

今日  
民航

今日  
MAGAZINE



1966  2016

中法航空50年



50 Years for China-France  
AVIATION COOPERATION

ISSN 1007-2527



9 771007 252006

今日民航

中法航空50年 专刊 2016年第4期 | 总第156期

中国民用航空局主管 | 中国民航报社主办

从2015年至今，国航加速拓展全球航线网络，接连新开近30条国际航线，截止2016年6月，国航经营客运航线达到377条，其中国际及地区客运航线条数达到114条，国际及地区通航点65个，平均每周执行国际及地区的班次达到660班。

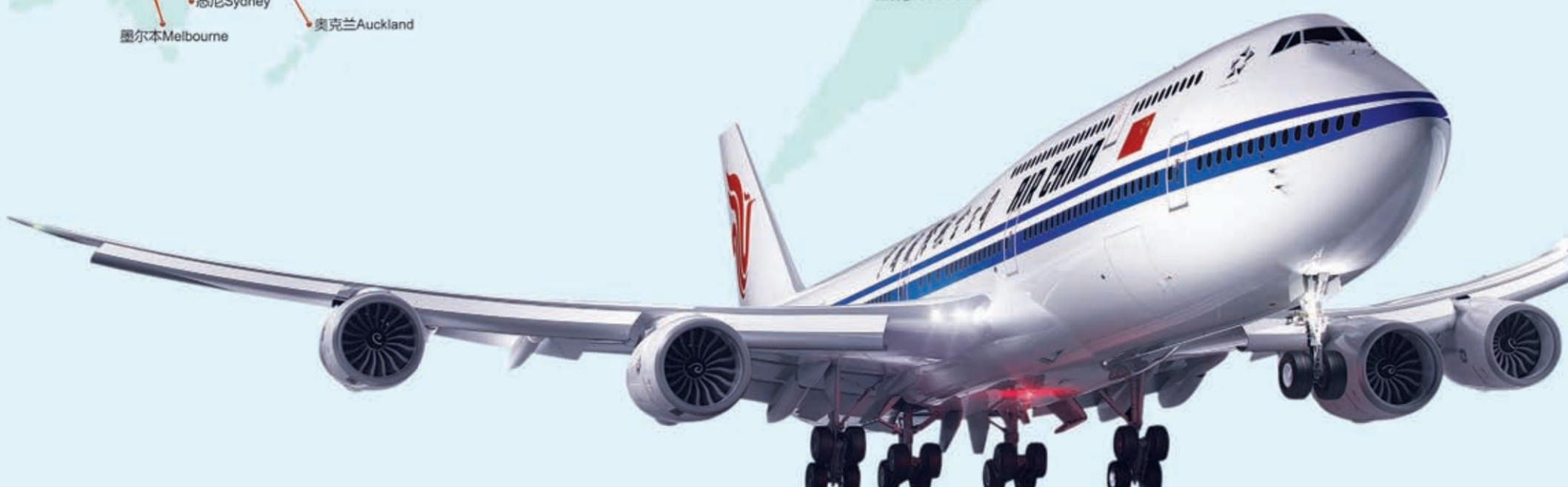


国航APP: (0086-10)95583  
www.airchina.com

**中国国际航空股份有限公司国际航线**  
AIR CHINA'S INTERNATIONAL ROUTES

- 欧洲航线 Routes to Europe
- 亚洲、大洋洲、非洲地区航线 Routes to Asia, Oceania & Africa
- 北美航线 Routes to North America
- 日韩航线 Routes to Japan & South Korea

截至2016年6月30日开航航线





## 东航与上海共同成长 Grows up with Shanghai

东航以上海为核心枢纽，通达全球179个国家和地区、1057个目的地，为您呈现更多精彩旅程

 [www.ceair.com](http://www.ceair.com)

 hotline 95530



海南航空  
HAINAN AIRLINES

曼彻斯特

布鲁塞尔

# 飞遍欧洲，看遍经典

巴黎

柏林

布拉格

罗马



- 海南航空全面布局欧洲航线网络，飞抵柏林、布拉格、曼彻斯特、布鲁塞尔、巴黎、意大利，覆盖中欧、西欧、南欧，更多欧洲及全球航线也将陆续开通，给旅游带来更多便利。
- 连续六年荣膺全球Skytrax五星航空公司，尽享云端旅程。

# HAINAN



www.hnair.com | ☎95339 | @海南航空 关注微信·精彩随行

# CONTENTS 目录

P28

## 中法航空50年 专辑



今日民航 IFLY MAGAZINE  
全媒体平台

广告热线：010-87387155



### 卷首专访

P20

#### 中法民航合作源远流长 中国民用航空局副局长王志清

#### 全方位的中法民航合作 中国民用航空局国际司司长韩钧

#### 中法民航合作推动两国发展 法国驻华大使馆经济处 民航、航空工业、航天事务参赞杜扬飞

### 特别策划

P30

#### 从“外交核爆炸”到中法通航

1964年1月27日，中国和法国正式建立大使级外交关系，50多年来，中法两国关系历经温暖晴好，也难避阴霾风雨，但两国人民相互吸引、相互尊重、相互欣赏，不断拉近距离，使两国在政治、经济、文化、社会等众多领域的合作逐步深化、持续创新，创造出了很多佳话。中国和法国同作为具有全球影响力的大国和联合国安理会常任理事国，且都拥有令世人瞩目的灿烂文化和悠久历史，跨越东西半球的遥远距离，使得两国间发展多方面关系，很大程度上有赖于两国航空关系的发展。

### 特别策划

P40

#### 早期中国民航人在巴黎

1974年，中国民航驻巴黎办事处设立。办事处早期工作人员艰苦创业、奋力拼搏，肩负起为中国民航在海外打开局面的重任。他们在海外办事处工作和生活的经历，成为早期中国民航走向世界的真实缩影。

### 特别策划

P52

#### 从1到89：中法航线50年

50年前法国航空公司首航巴黎上海，开通初期每周只有一趟往返；50年后的今天，中法航线已发展为名副其实的“巨网”。航线的变迁，见证了中法两国航空运输关系的渐行渐密，也折射出两国民航关系日益巩固。

### 特别策划

P96

#### 中法民航技术合作50年

中法双方在民航技术领域开展的合作堪称两国民航合作的表率，合作领域宽广，促进了中国民航安全监管水平和运营保障能力的有效提升，为法国及欧洲先进的民航产品和技术进入中国市场创造了机遇。

我们是一本由中国民用航空局主管、中国民航报社主办、专注于公务与通用航空、航空经济、航空旅游方面的权威杂志，《今日民航IFLY》杂志携中国民航网络电视CAACTV“今日民航IFLY空中访谈”、IFLY官方微信，以专业态度聚焦热点、引领行业、全力打造中国最具影响力的通航全媒体平台。



P62



P80



P72



P88

专题报道 P62

### 法航：开航中国50年

从第一条连通中国与西方的航线开始，开航50年，飞越半个世纪，法航怀着开放和学习的心态了解中国、深耕中国市场。更懂中国，更灵活的合作姿态，才塑造了在中国市场上成功的法航。

专题报道 P80

### 东航：搭建中法空中之桥

50年前的1966年，巴黎—上海航线的开通，开辟了新中国与西方大国之间的首条空中之路。而随着1998年东航开航法国至今，东航的欧洲攻略蹄疾步稳，成为拥有绵长产业链、深厚价值链的服务提供商。上海—巴黎航线历经的50年时光沧桑，正是中国社会发展进程的一个缩影。

专题报道 P72

### 国航：凤舞巴黎 志在全球

从1974年第一条通往西欧的远程国际航线开始，“飞出去”的中国民航也打开了中国与世界交往的大门。42年前，北京向巴黎起航的国航，如今已经拥有了覆盖全球六大洲的国际航线网络，正向着打造具有国际竞争力的大型枢纽网络型航空公司的目标稳步前进。

专题报道 P88

### 海南航空：金鹏振翅 蓄力高飞

从1993年由海南经济特区起步，如今，海南航空的航线网络遍布中国，覆盖亚洲，辐射欧洲、北美洲，并向大洋洲迈进。运行国内外航线500余条，通航城市近100个，短短23年，恰同学少年，风华正茂，海南航空作为国际航空市场的后起之秀，用一笔一笔傲人的成绩，书写传奇。

广告

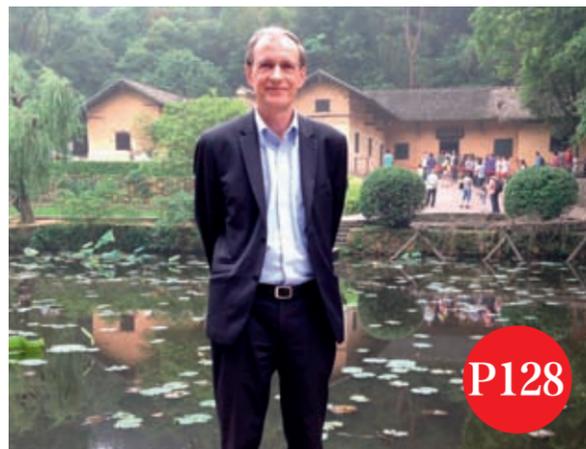
# 身临其“静”

猎鹰8X拥有比任何其他公务机更安静的客舱，为长途飞行带来更舒适的环境，再加上高速流畅的互联网链接，可以让您在云端之上高效工作，轻松娱乐或安然入眠。猎鹰8X航程达6450海里/11945公里，性能强悍，无比灵活，可以连接全球几乎任意两地。猎鹰8X，超越您的期待。行无止境，舒适恬逸，巅峰首选。

## 猎鹰 8X



P106



P128



P114



P120

专题报道 P106

泰雷兹：让中法的天空更加通畅

中国民用航空局空中交通管理局局长车进军表示：“从简单设备的引进，大型设备的引进，人员的培训到技术的合作，中法航空50年空管发展的历程见证了合作的加深，合作的广泛，合作的成功。”

专题报道 P114

百年达索 寻梦中国

作为一家全球领先的飞机制造企业，具有百年历史传承的达索航空，凭借卓越的“阵风”战斗机及猎鹰公务机产品，业务发展遍布全球五大洲90多个国家。自2006年正式进军中国市场，2016年，不仅是达索航空诞生的百年，也是达索猎鹰进入中国市场10年。

人物专访 P128

一个法国人的中国情缘

蓝宏施常说：“我非常热爱中国。”他时时关注与中国有关的新闻，因为他觉得几乎每一件在中国发生的事情都跟他有关，以至于他的夫人曾嫉妒地说：“我们之间有一个‘情敌’，那就是中国。”

特别策划 P120

中法航空工业合作50年

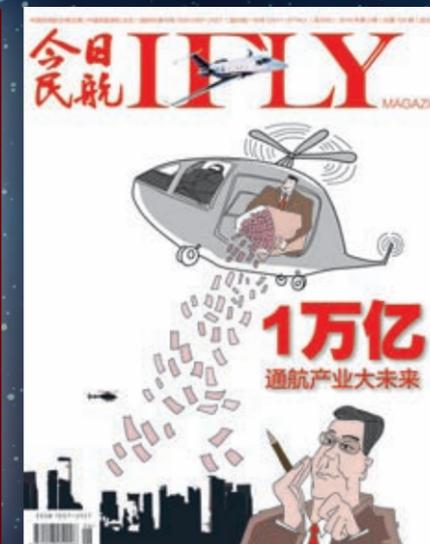
中法两国于20世纪60年代开始的航空工业合作，在两国各领域务实合作中具有示范和支柱作用。从早期的产品买卖，到现在的转包生产、工业合作，方式的转变和水平的提高，有效助推了中国航空工业的起步与发展，也让中国广泛参与国际航空业分工合作，不断向航空强国迈进。



中国民航局主管 | 中国民航报主办  
Managed by CAAC | Hosted by CAAC NEWS

《今日民航》杂志专注于为中国民航的公务机、贵宾室、头等舱、商务舱的顶尖级高端客户提供权威、及时、全面的公务航空、通用航空、航空旅行、生活方式等全方位内容。

For the top high-end clients of business jet, VIP room, first class and business class of CAAC, IFLY is an authoritative provider of timely and comprehensive contents of business aviation, general aviation, air travel and life style.





P138

P150

P172

特别策划 P138

### 当空姐遇见法范儿

在时装界，你设计的衣服只需保证在6个月内不落伍；但为航空公司设计的服装，必须保证在未来10年都不落伍。法国在近100多年的世界时尚史中，占据独特又崇高的地位；空姐又是职业女性时装发展史中一支特别的代表。当法范儿碰撞空姐，会留下哪些经典？

空中美食 P150

### 三万英尺 唇齿之间 法国风情

人类学家杰克·古迪(Jack Goody)曾说过：“在古代文明里，只有亚洲和欧洲人分出了食物的阶级。”美食无国界，三万英尺的高空上更无国界之分，云端上的美食不仅可以满足口舌之欲，其中的情趣也是别有一番滋味。

行走天下 P160

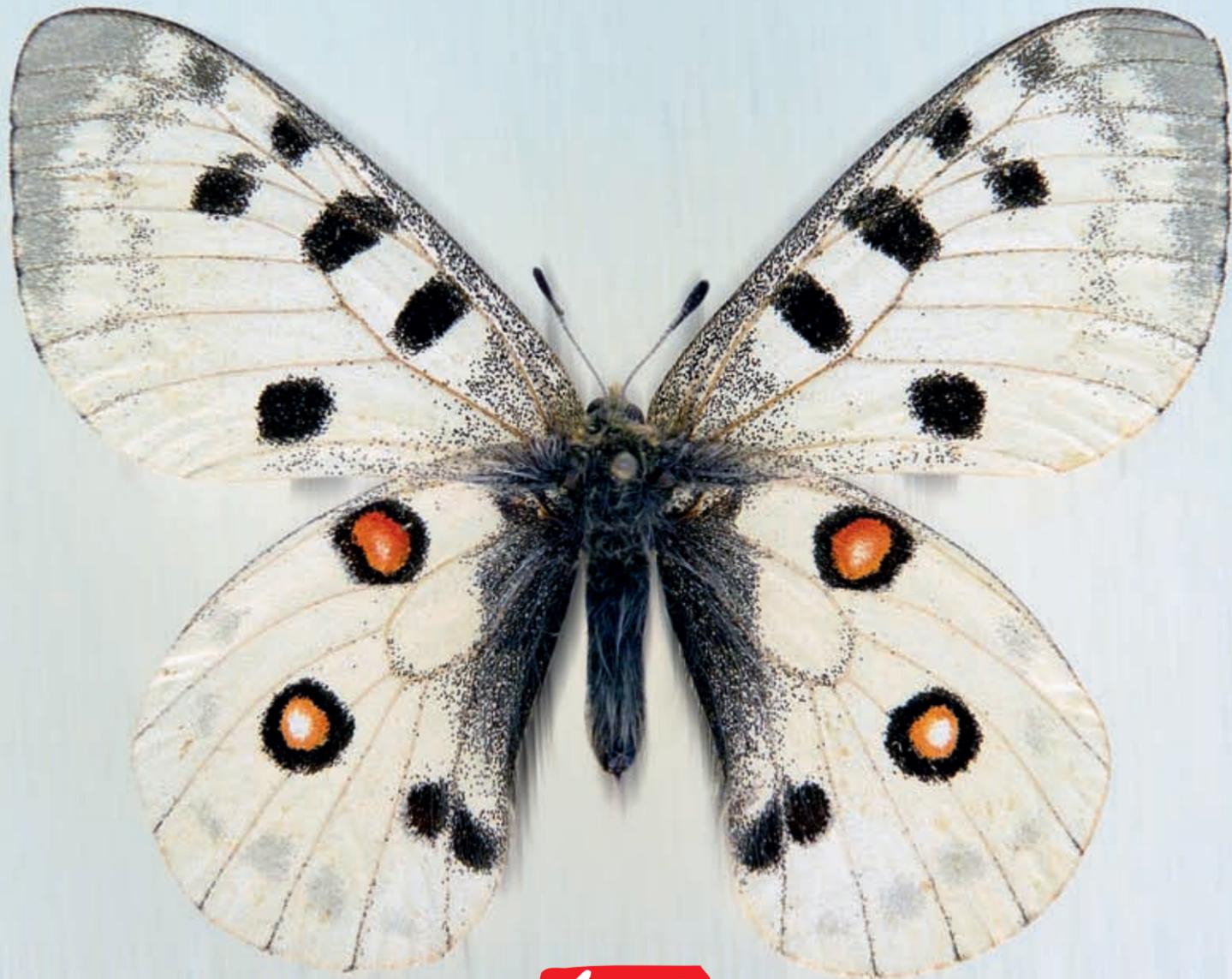
### 跟着中法航线游法国

“你印象中的法国是什么样的？”问一百个去法国的旅行者，兴许会收到一百零一个答案。走在风情万种的香街上，印象或许是曼妙女郎；穿行在启蒙思想家留下足迹的拉丁区，印象或许是《自由引导人民》中的热血青年；走过蓝色海岸，印象则又成了文艺范儿的轻熟男。

飞行简史 P172

### 世界航空史中的中国

50年前，中国和法国签订航空交通协定。1966年9月20日，法国航空公司开启巴黎到上海的固定航线。中法之间首条航线的开辟，对于新中国打破西方的封锁、发展与西方国家的关系、扩大对外影响起到了很大的促进作用，具有重要的政治意义。



扫描微信二维码，关注《今日民航》官方微信

“亚马孙河流域热带雨林中一只蝴蝶翅膀的轻微颤动，将可能引发北美大陆的一场龙卷风。”  
"A butterfly flapping its wings in Amazon rain-forest may leads to a hurricane in north America several weeks later."



封面题字：李石文  
封面创意：本刊编辑部

广告索引：  
第一跨页：中国国际航空股份有限公司  
第二跨页：中国东方航空股份有限公司  
第三跨页：海南航空股份有限公司  
目录对页：达索猎鹰公务机  
封三广告：泰雷兹中国  
封底广告：法国航空公司



国际标准刊号 ISSN1007-2527  
国内统一刊号 CN11-3174/U  
广告经营许可证 京朝工商广字第0107号

**主管 Authorities in Charge**  
中国民用航空局 Civil Aviation Administration of China

**主办 Sponsor**  
中国民航报社 CAAC NEWS

**社长 President**  
马松伟 Ma Songwei

### 今日民航杂志编辑部 Editorial Department

**社长/总编辑 President & Chief Editor**  
王泓 Wang Hong

**副社长/副总编辑 Deputy President & Deputy Chief Editor**  
李苓 Li Ling

**本期执行主编 Executive Chief Editor of This Issue**  
孙昊牧 sun\_haomu@163.com

**编辑/记者 Editor & Journalist**  
薛海鹏 hp\_xue@163.com  
刘九阳 JRMH\_liujiuyang@163.com  
周蕾 Zhou Lei (美术编辑)

**编辑部电话 Tel**  
010-87387072  
010-87387157  
010-87387158

**广告 Advertisement**  
杨志勇 52126948@qq.com  
010-87387108  
向伟娟 weijuan.x@126.com  
010-87387155

**编辑部地址 Address**  
北京市朝阳区十里河桥东中国民航报社6层 100122  
CAAC Journal, Shilihe, Chaoyang District, Beijing, 100122

**版权声明 copyright**  
所有图片及文字，未经本刊允许，不得转载和使用

**法律顾问 Legal Consultant** 北京京师律师事务所 杨建华律师 梁志强律师  
**供图 Picture** 本刊图片除特别署名外均由CFP、全景、东方IC提供  
**印刷 Print** 北京利丰雅高长城印刷有限公司

### 今日民航发行渠道 Distribution Channels

民航各级领导及业内专家、民航常旅客直投  
金鹿公务机公司航班指定配发刊物  
全国35家机场贵宾室全面覆盖发行

#### 华北地区

- 北京首都国际机场贵宾室  
国航北京两舱休息室  
南航北京两舱休息室  
海航北京两舱休息室  
首都公务机有限公司FBO候机楼
- 天津滨海国际机场贵宾室  
国航天津两舱休息室
- 太原武宿机场贵宾室
- 呼和浩特白塔机场贵宾室  
国航呼和浩特两舱休息室

#### 华东地区

- 上海虹桥国际机场贵宾室  
上海霍克太平洋FBO公务机候机楼  
国航虹桥两舱休息室
- 上海浦东国际机场贵宾室  
国航浦东两舱休息室
- 杭州萧山国际机场贵宾室  
国航杭州两舱休息室
- 南京禄口国际机场贵宾室
- 青岛流亭国际机场贵宾室
- 合肥骆岗国际机场贵宾室

#### 中南地区

- 广州白云国际机场贵宾室  
南航广州两舱休息室  
国航广州两舱休息室  
海航广州两舱休息室
- 深圳宝安国际机场贵宾室  
南航深圳两舱休息室  
金鹿深圳FBO公务机候机楼
- 厦门高崎国际机场贵宾室
- 武汉天河机场贵宾室  
国航武汉两舱休息室
- 海口美兰国际机场贵宾室  
海航海口两舱休息室  
金鹿海口FBO公务机候机楼
- 三亚凤凰国际机场贵宾室

- 海航三亚两舱休息室  
金鹿三亚FBO公务机候机楼
- 郑州新郑国际机场贵宾室
- 珠海三灶机场贵宾室
- 南宁吴圩机场贵宾室  
金鹿南宁FBO公务机候机楼

#### 西南地区

- 成都双流国际机场贵宾室  
国航成都两舱休息室
- 昆明巫家坝国际机场贵宾室
- 重庆江北国际机场贵宾室  
国航重庆两舱休息室
- 贵阳龙洞堡国际机场贵宾室  
国航贵州两舱休息室
- 拉萨贡嘎机场贵宾室

#### 东北地区

- 大连周水子国际机场贵宾室  
国航大连两舱休息室  
南航大连两舱休息室
- 沈阳桃仙国际机场贵宾室  
南航北方两舱休息室
- 长春龙嘉国际机场贵宾室  
南航吉林两舱休息室
- 丹东机场贵宾室
- 锦州机场贵宾室
- 朝阳机场贵宾室
- 鞍山机场贵宾室
- 长白山机场贵宾室

#### 西北地区

- 西安咸阳国际机场贵宾室  
海航西安两舱休息室  
金鹿西安FBO公务机候机楼
- 西宁曹家堡机场贵宾室
- 乌鲁木齐地窝堡机场贵宾室  
南航新疆两舱休息室

# 中法航空50年



《今日民航》官方微信 二维码

# 中法航空50年



**王志清**  
**Wang Zhiqing**

中国民用航空局副局长  
Deputy Administrator of CAAC

我对中法民航合作在新的历史起点上展翅高飞充满信心。中国民航将一如既往地与方法方开展互惠互利的交流，共同探讨如何在互利共赢的基础上进一步加强两国民航合作，从而更好地服务于中法两国经贸合作与人员交往。我们有理由对中法民航未来50年的合作充满信心。

I am full of confidence that China-France civil aviation cooperation will soar to greater heights from the new historical starting point. The Civil Aviation Administration of China will, as always, will continue to work with France in exchanges that benefit both, so as to make the exchanges and cooperation in civil aviation better serve the economic and trade cooperation and personnel exchanges between the two countries. We have every reason to be fully confident of China-France cooperation in civil aviation for the next 50 years.

王志清



**韩钧**  
**Han Jun**

中国民用航空局国际司司长  
Director General of Department of International Affairs, CAAC

中法航空合作有着巨大的潜力。仅就航空运输关系而言，中法航空运输市场不断扩大，双方航空企业开展商务合作的水平不断深化，特别是法航与中国骨干航空公司同作为天合联盟成员，在开展合作方面有着巨大的潜力。

China-France aviation cooperation has great potential. In respect of air transport relations, China-France air transport market continues to expand, the relations between French and Chinese airlines companies become deeper and closer. This is certainly the partnership between Air France and Chinese major airlines within the Sky Team global alliance. Both sides have great potential in cooperation.

韩钧



**杜扬飞**  
**Jean-Philippe Dufour**

法国驻华大使馆经济处  
民航、航空工业、航天事务参赞  
Aeronautics and Aviation Counsellor at the French Embassy in China

中法两国实现直航的这半个世纪以来，不仅实现了两国利益最大化，也取得了令人瞩目的进步。我祝愿中法两国能在未来几十年中继续加强深入合作关系，实现两国在航空领域更安全、更高效和更可可持续发展的目标。

There have been direct flights between France and China for 50 years. Half a century is enough time to try to access objectively the achieved progress, and these progress are impressive in the two parties' best interests. I express the hope that both our countries continue to strengthen and deepen their relationship during the future decades in order to make aviation safer, more efficient and environmentally more sustainable.

杜扬飞

50 Years  
FOR  
China-France  
AVIATION  
COOPERATION



**艾默里克·达西莫勒**  
**Emeric d' Arcimoles**

巴黎国际航空航天展  
董事长兼首席执行官  
CEO of Paris Air Show

中国这些年的经济发展令世界印象深刻。未来将有越来越多的中国人飞往世界各地，这对于交通运输行业是一个好消息。无论过去还是现在，中国都是法国的重要合作伙伴，双方都在朝着建立共赢合作的方向努力。航空工业的强大活力，就在这里。

On top of that China has impressed the world by generating such a substantial economic growth for years. More and more Chinese people are going to travel by plane in the future and it is a good news for mobility. Whether we talk about the history or about the current situation, China has remained a key partner for France. Both States have worked in the same direction in order to reach this great symbiotic cooperation. In a context of strong dynamism of the aerospace industry, it is the place to be.



**让·马克·雅纳亚克**  
**Jean-Marc Janailac**

法航荷航集团总裁兼首席执行官  
Chairman and CEO of  
Air France-KLM

我们非常高兴庆祝法航中法航线开通50周年。法航自1966年进入中国后，不断投入、持续加强连通中欧之间的航线网络。目前，法航荷航集团在从欧洲出发的国际航运网络上处于领先地位。我们将全力以赴，进一步提升产品等级和服务质量，并且通过与中国本土航空公司的合作，为乘客提供飞往更多目的地的可能性。

We are very proud to be in Shanghai to celebrate 50 years of service between France and the People's Republic of China. Air France has been present in mainland China since 1966 and has been investing continuously to strengthen its network connecting Europe to China. Today, Air France-KLM is the leading European carrier in terms of capacity from Europe to China and we will maintain our focus to further enhance the product, service and destination possibilities to our customers by also collaborating with our local partners.



**顾乐涵**  
**Laurent Guyot**

泰雷兹中国首席执行官  
Vice President of Thales North  
Asia & CEO of Thales China

中法航空合作的50年中，泰雷兹在中国取得了全面的成功。我们认为中国民航未来的发展一片光明。泰雷兹时刻准备着与中国合作伙伴一起为中国航空设施的建设作出贡献，促进中国经济的发展。

During the five decades China-France aviation cooperation, Thales has partnered with China for success. We believe in the brilliant future of China's civil aviation. Thales is ready to contribute with its local partners to the construction of this paramount infrastructure enabling for the economic growth of the country.



**贾可博**  
**Jean-Michel Jacob**

达索航空猎鹰亚太有限公司总裁  
President of Dassault Aviation  
Falcon Asia Pacific Co. Ltd.

达索航空向为中法民航做出贡献的公司及个人致以真诚的祝贺，并祝愿翱翔在中国天空的各位取得更大的成功。中法两国在民航领域的长期友好合作也促成达索航空在中国生产猎鹰公务机的重要部件，我们也希望达索航空能在中国取得更好的发展。

Dassault Aviation extends its sincere congratulations to those companies and people who contributed to this very concrete cooperation between France and China in the civil aviation field, and wish them great success in this promising Chinese sky. As far as Dassault Aviation is concerned, a long term and a very satisfactory cooperation has allowed for the current production in China of very important parts of our most recent Falcon aircraft. We are looking forward to achieving more in China.



**车进军**  
**Che Jinjun**

中国民航局空中交通管理局局长  
Administrator of Air Traffic  
Management Bureau, CAAC

巡航天路千万里，携手并进；开放进取五十载，协作共赢。中法两国开辟了中西方交流互助的先河，中法民航的深度合作让中法两国的关系更加紧密、更加持久、更加特殊。抚今追昔，中国民航空管系统作为中法民航合作的桥梁与纽带，对在新的历史起点上持续推进中法民航事业共同发展和全方位合作充满信心、满怀动力。让我们携手努力，共创中法民航美好前景！

China and France have opened up a precedent for the exchange and cooperation between China and the Western countries. The deep and close relations of China-France aviation cooperation make the relationship between the two countries more closely. China Civil Aviation ATM system can be seen as a bridge of China-France aviation cooperation. Let us work together to create a bright future of China-France civil aviation!



**陈菊明**  
**Eric Chen**

空中客车中国公司总裁&首席执行官  
President of Airbus China

联袂启航五十载，比翼翱翔创未来。中法两国开创了中西方航空合作的先河，空中客车作为中法两国友谊与合作的桥梁，将一如既往倾力支持两国航空事业的共同发展与全方位合作。

The journey of half a century we travelled together, the future we will shape together. China and France pioneered the aviation cooperation between China and the West. Airbus, as the bridge of China-France friendship and cooperation, will continue to commit the fullest support to the common development and all-round cooperation on aviation industry between the two countries.



摄影/本刊记者 陆二佳

## 中国民用航空局副局长王志清 中法民航合作 源远流长

**IFLY:** 今年是法航开通巴黎至上海航线50周年纪念,这条航线是中国连通欧洲的第一条航线。如今,中国民航已经成为世界第二大航空运输系统,国际地位不断提升。在这样的历史节点,我们来回顾中国民

航的对外交往史,您认为有怎样的价值和意义?

**王志清:** 1966年中法通航,上海至巴黎航线成为中国与西方国家开通的第一条航线,距今已有整整50年。如今,中国与世界各国已开通了

数百条国际航线,2015年中国民航国际旅客运输量同比增长33%。其中,中法开通航线共计10条,涉及巴黎、北京、上海、广州、成都、昆明、武汉等两国间9个城市,中法两国空运企业每周经营的客货航班数量已

达每周88班。换言之,每天有10多个航班连接着中法两国。在这个时候回首中国民航的发展历程,具有重要的价值和特殊意义。

我国民航事业经历了不懈的追梦之旅,从无到有、从小到大、由弱到强。

在改革开放前,中国民航对外交往的步伐缓慢,但自改革开放以来,民航业作为国家经济社会发展的战略产业,在对外开放和跨国交流中的作用日益突出,站在了新的历史高度。中国民航已成为世界第二大航空运输系统,国际地位也在不断提升。在推进安全发展的前提下,中国民航致力于增强国际竞争力,鼓励国内航空公司与外国航空公司开展国际合作,构建全球化的航空运输网络。

法国是第一个同中国正式建交的西方大国,也是第一个同中国开通国际航线的西方国家。中法民航合作源远流长,已成为中法务实合作的重要内容。1966年6月1日,中法两国政府正式签署航空交通协定,是中国与西方国家签订的第一个航空运输协定。同年9月20日,法航开辟了巴黎至上海航线,是中国与西方国家开通的第一条航线。得益于中国改革开放,中法民航关系发展迅速,已经并将继续为中法经贸合作、人员往来和文化交流做出重要的贡献。

**IFLY:** 除开辟航线外,中法两国在民航领域还有哪些值得称道的合作?

**王志清:** 中法民航合作不仅在于开辟和增加国际航线航班,也体现在双方在航空安全、事故调查、安保、空中交通管理、机场管理、人员培训等各个方面所开展的有效合作。

便捷的航线有赖于中法双方在航空安全、空中交通管理等各个领

域长期开展的卓有成效的合作。中法民航当局两次签订《中法民航技术合作协议》,双方同意在空管、航空安全、机场、运输及人员培训等方面加强合作。可以说,正是得益于这些有效的合作,中法航空运输市场才能实现健康平稳的发展。

应该说,在多年的交流合作中,中国民航从法方学习到很多有益的经验。当然,作为航空发达国家,法国在民航安全技术和管理方面仍然有很多值得我们学习借鉴的地方。中国民航将继续学习和汲取法方先进的技术和管理理念,为中国民航的国际化建设做出贡献。

除此之外,中法两国在航空产品贸易方面的合作在中法经贸合作中占据重要的地位。位于法国图卢兹的空客公司是中国民航的重要供应商,空客飞机在中国民航的机队中占据半壁江山。法国的泰雷兹公司也是中国民航重要的空管设备提供商。这些合作对于提升中国民航的安全质量、促进中法经贸合作有着重要的意义。

**IFLY:** “一带一路”作为我国经济发展的中长期战略得到普遍的认同和关注,民航在“一带一路”中担当重要角色。“一带一路”战略对中法两国在民航领域的合作将创造哪些新的机遇?

**王志清:** 中国民航积极行动,配合落实“一带一路”战略构想,倡导并积极推进丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路上的航空运输自由化和便利化,努力发挥航权开放,支持和服务于国家区域开发开放战略的作用。

包括法国在内的西欧国家是古代丝绸之路的参与者和受益者。“一带一路”倡议赋予古丝绸之路以新的时代内涵。中欧航空运输市场是中国民航最重要的远程国际航空运

输市场之一。我们愿以推进“一带一路”航空互联、互通为使命,与包括法国在内的欧洲国家积极探讨在新时期如何拓展双边民航合作,开放航空运输市场,以更加便利双方的人员往来和经贸合作。法国已经是中国公民出境旅游、经商的重要目的地。希望我们能够乘着建设“一带一路”的东风,把中法民航合作推向新的高度,为下一个50年的合作打好基础。

**IFLY:** 法国与中国互为重要的贸易伙伴,两国间人员往来、经贸合作不断加强。中法两个文化大国在文化领域也一直保持密切交流,民航业在经贸、文化交流中发挥了怎样的作用,您对中法两国民航交往的未来有怎样的期待?

**王志清:** 中法两国利益深度融合,法国是中国在欧盟内的第四大贸易伙伴和第四大技术引进国,中国是法国在亚洲的第一大贸易伙伴。在双方的共同努力下,两国贸易额和人员往来均创历史新高。多年来,中法民航互利合作已成为两国关系的重要组成部分,中法航空企业为便利两国经贸合作和人员往来架起了便捷的空中桥梁。近年来,中法两国人员往来迅速发展。中法间直达旅客数量已攀升至每年200万人次,中法航空运输市场互为双方增长最快的国际航空运输市场之一。

随着中法经贸合作和人文交往发展,两国航空合作前景广阔,潜力无限,我对中法民航合作在新的历史起点上展翅高飞充满信心。中国民航将一如既往地同法方开展互惠互利的交流,共同探讨如何在互利共赢的基础上进一步加强两国民航合作,从而更好地服务于中法两国经贸合作与人员交往。

我们有理由对中法民航未来50年的合作充满信心。✈

**Wang Zhiqing**

Deputy Administrator of CAAC

# A Long History of China-France Civil Aviation Cooperation

The development of civil aviation ties between China and France already has a history of 67 years. It has been as long as 50 years since the start of air connectivity between China and France in 1966, with the Shanghai-Paris route becoming the first air route between China and western countries. Now, hundreds of international air routes have been launched between China and the rest of the world. In 2015, international passenger traffic of China's civil aviation registered a year-on-year increase of 33%. As for air transport between China and France, 88 passenger and cargo flights were operated per week by Chinese and French airlines along 10 air routes connecting 9 cities of the two countries including Paris, Beijing, Shanghai, Guangzhou, Chengdu, Kunming and Wuhan. In other words, China and France now are connected through over 10 flights every day. Therefore, it

is of significant value and special meaning to review the development history of China's civil aviation at this moment.

China's civil aviation industry underwent an unremitting dream-pursuing journey, starting from scratch, growing from small to big, weak to strong. Before the reform and opening up, foreign exchanges of China's civil aviation developed at a slow pace. However, since the reform and opening up, China's civil aviation has become a strategic industry in China's socioeconomic development, playing an increasing role in China's opening up to the outside world and exchanges with foreign countries, and having risen up to a new historical high. Now, the industry of China has turned into the world's second largest air transport system, with its international influence improving constantly. Under the premise of safe development, China's civil aviation is keen to strengthen

its international competitiveness, encourage international cooperation between domestic airlines and their foreign counterparts, and build an international air transport network.

France is the first major western power that has officially established diplomatic relations with China, as well as the first western country that has launched an international air route to China. Civil aviation cooperation between China and France enjoys a long history and has become an important part of China-France cooperation. On June 1, 1966, the governments of China and France officially signed the Air Service Agreement, the first Air Service Agreement that China signed with a western country. On September 20 of the same year, Air France launched Paris-Shanghai route, the first air route between China and a western country. Thanks to the reform and opening up in China, civil aviation relations between China and France experienced

rapid growth, which has made and will continue to make significant contributions to the economic cooperation and trade, personnel exchanges and culture communication between the two countries.

In addition to launching and addition of international air routes and frequencies, China-France civil aviation cooperation is seen in the fields of aviation safety, accident investigation, security, air transport management, airport management and personnel training. The convenient air routes are attributed to the long-term fruitful cooperation between China and France in all of those areas including aviation safety and air transport management between the two countries. Civil aviation authorities of China and France signed the Agreement on Technical Cooperation in Civil Aviation between China and France twice, agreeing to enhance cooperation in air traffic management, aviation safety, airports, personnel training etc. This cooperation effectively facilitated the sound and steady growth of China-France air transport market. During the years of exchanges and cooperation, China has benefited much from the experience of France, surely still has a lot more for China to learn from in terms of civil aviation safety technologies and management. Therefore, China will

continue to learn from France's advanced technical and management concepts, so as to contribute to the going-global initiative of China's civil aviation.

Furthermore, the cooperation in the trade of aviation products between China and France also constitutes an important part of China-France economic and trade cooperation. Airbus, based in Toulouse of France, is an important supplier of China's civil aviation industry with its aircrafts accounting for half of China's civil aviation fleet. The French Thales is also a major supplier of air traffic control equipment for China. Cooperation with these aviation enterprises is of tremendous significance to improving the safety and quality of China's civil aviation and promoting economic and trade cooperation between China and France.

China and France share great mutual interests, as France is China's fourth largest trading partner and technology exporter in the European Union, while China is France's largest trading partner in Asia. Owing to the joint efforts of China and France, both the trade volume and the number of people traveling between the two countries hit historical high. Over the years, the mutually beneficial cooperation in civil aviation between China and France has become an essential part of China-France relations, serving

as a convenient bridge for economic and trade cooperation and personnel exchanges between Chinese and French aviation enterprises. In recent years, personnel exchanges between China and France witnessed rapid development, as the number of passengers traveling directly between China and France has risen to 2 million per year, making China and France one of the fastest growing international air transport markets for each other.

As the economic and trade cooperation and personnel exchanges between China and France further develop, aviation cooperation between the two countries has a broad future with unlimited potentials. I am full of confidence that China-France civil aviation cooperation will soar to greater heights from the new historical starting point. The Civil Aviation Administration of China will, as always, will continue to work with France in exchanges that benefit both and jointly discuss how to further strengthen civil aviation cooperation on the basis of mutual interests and win-win progress, so as to make the exchanges and cooperation in civil aviation better serve the economic and trade cooperation and personnel exchanges between the two countries. We have every reason to be fully confident of China-France cooperation in civil aviation for the next 50 years. ✈️

Translation by Sun Xinyu



中国民用航空局  
国际司司长  
韩钧

## 全方位的 中法民航合作

1966年，法国航空公司成为最早开通中国航线的西方航空公司。作为第一个与中国建交的西方大国，法国也是第一个与中国实现通航的西方国家。作为双边务实合作的重要内容之一，国际航线的开辟与两国的政治、经济交往密切相关。

中法民航关系，简而言之，可以包括以下几个方面：第一是航空运输关系，第二是民航技术合作，第三是航空产品与服务贸易合作，第四是两国在其他多边领域的合作。

中法航空运输关系是中法民航合作最重要的内容之一。1966年，中法两国签订了《航空交通协定》，当年法航开通巴黎至上海航线；8年之后，中国民航开辟了北京至巴黎航线。上述航线的开辟，开启了中法航空运输关系的持续发展。

2011年，中法双方举行了新一轮双边航空会谈，较大幅度地扩大了中法航权安排。经过这次调整，中法双方的运力额度增长到现在的每周50班客货航班；指定承运人法方增至3家，中方增至6家。此外，双方对第五业务权和代号共享合作也进行了比较大的扩充。

因此，中法航权安排的扩大，为双方承运人增加航线航班、开展商务合作，促进中法航空运输市场的拓展，发挥了重要的作用。

根据现行航权安排，法航经营中国航线每周39班，包括巴黎至北京每周14班、巴黎至上海每周14班、巴黎至广州每周7班以及巴黎至武汉每周4班。中方承运人包括国航、东航、南航和海航，目前50班运力额度已经全部用完。

根据工作安排，中国民航局计划与法国民航局举行新一轮航空会谈，继续探讨扩大中法航权安排，便利双方承运人拓展航线，为中法、中欧航空运输市场注入新的活力。

除开辟航线航班外，中法空运企业在中欧航线上，开展了包括代号共享、联营在内的商务合作。

中法民航技术合作也是中法民航关系中的重要内容。在与欧洲国家开展民航技术合作的过程中，法国是中国最重要的合作伙伴之一。中法民航主管部门已经签署了技术合作协议，双方在包括航空安全、航空安保、机场、空管、人员培训等一系列领域都开展了双边合作。此

外，双方在航空事故调查方面也有着较好的沟通。

中法在航空产品贸易方面也有着重要的合作。中国民航与包括空中客车、泰雷兹在内的多家法方企业，有着多年的合作，合作领域宽广。

中法两国民航部门在多边领域也保持着沟通与协调，这些均代表着中法民航关系不断走向成熟。

## All-round Cooperation between China and France in Civil Aviation

Han Jun  
Director General of Department  
of International Affairs, CAAC

In 1966, Air France became the first Western airline to fly to China. France was the first Western power to establish diplomatic relations with China and the first among Western countries to operate air services to China. The launch of international routes is closely linked with a country's politics and economy.

The civil aviation relations between China and France are defined by the following aspects: air transport relationship, cooperation in civil aviation technology, aviation products and services trade and cooperation, and multilateral cooperation.

Air transport relationship is the most representative element. In 1966, the two countries signed the Air Transport Agreement, and that same year, Air France inaugurated the Paris-Shanghai route. Eight years later, China launched flights from Beijing to Paris. These achievements and the adding of subsequent routes are proof of the evolving air transport relationship between China and France.

In 2011, a delegation for a new round of talks was held with the French government over the

air transport cooperation between China and France, which resulted in substantial adjustments to the traffic rights arrangement between the two countries.

Following the adjustments, the capacity of both sides doubled, with the number of passenger and cargo flights and that of all-cargo flights increasing to 50 and 18 per week respectively. The designated carriers increased to 3 for France and 6 for China. Cooperation in fifth freedom right and code-sharing was also greatly enhanced. This has enabled a big expansion in China's civil aviation relations with France among its relations with Europe, and has promoted the intensive cooperation between the carriers of the two countries.

According to the new traffic rights arrangement, France has only one designated carrier, i.e. Air France, which operates 14 flights from Paris to Beijing, 14 flights from Paris to Shanghai, 7 flights from Paris to Guangzhou and 4 flights from Paris to Wuhan per week. The number of flights operated by the airline now adds up to 39, which is below the

quota limit.

Chinese carriers include Air China, China Eastern Airlines, China Southern Airlines and Hainan Airlines. The quota of 50 flights per week has been reached.

According to recent work arrangements, Civil Aviation Administration of China will launch a fresh round of aviation talks with French Civil Aviation Authority to further expand the traffic rights arrangement between China and France so as to facilitate the opening up of new routes by carriers from the two countries.

The China-France air services market boasts tremendous potential. China Southern Airlines and China Eastern Airlines have engaged in in-depth cooperation with Air France on China-Europe routes, as they are all SkyTeam members. Especially for routes between China and France, apart from capacity arrangement and code-sharing, jointly-operated flights have also been provided on the routes, which in effect is a form of in-depth business cooperation.

Translation by Wang Hualing



法国驻华大使馆经济处  
民航、航空工业、  
航天事务参赞  
杜扬飞

## 中法民航合作 推动两国发展

中法两国间的深厚友谊，在历史上可以追溯到1685年，法国国王路易十四向中国的康熙皇帝派出了第一批使者；中法在航空领域的合作也同有很长的历史，1910年5月，清政府曾派皇子爱新觉罗·载涛在访问巴黎航空展期间订购了10架法国飞机。

1949年中华人民共和国成立之后，一些法国高层人物曾到访北京，为中法两国建立外交关系做准备。1964年1月27日，中法正式建立外交关系。1966年6月1日，两国签署了航空运输双边协定。同年9月20日，第一架法航航班经过20多个小时的飞行，从巴黎抵达上海。

自1966年以来，两国的民航部门都致力于进行组织管理，以提高航空运输效率。1966年签订的双边航空服务协定在后来又经过了11次更新，并在2014年8月18日签订了另一份航空服务协议，允许发展法属波利尼西亚群岛和中国间的航空运输。

中法两国间的航空运输在过去50年经历了迅猛的发展，从1966年9月的每周1个航班，发展到2016年9月每周89个航班。现在，中法两国在飞机制造方面的合作也更加成熟和广泛，遍及各种飞机和设备，包

括直升机、发动机、飞机制造等。中法两国在航空运输及航天领域进行的贸易和工业合作对双方都是富有成效的。

两国之间不断增长的航空运输量不仅仅是两国关系发展的推动因素，也是推动双边关系的必要手段。事实上，中法之间也需要不断增长的航班数量来促进两国民间的交流和理解。

中法机场间的合作也可圈可点。巴黎戴高乐机场和北京首都机场集团有着紧密的合作，山东高铁集团入股卢兹机场也值得一提。

中法两国航空公司在加强两国航空交流方面十分高效。双边航空运输在1967年到2014年的47年间增长了17倍，这不仅受益于航班数量的增长，也是因为飞机容量的不断增大。中法主要航空公司间紧密深厚地合作，实现双方利益最大化。如法航荷航和东航、南航、厦航都是天合联盟成员，资源共享有利于彼此发展，最终将造福旅客。

中法各大航空公司平均每周提供28000人次的航班，往返于巴黎和中国的8个目的地（北京、上海、广州、成都、杭州、昆明、武汉和西安），这占据了中欧之间20%的航

空运输量。

航空运输力的增加促进了两国旅游业的发展。法国是能带给游客无限惊喜的国家，并十分欢迎中国游客前来。

中国航空业将在未来20年持续发展，并最终将在航空运输方面追上欧洲和北美的脚步。因此，中国需要对未来航空运输要面临的诸多挑战早做准备，无论在国内还是国际，都需要保持航空安全、经济的高效性和环境上的可持续发展。

在有待解决的问题中，有三个问题值得特别关注，这也是法国乃至整个欧洲未来要扮演的角色：我们要如何支持中国的航空运输现代化管理？在中国和欧洲航空公司的竞争中，要如何有组织地发展中欧间的航空运输？市场将如何应对气候变化对航空所造成的影响？

中法两国友谊深厚，航空双边伙伴关系也见证着中法两国关系的发展。让我们共同祝愿，中法两国在航空航天领域中的伙伴关系能有更长足的发展。✈️

翻译/肖笑玮 刘九阳



Jean-Philippe Dufour  
Aeronautics and Aviation Counsellor  
at the French Embassy in China

# France-China

## Civil Aviation Cooperation Reflects the Quality of French-Chinese Relations

Relationship between China and France is strong and deep. Historically we can consider that direct relationship began around 1685 when French King Louis the 14th sent emissaries to Chinese Emperor Kangxi. Actually it began when Prince Zai Tao visited an air show in Paris in May 1910 and ordered ten aircraft on behalf of the Chinese Government.

After the proclamation of the People's Republic of China in 1949, several French high-level personalities went to Beijing in order to prepare official relations. Then, once diplomatic relation has been established in January 27, 1964, a bilateral agreement about air connections traffic was signed on June 1, 1966, which allowed Air France and CAAC to operate direct flight between both our countries.

On September 20, 1966, the first Air France flight arrived at Shanghai.

Now aircraft manufacturing partnerships, based on mutual confidence, are wide and strong.

They cover the whole scope of aircraft and equipment, including helicopters, engines, planes, etc.

The increasing of air traffic between both countries was not only a consequence of the developing relationship in general but aviation was also an essential means to develop bilateral relations. Indeed, the increasing of flights between both countries was needed in order to allow the development of human exchanges and finally a better understanding between France and China.

Airports' cooperation deserves also to be pointed out. Aviation operators played a very efficient role in enhancing communication between France and China.

This wide air traffic capacity allows expansion of tourism between both countries.

We can reasonably consider that the development of Chinese aviation should continue over the next twenty years. As a result, China will no doubt eventually match Europe and North America in terms of aircraft

fleets and traffic.

In this context, China should prepare to rise to the numerous challenges that future air traffic development will bring, both in this country and the rest of the world, to guarantee optimal safety, economic efficiency and environmental sustainability.

Among the different issues to be resolved, three of them deserve to be spotlighted as they are emblematic of the role France and Europe could play: (i) how can we support the modernization of air traffic management in China, (ii) how can Europe-China air traffic be organized on a basis of fair competition between Chinese and European airlines and (iii) how will market-based measures to combat climate change be used in aviation?

