

李鸣生

著

敢为天下先

中国航展二十年

百年前

中国在世界科技博览会上展示的是
挖耳勺和绣花鞋

百年后

中国在珠海航展博览会上展示的是
卫星和宇宙飞船

人民文学出版社



*China air show
for 20 years*

李鸣生

著

敢为天下先

中国航展二十年



图书在版编目 (CIP) 数据

敢为天下先：中国航展二十年/李鸣生著. —北京：人民文学出版社，
2019

ISBN 978-7-02-015289-6

I. ①敢… II. ①李… III. ①纪实文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 091892 号

责任编辑 脚 印 张梦瑶

装帧设计 刘 远

责任印制 徐 冉

出版发行 人民文学出版社

社 址 北京市朝内大街 166 号

邮政编码 100705

网 址 <http://www.rw-cn.com>

印 刷 三河市龙林印务有限公司

经 销 全国新华书店等

字 数 250 千字

开 本 680 毫米×1000 毫米 1/16

印 张 16.25 插页 1

印 数 1—30000

版 次 2019 年 5 月北京第 1 版

印 次 2019 年 5 月第 1 次印刷

书 号 978-7-02-015289-6

定 价 48.00 元

如有印装质量问题,请与本社图书销售中心调换。电话:010-65233595

引子：什么是航展

航展的全称是航空航天博览会，简称航展。

航展，通俗地说，就是一个国家把航空航天领域有代表性的产品找个地方摆出来；再加上某些生动精彩、吸引眼球的表演，比如让飞机在天上飞来飞去，让模特在地上来回“散步”；然后请人来瞧，来看，来观摩，来洽谈。若是有人看上了某个产品，双方再坐下来，谈价格，讲条件，签合同。最后，做上一单生意，促成一桩买卖，既向世人展示了国力，又顺便赚回一笔美元。

简而言之，航展就是一个国家在航空航天方面最具实力、最富形象的展示。所以在某种意义上说，航展就是国展。

航展的历史最早可追溯到1909年。也就是说，自1909年第一次航展问世至今，世界航展的历史已经走过了百余年。

而人类历史之所以出现航展，又与一对名叫莱特的兄弟有关。莱特兄弟是美国人，哥哥叫威尔伯·莱特，是飞机发明家，弟弟叫奥维尔·莱特，也是飞机发明家。兄弟俩从小对机械装配和飞行就怀有浓厚的兴趣，1896年起他们开始迷恋上了对飞行的研究。1903年12月17日，兄弟俩制造的第一架飞机——“飞行者一号”，在美国北卡罗来纳州试飞成功，为人类航空史翻开了崭新的一页。仅两年后，几个先进的工业国家便开始出现了群众性的飞行集会活动。这种由航空爱好者自发组织的、没有丝毫商业色彩的航空集会活动，实际上就是后来航展的雏形。

1908年，法尔门首次完成了一千米的不间断飞行，轰动一时，并引起社会各界广泛关注。紧接着，1909年7月25日，法国飞机设计师布莱里奥又驾机成功飞越英吉利海峡，人们眼前一亮，仿佛一抬眼便看见了飞机的大

好前景。尤其是法国、德国、英国、美国、俄国、意大利以及日本等一些工业发达国家的政府和军方，很快就意识到飞机在未来战争中的潜在作用，于是纷纷开始建立自己的军事航空队和航空科研机构，使飞机的研制从原来航空爱好者的小作坊里走了出来，很快形成了生产各类飞机的独立产业——航空工业。

而就在布莱里奥驾机成功飞越英吉利海峡两个月之后，世界上第一个大规模的有组织的全国性航展在法国巴黎东北部的布尔歇机场拉开帷幕。这一天，是1909年9月25日。这个航展，叫巴黎航展。

