

中国记者节到来之际 陈吉宁勉励全市广大新闻工作者 更好履行党的新闻舆论工作职责使命

本报讯 今天是中国记者节，市委书记陈吉宁向全市广大新闻工作者和所有参加第五届中国国际进口博览会报道的媒体朋友们致以节日的祝贺和诚挚的问候。

陈吉宁指出，在上海加快建设具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市的进程中，广大新闻工作者牢记嘱托、砥砺奋进，深入记录城市发展，积极反映人民心声，精心描绘时代画卷，为全市上下奋进新征程、建功新时代营造了浓厚氛围。学习宣传贯彻党的二十大精神是当前和今后一个时期的首要政治任务。全市新闻战线要把正确政治方向，把学习党的二十大精神与学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想紧密结合起来，与学习党的十八、十九大报告精神紧密结合起来，

与学习贯彻习近平总书记考察上海重要讲话精神紧密结合起来，与贯彻落实市第十二次党代会工作部署紧密结合起来，更好履行党的新闻舆论工作职责使命，唱响主旋律，凝聚正能量，更好地向世界展示中国式现代化的光明前景。要坚定理想信念，坚守人民情怀，坚持守正创新、认真践行“四力”，加强传播手段和话语方式创新，以更多好报道、好作品展现上海在推动高质量发展上的新作为、在创造高品质生活上的新成效、在实现高效能治理上的新图景。要全方位、多角度、立体式做好第五届进博会新闻报道，用心讲好进博故事、展现城市开放形象，更好增强市场预期、提振发展信心，为确保第五届进博会安全、精彩、富有成效作出更大贡献。

圆桌π共话数智未来新突破

科学在未来不是仅仅在比特层面把一个数据点连接起来，而是更深入地进行连接。

清华大学软件学院教授龙明盛的研究方向是机器学习，他坦言，人工智能技术的落地仍然面临很多困难。“举个例子，我研究的是怎么样来运用AI进行天气预报，哪怕我们可以从AI模型当中取得很多的数据，但还是不能做出精准的预测。所以似乎我们还缺一些东西让AI能够在这样的场景当中取得很好的效果。”龙明盛教授认为，AI已不单纯是一门技术，而是一门工程学科，需要制定一些指导、原则、方法论来建立整个系统。

卡内基梅隆大学计算机系教授兰诺·布鲁姆2004年获美国总统科学、数学和工程指导卓越奖，她介绍说，自己1979年首次来中国，当时访问的第一所高校就是上海交通大学，随后又去了清华大学。“在当时的中国高校里，几乎没有人在学习计算机，而现在，已经发生了翻天覆地的变化。”布鲁姆说，中国已经涌现了人工智能优秀人才，其中不乏许多年轻人。“我觉得最有趣的一点，就是和那些年轻学子在一起，他们很多人会挑战你的想法，做到教学相长。”

弘扬伟大建党精神

巡展走进革命老区三明市

青年报记者 刘昕璐

本报讯 为深入学习习近平新时代中国特色社会主义思想，更好地弘扬伟大建党精神，继承发扬苏区精神、老区精神和长征精神，昨天，“伟大精神铸就伟大时代——中国共产党伟大建党精神与百年奋斗专题展巡展”在三明市书画院开幕。

开幕式上，中共一大纪念馆与中央苏区革命纪念馆、宁化县革命纪念馆、建宁县中央苏区反“围剿”纪念馆等三明市全国爱国

主义教育示范基地共建协议签署仪式，并进行三明红色农产品正式进驻“一大文创”展示环节。

2022年5月19日，国家发展改革委印发《革命老区重点城市对口合作工作方案》，支持上海与三明形成对口合作机制，促进交流协作、优势互补、共谋发展。本次巡展作为上海市与三明市在红色文化宣传领域的重点合作项目，是推动沪明两地革命纪念馆结对共建，共同传承弘扬红色文化走深走实的重要举措。



十几年艰苦攻关 上海团队把“不可能”变“可能” 国产大飞机驾驶舱这样炼成



2022年9月29日，C919正式获颁型号合格证，标志着我国具备自主研制世界一流大型客机能力，是我国大飞机事业发展的重要里程碑。C919的驾驶舱显示系统和A664网络交换机，正是由中国航空无线电电子研究所下属上海航空电子有限责任公司(SAVIC)作为研发主体所研制的。国产大飞机，承载着几代人的中国梦。对于项目团队来说，则意味着10多年“从0到1”的艰苦攻关。

青年报记者 刘晶晶

从“全运会”走向“奥运会”

