



若航飞行团队 资料图片

若航：领飞中国通用航空

和直升机的起降一样，若航集团主席吕勇是个直来直去的人，喜怒都写在脸上。作为多次和他打交道的媒体人之一，现代快报记者目睹了属于他的各种表情。从最先的踌躇满志，到行至中途的疑惑、悲壮，甚至悲愤，这张脸的表情，始终是和若航发展的轨迹，甚至是和中国通用航空发展的进程密切相关的。

吕勇的最新表情，则是一种开朗。从前，他曾经为自己是中国通用航空发展的先烈，还是先驱而焦灼过；现在，中国通航面临着前所未有的发展机遇，他给自己的最新定位是：领飞中国通用航空。机会总是留给有准备的人，吕勇和他的若航为此准备了十年。截稿前，吕勇打电话告诉快报记者，李克强总理5月4日主持召开国务院常务会议，会议决定部署促进通用航空业发展。“这是国家战略，对中国通航来说是一个天大的利好。”

现代快报记者 倪宁宁

蛰伏十年 若航终门庭若市

2014年12月26日，周五，对于若航来说，这是一个特殊的日子。这一天，若航集团苏州机场的电话几乎被打爆。

“公司可以查到的几个电话，一整天几乎没有停过。”想起当时的情形，近日，若航集团副总裁吴晓贝还有点不敢相信，“几乎所有的电话都来自外地，电话那头总是各种各样的‘上普’，而所有的电话，无一例外都是来咨询若航的飞行员培训业务的。与此同时，所有的来电者都解释，他们是看了上海一家纸媒的报道后，对学习直升机飞行感兴趣的。”

吕勇随即在网上看到了这份报道，报道的标题是《玩的就是心跳，女白领转行开直升机》，内容是上海一位女白领辞职到若航学习直升机飞行的事情。吕勇想起几天前，若航曾经邀请苏州周边的一些媒体，前来报道若航苏州机场正式运营的消息，飞行培训是其中的一个项目。细心的吕勇甚至回忆起了那位上海记者的样子。

吕勇介绍说，以前，普通人对直升机的了解，就是很酷，就是有机会坐上去体验一下，在大多数人眼里，直升机就是一个自己只能远观不能拥有的奢侈品；现在通过了解，发现原来直升机并不遥远，拿长三角来说，若航就有三个超大型通用航空二类基地机场，而且学习直升机飞行，费用并没有那么昂贵，如果你找到合适这个领域的工作，三到四年就可以把交出去的学费挣回来。

而那天打电话过来的人，经过一年多的学习，很多都已经拿到了可以用来求职的商照。

“十年了，我们等的就是这一天。”一个“等”字，道出吕勇十年甘苦。

坚守梦想，打造长三角机场网络

吕勇是个理想者，也可以说是个梦想家。2005年，从德国回来的他，在考察了世界几个主要国家火爆的通用航空市场后，断定这种火爆也一定会在中国出现。于是，他在中国通航一片荒芜的基础上，成立了若航集团，并在南京的老山开建中国第一个民用直升机场。

他有一个宏伟的计划，他曾经在老山用PPT向快报记者展示了他的目标和规划。虽然中国的直升机数量有限，围绕直升机的相关产业和市场还没有形成，但是他想提前布局，建立一个全国性的机场网络。一开始他的目标不仅仅是长三角，他把触角伸向了珠三角，甚

至成都平原。他深信，随着经济的发展，会有越来越多的公司和个人购买直升机，或者利用直升机进行商务飞行。

但是事与愿违，中国的通航太沉寂了，他觉得他是孤军奋战。于是他修改了战略，缩小了区域，眼光收拢后，目标只有一个长三角。他的理解是江浙沪经济发展迅速，人口过2亿，如果若航成为长三角的最大通航企业，也应是亚洲乃至全球最大。