巴黎航展是世界第一大航展，它的组织者是法国航空航天工业协会。巴黎航展最初的宗旨是保护航空遗产，航展的内容是飞机静态展示。然而，随着第一次世界大战的迫近，军事订货迅速增长，巴黎航展很快就发展成为法国飞机制造商展示战机、争夺军事订单的竞技场。遗憾的是，随着第一次、第二次世界大战的爆发，巴黎航展被迫中断。不过，由于战争推动了航空工业的高速发展，因此战争结束后，巴黎航展很快又得以恢复，并改为每两年举办一次。1949年，巴黎航展首次冲出国界，成为一项国际盛事。如今，巴黎航展已成功举办了五十一届，成为世界公认的规模最大、历史最悠久的航空航天技术交流与商贸盛会。世界各国通过巴黎航展上的订单数以及由航展带动的其他相关产业的现状，便可知晓全球航空航天工业的发展状况。所以，巴黎航展又被视作世界航空航天业界的“晴雨表”。

如果说法国的巴黎航展是世界第一大航展，那么英国的范堡罗航展便是世界第二大航展。范堡罗航展的全称叫“范堡罗国际航空航天展览会”，航展的组织者是英国航空航天公司协会，航展的规模和知名度仅次于巴黎航展，所以同样被人们视为业界的“晴雨表”。其实，英国最早的航展可以追溯到1920年。只是从严格意义上说，1920年的英国航展还算不上真正的航展，因为当时人们不过在航空的“庆典”活动上搞过一些简单的飞行表演而已。直至1932年，英国航空界才在位于伦敦西南部的小镇范堡罗举行了首次正式的飞机展示和飞机表演，从此为世人瞩目。1948年，航展正式移师范堡罗，以后每年举行一次，1962年后改为每两年一次。

世界第三大航展，当属莫斯科航展。就航空航天工业的实力和水平而言，

苏联无疑是这个世界数一数二的，但莫斯科航展与法国、英国的两个航展相比，脚下的路要走得更坎坷、更艰难一些。原因是苏联解体后，经济转轨陷入困境，而此前称霸世界的航空工业更是首当其冲。它给莫斯科航展带来巨大冲击，导致国内军用民用飞机订货锐减，生产急剧下降。于是，为寻找市场与合作伙伴，一有国际航展，俄罗斯厂商们几乎每展必到。这一时期尽管俄罗斯在国内也举办了名目繁多的航展，但这些航展的规模和影响毕竟有限，其中有点影响的，也就只有莫斯科航展了。及至1992年，即苏联解体后的第二年，俄罗斯在距莫斯科东南约四十公里的儒可夫斯基城举办了首届国际航展，此后莫斯科航展的规模才逐步扩大，影响力快速提升。

除上述三大世界航展，西欧诸国还有一些历史悠久、影响较大的国际航展。比如，柏林国际航展，原为联邦德国汉诺威航展，其历史始于第二次世界大战前。1953年后，联邦德国继承了德国的航展传统，几乎每年都搞一次航展。但是规模大、连续性强的，还是要数每逢双数年在汉诺威举行的联邦德国汉诺威航展。德国统一后，从1992年起，汉诺威航展改在柏林举行，并更名为柏林国际航展。比如，加拿大阿伯斯福德国际航展，地点在加拿大阿伯斯福德机场，迄今已有四十年的历史，目前已成为北美规模最大的国际性航展。比如，代顿国际航展，地点在美国的俄亥俄州，即莱特兄弟的故乡。自二十世纪初以来，这里每年都要举行非正式的飞行表演，到七十年代才被正式命名为代顿航展。再比如，澳大利亚国际航展，首次举办的时间是1993年。其最大特点是军用飞机、军用航空技术以及机场技术占据了整个航展的主导地位。

亚洲当然也有航展。但亚洲最早举办航展的国家不是中国，而是日本。日本作为最早建立航空工业的国家，早在1966年就举办了首届航展，此后每两年一届，在亚洲一直处于领跑地位。进入八十年代以后，随着亚洲地区经济的发展和航空市场的迅速扩大，一些亚洲国家在把航空工业确定为新兴战略产业的同时，为促进本国航空航天工业的发展，也先后加入了航展主办国的行列。二十世纪九十年代以后，马来西亚兰卡威航展、韩国首尔航展和印度航展等先后问世。而印尼航展在经历了近十年的沉寂后，从1996年第二届起，改为每两年举行一次，使亚洲地区的航展形势变得扑朔迷离。但亚

