

**新疆亚心通用航空有限公司“9·5”布尔津县
窝依莫克镇附近失控坠地较大事故
调 查 处 理 报 告**

**民航新疆管理局“9·5”事故调查组
2025 年 11 月 5 日**

2025 年 11 月 5 日提交中国民用航空新疆管理局
航空安全委员会审议通过

目录

概 述	1
一、基本情况	2
(一) 事件经过	2
(二) 人员伤亡和航空器损伤	2
(三) 现场勘察情况	3
(四) 航空器基本信息	3
(五) 机上人员信息	3
(六) 事发地天气	4
(七) 企业基本情况	4
(八) 应急救援情况	4
二、事故原因	5
(一) 排除天气、环境、自燃以及动力系统故障因素	5
(二) 直升机液压系统失效是事故直接原因	7
(三) 未经批准违规飞行是事故的重要原因	8
(四) 机组未能成功处置液压失效引起的操纵困难	9
(五) 分析结论	10
三、主要问题	11
(一) 维修管理责任不落实	11
(二) 飞行运行组织管理混乱	12
(三) 全员安全生产责任制不落实	12
四、责任认定和处理建议	13
(一) 对事故责任单位亚心通航的处理意见	13
(二) 对亚心通航相关责任人的处理意见	13
(三) 监管责任追究	15
(四) 信用管理	15
(五) 行刑衔接	15
五、整改防范措施	15

概 述

2025 年 9 月 5 日，新疆亚心通用航空有限公司（以下简称“亚心通航”）AS350B3/B-70ZU 号直升机执行从新疆维吾尔自治区阿勒泰地区布尔津县哈纳斯村野外临时起降点到布尔津额尔齐斯通用机场的调机飞行任务，直升机于 15 时 26 分起飞，15 时 50 分在布尔津县窝依莫克镇附近坠毁，事故造成机上 3 人死亡。

中国民用航空新疆管理局按照《生产安全事故报告和调查处理条例》《民用航空器事件技术调查规定》的有关规定对本次事故开展调查，中国民用航空局航空安全办公室对调查工作进行指导，中国民用航空局航空事故调查中心、中国民用航空飞行学院派出专家参加调查，法国航空事故调查分析局和空客直升机公司有关专家为调查提供技术咨询。事故调查组对坠机现场进行了勘查测绘，对有关残骸进行了实验室检测，对目击证人和涉事人员进行了访谈，查阅了涉事公司运行规范、机型手册资料、维修记录等台账，确定了基本事实、事故原因、主要问题，对相关单位及人员责任进行了认定，提出了处理建议和整改措施。

调查组根据事实证据和逻辑分析排除了天气因素、环境因素、外部自燃可能和动力系统故障，最终确认直升机液压系统失效是事故的直接原因，未经批准违规起飞是导致事故的重要原因，也是导致事故的重要前提和关键因素。由于机组未能成功处置液压失效引起的操纵困难，坠机事故未能幸免。根据航空器损伤和人员伤亡情况，构成一起组织管理责任原因的通用航空较大事故。

调查组认定，维修放行人员对事故发生承担直接责任；公司法人、总经理兼运行副总对事故发生承担主要管理责任；公司维

修副总兼维修主管对事故发生承担次要管理责任；机长在飞行计划未申报的情况下执行调机任务，承担航前职责履行不到位责任。调查组建议对事故相关责任人员及单位依法依规追究责任。

一、基本情况

（一）事件经过

2025年9月5日，亚心通航 AS350B3/B-70ZU 号直升机从哈纳斯村野外临时起降点调机到布尔津额尔齐斯通用机场的飞行任务，公司负责人要求机组每 10 分钟报告一次飞行动态。

15:17，直升机从哈纳斯村起飞，进行通场检查。

15:25，直升机落地检查。

15:26，直升机再次起飞，执行调机任务。

15:37，机组向地面报告，正常飞行，刚过喀纳斯机场。

15:47，机组向地面报告，正常飞行。

15:50，地面目击者拍摄到直升机坠地过程视频，视频显示直升机在空中出现不正常状态，伴随着有白烟出现，随后往下坠落。

15:57，地面人员未收到机组报告。

16:01，地面人员与机组联系，未收到信息回复，通过手机也无法联系到机组；

16:02，当地消防救援大队报警接到目击者报警。

16:07，当地救援人员抵达事故现场。

（二）人员伤亡和航空器损伤

机上共有 3 人，分别为机长、机务和地勤人员，3 人均在事故中死亡。直升机坠地后起火燃烧，严重损坏。

（三）现场勘察情况

直升机的机头朝向为 280°，尾梁朝向为 340°，机身整体过火严重，直升机尾部相对完整，初步判断坠机点即为第一撞击点。坠地点地形平坦，目视判断周边 5 千米范围内无高压线等障碍物。主残骸附近因灭火和救援，已被部分破坏，三名遇难者遗体及个人物品被公安机关取证带走；在撞击点右后侧约 265~340° 方位的范围区间存在燃油溅出及灼烧痕迹。

