



中国航空工业史丛书·人物·史料资料

中国航空工业人物传 领导篇 ②

中国航空工业史编修办公室 编



航空工业出版社



中航出版传媒有限责任公司
CHINA AVIATION PUBLISHING & MEDIA CO., LTD.
www.aviationnow.com.cn

ISBN 978-7-5165-0090-3



9 787516 500903 >

定价：40.00元

中国航空工业史丛书·人物·史料资料

中国航空工业人物传·领导篇

2

中国航空工业史编修办公室 编

航空工业出版社

北 京

内 容 提 要

本书介绍了中国航空工业创建时期的各企事业单位的创始人（共计76名）的生平、工作业绩和突出贡献，真实地记录了他们为中国航空工业发展而呕心沥血、殚精竭虑，有的甚至献出生命的光辉历程，他们是“航空报国”精神的开创者和传承者。

本书史料翔实、内容丰富，适合广大航空工业从业人员和关心中国航空工业发展的相关人员阅读。

图书在版编目（C I P）数据

中国航空工业人物传·领导篇.2 / 中国航空工业史
编修办公室编. -- 北京：航空工业出版社，2012.11
ISBN 978-7-5165-0090-3

I. ①中… II. ①中… III. ①航空航天人员—列传—
中国②航空航天人员—领导人员—列传—中国 IV.
①K826.16

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2012）第 245049 号

中国航空工业人物传·领导篇 2
Zhongguo Hangkong Gongye Renwu Zhuan · Lingdao Pian 2

航空工业出版社出版发行

（北京市安定门外小关东里 14 号 100029）

发行部电话：010-64815615 010-64978486

北京地质印刷厂印刷

全国各地新华书店经售

2012 年 11 月第 1 版

2012 年 11 月第 1 次印刷

开本：787×1092 1/16

印张：14

字数：291 千字

印数：1—4000

定价：40.00 元

总 序

1951年4月17日，中央军委、政务院颁发了《关于航空工业建设的决定》，新中国航空工业走过了整整60年的发展历程。

自1910年清政府在北京南苑设厂试造飞机到1949年新中国成立前，中国的航空工业整整40年没有建立起可称为独立产业的工业门类，基本限于简单的修理和机体制造，在国家的贫弱与动荡中艰难苟延。

建立一个完整强大并能与发达国家比肩的航空工业，一直是中国近代无数仁人志士、黎民百姓的呼号与夙愿。新中国成立不久，在抗美援朝的连天烽火与神州大地的百废待兴中，国家即决定建设和发展民族航空工业，并为此集中全国的优势力量支持。60年的历程，中国航空工业大体经历了四个阶段：从20世纪50年代到60年代前期的初创与快速发展时期；从60年代中后期到70年代的波折与缓慢发展时期；从80年代到20世纪末的恢复与振兴发展时期；21世纪前10年的崛起与跨越式发展时期。

2008年，中国航空工业集团公司重组整合不久即做出决定，在20世纪80年代航空工业部组织纂修新中国航空工业史的基础上，全面续修中国航空工业史。这个具有历史性、前瞻性的决定，开启了大规模续修中国航空工业史的序幕。

面对这项历史性工程，林左鸣总经理强调这是航空工业的要事、盛举，要做到“无出其右”！在高建设副总经理的领导下，一批长期在航空工业工作、具有较强写作能力的同志参与了撰写。

这次续修中国航空工业史，是中国航空工业史上的一项浩繁的史料搜集整理工程、重大的文字工程和系统的文化工程，其规模将远远超过上一次的修史。作为一套系列丛书，总编撰与出版量将达百余部书籍，约千万字的容量。

这套丛书本着“尊重历史、史从实出、存真弃虚、功过俱修”的原则，力争留下经得起当代人推敲与后人检验的专史与信史。丛书将分为五个系列。

一、总史部分：将在上次纂修 1949—1988 年新中国航空工业史的基础上，续修其后 20 多年的行业史，包括航空航天工业部（1988—1993 年航空工业部分），航空工业总公司（1993—1999 年），中国航空工业第一集团公司、中国航空工业第二集团公司（1999—2008 年，分修）的行业史。为完整反映中国航空工业发展历程，对从 1910 年中国航空工业萌芽时期起到 1949 年这一段的中国航空工业史补充编修。

