



产业观察

未来和远方，我们勇敢去闯

记者亲历 C919 与 C909 首秀迪拜航展的台前幕后

□ 记者 赵婷婷

“这是一架好飞机，性能表现很好”

在静态展示区，中国南方航空公司的 C919 与 C909 公务机的展位前早已排起蜿蜒长队，等候登机体验的展商、媒体及专业观众络绎不绝。据统计，仅南航 C919 单日接待登机参观人次就突破 1500 人次。

而这背后，离不开一群专业而亲切的“中国面孔”——南航乘务团队的努力。在航展开幕的前一天，南航的乘务员们仍在反复演练英文解说词，仔细确认每一个术语的发音与准确性，只为向全球观众最精准地传递 C919 的技术亮点与设计理念。她们脸上洋溢着自信而明媚的微笑，那是一种与中国大飞机一同走向世界舞台的从容与自豪。

航展期间，观众不仅可步入客舱亲身感受座椅舒适度与客舱环境，更有机会进入驾驶舱，与飞行员面对面交流。这一深度互动体验，让 C919

阿拉伯半岛的午后，飞机的翼尖急速刺入厚重的云层，像针尖挑出一道瞬息延展的银线。迪拜阿勒马克图姆国际机场的跑道上，一架架飞机正蓄势待发。

11月17日，以“The Future is Here”(未来已来)为主题的迪拜航展拉开帷幕，作为全球五大航空盛会之一，这里不仅是全球航空圈的年度大聚会，更是 C919、C909 飞机首次组团亮相中东热土的“首秀舞台”。记者亲历了这场沙漠里的航空盛宴。

在社交平台上频频“出镜”，进一步推高了其作为“打卡目的地”的热度。

德国《航空电讯报》出版人艾斯林在体验后表示：“我坐下来体验了一下，非常舒适。中国飞机制造商经过多年的积累，具备了良好声誉、技术和技能，这是一架好飞机，性能表现也很好。”芬兰航空设备制造商 Oy Galvatek Ab 的销售经理阿尔诺则对细节印象深刻：“我对 C919 印象很好，它的一切，包括质量、很多小的细节看起来都很好很完美，内饰材料的选用都很不错。”

更引人瞩目的是，阿联酋副总统兼总理、迪拜酋长谢赫·穆罕默德·本·拉希德·阿勒马克图姆 (Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum) 亲临南航 C919 展位并登机参观。

静态展示外，C919 的飞行表演同样成为航展亮点。阳光下，C919 的白蓝绿涂装格外醒目，白色机身像一块被打磨过的璞玉，蓝绿相间的腰线从机头延伸至机尾，像给飞机披上了一层“海的外衣”。而地面上的人群早已“严阵以待”，有人踩在行李箱上踮着脚，脖子伸得像长颈鹿；有人把手机举过头顶，看着屏幕里的 C919 越变越小；还有摄影记者架起长焦镜头，镜头跟着飞机的轨迹转动，连眼睛都不敢眨一下。就连旁边展位的工作人员都放下了手中的工作，眼睛盯着天空，嘴里不自觉地冒出一句：“Look at that!(看那架!)”声音里带着一丝惊讶，一丝

赞叹。飞行结束后，现场不少外国观众自发鼓掌欢呼，气氛热烈。

第一次“亲眼看到、亲手摸到”

迪拜航展，阿联酋航空自然是最大的买家。波音收获了 65 架 777-9 订单，空客则获得 8 架 A350-900 订单。此外，阿联酋航空旗下低成本航空迪拜航空订购了 150 架空客 A321neo 飞机，同时保有另外 100 架的选择权。

不过，在单通道飞机这一商用航空核心领域，格局正悄然生变——C919 的出现，为航空市场提供了新的选择。C919 的亮相，让中东航司和观众第一次“亲眼看到、亲手摸到”中国商用飞机。

波音商用飞机首席执行官斯蒂芬妮·波普 (Stephanie Pope) 对中国商飞的到来表示欢迎，但她也誓言将通过持续创新保持竞争优势：“竞争对整个行业来说是好事，对波音来说也是好事，它让我们所有人都变得更好。”

下转第 2 版 ▶

□ 周渊

11月21日，中国商飞公司 C909 飞机系列总设计师、工程总师陈勇当选中国工程院院士。

与此同时，由陈勇主导研制的 C909 客机今年迎来首航 9 周年。作为中国商用飞机产业的“开路先锋”，C909 是中国第一次全面按照国际通行适航标准研制的商用客机，从中国版图“东西南北中”全覆盖到翱翔东南亚地区，170 多架 C909 飞机银翼舒展，载客超 2900 万人次，货机、公务机、医疗机、灭火机等系列化发展稳步推进。而这一系列辉煌的背后，都镌刻着陈勇二十余载的坚守与深耕。

