

“跑在互联网上的汽车”杭州问世

最新发现与创新

科技日报杭州7月6日电(记者曹建新)7月6日,阿里巴巴集团和上汽集团在杭州云栖小镇联合宣布:搭载YunOS智能操作系统的全球首款可量产互联网汽车——荣威RX5问世并在天猫上汽荣威官方旗舰店同步首发销售。

首款被称为“跑在互联网上的汽车”是以汽车为移动智能终端,以地图和大数据为核心的完整生态。互联网汽车跑在互联网上,实际上就是跑在云上,云就是大数据。因为

大数据的利用,所以车辆被实时识别,数据可以被采集和利用,为用户带来全新驾乘体验:地图从应用升级为桌面,支持双盲定位,在地下车库仍然可以快速定位和导航,匹配车速改变信息呈现更智能,车随路转、人车合一。语音成为车内第一交互方式,在车内利用语音交互,取代APP,更加自然和安全。创造了第一个拍照汽车,可以进行自拍,车内无死角感应,车辆周边状况尽掌握,分享、拍照、记录生活瞬间。汽车桌面中间的HOME键还将整合指纹支付功能,依托阿里巴巴的支付宝平台布局,未来将实现诸如

加油后直接车内支付,无需下车排队付款。据介绍,汽车接入了物联网生态,不再只是一个交通工具,而是改变了新的空间、新的生活方式,互联网汽车成为互联网服务平台,将更多的服务接入进来。同时,互联网汽车还是智能硬件平台,带来更多的想象空间。阿里巴巴集团技术委员会主席王坚表示,互联网汽车的发布是一个里程碑,从此互联网继PC、手机之后,多了汽车这个重要的“新成员”,这对汽车、车主和全社会都意义重大。发布会现场宣布,荣威RX5售价区间为9.98—11.68万元。

我国首款大型运输机运-20列装空军

新华社北京7月6日电(记者齐中熙 呼涛)7月6日,我国自主研发的首款大型运输机运-20正式列装空军航空兵部队。自此,我国真正拥有了自己的大飞机,成功跻身于世界上少数几个能自主研发200吨级大型飞机的国家之列。

运-20列装空军,标志着国家大型飞机重大科技专项和我国远程投送力量发展取得里程碑意义的进展,是我国科技创新能力和整体工业水平全面提升的重要标志,对国民经济建设、国防建设、带动国家科技进步和产业转型升级都具有重大战略意义。

承担研制任务的中航工业集团公司相关负责人指出,运-20是我国首款自主研发的200吨级大型多用途

运输机,可在复杂地域和气象条件下执行各种装备、物资和人员长距离、快速航空运输任务,是适应现代社会和国民经济建设快速发展需要,服务军队现代化建设,应对抢险救灾、国际人道主义援助等紧急情况而研发的一款重要装备。

从2007年正式立项,2013年1月成功首飞,2014年11月在珠海航展公开亮相,到2016年6月交付,7月正式列装,运-20飞机走出了一条我国自主创新研发大飞机的成功之路。

面对底子薄、基础差、时间紧、任务重等诸多挑战,9年来,作为工程研制主体,中航工业深入研究大型复杂航空系统研发管理规律,积极探索国外先进研发理

念与中国实际相结合的工程研制管理模式,构建了全国全行业大协作的研制体系,实现了以大规模异地数字化协同、系统分级集成验证、设计工艺一体化迭代、模块化制造交付为代表的研制生产模式的转变,建立了多目标、多要素、全过程的研制管理平台,有力保障了工程快速推进的要求,仅用了国外同类飞机一半左右的时间成功实现首飞,创造了世界上同类飞机研制交付的新纪录。

大型运输机研制,兼顾了大型运输机的多任务能力和民用飞机的适航安全性要求,集成了各个行业的全新成果。同时,也将极大带动相关产业的发展,开拓航空特种运输产业。目前,该工程突破的部分关键技术已

经开始在其他行业推广应用,工程建设的溢出效应正在逐渐显现。此外,该项目为我国在大型航空装备工程研制领域积累了宝贵经验,培养了一批高素质人才队伍,走出了一条组织复杂的大型工程管理路径,为我国后续大型航空装备建设发展奠定了坚实基础。

