大飞机报
China Commercial Aircraft News
2026/10/28 星期三
一、二版责编丨张凯敏 投稿邮箱:zhangkaimin2@comac.cc

运营先锋

严谨处理每一处细节守护旅客平安

南航C909机长回顾逐梦蓝天成长之路

从一名波音737机型副驾驶顺利改装并成长为C909机型机长,于我而言,从来不是一份值得夸耀的个人成绩,而是一份沉甸甸的使命与责任。回望逐梦蓝天的飞行成长之路,我深知,自己能够突破层层考核、完成身份蜕变,离不开这个机型赋予的强烈责任感,离不开南航旗下汕头航空各个生产链条的协同支撑,也离不开师父和身边各位教员毫无保留的传帮带。作为众多参与国产民机运行的飞行员之一,我在一次次训练、一个个航班、一轮轮复盘之中,不断修正自身不足,慢慢完成角色转变。


C909驾驶舱内的林远航。 汕头航空 供图

□ 林远航

初心

心怀敬畏之心,投身国产民机运行

2022年,恰逢汕头航空引进国产民机,在波音机型积累了一定航线运行经验后,我毅然决然报名参加了C909机型改装,从一名波音737机型副驾驶转型为C909机型副驾驶。这其中的动力,除了我对国产民机的向往以外,也出于一名一线飞行员对自我业务精进的追求。

飞行员,是一份要求终身学习的职业,若能跳出固有的操作思维,在全新机型的训练中锤炼情景意识和风险研判能力,将会是一段弥足珍贵的经历。C909是我国自主研制的支线客机,往返于国内大小机场之间,承载着万千旅客的出行期盼,能够有机会执飞这一机型、参与日常商业运行,对我来说是难得的历练。

淬炼

正视短板差距,攻坚克难沉淀本领

真正踏上改装与后续航线运行的旅程,我深刻意识到飞行没有捷径可走。

C909飞控、航电等系统逻辑,和我之前执飞的机型存在不少差异,大量系统原理、交联逻辑、特情处置流程需要逐条吃透。在日常执行航班的间隙,我珍惜每一次汕头航空飞行部组织的学习沙龙活动,反复与机长教员探讨手册,梳理存疑的知识点与飞行案例,遇到拿不准的细节,第一时间向师父、教员请教,绝不依靠主观经验盲目推断。

模拟机训练阶段,各类特情科目依次开展,考验的不只是操纵技术,更是心态与决策能力。带飞教员总能敏锐发现我的短板,从操纵动作、标准喊话到风险判断逻辑,耐心点拨纠正。在一次次训练复盘里,我慢慢读懂:机长的核心胜任力绝不仅仅是技术,而是心存敬畏、懂得克制,将风险管控前置。

转入航线带飞后,我需要逐步跳出副驾驶的局限思维,学会站在全局视角综合评估各类风险。每一班落地后,教员都会带领我完整复盘航班全过程,从细微的标准喊话规范,到复杂天气的决策取舍,实事求是剖析得失。飞行途中压力时常存在,偶尔也会陷入自我怀疑,正是组织的贴心关怀,帮助我攻克每一个难关,逐步建立起C909的运行信心。

正念

传承民航初心,扛起肩上责任担当

机长的担当,从来都不是盲目跟风,而是始终守住安全底线。

放机长后不久,我遇到了一次印象深刻的雷雨天气。那天航路上对流发展,管制员告知我前面所有飞机都正常通过了。耳机里那句话很平常,但我检查了雷达回波,核对了卫星云图,结合签派航前对天气变化趋势的提醒,判断结果是:天气发展比预期快,前面的机组能过,不代表我这个时段、这个位置也能过。在综合评估后我决定按最保守的方案做大范围绕飞,后续天气变化也证明了这个决策是正确的。

取得机长资质,只是飞行道路上新的起点,技术锤炼永远在路上。飞行从来不是单打独斗,机长的背后,是机组伙伴的互相补位,是运控、机务、地服等各个保障岗位的默默付出。

每天看到C909分部伙伴们在群里分享手册要点和运行风险,我真切地感受到汕头航空大家庭浓厚的安全文化氛围,大家恪守规章、求真务实,遇到问题协作解决,发现风险相互提醒,“我要安全”而非“要我安全”的正向理念,深深植根于每一名员工的成长之路。

如今,我光荣地成为一名国产民机C类机长,我会始终践行“三个敬畏”,保持归零心态,严守规章底线,深耕机型知识,脚踏实地完成每一趟航班,严谨处理每一处细节,守护旅客平安起落,为国产大飞机事业发展贡献力量。

