

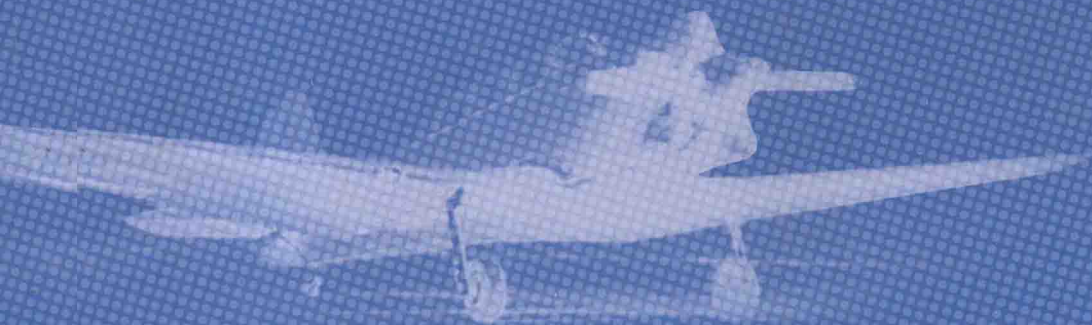


中国航空工业史丛书·总史

中国航空工业 大事记

(1951—2011)

中国航空工业史编修办公室 编



航空工业出版社

中国航空工业史丛书·总史

中国航空工业大事记

(1951—2011)

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

本书如实记录了中国航空工业近 60 年走过的光辉历程,系统展示了新中国航空工业所取得的辉煌成就,全面体现了航空人奋进创新、报效祖国的精神风貌。

本书内容丰富、翔实、系统,记述准确、客观、简明,不少信息属于首次披露,兼有纪念价值和史料价值,可作为工具书使用并收藏。适合于航空领域的学生、工程技术人员、管理人员和相关领域的专家、学者及广大航空爱好者阅读。

愿所有为中国航空工业做出贡献的,以及所有关注中国航空工业发展的人们共读之。

图书在版编目(CIP)数据

中国航空工业大事记:1951~2011 / 中国航空工业
史编修办公室编. --北京:航空工业出版社,2011.4

ISBN 978-7-80243-722-7

I. ①中… II. ①中… III. ①航空工业—大事记—中
国—1951~2011 IV. ①F426.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 043810 号

中国航空工业大事记(1951—2011)

Zhongguo Hangkong Gongye Dashiji (1951—2011)

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

2011 年 4 月第 1 版

2011 年 4 月第 1 次印刷

开本:787×1092 1/16 印张:31 插页:7 字数:637 千字

印数:1—4000

定价:118.00 元

中国航空工业史编修领导小组

组 长：林左鸣

副组长：谭瑞松 顾惠忠 高建设

成 员：徐占斌 吴献东 耿汝光 汤建国 李玉海 张新国
李方勇

中国航空工业史编审委员会

主 任：高建设

副主任：林宗棠 朱育理 刘高倬 张彦仲 张洪飏

委 员：王 昂 姜燮生 关 敦 袁立本 杨育中 梁振河
许焕刚 宋金刚 郑荣生 池耀宗 石 川 刘思诚
王守信 朱宏斌 陈元先 刘 林 刘井宏 白 萍
王中原 刘洪德 高 军

总 序

1951 年国家做出了《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 4 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撰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一项浩繁的史料收集整理工程、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 6 个系列。

一、总史部分：将在上次撰修1949—1988年史的基础上，续修其后20多年行业史，包括航空航天工业部（1988—1993年航空部分），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，分别撰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：在上次撰修部分专业史的基础上，续修航空工业各专业史，补修上次尚未撰修的一些专业史。