主残骸为主旋翼结构、部分主减速器、发动机、部分尾梁以及尾减速器和尾桨。所有残骸都有过火痕迹，直升机铝合金部件和复合材料部件严重过火，无法辨识。机尾方向发现大量油箱碎片，最远处约 20 米。坠机现场还发现一部便携式地面启动电源，经辨认鉴定为锂电池电源组件，属于直升机在野外作业期间的常用辅助电源设备。

（四）航空器基本信息

涉事直升机注册号 B-70ZU，航空器型号 AS350B3，制造厂家 Airbus Helicopters（空客直升机公司），出厂序号 8432，出厂日期 2017 年 9 月 28 日，国籍登记证编号 NR8153R3，适航证编号 AC8356，颁发日期 2018 年 4 月 18 日，无线电台执照号 N-2025-2059，有效期至 2027 年 5 月 17 日。该机为融资租赁取得，其国籍登记证占有人于 2025 年 7 月 15 日变更为新疆亚心通用航空有限公司。

（五）机上人员信息

飞行员（机长）：裴某某，女，执照注册单位：新疆亚心通用航空有限公司。持有商用驾驶员执照（直升机），有效期 2029 年 10 月 26 日，最后一次熟练检查日期 2025 年 1 月 24 日。体检有效期至 2026 年 1 月 20 日。云执照经历汇总时间为：1191 小时

40 分钟，总着陆次数为：4318 次。

维修放行人员（随机机务）：马某，男，2014 年 3 月 3 日获得维修人员执照 ME-TH 执照，2014 年 4 月 16 日获得 AS350B3 机型放行签署。

地勤人员：张某某，男，为地面保障人员。

（六）事发地天气

事发当天距起降点较近的喀纳斯机场 15 时天气实况为：风向为 030 度、风速 2 米/秒，能见度大于 10000 米，温度 16 摄氏度，修正海压 1019 百帕，实况报文 CAVOK，微量淡积云，云底高 1000；16 点天气实况为：微量淡积云，云底高 1000 米，风向风速：VRB01MPS，能见度大于 10000 米，温度 17 摄氏度，修正海压 1018 百帕。通过目击者拍摄的视频显示，事发现场区域天气晴朗，无云，能见度好。

（七）企业基本情况

新疆亚心通用航空有限公司，主运营基地地址为乌鲁木齐亚心通用机场。公司 2020 年 11 月 19 日获取工商营业执照，2022 年 6 月 6 日获取通航经营许可证，同年 6 月 13 日取得商业非运输航空运营人运行合格证，2023 年 12 月 29 日获取 CCAR-135 空游资质和 CCAR-136 农喷作业资质。

（八）应急救援情况

事发当天 16 时 02 分，布尔津县消防救援大队接群众报警，在窝依莫克镇通克村附近，疑似看到一架直升机坠落在燃烧。县委、县政府高度重视，第一时间启动安全生产事故综合应急预案三级响应机制，安排副县长、公安局长等领导干部前往现场，负责统筹指挥现场救援工作。16 时 07 分，公安、消防、窝依莫克镇

等人员力量共 18 车 54 人。其中，出动民警 29 人、警车 10 辆；出动消防人员 13 名、消防车 4 辆；出动窝依莫克镇干部 5 人、车辆 2 辆；出动医务人员 4 人、救护车 1 辆；出动应急管理局干部 3 人、车辆 1 辆，陆续到达现场。消防救援力量抵达现场后，在坠机点附近发现一人躺卧（后证实为机长），已死亡，18 时 35 分，救援队伍在直升机燃烧残骸中发现另外 2 名机上人员（后证实为机务和地勤），均已死亡。

