

0701

汽车工业之星

长春文史资料总第22辑

长春市政协文史和学习委员会 编

长春文史资料

编辑/长春文史资料编辑部

地址/长春市普阳街 65 号

邮编/130062 电话/7697363

印刷/吉林省科文印刷厂

吉林省内部报刊准印证 02-051 号

1997/2

目录

1/辉煌的轮迹——记郭孔辉	王建议
18/“红旗”情结——记孙德慎	王喜平
40/无悔的选择——记胡宏敏	阎旭
56/但行好事 莫问前程——记冯建权	王伶然
73/探索、攀登、奉献——记赵济海	胡赤人
99/一生坦荡 默默耕耘——记林水俊	胡学仁
121/智者百年——记智百年	张天平
137/奋蹄不已满情怀——记周开金	张新科
159/痴心铸炉红——记欧阳玺	张勇东
177/钟情此业为中华——记翁伟雄	李翰新
192/实实在在总是真——记王成贤	张永善
208/在榜样的激励下——记张振江	刘国臣
242/创造人生——记汤锦林	姚玉今
251/情系热土——记陈燕州	姚玉今

●王建议

辉煌的轮迹

——记郭孔辉



郭孔辉，男，汉族，1935年7月12日生，福建省福州市人。1952年考入清华大学航空系，后因院系调整转入北京航空学院、华中工学院，1956年毕业于吉林工业大学。1956年

至1958年在一机部汽车拖拉机研究所任技术员，1958年在长春汽车研究所任技术员、工程师、高级工程师、副总工程师、总工程师兼技术委员会主任、研究员级高级工程师。1981年至1983年受聘任美国密执安大学运输研究所客座研究员。1984年被评为吉林省“有突出贡献的拔尖人才”，1986年为吉林大学兼职教授，吉林省特等劳动模范，全国“五·一”劳动奖章获得者，1990年任博士生导师。任省政协委员，省科协、侨联副主席，省市汽

车工程学会副理事长，中国科协常委，中国汽车工程学会技术委员会主任，中国工程院院士，1993 年至今为吉林工业大学副校长。

走进汽车，走进中国汽车工业的历史，你会发现，在半个世纪的风风雨雨中，那长长的、史诗般闪光的轮迹中，因为印有众多的汽车专家和学者的名字，而使本来就十分耀眼的汽车王国显得更加灿烂，更加辉煌。

轮迹，闪光的轮迹。在如此辉煌的轮迹中，也印有一个在汽车界颇有影响的专家的名字，他就是原一汽集团公司汽车研究所总工程师，现吉林工业大学副校长、中国工程院院士——郭孔辉。

在战乱中求学

1935 年 7 月 12 日，郭孔辉出生在福建省福州市郭宅乡，一个较有名望的华侨家庭。省会福州是一个临海城市，省内第一条大河闽江，流经本区，汇入浩瀚的大海。

1938 年，抗日战争爆发，郭孔辉的父亲郭鹤璋正继承祖业在马来亚（今马来西亚）经商，母亲郑琇英带着一家人住在福州，家里还有曾祖母、祖母、姑姑和两个正在读书的叔叔。由于长时期的太平洋战争，切断了一家人与父亲的联系，使这个长期以侨汇为主要经济来源，原来尚属富裕的大家庭陷入了困境。

或许是母亲过于偏爱长子，希望他早立事好继承父业的缘故，1940 年，在郭孔辉只有 5 岁时，母亲便把他送进福州郭宅乡中心小学读书。在郭孔辉幼小的心灵中，还不知道什么是战争，什么是国家兴亡，他只知道能背上书包上学就是最开心的事，每天早晨都欢笑着走进校园。

在读小学的 6 年中，他经历了福州的两次沦陷，被迫两次停

学达两年之久。童年的郭孔辉亲眼看到了日本人如何奴役残杀自己的同胞。他和家人好不容易盼到福州光复，可“光复”没有带来光明，到处看到的仍是国民党政府的腐败和社会的黑暗。

