

周日新 孟赤兵 编 著
李周书 归永嘉

航空春秋

航空工业出版社

周日新 孟赤兵 编 著
李周书 归永嘉

航空春秋

HANG KONG CHUN QIU

航空工业出版社
HANGKONG GONGYE CHUBAN SHE

图书在版编目 (CIP) 数据

航空春秋 / 周日新等编著. —北京: 航空工业出版社,
2001.3

ISBN 7-80134-808-7

I. 航… II. 周… III. 航空航天工业—概况—中国—
1951— IV. P426.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 06660 号

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)

北京雅昌彩色印刷有限公司设计制版

雅昌印刷管理集团 北京雅昌彩色印刷有限公司印刷

新华书店经销

2001 年 3 月第 1 版 2001 年 3 月第 1 次印刷

开本: 889 × 1194 毫米 1/20 印张: 25

字数: 568 千字 印数: 1~2000 册

定价: 98.00 元

谨以此书——

献给中国航空工业创建五十周年

前 言

天若有情天亦老、人间正道是沧桑。新中国航空工业从1951年4月17日创立，在社会主义康庄大道上，昂首阔步，已经走过了整整50年历程。几代人艰苦卓绝的奋斗，50个春秋霜雪磨砺，风雨洗礼，中国航空工业已从一个幼苗，成长壮大为一棵枝叶繁茂的大树，高大，伟岸，耸立在地球的东方。

我们四个人都是1960年前后投身于航空工业的，和祖国航空工业风雨同舟40年。刚来时满头青丝，现已两鬓微霜，有的已白雪盈冠。一腔热血，如梦理想，似水年华，都献给了我们所钟爱的航空事业。乐也航空，忧也航空。每当航空工业蓬勃发展，重大喜讯传来，我们都兴奋难禁；每当航空工业步履蹉跎，徘徊失误，我们若有切肤之痛，为之焦虑。衣带渐宽终不悔，为伊消得人憔悴。情系航空，我们和祖国的航空事业结下了始终不渝的情缘。

欣逢新中国航空工业创建50周年，怎样来纪念和庆祝这个具有重要历史意义的盛大节日呢？1999年金秋季节，我们四人相聚一堂，沉浸在回忆的长河中，徜徉在航空工业发展的历史画廊里，商定要编写一本书。我们以风尘中走来的航空人的直觉、回望、审视、采撷一件件闪光的事件，捕捉一个个难忘的瞬间，记录一位位可歌可敬的航空精英，用我们赤诚的心，编缀成《航空春秋》，以献给我们为之奋斗一生的新中国航空工业，献给在航空工业发展道路上和我们一同走过来的战友和同志们，献给关心中国航空工业的各界朋友们！

21世纪的曙光正照耀全球，照耀神州大地的山山水水。同人类历史一样，中国的航空工业建设，归根到底是一场没有终点的接力赛。我们祝愿，我们期待：在新的世纪里，航空工业创造出更为灿烂的篇章，创造出前人羡慕、伟大祖国为之骄傲的壮丽业绩。

编著者

2001年1月



作者简介

周日新（左一），编审，1940年2月生于沈阳，1959年3月到沈飞工作，1980年调航空工业部，历任副处长、处长、副司长，《中国航空报》总编辑，主要著述：《航空人》，《未来的交通》，《科海奇观：交通纵横》，系《当代中国的航空工业》（中英文版），《当代中国的国防科技》主要作者之一。在中央、省部级报刊发表各类新闻、杂文作品约150万字，摄影作品200余幅。

潘亦兵（左二），编审，1938年11月生于江苏沐阳，1962年10月大学毕业后分配到航空工业局，历任处长，航空研究院副院长，中国航空工业总公司副局长、局长，主要著述：《新中国航空工业史稿》（两人合著），系《当代中国的航空工业》（中英文版）主要作者之一，《航空工业大事记》主编，主要作者，另有在各种报刊发表经济管理文论、散文、随笔、杂文百余篇，约100万字。

李周书（右二），高级工程师，1937年生于山东诸城市，1960年毕业于北京工业学院，历任技术员、工程师，航空工业部飞机局导弹处长，电子火控导弹局副局长，军机司和民机司副司长，经济研究中心副主任，中航技总公司党委书记兼副总经理，曾荣获航空航天部一等奖，享受国务院政府特殊津贴，曾参与编辑《中国民用飞机手册》等3本书，发表过20多篇论文。

