

歼—10！
国产第三代战斗机！
2025年5月17日,中央广播电视总台新闻节目报道,中国航空工业集团自主研制出口的歼—10CE飞机首次取得实战战果,在国外实战中一举击落多架战机,自己无一损失。

2025年5月20日,马来西亚兰卡威航展开幕,以模型展出的歼—10CE,一天便吸引了20余个国家的军政代表团密集到访。
誓言无声,岁月有痕！

歼—10飞机是中国航空工业的重大成果、智慧结晶、创新典范,展现了中国航空人自强不息,以热血乃至生命谱写蓝天壮歌、报效祖国的伟大精神风采。

何谓家国？ 繁霜尽是心头血,洒向千峰秋叶丹

上世纪70年代末,国门打开,交流增多,我们猛然发现,美、法等发达国家已开始研究先进战斗机的气动布局方案和先进技术,并相继研制出F—16、幻影—2000等高性能战机。而中国空军装备的主力机种,其航程、机动性、火力、电子设备等方面已经远远不能满足国防武器装备现代化的需要。

研制新机,缩小差距,迫在眉睫。党中央高瞻远瞩、果断决策:“搞一个新的、性能好的歼击机”,让中国空军到21世纪初能装备上我国自行研制的先进武器。

1982年,一个春光明媚的日子,“新06”会议在北京召开。国防科工委、空军以及航空部的著名专家和院校的知名教授济济一堂。航空部下属成都飞机设计研究所(以下简称“成都所”)总设计师宋文骢,手捧自己制作的鸭式布局飞机模型,信心十足地走上讲台。晶莹剔透的有机玻璃经投影仪强光折射、分光后,屏幕上映出一架五彩斑斓的飞机。“真漂亮啊!”人们不禁惊呼。

宋文骢将飞机的使命、任务、战术性能、武器、火控、机体结构等一一道来。几十分钟的讲解精彩生动,饱含着成都所科研人员十几年潜心研究的丰硕成果,赢得了全场热烈的掌声。

正是在1970年,成都所狭小拥挤的总体组办公室里,设计人员开始着手歼—9飞机技术方案的论证。“取消产生负升力的平尾,采用产生正升力的鸭翼,从而改善飞机的升力特性。”有人大胆地提出了这样的设想。接下来的一系列试验,充分证明了新式布局的潜力和优势。

当年9月,第一套新式气动布局的高、低速模型被送到了北大进行风洞吹风试验。到80年代初期,成都所在新式布局研究方面已进行近万次风洞试验,编写了数十本研究报告。在结构强度、材料、系统、设备等方面进行艰苦探研,为歼—10飞机的新式布局研究打下了坚实的基础。

80年代中期,经过反复论证,国防科工委的领导正式宣布:鸭式气动布局方案为我国新一代战机的总体方案。消息传来,成都所沸腾了!航空工业全线沸腾了!随后,国务院、中央军委正式批准歼—10飞机立项。

中国航空人带着祖国的厚望和肩上的千钧重任,踏上攀登航空科技高峰的漫漫征程。

何谓事业？ 采得百花成蜜后,飞向重霄始见真

歼—10飞机是我国完全自行设计研制的第三代先进战斗机。按研制惯例,在原型机研制前要制造一架全尺寸样机。今天,走进祖国西南的成飞公园,几架高大威武的战斗机吸引着中外游客争相合影。人们可能想不到,30多年前,打造一架歼—10样机有多么艰难。

歼—10飞机研制是一项复杂的系统工程,涉及部门多、技术新、要求高、难度大、研制周期长。研制中,按系统工程的层次建立了歼—10飞行指挥控制系统和设计师系统,在1:1全尺寸金属样机、结构发图、“三试一配套一组建”等重大战役中,按小时实施现场调度,督促并加快原型机研制进度。

