

徐占斌到中航智控调研

本报讯 9月11日,中航工业副总经理徐占斌到中航高科智能测控有限公司考察。徐占斌一行认真听取了中航智控关于863、国家重大科学仪器设备开发专项和国际合作项目等重大科研项目的专项工作汇报,并与中航智控公司领导及一线科研人员座谈。徐占斌充分肯定了近年来中航智控领导班子带领全体员工在推进改革、项目开发和开拓市场方面取得的成绩。他指出,国家级项目要求高

技术难度大,对中航智控的项目管理能力、条件建设能力和人才队伍创新能力都提出了挑战。中航智控要以承担国家级项目为契机,修订和梳理发展战略和规划,通过对项目间的关联性和同源的分析,明确专业占位和核心技术能力,在战略的制订和部署上要注重技术引进和技术消化吸收再创新。要发扬敢为人先的改革精神,探索新的管理方式和运作模式,不断完善协同开放的科技创新平台,打造有特色的高新企业。(吴若)

耿汝光到制动公司调研

本报讯(通讯员 杨江)日前,中航工业副总经理耿汝光一行到中航工业制动公司调研。耿汝光现场考察了制动公司型号产品试验情况,听取了关于型号产品研制的情况汇报,并与型号产品研发团队成员进行了交流与探讨,详细了解了型号任务的进展情况。耿汝光要求制动公司紧抓型号研制工作不放松,不断强化机轮刹车专业技术;继续加强专业技术的基础研

究和预先研究,大力培养科技人才与研发团队,以技术创新助推企业发展;继续加强“产学研”合作,主动与部队、学校、主机院所沟通交流,以专业核心技术的不断突破,提升企业核心竞争力;继续加强试验条件建设,提升仿真模拟能力,严格试验项目考核,为型号研制工作提供更加可靠的保障,为用户提供更加满意的优质产品,以此促进企业持续健康发展。

李方勇会见欧直CEO

本报讯(通讯员 张潇)9月9日,中航工业副总经理李方勇与欧直公司首席执行官 Guillaume Faury 一行在中航工业哈飞会面,双方考察了EC175/直15直升机生产现场。李方勇一行参观了哈飞展馆、复合材料车间、旋翼结构胶接车间和铆装车间,并详细了解EC175/直15直升机项目进展情况。Guillaume Faury 表示,哈飞为EC175/直15直升机项目做出了很大的贡献,这个项目对于双方都非常重要,希望双方共同将项目发展好。随后双方就项目的计划、生产等方面进行了深入探讨,并在合作制定生产改进计划及建立新

的交付计划上达成了共识。EC175/直15直升机是由欧直公司和哈飞在“共担风险、共同投资、共同研制、共同受益、共享市场”的原则下联合研制的先进中型多用途直升机。该机座舱空间满足可载14-16名乘客的需要,主要用于近海石油平台作业人员运输、长航程搜救、公共服务(国土安全和紧急医疗救护)、VIP运输等。

要 闻 点 击
中航工业试飞中心
主任:刘逸民 党委书记:宋跃进
电话:029-86837347

波音:宽体机市场令人瞩目

本报记者 徐一新

北京航展前夕,波音公司发布2013年中国市场展望,预测称涉及中国的国际长航线业务将以每年7.2%的增长率快速发展,长航线业务的增长将带动市场对新型高燃油效率双通道飞机的需求,预计达1440架。对此,波音东北亚地区销售和市场营销高级副总裁毛毅山接受了本报记者的专访,分享了他对宽体机市场的看法。

《中国航空报》:波音较早前发布预测称,未来20年,中国将需要5580架新飞机。宽体机在其中将占有多大比例?

毛毅山:中国的民机市场一定是极具活力的市场,有报道称中国航空市场的增长速度在放缓,实际上,只是增长速度由两位数变成了一位数,中国的增速仍为其他地区的两倍。未来20年中国市场需要新飞机近6000架,其中至少10%是宽体机,宽体机的份额会日渐增多。我认为现在很多预测对宽体机的数据还是相对保守了。目前,中国航空公司运营长航线的

份额要小于西方,这也说明了这个市场潜力很大。除了国航、东航、南航、海航已经运营了宽体机外,目前厦航、川航也有购进宽体机的意向,不仅仅用在最主要的城市之间,还会用在省内的航线。

在中国,波音787飞机今年已经开始由南方航空、海南航空投入运营,明年还将交付厦门航空。787飞机在经济性和运营成本等方面优势很大,这必能帮助航空公司帮助开拓新的市场、引入新的业务模式、提高运营效率,反之又能继续刺激宽体机市场的发展。

《中国航空报》:波音公司不久前宣布启动787-10项目,这款飞机的市场前景如何?

