

中练兵场(今台中市干城地区)进行在台第一次的飞行表演,正式展开一连串的活动,七月一日在嘉义小学校后旱田、七月三日在台南练兵场(台南市东北三份子)、七月四日在台北古亭庄练兵场(即后来之南机场)等地表演。每到一地,众人奔相走告;到表演时,则万人空巷,会场也人山人海,万头攒动。

当 Smith 腾空之后,以筋斗、捅滚、尾滑等动作,或画八字、或螺旋等线条吸引观众的视线;尤其是当年特技飞行的招牌动作——自高空垂直俯冲至低空,与高速近乎贴地的飞行,更是令全场摒息以待,以致雅雀无声。内容之精采,远胜于前两次——野岛氏与高左右氏的表演。故观众的情绪更为高涨。虽摄氏三十多度的酷暑,火伞高张,导致少数观众中暑,仍不能阻止民众的前往。甚至有人在观赏后,递上血书,表示愿不惜一死,以求同乘感受其飞行快感。

当台北下午最后一次白昼飞行结束时,还因为观众试图一睹 Smith 的风采,越过警戒线,蜂拥至飞机前面,使得在场警察不得不出面阻止以

维持秩序,可见当时民众疯狂的程序。

当天傍晚,主办单位紧急张罗,在台北练兵场排列布置两百盏照明灯,使得 Smith 能顺利完成在台湾最后一次飞行,同时也是台湾史上首次夜间飞行,成为当年台湾民众津津乐道,经久不衰的话题。

七月六日,Smith 返回日本,继续其巡回表演,从此未再踏上台湾。但他短暂的表演行程,成功的在台湾民众的心中播下航空的种子。日后,台湾史上航空的先行者,如谢文达、陈金水均承认,是在观赏了 Smith 表演后,对航空产生了浓厚的兴趣,而立志成为飞行员。在饱受压榨与歧视的年代,在航空界与日本人一较长短。为台湾人争一口气。这恐怕是 Art · Smith,甚至日本人均始料未及吧!虽然九年后(一九二六)的二月十五日,Smith 死于一场邮件飞行的空难,结束其短暂的一生。但其所带来的影响,却改变许多人的-辈子,人生之际遇也正如此难以预料。

作者地址:台湾省台北市新生北路一段 47 巷 14 号 2F

航空史料

为“乐士文—1 号”飞机正史

韩明阳 孟力

1984 年 5 月 29 日,在中华人民共和国名誉主席宋庆龄同志逝世三周年之际,航空工业部将一架精制的“乐士文—1 号”飞机模型赠送给宋庆龄儿童福利基金会。并称:“经航空工业部航史研究室查证,‘乐士文—1 号’飞机是在 1923 年由广东革命政府航空局长兼广东飞机制造厂长杨仙逸主持设计并由中外技术人员合作试制成功的。在试制过程中,孙中山先生偕夫人曾亲临广州大沙头‘红屋’飞机制造厂视察。飞机制成后,孙中山先生又偕夫人宋庆龄莅临大沙头机场主持命名典礼并以宋庆龄在美求学时的名字给飞机命名为‘乐士文—1 号’。在命名典礼上,宋庆龄还乘上‘乐士文—1 号’飞机,由飞机队长黄光锐驾驶,在广州上空飞翔了两圈[注 1]。”这段文字说明‘乐士文—1 号’飞机的历史“清楚”,早

已被中外航空界知名人士所共识。造出‘乐士文—1 号’飞机,这是我国航空史上的一件大事,早已有定论、共识,本来没有再撰“正史”的必要。但近年来对“乐士文—1 号”飞机的设计、制造、试飞,又众说纷纭,有的说“乐士文—1 号”飞机是由杨仙逸与两位美国顾问和 5 位中国工程师合作制造;更有甚者,说“乐士文—1 号”飞机是美国夏利·亚弼等 3 个美国人设计制造的,并由夏利·亚弼试飞[注 2]。还有对宋庆龄搭乘“乐士文—1 号”飞机参加试飞持否定态度,称“宋庆龄从未乘‘乐士文’飞天”[注 3]。这些说法,本来是百家争鸣中的一家之音,不足为奇。使人难以理解的是《航空史研究》第 53 期的编者按:×××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。(笔者注:

“在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两圈”这段话,贴上了封条)”这样,使人不难理解那些一家之言就是编辑部的观点了。

