

元济的专著)。其面邀冯如归国时间,当在1910年9~10月之间,事在冯如1911年1月18日试飞完全成功之前,可见1911年1月18日冯如试飞成功,并非邀请冯如归国的必要条件。在张元济邀请冯如归国,许以破格录用,以冯如尚未成行之前,清政府再拍电报催促,实是顺理成章之事。可见《再谈》的“没有轰动全球的冯如1911年1月18日试飞成功的消息,无论从何种角度看清政府,其(邀请冯如归国)电报是拍不出来的”之说,同样是脱离事实的凭空想像。

(三)

《再谈》还认为:“孙中山并无向冯如苦心劝说,且劝说本身在众多有关冯如与孙中山关系的历史文献中从来就没有出现过”。我看这是《再

谈》对历史文献疏于查阅之误。查1912年9月3日~5日广州《民生日报》的《飞行大家冯如事略》、1912年9月《时事画报》的《冯如小传》两篇原始历史文献(两文献题目不同,内容一样)均有孙中山向冯如“苦心劝说”的记载,拙作《孙中山曾向冯如“苦心劝说”》也曾加以引用。为便于专家、读者参考、研究,现将该文献有关部分节录于下:“……孙中山到场参观,赞赏不已,加以勉励,还以救国为问题,向冯如苦心劝说。”

笔者对冯如的论断自知并非全无暇疵,故对批评极表欢迎,但为了弄清事实,不得不对孙中山曾经向冯如苦心劝说这一历史事件再加申论,希望继续得到专家和读者的批评、指教。

作者地址:510030 广州市豪贤路183号二楼

问题讨论

有关中国航空史几个问题的探讨

陈应明

记得我于1992年在恩平召开的中国航空史年会时曾谈及编写中国航空史时如何去伪存真的问题;有关编写时因当时资料不全面引用错误但及后得到证据时应予更正,这是一个研究人员应持的严谨负责态度,绝不能卖弄文墨为已申辩,强词夺理。兹将近来感觉到的问题列后。

(一)有关“乐士文”1号飞机的正误。

30年代中期我就读于广州时,曾在广州越秀山的五层楼(今广州博物馆)看见过一架涂成全白色有“羊城”标志的“羊城—56”飞机模型陈列于大厅当中,那时我只知道广州曾制造过飞机,但对“乐士文”飞机则一无所知,解放后,由于多种原因对中国航空史基本不提,更无法查阅了,如果你谈那一段历史,可能会扣上“为国民党翻案”的帽子,笔者曾尝过这滋味,感谢党的十三届十中全会后,明智的领导给这领域解放了。当80年我去京参加中国航空学会编写一本“航空彩色图册”时(该书由中国少年儿童出版社出版,被评为1982—1988年的全国优秀少年儿童读物二等奖)有机会去各大图书馆翻阅一些旧资料,及后又参与原航空部航史办的编写调研工作和大百科全书中的“航空航天卷”内的“中国航空航天史”分编组编写工作(当时姜长英、云铎等各位

前辈均为该组成员),所以我才了解了“乐士文”飞机的概况。

1983年,为了整理这段历史及考证这架飞机的结构与制造过程,曾去广州调查,得到广州市参事室支持,请到原广东航空前辈敖伦、卢裕衡、何展……等先生,他们提供了不少见闻资料,又得到刘锦涛先生提供的珍贵照片,更得到曾参加过“乐士文”飞机制造的邝景详先生(当年84岁)的回忆录音(现仍保存)。由于知道制造该机时曾使用不少“詹尼”飞机的部件,其中起落架的轮子就是其一,我由孟鹤鸣协助,以“詹尼”飞机轮子直径数据为依据、根据四幅照片以投影测绘方法,复原该机的三面图,写成一篇《“乐士文—1”号飞机的考证》刊登于1983年12月的《中国航空工业史》4期及摘要登载于《航空知识》1984年第7期上,后由成都飞机工业公司模型车间韦克敬先生领导制出四架1/10比例的模型分别赠与北京宋庆龄故居(由康克清同志亲自主持接收仪式)和广州博物馆等单位,后又由广东航空联谊会委托广州体委航模队制成一架模型赠与美国西雅图航空博物馆远东馆陈列,(可惜制作水平不高,涂装颜色全错了)也由杨仙逸遗族将飞机图纸带往台湾聘请台方模型高手田钟秀先生

