



图 17 布莱克本“大袋鼠”岸基反潜机

艇。战后,大型飞船和岸基巡逻机都归属皇家空军岸基航空队。到现在还如此。

作者地址:336000 江西省宜春地区工商行政管理局

航空发展

广东航空工业与华侨

孟力

广东是我国近代航空的重要策源地,它被誉为航空摇篮,它是在孙中山航空救国思想指引下开拓、发展起来的。孙中山是我国近代航空的奠基人,华侨则是航空的先驱开拓者。飞行是这样,飞机制造也是如此。1911年孙中山旅美旧金山,一再嘱咐侨团:“安排华侨青年学习飞行技术和飞机制造”,“助成飞船队的成立,充革命军用”。广东航空工业一开始,就有它显著的特色。一是有强烈的奋发图强振兴中华的强烈爱国主义精神;二是集飞行与飞机制造于一身,既是飞行家,又是飞机设计、制造、试飞家;三是艰苦奋斗自力更生;自筹资金,自己管理;勇于实践,勇于创新;四是善于学习先进的科学技术,集自行设计制造、引进、仿制和装配、购制于一体,既依靠国内员工,又充分发挥外国专家的作用。

(一)第一个由华人在国外创办的飞机工厂

旅美爱国华侨冯如,鉴于美国莱特兄弟驾机试飞成功。他下定决心“是男儿当以救国者;吾闻军用利器,莫飞机若。誓必身为之倡,成一绝艺,以归飨祖国。苟无成,毋宁死!”以此为目的献身航空事业。1906年冯如提出“壮国体,挽利权”为宗旨研制飞机。1907年由华侨集资在奥克兰市东9街359号租了一座面积仅80平方英尺的房屋为厂房,定名为广东制造机器厂,开始了研制飞机的工作。当时还有黄杞、张南、谭耀南及朱竹泉、朱兆槐、司徒璧如等华侨青年。1908年4月,制出了第一架飞机,但试飞不成功,离不了地。1909年2月,经改进后试飞时,虽能离地,但又摔了下来。这样边总结,边改进,虽屡次失败,但他并不灰心。故每失败一次,就前进一步。1911年1月18日第七架飞机才完全试飞成功。此后多次表演都很理想,但他仍精益求精,不断完善。1911年2月5日飞行,创当时国际飞行比赛的记录。无怪乎《加利福尼亚美国人民报》9月23日发表了:《中国人的航空技术超过西方》的文章。

冯如制造飞机是自己设计绘图,自己按设计图制成模型,进行试验,再按模型制成一个个部件,然后再装配成一架飞机。飞机经过多次飞行,证明性能良好,定型之后,再造第二、三架。

(二)第一个由华侨在国内创办的飞机工厂

冯如制造的第一架飞机完全成功之后,决定将广东制造机器公司更名为《广东飞行器公司》并迁回祖国广州市,以发

展祖国航空事业。1911年3月22日抵香港,冯如一行(包括朱竹泉、朱兆槐、司徒璧如)及飞机两架、设备、器材到广州后,选燕塘为飞机制造厂厂址和飞机场。飞行器公司亦设于燕塘。由于离美时受到孙中山启发,拒绝为清政府办事,也不在两广总督府供职,因而受到刁难限制,不能公开表演飞行,致使公司业务陷于停顿。

武昌起义爆发,广州光复,成立了广东军政府。冯如当即投身革命,被任命为广东革命军飞机长,朱竹泉为飞机次长,司徒璧如、朱兆槐为飞机员。冯等受命后立即恢复了广东飞行器公司的制造、装配飞机的工作,用了三个月的时间,制成了飞机一架。(从美国带回的飞机在船运中受湿,机件锈蚀,马力不足,不堪使用)。飞机制成后还来不及北上参加作战,清王朝末代皇帝退位,清政府垮台。

冯如为普及航空知识,唤起同胞对发展祖国航空事业的认识和支持,于4月在台山侨乡作飞行表演非常精彩,非常成功。这是中国人驾驶在国内自制的飞机,第一次在祖国上空作飞行表演。不幸的是冯如于8月25日在燕塘表演时,飞行失事遇难,年仅29岁。他为始创祖国航空事业,为自己制造飞机,写下了光辉的第一页。

