A4 文匯要聞 2025年10月21日(星期二) 香港文匯報 ●責任編輯:簡 旼 ●版面設計:黃力敬

# 貨機墜海斷兩截 兩地勤遭撞落海身亡

機場消防人員迅速救援應變 全日航班運作未受影響



香港國際機場昨日凌晨發生嚴重的飛機事故。一架阿聯酋航空的波音 747 貨機飛抵香港國際機場北跑道降落後滑行至中段時,突然急轉向偏離 跑道衝破圍網墜海,連帶停在跑道外圍候命的機場保安公司巡邏車也一併 墜海,貨機即時斷為兩截,機長等4名機組人員無恙,但巡邏車司機和乘 客兩人不幸身亡。機管局啟動機場應變中心,包括機場消防人員在內的相 關部門迅速救援和應變,逾千航班改用南跑和中跑升降,全日航班運作未 受影響。民航意外調查機構已就事故展開調查,包括循飛機系統、維修、 操作、天氣及跑道狀況等多方面調查肇因。 **●香港文匯報記者 蕭景源** 

事的波音 747 貨機,航班編號為 -UAE9788/EK9788,屬阿聯酋航空 向土耳其的 Air ACT「濕租」的貨運航 班,即航空公司向另一航空以飛機、機組 人員及維護人員「全包」之租賃模式營運 的貨機。該航班有4名土耳其籍機組人 員,包括機長、副機長、裝載管制員、飛 機維修工程師執飛,事發時機上無載貨。

意外後,香港民航處總航空交通管制主 任(技術及發展)容榮樂表示,事發前, 機場空管人員在航空交通指揮塔按程序指 揮相關航機降落北跑道07L。航機降落 後,在滑行至接近跑道中間時向左偏離滑 出跑道,空管人員立即按程序通知機場管 理局及其他相關救援單位,展開救援行

他指出,事發前空管人員沒有接收貨機 發出要求協助的任何信息。事發後,人員 嘗試再用無線電聯絡機師,但無回應。

#### 消防員救起兩保安公司員工

機管局機場運行執行總監姚兆聰表示, 昨日凌晨3時53分事故發生後,機管局即 時啟動機場應變中心,消防人員迅速趕至 現場將貨機上4名機組人員救出,他們無 受傷。隨後,消防員亦在水底將被撞落海 的兩名機場保安公司員工救起,包括姓何 (41歲) 男司機和姓陳(30歲) 男乘客, 惜兩人分別在送院後及現場證實不治,死 者生前分別入職7年及12年,機管局對兩 人的離世深表哀悼,表示會盡一切努力幫 助他們的家人度過最困難時間。

姚兆聰表示,機場保安巡邏車負責北跑 道範圍鐵絲網外巡邏,包括北環路超過4



巡邏車司機昏迷送院經搶救證實死亡

專家之言



逾千班航班改用南跑和中跑升降。 香港文匯報記者涂穴 攝

公里範圍。事發時,兩名保安人員按既定 工作程序於指定的觀察點站崗候命。根據 現場資料,事發時機場的天氣及跑道情况 適合運作。

機場運作方面,在事發後救援期間,曾 有5班抵港及一班離港航班一度延遲約5 分鐘至15分鐘。昨日全日有超過千班航班 改用南跑道及中跑道升降,但沒有航班受 影響而取消升降。至於暫時封閉的北跑道 何時重新開放,他指需待事故調查完畢, 以及聯絡航空公司進一步確定如何移走飛 機後,再決定何時重新開放。

#### 4機組人員被帶署助查

在運輸及物流局下成立的民航意外調查 機構已展開調查,包括分析俗稱「黑盒」 的飛行紀錄器及機艙話音紀錄儀數據。據 了解,巡邏車上亦設有行車紀錄儀。警方 新界南總區重案組協助民航意外調查機構 調查意外原因,不排除進行刑事調查。 4名土耳其籍機組人員昨日曾被帶到警署 協助調查。

