

功德园
学界大家 8
——云铎

■编者按:在雨花台功德园,长眠着很多科学家和艺术家,他们的名字也许您并不熟悉;天文、土壤、古生物、化工、物理、水利、航天……他们的科研也似乎离我们的生活很远。但就是这样一群人,为我们生活的时代做出了卓越的贡献。《发现》周刊联合雨花台功德园共同推出“学界大家”,为您介绍这些学界风云人物的传奇故事。



云铎(1911年-2009年):江苏镇江人,我国著名航空工程专家和教育家,江苏省第一至第五届政协委员,南京航空航天大学教授,历任南京航空学院航空机械工程系主任,基础部主任和高等教育研究所所长,长期从事航空机械工程领域教学、科研、生产、教育管理工作。在本科生、研究生培养中,以教学严谨,管理有序见长。1978年被评为教授,并于古稀之年加入中国共产党。1985年被授予江苏省优秀教育工作者称号,1986年被南航评为优秀共产党员,享受建国初期回国定居科技专家待遇和国务院政府特殊津贴专家待遇。2009年11月28日,因病医治无效,在南京逝世,葬于雨花台功德园,享年99岁。

云铎:二战中为驼峰航线保驾护航

“我父亲是个说话很风趣的人,亲和儒雅,人缘很好。告别仪式上有不认识的人前来吊唁致哀,其中年长的多是他的同辈、同事和学生,幼者则是宿舍区里的邻居子女,大家都很怀念他这位和蔼可亲的老人。其实他一生经历也颇为坎坷,不过极少对他人提及往事,功劳、喜悦也好,失意、愁苦也罢,作为家人至亲,我都没有听他直接说起。因此很多关于他的种种‘故事’,我也是听别人转述才得知一二,比如他曾经为驼峰航线的安全运行提供了绝妙的应急方案,抗战胜利后他曾被派至台湾接管日本军用飞机厂……”近日,云铎教授的儿子在家中将其父亲跌宕起伏的一生向记者娓娓道来。

现代快报记者 戎丹妍



艰难的驼峰航线。驼峰航线是二战时期中国和盟军一条主要的空中通道

受父亲影响有强烈的民族意识

云铎出生于1911年的夏天,他的父亲曾任清朝翰林院的庶吉士,会蒙古、满、汉三种文字,因厌倦官场的尔虞我诈与腐败,很早就退隐官场,回到老家江苏省镇江市,过起了舞文弄墨的闲逸生活。

老人是位很有民族气节的人文人,日寇占领镇江时,曾“请”他去伪政权任职,他得知后连忙躲到镇江郊区的芦苇荡中,藏了三天四夜不出来,因为一度站在水中甚至还发了高烧,但决然不出来为伪政权工作。以后还告诫子女,都绝不可任伪职,否则就是汉奸。这件事对云铎的影响可谓不小,在以后的岁月中,他也一直坚持做人清清白白,有民族气节。

1927年,云铎被父亲送往南京的金陵大学附中求学,让他接受更好的教育,而云铎也没有辜负父亲的期望,以优异的成绩考

取了金陵大学电机工程系。在金陵大学,他成绩优秀,毕业后考取了庚子赔款公费留学。他确认考取后才告诉家里,父亲知道后很同意他的做法。于是,1934年,云铎踏上了异国求学的旅途,远赴意大利都灵大学航空空气动力学专业深造,后又进罗马大学攻读航空研究班,成为我国最早公派出国攻读航空工程的学生之一。

抗日战争爆发后,中国空军技术力量薄弱,在战争中多次受挫,远在海外的云铎一心想把所学报效祖国,1938年学成后,他毅然回到抗战如火如荼的国内,被分配到国民政府航空委员会,开始为中国航空事业效力。在此期间,他曾主持过HAWK75式美制飞机的试飞工作,后被派往缅甸,负责中缅边境的中央飞机制造厂和陈纳德航空志愿队双方的沟通与协调工作。

驼峰航线上组织往国内发送教练机

1942年初,云铎和中国空军第四大队队长赖逊岩被调去印度加尔各答,目的是组织运输中国抗战战略物资,当时云铎的身份是国民政府航空委员会全权代表。

到加尔各答的第一件事,就是往国内发送一批教练机。1942年中,有30架莱茵教练机运抵加尔各答,对这批教练机,昆明空军学校已经望眼欲穿。

但是,由于在驼峰航线上飞行的飞机,无论是DC-2还是C-53和C-47,都是舱门很小或容积有限,无法承载这种教练机再飞回国内,而莱茵机本身也因航程有限,马力小,无通讯设备等问题无法直飞回国。

云铎向加尔各答的英国皇家空军221中队K中校求助,K中校也拿不出好办法。看着这么好的飞机没法运回国,云铎的心往下沉。不过,一位英国飞行员的玩笑给云铎带来了启发。

那是一次发动机地面面试车后,一位英国飞行员跳下飞机座舱,对云铎说:“等你们把它运回国,可在后座带些奶粉、药品。”

