

「翱翔奖」分享沙龙

在飞行、训练、复盘的一次次循环中持续精进



日前,我有幸获得由中国商飞颁发的2025年度中国商用飞机“金牌飞行员奖”。对我来说,它不是可以停下来回味的终点,而是继续向前的起点。它将不断提醒我,要在一次次飞行、一次次训练、一次次复盘持续精进,努力成为一名经得起时间考验的飞行员。

□ 辛晨曦

从地面到云端

回头看自己的职业道路,我与飞机的缘分,最早并不是从驾驶舱开始的。

大学期间,我学习的是材料工程专业,所在的是航空制造学院。那时的我,对未来的设想很简单:进入航空公司,从事机务维修工作,站在机坪上守护飞机安全。

直到大四那年,一张招飞海报改变了我的人生方向。抱着“试一试”的想法,我参加了招飞选拔,经历体检、面试、心理测试等一关又一关。最终,当机会真正摆在眼前时,我选择离开熟悉的领域,走上一条完全陌生的飞行之路。

从机务梦到飞行梦,这一步并不轻松。进入航校后,我才真正体会到飞行训练的艰苦。飞行原理、航空气象、仪表导航、特情处置,每一项都要从零开始。过去熟悉的是飞机结构和系统逻辑,而现在要学习的是如何在复杂环境下操纵飞机、判断风险、完成决策。那段经历让我明白,飞行员的成长不是简单地掌握技术动作,而是不断建立程序意识、标准意识和责任意识。

与C909初见面

2020年,我有幸参与国产民机运行,成为C909飞行员,并逐步成长为华东地区首批C909转升机长。刚接触这个飞机时,我最大的感受是“重新开始”。虽然已经有过波音737的运行经历,但面对一款新机型,很多内容都需要重新熟悉、重新理解。

那几年,我和身边的教员、机长、工程技术人员一起,在运行中发现问题,在复盘总结中总结经验,在讨论中不断完善认识。C909给我最大的收获,就是逐渐学会站在机型运行和体系建设的角度思考问题。

“不抢风头 不抢雨头”

飞行经历增长以后,我对“安全”二字的理解也在

不断变化。以前总觉得,把程序执行好、把飞机操纵好,就是一名飞行员最重要的能力。

去年初,南昌遭遇强对流天气,气象部门发布了相对罕见的SQ(飑线)天气代码。那时我刚带队不久,心里有年轻机长的冲劲,也有想“再看一看、试一试”的念头。但当我查阅资料、结合天气演变反复判断后,还是提醒自己:“我可以,但我不能!”最终,我选择了备降。

落地后得知,当天南昌同一时段已有不少航班备降或复飞,那一刻我更加深刻领悟了“不抢风头、不抢雨头”的意义。安全运行不是证明自己有多强,而是在关键时刻如何保持清醒判断,时刻想着怎样将关口前移。

用一线经验服务一线

随着飞行经历不断积累,我也逐渐意识到,个人成长不能只停留在“会飞、飞好”这个层面。尤其是在国产民机运行发展过程中,很多经验需要一线飞行员共同总结,很多标准需要在运行实践中不断完善。于是,我开始更多参与机型研究、训练建设和运行安全工作。

这些年,我参与了C909《非正常程序处置指南》《航线训练指南》的编制,将一线运行经验转化为更加清晰、可执行的操作指引;参与新版训练大纲修订,推动飞机系统、正常和非正常程序、UPRT等课程体系建设;结合定期复训和升级训练暴露出的实际问题,编写C909的各类专项理论课程,把平时遇到的难点、易错点融入课件设计中,让培训不只是“讲程序”,而是更贴近真实运行场景。

