

## 首飞的记忆

○ 王传德（1952—1953 航空）



王传德学长夫妇在昆明民族村

我是1952年9月考入清华大学航空系的，一年后转入新成立的北京航空学院新校舍学习。1957年在北航毕业后，到航空工业部所属飞机制造厂工作了37年，成为飞机制造专家。

在清华大学的学习虽然只有短短的一年，但多年之后回忆起来，还是有很多难忘的记忆，主要是三点：一是学校重视基础教育，让学生掌握牢固的基础知识，为以后举一反三、科研创新提供了坚实的基础。二是老师们严谨的教学态度，倡导的钻研精神和朴实的校风，培养了学生一丝不苟的科研精神。三是浓厚的文化氛围，各种文艺、体育团体的演出、表演，陶冶了学生的气质，养成“自信、自尊、自律”的美德，终身受益。

工作后，在“以阶级斗争为纲”的年代，有二十多年干的是千篇一律的基层技术工作或下放到车间当工人。到了1983年，有赖于改革开放的春风，在1.8万职

工的成都飞机公司，短短三年中我连跳三级，进入了公司的领导层担任副总工程师，分管歼七型飞机的改型工作。

歼七型飞机由我公司生产装备部队，是当时中国最先进的歼击机，雄踞中国领空长达40年之久（1970—2010年）。该机目前已经停产，所以可披露一些信息。

在歼七系列飞机（国内型）三次重大改型中，我先后两次担任改型制造方面的实际领导工作，任歼七III型飞机设计师系统副总设计师（该系统总设计师是后来晋升为院士的宋文骢），和行政指挥系统成都飞机公司副指挥（总指挥是三机部副部长高镇宇）。我还担任歼七E型飞机行政指挥系统副总指挥。能站在中国航空工业最先进的飞机生产主干线上，为提高空军战斗力做一些创新型的工作，真乃人生之幸也。

回忆往事，在我记忆中最难忘的是两次新飞机的首次飞行，可谓刻骨铭心，终生难忘。

首飞，顾名思义就是新试制飞机的首次上天飞行，摆在面前的只有两条道：安全返航，或机毁人亡。我们的压力可想而知。

1984年4月26日，成都天空晴朗，万里无云。公司机场上人头攒动，参观的人群里有：国防科工委、空军、原三机部、四川省等单位的领导，也有各兄弟单位代表以及公司万余名职工。

一颗红色信号弹冲天而起，随着发动

机震耳的轰鸣声，雄鹰起飞直插云霄，现场掌声雷动。飞机身影时隐时现，发动机轰鸣声时断时续，但人机间始终有一根“红线”相连。从通场时几百公尺到远飞的几百公里，都是人机相随，因为飞机不仅是一个钢铁的组合体，而是集参试设计人员灵气和参试制造人员艰辛的人机融合体，它被赋予了人的意志和希望。它与参试人员息息相关，休戚与共，也可说是参试人员生命的一部分。

飞机在天空遨游的雄姿吸引了上万参观者惊奇的目光，人们啧啧称赞。而我，制造方面的实际负责人，想起的却是五年参试的酸甜苦辣：五年中，有挑灯夜战攻克难关的奋战，也有取得阶段性成果的喜悦；有按部就班地组织生产，也有临时调整改变计划的风险。公司上下一条心，确保新飞机按时上天。五年的奋战下来，50岁的我身心经受了許多煎熬，已是白发盖头了。这一切的付出，构成了人机相融的真实写照，人赋予机器以创意，机器赋以人以希望，人机相融，相依相存。这种人机相融、相依相存的工作，就是能推动社

会前进的开拓型、创新的工作，它推动了社会发展，也为人注入了前进的动力。

飞机通场，就是飞过人群上空低飞而过，人群在欢呼，我却是提心吊胆。后面的着陆是飞行最危险的时刻。半小时的飞行很快结束了，“嘭”的一声，声音分外响亮，飞机起落架着地了，随之抛出阻力伞，像拖在大鸟身后的一朵绣球花。飞机滑呀滑呀，速度慢慢减下来，展翅的大鸟在机场停机坪停了下来。人群欢呼声一片，简直疯狂了。

我已听不到现场的欢呼声和祝贺声，双腿发软瘫坐在椅子上，这是极度紧张后放松的反应。心中默默对自己说：成功了，五年的心血终于开出灿烂之花！此时，又有一个声音在心中响起：首飞仅是阶段性成果，是研制阶段重要结点，后面的设计定型、装配部队才是最终目标，任重道远！

人生能有这样的机遇，是国家的培养，组织的信任，当然也是个人努力的结果。对国家做出了自己的贡献，我无怨无悔。



1984年4月26日，歼七III型飞机首飞后，132厂参试领导与首长合影。右1为本文作者王培德学长