



今年将满87岁的谢品坚定相信,我国永远会有更好的战斗机。

退休前,谢品是中国航空工业集团成都飞机设计研究所副总设计师,参与过我国第三代到第五代战机的设计研制,包括被誉为“争气机”的歼-10和中国空军现役最先进战斗机之一的歼-20。用他的话说,从23岁到75岁,他只干了一件事,就是战斗机设计。

2025年夏天,在国际地区冲突中,我国自主研发的出口型战斗机歼-10CE一战成名。面对记者,曾担任歼-10飞机副总设计师的谢品利落地列举着歼-10系列的先进性。这段视频被广泛传播,军迷评价,“老专家的自豪感已溢出屏幕。”

1月11日是歼-20首飞15周年。鲜为人知的是,在歼-10还没有完成首飞时,歼-20的预研工作就已摆在了谢品和同事的案头。不久前,谢品还专门去了一趟成飞航空主题教育基地。站在铁鹰机翼下,耄耋之年的他仰头看着流线机身,长长感叹道,“我们在发展,别人也在发展,所以创新和艰苦奋斗的精神不能丢。”

——终归,对于这件占据了大半人生的事,少言的谢品有太多想要表达。

华西都市报·封面新闻
记者 杜江茜 邹阿江 徐瑛蔓



歼-20亮相第十四届中国航展。 徐博 摄



在1月11日歼-20首飞15周年前夕,谢品专门去了一趟成飞航空主题教育基地。

徐瑛蔓 摄

站在战斗机机翼下的老人

专访中国航空工业集团成都飞机设计研究所原副总设计师谢品

那个不知天高地厚的年轻人

直线思维的谢品,唯独在谈及年少时会多出情感的枝蔓。坐在冬日午后暖阳下,他的回忆里却混杂着尖锐警报、飞机轰鸣、爆炸硝烟味、人群推攘尖叫和大家躲在防空壕时的屏气凝神……

“那时刚考完期末考试,我站在窗口,忽然看见远处冒出黑烟,然后大地震动,接着警报响起。”1955年,16岁的谢品躲在防空壕中,经历了败退台湾的国民党空军发起的“1·20”福州大轰炸。在烟尘滚滚遮天蔽日中,少年谢品将拾捡起的弹片紧握手心,立下要“造飞机”的志愿。

从此之后,这个海边长大的孩子一路向北。考入南京航空学院(现南京航空航天大学),他主修飞机系空气动力学专业,毕业后来到沈阳,在国防部第六研究院第一研究所开启了航空科研生涯。

到沈阳后,谢品记得很清楚,是一位很壮实的同志将他和其他3人带到了气动布局组,主要研究战术技术论证和未来飞机设计。那位精壮的同志,就是后来担任歼-10飞机总设计师的宋文骢。

谢品说,那时的自己是不知天高地厚的年轻人,刚参加工作就提出要扩大飞机装油量。但就是这个看似冲动大胆的想法,却得到了重视,“没人因为我刚大学毕业就忽视我,大家很认真地一起考虑可行性。”

——这便是后来歼-8战斗机的雏形。

事实上,那时我国的航空工业经历过奠基立业与仿制生产阶段后,正进入自力更生与艰难探索的新阶段。尽管新中国生产的第一架飞机初教-5、第一架喷气式战斗机歼-5、第一架超音速战斗机歼-6均首飞成功,但是以仿制为主。在苏联专家撤走后,中国航空工业陷入最困难的时期,也坚定了自主发展的决心。

这也是谢品记忆中,梦想跃然成真的岁月。一帮干劲十足的年轻人聚在一起,大家每天早上早操后就开始工作,一直到晚上吹号休息后,躺在床上闭上眼睛,眼前蹦出的都是图纸和设计。

1969年7月5日,我国自主设计制造的第一架高空高速歼击机——歼-8首飞成功。这是中国航空工业走向自主研制的里程碑,更积累了宝贵的全流程研发经验。

“没设计过飞机的年轻人,大学毕业两年就敢提方案,并且还被认可,还成功了。”说到这里,谢品的声音里满是雀跃,“于是,我们胆子也更大。”

