



为造中国飞机而生的清华人

袁帆

在美国威斯康星州的奥什科什（Oshkosh），EAA（美国试验飞机协会）每年7月都会举办一次“飞行者大会”。这是为全球各个飞机制造厂商、航空公司代表、飞行爱好者举办的盛会，每次都会有数十万飞行迷通过各种活动，分享最新潮的设计思想、制造工艺，展示别出心裁的飞机改装。2001年的盛会参观者总数达到75万人，参展飞机约一万架，其中就有中国在1960年代开始制造并出口国外的“初教六”（CJ6）。

据说在美国现在还有超过200架CJ6，因为CJ6质量可靠、性能稳定，“非常忠诚”，特别适合编队飞行；还因为CJ6有一对海燕似的翅膀，上面画有“红星”LOGO和两个很酷的汉字“八一”，因此CJ6的粉丝1995年在美国组织了一个“红星

飞行者协会”，参加每年飞行大会并进行编队飞行表演。

这一年，CJ6的忠诚粉丝辗转打听到程不时是这款飞机的总体设计师，因此特邀他到美国参加2001年的盛会。在飞行大会开始时，“红星飞行者协会”组织了几十架初教六，编队从曼尼托沃克起飞，飞越宽阔的威斯康星河，直达奥什科什机场，满头白发的程不时被特邀乘坐在领队飞机上，带领机群浩浩荡荡飞入会场。

这是中国飞机设计师第一次作为嘉宾应邀参加飞行大会。美国媒体在报道这一消息时，第一句便套用了凯撒大帝的千古名句：“他来了，他看见了，他征服了。”

少年立志

程不时，1930年4月6日出生于湖南，在抗战的烽火中跟随家人辗转山东、河南、湖南、广西，读过八所中小学。在留学德国归来的父亲一贯严格教育下，完成了基础学业，打下良好的知识结构，从小就有了“航空梦”。1947年他考入清华大学航空工程系，1951年毕业后即投身于新中国的航空制造事业。历经60余年矢志不移，亲身见证了我国飞机制造从无到有的全过程。

程不时有幸成为中国第一代飞机设计师，从26岁起开始正式设计中国飞机，“为中国设计飞机”成为他终生不渝的信念。在他的职业生涯中，创造了好几个令人骄傲的“第一”。他负责设计的新中国第一架喷气式飞机“歼教1”于1958年首飞成功，标志着中国民族航空业进入了喷气时代！

在教练机领域，他还负责设计了第一架超音速教练机“歼教6”、第一架投入量产的“初教6”。在战斗机领域，中国第一架超音速歼击机“强5”，以及歼7等机型的总体设计也是他的杰作。

投身运十

如果说设计军用战斗机只是一个国家航空工业的起步，那么能否设计制造“大飞机”就是衡量一个国家综合国力水平的标杆。“大飞机”一般是指起飞总重量超过100吨的运输类飞机，包括150座以上的干线客机。世界航空工业发展一百多年来，至今也只有美国、俄罗斯和英、法几个国家能够制造大飞机。

1970年8月21日，中央军委、国家计委以（70）军工字270号文的形式，下达了研制大型客机的任务，这项工程被命名为“708工程”，该机被命名为“运十”，代号Y10。在中央直接指挥协调下，全国十几个部委、军队、以及全国21个省市的262个单位在内的13000多名科研人员参与了研制。程不时也成为“运十”的副总设计师，其事业的发展道路也因此发生了历史性的



中国第一代飞机设计师们

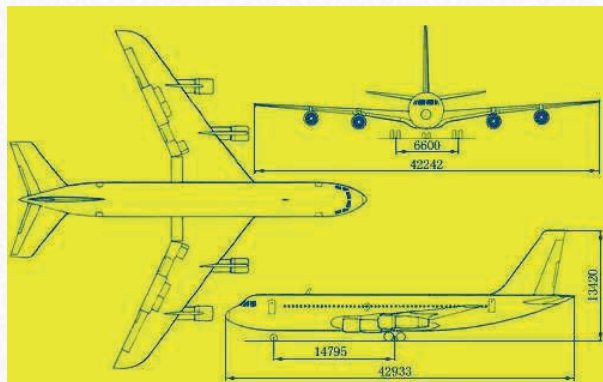


心怀“大飞机”梦的程不时

转折。

1970年代的国民经济基础并不雄厚，加之政治运动不断，程不时与“运十”设计团队就是在极不稳定的外部环境中，在极其简陋的工作和生活条件下艰难起步。那时候计算机辅助设计技术还未问世，他们仅凭传统的计算设备和手段一次又一次地进行了繁复的理论设计，硬是靠墨笔一条线一条线地画出了全部设计图纸！经过十年日复一日的努力，他们终于造出了两架“运十”试验机，一架用于破坏试验，一架用于试验飞行。

