

名校精英

MINGXIAOJINGYING

闻名世界的 18 所著名大学

北京航空航天大学

主编 宋立志

人类史上各界精英数不胜数
而这些培育精英的知名大学
正迈着坚实的步伐走上新的里程
他们的求学历程见证着这些著名大学的繁荣
和发展
在这里不分性别，不分国籍，渗透着一代代
精英学子的心血和汗水

远方出版社

49

名校精英

北京航空航天大学

主编：宋立志

远方出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

名校精英/宋立志主编 - 呼和浩特: 远方出版社, 2005. 9

ISBN 7 - 80723 - 066 - 5

I. 名… II. 宋… III. 教育学 IV. J41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 083760 号

名 校 精 英

责任编辑: 古 月

主 编: 宋立志

出版发行: 远方出版社

社 址: 呼和浩特市乌兰察布东路 666 号

邮 编: 010010

经 销: 新华书店

印 刷: 北京市宏泰印刷有限公司

开 本: 850 × 1168 1/32

印 张: 197

字 数: 2830 千字

版 次: 2005 年 9 月北京第 1 版

印 次: 2005 年 9 月第 1 次印刷

标准书号: ISBN 7 - 80723 - 066 - 5/G · 41

定 价: 468. 00 元

如有印、装错误, 工厂负责退换。

前 言

光阴的流转并不能使曾经的辉煌转瞬即逝，而今日的成就也绝非一朝一夕所及人类史上各界精英数不胜数，而这些培育精英的知名大学，正迈着坚实的步伐走上新的里程。

市面上诸如“名人名校”类的书籍颇多，但此类图书多以政界名人为主，介绍他们的丰功伟绩，而本书则主要选中的是一些科学技术方面的杰出人才，但也并不忽视政界名人，这也是本书的一大特色，打破了以往出书思路的樊篱。

在介绍每所大学时，首先概括学校的历史沿革，并通过成名学子的各方面成就显示出所在大学在当今社会的地位和影响。总计出书 18 册，每所学校集为一册，每册收入 40 余人，我们在国际上，选择七所极具影响力的大学即：“哈佛大学、剑桥大学、普林斯顿大学、芝加哥大学、哥伦比亚大学、麻省理工大学和巴黎大学，还有国内著名并在国际上享有声誉的十一所知名大学，即：清华大学、北京大学、上海交通大学、北京师范大学、复旦大学、南京大学、南开大学、武汉大学、中山大学、浙江大学和北京航空航天大学。其中收入了 20 世纪中外最杰出的科学家（包括数学家、物理学家、化学家、天文学家、地学家、生物学家、医学家以及航空学家）的传记的 500 篇，字数估计 200 万。这些知名人士都是大学中的佼佼者，

们凭借自己的勤奋刻苦、聪明智慧和坚持不懈的努力赢得了举世瞩目的非凡成就，为发展祖国的科学教育事业，为推进世界科学技术进程作出卓越的贡献。所收科学家生平、学术活动、主要贡献和代表作，予以全面、具体、简洁、准确的论述，即通过介绍科学家们的学术生涯，向读者提供有关科学史的真实可靠的资料，特别是那些第一流科学家的最深入的研究工作和成功经验。从而使读者在借鉴的同时，受到启迪，从中获得前进和探索的动力。

编写这套《名校精英》意义重大。20世纪是科学技术腾飞的重要时期。随着人类对生存环境和物质需求的快速增长，奋斗在科技战线的前辈们呕心沥血，忘我工作，为人类创造极为可观的精神物质财富，为人类社会的健康和谐发展作出了巨大的贡献。他们不但尽个人所能，毕生献身科技事业，还培养了大批的科技事业接班人，一代代学子前赴后继，孜孜不倦为祖国和人类的进步事业贡献终身，他们中有的已故去，有的还在钻研探索，创造着更伟大的价值。

他们的求学历程见证着这些著名大学的繁荣和发展，正是这些学校的教育和培养，才有了当今社会的辉煌，在这里不分性别，不分国籍，渗透着一代代精英学子的心血和汗水。相信在今后的时间里，这些大学一定会培养出更优秀的人才，继先驱足迹，青出于蓝胜于蓝，为人类社会的繁荣发展，为科学技术的进步，输送出高质量的精英栋梁。

