

# 中国人民解放军四八四七部队成立会议纪念

毛主席说：中国人民有志气，有能力，一定要在不远的将来赶上和超过世界先进水平。  
三机部六院同志们  
朱佑臻



六院首任院长唐延杰中将



六院首任政委王振乾少将

在世界百年未有之大变局下，我国航空科技处在从跟跑到并跑再到领跑的关键跨越阶段。如何为跨越发展科技先机，开战略新局，实现航空科技的自立自强，是新时代新阶段中国航空研究院的重要使命。走得再远，也不能忘记来时路，回望初心，中国航空研究院与我国航空科研体系的创建与发展，真可谓雄关漫道；不忘初心，总能为使命完成增添不竭动力和激情。

自20世纪以来，航空工业一直是世界公认的高新技术产业，科学技术研究是航空工业发展的原动力，航空科学技术研究水平是一个国家科学技术和工业发展水平的重要标志之一。航空科学技术特点突出，一是专业范围广，知识和技术密集；二是发展速度快，特别是当代微电子技术和信息技术的突飞猛进，更促使它的发展一日千里；三是投入高、产出周期长；四是辐射领域多，可以带动很多相关产业的发展。正是因为航空科学技术对于经济社会发展、国家安全等具有重要意义，所以航空科学技术的发展与进步必须依靠自主创新，核心技术和能力必须掌握在自己的手里。

中国人是20世纪初期最早掌握航空科技、成功设计飞机的民族之一。以冯如、王助为代表的仁人志士抱着“航空救国”理想出国学习航空，热诚回国，开启了旧中国航空工业和航空科研事业。虽然为新中国培养准备了像徐舜寿这样的大师级航空科研人才，但总体而言旧中国留下的航空科学技术基础是相当薄弱的。航空梦始终是伴随着中华民族伟大复兴的中国梦。

## 一、围绕建设强大的人民空军，新中国航空科研体系建设构想和科研力量初步形成。

中国共产党是有伟大梦想的党，早在延安时期就着手开展航空科技研究、培养航空科技人才。新中国独立自主且完整的航空科研体系建设，是与中国人民解放军空军的建立与发展紧密相联的，是伴随人民空军的建立开始构想、为建设强大的人民空军而规划建成的。新中国航空工业体系建设的起步，是由航空机械维修、仿制逐步走向自行设计。航空科研体系建设沿着航空基础研究（含航空产品生产技术研究）、航空主机产品设计研究、航空机载系统设计研究、航空工厂配件产品研制四个维度展开。

1949年11月14日，即新中国空军成立后的第三天，《关于中华人民共和国航空工业的建设问题》报告由空军刘亚楼司令员、王弼副政委和苏联顾问科托夫（当时驻华军事总顾问）、普鲁柯夫联名呈送毛泽东主席，这是新中国最早提出建设航空科学技术研究机构。报告共分7个部分，其中第5部分专门讲“组织统一的航空科学研究院”。

1950年1月5日，重工业部代部长何长工与刘亚楼司令员联名向中央呈报《关于航空工业建设的意见书》，其中第4部分提出“设立研究院，进行飞机材料、仪器制造、飞机设计、电器制造等研究，设置研究仪器、大风洞”。1951年4月17日，中央人民政府人民革命军事委员会和政务院颁布《关于航空工业建设的决定》，标志新中国航空工业诞生。

在以切尔尼柯夫、奥尔洛夫为代表的苏联顾问专家的帮助下，到1955年9月15日，我国形成了“建立材料、工艺、特设与雷达、发动机、空气动力与强度、飞行试验等6个研究所，以及技术报道与经济交流编辑室和5个科研生产基地的航空科研体系建设的初步构想”。航空科研工作从抗美援朝时期飞机、发动机修理中起步，通过飞机仿制生产的实践，航空工业的科技队伍逐步成长，科技人员由成立初期的2065人发展到1957年末的14962人；技术水平迅速提高，掌握了航空产品的修理、制造技术，以及各种试验和试车、试飞技术；随着经济建设的飞速发展，国内基础工业和航空工业的建设也得以突飞猛进发展。所有这些，都为我国自行设计自己的飞机，建设成龙配套、独立自主的航空科研体系创造了必要的条件。

## 二、国防部六院成立，正式开启了我国航空科研体系建设征程。

1959年，中央军委确定了由军队抓国防科研的方针。国防科委于同年12月提出建议报告，建议把航空方面的飞机设计、发动机设计、材料、工艺、飞行试验、仪表、空气动力7个研究所室，舰艇方面5个研究所室，电子方面10个研究所室分