洲地区最引人注目的，还是新加坡航展和阿联酋迪拜航展。

新加坡国际航展全称为“亚洲国际航空航天展览会”。第一届新加坡航展是1981年，地点在新加坡的巴耶利巴，当时参展的厂商只有二百来个。第二届新加坡航展是1984年，地点在刚刚落成的新加坡樟宜机场的樟宜展览中心。由于新加坡在航展期间，还同时举办了“亚洲防务技术展”和“亚洲机场设备和技术展”，加上优越的地理位置和自然条件，新加坡航展因此被称为“三位一体的博览会”，其航展规模逐年扩大，影响日益深远。在1988年第四届航展期间，还首次进行了飞行表演。进入二十世纪九十年代后，随着亚太地区航空运输业的迅速发展，新加坡航展所蕴藏的巨大的航空市场潜能更是备受瞩目，以至于成为世界主要航空企业必须参加的航展。每届参加的厂商多达千余家，其规模直逼世界三大航展。

堪与新加坡航展比肩的，是阿联酋迪拜国际航展。迪拜国际航展创于1978年，是全球唯一一个纯商务性的航展。它的每次航展，参展人员仅限于受邀人员。迪拜国际航展虽然比新加坡航展晚了五年出现，却是中东最具影响力的航展，每届平均增长速度高达百分之十五至百分之二十，被人称为世界上发展最快的大型航展。迪拜航展的发展速度之所以如此惊人，主要原因是它背靠海湾地区，而海湾地区是军用航空和民用航空的一个庞大市场。据报道，在未来二十年内，仅阿联酋自己就需要约四十到八十架战斗机；而且海湾地区对民用运输机的需求量还将翻一番，总值高达六百亿美元。于是随着阿联酋经济实力的不断增长，迪拜航展越来越受到世人的关注，世界各个航空航天大国纷纷将迪拜航展视为淘金的乐园，甚至还有人认为，迪拜航展已经完全具备了与新加坡航展抗衡的态势与能力。

中国这个在亚洲乃至世界都有着举足轻重地位的经济大国，当然也有自己的航展，比如北京国际航展。自1984年首次北京国际航展举办，时至今日已成功举办了十六届。然而，由于受北京地区空域所限，飞机无法在北京上空进行各种花样翻新的飞行表演，所以北京航展只能局限在室内有限的空间。

很快，一个真正代表中国国家实力的航展——中国国际航空航天博览会，应运而生。

中国国际航空航天博览会简称中国航展，是中国唯一由国务院批准的大型国际航展，它集产品展示、经贸洽谈、技术交流、地面动态演示和飞行表演于一体，其规格之高，远非国内任何一个会展可比。由于中国航展的举办地点在珠海，所以人们又习惯把中国航展称为珠海航展。

珠海航展第一届的举办时间是1996年，此后每两年一届。截至2016年10月，珠海航展历经风雨，已连续成功地举办了十一届，走过了整整二十年。由于每个国家的航空航天领域几乎都体现了本国的高科技水平，每个细小进步都标志着这个国家文明的进步，所以每一届珠海航展都吸引了世界各国航空航天界人士、军政要人、各种贸易代表团以及国内外众多记者和中国广大民众的到来，“珠海航展”也因此成了珠海一张光彩耀人的名片。

目前，珠海航展已经发展成为集贸易性、专业性、观赏性为一体的，展示当今世界航空航天业先进发展水平的国际盛会，是世界上最具有国际影响力的航展之一，跻身世界五大航展之列。它既是中国航空航天工业迈向世界的重要舞台，又是中国向世界展示自己国力、军力的最好平台，同时也是让世界了解中国、认识中国的独特窗口。

