

香港金鐘道 66 號
金鐘道政府合署 46 樓
民航處意外調查部
總意外調查主任

嚴重事故報告第 4/2010 號

| | |
|-----------|---|
| 飛機型號： | 空中巴士 A340-300 |
| 登記標誌： | OH-LQD |
| 製造年份： | 二零零八年 |
| 發動機數目和種類： | 四台 CFMI 公司的 CFM56-5C4/P 渦輪發動機 |
| 事故日期和時間： | 協調世界時二零一零年十一月二十六日 1724 時 (本地時間二零一零年十一月二十七日 0124 時) |
| 事故地點： | 香港國際機場(代號 VHHH) |
| 事故性質： | 一架獲得從 07L 跑道起飛許可的芬蘭航空空中巴士 A340-300，誤入並試圖於滑行道 A 起飛。航空交通管制員察覺情況有異，立即指示機師中止是次試圖起飛。根據《國際民用航空公約》附件 13，是次事故被定為嚴重事故。 |
| 航班種類： | 定期公共運輸航班 |
| 機上人數： | 機組人員：14 人 乘客：258 人 |
| 死亡人數： | 無 |
| 重傷人數： | 機組人員：無 乘客：無 |
| 機長執照： | 航空運輸飛行員執照 |
| 機長年齡： | 50 歲 |
| 機長飛行經驗： | 11 555 小時(其中 1 310 小時操作相同型號飛機) |
| 其他機組人員 | 駕駛艙：2 人 機艙：11 人 |
| 資料來源： | 嚴重事故調查 |

二零一零年十一月二十六日於香港國際機場試圖在滑行道 A 起飛事故的初步調查報告 (芬蘭航空070,空中巴士型號A340-300,登記標誌OH-LQD)

(所有時間均為協調世界時。香港時間為協調世界時加八小時。)

1. 二零一零年十一月二十六日 1724 時，一架飛往芬蘭赫爾辛基的芬蘭航空航班 FIN070 (空中巴士型號 A340-300, 登記標誌 OH-LQD) 誤入並試圖在滑行道 A 起飛。航空交通管制員察覺情況有異，立即指示機師停止滑跑並及時中止是次試圖起飛。當時滑行道 A 並無其他交通，事件中並無乘客受傷或航機損壞。是次事故被界定為嚴重事故，民航處已根據《國際民用航空公約》附件 13 規定向國際民航組織匯報。民航處意外調查部派出擁有各航空類別專業經驗的合資格調查員 (包括航空交通管制員、機師及機場專家) 組成調查小組進行調查，以判斷導致事故的原因。芬蘭空中意外調查局及法國航空安全監察分析局分別以航機的飛機登記國及飛機製造國身份，委派授權代表參與調查。
2. 事故於晚上發生，當時 FIN070 獲得航空交通管制員指示，由滑行道 B 西行往 07L 跑道起飛。當航機駛至接近滑行道 B 西面盡頭，航空交通管制員發出起飛指令，批准航機於 07L 跑道起飛。航機從滑行道 B 末端右轉往 07L 跑道，但隨後過早右轉並進入滑行道 A (滑行道 A 與 07L 跑道並行，位於滑行道 B 及 07L 跑道之間)。航空交通管制員透過在控制塔設置的先進場面活動引導和控制系統，觀察到航機於滑行道 A 開始起飛滑跑，情況有異，立即指示機師中止滑跑，航機於滑行道 A5 側位置停止，距離滑跑起動位置 (滑行道 A 西面起點) 約 1 400 米。
3. 調查小組已檢查相關記錄，包括空管監察及通訊記錄、天氣報告及機場地面照明系統記錄。事發當日天氣良好，能見度為 10 公里、雲底 2 500 呎高，並無雨量紀錄。調查小組初步判斷，天氣並非導致事故的因素。由於南面跑道作正常維修關閉，跑道燈及滑行道燈根據 07L 單跑道運作以正常操作模式設定。事故後，機場控制塔當值監督指示停機坪控制人員進行目視檢測，確定跑道燈和滑行道 A 及 B 的滑行道燈 (包括停止線燈) 全部運作正常。翻查空管無線電錄音資料顯示，航空交通管制員及 FIN070 之間的通訊正常，機師根據正常無線電通訊程序確認獲取相關資料及指引。
4. 法國航空意外調查當局，即法國航空安全監察分析局獲邀分析由數碼飛行數據記錄器及快速選取記錄器下載的數據。該局已提交初步資料，資料現正由民航處的技術專家進行分析。
5. 調查工作繼續進行，為審慎計，調查小組認為有需要實施一項航空交通管制臨時程序，以減低事件再次發生的機會。因此，香港的航空交通管制部於二零一零年十一月二十九日發出一項作業指令，作為額外的預防措施。該指令要求當 07L 跑道使用時，空中活動管制員在確定飛機完全駛過滑行道 A 後，才會發出起飛許可。

6. 調查期間如需要作出安全建議，調查小組會即時發布有關建議。

二零一零年十二月二十三日

本初步報告所載各項有關是次嚴重事故的事實，是根據初步報告發出前所得資料確定，必須視為初步資料，如有額外證據，即會修改或更正。