

问题讨论

空军航空博物馆“乐士文”1号飞机说明辨正(上)

——兼评近人有关“宋庆龄在广州试飞”著述 黄汉纲

[编者按:黄汉纲先生的分析有根、有据,是可信的,因此本刊从49期起就修改了,即在封二上贴盖了此说。]

空军航空博物馆“乐士文”1号飞机说明(见《航空史研究》1995年增刊及第1期封里)中的“在(‘乐士文’1号飞机)举行飞机命名典礼上,由宋庆龄剪彩,并搭乘该机在广州上空飞行了两周”一节,乃属虚构,历史上并无其事。

在历史研究上,常会遇到凭想像或道听途说而虚构的事实。这些虚构的事实经一人创始,其随后者便陈陈相因,并在传抄、转引过程中,不断凭想像或传闻增添新的内容。经过一再传抄、转引、修改、增添之后,又几乎被人们认为是信史而愈传愈远,愈积愈多。宋庆龄乘坐新出厂的“乐士文”1号飞机在广州上空飞行(简称“宋庆龄在广州试飞”)便是一例。

宋庆龄在广州试飞之说,创始者并非空军航空博物馆。它只是重复别的虚构的事实;但由于空军航空博物馆是一所极具权威的航空学术机构,宋庆龄在广州试飞之说,一经该馆在陈列说明中加以肯定,其影响是极为深远的。

在宋庆龄生前,从无人说过宋庆龄曾在广州试飞。自1981年5月29日宋庆龄逝世至1994年底,北京、广州、西安、吉林、台湾省市报刊,陆续发表了有关宋庆龄在广州试飞的文章超过40篇。它们的内容由简至繁,事件发生的日期也陆续出现多种不同的说法,显示了这一事件的虚构过程。

就笔者所知,最早介绍宋庆龄在广州试飞的是《宋庆龄在广州试飞》(载《羊城晚报》1981年6月14日第3页)。该文说:“……试飞开始了。飞机上有两个座位,除飞行员外还可坐一人。在本世纪初,飞机还是比较稀罕的,何况是中国自行装配的第一架呢!孙中山环顾左右文武,问谁愿意随机试飞。当时许多军政要人,包括元帅府里

的很多男子汉都想试一试,正在这个时候,孙中山夫人宋庆龄却出人意外地走出来,表示要参加试飞……”。这一说法到了《我国早期飞行家杨仙逸》(载《文物天地》1983年第4期),可能是为了突出宋庆龄的勇敢精神,就按需要把它改为,当孙中山发问谁愿意随机试飞时,“在场的人虽然好奇,但又怕失事,都在左顾右盼,无人表态”了。以后,有关宋庆龄在广州试飞的著作便多沿袭此说,并凭想像或传闻,把内容增添得越来越详细,情节越来越完备,到了《宋庆龄与我国近代航空(二)航空事业的“探险家”》(载《航空史研究》1994年第1期39—40页),宋庆龄在广州试飞的内容,已经发展成为超过3000字的特写。

在飞机命名、剪彩、飞行典礼的日期上说法不一。空军航空博物馆“乐士文”1号飞机的说明没有交代日期,《洛士文号试飞记》(载北京《团结报》1983年8月12日)说是1923年春季的一天,《中国航空史》(台湾中国之翼出版社1993年12月出版)第55页说是1923年6月,《勇敢与中国飞机首飞同行的宋庆龄》(载北京《中国妇女报》1994年3月6日)说是1923年7月,《宋庆龄与我国近代航空》(载西安《航空史研究》1994年第1期)说是1923年8月,但都说不出到底是该季、该月的哪一天。试想,当时中国革命政府大元帅孙中山的夫人宋庆龄,冒险乘坐我国自制新出厂的“乐士文”1号飞机在广州上空飞行,飞行前又举行了隆重的命名典礼,并由宋庆龄剪彩,这样一件不单是试飞史而且是革命史上的重大事件,如果是事实,当时广州的报刊,特别是大元帅孙中山领导的中国革命政府的机关报——广州《民国日报》(现仍保存完整),必然在显著的版面,郑重地加以报导。其命名、剪彩、飞行日期,应

该很容易的查到,但这些文章,包括空军航空博物馆“乐士文”1号飞机的说明在内,都说不上来,可见这些不同的说法,都没有原始历史文献(如命名、剪彩、飞行后不久的报刊所作的报导等)作根据,因而难以令人置信。

