新中国第一代汽车人的楷模

——追记第一汽车制造厂第一任厂长郭力

本报记者 王轶辰

时代先锋

人物小传

郭力是主持筹建我国汽车工业的重要领导人。1950年2月，中央重工业部设立汽车工业筹备组，4月，任命郭力为第三筹备组主任，后任命他为第一汽车制造厂第一任厂长。1954年初，郭力带领500名实习生赴前苏联学习。在苏期间，由一机部授权，郭力代表中方审批了一汽的技术设计。1956年7月，在郭力领导下，一汽推出了我国自制的解放牌汽车。1965年1月，郭力被任命为一机部副部长兼中国汽车工业公司总经理。由于工作繁忙，郭力长期带病坚持工作，直到1976年2月去世。

图① 郭力（左四）与单位职工和家属在长城留念。（资料图片）

图② 1954年6月，郭力在莫斯科实习时，在红场留影。（资料图片）

图③ 1956年7月13日，我国第一汽车制造厂建成并试制出第一批国产解放牌载重汽车。（资料图片）

在建国初期，他在无人力、无阵地、无经验的情况下，带领着第一代汽车人，经过艰苦卓绝的奋斗，克服了常人难以想象的困难，开垦了新中国汽车工业发展的第一块热土。

他重视技术设计、工艺开发与人才培育，亲自挂帅审工艺、抓生产、定制度、建规划、育人才，填补了我国无自主品牌汽车的历史，使我国汽车工业迅速摆脱了建国初期“一穷二白”的局面，并不断发展壮大，成为我国国民经济的重要支柱产业。

他为了新中国的汽车工业，“当着厂长找厂长”，主动让贤、退居次位的感人事迹，成为业内佳话。

他为了建立适合中国国情的汽车工业管理体制，辗转多个岗位，殚精竭虑，呕心沥血，奉献了自己毕生的精力与智慧。

他是郭力，中国第一汽车制造厂第一任厂长，最早主持筹建我国汽车工业的重要领导人，我国第一代汽车人的杰出代表。

一汽第一任厂长

汽车产业是当今世界经济的重要产业，中国汽车市场的快速增长为全球汽车工业发展作出了积极贡献，并已成为世界汽车工业的重要组成部分。在未来较长一段时期内，中国仍将是全球最具成长潜力的汽车市场之一。这个成绩的取得，离不开以郭力为代表的第一代汽车人的艰苦奋斗。

旧中国只有过一些汽车维修和简单的零配件制造生产，毫无民族汽车工业可言。新中国成立后，筹建汽车工业成为重中之重的工作。

1950年，重工业部专设了中央汽车工业筹备组，1952年，郭力被委任为筹备组主任，从此拉开了我国汽车工业发展的序幕。东风汽车公司老专家支德瑜回忆说，郭力早年就读哈尔滨工业大学，有较高的科技文化素养和俄语水平。他在抗日战争和解放战争时期，曾作为军区兵工管理处政委，领导15个兵工厂，具有组织生产实践经验。支德瑜认为，党中央选择这样一位德才兼备、善于团结人、有高超组织才干、能够沉稳掌握大局的老党员来筹建中国汽车工业，十分妥当。

此后，郭力作为一汽的第一任厂长，开始了建厂工作。当时的厂区是一片荒野，只有日军留下的细菌工厂和几座建筑物的残垣断壁。郭力在一无人力、二无阵地、三无经验的情况下，亲率筹备组的同志，招人才，选厂址，翻译苏方提供的资料、图纸，并配合专家修改、补充资料，果断采取自营与外包并进的办法。短短几个月，修复建筑面积50338.4平方米，恢复了通水、通电、取暖，还开设了培训干部的汽车工业学校（现长春工业大学）。

1954年初，作为领队兼党支部书记，郭力带领500名实习生赴前苏联学习。在苏期间，由一机部授权，郭力代表中方审批了一汽的技术设计。回国后，郭力挂帅抓生产准备。在他的组织领导下，建立了以经济核算为核心的经济管理制度，庞杂而分散的生产准备工作被纳入统一规划、统一目标的轨道。在生产条件基本具备的情况下，郭力大胆采取迂回工艺，试生产一次成功。1956年7月，推出了我国自制的解放牌汽车。第一批红旗牌高级轿车在设计上的成功，也证明了郭力为“红旗”确定的设计原则的正确性。郭力的科学务实、渊博学识和超前眼光，成就了一汽发展的良好开端。

