飞翔是很多人心中的梦想，大众学飞行的门槛已经降低

刘亚杰和朋友们跳伞的精彩瞬间

成都虽然离海远，但不妨碍成都人拥有一颗征服大海的心

# 上天下海 考个最『潮』的驾照耍一盘

成都虽地处内陆，但从来都是一座“爱耍”“会耍”的城市，在对新鲜“耍”事的接受上，成都人一直走在全国前列。今天我们就聚焦这样一群潮人，他们有的考飞行驾照、跳伞驾照“上天耍”，有的考帆船驾照“下海耍”。

早在20世纪60年代，无数勇敢的成都人就在人民南路的“跳伞塔”上开启了潮流运动的新篇章。如今，越来越多的成都人开始将目光锁定到更加新潮的固定翼飞机、直升机、高空跳伞、热气球和帆船……他们满怀热情地在天空、在大海留下自己骄傲的身影与值得铭记一生的记忆，更有甚者，拿下了专业执照，拥抱蓝天大海，改变了人生原本的轨迹。

在四月初的春日暖阳中，记者走进位于龙泉驿的洛带通用航空机场。一架罗宾逊R22直升机正在进行悬停飞行训练，螺旋桨发出的巨大声音为这里增添了几分热闹。记者走到跑道附近，一架国产阿若拉SA60L单发双座轻型运动飞机从远处驶来，稳稳地降落在机场跑道上。起降飞机的轰鸣、学员的欢声笑语、忙碌的工作人员……置身其中，很明显地感受到成都通用航空的活力。

在文旅复苏的大环境下，诸如固定翼飞行、直升机飞行、跳伞等潮流运动进一步发力，构成了成都文旅资源模块中最具发展潜力的组成部分。龙泉洛带、崇州、都江堰和金堂已经成为国内极具影响力和知名度的通用航空产业项目基地及通航旅游胜地，吸引着众多来自国内外的游客。

## “跳伞塔”的童年记忆

### “我一定要玩真正的跳伞！”

20世纪60年代，成都南门还是一片农田与农居交相掩映的风景。1965年，成都人的生活中增添了一件稀奇的“洋盘事物”——农田中一座高60米、塔身直径5米的高塔拔地而起，在塔身距离地面40米处有4条钢架长臂，长臂下有一个28平方米的塔台，塔基四周是一个面积1540平方米的沙盘，塔顶4只钢臂伸向四方，附属设施有浪桥、虎伏、旋梯等地面运动器械。

这座塔正是成都跳伞体育项目训练基地。每当有训练时，从高耸的塔顶延伸出的塔臂上，有运动员一跃而下，矫健的身姿吸引着市民惊叹的目光，天幕中五颜六色的“蘑菇伞”，成为城市的靓丽风景线。新奇的建筑加上活力十足的运动，让这处高塔成为根植于老成都记忆深处的地标，因此老成都也将它称为“跳伞塔”。1984年修建四川省体育馆，跳伞塔被爆破拆除，但它所代表的潮流运动记忆却延续下来。

在成都金牛区土生土长的“80后”刘亚杰，从小就听到过跳伞塔的故事，虽然很遗憾自己没能亲眼见证跳伞塔的辉煌，但“跳伞”两个字在他心底扎下了根。2015年，年过30的刘亚杰事业已有小成，常年奔波于项目工地的他，没有忘却童年的“跳伞”梦想。

一次偶然的机会，刘亚杰在成都欢乐谷体会到了风洞飞行项目。风洞飞行在某些方面与跳伞相似，这种奇妙的自由落体体验，勾起了刘亚杰心中对跳伞的渴望。

“我一定要玩一次真正的跳伞！”刘亚杰暗自下定决心，开始四处寻找机会。

跳伞运动从20世纪80年代开始，在欧美国家风靡开来，有着非常好的群众基础，而那时在国内则还处于发展初期，缺少理想的跳伞点以及专业教练和培训机构。刘亚杰决心很大，很快收拾行囊，来到跳伞运动发展较好的澳大利亚。他先是在教练带领下，完成了25次跳伞以及相关理论知识的考核，拿到了美国跳伞协会（USPA）的跳伞A证，又相继考取了B证和C证，并取得了教练员资格。

