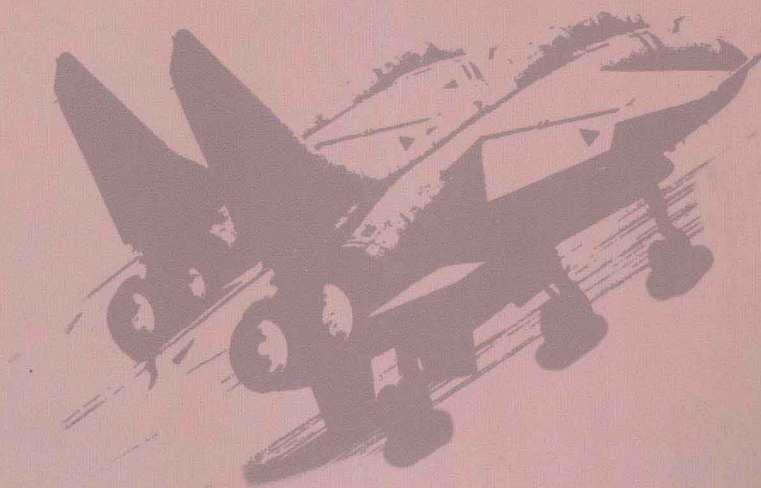


航空工业六十人传



周日新 孟赤兵 编著
归永嘉 李周书



北京航空航天大学出版社
BEIHANG UNIVERSITY PRESS

航空工业六十人传

周日新 孟赤兵 编 著
归永嘉 李周书



北京航空航天大学出版社

内 容 简 介

作者从共和国航空工业 60 年的历史进程中,按照航空工业领导人、企(事)业家、飞机设计师、试飞员、科技教育家、劳动模范六类,遴选出对航空工业最有影响的 60 位杰出代表人物,编纂成《航空工业六十人传》,以献给共和国航空工业创建 60 周年。入选的人物,都是竭尽自己的聪明才智和全部精力,献身航空,报效祖国,在航空工业 60 年的历史舞台上扮演了重要角色,做出了杰出贡献的佼佼者。他们的航空人生也从不同视角叙写和蕴涵了共和国航空工业的历史风雨和辉煌。“航空工业 60 年 60 人传”的立意和实践,也是很有意义的探索和创新。相信与他们风雨同舟、一路走来的航空人,以及广大读者从中可以引发对航空工业历史的回望,受到激励和启迪。

图书在版编目(CIP)数据

航空工业六十人传 / 周日新等编著. -- 北京 : 北京航空航天大学出版社, 2011.8

ISBN 978-7-5124-0495-3

I. ①航… II. ①周… III. ①航空工业—人物—列传—中国—现代 IV. ①K826.16

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 130029 号

版权所有,侵权必究。

航空工业六十人传

周日新 孟赤兵 编著
归永嘉 李周书

责任编辑 江小珍

★

北京航空航天大学出版社出版发行

北京市海淀区学院路 37 号(邮编 100191) <http://www.buaapress.com.cn>

发行部电话:(010)82317024 传真:(010)82328026

读者信箱: emsbook@gmail.com 邮购电话:(010)82316936

北京画中画印刷有限公司印装 各地书店经销

★

开本:889×1194 1/20 印张:27.7 字数:716 千字

2011 年 8 月第 1 版 2011 年 8 月第 1 次印刷 印数:1500 册

ISBN 978-7-5124-0495-3 定价:118.00 元

若本书有倒页、脱页、缺页等印装质量问题,请与本社发行部联系调换。联系电话:(010)82317024

谨以此书——

献给中华人民共和国航空工业创建六十周年
献给中华人民共和国航空工业的奠基者、创业者与建设者



序 言

中华人民共和国的成立,为航空工业的创立和发展开辟了无限广阔的前景。新生的共和国要自立于世界民族之林,必须发展强大的经济,建立强大的国防,建立独立自主的航空工业更是题中应有之义。1951年4月17日,中央人民政府人民革命军事委员会、政务院做出了《关于航空工业建设的决定》,共和国的航空工业在微薄的基础上奠基、起步、创业、发展,走过了一个甲子即60个春秋。