在安全研究方面,我也牵头完成了多项国产民机安全隐患报告,包括冬季滑油压力超限、颠簸风险管控不足等典型问题。随着参与这类工作越来越多,我逐渐认识到,安全隐患并不是简单地记录问题,而是飞行运行中“双重预防机制”的具体体现。它要求我们既要善于从日常运行中敏锐发现风险苗头,也要围绕隐患背后的“人、机、环、管”等因素进行系统分析,进一步提出可落地、可验证的整改措施和治理办法。这个过程很考验飞行员的综合能力,也让我更加深刻地理解,飞行安全不是靠某一次处置的运气,而是靠风险

识别、原因分析、措施制定和效果验证的闭环管理。

近几年,随着人工智能技术快速发展,我也尝试把新工具引入飞行工作中,于是自主开发了C909飞行员AI知识助手。最初的想法很简单:飞行员在学习和运行中,经常需要查找机型知识、规章条款和机场特点,如果能有一个更便捷的工具,就能提高学习效率,也能帮助新飞行员更快建立知识框架。目前,我们的知识助手支持民航规章解读、机场特点查询、应急响应内容快速获取,并在复杂分散的手册资料中进行信息整合,为飞行员提供更加高效、便捷的学习支持。

与国产民机共同成长

从向往机坪的青年学生,到驾驶国产民机的飞行员,我很庆幸自己在关键时刻选择了勇敢尝试,也很幸运能够在国产民机发展的航程中找到自己的方向。未来,我将继续立足飞行岗位,保持敬畏、持续学习,飞好每一个航班,总结好每一次经验,落实好每一份责任。

能够与国产民机共同成长,是我的幸运;能够为国产民机事业贡献一份力量,是我的责任。新的航程已经开始,我也将带着这份荣誉与鞭策,脚踏实地,勇毅向前。

作者系江西航空C909机长、“翱翔奖”金牌飞行员获得者

市场动态

内蒙古与新疆

两大机场集团 开展战略合作

本报讯 据内蒙古机场集团消息,其近日与新疆机场集团在第三届乌鲁木齐国际航空枢纽建设大会上签署了战略合作协议。

据了解,后续,双方将在通用机场建设管理、机场无人化运行与科技创新等方面持续加强合作。通过加强交流,进一步凝聚发展共识,在管理转型、人才培养、创新推广与应用等方面开展合作,取长补短,共促发展。

揭阳潮汕机场

将迎来“空铁联运” 首趟始发列车

本报讯 7月1日起,国铁广州局将实施新一轮列车运行图调整。调图后,揭阳机场站将首次迎来始发列车。

据介绍,本次调图中,深圳北至揭阳的D7358/9、D7360/57次列车正式延长至揭阳机场站终到始发,这是揭阳机场站首次迎来始发列车,票源更充足、选择更灵活。旅客一票直达揭阳机场站,无缝衔接揭阳潮汕机场,出行时间将大幅缩短。

后续,随着每日56趟列车停靠揭阳机场站,揭阳机场站通达能力将显著提升,空铁联运网络将进一步织密。

港机集团

拟在越南云屯机场 建立全新维修设施

本报讯 港机集团(HAECO)近日与越南太阳集团、丰田通商及日本航空就成立合资企业达成协议,于越南广宁省云屯国际机场建立全新维修设施。

据介绍,该项目将耗资约3.6亿美元。若获得监管部门批准,全新基地维修设施占地约17万平方米,将成为越南规模最大的维修机库。设施以4个宽体飞机泊位的机库为核心,中间泊位可灵活用于窄体飞机维修,同时规划于后方兴建一座多层行政及配套大楼,连同附属建筑、工程备件及物料库、发电站、餐厅及培训室,打造一个综合基地维修枢纽,支持高效运营及未来拓展。

国航使用C909开通成都天府—延安航线

本报讯 6月15日10时20分,由C909执飞的国航CA2759航班平稳降落在延安南泥湾机场,标志着成都天府至延安直飞航线正式开通。

据介绍,成都至延安单程空中飞行时间约2小时,班期为每周一、三、五、日。去程CA2759航班8时50分从成都天府国际机场起飞,10时50分抵达延安南泥湾机场;返程CA2760航班计

