

## 运营先锋

## 三大航C919首次齐聚黄金周市场

共执行194个航班 飞抵北京上海广州成都西安杭州等城市

本报讯 (记者 张凯敏) 刚刚过去的国庆黄金周,国航、东航、南航旗下C919亮相多条航线,服务这个航空运输客流高峰。据统计,10架C919飞机在国庆长假7天里共执行航班194个,飞抵北京、上海、广州、成都、西安、杭州等6座城市。

国庆黄金周是C919开启多用户运营新阶段后经历的第一次“考试”。据了解,C919执飞航线最密集的是上海虹桥-成都天府、上海虹桥-西安咸阳两条航线,每天执飞8个航班,均有东航运营。除了上海虹桥主基地外,东航目前已将成都天府和西安咸阳发展成C919过夜基地,在此基础上开辟了每天早晨从上述两机场飞往上海虹桥的航班,并于8月开通西安咸阳至北京大兴的航线,这条航线也成为三大航C919航班唯一一条始发与到达均不在其主基地机场的航班。

值得关注的是,东航于国庆长假前一天9月30日接收的旗下第8架C919也于国庆期间投入航线运营。这架飞机因为注册号是10架C919中唯一不包含“919”的身份而特别受到飞行爱好者关注,10月2日首航上海虹桥至成都天府。据东航介绍,该航班客座率接近100%。这架注册号B-657S的C919飞机长假期间共执行航班14个,从首航日起6天“全勤”。

东航C919机队中,国庆长假“劳模”要数B-919F,单架7天共执行航班25个,B-919D、B-919E分别以执行24、23个航班“屈居”二、三位。据东航公布的数据,旗下8架C919国庆长假期间服务旅客超2.2万人次。



国庆期间,国航在全国十二地自营贵宾休息室举办主题为“礼赞祖国,凤舞C919”的“中国红”旅客体验活动,与广大旅客一起共同庆祝祖国华诞。国航供图

国航与南航旗下C919分别投入北京首都至上海虹桥、杭州萧山,以及广州白云至上海虹桥、杭州萧山的航线运营。其中,国航C919执

行航班22个,南航C919执行航班18个。本月27日,民航将迎来换季。根据三家航司官网已公布的飞行计划,东航C919将新开上

海虹桥至太原武宿航线,每天一班,与此前执飞的航线相同,这条航线也是东航精品航线“空中快线”之一。

## 沿着总书记的足迹·“牢记嘱托,大飞机事业一定要办好”主题征文

## 布局新疆,打造“边疆快线”

俞杨

穿越千山万水,我们的脚步从未停歇;面对峻岭长河,我们的初心始终如一。作为ARJ21的首家用户和示范运营商,成都航空肩负着推动其商业化运营的使命。从无到有,每一步的跨越都是成航人智慧与汗水的结晶。

目前,ARJ21国产民机事业正在迈入新的发展阶段,全面由安全运营向规模运营转变。为深入贯彻习近平总书记关于大飞机事业重要指示批示精神,我们以“新”为进,进入新疆成为成航重要目标。成都航空自去年6月在新疆开启规模化运营,一年多来,已在新疆以吐鲁番、伊宁、喀什为基地,投运9架ARJ21飞机,在

飞行线40余条,覆盖疆内25个机场,顺利实现了“上高原”的运营目标,逐渐形成了便捷通达的“边疆快线”网络。以“新”为进,第二点则是创新,根据疆内运营特点及市场化需求,创新航线结构,构建布局合理,符合市场需求的航线网络。创新经营理念,思考哪种盈利模式才能达到收入最大化。

疆内航线客流不足、波动大、票价低的问题给市场营销工作带来了前所未有的挑战。通过对疆内市场深入分析,针对性制定跨航司中转、惠民、新疆干支联运、自由中转等增量类产品,挖掘增量客源;按照客流量进行分类分级管理,制定ARJ21独飞及弱竞争航线的临近收舱管理规定,发挥独飞航线稀缺性优势,抓住刚需客