考入英华中学后，郭孔辉在母亲和善而严厉的教导下，开始了更加刻苦的学习。他多门功课名列前茅，只是数学因小学高年级福州沦陷停学没有学到，基础较差，常常考试不及格，每学期都要补考，因此，前几个学期寒暑假只有关在屋子里补习，一直到初三上学期期末，他的数学成绩才赶上来。这是他初中三年来第一次不必补考，他高兴得几乎要跳起来，因为这个假期可以痛痛快快地和同学们去玩了。

初中时，通过学习历史，他渐渐懂得了中国的落后、挨打，是由于近代中国统治者的腐败无能和中国的抵抗不住外国的入侵所造成的。他常常问，中国这么大，为什么抵抗不住外国的入侵呢？一位教“公民”（国民党统治时期“政治”课的名称）课的老师告诉他，中国需要的是民主与科学，有了它们，才能强大起来。他对老师的见解十分钦佩。

郭孔辉初中毕业后，升入英华中学高中部。福州解放前夕，各学校的学生运动在共产党地下党组织的领导下十分活跃，加上进步教师和进步学生的影响，他开始参加一些进步活动。

一天夜里，郭孔辉溜出宿舍，他将一张宣传解放军南下，迎接福州解放的传单张贴在学校的一面大墙上。第二天天亮后，那张洒满阳光的传单前围满了学生和老教师，人们在谈论着这振奋人心的消息。此时，郭孔辉心潮起伏，久久不能平静，他翘首东方，仿佛看到了一轮红日正冉冉升起……

我应该学科学（青年时代）

1949年，中华人民共和国诞生的隆隆礼炮，震撼着全中国，震撼着全世界，也震撼着郭孔辉那青春的心房。这一年，他加入

了中国新民主主义青年团(现为中国共产主义青年团),他觉得自己在一夜之间长大了,对未来充满了希望,他眼前的世界显得格外明亮清新。

“我长大了做什么?”父母和亲友经常对他说,还是当个医生好,自由职业,任凭改朝换代,照样治病救人,而且收入丰厚,不但生活有靠,搞得好的话,还可以济世扬名。他也曾经一直这么向往着。

正是青春年少时,在强烈的“人民当家做主”、“建设新中国”和实现工业化的浓厚氛围的影响下,郭孔辉对未来,对其人生的向往开始了新的认识,发生了根本性的转变。他想起了“公民”课老师说的“中国需要的是民主与科学”。他觉得老师的话很有见地,于是他郑重地向自己提出了“我要学科学”的人生目标。

为了实现这个目标,他苦读寒窗,一门心思学习文化课。1952年高中毕业时,他的数学、物理等主科的成绩直线上升,多科成绩名列前茅。

郭孔辉深知,要学科学就要上大学深造,在高考填报志愿时,他报考了工科,以自己对航空事业的深厚兴趣,选择了清华大学航空系为第一志愿。

1952年初秋,在香山枫叶微红的时节,郭孔辉如愿以偿,走进了被人们誉为全国最高学府的清华大学,叩开了航空系的大门,开始了他梦寐以求的大学生活。

1953年,由于院系调整,清华大学航空系并入北京航空学院。在航空系的两年里,郭孔辉由于对祖国航天科学和航天事业的特殊感情,孜孜不倦地学习着,追求着,在那密密麻麻的蝌蚪文中奋力寻觅着,探索着。他的成绩以各门全优多次排在最前列。一些讲师和教授看中了这棵好苗子,认为他是不可多得的人才,对他也格外地注意培养。

可就在郭孔辉满怀激情地展开年轻的翅膀,在航天科学的王国里刻意追求的时候,一个意想不到的事情发生了。原因似

乎很简单,就是由于他和部分学生有着复杂的海外关系,他们不能继续在航空学院学习,必须转学,转入华中工学院改学汽车专业。这突如其来的变化,使毫无思想准备的郭孔辉陷入深深的困惑中。

