

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

嚴重事故公報第 1/2018 號

飛機型號：	飛機 1：空中巴士 A330-343 型 飛機 2：波音 B747-867F 型
註冊編號：	飛機 1：B-LNU 飛機 2：B-LJK
製造年份：	飛機 1：二零一零年 飛機 2：二零一三年
發動機數目和種類：	飛機 1：兩台勞斯萊斯特倫特 772B-60 型渦輪 風扇發動機 飛機 2：四台通用電氣 GEnx 2B67 型渦輪風扇 發動機
事故日期和時間：	二零一七年十二月二十三日 本地時間 約下午 9 時 07 分（協調世界時間 13 時 07 分）
事故地點：	香港國際機場 07R 跑道
事故性質：	飛機 1 在使用中的跑道上終止起飛
航班種類：	飛機 1：定期公共運輸航班 飛機 2：定期貨運航班
機上人數：	飛機 1：機組人員：12 人 乘客：255 人 飛機 2：機組人員：3 人 乘客：無
死亡人數：	無
重傷人數：	無
兩架飛機的機長和副機長執照：	有效香港航線運輸駕駛員執照（飛機）
空中活動管制員（AMC）執照：	有效香港航空交通管制員執照
資料來源：	事故調查

**飛機嚴重事故 • 二零一七年十二月二十三日**  
**空中巴士 A330-343 型 (註冊編號 B-LNU) 及**  
**波音 747-867F 型 (註冊編號 B-LJK)**

**初步報告**

(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. 二零一七年十二月二十三日，約於 13 時 05 分，空中活動管制員 (AMC) 指示一架準備由香港飛往峇里的香港航空有限公司空中巴士 A330-343 型飛機(註冊編號 B-LNU) (以下簡稱飛機 1) 尾隨一架剛起飛的航機進入香港國際機場 07R 跑道等候。
2. 飛機 1 的副機長負責駕駛飛機，而機長則負責協助副機長執行飛行程序。
3. 約於 15 秒後 (13:05:19)，一架由阿拉斯加抵港的國泰航空有限公司 B747-867F 型飛機 (註冊編號 B-LJK) (以下簡稱飛機 2)，向 AMC 報告即將抵達滑行道 J11 等待位置。滑行道 J11 位於 07R 跑道起飛方向的末端，可用作橫越跑道前往 07R 跑道南邊的貨運停機坪。收到飛機 2 的報告後，由於 07R 跑道上另有另一航機正在起飛，AMC 指示飛機 2 在滑行道 J11 等待位置等候。於 13:06:30，AMC 向飛機 2 發出橫越 07R 跑道的許可，該許可獲飛機 2 複述。
4. 約於 30 秒後 (13:07:01)，AMC 向飛機 1 發出於 07R 跑道起飛的許可。在飛機 1 複述起飛許可後，飛機 2 向 AMC 報告其航機仍在橫越跑道。AMC 立即指示飛機 1 停止。飛機 1 終止起飛滑行，並報告正停在滑行道 J2 旁。
5. 飛機 2 繼續橫越 07R 跑道，滑行至貨運停機坪；飛機 1 則依照 AMC 指示離開 07R 跑道。飛機 1 在事故發生七分鐘後 (13:14) 安全起飛離開香港。事故中，涉事飛機並沒有損毀，亦沒有人受傷。
6. 根據於 13 時發出的香港國際機場航空氣象天氣報告顯示，當時機場吹西北風 (風向 310 度)，風速為每小時三海里，能見度八公里而跑道情況為乾燥。
7. 總意外調查主任已指令根據國際民用航空組織附件 13 的規定調查這宗嚴重事故發生的情況及成因。法國的航空安全監察分析局與美國的國家運輸安全委員會，以飛機 1 及飛機 2 的飛機設計國及製造國的身份，分別獲發通報。
8. 調查組已與兩組機組人員及有關航空交通管制人員進行面談，並已收集相關的飛行文件、維修記錄、飛行資料、空管雷達記錄及天氣等資料作調查用途。調查組會根據所得資料作深入調查，以確定事故發生的情況及因由。

9. 在調查進行期間，民航處航空交通管理部已展開檢討，並發出指引提醒所有 AMC 執行香港國際機場的提升跑道安全程序。為提升在同一無線電通訊頻道上所有使用者對當前交通情況的了解，AMC 須將橫越跑道的交通信息，發給已在跑道上等候起飛許可的飛機。
10. 調查期間，倘有需要作出任何安全建議，有關建議將會在調查報告公布前向有關方面發布。

二零一八年一月二十三日

---

本報告所載各項有關是次事故的內容均依據在本報告發出前所收集到的資料而擬定，因此必須被視為初步的資訊。如調查組再獲得其他證據，該等資料可能須予修改或更正。