

<<大鹏同风起>>

图书基本信息

书名：<<大鹏同风起>>

13位ISBN编号：9787802439498

10位ISBN编号：7802439493

出版时间：2012-5

出版时间：中航出版传媒有限责任公司

作者：丁邦昕，魏克

页数：234

字数：303000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<大鹏同风起>>

前言

在现代社会里，航空与人们的日常生活有着不可分割的联系，名人与航空的关系更是密切，乘飞机出行已是极为寻常的事情。

然而，世界上能够亲手驾机升空飞行的人并不多，能够驾机飞行的名人更是凤毛麟角。

一个时期以来，凭着职业的敏感与兴趣，我们收集了一些国际名人驾机飞行的素材，并将部分编写成篇登在某些杂志上。

尽管这些故事发生在100多年间的不同时期，背景与情节也各不相同，然而，当把它们汇集在一起的时候，发现这些名人驾机飞行的传奇背后有很多相通的东西。

当热血男儿将驾机飞行、升空作战当作自己义不容辞的责任，与生俱来的怯懦则退避一旁；一次次勇敢地驾机飞上蓝天，意志经过磨砺变得更加坚强，拥有了这份坚强意志，敢藐视人世间一切困难险阻。

第二次世界大战中，在德军肆虐欧洲大陆并大举进攻英国，悲观情绪弥漫在英伦上空的危急关头，丘吉尔大声疾呼：“让我们投身于国家吧，我们要参加战斗，参加工作，每个人要站在自己的岗位上”。叙利亚人哈菲兹·阿萨德、以色列人埃泽尔·魏茨曼、美国人乔治·赫伯特·沃克·布什(老布什)、埃及人穆罕默德·胡斯尼·穆巴拉克……历经千难万险，甚至死里逃生，最后，脱颖而出，由一名普通飞行员一步步成长为国家元首。

他们的那份超人的毅力从哪里而来？答案非常清楚，来自于长期驾机飞行的历练。

驾驶飞机在空中自由翱翔，不仅令普通人心驰神往，政要、名流也不例外。

约旦前国王侯赛因·伊本·塔拉勒，作为一国之君，既无须以驾机飞行为业，也无须通过它证明什么。

然而，他却一辈子酷爱驾机飞行，几次还险些为此丧命。

当他身患绝症，平生最后一次驾机飞回祖国走下舷梯，眼含热泪深情地回望所深爱的飞机并缓缓挥手与之告别之时，在场的人见此情景无不为之动容；全世界的人通过媒体看到这一幕，对他那“衣带渐宽终不悔”的超凡执著也无不为之动容。

随着时代的进步，航空活动逐渐普及，驾机飞行的价值也趋向多元。

有些时候，它也成为了达成某种不可言传的目的和手段。

例如，当时已经是俄罗斯国家领导人的普京，第一次驾机飞行也许是不经意而为之。

然而，它却客观上宣扬甚至炫耀了自己，并给他的从政以有力的帮助。

随后，世界上就有人纷纷效仿。

与普京同时期的泰国总理他信、格鲁吉亚总统萨卡什维利、乌克兰总统尤先科、俄罗斯总统梅德韦杰夫、印度总统卡拉姆和帕蒂尔、西班牙国王卡洛斯等，争先恐后地上演了一幕幕“驾机飞行秀”。