编者

目 录

北京航空航天大学简介	(1)
陈一坚	(5)
杜金陵	(21)
李椿萱	(24)
王德臣	(27)
宁 槐	(34)
林士谔	(37)
于 涛	(44)
于希明	(47)
王 昂	(50)
王 浚	(53)
沈 元	(56)
王绍曾	(65)
王俊奎	(68)
王富林	(71)
王德荣	(74)
王永志	(81)
王景茂	(99)
王裕齐	(102)
关 敦	(106)
刘 文	(109)
王若松	(112)
楼士礼	(115)
谢 础	(118)

温俊峰	(121)
高 歌	(124)
顾永根	(127)
顾昌耀	(130)
陈懋章	(133)
沈士团	(136)
杨燕生	(139)
刘大响	(142)
刘春义	(145)
孙 巩	(148)
孙礼鹏	(151)
何庆芝	(154)
何恫晋	(157)
吴法苓	(160)
张立同	(163)
杨为民	(166)
张启先	(169)
董秉印	(173)
张洪飙	(186)
张钦良	(189)
张桂联	(192)
李 未	(195)
李方勇	(198)
戚发轫	(201)
陈敬熊	(210)

北京航空航天大学简介

北京航空航天大学(简称“北航”,原名北京航空学院,1988年更名)创办于1952年10月25日,由当时包括清华大学、北洋大学等8所著名大学的航空院系合并而成。学校地处北京中关村高科技园区,毗邻国家奥林匹克体育中心,占地1800余亩,是新中国首所航空工程大学。

20世纪50年代,北航被国家确定为全国15所重点大学之一;80年代中期,被列入国家“七五”重点建设的15所高校行列,是我国首批具有博士、硕士学位授予权并成立研究生院的高校之一;90年代,被确定为国家“八五”重点建设的14所高校之一,并成为国家批准立项进入“211工程”建设的前15所大学之一。世纪之交,被教育部纳入“面向21世纪教育振兴行动计划”。2001年9月23日,国防科工委、教育部、北京市人民政府签署重点共建北航协议,国防科工委、中国工程院签署共建协议,联手帮助北航发展腾飞。

目前,北航已成为一所包括13个学院、7个系,涵盖理、工、文、法、经济、管理、哲学、教育等学科门类的“多科性、开放式、研究型,以工为主,具有航空航天特色的工程科学技术大学”。全校共有教职工3525人,他们之中有“两院”院士9名,正、副教授1200余名,博士生导师238名;在校学生愈2.4万人,其中博士研究生近千名,硕士研究生5000余名。外国留学生160名。北航隶属于国防科学技术工业委员会,既是教育中心又是科学研究中心,是我国高层次人才培养和科学研究的重要基地。

北航积极探索适应时代和社会发展要求的培养新模式,形成了多层次、多类型、多规格的人才培养体系。建校以来,培养了近8万名毕业生,他们之中涌现出一大批学术精英、兴业之才。如发射澳星的捆绑式火箭总设计师王德臣,通信卫星,“神舟”号飞船总设计师戚发轫、总指挥袁家军,科研试飞英雄王昂、国家发明一等奖获得者高歌,以及一批当选为“两院”院士的校友等都是北航学子的杰出代表;更有无数学子不辜负祖国和人民的培养与期望,肩负母校的希冀和重托,走进“三线”;、踏入戈壁。他们都是共和国航空航天事业和国防现代化事业的建设者和见证人!。面向未来世界,把握环境变化,适应工作转移,具有创新品质,以研究、开发、设计为主的多层次、多规格的专门人才”是北航培养人才的总目标。