转学对于这些人来说,是从未想到的难以接受的痛苦现实。真的应该感谢华中工学院的领导,特别是黄礼平教务长,他曾经推心置腹地同郭孔辉说,信任是相对的,不是一成不变的……他真诚地希望这批学生要正确对待自己,要去创造自己经得起考验的历史。这番话使 17 岁的郭孔辉深深地吐了一口气,他觉得展示自己人生价值的路并非只有一条,只要坐标定准了,准能登上理想的高峰。

大学 4 年时,由于全国大学院系调整,他又告别了华中工学院,而转入刚刚在长春成立的长春汽车拖拉机学院(即现在的吉林工业大学)。

也许是命运的安排,大学 4 年,他念了 4 所大学,这在今天的大学生中是很难让人理解的,但事实就是这样。4 年的大学生活,郭孔辉从“天上”一直读到“地下”,也正是这连年不断的调整和漂泊,使郭孔辉把人生的坐标,把其未来的理想王国,定位在那带有 4 个精灵般轮子的汽车上。

1956 年秋天,21 岁的郭孔辉告别了工大校园,背着厚厚的书籍来到了第一机械工业部北京汽车拖拉机研究所(1958 年迁至长春,改名长春汽车研究所),开始了他在汽车王国里的探索与追求。这个朝气蓬勃的年轻人,沿着共和国大道上刚刚印上的汽车轮迹,一步一个脚印地向前走去。

从此不再回头。

主持开发 8×8 等高越野车

汽车空气悬挂方面的理论研究吸引了这个年轻的技术员。

为尽早拿出这一课题的科研成果，郭孔辉经常工作到深夜。可就在研究取得初步成果时，反右斗争开始了，研究工作停摆，做为“白专”典型，他不得不同一些“没有改造好”的知识分子，下放到素有“八百里旱海”之称的白城市接受劳动改造。

半年后，他又回到了研究所，他在对汽车振动的理论研究和实践的基础上，提出了颇有影响的“力矩中心”概念。这一概念的提出，对汽车和轿车的理论研究和发 展，有着十分重要的指导意义。

随着阶级斗争的起伏，他时而被作为“白专”典型或资产阶级的接班人而受批判，时而又因工作杰出，被评为先进工作者或“五好”职工，甚至被党委命名为坚持又红又专道路、勇攀科技高峰的技术员。

60年代初期，我国开始研制8×8等高越野汽车，按饶斌厂长的安排，汽研所成立了“351”项目突击队，即第三个五年计划的第一个项目，并将这个全新的重要的研制任务交给了郭孔辉，所里任命他为此项目副主任设计师，这一沉重的担子压在了他的肩上。当时，国外在8×8等高越野车方面也尚属研制阶段。由于在独立悬挂、双桥转向、多轴驱动等方面不但没有直接经验可循，而且从没有见过，只能自己去探索、去实践。

没有资料，没有设备，更没有参考样品，一切都得从零开始。郭孔辉带领技术人员开始了昼夜艰难的攻关。

设计图纸，试制样件，调试设备，经过反反复复的设计试验，他们突破了独立悬挂单元模型的试制试验，仅用了3个多月，就用CA30底盘改装出我国第一辆独立悬挂的8×8等高越野车，填补了我国汽车工业的一项空白。一百多个日日夜夜，辛勤的汗水终于浇灌出丰硕的果实了，实践证明，郭孔辉没有辜负众望，他既然敢接“军令状”，就一定能够马到成功。

1969年，郭孔辉在又一次下放劳动烧砖时，突然接到妹妹从国外打来的电报，父亲病故，家里希望他前去料理后事。可由

于特殊的历史环境，他不能前往国外为父亲料理后事，他觉得十分遗憾，只含泪写了一封长信，算是最后为父亲尽一点孝心了。

半年的劳动结束了，他又回到了试验室，重新开始新产品的设计和研制工作。

1971年，郭孔辉顶住了来自不同方面的压力，参加了水陆两用军车的课题研究，指导解决了两用汽车的独立悬挂问题。特别是在研制 CA10D 军用车时，由他设计完成的新结构悬挂达到了十分理想的技术标准。

