

诗话大飞机

编者按：

泰戈尔说：“诗歌是思想的飞翔。”如他所言，诗歌以丰富的想象和充沛的情感，赋予了事物以温度和翅膀。在“诗话大飞机”专栏中，《大飞机报》将通过诗意的“引子”，与读者一起飞越时间的云层，深入中国商用飞机壮阔的发展历程。

水调歌头
大飞机论证

□ 老长工

大飞机专项，梦想化翱翔。
造机疑问纷沓，论证启新章。
客运争先恐后，定点东西难断，大小细端详。
内外辨优劣，决策费思量。

聚群贤，寻新径，目光长。
统筹兼顾，客运双定小先航。
自主创新道路，举国齐心体制，风雨有何妨。
喜看雄鹰起，展翅傲穹苍。

却望来时路之一
大飞机立项论证

2006年盛夏，北京，一场关乎中国航空工业未来走向的关键论证正在紧张进行。由李未、张彦仲、顾诵芬3位院士领衔的19人专家委员会，肩负国务院重托，为大型飞机描绘技术蓝图。面对行业内的重重分歧与历史经验，这场凝聚了数十年航空工业智慧的论证，成为项目重启的关键转折点。

彼时，在大飞机正式立项前，行业内关于发展路径的一些争论已经持续了很久。是直接挑战250座级大型客机，还是从150座级切入？是集中资源于西部航空重镇，还是落户

东部产业高地？这场凝聚智慧的关键论证，最终催生了影响深远的产业化共识。

面对分歧，张彦仲和论证委员会提出了清晰而富有远见的“先小后大”战略，以全球民航市场为标尺展开分析论证。数据揭示了一个关键趋势：未来20年，150座级单通道客机将成为全球民航运输的主力机型。并且，这一机型的技术难度更契合当时中国航空工业的实际能力基础。因此，张彦仲和专家们一致认为，应以150座级为切入点站稳脚跟，再向更大机型拓展。这一判断精准锁定了最具潜力的增量市场，为后来的

C919项目的顺利推进奠定了基础。

在大型飞机的定点问题进行到白热化阶段时，论证委员会再次展现出战略智慧。他们摒弃非此即彼的地域思维，提出“东西协同”方案。他们希望在发展大型客机的产业中，集成全国优势资源，充分发挥航空工业现有力量，加强协作，形成合力，建设有市场竞争力的航空产业。张彦仲和专家委员会一致认为，优势互补的协同机制，能让资源效率最大化。东西双核如鸟之两翼，共同托举起国家航空产业的战略布局。

这场历时半年多的科学论证，其意义远

超技术方案本身。通过论证，专家委员会深刻认识到，大型客机的成功不仅需要技术上的突破，更需要建立市场化的产业体系。其体制机制至关重要——大型客机不仅要在技术上可行可靠，更要在商业上获得成功，最终形成具有国际市场竞争力的航空产业。

2007年2月，凝聚了这场深度论证智慧的方案，在国务院常务会议上获得通过，大型飞机重大专项正式立项。次年5月，肩负着历史使命的中国商用飞机有限责任公司在上海揭牌成立，标志着论证成果进入工程化实施新阶段。

(商隐)

图说航空



相隔74年的触碰

□ 黎时

1950年8月1日，军委民航局使用两航起义带回的两架CV-240飞机，开辟天津—北京—汉口—重庆、天津—北京—汉口—广州两条航线，这是新中国民航国内航线的正式开航，史称“八一开航”。

那天天气晴朗，天津经由武汉汉口飞往重庆的XT139首航航班，载着14名旅客于8点30分首先从天津张贵庄机场起飞。10点30分，“北京”号XT-610客机在广州白云机场上空盘旋一圈之后，飞向天津。中午，两架飞机在武汉机场先后降落，机场挤满了欢迎人群，大家纷纷向驾驶员献花，给飞机披彩、留影……15点10分，两架飞机再次从武汉机场起飞，分别飞向天津和重庆。18点10分，“北京”号在天津张贵庄机场安全降落。几乎在同一时刻，139号首航班机也顺利飞抵重庆白市驿机场。

左图拍摄于广州白云机场开航典礼上。

时任广州市副市长朱光正参加剪彩，身旁的两个孩子正是朱燕南和朱嫩萍。他们带着孩童特有的好奇和一点点的紧张，只见朱嫩萍伸出小手，触碰那象征着新航程开启的红绸。画面里，是两架螺旋桨飞机，承载着一个百废待兴的国家对蓝天的初探。