研制全尺寸样机是飞机第一次从设计方案转变为实物的重要转折。宋文骢明确指示总体室提出样机技术要求,并代表总设计师系统与行政指挥系统深入研究、提出设想。

1989年底,上级下达了全尺寸样机研制任务,要求在不到两年的时间内完成。

研制全尺寸金属样机在全航空部史无前例。成都所、成都飞机工业(集团)有限责任公司(以下简称“成飞”)联合作战,制定出详细的工程计划网络图。研制全线坚守“后墙不倒”光荣传统,顽强拼搏,既有冲天的干劲,又有科学严密的作风,既有细致的分工,又有兄弟般的团结协作,不计个人得失,拼命攻克“堡垒”。在样机厂房墙上,计划网络图十幅醒目,上面有数百个节点,每完成一个节点,会插上一个小红旗。别看这小小的红旗,它们极大地鼓舞着全体参研人员。每天,大家都习惯看看红旗插到哪儿了,谁又跑在时间的前面。大家你追我赶,工作气氛紧张、热烈而有序。

样机总装在酷热的8月进行,厂房内温度高达40摄氏度,热得像蒸笼,不干活也出汗。现场的医生不时提醒大家:“喝点水,休息一下再干活。”可是谁也不听劝阻,都铆着劲儿,力争早日攀上这座险峰。现场的铰枪声、机器声此起彼伏。起落架收放由于没有动力源,设计师和工人一道扛上扛下,工作梯上爬满了技术员和工人。质检组的同志严把每一道工序,一丝一毫不能差,质检是最后的关口,质检不盖章,小红旗不能插。当小红旗插到计划网络图的最后一个节点时,时针正指向1991年8月27日清晨6点。

威猛高大的歼—10金属样机堪称中国航空史的奇迹。即使在国际上,像这样1:1的全尺寸金属样机也是极其罕见、极为震撼的。然而,中国航空人做到了!

何谓勇毅？ 黄沙百战穿金甲,不破楼兰终不还

设计图纸是飞机试制的重要依据,只有蓝图



发到工厂,才意味着试制的开始。歼—10飞机设计发图与当年国内其他机种不同,采用了先进的计算机辅助设计。90年代初,计算机还是稀罕物,就是在研究所也没法保证人手一台。何况当时成都所只有几十台终端,根本无法满足几百人同时上机的需求。几万张A4图纸要按时描出,只有几个描图员的情报资料室,很难完成任务。怎么办?

层层分解!把设计发图的科研计划按图号层层分解,每个图号明确设计负责人、校对负责人、审核等,连同各专业会签的负责人及日期都一一列入计划,把繁重的工作量变成每个人的自觉行动——“千斤重担大家挑,人人身上有指标”,很快掀起了比赛发图的热烈场面。设计室和计算机房成为没有硝烟的战场,计算机键盘成了攻克堡垒的现代化武器。“我们眼睛不好使,使用计算机不如年轻人,就利用我们的经验负责关键零部件的草图绘制吧。”老同志提出合理建议。“在这种节骨眼上,我们更应该勇挑重担!”年轻人作出积极响应。

为了加快速度,部分图纸采用手工绘制。绘图时围着高大的图板一天要来回走动10多个小时。站累了,坐下来稍稍休息一下,眼睛疲劳了,向窗外望一下。一张张草图一笔一画地绘制出来了,疲倦的脸上露出喜悦。可怎么将这些图纸尽快输入计算机,依然是个难题。

经过激烈的讨论,最后达成共识:让机器24小时运转,设计人员几班倒,轮流上!

就这样,“办公室一家”两点一线,大伙儿不分白天黑夜地奋战。饿了,随便吃点,又趴到了图板上;困得眼睛睁不开,回家眯一小会儿,又匆匆赶回办公室,生怕思路在睡梦中溜掉。虚线、实线,三角、方圆,立体、平面……用成千上万的组合,绘制着祖国航空事业的美好蓝图!

终于,原本需要一年半到两年周期完成的图纸,设计师只用了一年时间就完成了!