归永嘉（右一），编审，1942年3月出生，浙江余姚人，1967年到南昌飞机厂工作，1980年调北京航空工业部，先后任《洪都报》，《航空工业经济研究》主编，现为中航航空工业经济研究中心主任，中国航空工业第二集团公司发展研究部部长，科学技术委员会副主任，多年来从事经济管理与管理研究。

责任编辑：沈慧晨
封面题字：乔加强
封面设计：曹承斌
版式设计：曹承斌
屈仲钰

岳华会计师事务所有限责任公司 该公司为中国注册会计师协会的理事单位，是全国首家集团会计师事务所。总部设在北京，在哈尔滨、沈阳、天津、西安、郑州、南京、武汉、成都等市设有分支机构。拥有执业证券特许会计师、注册会计师、注册评估师500余名。业务范围涉及工业、商业、房地产、外贸、金融、科技和税务等诸多领域，并曾承担大型国防项目的审计。

江西江南信托投资股份有限公司 公司在南昌、深圳、上海、天津、武汉及江西省内各主要地市设有12家证券营业部。现有员工近500名。资产规模已达20亿元。自1997年以来，各项业务进展逐年以较大的幅度增长。2000年实现交易额600亿元，实现利润1亿元。是目前江西省内唯一一家代理A股交易额进入全国前五强的机构。

沈阳黎明航空发动机集团公司 该公司始建于1954年，是国家“一五”期间156项重点项目之一。新中国第一台航空涡轮喷气发动机制造企业，大、中型航空喷气发动机科研、生产基地。近年来，公司充分发挥高科技优势，开发研制了新型燃气轮机机组、航空转油泵部件、超细粉体、汽车增压器等产品。

中国航空技术进出口北京公司 是中国航空技术进出口总公司全资子公司。从1980年起，即从事非航空产品的进出口贸易，引进工业生产设备，成套生产线和民用产品的生产制造技术，为航空企业提高批量生产能力和制造水平，发挥了重要作用。公司在多个国家和地区建立了自己的代表处或子公司，向不同的市场提供不同的产品。

中航技国际工贸公司 是中国航空技术进出口总公司的全资子公司。进口各种加工机械设备和工具、仪器仪表以及航空器材和材料，并出口各类飞机、发动机、机载设备零部件和非航空产品零部件。该公司在多个国家和地区驻有商务代表，建有合资企业。

目 录

前言

开国大典阅兵飞机	1
运筹帷幄创基业	5
赴苏谈判	9
航空工业局在沈阳办公	13
修理飞机抗美援朝	18
苏联援建 13 项	23
在废墟上建设新工厂	28
创办航空学校	33
新中国第一架飞机上天	38
第一座风洞建成	43
马厰里建成机载厂	47
喷气飞机横空出世	51
苏联专家援华	58
飞机设计师的摇篮	63
运 5 试制成功	71
毛泽东视察黎明沈飞	77
中南海里办航展	82
导弹工业起步	88
直 5 首次升空	91
全民办航空	96
东风战机双夭折	100
首座超音速风洞启用	103
苏联撤回专家	107
“一刀两断”重新试制	111
航空科研全面启动	117
初教 6 展露锋芒	122

歼 6 直 5 优质过关	127
中国航空学会成立	133
空空导弹的前期发展	138
建设大三线	142
思想政治工作与经济工作相结合	149
“两白架一百发”	153
“强 5 精神”耀航空	157
空心叶片攻关	163
国产导弹击落 U2 飞机	166
轻型轰炸机面世	170
独具特色的海防导弹系列	175
歼 7 定型投产	180
中型轰炸机装备部队	185
高空高速歼击机首飞	190
国产战机控中华	196
上海研制运 10 飞机	201
歼 7 飞机一机多型	206
“空中李向阳”	211
援外 16 国	215
航空汇报会的呼吁	218
运 8 从汉中起飞	222
引进英国斯贝发动机	228
古荆州飞起水上轰炸机	234
贵州高原飞出“亚洲明星”	239
无人机在核试验中显身手	244
首创大飞机整机悬空破坏试验	249
部长们率团访西欧	253

第一次对外卖飞机	258
“军转民”、“内转外”蓬勃开展	262
创建中国第一家地方通用航空公司	267
航空零部件转包生产	271
国际合作与交流上台阶	277
派出去请进来	281
直9引进与国产化	287
高难试飞方显英雄本色	292
在经济特区建“窗口”	297
航空院校首次招收博士生	301
背水一战改装歼7M	305
运7飞机单发起降成功	309
空空导弹发展闯新路	313
航空致冷技术之花盛开在油田	316
歼8II一鸣惊天	320
国庆35周年空中阅兵	325
“沙丘驻涡”上碧霄	329
国务院民用飞机现场办公会	333
直8翱翔景德镇	338
中美合作生产MD80/90	343
轰6研制成功	349
中国飞机亮相国际航展	352
中国航空报刊异彩纷呈	357
研制新一代发动机涡喷13	364
直9武装型直升机首飞	369
运12获英美适航证	373
航空金奖奖精英	379

