

郴县文史

(征求意见稿)

第四十一期

九〇九十五

政协湖南省郴县委员会文史资料委员会编 一九八 年 月 日

目 录

汽车工程教育家，汽车车身专家黄天泽教授生平

黄天泽教授1983年以来主要科研成果

黄天泽教授生平资料

汽车工程教育家、汽车车身专家黄天泽教授生平

陈 荣 祖

黄天泽教授是国内知名的汽车工程教育专家，九三学社成员，先后在国内几所著名的高等院校从事教学与科研工作逾四十年，现任湖南大学教授，博士生导师，全国《汽车与拖拉机》教学指导委员会委员，武汉工学院兼职教授，

中国汽车工程学会理事兼车身专业委员会副主委，中国公路学会客车学会理事，中国建筑学会城市公共交通学术委员会委员，中国城市客车城建设备联营公司技术委员会委员，湖南省汽车工程学会名誉理事长，湖南省科技专家顾问委员会委员，武汉市汽车工业协会顾问，《客车技术与研究》、《城市客车》、《中南汽车运输》等杂志编委，吉林省第五届省政协委员，湖南省第六届省政协委员。

黄天泽教授1928年8月出生于湖南省长沙市，祖籍湖南省郴县永丰乡。他出身于高级知识分子家庭。父亲黄士衡先生，1920年从美国学成回国后，先后在上海、四川、湖南等地几所高等学府任教，是筹组湖南大学的创办人之一，曾两度出任湖南省教育厅厅长。他为人刚正不阿，为官清正廉洁，平时交往的都是知名教授和博学鸿儒。幼年的黄天泽从小在家庭里受到耳濡目染和潜移默化的熏陶，对他日后的成长，影响是很深远的。

抗日战争以前，虽然他家经济条件较优裕，但由于他父母治家严谨，不尚奢侈，全家养成崇尚节约的风气。从中学时代起，黄天泽就远离父母负笈外县（如常宁、茶陵等地），一方面培养了他独立生活和工作的能力，另一方面又磨练了吃苦耐劳的本领。抗日战争期间，长沙大火后，父亲带领全家老小避难至郴县老家乡下。继而郴县沦陷，一家人又迁至丛山峻岭的山河村，备尝颠沛之苦。1946年，全家迁回长沙以后，正赶上湖南大学复学招生，他坚信只有依靠科技才能救国，所以报考了湖南大学机械工程系。

在大学学习期间，他学习勤奋刻苦，平时也注意锻炼身体，准备将来报效祖国。当时，蒋介石背信弃义，发动内战，全国人民处于水深火热之中，民生凋敝，工厂生产很不景气。尽管他学的是机

机械工程也只能下厂走马看花，却很少有亲身参加实践的机会，使他常感理论与实践脱节之苦。1950年毕业时，他以优异成绩留校任教。参加工作后，他连续几年以极大热情多次争取带学生下厂指导实习，使理性认识和感性认识双向交流，互为印证，大大加深了他对理性知识的深化理解。特别值得指出的是培养了他对待工作的“求实”精神。

在向有经验的老教授们学习的过程中，他认识到加强基础的重要性，所以，在接受教学任务时，勇于承担技术基础课（如制图、热工、应用力学、材料力学、高等材料力学、机械振动学等）的辅导、讲课和编译教材的任务，从而也相应地拓宽了知识面。

解放初期，我国的教育方针是全面学苏，由于工作的需要，他利用业余时间突击学习了俄语，并以浓厚的兴趣着手练习翻译专业文献，为以后向苏联专家学习打下了良好的语言基础。后来在华中工学院举办的青年教师俄语竞赛中，就曾以优异成绩获奖。

1953年，中南区院系调整，他被调到华中工学院（现改名华中理工大学）工作。由于他对待教学工作认真负责，成绩突出，在大学任教仅三年时间，就在工学院提升为讲师。在华中工学院工作的一年当中，他一方面担任力学教研室的讲课任务，另一方面兼任内燃机教研室的秘书工作，并为以后发动机动力学课作准备。1954年下期，他被华中工学院遴选派送清华大学动力机械系汽拖专业研究生班随苏联专家学习。到清华学习，是他一生工作方向的转折，从通用机械转向了汽车工程。

