

ARJ21 完成巴音布鲁克机场验证飞行

展示在新疆地区运营良好适应性

本报讯 7月25日,一架ARJ21飞机安全降落在新疆和静巴音布鲁克机场,标志着ARJ21飞机完成新疆第26座机场的验证飞行任务。此次飞行验证了ARJ21飞机在新疆地区运行良好的适应性,为加快建设国产民航新疆“根据地”筑牢基础。

据介绍,ARJ21飞机于当日8时47分从库尔勒起飞,9时38分顺利落地和静巴音布鲁克机场,全程用时51分钟。

7月正值航班运输旺季,新疆空管局空管中心区域管制中心在接到和静机场验证飞行相关计划任务后,根据验证飞行科目提前进行部署,将验证飞行过程中可能遇到的困难进行梳理分析,制定了细致周密的验证飞行保障措施,并要求保障验证飞行任务的各班机组提前学习相关工作程序做好管制预案,避免因验证飞行任务对空中交通秩序造成影响,确保验证飞行期间的航空运行安全。

和静巴音布鲁克机场位于新疆巴音郭楞蒙古自治州,占地1.747平方千米,机场标高2506.85米,属于高高原机场,年平均气温-3.7℃,具有显著的风雨云雾等高原气候特点。机场跑道长3000米,宽45米,可供A320、737及以下机型起降,可满足年旅客吞吐量25万人次、货邮吞吐量500吨、飞机起降2300架次使用需求。机场于7月19日取得使用许可证。新疆地区另一座高高原机场为喀什米尔干红其拉甫机场。



据悉,巴音布鲁克机场是国家、自治区“十四五”期间的重点项目,是新疆第二座高高原机场。和静县将完整准确全面贯彻新发展理念,

积极融入自治区“八大产业集群”发展战略和自治州“中轴隆起、两翼齐飞、多点联动”发展格局,依托和静区位优势,全力以赴做好

机场服务保障,促进航线稳定运行,推动航空产业高质量发展,为和静经济社会高质量发展奠定基础。

张甜甜 文 郝玉 摄

行业动态

波音 奥特伯格 出任公司新总裁

本报讯 波音公司日前宣布,公司董事会选举罗伯特·K·奥特伯格(Robert K.Ortberg)为新任总裁兼首席执行官,该任命自2024年8月8日起生效。奥特伯格还将担任波音公司董事。他将接替今年早些时候宣布将从公司退休的大卫·卡尔霍恩(David Calhoun),后者自2020年1月起担任总裁兼首席执行官,并自2009年起担任波音公司董事。

波音董事长史蒂文·莫伦科普夫(Steven Mollenkopf)表示:“奥特伯格是一位经验丰富的领导者,在航空航天行业中深受尊敬,以打造强大团队和运营复杂的工程和制造公司而享有盛誉。我们期待与他合作,引领波音公司度过其悠久历史中的这个关键时期。”

奥特伯格现年64岁,将超过35年的航空航天领导经验带到了新岗位。奥特伯格拥有爱荷华大学的机械工程学士学位。他于1983年开始在德州仪器公司担任工程师,然后于1987年加入洛克韦尔·柯林斯公司担任项目经理,并在该公司担任越来越重要的领导职务,最终于2013年成为总裁兼首席执行官。在掌舵洛克韦尔·柯林斯五年后,他领导该公司与联合技术公司和RTX公司进行了整合,直至2021年从RTX退休。他在行业中担任过许多重要的领导职务,包括RTX公司董事等。此外,他还担任作为车辆系统架构行业领导者的全球性技术公司Aptiv PLC的董事。他曾担任美国航空工业协会(AIA)理事会主席。

空客 今年上半年 交付323架商用飞机

本报讯 日前,空客公司发布公司上半年的综合财务业绩。

报告显示,空客上半年共交付323架商用飞机,营收288.3亿欧元,同比增长4.2%,调整后息税前利润13.9亿欧元,同比减少47%,净利润8.25亿欧元,同比减少46%,每股收益1.04欧元,上年同期1.94欧元。尽管业绩不如预期,空客仍然预测全年调整后息税前利润大约55亿欧元。另外,2024年上半年,空中客车民用飞机共获得327架订单,其中净订单310架。截至2024年6月底,储备订单总数达到8585架。

“上半年的财务业绩主要反映了航天业务的主要支出,我们正在解决这些问题的根本原因。民用飞机方面,我们专注于飞机的交付并为接下来的产能提升做好准备,同时解决特定的供应链挑战,并保护关键工作包的采购。”空中客车首席执行官傅里(Guillaume Faury)表示。

