

我为国产大型无人机研发“中国心”

——专访中发天信副总经理傅田

寻找向上的力量
解码四川高质量发展

“我从小就是一个航空迷，现在可以近距离拥抱梦想，很开心。”中发天信航空发动机科技股份有限公司（以下简称中发天信）副总经理傅田说，公司“隔壁”的航空工业成飞制造的某款大型无人机的发动机，就是由他所在的公司自主研发的。

航空产业是大国崛起和综合国力的重要标志。航空发动机是国之重器，是飞机的“心脏”，更是工业皇冠上的“明珠”。

作为中国大陆第三座拥有双国际枢纽机场的城市，成都航空航天产业总规模已突破800亿元，基本形成了航空制造产业链、航天制造产业链。在关键技术攻关领域，成都的进展如何？

日前，在成都市青羊区的成飞·青羊创新中心，傅田在接受华西都市报、封面新闻记者采访时表示，团队正在对现有的航空发动机工作体系及基础设施进行第二阶段2.0版本的迭代升级，进一步提升研发交付能力。他还透露，该项目有望在四川落地。

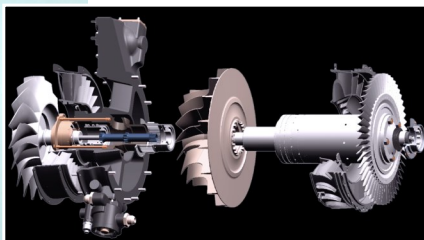
研发“中国心” 自主研制大型无人机发动机

航空强国，动力先行。目前，我国航空发动机的研制仍面临很大的挑战。

傅田所在的团队将攻坚目标放在小型航空发动机上。2021年10月，该团队取得阶段性突破——中发天信自主研发生产的XX850发动机装配的某大型无人机完成了型号研制规定的所有试飞科目考核。

“这意味着这款大型无人机配备了一颗我们自主研发的‘中国心’。”3月3日，傅田在接受记者采访时说，公司自主研发的涡轮喷气式发动机是国内一款配装全权限数控系统的10千牛推力级的航空发动机装机产品型号，该型号已装配使用。

如何实现的？傅田说，航空发动机的研发环节里，设计比重仅占一定比例，这意味着不是画图设计或者解剖现有发动机就能形成新一代产品，设计之后的生产制造以及实验环节极为关键。



▲中发天信自主研发生产装配在某大型无人机上的XX850发动机。



▲项目攻坚团队正在攻克难题。

▲中发天信航空发动机科技股份有限公司副总经理傅田

“比如数据传感、制造工艺流程线、基础实验设施及场地等，你无法完全通过仿真试验的数据来代替这些环节，从研发到实验整个链路都依托于建设更加完备的完整研发基地。”傅田说，该航发产品完成研发后，目前正在迭代升级。

傅田表示，成都拥有良好的航空工业基础、蓬勃发展的航空产业，能和相关企业共同研究推动无人机发展，促进航空发动机的迭代研发。

项目“攻坚者” 心怀梦想半路“出家”

傅田不参与一线实验，他更像是一个心怀梦想的“攻坚者”。

“小时候，我看《航空知识》以及各种航空类书籍，对杂志上的战斗机型号熟悉又好奇。”和很多男孩一样，傅田从小就有一个航空梦，是一个彻头彻尾的军迷。

傅田儿时虽然生活在新疆，但很早就知道航空工业成飞。“成飞研发的两款机型，让我小时候就对它印象非常深刻，一个是FC-1‘枭龙’，另一个是歼-10。它是一个非常有创新精神的企业，是中国航空工业的骄傲。”那时候，他没想到，以后自己会来到成都工作，与成飞近在咫尺，还能为

成飞制造的某款大型无人机提供动力“心脏”。

突破航空发动机难题，这不仅是一件门槛极高的技术活，更是一次各方资源的有机整合。

此前，傅田曾辗转管理咨询、软件行业、新能源行业、股权投资行业，2018年从北京来到成都从事航空产业。中发天信董事长刘臣是北京航空航天大学优秀毕业生，他在学生时代就参与创业项目，后拜入北航教授、博导、航空动力工程专家刘大响院士门下，攻读航空宇航推进理论与工程专业博士学位。“刘臣带领的是一个非常有热情的团队，充满感召力，我带着航空情怀加入这个团队。现在，越来越多怀揣航空强国梦想的青年力量逐渐加入团队。”傅田说。

