

《飞向世界》丛书之卷一

# 飞进非洲

FORWARD TO AFRICA

王大伟 师元光 等著



航空工业出版社

《飞向世界》丛书之一

# 飞进非洲

王大伟 师元光 等著



航空工业出版社

北京

## 内 容 提 要

本书讲述了中国航空工业开拓中国飞机出口国际市场的第一站——非洲的创业史。其中重点讲述了12个出口国家有关中国飞机与非洲的动人故事。本卷披露的许多故事和令人击掌的鲜活细节，生动揭示了中国航空工业进入国际市场的雄才伟略和先驱们的聪明睿智。本书让你看到的不仅有风光的壮美和人物的传奇，更有中国人在这片土地上真诚续写的友谊、坚韧和成功！

本书适于关心中国飞机出口以及有意开拓国际市场的企业人员阅读，同时本书也是一本从侧面了解非洲的不可多得的休闲读物。

## 图书在版编目（CIP）数据

飞进非洲/王大伟等著. --北京：航空工业出版社，2012.6  
(飞向世界丛书)  
ISBN 978-7-80243-976-4

I. ①飞… II. ①王… III. ①纪实文学—作品集—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第108764号

## 飞进非洲 Feijin Feizhou

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

北京世汉凌云印刷有限公司印刷

全国各地新华书店经售

2012年6月第1版

2012年6月第1次印刷

开本:710×1000

1/16

印张:18.25

字数:309千字

印数:1—5000

定价:38.00元

(凡购买本社图书,如有印装质量问题,可与发行部联系调换)

筭路藍縷  
利商天涯

林彪張夏



## 《飞向世界》丛书编委会

### 总策划

刘国民 王大伟 霍郁华

### 编委会主任

吴光权

### 编委会副主任

马志平 刘国民

### 编委会成员

孙肇卿 杨春澍 付舒拉 黄 斌

吴盛悦 杨 鹰 王大伟 王志成

## 《飞进非洲》卷编写组

王大伟 师元光 苏 宁 霍郁华 赵 青





# 历史昭示未来

已过而立之年的中航国际正经历着一场前所未有、影响深远的变革。伴随“改革开放”春风而诞生的中航国际的前身——中航技总公司，从诞生之日起就注定要在变革、创新、开拓、奋斗中风雨兼程。

中航国际在30多年的历史中创造了中国航空史上的诸多第一：国防工业系统第一家成立的进出口公司，签订了第一个军贸出口合同，国防工业系统第一个获准开设外汇账户、在海外设代表机构、兼顾民品出口的公司；国防工业系统第一个自主开发后继机，第一个与国外合作研制飞机、共同生产，第一个将自主研发的飞机向国外转让生产技术；第一个向国外出售债权、与国内银行开展远期汇票贴汇，第一批获国家特批可自主向国外银行贷款的5家公司之一，第一个获准出售企业债券，第一家在深圳购买土地，第一家拥有自己的投资信托公司，第一家在香港借壳上市的公司；国防工业系统第一家引进国外飞机，第一家引进生产技术在國內组装生产干线飞机、直升机，第一个实行补偿贸易、转包生产的公司；国防工业系统第一个获得商务部支持民用飞机出口，借助国家援外大幅度提高促进成套设备出口的公司……难以计数的第一，铸就了公司的金字招牌，拓展了公司的经营范围，成就了公司的经济实力，培养了公司的专业人才。为航空工业以出养进、技术交流、设备更新、人才培育、科技进步、资金积累做出了卓有成效的贡献。

欣闻公司离退休老同志们历经3年时间，自发组织编写《飞向世界》丛书，第一卷《飞进非洲》即将出版面世，内心的钦佩与感激之情不可用言语来表达。本书讲述了许多鲜为人知的真实故事，图文并茂，体现的是中航国际老一辈创业者无怨无悔的创业精神。中航国际发展到今天，900多亿的销售收入，1500多亿的公司规模，与当时的条件相比，早已不可同日而语，而我们正在着力打造的“新国企”文化的核心价值观与老一辈创业者却始终一脉相承。创业的激情，守业的勤俭，不竭的创新，不馁的拼

搏，这就是中航国际代代相传的血脉，手手相递的薪火，这就是中航国际基业长青的基石！

三十多年的创业史告诉我们——中航国际变革与创业的基因与生俱来！你能看到怎样的过去，就能看到怎样的未来。一切的求索，历史早已昭示。

感谢此书的每一位主人公，感谢为此书付出心血的老领导、老前辈。因为有你们，我们脚下的路会更加坚实，更加宽广，更加长远。

A handwritten signature in black ink, appearing to read '吴林' (Wu Lin), written in a cursive style.



