

018573

# 航空人物志

周日新 孟赤兵  
李周书 归永嘉

主编

航空工业出版社



# 航空人物志

---

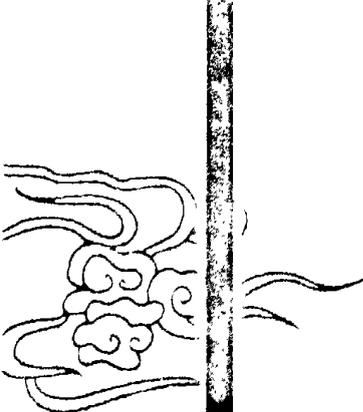
周日新 孟赤兵 主 编  
李周书 归永嘉

航空工业出版社

2

谨以此书 ——

献给中国航空工业的建设者和钟爱航空事业的人们

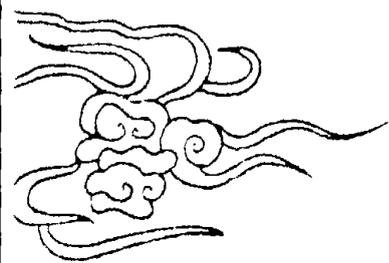


目  
录

1	序言	42	王涛	86	王秦平
4	于涛	44	王弼	88	王培生
6	于辉	46	王新	90	王富林
8	于希明	48	王大伟	92	王景茂
10	马真	50	王凤山	94	王裕齐
12	马凤山	52	王心阔	96	王新民
14	马世英	54	王文锋	98	王福海
16	马明德	56	王西萍	100	王德荣
18	马诚斋	60	王宏基	102	冯安国
20	马德有	62	王其恭	104	冯钟越
22	戈平	64	王国祥	106	冯培德
24	文传源	66	王绍曾	108	卢开仁
26	方宝瑞	68	王若松	110	厉义市
28	方致远	70	王俊奎	112	史坚忠
30	毛德华	72	王南寿	114	叶正大
32	牛荫冠	74	王复华	116	叶金福
34	王炘	76	王洪章	118	宁梈
36	王昂	78	王祖浒	120	田学应
38	王珉	80	王适存	122	石川
40	王浚	82	王振乾	124	石屏
		84	王晓光	126	边鲁吉

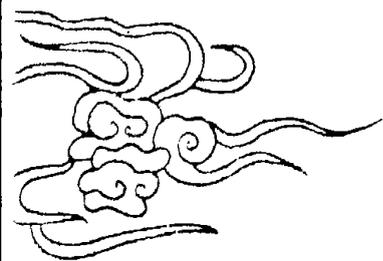
128	关 桥	172	华 锋	220	池耀宗
130	关 敦	174	吕 东	222	许体仁
132	刘 文	178	吕庆凤	224	许焕刚
134	刘 苏	180	孙 巩	226	许锡缵
136	刘 鼎	182	孙 铁	228	阎少其
138	刘大响	184	孙广运	230	阎德义
140	刘正惠	186	孙礼鹏	232	齐志焜
142	刘亚欣	188	孙志远	234	严天南
144	刘怀英	192	孙志端	236	严慧发
146	刘国民	194	孙画秋	238	何文治
148	刘忠义	196	孙肇卿	240	何长工
150	刘春义	198	庄树山	244	何庆芝
152	刘秋林	200	成志明	246	何恽晋
154	刘夏石	202	朱 辉	248	余 燮
156	刘高倬	204	朱立民	250	余侠平
160	刘高航	206	朱传千	252	余承业
162	刘鸿志	208	朱克昕	254	冷传生
164	刘喜田	210	朱育理	256	吴 瑕
166	刘鹏飞	214	朱剑英	258	吴大观
168	刘增敏	216	朱涤新	260	吴克明
170	刘德馨	218	江 同	262	吴沈铎

