

昨日10时罗阳追悼会在沈阳举行

听罗阳的前辈们讲“沈飞”的故事

昨日10时，沈阳飞机工业(集团)有限公司(简称“沈飞”)董事长罗阳的追悼会，在沈阳东北郊的回龙岗革命公墓举行。

送罗总走完最后一程的人群中，很多是“沈飞”的员工，其中不乏满头银发的老人。像罗阳一样，他们把青春都献给了“沈飞”，献给了祖国的航空事业。

74岁的夔长青就是位“老沈飞”，如果论辈分，算是罗阳的老前辈，但老人家还是一口一个“罗总”，言语中充满了崇敬，“太可惜了，太可惜了，‘沈飞’正需要罗总这样的人才。如果不是罗总这一代人的努力，



我们这些‘老沈飞’，也看不见这么多自主研发的先进战斗机升空。”为了表达对罗阳的哀思，夔长青和几位老同事早在11月27日就前往沈飞宾馆的公祭堂进行吊唁。

夔老觉得自己很幸运，经历了“沈飞”乃至中国航空业从起步到发展，再到如今渐渐崛起的历程。而能见到夔老等亲历者与见证者，却更让我们觉得荣幸。夔老娓娓道来，让我们得以向读者展示一段生动的“沈飞”发展史，在这段历史中，有像罗阳这样光鲜而伟大的形象，也有夔长青这样的人物。



“沈飞”的前身，是张学良建设的飞机场。随着东北落入日本侵略者手中，张学良建设的飞机场，在1938年变成了日本沈阳满洲飞机制造株式会社(简称“满飞”)。“满飞”的主要角色是修理军用飞机。新中国成立后，“满飞”变成了“国营112厂”，到1957年，它又有了个新名字，叫“国营松陵机械厂”，这个厂名一直沿用到1979年。上世纪60年代初，夔长青从哈尔滨建筑工程学院毕业，被分配到了松陵机械厂。这时候，罗阳刚刚出生。

初创 从“满飞”修理厂 到松陵机械厂

沈阳人都知道“沈飞”，这个城北的大型国企，是整个东北老工业基地的缩影。沈阳的出租车司机也都知道“三台子”，这块离“沈飞”很近的居民区，几乎住满了“沈飞”的职工和家属。通过三台子街道梅江东社区书记汤晓敏，记者找到了夔长青和他的两位老同事——76岁的蒋海清、78岁的李振先。

因为距离“沈飞”近，夔长青还能经常听到厂子里发动机的轰鸣声，那些试飞的战斗机，隔几分钟就从头顶划过。“那是苏27，双尾翼的，一眼就能看出来。”夔老对天空中的战斗机，都如数家珍。和我们这种满脸惊诧的外行不同，夔老平静中略带点自豪，他在“沈飞”工作了40年，亲眼见证了歼5、歼6、歼7、歼8……从图纸变成了战斗机。

1939年，夔长青在黑龙江哈尔滨出生，他小时候，就见过飞机，那是日本侵略者的飞机，而这些日本飞机中，有一部分就出自沈阳。

“我记得当时，我是被‘三机部’(第三机械部)招走的，那时候‘三机部’是保密部门，松陵机械厂也是保密企业。”夔老说，松陵的名字，来自厂址南侧的沈阳北陵公园，“因为靠近北陵，这里又有很多松树，所以就叫‘松陵’。叫这个名字，就是不想人家看出来，这里是搞飞机的。”

成立初期的松陵机械厂，依然以修飞机为主，在抗美援朝时期，这里修理了大量的前苏联飞机。直到1956年7月19日，新中国制造的第一架喷气式战斗机歼5从这里腾空，松陵机械厂才开始制造飞机。

歼5是仿制前苏联米格17P而来，那是中苏关系的蜜月期，松陵机械厂里，到处都是前苏联专家的身影，而且苏联专家拥有一票否决权，所有的技术环节都得听苏联专家的。

1961年，航空研究院正式组建，称国防部第六研究院。国防部六院又下设多个研究所，比如六院一所(歼击机设计所)、六院二所(发动机设计所)等。六院一所，也就是601所，就在沈阳，这是新中国最早的飞机设计研究所。21年后，1982年8月，从北京航空航天大学毕业的罗阳，进入601所工作，那时候，601所已经叫“沈阳飞机设计研究所”。

发展 埋头苦干 迎着困难造歼击机

蜜月期并不长，夔长青进厂工作的时候，苏联专家们已经撤走了。那是松陵机械厂，也可以说是“沈飞”，最艰难的一段岁月。

“在上世纪50年代，我们依赖着苏联专家的帮助，才把歼5造出来，那时候，所有的图纸都是中俄双语的。”夔长青一直在基建处工作，主要负责厂房和飞机生产线的设计和搭建，虽然他进厂的时候，苏联专家已经撤走，但他拿到的基建图纸，依然是中俄双语的。

中苏关系破裂的影响，对刚刚起步的中国航空业，几乎是釜底抽薪。“以前，什么事都是听苏联专家的，后来，专家走了，我们就感觉什么都衔接不上，压力很大。”夔老说，当时的老航空人，在经历了短暂的阵痛后，把压力转化成了动力。

