

■ 一线人物风采

上飞公司 C909 事业部 130/140 工位长徐剑 16 年扎根一线
从选择到超越，热爱是唯一的答案

□ 牛旭青 张鑫鑫 文 严天宇 摄

清晨的 C909 事业部总装车间内，阳光透过玻璃窗洒在紧张有序的生产线上，为整个车间披上了一层金色的光辉。徐剑正与工位内的班组长们热烈交流，刚刚结束一通电话的他，热情洋溢地打开了话匣子，言语间充满了激情和责任感。看板上密密麻麻的任务进度图，宛如一张张军令状，诉说着他一路走来的艰辛。

16 载春秋，徐剑扎根 C909 总装一线，以热爱为动力不断磨炼技能，以安全为基石守护大飞机产品品质，以管理为阶梯助力团队高效运转，用青春和汗水诠释了大飞机人的使命和担当。

因为热爱
所以选择

徐剑从小就对动手操作展现出了极大的兴趣，家中摆放的一架飞机模型成了他童年最珍贵的玩具。“我有印象以来，小时候总是拿着飞机模型拆了装、装了拆，对飞机的构造充满好奇。”徐剑回忆。对装配的浓厚兴趣，为他日后选择大飞机事业埋下种子。

进入上飞公司后，徐剑在师傅的带领下从 C909 飞机 150 工位环控系统的装配学起。

从兴趣到专业，努力和坚持是关键。徐剑一步一个脚印认真学习，不断提升破解各种疑难杂症的能力。“睡觉前我会再回顾一下，今天有没有走弯路，最优的解决方式是什么，再遇到类似的情况，怎么精准解决。”一段时间后，他的装配技能和综合素质都有了显著提升。

2020 年，徐剑再一次向新的挑战发起冲锋，来到 212 工位学习系统装配、架外填充，并作为第一批来到浦东基地的系统装配人员扛重担、闯新路……“那两年，师傅不是爬货舱，就是钻机头，要么就是在协调资源解决难题……反正你总是能在现场看到他忙碌的身影。”徐剑的徒弟朱永康

说道。

凭借在多个工位出色的工作表现和丰富的经历，2022 年，徐剑被任命为 130/140 工位工位长。在成长为“多面手”的同时，他的技能等级也日渐提升，并于 2024 年 5 月成为飞机系统安装调试高级技师。

因为热爱
追求精品

2022 年 12 月 29 日，中国商飞公司向市场交付了第 100 架 C909 飞机。在批产交付百架过程中，如何抓好批产提速和安全可靠始终是一道必答题。

作为 C909 总装车间最后一个“守门”工位的工位长，徐剑深感责任重大，直言要把热爱转化为打造精品飞机的具体行动，做 C909 批产提速的重要见证者和飞机产品品质提升的有力推动者。

“要又好又快又多地生产飞机。”徐剑表示，“质量安全和飞机品质始终是第一位的，只有守住了‘好’、‘快’和‘多’才有意义，否则只会欲速不达。”

抓住块长、班组长、小政委等关键力量，层层压实质量安全管理责任，形成齐抓共管的强大合力；持续提高工位内部移交门禁，力促各班组打好提前量、扫清难题；安排专人推进工位产品保护，与 C909 飞机

产品保护女子行动队共同守护飞机状态；持续更新风险清单，对危险源进行分级分类管理……一架架飞机保质量、按节点地推出总装车间，折射出徐剑在抓质量安全与产品品质上的主动作为，也是他致力于打造精品飞机的生动注脚。

因为热爱
谋划创新

因为热爱，所以更加用心。从班组管理到工位管理，打造一支信念如磐、斗志昂扬的队伍始终是徐剑的目标。

作为带头人，徐剑有其独到的管理方式，“抓好 130/140 工位的关键在于聚焦主要矛盾，协同工位内各班组与前序工位班组提前识别、提前预防、提早处置，打通主线难题。”

2023 年，徐剑发现，随着飞机一步步向 130/140 工位移交，机上设备也越齐全和完善，因此机上开孔作业人员在操作时容易受有限空间制约。为有效化解这一难题，他协同各条线论证了“提前机下开孔作业+机上装配”的可靠性和可行性，通过提早介入，巧妙化解了原本的难题。得益于这一举措，各工序的效能得以更好发挥，装配效率也得到了显著提升。

