

如何组织领导这项“教育工程”为领导献计献策，拟邀请中国航空史研究会一位领导为顾问，并请各位专家踊跃贡献。

张汝瑛

1997年11月8日

贺信七

姜老、老黄、老刘、邦淑同志：

您们好，今年在广州召开会议我去不了，热烈祝贺大会成功。我有几点建议，供参考并请指正。

(1)今后的年会可否分地区召开，减少经费开支，也较为方便。也可分为几个分会大力发展会员，并聘有代表性的顾问。

(2)研究会开会由各单位理事参加，他回去传达，另可向会员单位集资。

(3)应同各大地区和当地航空学会、航空运

动协会、空军、海航、陆航和大专院校与民航部门加强联系。

(4)现要抓紧时间收集资料。特别是航空界老同志他们亲身经历又是历史见证人，活不了多少年了，故应抓紧时间才好。

(5)研究会应多收集些对我国航空方面发展的建议。我们一些老同志正在北京有关学校建议把早期航空教育纳入素质教育中去，素质教育应搞些高科技才对。

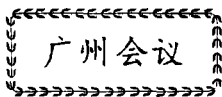
以上我提的建议仅供参考，请指正。

祝姜老和同志们身体健康，希多多保重。

国家体委 王正

97年8月31日

还有季文美、俞公沼、傅正阳、司徒丙鹤、高华、黄严、王自东、张自力、高晓星等人的祝贺。文字不列了。



广州会议

孙中山先生与中国航空

关中人

孙中山先生已逝世七十多年了，他倡导的“航空救国”思想，至今仍然激励着我们奋勇前进。

(一)孙中山先生《航空救国》的思想，有着丰富的内涵，其核心是要建设一支独立的强大空军，作为革命的一支重要武装力量和捍卫祖国领土主权完整的钢铁长城。

早在1906年，中国始创飞行大家冯如就指出：“吾闻军事利器，莫飞机若。誓必身为之倡，成一绝艺，以归飨祖国。”又说：“飞机为军事上万不可缺之物……倘得千百只飞机分守中国港口，微特足以固吾圉，且足以慑强邻矣！”冯如是中国第一个提出发展航空挽救祖国，并亲自参加实践的人，可惜他死得太早了。但无独有偶，在欧美各国宣传革命的孙中山先生目睹飞机的发明及其在军事上的应用，对航空独具远见卓识，因而对冯如其人其事极为称赞。

1911年，孙中山先生就指出：“飞机一物，自是大有利于行军。”1915年，他又进一步指出：

“飞机将是未来战争决胜之武器”，并以“航空救国”的道理砥砺学生。至1924年，他更明确地提出：“自航空机参加战斗序列后，在国际主权之划分言之，往昔所争之领土、领水，今有领空之划分，造地球成形以来之异象。就效力言之，已打破兵舰、潜艇、战车等之偏枯性能，极控三界之能事。故欲因应现代国防上之需要，非扩充空军力量不为功。”

为了创建革命空军(飞机队)，孙中山先生作了百折不挠的不懈努力。

首先，依靠华侨捐款购机组织飞机队。1911年辛亥革命后，中国同盟会美洲总支部决定筹建“华侨革命飞行团”以“美洲三藩市飞行器公司”名义接受华侨捐款，并于1912年1月前购买寇蒂斯飞机6架，聘请谭根为统领，李绮庵、余肇一^①等二十余人^②为团员。飞机抵南京后，虽试飞未成功，但也大长革命志气，大灭清廷威风，对清帝逊位起了促进作用。但是，后来袁世凯抢夺了辛亥革命的成果。

其次,组织讨袁飞机队。1916年5月,孙中山先生委任夏重民率领加拿大讨袁华侨敢死先锋队暨一些美国华侨青年从日本回国,进入山东潍县。当时中华革命党航空学校师生三十余人携机两架(一说三架)随行,并定名为“中华革命军东北军华侨义勇团飞机队”,5月10日两架飞机全部出动,在济南上空侦察地形,散发传单和投掷用香烟铁罐制的炸弹。炸弹威力虽小,但威慑力量很大,使未见过飞机的袁军人心惶惶。后因袁世凯暴死,飞机队自行解散。