“努力把 C909 做得越来越好。20 多年来，我基本上只做了这么一件事。”亲历了这一型号的前世今生，陈勇始终怀着这样的初心。

C909 承载着中国大飞机梦的起航。2002 年立项时，我国民用航空工业基础还很薄弱，在设计、制造、试验试飞各个环节都缺乏有经验的人才，从零开始研制一款商用飞机面临许多挑战。陈勇带领团队，联合高校、科研院所组建技术攻关队，大家日夜奋战，逐一啃下“硬骨头”。从设计研制，到适航取证、批产运营，再到系列化发展，几乎每一步都是国产商用飞机历史上的第一步。“C909 的贡献在于为中国大飞机探出一条全生命周期的发展道路。”陈勇感慨道。

不仅实现“从无到有”的历史突破，陈勇也带队完成了 C909 的商业破局和生态构建。他回忆说，C909 在设计之初就考虑到运营区域主要在我国西部等边远地区，为这些地区的老百姓提供普惠性航空服务。在海外，C909 通过“干租”“湿租”给航空公司的运行模式，也探索了国产客机新的商业模式。

9 年间，C909 规模化运营的成绩单不断刷新：交付 170 余架，开通 790 余条航线，展翅翱翔于东南亚岛屿。更珍贵的是，历练出一批拔尖科研人才，他们中的许多人已成为行业新一代中坚力量。

“我们这一批航空人很幸运，赶上商用飞机大发展的机遇，做出了一些成果。唯有心无旁骛、迎难而上，才能续写新突破。”如今近六旬的他，依然追踪着国际上行业最新发展趋势，不断在提升国产商用飞机的经济性上下功夫。初心如磐，陈勇用坚守证明：中国大飞机的每一次跃升，都离不开这样把理想焊在机翼上的追梦者，他们的征途，永远是更远的蓝天。

把理想「焊」在机翼上的追梦人

C909 飞机系列总设计师陈勇当选中国工程院院士

C909 单日运营 10 航段的背后

保障团队与华夏航空保持「秒级响应」

□ 张甜甜 袁海环

“这架 C909 明天要开启‘连轴转’模式，单日飞 10 段！”11 月 17 日下午，华夏航空工程部门的一则消息让中国商飞客服人员驻华夏航空现场代表袁海环、高腾跃立刻进入“备战状态”。注册号为 B659P 的 C909 飞机即将以库尔勒为基地，在 18 日当天密集串联库尔勒、若羌、且末、乌鲁木齐 4 地，用公文化运行刷新该机型单日飞行纪录。

这不仅是一次创纪录的飞行，更是对保障团队的极限考验。接到任务后，现场代表团迅速行动：第一时间连线华夏航空运行控制中心值班经理，细致确认飞机状态与航司保障方案，承诺全方位提供支持；同步联动客服航材部门，逐项核查疆内高发故障件库存，提前筑牢应急保障防线。

11 月 18 日 9 时 02 分，库尔勒梨城机场跑道上，C909 迎着晨光起飞，首段飞往若羌的旅程正式拉开序幕。新疆空域条件复杂，部分支线机场常受风沙、气流干扰，且每段飞行仅四五十分钟，落地后留给机组和地面团队的周转时间只有三四十分钟——刚送完一批旅客，就得立刻为下一段飞行做准备，连飞机都“来不及喘口气”。

从库尔勒一若羌的往返，到乌鲁木齐的多次穿梭，再到且末的单程飞行，C909 在新疆广袤的天空中画出密集的航线。23 时 02 分，它再次从库尔勒起飞，完成最后一段飞往若羌的行程。次日 0 时 25 分从若羌返程，最终在 1 时 12 分稳稳降落在库尔勒机场，10 段飞行圆满收官。运行当日，团队与华夏航空运行控制中心值班人员保持“秒级响应”沟通，全程紧盯每一段飞行的实时状态，直至最后一程顺利落地。

这场跨越昼夜的飞行，不仅成就了 C909 首个“单日 10 段”纪录，更织就了一张便捷的“空中公交网”，让新疆人民的出差、就医、求学之路更加畅通无阻。

运营先锋

老挝航空 C909 首次“回娘家”

执飞万象—昆明航线 日利用率或将进一步提升



□ 记者 张凯敏

一日飞抵三国

11 月 24 日 9 时 46 分，老挝航空 QV815 航班如期抵达昆明长水国际机场。与以往有所不同的是，本次航班是 C909 在该航线上的商业首航。这也是老挝航空 C909 首次执飞中国航线。

当天执行航班的是老挝航空接收的第二架 C909，飞机注册号 RDPL34266，万象—昆明是这架飞机当天执行的第一趟航班任务。

随后，飞机继续执行昆明—万象—曼谷—万象—曼谷—万象多趟飞行任务，全天共计执行 6 个航班，飞抵中国、老挝、泰国 3 个国家，在 C909 商业运营过程中，这是一架飞机一天内飞抵国家最多的纪录（不含技术经停）。

下转第 2 版 ▶

本期导读

迪拜航展，有一种闪耀叫南航 C919

接待重点团组 200 余场专业人士参观总人数 5000 余次

<<< 见第 2 版

商飞软件入选《新型工业化优秀实践案例》

科技创新铸就“数字之翼”

<<< 见第 3 版