“乐士文—1号”飞机的设计、制造、试飞一事已越70多年,人们对它的认识有差异,也不奇怪,但用历史唯物主义的观点去考证历史,最终必定按历史的本来面貌作出准确、统一、客观的认识。现仅就本人多年来掌握的史料,特别是那些亲历、亲见、亲闻当年“乐士文—1号”飞机的设计、制造、试飞全过程的第一手资料和我国研究航空历史权威人士的论证为依据,也谈谈自己的一孔之见,供同行们参考。

第一,“乐士文—1号”飞机何时、何地、何人设计制造的?何人试飞的?答案有如下多种:

1. “乐士文”号飞机是在孙中山航空救国思想指导下研制成的。早在1921年,在他撰著的《国防计划》一书中就发展航空方面列出了九项,包括飞机的制造,引进航空建机计划[注4]。

2. 我国航空史研究元老姜长英教授撰写的《孙中山和宋庆龄与我国航空》一文云:“1956年11月10日《人民日报》刊登一张‘宋庆龄号’飞机照片,飞机前站立着孙中山先生和宋庆龄先生。照片上的英文是宋庆龄的亲笔题词:‘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’。当年在黄光锐先生正式试飞时,宋庆龄先生搭乘上天的[注5]。姜长英在所著《中国航空史》一书中,也有类似的论述。

3. 胡汉贤、黄严、陈晋所撰写的《近代广东航空史话》中说:“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,以黄光锐为第一飞机队长,……7月杨仙逸主持设计出一架飞机,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,宋庆龄搭乘上天,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”[注6]。

4. 黄汉钢、黄严所编《广东航空史大事记》中说:“1923年7月,杨仙逸设计制造的‘乐士文—1号’飞机经过多次试验后成功。孙中山、宋庆龄

参加试飞典礼,并由宋庆龄搭乘,黄光锐驾驶,在市区上空飞行两圈徐徐降落。后来这架飞机编入航空队服役[注7]。”

5. “1923年7月杨仙逸设计制造的‘乐士文’1号飞机经过多次试验后成功。孙中山、宋庆龄参加试飞典礼,并由宋庆龄搭乘,黄光锐驾驶,在市区上空飞行两圈徐徐降落。后来这架飞机编入航空队服役[注8]。”

6. 孙中山先生在“乐士文—1号”试飞成功后曾致函邓家彦说:“至于飞机自己可造,日前完成第一架,比之外国制造者尤甚,不须外来矣”[注9]。

7. 夏利·亚弼的次子盖·帕特里·艾伯特依据其父遗留当年制造“乐士文—1号”飞机珍贵图片资料所撰写的《乐士文1号飞机史实回顾》一文也承认:“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”[注10]。

8. 黄光锐先生在1983年5月回忆这段历史时,曾向林美玉女士讲:“在命名典礼时,孙中山先生和夫人均莅场参加并拍照留念。孙夫人早就说过想坐一下飞机,因此当天便由他(黄光锐)驾驶飞机带她在广州上空转了两圈然后平稳下降,这时场上雷动[注10]”。

9. 广东航校第一期飞行员唐铎,他1920年5月9日随同125名革命青年,从上海赴法勤工俭学,并参加新民学会在法国的有关活动。1921年9、10月间,同蔡和森、李立三、陈毅、颜昌颐等104名留法勤工俭学学生代表发动“二·八”运动和进占里昂中法大学的斗争,被法国政府无理遣送回国。以后,经大元帅府航空局长杨仙逸批准,在广东飞机制造厂当学徒工,“乐士文—1号”飞机试飞时,他亲自参加了试飞典礼,亲眼目睹试飞盛况,特别是孙夫人搭乘飞机上天之事,50年代他在回忆录《我在大革命时期学习航空的一段经历》中说:“黄光锐给她(宋庆龄)戴上飞行帽和眼镜,她便端庄地跨上飞机,坐在座舱中,那架飞机飞上广州的晴空,在蓝天上盘旋了几圈,做了飞行表演,便安全降落了。”[注11]

10. 杨仙逸之哲嗣杨添霭先生1988年9月在《红屋——历史的见证》一文中写道:“红屋共

两层,楼下为航空局工务科,即飞机工厂,由周叔叔(即周宝衡)当科长。为了生产、安装飞机,楼前还搭有竹棚。‘乐士文’号飞机,就是在这里生产的。我常随父亲往这里去的(他的办公室在楼上)。飞机试飞那天,父亲带我到场参观,我亲眼看到孙中山大元帅为之剪彩,伯母宋庆龄乘坐该机飞行。虽已事隔几十年,但至今记忆犹新”[注12]。

11. 世纪老人已逾百岁的区润忠先生是香港启德机场工会终身荣誉会员。1988年在他所撰写《红屋见证人》一文中,也忆述当年目睹宋庆龄搭乘飞机上天的情况。

第三,“乐士文—1号”飞机是否参照某一型式飞机仿制的?

