

杨利伟文章入选语文课本



2003年10月15日，杨利伟搭乘神舟五号载人飞船成功出征太空，成为首位叩访太空的中国航天员。

2021年6月17日，航天员聂海胜、刘伯明、汤洪波先后进入天和核心舱，标志着中国人首次进入自己的空间站。这个“家”大得连杨利伟都羡慕了！

近日有网友发现，人教版七年级下册语文书中有关课文名为《太空一日》，作者正是杨利伟。

因教材是近几年新修订的，不少人都没学过。6月26日，文章被发到网上后，仅数小时转发上万！

据人民日报微信公众号

太空一日（节选）

杨利伟

我以为自己要牺牲了

9时整，火箭尾部发出巨大的轰鸣声，数百吨高能燃料开始燃烧，八台发动机同时喷出炽热的火焰，高温高速的气体，几秒钟就把发射台下的上千吨水化为蒸气。

火箭起飞了。

我全身用力，肌肉紧张，整个人收缩得像一块铁。

开始时飞船缓慢地升起，非常平稳，甚至比电梯还平稳。我感到压力远不像训练时想象的那么大，心里稍觉释然，全身绷紧的肌肉也渐渐放松下来。

“逃逸塔分离”，“助推器分离”……

火箭逐步地加速，我感到压力在渐渐增强。因为这种负荷我们训练时承受过，变化幅度甚至比训练时还小些，所以我的身体感受还挺好，觉得没啥问题。

但就在火箭上升到三四十公里的高度时，火箭和飞船开始急剧抖动，产生了共振。这让我感到非常痛苦。

人体对10赫兹以下的低频振动非常敏

感，它会让人的内脏产生共振。而这时不单是低频振动的问题，是这个新的振动叠加在大约6G的一个负荷上。这种叠加太可怕了，我们从来没有进行过这种训练。

意外出现了。共振以曲线形式变化着，痛苦的感觉越来越强烈，五脏六腑似乎都要碎了。我几乎难以承受，觉得自己快不行了。

当时，我的脑子非常清醒，以为飞船起飞时就是这样的。其实，起飞阶段发生的共振并非正常现象。

共振持续26秒后，慢慢减轻。我从极度难受的状态解脱出来，一切不适都不见了，感到一种从未有过的轻松和舒服，如释千斤重负，如同一次重生，我甚至觉得这个过程很耐人寻味。但在痛苦的极点，就在刚才短短一刹那，我真的以为自己要牺牲了。

飞行回来后我详细描述了这种难受的过程。经过分析研究，工作人员认为，飞船的共振主要来自火箭的振动。随后他们改进技术

工艺，解决了这个问题。在“神舟六号”飞行时，情况有了很大改善；在后来的航天飞行中再没有出现过。聂海胜说：“我们乘坐的火箭、飞船都非常舒适，几乎感觉不到振动。”

在空中度过那难以承受的26秒时，不仅我感觉特别漫长，地面的工作人员也陷入了空前的紧张中。因为通过大屏幕，飞船传回来的画面是定格的，我整个人一动不动，眼睛也不眨。大家都担心我是不是出了什么事故。

后来，整流罩打开，外面的光线透过舷窗一下子照射进来，阳光很刺眼，我的眼睛忍不住眨了一下。

就这一下，指挥大厅有人大声喊道：“快看啊，他眨眼了，利伟还活着！”所有的人都鼓掌欢呼起来。

这时我第一次向地面报告飞行状态：“‘神舟五号’报告，整流罩打开正常！”当我返回地球观看这段录像时，我激动得说不出任何话来。

归途如此惊心动魄

带着不小的过载，还不停振动，里面咯咯吱吱乱响。外面高温，不怕！有碎片划过，不怕！过载也能承受！但是看到舷窗玻璃开始出现裂缝，我紧张了，心想：完了，这个舷窗不行了。

当时突然想到，美国的“哥伦比亚号”航天飞机不就是这样出事的吗？一个防热板先出现一条裂缝，然后高热就使航天器解体了。现在，这么大一个舷窗坏了，那还得了吗？

先是右边舷窗出现裂纹，当到它裂到一半的时候，我转着头一看左边的舷窗，它也开始出现裂纹。这个时候我反而放心一点了：哦——可能没什么问题！因为如果是故障，重复出现的概率并不高。

回来之后才知道，飞船的舷窗外做了一层防烧涂层，是这个涂层烧裂了，而不是玻璃窗本身出现问题。为什么两边没有同时出现裂纹呢？因为两边用了不同的材料。

以前每次进行飞船发射与返回的实验，返回的飞船舱体经过高温烧灼，舷窗黑乎乎的，工作人员看不到这些裂纹。而如果不是在飞船体内亲眼目睹，谁都不会想到有这种情况。

此时，飞船正处在“黑障”区，距离地面大约80公里到40公里。当飞行到距离地面40公里时，飞船飞出“黑障”区，速度已经降下来，上面说到的异常动静也已减弱。

一个关键的操作——抛伞，即将开始。这时舷窗已经烧得黑乎乎的，我坐在里面，怀抱着操作盒，屏息凝神地等待着配合程序：到哪里该做什么，该发什么指令，判断和操作都必须准确无误。

6时14分，飞船距地面10公里，飞船抛开降落伞盖，并迅速带出引导伞。

这是一个剧烈的动作。能听到“砰”的一声，非常响，164分贝。我在里边感觉被

狠狠地一拽，瞬间过载很大，对身体的冲击也非常厉害。接下来是一连串的快速动作。引导伞出来后，紧跟着把减速伞带出来，减速伞让飞船减速下落，16秒之后再把主伞带出来。

其实最折磨人的就是这段过程了。随着一声巨响，你会感到突然一减速；引导伞一开，使劲一提，这个劲很大，会把你吓一跳；减速伞一开，又往那边一拽；主伞开时又把你拉到另一边。每次力量都相当重，飞船晃荡得很厉害。让人不知道是怎么回事。

我后来问过俄罗斯的航天员，他们从不给新航天员讲这个过程，担心新手们害怕。我回来却讲了，每一个步骤都给“神六”和“神七”的战友讲了，让他们有思想准备，并告诉他们不用紧张，很正常。

我们航天员是很重视这段过程的：伞开得好等于安全有保障，至少保证生命无虞。所以我被七七八八地拽了一通，平稳之后我心里却真是踏实——数据出来了，速度控制在规定范围内。我知道，这伞肯定是开好了！

离地面5公里的时候，飞船抛掉防热大底，露出缓冲发动机。同时主伞也有一个动作，它这时变成双吊，飞船被摆正了，在风中晃悠着落向地面。

飞船离地面1.2米，缓冲发动机点火。接着飞船“嗵”的一下落地了。

我感觉落地很重，飞船弹了起来。在它第二次落地时，我迅速按下了切伞开关。飞船停住了。此时是2003年10月16日6时23分。

那一刻四周寂静无声，舷窗黑乎乎的，看不到外面的任何景象。

过了几分钟，我隐约听到外面喊叫的声音，手电的光束从舷窗上模糊的透进来。我知道：他们找到飞船了，外面来人了！