ARJ21和C919将为可持续发展作出贡献

上接第1版

其中,中国企业的表现十分亮眼。“开展仅3小时,公司即获法国100架工业级无人机意向订单,涵盖镭影Q20无人机和机库平台。”联合飞机集团副总裁孙立业向记者介绍。在此次航展上,联合飞机不仅展示了在无人机技术领域的最新成果,还发布了针对低空物流等方面的创新解决方案。该公司正在研发的航空级倾转旋翼无人机R6000,能够实现无人驾驶且有人乘坐,格外引人注目。

业内人士在展会上指出,发展低空经济仍面临空域管理、监管政策和公众接受度等挑战。首先,低空飞行器的广泛应用需要建立有效的空域管理系统,以确保飞行安全和高效运行;第二,需要制定统一标准和规范,才能解决低空飞行器在不同国家和地区的监管差异问题;第三,普及低空飞行器需要打消公众对安全和隐私的担忧。

开始融合人工智能

如何利用人工智能等新兴技术,是近年来航空业发展中的一大焦点。本届航展上有多个探索深度融合人工智能的案例,如总部位于美国的Altair公司展示了人工智能驱动的工程模拟解决方案,可以帮助航空工程师解决复杂设计问题,提高制造和维护效率。欧洲导弹集团则展示了基于人工智能技术工具的协同打击武器系统。

新兴技术在带来机遇的同时,也带来数据安全等多方面挑战。如人工智能技术的应用需要处理大量敏感数据,如何确保数据不被泄露和滥用是一个重大挑战。人工智能算法的复杂性使得其决策过程不易被理解和解释,可能会导致信任危机。

西门子数字化工业软件公司负责航空航天业务的副总裁托德·塔特希尔认为,采用人工智能技术的飞机可能还需要很长时间才能获得监管机构的认证。

此外,开发和维护先进的人工智能系统需要高额投入,对许多企业而言或是不小的负担。业内专家就此指出,行业内的各方需要加强合作,共同推动技术进步。

新华社法国里昂7月27日电

C919 首次飞抵杭州萧山国际机场



本报讯 7月31日上午,C919大型客机首次飞抵杭州萧山国际机场。

据杭州机场有关负责人介绍,本次运行主要是为了验证C919飞机停场后包括人员和设施在内所有的地面勤务保障工作,具体包括飞机勤务、装卸、加油、配餐等环节是否匹配,设备设施运作是否顺畅。为圆满完成航班保障工作,杭州机场提前召开C919机型保障准备会,进行机位评估、设备检查、现场演练及专题培训,确保保障人员熟练掌握C919机型性能特点、操作规范及应急处理流程。

在该航班过站的一小时内,杭州机场高效完成地面保障工作,验证包括引导入位、廊桥靠接、货物装卸、地面加油等各类保障环节,测量操作安全数据,做好该机型全流程保障准备工作。

杭州机场 供图

江西航空 ARJ21“载客秘籍”探寻记

上接第1版 由于雷雨的原因,原本18时50分起飞的航班出发的RY8917航班时刻调整到20时整,记者在上午就收到了江西航空发来的短信,于是笃定地吃完晚饭才来到机场。

登机牌显示,登机口为212。过安检步行大约十来分钟抵达登机口,没有下楼意味着飞机停靠廊桥。

“航班停靠廊桥可以给旅客更好的服务体验,特别是在下雨或者比较极端的寒冷、暴热天,让旅客坐摆渡车都会影响我们的服务品质。”江西航空副总经理徐伟荣表示,江西航空是较早推动ARJ21飞机对接廊桥的航司之一,在中国商飞及各航点所在机场的共同努力下,如今的靠廊桥率有了明显的提升,特别是在其主基地所在的南昌昌北机场,ARJ21靠廊桥已比较普遍。

登机口前,已有数十名旅客在此静静等候。当天执飞航班的是江西航空接收的第二架ARJ21飞机“景德镇”号,客舱座位布局为“超级经济舱5座+经济舱85座”。此前,这架飞机刚刚执飞了南昌至泸州往返航线,待稍晚抵达厦门后,飞机还将继续执飞航班返回南昌。

“我们南昌-厦门、郑州-厦门航线抵达厦门的时刻都在20时左右,返程起飞时刻都在21时左右。抵达航班刚好可以衔接深夜到凌晨出发的厦航国际航线,也可以使用厦门中转免住宿费服务衔接次日一早出发的东南亚、日韩等中短程国际航线;回程航班则可以衔接绝大多数厦航当天抵达的国际航班。”介绍起自家的中转产品来,徐伟荣如数家珍。

他告诉记者,除了比较固定的目的地客流,南昌-厦门航线目前已经培育了一定数量的中转

旅客,衔接厦航马尼拉、金边、吉隆坡、东京、大阪、悉尼以及欧美等众多航点。客座信息显示,当天的RY8917航班上,有十几名旅客是购买了联程机票,后一段将衔接厦门航空厦门出港的国际及地区航班。

