



主管 主办 | 中国商用飞机有限责任公司
出版 | 上海《大飞机》杂志社有限公司

China Commercial Aircraft News
聚焦民机产业·传播航空文明

投稿邮箱 | zgdfjb@sina.com
网址 | www.comac.cc

提升国产民机运营能力探究“干支联动”模式 成都航空与内蒙古机场签署市场战略合作备忘录

本报讯 4月12日,成都航空与内蒙古自治区民航机场集团签署航空市场战略合作备忘录。双方将以提升国产民机运营能力、便捷百姓出行行为共同目标,共同探索研究干支、支支以及通用机场间的互联互通模式,更好地提升内蒙古地区航空通达能力,为内蒙古经济社会持续健康发展提供重要支撑。

据悉,内蒙古机场集团经营管理自治区内22座机场,在民航局“干支通,全网联”运输模式的引领下,坚定“干支联动”战略,着力打造特色区域枢纽,构建“支支通”航网建设,统筹全区航网结构,为地方经济发展贡献民航力量。

2024年,内蒙古机场集团将进一步拓展“支支通”航线通达性,计划开通60条“支支通”航线。

近年来,成都航空高度重视内蒙古航线网络建设,尤其是“支支通”航网的搭建与未来发展。2023年7月起,成都航空在乌兰浩特机场投放ARJ21飞机驻场运力,先后开通了乌兰浩特-巴彦淖尔-成都天府、乌兰浩特-赤峰-太原、乌兰浩特-锡林浩特-郑州、乌兰浩特-通辽-乌海、乌兰浩特-海拉尔-大兴安岭等11条“支支通”航线,累计运送旅客占内蒙古“支支通”运送旅客总量的10.2%,航线平均客座率保

持在较高水平。2024年3月底,成都航空进一步在呼和浩特投放空客飞机运力,推动完善在内蒙古地区的“干支结合、支支互联、衔接顺畅”的航线网络建设。

达成战略合作后,成都航空将进一步统筹内蒙古地区航空需求,通过分阶段投放运力,积极对接内蒙古机场集团“干支联动”战略,构建以呼和浩特机场为中心、辐射内蒙古区内的“支支通”航线网络,并积极拓展“支+支+干”航线,逐步建立和完善国际航线网络,使双方的航线网络更具战略协同力,探索出适合内蒙古支线航空发展的模式。

“成都航空承担着国产民机成功运营的战略任务,正在着力构建‘干支结合、支支互联、衔接顺畅’的航线网络,而我们具备自治区政府的高度重视和信任、百姓的热烈期盼、地域幅员辽阔、市场统一联动开发等得天独厚的优势,为双方战略合作奠定了坚实基础,内蒙古‘支支通’发展潜力巨大、大有可为。”签约仪式上,内蒙古机场集团表达了对双方合作的坚定信心及美好祝愿,表示将全力支持成都航空在内蒙古航空市场落地生根、蓬勃发展。

(董肇 张琦)

运营先锋

临沂活力与ARJ21的「触碰」

记者体验南航国内1589千米「窄长航线」

□ 记者 张凯敏

飞机徐徐下降,记者从飞机左侧舷窗向外望去,一条与航线平行的河流越来越远,这便是“合蒙阴诸水,迂曲数百里,始达于沂”的沂河。夜色中,河对岸楼房灯光密布,距离临沂市中心越来越远。

20时14分,CZ8655航班在经过约两个半小时的飞行后落地临沂启阳机场。飞行距离1589千米,这曾经是南航ARJ21飞得最远的航班,而这一记录在几天前的夏秋新航季换季时刚刚被打破,南航旗下汕头航空新开的揭阳至济南、揭阳至绵阳航线飞行距离分别达到1973千米和1880千米。

“误入”粉丝团

去年3月,汕头航空接收第一架执管ARJ21飞机。记者在走访航司及揭阳潮汕机场时了解到,南航从揭阳出发的航线中有几条直达苏北鲁南地区,其中揭阳至临沂航线是这其中最长的一条。有业内人士告诉记者,临沂有潮汕商会,加上当地是鲁南重要的物流中转地,在开航前期走访中发现有一定的客流需求,便开通了这条ARJ21“窄长航线”。据测算,ARJ21的客容量能够维系这条航线的持续运营。

清明小长假首日,记者踏上了CZ8655航班,开启了这趟ARJ21“窄长航线”之旅。这也是目前连接揭阳与临沂两地的唯一一趟航班。原本以为主要都是商务旅客,想在登机口找些生意人聊聊他们的“生意经”,却没想到登机口有一大批年轻旅客。一问才知道,原来小长假第二天临沂有一场张信哲、张韶涵等艺人的演唱会,因为不用额外请假,不少买到票的潮汕及周边地区的观众都选择这个航班飞往临沂。

“这边高铁去山东很麻烦,所以我们几个都选了这趟航班,后天再飞回来准备上班,时间刚刚好。”自我介绍工作不久的郑小姐告诉记者。其他旅客透露,还有“先头部队”提前从揭阳飞到了上海,再转机前往临沂。