民航意外調查機構總意外及安全調查員 文家齊表示,根據《香港民航意外調查規 例》及國際民航組織附件13的要求,已將 今次事件定性為意外,並展開調查。調查 範圍將涵蓋飛機系統、飛機維修、飛機操 作、天氣、跑道狀況等方面,以評估並確 定事故成因。目前當局正全力搜索兩個飛 行「黑盒」,即分別記錄飛行參數的飛行 數據紀錄器 (FDR) ,以及記錄駕駛艙內 所有對話與環境聲音的駕駛艙通話紀錄器 (CVR) ,有關飛機偏離時的速度等數 據,均可在「黑盒」中查得。



### 消 防人員透過逃 生 滑梯協 消防處供圖

(同時租飛機及機組人員)負責營運

#### 救援失事貨機時序表

時間	經過
	●機場保安巡邏車按照既定工作程序停泊在北跑道 中段的觀察點站崗
	<ul><li>●肇事貨機由西向東降落北面跑道</li></ul>
	● 貨機滑行至近跑道中段時,突然向左滑出跑道撞 毀圍網
03:53	──機場航空交通管制中心啟動飛機事故警鐘
03:55	●当防虎確認事故位置位於機堪北下水點附近

泊防原催認事政位直位於機場北下水點附近 機場消防人員抵達,以逃生滑梯協助貨機上4名

機組人員離開機艙

資料來源:機管局、消防處

● 14:37 ● 消防潛水員在離岸約5米外及7米水深海底位置 發現墜海巡邏車,司機及乘客被困車廂 

院,06:26證實死亡 **05:52** → 救護員接收巡邏車30歲男乘客,05:55 由醫院 管理局緊急醫療隊醫生在現場宣告死亡

整理:香港文匯報記者 蕭景源

毀 岸 邊 列 金 欄 圖撞



## 電視截圖

#### 須析「黑盒」尋肇因 降落跑道後難轉向

對於今次阿聯酋航空貨機衝出跑道的事故,有 飛機工程師指事故罕見,因為飛機降落跑道後除 非受極猛烈的風力影響,否則一般不會轉向,需 分析俗稱「黑盒」的飛行紀錄儀數據,了解降落 速度、跑道情況等,以確定意外成因。另有專家 表示,以往跑道事故多涉及人為錯誤,但估計調 查需時,包括了解機場控制塔的指示、與機師的 溝通情況等,估計調查需一年。

#### 須釐清機師是否獲准微調方向

香港工程師學會航空分部副主席詹永年形容, 今次意外罕見,而飛機着陸後會煞車,引擎應處 於閒置狀態並啟動反推力裝置,沿着跑道直行, 不應調校轉向,但機師可以腳踏微調方向,要釐 清肇事機師是否獲批准微調方向,「如果屬於未

他指出,航機着陸會受風切變等影響,未能降 落便要復飛,降落時除非風力極強烈,否則一般 不會如今次意外般突然急轉彎,要分析客機的兩 個「黑盒」,調查當時貨機着陸前和下降時的速

獲批,就要看轉向有關的系統有沒有問題。」

度、着陸後減速是否正常,包括引擎動力及反推 裝置是否不對稱引致轉向,並要調查當時跑道有 否異物等,以確定成因。

#### 相信調查一年才有正式報告

曾任德國漢莎航空首位華人飛機師的香港專 業飛行員協會主席張敬龍表示,肇事貨機當時 以時速約80公里在跑道滑行,速度正常,而導 致飛機衝出跑道的原因或涉及多重因素,除人 為操作因素,亦不排除受風速變化、地面濕

滑、落地點偏後、煞車或反推力系統反應延遲 等,故調查範圍亦應包括當時控制塔人員的指 示、與機師溝通有否出現障礙、機師有否收到 並跟從控制塔的指示降落,以及機師身體狀 況,例如是否過勞或突然眼花等,相信調查需 時一年才有正式報告。

