

运营先锋

“五一”小长假 C919 飞抵 14 座机场

共执行 269 个商业航班 南航全新客机即将上线

本报讯 (记者 张凯敏) 5月5日, C919迎来首飞8周年。就在刚刚过去的“五一”假期, 中国国际航空、中国东方航空、中国南方航空合计16架C919客机投入航线运营, 5月1日至5日共执行269个商业航班, 连接北京(首都、大兴)、上海

(虹桥)、广州、重庆(江北)、武汉、成都(双流、天府)、杭州、西安、太原、沈阳、长沙和香港等城市的14座机场。

据统计, C919在“五一”期间最繁忙的一天为5月4日, 上述16架C919客机全部投入运

营。国航3架C919客机共执行12个航班, 包括北京首都至上海虹桥、重庆江北、成都双流、武汉、杭州等多条航线。东航10架C919客机共执行40个航班, 包括上海虹桥至北京首都、北京大兴、成都天府、重庆江北、广州、西安、太

原、沈阳、武汉、香港, 西安至北京大兴、广州等航线。南航3架C919客机共执行8个航班, 包括广州至上海虹桥、武汉、长沙等航线。据东航统计, 旗下C919“五一”期间共运输旅客超2.6万人次。

就在“五一”假期前夕, 南航接收了第4架C919客机, 注册号为B-658N。这架飞机于4月30日6时52分执行调机航班CZ5279从上海浦东国际机场起飞, 8时52分抵达广州白云国际机场。该机预计将在近期投入航线运营。

国产客机飞友圈

劳动节, 在越南特殊的 C909 体验



特殊的“五一”, 搭乘越捷航空C909支线客机体验胡志明市—昆岛VJ117航班。特别想对全体机组说: 非常高兴搭乘越捷航空C909运营的航班, 献上最好的祝愿。在这个特别的日子, 祝你们在外工作顺利、一切平安, 感谢你们的付出, 为国产飞机的出海奠定基础。祝大家“五一”国际劳动节快乐, 祝中越友谊长存。

微博网友@徐太浪爱骑小摩托 文/摄



◀ 上接第1版 据上述业内人士介绍, 翎亚航空如果使用旗下空客机机型执飞美娜多—上海航线可以实现不经停执飞, 但从运营成本角度考虑, C909更贴合这条航线。

从大类上, 经停可分为在经停点办理客票业务的经停(类似中转)和不办理客票业务的技术经停。“前者往往更多是考虑到一个航班分段销售的经济效益, 而后者可能受经停地客流或者航权限制只是单纯补充燃料。”据这位人士介绍, 翎亚航空此次采用的是技术经停, 仅仅为了加油, “尽管多了一次起落, 但因为从出发地起飞时可以少带不少燃油, 可以弥补一些燃料的消耗, 同时也避免了起飞重量过大而造成的减载。”

国际航途中经停、多段售票往往需要使用第五航权, 这类航线的存在往往更多是航司对经营的考量, 如: 阿联酋航空迪拜经停曼谷(素万那普)至香港、埃塞俄比亚航空的斯亚贝巴经停首尔至东京、阿提哈德航空阿布扎比经停北京至名古屋(2020年初停航)、国泰航空香港经停曼谷(素万那普)至新加坡(2025年3月停航)以及泰国亚航即将于6月开航的曼谷(廊曼)经停香港至冲绳那霸等。

此外, 如今单纯在航程中经停加油的航班也不少见。前不久, 厦门航空开辟了厦门直飞马尔代夫首都马累航线, 航程约5200千米。从经济角度出发, 厦航并没有安排旗下787机队来执飞该航线, 而是使用737-800执飞, 途中技术经停孟加拉国首都达卡。

这类单纯加油的技术经停在早年飞机航程比较小的年代曾广泛存在。此后, 随着远程宽体客机的出现, 快速、便捷将旅客送往目的地成为众多航司的首选。在后疫情时代, 越来越多航空公司开始发力枢纽至中小规模航点的航线, 此时较小机型与航程可直达机型之间便会产生博弈——在单通道客机方面, 空客用A321LR挖掘跨大西洋市场, 培育了葡萄牙航空等一批大洋沿岸的铁杆用户; 在支线客机方面, 超过2000千米的航线层出不穷, 比如保加利亚航空使用其A220机队执飞航程2700多千米的保加利亚首都索非亚—葡萄牙首都里斯本航线, 新加坡酷航使用E190-E2开辟的新加坡—菲律宾南部城市达沃航线也接近2500千米, 翎亚航空正在运营的美娜多—广州航线航程超过2700千米。

在如今国际航空市场这股潮流中, 在翎亚航空的努力运营下, C909的最长航线成功突破3000千米。而技术经停这个概念也在提醒制造商, 尽可能多地走进客户, 认知自身产品的运营规律与各种“工具”, 吃透自身产品的潜在价值, 让一切看似不可能的机会成为可能。