Let's wish a future development of aviation and aeronautics partnership as witness of the Strategic Bilateral Partnership between our governments. ✈️



# 中法航空 50年

支持/中国民用航空局国际司 策划/本刊编辑部 执行/本刊记者 王泓 薛海鹏 孙昊牧 刘九阳

李石文题



# 从“外交核爆炸” 到中法通航

撰文/本刊记者 薛海鹏



法国航空公司AF180客机，经过20小时40分钟飞行，经停雅典、开罗、卡拉奇和金边，于北京时间1966年9月20日成功抵达上海虹桥机场。中国民航负责接待飞机的工作人员和边防海关的公务人员在机场排队欢迎。

图片提供/法国航空公司

编者按：1964年1月27日，中国和法国正式建立大使级外交关系，50多年来，中法两国关系历经温暖晴好，也难免阴霾风雨，但两国人民相互吸引、相互尊重、相互欣赏，不断拉近距离，使两国在政治、经济、文化、社会等众多领域的合作逐步深化、持续创新，创造出了很多佳话。

中国和法国同为具有全球影响力的大国和联合国安理会常任理事国，都拥有令世人瞩目的灿烂文化和悠久历史，跨越东西半球的遥远距离，使得两国间发展多方面关系，很大程度上有赖于两国航空关系的发展。

整整50年的发展实践也证明了这一点。1966年6月1日，法国与中国正式签署《航空交通协定》，继在西方大国中第一个与中国建立外交关系之后，成为首个实现与中国通航的西方大国。中法两国对开航线，不仅让中国民航完成洲际飞行、真正“飞出去”，搭建起了高效便捷的空中通道，也成为中法两国发展和巩固双边关系以及人民友谊的见证。

### 一封亲笔信引发的“外交核爆炸”

第二次世界大战结束后，美国和苏联凭借强大的军事与经济实力，成为世界上的超级大国，为争夺世界范围内的主导权，两国及其盟国展开了长达近半个世纪的斗争。美苏两个超级大国在40多年间保持对峙，互为攻守，对世界政治格局的变动产生了重大影响。

20世纪50年代末60年代初，美苏关系处于冷战的发展时期，双方的关系既有缓和又有争夺，优势在美国。由于力量对比的消长，赫鲁晓夫考虑谋求苏美合作，与美国平起平坐，开始以缓和的姿态处理同美国为首的西方国家的关系。

身处社会主义阵营的中国，由于和苏联所处的国际地位不同，随着国际形势的缓和，两国在对国际格局的认知以及外交战略，特别是在对美国的政策上开始出现分歧。苏联热衷于推行美苏合作，也希望将中国纳入其全球战略；而中国在外交上坚持奉行独立自主的原则，在处理与苏联的双边关系上存在着控制与反控制的矛盾。

地处西半球的法国，与中国似乎

有着同样的境遇。当时，美国自认为北大西洋公约组织的首脑，依仗其各方面具有的优势，将各成员国牢牢拴在自己实行全球扩张的车轮上，一切行动得唯美国之命是从。但随着战后各国的恢复和发展，以法国为代表的北大西洋集团的一些西欧成员国同美国在政治、经济各方面关系中的利害矛盾不断增加。

尤其是1958年戴高乐将军重新执政法兰西共和国后，提出了“欧洲人的欧洲”的口号，不断强调维护国家主权、民族利益的独立自主方针，并主张西欧联合，摆脱美国的控制。1966年7月，法国宣布退出北大西洋公约组织一体化军事机构，使得法美矛盾呈现白热化的程度。

为了更好地与美国抗衡，戴高乐不得不对外交政策进行调整，将目光从西欧投向了东方社会主义大国——中国，寻求同中国建立正常的外交关系。这一时期，中苏关系趋于恶化，需要冲破美国和国际反华势力封锁包围的中国，也有意向“中间地带”突破。

这样，一场围绕分处不同阵营的

两个大国建立正常外交关系的“外交核爆”悄然酝酿……

1963年10月22日，法国参议院、前总理埃德加·富尔，作为法国总统戴高乐的秘密特使，乘机抵达北京。这是他第二次来到中国，此前他曾作为法国前总理在1957年5月来访过中国。

首次访华回国的富尔，亲眼见到了中国的实际情况，并对当时中国政府的内外政策进行了一些了解和研究，对以美国为首的国际反华势力制造“两个中国”提出了不同看法，认为法国“没有理由奉行‘两个中国’的政策”。戴高乐及其周围的决策者在一定程度上同意富尔的看法，决定采取建立法、中正常外交关系的试探性行动，并委派富尔再次来华与中国领导人面谈。

为避开国际新闻界的视线，法国对外宣称富尔此次访问纯系私人性质访问，没有任何官方使命。中国方面非常清楚富尔此次来访的使命和真实意图，答应了富尔的来访请求，周恩来总理批示：以中国外交学会会长张奚若的名义邀请富尔访华。



1964年6月6日，中华人民共和国首任驻法大使黄镇（左）在法国总统府爱丽舍宫会见法国总统夏尔·戴高乐（中）和外交部长顾夫·德姆维尔（右），并向戴高乐总统递交国书。

在抵达北京的第二天，富尔就同周恩来进行了第一次会谈。短暂的寒暄之后，谈话很快进行实质性内容。富尔提出：此次访华是正式的、官方性质的。他还拿出了戴高乐将军给他的亲笔信，并当场把授权信全文念了一遍。

在接下来的会谈中，双方讨论的焦点首先集中到了法国同台湾的关系问题上。此前，法国并未承认中华人民共和国政府，而是同台湾保持着关系。富尔此次来华一项重

要的任务就是了解中国政府在台湾问题上的立场。

富尔表示，戴高乐没有授权他对台湾问题的态度，想征求中国政府的意见，中法建交后，法国可否在台湾保留一人，降低级别？

在原则问题上，周恩来总理决不迁就和退让，他对富尔严正指出：“蒋介石集团是被中国人民推翻和赶走的，这是中国人民意志表现的结果。不解决对台湾的关系问题，中法不可能建立大使级的外交关系。”

在双方都了解了各自的想法和立场后，第一次会谈告一段落。三天后，富尔与周恩来总理举行了第二次会谈。

会谈一开始，富尔就先入为主，提出了无条件承认、有条件承认和延期承认三个对华建交方案。富尔强调，戴高乐希望能争取立即实现第一方案。他表示，法国承认只有一个中国，但希望中国不要坚持法国先主动同台湾断交。中方显然不能接受法方在台湾问题上所表现出的模糊态度。



1964年1月31日，戴高乐在爱丽舍宫举行有千余人参加的记者招待会，正式宣布承认中华人民共和国，法中建立大使级外交关系。他在发言中指出：“由于事实和理智的影响日益增强，法兰西共和国认为，同中华人民共和国建立正常关系即外交关系的时刻已经到来”，并预言，“目前还在观望的某些政府，迟早会觉得应该仿效法国”。

而富尔死守无条件建交的立场，使得中法建交谈判一度陷入僵局。

双方不得不将希望寄托于下一次会谈。第二次会谈结束后，周恩来总理安排富尔夫妇去大同和呼和浩特等地游览了几天。等他们再次回到北京时，在周总理的主持下，中方已经研究好了如何摆脱法台问题的对策，提出“积极地、有步骤地建交”的变通方案。

新方案坚持反对“两个中国”的原则立场，但不要求法国先宣布同台湾断交，而是以内部默契的方式处理法台关系，即在中法双方就法国承认中华人民共和国是中国的唯一合法政府并承担相应的义务达成默契的情况下，采取中法宣布建交从而导致法台断交的特殊方式。

对于这样一个既有原则性又有高度灵活性、合情合理的方案，富尔觉得难以提出任何异议。经过双方对建交方案措辞的反复推敲之后，11月2日，中方以《周恩来总理谈话要点》

的形式，向富尔提供了建交方案的书面定稿，周恩来和富尔分别在建交方案上签字。

关于中法建交的实质性谈判至此告一段落，富尔圆满完成了他的秘密使命。为了避人耳目，富尔在回国途中并未按原计划路线，而是取道昆明飞仰光。他在法国驻缅甸使馆撰写了给戴高乐的报告，然后去新德里，将报告连同建交方案由法国驻印度使馆一名外交官，专程送往巴黎总统府。

戴高乐同意了这份建交方案，接下来，双方派出代表，在中国驻瑞士大使馆洽谈建交的具体事宜。这样，在1964年1月27日，中法两国发表联合公报，正式宣布建立外交关系，并在3个月内任命大使。

戴高乐为了给中法建交更添声色，决定亲自将这一具有历史意义的外交事件公诸于众，以期取得轰动效应。

1月31日，戴高乐在爱丽舍宫举行有千余人参加的记者招待会，正

式宣布承认中华人民共和国，法中建立大使级外交关系。他在发言中指出：“由于事实和理智的影响日益增强，法兰西共和国认为，同中华人民共和国建立正常关系即外交关系的时刻已经到来”，并预言，“目前还在观望的某些政府，迟早会觉得应该仿效法国”。

在当时的历史背景下，两个不同国情、不同社会制度的东西方大国，突破意识形态的界限建立外交关系，无疑是世界外交史上的“核爆炸”，轰动整个国际社会。中法建交，在全世界树立了一个东方国家与西方国家建立友好关系的典范，不仅是20世纪60年代新中国外交工作的重大胜利，也成为全球外交格局走向多极化的伟大开端。

中法建交后，意大利、加拿大、比利时、葡萄牙等西方国家相继表示愿意同中国讨论建交问题，一向动摇不定的英国也不得不考虑在对华关系上迈出实质性的步子。

## 载入史册的中法首航

中法建立正式外交关系不到一年，1964年底，法国方面向中国提出希望两国开通航线。在随后近两年时间里，中法双方就开通航线展开了漫长、曲折的谈判。

1966年6月1日，中法双方最终达成协议，由中国民用航空总局副局长沈图和法国外交部秘书长艾尔维·阿尔方共同在《中华人民共和国政府和法兰西共和国政府航空交通协定》上签字，标志着中法两国正式建立航空关系。

协定以附件的形式对中法两国互开航线作了说明。中国方面的航线为：中国—巴基斯坦境内一点—德黑兰（可能）—巴格达或大马士革—开罗—地拉那—巴黎往返航线；法国方面的航线为：法国—地拉那或雅典—开罗—德黑兰（可能）—卡拉奇—金边—上海往返航线。

在两国正式签订航空交通协定之后，中法双方的指定航空运输企

业——法国航空公司和中国民航，就通航有关的具体问题进行了谈判，并达成共识，约定联合提供航空服务，并由法航率先开通中法航线。接着，便是等待法航正式开航巴黎至上海航线。

当时，上海虹桥机场刚投入使用不久，而且国际航线只有巴基斯坦国际航空（PIA）采用波音707执飞的达卡—广州—上海—达卡三角航线。因此，法航不得不事先派出工作小组提前来到上海，建立航站，并为首航做准备。

于是，法航在上海的首任航站站长让·克劳德·勒·拜尔和后来成为法航在上海的中国区代表保罗·马蒂亚斯首先来到了上海。对于拜尔先生，这段在上海的工作经历给他留下了难以忘怀的记忆。

据他回忆，1966年9月6日，当他和妻子以及马蒂亚斯，携带十几只满装建设航站所需资料的手提箱

抵达上海时，才发现虹桥机场是完全新建的，在那里只有中国民航的几条航线。他们下榻在黄浦江边的和平饭店，江对岸还是一片巨大的蔬菜种植地。

此时距离法航上海首飞开幕典礼仅剩两周时间，中国方面为法航工作团队提供了两位讲法语的助手。拜尔和马蒂亚斯不顾舟车劳顿，很快便开始筹建工作，他们的工作主要有：与处理飞机到达的小组人员碰面，对他们进行初步培训；寻找一处地方整理好，以放置物资管理设备——首航需要携带5吨重的物品；寻找一个冷藏室放置飞机上所需的快速冷冻物品，和一个放置各种物品的场所等。

1966年9月19日，法国航空公司AF180客机，机型波音707-320，从巴黎奥利机场出发，飞行20小时40分钟，经停雅典、开罗、卡拉奇和金边，于北京时间9月20日成功抵达上海虹桥机场。

1966年9月20日，法航巴黎至上海航线开航班机降落在上海虹桥机场，首批乘客走下飞机，其中包括法航总裁约瑟夫·胡斯、法国驻华大使吕西恩·佩耶、民航总经理韦尔高先生和著名的法国女飞行员雅克琳娜·奥雷澳勒等。

图片提供/法国航空公司



据拜尔的描述,当时修葺一新的飞机跑道边缘什么都没有,被清除得干干净净地等待着法航AF-180飞机到来,上面插满了各种颜色的旗帜。中国民航大约有十来个回答接待飞机的工作人员和边防海关的公务人员在一旁排队欢迎。

在发动机关闭前,第一个下飞机的是从飞机前起落架之上的行李舱电子舱门走出来的地面机械师戴韦莱先生,他负责当时以及以后每周往返金边的运输安全。随后,乘客们开始下飞机,法航总裁约瑟夫·胡斯走在最前面,在他的身边还有法国驻华大使吕西恩·佩耶、民航总经理韦尔高和著名的法国女飞行员雅克琳娜·奥雷澳勒。

由于此次航班是长途飞行,有三个机组人员分别在卡拉奇和金边交换接替。最后一阶段,即金边至上海航段航班的机长是拉封先生,在完成行程后,他发表了如下演说:“这

是一段历史上从未有过的航行。在我们看来,中国空港人员表现得相当训练有素,他们在地面上为我们提供的帮助非常令人满意。上海机场拥有一条极好的3200米跑道,该跑道几乎完全是按照中国政府之前向我们求得的相关实验材料中有关飞行器要求的规格建造的。这些成果让我们很满意。在上海着陆时,我们受到了机场领导和他的副手们的热情接待,他们的迎接方式非常亲切友好,一路上我们一直能够听到真诚的欢迎声。”

在预期停靠两个小时后,法航首航航班按时返航,飞机上共有50多名乘客。主要包括国外驻中国的外交官、中国人民的老朋友(主要来自非洲、南美和阿尔巴尼亚等)、世界各国的生意人,还有留学生以及中国的援外人员。返航航班上海至金边段,原本准备选择飞越越南的直达航线,但考虑到越南的武装冲突,出于

运载乘客安全方面的考虑,机组选择绕过越南本土的航路,使得原本耗时3小时30分钟的金边航线超过5个小时。

法航上海航线开通初期,也并非一切顺利。据拜尔先生回忆,在开航几周之后,所有运往中国的美国设备就遭遇禁运,法方只好把所有物品重新打包寄往巴黎。而为了应对可能的故障,法航则先往金边空运了一批重要的航材零备件。

1968年9月,拜尔先生为期两年的法航上海航站站长任期结束,在确认上海航站建设质量无误之后,他带着满意的心情离开了上海,中国民航工作人员表现出的职业素质和献身精神,给拜尔先生留下了深刻印象。

经过一段时间的运营,每周一班的巴黎至上海航线逐步成为一条稳定的洲际航线,航班正常性和旅客运输量不断提高。

1973年9月7日,法航巴黎至北京航线正式投入运营,所用机型为波音707“奥特福城堡”号,9月8日,法航班机抵达北京首都国际机场。

图片提供/法国航空公司



1974年10月29日,中国民航正式开通北京至巴黎航线,采用波音707飞机执飞,这是我国开通的首条远程洲际航线,巴黎也成为中国民航所连接的第一个欧洲目的地。

## 中国民航飞向巴黎

从1966年开航上海,法航在近8年时间里在中国的通航点始终只有上海,这一局面一直持续到了1973年。

1973年9月7日,法航巴黎至北京航线正式通航,所用机型为波音707,首航班机“奥特福城堡”号搭乘的首批乘客,就是法兰西共和国总统乔治·蓬皮杜及其随行的80名记者。

中法建交后,戴高乐将军访华愿望由于各种原因未能实现,毛泽东主席和戴高乐将军两位伟人终身未能见面,蓬皮杜总统访华弥补了这一遗憾。包括法国在内的西方国家各界人士和舆论都非常重视蓬皮杜总统访华,强调蓬皮杜将成为西欧第一个去中国访问的国家元首。

在法航陆续开通巴黎至上海、北京航线的过程中,中国虽然暂时没有开通赴法航线,但对中方指定航空运

输企业日后开航的航线及相应的航权都进行了对等性的争取和谈判。

同时,中国方面也在积极筹备开航。如1973年,中国向美国波音公司采购了10架波音707飞机,以满足开通远程洲际航线对飞行器的要求。开航巴黎,只待时机成熟。

在法航开通北京航线整整一年后,1974年10月29日,中国民航正式开通北京至巴黎航线,也采用波音707飞机执飞,这是我国开通的首条远程洲际航线,巴黎也成为中国民航所连接的第一个欧洲目的地。

至此,中法两国正式实现了对开航线、空中往来,中国民航在“飞出去”的道路上往前迈了一大步。

在中国开通北京至巴黎航线之后,中法两国间的航空运输关系逐渐步入快车道。尤其是1978年中国实行对外开放政策后,贸易和旅游业的快

速发展,对中法两国间的空中交通提出了更高要求。加密现有航班班次,新增通航点,更换更大、更现代的执飞机型,中法两国的民航关系在新的历史时期,不断见证和推动着中法两国关系迈向新的发展阶段。

时至今日,中法两国空运企业每周执行近90班中法客货往返航班,航路上也有了最新、最先进的空中巨无霸——空客A380飞机。航路距离变得更短,通航点变得更多,提供给旅客的选择变得更加丰富,但中法两国人民,尤其是两国民航人,在那段特殊的岁月里,那份为实现两国通航而努力的情怀没有变,并在一代代两国民航人身上得以传承和延续。✈

(参考资料:《破冰在1964:中法建交纪实》、《中法建交四十年重要文献汇编》;感谢法国航空公司和中国民用航空局综合司档案处对本文的大力支持。)



## Records of Sino-French Opening of Air Services

By Xue Haipeng

On 27 January, 1964, France and China published a joint communique, officially declaring establishment of diplomatic relations between the two countries.

On 31 January of the same year, French President Charles de Gaulle held in the Elysee Palace a press conference with an attendance over one thousand people, and officially announced France's recognition of People's Republic of China

and establishment of the ambassador level diplomatic relations between the two countries. In his speech, he pointed out, "however, the weight of evidence and that of reason growing, day by day, the French Republic has decided, for its part, that the time is ripe to put its relations with the People's Republic of China on a normal level – otherwise called diplomatic," and he also predicted that "sooner or later, some governments that are still hesitating

will follow its example."

Under the then historical background, one eastern power and one western power, with different national conditions and different social systems, broke through the ideological hindrance to establish the diplomatic relations. This event was undoubtedly a "nuclear explosion" in the history of world diplomacy, resulting in a sensation throughout the whole international

community.

On 1 June 1966, Shentu, Deputy Minister of General Administration of Civil Aviation of China (renamed Civil Aviation Administration of China), and Elvire Alphand, Secretary General of the Ministry of Foreign Affairs of France (Le Secrétaire Général du Ministère des Affaires étrangères de la France), jointly signed Agreement between the Government of People's Republic of China and the Government of French Republic Relating to Air Transport, symbolizing establishment of the official aviation relations between the two countries.

French media were generally optimistic and positive about the agreement relating to air transport signed by the two countries, and reviews and reports concerning this event could be found in major newspapers. Among other things, Le Figaro published a photo of the signatures by the representatives of the two parties, commenting "this is unprecedented in the west," and focused on remarks by Alphand after the signature, "the signing of this agreement will tighten the relations between China and France, marking the beginning of a series of agreements between the two countries."

On 19 September 1966, the passenger aircraft AF180 of Air France took off in Paris Orly Airport and successfully arrived in Shanghai Hongqiao International Airport on 20 September (Beijing time) via transit points of Athens, Cairo, Karachi and Phnom Penh. It took 20 hours plus 40 minutes. The captain, Mr. Laffont, made the following remarks "this is an unprecedented flight in history. In our views, the Chinese airport personnel

are very well trained and we are quite satisfied with the help offered by them on the ground. After we landed in Shanghai, we received warm reception from the airport leaders and their associates. They greeted us in a very kind and friendly way and we could hear cordial greetings all the way."

On 7 September 1973, Paris-Beijing air route by Air France was officially put into operation. The aircraft type was Chateau de Hautefort of Boeing 707 and the first passengers boarding the airplane were Georges Pompidou, President of the French Republic and the accompanying 80 reporters. After the establishment of the diplomatic relations between China and France, for some reasons, General De Gaulle's desire of visiting China had not been realized. The two great men, Chairman Mao Zedong and General De Gaulle, had not met each other all their lives. President Georges Pompidou's visit to China would make up for this regret.

People from all walks of life and media in Western countries, including France, all attached great importance to Pompidou's visit to China and stressed that he would be the first head of state in Western Europe to visit China. The Premier Zhou Enlai and the Vice Premier Deng Xiaoping, who had just been back to work, went to the airport to greet President Pompidou personally. Chairman Mao Zedong, didn't conventionally meet President Pompidou in the Great Hall of the People. Instead, he met with the French President in his own residence locating in Zhongnanhai. Radios of France commented "Chairman Mao Zedong's meeting with Pompidou is a historic meeting between French President and the father of the Chinese revolution." ✈

Translation by Niu Jinming



# 早期 中国民航人 在巴黎

撰文/本刊记者 薛海鹏

巴黎是中国民航连接的第一个欧洲目的地。根据1966年中国与法国签订的航空交通协定，双方可以在对方境内通航地点互设代表机构。随着1966年和1973年法航率先开航上海和北京，其首先在中国设立了办事处；而中国民航直到1974年开航巴黎，才真正在巴黎设立了第一个在欧洲的代表机构。曾在中国民航总局国际司的任职的老同志邓刚义和吴立，曾作为中国民航首批外派人员，在中国民航驻巴黎办事处工作过。与其他早期驻外代表一道，他们肩负起为中国民航在海外打开局面的重任，在有限的条件下，用自己的情怀、担当和热情向世界友人展示了中国民航和中国民航人的风采。他们在海外办事处工作和生活的经历，成为早期中国民航走向世界的真实缩影。



1974年4月，时任国务院副总理邓小平率中国代表团出席联合国大会第六次特别会议，回国时路过巴黎。图为专机机组和空乘人员在巴黎塞纳河畔。  
图片提供/邓刚义



中国民航驻巴黎代表处早期位于巴黎十六区贝尔高莱泽街47号，是李鸿章当年搞洋务运动时在法国住过的一栋三层寓所。

图片提供/吴立

### 外派是荣誉，更是责任

1974年10月，邓刚义作为第一任中国民航驻巴黎办事处的工作人员赴任。这并不是他第一次去巴黎。一年前，凭借丰富的工作经验和扎实的法语功底，他曾入选中国民航代表团，到巴黎参观考察过巴黎机场。

“在那个时候能够出国不容

易，也不简单，是非常荣耀的事情。”谈及先后两次被选中出国赴法的经历，邓刚义非常自豪。的确，当时能够被公派出国，不仅需要出色的业务能力，还需要严格的政治审查：必须是党员，已婚，没有海外关系，在单位表现良好等。

1981年底，吴立被派驻巴黎办事

处时，已是第三任工作人员，并有幸成为民航局机关第一位驻外的女同志。当时民航局局长亲自找她谈话，让她努力为中国民航争光，为中国争光。她暗下决心，巾帼不让须眉，一定要为中国女同胞争光！

驻外最大的特点是要有严格的组织观念，凡事请示汇报。民航巴

黎办事处与国家旅游局巴黎办事处是一个党支部，每月都要过组织生活，传达文件，布置工作。其中一个内容是互读家信，国内形势、民航发展、各种动态和生活趣事都要与大家分享。大家还严格遵守周恩来总理关于“外事无小事”的教导，坚持外出二人同行或三人同行。在巴黎的花花世界里，从不涉足娱乐场所，严把政治关、经济关和生活关。

中国民航驻巴黎办事处早期位于巴黎十六区贝尔高莱泽街47号，是清朝李鸿章搞洋务运动时在法国居住过的一栋三层寓所。院子里有一棵高大的梧桐树，还有个小金鱼池。在业务不多的时候，办事处人员也想着法子丰富业余生活，如在小院子里支起简易的乒乓球桌打乒乓

球。相比生活上的单调乏味，外派人员的工作更加辛苦，面临很多需要克服的困难。

巴黎航线开通初期，每周只有一个航班，业务量不大，工作人员也不多。一个经理、一个站长，两个商务员，负责所有与航班有关的客货业务、机务、航务、财务等事宜，往往一人多能、身兼数职。而且机组人员按照男女宿舍，集体住在屈指可数的几间办公室兼住房里。尽管有国内派出的司机和炊事员，但当司机、炊事员休假时，办事处人员还要兼顾开车、做饭、采购和接送照顾机组。

开航初期，航班抵离巴黎基本都在凌晨5点~6点。因此，办事处和机组人员都要“起五更、爬半夜”，带上头天晚上就准备好的简单早

餐，提前2到3小时到达机场。早期中国民航的飞机是在奥利机场起降，1980年改至戴高乐机场，由一周一班增为一周两班。机型也由波音707改为波音747SP，机组人员增多了，机组驻地就由办事处迁至中国驻法使馆商赞处。

在中国民航北京至巴黎航线开通5年后，1979年北京至法兰克福开航。据吴立回忆，在这之前，机组一周仅飞一班，其余时间都在驻地歇着。法兰克福开航后，巴黎、法兰克福两地机组实行互换，提高了机组使用率。于是，办事处工作人员又多了一项新任务——接送机组，每周三次驱车100多公里往返于机场、使馆驻地和办事处，这对于体力和意志都是不小的考验。

1974年10月，邓刚义作为中国民航驻巴黎办事处首期外派工作人员赴任。

图片提供/邓刚义





## 接待“高访” 珍贵记忆

中国与欧洲航线的陆续开通，促进了中欧人民之间的交流，各层级的出访活动逐渐增加，特别是以政府要员为主的高端代表团，专访、顺访、经巴黎中转日益频繁。巴黎办事处人员接待“高访团”和专机机组的任务也日益加重。这也是他们引以为傲的珍贵记忆。

邓刚义曾先后两次接待过国家领导人的班机和机组。一次是1974年春，时任国务院副总理邓小平率中国代表团出席联合国大会第六次特别会议，并发表了历史性的“联大讲话”。回国时，代表团取道巴黎，邓小平在中国驻法使馆住了几天，这也是他自1926年离开法国后第一次返法。

邓刚义等巴黎办事处首期工作人员参与此次代表团回程的接待和保障工作。不过，令邓刚义稍感遗憾的是，这次邓小平的专机专门由外交部负责，代表团也由外交部负责接待，民航则主要负责接待机组人员。因此，在邓刚义保留下来的很多老照片里，只有当时专机机组和空乘人员，没有邓小平副总理的身影。

另一次是1979年10月15日，时任国务院总理华国锋受邀出访法国，他是第一位访问西欧的中国领导人。当时的法国总统吉斯卡尔·德斯坦在机场为华国锋总理举行了盛大的欢迎仪式。邓刚义作为中国民航驻巴黎办事处工作人员，也参与了此

次接待工作。

1982年~1985年间，吴立曾参与了耿飚副总理、全国妇联主席等重要代表团访问法国的接待工作。在他们保留的老照片里，有与当时的领导人、专机机组人员合影的宝贵瞬间。

此外，民航总局原局长沈图、副局长林征、国际司司长李树藩等人都访问过法国，检查指导办事处工作，对业务拓展、人员配备、重点工作等提出了新的要求。在他们的直接关心与大力促进下，几经周折，办事处终于“鸟枪换炮”，购买建造了距离戴高乐机场较近、可一次性接待30人~40人的崭新的办事处驻地（至今仍在使用的）。

## 想方设法 争取客源

开航初期，北京至巴黎航线客座率不高，旅客成分较单一，基本是因公出国人员和留学生。于是，办事处想方设法，不遗余力，争取客源，为中国民航迅速“打开局面”，作出了贡献。

据吴立介绍，他们首先锁定的是法国各旅行社。当时因中法关系和中法航空关系的建立，探寻古老而神秘的中国，是法国人出国旅游时尚。而法国旅游团大都是乘坐法航。为了争取这部分客源，办事处在法航是中国民航的客票总代理、自己不能自主售票的情况下，千方百计克服困难，采取变通办法，创造优于法航的条件，先易后难，从中小旅行社入手，逐步拓展业务，在短短几年时间里，就与法国一些较知名的旅行社及法中友协等建立了良好的合作关系，争取到了不少客源。

其次是把眼光转向了国外。鉴于巴黎是连接欧洲与非洲最主要航空枢纽，办事处就通过当地使馆，提供票价和行李优惠条件，争取中国派往阿尔及利亚等地的医疗队和在非洲的华侨华人，改经巴黎乘坐中国民航的飞机往返中国。

此外，华侨华人在巴黎有庞大的

群体，但因集聚地分散，派系复杂，有自己固定的出票渠道，一般人很难介入。办事处在驻法使馆的帮助下，结识了一位较有名望、在当地进出口中国大宗商品和经营土特产超市的温州老板潘先生，在华侨集聚地腾出了一间房子，设立了“中国民航服务站”，专门为华侨华人提供航空咨询和售票代理服务，在华侨圈逐渐形成了“要回国，找中国民航”的局面。吴立在这个服务站干了两年，热忱为广大华侨服务，其间中央电视台“飞向世界”栏目摄制组赴法采访时，还报道过这个服务站。

之后，办事处人员又将目光盯在了挖掘高端客源上。通过参加使馆活动的机会，结识法国友人。但令人失望的是，当他们亮出中国民航驻巴黎办事处商务员的名片时，往往遭到冷遇。于是他们征得使馆同意，将名片上的“商务员”改成“代表”。这个办法果然奏效，当他们以新身份再接触时，好些人对他们“另眼相看”了。经过一段时间的努力，办事处人员的辛劳带来了收获，法中友协和法国的若干社会团体开始主动上门，要求乘坐中国民航飞机，局面慢慢打开，客座率不断提升。

1975年5月12日至18日，中国国务院副总理邓小平应邀对法国进行正式访问。图为法国总理雅克·希拉克在巴黎迎接中国国务院副总理邓小平。



开航初期，中国民航北京至巴黎航线的航班客座率并不高，客户量也不大，在保障每周航班安全、顺利运营的同时，办事处人员也在想方设法，尽可能地争取客源，为中国民航“打开局面”。



为推介中国民航和中国的旅游资源，中国民航驻巴黎办事处和中国旅游局合作，参加了很多在法国举行的贸易和旅游博览会。图为吴立回忆第50届法国南锡国际博览会期间，《南锡日报》以中国民航展台前穿着中式服装的吴立为题图人物，每天在固定位置上报道博览会的情景。

摄影/本刊记者 王泓

## 为民航“站台” 扩大宣传

在争取客源的同时，办事处作为对外窗口，根据中法双方在1966年商谈通航时签署的会议纪要，“一方指定航空运输企业可在缔约对方指定空运企业的协助下在对方境内进行适当的商业性广告宣传”的内容，也主动担负起宣传中国民航的义务和责任。

在开航初期，把中国民航的形象树立起来非常有必要。吴立介绍说，在刚开始的时候，法国很多人给中国民航起了个外号，不叫“CAAC”，而是叫“CAC”，这在法文里是很难听的意思，他们对中国民航的航班诟病很多，戏称中国民航“一直在被别人改变”、“一直在取消”、“航班不正

点”等。办事处工作人员下决心一定要通过自己的努力改变人们对中国民航的看法。

二十世纪80年代，为了推动对外贸易迅速发展，中国每年都会由对外经济贸易部牵头，到世界各地举办或参加大型的国际旅游贸易博览会，法国的各类展会也在其中。吴立在巴黎办事处任职期间，就亲身参加了分别在巴黎、鲁昂、冈城、南锡和尼奥尔举办的五次博览会。据她介绍，每次中国民航都在博览会中国展馆的显著位置上设立中国民航展台，派人轮流“站台”，发放宣传品、纪念品，组织有奖问答等活动。

中国民航的展台前总是门庭若

市、热闹非凡。特别是第10届巴黎国际旅游博览会上，法国总理、议长、省长、市长、足球明星等都亲临展台，大加赞赏，表示希望乘坐中国民航的航班前往中国参访，中国民航的牌子逐渐叫响。在南锡、鲁昂的博览会上，当吴立穿上空姐制服和中国传统服装，担当起展台的引导员和讲解员时，让大家直观感受到了中国民航的风采。她还因此成为当地报纸每天报道博览会情况的题图人物。

在参展各类博览会之余，赞助文化交流活动也成为中国民航一个行之有效的宣传方式。当时，中国文化部每年都会在法国举办一系列文

## 早期的中国民航人，在巴黎每天面对大事小情，无论是接送航班、服务旅客、还是争取客源、宣传中国民航，都认真负责、团结协作，任劳任怨、奋力拼搏。

艺活动和演出，中国民航基本都参与其中，赞助机票。如1985年5月的“李谷一巴黎独唱音乐会”，由旅法华侨俱乐部举办，中国民航赞助。除演出团队的机票外，中国民航还在音乐会期间搞了一个抽奖活动，一等奖就是中国民航巴黎至北京的免费机票。一位法籍华人小伙子幸运地抽到了一等奖，吴立代表中国民航为其颁奖。

中法通航以后，两国每年的文化交流活动很多，中方团队来巴黎，主要由中国民航驻巴黎办事处负责接

待。1984年，吴立还接待过湖南潇湘电影制片厂的一个摄制组，他们到法国为电影《208客机》取景拍摄。这部电影讲述的是，周恩来总理到世界各国访问，一直希望乘坐中国自己的飞机，民航人在民航局局长的带领下，顶住压力不懈努力，最终使总理的愿望实现，让中国民航插上翅膀飞向世界的故事。

除了接待工作外，吴立和其他办事处人员还帮助摄制组找场地和外国演员，这使他们结下了很深的友谊。最后，吴立还有幸客串了一把周

总理的翻译，在电影里出境，多了一重“演员”的身份也让她格外兴奋。

早期的中国民航人，在巴黎每天面对大事小情，无论是接送航班、服务旅客、接待各类出访团体，还是争取客源、拓展业务、宣传中国民航，都认真负责、团结协作，任劳任怨、奋力拼搏，以对祖国的忠诚、对民航的热爱、对自身的严格要求，克服人少事多的困难，坚守辛苦单调的重复性工作，用青春书写了历史，用脚印见证了发展，用浪花汇成了江河。

## 见证中法航空关系发展

从1974年中国民航开航巴黎到1987年中国民航实施政企分开之前，中国民航驻巴黎办事处一直扮演着管理者和经营者的双重角色，办事处人员用自己的辛劳为中法航线“保驾护航”，为保障和推动中法两国在开航初期航空关系的稳定和发展作出了重要贡献。他们的努力也多次获得来自中国驻法使馆、中外旅客以及法航等多方的肯定和称赞，收到了很多贺卡和表扬信。

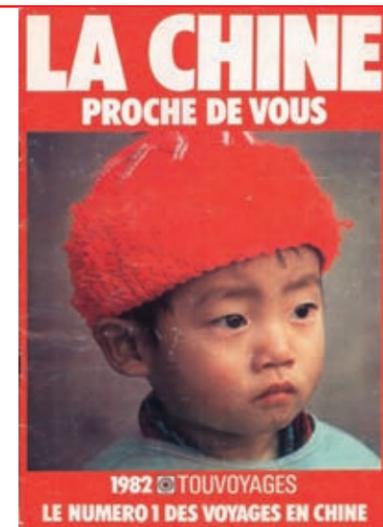
让吴立最为欣慰和有成就感的事情，是在任期结束回国后，于1986年跟随时任中国民航局局长胡逸洲赴法国参加中法通航20周年的庆祝活动。

1966年法航开通巴黎至上海航

线时，双方没有举行大型的庆祝活动。到了1986年，两国航空关系进入稳步发展的阶段，两国关系这一时期也发展迅速，各方面交流合作不断深入。在此背景下，中法两国为庆祝通航20周年，举行了大规模、高规格的庆祝活动。

1987年2月26日至3月3日和3月8日至14日，以法航总经理亨利·索旺先生率领的法国友好代表团和中国民航局局长胡逸洲率领的中国友好代表团，对对方国家进行了友好访问，双方代表团人员均多达55人。

当中国代表团抵达巴黎时，正值法国总理希拉克即将卸任，不久即将接任巴黎市市长。希拉克在哪里接见



法国人迈克尔·玛格洛夫 (Michele Magloff) 在1982年编辑出版的《中国就在你身边》杂志，这是法国第一份专门介绍中国旅游的专刊。

图片提供/吴立

中国代表团，是总理府还是巴黎市政厅？法方着实苦费了一番脑筋。最后，他们想出了一个折中的办法——两个地方都去！于是，中国代表团在法国总理府马提翁宫和巴黎市政厅都受到了法方高规格的接待，这在外事接待上很少见，足以体现法方对中法两国关系的高度重视。

吴立作为中国代表团成员之一，全程参与了此次活动。据她介绍，为了便利与法方的交流，中国民航局国际司当时几乎派出了所有懂法语的人员，并把他们分为三组，分别负责中央部委、民航系统以及各省市代表与法方代表的交流翻译工作，吴立被分在中央部委组。

当时，中国代表团大部分成员都是第一次去法国，对法式礼仪并不熟悉，在一些场合还发生了很多

有趣的事。比如在欢迎宴会上，法国服务员上菜倒酒都是女士优先，而不是领导先请，除外交部和民航局部分代表知道这些礼节外，很多中方代表当时都对此感到困惑。

此次互访活动建立在中法两国关系和两国航空关系顺利发展的基础上。在法期间，法国民航总局局长戴南博姆还专门陪同胡逸洲局长参观了汉斯航管中心和戴高乐机场最新的二号候机楼。戴高乐机场的设计师保罗·安德鲁，在中国民航代表团1985年赴法参观考察巴黎机场时，还参与过对中方的接待工作。巧合的是，几十年后，他主持设计了中国上海浦东国际机场和中国国家大剧院。此外，中国代表团还游览了巴黎名胜，参观了里昂梅里约生物研究所和马赛宇航公司直升机生产部。

为感谢法方给予中方的友好接待和较高礼遇，中国驻法大使特意为代表团访法在使馆举行了答谢招待会。

回想起30年前的这次出访，吴立依然感到激动和自豪，不仅仅是因为她作为中国代表团的一名成员，为中法航空关系的发展出了一份力，更重要的是，她亲历了中国民航的发展，见证了“中国民航的腾飞”。

如今，像邓刚义、吴立这样的民航前辈，早已离开当年战斗和工作过的地方，但他们艰苦创业、不懈拼搏，力争为中国民航“打开局面”的斗志和精神依旧令人心怀敬意和感动。老一辈民航人铺就的路是我们正在走的路，我们也需要继续沿着他们的方向，为后来人铺就更好的路。✈️

从1974年中国民航开航巴黎到1987年中国民航实施政企分开之前，中国民航驻巴黎办事处一直扮演着管理者和经营者的双重角色，办事处人员用自己的辛劳为中法航线“保驾护航”。



## TIPS 中法航线上的机型变迁

### 波音707

波音707是美国波音公司在20世纪50年代研发的波音系列首架4发远程喷气式客机，也是世界第一架在商业上取得成功的喷气民航客机。该机型于1954年7月15日首飞，1958年起开始交付。中国民航从1973年开始引进波音707型客机，共运营过15架。法航和中国民航早期对开中法航线都是采用的波音707飞机。



### 波音747SP

波音747SP (Special Performance) 又称为747-100SP，是波音747-100型的缩短型，于1975年7月4日首飞，累计生产了45架。中国国际航空公司曾引进过4架波音747SP飞机，用于执行越洋航线的飞行任务。1980年2月，国航的前身—中国民航北京管理局引进了该款飞机，不久将它投放到了北京至巴黎航线。



### 空客A340

空客A340是空客公司研发的一款4发远程宽体客机。A340最初设计目的是要在远程航线与波音747竞争，A340载客量较少，适宜远程客运量少的航线。中国国航、东航和海航曾运营过14架空客A340飞机，目前已全部退役。1997年，国航在中法航线上首次投放空客A340，与波音747共同执飞该航线。



### 空客A330

空客A330是空客公司于1986年1月宣布研制的A330/A340系列两种双过道宽体客机之一，于1997年8月首飞，1998年4月开始交付。A330飞机是一款覆盖所有细分市场的全能双发宽体客机。2005年，中国南航接收了中国首架空客A330飞机。目前，国航、东航、南航和海航都在中法航线上投放了空客A330飞机。



### 波音777

波音777是波音公司研发的一款中远程双发宽体客机，于1994年6月12日首飞，1995年5月17日开始交付。该机型也是波音首款使用复合材料制造的飞机，机体约有10%为复合材料。截至2016年8月，中国共有144架波音777系列飞机在运营中。在中法航线上，目前有法航、国航和东航投放了该款机型。



### 空客A380

空中客车A380是空中客车公司研制生产的四发、555座级超大型远程宽体客机，有空中巨无霸之称，于2005年4月首航，2007年10月首次商业飞行。2011年10月14日，空客向中国南航交付了中国首架空客A380飞机。在中法航线上，2013年9月，法航率先使用空客A380执飞上海至巴黎航线。





## CAAC Pathfinders in Paris

By Xue Haipeng

Paris is the first air services point of China in Europe.

Early before the launching of Paris-Shanghai route by Air France in 1966, CAAC and Air France already signed an agreement to set up representative offices in each other's county. As Paris-Shanghai and Paris-Beijing routes were successively opened in 1966 and 1973, Air France established its office in China. However, it was not until 1974 when China launched its own Paris route that the CAAC Paris office was officially founded.

In October, 1974, Deng Gangyi was sent to Paris as one of the first expatriates working in the CAAC Paris Representative Office.

Though, it was not his first visit to Paris. One year ago, Deng Gangyi was selected, for his work experience

at CAAC Department of International Affairs and outstanding French proficiency, as a member of CAAC delegation to visit and inspect Paris airport in Paris.

"At that time, it was not a simple thing to go abroad, nor easy. It was a great honor," said Deng Gnayi, proudly, when talking about his two experiences of being selected to visit Paris. Indeed, since the Culture Revolution was still underway, to be sent abroad by government, the candidate not only had to have outstanding work competence, but also had to pass the Party organization's strict background checks.

In 1981, Wu Li, then working at CAAC Department of International Affairs, was assigned to the Paris Office, becoming the first female expatriate of China civil aviation

authority. Having been learning French since the third grade at the Affiliated Primary School of Beijing Foreign Studies University, Wu Li spoke a pure accent nearly the same as the French. Before she was selected to work abroad, Wu Li also went through the strict background checks, which requires female candidates to be a Party member, and married.

CAAC Paris Office was first sited in a three-story apartment where Li Hongzhan once lived during the Westernization Movement. In the yard, there was a tall plane tree, beside which was a small pond with some goldfish in it.

At the beginning when Beijing-Paris route was first opened, there was just one flight operated every week, thus the workload wasn't hard to handle and only a small number of employees were sent to the Paris Office, including

a cook considering it may be difficult for them to get used to local food. At first, when the cook went on leave, Deng Gangyi and his colleagues would have meals at the Chinese Embassy in France. However, when the third batch of staff members arrived, the number of people working in the Paris Office including the cook and driver reached 8, making it too big a crowd to have free meals at the embassy. Thus each of them had to cook in turn for the others when the cook left the office.

At that time, except for Manager and Assistant Manager, all other employees were named "business official", but with different responsibilities. However, since the business kept growing, one person wearing several hats became a common thing. As for Wu Li, she once joked about her experience of wearing "eight hats"—picking the guests up and seeing them off at the airport, selling tickets, helping passengers check in, at the same time being the receptionist, liaison lady, publicist, interpreter and purchaser. But as the youngest in the expatriate team, Wu Li was full of vigor at work. Besides, due to proficiency in French, usually when others were tired out and left work to rest, Wu Li still had to stay and remain on duty.

With the launching of Beijing-Paris route, personnel exchanges at all levels between the two countries gradually increased, leading to frequent exchanges of visits among various kinds of delegations, high-level delegations mainly consisted of senior government officials in particular, which were referred to as "senior delegations" by the office staff.

Before the opening of international

air routes to London and Swiss, senior leaders of Chinese government visiting foreign counties would take flights of our own country to Paris, and then transfer to the final destination. Therefore, the task of receiving the "senior delegations" naturally fell on the shoulder of the CAAC Paris Office, constituting an important part of their work to support Chinese government.

Deng Gangyi used to receive twice the crew members of special planes carrying national leaders. Once was in the spring of 1974, when then Vice Premier of the State Council Deng Xiaoping led the Chinese delegation to attend the 6th Special Session of the UN General Assembly, where he made the historic General Assembly Speech. On the way back to China, Deng Xiaoping and his delegation stopped over in Paris, where he stayed in the Chinese Embassy in France for a few days, making the first time for Deng to return France since he left in 1926. Deng Gangyi and other first-batch staff members of the Paris Office participated in the task to receive and support the returning delegation. However, a pity for Deng Gangyi was that Deng Xiaoping and his delegation

were received by the Ministry of Foreign Affairs, while Deng Gangyi and his colleagues were in charge of receiving the crew members. Therefore, in those old photos of Deng Gangyi, there are crew members and flight attendants of Deng Xiaoping's special plane, but no Vice Premier Deng Xiaoping.

In addition to receiving national leaders, the Paris Office was also responsible for receiving and arranging the visits of CAAC leaders to France. In 1985 when former CAAC Administrator Shen Tu led a CAAC working group to visit France, they not only inspected the Office's daily work, but also chose a new site for the Office considering the expansion of business handled by the Office and the increase of staff members working there.