二、事故原因

（一）排除天气、环境、自燃以及动力系统故障因素

1) 排除天气因素。按照直升机飞行运行所需的常规外部条件，影响飞行安全的天气因素主要有强风、低空切变、低能见度、雨雪冰冻等恶劣天气条件。从事发现场村民手机录像可见，坠机前最后 6 秒钟，当地天气晴朗、碧空，直升机机体冒出的白烟总体呈现垂直状态，白烟的拉烟轨迹与直升机坠落轨迹基本保持一致，表明当时不存在明显的影响正常飞行的强风、降水及低能见度天气。结合事发地周边最近的气象观测点——喀纳斯机场 15 时~16 时的例行航空天气报告，事发地周边天气情况处于微风、晴天状态。据此判定，事发时天气适航，因此排除事故与天气因素的关联。

2) 排除环境因素。事发现场村民手机录像显示，直升机从飞行高度坠落前，没有其他航空器或空中物体与之发生碰撞的迹象。筛查确认飞行管制部门的空中交通活动监视信息，事发时段该区域无其他航空器飞行活动报告。事故发生后的现场勘验结果表明，

坠机点上空无架空线缆存在，坠机点周边数公里范围内地势平坦，没有迹象表明直升机在坠机前存在刮碰地形障碍物的可能。因此，排除事故与环境因素的关联。

3) 排除锂电池自燃可能。坠机现场发现的锂电池地面启动电源经专业技术人员检测后认定，电源为济南锦飞航空生产的便携式启动电源，型号为 JFDY-II，电源规格为 28V/40Ah，电芯为磷酸铁锂电池，标称重量为 18.2kg，由 36 节圆柱形锂电池单体组装而成。电源壳体外表面有明显烧蚀痕迹，内部电芯除一节从中部爆破外，其余电芯单体外观基本完好。据此排除锂电池启动电源在直升机机舱内发生大面积爆破或自燃导致事故的可能性。

4) 排除动力系统故障。现场燃烧痕迹表明坠地前仍有较多剩余燃油。根据现场勘查情况，直升机以近乎垂直的角度坠地后起火，整机严重过火，燃烧持续了 2 个小时¹后才被扑灭。燃烧持续时长与可燃介质的储量直接相关，AS350 B3 型直升机的机身主体由航空铝合金、碳纤维复合材料等难燃材质构成，这些材质即便在坠地冲击下碎裂，也不具备持续燃烧的特性，仅可能在高温下局部碳化，无法支撑数小时的剧烈燃烧。航空燃油作为直升机的核心可燃载荷，具有高能量密度、易燃且燃烧持续时间长的特点，是支撑火势延续的唯一合理燃料来源。综上，事发时航空器上仍剩余较多的燃油，排除燃油不足的可能。视频证据表明坠落过程中发动机和旋翼均处于运转状态。根据目击者视频记录情况，直升机坠落过程中旋翼处于运转状态，且可清晰捕捉到持续且连贯的发动机运转声以及旋翼旋转的声音。发动机发出低沉且稳定的轰鸣，声音频率均匀，无断火、熄火等中断迹象；旋翼则伴随明

¹ 现场消防灭火救援时间记录为，从 15 时 50 分坠机起火，至 18 时 35 分救援队伍报告现场仍有残骸明火。

显的“呼呼”旋转声，声音强度与旋转气流扰动特征一致，无转速骤降或停转的静默间隔。二者声音叠加且同步持续至坠落。综上，视频证据表明坠落过程中发动机和旋翼均处于运转状态。地面碰撞痕迹表明直升机坠地时主旋翼处于运转状态。现场勘查发现，直升机3片主旋翼靠近翼尖区域的前缘金属保护装置均存在磕碰损伤和弯曲变形，后缘玻璃纤维材质均存在严重破损，其中一片主旋翼从中段到叶尖区域向后缘大角度弯折；靠近机身残骸左前方区域有一土坡，临近直升机区域的植被存在明显切削痕迹，距离与主旋翼旋转范围吻合。综上，地面痕迹表明直升机坠地时主旋翼处于运转状态。

5) 排除尾桨传动失效。根据 AS350 直升机设计制造商空客直升机公司所在国航空事故调查机构——法国航空事故调查分析局对目击证人拍摄视频资料的分析报告，整个录像过程中旋翼持续旋转，主旋翼轴与尾旋翼轴之间的传动链始终运转正常，未出现明显断裂，因此排除尾桨传动失效的可能。