别组织起来，再适当加强力量，成立航空、舰艇、电子3个研究院。

1960年1月5日，中央军委就组建3个研究院事宜向中共中央呈送了报告。同年12月20日，中共中央批准中央军委报送的国防科委代拟的《关于组建航空、舰艇、军事无线电电子学等三个研究院的报告》。其中航空研究院的组建力量，以第三机械工业部（简称三机部）所属材料研究所（第六研究所）、工艺研究所（第九研究所）、仪表自动器研究所（第三〇研究所）、飞行研究院（第八研究院）和112厂飞机设计室、410厂发动机设计室，空军所属飞机和发动机研究所（一所）、雷达研究所（二所）、指挥引导研究所（三所），军事工程学院歼击机的设计力量以及空空导弹的研究设计力量组成，1961年1月1日起改属国防部第六研究院建制和领导。

国防部第六研究院（简称六院），代号中国人民解放军4847部队，隶属国防部建制，在国防科委领导下开展工作。六院是日后中国航空研究院的前身。1961年7月18日，总参谋部批准六院组建第一批10个研究所。到1964年底，组建成立了飞机设计研究所（六院一所、601所）、航空发动机设计研究所（六院二所、606所）、飞机附件及地面设备设计研究所（六院三所、609所）、航空科技情报研究所（六院四所、628所）、航空兵器设计研究所（六院五所、612所，现014中心）、航空材料研究所（六院六所、621所）、空气动力研究所（六院七所、1702所）、飞行研究所（六院八所、630所）、航空工艺研究所（六院九所、625所）、航空特种设备设计研究所（六院三〇所、618所）、大型飞机设计研究所（六院十所、603所）、五合工厂（573厂、633所）共11个研究所和1个试制工厂，自行研制飞机的技术队伍基本形成。同时，在六院首任院长唐延杰中将和政委王振乾少将的支持下，于1962年2月制定完成了《航空科研十年（1963—1972年）发展规划纲要（草案）》。

六院建立初期，徐舜寿、黄志千、吴大观、徐焰、荣科、虞光裕、谷凌等一批专家成为各个研究所的技术副所长、总工程师或技术骨干。为全力摸透米格-21全部技术，配合仿制试制歼7，开始了以黄志千为设计师的新机歼8研制工作。荣科为新机发动机空心叶片研制立下军令奖，成为航空人的佳话。

## 三、从“部院合并”到“部院结合、厂所挂钩”，特殊时期下的六院取得一系列科研、建设重大成果。

为推动科研与生产工作相结合，1965年1月，国家实行“部院合并”，六院建制划归三机部领导。按六院原先计划，三机部决定扩建空气动力研究所（六院七所、1702所）、新建航空发动机研究所（六院一所、624所）和飞机结构强度研究所（六院十二所、623所）等三个重点研究试验机构。

“文化大革命”开始后，航空科研工作受到较大冲击。为加强领导，1967年10月，毛泽东主席批准聂荣臻关于国防科研体制调整改组方案的报告，将原属三机部的第六研究院及其所属单位于1968年1月划归国防科委领导。遵照周恩来总理1969年6月9日指示，国防科委呈报中央军委，建议将六院、民航交给空军领导。7月12日中央军委办事组批复同意，从7月13日起，六院划归空军领导。

当时，按照“集中统一、分工协作、以军为主、军民配合”

的原则，计划在原有12个研究（设计）所的基础上，再建8个研究（设计）所和1个试制工厂的航空科研体系建设方案。经中央批准后，该方案于1968年3月开始具体组织实施。受“文化大革命”“大三线”建设等因素的影响，方案在实施过程中作了一些调整，实际新建了直升机设计研究所（602所）、水上飞机设计研究所（605所）、机载雷达设计研究所（607所）、涡轮轴（螺旋桨）发动机设计研究所（608所）、航空救生设计研究所（610所）、航空火力控制系统设计研究所（613所）、航空电子设备研究所（615所）、航空计算技术研究所（631所）、第二歼击机设计研究所（611所）9个研究（设计）所和1个试制工厂（574厂、634所）。各科研院所和广大科研人员努力克服“文化大革命”的不利影响，推动着我国航空科技体系不断完善发展。

