



传统航空竞赛正在谢幕，新浪潮会来自“绿色航空”吗？

本报记者 郑宇航

在《手握“文化牌”“经济牌”但这场航空竞赛还是停了》文中（3850期），我们提到全美最受欢迎的航空竞赛将在今年9月完赛后，进入停办状态。赛事停摆，首先绕不开的内因便是风险。

赛事风险与厌恶风险

危险，是里诺这场老牌航空竞赛的B面。“对于机身、发动机和飞行员来说，里诺是最艰巨的检验。如果机组有一点薄弱环节，都将在里诺暴露出来。”

2011年，里诺航空竞赛发生了赛事历史上最严重的一起事故：一架经过重大改装的P-51D在竞赛正酣之时坠毁在看台附近，造成飞行员以及10名观众死亡、69人受伤的重重后果。

事后美国国家运输安全委员会（NTSB）的调查报告显示，是磨损的零件和未经测试的改装导致飞行员失去了对飞机的控制。“当其以400英里/时（644千米/时）的速度飞行，离地仅100英尺（30米）时，一场突如其来的猛烈灾难就在短短几秒内发生了。”如果以海恩法则来看里诺赛场，事故的隐患和潜在风险点颇多，比如“飞机在里诺机场挤得水泄不通”“飞机在滑行道上做着危险的队形训练”“比

赛中最危险的时刻是联合编队”……

这也是关于赛事停办的原因，官方所给出的原因之一：公共安全。从1964年到2010年，共有19名飞行员在里诺赛场上因坠机和碰撞而丧生。而在2011年的事故后，赛事方吸取教训，对赛事规则、参赛人员资质等进行进一步收紧，但风险依旧不可避免，2014年、2022年的赛事中依然发生了参赛机型坠毁、飞行员遇难的故事。

而一篇刊登在福布斯网站上的评论文章则从赛事赞助商的角度为我们带来另一个思路：厌恶风险。里诺航空竞赛，如此一个血液里流淌着航空文化的老牌赛事，按理说，波音、洛马等这些美国航空制造业巨头是会积极支持的，但它们却在赛事赞助上一毛不拔。

同样，美国各大航空公司也是如此，即便这些航司的飞行员里就有许多人是里诺赛事的拥趸者，或是竞赛的飞行员、或是忠实的观众。为何这些与航空、飞行最相关的巨头纷纷缺席？作者指出：“可以解释为它们厌恶风险，这一点在过去40年中已成为美国企业文化中一个可悲的特征。”

航空竞赛与航空技术不再互相推助

上升到企业文化高度的“厌恶风险”，或许正是这些航空厂商们对航空竞赛失去兴趣的一个原因。不过，对比航空竞赛初兴年代与今天，

航空竞赛与航空技术之间的关系也不再是当初那般互相推动的关系了。一个直接的例子就是，里诺航空竞赛中所强调的速度，已经不再是当前航空技术的重要发展方向了。

追忆昔日航空史上著名的水上飞机竞速赛“施耐德杯”（Schneider Trophy）大赛，赛事注重对速度的极致追求，也推动着螺旋桨飞机一步步逼近完美的流线型，并催生了更大马力的发动机。而在最新、最前沿的空气动力学、液冷发动机等新技术武装之下，如果某一国参赛机刷新了纪录，必然再次刺激他国不断跟进、超越，以求夺回下一届“施耐德杯”。

更为重要的一点在于，“施耐德杯”赛事的这些成果最终都在二战期间的“王牌战机”（英国“喷火”、美国P-51“野马”、意大利马基C.202）身上得到了应用和体现……

“施耐德杯”俨然成为了一场国家级航空工业体系的竞赛。但如今，为了国际声望“不惜一切代价赢得‘施耐德杯’”这样的精神，在里诺竞赛中显然已经消失了。

时移世易，里诺赛场上飞得再快的飞机也快不过“开加力”，赛场上更多的是美国民间广大航空爱好者个人间的好胜心，以及对超越自我的追求。

即便是里诺航空竞赛上的九连冠机型Nemesis，其成功背后也离不开背靠成熟发达的美国航空制造业。

但垄断冠军的Nemesis再成功也并不见得能对“大航空”反哺多少，更不会像昔日“施耐德杯”那般，对同时代战斗机设计有所裨益或大力推动了。

毕竟与Nemesis同时代诞生的YF-22，其作为新一代战斗机早已放弃对速度的追求，转而在“隐身”上发力。所以说，今天这些航空巨头对里诺航空竞赛缺乏热情是再自然不过的了，毕竟仅就航空技术而言双方早已分野成了不同的圈层。

