

C919全球訂單1061架

內地客戶概覽

租賃公司	工銀租賃 100架	平安金融租賃 50架
	農銀租賃 75架	中核建租賃 40架

航空公司	東航 20架	國航 20架
	南航 20架	海航 15架

海外客戶概覽

德國普仁航空	7架
泰國都市航空	7架
GECAS (通用電氣航空金融服務)	20架



順利抵京 乘客齊唱《歌唱祖國》

振奮人心 28日，國產大型客機C919降落在北京首都機場，順利完成首次商業載客飛行。機艙內，大家揮舞國旗齊聲唱響《歌唱祖國》，高呼「東方風來，翼起翱翔」，並切下印有「首航成功」的蛋糕，以慶祝C919首飛成功。

座艙寬敞 平穩舒適

據悉，東航為全球首架交付的C919配備了兩艙布局，164座，包括8個公務艙座和156個經濟艙座，均選用完全自主研发的新一代國產客艙座椅。「乘坐舒適寬敞」是C919服務旅客時鮮明的亮色。飛機降落後，機上一乘客表示，飛機平穩舒適，艙內座椅較為寬

大，體驗感不錯。首航乘客杜先生也告訴記者，C919上的大屏幕看着十分過癮，「這個清晰度，以往的飛機都體驗不了。」

航空餐食方面，早在今年初東航就在社交媒體發布投票，讓廣大網友票選出國產大飛機上的特別餐食。在28日的首航中，記者注意到，飛機經濟艙的餐食名為「五福臨門」，廣東地區的煲仔飯是主食，配餐除了水果拼盤外，還有大白兔牛奶，以及印有C919首航圖標的芒果布丁，和印有東航logo的巧克力酥餅。用乘客張先生的話來說，「芒果布丁根本就捨不得吃，還有水瓶、垃圾袋都有首航特色，都要好好收藏。」

大公報記者夏微



▲旅客在飛機客艙內切下首航慶祝蛋糕。中新社

▲12時31分，MU9191航班抵達北京首都國際機場。圖為嘉賓與機組、乘務組在北京首都國際機場合影。中新社

國產大飛機越來越好

北京乘客王菁磊：
●今天（5月28日）恰好在首都國際機場，榮幸之至，祝祖國繁榮昌盛，大飛機越來越好！

▲郭先生

▲陳先生



▲航空愛好者在等待大飛機降落北京首都國際機場。大公報記者張帥攝

「飛友」顯神通 拍攝降落歷史時刻

心潮澎湃

5月28日清晨，幾百名航空愛好者早早在北京首都國際機場附近「集結」，在觀景台上擺設好高清鏡頭，有的還帶上高清攝像頭和能接收塔台信息的對講機，靜待C919大飛機降落。

來自北京的趙先生是航空愛好者，28日清晨，他所在的「飛友群」不斷傳來C919的相關信息，大家分享飛機航路、降落時間、跑道，以及從哪裏拍攝角度最佳。在拍攝到C919大飛機順利抵達首都國際機場，落地並穿過「水門」時，現場航空愛好者都很興奮。[國產大飛機首個商業航班圓滿完成，開啟新征程，為國家航空產業發展點讚。]

趙先生說，有國產大飛機愛好者表示，「從2006年大飛機入選國務院發布的16個重大科技專項開始，就一直關注着大飛機的每一步成長，如今成功商飛，希望今後在祖國大江南北各個機場都能與其邂逅。」

▲28日12時31分，由C919大飛機執飛的東方航空MU9191航班平穩降落在北京首都國際機場，穿過象徵民航最高禮儀的「水門」。中新社

▲2022年9月，C919獲中國民用航空局頒發的型號合格證（TC），這標誌着中國具備按照國際通行適航標準研製大型客機的能力

▲2022年11月，中國民航局向中國商飛公司頒發C919大型客機生產許可證（PC）

▲2022年12月26日，全球首架C919開展總計100小時驗證飛行

▲2023年5月，C919商業航班首飛

▲2021年3月，C919全國首單正式落地

▲2017年5月，C919在上海浦東機場成功完成首飛任務

▲2009年1月，中國商飛公司正式發布首個普通適航標準布局150座級大型客機型號「COMAC919」，簡稱「C919」

▲2007年2月，C919項目立項

▲2007年5月，國務院原則批准大型飛機研製重大科技專項正式立項

乘客感受

▲郭先生

▲陳先生

外媒：打破「空巴+波音」雙頭壟斷

意義深遠 「他日卧龍終得雨，今朝放鶴且冲天」。28日，在中國商飛公司的官網上出現了這麼一句詩詞。當天，國產大飛機C919圓滿完成從上海虹橋機場飛往北京首都機場的全球首次商業載客飛行，這標誌着C919的「研發、製造、取證、投運」全面貫通，中國民航商業運營國產大飛機正式「起步」。

