

空军航空博物馆“乐士文”

1号飞机说明辨证(下)

——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,并在封二上贴盖了。本文的上半部分刊登在51期上。]

在张侠魂搭乘试飞的飞机飞行受伤后还不到七年,孙中山、杨仙逸当然知道试飞的情况和要求,怎会让完全未受过飞行训练又与试飞无关的孙中山夫人宋庆龄,乘搭新出厂的“乐士文”1号飞机飞行,既防碍驾驶员执行试飞任务,又让她冒不可知的风险和可能发生的严重后果呢!因为这不是勇敢与否的问题,而是不应防碍驾驶员执行试飞任务,和避免无谓牺牲的需要。

第二、此说不合情理。当“乐士文”1号飞机经过“连日试放”,初步证明符合设计要求,参加开驶礼正式试飞的时候,宋庆龄并未乘坐它试飞,只在它正式试飞完毕之后,才坐在它的后舱上摄影留念,说明宋庆龄对无关试飞人员搭乘试飞的飞机飞行之事,是极为谨慎的。她怎会在“乐士文”1号飞机尚未经过正式试飞前的一系列必要的飞行检验,飞机结构是否牢固,是否适于飞行等情况尚未明了之时,就会不谨慎地去冒险搭乘它飞行!这既不合情理,也不能令人相信。

第三、宋庆龄没说她曾经搭乘“乐士文”1号飞机飞行。宋庆龄曾经在一张她与孙中山并肩站在“乐士文”1号飞机前合影照片(这张照片最早刊载于广州《民国日报》1923年8月23日第3页)上,亲笔用英文写下了这样的记录: This is fixst airplane. Built in China. Designed May 1923. Flown July 1923. The "Rosamonde"(name is honor of Mrs. Sun yet-sen)(注)。宋庆龄没有在记录中说她自己曾经乘坐过这架飞机飞行。如果宋庆龄乘坐过这架飞机在广州上空飞行(不论是正式试飞还是非正式试飞),这张照片的记录上应该有所反映。

第四、全无历史文献、照片,实物可证。按“连日试放”是为1923年8月10日“大元帅亲临试演飞机”作准备,是正式试飞前的非正式试飞。孙

中山、宋庆龄没有理由在“乐士文”1号的非正式试飞中,为其举行命名典礼及剪彩、飞行。如果确有其事,并由宋庆龄剪彩及亲自乘坐在广州上空飞行了两周;这件事显然比前述广州《民国日报》1923年8月11日《大元帅亲临试演飞机》中的,“乐士文”1号飞机试演完毕后,宋庆龄才坐在这架飞机的后舱摄影留念一事令人关注和重要得多。当时广州的报刊,特别是刊登过《大元帅亲临试演飞机》等多篇大小长短不等的航空消息的广州《民国日报》,必然把它作为特别重要新闻加以报导,但查遍现存当时广州报刊,包括齐全的广州《民国日报》在内,未见有此报导,可见并无其事。此外,迄今为止,更无发现任何文献、照片、实物可以证明宋庆龄曾经乘坐“乐士文”1号飞机在广州上空飞行。

至于区润忠(1923年曾任航空局飞机工厂机械工人)等二人最近回忆,说七十年前亲见孙中山、宋庆龄主持“乐士文”1号的试飞剪彩典礼,剪彩后宋庆龄冒险乘坐该机,由黄光锐驾驶,在广州上空飞行(《见航空史研究》1994年第1期《宋庆龄与我国近代航空》),乃属事隔七十年的回忆,与前述当时当地人记当时当地事的历史文献——《大元帅亲临试演飞机》所记不符,当属记忆有误,不能视为信史。

据上考析,宋庆龄没有单独为“乐士文”1号飞机命名典礼剪彩,也没有在剪彩后搭乘该机在广州上空飞行两周。

给宋庆龄编造一个乘坐新出厂的“乐士文”1号飞机在广州上空飞行的事实,其主观愿望无疑是颂扬宋庆龄的勇敢精神,而实际上给人的印象,却是孙中山、宋庆龄处事欠谨慎和缺少航空科学知识。孙中山、宋庆龄都是实事求是的民主革命家。他们泉下有知,肯定不会同意把虚假的

事实编派给他们。

历史科学容不得半点虚假,史事失实为中外识者所见笑尤在其次,重要的是不能达到总结历史经验,指导工作实践的作用。试飞历史失实难免把航空科学的试飞实践引入歧途,带来负面效果。让知名人士及与试飞无关人员搭乘试飞的飞机飞行,便是一例,故必须加以更正,以免错误辗转流传。

注:该英文记录的中译为:“这是中国制造的第一架飞机。1923年5月出厂。1923年7月试飞”。“乐士文”(以孙逸仙夫人名字命名)。”英文记录中的“1923年7月试飞”,当系指广州《民国日报》1923年8月11日第3页《大元帅亲临试演飞机》中的“连日试放(飞)”。

作者地址 510030 广州市豪贤路183号二楼

问题讨论

宋庆龄从未乘“乐士文”飞天

—配制“乐士文”的机械员证实

黄严

记得好像是1986年左右,孟力拿来一盒录音带要我译成文字,因录的是当年参加配制“乐士文”号飞机的广东飞机制造厂老机械员邝景祥(现已故)的广东话。这盒录音带是另一位机械员何展(已在香港病故)带同王延琬或与陈应明一起前往访问邝景祥录制的。兹将录音所得碎语记得的录于后:

“杨仙逸带同两个西人回来,其一花名(绰号)叫‘古气鬼’(后患大热病死了)专事绘制图样……造出一架(飞机)。其间,孙先生几乎天天都

来观察,十分关心,平易近人。孙、宋(庆龄)二人均未有坐过“乐士文”飞天。当年工厂的机械长是华侨仔张民权,他又兼翻译。随后我(邝)去漳洲国军49师航空队工作。赵强(广航三期甲毕业,赵甫明之兄——笔者)当队长,拥有“阿美罗”、“亚维安”等飞机,又有架三发低功率6座的旧机,系由周骧(广航三期甲)从香港飞回的。赵强曾就该机举行空中结婚,成为佳话。……

(关中人根据黄严1996年2月15日函整理)

问题讨论

对郭军同志所提问题的答复

韩明阳

《航空史研究》编辑部并郭军同志:您们好!

1995年9月25日,接到1995年第3期(总50期)《航空史研究》杂志,拜读了39536部队地勤战士郭军同志的大作“再论‘第一’”。看到“辽宁丹东(安东)浪头”几个字,心中感到很亲切,因为,此处是半个世纪前我在抗美援朝时作战的起降机场,在这里我和美国侵略军浴血奋战过,它记载着我年青时代的战斗经历。

紧挨着这几个字的上边,有这样一段话:“在同一期《航空史研究》(作者注:1994年第3期)上,再次刊登文章介绍我军大和岛之战时称王天

保用LA-11击落F-86为空战史上活塞式击落喷气式战斗机的首例,看来,胡其道同志在93年4期《航空史研究》上的努力有些浪费了。也许,作者是出于激励爱国之情,褒扬我军勇士的目的,但这样一来,就不免有些自欺欺人了,各位看呢?’(见1995年第3期45页)我反复看了几遍,引起我深深的思索,我感觉到年轻人研究历史,缺乏对时代背景的全面了解,只从字里行间挑语疾,很难抓住问题的本质。我对郭军同志指出的问题,除表示接受与感谢外,针对提出的问题,说几点个人不成熟的看法,与郭军同志商榷: