



从载客168人到拉货20吨 疫情冲击,客机变空中“带货王”



山东复工复产再调研

疫情之下,航空业如何渡过难关?无法保证客座率的航空公司纷纷发力“客改货”业务。

一架波音737-800客机改装成全货机需要哪些步骤?放油、消毒、座椅拆卸、飞机称重……16日,齐鲁晚报·齐鲁壹点记者来到山东太古飞机工程有限公司,现场揭秘航空公司“客改货”,看看民航客机如何摇身一变成为载重20吨的“拉货王”。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 白新鑫

16日下午,记者在山东太古机库里见到了本次“客改货”的主角,一架机龄只有4.5年的波音737-800型飞机。从外观上很难看出它与普通民航客机的区别,登上机舱后记者发现,机务工程师正在拆卸座椅,全部拆卸完后,机务工程师把座椅一排排抬下飞机,整个机舱变成了一个空旷的货舱。

“今天上午我们主要为这架‘客改货’飞机做了放油、消毒等工作,下午是对168个座椅进行拆除。”本次客改货任务总负责人,山东太古机务工程师房斌说。本次客改货主要分为座椅拆除与飞机称重两个大环节,由40名机务工程师耗时1天完成。

在机舱内记者注意到,座椅拆除后,机务工程师开始在机舱内安装泡沫棉。据了解,泡沫棉主要对飞机侧壁板起到保护作用。“这架飞机是临时性的‘客改货’,只是暂时拆除客舱座椅改为货舱,之后可能还会装座椅变回客机,所以我们要采取一定的保护措施,防止飞机在拉货期间损伤。”房斌告诉记者,如果飞机需要重新“货改客”是完全没问题的,只需要重新向民航总局提交申请,制定方案后即可改装。“整个‘货改客’的改装流程基本是‘客改货’的逆向顺序。”房斌告诉记者。

为了确保客机作为货机使用期间的飞行安全,机务工程师会在改装好的机舱内轨道上加装支座,货物固定在支座上,通过货网二次加固,防止货舱内货物颠簸损伤机舱。“此外我们制订了详细方案报备民航总局,其中包含了货舱火警、火情在内的众多预案。”房斌说。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者了解到,这种工期1天的“客改货”是一种可逆的改装。除了这种改装,还有一种工期约90天的“客改货”。通常专职的货运航空公司货机会进行此类改装,这是一种对飞机结构进行改变的“客改货”,需要在飞机表面切割,改造货运专用舱门。

在座椅全部拆除并完成保护工作后,机务工程师又更换了机舱内的指示牌,视频娱乐等系统也被关闭,此时飞机就进入了称重环节。据房斌介绍,飞机称重是为了重新计算飞机的重心。“168个座椅拆除后飞机重心发生变化,我们必须重新称重计算飞机重心,确保飞机飞行安全。”

飞机称重是客改货的重点也是难点。风力、温度等外部环境都可能使飞机重量产生误差。为避免外部环境对飞机称重造成影响,山东太古机务工程师制订了夜间在机库内称重的方案。

一切准备就绪后,拖车将飞机牵引到秤盘上。“这三个秤盘点位置是根据飞机机轮的三点位置提前计算得出的。”房斌告诉记者。称重人员记录下3处秤盘显示的重量读数后,汇总计算重量及重心。通过称重获得飞机整修后的基本重量平衡参数,运行控制、配载、货运等部门根据这些参数对飞机实行科学配平,安排旅客和货物具体位置,以保证飞行安全,实现最大装载能力。

至此,飞机改装工作全部结束,改装后山航飞机机舱内将分为4个货区,每个货区客装载3吨货物,加上原本的飞机腹舱,“客改货”飞机最大运载能力将达到20吨,比改装之前提升了3倍多。



山航一架波音737-800客机拆下座椅,改装成一架全货机。本版照片 齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 张中 摄



工作人员拆卸飞机座椅



机舱座位拆卸前



机舱座位拆卸后

山航货机以日韩航线为主 5月樱桃季将大显身手

山航货运部副总经理潘宵峰告诉记者,山航货机主要通航的城市以东北亚的首尔、大阪、东京为主。“本次我们改装了3架货机,计划2架投放在青岛,1架投放到烟台,通航初期主要以日韩航线为主。”潘宵峰告诉记者,山航以山东为主基地,深耕多年山东往返日韩航线,拥有一套成熟的运营体系,而烟台、青岛两地与日韩贸易往来密切,货源问题几乎不存在。此外,山航货运主动对接国内外企业,推出了定制化货运包机业务,力争实现开放性市场。