突破红旗轿车高速稳定难关

70年代初期，有中国第一车之称的红旗轿车，作为国家元首车、国宾用车，在世界上曾引起较大的名牌效应。一些外国元首和国际知名人士，能为来中国坐上红旗轿车而感到十分骄傲和自豪。可见，当时红旗轿车的地位和名望是可想而知的。

1972年，一汽要搞新型红旗 774 轿车，研究所领导将厂、所联合设计任务交给郭孔辉，当时轿车厂也希望他能在短期内攻下高速操纵稳定性难关，因为这是新车面世的关键环节。郭孔辉愉快地接受了这个任务。

这一年的夏天，他得到组织上的批准，回到了阔别 20 年的家乡福州，去看望从马来西亚回国探亲的母亲。母亲希望郭孔辉和她一同去国外，去继承父亲的家业。郭孔辉知道，父辈在马来西亚经营的郭氏兄弟公司的产业正在蓬勃发展，东南亚到处都有子公司，香格里拉大酒店，糖业、粮食、房地产等项目的经营也相当红火。如果去，他会得到发展，有很好的条件在等待着他，这也是国内很多人所羡慕的，然而，此时他正在搞红旗轿车的设计攻关，他离不开自己的事业。他说服了母亲，又回到了长春汽研所，开始了他的艰难的科研攻关。

一次，郭孔辉和轿车厂联合小组的同志去北京出差，他特意

来到国务院国家事务管理局，走访了为国家领导人开车的司机师傅们。当他听到几位副总理的司机说，我们的红旗在国外的高速公路上曾出现过发飘现象，又听说其他国产汽车也有方向发飘及甩尾等问题。他知道，不是我们的车马力不够，而是稳定性不好。他觉得这个课题是我国汽车技术上急需解决的难题，也是必须解决和攻克的难题。这是我国汽车技术赶上世界先进水平的关键。

要研究和攻克汽车操纵稳定性难关，需要有十分深厚的数学、力学基础，而这在郭孔辉来说，恰恰是他学得最扎实的基础科目。从60年代起，他常常独自躲在试验室里，一边考虑设计方案，一边研究振动问题，并自学了近代汽车基础理论，他总共啃了十几本国内外专业专著，这等于上了一次研究生院。这为以后他在汽车领域里攻下众多难关，发表众多引人注目的论文，奠定了相当坚实的基础。

要解决攻克轿车高速行驶中的操纵稳定性难关，就必须有标准的专用试验场。可当时国内尚无一个能从事汽车高速高难度试验的试验场，有的仅仅是宽度为国外试验场五分之一的飞机场跑道。没有试验场怎么办？郭孔辉经过反复思考决定，从实际出发将试验放在飞机场，把希望的视角盯住了那长长的飞机跑道。

因平时机场忙碌，试验大多都放在周末或晚间进行。

“加速！”“再加速！”坐在司机身旁的郭孔辉不断向司机下着口令，仪表盘上，表针在迅速移动，90公里/小时，110公里/小时、140公里/小时，轿车像脱疆的野马向前飞奔着……

这种高速急转弯试验是相当危险的，试验也并不是一朝一夕就能获得所需要的各种数据的。然而，郭孔辉凭着他严肃严谨的科学态度和工作责任心硬是坚持下来。经过两年的准备，试验和理论上的不断探索，他终于创造出一整套“巧用场地、背道而驰、预调方向、以弧代圆”的高速试验方法。这一成果，不仅

能够达到国外大面积试验场上所达到的车速(112公里/小时),而且使车速一下子提高到140公里/小时,从而从理论与实践上解决了“红旗”轿车高速稳定这一难关。

在超过国外试验场车速的基础上,他还发现了不足转向系数随车速而改变的新现象,进而提出了更全面的评价汽车操纵稳定性的“总方差”指标和相应的优化设计途径。国内专家认为,这是一项了不起的具有国际水平的科研成果。

1978年,在全国科学大会上,郭孔辉的为解决红旗轿车高速稳定性所创造的“高速操纵稳定性试验方法与评价理论”成果,获得全国科学大会奖。

同年,他还获得了吉林省科技大会授予的“吉林省重大科技成果奖”。1979年,在国家机械部科学大会上,郭孔辉获得个人成果奖。他所研究创造的一整套操纵稳定性试验评价方法,被列入国家标准。