眾所周知，全球大型民用客機製造業經歷了多次技術革新和產業整合，目前已經形成「空巴+波音」的雙寡頭壟斷格局。在此背景下，製造中國自己的大飛機，其背後考量的也是中國自主創新的心、勇氣和水平。因此，國產C919成功完成商業首飛，旋即引發國際航空業界的極大關注。

《華爾街日報》第一時間發文評論稱，C919商業首飛意味着波音和空巴幾十年來的「雙頭壟斷地位」在中國市場受到了挑戰，儘管這一挑戰規模尚小，卻頗具象徵意義。英國廣播公司（BBC）的報道也稱，中國商飛C919有望打破空巴和波音單通道噴氣式飛機的壟斷地位。

中國東航副董事長、總經理李養民說，未來要瞄準「飛出安全、飛出志氣、飛出品牌、飛出效益」四大目標，助力把C919打造成全球業界認可的成功機型，為中國大飛機事業持續貢獻「東航力量」。

▲12時31分，MU9191航班抵達北京首都國際機場。圖為嘉賓與機組、乘務組在北京首都國際機場合影。中新社

科技自主自強

航天科技工作者郭先生：
●萬事開頭難，今天首航就成功了一半。後面我國一定要犯其至難而圖其至遠的決心，把科技自主自強做到更好，把大飛機飛得更好、更穩、更多。

▲郭先生

掌握核心技術

大飛機供應商陳先生：
●希望未來能夠在更多的零部件上有自己的核心自主知識產權，那樣就不會受制於人，就更加方便了。

▲陳先生

總設計師：讓更多旅客乘上我們的大飛機

28日上午10時32分，中國東方航空使用中國商飛全球首架交付的C919大型客機，執行MU9191航班，從上海虹橋機場飛往北京首都機場，開啟全球首次商業載客運營，C919起飛一氣呵成直插雲霄，經過1小時59分鐘飛行，於當日12時31分安全降落北京首都機場，C919商業首航圓滿成功。

當天，近130名首航旅客「搶鮮」感受東航C919空中體驗。C919國產大飛機總設計師、中國工程院院士、南京航空航天大學校友吳光輝也是本次航班的乘客之一。吳光輝說：「今天首航任務的圓滿完成，圓了我們大飛機人幾十年的夢想。希望以後能讓更多旅客乘上我們的大飛機。」

綜合新華社、大公報記者夏微報道



▲5月28日12時31分，由全球首架國產大飛機C919執飛的東航MU9191航班，由上海飛抵北京，圓滿完成首個商業航班飛行。圖為23日，C919大型客機從上海虹橋國際機場起飛，進行驗證飛行。中新社

C919商業首航 載客衝上雲霄



掃一掃 有片聯

從1970年自主研製「運十」立項開始算，到2022年C919成功交付，足足用了52年。C919從立項到首航，也用了16年。「C919飛機開啟商業首航，是夢想照進現實的時刻。」中國東航黨組成員、副總經理馮德華表示，此次商業首航標誌C919「研發、製造、取證、投運」全面貫通，中國民航商業運營國產大飛機正式「起步」，中國大飛機的「空中體驗」正式走進廣大消費者。

旅客點讚：艙內安靜無顛簸

早上8時許，上海虹橋機場機庫舉行C919首航儀式，不少首航旅客是國產大飛機「發燒友」。對C919的設計特點如數家珍。旅客陸續登機，邊走邊拍記錄每個細節：「全球首架」的「中國印」標誌、B-919A的特殊「身份證號」等一一抓拍下來。在眾人見證下，C919飛機緩緩滾上跑道，滑、

加速、抬頭、直插雲霄，起飛一氣呵成，飛機離地一刻機艙內響起熱烈掌聲，每位旅客獲贈紀念登機牌。有旅客調侃說，App上顯示C919機齡5個月，「這麼年輕就開始打工了」，充滿對C919呵護和厚愛。10時32分，搭載近130名旅客的MU9191航班經過約2小時飛行後，平安降落北京首都國際機場，穿過象徵民航最高禮儀的「水門」。

為客艙裏有很多旅客朋友們是第一次乘坐上C919大型客機。」中國商飛首席科學家、C919大型客機總設計師吳光輝是本次首航旅客之一。早在2018年他表示期待與同事們一起以乘客身份乘C919國產大飛機。「體驗非常好。真是人努力天幫忙，天氣特別好。今天首航任務的圓滿完成，我覺得這是一個圓夢之旅，圓了我們大飛機人幾十年的夢想。」吳光輝院士表示，後期還有很多任務要做，保證飛機安全順暢地運行，並要生產更多飛機，讓更多的國人和出行的旅客能乘上我們的大飛機。

28日晚晚16時34分，C919大飛機從北京飛抵上海。從29日起，東航首架C919將在上海虹橋—成都天府航線上運營，後續C919將投放到更多航線。據悉，目前C919全球訂單已達1061架。



