

# 航空工业史料

第五辑

内部发行  
不得外传



航空工业部中国航空工业史

编辑办公室

# 航空工业史料

第五辑

航空工业部中国航空工业史

编辑办公室编

一九八四年四月

责任编辑：杨常修 王延琬

出版编辑：杨玉璞（特邀）

## 航空工业史料

### 第五辑

航空工业部中国航空工业史编辑办公室出版

（北京市 48 信箱）

＊

航空工业部科学技术情报研究所印刷厂印刷

850 × 1168毫米 32开本 7.3印张 104,000字

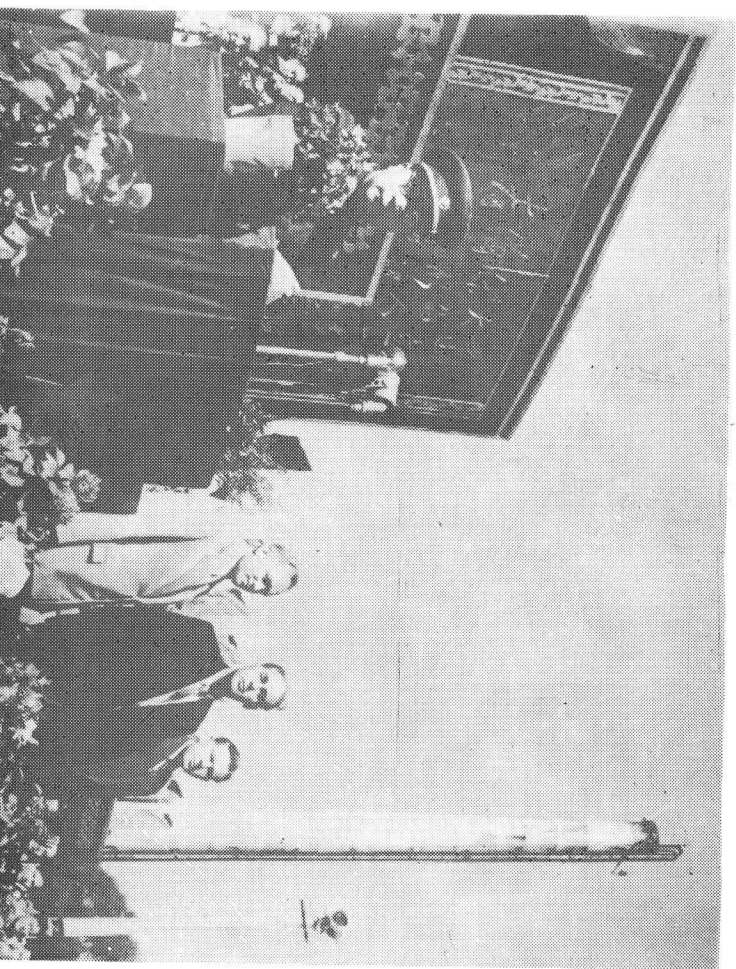
1984年 4 月第一版

印数：3500册

• 内部发行 •

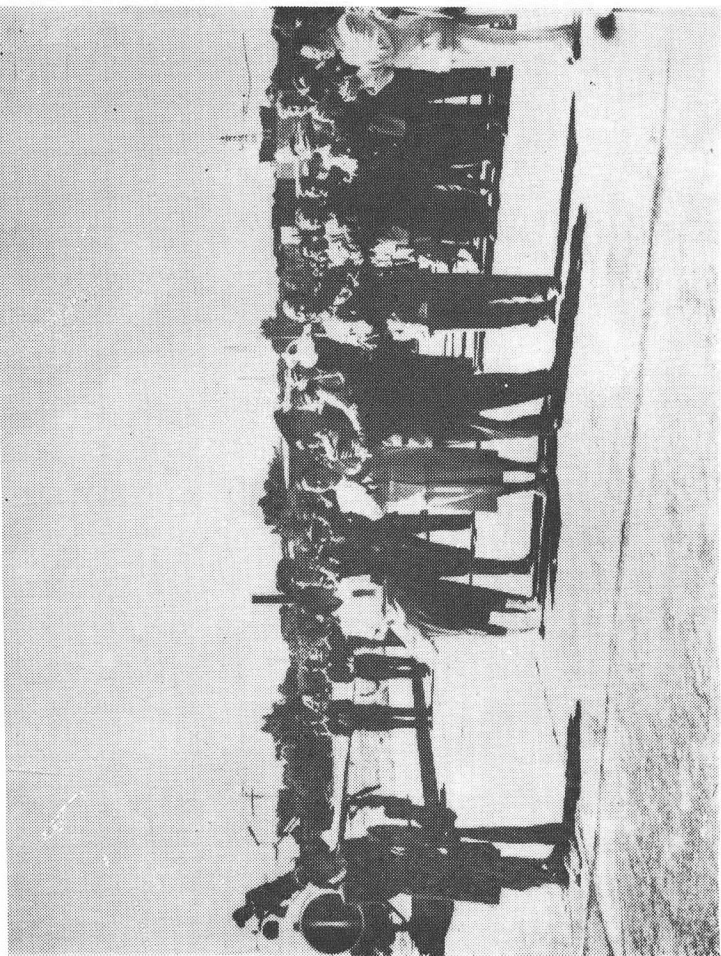
1957年8月，朱德  
委员长陪同苏联最  
高苏维埃主席团伏  
罗希洛夫主席到  
112厂参观，与厂  
领导握手