与此同时，分别纂修这几个历史阶段的大事记和总纂中国航空工业 60 年大事记。

二、专业史部分：在上次纂修部分专业史的基础上，续修航空工业各专业史，补修上次尚未纂修的一些专业史。

三、专题史部分：全面纂修以各历史时期航空工业重点型号为主要内容的专题史。

四、企事业单位史部分：在上次组织纂修部分企事业单位史的基础上，续修后 20 多年企事业单位史，同时组织上次未修史的单位进行补修。

五、人物·史料资料部分：作为修史工程的一项重要内容，续修航空工业人物传和回忆录，以及航空工业的各种史料资料，如《中国航空工业老照片》、《百年航空史话》等。

以上五个系列既各有侧重，独立成书，从不同方面反映航空工业的发展历程，同时又互相衔接，互为印证，形成《中国航空工业史丛书》。

编修航空工业历史中所揭示出的规律和规律性认识，可以使我们看到中国航空工业前进的身影，听到它“咚咚”作响的脚步声，更会使我们善用前人留下的财富，增长推动新发展的智慧。当然，在更新的历史环境与更重大的历史使命下，我们也不可能从既往的历史中找到全部答案，这就需要我们奋力去进行新的开拓，在建设航空强国的征途中去创造新的历史。

中国航空工业史编修领导小组

2011 年 4 月

目 录

王西萍	1
王 弼	4
刘正栋	7
吴运铎	10
王世贤	12
邓永清	14
熊 焰	17
张世修	20
吴继周	22
于 辉	26
陈 平	30
马 彪	32
马 真	35
莫文祥	38
刁有珍	41
周 南	44
陈 艺	47
谷万章	49
李中垣	52
武 光	55
苏 智	58
齐 鲁	61

魏祖冶	63
张 基	66
李辉鳌	69
赵哲民	72
马全生	75
李 明	78
张一川	81
张品修	84
李德崇	87
刘亚欣	90
纪振宇	94
刘 刚	97
霍 瑛	100
杨爱华	103
骆斐然	105
马诚斋	107
韦锡琢	110
张 箴	113
崔光炜	116
邵晓平	119
杨 诚	121
杜向光	124
韩文圃	127
苏 韦	130
肖 云	133
孔 华	136
赵竟成	139
黄华清	141

管 凌	144
王学博	147
王洪章	150
李甲寅	153
胡 曦	155
杨劲夫	157
刘鸿志	160
翟曾平	163
龚连山	164
刘 苏	167
钟天丰	170
王得文	173
徐一彬	176
朱 辉	179
王鸿廷	182
陈御风	185
魏振亚	188
赵巨明	191
胡光吾	194
李纯彦	197
谢杰三	199
葛庭之	201
曹志仁	204
刘子英	206
苗逢润	209
张 经	212
后 记	214

王西萍

王西萍（1914.12—1993），山东乐陵人，原航空工业局局长。1936年8月弃学从军，到西安参加张学良将军倡建的学兵队并秘密加入中国共产党。抗日战争时期，历任中共东北军工作委员会委员、军官支部书记，中共东北军51军党的工作委员会书记；中原局友军工作部秘书、驻鄂西北代表。在东北军工作期间，参加了震惊中外的“西安事变”；参加了台儿庄与淮河战役。受党的委派，在国民党军队中积极发展共产党员，建立秘密支部，努力开展上层统战工作。在中央统战部友军工作科任科员、科长；在中央机关总生产委员会任秘书，并被评为中央直属机关甲等劳动模范。解放战争时期，历任中共旅大地区党委常委兼秘书长、宣传部长，大连县县委书记兼县长，旅大区党委财经委员会委员，关东行署农业厅厅长。1949年春，随中国人民解放军第四野战军南下，任武汉警备区政治部秘书长，中南军区保卫部副部长、部长。新中国成立后，王西萍投身新中国航空工业的创建与发展。1952年8月任第二机械工业部航空工业局第一副局长，分党组书记，主持工作；1955年3月任航空工业局局长、第二机械工业部党组成员，部长助理。1963年调交通部工作。王西萍是中国共产党第七次全国代表大会代表，第六、第七届全国政协委员。1993年去世。



王西萍为奠定航空工业的基础做了大量的工作。在第二机械工业部党组的领导下，王西萍认真贯彻中共中央、国务院、中央军委关于航空工业建设的一系列方针政策，团结局分党组一班人，艰苦努力，提前完成了航空工业第一个五年计划，实现了由修理走向制造并开始向自行设计过渡，为航空工业的早期建设做出了重要贡献。

