

<<起飞!中国大飞机>>

图书基本信息

书名：<<起飞!中国大飞机>>

13位ISBN编号：9787807055952

10位ISBN编号：7807055952

出版时间：2007-9

出版时间：成都时代出版社（原蜀蓉棋艺出版社）

作者：张旭

页数：147

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>

<<起飞!中国大飞机>>

前言

举世瞩目的十届全国人大五次会议和全国政协十届五次会议虽然胜利闭幕了。但“两会”所带来的余波继续在神州大地上荡漾。

“两会”中讨论的议题之一——中国政府立项自主制造大飞机一事，也终于在国人乃至全球的热切关注中决定了下来。

近日。

国家成立了“大飞机专门工作领导小组”，制订出庞大的计划，投入巨资组织实施，预计2020年前，制造出我们中国人自己的大飞机。

这条爆炸性的新闻，至今仍为人们所热议。

<<起飞!中国大飞机>>

内容概要

《起飞，中国大飞机》是迎接十七大重点图书选题之一的著作，也是一本记录共和国航天史的专著。

在这本书里收录了：《从变木头为煤炭到设计飞机》、《“强5”零支持试制成功》、《“美国人对中国飞机设计师竖起了大拇指”》、《细节成就中国“运10”》、《有“运10”，中国天空不寂寞》等故事。

<<起飞!中国大飞机>>

书籍目录

引言历史回放相关话题迟来的幸福第一章 壮志凌云十年少从变木头为煤炭到设计飞机不改初衷，立志航空第二章 为新中国设计第一座航空工厂从飞机工厂起飞的梦想“大观园”里的飞机模型第三章 为中国插上翅膀孕育中的“歼教1”好事多磨，“歼教1”木质样机站起来了银燕腾空泪花流“美国人对中国飞机设计师竖起了大拇指”尾旋试飞，无人拍板，耽搁三年“勤工号”飞天第四章 从未破灭的航空梦“强5”零支持试制成功从“钣金工”到无书可教的数学老师第五章 航空路上没有止境“歼6”突破超音速“歼7”带来的机缘失速，自由落体一玩转航空器第六章“歼教6”悄然升空“歼教6”冲破乌云，一飞冲天第七章 “运10”——中国飞机设计的巅峰时刻“708工程”启动，“运10”立项细节成就中国“运10”英语主考官“运10”展翅高飞有“运10”，中国天空不寂寞“运10”“断臂”，渴望重上蓝天第八章 中国大飞机将重上九霄按国际适航标准打造“运12”往之不谏，来者可追。
期待中国大飞机重上蓝天

<<起飞!中国大飞机>>

章节摘录

“运10”到底是怎么下马的？

飞机专家：没有钱，就停飞了。

找来专家一起论证，得出三条结论：工程不能停，成果不能丢，队伍不能散。

然后提出一个解决方案，需要六千万元。

当时第三架“运10”已经装配了60%，为了能继续飞下去，上海地方预备承担一半费用——三千万元，另一半就只有向国家要。

该型号机属于国家，三番五次，争取了很久，但最终希望落空。

启动“708工程”开始是国家下达的任务，但是最后没有任何文件说这项工程停下，就不了了之了。

我们曾经拥有“运10”飞机，但是后来被束之高阁。

1988年项目再次立项后，又不了了之。

到了今天。

怎样才能让这些历史不再重演呢？

飞机专家：举一个类似的例子——“空客危机”。

2007年3月6日，法国前总理写的文章，明确指出“空客危机”源于管理不当。

它不是干得很好吗？

A380还来到了北京，怎么就出现危机了？

其实真相并不完全如我们所见，A380是做得非常出色的，但工程进度一拖再拖，一百多架飞机都已订货，对方所有设备已经完工，基础设施也已建设完毕，但是飞机老不来，成本就开始积压。

现在空客不得不赔偿对方损失，赔了钱，没办法，只好裁员。

按照法国前总理的说法将要裁员一万，这对空客：来说是个不小的冲击。

空客这个航空界的龙头公司也遇到了挫折，究竟为什么？

管理不当，什么管理不当？

用人不当。

因为法国、德国为了争取自己国家的利益，造出来的飞机，机身里面的电线不一样，对方又如何能买单？

所以导致项目返工推迟。

最近，法国前总理公开承认空客管理不当。

对比而言，“运10”为什么下马，其实也是中同的管理不当。

只要我们敢于承认历史，记取我们走弯路所付出的代价，不断改进，历史就会翻开新篇章。

国际相关内容：2007年1月31日，加拿大庞巴迪宇航公司宣布退出小座级干线飞机市场，作为世界第三大民机制造商，他们试图挑战空客波音干线飞机的计划终于胎死腹中。

而之前印尼在国家投入11亿美元的支持下，研发的110座的大型客机N2130正准备上线之际，遭遇金融风暴，公司倒闭。

同样，日本曾经也尝试搞出了60座的YS11支线飞机，虽然技术成功，也生产了182架飞机，但在欧美的挤压下，日本政府最后损失了330亿~360亿日元，最终完全退出民用飞机的独立研制。

