

非遗大师上直播，镇寺之宝可视听，云锦有了「标准色」

文化遗产「借壳」现代科技「重生」

新华社南京10月27日电(记者刘宇轩)当现代科技邂逅传统文化,二者将碰撞出怎样的火花?是昙花一现、叫好不叫座,抑或秉性相投、涅槃重生?10月25日-27日,2019中国文化和科技融合成果展览交易会在南京举行,400多家参展商携“奇珍异宝”赴会。记者采访发现,不少文化遗产“借壳”现代科技重焕生机。

非遗直播秀

“自南原突围后息兵罢战,人缺粮马缺草困苦艰难……”在酷狗音乐展区,一位衣着时尚的小伙子手持麦克风、紧盯屏幕,跟唱京剧名段《霸王旗》,引得围观群众拍手称快。

K歌机上的京剧选段,出自酷狗近来上线的“戏曲专区”。诸如京剧大师梅兰芳、秦腔大师李正敏、粤剧大师马师曾等名家作品,一键收听、跟唱,日播放量已超过10万。

从2015年开始,酷狗与线下剧院合作,建设戏曲文化数据库。目前已涉及十多个剧种,牵手近200位曲艺大师,入库了上万条曲目。

工作人员芦琦告诉记者,他们曾走访广州、南京、西安、成都、北京五地博物馆,把地方戏曲、非遗文化、历史故事串联起来,形成独具特色的曲目和城市音乐名片。

除了让戏迷朋友能随时享受视觉盛宴,酷狗还运用“直播+”的形式推出品牌栏目《非遗大师课》,邀请戏曲大师等各路非遗传承人做客直播间。记者看到,观众既可在线观看民乐、戏曲等直播内容,还可与网友实时互动,甚至与非遗大师在线交流切磋。

芦琦说,中国戏曲博大精深,年轻人需要有渠道接触它们,增强对传统文化的自信。

数字《金刚经》

在不远处的另一展区,液晶屏上展示的一块石碑引人驻足。这块石碑经数字化处理后,所刻图像和字迹清晰可见,上有七级浮屠和点缀其间的密密麻麻的经文,伴随着舒缓的音乐,经文光芒闪烁。

工作人员介绍,这块“数字化石碑”母本源于安徽省琅琊寺的《金刚经》石碑,雕刻于400多年前的明朝万历年间,碑文为0.5×0.9厘米的蝇头小楷书写的《金刚经》全文,因工艺巧夺天工成为镇寺之宝。

深山古刹的镇寺之宝缘何走进现代化视听体验的展示中心?参展方新维畅想数字科技(北京)有限公司运营总监于涛说,文化遗产数字化的必要性非常大。很多户外不可移动文物由于雾霾、酸雨等气象原因,常年受到侵蚀、风化,部分结构被破坏甚至消逝,需要借助数字修复技术,尽可能将文物还原、记录,呈现出来。

“最初提取影像时,石碑上字迹已模糊不清,用肉眼难以分辨。经处理后,惊奇地发现1米多高的石碑上雕刻的是《金刚经》全文,5000多字,首尾相连形成迷宫状的大圆满轮回。”采集《金刚经》石碑的过程令于涛感慨。

用数字化给文化遗产重塑“金身”,这一技术目前已申请“三维数字石刻管理分析平台”“超媒体文物展示平台”等专利,在提升文物影像清晰度的同时,快速生成文物线图和数字拓片,将萃取出的“文物基因”应用到素质教育、创意设计、泛娱乐等多个领域。

云锦“标准色”

驼色、桃红、水红、月白……江南丝綢文化博物馆展区,悬挂着五彩缤纷的色带,这些常见于古典文学中的色彩,如今被完整还原并呈现在公众面前。原来,这些细腻耐看的颜色源于传统云锦工艺。博物馆借助数字化技术,第一次完整绘制出云锦色谱,归纳出云锦常用的27种色彩。

江南丝綢文化博物馆馆长马培培告诉记者,不少人热衷于探寻云锦技艺的奥秘,其中它的颜色一直是个谜,至今未发现完整记载。工作人员参照部分古籍,用古代方法染色,借助数字化手段与文物对照,最终邀请权威专家鉴定认证,建立了汇集27种颜色的云锦色谱。

数字化技术的应用,让昔日尘封在古籍中的传统染色技艺大放异彩。那些富有诗情画意的古典色调也得以重见天日。此前,“红楼梦人物服装颜色墙”在江南丝綢文化博物馆展出,摘录了《红楼梦》人物服饰色彩的段落并配图,让观众大饱眼福。

云锦有了自己的“标准色”。这一成果吸引了不少文创团队甚至美妆公司与博物馆洽谈合作。一家国外知名美妆公司希望用云锦“标准色”制作口红色号,用中国古典元素传递东方之美。

