

吕勇:先驱还是先烈?

他为中国通用航空寻找“着陆点”

□快报记者 倪宁宁

老山:国内首个民营直升机专用机场

采访一位作家,最好在他惯常写作的书房,采访一位一辈子和直升机打交道的人,最佳的采访地点莫过于在一架低空飞行的直升机上。在那个维系着自己现实与梦想的地方,他会感到自在和轻松。他说出的话,有可能像飞机外的云彩一样,脱离了大地的羁绊,显得格外自由和真实。

有些遗憾,见到吕勇的那天,公司包租的一架阿古斯塔A119直升机,执行商务飞行去了无锡,因为天气原因,直升机不能很快返航。这样,采访地点就换成了机场的会议室、餐厅、停机坪、飞行指挥中心、吕勇宽大的办公室,采访地点不停转换,但是话题只有一个:吕勇和他的通用航空梦,确切地说是他的梦想和行动,因为他的梦想正在逐渐成为现实。

若航老山直升机场是今年1月9日开始对外营运的,也是全国第一个民营直升机专用机场,占地150亩,距南京市中心12公里,可以满足25架直升机的起降停放。记者目光所及,直升机起降坪、机库、停机坪、飞行指挥中心、航空会所等商用设施一应俱全。

“目前营运状况虽然良好,但因为现在只投入了一架运营,还是时有矛盾,不过年底前还会有4架直升机陆续到位,之后使用需求会得以基本满足,相信应该有超过千万的运营收益。”吕勇说除了为客户提供飞行服务外,机场还为直升机拥有者,包括机构和个人,提供直升机的停放、维修、驾驶员培训以及航空俱乐部等服务。

吕勇的话有点轻描淡写,但听得出来,他并不看重这个阶段运营的得与失。就像他自己说的那样,自己只是先行一步,前景一定很光明,他看重的是整个行业的未来。

先造机场再买直升机

若航机场漂亮的会议室里,吕勇打开笔记本电脑,一系列与通用航空相关的数据、表格、图片呈现在投影屏幕上。

“目前美国有22万架通用航空飞机,中国只有200架,其中80多架可用直升机。相对应的美国有5000个民用通用航空机场,而在老山直升机场建成之前,全中国除政府部门所营建的二十多个用于救护、海上平台、森林防火等用途的通用航空机场以外,民营资本投资建设的通用航空机场几乎为零。”吕勇介绍说,2005年,美国通用航空产值1500亿美元,而我们国家的通用航空,2007年的全年行业总产值17.2亿人民币。在吕勇看来,这个很清楚的巨大差距,对于中国航空业来说是一种耻辱,也意味着通用航空在中国巨大的发展空间。

和中国其他对航空业有兴趣的企业家一样,吕勇一开始也想建个航空公司,买几架直升机作商业运行。但是经过考察,包括研究其他民营航空公司失败的原因后,他得出结

“你说我是先驱,还是先烈?” 冒出这句话前,吕勇一直是踌躇满志的。作为国内第一个民营通用航空机场的建造者和营运者,他在他的围城——位于南京老山脚下的直升机场基地,向记者详细介绍了若航交通发展有限公司的前世今生,讲述了国内,特别是长三角地区未来5年通用航空的可观前景。情绪是乐观的,语调是坚定的,但是他冷不丁地把话锋一转,一下子就把自己从一个乐观的理想者,变成了一个个颇有悲壮意味的现实者。

“有时所面对的尴尬局面让人气愤,看来这个救赎者我是当定了。”谈起目前国内不太如意的“通航”发展环境,较起真来的吕勇,就像是一架愤怒的直升机,他的内心充满了螺旋桨转动后发出的巨大轰鸣声,传递出一种感悟和激情,一份执着与冲动。

论:在目前通用航空机场为零,民用直升机只能在大型运输机场起降的情况下,商业化运营一个通用航空公司是不可能完成的任务。目前制约国内“通航”发展的最核心问题是,没有提供给直升机等“通航”飞机起降、维护的机场。而运输机场,也就是像南京禄口机场那样的大机场,不是不可以起落直升机,但是直升机一次起落需要十几分钟,这对航班密集的运输飞机的起落有着很大的影响。

“不同的机场有不同的服务对象和功能。”在经过详细的比较论证后,吕勇决定建造通用航空机场。只有把机场建立起来,并配套相关服务功能,才能带动更多的机构和个人购买直升机,才能形成一定规模的通用航空市场,才能完善整个产业链。

