

# 美国友人与华南早期航空事业

——从夏利亚弼在粤港地区的航空活动说起

莫世祥

---

**内容提要** 20年代初,孙中山曾计划以购买外国飞机及零部件,在中国进行仿制;聘请外国军事专家,教练中国的飞行技术人员等方式,发展中国的航空事业。应孙中山的聘请,夏利亚弼等3位美国飞行技术人员先后应聘来到广州,指导制作“乐士文”号等中国自制的第一批飞机,协助训练国民党早期航空人才。此后,夏利亚弼在香港创办首家飞行训练学校——“亚弼航空学校”,为草创香港的航空事业作出不朽的贡献。70多年后,夏利亚弼的儿子从美国来到广州“寻根”,引出本文叙述的历史。

**关键词** 美国友人 孙中山 粤港航空

---

本世纪20年代初,经孙中山聘请,欧美国家的一些人士来到中国,襄助孙中山领导的中国革命事业。对于这些西方友好人士,国内史学界迄今还缺乏足够的了解与研究,致使他们的动人事迹依然掩埋在纷乱的历史资料之中,需要知情者与研究者共同追溯和梳理。

1996年夏天,笔者收到一位美国老人的来信。老人在信上说,他叫“大山亚弼”(Dan-San Abbott),1923年8月10日出生在广州。当时,他的父亲“夏利亚弼”中校(Lt. Col. Harry Wayne Abbott)由孙中山聘请,在广州指导、训练中国飞行员。他的母亲阿丽丝(Marry Alice Abbott)在广州临产的时候,孙中山闻讯提议,如

果生下男孩,就起名“大山”;宋庆龄则建议,如生女孩,就起名叫“月英”。于是,这位美国老人一出世,就有一个中西合璧的名字。他在信中写道:“我一直为我的名字而深感自豪;得到孙博士的命名,是显而易见的荣耀”。在信的末尾,他说明写信的目的:“我希望与你及其他先生联系,以便获知有关我父亲为孙博士服务的故事。我期待着你的答复”。<sup>①</sup>老人随信寄上他父亲在广州工作时佩带的徽章的彩色照片影印件,从中可以清晰地看出徽章绶带上的四个中文字:“夏利亚弼”。徽章为十二角星形,徽章内环的上端刻有“1923”的年代标记,下端刻有“航空局”的字样。美国老人的来信引起笔者的研究兴趣。于是,请他继续提供相关资料,同时开始在浩瀚的史料里寻找“夏利亚弼”们的行踪。

1997年4月中旬,大山亚弼应香港历史飞机协会(The Hong Kong Historical Aircraft Association)的邀请,携带有关他父亲夏利亚弼在香港创办飞行学校的资料,来到香港,协助该协会编纂反映香港百年航空史的出版物。同月25日,他来到阔别73年的出生地广州,追寻他父亲以及另外两位美国友人帮助孙中山发展中国早期航空事业的踪迹。广州一家报刊随即以专文报道这段历史及其在现实中的回响<sup>②</sup>,其中涉及到近代中国自制的第一架飞机“乐士文”号的设计与制作问题。有些读者想进一步了解与之相关的史实,本文特地将由大山亚弼提供和笔者收集的相关资料,择要作一译述与考证。

<sup>①</sup> 译自1996年7月6日大山亚弼从美国加州写给笔者的英文信。

<sup>②</sup> 见《似是故人来》,1997年5月2日广州《南方周末》;该文另以《一个美国老人和一架飞机》(An Old American and an Airplane)为题,译载于北京《今日中国》(China Today)1997年第11期。

(一)

先将大山亚弼对其父培训中国飞行员及飞机维修人材的叙述译介如下,这是大山亚弼根据其母亲留下的记载、家庭照片背面的说明以及各类资料,写信告诉笔者的<sup>①</sup>:

1899年 11月 7日,夏利亚弼出生于美国科罗拉多州丹佛市。1916年高中毕业后,随家迁居加州长滩。次年,他学会驾机飞行,随即加入美国海军潜艇部队,参加第一次世界大战。战后,其父阿姆斯特朗(Wayne Armstrong)因为夏利亚弼爱好飞行,特意出资买下专门进行杂技表演的威斯顿航空公司,更名为“亚弼空中精灵飞行杂技”公司(Abbott's Sky Demons Aerial Circus),在加州太平洋沿岸进行空中杂技表演。