1980年9月26日，“运十”（Y1002号）飞机从上海飞上蓝天，顺利完成“首飞”任务！这标志着中国成为继美、苏、英、法之后，第五个掌握了制造100吨级喷气式飞机的国家。要知道，那时候世界上大型喷气运输机成功投入商业运营也只有近20年时间，“运十”的起步只比“空



“运十”设计图纸

客”晚两年！

此后几年，“运十”进行过数十次试飞，开始了一系列航线试航。1984年1月24日，Y1002号机进行支援西藏的货运试航。它以超过12000米的升限轻松飞跃世界屋脊，在拉萨贡嘎机场安全着陆，成为了第一架降落西藏高原的国产客机。

那时，程不时和运十团队满怀信心，朝着早日将“运十”正式交付使用，进行批量生产的目标迈进，因为按照飞机研制规律，“运十”已经基本上研制成功，没有根本性技术障碍。就像“波音”和“空客”一样，只要在局部细节上继续改进就能达到适航标准，只要努力完善工艺就可以稳定质量，最终一架一架地交付用户。

如果真是那样，中国自己制造的大飞机早就翱翔在世界各地，根本不用在后来的三十年间花



“运十”成为第一架降落西藏高原的国产客机

费上万亿元去进口近2000架外国的大飞机！

然而令人意想不到的是，“运十”在试飞了四年之后，在没有任何正式文件的情况下，悄无声息地停止了试验脚步，唯一的“Y1002”号飞机在返回上海后永久停驻在了大场机场。这架饱经风雨的中国第一架自行研制的大飞机，后来一直停放在它曾经起飞的土地上，虽然破旧却蕴含神威，它是中国人科技创造力的象征，也成为激励有识之士为中国大飞机重上蓝天呼喊的警钟！而作为中国大飞机事业坚定“主造派”的程不时，仍然住在不足五十平方的旧公寓里，继续以青春的壮志豪情为重上“大飞机”项目而殚精竭虑，用陪伴他半个多世纪的那把小提琴，演奏着他的“大飞机”《沉思曲》。



中国拥有完全自主知识产权的C919大型飞机

矢志不渝

“运十”项目黯然下马令人扼腕不已，但程不时没有消极地停下脚步，他又参与了“运12”飞机的研制。虽然“运12”是轻型飞机，只能乘坐19名乘客，但“运12”不仅机型设计成功，还是我国第一架通过适航标准审定的民用飞机。为此，该机型的研制在1989年获得了“国家科技进步一等奖”。



程不时在 C919 首飞现场接受采访

与此同时，程不时紧跟世界科技前进的步伐，努力掌握计算机技术，积极探索用计算机辅助设计飞机的研究方法，并在国内多所与航空制造有关的大学进行推广，为“大飞机”事业重新起步奠定了坚实技术基础。

程不时在“运十”下马后的二十年时间里，自始至终都在为实现我国自主研制大飞机做着努力，希望这一振兴民族产业的大项目能够再次启动。2007年8月，中央决定成立大型客机项目筹备组，时任国务院总理温家宝指出，“让中国的大飞机飞上蓝天，既是国家的意志，也是全国人民的意志。”

2008年5月，中国商飞公司正式成立，程不时被聘请为中国拥有完全独立知识产权的C919大型飞机专家组的顾问，多年未完成的“大飞机”夙愿终于有了实现的希望。

2017年5月5日，C919在上海浦东机场一飞冲天，胜利完成首飞任务！在现场观看C919

首飞的所有人中，最激动的当属程不时，因为他是经历了从“运十”到“C919”的唯一人！

有人说，程不时是生“不”逢“时”，因为“运十”项目的夭折而痛失了参与中国发展“大飞机”的人生黄金期。其实，这不仅仅是他个人的遗憾，而是整个国家的遗憾。也许这是他的宿命，但是程不时以自己的行动证明，他从未向宿命低头，他就是为中国的飞机制造事业而生！程不时问心无愧！无愧于他的理想，无愧于他的才华，无愧于他的国家！

在中国大飞机发展的里程碑上，大写的“程不时”将永远熠熠生辉！

这正是：
砥砺前行六十年，胖九腾飞上蓝天；
生逢其时再奋进，赤子雄心永不变！

（作者为清华大学1975级建工系校友）