



# 國航南航同時接收首架C919

## 國產大飛機開啟多用戶運營新階段 市場前景料迅速打開

備受關注的中國國產大型客機C919交付活動28日晚在上海舉行，中國國際航空公司（簡稱國航）、中國南方航空公司（簡稱南航）在中國商用飛機有限責任公司（簡稱中國商飛）總裝製造中心浦東基地同時接收首架C919飛機。這標誌着C919飛機即將開啟多用戶運營新階段，市場前景料將迅速打開。



◆文/圖：香港文匯報記者 夏微 上海報道

28日晚19時56分，隨着現場機庫大門緩緩拉開，噴塗着五星紅旗的國航C919首架機與紅色木棉花塗裝的南航C919首架機同台亮相、交相輝映。中國商飛向國航、南航頒發《飛機銷售證》並移交飛機交付紀念鑰匙，中國民航局向國航、南航頒發《國籍登記證》《標準適航證》和《無線電台執照》。

### 國航首架C919為延程型 燈光支架細節滿滿

「哎呀，這飛機可以的，好舒服！」「當然，這個飛機特別棒！」隨着兩架飛機的亮相，現場嘉賓爭先恐後登機參觀。國航首架C919因為是首架「身披」國旗的C919，吸引了不少人在進入機艙前與機身上的國旗合影留念。香港文匯報記者剛踏入機艙，便聽到前序參觀者一臉笑意地對國產大飛機大加讚美，機上的乘務人員也是自豪地回應，並邀請參觀者入座感受國產大飛機的寬敞乘坐空間，介紹機上的特色設計。

國航C919首架機為延程型。據國航C919機隊大隊長王岩表示，延程型相對於標準航程型，發動機的推力更大，「航程能達到四千多到五千多公里」。客艙布局方面，國航C919採用158座兩艙布局，包含8個公務艙和150個經濟艙。記者注意到，國航的C919客艙中採用了非常柔和的藍色情境燈光，在保證客艙照明的前提下，也增加了氛圍感。不僅如此，靠近走廊側的座椅扶手上的數字編碼採用了夜光設計，可以保證旅客在昏暗的機艙環境下也能輕鬆找到自己的座位。

8個公務艙座椅的設計也是區別於以往的機型，增加了頭部的包裹感，方便乘客側靠。據國航C919客艙服務部主任乘務長朱岩介紹，座椅間距達到30至31英寸，「對標波音737-700或800機型來說，這個間距已經非常非常寬了，中間座椅更寬一些，也會讓旅客感到很舒適。」如今手機及平板設備已經是人手必備，國航C919座椅前方，除了傳統的小桌板，還特別設計了手機支架，可以放置大於2公斤重的設備。「因為空中的屏幕我們只是播放安全須知及一些公放的娛樂內容，有了這個支架，就可以用自己的設備連接機上WiFi，使用局域網根據自己的偏好觀看平台內的娛樂節目。」至於保持設備始終「在線」的充電口，國航C919也適應市場所需提供USB和Type-C的兩種接口。

飛機安全出口附近的座位間距向來寬敞，而在國航C919飛機上，這個間距更寬了，達到45英寸。而為了讓應急出口區域的旅客更為方便，除了座椅前方的小桌板外，座椅側面扶手裏都加裝了一塊額外的小桌板，以便身材嬌小的旅客使用。朱岩告訴記者，「C919應急出口艙門的開啟和波音737的不太一樣。但設計我覺得比737更好一些，因為操作更簡便，保護蓋的設計等在實際操作中更容易更直觀，對這一區域就坐的旅客而言是一目了然的。」

### 南航C919獨有三艙布局 機上可享用粵式餐飲

走下國航C919，登上一旁的南航C919，記者不禁感受到了兩家航司的「默默較勁」，國航C919機身塗裝帶國旗，南航則是在機艙內插滿了小國旗，在展現民族自豪感上毫不遜色。不同於國航C919的客艙布局，南航首架C919為標準航程型，採用164座三艙布局，包含8個公務艙、18個明珠經濟艙和138個經濟艙。這也是目前運營C919的三家航司中，唯一採用三艙布局的。