1972年底到1973年2月底，中央军委叶剑英副主席主持召开了两个多月的航空汇报会，听取三机部和六院的领导干部及科技专家的意见和研究航空科研体制问题。会议决定，三机部和六院实行“部院结合、厂所挂钩”。1973年8月，国务院、中央军委决定将六院再次划归三机部建制领导。“为贯彻‘部院结合、厂所挂钩’、‘实行党的一元化领导’”的方针原则，主机、辅机设计研究所分期分批脱离六院，划归三机部直接领导。到1973年，以六院（航空研究院）为主体的科研体系基本建成。与此同时，负责生产的三机部也成立了一批技术基础研究所和工厂配套主机设计研究所。1961年4月三机部航空工业局决定在北京成立了精密机械研究所（后称303所）和计量检定所（后称304所）；1970年10月，决定在原第四〇研究所标准化、新技术推广部分和部机关一〇三办公室（负责援外技术资料）的基础上成立了综合技术研究所（301所）。20世纪70年代后期，三机部决定在洪都320厂成立了飞机设计所（650所）、海防导弹总体设计所（660所）；在大三线建设航空工业最大的贵州011基地成立了贵州歼击机设计所（一所）、贵州喷气式发动机设计所（二所）。

在党中央“科学技术是第一生产力”方针指引下，航空研究院支撑了1978年7月20日发布的国家首个《1978—1985年航空工业科学技术发展规划纲要》，梳理了极具前瞻性、系统性和指向性的航空10大专业关键技术，提出8个关键项目和10个专业的199个重大课题研究，为我国在“七五”期间首次实行预研计划单列奠定了基础。牵引和组织了“七五”“八五”“九五”航空科技预研先研，吹响了我国航空工业向第三代航空装备跨越的号角。第三代航空武器装备核心技术均发端于中国航空研究院。

1978年7月22日至8月2日，三机部在天津召开航空科学技术工作会议，会议落实国家科学技术大会精神，为适应航空预研工作的顺利开展，决定将六院的任务调整为管理基础研究、应用研究和预先研究，将型号发展的管理工作移交给各专业局。调整后六院管理单位还有12个机载和基础研究所、2个试制工厂、4个医院和1个仓库。1979年3月，经国务院批准，三机部六院工商注册“中国航空研究院”为对外交往的名称。

这一时期，我国航空武器装备自主研制取得重大突破。1969年7月5日，作为由六院主抓的型号工程，我国自行设计、自行制造的第一架高空高速歼击机歼8首飞成功。以

顾诵芬同志为代表的由新中国自己培养的一大批中青年航空科技人才在六院迅速成长起来。1979年12月歼8飞机实现设计定型。在技术攻关过程中，总设计师顾诵芬3次乘飞机跟飞，近距离观察歼8飞机尾部流场情况，攻克了歼8飞机跨音速抖振问题，成为了航空史上的一段传奇。

这一时期也是气动、强度试验等重大科研设施扩建时期。1975年12月，原由六院代管的凤洞建设指挥部仍归国防科委领导，但指挥部所属1702研究所的两个研究室（沈阳703室和哈尔滨103室）仍归六院。六院将703室扩建为沈阳空气动力研究所（626所），103室扩建为哈尔滨空气动力研究所（627所）。1982年3月，为加强热强度的研究试验工作，三机部六院决定将飞机结构强度研究所（623所）的热强度部分扩建为航空结构热强度研究所（629所）。

## 四、中国航空工业建成独立完整、成龙配套的航空科学技术研究体系。

1982年6月，在国家机构改革大背景下，三机部改为航空工业部，六院的科研管理职能与部机关进行了合并。中国航空研究院只保留了研究生培养和国际科技合作两项职能。此后，航空工业管理体制、航空科研管理体制均在不断调整。航空科研体系各个研究所的隶属关系，随着国防工业、航空工业管理体制的变化而变化。有的根据主业发展的需要进行了整合。

1982年8月，为承接六院机关部分人员和加强软科学与系统工程的研究，在六院旧址成立了航空工业技术经济研究所（620所）。1984年，为提高航空测试技术，航空工业部决定将原六院所属上海、北京两个测试仪器设备试制厂（573厂和574厂）改建为633所和634所。1992年1月，航空航天工业部决定将623所、629所合并，组建中国飞机结构强度研究所（新的623所）。同年5月，航空工业部将1979年11月就归建的三机部国营3367厂改建为航空航天工业部复合材料特种结构研究所（637所）。此外，于20世纪70年代在上海市成立的大型飞机设计研究所和江苏省无锡市成立的涡轮轴发动机设计研究所，将按照专业归口的原则，先后划归航空工业部统一领导，分别改称640所和614所。

