

□ 师友情

的近照时，我的眼睛模糊了，我脑海中当年的宋老师真的老了。然而，我更多的是看到了他永存的善良、智慧和勇于担当。

离开清华后的40年里，我坚守着信念，拼搏着理想，遵循着母校师长的教诲，一路艰辛走到今天。今天，我决定要把清华奖励我的《英华大辞典》捐赠给母校。这本辞典曾陪伴我走南闯北，漂洋过海，见证了我新疆14年——巴西10年——加拿大16年的奋斗历程。更有特殊意义的是，它就是我最后一次见到宋老师时得到的1978年度“三好学生”奖品。这本辞典上凝聚着宋老师欣慰的

目光，也是以宋老师为代表的清华恩师们高尚师德的见证。

此时此刻，没有什么能够表达我对恩师们教导的感谢之意，没有什么能够表达我对母校培育的感激之情。就让这本辞典携带着我的所有感情吧！当年我带着它离开清华园，现在它要回家了，并且再也不离开，永远与母亲依偎，与清华共存！我相信，宋老师的在天之灵一定会感受到我的真情。

敬爱的宋老师，安息吧。

2019年4月22日写于多伦多至上海的飞机上

为祖国汽车工业奋斗一生的张振华同学

○何炳炎 李汉忠（1966届动农）



张
振
华
学
长

2018年11月18日，张振华同学在上海不幸因病逝世。噩耗传来，共同学习、生活七年半的同学们无不为之震惊和痛惜！

振华同学于1960年怀着驾驶高越野性汽车穿越山野的梦想，从浙江仙居农村来

到清华动农系汽车专业学习。他如饥似渴地汲取知识，成绩优秀。1965年赴贵阳进行“真刀真枪”毕业设计时，他在徐大宏、刘维信两位老师指导下负责军用微型越野车的总装技术任务，得到了全面锻炼和提升，为后来的汽车技术生涯奠定了扎实的基础。但连续九个多月的高强度工作，生活条件也差，健康受到影响。1966年1月回校后检查出甲型肝炎，住院治疗及回家调养近两年。

我们1966届于1968年1月毕业分配时，振华本有机会留校，但追梦让他选择了参加三线陕西汽车厂建设。他先在济南汽车厂、北京汽车厂劳动实习两年，参加过专用机床和5吨越野车驱动桥设计试制。1970年8月他正式来到五丈原脚下山沟里的陕汽，住农民家，和

青年突击队一起挖过厂房基坑和盖宿舍楼。在老学长孟少农专家与赵乃林科长带领下，他认真钻研，主要突破与提高了权威的半轴系数，解决了当时最关键问题（发动机与驱动桥）之一的驱动桥可靠性。他参加了5吨越野车的5轮样车试制和试验的全过程，和大家共同解决了安全性问题，通过了总后装备部的考核，达到了定型的要求，1975年正式投产。后十年攻克了148个质量难关，1984年在总后组织的从格尔木到拉萨的2万公里可靠性对比试验中，陕汽车的通过性和可靠性全面超过了美军列装车。同年该车参加了“十一”天安门广场阅兵式。

振华在陕汽的20年中，历任底盘设计组组长、设计科科长、副总工程师、总工程师等职务，为陕汽的建立和发展，为国家汽车工业创建军用越野车的品牌做出了卓越的贡献。1985年5月，国防科委、国家科委、国家计委、国家经委联合授予张振华先进个人称号，表彰他在组织管理国防军工协作工作中的显著成绩。

1987年5月到1993年4月在重型汽车集团公司的6年时间里，参与斯太尔系列产品技术消化吸收工作，在中汽公司领导下，他与同事们一起组织过大客车底盘全国联合开发工作和洛克威尔驱动桥技术引进工作，并建成了集产品开发、认证试验与技术管理功能于一体的重汽技术中心，期间振华任中心副主任兼产品处处长。后调任重汽集团副总工程师，正值斯太尔重型汽车国产化关键时期，振华带领技术人员长年累月奔波分布在全国各地的下属主机厂和零部件厂。1990年初，上大的一的爱女突发疾病去世，而夫人由于伤心过度患

病在家不能自理。面对家庭这样沉重的打击，振华强忍悲痛仍默默地坚守在工作岗位上，没有丝毫懈怠。公司领导和同事们看在眼里疼在心上。

1993年4月，振华离开重汽到上海汽车研究所参与了上汽技术中心的筹建工作。1995年上汽集团公司成立，他被任命为集团公司技术部经理。他主要抓了各下属企业研发队伍的建设和研发经费的投入等工作，并力争让上汽技术中心成为汽车行业第一批国家级企业技术中心。在市政府与公司的领导下，创建了上海汽车科技发展基金会，分两次共投入1.3亿元资金，与一些高校建立了17个专业的工程中心。除上海本地7所院校外，还选择了清华和吉林工大作为长期合作伙伴。振华任清华汽车安全与节能国家重点实验室学术委员会委员和清华上海校友会汽车专业委员会理事长。

1994年时的上汽虽已与德国大众成立了上海大众，但自主开发能力仍受制于德方，得不到施展。另找一个愿意提供先进研发经验的国际合作伙伴，成立一家独立的合资研发中心是上汽快速成长的最佳选择。时任上汽总裁的陆吉安在市政府领导下成立了新项目筹备组，张振华加入了该项目组。春天，振华参与了寻求上汽第二个整车对外合作项目伙伴的工作。他与时任上海市副市长的蒋以任学长一起出国考察了有合作意向的五家汽车公司。在深入了解比较后确认美国通用实力强，具有很多优势。最关键的是通用想打入亚洲市场，明确承诺愿意把技术带入中国，不担心中国企业拿到他的技术，会成为他的竞争对手。这使得通用成为上汽最终选择的合作伙伴。