接下来的4年里，刘亚杰在20多个国家和地区跳过伞。他俯瞰过肯尼亚东非草原的动物迁徙，记录了澳洲大堡礁的蔚蓝海面，见识了瑞士阿尔卑斯山的冰山瀑布……跳伞，不仅满足了刘亚杰身体对自由落体运动的渴望，更让他的精神变得充实、坚韧。

2020年后三年疫情给文旅产业带来了不可避免的影响，但刘亚杰敏锐地发现，由于出国旅游签证办理困难，国内跳伞旅游项目开始逆势增长，不仅在沿海城市如海南儋州、博鳌，杭州富阳，山东青岛等城市蓬勃发展，在内陆城市如河南林州、安徽池州、四川仁寿等地也兴起了，特别是成都的青城山和崇州更是国内知名的跳伞胜地。

于是刘亚杰下定决心，离开了原来的工作岗位，成了一名专业的跳伞教练。在他的带领下，上百名跳伞“小白”成了跳伞“大神”，不仅考取了跳伞A证，能独立完成跳伞，还有一些人也成了专业教练，加入这项运动的推广和普及中来。

“来成都跳伞的游客数量今年增长很快，我每天要带跳10多次，一周从周三开始，基本满负荷运转。”如今的刘亚杰已是业内颇有名气的资深跳伞教练。他说：“跳伞项目的体验门槛并不高，400元左右就可以体验一次，很受游客欢迎。有教练带跳，游客只要身体素质符合要求，能克服自身的恐惧就行。”

刘亚杰很看好跳伞在成都的前景，提到自己从小就熟悉的“跳伞塔”，那是成都人跳伞热情的历史证明。他相信跳伞运动将成为欣赏成都美景的新通道，“从空中俯瞰天府之国，那种感觉是完全不同的维度。”

从

直升

## “80后”“95后”圆梦蓝天

### “原来我也能学飞行！”

得益于成都得天独厚的航空技术沉淀，成都的通用航空近年来也得到了长足发展。数据显示，西南地区共有传统经营性通航企业91家，其中四川地区47家，而大部分企业落户成都。

2010年《关于深化我国低空空域管理改革的意见》公布，2018年底四川省启动首批试点空域，在成都平原周边划定“四点、三片、一通道”共2100余平方公里；2019年11月又启用了第二批试点空域，空域范围由成都周边拓展到川北和川南，空域面积扩大到6600多平方公里，基本实现了成都与眉山、自贡、乐山、内江、资阳等城市之间的互联互通。

政策的放开，大大降低了大众学飞行的门槛。同时随着相关产业的优化升级、飞行设备的国产化、专业人才配套完善化以及培训流程的规范化，“飞机驾照”的学习成本也在不断降低，学习人员构成也从事业有成、经济实力雄厚的成功人士向着年轻人和普通收入民众下沉。也正因为此，飞行改变了许多人的人生轨迹，陈京涛和田光满就是其中典型的两个代表。

陈京涛是一名80后，曾在部队服役12年。2015年退役后，因为娶了“成都媳妇”，选择定居成都。退役后的人生该怎么走？因为在部队时做过空军地勤工作人员，对飞机一直有着独特情感，陈京涛渴望自己也能飞上蓝天，但相当长一段时间里，他觉得这是一个遥远的梦想。

2015年夏，陈京涛参观了一次通用航空展览，这次展览为他打开了一扇全新的大门——“原来我也能学飞行，成为一名飞行员啊！”惊讶之余，陈京涛动了学习直升机驾驶的念头。在当时，高昂的学习费用是一笔不菲的开销，他想到用安置费来支付学费。