三、专题史部分：全面撰修以各历史时期航空重点型号为主要内容的专题史。

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

五、人物部分：作为修史工程的一项重要内容，续修航空工业人物传。

六、史话部分：为便于社会各界人士更好地了解航空工业，有选择性地编撰一系列通俗读物，如《中国航空工业老照片》、《百年航空史话》、《航空工业史料与回忆录》等书籍。

以上6个部分既各有侧重，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

一、初创与快速发展时期（1951—1965 年）

1951 年	3
1952 年	10
1953 年	18
1954 年	25
1955 年	33
1956 年	40
1957 年	50
1958 年	58
1959 年	73
1960 年	79
1961 年	88
1962 年	99
1963 年	106
1964 年	114
1965 年	127

二、波折与缓慢发展时期（1966—1976 年）

1966 年	137
1967 年	143
1968 年	147
1969 年	151
1970 年	155

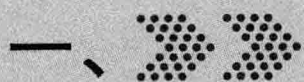
1971 年	159
1972 年	164
1973 年	170
1974 年	176
1975 年	180
1976 年	186

三、恢复与振兴发展时期 (1977—1999 年 4 月)

1977 年	193
1978 年	198
1979 年	205
1980 年	214
1981 年	224
1982 年	230
1983 年	236
1984 年	243
1985 年	251
1986 年	259
1987 年	268
1988 年	277
1989 年	286
1990 年	295
1991 年	308
1992 年	318
1993 年	326
1994 年	337
1995 年	348
1996 年	355
1997 年	364
1998 年	372
1999 年	379

四、崛起与跨越式发展时期 (1999 年 5 月—现在)

1999 年	383
2000 年	388
2001 年	397
2002 年	405
2003 年	411
2004 年	420
2005 年	427
2006 年	435
2007 年	441
2008 年	447
2009 年	454
2010 年	464
2011 年	476
 附录 1 航空工业领导机构体制沿革概况表	 479
附录 2 航空工业领导机构沿革印章 (1951 年 4 月—2011 年 3 月)	 487
后 记	491



初创与快速发展时期

(1951—1965年)

1951 年

编者按：在新中国成立之初，航空工业建设就被提到重要的议事日程。1949 年 9 月，毛泽东主席在中国人民政治协商会议第一届大会上宣布：“我们将不但有一个强大的陆军，而且有一个强大的空军和强大的海军。”1949 年 11 月 11 日，建立了人民空军。1950 年，空军和重工业部曾单独或联名先后 5 次向中央报送关于建设航空工业的意见。1950 年 10 月 19 日，中国人民志愿军开始抗美援朝，赴朝作战。12 月下旬，政务院总理周恩来遵照毛泽东主席的指示召开会议，确定了我国航空工业建设的基本方针，周恩来总理指出：“我国是拥有 960 万平方公里国土、五六亿人口的国家，靠买人家的飞机，搞搞修理是不行的。”中国航空工业的建设道路，是先搞修理，由小到大，由修理发展到制造。同时，旧中国遗留下来的航空工业提供了一定的人才和物质资源。所有这些都为新中国航空工业的创建准备了条件。

1 月 9 日 中国政府派出以何长工、段子俊、沈鸿组成的代表团到达莫斯科与以苏联外长维辛斯基为首的 7 人委员会进行航空工业合作谈判。2 月 19 日，签订苏联援助中国建设航空工业的协议，并经中国总理周恩来和苏联部长会议主席斯大林批准。双方决定，苏联派专家到中国指导，帮助组建飞机修理厂。

3 月 7 日—4 月 26 日 教育部在北京召开航空系（科）会议，讨论如何配合国防建设，培养航空建设人才。会议确定了各航空系（科）调整的初步方案。

4 月 10—11 日 空军和重工业部召开工厂移交会议，讨论研究有关航空工厂的移交问题。会后，空军司令部于 4 月 26 日颁发关于空军 16 个工厂移交航空工业的命令。

4 月 17 日 中央人民政府人民革命军事委员会和政务院颁发《关于航空工业建设的决定》，标志着新中国的航空工业在抗美援朝的烽火中诞生。决议的主要内容有 6 项，其要点是：