60年艰苦卓绝的风雨历程,岁月峥嵘,沧桑巨变,中国航空工业跃居当代世界前列。共和国航空工业60年的历史,归根到底是航空人的历史。我们从共和国航空工业60年的历史进程中,遴选出对航空工业最有影响的60位杰出代表人物,编纂成《航空工业六十年传》,以献给共和国航空工业创建60周年。

我们商定,按以下六类遴选航空人物:

第一类,航空工业领导人。综合多种因素,我们决定,本书只遴选已经辞世的、任航空工业局局长和航空工业部副部长以上职务,被公认对航空工业奠基、创建、发展有重大贡献的人物,共11位入选。

第二类,航空工业企(事)业家。从在其领导的企(事)业发展中有举足轻重影响、贡献重大的人物中遴选,共14位入选。

第三类,飞机设计师。从担任重大飞机型号总设计师、为型号发展做出重大贡献的人物中遴选,共10位入选。

第四类,试飞员。从在重大型号科研试飞中有重大贡献、建立功勋的试飞员中遴选,共3位入选。

第五类,科技教育家。从在航空科技、航空教育、工程设计领域贡献杰出、成果丰硕者中遴选,共18位入选。

第六类,劳动模范。从在平凡岗位上做出卓越贡献、在全行业乃至全国影响重大者中遴选,共4位入选。

入选的人物中,有的为航空工业奉献一生;有的横跨几个行业或领域;有的少年立志航空报国;有的因工作需要,半路转战航空……在航空工业领导人中,王弼、徐昌裕、油江

早在大革命时期或革命战争的烽火岁月,就受命立志学习航空,并把自己的一生都献给了祖国的航空事业;而戎马半生的何长工、赵尔陆、王西萍、陈少中则是脱下军装而投身航空工业建设之中的;段子俊、孙志远、唐延杰、吕东则是由中央点名派遣,从各自的工作领域转战航空。在航空工业企(事)业家中,有的毕生从事航空事业;有的在航空工业创建初期即投身其中;有的在改革开放新时代乘势飞扬,艰难玉成。著名飞机设计师徐舜寿、黄志千、陆孝彭、顾诵芬、屠基达、陈一坚、宋文骢,科技教育家咎凌、季文美、沈元、吴大观、张阿舟等都是从他们正值国难当头的少年时代,就憧憬航空事业而赍志走上航空报国之路;有的在新中国还处在黎明曙色时,抛弃优厚待遇,冲破重重阻力,从海外归来,报效共和国的航空事业。还有在极具风险的高难科研试飞中挑战极限、功勋卓著的试飞员及以无私奉献和高尚品格影响了几代航空人的全国劳动模范……

总之,他们都是竭尽自己的聪明才智和全部精力,报效航空,在共和国航空工业 60 年的历史舞台上扮演了重要角色,是有代表性和影响力的人物。我们为之立传,载述他们的业绩,弘扬他们的精神,同时借以再现共和国航空工业 60 年的壮丽征程和风云际会,相信与他们风雨同舟、一路走来的航空人,可以从中找到自己的身影,引发对历史的回望;他们的后来人,可以受到激励和启迪。

如果说从航空工业 60 年的历史进程中遴选出 60 位代表人物是本书的第一个特色的话,那么本书的第二个特色就是为航空人物立传,力求展现原貌,实事求是,秉笔直书,不溢美,不饰非,也不苛求,文风平实,力戒浮华。第三个特色是图文并茂,这次新征集到的航空人老照片,许多是从未面世的绝版珍品。每当我们看到一张张尘封已久、发黄褪色的老照片,一个个共和国苍穹青春的生动面孔,一个个难忘的历史瞬间便会扑入眼帘,撞击我们的心灵,使我们再一次因重温共和国航空工业发展史和激情燃烧的岁月而激动不已。