2005年7月,打定主意的吕勇成立了若航交通发展有限公司,开始筹划建设自己的通用航空机场。从公司成立到南京老山直升机场落成并投入运营,吕勇用了近4年的时间,可谓几经曲折,费尽心力。

构建长三角直升机场网络

喜欢下棋的人都知道,高手下棋每走一步,都瞄着下面几步,甚至几十步,步步相扣。在南京建造国内第一个民营直升机场,对于瞄着国内整个“通航”产业的吕勇来说,也只是其中的一步“棋”。早在“若航”成立前,一个长三角,也就是华东地区直升机场网络就已经在吕勇心中绘就。

长三角是中国经济最发达的区域,土地面积只占全国的1%,2亿人口,每年创造的GDP超过了全国GDP总量的26%。这个区域,特大城市、大城市林立,上海、杭州、南京、苏州、宁波等16个中心城市经济发达,城市密集度高特别适合直升机的飞行,这么好的条件,这个区域的直升机消费市场却几乎可以忽略不计。“2亿人

3倍,“建成后,除了经营正常的商务飞行之外,我们会把它打造成一个国家级直升机航展中心。”吕勇说,“若航”会在上海的一座楼顶和外滩分别建一个停机坪,杭州的直升机场正在谋划过程中。

“在中国要做通用航空,根基是做机场,即为中国的直升机寻找落脚点,为直升机搭平台,而且是平台群,是一个网络。我们希望让更多的企业和个人享受这个平台给他们带来的服务。”吕勇认为网络建立后,通用航空行业将在这个地区出现爆发性增长。

记者从近日在沈阳召开的“2009亚洲国际航空高峰论坛”上得知,从2005年到2020年,中国的通用飞机市场需求量应在1万架左右,其中,活塞飞机6000架,涡桨飞机2000架,喷气公务机500架,直升机1500架。而据吕勇透露,这个预测还是比较保守的。因为在国内购买过直升机保险,同时在长三角地区工作的外国人就有三四万,这些人都是潜在的直升机商务飞行的客户。这些客户,加上长三角发达的经济需求和成熟的直升机场服务网络,万事俱备,只差直升机了。吕勇预计,今后5年,政府、企业、个人、通航公司的直升机缺口非常大,华东将有可能出现1500多架直升机。

可以预见的是,长三角通用航空的发展,很自然地也会带动国内其他地区“通航”的发展。目前,以成都为中心的西南城市群和以沈阳为中心的东北城市群,也进入了若航的视野。吕勇说,从长远来看,中国的通用航空业有很美好的前景。

传奇经历造就国际视角

在吕勇之前,国内不是没有人对通用航空感兴趣,很多人在资金、资源上远比吕勇有实力,但是没有谁能像吕勇这样,把全部身家都放在了通用航空



吕勇,一个被媒体称为“愤怒的直升机”的国内民航通用航空领军人物

快报记者 路军 摄

“那是我本该有的生活,我今天积累的财富和见识都是社会给的。若航的由来,就如佛语般若空,慈航普渡中所禅示,我们应有大的智慧。”

空军退役后,他做过某国驻华机构的高级职员,二十四五岁的时候就担任了德国一家著名能源企业中国区的副总代表。吕勇的经历,颇具传奇色彩。在德国能源公司的那段时期,他的工作是把国外先进的环保技术和设备带给国内的大型钢企和金属冶炼公司。“都是像宝钢、武钢、中铝那样的特大型企业。”20多岁的他,代表外方参加中外联合专家会议,和国内的院士级的专家,面对面探讨技术问题。差不多七八年的时间里,他坐着头等舱在世界各地飞来飞去,每年在飞机上的时间都超过两百天。他是一个见过大世面的人,这些经历,让他很自然就具备了一种国际眼光,一种非常战略的大局观。

吕勇所任职的德国公司总部位于德国鲁尔区的杜塞尔多夫,坐包括直升机在内的通用航空飞机进行商务旅行是很平常的事。所以6年前,当他决定“改行”,在贸易和实业中选择了实业后,他想到了直升机,想到了通用航空。“国内的通用航空业太弱了,或许这就是一个机会。”这么想着他带着他的团队去中国香港、法国、美国、新加坡等许多地方考察和调研,在取得很多第一手资料后,他下了决心。

是生意更是信仰

在老山直升机场吕勇那间宽敞的办公室里,一整面墙上都贴着各种直升机的相片。因为工作,他把家搬到了基地,安在了工作时离他最近的地方,这样哪怕凌晨两三点钟,想起什么事他也可以马上动笔。