划时刻为11时40分从延安南泥湾机场起飞,13时40分落地成都天府国际机场。

后续该航线将常态化使用C909飞机执行,该机型是目前国航在西南区域投入使用的支线客机主力机型。截至目前,国航在西南区域共投入12架国产C909客机,执飞航线覆盖从成都天府始发至延安、北海、湛江、汕头、桂林、太原、南昌、武汉、兰州等18个城市。

C909 正从这里开始“中亚梦想”

◀ 上接第1版

上海浦东国际机场T2航站楼,韩亚航空每天有3个航班从这里出发飞往首尔。有意思的是,韩亚航空的转机区域中,有一个专门为前往北美旅客办理乘机手续的柜台。据有关专家介绍,长期以来,韩国航司纷纷潜心经营中国国内经首尔仁川转机前往美国、加拿大的航线,为其北美航线贡献了大量客座率与票款收入。这就是第六航权带来的经济效益。

目前,成都航空已开通喀什出发至胡占德、奥什的两条国际航线,理论上讲,可以出售胡占德经喀什中转至奥什的联程机票。

把第六航权作为概念引入国内航线,一家航司可以将任意同一目的地出发的两个航班连接成中转航班进行销售,这也是目前中国民航局正在推广的国内通程航班。华夏航空是比较早引入此理念运营干支结合航班的航空公司,库尔勒、阿克苏均是其涉及新疆航线的主要中转枢纽。

上述模式在形成一定规模效应后,会显著提高枢纽出发各航班的客流。在大会来宾的交流中,记者发现不少境外航司执飞中亚至新疆航点的航班拥有较高的客座率,而背后的秘诀正是来自其自身枢纽的中转效应。例如:国泰航空利用香港中转,将东南亚旅客运送到乌鲁木齐;哈萨克斯坦飞狮航空利用阿拉木图通往伊斯坦布尔、迪拜的航线网络,将土耳其、阿拉伯地区的旅客带到伊宁。

目前,成都航空已与南航建立了包括新疆、东北等地的跨航司中转网络,南航通过其遍布全国的骨干航线网络将旅客运送到乌鲁木齐、伊宁、喀什、哈尔滨等枢纽,再由成都航空C909航班完成前往中小支线机场的运输。随着成都航空疆内网络的不断织密,或许类似的合作将从国内航司逐渐扩展到境外航司。

由此畅想,成都航空在喀什、伊宁等枢纽开辟更多国际航线或许不再只是梦想。

打造航班波

让中转在疆内更加顺畅

奇台机场是新疆近年来新通航的支线机场之一,成都航空正将该机场打造为其航线网络的进出疆通道。

据介绍,在设置干支航班衔接时,成都航空引入了航班波概念——11时许,从库尔勒、喀什飞来的C909抵达奇台,可以方便两条航线互转,也能衔接后续前往阿勒泰,以及出疆郑州、福州的航班,而14时许郑州、福州抵达奇台的旅客则可以快速衔接当天前往喀什的C909航班。

据有关专家介绍,航班波是加快旅客中转效率的重要手段,国际大型枢纽一般都采用这种高效的模式,提高旅客快速中转过站效率,从而达到缩短总行程时间的目的。统计数据显示,国内

大型航空枢纽近些年也逐渐引入航班波概念,但与国际运营水平相比尚存在差距,需要航司、机场等多方联合研究中转高效运营的方法。

与此相关,机场中转最短衔接时间(MCT)也是一个与运营效率相关的概念。MCT指的是从前序航班计划抵达时间开始多久,可以衔接后续出港航班。以乌鲁木齐机场为例,其MCT为:国内转国内60分钟,国内转国际100分钟,国际转国内120分钟。而一些国际大型枢纽,如香港、首尔仁川,国际转国际的MCT都已达到50分钟。因为决定了中转后续航班的最短时间,该指标也成为大型枢纽间比拼硬实力的一个重要因素。

