《国内投资民用航空业规定》即将正式实施

本报讯 近日，记者从民航局获悉，修订后的《国内投资民用航空业规定》（以下简称《规定》）将于2018年1月19日起正式实施。《规定》进一步放宽国有和非国有主体投资民航业准入标准，鼓励、支持国内投资主体投资民用航空业，并引导、规范民航企业之间的投资行为，以促进民用航空业快速健康发展。

《规定》指出，国有投资主体和非国有投资主体可以单独或者联合投资民用航空业。民用航空业在放宽投资准入的同时，对各类民用航空企业的管理政策实行同等待遇。

《规定》明确，对国内投资需要特别管理的公共航空运输企业应当保持国有控股或者国有相对控股，其中，国有相对控股应当由单一国有投资主体及其控股企业相对控股。同时，鼓励各国内投资主体多元化投资民用运输机场，纳入民航发展规划的枢纽机场以及具有战略意义的民用运输机场应当保持国有独资、国有控股或者国有相对控股。采用特许经营等政府和社会资本合作方式投资建设或运营民用运输机场的，应当同时符合国家有关特许经营等政府和社会资本合作的规定。

《规定》对民航企业之间的投资行为作了规范：民用运输机场、航空燃油销售储运加注企业、计算机订座系统服务企业，及其关联企业，投资全货运航空公司以外的公共航空运输企业的，投资比例不得超过5%。一家公共航空运输企业及其关联企业投资纳入国家规划的国际枢纽和区域枢纽的民用运输机场或其共用航站楼，投资比例不得超过25%，并且不得相对控股。民用运输机场投资本机场范围内的航空燃油销售、储运、加注企业及其设施，投资比例不得超过25%，并且不得相对控股。

《规定》还指出，空中交通管理系统主要由中央政府投资，空中交通管理部门不得投资空中交通管理系统之外的其他领域。公共航空运输企业的董事、高级经营管理人员不得在民用运输机场兼任高级经营管理人员，民用运输机场的董事、高级经营管理人员不得在公共航空运输企业兼任高级经营管理人员。

（宗合）

民航局、天津市政府、教育部共建中国民航大学

本报讯 近日，中国民用航空局、天津市人民政府、教育部共同签署了《关于共建中国民航大学的意见》（以下简称《意见》），中国民航大学正式成为局市部三方共建高校。

三方共建中国民航大学，将进一步提高民航人才培养质量和科技创新能力，完善现代民航教育体系，为国家民航事业科学发展提供有力的人才和科技支撑。同时，对于加快推进中国民航大学综合改革、切实提高人才培养质量和学科建设水平、有效破解办学资源瓶颈、全面提升学校办学水平、加快世界一流民航院校建设步伐具有里程碑式的重要战略意义。

根据《意见》，民航局将发挥主导作用，将中航大建设纳入民航局工作计划。支持中航大在适航审定、全球追踪、机务保障、大数据分析、空域规划、智慧机场、节能减排等方面建设相关科研教学平台与机构，加大对中航大国家级科技孵化器和国家级众创空间的扶持力度，助推天津市航空航天支柱产业发展。

天津市政府将积极创造条件，支持中国民航大学建设和发展，将中航大纳入天津市高等教育发展的总体布局，将中航大建设民航特色一流大学和一流学科纳入天津市“双一流”建设总体方案，加大对中航大高层次人才队伍建设的政策支持力度。

教育部将对中国民航大学一流建设、特色发展等方面给予指导和支持。在学科建设、人才队伍建设、协同创新、国际交流合作等方面加大支持力度。

《意见》要求，中国民航大学要发挥自身优势，提升办学水平和服务能力，中航大要坚持应用型人才培养道路，坚持应用科学和应用技术研究，创新应用型人才培养理论和培养模式，丰富高等教育理论体系。要紧密结合国家、民航和区域发展需求，积极参与京津冀交通协同发展，支持“一带一路”中交通运输标准输出，大力支持国家战略推进和地方经济发展。（边际）