相同命运的还有荷兰110座的福克100、德国70~80座的多尼尔‘728和瑞典50~60座级的Saab2000。

其中，荷兰福克公司已于1996年破产。

面对这样的境况，试问：中国究竟需要大飞机吗？

反方意见：民用飞机的商用属性和市场竞争的激烈程度，决定了大飞机的生存与否关键在于以客户为中心，以市场为导向，能否取得商业成功。

为此，就必须先下功夫进行市场需求的分析、研究，针对航空公司的要求来制造和设计产品，使其商品具有市场竞争力。

“运110”为什么最后下马了，就是因为没有民航用户。

民用飞机没有民航客户，必死无疑。

由于历史背景、发展程度不同，“运10”当时就是先有了产品，再去找市场，被动操作导致失败。

<<起飞!中国大飞机>>

中国要住世界工业竞争中有优势，就要立足自己的生活方式，模仿别人的生活方式来开发产品，只能是东施效颦，永远落后。

比如，私家车代表着美国人的生活方式，美国的汽车公司得近水楼台之便，对这种生活方式理解得比我们深，自然比我们更知道如何为这种生活方式提供产品。

大飞机也是如此。

美国和中国虽然国土面积相当，但美国无论是从东岸到夏威夷，还是从佛罗里达到阿拉斯加，国土跨度都远超出中国。

特别是其经济重心集中在东西两岸，其间的距离基本上是北京到广州的两倍。

更何况美国人口密度低，不适合大批量的铁路客运。

这也难怪，在航空业崛起后，美国的铁路运输迅速萎缩，一百年前的铁路线大多废弃。

而铁路废弃后，反过来更加强了对飞机的依赖。

与此相对，中国的经济重心集中在国土一侧狭窄的沿海地带，南北之间尚有较大客运距离，东西之间的商业客运距离相对较短。

更何况，中国人口密度极大，铁路客运的负载量比飞机大得多，更适合中国人的生活方式。

从这个意义上看，民用航空业对中国而言，远不如对美国那么重要。

正方意见：如果说中国客流量集中在沿海地带，铁路客运是更适合国情的生活方式，中国就不应该东施效颦，再去研发高科技产品。

但相比而言，西欧各国面积仅为美国的一州，人口密度更大，客流量更是集中在中短途，铁路客运岂不也更适合欧洲人的生活方式？

那为何他们还要投入巨资开发空中客车呢？

欧洲成功开发出空中客车的市场优势又是，从何而来呢？

作为大型战略性高技术装备，大飞机的研制兼有政治、经济、国防、技术四重意义。

在政治意义上，大飞机能够反映一个民族、一个国家的能力，在鼓舞民族精神、提高民族自信方面，其价值不逊于“两弹一星”和太空飞船。

经济上，大飞机具有巨大的市场赢利空间。

到2020年我国大约需要新增干线客机1600架，总价值为1500亿~1800亿美元；而到2050年，我国大约还需要更新和新增干线客机3000多架，加上各类支线客机和民用运输机，总价值为3500亿~4000亿美元。

这仅仅是国内市场的统计，如果参与国际竞争，大飞机的市场空间将更加广阔。

从国防上看，若大飞机研制成功，将使中国实现大型军用飞机的国产化，进一步增强国防实力。

从技术上看，大飞机处于产业链的前端，堪称拉动工业技术链条的“总龙头”，其研制必将有力地拉动中国的技术进步和产业升级，强化民族工业的力量，提升中国在国际产业分工中的地位。

因此，无论从哪个方面看，启动大飞机研制，都是势在必行的重大战略决策。

<<起飞!中国大飞机>>

编辑推荐

起飞，中国精神！
起飞，民族梦想！
这里，记载着航空人坚不可摧的梦想与毅力！
这里，见证了中国航空事业的起步与腾飞！
这里，他们用青春、激情与智慧为中国这只雄鹰插上属于自己的坚硬翅膀！
这是中国第一代飞机设计师程不时与飞机结下的不解之缘！

<<起飞!中国大飞机>>

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>