1956年上期，清华大学结业后，即调到刚成立一年的长春汽车拖拉机学院（1958年起更名为吉林工业大学）汽车系工作。

他一如既往，孜孜不倦，忠诚党的教育事业，热爱本职工作。长春当时是我国有名的汽车城，那里有全国最大的第一汽车制造厂和唯一的汽车研究所，加上他所在的长春汽车拖拉机学院是由上海交大、华中工学院和山东工学院等三所高等院校的汽车拖拉机专业及有关专业合并组成的，可以说那时的长春市几乎集中了全国汽车、拖拉机方面的图书、仪器设备和人才的精华。而该学院位于长春南岭，左邻右舍有中国科学院的光机研究所、应用化学研究所和师范大学，人文荟萃，学术空气极浓，号称长春市的文化中心。他刚到长春时，正赶上第一部解放牌汽车开下总装线，他身历其境，感到无比自豪，更激发了献身祖国汽车工业的豪情壮志。

由于上述的切身经历和所处的环境，所以他虽然长期生活工作在学校，却毫无半点书生气。他从来就鄙视本本主义，在备课过程中发现问题时，常常骑自行车去汽车厂和研究所从实际中寻求解答，使讲课内容紧密联系实际，生动活泼而决不照本宣科，因此，很受学生欢迎。到长春工作不久，就与汽车厂设计处的工程技术人员合作指导学生的毕业设计，进行厂校科研协作。1957年，他将科研成果撰写论文《载重汽车车架计算及其分析》一文，在长春汽车拖拉机学院第一次科学讨论会上宣读，受到了与会教授和第一汽车厂设计处专家的重视和好评。该论文后来刊登在《机械工程学报》第6卷第2期（科学出版社1958年出版）。

1959年，第一汽车厂孟少农总工程师有鉴于我国汽车工业的发展前景，建议吉林工大培养汽车车身人材。黄天泽积极支持此项建议，并承担筹建全国唯一的汽车车身专门化的任务。经过近三年时间的艰苦创业，从编译教材和教学参考资料，到培养青年教师

开课，下厂参加设计实践，如此种种，他无不躬亲参与其事。1962年，开始为我国汽车工业输送第一批新中国自己培养的汽车车身技术人员。现在他们均已成为国内各大汽车厂的车身制造的技术骨干力量。

在大学任教中，他先后讲授过《汽车、拖拉机构造》、《汽车构造》、《汽车设计》、《汽车理论与设计》、《汽车车身设计》、《薄壁杆件结构力学》等课程，参加编写、编译了大量教材、教学参考资料和专业技术文献，制定专业教学计划和大纲等，并先后担任（或同时兼任）过汽车构造、汽车设计和汽车车身等三个教学小组组长，还担任函授和夜大的教学任务，多次指导课程设计和毕业设计。到1961年即已开始承担指导研究生的任务。可以说，汽车专业的所有教学环节，包括制定各种教学法文件，他都全部经历过，从中受到了全面的锻炼。所以，当时他在汽车教研中开课最多，承担教学任务最重。即使是在“文革”时期“复课闹革命”的1968年，他还在为两派学生开课，将《汽车理论》和《汽车设计》两门课有机地合并起来进行小改，边编讲义边讲授。

1979年底，他全家下放到吉林省盘石县农村插队落户，时间长达三年之久。他过去经常下厂和工人师傅接触，相处融洽，这时又跟农民相结合，很快就和他们建立了感情。离开农村调回学校前夕，他和妻子商量，买了一台饲料粉碎机赠送给落户的生产队，以感谢农民兄弟对他家的关怀和照顾。他认为下放的目的主要在于“劳动锻炼”，坚信国家建设需要科学技术，迟早会要恢复工作的，所以将藏书、资料 and 文献等均全部装箱带了下去，干农活之余不但自己手不释卷坚持学习，还教孩子们学英语，经常告诫他们有朝一