（上接一版）

谭瑞松作了总结讲话，对党组织书记述职情况及开展“述评考”工作以来的成效给予肯定，评价“述评考”工作切实发挥了考核督导作用，使各单位党建意识进一步增强、党建责任进一步夯实、抓党建成绩进一步凸显。他指出，“述评考”只是形式，不能唯测评分数论，党组织书记要正确认识“述评考”工作，通过“述评考”交流经验、补齐短板、互学强项，促进书记个人和本单位抓党建工作水平的不断提升。

谭瑞松指出，今年是贯彻落实十九大精神的开局之年，党建工作要求很高，各级党组织书记的任务也很重。他强调，一要对标中央要求、把准行动方向。认真学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神，加强对新时代党建工作目标任务的理解和把握，把党的政治建设摆在首位，不断增强“四个意识”，坚定“四个自信”，在思想上和行动上与党中央保持绝对一致。二要强化责任意识、直面困难挑战。切实履行党建工作第一责任人职责，尽职尽责把党建工作做实做好，并带动其他班子成员履行“一岗双责”，形成抓党建工作的合力。强化问题导向，聚焦党建工作中的薄弱环节，拿出敢于较真碰硬的精神，下定决心抓好整改，切实让短板长起来、让弱项强起来。三要发扬优良作风、加强调查研究。发挥“头雁”作用，坚定狠刹不良风气的信心和决心，求真务实、真抓实干，守正笃实、久久为功，营造风清气正的工作氛围。持续发扬“安专迷”精神，把党建工作当作事业来追求，大兴调查研究之风，把本单位的实际情况摸清楚，把工作中的短板弱项分析透，真正做到“求深、求实、求细、求准、求效”。四要狠抓任务落实、确保工作质量。聚焦党建重点任务，找准抓落实的结合点、发力点，认真研究工作部署，抓好计划、监督、验收、考核各个环节，实现工作的闭环管理。全力推进集团公司“1122”党建工作体系落实，抓实抓严基层党建工作，对党建工作中的质量问题一抓到底、不留隐患，扎实推动全面从严治党向基层延伸、向纵深发展。

李玉海主持会议并指出，“述评考”既肯定了述职单位抓党建的成绩，也指出了党建工作中的不足。述职单位党组织书记要针对这次述职评议中个人查摆、点评意见和参会代表指出的突出问题，全面系统地梳理、分析，认真研究制定整改措施，纳入今年工作计划，一步步推进，一项项落实，并在下一次述职时逐项报告整改情况。要把学习贯彻党的十九大精神作为一项重要政治任务，吃透精神、把准方向，谋划好今年的各项工作，以落实集团公司“1122”党建工作体系为抓手，着力提升党建工作质量和水平，为集团公司改革发展贡献更大力量。

为切实做好“述评考”工作，按照航空工业党组要求，各位党组织书记述职前认真对照上年度整改措施和今年基层党建重点任务，深入调研本单位党建工作情况并广泛听取意见建议。航空工业党组和有关直属单位组织专门力量，采取实地调研、个别访谈、交叉检查等方式，调研了解各位党组织书记抓党建工作情况，为顺利召开本次述职评议会奠定良好基础。按照述职评议考核工作整体安排，未参加本轮现场述职的二级单位党组织书记，将以书面报告形式向航空工业党组述职。

沉痛悼念中国气动弹性专业的奠基者管德院士

歼8Ⅱ飞机研制现场总指挥管德在布置飞机研制工作。

歼8Ⅱ飞机总设计师顾诵芬（右一）、现场总指挥管德（中）、试飞指挥员王昂（左一）在试飞书上签字。

一生奉献初心不改 淡泊明志航空报国

2018年1月9日，中国工程院院士管德因病医治无效，在北京逝世，享年85岁。这位中国飞机气动弹性专业的奠基人曾在航空工业沈飞任职多年，他的离世让我们感到无比沉痛。