“绿色航空”会开启航空竞赛新纪元吗？

因此，风险和技术作为航空竞赛身上的先天标签，在一定程度上左右了航空竞赛的最终命运。不过，不论今年9月之后里诺航空竞赛是否还会有续篇，都不影响我们对航空竞赛的定论——在昔日人类航空技术刚刚萌芽之时，航空竞赛对航空技术、对飞行人才的培养（感召力）、对航空在大众民间的推广，乃至对大众文化的塑造都曾发挥着无可替代的作用。

不断刷新的飞行纪录、万人空巷的庆祝活动、一夜成名成为国民偶像这类故事一次次在航空史上上演，航空技术也一度成为最前沿技术的代名词，飞行也一度成为潮流风尚，让各界名流趋之若鹜。只不过，时代的阵阵风吹过，飞行已从昔日的少数人、阶层专属走进了大众，不再那么遥不可及，飞机早已被祛魅。

乃至在近些年移动互联网技术大潮冲击下，飞行在如今大众文化中的魅力尚存几分都是一个问号。毕竟从感受飞机头顶几米处低空飞掠、鸟瞰翼下大江大河、里诺赛场的速度与激情中所获取的多巴胺、肾上腺素量值与飙升快感，不见得不能从那块方寸之间的屏幕中获得，毕竟后者的门槛更低，更易得、更直接、更汹涌，只需要动动手指就会有智能算法为你推荐“更抓人眼球”。

不过，乐观来看，结合目前的航空技术趋势来看，全行业都在“绿色航空”上积极发力，这也许会催生新的航空竞赛，比如动力上换为SAF可持续燃料、混合动力、氢能、电力、电动垂直起降飞机（eVTOL）成为竞赛飞机等。就比如，著名的“红牛特技飞行世界锦标赛”，虽然在2019年后停办，但也已经公布了未来几年内的恢复计划。计划表示，组委会正在考虑将上述这些新型飞机分阶段引入来作为竞赛飞机，“依托赛事为未来的航空、城市空中交通和可持续动力、清洁技术等创造一个展示窗口”。

那么，对于即将落幕散场的里诺航空竞赛呢？就像那些摩拳擦掌的筹备者、备战参赛者所说的：“这是我们最后一次让所有人聚在一起。这是最后一年——让我们去做吧，让我们轰轰烈烈地把它送走吧。”

达美航空加倍押注高端旅游市场



据路透社消息，达美航空正在加大对高端旅游市场的投资，以提升其盈利水平和抗击经济衰退的能力。

达美航空首席执行官埃德·巴斯蒂安告诉路透社，从今年夏天开始，达美航空将在其飞行的每架飞机上提供高级座位，与疫前时期相比，其航线网络中每天将会多提供15000个高级座位。巴斯蒂安表示，达美航空希望吸引愿意为座位以外的其他服务或商品付费的旅客，

从而帮助提高利润。

美联航和美航也在寻求溢价收入。美联航预计，到2026年，北美的每个航班将拥有53个高级座位，比2019年增加75%。美航计划到2026年将其长途航班的高级座位增加45%。巴斯蒂安表示，未来几年，高端客舱对达美航空收入的贡献预计每年将增长一到两个百分点。到2024年，高级座位将占达美航班座位的30%，比2019年增加2个百分点。

票价涨幅高达50%？夏季欧洲游掀起热潮！

据福布斯消息，夏季往返欧洲的机票价格将上涨15%到50%，原因是供不应求，需求高到“令人难以置信”。瑞安航空首席执行官迈克尔·奥里里（Michael O'Leary）表示，机票价格将上涨15%，而旅游预订网站Kayak报道称，暑期往返欧洲和澳大利亚目的地的航班价格上涨了50%。