从1978年开始,郭孔辉又转入了汽车操纵稳定性计算机动态模拟预测的研究,向着更深层次的研究领域发起了进攻。

1980年,他的24万字的专著《汽车操纵稳定性》终于脱稿,1981年,这部凝结着他20多年心血的专著正式出版。专著出版发行后,受到了国内汽车界同行的普遍推崇,成为国内研究汽车操纵稳定性的不可多得的参考书。

9月是收获的季节。1980年9月,郭孔辉站在庄严的党旗下,举起了右手。

来自中国的访问学者

1981年2月,郭孔辉以中国访问学者的身份,来到大洋彼岸的美国,在密执安大学运输研究所工作。

密执安大学运输研究所的许多专家和学者,都是国际汽车界的知名人士和理论权威。特别是研究所车辆部主任——哈尔教

授，他是国际上久负盛名的研究操纵稳定性的权威，郭孔辉早在国内时就熟知他的名字，拜读过他的著作。

郭孔辉作为中国的专家，走进了这所各国专家学者云集的殿堂。当他还没有来得及熟悉周围环境，适应地区时差反应，西格尔教授便邀请他向该所车辆部专家学者，作一次关于汽车操纵稳定性的学术报告。

郭孔辉知道，邀请也好，摸底也好，总之，这是对他这位名字陌生的中国学者的特殊考验。压力像一座大山，重重地压在他的肩上。郭孔辉准备了三天三夜，随即拿着他的演讲报告，镇定自若地按时出现在这个有着极特殊意义的国际讲坛上。

面对不同肤色的专家学者，面对那一双双疑惑的蓝眼睛，这个黄皮肤、黑眼睛的中国学者，极镇静地环视了一下整个大厅，开始了他的演讲报告。

郭孔辉不卑不亢，第一次用英语论述了汽车在高速试验评价方法方面的研究成果和“总方差”的设计理论。

大厅里，最初的窃窃私语被一片肃静所代替。西格尔教授频频点头，嘴角不时露出满意的微笑，一些外国专家也将惊奇的目光盯住这位来自中国的学者身上。

报告结束后，大厅里响起了振奋人心的掌声。郭孔辉又即席回答了专家们提出的各种问题，场内气氛十分活跃。

这次报告会后，芬歇尔研究员通过西格尔教授，邀请郭孔辉参加他的课题研究，他将自己感到最棘手的“操纵稳定性评价中的非线性”问题的分析工作，交给郭孔辉来研究。郭孔辉接受了这个课题，开始了科学的分析和研究。一个月后，郭孔辉拿出了他的研究结果，提出了一种全新的无量纲相平面表示法，芬歇尔研究员惊叹地说：“非常好，你取得了远远超过我所期待的结果。”

鉴于郭孔辉的研究成果，他来到美国不到 60 天，便收到了由密执安大学校长签发的聘书，聘请他为交通研究所的客座研

究员。这是这所大学给外国学者的最高职位。郭孔辉成功了。

那以后,芬歇尔不断同郭孔辉在一起研究分析他们撰写论文中的许多疑难问题。对于郭孔辉的见解和思路,芬歇尔惊叹地说:“你的确掌握了不少我们所没有掌握的东西。”他的论文部分地采用了郭孔辉的研究成果,并以他俩的名义,在伦敦国际汽车动力学会上发表。

由于郭孔辉独到的见解和研究成果,芬歇尔建议他将研究成果再单独写成论文。这就是后来发表的《汽车方向控制的能量相平面分析方法》。

在美国作访问学者期间,郭孔辉给自己规定了作息时间,其比例为6:3:1。即6分是做课题研究,3分听课,补一些新的基础理论知识,1分参观了解美国汽车工业发展状况和社会生活情况。

1982年3月,郭孔辉被汽车研究所聘为高级工程师。

1983年2月,郭孔辉以特别优异的成就,结束了在美国为期两年的访问学者生活,带着他的科研成果回到了祖国。

在国外两年,要带的好东西很多,但郭孔辉只带回了他认为最珍贵的40公斤的科技资料,还有一台打印机和一套价值两万多美元的“苹果—II”计算机系统。他将这套计算机装在汽研整车试验室,供大家学习使用。

