

第一六九辑

文史资料选辑

全国政协文史和学习委员会 主办 中国政协文史馆 编

王祖洙·我的航空报国梦

梁尚智·半世纪的分离，永远的怀念

于芳·我的播音生涯

梁秋川·父亲浩然与叶圣陶

党德信·我所知道的刘琦同志的传奇革命经历

阚珂·立法法修改的『税率之争』

陈唐晓·父亲为坦赞铁路培养铁路管理人才

张应先·焦裕禄事迹是怎样被发现的

中国文史出版社

文史资料选辑

全国政协文史和学习委员会 主办 中国政协文史馆 编

第一六九辑

图书在版编目 (CIP) 数据

文史资料选辑. 第 169 辑 / 中国政协文史馆编. —北京:
中国文史出版社, 2016.9

ISBN 978-7-5034-8802-3

I. ①文… II. ①中… III. ①文史资料—中国 IV. ①K250.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 003067 号

责任编辑: 王文运

装帧设计: 王 琳 杨宁建

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 北京市西城区太平桥大街 23 号 邮编: 100811

电 话: 010-66173572 66168268 66192736 (发行部)

传 真: 010-66192703

印 装: 北京温林源印刷有限公司 邮编: 102445

经 销: 全国新华书店

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 14

字 数: 200 千字

印 数: 8500 册

版 次: 2017 年 3 月北京第 1 版

印 次: 2017 年 3 月第 1 次印刷

定 价: 36.00 元

文史版图书, 版权所有, 侵权必究。

文史版图书, 印装错误可与发行部联系退换。

《文史资料选辑》编委会

主 任：王太华

副 主 任：刘家强 卞晋平 王国强 方 立 龙新民 刘德旺

孙庆聚 闵维方 陈光林 林淑仪 周国富 梁 华

谭锦球 翟卫华 陈惠丰 李 冰 叶小文 李家祥

委 员：万 捷 王文章 王兴东 王怀超 韦建桦 左东岭

龙新南 叶培建 冯佐库 吕章申 邬书林 刘 春

刘兆佳 李 捷 李东东 李忠杰 杨冬权 励小捷

余 辉 汪 晖 张 皎 张廷皓 张研农 张晓林

陈 力 陈建功 林 野 单霁翔 赵 卫 赵长青

南存辉 俞金尧 施荣怀 袁 靖 聂震宁 黄书元

黄若虹 黄嘉祥 崔永元 梁晓声 彭开宙 葛晓音

韩 康 廖 奔 刘晓冰 沈晓昭 张燕妮 张立伟

王重道 韩淑芳 许水涛 王京平

编 辑 部

执行主编：吕潇潇

编 辑：吕潇潇

目 录

特 稿

- 王祖浒 我的航空报国梦 / 1
——亲历新中国飞机发动机实现自主研发始末

口 述

- 梁尚智 半世纪的分离，永远的怀念 / 36

人 物

- 于 芳 我的播音生涯 / 47
梁秋川 父亲浩然与叶圣陶 / 59
党德信 我所知道的刘琦同志的传奇革命经历 / 73
靳守拙 靳守愚 姑父赵子立四战长沙 / 95
宫步坦 著名法学家马克昌的最后 348 天 / 110

纪 事

- 陈益群 杭州市安置特赦人员工作纪实 / 119
阚 珂 立法法修改的“税率之争” / 126
陈唐晓 父亲为坦赞铁路培养铁路管理人才 / 132
王春景 中国宗教界祈祷世界和平活动的台前幕后 / 143
金 汕 张俊秀：回忆 62 年前中国队留学匈牙利 / 157
陈义风 朱启钤与“公园开放运动” / 164
张高峰 “军调”期间我的采访经历 / 174

杂忆

张应先 焦裕禄事迹是怎样被发现的 / 198

陈振庭 我所经历的“水旱蝗汤” / 204

珍藏

溥杰、康同璧手稿

我的航空报国梦

——亲历新中国飞机发动机实现自主研发始末

王祖浒*

我出生在国家贫弱、备受列强欺凌的年代，在半壁国土沦亡的抗日战争时期就有了航空报国的理想，从1949年8月跨入华东军区航空工程研究室开始，及1951年航空工业建设之初就加入了新中国航空工业建设队伍。我国在一穷二白、落后世界航空工业水平50年的基础上，从零起步，在党中央英明领导、全国人民大力支援、苏联技术援助和全体航空人艰苦奋斗下，从修理到制造、从仿制到自主研发，建成了门类齐全的强大航空工业体系，能够自主研发具有当代先进水平的安装国产涡扇-10A发动机的歼-10第三代战斗机（第四代机正在研发中），从而跻身于世界五大航空强国之列。我们只用了60年的时间就赶上了世界110年的航空工业发展水平，为新中国的富强繁荣昌盛作出了贡献。我有幸在这场漫长、艰苦而又辉煌的马拉松竞赛中一路走来，成为一名亲历者、见证者和参与者。

