

# 中国大飞机逐梦之路

5月28日,国产大型客机C919的首个商业航班平安降落在北京首都国际机场,中国的大飞机之梦终于照进了现实。严格地说,C919之前,中国曾拥有过自主设计制造的大飞机——40多年前,代号“运10”的国产大型客机试验机型,已经翱翔蓝天,逐风万里,却很快又销声匿迹,成了匆匆过客。中国大飞机的起飞几经波折,但鹰击长空梦想从未停歇。运10未竟的夙愿,C919实现了。

## “一只没有翅膀的鹰”

镜头回放回到1980年9月26日清晨,上海市北郊的大场机场。太阳尚未升起,辽阔的机场却是密密匝匝的人群,万余双眼睛锁定机库大门。牵引车缓缓牵出一个庞然大物:双翅平伸,翼展达42.24米,浑圆的机身如同隧道开出一列火车,长33.55米。高大机尾上则闪耀着巨大的五星红旗和一个醒目的红色标记Y10。这就是运10,中国第一架自主设计的客机,即将开始它的“处女飞”。

全场屏住呼吸。运10启动发动机,开始在跑道上滑跑、加速,刹那间拔地而起,直冲云霄,如同大鹏展翅,轻盈自如。机场上万工作人员无不热泪盈眶、欢呼雀跃。

镜头再向前回放10年。1970年8月,国务院正式下达文件,中国大飞机研制工程立项。按照中国重点工程以立项时间命名的习惯,中国大飞机研制项目被命名为“708工程”。

来自全国航空工业的各路精英,“被历史匆匆推上舞台”。那时,中国还

没有形成真正意义上的民航运输业,708工程的立项是个“政治任务”:项目目标是为国家领导人研制出国访问的专机,在国际外交场所树立中国的大国形象。

新中国成立以后很长时间,国家领导人出访国外,多是租赁外国航空公司飞机。20世纪60年代,中国领导人出访,乘坐的还是螺旋桨飞机。而喷气式客机技术已经诞生了十几年。中国从英国引进的“三叉戟”只是中短途客机,在世界上已不算先进,在中国仍是宝贝疙瘩,以至于周恩来出访都舍不得用。外界因此评论,中国“尚未进入喷气时代”,是“一只没有翅膀的鹰”。

## 歼击机、轰炸机的设计师们“军转民”

1971年9月,程不时接到赴上海参与大飞机研制的调令时,年仅41岁的他已在中国飞机设计领域声名显赫。1958年7月,新中国自行设计的第一架喷气式飞机歼教1飞上蓝天,程不时是主要设计者之一,年仅28岁。他还是强5强击机的主要设计者,此外,他参与设计的飞机还有初教6、歼教6等。

因为708工程,上海一下子云集了中国最顶尖的飞机设计人才。单是总设计师马凤山、设计组组长熊焰和副总设计师程不时,这三个名字的组合就足以让人侧目。

三人中,熊焰年龄最长,早在解放战争时期就曾任东北航校机务处修理厂副厂长。当时中国重要的飞机制造基地——“西安飞机城”也是熊焰主持建设起来的。

马凤山和程不时相差一岁,两人有

着极为类似的人生履历。抗日战争期间,两人在上小学和中学,都是在日军飞机的轰炸下,萌发了设计出中国飞机的志向。程不时1947年考入清华大学航空工程系,马凤山1949年考入上海交通大学航空工程系,他们投入工作后很快崭露头角,40岁上下都已是国内数一数二的飞机设计师。

中央决定,708工程由上海市主持、航空部的前身三机部归口管理。在中央直接指挥协调下,中央各部委、军队及全国21个省市、262个单位参与了此项工程,堪称一次全行业技术力量的空前动员。

708工程研制费用总计5.377亿元人民币。同一时期,西方研制一架相同级别大型客机费用一般要15亿至20亿美元。相比之下,中国大飞机的科研经费无论如何也说不上充裕。但是对照当时总额不过3000亿元的全国财政收入,研制大飞机的投入又不能算低。

来自约40个不同单位的600多名技术人员以及航空学院的教师齐聚上海。他们中的大多数来自军工单位。过去设计歼击机、轰炸机的设计师们“军转民”,开始大型民用客机的设计。