北航一向把培养高质量的人才和出高水平的科研成果视为学校腾飞的双翼。在科学研究和工程技术领域,创造了30多项国内第一的高水平成果,为经济建设做出了重要贡献,先后累计有876项重大成果获部级以上嘉奖(其中获国家自然科学奖6项,获国家发明奖21项,获国家科技进步奖48项,在全国高校中名列前茅)。学校现有国家级重点实验室11个,省部级重点实验室17个,科研设备固定资产逾4.5亿元。科研任务拓展到40多个部委和省市区,每年承担国家重点攻关项目、“863”高技术课题和重大基础研究项目近300项;科研经费一直保持20%的年增长速度,2000年科研经费达2.5亿元,果视为学校腾飞的双翼。在科学研究和工程技术领域,创造了30多项国内第一的高水平成果,为经济建设做出了重要研究成果、经费总数、学术地位和学术成果在全国高校位居前列。与此同时,学校积极吸纳办学合作伙伴,以联合办学、技术开发、成果转化、产品制造、人才培养为纽带,通过抓省(地、校)校合作、抓大型工程、抓共建企业技术研发中心或联合实验室,抓联合办学,抓校办产业,努力推进产学研工程。

建校以来,从研制成功中国第一架轻型客机“北京一号”、亚洲第一枚探空火箭“北京二号”、中国第一架无人驾驶飞机“北京五号”、自动化领域的飞行模拟器、计算机领域的硅编译系统、新材料和信息存储领域中的相变型光盘、先进的机器人技术……乃至参与“神舟”飞船的研制和发射等一系列重大成果,得到社会的公认与好评。

抚今追昔,“艰苦朴素、勤奋好学、全面发展、勇于创新”的校风,激励着一代代莘莘学子努力学习、立业成才。展望未来,北航将继续发扬光荣的历史传统,团结奋进,奋力拼搏,向“国内一流,世界知名”的高水平大学之路迈进。



陈 一 坚

陈一坚(1930年生),1952年毕业于清华大学航空学院飞机设计专业,被分配到哈尔滨飞机制造厂从事飞机设计。曾任航空部西安飞机设计研究所总师和副所长等职,先后兼任中国航空工业总公司飞机设计顾问小组顾问,北航、南航、西工大教授、研究生导师,中国航空学会标准化专业委员会副主任委员,国防科工委全军武器装备标准化委员会委员等。1999年当选为中国工程院院士。

近50年来,陈一坚院士一直在科研一线工作,曾参加歼教一、强五、运七、远轰、轰六、飞豹等10多个型号飞机的设计和研制工作,为我国航空工业建设、发展和人才培养做出了重大贡献。

其中最为突出的是设计、研制我国第一种既能攻又能防的歼击轰炸机。1982年,年过5旬、飞机设计经验丰富的陈一坚,被国防科工委任命为“飞豹”飞机型号总设计师。“飞豹”是没有外国援助,由我国自行设计和制造的一种“杀手锏”。该机目前是我国研制的最为先进的武器装备之一,1999年建国50周年大庆盛大阅兵式上,“飞豹”歼击轰炸机的“箭形”

编队格外引起中外人士的惊讶和赞叹,扬我国威,振我军威。

30年代,正是中华民族内忧外患的苦难时期:国内,饥荒不断,民不聊生;国外,日本帝国主义步步紧逼,不断蚕食我大好河山。

1930年,陈一坚诞生在福建省福州市一个充满着书香和爱国之气的家庭。父亲陈昭奇是个书生,温文儒雅,爱科学,爱祖国,他抱着教育救国、科技强国的美好愿望,渡海去邻国东瀛学习机械制。学成回国后,曾先后执教于福州职业学校、福州大学机械系。抗日战争爆发后,曾留学日本的陈昭奇愤然走上街头,抗议日本军国主义的侵略暴行,并经常给学生和子女讲述历史上民族英雄抗击外族侵略的传奇故事。

父辈的教育,对年青人的影响是巨大的;残酷的战火,更给年青人切肤之痛。

1937年,日寇铁蹄践踏了陈一坚的老家福州,他只得随父亲的学校内迁到福建省南平县。南平县位于福建省最重要的水陆交通枢纽,正是日本侵略者向我东南内地大举推进的必经之地,因而经常受到日本“零式”飞机的狂轰滥炸,使福建人民饱受战乱之苦。