日一定能用上。他的一个孩子在恢复高考考入大学后，通过努力学习，英语获免试，以后在上海交大取得博士学位，1989年被公费派送联邦德国进行科研协作。

1972年年底，他全家由农村调回吉林工大以后，他立即被学校派去天津汽车制造厂支援新产品（TJ 740型轿车）的开发工作。尽管在此之前他在垄沟里与土疙瘩打了几年交道，但回到学校工厂以后，他又满怀激情，废寝忘食地忘我工作，力图补偿已经失去的年华。在天津工作的400多个日日夜夜，他参加了两次轿车车身设计试制的全部过程，在试制形状复杂的大型覆盖件的紧张阶段，他日夜奋战，吃住在现场，与工人师傅打成一片。厂领导张树棠同志（现已离休）看他如此努力，担心他搞垮身体，曾多次要他保重身体，催他回去休息。他一方面出于责任心，另一方面则是由于对国家新兴汽车事业的热爱，等老张一走，他又悄悄地干上了。后来，老张不得不关照食堂，经常为他准备夜宵。通过多少个不眠之夜得以按期出图纸出零件，保证了整个工作的顺利进行。因此，他先后两次荣获厂方颁发的奖状。在天津汽车厂工作的一年多里，他与厂领导和工人师傅建立了深厚的感情，他常说1973年是一生中难忘的一年。1974年初离津返校不久，天津厂设计科于科长和有关同志还专程来长春要求学校再让他去厂支援一段时间，因学校已另有教学任务安排，未能满足工厂要求。但他以后每逢有机会出差路过天津，都忘不了去天津看望“TJ 740”大会战的老战友。至今快二十年了，他仍与张树棠保持通信联系和交往。

1973~1977年期间，他先后在天津、长春、上海、大连等地的汽车厂参加过多种车型车身设计试制的全部过程，甚至调

配油泥，制作油泥模型、出样板、木工活、内装、油漆和风窗玻璃装配等工作都亲自动手干。加上他不怕脏不怕累，能放下知识分子架子，很容易跟工人交朋友。这几年给了他以极难得的锻炼机会，使他能够走出象牙之塔，广泛接触实际、接触社会，扩大眼界，增长才干。对于长期生活和工作在学校里的知识分子来说，象他这样能上能下，能文能武的尚属少见。

1977年恢复高考以后，他继续指导研究生。由于他是国内高等院校汽车专业中唯一的车身专门化的创始人，在国内早就享有一定的知名度。因此，有关专业学会和学术团体均慕名纷纷聘请他担任理事、委员和顾问之职。加上他本来就是个人，每次出差时总喜欢顺道去有关工厂参观调查，全国登记在册的74家大客车厂，他走访了一大半，使他得有各种机会及时掌握国内、外有关汽车制造和交通运输的动态和信息。由于他具备这样的有利条件，故他每到一个工厂参观之后，就能提出一些很有见地的意见，很受工厂欢迎，很多工厂都主动邀请他去讲学。

六十年代初，他就已经预见到我国必须大力发展公共交通，汽车工业应重视大客车的发展。改革开放以后，随着城市规模的扩大和数量的增加，以及城市之间和城乡之间人口流动量的激增，公共交通的矛盾日益突出。七十年代末以来，大客车车身骨架早期损坏现象严重，有鉴于此，他结合指导研究生工作，先后与国内几家大客车制造厂进行厂校科研协作，通过大量电测和电算研究大客车车身结构强度，总结出一套行之有效的评估方法，为提高产品品质和改进产品结构提供了可贵的建设性意见。在此基础上，撰写了一篇题为《对我国大型客车车身损坏现象的研究》（《Theoretical

and Practical Analysis of the Failure of the Chinese Bus Bodies》) 的论文。于1981年11月18日—20日，应邀赴美国底特律参加第四届国际车辆结构力学会议，在会上宣读了这篇论文。并刊登在美国汽车工程师学会举办的《第四届国际车辆结构力学会议论文集》(《4th International Conference on Vehicle Structural Mechanics P-99》)。

