

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

二零零九年六月四日

飛機意外調查初步報告第 1/09 號

飛機型號： Robinson R22 Beta II 型
登記標誌： B-LAT
製造年份： 二零零八年
發動機數目和種類： Lycoming O-360-J2A 活塞式發動機一台
意外日期及時間： 二零零九年五月一日 本地時間 上午十一時十三分
(世界協調時間 三時十三分)
意外地點： 香港宋皇臺道香港飛行總會毗鄰停車場
意外性質： 肇事直升機於本地時間十一時十二分飛返香港飛行總會，在順風的情況下未能穩定地進場，直升機飛行員於是決定執行復飛。但直升機於嘗試復飛時開始向順時針方向旋轉，並不斷旋轉及下降，且向北面偏航。直升機最後撞向一輛停泊在附近停車場的旅遊車。旅遊車擋風玻璃破裂，該直升機亦告損毀。
飛行種類： 私人飛行
機上人數： 機組人員：一人 乘客：一人
受傷人數： 三人受輕傷
飛行員執照： 香港私人飛行員執照（直升機）
飛行員飛行經驗： 318 小時駕駛定翼機及直升機飛行經驗，其中 201 小時屬 Robinson R22 型
資料來源： 實地調查，與有關人士面談及檢視文件記錄

二零零九年五月一日直升機意外 Robinson R22 Beta II 型直升機（登記標誌 B-LAT）

1. 二零零九年五月一日，本地時間上午十時三十分，一名飛行員駕駛一架隸屬香港旋達有限公司擁有的 Robinson R22 Beta II 型直升機，以目視飛行規則的運作模式，由舊啓德機場的香港飛行總會前往新界。是次飛行屬私人飛行性質，機上載有一名乘客。

2. 肇事直升機於起飛後運作正常，於本地時間上午十一時十分開始降落香港飛行總會，為避免飛機直接飛越民居及地面設施，直升機須採取向西北方向飛行的進場路線。當時風速及風向為每小時十六海浬的東南偏東風，能見度超過十公里。

3. 由於受風速為每小時十六海浬的東南偏東風及直升機向西北方順風下的進場路線影響，飛行員在未能穩定直升機的情況下，決定執行第一次復飛。復飛過程正常而飛行員重新向西北方開始在順風情況下第二次進場，但礙於未能穩定直升機，飛行員決定再次執行復飛。當飛行員在第二次復飛中操控直升機向右轉時，直升機開始向順時針方向旋轉，並不斷旋轉及下降，且向北面偏航。直升機最後撞向一輛停泊在宋皇臺道附近停車場的旅遊車的擋風玻璃。

4. 直升機的起飛重量為 553.6 公斤，較 Robinson R22 型直升機的最大容許總重量（622.7 公斤）輕。直升機的縱向及橫向重心均在限制範圍之內。

5. 肇事直升機的飛行員持有香港私人飛行員執照和體檢合格證明書，並擁有 318 小時駕駛定翼機及直升機的飛行經驗，其中 201 小時屬 Robinson R22 型。該名飛行員在二零零五年二月二十日於香港通過 Robinson R22 型直升機的飛行考試，獲發香港私人飛行員執照（直升機）。該飛行員對上一次駕駛 Robinson R22 型直升機的日期為二零零九年四月十三日。

6. 總意外調查主任根據《香港民航（意外調查）規例》委任意外調查組進行調查。至今沒有證據顯示事件涉及發動機或任何機件上的故障。

7. 調查顯示，事件起因涉及當日天氣，以及飛行員缺乏於順風情況下駕駛直升機的經驗。意外調查組已向香港飛行總會發出一項改善建議，建議該會暫時停止單發動機直升機在舊啟德機場飛行，以便定出單發動機直升機的具體限制從而加強在該區的飛行安全。

8. 在調查進行期間，倘有需要作出其他安全建議，有關建議將會在調查報告公佈前向有關各方發佈。

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