

香港大嶼山香港國際機場
東輝路 1 號
設施大樓地下
民航意外調查機構
總意外調查主任

嚴重事故公報第 5/2018 號

飛機型號：	波音 747-47UF 型
註冊編號：	N415MC
製造年份：	二零零二年
發動機數目和種類：	四台通用電氣 CF6-80 渦輪風扇發動機
事故日期和時間：	二零一八年八月三十日 協調世界時間上午三時五十三分（本地時間約上午十一時五十三分）
事故地點：	香港國際機場 (VHHH)
事故性質：	飛機降落香港國際機場 25R 跑道後不久，突然向左轉，然後向右急轉，並向右傾側。三號及四號發動機整流罩底部因而接觸跑道地面，導致整流罩及四號發動機損毀。
航班種類：	定期貨運航班
機上人數：	機組人員：四人 乘客：一人
死亡人數：	無
重傷人數：	無
機長執照：	航空運輸飛行員證書
機長飛行經驗：	5,200 小時操作相同機型（截至二零一八年八月三十日，其中 1,100 小時為機長）
機組人員：	駕駛艙：四人
資料來源：	事故調查

飛機嚴重事故 - 二零一八年八月三十日

波音 747-47UF 型，註冊編號 N415MC

初步調查報告

(本報告內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. 二零一八年八月三十日，一架 Atlas Air 的波音 747-47UF 型貨機，航班編號為 GTI 8086，註冊編號 N415MC，由阿聯酋杜拜阿勒馬克圖姆國際機場飛往香港國際機場 (VHHH)。
2. 坐在左邊的操縱飛行員正接受航綫飛行檢查。坐在右邊的航綫飛行檢查機長則負責飛行監控。他們身後駕駛艙觀察員座位上另有兩名休班飛行員。
3. 飛機降落香港國際機場 25R 跑道後不久，突然轉向跑道中心線左側，然後向右側急轉以返回中心線，期間向右傾側。三號及四號發動機整流罩底部因而與跑道地面接觸。飛機隨後重新對準中心線。該兩個發動機的整流罩及四號發動機底部受損。發動機沒有起火。
4. 根據三時三十分發出的香港國際機場天氣氣象報告顯示，當時機場吹南風 (風向 180 度)，時速 17 海里。瞬間波動風向為 200 度，時速 20 海里，陣風 30 海里。能見度為 10 公里，跑道狀況潮濕。
5. 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，以確定事故發生的情況及因由。涉事飛機的註冊、設計及製造國的事故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，並已委任授權代表協助民航意外調查機構的調查。
6. 調查組已收集相關的飛行紀錄儀數據、維修記錄、航空交通管制通訊、跑道閉路電視錄像及天氣資料等。

7. 調查組正對所得數據和資料作深入分析，以確定事故發生的因由。倘有需要作出安全建議，有關建議將會在調查報告公布前立刻向有關方面發布。

二零一八年九月二十八日

本公報所載各項有關是次嚴重事故的內容，是根據本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。