



## 初步報告

空中巴士 A350-941型

B-LRR

2019年2月21日

飛行員喪失工作能力



Source © <https://www.jetphotos.com>

# 一般資料

## 事故資料

日期及時間：	2019年2月21日香港時間06:00 (世界協調時間22:00)	
事故組別：	嚴重事故	
事故類別：	飛行員喪失工作能力	
航行階段：	途中	
位置：	香港以南約974公里接近馬尼拉	
	北緯 14° 1.10'	東經 116° 53.67'

## 機長資料

飛行員執照資料：	航空運輸飛行員執照(飛機)
飛行經驗：	25,000 小時
此機型機長經驗：	97 小時
體檢合格證明書：	一級
具資格駕駛飛機型別：	B747-200/300/400, B777-200/300/300ER, A350-900/1000
機組人員：	機長, 副駕駛員

## 飛機資料

製造及型號：	空中巴士 A350-941型	
出廠編號：	0119	
註冊編號：	B-LRR	
航空公司：	國泰航空公司	
發動機數目：	2	
發動機種類：	勞斯萊斯 Trent XWB-84渦輪風扇發動機	
航班種類：	定期客運航班	
出發地：	珀斯國際機場	
目的地：	香港國際機場	
機上人數：	機組人員 – 13	乘客 – 270
傷者：	無	
飛機損壞：	無	

## 安全調查概述

2019 年 2 月 21 日，一架國泰航空的空中巴士 A350-941(A350) 型飛機（註冊編號 B-LRR），營運定期客運航班，從澳洲珀斯國際機場開往香港國際機場。

大約香港時間 06:00，當飛機位於香港以南約 974 公里接近馬尼拉，正在前往香港途中時，機長告知副駕駛員（FO）他感到氣喘及視力受損。機長隨後宣布自己喪失工作能力。

副駕駛員繼續執行操縱飛行員(Pilot Flying)的職務，及接管了飛機的指揮。並根據航空公司的 A350-941 快速參考手冊（QRH），指派一名高級機艙服務員（SP）在駕駛室內協助喪失工作能力的機長。

機組人員獲得航機上一名合資格醫護人員乘客的醫療援助，並透過駕駛艙的衛星通信系統，向身處香港的公司醫生獲取醫療建議。

機長接受醫用氧氣後，狀況穩定下來。儘管機長正式宣布他喪失工作能力，但在整個事件中，他仍然保持清醒，並能與副駕駛員和高級機艙服務員保持對答。

當航班進入香港飛行情報區（FIR），副駕駛員向香港空中交通管制發出 PAN-PAN 呼叫，表示由於醫療緊急情況，要求優先進場及使用較低的飛行高度，從而降低機艙氣壓高度以協助機長復原。

空中交通管制向航班提供縮短的飛行軌道，以降落香港國際機場的 07R 跑道。

飛機在香港時間 07:16 順利降落。抵港後，醫護人員在場協助機長。

## 展開調查

在接獲航空公司於事發當日的通報後，總意外及安全調查員指令根據《香港民航(意外調查)規例》及《國際民用航空公約》附件 13 的規定對這宗嚴重事故作出調查，以確定事故發生的情況及因由。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，涉事飛機發動機的設計及製造國的事故調查機關，英國航空事故調查局以及香港民航處已就這宗嚴重事故接獲通知。

## 調查過程及完成

調查組正詳細分析所收集的數據和資料，以確定嚴重事故的情況和因由，同時確定需要進一步調查的範圍和/或要跟進的調查方向。預計本嚴重事故調查需時十二個月。

## 初步報告

此初步報告是為了發佈調查初期得出的資料，簡介調查的進展情況以及就時序作初步描述。如涉及直接影響安全的事宜，一旦得出資料之後，會儘快發放。在往後的調查過程中，尚需要作出任何安全建議，將立即頒布。

本初步報告中包含的資料是根據《香港民航(意外調查)規例》及《國際民用航空公約》附件 13 的規定發佈，並源自對事件的初步調查，因此必須被視為初步的資訊。讀者應注意，

隨著調查的進行，將有新的證據出現，加深民航意外調查機構對此嚴重事故的理解。因此，本報告中不包括任何分析或結論。

2019 年 4 月 23 日

## 民航意外調查機構資料

請瀏覽民航意外調查機構網站了解相關資料、報告及最新消息：

<https://www.thb.gov.hk/aaia/eng/index.htm>

**民航意外調查機構當值調查員熱線電話：**

**(852) 9518 5800**

電郵: [ACCID@thb.gov.hk](mailto:ACCID@thb.gov.hk) / 傳真: (852) 2910 6049