"The Paris Office was a popular department of CAAC, because most of the visits of senior leaders would have something to do with us." Looking back on those days of receiving the "senior delegations", Deng Gangyi found it hard to hide the proud he felt deep in his heart. ✈

Translation by Sun Xinyu



# 从1到89 中法航线50年

撰文/本刊记者 薛海鹏

50年前法国航空公司首航巴黎上海，航线开通初期，中法两国间每周只有一趟往返航班。

50年后的今天，中法航线已由当初的一条“线”发展为名副其实的一张“网”——来自中国民航局运输司国际航空运输处的数据显示：截至2016年夏秋航季，中法两国间的直飞运力每周往返共89班，中国通航点从50年前的上海，拓展到包括北京、上海、广州、武汉、西安和杭州等多座城市。

中法两国间航线运输网络的变迁，见证了两国航空运输关系的渐行渐密，也折射出两国民航关系在政治经济合作不断加深的推动下日益巩固。





## 中法开航

- 1** 1966年9月19日  
法国航空公司巴黎——上海
- 2** 1973年9月7日  
法国航空公司巴黎——北京
- 3** 1974年10月29日  
中国民航北京——巴黎

随着中法交往的不断扩展，中法两国经贸合作、人员往来和文化交往对两国航空运输关系的发展提出了更高要求。依据两国市场环境变化，中法两国民航部门曾多次举行会谈、协商，对中法航权安排进行了有针对性的调整。

制图/王世鑫

## 航权安排有序扩大

1966年6月1日，中法两国在巴黎签订《中华人民共和国政府和法兰西共和国政府航空交通协定》，标志着两国正式建立航空关系。协定对双方进行航空运输所需的航权作出了安排，为互相提供航空运输服务奠定了法律基础。

所谓航权，通俗地讲，一国航空运输企业跨越国界经营国际航空运输业务时，进入他国的市场准入权。得不到航权，就无法进入他国市场；如果获得一定的航权，但权利不充分，也很难经营国际航空运输业务。因此，无论是对于民航管理部门，还是航空运输企业，争取有利的航权安排对开拓国际市场都非常重要。

中法两国民航关系，尤其是航空运输关系过去几十年发生了翻天覆地的变化，首先得益于两国航权安排的有序扩大。

50年前，中法两国民航代表团举行了双边航空会谈，并商签了《航空交通协定》，对航空运输权利做了对等的具体安排。随后，法国航空公司和中国民航先后开辟了巴黎—上海航线和北京—巴黎航线。

1966年9月19日，法航根据协定率先在中法航线上投入运营，采用当时最先进的波音707飞机执飞巴黎至上海航线，每周往返一班。随着中法交往密切，1974年，中国民航同样采用波音707飞机，开辟了北京至巴黎航线，每周一班。

中国民航局国际司司长韩钧接受本刊记者采访时介绍，随着中法交往的不断扩展，中法两国经贸合作、人员往来和文化交往对两国航空运输关系的发展提出了更高要求。依据两国市场环境变化，中法两国民航部门曾多次举行会谈、协商，对中法航权安排进行了有针对性的调整。

2000年以来，随着中国加入世界贸易组织，世界经济全球化和区域一体化进程加快，航空运输也出现了全球化的发展趋势。这一时期，相比国内航空运输，我国国际航空运输发展较为滞后。为此，中国民航局出台了一系列便利国际航空运输发展的举措，鼓励中国航空企业开拓国际市场，寻求新的增长点。

在加速“走出去”的背景下，2011年6月，中法双方在北京举行了新一轮双边航空会谈，对中法航权安排做了较大幅度的调整，实现了运力翻倍，各增至50班；双方指定承运人数量同时有了较大的增加，法方从1家增至3家，中方由3家增至6家。

此外，此次会谈所达成的协议，还就第五业务权和代号共享合作做了很大的补充和调整，允许双方在中法以及以远航线上扩大代号共享合作。

据介绍，2011年中法民航会谈为中法航空运输市场的迅速扩展创造了条件。

记者从民航局运输司国际航空运输处了解到，截至2016年夏秋航季，中方有国航、东航、南航、海航4家公司经营自北京、上海、广州、西安、杭州、成都、昆明7个中方城市至巴黎的定期客运航班，每周共计50班；法方有法国航空公司经营自巴黎分别至北京、上海、广州、武汉4个中方城市的定期客运航班，每周共计39班。从航权使用情况看，中方50班运力额度已经用完，而法方运力额度尚未用完，还剩11班。

目前，中法航空运输市场仍然呈现高速发展的态势，为适应这一发展趋势，韩钧表示，中法双方有必要举行新一轮航空会谈，为中法、中欧航空运输市场的发展奠定基础。

中法双方指定航空运输企业，作为两国航空运输关系的架构者，过去50年，由少变多、由弱变强，编织起一张日渐稠密的中法航线“巨网”。

## 航企用心编织“巨网”

从1966年通航谈判到2011年新一轮民航会谈，中法两国民航部门建立起并不断调整两国间的航空运输关系。双方指定承运中法航线的航空运输企业，作为两国航空运输关系的架构者，过去50年，由少变多、由弱变强，编织起一张日渐稠密的中法航线“巨网”。

法航作为目前法方中法航线唯一指定承运人，于1966年9月19日开辟巴黎上海航线，成为首家飞进中国的西欧航空公司。在上世纪整个60年代，由于中方承运人未开通赴法航线，只有法航一家企业经营中法航线。

20世纪70年代以后，随着中法两国关系日益密切，法航先是在1972年将巴黎上海航线加密至每周两班，随后于1973年获准开航巴黎北京，每周两班，取代了之前的巴黎上海航线。一年之后，中国民航于1974年11月29日开通北京至巴黎航线，实现两国对开航线。

进入上世纪80年代，中法两国经贸合作不断增强，人员往来频繁，使得中法航线承运人开始增加运力投放并更换机型。1980年4月，法航采用波音747客货两用飞机执飞周一班从巴黎飞北京的航线，取代之前每周两班的波音707

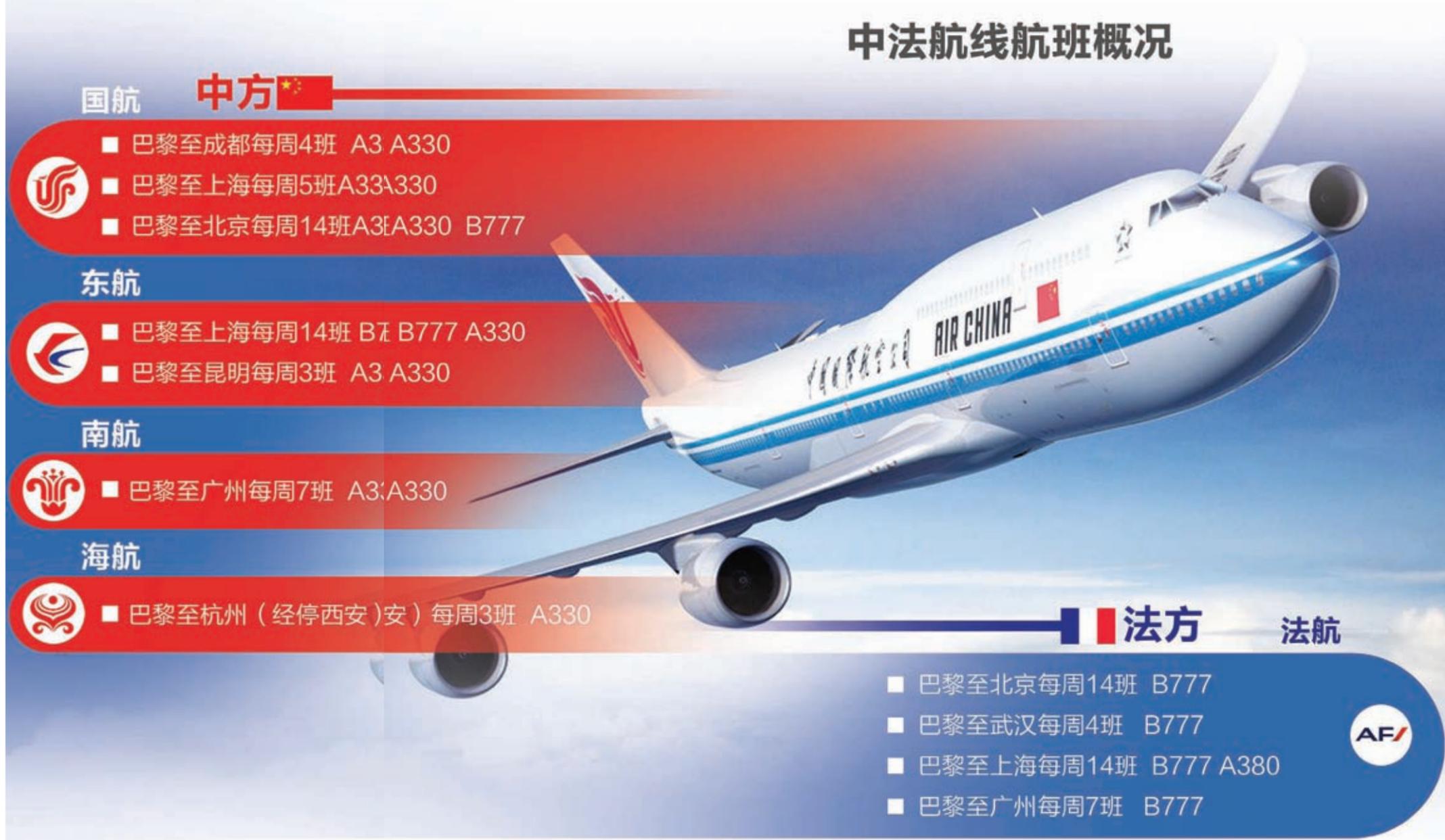
飞机；6年后，通过与中国民航商议，法航将北京—巴黎航线加密至每周2班。

在上世纪80年代后期，中国民航进行政企分开改革。1988年，中国国际航空公司成立，承袭了中国民航北京管理局作为中法航线中方指定承运人的资格，在其承接北京管理局的29条国际航线中，就包括1974年开通的北京巴黎航线。

到了上世纪90年代，经济全球化进入快速发展时期，生产要素在世界范围内自由流动为航空运输创造了机遇，也提出了要求。这一时期，中法航线发展的特征主要体现为实现直航。1991年6月28日，法航开辟巴黎直飞北京航线，飞行时长缩短至10小时以内，较过去减少了近6个半小时；此后不久，法航将该航线每周3个航班改用波音747-400执飞。

同样，在法航实现直航北京6年后，国航于1997年也实现北京巴黎航线直航。一年之后，1998年5月11日，法航重新开通巴黎至上海航线，每周2班，也是直航。

这一年，除了法航和国航外，在中法航线上出现了新的身影——中国东方航空。在法航开通上海巴黎航线32年后，1998年7月8日，东



历经50年发展，中法航线已从开航初期的一家航企、一条航线、两个通航点、一种机型、一班往返，拓展至现在的5家航企、17条航线、8个通航点、8种机型和89班往返，形成了一张名符其实的空中“巨网”，极大便利了中法两国间的空中往来。

制图/王世鑫

航开辟上海至巴黎直飞航线，每周2班。

进入新世纪，航空运输对一国发展社会经济及对外经济文化交流日益重要，中国政府开始日益拓展国际运输市场，支持鼓励航空运输企业“走出去”。经过早起的运营积累，中国的航空运输企业也不断增强了开拓国际市场的条件和实力。

2004年，南航和法航合作开辟广州至巴黎航线。该航线的开通，使得中法航线的中方承运人扩展至3家，中国通航点也不再局限于北京和上海。

2010年以后，中国航空运输企业纷纷加快实施全球化战略的步伐，传统的中法运输市场自然成为他们挖掘的重点，在加快一线城市布局的同时，也尝试向部分二线城市拓展业务。

2012年3月10日，国航恢复开通上海至巴黎直达航线；4月12日，法航开通武汉至巴黎航线，成为第一家在武汉和欧洲之间提供直达航线的航空公司。两年后，2014年9月3日，海南航空开通杭州至巴黎（经停西安）航线，每周3班，成为中方承运中法航线的第4家承运人；同年12月18

日，东航云南分公司开通昆明至巴黎直飞航线，每周3班。而在2015年12月12日，国航新开通了成都至巴黎航线。该航线是中法两国间的最新航线，成都也成为中法航线在中国的第7个通航点。

历经50年发展，中法航线已从开航初期的一家航企、一条航线、两个通航点、一班往返、一种机型，拓展至现在的5家航企，17条航线、8个通航点、89班往返和8种机型，形成了一张名符其实的空中“巨网”，极大便利了中法两国间的空中往来。

## 深度合作共享机遇

中法两国政治经济关系日益紧密，为中法航空市场创造出巨大的需求和潜力，中法航线已由最初的“友谊航线”转变为“黄金航线”，成为两国航企在中欧市场的开发重点。在开拓市场的过程中，两国航企不再局限于对开航线，而是结成伙伴关系，在航线运营上开展了深度合作，共享机遇、共谋发展。

代码共享是中法两国航企在中法航线运营中较多采用的合作方式，即两家航空公司相互销售对方飞机座位，旅客在整个航段中有一段或全段在一家航空公司购买的机票，而实际乘坐的是另一个航空公司的飞机。这也是目前我国航空公司在国际航线上与通航国家的航空公司在双边运输市场上普遍采用的

合作模式。

1999年11月22日，东航执飞上海—巴黎一年之后，与法航签署了在该航线上代码共享的协议。由此起步，十多年间，东航在中法、中欧航空市场上与多家航企展开深度合作，共同为旅客打造了丰富的出行产品。

东航与法航之间的代码共享，目前已从最初的上海—巴黎这一条航线，扩展为东航旅客能够通过代码共享、选择法航旗下24条通达法国国内以及欧洲、拉美的航线，包括巴黎、里昂、阿姆斯特丹、法兰克福、慕尼黑、罗马、伦敦、曼切斯特、哥本哈根、马德里、布拉格、雅典、苏黎世等众多目的地。

同样，在2004年，南航和法航

合作也选择以代码共享的方式合作开辟广州至巴黎航线。根据合作协议，南航和法航分别将公司代码“CZ”和“AF”挂靠在对开广州至巴黎的航班上。2014年1月6日至6月13日，法航率先开通每周5班广州至巴黎航班，6月14日起加密至每日一班，南航先行购买法航航班一定数目的座位数；从6月28日起，南航以每周4班的频率补充该航线，这样，南航和法航合作为旅客提供了每周11班往返广州巴黎的航班。

到了2007年，随着中法航企纷纷选择加入航空联盟，分属同一联盟的航空公司成员开始进行更为深度的合作，联合运营（联营）成为他们的首选。

联营是一种比代码共享更为紧

2010年以来，中国航空运输企业纷纷加快实施全球化战略的步伐，传统的中法运输市场自然成为他们挖掘的重点，在加快一线城市布局的同时，也尝试向部分二线城市拓展业务。



通过多种形式的合作，中法两国航企在中法航线运营过程中，共同做大市场，也为旅客提供了更加优惠、便利和产品和服务。

密的合作模式，合作方在批准航线上建立包括制定价格、编排航班、收益管理、开发市场、组织营销等全方位合作，并且共享收入、共摊成本，是联盟合作中最接近合并的一种方式。同为天合联盟成员的法航和中国的南航和东航就先后开展了联营合作。

2010年9月10日，南航与法航签署了共同运营广州—巴黎航线的“联合经营”协议，明确两家公司从2010年11月1日起共享巴黎至广州航线的经营销售收入。

目前，南航和法航在广州—巴黎航线各自日均一班，南航采用A330-200执飞，法航采用B777-200执飞。运营数据显示，在市场份额方面由于南航采用A300机型小于法航采用B777座位总数，南航占航线份额的44%，法航占优56%。南航和法航进行航线联营，给南航

带来一系列好处，其中包括提升票价与利润率，享有更佳的分销效率和接触新顾客的机会。

从2012年起，法航也与东航通过联营的方式，共同营运巴黎至上海航线；不久前，法航荷航还在2016年7月1日与东航签署了新的合作协议，将荷航作为新的合作方纳入法航与东航现行的联营合作中。通过这一合作，所有法航荷航以及东航的乘客在中法及中欧航线上可以享受更多的航班和转机选择以及更具竞争力的机票价格。

此外，除了在航线营运上开展合作外，中法两国航企在航线产品和服务上也进行了合作，为旅客提供便利。

2014年11月，东航和法航荷航合作推出了“天合中转”产品。搭乘法航荷航航班经浦东机场转乘后续东航航班的旅客，在始发站巴黎戴

高乐国际机场、阿姆斯特丹国际机场办理值机手续时，即可以直接领取后段东航航班登机牌，并将行李直接办理托运至目的地。

此后的2015年4月，这一“天合中转”产品扩容为双向——凡是搭乘东航航班并在浦东机场转机法航荷航的旅客，在起始地值机时，也能够领取后段浦东机场出港的法航荷航航班登机牌，旅客行李同样能在起始地就直接托运至法航荷航航班的最终目的地。

通过多种形式的合作，中法两国航企在中法航线运营过程中，共同做大市场，也为旅客提供了更加优惠、便利和产品和服务。

作为两国民航关系、尤其是两国航空运输关系的参与者和建设者，中法两国航空运输企业在50年间用心编织航线网，用心开展经营，用情提供服务，让中法航线越飞越好。✈



# From 1 to 89

## 50 Years of China-France Route

By Xue Haipeng

Since 2000, as China joined WTO and the economic globalization and regional integration kept gaining speed, the aviation industry also showed the trend of globalization. During this period, China slightly lagged behind in terms of international air transport, compared with its domestic air transport. Therefore, Civil Aviation Administration of China issued a series of favorable measures to facilitate the development of international air transport and to encourage Chinese air transport enterprises to focus more on the global market for new areas of growth.

Against the background of accelerating pace of “going global”, from June 28 to 30, 2011, Han Jun, then Deputy Director General of Department of International Affairs, CAAC, leading the CAAC delegation, conducted a new round of China-France Civil Aviation Talks with the French civil aviation delegation led by Ms. Duchêne, Director General of Mobility and Attractiveness Policy, Ministry of Foreign and European Affairs, in Beijing.

Han Jun told the reporter that the new round of China-France Aviation Talks made significant adjustments to the air traffic rights arrangements

between China and France, enabling the capacity to double, up to 50 flights for each side. In addition, the number of Chinese carriers designated by France increased from 1 to 3, and French carriers designated by China, 3 to 6.

Furthermore, to expand cooperation among air transport enterprises, the two sides made substantial supplements and adjustments to the fifth freedom rights (the right to fly to an authorized country and to unload the passengers and cargos carried from a third country there, or to carry passengers and cargos from this authorized country to a third country) and code-sharing cooperation. As a result, when Chinese carriers arrives in France, through their self-operated flights or flights of Air France or a third airline which they share code with, they can extend the China-France routes to other air services points in Europe, Africa and Latin America.

From the International Air Transport Division of Transport Department, CAAC, the reporter learned that by the end of the summer and autumn season of 2016, four Chinese airlines of Air China, China Eastern Airlines, China Southern

Airlines and Hainan Airlines have operated scheduled passenger flights from 7 cities of Beijing, Shanghai, Guangzhou, Xi'an, Hangzhou, Chengdu and Kunming to Paris, totaling 50 flights per week; as for France, one French airline, Air France, have operated scheduled passenger flights respectively to Beijing, Shanghai, Guangzhou and Wuhan from Paris, totaling 39 flights per week. Therefore, in terms of the use of air traffic rights, China has used up its capacity of 50 flights while France has not, with 11 flights of capacity left.

Commenting on this, Han Jun said, “Due to the rapid growth of China’s civil aviation, the limited air traffic rights had become the bottleneck for China to expand the main international markets. Before, it was other countries that ask us for more air traffic rights and the implementation of an open-door policy on airspace, however, now the circumstances have turned to the other way around.”

Meanwhile, Han Jun briefed that since the both routes to North America and Europe would pass Russia, the right to fly over its airspace was also an important

factor that affected China-France route. In 2010, China achieved major breakthroughs in the negotiation with Russia over the aforesaid issue, resulting in the sharp increase in the number of the flights that were allowed to fly over Russia airspace from the original 238 to 400, which would solve the problem of overfly right for a period of time so that China could continue to develop long-haul air routes.

Compared with China, European countries including France suffered a rather slow progress over this issue. Currently, among French airlines, only Air France obtained the right to fly over Russia. Aigle Azur, though also being the designated carrier to operate China-France route, had not launched air route to China due to the

lack of overfly right.

Han Jun said, “China-France Civil Aviation Talks in 2011 marked a milestone in the development of China-France relations in the field of air transport. During the talks, China and France reached agreement on amending articles of China-France Air Services Agreement, increasing the number of air services points and designated carriers, expanding passenger and cargo capacity, and extending business cooperation among enterprises, having great importance in facilitating the development of air transport relations between China and France.”

At present, China already faces the situation where no more air traffic rights are left available. At the end of 2015, Han Jun once wrote a letter

specially over this issue to the Deputy Director of the French Directorate General for Civil Aviation, who is in charge of air traffic rights, suggesting a temporary extension of air traffic rights arrangements in order to facilitate the launching of new air routes between China and France. But the French side replied that they preferred a new round of talks to a temporary extension.

Han Jun commented, “China wanted to arrange this new aviation talks with the French Directorate General for Civil Aviation as soon as possible so as to continue to expand China-France air traffic rights arrangements; frankly speaking, to extend air traffic rights was more of urgency for China.” ✈️

Translation by Sun Xinyu



# 法航： 开航中国50年

撰文/本刊记者 孙昊牧

从第一条连通中国与西方的航线开始，开航50年，飞越半个世纪，法航怀着开放和学习的心态了解中国、深耕中国市场。更懂中国、更灵活的合作姿态，才塑造了在中国市场上成功的法航。

## 50载创造多项第一

时间回到50年前，1966年9月19日。一架标有法航标志的波音707喷气式客机“舍农索城堡号”（Chateau de Cheverny），载着首任法国驻中国大使吕西恩·佩耶、时任法航总裁约瑟夫·胡斯，从巴黎奥利机场起飞，中途停靠雅典、开罗、卡拉奇和金边，历经20小时40分钟，在9月20日抵达上海虹桥机场，法航巴黎—上海航线开航。

此时距离被誉为“外交核爆炸”的1964年1月27日法国在西方大国中第一个同中华人民共和国政府建立正式外交关系，刚刚过去两年；距离中、法政府于1966年6月1日在巴黎签署有关两国空中交通运输的协议《航空交通协定》，也才刚刚3个多月，法航开通新中国航线的意义不亚于又一次“外交核爆炸”。

法航巴黎—上海航线的开通，架

起了新中国与西方沟通的第一座空中桥梁，是连通新中国与欧洲的第一条航线，法航也成为第一家与中华人民共和国通航的西方航空公司。

进入到上世纪70年代，随着两国交往的不断密切，1972年1月22日，法航将巴黎—上海航线航班数增加至每周2班。当时执飞这一航线的波音707客机设有24个头等舱、120个普通舱，中途停靠雅典、开罗、卡拉

奇和仰光，抵达上海虹桥机场。

1973年，法航再次开启了又一个具有里程碑意义的开航——这一年的9月7日，法航一架波音707“奥特福城堡号”（Chateau de Hautefort）从巴黎起飞，飞机上搭乘的首批乘客是正式出访中国的法兰西共和国总统乔治·蓬皮杜，以及随行的80名记者。

“奥特福城堡号”航班从巴黎起飞后，中间只经停卡拉奇，全程飞行13小时20分钟，飞抵北京首都机场。法航巴黎—北京航线，由此开航——法航又成为第一个与新中国首都北京通航的西方航空公司。

由总统亲自参与的跨国航线首航，在世界航空和外交史上都十分罕见。由蓬皮杜总统亲自为法航的巴黎—北京航线开航揭开序幕后，

法航巴黎—北京的定期航班正式代替之前的巴黎—上海航班，每周2班往返于中法两国首都之间。

随着中国进入改革开放的新时期，法航对中国的航线，无论是执飞机型还是航班频次都发生了新的变化：

1980年4月，法航采用了当时世界上最大的飞机——波音747客货两用飞机每周一班从巴黎飞往北京，波音747巨大的载客量，取代了之前每周2班的波音707飞机；

1986年2月28日，法航与中国民航商议，将北京—巴黎间航班增加至每周2班；

1991年6月28日，法航开辟了巴黎直飞北京的航线，飞行时间减至10小时以内；

1994年9月30日，法航将北京—巴黎的每周3个航班改用波音747-400型客机；

1998年5月11日，法航重启巴黎—上海航线，每周2班，实现直航。

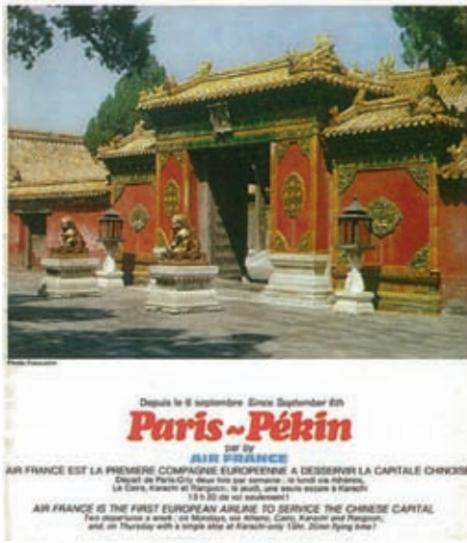
进入到新世纪，法航开启了与中国各家航空公司的合作，并增加了中国的二线城市飞往巴黎的航线：

2004年1月6日，法航与南航合作开通广州—巴黎，每周5班；

2012年04月12日，法航武汉—巴黎航线开航，成为第一家在武汉和欧洲之间提供直达航线的航空公司。

随着中法两国间商务合作和人员往来的增多，法航不断增加飞往中国的航班，截至2016年夏季，法航每天分别有2个航班从北京和上海飞往巴黎，每天1班从广州飞往巴黎，每周4班从武汉飞往巴黎，每天1班从香港飞往巴黎。

目前，法航荷航集团（2004年，法国航空公司与荷兰皇家航空公司合并，组成法国航空—荷兰皇家航空集团Air France-KLM）每周有90个航班从中国的9个目的地飞往法国巴黎戴高乐机场和荷兰阿姆斯特丹史基浦机场。正如法航荷航大中国区总经理顾瑞新（Bas Gerressen）在接受本刊记者专访时表示：“依靠法航荷航全面的航线网络，无论从中国出发或是前往中国的乘客，都可以便捷地到达世界任何地方。”



1973年11月，法航巴黎—北京航线正式开航，航班时刻表的封面设计就很具有中国风格。



1973年，法航首航北京时抵达首都机场。



1950年，法航远东航线海报，其中就包含着一些中国元素。

## 法航的中国共赢之道

成立于1933年的法航是现存仅有的几个成立于第二次世界大战前的航空公司之一，历经近一个世纪的发展，法航逐步成为客、货运均位于前列的大型航空公司。自2004年法国航空公司与荷兰皇家航空公司合并为法航荷航集团，成为首家欧洲航空运输集团以来，如今法航荷航集团一共拥有171架远程飞机，提供超过3万种远程/中程转机的可能性，在从欧洲出发的国际航运网络上处于领先地位。

进入新千年，世界各航空公司掀起一股航空联盟热潮，以加强航空网络合作。2000年，法国航空、墨西哥

国际航空、达美航空和大韩航空联合创建了天合联盟和货运天合联盟，将各航空公司的运行线路和中转机场链接在一起，共同为旅客提供高质量的服务。

随着中国南方航空公司在2007年加入天合联盟，中国东方航空公司在2011年正式加入天合联盟，到目前为止，天合联盟共有20家成员航空公司，每天共有16270个航班，前往多达1057个目的地，覆盖179个国家。

如今，天合联盟在大中华区占据首屈一指的地位，而东航和南航也成为法航在中国最亲密的合作伙伴。

在天合联盟的合作基础上，法航分别在2011年和2012年与南航、东航达成联营的合作模式，通过比代码共享更深一步的联营合作，法航、南航与东航都可以保持其特色、产品与品牌，保留并加强戴高乐机场及阿姆斯特丹斯基浦机场作为欧洲国际枢纽机场的地位。同时，乘客则可以享有更低的价格和更密集的航点网络，也可以选择更多的航班、更适合的转机方法以及积累更多的里程。

随着中国出境游的升温，巴黎成为最受中国游客喜爱的欧洲目的地。法航也加大了对中国航线的投入力度，吸引更多的中国人乘坐法航的航班前往巴黎和欧洲。

在目的地和航线网络领先的同时，法航在中国也保持其一贯充满优雅且追求精益求精的法式服务精神。

2013年9月，法航率先使用空客A380执飞每周3班从上海浦东机场往返巴黎戴高乐机场的航线。空客A380的每客每公里二氧化碳排放量少于75克，被认为是最环保的机型。继巴黎—上海航线之后，法航巴黎—香港航也于2014年5月开始启用空客A380执飞。

执飞这些航线的空客A380共有516个座位，包括头等舱、商务舱、尊享经济舱和经济舱，所有客舱的舒适度都更加优化；舱内设置6个酒吧，220扇窗，在保证充沛自然光照的同时，最大限度地为旅客提供轻松的乘机环境；而法国人独有的浪漫和文化也体现在他们对飞A380匠心独具的布置上：法航与法国及全球知名的博物馆合作，在A380客舱中独创“画廊空间”，让旅客在飞行途中也能够参观全球最著名的博物馆专门为法航策划的展览。

2014年，法航首先在上海揭开了全新头等舱豪华间的神秘面纱——法航为长途航班专门定制的“超越极致”（Best and Beyond）产品，除了2米长可以全平躺的床、3平方米可作为客厅、餐厅、工作场所的宽敞空间外，还以厚实的帘幕创造绝对私密的空间。

在2015年的转型计划内，法航斥资5亿多欧元进行“超越极致”的提升计划，全面提升其航空产品和服务。

现在，法航在中国的所有波音777客机上，均配备了以高空中的茧型私密空间著称的全新商务舱，以及空间增大40%的全新尊享经济舱和提供最佳舒适之旅的全新经济舱，在北京、上海和香港出发的航班上则配备了全新的头等舱豪华间。

截至2016年夏季，法航荷航集团每周有90个航班从大中国区飞往欧洲，且全部采用波音787、777、空客A380等世界上最先进的机型。顾瑞新在接受本刊记者专访时表示：“凭借不断强大的航线网络、不断升级的产品与服务和优秀的商业销售团队，法航荷航集团得以在欧亚航空市场中始终位于领先的位置。”

法航波音777-300客机



## 深谙中国的法航，当然也不会错过中国的互联网大潮，微博、微信、阿里旗舰店，当下最时髦的移动互联网平台都有法航的身影。

如今，外国的航空公司在开通中国航线后，都会迎合中国旅客的需要，配备中文翻译或者聘用中国籍空姐，这已经成为开拓中国市场的外国航空公司的服务“标配”。

法航从十几年前开始，就在往返中国的所有班机上配有中国空中翻译。但法航在中国的“服务之道”远不止于此。

为了从文化上更贴近的服务中国旅客，法航为其近1.5万名乘务人员提供中国文化基础课程。在往返北京、上海、广州及武汉的班机上，以普通话广播；在往返香港的班机上，则增加了粤语广播。无论是乘坐来自中国的航班抵达机场或准备乘机飞往中国，在巴黎戴高乐机场的2E航站楼，均有法航服务人员以中文、粤语及英语提供指示和信息。

如果在抵达戴高乐机场后需要转机，法航在戴高乐机场设有英文转机路线指示牌，也有一支包括中文在内的多语转机协助团队，可以带领旅客搭在各航站楼之间循环的免费接驳车，在15分钟内到达转机地点，帮助旅客快速且顺利地完成任务。在巴黎戴高乐机场还设有中文显示的自助报到机，旅客可以自主完成查询航班相关信息、打印行程及登机牌和修改座位，重新打印登机牌等操作。

此外，法航也为戴高乐机场不会说中文的工作团队提供多种工具，如翻译成中文的转机协助说明、设立中

文协助专线、提供翻译软件等，以便服务人员与中国旅客的日常接触。法航也会定期为戴高乐机场的法航团队提供包括中文和中国文化在内的内部活动与简报，帮助工作团队认识不同文化人士的特殊需求，更好地服务客户。

法航不仅在中国航班上提供各种饮料和法国美酒，还贴近中国风俗地在所有客舱中提供茉莉花茶。在提供法式美食外，法航餐饮供应商的主厨也潜心研究中餐，在航餐中加入精美中式菜肴。在机上娱乐系统的高清触摸播放设备中，不光有中文原版电影，还有带中文字幕的多语种节目。此外，法航还精选出多种中国报刊并提供法航空中杂志的中文改编版供机上阅读。

深谙中国的法航，当然也不会错过中国的互联网大潮，和微博、微信这样当下最时髦的社交媒体平台。

法航于2013年开通新浪微博，随后于2014年5月开通微信平台，成为首家在微信上答复旅客提问的外国航空公司。目前，法航在两个平台共拥有粉丝数量多达29万。微博、微信是对法航原有社交网络服务的补充，中国乘客旅行前、旅行期间和旅行后，法航工作人员都能在最短的时间内向他们提供所需信息。

近两年，中国在线旅游业务发展迅猛，法航荷航集团紧跟潮流，也实现了创新渠道与传统销售渠道的无缝链接。2016年2月22日，法航荷航

集团又成为第一家携手阿里巴巴，进驻阿里旅行平台的欧洲航空公司。在阿里旅行平台开设的法国航空官方旗舰店、荷兰皇家航空官方旗舰店，开放全舱位、全航段机票销售，并推出线上特惠促销活动。

在中国电子商务迅速发展的当下，借助这一举措，法航荷航进一步提升集团在阿里巴巴庞大消费群体中的知名度，并大幅提升了在中国的线上销售能力。

从第一条连通中国与西方的航线开始，法航深耕中国市场，并怀着开放和学习的心态了解中国：不断升级的机型与客舱、不断追求极致的符合中国人消费习惯的服务，开通中国人最常用的微博、微信平台，入驻阿里旅行开通官方旗舰店……

谈到法航在中国开航50年的历程，正如顾瑞新在接受本刊记者专访时所言：“1964年中法建交，两年后法航开通巴黎—上海航线。随着航线的开通，两国之间的经贸往来和各方面的交流也在逐渐增加，作为航空公司，也得益于两国各方面的交往。中法航线的开通，不仅具有外交意义，也在随后为两国各方面的交流和交往建立了桥梁，起到了积极的作用。”

“现在无论从目的地还是航线数目来说，法航荷航集团在中国都是领先的欧洲航空公司，中国现在也是我们最大的市场之一。我们还会不断地寻找其他机遇，跟中国航空公司加强合作，也希望我们能在以后的几十年里还会有更好的发展。”

开航50年，飞越半个世纪。从第一条连通中国与西方的航线开始，法航怀着开放和学习的心态了解中国、深耕中国市场。更懂中国，更灵活的合作姿态，才塑造了在中国市场上成功的法航。

(本文图片由法航提供)



# 中国是法航最大的市场之一

独家专访法航荷航大中国区总经理 顾瑞新

撰文/本刊记者 孙昊牧 摄影/本刊记者 王泓

**IFLY: 法航开通首条中国航线已有50年的历史, 回顾在中国的发展, 法航有哪些优势和特点?**

顾瑞新: 1964年, 法国与中国建交, 是第一个与中国建交的西方大国, 两年后法航就开通了巴黎—上海航线, 是第一个开通中国航线的西方航空公司。1973年法航也是第一个开通北京航线的欧洲航空公司; 2004年第一个开通广州航线的欧洲航空公司; 2012年又是第一个开通武汉航线的欧洲航空公司。法航虽然在中国已经有50周年了, 但它依然在不断地开拓和进取。目前, 法航在中国有4个目的地, 跟荷兰航空公司加起来的集团在中国一共有包括香港和台湾的9个目的地。

法航于1933年成立, 是一个有历史的航空公司, 但它同时又是一个很有创新精神的航空公司。现在的法航荷航集团是世界上处于领先地位的航空集团, 我们的强势表现在全面的航线网络、不断升级的产品和服务以及优秀的商业销售团队等方面。

法航在中国50年的可持续发展, 也侧面体现出法、中两国的相互信任。中国和法国都是有着悠久历史的国家, 两国都有大好河山和丰富的

旅游资源, 又都有世界知名的美食文化。中法建交50多年, 两国在旅游、公务、经济、文化等各个方面的交往也越来越多。今年我们庆祝中国航线开通50周年, 也得益于这50年, 法航在中国取得了非常好的发展。

**IFLY: 法航与中国航空公司开展合作的互补优势在哪里? 成效如何?**

顾瑞新: 在中国, 我们目前跟东方航空公司和南方航空公司都有比较深入的合作。法航荷航集团在中国一共有9个目的地, 通过与东航、南航的代码共享, 可以到达多于50个以上的目的地, 这一合作加强了我们在中国的网络, 提供了更多的航点选择。同时, 中国航空公司通过跟我们的合作, 也可以到达更多的欧洲目的地。

目前, 法航荷航夏季高峰时期, 每周有90个自己运营的航班从中国飞往欧洲。加上我们与东航、南航更深层次的联营合作, 每周有超过120个航班飞往欧洲。因此, 在中国航线上, 无论网络还是目的地方面, 我们都处于比较领先的位置。

**IFLY: 随着中国航空市场的发展, 以及中法间更多的航权开放和航**

**线开通, 在中法航空市场上有更多航企加入, 法航以何种姿态来面对新的竞争和挑战?**

顾瑞新: 中国航空市场发展得非常快, 因此, 需求增长也特别快, 需要很多方面的支持。比如不断新建和改进的机场设施、足够的航班时刻等。世界上没有哪个国家的航空发展像中国这样快, 在短时间内有这么大市场 and 这么多需求。

从航空公司角度来说, 这也意味着我们要面对更多的竞争对手。因为中国的市场发展很快, 巴黎又是热门的目的地, 大家都想来, 现在的竞争确实越来越激烈。但新航线的开通和保证持续盈利并不是一件容易的事, 我们的任务就是要保证在中国的航线上的运力, 保证航班能销售得更好。我们在每个目的地都有当地的销售团队, 例如武汉不光负责湖北, 还负责湖南、江西、河南等周边省份的销售。另外我们与当地政府、旅游部门、机场各方面进行合作, 做共同的促销活动。我们在欧洲宣传武汉, 在中国宣传巴黎, 一起开拓这个市场。一个新航线的开通, 都需要一定的培育期, 目前法航巴黎—武汉航线开通了4年, 航班运营在稳步发展。

此外, 我们与东航、南航深入合作, 已不是竞争而是联营的伙伴。现在法航荷航集团在亚太区市场已经排名第一, 远远超过其他市场; 在整个法航荷航集团全球的国际市场中, 中国市场也排名第二, 仅次于美国。中国现在对法航荷航集团来说是很重要的一个市场。

**IFLY: 中法两国之间不断加密的航班航线, 为两国的社会经济发展以及人民生活带来了哪些变化?**

顾瑞新: 我举个简单的例子, 就是巴黎—武汉航线。这条航线开通前, 可能没有多少法国人知道武汉, 更别说去过武汉。开航4年来, 我们运送了许多欧洲旅客来武汉, 随着航线的开通和当地政府的宣传, 武汉在欧洲的知名度肯定会越来越高, 这也促进了武汉形象的提升和发展。我们推广武汉, 作为一个商务投资旅游的目的地, 给武汉当地的发展肯定也带来了机遇。此外, 航线的开通一定会促进旅游, 因为更便利的航线, 让人们有了出行的愿望。旅游的发展同时也带来了经济、商务合作的机会, 促进当地经济发展, 提供更多创业、就业的机会。

**IFLY: 法航在中国未来的发展战略如何? 您对中国航空市场的未来有怎样的期望?**

顾瑞新: 我们希望中国的经济保持稳定的发展。现在国际市场很多地区都处在低迷的状态, 但中国市场的增长很快, 我们希望中国的旅游市场能保持一个稳定的增长, 同时中国的旅游也可以从过去的团队游向更高端的个人深度游和家庭游发展。

另外, 我们希望加深与中国的航空公司的合作。现在我们在天合联盟里已经有南航、东航, 我们期望进一步加强和其他中国航空公司的合作, 通过与他们的合作, 把我们的触角伸得更深一些, 到中国更深、更广的目

的地去。

我们今年刚与阿里旅行签约, 在淘宝开了法航和荷航两个机票销售的旗舰店。我们不想错过中国互联网发展的大潮, 通过互联网, 与客户有更短距离、更直接的接触。

无论从目的地还是航线数目来说, 法航荷航集团在中国都是领先的欧洲航空公司, 中国现在也是我们最大的市场之一。我们还会不断地寻找其他的机遇, 跟中国航空公司加强合作, 也希望我们能在以后的几十年里还会有更好的发展。✈





## Air France 50 Years in China

By Sun Haomu

### Firsts from the Past Fifty Years

In 1966, two years after the establishment of the diplomatic Sino-French relations, Air France opened the Paris-Shanghai route. It was the first route connecting the western world to China since 1949. The route was the first bridge of communication between the new China and the western world, and Air France became the first western airline to open air traffic to China.

With increased communication and exchange between the two countries in the 1970s, Air France opened the first route between Paris

and Beijing. The President of France took part in the maiden voyage, an extremely rare event in airline history.

After China's Reform and Opening-up, Air France further advanced its aircraft and flight frequency. During the 2016 summer season, Air France-KLM operates 90 weekly flights connecting their hubs at Paris-Charles de Gaulle and Amsterdam-Schiphol to 9 destinations in Greater China. Mr. Bas Gerressen said that passengers from anywhere in the world can get to China via the Air France-KLM network.

### Win-win Situation in China

Air France was established in 1933 and a founding member of Skyteam. In China, Air France has developed cooperation with China Eastern and China Southern in the form of a joint venture to enable customers to enjoy more choice in terms of flight times and connections, adaptable schedules, harmonized ground and inflight services, and competitive fares.

Air France is continuing to develop the move upmarket of its entire range of products and services called "Best & Beyond". With a vast

investment, this project aims to place Air France at the best possible level in terms of products and to make a difference with a caring attitude towards its customers.

Mr. Gerressen said that Air France will retain its leadership in Eurasian aviation with its strong network and products and services, as well as the joint venture with its Chinese partners.

### Better Understanding of China

Air France offers customers on its Chinese routes the excellence of personalized service combined with many products developed exclusively for flights to and from China.

At Paris-Charles de Gaulle airport, staff speaking Mandarin and Cantonese are on hand for customers to assist with formalities on departure, arrival and when they have connections. In addition, there are Chinese interpreters on board all Air France flights to and from China. Onboard announcements are made in Mandarin or Cantonese depending on the flight's origin and destination.

Adapted versions of Air France in-flight magazines in Chinese are available to passengers, as well as a selection of Chinese newspapers and magazines. Some in-flight movies are in their original Chinese version or have subtitles.

The cabin crew gives all passengers menus translated into Chinese as well as hot or cold towels just after boarding. The in-flight catering offer includes refined Chinese dishes in all cabins, and is

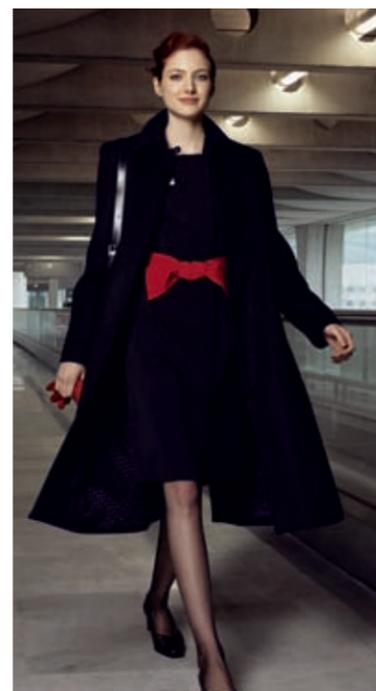
accompanied by jasmine tea.

With the growing demand for e-commerce and overseas travel, Air France-KLM launched their own e-ticketing sales via Alitrip. They were the first non-Asian carriers that leverage this initiative to better provide convenient ticket purchasing and pleasant travel experience to Chinese customers. Air France is also the first foreign airline to answer questions of customers via social media platform WeChat.

Mr. Gerressen said that Air France opened the Paris-Shanghai route in 1966, two years after France established diplomatic relations with China. As an airline, Air France is benefited by increasing economic and trade exchanges and communication. The Paris-Shanghai route is not only diplomatic, but also bolsters communication and exchanges between China and France.

He added that Air France-KLM is the leading Group in terms of international traffic on departure from Europe. China is also a significant market for the group. We are continuing to search for opportunities to strengthen cooperation with Chinese airlines and we hope both parties will achieve significant successes in the next decades.

Air France has flown for half a century since the first route connected China to the West. In the past 50 years, Air France has learned about and helped develop China's market with an open and humble approach, giving Air France a better understanding of China. ✈



# 国航： 凤舞巴黎 志在全球

撰文/本刊记者 孙昊牧

从1974年第一条通往西欧的远程国际航线开始，“飞出去”的中国民航也打开了中国与世界交往的大门。42年前，北京向巴黎起航的国航，如今已经拥有了覆盖全球六大洲的国际航线网络，正向着打造具有国际竞争力的大型枢纽网络型航空公司的目标稳步前进。

## “一定要飞出去！”

1966年9月20日，法航一架波音707飞机飞抵上海，开通了西方世界第一条飞往中国的航线。7年后的1973年，法航再次成为率先通航首都北京的西方航空公司。

实际上，从中法两国间的第一次航空谈判起，中方都为日后指定航空企业开通航线以及相应的运输权利进行了对等性的争取和安排。然而当时的中国民航，尚不具备飞出去的条件。

早在1965年3月，周恩来总理在乘坐外国航空公司专机赴罗马尼亚访问途中，曾对民航总局相关负责人说：“中国民航不飞出去，就打不开局面。一定要飞出去，才能打开局面。”

1973年，中国民航采购了10架波音707远程喷气式飞机。开航巴黎，指日可待。

1974年11月29日，中国民航北京管理局使用一架编号为2418号的波音707型飞机首航北京—卡拉奇—巴黎，开启了中国民航通往西欧的第一条远程国际航线。

这条航线被认为是真正为中国民航打开局面的国际航线，中国民航实现了周总理在1965年提出的“一定要飞出去”的要求，从此搭起了中法之间文化交流、商务交流和社会交流的桥梁。

经过十余年的发展，北京—巴黎航线一直保持着中国民航国际航线中

领先的地位。1988年，中国国际航空公司成立，国航从其前身民航北京管理局飞行总队承袭的29条国际航线中，就包括了这条中法航线。

此后，国航多次调整北京—巴黎航线的航班时刻和经停点，并使用过波音747SP、空客A340等飞机执飞这一航线。1997年，国航北京—巴黎航线实现直航；2012年3月10日，国航恢复开通上海—巴黎直达航线；



2014年是中法两国建交50周年，5月20日，国航一架经过特别涂装的纪念“中法建交50周年”的波音777-300ER彩绘飞机首次飞抵巴黎。客机外观的主题彩绘设计巧妙融合了中法元素，纯净的白色机身绘有红蓝相间的写意色块，两种颜色分别取自法国国旗的蓝色与中国五星红旗的红色。机身一侧是手书的“中法50”的中文，并绘有代表中国的天坛图案；另一侧将法国著名的埃菲尔铁塔写意成一个大大的字母A，巧妙地融入到英文CHINA和FRANCE当中。

摄影/梅秀华

2015年12月12日，国航新开通成都—巴黎直达航线。

2014年是中法两国建交50周年，3月25日到27日，国家主席习近平访问法国，并就中法建交50周年发表重要讲话。

两个月后的5月20日，国航一架经过特别涂装的纪念“中法建交50周年”的波音777-300ER彩绘飞机首次飞抵巴黎。

客机外观的主题彩绘设计巧妙融合了中法元素，纯净的白色机身绘有红蓝相间的写意色块，两种颜色分别取自法国国旗的蓝色与中国五星红旗的红色。机身一侧是手书的“中法50”的中文，并绘有代表中国的天坛图案；

另一侧将法国著名的埃菲尔铁塔写意成一个大大的字母A，巧妙地融入英文CHINA和FRANCE当中。

中国驻法国大使翟隽，法国塞纳-圣丹尼省省长阿兰·加代尔、法国民航总局副局长保罗·施瓦赫、巴黎戴高乐机场总经理弗兰克·戈尔德纳德尔、戴高乐基金会总经理弗朗索瓦·凯斯勒等多位中法重要嘉宾，均前来见证这架象征着中法50年友谊的国航北京—巴黎航线的彩绘飞机抵达巴黎。

如今，国航每周有20余个航班从

国内直飞巴黎，其中北京—巴黎航线每天两班，分别由波音777-300ER和空客A330-200执飞；上海浦东—巴黎航线每周5班，由空客A330-200执飞；成都—巴黎航线每周4班，由空客A330-200执飞。

随着国航在法国的影响力日渐提高，很多法国人选择国航，因为“坐上国航的航班，就好像已经到了中国”。国航作为中法友谊和交流的空中桥梁，不仅是两国各领域合作的重要助推器，也是反映中法关系不断发展的一个窗口。在中法两国和两国人民的关系发展中，国航也在不断为社会、文化、商务等各方面交流贡献力量。

中国驻法国大使翟隽（右2），法国塞纳-圣丹尼省省长阿兰·加代尔（左1）、法国民航总局副局长保罗·施瓦赫（右1）、巴黎戴高乐机场总经理弗兰克·戈尔德纳德尔（左2）与戴高乐基金会总经理弗朗索瓦·凯斯勒（左3）共同见证国航“中法建交50周年”彩绘飞机抵达巴黎。



北京—巴黎航线是国航的一条黄金航线，近几年在国航所有的国际航线中一直保持较高的盈利水平。

摄影 / 王泽民

### 北京—巴黎黄金航线

“国航北京—巴黎航线是国航的一条黄金航线。近几年，这条航线在国航所有的国际航线中一直保持较高的盈利水平。”国航欧洲地区总部总经理田玉岐告诉记者。国航对巴黎航线的重视，一方面因为其重要的历史和政治意义，另一方面也源自这条航线可观的经济效益。

然而，国航巴黎航线的发展也并非一帆风顺。田玉岐在接受记者采访时就用了“夹缝中求生存”来形容这一航线：“国航欧洲总部设在星空联盟盟友——汉莎航空所在的德国法兰克福，而巴黎则是竞争对手法航和天合联盟的基地。

“2010年的国航北京—巴黎航

线，机型老化，品质并不高。夏天全是旅游客人；冬天虽然只有一班空客A340执飞上海—北京—巴黎，但客座率非常低，淡旺季差别明显。”

尽管国航在国内有“唯一载国旗飞行的民用航空公司”的地位，对外国人来说，要认识和接受国航并不是一件容易的事。田玉岐告诉记者：“国航在巴黎的推广之路，第一要拓宽渠道，让更多法国的大型企业对国航有一个了解和认识，开始选择乘坐国航的航班；第二要争取在法国把渠道打开之后，增加运力、更新机型。”

时任国航欧洲地区副总经理兼巴黎营业部总经理的田玉岐，带领着营业部全体同事，用更贴近法国

的方式展开宣传：他们将推介会从传统的中餐馆开到了高级西餐厅；用鸡尾酒会加舞会替代了过去单调的晚宴；中国员工和外籍员工都要求实现法语的宣讲和沟通……在中国驻法国大使馆的帮助下，国航在法国政界和商界的品牌认知度越来越高，甚至前法国交通部长都成了国航巴黎营业部的常客。现在，跟国航签约的法国大型企业客户已经超过50多家，占国航中法航线企业客户的一半以上。

除了外国企业客户外，国航还贴心地为法国华侨提供服务。国航巴黎营业部专门在华侨聚居地开设售票点，并特别推出“公务舱套票”，满足



作为中国和欧洲之间最大的航空承运人，国航不断拓展辐射全欧洲的天空交通网络，目前国航共有25条中欧直飞航线，每周提供近300个往返航班，所有的通航点均启用宽体机执飞。 摄影 / 王泽民

华侨每年多次往返中法的需求。

在成功的市场推广带动下，国航巴黎航线的运力和机型都得到了很大提升。2012年，国航在北京—巴黎航线采用远程商务主流机型波音777替代了老化的空客A340，并恢复了上海—巴黎航线，也逐渐采用空客A330飞机执飞。此后，国航又逐渐加密了北京—巴黎航班，现在每天两班往返直飞，并在2015年底开通成都—巴黎直达航线。

“国航中法航线最开始是以旅游为主的定位，发展到现在则是以商务为核心。法国在中国有数千家企业，我们也着力将巴黎航线打造成一

条商务航线。实际上，现在国航的中法、中德、中英航线全是以商务客人为主。”田玉岐说。

在法国市场上，国航勇于创新，通过服务带动销售，也在法国开了不少外国航空公司的先河：国航是法国交通部长选乘的第一家外国航空公司；第一家在戴高乐机场1号航站楼使用速通卡，面向两舱、金卡白金卡旅客提供快速过边检和安检服务的航空公司；第一家将法国知名配餐公司大厨请出来、与高端客户面对面交流的中国航空公司……

2014年11月25日，第三届“法中优秀企业奖”颁奖仪式在法国巴黎大

区工商联隆重举行。经过11名来自中法工商界专家组成的评审团的评选，国航荣获唯一的“中法合作奖”，另有法国两家企业分别获得“杰出增长奖”和“成功创业奖”。

国航网络收益部总经理周恩永在接受本刊记者采访时表示：“从经济效益上来看，巴黎是一个很重要的市场，尤其是中国现在的出境游市场增速非常快，巴黎是国人到欧洲首选的目的地之一，即传统的罗马—巴黎线。此外，随着中法间经济往来的增多，毫无疑问会带来更多的商务客人。因此从长期来看，巴黎也是我们非常看好的市场。”

## 做强枢纽 通达六大洲

作为中国和欧洲之间最大的航空承运人，国航不断拓展辐射全欧洲的天空交通网络，目前国航共有25条中欧直飞航线，每周提供近300个往返航班，通航伦敦、巴黎、法兰克福、慕尼黑、维也纳、罗马、莫斯科、巴塞罗那、马德里等18个主要城市，所有的通航点均启用宽体机执飞。无论是在运力投入还是旅客运输量等方面，国航在中欧航线市场的占有率都超过了20%。

2016年夏秋季，国航在欧洲航线上持续增班，其中北京—巴黎、北京—米兰航线较2015年冬春季均达到每周环比增长3班；北京—慕尼黑、北京—莫斯科环比增长2班；北京—马德里、北京—日内瓦、上海—慕尼黑、上海—巴黎、北京—杜塞尔多夫、北京—维也纳—巴塞罗那各增1班；同时，国航在2016年2月新开三亚—北京—法兰克福航线，并于5月20日新开深圳—法兰克福直飞航线，在中欧航线上的总体运力投入大幅上升。

目前，国航的主力宽体机波音747-8和777-300ER执飞北京—法兰克福、北京—巴黎、北京—伦敦等中欧间的主力航线，其他中欧航线主要由空客A330执飞。

今年6月，国航新引进波音787-9型客机，投入北京—罗马、三亚—北京—法兰克福航线（国际段），波音787-9的加入，扩充了国航在欧洲地区的运力投入。该机型是航空史上首架超远程中型客机，不但可实现更多的点对点不经停直飞，而且复合材料的机身和机翼，让飞行更加平稳、安静和环保，给旅客营造更舒适美好的飞行体验。

在国家提出“一带一路”战略

国航已成为亚洲唯一直飞除南极洲外的全球六大洲的航空公司。 摄影 / 王泽民

后，国航相继开通了北京—孟买、北京—伊斯兰堡—卡拉奇、北京—明斯克—布达佩斯等航线。

周恩永在接受记者采访时表示：“‘一带一路’战略会带来人流、物流快速增长，肯定会带来很大的商机。国航从经济效益和社会需求的角度出发，开通了这些航线。这些航线对推动丝绸之路经济带向西延伸，具有关键意义，也为中国乃至亚洲国家与欧洲的沟通与交流提供更加有利的条件。”

2015年，是国航新开国际航线数量最多的一年，全年新开国际和地区航线29条，密度之大、范围之广、节奏之快前所未有。特别是在去年10月29日和11月2日连开约翰内斯堡、亚的斯亚贝巴两条非洲航线后，国航成为了亚洲唯一直飞除南极洲外的全球六大洲的航空公司。

周恩永告诉记者：“国航在通达全球六大洲外，另一个亮点就是提供直航的航点也非常密，每天的班次量也在大大增加，给旅客出行提供了更便捷的通达能力。由于中国民航近几年快速的国际化发展，国际航权资源使用已近饱和。今年国航国际航线

的侧重点将是航线的不断优化。我们将着力在时刻优化、衔接性的优化上，让航线网络更顺畅、衔接更好，给旅客提供更方便的转机衔接。”

据国航的数据显示，截至2016年6月底，国航经营的客运航线达到377条，通航国家（地区）39个、城市173座，其中国际及地区客运航线114条、国际及地区通航点65个，每周为旅客提供超过7700个航班、147万多个座位。通过国航以北京为枢纽的强大、均衡的全球航线网络，以及星空联盟的合作伙伴，可以将旅客在24小时之内便捷地送达全球192个国家的1330座机场。

对于未来国际市场的发展重点，国航将继续建设北京枢纽和成都区域枢纽，打造上海国际门户，以欧美市场为主，拓展亚洲、非洲和大洋洲航线。

周恩永向记者表示：“中国要从‘民航大国’建设成为‘民航强国’，一定要‘强’在枢纽上。国航也始终秉持走出国门，放眼世界，打造具有国际竞争力的大型枢纽网络型航空公司的理念。”

（本文图片除署名外由国航提供）





Photo by Wang Zemin

## Air China Through Paris, to the World

By Sun Haomu

Back in March, 1965, Premier Zhou Enlai, when taking special plane of foreign airlines for a visit to Romania, said to a relevant person in charge from CAAC, "It is impossible for China's civil aviation to make an impact with no international air routes. To make an impact, Chinese flights must fly overseas."