1983年7月,郭孔辉被任命为汽研所副总工程师。

1984年,郭孔辉应邀来到日本东京。在华丽的东条会馆里,他发表了《人——车闭环控制最优曲率模型理论》的论文。这一年,他被吉林省人民政府授予“吉林省有突出贡献的拔尖人才”称号。

1985年,在瑞典国际车辆系统动力学第九届年会上,他又发表了《汽车方向控制的相平面分析方法》的论文。

在换型改造中

80年代中期,一汽为摘掉产品“30年一贯制”的落后帽子,自行开发设计了具有80年代国际水平的解放CA141载重汽车。作为换型的主战场,试验室里昼夜灯火通明,郭孔辉凭借他在振动和操纵稳定性方面的理论建树和实践经验,解决了CA141汽车过度转向影响达标和前后轮轮胎偏磨的难题。他作为攻关队长,还带领着攻关队员和研究生昼夜分析试验,控制了桥变型等难点问题,实现了合理匹配,攻下了轮胎偏磨这一难关,为CA141新车如期实现垂直转产,并占领国内中型车市场,做出了重要贡献。

1986年,郭孔辉被任命为汽研所总工程师兼技术委员会主任。

80年代末期,为根本改变我国汽车工业缺重少轻的产品格局,一汽开始了轻型卡车的研制工作。

在两吨轻卡第二轮图纸已下发,并开始着手做生产准备时,郭孔辉和他的课题组在进行计算机模拟仿真时,发现轻型车有甩尾现象,这就是被老百姓习惯叫做的汽车“打横”现象。为确保轻型车投产后万无一失,避免大量生产准备工作的不必要重复损失,郭孔辉决定收回图纸,并马上到飞机场去进行实地试验,他带领他的助手、学生刘蕴搏(刘蕴搏29岁时成为一汽最年轻的高工)和技术人员一同到飞机场,反复进行实地测试,找到了轻型车甩尾的症状所在,重新进行了布置和修改,清除了轻型车甩尾打横现象,从而使轻型车顺利通过产品鉴定。两吨轻型车投入市场后,受到了全国各地用户的青睐。

也是在1986年,郭孔辉获得吉林省特等劳模称号,并获得全国“五·一”劳动奖章。

1989年,在郭孔辉的主持下,在一汽研究所建成了我国第一个技术设备较完善的轮胎试验室。

这一年的11月,郭孔辉被评为研究员级高级工程师,并任

全国汽车标准化技术委员会车辆动力学分技术委员会主任委员。他还出席了国际太平洋汽车工程学会第五届年会,被选为此届年会技术委员会主任。并发表了《模拟汽车转向制动和驱动的统一轮胎模型》论文,该论文为开拓轮胎力学的新领域和提高汽车动力学的仿真精度打下了坚实的基础。

跨入九十年代

路在向前延伸着,那闪着辉煌的轮迹也在向前延伸着,郭孔辉的研究工作也在向前向更加深远的领域延伸着。

1990年9月,也是一个收获的季节,国务院学位委员会批准郭孔辉为博士生导师。

郭孔辉肩上的担子更重了。他在研究一个个课题的同时,还要带硕士研究生和博士研究生。他把大量的心血都倾注在年轻一代汽车人的身上,以期望他们能沿着那长长的轮迹快步跟上去,去创造新的辉煌。

1991年,郭孔辉的第二本专著《汽车操纵动力学》正式出版发行。这部683页,长达55余万字的长篇力作的发表,不但在国内汽车界引起巨大的震动,而且也震动了世界汽车界。