以“技术经停”为关键词搜索航空历史, 英国航空在伦敦—纽约航线上的独特运营方式不得不提。2009年, 英航开通了从伦敦城市机场至纽约肯尼迪机场间的商务快线, 使用全商务舱32座布局的A318执飞。由于伦敦城市机场跑道较短, 英航创造性地安排飞机在爱尔兰香农机场技术经停加油, 之后满油飞往纽约。由于服务对象为商务人士, 为了不让经停浪费旅客的时间, 英航协调将美国海关搬到了香农, 在经停期间办理入关业务, 而飞机的后半程也就成为美国国内航班。此外, 英航还将之前“协和”飞机使用的BA1至BA4这4个航班号安排给了上述航班, 足以看出航司对此航班的重视。虽然疫情终结了这一航班的运营, 但英航的创造性还是给全球航空界留下了运营飞机“没有不可能”更多的理想空间。

如今, 中国商飞刚刚踏上东南亚的市场不久, 大家已经见证了支线飞机15.88小时的单日空地运营时间、25分钟短停航班编排、短跑道起降等场景。随着中国大飞机的足迹逐渐扩大, “从没见过”的场景会越来越多, 而这些也将成为每一架COMAC飞机“骨髓里的记忆”。

技术经停, 打开运营新认知的开端

机长风云录

从马背到蓝天

——一名蒙古族飞行员成长记

□ 据新华社呼和浩特4月26日电

记者 李志鹏

“做好飞行前设备检查”“及时核对飞行数据”……一大早, 乌日根宝音便来到天骄航空有限公司机组准备室, 与同事一起参加航前准备会, 开始一天忙碌的飞行工作。

骑马放羊时种下飞行的种子

“90后”蒙古族小伙乌日根宝音来自内蒙古赤峰市翁牛特旗, 现在是天骄航空的一名飞行员。从小在草原长大的他, 心里早早种下一颗当飞行员的种子。“小时候在草原上骑马放羊, 经常能看到蓝天白云映衬下, 飞机驶过的画面, 那时我就梦想自己能开着飞机在蓝天翱翔。”乌日根宝音说, 读高中时, 他参加过“招飞”。虽然未能成功, 但当一名飞行员的梦想, 时刻萦绕在他的脑海。

2018年, 内蒙古自治区本土航空公司——天骄航空获得筹建批准。彼时, 乌日根宝音即将大学本科毕业, 得知天骄航空招收飞行学员, 决定放弃其他就业机会, 专心争取飞行学员名额。经过层层选拔, 乌日根宝音成为天骄航空首位自主招收培养的飞行学员。本科毕业后, 他进入航校学习飞行理论知识, 接受飞行技能训练。

对乌日根宝音来说, 从一名飞行知识“小白”成长为飞行执照齐全的学员, 并非易事。“入选飞行学员我很高兴, 对飞行工作充满期待。

可深入学习课程后, 困难一个个出现了。”乌日根宝音说, 训练伊始, 因普通话不够熟练, 教练发出“左”“右”的指令, 他需先在脑子里翻译一遍, 才能进行相应操作。为了达到训练目标, 乌日根宝音苦练普通话的同时, 加大训练力度。“别人训练1小时, 我就训练2小时, 我要付出更多的努力, 提升飞行知识和技能。”

追求“一杆一舵”精准到位

天道酬勤, 乌日根宝音的努力得到了肯定。2021年11月28日, 一个乌日根宝音记忆犹新的日子。那天, 他顺利完成飞机副驾驶的本场训练, 实现从飞行学员到副驾驶的蜕变, 驾驶飞机在蓝天飞翔变成现实。“随着乌日根宝音开始参与执飞任务, 天骄航空的飞行队伍也增添了新活力。”天骄航空总飞行师刘格勒说。

每一次飞行前的绕机检查、驾驶舱准备等任务, 乌日根宝音都一丝不苟地完成。飞行中, 他与机长密切配合, 确保飞行任务安全顺利。入职天骄航空以来, 乌日根宝音不断丰富理论知识, 精进飞行技术, 追求“一杆一舵”精准到位, 让驾驶操作形成肌肉记忆, “保证遇到紧急情况能及时做出正确反应。”不仅如此, 精湛的业务技能帮助乌日根宝音在2024年举办的“首届中国民航飞行员职业技能大赛”中取得优异成绩。

刘格勒介绍, 为了赛出“天骄人”风采, 天骄航空专门安排乌日根宝音与经验丰富的机长刘野组成搭档, 参加中国民航飞行员职业技能大

赛华北地区选拔赛并夺得一等奖。之后, 他们代表中国民用航空华北地区管理局参加全国比赛, 最终荣获C909机组三等奖。赛场上, 乌日根宝音表现出扎实的专业技能和冷静的应变能力, 与团队成功应对多种复杂情况。“乌日根宝音学习能力强, 愿意主动向老飞行员请教, 我们经常交流飞行技术, 通过分析讨论促进业务提升。”刘野说。

内蒙古东西横跨2000多千米, 盟市之间来往路程远, 随着内蒙古民航事业发展, 乘坐飞

机已成为当地民众日常出行的主要交通方式之一。在此背景下, 天骄航空加快发展步伐, 持续完善飞行员人才梯队搭建, 自主培养的飞行员队伍逐步壮大。与此同时, 天骄航空推动“干支通、全网联”等空中通道建设, 逐渐形成适应内蒙古发展战略与百姓需求的航线网络体系。

展望未来, 乌日根宝音说: “我将继续以蓝天为纸、航迹为笔, 与天骄航空的同事一起书写飞行员的故事, 展现祖国北疆民航人的新风采。”



日前, 乌日根宝音在呼和浩特白塔机场进行航前设备检查。

新华社记者 李志鹏 摄