

印度航空客機在印度西部起飛時墜毀，為波音787 首次空難 | Whatsnew

機上242人中已有241人確認罹難，僅一人生還。



2025 6 12

Ahmedabad

Air India

Adnan Abidi/Reuters/

去紀錄、去講述，讓驕傲被看見。端傳媒驕傲月限時優惠：尊享會員首年6折，同時獲得《華爾街日報》及《當今大馬》會籍；暢讀會員首年85折，立即解鎖全站深度內容。

印度當地時間6月12日，印度航空（Air India）一架航班號為AI171的客機在印度西部古吉拉特邦（Gujarat）最大城市阿美達巴德（Ahmedabad）起飛時墜毀。該客機註冊號為VT-ANB，於2014年交付給印度航空，當時正執飛由阿美達巴德前往英國倫敦的航班。印度民航總局（DGCA）指，執飛失事客機的兩名飛行員飛行經驗豐富，分別擁有8700小時與1100小時的飛行經驗。

印度航空在社交媒體上載的聲明中指出，該航班搭載242名乘客及機組人員，其中169人為印度籍，剩餘乘客則分別為英國、加拿大與葡萄牙公民。機上242人中已有241人確認罹難。唯一的生還者目前正在醫院接受治療。

生還的40歲男子維什瓦什·庫瑪·拉梅什（Vishwash Kumar Ramesh）是英國公民，他接受印度媒體DD news採訪說，「一度以為自己死了」，睜開眼後，他發現自己還活著，便馬上解開安全帶逃離。他回憶事發過程，飛機起飛後不久似乎卡住，在半空中停了一下，接著，綠色與白色的機艙燈亮。飛機似乎在加速，隨後朝醫院宿舍撞去。

飛機在墜毀時擊中了當地一所醫學院。據美聯社引述全印度醫學協會官員報導，地面上至少有5名醫學生死亡，多人受傷。截至印度當地時間13日8時，當地警方指已從現場回收至少265具遺體，當地政府正在對遺體進行DNA鑑定以確認罹難者身分。印度總理莫迪（Narendra Modi）發表聲明指「深感震驚」，並向罹難者及其家屬表達哀悼。



2025 6 13
via Getty Images

Ahmedabad

Punit Paranjpe/AFP

可能的事故原因

據《印度斯坦時報》（Hindustan Times）報導，截至印度當地時間13日8時，失事飛機的其中一個飛行記錄儀（黑匣子）已經被尋獲。印度民航總局已宣布就事件展開正式調查。

社交媒體上流傳的影片顯示，飛機在跑道上正常滑行、起飛後保持機頭上仰的姿態，但飛機高度逐漸降低，隨後墜毀並爆炸。另一個片段則顯示，飛機的起落架在起飛後並未正常收起，而飛行員本應在起飛後收起起落架以減少飛行阻力。

飛行追蹤網站Flightradar24披露的數據指出，飛機最後一次發出信號為起飛後不到1分鐘，當時的飛機高度為625英尺（190.5米）。據報導當時飛行員對空中管制員發出緊急求救信號（Mayday），隨後飛機與空中管制員失去聯繫。

此外，影片中還可見飛機的衝壓空氣渦輪（RAT）疑似已展開。RAT由飛機飛行時產生的衝壓力驅動，為駕駛艙和飛行控制系統提供有限的電力，民航客機上的RAT理論上僅在飛機的發動機與輔助動力系統（APU）均已失效的情況下展開。美聯社引述前美國國家運輸安全委員會（NTSB）事故調查員表示，飛機的兩架發動機可能在墜毀前均已失去動力。

同時，亦有意見認為影片顯示飛機墜毀時襟翼的位置似乎不正確。襟翼是為飛機提供升力的關鍵部位，襟翼設置不當將使飛機升力減少並導致飛機失速。1987年美國西北航空255號航班、1988年美國達美航空1141號航班以及1992年中國通用航空2755號航班均因襟翼設置不當導致飛機在起飛過程中墜毀。

不過，報導指由於影片分辨率過低，事故原因仍有待進一步調查。而據根據國際航空運輸協會（IATA）的統計，53%的航空事故發生在降落階段，而8.5%發生在起飛階段。



2011 9 28	787	Boeing 787 Dreamliner	All Nippon
Airways, ANA	10 26	Toru Hanai/Reuters/	