何谓魂魄？ 干惊天动地事,做隐姓埋名人

自主创新,是推进歼—10研制不断进展的强大动力。歼—10飞机从立项伊始,党中央就明确提出了“独立自主,自力更生,以我为主,自行研制”的指导方针。

1996年3月,成都平原黄灿灿的油菜花昭示着春天的到来。成都所铁鸟试验大厅里,壮观的铁鸟台整装待发。设计师沉着地跨入铁鸟试验座舱,左手握油门杆,右手掌驾驶杆,双脚踩脚踏。舱外,几十双眼睛紧张地注视着视景复现屏幕。

上电。开液压。飞控工作正常!加油门。滑跑。起飞!各种状态指示灯闪烁显现,试验数据和曲线迅速实时处理、打印检查。结论:正确!

第一次飞控实物飞行模拟试验成功了!经过长达7年奋战,铁鸟台终于如期通过验收。

让我们把日历翻回到1990年。

对关系飞机安全的飞控系统,必须进行大量充分的地面试验。进行铁鸟试验,组建铁鸟台刻不容缓。铁鸟台规模大,自动化程度高,问题多。面对层出不穷的新问题,研制全线毫不惧怕,不断学习新知识、掌握新技术、解决新问题,实现了一次又一次创新。

针对歼—10飞机控制舵面多的特点,年过半百的共产党员唐庆泉提出台群式布局及分台体之间采用网眼结构以保证制造和安装精度的台体方案,并动手制作协调模型。其间,他连续加班,突击发图,到工厂生产现场解决问题,和同事们一起成功地完成了台体的设计、生产和安装。与此同时,铁鸟控制监控记录系统(CMRS)小组日夜兼程,编制铁鸟试验的控制、监测和记录计算机系统的“初步系统定义”报告,确定了控制机、仿真机和高精度采集系统外购,试验应用软件和部分子系统立足国内开发的方案。组建工作全面铺开。飞控传感器、作动器接口柜头绪繁多,试验电缆导线长达100多公里。科研人员凭借扎实的专业知识,自己动手安装调试好了全

龙腾东方(报告文学)

——歼—10诞生记

吴基伟 杨 柳 朱西蓉

发动机还在转,就算摔,也要摔在跑道上!”
也是在这一天,把歼—10视作自己生命的宋文骢,把生日改在了每年的3月23日。
国务院、中央军委发来了贺电:“歼—10首飞成功来之不易,今后的工作任重道远。望你们继续发扬大力协同、无私奉献的作风,精心组织,克服困难,再接再厉,确保质量,加快研制步伐,使型号早日完成设计定型并装备部队,为国防现代化谱写更加辉煌的新篇章!”
“霹雳”导弹靶试是歼—10飞机定型的关键任务。
秋高气爽,西北靶试试验场晴空万里。歼—10飞机挂着“霹雳”导弹腾空而起,进行计划中的首次导弹发射试验。上午10时,载机稳稳地截获目标。发射按钮按下,“霹雳”导弹如离弦之箭,一举命中目标!

为了这一刻,成都所组织了集航电系统、软件、武器、雷达、总线、仿真各专业精兵强将的试飞队伍,在靶试现场工作了6个多月,圆满完成实弹靶试前的全部准备工作。

从第一发命中目标开始的短短一个月内,4发靶试任务相继完成。靶试取得的巨大成绩为歼—10飞机定型写下了浓墨重彩的一笔。

为了调试试飞、定型试飞顺利进行,试飞代表室进驻各试飞基地,派出精兵强将保障调整试飞、定型试飞和部队改装试飞工作。

大漠孤烟直,长河落日圆。初到西线的人,都会为这壮观的景象而陶醉。但是,日子一久,就觉得单调乏味了。冬天,那显得格外遥远的太阳,让人难以感受到一丝暖意;夏季,清晨五六点太阳就勤快地爬过骆驼刺尖,用明亮的光线将人叫醒,直到晚上八九点,太阳才将天边的云彩染红。可是,无论寒冬还是酷暑,研制和服务保障人员仍然以最大的热情投入到工作中。冬天,手冻僵了,鼻子冻红了,也阻挡不了大家排队的步伐;夏季,晒黑晒伤晒花了眼,挥汗如雨、筋疲力尽,也动摇不了保障战机飞行的心。

与此同时,在遥远的东线,也活跃着一支跟飞队伍。他们面对的同样是艰苦的工作环境和繁重的任务。春节刚过,第一批东线试飞保障人员就启程前往目的地。东线场站修建的住宿楼还未竣工,大家便住在部队的营房里。宿舍寒气逼人,许多同志的手几乎一夜之间长了冻疮,奇痒难忍。外场的机棚更是四面透风,大家却毫不介意,顶着刺骨的寒风在排放故障忘我工作。在他们心中,有着一个共同的坚定信念:让歼—10飞机早日定型!