除了色谱,博物馆还建立了云锦知识图谱,用数字建模方法重塑织机,“好比孩子们玩的乐高积木,可以完全拆解、完全组装。”马培培告诉记者,现代科技手段在揭开传统工艺神秘面纱的同时,赋予其更强的生命力,让文化和科技在碰撞交融中永葆生机与活力。

国家信访局:

将推广“最多访一次” 进一步优化信访服务

新华社北京10月26日电(记者白阳)通过改革工作方式和技术手段,让信访事项网上流转“不过日”、落地受理“不过周”、办结时限“不过月”。记者日前从中央组织部、中央党校(国家行政学院)、国家信访局共同举办的信访工作专题研讨班获悉,国家信访局将推广“最多访一次”等工作法,进一步优化信访服务。

据悉,去年以来,国家信访局在6个省份开展信访业务智能辅助系统试点。试点结果表明,一些地方办理周期平均缩短了22天,办理效率提升了46%。通过加强信访事项网上智能办理与网下落地解决的深度融合,信访工作质量效率进一步加强,群众满意度明显提升。国家信访局将于今年底明年初下发共性技术规范和业务标准在全国推开。

国家信访局要求,各地要进一步加大网上信访宣传力度,扩大大网上信访覆盖面、知晓度、使用率,让数据多跑路、群众少跑腿,要以信息化智能化为手段,进一步改造完善信访事项网上办理流程,提高信访事项办理时效性。要进一步压实信访部门首接负责制,减少和有权处理机关解决问题,督促化解基层矛盾、解决问题,进一步推动联合接访,在基层大力推广一站式受理、一张网办理、一次性办结的做法。

新华社北京10月28日电(记者阳娜、陈旭)“滴滴交通大脑”、红旗L4级自动驾驶乘用车、中国移动“5G车联长廊”……2019世界智能网联汽车大会日前在北京举办,会上集中展示的多项智能网联汽车技术令现场观众眼前一亮,传统汽车企业、科技企业纷纷加快相关产业布局,推进商业化应用进程。智能网联汽车离我们还有多远?

上路条件初步具备 仍需丰富应用场景

自主泊车、定点接送、快速公交,有限领域无人驾驶出租车……智能网联汽车自动驾驶功能能否在这些应用场景实现商业化落地?

北京万集科技股份有限公司应用技术总监尉迟明浩告诉记者,目前该公司研发的辅助驾驶系统通过激光雷达、路侧设备、车载设备等进行信息传输,可对驾驶人进行预警提示,实现安全驾驶。比如车载设备在监控范围内感知危险,可在100毫秒内告知驾驶人前方车辆紧急刹车、前方盲区内有行人横穿马路等信息,应用场景达17种甚至更多。

“V2X技术(车对外界的信息交换)的通讯距离在1公里左右,激光雷达覆盖距离约200米,对向车辆相距400米就能发布预警,给驾驶人采取应对措施预留了足够时间。”尉

尉迟明浩说。

业内人士认为,目前很多智能网联汽车已初步具备上路条件,一些相关设备相对比较成熟。然而,未来真正上路,还要应对极端气象条件、电气抗干扰性、设备连续工作时长等更多复杂路况和系统性问题。

“目前我们在车路协同技术和车辆感知设备的融合方面已有一定突破,但更多是用于智慧交通辅助功能,如连接单个车辆与路、车与人以及两辆车之间的交互。”北京星云互联科技有限公司售前经理栾晓慧说,下一阶段,还要与多个领域的企业合作,丰富更多场景、探讨解决方案,“比如处理多辆车在没有红绿灯的路口通行避免产生混乱等情况”。

未来道路或重新定义 交通管理须技术创新

港口、矿山、高速公路、城市道路、郊区……智能网联汽车真正上路后,“如何有效应对各种路面的意外状况”“如何防止交通事故发生”等对现有交通法规和管理提出了挑战。

公安部交通管理科学研究所副所长俞春俊认为,智能网联汽车将重新定义道路设施和交通规则,未来的变革趋势是载运工具智能化、管理设施网联化、行为主体复杂化。

俞春俊举例说,比如交通事故处理将从

“车主-司机-承保保险公司”的责任认定或理赔模式转变为“车辆制造商-技术服务商

-车主-承保保险公司”,从单一交警部门调查取证转变为多方协同取证;对于车辆机械安全性的把控,从驾驶人考试准入扩展到智能车系统全生命周期安全监管等。

智能网联汽车的快速发展将促进交通管理的技术创新。俞春俊说,未来交通管理将运用增强现实、神经网络、车联网、云、数据挖掘等技术,形成协同管控规则。

业内有关专家介绍,智能网联汽车需要人、车、路、云、网、图互联,需要建设智能化基础设施网络、无线通信网络、高精度位置服务网络等各类基础设施网络。

中国工程院院士李德毅认为,当前解决智能网联相关问题要充分发挥5G超高带宽、超低延时和超大连接能力,优先实现自动驾驶测试区交通道路环境5G全覆盖、公路基础设施数字化。丰富“驾驶脑”的听觉传感器和临场认知,完成运动中车辆同步定位和地图同步更新,有助于自动驾驶测试评估。

