



70岁沈飞，蓝天不会忘记



沈飞工人在生产飞机副油箱(摄于上世纪50年代前后)

新华社 赵洪南 高铭 杨青 黄燕



6月24日,航空工业沈飞航空博览园展出的沈飞生产过的各式战机

希望沈飞人继续大步向前迈进,缩短与世界航空先进企业的差距。”他说。

作为新中国航空工业最早创建的飞机厂,沈飞从建厂初期便开始在人力、技术、设备等方面支援其他新建厂所,陆续为贵州、陕西、四川等歼击机、直升机、轰炸机、水上飞机及导弹制造厂输送了两万多名干部和技术人员,这也是沈飞被誉为“中国歼击机摇篮”的由来之一。

有一年,航空工业系统组织篮球赛,沈飞代表队赴西安参加比赛,观众席上出现了这样一幕:年轻人为西飞队加油,中老年人为沈飞队加油,让客场参赛的沈飞人倍感亲切。那些头发花白的热情观众多是沈飞赴西安援建飞机厂的老员工。

传承创新

在沈飞官网的页面上,蓝色海天背景上的两行字十分醒目:坚定“航空报国”初心,笃行“航空强国”使命。

这成为一代代沈飞人排除万难、不断前行的坚强动力。

57岁的唐臣升是沈飞工艺研究所机械与智能组的高级工程师,1988年大学毕业进厂时,沈飞正在生产歼8系列飞机。他意识到,制造如此庞大的产品需要大量创新支持。33年来,他从未停止过学习和钻研技术,迄今已获得55项发明专利。

唐臣升攻读在职研究生期间,知难而上,承担了“数字化数控立铣刀设计与制造系统的开发”课题,经过两年不懈努力完成了课题研究,并发明了可提高效率和精度的新型刀具加工技术——包络法螺旋曲面数控加工技术,填补了国内技术空白,获第五届中国国际发明博览会金奖。

不过,航空航天制造材料复杂、部件繁多、要求极高,一些环节仍然要靠手工完成。沈飞标准件中心的杨国心所从事的钳工便是其一。

他把自己的工作比喻为“造积木、拼积木”。与很多同龄人不一样,27岁的杨国心爱好的不是打游戏,而是参加技能大赛,向其他参赛者学习,“大家的技能各有千秋,有种‘华山论剑’的感觉。”

因多次参赛获奖,杨国心不断晋级,21岁就成为全厂最年轻的高级技师。一般情况下,这个过程需要20多年。

去年,他参加第十六届“振兴杯”全国青年职业技能大赛获金奖,这是他所在团队连续三届夺得金奖。

就是这样一位明星钳工,穿工装走在沈阳街头,偶尔会被误认为是出租车司机。他的同事也有被认作地铁工作人员的经历。甚至,刚到沈飞工作的女同事,曾被亲友以为是去“当空姐了”。这些似乎都印证了沈飞一贯低调的风格。

想了解沈飞,去航空工业沈飞航空博览园是个不错的选择。

这家占地约三个半足球场的博览园,有包括沈飞制造的系列战机在内的千余件展品,帮助公众了解沈飞历史、感受沈飞人团结奋斗、拼搏创新的精神。6月,博览园刚刚被命名为全国爱国主义教育示范基地。

近日,博览园推出了最新展品:“鹘鹰”战机。为一睹真机,29岁的贾牧霖专程从北京前来参观。

“我对飞机非常感兴趣,每年都要来三四次。”这位在北京从事金融行业的海归,在沈阳生长,从小就喜欢飞机玩具和模型。

“朋友到沈阳,我一定会带他们来参观,介绍沈飞的历史和航空知识。”贾牧霖说,沈飞在发展中遇到过很多困难,也走过一些弯路,但其奋斗史和创业精神足以使这家企业“令人尊敬”。

“作为一个沈阳人,我会一直以沈飞为骄傲,希望它今后蓬勃发展、蒸蒸日上!”他说。

首战告捷

1953年,中国开始执行第一个“五年计划”,112厂被列为苏联援建的156项重点工程之一。工厂3年便发展到万人规模,来自全国各地的优秀人才,凭借常人难以想象的开创和拼搏精神,于1956年7月19日试制成功中国第一架喷气式歼击机,即歼-5飞机。

忆及65年前的那一刻,曾任沈飞公司总经理的唐乾三带着湖南口音说:“当时高兴透了!”