在试飞过程中,以雷强、李中华等为代表的空军试飞员们,以压倒一切的英雄气概、极为精湛的试飞技术,把歼—10飞机飞行包线推向前所未有的边界,创造了国际上三代飞机定型试飞不摔一架飞机的纪录,推进了飞机定型的进程。在研制全线的拼搏下,开创了当年定型、当年批量装备部队的先河。

歼—10飞机研制成功,实现了立项时确立的三大目标:研制出适应2000年后作战环境、具有世界先进水平的新一代飞机;建立第三代飞机研制、专业配套的先进歼击机研制基地;培养一支素质高、技术精、作风硬的航空技术人才队伍。

歼—10飞机研制成功,实现了立项时确立的三大目标:研制出适应2000年后作战环境、具有世界先进水平的新一代飞机;建立第三代飞机研制、专业配套的先进歼击机研制基地;培养一支素质高、技术精、作风硬的航空技术人才队伍。

“我们的歼—10飞机今年已经18岁了,今天,终于可以参军报效国家了!”2003年,在歼—10飞机正式交接仪式上,总设计师宋文骢沉缓而深情地说。现场的人们眼含泪花,报以热烈的掌声。如果说歼—10飞机是孩子,那么没有第二个人比孩子的父亲宋文骢更了解这艰难的成长过程。今天,当中国的战机惊艳世界,当我们为祖国自豪的时候,更加难忘以宋文骢为代表、为了中国新一代战机呕心沥血的中国航空人。

何谓担当？ 玉经磨琢多成器,剑拔沉埋便倚天

每当说起第一架歼—10飞机是如何装配起来的,成飞的同志们总会提起“5·18”。

1997年,歼—10飞机研制生产进入了攻坚克难的冲刺阶段。按照飞机的寿命要求,中机身数千个铆钉孔不能用钻头钻,只能手工铰孔,一个孔要4把铰刀才能加工完,还要涂密封胶,做气密、油密试验。中机身首架装配上上下下协调了20多次,进度因此有所拖延。

关键时候,总经理杨宝树鼓励大家不要泄气,他对车间主任张恒善说:“我对你只有一个要求,5月18日三段一定要下架。采取什么措施我不管,要什么条件你只管提。”张恒善拍了拍胸脯:“我们组织三班倒,计划按小时排,能提前1分钟,决不耽误60秒,保证‘5·18’三段下架。”
“军”中无戏言,战斗马上打响!

由于密封胶硫化期的因素,多次拆装容易发生渗漏,所以铆接速度不仅要快,还要一次成功。暑热难当,铆钉敷胶后成了黑乎乎一片,装配工人进入机身几乎看不见铆钉。他们拿出平时练就的过硬本领,一天爬上爬下十几次,一趴就是几个小时。克服困顿,连续作战,装配厂职工守住了“5·18”防线,确保了座舱段、中机身段和1号油箱段架内工作顺利实现下架!

经过全线参研人员的不懈努力,1998年,终于迎来了中国航空工业翘首以盼的时刻。

3月23日,歼—10原型机被牵引车缓缓推出机库。总工程师薛纪寿坚持步行2000米,全程陪伴飞机走向起飞线。他的步伐沉稳坚定,像一位父亲送自己的孩子参加人生最重要的考试。

试飞员雷强承担着巨大的心理压力,首飞脉搏飙升至每分钟150次,远超飞行员正常心率。在人们期盼的目光中,雷强驾驶歼—10原型机一飞冲天,展翅翱翔,首飞成功!成功着陆,雷强紧紧拥抱着总设计师宋文骢,激动地说:“这才是真正的战斗机啊!我当时就想一个想法,只要