王西萍任职期间，航空工业先后建成和基本建成一批企业和学校。其中有：国营第112厂（现中航工业沈飞）等6个主机厂，西安飞机附件制造厂（现中航工业庆安）、西安航空发动机附件厂（现中航工业西控）等18个机载设备厂，1个修理厂和1所航空专科学校、8所中等航空专业学校。

王西萍任航空工业局局长期间，航空工业完成了从修理到制造的过渡。按照国家批准的航空工业第一个五年计划，1954年初教5飞机及其发动机研制成功；

1956年9月歼5飞机及其发动机研制成功；1959年超声速歼击机歼6及其发动机试制成功；自行设计的歼教1喷气教练机及初教6初级教练机也于1958年相继试飞成功；1958年还开辟了战术导弹的试制生产，为中国导弹事业的发展创造了重要条件。

王西萍十分重视航空科研事业。1954年12月与航空工业局副局长段子俊赴苏谈判，在莫斯科与苏联航空设计院院长探讨在中国建立航空科研机构问题。回国后又多次与苏联专家研究如何开展中国的航空科研建设。1955年5月，他主持航空工业局分党组扩大会议，研究科研设计问题。提出在科学研究、生产和人才培养三条战线同时展开的指导思想，并向二机部建议，抓紧建立航空科研机构，以改变我国科研落后的状况。1956年5月，他在给中共中央、毛泽东主席的《关于航空工业发展现状与今后的任务》的报告中，进一步分析了科研设计落后于生产的严重矛盾，提出利用已有条件，立即开展工作的具体措施和意见。1955—1957年，他主持建立了科研最急需的二机部6所（现中航工业航材院）、航空工艺与生产组织研究所（现中航工业制造所）和航空科学技术情报研究所（现中航工业发展中心）。1956年下半年开始，航空工业局先后在沈阳、南昌、南京及北京的航空工厂建立飞机、发动机、航空仪表和降落伞设计室。这些设计室后来都发展壮大为设计研究所。1958年前后，航空工业局分别在陕西、沈阳建立飞行试验、空气动力、飞机附件与航空电器的设计机构。同时在北京航空学院（简称北航）、南京航空学院（简称南航）建立航空科学研究室，一批工厂也建立产品设计室。到20世纪60年代初，航空工业共拥有科学研究所6个，产品设计研究所3个，厂、校属设计研究所（室）19个，职工近万名，科研设计人员数千人。在航空工业生产发展过程中，孕育出了科研设计机构的雏形，在中苏关系破裂后为中国航空工业走上独立自主发展道路提供了一定的基础条件。

为了早日填补中国轰炸机的空白，王西萍遵照周恩来总理的指示，赴苏联谈判，引进图-16轰炸机。1959年初，他组织国营伟建机器厂（现中航工业哈飞）和国营东安机械厂（现中航工业东安）承担图-16（中国型号轰6）的研制任务。1959年国庆前夕，使用苏制零件装配的第一架轰6飞机首飞成功。他还积极支持国营洪都机械厂（现中航工业洪都）通过仿制米格-19，开展强5飞机的研制。

1956年制订全国十二年科学技术发展规划时，出现了飞机与导弹之争，王西萍针对导弹与飞机的发展问题，曾多次向中央及有关领导反映，力陈两者不可偏废的正确见解。在国家科学技术发展规划中，喷气推进和火箭技术同时被列为重点项目。

王西萍十分珍视人才，能正确对待知识分子的出身和历史问题，特别对有一定工作经验的技术人员，敢于提拔重用，为航空工业延揽和培养了一批领导干部和技术骨干。



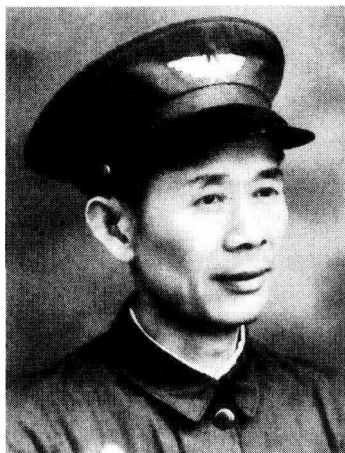
王西萍（前左三）和苏联专家在一起

1958年，由于“左”倾错误的影响，航空产品质量受到严重冲击，特别是从1958年开始试制的米格-19飞机（中国型号歼6）和米-4直升机（中国型号直5）出现了严重的质量问题。王西萍较早地发现问题，并立即采取有力措施予以纠正，从1959年初开始，航空工业局连续在南昌、哈尔滨、西安召开会议，强调质量第一是航空工业永远不可动摇的方针，要求恢复一切行之有效的规章制度。1960年年初，他又带队下厂，具体指导质量整顿。