团队整合各方资源，产业布局在北京、四川和江西。算起来，团队来成都已有十余年，傅田来到成都也有5年了。“团队很多成员来自航空航天高校，最初都汇聚在北京创业，来成都之后，都舍不得走。”傅田说。

下一步计划 第二阶段研发基地有望落户四川

傅田的办公室在成飞·青羊创新中心，也属于青羊航空新城。

正如傅田所说，他来这里，是因为距离小时候的梦想更近了。而项目落户这里，距离成飞近是最大的吸引力。

显而易见，“主机厂”的链主引领效果非常明显。目前，围绕链主企业，这里大力推进片区建设，聚焦“产城融合、职住平衡、生态宜居”，着力建设世界级航空先进制造业集群。

航空新城有“4个千”的奋斗目标：“做强千亿产值航空旗舰企业”“培育千亿航空产业生态”“建设千万平方米航空高品质产业载体”“引育千家航空科技企业”。

地方政府的支持，链主企业的引领，两者相互作用，为航空产业生态的完善营造了一方沃土。

傅田表示，第一阶段，中发天信已建设好航空发动机的基础试验设施；第二阶段希望有更先进的航空发动机的试验设施，提升中发天信的研发交付能力。“在满足更优质的产业配套设施下，我们的研发交付能力能提升3至6倍。”他说，第二阶段项目正在洽谈中，有望落户在四川。

华西都市报·封面新闻记者 刘秋凤
摄影 雷远东 实习生 肖泉

互动

快来转赞评 “黑科技”礼物等你拿

寻找四川高质量发展样本，欢迎读者给“寻找向上的力量”栏目积极留言互动。我们将随机抽取幸运读者，送上本期的“黑科技”礼品。

●本期礼品：翼龙-2无人机高级仿真模型

翼龙-2无人机：是中国航空工业成都飞机设计研究所研制的一型察打一体无人机。该机已经批量出口，装备多国并用于实战。



扫二维码
参与留言互动

沿江高速宜宾至金阳段主线首座桥梁贯通

项目预计2025年全线建成通车

华西都市报讯（记者 曹菲）3月23日，记者从蜀道集团获悉，当天，沿江高速宜宾至金阳段（以下简称宜金段）控制性工程——吾多拉达大桥最后一片长40米、重117吨的T梁架设完成，大桥实现双幅贯通，这是沿江高速宜金段主线首座全幅贯通的桥梁。

吾多拉达大桥位于凉山州雷波境内，全长201.06米，双向4车道，设计时速80公里。该桥地处深V峡谷地带，夹于两条隧道之间，架设桥面位置狭窄，周边地质脆弱，容易发生崩塌，桥梁施工挑战巨大。同时，桥面与桥底位置

高差悬殊大，气候垂直变化显著，属典型亚热带气候区，降雨量大，易触发山体滑坡和泥石流等不良地质灾害，加剧了桥梁整体施工安全风险。

面对施工难度大、安全风险高等一系列困难，沿江宜金公司协同参建各方精心组织，合理规划资源配置，对天气实时监控，强化质量、安全、环保全程管控，为吾多拉达大桥全幅顺利贯通提供了有力保障。

据蜀道集团介绍，宜宾至攀枝花高速由蜀道集团所属的川高公司主导投资、四川路桥承建，是目前国内高速公

路建设史上单体投资规模最大、四川境内建设里程最长、建设施工难度最大的高速公路项目，由宜金段、金宁段、攀宁段三个部分组成。由于路线沿金沙江布设，又称“沿江高速”。

项目计划于2025年建成通车，届时，宜宾至攀枝花车程将由现在的10小时缩短为6小时左右。沿江高速的建设还将进一步打通国家高速公路大通道，完善四川高速公路网络，有力支撑四川推进长江经济带和一带一路联动发展大局，对扩大有效投资、稳定经济增长和促进民族地区乡村振兴具有十分重要的意义。

宝成铁路改造及新建青白江至金堂线工程可研招标启动

华西都市报讯（记者 曹菲）3月22日，宝成铁路改造及新建青白江至金堂线工程可行性研究项目招标公告在成都市公共资源交易服务中心正式挂网，标志着青白江、金堂轨道交通建设又向前推进一步。

招标公告显示，宝成铁路改造及新建青白江至金堂线项目正线运营长度约49公里，其中利用既有宝成线约25公里，新建正线长度约24公里（桥梁3座，长约19公里）。全线设车站9座，其中利用既有车站1座（成都），改建既有车站2座（天回、新都），新建6座（五福桥、唐家寺、川化、铁路港、城厢古城、金堂南）。项目建设工期拟定为30个月。工程匡算投资62亿元。