



‘北京一号’上天记



中国青年出版社

“北京一号”上天記

北京航空學院
“北京一号”文学組 著

中国青年出版社

1958年·北京

“北京一号”上天記

北京航空学院著
“北京一号”文学組

*

中国青年出版社出版

(北京东四12条老君堂11号)

北京市書刊出版業營業許可証出字第036号

中国青年出版社印刷厂印刷

新华书店总經售

*

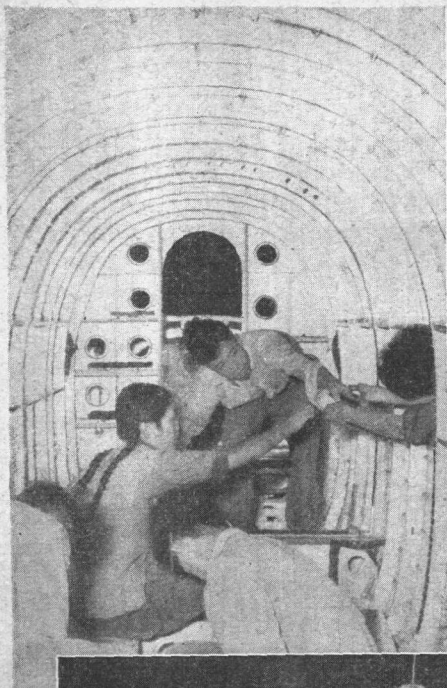
787×940 1/32 3印張 1插頁

1958年12月北京第1版 1958年12月北京第1次印刷

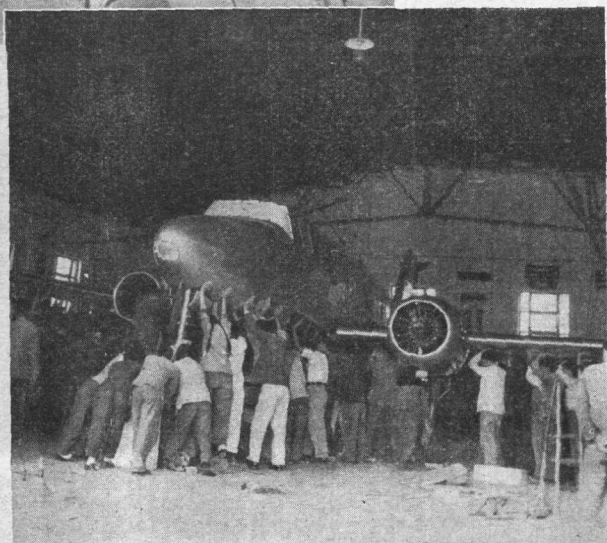
印数1—20,000 定价(4) 0.23元



康生同志为‘北京一号’题词



同學們在機身內
進行鉚裝



‘北京一號’的總裝配正在緊張進行

序 言

航空學院的同學們，在一百晝夜中用勤勞的雙手，自己設計、自己施工制造出來了“北京一號”輕型旅客機，現在他們又用自己的手寫出來一本報道他們如何制造“北京一號”的小冊子。通過這個小冊子，我們不僅可以看到他們積極苦幹忘我勞動的英雄事跡，而更重要的是它生動有力地証明了黨的教育為無產階級政治服務、教育與生產勞動相結合的方針的英明正確。

在學校中造飛機本來就是一件歷史創舉，而由師生們自己設計自己制造飛機，這更是一件前人所不敢想象的事。可是在總路線的光輝照耀之下，在黨的教育與生產勞動相結合的方針指導之下，大家破除了迷信，解放了思想，經過全院師生職工的硬幹苦幹，終於把一架性能良好的旅客機制造成功了！這創造性的成就，不是容易取得的，在飛機制造過程中，不但有兩條道路的鬥爭，而且也有兩種方法的鬥爭。在開始一提出學校要搞生產要自己制造飛機時，就遇到“學校搞生產影響教

