



与客户航司探讨共同推动国产飞机产业化发展

贺东风调研 C919 航线运营情况



本报讯 10月24日至26日、11月14日至16日，中国商飞公司党委书记、董事长贺东风先后到国航、南航现场调研C919航线运营情况。公司党委常委、总会计师于世海，党委常委、副总经理李玲参加调研活动。

调研组一行乘坐国航、南航C919航班，与国航、南航运控、机务、飞行、客舱等一线部门工作人员交流，认真听取对飞机产品优化改进的意见建议，并与国航党组书记、董事长马崇贤，党组副书记、总经理王明远，南航党组书记、董事长马须伦，党组副书记、总经理韩文胜座谈，探讨共同推动国产飞机产业化发展。

贺东风表示，国航、南航做足最充分的准备，抽调最精锐的力量，有效保障C919初期运营安全顺畅。中国商飞作为一家年轻的飞机制造

商，将始终坚持以客户为中心，闻过则喜，闻过则改，闻过快改，努力提升自己的能力，改进我们的产品和服务，来满足客户的需求，为客户创造价值。

目前C919总体运行平稳，国航、南航已分别接收2架飞机，C919在国航保持高强度运行，日利用率超过8小时，在南航实现航班正常性、出勤可靠性、航班执行率3个100%。

此外，调研组还认真听取了客户对C919运行的意见建议，并与珠海翔翼、摩天宇交流了维修保障合作事宜，与民航中南局、广东省机场集团交流了航线运行和机场保障等改进工作。

C919和C909总设计师，公司董办、质量适航部、客服公司、营销委以及驻客户现场团队相关人员参加调研。

运营先锋

连续30小时，这架C909飞得有些勤快

美娜多至广州航线给支线客机提升日利用率带来的启示

□ 记者 张凯敏

30小时12个航段

根据“飞常准”的航班信息，翎亚航空安排这架飞机于19日一早开始，先后执飞美娜多—纬达贝—美娜多—莫罗瓦利—美娜多—纬达贝—美娜多这6个航段。飞机于当地时间15时34分抵达美娜多。

“小憩”5个多小时后，这架飞机于当地时间21时08分执行8B167航班从美娜多飞往广州。这也是翎亚航空继此前雅加达至广州航线后，开通的又一条飞往中国的航线，并且在超过2700千米的航线上使用C909飞机执飞。这条航线成为C909最长商业航线。

20日凌晨零时46分，飞机抵达广州白云机场。停靠一个多小时后，这架飞机于2时29分马不停蹄地起飞返回美娜多。飞机于当地时间6时02分抵达印尼城市后，停靠约两小时，之后再次执行美娜多—纬达贝—美娜多—莫罗瓦利—美

当地时间11月19日7时50分起的30小时里，印尼翎亚航空旗下C909客机航班安排非常密集，共飞行12个航段，其中包括19日晚间从美娜多飞往广州的航班，以及次日凌晨从广州返回美娜多的红眼航班。

打造美娜多枢纽

此前，翎亚航空C909美娜多至广州航线在广州举办首航活动，青山集团代表受邀参加。青山集团主营不锈钢产业，其在莫罗瓦利、纬达贝分别有印尼经贸合作区青山园区(IMIP)和纬达贝工业园区(IWIP)等产业。

从翎亚航空的航班安排来看，首先将纬达贝、莫罗瓦利的旅客运送到美娜多，然后加上直接从美娜多出发的旅客一起把需要前往中国的旅客通过美娜多至广州的航班进行运输。回程则可以将直飞前往美娜多，需要中转前往纬

