

将中国航空制造业带向世界舞台

香港运输及物流局局长发表博客

行业声音

编者按：

香港特区政府运输及物流局局长陈美宝日前在题为《传承启德百年 香港飞得更前》的博客中表示,今年开始,中国东方航空上海往来香港航线的其中一班航班,固定由国家自主研制的C919飞机执飞,让香港成为首个内地以外有C919定期商业航线的地方。本港有数名工程师准备前赴上海进修有关C919更详尽的机型维修工作。特区政府会充分发挥连接内地与国际的桥梁作用,与国家携手合作,将中国航空制造业领域的重大突破和成就带向世界舞台。



1月1日,陈美宝(左五)在香港机场举行的C919香港商业首航活动现场为中国大飞机点赞。

香港国际机场 供图

□ 陈美宝

乙巳蛇年跟大家首次透过网络交流,我先祝各位出入平安,身体健康。100年前的大年初一,启德(当时仍未建设成为正式的机场)首次有正式飞行记录,标志着香港航空史的起点。启德机场见证了香港由渔港腾飞成为国际城市的一段重要历程,上世纪90年代的启德机场虽然只有一条跑道,但客货运量都已经名列世界前茅。香港国际机场传承启德于上世纪奠下的稳固基石,引领香港的航空业飞得更高更远。去年底,机场三跑道系统全面投入服务,代表着香港的航空业迈向新时代,并为香港作为国际航空枢纽的发展注入强大动力。

传承百年 启德印象

1998年,启德机场完成历史使命,香港国际机场转到赤𨋖角继续高飞。对年轻人来说,启德可能是一个港铁站,或是一个新发展区的名字。但对曾踏足旧启德机场的朋友来说,不论是围绕旧机场的九龙城社区,还是在楼宇群中起降的大飞机画面与飞机声,都一定印象深刻。时光回到1925年,飞行员亨利·亚弼(Harry Abbott)租用启德滨部分填海土地开办了“亚弼飞行学校”,他在当年的大年初一驾驶一架寇蒂斯JN-4C珍妮号双翼飞机,创下了启德“零的突破”,香港日后发展成为国际航空枢纽由此起步。

为纪念启德机场100周年这个历史性时刻,特区政府与香港机场管理局将会举办一系列活动,包括出版纪念邮票以及举办不同类型的活动以纪念香港航空业的历史传承。活动详情将会容后公布,让我先在这里卖个关子。

拥抱蜕变 成就未来

我在年廿八到民航处探访同事,了解民航处新一年的部署和工作。处长Victor(廖志勇,编者注)提到民航处同事积极进取、迎难而上的精神,正是由启德机场延续到现时三跑系统。当时的启德机场只有一条跑道,容量虽有限制,但仍然做到货运量全球第一。

而去年三跑道系统启用时,同事同样是全力以赴地做准备。针对3条跑道同时运行的航空交通管制训练由2023年底开始,由两条跑道转往3条跑道同时运作时,民航处亦协助空管同事全力拥抱改变。三跑道系统由去年11月底启用至今,运作良好顺畅,一直维持着安全而有效率的运作模式。

而民航处航空交通工程部同事亦跟我们分享筹备3条跑道系统时所遇到的挑战。新北跑道位于填海区,兴建期间犹如一座独立小岛,工程团队每次都需要乘船前往。当时正值疫情,安排系统安装及测试时要预算精准;但如适逢雨季,工作的难度则会倍增。这亦不及更换南跑道仪表面着陆系统(俗称盲降系统)来得更有挑战。南跑道在整个三跑道系统工程中一直维持

运作,旧系统仍然天天使用。为避免影响南跑道运作,工程团队利用每周约两晚南跑道关闭维修期间约6小时进行安装及测试新系统,足足用了半年时间完成安装及测试,并在2023年11月30日一夜间拆除旧系统,让新系统上线,过程必须保证万无一失。在工程团队细心部署及机场,空管同事的全力协助下,新系统如期开通。工程团队亦将这次更换南跑道仪表面着陆系统的宝贵经验在国际会议上与其他国家及地区分享。

我非常感谢Victor带领民航处上下以积极进取的态度,面对具挑战性的工作依然迎难而上。以往的启德只有一条跑道都能做到货运量世界第一、客运量名列前茅。现时三跑系统条件较以往更好,我深信凭借同事拥抱改变以及迎难而上的DNA,必定能充分善用三跑道的容量。2025年将会是全球旅客真正体验到香港国际机场三跑道系统的关键一年,我期待民航处同事和香港机场管理局能携手带领香港航空发展蜕变成长。