2009年，南京人吕勇首先运营了老山机场。他租来了一架8座的直升飞机，在南京首开直升机空中游览项目，并与政府合作参与直升机救援项目。但是他期待中的直升机商

务旅行的春天，始终没有到来；他敞开机库，但是没有私人飞机前来停放。而临时雇来的飞行员也不靠谱，说休息就休息。

2011年，吕勇决定购买直升机，组建自己的机队；并且“购买”教练飞行员，培训自己的飞行员。与此同时，长三角机场的建设也没有停下，苏州和绍兴机场先后开工。

所有的项目，都需要花费大把的精力和钱，一个没有现实回报的梦想家的梦想，还能持续多久呢？

许多个夜深人静，吕勇一个人站在老山既是办公室又是卧室的房间，思忖“我是先烈呢，还是先驱”？

机会来了，成就梦想的是市场

吕勇说，他骨子里不是一个商人，但是能够成就梦想，成就若航的恰恰是市场。

2014年，是中国通用航空发展史上关键的一年。这一年有消息放出：2015年将全面推行开放低空空域。对于中国通用航空来说，无疑这是一个爆炸性的利好——直升机可以比较自由地飞行了。按照逻辑来说，有了可以飞行的空域，就会有可以飞行的飞机。但是有了飞机，飞行员在哪儿呢？于是商机来了。2014年12月26日，刚刚投用的若航苏州机场的电话被打爆了。

不是所有的人都能做直升机培训，吕勇说，培训你一要有机，二要有机，三要有机。而环顾整个中国，像若航这样有条

件都具备的通航公司少之又少。

吕勇紧蹙的眉头舒展开了，一脸踌躇满志，仿佛回到了刚刚起步的2005年，不过那时候他的底气来源于梦想，现在他的信心来自于市场。

吕勇介绍，仅2015年，若航集团一家公司的飞行时间就占了全江苏省已注册12家通航的一半以上。而若航的培训业务还在快速增长，作为若航“航校”的校长，每隔一段时间，他就会看到一些新的面孔，这些面孔是若航的未来，也是中国通航的明天。

“今年10月，亚洲最大的直升机专用机场——绍兴机场开通运营，若航的长三角机场网络就算全面完成了。”吕勇说，依托这三个机场，以及长三角

陆续建设的太湖东山、西山、雨发等50到60个直升机起降机坪，若航之前规划的商务飞行，空中旅游都可能成为现实。

若航苏州机场负责人刘杰介绍说，坐直升机空中游览苏州已经成了若航的“传统项目”，“空中看到的太湖、阳澄湖和你置身其间时，是完全不一样的，有一种说不出的美妙。”

2005年，吕勇作为一个梦想家，超前预想到今天通航的大发展局面，并提前布局了。现在，作为行业引领者，他也已经看到了可以触摸的未来。或者他会尝试直升机的上游制造业？若航正在加州工厂里敲打的模具意味着什么？谁知道呢？对于一个有商业头脑的梦想家，一切皆有可能。

直升机飞行员的 黄埔军校

对若航来说，目前，它的直升机飞行员培训业务，是最大的利润增长点。短短几年，已经先后有18批次的近百名学员在若航学成结业，或者正在学习。学员来自各个年龄层和各行各业，其中有29岁的媒体记者，22岁的大学生，25岁的机关公务员等。凭借自身规模和软硬件条件，成为中国乃至亚洲最好的航校是吕勇和若航的一个目标。吕勇说，“我们想成为中国直升机飞行员的黄埔军校。”

学员故事1 鲍午云龙

90后，退伍军人

鲍午云龙是合肥人，90后，家住合肥。高中毕业后当了两年空军地勤。复员后，他到安徽一家民用机场做机务。鲍午云龙是去年5月份经人介绍到若航报名，体检后被录取的，到今年4月底他刚刚飞了90个小时。鲍午云龙已经拿到私照，而要拿到商照必须飞满150个小时。取得商照要难得多，因为商业飞行是带客人飞的。

学成后，有什么打算，想找什么工作？鲍午云龙说还没有决定，他说：“可以带人游览，带人航拍，也可以加入实施空中救援的单位，当然也可以留在若航，这里一切都很好。”

学员故事2 张耀勋

35岁，上海人，曾从事IT

张耀勋是看到前面提到的上海纸媒的报道，来到若航的。张耀勋介绍说，他决定之前，曾经来若航考察，觉得若航的机型通用性比较强，国内使用这款机型比较多，就算到别处工作，也少了转机型的麻烦，当然苏州离上海近一定是若航的优势。他是2015年初过来的，去年6月13日第一次上飞机。

接受采访那天，张耀勋已经飞了144小时，即将面临商照的考核。他说自己很有信心。说到学成后的打算，他很坚决，就是想留在若航。“我想做教练，把更多的年轻人送上蓝天。”