

飛航事故統計數據

依據波音公司的統計數據，2021年發生的飛航事故次數要比前一年增加，但致命事故和死亡人數則有所下降。

邁德 譯



依據波音公司的最新統計數據，全球商用噴射飛機在2021年發生了23起飛航事故，其中包括一起墜機的致命事故，造成所有乘客和機組人員共62人死亡。相較之下，在新冠疫情最嚴重的時候，2020年發生了17起飛航事故，其中包括3起致命事故，造成122人死亡。

2022年8月，波音公司發佈2021年「商用噴射飛機事故統計摘要」，把當年這起墜

機致命事故 — 印尼三佛齊 (Sriwijaya) 航空公司的波音737-400客機，在1月9日從印尼雅加達機場起飛後不久墜機 — 歸類為2021年唯一的重大飛航事故。波音公司對重大飛航事故的定義，有下列三種情況之一：飛機遭摧毀、發生多人死亡或有一人死亡、飛機嚴重受損。

2021年的墜機事故中，有兩架飛機遭摧毀 — 三佛齊航空公司的波音737-400客機，

以及 Transair 航空公司的 737-200 定期貨機，該航班在 7 月 2 日從美國夏威夷的檀香山機場起飛爬升時，因發動機故障而墜機，一人受到重傷。

上述的飛航事故和另外 2 起事故，被歸類為機體全毀的飛航事故，波音公司將其定義為：飛機遭摧毀，或損壞且未修復的飛航事故。該術語還包括飛機失蹤（在官方搜索結束且殘骸尚未找到之後），或是飛機無法尋獲的飛航事故。

波音公司的摘要報告中指出，由於新冠疫情的大流行，2020 和 2021 年的航班數量大幅減少，但預測在未來的 20 年，航空的運量將會持續地增加。

從 2012 到 2021 年的 10 年間，波音公司的統計數據顯示，全球總共發生了 307 起涉及商用噴射飛機的飛航事故，其中包括 36 起致命事故，造成 1,660 人在飛機上死亡、83 人在飛機外面死亡。在 307 起的飛航事故中，有 256 起是客機、48 起是貨機的航班，其他 3 起則涉及維修後試飛、交機飛送駐地、訓練和展示飛行等航班。在 36 起致命事故中，有 29 起是客機、7 起是貨運的航班。

從 1959 年波音公司發佈第一份統計摘要到 2021 年，總共發生 2,105 起飛航事故，其中包括 639 起致命事故，造成 30,685 人在飛機上死亡、1,256 人在飛機外面死亡。在 2,105 起飛航事故中，有 1,681 起是客機、300 起是貨機的航班，其他 124 起則涉及維修後試飛、交機飛送駐地、訓練和展示飛行等航班。在 639 起致命事故中，有 512 起是客機、83 起是貨機的航班，其他 44 起則涉及維修後試飛、交機飛送駐地、訓練和展示

飛行等航班。

從 2012 到 2021 年的 10 年間，有 9 起是在飛行中失控的飛航事故，所造成的死亡人數，要比其他任何類型的飛航事故都多—756 人在飛機上死亡、1 人在飛機外面死亡；這 9 起飛航事故的類型，也是所有飛航事故中的最多數。一起原因不明的飛航事故，導致第二高的死亡人數—239 人，全部發生在飛機上死亡。接著是 4 起「飛控中撞地」（Controlled Flight Into Terrain, CFIT）的飛航事故，造成 134 人在飛機上死亡、36 人在飛機外面死亡。有 2 起涉及系統 / 組件失效或故障（動力裝置）的飛航事故，154 人在飛機上死亡、10 人在飛機外面死亡；另有 2 起涉及系統 / 組件失效或故障（非動力裝置）的飛航事故，157 人在飛機上死亡、1 人在飛機外面死亡。有 7 起衝出跑道（落地）的飛航事故，125 人在飛機上死亡、21 人在飛機外面死亡。至於其他類型的飛航事故，所造成的死亡人數都比較少。

依據波音公司的統計數據，從 2012 到 2021 年的 10 年間，所有致命事故的一半次數，以及 32% 的死亡人數，都發生在最後進場與落地階段。相較之下，11% 的飛航事故和 31% 的死亡人數，係發生在巡航階段；17% 的飛航事故和 12% 的死亡人數，則發生在起飛和開始爬升階段。✍

譯自 *Aero Safety World* 2022 年 12 月號