有鉴于世界各发达国家发展汽车工业的经验教训，对比建国以来我国汽车工业所走的弯路，早在1984年他就发表文章指出：全国各地汽车制造厂遍地开花，各自为政，“中而全”、“小而全”乃至保护落后等不良现象，大大地拉了汽车工业发展的后腿，建议有关领导决策部门，采取断然措施，进行改组，以迅速改变我国汽车工业的落后面貌，写出了《改变我国汽车面貌的当务之急》(吉林工大高教研究室编《教学与研究》1984年第2期)和《从世界汽车工业新动向谈谈我国汽车的发展道路》，(《中南汽车运输》1985年第一期)两篇论文，提出了中肯的有建设性的意见。

1983年年初，他的母校湖南大学的汽车专业课亟待发展，但师资力量薄弱，希望他回校任教。为了支援母校以及怀着一颗振兴故乡汽车工业的强烈愿望，他在妥善安排和作好吉林工大的善后工作之后，在一种复杂而又矛盾的心情下，于1985年春节刚过就毅然辞职离开了工作近三十年之久的吉林工业大学。

回到湖南大学以后，校和系的领导都十分重视，特别为他配备部份教师组成的车身考研梯队。次年就为汽车专业申请到了硕士学位授予权。几年来，他一方面苦心培训车身考研梯队师资，组织并

亲自编撰教材。他的专著《大客车车身》一书，已由湖南大学出版社于1988年正式出版。由他主编的全国统编教材《汽车车身结构与设计》，已在有关院校使用，并将于1991年由机械工业出版社出版。另一方面利用湖大多种学科和基础课师资力量雄厚的特点，开展系际和校际横向协作，他负责承担了两项“七五”国家科技攻关项目的课题和几项厂校横向协作项目的课题，经过几年来的艰苦努力，既锻炼出一批科研骨干力量，又取得丰硕的科研成果。该两项“七五”攻关项目的课题，已先后于1987年和1990年通过国家级鉴定，并荣获国务院重大办和交通部攻关办颁发的奖状。

在前一阶段取得工作成果的基础上，乘胜前进，1989年又为汽车专业申报了博士学位授予权，并于1990年经国务院学位委员会正式批准。

1990年8月，湖南省委组织部，省人事厅和省科委三单位联合组织省内优秀专家教授二十余人，到我省著名风景区武陵源休养，他被邀请前往，得有机会畅游国家森林公园张家界、索溪峪、猛洞河、桃花源等风景名胜，饱览湘西风光，亲眼看到这个“养在深闺人未识”的偏远山区的蓬勃发展，更增添了对祖国大好河山的无限热爱。在休养结束返回长沙前夕的座谈会上，他以十分激动的心情感谢党对知识分子的关怀和保护，他说，他是新中国成立以后由党一手培养起来的知识分子，参加工作四十年来，只不过做了自己应该做的一点工作，距离党和人民对自己的要求，差距还很大，却受到了党组织的如此尊重 and 信任，表示今后更加严格要求自己，戒骄戒躁，尽力做好本职工作，为人民再立新功。

他虽已年过花甲，看上去却比实际年龄年轻得多，红光满面，精神矍铄，精力十分充沛，仍不减当年勇气，干活办事麻利干脆，从不拖泥带水，是一个不知疲倦的人。他曾向他的研究生宣布过：

“只要我在家，你们从早晨到晚上12点钟以前，有事都可随时来找我，午休时候也可以来，因为我是从来不睡午觉的”。很多同志都视出差为畏途，而他却无所谓，只要工作需要，今天收到通知，明天就可以上路。这是由于他对工作的高度责任感；另一方面也是有一位全力支持他工作的内助，使他无后顾之忧；再方面也是由于他在国内汽车界和交通运输行业里的桃李满天下，出门办事处处都很方便。