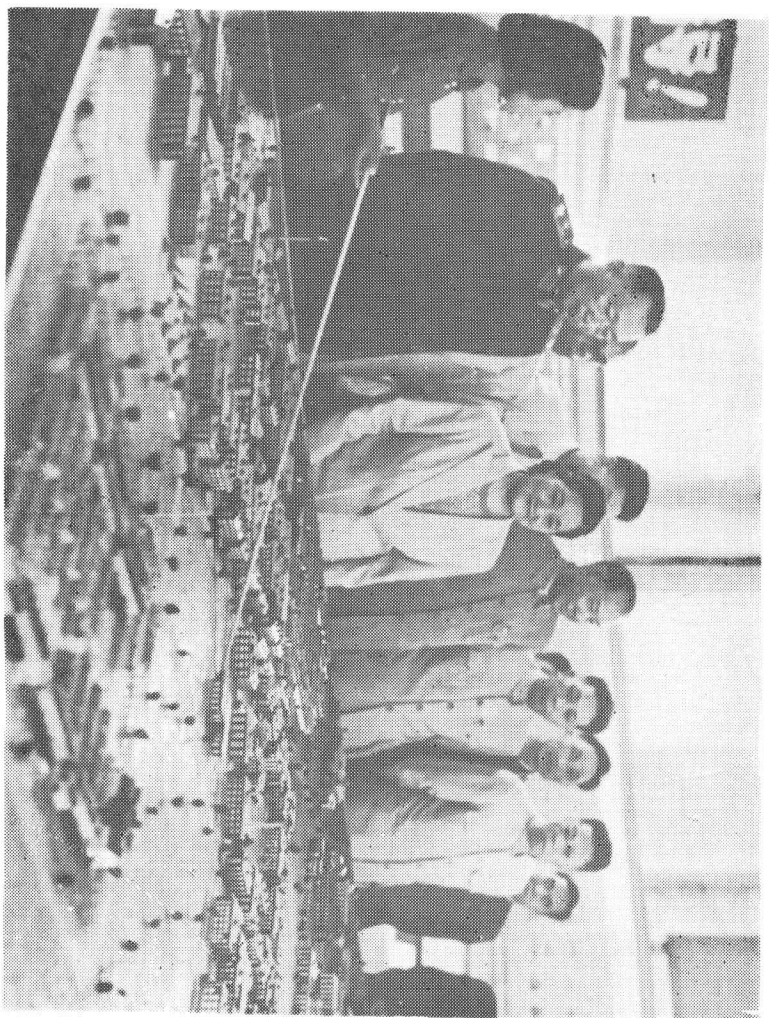




国防委员会副主席  
聂荣臻元帅在庆祝  
元式飞机试制成功  
的大会上讲话

聂帅为飞行表演  
的56式飞机剪彩



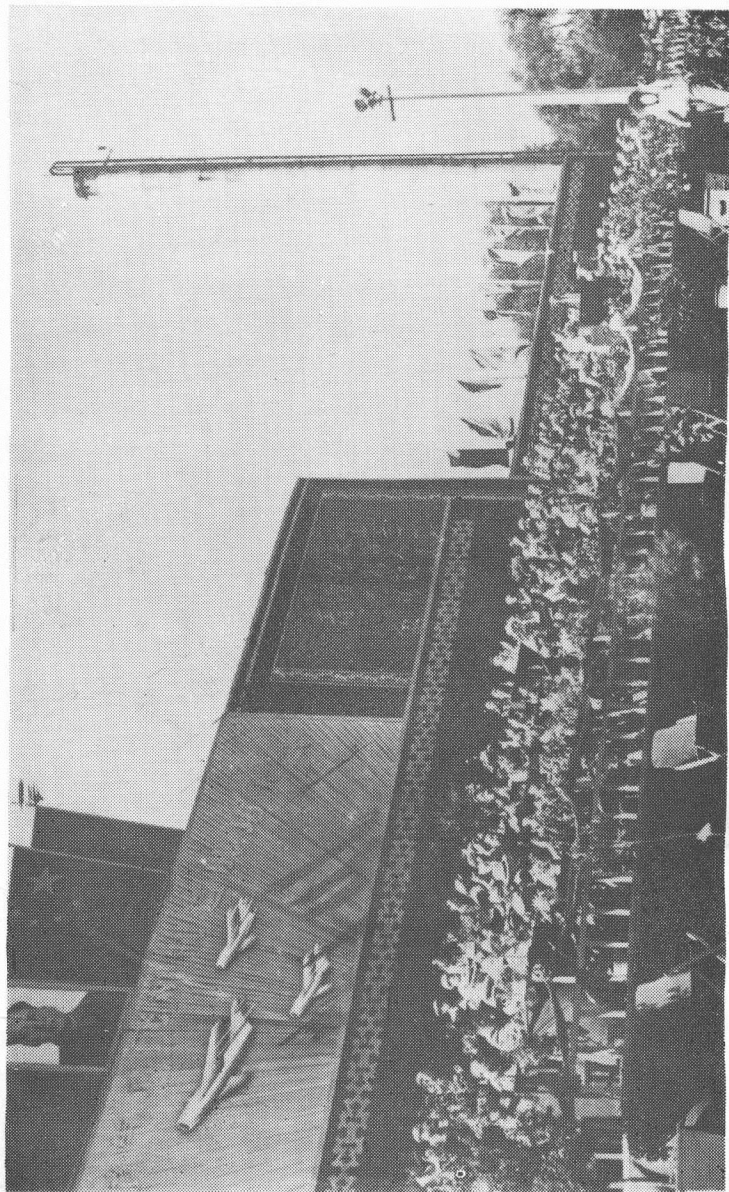


聂帅在听取关于112  
厂建设情况的汇报



1953年10月112厂举行总体验收签字仪式，段子俊同志在会上讲话





1956年9月10日56式飞机试制成功庆祝大会主席台

# 目 录

- 从修理走向制造的筹划与准备 (二)  
.....段子俊 ( 1 )
- 到112厂工作之后  
——围绕制造МнГ-17喷气式歼击机的回忆  
.....牛荫冠 ( 43 )
- 国产第一架喷气式歼击机的诞生  
——56式飞机试制经过  
.....松陵公司史办 ( 71 )
- 航空工厂设计的回顾  
——兼忆赴苏谈判航空援建项目的情况  
.....任 华 (116)
- 116厂是如何转入飞机附件生产的  
.....顾子英 (145)
- 航空用纺织材料立足国内的经过  
.....董辑武 高立美 (171)
- 初创时期的南昌航空工业学校.....张本祿 (182)
- 两航起义归来31年片断回忆.....陶为洪 (194)