1922年 3月,旅美华侨杨仙逸和他的两个兄弟从夏威夷来到加州的圣约瑟(San Jose),与夏利亚弼联系,以每月 1500美元的报酬,请他教一些华侨学习飞行和飞机维修技术。夏利亚弼于是开始训练从美国西部城乡来的 9名华侨学习飞行。训练的地点在萨克拉门托河(Sacramento River)畔的加州考特兰(Courtland)乡村小镇的周清西农场(Chancy Chew Farm),位于加州首府萨克拉门托以南 30英里。考特兰和附近其他小镇大都居住着来自广东的中国人,他们的父母在 19世纪末来到美国修建铁路,铁路完工后,又在萨克拉门托河修筑堤坝,围地耕种。这些中国农民资助孙中山的辛亥革命与此后统一中国的事业。周清西也是孙博士的支持者,后来他还担任华南航空局(South China Air Service)在美国的采购代理人。

<sup>①</sup> 译自 1996年 8月 13日大山亚弼从美国加州写给笔者的英文信。

同年10月初,夏利亚弼完成原定的飞行教练任务,与妻子阿丽丝(又名多丽,Dolly)以及由受训华侨组成的“考特兰特遣队”一起前往旧金山,乘坐“克利夫兰总统”号轮船,取道夏威夷,前往上海。11月,“考特兰特遣队”抵达上海,在法租界孙中山住宅旁边设立航空局(Aviation Headquarters)。夏利亚弼冒着可能失去美国国籍的危险,与其他人一道宣誓效忠孙中山。杨仙逸被委任为航空局长,夏利亚弼被授予上尉军衔,参与筹建航空局。12月,原“考特兰特遣队”成员林氏(Stephen Lim)率领3人乘船前往广州,放火焚烧陈炯明叛军存放在河南的飞机和有关设备。

1923年1月,夏利亚弼率队乘船前往许崇智部控制下的福州,接管刚运到福州兵工厂的飞机,包括6架科提司(Curtiss)JN-4D型飞机,1架猎鹰式双引擎12座运输机。后者可以改装成轰炸机。夏利亚弼等人在福州工作到同年3月,随后返回上海。4月,应杨仙逸聘请,来自美国加州阿勒梅达(Alameda)的飞机工程师考威尔(Guy Cowell)和来自旧金山的飞机制造师怀尔德(Arthur Wilde),与他们的家人一道抵达上海。夏利亚弼随即率队和这两位美国人一起南下广州,进驻设在河南的航空局。

在此之前,孙中山曾命令杨仙逸,请考威尔尽可能利用存留在河南飞机库的有用零配件,设计装配成先进的飞机。他还决定,第一架飞机要在60天之内完工,考威尔任总建造师,夏利亚弼和他的航空小队负责协助。

于是,考威尔开始设计,怀尔德和夏利亚弼及其队员们着手调查并修复上年河南飞机库里被火烧毁的飞机和配件。经调查,可以使用或修复的飞机有:科提司HS-2L型1架,39B型水上飞机1架,科提司N-9C型飞机2架。此外,在福州的6架科提司JN-4D型飞机也用船运到广州。不能修复的飞机则拆下有用的零部件,以便重新装修使用。

对设计装配的第一架飞机的规格要求是:设计先进,木质结构,尽可能少用金属零部件;发动机、推进器、散热器、机轮和操纵装置等取自拆下的有用零部件;结构尽可能简单,以便雇佣技术工人来装配

根据这一规格和可以使用的零部件存留情况,考威尔开始设计华南航空队的一号机。这是一架双座双翼机,可供侦察、轰炸之用,发动机为科提司 OXX6型,100马力。考威尔每完成一项飞机组件的设计,怀尔德就指导工人逐一装配。随后在机翼的上、下翼尖油漆上华南航空局的“青天白日”徽章,在机尾方向舵两侧漆上“航空局”的徽号和“民国十二年造”的字样,黑色的机身两侧漆上白色的大“F”字。1923年7月27日,一号机在开始设计之后的第59天装配完毕。这是在中国设计和安装的第一架飞机,由全体参与者日夜奉献而成。

同日,夏利亚弼驾驶这架飞机在广州上空试飞。他对飞机的操纵、爬高和加速的良好性能感到吃惊。由于考威尔选用“高升力”的机翼剖面,起飞滑跑的距离非常短。机翼采用无拉线翼间支柱,免致制动器导致翼间金属牵引线过紧,飞机便可达到每小时120哩的速度。7月底8月初,继续对飞机进行性能检测。经过测试不同的推进器和平衡副翼,终于发现欠缺之处。于是增加双翼间的支柱,以替代牵拉副翼的金属线,改善机翼的反应。

在此期间,杨仙逸将军也迷上了一号机,昵称为他的“宝贝”(Baby)。他下令航空局按照一号机的设计,再装配3架飞机。孙中山则提议以夫人宋庆龄的英文名字“乐士文”(Rosamonde)来命名一号机。这一英文名字取自利考德(Reverend Ricaud)的女儿乐士文之名,利考德是宋庆龄之父宋嘉树的朋友。于是,在一号机机头两侧漆上英文“ROSAMONDE”的大写字母,在字母下边写上“乐士文”三个中文字。

