

大公報社評

井水集

# 殲十五威震中外 羅陽英名永留存

# 最高工時制訂難

這兩天，所有中國人的目光都為電視新聞中重複出現的一些畫面所深深吸引；國際上，不少軍事專家也在忙於分析和解讀眼前看到的情景：

一架殲十五戰鬥機從空中高速降落在中國第一艘航母「遼寧艦」的甲板上，機尾鉤迅速鉤住艦上的阻攔索，在數秒間完全停下，分毫不差；畫面一轉，一架殲十五又在甲板上高速滑翔，掠過略微上揚的甲板末端一飛沖天……

在電視機前看到這一幕的香港市民，和全國人民一樣，心裡面都有說不出的激動和高興；市民不是軍事專家，不知道艦載戰鬥機的升降在技術上到底有多大難度，但是，看到戰機升降前艦上官兵的緊張神態和甲板上每一吋空間也不放過的準備工作、看到戰機成功降落並且穩穩停住後全體人員振臂歡呼的興奮情景，香港市民都可以體會得到：中國的航母和戰機已經完成了一項突破性的創舉，中國的國防軍事實力將進一步提高，中國人在建設強大祖國的征途上又一次取得了舉世矚目的成功！

事實是，正如一些軍事專家所指出，沒有完成戰鬥機的成功升降，航空母

艦也不過就是一個可以在大海中移動的龐然大物而已；眼前，殲十五已成功升降，遼寧艦才真正成為一艘「名副其實」的航空母艦！

當然，相比起西方軍事強國，殲十五在遼寧艦上成功升降並不意味着什麼重大的技術突破，相反，美國的核動力航空母艦已經實現比滑翔升空難度大得多的彈射升空，戰機是如炮彈般由大推力裝備「射」上半空，但是，殲十五的成功升降仍然令到一些西方國家和軍事家刮目相看，是因為遼寧艦今年九月才正式交付海軍入列，即用於艦載戰機海上升降實地訓練的時間至今不過兩個多月，但駕駛殲十五的五名飛行員都是頭一次就試飛成功，訓練之快速、高效又怎不令「識貨」的行家暗吃一驚？

事實是，如同航空航天事業一樣，中國的神舟會天宮，比起美俄開始於二十多年前的國際空間站有一段不小的距離，但時間先後不一定等於實力差距，二十年的時間差距並不需要用二十年的時間去追趕，今天，神九會天宮與國際空間站做的是同樣的工作，未來肯定也會以更快的速度進一步追趕甚至在某些

地方實現超越。中國的第一艘航母遼寧艦，是從前蘇聯賣出的一艘「廢鐵」上，依靠自己的力量，一點一滴地重新建造起來的，而中國人對軍艦、對海軍最接近、最具體的記憶是西方列強的「船堅炮利」轟開了中國的大門和「割地賠款」的代價。今天，中國人民的志氣、中國海軍誓要建成強大「海上長城」保衛祖國的決心和信心，是足以令一切企圖來犯者不敢輕舉妄動、足以令全體中國人民為之感到欣慰和自豪的！

中國今天一切成就的得來，決定因素是人民的力量。沒有一大批熱愛自己國家民族、忠於黨和人民事業的戰士，神盾上天、「蛟龍」下海、殲十五首飛成功等人間奇蹟是不可能創造出來的。就在殲十五在遼寧艦成功升降後，戰機研製現場總指揮、瀋陽飛機工業集團董事長總經理羅陽因心臟病突發逝世，全體殲十五飛行員及「瀋飛」工作人員為之痛心不已。羅陽為殲十五的成功研製首飛付出了自己的生命，他未能出席晚上的慶功宴，但他的名字和事跡會永遠留在中國人民的心中。

特區勞工及福利局局長張建宗昨日表示，政府將成立標準工時專責委員會，跟進標準工時政策研究的工作，並了解各界人士意見，政府對標準工時最終是否立法持開放態度，並無既定立場。

