

云端十载，相伴烟火人间

C909 旅客讲述难忘的飞行记忆

10 经如一
C909: 2016-2026

编者按

2016年,C909投入商业运营。10年倏忽而过,C909飞过了无数山河,也飞进了无数普通人的生活。那些舷窗边的凝望、客舱里的陪伴,是C909划过的温暖航迹。



成都航空 供图

跟着C909打卡全疆机场

□ 文杰

我是一名新疆本土的航空爱好者,平时喜欢用镜头记录身边的民航变化。这几年,我一路跟着、看着C909在新疆慢慢扎根,拍下了许多真实的画面:C909飞越天山、掠过博格达峰的壮阔,雪山映衬下的巴里坤机场,绿意盎然花海环绕的布尔津机场——每一帧都是C909与这片土地相融的瞬间。

我也全程见证了乌鲁木齐机场T4航站楼转场启用,拍下C909在新航站楼前平稳起降的身影。借着C909越来越密集的航班,我走遍了新疆各地支线机场,完成了打卡全疆机场的心愿。

记得刚进驻新疆时,成都航空C909只有一处过夜基地,1架飞机驻场,开通3条航线。短短几年,变化令人瞩目。如今成都航空已建成伊宁、喀什、吐鲁番、乌鲁木齐四大过夜基地,支线航空网络越织越密。

新疆地域辽阔,南北疆跨度大,过去各地州出行十分不便,跨地区出行基本要在乌鲁木齐中转,路途折腾、耗时漫长,加上机票价格偏高,普通百姓很少选择坐飞机出行。C909常态化运营后,这一现状被彻底改变。如今疆内各地州基本实现点对点直飞,出行效率大幅提升。成都航空常年推出99元、199元平价机票,让航空出行不再有门槛,新疆各族群众都能坐得起飞机。无论是探亲访友、异地就医,还是短途旅行、商务办事,坐飞机已成为日常便捷的出行选择。

交通条件的改善,也带动了南北疆人员往来、文旅发展和地方物产流通,为各地经济注入了新活力。不止于疆内,成都航空还开通了喀什至胡占德、奥什国际航线,依托新疆区位优势,打通连接中亚的空中通道,增进商贸、文旅往来,更好发挥新疆在“一带一路”建设中的枢纽作用。

恰逢C909商业飞行10周年,祝愿C909稳步前行,越飞越好,期待未来开通更多疆内支线、加密中亚国际航线,持续服务新疆各族人民。我也会继续拿起相机,记录C909穿梭天山南北的身影,一路见证它与新疆共同成长、并肩前行。

依靠

□ 张彩华

那是2016年,我工作的第一年,我妈跟我第一次坐飞机。后来我才知道,那是刚开的一条航线,票价便宜,时间也好,村里有好几个人都坐过,说那是咱们国家自己造的飞机,稳当得很。

我妈晕机。起飞前她吃了一片晕车药,攥着座位扶手,指节发白。起飞的时候她没看窗外,一直盯着前排座椅后背的安全须知卡,好像那张卡片能保佑她似的。飞到一半我去上厕所,回来的时候发现她睡着了,头歪向舷窗那边,玻璃上凝着一层薄薄的雾气。

我没叫她。我就坐在那儿,看着她灰白的头发。舷窗外头是云,白得发亮,堆得厚厚的,像老家后山冬天落的第一场雪。我想起小时候她背着我去镇上卖鸡蛋,冬天路滑,她走一步歇一步,喘出的白气飘到我脸上。到了集市,她从贴身的袄子里摸出两毛钱,给我买了一个锅盔。

那次飞行之后,我开始频繁地坐那条航线。去程回程,靠窗还是过道,坐过多少次都记不清了。有一回飞机颠簸厉害,旁边抱小孩的女人脸都白了,小孩没哭,小手在舷窗上拍来拍去。我忽然想到我妈第一次坐飞机,攥着扶手的样子。后来她跟我说,其实那时候挺怕的。

去年秋天,我妈做了个手术。出院那天我请了假,从成都飞回去接她。到医院的时候她已经在收拾东西了,把病号服叠好放在床尾,往那个红色的塑料袋里装换洗衣服和吃剩的水果。我就坐在陪护椅上,看她慢慢地、一样一样地把东西装进去。

