

C919 高原型首架机完成首飞



本报讯 7月29日,C919高原型首架机在上海浦东国际机场开展首次飞行试验,空中飞行1小时59分钟,完成全部预定试飞科目,标志着C919飞机系列化发展迈出重要一步。

C919高原型在基本型基础上,采取了机身缩短、系统功能改进等针对性设计,以满足高原运行要求。

记者 王脊梁 摄

运营先锋

写在 C919 即将开通首条国际航线之际

除了为客户喝彩,我们更需要走在前面

□ 记者 张凯敏

再有不到半个月,身披国航涂装的C919将首次踏出国门,执飞北京首都—蒙古乌兰巴托航线。

从东航首航上海虹桥—北京首都,到上海虹桥—成都天府首条常态化商业航线,再到三大航共同运营多条国内商务航线,之后南航在广州、长沙双基地运营……C919的规模化运营之路一路探索,多飞一个航班、多开一条航线都受到社会各界热心人士关注。此次,国航将使用C919首航蒙古,大家都在关心,为何会选择乌兰巴托?

C909 已运营超过一年

其实,一款飞机的商业运营是一项极其复杂的工作,运营国际航班就更是难上加难——一方面,它考验外站的保障能力,机场地勤人员能否熟练完成飞机过站保障,更换航材能否及时送达、处置,国内基地能否在第一时间快速有效支援;另一方面,则需要考虑航班运营的经济性,机型客座数是否符合航线客流、班次需要等等。

国航使用C909执飞呼和浩特—乌兰巴托航线至今已满一年,这是国航使用国产客机执飞的首条国际航线,乌兰巴托也是目前国航国产客机

执飞的唯一国际航点。经过一年的磨合,国航为C919选择保障能力、航材支援都具有一定经验的乌兰巴托就显得顺理成章了。

目前,国航C919运营基地设在北京。考虑到飞机航程,从北京首都机场出发的中短国际航线中,到乌兰巴托约1100公里,到符拉迪沃斯托克(海参崴)约1300公里,到首尔约914公里,到釜山约1231公里,到东京约2100公里,不涉及跨水飞行、航程适中的乌兰巴托也是最佳选择。

机型与运营理念的契合

此外,一个机型长期投入一条航线运营,

经济性是考量的必要条件。从东航最早运营C919开始,经济性其实一直伴随着航线的选择。

C919第一条常态化运营航线是上海虹桥—成都天府。上海与成都都是一城双机场配置,为何选择虹桥和天府?前者是东航C919的运营基地,东航直到今年暑运才开始逐渐将C919投入部分浦东航线的运营。初期C919都在虹桥运营,道理很简单,虽然虹桥、浦东都在上海,如果不合理调配的话,就会出现两个机场间调机的情况,这显然是不经济的。

国产客机飞友圈

跟着翎亚航空看
“不一样”的印尼

<<< 见第2版

中国商飞持续提升
“本质安全”水平

探索一本安全手册
如何“直达”人心

<<< 见第3版

向着更高处,翱翔

<<< 见第4版

下转第2版 ▶