南航C919乘務長莊晶晶在介紹時首先提到的就是客艙空間的開闊，「C919飛機有幾個優勢，第一就是你上飛機後會發現視角比較開闊。比我們以前一些窄體機看起來過道更寬，有48.25，空間因為是一個下沉式的設計，空間高度可以達到2.25米。」此外，南航C919座椅採用了輕薄設計，由於高新材料的應用和人體工學的設計，所以雖然輕薄卻並不影響舒適度。同其他兩家航司一樣，三人座中間座椅也是更寬一些。「我們客艙還有更多的儲物空間，前艙有一個13英寸的，後艙有一個15英寸的儲物櫃，給行李存放和儲物提供了更多靈活性。」值得一提的是，儲物櫃上的應急設備標識是南航與商飛共同探討研發的，可以使得指引更加清晰，空間應用更為合理。

飛機餐素來是乘客關注點之一，記者獲悉，南航C919餐食以「圓夢」為思路，融入了嶺南文化，研發了粵式正餐、粵式早茶、四宮格熱食等24款套餐。

### 親歷重要時刻 機組自豪感強烈

由於交付時間已近晚上8時，兩航司機組成員還要準備第二天首行事宜，意猶未盡的參觀者們只好陸續離機。據悉，國航首架C919將於29日9時許從上海浦東國際機場起飛，回到北京。南航首架C919則將於29日7時30分許從上海浦東飛往廣州白雲機場。

南航C919乘務長莊晶晶直言，目前的心情很激動。「畢竟是既經歷了又見證了民航事業發展的重要時刻。這種機會是很難得的，所以很珍惜。同時，作為C919的乘務員，我們前期也經過了豐富的訓練，上了飛機就感覺很自豪。你看我們的布置，還有國旗的元素。以前上飛機操作面板都是英文的標識，現在一上飛機都是中文的，這種自豪感是很強烈的。」



◆中國商飛向國航、南航同時交付首架C919。



◆南航機長崔唯為國產大飛機點讚。



◆國航C919應急出口處寬得可以放下餐車。



◆交付現場有「限定款」飲料。



◆國航C919座椅前方的移動設備支架。

### C919飛機大事記

- 2007年2月**
  - ◆國務院原則批准大型飛機研製重大科技專項正式立項
- 2009年1月**
  - ◆中國商飛公司正式發布首個單通道常規布局150座級大型客機機型代號COMAC919，簡稱C919
- 2015年11月**
  - ◆C919首架機在上海浦東基地正式總裝下線
- 2017年5月**
  - ◆C919在上海浦東機場成功完成首飛任務
- 2021年3月**
  - ◆C919全國首單正式落地
- 2022年9月**
  - ◆C919獲中國民用航空局頒發的型號合格證（TC），標誌着中國具備按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9日**
  - ◆全球首架C919飛機交付中國東方航空，東航獲頒發單機適航證（AC）
- 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28日**
  - ◆C919商業航班首飛
- 2023年12月12日至17日**
  - ◆C919到訪香港展出，是國產大飛機首次出訪中國內地以外的城市，其間飛越維港上空進行飛行演示
- 2024年1月26日**
  - ◆C919首度服務春運
- 2024年2月**
  - ◆參加於2月20日至25日舉行的2024年新加坡航空展，這是國產大飛機在國外航空展的首次亮相
- 2024年2月20日**
  - ◆C919高原型收穫全球首批訂單
- 2024年8月28日**
  - ◆中國商飛同時向國航和南航交付首架C919飛機

## 兩大航司加入 助推運維體系建設

**特稿** 作為「先行吃螃蟹」的航司，無論C919全球首家用戶東航，還是如今剛剛接收C919即將展開國產大飛機飛行的國航與南航，工程技術的實力都是不容小覷的。對於一款新型飛機而言，這樣的航司加入機型的運營將協助飛機生產廠家解決很多飛機在實際運行裏碰到的技術問題，有助於飛機可維護性的提升。作為國內航空企業的資深工程師，黃河認為，在東航之後，國航和南航也引進C919，無論是維修資源還是人才和航材儲備都會得到進一步提升，這會極大減少其他航司在引進C919時的顧慮，「市場一下就打開了。」