# 代 前 言

## 军援的无私之举

1949年10月1日，中国共产党领导下的中华人民共和国宣告成立。

连年的战乱和帝国主义的掠夺，使得当时的中国民不聊生、满目疮痍。中国共产党在全力恢复国家经济建设的同时，还必须应对复杂的国际局势。1950年6月25日，朝鲜战争爆发，帝国主义势力觊觎下的新中国政权，面临着严峻考验。出于保卫红色政权的重大决策，即使各种条件极端困难，新中国航空工业仍旧在开国元勋们的高度关注下上马了。

1953年，中国开始了第一个五年计划建设，重点是集中开展苏联援建的156个项目，其中航空工业就有13个项目，占到了几乎1/10，也就是从这时开始，航空工业由修理走向制造，成功地造出了雅克-18（初教5），米格-17（歼5），安-2（运5）飞机以及相应的发动机。5年之后，1958年，为了形成社会主义统一战线，打击帝国主义的强大势力，对社会主义兄弟国家和一些友好国家的无偿军援相继开始。遵照毛泽东主席“我们不当军火商”的承诺，一直到1978年以前，20多年来，我国的对外军事援助都是分文不取，经费由国家负担，援外项目由国家下达，各有关单位负责执行。第一个受援国家是“唇齿相依的兄弟之邦”朝鲜。那时正是中国第二个五年计划的第一年，虽然在苏联的援助下刚刚建立起航空工业雏形，只能制造初教5、歼5、运5几个机种，但年轻的航空工业仍然成为执行援外任务的重点行业。那个时期，从苏联引进的米-4（直5）直升机1958年12月14日首架试飞成功，米格-19（歼6）战斗机1958年12月27日首批试飞成功。这些机种在质量稳定后马上加入了援外行列。

中国经济当时尚处在恢复和起步的艰苦时期，国库积累匮乏，群众生活水平非常低，但从苏联引进的航空技术、设备、器材都是要花钱的，反过来，对外提供的飞机、发动机、成附件、零备件和相关设备则全是无偿的，中国人民把援外看成至高无上、支持兄弟国家的反帝反殖和争取独立斗争的光荣的政治任务，而且义无反顾、百折不挠。无论是国际上西方国家的禁运

和制裁、中苏分裂后政治和经济双重的巨大压力，也无论是国内此起彼伏的政治运动、经济领域里的极左冒进，以及20世纪50年代末开始的3年自然灾害，以及后来的四清运动，甚至给党和国家带来巨大灾难的“文化大革命”，援外和军援工作都没有受到影响，一如既往，至诚坚守。

援外的几十年中，中国航空工业派出的工作人员都是以高涨的政治热情从事这项工作。那时的出国批件，都要经过副总理以上国家领导人的审批，因而能够出国援外被大家看做是光荣的政治任务，是组织上对个人在政治上的信任，常常是一人出国，同事羡慕，全家自豪。其实军援专家组在受援国的生活相当艰苦，甚至经受战争的劫难，其中一大批援外集体和个人的英雄事迹成为新中国走向世界的光辉写照。

据统计，从20世纪50年代末到80年代初，20多年来，中国共援助国外千余架各式飞机，约占中国航空工业总生产飞机架数的1/10。向阿尔巴尼亚、朝鲜、越南、罗马尼亚、柬埔寨、尼泊尔、巴基斯坦、埃及、孟加拉国、赞比亚、坦桑尼亚、南也门、刚果（布）、马里、几内亚、苏丹等16

个国家无偿提供了歼5、歼6、歼教6、歼7、直5、轰5、初教6和运5等10个机种约1200架飞机和相应的备份发动机、零备件和地面设备，向3个国家提供了少量海防导弹和空空导弹，还帮助5个国家建设了飞机修理厂。