亲自制成一架 1/7 比例的模型永久存放于岗山空军官校杨仙逸纪念馆。这是我考证“乐士文”飞机的过程。

在搜集资料时,发现有不少报道说宋庆龄曾由黄光锐带乘在广州上空飞行之事,甚至有些说宋庆龄参加试飞(试飞与乘坐根本是两个概念),更有甚者说宋是中国第一个“女飞行员……”等等。对上述报导,我只相信宋庆龄乘坐过飞行之事。为了落实此事,当时适逢林美玉(林福无之女,当时是西雅图航空博物馆远东史联络员)来广州,便由航史办王延婉同志与广东航联会联系,后说林美玉曾亲自打电话给美国的黄光锐先生,黄光锐回话说:宋庆龄曾坐此机在广州上空飞了两个圈。至此我在该文注解中曾注明资料来源。

去年 10 月(编者注:指 1995 年)航空史研究会在北京航博召开年会时,黄汉纲先生参观“乐士文”飞机复制品及说明后,在会上发言中提及有资料证明宋庆龄根本没有乘此机飞行之事,及后又在我刊连续发表论证文章,是非常有力而认真的,因此本人对此事得认真考虑了:—

1. 广州言语中的“坐”=“乘”,通常说的“乘”飞机就说成“坐”飞机,而“乘”与“坐”根本是两种解释,而广州话则混在一起。今天分析,可能是黄光锐说:宋庆龄曾“坐”上飞机(即宋戴上一副飞行眼镜坐在飞机后坐位拍的照片),只是黄本人驾该机在广州上空飞了两个圈。因两次用电话传达,恐是言语及声音上不清楚之误。但黄光锐先辈已于 1984 年作千古了。此事也无从追查了。

2. 多年前我曾得到一份黄光锐亲笔书写的有关“乐士文”飞机前后各事的文章。现在重新翻阅,证实在文内对如此大事,只字未提。可想有关宋庆龄乘上该机飞临广州上空一说可能是后人出于某种需要而“自制”的历史。这些事,在中国航空史上已常见不鲜。

3. 96 年初,得到一份《WWI aero》5/1992 第 140 期中有关“乐士文”飞机制造前后的资料(复印件)。该文是一位名叫大山·艾伯特(Dan—San Abbott)撰写的文章,用他的父亲遗留的有

关 1923~24 年间广东革命航空的详细资料编写的。是一篇很有参考价值的资料,作者本人是阅读了德国的《航空评论》杂志 12/91 期(Flieger Revue)和英国的《国际航空》8/92 期中有关报道北京中国航空博物馆内复制的“乐士文”1 号飞机资料及照片而引起他写这篇文章的,内容很多,现将其中有关“乐士文”一号部分摘录、译意于后,以供同仁参考。

① 文章标题为“ROSAMONDE”附作者地址:“Dan-San Abbott (1800 Stone cress Ct. ceres, CA 95307 U. S. A.)”

② 作者父亲名叫哈里·韦恩·艾伯特(Harry Wayne Abbott),他于 1922 年 3 月在美国加州圣·祖斯(San JOSE)航空展览会中巧遇三位中国人。其中一人是杨仙逸,是他(指杨)邀请其父亲艾伯特去中国协助飞行训练和维护飞机工作,当时其祖父不同意,但父亲同意了。随后签订两年合同。1922 年 10 月便与妻子玛丽·艾丽斯(Marry Alice)偕同 10 位美籍华人飞行员回到上海,不久便去了广州。

③ 同年杨仙逸曾在美国加州的阿拉梅达(Alameda)又遇到一位曾在第一次大战期间于英国皇家飞机制造公司当过设计师的盖伊·戈韦尔(Cuy Colweel)和另一位阿瑟·怀尔德(Arthur Wild)的飞机制造师,亦请他俩来中国。他们于 1923 年 4 月到达上海,不久也转赴广州。起初杨仙逸请他们设计一架军用的侦察轰炸机。

④ 当初编号为“1”号机。他父亲与杨仙逸和两位中国人(其中一位可能是周宝衡——笔者)负责组织指导工作。该机于 4~5 月间开始边设计边制造,至 1923 年 7 月中完成。

