

是谁设计制造了“乐士文”1号飞机？

——对《似是故人来》的几点意见

广东航空联谊会

《南方周末》今年(指1997年)5月2日第2版载文《似是故人来》，我们阅后深感惊异。文中将1923年由中国人自行设计制造和试飞的第一架军用飞机“乐士文”1号，完全归功于美国人夏利·亚弼和其他两个美国人，这种说法符合历史事实吗？“乐士文”1号飞机的研制是中国航空史上的一件大事，是值得中国人引以为荣的。为尊重历史，我们根据有关史料，撰写了本文，以正视听，并就教于识者。

一、在《似》文中，没有引用什么有力的史料，文中只是根据当年曾在孙中山大元帅府航空局中工作过的美国人夏利·亚弼的儿子大山·亚弼的一些回忆，便认为当年“乐士文”1号飞机是由夏利·亚弼等三个美国人设计制造，并由夏利·亚弼试飞，这种判断是轻率的，不符史实的。当1923年“乐士文”1号在广州试飞时，大山·亚弼才在广州出生，他在8个月大时便离开广州，七十四年后，才再次来到广州。大山·亚弼在广州时，尚在襁褓之中，对其父所作所为应是一无所知；他父亲在1930年一次飞行中不幸遇难，大山·亚弼只是根据“家里的照片簿”和“母亲的复述”中对父亲的事才略知一鳞半爪，因而大山·亚弼的回忆是完全可靠的吗？

二、据中外有关史料记载，“乐士文”1号飞机是由航空局长杨仙逸主持设计制成的。据胡汉贤、黄严、陈晋撰《近代广东航空史略》云：“1923年3月，孙中山任命杨仙逸为大元帅府航空局长兼飞机制造厂长，以黄光锐为第1飞机队队长……7月，杨仙逸主持设计出的1架飞机，试飞时，孙中山偕宋庆龄亲临大沙头飞机场观看。飞机由黄光锐驾驶，飞翔于广州上空，然后徐徐降落。后以宋庆龄的学名音译成“乐士文”命名该机。”（见中国人民解放军空军司令部编研室

1988年编印的《中国空军史料》第6辑）。北京航空工业部1984年印发的《乐士文飞机的考证》更为具体地阐明，认为“从技术角度来看，乐士文有许多创新，应称得上是自行设计制造的，具有独特形式的一种飞机……也是广东研制出的第一架飞机。”。孙中山先生于乐士文1号飞机试飞后，曾致函邓家彦云：“至于飞机自己可造，目前完成第一架比之外国所造尤甚，以后当继续自造，不需外求矣。”由冯焯棚、李旭昭、周孟郎撰写的《孙中山与杨仙逸》云：“1923年2月，孙中山先生在广州成立大元帅府，任命杨仙逸为航空局长，在大沙头设立航空局。接着，又筹办了广东飞机制造厂，杨仙逸兼任厂长，并亲自领导航空和飞机制造工作……数月后，该厂制成了第1架飞机，命名为“乐士文”，该名是宋庆龄青年时代的英文名。试飞之日，孙中山与宋庆龄亲自到大沙头机场，由飞行员黄光锐当试飞员。甚至连夏利·亚弼的次子盖·帕特里克曾撰写《有关乐士文1号飞机史实回顾》一文（见《航空工业史料近代史专辑》第10辑）亦云：“乐士文飞机完全是由中国设计制造和试飞的第一架军用飞机。”从上述所引的中外资料均说明乐士文1号飞机是由中国人设计制造的，试飞员是黄光锐，可见《似》文中所说该机是由三个美国人设计制造并由夏利·亚弼试飞，这是与事实不符的。

三、我国在古代科学技术遥遥领先于世界，四大发明已为举世所公认，无须赘述。即以飞机而言，自美国莱特兄弟的飞机面世后不久，中国人冯如便造成飞机并试飞成功，比日本的航空先驱德川大尉还要早1到2年。中国人之聪明才智有目共睹，为何仅凭当时还是婴儿之人的所谓回忆，便将中国人杨仙逸主持设计制造的乐士文1号飞机硬说成是外国人设计制造的呢？这样看