对于国内研发单位而言，C919项目好比直接让企业的竞争环境从“全运会”走向“奥运会”。研发之初，国内普遍缺乏复杂高安全性系统研发能力，民机航电系统设计开发经验不足，项目组织管理、专业人员、内外部合作模式、流程、技术、语言、工作环境……任何一个问题都需要花费大量精力去寻找解决方案。

“对我们来说，一切都是从零开始，只能边干边建，边建边用，我们力求做每一步都要有证据来支撑，稳扎稳打、一点一滴建立我们自己的民机研发体系。”C919驾驶舱显示系统和A664网络交换机项目总师孙大伟说。

面对挑战，项目团队在蹒跚学步中逐渐适应、稳步成长。经过几年的磨合，项目团队逐步建立了与国际航电研发企业基本对等的管理模式、商务流程和沟通平台，推动了项目研制工作逐步走向专业化和规范化。在初期国内几乎没有经验可借鉴的情况下，探索出一套完整的民机航电系统研发流程，形成了相对完备的机载产品研发和适航取证能力。

从最初仅几十人的团队，到如今逐渐发展壮大成为人员规模近400人的实体组织，他们培养出了一支国内领先的航电系统专业研发团队，摸索出了一条自主创新的发展道路，为中国民机事业腾飞积蓄了蓬勃的力量。



C919驾驶舱显示系统。

受访者供图

将“不可能”变为“可能”

C919显示系统的适航研制保证等级为A级，A级是适航标准中最为严苛的等级，失效概率要低至10的负九次方。C919显示系统项目系统需求多达近2万条，在这个复杂的显示系统中，仅软件代码就多达330多万行，占全机代码量近三分之一，测试用例达30余万个。这些数据足以看出项目的研制难度。

2017年，显示系统成功首飞，但后续面临更严峻的考验。“如果把首飞状态研发比做奥运会田径百米短跑的预赛，取证状态则是拼尽全力、诞生‘新飞人’的决赛。”C919显示系统软件开发团队负责人高忠杰表示。

按研制进度要求，在不到三年时间内项目团队要完成第二阶段的“软件实现”计划，这几乎是一项“不可能”完成的任务。面临来自内外部的巨大压力，项目团队发扬斗争精神，坚持走自

主创新的道路。高忠杰还记得，为了尽快完成对顶层需求的分解，软件团队集中到郊区封闭办公，每天从早忙到深夜，连续奋战一个月余，最终通过了需求和设计的评审，为下一步的工作铺就了牢固的基石。

民机适航取证的过程之复杂，产生了远远超出团队当初预计的巨大工作量。在新型举国体制优势下，一批相关领域的专业人才纷纷驰援项目工作，峰值时C919项目办公现场有550多人，连办公室走廊中都建起了临时“工位”。

冲刺阶段，昼夜不息的办公现场除了团队看板上密密麻麻的任务项，还挂满各个研发团队的党员突击队旗帜，航空工业机载原机产业部部长张向群回忆说：“那满眼的红色，也是一种巨大的鼓舞。”最终，这项“不可能”的任务变成现实。

披星戴月只为飞机翱翔蓝天

“上午9:00，开会跟踪成员昨日工作状态、今日计划、存在的问题和风险；上午10:00，协调推进包内问题解决，梳理风险上报；下午1:00，完成每日计划技术工作和验证数据评审工作；晚上6:00，软件验证架构例会，讨论当日上升的技术问题，并形成技术决策；晚上8:00，安排实施方案；晚上10:00，下班回家。”这是一位年轻“包长”的一天。

在项目行政副总指挥高磊的组织下，团队采用“包长责任制”，将整个项目工作划分成一块块可测量单元，共38个工作包，每个工作包再往下切分，以工作包形式，将相关研发责任、要求落实到位，由包长负责，责任到人，有效组织，有序分工。

C919显示系统软件验证团队负责人肖前远还记得，在长达两年的第三阶段“软件验证”备战的日子里，在进度和质量双重

压力面前，包长们带领近200人的团队日复一日地埋头苦干，同时也要担心每天可能出现的未知问题，经常晚上做梦都是白天工作中的问题。“现在回想起来，总会在脑海里回荡晚9点后钉钉打卡经常弹出的那句话：不是看到希望才坚持，而是坚持才会看到希望。”他感叹道。

今年上半年，在上海遭遇疫情冲击时，团队中有数百人开启“住所模式”，固守办公室两个多月。很多人因为离家匆忙，准备不足，一度只能裹着窗帘布过夜。就这样，疫情不但没有让进度有任何耽搁，相反还比计划有所提前。

C919大飞机翱翔蓝天的背后，是航空人无数个披星戴月的夜晚。航空报国、航空强国，打造民机航电民族品牌，是这些航空人心中的灯塔。如今，新的征程还在继续。