1. 中国航空工业建设在目前阶段的任务，是全力保证中国空军所有飞机和发动机

的修理及飞机零件、配件和工具的制造，尔后再逐步向飞机装配及制造方向发展。

2. 航空工业在目前阶段必须实行统一管理和经营的原则，只有在航空工业发展到能集中力量制造飞机时，再把修理和制造分开。为此，决定将空军所管辖的工厂除4个氧气厂外，包括人员、设备、资料、厂房全部移交给重工业部航空工业管理局。

3. 航空工业管理局接收工厂后，即时承担空军的飞机修理和零件供应任务，并按经济核算制原则办理。

4. 为提高产品质量，航空工业管理局和空军司令部应分别成立检验机构和验收机构。

5. 为加强对航空工业建设的领导，决定成立航空工业管理委员会，由军委领导，聂荣臻、李富春、刘亚楼、何长工、段子俊、马文等任委员，聂荣臻任主任，李富春任副主任。

6. 关于以上两个具体问题的规定：

（1）有关航空工厂、仓库、器材、工人等的行政领导关系，限空军司令部与航空工业管理局于1951年4月20日前办理完毕交接手续；

（2）航空工业管理局应保证1951年5月1日起开始修理空军司令部要求修理的飞机、发动机。

4月18日 中共中央向各中央局、分局、军区并中财委（中央财政经济委员会，简称中财委）发出通知，决定成立重工业部航空工业管理局，统一负责所有飞机的修理工作，段子俊任局长。

4月18日 航空工业管理局在沈阳民生路63号开始办公。人员主要来自三方面：
1. 大连建新公司：陈一民、陈平、方致远、徐鑑、周晓光、张英铭、潘彦亭等，约150人；
2. 空军：徐昌裕、咎凌、王裕齐、沈祖显等；
3. 重工业部航空工业筹备组和华东航空工程研究室：吴大观、徐舜寿、黄志千等。

4月28日 苏联派来的飞机修理列车（流动工厂）到达中国边境满洲里，5月初抵达沈阳，帮助航空工厂掌握修理技术。10月，修理列车中的热表处理、汽缸修理和发动机试车台等3节车厢，连同随车的35名苏联官兵转到哈尔滨飞机和发动机综合修理厂，帮助该厂进行发动机修理。1952年5月12日，苏联政府同意将苏联飞机修理列车上的一切设备、工具、资料全部作价售予中国，5月27日办理接收工作。在苏联飞机修理列车的全体官兵回国前夕，段子俊副局长向他们颁发了奖章和纪念品。

4月29日 周恩来总理签发中央人民政府文件，正式批准航空工业局成立，局址在沈阳。

1951 年

5 月 1 日 哈尔滨飞机和发动机综合修理厂成立，承担活塞式发动机及飞机修理任务，厂长汤钦训。1952 年 4 月 1 日，该厂飞机修理部分单独成立哈尔滨飞机修理厂，厂长马真。原厂按大中型活塞发动机修理厂进行改造和扩建后，1953 年 1 月 20 日，改名为哈尔滨航空发动机修理厂，厂长邹问轩。哈尔滨飞机修理厂先后研制生产了轰 5 系列、轰 6、水轰 5、直 5 系列、直 6、直 9 系列、运 11、运 12 系列等飞机，发展成为中国直升机、通用飞机的研制生产基地之一。

5 月 15 日 航空工业局局务会议研究降落伞厂建厂问题。6 月正式接收华东军区军需部所属杭州降落伞厂，并迁至南京利用空军 22 厂厂址改建成南京降落伞厂。

5 月 16 日 航空工业局开始接收空军的 16 个修理厂和重工业部兵工总局的 2 个工厂。经航空工业局编号命名，合并为 17 个，空军 16 个修理厂移交工作至 9 月 14 日全部完成。详见下表。