仍存安全漏洞 推动“双轮驱动”

中国电子信息产业发展研究院副总工程师安晖表示,汽车与信息技术正加速融合,未来汽车本身将成为一个带四个轮子的智能终

端,信息技术的价值将在汽车上愈发表现出来。

在业内看来,智能网联汽车快速发展的关键是低能耗、高性能。华为技术有限公司智能汽车解决方案BU政策与标准专利部部长万雷说,需要高性能的自动化计算技术增强计算能力,同时还要考虑减少能耗,否则会引发设备发热、难以支撑操作等问题。

万雷说,未来的智能网联系统需要分为本地计算和云端处理。比如车载交互娱乐类应用、智能交通安全警告信息、视频监控等需要本地超低延时、超低功耗处理,而应对实时红绿灯调控、团雾、临时路障等问题则需要引入动态智慧交通信息、动态高精度地图等。

业内人士指出,未来的汽车是万物互联的,信息安全与功能安全高度融合,如何抵御由信息安全问题带来的道路交通安全问题同样重要,比如车辆数据接口带来的黑客攻击风险。360智能网联汽车安全实验室数据显示,通过安全测试,已有500多辆智能网联汽车的漏洞被发现。

业内人士表示,我国信息安全、自动驾驶地图与定位、新兴车载高速网络、基础数据平台等领域将逐步形成产业协同创新生态,推动智能网联汽车产业技术与安全“双轮驱动”。

中国“新翼”飞向更广阔的天空

国产新支线客机ARJ21执飞首条国际航线

本报记者贾远琨

26日,哈尔滨太平国际机场迎来了一架熊猫涂装的飞机,它从成都远道而来,执飞从哈尔滨太平国际机场至符拉迪沃斯托克国际机场的航班,这是ARJ21执飞的首条国际航线。

从2016年投入市场运营后,ARJ21一直受到国内外飞机发烧友的关注。成都航空作为ARJ21的首家运营商,已经为其开通28条航线,安全运送旅客54万人次。

在国内收获良好口碑的ARJ21能否赢得国外旅客的青睐?适合支线运输的ARJ21还有哪些可能性?中国“新翼”已展开,将飞向更加辽阔的天空。

首飞国际航线有底气

26日,数十名乘客从哈尔滨搭乘ARJ21飞机前往符拉迪沃斯托克机场。一些旅客是慕名前来,想感受一下国产新支线客机的飞行体验。

从10月27日起,这一航班将每周飞两班,周一、周五执飞,执飞机型均为ARJ21,航班号为EU1819/20。目前,哈尔滨往返符拉迪沃斯托克航班多数为中转航班,主要通过北京、上海、韩国首尔等地中转,成都航空开通该条航线意味着哈尔滨往返符拉迪沃斯托克的旅客多了一个直飞选择。

航线的开通也将进一步密切城市间联系。对于刚刚开始运营国际航线的成都航空而言,开通国际航线是一项“新课”,为什么在运营国际航线之初,就选择了国产新支线客机,其中,不少还是国外的“飞友”。ARJ21的市场接受度超出预期。”汤劲说,“运营国际航线需求复杂、要求更高,对于ARJ21来说是打开了一个全新的大门。”

这条国际航线的开通是经过充分的市场调研之后决定的,可发挥ARJ21飞机1.5小时飞行圈的支线性能,验证ARJ21飞机在国际航线上的运行能力。成都航空公司党委书记、董事长汤劲说:“ARJ21飞机开通首条国际航线是成都航空探索航线商业运行模式的新突破。航线的成功开通,意味着ARJ21的商业运营实现新跨越。”

截至目前,共有15架ARJ21飞机交付给成都航空,已累计运送旅客超54万人次,通航城市28座,形成以成都为主运营基地,长沙、哈尔滨为过夜基地,通达全国主要城市。



▲熊猫涂装的ARJ21飞机执飞首条国际航线。

的航线网络。特别是在东北地区形成了区域辐射的干支线航线网络,初步形成了规模化商业运营。

各项条件都在不断完善。ARJ21飞机的飞行员队伍从屈指可数到形成近百人的团队。“ARJ21运营3年多来无一起投诉,还有很多飞机爱好者专门选择搭乘国产新支线客机,其中,不少还是国外的‘飞友’。ARJ21的市场接受度超出预期。”汤劲说,“运营国际航线需求复杂、要求更高,对于ARJ21来说是打开了一个全新的大门。”

