

民航意外調查機構

**AAIA**

Air Accident Investigation Authority



**撤離**

**意外調查  
初步報告及公告**

**波音 777-300ER, B-KPQ,  
香港國際機場  
2023年6月24日**

**03-2023**

## 1. 目的

- (1) 此初步報告提供了調查早期取證階段已確定的資料。其目的是向航空業界和公眾提供及時的信息。
- (2) 此報告中包含的資料是根據《香港民航 (意外調查) 規例》(第 448B 章) 及《國際民用航空公約》附件 13 的規定發佈。
- (3) 隨著調查的進行及有可能出現的新證據，民航意外調查機構對此意外的理解將會加深。因此，本報告中不包括任何分析或結論。
- (4) 在調查過程及最終的調查報告發佈前如有作出安全建議的必要，我們會適時向有關單位通報。
- (5) 在調查結束後，民航意外調查機構將發佈最終的調查報告。該報告將全面闡述意外發生的情況及成因，以及任何可以改善航空安全的建議。

## 2. 一般資料

### 2.1 事件資料

日期及時間：	2023年6月24日 0時22分
事件組別：	意外
事件類別：	撤離
地點：	香港國際機場 (VHHH)
位置：	22.31261°N, 113.93454°E

### 2.2 機長資料

執照資料：	香港航空運輸飛行員證書 (飛機)
體檢合格證明書：	一級
具資格駕駛飛機型別：	B777
飛行經驗：	23,187 小時
此機型機長經驗 (B777-300ER)：	8,780 小時

### 2.3 飛機資料

製造及型號：	波音 777-300ER	
註冊編號：	香港，B-KPQ	
出廠編號：	36162	
製造年份：	2010	
發動機數目和種類：	兩台通用電氣 GE90-115B 渦輪風扇發動機	
航空公司：	國泰航空公司	
航班種類：	定期客運航班	
出發地：	香港國際機場 (VHHH)	
目的地：	洛杉磯國際機場 (KLAX)	
機上人數：	機組人員 – 4 + 13	乘客 – 293
受傷人數：	機組人員 – 0	乘客 – 11 (包括2名重傷乘客)
飛機損壞：	輪胎爆裂	

注：所有時間均為香港本地時間，即協調世界時間加8小時。

### 3. 概要

- (1) 意外涉及一架國泰航空公司 (ICAO<sup>1</sup>代碼：CPA / IATA<sup>2</sup>代碼：CX) 波音 777-300ER 型客機 (註冊編號 B-KPQ，航班編號 CX880)，於 2023 年 6 月 24 日由香港出發至美國洛杉磯。該飛機共載有 310 人，其中有 293 名乘客和 17 名空勤人員 (4 名機組人員和 13 名客艙乘務員)。
- (2) 初步調查顯示，該航班因駕駛艙內儀表的空速顯示存在差異而中斷起飛。CX880 的機長在飛機空速達 145 海浬時執行了該中斷起飛 (Rejected take-off, RTO) 程序，而這空速低於 V<sub>1</sub><sup>3</sup> 的速度 (164 海浬)。
- (3) 當飛機滑行返回停機位時，機組人員觀察到左右主起落架制動器的溫度不斷上升，同時輪胎逐漸放氣。在等待登機橋與飛機連接時，機上的人員聽到一聲爆炸聲及感到劇烈震動。與此同時，機組人員通過地面滑行視像系統 (GMCS)<sup>4</sup> 觀察到左側主起落架後面位置起火。乘客通過飛機其中五組緊急滑梯和隨後連接到 L1 艙門的登機橋開始撤離。
- (4) 機組人員發現輪胎位置起火後，立即向航空交通管制 (ATC) 通報並請求協助。航空交通管制啟動了失事警報 (Crash alarm)，並通知了機場消防隊派員到場。
- (5) 在撤離過程中，有 11 名乘客受傷，其中 2 名乘客傷勢嚴重，需要住院治療。

### 4. 調查指令

- (1) 2023 年 6 月 24 日，民航意外調查機構收到航空公司的飛機意外／事故通報表。總調查主任在核實收集到的資料後，根據《香港民航 (意外調查) 規例》(第 448B 章) 及《國際民用航空公約》附件 13 的規定，將事件歸類為意外並且指令對此作出調查，以確定意外發生的情況及成因。