至此，我国航空工业已拥有研究设计机构32个，其中飞机设计研究所6个、航空发动机设计研究所3个、机载设备设计研究所8个、专业研究所15个。另外还有直属于主机工厂的研究设计机构4个，其中飞机设计研究所2个、航空发动机设计研究所1个、海防导弹总体设计所1个。此外，航空工业所属的其他单位、工厂，有的也根据自身发展需要设有自己的研究设计机构（所或室）。中国航空工业体系建成了一个独立完整、成龙配套的航空科学技术研究设计体系，这是新中国30多年国防工业发展建设史和综合国力发展史上的重大成就！

## 五、新时代中国航空研究院迈上航空报国、航空强国新征程。

改革开放以后，中国航空科研体系不断改革调整，能力不断丰富提升，成为了中国特色社会主义事业的重要物质技术基础之一，支撑着我国航空工业的快速发展和先进航空产品并喷式的涌现，重大试验设备达到世界先进水平；航空发动机已列入国家重大专项，即将整体突破；高性能推进系统、自主控制技术、先进火控系统、电子综合系统等机载系统突飞猛进；歼20、运20、直20正式列装，歼15飞机把我们的武装力量送到了海天远海；民机ARJ21-700、“新舟”60已批量生产和商业运营，C919、AG600已成功首飞，中国航空工业已经具备研制高性能民用航空产品的强大能力。

2008年11月，航空工业一、二集团合并为中国航空工业集团公司，将中国航空研究院作为10个功能板块之一进行管理。2016年8月，为落实国家创新驱动发展战略，深化国有企业改革，推进科技体制改革，加快航空科技自主创新，中国航空工业集团公司决定，以中国航空研究院为基础，整合中航工业基础院、中航工业经济院相关单位和业务，新组建的中国航空研究院，作为集团公司直属单位进行管理。组建新的中国航空研究院业务定位于“聚焦航空科技‘战略型、整体性、前瞻性、基础性、共用性’技术研究，努力成为自主创新的大本营、航空尖端科技发展的引领者。”

2020年，中国航空研究院已经走过了60年的风雨征程。60年一甲子，尽管随着国家对航空工业的改革，航空研究院不断调整办院体制和研究方向，但对党忠诚、为国分忧、勇于创新、甘于奉献的红色基因始终不变，航空报国的初心始终坚守，航空强国的使命始终不渝。广大航空科技工作者栉风沐雨、中刻苦攻关，许党报国，谱写了许多可歌可泣的篇章，推动着中国航空科学技术不断提升前进，为中华民族和人类航空事业发展做出了突出贡献。站在新时代的历史起点上，中国航空研究院将始终牢记习近平总书记建设航空强国嘱托，积极践行新发展理念，深入探索航空科学技术领域新型举国体制的有效路径，构建国家航空科学技术领域战略科技力量，积极对标国际先进水平，创新驱动，跨越鸿沟，为我国航空工业跨越发展寻找新质发展动力，为国家主权、安全和发展利益提供航空科技解决方案，为航空梦、中国梦的实现再建新功，为人类文明和进步再做新的贡献！

（中国航空研究院供稿）

# 雄关漫道

## ——纪念中国航空研究院创建60周年



2016年10月，中国航空研究院重组整合。



2017年1月，国防科技工业航空技术创新中心成立。

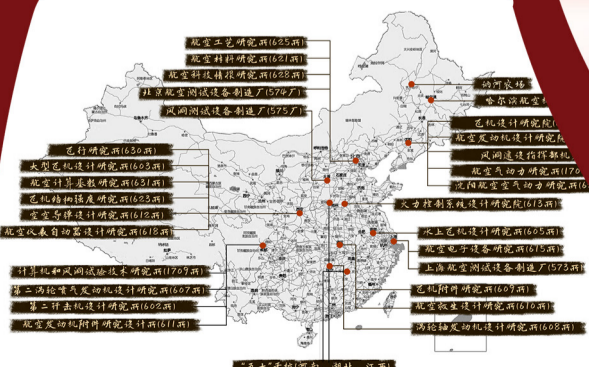


2019年4月，中国航空青年科学家论坛。



2020年9月，中国航空研究院研究生院揭牌仪式。

1969年7月5日，歼8飞机首飞。



20世纪70年代，一个独立自主而相对完整配套的中国航空科研体系基本建立起来。