当然,上述分析只是宋庆龄没有在广州试飞的旁证。主要的证据是广州《民国日报》1923年8月11日第3页,题为《大元帅亲临试演飞机》的报导。为了便于论证,我把这一难得的历史文献提供给读者共同探讨,现将该文献节录于下:

“大元帅连日督试飞机 查航空局自运到军用用水陆飞机后,经赶紧装配完好,连日试放(笔者按:“试放”即“试飞”),非常灵敏,如惠州总攻击有期,即行联翩出发助战。昨日下午四时,大元帅率同其夫人宋女士,顾问宋子文、那文,秘书陈友仁,副官马湘、霍恒,特派员马伯麟,化学师黄骚等,由帅府乘电轮至大沙头该局,督阅飞机演放。廖(仲凯)省长、伍(廷芳)外长、罗(翼群)总监、孙(科)市长亦先后莅止参观。局长杨仙逸将自制及新购各机十余艘排列机场,先请孙夫人行开驶礼,随派飞机师杨官宇、黄光锐、胡锦涛、林伟成、黄秉衡等分乘各机,次第演放,驾轻就熟,高入云霄。每至高度,必频打跟斗及螺旋转下,令人惊绝。大元帅及来宾均赞赏不置。更有工程师夏利·亚弼,在机翼上游行,复翻身倒乘机翼鼓掌。其胆量、技术,有足多者。各机放至六时后始已。孙夫人便坐1号自制机摄影,以为纪念。闻大元帅面喻各机一齐出发惠州,日夜轮翻驾驶轮流轰炸,务使敌人日夜不得安寝……。”(括号内注释为笔者所加)

这篇由当时当地人记当时当地事,所记事实无可怀疑的历史文献,证实孙中山、宋庆龄主持的是包括“乐士文”1号飞机在内的十余架飞机,而不是一架“乐士文”号飞机的开驶礼。宋庆龄没有“行开驶礼”之后,乘坐“乐士文”1号飞机在广州上空飞行。她是在包括“乐士文”1号飞机在内的“各机(试)放至六时”结束后,才“坐(在‘乐

士文’1号自制飞)机(上)摄影,以为纪念。”这张照片最早刊载在广州《民国日报》1923年8月24日第3页,飞机上只坐着宋庆龄一人,头戴飞行帽,但没有驾驶员同机摄影,也说明了宋庆龄没有乘坐“乐士文”1号飞机飞行。

可能有人会说,这篇所记事实无可怀疑的历史文献,还记载有在这次开驶礼之前,曾经“连日试放(飞)”,宋庆龄有没有可能在开驶礼之前的“连日试放”中乘坐“乐士文”1号飞机飞行呢?从有关事实和证据来看,答案是否定的。因为:

第一,此说不符合试飞的目的和要求。这里的“连日试放(飞)”,为的是将新出厂的“乐士文”1号飞机和新购进的飞机,通过多次试飞来测试其设计和制造是否存在缺点和错误,性能是否符合设计要求,各种新仪器新设备是否适用,并根据试飞结果加以改进,为举行开驶礼的正式试飞作准备。试飞存在无法预知的风险,特别是正式试飞前的初步测试飞机的性能是否可靠的试飞,风险更大。倘有意外,驾驶员需要凭自己的飞行技术脱险。在试飞历史上机毁人亡的事故并不罕见;1945年初,我国研驱一式驱逐机在贵阳试飞,1991年7月12日“经国”号战斗机在台湾试飞,均机毁人亡,便是随手捡来的两例。所以这时的试飞不应搭乘无关人员,以免增加驾驶员的执行试飞任务上的不便,并避免不必要的伤亡。

当然,在试飞历史上,也曾有过破例搭乘与试飞无关人员之事。如1916年,上海神州女子学校女教师张侠魂赴北京渡暑假,在北京南苑机场恳切要求搭乘南苑航空学校正式试飞的飞机飞行,为中华女子开一新纪元,为女子冒险放一新曙光。她的恳切要求最后获得准许。不幸在试飞中出事,因载有乘客,驾驶员只好迫降于郊野一泥坑中,飞机损毁,张侠魂受重伤。她以血的代价,为试飞历史留下了试飞搭乘无关人员的惨痛教训。(待续)

作者地址 510030 广州市豪贤路183号二楼

问题讨论

试解百慕大空海难与鄱阳湖海难之谜

林子明