1952年，毕业于清华大学航空工程系的管德进入第二机械工业部第四局工作。1956年8月，沈阳飞机设计室成立，当时管德已是第四局党组关键部门的一名科级干部。按现在有些人的观念，这应该是一个很值得留恋的职位，可是他放弃了仕途，来到沈阳从头做起。1956年，管德奉调到刚成立的沈阳飞机厂飞机设计室，任设计员、空气动力组副组长，参加了歼教1飞机的设计试制工作。当时设计室主任徐舜寿给他的第一份工作是计算歼教1飞机的外形数据。这项工作就是没完没了地用手摇计算机解三元一次方程式，但他完成得很好。之后又安排他去做歼教1飞机的气动弹性力学专业工作。他把全部精力用到了这个新的专业上。1958年，管德在参与设计歼教1飞机之后，又经历了“东风”107、“东风”113飞机的设计等工作。

1982年至1985年，管德任沈飞副经理、总工程师。期间，他分管“厂所协调”，使“厂所关系”空前好转。1983年，管德兼任歼8Ⅱ飞机研制现场总指挥、试飞领导小组组长。他按照系统工程方法，组织了设计和试制生产准备、试制生产准备和试制生产、试制生产和首飞准备的平行作业，使歼8Ⅱ飞机首飞大大提前，荣立航空工业部新机首飞一等功。1985年，歼8飞机获国家科技进步特等奖，管德作为主要设计者之一，受到国家的嘉奖。

管德是我国气动弹性专业的奠基者和带头人，是航空动力协作攻关办公室气动弹性组组长，从国家“七五”开始，一直承担着航空预先研究中心气动弹性力学领域的组织工作。1991年，管德因病动了手术，手术后还坚持工作直到1993年底离开领导岗位。此后，管德继续在北京航空航天大学任兼职教授、博士生导师，从事他所钟爱的气动弹性研究。1994年，管德当选为中国工程院院士。

科学技术是第一生产力，这在航空工业表现得尤为明显。科技人员是我国实现科学技术现代化的主力军，没有广大航空技术专家及技术人员的努力，发展航空工业就是一句空话。在某种意义上说，沈飞的发展史，就是科技人员奋斗史。管德院士就是在沈飞工作过的科技专家的杰出代表之一，他的身上充分体现了广大工程技术人员忠诚奉献、求实创新、淡泊名利的可贵精神。

“非淡泊无以明志，非宁静无以致远。”管德院士身上所昭示的正是中国优秀知识分子、无数埋头苦干的航空人对历史、对社会、对民族所固有的那一份使命感和责任感。为了中华民族的伟大复兴，管德院士用自己毕生精力钻研航空科学技术中的一个学科领域，用自己对世俗名利的淡泊抒写着航空报国的远大志向，用自己一生的默默坚守彰显出科学技术大家应有的人格魅力和道德风范。

尽管管德院士已经离我们而去，但沈飞人将继续传承他坚毅明确的理想信念、对事业成功始终如一的追求和执着果敢的意志品格，学习老一辈航空科技工作者和老一辈航空人的事迹，在中国航空科学技术和制造业发展的征程上，不断迈出踏实前行的步伐。

（航空工业沈飞）

传承精神 砥砺奋进

管德，中国气动弹性专业的奠基者和带头人、中国工程院院士。他在航空工业沈阳所工作了21年，为歼8飞机的研制做出了重大贡献。管德院士的病逝，航空工业沈阳所人深感悲痛。

从1961年沈阳所建所起，管德就来到沈阳所从事气动弹性力学研究工作。在沈阳所工作期间，他先后担任气动弹性专业组组长、空气动力室副主任、总体和空气动力室主任、副总设计师、副所长。管德主持建立了我国第一套适用于超声速飞机设计的气动弹性计算和试验方法。在歼8飞机的研制中，他主持了飞机气动弹性的分析计算，带领专业组在国内最先开展了超声速歼击机的气动弹性研究工作，对歼8飞机总体方案的形成具有重要意义，同时也为沈阳所气动弹性专业的建设和发展奠定了坚实的基础。他主持的“高速歼击机的气动弹性分析”和“航空结构动力分析系统”分别荣获1978年全国科学大会奖和国家科技进步二等奖。他对歼8飞机的研制做出了重大贡献，荣获了国家科技进步特等奖、航空工业部一等功。