流。同时,针对疆内的补贴及支线补贴制定数据统计模型,因线制宜,制定销售策略。

ARJ21在新疆区域化运营还注重将地方文化与航空服务相结合,推出了多项具有新疆特色的机上服务,让旅客在万米高空也能感受到浓郁的新疆风情。通过与当地合作的方式,进一步宣传新疆的文化魅力,促进了文化旅游业的发展。

2024年春运,成都航空ARJ21飞机在新疆以吐鲁番为基地开展规模化运营,合计执行航班1014班次,飞行小时合计1276小时,运送旅客41364人次,实现客运收入4913万元。

古尔邦节期间,我司疆内支线班均人数环比增长15%,其中6月14日喀什-伊宁-阿勒泰航线自营小时收入达到4.3万元,创疆内支线开

航以来最高。此外,古尔邦节期间空客机型涉疆干线班均人数环比增长4%,秉承运力匹配市场的原则,新疆营销大区提前将节日期间双流-乌鲁木齐-喀什航线调整为A321机型执飞,古尔邦节假期首日该航线班收入111.3万元,创公司航班单日收入新高。

牢记习近平总书记的嘱托,不断总结经验,探索新路,提升自我,是我们每一位员工的责任。让中国的大飞机飞出标杆、飞出示范,实现商业成功,是时代赋予我们的使命。作为一名党员,我将继续以饱满的热情和坚定的信念,以科学的方法论为指导,坚持问题导向、坚持守正创新、坚持自信自立,为实现ARJ21商业成功努力奋斗。

作者单位:成都航空市场中心

## 像一片祥云飞过蓝天

上接第1版

在随后召开的国产飞机环青藏高原飞行总结会上,西藏自治区人民政府副主席韦秀满满怀期待地指出,C919、ARJ21飞机圆满完成环青藏高原飞行并顺利飞抵拉萨,为未来国产高原、高原飞机正式投入运营打下坚实基础,为深化中国商飞与西藏航空合作迈出了关键一步。

贺东风表示,西藏民航事业蓬勃发展的未来,意味着国产大飞机大有可为。中国商飞一定要坚定国产飞机服务青藏高原经济社会发展的信心和满足青藏高原人民航空出行需求的决心。

曾几何时,贡嘎机场周围的群山,仿佛是孤独而坚韧的守望者,静静地守护着这片古老而神秘的土地。而今,贡嘎机场不仅是连接天与地、过去与未来的桥梁,更是西藏人民与世界沟通交流的纽带。随着C919、ARJ21飞抵拉萨,这条纽带未来将更宽、更长、更顺畅、更高效。

## 进阶之战

成功从来没有侥幸,有的只是滴水穿石、聚沙成塔的坚持。为了履行C919的贡嘎之约,中国商飞的研制团队和试飞团队付出了长期而艰苦的努力。

实际上,早在2022年11月18日,C919就执行了从成都双流机场至阿坝红原机场的演示飞

行任务,完成首次高原试飞。本次贡嘎之行,C919重点开展了环控、航电、动力装置等高原机场运行关键系统研发试飞,以及高原机场适应性检查,为后续研发工作提供数据支撑。从这个意义上说,拉萨贡嘎是C919高原试飞的一次进阶之战。

高原飞行究竟难在哪儿? C919总师助理严子焜介绍说:“高原高原航路的安全高度高、距离长,飞机要长时间在崇山峻岭上飞行,必须具备优异的爬升能力和越障能力。此外,还对环控、刹车和发动机等关键系统提出了更高的性能要求和可靠性要求。”

以贡嘎机场为例,该机场位于雅鲁藏布江河谷,海拔3569.6米,机场周边净空条件差,半径50公里内山峰众多,山峰平均海拔4500米以上。另外,拉萨贡嘎机场距离成都双流机场1200公里,上下程高原地形起伏大,进而对飞机起飞、降落的影响更大。

除了海拔和地形,气象也是影响飞机在高原运行的一个重要因素。来自中国商飞试飞中心的气象工程师曹振宇告诉记者,贡嘎机场周边地形崎岖,山峰叠嶂,天气复杂多变,就像普通人上了高原会有高反,飞机在复杂天气条件下也会出现操纵困难的“异常反应”。因此,及时、准确的气象预报对于确保飞行安全至关重要。