In 1973, China purchased 10 Boeing 707 long-range jet airliners, making a Chinese flight to Paris be just around the corner.

On November 29, 1974, then CAAC Beijing Administration employed a Boeing 707 aircraft No.2418 to fly for the first time from Beijing to Paris with a stopover at Karachi, opening the first long-haul international air route of China to the Western Europe.

Since then, Air China has adjusted flight schedules and stopovers of Beijing-Paris route for several times, and once employed Boeing B747SP and Airbus A340 to operate this route. In 1997, Air China realized direct flight from Beijing to Paris; on March 10, 2012, Air China resumed Shanghai-Paris direct air route; on December 12, 2015, Air China newly opened Chengdu-Paris direct air route.

"Air China's Beijing-Paris air route is one of its golden routes. In recent years, this route has maintained a relatively high profitability among all the international air routes operated by Air China", told by Tian Yuqi, General Manager of Air China's European Headquarters. As for the

reasons why Air China attaches so much importance to the air route to Paris, one is its great historic and political significance, while the other is the promising economic benefits it brings.

As the largest air carrier between China and Europe, Air China has been expanding its air route network that covers the whole Europe. At present, Air China operates in total 25 direct China-Europe air routes, along which 300 round trip flights are available to passengers per week, connecting 18 major cities including London, Paris, Frankfurt, Munich, Vienna, Rome, Moscow, Barcelona and Madrid, with wide-body aircraft being employed on routes to all these air services points. Air China's share

in the market of China-Europe air routes has exceeded 20% in terms of both capacity and passenger traffic.

Currently, it is the primary wide-body aircraft of Air China, Boeing 747-8 and Boeing 777-300ER, that operates key air routes between China and Europe, such as Beijing-Frankfurt, Beijing-Paris and Beijing-London routes. Other China-Europe routes are mainly operated by Airbus 330.

In June of this year, Air China newly introduced Boeing 787-9 passenger aircraft, and employed it on Beijing-Rome and Sanya-Beijing-Frankfurt (international segment) routes, further increasing the capacity put in the European region by Air China. Boeing 787 is the first ultra-long-range mid-size passenger aircraft in the aviation history, which can not only operate more point to point direct routes without stopovers, but also make the flights more stable, quiet and environmental-friendly due to the composite materials used on its body and wings, thus offering a better and more comfortable flying experience for passengers.

2015 witnessed the largest number of international air routes being newly opened by Air China within a year, with the number of the newly added international and regional air routes totaling 29, featuring an unprecedented high density, wide coverage and fast pace. Especially after the successive launching of two African routes to Johannesburg and Addis Ababa respectively on October 29 and November 2 of last year, Air China has become the only airlines in Asia

that operates direct flights to all six continents, except for Antarctic.

Zhou Enyong told the reporter, "Apart from the access to 6 continents, another advantage of Air China is its dense air services points that offer direct flights, with the daily flight frequencies are still largely increasing, providing greater connectivity and convenience for passengers. Furthermore, this year, Air China's priority in developing international air routes is route optimization. We will focus on optimizing flight schedules and flight connectivity to make the air route network smoother and better connected, at the same time to provide for transfer passengers with more convenient transit procedures."

According to the statistics from Air China, by the end of April, 2016, 176 cities of 40 countries (regions) have been connected by 372 passenger air routes operated by Air China; among those air routes, 116 are international and regional passenger air routes, connecting 68 international and regional air services points with through over

7700 flights, or more than 1.47 million seats, per week. Thanks to Air China's wide and balanced global air route network centering Beijing hub, and its partners from Sky Team Alliance, passengers can easily fly to 1330 airports of 192 countries around the world within 24 hours by its flights.

As for further priority in expanding its global market, Air China will continue to develop its Beijing hub and Chengdu regional hub, build Shanghai as its gateway to the world, and focus on developing its European and American markets while extending the Asian, African and Oceanian routes.

Zhou Enyong said to the reporter, "To rise from a large civil aviation country to a powerful civil aviation country, China must emphasize hub construction. Therefore, Air China has always upheld the concept of going global, looking to the world and developing a world leading airlines with a large hub network." ✈️

Translation by Sun Xinyu



Photo by Wang Zemin



# 东航： 搭建中法空中之桥

撰文/本刊记者 钱擘

50年前的1966年，巴黎—上海航线的开通，开辟了新中国与西方大国之间的首条空中之路。而随着1998年东航开航法国至今，东航的欧洲攻略蹄疾步稳，正在从最基础的物理位移提供者，变身为拥有绵长产业链、深厚价值链的服务提供商。上海—巴黎航线历经的50年时光沧桑，正是中国社会发展进程的一个缩影。

走进今天的上海虹桥国际机场1号航站楼，这座已经使用了半个多世纪的老建筑正在接受改造，以重焕青春、适应民航事业发展的新需要。而50年前的1966年初秋，当法航航班第一次降落在这里、开辟新

中国与西方大国之间的首条空中之路时，刚刚两岁的虹桥T1是中国民航最现代化、设施最完善的航站楼之一。

如今，上海—巴黎航线已经搬迁到位于东海之滨的浦东国际机场，由

中法两国航企在浦东T1运营，无论规模或者设施设备都远远胜过当年首航迎宾的虹桥T1。机场、航站楼、航空公司……无处不在的变化，正是上海—巴黎航线历经50年时光沧桑、正是中国社会前进历程的一个缩影。

## 东航上海—巴黎首航：中国民航奋起直追走向国际化

“那时去欧美留学，还没有多少直达航线，通常要先飞到巴黎，然后转机。”这是许多改革开放之初去发达国家求学的留学生，都曾经有过的共同回忆。

改革开放初期，有机会踏出国门的同胞尚为数有限，大多数人说起巴黎、说起国际航班，仍然只能遐想遥望，暗暗期待。期待的背后，是国人对外面天地的好奇，是对尽快追赶国际先进水平的希冀。

希冀在此后的时光里一点一点实现，中国民航事业自身，更不会在这样的追赶中缺席。

1998年7月8日下午，巴黎戴高乐国际机场，一架涂着银燕航徽的中国

东方航空公司A340客机平稳降落。在1966年法航执飞上海—巴黎、实现中法通航32年之后，中国航企的身影也出现在了这条航线上。此举折射着中国民航在改革开放大潮中大踏步走向国际化、瞄准全球一流航企的奋起直追姿态。

现任东航客舱部总经理的钟雯，正是1998年首航航班乘务员之一。钟雯清楚地记得东航客机抵达之际，法国各界、特别是旅法华人的衷心欢迎与热烈反响。

东航首航航班降落在戴高乐机场后，中国驻法大使馆和在法中资机构到场举行了欢迎仪式。而在巴黎市内举行的首航成功庆祝活动现场，

时任中国驻华大使蔡方柏、当地华侨领袖等300多人都与会致贺。

值得一提的是，由于东航的上海—巴黎首航恰逢法国世界杯赛期，而中外旅客中有相当数量的球迷，为了满足大家了解赛况的迫切心情，客舱广播还特地加入了最新的赛事新闻播报。钟雯告诉记者，这个细节虽小，对球迷们来说却非常贴心，展现了中国航空公司的服务水准，也赢得了旅客们的一致好评。

在当初这个牵起两大美食国度的东航首航航班上，餐食也是中法合璧——不仅有精心烹调的中餐美食，还特地配上了法国勃艮第产区的葡萄酒。

## 积极布局: 中法中欧航线助力“一带一路”

开航法国至今,东航的欧洲攻略蹄疾步稳,正在从最基础的物理位移提供者,变身为拥有绵长产业链、深厚价值链的服务提供商。

捷克布拉格、俄罗斯圣彼得堡、荷兰阿姆斯特丹、西班牙马德里……从今年6月21日到6月28日,短短8天时间里,东航连开4个欧洲航点,成为其近年来积极建设中欧航线网络、服务“一带一路”的一个缩影。

东航营销委总经理助理、网络收益部总经理卢军告诉记者,作为东航布局欧洲的先行者,上海—巴黎航线如今硕果累累。1998年开航之初,这条航线仅为一周执飞2班,而现在,每天东航都有2个往返航班穿梭于上海与巴黎之间。这一航线目前主要由东航的A33H机型执行,今年暑运开始,部分航班还启用东航的旗舰机型——波音777-300ER。仅2016年

上半年,东航在该航线市场投放的座位数即达约15万个,平均客座率为86.03%,运营状况良好。

除上海—巴黎航线外,为配合云南省推进“一带一路”建设,打造东航云南公司国际远程航线网络,填补云南没有洲际航线的空白,东航云南公司昆明—巴黎航线于2014年12月18日开通,每周3班,班期为周一、四、六,由空客A33E客机执飞;开航一年后,至2015年底,其平均客座率已达83.87%。

统计数据显示,投放新机型、增开新航点后,从今夏7月起,东航在欧洲的月班次量投入为548班,座位数投入为133908个,比去年7月分别猛增37.7%和45%;东航执飞的欧洲航点总数已达9处,并第一次涉足了中东欧等位于“一带一路”要冲、以往却是航点空白的地区。

现在,在东航的部分国内和国际航班上已经可以享受机上wifi服务。明年,东航所有的宽体机都将具备客舱上网功能。



东航空乘2013年新装,由法国著名时装品牌克里斯汀·拉克鲁瓦设计。

## 全球最大空客A330机队之一: 见证中法航空合作

2015年9月,东方航空公司在法国图卢兹接收了旗下的第50架A330客机——东航自此成为全球拥有最大空客A330机队的航空公司之一。

一直以来,在我国各大骨干航空公司中,东航以拥有“机型最简化的机队”而著称,空客A330则在这支机队里成为数量最多、规模最大的宽体机家族。

东航与A330的故事开始于2006年1月25日上午10点——那一刻,涂着银燕标志的中国大陆首架空客A330-300客机降落在上海虹桥国际机场。

A330迅速在东航崭露头角,在于它有着相当的灵活性,能执飞从30分钟到14个小时以上的各类航线;东航

引入A330以后,发挥其签派可靠率高的特点,同时兼顾远程和中短程区域运行,有效覆盖了诸多市场,无论是国内的精品航线,还是跨越大洋的洲际航班,A330机队都能胜任。

正因为A330适用范围广泛、旅客体验良好的特点,不到10年间,东航A330机队规模不断扩大。目前,东航的A330飞机数量达到了51架,是全球最大的A330机队之一;旗下的空客飞机总数也位居全球前10。

其实,不仅是A330,作为中法航空合作的重要见证人,东航与总部落户法国图卢兹的欧洲空中客车公司,一直互为中法航空合作的重要伙伴。东航是空客在中国的首个用户,多年来,A310、A300、A340……不同机

型、数以百计的空客飞机在法国下线、出发,沿着中法空中之路来到位于中国的新家,加入东航机队,服务于中国民航事业。

早在1985年,空客就向当时的中国民航总局华东管理局(东航前身)交付了一架A310,成为在中国运营的首架空客飞机,而随着今年5月13日又一架A320的交付,东航现役空客机队规模踏上了300架的新台阶。

未来,东航还将接收15架A330,将继续成为世界范围内成员最多的A330家族之一。今年4月28日,东航又与空中客车公司签署新一代远程客机购置协议,引进20架空客A350-900飞机。在中法航空合作之路上,东航与空中客车的故事,还会继续讲下去……



东航是全球拥有最大空客A330机队的航空公司之一，A330飞机数量达到51架。

### 内功给力: 中法航班旅客体验对标世界一流

继A330之后，今年暑运，东航又将其波音777-300ER旗舰机型第一次投入上海—巴黎的运营，东航通过引进该机型精心打造的新一代旅客服务系统，也得以首度面向中法航线旅客提供服务。

卢军向记者列出了这款旗舰机型的亮点所在：大到头等舱宽敞大床，反鱼骨式公务舱座椅的舒适私密空间，可以为10多个小时连续航程打造不同视觉环境的客舱灯光；细到专门设计的睡衣、能够为旅客煲粥并专门完成安全审定的电饭

煲……东航对标“世界一流”苦练内功的成果，正转化为中法航线上不断提升的乘坐体验。

业界领先一步的客舱信息化建设，则是东航今后在中法、中欧航线上蓄势待发的另一张王牌。

早在2014年底，东航与中国银联联手打造了全球第一个空中信用卡即时结算支付平台，以便利旅客的空中购物。2015年，东航又成为国内首家获得工信部批准、能够提供机舱空中上网服务的航空公司，并通过新机型引进和既有飞机改造，建成

了国内规模最大、可以空中上网的宽体机队。到明年，东航所有的宽体机都将具备客舱上网功能。而一旦途经国家的政策审批实现，东航的中法、中欧航线航班，将有望让旅客在旅途中结束“互联网黑洞”的状态。

2016年，东航的客舱服务对标也迈出一大步——无论旗下哪一家分子公司的航班，其客舱服务都按照东航统一的高标准开展。因此，虽然同时有多家分子公司执飞欧洲航点，但旅客只要选择东航出行，享受到的服务便是一致的。

### 深度合作: 创造“向远飞”无限可能

1999年11月22日，东航执飞上海—巴黎一年之后，与法航签署了在该航线上代码共享的协议。由此起步，十多年间，东航在中法、中欧航空市场上与多家全球知名航企携手深度合作，共同为旅客打造了丰富的出行产品。

东航与法航之间的代码共享，已经从最初的上海—巴黎这一条航线，扩展为东航旅客能够通过代码共享、选择法航旗下24条通达法国国内以及欧洲、拉美的航线，包括巴黎、里昂、尼斯、图卢兹、波尔多、阿姆斯特丹、法兰克福、慕尼黑、汉堡、柏林、杜塞尔多夫、斯图加特、罗马、威尼斯、伦敦、伯明翰、曼彻斯特、哥本哈根、斯德哥尔摩、马德里、巴塞罗那、布拉格、雅典、苏黎世、日内瓦、哈瓦那等众多目的地。

随着东航与合并后的法航荷航都选择加入天合联盟，在上海—巴

黎等航线上，双方联手推出的“天合中转”产品更广受旅客欢迎。

2014年11月，东航与法航、荷航合作启动了“天合中转”。搭乘法航荷航航班经浦东机场转乘后续东上航航班的旅客，在始发站巴黎戴高乐国际机场、阿姆斯特丹国际机场办理值机手续时，即可以直接领取后段东上航航班登机牌，并将行李直接办理托运至目的地。

此后的2015年4月，这一“天合中转”产品扩容为双向——凡是搭乘东航航班并在浦东机场转机法航荷航的旅客，起始地值机时，也能够领取后段浦东机场出港的法航荷航航班登机牌，旅客行李同样能在起始地就直接托运至法航荷航航班的最终目的地。

东航中法航线的“向远飞”之路，正在创造越来越多的可能。✈

(本文图片由东航提供)



东航在中法、中欧航空市场上与多家全球知名航企携手深度合作，共同为旅客打造了丰富的出行产品。



## China Eastern Skybridge Between France and China

By Qian Bo

After half a century since it was first put into use, Terminal 1 of Shanghai Hongqiao International Airport is undergoing renovation for rejuvenation; back in the early autumn of 1966, 50 years ago, when the flight of Air France operating on the first Paris-Shanghai air route between China and a major western power landed for the very first time in Shanghai, Hongqiao Airport was just two years old.

Now, Shanghai-Paris route has been relocated to Pudong International Airport, which far surpasses Terminal 1 of Hongqiao

Airport in terms of both size and facilities. The changes happening everywhere experienced by Shanghai-Paris route epitomized China's progress over the past 50 years.

On the afternoon of July 8, 1998, a China Eastern A340 passenger aircraft bearing the silver swallow emblem smoothly landed at Paris Charles De Gaulle Airport, marking the debut of a Chinese airline on the Shanghai-Paris route after 32 years since Air France started its operations in 1966 that first connected China and France. It demonstrated that China's civil aviation was striding towards

internationalization and went gung-ho to catch up with first-class airlines through reform and opening up.

Zhong Wen, the incumbent General Manager of Cabin Services, China Eastern, was on the crew of the first flight to France in 1998. She vividly remembers the sincere welcome and overwhelming response from all quarters of the French society, especially Chinese expats in France, when the China Eastern flight arrived.

Lu Jun, Assistant to General Manager of Marketing Committee, and General Manager of Online

Income Department, China Eastern, told the reporter that as the forerunner in the European layout of China Eastern, Shanghai-Paris route has achieved fruitful results. When this route was first launched in 1998, only 2 flights were operated per week; however, now China Eastern operates 2 round-trip flights between Shanghai and Paris per day. Over the first half of 2016 alone, nearly 150 thousand seats were made available on this route by China Eastern, and its average passenger load factor hit 86.03%, showing very sound performance.

According to statistics, after the introduction of new aircraft types and addition of new air service points, starting from July of this summer, the number of flights operated by China

Eastern between China and Europe has reached 548 and the number of seats 133908, sharply up by 37.7% and 45% respectively from July of last year. China Eastern now has 9 service points in Europe.

In September of 2015, China Eastern accepted its 50th A330 passenger aircraft at Toulouse in France; and China Eastern has since become one of the airlines with the largest A330 fleet in the world. Due to its wide use and good customer experience, China Eastern has kept expanding its A330 fleet over the last 10 years. Currently, China Eastern owns 51 A330 aircraft, one of the largest A330 fleets in the world. Besides, China Eastern also ranks among the top 10 worldwide in terms of the size of the Air Bus fleet.

In addition to A330, China Eastern also put its new flagship Boeing 777-300ER into operation on the Shanghai-Paris route in this summer season. The new-generation passenger service system elaborately designed and featured in the new aircraft type introduced was provided for passengers on the China-France route for the first time.

Lu Jun enumerated the design highlights of this flagship aircraft—conspicuous advantages such as the spacious beds that can be easily transformed from the first class seats, the reverse fish bone layout for the business class seats that provide comfort and privacy, and the dynamic LED lightening which can create different scenes during the 10-plus hours' flight; as well as trivial particulars such as the specially designed nightwear and the electric

porridge cooker whose safety has been certified. China Eastern's efforts in benchmarking against world-class services are being translated into the continuous improvement of the flying experience on the China-France route.

The industry-leading cabin information application will be another trump card of China Eastern's on its China-France and China-Europe routes.

As China Eastern and Air France-KLM (after merger) both chose to join Sky Team, the two sides jointly launched the "Sky Team Transfer" service on the Shanghai-Paris route, etc., which received wider popularity among passengers.

In November, 2014, China Eastern and Air France-KLM jointly launched the "Sky Team Transfer" service, enabling Air France-KLM passengers connecting to China Eastern or Shanghai Airlines at Pudong Airport to obtain the boarding pass of the second flight and check the luggage directly to the final destination when departing at Paris Charles De Gaulle Airport or Amsterdam Airport Schiphol.

Later in April, 2015, the "Sky Team Transfer" service was expanded to the other direction, i.e. passengers flying China Eastern to Pudong Airport and connecting to Air France-KLM flights can obtain the boarding pass of the second flight and check the luggage directly to the final destination when checking in at the departure airport.

China-France route is creating more and more possibilities while flying afar. ✈

Translation by Sun Xinyu



# 海南航空： 金鹏振翅 蓄力高飞

撰文/本刊记者 孙昊牧

从1993年由海南经济特区起步，如今，海南航空的航线网络遍布中国，覆盖亚洲，辐射欧洲、北美洲，并向大洋洲迈进。运行国内外航线500余条，通航城市近100个。短短23年，恰同学少年，风华正茂，海南航空作为国际航空市场的后起之秀，正用一笔一笔傲人的成绩，书写传奇。

## 紧跟“一带一路”战略脚步

2014年，正值中法建交50周年，这一年的3月，国家主席习近平在巴黎出席中法建交50周年纪念大会并发表重要讲话。

同年9月3日，海南航空一架空客A330-200客机从杭州萧山机场起飞，经停西安，在次日清晨抵达巴黎戴高乐机场。这是海南航空继莫斯科、圣彼得堡、布鲁塞尔和柏林后开辟的第5条欧洲航线。这条航线的开通，第一次用定期航班连接起巴黎、西安、杭州这三个中法两国历史悠久的城市，为两国政治、经济、文化等各方面的交流，带来新的契机。

在开航巴黎两年前，海航集团即通过收购法国蓝鹰航空（Aigle Azur）48%股权，开始筹谋中法航线。蓝鹰航空公司建立于1946年，是法国第二大航空公司，海航集团的这一收购是第一家中国航空公司首次

投资欧洲航空公司，也是中法两国企业成功合作的最好见证。

在中国各大航空公司中，海南航空作为布局欧洲的后来者，不仅开辟航线增长速度快，海南航空每一次的开航还常常伴随中国重大的外交战略，让人印象深刻。

2004年6月间，海航集团董事长陈峰作为中国企业代表陪同时任国家主席胡锦涛出访匈牙利。6月10日，陈峰主席与匈牙利航空公司主席共同签署了航空合作协议。当年8月2日，海南航空、匈牙利航空联合经营的北京—布达佩斯国际定期航线就顺利开通。

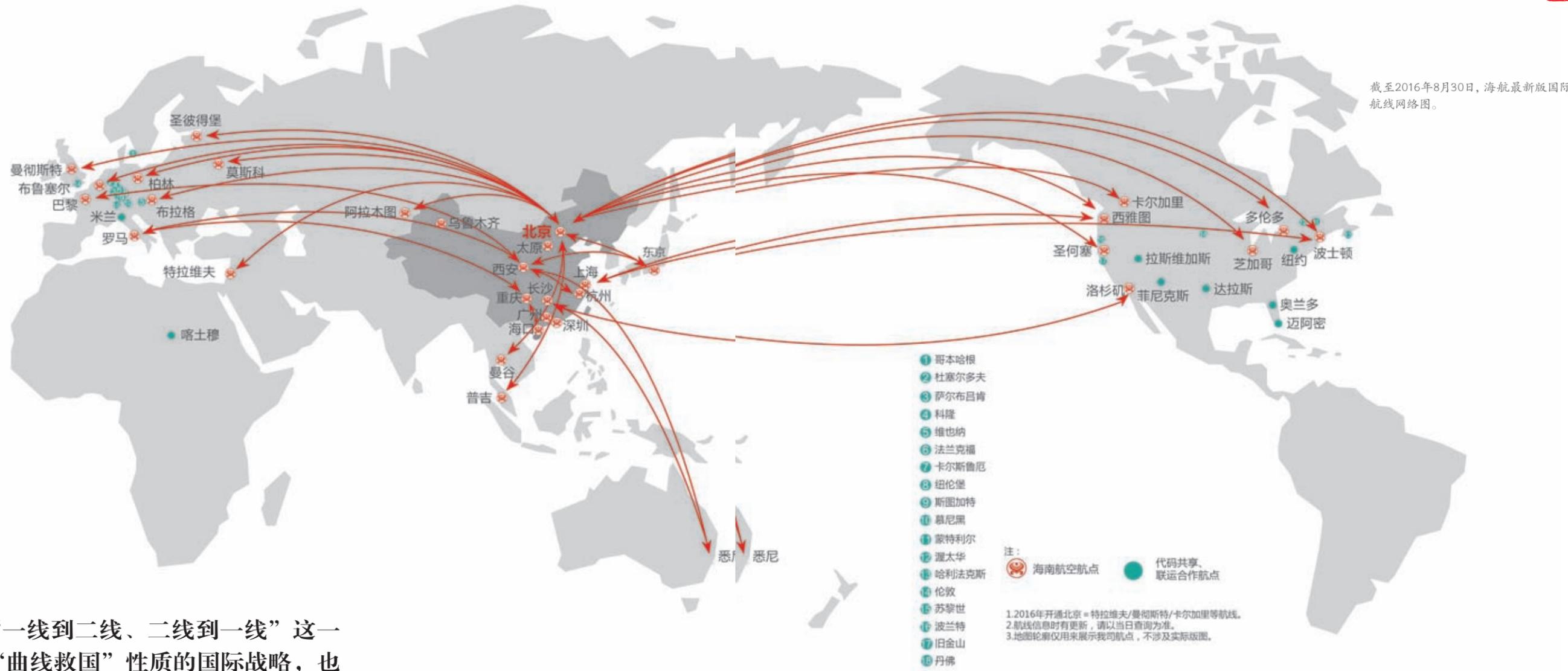
这正是海南航空开通的第一条远程洲际航线。

随着中国政府提出的“一带一路”战略，海南航空发力于开辟中国中西部地区城市至欧美远程航线，差异化的国际策略，也使得海

南航空国际化发展成为推进“一带一路”战略实施的一个有机组成部分。

事实上，海南航空是响应和实践“一带一路”国家战略最快的航空公司之一。海南航空股份有限公司市场营销部国际业务总监李祥在接受记者采访时表示：“‘一带一路’战略所提倡的更深层次的经济合作，为海南航空的国际业务开拓提供了广阔的空间和机遇；海南航空所开通的国际航线，使得人员交流、物资运输更加便捷，有力促进了经济合作发展，反过来助力‘一带一路’战略推进。”

2015年，海南航空相继开通重庆—罗马、西安—罗马等航线，西安和罗马是丝绸之路的起点和重点，是“一带一路”的重镇。这两条航线也助力重庆、西安等“一带一路”沿线重要节点城市的区域枢纽建设。



截至2016年8月30日，海航最新版国际航线网络图。

## “一线到二线、二线到一线”这一颇有“曲线救国”性质的国际战略，也被海南航空走出了差异化的成功道路。

2016年3月，国家主席习近平访问捷克，这是中捷两国建交67年来中国国家主席首次访问捷克。就在半年前的2015年9月，海南航空开通了北京—布拉格直飞航线，成为中捷两国间的首条直飞航线，这条北京—布拉格航线的开通可以说为习主席的出访打好了“前站”。

北京—布拉格航线开通后，到捷克的中国游客年增30%以上，成为连接亚欧两个重要经济枢纽的新一代建设者，对增进两国人员交

往，深化两国务实合作具有重要意义。海航集团董事局主席陈峰也因此被捷克外交部长授予“特殊贡献荣誉奖章”，以表彰海南航空为中捷两国间加强交流合作作出的突出贡献。

2015年10月，国家主席习近平访英期间，在英国前首相卡梅伦陪同下，参观曼彻斯特空港城项目，现场听取了海南航空关于北京—曼彻斯特航线开通情况有关介绍，并发表致辞。在这场前所未有的高级别开航

发布会后，2016年6月10日，海南航空北京—曼彻斯特航线正式开航，这是海南航空在中英航线市场的关键布局，既承载了连接中英两国的任务，也成为海南航空辐射中英乃至中欧更广阔市场的关键布局。

北京—曼彻斯特航线是海南航空第10条欧洲航线。从2014年9月第5条欧洲航线——杭州—西安—巴黎航线至今，海南航空抓住“一带一路”的战略机遇，用短短2年时间，就实现了欧洲航线数量翻番。

### 差异化的国际航线网络布局

仔细观察海南航空国际航线网络布局，不难发现一个特点：海南航空北京、上海等国际航线枢纽开航至境外二线城市，而国内二线城市开航至境外一线门户枢纽。

“一线到二线、二线到一线”这一颇有“曲线救国”性质的国际战略，也被海南航空走出了差异化的成功道路。

由于海南航空国际航线起步较晚，几乎没有从国内一线枢纽开航国际枢纽的空间。于是在选择国内

二线城市航点时，海南航空首先考虑从市场需求出发，根据自身在当地市场的现有基础条件和未来发展前景，配合国内各地方政府、机场开航国际航线的需求来开辟航线。

李祥表示：“不同于北京、上海出发的国际航线以商务为主的特点，海南航空从二线市场出发的国际航线，在前期经营中，游客的比重更高。随着长沙、西安这样的二线城市商业发展，境外投资不断增加，国际航线中公、商务旅客也会逐渐增多，

海南航空航线的经营策略也会随之调整。这也符合市场发展的周期。”

与海南航空国际航线偏重游客的定位相配合的，是海航集团旅游板块的快速成长。2012年，海航集团完成对凯撒旅游的战略投资，将其纳入海航旅游板块。打通上下游，也是海南航空敢于快速、高密度开通国际航线的前提。

在欧美远程洲际航线取得不少成绩后，海南航空自2015年以来新开5条短程国际及地区航线，包括海



口—曼谷、海口—澳门、西安—东京成田、北京—东京羽田和杭州—济州航线，不断夯实在亚洲区域内的航线网络。

“先远程、再短程”的国际航线网络发展，也是海南航空不同于国内三大航的一个特点。

探求其中的原因，李祥告诉记者：“从外部因素来看，首先，海南航空开始着力发展国际航线的10年，正是中国旅客向欧美等成熟市场的旅游、

留学、商务和探亲需求爆发增长的时期，市场需求是最大的动因；其次是政策环境的因素，中国到欧洲和北美的航权在近10年不断吃紧，很多重要国家的双边航权中国航空公司都不断用满，亚洲区域的航权资源相对更宽松，海南航空选择先抓住欧美这些主要市场，用最后的航权抢占市场。

“而从内部因素分析，近10年海南航空宽体机引进速度和规模越来越大，目前海南航空共有170架左

右的飞机，其中宽体机就占了40多架，这个比例在国内四大航中是比较高的。这种高比例的宽体机机队规模，也促进了我们需要更多的远程航线来满足宽体机的运营。”

根据海南航空的数据显示，截至目前，海南航空实际运营国际和地区航线34条，其中欧洲航线10条、北美航线9条、短程国际及地区航线15条，初步形成了以欧美为重点的国际航线网络结构。

### 海航服务的成功哲学

2016年7月12日，在英国范堡罗航展期间，全球航空公司与机场服务调研机构SKYTRAX揭晓了2016年SKYTRAX世界航空奖项，海南航空作为中国内地唯一一家入选的航空公司脱颖而出，第六次获评SKYTRAX的五星航空公司荣誉，

同时获评“中国最佳航空公司”与“中国最佳员工服务”两项殊荣，也是全球仅有的8家SKYTRAX五星级航空公司之一。

成立23年来，海南航空的成功之道在于持之以恒地最大化发挥其优势——服务。

李祥对记者说：“海南航空首先是建立强势的服务品牌，通过品牌，将其优势转化成为盈利的能力，而且我们已经成功走出了这条路。”

今年9月14日、16日，海南航空先后开通西安—悉尼、长沙—悉尼航线，将千年古韵的三秦、三湘大地与

从航线产品设计到具体的服务细节，海南航空不断打造其精品服务品牌。

澳大利亚连接起来。李祥向记者透露：“今年11月，海南航空还计划在西安和长沙分别开通直飞澳大利亚墨尔本的航线。同时，海南航空旅客在澳洲也可以便利地享受澳洲维珍航空便捷的联运服务。”

在成功跻身欧洲和北美洲后，海南航空向第3个大洲——澳洲迈进的步伐更加坚定有力。届时4条直飞航线，也为我国中西部地区直达澳洲架起了便捷的空中桥梁。

尽管尚未加入任何一个国际航空联盟，海南航空采取双边合作的方式，在欧洲和北美开发了柏林航空、布鲁塞尔航空、阿拉斯加航空、捷蓝航空、西捷航空等合作伙伴，实践证明，通过更有力度和紧密度的双边合作，海南航空同样能够为旅客提供更好的服务。

2016年初，海南航空宣布将在2年时间内投资10亿元改装100架飞机，提供机上WiFi服务，实现真正的空地互联。此外，海南航空还将与BOSE、松下、鲁能等公司合力推

出更多全新客舱娱乐产品。

为了给旅客呈现出更加丰富、精致的机上美食，海南航空于今年启动了“打造机上高级餐厅”项目，加大了对机上餐饮产品的投入。2016年机上餐饮较上年度扩大投入1.8亿元，从食材标准、产品品牌、设计团队全面提升标准。万米高空的米其林餐厅，也是海南航空品牌服务的不断升级和创新。

从航线产品设计到具体的服务细节，海南航空都力求体现自身对中国文化和中国旅游消费习惯的深刻理解，不断打造其精品服务品牌。

安全是航空公司生存与发展的生命线。在1993年海南航空成立之初，陈峰就强调，安全是海航的生命线和高压线，是永恒的主题。2015年，海南航空获得民航局授予的“飞行安全五星奖”——连续安全运营23年，累计安全飞行500多万小时，海南航空始终将安全看作最大的效益，也是所看中的最重要的服务。✈️

(本文图片由海南航空提供)



截至目前，海南航空实际运营国际和地区航线34条，其中欧洲航线10条、北美航线9条、短程国际及地区航线15条，初步形成了以欧美为重点的国际航线网络结构。



## Hainan Airlines Spread Wings to Fly up

By Sun Haomu

The year of 2014 marked the 50th anniversary of the establishment of Sino-French diplomatic relations. In March that year, Chinese President Xi Jinping attended and addressed a meeting celebrating the occasion in Paris.

On September 3 the same year, Hainan Airlines flew an Airbus 330-200 passenger aircraft from Xiaoshan airport in Hangzhou, China, via Xi'an, to the Charles de Gaulle Airport in Paris on the next dawn. This is the fifth European route operated by Hainan Airlines following the routes to Moscow, St. Petersburg, Brussels,

and Berlin. With the inauguration of this route, Paris, Xi'an and Hangzhou, three time-honored cities in France and China, were connected for the first time by regular flights, generating new opportunities for political, economic and cultural exchange between the two countries.

In recent years, in an effort to seize the strategic opportunity brought by the Belt and Road Initiative, Hainan Airlines went full blast to open China-Europe air routes. In just two years from September 2014 to now, it has doubled its number of routes to Europe.

Take a close look at the network layout of the international routes operated by Hainan Airlines, we'll find that: it operates international routes connecting Beijing international air hub with second-tier Chinese cities overseas, or connecting second-tier Chinese cities with first-tier air hubs overseas.

Devious as it seems, this international strategy has paved the way for the successful path of differentiated development followed by Hainan Airlines.

As a latecomer in terms of international routes operation, Hainan

early phase. Along with the business development and increasing overseas investment in second-tier cities such as Changsha and Xi'an, we'll attract more and more business passengers too and by then we'll adjust our operation strategy accordingly. This also fits the cycle of market development."

Hainan Airlines' strategy of operating tourist-targeted international routes led to the rapid growth of its tourism business. In 2012, it completed its strategic investment in CAISSA and incorporated it into its tourism business, which linked the upstream and the downstream business, thus creating a precondition for its rapid, frequent opening of international routes.

According to the data released by Hainan Airlines, so far, it has 34 regional and international routes in actual operation, including 10 to Europe, 9 to North America, and 15 short-haul international and regional routes, forming a preliminary international route network focusing on Europe and North America.

After establishing its presence in Europe and North America, Hainan Airlines now turns its eyes more firmly toward the continent of Australia. It plans to open four direct routes, making it convenient for passengers to fly from Central and West China to Australia.

The expanding international routes is supported by Hainan Airlines' strong performance in capital operation and mergers & acquisitions. Through cross-border cross-sector acquisitions, it keeps expanding its

international presence, and has grown into a capital group with business in aviation, real industry, tourism, capital operation, logistics, and eco-friendly technology.

Through mergers & acquisitions, Hainan Airlines extends its tentacles to over 100 countries in the world, accumulates a combined asset of over RMB 600 billion, and partially or wholly owns 12 listed companies in China. In July 2016, it's rated for the second successive year among Forbes' top 500 companies, ranking the 353rd with the business revenue of USD 29.56 billion.

On July 12, 2016, during the Farnborough International Airshow, SKYTRAX, a global airlines and airport service rating agency, announced its 2016 world airline awards, and Hainan Airlines, the only candidate airline from Mainland China, stood out to win the Five-Star Airline honor for the sixth time, as well as the Best Airline in China and Best Employee Services in China. There are only eight SKYTRAX certified five-star airlines in the world.

Starting as a regional air transport company in 1993, Hainan Airlines has been resourceful and relentless in expanding its global presence and has grown into a "comprehensive operator in the modern service sector" covering aviation, real industry, tourism, capital operation, logistics and eco-friendly technology. In just 23 years, it has created many legends with its outstanding capital operation capability, impressive aviation safety performance and five-star aviation service quality. ✈

Translation by He Exiang

# 务实 高效 创新 中法民航 技术合作50年

撰文/本刊记者 薛海鹏

中法双方在民航技术领域开展的合作堪称两国民航合作的表率，合作业务范畴涵盖空中交通管理、航空安全、适航与飞行标准、法律法规、人员教育与培训等，促进了中国民航安全监管水平和运营保障能力的有效提升，为法国及欧洲先进的民航产品和技术进入中国市场创造了机遇，也为两国共同致力于民航技术创新、开发新市场提供了基础和平台。

编者按：1966年，中国和法国签订航空交通协定，两国正式建立航空关系。历经50年发展，本着互利共赢的原则，两国在民航众多领域开展了务实、高效的合作。中法两国政治互信和民航关系不断加深，为提升两国民航合作水平、拓展合作宽度和深度，提供了重要支撑和保障。

在航空运输之外，中法双方在民航技术领域开展的合作堪称两国民航合作的表率，合作业务范畴涵

盖空中交通管理、航空安全、适航与飞行标准、法律法规、人员教育与培训等，促进了中国民航安全监管水平和运营保障能力的有效提升，为法国及欧洲先进的民航产品和技术进入中国市场创造了机遇，也为两国共同致力于民航技术创新、开发新市场提供了基础和平台。

其中，空中交通管理、航空安全以及人员教育与培训，是中法两国在民航技术领域有历史、有深度、有成效的合作项目。无论是中法两

国民航管理部门，还是两国相关业务领域的航空企业和航空院校，都开展了多层次、多形式的国际交流与合作。

从最初的产品技术引进、“送出去”培训，到现在的合资生产、合作办学，合作方式的变化以及合作水平的提升，体现出中法两国面对变化着的市场环境和市场需求，不断扩大在民航技术领域的合作意愿和开放程度，向着越来越密切、越来越频繁的方向发展。

空中交通管理、航空安全以及人员教育与培训，是中法两国在民航技术领域有历史、有深度、有成效的合作项目。无论是中法两国民航管理部门，还是两国相关业务领域的航空企业和航空院校，都开展了多层次、多形式的国际交流与合作。

## 空管合作 先行的典范

中国民航历经60多年发展，已经跃升为世界第二大航空运输市场，作为民航运行中枢的中国民航空管，也实现了跨越式发展：不仅拥有了世界一流的设备和技術，从业人员也从建国初期的774人增加到现在的23000人。

如此快速的发展，得益于我国空管行业自身的努力，也少不了与国际空管行业开展的长期交流与合作，尤其是空管技术发展领先的法国。

“中法空管合作是中国民航与法国进行的实实在在的合作。”中国民用航空局空中交通管理局局长车进军在接受本刊记者采访时表示，“伴随中国空管事业的持续发展，中国民航空管系统与法国的合作也在不断拓宽和深化。”

建国初期，民航空管根据中国民航的发展需要，加大基础设施建设，积极引进新设备、新技术。1964年，中国民航从法国汤姆逊-无线电报总公司（法国泰雷兹集团前身）引

进4套VOR（VHF全向信标）设备，开始了跟法国在空管领域的合作，也正式拉开中法两国航空领域合作的序幕。

上世纪70年代，中国民航逐步开通国际航线。为适应国际通航需要，中国民航又从汤姆逊-无线电报总公司引进了两套RS-770型二次雷达，其前期实施雷达监控下的程序管制，后期实施真正意义上的雷达管制。在引进设备的同时，中国民航还选派技术人员前往汤姆逊公司和法国航空部门学习。

“上世纪60年代中法之间的空管合作，提升了中国民航的保障设备质量；而上世纪70年代，中国实施‘航行管制自动化建设工程’，一方面开展国内研制空管雷达和管制中心设备，同时引进汤姆逊公司生产的雷达和终端显示系统，把整个中国民航空管的管制水平提高了一大步。”车进军在回顾中法空管早期合作成果时表示。

20世纪80年代开始，中国民航

不断加大投资，完善航路和机场终端区的通信、导航、监视设施，在国内主要航路航线较好地实现了有效覆盖和运行服务，通过自动转报系统的应用实现了飞行计划电报的自动交换与传输，多个机场具备了雷达管制的基础条件。上世纪90年代后期，开始并逐步实施雷达管制。这一时期，中法空管领域的合作仍主要体现为设备采购，尤其是大型设备。

进入新世纪，中国民航运输量的持续发展带来空中交通流量的迅速增长，仅靠增加人力和设备数量已经不能满足容量扩张和安全保障的需要，空管技术突破势在必行。

法国汤姆逊公司于2001年更名为泰雷兹集团（Thales），自2001年起，泰雷兹成为北京、上海、广州三大区域管制中心的空管自动化系统供应商。

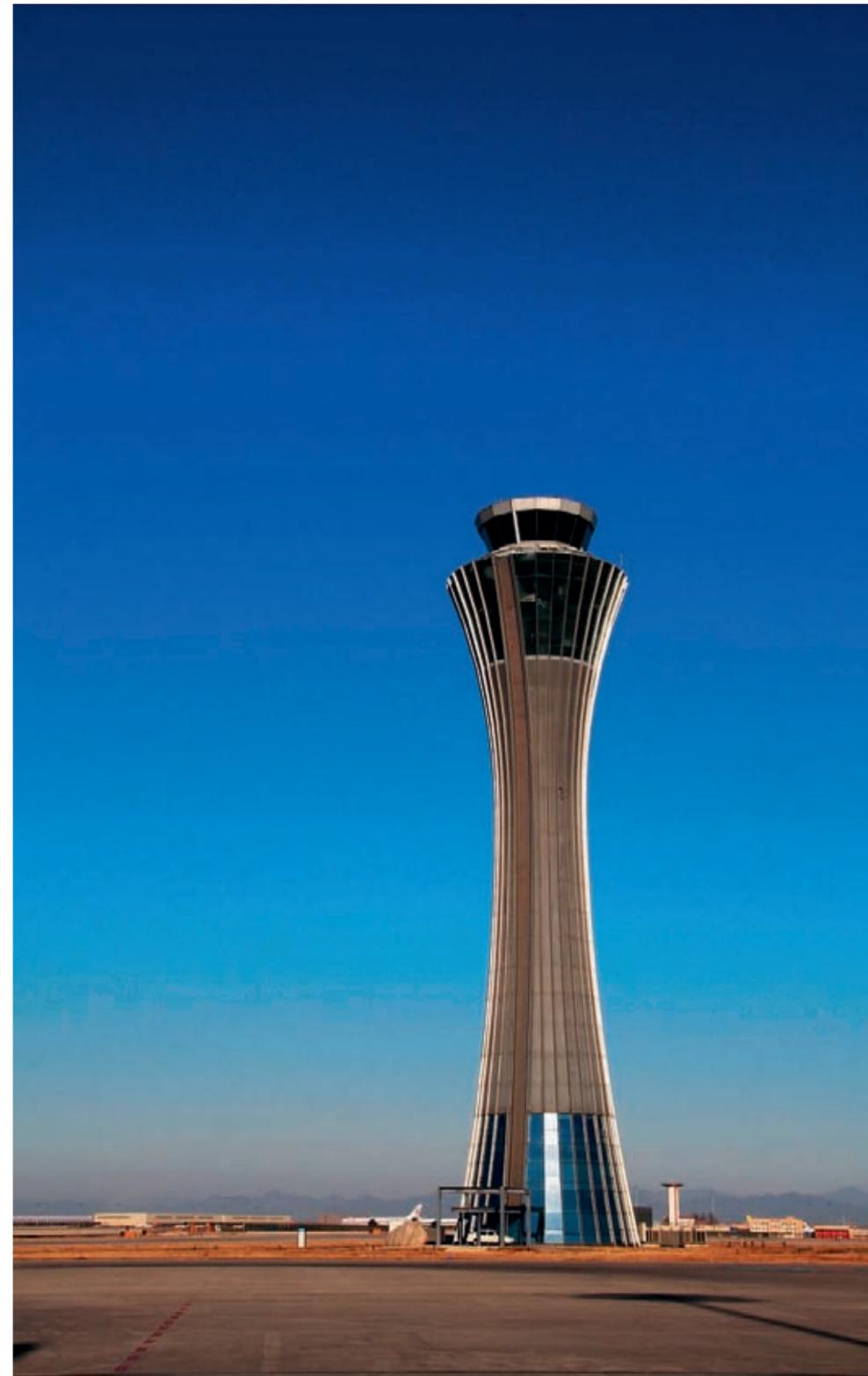
“三大管制中心建设有效缓解了京、沪、穗大三角地区空中交通拥挤状况，为我国应对全球空管运行

服务一体化打下基础。”中国民用航空华东地区空中交通管理局局长张建表示，“三大区管的建成和投入运行，使我国民航空管自动化现代化建设水平迈上新的台阶，对提升我国民航安全管理水平起到积极的作用。”