「夢幻客機」首次墜機事件，引起品質管控討論

涉事的波音787型客機被稱為「夢幻客機」（Dreamliner），是波音公司於2005年開始研發的廣體客機，用於取代波音767型客機並與空中巴士A330系列競爭，亦是波音首款使用複合材料製造的大型客機。

自投入使用以來，波音787已交付1146架，並有781架正在陸續交付中。是次空難為波音787型客機自2011年投入使用來的首宗致命事故，失事的客機或也成為全世界第二架報廢的787型客機，此前中國南方航空一架787客機因落地時機尾擦地受損而據報可能報廢。

儘管有專家學者指出波音787安全性良好，在此之前尚未發生致命事故，但2013年交付之初，波音787曾因為多處故障而遭到啟始客戶日本全日空（ANA）停飛。隨後，因波音787的鋰電池設計存在安全問題而遭到全球停飛，直至4個月後方才復飛。

2019年起，又有多份報導指波音787的生產中存在品質管控問題，波音公司一度在2021年與2023年兩次暫停交付該客機以完成與品質管控不良相關的檢查，不過此後仍有報導指波音787的生產存在安全隱患。2024年，美國聯邦航空管理局（FAA）開始因應波音公司前工程師的指控，調查波音787組裝過程中可能存在的問題。波音公司對所有指控予以否認。

在事故發生後，波音公司股價開盤後應聲下跌4.2%。波音公司在聲明中指已與印度航空聯繫並「準備好協助由印度飛機事故調查局主導的調查」。除波音公司外，飛機製造商波音所在的美國亦根據國際民航公約有權參與調查，國家運輸安全委員會（NTSB）在聲明中指「將率領一支美國調查團隊前往印度」協助調查。



2025 6 13
Adnan Abidi/Reuters/

Urmilaben Patni

14 Akash Patni

由於英國有大量來自古吉拉特邦的僑民，失事飛機執飛的阿美達巴德與倫敦間的航線是一條熱門航線，本次機上共搭載了53名英國公民，為失事客機上人數第二多的國家。英國政府已宣布成立危機小組為家屬提供協助，英國首相施凱爾發表聲明說，「我的心與機上乘客和受難者家屬同在」。英國航空事故調查局（AAIB）則宣布，由於飛機上有英國公民，將以「專家身份參與印度的安全調查」。亦有公民身處飛機上的加拿大與葡萄牙政府則表示對事件深表悲痛並與有關各方積極聯繫中。

失事客機所屬的印度航空成立於1932年，1953年被國有化。2000年後，印度航空一直陷入經營不善與財務困難的狀況。此前，印度航空及其子公司印度快運航空多年來發生過數起致命及非致命的事故，其子公司印度快運航空的安全紀錄尤其不佳。

印度航空前執行董事吉滕德拉·巴爾加瓦（Jitendra Bhargava）在一本名為《印度航空的衰落》的書中批評印度政府派任不熟悉航空業的官僚管理印度航空助長了印度航空內部陳舊的工作文化和過時的流程。



颱風夜，我在長榮班機上

[延伸閱讀 →](#)

2021年，印度政府與印度航空的創立者、印度最大的集團公司塔塔集團簽署協議將印度航空私有化。塔塔集團隨後推動印度航空與其經營的塔新航空（Vistara）合併並推動轉型計劃。塔塔集團在2024年又宣布對印度航空所屬的67架較舊飛機進行翻新。

事故發生時，印度航空CEO坎貝爾·威爾森（Campbell Wilson）正在另一架印度航空的波音787型客機上準備飛往巴黎參加即將舉行的巴黎航展，但據報他起飛後不久即返航處理事故相關事宜。威爾森在落地後不久即發布了一則影片，宣布印度航空正安排兩班救援航班供乘客親屬及印度航空員工使用，同時印度航空的一支特別護理團隊已抵達阿美達巴德為地面團隊提供支援。

塔塔集團也於不久後發布了聲明，指「悲痛無法用言語充分表達」，同時宣布向每位喪生者的家庭提供1千萬盧比（約合12萬美元）、承擔受傷者的醫療費用並將協助重建在空難中被毀的醫學院。