



首架国产支线飞机ARJ21交付成都航空运营 今天,上海“阿娇”红妆嫁蓉城

本报记者 叶薇

对中国民机事业来说,今天是个大喜的日子。我国自主研发的新一代支线客机ARJ21今天“出嫁”了!嫁到哪里?成都航空,ARJ21的

全球首家用户。

今天上午10时,它身披印有“太阳鸟”标志图案的红白相间“嫁衣”,从上海出发,下午1时左右飞抵成都。



■ 今天上午,喷上成都航空涂装的ARJ21准备从上海大场机场飞往成都

本报记者 陈梦泽 摄

ARJ21的“娘家人”——中国商飞公司的研制人员亲切地称这款飞机为“阿娇”,看着她一天天长,从蹒跚学步到飞越千山万水,那份心情,就如同对着自家的宝贝女儿。

去年12月30日,“阿娇”获得“成人礼”——中国民航局颁发的型号合格证,经过近一年的“婚前准备”,“阿娇”终于等来了盛大的蓝天婚礼。从今天开始,中国航空公司正式拥有了第一架中国制造的飞机。

娘家备下三份“嫁妆”

为了给“阿娇”准备丰厚的嫁妆,“娘家人”可谓呕心沥血。“民机交付工作是一个系统工程。民机制造商除了设计生产出性能优越的产品外,还必须以完善的客户支援赢得用户的信任。我们是民机客服领域中第一个吃螃蟹的,一切都是摸着石头过河。”中国商飞客服公司市场与客户支援部部长陆朝阳深有感触地说。

看看“阿娇”的嫁妆清单都有哪些内容?简单说,有三大“嫁妆”。一是培训,对飞行员、乘务人员、机务人员以及签派人员全方位的培训。“比如,起飞时油门放在什么位置,遇到什么状况怎么处理,如果多个故障出现,飞行员如何能做出有效的反应等,这都有一个科学的体系支撑。”

对飞行员来说,要驾驶ARJ21,首先必须到客服公司进行20到25天的理论培训,然后到模拟机上训练100个小时,再经历10到20次的本场飞行,最后获得型别登记证书,也就是我们通俗理解的执照。目前,10名飞行员在完成全部测试任务后,获驾驶员资格授权书,成为全球首批具有ARJ21飞机飞行资质的飞行员。

二是维修保障。“飞机上任何一个零件,都有相应的故障模式和维修方法,我们要帮助客户通过例行的维护检查避免风险,发动机孔探、结构修理、液压管路修理、发动机大部件拆装、飞机整机顶升等多项自主改装和维修能力都要具备。”

“如果零件需要更换,汽车一般

要开到‘4s’店,飞机就很麻烦。除了航空公司自己提供的航材外,我们还特别准备了很多备件,保证飞行过程中如果遇到故障可以及时更换。”陆朝阳介绍,商飞在上海地区建立了航材中心库房,包括普通库房4000平方米和保税仓库2200平方米;在成都机场周边租赁了普通仓库300平方米,保税仓库400平方米。

三是运行支持。“飞机可以在哪些机场运行、飞哪些航线,根据不同的机场和航线运营飞机需要消耗多少燃油、需要飞行多长时间、起飞速度是多少、起飞重心的位置如何设置,飞机可以装载多少货物、多少人……如果是一些特殊的高原机场可能还要制定一些特别的飞行程序。”陆朝阳说,要完成这些工作还需要提供性能分析软件、配载分析软件、飞行品质监控软件、计算机飞行计划数据等一系列运行产品,以及必要的技术指导和培训,帮助客户建立运行飞机的能力。

五年之前定下“亲事”

“阿娇”和成都航空可不是闪婚,这门亲事早在2010年就定了下来。

一般来说,航空公司在订购飞机之前,都会与主制造商协调,提出自己独特的要求。成都航空副总经理何培文介绍,早在2010年,成都航空就开始介入ARJ21的研制。“在某些工作中,我们提出了增加工艺的要求,而在部分工艺文件的编制中,我们提出了多条修改意见,最终都被中国商飞公司采纳。”

成都航空的飞行员在ARJ21的试验试飞阶段即开始体验、驾驶飞机,乘务、机务、航务等人员也都提前体验、熟悉了飞机。比如,ARJ21-700飞机的舱门打开方式与成都航空现有的A320飞机不同,应急舱门的位置也有所不同,对这些细节,经过培训的空乘人员都已了然于心。

在成都的一楼大厅里,有一个面积为1050平方米的崭新大厅,这里是成航新建的运行指挥中心(AOC)。据何培文介绍,AOC分为三大主要功能区域,包括飞行、乘务准备区,综合指挥区及应急指挥区。记

者在现场看到,综合指挥区共有23个工作席位,有运行控制、机组跟踪、客户服务、维修控制、后勤保障等岗位。“我们为运营国产飞机专门预留了ARJ21飞机区域经理、签派放行、运行监控等相关席位,在航空运行指挥系统方面全力保障ARJ21飞机安全运行。”

