

美国华侨的 航空救国活动

■ 方雄普

早在辛亥革命前后，美国华侨中的一些仁人志士就开始热心航空事业了。1909年9月21日，冯如驾机在奥克兰上空试飞成功，从而成为第一位设计、制作飞机并驾机飞上蓝天的中国人。辛亥革命后不久，他携自制飞机回国服务，不幸在1912年的一次飞行表演中遇难。1916年美洲飞行学校在旧金山附近的红木城创办。随后不久，美国华侨又分别于1919年和1922年成立图强飞机公司和中国旅美航空学会等机构和组织。20年代初，檀香山华侨杨仙逸曾任广东大元帅府航空局局长，在此期间，他在广州大沙头装配了国内第一架飞机。后来杨仙逸随师东征，于1923年9月20日在博罗以身殉国。为表彰杨仙逸的业迹，孙中山曾建议以杨仙逸牺牲的日子为空军纪念日，并于1924年在广州创办了以“仙逸”命名的空军学校。所有这些，为中国早期航空事业的发展奠定了基础。

“九·一八”事变后，美国华侨的爱国热情日益高涨。纽约、波特伦、旧金山、洛杉矶、菲尼克斯、图森、芝加哥、底特律、匹兹堡、檀香山等地的华侨，都曾积极办过航空学会或航空学校。据1932年的估计，当时要求入航校受训，以便将来学成回国服务的华侨青年，就有5 000余人。①由此可见，航空救国的活动迅速发展到了一个新的阶段。

美国华侨创办的航空学校中，较为突出的有波特伦的美洲华侨航空学校和旧金山的旅美中华航空学校。②

1931年10月10日晚，波特伦的华侨举行集会，演出爱国话剧《万宝山惨案》，邀请赴美募款的黄兴夫人徐宗汉女士讲演，当晚即成立美洲华侨航空救国会，并于第二天开始筹建美洲华侨航空学校。该校的宗旨是：训练航空人才，对外为巩固国防，尽力杀敌；对内为发展航空事业，永不参加任何政争内战。课程有航空理论、技术和国耻史等，并购有教练机，聘请美国航空师为教练。美洲华侨航空学校在这一年的12月13日开学，至1933年因经费困难停办，前后办过两期，共有学生36人，其中回国服务的32人，有4人后来曾任中国空军的大队长。

旧金山的旅美中华航空学校有教练机数架，课程设有机械原理、航空原理、空战战略、国耻史等。此外还有初级飞行术、高级飞行术、夜间飞行术、军事飞行术等，并通过实际操作，使学员熟练掌握这些技能。该校于1933年7月创办，1941年初解散，8年间共办3期。1934年春，第1期学生20人毕业；1937年初招收第2期，13名学员均为高级班；1938年招收第3期，其中飞行生30名，机械生22名。3期学员毕业后，大部分分批回国。

美国华侨对这两所航校给予很大支持。波特伦的美洲华侨航校创办不久，林若泉医生即捐教练机一架，后来俄勒冈州华侨救国统一会又多方集资10万美元，购战斗教练机3架，命名

为“民族”、“民权”和“民生”号，供学员训练之用。旧金山的旅美中华航校也是如此，华侨不仅捐资购机，而且踊跃为航校输送人才。例如第3期学员，就分别来自旧金山、洛杉矶、西雅图、芝加哥、纽约、夏威夷等10余个城市和地区。

除上述两所航校外，芝加哥三民飞行学校、底特律航校的中国学生班、匹兹堡航空侨校、洛杉矶华侨航空学校，以及波士顿、纽约、凤凰城的航空救国会等组织，也先后培养了一批华侨飞行技术人员。

中国国内第一所航空学校，是设在北京郊区的南苑航空学校。这所航校聘请法国技师，于1913年创办，1928年取消，前后15年间办过4期，毕业的学员共计158名。^③在此期间，广东、东北、云南等地，也曾办过航空学校或用其它方式培训飞行员，不过大多成绩平平，人数不多。例如，云南航空学校1922年冬开始筹备，1926年第1期毕业的学员才有12人。^④由此可见，当时在国内能掌握飞行技术的人才还是很少的。据美籍华人侨史学者麦礼谦先生统计，抗战前夕和抗战期间回国服务的美国华侨青年航空人员约有200人左右。^⑤这些飞行技术人员的回国，大大充实了当时中国空军的力量。