“将眼前的坏事变成长远好事的乐观”

如今,胆子很大的谢品回过头看,自己参与设计的战斗机有十几款,有成功的,也有失败的,但其中对他影响最深的还是歼-9。



1998年3月23日,歼-10首飞成功。中国航空工业集团公司成都飞机设计研究所供图

在中国航空史的记录中,歼-9是中国航空工业在上世纪60年代末到80年代初研制的项目,但最终因技术挑战和资源限制下马。为此,他随300余人团队从沈阳调赴成都,参与组建新的飞机设计研究所,也就是现在的中国航空工业集团成都飞机设计研究所。

一群人,在20多岁到30多岁的黄金年代,付出所有心血的项目却折戟,在一片悲伤情绪中,谢品却保持着将眼前的坏事变成长远好事的乐观态度。

“歼-9下马,不完全是坏事。”此后,谢品提交了一份报告,建议成立一个战术性能和远景发展专业小组,专门研究空中作战和未来型号的发展。主要是在项目上马前,先论证下有无必要。

这个小组,其核心工作就是预研。

彼时,时任中国航空工业集团成都飞机设计研究所副所长的谢光找到谢品,坦言如果成立这样的部门,要研究的是我国未来二三十年后的装备,所以要高度保密,干什么不能说,要低调……参与前期的论证预研工作后,就要转到下一个项目中去。

这个需要“隐姓埋名”的预研部门成立初期只有八九个人,而他们接到的第一个任务,就是我国首架自主研发的第三代战斗机歼-10。

在关于“争气机”歼-10的讲述里,总会提到“意外15分钟”。

那是1982年,宋文骢代表团队参加新一代战机的论证评审会,面对领导突然给出的15分钟发言机会,宋文骢从未来战争的需求出发,提出了新战机应具备机动性、超视距空战等先进性能。这段发言打动了在场的所有人,原本保守的二代半方案,也被改成先进的三代机方案。

但事实上,在这15分钟前,预研工作早已展开。谢品和伙伴开始设计时,只有核心成员知道。当时,他们拿出了不少于20个方案,“重型的、轻型的,各种各样的。歼-10的总体设计、气动布局,基本上都是我们组先搞的。”

1998年3月23日,歼-10战斗机首飞成

功。彼时惊天一飞,直接拉开中国航空新时代。

在欢呼的人群中,谢品泪流满面,然后转身离开。那时,他和团队已埋头在了新的项目论证中。

童年的纸飞机已变成钢铁战鹰

如谢品所言,他参与的很多项目都没有跟到最后,他们在项目从0到1的保密阶段进入,然后在正式立项后离开。当被问及会不会感到遗憾时,谢品的关注点却在另一方面,他说,“我们热衷于研究新东西,很多新东西都是我们搞的。”

那个童年时将纸飞机投向天空的孩子,那个在工作前不知道我国战斗机发展现状的年轻人,最终成长为了带领团队看向未来的领头人。

2014年,谢品正式退休。这时,他才发现自己没有别的爱好——不会唱歌,不会跳舞,不会打牌,就会设计飞机,所以他总说自己这辈子就只干一件事,也只会干一件事,就是不断设计新飞机,设计性能优异的新飞机。

谢品觉得自己很幸运,在以几十年研制时间为基础的航空工业中,很多人一生只能跟完一个项目,但他见证并经历了我国航空工业从跟踪仿制到独立自主的跨越成长,参与了几代战斗机研制成功并形成战斗力。

直到现在,令谢品最开心的依然是从天空传来的好消息。例如,当歼-10CE在国际地区冲突中一战成名,引起国际军贸市场的广泛关注时,他仍能清楚地说出歼-10系列的先进性。其中,被广泛认知的鸭式布局、蚌式进气道,都是在歼-9项目中奠定的基础。

当站在歼-10C巨大的机翼下,谢品会想到和自己共事半个多世纪的老大哥宋文骢。宋文骢在生前曾说:“歼-9就像一粒种子,虽然没能破土而出,但它埋下的基因终将长成参天大树。”

谢品觉得,这就是中国航空事业的韧劲,即使失败,也要失败得有价值;即便倒下,也要成为后来者的阶梯。