成航老总亲自“迎亲”

今天的“迎亲”阵容格外强大,执飞机长是成都航空的总经理隋明光。隋明光是资深飞行教员,执飞过波音737和空客A320全系列等多款飞机,先后参与组建了四家航空公司。这并不是他第一次执飞ARJ21。今年6月,隋明光带着成航4名飞行员组成最小机组培训小组,先后完成了理论培训、模拟机训练、飞行训练,取得了驾驶ARJ21进行最小机组试飞的资质。“只有深度参与其中,我们才能真正清楚这架飞机的性能和特点,只有把准备工作细致到实际的技术环节,才能保证将来的运行安全。”

航空公司的老总驾驶一款仍在试飞取证中的国产客机,这在中国民用航空史上可能是破天荒的第一次。然而,他却显得信心满满,“ARJ21飞机的表现正如我们的期待,操控性、安全性、舒适性都非常好,系统功能很强大。这款国产飞机很好飞,感觉和波音737差不多。”

曾经,他在朋友圈里这样写道:“这个梦想已经在我的脑海里出现了千百次:蔚蓝的天空中白云朵朵,一架架‘太阳鸟’涂装的ARJ21飞机满载着乘客,飞越祖国的山山水水,平安、平稳地降落在祖国西南大地上。这就是我们国家具有自主知识产权的飞机,我们要让全世界的目光聚焦在这里。”今天,他开着“阿娇”回家了,梦想从这一刻起航。

在隋明光的带动下,成都航空的飞行员都主动申请加入ARJ21站队。“首批4名飞行员是我们的种子选手,是最强力量,我们现在还在抓紧培训,将有16名飞行员陆续获得资质。”成都航空飞行部副总经理提玮说。

试运行3个月后将载客 首批交付飞机确定京沪等7条航线

2010年,中国商飞公司、四川航空公司、成都交通投资集团三方携手,完成了对原鹰联航空公司的重组,组建成都航空公司,并确认成航为国产ARJ21新支线飞机首家用户。

“按照中国民航有关规定,ARJ21飞机接收后,成都航空空载试运营三个月后,将正式载客示范运营。”成都航空董事长庄浩刚说,尽管ARJ21是支线客机,但是完全具备干线航线的要求和标准。而到明年交付的5架飞机,足以支撑起十几条航线。目前确定了7条航线作为首批交付飞机计划运营的航线,航线城市包括上海、北京、武汉、南京、昆明、西安、贵阳。

记者了解到,在ARJ21飞机航班上,除了成都航空现有的高标准服务外,还会增加一些体现地域特色、巴蜀文化的细节。比

如,在椅套、靠垫上增加熊猫图案等。在成都双流机场,成都航空将把现有的2个值机柜台拿出一个来给ARJ21-700飞机的乘客专用。在ARJ21-700飞机可能降落的机场,计划提供专用的登机通道,以缩短乘客排队的时间。至于乘客关注度较高的机上餐食,将以比现有标准高20%的水平供应。

至于公众关心的票价问题,成都航空副总经理王凌云回答说,为了最大可能提高ARJ21-700飞机的影响力与知名度,成都航空制订了各种市场环境下的营销方案,包括特色机上服务、电商直销等,尽一切努力来提升航线客座率与营销品质。“价格取决于市场,头一两年价格会有较大优惠。”

记者了解到,成都航空一共订了30架ARJ21,未来还有可能开辟东南亚航线。

记者手记 吾家有女初长成

在“阿娇”的成长过程中,她经历了海拉尔-43.2℃严寒、长沙50℃酷暑的考验;分享了远征北美完成自然结冰试飞并首次实现环球飞行的喜悦;记录下在大场、南通、东营、成都、大连、南京等机场航线演示飞行的足迹……

吾家有女初长成。在“阿娇”的娘家人中,有像胡双线一样35年坚守大飞机生产一线的工人,有常年驻扎阎良外场的研制人员,有跟着“阿娇”走南闯北,去寻找最热、最冷、风最大、结冰最厚等极端气象的试验试飞人员。他们用勤劳和智慧为这场婚礼精心准备着。

然而,成长并不是一片坦途。“阿娇”也受到了很多质疑,最大的质疑就是它是否安全。2008年5月28日,FAA(美国联邦航空

管理局)正式受理ARJ21-700飞机型号合格证申请;两年后正式告知CAAC(中国民用航空局)启动对ARJ21-700飞机的影子审查。ARJ21-700飞机接受了最严格的适航审查,关键、重要的试验、试飞项目都要通过FAA的目击,CAAC的审定结果全部都要得到FAA的认可和确认。可以说,经过这样适航审查的ARJ21-700飞机,其安全水平是国际一流的。

交付运营只是新起点,从研制成功到市场成功再到最终的商业成功,前面的路还很长、挑战还有很多。目前,“阿娇”的娘家人已经开始新一轮论证改进工作,将进一步降低重量,减少飞机气动阻力,航电、飞控、防冰系统都将陆续改进。