

直升機甩尾墮海 機師乘客險死還生

港澳客機 首次意外

一架載有機師和乘客共十三人的港澳定時航班直升機，昨午甫飛離上環信德中心停機坪，在離岸僅五百米外半空，疑發生機尾螺旋槳飛脫而失控，幸機師臨危不亂，急降維港海面，所有人安然無恙，僅部分人受驚或飲下海水不適需送院觀察，這是本港首宗民航直升機「墮機」意外。 本報記者：麥國良 區天海

機師在處理「危機」過程，仿如去年紐約客機在當地半空發生故障後，迫降哈德遜河翻版，該事件中所有乘客和機組人員共一百五十五人，全部安然無恙，機師事後被譽為英雄。民航處亦形容今次直升機急降維港事件，機師判斷專業。澳門政府向傷者及其家屬致以慰問。亞太航空公司事後發出聲明，指該肇事航機編號EA206A由香港往澳門，起飛後因機件故障，機長依照航空緊急安全標準，降落在維港海面。

臨危不亂急降維港

全憑機師判斷正確，逃出鬼門關的十三人，除兩名外籍正副機師外，十一名乘客當中，有三名內地人、七名港人及一名英籍人士，年齡由廿三至五十五歲，大部分是受驚及飲入海水，部分感頭暈及嘔吐，送院診治後已無礙，已全部出院。

事發昨日中午十二時許，一架往返港澳的「空中快線」民航直升機，接載十一名乘客由上環信德中心起飛前往澳門，詎料甫飛離停機坪，機師便發現操控有異，機尾更傳出巨響，

疑機尾螺旋槳有故障，恐與機身斷裂，在離岸約五百米，近西隧港島出入口對開百米半空，果斷決定緊急降落海面；先張開機身三個浮泡，希望墮落海面時能減慢機身入水下沉速度，令機上乘客有充足時間棄機保命。有目擊者表示，聽聞半空傳來類似爆炸巨響抬頭一望，該直升機已在半空打圈下墮心知不妙，說時遲，那時快，機身便跌落海面翻側，艙門打開乘客及機師迅即逃離，跌落海中浮沉。機身即告「翻肚」下沉，若機上人員未能及時逃離，被困與機身沉入海裡，恐會造成大量傷亡。

逃離機艙海中浮沉

意外現場附近不少船隻，包括漁船等，即時趕往救援海中浮沉乘客和機師，多艘水警輪及消防輪亦先後趕抵現場協助。十三名獲救傷者，先送往中環政府碼頭，再由多輛救護車分批轉送瑪麗醫院救治，幸他們僅受虛驚並無受傷。水警輪及消防輪隨即拉起海上封鎖線管制航道，消防員擔心有人被困直升機內，曾派蛙人下海搜救，直至機師轉告所有人已脫險才停止搜索。肇事直升機在救援船隻在旁戒備下，由拖船移往灣仔對開海面固定位置，至傍晚六時半由趺船用吊臂撈起，機尾螺旋槳斷裂，機身即時運走送往檢驗。直升機公司事後取消往返港澳的航機服務。

(尚有相關新聞刊A7版)



▲一名墮海乘客被送院

本報攝

近年本港直升機意外事件

日期	意外經過
1-5-2009	一名男子駕駛私人小型直升機，與八歲兒子在舊啟德機場上空低飛盤旋時，遇強風失控急墜，機腹打橫飛砸停泊在停車場的旅巴車頭，父子及旅巴上技工同告受傷，幸大難不死。
11-6-2005	首位在本港取得直升機駕駛執照的「女飛人」律師范家碧，在西貢糧船灣北丫村駕Robinson R44直升機離疑遇上橫邊風翻側墜毀，范與三名友人受傷。
27-1-2005	香港飛行總會資深飛行員駕駛羅便臣R22直升機，與女兒遊飛機河途中，在赤柱上空遇大霧迷途，急降蒲台島附近螺洲半山腰，幸人機無恙。
26-8-2003	政府飛行服務隊一架「海豚」直升機，由赤鱗角機場起飛前往長洲接載病人時，深夜在大嶼山鳳凰徑山頭墜毀，機上兩名飛行員殉職。
3-8-2003	一架「海豚」直升機，飛經維港上空時，機艙門突然脫落，墮入西隧九龍入口二十米外的海底。

