



孟少农：清华走出的技术泰斗

○ 本刊记者 刘珊之

孟少农先生出自清华，转战三厂，为发展中国的汽车事业奋斗一生，作出了巨大的贡献。他既是致力于祖国建设的清华人的杰出代表，也是学成归来的“海归派”报效国家的杰出代表。

孟少农1935年考取清华“清寒公费生”项目，进入机械工程学系。后又考取了清华庚款公费留美，进入麻省理工学院学习汽车专业。二十几岁的孟少农，立下了宏大的志愿：建设中国自己的汽车工业！他曾说：“我要做一个实践者，把美国的工厂搬到中国去！”他放弃了继续攻博，拒绝了厂方的正式聘请，在美国5年深入了5个工厂，掌握了从产品设计、制造工艺、设备、工具到工厂设计的多方面知识，为日后钻研汽车制造奠定了实践基础。

日本战败投降后，孟少农应母校之邀回国，担任清华机械工程学系教授。因师资不足，他一人承担起汽车工程、制造工艺、工具学等多门课程，将自己在美国学到、看到的最先进的机械工程知识悉数介绍给学生。他千方百计充实了汽车、摩托车等教具，以及车床、铣床和磨床。甚至在听说日本人逃离清华时将废弃的汽车发动机扔到河里之后，他带领助教和学生一起下水，硬将生锈的发动机捞了上来。经过他的努力，清华汽车及制造工程的教学质量有了很大的提高。

1950年重工业部成立汽车工业筹备组，孟少农便着手筹建我国汽车工业。调查研究旧中国汽车和汽车工业基本情况、集结和培养技术骨干、赴国外考察……经过整整三年心血的倾注，1953年7月15日，中国第一汽车制造厂在长春成立，孟少农担任副厂长，全面负责技术工作。3年艰苦奋战后，中国第一批12台“解放”载重汽车下线，从此结束了中国不能制造汽车的历史。孟少农在一汽苦战15个春秋，相继造出了“东风”和“红旗”轿车。1958年毛主席在怀仁堂后花园乘坐轿车后，高兴地说“今天坐上我们自己制造的

小汽车了”，这正是一汽的“东风”。

1971年5月，孟少农来到地域偏僻、交通不便的陕西汽车制造厂主管技术工作，他携家人落户于荒凉的陕西五丈原。建厂初期生活条件极为艰苦，工作上又困难重重，但孟少农专心致志研制开发了延安250型五吨越野车（1978年8月获全国科学大会科技成果奖），改进了6130型发动机（1978年8月获全国机械工业科学大会科技奖）并开发了15吨重型民用车，给陕汽留下前进的动力和财富。

1964年“二汽”破土动工。在动乱年代，二汽受到“左”的干扰，陷入了极大的困境。1978年二汽厂长向一机部请求派孟少农来担任副厂长和总工程师。孟少农受命于危时，在二汽艰苦奋斗整整10个春秋，带领二汽闯过质量、滞销、缓建三大关，为二汽长远发展奠定了基础。

1980年11月孟少农当选为中国科学院技术科学部委员。1983年、1984年连续两年被评为湖北省劳动模范，1985年荣获全国第一批“五一”劳动奖章。从学校到工厂，从长春、五丈原到十堰，终其一生，孟少农都工作在艰苦的第一线，长期操劳。1988年，多年陈疾复发，孟少农在中日友好医院与世长辞。他以毕生成就在振兴中国汽车工业方面立下了一块不朽的丰碑。
◎



一汽建厂初期生产的解放牌汽车，型号是CA10型