一个人,用20年的时间全程参与了一个重点型号的研制,攻坚克难、任劳任怨。就在人们即将庆祝歼—10飞机设计定型时,他却在顽强地与病魔抗争。他就是成飞公司副总工程师、歼—10飞机试制主管总师许德。在转场西线基地试飞时,许德已感到身体不适,但他还是坚持奔赴工作现场,每天连轴转。待全部工作告一段落,他才回到成都就医,一检查,得知是直肠癌。躺在病床上的许德,还在关心歼—10飞机的研制情况。这也就是一位航空专家对航空事业、对祖国的深情。

1988年,航空机电系统控制技术专家肖党生被派往联邦德国学习控制与测试技术。学习结束,他毅然拒绝德国多家公司高薪聘请和校方的盛情挽留,回到了祖国。随后,肖党生主持数字式环控控制器的开发研制项目。在环控控制器定型会第二天,他因胃癌晚期住进了医院……

2004年1月14日,在型号定型前夕,48岁的肖党生带着对航空事业的热爱和无限的遗憾,永远地离开了人世间。
结构分析设计研究室翼面强度组研究员张林瑞,为祖国航空事业奋斗了30多年,在飞机结构分析设计方面有着丰富经验。临近退休的他和组里的年轻人一样,以极大热情和敬业精神投入到紧张的工作中。在歼—10飞机设计定型审查会隆重召开之际,张林瑞平静地走了。歼—10飞机顺利定型,应该是为他送行的最好礼物。

还有张荣芳、袁承昌、周纯喜、潘景芳、常龙生……还有徐舜寿、黄志千、吴大观、罗阳……他们的名字,伴随着新中国航空工业从无到有、从弱到强。他们的名字,航空人永远铭记,祖国和人民永远铭记。

“何谓壮阔？
迈步又上新征程,砥柱中流是主峰

历史潮流,滚滚向前;时代伟业,征程壮阔。国人不会忘记,2024年第十五届中国(珠海)航展上,我国自主研发的歼—35A的飞行表演“出场即惊艳”,歼—20S的静态展示“无声而有力”,空、海、陆三军航空装备自信昂扬地“炫舞海天”。

从航空救国到航空报国,再到航空强国,每一阵轰鸣、每一次振翅,都是中国航空人蔚蓝色的誓言。
兴装强军始终是中国人民航空人的初心使命。在“歼—10”诞生之地,宋文骢、杨宝树等人战斗过的地方,又飞出了我国新一代重型隐身战斗机歼—20“威龙”、FC—1外贸型轻型歼击机“枭龙”、察打一体无人机“翼龙”……歼—20与新一代中隐身多用途战斗机歼—35A、运—20大型运输机、直—20通用直升机、歼—15重型舰载战斗机等先进航空武器装备一道,成为新时代大国强军的国家名片,正日夜守卫着祖国、守望着人民,并在维护世界和平中发挥着重要作用。

发展民机产业始终是航空工业的战略任务。航空人依靠新型举国体制优势,勠力推进我国民机产业奋起直追,实现历史性突破。C909涡扇支线客机、C919单通道干线客机研制成功,批量交付并投入航线运营,标志着我国民机制造业进入与国际强者同台竞争的新阶段;双通道大型客机C929、MA700涡桨新支线客机研制正稳步、扎实推进。AG600大型水陆两栖飞机完成适航取证,即将投入批量生产,将在国家应急救援体系中担当重任;HH—100货运无人机首飞,正开启我国航空运输无人化智能化新篇章……

大国重器横空出世,背后是科技创新的有力支撑。

中国特色社会主义进入新时代,中国航空人笃行习近平总书记“在推动航空科技自立自强上奋勇攀登”的殷殷嘱托,把发展的命脉牢牢掌握在自己手中。科技创新不仅保障重大航空型号研制,还在其他领域发挥作用。“昊龙”货运航天飞机进入工程研制阶段,将为我国载人航天工程贡献智慧;航空先进计量技术助力港珠澳大桥沉管隧道对接、“复兴号”高速列车碰撞试验、“嫦娥”系列探测器月背着陆、“神舟八号”与“天宫一号”对接等国家重大工程……