航空工业是高科技产业,又是高投入的产业,不仅需要高额资金投入,也需要高智力投入,不言而喻它是千千万万、一代又一代航空人共同奋斗的事业,因此航空人才显得十分重要。加之航空科学技术探索性强,航空产品研制周期长,一个重大试验基地的建成,一项重大科技成果的取得和一个型号研制成功往往要几任部长统帅航空工业大军艰苦奋斗一二十年才能完成,不免使人产生人生苦短的感觉。航空人要耐得住寂寞,经得起挫折,“衣带渐宽终不悔,为伊消得人憔悴”,要有“前人栽树,后人乘凉”和甘做无名英雄的

伟大精神。我们必须充分认识到,正是几代航空人的奋力搏击、锐意进取、鞠躬尽瘁、锲而不舍、前仆后继,才赢得了中国航空工业的阔步前进和今天令人欣喜的生机勃勃大好局面,他们开创了建设航空大国和强国的康庄大道。

我们是从2010年4月初即共和国航空工业创建59周年前启动这本书的编写工作的,尽管我们都是20世纪50年代末、60年代初就投身航空工业,亲身参与和见证航空工业发展壮大50余年历史的航空人,先后还编著出版了《航空春秋》、《航空人物志》、《中国航空图志》,有的还参与了《当代中国的航空工业》的编写和20世纪80年代航空工业史的编辑出版全过程;尽管我们始终坚持客观、公正的原则,反复纵横比较、考量,既放在60年的时限里,又充分顾及领军人物、平凡的英模人物和生产、科研、教育、基本建设乃至飞机、发动机、机载等各个领域,努力争取入选人物具有代表性和能够基本得到认可,经得住历史风雨的打磨……但我们仍然有如履薄冰的感觉。

由于编著者水平所限,本书难免有遗珠之憾和存在这样那样的疏漏与错误,敬请读者不吝批评指正。

周明 袁赤岳 归永嘉 李国书



目 录

第一辑 领导人

王 弼(1899—1977)·····	3
何长工(1900—1987)·····	15
赵尔陆(1905—1967)·····	27
唐延杰(1909—1988)·····	37
孙志远(1911—1966)·····	44
段子俊(1913—2006)·····	55
王西萍(1914—1993)·····	68
徐昌裕(1914—2003)·····	79
吕 东(1915—2002)·····	91
油 江(1915—1999)·····	102
陈少中(1921—2008)·····	112

第二辑 企(事)业家

陆 纲(1913—1967)·····	125
冯安国(1915—1976)·····	133
余侠平(1917—1967)·····	141
刘亚欣(1918—1987)·····	148
熊 焰(1919—1996)·····	154
刘鸿志(1920—)·····	164
谢 明(1924—)·····	172
庄树山(1925—)·····	180
吴沈铎(1930—)·····	187
邵国斌(1932—1992)·····	194
唐乾三(1933—)·····	202
刘国民(1933—)·····	212
杨守文(1934—)·····	221
陈立群(1940—)·····	232

第三辑 飞机设计师

黄志千(1914—1965)·····	243
徐舜寿(1917—1968)·····	251
陆孝彭(1920—2000)·····	261
屠基达(1927—2011)·····	269
马凤山(1929—1990)·····	280
顾诵芬(1930—)·····	289
陈一坚(1930—)·····	300
宋文骢(1930—)·····	308
石 屏(1934—)·····	317
杨 伟(1963—)·····	325

第四辑 试飞员

吴克明(1929—)·····	333
黄炳新(1948—)·····	340
李中华(1961—)·····	346

第五辑 科技教育家

咎 凌(1912—1967)·····	355
季文美(1912—2001)·····	364
荣 科(1914—1995)·····	373
沈 元(1916—2004)·····	383
吴大观(1916—2009)·····	391
程华明(1917—2006)·····	401
陆颂善(1919—2007)·····	409
颜鸣皋(1920—)·····	417
张阿舟(1920—2009)·····	425
刘正惠(1927—)·····	434
朱克昕(1933—)·····	442
关 桥(1935—)·····	449
刘大响(1937—)·····	457
张立同(1938—)·····	468