陈京涛将自己的决定告诉了家人，得到的是完全不同的反馈。妻子认为是件好事，既能满足精神追求，未来也是个有前途的事业方向。母亲则认为太冒险，这笔钱不如买一套铺面、做点小生意，既安全又稳妥。观点的碰撞是两代人观念的差异，无关对错。最终陈京涛说服了母亲。

让陈京涛意想不到的是，学飞行最大的难题，不在于理论的专业性，也不在于操作的复杂性，而是自己的身体素质达不到要求！当时陈京涛体重200多斤，因为超重，无法以理想姿态进入驾驶室，只能一边学习，一边减肥。减肥的过程是痛苦的，每天坚持跑步让他的膝盖承受着难以忍受的酸痛，节食又让他营养不良，蹲下再站起都会头晕目眩，甚至还因此跌倒。陈京涛咬牙坚持下来，几个月后，减重50斤，终于能够在直升机驾驶室中流畅操作。

经过一年多的学习培训，陈京涛顺利地通过了各项考试，成了一名直升机教练。从2017年开始，他在洛带机场开始带学员学飞行，几年中帮助数十位学员拿到了直升机驾照。拿到驾照后，学员们有的将飞行当成了兴趣爱好，有的将飞行作为人生事业的新起点，还有的拿着驾照走出国门，走向更宽广的世界舞台。

田光满就是这些学员中最年轻的一位。出生于1999年的田光满，从小学到中学再到大学，一直乖乖地沿着父母设计好的路径前行，2021年大学毕业面临就业时，田光满发现自己并不喜欢所学的计算机专业，不愿当一名程序员，每天坐在电脑前写代码。这位面容白皙清秀的男生，乖巧听话的背后也有一个飞翔的梦，那是从孩提时就藏在心里的梦。

纠结了许久，田光满和父母促膝长谈了一次，把自己的想法全盘托出。他忐忑地偷望父母的表情，看到的不是怒容，而是欣慰。儿子长大了，有了自己的想法和选择，父母认为是一件值得欣喜的事。后来，在父母支持下，田光满在重庆完成了直升机的“私照”学习，去年9月回到成都，继续直升机“商照”的学习。

“目前我的飞行时长已达到了培训标准，就等着4月民航局的考试了。”田光满脸上露出了发自内心的笑容，“这是我人生中最美妙的事，既圆了我的飞行梦，又让我找到了喜欢的工作。飞行改变了我的人生，我已经签下了重庆一家通航公司，拿到‘商照’后就能上岗。”记者问及上岗后的收入，田光满说：“具体收入现在还不太好说，但比起同龄的本科毕业生，应该算相对不错的。”

田光满由程序员变成了飞行员

**拓展**

### 去哪飞，飞去哪？

通用航空，简称通航，指除民航公共运输外的民用航空，包括农林渔飞行、医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、旅游观光、私人飞行等活动，一般使用小型喷气飞机或直升机。

通用航空飞行器上天，过去要经严格审批。从2000年起，国家逐步开放低空空域；2011年至2015年，在北京、兰州、济南、南京、成都试点改革，逐步放宽了低空空域的飞行审批流程，大大缩短了通用航空的飞行审批时间；2015年至2020年，建成相对完善的低空管理体制，解决了“去哪飞，飞去哪”的难题，让普通百姓也能享受通用航空的便利。

### 考“飞机驾照”难不难？

“通航+体育”可谓未来城市发展的一个新产业模式，航空运动涵盖目前我国正式开展的运动飞机、热气球、滑翔、飞机跳伞、轻小型无人驾驶航空器、航空模型等六大类共20多个运动项目，是重要的新兴体育项目产业。