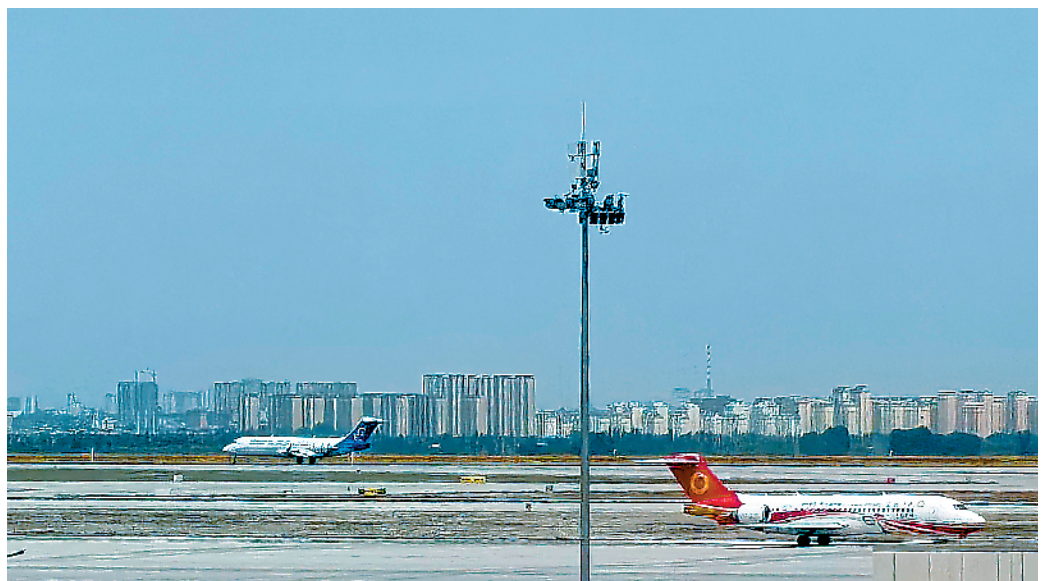
目前,境内枢纽国际中转业务多为国际、国内互转,而中转流程中设有旅客、行李出入境检查环节,这是MCT难以进一步缩短的主要原因之一。

此外,成都航空正在运营中推动飞机快速过站,目前其吐鲁番枢纽实现了前后航班间35分钟短停。随着不断积累经验,此举有望进一步提升C909运营效率,特别在新疆地区航程较短、航班较多的运营条件下。

关注高密度运营航线

客流“滚雪球”或许从这里开始

在不断提升航线通达性,确保新疆境内全部



航点日日通航的基础上,成都航空正在加强几个疆内枢纽间的航班连接密度:吐鲁番—伊宁每周14班,吐鲁番—喀什每周17班,均由C909执飞;乌鲁木齐—喀什每周14班,每天一班C909,另一班则由机队中最大的A321执飞。

有学者表示,从市场规律来看,一条航线每天用C909飞早晚两班与用单通道飞机飞一班载客量相当,但对于客流培育来说效果明显。在黑龙江,成都航空正使用C909高密度运营哈尔滨—黑河航线,每周超30班,单日最多运营5班。从零起步,这正是航班密度对客流增长促进的显现。

还有专家指出,随着同一枢纽高密度运营的航线不断增加,会为相互之间的中转,以及一些支线、新开航线的客流带来“滚雪球”效应,前文提及国泰航空香港—乌鲁木齐、飞狮航空阿拉木图—伊宁航线当前的景象,就是成都航空、C909疆内航线的未来画面。

随着我国正加快“一带一路”核心区建设,新疆成为我国向西开放的桥头堡。新疆航空国际枢纽可期,成都航空、华夏航空、乌鲁木齐航空与C909可期,也期待C919尽早有幸参与到这场建设中来,共同把新疆市场做实、做大、做强。