政府去年開展標準工時的政策研究工作，目的是提供堅實及客觀的基礎，讓社會各界能夠就標準工時議題作深入的討論。

根據政府統計處2011年的數字，不包括政府僱員和家庭傭工的全職僱員，平均每週總工時為49小時。

報告指出，在沒有任何豁免的情況下，若按標準工時定為每週40小時，估計受影響僱員的數目達238萬人，佔261萬名全職僱員的91.1%。

事實是，正如張建宗局長所指出，制定最高工時是一個十分複雜和爭議極大的問題，不同的階層、不同的行業、不同的工種，對最高工時都會有不同的要求與演繹，要形成一套標準、一個準則是十分困難的比最低工資要難得多了。

就以不少「打工仔」的心態來說

，長時間工作，或者沒有合理報酬的長時間工作、超時工作，是不合理和不可以接受的；但如果「多勞多得」，工作時間長一點、超時工作有「補水」，他們是不介意多花一兩個小時的。但如果最高工時成為一個硬性的標準、指標，每人每天只可以工作八小時，對一些「打工仔」來說未必是好事，也未必是他們心中所想。

因此，眼前事實是，最高工時也者，更準確一點來說可稱之為基本工時或標準工時，即這一個工時是最基本的，是工人所得薪酬所代表的工作時間；但這一個工時卻未必是「最高」的，如果有合理的報酬，有更合理的安排，經僱主和員工兩方面同意，工時可以有更富彈性的增減。

但也無可否認，一旦「最高工時」不是「硬指標」，而是可多可少、可長可短的話，那實行起來也有可能形同虛設，也會帶來更多的衝突和爭拗。目前，政府說「沒有立場」，看來社會上也是「沒有立場」，需要從長計議。

關 昭



## 「刀尖上的舞者」終圓夢

# 張永義：着艦攻克三大難關

中國成功起降艦載機，引起世界高度關注。海軍副司令員、艦載機試驗訓練總指揮張永義中將指出，艦載機上艦，一切從零開始，經過多年的科研攻關，攻克了三大難關。航母艦載機飛行起降訓練成功後，將進一步做好後續飛行訓練和相關試驗。

【本報訊】據新華社報道，海軍殲-15飛機順利在航母遼寧艦上進行了起降飛行訓練，所有艦載機飛行員首次飛行上艦一次成功。訓練結束後，在返航途中的遼寧艦上，張永義介紹了航母艦載戰鬥機組織飛行訓練的相關情況。

張永義是飛行員出身，海軍航空兵的功勳飛行員。張永義介紹說，艦載戰鬥機在運動的航母上、在複雜的環境下、在有限的着艦區中降落起飛，風險高、難度大。艦載戰鬥機飛行員被稱為「刀尖上的舞者」。

「今天我國的「刀尖上的舞者」夢圓了！」張永義說，「艦載機上艦，我們一切從零開始，摸着石頭過河，終於掌握了艦載戰鬥機着艦飛行的關鍵技術。」

### 探索着艦方法 突破滑躍起飛

張永義說：「通過前期科研試飛、技術攻關和按綱施訓，艦載機飛行員已經探索並固化了着艦飛行方法，

突破了滑躍起飛、阻攔着陸等上艦飛行關鍵技術，掌握了着艦飛行的注意力分配和操作方法，熟悉了艦載戰鬥機的性能和乘性，體會了側風、低能見度、不穩定氣流條件下偏差修正的動作要領，飛機和特種設備經受了科研試飛的考驗，組織指揮程序初步形成，具備了艦載戰鬥機上艦的條件。」

「這一切成果的取得，離不開我國國防工業和軍隊有關部門的緊密團結、密切協作。為了掌握艦載戰鬥機着艦起飛技術，我們經過多年的聯合科研攻關，摸清了規律。」張永義介紹說。

「首先，攻克了「反區」飛行方法的難關。飛機在飛行時，主要受到氣動阻力、重力、發動機推力和升力的作用。由於艦載戰鬥機後掠角很大，如果採用正常的操縱方式，飛機的姿態將會產生劇烈的變化，不利於飛行員準確着艦。因此，艦載戰鬥機一般採用保持飛行迎角、用油門控制飛行高度的非常規方式，以保持飛行姿

態，確保飛行員能夠進行精確的飛行軌跡修正。」

「其次，攻克了精準降落的技術難關。艦載戰鬥機只有降落在飛行甲板上一個很小的區域內，才能使尾鉤順利掛住阻攔索，實現安全着艦。我國自己培養的艦載戰鬥機飛行員經歷了科研試飛、技術攻關、按綱施訓等階段，固化了飛行動作，實現了精準降落。」

