

一年的运客总数接近七亿人次,估计今后二十年内,至少将增加三倍。随着航空运输的发展,乘飞机和乘火车、轮船和公共汽车同样方便。

热爱航空的中国人民

很早以来,勤劳勇敢的中国人民就对长空翱翔充满了憧憬。二千多年前的诗人屈原,咏叹过以凤凰为车,以玉龙为马,飘忽地御着长风去天空旅行。一千多年前,后汉武梁墓室的石壁上,刻下了长有两翼的飞人图像。这些文化艺术遗迹说明我国人民的航空理想真是源远流长啊!

我国古代劳动人民创造的科学技术,曾居于世界前列,许多伟大的发明对今日航空起了重大的影响。



在公元初的史书中就记载了我国最初的飞人,以鸟翼为翼,全身粘着羽毛,飞行数百步。这可能是人类最初的滑翔飞行尝试。

竹蜻蜓是飞机上螺旋桨和直升机旋翼的前身。它由我国传入欧洲后,一直被称为“中国陀螺”。

风筝与滑翔机的飞行原理相类似,唐朝的时候,在军事上就曾经使用风筝求援。

清末民国初期是中国社会大变革的时期，也是我国航空事业的孕育时期。这时飞机刚刚诞生不久，一些外国人曾携带飞机来华表演，其中有法国人环龙、俄国人库司敏思齐等，引起了人们的兴趣。

在有远见的中国人中，此时也出现了不少研究飞机的工程师和飞行家，他们大多数是先在海外学习然后回国的，并且参加了孙中山先生领导的民主革命事业，这些航空先驱者中最著名的是冯如、谭根和杨仙逸等人。

冯如出身于贫苦的农民家庭，十二岁由广东漂泊到美国旧金山打小工糊口。他完全依靠惊人的毅力，边工作，边学习，成为一个出色的工程师，曾发明“打桩汽机”和其他机器。

1907年9月，冯如对飞机发生了极大的兴趣，在旧金山以东的屋仑开设了飞机制造厂，第二年4月制成第一架飞机，试飞时却没有成功。不幸，制造厂又失火。冯如虽然连连遭挫折，但毫不灰心，接连又制造了第二架和第三架飞机，终于在1910年6月试飞成功。这是第一次中国人驾驶自己设计、制造的飞机飞行，当地的《旧金山观察者报》报道这条消息时说：“在航空领域中，中国人把白人抛在后面，天才的中国人冯如自己制造飞机并装上自造的发动机进行试飞……”

冯如在设计制造这架飞机时，参考了当时著名的莱特飞机和柯蒂斯飞机的外形，采用双翼鸭式布局，撑杆式菱形机身，发动机安装在下翼中央，螺旋桨是推进式，操纵面在

机身前端。他的飞机的特点是选用了大马力的 V 型气冷发动机,并选用优质中国丝绸作蒙布,使性能有很大提高。

同年 10 月,冯如带着自己的飞机参加了旧金山举行的国际飞机比赛。年轻的飞行家头戴风镜和飞行帽,脚着长统皮靴,英姿勃勃,灵活自若地操纵飞机,高度达到了 200 米,速度每小时 100 公里,绕着海湾飞行了一圈,飞行距离约 30 公里,成绩为全场之冠,荣获国际飞行协会的优等证书。这一次参观的各国人士和华侨很多,都一致赞扬中国飞行家的成就,并且在报纸上发了报道。

冯如制造飞机成功之后,誉满海外,美国人争相聘请他教授飞机技术。但是,冯如是一个热情的爱国者,他制造飞机的目的就是为了祖国的富强。为此,他拒绝了一切邀请,决心带领他的飞行助手和技术人员一齐返回祖国。回国前夕,冯如在与旧金山一海之隔的奥克兰市作离美前的最后几次飞行表演,当时正逢伟大的革命先行者孙中山在那里宣传。孙先生看完冯如的飞行表演后,欣喜地发表谈话:“我中国有杰出的人材了!”,并语重心长地勉励他把才智献给祖国,从而坚定了冯如不为封建专制的满清政府效劳,并投身革命的信心。

1911 年初,冯如带着两架飞机和他的助手,千里迢迢,返回祖国,并在广州成立了“广东飞行器公司”,准备采用竹木等本国材料,制造飞机。

1911 年 10 月,在武昌爆发了辛亥革命,11 月 9 日,广东军政府加入革命行列,冯如立即和他的助手建立了革命

军的第一支空军。

1912年8月在广州附近的燕塘举行的一次飞行表演中，冯如的飞机升高近百米，因转舵过急，飞机失速下坠失事，冯如身负重伤，临牺牲前还勉励在场的学生说：“不要丧失前进的信心，要知道，飞行中的牺牲是难免的……”

二十九岁的冯如为中国的早期航空事业献出了生命，他象一株美丽的蒲公英一样，把飞行的种子撒落在祖国的土地上。在雄伟的黄花岗七十二烈士墓左侧，长眠着这位航空先驱者。在他的碑塔正面，篆刻着一行大字：“中国始创飞行大家冯如君之墓。”背面是孙中山临时大总统命令。左右两侧铭刻着他动人的生平事迹。