迈克尔表示，2022年欧洲的平均票价上涨了20%，今年夏天，他预计票价将再次上涨几乎相同的幅度。正是因为与疫情前相比，目前航空公司的可用座位更少，人们计划在2023年夏天进行更长时间的旅行，以弥补他们在疫情期间或因罢工取消的航班。此外，Flybe等部分航空公司已经停运，还有如ITA和TAP等部分航空公司的运力仅是新冠疫情前的50%，远远没有达到满负荷运营水平。

对于任何想要在澳大利亚和欧洲城市之间飞行的人来说，情况更

不乐观。从6月到9月底的旅行期间，往返经济舱航班的价格是2571美元。据《卫报》报道，这一数字比去年同期增长了46%，比疫情前的旅行高出了惊人的63%。数据显示，法兰克福是澳大利亚相对便宜的目的地，里斯本是最贵的目的地。悉尼科技大学（University of Technology Sydney）旅游业高级讲师大卫·贝曼（David Beirman）对航空公司收取更高的费用并不感到惊讶，由于航空公司在新冠期间停飞，赚不到钱，所以航司耗尽了最低限度的现金储备。现在，他们不得不收取更高的费用来弥补这两年的收入损失。另外一个因素是，许多航空公司过去出售大量商务舱座位，一个商务舱乘客的价格可能相当于6或8个经济舱乘客的价格。然而，由于商务舱自疫情以来仍未反弹，航空公司不得不提高普通度假者的价格。

目前许多人都受到生活成本危

机的严重影响，这将给想要旅游的普通家庭带来相当大的压力。贝曼表示，过去中产阶级家庭可以享受的假期，现在只有更富有、必要旅行等人群享受。在欧洲，一个四口之家可能被迫支付高达125美元的机票费用，这比去年增加了不少。

再加上目的地国家的通货膨胀成本，以及由于酒店住宿成本的增加，这可能意味着一些人将被迫彻底重新考虑暑期度假计划。



巴黎法院针对AF447航班坠机案作出判决

综合外媒报道，当地时间4月17日，关于2009年法国航空AF447航班空难的诉讼中，法国巴黎一法院作出对法航和空客免于起诉的判决。

2009年6月1日，一架执飞法航AF447航班的空客A330从巴西里约热内卢出发，飞往法国巴黎的途中坠入大西洋，216名乘客和12名机组成员全部遇难。法国国民航空安全调查分析局曾在调查后表示，坠机由多个因素叠加造成。2021年，法国检察院、遇难者家属和飞行员工会向法院提出就AF447空难再次进行调查的要求。2022年10月，空客和法航

被控“过失杀人”的审讯在巴黎开始，该审讯持续到了2022年12月。

当地时间4月17日，巴黎法官西尔维·道尼斯（Sylvie Daunis）宣布判决时，列举了空客的四项疏忽行为和法航的一项疏忽行为，但其表示，根据法国刑法，这些行为不足以确定与A330遇难有明确的联系，“不确定的因果关系不足以定性犯罪”。尽管如此，两家公司仍需对修复坠机造成的损失承担民事责任。

在此次判决后，两家公司都向亲属表达了同情，并表示他们将尽全力维护航空安全。



新航747货机起飞失败 导致肯尼亚机场关闭

据民航资源网报道，新加坡航空公司一架货运飞机出现技术问题无法起飞，导致肯尼亚当局于当地时间4月17日暂时关闭内罗毕的乔莫·肯雅塔国际机场。

推特网友Davis Sango发布图片，显示多辆汽车和人员包围着一架停在停机坪上的新加坡航空飞机。肯尼亚机场管理局（Kenya Airports Authority）在推特发帖文说，一架货机因技术问题无法成功起飞，当局因此暂时关闭了乔莫·肯雅塔国际机场的唯一跑道，所有受影响航班不得起飞。肯尼亚机场管理局正在与各机构合作，以尽快及安全地解

决这个情况。肯尼亚机场管理局对造成的不便表示遗憾，并希望旅客在当局解决问题时保持耐心和理解。

新航证实，新航一架波音747-400型货运机新航SQ7343原定于4月17日从内罗毕飞往阿姆斯特丹，但是其中一个发动机却在飞机准备从乔莫·肯雅塔国际机场起飞时，出现技术故障，机组人员在飞机起飞前，安全地将飞机停了下来，但是数个轮胎在飞机停在跑道时泄了气，所幸机组人员均安全下机。

目前，有关这起事件的调查仍在进行中。