

雨洗风磨八十年

——
萧卡忆述

沈晓明 主编
陈正卿 执笔

雨洗风磨八十年

萧卡忆述

沈晓明 主编
陈正卿 执笔



上海書店出版社
SHANGHAI BOOKSTORE PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

雨洗风磨八十年:新中国工业实干家萧卡忆述/沈晓明主编;
陈正卿执笔. —上海:上海书店出版社, 2014.10

ISBN 978 - 7 - 5458 - 0926 - 8

I. ①雨… II. ①陈… III. ①萧卡-生平事迹 IV.
①K826.16

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 161239 号

责任编辑 杨柏伟
特约编辑 卢润祥
技术编辑 丁 多
装帧设计 杨钟玮
摄 影 朱 彬

雨洗风磨八十年:新中国工业实干家萧卡忆述

沈晓明 主编 陈正卿 执笔

出 版 上海世纪出版股份有限公司上海书店出版社
(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co www.shsd.com.cn)

发 行 上海世纪出版股份有限公司发行中心

印 刷 上海商务联西印刷有限公司

开 本 710×1000mm 1/16

印 张 23.25

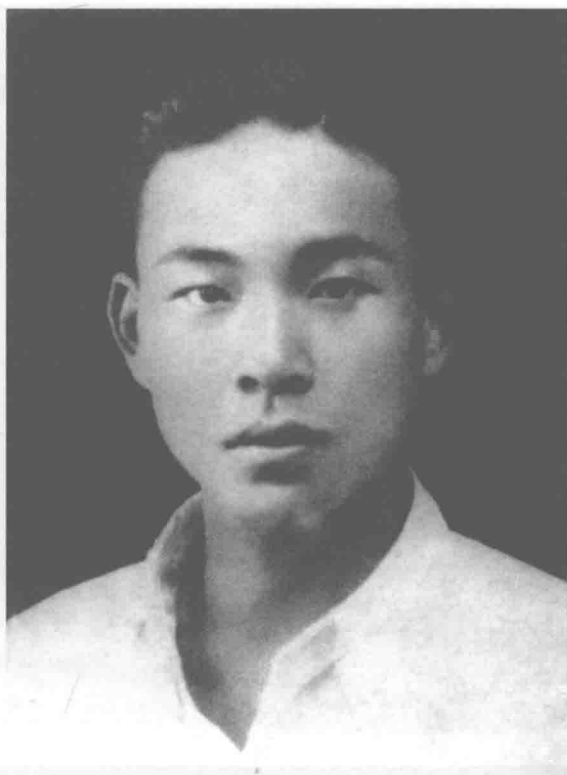
字 数 330 千字

版 次 2014 年 10 月第 1 版

印 次 2014 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5458 - 0926 - 8/K · 157

定 价 80.00 元



萧卡学生时代



萧卡、徐希结婚照



刘少奇到上海电机厂，陪同：左一许建国、右一龙跃、右二萧卡



萧卡和美国道格拉斯总裁互赠飞机模型



萧卡检查中美联合制造的飞机



右起：萧卡、梁灵光、陈国栋、陈国栋夫人、梁灵光夫人

離休不是一身輕萬丈
 紅霞夕照明變幻風雲
 持節動函居松柏共
 長青

離休有感

二〇〇六年六月蕭卡書於京



蕭卡書法作品



晚年蕭卡與徐希

前言

萧卡老人已 96 岁高龄，行动虽已迟缓，思维仍清晰敏捷，他的忆述即将出版，我们都深感欣慰。

1993 年 7 月，萧老从中共上海市顾问委员会常委任上离休，仍兼任上海新四军暨华中抗日根据地历史研究会会长。他大力支持和帮助许多参加过抗日战争、解放战争，后又转业到地方，参加新中国建设的老同志，撰写回忆文章，推荐到《大江南北》杂志及其他书刊上发表。他自己却本着一贯谨慎、低调的风格，没有写回忆录的打算。

1937 年 9 月，萧老奔赴延安参加革命，经历了抗日战争和解放战争的洗礼。1949 年 8 月新中国建国前夕，萧老从军队转业到地方，投身国家的工业建设。上世纪五六十年代，他先担任上海电机厂党委第二书记，后任厂长，市电机工业局局长，市科学技术委员会副主任兼市仪表电讯工业局局长，市第二机电工业局局长，参与领导了我国第一台双水内冷汽轮发电机组和“红旗一号”地对空战术导弹的成功研制。70 年代初起又参与领导我国第一架大型客机“运十”的研制，“文革”后任上海市国防工业办公室副主任兼市航空工业办公室主任，将大飞机成功地送上蓝天，为中国的工业和国防工业建设作出重要贡献。