3



264	吴学仁	306	张启先	350	李兆翔
266	吴明远	308	张阿舟	352	李在田
268	吴法苓	310	张叔群	354	李安屏
270	吴复兴	312	张性源	356	李红旗
272	吴继周	314	张苑苑	358	李志正
274	吴清明	316	张金波	360	李际泰
276	吴铭望	318	张鸣龙	362	李国富
278	吴锦明	320	张彦仲	364	李泽藩
280	吴融锋	324	张洪飏	366	李临庄
282	宋文骢	326	张钦良	368	李洪毅
284	宋金剛	328	张桂联	370	李椿萱
286	宋致林	330	张雄安	372	李溪溥
288	寿松涛	332	张新国	374	李聚丰
290	张 军	334	李 未	376	杜金陵
292	张 池	336	李 明	378	杨 忠
294	张 基	338	李 缙	380	杨 明
296	张一川	340	李中恒	382	杨乃适
298	张大荣	342	李文正	384	杨为民
300	张立同	344	李方勇	386	杨光中
302	张守恒	346	李玉海	388	杨守文
304	张克荣	348	李立坤	390	杨廷阔

392	杨劲夫	434	苏 智	476	单玉清
394	杨系维	436	邵国斌	478	周 凯
396	杨宝树	438	邵晓平	480	周万成
398	杨者青	440	邹盛怀	482	周天孝
400	杨育中	442	陆 纲	484	周尧和
402	杨金槐	444	陆士嘉	486	周家骐
404	杨春澍	446	陆孝彭	488	周晓光
406	杨彭基	448	陆颂善	490	周耀荣
408	杨燕生	450	陈 挺	492	季文美
410	步 荒	452	陈一坚	494	尚久荣
412	汪亚卫	454	陈一林	496	易志斌
414	汪鑫炎	456	陈士槽	498	枉云汉
416	沈 元	458	陈与楫	500	林士谔
418	沈士团	460	陈少中	502	林云峰
420	沈尔康	462	陈立群	504	林左鸣
422	沈远帆	464	陈则诚	506	林宗棠
424	沈祖显	466	陈达明	510	林树棠
426	沙长安	468	陈谷音	512	武 光
428	肖友明	470	陈阿玉	514	油 江
430	苏 韦	472	陈宝琦	516	罗怀毅
432	苏 敏	474	陈懋章	518	罗时大



- |     |     |     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 520 | 苗逢润 | 564 | 胡荣超 | 608 | 徐昌裕 |
| 522 | 范 铭 | 566 | 胡晓锋 | 610 | 徐培麟 |
| 524 | 范 棠 | 568 | 胡海岩 | 612 | 徐舜寿 |
| 526 | 范肖梅 | 570 | 胡溪涛 | 614 | 晏 翔 |
| 528 | 范绪箕 | 572 | 荣 科 | 616 | 耿 涛 |
| 530 | 郇振中 | 574 | 荣书山 | 618 | 莫文祥 |
| 532 | 郑作棣 | 576 | 贺福康 | 622 | 袁立本 |
| 534 | 郑志伟 | 578 | 赵凤岐 | 624 | 袁美芳 |
| 536 | 郑爽西 | 580 | 赵尔陆 | 626 | 郭 曙 |
| 538 | 金 生 | 584 | 赵光琛 | 628 | 郭允中 |
| 540 | 金击强 | 586 | 赵绍昌 | 630 | 郭固邦 |
| 542 | 侯建武 | 588 | 赵健民 | 632 | 陶宝琪 |
| 544 | 姜 亮 | 590 | 邴少安 | 634 | 顾永根 |
| 546 | 姜学锦 | 592 | 钟群鹏 | 636 | 顾昌耀 |
| 548 | 姜金学 | 594 | 须桐兴 | 638 | 顾诵芬 |
| 550 | 姜澄宇 | 596 | 倪先平 | 640 | 顾惠忠 |
| 552 | 姜燮生 | 598 | 唐文斌 | 642 | 高 歌 |
| 554 | 咎 凌 | 600 | 唐延杰 | 644 | 高大成 |
| 556 | 段大扬 | 602 | 唐乾三 | 646 | 高为炳 |
| 558 | 段子俊 | 604 | 徐汉生 | 648 | 高方启 |
| 562 | 胡问鸣 | 606 | 徐立行 | 650 | 高占民 |

652	高树理	694	黄志千	736	谢求成
654	高镇宁	696	黄炳新	738	谢绍明
656	高镇同	698	傅恒志	740	韩忠学
658	屠基达	700	彭厉生	742	韩宽庆
660	崔光炜	702	彭明经	744	鲁赤诚
662	崔学文	704	景济南	746	楼士礼
664	常绍第	706	曾 明	748	虞光裕
666	康 毅	708	曾常民	750	熊 焰
668	康凤孝	710	温俊峰	752	管 德
670	曹丹辉	712	滑 俊	754	蔡子鹏
672	曹传均	714	焦天佑	756	蔡维中
674	曹安国	716	程不时	758	颜鸣皋
676	曹春晓	718	程华明	760	薛少卿
678	梁振河	720	葛庭之	762	魏祖冶
680	梁赞勋	722	董 孝		
682	盛树仁	724	董秉印		
684	章 宁	726	蒋祝平		
686	鹿鸣东	728	蒋新桐		
688	黄 强	730	谢 光		
690	黄 斌	732	谢 明		
692	黄玉珊	734	谢 础		