---

<sup>1</sup> ICAO - 國際民用航空組織

<sup>2</sup> IATA - 國際航空運輸協會

<sup>3</sup> V<sub>1</sub> 是在緊急情況下可以安全執行中斷起飛(RTO)程序的最高速度。在 V<sub>1</sub> 或之前執行中斷起飛程序可讓飛機在剩餘跑道長度內完全停止。

<sup>4</sup> 地面滑行視像系統 (GMCS) 為波音 777-300/300ER 提供前起落架和主起落架區域的實時影像，協助機組人員進行地面滑行。有關攝像機安裝於左右水平安定面的前緣和機身的下側。圖像以三向分割格式顯示在駕駛艙的多功能顯示器位置。

- (2) 根據《國際民用航空公約》附件 13 的規定，涉事飛機的設計國及製造國的意外調查機構，美國國家運輸安全委員會 (NTSB)，已接獲通知，並已委任授權代表參與民航意外調查機構的調查。
- (3) 國際民用航空組織 (ICAO) 亦已接獲此意外調查的通知。

## 5. 調查進度

- (1) 迄今為止，民航意外調查機構已：
  - 完成對飛機狀況的檢查並保存所有相關相片證據；
  - 下載飛行數據記錄器 (DFDR) 和駕駛艙錄音記錄器 (CVR) 內的數據；
  - 調取機場閉路電視 (CCTV) 錄像；
  - 收集航空交通管制操作記錄；
  - 收集目擊者拍攝的視頻/圖像；
  - 與相關人士包括機組人員、客艙乘務員、地勤和維修人員進行面談；
  - 啟動相關飛機部件的技術調查；和
  - 啟動整理航空公司的其他相關資料。
- (2) 當調查早期取證階段完成後，民航意外調查機構將：
  - 分析該航班於執行高速中斷起飛 (RTO) 後的相關運行安全風險，包括評估飛機主起落架的火災風險，以及由於制動器過熱而對地面人員所構成的安全隱患及潛在風險；
  - 對相關的飛機部件進行深入檢查 (部分飛機部件已被運往海外測試機構以進行詳細的測試和檢查)；
  - 分析航空公司的應急程序和做法；
  - 從人為因素角度分析航空公司的操作程序和機組人員的執行情況，包括機組人員資源管理程序和做法；和
  - 分析撤離及有關乘客的受傷情況。

- (3) 調查小組會繼續分析所收集的數據和資料，以確定意外的情況、成因和促成因素，同時確定進一步需要調查的範圍和/或要跟進的調查方向。

## 6. 公告

本報告亦作為《香港民航 (意外調查) 規例》(第 448B 章) 第 10(1) 條下的公告。任何人士如欲就有關意外的情況或因由作出申述，請於 14 日內以信件、傳真、電話或電郵聯絡總調查主任 (地址：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；電話號碼：(+852) 2910 6079；傳真號碼：(+852) 2910 6049 (本地)，(+852) 3912 4848 (國際)；或電郵：ACCID@tlb.gov.hk)。

2023 年 7 月 24 日

總調查主任 文家齊

## 關於民航意外調查機構

民航意外調查機構 (AAIA) 是在中華人民共和國香港特別行政區政府運輸及物流局轄下的獨立調查機構。

民航意外調查機構是按照國際民用航空組織訂立的標準和建議措施成立的，藉以符合國際民用航空組織締約國須成立獨立民航意外調查機構的要求，以確保調查公正及中立。

在香港，民航意外調查機構負責根據《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章) 及《國際民用航空公約》附件 13 的標準和建議措施進行民航意外及事故的調查。

調查的唯一目標是為了預防意外或事故發生，而不是為了分攤過失或法律責任。

請瀏覽民航意外調查機構網站瞭解相關資料、報告及最新消息：

<https://www.tlb.gov.hk/aaia/tc/index.html>

民航意外調查機構 24/7 當值調查員電話：  
**(+852) 9518 5800**

電郵：[ACCID@tlb.gov.hk](mailto:ACCID@tlb.gov.hk)  
傳真：**(+852) 2910 6049** (本地)  
**(+852) 3912 4848** (國際)