高原飞行困难多、挑战大,飞行员首当其

冲。本次C919飞机的机长是中国商飞试飞中心资深试飞员柳刚,他原是西藏航空的飞行员,飞行时间超过11700小时,其中高原飞行时间约4000小时,执飞过至少13个高原机场,曾参与C919昆明高原专项试飞、阿坝红原机场演示试飞。在接受记者采访时,柳刚表示,为完成好C919进阶试飞任务,飞行机组开展了多次高原机场模拟机训练,做好了各方面的准备。

## 渐入佳境

近年来,随着国家经济转型升级尤其是新质生产力的发展,大飞机事业也取得了长足进步。

根据公开资料统计,截至9月19日,ARJ21累计交付145架,通航城市近160座,执飞航线580多条,安全飞行47万小时,载客人次1650万。其中,海外交付3架,航线8条,通航城市9座,载客人次超过18万。C919累计交付9架,航线7条,通航城市6座,载客人次超过55万,安全飞行超过1万小时。上述数据表明,国产商用飞机正在向规模化运营迈进。

以C919为例,2022年9月29日,C919取得型号合格证;当年12月9日,全球首架C919正式交付东航;2023年5月28日,C919执飞首个商业航班;2024年8月28日,中国商飞同时向国航、南航交付首架C919,标志着C919正式进入多用户运营新阶段。



C919投入商业运营以来,不仅吸引了众多航空爱好者的目光,也激发了广大社会公众的民族自信心和自豪感,众多旅客特意到C919执飞的航线上“打卡”,抢先体验国产大飞机。“舒适”“平稳”“想不到”“自豪”,构成了旅客们对C919评价的关键词。

作为主制造商,中国商飞在致力于确保质量、提升产能的同时,积极携手地方政府、民航局、航司、机场等各方力量,不断探索国产飞机的运营之道。2023年以来,中国商飞组织了环云

## 产业资讯

## 空客

## 坚持看好中国航空市场

本报讯 日前,空客公司首席执行官傅里在华表示,空客坚持看好中国航空市场的巨大潜力,将一如既往地加强与中国民航的各方面合作。

傅里是在出席全球可持续交通高峰论坛(2024)期间作出上述表示的。稍早前,傅里在接受媒体采访时表示,空客已在北京设立工程技术中心,在广东深圳设立创新中心,在江苏苏州设立研发中心,这些都是空客在中国的关键投资项目,旨在拥抱中国的创新力量,在全价值链上与中国进行合作。他说,空客将扩大可持续航空燃料和绿色减排措施应用,并支持促进低空经济的发展,“我们将继续致力于投资中国,与政府、航空业、学术界等各方加强合作,为推动中国航空业高质量发展贡献力量”。

## 波音

## 受罢工影响交付量有所下降

本报讯 据相关媒体消息,波音公司近日发布报告称,9月飞机交付量有所下降,向客户交付了33架飞机,相比8月份的40架有所减少。这一下降归因于9月中旬的罢工,涉及美国西海岸约33000名工厂工人,影响了公司的生产能力。

据了解,波音9月飞机交付量较2023年同期增加了6架,波音9月份还获得了65架订单,其中包括54架737MAX和11架777货机。

截至9月30日,波音今年迄今的总订单达到315架。经过取消和转换调整后,2024年初的净订单数为272架。

## 昂际航电

## 积极技术创新努力实现可持续目标

本报讯 近日,昂际航电有关负责人表示,正通过持续技术创新,积极应对绿色可持续航空的多重挑战。

据昂际航电战略市场总监朱绍俊介绍,随着国际航空业碳抵消与削减机制(CORSIA)的落实,碳排放对航空运输业的影响,昂际航电不仅仅在下一代航电系统研发方面持续投入,同时也在低空飞行领域积极布局。从空中飞行到地面运营,昂际航电提供广泛的产品及解决方案,助力飞机制造商及航空公司达成可持续发展目标。昂际航电期待与业界同仁精诚合作,共创未来,让飞行更美好。

廖天航 陈宇辉 摄