



齐伯林飞艇——曾经的空中“巨无霸”

文 马逸

飞机成熟之前，齐伯林飞艇曾是空中交通的“巨无霸”，齐伯林飞艇长达200多米，1900年至1937年间，一度成为航空运输的重要工具。斐迪南·冯·齐伯林(1838~1917年)是德国著名的科学家和实业家。他出生于德国南部康斯坦茨的一个贵族家庭，因为早年从事军事使他有一次到美国考察的机会。他偶然看到了美国人使用的军事观测气球，从此他想改进“气球”，将它变成可以载人、载物飞往世界各地的交通工具。

齐伯林是一个非常理想化和执着的人，由于其后他相继参加了德奥、普法战争，还带领骑兵打过仗，并被晋升为德国陆军中将，但他从未停止对气球的研究。在普法战争中，他发现法国人在巴黎被围困时，借助气球在空中侦察德军阵地，而且还往外传递信息和运送人员，齐伯林很佩服法国人的技术。他发现气球最大的弱点是不能控制方向，这为他以后研制飞艇提供了经验积累。齐伯林真正开始研制飞艇是

在他53岁退役后，正像任何一个新生事物的诞生总是充满反对和打击一样，齐伯林研制飞艇初期几乎得不到任何方面的支持，无论是军方还是国王甚至求助的企业。人们认为他是一个想入非非，神经衰弱的人。他不得不变卖了自己的全部家产，成立了世界上第一个飞艇制造股份有限公司，开始了系统正规地研制飞艇工作。

齐伯林飞艇是从气球演变发展而成，飞艇分为软式和硬式飞艇。他的硬式飞艇是以大卫·舒瓦兹设计的飞艇为蓝本，进一步发展完善而来。由于硬式飞艇技术的成熟，使大型化成为可能。因为飞艇的飞行能力较同时期飞机优秀，可装载大型货物，在航空事业早期具有辉煌成绩。齐伯林硬式飞艇于1900年7月2日成功首飞。这架飞艇是在康斯坦茨湖上漂浮的1个飞机棚里制造的，使用铝合金型材制成骨架，分割成16个氢气囊舱间，外蒙浸过漆料结实的布，强度大大高于软式飞艇。为便于飞艇向前飞行，充气囊从气球的圆形改为细长流线的雪茄形，并在尾部安装了控制飞艇转弯

的方向舵。气球下绳系的吊舱，也改为固定式客舱，装上了发动机，带动螺旋桨前进，两台16马力的发动机使飞艇速度达到每小时14英里，齐伯林飞艇从此担负起大西洋两岸重要的商业飞行。

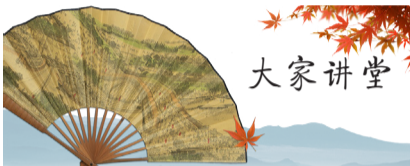
在当时，巨型飞艇主要的用途涵盖了民用与军事两种领域。民用方面，德意志飞艇运输公司可以被视为是现代商业航空界的开山祖师，在第一次世界大战爆发前曾非常活跃。大战爆发后，各国军事将领们注意到飞艇高高在上的自由运动性，因此改将其投入到战场上，担任空中轰炸或侦察任务。

从1900年7月2日制造的第一艘LZ1飞艇，到1938年9月14日最后LZ130飞艇止，齐伯林共建造了著名的LZ127、LZ129等100多艘大型飞艇。1909年更成立了世界上第一家航空公司——德国飞艇航空股份有限公司，并开辟了多条航线，齐伯林飞艇开始飞遍世界各地。1928年10月11日，LZ127“齐伯林伯爵”号飞艇(全长236.6米，其吊舱布置得犹如豪华宾馆，可乘20名旅客)，从德国腓特

烈港起飞，飞越北大西洋，到达美国的新泽西州的赫斯特湖，月底安全返回。1929年8月8日，LZ127飞艇更进行了首次环球飞行，它从腓特烈港起飞，沿北纬60度线经西伯利亚—鄂霍茨克海—东京—洛杉矶，再经芝加哥返回。1931年5月18日至6月6日齐伯林飞艇首航南美，首次开辟了欧洲经非洲到达南美里约热内卢的航线。1931年7月26~30日齐伯林飞艇又在北极上空进行了飞行。