王西萍经历坎坷，在1960年召开的国防工业三级干部会议上，曾受到错误的批判和处理，以“国民党特务嫌疑”蒙冤被隔离审查两年多，1963年重新分配工作。1963年王西萍调交通部工作，在此期间，他以极大的热情投入到我国交通事业，主持和参加制订了全国公路建设规划及水运工业的规划和布局。1972—1982年的10年间，他努力实现周恩来总理关于“三年改变港口面貌”的号召，大力推进全国交通系统的船舶修造工业。在他的领导下，先后建成了一批大中型船厂、船坞，改造了一些老船厂，使交通系统10年造船总量突破200万吨。改革开放以后，他力主开发建设蛇口工业区，对招商局的发展做出了重要贡献。

王西萍于1993年去世。

王 弼



王弼（1899.8—1977.8），江西永修人，原航空工业局副局长。1923年毕业于南昌第一师范学校，学习期间参加了学生运动和工人运动，同年加入共青团，1925年加入中国共产党。1925—1938年先后在莫斯科中山大学、列宁格勒空军地勤学校、莫斯科茹科夫斯基空军学院学习，曾任苏联空军少尉、上尉机械师和准校工程师、副科长、少校总检验师等职。1938年回国后历任新疆航空训练班党支部书记兼教员、18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，1951年6月任空军副司令员。1952年转业到第二机械工业部航空工业局任副局长、第三机械工业部顾问等职。王弼是中国人民政治协商会议第三、第四届全国委员会委员。1977年8月去世。

1949年8月10日，中央决定派刘亚楼、王弼、吕黎平3人组成代表团，赴苏联谈判关于筹建中国人民解放军空军问题。1949年11月，空军成立，王弼被任命为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。

在空军期间，王弼对空军成立与建设，尤其对航空工程机务工作建设，花费了许多心血，直接参加了组建新的航校和部队以及组织支援抗美援朝战争等工作。在建立航空修理网并转而为航空工业打基础方面，成绩显著。他负责航空工程机务工作的技术、组织与条例建设，保证了训练与作战飞行。他重用知识分子，重视技术工作，继承了延安时期鼓励优待技术干部的好传统，以适应空军这个高技术兵种的建设和作战要求。

1952年1月，王弼转业到地方，先后在二机部、一机部、三机部航空工业局任副局长及教育局局长等职，主管航空教育方面的工作，为航空事业培养出大批人才。他认为从事航空工业的人员，必须政治思想好，有文化、有技术，才能制造出好的飞机和航空产品。1951年11月4日，航空工程教育委员会在北京正式成立，王弼任副主任，到1952年8月23日，委员会拟订了飞机制造、飞机设计、发动机制造、发动机设

计4个专业的教育计划；保送了700名优秀学生于1952年暑假进入航空系学习；完成了西南工业专科学校并入北京工业学院航空系工作；在南京成立华东航空学院；在北京成立北京航空学院。1952年8月28日，北京航空学院筹备委员会成立，王弼任主任委员。根据周恩来总理关于“办一所航空大学是应当的，需要的”指示，他积极建议将各大学航空系集中，办成几个独立航空学院，加速培养人才，并积极进行高等院校航空系的合并工作。为了使人才配套，王弼积极倡议筹建新的航空中等专业学校，到“文化大革命”前，航空工业先后办起了北京、沈阳、南昌、上海等15所航空中等专业学校，培养了4万多名毕业生。王弼还倡导各工厂开办技工学校，到“文化大革命”前，共培养出毕业生6万余名。

王弼深知办学必须有资金，而当时国家的财力、物力有限，所以他明确提出勤俭办学的原则，要少花钱、多办事。他提出办一所中专，给3个“30”，即30万元投资、30名教师、30台设备。为了办好学校，他不顾年高体弱、四处奔波，选择校址，筹建校舍，解决学生来源、教师配备、器材调拨及毕业生分配等问题，为航空教育事业做出了贡献。

