

45年前，我亲历的运10首飞

□ 蒋斯来

1980年9月26日，那是一个令所有亲历者难以忘怀的日子，至今回想起来，仍心潮澎湃。

45年前的那个清晨，上海大场机场上，一架运10飞机静静伫立，宛如一只即将展翅高飞的雄鹰，承载着无数人的期盼与梦想。我有幸身处现场，成为这一历史时刻的见证者。

首飞之前，无数科研人员、制造人员等就投身于紧张而细致的准备工作中。

1980年6月19日上午7时30分，运10飞机在大场机场开始低速滑行试验，两个小时的试验，过程很顺利。6月24日，时任上海市委第一书记陈国栋等领导在现场观看再次滑行，那是对我们工作的巨大鼓励。7月29日，中速滑行试验以140公里/小时的速度顺利完成，每一次滑行，都让我们离梦想更近一步。9月23日，完成两次高速滑行试验，上午速度达到170公里/小时，下午速度升至195公里/小时，并且两次抬起前轮滑行，情况正常，那一刻，我们知道，一切准备就绪。

9月24日下午，三机部（即后来的航空工业部）批准了运10飞机首次试飞的申请。消息传来，大家都沉浸在喜悦之中。

终于，9月26日上午9时37分，运10飞机在引擎的轰鸣声中，带着广大研制人员的期盼和祝福，划破了祖国东海的蓝天。它由南向北起飞，那一刻，时间仿佛凝固，所有人的目光都紧紧追随这架承载着民族希望的飞机。当飞机腾空而起的一刹那，观看飞行的领导、群众欢呼雀跃，掌声雷动，激动的泪水夺眶而出，大家挥舞着彩带、鲜花，向着天空高高地挥舞着双手，仿佛要把所有的热情和祝福都传递给这架飞机。

飞机在大场机场上空飞行了两圈，飞行高度达到1350米，最大速度每小时350公里，巡航速度每小时310~330公里。10时05分，它又从北向南飞行，并慢慢着陆，整个飞行时间共28分钟，但这28分钟，却足以载入史册。当飞机徐徐落地，平稳停在跑道上时，现场沸腾了，人们纷纷相互握手、拥抱、跳跃，共同庆祝这一伟大的时刻。

运10飞机首席飞行员王金大说：“运10飞机的操纵性、稳定性都较好。特别是盘旋性能好，抗侧风能力强。”这不仅仅是对飞机性能的肯定，更是对所有研制人员多年来辛勤付出的最好回报。

首飞成功后，运10飞机在国内外引起了强烈反响。有外媒指出，运10飞机研制成功，使中国民航飞机同世界民用飞机制造的先进水平之间的差距缩短了15年。当时的波音公司总裁对中国设计人员说：“你们毕业了，我们只不过比你们早毕业几年。”

运10飞机是举全国之力，集全国之智的结晶，它的首飞成功，彰显了中华民族的智慧 and 力量。每当回想起那一天，我的心中便充满了深深的眷恋与怀念，那是一段永远值得铭记的历史，是我们航空人心中永不磨灭的光辉。



□ 王从军

1999年，我随一队中国记者前往当时的波音公司总部所在地——美国西雅图，参加了一场接收新飞机的活动。

雨中西雅图

抵达当日，西雅图正下着雨，我们乘车沿美国5号州际公路从塔科玛国际机场向北行驶，车窗外灯光、海岸山地在雨雾中切换风景。

汽车驶出不久，远远便能望见波音“菲尔德国王工厂国际机场”与埃弗雷特工厂的厂房，灰白色建筑、停机坪上的飞机、用斜体字母标识的公司名称，在暗绿色树林与漫天的雨雾间构成一幅宽阔的画面。我们继续向市区行驶，工厂厂房与高速公路比邻，由于雨雾阻隔，一眼还望不到头，长长的跑道，还有停放的飞机，在雨中一派寂静。东侧的喀斯喀特山山岭也被雨雾遮蔽，公路一侧是工厂一角与华盛顿湖，另一侧是平原、普吉湾及更远处的太平洋，位于其间的波音工厂，成为巨大且独特的人工地标。

西雅图市中心的“太空针”纪念碑，既是波音的缩影也是这座城市的象征。彼时，波音已是全球最大的航空航天工业公司，最大民用与军用机制造商、全美最大出口商，它与微软、星巴克、UPS速递等构成西雅图乃至华盛顿州著名企业群体。即便后来总部迁离，当时提及西雅图，人们仍先想到波音，其客户遍布世界各国，公司名称也被标在当地旅游地图与酒店指南上。

