

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 4/2017 號

飛機型號：	波音 747-87UF 型
註冊編號：	N856GT
製造年份：	二零一一年
發動機數目和種類：	四台通用電氣GEnx-2B67渦輪風扇發動機
事故日期和時間：	二零一七年九月二十四日 協調世界時間約15時45分 (本地時間23時45分)
事故地點：	大嶼山老虎頭高地上空
事故性質：	及時避免航機在受控下撞地
航班種類：	定期公共運輸航班
機上人數：	機組人員：四人 乘客：無
死亡人數：	無
重傷人數：	無
機長執照：	民營運輸機飛行員執照
機長飛行經驗：	31,970 小時 (其中1,100 小時操作相同 型號飛機)
機組人員：	駕駛艙：四人
資料來源：	事故調查

飛機嚴重事故 - 二零一七年九月二十四日
(Atlas Air, Inc. 波音 747-87UF 型 註冊編號 N856GT)

(所有時間均為協調世界時間。香港時間為協調世界時間加 8 小時)

1. 二零一七年九月二十四日，Atlas Air, Inc. 一架波音 747-87UF 型貨機，註冊編號 N856GT，由香港國際機場(VHHH) 飛往安克雷奇國際機場(PANC)。該航班由國泰航空公司租用，航班編號為 CPA 86。
2. 該航班由機長負責駕駛，其中一名副機長則負責協助機長執行飛程序。在駕駛艙的觀察座位上，另有一名副機長於起飛時執勤。航空交通管制員批准該航班按照 RASSE 1E 區域導航標準儀表離場程序從香港國際機場 07R 跑道離開。
3. 在 15 時 44 分，飛機從 07R 跑道起飛後不久便向右偏離標準儀表離場航道，飛向大嶼山老虎頭高地。在 15 時 45 分，航空交通管制員通知機組人員飛機偏離航道，並指示機組人員左轉返回 RASSE 1E 航道。未幾，航空交通管制員再通知機組人員飛機右邊有高地，並指示機組人員加快爬升至 5,000 英尺。
4. 當飛機於飛行高度約 2,000 英尺時，機上的近地警報系統發出 2A 模式的燈號及“Terrain, Terrain; Pull Up”的聲響警告。機長亦作出了反應，左轉飛離高地。飛機避過高地時，與地面相距約 670 英尺。隨後，飛機約在 15 時 46 分重回標準儀表離場航道，繼續航程。事件中並無人受伤，亦沒有對飛機構成損害，航空交通亦未受影響。
5. 根據 15 時 47 分的香港國際機場天氣報告，據報地面風向為 110 度，風速為每小時 12 海里，能見度為 10 公里。於 1,500 英尺高空有稀薄雲層，2,800 英尺高空有零散雲層。氣溫為攝氏 30 度，露點溫度為攝氏 25 度。事故發生時沒有風切變或湍流預警。
6. 總意外調查主任已指令根據《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。涉事飛機的註冊國、運營商所屬國、設計國和生產國的意外調查機關美國國家運輸安全委員會，已就這宗嚴重事故接獲通知。

7. 調查組已要求 Atlas Air, Inc. 提供該航班的所有飛行數據作調查之用，並要求與涉事機組人員進行面談。調查組亦已取得相關的空管雷達及天氣資料作調查之用。

8. 調查組會根據所得資料作深入分析，以確定事故發生的情況及因由。調查期間，倘有需要作出安全建議，有關建議將會即時發布。

二零一七年十月二十三日

本公報所載各項有關是次嚴重事故的內容，是根據公報發出前所得資料擬定，必須被視為初步的資訊，如有額外證據，或予修改或更正。