更有甚者，职业飞行员出身的立陶宛人罗兰达斯·帕克萨斯，在参加总统竞选第一轮处于明显劣势之际，决定举行个人专场特技飞行表演拉选票。

最后，他凭借着高超的飞行技艺，在那个崇尚飞行的国度赢得了国民的高度信任，第二轮竞选中反败为胜，成功当选。

站在不同的平台上观看飞行，视角不同，能看到不同的精彩；从不同的层次上感受飞行，高度不同，能受到不同的启迪。

驾机在蓝天上飞翔，上下左右翻飞腾跃，那份酣畅淋漓的惬意，不身临其境是无从领略的。

同样，驾机飞行所承受的那份风险及其给人的启示，不身临其境也是无从经历与感受的。

人类在成功发明飞机的同时，也不得不面对与之俱来的空难。

在世界航空史上，早期能够数得上的飞行大家和驾机飞行的名人，几乎都有发生飞行事故的记录。

有的很幸运，与死神擦肩而过，从残骸堆里爬出来，生动地向后人讲述当年的惊险与奇迹；有的则很不幸，鲜活旺盛的生命在瞬间戛然而止，定格成血淋淋的记忆与沉重的叹息。

也许正是因为驾机飞行是一个高风险的行当，所以，一代又一代人在牺牲中不懈探索化解风险之道。

今天，大量事实和数据已经让人们充分相信：飞机已经成为世界上最安全的交通工具。

100多年间，驾机飞行由风险最大演变成风险最小，个中辛酸苦辣且不说，由此形成的一整套风险管控

<<大鹏同风起>>

策略却是真真切切、行之有效的。

如果将其提升到方法论的高度并推而广之，也能对其他的风险管理普遍产生积极作用。

这些，也是那些名人酷爱并感激驾机飞行的一个重要理由。

英国人埃德加-弗兰克·科德，完成从皇家空军飞行员、空战英雄到“关系数据库之父”的华丽转身，站在国际计算机界的最高奖——图灵奖的领奖台上的时候，不由地感慨：“驾机飞行培养了我很多能力，例如从不同的角度、用不同的原理看待事物，或者用本能来判断问题。

”“迪拜奇迹”的总导演迪拜酋长谢赫·穆罕默德-本·拉希德-阿卢·马克图姆，成功挽救国家经济大厦于将倾，之后，不无感慨地把一切与自己驾机飞行的经历联系起来：“我在飞行生涯中，学会了在混沌的状态下控制风险，以及在信息不全的情况下做出决策并实现目标的本领。

在治理国家的实践中，我一直沿用从飞行中学到的这套本领，屡用屡胜，受益终身。

”“大鹏一日同风起，扶摇直上九万里”。

在这个世界上，有些普通人出于责任驾机升空，一飞不可收而成为名人。

有些名人因为兴趣驾机飞行，成为人们热议的话题，进而又提高了知名度。

然而，不论什么缘由，每位国际名人驾机飞行的传奇经历都颇耐人寻味。

<<大鹏同风起>>

内容概要

《大鹏同风起--国际名人驾机飞行传奇/飞行系列丛书》编著者丁邦昕、魏克。

《大鹏同风起--国际名人驾机飞行传奇/飞行系列丛书》以平实，生动的笔触，讲述了飞机问世以来100多年间，国际上23位政要，名流驾机飞行的传奇故事。

他们的名字人们耳熟能详：丘吉尔、布什父子、阿萨德，魏茨曼，穆巴拉克、侯赛因，加加林，普京，他信，查尔斯，安德鲁，威廉和哈里王子.....有的是职业飞行员，沿着从军，从政之路扶摇直上，或改行从事科学研究、文学创作，硕果累累，有的出于对飞行的爱好，历经千难万险，终身挚爱未曾改变；有的则是兴致所致偶尔为之，一飞冲天，轰动一时。

尽管他们驾机飞行的目的和结局各不相同，但是，传奇的飞行经历及其对人生的影响，很值得玩味与深思。

<<大鹏同风起>>

书籍目录

- 1 英国前首相丘吉尔：敢为人先
- 2 美国前总统老布什：九死一生
- 3 德国著名作家罗曼：许诺插翅
- 4 “关系数据库之父”科德：直上云霄
- 5 叙利亚前总统阿萨德：“狮子”添翼
- 6 以色列“空军之父”、前总统魏茨曼：一路奋飞
- 7 埃及前总统穆巴拉克：鲲鹏展翅
- 8 纽约前总统侯赛因：终身恋飞
- 9 世界航天第一人加加林：巨星坠落
- 10 美国前总统小布什：予承父业
- 11 立陶宛前总统帕克萨斯：飞腾不息
- 12 英国王子：以飞相承
- 13 俄罗斯总统普京：一飞惊世
- 14 众政要：风流效飞
- 15 国际著名投资大师莫里斯：腾云驾雾
- 16 阿联酋迪拜母系默德：叱咤风云