1957年2月，王弼会同有关人员亲自深入四川、陕西等地，检查了中专、技校和工厂的教育及员工培训等工作情况。他发现西安航空技校勤俭办学的经验，及时向赵尔陆部长做了汇报，并积极推广西安航空技校的经验。5月30日《人民日报》以《穷学校能培养出好学生》为题报道了西安航空技校勤俭办学的经验。当时西安航空技校



王弼生活照

勤俭办学成为全国教育界的一面红旗，受到毛泽东主席的表扬，对当时中专、技校办学方向产生了很大的影响。

王弼对发展我国的航空降落伞事业付出了辛勤劳动。中国的降落伞生产，几乎是白手起家。1955年初，航空工业局决定南京降落伞厂（现中航工业宏光）由王弼直接领导。王弼亲率工作组到厂工作，提出了集中力量生产110型降落伞的方针，并亲赴上海帮助解决特纺材料的生产与供货问题，还协助工厂制定了建议上级成立降落伞国家试放鉴定委员会等5项措施。这些措施大大鼓舞了全厂职工的士气，发挥了技术人员的积极作用，提高了工作效率，保证了产品质量。1955年11月，工厂试造的110型和112型降落伞经上级组织试放、鉴定，双双获得成功。

王弼一贯重视产品质量和检查工作。1953年，王弼负责抓检验处的工作。在王弼的主持下，健全了航空工业局检验处的组织机构，修改了检验工作条例，制定了工厂总装车间检验室的职责范围，制定了有关事故报告的规定。为了搞好航空产品质量，他还强调要开展场外调查，及时反馈部队使用情况。在“大跃进”年代大砍机构时，局机关撤销了检验处，王弼持反对意见。

“文化大革命”开始，王弼受到打击迫害。他虽年过七旬，身患重病，仍要下厂蹲点劳动。当时工厂一片混乱，产品质量低劣，他痛心疾首，忧心如焚。他沉痛地说：“质量不好，要自我毁灭。制造飞机，不像制造汽车，出了故障，可以停下来修理，飞机在空中出了故障，要机毁人亡。”他不顾重病缠身，写出上万言的建议书，提出质量是生产的核心。不合格的产品，生产得越多，浪费就越大。王弼至死不渝，坚持“质量第一”的精神，深受航空工业广大职工的尊崇和称颂。

1956年，王弼参加全国十二年科学技术发展规划的制订，并担任航空组副组长。由于导弹的出现，当时有人认为飞机即将完成它的历史使命，势必要被导弹全部代替，因此主张在中国应全力投入火箭的研究试制。王弼坚持正确的主张，和徐昌裕等同志提出火箭与飞机必须同时进行，主要力量可以放在火箭方面，但应在生产飞机的基础上搞火箭。

1976年3月，他向毛泽东主席、军委叶剑英副主席提出“组织各部门有造诣的航空技术专家，加强科技建设力量，组织生产高速度、高质量的飞机”的建议，以缩小我国飞机与国际水平的差距，表现出王弼对党、对航空事业的一片赤诚之心。