英国飞行员本是一句玩笑话,他知道抗战中的中国物资匮

乏,教练机又是双座,空着也是空着,能捎带些紧缺的物品何乐而不为。但云铎听到这话,脑中一个闪念——既然能带“紧缺的物品”,为何不能带个油箱……

想到这里,云铎马上向上级报告。上级听到这个想法,也觉得很好,并嘱咐云铎再认真地和英国方面研究一个可靠的方案。经过一番讨论,中英双方都一致认为,这个看似大胆的计划是可行的,但同时也提出,有出现严重事故的可能。

但此时情况紧急,即使有危险也必须尝试,几天后,第一批接机的九名飞行员就搭着中航飞机经驼峰来到加尔各答。接着就是制定详细飞行路线,云铎不仅把中航经常穿越“驼峰”的飞行员请来,也把美军、英军有经验的飞行员请到场,各抒己见,最后一致认定,在汀江加满油起飞,避开高峰,经密之那,然后在暹町循滇缅公路上空回国。

正式起飞那天,依据汀江气象台的报告和刚从“驼峰”回来的飞行员给出的空中气象数据,9架莱茵教练机在汀江机场依次起飞,在空中完成编队后,结伴向着“驼峰”,向着祖国飞去。



留学归国参加抗战时期



接待美国学者访问



参加宏光空降设备厂50年厂庆



晚年留影

日本战败后曾到台湾接管日本航空工厂

1945年8月,日本战败宣告投降,成都国民政府航空委员会第三飞机制造厂接到紧急通知,去台湾接收日本航空工厂。此时云铎正是第三飞机制造厂的厂长,于是接管的任务自然也落到他的身上,9月初,他带着两位下属乘坐日本军用运输机飞抵台北,在台北松山机场,他们受到台北民众的热烈欢迎。

在接管过程中,云铎充分利用台胞的帮助,工作有条不紊地展开。但是,一些国民党军官在接管过程中暴露出的腐败贪污问题也开始触动云铎的心,使他意识到国民党的统治岌岌可危。

后来,云铎留任台湾台中第三飞

机制造厂厂长,负责管理生产PT-17型初级教练机。1948年2月,第一架飞机试飞成功,接着成批生产迅速有节奏地展开。为了确保飞机质量,云铎制定了一整套完整又严格的生产验收制度,其中每完成9~10架,即由空军派人到厂试飞验收,全程中没有发生过任何事故。

而在严格管理的同时,云铎也增添了一些温情的规定,比如为了使职工对经过努力取得的成果更感亲切,每架飞机试飞之日,就以本厂职工家属当日诞生的婴儿名字为该机命名,印制于机身上。另外,为了增加信心,云铎每次去台北开会,也会乘坐本厂自制飞机,朝夕回。

在南京参与筹建宏光降落伞厂

1948年底,云铎因政治问题受到牵连,被国民党解除公职以考察名义派往国外。1949年,正是国民党政府风雨飘摇之时,美国归来途经香港的云铎萌生了不去台湾回内地的愿望,并向内地一位友人透露了这一想法,时任中国人民解放军空军高级将领的刘亚楼等人得知后,联名写信给相关组织,安排云铎到天津报到。于是,云铎带上家眷,在地下党组织安排下,躲过特务监视,秘密登上了北上的轮船,于1949年12月抵达天津。根据组织的安排,他被分配到重工业部航空组工作。

不久,云铎被派往南京参与筹建宏光降落伞厂,并出任总工程师。该厂是新中国第一批建设的航空工厂之一,当时我国缺乏生产降落伞的相关技术,完全靠苏联提供技术支持,云铎虽是学航空出身,但降落伞

生产主要依托纺织技术,在这方面他完全不熟悉。于是云铎开始突击学习俄文,翻译苏联降落伞技术资料,另一方面购买设备、材料、培训人员、安排试制等各项工作,克服了重重困难,终于拿出了样品。这是我国生产的第一具仿某飞机降落伞。

当时,南京航空专科学校(南京航空航天大学前身)校长邓永清正在全国范围内广招英才。1954年,云铎被派到南航工作,先后在航空机械工程系任主任,1958年又调到南航附属工厂任厂长。当时正值“大跃进”时期,工业和农业都急需动力机械,领导给工厂下达生产1015型柴油机任务。云铎发挥组织管理特长,调动全厂职工的积极性,攻克技术难关,终于制造出合格产品,并开始批量生产,3年中产量达到一千多台。

课堂上平易近人,受学生喜爱

作为一名教师,云铎的本职工作也非常出色,他曾编写过一本机械工程教材,把机器中的每一个零部件都分解开来,供学生详细了解。而他的课堂讲学也非常生动活泼,一位学生后来就说起这样一件课堂趣事:某年冬天,上云老的“材料力学”课,外面下起了大雪,班上很多来自南方的学生包括他在内,都纷纷扭过头往窗外看,再也无心听课。这时,云老突然停下讲课,大家感到不妙,等着挨批!过了几秒钟,云老说话

了:“停课5分钟,大家出去看下雪!”我怀疑自己是不是听错了,同学们也都不敢动。这时只见云老师微笑着说:“我也想看雪呢!”于是大家都像猴子一样涌出教室看雪了。

这也许就是云铎风趣、平易近人的地方。通过他家人的讲述,记者发现云铎教授的事业道路并不顺利,文革时也受到冲击,但他一直都用这种乐观风趣的方式应对,度过了不平凡的一生,赢得了众多同行、学生、友人的敬重。