从适航性到满意度 走上市场的大跨越

执飞首个国际航班的机长张放,曾是中国民航管理干部学院的审定试飞员。此后,又担任了ARJ21投入市场运营后的首航机长,目前是成都航空公司国产机高级专务,要为ARJ21不断培养飞行后备力量。在张放眼中,ARJ21就是一个不断成长的“孩子”。

围绕运营当中发现的问题,成都航空的

飞行、机务、管理人员不断向制造商中国商飞公司反馈,而这样一群“挑刺”的人不但不被抵触,反而备受欢迎。“好飞机都是飞出来的。运营商的问题都是从市场运营的角度提出的,对于制造商来说,满足适航要求是首要的,但进入市场之后,满足适航要求仅仅是第一步,航空公司、旅客的满意度才是飞机改进的指针。”上海飞机制造有限公司ARJ21事业部生产部副部长王嘉乐说。围绕飞机的操作、降噪、检修等环节,成都航空提出的一系列需求都逐一得到改进。“可以说现在交付的飞机是通过改造在不断优化的,挑毛病对我们来说太重要了。”王嘉乐说。

来到上海飞机制造有限公司,记者看到从一架一架,到一组一组,再到一批一批,ARJ21的批量生产能力得到显著提高。中国商飞公司已交付客户19架ARJ21飞机,通过精益生产管理,ARJ21飞机批产速率在2019年1-9月较2018年同期增长了76.9%。

2017年,ARJ21量产进入爬坡阶段,实现年产能6架的目标。2018年,实现年产能15架,在2017年的基础上翻了一番多。2019

围绕运营当中发现的问题,成都航空的

年目标是实现年产能23架,并且截至年底,浦西和浦东两个总装基地的量产规模实现1:1。随着浦东总装基地的全面投用,2020年有望实现年产能36架。

生产进度加快的同时,试飞速度也同步提升。“ARJ21批产试飞的108个科目基本固定,试飞效率显著提升,可实现3个架次完成批产试飞任务,1个架次完成交付试飞任务。今年9月份就顺利交付给成都航空4架飞机。未来在不断取得用户信任的情况下,试飞工作还能够进一步提升。”中国商飞公司民用飞机试飞中心副总工程师吕碧江说。

支线飞机的市场大门越开越大

与国产大型客机C919相比,ARJ21是一架小飞机。支线航空的客流量没有干线航空那么大,小飞机的机会在哪里?将市场细分,总是能够找到潜在的机遇。

此前国内外航空公司都运营过这条航线,但陆续都退出了,原因是支线客流量有限,用大飞机经济效益不高。”成都航空公司总经理查光亿说,“70左右座级的ARJ21恰好与这样的短途支线航线十分契合,能够满足灵活快速运输的要求。”

ARJ21特别适应我国西部和北部地区机场起降条件和复杂航路越障要求,这条国际航线在正式开通之前,市场就反映出更多的潜在需求。“当地的旅行社还希望我们开通牡丹江至符拉迪沃斯托克的航线。此外,国内一些二三线城市飞往东南亚、东北亚地区城市的需求也很高,未来的可能性很多。”查光亿说。

国际航线的开通对于运营商成都航空来说,无疑是一次“国际考”。“为了能够让飞行员更准确、及时地与俄方空管沟通,我们特意找来俄罗斯的飞行员模拟空管人员与我们的飞行员进行空地对话,方便大家快速适应外部环境。”张放说。

从走进民航市场大门开始,ARJ21的运营就成为全民航的共同任务。随着飞机交付客户数的增加,成都航空、天骄航空等也在进行相互借鉴,共同为运营好国产飞机多做一些探索。中国“新翼”正以昂扬的姿态飞向更加广阔的天空。

“家门口”享专家服务,高水平医疗队“带不走”

北京市中西医结合医院对口帮扶纪实

西医结合医院开始对口帮扶易县中医医院。

对口帮扶以来,北京市中西医结合医院先后派驻脑科、肾病科、心内科、呼吸消化科、针灸康复科等共8名医生到易县中医医院坐诊,共计诊治患者1500余人次。此外,组织了4次大型义诊活动,参加义诊医生40多人次,服务患者800多人次。

“妙灸神针医百病,德艺双馨传四方”,这是易县患者送给北京市中西医结合医院副主任医师、中医全科专家张丽的锦旗,表示对她精湛医术的肯定。在易县中医医院对口支援期间,张丽早晨6点就开始为患者针灸理疗,一个月下来诊治患者440余人次,还承担了带教查房、临床现场演示、授课等大量工作。

让高水平医疗队“带不走”

“通过专家张丽的帮助和进修培养,我们科室技术水平大幅提高。”易县中医医院针灸理疗科主任崔哲刚说,针灸理疗科由原来只能治疗颈肩腰腿痛等