航空发动机是飞机庞大系统工程中三大系统内（机体、发动机、机载设备）难度最大的一个子系统，但其重要程度往往被人们排在第二位。我

* 王祖浒（1925—2015），曾任航空工业部发动机管理局局长，中国轻型燃气轮机开发中心主任。

大学选定发动机专业时不明白其难度，只是直觉地认为动力特别重要。在实际工作时才体会到我国发动机的发展滞后。我一生与祖国的发动机事业紧紧相连，工作上承受巨大的压力，但我无怨无悔，迎接困难，努力工作，为此奋斗了一生，圆了我一生航空报国的梦想，践行了社会主义核心价值观，也实现了人生价值，我自感无比幸运与自豪。

入梦：投身新中国航空工业

1937 年抗日战争爆发时我 12 岁，杭州沦陷后，我们全家被迫逃难到与浙江省江山县接壤的福建省蒲城县，日军的飞机经常盘旋上空，耀武扬威，不时扫射、投下炸弹，令小山城燃起熊熊大火，百姓伤亡惨重。为了“逃警报”，百姓们不得不每天清晨逃到郊外躲避，傍晚才敢回城。学校也搬到了农村。我家虽幸免于难，但在我年幼的心灵中刻下了深深的仇恨：为什么日本的飞机这么厉害，可以随意轰炸我们？而我们国家就没有自己的飞机来保卫自己的家园和人民？落后就要挨打！如果我们国家强大、自己能够制造飞机，日本鬼子也不敢如此猖狂！就在那时，我萌生了学习造飞机的志向和梦想。

1942 年，浙赣战役中，江山县沦陷，我家被迫逃难到福建建瓯县，我作为江浙流亡学生的一员插班到沙县的省立福州高中。1944 年夏高中毕业，我被保送到厦门大学，正好厦大新开办航空工程系，正符合我的愿望，我毫不犹豫地选择了航空发动机专业，航空发动机为航空飞行器提供所需动力，是飞机的“心脏”，是高科技的突出代表，被誉为“工业与科技之花”，我迫切希望学习和掌握这项高难学科，为圆自己的飞机梦迈出了第一步。在校期间，我因成绩优秀，获得“萨本栋”奖学金，打下了为祖国航空工程献身的基础。

1948 年我大学毕业，正值国民党统治时期，国民党空军招人，我不

愿去，想去民航却因没有背景去不了，只能回到浙江老家当了义务小学教员。

1949年6月上海解放，上海市军管会空军部登报公开招考有一技之长的知识青年，我立即赴沪报名应考，发榜时我名列第一。经过空军部学习大队短期培训后，被分配到上海市军管会空军部航空工程研究室发动机专业组当技术员，幸运地加入到人民解放军的行列，并且迈入了新中国建设航空工业的队伍，十分兴奋。后来才得知，研究室就是为了建设航空工业而准备技术力量，由上海地下党联络国民党空军不愿去台湾的技术人员和从国外回国的爱国技术专家如徐舜寿、陆孝彭等人组建的。1949年底，中国空军正式成立。研究室改为中国人民解放军华东军区航空处航空工程研究室，从上海迁到南京。我当时的工作是为杭州笕桥航校编写教材。同年，我因工作出色，由李扬群同志介绍加入新民主主义青年团。

1950年2月国民党轰炸上海后，我国为迎接苏联空军南下和解放舟山，要修建华东地区机场，我被调到位于嘉兴的机场设计组工作。机场建成后，未放一枪就解放了舟山。1950年春，研究室分为两部分，党、团员留在空军，其余人员归重工业部在南京待命。我被分配到南京空军21厂发动机车间当技术员，任务是修理美式R-2800和苏式AM-82发动机，这是我第一次接触到真实的发动机。

1951年4月新中国航空工业建设正式开始，航空工业局在沈阳成立，南京空军21厂移交给航空工业局（简称航工局），后称511厂。6月航工局来文调我赴沈阳航工局报到，被分配在生产处修理科当技术员，处长徐昌裕同志主管120厂，我在南京学到的技术正好用上。自此我正式加入建设新中国航空工业的队伍，特别振奋！为实现航空报国的梦想，下决心立足本职，努力工作。