学”“制造飞机不务正业”等资产阶级思想的抗拒，后来在搞飞机设计方案时，又遇到“怕抢周期”、“怕返工麻烦”等消极情绪的阻碍，但这些都破除了迷信、解放了思想的青年师生的干劲冲垮了，把设计和制造的周期缩短到一百昼夜。这说明飞机设计制造过程也是经常有着先进和落后的斗争，经常有插红旗拔白旗的斗争。

政治挂帅、加强党的领导是完成飞机制造任务的重要保证。大批的青年积极分子，团结在党的周围向各种困难作斗争；那里有困难，党就出来支持，领导同学们向困难进行斗争，告诉同学们失败是成功之母，不要怕失败，不要泄气，坚持不懈的苦干下去，就会取得最后胜利。比如自己制造生产工具，自己制造生产设备，自己制造各种材料，都遇到了很大困难，但都在党的大力支持下，把困难克服了，很多设备、工具，自己试制成功了，这就保证了飞机制造的顺利进行。我们从“北京一号”的试制中更加体会到加强党的领导和政治挂帅的重要性。

其次在生产中要走群众路线，集中群众的智慧和才能，“北京一号”就是广大群众智慧和才能的结晶，不管设计和制造都是群众创造、集体劳动、集体动手动脑，所以她是共产主义大协作的集中体现。

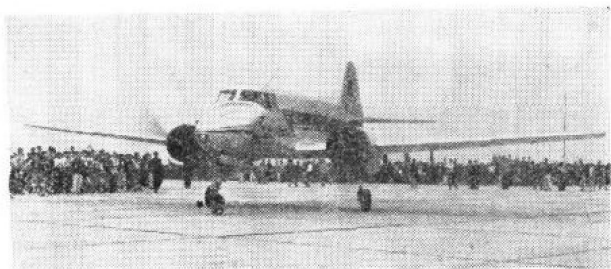
由于“北京一号”的生产是体现了党的教育为无产阶级政治服务、教育与生产劳动相结合的教育方针，所以，她的收获不仅仅限于科学技术水平的提高上，更重要的是通过劳动生产改造了思想，提高了社会主义和共产主义的觉悟，加强了与工人阶级的思想联系，使自己初步变成既是学生又是工人、既能动脑又能动手，又红又专、能文能武，这就使自己逐渐变成共产主义的新人，成为毛泽东时代的新的青年一代。

以上这些情况、这些问题，我们都可在这本小册子中看到比较形象的叙述，将给读者深刻的印象，这对我们加强共产主义的教育和对知识分子的改造会有重大意义，因此虽是十几篇短文，也有他一定的价值，值得向读者推荐和介绍。

臧伯平

目 次

辯論会上.....	7
不寻常的点击錘.....	20
为建立硝盐槽而战.....	29
創造磁力探伤机的陈秉乾.....	33
在最艰难的时候.....	39
李文的錯誤.....	45
“小牛”和“小辯子”.....	56
卸装之歌.....	68
赵师傅.....	72
生产准备工.....	78
师徒之間.....	83
最后的战斗.....	87



九月二十四日的清晨，首都機場上站滿了欢乐的人群，霎时，一架带着“北京一号”标帜的銀色飞机騰空而起，在晴朗的天空中，时而昂首高飞，时而俯冲直下，是那样矯健、輕盈。人們兴奋若狂，蹦跳欢呼：“飞起来了！飞起来了！”北京航空学院的师生們显得特別激动，他們擁抱着、蹦跳着，很多人都流下了兴奋的眼泪。

怎么能不使人激动呢？为了“北京一号”的誕生，北京航空学院一千五百多个师生，整整苦战了一百个昼夜，他們废寝忘食的战斗，克服了許多难以想象的困难。困了用冷水澆澆头，餓了就咬口饅头，有时来不及吃就紧紧腰带，他們就这样用胜利送走了時間，用战斗赶走了疲劳。一切都是为了这个上天的时刻，現在他們亲手制造的——“北京一号”冲上了云霄，这对年輕的設計師、工艺員和参加“北京一号”制造的全体同志来