张恩和(1939—)	478
董秉印(1939—2000)	485
冯培德(1941—)	491
高 歌(1945—)	500

第六辑 劳动模范

马德有(1907—1978)	509
高方启(1915—1966)	517
陈阿玉(1917—1984)	527
李临庄(1936—2005)	534

参考文献	540
------	-----

鸣谢	541
----	-----

第一辑

领导人





王弼(1899—1977)

又名王更生,1899年8月3日出生于江西省永修县三角圩流岭王村;1923年毕业于南昌第一师范学校;1925年加入中国共产党;1925—1938年先后在莫斯科中山大学等学校学习,并到苏联空军工作。1938年他回国后历任新疆航空训练班党支部书记兼教员、十八集团军工程学校校长、抗日军政大学(简称“抗大”)三分校训练部工程科主任、军事学校工程主任、俄文学校秘书长、中央军委作战部空军组组长、东北民主联军航空学校政委等职;1949年3月,被任命为军委航空局政治委员;1949年11月,被任命为中国人民解放军空军副政治委员

兼空军工程部部长,1951年6月改任空军副司令员;1952年1月,王弼到航空工业部门工作,先后在第二机械工业部(简称“二机部”)、第一机械工业部(简称“一机部”)、第三机械工业部(简称“三机部”)航空工业局任副局长及教育局局长等职。王弼毕生从事航空事业,为航空事业做出了重要贡献。

最早学习航空的中国共产党人

1918年,他考取江西省立南昌第一师范学校。1919年“五四”运动爆发,他以极大的热情参加了南昌的学生运动,成为学生中的积极分子。1923年7月,王弼在南昌第一师范学校毕业后,回涂家埠含英小学当教员;8月,加入社会主义青年团。

1925年5月,王弼转入中国共产党。1925年,孙中山先生逝世。苏联为纪念孙中山先生,在莫斯科开办了中山大学。中国共产党选派了党员、团员和进步青年前往学习。王弼是江西省委选派的学员之一。10月24日,王弼乘船至海参崴,再转火车于11月底到达莫斯科。王弼在中山大学的两年时间内,学完了俄国社会发展史、中国革命运动史、哲学、政治经济学、经济地理、军事学等十几门课程。

1927年,蒋介石叛变革命,大革命失败。我党中央认识到掌握武装的重要性。中共驻第三国际代表团决定,部分留在苏联学习的同志可转学军事,王弼选定了空军,遂于1927年9月被派到列宁格勒空军地勤学校学习航空机务。从此,王弼毕生从事航空事业。

1929年9月毕业后，组织决定派他到苏联空军部队参加实际工作，并继续学习深造。同年10月，他被分配到苏联哈尔科夫空军第20纵队，历任少尉、上尉机械师和准校工程师。1932年2月，苏联哈尔科夫空军部队派王弼去列宁格勒空军地勤学校工程师训练班进修。1933年7月毕业后，他被分配到伏罗希洛夫格勒空军飞行学校修理厂先后任副科长和少校总检验师。

王弼为了打好扎实的理论基础，以便将来建设我党自己的空军，便与常乾坤于1933年9月一同考入莫斯科茹科夫斯基空军学院工程系，学习飞机、发动机的设计和制造。他在这里度过了5年的学习生活。1937年，卢沟桥事变爆发，日军向我大举进攻，全国人民奋起抗日。王弼与常乾坤报国心切，向中共驻共产国际代表团提出回国参加抗日的请求。1938年4月，驻共产国际代表任弼时通知他们说：“中央已同意你们回国，何时动身尚未确定，请做好准备。”1938年8月，任弼时为他们办理了回国手续，并亲自到车站送行。同年9月，王弼与常乾坤到达新疆迪化（今乌鲁木齐）。根据党的指示，他们留在新疆工作。