来,《似》文作者不无崇拜洋人及张冠李戴之嫌。况且,杨仙逸毕业于美国两所大学,分别攻习机械专科和航空工程,并潜心飞行技术,获美国航空协会授予制造飞机兼飞行员的甲种证件(见《杨仙逸和他的一家》,中山市孙中山研究会1988年编印),对于飞机的设计制造学以致用,当能胜任,毋庸置疑。当年曾担任乐士文1号飞机试飞员的黄光锐在其所撰《杨仙逸事迹考略》中亦提及:“杨局长为自制飞机,不惜重金,自资聘来两美国工程师,会同我方飞行及机械人员,日以继夜辛勤工作,至1923年6月,终将我国第一架飞机装配完成,由黄光锐任试飞员。”(《中国空军史料》第6辑)。可见杨仙逸聘请来的美国工程师亦是助手或顾问,参与了这一工程,《似》文因此认为乐士文1号飞机是由美国人设计制造的,这种说法起码也是喧宾夺主。

四、关于外籍航空人员(1923年)的一些情况。查当年参与乐士文1号设计制造工作的外籍人员,只有科尔威尔(COLWELL)和威尔德(WILD)两人屡见考于历史文献而已。特别是于杨仙逸兼任飞机制造厂厂长时与之一起工作的三人分别忆述的史料中,所提到的亦只是以上两人。这些忆述资料是:1. 唐铎《大革命时期在上

海、广州的经历和见闻》(见1985年北京版《中国航空史料》第1辑237页);2. 敖伦《广东飞机制造厂》(见1984年北京版《近代史专辑》第1辑第171页);3. 1997年西安版《航空史研究》第53期第55页。至于夏利(HARRY)的情况,除了广州《民国日报》1923年8月11日题为《大元帅亲临试演飞机》报道中略有提及之外;还有高晓星、时平的《民国空军的航迹》一书第75页所述:“1992年,艾伯特(夏利)接受广东革命政府的聘请,被任命为航空队上尉,1924年晋升为中校,曾参加多次战斗,两次受伤……”夏利的事迹资料,仅此而已。

五、《似》文中还有其他误谬之处。如“华南航空局”的称号,应为“大元帅府航空局”之误。航空局下设第一、第二两个航空队,并不存在华南航空队之称,而且从来没有那个外国人被任命为大元帅府航空局的队长;那么,夏利被任命为队长一说,就纯属乌有之事。再者,乐士文飞机只有1号,《似》文所谓“孙中山再次视察工厂,了解第二、三、四号乐士文飞机的装配情况”,也是并无其事。

作者地址:510070 广州市先烈中路102号90栋5楼

航空史料

把飞机开进西藏

韩明阳

在解放西藏、建设西藏的战斗中,中国人民解放军空军发挥着重要的作用。1957年9月9日是西藏自治区成立日。1953年5月23日是中央人民政府与西藏地方政府在北京签定《关于和平解放西藏办法的协议》日,现特将人民空军在解放西藏、建设西藏中的战斗情况,记述一、二,以兹纪念。

(一)飞越天险

1949年10月1日成立了中华人民共和国。11月11日,中国人民解放军空军正式成立时就面临着紧迫的作战任务。当时人民解放战争尚未完全结束,一些沿海岛屿,康藏高原地区和台湾

等地还被国民党军队占据,并经常派飞机对大陆沿海要地进行骚扰破坏。刚刚建立的中国人民解放军空军,就担负着要地防空和支援地面军队作战的双层重要任务。

本文专题撰写空军运输机分队、部队支援地面部队进军康藏,在被称为“空中禁区”的世界屋脊上空,战胜航空史上罕见的特大困难,胜利地完成了空投任务的伟大创举。

一、闯通了进藏的“天门”——康定山口

经过辽沈、淮海、平津三大战役,国民党在长江以北的力量已全线崩溃。在长江以南也难以组织起系统的防御。1949年8月,全国大部分省、