沈晓明等几位六七十年代在萧老身边工作的老部下，都强烈希望萧老能把他战斗的一生，尤其是新中国成立以后在上海工业战线和国防工业战线摸爬滚打、艰苦奋斗三十余年的经历，整理成书，编撰出版，这是一份不可多得的、珍贵的历史资料。

我们和萧老的夫人徐希及长女萧小红为萧老撰写回忆录的事劝说了多年，在萧老 90 高寿之际，他终于同意口述回忆，同时要求我们认真查阅

有关的历史档案和文献资料,核对“口述”涉及的重大事件的时间、地点、人物和历史背景,必要时可以进行实地调研,力求回忆的陈述实事求是,尽量减少记忆失误。

沈晓明虽年过花甲,但在希望为萧老撰写回忆录的老部下之中年纪是最轻的,故有幸负责承担萧老回忆录的编撰等任务。

萧卡,1919年11月15日出生于湖南省湘乡县萧家冲一个普通的乡绅家庭。少年时就读湘乡东山学堂。毛泽东、萧三、陈赓、谭政等人也曾在此读过书。高小毕业后,考入长沙的长郡中学,这是湖南省内师资优秀、教学严格的名校,由毛泽东的表兄、著名教育家王季范任校长。许多民主革命先辈及中共早期的领导人任弼时、李维汉、郭亮等人都曾在这所中学里读书或任教。萧卡中学时期就关心国家大事,阅读进步书刊,有强烈的爱国主义情怀,树立了“科学和工业救国”的理念,从而促使他中学毕业后报考湖南高级工业学校机电科学习,学英文、学高等数学、学机械电气等专业知识。立志学成后,成为一名机电工程师,以自己的才能,拯救贫穷落后的中国。

1937年7月,抗日战争全面爆发。9月间萧卡与同学熊谟远卖掉可变钱的书籍、仪器,又向亲友借钱,瞒着父母家庭,带着不多的路费,怀着投身抗战的满腔激情,前往革命圣地延安。他俩背着行李,从湖南长沙出发,经武汉到西安,在西安遇到了其他六位同往延安参加抗日的同学,一同找到了八路军驻西安办事处。八人终于10月徒步走到延安。到延安的第二天,毛泽东就在自己的窑洞亲切地接待了他们,其中一位同学李明松呈上父亲李继桢写给毛的亲笔信,他俩原是湖南一师的同学、好友。毛看信后亲自打电话又亲笔写信给陕北公学校长成仿吾,将萧卡等人推荐到陕北公学学习。

1937年11月,陕北公学第二期开学。陕北公学和抗日军政大学是当年中共在延安创建的两所并列的学校,陕北公学以“七分政治、三分军事”培养政治人才,抗大以“七分军事、三分政治”培养军事人才。萧卡入陕北公学后,学习马克思主义基本理论和党的政策方针,学习游击战争、群众运动,毛泽东等中共领导人也时常到校为学生讲课。在校期间,萧卡于

1938年1月加入中国共产党,3个月学习结业,党组织派萧卡回大革命失败后受到严重破坏的家乡湖南,参加重建党的工作。

萧卡经武汉中共长江局回到湖南长沙,由中共湖南省工委组织部长、任弼时的堂兄弟任作民安排,派往毛泽东的家乡湘潭县,和章蕴等人一起重建中共湘潭县工作委员会,19岁的萧卡曾担任县工委书记。

1938年9月,萧卡由中共湖南省委组织部派往正在长沙、由进步人士刘良模领导的中华基督教青年会军人服务部合唱团工作。

1938年长沙大火后,萧卡随团撤退到金华,但和党组织接上了关系,又在当时国共合作情况较好的浙江,由组织派遣到国民党省管区教导总队当政治指导员,后到《浙江潮》等杂志当编辑。

同期,萧卡又兼任过中共金华县工委青年部长、长兴县政府政工指导员兼县政工队副队长及中共党团书记、中共武康、德清、崇德三县“边区工委”宣传部长等职。在浙西山区和乡民打成一片,开辟敌后抗日工作。