# 序 言

1951年1月1日，中华人民共和国的第二个新年节日，北京西郊机场迎来了三位西装革履、神情凝重、行色匆匆的“旅客”，他们迅速登上一架伊尔12型苏制双发民航客机，迳直向北方飞去……

这三个人是：何长工，51岁，重工业部代部长；段子俊，38岁，重工业部航空筹备组成员；沈鸿，45岁，中央财经委计划局重工业处处长。原来他们是周恩来总理亲自授命的代表团，前往苏联完成一项关系中国航空工业创立发展的重大使命。4个月后，新中国航空工业正式创立。

这三个人中，何长工、沈鸿已作古。如今90高龄的段子俊依然健在，成为在中国航空工业任职时间最长的领导者和航空工业发展历程的见证人。

每当我们回顾中国航空工业的历史，回顾那充满疾风苦雨的漫长征程和战天斗地的峥嵘岁月，眼前总会闪现无数生动的面孔：有志于航空事业的领导干部、科技专家、管理人员和普通工人，他们投身祖国航空事业，用最可宝贵的青春年华，创造了光辉业绩。他们就是可歌可泣的中国航空人。

自20世纪初，美国的莱特兄弟制造成

功世界上第一架飞机，实现人类首次持续的、有动力的、可操纵的飞行，从而揭开航空时代以来，中国就有不少仁人志士，负笈海外，学习航空技术并报效祖国。在20世纪上半叶，为建立民族航空工业进行过艰辛的努力。然而，真正建立自己强大的航空工业，只有中华人民共和国成立之后才得以实现。

历史是人民创造的。中国航空工业史，是由中国航空人在党和政府的领导下，在全国人民的支援下谱写的。

“古来青史谁不见，今见功名胜古人”。中国航空工业的创建者、建设者们，功昭日月，名垂史册。人民不会忘记，历史不会忘记。

我们编著的《航空春秋》于2001年出版后，受到航空界人士的热情支持与鼓励。我们决心，再接再厉，奋编摩之志，僭纂述之权，编纂一部《航空人物志》。

《航空人物志》是一部为中国航空人代表人物立传的书。

《航空人物志》也可以说是《航空春秋》的姐妹篇。后者主要写事，前者主要写人。

从百万航空人中精选代表人物入编，是一件十分困难、十分复杂，甚至吃力不讨好的事情。经过反复斟酌、研讨，我们确定入编范围为：部（局）、总公司、集团公司的领导干部；部（局）、总公司、集团公司职能部门领导干部的代表；航空企事业单位领导干部的代表；两院院士；航空金奖、航空报国金奖获得者；飞机设计

师和科技专家；劳动模范。

上述人物，均含现职、离退，并包括已去世的人物；调离航空系统后任省部级干部的人物。

本书的编纂方针是：运用历史唯物主义的观点，坚持实事求是的原则，保持平实朴素的风格，以翔实可靠的材料，通俗简练的文字，以及生动活泼的历史照片介绍每一位航空人物。力求做到文献性、科学性、思想性、可读性和可视性的统一。

做到上述诸点，诚属不易。我们坚持用事实说话，不做过多的主观评价，不给人物戴“桂冠”。因为历史自有公论。

由于筹划、运作时间较短，我们的视野与水平有限，加上有些被选人物由于这样那样的原因难于提供资料，致使本书有遗珠之憾，诚望鉴谅。或许将来能有续编，以弥补本书之不足。

在本书付梓之际，恰逢世界航空百年盛典。中国航空工业也跨过了52年的征程。春兰秋菊，各一时之秀。我们谨将此书，奉献给所有关心、钟爱航空事业的人们，并祈广大读者不吝赐教。