那么，小小的珠海为什么要搞国际航展？中国航展为什么会落在了珠海？尤其是在过去的二十年时间里，中国航展都经历了哪些风风雨雨，哪些曲曲折折？

要想了解中国航展，得先认识珠海。

目录

引子：什么是航展

◎ 第一章 梁广大与珠海航展

珠海，一座去了就想呼吸的城市 | 003

小渔村与垃圾场 | 007

珠海来了个梁广大 | 012

命运工程 | 019

建机场，不是建鸡窝 | 024

金钱，买不来新鲜空气 | 029

◎ 第二章 办航展是国家行为

搞不定，就别回来！ | 035

办航展，是国家行为 | 042

走出国门，依样画“葫芦” | 045

“我就是最高苏维埃！” | 048

“让火箭给我竖起来！” | 054

堵车也要看航展 | 059

航展“三剑客” | 067

捍卫航展举办权 | 075

◎ 第三章 航展公司的老板们

蔡松华：吃“螃蟹”吃得满嘴都是 | 087

邹金凤：“不懂事”的董事长 | 093

- 刘华强：历史靠人一点点地推进 | 106
- 周乐伟：温文尔雅背后的气度与睿智 | 118
- 周作德：男儿有泪也要弹 | 131
- 苏全丽：空中护航女神 | 148

◎ 第四章 安全、有序就是最好的服务

- 面对前所未有的挑战 | 161
- 没有安全，什么也不是 | 165
- 从拥堵，到畅通 | 169
- 热闹背后是孤苦 | 172
- 有备无患，确保安全 | 184
- 不可或缺的后勤保障 | 186

◎ 第五章 航展托起一座城

- 从鸦片烟枪到宇宙飞船 | 195
- 惊心动魄的飞行表演 | 200
- 国家实力，是航展的强大支撑 | 213
- 伴着航展一起长大的后生们 | 223
- 航展托起一座城 | 232

◎ 尾声 还在路上 | 241



第一章

梁广大与珠海航展

第一章 梁广大与珠海航展

珠海，一座去了就想呼吸的城市

小渔村与垃圾场

珠海来了个梁广大

命运工程

建机场，不是建鸡窝

金钱，买不来新鲜空气

珠海，一座去了就想呼吸的城市

有人说，成都是一座来了就不想走的城市。

我说，珠海是一座去了就想呼吸的城市。

为什么？

空气好。

众所周知，人一来到这个世界，除了忙着吃奶，便是急于呼吸，呼吸一旦停止，便意味着生命终结。所以呼吸对任何人而言，片刻不可缺，须臾不可离。

然而，近几十年来，全国各地的空气质量一度直线下降，蓝天白云不见了，青山绿水消失了，随处可见的是烟囱林立，乌烟瘴气。尤其是北京，近几年雾霾频频来袭，不仅不能推窗开门，离家出行，甚至已经到了无法呼吸的地步。而呼吸是“天赋人权”，倘若一个人连正常呼吸都不能保证，那就不只是苦难，而是灾难了。

所幸，我们还有珠海，还有珠海的空气。

凡到过珠海的人，我听到的反应，几乎都是：“珠海的空气，真好！”

多年前，一位外地人到珠海，深深迷恋上珠海的空气。后来不仅他人留在了珠海，还为珠海留下了这样一段文字：

苦拼半生，不想后半生累死在赚钱路上，一直在寻找有山有水属于自己的心灵家园，让疲惫的心得以栖息。终于找到了：我在珠海买了房，安了家。可我买的不是房，买的是天，是云，是呼吸和空气，是肺的舒展……

的确，珠海的空气，新鲜、干净、纯正，还略带几分妩媚、湿润。倘若

你去珠海，一下飞机，就会为扑面而来的鲜美空气而惊讶，而迷醉；尤其是初夏时节，日落时分，站在堤岸边，面对大海，深吸一口，身心畅快，春暖花开。

当然，珠海不光有鲜美的空气，还有一条独特的路，这条独特的路叫情侣路。

珠海的情侣路与珠海的空气一样，有着异乎寻常的象征意义。当年珠海成立特区，规划修路时，有人提出，小小的珠海修那么宽的马路干什么？而且还要留那么优雅宽大的绿化带、那么漫长阔绰的步行道，有必要吗？后来步行道建起来了，抬眼一望，确实独特而漂亮，众人这才叫好。可在为其命名时，又有了分歧。有人提议叫海湾路，有人建议叫香湾路，还有人说别花里胡哨了，干脆就叫遛弯路。时任珠海市委书记的梁广大听了，手一挥，说：“这个湾那个湾的，全世界到处都是，难道我们就不能有点创意，改一改？”

