

香港大嶼山香港國際機場
東輝路 1 號
民航處總部
民航處
意外調查部
總意外調查主任

意外調查初步報告第 1/2017 號

飛機型號：	塞斯納 152 型
登記標誌：	B-HHN
製造年份：	一九七七年
發動機數目和種類：	一臺萊康明 O-235-L2C 發動機
意外日期和時間：	二零一七年二月二十六日 本地時間 上午 11 時 14 分（協調世界時間 3 時 14 分）
意外地點：	香港新界三杯酒園藝高爾夫中心附近
意外性質：	飛機報稱發動機有問題，進行迫降期間觸及並停在樹叢中
航班種類：	私人 - 飛機等級飛行測試
機上人數：	機組人員：2 人 乘客：無
死亡人數：	無
嚴重受傷人數：	無
機長執照：	香港私人飛行員執照（飛機）及飛行教官等級，並獲民航處授權在甲組飛行器（即最大容許總重量不多於 5 700 公斤的單發動機飛機）上進行飛行測試
機長飛行經驗：	1,559.5 小時（其中約 920 小時為教學飛行）
另一名飛行員執照：	香港私人飛行員執照（飛機）
資料來源：	調查主任的調查

二零一七年二月二十六日的飛機意外
香港飛行總會塞斯納 152 型飛機（登記標誌 B-HHN）

(所有時間均為當地時間，即協調世界時間加 8 小時。)

1. 二零一七年二月二十六日，一架香港飛行總會運作的塞斯納 152 型飛機（登記標誌 B-HHN），約於上午 10 時 32 分從石崗機場起飛。肇事飛機有有效的適航證。機上載有兩名飛行員，機長佔右邊駕駛座位，而另一名飛行員則佔左邊駕駛座位（即「左座機師」）。飛行目的是機長為左座機師進行飛機等級飛行測試。
2. 機長持有效的香港私人飛行員執照（飛機）和二級體檢合格證明書。他擁有 1,559.5 小時的飛行經驗，其中約 920 小時為教學飛行。他亦獲民航處發權限信，在甲組飛行器（即最大容許總重量不多於 5 700 公斤的單發動機飛機）上進行飛行測試。左座機師持有效的香港私人飛行員執照（飛機），但其飛機型號類別經驗證明書已過期，須透過是次飛行更新其飛機等級，方可再以機長身分駕駛甲組飛行器。
3. 在左座機師操作下的飛行一切正常，直到在新界赤門上空時，兩名飛行員察覺發動機運行不暢順。機長遂接手控制飛機，並於約上午 11 時 09 分向香港航空交通管制中心（空管中心）報告「發動機不暢順」。約一分鐘後，機長知會空管中心「發動機似乎正常」，他們打算返回石崗機場。然而，約上午 11 時 13 分，機長再知會空管中心，他們有意在附近位於三杯酒的一處高爾夫練習場著陸。
4. 機長執行迫降，約在上午 11 時 13 分飛機觸及並停在園藝高爾夫中心練習場外圍，距離地面約 5-6 米的樹叢中。左邊機翼被發現折斷；並無洩漏燃料或起火。
5. 當機長向空管中心報告「發動機不暢順」時，一架政府飛行服務隊直升機正在附近執勤。飛行服務隊直升機上的人員看到肇事飛機，並目睹整個迫降至停在樹叢中的過程。飛行服務隊直升機上的飛行員立即發出遇險呼救，及通知空管中心肇事飛機已撞落樹叢。空管中心繼而向 999 緊急熱線報告意外。
6. 消防處車輛於上午 11 時 35 分到達園藝高爾夫中心，其拯救隊約上午 11 時 40 分抵達意外現場，並於約上午 11 時 50 分將兩名飛行員由機艙救出，及協助他們撤回地面。兩人並無受傷。
7. 空管中心亦於意外發生後不久通知民航處意外調查部。意外調查主任隨即被派往意外現場，進行初步調查。

8. 翌日，殘骸被放回地面，然後被移送至民航處航空意外調查中心作進一步分析及調查。

9. 總意外調查主任根據《香港民航（意外調查）規例》(香港法例第 448B 章) 命令調查主任調查意外的情況及因由。並已按照《國際民用航空公約》附件十三的要求，知會肇事飛機設計國和生產國的意外調查機關（美國國家運輸安全委員會）。

10. 民航處意外調查主任已會見飛行員及相關人士，亦已搜集有關的飛行文件、飛機維修紀錄、飛機燃料及發動機潤滑油樣本、天氣資料及空管中心的雷達影像及無線電通訊錄音作調查。

11. 意外調查部會繼續進行調查。在調查進行期間，倘認為有需要作出安全建議，將即時發佈。

二零一七年三月二十八日

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。