1940年8月,国民党反共气焰抬头,萧卡幸而外出躲过对他的抓捕,潜回金华,由组织介绍,到皖南中共东南分局组织部学习。12月,有幸于皖南事变前夕,随先撤退人员过长江到苏北盐城中共中原局所在地,投入新四军的战斗行列。

1941年1月,他历任新四军一师政治部干事,一师三旅及四分区政治部宣教科科长,团政治处主任,一师师部秘书,三旅政治部宣教科科长,如中县工委委员等职。苏中“反清乡”,他担任过南通掘马北区区委书记、南通县委组织部长等职,坚持在南通地区抗击日伪残酷的“清乡”扫荡。

1945年8月抗日战争胜利,萧卡随解放大军驰骋在华东战场。1949年春,“百万雄师过大江”,紧接着渡江战役之后,就是解放上海的攻坚战。

上海是远东最发达的经济、金融大都市之一,是中国最大的工业和商贸城市,当时已有600万人口,其经济规模相当于4个天津,国民党调动8个军、25个师、4个飞行大队、120架飞机守卫上海,在黄浦江和长江上还有军舰,实行所谓“立体防御”。为完整地将上海这个城市保护下来,不被炮火打烂,解放军华东总前委决定,从宝山的月浦和浦东的高桥两地对国民党军队采用钳形攻势作战,以封锁吴淞口,逼市内敌军出城救援。萧卡

时任 29 军 87 师 260 团政委，该团受命为月浦方向主攻团，经过极艰苦、残酷的血战，全团共伤亡约 1 200 人，营、连干部伤亡很多，终于完成了上级交给的攻坚任务，为解放上海立下了战功。

月浦攻坚战后，萧卡终于病倒，只能住医院治疗。

1949 年 8 月，萧卡大病初愈，他的部队已开往福建前线。萧卡奉命前往南京第三野战军政治部报到。他带着战火硝烟转业地方，从此脱下军装，开始了建设新中国的人生历程。

萧卡先后被任命为南京下关区委书记，南京市工业区党委副书记，共青团南京市委副书记，南京市总工会第一副主席等职。

1952 年 11 月萧卡调往在上海的中共华东局工业部。12 月至 1958 年 8 月任上海电机厂党委第二书记，后任厂长。任职期间带领总工程师孟庆元、工程师汪耕等与工人一起进行三结合技术攻关，研制成功“双水内冷”汽轮发电机组。1958 年 8 月，萧卡调任上海市电机工业局局长。

1959 年 12 月，萧卡任上海市仪表电讯工业局局长。并于 1960 年 3 月兼任上海市科学技术委员会副主任。

1961 年 7 月，萧卡任上海市第二机电工业局（现航天局）局长，专门负责地对空导弹的研制、生产。

1965 年 4 月，国务院第七机械工业部成立，经中央和国务院有关专门委员会批准，上海市第二机电工业局划归七机部，并与七机部第二研究院合并，继续由七机部与上海市双重领导，萧卡兼任七机部二院副院长。

1965 年 12 月，上海市第二机电工业局已发展为从科研设计到工艺试验到批量生产战术导弹的国防工业生产基地。

1965 年 8 月，萧卡同时被任命为在贵州遵义的基地党委副书记、工程副总指挥，负责大后方的国防基地建设工作。

1966 年底，“文化大革命”开始，全国处于狂热的动乱之中。工作勤恳、作风严谨、坚持原则、不随波逐流的萧卡受到了冲击和迫害，1968 年到上海郊区奉城的市工交五七干校劳动。

航空工业标志着一个国家科学技术和工业制造的综合水平，大型客机“运十”的成功设计和研制代表着国家的实力和掌握先进科学技术的能

力,是继“两弹一星”之后为国争光的重大项目。

在“文化大革命”那个特殊的动荡年代,萧卡有幸参加领导我国首架大型客机“运十”的研制,使他的人生从低谷走向了另一个高峰。

事情缘起于1970年初,毛泽东主席在上海时曾问道:“上海已能造潜艇、导弹,你们能不能造飞机?”