（二）直升机液压系统失效是事故直接原因

AS350B3 直升机液压设计采用单液压系统，主要作用是给飞行员提供必要的辅助操纵力，以减轻总距杆、周期变距杆及方向舵脚蹬的操纵力。液压系统由液压油箱、液压机械助力泵、调节过滤器、液压伺服作动筒等4部分构成。其中，调节过滤器的主要作用是过滤液压油以防杂质进入液压伺服作动筒。该过滤器无旁通功能，油滤污染物增多堵塞后，堵塞指示器红色按钮弹出，提示应及时更换液压油及油滤。此时通过油滤的液压油流速和压力会持续下降，压力低于30bar时，驾驶舱警告面板红色“HYD”警告灯以及音响警告，提醒飞行员液压系统压力低。液压系统压

力低将导致飞行员操纵直升机所需杆力显著增加，操纵困难。

现场勘查发现，该直升机液压油调节过滤器堵塞指示器红色按钮处于弹出位。调查组将液压油调节过滤器残骸送至民航科学技术研究院实验室检测，分析结果为：液压油滤的纤维滤网外层局部区域纤维孔隙、中间层大部分区域纤维孔隙以及内层小部分区域纤维孔隙均存在堵塞；堵塞物为结块状，判断可能为液压系统中的油泥类物质。

8月2日，放行人员徐某某发现液压油滤堵塞指示器弹出，按照《航空器维护手册》复位指示器，执行发动机地面测试未再弹出。8月19日机务人员马某发现油滤堵塞指示器再次弹出并上报，维修副总购买液压油和油滤寄给作业点山下保障人员。直至9月5日起飞前，新采购的液压油和油滤未被使用。该机在事发前已重复出现液压油滤堵塞指示器弹出情况，反映出液压油滤已出现明确的污染物堵塞，按照《航空器维护手册》要求，应更换液压油和油滤。

分析认为：事发当日起飞前，直升机未更换油滤及液压油，已处于不适航状态。飞行过程中油滤堵塞情况加剧，导致液压油滤下游压力下降，无法保证液压伺服作动筒正常工作，进而导致直升机操纵反馈力的强度和方向发生剧烈变化，飞行操纵性恶化并引发失控。

（三）未经批准违规飞行是事故的重要原因

亚心通航2025年8月4日还发生一起通航一般事故，在8月4日的事故发生之前，亚心通航曾多次按规定申请飞行计划实施作业，表明公司清楚了解如何通过正式渠道报批飞行计划。在8月4日的事故之后至此次事故之前，亚心通航处于被责令暂停运行期

间，多次通过民航空管渠道申请飞行计划，但未获批准或者自行撤回申请，表明公司清楚了解按规定申请飞行计划的必要性。飞行管制部门记录显示，“9·5”事故当天飞行计划未按规定报批，属于明知故犯。针对8月4日事故开展的事故调查发现公司在飞行机组资质管理方面存在违章行为，暴露出公司关键生产运行管理和安全风险管控存在明显疏漏，为此，民航新疆管理局于8月5日责令公司暂停运行停飞整改。

前述分析表明液压系统失效是导致事故发生的直接原因，但如果公司在本次事故飞行实施前能够严格遵守民航新疆管理局的停飞指令要求，无论液压系统是否出现故障，后续的飞行事故都不会发生。针对亚心通航的停飞整顿指令不是简单的行政命令，而是明确的安全风险管控限制措施。因此，亚心通航未执行局方的安全风险管控措施，在暂停运行期间未经批准违规飞行是导致事故发生的重要前提，同时也是导致事故发生的关键因素。

（四）机组未能成功处置液压失效引起的操纵困难

根据厂家说明，AS350 直升机设计了液压失效特情处置程序，但有明确的前提条件，要利用备用蓄压瓶的压力争取在 20~30 秒之内将飞行速度降到 40~60 节的安全速度^[2]范围，才可能成功迫降，否则将无法通过人工力量控制住飞行姿态，导致失控坠机。

《AS350B3E 直升机飞行手册》对此有明确的警告说明，要求飞行员在处置液压失效问题时切忌进入悬停或低速^[3]。资料显示，AS350

² 根据空客直升机公司介绍：AS350 直升机液压操纵系统不工作时，仅依靠飞行员手动操纵直升机时，空速需控制在 40-60 节的安全范围内，不在此范围内的速度，飞行员通过手动操纵很难控制直升机，所以 AS350B3 直升机在每个液压伺服机构上都安装了一个安全装置。当液压系统失效时，备用蓄压瓶的压力通常可以保证液压操纵系统继续工作 20 至 30 秒的时间，飞行员在这段时间中需将空速调整至 40-60 节的安全速度，直至可以用手动操纵控制直升机。