(三)第一个获得万国飞机比赛的冠军

1910年7月在美国芝加哥举行了万国飞机制造比赛大会,我旅美华侨谭根自行设计、自造的水上飞机获得冠军,成为第一个在国际航空比赛中夺魁的中国人。1912年4月7日在参加圣地亚哥举行的美国飞行大赛上取得成功并授予他银杯和美国国旗,被称为“东亚飞行第一人”。

可谓轰动一时,名扬海外,华侨之光。

谭根是我国航空先驱、水上飞机设计师,1910年毕业于美国希敦飞机实验学校,获加利福尼亚飞行会和万国飞行协会证书。他在华侨资助下,试制水上飞机,是世界上早期水上飞机设计制造者之一。他设计制造的水上飞机,采用新式结构,设计新颖,把发动机装在机头上,性能优于欧美国家同类飞机。

(四)美洲中华飞机制造公司

1912年香山籍(今中山市)华侨杨著昆受孙中山之嘱,在美国夏威夷檀香山创建了中华飞机制造公司(亦称中华飞行器公司)。那时伍平一任公司总理(1911年孙中山旅美时他曾担任秘书)。谭根任设计师,并培训飞行员。1913年初制成一架,由谭根试飞成功命名为“六月妖精号”。这是旅美华侨继冯如、谭根之后在国外自行制造成功的第三架飞机。现仍存有试飞之照片。

孙中山闻讯飞机制成后,非常高兴,当即电知伍平一,要谭根准备携带该机回国,参加革命军讨袁。后因各省讨袁运动相继失败,李烈均讨袁军也告失败。谭根回国一事随着二次革命的失利而作罢。

(五)美洲中华民国飞船公司

1913年伍平一鉴于华侨大多集结美国西部旧金山一带,遂与谭根在三藩市筹拟另筹组中华民国飞船公司由董事会推举粤籍旅美华侨伍平一为总理,刘省吾任秘书,赵仲江为司库,管理该公司财务。刘、赵二君为屋崙同盟会中坚,为革命筹饷出力甚多。赵回广州被龙济光所杀,后追认烈士葬于红花岗。后公司因种种原因未办成,未造出飞机。稍后谭根又设立飞行速成科,亲自授课,专门教练水陆两种飞行

技术。1915年孙中山函邀谭根回国,伍也离美去港,公司乃自行解散。它反映了华侨致力于开拓航空的精神。

(六)美洲图强飞机有限公司

1918年旅美华侨在旧金山创办了图强飞机有限公司。从当时该公司公布的缘起倡议人、创办人、董事及临时机构可说是美洲华侨各界名流创办的,有相当规模的航空公司,它的宗旨就是“作育多材,展布飞行事业,以储救国利器。”其唯一的目的是“期使吾国军界、营业界并开一新纪元”以达到“图强、福群、利国”的目的。“图强飞机有限公司缘由”可以说是华侨发展祖国航空的宣言书,它表达了“航空救国”的期望。

公司创办人、公司的经理、书记、司库、总飞机师、制造飞机师均为旅美华侨社会贤达,侨领、实业家、航空专家。航空界著名的杨仙逸、蔡司渡、陈应权、周煊等均为中坚力量。

该公司为了日后回国办厂,建立基地,曾规定集资者必为华侨和华人以免引起资产纠纷。为了避开美政府诸多限制,曾利用该公司合法身份培养华侨航空人员。1920年杨仙逸奉孙中山之命回美国培训机师,就是打着“图强飞机有限公司”的招牌办的。这批航空人员是推行“航空救国”开拓革命航空的骨干力量。其中有黄光锐、黄秉衡、杨官宇、吴顾之、马瑞麟、聂开一、李逢煊等空地勤人员。公司总飞机师、副总飞机师蔡司渡、陈应权奉召先后回国。陈应权1919年6月任援闽粤军航空队队长。蔡司渡参加第一次北伐,后任元帅府飞机队长。