## “运10不是波音飞机的复制品”

对20世纪70年代初期的中国而言,研制大飞机能够借鉴的国际成果实在少得可怜。

按照设计目标,运10的飞行时间大部分在高亚音速区域。当时中国能够找到的机型资料,满足这个条件的只有苏联的图-104和英国的三叉戟。图-104因为无法克服的设计弊端,已被中国的设计师否定。三叉戟虽然是当时中国最先进的客机,但它只是中短途机型,还是不能作为运10的基础。

另外一种和运10设计要求类似的客机,则是当时世界民航的主力机型——美国的波音707。但是当时中美尚未建交,中国的飞机设计师们甚至连这种飞机是什么样子都不知道。程不时说,1972年尼克松访华,乘坐美国“空军一号”到了上海。直到这时,他才一睹波音707的真容。

不过,在此之前,中国的飞机设计师们已经获得了一架特殊的波音707。那是1971年,一架巴基斯坦航空公司的波音707客机在新疆坠毁,巴方把飞机残骸交给中国处理。闻知此信,运10总体设计组组长熊焰亲自飞往新疆。这架摔得七零八落的波音707,成了中国飞机设计师们难能可贵的标本。经过三个多月的测绘、分析,熊焰带队完成了《707飞机初步分析》,为运10的设计提供了最宝贵的研究资料。可能正是这个因缘,让此后的运10经常被误作仿制波音707。

事实上,采用相同的先进技术与抄袭仿制,是两个完全不同的过程,但如果只看成品和结果,又很难把泾渭分明的二者区分开来。对此,程不时说,运10的研制过程是一个充满创新意识的过程,但创新并不意味着非要与别人不一样。

“这就好比车轮是圆的,我们再怎么自创也不能非要搞个方的吧?”

最直接表述运10和波音707区别的,恰恰是运10试飞前来参观的美国客人。当时,因为听说中国在“仿制波音707”,美国波音公司副总裁斯坦因纳专程来到中国,要求参观生产中国大飞机的上海飞机制造厂。这多少有几分“上门问罪”的意味了。但如愿参观之后,斯坦因纳回国,在1980年5月的《航空周刊》上著文:“运10不是任何波音飞机的复制品,它是这个国家花了十年时间的一次锻炼。”

## 大飞机之梦终于照进现实

1980年9月26日,历经十年磨砺,运10终于滑上了大场机场的起飞跑道。这架飞机的每一个技术指标都足以让人兴奋:装备4台发动机,最大起飞质量110吨,最远航程8600公里,最大时速930公里,最高飞行升限超过11000米。机体国产化率100%,除发动机向国外采购配套外,航电和机械系统国产化率超过96%。

所以,当运10即将首飞时,被人不断地询问:“飞得起来吗?”程不时急了:“怎么飞不起来?”此后几十年,程不时又被无数记者反复提问,运10首飞前他是否担心飞得起来。程不时非常淡然却肯定地说:“我从来就没有担心过!”总设计师马凤山更是信心十足,他在试飞前就对航空工业部的领导说“愿拿脑袋担保”。试飞那天,他就坐在机舱里,随试飞机组一起上天。

运10首飞获得成功,在国外引起强烈反响,英国路透社发表评论:在得到这种高度复杂的技术时,再也不能把中国视为一个落后的国家了。中国成为世界上能生产大型喷气式客机的第四个国家。

首飞之后的6年时间里,运10进行了大范围的试飞,从上海到北京、哈尔滨、广州、昆明、合肥、郑州、乌鲁木齐、成都、拉萨,运10的飞行轨迹几乎覆盖了整个中国的版图。然而,在这之后,由于继续研制所需要的资金无法落实,中国大飞机项目陷入停滞。唯一一架运10只能悄无声息地停放在上海市郊的大场机场,从此无限期搁置起来。之后,中国的大飞机之梦也开始探索自主研制之外的另一条道路——先与国外合作生产,逐步国产化,但终以失败告终。

在经历多年的等待后,2007年2月,国务院召开常务会议,批准中国大飞机研制重大科技专项正式立项。2008年3月,国务院正式批准组建中国商用飞机有限责任公司。建造中国自己的大飞机这个曾经尘封多年的梦再次重启。这一次,它的名字是C919。

相比草草退出历史舞台的运10,C919是幸运的。当它成为中国大飞机梦想的寄托时,中国已有足够的综合国力和科技水平,有足够的决心和信心。

从命运多舛的运10,到稳步推进的C919,中国的大飞机之梦已经孕育了40多年。九万里风鹏正举,这个梦想随着C919一飞冲天。

据《北京日报》李祥/文