1970年8月27日,经周恩来总理批准,国家计委和军委国防工业领导小组的联合批复,原则同意上海市试制生产大型运输机的报告。下达了试制生产大飞机及为之配套的涡扇发动机的研制任务,并纳入国家计划。试制、生产所需要的技术资料、原材料、试制费等均由三机部归口,该任务定名为708工程,飞机代号“运十(Y-10)”。

1970年9月15日,上海市成立708工程会战组,由市革委会工交组下属的军工组领导,1970年12月市革委会明确由市第一机电工业局负责工程具体实施,成立了局708工程小组,后扩大为708工程办公室,下属飞机组、发动机组、基建组、配套组、秘书组。从市第一机电工业局的生产组、军工组、办公室及下属的电机公司、5703厂抽调干部充实708工程办公室的工作。

1972年1月15日,中央军委副主席叶剑英主持召开中央军委办公会议,听取了关于“运十”飞机设计方案的汇报。原则同意汇报的设计方案,并决定组织专家进行技术会审。

1972年8月5日至8月22日,上海市和三机部联合在上海召开大型客机总体设计方案会审会议,全国119个单位的228名专家参加,通过了“运十”飞机的总体设计方案。

“运十”飞机的设计方案确定以后,以上海为主组织实施大飞机的研制工作全面展开。

上海的航空工业基础十分薄弱,完成这项“自行设计”、“自行研制”大型飞机的任务,必须得到中央各部、委尤其是空军、三机部、七机部等航空航天工业系统的大力支持和各省市工业部门、高等院校、科研院所的通力合作。因此,主持708工程研制工作的领导干部人选是十分关键的。

1972年11月下旬,沈晓明当时在市第一机电工业局办公室工作,一

次局领导研究抽调有关组室的骨干,加强 708 工程办公室工作的会议上,时任市委委员的局党委书记说:毛主席、党中央把研制大飞机的任务交给上海,要在民用线上造大飞机,是非常的困难的,时间紧、任务重、压力大。市委领导非常重视,5 月份市里研究 708 工程的工作时,认为需要“内行”来领导,要求机电二局解放萧卡。马天水提出由萧卡负责 708 工程办公室的全面工作,让萧卡来抓总,协调与空军、三机部及有关省市国防工办的关系,争取更多的支持。708 工程办公室暂按局属公司的架构定编,待条件成熟后,改名升格为上海市航空工业公司,交给市里直接领导。

12 月,萧卡到 708 工程办公室主持工作。上任以后,经过认真调研,他认为,民品生产与军品生产在材料、工艺、加工精度等各方面的技术要求有质的区别。上海民品生产企业,设备条件差,没有科学完善的质量管理体系,企业管理干部、技术人员、生产工人对质量管理的认识远远不够。飞机要乘人,更需要确保质量第一,万无一失。因此,完全利用上海民品生产企业的技术、工艺和管理模式研制大飞机是不可行的。他认为“运十”飞机和发动机的总装及关键的主要零部件的加工必须专项投资设厂,培养专业的生产技术管理队伍。但是在那个运动不断,极左思潮泛滥,国民经济又处于极其困难的动乱年代,萧卡的这个尊重科学,尊重知识,实事求是的意见是不合时宜的。但他耿直地坚持要对大飞机的研制负责,还宁折不弯地不断提意见,给当时的市委领导马天水、工交组负责人黄涛等出了个难题。

1973 年 2 月,经市委组织组批准,市第一机电工业局党委宣布,708 工程办公室的领导成员:主任是局党委副书记、军代表姜毅,主持工作的副主任是局市委常委、一名“新干部”,排名第三、第四的副主任是三机部派来帮助工作的王庆功、熊焰,萧卡排名第五,分管材料供应、设备配套、外协作加工等工作。面对突如其来的变化,萧卡问心无愧,不计名利得失,仍全身心地投入到研制工作中去。

当时 708 工程办公室的工作状况是,主任姜毅非常尊重熊焰、萧卡等老同志,很少来办公室,基本不参与工程的具体领导工作;主持工作的“新干部”深知自己是“外行”,“聪明”地把研制工作的重担压到熊焰和萧卡身

上。他曾对局机关的有关人员说过,大飞机研制成功,我是有功劳的,出了问题找老干部熊焰、萧卡承担。此后,熊焰除负责分管的设计工作外,主动挑起飞机机体的研制工作,萧卡除分管的工作以外,用更多的精力关注和领导涡扇八发动机研制工作。航空发动机是飞机的核心,通过发动机的研制可以提高整个国家冶金、机械、化工等多个行业的水平。由于对航空发动机研制进行了严格认真的工艺试验、生产和质量管理,确保了航空发动机 1975 年 6 月地面试车试验成功。