抗战初期，新疆边防督办盛世才，为了扩大势力，进行政治投机，对外采取反帝亲苏的政策，对内曾多次邀请我党派干部到新疆工作。在苏联帮助下，盛世才在迪化成立了一个航空队，由苏联派人任教官。党中央驻新疆代表陈云决定利用盛世才的航空设备和国共合作的局面，派人到新疆航空队学习航空技术，为我党将来创建人民空

军打下基础。1938年2月从新疆的部队中抽调25名同志，从延安调来18名同志，共选43人进入航空队学习。王弼与常乾坤抵达新疆后，组织上原想派他们到航空队任教官，但由于盛世才反对，此举未能实现，遂决定他二人暂留我党驻新疆办事处，利用星期日为党在航空队学习的同志补习功课。在航空队学习的同志都是经过两万五千里长征的红军战士。他们有高度的思想觉悟和学习热情，但由于他们文化知识基础不高，特别是上课时没有讲义，仅靠苏联教官口授，翻译当场口译，有的连记笔记都有困难。王弼、常乾坤就在星期日为他们补课讲授飞机和发动机原理等课程，并亲自动手，刻印讲义，编写、翻译教材，对这批同志的学习帮助很大。

1939年5月，组织上决定由王弼、常乾坤、刘风、郑德等组成航空训练班，由郑德



王弼是我党派往苏联最早学习航空的中国共产党人之一

任航空训练班主任，王弼任党支部书记兼航空理论教员，讲授飞机和发动机原理。王弼在这期间编写翻译了部分航空理论教材和《航空发动机原理》一书，这些书后来在东北民主联军航空学校（简称“东北航校”）仍是主要教材之一，且建国后，在空军各航校的教学中，仍作为参考教材。

1940年11月，奉中央电召，王弼、常乾坤等回到延安。11月23日，由王弼执笔，他们向中央呈报了建设中国空军的计划，提出：“近几年来科学技术的发展非常迅速，因此空军的技术与组织更加复杂。要建设一个有系统的、强有力的空军，不是一年半载的事。”“首先要培养大批航空干部，还要有制造飞机的干部。”“单靠人家，没有自力更生是办不到的。”他们的意见受到党中央的重视。毛泽东主席、朱德总司令亲自接见他们，并就组建工程学校的问题做了指示。毛主席说：热心发展航空事业意见是好的，但要有决心和耐心。同时毛主席还风趣地说：“我国历史上也有个王弼，和你同名同

姓，他是个文人，你是武将，你这个武的要争取胜过文的。”

1941年1月，党中央批准成立军委航空学校，对外称“第十八集团军工程学校”。中共中央军委主席毛泽东、副主席朱德和王稼祥、参谋长叶剑英于3月6日签署了王弼为第十八集团军工程学校校长的任命书。丁秋生任校政治委员，常乾坤任校教育长。校址设在安塞城西侯家门一所学校的旧址，只有几孔窑洞。由前方部队挑选了年轻、身体好、文化程度较高的连、排级干部近100人来校学习。还抽调一批原学过航空和文化程度较高的干部，如刘凤、王琰、熊焰等人组成高级班，并兼任文化教员。学校开设了航空基本原理、航空机械知识和政治、文化、俄语等课程。不久德国进攻苏联，新疆局势逆转，得不到苏联航空器材和技术方面的援助，办航校的计划未能实现。1941年7、8月间，军委决定撤销工程学校，并入抗大三分校缩编为工程队。王弼任抗大三分校训练部工程科主任，负责工程队



1946年3月1日，东北民主联军航空学校在通化成立，左起：校长常乾坤，副政委黄乃一、副政委顾磊、政委王弼、政治部主任白平（坐者）、第一政委马文、副校长刘善本



1949年8月刘亚楼等在莫斯科谈判时合影,右起:张学思、刘亚楼、王弼、翟云英、吕黎平 王兆提供

的教育工作。1942年初,抗大三分校撤销,成立延安军事学院。王弼任军事学院工程系主任兼工程大队长。1943年2月,军事学院撤销,工程队一分为二。一部分并入绥德抗大总校,另一部分成立了俄文学校,王弼任俄文学校秘书长兼教员。