截至目前，泰雷兹集团为中国空管提供了39套雷达系统，11套空管自动化系统和550多套导航设备。现阶段中国民航空管除新疆部分地区、兰州部分区域和海拉尔区域外，全部实施了雷达管制。

“中国民航空管三大繁忙区域的主用自动化设备采购自法国，进口的雷达也有超过一半来自法国。”车进军告诉本刊记者，“从设备采购数量来看，中法两国在空管领域的合作要远远超过中国与其他国家的合作。中国在每一个阶段引进不同的设备，也代表着中国民航不同时期的发展水平。”

伴随合作的深入，中法两国在空管领域的合作开始突破采购设备的范畴，转而进行技术合资合作。





从简单设备的引进, 大型设备的引进, 人员的培训到技术的合作, 中法航空50年空管发展的历程见证了合作的加深, 合作的广泛, 合作的成功。  
图片提供/中国民航局空管局

2007年, 法国泰雷兹集团和民航航空管技术装备发展有限公司合作, 成立了空管自动化系统和雷达技术合资公司——北京华泰英翔空管技术有限公司(简称华泰英翔公司)。该合资公司完成了中国民航“十一五”航路工程中兰州、银川自动化系统建设项目。2015年, 实施的项目有郑州自动化系统建设项目, 沈阳、乌鲁木齐区域管制中心备份自动化系统建设等。

“中法合资公司的创建, 应该是中外民航合作里较具‘中国特色’的创新, 初步实现了泰雷兹设备研发的本土化。”中国民用航空局空中交通管理局副局长李其国表示, “这对于带动中国空管技术进步和升级, 产业的改造和升级, 都有一定的先导性和示范性。对于国产设备的提升和进步更具有标杆性意义。”

“十三五”期间, 中国民航空管将进一步推动新技术应用和升级, 并加大空管设备国产化力度。泰雷兹集团看到了这样的发展契机, 正考虑在

中国民航空管整体统筹规划的发展要求下, 增加合资公司的经营项目、扩大业务发展规模。

2015年1月, 在国务院总理李克强与法国总理瓦尔斯的共同见证下, 泰雷兹集团首席执行官帕瑞斯·甘纳(Patrice Caine)与中国民用航空局共同签署了《中国民用航空局和泰雷兹集团在民航空管领域的合作意向书》, 双方将通过技术共享和开展空管及航电设备方面的培训, 共同加强中国空域的安全。这标志着中法两国空管在技术、产品和服务方面的合作将继续向纵深发展。

车进军表示: “在新技术应用方面, 各国都有自身优势, 单一国家很难面面俱到, 需要通过合作发挥各自优势, 取长补短, 共同集成技术的合作, 包括未来新技术的研究。中法两国空管未来的合作一定会是共同生产、共同研究。”

同时, 车进军也强调: “作为国家的关键技术, 也需要自己掌握, 不能完全依赖于别人。”此前, 空管局

提出到2030年, 中国民航空管设备国产化率达到50%以上, 车进军对该目标的实现很有信心。

在空管新技术领域, 空管局也在加强与法国空客集团的合作。早在2010年, 双方就签署了《空管局与空客技术合作备忘录》, 加强在流量管理、机场协同决策、机场容量评估、空管新技术模拟和验证平台等方面的合作, 并在过去几年里取得了显著的成果。

2016年6月, 双方就进一步开展空管战略合作进行了商谈。双方确定, 在2016年到2018年间继续开展流量管理和机场协同决策、初始4D航迹、人员培训等方面的合作。

“从简单设备的引进, 大型设备的引进, 人员的培训到技术的合作, 中法航空50年空管发展的历程见证了合作的加深, 合作的广泛, 合作的成功。”车进军表示, “在民航发展的不同阶段, 空管合作方式的变化, 代表了合作水平提升, 具体表现就是合作越来越深、互惠性越来越强。”

## 安全合作 共筑发展根基

安全是民航永恒的主题, 也是民航一切工作的重中之重, 包括中国在内的世界各国, 都将安全视为民航发展的根基和“生命线”。

根据中国民航局数据统计, 截至2016年, 中国民航运输航空百万小时重大事故率10年滚动值为0.02(同期世界平均水平为0.23, 美国为0.05); 亿客公里死亡人数10年滚动值为0.001(同期世界平均水平为0.010)。统计数据表明, 中国民航的安全水平持续保持平稳, 各项指标的平均指数均远远好于世界平均水平。

在中法航空合作的50年里, 航空安全也是两国合作的重点领域, 双方民航管理部门以及相关的航空企业, 在涉及航空安全的方方面面开展了多项富有成效的合作。

1992年3月21日, 为促进和发展中法双方在民用航空安全技术方面的合作, 中国民航局和法国民航局共同签署了《中华人民共和国中国民用航空局和法兰西共和国民用航空总局关于民用航空安全方向的技术合作谅解备忘录》。

在平等、互利和互惠的基础上, 双方达成协议, 在法律和预算限度内进行民航安全技术领域的合作交流,

领域涵盖: 适航标准的制定与实施, 包括航空产品设计、制造的合格审定; 航空器运行和维修单位的技术标准及其实施; 航空人员资格标准和培训; 为培训或提供其他民用航空技术援助做出专门安排; 为促进双方相互批准进口的民用航空产品给予合作和帮助等。为协调各项合作活动的开展, 中法双方还指定了机构代表, 负责确定合作的特定方向和保证交流的有效性。

在民航管理部门达成的合作协议框架下, 两国民航局的职能部门在涉及航空安全的一些具体项目中开始进行深度合作。如2006年8月7日, 中国民用航空总局航空安全办公室与法国民用航空事故调查局(BEA)共同签署了《关于航空器事故和事故征候调查合作意向声明》, 就中方加强与BEA在航空事故调查领域的长期合作, 提高航空事故调查员的相关能力和专业水

平, 分享航空事故调查的专业技术和经验等方面达成了共识。

记者从中国民航局航空安全办公室了解到, 中国民航一直在较高的安全水平下运行, 目前, 中法双方在航空事故调查方面的合作主要集中在航空事故征候调查, 通过定期互访、共同参加国际会议等形式, 保持着密切的交流与沟通。

2015年11月10日, 法国民航事故调查局新任局长雷米·茹伊(Remi Jouty)及国际事务部主任菲利普·普朗坦·德·乌格斯(Phillip Plantin de Hugues)专门赴中国民航局访问, 并在中国民航局航空安全办公室调查处的陪同下访问了中国民航科学技术研究院, 与民航局事故调查中心、安全所就事故调查、实验验证、安全预防等领域的能力建设相关议题进行了深入交流。茹伊在参观民航安全技术分析和鉴定实验室及事故调查中心时表示, 希望中法双方在业已建



在民航发展的不同阶段, 空管合作方式的变化, 代表了合作水平提升, 具体表现就是合作越来越深、互惠性越来越强。

图片提供/中国民航局空管局

立的合作基础上，深入在航空安全事故调查方面的合作交流。

在加强政府层面合作交流的同时，中国民航局也将合作范围扩展至法国的航空企业。2013年9月6日，空客公司与中国民航局签署了关于继续开展民航安全合作的谅解备忘录，这是双方于2008年签署的关于民航安全合作谅解备忘录的延续。事实上，在2002年，空客公司就与中国民航局签署了第一份航空安全合作协议，开始了友好合作。随着时间的推移，双方在航空安全领域的合作不断扩

## 培训合作 携手共创未来

民航事业发展，关键在人才，基础在教育。在中国由民航大国向民航强国迈进的过程中，民航发展对从业人员的需求不断增加，对从业人员的职业化、专业化、个性化等提出了越来越高的要求。

在我国培养和培训民航各领域专业技术人才和管理人才的过程中，法国作为中国航空领域最早的合作伙伴之一，也发挥了重要作用。中法两国通过多种形式的合作，为中国民航的持续发展提供了一批批高素质的专业人才。

在中国民航发展早期，中国民航侧重从国外引进国内急缺的设备和技。这一时期，中法两国在人员培训方面的特点主要是中国“送出去”培训。如20世纪70年代，中国民航从法国采购空管设备，为了使用这些先进的技术设备，便选派技术人员和技术考察小组到法国设备厂商和航空管制部门学习。

“送出去”培训的形式并没有局限于发展早期，为学习国外先进的技术经验，中国民航现在仍会选派专业技术人员赴外学习培训。根据民

展和深化。

自2002年以来，空客公司与中国民航局共同开发和发起了有关飞机运营、监察人员培训、维修改进和机队标准化等多个领域的合作项目，在促进民航安全管理及运营方面发挥了积极作用。在2008年签署的备忘录框架下，空客公司分别与中国民航局、航空公司以及航空科研机构 and 高等院校开展了规章制度和认证培训、维修实践支援和教员培训项目等领域的合作与交流。

而根据最新的合作备忘录，空客

航空管局提供的数据，仅2011年到2015年，中国民航空管系统就先后派出13批、超过300名专业技术人员赴法国接受高质量的技术培训。

在围绕硬件设备学习使用所进行的培训之外，航空院校合作是中法两国在民航培训方面的重点，不仅有着很长的合作历史，合作的宽度和深度也得到了很大的提升。

早在1988年10月7日，中国民用航空总局科教司代表中国民航飞行学院（成都），法国民用航空总局航空培训和技术管理局代表法国蒙彼利埃民航飞行学院，双方就曾共同签署《中法民航飞行员学校建立友好关系协议》。

根据协议，双方同意在平等、互利和互惠的基础上，发展民用飞机飞行员训练技术方面的合作和交流，在学校的组织管理和教学管理；训练计划、大纲、教材；使用和发展教学设备和训练器材；学术课题的研究和经验交流；机务维修；教学方法、组织指挥和保证安全；飞行学院的选择等方面开展合作。

随后，中国民航飞行学院和法

公司和中国民航局在前期合作的基础上，继续加强在安全领域进行合作，项目主要包括维修实践和组织机构、飞行运行及航空安全、管理培训以及信息交流与沟通四个方面。

中法航空合作50年间，尤其是2000年以来，双方在航空安全方面的合作取得了丰硕成果，法方先进科学的管理理念和发展经验，为中国民航安全发展提供了很好的借鉴和有效补充，为中国民航应对快速发展带来的安全挑战，提供了安全、可靠的解决方案。

国蒙彼利埃民航飞行学院还签署了合作备忘录，促成了中法院校之间的首次合作：1989年5月，应中方邀请，法方同意派法国蒙彼利埃民航飞行学院总飞行师巴沙洪先生，到中国民航飞行学院进行为期14天的讲学，内容为：讲授民航飞行学员的招生程序和方法以及飞行训练大纲及训练方法。

除了飞行员培训外，中法双方在其他各类民航专业人员的培训方面也进行了广泛合作，集中体现为中国民航大学与法国国立民航大学、法国国立航空工程大学等法国知名航空院校的合作。

自1996年起，在中国民航总局人事教育司的支持下，中国民航大学开始与法国上述两所高校教育学的合作，先后选派了近30名中青年骨干教师到法国攻读学位、做访问学者。

1998年，中国与欧盟签署了《航空与通信领域的工业合作谅解备忘录》，并在此基础上，确立了“中国—欧盟民用航空合作项目”。在此项目下，中法两国民航局、中国

民航大学、法国国立民航大学、法国航空航天大学共同签署了中欧航空安全管理硕士项目的合作协议。

该项目第一期学员于2001年正式入学，包括适航管理、飞行运行和航空维修3个方向。截至目前，中欧航空安全管理硕士项目已持续了16年，为中国民航培养了超过600名航空安全管理方面的人才，被誉为中欧合作的典范。

2007年，在中法两国教育部、民航局以及中欧民航企业的支持下，中国民航大学与法国航空航天大学校集团（包括法国国立民航大学、法国国立航空工程大学、法国国立航空航天大学、法国国立机械与航空技术大学）在中法航空安全管理硕士项目成功合作的基础上，合作建立“中欧航空工程师学院”。

该学院是中国唯一的国际合作航空类工程师学院，旨在为中国民航培训飞机机构与材料、推进系统运行与维护 and 电子系统与机载设备3个专业领域的高素质民航工程师人才。2007年4月，学院正式建立，

同年9月，首批学生入学。

2014年2月18日，作为纪念中法建交50周年系列庆典启动活动之一，中欧航空工程师学院首届毕业典礼在中国民用航空局大楼隆重举行，75名毕业生学成毕业。2015年1月29日，法国总理马努埃尔·瓦尔斯访华，出席在空客公司天津总装线举办的中欧航空工程师学院第二届毕业典礼，也亲自为学生代表颁发法国工程师文凭，并称赞学院是“中法双方高等教育合作的典范”，盛赞中欧学生是“中法两种文化交融”的产物。

在专业技术人员培训之外，中法两国在民航管理人员培训方面也有着密切合作，其中具有代表性的项目有空客公司专为中国民航推出的“高级航空管理培训项目”。

该项目由空客公司联合清华大学经济管理学院、法国国立民用航空学院和法国国立路桥大学共同发起，于2011年正式推出，专为培养高级航空管理人才而设计，课程设置包括基础工商管理 and 航空运输管理

两部分。

此外，空客作为中国民用航空器的重要供应商，在与中国航空业合作过程中，也一直致力于中国航空人才的培养。除了高级航空管理培训项目，还面向中国开展了一系列航空教育培训项目，其中包括与中国民航大学合作培养年轻航空专业人才的“中欧航空工程师学院和飞行运营、适航和维修专业的研究生项目”；以及2008年联合Edgewater大学推出的“马可·波罗中欧航空培训解决方案”，该项目旨在通过整合欧洲航空相关企业的培训力量，为中国航空公司及航空管理机构提供全面的培训服务。

从早期中方“送出去”培训，到现在的中法双方合作办学，多种形式的合作将法国以及欧洲最先进的航空安全管理教育课程引进到中国，按照国际标准为中国培养出了大批专业的航空技术和管理人才，为中国民航的未来发展打下了坚实的根基，也为中法两国在民航技术领域的合作增添了新的亮点和特色。

从早期中方“送出去”培训，到现在中法联合办学，多种形式的合作将法国以及欧洲最先进的航空安全管理教育课程引进到中国，按照国际标准为中国培养出了大批专业的航空技术和管理人才。





# China-France

## Cooperation in Civil Aviation Technology in the Past Half Century

By Xue Haipeng

The Air Transport Agreement between China and France entered in 1966 marked the official establishment of bilateral aviation relationship between the two countries. In the past 50 years since then, the two have launched pragmatic and efficient cooperation in multiple areas of civil aviation under the principle of mutual benefit. The growing political mutual trust and civil aviation relationship between the two serve as key support for better, deeper and wider

cooperation in civil aviation.

In addition to air transport, the Sino-French cooperation in civil aviation technology has been exemplary, covering air traffic control, aviation safety, airworthiness & flight standards, laws & regulations, education and training. It improves China civil aviation's safety regulatory standards and operational support capabilities, creates opportunities for France and other European countries to bring advanced civil aviation products

and technology to the Chinese market, and also provides the foundation and platform for the two countries to conduct civil aviation R&D and develop new markets.

In particular, air traffic control, aviation safety and education & training are the oldest, most mature and most productive areas of cooperation between China and France in civil aviation technology. Civil aviation authorities, aviation enterprises and schools in both

countries have launched multi-tiered exchange and cooperation of various forms.

Cooperation in air traffic control: pioneer of bilateral civil aviation cooperation

Thanks to the efforts in the past six decades, China has grown into the world's second biggest air transport market, and made strides in air traffic control, the heart of civil aviation operation: the equipment and technology are state of the art and the number of employees engaged in air traffic control has surged from 774 at the beginning of the People's Republic of China to today's 23,000.

Such progress is attributed to the hard work made by the Chinese air traffic control industry, and also to our long-term communication and cooperation with overseas

counterparts, in particular the world-leading French air traffic control industry.

From the import of unsophisticated equipment and then of large equipment to personnel training and technological cooperation, China and France have been cementing and expanding their cooperation in air traffic control in the past five decades. The evolvement of their cooperation mode in air traffic control throughout different stages of civil aviation development reflects the growing level of cooperation, as shown by the growing mutual benefits it generates.

Cooperation in aviation safety: laying down the foundation for future development

Safety is the eternal theme of civil aviation and the top priority of all its work. All countries around the world, including China, see safety as the root and "lifeline" of civil aviation development.

According to the statistics of the Civil Aviation Administration of China, by 2016, the ten-year rolling average of major accident rate per one million hours in China's civil aviation industry is 0.02 (compared with 0.23 of the world average and 0.05 in the United States of the same period). Data shows that China's civil aviation is safe as usual, outperforming the world average level in all safety related indicators.

In the past half century, aviation safety has been a key area of bilateral cooperation between China and France. Civil aviation authorities and businesses in both countries have launched fruitful cooperation in many aspects of civil aviation safety.

In particular since 2000, plenty of achievements have been made in this regard. The advanced, scientific management ideas and development experience of France serve as helpful reference for China and provide safe, reliable solutions to the Chinese civil aviation industry dealing with the safety challenge that comes with its rapid growth.

Training cooperation: creating a bright future together

The key to civil aviation development lies with talent cultivation. As China is progressing into a civil aviation powerhouse, the civil aviation industry needs a bigger workforce composed of more professional and specialized employees.

France, as one of China's first aviation partners, contributes a lot to our training and cultivation of technical and managerial professionals in various areas of civil aviation by various means, producing generations of high-caliber professionals for the Chinese civil aviation industry.

From the training programs in France in early days of cooperation to today's Sino-French joint training programs, the most advanced courses on aviation safety management in France and other parts of Europe are introduced into China via various means. They produce a large number of technical and managerial professionals for China's aviation industry, lay a solid foundation for the future civil aviation development in China and add a touch to Sino-French cooperation in civil aviation technology. ✈

Translation by Wang Hualing

# 泰雷兹： 让中法的天空 更加通畅

撰文/本刊记者 刘九阳

中国民用航空局空中交通管理局局长车进军表示：“从简单设备的引进，大型设备的引进，人员的培训到技术的合作，中法航空50年空管发展的历程见证了合作的加深，合作的广泛，合作的成功。”

2016年是中国与法国之间开通航线50周年，也是中法航空合作50周年。在民航技术合作板块，中法两国在民航空管领域的合作最具代表性。

随着两国经济的不断发展，中法两国在空管技术领域开展合作的广度和深度也在不断加强，中法之间的天空越来越繁忙。

## 空管：中法航空领域合作的序幕

新中国成立初期，国家百废待兴，中国民航的发展困难重重。中国民航飞机很少，空管保障设备也非常简单。

直到1964年，中法建交伊始，中国民航从法国汤姆逊-无线电报总公司（法国泰雷兹集团前身）引进4套VOR（VHF全向信标）设备，提高地面导航的精度。自此，中法空管领域的合作，为中法两国航空领域的合作拉开了序幕。

1973年，中国民航局为了适应国际通航的需要，从法国汤姆逊公司正式引进两套RS-770型二次雷达，其前期实施了雷达监控下的程序管制，后期实施真正意义上的雷达管制。同年，经时任中华人民共和国国务院副总理李先念批准，中国民航局与四机部共同派通讯技术人员前往汤姆逊雷达公司进行学习。

1975年，经原中共中央书记处书记、国务院副总理谷牧特批，民



## 中国民用航空局空中交通管理局副局长李其国认为：“中法空管的合作，是中法航空合作50年中的重要组成部分，具有承前启后的作用。”

在空中交通管制方面，目前中国民航局使用的泰雷兹空管系统管理着全国60%的空中交通。  
图片提供/中国民航局空管局

航局又派遣技术考察小组到法国航空部门学习二次雷达的使用技术。

“上世纪60年代，中法之间的空管合作，提升了中国民航的保障设备质量；而上世纪70年代，中国实施‘航行管制自动化建设工程’，一方面开展国内研制空管雷达和管制中心设备，同时引进汤姆逊公司生产的雷达和终端显示系统，把整个中国民航空管的管制水平提高了一大步。”中国民用航空局空中交通管理局局长车进军在接受本刊记者采访时表示，“从简单设备的引进，大型设备

的引进，人员的培训到技术的合作，中法航空50年空管发展的历程见证了合作的加深，合作的广泛，合作的成功。”

从20世纪80年代后期开始，卫星通信和定位技术的成熟，使得空管等保障单位和决策机构等可以实时掌握飞机的准确位置，这使对空中交通进行大范围管理成为可能。空中交通管理(ATM-Air Traffic Management)的综合概念，取代了空中交通管制的旧概念。空中交通管制服务不仅是空中交通服务的

核心部分，也成为了空中交通管理的重要组成部分。

经过60多年的发展，民航空管从业人员由建国初的774人，增长到现在的23000人(其中管制员、情报员9266人)。空中交通管制方式也逐渐从建国初的程序管制向雷达管制转变，2003年6月，北京—上海、上海—广州航路及北京—上海—广州之间的航路和相关区域正式实施雷达管制。现阶段，中国民航空管除新疆部分地区、兰州部分地区和海拉尔区域外，全部实施了雷达管制。

## 泰雷兹：助力中国空管现代化

进入新世纪，中国航空运输量的持续发展带来空中交通流量的迅速增长。在原有技术条件下，仅仅增加人力和设备数量已经满足不了空管容量扩张和安全保障上的需要，因此要提高空中交通流量就必须在技术上进行突破。

中国民用航空总局于1995年1月批准颁布了“中国民航新航行系统(CNS/ATM)实施政策”，新航行系统将通信、导航、监控和空中交通管理合为一体，采用自动相关监视技术(ADS)，并确定了空管自动化和系统集成发展的方向。

法国汤姆逊-无线电报总公司于2001年正式更名为泰雷兹集团(Thales)，自2001年起，泰雷兹成为北京、上海、广州三大区域管制中心的空管自动化系统供应商，为区域管制运行提供了有力保障支持。

“空管局与泰雷兹公司在京沪穗三大区管中心建设和运行维护服务方面的合作，可视为中外空管成功合作的典范。”

中国民用航空局空中交通管理局副局长李其国接受本刊记者采访时表示，“泰雷兹中标之后，双方共同推出一些创新的举措。泰雷兹在三

大区管中心设置了测试平台，所有的软件都要经过测试验证再发布。中国还派遣了许多技术人员到泰雷兹澳大利亚的工厂去监造、考察和培训，这打开了我们对世界空管观察的窗口，让我们看到了当时世界先进的空管技术和装备。”

在引进泰雷兹空管自动化系统之前，中国空管自动化系统的应用还处于积累经验的起步阶段，人才相对匮乏，对系统性能和功能的理解较为浅显，而国内空管运行需求却十分紧迫。三大区管自动化系统的建设，促进了基于多雷达数据融合与飞行信息自动化相关处理相结合的现代化管制技术的普及，在繁忙管制区域和机场，为提高运行安全和效率发挥了重要作用。如今首都机场三条跑道创造了9000万旅客吞吐量的奇迹，与泰雷兹先进的空管自动化系统的应用是分不开的。

泰雷兹北亚区副总裁兼中国区总裁顾乐涵表示：“中国民航可用的空域资源有限，又面临越来越多的航班，这一切更加凸显了机场空管对中国民航的重要性。在这种大环境下，泰雷兹为中国民航提供空管技术与支持，可以缓解机场空管压力并为乘客提供更好

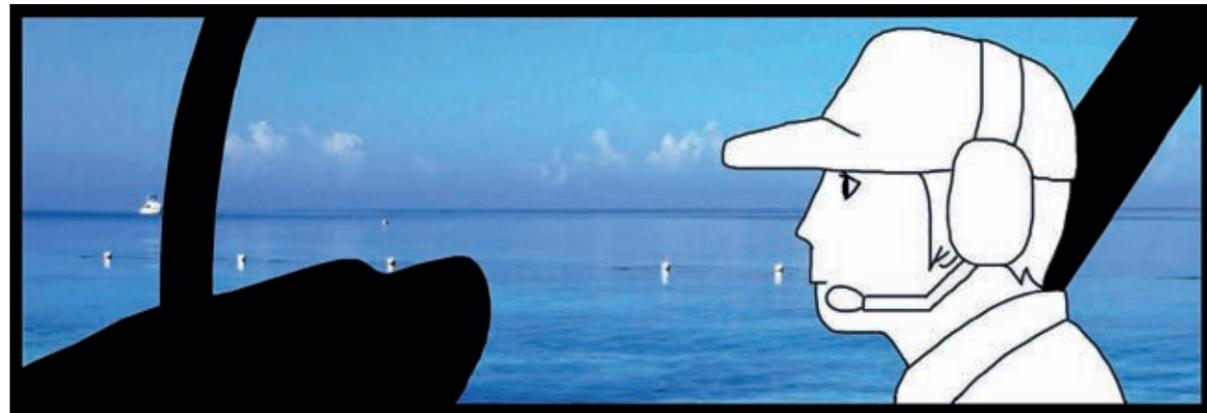
的飞行体验。”泰雷兹同时也为空管人员培训提供系统及相关支持。

在空中交通管制方面，目前中国民航局使用的泰雷兹空管系统管理着全国60%的空中交通。随着中国民航的快速发展，“十三五”期间，民航空管将进一步推动新技术应用和升级，空管建设任务繁重，并加大空管设备国产化力度。

泰雷兹集团与民航空管技术装备发展有限公司合作，成立了空管自动化系统和雷达技术合资公司，即北京华泰英翔空管技术有限公司。“中法空管合资公司的创建，应该是中外民航合作里较具有‘中国特色’的创新，初步实现了泰雷兹设备研发的本土化。”李其国表示，“这对于带动中国空管技术进步和升级，产业的改造和升级，都有一定的先导性和示范性。对于国产设备的提升和进步更具有标杆性意义。”

“目前，中国对于泰雷兹来说是全球增长速度最快的市场。”顾乐涵表示，“泰雷兹之所以能够保持领先地位，是由于其对于科研创新的专注，以及在各个市场本地化战略的推进。接下来的一段时间内，泰雷兹仍将继续深化在中国的业务合作。”

经过60多年的发展，民航空管从业人员由建国初的774人，增长到现在的23000人(其中管制员、情报员9266人)。





目前，泰雷兹集团为中国空管提供了39套雷达系统，11套空管自动化系统，550多套导航设备，为成都—拉萨航线提供广播自动相关监视(ADS-B)系统。  
图片提供/泰雷兹中国

## 共赢：中法之间的天空更通畅

中法航空合作50年期间，中国的空管技术逐步由单一的通信、导航、监视手段向空地一体化、系统化、网络数据化、信息处理自动化方向全面发展和过渡。随着科学技术的进步，空中交通管理方式也日益先进，空管科技创新为民航发展提供了坚实支撑。

2015年1月，在国务院总理李克强与法国总理瓦尔斯的共同见证下，泰雷兹集团首席执行官帕蒂斯·甘纳(Patrice Caine)与中国民用航空局共同签署了《中国民用航空局和泰雷兹集团在民航空管领域的合作意向书》，双方将通过技术共享和开展空管及航电设备方面的培训，共同加强中国空域的安全。这标志着中法两国空管在技术、产品和服务方面的合作将继续向纵深发展。

目前，泰雷兹集团为中国空管提

供了39套雷达系统，11套空管自动化系统(其中5套由华泰英翔公司提供)，550多套导航设备，为成都—拉萨航线提供广播自动相关监视(ADS-B)系统，为西安机场和天津机场提供多点定位系统。已经完成了中国民航“十一五”航路工程中兰州、银川自动化系统建设项目。

中国民航在西部高原地区实施的B213航路(成都—拉萨) ADS-B 试验工程和试验运行，使飞机飞行间隔从10分钟缩短至5分钟。民航西南地区管理局相关负责人表示，该举措大大减少了西藏地区各机场航班的延误情况，提高了航班的正点率，并大幅度增加了成都—拉萨航路的航班容量，对西藏民航跨越式发展具有深远的影响。

业内专家介绍，相比于其他监测系统，ADS-B的成本更低、更易

安装；还具有低延迟、高频率、高精度等特点，是将监视重新定义的创新技术，被国际民航组织(ICAO)认为是下一代空管系统的重要组成部分。

车进军表示：“成都—拉萨航路ADS-B系统的成功运行，使民航在地面站建设、数据传输、数据处理、管制运行等方面积累了经验，为ADS-B在全国的推广应用奠定了基础。”加快推广应用ADS-B技术，是我国由民航大国向民航强国迈进，建设新一代航空运输系统的重要任务之一。

空管自动化系统是空管系统的核心，也是空管现代化进程中不可或缺的部分。

2015年，京沪穗三大区管中心自动化系统软件计划升级，对我国空管自动化系统扩大系统容量、提

高安全保障能力和提升运行效率至关重要。北京和上海的空管系统以及机场管理系统均采用了泰雷兹的空管自动化系统进行升级改造。

上海浦东机场和虹桥机场即将采用泰雷兹的TOPSKY空中交通管制系统和塔台系统，以及完全集成式的MAESTRO进离港排序辅助决策系统。

据中国民用航空华东地区空中交通管理局局长张建介绍，“欧洲猫V5”(Thales V5)新空管自动化系统的升级，在辅助功能、稳定性以及航班大流量承载能力等方面都有了显著提升，全面提升了华东管制区的管制运行能力；新系统有利于更快地加入民航新技术的应用，诸如ADS-B、多跑道运行功能等。张建表示，“通过此次升级改造，空管自动化系统处理能力和功能将满足未

来上海地区及华东高空飞行量10年发展需求。”

除了空管技术之外，泰雷兹还为中国民航提供先进的航电产品与技术支持。

2012年，中国民用航空局制定并发布了《平视显示器应用发展路线图》，规定中国的所有航空公司必须在其飞机上安装双平视显示器(HUD)。2015年，中国南方航空公司开始为其32架A320s飞机选择泰雷兹的HUD配置，以及飞行管理系统和LRRAL低高度无线电高度仪。另外，中国目前有40架西科斯基S-76D部署着泰雷兹的Top Deck直升机航电系统。

当前，中国民航空管系统依靠国际和国内企业产品的支持，在相对成熟的空中交通管制技术手段和设备设施应用方面具备了良好的基础，

并实现了持续安全和效率提升。

“中国空管的安全水平在世界上已居于前列，但交通流量仍处于快速成长期。中法空管的合作，是中法航空合作50年中的重要组成部分，具有承前启后的作用。”李其国同时也表示，“泰雷兹是中国空管通往世界的一个平台和窗口。中国为泰雷兹公司在华开拓市场提供了广阔空间和巨大商机，同时泰雷兹在推动中国民航空管系统现代化、提高中国空管安全保障能力等方面也发挥了巨大的助推作用。”

“中法航空合作的50年中，泰雷兹在中国取得了全面的成功。我们认为中国民航未来的发展一片光明。”顾乐涵表示，“泰雷兹时刻准备着与中国合作伙伴一起为中国航空设施的建设作出贡献，促进中国经济的发展。”✈

# Thales to smooth the sky over China and France

By Liu Jiuyang

The year of 2016 sees the 50th anniversary of Sino-French cooperation in civil aviation. In terms of technical cooperation sector, the ATM cooperation is the most typical illustration. With the continuous economic growth of the both countries, China and France have deepened and broadened their cooperation in air traffic management technology, and the sky is increasingly prosperous.

After the foundation of the People's Republic of China, everything needed to regenerate, and difficulties abounded in the growth of civil aviation.

Till 1964 - soon after China and France established diplomatic relations, China imported four sets of VOR equipment (Very-High-Frequency Omnidirectional Range) from Thomson Inc. (the predecessor of Thales Group) to improve the accuracy of terrestrial navigation. It symbolizes the commencement of cooperation of both countries in civil aviation.

In 1973, CAAC introduced two RS-770 secondary radars from Thomson to meet the needs of international navigation.

Since the late 1980s, the integrated concept of air traffic

management (ATM) replaced the outdated concept of air traffic control. Air traffic control service has become an important part of air traffic management, as well as the core of the air traffic services.

After 60-year growth, the personnel engaged in civil aviation management have grown from 774 at the initial stage of New China up to 23,000 currently (9266 of them are controllers and intelligencers). Air traffic control also gradually transformed from procedural control to radar control. And now, radar control has covered the whole Chinese air space except for parts of Xinjiang, parts of Lanzhou and Hailar.

French Thomson Inc. officially changed its name to Thales in 2001. Since 2001, Thales has become the supplier of ATC automation system for Beijing, Shanghai and Guangzhou Area Control Centers and provided strong support to the regional control.

"The cooperation between ATMB and Thales could be regarded as an example of successful ATC cooperation at home and abroad." Mr. Li Qiguo, Deputy Administrator of CAAC ATMB, said in an interview with the reporter, "This opened up the window for us to

observe the ATC world and enabled us to learn the world's most advanced ATC technologies and equipment."

"There is very limited airspace resource available for China's civil aviation, however the number of flights is increasing. This situation highlights the importance of air traffic control. Under such circumstance, Thales provided ATC technology and support for China's civil aviation to ease the pressure of air traffic control, while providing passengers with a better flying experience", said Mr. Laurent Guyot, Vice President of Thales North Asia and CEO of Thales China. Thales is also proposing systems & support to accelerate and enhance the training of air traffic controllers.

Thales Group and China Civil Aviation Technology and Equipment Development Co., Ltd. established Beijing EasySky Technology Ltd., a joint venture in ATC systems and radar technology.

With the progress of science and technology, air traffic management methods are increasingly advanced, and the technological innovation provide a solid support to the development of civil aviation.

In January 2015, in the presence of Chinese Premier Li Keqiang and

French Prime Minister Manuel Valls, Thales CEO - Patrice Caine and CAAC signed the "Letter of Intent between CAAC and Thales Group in Cooperation of Civil Aviation Management". This marks the further development of Sino-French cooperation in ATC technology, products and services.

Currently, Thales has provided CAAC with 39 radar systems, 11 ATC automation systems (including 5 sets provided by EasySky), more than 550 sets of navigation equipment, an Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) system on Chengdu-Lhasa route, and multi-point positioning systems respectively at Xi'an airport and Tianjin airport. Currently the

automation systems at Lanzhou airport and Yinchuan airport have also been completed.

As the supplier of the main automation system for the three ACCs, Thales is responsible for upgrading the ATC systems as well as the approach control systems at Beijing and Shanghai airports, some of the world's busiest airports.

Shanghai Pudong Airport and Hong Qiao Airport adopt Thales TOPSKY-ATC system, Tower system, and MAESTRO system—a fully integrated AMAN/DMAN solution for automated support of arrival, departure and runway management.

In addition to ATC technologies, Thales also provides CAAC with advanced avionics products and

technical support.

Mr. Li Qiguo stated, "Thales is regarded as a platform and window for China's ATM business to go global. we appreciate Thales for its contribution in pushing the modernization of China's ATM system and improving our ATM systems' capability in ensuring the aviation safety."

"During the five decades Sino-French aviation cooperation, Thales has partnered with China for success. We believe in the brilliant future of China's civil aviation. Thales is ready to contribute with its local partners to the construction of this paramount infrastructure enabling for the economic growth of the country", Mr. Laurent Guyot said. ✈️





# 百年达索 寻梦中国

撰文/本刊记者 薛海鹏

作为一家全球领先的飞机制造企业，具有百年历史传承的达索航空，凭借卓越的“阵风”战斗机及猎鹰公务机产品，业务发展遍布全球五大洲 90 多个国家。凭借敏锐的市场洞察力，达索猎鹰在 2006 年向中国市场交付首架猎鹰公务机，由此正式进军中国市场。2016 年，不仅是达索航空发展的百年，也是达索猎鹰进入中国市场 10 年。

自1963年推出首款猎鹰20以来，目前，达索已向全球市场交付了超过2400架猎鹰公务机。

## 达索基因 百年传承

达索航空的历史由法国人马塞尔·达索开启（二战前名为马塞尔·布洛赫）。

布洛赫从幼年起就对飞机充满兴趣，因此富有远见地考入工程学院并选择了当时冷门的航空航天工程学。之后，他开始在美国的航空航天研究院工作，并建立了自己的航空航天研究公司。

布洛赫的第一个研究成果是“闪电”螺旋桨，在一战中被众多战斗机所装备，极大提升了飞机性能。接着，布洛赫又研发出了SEA IV号双座战斗机，其优秀的性能令法国政府一次性订购了1000架。

然而，随着一战结束，法国政府的订单最终只有1/10得以生产，这也使得布洛赫的航空事业暂告一段落。

1928年，法国政府成立空军部，布洛赫抓住机遇回到了航空制造业。他首先设计的MB120和MB80两款飞机，均取得了极大成功。

1931年，布洛赫带着他的飞机设计团队在巴黎郊区波洛涅的一个改装车库中扎下根来。此后几年时间里，研发出了很多优秀机型，如在二战中服役的MB220型客机和 MB170型至MB178型巡逻轰炸机等。

二战爆发，德国入侵法国。1944年，布洛赫作为政治人质被流放至布痕瓦尔德集中营。即使面对生命的威胁，布洛赫也没有屈服与纳粹合作。

战后，马塞尔·布洛赫改名为马塞尔·达索（“达索”为其兄长在法国抵抗部队时的代号），并在波尔多附近的梅里尼亚克第三次建厂造飞机。虽然设施简陋、条件艰苦，但飞机研发与生产逐渐恢复起来。

这一阶段，马塞尔·达索的飞

机公司制造出了法国及世界航空史上一系列出色的机型，如飓风（1949）、神秘IV（1954）、超神秘B-2（1955）、幻影III（1956）和幻影IV（1959）等，它们都曾服役法国空军。同时，幻影III和幻影F-1在国际市场上也取得了极大成功。

20世纪60年代初，在研发战斗机的同时，达索航空以神秘IV为基础开发了神秘20公务机，随后为提高在国际市场的宣传效果，更名为猎鹰20。

猎鹰20在问世后一飞成名，泛美航空当即订购了40架猎鹰20，并预留了加购120架的意向订单。

1972年，达索航空和泛美航空共同成立了猎鹰公务机公司。2年后，他们收购了为猎鹰20进行完成和改装工作的小石城飞机制造公司。如今，拥有巨大空间和先进设备的小石城工厂，已成为猎鹰系列飞机的主要完装中心和维修中心。上世纪80年代，达索航空收购泛美航空所持股份，猎鹰公务机公司之后更名为达索猎鹰公务机公司。

猎鹰20之后达索航空陆续推出了一代代更先进舒适的公务机型号，包括猎鹰10、猎鹰50、猎鹰200、猎鹰900、猎鹰2000等系列。2005年，革命性的猎鹰7X成功首飞，将达索猎鹰的传奇带进21世纪。

进入新世纪，达索猎鹰继续加快追求创新的步伐，又先后推出了猎鹰5X和猎鹰8X两款新机型。

自1963年推出首款猎鹰20以来，目前，达索已经向全球市场交付了超过2400架猎鹰公务机。作为一家全球领先的飞机制造企业，凭借卓越的“阵风”战斗机及猎鹰系列公务机产品，达索航空的业务已经遍布全球五大洲90多个国家。



中国已经成为达索猎鹰在亚太地区的最大市场，猎鹰公务机机队规模突破50架，占亚太市场的60%。达索旗下猎鹰7X公务机更是成为最受中国公务机买家青睐的机型，累计交付超过35架。

## 锐意进取 展翅中国

伴随社会经济的快速发展，2000年以来，中国市场逐渐对公务航空产生了旺盛需求。达索猎鹰在2006年向中国市场交付了首架猎鹰公务机，由此正式进军中国市场。2016年，不仅是达索航空诞生的百年，也是达索猎鹰进入中国市场10周年。

自进入中国市场，达索猎鹰便积极在中国进行业务拓展。2007年，达索猎鹰在香港成立代表处，日后发展为亚太市场总部；2008年，达索猎鹰在北京成立代表处；2012年9月，达索猎鹰在中国成立了独资公司——达索猎鹰商务服务（北京）有限公司，同时与上海霍克太平洋成立合资公司——达索猎鹰服务上海分部。

目前，中国已经成为达索猎鹰在亚太地区的最大市场，猎鹰公务机机队规模突破50架，占亚太市场

的60%。达索旗下猎鹰7X公务机更是成为最受中国公务机买家青睐的机型，累计交付超过35架。

在推广公务机产品的同时，达索也非常注重加强售后服务工作，通过扩大投入等举措，不断提升客户服务水平。达索航空民用飞机部高级副总裁魏昱(Olivier Villa)表示：“中国是达索的关键市场，在此提供完善的客户服务解决方案对于我们来说至关重要。”

成立于2012年的达索猎鹰服务上海分部，则拥有一支平均维护经验超过10年的专业技术团队，能够为在中国、香港、澳门、马恩岛、百慕大、美国和开曼群岛注册的所有在产猎鹰机型提供航线维护和基地维护服务。

另外，照顾到运营商的特别需求，2013年，达索在北京开设客户服务总部，并引入飞行签派员现场培

训和签派员座椅这一支持计划。

2015年，达索与金鹿公务机公司签订协议，为猎鹰7X提供航线维护及不定期维护服务。该合作项目使金鹿在其北京设施可以为国内注册的所有猎鹰7X提供轻度航线维护和定期维护。

在航材零备件储备方面，达索也持续专注于加强本地区获取备件和工具的能力。2015年以来，中国的猎鹰备件价值已经增长超过10%以上，达到将近600万美元，使该地区总库存达到3500万美元以上。

此外，达索还积极参加在上海、北京、澳门等地举办的专业公务机展会。在一年一度的亚洲公务航空会议暨展览(ABACE)期间，达索还连续举办了猎鹰维修和运行研讨会。研讨会侧重于中国客户关注的运行和技术问题，旨在帮助运营商提高运行效率、可靠性和安全性。

## 持续创新 续写传奇

锐意进取和持续创新是达索航空秉持的经营理念，也是这一家族企业传承百年的基因。达索航空每一次推出的新产品都是这种基因的传承。最新旗舰机型超远程猎鹰8X即再次体现了达索对科技和创新的坚持与热衷。

猎鹰8X基于畅销机型猎鹰7X，于2014年5月在欧洲公务航空展(EBACE)上发布，2015年2月6日首飞。在2016亚洲公务航空会议暨展览上，达索航空首架配备全套内饰的猎鹰8X公务机首次亮相中国。

猎鹰8X是猎鹰系列中航程最远、客舱最长的机型，并继承了猎鹰7X出色的运行经济性和短跑道性能。

猎鹰8X在满载8名乘客和3名机组人员的情况下，以0.8马赫的速度巡航时，航程可达11945公里，并能进行大量直飞任务，包括从北京到纽约、香港到伦敦以及上海到洛杉矶等。猎鹰8X的客舱高1.88米、宽2.34

米、长13米，其可选机舱布局达30余种，为客户提供市场上最灵活多样的配置选项。猎鹰8X提供三种尺寸不同的厨房，其中两款可在对面设置机组人员休息区。客户可以选择不同长度的乘客座位区和相应的洗手间布局，其中包括带淋浴的洗手间。

猎鹰8X配备三台PW307D发动机，每台均可提供6722磅的推力，比猎鹰7X的PW307A发动机高出5%。再加上优化的机翼设计，猎鹰8X的燃油消耗比其他超远程系列飞机节省至多35%。同时，其噪音污染和氮氧化物排放也大幅降低。

此外，猎鹰8X还将配备全新Falcon Eye(猎鹰之眼)综合视景系统，这是业界首款综合合成视景与增强视景功能的平视显示器(HUD)，并可安装双平显。

目前，3架猎鹰8X试飞验证机已经进行了超过300次飞行，累计飞

行时间时数超过650小时，基本达到了认证测试的所有要求。

随着飞行测试和认证工作接近尾声，批量生产和支持服务也开始高速推进。

2016年4月，达索在小石城专门为猎鹰8X的装配作业而兴建的机库已经竣工；而位于波尔多梅里尼亚克、一座有6个隔间的新机库也早已破土动工，该机库将支持猎鹰8X和猎鹰7X的维修和维护工作。

2016年6月27日和6月28日，达索猎鹰8X正式获得欧洲航空安全局(EASA)和美国联邦航空管理局(FAA)认证，为该机型进入市场铺平了道路。中国民航局的认证也进展顺利。达索航空表示，猎鹰8X正在积极筹备投放市场的最后准备工作，预计于2016年第4季度正式服役。

(本文图片由达索猎鹰公务机提供)

达索旗下最新超远程公务机猎鹰8X，于2016年6月27日和6月28日，正式获得欧洲航空安全局(EASA)和美国联邦航空管理局(FAA)认证，中国民航局认证也进展顺利，预计2016年第四季度交付市场。





## Dassault Aviation

### 100 Years - Designing the Future

By Xue Haipeng

100 years ago, Dassault Aviation, the second largest aircraft manufacturer in France and the only family enterprise building both military and civil aircrafts, was founded by Marcel Dassault (known as Marcel Bloch before World War II).

Marcel Bloch showed strong interest in aircraft in his childhood and with much foresight he opted to study the then unpopular major of aerospace engineering at college. After graduation, he worked at

the Chalais Meudon Aeronautical Laboratory and eventually set up his own aerospace research company.

The very first conception from his research was the Éclair (1916) propeller, which was installed on many fighter planes during the World War I and greatly enhanced their performance. The legendary pilot Georges Guynemer had it on his fighter plane Spad VII. Then Bloch came up with a twin-seater fighter plane the SEA IV whose

outstanding performance attracted the French government to order 1,000 of them.

However, as World War I came to an end, only one tenth of the order was actually put into production, which made the first episode of Bloch's aviation career come to a halt.

In 1928, France set up the air force department. Bloch grasped this opportunity and returned to the aviation manufacturing business,

both MB120 and MB80 aircrafts he designed received great success.

In 1931, Bloch and his design team settled in a garage in Bologna, on the outskirts of Paris. In the following years, the team and Bloch designed, developed and rolled out several exceptional aircrafts including MB220 passenger aircraft and Bloch MB170 – MB178 patrol bombers that were put into service in WWII.

But as the German army

invaded France in WWII, Bloch's efforts in aircraft manufacturing were again forced to a halt. In 1944, he was captured as a political hostage and sent to a concentration camp in Buchenwald. He fearlessly refused to cooperate with the Nazis even when his life was threatened.

After WWII, he changed his name into Marcel Dassault ("Dassault" was the code name of his brother in the French Resistance) and set up a new aircraft manufacturing plant in Mérignac nearby Bordeaux. Despite poor manufacturing conditions and lack of resources, his team resumed aircraft R&D and production.

It's in this plant that his company produced some of the best aircraft models in the aviation history of France and even of the world: MD-450 Ouragan (1949), Mystère IV (1954), Super Mystère B-2 (1955), Mirage III (1956) and Mirage IV (1959), all of which used to serve the French air force. In particular, Mirage III and Mirage F-1 were extremely successful in the international market.

In early 1960s, along with the progress in fighter R&D, Dassault Aviation started to develop the Mystère 20 business jet based on the Mystère IV and named it Falcon 20 for better international recognition.

The Falcon 20 rose to fame immediately after its debut. Pan American Airlines ordered 40 of them and reserved an intent order of 120 more.

In 1972, Dassault Aviation and Pan American Airlines joint forces and founded the Falcon Jet

Corporation. In 1975, Dassault Falcon acquired Little Rock, an aircraft manufacturer which had been responsible for the final assembly and refitting of the Falcon 20. Today, Dassault Falcon Little Rock has become a key center of final assembly and maintenance for the Falcon series aircrafts. In the 80s, Dassault Aviation acquired the company shares held by Pan American Airline and renamed the company Dassault Falcon Jet.

A series of more advanced and comfortable Falcon business jets were rolled out after the success of Falcon 20; including Falcon 50, Falcon 200, Falcon 900, Falcon 2000 and Falcon 50EX. In 2005, the revolutionary Falcon 7X flew its maiden flight, and continued to write the legend of Dassault Falcon in the 21st century.

Dassault Falcon never stops its pursuit for innovation and has added two new models: Falcon 5X and Falcon 8X, to its product portfolio.