运8邮政机运营	383
中美合作研制FT8燃气轮机	386
中国试飞员学院成立	390
金城摩托走出国门	393
南方雅马哈合资公司成立	398
“松花江”勇闯市场	402
“神鹰”雷达显神威	406
“飞豹”冲天	409
中法新合作研制EC120	413
壮哉高空台	417
东安微发第100万台下线	421
AVIC参加珠海航展	426
航空工业企业股票相继上市	433
中国飞机赴非洲7国表演	437
“亚洲第一轨”诞生	442
“八一”表演队换装歼7E	446
“昌河”兼并“淮海”	451
航空工业两大集团公司成立	456
国庆50周年神鹰壮国威	462
新舟60乘风破浪	466
中埃合作生产K8E	470
新微车参加国际汽车展	474
航空电子飞控惯导技术的新发展	477
直11定型	480
新时期思想政治工作有活力	483
主要参考书目	487
后记	488

开国大典阅兵飞机

1949年10月1日的北京，秋高气爽、晴空万里。中华人民共和国的开国大典在天安门广场隆重举行。

修饰一新的天安门广场显得格外壮丽，城楼上八盏大红宫灯的长长黄色流苏随风飘动，城楼重檐中间挂着“中华人民共和国中央人民政府成立典礼”的巨幅标语。城楼下边的城墙中间悬挂着毛泽东巨幅画像。广场上，30万群众手执鲜花、红旗，以无比激动与兴奋的心情参加这一举世瞩目的庆典。

下午三时，身着崭新的黄色礼服的毛泽东宣读《中华人民共和国中央人民政府公告》，他以特有的湖南口音向30万群众、向全中国、向全世界庄严宣告：“中华人民共和国中央人民政府成立了！”

下午四时，朱德总司令下达阅兵令，代总参谋长、阅兵总指挥聂荣臻站在指挥车上引导步兵分队首先通过天安门，接着是骑兵、装甲兵、炮兵。

正当威武雄壮的坦克部队隆隆驶向天安门时，天空里也传来了轰鸣声，三机编队的战斗机出现在人们的眼帘。原来，开国大典的空中阅兵开始了。第一

组为9架P51战斗机；第二组为2架“蚊”式战斗轰炸机；第三组为3架C46运输机；后面是一架L5联络机和2架费尔柴尔德PT19初级教练机。

开国大典空中阅兵总指挥是军委航空局民航处处长、华北军区航空处处长油江。油江在



空中和地面受阅部队



开国大典上毛泽东主席宣告中华人民共和国中央人民政府成立

北京饭店楼顶临时设立的飞行指挥所里下达了受阅飞机起飞的命令。

当P51机群飞过天安门广场上空，油江又给P51飞机领队邢海帆下令：“9架P51飞机再

通过天安门广场一次”。邢海帆率领9架P51飞机从西面绕回东面，跟着PT19初级教练机的后面又一次飞过了天安门广场。所以总共17架受阅飞机，人们看到的却是26架。

共和国历史上首次空中阅兵组织得干净利落。据说天上的飞机与地面的坦克同时出现是苏联顾问阿夫舍维奇的主意，他过去是苏联空军中将，曾参加莫斯科红场的阅兵，苏联就是这样安排的，可以显示人民军队的军威。

开国大典阅兵式安排空中阅兵是朱德总司令、周恩来总理提出，由聂荣臻代总参谋长在1949年8月召开的开国大典准备会议上定下来的。军委航空局常乾坤局长接受了这一光荣任



华北军区航空处领导合影（左一为油江）



空中阅兵总指挥油江 陶宪生提供

务。具体受阅方案由军委航空局作战教育处处长方槐和油江以及苏联顾问组成的四人小组提出，经批准后，常乾坤局长决定方槐主抓受阅飞机训练，油江担任空中阅兵总指挥。被确定参加受阅的飞行员安排了近20个飞行日的训练，并于9月23日成功地进行了一次预演。由于新中国的航空工业尚未建立，开国大典空中受阅的飞机都是外国制造的。P51D是美国制造、在第二次世界大战中使用最好的单座歼击机，时速700公里，装一台1490马力的发动机。抗日战争后期，中美组成“中美混合大队”，我国得到P51D飞机。自1948年辽沈战役胜利后至1949年止，人民解放军共有39架P51D飞机。“蚊”式战斗轰炸机是英国德·哈维兰公司制造，国民党政府购进的，该机也是第二次世界大战中著名战机之一。我人民解放军缴获了5架这种飞机。C46运输机是美国制造的，抗日战争后期，曾参加飞越“驼峰”运输飞行。后