中国歼6战机与朝鲜空军



巴基斯坦空军的歼6战机

由于中国政府对外援助从不附带任何政治条件，坚持不干涉受援国内政，坚持平等互利，因而得到了受援国的普遍尊重，这在一定程度上对创建初期的航空工业起到了奠定基础的作用，主要表现在：

——外援飞机的增量生产，有助于加速中国航空工业从初建走向成长、壮大、成熟的过程。自力更生完成了成龙配套，加速了工人和

技术人员的能力提高，生产线适应批量运作，产品质量、设计能力、试验手段等水涨船高。

——航空工业派出的700多名援外专家，经过血与火的援外实践，他们中间的绝大多数，不但政治上得到锤炼，技术上也得到宝贵提高，增强了实际工作能力和管理能力，回国后迅速成为各生产厂、科研单位的技术和管理人才，为中国航空工业的后续发展做出了重要贡献。

——中国军援成为后来向中国军贸转型的前奏。世界上的航空产品大体分为以美、英为首的西方体系和以前苏联为首的东方体系，绝大多数国家，包括前殖民地国家，传统上使用西方体制的飞机，改变体制绝非轻而易举，其中包括了公、英制差别，不同的设计理念、维护、修理程序，不同的支持设备，既有重新培训，设备更换的成本增加



1985年援朝人员与朝方196项目施工现场指导员合影

问题，又有改变传统理念的文化差异。中国航空工业是在前苏联的援助下建立的，属于东方体系，因而前苏联的援助和中国的对外军援为日后军贸打开了市场，奠定了基础，建立了较为稳固的购买国家群体，因为这些国家熟悉并接受这些产品。

——军援为成功突破西方国家对中国的制裁和禁运创造了条件。1971年，巴基斯坦帮助中国民航从英国购买了“三叉戟”飞机；1971年，罗马尼亚帮助中国牵线搭桥，实现了中国1975年12月13日与英国罗尔斯·罗伊斯公司签署购买军用“斯贝”发动机生产许可证、附件生产许可权、50台整机和部分原材料的合同，合同能成功签署，离不开兄弟国家对我们的帮助。

——为新中国在政治和外交上的主动地位建立了功勋。包括20世纪70年代美国基辛格在访问巴基斯坦时秘密访华，开启了中美关系的新篇章；



1971年10月25日第26届联合国大会，阿尔巴尼亚、苏联、罗马尼亚、朝鲜、越南、印度、巴基斯坦等23个国家联名提出恢复中华人民共和国在联合国的一切权力议案，最终以压倒优势表决通过，当时许多非洲国家代表在会场载歌载舞庆祝胜利，其中不乏在军援中与中国建立深厚兄弟情谊的国家。

### “看来不当军火商不行了”

“文化大革命”结束以后，出国考察成为对外开放的先导。1978年2月16日，国家计委在向中共中央政治局作的《关于经济计划的汇报要点》中提出了“有计划地组织干部到国外去考察”。之后不到一年，中国共派出代表团529批，人数达3213人。

1978年11月2日—12月3日，第三机械工业部部长吕东及副部长段子俊率领由25人组成的中国航空工业代表团出访联邦德国、法国、英国3个欧洲国家，考察了与航空工业有关的45家企业、科研机构 and 大学。这是新中国航空工业创建以来，第一个到西方发达国家考察的高级别代表团。在这块



吕东部长率团访问联邦德国德道尼尔飞机公司，前排左1周太和、左2段子俊、左3车建国，右1道尼尔，右2吕东

工业革命、启蒙思想和先进科学技术诞生的故乡，在这块充满商业精神、自由市场经济运行规则的土地上，代表团获得大量技术和经济贸易信息，开阔了眼界，增进了对世界航空工业发展的了解，探索了与西方发达国家开展技术交流、经贸来往的方法、途径。

考察团回来后，时任国务院副总理的邓小平同志，多次听取了军工部门和航空工业领导的汇报，明确做出决定：“飞机发展的途径要包括引进外国先进技术，引进科研手段，要多派一些人出国留学。”无独有偶，恰恰在当时，一些接受过中国军援的国家要求中国继续提供先进的航空产品，而航空工业在考虑引进国外先进技术时，又因为外汇紧缺难以实现。于是，在一个特殊的历史条件下，中国改革开放的总设计师邓小平同志在一次会议上幽默地说：“看来不当军火商不行了”。

