

中国汽车工业奠基者孟少农：

把生命的最后10年 献给了十堰



孟少农

“1977年年底，62岁的孟少农因二汽建设需要来到十堰。自此，这位中国汽车工业的‘技术泰斗’，将自己生命的最后10年，毫无保留地奉献给车城十堰。他带领一穷二白的二汽由弱变强，忍着病痛给学生讲课。如今，他的铜像还屹立在湖北汽车工业学院的校园里。他的名字，一直留在十堰人的心中。”

■记者 何利

学霸孟少农，怀揣30元钱考入清华大学

孟少农又名孟庆基，湖南省桃源县人。汽车工程专家，中国科学院学部委员（院士）。1978年至1988年，任第二汽车制造厂副厂长、总工程师、党委常委、东风汽车工业联营公司副董事长、二汽咨询委员会主任。其间，他经过分析研究，确定东风5吨车64项质量攻关项目的审查改进方案，保证东风车1978年底顺利投产。1981年起，提议并逐步形成“生产一代，研制一代，开发一代”的产品开发方针。在自筹资金续建二汽时，力主不减少研发投入，建立具有强大开发能力的技术中心。兼任二汽职工大学（现湖北汽车工业学院）校长，为湖北汽车工业学院发展和人才培养付出了大量心血，为国家输送了大批汽车工业人才。

孟少农的祖父曾在北洋政府任职，孟少农于1915年出生于北京。后因袁世凯复辟等原因，孟少农随祖父回到湖南老

家。从幼年起，聪颖的孟少农便是不折不扣的学霸。1931年，孟少农以优异成绩考上长沙私立学校嶽云中学。学校每年要统考一次，全校学生做同一套试卷，他的成绩竟然超过了初三的学生。初中毕业后，孟少农投考长沙一中。当年全省统考，他又考了第一名。

1935年初，听说清华大学招收清寒公费生，正愁无钱上大学的孟少农向祖父要了30元钱就去了北平，一举考中。当年秋天，孟少农怀着工业救国的宏图大志，进入清华机械系学习。

在清华读书时，孟少农的物理课成绩相当突出，受到他的老师、中国近代物理学奠基人吴有训先生的赏识。

除了学习好，孟少农还和同学们一起参加了声势浩大的“一二·九”爱国学生运动。七七事变后，日军占领了清华园，他和同学们加入到南下流亡的行列，来到清华、

北大和南开在长沙成立的临时大学。

1941年10月，孟少农等16名考取清华留美公费生的校友，远涉重洋，到美国学习。孟少农进入麻省理工学院研究生院专攻汽车专业。学霸终究还是学霸，即便是在高手如云的麻省理工学院，孟少农只用了3个学期和一个暑假，就拿下机械工程硕士学位。按照学院规定，再读两年硕士就可读博士学位，校方也发了表格，通知他做博士研究生。

孟少农却说：“弄个博士学位，回国还是个教书匠。我要做一个实践者，把美国的工厂搬到中国去！”经华美协进社介绍，孟少农前往底特律西郊的福特汽车制造厂实习。后来又去了佛蒙特州的J&L机床厂。J&L是一家生产多种机床的老厂，有充分的动手机会，既能组装机床，又能实际操作设备，孟少农感到很过瘾。

婉拒美企优越条件，立志回国报效祖国

在3年半的实践过程中，孟少农走访了美国的5个工厂，只要他认为对祖国有用的东西，就努力地学，大胆地去实践。福特汽车厂非常器重这位勤奋好学的中国工程师，为他提供了优越的科研环境和优厚的物质待遇，想把他留下。J&L机床厂也看中了孟少农，甚至为他填好雇员工，开好支票……所有这一切，都被孟少农婉言谢绝。他要回祖国去，为中国制造汽车！