经过70多年特别是新时代以来的“井喷式”发展,我国航空工业取得了举世瞩目的辉煌成就,实现了对世界航空强国从望尘莫及到同台打擂的历史性跨越。

龙,是中华民族的象征。在中国航空工业集团所属单位大楼前的多个广场上,矗立着多架外挂的深灰迷彩色歼—10飞机。飞机总是向着东南方向高高昂起,基座上镌刻着4个大字:“龙腾东方”。在中国航空工业集团“龙”系列战机里,歼—10飞机被称作“猛龙”。歼—10系列飞机的研制历程,走过了一条从无到有、自力更生的奋斗道路,浓缩了中华民族自强不息的伟大精神。它是中国航空人用青春与热血、智慧与生命创造出的辉煌业绩。歼—10飞机是中国人的“争气机”“创新机”“精品机”!

今天的中国航空人,正秉持“忠诚奉献、自力更生、艰苦奋斗、勇攀高峰”的新时代航空报国精神,自信地阔步向前,壮国威、扬军威,走在强国建设、民族复兴的使命征程里。

龙腾东方,壮志凌云!

宋文骢与我国自主研制、具有自主知识产权的歼—10飞机一起,永远闪耀在中国航空工业腾飞的光辉史册上。他的高尚情操和优秀品格,激励着无数后来的航空人。
宋文骢是一群人的代表。他们,静静潜行,默默疾行,山河永铭。
时任现场总指挥、成飞公司董事长的杨宝树承受重压、倾尽全力,却不幸在歼—10飞机即将成功的前夜被无情的病魔击倒。医生向家属抱怨,为什么不早来就医,太不珍惜生命了!杨宝树不是不珍惜生命,是舍不得花时间去医院检查身体,他肩上的担子太重了。在生命最后的日子里,在杨宝树几次要求下,医院用救护车送他最后一次回到成飞。他拖着羸弱的身躯,来到歼—10飞机旁,像抚摸自己孩子般抚摸着伴随他无数个日夜的飞机,眼里流露出太多的眷恋——从风华正茂的青年时代起,他就把自己的命运与祖国的航空事业联系在一起,可此时,病魔却不让他亲眼看到歼—10飞机完成定型试飞,最终装备部队。在病情恶化处于深度昏迷时,他还在

喃喃自语:“飞起来……拉高!再拉高!……”
一个人,用20年的时间全程参与了一个重点型号的研制,攻坚克难、任劳任怨。就在人们即将庆祝歼—10飞机设计定型时,他却在顽强地与病魔抗争。他就是成飞公司副总工程师、歼—10飞机试制主管总师许德。在转场西线基地试飞时,许德已感到身体不适,但他还是坚持奔赴工作现场,每天连轴转。待全部工作告一段落,他才回到成都就医,一检查,得知是直肠癌。躺在病床上的许德,还在关心歼—10飞机的研制情况。这也就是一位航空专家对航空事业、对祖国的深情。

1988年,航空机电系统控制技术专家肖党生被派往联邦德国学习控制与测试技术。学习结束,他毅然拒绝德国多家公司高薪聘请和校方的盛情挽留,回到了祖国。随后,肖党生主持数字式环控控制器的开发研制项目。在环控控制器定型会第二天,他因胃癌晚期住进了医院……

2004年1月14日,在型号定型前夕,48岁的肖党生带着对航空事业的热爱和无限的遗憾,永远地离开了人世间。
结构分析设计研究室翼面强度组研究员张林瑞,为祖国航空事业奋斗了30多年,在飞机结构分析设计方面有着丰富经验。临近退休的他和组里的年轻人一样,以极大热情和敬业精神投入到紧张的工作中。在歼—10飞机设计定型审查会隆重召开之际,张林瑞平静地走了。歼—10飞机顺利定型,应该是为他送行的最好礼物。