管德勤奋好学，知识渊博。他既有远大抱负，又有实干精神，既能技术决策，又能科学管理。管德常年坚持亲手记载气动弹性专业设计笔记，50年来从未间断。国内外有关飞机气动弹性技术文献的目录至今还依旧保存着，早期的笔记页面已经泛黄，但苍劲的字迹依然清晰。50年间，不管人事变迁、职务调动，管德坚持记载，从不间断，这种精神实为可贵。管德说，飞机气动弹性专业是他毕生从事的事业，他与它形影不离。

管德是敬业的典范。他爱才惜才，既是领导，又是导师。在20世纪70年代中期到80年代中期，当时的计算机只能通过穿孔纸带输入程序运行，很不方便。有一次，一位外单位的设计员遇到了计算问题，晚上去管德家里请教。这位设计员带去的不是文字、数学公式和图表资料，而是用来向计算机输入程序和数据的穿孔纸带。管德家只有一间小小的屋子，他让爱人带着两个女儿去了邻居家。他自己趴在床上，打开一卷卷的纸带，一行行地查，一直到深夜才终于找出了错误。管德对待学术工作严谨、认真的态度和勤勉、敬业的精神，深深地感动着我们。

管德曾于2008年和2014年两次到沈阳参加院士航空科技咨询活动。回到沈阳所这个他曾经倾注了心血、伴随他成长的地方，他十分高兴。管德非常关注所里的发展与变化，关切地询问所里的型号研制情况，并参观了型号设计和试验现场。看到沈阳所日新月异的变化和取得的不斐成绩，他感到由衷的欣慰与自豪。

2011年8月3日，是沈阳所建所50周年纪念日。管德再一次回到久违的沈阳所，再一次回望沈阳所50年创造的辉煌。在这个特殊的日子里，顾诵芬、管德、李明、李天、杨凤田，曾经一起并肩战斗过的5位院士再相逢、再聚首。他抑制不住内心的感慨、欣喜与激动，欣然挥笔写下了“飞机世家”四个大字。这既是对沈阳所人才济济、薪火相传的褒奖，更是对沈阳所“航空英才的摇篮”最完美的诠释。

共和国飞机设计事业的开拓者——徐舜寿、黄志千、叶正大，两院院士顾诵芬、工程院院士管德都曾在沈阳所留下了闪光的足迹。正是这些中国飞机设计领域熠熠生辉的名字，奠定了沈阳所最为深厚的人才底蕴。近百名航空界知名专家、上千名航空科研和管理人才经过沈阳所的锻炼、磨砺与成长，在航空事业的各个领域为振兴中国航空工业做出了卓越贡献。管德正是其中的优秀代表，为我们留下了宝贵的精神财富。虽然他已经离开了我们，但沈阳所人永远不会忘记他的贡献。管德的光辉业绩、崇高精神和襟怀品格将在沈阳所历史的丰碑上代代相传、永远铭记。

（航空工业沈阳所）

为这位技术工人点赞

黎明洪家光获国家科学技术进步奖

本报通讯员 杜学胜

从中国航发成立至今，来自中国航发黎明的洪家光已经记不清这是自己第几次到北京领奖了。全国“最美职工”、“振兴杯”全国技能大赛车工组冠军、中国青年五四奖章……这一次，这个从农村走出来的一线车工，作为仅有的两名技术工人之一，登上了国家科学技术进步奖领奖台——在1月8日举行的国家科技奖励大会上，洪家光的《航空发动机叶片滚轮精密磨削技术》项目获得国家科学技术进步二等奖。

荣誉的背后，是20年来洪家光在生产一线的辛勤付出和平日努力奋斗的积淀。参加工作以来，洪家光共完成了100多项技术革新，解决了300多个技术难题，为中国航空发动机事业作出了重要贡献。