“国际线转国内线的比例高于国内线转国际线。根据我们的客运数据,最近这段时间厦门到南昌每个航班都在二三十位从厦航国际线中转过来的旅客。”徐伟荣介绍说。

旅客评价“划算”“方便”

彭先生是当天南昌出发的中转联程旅客之一,他的目的地是马尼拉。“我们公司业务在菲律宾,厦航飞马尼拉很方便,以前也会飞宿务或者达沃。看目的地去哪,有直飞优先选直飞,没有直飞我在马尼拉转机,厦航在那边转非厦航航空挺方便的。”彭先生告诉记者,前不久有朋友告诉他从南昌出发可以买这样的联程机票,“现在这样更方便了,以前我会先坐高铁,或者让朋友、同事开车送我到厦门。我是明天晚上的航班飞马尼拉,厦航还提供一晚免费住宿,非常划算。”

刘女士下一程是搭厦航的航班飞往墨尔本与家人团聚。“今天这个航班延误了,时间有点紧,不过值机的时候工作人员告诉我应该可以赶上,赶上上会在厦门给我改签。”在与记者对话期间,刘女士不时低头看一眼手机上的时间,她表示,由于南昌没有直飞航班,中转联程航班还是挺方便的,“最主要是延误不用担心赶不上后面的飞机,就是现在行李不能直挂到澳洲,稍有点不足。”

江西航空旅客服务部总经理张玮透露,中转前后程都是厦航的航班,在绝大多数情况下已实现行李直挂,但如果第一程是江西航空,暂时还需要旅客自行在中转地提取行李后重新值机。“我们也在积极沟通,希望尽快实现行李直挂,让旅客转机更加丝滑。”

19时30分开始登机,20时飞机准时推出。当天,90座的飞机实际搭载旅客83人。南昌至厦门飞行距离约542千米,实际飞行时间1小时6分钟。据悉,两地间高铁最快通达时间约为4小时30分钟。

包括刘女士在内的几名当晚衔接后续航班的旅客抓紧时间前往航站楼2楼的厦航中转柜台,而另外几名衔接次日白天航班的旅客则在1楼到达大厅服务台登记当晚住宿。

运用大数据精准编排执飞机型

南昌-厦门航线由ARJ21与737混飞。据悉,为了更加灵活地使用客座不同的机型应对客流变化,江西航空为厘清网络中所有可由ARJ21执飞航线,在向民航局申请时申报双机型执飞。

“多申报一个机型,需要在向局方提交申请材料时多准备一种机型的材料,会对业务部门的工作带来多一份压力,但这是切实能够为公司降本增效的有力举措。”江西航空党委工作部部长杜鹏表示。

记者查询近期航线机型编排发现,南昌-厦门的执飞机型并不具有明显的周期性规律,显得有些“随意”。“我们并不是简单地每周固定几天用哪个机型。”江西航空市场销售部部长丁

春令向记者透露,对于执飞机型的选择,江西航空会根据多年积累下的客流大数据,精确编排每一天的机型。如果某一天或者一段时间遇到特殊情况发生客流变化,江西航空会根据实际情况对机型进行调整,确保机型与客流的精准匹配。

2020年,江西航空首架ARJ21飞机“井冈山”号首航。4年多来,江西航空ARJ21机队数量增至5架。在高度重视飞机日利用率的基础上,江西航空始终积极探索如何用好ARJ21这款支线客机,初步建立ARJ21飞机运行规范和服务标准,并结合江西省各地市文化和旅游资源,创新性地提出“一机一城一文化”理念。

此前,记者体验了江西航空南昌至徐州航线,实地采访了ARJ21在南昌至华东几座非枢纽机场的“村村通”运营,亲身体会了国产支线飞机在提升非大型枢纽机场通达性方面的积极作用。

这一次,再次体验南昌至厦门航线,ARJ21飞机在机型调整便利性,以及拓展航空公司中转网络,特别是枢纽至非枢纽航线上还是有其独特的价值。

对于ARJ21未来的运营,徐伟荣充满信心,表示将继续与中国商飞一道,在进一步提升飞机运营经济性、提高靠廊桥率、优化机务维护便利性等方面共同努力,积极融入“干支通、全网联”,让国产飞机飞越越好。

针对南昌至厦门航线,徐伟荣表示,厦门翔安机场正在加紧建设,新机场有望缓解厦门时刻紧张的局面。未来,江西航空将积极争取时刻,根据运营实际情况,努力实现南昌与厦门之间航班交文化,为旅客出行带来更多选择,为厦门航空枢纽的发展作出贡献。