說，真好象年輕的媽媽看見自己的孩子第一次會走路時的心情一樣，那麼興奮，那麼激動。

但是北京航空學院師生們，取得這一成就不是輕而易舉的，他們經歷了一條艱難崎嶇的道路。一架先進飛機的設計和製造，它需要有一定水平的設計員和工藝員，它需要數以千種計的材料和數以萬計的零件，它需要有相當高的技術水平的工人和必要的工具設備，而這些對於北京航空學院來說幾乎一無所有，他們唯一有的只是未出茅廬的青年學生和沒有實際生產經驗的教師。設備不足，技術力量缺乏，沒有材料，沒有生產經驗……這些都是擺在北京航空學院師生面前的困難，然而比這更嚴重的困難，却是資產階級保守思想的抵制，從“北京一號”開始設計時起，這種鬥爭就一直沒有間斷過，而且鬥爭一直是很激烈的，這本書的開頭就是從這裡開始的。

辯論會上

“北京一号”設計方案的辯論會正在十分緊張的空氣中進行着。

辯論會在院部會議室召開。這是一間寬敞的房子，室內中央放着兩排長方形的桌子，桌子兩邊放着許多椅子，牆壁上挂着好幾幅“北京一号”的草圖，圖上紅色與黑色的綫條，密密地縱橫交叉的勾劃出了一架輕型的多用途飛機。

關於“北京一号”的設計方案的辯論，院內一直有二種意見：一種是以青年設計員為代表，主張把現在的多用途飛機的設計方案，改為單用途旅客機的設計方案；一種是以幾位老教授和個別青年學生為代表，他們堅持多用途方案。這兩種爭論本質上是先進與落后的鬥爭，因為多用途飛機方案在載重量、耗油率和速度上是落后的，而旅客機在這三方面的主要數據上就先進得多了，正因為是先進與落后的鬥爭，所以從辯論會召開第一天起就爭論得特別激烈。

今天的會議由武光院長親自主持，一些有關

的教研室的教授們也来参加辯論。

辯論会已經进行好一陣，为了緩和一下會議上的紧张空气，武光同志宣布休息十分鐘。

这时青年設計員們又三三两两地聚集在一起，一个胖胖的、带着一副深度近視眼鏡的設計員說：“我認為今天的辯論会比以前几次开得都好，特別是方才提出的几个方案，比現在的設計要先进得多了。”一个面孔黑紅黑紅的女設計員馬上接过来說道：“那还用說，多用途怎么能……”講到这里，她俏皮的引用了在設計員們中間流行着的一首打油詩来証实自己的看法：

一号飞机多用途，
結構复杂加強多。
重量一超有四百，
六位乘客剩两个。
腿儿長，賽仙鶴；
框緣強，地板弱；
橢圓肚皮
操縱通不过；
希奇古怪，
古今中外从来没见过。

“真形象啊！”一个活潑的女設計員說，“重量大，速度低，載重量小，不安全的飞机咱們決不搞，

要搞就搞先进的。不过，嘅！”她把嘴朝着窗前坐着的两位教授一咧，“可是咱们的教授现在还不同意改新方案啊！”黑姑娘接过来說：“那还用說，孩子总是自己的好，不过……”她补充的說，“这句话已經沒有时代的意义了。”

这时坐在窗前的两位教授，对这群青年設計員的談論，似乎毫无兴趣，只是一口一口地吸着烟，显得那么安然、自在、胸有成竹。

十分鐘过去了，辯論会繼續开，人們的眼光都集中到窗前的张教授和李教授的身上。

张教授是搞設計的，当年曾在美国留学，在国内任教已有許多年了。同學們对张教授早先是很崇拜的，自从双反中批判了資产階級学术观点与教学观点之后，才对他有了比較正确的認識。

张教授站起来发言了，他生长着一张許多老知識分子特有的那种不可捉摸的久經風霜的脸，动作迟緩，說話的声調总是慢悠悠的。

“請允許我在未說明我的意見以前先举一个例子，假如我們国家还不能制造汽車，一旦能制造汽車时，是搞卡車呢？还是先做轎車呢？无疑是先搞卡車。因为卡車是既可以載貨又可以坐人，能够滿足国家各方面建設的需要，有条件了才能造轎車。我認為我們今天設計飞机也应该从这方面去考虑，現在無論从使用單位所對我們提出的

