

<<为了中国>>

图书基本信息

书名：<<为了中国>>

13位ISBN编号：9787501790142

10位ISBN编号：7501790140

出版时间：2009-1

出版时间：中国经济出版社

作者：刘济美

页数：299

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>

<<为了中国>>

前言

有关中国之翼的神话与现实 翻开长达25万字的《为了中国:中国首架新型支线客机研发纪实》(以下简称《为了中国》)书稿,我不免有些吃惊。时隔不到一年时间,作为原来的同事,准确地说,是晚辈的刘济美,如何推出了她的第一部长篇纪实力作?

记得去年底的一天,她似乎轻描淡写地说过,正在筹划撰写有关中国发展支线飞机事宜。完成如此庞大题材的书稿,我想,对她来说,采访、调查、写作,至少也要两年以上的时间。我清楚,作为东北师范大学艺术系美术专业学生的济美,其擅长是丹青,而非文墨。但是,面对这部书稿,我只能说,丹青与文墨本来相通。

《为了中国》一书不是泼墨,而是工笔。工笔画需要细节,需要研磨,需要雕刻,需要时日。但是,这部有关中国之翼研制的工笔画,毕竟已经摆到人们面前,可以让人们像欣赏张择端创作的《清明上河图》一样,寻找有关锻造中国之翼的:历史真实细部。

这个被展现出来的细部现实,当然是个神话,堪称中国五千年来的神话。这个神话发轫于20世纪70年代,至今,已近40年时间:这个神话堪称复兴伟大中华之梦想,有可能改变东西方飞机研制的历史,有可能改变世界飞机研制格局的历史。昨天,这一神话已经出现,今天,这一神话还在继续,明天,这一神话仍将发展。但愿,这属于中国,也属于世界的神话,能够持续更长时间。

中国和世界应该感谢所有真实记录这一神话的各种载体。其中,包括这部《为了中国》。这些文字可以让人们从真切的现实中,跃升到如同梦境的神话世界;同时,还可以让人们从梦幻的神话中,重新返回真切难以回首的现实中。于是,这类文字,便成了由神话到现实,由现实到神话的桥梁和彩虹,令关心和关注中国与世界的人们,可随时随地地留连往返和心驰神往于神话世界与现实生活之中。

<<为了中国>>

内容概要

如果说，飞机设计更多体现的是一个国家在基础科学与应用科学领域的认知与智慧，那么，飞机的制造与试验，也不啻象征着先进工业上的那颗璀璨明珠，是真正对一个国家航空工业制造力、创造力和协作能力的综合检验。

2008年11月28日，我国自行研制生产的首架喷气式支线客机ARJ21-700飞机在上海飞机制造厂机场进行试飞。

12时23分，试飞开始。

12时29分。

地面塔台报告：飞机到达指定8号空域正常飞行。

12时53分，首席试飞员赵鹏报告：飞机高度2000米，飞机飞行正常。

12时55分，地面塔台报告：飞机退出空域，准备进行通场飞行。

12时59分，地面塔台报告：飞机到达本场上空，将在900米高度进行第一次通场飞行；第二圈飞机将以不低于100米的高度进行模拟着陆；第三圈飞机将由北向南着陆从四号道滑出。

13时24分。

ARJ21-700飞机在上海飞机制造厂机场跑道上平稳降落。

首席试飞员赵鹏向全体在场人员报告：飞机状态正常，试飞员操控感觉良好！

<<为了中国>>

作者简介

刘济美，中国人民解放军少校军官，新华社解放军分社记者。

<<为了中国>>

书籍目录

序前言第一章 路漫漫兮 上下求索 三争纷纭 人才之失 厚积薄发 世纪转折第二章 云程发轫 鏖战中国 承担风险 启动用户 快速起飞 风险共担 角色转换 荆棘密布第三章 关键时刻 国家支持 达成共识第四章 折中设计 技术权衡 注入新元素 系统集成第五章 璀璨明珠 飞机制造 静力试验 综合试验 飞行试验第六章 转识成智 龙凤呈“翔” 客服体系 中国“翔凤” 推迟首飞第七章 采购危机 应对挑战 商业模式 幸福启航第八章 国家意志 战略产业 基因密码 趋之若鹜 另立门户第九章 商业精神 文化碰撞 资本盛宴 国际反应 为何而战第十章 未来之路 湍流在前 激烈竞争 财富危机第十章 新的战场 节能战场 希望之舟 盛会危机 产业价值跋：大道沧桑后记

章节摘录

西安阎良被誉为“中国西雅图”。

中国最早的大型运输机、远程轰炸机的研制就是在这里艰难起步的，航空工业内的专家都将运9飞机看作是中国大型运输机的前身。

“1972年8月22日，远程轰炸机项目缓办之后，西安飞机设计研究所和172厂的200多名年轻技术骨干被抽调至上海，与从全国召集的400多名技术人员组成了上海市708设计院（上海飞机设计研究所），参与运10飞机的研制。

”原西安飞机设计研究所所长李洪毅对航空工业对上海市的第一次人力增援仍然记忆犹新。

中国最早的一款支线客机运7，就是由西安飞机设计所（西安飞机设计研究所）与中国一航西安飞机工业（集团）有限责任公司（西飞公司）共同设计、制造的。

运7飞机的研制始于1966年，是经过周恩来总理亲自批准，在前苏联安-24客机基础上测绘仿制的一款以支线客机为基本型的多用途运输机。

1970年12月25日成功首飞，1982年设计定型，1984年1月23日，获得中国民航总局正式颁发的适航证，1986年4月正式投入客运，从此打破了外国飞机垄断中国民航客运市场的局面。

运7-100飞机先后有60多架投入使用，曾经是我国支线航空市场上最大的机群，但是后来由于种种原因，运7-100被勒令停飞，从此失去了全面占领市场的机会。

1988年，西飞公司开始了运7-200A飞机的研制，并于1993年12月26日成功首飞，1998年5月获得中国民航总局正式颁发的适航证。

时任中国一航第一飞机设计研究院院长吴光辉曾表示：“干支之争”归根结底都是为了生存而争。

对困难现状的坚决告别和对中国民机工业发展的强烈追求，成为每个人最初的人生价值与使命责任。事实上，我们始终盼望着能够在一个实际的项目当中去实践、积累和拓展我们的设计理念与技术，我们盼望着能够踏踏实实地走完一个民机研制的全过程，从市场开发到产品设计；从适航取证到交付用户；从产品支援到系列发展。

1988年与德国MBB公司合作的MPC-75项目，使正处于由仿制向自主设计进行过渡时期的国内设计师第一次触及“现代民机设计思路”，当时合作的工程技术主要包括：总体优化设计技术、强度载荷滚动设计技术、符合民机适航要求的强度分析与校核程序、民机气动弹性分析计算。

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>