

致敬75
新中国成立75周年特别报道

9月下旬,85岁的谢品来到位于成都锦江河畔武侯祠旁的中国航空工业集团成都飞机设计研究所(以下简称中国航空工业集团成都所)武侯园区。

进入采访室,谢品首先看到的是两架飞机模型,他脱口而出:“这是歼-10,1998年3月23日首飞,那是歼-20,2011年1月11日首飞。”



歼-20战斗机。
中国航空工业集团供图

中国航空工业集团成都所原副总设计师谢品：
中国航空工业与祖国同呼吸共命运

——这是一种既纯粹又赤诚的热爱。

从沈阳来到成都,从设计员到预研主管总师,再到中国航空工业集团成都所的副总设计师,人生最丰沛的50余年里,谢品参与了歼-7系列、歼-8、歼-9、歼-10系列、歼-20、枭龙等十余个飞机型号的设计研制。

作为多个型号发展的开拓者,“干惊天动地事,做隐姓埋名人”是谢品的人生信条。于他而言,干航空事业并没有很高的物质回报,精神上富足就足够了。

说起从事航空事业的初衷,谢品说自己从小就就和飞机结下不解之缘。1939年出生的他,从记事起就跟随父母四处躲避日本飞机的轰炸。对于当时的中国而言,飞机带给国人更多的是伤痛。

1949年新中国成立。但在上世纪50年代,敌机依然仗着绝对的空中优势,时常侵入我国领空。“我的学校建在乌石山下,为了躲避敌机,当时挖了许多防空壕,警报一响就要躲进去。”70多年前的一幕幕,在谢品的脑海里依然很清晰。

“1月20日,国民党的飞机竟投下了炸弹!”说到1955年发生的事情,谢品感触很深,当天国民党的飞机轰炸福建省福州市台江区,“只听远处一声巨响,火星四起,浓烟滚滚,我们吓坏了。”

“我们只有研制出自己的飞机,敌人才会害怕。”那年,谢品16岁,一颗航空强国梦根植于心底。

1957年,谢品进入南京航空学院(现南京航空航天大学)飞机系空气动力学专业学习。彼时,我国生产的第一架喷气式歼击机——歼-5已试飞成功,航空教育体系初步形成。

毕业后,谢品进入国防部六院一所工作,并在这里认识了宋文骢(歼-10之父)。“我是宋总的下属,我们一起共事半个世纪,除了同事关系,他更像我的兄长。”谢品说。

上世纪60年代,作为中国空军主力机型的歼-7,始终存在一个问题:航程太短。让谢品印象深刻的是“双发方案”。通过深入的论证和研究,谢品和同事们一致认为采用双发动机能解决航程问题。但在当时的环境下,国家不让搞新机。“宋总是一个敢想敢做的人,他想了一个办法,给方案取名为‘歼-7改进方案’,并将方案锁进保险柜,说未来能派上用场。”

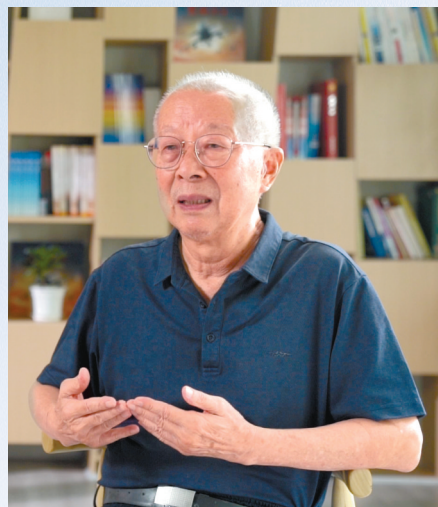
上世纪60年代中期,世界超级大国已拥有两倍声速战斗机,而我国却没有与之抗衡的装备。因国际形势突变,引进途径被堵死。

形势逼人,唯有独立研发。1964年,中央军委下达研制新机的任务。在一次机缘巧合中,那份被锁进保险柜的“歼-7改进方案”被公开,并得到上级认可,这就是后来的歼-8。歼-8首飞当天,谢品全程目睹。从飞机启动、滑跑,到直刺长空,他形容:长长的脖子,像天鹅一样美丽。

作为我国第一架自主设计研制的高空高速歼击机,歼-8的首飞成功,使我国结束了不能自主设计研制高空高速歼击机的历史。

人物名片

谢品,生于1939年,福建省龙岩市人,中国航空工业集团成都飞机设计研究所原副总设计师,原预研主管总师,研究员。长期从事和主持新机的发展论证、预先研究、总体设计和作战使用研究。曾先后参加歼-7系列、歼-8、歼-9、歼-10系列、歼-20、枭龙等十余个飞机型号的设计研制,对多个型号的诞生或立项有突出贡献。曾荣获多项国家及部级科技进步奖,荣立部级一等功两次、二等功两次、三等功三次。



周彬 摄



歼-7C试飞。姜凤祥 摄



中国航空工业集团成都所青羊园区。朱鸣 摄

拉开中国航空新时代

1970年,响应三线建设号召,谢品来到中国航空工业集团成都所。一起过来的还有歼-9项目:一个研制10余年,却未能飞上天空的机型。

“歼-9技术指标频繁改动,最后在1980年‘下马’(项目停止),很多人因此流下了眼泪。”但谢品并不觉得太惋惜,他说:“积累的技术成果和研究方向不会白费,我们会设计出更先进的战斗机。”

热血初心散落在长久而细致的努力中。1982年,歼-10开始方案论证。1986年,56岁的宋文骢被正式任命为歼-10飞机总设计师,谢品深度参与其中,负责分管总体设计、气动力分析。谈及歼-10,谢品说:“研究歼-9多年,在鸭式气动布局和中程武器系统上积累的研究成果,为歼-10奠定了坚实基础。”

1998年3月23日,歼-10迎来首飞。当天下午,温江机场,万人齐聚。由首席首飞试飞员雷强驾驶歼-10完成首飞。“飞机在天上飞了20多分钟后顺利地着陆,宋总小跑过去和雷强相拥,现场所有人喜极而泣。”很多年后,几乎所有参与过研发工作的人谈起歼-10首飞成功,仍激动不已,谢品也不例外。

“这是我国第一款自主研发的第三代战机,直接拉开了中国航空的新时代。”谢品说。

中国航空硕果累累

彼时,在漫长努力和点滴积累下,我国航空工业的科研能力早已不是最初。新时代背景下,一代人的航空强国梦有了更为具象的表达。

预研作为一型飞机生命的起点,在飞机设计过程中起着开路先锋的作用。谢品承担这样的重任长达20年。“歼-20是我投入时间和花费精力最多的项目。”10余年的预研阶段,谢品全面领导、全程参与。他说:“能在较短时间内实现从立项到首飞,离不开前期充分细致的预先研究工作。”

2011年,歼-20首飞成功,中国航空工业的发展已然跻身世界一流行列,与世界先进水平同台竞技。

首飞成功10年后,已退休7年的谢品从新闻里了解到在第十三届中国航展上进行飞行表演的歼-20换上了“中国心”。复杂的心情涌上心头,“和当初预研阶段的判断如出一辙,歼-20一定会换上国产发动机。”他说。

作为一个在中国航空事业发展的历史潮流里走过半个世纪的人,如今再回头看,谢品说:“伴随着共和国的成长,中国航空事业的发展虽经历坎坷和曲折,却一直在稳步向前,果实累累。”

华西都市报-封面新闻记者 邹阿江

航空强国梦根植于心底

独立研发闯出新天地