王弼于1977年8月去世。

刘正栋

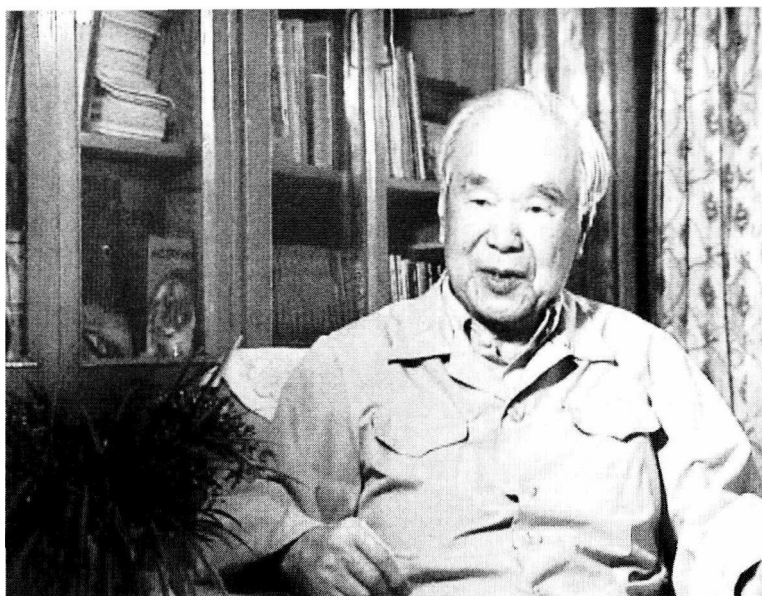
刘正栋（1920.10— ），江苏无锡人，东北军区军工部北满分部直属三厂（现哈尔滨东安发动机（集团）有限公司，简称中航工业东安）首任厂长。1937年考入无锡公益铁工厂当工人，1938年加入中国共产党。1940年6月到陕甘宁根据地参加八路军，同年12月参加中共中央党校职工班进修学习，1942年8月中共中央党校职工班结业后分配到茶坊兵工厂任厂部秘书，后任机工班长（车间主任）等职。解放战争初期，被中央职工运动委员会任命为第二中队队长，指定组织和集合第二批工人干部，后任东北军区军事工业部通化二道江兵工厂副厂长、集安兵工厂总厂副厂长兼机械厂厂长、军工部驻哈尔滨办事处技术室主任、东北军区军事工业部哈尔滨实验总厂厂长，1949年1月任东北军区军工部北满分部直属三厂厂长、东北军区军工部第21厂（现中航工业东安）副厂长，1950年3月调到东北军事工业局任计划处处长，后任第二机械工业部计划司副司长、第一机械工业部计划财务司副司长、第三机械工业部计划司司长、国防工业办公室六局局长、北京国防工业办公室科技组负责人、党委委员，第八机械工业部党组成员。1982年离休。



1945年8月，刘正栋到东北军区军事工业部任通化二道江兵工厂副厂长，接管通化发电厂，进行民主改造，后任集安兵工厂总厂副厂长兼机械厂厂长，突击生产手榴弹和复装八二迫击炮弹，有力地支援了解放战争。

1947年2月，刘正栋调到哈尔滨任军工部驻哈尔滨办事处技术室主任，在掷弹筒演习中受重伤，失去了左手，被评为二等甲级伤残军人。受伤后，他始终抱着“身残志不残”的理念，与健全人一样，为革命、为建设而努力工作。1947年10月东北军区军事工业部在哈尔滨成立，刘正栋奉命在哈尔滨组织地方民用工业从事军火生产、支援解放战争。1948年11月，东北全境解放，刘正栋留在哈尔滨，执行军工企业的紧缩和组合，把分散在东北的十几个军工厂，全部搬迁到平房，组建两个大厂。

1949年1月，军工部正式命名平房工厂为东北军区军工部北满分部直属三厂，任命刘正栋为第一任厂长，1949年10月1日改名为东北军区军工部第21厂，任命马树良



刘正栋生活照

为厂长，刘正栋为副厂长。

1950年初，东北军事工业部改为东北军事工业局，同年3月，刘正栋调到东北军事工业局任计划处处长。1953年11月刘正栋调到二机部工作，任计划司副司长，主持国防工业生产计划工作。“一五”建设时期，刘正栋与其他组织军工生产的老同志一起，发扬自力更生、艰苦奋斗的延安精神，在新中国军事工业的建设中发挥了重大作用。1956年4月刘正栋作为二机部先进生产者代表，受到毛泽东主席和国家领导人的接见。

1958年2月，一届人大五次会议决定将一机部、二机部、机电工业部三个部合并，成立新的第一机械工业部，刘正栋被任命为计划财务司副司长。1960年9月中央批准新的第三机械工业部成立，刘正栋为计划司司长。

在国防工业建设的“调整、巩固、充实、提高”阶段，为了提高国防工业内部在尖端与尖端之间、尖端与常规之间、常规与常规之间建设速度，要做好与各军兵种的建设直接相关的综合平衡工作，刘正栋提出：要解决军兵种需要与国防工业之间的矛盾，必须在国家给国防工业的控制指标与军队需要军事装备之间做好综合平衡工作，即要成立一个小的机构，如同国务院“三办”一样，在国家计划与军队需要之间事先做好综合平衡工作，即周恩来总理提出在国务院设立一个“口”——国防工业办公室。1961年11月8日国务院国防工业办公室正式成立，1963年11月周恩来总理签署任命刘正栋为国防工业办公室六局局长。