据权威人士评价,《汽车操纵动力学》的出版,必将对我国汽车操纵稳定性设计与研究水平的提高起到很好的推动作用,对汽车系统动力学的研究者,也是一本很有价值的参考书。

1991年,郭孔辉的《汽车操纵动力学》专著获东北地区优秀图书奖,并获得全国优秀科技图书二等奖。

7月,郭孔辉荣获中国汽车工业总公司有突出贡献的专家称号,并领取了由国务院颁发的特殊津贴证书。

12月,他被哈尔滨工业大学聘为兼职教授、博士生导师。

这一年,郭孔辉在韩国国际太平洋第六届年会上,发表了《汽车钢板弹簧的运动学分析和应用》的论文。

1992年4月,郭孔辉被华中理工大学聘为兼职教授。

1993年,郭孔辉在国际太平洋第十三届年会上发表了《分析路面振动输入的轮胎滚动模型》的论文。同年,应国际第十三届车辆系统动力学年会的邀请,他作了《驾驶员汽车方向控制系统建模》的长篇述评报告。

走进吉林工业大学

1993年,58岁的郭孔辉又面临着他人生的又一次重要抉择。早年家里多次提出为他办理出国定居,他从未动心。可眼下,母亲年迈,又有病。他从内心为自己对母亲欠情而内疚。怎么办?!只有到母亲身边服侍老人家来补偿,机会失去会永远后悔的。不得已,他同意去美国定居了。研究所领导理解他的心情,同意他的选择。

然而,接到母来信,说不准备去美了。郭孔辉知道后,立即决定放弃出国定居,依然留在所里从事他所热爱的事业。就在这时,吉林工业大学校领导一次次找到他,诚恳地聘请他到工大担任副校长,并兼任汽车动态模拟试验室主任。此决定已经国家教育司同意。郭孔辉在一汽、在汽研所工作近40年,他对这里的感情如此浓厚,真是难以割舍……

工大的领导亲自来说服他,要三顾茅庐,来了两次时,在郭孔辉思想中引起了波澜。他想,在企业自己年纪不轻了,接近离开岗位的年龄,把重担留给后来人也是对的。他很慎重地征求和听取了许多人的意见,从多年的工作实践看,学校工作也比较适合,在教育战线上发挥自己的优势和特长,也能够为国家为汽车工业的发展培养更多的优秀人才。到了新的工作岗位,他依然要沿着中国汽车工业那条辉煌的轮迹继续走下去……

1993年10月,一纸调令,郭孔辉做为吉林工业大学副校长,在离开母校38年后又走进了母校,走进了这片美丽的土地。

1994年,郭孔辉以其在汽车工业奋斗了近40年所做出的杰出贡献,当选为中国工程院首批院士。

在首次工程院院士大会上,他和96名院士一起在中南海受到了江泽民、李鹏等党和国家领导人的亲切接见。如今,那张合影大照片依然挂在他的书房里。

也是在这一年,郭孔辉获得了英国剑桥国际传记中心颁发的“卓越成就”入典荣誉状。

1994年,北京国际汽车工程学会第二十五届年会,郭孔辉以会议技术委员会主席的身份参加了大会。会议共发表来自世界各国的专家学者的论文200余篇,郭孔辉的《纵向力和垂直载荷分布对轮胎侧偏特性的影响》论文,获年会杰出论文奖,会议仅有4篇论文获此奖励。

1995年,郭孔辉荣获美国国际传记中心颁发的“终生成就奖”。

1996年,郭孔辉被选为中国科协常委。

1997年,郭孔辉在德国第二届轮胎力学会议上,发表了《轮胎非稳态侧偏特性的建模仿真的参数误别》的论文,在轮胎力学建模方面,又取得新的突破。

幸福家庭和业余生活

今年4月,我接到采访郭孔辉院士的任务,曾3次电话相约均未能如愿,我知道他太忙了。直到5月8日他从重庆回来,我才能在吉林工大居民楼他的办公室见到了这位郭校长。在近3个小时的采访中,他给我的印象极深。他平和沉稳,平易近人,一双眼睛充满了才智。他思维敏捷,记忆力很强。两鬓略略生出的银丝,更显出他的学者风度。

郭孔辉的家庭是幸福的。他的爱人马绅嫒,汽研汽车试制厂工艺科高级工程师,现已退休,她是一位温和而坚强的女人,