没有人再帮忙，那就自己来。

虽然有了自己的设计所，但让飞机上天，并非易事。夔长青因为是做基建的，所以可以相对自由地在厂里“参观”，他亲眼见证了“老沈飞人”，是怎么一点点摸索，让歼击机飞上天。夔老当年的同事，蒋海清是一位一线的钣金工，他对那一段艰苦岁月，只用一句话来概括：“大干歼6机”。

歼6歼击机是新中国自主生产的第一代超音速战机，从1964年首架交付使用，1986年停产，在中国空军和海军航空兵的装备序列当中，它曾经是装备数量最多(近4000架)，服役时间最长(2010年推出空军编制序列)，实战当中击落敌机最多的国产喷气式超音速战斗机。



1988年，歼8II设计定型。此时，松陵机械厂，已更名为沈阳飞机制造公司，罗阳是沈阳飞机设计研究所一名研究员。

创新 自主研发的歼8II 是“美男子”

歼6虽然战绩辉煌，但它依然是以仿制为基础，总体布局沿袭自前苏联的米格19。夔长青见到的第一架国产战机也是歼6，但问他对“沈飞”的哪一款战机印象最深刻，他的回答是“歼8”。他的老同事，蒋海清和李振先，都不约而同地把自己印象最深也是最喜欢的一款战机，指向歼8。原因很简单，这是新中国独立改进设计的第一款战斗机。

歼8的设计初衷，是为了弥补另一款仿制机歼7的缺点，它的设计工作，开始于1964年，并且在1969年就首飞成功。但由于十年浩劫，歼8的研制工作被延迟，所以直到1979年才设计定型。

李振先原先的工种是铣工，他至今还记得歼8当年的英姿，“歼8可漂亮了，是尖头的，进气口在飞机两侧，有一种流线型的感觉。在歼8之前，咱们国家的歼击机都是平头的。”其实，李振先所说的这款战机，已经不是歼8，而是歼8II。因为歼8定型时间太晚，已经落后于世界潮流，甚至被称为世界上最后一种“二代战机”。所以，歼8II作为歼8的改进型，应运而生。

歼8II一亮相，就备受关注，夔长青清楚地记得，当时的报章报道，“巴黎航展把歼8II称为‘空中美男子’”。因为基建工作的便利条件，夔长青还亲身坐进歼8II的驾驶舱感受过，“别提多骄傲了”。李振先没有夔长青那么幸运，他将歼8和歼8II搞混，也不是他的错，因为按照严格的保密规定，“沈飞”各个车间的工人，不能随意走动。李振先在铣工车间，不能去蒋海清的钣金工车间串门，他们所掌握的知识，只是针对自己负责的局部。

李振先回忆，他刚参加工作时，工资里还有一项叫保密津贴，因为这每个月多出来的几块钱，他还很被其他企业的亲友羡慕。直到现在，因为“沈飞”的特殊地位，保密工作也一直在延续。记者在采访过程中就被告知，所有消息都由“沈飞”所属的中航总公司统一发布，所有“沈飞”职工都恪守这一条准则。夔长青说，即便是亲友、甚至父子关系，“沈飞人”之间也很少谈及技术问题，大家都自觉保密。

罗阳，其实就是新一代“沈飞人”的代表，从研究员到董事长，从没脱离一线，从没放下对自主研发战机的追求。在夔长青这样的“老沈飞人”看来，刚刚在航母上起降成功的歼15，只是一个新的起点，新一代“沈飞人”，会以罗阳为榜样，他们不会止步于此。

未来 新一代“沈飞人” 新一代“沈飞机”

夔长青是哈尔滨人，蒋海清来自大连，李振先的老家则在北京郊区琉璃河，而罗阳曾在陕西西安和湖北武汉生活过。但他们现在都是沈阳人，都是“沈飞人”，为了新中国的航空梦，聚集到了一起。

蒋老现在耳朵有些背，那是“沈飞”一线钣金工的职业病。当年做歼8的时候，因为设备比较落后，蒋老和他的同事们，用16磅的铁锤，一点点把飞机的对接框架敲打出来。因为噪音太大，“像放鞭炮一样”，很多钣金工，都落下了耳背的毛病。但蒋老觉得这不算什么，跟把生命献给航空事业的罗阳比起来，“真不算什么”。

在罗阳等新一代“沈飞人”的建设下，现在的“沈飞”，连干了40年基建工作的夔长青都不敢认了，“厂房新了，设备也换了，环境变得太好了。”新一代“沈飞人”，也和老一代不一样了。“沈飞”不像我们那个时候，可以‘接班’，子女也到“沈飞”工作。现在，都是面向社会招聘，这样招收的都是专业人才，工作标准更高了。”

采访结束，蒋海清老人没有回家，而是和记者一起离开了“三台子”，他要回“沈飞”。已经76岁的他，现在被返聘回厂，回到他的钣金车间，给新一代“沈飞人”，做技术指导，言传身教。

(据《北京晚报》)