1952年春，航工局从沈阳迁至北京，由重工业部转归新成立的第二机械工业部（国防工业部）领导。航工局成为第四局，局长由赵尔陆部长

兼任，副局长有王西萍、段子俊、油江、徐昌裕、陈少中、方致远等，油江副局长分管发动机。这是一个很好的领导集体，为新中国的航空工业建设呕心沥血，无私奉献了毕生精力，他们坚持原则，勇于创新，艰苦朴素，作风民主。我长期在他们的领导下工作，受到言传身教，耳濡目染，得益良多。

迁京后，四局的建设按照苏联模式，飞机、发动机、机载设备分设一、二、三生产处，我被任命为第二生产处生产科副科长，吴大观为副处长。主要任务是：主管组织指定的发动机生产技术业务；领会党的方针政策，经常到生产企业去了解生产基地情况，及时反映、综合提出改进工作的参谋意见，供领导决策参考，帮助企业解决困难，以加速航空工业的建设进程。

筑梦：从修理、试制到仿制的艰辛历程

（一）从修理起步

周总理指示：“航空工业初始阶段首要任务是修理，全力保证抗美援朝中我志愿军空军的实力。”航空工业局成立时，抗美援朝已进行了一年，积压了许多待修的发动机。而 120 厂的前身是军工局的炮弹引信制造厂，没有航空工业基础，地点又在“一片荒草窝，人少兔子多，耗子编队走，乌鸦来唱歌”的哈尔滨平房区原日军 731 细菌部队的旧址，条件十分艰苦。我们要修理的是大马力活塞式发动机 AW-21 和 AW-82，技术比较复杂。头两年特别困难，1951 年中，我调到部机关，仅下半年就出差平房 11 次。局里从沈阳 112 厂调来一批苏联援助的修理列车，从 511 厂调来部分技术人员，支援 120 厂。120 厂热情很高，边向苏联列车上的专家学习、边生产，克服重重困难，半年间修理了 177 台发动机。1952 年工厂掌握了修理技术，完成了 827 台。到 1957 年，四个修理厂（111、

120、331、511)共修理了13种发动机1.2万多台,有力地支援了抗美援朝和我国空军的建设。

随后,按照中央的指示,将修理任务转给空军负责,四局则全力转向制造。为此,为空军建设起吉林531厂,并输送了各类配套人员683名,将三种喷气发动机(РД-45、BK-φ、BK-1A)修理任务同时移交,油局长还指示我写了修理阶段的经验总结,一并移交给空军。

(二)转战制造——试制成我国第一台喷气发动机涡喷-5

1954年,在修理任务基本稳定之后,四局的任务转向沈阳112、410两个飞机和发动机厂的建设,以及歼-5飞机与涡喷-5发动机的制造。涡喷-5是喷气式发动机,其设计原理和结构与过去的活塞式大不相同,又要在高温、高压、高转速的苛刻条件下长期可靠地工作,难度大大增加。我的主要工作也转向410厂。1954年6月初开始建设,与111厂一厂两跨,试制苏联的BK-1φ喷气发动机,离心式压气机,加力推力3800公斤,装在米格-15比斯飞机上。苏联派来49名成套专家,以及成套技术资料、毛坯、标准样件。410厂是我国第一个现代化的喷气发动机制造厂,建筑面积20.3万平方米,安装设备7300多台,是制造工装、毛坯到装配试车的封闭式制造厂。410厂的建设是全国的重点,投资2亿多元,调集全国包括干部、技术人员和熟练工人等共8883人支援,国务院打开国库让410厂挑选设备,辽宁省调齐最强的施工队伍,日夜施工,只用了两年时间,在1956年基本建成。

410厂的建设 and 涡喷-5的试制更是四局的重点。1954、1955、1956三年,四局连续派油江副局长为首的工作组到410厂帮助工作,我作为工作组成员基本上常驻410厂,直到1956年发动机试制成功。在此之前,我从未见过规模如此巨大的制造厂,进了410厂犹如刘姥姥进了大观园,头一年与其说是工作,不如说是在学习。我努力向苏联专家和工厂的领导、技术人员和工人师傅学习大型制造厂的管理制度和工艺过程,学会了



1954 年与苏联专家留影（前排左一为作者）

编制新机试制的进度计划、按指示图组织有节奏生产；在管理上学会厂长负责制，即：以总工程师为首的“四师一长”技术负责制，总检验长由厂长直接垂直领导；坚持质量第一的方针等等。当时还没有数控机床，涡喷-5 试制时需要工装 12000 多套，我发现零件的试制进度基本上是由工艺装备的供应情况决定的，建议发动机工厂增设一名生产准备副总工程师，专门负责生产准备及工装制造，事实证明，很有必要。