为了缩小同世界航空强国的距离，在邓小平同志和中国政府的关怀下，航空工业开始了国际化的艰难进程。

1979年1月2日，中央批准原来的无偿军援改为有偿收费、以物易物和无偿援助3种方式，这意味着，航空工业用出口产品换取外汇开始变得天经地义。这是当时改革开放中一个震动世界的重大决策，中国军事工业正式走向了世界军工市场的舞台。之后不久，坐落在北兵马司的航空工业大本营——第三机械工业部（三机部），开始悄然酝酿……

## 创办“中航技”

为了清楚起见，在这里必须要先介绍三机部外事局。

北京东城区交道口南大街67号，是座颇有“皇权”色彩的大屋顶建筑。20世纪70年代末，这里是中华人民共和国第三机械工业部所在地。最早将中国航空工业介绍给世界的三机部外事局——即中国航空技术进出口公司的前身就设在这里。

改革开放以后，对外交往不再仅仅是外交、外贸部门的事，政府各部门、包括国家一些企业、科研单位的外事活动大幅度增加。为了便于管理的需要，许多单位设立了外事专管部门。

1977年，三机部办公厅下设了外事处，一位叫刘国民的中年人担任了

处长，处员有杨向东、楼水荣、龚瑛、胡志麟、柯德铭、蒋士钊共7人。

1978年4月，部外事局成立，调赵光琛、江同、刘国民筹建队伍，下设3个处——引进处、出口处、联络处，第一任局长叫魏祖冶。

1979年1月18日，部党组决定：为加强对外工作，成立部外事工作领导小组，由段子俊、陈少中、徐昌裕三人组成。此后，外事领导小组扩大到11人，增加油江、王晓光及有关司局领导。

1979年1月19日，三机部部长、党组书记吕东签发了党组向王震副总理和国防工办洪学智主任呈送的正式报告，请示批准成立中国航空技术进出口公司。作为三机部外事活动的业务机构，其主要业务是：负责引进国外先进技术和先进设备，开展技术交流活动，组织合股经营、合股生产、带料加工以及组织产品出口和援外等业务工作。

1979年1月21日，王震副总理批示“同意”。

1979年3月3日，部党组宣布组建中国航空技术进出口公司（简称中航技公司，英文缩写CATIC），编制暂定80人。

中航技组建时的主要领导者之一赵光琛回忆：

“邓小平1977年7月17日复出，分管军队和国防工业。大概是1977年12月，邓小平召集国防工业负责人谈话，在听取航空工业汇报后指示：“航空工业用钱太多，你们要发展，就要想办法，办公司，去赚钱。”

1978年12月，赵光琛参加中央召开的一个会议，当时航空工业代表团已经在欧洲访问了。令赵光琛感到惊奇的是，会上李先念、余秋里等几位副总理都很关切地问他：“你们航空工业的公司到底成立了没有？”赵光琛认为这件事中央早有酝酿，因为中航技公司之所以能成为国防工业头一家外贸公司，和小平同志、其他中央领导同志给予格外关注和具体指导密切相关。

他回忆说：“1979年1月18日，党组开会，决定：一、成立公司；二、成立外事领导三人小组。段子俊副部长为组长，陈少中、徐昌裕副部长为成员。第二天，陈副部长找到我们，说你们赶紧写一个成立公司的报告报批。这个报告是江同起草的，当时还研究过公司的名称，是叫航空工业进出口公司还是叫什么？后来江同提议叫‘中国航空技术进出口公司’，这是和陈副部长研究过并经他签字的。19日报上去，王震副总理21日就批准了。为什么批准这么快？因为吕部长向邓小平汇报时，王震他们都在，清楚这些情况，要不然，哪能那么快就批了？”



当年参加中国航空工业政府代表团访问联邦德国、法国、英国三国的代表团成员，有一位后来成为三机部军机局局长，叫马承麟。他在回忆中讲到，在这次出访过程中，吕东部长一路都在酝酿成立中航技公司的事情。

“在法国我驻法大使馆的一个保密室里开了一个会，会上决定成立中航技，还商量了要在部机关改造两间外宾接待、会谈室，并向国内发了电报。”