周明 孟赤兵

李国书 归永嘉



## 于 涛 (1954— )

1954年3月8日出生于黑龙江省佳木斯市。1971年参加工作，1980年加入中国共产党。1980年毕业于北京航空学院空气动力与飞行力学专业，1994年获哈尔滨工业大学管理学硕士学位，2000年攻读北京航空航天大学管理学博士学位。

于涛1980年到1981年3月，在哈尔滨飞机制造公司设计所总体室从事设计工作。1982年3月，调入哈尔滨空气动力研究所，先后任人事管理干部、科技处副处长、技术部副主任等职务。编写了《哈尔滨空气动力研究所2000年前人才需求及使用规划》，针对科技队伍青黄不接、大学生需求规模等问题提出了具体解决措施，为人事管理工作提供了科学、可靠的指导依据，该论文被评为1984年所级科技成果一等奖。在科研项目管理过程中，他

细化了考核内容，并通过“划等定量”考评、业绩与奖金挂钩的办法，提供了量化考核工具，在科研生产中取得了良好的成效。据此编写的《运用量化考核手段 强化科研计划管理》论文被黑龙江省机械厅评为现代化管理成果三等奖。他组织全所科研生产和民品开发，完成了民航飞行学院和江苏工学院的风洞设计、加工和安装；组织了皮革面积测量机、批号机等一系列民品项目的开发；尤其是承担的大庆潜油泵平台项目，在极其困难的情况

下，出色地完成了项目合同，《哈尔滨日报》对此还专门进行了报道，该项目组被授予了哈尔滨市先进集体称号。

1990年，于涛担任哈尔滨空气动力研究所副所长，负责行政后勤和建设条件工作，在多方困难的情况下，千方百计筹措资金，于1993年分别完成了2100平方米办公楼续建和5000平方米住宅楼的建设，使所办公条件和职工居住状况得到明显改善。

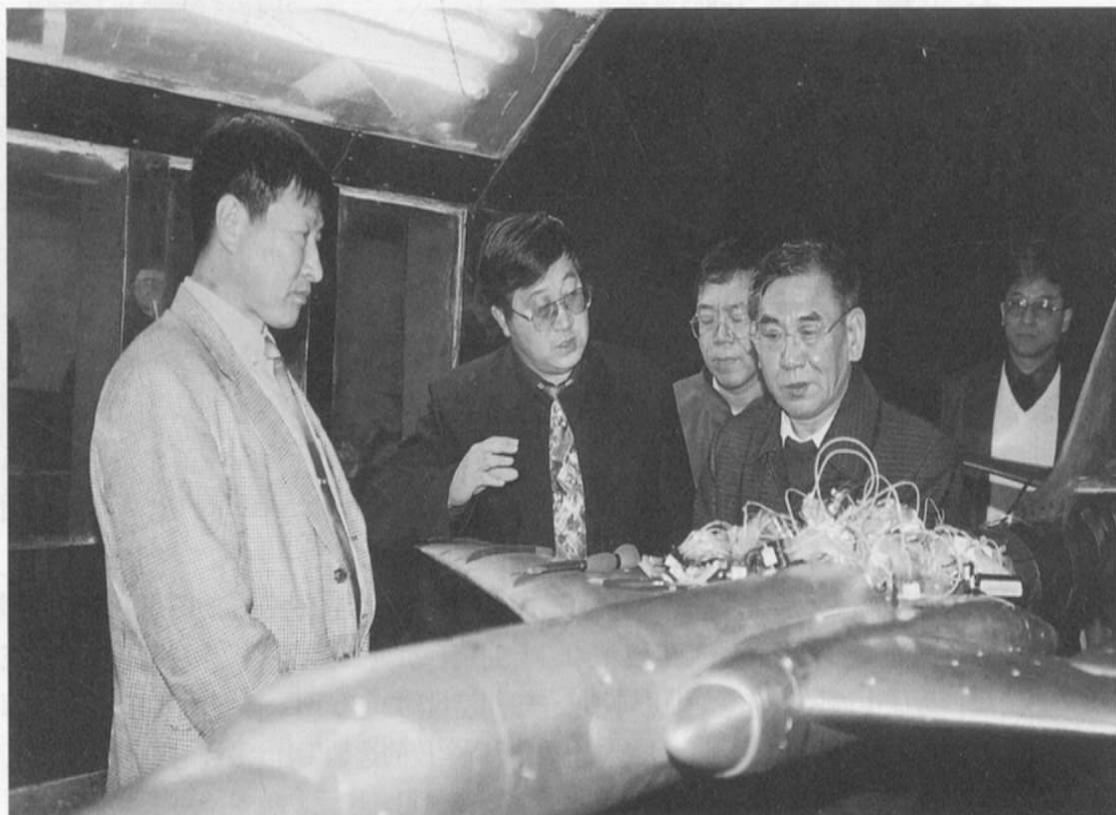
从1993年开始，于涛又先后担任了党委副书记和工会主席、党委书记兼副所长、所长兼党委副书记职务。他面对科研项目和型号试验任务不足、基础设施和科研条件严重欠帐，经济状况极其困难、技术骨干流失严重的局面，坚持发扬所的特色项目和优势技术，快速寻求发展的道路。1997年，在航天某重点

