2023年1月8日，南航CZ682首尔—沈阳航班降落，这是“乙类乙管”新政后，南航首班回沈阳的国际航班。乘务员已非“大白”。（人民视觉/图）

从美国纽约肯尼迪机场出发，跨过北冰洋，经过15小时4分钟的飞行后，北京时间2023年1月8日6时35分，南航CZ600落地广州白云机场。

在乘客杨祎看来，这是一趟“陌生又熟悉”的归途。登机时，乘务员穿着防护服、佩戴面屏向杨祎打招呼。入座时，乘务员还在劝说没有佩戴口罩的乘客戴上口罩，但等杨祎几个小时后醒来，空乘人员已经脱下防护服，身着航空公司原有的紫红色制服。

天上数小时，仿佛经历了两个时代。这是“乙类乙管”政策执行的第一天。从1月8日0时起，入境旅客不用再进行入境后全员核酸检测和集中隔离。来到机场前，杨祎把自己付费加急做的核酸阴性报告和护照放在一起，随身携带。但除了入境前填写海关码，全程已没有人再去检查她的核酸报告。

南方周末记者从飞常准平台获悉，1月8日，中国大陆飞国际、港澳台以及港澳台间互飞的航班共有990次。根据同程旅行提供的数据显示，1月8日出行的出入境机票订单量同比增长628%，为2020年3月以来的最高值。当天，出境游客飞往了全球53个国家和地区的一百多座城市，入境航班的热门目的地，则包括上海、南京、广州、成都、南宁数个城市。

“没有人穿防护服，没有人要带我去哪里消杀隔离，没有人看我的核酸报告。我的生活从正常过渡到正常，好像中间的一切从未存在。对我这样的人而言，登机时的匆匆一瞥是我见证到的，封控时代的最后一点火光。”1月9日，杨祎在社交平台上写道。

最后一趟防疫航班

为确保准时登机，杨祎在美东时间1月6日21时左右到达机场。她向南方周末记者回忆，等待值机CZ600的人们已排了有将近一百米，说着国内不同方言的队伍在航司的值机台前绕了一大圈。

“我排了两个小时，才看见有四个值机口同时在办理这趟航班的值机，感觉忙不过来。”另一位同航班的旅客方城告诉南方周末记者。

这趟每周都会在“纽约—广州”间往返的航班，是目前中美之间为数不多的直飞航班。公开数据显示，执飞这趟行程的飞机是波音公司的777-300，该飞机最多可以坐361名乘客。值机的队伍前行得非常缓慢，杨祎在排队时听周围人议论，不少人在得知“乙类乙管”新政后，特意改签至这一航班。

完成值机的乘客，在候机时需要填写一份入境健康申报表格。其中包括是否有感染、是否和感染过的人有过接触等选项。登机前，乘客会将这份表格出示给航司工作人员，但工作人员并不会扫码。

登机时，飞机广播依然在播放“（疫情形势）严峻复杂”的广播。穿着防护服的乘务员在机舱入口欢迎所有乘客登机。每个乘务员都戴着口罩、面屏，胸前贴着航司的贴纸，背后写着自己的名字，乘客只能看见空乘人员的眼睛。杨祎和方城都记得，自己在看到“大白”的那一瞬间，有些许诧异。杨祎说，自己平时出行最多戴口罩，过去一年只在社交媒体上看过穿着防护服的“大白”。“一种陌生又熟悉的感觉，感觉在那一刻终于看到这一群体了。”

方城记得，还有其他乘客问乘务人员，他们怎么还穿着防护服？一位空乘小哥回答，他们已经穿了3年，这是他们最后一班穿着防护服的飞行。“一名乘客掏出手机跟穿防护服的空乘小哥自拍，说留个纪念吧。”

这趟航班的每个座位上都摆着一大袋零食，包括橘子、苹果、饼干、八宝粥等食品。乘务员向乘客解释，疫情期间航司会给乘客提供一个零食包代替飞机餐，这也是他们最后一趟不在飞行途中提供飞机餐的航班。

王易在过去3年间4次乘坐航班从日本回国。他向南方周末记者回忆，疫情期间自己乘坐过的入境航班都不会向乘客提供餐饮服务，只会提供一些自助的零食、包点。此外“中国航司的空乘会穿防护服，外国航司则不会有类似规定”。