达贝、莫罗瓦利，亦或翎亚航空其他航点如巴厘岛的旅客先送达美娜多，再通过其航线网络将转机旅客送至最终目的地。

业内人士告诉记者，国际上大多数航空公司都会通过这样的方法提高航班上座率。特别是点对点直飞航线上座率不太高的航线，航空公司会通过较低的票价吸引中转旅客，继而可以填补中转旅客出发地至航司枢纽以及枢纽至目的地两个航段的上座率。“如果两个航班本身就有空座，那卖出中转票对航司来说可以轻而易举地增加收入。有些航司还通过提升服务品质，培养旅客中转习惯，继而将自己的客流越做越大。”

红眼航班的串联

美娜多至广州航线超过2700千米，C909的

单程飞行时间约为3小时30分。翎亚航空在时刻设置上，将美娜多至广州航段设置为晚间，而回程则为红眼航班，凌晨起飞，清晨抵达。

上述人士告诉记者，红眼航班是航司提高飞机利用率的常用手段。考虑到飞行安全以及上座率，航司一般会找时刻足够跨越半夜至次日清晨的国际航线安排红眼航班，广州与美娜多在同一时区，3小时30分的飞行时间略微短，但还是可以安排。目前，8B168航班广州起飞时刻为零时05分，美娜多抵达时刻为4时15分。“有时还需要考虑时差因素，比如上海到东京的飞行时间将2小时，但因为两地有1小时时差，于是全日空、乐桃航空、春秋日本3家航司开设了红眼航班，以历史最久的全日空NH968为例，上海浦东起飞时刻2时30分、东京羽田抵达时刻6时10分。”

据悉，除了提高飞机利用率，红眼航班还满足了一部分商务人士节约出行时间、住宿成本的需求，同时对于规模较大航空公司，还可以提高航班中转效率。

下转第2版 ▶

本期导读



国际航协：

二〇三〇年中国将成为全球最大航空客运市场

关于「干支通、全网联」推动新疆航空网络建设的思考

通程航班，提升支线机场通达性的「棋筋」

(见第二版)

(见第二版)

从设计到运行，再反馈与持续改进

南航C919飞行员改装群“鹰”录之四

□ 李汶哲

改装的故事进入尾声，但打动人的故事却在时时刻刻上演。

回想起这段经历，梁国栋心生感触：“看到中国商飞所有的工作人员，这个为国产飞机事业而不懈奋斗的群体，他们都在各自的岗位上默默地、无私地奉献。尽管是一颗再小的螺丝钉，他们都在为这个事业而奋斗着。我们作为飞行员，在国产大飞机事业当中只是一个很小的群体，但同样的，我们也要努力去奉献，去燃烧自己，为建设民航强国而奋斗。”

飞机制造技术的积累和飞行技术的创新，都需要站在前人的肩膀上看世界。

马楠和易鸣都不约而同想起那架静静陈列在中国商飞上海飞机制造有限公司浦东基地内的运10飞机，它承载着无数先驱对祖国航空事业的热爱与奉献。先驱们将毕生的精力和智慧，毫无保留地投入到了国

产大飞机的研发之中，铸就了中国航空工业的辉煌篇章。

如今，驾驶着C919国产大飞机的南航雄鹰，更是要将C919飞好，将C919的性能潜力发挥到极致，不断深化对飞机系统的理解，优化飞行策略，提高运营效率，建立从设计到运行，再到反馈与持续改进的正向循环，不断推动航空技术向前发展。

8月29日上午10时15分，南航首架C919飞机，顺利落地广州白云国际机场，现场掌声、欢呼声络绎不绝。这不仅是属于C919的珍贵时刻，更是南航飞行队伍的重要时刻。

南航飞行总队，将持续落实飞行队伍培养要求，全力培育出一批批驾驶国产民机的飞行雄鹰，让他们展翅翱翔，全身心投入国产大飞机事业，以航标为笔，蓝天为纸，阅山河瞰世界，创造更多属于南航人的民航荣耀时刻，连接成一幅波澜壮阔的中国民航发展画卷。



11月15日，南航C919飞机首航广州白云—成都天府。航班起飞前，全体机组欢迎旅客登机。南航 供图