

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 1/2016 號

飛機型號：	Zlin Z242L
登記標誌：	B-LUR
製造年份：	二零一二年
發動機數目和種類：	Textron Lycoming AEIO-360-A1B6 四活塞式發動機一臺
意外日期和時間：	二零一六年二月二十七日 本地時間 14 時 10 分 (協調世界時間 6 時 10 分)
意外地點：	香港大埔赤門 - 虎頭沙近岸位置
意外性質：	飛機墜毀水中
航班種類：	私人飛行
機上人數：	機組人員：1 人 乘客：無
死亡人數：	1 人
飛行員執照	香港私人飛行員執照 (飛機)
飛行員飛行經驗：	1,848 小時(其中 1,196 小時為教學飛行)
資料來源：	調查主任的調查

二零一六年二月二十七日的飛機意外
香港飛行總會 Zlin Z242L 飛機（登記標誌 B-LUR）

(所有時間均為當地時間，即協調世界時間加 8 小時。)

1. 二零一六年二月二十七日，一架香港飛行總會擁有的 Zlin Z242L 飛機（登記標誌 B-LUR），約於 13 時 55 分從石崗機場起飛，經赤門飛往大鵬灣。該飛機由一名飛行員以目視飛行規則操作，機上沒有搭載乘客。
2. 該飛行員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，擁有 1,848 小時的飛行經驗，其中 1,196 小時為教學飛行。
3. 意外發生前，該飛行員跟香港航空交通管制中心（空管中心）一直保持無線電通話。飛行員向空管中心發出的最後一次通訊是在 14 時 08 分，當時獲空管中心確認並記錄在案。
4. 14 時 20 分至 14 時 27 分期間，消防處通訊中心陸續收到市民報告，懷疑有小型飛機在赤門近虎頭沙近岸位置失事，並通知空管中心。空管中心隨即啟動緊急應變程序。同時，消防處、警務處及政府飛行服務隊即時派員到現場進行搜救。
5. 約於 14 時 50 分，失事飛機的頭輪及部份螺旋槳在虎頭沙附近的海面被發現和撈獲。15 時 45 分左右，消防處拯救潛水員在約十六米深的水底尋獲飛機殘骸，並在駕駛艙左邊的座位發現飛行員。飛行員在 15 時 55 分證實死亡。水警隨即封鎖現場直至完成打撈飛機殘骸的工作。
6. 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）命令調查主任調查肇事因由。
7. 民航處意外調查小組在二零一六年二月二十七日根據消防處拯救潛水員所提供的資料，對飛機殘骸作出初步的評估；翌日，在土木工程拓展署的協助下，作進一步的水底探測。飛機殘骸在二零一六年三月三日順利從水底撈起。
8. 飛機殘骸撈起後，意外調查小組隨即在現場為飛機殘骸進行保存處理，及初步測量和檢查。在二零一六年三月四日，飛機殘骸被移送至民航處的航空意外調查中心作進一步的分析及調查。

9. 按照《國際民用航空公約》附件十三的要求，肇事飛機及其發動機型號設計和生產國的意外調查機關（分別為捷克共和國意外調查機關及美國國家運輸安全委員會）已獲知會。
10. 意外調查小組已會見有關人士及意外的目擊者，並已搜集有關的飛行文件、飛機維修記錄、燃料樣本、天氣資料及空管中心的無線電通訊記錄。
11. 從香港天文台提供的天氣資料顯示，事發時，大埔滘自動氣象站錄得該區吹微風，每 10 分鐘的平均風速約為每小時 9 公里，陣風約為每小時 12 公里，風向為偏東風。當時吐露港的天氣良好，能見度高於 10 公里。
12. 飛機駕駛艙及機翼損毀嚴重，兩邊機翼內的燃油箱均破裂。部份機翼的飛行控制面板已變形及從機翼結構脫落。發動機及儀表板亦已脫離主機體，全部三片螺旋槳均告損毀。
13. 意外調查小組會繼續調查，並仔細分析收集所得的數據及資料。調查進行期間，意外調查小組倘認為有需要作出安全建議，將即時發佈。

二零一六年三月二十四日

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。