1946年初夏，孟少农刚踏上祖国的土地，全面内战爆发，在国内制造汽车一时没有可能，他决定“曲线救国”，先回母校清华大学任教，为国家培养汽车事业的技术人才。

孟少农是清华机械系第一位汽车专家，开设了系里多年想开始却始终未能如愿的汽车工程学课程。师资不足，他就一人承担起汽车工程、工艺学、工具学三门主课的讲授。他把自己在美国学到、看到的当时西方国家最先进的机械工程方面的知识，尽可能地介绍给学生们。

当听说日本人逃离清华时把废弃的汽车发动机扔进河里，他就带着助教和学生一起下水寻找，硬是把生锈的发动机打捞上来。

他设法从天津弄到报废的车桥和变速箱，又低价买回两台小汽车，建起汽车教研室和试验室。

他还为系里的工厂增添了车、铣、刨、磨等多种机床设备，购置了微型电影放映机和幻灯机，为学生们提供尽可能多的教学与实践环境。

那时，清华大学已有地下党组织在活动。在反内战、反饥饿、反迫害的革命浪潮中，孟少农积极向党组织靠拢，成了一名中共党员。他在教师和学生中积极发展进步力量，给海外的清华校友写信，动员他们尽快回来任教，迎接新中国的诞生。这时，国民党特务的黑手已伸向清华，地下党组织为了保护孟少农等高级知识分子，及时将他们转移到解放区。

扛起新中国造车大旗，3年造出中国首批卡车

1953年7月15日，第一汽车制造厂在长春动工兴建，中央任命孟少农担任副厂长兼总工程师，全面负责技术工作。为了尽快造出新中国第一辆汽车，孟少农夜以继日地工作着。

经过3年艰苦奋战，1956年7月15日，新中国第一批12台解放牌载重汽车下线。这一天，孟少农夜不能寐，从步入清华大学的那一天起，他经历了21年的艰辛探索和奋力拼搏，中国人自己制造汽车梦想终于实现了！

新中国不仅要造卡车，还要造小轿车，甚至高级轿车。1957年5月，一机部黄敬部长来到一汽，提出研制生产轿车的问题。孟少农综合了国外中档轿车的优点，确定了新中国第一台东风小轿车的设计原则。他还亲自确定了以飞腾的金龙为前标，尾灯采用中国传统官灯造型等特殊标

志。仅一年时间，东风样车正式下线，向正在北京召开的中共八届二次会议报捷。毛泽东主席在怀仁堂后花园乘坐东风轿车后，高兴地代表们说：“今天坐上我们自己制造的小汽车了！”

为了迎接新中国成立十周年，一汽又接受了生产红旗高级轿车的任务。孟少农领导红旗轿车的设计和试制工作。从总体设计到每个总成、到零部件，他都一一思考，精心指导，组织攻关，先后攻克了液压挺杆、高压油泵、液压变速箱等关键性技术难题，成功试制出V8发动机，使1959年首批试生产的红旗高级轿车达到一定的技术水平。

人们不会忘记，在上世纪六七十年代，红旗高级轿车是国人的骄傲。威武气派的红旗迎宾车队，成为北京长安街壮观的风景线。

62岁受命支援十堰，带领二汽打赢背水一战

1965年，孟少农调到机械工业部汽车局，负责总师室工作。1971年5月，孟少农又调到陕汽，主管技术工作。正当孟少农带领陕汽继续开发新一代军民两用载重车时，地处湖北十堰的中国第二汽车制造厂告急。

当时，二汽制造的2.5吨越野车被用户形容为，呲牙咧嘴，摇头摆尾，漏油漏水。特别是东风140型5吨载重车，质量问题成堆，难以投产。1977年底，62岁的孟少农临危受命来到十堰。当时的二汽正在研制东风140型汽车，并且已经试制了5轮，不合格件有1200多种，质量问题达9300多个。如果修改产品设计，则要报废1000多套工装设备。