与照片墙相对的另一面墙放置的是一整排书架,大多数都是工具书,唯一的一本文学书籍是梁晓声的《今夜有暴风雪》。吕勇说,他没时间看小说,但是他喜欢梁晓声,因为他是个理想者。

吕勇没说自己是理想

者,但是在《若航战略发展规划》的总裁致辞上,有这么几句话让人印象深刻:我们的工作梦想又如现实,我们在众多良朋帮助下,已奋力走出了第一步,这一步对于中国的通用航空来说非常重要。这不仅仅是生意,更多的是信仰,一种创业的激情被点燃后而闪烁的光芒。

当记者问他,别的通用航空投资者为何普遍不看好这个市场,没有规模化之前,会不会因为成本太高,市场难以打开时,吕勇回答:“这不是市场太大的问题,而是首先需要有人来创造环境和氛围的问题。”这个回答,似乎可以印证总裁致辞里的那句——“这不仅仅是生意,更多的是信仰”。他把在中国发展通用航空当成了他的信仰。

他并不在乎眼前的得失,也不想因为自己是这个行业的“先驱者”,就有一种垄断的野心。他说:“我已建了南京、苏州、上海、成都直升机场(坪),如果别人想做,那可以啊,如果需要帮助我们可以一起建一起管,这样的通航机场如果能有10个、20个,中国通用航空就有了希望。”他说,其实他目前所做的,更多的是建立一种行业标准。

这是一个内心格局很大的人,很固执的人,也很开朗乐观的人,但是这并不妨碍他说出“你说我是先驱还是先烈”的话来。夜深人静,内心再强大的人,也不免孤独。

他说:我们要的不是所谓的财政补贴和政策支持,也许只是一点点同情和关切。孤独的时期冀成为中国通用航空业的救赎者。

挥不去的家国情怀

去年5月12日,汶川地震。那段特殊的日子,吕勇整天盯着电视屏幕,在和国人一道为灾区祈福的同时,作为一个和直升机打交道的人,他一直关注着直升机救援的情况。

“地震时,共调集了约120多架直升机,其中民航占了30多架,这已几乎举全国民航之力,由于汶川地区海拔较高,加之当地气候条件恶劣,对直升机的性能要求也相应较高,飞行人员冒着一次次生命危险创造了一个又一个感动苍生的生命奇迹。如果我们国家当时有自己造的更多的高性能直升机,那将会挽救更多的生命。而到今天,如果还因循守旧,以安全和行业部门利益为借口,不全身心支持,鼓励发展通用航空,不拥有更多的直升机、定翼机,未来我们怎么办?”

“救灾是直升机的‘天然’职责,灾难来临,不管是军用还是民用,每一架直升机都可以成为救命机器。对于民用直升机,危难时刻政府可以征用,但是前提是,你得有啊。”吕勇感慨,每年中国市场那么大的消费能力,几百万的汽车,上千万的游艇,出一个卖一个。如果民航关于通用航空的政策再开放些,就能给通用航空的发展提供更加广阔的空间。

“我们为什么不马上行动起来呢?我们还在等什么?”吕勇表示,国内有志于“通航”事业的人缺的不是资金,缺的是一本让他们能在蓝天自由飞翔的“飞行执照”。



若航老山直升机场

在7月9日结束的亚洲国际航空高峰论坛上,专家们预测,从2005年到2020年,中国的通用飞机市场需求量应在1万架左右,其中直升机1500架。

口,可用的民用直升机只有3架,这也太可悲了。”在申请建造南京老山直升机场的同时,若航公司也向苏州、杭州、上海的政府部门以及军方提出了申请。2008年,若航获得了苏州直升机场的政府及军民航建设许可,并于2009年5月开工建设,预计飞行区工程今年年底建成,明年3月前通过民航验收投入商业运营。据吕勇介绍,位于工业园区的苏州直升机场,其规模约为南京老山机场

上。在吕勇之后,很多人谋划跟进在国内建通用航空机场。

“业内有的人把我当做傻子,认为我是在赌博。”吕勇承认他是在赌,但是他在着眼一个行业的未来,也许10年,也许20年,也许50年,“我有耐心,为了自己的梦想拼搏一把,值得。”

记者问他不怕有一天赌输了,倾家荡产吗?他说他当过兵能吃苦,即便现在他什么都没有了,什么都失去了,他绝对能够做到心平气和地去挤公交,