



张博团队的网站域名为“Wind Chaser”，追风者。自2014年接触飞行以来，他一直专注做这一件事。从一个人，到一个团队，再到“追风联盟”；从第一次环飞，到第二次，再到即将到来的编队环球飞行，他用身体力行，证明天空离我们并不遥远。

什么是“环球飞行”？驾驶飞行器从地球某地起飞，以起点为终点；穿过地球所有的子午线（经线），即绕地球一周；总航程超过南北回归线长度：36787.6千米；在整个过程中必须是同一个飞行员和同一个飞行器；这是所有飞行员和飞行爱好者的终极梦想。

日前，张博的68天飞行手记——《环球扶摇九万里》新书面世，大家熟知的航空界传奇人物、中国机长刘传健评论，对于张博来说，“在云端的每一刻，时光飞逝，物我两忘”；濮存昕则说他“飞出自己的命运之弧”。

其实他一直在自己的弧线和轨道上，只是这生命的轮廓，比常人想象的更广阔、更无际。

他的网站上，向更多年轻人邀约“比翼齐飞”，“无论在地球的哪个角落，人类都仰望着同一片天空。没有什么事比环绕地球的飞行更能代表人类之间互相理解、寻求联结的意志和决心。翱翔在万丈高空，得以用突破限制的高度去观察身边的世界，用超越极限的长度去深入内心的宇宙。环球飞行是一趟充满了洞见、抉择和承担旅程。它需要坚不可摧的信念，和毫不妥协的勇气。”

我们有一个家园，在地上；我们有一个梦想，在天上。张博正在组织一次更大的、举世瞩目的编队环球飞行，这将刷新至少两项世界航空纪录，对天空的探索，从未止步。



首次环球飞行，张博在检查飞机

中国环球飞行第一人 张博，追风者说

星级记者 孙婷

张博，祖籍安徽，中国环球飞行第一人、美国通用航空公司董事长。他用58天的时间，拿到陆地单发目视飞行执照，创造了美国伊利诺伊大学航空学院建校70年历史上拿到飞行驾照用时最短的纪录；2016年54岁时，用49天飞行40818公里，单独驾驶TBM700单引擎涡轮螺旋桨飞机，途经23个国家44个起降点，完成了中国首次环球飞行；2019年，他再次起飞，68天途经21个国家55次起降，完成第二次环球飞行。

两次飞行，扶摇直上九万里，俯瞰世界万万千。一直追风，永远“年轻”，山河辽阔，而梦更远。

对话实录

Q：您是一位企业家，当时，是什么触动了您内心关于飞行的想法？

A：这个事情实际上有两方面的因素，一是我小时候就觉得飞行是一个非常“神秘”的事情，对蓝天充满了渴望，很多小孩都有这样的想法，我也一样。但是因为时代背景的客观限制，一直没有条件，只能把它当做一个梦想，但它的种子是早就在心里扎下根的。

其二是当时我兼任一个投资公司的董事长，前几年公司的市场部专门写了一份对未来投资方向的报告，其中有一项就是做通用航空。

我做了三四十年的企业，到了不惑之年以后，知天命了，很多人都是功名成就了，再干下去也没多大意思。一旦停下来，很多人就会对自己的人生进行审视，甚至一些人会感到比较困惑。我想通过飞行来挑战一下自己的极限，几种因素结合在一起，我选择了去学飞行。

当时给自己两个月的时间，我不知

道两个月能否拿到驾照。为了集中精力学习，避免干扰，我决定到美国求学。因为学东西跟运营企业正好是相反的，运营企业你要眼观六路、耳听八方，但学习是“两耳不闻窗外事”。

Q：在第一次环球飞行之前，您做了哪些准备工作？

A：我毕业的美国伊利诺伊大学，正好有个非常大的航空中心，可以进行飞行教学。从一开始对飞机没有概念，到第一次上飞机，教练看看你的心理承受能力究竟有多大，再到各种各样的失重、翻滚。虽然心理和生理上都很难受，但既然决定了来学，这一关都要过去，这点困难对我来讲也算不了什么。我们知道蹦极，自由落体大概是一个G的失重，然而在飞行训练中的失重，最大失速时可能达到四五个G，这是需要去承受的。