记者查询航班信息发现,当天从揭阳飞往上海的共有11个航班,运营航司包括东航及旗下上航、一二三航,南航,以及春秋航。

下转第2版

中国商飞驻印尼现场支援团队

全力保障翎亚航空ARJ21转场万鸦老



印尼现场支援团队表示,无论客户的运行基地变到哪里,无论客户的航线网络如何变化,不变的永远是印尼现场支援团队“一切以客户为中心”的初心和使命。

本报讯 4月16日,随着注册号为PK-TJB的ARJ21飞机缓缓滑入万鸦老机场12号停机位,翎亚航空两架ARJ21转场工作顺利完成。

3月初,中国商飞客服中心驻印尼现场支援团队接到印尼翎亚航空正式通知,按照新的航线网络规划,计划将ARJ21机队的主运行基地从印尼首都雅加达搬迁至北苏拉威

西省万鸦老,4月初正式在万鸦老基地开始执行商业航班。

为确保万鸦老基地新开航线的安全运行,提升机组风险认知,团队飞行运行组在航线规划初期就开始安全飞行准备工作,收集相关机场航图、数据,后台配合在全动飞行模拟机上开发加载印尼东部运行机场视景数据库。利用翎亚航空飞行员至上海复训的机

会,对将开航的机场、航线进行验证和训练飞行,确保机组对每条航线的飞行程序、机场条件、地形气象特点、飞机飞行性能有充分的掌握。基于万鸦老及周边机场复杂的地形和气象条件,组织全体ARJ21飞行员开展航线安全讲评,详细讲解机场情报、航路、机场特点及飞行程序,邀请有印尼东部地区机场运行经验的飞行员开展飞行技术研讨,与全体飞行员共同识别机场运行风险并讨论制定风险处置方案,确保全体飞行员了解并能够应对新航线带来的潜在风险,为航线开通做好充分准备。

转场过程中,印尼现场支援团队通过值班轮换,外场内场交替倒班,将转场保障各项任务分解到人,责任落实到人,做到一人多岗,一岗多责,人尽其用,职责相配。在转场保障各项工作中与翎亚航空各部门各接口实现了精准对接,顺畅配合。

新基地的航材需求如何得到保障是一项重要工作。尽管部分航材可从雅加达移库至万鸦老,但由于万鸦老没有保税区,大部分高价值件仍需存放于雅加达保税区库房。团队有针对性地制定了航材保障预案。经多次演练,确保可在48小时内实现航材保障需求。

印尼现场支援团队始终秉持“安全第一,安全永远第一”的理念,对转场运行的风险项进行了评估分析,并召开了印尼现场支援团队安委会扩大会议,就万鸦老机场的复杂地形和气象、机库设施设备情况、飞机拖行线路风险、靠廊桥的碰撞风险等情况进行了分析通报。在和翎亚航空管理层沟通后,对方完全认可上述分析判断,并将相关风险进行了内部宣贯。

印尼现场支援团队表示,无论客户的运行基地变到哪里,无论客户的航线网络如何变化,不变的永远是印尼现场支援团队“一切以客户为中心”的初心和使命。

(张清)

大飞机命运共同体

□ 杨欢

细如发丝、轻如鸿毛,被誉为“新材料之王”的碳纤维通常直径在7微米左右,七八根合在一起才有头发丝那么粗,拉伸强度却是钢材的7到9倍。赛场上,它助力运动员刷新纪录;生活中,它让轻装上阵成为习惯;太空里,它向金属材料发起凌厉冲击。一束筷子粗细的T1000级碳纤维,足以拉动两架C919国产大飞机。世界上具备碳纤维研发和规模化生产能力的国家屈指可数,中国便是其中之一。

这里是中国商飞的车间延伸

中复神鹰(上海)科技有限公司位于临港新片区大飞机园内。《新民晚报》记者走进复合材料研发生产基地,一根根密度小、强度高、碳纤维复合材料“丝”被抽入“织布机”,形成了一卷卷碳纤维预浸布。

“上午我们的碳纤维预浸料生产完,中午就可以送给客户,下午用他们的机器进行验证,在此期间遇到需要探讨的问题,工作人员直接碰头开会,在现场就能解决问题。”从中复神鹰上海公司的办公地点走到中国商飞,只有200多米。谈及“上下游就是产业链”带来的便利性,中复神鹰(上海)科技有限公司总经理陶晖称:“作为在大飞机园里的邻居,我们常开玩笑说自己是商飞的车间延伸,未来正式投入生产后,产品几乎不需要库存,可以直接送给客户。”

碳纤维预浸料是碳纤维制造的下游,需要将环氧树脂与碳纤维进行复合。据陶晖介绍,中复神鹰(上海)科技有限公司基地建有1条650mm幅宽预浸线,碳纤维织物线1条(幅宽1270mm),预浸料分切1套(具备切丝、切带功能),建成干纤维中试线和热塑预浸料中试线,实验室可进行碳纤维界面技术、热固、热塑性树脂及预浸料技术、干纤维技术成型技术攻关;具备从原材料到加工再到力学性能全方位表征与分析能力。

作为碳纤维重要市场,我国碳纤维一度大量依赖进口,价格十分昂贵。因此,碳纤维又被称为“黑色黄金”。彼时,市场上高性能T700级碳纤维曾经卖出过每吨数百万元的高价。后来,当国产高性能碳纤维“开花结果”,国际市场碳纤维价格应声回落。

2005年9月29日,中复神鹰正式启动碳纤维项目。经过多年努力,中复神鹰攻克了“干喷湿纺”碳纤维的核心技术难题,成功实现了产业化,使我国成为全球第三个掌握这项技术的国家。下转第2版

走近临港新片区大飞机园的「邻居」——中复神鹰

一束筷子粗细的碳纤维可拉动两架C919



本期导读

“大飞机的新闻,我都跟得很紧”

(见第2版)

超越自我的目标

(见第2版)

上飞院青年拔尖博士孙浩然:

“身后总有一双手在支撑,身边总有奋斗者在同行”

(见第3版)