差不多和冯如同时，另一华侨青年谭根也独立设计制造出一架水上飞机，在1910年举行的万国飞机制造大会上夺得了水上飞机冠军。这时谭根年仅二十一岁，是参赛会的唯一东方人，他的成绩压倒了不少欧美各国的飞行名手，可算中国的无上光荣。他曾得到万国飞行协会的证书，也是美国凌空总会的会员，又担任过美国凌空杂志的通讯记者。

1912年，留美华侨发起组织“中国飞船公司”，制造水上飞机，聘请谭根主持公司并担任总教练。谭根先后在檀香山、日本、菲律宾等地作飞行表演几百次，在小吕宋设厂制造军用飞机，还办了飞行学校，培养出不少人材。可惜谭根缺少崇高的理想，后来放弃了航空活动，没有为祖国继续做出应有的贡献。

在中国民主革命时期，对早期军用航空做出过卓越成绩的是杨仙逸，他被孙中山誉为“革命空军之父”。

杨仙逸出身于檀香山华侨巨商家庭，在夏威夷大学求学时即加入同盟会，辛亥革命后考入美国加弥斯航空专门学校，学习飞行。1918年，杨仙逸学成归国，孙中山为了鼓励这位有志青年，特意题辞相赠：“志在冲天”。

1919年，孙中山任命杨仙逸为革命军飞机队总指挥。杨仙逸的父亲杨著昆是孙中山先生的一贯赞助者，一次捐献飞机五架。

1920年，革命军的飞机队多次出动支援地面部队作战，轰炸了淡水、平潭、马鞍山、虎门等地的敌军阵地，直指广州。杨仙逸亲自驾驶水上飞机，从虎门河面起飞，空袭设在广州越秀山南麓的广东督军署。保证了驱逐军阀战役的胜利。

1923年3月，杨仙逸担任航空局长，并在广州“红屋”成立飞机工厂，试制飞机。于同年8月制成一架军用轰炸机。机身用木材制成，装有炸弹架，可携带50磅重的炸弹四枚。这架飞机是双翼飞机，翼展10.16米，机身长6.4米，重量约730公斤，最大速度可达每小时120公里。发动机是美国制造的OX-5，90马力。这是我国自制的第一架军用飞机。飞机制成以后，按照孙中山的意见，以宋庆龄在美国求学时所用的名字“乐士文”(Rosamonde)来命名，并将这个名字写在发动机舱的蒙皮上。

1923年7月，孙中山和夫人宋庆龄亲自参加了命名典

礼。飞机由飞行员黄光锐驾驶，孙夫人乘坐，在广州市上空转了两圈，然后平稳下降，这时场上掌声雷动。从此，著名的乐士文飞机就参加了革命军的战斗行列。现在，人们在宋庆龄主席故居还能看到乐士文飞机的模型。

杨仙逸担任航空局长兼飞机厂长职务后，公务非常繁忙，但在军情紧急时常常亲自驾驶飞机，直接参加战斗，奋勇当先。1923年9月，革命军久攻惠州不下，杨仙逸决定在梅湖河面工程船上改装水雷为炸弹，准备为攻城部队开辟通道，不幸水雷爆炸，当场牺牲，时年三十三岁。杨仙逸以其光辉短暂的一生，谱写了“志在冲天”的壮举，对我国早期航空事业作出了巨大贡献。他的墓迁葬到现在广州市的黄花岗公园内，墓门上有一架昂首起飞的飞机浮雕，象征着他奋飞不止的精神。

半个多世纪过去了，人们仍旧缅怀这些为祖国富强而献身的航空先烈。

新中国成立以来，我国逐步建立起强大的航空工业。1954年8月1日，江西洪都飞机制造厂制造出新中国的第一架飞机——雅克18教练机，它是用的五气缸星形活塞发动机。1957年



雅克—18

12月23日，洪都飞机厂又制造出“运5”多用途运输机。这是一种可载12名乘客的双翼飞机，可用于农业、地质、救护和航空体育。1961年，我国东北飞机工厂自行设计和制造



强5



初教6

的“初教6”飞机经国家正式鉴定，投入成批生产。它是训练飞行员必需的一个机种，通过它才能过渡到驾驶高级喷气式教练机。这种飞机获得了优

质产品金质奖章，出口到许多国家去。

为了建设强大的空军，必须用先进的技术来装备。我国航空工厂从六十年代以来，陆续设计制造出多种型号的歼击机(战斗机)、轰炸机和运输机。这些飞机包括从亚音速到超音速的歼击机(如歼5、歼6、歼7)和强击机(强5)，近程和中远程轰炸机(如轰5、轰6)、大小型运输机(如运5、运8、运10、运11)，各种直升机(如直5、直6)以及从活塞式初级教练机到喷气



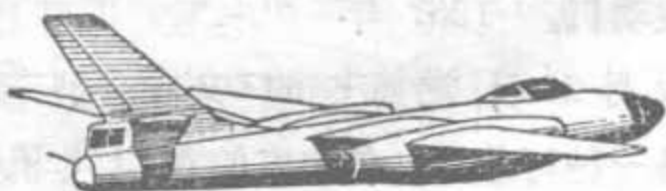
歼5



歼6



歼7



轰5

式超音速高级教练机。

为了向航空工业不断培养和输送



表6

人才,我国已有北京航空学院、南京航空学院、西北工业大学三所重点综合大学,在沈阳、郑州、南昌也办了航空高等院校。为有志献身航空的青少年开辟了广阔的道路。

今天,我国的航空事业正处于前所未有的蓬勃发展的新阶段。