(七)孙中山大元帅府飞机制造厂

1923年3月孙中山回广州再组元帅

府,重建航空局。并决定在大沙头兴建飞机制造厂,委杨仙逸局长兼任厂长。厂房就设在航空局的楼下。设备很简陋,条件很艰若,人员也仅20多个,但它是我国第一个革命的飞机工厂。杨仙逸是一位航空专家,对飞行制造精通。他秉承大元帅旨意,深知要建设一支有战斗力的飞机队,不能单靠从国外买飞机,必须自力更生,建立自己的飞机工厂,自己能生产制造飞机。在他的主持下,终于自行设计制成我国第一架战斗飞机。为了祝贺这架“我们自己制造的飞机”,孙夫人以极大的勇气参加了试飞,并同意以自己的学名“ROSA-MONDE”(乐士文)来命名。中山先生亲自主持了试飞、命名、典礼,曾致函友人称:“至于飞机,自己可以造,目前完成第一架,比之国外所造者尤甚,以后当陆续自造,不须外来矣。”其实,早在1921年在他所著“国防计划”一书中,共有要目62项,有关航空建设发展者,多达9项。包括“发展航空建设计划”,“航空建机计划”向列强定制航空新式兵器……以为仿制兵器之需。”可见孙中山始终将创建发展航空力量的物质基础,置于自力更生发展自己航空工业的基础上。这架飞机剪彩试飞后,即编入飞机队多次执行讨伐陈炯明叛军的战斗任务。孙中山从“乐士文”号飞机,看到了中国航空工业发展的光辉前景。故特为飞机工厂亲书“航空救国”四字。这也是对工厂全体职工的高度评价和勉励。

这个时期,北洋军阀政府南苑航空教练所,潘世忠于1922年仿造高德隆式(法)教练机一架。海军部马尾海军工程处由包玉藻、王佐、王孝顺于1919年制成甲一型初级教练机一架(杨仙逸曾为之试飞

提出改进意见)。该处于1928年更名为海军飞机制造处,技术力量较强,是我国早期有成就的飞机制造厂。

(八)东山飞机制造厂

大革命失败后,广东航空仍遵循孙中山航空救国遗旨,大力发展航空,特别重视航空工业的建设。1928年将原飞机修理厂扩建为东山飞机制造厂,委梅龙安继任厂长。工厂继承发扬杨仙逸烈士精神,艰苦奋斗、自力更生、奋发图强,积极开展飞机修理,并着手自行研制飞机。年底,即制成(利用旧件拼凑)飞机一架,命名为“羊城”50号。1929年夏天制造成“羊城”号飞机4架,编为羊城51、52、53、54号。1930年制造成“羊城”号飞机55、56、57、58号4架。到1933年再制造出“羊城”号阿维安飞机70、71、72、73号4架。1934年春又续造“羊城”道格斯式飞机74号一架,接着续造75、76、77、78号4架。这个飞机工厂直到抗战爆发总共设计制造了“羊城”号教练机、驱逐机、轻轰炸机等各型飞机60多架。这些飞机全部装备了航校和飞机队,受到了使用单位的欢迎,为发展航空扩建飞机队提供了必备的物质条件。广东航空发展,航校、飞机队乐于使用自己制造的飞机,也促进了航空工业的发展。这所航空工厂,依靠华侨,依靠广东自身力量,造出了这样多的飞机,被誉为当时我国最有成就的一个飞机制造厂。

(九)韶关飞机制造厂

随着广东航空的发展,飞机队的扩编,对飞机的需求量也日益增大,仅一个东山飞机制造厂难以解决。1934年初广东空军司令部决定在韶关再建一个飞机工厂(开始出于某种原因,仍称飞机修理厂)。1935年8月基本建成,该厂是一个引

进美国设备,比较先进的多功能的,除自行研制外,还仿制装配国外先进飞机。厂长先后有周宝衡、梅龙安、林福元担任,技术骨干皆为华侨,还聘用外国专家。

1935年底开始制造飞机。先是制造自己设计的“复兴”号飞机20架。1936年5月第一架出厂,该机可用于教练、侦察、射击、轰炸、通信。西安事变后周恩来多次乘它往返延安、西安。与此同时又担负仿制美式霍克—Ⅲ型驱逐机30架(实生产44架),装配“窝梯”型轻轰炸机20架的任务。韶关飞机制造厂是当时国内屈指可数的大型飞机制造厂。它所生产的“复兴”号飞机,性能甚好,可完全比得上当时国外同级的飞机。所生产的“霍克—Ⅲ”飞机,功率为745匹马力,最大时速达384公里。在抗战初期空战中发挥了作用。广东空军陈其光中队长,就是驾此飞机在太原上空击落被日寇称为“驱逐之王”的三轮宽。