项目的竞争中,在国内众多同行激烈竞争中,通过了专家组的严格考核,以明显的技术优势取得了良好结果。从此,所任务明显增多,经济状况显著改善,职工个人收入逐年提高,科研生产条件得到根本解决。尤其是低速增压风洞项目的落实和开工建设,将为航空事业的发展提供更有力的试验设施和技术手段,也将对所的发展产生更大的推动力。因此,所连年获得哈尔滨市先进党组织、文明单位、文明单位标兵、先进单位等荣誉称号。于涛被授予了1998年黑龙江省国防科工办优秀生产经营管理者标兵和2001年沈阳市国防工会全心全意依靠职工办企业先进个人称号;还先后荣获哈尔滨市第27、28届劳动模范、2001年哈尔滨市党风廉政建设先进个人、2002年黑

龙江省劳动模范和2002年哈尔滨市第29届特等劳动模范称号、2003年获黑龙江省“五一”劳动奖章。

2000年7月,沈阳空气动力研究所与哈尔滨空气动力研究所合并组建了\*\*中国航空工业空气动力研究院,于涛任院长兼党委副书记。气动院成立以来,在风洞试验收入、民品经营收入方面连续取得历史最好成绩,在科研生产、条件建设、人才培养、提高经济效益和职工收入、改善生产条件等方面也取得了明显效果。

于涛为黑龙江省人大代表,研究员,北京航空航天大学、沈阳航空工业学院兼职教授,中国航空学会理事,黑龙江省航空学会理事长,中国空气动力学会副理事长。



于涛(左二)陪领导参观



## 于 辉 (1915—1998)

1915年出生于江西上犹。1929年参加中国工农红军，1931年加入中国共产主义青年团，次年加入中国共产党。曾任中国工农红军第六军团指导员、军团巡视员。参加了湘赣苏区反“围剿”并随贺龙领导的二方面军参加了二万五千里长征，后任陕甘宁边区独立二营政委、独立三团政治处主任、八路军一二九师三五八旅直属政治处主任。1939年入延安抗大学习，后任抗大三大队教导员、抗大五分校政治处主任、苏北军区政治部组织科科长以及新四军第三师和东北野战军团政委、第四野战军第三十九军后勤部政委。

建国后，历任中国民用航空华北办事处副政委、太原航空仪表厂党委书记兼厂长、成都飞机厂厂长兼党委书记、株洲发动机厂厂长兼党委书记、湖南省国防工办副主任、航

空工业部副部长。曾任四川省省委委员、湖南省委委员。

1951年4月，随着中国航空工业的创立，于辉毅然投身到航空工业建设之中。太原航空仪表厂原是利用阎锡山在太原大营盘的马厩改建的简易厂房，条件十分艰苦。在他的领导下，仅用半年的时间就成功研制生产了首批航空仪表—空速管和磁罗盘。当时朱德副主席盛赞这一成就是“马槽里飞出金凤凰”。

1955年2月他与航空工业局、第四设计院领导及苏联专家组赴四川、陕西、甘肃、新疆等地勘探，并在西安组成选厂筹建班子，为3个航空工厂和1个兵器工厂选定了厂址。1955年8月，组建第二机械工业部四川地区新厂筹备处，于辉任党委书记、主任。他用不到三个月的时间，提交了“温江、广汉地区厂址选择报告”，指导撰写了“有关工业企业厂址选择的几个问题”，1956年7月10日中共中央办公厅以“绝密件”印发全国，于辉的工作得到中央领导同志的赞赏。