在中国的国防工业领域，中国航空技术进出口公司是第一个获批持有国家特别颁发的军品出口经营权的进出口公司。

当时的部外事局与中航技“一个机构，两块牌子”，魏祖冶也是“同一个人，两种身份”：外事局局长、首任总经理。三机部“干字（1980）134号文”写到：

“魏祖冶任中航技公司总经理，赵光琛、许锡缙、任学经、江同任副总经理；调122厂孙肇卿任副总经理；调112厂孙大文、刘湘云、刘国民任副总经理。”

魏祖冶，1919年11月出生于湖北大冶，1942年加入中国共产党，是一位从延安走出来的老革命。1946年，伍修权带领着几位化工专家和技术骨干从延安到辽宁，在永安县的连珠山区新发村，利用侵华日军坦克修配所和日军兵营残址，创建了我党我军第一座大规模火药厂，魏祖冶就在其中。1947年被调到东北军工部24厂任生产副厂长。1950年，被派往中国驻苏联大使馆担任技术代表。1951年回国，担任了新成立的航空工业局计划处副处长、处长。1955年5月25日，二机部党组决定组建航空材料研究所。根据部党组决定，四局（航空工业局）调魏祖冶负责筹建，并被任命为第一任所长。

赵光琛，1924年10月出生于河北省束鹿县，1938年1月参加革命，同年10月加入了中国共产党。1939年，赵光琛从八路军120师参谋训练队毕业。1948年在西柏坡中央军委作战部任参谋。1949年，参加了毛泽东、周恩来和中央军委直接领导下的中国人民解放军军旗、军徽设计以及帽徽的制造式样等工作，同时组织拍摄反映这一历史事件的电影《军旗》。1952年，赵光琛转业到航空工业局，负责人事工作，曾任人事处副处长、审干办公室主任。

.....

可以看出，中航技首届领导机构负责人多由“老革命”和航空工业优秀专家组成。在北京三机部办公大楼后面的小灰楼里，外事局（中航技）很快成为繁忙和引人好奇艳羡的部门之一。

那个时期，三机部属于国家机关，商务谈判经常带有政府外交活动色彩，按照吕东部长要求，办公楼改造出了一大一小两个谈判室。几乎所有进入其中的外国人，都会受到部长或主管副部长的亲切接见和宴请。

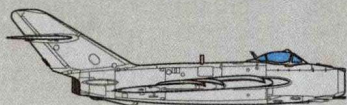
从1979年1月21日，时任国务院副总理王震批准之日起，中航技走过了32年历程，一大批航空人无私无畏、大智大勇，创造了可歌可泣的历史功绩。在中国航空工业欢庆辉煌的甲子华诞时，热切回顾中国军民用飞机、发动机、机载设备、航空武器“飞出”国门、行商天下的历史，揭示其中鲜为人知的秘闻轶事，将使功勋卓著的先驱者的崇高精神得到弘扬，也将使更多的后来者为中华民族强大的航空事业前赴后继、传承伟业、再创辉煌！



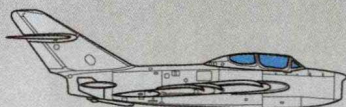
# 中国援外的飞机



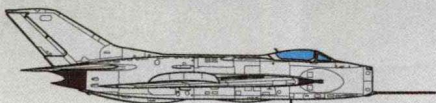
初教6



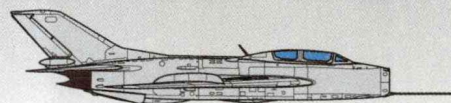
歼5



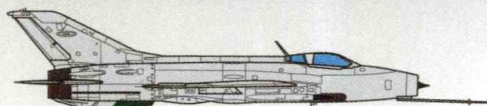
歼教5



歼6



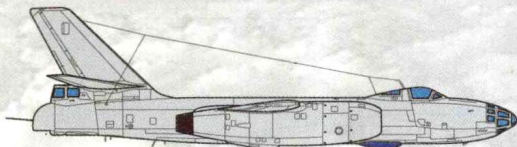
歼教6



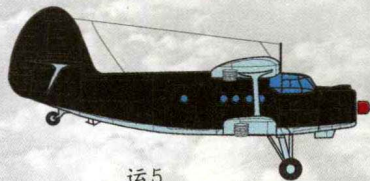
歼7



直5



轰5



运5

王飞 绘