

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

意外調查公報第 1/2013 號

飛機型號：	塞斯納 172P
登記標誌：	B-HRH
製造年份：	一九八一年
發動機數目和種類：	Avco Lycoming O-320-D2J 活塞式發動機一臺
意外日期和時間：	二零一三年九月二十八日 本地時間 約上午十時（協調世界時間 上午二時）
意外地點：	香港新界元朗石崗機場
意外性質：	中斷著陸後未能成功復飛，導致飛機著地於十一號跑道的北面草地上，最後機身翻轉及停於草坪。
航班種類：	私人飛行
機上人數：	機組人員：1 人 乘客：3 人
死亡人數：	無
重傷人數：	無
機長執照：	香港私人飛行員執照（飛機）
機長飛行經驗：	151 小時（其中 47 小時操作相同型號飛機）
其他機組人員	無
資料來源：	調查主任的調查

二零一三年九月二十八日飛機意外
塞斯納 172P 型定翼機（登記標誌 B-HRH）

（所有時間均為協調世界時間。香港時間為協調世界時間加八小時）

1. 二零一三年九月二十八日，約上午一時三十分，一架香港飛行總會有限公司的塞斯納 172P 型定翼機（登記標誌 B-HRH），從石崗機場十一號跑道起飛經 Kadoorie Gap 往 New Town。因天氣視野朦朧及煙霞，飛行員決定取消行程及經 Fire Station Gap 飛返石崗機場。
2. 是次飛行是以目視飛行規則進行，當時機上載有一名飛行員和三名乘客。
3. 事發前，B-HRH 是唯一在石崗附近飛行的飛機。飛行員選擇在 11 號跑道著陸。當時機場吹東北偏北風（030 度），風速為每小時七海浬，能見度約 7000 米。
4. 據飛行員報告，飛機以時速 65 海浬和襟翼在 30 度的情況下正常和平穩地進場。可是飛機在拉平降落時有輕微的漂浮及在著地後彈起，然後以機頭向下的姿態再次著地，引起更大幅度的彈跳。
5. 飛行員決定復飛，把發動機推力增至最大及把襟翼由 30 度收到 0 度。當襟翼全收起後，飛機不升反降。與此同時，飛機突然偏向左下方，導致飛機著陸於跑道的北面草坪。最終機身翻轉及停於草坪上。飛機的最後位置在離 11 號跑道入口標記約 760 米及離跑道邊界約 22 米。
6. 飛機前起落架輪叉折斷，機翼、機尾、螺旋槳和發動機架有明顯的損壞。兩名分別坐於前座和左後座的乘客受輕傷。事後，飛行員及所有乘客均能自行離開飛機。
7. 飛機在意外後沒有洩漏燃料或起火。安裝於機上的應急定位發射器於飛機撞擊後已自動發出求救訊號。
8. 據飛行員的記錄，經計算的飛機起飛重量為 2277 磅，低於塞斯納 172P 型定翼機的最大許可總重量（2400 磅）。飛行員的記錄亦顯示經計算的縱向及橫向重心均在限制範圍之內。
9. 該飛行員持有效的香港私人飛行員執照（飛機）及有效的經驗證明書和體檢合格證明書。

10. 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。調查正由香港民航處組成的意外調查小組負責。香港民航處意外調查部也就這次意外通知塞斯納 172P 設計和生產國的意外調查機關（美國國家運輸安全委員會）。
11. 肇事的飛機殘骸已搬往民航處意外調查部作進一步調查。
12. 在調查進行期間，倘有需要作出任何安全建議，有關建議將會在調查報告公佈前立刻向有關方面發佈。

二零一三年十月二十五日

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。