1955年12月，他领导的四川地区新厂筹备处统一负责二机部4个局“二五”期间在四川建设的36个工厂、1个研究院、2个仓库和7所学校的选址工作，足迹遍布温江、广汉、绵阳、德阳、广元、雅安、邛崃等地。

1958年7月25日，国家正式下达成都飞



于辉在三线

机厂建厂指示，10月3日成立现场党组，于辉任党组书记。他提出了“边基建、边试制、边生产”的建设方针，这为工厂的飞机上天、经济发展打下了坚实的基础。

1961年3月—1968年8月，调至株洲发动机厂任厂长，1964年11月—1969年2月任

党委书记。上任初始，工厂正接受活塞6发动机这一“重中之重，急中之急”的试制任务。面对当时苏联撤走全部专家的困境，他带领全厂职工开展了以质量为中心的整风运动，制订了“优质试制十条”，推行了关键件“五定”（即定人、定任务、定关键、定措施、定进度）方法，采取了“四结合”（工人、技术员、军代表、领导干部）形式，组织攻关，仅用一年零九个月的时间，就试制成功了活塞6“争气机”。1966年底，我国第一台涡轮螺旋桨发动机涡桨5完成100小时试车；1964年3月，第一枚霹雳1号空空导弹通过国家定型鉴定，转入批量生产。

1965年，按照中共中央建设三线的战略部署，于辉选定了沅陵航空发动机总装厂、冲压焊接厂和沅陵供应站的厂址。

1970年5月，出任湘西航空工业系统领导小组组长，指挥2.8万人的建设大军，开始了湘西航空工业的建设。

1977年，于辉任省国防工办副主任兼省三机局局长，直接领导了湘西航空工业的创立。最终确定了湘西航空工业建制由中南传动机械厂等8个单位构成，形成了涡喷11发动机、歼7飞机起落架、精密齿轮、减速器以及多种航空零部件的生产能力，同时还具备了长江750摩托车发动机、摩托车液力变距器等多种民品的开发和研制生产能力。

1978年5月，于辉调任航空工业部副部长。在任期间，他为落实中央关于“两航起义”人员的政策的指示做了大量的调查研究和深入细致的工作，深受“两航起义”人员的赞扬。



## 于希明 (1927— )

1927年5月17日出生于辽宁省盖县。1953年毕业于北京航空学院。1953—1966年在沈阳飞机厂设计科工作。1967—1994年在贵州航空工业集团飞机设计所工作。1995年1月退休。

大学毕业后，于希明被分配到沈阳飞机厂设计科任设计员。1955年起任起落架操纵组主任设计员。1957年于希明受工厂委派，在国内首次完成了主起落架落震试验。1958年起任起落架操纵组组长，成功地解决了主起落架因进口的原材料有“发纹”而造成大批零件报废的生产关键。

1960年于希明任设计科副科长，因“大跃进”年代生产的大批飞机及其零、部件，到了1960年陆续出现了一系列质量问题，其中“平尾抖动”是重大质量问题之一，工厂被迫

停产、停飞、停止交付。于希明被总工程师高方启任命为攻关组组长，他克服困难，创造试验条件，组织攻克了重大技术关键，使工厂飞机生产恢复正常。

1962年，我国仿制米格21飞机时，有8项重大试验技术被苏联封锁。于希明再次被任命为攻关组组长，经过艰苦努力，突破了技术封锁，攻克了八大关键，取得了我国首次独立仿制的圆满成功。

1966年底，于希明被调到贵州航空工业基地第一设计所，任技术负责人。“文化大革命”中，他未能幸免那场冲击。1973年恢复工作后，他更加珍惜时间，以身作则，忘我工作。1973年周恩来总理批准以最快的速度恢复已停产的歼6甲全天候飞机试制。于希明提出了8项设计改进，经批准后实施。1975年歼6甲飞机首飞成功，1977年设计定型，1978年获得全国科学大会奖。1979年于希明被任命为贵航飞机设计所副所长兼总设计师。在贵航庄树山主任和国务院国防工办叶正大副主任等的支持下，于希明克服困难，经过5年的艰苦奋斗，拿到了歼教7飞机的国家立项研制任务。他利用来之不易的有限研制经费，率领15位型号副总设计师，充分发挥设计队伍的才能，使歼教7飞机在1985年首飞成功，1987年设计定型。同年，参加了法国巴黎航展，被誉为“亚洲明星”。1989年获国家科技