▶多數乘客只是受驚過度
本報攝

十六分鐘航程每位二千八百元

由何鴻燊任主席的空中快線，為香港首間提供直升機跨境接載服務的公司，提供香港往返澳門和深圳直升機客運服務。公司網站稱，該公司是境內載客量最高的直升機營辦商。

空中快線現有六架十二座位的阿古斯塔威斯特蘭AW139直升機，公司每日分別有五十四班和十班往來澳門及深圳的直升機航班，航程只需十六分鐘，服務時間為上午九時至晚上十時五十九分，往來港澳航班為每半小時一班。每位乘客收費約二千六百至二千八百元，私人包機每程收費逾三萬元。機艙由十五座位改為十二座位，機艙較現時之直升機寧靜（分別為七十六分貝和八十六分貝），更設有真皮座椅。

公司於〇八年十一月，改名為空中快線有限公司，前身是九七年成立的港聯直升機有限公司，與八八年成立的亞太航空公司是業務夥伴關係。亞太航空九〇年成立時，採用兩架貝爾222型號，每天提供六個航班。港聯成立後，即以西科斯基S76C+型號直升機，取代當年使用的貝爾222型直升機。空中快線職員超過二百五十名，包括管理、機組、維修及服務人員，機師有接載乘客、海上石油鑽探、搜尋及拯救等經驗，每名機師平均擁有八千小時飛行經驗，部分更有一萬六千小時。

該公司的維修基地位於澳門路環，於九一年成立，佔地大約八千平方米。



▲「空中快線」事後暫停服務
中新社

尾螺旋槳或遭雜物擊中

【本報訊】今次肇事的阿古斯塔威斯特蘭AW139直升機，產自意大利。有學者分析事件起因時認為，或與直升機機尾螺旋槳突然出現故障，部分零件鬆脫有關。有前航空事務官員表示，維港海面繁忙，兩旁亦有大型建築物，緊急降落而沒有嚴重傷亡，已是不幸中之大幸。

肇事的阿古斯塔威斯特蘭AW139型號直升機，是意大利國防工業企業Finmeccanica旗下產品，是新一代的中型雙引擎直升機，每架約值一億港元。

香港專業教育學院（青衣）飛機工程系講師盧鎮江說，直升機在起飛後不久即發生巨響，而需要進行緊急降落



▲民航處代表回答記者提問

新華社

，或與直升機尾部的螺旋槳發生故障有關，「相信直升機螺旋槳部分可能有部件鬆脫」。機尾螺旋槳可能被起飛時抽起的雜物打中，因升降時螺旋槳會產生強風，導致地面上雜物被吹起，如果雜物飛入螺旋槳，就會有損壞。他形容，今次意外雖然罕見，但並非不可能發生。

工程師學會飛機界顧問小組委員詹永年表示，一般直升機設計在尾部會有螺旋槳，尾螺旋槳是產生動力平衡機身，令直升機靈活轉動，機師透過控制尾螺旋槳令機身和機頭可左右擺動。他說，直升機下降會有速度，空氣亦可撞擊螺旋槳而產生自轉作用，而產生一個輕微升力，減低直升機降落時速度。一般客運直升機都裝置類似浮泡的設備，以便直升機降落海面時，可以慢慢飄浮，讓乘客逃生。而機師受訓時，亦有受指導應如何在危急情況下，選擇安全位置緊急降落，減輕意外傷亡。

前民航處處長林光宇說，直升機降落時能迅速將浮泡伸出，相信是因為機種較新及機件性能良好。他指出，維多利亞港海面繁忙，兩邊有不少大型建築物，一旦直升機需緊急降落屬嚴重事故，但並無造成嚴重傷亡，已屬不幸中之大幸，亦反映機師機警和經驗豐富。

林光宇表示，直升機墮海事件，相信民航處專家須從直升機狀況、載客重量、維修紀錄及天氣狀況等多個方向進行調查，尋找事件起因。