

**海南亚太通用航空有限公司“6·20”  
B-10LZ 号机在那曲市比如县夏曲镇  
空中失控/失速坠毁较大事故调查处理报告**

民航西南地区管理局事故调查组

2025 年 9 月 8 日

# 目录

一、基本情况 .....	1
(一) 事故发生经过 .....	1
(二) 事故造成的后果 .....	2
(三) 调查处置情况 .....	2
二、原因和主要问题 .....	2
(一) 直接原因 .....	2
(二) 管理原因 .....	2
(三) 主要问题 .....	2
三、处理意见及建议 .....	3
四、整改和防范措施 .....	3

## 一、基本情况

### (一) 事故发生经过

2025年6月20日,海南亚太通用航空有限公司(以下简称“亚太通航”)C90GTi/B-10LZ号机自格尔木机场起飞,飞往西藏那曲地区执行科学实验任务。当日该机所执行的为科学实验的第7架次飞行任务,机上共有3名人员,分别为机长、副驾驶、业务委托单位人员。

13:11 B-10LZ号机从格尔木机场起飞。后续飞行过程中,兰州调询问机组“证实飞的仪表还是目视”,机组回复“航路是仪表,在作业区是目视”。

14:51:50-14:52:45 机组通过空中转报的方式向拉萨区调报告到达作业区开始作业。

15:06:21 地面目击者拍摄到飞机正飞入灰黑色的云中。

15:07:42 舱音中开始记录到雨点撞击飞机的声音,持续1分21秒。

15:08:14起 驾驶舱中两次响起高度偏离警告声,分别持续1秒和2秒,之后还间断有失速警告声。

15:08:27 驾驶舱中开始响起自动驾驶自动脱开警告声,持续35秒。

15:09:01 副驾驶说到“失速了”。

15:09:23 机长语气疑惑地问道“怎么会这样呢”。

15:09:28 副驾驶说到“还在失速,还在失速”。

15:09:57起,机长语气焦急地连续说出“唉”,副驾驶和机上业务委托单位人员语气急迫地说出“拉升”。

15:10:01 飞机触地。

## （二）事故造成的后果

事故造成机上 3 人死亡，飞机损毁。按照人员伤亡和航空器损坏情况，该事故构成一起通用航空较大事故。

## （三）调查处置情况

接到事件信息报告后，民航西南地区管理局立即成立调查组，在那曲市人民政府、民航中南地区管理局、民航西北地区管理局、民航东北地区管理局、民航局事故调查中心等单位的支持下，开展了现场勘查和人员访谈，调阅了亚太通航相关手册、文件和记录等资料，完成了一系列试验验证，认定了事故原因、性质和责任，分析了事故暴露出的突出问题和应吸取的教训，提出了处理意见和工作改进建议。

## 二、原因和主要问题

### （一）直接原因

机组未操纵飞机避开有威胁的云团，飞机在云中失速，未能及时改出而坠毁。导致飞机失速的最大可能原因为云中严重结冰。

### （二）管理原因

亚太通航针对本次作业的隐患识别和风险防控存在不足，未及时消除相关隐患。

### （三）主要问题

1. 机组对高高原地区气象条件认识存在不足，未准确识别所遭遇天气的威胁程度，在作业区目视飞行时未严格执行目视飞行要求，未对有威胁的云团实施绕飞，风险管控措施未落实到位。

违反了《中华人民共和国飞行基本规则》第五十五条的规定和《一般运行和飞行规则》（CCAR-91-R4）第 91.107 条的规定。

2. 亚太通航针对本次高高原作业的风险评估工作缺少对作业区地形、气象条件的评估，有较明显缺项；对机组开展的针对性培训未涉及作业区地形和气象特点的内容及其对应的风险提示与防范措施。该公司未充分识别与本次作业有关的危险源，风险识别管控和隐患排查治理工作未完全落实到位，未及时消除与本次事故有关的隐患。违反了《中华人民共和国安全生产法》第四条和第二十一条，以及《民用航空安全管理规定》第二十条的规定。

### **三、处理意见及建议**

（一）当事飞行机组已在事故中死亡，不再追究其相应的法律责任。

（二）亚太通航违反《中华人民共和国安全生产法》第四条的规定，根据《中华人民共和国安全生产法》第一百一十四条，对亚太通航罚款人民币一百万元。

（三）亚太通航主要负责人何某某违反《中华人民共和国安全生产法》第二十一条的规定，根据《中华人民共和国安全生产法》第九十五条，对其处上一年年收入百分之六十的罚款。

### **四、整改和防范措施**

（一）亚太通航制定具体措施，保证高高原等高风险地区作业前风险评估的全面性、准确性，以及人员作业前培训的针对性，确保提前识别管控风险，有效排查治理隐患。

（二）亚太通航依据《航空器驾驶员低温冰雪运行指南》（AC-91-FS-2013-18）等文件的要求，结合公司机型特点和作业

特点，开展机组结冰条件下运行的针对性训练，保证机组能准确识别、正确应对严重结冰条件。

（三）亚太通航依据《航空器驾驶员训练指南-复杂状态预防和改出训练》（AC-91-FS-2015-30）等文件的要求，加强机组成员复杂状态预防及改出训练，尤其在预防和改出深度失速方面，开展专项培训。