

# 杨利伟文章入选语文课本



2003年10月15日,杨利伟搭乘神五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篇课文名为《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,它会让人体的内脏产生共振。而这时不单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。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。

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纹,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?一个隔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!

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,紧跟着把减速伞页带出来,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,会把人吓一跳;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“哐”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!

