



收获的季节

收到规模化订单，特别是首架机的交付，则显然标志着中国不仅拥有制造大飞机的能力，更有了将之商业化的能力。

□ 主笔 | 姜浩峰

尽管与空客 A320、波音 737 等都属于大飞机中的单通道窄体客机，但中国商飞 C919 飞机与前两者哪怕在外形上都是有所不同的。或者说，C919 作为后起之秀，长得很别致。在 12 月 9 日首架机交付时，有媒体注意到——C919 的机头外观，与空客、波音的同类机型有所不同。空客、波音采用了 6 块挡风玻璃的设计——正面 2 块、侧面 4 块，而 C919 只采用了 4 块。

“这样的设计为飞行员提供了更广阔的视野。同时风挡玻璃采用了单曲，也让 C919 机头的线条更加流畅，从而减少空气阻力，可以让飞机变得更省油。”有媒体如此解读道。

早在大约十年前，《新民周刊》记者在中国商飞总部听中国民用飞机设计专家、中国商飞公司专家咨询组成员吴兴世说过，C919 飞机从完成立项论证、可行性论证、预发展阶段工作，最终要等到转入工程发展阶段，才会迎来蓬勃发展的春天。

如今，越过工程发展阶段，首架 C919 飞机交付东方航空公司，这又是个全新的开始。根据计划，东航首批 C919 订单的其余 4 架飞机将在 2023 年全部交付。这毫无疑问意味着中国国产大飞机将逐步开始

量产。下一步，这一 2007 年立项、2017 年实现首飞、30 万人参与攻关、凝结了中国几代人梦想的“作品”，将进行规模化量产。近期目标是多少呢？在 C919 交付之日，法新社报道称，“在 11 月举行的一次航展上，中国商飞宣布又获得 300 架 C919 订单，如果这些订单得到确认，则该飞机已知的订单数将超过 1100 架”。这显然意味着全球各种各类航空公司和客户在单通道窄体大飞机品类上，不仅有了更多选择，更有人已经做出了新的选择。情况还不仅如此……

来自波音和空客的祝贺

在 C919 交付当天，几乎是在第一时间，“波音中国”发文称，祝贺中国商飞交付首架 C919，为全球民航市场带来一款新机型！“空中客车”也在官方微信发文称，热烈祝贺中国商飞首架 C919 飞机交付中国东方航空！

如果单纯从市场竞争的角度简单思考，一定会觉得奇怪——C919 飞机入局大飞机市场，对波音、空客来说，有什么好处呢？难道不会缩减他们的市场份额？即使未来单

通道窄体大飞机市场有机会扩大，两家分享全球市场不香吗？为什么有新“玩家”终于挤进来以后，反倒要祝贺呢？

其实，在中国制造“以八亿件衬衫换一架大飞机”的岁月，波音也好，空客也罢，怎么可能希望中国的大飞机能后飞起来甚至量产呢？回顾 20 世纪 60 年代，当法国、西德、英国联手启动空客项目的时候，当时主宰全球大飞机市场的是美国的“三强”——洛克希德、波音、麦道。其中，麦道当时已经出道三十年，另两家当时更是早已在世界航空市场叱咤风云半世纪有余。可以说，全球民航市场被美国垄断多年。曾任空客主管市场预测的副总裁亚当·布朗回忆当年：“当我们开始启动空中客车飞机计划时，美国人先是对我们说，你们的飞机肯定飞不起来；之后又说，你们的

下图：C919 全球首架交付仪式上，颁发飞机销售证。