1943年11月,中央军委成立作战部空军组,王弼任组长。当时空军组的任务之一,就是调查了解掌握各条战线上的航空人才。王弼在中央组织部的支持下,到中央党校、自然科学学院、俄文学院、鲁迅艺术学院、陕甘宁边区政府等单位调查航空人才。他们有的是我党地下组织派到国统区航校学习后而来到边区的;有的是航空界爱国青年来延安参加革命的;有的是从苏联学习回来的;有的是我党选送到新疆学习航空的;也有从根据地来的。总之,凡是学航空的专业人才,王弼都亲自访问,

动员归队,组织航空干部队伍,迎接新的任务。

1944年春,党中央决定扩建延安机场。王弼兼任机场建筑工程处长。由于缺乏专业人员,物质条件极差,既无水泥,又无施工机械,机场施工困难重重。王弼依靠党的领导,坚持群众路线,发扬自力更生精神,挖掘现有的工程技术力量,组成设计施工队伍,动手修建机场。朱总司令亲自动员,发动延安党政军民齐动手。来延安准备出席“七大”的代表,也在彭真同志率领下和大家一起参加机场劳动。他们用车推肩挑运沙石,以滚动巨石代替轧路机。王弼坚持质量第一,严格检查质量,凡不合格的,一律返工。1944年底,延安机场扩建工程竣工,建成沙石跑道2000米,并成立机场管理机构——延安卫戍司令部机场勤务股,股长是油江,业务工作受作战部空军组的领导。

领导创建东北航校

1945年8月15日,日本宣布无条件投降。

1945年8月28日,朱德总司令接见王弼时说:“中央决定全部航空干部分批进入东北,接收、搜集航空器材和人员,利用可能条件建立航空站、航空队、航空学校,训练航空骨干,为我军建立人民空军打下基础。”8月30日,中共中央书记处书记、革命军事委员会副主席刘少奇召见王弼,指示说:“党决定你先带一批航空人员去东北。你们的任务主要是及时接收航空人员和器材,建立航空基地,创办航空学校,培养各种航空骨干。”不久,军委决定抽调在中央党校待命的同志组成航空干部队,王弼兼任队长。9月王弼、刘风率第一批同志飞张家口,准备接收日伪航空器材并运回汽油,开辟空中通道,然后飞赴东北。不料飞机在张家口降落时发生故障。经请示总部,决定王弼暂留张家口组建张家口航空站(晋察冀军区航空站)。1946年元月,油江经张家口赴东北时,中共中央政治局委员、书记处书记任弼时采纳了王弼的建议,命油江接任晋察冀军区航空站站长,让王弼继续前往东北进行接收工作。王弼与延安出发的第二批、第三批航空队干部在辽宁阜新会合后,和常乾坤一道赶赴本溪向东北局请示汇报。组织上当即命他率领部分同志深入北满各地搜集航空器材、考察机场工作。

1946年3月1日,我军第一所正规的航空学校——东北民主联军航空学校在通化诞生。全校约450余人,常乾坤任校长,

王弼任政委。4月,航校由通化迁往牡丹江。9月,王弼改任第二政委。1947年冬,东北局为进一步加强航空领导,指定民主联军总部参谋长刘亚楼和东北军政大学政委吴溉之兼任航校领导职务,王弼改任第一副政委。

在敌人封锁下建设航空,环境恶劣,条件艰苦,困难重重。王弼呕心沥血,艰苦创业。王弼带领航校的同志深入发动群众,调查研究,冒严寒,踏冰雪,从1945年10月至1946年5月,踏遍了东北三省30余座城市的70多个机场,共搜集



1949年11月,王弼(右)被任命为中国人民解放军空军副政治委员兼空军工程部部长,1951年6月任空军副司令员 王兆提供