粤3青年创业创新项目晋级全国“中国创翼”赛

本报讯 (记者黄细英 通讯员粤仁宣)8月21日,“中国创翼”(2015)青年创业创新大赛华南赛区复赛在珠海完美收官。经过2天的激烈角逐,最终7个创业项目脱颖而出被推荐进入全国半决赛,其中包括来自广东的四维时代科技、大柑智能科技团队、绿达创未来团队。

据了解,大赛由中国宋庆龄基金会、人力资源和社会保障部共同发起。对进入半决赛的创业项目,大赛组委会给予每个团队和企业10万元的奖金。

新丰县实现高速公路“零”突破

本报讯 韶关市新丰县交通公路部门近年来强力推进“七路一网”大交通发展战略,实现高速公路“零”的突破,改写了从无到有的历史,而且取得了2条在建,1条正在筹建的业绩。大广高速新丰段于2012年12月动工建设,将于2015年底建成通车;武深高速新丰段于2015年2月动工建设,将于2018年建成通车;韶新高速预工通过了专家评审,计划于“十三五”期动工建设,“十三五”期末建成通车。

“十二五”期间,新丰县共投入公路建设资金约59.93亿元,县境公路通车总里程达到1566.517公里,公路密度每百平方公里达到77.74公里。“七路一网”大交通格局初具雏形,实现通广州和韶关1个半小时、深圳2个小时经济生活圈。 (罗观湖)

连克难题 决战海底“炸药库”

——港珠澳大桥CB03标跨崖13-1气田管线大节段钢箱梁施工纪实

■本报记者 王白玉 通讯员 纪子骁 刘天宇

随着Y2钢箱梁吊装施工完成,中交第一航务工程局有限公司港珠澳大桥CB03标项目部跨崖13-1气田管线桥系列钢箱梁施工日前宣告结束。

该管线横穿港珠澳大桥施工区域伶仃洋,一端直通香港,为香港提供四分之一发电所需的天然气,是香港的资源命脉。在此区域施工,任何不当的抛锚、走锚、重物下落都可能造成管线破裂,进而引发爆炸。不仅施工船舶和工程人员难以幸免,香港也将失去四分之一的电力供应源。因此,崖13-1气田管线对于项目团队来说就像一个“炸药库”。

准备阶段解决两难题:吊具准备和船舶驻位

吊具的准备工作是项目部要攻克的首个难题。由于抬吊施工最大起重总重达4200余吨,因此必须由4000吨起重船“一航津泰”与2600吨浮吊“东海工7”号使用两组吊具配合起重,加之所抬吊钢箱梁均为变截面积钢箱梁,重心不居中,导致吊点的布置比起通常情况更为复杂。通过测算,项目部在横桥向方向与顺桥向方向均对称布置吊点,使得两组吊具能够各自独立工作,满足了正常的抬吊施工。

两艘浮吊船的同步性,是保障抬吊施工顺利完成的关键因素。测量班班长常青带领团队负责观测吊架的平面位置高差和两端高差,并将数据及时向总指挥报告。他解释说,“通过观测两船之间前后左右的相对距离和钢箱梁两端高差,并随时调整两船状态,确保数据都在2米范围内,避免钢箱梁受力不均,以此提升吊装安全系数。”

船舶驻位是另一个难题。出于对管线保护的考虑,管线两侧250米范围内任何船舶不得抛锚,这也极大地压缩了两艘浮吊船与运梁船的驻位空间。

项目部副经理孙建波描述了当时的情况:“整个施工过程中,我们的三艘船共需要下锚将近20口。其中还要兼顾移船过程的稳定性,这对锚位排布的精准性是一个巨大的考验。研讨会不知道开了多少次,有时为了一个锚位的位置,一群人争论得面红耳赤。”

工作要精细到什么程度?

“每一个锚的位置、锚缆受力情况、受环境影响而投放的角度,甚至锚的具体形状与材质我们都考虑到了。”就是在这种准备得近乎苛刻的情况下,与海底“炸药库”的决战在今年正式打响。

两次意外让人捏把汗 沉着应对终迎刃而解

然而,准备工作做得再好,也难以避免意外状况的出现。

当天,两艘浮吊船在监控组的监控下同步开始缓慢起钩。不久后,对讲机便传来了焦急的呼喊:钢箱梁东侧吊具读数异常!