通过在多个工位长年累月的工作积累，徐剑对影响 130/140 工位的重难点能

够做到心中有数。每天的早会和午会，他都会逐一确认大家在任务推进中的新情况，组织相关条线合力解决难题、力保任务节点。而面对工位、班组之间的衔接环节，他又会根据任务需求和员工特长，精心选派专项团队，合理安排团队职能，实现工位与班组的顺畅衔接。

成长为一名业务能力过硬、工作经验丰富的管理者，徐剑还总结出了不少好经验：当团队遇到难题时，他会调动其他班组资源顺势补能，实现人员灵活补位与高效协作；在班组内部，他提出“特长互补、交叉培训”的策略，根据技能特长组建灵活小组，定期开展交叉培训与经验交流；在工位内组织专项技能提升行动，帮助大家提升技能水平和协作意识，增强团队凝聚力……

2024 年，他积极推动“自动化与人工双轨并行”检查模式在生产现场落地应用，以先进的技术创新助力打造精品飞机；全力支持公司在工位试点模拟飞控系统，及时将一线的使用体验和反馈至相关研发人员，助力科技创新紧贴现场需求，让创新的步伐走得更稳、走得更实。

环境在变，技术在变，徐剑也在变，唯一不变的，是他对大飞机的一腔热忱。未来，他将继续坚守在一线，与团队成员总装制造更多令客户满意的飞机，让一架架国产飞机翱翔在更广阔的蓝天上。

□ 张帅

在航空领域，飞机身价不菲。一架飞机造价往往高达上亿美元，购置飞机不仅前期投入巨大，后续回收成本的周期也长，巨额资金被长期占用，航空公司面临的资金压力可想而知。因此，不少航空公司不会贸然选择直接购买飞机，而是另辟蹊径——选择租赁。

租飞机就像租共享单车一样简单？不，在航空界，租飞机可是一门复杂的“生意经”。下面，就跟着笔者解锁两种常见的飞机租赁方式——干租和湿租。

干租

“谢绝”一切附加服务

干租，可以理解为飞机租赁界的“极简主义者”。想象一下，你花大价钱买了个超酷的手机，却要自己配充电器、耳机、手机壳，甚至连贴膜都得亲自动手——这就是干租。航空公司从租赁公司那里只租到一架飞机，机组人员、燃油供应、维修保养等统统得自己搞定。就像刚步入社会的打工仔，租了个空荡荡的毛坯房，得从零开始置办家具、家电，事事亲力亲为。

对于国产飞机而言，如果航空公司选择干租，就相当于给自己接了个“大型养成任务”：首先，得寻觅经验丰富的机组团队；其次，要操心燃油采购，确保飞机“吃饱喝足”；还要定期安排飞机“体检”，时刻担心它“闹情绪”罢工。虽然过程有点麻烦，但好处也不少——航空公司能完全按照自身需求定制飞行计划、飞行路线、运营模式等，主打一个“我的飞机我做主”，运营自由度直接拉满。

湿租 航空租赁界的豪华全套餐

和干租的“自力更生”不同，湿租则是“懒人”福音。选择湿租，就好比点了一份豪华套餐，不仅有热腾腾的饭菜（飞机），连餐具（机组人员）、饮料（燃油）、餐后服务（维修保养）都给你安排得明明白白。出租方就像贴心的“航空管家”，从飞机起飞到降落，全程保驾护航，航空公司只需专注于航班运营即可。

航空公司若选择湿租，可直接开启“躺平”模式。出租方会配备专业机组团队，这些“空中老司机”技术精湛；同时将飞机油箱加满，确保飞机以最佳状态投入运营；日常的维修保养也无需航空公司操心，能够让飞机始终保持良好性能。成都航空将飞机湿租给越捷航空，为飞机提供安全可靠的运营保障，让 C909 飞机在异国他乡也能稳稳“打工”。

这两种租赁方式，归根到底，干租便宜，但是对航司自身能力要求较高；湿租贵，但是省事。航空公司需要综合自身资金情况、运营能力以及发展战略等因素，选择最适合的租赁模式。下次再听说租飞机，可别以为就是简单的“一手交钱，一手交货”啦，这里面“生意经”可多着呢。

在“最前线”倾听客户心声解决问题

▲ 上接第 1 版 负责运行支援的团队成员介绍说：“我们就像飞机的‘健康管理师’，每天都会认真收集两型飞机在南航运营的信息，及时反馈给‘家里’。每一份数据、每一条信息，都关乎飞行安全，容不得丝毫马虎。无论是常见问题还是复杂状况，团队都会第一时间响应。”

