



资料图

乘大飞机首航有感

2023年5月28日

□ 张彦仲

百年梦想大飞机,今日成真出翠微。
莫道航途有风雪,雏鹰胜过老鹰飞。

陕西北路549号往事

□ 方耀申

1962年,我从南京航空学院毕业,被分配到上海民航102厂工作,到陕西北路549号报到。

549号曾是军委民航局华东管理处所在地,管理处处于1953年迁移到龙华机场,这里就成了管理处招待所。周边店少人稀,只有24路电车的铃声偶尔划破寂静。

招待所是一幢前两层、后三层的精致楼房。每层朝南三大间,东西两侧各一间,侧间对称向南呈半六角形突出,被称为“六角亭”。一层中厅的地面用马赛克铺砌,房间宽敞明亮,房内都是实木地板。20世纪五六十年代,有管理局职工住在“六角亭”,便以“六角亭”为新房,在招待所中厅举行婚礼,完成终身大事。

当时102厂还没有宿舍,我们就在招待所住了几个月,乘班车上下班。那时民航员工不多,班车就是一辆中型巴士。招待所内没有场地停放,班车就停放在马路对面500号的西摩会堂内。班车早晨停靠在招待所门口,发车后经停宛平南路零陵路、龙华路2381弄两个民航宿舍点。这里离机场不远,一些员工骑自行车上班,班车全程都不拥挤,常有空余座位。巴士驶过宛平南

路旁的龙华医院,前方已是一片田野。经龙华塔南转,路过一座桥和一条铁路,就到达机场候机楼了。机场内停放着几架里-2、C-47等二战时期的飞机,附近能看到碉堡、外形如骑士头盔的水泥岗亭和沙袋等一些战争年代的遗留物。

龙华机场一度曾是上海的空中门户,但受限于规模和跑道,1964年以后民航运输逐渐转移到虹桥机场。自改革开放以来,虹桥机场内涌现了东航、上航、春秋航空、吉祥航空等航空公司,国航、南航等国内航空公司以及外国航空公司也在此设立分部,航班起降频繁,每天出入机场的班车多达几十辆。1999年,浦东机场建成,上海拥有了两大国际机场。近年来,国产C909支线客机、C919干线大飞机等已活跃在各条航线上。

陕西北路549号此时已是民航华东地区管理局老干部处。由于地处市中心,交通、食宿方便,楼上还有会议室和办公室,除老干部活动外,华东地区的一些民航单位也乐意借此地召开小型会议,颇受各方欢迎。

2012年一个夏日的上午,我路过此地,想到半个世纪前曾人住于此,就绕道过来看看,依然是大门紧闭。我与门卫聊了一会儿,得以入

内。隔绝了门外的喧嚣,顿感又回到昔日时光。客厅依然是木门木窗,楼上回廊内依旧挂着大吊灯,客厅内仍是原来的马赛克地面。天花板上的雕梁画栋、外墙立面、柱头和柱体浮雕、窗框造型都保存完好,展现出古朴典雅的气质。可惜外墙已有爬山虎攀缘,也不知是自然生长还是人工栽种的,遮盖了部分墙面。

549号以其独特的建筑风格、人文历史,一直被誉为了“花园住宅”。自花园住宅往南,陕西北路荟萃了多处民居、名人故居、学校、教堂等,现有21处历史文化遗产。陕西北路已入选中国历史文化名街,成为永不拓宽的马路。

现在,549号花园住宅已修葺一新,屋前的小院得以扩大,被冠名为“晋公馆”。通体白色的石板墙面点缀着华丽的装饰,在明媚的阳光照射下熠熠生辉、光彩夺目。今年正好是这座老建筑建成100周年。

我是在陕西北路549号投身民航建设事业的,这座百年老宅陪伴我在民航工作近40年,直至退休,见证了民航发展的历史、民航人的故事、民航精神和民航文化。

作者系民航上海航空器审定中心原主任
据《中国民航报》

□ 许潇

“一名优秀的飞机设计师,是学问的推广者,是数据的分析者,是新事物的创造者。”

“一名优秀的飞机设计师,要懂得化繁为简,回归本质,用原理去解决复杂难题。”

以上两句话,出自新中国第一代飞机设计师程不时。他曾任我国第一架自行设计的大型喷气客机——运10副总设计师,也是我国首款按照最新国际适航标准研制的C919大型客机专家组成员。

在他早期参与的一款飞机研制过程中一根连接油箱油管的通路受到阻碍,设计人员百思不得其解。

他说:“你用一根弯管就通过去了。”

设计人员半信半疑地问:“油面水平是必须严格保持的,管子弯了还有这个功能吗?”

答案是,当然有。因为这是初中物理的连通器原理,最后设计人员做了弯管的试验件,试验成功。

在研制运10的道路上,碰到的问题不计其数。一位工程师遇到了从没处理过的难题:一块蒙皮的形状到后方要与气流相切,应该怎么设计?