他平素为人也有乃父之风，平易近人，刚正不阿，作风正派。他烟酒不沾，洁身自好，不随波逐流。

他曾自豪地表示过，要争取至少工作五十年，以期不辜负祖国和人民对他的培养和期望。现在他成了博士生导师，夙愿得偿，人们正期待黄天泽教授在担负新的重任的岗位上，为继续培养汽车工程高级人材，为振兴祖国汽车工业作出更大贡献！

黄天泽教授的简要传记已收入《中国当代自然科学人物总传》第一卷（湖南出版社1990年出版）。

回顾黄天泽教授的前半生，不妨展示他在大学毕业即将走向工作岗位前夕所撰写的一篇文章《我思想的初步转变——学习社会发展史后的思想总结》（载长沙市的《民主报》1950年7月17日第四版）。在事隔四十年以后再来对照他本人成长所走过的道路和所取得的成就，完全证实了他当年的保证：“我注意向群众学习，争取改造，全心全意做个人民的好勤务员。”

(作者简介:原湖大副教授,黄天泽教授夫人)。

黄天泽教授1983年以来主要科研成果

1. 《大客车车身》(专著)·1988年8月,湖南大学出版社出版。本书曾被选参加全国书展。

2. 《对我国大客车车身损坏现象的研究》。《汽车技术》杂志1983年第1、2期连载。本文初稿曾载美国SAE论文集《4th ICV&MP-99》

3. 《车身设计》教材·1983年4月,吉林工业大学出版,先后多次用作本科生和车身培训班教材,反映效果很好,颇受欢迎。

4. 《汽车车身结构的动态特性分析》·《湖南大学学报》1986年第4期刊登。

5. 《大客车车身结构及其强度》·《城市客车城建设备》杂志1986年第4期刊登。本文系应该刊编辑部特约为该刊一年半以来开展专题讨论之总结。

6. 《几点建议》(回顾汽车工业三十年,展望二〇〇〇年)·《长途客车技术专刊》1987年第1期刊登。本文系应交通部科技局“二〇〇〇年交通科技发展战略”征文撰写。

7. 《汽车空调系统的设计特点和发展趋势》·《汽车技术》杂志1988年第10期刊登。

8. 《大客车车身设计与造型》·《工业造型设计》杂志1988年第2期刊登,该刊系中国机械工程学会造型设计专业学会会刊。

9. 《汽车车身索隐》。《湖南大学学报》1989年第3期发表。

10. 《汽车技术辞典》(车身部份)。1989年12月,人民交通出版社出版(1986年定稿)。

11. 《汽车车身结构与设计》(全国统编教材)。1989年3月定稿,1991年将由机械工业出版社出版。

12. 《汽车百科全书》(大客车车身部分)。将由机械工业出版社出版(1989年4月定稿)。

13. 108吨电动轮自卸车防寒驾驶室研制。1987年9月,经国务院重大技术装备领导小组、国家经委、国家机械委组织国家级鉴定,1987年年底获国家嘉奖荣誉证书。

14. 城市大客车车身强度试验的研究。1986年12月通过城建部部级鉴定。

15. HB 647G型团体客车研制。1984年8月,通过城建部部级鉴定。该车采纳本人建议,采用前置前开门布置方案,试制出车后由本人领导的研究课题组(包括研究生2名)进行试验研究,校核前轴和车身强度。

16. 野外测候宿营车研制; 1984年5月,航天工业部鉴定。

17. 年产千万吨级露天矿成套设备: ①108吨电动轮自卸车防寒驾驶室研制。②154吨电动轮自卸车驾驶室研制。为“七五”国家1936~1990年重点科技攻关项目。课题负责人,黄天泽。108吨电动轮自卸车防寒驾驶室已按计划完成研制任务,装车后该车于1987年9月在现场通过国家级鉴定。同年12月25日,各课题组单位分别荣获国务院重大技术装备领导小组颁发的国家嘉奖荣誉证书。目前正进行154吨车驾驶室研制工作。

18. 新型客运汽车技术开发。课题名称：新型客运汽车造型及内外装饰设计研究。属“七五”国家1987~1990年重点科技攻关项目，课题负责人：黄天泽。此项目已取得阶段性成果，按计划完成多方案彩色效果图，1:10整车模型、1:5整车模型，按人机工程学设计的1:1仪表台模型，1:10模型风洞试验（包括空气阻力系数测定，表面压力分布、流谱分析）。