第三,组织援闽粤军飞机队。1919年杨仙逸奉孙中山先生之命在漳州组成该队,队长陈应权。飞行员有叶少毅、李辉光、蔡司渡等,飞机6架。次年秋,飞机队奉命回粤讨伐桂系军阀,沿途轰炸据守淡水、平潭、马鞍山等地的桂军,掩护粤军向广州进击。杨仙逸、张惠长、陈庆云等还分别驾机轰炸桂系军阀莫荣新在广州观音山的都督府,迫使他退回广西老家。

第四,成立元帅府航空局,统率两个航空队。1920年11月,孙中山先生委朱卓文为航空局长,张惠长、陈应权分别为第一、二航空队队长,共有水机3架,陆机2架。1922年改组,朱卓文仍为局长,张惠长任副局长兼第一航空队队长,陈庆云任第二航空队队长。当时除旧飞机4架外,华侨捐款购回金尼新机12架,另从澳门购回水机3架、教练机3架,共飞机22架,力量空前雄厚。但1922年6月陈炯明叛变,随军北伐的全部飞机背腹受敌,油料耗尽,被迫在始兴机场付之一炬。留在广州的飞机,被陈炯明接收了。至此,航空队损失殆尽。

第五,重组元帅府航空队。驱逐陈炯明后,1923年3月,孙中山先生任命杨仙逸为航空局局长兼东山飞机制造厂厂长,并分别任命黄光锐、林伟成为第一、二航空队队长。当时有水机2架,陆机6架。4月,桂系军阀沈鸿英勾结北洋军阀,举兵作乱,率部由白云山窥进广州。孙中山亲自督师,并派黄光锐、林伟成、黄秉衡等轮流驾机助战,广州得以解围。10月,东江前线陈炯明部反攻,黄光锐、黄秉衡、杨官宇、胡锦涛等驾机出击,迫敌退回惠州。1925年5月,驻广州滇桂军

阎杨希闵、刘震寰发动叛乱,先后占了广州电报局、火车站和政府机关,形势紧急。当时黄光锐、胡锦涛等驾机助战,炸死滇军师长赵成梁,滇军群龙无首,溃退。

孙中山先生百折不挠地组建起来的飞机队,后来发展成为力量雄厚、配备齐全的广东空军,虽然一度曾被军阀所利用,但她在东征、北伐和抗日战争中,英勇善战,不怕流血牺牲,战功赫赫,作出了重大贡献。他们中有将近一百人献出了自己宝贵的生命。同时,也有不少人在斗争中成长起来,成为中国空军的重要将领,甚至空军总司令。便如张惠长、陈庆云、黄光锐、林伟成、林福元、王叔铭、毛邦初、张廷孟、谢莽及唐铎、冯询、常乾坤、龙文光等等,都是中国空军史上的重要人物。其中,唐铎还长期在苏联空军服务,功勋卓著,成为第一位获得苏联最高勋章——列宁勋章的中国人。

(二)孙中山先生始终把培养航空人才放在首位。这是孙中山先生“航空救国”思想的重要组成部分,也是建立强大空军的重要前提。

早在辛亥革命前夕,即1910年5月,孙中山先生就指出:“飞船练习一事,为吾党人才中之不可缺,其为用自有不可预计之处。”1915年致南洋同志函又说:“兹有同志谭根为飞行大家,声誉著于世界……不日前往南洋各地飞演,并拟就南洋演技筹款,开办飞行学校……按飞行机为近世军用最大利器,谭君既有此志,于国家前途,吾党前途,均有裨益。用特预为介绍于同志,倘谭君到时,尚祈费神招待,并希代为设法开场试演,劝销入场票位,俾得醴集资财,成立学校,作育英才。”1921年孙中山先生拟就的《国防计划》,63项中有9项讲及航空。其中有云:“聘请列强军事专门人员来华教练我国海、陆、空军事学生,及教练国防物资技术工程之意见计划书。”孙中山先生一贯重视航空人才的培养,除勉励华侨青年学习航空并积极组织国内青年到外国学习航空外,还倡导办过几间航空学校:

1. 1915年在日本市创办“中华革命党飞行学校。”聘请日本坂本寿一、立观了花、星野米藏等为教练,还聘请美国史密斯为顾问。当时美国、

加拿大、日本等国的华侨青年踊跃报名,达 130 余人。经考试,录取 40 人,其中飞行 30 人,机械 10 人。1916 年 5 月,因讨袁需要,学校大部分师生携机回山东参加讨袁斗争。

2. 1916 年在美国红木城创办“美洲飞行学校”。校长台山人黄伯耀。初期学员有李辉光、张惠长、杨仙逸、陈庆云、蔡司渡、吴东华、谭楠方等 20 人。后来祖籍香山的欧阳英女士也入该校学习,准备学成回国效力,但在一次飞行练习中不幸失事身亡,成为最早遇难的爱国华侨女飞行员。在这些学员中,不少人后来成为中国航空先驱和空军的重要人物。据不完全统计,至三十年代初,从外国学成归来的各种航空人才将近 180 人。

3. 1924 年在广州创办“广东航空学校”。首任校长由航空局长兼任,第二任是苏联李糜将军,第三任是张治中将军。以后历任校长的人都是飞行员出身。办了八届,飞行毕业生约 500 人,机修毕业生约 60 人,培养人才之多、为当时各地航校之冠。他们中许多人成为中国空军的重要骨干。计有上将 1 名,中将 7 名,少将 8 名。其中有国民党空军的总司令,也有人民解放军空军的副司令员。

由于孙中山先生苦心培养,广东航空人才辈出,分布在全国各地航空部门,并成为中国空军、中国民航、中国航空教育、中国飞机制造工业和航空科研机构的开拓者和重要骨干,在中国航空各个领域和各个部门发挥了重大作用,对中国航空事业做出了巨大贡献。

(三)孙中山先生“航空救国”思想的另一个重要组成部分,就是自力更生发展航空工业。这是建立强大空军不可缺的重要物质基础。

在初创飞机队时,因未有条件自制飞机,故孙中山先生发动华侨捐款购机,但一旦具备了条件,他就极力主张自力更生发展航空工业了。1923 年制成“乐士文一号”之后,孙中山先生就说:“至于飞机自己可造,目前完成第一架,比之外国制者尤佳。此后当继续自造,不须外来矣。”在 1921 年拟就的《国防计划》中,孙中山先生指出:“向列强定制各项海陆空新武器……,以为充

实我国之精锐兵器和仿制兵器之需。”可见引进新武器,孙中山先生已明确要仿制,为自力更生打下基础。孙中山先生对国人自制飞机,历来是采取鼓励、赞扬态度的。

1909 年 9 月,恩平旅美华侨青年冯如制成了一架飞机,孙中山先生得悉后,欣然曰:“吾国大有人矣!”喜悦之情,溢于言表。

1910 年,祖籍开平的三藩市华人青年谭根,自制成水上飞机一架,并参加比赛获冠军。孙中山先生对谭极其器重、寄予厚望,并在东京与谭根合照留念。

1911 年,冯如及其助手携设备回广州燕塘设厂制造飞机,仅制了一架,次年就因表演飞行失事殉难了。后来孙中山先生在讲三民主义时举例说:“比方最新发明大机器,是飞天的机器,也是一种很危险的东西,最初发明的时间不知道死了多少人。象以前广东的冯如,他是什么人呢?他就是制造飞机的人,就是驾驶飞机跌死了的人。”言谈中,流露出敬佩和怀念之情。

1913 年,中国同盟会美洲总支部在檀香山创办“中华民国飞机公司”,仿冠蒂斯研制了一架“六月妖精”号飞机并由谭根试飞成功。这要算是革命党人响应孙中山先生的号召,自力更生制造出来的第一架飞机了。虽然仅是这一架,但却有重大历史意义。因为有了第一架,以后就会有第二、第三架……。

1923 年 3 月,孙中山先生第三次回粤组府,改委杨仙逸为航空局局长兼飞机制造厂厂长。7 月制成的“乐士文 1 号”试飞,孙中山先生偕夫人宋庆龄亲临参观、主持该机命名典礼,并在机前合影留念。但杨仙逸殉难后,飞机制造厂即改为飞机修理厂。两年后,孙中山先生即病逝。