于是，有人提议，叫情侣路如何？

当即就有反对声音出来，且为数还不少。有人说，情侣路太小资、太情调了，不大气；有人说，情侣路不适合公开化，叫起来在社会上影响不好；还有人说……又是梁广大一挥手，道：“算了吧，我们就不要那么虚情假意、口是心非了，谁年轻的时候没谈过恋爱啊？谈恋爱时，还不是哪里浪漫往哪里去，哪里黑往哪里钻？”

最终，梁广大一锤定音：“不要再争了，就叫情侣路吧！”

从此，珠海便有了一条属于自己的路——情侣路。而且，情侣路一举成名，独一无二，成为珠海最早的一张名片。

后来事实证明，情侣路不单是情侣们喜欢，不是情侣的珠海人亦同样喜欢，外来的游客更是喜欢。后来便有了一个说法：去珠海，不到情侣路走一走，等于没到珠海。而再以后的说法便更是多了几分哲理与诗意：情侣路在珠海人的心里是没有尽头的，珠海的海岸线有多长，情侣路就有多长；情侣们的情有多深，情侣路就有多长。在情侣路上，情侣们可以从日出走到日落，从年轻走到年老。尤其是在清晨或傍晚，情侣们漫步在情侣路上，面对海面，大口大口地呼吸着迎面而来的新鲜空气，那份畅快，那份清洁，那份幸福，那份愉悦，天下难得！

情侣路沿海湾而建，全长二十八公里，蜿蜒、宽阔、闲适。开车经过，你会情不自禁为她的绵长与美丽所感动；倘若停下车来，随意自在地走上一段，你会为满眼的海涛、灯火、树影以及远方的浪漫与近处的闲适所陶醉，同时疲惫与烦躁也会很快消失，甚至还会有不知身在何处的感觉。倒是一旁的车行道上略显冷清，车辆极少，多半停靠在路旁，偶尔一辆车过，受惊一般，轻轻地擦过路面，一晃而过。而比道路更宽的，是临海一侧的绿化带和步行道。步行道上，日落黄昏，灯光沉静，树影婆娑，潮起潮落，观海的，散步的，遛狗的，垂钓的，谈情的，说爱的，亲吻的，拥抱的，悠然自得，来去自如。难怪有人说，珠海的山浪漫，珠海的海浪漫，珠海的情侣路更浪漫。

其实，以一条街道代表一座城市，并不鲜见，比如长安街代表北京，汉正街代表武汉，春熙路代表成都，南京路代表上海，但这些路都是以繁华和热闹著称，珠海的情侣路则不然。情侣路的气质，从来不在于富丽与繁华，而在于质朴与清纯；情侣路的知名，从来不在于喧嚣与热闹，而在于宁静与井然。有了情侣路，珠海的情侣们便显得更年轻、更漂亮、更甜蜜、更浪漫；有了情侣路，珠海的每一立方空气，显得更鲜美、更清洁、更干净、更纯正。

在二十世纪九十年代“中国旅游胜地四十佳”评选中，珠海是唯一一个以整个城市作为景区入选的城市。珠海境内有六百九十公里的海岸线，一百四十多个大小岛屿，它们珍珠般散落在珠海前端的海面上。传说珠海的名字由此而来，珠海也因此被誉为“百岛之市”。同时珠海又是个天然浅滩，海岸滩涂有着参差的自然纹理，由海浪、沙滩、礁石、丛林构成曲折斑驳的景观肌理，对应着岛屿纵向视线上的起伏，形成了不可多得的天然画卷。

在中国，有着天赐的自然景观的地方为数不少，却少有至今仍留住其自然与纯净的地方。在这一点上，珠海人具有超前的眼光和胆识。早在上世纪八十年代初，珠海成立特区、制定发展规划时，珠海的海湾首先就被划入保护范畴：珠海要有海水流动，所有海湾不准填海造地，即人们的眼睛要能看到海，而且要能看到流动的海。于是，海湾保住了，且至今仍在。也正因为

