



“歼7之父”屠基达

2月16日病逝，航空工业界的一颗巨星陨落

》身边人讲述

他一生坚守自己的理想

今年春节前，屠基达还在成飞公司工作。没有想到赴深圳与家人过年的一别，一次意外的跌倒，对于成都的同事和好友，竟成了永别。屠基达兢兢业业的工作态度，和乐观的生活状态，深深影响着中航工业一代又一代的职工。

翻开屠基达亲自编写的飞行设计记事文集《难得几次飞》，首页一行小诗映入眼帘：人世稀能百，难得几次飞，岂能不敬业，风雨并言微。

“我与屠老之间的‘三课之缘’，让我们青年航空人将其奉为‘一生之师’。”成飞公司技术中心总体主管设计师张小波回忆说，屠老在与大家一起散步途中说过的话让自己终身难忘：“设计师笔下有黄金，也有人命，每一个小错误的代价都可能损失成千上万的国家资金，甚至是飞行员宝贵的生命。因此，每一个飞机工程师都应该深刻理解并践行‘按费用设计飞机’的理念。干技术，就应该耐得住寂寞，要沉下去，坚守自己的理想。”

“平时很少能见到爸爸”

屠基达的儿子叫屠征星，女儿取名屠征音，均寄托着父亲在飞机设计上的凌云壮志。

屠征星回忆说，父亲总是忙于工作，几乎每天晚上都要去加班或开会，平常与家人在一起的时间并不多。年轻时，父亲对他的学校功课不太过问，但是鼓励他和妹妹多参加课外活动，于是他在小学就成为学校足球队队员，参加手旗培训，进入航模小组。父亲还支持他们多读课外书籍，科普读物《十万个为什么》、《国际航空》杂志等，为他们儿时带来了科技世界的憧憬。

屠老的女儿屠征音的童年记忆却是这样的：“我的爸爸与别家孩子的爸爸很不一样，1.78米高的个子，与之不搭配的是只有五十几公斤超瘦的体重，30多岁时他的头发大面积谢顶，高高的鼻梁上架着一副近视眼镜。他走路飞快，看到我时总是露出亲切的笑容。”屠征音说，平时很少能见到爸爸，几乎没有吃过他做的晚餐。如果遇到与他相处的机会，一定会赖着让爸爸抱或背。在她6岁时，爸爸买票请全家看过一次电影，可是只看了一半，就被人从电影院喊出去加班了。 据《华西都市报》

2011年2月16日，成都的天空异常阴霾，中国航空工业界的一颗巨星陨落。他就是中国工程院资深院士、中航工业成飞公司高级顾问、著名飞机设计师屠基达。因肺衰竭抢救无效，屠基达于2月16日11时05分在深圳市第六人民医院逝世，享年84岁。前日上午，屠基达的遗体告别仪式在深圳举行。

作为新中国航空工业自主发展的先驱，屠基达一生中参与了15种飞机的修理、仿制、自行设计和改进改型工作，成功设计了初教6、歼5甲、歼教5、歼7Ⅱ、歼7M等5种飞机。没有屠基达等前辈的努力奋斗，枭龙飞机的前身——超七早就夭折了，也就没有今天的枭龙。屠基达的名字，总能勾起人们对新中国航空工业的历史记忆。

》立志航空报国：

1年9个月设计出歼教1

1927年12月11日，屠基达出生于浙江省绍兴市。幼年的他，目睹日本飞机在中国天空“大摇大摆”地飞过。这“永生难忘”的记忆，决定了屠基达立志投身航空事业来救国的理想。

1946年，屠基达考入上海交通大学航空系，1951年毕业后被分配到哈尔滨飞机厂工作。

1956年，在飞机设计领域开始崭露头角的屠基达被指名调往沈阳飞机

厂飞机设计室，担任机身组组长。他承担的第一个任务就是喷气式教练机歼教1机身的设计，仅仅1年9个月的时间，1958年7月26日，歼教1首飞成功。

》而立之年出彩：

72天“初教6”从纸上飞天

作为飞行事业的摇篮机——初教6，被每一个中国飞行员所熟悉。屠基达就是初教6的设计师。1958年初，屠基达和林家骅受命担任初教6飞机

主管设计师。在保证飞机强度的前提下，屠基达提出了“为减轻每克重量而奋斗”。初教6从设计第一张工作图纸到第一架原型机上天，总共只用了

72天。1979年初教6作为新中国第一个自行设计成功并投入生产的第一个机种，获得国家质量金奖，现已生产交付了2000多架。

》1960年举家入川：

设计出“成飞发家机”

1960年，因搞导弹，屠基达被调入正在建设中的成都飞机厂，后担任全天候歼击机歼5甲飞机主任设计师。

歼5甲没有设计图纸和技术资料，只有两架实物飞机以及全套歼5图纸和工装。在三年困难时期，屠基

达率领一批平均年龄只有24岁的设计队伍艰苦奋斗。1964年11月11日，国内第一个测绘设计的飞机歼5甲首飞上天。时任三机部部长的孙志远曾高兴地赞誉：“歼5甲是成都飞机厂的发家机。”

最终，歼教5以它良好稳定的性能，连续生产20多年，共生产了1000多架，至今已培养15000余名飞行学员，成为我国航校的主要教练机和空军“八一”飞行表演队首用表演机，并出口援外10多个国家。

》晋级“歼七之父”：

改进“跑得快的近视眼”

“歼7是跑得快的近视眼。”这句早期歼7飞机的飞行员的戏言，曾是“歼7”长达几十年的顽疾。1969年末，歼7改型任务由沈阳转交给了成都飞机厂，屠基达再次挂帅上阵。

改进的歼7I型飞机在1973年试制成功，1975年4月设计定型。屠基

达又主持了含救生系统大改的歼7Ⅱ型飞机，改进后的救生装置在国内外使用过程中，多次弹射救生均获成功。歼7从I型、Ⅱ型到通过出口发展到M型，前后共达30多项改进，创新色彩日渐突出。

从1987年起，集歼7所有改进成

果之大成的歼7M，又开创了向其他几个国家改型出口的途径，成为我国唯一在国际军机市场上具有竞争力的飞机。历史将屠基达的名字永远和歼7系列飞机的改进改型联系在一起，这位“歼七之父”被永远地写进了中国航空工业发展的史册。