A leading aerospace company, Dassault Aviation has a presence in over 90 countries around the globe; it produces the "Rafale" fighter jet as well as the complete line of Falcon business jets. Dassault Aviation employs a workforce of over 11,000 and sets up assembly and production plants in France and the United States with maintenance & repair centers around the world. It has delivered more than 2,400 Falcon business jets since the launch of its first Falcon model, Falcon 20, in 1963. ✈

Translation by Wang Hualing

# 中法航空工业 合作50年

撰文/本刊记者 薛海鹏

从 20 世纪 60 年代中期开始，中法两国在航空工业领域逐步开展的生产合作，在两国各领域务实合作中具有示范和支柱作用。

乘着中法两国双边关系、民航关系大发展的劲风，中法两国的航空工业合作持续实现突破。从早期设备采购、专利许可证转让，到现在的转包生产、技术转让和工业合作，合作方式的转变以及合作水平、深度的加强，有效助推了中国航空工业的起步和发展壮大，也让中国越来越广泛地参与到世界航空业的国际分工与合作，不断向航空强国迈进。





## 早期合作 助力起步

新中国成立初期，国家百废待兴，出于恢复、发展国民经济和国防建设的需要，中国开始从国外引进设备和技术，尤其是技术含量很高的航空设备。

1967年，中法两国在直升机领域落实了第一批合约。当时，中国经过考察和谈判，确定向法国南方飞机制造公司（法国宇航公司前身，现为空中客车公司）购买SA321J“超黄蜂”大型多用途直升机，作为首批舰载直升机。1975年，法方开始交付，到

20世纪70年代末，中国共引进了14架该款飞机，全部交由海军航空兵部队使用。此后，中国又陆续从法国引进了“云雀III”直升机和“小羚羊”直升机。

同时，为了加强民航空管的基础设施建设，中国民航于1964年和1975年先后两次从法国汤姆逊-无线电报总公司引进了4套VOR设备和两套RS-770型二次雷达。

20世纪70年代末，随着改革开放政策的实施，中国开始大规模国

民经济建设，对直升机需求增大。考虑到节约外汇和引进技术实现国产化，经过比较，中国选定法国SA365“海豚”直升机。

1980年，中国与法国宇航公司及透博梅卡公司分别签署了引进SA-365N/N-1“海豚”直升机和配套的阿赫耶-1C涡轴发动机的协议，合同价值高达1亿美元。中国将SA365N“海豚”直升机和阿赫耶-1C发动机分别编号为直-9和涡轴-8。

20世纪80年代以后，随着中国大量采购民用航空器，以及飞机制造商开始寻求将生产环节向低成本地区进行战略转移，具有补偿贸易性质的转包生产开始在中国航空业出现。

根据协议，法方以专利许可证转让的方式，特许中国组装50架SA-365“海豚”直升机和100台阿赫耶1C发动机。1983年，由法国提供零件，中国装配两架直-9直升机，并首飞成功。此后，利用法国提供的原材料加工零件，中国组装另外48架直升机，到1990年全部完成。

在此过程中，中国基本掌握了具有20世纪80年代水平的直升机制造技术。

在此基础上，自1988年起，中国有关部门开始进行直-9国产化工作。国内相关原材料货源足、成本低，大

大降低了直-9的生产成本。1992年，国产化率达到72%的直-9A型直升机首飞成功，并通过国家鉴定。该机型的成功研制为直-9以后改型及后继发展提供了技术基础。

这些早期的合作开启了中法两国在航空器制造领域的合作，也促进了中国直升机工业的起步。

由此开始，直升机领域成为中法两国航空工业合作的传统领域，一直延续至今。在“海豚”直升机合作项目之后，中法两国开展了一系列合作，主要是EC120/HC120轻型直升机和EC175/Z15中型直升机。

## 转包生产 共谋发展

改革开放以后，尤其是进入上世纪80年代，伴随民用航空运输的快速发展，中国开始从国外采购大量航空器。这一时期，中国向以空客公司为代表的飞机制造商大量采购民用飞机产品；同时，制造商也开始寻求将生产环节向低成本地区进行战略转移，因此，具有补偿贸易性质的转包生产开始在中国航空业出现。

1985年，中国民航总局华东管理局向空客公司引进一架空客A310飞机，成为空客公司在中国的第一家用户。

同一年，空客公司就与中国航空制造业开始了零部件转包生产合作。1985年，法国宇航公司（现空客法国公司）与中航工业西安飞机工业集团签署了转包生产协议。根据协议，“西飞”生产和组装空中客车A300/A310宽体飞机电子舱舱门。

由此起步，在随后的20年间，空客在中国转包生产的规模不断拓展，更多的中国航空制造企业参与其中。2005年，中国各航空企业生产

的空客飞机零部件价值达到3450万美元；空客在中国的生产合作总值在2008年就突破了1亿美元。

截至目前，中国有6家航空企业直接参与了空客飞机零部件生产的合作。

随着转包生产合作的不断扩大，空客开始向中国进行部分技术转让。如承诺向中国转让空客A320机翼结构制造技术。这是一个十分重要的项目，因为空客机翼是世界领先的，空客公司与世界其他任何一个国家都没有开展过类似的合作。1999年，空客与中国航空工业第一集团公司开始合作。

2005年11月9日，空客公司与中国航空工业第一集团公司签署协议，扩大双方在A320飞机机翼合作项目上的合作——在中国制造A320飞机机翼翼盒，协议总额达5亿美元，这是迄今为止空中客车公司与中国航空制造企业签署的单笔最大合作协议。协议还确认双方在A320飞机机翼项目第三阶段的合作——包括生产

A320飞机机翼翼盒及所需的外购件的管理。这是空客公司向中国进行技术转让的一项重要新成果。

2015年7月，空客（北京）工程技术中心在北京正式启用。通过工程技术中心，中国的航空制造企业参与了空客最新机型A350的项目，承担5%的机身构件工作份额。该

中心的启用，使得空客与中国长达20年的生产合作进行新的发展阶段，中国的航空制造企业开始全面参与空客飞机的涉及、制造、投资以及利润分配。

随着赛峰、达索等更多法国航空制造企业逐步进入中国市场。他们在供应产品的同时，也不同程度地与中

国合作伙伴进行了转包生产合作。

经过20多年的发展，中法两国开展的转包生产合作，从最初的“零部件生产”发展到“大部件生产”再到技术转让，实现了从“来料加工”到“供应商承包”的跨越，也为提升中国航空业的科研生产能力作出了重要贡献。

## 工业合作 致力未来

进入新世纪，中国民航呈现迅猛发展的态势，逐渐跃升为世界第二代航空运输市场。广阔的市场前景和巨大商机，使得包括空客、泰雷兹和赛峰在内的法国航空制造企业及相关设备供应商，纷纷加大开拓中国市场的力度，并加快实施本土化战略，加强与中国航空制造企业的工业合作。

2006年10月，空客公司在北京

与由天津保税区、中国航空工业第一集团公司和中国航空工业第二集团公司组成的中方联合体签署了在中国共同建设空客单通道系列飞机总装生产线的框架协议。根据协议，空客单通道系列飞机总装生产线在天津建设。

2007年5月，空客A320系列飞机天津总装线项目在天津滨海新区正式开工。2008年9月，空客A320天津

总装公司正式建成投产，这是空客首条在欧洲以外的生产总装线。

2009年5月，第一架完全“中国制造”的空客A320飞机首飞。凭借对空客总装中心现行标准和程序的严格执行，中国生产的空客飞机展现出了同汉堡及图卢兹生产的飞机完全一致的质量标准和性能。

截至2015年底，空客天津总装线已交付近260架A320飞机。

中国民航跃升为世界第二大航空运输市场，使得空客、泰雷兹和赛峰等法国航空制造企业纷纷加大开拓中国市场的力度，并加快实施本土化战略。



在空管领域，伴随合作的深入，中法两国相关企业也进行了技术合资合作。2007年，法国泰雷兹集团和民航空管技术装备发展有限公司合资成立了北京华泰英翔空管技术有限公司。  
图片提供/泰雷兹中国

2015年7月2日，国务院总理李克强访法期间，空客公司与天津保税区和航空工业集团公司签署了《关于在天津建立空客A330飞机完成及交付中心的框架协议》，这意味着中法双方将总装线合作拓展至宽体机领域。

2016年3月，空客A330飞机完成及交付中心在天津开土动工，这也是空客在欧洲以外建立的第一条宽体飞机完成及交付中心。

在航空器合作生产之外，中法两国还在技术含量更高的航空动力领域开展了工业合作，具体表现为中航工业与法国赛峰集团的合作。

自1980年，中航工业南方公司与赛峰集团旗下的透博梅卡公司签署涡轴-8/阿赫耶1发动机合作合同，中法双方有关阿赫耶系列发动机的合作一直持续至今。

尤其是进入新世纪以来，中航工业与赛峰集团围绕阿赫耶系列发动机的合作越发密集。继阿赫耶系列之后，中法双方还联合研发了涡轴-16/TMXXX发动机。涡轴-16也是我国首次以全新型号发动机形

式，完全按照中国民航规章和程序要求进行适航取证的发动机。

在涡轴-16发动机联合研发基础上，中航工业与赛峰集团于2014年3月针对涡桨发动机开展了合资合作，为双方母公司在全球销售的民用涡桨发动机产品提供部件，合资企业设在中国。

另外，赛峰集团还为我国国产大飞机C919提供了整体推进系统，包括赛峰集团旗下斯奈克玛公司和通用电气公司的合资公司CFM国际公司提供的LEAP发动机，以及由赛峰集团旗下埃赛公司与通用电气MRAS公司的合资公司奈赛公司（Nexcelle）提供的短舱和反推装置。

在空管领域，伴随合作的深入，中法两国相关企业也进行了技术合资合作。2007年，法国泰雷兹集团和中国民航局空管局下属的民航空管技术装备发展有限公司合作，成立了空管自动化系统和雷达技术合资公司——北京华泰英翔空管技术有限公司。

华泰英翔公司主要从事中国空管中心自动化系统的开发、建设、维护、升级和扩容等业务。同时参与

中国空管自动化前沿技术的研究与开发，并分别与华北空管局、华东空管局和中南空管局签署了区管、进近和塔台系统的扩容合同。目前已完成兰州、银川自动化系统建设项目，2015年实施的有沈阳、乌鲁木齐区管中心自动化备份系统、郑州管制中心自动化系统，和南宁空管中心自动化备份系统建设项目。泰雷兹集团为中国空管提供的11套空管自动化系统中，其中5套由中法合资公司华泰英翔公司提供。

历经50年发展，中法两国在航空工业领域进行了广泛、深度的生产合作。从产品购买者、转包生产商，到“有竞争力的供应商”、“核心供应商”，再到“全球唯一供应商”、“风险合作伙伴”，中国的航空制造企业在中法航空工业合作进程中，扮演着越来越重要的角色。

在航空制造领域，中法两国合作，让中国参与国际分工的程度不断提升，将中国的创新能力及成本竞争力融入到全球航空工业的整体发展，为推动世界航空业发展步入新阶段贡献了中国力量。✈



## Sino-French Cooperation in the Aviation Industry The Past 50 Years

By Xue Haipeng

France established formal diplomatic relations with China on January 27, 1964, the first developed country in the West to do so. It marked the beginning of a continuously ongoing diplomatic relationship between the two countries and opened a new age for bilateral industrial and commercial exchange in various sectors, including the aviation sector.

Their cooperation in the aviation industry started in the mid 1960s and has played an exemplary and pivotal role in their pragmatic cooperation in various areas.

Riding on the favorable tide of booming bilateral relations and

civil aviation relations between the two countries, their cooperation in aviation industry has witnessed continuous breakthroughs. From the early stage equipment purchase and patent license transfer to the current subcontracting, technology transfer and industrial cooperation, the evolving cooperation mode and the more sophisticated and deeper cooperation have fueled the takeoff and growth of Chinese aviation industry, and give China a bigger role in international labor division and cooperation in the global aviation industry on her way to becoming an aviation powerhouse.

### Cooperation in the early days

Shortly after the founding of the People's Republic, China began to import equipment and technology, in particular high-tech aviation equipment, to restore and develop national economy and strengthen her national defense.

In 1967, China and France signed the first contract on helicopter purchase, whereby China bought SA321J "Super frelon" multi-purpose helicopters from Sud Aviation. Later, China imported "Alouette III" and "Gazelle" helicopters.

As China launched full-scale economic construction in late 1970s,

her demand for helicopters soared. To save foreign exchange and domesticate imported technology, in 1980, China signed agreements with Aérospatiale and Turbomeca on the purchase of the SA-365N/N-1 "Dolphin" helicopter and the matching Arriel-1C turboshaft engine, respectively.

According to the agreement on patent license transfer, China was licensed to assemble 50 SA-365 "Dolphin" helicopters and 100 Arriel-1C turboshaft engines.

Thanks to that, China basically mastered the helicopter manufacturing technology at the level of the 1980s.

These early cooperation not only kickstarted bilateral cooperation in aircraft manufacturing, but also

facilitated the development of helicopter industry in China.

### Subcontracting on a win-win basis

After the launch of reform and opening up, in particular in the 1980s, China started to purchase in large quantity civil aircraft from manufacturers represented by Airbus. Meanwhile, manufacturers began to move their production base to regions where production was cheaper. That's how subcontracting first appeared in the Chinese aviation industry as some sort of compensation trade.

In 1985, Aérospatiale (now Airbus) and AVIC Xi'an Aircraft Industry (Group) Company Ltd. signed a subcontracting agreement, whereby the latter would produce and assemble the electronic hatch door for Airbus' A300/A310 wide-body aircraft.

In the following 20 years since then, Airbus has continued to extend its subcontracting business to more and more Chinese aviation manufacturers.

During the past 20-plus years, the subcontracting cooperation between China and France started with "the production of parts", and has proceeded to "the production of major parts" and further to technology transfer, making a leapfrog from "the processing of supplied materials" to "the contracting of suppliers" and contributing greatly to the enhanced R&D and production capacities of the Chinese aviation industry.

### Industrial cooperation: look into the future

In the 21st century, Chinese civil

aviation industry has witnessed strong development momentum. Seeing this, French aviation manufacturers such as Airbus, Thales and Safran have stepped up to expand their share in the Chinese market and implement the localization strategy, and strengthened the industrial cooperation with Chinese aviation manufacturers.

In September 2008, Airbus A320 Final Assembly Line in Tianjin was officially put into operation, the first final assembly line of Airbus outside Europe. On July 2, 2015, another agreement was signed on the production of wide-body aircraft using the final assembly line in Tianjin.

Besides cooperation on aircraft manufacturing, the two sides carried out cooperation in the technologically more demanding aero-engine sector, as in the case of cooperation between AVIC and Safran.

In the area of air traffic control, Chinese and French companies have deepened their cooperation and established high-tech joint ventures, such as the joint venture between Thales and China Civil Aviation Technology and Equipment Co., Ltd. (AVITEC).

In the past half a century, China and France have launched extensive, in-depth cooperation in the aviation industry. In this course, China's aviation manufacturers have grown from buyers, subcontractors, to "competitive suppliers", "core suppliers", and further to "global exclusive supplier", "risk partner", assuming a bigger and bigger role. ✈

Translation by He Exiang

# 一个法国人的中国情缘

撰文/本刊记者 孙昊牧

鏡園

法国人蓝宏施的中文流利到在电话里你完全以为他就是个中国人。瘦高的大个子、和蔼可亲的笑脸，典型的高卢人模样，但说起话来常常引经据典，“道可道、非常道”、“学而时习之”等国学名句随口而出。他是学数学和建筑学出身，从事的是航空业，却精通多种语言，除了法语和英语外，还拥有古希腊语和拉丁语的学位，而他的汉语学历最高——汉语硕士学位。

蓝宏施的法文名叫Olivier Laroche，他说这里有个故事：1956年2月，法国普罗旺斯省的橄榄树（Olivier）在严寒中成批死掉，为了纪念这件事，很多父母用“Olivier”给这一年出生的婴儿命名，蓝宏施就出生在那一年的10月1日，因此父母也给他取名“Olivier”。

而10月1日，正是中国的国庆节。我们打趣地问他，知不知道很多中国人也取有时代特征的名字，深谙中国的他哈哈大笑道：“对对，如果在中国，我应该叫‘国庆’，蓝国庆！”

“其实我也有过好几个中文名。”蓝宏施说。最早学习中文的时候，他给自己取中文名为“唐毅”，原因是他喜欢中国唐朝，并希望年轻的自己能有毅力。后来，汉语老师根据他的姓Laroche，选了中国人的“赖”姓，又因为他热爱中国的唐诗宋词，便帮他取名为“赖若轼”，于是大家都戏称他为“苏东坡第二”。

直到他入职法国航空总局，来到北京的办事处工作，一位来自中国外交部的朋友帮他重新取了“蓝宏施”这个名字，他的中国朋友都说这

个名字好。自那时起，他便很高兴地把这个名字保留到了现在。

蓝宏施常说：“我非常热爱中国。”他时时关注与中国有关的新闻，因为他觉得几乎每一件在中国发生的事情都跟他有关，以至于他的夫人曾嫉妒地说：“我们之间有一个‘情敌’，那就是中国。”

如今的蓝宏施，每两个月固定要来中国出差2周。平时在法国，他坚持每天练气功，对中国的书法、太极拳、文学、艺术、哲学都颇有研究；平常，他最爱穿中国的千层底儿布鞋，会抱怨“现在内联升的布鞋很贵，要400多块钱”。他的法国同事都说他是“半个中国人”，他笑着说：“除了我没有娶中国太太、不怎么爱吃中国菜（因为吃得简单，也不爱法国菜）以外，我就是个中国人。”

## 传奇般的家族故事

“我出生在一个世代为法兰西共和国与法兰西民族效力的荣耀家族。”蓝宏施的家族史，更像是个传奇。

Laroche在法语中是“石头”的意思，这个姓氏有500多年的历史。“中世纪之前的法国，除了贵族外，普通老百姓是没有姓的。15世纪时，法国国王弗朗索瓦一世决定，每一个老百姓都需要有一个姓来登记。我的祖先因为经营磨坊，生活在石头磨坊边，就有了Laroche这个姓。”

进入到18世纪法国大革命时期，蓝宏施的一位名叫安多尼·蓝宏施（Antoine Laroche）的先祖，是当地的医生。他参加了革命党，负责当地的监狱医疗。法国大革命时期革命党横扫一切贵族阶层，来不及逃亡的许多贵族锒铛入狱。

监狱里一位刚刚年满16岁的女孩，与她的贵族家族关押在一起。不出意外的话，她的花季年华即将在大革命时期凋谢。安多尼医生爱上了她，娶了这位贵族姑娘，保住了她的性命。这个贵族家族在法国北部的小镇杜桑（Duisans）的一座庄园因此由安多尼医生夫妇继承，并作为蓝宏施家族的遗产一直传承到蓝宏施祖父这一辈。

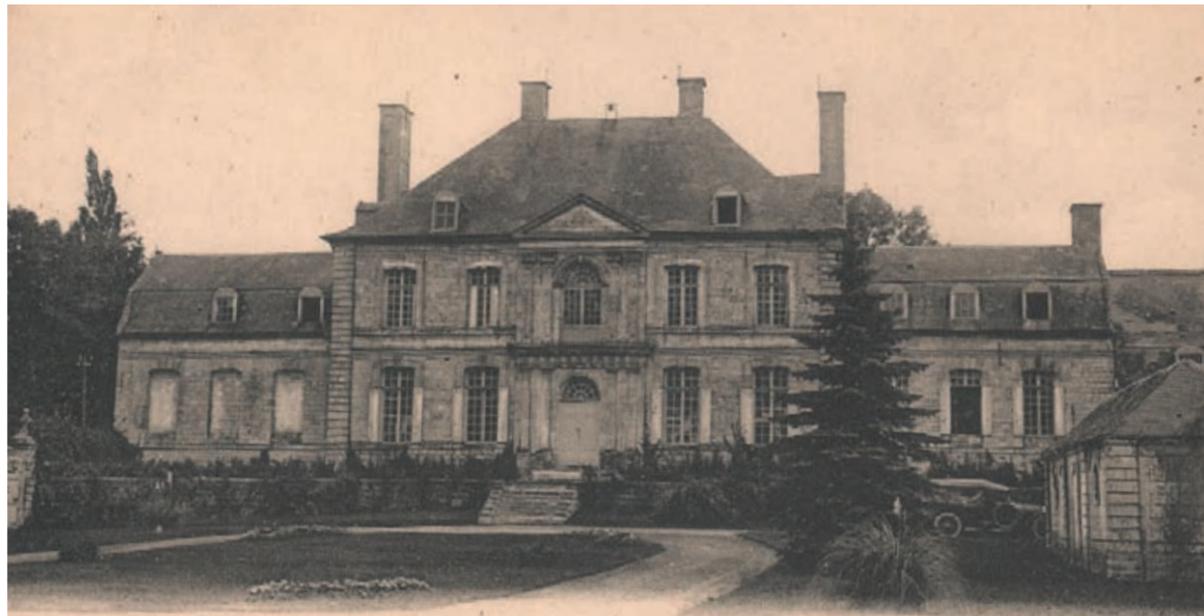
“这座庄园一直到我祖父时期还属于我的家族，但后来因为实在难以承担修缮庄园所需要的资金，我祖父就把它捐赠给了当地的天主教会。现在这座庄园是一家服务残疾人和孤儿的慈善机构。”如今在杜桑小镇，提起蓝宏施的家族，依然几乎人人皆知。

安多尼·蓝宏施的传奇故事还远不止于此：在法国路易十六当政时

期，他去美国，为美国独立战争中的约克城战役浴血奋战——“200多年后，美国庆祝独立200周年庆典之时，我们家族还收到一封从美国政府发来的信，感谢Laroche家族为美国独立作出的贡献”。“因此，他也被我们尊为家族中的‘大安多尼’。”

蓝宏施家族的传奇故事由此拉开大幕，而他们家族与亚洲和中国的关联故事也从“大安多尼”的一个外孙圣安多尼·达弗吕（Antoine Daveluy）开始。

圣安多尼·达弗吕是一名天主教神父，在19世纪40年代，他离开了巴黎来到澳门传教，然后进入广州，途经上海，还将圣经翻译成中文。最后他辗转到了朝鲜，在那里当了20年的传教士，不幸于1866年被当地政府抓起来并砍了头。



这座在法国北部小镇杜桑的庄园曾是蓝宏施先生家族的祖产。他的祖父把它捐给了当地的天主教会，作为一家服务残疾人和孤儿的慈善机构。如今在杜桑小镇，提起蓝宏施家族依然几乎人人皆知。

100年后的1967年，达弗吕神父的一些遗骨被送回法国，安置在巴黎北部的亚眠圣母院（Notre Dame D'amiens）中。亚眠圣母院为他举办了隆重的纪念仪式，整个城市的天主教信徒都来参加，罗马教皇也将他神化为天主教“圣人”。

彼时十几岁的蓝宏施，和他家族大约1500多人聚集在一起，参加了这个重要的仪式。“这是我第一次因为家族的因素真正接触到亚洲和中国。这件事对我的影响，就好像是祖先给每一个人留下的一个责任，要去了解那片神秘的东方土地。”

而蓝宏施母亲的家族与中国的联系则更加直接。

蓝宏施的外曾祖父玛索兰·依里（Marcellin Ehret）是法国海军陆战队的一位中将。20世纪二三十年代，越南成为法国殖民地，蓝宏施的外曾祖父常驻越南。

蓝宏施的外祖母跟随她的父亲

## 十几岁的蓝宏施因为家族的原因开始接触亚洲和中国，就好像是祖先给他留下的一个责任，要去了解神秘的东方土地。

在越南以及中国生活过一段时间。蓝宏施至今还保存着一件外祖母1928年来中国时的“签证”：当年她才17岁，随父亲从越南坐火车到中国云南的昆明，文件上外祖母的中文名用漂亮的毛笔字按照她的姓写着“依里”。这张珍贵的“中国签证”早已泛黄，蓝宏施小心翼翼地用镜框框起来挂在墙上。

依里后来遇见一位同样来自法国的年轻人让·莫泰（Jean Mottez），两人在越南结了婚。婚后，让·莫泰被派驻在上海的法国海军服役，后来成为了一名海军少校军官和潜艇专家。二战结束后，他回到法国继续研究潜艇。1948年，潜艇的一次下潜实

验失败，让·莫泰就在那艘没有浮上来的潜艇中，他因此被追认为法国的国家英雄。

那一年，蓝宏施的母亲才12岁，作为家中的长女，她代表父亲在巴黎荣军院接受了法国国防部部长授予她父亲的法国国家军官功勋奖章。

蓝宏施的外曾祖父玛索兰·依里则很长寿，活到92岁高龄时去世。蓝宏施小时候常常去外曾祖父生活的法国南部著名的土伦港，在那度过许多美好时光。至今，蓝宏施还保存着从外曾祖父那里继承的中国家具、绘画以及麻将等各种各样的来自中国的纪念品，很多都是红木、象牙这些珍贵的具有中国特色和文化的物件。

## 飞往中国的单程机票

从利玛窦关于中国的著作在欧洲广泛传播，到“太阳王”路易十四执政时期的法国开始对中国具有强烈的兴趣，在他的继任者路易十五时期，中国的丝绸、瓷器、漆器等传到欧洲，欧洲兴起“中国热”，深深影响着法国及欧洲的艺术与文化。

“法国对中国文化的亲近，至少有400多年的历史。因此，在大多数法国人的印象中，东方古国中国就像是一个梦想中的国度。”蓝宏施认为自己对中国文化自然而然的亲近，也

是法国近几百年对中国的兴趣和研究传承。

蓝宏施至今清楚地记得在三、四岁时看的一部中法合拍电影《风筝》，电影讲述了两个法国孩子捡到了一个来自中国的风筝，在梦中飞到了北京紫禁城，经过各种奇幻冒险并在中国寻找友谊的故事。

“这部电影在当时的法国有很大影响，中国也因此给很多法国人留下了遥远而神秘的印象。”

“我想从那时起，我就在心中种

下了想要了解中国、学习中国文化的种子。”

比其他法国人更幸运的是，蓝宏施小时候在外曾祖父家中就看到过很多来自中国和亚洲的珍贵字画等。在外曾祖父的家中接触到的这些来自中国的宝贝，从一点一滴中开启着蓝宏施对中国这个遥远国度的好奇与向往。

“在我十四五岁时，我就自己决定要开始学习和研究这些文化。”在20世纪中期的法国，不乏一些研究中国庄子和道家哲学的专家和著作，“从一开始接触，我就感觉到中国的文化让我有种莫名的亲近感。”

蓝宏施16岁高中毕业时，遵从父母的意见学习工程与建筑。在获得建筑学、数学以及古希腊语、拉丁语的学位后，他“学习汉语、研究中国文化的想法又冒出头来。”

“在18岁那年暑假，我回到家中在法国南部的葡萄园劳动。一天晚上，我做了一个梦，在梦中我做了一个决定：此生一定要去中国，要学习汉



左上：蓝宏施的外祖父曾被派驻在上海的法国海军服役，后来成为了一名海军少校军官和潜艇专家。二战结束后，他回到法国继续研究潜艇。1948年，一次下潜实验失败，蓝宏施的外祖父就在那艘没有浮上来的潜艇中，他被追认为法国的国家英雄。

右上：蓝宏施的外祖母跟随她的父亲在越南以及中国生活过一段时间。蓝宏施至今还保存着一件外祖母1928年来中国时的“签证”：当年她才17岁，随父亲从越南坐火车到中国云南的昆明，文件上外祖母的中文名用漂亮的毛笔字按照她的姓写着“依里”。

左下：蓝宏施父母的结婚照。

右下：母亲一直是蓝宏施心中最美的女人。



1958年，中法合拍的儿童故事片《风筝》在法国有很大影响。蓝宏施也因为小时候看过这部电影，更加向往中国。

语。”梦中醒来，蓝宏施毅然决定要追随家族先人的足迹，去遥远的中国学习汉语。

当他把这个决定告诉父母时，让他没想到的是，他的父母也都非常支持他。

当时的巴黎，有着处于世界领先地位的东方学研究机构——法国国立东方语言文化学院，这里聚集着当时欧洲最权威的汉学家。蓝宏施考进了这所著名学府。

然而，一场席卷全巴黎的罢工潮也影响到东方语言文化学院的教学，蓝宏施只好去图书馆和博物馆，利用一切资源自学。这时，他认识了几位来自中国台湾的汉学老师，经他们的介绍，蓝宏施决定去台湾求学。

40年前的台湾，消费水平大概只是当时法国的1/5，这为蓝宏施筹措留学学费减轻了不少负担。1976年暑期，他努力打工，用3个多月就挣到了1万法郎，“有了这笔钱，我可以在台

### 留学中国的传奇经历

1979年，蓝宏施在法国海军服完兵役，并考取上尉军官军衔。这一年，他迎来了人生的重大机遇——考取了中、法两国外交部的留学生计划，他终于有机会可以来到中国大陆留学。

1980年的秋天，蓝宏施等20名法国留学生来到中国，他们被分到北京大学、南开大学、南京大学、复旦大学和辽宁大学等几所大学学习，蓝宏施主动申请去了辽宁大学。

当时的辽宁大学只有包括蓝宏施在内的6名外国留学生，很快沈阳寒冷的冬天就让他领略到了中国北方苦寒的厉害。

“沈阳冬天室外的温度低至零下40摄氏度，当时留学生的生活条件已经比较优渥，但宿舍里也只有

湾租房、吃饭，生活半年不用发愁。”

拿着打工挣到的钱，1976年9月，蓝宏施买好了前往台湾的单程机票，“当时我的想法是，这一遭离开巴黎，就永远不回法国了。”

然而，与他起初一来便不走的想法不同的是，在台湾学习半年后，蓝宏施又做了一个梦，梦到了自己的父母和兄弟，他开始十分思念家人和故乡。于是刚刚学习半年的他又回到法国，继续在巴黎东方语言文化学院完成本科学业。

此后，他在硕士学习期间再一次来到台湾，在台湾文化大学继续学习汉语和戏剧等中国传统文化，最终在东方语言文化学院取得汉语硕士学位。

现在蓝宏施回忆起自己年轻时对中国的种种向往，仍然充满着热情，“很多事情都是你有了一个初步的想法，就朝着这个想法去努力，然而随着时间的推进你的想法也会有所改变，但你仍要一直追随你的初衷。”

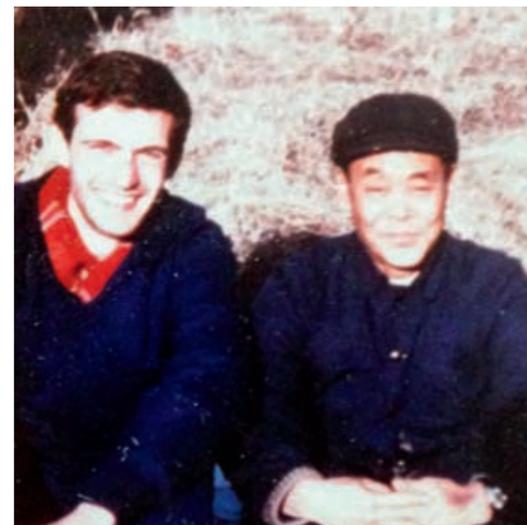
12摄氏度左右。”因为完全没有预想到沈阳的冬天如此寒冷，蓝宏施没有准备过冬的棉鞋。辽大留学生管理员带他去沈阳最大的商场买鞋，结果，蓝宏施45码的大脚不仅在中国很难买到合适的鞋，很少看见外国人的沈阳人，还像看外星人一样把他围了个里三层外三层，好不容易才脱身。

他写信给母亲述说他没有过冬棉鞋的苦衷。恰逢这一年的10月，时任法国总统吉斯卡尔·德斯坦（Giscard d'Estaing）即将访问中国。法国驻华大使馆便从在中国留学的学生中选择了10人到使馆担任临时翻译。蓝宏施因为学习汉语的时间比较长，成为了10人翻译之一。

## 在我十四五岁时，我就自己决定要开始学习和研究中国文化。从一开始接触，我就感觉到中国文化让我有种莫名的亲近。



蓝宏施在辽宁大学留学期间与留学生管理人员的合影。作为留学生的蓝宏施经历了两次中法外交重要事件，并以海军上尉翻译的身份参与其中。



而在法国牵挂儿子的蓝宏施母亲，则辗转通过教会的关系，找到外交部长夫人，委托随总统访华的外交部长给蓝宏施带来保暖的棉鞋和袜子。

于是在庄重的法国驻华大使馆官邸内，法国外交部长专门叫住蓝宏施说：“我这有你母亲让我带给你的厚袜子，还有棉鞋，一会儿记得找我拿！”

说起这段“千里送棉鞋”的故事，蓝宏施禁不住哈哈大笑起来。

到中国的第二年，留学生蓝宏施又一次被委以重任：1981年1月，法国“贞德”号直升机航空母舰首次来华，即将到上海做停靠访问，蓝宏施再次受命，为法国海军担任翻译。

接到任务，蓝宏施必须提前乘飞机到菲律宾马尼拉，上船跟随法国海军准备对中国的访问行程，“我记得当时沈阳的温度是零下20摄氏度，飞到马尼拉的时候是40摄氏度，一天之内就差了60摄氏度。”

这次法国海军的访问在两国关系中是非常重大的事件，中法双方都非常重视，法国舰长更是非常紧张，生怕有什么差池。“晚上，当我

们航行到中国海域时，舰长在广播中听到了附近其他船只的通话，让我每一句都翻译给他听，但其实都是返航的中国渔民在聊当天的收获等家常对话。”

“贞德”号军舰隶属于法国海军学校，每年都会进行一次环球航行，在这艘军舰上配备了一间小型高级医院。当时蓝宏施听到一个消息，与他同年来中国的一位法国留学生在南京生了重病，希望能在这艘船上得到救治。因为这次出访任务艰巨，舰长起初并不想多生事端，但在蓝宏施的一再请求下，舰长最终准许“贞德”号在上海靠岸后，派遣军舰上的海军军医和蓝宏施一起下船，赶往南京。

“当时我这位法国同学的病很危急，如果我们不去，他很可能就没救了。”但是法国医生与中国医生之间无法交流，作为海军翻译的蓝宏施也有很多医学名词不会说，“幸亏这位中国医生曾经出国留学，医学名词很多都来自拉丁语。最后，我用法语、中文混杂拉丁文帮他们翻译。”

经过紧张的初步诊断，法国军医查明这位留学生的血型是阴性血，

“在当时的条件下找不到配型的血液，无法救治，我们只能先设法把他运回‘贞德’号。”然而，危重病人转运的难度巨大，如果造成一个外国留学生客死他乡，这个责任又由谁来承担？

蓝宏施救人心切，最终他找到法国大使出面签字，又找到医院的汽车，把这名濒危的同学从医院转移到火车站，又转火车软卧，从南京到上海，最终把这名留学生运回了军舰。

“经过6个小时的紧急手术后，又用舰载直升机把他运到日本接受后续治疗，才救回了这位同学的一条命。”

因为顺利完成访问任务又成功挽救了一位同胞的性命，军舰上的几十名军官都聚集在甲板上开香槟庆祝，唱片里放着当年很流行的歌曲《恋爱中的女人》。回忆起这段往事，蓝宏施仍觉得惊险重重，“现在再听这首歌就好像又回到了当时军舰上的场景一样。”

后来，蓝宏施还作为海军翻译接待了访问法国的中国海军高级将领。因其忠诚的服务，蓝宏施两次获得了法国国家奖励。



从1986年到现在，蓝宏施在中国的30年和中国航空工业的发展建立了紧密的联系。他熟悉中国航空业和中国民航业近几十年中几乎所有重要的人物，用他自己的话说：“经历很多，收获更丰富。”这么多年来，他光是收集的中国名片就有30000多张！

摄影/本刊记者 陆二佳

### 30年中国航空发展的见证者

1986年，蓝宏施开始了在法国航空总局派驻中国的工作，从此开启了他和中国航空30年的不解之缘。

法国航空总局是一家半政府半企业性质的公司，主要负责法国生产的高级机械技术和武器装备在各地的销售及合作。蓝宏施在中国协助了很多法国企业来华的接洽和谈判，其中就包括法国航空航天领域重要的动力制造商——斯奈克玛公司（2016年更名为赛峰飞机发动机公司）。

蓝宏施解释自己与航空和斯奈克玛的缘分，是因为他喜欢技术。

“我发现武器装备是最高级的设备。”蓝宏施说，在他的家族中有很多身披崇高荣誉的军人，他们曾说过：“最害怕死亡的，其实正是军人。从来都不是军人喜欢战争，反而是军人最痛恨战争。因此，军队是和平的武器。”而斯奈克玛是一家掌握了民用飞机、战斗机、教练机、运输机、直升机、导弹、卫星和运载火箭等全部完整的先进推进技术的企

业，当时的飞机发动机都是军用转民用而来。

1985年，中国进口的第一架波音737就安装了CFM的发动机。1989年，斯奈克玛公司在中国设立了办事处。因为蓝宏施对发动机的强烈兴趣，他很自然地转投入斯奈克玛旗下。随着斯奈克玛公司并入赛峰集团，蓝宏施现任赛峰飞机发动机公司中国事务总监。

“因为发动机可以说是最先进的技术，发动机需要高性能、高可靠性和高经济性，在科技方面做发动机应该是最难、最高精尖的领域。”“我很喜欢航空，也喜欢这个行业。”蓝宏施感觉自己终于选到了最热爱的行业，并且能够继续留在中国工作。

从20世纪80年代以来，蓝宏施可以说见证了中国民用航空的发展。

蓝宏施经历了从图154、三叉戟、运7起步的中国航空工业时代。从1989年开始，他参与中国航空工业的第一个项目就是“干线飞机”

项目。当时，中国政府选择与波音和麦道同时谈判购买项目。其中麦道90飞机，装的是IAE V2500发动机；波音737飞机所装的发动机CFM56，即出自斯奈克玛公司与GE的50/50平股合资公司CFM国际公司，蓝宏施代表斯奈克玛公司，参与了这个项目的投标。

上世纪90年代初，蓝宏施又参与了法国驻华工商会的创办，并担任中国问题顾问。

1995年，因为在中法两国友好交往中作出的诸多贡献，蓝宏施获得了法国国家骑士功勋奖章。

2008年，中国将“干线飞机”项目升级为C919国产大飞机项目。随着2005年斯奈克玛并入赛峰集团，他又作为CFM国际公司代表之一加入谈判，最终成功中标，由CFM的LEAP涡扇发动机为C919提供动力。

说起中国近几十年的民用航空发展史，法国人蓝宏施如数家珍：

“C919是中国150座飞机系列

的重要一步，此外还有另一个60座飞机的系列也在不断发展。从20世纪90年代开始，中国开始研制运7的改进型飞机。1998年到1999年，正式将运7升级型命名为新舟60。2010年再次升级为新舟600和全新设计研发的新舟700，这些都是50座~70座的飞机，采用涡桨发动机。最新的ARJ21，也是70座的飞机这一系列，采用了CF34-10A涡喷发动机。”

“中国大飞机下一步的计划是在C919基础上研制的200座C929宽体飞机，目前这一项目也已经进入招标谈判的阶段。”

蓝宏施说他喜欢航空工业，因为这是集合最高科学技术的行业。

“航空工业项目的周期很长，充满复杂性。销售发动机不像销售咖啡和水杯那样简单，每一个项目的谈判都要经历几年的时间，几十年来也没有多少个项目。这些项目都很复杂，金额也很大，在每个国家所处的战略地位都很高，这些都是很丰富的职业经历”，蓝宏施说：“航

空工业是非常国际化的一个行业。在现在的世界上，波音飞机一半是在欧洲生产的，空客一半是在美国生产的，同样，中国的飞机研制和生产也具备了国际化的特性。”

从1986年到现在，蓝宏施在中国的30年和中国航空工业的发展建立了紧密的联系。他熟悉中国航空业和中国民航业近几十年中几乎所有重要的人物，用他自己的话说：“经历很多，收获更丰富。”这么多年来，他光是收集的中国名片就有30000多张！

谈到中国航空工业的发展，作为一个亲身参与的外国人，蓝宏施也感慨良多，“其实在这个行业，中国的领导人和企业家看得非常远，不仅是做5年、10年的计划。我们看到，大概每5年就有一个项目提出，然而其中的脉络是贯穿始终的。回头来看，我参与了其中很多项目。中国的航空工业和民用航空经历了35年的发展，已经达到了国际水平。”

“我还记得，30年前，我在现在

的东三环骑自行车，对面还是农村和自由市场；大概在2000年后，我发现如果每3个月来中国一次，就能感觉到周围的不同，这条路又宽了，那里又多了一栋高楼……”

这30年来，整个中国的变化也让蓝宏施印象深刻，“中国的发展特别快，之前那些我们听起来不可能的话真的都实现了。”他还记得上世纪90年代去珠海考察，当时的直升机停机坪后面有一座小山，当地人介绍说，这里计划建一座发动机维修厂，为了延长跑道，很快会平掉后面那座山。他当然觉得这不太可能。可是不到10年后，他再去珠海，那座差不多10万吨土石的山真的被炸平了，并且引进了另一家国际品牌发动机公司建了一座发动机大修厂。

“这样的发展效率对一个外国人来说太快了。”蓝宏施笑着说，“现在法国的领导也会叮嘱下属：‘你们要好好听中国人怎么说。’”

（本文图片除署名外由蓝宏施提供）

蓝宏施在湖南韶山毛泽东故居前留影





Photo by Wang Hong

## A Frenchman's Bond to China

By Sun Haomu

Mr. Olivier Laroche said “I love China very much.” Indeed, he keeps following news about China in a way that he feels almost anything happened in China is related to him. Not surprisingly, his wife once said in a sardonic and envious tone “there is a love rival between us, that is China”. Laroche smiled “except I never got a chance to marry a Chinese woman and no inclination to Chinese cuisine (due

to simplicity in taste, therefore I have no any inclination to French cuisine), I am actually a Chinese.”

Laroche was assigned to work in China by French Office General De L’Air in 1986, a year which marked the beginning of his 30 years’ bond to the civil aviation industry of China.

Office General De L’Air, a semi-governmental and semi-corporate company, is in charge of sales and

cooperation of sophisticated machinery technologies and arms throughout the world. Laroche assisted many French companies in their businesses and negotiations with China. Among others, the French aeronautic propulsion engine manufacturer Snecma (renamed as Safran Aircraft Engine Company in 2016) is an important one.

In 1985, the first Boeing 737 airplane imported by China was

installed with CFM engines, and in 1989 Snecma established its office in China. Out of his strong interest in engines, Laroche naturally joined Snecma.

“Because engines are the combinations of most advance technologies and they require good performance, high reliability and economy, so it is a most difficult and most sophisticated area in terms of technologic development.” “I love aeronautics and I love the industry too.” Laroche feels that he eventually chose the industry he loved most and he made it possible to continue to work in China.

It could be sure that Laroche has witnessed the development of civil aviation industry of China since 1980s.

Laroche has undergone the times from Tu-154, Trident and Y-7 which were the initial stages of Chinese aeronautic industry. Since 1989, the first project in which he got involved was the Trunk Route Aircraft Project.

In the beginning of 1990s, Laroche also participated in the setting up of the French Chamber of Commerce and Industry in China and served as a consultant on Chinese issues. In 1995, due to his enormous contribution to the friendly exchanges between China and France, Laroche was awarded the French National Chivalric Order.

In 2008, China upgraded the Trunk Route Aircraft Project to C919 domestic large size aircraft project. With the merge of Snecma into Safran, he became one of the representatives of CFM to join the negotiations, and subsequently won the bid. CFM’s LEAP turban engine was chosen to provide propulsion for C919.

When talking about the development history of China’s civil aviation industry in the past decades, the French man has them all at his fingertips:

“C919 represents a major step forward to the 150 seats aircraft family of China, in addition, there is also one series of 60 seats aircraft under uninterrupted development. From the 1990s China began to develop the advanced type for Y-7. From 1998 to 1999, Y-7 was officially renamed Modern Ark 60, and in 2010 it was again upgraded as Modern Ark 600 and the brand new Modern Ark 700 was designed and developed. These are all 50-70 seats aircraft using turboprop engines. The latest ARJ 21 is also a 70 seats aircraft which falls into this series, and it uses CF34-10A turbojet engines.”

Laroche says that he loves the aeronautic industry because it is an industry that integrates the most sophisticated sciences and technologies.

In terms of the development of China’s aeronautic industry, as a foreigner personally engaging in it, Laroche has a lot to tell. “Actually in this industry, the Chinese leaders and entrepreneurs are very far-sighted, they do not limit themselves to five-year plans or ten-year plans. We can see every five years there will be a project proposed and beneath these projects there is a coherent line. In retrospect, I myself participated in many projects. After 35 years’ development, China’s aeronautic industry and civil aviation industry have elbowed their way to the international frontline.”

“I can still remember, 30 years ago, when I rode my bicycle on the East

Third Ring Road, across the road, lay villages and a free market. While after 2000, when I came to China once every quarter, I found myself amidst different environments with broader roads and more towers here and there...”

Over the past three decades, Laroche was deeply impressed by the changes taking place in China. “China is developing in a so amazingly fast way that many words that sounded impossible in the past have come true.” He remembered when he made a fact-finding trip to Zhuhai, he found there was a small hill behind the heliport apron. The locals told him they planned to build an engine maintenance facility there, and in order to extend the runway the hill would soon be removed. He thought it impossible. However some 10 years later, when he arrived at Zhuhai again he found the hill with 100 thousand tons of rock and earth was really exploded and leveled, and imported engines from another world-famous engine company to build an overhaul facility on it.