“乐士文—1号”飞机设计、制造、试飞成功,是在孙中山革命思想的指导和关心鼓舞下取得的。它是时代的产物,革命的产物;是我国航空人员高度爱国主义和高度的聪明才智相结合的产物;是孙中山航空救国、振兴中华的生动体现。

杨仙逸是一位杰出的爱国主义者,民主革命的坚强战士,又是难得的航空专家,他既精通飞行,又精通飞机设计、制造,曾获美国航空协会授予制造飞机兼飞行员的甲种学位和万国飞行会第62号飞行执照。他被孙中山誉称:“技术湛深,志行纯洁,尽瘁国事,懋著勋劳”[注13]。他在主持飞机的设计、制造过程中主要依靠自己的力量,充分发挥我国专家的作用,又大胆学习吸取国外先进的科学技术,聘用外国专家,既不妄自尊大,又不妄自菲薄,堪称可贵。他所主持设计、制造的“乐士文—1号”飞机无论制造、结构、材料、工艺等方面都有创新和独到之处。

据中国航空史权威人士陈应明先生1983年所撰《乐士文—1号飞机的考证》一文中从各个方面分析考证评论,称设计时参考过当时其他飞机的特点,吸取了当时先进飞机之所长,如美国的寇蒂斯TS—1,詹尼·4D,托马斯—摩斯S·4C,英国布列斯托F·2B,爱弗罗—504,德国的福克—DK—1等。他有许多创新,并非完全是参照某一型式飞机设计的,应称得上是自行设计制造的,具有独特型式的一种飞机,而且还采用当

时各国少有先进工艺。如机翼间主支架,为减轻重量,采用了金属片弯曲成空心焊接而成[注14]。

第三,笔者认为,研究历史,要十分注意尊重亲历、亲见、亲闻者的第一手材料,象唐铎将军、黄光锐将军、杨添霭先生,他们是历史的见证人,他们的回忆是很难得的,不要轻易否定这些观点。俗语说:“耳听为虚,眼见为实”,用现在的观点去衡量、分析历史,往往产生不符合历史本来面貌的结论。例如:我是人民空军第一代的飞行员,在“东北老航校”第一期学飞行,是在飞行时没有降落伞,飞机上没有无线电的条件下学会飞行的。假如用现在的观点去分析,在20世纪40年代,世界的航空科学已经很发达了,降落伞、无线电已是飞行必备的条件,说在没有降落伞和无线电条件下学会飞行是不可信的。这样分析听起来很有道理,但不符合历史的实际。历史的本来面目就是在飞行时没有降落伞、飞机上没有无线电的条件下,在三年多的时间内,培养了126名飞行员。毛主席听了常乾坤校长的汇报,竖起大拇指表扬说“很好,过去在延安办不到的事,今天办到了。你们为今后正式建立空军做了些准备工作,培养出了一些种子”[注15]。那些想否定“乐士文—1号”飞机若干历史问题的先生们,我想不客气的提醒大家一句,你们参加了“乐士文—1号”飞机的设计、制造、试飞过程吗?如果没有,还是尊重那些亲身实践者的意见为上策。

参考材料:

1. 《航空工业史料》第二辑 237 页
2. 《南方周末》1997 年 5 月 2 日第 2 版《似是故人来》
3. 《航空史研究》第 51 期 22 页,53 期 54~55 页
4. 《国父与空军》第 27 页(台湾出版)
5. 《孙中山“航空救国”思想学术讨论会专辑》广东航空联谊会编第 22~27 页
6. 《中国空军史料》第 6 辑第 49 页
7. 《中国空军史料》第 6 辑第 17 页
8. 《中国空军史料》第 6 辑第 17 页
9. 《中国空军史料》第 6 辑第 5 页