中航工业相关负责人表示,大型运输机“鲲鹏”的正式列装,是形成我国远程投送能力的新起点,亦是国家大飞机工程建设新阶段的新起点。中国航空人将持续发扬“大情怀、大奉献、大跨越、大协同、大运载”的精神,筑国之重器,挺大国脊梁,不断总结经验,积极稳妥做好后续研制和系列化发展工作,开拓军民融合发展的新领域。



7月6日,中国空军运-20飞机授装接装仪式在空军航空兵某部举行。图为运-20飞机超低空通场,准备降落(资料照片)。

新华社发(刘应华摄)



运-20飞机滑过水门,接受洗礼。

新华社发(刘应华摄)



7月6日,在运-20飞机授装接装仪式上,空军航空兵某师师长陈钢带领全体官兵庄严宣誓。

新华社发(刘应华摄)

武汉科学调度迎战特大暴雨

科技日报武汉7月6日电(记者刘志伟)武汉遭遇了历史罕见的特大暴雨。6日早晨,武汉市区内涝成河,全城交通几近瘫痪,全市413条线路大半停运,长江第一隧于早间6时被迫关闭,地铁多个站点出现没过膝盖的积水,包括中心城区在内的近200处严重积水,多处积水齐腰深,部分涵洞积水几乎没过小型货车的车顶。

据悉,武汉市自6月30日20时开始的本轮强降雨历史罕见,至7月6日10时累计降雨达560.5毫米,一周持续降水量突破该市有气象记录以来最大值。大雨、暴雨和特大暴雨接踵而至,使得湖泊和港渠保持在高水位,无法形成错峰调蓄,险象环生。

武汉市政府应急办全方位第一时间通过电视台、广播电台、及微博微信等新媒体,发布气象红色预警。市教育局发布全市停课通知,武汉市防汛指挥部建议市民尽量减少出行,并呼吁有条件的企事业单位可安排调休。

市交管局、水务局、城管委全员上岗,对积水路段实行交通管制,确保安全;地铁集团紧急调度防洪物资,封堵进站点,防止雨水浸入;市国土规划部门派员前往隐患地带,防止山体滑坡;园林部门防止行道树倾倒;市房管局维护危房,发动物业,做好防范工作;消防部门,做好抢险人员、物资、设备准备,及时投入到积水

现场应急救援工作。

武汉协和医院院区多处大面积积水,最深达到30公分。多处建筑出现楼面积水,室内渗水,部分地势低洼的房屋一楼出现积水倒灌,5台电梯停运,3处病区出现短时间停电。医院立即向省、市两级应急办报备,并采取了多种措施,竭力保证医院工作正常运转。

到下午17时,武汉市的降雨逐步停止,经过大力抽排,市内积水点开始逐渐减少。长江隧道基本恢复通行,除少数地铁出入口因积水关闭之外,大部分都已正常运行正常。

“瞳”看了英仙座星系团“最后一眼”

气体运动十分平静 精彩细节有待探索

科技日报北京7月6日电(记者张梦然)英国《自然》杂志6日发表的一篇天文学论文表示,日本的X光观测卫星“瞳”,在毁灭之前曾对英仙座中的星系团进行了测量,结果表明,这些星系团中的气体很平静。这是人类对星系团中气体运动的重要“第一瞥”。

通常由重力束缚在一起的几万个星系被称为星系团,它们是宇宙中被引力所束缚的最大天体物,对其研究可以增进对于宇宙学参数和天体物理过程的了解。这些星系团中通常含有热气体(温度在107

至108开尔文),同时还会发出X射线辐射。然而,人类对这些热气体的运动模式所知甚少。

而“瞳”卫星是日本宇宙航空研究开发机构(JAXA)与美国共同研制的X射线天文卫星,有能力发现高温高能天体释放的X射线。这颗卫星在今年二月发射,在三月份时失去了和地面的联系,后证实已经摧毁了。