³ 依据《AS350B3E 直升机飞行手册》中关于液压失效及液压压力过低的应急处置程序，“警告：禁止尝试实施悬停或任何低速机动操作，因操纵反馈力的强度与方向将发生剧烈变化。违反此程序可能导致航空器操控性恶化并引发失控。”

直升机在发生液压故障后，操纵机构出现“无法移动”甚至“完全卡滞”的现象属于相关事故的典型特征。

历史案例表明，AS350 直升机液压失效的处置难度大，成功迫降的几率小。这主要是由于 AS350B 型直升机在液压失效后，操纵反馈力显著增强，增加了飞行员处置难度。澳大利亚运输安全委员会（ATSB）发布的编号为 AO-2017-109 的航空事故调查报告显示：截至 2017 年全球范围内共发生 34 起涉及 AS350 系列直升机液压系统的飞行事故，其中 10 起发生在飞行训练中专门模拟液压失效的科目。由此可见，即便是在飞行教学训练情境下，经验丰富的飞行员也很难成功解脱。

本次事故坠机情形与上述特征吻合。调机任务前，飞行员执行了一次 8 分钟的通场飞行。公司通过运行微信群，要求机上人员每隔十分钟通报一次飞行状态。机上人员分别于 15 时 37 分、47 分报告“正常飞行”。根据目击者记录的坠机时间为 50 分，此前累计飞行 29 分钟。由此推断直升机液压失效导致操纵异常应发生在 48 分~50 分之间，当事飞行员在空中遭遇了操纵困难的突发情况。根据目击者拍摄视频，直升机在失控过程中冒白烟，飞行轨迹呈现近乎垂直向下的状态，由此推断其在失控前空速较低，在应对突发状况时未能保持规定的安全速度，飞行速度下降过低，进而造成直升机操控性恶化并最终失控坠机。

（五）分析结论

调查组根据事实证据和逻辑分析排除了天气因素、环境因素、外部自燃可能和动力系统故障，确认事故原因为：亚心通航在被责令暂停运行期间，未经批准安排 B-70ZU 直升机违规实施调机飞

行，起飞前未按手册规定更换液压油和油滤，不满足适航条件。在调机飞行过程中，污染的液压油持续堵塞油滤，造成油滤下游工作压力不足，导致液压系统工作异常，飞行操纵困难，飞行员未能成功处置空中特情，直升机最终失控坠毁。

调查组认定：直升机液压系统失效是事故的直接原因，在责令停飞期间未经批准违规起飞是导致事故的重要原因，也是导致事故的重要前提和关键因素。公司维修管理责任不落实、飞行运行组织混乱、安全生产法律意识淡薄是导致事故的根本原因。由于机组未能成功处置液压失效引起的操纵困难，坠机事故未能幸免。根据航空器损伤和人员伤亡情况，构成一起组织管理责任原因的通用航空较大事故。

三、主要问题

（一）维修管理责任不落实

一是维修放行违规，关键故障未及时排除。事发直升机液压系统失效的直接起因是液压油滤堵塞，而该故障在事发前的8月2日、8月19日已两次明确显现，依据《航空器维护手册》需立即更换液压油及油滤。在维修人员上报后公司于8月22日完成了航材采购，但直至事发当日仍未完成更换。维修人员在故障未排除、航空器不适航的情况下违规放行，客观上导致航空器携带安全隐患升空；二是维修管理缺位，适航管控形同虚设。公司未履行维修管理主体责任，未建立有效的故障跟踪闭环管控机制，对已上报的液压故障，未监督维修人员的实际执行情况，任由安全隐患演变为事故；三是维修记录管理不规范，关键证据缺失。公司未

落实维修记录管理相关要求，未留存飞行记录本副页，导致事后无法追溯维修工作的全流程。

（二）飞行运行组织管理混乱

根据公司运行手册，公司总经理、运行副总、维修副总为主要运行管理人员，总经理负责“协调各管理部门的运作；保证公司实施的各项飞行训练及航空器维护的安全、合法与合理。”对公司生产运行实施管理控制。事发当日，公司负责人明确知晓正处于被民航新疆管理局责令暂停运行期间，公司总经理、运控部门以及当事飞行员均知道未向飞行管制申报飞行计划；也未与维修管理部门进行沟通，以确保航空器满足适航条件，违规组织调机飞行，致使带故障隐患的航空器起飞，最终导致事故发生，暴露出公司生产运行管理较为混乱，规章意识严重匮乏。