毛毅山:787-10项目启动后,已获得了超过100架飞机订单。与竞争机型相比,787-10的效率要提高25%-30%,可节约大量成本。举例来说,从北京飞上海,用787-10来运营,每年可为航空公司节省1000万美元以上。尽管与787家族的另外两款飞机相

比,787-10的航程有所缩短,但仍然能达到6800-7000海里,依然是一款远程机型。787-10飞机具有787家族一贯的高效率、舒适性、经济性,市场价值极好,能够为国内和东北亚地区营造很好的航线网络。因此市场对787-10飞机的需求会非常大。

《中国航空报》:波音从1983年开始参加每一届北京航展,对于今年的北京航展有怎样的预期?

毛毅山:北京航展一直是行业内的一件大事。过去18个月发生了很多值得一提的事,北京航展给各方探讨交流提供了一个绝佳的机会和平台。届时波音公司将会和整个航空业界进行互动,展示产品、服务、业务表现,和包括航空公司、政府、媒体、供应商和合作伙伴在内的利益相关方展开深入讨论。

北京航展 30周年庆 1983-2013

航空之星

“超级替补”——记中国航空报社记者刘文波(三)

本报记者 姜春艳



随着中航工业的发展,中国航空报社这几年也发生了翻天覆地的变化,从原来的一周两期发展到一周三期,从单纯的报社变成了集报纸、网络、手机终端、信息服务、会展传播为一体的全媒体报道社。报社的发展,为员工提供了更大的发展空间,也带来了人员和岗位的紧缺。

刚进报社时,刘文波担任“副刊”编辑,她以自己的独特视角和编辑策划能力,一改“副刊”沉闷的面孔,使其既有思想性又不失灵动,深受读者喜爱,作者来稿也分外踊跃。就在“副刊”风生水起、渐入佳境时,刘文波根据报社调整着手准备“航空论坛”版,从感性过渡到理性,从人文关照过渡到经营管理,跨度非常大。她以不服输的韧劲儿成功完成了转型。

“单丝不成线,孤木不成林”,不久后,刘文波从专题部调任总编室副主任,一项重要的任务就是带队,报社希望她能够言传身教、培养更多优秀的记者和编辑。在刘文波的策划下,报社开展了“一对一”、“师带徒”等活动,帮助新员工快速成长。对新员工的求教,刘文波从来都是倾囊相授,毫无保留。

航空报一直有个弱项,就是缺少言论。为改变这一状况,刘文波牵头成立了“CAN视点”评论组,所有报社领导都是组员,并在全报社范围内应征组员。报社领导和年轻记者结对子,强力推进组员撰写言论,希望就此培养言论写作习惯,打造报社自己的言论写作队伍。“CAN视点”小组成立以来,不乏力作,各种人才崭露头角。

刘文波以高度的敬业精神完成了工作中的角色转换,用领导的话说:“把文波放到哪里都放心。”

报社的快速发展,人员缺位及时替补是家常便饭,说到报社的超级替补,无疑非刘文波莫属。

要闻部负责人休产假,刘文波顶上,一顶就是大半年;中国联通领导出差,刘文波顶上,稿件联系版面落实一项都不能马虎;总编室主任外出培训,刘文波顶上,每周一三五值班看版签版责任重大,刘文波也要顶上。遇有重大突发新闻事件,在没有准备的情况下,刘文波会毫无怨言地立马拎包赶赴现场。

她的字典里没有迟疑和拒绝,她常说:“我有一种使命感,总觉得不能辜负这种使命感。”

小时候,刘文波就有个梦想——当记者。大学毕业后,分到了一所煤矿子弟学校做教师,偏离了记者梦。但是,在那里,她目睹了最基层矿工的生活,艰苦的环境磨炼了意志,也在她心中升腾起浓浓的人文情怀。研究生毕业后来到北京,她终于有机会重新选择自己喜欢的职业。在农村杂志社工作期间,她体验到了基层农民的甘苦,更加感受到,记者是生活的体验者,更是生活的参与者。

后来的机遇使刘文波一脚踏入航空,几年的基层采访经历,更让她她感到,使命在肩、不负期望的涵义。虽是女性,当不起铁肩,但她总希望自己的肩膀能担当,手中的笔能挥舞,为航空,为自己坚持的理想!

孙聪接受央视采访

本报讯 日前,中央电视台《面对面》栏目摄制组对中航工业副总工程师、歼15舰载战斗机总设计师孙聪进行了采访。节目在央视新闻频道播出后,引起了强烈反响。孙聪用通俗易懂的语言对飞机从设

计之初到首飞着舰的研制过程及技术特点进行了介绍。歼15是中国第一代舰载战斗机,装配有鸭翼、折叠式机翼等舰载机特征。中国舰载机研制起点低,因此难度很大,舰载机的研制从拦阻钩到折叠翼,再到其他各个环节,包含着

的不仅是汗水,还有创新。通过歼15的研制,中航工业各相关单位通力合作,组建了一支有知识、有技术、能打硬仗的高水平舰载机研制队伍。(周荣堂)

