

# 从老兵到五星机长 一直坚守初心

## 他曾驾驶轰炸机与死神搏斗62分钟

易崇华 华西都市报-封面新闻  
记者 杨金祝

只要有飞行任务,机长上官伟宏都会早早来到成都双流机场附近的东方航空机组准备室,为航班任务仔细核对计划、航路、天气等机组协调事宜。

几十年来,他习惯了与飞机相伴的岁月。从空军到民航,他始终在飞行领域展现精湛的专业技术。他先后获得东航五星机长、民航飞行安全金质奖章,目前已安全飞行25594小时。

8月1日,在第93个“八一”建军节来临之际,59岁的上官伟宏说,将保持由部队一脉相承的优良素质,坚守飞行员的初心和使命。



▲ 上官伟宏年轻时当空军飞行员的照片。

◀ 上官伟宏绕机检查时也不轻易放过任何一个细节。

### 尾翼断裂

#### 偏航到民航机场

上官伟宏,现为东航五星机长。1982年毕业于中国人民解放军空军第二航空飞行学校,随后在空军服役。

1983年11月2日,22岁的上官伟宏与机组在驾驶轰炸机时,遭遇险情,飞机被严重撞伤,飞机原有的尾翼不见了。

飞机被撞、急速下滑、通讯中断……一切都来不及多想,上官伟宏与机长孙鄂军一起用力控制驾驶盘,同时向右压住。然而,近百吨重的飞机仍然以巨大惯性急速下滑,一旦飞机失速失控,等待机组的只有一声坠地的轰鸣。

终于,飞机在8000米高度时不再下滑,但却不停晃动,像一匹狂躁不安的野兽。要驾驶一架失去垂直尾翼加上水平尾翼受伤的飞机落地,这在飞行史上是史无前例的。

前例的。在共同权衡了操作的可能性后,机组决定左转返航,在河北沧县落地。在如此艰难的飞行条件下,飞机和机组又强撑了20分钟,随时都有坠毁的可能。

终于,一条白色跑道出现在飞机下方,万幸的是,飞机在复杂情况下竟偏航到一个民航机场上空。当时万里无云,能见度高,跑道长度符合降落要求,可如何精准落地,不对民航财产和人身安全造成损失,成为机组当时的难题。

### 果断操纵 飞机安全落地

在飞行高度500米时,上官伟宏在机长孙鄂军的指令下,果断操纵,三个起落架徐徐放出,咣当一声上了锁。起落架正常!紧接着,上官伟宏又小心翼翼地试放襟翼,刚放了20度,由于速度和升力急剧变化,飞机急向右

偏。上官伟宏赶紧收起5度,飞机高度下降到150米时,襟翼全放。

这时,新的情况出现了,驾驶盘拉不动了!这意味着飞机会一头栽下去,触地爆炸。上官伟宏赶紧与机长站起来,把驾驶盘用力往怀里拉,帮忙拉住飞机。机头颤颤微微地抬起头后,咚的一声,飞机接地了。

飞机停稳,关车。机组成员下了飞机后紧紧抱在一起。事后,上官伟宏说:“我在飞机上时就想还能不能有机会抽上家乡的烟。”对他来说,最美好的词莫过于劫后余生。

1983年12月19日,中国人民解放军北京军区空军政治部给飞行员上官伟宏记一等功一次。

1984年10月1日,上官伟宏与原973机组驾驶“轰6”参加了中华人民共和国成立35周年的空中梯队阅兵。

### 保持初心

#### 永远笔挺有型

也许正是空中62分钟与死神搏斗的经历,铸就了上官伟宏临危不惧、沉着冷静的优良作风,在此后的很多年里,不管是空军还是民航,他都竭尽全力保证飞行安全。

上官伟宏转业到东航工作期间,先后获得东航五星机长、民航飞行安全金质奖章,目前安全飞行25594小时。

与上官伟宏搭过组的飞行员常常会发现一个细节,“上官机长执行航班任务时,永远会把衬衫熨烫的笔挺有型,仿若新衫,驾驶舱和屏幕也都被他擦得一尘不染,在绕机检查时也不轻易放过任何一个细节。”

在上官伟宏看来,在飞行这件事上,即使经历过惊心动魄,也要保持初心,在每一次平凡的航班中完成既定的任务。

# 攻克“卡脖子”技术 实现“打洞神器”国产化

## “德阳造”盾构机已服务于成都地铁、川藏铁路等项目

一节火车车厢大小的“圆柱”横放在车间里,它的一头儿安装着蓝色、黑色和白色的各式“刀片”。这就是修建地铁、打通隧道时用的“打洞神器”——盾构机。在德阳市的中铁装备思远重工盾构机西南总装基地里,2台这样的盾构机正在生产中。

### 30余台盾构机 多个项目中大显身手

“蓝色的是刀盘,相当于盾构机的牙齿,用来打洞。黑色的是滚刀,专门对付岩石。白色的是刮刀,把渣土刮走,再通过螺旋叶片输送到后面去。”中铁装备集团副总经理卓兴建说。

这个“打洞神器”是靠一边掘进、一边加固,来完成许多高难度的隧道工程。目前,世界各地的地铁工程、铁路隧道,很多都是通过盾构机来完成的。

盾构机在制造业内被称作“工程机械之王”,其技术水平是衡量一个国家地下施工装备制造水平的重要标志。盾构机在掘进过程中会面临各种复杂的地层,盾构机主轴承要承受高速旋转、巨大载荷和强烈温升,这对设计水平、制造工艺、原材料性能要求非常高。

2017年5月,国有企业中铁装备与民营企业思远重工合作,在德阳成立盾构机总装基地。截至目前,这个基地先后生产了30余台盾构机,在成都地铁、西安地

铁、广州地铁、重庆地铁、川藏铁路等项目中大显身手。

### 突破世界级难题 实现了盾构机国产化

“过去,盾构机主要被德国、日本等国家垄断,国内需要高价购买。”卓兴建说,过去,像刀盘之类的核心部件只能依靠进口,价格高、交货周期长,采购时还得“看人脸色”;最近几年,中国企业通过自主攻关,突破了一系列世界级的技术难题,成功实现了盾构机国产化,国产盾构机在国内市场的占有率已达到90%以上。

中铁装备和思远重工这种“国企+民企”的合作模式,吸引了众多民营企业参与产业链上下游配

套。中国门类齐全的制造业体系,使这种很高的本地配套率成为可能。“也就是说,我们生产盾构机所需的原材料、零配件,70%可以在本地采购,这就大大节省了成本。”思远重工董事长杨明说。

“我们研制生产的盾构机不光在国内吃香,而且在国际上也非常受欢迎,我们制造的大直径盾构机已出口到迪拜。”杨明说。

四川省经济和信息化厅综合处处长许文强说,最近3年,四川工业企业技术研发投入年均增长10%以上,攻克了一批“卡脖子”技术,四川将继续提高“政产学研用”协同水平,解决“卡脖子”问题,推动制造业迈向高端。

据新华社