LZ129“兴登堡”号飞艇全长245米，容积20万立方米，时速130千米，可载客和机组人员75人，是世界上最大的飞艇，往来于德国腓特烈港和美国航线，成为真正的国际定期航班。但不幸的是，1937年5月6日，LZ129“兴登堡”号飞艇载客越洋飞行到达美国新泽西州赫斯特湖降落时，氢气爆燃起火失事，损失惨重。此后，包括齐伯林飞艇在内的整个飞艇运输产业急速没落，不久就被新兴的民航机所取代。至此，飞艇暂时退出了航空领域，但它对航空发展功不可没。

《齐伯林》绘画作品 北京航空航天大学 宇浩欣



中华经典有哪些？都讲了什么？(六)

史书的鼻祖——《左传》(上)

文 江帆

今天所通行的《左传》一书包括“经”“传”两部分内容。“经”就是《春秋》，“传”就是《左氏传》。

《春秋》是春秋时期鲁国的一部历史。据先秦文献记载，周朝王室与各诸侯国都有自己的史官，负责记载王室与各诸侯国的史事。史官所记，即为史书。“春秋”就是这些史书的通称。据《国语》记载，晋悼公因叔向“习于《春秋》，乃召叔向使傅太子彪。”此当指晋史；楚庄王询问教育太子的事，申叔时曰：“教之《春秋》，而为之善兽而抑恶焉，以戒劝其心。”此当指楚史。《墨子》讲到“周之《春秋》、燕之《春秋》、宋之《春秋》、齐之《春秋》，甚至还说：“吾见百国《春秋》。”也有的把本国史书另起专名《孟子·离娄下》：“晋之《乘》、楚之《梼杌》、鲁之《春秋》，一也；其事则齐桓、晋文，其文则史。”从这些记载我们可以看出史书统称《春秋》，年有四时，不可遍举，于是就交错互举，取春夏秋冬中的“春秋”二字以代表全年，这是传统的说法。近年有人通过对甲骨文和金文的研究，认为商代和西周一年内只有春、秋二季，所以称年为“春秋”，史书即由此得名。

我们在这里所谈的《春秋》，是鲁国的历史。相传经过孔子删订整理而成。此者以年、时、月、为次序记事，是我国留存下来的一部最早的编年史。因为《春秋》一书记载了这一时期的历史，所以后人就把这一段历史称为“春秋时期”。因为《春秋》是鲁国的国史，所以记事以鲁国国君在位的时间纪年。始自鲁隐公元年(前722年)，终于哀公十四年(前481年)，共二百四十二年。鲁哀公在位二十八年，为什么《春秋》只写到十四年呢？《春秋》哀公十四年只记了一句话：“十有四年春，西狩获麟。”后世的经学家认为，麟是一种传说中的神兽，它的出现本是一种祥瑞，但因当时无明主，礼崩乐坏，麟出非其时，反而遭殃。所以孔子在整理修订《春秋》时，就到此为止。我们今天看到的《左传》本《春秋》，记事到哀公十六年(前479年)，最后一句是：“夏四月己丑，孔子卒。”一般认为，这是孔门弟子在孔子死后，又参据鲁国史书把孔子修订的《春秋》续补到了孔子去世。但是，《春秋》的下限，一般不把后两年计算在内，而将其起迄年代简单地概括为：始于鲁隐，绝笔获麟。《春秋》记载的内容，多是政治活动，也有少量的自然现象。据粗略统计，征伐占百分之四十，会盟占百分之二十，朝聘占百分之二十，祭祀、婚丧等占百分之十，日月食、星变、地震、陨石、雨、雷、水、旱、虫等自然现象占百分之十。这些，都是春秋史事的信实记录。

《春秋》文句极简短。记载二百余年间的众多史事，才用了一万六七千字，记一件事最短的只用一个字，最长的也只有四十多字，措辞隐晦。人们要想了解史事的原委很不容易。所以孔门后学在世代传习《春秋》的过程中，出现了几种解释《春秋》的传本，叫做“传”。《春秋》原是一部独立的书，后来被按年或按事拆开，与各种“传”合并，先“经”后“传”。于是，《春秋》不再有单行本传世，而出现了“经”、“传”合编的传授本。据《汉书·艺文志》著录，这样的传本共有五家，即《左传》《公羊传》《谷梁传》《邹氏传》《夹氏传》。因为“《邹氏》无师，《夹氏》未有书”，二传未得传世；后人看到的只有前三传，合称“春秋三传”。



世界航空绘画艺术大师罗伯特·泰勒(二)