多项举措利好支线航空发展

上接第1版

涉及支线 绿灯大开

利好最密集的是“基础网发展支持政策”与增班两处条款。“非主枢纽运营人的主基地航司,申请主基地至200万人次以下机场航段,每航季可申请3个航段豁免客座率和客运量中的1项指标评审”,这意味着主基地航司支线航班的考核标准进一步放宽,获得申请的航段只要客座率和客运量中达标一项即可过关。

为鼓励航司加大支线机场运力投放力度,对航司“换经停点”开了绿灯,比如把经停航线A—B—C改为A—D—C,在不改始发地、目的地的前提下,A—C段不受承运人数量、客座率、客运量限制。航司由此可以靠重排经停点,比如换成支线机场D,引导航司把运力引向支线。

新政对支线串飞直接放行,航司申请开通以200万人次以下机场为经停地的经停航线(A—B—C)时,A—B、B—C两段均为单一承运人时,豁免该航线客座率评审。

增班门槛更是专门为支线松开一道口子:在周均航班总量不足14班、且旅客吞吐量200万人次以下机场的航段上增班,可豁免客座率评审。对照普通航段“未达客座率目标值暂停增班”的规则,支线被单独摘出来豁免,门槛差别一目了然。

“五率”退位 支线考核单列

支线航司过去最怕的“五率”考核,这一次定位变了。

所谓“五率”,指公司原因征候万时率、公司原因航班不正常率、旅客投诉率、定期航班计划执行率、政府性基金缴纳率。在本措施中,“五率”与“定期航班计划执行率得分”各按50%权重加权,用于新进排序和增班择优。也就是说,五率不再是一道卡准入的硬门槛,而是多家争抢同一航段时用来比高下的工具。罚则只盯“乱来”:连续周航班量不足2班、随意停航独飞航线、虚报申请等才扣分。更关键的是,五率是比率型指标,不是绝对运量,小型支线航司凭运营质量同样能排到前面——竞争焦点,从“拼规模”被引向“拼质量”。

此外,考核口径也将支线进行单列,不再与干线一起。2024年3月民航局颁发的《中国民航国内航线航班评审规则》,航线类型只分为“涉及北上广机场的客运航线”和“其他客运航线”。《优化措施》则将多承运人航段市场分为五类航段——国际航空枢纽间、国际航空枢纽—区域航空枢纽间、区域航空枢纽间、航空枢纽—非航空枢纽间、非航空枢纽间,不同的航段分类设置不同评审目标值。其中“非枢纽间”,就是纯支线。过去干线与支线共用一把“尺子”,如今支线按自己那一类的平均线考核。

航空生意经

在引入人工智能大潮中,航空公司正在解答:

究竟要用生成式AI做什么

如今,越来越多航空公司正在引入人工智能(AI)。据相关媒体消息,达美航空正加快将AI嵌入从机场运行、行李保障到旅客服务的多个业务环节。

达美高级副总裁兼首席数字官埃里克·菲利普斯(Eric Phillips)表示,公司的核心目标是打造“无缝”的旅客体验,让旅客在预订、机场通行和飞行过程中面对的是连贯的服务,而非割裂的接触点。

菲利普斯表示,AI已成为贯穿达美业务的一条“数字主线”,既用于内部运营,也面向旅客服务。

在商业端,达美已部署大规模机器学习工具,以优化收益管理、市场判断和客户数据分析。在地面运行方面,AI被用于优化行李转运流程,帮助行李转运司机规划前往不同登机口交付或中转行李的顺序,从而减少错运和延误。达美还利用AI识别地面及高空天气模式,为运行决策提供支持。

菲利普斯认为,旅客真正关心的不是航空公司内部如何管理复杂流程,而是能否安全、准点地抵达目的地,并顺利取回行李。他强调,AI的价值在于把旅客旅程中的各个接触点连接起来,避免旅客被迫理解或承担航司运营的复杂性。

“我们希望让整个流程更无缝、更直观、更简单。”菲利普斯说。达美希望借助旅客数据更精准地理解需求,向旅客传递“我们了解你,也重视你的时间”的服务信号。

麦肯锡高级合伙人本·埃伦克韦格(Ben Ellencweig)指出,整个旅游业在生成式AI应用上“仍略显落后”,航空公司现在正需要回答一个关键问题:究竟要用生成式AI做什么。

2025年初,达美在CES上发布生成式AI数字助手“Delta Concierge”,计划通过Fly Delta应用预测旅客需求、提供情境化指引,并逐步与优步、Joby等伙伴连接,打造从家门到机场的多式联运出行体验。 (宗禾)