充分准备 参与C919项目

而香港航空史上的另一里程碑,要数香港有幸参与国家自主研制的C919飞机项目。今年1月1

日起,中国东方航空上海往来香港航线的其中一班,固定由C919执飞,让香港成为首个内地以外有C919定期商业航线的地方。C919在香港的航线维修支援和地勤服务(line maintenance support and ground services)由中国飞机服务有限公司(CASL)提供,该公司在本港已有接近40位符合资格的飞机维修技术员可为C919提供服务。本港亦有数名工程师准备前赴上海进修有关C919更详尽的机型维修工作(aircraft type training)。除了飞机维修以外,我们拥有与航空相关的高增值服务,如飞机租赁,以及香港作为区内航空业人才培训中心的独有优势。我们会充分发挥连接内地与国际的桥梁作用,与国家携手合作,将中国航空制造业领域的重大突破和成就带向世界舞台。

无论是过去的启德,还是今天香港国际机场三跑系统,香港作为国际航空枢纽赖以成功的关键都是一个字——“人”。没有民航处全体同事,在维持本身的系统及跑道如常运作的同时,腾空其他人手建设三跑系统,没有机场岛上维持整个机场运作的超过6万名员工,让旅客感受到香港机场的高效与安全,没有运输及物流局同事的“24/7”的拼劲,让我们的航空政策稳步出台,都不能有今天的国际航空枢纽。让我们向各位成就香港成为国际航空枢纽的无名英雄致敬。

“尘封”近10年,漠河至海拉尔航线重新通航

◀ 上接第1版

迎接夏秋航季

黑龙江省内航班将首次使用干线飞机

距离民航换季还有一个多月的时间。在即将到来的2025夏秋航季,成都航空计划使用C909新开哈尔滨—抚远—佳木斯航线,每周二、四、六执行3班。

值得关注的是,成都航空还将同步新开成都天府—哈尔滨—抚远航线,每周一、三、五、日执行4班,由A320运营。其中哈尔滨—抚远航段将是成都航空首次使用干线客机执飞黑

龙江省内航线。届时,成都航空在该航线上的班次将从目前的每周13个往返降至12个,干线机型会执飞其中4个航班,其他仍由航班C909执飞。

上述运营调整对客流影响如何,对航司的“经济账”影响如何,将拭目以待。

哈尔滨—符拉迪沃斯托克是C909飞机开通的第一条国际航线,也是目前成都航空在东北地区运营的唯一一条国际航线,每周日运营一个往返。同航线还有两家俄方航司运营,使用机型包括A319和SSJ100。

(以上航班信息来源于公开飞行时刻,实际请以航空公司最终飞行计划为准。)

C909探索全生命周期系列化发展道路

◀ 上接第1版 “我们希望提升大迎角,让飞机降落时滑跑距离更短些;我们希望优化机翼、为飞机贴上减阻膜,降低阻力,实现‘四两拨千斤’的效果。”陈勇说。

在采访中,陈勇坦言,经过几十年的高速发展,全球民航业进入周期性的时刻,安全运行压力不断增加。其中有飞机本体的原因,也有飞机运行管理问题,还有飞机维修和飞行问题,近期世界发生多起空难,原因需要积极跟踪,其中的教训中国应该引以为戒。

“中国研发了持续适航制度,希望让飞机全生命周期适航。”陈勇介绍,“对飞机在设计、制造运营过程中发生的一些问题,包括其他国家飞机发生的一些问题,我们都拿来进行研究,开展量化评估,对相关风险发生概率和危害程度进行分析,而且经过技术委员会评审,进而决定相关处理措施,比如:加强对飞行员的培训、完善生产线或者更改设计方案等。”这位总设计师强调,每一项措施的实施都具有时效性,即:在规定时间内无法解决问题,就会重新开展安全风险评估,否则飞机是不能运行的。“在这一

点上,中国的要求非常严格。”他说。

谈及国产飞机的未来发展,陈勇指出,在保证绝对安全的同时,中国将快速开展大飞机的规模化和系列化发展,即在安全性和经济上下功夫。“与此同时,我们正在积极跟踪国际上行业的最新发展趋势,比如发展新能源飞机、开发可持续发展燃料等。”陈勇说。

近年来,发展低空经济成为一个热点话题。陈勇认为,中国有低空经济发展的场景,需求量巨大。低空经济确实可以成为民众出行的一种新方式,可以提升民众出行的效率。但是,陈勇直言,发展低空经济首先要解决的瓶颈问题在于安全,包括:空中交通管制等的网络建设等。其次,低空经济飞行器的核心技术和通用技术等,目前还在起步阶段。此外,低空经济应该成为带动中国航空领域发展新能源的排头兵,在这方面中国与欧洲国家、美国处在同一个阶段。

“未来我们将不断开发适合不同场景运行的货机、满足特种需求的医疗机等。”陈勇表示。

(陈静)

国产客机飞友圈



没想到C909机上WiFi是互联网!

国航真的,让我哭死。第一次体验C909,湛江飞成都,发现这架飞机上装了WiFi。登机前国航APP就推送说可以用机上WiFi,我一直以为是那种舱内局域网,没想到啊,是互联网!真心想觉得国航是那种喜欢默默付出型的,稳步前进,哈哈。13点起飞,2小时航班有正餐。

文/图 微博网友@我wch