收获始于不断前行

0.003毫米，这是航空发动机叶片磨削工具——金刚石滚轮要求达到的加工精度。这个尺寸，仅仅相当于一根头发丝的二十分之一。如果金刚石滚轮出现丝毫尺寸超差，需要磨削的零件将整组报废。

最开始接受任务，洪家光信心满满。他连续干了十几个小时，满怀期待地将最终完成的成品件送去检验，结果出乎意料——竟然没有一个成品件尺寸合格！

当晚，洪家光一夜未眠。“我是个倔脾气，越是困难的事情，我越有一股不达目的誓不罢休的韧劲儿。”连续10天，洪家光每天工作14个小时，在攀登技术高峰的道路上，他不断摔倒，又不断起身继续前行。在反复推敲和实践中，洪家光终于攻克了这一重大难题，掌握了这项国内一流的精密加工核心技术，满足了航空发动机的加工精度要求，累计为企业创造产值8500余万元。

经过后续不断的实践积累，洪家光总结撰写了《航空发动机叶片滚轮精密磨削技术》，成果推广应用后，我国航空发动机叶片加工质量、加工合格率得到大幅提升，并先后得到了多位院士、专家和用户代表的高度评价，为我国相关产品研制提供了重要的技术支撑。

成长源于善思勤学

“洪家光工作出色、业绩突出，这并不是偶然的，这和他多年的勤奋好学、虚心钻研、勇挑重担、不懈努力是分不开的。”洪家光的师父、全国劳动模范孟宪新说。

洪家光与孟宪新的结缘，源自“高速切削内螺纹”技术。这项技术是孟宪新的拿手绝活，每分钟1200转，孟宪新无须反转退刀。对于孟宪新，当时刚工作不久的洪家光很是佩服。为了表达自己拜师学艺的决心，他每天默默守在车间里，连吃饭的时候都在想着如何提升自己的“手艺活”。为了提高技术水平，洪家光撰写了10万余字的心得体会，总结出了“看、问、练、悟”四字诀，双手磨出了一层厚厚的老茧。3个月后，洪家光的车刀磨削技术已经达到了炉火纯青的地步。

作为一名普通车工，洪家光还非常善于总结经验、举一反三，普通车床、数控车床等各型车床他都能熟练操作。一年下来，洪家光干的工时总数差不多是别人的两倍。任务繁忙时，洪家光每天要干到晚上10点多，一个月甚至没有一天能够休息。

“新时代的大国工匠要善于学习，不但要干好活，还要会编程、修理设备，要努力成为复合型人才。”洪家光说。

灵感出自苦心钻研

在洪家光眼中，每一个航空发动机零件，都犹如一件艺术品，需要苦心钻研、精心雕琢。在日积月累的工作实践中，洪家光总结创新出一套“看、听、闻”的加工心得。

看，就是用眼睛观察砂轮进刀量火花的大小和颜色，以此判定加工精度；听，就是用耳朵听砂轮磨削时的声音，避免切削力过大导致砂轮破碎、工件打伤；闻，就是用鼻子去嗅砂轮磨削时散发出的气味，一旦有工件烧伤，会发出一股特殊的呛鼻气味。

实践是检验真理的唯一标准。在一次高压涡轮导向器加工设备发生问题时，洪家光沉着冷静，充分调动感官，用自己总结的“看、听、闻”和丰富的实践经验，苦干20余天完成任务。

在钻研和创新的道路上，洪家光永无止境：他设计的经济型数控车床数显自动对刀仪，每台设备可节约加工成本2万余元；他改善的机床抗震性能，使加工精度提高了5倍；他突破了航空发动机核心部件工装制造技术难题，打破了该工装必须外购的局限……

“选择了航空发动机事业和生产一线，我没后悔过。如果可以重新选择，我依然不变，初心不改。”洪家光说：“我愿意为此钻研一生、奋斗一生。”