回程的飞机上,我妈又睡着了。这次她没攥扶手,手搭在我胳膊上,很轻。舷窗外头还是那些云,和10年前一样,白得发亮。飞机落地的时候是傍晚,我妈醒了,揉了揉眼睛,问我到了吗。我说到了。她往窗外看了一眼,说,这天真好看。

我没接话。我在想一件事:10年来我在这条航线上飞了多少趟,看了多少次舷窗外的云,每一次都是回家,或者离开家。窗还是那扇窗,云还是那些云。坐在窗边的人从小孩变成大人,从一个人变成两个人,从害怕变成不怕。只有我妈,她每次坐飞机都还是攥着扶手,起飞的时候不看窗外,落地了才长出一口气,说一句,稳当。

可我从没问过她,每次起飞那一刻,她心里在想什么。快到行李转盘的时候,她忽然拉住我,说:“等下去拿行李,我先去趟厕所。”我说好。她走了两步又回头,说:“那袋橘子你别忘了,给你同事带的,挺甜的。”

我看着她的背影走远,手里拎着那个红色的塑料袋,里头那罐豆瓣酱沉沉的,坠得我手酸。

明年这时候,我再带她去坐一回飞机,让她也坐窗边看看她女儿这10年看了无数遍的云。

无声的温暖

□ 邵国庆

我来自冬季冰封、夏季绿野,面积广阔、干线航班难以覆盖的“边陲小城”——黑龙江省黑河市。这座城市与俄罗斯阿穆尔州首府隔江相望,是中俄边境线上唯一的双子城,也是最热门的“打卡地”之一。黑河机场小,往返哈尔滨的航班屈指可数,有人会立马跳出来,说“这航班少得可怜,还算啥方便?”是的,小机场最大的槽点就在这里,但成都航空,把C909国产民机的大部分运力押在了这座“边陲小城”,成为打通“最后一公里”的利器,更成为我们黑河人民的“空中公交车”。这可是实打实给本地人民和俄罗斯旅客带来便利,对我们而言,这不仅仅是一条运输线路,更是一根连接梦想与现实的小绳索,织密了东北空中脉络。

有一次去哈尔滨办事,我很幸运乘坐成都航空C909“锦绣前程”号彩绘飞机,机身以紫色为主色调,既有C919、复兴号、天宫空间站这些体现我国科技进步的元素,又有大熊猫航天员、金丝猴机长、芙蓉这些成都特色元素,象征“紫气东来”的祥瑞寓意。我是一名聋人旅客。登机时,我没有主动申请特

殊旅客服务。但乘务组在巡舱时,注意到了我佩戴的助听器。他们没有多问,只是用超越语言的耐心和细致,为我搭起了一座无障碍的出行桥梁——一个手势、一次微笑、一回轻轻的俯身,每一个细节都让我感受到尊重与关爱。上帝关上一扇门,总会打开一扇窗。这个小举动温暖了一颗心,让我有了被认真对待的感觉。

10年是全新的起点。下一个10年,愿成都航空与C909继续温暖同行。银翼划过长空,照亮东北沃土的奔腾之路。

与C909相伴的幸福时光

□ 谢文华

作为一名从业多年的导游,“平安”二字在我心中抵万金。每一次旅程,我们都希望能载着快乐出发,带着平安回家。无数个日日夜夜,风雨兼程的日子,因为有了C909的相伴,我的心更安了。

我还清楚地记得第一次跟团乘坐C909的情景。说实话,虽然我是旅游团的领队兼导游,但第一次乘坐国产支线飞机,心中激动之余难免多了一层担心。团友们脸上也写满了疑虑,他们中不少人年过六旬,都是首次乘坐国产飞机。就在我紧张失措时,空姐姑娘盈盈地走到我们中间,详细介绍起C909这款机型。她笑容亲切自信,讲解专业细致,言语如春风般拂过每个人的心

田,大家由陌生产生的紧张感慢慢消散了。“国产飞机真漂亮啊!”走进机舱那一刻,走在最前面的大叔满脸激动。离起飞还有一小段时间,大家落座后纷纷掏出手机拍照留念,有的立刻分享朋友圈,有的拨通视频电话连线亲友。我静静坐在一旁,看着这群大爷大妈由担忧转为自豪的神情,眼睛湿润了——为祖国的重器崛起而深深感动。