黃河坦言，任何一款新飛機都可能存在廠

家試飛不出來的故障，只有在實際運營過程中去發現問題並提出解決方案。「國航和南航也是國內兩大國企航司，從技術層面來講，他們的工程技術力量雄厚，可以與東航一同協助中國商飛解決C919運行裏面碰到的技術問題，對於C919飛機的維修手冊完善有非常大的幫助。」

### 商業上是競爭關係 維修上是協助關係

不僅如此，黃河更為看中的是國航和南航在國內眾多的維修基地，「隨着C919飛機的引進，它們必然會在這些基地陸續地把人才培養起來，把航材儲備起來。後續其他航司引進C919之後，飛往這些有國航和南航維修基

地的機場，飛機的保障就很容易，因為國內航空公司雖然在商業上是競爭關係，但是在維修上是協助關係，其他公司可以一起使用國航和南航的維修資源。那麼，後續引進C919的航司，不必再單獨花大價錢去買很少使用的維修設備，也不需要花更多的流動資金去買備用航材。」因此，黃河認為，隨着國航與南航加入C919運營，C919在國內的推廣會更加容易，國內市場將被快速打開。

而談及國際市場，黃河信心滿滿且頗為自豪地表示，國航國際航線比較多，作為「載旗公司」，「國航以後把C919投入國際航線，掛着五星紅旗C919飛到國外，宣傳的效果肯定非常好。」

## 規模化運營 市場優勢明顯

**專家解讀** 中國商飛同時向國航和南航交付首架C919，在業內專家學者看來，是國產大飛機在商業運行方面的一個重要的里程碑。隨着是次兩架飛機的交付，C919已從初始試運營進入規模化市場化運營階段。

2023年5月28日，國產大型客機C919開啟全球首次商業載客飛行時，民航領域專家林智傑曾表示，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，這對C919來說正處在從無到有的過程中，需要按照商業運營的需求來建立。三是要逐步改進運營中遇到的問題，提升飛機的可靠性。知名航空博主秦嶺也坦言，好飛機是飛出來的。任何一款飛機在投入實際使用之前，都是要經過大量的時間去驗證，飛出性能的極限，證明設計是可靠可

行的。

如今，作為全球首家C919用戶的東航，C919機隊規模已發展到7架，定期商業航線達到5條。「飛機的性能和可靠性已經經歷了實際運營的初步檢驗」，林智傑認為，此時中國商飛同時向國航和南航交付首架C919，是C919規模化、市場化運營的一個重要的里程碑節點。「過去一年C919只交付了東航一個客戶，如果把過去一年東航的C919當做初始試運營，那麼現在C919就已經具備了進入批量商業運行的條件，將在國內的民航市場上全面運營。」

### 同時交付兩架是產能提升具體表現

在北京交通大學民航運輸系主任、教授李艷華看來，「國航、東航、南航是國內的三大旗艦式航空公司，也都是國有航空公司，在C919通過各項適航，並且運行技術穩定的情況下，三家航司都採用國產民航機是預料

之中的，也應該首當其衝。」雖是「理應」，可國產大飛機的出色表現讓李艷華不禁點讚道，「東航已經在運行7架C919，已經服務旅客超過40萬人次，各項運行技術穩定。如今，中國商飛向國航和南航交付首架C919，更加說明C919得到了我國主流航空公司的廣泛認可。而且，上述三家航司都採用C919，對於中國商飛來講也是一個高度認可和巨大鼓舞。」

李艷華表示，結合中國的航空運輸市場需求，C919未來發展優勢顯著。「當前我國機隊結構中87%左右的都是窄體飛機，C919作為單通道窄體飛機，也符合國航和南航的市場需求，從經濟性上也有一定優勢。」

對於市場普遍關注的產能問題，李艷華認為，考慮到疫後市場反彈及訂單客戶需求，C919的產能仍迫切需要提升。不過她對中國商飛的實力很有信心，「這次同時交付兩架，其實也是產能提升的一種具體表現。」