## 新中国飞机小传

- 56 式飞机 ..... (210)

## 史料讨论

- 参加辛亥革命的空军 ..... 黄汉纲 (215)

## 编史动态

- 航空工业史编审领导小组召开全体会议 ..... (220)
- 飞机专题史会议在南昌举行 ..... (221)
- 发动机分编组召开编史工作座谈会 ..... (222)
- 物资分编组工作近况 ..... (223)
- 技工教育编写组召开第二次会议 ..... (225)
- 机载设备分编组召开主笔会 ..... (226)

# 从修理走向制造的 筹划与准备(二)

——对酝酿规划3~5年实现整机制造  
的一些情况回忆

段子俊

“由修理走向制造”，即在完成空军飞机、发动机修理任务的同时，不断积累经验，扩大零件制造，逐步发展到制造整架飞机和整台发动机的这条路子，是周总理为新中国航空工业建设确定的一条正确方针，如何有效地贯彻这一方针，通过哪些途径，需要多长时间完成这一光荣使命，从航空工业局成立那天起，我们就无时无刻地不在思考和筹划着这个重大课题。

1951年8月初，航空工业局的领导同志和苏联专家通过反复酝酿，初步设想了一个3~5年实现整机制造的方案。共分两步走：第一阶段，1952~1954年（后改为1953~1955年）在南方的

331厂、320厂和沈阳的111厂、112厂分别搞出Як-18、МиГ-15Бис及其发动机并转入成批生产；第二阶段，1955~1956年（后改为1956~1957年）开始搞出Ла-9、Ту-2及АШ-82发动机。同年8月16日，何长工兼局长将此方案上报中央、中央军委，很快得到毛主席和朱总司令的批准。朱总司令在原件上批示“即照计划进行”。同年12月10日，由周总理主持，有聂荣臻、李富春、何长工等同志和我参加，对这个方案及其所需投资、人员、设备等问题进一步作了研究。1952年初，航空工业局又正式向中央军委报告，为实现此项计划，共需：各类技术和管理人员58,140人（其中：高级和中级技术人员5,200人，管理人员3,240人，翻译400人）；各类机械设备9,130台，已有1,821台，尚需7,309台（另需辅助设备2,550台）；厂房面积共需511,600平方米，已有174,891平方米；投资，六大厂共需48,697亿元（旧币，下同），人材培养（即智力投资）需6,714亿元，共为55,411亿元。后来，由于这个方案未能及时与苏方协商，增聘的设计专家迟迟未能聘定，整个基建工程便拖后了。此外，由于全国第一个五年计划统一从1953年

开始，所以何长工同志又于1952年4月25日向中央写报告说明情况，请求将航空工业3~5年计划由原来从1952年开始改为从1953年开始，以符合全国五年计划的统一部署。此后不久，老二机部成立，又根据总理、陈云、富春等中央领导同志出国与苏谈判结果，对原报计划作了调整，这便是航空工业正式的第一个五年计划。其中规定：M-11发动机1953年三季度开始试制，1955年二季度基本完成；Як-18飞机1954年开始试制，1955年9月第一架制成；BK-1发动机1954年开始试制，1957年9月基本完成；МиГ-15Бис飞机1954年开始试制，1957年年底第一架制成。执行结果，Як-18、МиГ-15（后改为МиГ-17Ф）基本上按最初酝酿的3~5年规划制成。如按最后确定的第一个五年计划检查，不论是教练机还是喷气式歼击机都提前一年完成。