10. 《航空工业史料》第 10 辑第 97 页和第 4 辑 206 页(林美玉系华侨航空先烈林福元之女、远东航空史联络员)
11. 《蓝天之路》空军政治部出版第 13 页
12. 《航空史研究》第 43 期第 39 页

13. 《国父与空军》第 39 页
14. 《航空工业史料》第 4 辑第 197~200 页
15. 《蓝天之路》空军政治部出版第 95 页
作者地址:100021 北京市朝阳区潘家园路一号 904

抗日战争

无敌巨舰的末日

余宗

昔日海权时代,谁能拥有坚船利炮的国家,就可称雄四海,如大英帝国、荷兰、西班牙、法兰西等都曾威风一时,挟其海上军力开拓殖民地,获取四海的资源以自肥。直迄第一次世界大战后,英人仍然诚恐别国海上势力崛起与其争衡。故在签订和约与其他公约时,处处要加人之难。如限制德国造舰,每舰的吨位不能超越一万吨以上。也约束英、美、日三个海军强国,拥有舰只的总吨位,要以 5:5:3 的比例为准,目的是限制日本。英人这一弄权自私已因日后世事的演变,结果是和约归和约,建舰归建舰。德国在希特勒执政时就废弃了和约,造了一艘四万二千吨的俾斯麦号新战斗舰,一支强大的潜艇队也出现了。加上它拥有强大陆军与空军,就发动一场空前未有的闪击战。先是席卷西欧波兰、荷兰、法国等,及后又指向苏联。一时势如破竹,锐不可挡,它运用空中的俯冲轰炸机,配合地面的机动部队,竟能在短短一天内,就一举瘫痪了苏联六十几处的机场。击毁飞机一千二百架。掳获巨炮二千门。战车三千辆,载重车二千辆与弹药无数。当时德军那种 Fu-87 型俯冲轰炸机,因性能灵活,投弹又准确,乃闪击战成功主要功臣。

1941 年 5 月,俾斯麦号战舰在德海军元帅鲁直亲自指挥下,秘密从德占领下的波兰出海,后在巡洋舰尤金号陪伴下驶经挪威海岸时,已被英一侦察机侦察到。随后就被英驱逐舰尾随监视。是英人发明雷达后,首次用于海上实战上。随后在大西洋上与英舰队遭遇,立即发生海战。因俾斯麦号发射炮弹准确且威力大,两轮弹群就把四万二千吨的战斗巡洋舰胡特号击沉,另艘三万

五千吨的威尔斯亲皇号战斗舰也被击中受创,幸及时有驱逐舰为它施放烟幕掩护下,才能趁机逃离现场。炮战完毕鲁直元帅立即召集舰上官兵与六百名下舰见习的海军官校毕业生夸称说:从这一役,证明俾斯麦号是现世上一艘无敌的战舰,我们将要在大西洋上击沉所有敌人的船只,阻绝英人的外援。这一战终使英人一向自豪的美梦惊醒,全国震惊,要不惜任何代价对俾斯麦号予以报复,遂召集除了大西洋上所有的舰只,甚至远在地中海上也全调回来全力对付。结果终使俾斯麦号在乔治五世号、皇家方舟号、洛尼号、诺福斯号等四艘战舰四面围困之下,将之击沉。据查,其实这次海战英方之能胜,应归功于事前一架鱼雷机,对俾斯麦号发射了一枚鱼雷,使它的舰尾重创,航速慢了,其他的英舰才有可乘之机向它靠近。否则其他的英舰都非它的对手呢!

当俾斯麦舰下沉时,所有落海逃生的官兵、英国人竟未加救援掉头而退。他们之所以违背国际公约,可能是存心予以报复,他们过去从法国邓苟克海滩败退时,那次惨痛的一幕,其中最不幸的,就是那六百名新毕业生,也随舰上全体官兵同沉海底。

1941 年年底,当日军尚未偷袭珍珠港之前,太平洋上的战云已密布,日军随时有向泰国、菲律宾、马来西亚、波罗洲等东南亚发动攻击的可能。英舰威尔斯亲皇号,早已从大西洋上东来移驻于新加坡海域。英人还特意替它宣扬一番,说它是英国皇家一艘不沉的无敌巨舰(H. M. S. UNSINKABLE),目的显然是吓唬日本人。在大战尚未爆发前,英远东舰队总司令菲利普中将,