□ 师友情

1997年3月，上海通用和泛亚技术中心合资合同在北京人民大会堂签字。6月12日泛亚正式成立，张振华被任命为泛亚首任执行副总经理（中方总经理）。

刚成立时泛亚面临的首先是生存问题。作为独立法人单位，需要自负盈亏，而开发经验基本为零的团队，在市场上接不到项目，连年亏损。张振华和执委会其他成员达成共识：“要大量招聘有经验的工程师，迅速形成四项核心能力，为整车厂提供高质量研发服务。”这是让泛亚存活下去的唯一出路。

在招聘新人时，张振华做出“不论原有官职多大，统一从普通员工开始。只要你有能力，薪资会很快得到提升”的要求和承诺。一名原先教授UG的工程师在加入泛亚的一个月内，即因展现出出色的UG实力提升了薪资等级。这样的事例很多，让工程师们深深感觉到泛亚对人才的尊重。

张振华在向新人描绘个人发展前景时说：“泛亚拥有全球最新的开发流程和技术。我可以担保三五年之后，即便你离开泛亚，肯定也是众多企业争抢的人才。”为了实现这样的承诺，他不断与通用各方联系，“快速启动资金”向国外选派一批又一批优秀人才。通过实战去学习通用



1997年6月12日泛亚汽车技术中心召开第一次董事会，右3为张振华

最新的开发技术，快速有效为泛亚提供人才储备。此外聘请国外专家带领本土团队开发多种概念车和投产车型。如中国首辆概念车麒麟、国内首辆氢燃料可驾驶凤凰概念车及别克赛欧、别克君威和别克凯越等投产车型。别克凯越和现代伊兰特在市场销量上的强烈对比，让同业们认识到：国外车型经过本土开发人员的改型、标定后，能成为更具有市场竞争力的产品。

张振华在泛亚任职的六年间，泛亚形成了车身造型、内饰开发、动力总成标定和底盘调校四项核心能力，成为中国第一家在国际品牌中高级轿车上成功进行改型开发的本土企业。更为不易的是，泛亚在成立后的第5年，便实现了盈亏平衡，进入可持续发展的良性循环。2009年起所有通用的车型内饰设计的批准权归于泛亚，泛亚亦从成立时的181人，成为现在拥有3300名实战开发经验的人才高地。泛亚输送出去的人才亦成

为今天上汽乘用车、商用车以及许多中国车企内的中坚力量。

在2009年国家发改委对汽车技术研发中心的开发能力评估中，泛亚分数最高，树立为行业标杆单位。

张振华殚精竭虑，一直在为泛亚的腾飞蓄势积能。泛亚人说他是泛亚的开创者和拓路人。泛亚人表示会永远铭记他的殷殷嘱托：不忘初心，永立潮头，让泛亚成为国内领先、国际上有竞争力的汽车研发中心。

2007年退休后，他作为技术顾问先后参与了上汽“荣威”自主品牌轿车项目的策划和上汽乘用车技术中心、上汽商用车技术中心的筹建及潍柴动力等单位技术工作，一直到2017年9月病倒。

振华一生共经历了六个汽车研发机构的创建，亲历了我国汽车工业50年来的发展史。他从1978年第一次参加中国汽车技术委员会会议，讨论“如何结束解放牌30年一贯制”，到“中国要不要发展家庭轿车”，到“要不要自主开发”，再到今天“如何从汽车生产大国走向汽车强国”发展大潮中，不断挑战新领域，勇于尝试第



1994年11月13日，朱镕基（左1）视察上汽技术中心，与张振华（右3）亲切握手

一次，为我国汽车工业做出了不可磨灭的贡献。

1995年12月，他获得机械工业部颁发的《1995年度中国机械工业科技专家》证书，表彰他为发展我国机械工业所作出的突出贡献。

2002年6月，他获得国务院发给的政府特殊津贴。

2008年11月他又获得由中国汽车工业协会、中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心、中国贸促会汽车行业分会、中国汽车报社颁发的“纪念改革开放30年 当选中国汽车工业杰出人物”荣誉证书。

2016年毕业50周年之际，他在参加清华汽车系学术沙龙活动作“泛亚成长回顾启迪”报告时，提到对他这一生影响最大的有几位恩师：徐大宏老师、孟少农老学长、袁庆龄技师、邓相庚学长、陆吉安总裁和泛亚第一任外方总经理马丁龙先生。他以这些恩师为楷模，从他们身上不仅汲取到很多宝贵的知识、技术和经验（包括管理方面的经验），还学习到如何做一个有用的人，高尚的人。回顾过去，他觉得已经实现了母校提出的“为祖国健康工作50年”的目标。他没有虚度年华，对得起国家，对得起母校，对得起自己。当然这跟党和人民对他的厚爱，母校对他的栽培，恩师对他的启蒙和教导，以及众多老学长和老同事对他的支持和帮助是分不开的。滴水之恩当涌泉相报！他多么希望今天的年轻人能超越自己，为祖国为人民做得更多更好啊！

张振华同学的一生，是为祖国汽车工业奋斗的一生。祖国没有忘记他，人民没有忘记他！