1973 年 4 月,708 工程办公室向上海市革委会书面上报了《关于研制大型客机的有关情况的请示报告》。在报告中明确提出,大客机的研制将遵循“总装集中,部件定点,零件扩散,民用线上造飞机”的总体方针实施。研制工作要“正规军与游击队”相结合,提出飞机总装厂、发动机总装厂必须重点投资单独建专门工厂,零、部件要在有相当专业技术制造能力的大中型工厂,投资改造,建立专门的车间、工段,封闭式专业研制。

上海市依据此报告向国务院、中央军委上报。1973 年 6 月 27 日国务院、中央军委批转了国家计委和上海市革委会的报告。确定由上海市统一领导和负责组织实施,技术业务由三机部负责归口。

1974 年元月,三机部召开军工会议,解放军的各大军种、兵种和各大军区的有关部门负责人参加,中央有关部委派人参加,各省市国防工办负责人和有关军工企业、科研院校的负责人参加,萧卡带秘书沈晓明作为上海 708 工程办公室的代表参加会议。

萧卡以他在我国国防工业系统的深厚人脉,利用午休等会议间隙,分秒必争,拜访了军队和有关部门、企业、科研院所的与会领导干部,探讨、协商他们可能给予 708 工程的支持和帮助。

708 工程先后与全国各地 262 个单位建立协作关系。中央有关部委和中科院系统也有近 70 个单位承接了 708 工程的配套项目研制。研制中采用的新材料、新标准、新成品达 305 项。

从 1970 年 9 月起,由空军、第三机械工业部、中国航空研究院系统就派出首批 150 名工程技术人员到上海,组成 708 工程设计组,承担了“运十”飞机的设计任务。

组长熊焰,我国航空工业德高望重的老专家,50年代就任沈阳飞机制造厂总工程师,后调任西安飞机试飞所所长。1972年8月“运十”飞机通过了总体设计方案以后,熊焰兼任708办公室副主任,分管大飞机的设计和机体研制任务。

副组长马凤山,西安飞机制造厂设计所副所长,先后参加轰6飞机的仿制工作,以及飞机投放原子弹、氢弹冲击波和光辐射等对母机影响的分析工作,担任“运八”飞机设计的总负责人。是新中国培养的第一代有杰出贡献的飞机设计师。全面负责“运十”飞机的具体设计工作后,带领设计组全体人员以国际民航规范为设计的主要标准,参照英国和原苏联的民航设计规范,形成中国自主的民航设计规范,为“运十”飞机的设计做出重大贡献。“文革”后,708工程设计组扩大升格为上海飞机研究所。

此后又从西北、东北、西南等航空工业基地派出学有专长的优秀的工程技术人员支援上海,前后总计达600多名。其中有:

薛德馨,他原是沈阳飞机制造厂总工艺师,担任上海航空工业办公室副主任,全面分管试飞方案的制订实施。后任上海市航空协会理事长。

程不时,新中国第一代飞机设计师,先后设计过我国第一种超音速飞机、我国第一种强击机,担任上海飞机研究所副总设计师。

王金大,我国最优秀的全天候飞机试飞员之一。是“运十”飞机的首席试飞员。为“运十”飞机的试飞做出了重大贡献。

乔根昌,从成都航空发动机制造厂调三机部驻上海708工程联络组负责涡扇8发动机研制的辅机设备配套和外协加工,后调708工程办公室发动机组。“文革”后先后任上海航空发动机制造厂党委副书记,上海航空工业公司副总级巡视员兼办公室主任,三机部上海浦东发展中心主任。

王仲群,从西安航空发动机制造厂调上海航空发动机制造厂任设计组组长,后调708工程办公室发动机组,长期负责涡扇8发动机研制的技术管理工作。市航空工业办公室转制后任上海经事工业技术应用总公司总工程师。

周纪泉,原是上海大隆机器厂高级技工,50年代支援国家重点建设到沈阳航空发动机制造厂,通过自身的学习和努力,担任该厂的副总工程

师,调上海航空发动机制造厂任副厂长,分管涡扇 8 发动机的研制、总装和地面试车工作。

1974 年 4 月,三机部成立驻上海 708 工程联络组,蒋祖同任组长。主要负责上海市以外的辅机技术协调工作,组织部属单位来沪讨论重大的试验试飞方案,组织大飞机的新材料研制会议以及由三机部安排的重大技术协作项目等工作。