民用航空事業職工總會主席李永富指出,涉 事貨機降落在跑道中部,與巡邏車有頗遠的距 離,貨機突然偏離跑道,機尾的「黑盒」疑似 跌入海中,需時尋找,冀盡快找回「黑盒」作 出調查。

他又希望,為兩名遇難死者家屬提供必要協 助,等待他們所屬的機場保安有限公司作出撫恤 金安排。他表示兩名離世地勤人員是三四十歲左 右的中年人,不排除是家庭的經濟支柱。



●貨機在降落機場北跑時滑出跑道,繼而撞毀鐵絲網墜海。 香港文匯報記者萬霜靈 攝

報

告 月

陳美寶表示,當局持續高度關注事態發

香港文匯報訊 對於阿聯酋航空一架飛抵 香港國際機場的波音 747 貨機, 在北跑道降 落後滑行至中段時,衝出跑道與一輛地勤車 相撞,造成兩人死亡。特區政府運輸及物流 局局長陳美寶表示,高度關注事態發展,期 望民航意外調查機構一個月內發表初步調查

陳美寶表示,當局持續高度關注事態發 展,敦促相關部門全力配合調查。她對意外 感到難過,對有關家屬致以深切慰問。

運輸及物流局在社交平台表示,陳美寶昨 午到機場與機管局、民航處等代表會面並聽 取最新匯報,包括意外調查及機場最新運作 情況,確認意外發生時天氣良好,跑道適合 運作,空管人員與貨機保持正常溝通,機場 保安公司員工當時在進行正常巡視工作。

#### 航班升降未受影響

當局又指,昨日逾1,000班航班繼續利用 南跑道和中跑道運作,整體航班升降並未受 影響,當蒐證完畢後,視乎天氣等情況許 可,將盡快展開打撈工作,為北跑道緊急檢 查及維修,爭取本周內重新投入服務。

### 港回歸前後六年內 兩華航着陸事故

香港在回歸前後的六年內,曾先後 話你知 兩次發生航機降落的嚴重意外,均涉 及中華航空的客機,其中1993年華航一架波音747-400 客機在三號強風信號下,於舊啟德機場着陸後衝出跑 道末端墜入海中,機上10人受傷。1999年,華航一架 麥道 MD-11 客機,在香港發出八號西北烈風或暴風信 號下降落赤鱲角的香港國際機場,結果右機翼觸地折 斷至機身「反肚」並起火,3死50人傷。經調查,兩次 事故均涉及人為錯誤。

以1993年的事故為例,肇事華航客機當日接近中午 在跑道餘下2,300米着陸,但機長未有按正常操作即時 啟動反推減速裝置,同時節流閥被移動,引致自動煞 車及擾流被解除。客機着地後控制滑行的任務由機長 交由經驗不足的副機長負責,未能有效操作強勁側風 中的滑行,機長到跑道剩餘不足900米才啟動反推裝 置,但客機未能煞停,衝出跑道末端墜入海中。

至於1999年的事故,肇事客機當時傍晚6時許準備 降落時,不但有狂風暴雨,且側風按計算達26節,已 超出安全範圍,但機長仍決定降落。客機着地時下降 速度達每秒18呎,高於麥道公司設計的最高上限,在 側風中着陸的客機,右面起落架先着地,未能承受撞 擊力即時折斷,引致右機翼近機身附近斷裂,右面油 箱漏出的燃料着火,機身向左翻滾並衝出跑道左面草 地,全機上下倒轉並爆炸。

香港民航處事後調查顯示,客機機長及副機長需負 上最大責任,其中機長未能就下降速度過快作出補 救,導致飛機墜毀;副機長更兩次犯錯,向機長提供 錯誤資料。 ●香港文匯報記者 劉明

■ ②歡迎反饋。港聞部電郵:hknews@wenweipo.com