右图拍摄于2024年9月，南航举行的首架C919开航活动上，已步入耄耋之年的朱燕南和朱嫩萍兄妹站在了一架C919飞机前。他们微笑着，如同74年前一样，试图伸手轻轻触摸。只不过，这一次指尖触碰的，是中国航空工业数代人梦想成真的结晶。

从1950年的那两架CV-240飞机，到如今的C919；从共和国民航事业蹒跚学步的第一步，到今天拥有庞大的民航机队和自主研发民机的能力，这两次跨越74年的触碰，仿佛一场跨越时空的奇妙连接，一头是新中国民航事业艰难而光荣的起点，另一头则是如今中国航空工业奋力腾飞、走向世界的坚实翅膀。



大湾区航空正式启航

航史今朝

1906年7月23日，巴西人阿尔贝托·桑托斯·杜蒙在法国巴加特尔(Bagatelle)推出一架名为“14比斯”的新飞机，其外形看起来很奇怪，被称为双“鸭”式。

1970年7月23日，美国麦道公司第一架DC-10原型机从长滩工厂生产下线，1970年8月29日完成首次试飞，1971年7月29日获得美国联邦航空局(FAA)的适航证，并于同一天开始向美国航空交付。

1977年7月23日，英美两国在废弃《百慕大I》协定后，重新签订新双边航空协定《百慕大II》。

1994年7月23日，乌克兰安东诺夫设计局研制的安-3运输机首次试飞。

2016年7月23日，大型水陆两栖飞机AG600在珠海总装下线。

2022年7月23日，历时近两年筹备，大湾区航空正式开启载客运营，首航航班由香港飞往曼谷。大湾区航空于2010年5月24日注册成立，后来多次更名，包括东海航空(香港)、香港紫荆航空等，最后在2020年7月8日确定为大湾区航空。2022年2月21日，大湾区航空获得香港空运牌照局颁发的牌照。

2024年7月23日，乌鲁木齐市人民政府发布征求意见稿，有意将“乌鲁木齐地窝堡国际机场”更名为“乌鲁木齐天山国际机场”。今年3月，该机场正式完成更名。

(王钟强)

“乐士文”1号飞机的诞生

1923年8月，由广东飞机制造厂研制的中国第一架双层螺旋桨敞盖飞机在广州大沙头机场试飞，孙中山和宋庆龄参加了试飞仪式，宋庆龄还搭乘飞机在广州上空飞行。孙中山以宋庆龄求学时的英文命名之为“乐士文”1号。

这架飞机由中国近代航空事业的先驱杨仙逸主持设计，并由中外技术人员合作试制成功。从设计到试飞，仅仅用了半年多的时间。

1923年初，广东革命政府为了加强空军的建设，特别设立了航空局。孙中山以大元帅的名义，任命杨仙逸为航空局局长。遵照孙中山

“发展航空必须首先发展飞机制造业”的主张，杨仙逸任职后立即在广州大沙头创办了广东飞机制造厂。这是继冯如之后中国第二次自行制造飞机。

杨仙逸邀请了美国工程师盖伊·科尔韦尔、飞机制造家阿瑟·怀尔德提供设计和制造技术上的帮助。科尔韦尔负责飞机设计“1号机”，怀尔德负责生产准备，包括采集制造飞机所需要的各种装配、机械和生产木结构机体的木工工具与设备等。

1号机就是后来的“乐士文”1号飞机，它属于轻型侦察机，设计时速120km/h，采用了寇蒂

斯公司的OXX-6型发动机和螺旋桨；散热器和油箱也是从寇蒂斯N-9C水上飞机备件中找到的；机轮、轮轴、松紧螺套、仪表，还有其他各式各样的零件是从寇蒂斯JN-4D2飞机的备件中找来的。1923年5月初，完成总体和细部设计，6月初完成制造。

在杨仙逸的邀请下，1923年6月12日，由美国人哈里·韦恩·阿博特驾驶飞机进行了首次飞行。据阿博特妻子回忆，阿博特首飞后说：“飞机起飞很灵巧，非常平稳，操纵很轻，飞它是很愉快的事。”杨仙逸随后也进行了试飞。

在1号机制造完成后，孙中山提议以夫人宋庆龄求学时的学名Rosamonde为1号机命名，大家都一致赞同。Rosamonde，音译中文为“乐士文”，其后是飞机架数字号。

杨仙逸命人在发动机位置的机身两侧喷上了黑色的“ROSAMONDE”英文字样；在英文下面有3个汉字——“乐士文”。

命名仪式于1923年8月8日举行。从此，1号机有了自己的名字——“乐士文”1号。

可惜的是，“乐士文”1号飞机于1923年10月3日被大火烧毁于广州的一个机库中，其他3架正在制造中的飞机也一同被烧毁。