1951 年航空工业从空军和兵工总局接收的工厂

序号	工厂新编代号	原厂名	地 址
1	111 厂	空军三厂（配件厂。111 厂后迁入原满洲飞机制造厂旧址）	沈阳东塔
2	112 厂	空军五厂（原满洲航空株式会社修理厂）	沈阳北陵
3	113 厂	空军四厂（工具厂）	沈阳铁西
4	114 厂	在空军三厂原址（后为 111 厂的一部分）	沈阳大东区三家子村
5	115 厂	空军二厂（锻造工厂）	沈阳铁西
6	121 厂	空军一厂（原东北航校修理厂）	哈尔滨马家沟
		兵工 21 厂	哈尔滨平房
7	211 厂	空军 11 厂（修理厂）	北京南苑
8	311 厂	空军 31 厂（修理厂）	湖北汉口
9	331 厂	兵工 282 厂	湖南株洲
10	321 厂	南京空军 22 厂（修理厂。后迁至南昌原国民党第二飞机厂旧址）	江西南昌
11	411 厂	空军西南修理厂	四川成都
12	412 厂	层板厂	四川成都
13	413 厂	麂皮厂	四川成都
14	421 厂	原国民党发动机制造厂	贵州大定（后称大方县）
15	511 厂	空军 21 厂	江苏南京
16	513 厂	降落伞厂（原属华东军区军需部）	浙江杭州，后迁至南京空军 22 厂旧址
17	611 厂	西北修理厂	陕西西安

5月17日 南昌飞机修理厂成立，当时承担活塞式飞机修理任务，建厂委员会主任邵式平（兼），副主任酆少安。

江西省省委书记陈正人和省政府主席邵式平转达江西省省委的意见：“要人给人，要物给物”，“南昌是八一起义的地方，武装夺取政权的第一枪是在南昌打响的，新中国自己制造的第一架飞机也要出在南昌。”重工业部派部监察室副主任孙志端率工作组到南昌工厂现场，并参加建厂委员会工作。1953年2月，吴继周被任命为厂长。

该厂先后研制生产了初教5、初教6系列、运5系列、强5系列、K8系列等近20多个型号的飞机4000多架，发展成为国有大型企业集团。

6月1日 抗美援朝总会发起捐献飞机大炮运动。至1951年底，捐款折合战斗机3152架，表达了全国人民抗美援朝的决心，同时也反映了全国人民对祖国航空事业的关心、热爱和支持。

6月10日—7月29日 以瓦西列夫为组长的航空修理厂基本建设设计专家组共20人先后到达北京。他们来自苏联航空工业设计院，带来了成套设计标准、规范及有关的设计资料。6月18日—7月25日，由陈平等陪同赴哈尔滨、沈阳、株洲、南昌、武汉、南京等地的有关工厂进行技术调查，选择厂址，并研究设计总体方案，拟将当地的有关工厂扩建、改建为航空修理厂。

6月29日 空军将东北航校机务处第五厂正式移交给航空工业局，组建沈阳飞机修理厂，承担喷气式飞机修理任务，厂长熊焰、副厂长兼总工程师周宁。这一天后来成为沈阳飞机厂厂庆日。

6月29日 沈阳航空发动机修理厂成立，承担喷气式发动机修理任务，厂长李兆翔、副厂长兼总工程师许锡缵。

7月1日 苏联专家开始陆续来华。7月4日航空工业局总顾问波斯别霍夫到任。10月17日，局副总顾问戈尔捷也夫抵京。至此，中苏双方1951年6月26日签订合同中规定聘请的102名苏联专家全部到华。

7月16日 政务院任命重工业部代部长何长工兼航空工业局局长，段子俊、陈一民、陈平为副局长。8月3日，重工业部通知，今后对外行文以局长何长工、副局长段子俊联署。日常局务工作由段子俊副局长代行。航空工业局同时成立分党小组，由段

1951 年

子俊、陈一民、陈平、徐昌裕、方致远 5 人组成。局机关设 6 处 1 室，即计划处、生产处、基建处、经理处、人事处、保卫处及办公室。

7 月 航空工业局在生产处下设立实验室，主管航空特设（仪表、电器和无线电等设备曾被统称为特种设备，简称特设）的技术业务工作，实验室人员有刘建岐、胥凌、王裕齐、沈祖显等。