国内的飞行驾照分为多个等级，门槛最低的当属固定翼飞机的“运动类飞行执照”。这个驾照是飞行爱好者的入门执照，由民航局颁发，国家体育总局具体管理。

据了解，在成都取得运动类飞行执照的相关学习培训费用在8万元左右。在固定翼飞机“运动类飞行执照”之上，还有私用飞机驾照（私照）、商用飞机驾照（商照）以及航线运输驾驶执照三个等级，每个等级对应的飞行时长、考试难度、学习费用都有所提升。 **综合自新华社、中国民航网等**

## 玩帆船的成都“老男孩”

### “帆船，既是运动也是探险”

玩帆船的郭红健身心状况都得到了极大改善

许多人去泰国旅游，玩的是逛夜市、看玉佛寺、坐快艇去小岛冲浪潜水……相比起来，“65后”成都老男孩郭红健和他那些头发花白的朋友们似乎玩得更刺激一些。

几个老头儿没有戴着小红帽跟着导游走，而是一人穿一件惹眼的荧光色运动衣，自驾帆船前往一个远离游客的小岛，船长正是郭红健本人。

2014年，郭红健到泰国专门学习驾驶帆船并考取了国际帆船驾照，成为全川最早一批获得国际帆船驾照的船长，对帆船上各种仪器、表盘、指南针门儿清。

“那几年我和朋友们每年都会去泰国七八次玩帆船。”郭红健说，这差不多中断了三年，今年终于又可以驾驶帆船穿越马六甲海峡了。

郭红健年轻时曾是四川省队一名足球运动员，还喜爱登山。郭红健踢球的时候，股骨头受了伤，40岁后因腿伤复发，不能运动，身体开始发胖，整个人的状态也在滑坡。

“我是个渴望运动又喜欢冒险的人，但自驾的野趣已经满足不了我的需求，后来朋友邀约我体验了一把帆船运动，亲近了大海，感受了风的力量，从此就一发不可收。”据郭红健介绍，帆船运动虽然看上去只是站在船上，但其实是在跟大海拼搏，需要很好的身体协调性。它又是一项强度可控、可以减肥降压的运动，所以一般玩帆船的人身体都很好。

“帆船航海既是运动，也是探险。”郭红健回忆，有一次他们过马六甲海峡时帆船发动机出现故障，只能靠风帆来作为动力。“马六甲海峡是很繁忙的海域，晚上有很多万吨轮船驶过。那是半夜两点，因为我们失去动力，不能躲避，非常危险。我们提前向新加坡海事局报备，如果问题出现，方便他们展开救援。”晚上能见度不高，看到万吨轮船时，其实已经很近了，是没法躲避的，“就像一栋十层高的楼房突然出现在你面前。”郭红健回忆起当时的情况，仍然很紧张。“我们从半夜两点折腾到上午十点，才通过马六甲海峡，这是一次非常难忘的经历。”

富人喜欢游艇，喜欢躺在甲板上手里摇晃着香槟、耳边吹着海风的舒适感。但帆船不是，它需要你自己动手去升起船帆，需要你去了解风了解浪……

玩帆船的郭红健身体状况得到了很大改善，精神上也有了很大变化，“团队协作，跟大海亲密接触，我们心胸更开阔了。”

郭红健是四川首个拿到航海执照的船长，也是他将International Yacht Training（国际帆船培训）引入到成都，开设了四川首个国际帆船培训基地，帮助四川的帆船和航海爱好者实现自己的航海梦。

说起航海，郭红健打开了话匣子，“过去帆船运动是一项遥不可及的高级竞技，帆船航海需要对天文、气象、水流、地理等知识融会贯通，如今不同形式的帆船运动让初学者也能系统快捷地掌握相应的航海知识，在大海中乘风破浪、勇往直前。”随着出境旅游的开放，郭红健在积极地与国外俱乐部联络，与当地重新核定价格、教练以及教材内容等，成都人的帆船航海梦正在重启中。

成都日报锦观新闻记者 **吴亦铮 刘鲁 余力**/文 **图片由受访者提供**

本版稿件未经授权严禁转载

主编：蒲薇 责任编辑：陶令 美术编辑：钟辉