19. AY 660H型大客车整车和车身改进研究。应煤炭部萍乡客车制造厂研制属横向协作项目，时间：1988~1989年。课题负责人：黄天泽。已取得阶段性成果，整车降噪试验已告一段落，取得明显效果，车身强度电测电算工作已完成，并从结构设计上向厂方提出轻量化改进措施。目前正进行舒适性试验研究。

20. Fuqi 轻型越野汽车系列产品振动控制技术研究。应江西省抚州富奇汽车厂研制，属横向协作课题。课题负责人：黄天泽。在该车悬架上加装反弹吸振器进行试验，对改进乘坐舒适性有明显效果，试验尚在进行中。

（根据1989年4月25日《申请培养博士学位研究生指导教师简况表》整理）

黄天泽教授生平资料

一、汽车工程教育家、汽车车身专家黄天泽教授生平.....
作者 陈荣祖

二、《申请培养博士学位研究生指导教师简况表》（原件）

三、主要论著及主要科研成果资料:

1. 《我思想的初步转变——学习《社会发展史》后的思想总结》。1959年7月17日刊登在长沙市《民主报》，复印件。
2. 《载重汽车车架计算及其分析》。1958年6月登于《机械工程学报》第6卷第2期，原件。
3. 《车身设计》（校内自编教材）。1983年4月吉林工业大学出版，封面复印件。
4. 《改变我国汽车工业面貌的当务之急》。载吉林工大高教研究室编辑出版的《教学与研究》1984年第2期。原印件。
5. 《从世界汽车工业新动向谈谈我国汽车工业发展的道路》。载《中南汽车运输》1985年创刊号。原印件。
6. 《发展大型客车是当务之急》。载湖南省科技情报研究所情报室编《决策参考》第十九期（1986年5月，总126期），复印件。
7. 《关于发展汽车工业的几点建议》。湖南科技情报所编《决策参考》1987年第三期（总166期）。原印件。
8. 《力争在我省建立轿车生产基地》。湖南科技情报所编《决策参考》1988年第五期（总219期）。原印件。
9. 《发挥我省汽车工业零、配件生产的优势》。湖南省政协六届三次会议大会发言材料之二十五。原印件。1990年4月。
10. 《大客车车身》。湖南大学出版社出版。封面复印件。
11. 《载重汽车与挂车的车架》。黄亚庄编著，黄天泽审校。人民交通出版社出版。封面复印件。

12. 英文论文《Theoretical and Practical Analysis of the Failure of the Chinese Bus Bodies》

(《中国大客车车身损坏现象研究》)。载美国汽车工程师学会(SAE)举办的《第四届国际车辆结构力学会议论文集》P-99。复印件。

四、证书、证件资料:

1. 国家教育委员会1988年1月27日颁发的《荣誉证书》。黄天泽参加编写,由吉林工业大学汽车教研室编著的《汽车设计》一书获全国高等学校优秀教材奖。证书复印件。

2. 国务院重大技术装备领导小组1987年12月颁发的奖状。黄天泽承担的“年产千万吨露天矿成套设备”“七五”国家重点科技攻关项目课题获国务院表彰。复印件。

3. 交通部颁发的《荣誉证书》。黄天泽承担的“新型客运汽车总体设计的研究”(“七五”国家科技攻关项目),获交通部奖励。复印件。

4. 国家科委1986年8月聘请黄天泽同志为国家“七五”科技攻关新型客运汽车技术开发课题专家组成员的聘请书。复印件。

5. 国家机械工业委员会1987年7月聘请黄天泽同志为高等工业学校汽车与拖拉机专业教学指导委员会委员的聘请书。复印件。

6. 湖南省科委1987年7月聘请黄天泽同志为湖南省第二届科技专家顾问委员会委员的聘请书。复印件。

7. 武汉工学院1987年12月《关于聘请黄天泽同志为我