曾任一汽第四任厂长的李刚回忆说，1956年7月13日，按照国家3年建厂的要求，一汽准时在总装配线上开出了第一辆解放牌卡车。全厂职工欢欣鼓舞，但因前苏联提供的少数设备没有到齐，有百分之几的工序采用了迂回工艺，有些人对此提出不同意见，郭力以第一副厂长和总工程师的名义在职工代表大会上作出检讨。他说：“我思想保守，目不明、耳不聪，以至于不能保证按要求准时出车。”当时李刚听了十分感动，认为这是郭力严于律己、慎独慎微的表现。

1959年末，郭力作出了一系列被实践证明是正确的重要决策，包括将工作的重点和主要力量有计划、有重点地转向企业整顿，使一汽从一度停产到恢复生产，逐步走上正轨，为后来年产6万辆汽车打下坚实的基础。

1964年8月，郭力赴北京，在原汽车局的基础上筹建中国汽车工业公司。他借鉴国外经验，根据中国国情，主持起草了《汽车托拉斯的组建报告》。1965年1月，郭力被任命为一机部副部长兼中国汽车工业公司总经理。其后，在试点的基础上，北京、南京等地相继成立了汽车分公司，至此，我国汽车工业沿着中央确定的方针，在管理体制的改革上有了一个良好开端。

此后，由于工作劳累，郭力身体一直不好，可他坚持带病工作，直到1976年2月20日去世。郭力走了，但是新中国的汽车工业传承了下来，并发展壮大。

“当着厂长找厂长”

记者走访和郭力生前有过交往的老同志，在他们的记忆中，郭力最打动人的事迹当属“厂长让贤”。

1952年，36岁的郭力被重工业部任命为长春汽车厂第一任厂长。1953年初，正当大家在郭力领导下热火朝天地忙着筹建一汽时，一个令人有些意外的任命宣布了。中央任命饶斌为一汽厂长，郭力改任第一副厂长，接着又任命他兼任总工程师。

饶斌抗战期间曾担任军分区政委、书记等领导工作，解放战争期间，曾任哈尔滨市长、松江省人民政府副主席等重要领导职务。中央指派这样一位高级领导担任建厂工作的总指挥，对于一汽的顺利建成投产自然非常有利。但是对郭力的“降级”，很多同志无法理解，甚至不能接受。

不久后，这一谜团得以解开，原来是郭力主动向中央和东北局请求调整职务。回忆起郭力主动“让贤”的细节，李刚说，在一汽建厂之前，郭力任劳任怨地做了大量筹备工作，但埋头苦干的郭力并不认为自己是厂长的最佳人选。他认为，由熟悉东北情况、曾任哈尔滨市长、松江省副主席的饶斌当厂长，由自己当副手，更有利于完成一汽3年建成投产的艰巨任务。

在郭力看来，饶斌这个“老东北”在与地方打交道的沟通协调能力、管理一支来自五湖四海的庞大队伍的能力以及建厂过程中与前苏联谈判、聘请前苏联专家等处理国际事务的经验等方面比自己更有优势。

深思熟虑后，郭力便亲自去沈阳、北京，当面向东北局、中央有关领导提出选派厂长的请求，并推荐了饶斌。在那个年代，不少同志都是凭着建设新中国的满腔热血和激情工作，很少考虑个人名利得失，但是像郭力那样“当着厂长找厂长”，还是十分难得的。

在建厂和投产期间，郭力在与饶斌长达7年的共事中，处处维护饶斌的威信。饶斌工作上大刀阔斧、雷厉风行，把基本建设抓得轰轰烈烈，掀起了全省、全市支援一汽重点工程的热潮；郭力主抓生产准备，踏踏实实，认真细致，一环紧扣一环，两人配合非常默契，是名副其实的黄金搭档。

从此，雄才大略的饶厂长分工领导艰难的基建大业，稳健务实的郭厂长分工领导头绪繁复的生产准备，创造了短短3年建成一汽并生产出优质解放牌载重汽车的奇迹，结束了我国无汽车工业的局面。