1月8日上午，王易乘坐的日航NH903从日本东京起飞，并在3小时后落地辽宁省大连市。这是当天大连周水子机场降落的第一个境外航班。王易回忆，尽管飞机起飞时“乙类乙管”已实施，但乘务员还是在广播中道歉，解释航班只有包点，“还没来得及为大家准备餐食”。“感觉有的航班好像还没适应过来。”

“三年头一次”

CZ600在当地时间1月7日2时31分起飞，乘客很快睡去。未来的15个小时，它将一路北上，穿越北极，再经俄罗斯、蒙古一路南下，最终在北京时间1月8日清晨落地广州。

方城在飞行了约11个小时后醒来。根据机舱内闭路电视的航线图，他发现飞机此时已身处俄罗斯上空，方城推算：“应该到北京时间的8号了。”他看见乘务员已将防护服脱下，换上了正常的紫红色制服，正戴着口罩在机舱内工作。

这一场景随后被杨祎记录下来，但当时她并没有意识到自己正在与一个时代告别。

过往3年间，王易经历过长则21天、短则10天的隔离。他解释，不论自己搭乘的境外航班落地哪个城市，所有乘客都要先在座位上等待地面的防疫人员登上飞机，登记每个人的防疫信息。随后，乘客们将在地面工作人员的指引下进入防疫闭环，完成包括入境登记、核酸采样、登记信息、等待分流转运至隔离酒店的相关流程。“从落地到坐上隔离转运大巴，我最短等待过一个半小时，最长等过4个小时。”

与此同时，入境飞机要在防疫闭环内进行消杀。有时消杀耗时较长，也会导致后续航班延误。

随着CZ600即将降落，机舱内的乘客陆续醒来。大家得知，该飞机将停靠广州白云机场T1航站楼，而非过去3年来一直停靠的T2。乘务员解释，因为航班不再需要进行专门的防疫消杀，也不再进入专门划定的机场防疫闭环。

飞机上的气氛轻松了许多。杨祎听见一位乘客开始与乘务员聊天，那位乘客说自己出国6年，被防疫影响了3年。乘务员则回复，自己最长经历过五十多天的闭环管理。

北京时间1月8日6时35分，CZ600在广州白云机场落地。方城开始和其他乘客一样，陆续从座位上起身，离开飞机，走上廊桥，自行去办理入境手续、提取行李，随即前往各自的目的地。

王易此前曾告知来机场接他的同事，“飞机落地后可能需要等得久一些”，却没想到落地的流程已和2019年疫情之前“完全一样”，他出机场只用了不到20分钟，“连机场的免税店都重新开放了”。

“久违的轻松和自由”

航站楼变更让头一次来白云机场的杨祎有些失措。下飞机前，她曾询问乘务员，要如何从T1到T2转机。一位乘务员的回复有些迟疑，她有些抱歉地说：“3年没这么走过航站楼，已经有些忘了。”

“一趟看上去非常普通的航班，在今天以这种寻常的方式为3年画上句号。”杨祎有些感慨。

她还记得自己一年半之前离境前戴着口罩、面屏和手套的场景。上飞机后，杨祎发现自己座位旁没有人，先把面屏摘了；落地后，她发现几乎没有人像她这样防护，在入境需要录指纹时，又把手套摘了。“当时我也做好了阳一下的准备，也尽力做了一些比较标准的措施：打疫苗、公共场所戴口罩，除此以外就没有了。”

杨祎和方城、王易一样，都听说或亲身体会过回国与隔离时的种种曲折。“曾经还有很多人在社交平台发布专门的回国与隔离的攻略方法，但从今天开始，这些内容都不再需要了。”取而代之的是，他们的包里都装着几盒布洛芬或其他退烧药，准备带给即将见面的家人。

南方周末记者在采访中发现，“乙类乙管”政策发布后，不少境外的商旅客改变了自己的回国日期。同程商旅的数据显示，预订2022年12月27日至2023年1月7日之间入境商旅机票的用户中，有51%的用户选择通过改签或退票，将归期延迟至1月8日以后。

6个月前出国的方城表示，此次回国是为了更新签证，他预计春节过后再前往美国工作；王易则计划在国内待上两周，与过去入境就要待2-3个月相比，他计划将来更频繁地来往中日两国。

“过去总是被转运、被隔离的不安终于结束了，落地可以自己决定去哪的那一刻，我感到了一种久违的轻松和自由。”王易说。

（应受访者要求，杨祎、方城和王易为化名）

南方周末记者 汪徐秋林 南方周末实习生 陈怡点 卜小展