⑤ 制成后由杨仙逸请他父亲艾伯特首次试飞。随后杨仙逸曾飞过多次(参加试飞的还有黄光锐、周宝衡、杨光宇等人,这在文内未提及。——笔者)当孙中山先生视察后命名为“乐士文”。并在机头发动机下方写上“ROSAMONDE”和中文字“乐士文”一字,(但笔者收集的照片未见有中文字,可能后来添写的。)

⑥ 1923 年 8 月 8 日在大沙头机场举行命名礼,当时机场上还有其他飞机停放。孙中山先生

手持香槟酒掷於“乐士文—1号”螺旋桨盖壳上。参加仪式的还有设计制造人员多人。

⑦作者将其父亲留下的原始资料亲自重绘“乐士文—1号”的详细五面图、并附注解。(图略)

⑧“乐士文—1号”制造时,除飞机结构是自行设计外,采用不少寇蒂斯飞机公司的部件如:发动机 OXX—6、螺旋桨、水箱、油箱均由当时购入的“寇蒂斯 N—9C”水上飞机拆下来的。其他如起落架轮子、轴承、仪表及一些零件均从“詹尼—4D”飞机拆下来配用。

⑨1923年10月3日“乐士文—1号”在广州被纵火焚毁。

⑩作者是他父母参加命名礼后两天诞生的。(即8月10日)曾征求过孙中山先生赐名,后以孙的姓 SUN(SUN 与 SAN 音大致相同)后来加上个“大”字取名“大山”即现名,他就是艾伯特的第一个儿子,第二个儿子出生于香港。取名盖·帕特里克·艾伯特(Cay Padriek·Abbott)

⑪他父亲於1924年3月合同满期后离开广州,在香港逗留一段时期。(略)

⑫盖伊·戈韦尔亦於1924年间因大热症病死於香港。他父亲曾驾驶一架“詹尼—4C”飞机将他的骨灰洒在香港海岸。

⑬阿瑟·怀尔德亦於1924年偕同妻子及儿子回到美国,后曾与其父亲一度合作一些飞机的制造工作(略)

⑭文内对中国航空博物馆复制这架“乐士文—1号”飞机十分欣赏与感谢,该飞机复制品对参加当时制造的有关人物於以追思是有很重要的贡献。

⑮文内没有提及在何处得到笔者复制该机的资料(估计是有人对复制品作过详细的的考察后提供的),作者将复制品与原飞机资料核对有以下误差之处,列表如下:

观察对比	原飞机	复制飞机
副翼翼肋数	8	9
主要各边缘	明显	圆滑
水箱百叶窗	应为方格状	太明显的片

续表

尾橇	直线的	稍弯曲
水平尾翼展	2.45米	3.00米
机翼翼展	9.45米	10.16米
发动机	寇蒂斯 OXX—6	OX—5
尾翼斜支柱	应在第2肋间	第3肋间
翼肋结构	空心构架	整块层板
方向舵宽	0.78米	0.6米
▲机翼压缩数	10	18
翼肋数	51	49

▲不知作者指何种技术用语

笔者查悉,以前所有中国公布资料,均未提及哈里·韦恩·艾伯特其人。笔者第一次发现时是南京邮电学院李既平教授提供他校译的一篇艾伯特次子盖·帕特里克·艾伯特写的有关他父亲在孙中山先生革命航空队及制造“乐士文”飞机的往事,作者与李教授常有书信来往。该文曾登载于《中国航空工业史》近代史专辑10期中(12/1990)但不很详细,而大山的文章甚为详尽,很有参考价值。笔者以极大的怀疑为甚么以前所有报道“乐士文”飞机的资料中均不提艾伯特其人,希航史家们共同探讨其原因,以正史实。

另外,根据作者的对比表及其发表的详细图纸,笔者一定要抽出时间重新绘制并争取再制出较为准确的模型以留中国航空史供后人永存。

大山这份详细的文章中另附有七幅珍贵的照片为证(这里不附了)。笔者认为,如此详细的文章中未有只字提到宋庆龄曾乘坐此机绕广州上空飞行之事,对这件大事绝不可能不落上一笔的。可见有关此事是虚传的,应予彻底否认。

笔者认为对于研究“乐士文—1号”飞机的问题,除了小枝节无法查得外,可告一段落了。

(二)有关侵华日军飞行员加藤建夫战死于台儿庄战役的问题:

笔者于1984年曾在《航空知识》发表过一篇有关日本侵华空军抗战初期在中国丧命的几个有名飞行员,其中提到加藤建夫是在台儿庄战役的空战中被击毙的。不久得到日本朋友航空史料收藏家内堀省作先生寄来一批资料,从报导及照

片中充分证明加藤建夫是在1942年5月22日死于缅甸战场的,当时他率队截击一队英国的布伦海姆4型轰炸机时(属英皇家空军60飞行队)被英机枪手击中坠海死亡的,并有一份加藤建夫的小传。笔者在有关场合中予以更正,1992年我会(编者注:指航空史研究会)在恩平召开年会时,我在宣读论文中也正式宣布本人引证错误应予澄清。我当时编写这份资料时是参考战时的《中国的空军》杂志的报道,老实说当时中日双方为了鼓舞士气往往将一些事件夸大或缩小,正如8.14空战,确实只击落了 $3\frac{1}{2}$ 日机,而说成是6:0,至今仍被一些人顽固坚持纪录编写中国航空史。资料不完备或引用错误,在世界编史中也是难免的,不过在得到有力的证据时,应该勇于更正,这是编史者应有的严谨态度,更不应卖弄文墨自圆其说(我发现有不少此现象)。

笔者更正这段错误历史,自有其根据,同行们可以互相交流探讨。遗憾的是当论文集编印出来时把加藤建夫的“建”错印成“达”字,因此有人在未有得到原始资料考证,说是“加藤建夫”与“加藤达夫”是两个人。(不知此公资料出自何处,真想拜读)并说我出尔反尔“洗脸水与洗脚水混成一起”。此文幸未被《航空知识》刊登,不然可能会引一场大笔战。不料我刊第54期的一篇《一展钢翅雪国耻》一文中,韩明阳同志仍使用错误的历史,说加藤建夫战死于台儿庄战役。不得不使人感到遗憾。现将加藤建夫的小传及有关资料复印随文附出,请参考:

A. 小传中请注意几点

问题讨论

《航空史研究》第53和54期“义不容辞效空军”“一展钢翅雪国耻”都叙述了中国空军三战日寇加藤航空队的故事,大长中国人志气。但文中讲日本陆军航空队“驱逐之王”加藤建夫大尉在1938年4月10日空战中被黄莺击毙值得商榷。

日刊《航空情报》1976年6月号“布兰海姆葬送加藤军神”一文中记叙了使加藤毙命的空

1. 1938年(昭和13年)5月(即台儿庄战役后)加藤建夫召回日本进入陆大专科深造。

2. 1941年3月(昭和16年)加藤再调来中国任日本陆军航空队第64队队长,分别作战于南方各战场,时任中佐。

3. 1942年(昭和17年)加藤战斗队在缅甸作战时在阿莱山育湾上空截击英国轰炸机时被英机的射手击中坠海丧命的。小传中有英国的飞机型号及机长的姓名等等。

另外,日本亦曾以加藤建夫的“事迹”拍成影片。称之为“军神”,死后追认为“少将”。以上这些资料虽然来自日方。当中也夸大其“战功”但作为一个人的事迹记录是可靠的,今天我们写航史应以历史辨证的观点,切不可为了某种目的去夸大或删改历史。

B:摘录“日本战斗机队史”中有关飞行第64战斗队(Ⅱ)部分。即“……5月8日……”段内。

C:《主要战死战斗机驾驶员一览》表内有关加藤建夫战死日期地点一栏。

D:加藤建夫的“川崎95”战斗机座机的照片(参看日文,不翻译了)和归德空战时被我击落的川原幸助中尉所用的95战斗机。

笔者认为,编写中国航空史不妨多参考各方面正反的资料,还应仔细的对比分析,写史不是写小说,只要你文章畅通给别人容易理解便是,更不要抓住一点,大弄文墨写得天花乱坠,神乎其神,加油添酱。这样会给后人留下什么?深思深思!慎重慎重!

作者地址:610091成都市229信箱109分箱。

加藤毙命于何时

胡其道

战,时间为1942年5月22日,当时任日本陆航第64队队长的加藤建夫(中佐,战绩26架)率4架中岛“隼”1型战斗机在(缅甸)实兑附近海上,攻击英国空军第60中队的一架“布兰海姆IV”轻轰炸机(驾驶员胡加特准尉,机号Z9808),在英机后炮塔(射手麦克拉克奇上士)的准确阻击下,前两架攻击的日机负伤脱离,在50米低空进行第