8 月 1 日 航空工业局基建处在北京正式成立，陈平副局长兼任处长。

8 月 11 日 段子俊就如何加快航空工业由修理走向制造的问题，向苏联专家瓦西列夫（基建设计专家组组长）咨询。8 月 14 日，重工业部党组召开会议，由何长工主持，钟林、赖际发、王弼、韩涛、韩振纪、王文、崔中等参加，听取段子俊咨询意见的汇报。会议一致同意，3~5 年内试制成功雅克-18（即初教 5）和米格飞机，使航空工业从修理走向制造。

8 月 16 日 何长工、段子俊向中央军委报送关于航空工业建设计划的报告。报告提出：利用现有工厂条件，在完成修理任务的基础上，分别将南昌、株洲两厂建成活塞式教练机及其发动机制造厂；将沈阳两厂建成喷气式飞机及其发动机制造厂；将哈尔滨工厂建成轻型轰炸机及其发动机制造厂。以上各厂分两期建设，第一期以修理为重点，配合空军需要；第二期发展到制造厂必须具备的规模。9 月 15 日，朱德总司令批示：“即照计划执行。”

8 月 17 日 解放军代总参谋长聂荣臻、中央财政经济委员会副主任李富春写报告给中共中央主席毛泽东并中央书记处，提出航空工业的建设方针、生产规模及厂址选定原则。建议：对沈阳、哈尔滨、株洲、南昌等地的 5 个工厂（后改为 6 个厂）进行适当扩建，作为建设航空工业的基础。8 月 20 日，周恩来总理阅批：“拟予同意。”8 月 21 日，毛泽东主席批示：“照办。”刘少奇、陈云圈阅。

8 月 新中国第一批国家分配至航空工业局的大学生一行 20 多人在北京报到，其中包括顾涌芬、屠基达等人。

9 月 17—22 日 航空工业局在沈阳召开首次五大飞机修理厂（沈阳航空发动机修理厂、沈阳飞机修理厂、哈尔滨飞机和发动机综合修理厂、南昌飞机修理厂、株洲发

动机修理厂）厂长会议，传达中共中央批准的关于航空工业的建设方针和任务，并确定创办南京、北京、哈尔滨、汉口（后迁至南昌）4所航空工业专科学校，以及各厂开办技工训练班。经过紧张筹建，这4所航专均于1952年10月开学，但除南京航专外，其余3所后均改为航空工业学校。

10月1日 由轰炸机、歼击机、强击机共135架飞机组成的混合机群参加国庆阅兵。这是中国首次使用喷气式歼击机参加国庆阅兵。

10月1日 株洲航空发动机修理厂成立，承担活塞式发动机修理任务，钟荣清任厂长兼党委书记，黄少华任第一副厂长兼总工程师。

10月15日 政务院任命王弼为重工业部航空工业局副局长。

10月 空军司令部接受航空工业局的建议，开始向航空工厂派驻军事代表，从此建立了军事代表驻厂验收航空产品的制度。

10月 航空工业局开展了成立后的第一次清查财产工作，1952年3月结束。清查工作不够彻底。

11月4日 航空工程教育委员会在北京成立，张宗麟任主任，王弼任副主任、成员有张鸿、陈孟汀、沈元、屠守锷。

11月18日 志愿军空军第三师9团起飞16架歼击机在清川江上空与美机展开激战，大队长王海、僚机飞行员焦景文各击落美机2架，飞行员孙生禄、郑兰儒各击落美机1架，共击落美机6架。

志愿军空军首次击落美机发生在1月29日，第四师10团28大队大队长李汉驾驶东北航校机务处第五厂（沈阳飞机厂的前身）装备的米格-15战斗机，击落、击伤美F-84战斗机各1架。

12月10日 周恩来总理召集会议讨论并同意航空工业3~5年由修理过渡到制造的发展计划草案。这次会议还研究决定了建设航空工业所需的经费及人才培养等问题。周恩来总理指示办航空大学是应当的。