最大的问题是进入一个完全陌生的领域，航空有自己的语言系统，比如A/B/C/D在航空语言里是另外的提法，对于我这个英语非母语的人来说，也是一种挑战。所以那两个月，我一直在挑战自己的极限。除了在练习，就是在看书、跑步、锻炼身体，平均每天只有3至3.5个小时的休息。一共四项（笔试、单飞、口试、上机考试），第四项考试通过以后，伊利诺伊大学的Facebook账号上就推送了新闻，说张博在飞行基础为零的情况下，用了58天拿下目视单发陆地

飞行驾照，创造了伊利诺伊大学航空学院建校70多年来的纪录。

Q：两次飞行，各自承担和经历着怎样不同的意义和困难？

A：第一次是填补中国环球飞行航空史的空白，对于我个人来说，是完成了儿时的梦想。第二次是我和王坚博士，希望为“2050”做点事。我们当时都觉得环球飞行这个概念不错，因为它比较新颖，再加上我这个岁数，希望对年轻人有所启发。第一站，王坚博士来美国和我一起飞。我们想要告诉年轻人，有梦想就勇敢去追。要逐梦、追梦，然后圆梦。

Q：第二次飞行用的飞机，钻石DA42，与第一次驾驶的飞机相比，有哪些不同与讲究？

A：第一次用的机型是单发涡桨飞机，和大航线飞机一样，有压力舱，速度也快，恶劣天气对它的影响不大，也比较安全，所以第一次飞行用的时间短一些。

第二次虽然是双发，但却是活塞式的，没有压力舱，飞行3500米以上，就需要戴氧气，而且飞机上提供的氧气是有限的，主要是用于应急的装置。3500米以下的话，基本上都在各种各样的云层里，挑战性很大。它也飞不快，最多也就时速1500公里，不能越洋，我们只能沿着海岸线飞。

Q：飞行中，最深的感触有哪些？

A：飞行中一个绝对的感受，就是人太渺小了。人绝对不能违背大自然，只能顺应自然。当你飞到空中的时候，特别是你遇到几百公里的一片巨大乌云，你会很恐惧，感到无助。

其次一个感受，人类一定要善待我们现在生活的地球空间，不要破坏它。

我通过环球飞行，在北极上空，亲眼看见上亿年的冰川在融化，一块一块地往下掉。几亿年形成的北极冰盖在断裂。北极熊原先是雪白的，但随着生存环境的变化，它需要不断地南移，南移后它的颜色也变成了灰白。人类如果经常做一些违背自然环境的事情，最终我们自身赖以生存的家园也会消失。

通过飞行，让我越来越深刻地理解到什么叫“人类命运共同体”。在旅途中，不管你是什么样的民族，什么样的语言，什么样的宗教信仰，你能感受到人心都是很善的。有时候语言无法交流，但是从他们的表情可以感受到热情和善良。

Q：您会经常回家乡看一看吗？

A：我在20世纪80年代末的时候，因为工作需要到安徽待过一年。我祖籍是安徽，然而我出生在北京，但我也在安徽生活过，所以对安徽还是有一个比较全面的了解。安徽是一个非常具有文化底蕴的省份，地域广阔，皖南皖北从生活习俗上来说差异明显。安徽拥有黄山、九华山等诸多自然馈赠的宝贵资源，从历史上来说人文荟萃，淮河两岸文明厚植，我非常喜欢安徽。

Q：接下来的编队环球飞行，这个计划已经开始启动了吗？

A：这个计划早就启动了，受国际疫情、俄乌冲突等因素影响，可能会延期，但飞行团队一直在紧锣密鼓地训练，为接下来做准备。

因为我们都是用小飞机，它不能越洋，我们要从中国飞到北美的话，必须飞越俄罗斯进入西伯利亚、再经过白令海峡。但是我们所用的飞机是美国注册尾号的飞机，进入俄罗斯的话会受到限制，而这条路又是必经之路。



2019年4月6日（冰岛时间），清晨从冰岛雷克雅未克出发