清华大学航空学院学生扛着自制飞机模型参加游行。二排左二为管德 管德提供

移交给国民党空军。国民党败退，将一些C46飞机遗弃在机场上。L5联络机和PT19初级教练机也是国民党空军遗弃的。

空中受阅的飞行员大部分是从国民党空军起义归来的新同志，也有一部分是我们自己培养的新飞行员。其中有后来成为空军副司令员的林虎同志，他驾驶P51战斗机两次飞过了天安门上空。

为了防止敌机来袭，这次空中受阅的P51飞机有4架被特许带弹参加飞行，一旦出现敌机来袭的紧急情况，即从空中前往拦截。

油江，原名张定襄，1915年5月生于湖北省公安县，1938年2月在延安参加革命，1945年12月任晋察冀军区航空站站长，1949年5月

起任华北军区航空处副处长、处长，华北军区空军参谋长、军委航空局民航处处长。1951年6月任中朝空军联合指挥部参谋长。1952年11月到航空工业工作，历任第二机械工业部航空工业局副局长、第三机械工业部副部长。1982年4月离职休养。1999年12月逝世于北京。

在开国大典中，他精心组织飞机编队通过天安门广场上空，他创造性的工作，给大典盛会增了光，受到毛泽东等老一辈领导人的表扬。

开国大典的空中阅兵，不但大长了中国人民的威风，也使在场参加观礼的外国记者大为震惊。他们通过电波把这一消息传遍了全世界。



1958年10月周总理参观北京航空学院展览

运筹帷幄创基业

1950年12月下旬,一个决定中国航空工业命运的会议在北京中南海西华厅召开,政务院总理周恩来主持会议,他目光炯炯,神色凝重。

参加会议者有:中国人民解放军代总参谋长聂荣臻、副总参谋长粟裕、空军司令员刘亚楼、重工业部代部长何长工,以及刚从东北电

讯总公司调来北京筹建航空工业局的段子俊、中央人民政府财政经济委员会的沈鸿。

此时，距离朝鲜战争爆发不过5个月，距中国人民志愿军渡过鸭绿江抗美援朝不过2个月，战事紧急：美军攻陷平壤，美机轰炸鸭绿江大桥；志愿军后援部队受阻；志愿军空军急需飞机，急需夺取制空权……

会议的主题是中国航空工业的创建和发展道路问题。

新中国的建立，为中国

航空工业的创立和发展开辟了无限广阔的前景，曾经饱受帝国主义列强欺凌之苦的中国人民懂得，要不再受欺负，要自立于世界民族之林，必须发展强大的经济，建立强大的国防，建立独立自主的航空工业更是题中应有之义，列入了共和国的重要议事日程。毛泽东在1949年9月就提出，“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3月，成立了中央军委航空局，1949年11月，中国人民解放军空军正式成立。

1950年1月5日，空军司令员刘亚楼与重工业部代部长何长工联名向中央上报《关于航



1962年6月周总理、邓颖超视察沈飞

空工业建设意见》，重工业部设立了航空组，重工业部副部长刘鼎兼任组长，吴大观、周华仁为成员。

关于中国航空工业的发展道路，在抗美援朝战争开始以前，空军和重工业部曾经设想过，航空工业直接进入飞机的装配、制造（购买苏联的零部件），修理工作归口空军负责，但战争的爆发，使形势发生了重大变化。