2002年,山航引入国内第一架737-300QC(客货快速转换型飞机)同时开展客货运输,开创国内737飞机全货机运输的先河。白天“运人”,晚上“拉货”,在客货运输方面具备丰富的操作经验。

“运营日韩货运航线是我们初期的计划,马上到5月份,我们将迎来樱桃旺季,到时候我们也会考虑把货机资源向樱桃等生鲜果蔬类货物倾斜。”潘宵峰告诉记者,往年每到樱桃季,往往会出现货舱“一位难求”的局面,本次改装的3架货机将有效解决樱桃舱位的难题。

◎延伸报道

民航一季度亏损近400亿 空中货运成“救命稻草” 政策暖风频吹,航空公司纷纷“客改货”

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 白新鑫

突如其来的新冠肺炎疫情给各行业带来了不同程度影响,其中民航业更是受到巨大冲击。

一季度取消七成航班

在4月15日的民航局例行发布会上,民航局航空安全办公室主任熊杰介绍,我国民航业今年一季度全行业累计亏损398.2亿元,其中航空公司亏损336.2亿元。一季度,民航业共完成运输总周转量165.2亿吨公里,旅客运输量7407.8万人次,同比分别下降46.6%和53.9%。

数据显示,2020年一季度国内航空公司取消了70%以上的航班,原本热闹的春运也变得冷冷清清,各大航空公司一季度的经营数据都“惨不忍睹”。随着国际疫情蔓延,航空公司的海外市场也按下“暂停键”,在此背景下,各大航空公司主动出击,寻求自救,“客改货”便是航空公司自救方式之一。国内多家航空公司如南航、海航等,纷纷将客机改装为货运包机。

民航局鼓励“客改货”

疫情之下,传统客运航空公司由载客变拉货,跟已运营成熟的专职货运航空公司相比,客运航空公司改拉货具有哪些竞争力?

首先是政府扶持。在3月29日的国务院联防联控机制召开的新闻发布会上,民航局发展计划司二级巡视员张清表示,民航局主要采取四大措施提高我国国际航空货运能力。

一是大力增加航空货运运力供给,挪出许多大型机场高峰时段供全货机使用,开辟“绿色通道”,鼓励中外航空公司执行货运加班包机,利用闲置客机执行货运航班。二是鼓励航企主动对接对外贸易需求,及时安排货运加班包机。三是持续降低航空物流成本,支持航空物流业的发展。四是对具有重要战略意义的运输需求,民航局及时启动重大运输任务,着力防范供应链“断链”风险。

其次是成本优势。客运航空公司改装的货机运营成本相对较低,运输货物

的价格也极具竞争力。除此之外,以山航为例,本次改装的货机为临时性的可逆改装,因此并没有对飞机结构进行切割,没有安装专用货运舱门,所以山航货机运输的主要以快件、电子产品等货物为主,与货运航空各有所长、分工明确。

货运市场成为必争之地

3月29日,国务院联防联控机制就提升国际航空货运能力稳定供应链有关情况举行发布会。国家发改委基础设施发展司一级巡视员任虹表示,目前我国全货机发展处于初级阶段,发改委积极鼓励和支持我国航空物流企业开展航空货运。国家邮政局政策法规司司长金京华表示,2019年我国出口邮件、快件主要通过航空运输,国家邮政局将进一步加快发展快递空中网络,提高国际航空货运能力,促进国际物流供应链体系建设。

“从数量上看,我国目前只有173架全货机,占民航运输机队的4.5%。”山航货运部副总经理潘宵峰说。数据显示,2019年我国进出口航空运输货物的60%由客机完成。

在疫情防控期间,很多客运航班被暂停,各种物资的需求更加旺盛,导致货运运力紧张。据中国民航总局统计,目前的货运航班量较疫情前上涨,2020年3月份全货机货运量逆势增长,共完成25.3万吨,较去年同期增长28.4%。4月6日至12日,中外航空公司共有国际货运航班预先飞行计划4445班,已大幅超过疫情发生前的平均周计划1014班,增幅338%。

原本航空公司主要以客运为主,民航货运只能算“锦上添花”。很多人没想到,疫情发生后,民航货运仿佛给航空公司打了一针强心剂,如今民航货运俨然成为各家争夺的“救命良药”。

“一方面面临巨大的经营压力,另一方面是我们想要通过‘客改货’,形成稳定的货运供应链,让‘客改货’真正变为生产力。未来这3架飞机可能会重新改装为客运飞机,也可能根据货运市场行情继续作为货机常态化使用。”潘宵峰告诉记者,未来山航会根据市场变化,考虑改装的3架飞机下一步的方向。