



不正常跑道接觸

嚴重事故調查

初步報告及公告

空中巴士 A350-1041, B-LXO,

香港國際機場

2025年11月26日

PLR-2025-05

1. 目的

- (1) 此初步報告提供了調查早期取證階段已確定的資料。其目的是向航空業界和公眾提供及時的信息。
- (2) 此報告中包含的資料是根據《香港民航 (意外調查) 規例》(第 448B 章) 及《國際民用航空公約》附件 13 的規定發佈。
- (3) 隨著調查的進行及有可能出現的新證據，民航意外調查機構對此嚴重事故的理解將會加深。因此，本報告中不包括任何分析或結論。
- (4) 在調查過程及最終的調查報告發佈前如有作出安全建議的必要，我們會適時向有關單位通報。
- (5) 在調查結束後，民航意外調查機構將發佈最終的調查報告。該報告將全面闡述此嚴重事故發生的情況及成因，以及任何可以改善航空安全的建議。

2. 一般資料

2.1 事件資料

| | |
|----------------|-----------------------------------|
| 日期及時間 (注) : | 2025年11月26日 – 晚上11時32分 |
| 事件組別 : | 嚴重事故 |
| 國際民用航空組織事件類別 : | 不正常跑道接觸 (ARC) |
| 地點 : | 香港國際機場 |
| 位置 : | 北緯 22°18'41.14" · 東經113°53'58.32" |

2.2 機長資料

| | |
|------------------|------------------|
| 執照資料 : | 香港航空運輸飛行員證書 (飛機) |
| 體檢合格證明書 : | 一級 |
| 具資格駕駛飛機型別 : | A350 |
| 飛行經驗: | 14,144 小時 |
| 此機型機長經驗 (A350) : | 3,650 小時 |

2.3 飛機資料

| | |
|------------|-----------------------------|
| 製造及型號 : | 空中巴士 A350-1041 |
| 登記標誌 : | 中國香港, B-LXO |
| 出廠編號 : | 0434 |
| 製造年份 : | 2021 |
| 發動機數目和種類 : | 兩台勞斯萊斯 TRENT XWB-97 渦輪風扇發動機 |
| 發動機序號: | 左發: 26205 右發: 26104 |
| 航空公司 : | 國泰航空公司 |
| 航班種類 : | 定期客運航班 |

| | | |
|-------|------------------------------|----------|
| 適航證： | 適航證明書 – 運輸（乘客）類，2025年2月25日簽發 | |
| 出發地： | 新山一國際機場（VVTG） | |
| 目的地： | 香港國際機場（VHHH） | |
| 機上人數： | 機組人員 – 15 | 乘客 – 282 |
| 受傷人數： | 機組人員 – 0 | 乘客 – 0 |
| 飛機損壞： | 機身尾部近尾段位置受損 | |

注：所有時間均為香港本地時間，即協調世界時間加8小時。

3. 概述

- (1) 2025 年 11 月 26 日，由國泰航空公司營運的空巴 A350 型客機從胡志明市（VVTG）飛抵香港（VHHH），於晚上 11 時 32 分準備降落。在向 07C 跑道進行拉平著陸階段時，機組人員因操作原因決定中止降落並復飛¹。期間機身尾部接觸跑道表面。
- (2) 涉事航機其後安全折返並成功著陸，事件中無人受傷。所有乘客和機組人員其後在停機位離開機艙，涉事客機被拖往維修區。
- (3) 經地面檢查後，發現機腹蒙皮從 FR80 至 FR88 框架段，以及 FR92 至輔助動力裝置尾錐區間，出現因與跑道摩擦造成的磨損痕跡。機尾撞擊感應器、廁所廢料面板及輔助動力裝置艙通風管道亦受損。

4. 調查指示

- (1) 國泰航空公司透過民航意外調查機構的電子報告系統通知本機構。
- (2) 根據《香港民航（意外調查）規例》（Cap. 448B）及《國際民用航空公約》附件 13 的規定，將事件歸類為嚴重事故。總調查主任指示對此作出調查，以確定此嚴重事故發生的情況及成因。是次調查所得的安全經驗，有助防範同類事故再次發生。
- (3) 涉事飛機的設計及製造國的事故調查機關，法國航空安全監察分析局（BEA）就這宗嚴重事故調查接獲通知並已委任一名授權代表參與民航意外調查機構的調查。民航處（CAD）作為登記機關亦已接獲通知。

¹ 復飛是飛行員按判斷執行的標準常規操作。此操作會中止降落進場，使航機回復至適當高度及形態，以便安全進行另一次進場。

5. 調查進度

- (1) 調查小組已和機組人員進行面談，並收集了航班文件、飛行數據及駕駛艙錄音。其他與調查有關的資料正在收集中。
- (2) 調查小組會正分析所收集的數據和資料，以確定此嚴重事故的情況、成因和促成因素，同時確定進一步需要調查的範圍和/或要跟進的調查方向。
- (3) 預計本嚴重事故調查需時十二個月。

6. 公告

本報告亦作為《香港民航（意外調查）規例》（第 448B 章）第 10(1) 條下的公告。任何人士如欲就有關嚴重事故的情況或因由作出申述，請於 14 日內以信件、傳真、電話或電郵聯絡總調查主任（地址：香港大嶼山香港國際機場東輝路 1 號設施大樓地下及二樓民航意外調查機構；電話號碼：(+852) 2910 6079；傳真號碼：(+852) 2910 6049（本地），(+852) 3912 4848（國際）；或電郵：ACCID@tlb.gov.hk。

2025 年 12 月 23 日

總調查主任 文家齊

關於民航意外調查機構

民航意外調查機構 (AAIA) 是在中華人民共和國香港特別行政區政府運輸及物流局轄下成立的一個獨立調查機構。

民航意外調查機構是按照國際民航組織訂立的標準和建議措施成立的，藉以符合國際民航組織締約國須成立獨立民航意外調查機構的要求，以確保調查公正及中立。

在香港，民航意外調查機構負責根據《香港民航 (意外調查) 規例》(第 448B 章) 及《國際民用航空公約》附件 13 的標準和建議措施進行民航意外及事故的調查。

調查的唯一目標是為了預防意外或事故發生，而不是為了分攤過失或法律責任。

請瀏覽民航意外調查機構網站瞭解相關資料、報告及最新消息：

<https://www.tlb.gov.hk/aaia/tc/index.html>

民航意外調查機構廿四小時當值調查員電話：

(+852) 9518 5800

電郵：ACCID@tlb.gov.hk

傳真：**(+852) 2910 6049 (本地)**

(+852) 3912 4848 (國際)