孙中山先生在生之年,见到的国产飞机虽少,但他开创的自力更生发展航空事业的道路却是影响深远的,至今仍具有重大的现实意义。不过在旧中国,这条路并未行得通。据中国著名航空史专家姜长英教授统计,从 1909 年冯如制成中国人制造的第一架飞机起,至 1949 年新中国成立这 40 年间,中国自制、仿制、装配的飞机总共仅 600~700 架,其中自制的不及十分之一。而

据有关部门统计,从1949~1980年这40年,新中国的航空工业迅猛发展,累计研制各种型号的飞机达13000多架,为旧中国飞机总产量的20倍。至于在航天方面,新中国所取得的成就就更令人瞩目了。——所有这些成就,都是同孙中山先生的“航空救国”思想的激励分不开的。

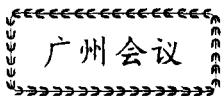
主要参考资料:

1. 姜长英:《孙中山、宋庆龄与我国航空》(《孙中山“航空救国”思想学术讨论专辑》、广东航空联谊会编印,1986.10);
2. 黄严:《孙中山航空言论辑录》(见《中国空军史料》第六辑,中国人民解放军空军司令部编研室编印,1988.12);
3. 黄严、关中人:《广东空军史料选集》(广东航空联谊会编印,1994.10);
4. 方雄普:《华侨航空史话》(北京中国华侨出版公司出版,1991.5);
5. 马毓福:《中国军事航空》(北京航空工业

出版社出版,1994.6);

6. 王工一、奕开明:《长空风云录》(吉林文史出版社出版,1986.4);
7. 萧强、李德标:《国父与空军》(台北华太印刷有限公司印,1987.再版);
8. 高晓星、时平:《民国空军的航迹》(北京海潮出版社出版,1992.12);
9. 彭谦:《航空救国与振兴中华》(《航空史研究》第15期,1987.3);
10. 黄汉纲:《辛亥革命的空军》(《航空史研究》第3期,1984.1);
11. 关中人:《孙中山有关航空的函电摘录》补遗(《航空史研究》第38期,1992.12);
12. 民国陆海空军司令部战史编委会:《空军沿革史初稿》(藏南京中国第二历史档案馆)。

作者地址:529411 广东省恩平市政协



广州会议

编写中国航空史的几点探讨

陈应明

1. 近十多年来能脱离了极左思潮的束缚来编写中国航空史,确实是对子孙后代和借鉴历史大有裨益。但由于相当长时期极左思潮的影响,至今不少专著或者是在杂志上发表的文章,仍有用不实的名词加在原有的历史中,杂乱无章。值得讨论的,就举一个例子来说,抗日战争是在西安事变后,国共两党停息干戈,在中国共产党倡议下,国共第二次合作,不管上层人士中有何政见分歧,总的来讲是全国不分党派,不分天南地北,男女老少为求民族的生存,进行伟大的反侵略斗争,至此才得到今天中国人民的彻底解放。以当时的历史事实,八路军实为“国民革命军第十八集团军”,新四军为“国民革命军新编第四军”,按原来国共双方协议均属于原国民政府军事委员会领导和颁发委任状的,所用的国旗和军旗、军服(除颜色略有)不同外,所有军衔、帽花等等均是全国军队统一的。是一个中国,就北京军

博有关解说中亦称中国军队的八路军。因此有些人编史时,将抗日战争时的军队称谓为“国民党军队”或“国民党空军”,这在原则上来讲,就是“分裂”。应称之为“中国军队××部队”或“中国空军”才符合历史原貌。

2. 抗日战争时,中国军队中的八路军和新四军,以发动民众配合游击战为主,而其他中国军队则以正面阻击战为主,前者率制了日军侵略军三十余万人,使他不敢调离游击地区,相对的便减少其他军队正面作战的压力。当然,由于国民政府的军队派系斗争及训练欠佳,更加上武器装备与日侵略军相差悬殊,如台儿庄战役等等,虽然一时大捷了,但不久仍被日军占领,这些种种客观原因,最好不应用非当时的历史实况去加予头上。当然,蒋介石一贯反共,而把一些得力的军队按兵不动更派去封锁延安,但无论如何,真正的正面阻击战也是敌不过日军的,只有中国共产