回顾我们开始研究3~5年规划时，航空工业刚刚创建，科技人员和熟练工人严重缺乏，基础十分薄弱。当时全局范围内仅有各类陈旧设备1,912台，厂房面积122,150平方米，工人（含辅助工人）6,587人，各类技术人员208人。象320厂

这样的工厂，当时只有大学生7~8人。112厂情况好些，但也只有大学生28人，工程师3人，技师1人，技术员24人。而这些技术人员中学过航空的只有13人。为什么在这种状况下，我们敢于提出3~5年走向制造，拿出教练机和喷气式歼击机来，并向中央表示实现这个计划是可能的呢？围绕这个目标的酝酿和确定，当时的一些考虑、分析和所进行的工作，现在回想起来，主要有这样几个方面。

## 一、信心来自中央的重视与支持

新中国的航空工业是在战火中诞生的。由于抗美援朝战争的急需和建国初期航空技术处于尖端地位以及她对其他工业的带动作用，所以从一开始，党中央对建设航空工业就极为重视，专门发了文件，要求全国党政军各部门给予大力支援。当时，上面有一种说法，叫做“当了裤子也要办航空”。其决心之大，号召力之强，不难想见。加之在过去长期战争岁月里，因为自己没有飞机，任凭敌人轰炸扫射，这种往日的积恨，一旦转化

为图强自奋的意志，就使办航空在全国引起强烈反响，产生巨大的动力。我们就是在这种形势和背景下，充满责任感、光荣感和紧迫感，信心百倍地筹划和开始航空制造的第一个里程的——先在3~5年内把Як-18和МиГ-15搞出来。为了加速航空工业建设，中央不仅为我们确定了符合客观规律的正确方针，而且在人力、物力、财力上提供了最大的保证。尽管建国初期，国家底子很薄，一面又在打仗，财政开支十分紧张，但是航空工业仍被视为重中之重，一马当先，要人给人，要钱给钱。就当时情况来看，其投资之多，聘请专家之多，进口精密设备之多，以及分配大学生之多，都是一般部门所望尘莫及的。中央不仅决心大，而且亲自抓。中央军委讨论航空工业3~5年规划时，毛主席亲自参加了。在1952年6月的厂长会议上，我曾向大会宣布了这一消息，并向大家说过“就象斯大林同志非常关心苏联的航空工业一样，我们的领袖也非常关心我们的航空工业发展”。再加，凡是比较大一点的事情，诸如规划设想、订货谈判、聘请专家、厂址选定、调剂人员、设备等等，周总理都亲自主持研究，作



出决定。凡是航空工业局或重工业部解决不了的问题，不论大小，富春、陈云、聂总等领导同志都亲自过问，帮助解决。比如1952年4月航空工业局向上呈文，要求调给100名有科学知识的翻译，并指名要从空司翻译中抽调仇建阳、崔宽、唐荣锡、冯绍周、周士炎、侯旅祺、顾圭章、杜慧娟等数十名懂技术的翻译，以救燃眉之急。同年5月，航空工业局呈文要求以清华大学、北京工业学院、四川大学等院校的航空系为基础，组建北京航空学院，以加速人材培养；同时还要求准许航空工业采用军事运输和单独建立油库，以适应生产建设急需；要求抚顺钢厂，牡丹江橡胶厂，山东、哈尔滨铝厂，配合生产航空器材等等。这些问题上报之后，在聂总、富春同志关怀之下很快都得到解决，对有的问题军委还专门作了决议案。有的问题如抚顺钢厂生产特殊钢之事，陈云同志还亲自到现场进行了调查落实。再如，1952年3月5日，为了从各大行政区及中央各部给航空工业抽调人员，政务院曾以齐字42号文决定以下输送任务：铁道部，技术人员50名，技术工人500名；燃料部，技术工人100名；交通部，技