职工们为新中国第一台喷气发动机作贡献而深感自豪，热火朝天不分昼夜地奋斗，创造了用“先锋批”试制复杂零件的经验，突破了叶片精密铸造、离心式压气机加工等技术关键，试制工作进展顺利，于 1956 年 6

月通过国家验收长期试车，宣布我国第一台喷气发动机试制成功，转入成批生产。1954年8月2日安装涡喷的歼-5飞机试飞成功，宣告我国进入喷气时代。

我国第一个现代化的喷气式发动机工厂，从1954年开始建设到1956年建成并试制出喷气发动机转入成批生产，只用了两年时间，创造了国际航空发动机建设的奇迹，没有共产党的领导和全国人民的支援及全体航空人的努力奋斗，是根本不可能办到的。新华社做了专门报道，党中央、国务院发了贺电，毛主席在最高国务会议上高兴地指出，“自从盘古开天辟地以来，我们不晓得造飞机、造汽车，现在开始能造了”，举国上下全民振奋。

1956年中，吴大观同志任四局第二生产处处长，我任副处长，吴被调任410厂飞机发动机设计室主任后，由我主持发动机工作，直至1963



1956年与苏联专家合影（右一、右二为王祖浒、丁依群夫妇）

年三机部成立，我被任命为发动机生产技术司生产处处长。

（三）坚持“质量第一”的方针——多灾多难的涡喷-6

航空工业从建设开始，就确定了质量第一的方针。涡喷-5 试制和成批生产进展顺利，质量稳定，深得空军好评。但从 1958 年“大跃进”运动开展起来，情况发生了变化。

涡喷-6 从 1958 年下半年开始试制，它的前身是苏联第一代超音速歼击机米格-19 的发动机 РД-9Б，从涡喷-5 的离心式压气机跨越到涡喷-6 的轴向式，试制的难度很大，人称涡喷-6 是“满肚子的叶片和满身的管子”。410 厂需要进行较大的技术改造。原定 1959 年底试制成功，这已经是先进的计划，但在提出“多快好省的总路线”政策后，强调高速度是总路线的灵魂，质量第一的方针受到质疑，要求涡喷-6 要在 1958 年底试制成功（原本是不可能做到的）。同时提出大搞群众运动，批判向苏联学习的教条主义。于是，工厂提出了快速试制的办法，大破规章制度，取消四师一长的技术责任制，将检验权力下放到车间，简化工艺，取消原材料入厂复验制度，大量削减试制所需工艺装备，为超差劣质零件大开方便之门。在 1958 年勉强装出一台（用了部分苏联的零件如火箭筒），台架试车不合格，经过多次返修，在 1959 年 4 月试车时发现轴承座的焊料用错，我正在 410 厂出差，四局汇报后，局党委非常重视，当即决定开展全局性的质量大检查，指示我起草大检查文件。经党组通过后发出，文件中指出：“要坚持航空产品质量第一的方针，立即恢复四师一长的技术责任制，检验统一垂直领导，进行群众性的‘五查五定’质量整顿运动（即查思想、查质量、查工艺、查设备、查工装而后定型）。整顿运动为期半年，不达目的决不收兵。”6 月指示发出后，四局立即组织油江局长为首的工作组到沈阳两厂帮助工作，我负责 410 厂，开始时整顿运动进展顺利，8 月张连奎副部长到沈阳检查工作，对 410 厂的做法表示满意。正在轰轰烈烈开展检查并取得成效之际，9 月传来庐山会议的决议精神，认

为强调质量是反对大跃进的右倾罪状。工作组被迫撤回北京，局长们接受批判，质量第一被迫不宜再提，410厂整质工作半途而废，质量问题再度回潮。1960年2月，涡喷-6在试车中发现压气机叶片断裂，只能重启整质工作。4月，赵尔陆部长亲赴沈阳，但在大跃进反右倾的气氛中，这些努力都难以奏效。1960年11月，贺龙元帅到沈阳检查工作，对两厂质量情况提出严厉批评，回京后召开三级干部会议，要求歼-6及其发动机推倒重来，一刀两断，重新试制、优质过关。在会议的强大声势下，开展质量整风，410厂在原来整质的基础上重新组织试制，于1961年10月9日顺利通过长期试车考核，实现优质过关，改变了一年试制三年返修的严重后果，教训深刻。此次涡喷-6的质量比较稳定，直至1965年。