5号州际公路旁的波音飞机跑道，连接的是广阔

西雅图波音探秘之旅

的世界。进入西雅图市区，经过“先锋广场”，不远处还有一座“第一山”……在那里，无论是城市街名、公园名或是建筑物名称，隐隐都透着一种如波音般追求极致的情调。

走进波音博物馆

傍晚，我来到西雅图波音菲尔德国王工厂区西南角的波音飞行博物馆。落日余晖下，博物馆外观似法国蓬皮杜艺术中心，银灰色金属框架让人联想到风琴与早期的飞机翅膀。登上11级台阶，仿佛进入从大地飞向太空的梦幻世界。

天色渐黑，落地窗外是飞机跑道，城市灯光璀璨，让人想起《西雅图夜未眠》及插曲《陷入爱河》。手边的一本博物馆杂志封面是波音747-400飞机纵向黑白照，标注“747宽体时代30年”。进入馆内，便走进空天飞行的历史。

大厅内，橙色灯光从许多方向投射在地面和半空的飞机展品上，一架架不同颜色、不同形状、不同标识、不同号码的飞机，以各自年代的造型记录过往航程。这些飞机曾翱翔于全球天空，牵动亿万人民生活。看到飞机上的一组组号码：06940、91008、433、9967、8268……这些都曾被人们所关注。博物馆里的淡黄色色调让金属飞机散发暖意，所有飞机机头朝向一致，有种万箭齐发般的气势，展现出19世纪末以来的航空发展历程。展厅里，各类飞机以及不同的军种标志、迷彩机身，构成凝固的岁月雕像，仿佛能让人听见昔日轰鸣。

博物馆的馆徽是圆形的，地平线背景上有一对背靠背的飞行员半身像，身着老式飞行服的飞行员代表过去，戴宇航头盔的代表今天与未来。馆内航天展厅中，苏联宇航员加加林的照片、美国前总统肯尼迪的半身像静静陈列，还有“阿波罗”飞船登月指令舱、宇航员太空服，影片解说提及波音为“阿波罗11号”制造“土星V”运载火箭的关键部分，及和通用公司合作生产月球车。波音在自己的出版物上写道：“那一刻，地球上所有的角落都停止了冲突。”

航空博物馆与波音菲尔德国王工厂一同标注在西雅图地图上，位于9号与99号州际公路间，每日10点至17点开放，周四延长至21点，博物馆会员免门票，5岁以下的普通访客门票4-8美元不等。馆内设有商店、图书馆、酒吧等，会员还会定期组织拍卖会等活动，

此前博物馆曾组织公众参观名为“埃弗雷特之光”的首架波音747飞机。

我们参观波音工厂当天恰逢“哥伦布日”，雨后天空澄澈。当时的波音董事长兼首席执行官菲利普·康迪曾感慨：“在过去的一百多年，我们的世界发生了显著的变化，100年前没有飞机，没有航天飞机，没有全球定位卫星，没有世贸组织，50年前没有个人电脑，没有自动取款机，没有CNN，没有因特网，也没有移动电话，技术在改变着人与人的交往方式。今天我们有了跨越地域和文化差异的即时通讯，我们甚至全然感觉不到差异的存在。”

探秘波音工厂

离停机坪不远，便是始建于1960年的波音747、767、777大型飞机总装厂，当时有3条对应型号的飞机组装线，每月分别生产5架747、7架777、7架767。厂房容积达4.7亿立方英尺，2.5万人在此工作，场内设有17个餐厅与专属警察局。

戴好访客标示牌与防护眼镜，随着蓝色工厂大门开启，我们走入其中，眼前便是世界最大的工业产品装配线。从空中走廊远眺，飞机被复杂设备包围，厂房宽阔得让人一时失去方向。

走近一架涂着保护色、正在组装的747飞机，600多万个零部件、274公里长的导线集聚在一架飞机上。据波音介绍，1968年首架747出厂，1993年第1000架交付新加坡航空，1998年庆祝747下线30年时推出新广告语“波音747，一个领导者、一部传奇史”。

工厂另一区域，一架经过6个月测试、被三角航空预定的767-400ER型飞机静静停放，旁边还有一架正在检测的767-300型飞机。在1990年建成的777车间里，777-200与300型飞机均在组装，我们眼前的泰国航空777，已是自4年前首架777交付后的第250架。再往前走，一架将交付当时的大陆航空、身披绿色保护膜777-200型飞机正处于喷漆第一道工序。而距离此处50英里的加州长滩波音工厂，也在大量交付737、757和717飞机。

参观结束时，耳机里传来解说员的话：“如果这个世界上还有更好的办法造飞机，波音一定会找到。”彼时，西雅图碧空如洗，波音埃弗雷特工厂大门上方的巨大标志与飞行图案，在阳光下格外醒目。

加强全面质量管理
促进质量强国建设

2025年9月 全国“质量月”