“让贤”佳话的背后，是郭力对人才培养工作的重视。在一汽的创业过程中，郭力培养了大量业务骨干，早年在北京南池子就组建了汽车研究所，初步储备了归国英才、刚毕业的大学生和革命老干部。

一汽建厂初期，他不仅自己参加实习，还带领几百人的实习生队伍到前苏联工厂实习，并为实习生们排忧解难，端正学习态度，掌握正确的学习方法。

他经常鼓励大家要有创业精神，他说，“我们所从事的汽车生产不是一般的生产，而是按计划、有节奏的生产。我们的产品是由上万个可互换的精密零件和总成组成的重要通用产品，它通向万能轨道，它既能载物也能载人，它既能民用、农用也能军用，需要大量专业人才为之奋斗”。

以身作则是底线

北京西城区百万庄某地05号，一个废弃的破旧幼儿园里，大厅被隔成几个小房间，粗糙的水泥地，老式的双人木床和一些简单家具，没有什么摆设，空空荡荡。这曾是郭力全家1964年搬至北京后的唯一住所，艰苦朴素的生活环境也成为郭力一生廉洁奉公、两袖清风的真实写照。

“可以毫不夸张地说，父亲几乎没有留下任何物质遗产，包括房子。但从不说教的父亲，却用自己的一言一行、所作所为，让我们懂得了做人的道理，这足以让我们受用终生，传承后代。”在郭力二女儿郭栖栗看来，父亲所坚持的道德准绳才是终其一生的财富。

1952年，郭力就任一汽厂长，全家迁至长春。为不搞特殊，一汽职工宿舍盖好后，郭力主动从小洋房搬进了300区59栋5门三楼的一套房子。

作为一厂之长，这样的举动并不简单。“要知道当时的一汽干部非同小可，地方的正厅局级干部到一汽是当处长，县委书记当科长，县长当副科长。”郭栖栗记忆犹新。

住在群众中，也方便了郭力开展工作。星期天常有人到家里找郭力谈工作，其中工程技术人员较多，但也有一般干部和工人。不管是谁，郭力都让妻子赶快沏茶倒水招待。他还特意嘱咐家人：“工人若不是遇到特殊问题，不会来找我，一定要热情接待，不要让他们感到拘束。”

1965年1月，郭力被任命为中华人民共和国第一机械工业部副部长，主管全国的汽车工业。当时，他的家还在长春，郭力和秘书刘人伟一下火车，部里的汽车就把他们接到了北京饭店。

没住多久，郭力就提出：“我来北京是工作的，住的时间可能比较长，怎么能常住北京饭店呢？房费那么高，影响也不好。”在他的再三坚持下，最后换到了一个部队招待所住。

在北京工作的日子里，郭力中午在汽车局食堂和职工一样吃大灶，晚上在招待所吃客饭，工作忙常常赶不上饭点，他就在外面小店“打游击”。刘人伟随身带着小本子，每天都要记小账，每月结算一次。就是几角钱，郭力也要求从自己的工资中扣除。

让许多人难以想象的是，当年，郭力作为汽车工业筹备组的主任，曾在全国范围内选厂址，频繁来往于南京、扬州、无锡之间。可是，对苏杭二城充满向往的郭力从未假公济私去过苏州、杭州。

郭力最早的秘书赫世跃总结郭力出差的4个规律：一是不住套间，不摆阔气；二是很少动用公车，大多坐出租或挤公共汽车；三是没有特殊事务时自己动手，不带秘书；四是办完事立即返厂。他和郭力一起出差时就住标准间，两人挤在一个屋子里。他也从没沾过厂长的“光”去游山玩水。

管人先正己，是郭力的信条，他始终认为，对于领导者和管理者而言，以身作则是一剂灵丹妙药，也是不可突破的底线。郭力在一汽工作了十几年，家乡的人知道他在大厂当大官，也有上门求他帮忙的，但他没安排过一个亲属到厂工作。他说：“谁家没有三亲六故，我要是开了这个口子，今后还怎么去管别人。”

“当时，对父亲的做法，我们也有不解和不满，但时间让我们读懂了父亲。”郭栖栗深情地说。

行进中国 精彩故事

每个故事都是时代印记

空

记中国商飞

本报记者 李治国 袁勇

8年前的5月11日，中国商飞公司成立，并成为ARJ21和C919两个型号国产飞机的研制主体。当年底，ARJ21首飞成功，开始了适航取证之路。其中，试飞工作便是极其重要的一环。