空中体验提升北京航展魅力



日前,在第十五届北京国际航空展飞行动态展暨首届北京延庆通用航空旅游文化节开幕前夕,北京航展飞行组委会邀各界媒体在北京八达岭机场乘坐西锐固定翼飞机,体验飞行的魅力。据悉,今年的北京航展首次开设了大规模通用航空飞行器的静态和动态展示内容,此次飞行动态展计划参展飞机达到40架,以“飞行体验”和“空中旅游”为特色,开放更多体验环节。

本报记者 张宝鑫 摄影报道

(上接一版)

中航工业的民机联合救护表演也非常精彩,说明国产直升机从军用转为民用后,能够真正为老百姓所用,这对于国家而言意义重大。以医疗救护为例,有数据表明,我国每年约有7万人死于道路交通事故,道路交通事故已经成为各种非正常死亡中最主要的一个因素。而民用航空器的发展可以将这个数字大大降低,直升机可以在更短的时间内跨越山川河流进行紧急救护,为伤者争取宝贵的黄金救援时间,从而更好地保障人民的生命安全。

《中国航空报》:您怎么看中国直升机和通用航空产业的发展前景?

吴桐水:通用航空是一个庞大的产业,美国有3亿多人口,拥有23万架通用航空飞行器,通用航空占其国家GDP总量的0.6%-0.7%。中国作为一个人口众多、地形地貌十分复杂、灾害频发的国家,不管是从社会进步角度,还是从经济发展角度来看,都应大力发展直升机和通用航空产业。

我一直致力于推动直升机事业的发展,呼吁建立“直升机运行体系”,能够让直升机进入到老百姓的日常生产、生活中去。事实上,中航工业董事长林左鸣在直博会期间也发出了“打造社会

公共航空服务网络体系”的呼吁,在这点上我们不谋而合。

打造社会公共航空服务体系的第一步,是把直升机的基础服务体系建立起来,我们的机场、航校、维修点、加油站、情报服务系统等配套设施都有待建设和完善。此外,相关政策、法律法规、运行标准、管理标准等上层建筑的建设也不可或缺。以安全标准为例,我们不能用公共航空运输的安全标准体系来要求通用航空,通用航空都是在复杂环境下特殊作业,难免会出现事故征候。我们应当针对通用航空和直升机产业发展的特点,制定对症的管理标准、管理体系和相应政策,使得我们的上层建筑真正有助于产业的发展,即以社会公共航空服务体系的建立促进通航产业的发展。

《中国航空报》:现在各地都在兴建通航基地,众多企业投身通航产业,您如何看待这种通航热?中航工业应如何应对?

吴桐水:这是一个“大浪淘沙”的过程,就像当年汽车产业的发展一样,最后有些企业会被淘汰,有些企业会被兼并,留下来的都是优秀的。这个过程我们可以加以引导,但是不可避免。

在这种形势下,我认为现在要做好两方面的工作。一方面,中航工业应该

加快研制出更多性能好、成本低、符合中国市场需求量的直升机。这些年来,我给很多省市做过通用航空的发展规划,但真正到了选机型的时候,感觉到国产民用直升机的种类还是少。一定要发挥我们的优势,根据市场需求,发展多种机型,成本进一步降低,性能进一步提高。另一方面,从运行角度而言,直升机的配套设施建设一定要做好,就像汽车有汽车服务站、加油站、驾校,直升机更需要这些,飞机场、加油站、维修站、驾校、“空中警察”,这就需要把社会公共航空服务体系建立起来。

此外,我还有个观点,在通用航空发展的过程中,既应该发挥国有航空企业的主渠道作用,也要积极鼓励民营企业的发展。

经过30多年的改革开放,我国的民营企业已经积累了相当的资本。有些民营企业大举向航空领域投资,有的少则几十亿,多则上百亿,涉足设计、制造、运行、服务体系等产业链的各个环节。与民营企业相比,国企有很好的基础和优势,但也要有紧迫感,要深化改革、增强活力、增强对市场的灵敏度。国有企业和民营企业应该在相互学习中取长补短,共同促进中国整个民机事业包括通用航空事业的大发展。

报网互动

CAN NEWS 视频中心
大家好 这里是由中国航空报社为您带来的《CAN航空》
最全、最新的全球航空资讯;
最清晰、最好看的独家视点
一切尽在《CAN航空》
欢迎大家登录中国航空新闻网,第一时间收看!

爱飞客航空俱乐部 LOGO 征集
征集方案要求
1. 形象健康向上,符合爱飞客航空俱乐部

爱飞客航空俱乐部 LOGO 征集
征集方案要求
1. 形象健康向上,符合爱飞客航空俱乐部

爱飞客航空俱乐部 LOGO 征集
征集方案要求
1. 形象健康向上,符合爱飞客航空俱乐部