架飞机，还把“拨叉”

裂纹展现在媒体镜头前，那道裂纹大约有9毫米长。2019年波音对737NG大规模检查中，第一批500架飞机中有25架“拨叉”处发现裂纹，第二批1200架中有60架“拨叉”发现裂纹，很巧合检出率都是5%，这些飞机均停飞进行了维修。

针对媒体关注的“拨叉”问题，东航集团宣传部部长刘晓东介绍，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“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。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。

航空事故调查工作是非常专业、谨慎的工作，过程中会有诸多推测，但一切必须以最终调查结论为准。

1993年4月6日，东航B-2171麦道MD-11客机，执飞MU583号航班从上海飞往洛杉矶。北京时间晚7点10分，飞机在太平洋阿留申群岛附近万米高空巡航飞行时，突然上下剧烈震荡，13秒内机头向上和向下连续三次反复，最猛烈时俯仰角达到了向下24.3度，飞机掉落了约5000英尺高度，两小时后在附近空军基地紧急降落。事故造成机上235名乘客和20名机组人员中156人受伤（重伤53人），2人身亡。最初传出事故原因是突遇晴空气流，最终调查结论是机组人员不小心碰到襟翼/缝翼控制手柄，导致飞机前缘缝翼突然放下造成的。

在媒体一篇报道中，“3·21”事故两天后，陈执从贵州经海口转机到南宁再赶到藤县，去现场为他MU5735航班上的朋友送上一捧白色的玫瑰花，那花是在南宁找了20多家花店才买到的，又大又好。夜雨中只能进到离现场约两公里处，那里能看到搜救灯光，白色的玫瑰大雨中朝着隐约亮光方向摆放。

“就像是风中的蜡烛，即使大雨倾盆不止，光芒从不随夕阳消失”。