Such efficiency of development is incredible for a foreigner like me,” Laroche smiled. “Nowadays, our French leaders would also urge their staff to ‘listen carefully what the Chinese say.’” ✈

Translation by Wang Kanlin



# 当空姐 遇见法范儿

撰文/本刊记者 孙昊牧

“在时装界，你设计的衣服只需保证在6个月内不落伍；但为航空公司设计的服装，必须保证在未来10年都不落伍。”

以浪漫和优雅著称的法国，在近100多年的世界时尚史中，占据独特又崇高的地位；而集美丽与专业于一身的空姐，又是职业女性时装发展史中一道最美的风景。当法范儿碰撞空姐，会留下哪些经典？



法航经典空姐制服

国航空姐

东航空姐

海南航空空姐

法航空姐

东航2013年空姐新装



1951年，设计师特雷泽为法航设计的空姐制服，结合了当时流行的时装元素。



新中国第一代民航乘务员“十八姐妹”着军装式制服的合影。

### 从军装到时装

早在1930年，为了给乘客增加安全感，美国联合航空公司的前身波音航空运输公司聘请了8名女性护士，加入到过去仅有男性的空乘服务队伍，成为世界上第一批空姐。因为来源于护士，早期的空姐制服看起来也更像护士装。在两次世界大战期间，各国空姐制服大都具有浓厚的空军军装特征：多采用灰暗的颜色，帽子、外套、裙装等都是直线剪裁，并附有袖扣和类似于军衔的线条装饰。

20世纪50年代，随着商业航班逐渐兴起，对于乘客来讲，乘坐飞机不仅仅只是从一地到另一地的位移，更像是一次盛大的活动。在早期的飞行岁月中，空姐也是飞行魅力的重

要组成部分。

第二次世界大战后的时尚界，法国设计大师克里斯汀·迪奥（Christian Dior）几乎独自一人重塑了全世界的时装潮流。当时，他所设计的经典时装突出了女性的腰部，更符合当时时髦女性的理想身材——细长而苗条。当时的高档时装表现为修长、收腰和臀部修饰，裙摆更窄，裙长也从小腿上移至膝盖。上衣和外套则裁剪得比较宽松，常在肩部垫得很宽，加上收腰，更突显女性身材。

这一时期，西方的空姐制服也吸取了这些特点，从过去宽松的军装演变为宽肩、窄腰的时尚套装，使空姐的身姿在高空中更加窈窕。1951年，由著名设计师特雷泽

（Georgette de Treze）为法航设计的空姐制服配贝雷帽，就能充分突出空姐的高贵气质。

此时新中国刚刚成立，有浓郁苏式军服特色的“列宁装”是党政机关和各级国家工作人员最常穿着的服装。1955年，新中国第一批民航乘务员“十八姐妹”就是穿着这身“列宁装”：绿色呢子大衣、翻领双排扣上衣、裙子、长筒皮靴和无檐帽……这样的制服，在物质匮乏、衣着简朴的年代，对于爱美的年轻女性，是最时尚的追求。甚至有许多年轻姑娘正是怀着对“列宁装”的憧憬，进入了中国民航的大家庭。

到了上世纪60年代，随着民航纳入空军序列，乘务员的制服和一般

的空军制服相比，只是不戴领章帽徽，整套服装也显得肥大。当时乘务员的服装还是苏式的军装制服：蓝色的裤子，草绿色的上衣，一顶帽子和一个军用小挎包，上面绣着红五星或是“为人民服务”的字样，外着普通军大衣。在中国民航的历史上，这个时代的空姐制服最为特殊，带着民航发展中浓厚的历史色彩。

对当时的民航乘务员而言，身穿这套更像军装的制服也很值得骄傲。一位当年的乘务员回忆：“当时在飞机上服务，有些外国人以为我们是当兵的，甚至不敢直视我们。不过，我们却从军服的威严和自豪中感到快乐。要知道，在当时能够当兵是一件很荣耀的事儿啊！”

## 殿堂级时装大师加盟

20世纪70年代以后，随着波音747等大型民航客机的出现，空姐也开始有了更加充裕的空间来展示自己，于是从这个时候开始，空姐制服更加多姿多彩。各个国家的航空公司纷纷邀请知名的时装设计师设计制服，其中不乏一些时装史上殿堂级的大师。他们的作品让空姐制服有了自己的特色，并将经典延续至今。

法航在1963年邀请国宝级的时尚大师克里斯汀·迪奥设计的空姐制服，灰蓝色的连衣裙采用无领设计，较为宽松的上衣配A型及膝裙，腰间搭配简易又优雅的腰带，加一顶因美国前总统夫人杰奎琳·肯尼迪而闻名全球的同色药盒帽(pillbox hat)，配廓形短款上衣。这样一身制服，放在今天看仍然时髦而优雅。

上世纪60年代的“迷你裙”，成为新一代时尚中最受瞩目的一个。这种终于露出女性大腿的风潮也影响了空姐制服。最早引起轰动的是美国泛美航空的空姐制服，采用了迷你裙。随后，美国西南航空也打着“性感才是最卖座的”口号，推出热裤搭配长筒靴的空姐装束，这以后各国空姐的裙子都在由膝下悄悄变短。1969年，由知名时装设计师巴伦夏卡(Cristobal Balenciaga)为法航设计的新款夏季制服中，一贯秉持优雅的法航也将裙子的长度提高到了膝盖以上。短裙、短款上衣、双排四粒扣加翻领小领结的设计，迎合了当时全球追求年轻化的风潮。

1969年，美国登月成功。太空旅行和抽象派艺术风格当道，几何图形和以黑色与白色、白色与银色为特征的未来主义风格，成为服装市



1963年，克里斯汀·迪奥为法航设计的空姐制服，今天看仍然时髦优雅。

场的新宠。此后的70年代，法国联合航空的冬季制服就更像是太空服的时装版。1978年，

由法国著名设计师卡芬(Carven)为法航设计的新制服就采用了千鸟格图形，蓝白与红白的两套配色，既年轻又时尚。1979年，法国设计师让·巴杜(Jean Patou)为协和飞机空姐专门设计的制服，充满未来主义的时代感。

上世纪70年代末、80年代初，中国民航乘务员的制服也有了微妙的变化：上身是单排纽扣西式上衣，下身是筒裤，夏天是过膝长裙，帽子则颇有点巴拿马礼帽的样式。这身天蓝色的装束如一抹亮色，标志着我国空姐制服向着职业装的方向前进了一大步。



20世纪70年代，太空旅行风的法国联合航空冬季制服。

1969年，巴伦夏卡为法航设计的空姐裙子也向“迷你裙”靠拢。



1979年，让·巴杜为协和飞机空姐设计的制服，充满未来感。

## 加入世界舞台的中国

从20世纪80年代起，世界各大航空公司空姐制服中性感元素逐渐没落，取而代之的是高雅、专业的美。到20世纪80年代末，空姐制服开始变成现在的专业套装模样。这样的风格一直延续至今，套装式的制服依然遍布大部分航空公司。

此时经历改革开放的中国民航，也在追赶世界的步伐。

1980年，邓小平同志指出，民航一定要走企业化的道路，要走改革的道路。在逐步走向市场化道路的过程中，民航告别了军事供给制，取消了对全行业统一着装的硬性规定，时代的契机为空姐制服的发展打开了大门。

1988年7月1日，随着中国国际航空公司在北京人民大会堂正式成立，国航的空姐们换上了法国著名时装设计师皮尔·卡丹(Pierre Cardin)设计的服装，第一次正式亮相，中国民航和中国空姐真正开始走上了国际化的道路。

国航空姐身着这身优雅、大方的“宝石蓝”制服飞到了世界几十个国家。



1988年7月1日，随着中国国际航空公司在北京人民大会堂正式成立，国航的空姐们换上了由法国著名时装设计师皮尔·卡丹设计的空姐制服第一次正式亮相，中国民航和中国空姐开始真正走上了国际化的道路。摄影 / 王泽民

在成立筹备期，站在改革开放前沿的国航就特别邀请了法国设计大师皮尔·卡丹设计空姐制服。当时国航提出的设计 requirements 是，要体现时代性、民族性和职业性，已年过花甲的皮尔·卡丹先生特别根据东方女性的形体特点，引入简洁明朗的国际化理念，设计出了一套“宝石蓝”制服，包

括无领上衣，套裙和长裤，条纹图案的衬衫领口，俏丽的小圆帽。

国航这套经典的空姐制服，是中国民航历史上第一套真正意义上的空姐职业服装。国航空姐穿着这身优雅、大方的“宝石蓝”制服飞到了世界几十个国家，迎来送往数不清的中外旅客，成为国航一道亮丽的风景线。

摄影 / 王泽民



## 航空公司的空中名片

进入21世纪以来,世界各航空公司的空姐制服普遍延续职业套装样式,用简洁利落的都市风格凸显空姐的职业气质。

法航2005年换新的制服,可以说是其中的佼佼者,也被美国有线新闻网(CNN)评为“最新颖时尚”的航空制服。法航延续了一贯与全世界最伟大的高级时装设计师合作的传统,2002年,法航再一次邀请法国时尚界的大师出马,这次受命的克里斯汀·拉克鲁瓦(Christian Lacroix)以讲究精益求精的高雅和精致闻名。在这套历时2年多设计制作的法航空姐制

服系列中,设计师克里斯汀·拉克鲁瓦提供了多种搭配变化的可能,多达100件单衣和饰物,甚至还包括了孕妇装,各种服装和配饰一应俱全,将法航员工职业生涯的各个阶段从头到脚都包装起来。

这套制服的基本色仍使用法航延续了70余年的深蓝色,并添加了蓝灰色套装,以适应各种肤色和发色的空乘人员;在手套和腰带等配饰中使用醒目的红色,在精确和专业化的整体观感中加入动感活力。法航自2005年4月5日开始统一穿着的这套空姐新制服,在今天看仍处于时尚前沿。

法航延续一贯与全世界最伟大的高级时装设计师合作的传统,邀请法国时尚界大师克里斯汀·拉克鲁瓦出马,设计了法航2005年新制服,被美国有线新闻网评为“最新颖时尚”的航空制服,至今仍处于时尚前沿。



国航“国韵”新装选用在国际上被称为“中国红”和“中国蓝”的霁红与青花两种主体颜色,完美呈现中国女性的古典美与现代职业感。

近些年,中国各家航空公司的空姐制服都开始邀请著名设计师,并加入了越来越多的时尚元素。

2002年,国航与西南航、中浙航重组成立了新国航,并推出了名为“国韵”的空姐新装。“国韵”的设计者正是在法国成名的时装设计大师拉比杜斯(Olivier Lapidus)先生。作为国航的常旅客,拉比杜斯说:“当时我听到国航要换新服装的消息后非常激动,每当我乘坐飞机时,总是被中国空姐优美的东方仪态所折服,在我心目中已经为她们勾勒过无数的美妙服饰。”

在设计“国韵”套装时,拉比杜斯参考了源自我国明瓷的色彩,选用在国际上被称为“中国红”和“中国蓝”的霁红与青花两种主体颜色,简单的圆领,偏门襟暗拉链短上衣,配“A”字型及膝裙,一片式围裹设计的裙子,方便大幅度活动和

紧急情况的处理。红蓝马甲配小巧精致的领口,国航标志图案满地印,既保持了浓郁的民族韵味,又具有强烈的时代感。外套中长款风衣束腰,整体线条简洁流畅,体现出东方

女性柔美之感,与色彩艳丽的丝巾及短靴整体搭配。在换上新制服的十一年中,身着“中国红”与“中国蓝”套装的国航空姐,完美呈现了中国女性的古典美与现代职业感。

2002年,国航邀请时装大师拉比杜斯先生为国航设计了名为“国韵”的空姐新装。

摄影/王泽民





海南航空第三代民族风浓郁的夏季制服，让人印象深刻。第四代“国际友”制服，由舒淇在电影《非诚勿扰》中初次穿着亮相后，逐渐成为海南航空与国际接轨、被国际认知的标志之一。



自1993年创业至今的海航，已经从单一的地方航空运输企业发展成为业务版图布局全球，以航空、实业、旅游、资本、物流、生态科技为支柱的大型企业集团。海南航空空姐制服也从上世纪的海岛少数民族风发展为更加国际化的职业套装。

2000年，海南航空推出的第三代民族风浓郁的夏季制服广受好评。制服以纯蓝为底色，胸前两列花团锦簇的牡丹花仿佛脖子上挂着漂亮的花环，与海南航空飞机尾翼的喷绘相互呼应，成为海南航空空姐制服中的经典。

海南航空空姐第四代制服在电影《非诚勿扰》中由舒淇初次穿着亮相，随着电影的走红，海南航空“国际灰”的新制服形象成功走进公众视线。这套制服完全不同于海南航空过去的少数民族风格套装和传统旗袍，流线型的裙身利落大方，浅灰色也能将空姐五官的精致妆容凸显出来，丝巾的颜色跳跃活泼，细腰带又显出姣好的腰身。海南航空空姐也普遍最喜欢这一套制服，感觉“洋气、时尚范儿很足”。

从2010年元旦起，海南航空正式启用第四套“国际灰”制服，在海南航空成为Skytrax五星航空公司后，“国际灰”也成为海南航空与国际接轨、被国际认知的标志之一。



从2013年5月1日起，东航一线员工全部换上新款空姐制服。东航此次的新制服设计选择了其天合联盟伙伴法航的制服设计品牌，由法国知名品牌克里斯汀·拉克鲁瓦担纲。该品牌现任设计总监沃克霍夫(Sacha Walckhoff)是主掌东航此次换装的设计师，他把法式优雅气息融入东方海派风尚，在设计中充分运用了凸显东方女性身段的廓形设计，上衣融合了中式轮廓和细节。新制服以海军蓝为主色调，点缀以正红色配饰，女款衬衫与丝巾中运用的蓝色花朵元素脱胎于康乃馨和莲花，在稳重、专业中体现出东方女性优雅、柔美、含蓄的特质。在节能环保的时代主题下，东航的此次换装在设计、面料选择方面，也积极秉承绿色低碳和经济实用的原则。

在这身海军蓝制服前，东航的上一套空姐制服被誉为经典之作：一套藏蓝色的上装、背心和裙子，让空姐的气质显得更加稳重，内搭的镶蓝边立领白衬衣融合了中式经典，极具东方韵味的立领和

盘扣，让人一下联想到民国时期上海滩的小家碧玉；领间搭配的红白蓝条丝巾，让有些严肃的制服多了一分妩媚和活泼，也让复古的气质多了一分现代时尚感。

自2013年起，借由“简洁、美观、得体”的新制服，东航希望通过全新服务形象的提升，为打造“世界品位、东方魅力”的国际一流航空企业奠定基础。

“在时装界，你设计的衣服只需保证在6个月内不落伍；但为航空公司设计的服装，必须保证在未来10年都不落伍。”这是空姐制服设计中一条不成文的规则。

从这个角度说，空姐制服是一种完全不同的服装设计。从法航一以贯之与世界级时尚大师合作的经典呈现，到越来越多具有法式优雅风格的空姐制服，已经成为中国各家航空公司的标志形象，万米高空中的法范儿，不仅展现了空姐们的魅力，也成为代表各个航空公司的靓丽名片。✈️

(本文图片除署名外均由各航空公司提供)



从2013年起，东航空姐换上由法国知名品牌克里斯汀·拉克鲁瓦设计的新款制服。新制服将法式优雅气息融入东方海派风尚中，体现东航“世界品味、东方魅力”的企业定位。

## Flight Attendants and French Style

By Sun Haomu

The earliest flight attendants were nurses, so their uniforms looked more like nurse outfits. During the First and Second World Wars, the flight attendant uniforms of most countries featured military (air force) style, usually employing dark colors and linear tailored hat, jacket and skirt, with cuff buttons and stripe motifs that were similar to the military rank design.

After the two World Wars, their uniforms evolved from loose military outfits into fashionable suits with puffed shoulder and tight waist, so as to better present the body of flight attendants.

Since the 1970s, with the emergence of large civil aviation aircrafts such as Boeing 747, the flight attendants had more space to show themselves. Thereafter, flight attendant suits became more and more diversified. Airlines around the world started to invite famous fashion designers to design uniforms for their stewardess.

Since the 1980s, the sexiness in uniforms of major airlines around the world has gradually gone out of fashion and been replaced by elegance and professionalism. At that time, China's civil aviation while carrying out the reform and opening up, managed to keep up with the pace of the world.

On July 1, 1988, Air China was officially established in the Great Hall of the People in Beijing, where the stewardess wore the uniform

designed by Pierre Cardin, a famous French fashion designer, making their first public appearance. From then on China's civil aviation and Chinese flight attendants started their journey towards internationalization.

Since the new millennium, flight attendant uniforms of most airlines around the world continued with professional suits, using the simple and neat urban style to highlight their professional look. The new uniform of Air France in 2005, was considered outstanding, being rated by CNN as "the most novel and fashionable uniform". Its designer, Christian Lacroix, a master of the French fashion industry, spent more than two years for this new collection, offering a variety of matching possibilities with over 100 pieces of clothing and accessories, even maternity dress, so that Air France staff members at all ages within their career life would find the right cloths to wear. Today, that uniform is still on the cutting edge of fashion.

In 2002, Air China introduced a new uniform named "Chinese Charm". Its designer was Olivier Lapidus, a fashion designer who became famous in France. "Chinese Charm" adopted the bright red color and the blue used in the Chinese blue-and-white porcelain, respectively known as Chinese Red and Chinese Blue, as its main colors. The design retained rich Chinese characteristics, while demonstrating a strong sense of the time. For more than

a decade, the flight attendants of Air China in the outfits featuring Chinese Red and Chinese Blue perfectly presented the classical and modern beauty of Chinese women.

Since it was founded in 1993, Hainan Airlines has developed from a local air transport company with single business into a large enterprise group with diversified global business including aviation, industry, tourism, capital, logistics and ecological technology. Its uniform also changed from the style featuring Hainan island minority in the last century into the more international and professional suits. The fourth-generation uniform of Hainan Airlines was first presented by Shu Qi, a famous Chinese actress, in the movie *If You Are the One*. With the popularity of the movie, Hainan Airlines' uniform adopting the "international grey" was successfully accepted by the public. After the official uniform change in 2010, the grey uniform became a symbol of Hainan Airlines recognized by the global community.

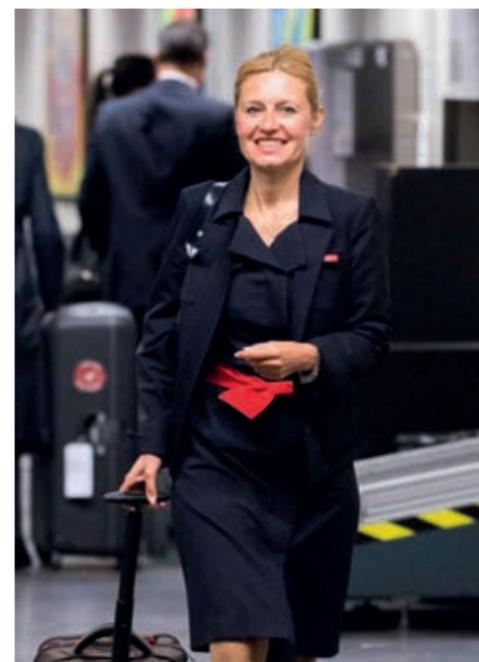
From May 1, 2013, all flight attendants of China Eastern Airlines started to wear the new uniform designed by the famous French brand Christian Lacroix. The new outfit integrated the French-style elegance into the eastern Shanghai style, employed profile design that suited the body shape of oriental females, and adopted Chinese detailing in the jacket.

The main color of the new uniform was navy blue with red detailing being added as motifs. The blue flower elements in female shirt and scarf derived from carnation and lotus, highlighting the elegant, feminine and implicative characteristics of oriental women in their professional look. Reflected by the neat tailored, beautiful and proper new uniforms, China Eastern Airlines expected to lay a foundation for its development into a first-class international aviation enterprise with world-class style and oriental charm through improvement of its new service image.

"In the fashion world, the design only needs to remain fashionable in six months, but as for the uniforms designed for airlines, we must ensure that it does not become out of fashion in the next 10 years." That is an unwritten rule for the design of stewardess uniforms.

From this perspective, designing uniforms for flight attendants is a total different kind of fashion work. From the classical expression of Air France through its continued cooperation with some world-class fashion designers to the French-style elegance featured in more and more flight attendant uniforms, which became airlines' images, the French style not only embodies the charms of flight attendants, but also turns into a beautiful symbol of various airlines. ✈️

Translation by Bing Yuanchun



# 三万英尺 唇齿之间 法国风情

撰文/本刊记者 刘九阳

人类学家杰克·古迪 (Jack Goody) 曾说过：“在古代文明里，只有亚洲和欧洲人分出了食物的阶级。”美食无国界，三万英尺的高空上更无国界之分，云端上的美食不仅可以满足口舌之欲，其中的情趣也是别有一番滋味。

法航是全球唯一一家在长途航线上对所有舱位提供香槟的航空公司。

法国是世界第一大旅游目的地，巴黎也是中国旅客赴欧洲主要的门户城市。提到法国，立即会联想到丰盛的法式大餐、高级定制的时装、设计新颖的建筑。

2016年是中法开通航线50周年，自开通航线以来，中法交流日益频繁，中法之间的航班也日益增加。

美好的旅行从美食开始。由于在三万英尺高空受环境限制，人的味蕾灵敏度在高空中会有所减弱，常常觉得机上供应的食物淡而无味，所以机上餐食是否可以“拴住乘客的胃”，逐渐成为人们选择航空公司的重要标准。随着中、法各家航空公司空中服务和旅客需求的不断提升，法餐元素逐渐进入到万米高空

的航空配餐当中。

法餐和中餐都是世界公认美食的最佳代表。中国人注重“天人合一”，中餐具有以食表意、以物传情的特点；法国人认为美食不仅是一种享受，更是一种艺术。中餐可谓烹调方法最多的一种菜系，每一种做法都有特别之处；而论食材之考究、烹饪之精细，以及菜肴所蕴藏的诗意和艺术性，非法餐莫属。随着航空公司服务和旅客需求的不断提升，鱼子酱、法式鹅肝以及牛排已经成为机舱美食的必备，甜品与香槟等应有尽有。

在三万英尺的高空上，当中国的胃遇见正宗的法式大餐，你是否准备好了享受这份舌尖的盛宴？

## 云端杯酒酿新旅

在云端之上喝酒是一种怎样的感觉？

事实上，地面上的好酒，在空中却不一定是好酒。由于高空中机舱增压，空气干燥，人们通常会失去三分之一的嗅觉，味蕾也会扭曲酒体。对于葡萄酒来说，酸度和单宁会被强化，糖分和酒精的感觉则会减弱。酸度过高、单宁过重的葡萄酒不太适合在飞机上饮用。另外，飞机上为了减少沉淀物的出现，所选的全部都是满瓶装的新酒，以保证最佳的品酒体验。

飞机上配备的酒类，主要是作为餐酒配合餐食。在飞机上点酒也颇有讲究，香槟可以作为开胃酒，舒缓精神；用餐时根据菜品和喜好，选择红葡萄酒或白葡萄酒；餐后酒可以选择干邑，有助于入眠。

法国是驰名世界的葡萄酒产地，

而在法国十大葡萄酒产区中，波尔多无疑是人气最旺、最受受欢迎的。

法航在头等舱和商务舱的酒单上大约有20多种酒，包括红葡萄酒、白葡萄酒、香槟及威士忌等。2007年份的波尔多葡萄酒稍带涩味，但口味温和，单宁适中，使其整体口感圆润均衡。值得一提的是，法航是全球唯一一家在长途航线上对所有舱位提供香槟的航空公司。法航委托法国著名的设计师吉恩·马利·马索 (Jean-Marie Massaud) 为其设计的颇长的酒杯可以在加强酒香的同时降低单宁酸浓度，更加完美地适应了品酒需求和机上服务的限制条件。

国航在头等舱提供的法国勃艮第酒是许多国航金卡会员所追逐的佳酿，勃艮第酒代表着眼力、品味及艺术的结合，入口即可感受到其力道细腻深邃、层次丰富带来的迷幻感觉。

## TIPS 法国葡萄酒十大产区

1. 波尔多产区 Bordeaux : 全世界最大的也是最好的葡萄酒产区
  2. 勃艮第产区 Bourgogne : 法国古老的葡萄酒产区，拿破仑最为欣赏
  3. 香槟产区 Champagne : 全球最好的起泡酒故乡
  4. 罗纳河谷产区 Rhone Valley : 法国最早的葡萄酒产地
  5. 阿尔萨斯产区 Alsace : 以芳香和高品质白葡萄酒闻名
  6. 卢瓦尔河谷产区 Vallee de la Loire : 有“法国后花园”之称
  7. 汝拉和萨瓦产区 Jura et Savoie : 风格独特，以“天下第一黄酒”闻名
  8. 西南产区 Sud-Ouest : 有“小波尔多”之称
  9. 朗格多克—鲁西荣产区 Languedoc-Roussillon : 法国最大的餐酒产区
  10. 普罗旺斯—科西嘉产区 Provence et Corse : 法国桃红葡萄酒的诞生地
- 波尔多和勃艮第、香槟并称为法国三大葡萄酒产地。



国航为巴黎航线乘客选择的法国博恩济贫院的沃尔内一级园布朗都特酿。

## TIPS 法国葡萄酒分级制度

法国是全世界最富盛名生产葡萄酒的国家。1936年，法国建立了当时全世界第一套最为完善的葡萄酒法律和产地保护制度，使葡萄酒行业规范上升到法律地位。决定葡萄酒好坏有六大因素：葡萄品种、气候、土壤、湿度、葡萄园管理和酿酒技术。法国人为了提高葡萄酒质量，对葡萄酒做出极为详尽的规定——这些规则为人们靠商标了解葡萄酒成分提供了最明确的线索。

法国的法律将法国葡萄酒分为3个等级。  
 第一级，AOP葡萄酒，法国葡萄酒的最高级别。原产地地区的葡萄品种、种植数量、酿造过程、酒精含量等都要得到专家认证，产量大约占法国葡萄酒总产量的35%。酒瓶标签标明的产地越小，酒质越好。  
 第二级，IGP葡萄酒，只侧重地域标志，地区餐酒的标签上可以标明产区。在酿酒风格和传统上并没有太多的束缚，但其品质相对AOP而言，难以得到更好的保证。可以用标明产区内的葡萄汁勾兑，但仅限于该产区内的葡萄，产量约占法国葡萄酒总产量的15%。  
 第三级，VDF葡萄酒，意思是酒标上没产区提示的葡萄酒。最低档的葡萄酒，作日常饮用。可以由欧盟国家不同地区的葡萄汁勾兑而成，产量约占法国葡萄酒总产量的38%。

法航在头等舱和商务舱的酒单上大约有20多种酒，包括红葡萄酒、白葡萄酒、香槟及威士忌等。



不仅如此，这些勃艮第酒背后的故事则更为感人：法国博恩济贫院名下的葡萄园是勃艮第最著名的酒园之一，自1859年延续至今每年都会举办慈善葡萄酒拍卖会，拍卖所得款项主要用于济贫院的医疗开支。

而国航每年都会参与法国勃艮第博恩济贫院的优质葡萄酒竞拍，所拍得的葡萄酒在当地酒庄经过橡木桶陈酿18个月，灌装后再经过3个月运回国内。为保障酒水品质，运输期间全程使用恒温柜控制温度。

在今年北京至欧美的航班上，国航为头等舱乘客特别奉上了博恩济贫院的一款沃尔内一级园布朗都特酿。这款酒的名字来自于一位叫佛朗索瓦·布朗都 (François Blondeau) 的慈善家，他在1811年向博恩济贫院捐赠了一座大钟以及他拥有的全部葡萄田。布朗都干红呈漂亮的深宝石红色，散发着浓郁的红色浆果香气和紫罗兰的芬芳。口感丰富浓缩，单宁坚实有力，后味持久悠长，是一款极具陈酿潜质的佳酿，与红色肉类、小牛肉搭配更是风味绝佳。

在巴黎—上海航线上，东航的头等舱、商务舱都会为旅客提供来自法国顶级产区的红、白葡萄酒。东航巴黎航线上提供的“勃艮第白葡萄酒”色泽明亮并带有金色边缘，充满花香和霞多丽的经典烘烤香气，酒体饱满鲜活，适宜与鱼类和熏肉配食；另一款“甘松世家布鲁伊酒庄干红葡萄酒”则更适宜搭配白肉佐餐，深宝石红中略带樱桃红，有着成熟的覆盆子

味道，单宁紧致，风味浓郁优雅。

另外，东航打造的“空中酒廊”也配备了3款全新年度主题酒，分别是“加州纳帕谷杰拉德仙芬黛干红”，见证了澳洲葡萄酒工业发展史的“奔富酒园蔻兰山西拉子赤霞珠”，以及有着85年悠久历史的“菲利普罗思柴尔德木桐嘉棣红葡萄酒”。

海南航空在巴黎航线上，也同样推出了具有法国特色的“法国之光特酿干红”和“法国之光勃艮第干白”两款法国葡萄酒。



海南航空国际航线两舱酒单上提供的国际获奖酒水。海南航空在巴黎航线上，特别推出了两款“法国之光特酿干红”和“法国之光勃艮第干白”的特色酒水。



## 唇齿间的法国风情

享受美食是旅途中不可或缺的部分。早期的飞机餐通常以西式为主,进入21世纪,航空公司开始提供地区性的菜式,飞机餐菜单的多样性显得尤为重要。乘坐中法航线的旅客自登机起,便开始了真正的法国之旅,美食也是航空公司争夺乘客的手段之一。

法国名列世界三大烹饪王国,法国大餐名声在外,法航的飞机餐自然也不失水准。在法航从巴黎出发的航班上,法式鹅肝酱、勒皮(Le Puy)绿扁豆、黑色羊肚菌等,均选用来自法国本土的应季食材。法国甜品界三甲之一的雷诺特甜品店(Lenôtre)为乘客供应甜点,覆盆子蛋塔、黑巧克力慕斯、葡萄柚和罗勒蛋塔、奶油杏仁冻、传统饼干和冰激凌等精致甜点,为乘客提升满足感和幸福感。法航还为从巴黎出发的头等舱乘客供应高品质的鱼子酱。

法航与多位星级名厨合作,让头等舱和商务舱的乘客能在三万英尺的高空,享受到比拟顶级法式餐厅的地道美食。菜单每两个月更新一次,以犒赏乘客们日渐挑剔的味觉,保持常旅客用餐的愉悦感。除了法式餐肴外,法航还与中国厨师们合作,为巴黎飞往北京、上海、广州、武汉、香港的商务舱及经济舱提供精致中式餐点,如鱼香肉丝、甜椒猪肉这样的传统中国美食。

餐具对于一趟飞行来说也十分重要,精致的餐具不仅是用餐时的额外享受,还会影响到飞机的排碳和能源消耗。设计师吉恩·马利·马索设计的餐具系列,精心布置在铺有白色桌布的餐桌上,每件餐具上都镌刻有法航的长翼海马标志。斜角玻璃杯以及其他餐具则是来自柏图(Bernardaud)和昆庭(Christofle)两大室内设计品牌。味美的食物,考究的器皿,此时法航的机舱仿佛一秒钟变身为顶级的米其林餐厅。



在法航从巴黎出发的航班上,法式鹅肝酱、勒皮绿扁豆、黑色羊肚菌等菜品均选用法国本土应季食材;法国甜品界三甲之一的雷诺特甜品店(Lenôtre)为乘客供应甜点。



荣获“法国最好厨师”称号的麦修·维艾内(Mathieu Viannay)主厨,负责为海南航空巴黎—西安航线的商务舱设计菜品。





国航两舱美食之一“姜茶鸭”



国航两舱美食之二“高汤燕麦龙利鱼”



国航巴黎航线的餐食选用法国当地的特色食材，保障餐食的法式特色和品质，并为两舱乘客提供量身定制的个性化餐食服务。

巴黎是国航在海外航空市场上的重点站点之一，每周有28个航班往返于巴黎、北京，10个航班往返于巴黎、上海，国航在巴黎航线的餐食上也用了许多心思，紫轩头等舱和紫宸公务舱都为乘客提供量身定制的个性化餐食服务。

国航巴黎航线的餐食选用法国当地的特色食材，保障餐食的法式特色和品质，并推出“菲力牛扒伴牛肝菌鸭肉丝佐甜酒浓汁”、“哥伦布鸡胸卷”、“蒜蓉大虾”和“鹅肝松仁点心”等法餐名菜。主厨推荐菜之一的“哥伦布鸡胸卷”，是从法国蓝带烹饪艺术学校中诞生的一道料理，因为学校名字音译过来比较像哥伦布而得名。此菜鸡肉软嫩、回味醇香，与辣酱配合可以尝到不同层次的味道。据说，这道料理也是英国女王登基时亲点的菜品之一。

途中小吃特别推出“熔岩蛋糕配哈根达斯冰淇淋”，微热的熔岩蛋糕，外围的松软和中心融化熔岩质感的巧克力，搭配柔滑的哈根达斯冰淇淋，在下午茶时间里体验冰火交融的全方位欢愉口感，带给头等舱旅客与众不同的尊享体验。在主食方面，国航紧跟国际保健食品的潮流，推出面包配橄榄油的健康饮食搭配，使食物更香，味道更醇厚。

## 中法混搭 舌尖盛宴

中法美食各有千秋各具特色，有“百味中国”和“原味法兰西”之称。法式大餐深得人心，传统的中式料理则让中国旅客的长途飞行更加轻松自在。

东航为巴黎航线准备的两舱菜谱中，前菜有8种冷荤菜品可供选择，包括选用经典法式鹅肝做成的烤酥皮鹅肝配山楂钵酒吉力冻、羊肚菌鳗鱼虾卷、煎松茸片与鲍汁海参，以及黑鱼子酱与烟三文鱼等。主菜的选择也同样丰富，不仅有香煎鹅肝煎小牛排、河鳗卷虾饺、BBQ烧肋排等西式美食，中式美食也是东航国际长途航线上的一大特色。

东航巴黎航线的头等舱还可以在飞机上品尝到热腾腾、香喷喷的大碗汤面，以及“烩鲍鱼片菜泡饭”等极具上海特色的创新菜品。在前菜、主菜大快朵颐之外，如果想要清爽的餐食去腻，则一定不能错过清淡的法式蔬菜汤。

海南航空则邀请了荣获“法国最好厨师”称号的麦修·维艾内(Mathieu Viannay)主厨为巴黎—西安航线的商务舱设计菜品。海南航空每季度都会更换新的菜品，第四季度将推出鹅肝酱配朝鲜蓟沙拉、煎扒海鲈鱼配荞麦薄饼、焦糖苹果挞等法式传统料理。

朝鲜蓟也有法国百合之称，口感苦后回甘，在法餐中常用来做前餐或沙拉。鹅肝酱是法国最著名的美食，配朝鲜蓟沙拉作为前菜，最适合以香槟为配酒提高味蕾灵敏度。另外，海南航空从巴黎—西安的回程航线上，还配有法式罗勒番茄浓汤、

东航的两舱美食不仅有①BBQ烧肋排、②煎银鳕鱼、③河鳗卷虾饺等西式美食，④包糠豆酥丸等中式美食也是一大特色。



1

法式红酒炖牛腩、皇室圆顶御饼、法式煎饼佐枫糖鸭梨及杏片等菜品，满足旅客的味蕾及感官享受。

在西安—巴黎的去程航线上，海南航空在商务舱提供的传统中式料理，既有豉油鸡佐香辣元贝配龙须菜、宫保炒鸡球、豉椒蒸桂鱼等菜品，更有孜然牛肉饼、香葱油酥饼、鸡肉荷叶饼、牛肉夹馍等西北特色，可以让乘客品尝到滋味丰富的地域美食料理。

人类学家杰克·古迪(Jack Goody)曾说过：“在古代文明里，只有亚洲和欧洲人分出了食物的阶级。”美食无国界，三万英尺的高空上更无国界之分，云端上的美食不仅可以满足口舌之欲，其中的情趣也是别有一番滋味。✈



2



3



4



# French Cuisine in the Clouds

By Liu Jiuyang

French and Chinese cuisine is the best representative delicacies in the world. Since the opening of the air services between France and China, French and Chinese airlines are continuing improving the air services, the demands of passengers are also increasing. French wine, champagne, caviar, foie gras and steak has become essential delicacy in the first and business class of France-China route.

Are you ready to enjoy the feast at thirty thousand feet in the sky?

France is the world famous wine producing area. There are about 20 kinds of wine in the Air France first and business class cabin list. Air France is also the only one airline company in the world which can offer champagne to all classes of service offered on long-haul routes. The famous French designer, Jean-Marie Massaud, designed the unique wine glasses for Air France.

The vineyard of Hospices de Beaune is one of the most famous vineyards of Burgundy. Air China would participate the charity wine auction in the Domaine des Hospices de Beaune. On the flights between Europe, the United States and Beijing this year, Air China has offered the Cuvée Blondeau of Volnay 1<sup>er</sup> Cru Contrôlée. China Eastern Airlines provide Bourgogne Blanc Echavon on Paris routes. Hainan Airlines also offer two kinds of French wine on Paris routes.



France is one of the three largest kingdoms of cuisine in the world. As the reputation of French cuisine, Air France flight meals are also very impressive. French foie gras, Le Puy green lentils and black morel, all the seasonal ingredients are selected from France. Lenôtre, one of the top 3 French desserts, provides dessert for passengers of Air France. Air France also supply high-quality caviar for first-class cabin passengers on Paris routes. Delicious food and exquisite utensils make the cabin turn into a top Michelin restaurant.

Air China selects French local special ingredients on the Paris routes to guarantee the quality and characteristics of French. One of the desserts is special Chocolate lava cake with Haagen-Dazs ice cream. Air China always follow the international trend of health food, the bread with olive oil can make food more fragrant.

There are 8 kinds of cold dishes in the menu on Paris routes of China Eastern Airlines. The piece de resistance is very abundant, like pan-fried foie gras, fried steak and BBQ roast ribs. In addition to Western food, Chinese food is also available, like noodles and abalone slice with gruel with unique characteristics in Shanghai.

Hainan Airlines invited the Mathieu Viannay Chief, The Best Chief in France, to design the dishes for business class on Paris-Xian route. The dishes include Caramel Apple Tart, foie gras, and even the Chinese northwest food, like Rougamo, etc.

Food has no borders. Cuisine in the Cloud can not only satisfy the stomach, but also has a distinctive flavor. ✈️

Translation by Jooyang

# 跟着中法航线 游法国

撰文/本刊记者 钱擘

“你印象中的法国是什么样的？”问一百个去法国的旅行者，兴许会收到一百零一个答案。走在风情万种的香街上，遥望凯旋门，印象或许是曼妙女郎；穿行在一代代启蒙思想家留下足迹的拉丁区，印象或许是《自由引导人民》中的热血青年；而走过蓝色海岸，拜访南法小城戛纳，印象则又成了“新浪潮”那一代文艺范儿满满的轻熟男。千面法兰西，诚不我欺。





## 法航:

### 巴黎—北京 ✈️

航班号: AF382/381  
班次: 每周 7 班  
机型: 波音 777-300ER  
旅行时长: 9h55/10h55

航班号: AF128/129  
班次: 每周 7 班  
机型: 波音 777-200  
旅行时长: 9h55/10h55

### 巴黎—上海 ✈️

航班号: AF112/117  
班次: 每周 7 班  
机型: 波音 777-200  
旅行时长: 11h10/12h10

航班号: AF116/111  
班次: 每周 7 班  
机型: 波音 777-300ER  
旅行时长: 11h10/12h15

### 巴黎—武汉 ✈️

航班号: AF132/139  
班次: 每周 4 班  
机型: 空客 A330-200 / A340-300  
旅行时长: 11h/11h55

### 巴黎—广州 ✈️

航班号: AF102/107  
班次: 每周 7 班  
机型: 波音 777-200  
旅行时长: 11h45/12h50



## 在巴黎转角遇见历史

秋天的巴黎，天高云淡。法兰西第二帝国时代的皮相，蒸汽朋克的骨架，艺术家的内核，藏着印象派以来诸多大师的杰作，在 200 米外呼唤着你。一切都那么完美……除了这 200 米内无尽排队的长龙。忽然一拍脑袋，想明白了：今天礼拜二，是卢浮宫闭门谢客的日子，游客自然都涌到了面前的奥赛美术馆。

幸好，巴黎有太多选项，哪怕游客如织，哪怕摩肩接踵，她能给予的，依然比你能想象到的多得太多。三千巴黎，且饮此一瓢。

不如换个日子早点来奥赛美术馆排队，别再卡着开门点。在此左转，沿塞纳河向前，法兰西荣军院和圣路易金顶大教堂正在挥手召唤，唤你去探访拿破仑皇帝长眠的地方。

1840年，七月王朝的路易·菲利普国王把拿破仑的遗骨从流放地圣赫勒拿岛迎回巴黎，用古罗马帝王式的紫红色棺椁和8幅拿破仑经典胜利的战役壁画打造起这片空间。壁画里最显眼的一幅，就是终结了神圣罗马帝国800年历史的法军奥斯特里茨大捷。

这场彻底改变了欧洲的奥斯特里茨战役，在巴黎的头号象征并不是拿破仑墓里的壁画，而是万多姆广场上，已经被摧毁的凯旋柱——铜柱是拿破仑用奥斯特里茨战场缴获的奥军大炮铸成的；而到1871年，巴黎公社为了表达国际主义态度又

将之拆除。

巴黎就是这样一个地方，几乎在每一个街头都能遇见历史，可能还是层层叠叠的。

正对着圣路易大教堂拿破仑墓的亚历山大三世桥，以俄罗斯罗曼诺夫王朝亚历山大三世沙皇之名命名。1900年落成，堪称塞纳河上最辉煌壮丽的桥，以示俄法友谊；1812年拿破仑进攻俄罗斯大败撤回，则是法兰西第一帝国由盛到衰的转折点。近100年间，时光变迁遥遥相对。

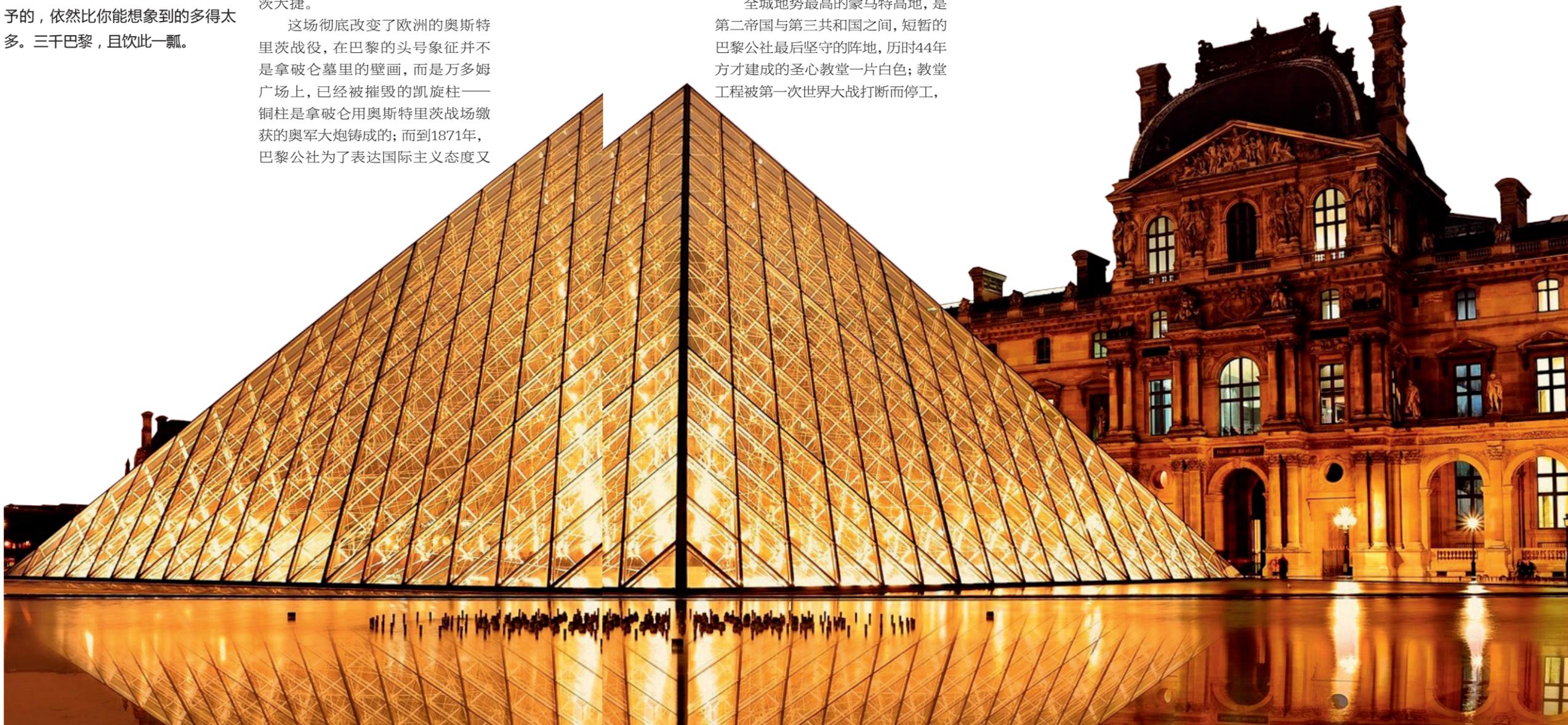
全城地势最高的蒙马特高地，是第二帝国与第三共和国之间，短暂的巴黎公社最后坚守的阵地，历时44年方才建成的圣心教堂一片白色；教堂工程被第一次世界大战打断而停工，

1919年建成后依然命运多舛，20年后又被第二次世界大战的战火摧毁了经典的彩色玻璃，直到1946年才得以重新修复……80年的法德之争、欧陆战火云集在这一点上。

自然，巴黎历史浓度最高的地方莫过于拉丁区的先贤祠。当一跨进建筑大门就迎来傅科摆，当左拉、雨果、卢梭、伏尔泰的名字扑面而来……法兰西在迈向近代化的历史上作出的贡献，让人不得不肃然起敬。居里夫妇的身后地，是先贤祠里唯一以家庭状

态出现的墓室，墓室里的喷绘甚至还有中国纪念居里夫人诞辰100周年大会时的照片。

若干年后才知道，先贤祠这座建筑的造型，与它的法语名字“Panthéon”，其实都是来自罗马的万神殿——那座从罗马帝国时代幸存至今的华丽神庙。可是，即使若干年来到罗马，走进万神殿，还是发觉，自己的心，依旧更多偏爱凝聚无数历史智慧和耀眼灵魂的巴黎先贤祠。



## 为什么应该炸掉蒙帕拿斯

入夜，站在杜乐丽花园与协和广场的交界处，选个位置站定，在原地慢慢转上一整圈，完美的天际线在你眼前优雅从容地渐渐绵延，直到在某一个角度感觉异样——从奥斯曼接受拿破仑三世委托、几乎将整个旧巴黎大拆一遍彻底重建以后，就变得精美统一的城市中心风貌，在这个视角上被一块巨大的、生硬的、粗鲁的长方形强行切断。

是的，那就是蒙帕拿斯大厦，曾经的欧洲头号摩天大楼，巴黎中心唯一的超高层建筑，除了埃菲尔铁塔之外巴黎最高的位置……然而头衔越多，这幅建筑的争议也越来越大。

“巴黎最值得登高的地方，因为登上它之后就看不到它自己了”、“巴黎最想炸掉的建筑物”……从1972年建成开始，它收到的冷嘲热讽就不计其数。上世纪六七十年代，法国政商界不乏蒙帕拿斯大厦的坚定支持者，希望以此让法国的商务金融产业对标大西洋对岸，可最终大众的着眼点却几乎都是城市景观。

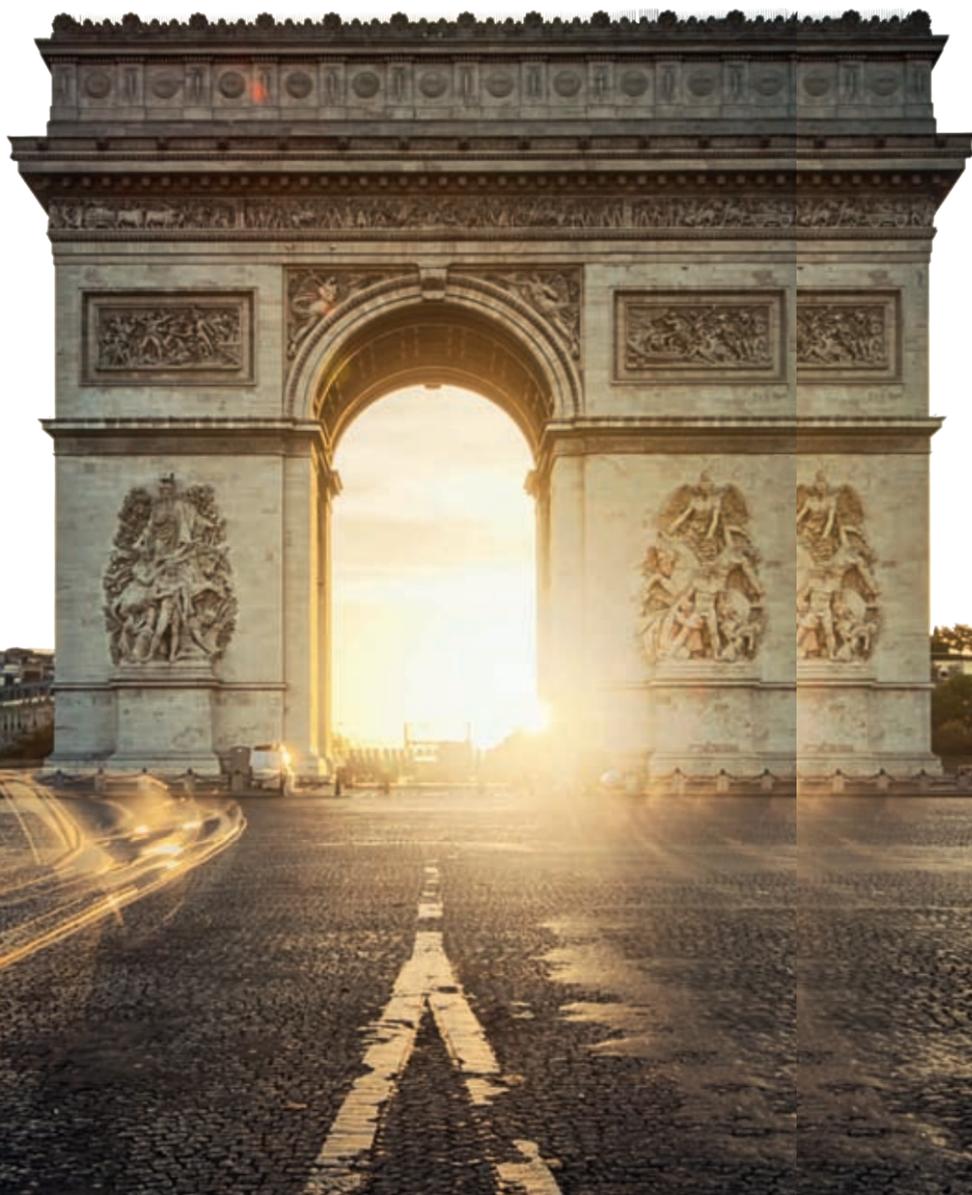
没办法，这就是巴黎，无数人念兹在兹、全欧洲甚至全世界最美丽

的大都会。太多人期待它留在1860年代建成之际的景观风情里，但从埃菲尔铁塔、蓬皮杜艺术中心到玻璃金字塔，也不时有迥然不同的建筑嵌入城市，又成为风景。

而今天，站在香榭丽舍大街遥望两头，从卢浮宫、杜乐丽花园、协和广场、方尖碑、凯旋门……直到拉德芳斯的商务区，这条城市中轴线

依旧最为引人流连。那么，长在中轴之侧的蒙帕拿斯到底是美是丑？该不该被炸掉？

不知道，反正埃菲尔铁塔、玻璃金字塔和蓬皮杜都曾经迎来这样的争论，只是蒙帕拿斯持续得更久一点。这份让亿万人的牵肠挂肚与莫衷一是，何尝不正是巴黎的魅力所在呢？



## 爱与恨之间的太阳王

1661年，法国波旁王朝的路易十四国王应他的财政大臣富盖（Fouquet）邀请，去参观大臣新落成的官邸并赴宴。然而，太阳王伟大的小心脏却在参观后被深深刺激了：为什么，大臣的府邸，会比自己的宫殿更加奢侈华丽？

仅仅几个星期之后，坚信“朕即国家”的路易十四愤怒地把富盖投进监狱，罪名是贪污。而给富盖建造府邸的几乎原班人马则被拉到了巴黎西南郊，开始为国王设计建造更加宏大更加穷奢极欲的宫殿。

于是，我们在今天看到了镜厅、看到了大套房、看到了战争廊——是的，这就是脍炙人口、名满天下的凡尔赛宫。

当年的路易十四将法国带上了国力的巅峰，成为欧洲头号强国、风尚中心，使法语成为全世界的外交语言。但也是这位君王极力营造宫殿和打造奢靡生活方式的惊人开

支，又在晚年让法国国库空虚、财政债台高筑，埋下了他的孙子路易十六时代波旁王朝崩溃的祸根。

在当年的君王贵戚与草根民众都远去之后，驻足凡尔赛，隔着大历史，我们既触摸建筑之美，也会同情在波旁时代重负民生之艰的普罗大众。你该恨他还是爱他？

太阳王的宫殿，从此更为诸多欧洲王室树立了榜样：在维也纳，是奥地利帝国哈布斯堡王朝的美泉宫；在伊斯坦布尔，是土耳其奥斯曼帝国的多玛巴赫切宫；在圣彼得堡，是俄罗斯罗曼诺夫王朝的冬宫、夏宫和叶卡捷林宫……建筑之美与民生之艰的矛盾，就这样从凡尔赛延伸到全欧洲。不管每个人给出的答案分别是什么，都诠释着巴黎在欧洲风云舞台上无可取代的地位与角色。



### 国航：

#### 北京—巴黎

航班号：CA875/876

班次：每周7班

机型：A330

旅行时长：11h20/10h20

航班号：CA933/934

班次：每周7班

机型：Boeing 777-300

旅行时长：11h05/10h05

#### 成都—巴黎

航班号：CA457/458

班次：每周4班

机型：A330

旅行时长：11h05/10h05

#### 上海—巴黎

航班号：CA833/834

班次：每周5班

机型：A330

旅行时长：12h25/11h20





### 东航：

#### 上海—巴黎

航班号：MU569/570  
班次：每周7班  
机型：空客 A330  
旅行时长：13h30/10h20

航班号：MU553/554  
班次：每周7班  
机型：空客 A330  
旅行时长：13h25/10h35

#### 昆明—巴黎

航班号：MU773/774  
班次：每周3班  
机型：空客 A330  
旅行时长：13h40/10h20



塞纳河畔，花都巴黎，让人几乎无法走出的温柔乡。但是，如果你能硬一硬心肠，朝她挥挥手；然后拿起一支圆规，以巴黎为圆心，画出一道道同心圆：1小时高铁/航班旅程，1.5小时旅程……你会发现，每一个同心圆画过的地方都充满精彩。