20世纪60年代初，台海局势紧张，中苏关系恶化，中央决定在后方建设第二批航空企业，即成都的132和420厂，西安的172和430厂。由



1959年在沈阳发动机工厂与苏联专家合影（三排左五为作者）

于涡喷-6的需求量大,410厂又要试制涡喷-7,故决定在420厂建设第二条涡喷-6生产线,由111厂包建。局还组织了一帮一、一对红活动,由410厂成套配备技术骨干、派遣专家工作组帮助420厂,姜燮生同志从410厂调任420厂的总工艺师。涡喷-6从1963年开始试制,1964年9月15日通过定型长期试车考核,批准成批生产,头几年质量稳定,但是好景不长,1966年“文化大革命”开始,两厂又重犯大跃进的错误,大破规章制度,大干追求数量,造成第二次的质量灾难,1966年到1972年,造成外场飞机事故39起,410、420厂共有9908台涡喷-6返厂返修。直到1978年“四人帮”覆灭,吕东部长组织质量监察厅分赴各厂督促整顿产品质量和新品试制工作。我刚从北京航空学院调回部机关,参加贵州检查团,负责460厂的整顿工作。经过整顿,解决了涡喷-72发动机苏联原设计先天不足、喘振余度过少等八大故障,寿命从50小时延长到100小时,产品质量趋于稳定,并不断改进改型,形成了涡喷-7发动机系列。航空工业的发展历程,教训非常深刻,必须牢记质量第一是航空工业的永恒方针。

(四) 优质大推力发动机——涡喷-8

1958年,中央决定仿制中型轰炸机轰-6及其发动机涡喷-8。轰-6的原型是苏联的TY-16和PD-3M,推力9500公斤,是涡喷-6的3倍,原来定点在430厂生产,因430厂尚未建成,故决定由120厂和410厂提前试制,然后转产430厂成批生产。120厂负责试制涡轮和燃烧系列等重要部件,约占整机工作量的65%。1958年冬,油江副局长和我在冰天雪地中在120厂的机场迎来了苏联从远东基地飞来的TY-16,群情振奋。120厂原来是活塞式发动机制造厂,得知试制喷气式发动机十分激动,作为头等重要任务,领导重视,一丝不苟,油江局长组织工作组驻厂帮助工作,提出要质量第一,开展无故障交付和超差零件入另库。到1961年完成试制移交给430厂时,在1300多种30390件零件中,超差件只有21种

421件，质量优良。而同在“大跃进”中120厂试制的米-4直升机的发动机活塞-7，却发生了严重的质量问题，导致推倒重来，保证优质过关。这充分说明产品质量的优劣，关键在于领导的指导思想和严格的质量管理制度。430厂建成后，在120、410厂加工零件的基础上，完成整机试制。于1967年3月29日，航定委作出鉴定结论，批准转入成批生产。

（五）导弹和火箭发动机——从航空工业发端

1956年，中央决定开始发展导弹工业，成立第五研究院，1958年第一批由苏联援助的五种导弹开始试制。由于五院没有工厂和生产能力，中央决定先在航空工业系统试制，建立生产线。这五种导弹是：

1. 地地导弹1059（东风1号）——弹体由航空工业局拨给五院的南苑211飞机厂负责总装，大推力液体火箭发动机由410厂、111厂试制，410厂负责大型燃烧室的制造，111厂负责涡轮泵等的制造和总装。

2. 地空导弹3069（红旗1号）——弹体由112厂负责研制，重点推力的液体火箭发动机由111厂试制生产，四局同时决定收111厂改建为液体火箭发动机研究试验生产基地并成立设计所。1963年试制成功转入成批生产。

3. 岸舰导弹5079——采用涡喷发动机PD-500做动力，由420厂试制成功，但因该弹停产，未组织生产。

4. 舰舰导弹（上游1号）——是岸舰导弹5079的后续机。弹体由320厂负责，液体火箭发动机由111厂生产，之后由于形势需要发展成岸舰导弹（海鹰1号），320厂建立设计所和专用生产线。

5. 空空导弹5079（霹雳1号）——由于331厂郭国邦厂长的力争，1958年我与郭厂长同赴西安领回导弹样机和研制任务，整弹由331厂负责，固体火箭发动机与五机部合作。331厂为此新建了厂房与生产线，成立了设计所，先后研发成功了四种导弹并进行成批生产。成为我国第一个空空导弹研发基地。80年代，三机部将331厂导弹基地并入洛阳空空导