蒋祖同原是三机部办公厅副主任,后任西安航空发动机制造厂总工程师调上海联络组任组长,为 708 工程研制做了大量工作。

上海研制大飞机的工作,在中央各部委和全国有关省市的通力合作下全面展开。

参与 708 工程研制的全体工程技术人员怀着发展中国航空事业,早日造出大型客机为国争光的强烈愿望,在生活和工作条件极为艰苦,极左思潮不断干扰的情况下,克服各种困难,排除各种阻力,开始了这场前所未有的重点工程会战。

直到“文化大革命”结束,1977 年 10 月,机电一局 708 工程办公室升格重组为上海市 708 工程办公室,萧卡任主任。1978 年 12 月改名为上海市航空工业办公室,萧卡任上海市国防工业办公室副主任兼市航空工业办公室主任,蒋祖同、王允祥任副主任,全面负责大客机的研制工作。

从 1973 年起,花 2 年多时间完成全部 14.3 万标准图幅图纸的设计。接着,又于 1976 年 7 月完成第一架飞机的制造。1976 年 10 月,01 架机交付静力试验。1980 年 9 月 26 日 02 架机首飞,至 1985 年共飞行 164 小时,121 个起落。进行了性能、操稳、系统、成品等调整试飞,曾飞抵北京、哈尔滨、昆明、乌鲁木齐、拉萨、广州等九大城市,七次进藏运输物资。“运十”飞机于 1985 年 2 月停飞。完成的试飞科目,证明“运十”飞机操纵性和稳定性好,飞机性能达到设计标准。

在此期间,涡扇 8 发动机的研制也取得重大进展。1971 年 3 月,成都发动机制造厂基本完成发动机整机设计和资料编制工作。1973 年 9 月,根据三机部涡扇 8 发动机图纸等移交上海的通知,至 1974 年 9 月移交了专用工装、专用非标设备、器材、图纸资料、样机、进口备件等共六大部分。

在此基础上,上海从 1972 年开始进行选材工作。后又在研制过程中细化完善设计图纸、工艺文件等技术资料,认真做好工艺和设计实验。1975 年 6 月,首台发动机地面调整试车成功。至 1982 年,共制造 3 轮 12 台发动机。其中 8 台装配试车,分别通过 1 000 小时长期试车、150 小时适航试车、专题试车和工厂验证性试飞,累计地面台架试车 2 200 小时,空中试飞 21 小时 46 分。表明发动机工作稳定,性能良好,达到了设计要求,已基本具备设计定型和小批量生产的条件。

“运十”飞机最大载客量 178 人,最大起飞重量 110 吨,具有全天候的自动导航和着陆能力。

708 工程的研制,形成了一支 1.1 万余人飞机和发动机的研制队伍,建成了具有先进装备的飞机、发动机工厂和研究院所,为今后国内干线飞机的研制奠定了技术和物资基础。

“运十”飞机的研制费用总计 5.377 亿元人民币,其中研制费 3.34 亿元,基建费 1.747 亿元,上海市提供的流动资金 0.29 亿元。

萧卡为我国首架大飞机的研制夜以继日,呕心沥血,为我国的航空工业做出重要贡献。

1980 年 4 月至 1984 年 6 月,萧卡从工业战线调任中共上海市委书记。1986 年 3 月萧卡被选为中共上海市顾问委员会常委。

1993 年 7 月,萧卡离休后,潜心于书法、诗词研习。萧卡 6 岁入学开始临习柳公权、米芾和二王、智永、张旭、怀素等诸家之帖,擅行草、楷隶等书体。参加革命后,一时难以持续。离休后,他反复学练体悟,将诸家所长吸收融入作品中,形成自己风格,多次在国内外书法展上获奖,是中国书法家协会会员、中国诗词学会会员、上海书法家协会会员,在书法、诗词艺术创作上颇有所获。

已 96 岁高龄的萧卡老人在参加革命 75 周年之际曾自述:

祸急寇深延水边,九年奋战扫狼烟。

重整河山写新篇,攻尖跨越夜难眠。

屡起狂飙多失误,幸经调整避深渊。

雾迷神州曾蒙冤,牛棚迫害史无前。