### 旅行之圆1小时版

#### 里尔：很不法国，很法国

除了巴黎，法国之行还能去哪里？向南，向普罗旺斯，向蓝色海岸，似乎成为标配的答案。

可是，为什么不试试向北呢？从巴黎出发，搭高速列车仅仅一个钟头，巴黎以北的第一重镇、法国第四大城市里尔就出现在眼前。

如果你习惯了圣母院的塔尖、拉丁区慵懒闲散的气质或是温暖的地中海滨，里尔确实很不法国，这里的雨天多了些，建筑的法国风格淡了些。原因也很简单，英吉利海峡在不远处风高浪急，荷兰的、奥地利的、德国的经济或者军事势力更曾经在这里一次次交锋，无论自然或者人文，元素自然变得丰富。

里尔老城之中最具代表性的地标是老证券交易所，典型的佛兰德斯建筑，始建于17世纪中叶——正是荷兰作为海上马车夫、统治欧洲金融与商业的时代。位于北部的里尔自然成为法国面向荷兰这个商业超级大国的门户与窗口，与荷兰本土一脉相承的建筑风格、纷至沓来的荷兰商人……

如今，建筑风采依旧，老证券交易所曾经见证过的繁华则已经谢幕；此外，这里更是体验里尔平常日子的好地方——老交易所现在也作为市场使用，你能看到市民出售家用二手物品，草根艺术家展示自己的大作。

里尔的美食更给人带来北海沿岸的气息，餐馆里的本地佳肴，就

是食客面前各自摆着一口锅，用白葡萄酒或者起司煮好满满一大锅淡菜；北海海水凉，比起南方的地中海滨，这里的淡菜要更加肥美。

但请不要忘记，里尔还有最法国的一面：在这座城市诞生的头号名人，就是戴高乐。里尔市Princesse街9号，戴高乐出生的地方，如今已成为拜访者络绎不绝的纪念馆。



#### 兰斯：圣女贞德梦想之地

你或许没有听说过兰斯，但你一定听说过圣女贞德，听说过她的梦想——让查理七世在历代法国国王举行加冕礼的教堂中正式登基，驱逐占领法国北方的英国侵略军、光复国土。

这座贞德奋勇收复的梦想之城就是兰斯。包括1429年在圣女贞德护送下、来到这里的查理七世在内，从11世纪第一位法国国王克洛维一世开始，先后有25任法国国王在兰斯的圣母大教堂加冕，兰斯也因此被称为法国的“王者之城”。

在当代史上，兰斯同样成为重要的转折点——1945年5月7日，纳粹德国对西线盟军的投降书签署仪式，就在兰斯举行。

作为法国国王加冕仪式举行地的兰斯圣母大教堂，是当之无愧的建筑杰作，被称为全法国最美丽的哥特式教堂。教堂的雕塑更是闻名遐迩，其中头号代表作是如今被视为兰斯象征的“微笑的天使”，另一著名雕塑，就是圣女贞德。

除了饱览美景之外，到兰斯旅行，另一重享受是畅饮美酒——这座城市同时也是法国香槟大区的首府。总之，从巴黎搭乘TGV高铁东行一小时，你会收获许多。

#### 里昂：今日法国与古代高卢之间

即使在中国游客中，随便拉一个人问起法国的象征是什么，十之八九也都能流利地回答你：高卢雄鸡。

高卢，法国的古称。一代雄主凯撒大帝还在担任古罗马将领时，就挥师北上，把这块土地并入罗马版图，成为高卢行省。凯撒的《高卢战

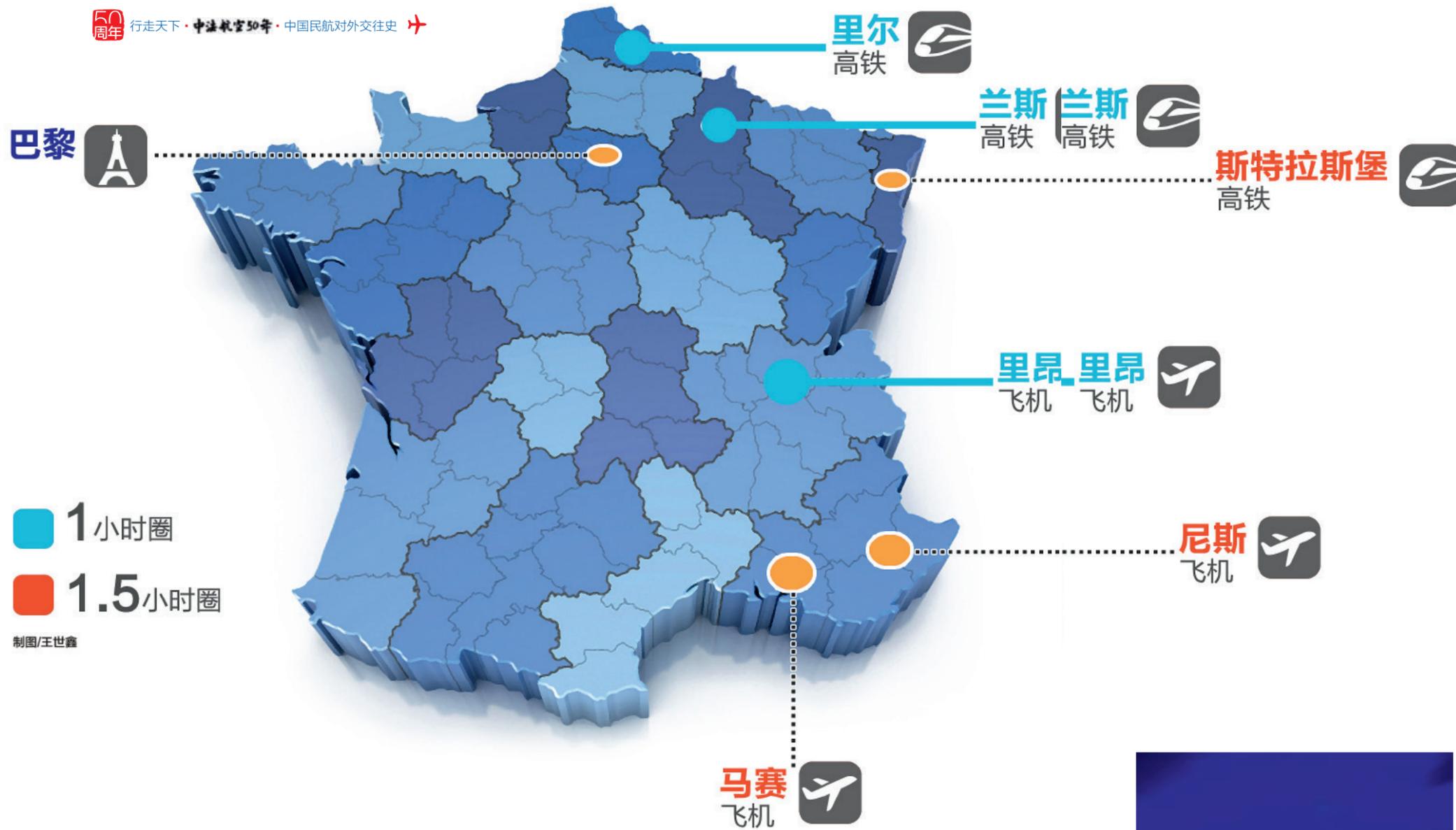
记》也是千古名篇。可到了今天，你要在巴黎之类的地方找一点罗马时代的高卢遗迹，实在颇为困难。幸好，我们还有里昂。

里昂，法国内陆重镇，法航每天都有若干民航航班穿梭在此地与首都之间，空中行程不过短短一小时。

曾经最豪华的古罗马剧场就在这里。里昂古罗马剧场是公元前15年、凯撒的义子奥古斯都大帝时期，高卢行省修建的，也是法国保存至今最古老的剧场。直到今天，里昂古罗马剧场依然会举行演出，用舞台艺术悄然串起两千年的风云。

除了厚重的历史之外，里昂也能展示今日法国的缤纷多彩。

汇流博物馆(Musée des Confluences)，2014年刚刚竣工开放，位于里昂城区河流汇流处的博物馆，被称为法国最新、最现代化的大型博物馆，围绕自然与人文历史的陈列主题，古老展品与现代布展手段在这里交相辉映，在你习以为常的卢浮宫、奥赛美术馆之外，呈现出法国博物馆的另一种可能。



1小时圈  
1.5小时圈  
制图/王世鑫

旅行之圆1.5小时版

马赛: 以国歌之名

论及中国人最了解的外国国歌名称, 法国国歌《马赛曲》一定是其中之一。连早年的国产电影《聂耳》当中, 也有如是桥段——这位后来的《义勇军进行曲》作者, 早早就有了创作“中国的《马赛曲》”的理想。

从巴黎到地中海边的法国最大海港马赛, 依靠今天的民航技术, 一个半小时的空中旅程就足够了。

马赛港作为城市之母, 自然是不能错过的。港口至今树立着纪念碑,

纪念古希腊航海者踏足这里、开辟港口、孕育城市的历史。而今天的马赛港既是法国第一大商港, 也是让人食指大动的渔港; 等新鲜渔获登岸后, 到一溜排开的海鲜餐厅就餐, 对着地中海的海水和码头上的帆樯如林, 格外惬意。从港区码头坐渡轮, 转眼就可以抵达伊夫岛——昔日的监狱、如今的度假好去处, 大仲马笔下基督山伯爵的被关押地。

马赛虽然毗邻大海, 淡水资源在过去却并不充沛。19世纪, 为了解决

城市之渴, 将浩大的杜朗斯河水引入马赛, 工程历时10年终于完工, 85公里河道, 18座引水桥。为了纪念来之不易的宝贵水源, 马赛修建了华丽的隆尚宫(Le Palais Longchamp)。这里既是建筑杰作, 也有值得拜访的美术藏品, 如果你到马赛, 千万不要错过。

尼斯: 游不尽的蓝色海岸

2015年秋天, 土耳其南方的地中海滨城市安塔利亚, G20峰会聚焦了



全世界的目光, 也因此让更多人了解了美丽的地中海鹅卵石海滩。作为法国海滨度假地的象征, 南法重镇尼斯同样也以这样的海岸著称。

尼斯的鹅卵石海滩名为“英国人大道”(Promenade des Anglais), 明快的卵石铺陈在温柔的地中海之畔, 风情万种。该名字源于这座城市和他的英国粉丝的故事——英国人刘易斯·卫(Lewis Way)因为热爱此地风景, 1820年自费请人修建了这条路, 所以得名。

如今这条海边大道已经成为尼斯的标志之一, “英国人大道”从尼斯机场往市区一直延伸长达5公里, 两旁遍布豪华酒店、名品店与艺术画廊, 也少不了散步、轮滑和骑自行车的人, 以及街头艺术家。“英国人大道”所对的海湾则名唤“天使湾”(Baie des Anges), 因为岸线像天使翅膀一样的优美弯曲所以获此雅称。

作为距离巴黎仅仅1.5小时空中航程的航空枢纽, 尼斯也是整个蓝色海岸的门户。法国电影名城戛纳、以美丽海景和富豪云集著称的欧洲袖珍国家摩纳哥, 都是从尼斯出发, 坐公交就能抵达的度假胜地。

斯特拉斯堡 故垒萧萧芦荻秋

要说起国人最熟悉的外国文学作品, 都德的《最后一课》一定极有竞争力。这则入选过一代代语文教科书的名篇, 文中韩麦尔先生所发字帖上的圆体字“法兰西”、“阿尔萨斯”, 让即使从没到过中国的中国人, 也都牢牢记住了这片法国最东部的国土, 昔日法德世仇的漩涡核心。

自然, 也有认真的历史考据者提出了质疑。比起都德简单明快的民族主义行文, 阿尔萨斯曾经的历史要复杂得多, 也确实曾经长期属于德意志诸邦, 甚至莱茵河畔、阿尔萨斯大区的首府也是一个充满德语气息的名字: 斯特拉斯堡。



海南航空:

杭州—西安—巴黎

航班号: HU7907/7908  
班次: 每周3班  
机型: 空客 A330-200  
旅行时长: 10h55分钟 / 15h10分钟



而在二战结束、法德和解逾半个世纪之后, 今天的旅行者从巴黎坐一个多小时的高铁来到这里, 将看到的也终不再是国防前线的紧张肃杀。

斯特拉斯堡大教堂采用了巨型哥特式建筑中难得的红色砂岩, 明媚温暖; 比起多数大教堂常见的凌厉立面, 它的外形则以无数细致、精美的细部花纹而让人叹为观止。

把三十年战争、拿破仑战争、普法战争和两次世界大战甩在身后, 今日的斯特拉斯堡, 是欧洲议会的所在地, 欧洲一体化的枢纽之一。如果遇到开放日, 欧洲议会中心也能接待普通游客入内参观。值得一提的是, 当地最有名的美食德国特色十足: 酸菜炖肘子, 再配大块土豆。

餐后, 踱到莱茵河边散步消食, 还能看见饱经沧桑的国境碉堡上有战火留下的弹孔。只要你愿意, 随时可以徒步过桥、随意穿行法德两边。中国古人的诗句说: 故垒萧萧芦荻秋。✈

# Magnificent French Trip with Air Routes

By Qian Bo

Paris is one of the most important tourist destinations for the Chinese, now there are 89 flights per week from China to Paris. The Sino-French air routes will give you a magnificent French trip.

Ah, Paris, the most beautiful capital in the world! People always hope to stay here in the memory of the 1860s, but the Eiffel Tower, the Pompidou Arts Center and the glass pyramid now have already been the symbol buildings of the city. People could experience different era in Paris. Here, you also can't miss the

Louvre, the Tuileries Garden, Place de la Concorde, and the Triumphal Arch. The central axis in Paris is beautiful as ever.

Paris is such a place. History is everywhere. If you could leave the city and leave its beauty, oh I know it's so hard, just take TGV for 1 hour, France has many other beautiful places to be found!

### Lille: not French, too French

Just 1 hour by TGV from Paris, the biggest city in the north, Lille is here. The most famous landmark

building in the old city is the Old Stock Exchange, a typical Flanders building, built in the mid-17th century. It was the work in the era when Netherlands was called Sea Coachman, and ruled European finance and commerce. Lille then was the door to Netherlands, and kept the Dutch architectural style.

### Reims: The dream of Joan of Arc

Perhaps you have not heard Reims, but you must know Joan of Arc who has devoted a lot to expelling the British invaders.

The most famous architecture, the Reims Cathedral, is called the most beautiful gothic church in France. The most famous sculpture is the Smiling Angel, and another is of course the Joan of Arc .

### Lyon: Between modern France and Ancient Gaul

Lyon is the flourishing city in France. It takes only 1 hour to go to Paris. The magnificent Roman Theatre is here, built in the Emperor Augustus period in 15 BC., which is the oldest theatre in France. People could still watch shows here today.

### Marseilles: For the name of national anthem

Marseille as the mother city cannot be missed. The sailor of ancient Greek was the first arriving Marseilles and establishing the city, now there is still the monument in the port for those pioneers. With the excellent location, you mustn't miss the fresh sea food here.

### Nice: Cote d'Azur

The Promenade des Anglais is

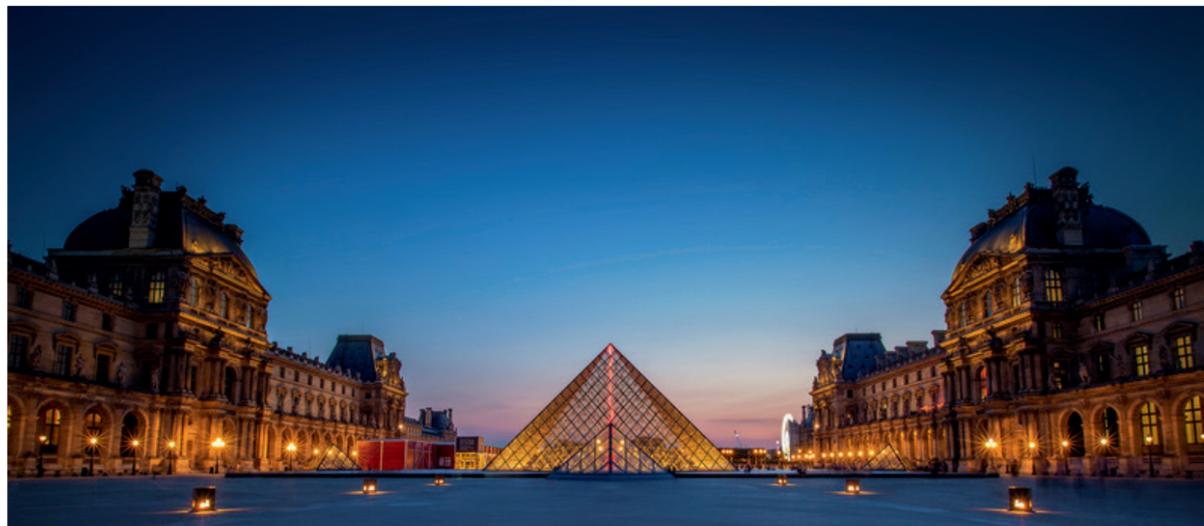
one of the symbols of Nice. It extends from the airport on the west to the Quai des États-Unis (United States Quay) on the east, a distance of approximately 7 km. The gulf nearby is called Bay of Angels (la Baie des Anges), because the coastline is so graceful, just like the wing of angel. Along the road are grand hotels, galleries and luxuries. There are also the people in promenade, riding bike skidding, and the street painters.

### Strasbourg: a little German

Alsace has a far more complex history, and it has been truly ruled by Germany. So the capital of Alsace got such a German name: Strasbourg.

After Thirty Years' War, Napoleon War, Franco-Prussian War, the First World War and the Second World War, Strasbourg now is the location of the European Parliament, one of the centers of European integration. Tourists can visit the Center of the European Parliament at the open day. ✈️

Translation by Xiao Xiaowei





抗日战争时期的昆明巫家坝机场。

# 世界航空史中的中国

撰文/本刊特约撰稿人 王勇

50年前，中国和法国签订航空交通协定。1966年9月20日，法国航空公司“舍维尼城堡”号波音707飞机途经雅典、开罗、卡拉奇、金边，最后降落在上海虹桥机场，开启了巴黎到上海的固定航线。由此，法国成为西方国家中第一个与中国签订航空运输协定的国家，巴黎至上海航线也成为我国同西方国家开通的第一条航线。中法之间首条航线的开辟，对于新中国打破西方的封锁、发展与西方国家的关系、扩大对外影响起到了很大的促进作用，具有重要的政治意义。

把时钟拨回到105年前，同样是在上海，一位叫范龙（Rene Vallon）的法国人来华进行飞行表演。

他曾在欧洲飞行多次，是第一个在上海空中飞行的人，也成为中法航空交往最早的见证者。可惜的是，1911年5月6日下午，范龙在上海泔城桥赛马场作飞行表演时，不幸飞机失事，机毁人亡。他也成为第一个在中国牺牲的外国飞行家。当时，一些外国人在中国的飞行表演，使中国人得到了直观的感性认识，引发了对航空事业的兴趣。在同年4月，从法国学习飞行回国的秦庸庸驾驶法国高德隆单座教练机在北京南苑机场进行飞行表演，实现了中国人在中国领空上首次成功飞行。几年后，中国民航艰难起步，而同包括法国在内的世界民航的交往也从那时开始，跌宕起伏，延续至今。



左图：1911年，一位叫范龙（Rene Vallon）的法国人来华进行飞行表演，是第一个在上海空中飞行的人。

右图：1919年3月，中国最早的民航机构——北洋政府的筹办航空事宜处成立。1920年5月，中国第一条民用航线——京沪线京津段开航。图为首航时北洋政府与各界代表的合影。

### 蹒跚前行的三四十年代

20世纪20年代，欧洲各主要城市间都建立了航空运输线，一个遍布欧洲的航线网得以形成。此后，上世纪20年代末以及30年代各国又开始组建世界性的航空网。

德国汉莎航空公司成立后，开始拟订向远东地区扩充势力的方针，而且把主要目标瞄向了广阔的中国航空市场。1926年的七八月间，汉莎航空公司进行了从柏林飞越苏联莫斯科、西伯利亚到中国东北的分段试验飞行。此后，汉莎航空公司派出代表与中国国民政府交通部进行了一年多的反复会谈。1930年2月，双方签订了《欧亚航空邮运合同》和合资经营欧亚航空公司的协议。双方约定，共同组织成立一家经营欧亚两大洲航空邮运的欧亚航空公司。该公司于1931年2月1日

正式成立，5月31日正式开航。

1932年5月，法国东方航空公司首席飞行员莫里斯·诺格驾驶飞机从越南西贡（今胡志明市）起飞，经香港到达上海。逗留期间，他专门强调了上海作为交通运输枢纽的重要性。1935年，中法双方签订联运合同，由中国的航空公司开通上海—广州—越南河内航线，到达河内后乘客和邮件再转乘法国航空公司的航班直飞巴黎或马赛。1937年，中国全面抗战爆发后，由于上海和广州的陷落，这条航线被迫停航。但经过外交努力，1938年后法国航空公司和中国航空公司先后开通河内—昆明—河内航线，为中国政府在抗战初期获取外援起到了一定的作用。

20世纪20年代末，美国的民航

运输迅速发展起来，并逐渐超过了欧洲。而市场的需求也使民用飞机的研制出现新的飞跃，在这方面美国的优势更是明显。1933年，波音公司开发出一种新型民用飞机，称为B-247，它的外形新颖，采用半硬壳机身及可收放式起落架等新技术，可载客10人，性能超过当时所有的民航机，被公认是第一种“现代化”的民航机。几乎同时，道格拉斯公司推出了性能更优越的DC系列飞机，洛克希德公司也致力于开发新型的民用客机，这些都推动了飞机技术的革命。

1930年8月，中美合作的中国航空公司成立。该公司成立后，得到了南京国民政府的大力支持，在技术设施和业务经营上较其他航空公司都处于领先地位。

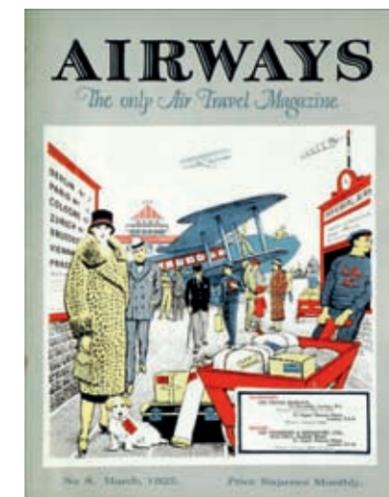
### 民航事业的发轫

1919年3月，中国最早的民航机构——北洋政府的筹办航空事宜处成立。1920年5月，中国第一条民用航线——京沪线京津段开航。此后，旧中国民航开始逐步发展起来。

而世界上最早的空中定期航线是由德国飞艇股份公司在1909年开通，用飞艇载客在法兰克福、巴登和杜塞尔多夫之间作定期飞行。最早的国际民航定期客运航线是1919年3月22日，法国的法尔芒航空公司在巴黎和比利时的布鲁塞尔之间开通的。可以说，中国民航与世界上一些发达国家相比，起步稍晚。在20世纪20年代，利用第一次世界大战后大量军用飞机、技术人员、生产能力迫切需要向民用领域寻找出路的契机，英、法、德等国民用飞机的研发制造逐步处于领先地位。与此同时，欧美各国的民航运输蓬勃发

展，开始将航线延伸到世界的更多地方。而此时，中国北洋政府所开辟的一些航线由于经费困难、设备不完善等原因，运行时间不长往往就被迫停航，只能羡慕地看着其他国家的发展。

1924年4月24日，法国人乔治·贝勒迪埃·杜瓦日和他的机械师吕西安·贝日安驾驶着单发动机飞机——布雷盖19，从巴黎出发前往日本东京。经过多次中途停靠后，5月20日他们在上海江湾的马戏城着陆。由于导航错误，飞机落在了一个排水沟里，造成损坏。此时，他们已飞行90个小时，飞行距离达16450公里，创造了当时的纪录。由于飞机损坏严重，中国政府又为他们提供了一架布雷盖14飞机以完成余下的行程。5月29日，杜瓦日义和贝日安离开上海，途经北京、沈阳、韩国大邱、日本大阪，于6月9日抵达日本东京。



20世纪20年代，欧洲各主要城市间都建立了航空运输线，一个遍布欧洲的航线网得以形成。

## 战后的恢复与发展

第二次世界大战结束后，中国的中国航空公司和中央航空公司（由欧亚航空公司改组而成）在技术和业务方面都有较大的发展。中国航空公司运输总周转量在国际民航运输协会各成员国航空公司中排名第8位。与此同时，1946年12月20日，南京国民政府与美国签订了《中美空中运输协定》。协定主要规定，在中美两国领土间设立并发展空中运输。双方各指定3处地点，供两国航空公司在此承载客货和邮件。其中，中国为天津、上海、广州，美国为旧金山、檀香山、纽约。双方设定的航线有3条，分别为北太平洋线、太平洋线和大西洋线。协定签订后，美国的泛美、西北两家航空公司分别在1947年的6月和7月开辟了3条航线。其中，西北航空公司在半年多时间里飞上海的就有141架次。而中国方面只有中国航空公司在1947年10月开辟了上海经关岛、威克岛、中途岛、檀香山到达旧金山的太平洋线。

在中法方面，1946年12月南京国民政府同意法国航空公司每月可以有两个从越南西贡（今胡志明市）到上海的航班，1947年后改为每周一班。1947年，法国航空公司还使用DC4客

## 中法之间首条航线的开辟，使新中国民航打破了西方封锁，中国与西方国家的联系从此进入空中时代。

机试航巴黎—上海。1948年5月，法国政府又与南京国民政府签署协议，准许中国与法国各指定一个或数个空运组织，自昆明（河内）至河内（昆明）间经营商业航空。此后，法国航空公司使用DC3飞机开辟了从越南西贡（今胡志明市）经越南河内到昆明的货运航线。中国航空公司也开辟了从上海经昆明到达河内的航线。

二战结束后，欧美各国的民用航空运输都迎来了发展高潮。一方面，大战时期因军事需要世界各地兴建的大型机场为战后民航迅速发展创造了良好环境；另一方面，喷气机投入使用不仅使民航飞机的速度提高，而且使飞行高度跨入到平流层，提升了安全性和舒适性。最初使用涡轮喷气技术的民航机是1950年英国的子爵式，活塞螺旋桨客机基本上走入了历史。20世纪50年代末，美国波音公司推出了新机型波

音727，其市场占领极为成功，几乎囊括了当时西方世界所有的空运市场。1967年，波音公司又推出了翼下安装双发动机的波音737。为减少操作成本，波音737是世界上第一个取消了机械员的客机，也是当时150座客机中最卖座的机型。在20世纪五六十年代欧美各国恢复、发展民航业的过程中，除了研制和应用新机型外，就是不断完善、壮大航空公司的力量，不断开辟新的航线。

新中国成立后，在很长一段时间里，由于受到物质和技术条件的影响，中国民航发展的速度比较慢、规模也比较小，但以此为手段加强与外界之间沟通联系的脚步始终没有停下。20世纪50年代，中苏之间开通北京—伊尔库茨克航线，不仅使中国首都与苏联和东欧各国的联系更加畅通，而且通过联运扩展到欧洲其他一些城市和南北美洲一些国



1949年11月9日“两航”起义的飞机中，有一架最大的中央航空公司的CV-240型XT-610号飞机是领队机。起义成功后，原中央航空公司广大员工纷纷要求将此飞机更名为“北京”号或“人民”号，以表示回到祖国的首都、投入人民的怀抱。军委民航局获知后，局长钟赤兵立即向中央军委副主席周恩来报告，周恩来副主席很快就批复同意XT-610号飞机命名为“北京”号。



1965年3月，周恩来总理在乘坐外国航空公司专机赴罗马尼亚访问途中，对民航总局相关负责人说：“中国民航不飞出去，就打不开局面。一定要飞出去，才能打开局面。”

家。例如，1956年10月中法之间就是利用这样的渠道实现了间接通航。当时，中国民航的飞机飞到伊尔库茨克后，接着由苏联飞机联运到布拉格，再由法国航空公司完成从布拉格到巴黎的飞行。20世纪60年代，实现了中国与巴基斯坦通航，从而打开了西部大门，使中国的民航飞机可以经巴基斯坦直接飞抵欧洲和非洲。

1964年1月，中法建交。法国是

在西方大国中第一个同新中国建立大使级外交关系的国家，中法建交标志着中国加强同西欧国家关系的一个重大突破。1966年6月，中法两国间航空运输协定签订。9月，法国航空公司开航上海，它也成为与中华人民共和国通航的首家西方航空公司。9月20日，“舍维尼城堡”号波音707飞机第一次降落中国领土，从此开启了巴黎到上海的固定

航线。全程20小时40分钟，途经4个中转站：雅典、开罗、卡拉奇和金边，最后到达上海虹桥机场。中法之间首条航线的开辟，使新中国民航打破了西方封锁，中国与西方国家的联系从此进入“空中时代”。中法通航也进一步打开了向西方开放的大门，对中国发展与欧美国家关系、扩大对外影响起到了很好的促进作用，具有重要的政治意义。

## 调整中的世界与中国民航

20世纪五六十年代，由于民航运输市场的价格保护、便宜的航空燃料和消费不断增加，造成大飞机日益涌现。1969年，波音747原型机出厂，次年便由泛美航空公司投入纽约与伦敦之间的航线运营。但好景不长，随后上世纪70年代初期欧美各国遭遇了严重的石油危机，高油价、航空旅游需求降低以及国际航

班的供过于求，严重影响着航空公司盈利。特别是当初看好而花大笔经费购买波音747的航空公司运营成本大幅度上升，损失不小。此时，欧洲的英、法、德三国政府商定，要合作发展一种新型的中短程宽机身客机，并把它取名为空中客车（Air Bus）。1970年12月，空中客车公司正式成立，基地设在法国南部的图

卢兹。到20世纪70年代末，基于航空公司燃油节省等方面的考虑，空中客车公司生产的空客A300的销售量持续上升，它的第二个衍生产品空客A310也逐渐进入市场，从而逐渐形成在民用飞机制造上欧美两强相争的局面。

20世纪70年代，对欧美民航运输业来讲进入了一个调整期。中国



20世纪70年代,中国民航接连开辟北京—莫斯科、北京—上海—大阪—东京、北京—卡拉奇—巴黎、北京—德黑兰—布加勒斯特—地拉那等4条国际航线;1974年中国民航实现从东西两个方面环绕地球一周,同时试航纽约成功。

民航也迎来了一个较为有利的国际形势。1971年11月19日,国际民航组织第74届理事会第16次会议通过决议,承认中华人民共和国代表为中国在国际民航组织中的唯一合法代表。1972年2月21日,美国总统尼克

松访华,中国民航执行了尼克松总统在中国境内的专机任务。1971年中国民航购置了苏制伊尔-62型客机,1972年购置英制三叉戟型客机,1973年购置美制波音707型客机。在这一时期,中国民航接连开辟北京—

莫斯科、北京—上海—大阪—东京、北京—卡拉奇—巴黎、北京—德黑兰—布加勒斯特—地拉那等4条国际航线。1974年中国民航实现从东西两个方面环绕地球一周,同时,试航纽约成功。

## 民航的改革开放

20世纪最后的20年是民用航空制造业十分繁荣的时期。1996年底,实力强大的波音公司兼并了缺乏竞争力并且债台高筑的麦道公司,结束了两家公司长达80年的品牌竞争。而空中客车公司为了取得和波音公司并驾齐驱的地位,也不遗余力地扩大自己的产品范围,以期一举打破波音公司对大型客机30多年的垄断。

同时,民航飞机越来越成为与国民经济和人民生活息息相关的交通工具,对该行业如何实现科学管理也一直困扰着各国政府。20世纪70年代末、80年代初,欧美民航业发生了一个重大变化,就是逐步对航空运输企业放松管制。从美国开

始,改变了原先各国政府普遍实行的严格管制政策,在市场进入与退出、价格制定、航线资源分配等方面按市场化原则进行管理,企业经营活动基本不受限制。在推行国内放松管制的同时,美国政府还致力于将自由化做法推向国际。1992年,提出了“天空开放”概念。此时,欧盟虽然积极主张实行“天空开放”,但在具体的开放过程中却始终坚持自身原则,如渐进性和区域差异性。同时,欧盟在国际航空市场开放的同时,也加强了对航空市场的监管。

20世纪最后的20年也是中国民航改革开放的20年,它符合时代发展需要,更符合国家发展需要。改革开放以来,中国民航在国内较

早进行体制改革。20世纪80年代初先后购买了波音747SP型宽体客机,波音747-200、波音737和MD-80型客机,运输飞机同世界民航先进水平的差距在逐步缩小。从1987年开始,实行地区管理局、航空公司、机场分设,成立若干骨干航空公司和地方航空公司,机场作为独立的企业运营。同时,国内、国际航线进一步开辟。为了适应加入世贸组织和深化体制改革的新形势,民航加大了对外开放力度,扩大了外商投资范围,放宽了外商投资比例,拓展了与其他国家民航业的双边和多边关系,在互利原则的基础上逐步对外开放航权,积极参与国际航空事务。

## 应对21世纪的机遇与挑战

进入21世纪后,伴随着“美国金融危机”、“欧洲债务危机”之后全球经济增速的趋缓,面对“9·11恐怖袭击”、“中东政治乱局”、“乌克兰危机”等事件影响后全球范围日益严峻的航空安全形势,欧美各国都采取了一系列的应对举措。首先是加大航空安全风险防范,着力在机场安检、客舱安全、事故处置等方面强化航空安防措施。其次,众多航空公司一方面争相提升自身的服务水平和服务能力,借此满足旅客几近苛刻的需求,以便在激烈的行业竞争中取得比较性优势;另一方面则通过结盟、重组、并购等方式,进一步扩大自身规

模,力争将联盟和并购后的协同作用发挥到最大。最后,在旅行者削减出行支出的大背景下,以点到点、低票价、限制服务为主要特征的低成本航空模式异军突起,如今已成长为世界民航业举足轻重的运营方式。

与此同时,进入新世纪以来的中国民航,继续深化改革,2002年组建了三大航空运输企业集团和三大服务保障集团公司,同时绝大部分机场移交地方管理。民营航空公司不断涌现,大量国外航空公司不断开辟到中国的航线或取得境内航权。自2005年至今,中国民航的运输总量连续多年稳居世界第二位,

以中国国际航空公司、中国东方航空公司、中国南方航空公司为代表的中国主要航空运输企业加入三大国际航空联盟,国际化战略成为各大航空公司的重要的发展方向。

中国,正在由一个民航大国向民航强国迈进。

总之,无论世界风云如何变幻,民用航空所面临的机遇仍远远超过困难和挑战,并将继续对经济社会发展产生重要影响,在全球化浪潮和国际交往中继续发挥着不可替代的作用。

(本文作者系中国民航大学人文社科学院教授)

自2005年至今,中国民航的运输总量稳居世界第二位。中国,正在由一个民航大国向民航强国迈进。

摄影/梅秀华





## China in the World Aviation History

By Wang Yong

In March 1919, the first civil aviation authority in China, Aviation Affairs Arrangement Department of Beiyang Government, was established. In May 1920, China's first civil air route, Beijing-Tianjin segment of Beijing-Shanghai route, started operation. Thereafter, civil aviation of China before 1949 gradually started to develop.

However, back in 1909, the world's earliest air route for scheduled flights was launched by German Airship Travel Corporation (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft), along which passengers were

transported on airships through scheduled flights among Frankfurt, Baden and Dusseldorf. And the first international scheduled civil passenger route was opened on March 22, 1919, by the French Farman Airlines (Société Générale des Transports Aériens), connecting Paris and Brussels of Belgium. Therefore, compared with some development countries, China is a late starter in terms of civil aviation.

In the 1920s, major cities in Europe had been connected with air transport routes, constituting an air route network covering the whole Europe. Since then, from the end of

the 1920s to the 1930s, countries have started to construct worldwide air route networks.

Since its establishment, the German airlines Lufthansa started to expand its capacity to the Far East and targeted the broad aviation market of China. In July and August, 1926, Lufthansa conducted a trial flight in segments from Berlin to Northeast China through Moscow of the Soviet Union and Siberia. After the trial flight, Lufthansa sent representatives to negotiate with the Ministry of Communications of the Republic of China for several times over a year.

As a result, in February, 1930, the two sides signed Europe-Asia Aviation Transport Contract and an agreement to establish a joint venture airline, Eurasia Airlines, to operate air transport between Europe and Asia, which was officially founded on February 1, 1931 and started operation on May 31.

In 1935, China and France signed a contract to provide connecting transport services, where Chinese airlines operated Shanghai-Guangzhou-Hanoi (Vietnam) route, then French airlines would pick up the passengers and mails on their direct flights to Paris or Marseille. However, this route was forced to suspend in 1937, due to the fall of Shanghai and Guangzhou during the Second Sino-Japanese War. Thanks to diplomatic efforts, Air France and China National Aviation Corporation successively opened Hanoi-Kunming-Hanoi route, which to some extent helped the government of Republic of China to obtain foreign aid during the early stage of the war.

After the Second World War, China National Aviation Corporation and Central Air Transport Corporation (reorganized from Eurasia Airlines) both achieved sound developments in terms of technology and business. The total air traffic carried by China National Aviation Corporation ranked the 8th among member airlines of International Air Transport Association.

During a long period of time after the establishment of People's Republic of China, being limited by the material and technical conditions, China's civil aviation suffered a relatively slow development with a rather small

scale. But the steps of enhancing communication and relationship with the outside world through civil aviation have never stopped.

In January, 1964, China established diplomatic relations with France, the first major western power that set up diplomatic relations at ambassadorial level with People's Republic of China, marking a significant breakthrough in China's efforts to enhance relations with western European countries. In June, 1966, China and France signed Air Services Agreement. In September, Air France launched flights to Shanghai, becoming the first western airline to operate air routes that connect the People's Republic of China.

Opening of the first air route between China and France enabled the newly established People's Republic of China to break the isolation from western countries. The relations between China and western countries have since entered the Aviation Era. The start of air route between China and France also further opened the gates of China towards the western world, making great contributions for China to develop relationship with countries in Europe and North America, as well as to increase its appearance on the global stage. Therefore this move was of great political meanings.

On November 19, 1971, the 16th Meeting of the 74th Session of ICAO Council adopted the resolution to recognize the People's Republic of China as the sole legal representative of China in ICAO. On February 21, 1972, when US President Richard Nixon visited China, China's civil aviation

operated his special plane on domestic routes.

The last 20 years of the 20th century marked the 20 years of the reform and opening up of China's civil aviation, which answered the developing requirements of the time as well as of the country. Since the reform and opening up, China's civil aviation was an early starter in China to carry out structural reform, where it expanded the openness to the outside world, developed bilateral and multilateral relations with foreign civil aviation industries, gradually opened up traffic rights on the basis of mutual benefits and actively participated in international aviation affairs.

Since the new century, China's civil aviation continued to deepen its reform. In 2002, three major air transport business groups and three air service support group companies were established and the management of most airports was designated to local administrations. Private airlines constantly sprang up and large number of foreign airlines kept launching new routes to China or successively obtained domestic traffic rights in China. From 2005, the total traffic handled by China's civil aviation has since firmly stayed the second place across the world. Besides, as internationalization has become a significant direction for future development of major Chinese airlines, headed by Air China, China Eastern Airlines and China Southern Airlines, they joined three major international aviation alliances.

China is striding from a big civil aviation country towards a major civil aviation power. ✈

Translation by Sun Xinyu



## 资讯 NEWS

### ■ 国航举办2016年国际产品营销推广会

2016年9月1日，中国国际航空公司华北营销中心举办“国际产品营销推广会”，国航华北营销中心正式推出了自主打造并运营的旅游产品品牌“AIRCHINA爱TRAVEL”。国航赋予该品牌的定位是：品牌代表着“新的旅行体验、新的旅游方式、新的生活态度”；改变航空公司纯机票的销售模式；运用新媒体进行产品营销，实现旅游产品国航渠道在线预订；同时，国航与旅游局、机场、旅行社等合作方在旅游产品面向终端客户的营销上，统一品牌、统一产品、统一推广、统一售卖，形成合力，最终达到引导消费的目的。

国航华北营销中心总经理张兵表示：“国航长期以来的产品销售，以及与业界的合作，更多围绕着机票价格和座位资源进行着。今天，面对新时期、新形势、新任务，我们需要识变、应变、求变，需要在产品营销创新方面有新理念、新设计、新战略。”

### ■ 东航将于11月开通杭州直飞悉尼航线

东航将于11月16日开通杭州至悉尼直飞航班，由空客A330-200每周执飞3班。从11月开始，东航将有3条从内地城市飞往悉尼的航线，另2条分别为南京至悉尼（每周3班）和上海至悉尼（每周14班，从12月中旬开始）。悉尼机场董事总经理兼CEO Kerrie Mather表示：“我们期待着东航开通杭州至悉尼直飞航线，这将是内地第12个连接悉尼机场的城市。预计这条新的直飞航线将为我们带来22000人次的中国游客，预计中国游客每年将会带来8800万澳元的消费，这对于当地经济是个天大的好消息。”

### ■ 海南航空推出超女版《安全须知》

9月1日，由海南航空股份有限公司与芒果TV、云端传媒跨界合作，协同2016最高人气综艺节目“超级女声”重磅打造的新版《安全须知》于9月正式上机。据了解，海南航空此次超女版《安全须知》特邀芒果TV实力助阵以及舞团大咖“长沙V5元素”劲爆加盟。“敢ZUO敢为、想唱就唱”的2016年超级女生们化身客舱乘务员，为旅客亲身讲解、示范航空安全知识。此外，新版《安全须知》节奏欢快、动漫效果热辣张扬、励志色彩浓厚，是“青春”和“梦想”最真的诠释，同时也是海南航空安全须知不断创新的一个缩影，体现了海南航空“活力、创新、现代中国”的品牌形象。

### ■ 首架搭载LEAP-1A发动机的A320neo飞机交付

土耳其Pegasus航空公司日前成为全球首家接收由CFM国际公司LEAP-1A发动机为动力的空客A320neo飞机的航空公司。与目前最好的CFM发动机相比，LEAP-1A将为运营商在燃油消耗和二氧化碳排放上达到两位数的改善，并将大幅减少发动机噪声和废气排放。所有这些技术旨在提供更好的利用率；包括CFM卓越的可靠性；更高的资产可用性；进一步提高的在翼时间将使维护成本更低；使维修工作最小化；所有这些，都由精细的分析结果所支持，使CFM在整个产品寿命期内为客户提供定制的、可预见性维修服务。

### ■ 德事隆航空召开特殊任务运营商大会

9月8日，德事隆集团旗下德事隆航空公司与其子公司赛斯纳飞机公司及其在华合资企业——石家庄中航赛斯纳飞机有限公司，于青海西宁成功召开了特殊任务运营商大会。

本次大会由德事隆航空、中亚航空技术有限公司与亚飞太平洋有限公司联合举办。中国通航业界专家、地方政府和特殊任务运营商等120多名嘉宾齐聚一堂，共同讨论了特殊任务飞行运营方面的议题，包括人工影响气象发展现状及加强飞机作业能力的重要性、全国特殊任务飞行概况及运行规范、特殊任务飞行案例分享等。

### ■ 巴航工业收获5架E190喷气飞机订单

9月2日，巴航工业与多彩贵州航空公司签订了一份五架E190喷气飞机销售协议，其中包括两架E190的确认订单和三架E190的购买权。该确认订单将计入巴航工业2016年第三季度的储备订单中。按照当前的目录价格，该合同价值将达到2.49亿美元。

2015年6月，在第51届巴黎国际航空航天展期间，多彩贵州航空公司与巴航工业签署了一份七架E190喷气飞机确认订单，其中的四架已完成交付。巴航工业一直是中国支线航空市场的领军者，其市场份额连续多年保持在80%左右。巴航工业已在中国市场获得228架飞机的确认订单，包括190架商用飞机（其中21架正在等待政府批文）和38架公务机。截至目前，总共已交付168架飞机。

### ■ 达索猎鹰8X首次亮相LABACE

2016拉丁美洲公务航空会议暨展览（LABACE）于8月31日至9月1日在巴西圣保罗举行，达索猎鹰携旗下最新旗舰超远程猎鹰8X公务机参展，这也是该款机型在拉丁美洲的首次亮相。

超远程猎鹰8X基于畅销机型猎鹰7X，是猎鹰系列中航程最远、客舱最长的机型，并继承了猎鹰7X出色的运行经济性和短跑道性能。猎鹰8X在搭载8名乘客和3名机组人员情况下，以0.8马赫的速度飞行时，航程可达11945公里，能直飞北京到纽约、香港到伦敦以及上海到洛杉矶等。猎鹰8X配备三台PW307D发动机，加上优化的机翼设计，燃油消耗比其他超远程系列飞机至多节省35%。

### ■ 金鹿公务荣膺NBAA“企业飞行安全奖”

NBAA飞行安全大奖“Corporate Business Flying Safety Award”目前揭晓，金鹿公务在世界众多顶级公务机运营商中脱颖而出，继2015年摘得“世界领先公务机公司”荣誉后，再次夺得世界级大奖。

NBAA“Corporate Business Flying Safety Award”是国际上迄今设立最久、影响力最大的行业安全奖项，旨在嘉奖在公务航空飞行安全方面取得杰出成就的企业。该奖项的获得，是金鹿公务发展史上又一里程碑式的重要时刻，标志着安全业绩向“世界一流”又迈出坚实一步。

近年，金鹿公务以行业开创者和引领者姿态积极应对中国通航产业高速发展带来的全新挑战，始终探索并坚持着既与国际先进安全管理方法接轨、又适合自身发展、行之有效的安全运行体系。经过21年的不懈坚持，金鹿公务已累计安全飞行26万小时，足迹遍及180多个国家和地区，820个机场，机队规模达到86架。

### ■ 更正声明

本刊2016年第3期第15页“德事隆航空中国业务发展高级副经理”系“德事隆航空中国业务发展高级副总裁”所误，特此更正并致歉。





《今日民航IFLY》下期将推出“第十一届中国国际航空航天博览会”专刊，敬请期待。

2016年11月1日至6日，第十一届中国国际航空航天博览会（珠海航展）将在珠海举行。作为中国唯一由中央政府批准举办的国际性专业航空航天展览，珠海航展自1996年创办，经过整整20年探索和发展，已经成为世界第五大国际航展。据航展主委会介绍，本届航展将投入使用航空航天馆和兵器馆两个固定展馆，一个临时篷房展馆，总展馆面积约为82,000平方米，同比上届66,000平方米，增长24.2%；室外展示面积超过350,000平方米，预计参展飞机130架左右，参加国家和地区42个，国内外参展商700余家，其中境外展商比例占45%左右。此外，本届航展除了飞机动态演示飞行外，还将首次增加防务装备地面动态演示环节。

《今日民航IFLY》杂志将围绕本届航展的特色和亮点，推出2016珠海航展专刊，并对珠三角公务航空发展、通航小镇、通用机场、会展经济等一系列相关话题开展深度报道，敬请关注。

# 互联的航空解决方案 专为中国打造

## 安全所在之处，无往不至

**整体支持**  
泰雷兹提供全面的支持来满足客户定制化的需求，以及先进的培训和模拟系统来满足各种任务训练的要求。

**电气系统**  
在高功率电气发电机和转换器领域拥有精湛的专业能力，能够交付超强的实时控制能力。

**空管**  
全面的管理解决方案，提高飞行安全性的同时改善交通运力，但在安全和流量效率方面绝不让步。

**更加丰富的乘客体验**  
集成式智能技术，交付集成了互联功能的机载娱乐系统，提供无缝、即时、全球覆盖的WIFI互联，创造新的营收机遇。

**先进的机载航电**  
新一代驾驶舱以及确保数据安全的空地互联，创造飞行和任务效率的新纪录。

在航空业的每时每刻，会涉及数以百万计关键决策的制定。泰雷兹在这个过程中扮演着核心的角色，并在航电、乘客体验、飞行员培训和模拟、空管、监控、电气发电各个领域拥有着业界长期广泛的积累。我们在全球航空业各个方面的参与，结合在中国的30年长足发展，让我们得以积累了对制造商、航空公司、机场、飞行员、机务和空管单位至关重要的关键因素的深刻洞察力。无时无刻，安全所在之处，泰雷兹无往不至。



# AIRFRANCE



## FRANCE IS IN THE AIR

里约热内卢

布宜诺斯艾利斯

巴塞罗那

圣保罗

图卢兹

曼彻斯特

马德里

波尔多

伦敦

米兰

尼斯

马赛

巴黎

### 约会巴黎

或其他法航为您提供的超过1000个目的地，我们携手荷兰皇家航空公司及天合联盟合作伙伴，为您打造强大的世界飞行网络。

AIRFRANCE\_KLM AIRFRANCE.COM.CN

查询及预订，请联络法国航空公司销售与服务中心4008 808 808。