引擎启动了,发出沉稳踏实的低吟。飞机加速、抬头、跃上高空,推背感温和,毫无压迫感。随后,一路向西,飞越四川盆地、河西走廊、新疆高原,最终平安降落在喀什徕宁机场。首次与C909的邂逅,让我终身难忘。

有了第一次相遇,之后的日子,我与C909简直成了亲密的朋友。我常年带团出游新疆,特别是旅游旺季,我与

C909交集的日子变得频繁。C909也成为我们旅行团安全出行、平安归来的保证。

记得有一年夏天,我们乘C909直飞喀纳斯,途中遭遇雷暴。由于气流不稳,飞机出现强烈的颠簸,机舱气氛骤然紧张。这时候空姐让大家不要惊慌,说这只是短暂的颠簸,相信咱们的国产飞机,相信机长的技术。果然,每一次大的颠簸,都能感受到C909平稳地修正过来。大家坚信,航空人心里始终装着人民的安全。最终平安降落后,大家纷纷竖起大拇指。

“不是打穿天山容易,而是天山那头有人!”这是一位新疆导游在介绍天山胜利隧道的一番话,曾经感动无数网友。其实,C909何尝不是一样呢?她的诞生,不仅是国家强大的标志,更是国人平安出行的“护航使者”。

◀ 上接第1版 其中,航程约2700公里的美娜多—广州是目前C909保持的最长商业航线。美娜多—上海运营期间,创造性地在克拉克经停,为支线飞机运营“窄长航线”提供了可行方案。在此基础上,C909创下了日利用率近16小时的运营纪录。

到目前为止,翎亚航空总队规模仅10多架客机,但依然不能阻碍其在航线网络上的发展。在美娜多,通过上述红眼国际航线与白天印尼国内航线的串联,C909成功打造了中国东南沿海地区经美娜多到印尼东部工业、旅游岛屿的最短中转通道,广州至美娜多航班每日1班,深圳至美娜多每周5班,每一趟飞机都满载务工人员及游客。同时,翎亚航空还在巴厘岛高密度运营飞往龙目岛的航班,吸引中国、澳大利亚的游客通过其航网,中

前往这一更为小众的热带岛屿。在此基础上,巴厘岛顺势成为翎亚航空连接亚洲与大洋洲的中间点,广州经巴厘岛中转前往珀斯的航线已经成为受到市场关注的中澳航线选项之一。

不仅是翎亚航空,老挝、越南也成为C909出海的运营基地。无论是老挝航空万象—巴色国内线的公交化运营,从万象连通曼谷、岷港、昆明、南宁,还是越捷航空河内与胡志明市分别前往昆岛的“跳岛”航线,都印刻在C909这10年的记忆中。

在C909飞出国门的过程中,多家国内航司的努力同样值得关注。从哈尔滨—符拉迪沃斯托克C909第一条国际航线开始,成都航空不断在东北与新疆开拓,喀什—胡占德、喀什—奥什、长春—符拉迪沃斯托克航线先后开通。7月中旬,成都航空

将使用C909在开通哈尔滨—哈巴罗夫斯克、佳木斯—哈巴罗夫斯克两条国际航线。2025年7月,国航使用C909将原先呼和浩特—乌兰巴托航线升级为每日一班,一年来保持了每日稳定运营。同年9月,东航开通C909首条地区航线南昌—澳门,大半年以来保持隔天稳定运营。

唯有为客户创造价值才有未来

10年来,C909牵引着产品、市场、能力、队伍、产业、理念等诸多领域从无到有、从小到大、从传统到先进。10年来,我们跟着客户、向客户学习,逐步探索市场规律。有人说,对市场理

辑的认知航空公司必然比主制造商专业。可当见到波音为日本国内高密度市场打造专属的747-400D,在777研制之初与大批全球知名航空公司共同为一些细节设计定型,空客从A340到A350为新加坡航空设计飞往美国东部的专属“高端”定制机型,将A380与阿联酋航空、迪拜枢纽深度绑定,我们会发现,对于市场的判断,更像是两位专业的朋友,相互探讨与共情的结果。

中国商飞公司党委书记、董事长贺东近日表示,要拓宽思路,借鉴成熟消费品行业的客户体验收集模式,以市场需求、一线体验为导向,推进产品优化改进,提高产品市场竞争力。对于中国商飞来说,唯有奋斗才有未来,唯有创新才有未来,唯有以客户为中心、为客户创造价值才有未来。