1938年秋,战火迫近,广州东山飞机制造厂奉命北撤韶关,主要部分与韶关飞机制造厂合并,一起内迁云南昆明。广州东山飞机制造厂部分改为空军第十飞机修理厂。韶关飞机制造厂改名为空军第一飞机制造厂。“复兴”号的制造即停下来,将材料移作仿制苏式依—15型驱逐机。梅龙安调离任闲职。

(十)飞机制造专家人才辈出

广东在开拓航空的事业中,一开始就注意了在华侨中广泛进行航空工程人员的培养,而大部分是先攻读飞机制造,后再学飞行技术,既精通机械,又精于飞行。如谭根、林福元、杨仙逸、周宝衡、杨官宇、丁纪徐、陈秀、梅龙安、谭寿等。他们有些曾长期服务工程机务,飞机制造部门。专

门从事航空工程、科研和飞机制造的华侨有卢维溥、李其苏、邓亮、黄三旋、余仲奎、黄璇、骆维协等。从历史的观点来看,冯如为自行设计、自行制造飞机、自办工厂创了头;被誉为中国航空之父的杨仙逸,他主持设计制造了第一架军用飞机,为制造飞机奠定了基础,广东航空工业,从此发展起来。林福元、周宝衡为开拓我国的航空工业做出了突出的贡献;梅龙安是一位资历深,任职时间长、杰出的飞机设计家、制造家、有才华的飞机工厂的领导者。他

继承了杨仙逸创业精神,为开拓发展祖国航空工业做出了卓越的贡献(详见另文)。

注:本文参阅:《中国大百科全书——航空航天卷》、《航空工业史料》、《中国空军史料》、《航空史研究》、《国父与空军》、姜长英:《中国近代航空史》。

作者地址:510082 广州市东山竹丝岗二马路 39 号,广州军区空军干休所 45 号

航空发展

人民空军“机徽”的沿革

韩明阳

1949 年 10 月 1 日,党和国家要在北京“天安门广场”举行大典,与首都人民一起同庆武装夺取政权的伟大胜利。中央军委决定:由 17 架各型飞机(歼击、轰炸、运输、教练和通信联络机)组成空中分列式,通过天安门上空,接受党和国家领导人以及数百万首都人民的检阅,这 17 架飞机,有 9 架北美 P-51(野马)式战斗机、两架地海威兰 FB MK26“蚊”式战斗/轰炸机、1 架寇蒂斯 C-46D“突击队员”式运输机、两架达格拉斯 DC-3/C-47 式运输机、1 架史汀生 L-5“哨兵”联络机、两架波音 PT-17 初级教练机。这个机群,飞机的用途各异,速度不等,外型相差悬殊,大到庞然大物 C-46,小到“空中吉普”L-5。全部是蒋介石“送给”解放军的礼物。机群的阵容很不整齐,也不壮观,但它却代表了中国人民解放军一个新军种的胜利诞生。

在 1949 年“十一”前夕,这 17 架飞机,全部喷了新漆,喷上了两边配以金黄

色边缘红带的“八一”机徽。在初升的阳光照耀下放射着灿烂的光芒,显得格外的雄伟、英俊。这是最早使用人民空军新机徽的我军第一个飞行中队。

新机徽是怎样产生的呢?

1949 年 3 月,中国共产党在西柏坡召开我党七届二中全会。为了建立人民空军,会议期间,3 月 8 日,毛主席等中央首长专题听取了《东北老航校》领导常乾坤、王弼同志的工作汇报和组建空军的建议。中央决定立即成立军委航空局、为正式组建人民空军作准备。3 月 30 日,中央军委任命常乾坤为航空局局长、王弼为政委,从《东北老航校》抽调一批干部组成航空局机关,负责统一领导中国人民的航空事业。在北京市灯市口同福夹道 7 号办公。

航空局工作是十分繁忙的。

(1)组织建设:航空局机关刚建,本身需要建全组织。还要为组建空军领导机关为中央军委提出咨询方案。