新航季国产客机稳定执行更多航线

上接第1版 经过C909长时间培育,成都航空新航季将哈尔滨—漠河航线在保持原有航班密度的基础上,每周一、三、五、日将其中一班机型升级为180座级的A320,并且往返均采取成都双流—哈尔滨(经停)—漠河运营模式,与此前抚远的方式类似。

C909周边国际、地区航线方面,国航呼和浩特—乌兰巴托、东航南昌—澳门航线均维持原有航班密度,前者每日1班,后者每周运营3班。成都航空往中亚方向的喀什—胡占德、喀什—奥什均为每周运营2班,往俄罗斯远东地区方向哈尔滨—符拉迪沃斯托克、长春—符拉迪沃斯托克、佳木斯—哈巴罗夫斯克每周运营2班,哈尔滨—哈巴罗夫斯克每周运营3班。此外,翎亚航空和老挝航空常态化运营美娜多—广州航线。


C909在呼和浩特运营。 徐炳南 摄

枢纽运营遍地开花

新航季,C909还将活跃在国内多个枢纽机场。

在揭阳,南航C909将执飞揭阳—宁波、淮安、常州、济南、青岛、南通等航线;东航揭阳—湛江航线维持每日3班公交化运营,连接粤东与粤西。

在武汉,南航将增强C909投运力度,进一步扩大国产客机的投运规模和航线覆盖,新增武汉至义乌、海口、北海、延安、盐城、青岛、温州、天津、宁波等9条航线,C909执行航线数量提升至20条,让更多支线城市通过武汉枢纽接入全国航空网。

在合肥,东航使用C909执飞前往太原、呼和浩特、鄂尔多斯、烟台、威海、泉州、福州、温州、湛江、北海、桂林、延安、泸州、贵阳等航线。

作为国航C909第二大运营基地,成都天府枢纽执飞航点总数将从15个增至20个,每日计划航班增至24班。国航将新增执飞天府至井冈山、西昌等热门红色航线。

10月27日,华夏航空临沂—衢州—舟山航线使用C909首航,同步落地临沂—衢州—义乌空铁联运服务。依托临沂至衢州直飞优势,创新推出航空+高铁一体化联程出行产品。旅客落地衢州机场后,可无缝衔接衢州至义乌高频高铁班次,仅需30至45分钟即可直达全球最大小商品集散中心——义乌。

市场动态


日前,盛乐机场开展全区域全要素综合演练。

呼和浩特盛乐机场

于11月26日起正式投入运营

本报讯 日前,呼和浩特市人民政府、内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司联合发布通告,正式明确呼和浩特盛乐国际机场转场投运时间。

通告明确,拟定于2026年11月26日零时起,呼和浩特盛乐国际机场正式投入运营。伴随着新机场的启用,运行多年的呼和浩特白塔国际机场将同步关闭。

据悉,盛乐国际机场的投用,将进一步完善内蒙古自治区区域综合交通运输体系,提升呼和浩特航空枢纽承载能力,优化旅客出行体验,为内蒙古对外开放、文旅发展和经济社会高质量发展注入全新动能。

南航

将在大湾区开通一条仅111公里航线

本报讯 南航近日宣布,将于12月10日起新增广州—澳门航线,进一步完善大湾区立体交通体系。

广州—澳门航线仅长111公里,据南航航班规划,将实行每日一班常态化运营,由A320机型执飞。届时,南航原有澳门—北京大兴航线将同步升级优化,将形成广州—澳门—北京大兴一体化联程航线模式,实现三地航线联动运营。

航线运营后,国内各地及国际旅客可经广州便捷中转抵达澳门,深度畅游珠澳特色文旅商圈;同时澳门及周边区域旅客可依托该航线衔接南航枢纽网络,顺畅通达国内主要城市及全球重点航点,逐步形成“广州为枢纽、澳门为门户、珠澳为核心目的地”的立体化航空服务格局。

此前,大湾区拥有另一条主打中转衔接的超短航线香港—广州,由国泰航空使用A330每日运营3班。

国航

开通中国大陆航司首条冰岛客运航线

本报讯 10月26日,国航开通北京首都—哥本哈根—雷克雅未克航线。据悉,这是中国大陆航司首条通航冰岛的定期客运航线。其中,哥本哈根至雷克雅未克段使用第五航权运营。

据介绍,该航线使用A330客机执飞,每周一、四、六各一班。依托第五航权,新航线可在哥本哈根承接中转客流,有助于进一步丰富国航北欧航线产品矩阵,巩固国航作为中欧市场核心承运人的市场地位。