

C919,交付!



左图: 运-10 驾驶室。
摄影 / 吴轶君

首次试飞成功。此后，运-10开始研制试飞和转场试飞，先后飞抵北京、哈尔滨、乌鲁木齐、郑州、合肥、广州、昆明、成都等国内主要城市，并七次飞抵拉萨。尽管诸如参与运-10总体设计的程不时等前辈近年来一直称，运-10当年的下马殊为可惜，试飞证明运-10飞机的性能符合设计要求。但是由于各种原因，1982年起运-10的研制基本停顿。《新民周刊》记者也从另一个侧面了解到，起码在上世纪80年代早期，中国民航从安全性、营收成本等角度考量，并不愿意迅速接收运-10，毕竟其性价比不高，且因为当时中国的整体工业水平不高，而使得运-10诸如操纵系统等仍有勉为其难之处，对飞行员的身体素质等要求非常高，并不适合大规模用于机队承担商业航班任务。

运-10下马，亦即这款大飞机无法商业化，造成的一大后果是——无论上海飞机制造厂还是南昌飞机制造厂等等，那些设计生产大飞机的工程师、技术员、技术工人们，在改革开放的大潮中，一些人只得去设计、生产电冰箱、电风扇、小

面包车等产品，以作为谋生的手段。

有当年参与运-10项目的前辈告诉记者，运-10没能商业化，单纯从商业的角度看，前期投资似乎是付诸东流了，且日后也没有实现产出，但运-10还是有巨大价值的。运-10的成就，主要在于显示了中国继美、苏、欧洲以后，成为这个星球上有能力单独设计制造大飞机的新成员。从这个角度分析，哪怕C919于2017年5月完成首飞，也没有完全超过这一成就。而收到规模化订单，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。

当C919交付之际，也正逢另一件喜事——12月18日，中国商飞的支线客机产品ARJ21正式交付首家海外客户印尼翎亚航空（TransNusa），这是中国的喷气式客机首次进入海外市场，对于建设“一带一路”、构建“双循环”新发展格局具有重要意义。此前，ARJ21于2015年11月29日首架交付成都航空后，至今年12月7日已经累计向成都航空、天骄航空等交

付90架。目前，ARJ21已经具备了年产50架的能力。

C919的首架交付，和ARJ21的出口交付、规模化量产，使得中国航空产业到了一个新的提振节点，或者说，国内相关产业链到了收获的季节。中国民航科学技术研究院航空器评审中心副主任盖羿表示，大型民用飞机商业运营标准高、要求严。在民用客机产业链方面，C919商业运营将为设计、制造、供应商、培训、维修、航材等方面带来积极作用，促进我国航空工业体系能力整体提升。虹桥航空服务商会秘书长金亚东称，随着C919的交付，产业链前端的设计研发制造、核心零部件等先进制造环节，都将各有各的收获。即使产业链尾端，也因为交付飞机数量的上升，而能吃到更多“肉”，发展壮大自己。

当年，中国汽车因桑塔纳的国产化率之提升，逐步带动了上海嘉定汽车城；这些年，中国汽车产业蓬勃发展，已经成为全球第二大出口国。如今，中国大飞机交付之际，诸如上海祝桥、江西南昌、陕西阎良等地的产业链企业都多有受惠。

与中国商飞同在上海的祝桥自不待言。

吴俊锋告诉记者，在国产大型客机项目的带动下，江西省和南昌市规划在南昌五大组团之一的瑶湖组团建设航空城。“航空城要建设成为一个以航空工业为主体，相关产业为依托，集航空工业产品研发与制造、航空通用运营与服务、航空博览会为一体的新型现代化卫星城。”吴俊锋说，“作为航空城核