中国人民的抗日战争是在敌我双方军事力量十分悬殊的情况下进行的，空军更是如此。抗战开始的时候，中国空军能派上用场的飞机只有320架，而日军仅在东南一隅的飞机就有500多架。尽管如此，中国飞行员士气高昂，常常以寡敌众，打过一些漂亮的空战。1937年8月14日，日本轰炸机群袭击杭州笕桥基地和广德机场，中国空军击落敌机9架，而自已无一伤亡，取得了0比9的空前大捷。至1938年底，中国空军共击落敌机227架、击伤44架、炸毁140架，并炸沉敌舰1艘、炸伤敌舰159艘，其中包括航空母舰1艘。此外，中国空军还执行过几次远航军事任务。1938年2月23日，中国空军出动36架战机袭击台北的日军机场，炸毁敌机40架后，全部安全返航。1938年5月19日夜，中国两架军用飞机从汉口起飞，在宁波加油后飞抵日本的长崎、福冈、久留米、佐贺及九州几个城市的上空散发反日的传单，然后又安全返航。这是日本本土有史以来第一次被他国飞机袭击。^⑥

随着战争的深入发展，空战也越来越频繁、激烈、残酷。据统计，8年抗战中，中国空军消耗的教练机710架、运输机55架、驱逐机1229架、轰炸机473架。^⑦中国空军因此而付出的代价，也是相当大的。美国华侨飞行员回国后，绝大部分加入中国空军行列，他们与国内飞行员一道，保土卫空、杀击日寇，喋血疆场，战功卓著。例如，被人称为空军虎将的黄洋扬、陈瑞钿，同是毕业于波特伦美洲华侨航空学校第1期的学员。黄洋扬曾任空军大队长，击落敌机8架而名震四方。陈瑞钿回国后先任笕桥航校教官，后参加对日空战，击落敌机1架。在保卫武汉的空战中，他用自己的飞机直撞敌机，使敌人魂飞胆裂，在窜逃中粉身碎骨。1939年冬，在崑崙关战役中，陈瑞钿的机座被击中而身负重伤。空战中，象这样的事例比比皆是，而牺牲者更不乏其人。他们的英雄之志，使敌人胆寒，令人民鼓舞。

1932年1月28日，日本帝国主义出动海、陆、空军大举进攻上海，上海军民奋力反击，这就是有名的“一·二八”淞沪事变。2月6日，日军飞机轰炸真茹机场，黄毓全随即驾机迎敌，但不幸机毁身亡。黄毓全，祖籍广东台山，1905年生于美国加州玛利士委，早年曾在芝加哥三民飞行学校学习，1926年回国，1930年任中央航空第6中队副队长。在“一·二八”事变期间，中日两国空军首次交战，黄毓全是中國空军为抵御外侮而牺牲的第一位飞行官。^⑧1934年回国的美国华侨青年黄新瑞，曾任飞行大队长，先后击落敌机17架，但在1942年3月14日

的成都空战中殉职。抗战期间，为国捐躯的美国华侨飞行员共计有数十人。

抗战期间，美国华侨女飞行员的出现也引人注目。广东恩平县人张瑞芬，早年赴美，曾考入林肯航校，1932年获美国航空执照。在张瑞芬的影响下，华侨女青年李月英、黄桂燕进入波特伦的美洲华人航校第2期学习，1933年2月间，她们经西雅图乘船归国，要求随军服役，但因当时的中国空军没有女飞行员而未能如愿以偿。1934年黄桂燕在国内染上瘴气病逝，李月英返回波特伦任飞机驾驶员，后因飞机失事而丧生。尽管他们未能为抗战直接出力，但千里迢迢归国要求加入空军，其凌云壮志不仅为当时受歧视的中国妇女争出了一口气，而且对抗日军民也是一个鼓舞。

美国华侨的航空救国运动，造就了一批飞行技术人才，它为中国人民的抗战胜利，和后来航空事业的发展，作出了的贡献，其光辉业绩彪炳千秋，其英名永垂青史。

注释：

①《南大与华侨》，1932年1月，第10卷2号，第40页。

②刘伯骥《美国华侨史》（续编），第15章，台北黎明文化事业股份有限公司，1981年版。

③杜裕源：《南苑航空学校》，中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编：《文史资料选辑》，第10辑，第146页。

④张汝汉：《云南空军始末》，中国政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编：《文史资料选辑》，第25辑，第170页。

⑤麦礼谦：《美国华侨简史》，（美）《时代

报》，1981年11月25日。

⑥周一行：《日本侵华史实录》，台中市惠华出版社，1982年版，第320、220、267、301页。

⑦同⑥，第478页。

⑧关于黄毓全牺牲的时间，刘伯骥：《美国华侨史》（续编），第721页，和台山的黄毓全烈士纪念碑文，认为是2月5日；而（美）洋人：《一·二八松沪事变中日空战记详》，则认为认为是2月6日，香港《广角镜》杂志，1988年第1期。

本刊1988年第1期勘误表

页	行	误	正
4	12	374737万人	374737人
6	5	4437	443.7
6	6	32	3.2
6	7	26	2.6
6	8	12	1.2
6	9	4607	450.7