

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

意外調查初步報告第 2/2010 號

飛機型號：	阿古斯塔威斯特蘭型號 AW139
登記標誌：	B-MHJ
製造年份：	二零零八年
發動機數目和種類：	兩台 Pratt & Whitney 公司 PT6C-67C 型渦輪軸發動機
意外日期和時間：	二零一零年七月三日協調世界時 0400 時(本地時間 1200 時)
意外地點：	香港上環空中快線直升機場(代號 VHSS)西北約 370 米
意外性質：	登記標誌 B-MHJ 直升機由上環空中快線直升機場(維多利亞港岸邊)起飛前往澳門不久，在直升機場西北海港水上迫降。機上機組人員及乘客全部生還獲救，當中有人受輕傷。
航班種類：	包機公共運輸航班
機上人數：	機組人員：2 人 乘客：11 人
死亡人數：	無
重傷人數：	機組人員：無 乘客：無
機長執照：	航空運輸飛行員執照(直升機)
機長年齡：	45 歲
機長飛行經驗：	6 120 小時(其中 350 小時操作相同型號直升機)
其他機組人員	駕駛艙：1 名副機長 機艙：無
資料來源：	調查主任的調查

二零一零年七月三日直升機意外

阿古斯塔威斯特蘭型號 AW139 直升機(登記標誌 B-MHJ)

(所有時間均為協調世界時。香港時間為協調世界時加八小時。)

1. 亞太航空是一間在中國澳門成立的直升機公司，經營往返香港與澳門的包機客運服務。二零一零年七月三日，肇事航班 EA 206A 由兩名飛行員駕駛，機上載有 11 名乘客。直升機起飛前總重量為 5 971 公斤，重量在直升機起飛 / 降落最高總重量 6 400 公斤的範圍內。直升機的縱向及橫向重心均在限制範圍之內。
2. 直升機於 0400 時在香港上環空中快線直升機場起飛。起飛時一切正常。直升機按目視飛行規則飛行，飛行員須一直保持直升機離開雲層並能目視地面/水面。意外發生時，風速每小時 7 海里，風向 255 度，能見度超過 10 公里。
3. 機長坐在右邊座位，負責駕駛直升機。副機長坐在左邊座位，協助機長執行飛行程序，並無操控直升機。直升機從直升機場起飛後，一直向西北方爬升。當直升機以每小時約 70 海里的指示空速爬升至海拔 350 呎左右，機組人員已完成起飛後檢查。不久，兩名飛行員聽到機尾傳來一聲巨響，隨即感到機身震動。與此同時，機長發現腳蹬不受控制，斷定直升機尾槳失靈。機長隨即將直升機轉為自轉模式。直升機在自轉期間，機長指示副機長按照緊急應變程序關掉所有發動機，副機長遵辦。機長亦發出“MAYDAY”遇險呼救信號，並把直升機保持平穩及以低速向前作出水面迫降。直升機一接觸到水面，四個緊急浮囊自動充氣。從兩名飛行員聽到巨響至直升機接觸水面，前後相隔約 16 秒。

4. 直升機在水面穩定浮起後，兩名飛行員各自迅速由旁邊駕駛艙門緊急出口離開駕駛艙。機長然後從外打開右邊客艙門。兩名飛行員指示和協助乘客從直升機疏散。機長確保沒有人留在機上後離開直升機。飛行員及乘客全部由附近船隻救起。11名乘客送往醫院檢查。六名受輕傷乘客接受治療。乘客全部在當天出院。直升機其後倒轉，整個機身浸入水中，但緊急浮囊令直升機保持在水面倒轉浮起。
5. 總意外調查主任按照《香港民航(意外調查)規例》(香港法例第448B章)規定，命令調查主任調查肇事原因。調查工作由香港民航處負責，並由澳門特別行政區民航局、意大利飛行安全委員會(Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo)、英國航空意外調查局、加拿大運輸安全委員會，以及 AW139 型直升機製造商阿古斯塔威斯特蘭提供協助。
6. 二零一零年七月三日傍晚，直升機被吊出水面，發現失去直升機的垂直安定面頂部、尾槳、尾部減速器及相關傳動軸、控制杆及整流罩。有關方面於水底大規模搜索後，尾槳及尾部減速器在二零一零年七月十四日打撈出海，但尾槳的四塊槳葉有一塊仍未能尋回。至於其他失去的機件，搜尋工作仍在進行。
7. 意外調查組會見機長、副機長、部分乘客，以及香港警務處、消防處和海事處負責該宗意外的指揮人員，並下載多用途飛行數據記錄器的數據作分析。調查組把直升機良好及使用狀況監測系統記憶卡傳送給英國航空意外調查局下載數據，以作分析。調查組亦取走直升機飛行文件、維修記錄、天氣資料，以及航空交通管制的無線電通訊錄音，供調查之用。此外，民航處已安排把尾槳和尾部減速器送往英國航空意外調查局作檢查、測試及分析。

8. 根據過往經驗，調查這類同等規模的意外，預計需時超過一年。調查期間如需要作出安全建議，會在最終調查報告發表前向有關各方發布。

本初步報告所載各項有關是次意外的事實，是根據初步報告發出前所得資料確定，必須視為初步資料，如有額外證據，即會修改或更正。