（三）全员安全生产责任制不落实

按照亚心通航《安全管理手册》，总经理是安全生产管理第一责任人，对安全生产负总责。此次事故发生在民航新疆管理局要求停飞整改期间，且存在严重违规情形，反映出公司主要负责人安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制督促落实不到位，消除生产安全事故隐患工作不力。亚心通航未制定 2025 年度教育培训计划，在教育和督促从业人员严格执行本单位安全制度和操作规程方面存在缺失，导致公司员工安全意识不强，规章标准执行不严。亚心通航安监部经理职位空缺，其岗位职责无法有效落实。公司安监部设有一名安全生产管理人员，未落实“制止和纠正违章指挥、强令冒险作业、违反操作规程的行为”职责。

四、责任认定和处理建议

（一）对事故责任单位亚心通航的处理意见

亚心通航在未排除航空器机械故障、不具备安全生产条件的情况下，实施调机任务，期间发生通用航空较大事故，公司对事故负有安全管理责任，涉嫌违反《中华人民共和国安全生产法》第二十条^[4]，根据《中华人民共和国安全生产法》第一百一十四条^[5]、第一百一十五条^[6]，建议对公司处以 180 万元罚款的行政处罚。

亚心通航在明知未向飞行管制申请飞行计划情况下，违规调机，涉嫌违反《通用航空飞行管制条例》第十二条^[7]，民航新疆管理局已吊销公司的通航经营许可证并处以 9 万元罚款的行政处罚。

（二）对亚心通航相关责任人的处理意见

亚心通航维修放行人员马某，在 8 月 19 日发现液压油滤指示器弹出后，未按要求更换液压油和油滤，在 9 月 5 日起飞前在航空器不满足适航条件的情况下违规放行航空器，造成直升机带故障隐患起飞，是导致事故发生的直接原因，对事故承担直接责任。涉嫌违反《民用航空器维修人员执照管理规则》第 66.21 条^[8]，因

⁴ 生产经营单位应当具备本法和其他有关法律、行政法规、国家标准或者行业标准规定的安全生产条件；不具备安全生产条件的，不得从事生产经营活动。

⁵ 发生生产安全事故，对负有责任的生产经营单位除要求其依法承担相应的赔偿等责任外，由应急管理部门依照下列规定处以罚款：……（二）发生较大事故的，处一百万元以上二百万元以下的罚款……

⁶ ……根据本法……第九十五条……第一百一十四条的规定应当给予民航、铁路、电力行业的生产经营单位及其主要负责人行政处罚的，也可以由主管的负有安全生产监督管理职责的部门进行处罚……

⁷ 从事通用航空飞行活动的单位、个人实施飞行前，应当向当地飞行管制部门提出飞行计划申请，按照批准权限，经批准后方可实施。从事通用航空飞行活动的单位、个人违反本条例规定，有下列情形之一，……情节严重的，处 2 万元以上 10 万元以下罚款，并可给予责令停飞 1 个月至 3 个月、暂扣直至吊销经营许可证、飞行执照的处罚……：（一）未经批准擅自飞行的……

⁸ CCAR-66-R3 第 66.21 条：航空器维修人员执照持有人的义务航空器维修人员执照持有人在从事航空器维修相关工作时，应当履行下列义务：（a）在醉酒、疾病等生理状况不适合实施维修相关工作时，不得行使本规则第 66.20 条规定的权利；（b）依据航空器持续适航文件的规范开展维修工作；（c）对符合标准的维修工作方可签署放行；（d）在考试或者向民航局、民航地区管理局提交申请或者接受调查时，诚信考试，如实提供相关信息和材料；（e）发现航空器或者其部件存在缺陷或者不适航状况时，及时按照涉及民航管理的规章的有关要求报告。

当事人在事故中死亡，不予追究其行政法律责任。

亚心通航当班机长**裴某某**，在9月5日飞行计划未申报的情况下执行调机任务，承担航前职责履行不到位责任。涉嫌违反《中华人民共和国飞行基本规则》第三十五条、第三十九条^[9]，因当事人在事故中死亡，不予追究其行政法律责任。