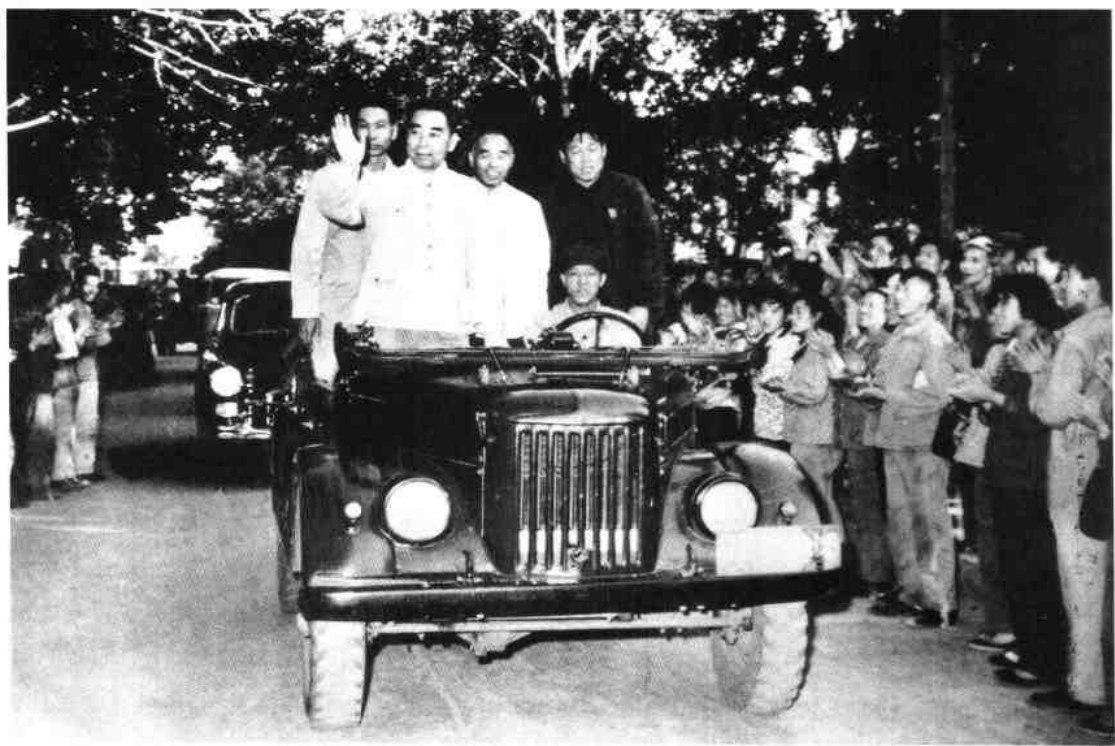
经过连续几次会议讨论，最后，周总理在做会议结论，他指出：“中国航空工业的建设道路，要从中国的实际情况出发，我们是先有空军，而且正在朝鲜打仗，大批作战飞机需要修

理。我国是有960万平方公里的国土、五六亿人口的国家，靠买人家的飞机，搞搞修理是不行的。因此中国航空工业的建设道路是先搞修理，由小到大，由修理走向制造。”这一结论，使中国航空工业从一开始就明确了创业发展的正确方向与道路。

这条发展道路与西方航空工业发达国家所走过的道路很不相同。他们是先搞航空科学技术研究和教育，再搞研制、使用、发展改进、提高而不断循环。应该说，旧中国留给新中国的

航空遗产微乎其微。如果新中国也按西方国家的道路亦步亦趋，一切从头做起，势必发展极为缓慢。航空技术从20世纪初取得重大突破，经过近50年时间已进入成熟阶段。后进国家既不可能亦无必要从头开始，而应当先买飞机使用，进而发展到自己制造，再发展到自行设计研制。

周总理在这次会议上还做出了另一项重大决策，就是依靠苏联援助建设自己的航空工业。航空工业属于高技术范畴，新中国创建伊



1962年6月周总理视察哈尔滨东安发动机厂



1966年3月周总理乘坐直5直升机到邢台地震灾区慰问灾民

始，基础薄弱，工业科技水平都很低，要迅速建立自己的航空工业，必须借助外援，而且唯一的选择是苏联援助。苏联是社会主义国家，航空工业有相当雄厚的基础，足以同美国相抗衡。在20世纪初沙皇俄国仅有一些半手工作坊式的航空工厂，航空工业落后于美、英、法等国。十月革命后，航空工业发展迅速，20~30年代，苏联组建航空各学科科研机构，在第二次世界大战中，自己研制的作战飞机为卫国战争的胜利建立了功勋，战后致力于发展喷气航空。

这次会后，周总理立即指示我驻苏大使馆联系派员赴苏谈判援建中国航空工业事宜，苏方表示同意。

周总理十分关心和支持航空工业的建设与发展。在他担任总理的26年中，对航空工业许多重大发展问题都给予明确的指示，他多次到航空企事业单位视察，多次乘坐国产直升机执行公务。甚至在“文化大革命”十分困难的时刻，他还亲自过问航空产品的质量整顿工作。他为民族航空工业的发展倾注了大量的心血。