该航班 3 位飞行员飞行执照和健康证都在有效期内，健康状况良好、飞行经历完备，符合局方要求。

溅”距离之远！

尽管搜寻现场设备包括热成像仪，用来发现生命迹象，可情况确实令人失望——此时仍无法搜索到东航 MU5735 客机中的幸存者。到 3 月 24 日晚间，清理出来的飞机残骸被分类摆放，重要物证被特别标注。朱涛在 3 月 26 日介绍称，搜寻到飞机残骸和碎片累计 24047 件，并设立残骸仓库，以便后续分类和分析。

3 月 27 日，第二部黑匣子，亦即飞机数据记录器被找到。现场消防救援人员介绍，当天上午 9 时 20 分许，在事故核心区撞击点东偏南 5 度、距离撞击点约 40 米的位置，当他们挖掘至地表往下约 1.5 米深处时，在翻开一块树根后发现一个被泥土包裹、只露出了一点橙色的圆柱形金属罐体，经对该金属罐体表面尘土进行吹扫清理，露出了清晰的英文标识。经送交民航专家反复辨认，确系飞机数据记录器。郑西解释称，当天清晨，他派出 338 名消防救援人员，其中 160 人进入核心区，为了尽快找到第二部黑匣子，消防救援人员与民航专家合作，以五名救援人员与一名专家组成小组的方式，围绕重点区域划分网格，多组同步实施作业，终究功夫不负有心人。当天 13 点 46 分，运送第二个黑匣子的东航 MU9005 航班从梧州西江机场起飞，于 16 点 18 分降落首都国际机场。截至记者发稿，中国民航科学技术研究院民航安全技术分析和鉴定实验室正对两个黑匣子进行解码工作。东方航空公司 MU5735 航班究竟如何坠落的，从中或许能够找到答案。

当时飞机上究竟发生了什么

在 3 月 26 日的指挥部记者会上，郑西披露，“理化实验室累计受理 66 份检材，完成检验 41 份，均没有检出常见无机炸药的主要离子成分，也没有检出常见有机炸药成分”。由于黑匣子解码工作尚未完成，亦有航空专家向《新民周刊》记者表示，单纯从事故调查的角度看，无法完全排除“3·21”飞行事故存在有人刻意引爆爆炸物，或者机上有爆炸物的可能，也不能排除其他原因导致飞机失事。

在第二个黑匣子尚未找到的 3 月 25 日，民航局事故调查中心主任毛延峰在指挥部第五场发布会上就透露，根据国际民用航空公约，也就是《芝加哥公约》附件 13《航空器事故和事故征候调查》的有关标准，初步报告应当在事发之日起 30 日内发送给有关国家和国际民航组织（ICAO）。中国民用航空规章《民用航空器事件调查规定》有类似表述：“民航局应当在事故发生后 30 日内向国际民航组织递交初步调查报告。”调查组表示，将遵照国内规章和国际公约的要求开展事故调查工作。换言之，大致在 4 月 20 日之前，“3·21”飞行事故的初步报告就该出炉。《新民周刊》记者了解到，中文和英文都算 ICAO 的工作语言，未来“3·21”飞行事故初步报告，采用中文还是英文都可以成立。而亦有航空专家向记者透露，所谓“初步报告”，一切都将据实而写，是否能够解开事故之谜，则不得而知。

从过往的经历来看，航空器事故的调查是个非常复杂的过程。特别是目前“3·21”飞行事故第一个黑匣子是否有损伤，还是未知数的情况下，未来将过多久才能完全解开此次事故之

3 月 23 日，在靠近坠机现场的律村入口，大批救援力量随时待命。