

家财力、物力不太充足情况下,航空工业发展的必由之路——就是必须要依靠自己的力量,一步步不断吸取国外先进技术,以渐改系列化发展的方式,将已生产的飞机改进改型,以便满足并适应日益发展的航空运输事业的需要

四、结束语

运七飞机是从研制到批生产,直至今日已历时二十多年,改进改型的型号已有多种,虽然为发展我国民用航空事业起到了一定作用,为我国航空工业的发展积累了不少经验,但认真分析起来,还有一些教训需要记取。

飞机改进改型在目的明确的前提下,技术可行性和技术适用性应充分论证。如我们在发展运七—100型时,选装的一些电子设备是波音—737飞机上用的,而这些电子设备对运七这样的支线飞机却不太完全适用,形成了“大马拉小车”的局面,造成事隔二、三年之后在发展运七—200型飞机时,电子设备不得不再予以更新。再如在发展运七—100型时,由于论证不足将地面起动电源装置拆除掉,造成运七—100型飞机没有地

面自给起动的能力,限制了许多小型机场运七—100型飞机没法去的局面。再如在发展运七—100型飞机时,为了减轻重量,卫生间马桶选用了手提式的,这在正常航线上是没法使用的。

飞机改进改型目的应明确,改时幅度要适当,如运七—200B型飞机改进目的不太明确、改进幅度也显得有些问题,它与运七—200A型飞机之间差别太小,造成2个型号技术软件工作重叠进行,劳民伤财。

一种型号飞机的改进改型工作,是有一定限度的,一但当多种(或各类)改进改型目的达到,并充分挖掘出该型号的潜在能力后,这种渐改式的改进改型工作就完成了历史使命!就应升华为该型机的后继机——即新机型的研制。因此相信随着运七飞机的改进改型工作的深化,一定会在运七飞机及其各改型机的基础上,研制运七飞机的后继机——新一代选进的支线客机的日子为期不远了。

作者地址:710089 西安飞机工业公司

交流文献

到2000年,我们要有

几万架飞机、直升机

钱学森

我1982年曾经致函《航空知识》,谈到对于发展我国航空事业的一些设想。写到这里:

“我想我们是社会主义国家,应该走我们自己的道路。我们究竟应该怎样贯彻党的路线,让航空技术为我国社会主义建设作出更多的贡献呢?第一位的当然是加强国防力量,准备打仗。第二位的民航。但是还有一个大问题是发动全国人民来发展航空事业。没有亿万人民群众参加,光靠航空工业、空军和民航的工人、干部、指战员、科技人员,似乎还不够。”

“有没有发动更大范围的人民群众的可能?这就要看航空技术能不能和我国的经济建设实践联系起来。例如飞机在农业生产、石油勘探等

方面能够发挥重要作用,此外一定还有许许多多其他方面的应用。由于有这么广泛的应用,到2000年,我们要有几万架直接为工农业生产服务的飞机、直升机!如果这个前景是对的,那就应该让民用工业以至县办工业去造、去维修这种(当然是低速的)飞机和直升机。能造滑翔机的地方也能造这种飞机;能造摩托车发动机的地方也能造小型活塞式航空发动机。这样,航空技术就在日常生活中同亿万群众联在一起了,我国的航空事业也就有了广泛的基础。”

这个问题确实很有意思,难道不值得我们深入探讨一下吗?

(原载《航空知识》)