百里挑一

试飞工程师是一个要求很高的职业，既要懂飞机研发设计，也要懂飞行，这样才能与研发设计人员和试飞员作好沟通。在ARJ21试飞之初，国内并没有专业的试飞工程师，在试飞规划等方面遇到很多困难。

为达到适航工作国际标准，2009年，商飞公司着手招收选拔试飞工程师。选拔工作引来数百人报名参加，竞争非常激烈，不但体检极其严格，考试要求也很高，要进行方向感、反应速度、瞬间记忆力、智商等测试。最后，10名学员脱颖而出。

首批学员被送往南非进行为期一年的培训。教学统一使用欧美教材，用英语授课。毕业时，两人一组，给一个适航取证课题，要求拿出适航取证报告进行集体答辩，答辩通过才能毕业。严格的培训，让学员能力得到大幅提升。

至今，中国商飞共选出41名“80后”赴南非、美国参加试飞工程师培训。他们学成回国后，都在民用飞机适航管理及试飞的重要岗位工作。

空中“编导”

2010年，苏翼来到中国商飞公司，成为一名试飞工程师，至今已有100多小时的试飞经历。

每天早上6点，苏翼便起床，带着提前编好的试飞任务单参加航前讲评会。会上，他和试飞员、设计人员等一起熟悉试飞任务单，充分沟通好每个试飞动作的目的。讲评会结束后，他登机试飞，并在两三个小时的试飞中，不断记录相关数据。试飞结束后，他继续参加航后讲评会，研究讨论相关设计，并对后续的试飞工作作出规划，撰写报告书，等回去休息时，已是午夜12点。这就是试飞工程师苏翼一天的工作。看似光鲜的职业背后，是几年如一日繁琐又枯燥的工作。

如果说试飞员是“刀尖上的舞者”，那么试飞工程师就是这出空中舞剧的“编导”。相比试飞员的风光无限，试飞工程师就是默默奉献的幕后工作者。正是由于他们和试飞员的通力合作，才完成了ARJ21在蓝天上的一次次具有挑战性的试飞。

奉献青春

第一次见到乐娅菲时，你会觉得她还是个大学生。4年来，作为试飞工程师，这个外表清秀的女孩在国产喷气式支线客机ARJ21上完成了300多个小时的试飞工作，是ARJ21完成适航工作的“大功臣”。

2012年5月，乐娅菲所在的103机在山东东营做导航科目试飞。这是她首次去外场登机试飞，强烈的责任感驱使她在各项工作中都认真细致。试飞前，她认真检查试飞任务单；试飞中，她协助监控检查试飞员的操作是否到位，提醒试飞员注意关键操作步骤……在她的认真协调下，大家顺利完成了导航试飞任务。

乐娅菲还不断优化工作流程。在宁夏银川外场航电系统试飞时，她和同事为提高试飞效率、降低试飞成本，在试飞员和中国试飞院、中国商飞上海飞机设计研究院课题人员的大力支持下，仔细研究了所有飞行试飞任务单，提出合并试飞科目、减少试飞架次，将总飞行时间由36小时降至14小时。

今年30岁的湖南小伙殷湘涛，也是一个“老试飞工程师”。在失速试飞中，他必须跟随飞机动作承受几十次的失重，这对身体是极大的考验。而这类高风险科目，民航飞行员在日常运营中，也许飞一辈子都不会遇到一次。当被问到进行高风险试飞会不会害怕时，他说：“有时也会害怕，但是更多时候我会把注意力放在工作上，这样就不会去想那些问题了。”

2015年11月29日，首架ARJ21完成适航工作，开始了它的载客之旅。而圆满完成任务的殷湘涛和乐娅菲，早已开始C919大飞机的试飞筹备工作。在C919的下线仪式上，殷湘涛穿着一身蓝色的工服，微笑着与C919来了一张合影。“仪式很盛大。看到我们自己生产的大飞机，自豪感油然而生。”殷湘涛兴奋地说。

试飞工程师乐娅菲（右）在工作。商飞宣传部供图

更多中国故事系列报道请扫二维码

本版编辑 闫静 郎冰
美编 高妍
邮箱 jjrbzggs@163.com