负责航材保障的成员说：“航材保障是现场团队工作的重中之重。俗话说飞机就是飞航材，航材是飞机的‘粮草’，离开了充足的‘粮草’，飞机就无法正常运行。我们不能让飞机等航材。”

负责维修工程的成员说：“我们会在航材保障工作进行时，提前梳理工卡，结合工作计划对航材清单进行梳理、预警，与航材部门密切配合，避免因航材缺件问题造成定检延误影响飞机出场，确保飞机定检工作顺利。”

负责手册工作的成员说：“手册是飞机的说明书。为了给航司更好的使用体验，我们将进一步贴近客户，及时解答客户遇到的问题，收集客户提出的建议，以此作为我们后续优化的方向。”

“我们在日常维护中发现的问题和提出的建议，现场团队都会迅速响应，这让我们感受到了他们对我们需求的重视。”来自南航工程的技术人员如此告诉笔者。

“只要现场有问题，咱们就拧成一股绳，齐心协力把这个事儿给解决了！”这是中国商飞驻南航现场总代表高喜军经常挂在嘴边的一句话。这句话，深深影响着每一位南航现场团队成员，引导他们始终将客户需求和航线安全运行摆在首位。

这仅仅是驻南航客服支援团队工作的一个小小缩影，他们就像一群时刻待命的战士，日夜守护着“C 家族”的每一次起降。他们保障的，不仅是一架架飞机能翱翔蓝天，更是客户的信任；他们提供的，不仅是有形的产品，还有无形的服务。未来，他们将持续围绕安全、经济、维修质量、机队 SB 贯改等方面，聚焦为客户创造价值和利润，收集客户诉求，在实践中持续优化服务，为客户提供更具经济价值的服务。

▲ 上接第 1 版

在印尼，美娜多是翎亚航空运营 C909 的重要枢纽，美娜多—广州航线的每日运营确保了机队的日利用率。随着机队运营的日趋成熟，翎亚航空目前“非常放心”地仅保留一架 C909 在美娜多过夜。在头天晚上执飞美娜多—广州航线后，4 月 20 日，这架注册号为 PKTJA 的 C909 执行广州—美娜多—韦达湾—美娜多—索龙—美娜多—广州飞行任务，共计 6 个航段。

翎亚航空另两架 C909 目前在其雅加达基地过夜，除执飞一些包机航线外，还会与 A320 混飞一些印尼国内、国际航线。这两架飞机当天执飞的航线包括雅加达—巴厘岛、雅加达—山口洋、雅加达—吉隆坡（梳邦）等往返航线。

值得关注的是，翎亚航空 C909 近期较频繁飞抵吉隆坡梳邦机场。梳邦机场全称为苏丹阿都阿兹沙机场，是吉隆坡国际机场（雪邦机场）启用前吉隆坡的航空枢纽，位于吉隆坡市中心以西约 20 千米，此前主要

越南开航首日昆岛航线销售火爆



抵达昆岛后，首航机组手捧鲜花走下飞机。

运营马来西亚国内航线，近年来开设了一些区域性国际航线，除翎亚航空外，新加坡酷航使用 E190-E2 运营新加坡至此的航线。2024 年，在中国商飞东南亚演示飞行中，C909 飞机也曾飞抵该机场。

马来西亚航空集团董事总经理伊占·依斯迈 18

日在接受媒体采访时表示，公司正在制定未来几年的机队扩张计划，“我们在梳邦机场的运营非常适合小机型”。

目前，马航集团旗下飞萤航空以梳邦机场为主基地运营以马来西亚国内线为主的航线网络，主要机型为 737-800 和 ATR72。今年 1 月，飞萤航空曾开通西马北部著名旅游目的地兰卡威—成都天府的季节性航线。

另据了解，翎亚航空将于 5 月 7 日使用 C909 飞机开通美娜多—上海浦东（经停菲律宾克拉克）航线，如果这条航线运营稳定，美娜多枢纽的 C909 数量将会有所增加。

在老挝，自 4 月 12 日首航后，老挝航空 C909 目前每日最多执行 8 个航段，主要执飞万象—巴色、万象—沙湾拿吉两条往返航线。其中，C909 已经成为万象—巴色航线主力机型，新机型加入后，老挝航空这条主要航线的航班密度也由原先每周 18 班增加至 21 班。

此外，老挝航空还计划于 6 月初恢复万象—上海浦东航线。