在充分调研之后，孟少农肯定了东风140的设计基础，同时归纳了64项关键技术问题。二汽成立了由孟少农任总指挥的攻关指挥部。在全厂大会上，孟少农说：“我们到了生死存亡的关头，要么上去，要么垮台。背水一战，没有退路！我相信，二汽的几万精兵，一定能以弱胜强，化险为夷。”

1978年元旦和春节，孟少农紧紧抓住各个关键环节，有条不紊地指挥着这场攻坚战。过度

的劳累，使他的痛风病时常发作。脚部的剧痛使他无力行走，他就把攻关课题组的负责人请到家里，把图纸铺在地上，研究解决一个个具体难题。即使住在医院里，他也天天听取汇报，指导工作。

攻关的成果令人振奋。仅一年时间，东风140型5吨载重车以崭新的面貌正式投产。新出厂的东风车，以马力大、速度快、油耗低、轻便灵活的优良性能威震全国。背水一战的成功，使二汽当年即实现扭亏为盈，此后10年每年均以万辆幅度递增。

1981年，中国经济建设处于调整时期，东风车陷入滞销困境。为渡过难关，孟少农提出以东风车为主体，开发节油车，提高经济性。他提出5项改进技术措施：压缩比由6.75提高到7.0、采用子午线轮胎、加长转向垂臂、换用省油化油器等。实施后，节油效果非常明显，很受用户欢迎。

同时，孟少农根据市场调查情况，组织指挥设计和生产变型车。他强调说：“用户需要什么车，我们就搞什么车。”他不仅从技术上指导，而且亲自组织指挥试制。到1982年年底，东风5吨系列改装车有53种，变型车达42种，打开了东风车的销路。

甘当人梯最下一级，他将一生献给祖国汽车工业

孟少农调到二汽时，还兼任着另外一个职务：二汽职工大学校长。1983年成立湖北汽车工业学院时，孟少农兼任首任校长。他对学校的成长十分关注，从办学目标、教学质量、培养学生的动手能力及师资力量等方面都过问。即使是在二汽经济比较困难的1980年，他还下令，从当年开始，每年给学校拨100万元发展基金，直到学校建成所有实验室。

1985年，孟少农年过七旬，退居二线。他不顾体弱多病，主动要求到汽院给学生讲《汽车设计方法论》课程。这是一门国内外无人讲过的新课，他自编讲义，油印后发给学生。这门课，孟少农前后讲了3轮。当年，他讲课的时候，学校想给他录像，孟少农说，现在课讲得不成熟，等以后讲好了再录。就这样，这门课一直没有录像，因为孟少农总觉得自己讲的还需要修改。

在汽院讲课期间，孟少农病得很重，但他一节课也没落下，经常是从医院拔下针头，就去学校讲课。有时候，他连楼梯都爬不动，需要助教扶着上下楼。学校不忍心让他继续讲下去，就请他的夫人做工作，打算不给孟少农安排讲课。孟少农的夫人说：“现在讲课是他生活中最大的乐趣，还是让他继续讲下去吧！”就这样，直到孟少农病重去北京治疗的前一个星期，他还在给学生上课。

在孟少农的《汽车设计方法论》里，有这样一段话：“我们的实际经验不足，系统化的理论知识还没形成，为了给今后前进打下基础，把仅有的一点经验整理下来，传给新来人，作为搭‘人梯’的最下一级，应当是有所意义的。”

长期的操劳，多年的痛风病，使得孟少农的肾功能严重受损。1987年年底，孟少农转入北京中日友好医院治疗。一个月后——1988年1月15日，孟少农与世长辞，享年73岁。

孟少农用“做一个实践者”的豪迈誓言，甘当“拓荒牛”的奉献精神，不仅书写了自己的不朽人生，也写下新中国汽车工业从无到有、从崛起走向辉煌的厚重一页！



2015年12月12日，纪念孟少农诞辰100周年暨孟少农奖学金启动仪式在湖北汽车工业学院逸夫图书馆举行。图/记者 张启国