<<大鹏同风起>>

章节摘录

最初勇敢的尝试 英国皇家军队中的航空力量，有着令人骄傲的历史。

早在1878年，伍维奇兵工厂就已经开始对气球进行了军事试验。

1879年，英国便有了一支拥有5个气球的队伍，并且在军事演习中被成功地使用。

英国军队在1884年远征贝专纳和1885年远征苏丹的作战中，曾使用军用气球进行了有效的军事观察。

为作好对气球部队的保障工作，英国在奥尔德沙特建立了后勤航空站，在范堡罗建立了气球库房。

由英国皇家工兵队操纵的4个气球分队，在1899年的南非战争中，第一次真正用于军事，并且在观测和校正炮兵射击中发挥了积极作用。

1907年，S.F. 柯狄在范堡罗制成了英国的第一架飞机，J.W. 邓尼中尉和气球工厂合作也在伯莱尔-爱索尔制造飞机。

但是，到1909年，英国却终止了这两种飞机的制造工作。

与此同时，英国军方对飞艇却给予很大重视。

第一架英国陆军飞艇于1907年升空成功以后，其后飞艇得到发展。

1909年，陆军部在拉克里尔建立了训练驾驶员的飞艇库房和场地，布列斯托公司在那里建立了一所飞行学校，这所学校对陆军在了解和相信航空的作用方面有很大影响。

1911年2月，英国颁发了建立工兵航空营的命令。

该营的第1连配备飞艇，第2连配备3架飞机。

此后，范堡罗的英国皇家飞机制造厂开始接受设计飞机的任务，布列斯托公司接受并制造出了为陆军飞行员训练用的6架“阿弗罗”D型双翼双座飞机。

1900年10月，26岁的丘吉尔已经有了7年从军经历。

他代表英国保守党参选，顺利当选议员，从此开始了他的政治生涯。

1906年自由党上台，丘吉尔被任命为殖民地事务部次官。

1908年，丘吉尔被任命为商务大臣，正式进入内阁1910年出任内政大臣，1911年10月，他被任命为海军大臣。

丘吉尔早年十分认同后来被尊称为“英国空军之父”的休-特伦查德的观点，对飞机在战争中的作用有着充分的认识。

就任海军大臣后，他就立即着手推进海军航空力量的建设。

当年，他组织英国海军开始积极进行航空方面的实践活动。

第一批4名军官集中在谢皮岛的伊斯特车奇基地进行飞行训练，由肖特兄弟飞机制造厂提供2架“肖特”型飞机并给予训练保障。

1912年初，他组织海军试验成功了适应需要的水上飞机“肖特”s27型，以及能从军舰上起飞的飞机。

后来，在水上飞机原型机的基础上，又研制成功了世界上第一架能够用于实战的鱼雷攻击船艇的飞机“肖特”184型。

1913年11月，皇家海军正式成立了航空队。

此时，距离人类成功发明飞机不过10年。

1915年8月15日，皇家海军的一架“肖特”184型水上飞机，用鱼雷击沉了一艘在达达尼尔海峡中航行的土耳其补给船，这是世界上第一次飞机用鱼雷击沉船只。

也就在这个时候，作为海军大臣的丘吉尔，率先亲自接受了飞行培训。

当时，世界上飞机的可靠性还比较低，飞行技术水平也普遍不高，各项保障能力也比较弱，导致飞行中频繁发生事故。

1909年到1913年，美国陆军共有24名合格的飞行员，其中，11名在训练中丧生，另有7人在后来的坠机事件中身亡。

英国皇家海军第一批培养出来的为数不多的飞行骨干，多数也都先后在飞行事故中遇难了。

尽管如此，丘吉尔还是不顾家人和同事的反对，坚持参加部队的飞行训练。

到1914年7月第一次世界大战爆发之前，丘吉尔已经有了140多次飞行经历，在皇家海军与他同期接受培训且仍在世的飞行员中，他的飞行架次算是比较多的。

<<大鹏同风起>>

与此同时，在丘吉尔的领导下，皇家海军航空队得到了长足发展。

到1914年1月，海军航空队已拥有120架陆上和水上飞机。

大难不死 1918年11月11日。

协约国同德国签订停战协定，从而宣告第一次世界大战(一战)以协约国的胜利而告终。

然而，丘吉尔认为，英国的敌人虽被打败，但是，“目标尚未达到，其他敌人依然存在，在胜利者中间，有一股阻碍公正解决世界问题的新生力量正在争权夺利。

”丘吉尔所说的妨碍英国擅自处理世界问题的新生力量，指的是俄国的“十月社会主义革命”和席卷欧洲许多国家的革命运动。

丘吉尔认为，必须“用战争镇压”革命，妄图把新生的苏维埃革命政权扼杀于襁褓之中。

1918年11月13日，英国政府批准了1917年12月23日同法国签订的在俄国南部划分势力范围的协定。紧接着，英国政府采取了一系列强有力的措施，来扩充并加强西伯利亚的高尔察克军队和俄国北部的武装干涉者的军队。

在这一时期，为了协调西方国家武装干涉苏联的行动，丘吉尔经常驾驶飞机飞越英吉利海峡，穿梭在伦敦与巴黎之间，有时甚至是他一人单独驾机飞行。

有一次，他与皇家海军飞行员杰克·斯科特驾驶一架“阿弗罗”504型飞机，从巴黎机场起飞准备返回伦敦。

当天，空中浓云弥漫，在临近伦敦时飞机发动机突然起火。

丘吉尔后来回忆这段悲情历险时这样说：“当时飞机距地面仅有90英尺，我看见阳光下的飞机场朝我们迎面扑来，当时我脑袋里只有一个念头：‘这下子死定了’。

” P1-P3

<<大鹏同风起>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>