现场指挥孙建波立即下令对“东海工7”号驻位进行微调,“8号锚收紧!”“8号锚有没有走锚?”“8号锚目前距管线北侧依然为258米!”对讲机中的对话频率瞬间达到了一个高潮。20分钟后,尽管吊具受力偏差问题按照预案成功得到了解决,但突发事件还是让所有人都捏了把汗。

正当抬吊按部就班进行之时,老天似乎要和所有人开个玩笑,海上的风浪开始持续增强,“一会儿爬墩台时千万别抢,不怕手抓空,就拍脚踩风,一个一个上去。”常青在交通船上对技术员们反复叮嘱。

16时30分,技术员们分别在51号与52号墩台就位,“10米,9米,8米……测量团队反馈的实时数据十分平稳。

16时47分,“梁端垂桥向偏差小于3厘米,顺桥向偏差小于5厘米,达到设计要求。”孙建波通过对讲机向所有人通报抬吊成功的捷报。这时候,压抑了8个小时的众人欢声瞬间响彻伶仃洋。

首件钢箱梁抬吊的成功为后续施工带来了信心。项目部分别于6月21日、30日顺利完成其余2榀跨崖13-1管线钢箱梁吊装,期间未出现任何险情。至此,跨崖13-1气田管线桥系列钢箱梁施工结束,项目团队在与海底“炸药库”的决战中取得了胜利。

深圳土豪欲开“飞的”业务 | 市内飞一趟上千元

直升机能成为城市交通工具么?抱着这个疑问,近年来,珠三角部分城市涌现出一批想用重金打造“飞的”生意的土豪们。但这条淘金之路并不顺畅,圈子内曾流传这样的段子:2008年有钱买飞机,却上不了牌。2010年有钱买飞机,能上牌,但飞不出去。2014年底,国家再次呼吁放开低空领域管制,众多土豪们再次行动起来。2015年8月初,深圳一家通用航空企业更是宣布,将于9月开通由深圳福田CBD至广州珠江新城CBD的低空客运服务。

市内飞一趟 收费至少上千元

今年以来,老安一直很忙。靠建材业发家致富的他,正在筹建一家运营直升机的通航公司,计划在广州低空领域展开旅游观光、商务及急救等通航业务。为试水,去年,老安和朋友出资380万买了台罗宾逊R44直升机。

相比老安,深圳已经有同行开门迎客。最近一段时间,星雅航空成了深圳通航业的网上“热搜字”。该公司要将直升机打造成城市及城市之间的交通工具,预计9月或将试飞深圳—广州航线。据该公司相关负责人介绍,目前大部分预约用直升机的都是商务人士及外籍行政人士。记者了解到,选择星雅航空,从深圳机场出发,直飞市中心的价格初步预计2000-3000元,直飞东部华侨城的价格则有望控制在5000元内。

■6月3日,广州沙湾机场,老安在直升机驾驶舱中操作。

打“飞的”也要过安检买保险

节省时间无疑是“飞的”的主要优势。8月7日,第一架用于深圳市民通行的直升机搭乘两名体验乘客从宝安机场出发,飞往福田卓越世纪中心。乘客王雪表示,乘直升机的登机手续也很简单。下飞机,到直升机停机坪需通过安检,只需10分钟。此外,据星雅航空相关负责人介绍,乘坐直升机也要上保险,与正常乘坐飞机选择的航空险一样。

老安的搭档老李介绍,他初步考虑三条航线,第一条从沙湾机场——长隆——南站——宝墨园——沙湾机场一圈,全程约15分钟;第二条航线则是沙湾机场——大学城——黄埔码头——长隆——莲花山——沙湾机场,全程约半小时;第三条航线是从沙湾机场——亚运城——莲花山——虎门大桥——珠江一线——沙湾机场,全程约55分钟。这意味着,如果途经的每个地方都有可以降落的停机坪,那么平均每两站之间的时间都会控制在10分钟以内。

潜在客户多持观望态度

“飞的”对什么样的用户有吸引力?家住星河湾的药企老总老陈说,2008年身边就有朋友在玩直升机,自己有时也会坐朋友的飞机感受一下。对于靠直升机通航,老陈个人持观望态度,他直言,就算“有闲钱”,也要算一笔经济账。比如拿直升机做城际交通工具就不是很划算。广州到深圳,高铁全程最快仅30多分钟,票价最贵也才200元以内。这样算起来,“飞的”就没有优势。如果是城市内的飞行,则要看航线,比如能否飞到CBD,以及准备飞行需要多少时间,“发生紧急事件时打飞的,能否做到随时起飞?”

持观望态度的不仅是老陈,国内如滴滴快车等打车软件,虽然先后推出了“打飞的”的服务,但也并非意味着该类服务已成为常态。近日,记者咨询滴滴快的旗下“一号专车”打车软件的工作人员,其表示一键叫飞机的服务只是短期活动,目前已经结束,“主要是看看市场反应”,未来会根据市场需求和反应来开展新的活动和新的航线。

(任董亮 郑周)