不过,英国剑桥大学安德鲁·法宾和他的研究团队使用来自“瞳”卫星此前发回的数据,报告了英仙座星

系团核心西北区的X射线观测结果。数据显示,英仙座星系团核心的气体出人意料地平静,距离中央核心30到60千秒差距处的速度色散(气体速度变化的一项指标)在每秒154千米到每秒174千米之间。研究人员接下来还报告了在星系团核心的图像中,有一个每秒80千米到220千米的速度梯度。这些测量结果对于一个星系核心区域来说很重要,也说明其干扰压力较小。

在《自然》杂志同时发布的一篇与该文相关的一篇评论中,美国波士顿大学研究人员伊丽莎·布兰顿

称,“瞳”卫星对于英仙座的观测,给人类提供了一个对星系团中气体运动十分关键的“第一瞥”,但现阶段仍有更多精彩环境细节有待人们探索。

这是我们从那个昂贵而悲壮的故事中能获得的些许安慰。“瞳”一直被视作X射线天文学的未来,今年2月17日升空,仅过了5个星期便因软件程序错误而失控,最终分解成数片太空垃圾。原计划10年的观测只进行了三天,对英仙座星系团的观测可能是仅有的重要成果,重新发射类似的探测器要到十年之后,“瞳”令人惋惜的遭遇,是艰难的宇宙探索的缩影,十年准备就是为了能够看得远一些,走得远一些,为人类的知识和思想插上更自由的翅膀;而失败就耽误工时,却不激发探索的勇气。



鲲鹏展翅九万里

我国自主研发首款大型运输机列装纪实

新华社记者 齐中熙 呼涛

2016年7月6日,是一个值得共和国铭记的日子,也是我国航空工业历史性的一刻:我国自主研发的首款大型运输机——运-20正式在空军航空兵部队列装。

自此,中国真正拥有了自己的大飞机,我国成功跻身于世界上少数几个能够自主研发200吨级大型运输机的国家之列。

大鹏一日同风起,扶摇直上九万里。运-20列装空军,标志着国家大型飞机重大科技专项和我国远程投送力量发展取得里程碑意义的进展,是我国科技创新能力和整体工业水平全面提升的重要标志,实现了全国人民多年的夙愿,对国民经济建设、国防建设、带动国家科技进步和产业转型升级都具有重大战略意义。

强国需重器,鲲鹏万里不是梦。

今年6月,西安阎良航空基地。两架深灰色涂装的运-20大型运输机缓缓驶出机库。高昂的尾翼上,鲜艳的五星红旗分外夺目。一千多名航空人簇拥在他们为之奋斗三千多个日夜的“孩子”前,鼓掌、欢呼、落泪……

从2007年正式立项,2013年1月成功首飞,2014年11月在珠海航展上公开亮相,2015年转战南北试飞定型,到2016年正式列装,大型运输机“鲲鹏”走出了一条我国自主创新研发大飞机的成功之路。

“鲲鹏之大,不知其几千里也,化而为鸟,其名为鹏。”——2000多年前,庄子在《逍遥游》中就展开了想象的翅膀,幻化出神鸟“鲲鹏”。而研制出中国人自己的大型运输机,则是国人近半个世纪以来的梦想。

“中国必须要有自己的大飞机!中国广袤的国土和漫长的海岸线,决定了大型运输机在国防安全和国防事业中的重要地位;地震灾害救援、海外撤侨等紧急事态发生时,更呼唤着国家空中运输力量的投放和及时有效支援。”中航工业副总经理耿光说。

国家的需要就是中国航空人的使命。2006年初,“发展大飞机”被写入国家中长期科技发展规划纲要。2007年,作为国家中长期科技发展的重大专项之一,国家宣布大型飞机重大科技专项正式立项。

“强国需重器。大飞机是我国堪称大国、强国的重要标志之一,中国一定要具备自主研发能力,一定要有自己强大的航空运输能力。”接到任务之时,中国大型运输机总设计师、有着30多年飞机研制经验的唐长红就在心里下定了决心。

然而,研制大型运输机谈何容易,当时世界上只有三个国家具备研制和生产大型运输机的能力。我国可以说是从“零”起步,甚至连一张可供参考的图纸都没有。况且,作为大国重器,各国都把自己的大像宝贝一样保护起来。靠买技术?想都别想!唯有自主研发这一条路。

国家的意志起到了至关重要的作用。

(下转第三版)