要求，或是从目前我們国家的需要来看，搞多用途飞机是对的，改新的方案沒有必要。”

张教授吸了口烟，接着說：“方才有人指出，多用途飞机的設計方案还不够先进。其实这也不奇怪，飞机設計总不能一次設計得很好，一般的都是第一步先上天，第二步再修改，还没有听說过一次就設計得很理想的。

“至于有人提出設計的速度太低（每小时二百四十公里），这并不是不能解决的問題，只要换个大的发动机就可以了。如果换了大发动机，就是把它改为旅客机也完全合适。

“还有人說多用途飞机的腿太长，强度不够，不安全，新方案腿短就安全。我認为这种說法是缺乏理論根据的。腿长也是經過計算的，腿短也是經過計算的。”說到这里，张教授略微有点激动，不过很快地就平靜下来了，接着又补充了一句，“当然多用途的設計方案也并不是完全理想的，还是有許多缺点的，但也不是最坏的。”

张教授剛要結束自己的发言，又想起了一个應該說的問題，而且這個問題也是张教授不主张改方案的主要原因之一。他說道：“我們的圖紙已經出来了，施工的准备工作也作了許多，实验也搞得差不多了，現在一下都推翻，再从头来，世界上还没有听說过有这样的程序，再者……”他突然打

了个頓，又想了一想，不愿繼續說下去，就結束了自己的講話。不过张教授沒有說出口的話，并不是沒有人知道的，因为张教授在会外曾和別人說過：“搞飞机，不象搞政治工作那样，可以用辯論的方法来解决的。”他不相信今天这样的辯論会能解决什么問題，特別是听到他的学生們对自己所滿意的設計方案的意見时，他对这个会就更反感了。

张教授发言虽然是长了些，但是会場上却很靜，大家都用心地听着。这倒不是完全由于同學們同意张教授的意見，而是不少人想了解张教授所以不同意改方案的理由到底是什么。

这时，坐在张教授旁边的李教授发言了。李教授向来很直率，但有些急躁。因此，他一开始就直截了当的說：“我同意张教授的意見，即使改为旅客机，旧方案也可以用，并且用不着大的修改，至于有人指出速度不高，我認为这对于旅客机來說，并不是主要的。另外还請大家注意这个事实，現在旧方案的工艺准备工作已經差不多了，模綫、样板大部分作出来了，料也下了，型架安裝也差不多了，卡板也做了。要知道一个卡板就得四、五十元，而且还得叫外厂給我們加工，如果要改新方案，这一切都得报废！請大家想一想这样要浪費多少錢？”李教授越講越激动，声音越来越高，最后他用警告的口气說道：“現在我們旧方案的設計图

紙都供应不上了，如果重新設計的話，新圖紙在哪里？現在外廠援助我們的工人已經來了，如果重新設計，他們就不得不閑在那里等着圖紙，這樣將會造成多么大的浪費啊！更重要的是‘北京一號’何時能夠上天，沒有了保證……。”

會場上靜得沒有一點聲音，空氣突然變得更加緊張起來。

這時，那些原來拿不定主意的人，思想動搖起來了。是呀！如果改圖，“十一”不能上天，這可是個大問題呀！還有，過去的圖紙，工藝的准备工作……一切都得報廢！還是不改吧！多用途的飛機國家不是也需要嗎？！改，還是不改呢？

這时机身設計組組長老閻同志發言了。老閻同志是一位不太愛講話的青年，但是對張李二位教授的令人不愉快的發言，不能不表示一下自己和机身設計組同志們的態度，他說：

“方才李教授說，對於旅客機來講，飛機的速度並不是什么最重要的問題，還說多用途飛機雖然慢，但也可以改為旅客機，正象張教授說的，只要加大發動機就可以了。我們認為這是不正確的。大家知道，1955年報上就刊登了中長鐵路火車速度已達到每小時130公里，而我們多用途飛機的速度每小時只有240公里，如果火車再一躍進，恐怕就和我們的飛機不相上下了。大家都知道，