

政府飛行服務隊直升機意外調查初步報告發表

* * * * *

根據《香港民航（意外調查）規例》，總意外調查主任就二〇〇三年八月二十六日，政府飛行服務隊一架歐洲直升機公司 EC155B1 型直升機飛越毗鄰香港國際機場的大嶼山東涌飛行通道時所發生的意外進行調查，以確定意外發生時的情況和成因。

民航處發言人今日（九月二十五日）表示：「初步報告所載各項有關該次飛機意外的事實是依據在本報告發出前所得資料而確定的，因此必須視為初步搜集的資料，如再獲得其他證據，該等資料便須修改或更正。」

「在進行更深入的調查和分析後，才可為意外的成因下結論。根據過往的經驗，最後報告將於一年內完成。」

發言人補充說：「意外調查組發表此初步報告是為公眾提供多一些有關此意外的資料。」

以下為意外調查初步報告的內容全文：

香港金鐘道 66 號

金鐘道政府合署 46 樓

民航處意外調查部

總意外調查主任

二〇〇三年九月二十五日

飛機意外調查初步報告第 1/03 號

飛機型號：歐洲直升機公司 EC155B1 型

登記標誌：B-HRX

製造年份： 二〇〇二年

發動機數目和種類： 兩台 Arriel 2C2 涡輪機發動機

意外日期及時間： 二〇〇三年八月二十六日 22:32 時(本地時間)
14:32 時(協調世界時)

意外地點： 毗鄰香港國際機場的大嶼山東涌飛行通道

意外性質： 直升機於 22:29 時在香港國際機場起飛，負責執行運送傷病者任務。直升機經由東涌飛行通道飛越大嶼山高地，在飛行三分鐘後，直升機於穿越東涌飛行通道時，撞向山坡墜毀。

航班種類： 運送傷病者

機上人數： 機組人員：2人 乘客：無

死亡人數： 2人

機長執照： 航空運輸飛行員執照

機長年齡： 34 歲

機長飛行經驗： 3,900 小時(其中 150 小時和肇事直升機屬同一型號)

其他機組人員： 1名空勤員

資料來源： 實地調查和訪問

二〇〇三年八月二十六日 EC155 型直升機墜機意外

本報告內所有時間均為本地時間

1. 二〇〇三年八月二十六日傍晚，政府飛行服務隊一架歐洲直升機公司 EC155B1 直升機於 22:29 時在香港國際機場起飛，負責執行由長洲運送病者任務。該直升機經由東涌飛行通道(高出平均海平面約 1,100 呎)飛越大嶼山(最高點高出平均海平面 3,066 呎)。

2. 在 22:32 時，直升機在起飛後約三分鐘，在平穩地飛行時於高出平均海平面 1,250 呎高度撞向山坡；該處的山勢在直升機前方和東涌通道西面緩緩上升。駕駛艙談話和飛行數據記錄儀（下文簡稱“記錄儀”）在此時停止記錄。直升機繼續貼近地面衝前約 50 公尺。主旋翼槳葉在直升機衝前首數公尺處因碰觸地面矮小樹叢和石塊而斷裂，機腹和右側嚴重損毀。
3. 在直升機衝前接近 50 公尺處，山勢頗為陡峭向下，直升機因而再度離地，在半空中衝前約 100 公尺，而下墜的垂直高度為 100 呎左右，然後在高出平均海平面 1,150 呎以仰角撞向另一山坡，繼而再衝前 30 公尺後停下，現場遺留主機體殘骸。飛行員和空勤員喪生。直升機在撞擊後，並沒有火警發生。
4. 該次飛行是按照特殊目視飛行規則進行；根據該規則，飛行員須一直離開雲層並能目視地面。意外發生時，香港國際機場的天氣狀況符合政府飛行服務隊單人夜間駕駛的規定（事發時，雲底高度約 1,200 呎，能見度為 10 公里）。
5. 記錄儀並沒有錄得直升機系統故障，機組人員也沒有發出緊急呼號。航空交通管制和政府飛行服務隊均沒有收到由肇事直升機發出的遇險呼號。
6. 墜機路線調查顯示，直升機尤其是主旋翼槳葉，在首次撞擊後的最初數公尺受損嚴重。在第二次撞擊地點則發現許多尾旋葉及安裝於機尾的自動緊急定位發射器的碎片，顯示直升機着地時機頭朝上。
7. 直升機的起飛重量為 3,843 公斤，較 EC155B1 型直升機的最大許可總重量（4,850 公斤）輕約 1,000 公斤。飛機的縱向及橫向重心均在限制範圍之內。
8. 肇事直升機的飛行員具備有效的航空運輸飛行員執照（直升機和自轉旋翼機）和一級體檢合格證明書，並擁有 3,900 小時的飛行經驗。該名飛行員在二〇〇三年一、二月期間，通過直升機製造商歐洲直升機公司的技術及飛行教官之考核，於香港獲准轉為駕駛 EC155B1 型直升機機種，他於同年二月六日通過同類型直升機首個牌照的飛行試驗及操作人員能力測試。事發前，該名飛行員以機長身分交替在超級美洲豹 AS332L2 和歐洲直升機公司 EC155B1 型直升機上執行飛行任務。
9. 總意外調查主任根據《香港民航（意外調查）規例》委任意外調查組找尋意外原因。香港民航處現正進行調查，並得法國航空安全監察分析局的調查員參與。英國航空意外調查局亦應邀協助解讀肇事直升機的駕駛艙錄音機和飛行數據記錄儀的數據。
10. 意外調查組會見了多名於意外發生前後不久正在飛行的飛行員、最先抵達意外現場的警員及消防員、肇事時當值的航空交通管制員，以及政府飛行服務隊隊員。

11. 在調查進行期間，倘有需要作出安全建議，會在調查報告公布前向有關各方發布該等建議。

本報告所載各項有關是次飛機意外的事實均是依據在本報告發出前所得資料而確定的，因此必須視爲初步搜集資料，如再獲得其他證據，該等資料便須修改或更正。

完

二〇〇三年九月二十五日（星期四）