▲東航客艙服務部總經理鍾雲在航班上展示首航紀念登機牌。中新社

歷14年攻克「飛機大腦」 下一站換裝「中國心」

技術攻關

如果把C919大飛機比作一個人，那麼控制律就是飛機的「大腦」，它從根本上決定了飛行過程的受控程度。為了攻克這項核心技術，2008年中國商飛成立了C919飛行控制律聯合攻關隊，由總設計師吳光輝親自擔任隊長。

2017年，C919首飛後，控制律團隊和試飛團隊歷經5年，進行艱苦卓絕的試飛試驗。14年獨立攻關，從最初的2頁控制律設計手稿，到後經近百輪的模擬器研和鐵鳥試驗，控制律和試飛團隊共同完成800多架次、3000多小時的試飛飛行。

最終目標是100%國產化

「國產大飛機的最終目標是實現100%國產化！」C919大型客機副總設計師周貴榮說。

2011年9月初，我國大型客機發動機重大專項的主承製單位——中國航發商用航空發動機有限公司，正式將國產大飛機發動機命名為「CJ-1000A」，中文名稱為「長江」發動機。

2019年，長江-1000開始全面地面航發測試，研發水平不斷提升。早期受複合材料製造技術限制，渦輪風扇葉片採用的是鈦合金空心寬弦葉片技術，與目前C919採用的LEAP-X1C發動機的碳纖維複合材料相比，零件更重，效率更低。2019年，中國在碳纖維材料航發葉片研發中取得突破，國產複合材料風扇葉片應用於CJ系列大涵道發動機，實現了發動機性能提升。去年10月，商發公司組織召開加速推進長江-1000適航取證工作動員會，計劃盡快開展長江-1000的裝機試飛和認證。在不久的將來，國產大飛機裏的這類強勁「中國心」必將提供更大動能。

央視新聞、光明日報

飛向世界 與32國家和地區簽署雙邊適航

【大公報訊】記者夏微上海報道：東方風來，翼起翱翔。讓國產大飛機翱翔藍天，不僅承載着國家意志，也凝聚着民族夢想和人民期盼。對於數十年如一日堅守在科研攻關第一線的中國航空人而言，「後期我們還有很多任務要做，那就是保證飛機安全順暢地運行」。在首航班機乘客名單上的中國商飛首席科學家、C919大型客機總設計師吳光輝說。

「開拓東南亞市場是第一步」

民航領域專家林晉傑認為，在C919運營的初步階段，主要需解決三方面問題。一是確保安全的運營，這是對於一個新機型在運營初期需要特別注意的。二是逐步建立完善的運營保障及售後維護的體系，要按照商業運營需求建立。三是要逐步改進運營中遇到的問題，提升飛機可靠性。在知名航空博主秦嶺看來，好飛機是飛出來的，要經過大量時間去驗證，飛出性能的極限，證明設計是可靠可行的。東航此前進行的遠超100小時驗證飛行已確保了它的安全性。

秦嶺直言，好飛機是要飛出去的。C919仍

需在後續運營中發現問題解決問題。同時，C919最終還是要飛出國門，他認為要盡可能多地實機飛出去參加國際航展，讓更多廠商和全球媒體了解接觸，秦嶺說：「這是必須要走的一步。」秦嶺認為，東南亞市場或許是C919邁向國際的第一步。

去年9月，民航局航空器適航審定司長楊楨梅透露，C919飛機走向國際市場分為兩種情況，一是作為中國登記註冊的飛機飛出國門，二是作為中國研製的飛機銷往國外。對於飛出國門，中國作為國際民航組織成員國，已建立符合國際民航公約及其附件要求的適航審定體系，中國民航局頒發的適航證，可被其他國際民航組織成員國認可。中國航空公司可以進行中國登記註冊並具有中國適航證的C919飛機，飛往世界各地。對於銷往國外，按照國際慣例，出口飛機應滿足進口國的適航要求。C919飛機在已獲得中國民航局適航批准基礎上，可以通過雙邊適航來獲取進口國民航局的適航批准。目前，中國已與前進行的遠超100小時驗證飛行已確保了它的安全性。

首航動人瞬間



「大飛機」人共聚

●坐在第一排的是中國民用航空局局長宋志勇、中國商飛董事長賀東風、東方航空集團有限公司總經理李養民以及工業和信息化部黨組書記、部長金壯龍（左到右）。第二排中部是：C919總設計師、中國商飛首席科學家吳光輝院士和航空系統工程及信號處理專家張彥仲院士。中新社



銘記登機一刻

●首個商業航班的130餘名旅客陸續登機。大公報記者夏微攝



空乘牌匾打卡

●28日，C919首航的牌匾成為上海虹橋機場最熱打卡點。大公報記者夏微攝



「五福臨門」祭五臟

●機上餐食叫「五福臨門」，主食是臘味煲仔飯，搭配三色水果拼盤、C919首航特色芒果布丁、東航自製巧克力酥餅和牛奶。



▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生

▲郭先生

▲陳先生