### 攻克最優着艦航線選擇難關

「第三，攻克了最優着艦航線的選擇難關。着艦航線的選擇，對艦載戰鬥機能否順利着艦至關重要。經過數千架次的飛行訓練，在光電、遙測、雷達等多種測量手段的監測下，通過海量數據和飛行狀態比對，我們確定了最優着艦航線。」

張永義說：「我航母艦載機起降飛行訓練的順利推進，表明訓練方法科學、有效、安全，為後續訓練任務的展開奠定了基礎。」

張永義說：「航母艦載機飛行起降訓練成功後，我們將以此為新的起點，進一步扎實做好後續飛行訓練和相關試驗。」

### 張永義簡歷

- 1950年出生，遼寧海城人
- 1985年9月，任海軍飛行學院院長
- 1990年6月，任北海艦隊航空兵參謀長
- 1992年12月，任北海艦隊航空兵副司令員
- 1995年12月，任海軍南海艦隊航空兵司令員
- 2000年12月，任海軍航空兵副司令員
- 2003年12月，任海軍副參謀長
- 2004年12月，任海軍副司令員
- 2006年，晉升海軍中將

來源：互聯網



## 網友模仿 起飛style爆紅

【本報訊】「遼寧艦」成功起降殲-15艦載機，指揮員下達起飛的動作在互聯網上爆紅，被網友形容為「起飛style」，有許多網友紛紛模仿。

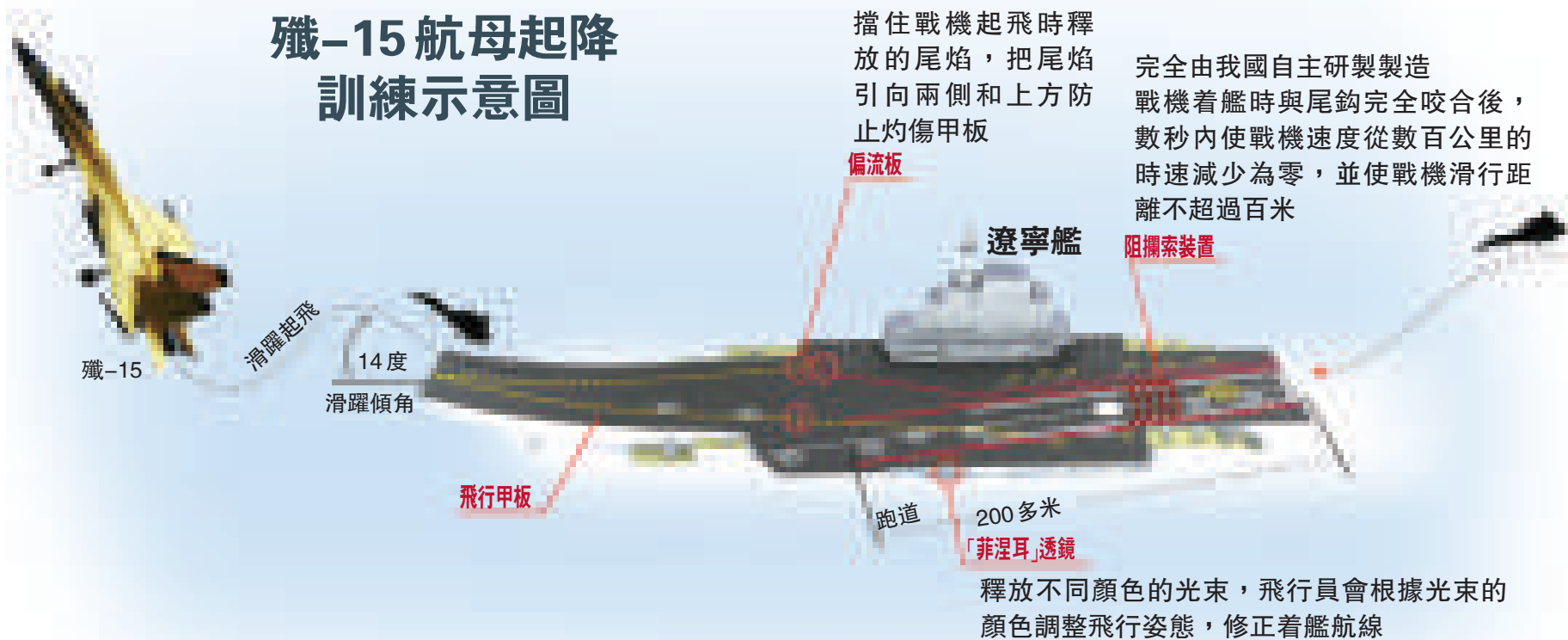
該動作要領是「側屈腿，食指和中指指向飛機起飛方向，其餘手指握拳，臉背對起飛方向。」新華網形容，這是一個很有自信的動作，也是一個自豪的動作。