还有张荣芳、袁承昌、周纯喜、潘景芳、常龙生……还有徐舜寿、黄志千、吴大观、罗阳……他们的名字,伴随着新中国航空工业从无到有、从弱到强。他们的名字,航空人永远铭记,祖国和人民永远铭记。

何谓壮阔？ 迈步又上新征程,砥柱中流是主峰

历史潮流,滚滚向前;时代伟业,征程壮阔。国人不会忘记,2024年第十五届中国(珠海)航展上,我国自主研发的歼—35A的飞行表演“出场即惊艳”,歼—20S的静态展示“无声而有力”,空、海、陆三军航空装备自信昂扬地“炫舞海天”。

从航空救国到航空报国,再到航空强国,每一阵轰鸣、每一次振翅,都是中国航空人蔚蓝色的誓言。
兴装强军始终是中国人民航空人的初心使命。在“歼—10”诞生之地,宋文骢、杨宝树等人战斗过的地方,又飞出了我国新一代重型隐身战斗机歼—20“威龙”、FC—1外贸型轻型歼击机“枭龙”、察打一体无人机“翼龙”……歼—20与新一代中隐身多用途战斗机歼—35A、运—20大型运输机、直—20通用直升机、歼—15重型舰载战斗机等先进航空武器装备一道,成为新时代大国强军的国家名片,正日夜守卫着祖国、守望着人民,并在维护世界和平中发挥着重要作用。

发展民机产业始终是航空工业的战略任务。航空人依靠新型举国体制优势,勠力推进我国民机产业奋起直追,实现历史性突破。C909涡扇支线客机、C919单通道干线客机研制成功,批量交付并投入航线运营,标志着我国民机制造业进入与国际强者同台竞争的新阶段;双通道大型客机C929、MA700涡桨新支线客机研制正稳步、扎实推进。AG600大型水陆两栖飞机完成适航取证,即将投入批量生产,将在国家应急救援体系中担当重任;HH—100货运无人机首飞,正开启我国航空运输无人化智能化新篇章……

大国重器横空出世,背后是科技创新的有力支撑。

中国特色社会主义进入新时代,中国航空人笃行习近平总书记“在推动航空科技自立自强上奋勇攀登”的殷殷嘱托,把发展的命脉牢牢掌握在自己手中。科技创新不仅保障重大航空型号研制,还在其他领域发挥作用。“昊龙”货运航天飞机进入工程研制阶段,将为我国载人航天工程贡献智慧;航空先进计量技术助力港珠澳大桥沉管隧道对接、“复兴号”高速列车碰撞试验、“嫦娥”系列探测器月背着陆、“神舟八号”与“天宫一号”对接等国家重大工程……

经过70多年特别是新时代以来的“井喷式”发展,我国航空工业取得了举世瞩目的辉煌成就,实现了对世界航空强国从望尘莫及到同台打擂的历史性跨越。

龙,是中华民族的象征。在中国航空工业集团所属单位大楼前的多个广场上,矗立着多架外挂的深灰迷彩色歼—10飞机。飞机总是向着东南方向高高昂起,基座上镌刻着4个大字:“龙腾东方”。在中国航空工业集团“龙”系列战机里,歼—10飞机被称作“猛龙”。歼—10系列飞机的研制历程,走过了一条从无到有、自力更生的奋斗道路,浓缩了中华民族自强不息的伟大精神。它是中国航空人用青春与热血、智慧与生命创造出的辉煌业绩。歼—10飞机是中国人的“争气机”“创新机”“精品机”!

今天的中国航空人,正秉持“忠诚奉献、自力更生、艰苦奋斗、勇攀高峰”的新时代航空报国精神,自信地阔步向前,壮国威、扬军威,走在强国建设、民族复兴的使命征程里。

龙腾东方,壮志凌云!

图①:2016年,歼—10飞机航展表演。
朱 鹏 摄

图②:1998年3月23日,歼—10飞机01架首飞滑跑。
李 勇 摄

本版邮箱:dadi@peopledaily.cn
本版责编:张 健 周舒艺 版式设计:沈亦伶