留住了海湾，才有了沿海湾修建的情侣路，才有了沿海湾一览无余的九洲港、海滨泳场、珠海渔女、香炉湾等著名景点。

珠海市由内陆和岛屿两大部分组成，陆地部分为丘陵，因此珠海不仅海岸线辽阔，而且山脉繁多：凤凰山、石景山、板障山、尖锋山、黄杨山……珠海人对待山脉，也如对待海湾一样，有着不急不躁的长远眼光。早在1984年，当中国的大多数地区正在谈论如何把经济搞上去，中国的特区正在如火如荼大兴土木时，珠海的执政者们却顶着骂声，以制度和法规的方式强行关闭了二百多个采石场，把所有的石头保护起来，把所有的山头还给绿树。珠海制定法规：一棵树也不能砍，二十五度以上的坡度不能盖房；并计划用十五年时间，让所有的山脉披上绿装。

十五年过去，青山绿了，海水湛蓝，天空依旧澄碧。如今的珠海，又有了一项人人皆知的法令：市区内盖楼，所有楼房的高度不能超过山顶，必须保证每一个窗口可以看到青山大海。

而今三十年过去了，珠海的天然和美好已被国人认同，甚至也被世界公认。尤其是珠海那人人都必须呼吸的空气，更是令国人羡慕，世人赞叹。

1998年，珠海成为中国第一个获得联合国最佳人居范例奖的城市，在全球四百七十五个城市中位居第一。珠海因此成为闻名中外的“最适合人类居住的地方”。

2009年，中国排行榜网、中外老板网与《南方企业家》杂志联袂推出“2009中国十大最有幸福感城市”榜单。珠海凭“轻松休闲的‘慢半拍’节奏”上榜，名列第二。

2014年5月10日由中国社会科学院发布的《城市竞争力》蓝皮书宣布，珠海已超香港成为全中国最宜居城市，同时在“理想城市”一栏，珠海获得满分。蓝皮书还将珠海与世界城市墨尔本并列为“人与自然和谐，经济环境协调的幸福乐居之地”。

2013年8月《环球杂志》发布消息称，外国人最爱的中国十个城市，珠海排名第一。在2013年中国城市可持续发展指数报告中，珠海综合排名也居全国第一。此外，珠海还先后获得了国家园林绿化城市、国家生态环保模范城市、国家卫生城市、中国优秀旅游城市、新型花园城市等殊荣。而在

全国新闻媒体对国内知名大中城市特色的评比中，珠海荣获“浪漫之城”“幸福之城”的称号。

珠海，这座滨海小城，在高速发展的同时坚守着自己的城市理想，留住了青山绿水，留住了蓝天白云，留住了纯净空气，留住了舒适环境，更留住了宽容平和的世道人心，从而形成了自己独特的人文品质和城市风格。城在山中，山在城中，山与城、城与人，同在一个个海湾中。而与此同时，珠海人也在创建珠海的过程中，在坚守和发展的取舍中，变得愈加成熟而内敛，睿智而从容。

可是，不乏胆略与气魄的珠海人并不以此为满足——他们既不满足于在情侣路上悠闲漫步，更不愿躺在大自然的席梦思上呼呼大睡。

他们还要干大事情！

什么大事情？

办航展！

不料办航展的信息刚一透露，珠海一片哗然。有人拥护，有人反对；有人叫好，有人不屑；有人眉飞色舞，有人嗤之以鼻：就珠海这个弹丸之地，还办航展？办个商铺还差不多。我看呀，都是吃饱撑的，异想天开，不自量力！

此话当然刺耳，但了解珠海老底的人，又觉得并非空穴来风。

那么珠海的老底，究竟是个什么样呢？

小渔村与垃圾场

珠海建市，是很晚的事了。

建市前，珠海就是散落在珠江河外一个偏僻的弹丸海岛。

在历史的长河中，珠海的经历颇为复杂，称谓繁多。珠海在汉朝隶属番禺县，晋至陈朝隶属东官郡，隋朝隶属宝安县，唐代隶属东莞县辖。宋朝以后，因盐业和银矿业兴旺，设置香山镇；至绍兴二十二年（公元1152年），设置香山县，隶属广州府，沿至元、明、清三代。辛亥革命以后，香山县隶