幼小年纪的陈一坚,亲眼目睹、亲身经历了侵略者给中国老百姓带来的凄惨遭遇:面对日本飞机铺天盖地的炸弹,老百姓往哪里躲?往哪里藏?只好把靠山埋葬死人的棺材拉出来,对墓穴加以扩展,变成临时避难所。每当空袭警报一响,老百姓只好惊恐万状,拖家带口、成群结队地向野外跑去,向山边的墓穴跑去。

这是中华民族的奇耻大辱。

这是中国老百姓的深重灾难。

防空逃难中的一件惨绝人寰的悲剧,永远镌刻在陈一坚的幼年轮上。

有一次，陈一坚随一群人逃进了一个用棺材洞扩展成的防空洞里，洞里挤满了露着惊恐目光的人们。洞外，日本“零式”飞机的巨大轰鸣声和炸弹纷纷落下的爆炸声，震得“洞”顶的土哗哗落下。此时此刻，逃难人们的心更是六神无主，心惊肉跳了。

偏在此时，一个正在吃奶的孩子吓得哇哇直哭，爆炸声、啼哭声搅在一起，吓得人们以为“世界末日”就在眼前。更为可悲的是，那位怀抱孩子的妇女，惊吓地以为孩子啼哭声会被洞外飞机驾驶员听到，招来全洞人更大的灾难，于是含泪用手紧紧捂住自己孩子的嘴。就这样，全洞人眼睁睁看着孩子的脸由红变青，由青变紫，直至窒息而死！

这个人间的悲剧，对刚刚7岁的陈一坚刺激太大了，影响太深了。

少年陈一坚怎么也不明白：为什么让日本人的飞机这样欺侮我们中国人呢？为什么中国人不能造出飞机，把日本飞机全打下来呢？如果我们也有自己的飞机去打日本人，这小宝宝就不会死！

怀着众多的问号，怀着满腔的悲愤，他当时就下定决心——长大后，一定要造出能打下日本鬼子飞机的飞机！

冬去春来，十多年时间过去了。陈一坚经历了民族的苦难，终于迎来了新中国的诞生。

和50年代许多年轻人一样，他为中华民族和新生与强大而欢欣鼓舞，也为自己学航空的理想如愿以偿而斗志昂扬——1952年，陈一坚以优异成绩从清华大学航空学院飞机设计系毕业，将要踏上少年时代就朝思暮想的设计、研制飞机之路，还有什么能比实现自己的抱负更让他高兴呢？

也正是在1952年秋，清华大学航空学院与北洋大学、厦门大学等其他7所高校的航空系，合并组建了中国第一所航空航天大学。鉴于此，清华大学航空学院50年代初的几届毕业生认为，北

航便是他们的母校。毕业后,经过一个月的紧张集训,他被分配到哈尔滨飞机制造公司设计科。报到的第二天,他就主动要求到修理厂进行飞机抢修。

可以说,他一生都与航空事业有缘——30年代历经日本飞机轰炸,少年陈一坚立志航空卫神州;50年代初,美国又依仗“空中优势”在朝鲜战场上横冲直撞,青年陈一坚投身航空志弥坚。

那时,一些中国飞行员驾驶的遭到敌方炮火损伤的伊尔-18、杜-2飞机,被紧急送到哈尔滨、沈阳等飞机工厂进行抢修。对于初出茅庐的飞机专业大学生,正是“英雄有用武之地”,陈一坚跟着苏联专家日夜奔忙,边学习边实践,研究修复飞机的方案,坚持干中学,学中干。

50年代的大学毕业生,在实践中增长才干,在实践中报效祖国。

1955年,新中国的航空工业在经历了大量的修理工作和在国内、在苏联培养的航空人才不断增多的基础上,我国已经具备了仿制设计飞机的能力。时逢1948年被选派赴苏联学习航空的叶挺将军的儿子叶正大,1955年3月从莫斯科航空学院毕业,他和其他一批学者返回祖国,开始组建中国自己的飞机设计队伍。总参谋部决定由叶正大牵头,由黄志千、徐舜寿等组成中国第一个飞机设计室。

当时正值用人之际,惜才如命的叶正大到外物色人才。一天,他来到哈尔滨飞机制造公司,通过一系列的看、问、试,终于发现了两个不可多得的年轻人——一个是屠基达,现在已是某系列飞机的总工程师,另一个就是陈一坚。