文 侯晓轲

泰勒真正开始航空绘画是在20世纪70年代末。此前他在海洋绘画方面取得了巨大的成功，无论是他的帆船海洋题材还是战舰海战题材都深受大家欢迎，许多作品被海洋博物馆和海军博物馆及广大爱好者收藏。海洋绘画的成功并未使他失去对飞机、风景、动画画的热爱。加上海战绘画中不可避免地有战机出现，实际上他只不过没有把航空绘画作为主题而已。取得艺术成功的同时给泰勒提供了发展自己爱好的条件，他开始了以航空为主题的绘画。当时，还没有我们今天所知道的航空艺术市场。随着世界各地航空博物馆的发展和扩大，以及越来越多的航空爱好者对飞机的兴趣，在其后大约15年的时间里，航空绘画已经成为艺术界公认的领域。今天，我们看到苏富比和佳士得等大型拍卖行定期举行了很多次大规模的航空绘画专题拍卖，收藏了世界各地的航空绘画和版画。

当泰勒的第一幅飞机油画以版画的形式发行时，航空艺术市场还没有

建立起来，但这是一种全新的感觉，并把他推进了一个新的绘画领域，在十年内，他创造出了属于自己的航空绘画风格。这种风格是建立在他的海洋绘画经验的基础上，他还借鉴了荷兰海洋画家画船的动态构图方法——船只随着巨浪起起落落，用在了自己的飞机动态上，使飞机在画布上流畅地滑行、飞舞，以真实的飞行动作展现飞机的形体动态。他说：受益于风景大师约翰·康斯特布尔天空的画法，获得了很多航空绘画灵感。他学习如何画出空气中自然的空气感，特别是如何画天空。康斯特布尔比之前的任何艺术家都更准确地记录了天空的运动规律，他画了无数的云图，图上到处都是笔记和近距离观察、分析，比如一天的不同时间天空景象是不同的，不同季节、气候、风速和方向，以及湿度和温度等变化，所有这些都是云形成的关键。这种观察空气的独特方式给罗伯特留下了深刻的印象，他也开始更近距离地观察天空和风景，像康斯特布尔一样画画和做笔记。他画板上不仅

记录了关于天气的情况，同时还记录了自己心情的变化，及光的折射和不同亮度的云层情况，就连他坐飞机时仍然会在30000英尺高度不断凝视窗外，记笔记、拍照记录他所观察到的天空。如果有哪一种艺术更能完全理解我们生活的天空，那就是航空绘画艺术。

无论是横扫大地的巨大积雨云，还是平流层边缘的一缕卷云，只要是天空的一切景象泰勒都充满了兴趣。几代人都对他所描绘的主题有一种真实的感觉，使他的观众能够清晰地回顾20世纪震撼人心的空战。他用他的作品把这些战机带回到那个令人难忘的时代，使人们看到了那经典飞行姿态，听到那活塞引擎的轰鸣，欣赏老战机骑士般地漫游在天空的英姿。

这并不是用艺术美化战争，泰勒认为：“我是一位艺术家，一位画家。我画了飞机、船、天空和海洋，是因为我喜欢画这个有纪念意义的主题。尽管这可能令人伤心，但这会使我们更加珍惜今天的生活。在很大程度上今天的美好生活是我们曾经勇敢面对残酷战争、追求和平的成果。我讨厌

战争，但它们都是历史的一部分，艺术家有责任记录一些历史。通过画面中的这些场景，提醒今天这一代人战争的恐怖和徒劳……一些艺术作品可以向后代解释这段航空历史。我知道，我可以代表几乎所有其他的军事艺术家说，当描绘战争场景时，没有什么比反思战争与和平主题更加深刻的了。”

泰勒还把一部分时间花在非空战航空主题的绘画上，对他来说，这些主题同样使他着迷，他以同样的热情描绘了很多丰富多彩的民用航空器，使这些飞行器精彩的飞行瞬间永久而美好地留在了他的画面中。他最著名的画作之一就是经典的波音314飞艇。这幅6英尺宽的巨幅油画目前挂在史密森尼航空航天博物馆。泛美航空公司更是他的忠实粉丝，当时，泛美航空世界各地的会议室和董事会成员私人住宅墙上都挂着泰勒民用飞机油画。泰勒在英国、欧洲、地中海、北美、加拿大和美国，拥有大量粉丝，对他的航空绘画和版画收藏数量非常可观。

