

民 航 意 外 調 查 機 構

AAIA

Air Accident Investigation Authority



飛行失控

嚴重事故調查 初步報告

波音 787-9

香港航線點 RIVER

2019年10月18日

03-2020

一般資料

1.1. 事故資料

日期及時間:	2019年10月18日香港時間 1549 時 (世界協調時間 0749 時)
事故組別:	嚴重事故
事故類別:	飛行失控
地點:	香港航線點 RIVER
位置:	22° 24' 7.55" N 114° 10' 54.23" E

1.2. 機長資料

飛行員執照資料:	航空運輸飛行員執照(飛機)
體檢合格證明書:	一級
具資格駕駛飛機型別:	波音 B777、B787型、空巴 A330、A350型
飛行經驗:	20,980 小時
此機型機長經驗 (B787):	3,138 小時

1.3. 飛機資料

製造及型號:	波音 787-9型	
出廠編號:	37978	
註冊編號:	G-VBOW	
航空公司:	維珍航空	
發動機數目:	2	
發動機種類:	勞斯萊斯特倫特 1000	
航班種類:	定期客運航班	
出發地:	希思路機場 (EGLL)	
目的地:	香港國際機場 (VHHH)	
機上人數:	機組人員 – 13	乘客 – 258
傷者:	機組人員 – 0	乘客 – 0
飛機損壞:	無	

註: 所有時間均為本地時間, 即協調世界時間加8小時。

安全調查概述

2019 年 10 月 18 下午 3 時 49 分，維珍航空的波音 787-9 飛機，註冊編號 G-VBOW，在進行儀表著陸系統（ILS）進場香港國際機場（VHHH）時，偏離著陸航向信標台(localiser)航道。

飛機在目視氣象條件（VMC）¹並啟用自動飛行系統下，以儀表著陸系統進場香港國際機場 25R 跑道時，截獲了著陸航向信標台信號後，超越預定航向，並向北面的上升地形偏離著陸航向信標台航道。

操控飛行員解除了自動飛行系統，手動控制飛機，在距跑道末端約 12 海里（NM）處重新建立了儀表著陸系統航向，使飛機平穩著陸。事故中，飛機沒有受損。

¹允許視覺飛行規則（VFR）飛行的飛行類別，即飛行員具有足夠的能見度來駕駛飛機並保持與地形和其他飛機的視覺隔離的條件。

展開調查

2019 年 10 月 18 日，總意外及安全調查員收到維珍航空的通報。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，指令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，美國國家運輸安全委員會與及註冊及營運國的事故調查機關，英國航空事故調查局（AAIB）已於 2019 年 10 月 24 日就這宗嚴重事故接獲通知。

總意外及安全調查員邀請任何欲就這嚴重事故發生的情況及因由作出申述的人，在 2020 年 4 月 6 日前以書面作出申述。

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。

初步報告公告信息

此初步報告是為了發佈調查初期得出的資料。

初步報告的目的是簡介調查的進展情況以及就時序作初步描述，並在必要時發放調查初期確定的安全公告。

在往後的調查過程中，倘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。

2020 年 3 月 6 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/tc/index.htm>

民航意外調查機構當值調查員電話：

(852) 9518 5800

電郵: ACCID@thb.gov.hk / 傳真: **(852) 2910 6049**