“大家欢欣鼓舞,都感到非常自豪:为国家作出贡献了,没有白忙活。”他说。

歼-5的成功,意义重大。1955年至1960年担任112厂厂长的牛荫冠曾在一篇回忆文章中写道:“这一战斗机的试制成功,不但武装了空军,增强了空军的战斗力,而且带动了有关工业和科研部门的发展,如冶金、电子工业及材料研究所、空气动力研究所等……可以说使中国的工业水平前进了一大步。意义之大,远不限于112厂一个企业。”

创造纪录

因“保家卫国”而生的沈飞,先后出产了中国第一架自行研制的喷气式歼击教练机、第一架超音速喷气式歼击机、第一架高空高速喷气式歼击机、第一架航母舰载战斗机等40多个型号的数千架战机,实现了中国国防武器装备从陆基到海基的不断跨越。

从仿制到自行设计,经过70年探索发展,沈飞已成为一家大型现代化飞机制造企业,以航空产品制造为核心主业,集科研、生产、试验、试飞、服务保障为一体,是中国航空工业集团有限公司的骨干企业之一,员工达1.5万多人。

在70年厂庆前夕,88岁的唐乾三和一些老同事获邀回厂参观,感叹“变化太大了!”

“设备、产品、软件、管理都发生了翻天覆地的变化。

「钢铁驼队」把关人

新华社 冯歆然 达日罕

在内蒙古乌兰察布市集宁区郊外,不计其数的彩色集装箱整齐地排列在开阔的货运场上,静待安检装运。不远处,满载着货物的列车在铁路线上缓缓前行,仿佛一支“钢铁驼队”,信心满满地踏上“一带一路”征程。

这里是中欧班列(乌兰察布)的始发站和终到站——七苏木站,截至今年7月1日,经此安全开行的中欧班列已达485列。5年,零事故记录,这得益于“钢铁驼队”的背后,站着一支有着钢铁般纪律和意志的“把关人”队伍——七苏木货运班组。

陆开顺就是七苏木货运班组中的一员。每日徒步超15公里,每次查车要上下攀爬20余次,每个集装箱都需开检、每件货物都需核验……自2016年11月首列中欧班列(乌兰察布)从七苏木站发出起,这就成了陆开顺每天的工作日常。在相距5公里以上的多个作业点间穿行,5年来,他跑烂了好几双鞋。

“在装卸车以外,我们最重要的工作就是安检查危,这项工作是否到位,直接关系行车安全。”陆开顺说,“安全是一切的基础,只有逐项核对清单、箱箱货物开检核验,做到应检必检,才能确保万无一失。”

2018年7月,在安检过程中,陆开顺和同事们发现一起严重的货品匿报瞒报事件。当时发货方提交的品名是汽车用品,但经开箱检查,他们发现里面实际装的是化油器清洗剂。而这属于铁路严禁运输的易燃易爆品,一旦遇到颠簸或高温情况,很有可能发生爆炸,将严重威胁铁路运输安全。

“当时货品包装还进行了伪装,如果没有开箱检查的话,后果不堪设想。”陆开顺回忆道,“目前没有任何机器可以辅助完成货品安检,我们都是手动开箱、人工检查。尽管费时费力,但的确能够有效排除绝大多数安全隐患。”

2016年,七苏木站中欧班列月均运量不足3列,如今月均到发15列,最繁忙时一天到发4列。5年间,陆开顺的工作量也增加了5倍。尽管辛苦,他却始终保持着热情和干劲:“看着我们装运检查的一辆辆车列,平安驶出国门,心里总会涌起一丝自豪。”

经过近5年的发展,中欧班列(乌兰察布)运行效率不断提升,全程运行时间从初期20天以上逐步缩短至10至14天;成本不断降低,整体运输费用较开行初期下降约10%;开行数量日益增长,开行范围也日渐扩大,已陆续开通了乌兰察布市至塔什干、乌兰察布市至莫斯科等5条国际线路,通行塔什干、莫斯科等8个城市。