正是这样,为了填补中国飞机、发动机设计的空白,建立我国自己的飞机、发动机设计机构,当时的航空工业局从全国调集了近200位航空科技人才和在飞机、发动机设计上可能有发展前途的年

轻人。从国外留学归来的有徐舜寿、黄志千、叶正大、陆孝彭、吴大观、虞光裕等，选拔的年轻人有顾诵芬、程不时、管德、屠基达、陈一坚等。

1956年，陈一坚来到沈阳我国第一个飞机设计室任设计员。这里真可谓少长咸集，群英荟萃，无论是年老的专家、学者，还是刚跨出校门不久的初生牛犊，都有一股不可遏止的壮志豪情。大家齐心协力地奔着一个目标——中华人民共和国航空史的第一首华彩乐章，将由他们亲手奏响；中华民族自己设计、研制飞机的第一个接力棒，将由他们高擎飞奔向前。

经过多方酝酿和反复研究，确定飞机设计室首先设计一种喷气式教练机：这不仅是因为培养新飞行员“建设中国的强大空军”（毛泽东1950年为叶正大的题词）的需要，而且新中国的设计队伍本身也需要一个“教练”的过程。最后，经上级批准，设计飞机的目标确定为亚音速喷气教练机歼教1。

中央军委对此事极为关注，贺龙元帅、陈毅元帅还亲赴沈阳，出席了我国第一架歼击机——歼教1的研究设计会议，因为这是我国自行设计的第一架飞机啊！

每当回忆和谈起那个火红年代。峥嵘岁月，陈一坚都难以掩饰内心的无比激动，他说：“那时，我国自己设计、研制的第一架飞机就是歼教1，当时参加这一型号飞机研制的工作人员恰好108人，而我们又都憋足了一口气，非要造出我们自己的飞机不可。所以人们管我们叫‘梁山108好汉’。”

1957年12月，歼教1进行详细设计。飞机设计室最初办公地点是在工厂的一排简陋的小平房里。为早送银燕上天，设计人员节假日不休息，昼夜苦干50天，于次年3月末完成生产图纸交付生产厂家。

1958年7月26日，歼教1飞机由空军打靶英雄于振武驾驶着

首飞成功。过了9天,即8月4日,军委副主席叶剑英、空军司令员刘亚楼专程来沈阳参加了报捷庆祝大会,观看了飞行表演,并对歼教1飞机的设计与制造给予了肯定和赞许。

歼教1的成功设计,为以后的飞机设计建立了程序,摸索出一套工作方法,积累了设计、计算和试验资料,闯出了研制一架新飞机全过程的宝贵经验,探索了中国独立设计飞机的道路,为后来的新机设计奠定了基础。因此,这架自行设计的飞机,至今仍为人们广为称道。

更为重要的是,培养了我国第一代飞机设计师——歼8系列飞机总设计师顾诵芬,副总设计师、气动弹性专家管德,强5飞机总设计师陆孝彭,歼7改进型总设计师屠基达,“飞豹”总设计师陈一坚。

真可谓:藏龙卧虎,星光灿烂。

50年代的“大跃进”,对中国经济、社会乃至航空科研、生产都带来巨大的负面影响。

1958年,陈一坚和同志们在完成歼教1的设计、研制后,在当时“万马战犹酣”的大跃进气氛中,又马不停蹄地进行东方104、东风109、东风13飞机型号的设计。这些型号的设计,体现了当年中国飞机设计人员的雄心壮志和“赶超”气魄,用陈一坚的话来说,“都是瞄准当时世界上最先进的美国飞机的水平”。

但是,报国之路荆棘多,历史往往与人的愿望相去甚远。由于当时政治环境中一些不按科学规律办事的成分直接影响了飞机的研制,又加上领导人频繁更迭,结果是“猴子掰棒子”——一个飞机型号也没能完成,多少人的汗水与心血,白白地付之东流。

后来,每当提及“大跃进”年代所做的蠢事,陈一坚总是痛惜不已:“当时如果不是政治原因,和一些人为的因素,而能够照科学的规律办事,坚定不移地走‘自力更生,艰苦奋斗,大力协同,争创一