

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  
總調查主任

### 嚴重事故公報第 7/2018 號

飛機型號:	飛機 1: 龐巴迪 BD-700-1A11 環球 5000 型 飛機 2: 波音 737-81B 型
登記標誌:	飛機 1: P4-AVA 飛機 2: B-1918
製造年份:	飛機 1: 2013 年 飛機 2: 2014 年
發動機數目和種類:	飛機 1: 兩台勞斯萊斯 BR700-710A2-20 型渦扇發動機 飛機 2: 兩台 CFM56-7B26E 型渦扇發動機
事故日期和時間:	2018 年 11 月 13 日 本地時間下午 7 時 47 分 (協調世界時間 11 時 47 分)
事故地點:	香港國際機場 (VHHH) 07L 跑道
事故性質:	RI-VAP: 跑道侵入  飛機 2 在飛機 1 由快速出口道 A7 離開跑道前降落 07L 跑道。飛機 2 著陸時兩機相距約 1 800 米。

航班種類:	飛機 1: 非定期轉場飛行 飛機 2: 定期公共運輸航班
機上人數:	飛機 1: 機組人員: 3 人 乘客: 無 飛機 2: 機組人員: 8 人 乘客: 171 人
死亡人數:	無
重傷人數:	無
兩架飛機的機長和副機長執照:	有效航線運輸駕駛員執照
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 - 2018 年 11 月 13 日

### 龐巴迪 BD-700-1A11 環球 5000 型，登記標誌 P4-AVA 及 波音 737-81B 型，登記標誌 B-1918

#### 初步調查報告

(本報告內所有時間均為香港時間)

1. 2018 年 11 月 13 日，兩架飛機由香港航空交通管制排序，準備降落香港國際機場（VHHH）。
2. 降落排序中的第一架飛機是由 MS Aviation GmbH 營運的龐巴迪 BD-700-1A11 環球 5000 型客機，註冊編號 P4-AVA（飛機 1），當日較早前由克拉克國際機場轉場往香港。航班由機長駕駛，副機長則為監控飛行員。
3. 降落排序中的第二架飛機是中國南方航空的波音 737-81B 型客機，註冊編號 B-1918（飛機 2），航班編號 CSN6045，由中國義烏機場（ZSYW）飛往香港國際機場（VHHH）。航班由副機長駕駛，機長則為監控飛行員。
4. 下午 7 時 45 分，飛機 2 與航空交通管制通話，以便在 07L 跑道上著陸。航空交通管制回覆，著陸許可可能會稍遲發出。
5. 下午 7 時 46 分，飛機 1 在 07L 跑道著陸及朝快速出口道 A7 滑行。期間航空交通管制與飛機 1 多次聯絡，要求加快離開跑道。
6. 飛機 2 在下午 7 點 47 分獲准在 07L 跑道上降落，並於 14 秒後著陸。此時，飛機 1 仍在 07L 跑道上滑行，尚未到達快速出口道 A7。
7. 飛機 2 降落時兩機相距約 1 800 米。
8. 根據當日下午 7 時 30 分發出的香港國際機場天氣氣象報告顯示，風向為 100 度，時速 10 海里。能見度為 10 公里。
9. 總調查主任已指令根據《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。以下事故調查機關已獲通知：

國家	飛機 1	飛機 2
設計及製造國	加拿大交通安全委員會	美國國家運輸安全委員會
登記國所在國	阿魯巴交通安全委員會	中國民用航空局航空安全辦公室
經營人所在國	奧地利聯邦安全調查機構	

10. 調查組已會見飛機 1 的機組人員及航空交通管制員，並取得相關的飛行文件、維修記錄、飛行數據及天氣資料。航空交通管理監視系統和先進地面監察系統的相關記錄，及航空交通控制員與機師的無線電通話紀錄亦已收集。
11. 調查組正對所得數據和資料作深入分析，以確定事故發生的情況及因由。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。

**2018 年 12 月 14 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。