《南京晨報》則稱，央視新聞播出殲-15艦載機起降過程中，指揮員各種複雜手勢動作後，引起軍事迷等濃厚興趣，特別是「起飛手勢」帥而有力，更受到瘋狂的追捧和模仿。

於是乎，興奮的網友們，爭相跳起一曲曲激情中國航母艦載機「起飛Style」。



▲▲「起飛手勢」帥氣有力，引起網友們濃厚興趣，他們爭相跳起一曲曲激情中國航母艦載機「起飛Style」網絡圖片



# 航母平台構建 比着艦更難

近日，中國艦載戰鬥機在「遼寧艦」多次安全起降，艦機配合默契，飛行員技術熟練，新華網發表著名航空專家徐勇文章稱，這標誌着中國航母的試驗與訓練取得了階段性重大成果。

文章指出，航母系統的兩大技術難點，一個是形成整體功能的系統融合，一個是關鍵技術如艦載機起降的突破。僅從技術而言，後者的難度可能更大，但從組織與管理的角度看，前者的難度可能更大。因為作為航母平台的行政技術指揮系統和各功能系統的操縱者，既要熟悉各自裝備的技術，也要了解各自在大系統中的角色，尤其是行政指揮團隊，要將如此複雜的大系統整合起來實現協調運轉，既需要高深的專業知識，還要有豐富的實際經驗。

艦載機技術的探索，是航母技術中的頂尖高難技術

，儘管技術團隊已經在前期的探索中作出了艱辛的努力，並形成突破，但真正要掌握艦載機技術的，還是要通過上艦試驗才能實現。從俄羅斯的艦載機技術研發中，可看到即使是像前蘇聯這樣具有較強綜合國力和軍事技術的國家，試驗中也會遇到各種難以預料的困難和風險，艦上試驗可能遇到的困難是地面模擬試驗不可比擬的。

對於中國的航母技術團隊而言，他們唯一的優勢是所謂後發優勢，他們可以通過解讀其他國家在航母技術研發中所遇到的困難，有針對性地做好應對，但由於技術實力的不同和國情文化的不同，中國的航母技術研發一定會遇到其他國家沒有遇到過的困難。

### 重視機制構建

航母技術的試驗探索過程，就是功能不斷探索實現的過程，航母技術如此複雜，各獨立功能系統的技术試驗難度已經可想而知，而要實現整體功能的協調共建難

度更大，加之航母與艦隊彼此的配合協調，既需要技術的探索，更需要模擬真實作戰環境的任務訓練。在試驗過程中，逐步拓展各系統的功能，同時使各崗位的人員熟悉技術操作和協同配合，這個成長周期大致需要5到10年。

重視機制構建是所有高水管理體系的共同特點，機制構建的重點不僅在於體制編制設計、管理流程的編寫和規章制度的制定，更重要的是資源建設。由於受文化傳統的影響，國人在機制構建中普遍存在著資源建設滯後的弊端，一個典型的口號就是有條件要上，沒有條件創造條件也要上，這種理念在精神層面是積極向上的，但在操作層面卻是一種錯誤理念。因為所謂資源建設就是條件建設，以飛行培訓體制為例，除了訓練飛機以外，教材、模擬器材、教學環境和教學資源，訓練保障體系都是飛行訓練所必備的資源，而訓練教官則是飛行訓練體系中最重要的資源。

新華網