他说:“用三角正切函数就好。”因为接近直角时数值趋向无穷大,正好与气流方向相切。设计师听后恍然大悟。

当遇到需要为中国的喷气客机选择合适的构型,比如选择发动机的安装位置,而当时世界上已出现了3种方式。这3种方式都在设计的考虑范围之内,到底该怎么选择。

身边传来各种建议的声音,面对来自各方的压力,他说:“一切从试验数据出发。”

首先从技术分析,否决了苏式的翼根布局,而对尾吊式和翼吊式,都制作了一比一全尺寸样机来比较优劣,并做了风洞试验以作对比,最终选择了适合运10的翼吊布局。

事实证明,在后半个世纪全球航空发展的过程中,为运10选择的布局,成为了大型喷气客机的主流构型。到了21世纪,最新的大型喷气客机仍然采用这种布局。

在运10后的多年时间里,面临无数的质疑与挑战,他把“化繁为简,回归本质”带到了生活中,回归到对航空事业那份最初的热爱,时刻关心着世界航空技术的最新进展。

他说:“航空本来就是倾注了一生激情的事业。”他参与运12的适航审定,并荣获国家科技一等奖,主编《中国大百科全书》和《十万个为什么》中的《航空航天卷》。其中,他编写的《计算机辅助飞机设计》一书成为了西北工业大学研究生教材,使用长达20多年……

莫道浮云中蔽日,总有云开雾散时。

终于在2017年5月5日,C919一飞冲天。

现如今,祖国的蓝天上,为了大飞机事业奋斗的设计师们没有片刻停歇。

2024年9月19日,随着一架C919飞机首次飞抵拉萨,与正在进行演示飞行的C909飞机相聚在“世界屋脊”——青藏高原。

大抵天下事,从苦中得来的乐才算真乐。经过数代人的共同努力,我国大型客机研制走过了艰难、坎坷、曲折的道路。

前路,创新开拓。

未来,信仰引航。

程不时：面对疑难，不妨化繁为简

繁星



航史今朝

95年前：人类首次飞越南极

1919年11月27日,美国商人拉尔森签订购买26架德国容克斯公司生产的F-13合同,在美国、加拿大销售。F-13是世界上第一架硬铝全金属客机,在国际民航史上占有重要地位,1919年至1932年间共生产了322架。最终销售至35个国家,在各大洲飞行,一直用到1943年。其中,使用时间最长的巴西航空公司一直用到了1954年。

1929年11月27-28日,美国极地探险家理查德·伯德和他的两名机组成员驾驶“福特三发”飞机首次飞越南极,并于11月29日返航,耗时19小时,成为人类飞越南极第一人。

1945年11月27日,随着战争结束,美国航空工业大幅裁员,波音公司雇员同比上年7.8万人降至4.4万人。

1954年11月27日,美国泛美航空公司用波音377“同温层巡航者”第一个提供跨大西洋

直飞商业服务,用时9小时42分钟。

1959年11月27日,美国希勒公司X-18倾转机翼研究机首次试飞。希勒公司是美国研究垂直起落飞行的先驱,从X-18研究机开始,经过几十年的不懈努力,最终才有了V-22倾转旋翼飞机的成功。

2001年11月27日,英国BAE系统公司宣布取消阿弗罗公司RJX计划。

2019年11月27日,中国自主研发的两架新舟60遥感飞机全部交付中国科学院。该机是以新舟60为基础改装设计的航空遥感对地观测特种飞机。为满足遥感机搭载不同功能设备及观测目的多样化需求,设计人员针对原机体结构进行了较大的改动。

2020年11月27日,中国民用航空局向四川天域航通科技有限公司正式颁发鸿雁(HY100)大型无人机系统《设计生产批准函》,

标志着全国首个通过适航审定的民用大型无人机系统的诞生。

2021年11月27日,广东韶关丹霞机场正式通航,首航航班由南航执飞。目前,成都航空已开通成都天府—韶关丹霞—揭阳航线;华夏航空已开通重庆江北—韶关丹霞—揭阳航线。

2023年11月27日,德国“电动垂直起降飞行器”(eVTOL)开发商Lilium N.V. 收到了欧盟航空安全局(EASA)颁发的“设计机构批准”(DOA)。该公司推出的电动喷气式飞机Lilium Jet,最高可容纳7人(1名飞行员和6名乘客),巡航速度为280千米/小时,充电一次后可飞行的航程能达250千米。

2023年11月27日,中国东方航空“济南—悉尼”直飞航线在济南遥墙国际机场首班开航,这是东方航空在济南开通的首条洲际客运航线,也是济南机场首条大洋洲客运航线。 钟强 辑录