亚心通航总经理兼运行副总**周某某**，作为企业安全生产管理第一责任人，对安全生产负总责。在9月5日组织实施调机任务前，对航空器适航性监督管理不力，造成航空器液压系统带故障隐患起飞，对事故的发生负有维修管理的领导责任。在被责令停飞整改期间，未按规定向飞行管制部门申请飞行计划，违规组织调机飞行，对坠机亡人事故负有重要管理责任，涉嫌违反《中华人民共和国安全生产法》第二十一条^[10]，依据《中华人民共和国安全生产法》第九十五条¹¹、第一百一十五条，建议对其实施2024年年收入百分之六十的罚款的行政处罚。

亚心通航维修副总**张某某**，事发前知晓直升机液压油滤堵塞指示器跳开，需要更换油滤的情况，虽然购买并邮寄了新的液压油和油滤，但未按照《维修管理手册》落实维修管理职责，未对液压系统故障排查情况进行跟踪闭环，未确保航空器处于适航状态，未及时排查生产安全事故隐患，督促落实整改措施，对坠机亡人事故负有次要管理责任，涉嫌违反《中华人民共和国安全生

⁹ 《中华人民共和国飞行基本规则》第三十五条“所有飞行必须预先提出申请，经批准后方可实施”；第三十九条“组织与实施通用航空飞行活动，必须按照有关规定履行报批手续，并向当地飞行管制部门提出飞行申请。飞行申请的内容包括：任务性质、航空器型别、飞行范围、起止时间、飞行高度和飞行条件等。各航空单位应当按照批准的飞行计划组织实施”。

¹⁰ 生产经营单位的主要负责人对本单位安全生产负有下列职责：（一）建立健全并落实本单位全员安全生产责任制，加强安全生产标准化建设……（五）组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制，督促、检查本单位的安全生产工作，及时消除生产安全事故隐患……

¹¹ 生产经营单位的主要负责人未履行本法规定的安全生产管理职责，导致发生生产安全事故的，由应急管理部门依照下列规定处以罚款：（一）发生较大事故的，处上一年年收入百分之六十的罚款……

产法》第二十五条^[12]，依据《中华人民共和国安全生产法》第九十六条^[13]，建议对其实施 2024 年年收入百分之四十的罚款的行政处罚。

（三）监管责任追究

亚心通航短期内连续发生两起通航事故，按照“三管三必须”原则，根据《民用航空器事故和严重征候技术调查、行政处罚及监管责任追究工作协调办法》《民航行政机关及其工作人员安全监管责任追究办法》，建议启动亚心通航事故安全监管责任追究程序，对相关监管人员进行问责处理。民航新疆管理局已于 10 月 24 日通过党委常委会决定，给予相关责任单位和部门负责人问责处理，此项工作已完成。

（四）信用管理

本次事故构成组织管理责任原因的通用航空较大事故，法定代表人周某某在事故中负有主要管理责任，依据《民航行业信用管理办法》，建议对亚心通航公司及其法定代表人周某某实施民航行业信用管理。

（五）行刑衔接

针对事故调查过程中发现的亚心通航有关人员涉嫌违法犯罪的问题线索及相关材料，建议移交公安机关立案侦查。

五、整改防范措施

¹² 生产经营单位的安全生产管理机构以及安全生产管理人员履行下列职责：……（五）检查本单位的安全生产状况，及时排查生产安全事故隐患，提出改进安全生产管理的建议；……（七）督促落实本单位安全生产整改措施。

¹³ 生产经营单位的其他负责人和安全生产管理人员未履行本法规定的安全生产管理职责的，责令限期改正，处一万元以上三万元以下的罚款；导致发生生产安全事故的，暂停或者吊销其与安全生产有关的资格，并处上一年年收入百分之二十以上百分之五十以下的罚款；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任。

针对调查发现的问题，民航新疆管理已依法依规吊销公司通航经营许可。针对新疆辖区通航安全生产工作，一是深刻汲取事故教训，加强警示教育和宣贯培训，不断强化通航运行的组织管理和遵章守纪意识。二是严格落实《关于立即开展辖区通航安全整顿的通知》要求，深入开展整顿自查、评估验证、攻坚清零，确保通航安全整顿取得实效。三是按照民航局和民航新疆管理局近期通航安全工作部署，扎实推进通航企业安全生产事故隐患集中排查整治行动、通航安全专项整治等工作，树牢安全第一思想，守牢航空安全底线，杜绝违规非法运行，坚决防止通航事故再次发生。