1923年8月9日下午1时30分<sup>①</sup>，孙中山和夫人宋庆龄等人开始检阅航空局的各种飞机演练。一号飞机停在机场中央，机头上覆盖着国民党党旗。杨仙逸将军引孙中山一行走上前去，受到飞机设计者考威尔的欢迎。孙中山发表简短讲话，随后将一瓶香槟酒敲碎在飞机机头上，正式宣布飞机命名为“乐士文”号。他揭开覆盖在飞机机头上的国民党党旗，与夫人在飞机前面合影留念。

飞行表演开始，夏利亚弼辖下的黄姓 (Lt. Fred Wong) 飞行员驾驶“乐士文”号为此盛会助兴。夏利亚弼接着表演空中杂技，在飞机机翼上行走，然后用自己专门为此盛会设计的降落伞作跳伞表演。次日，经夏利亚弼同意，黄姓飞行员作了生平第一次的跳伞。

8月10日，夏利亚弼试飞3架飞机，其中一架是“乐士文”号。孙夫人也要求参加试飞，虽然她意识到这样做的潜在危险，但仍然和夏利亚弼一起登机试飞“乐士文”号。<sup>②</sup>

8月底，夏利亚弼夫妇和他带领的一些飞行队员迁居东山兵工厂。9月1日，他们在石龙集中，为河岸防卫连队设置火炮。

10月9日<sup>③</sup>，孙中山和孙夫人由考威尔、怀尔德和夏利亚弼陪同，再次视察飞机工厂，了解第二、三、四号飞机的装配情况。这

① 原信作“8日”。在1997年12月15日的来信中，大山亚弼称，他在其母的记载中发现，孙中山检阅的日期应为“9日”。此说与1923年8月18日《民国日报》的报道相符。《孙中山年谱长编》（中华书局1991年版）误作“10日”。

② 此事经笔者询问，大山亚弼称出自其母遗留下来的记载。同月11日《广州民国日报》和18日上海《民国日报》在报道9日的试飞情况时，仅称：“孙夫人更坐一号自制机摄影，以留纪念”。

③ 此日期有误，应为10日，见《航空局火警详情》，1923年10月20日《广州民国日报》。惟该报道没有提及孙中山与宋庆龄视察航空局事。

时,工厂后面忽然起火。夏利亚弼带着孙中山和孙夫人离开厂房,考威尔去检查火情,怀尔德叫来消防队。夏利亚弼返回后,又和考威尔、怀尔德等人将“乐士文”号移出厂房。烈火毁坏了第二、三、四号飞机。起火的原因很令人怀疑,一般认为是陈炯明叛军所为。

11月,陈炯明叛军反攻广州,进逼城北。夏利亚弼奉命在考威尔和怀尔德的协助下,连夜修理好 HS-2L型飞机的发动机。次日早晨,经他训练的飞行员驾机轰炸被叛军占领的军火库。在这次战役里,夏利亚弼在石龙火炮阵地被叛军炮火击伤,伤在左脸、左前臂和左胫部位。住院疗伤之后,夏利亚弼回到航空局,又继续训练飞行员。

1924年3月22日,夏利亚弼完成为期两年的合约,结束在航空局的工作,带着妻子和出生仅8个月的孩子(即大山亚弼)前往香港。在香港,他创建亚弼航空学校(The Abbott School of Flying)。他一直想念孙博士、杨仙逸将军和他教会飞行的“宝贝们”。

## (二)

从辛亥革命时期起,孙中山等国民党人一直想方设法发展自己的航空事业,以便争取军事上的胜利。其做法一般都是购买外国飞机,在外国开设临时性的飞行学校,培训中国的飞行人材,在革命军队中组建飞行机构等。20年代初的“二次护法”期间,国民党在广东建立起相对稳定的“护法根据地”,孙中山关于组建空军、发展航空建设的计划趋向完善。1921年7月8日,孙中山将自己准备撰写的《国防计划》目录函告廖仲恺,从中可知孙中山“发展航空建设计划”的基本构想。其中的相关内容,便是“向列强定制各项

海、陆、空新式兵器,如……航空机……等,以为充实我国之精锐兵器的仿制兵器之需”;“聘请列强军事专家来华,教练我国海、陆、空军事学生,及教练国防物资技术工程”。<sup>①</sup> 这表明,孙中山计划发展中国航空事业的最初途径是:购买外国飞机,进行仿制;聘请外国军事专家,教练中国的飞行及飞机装配制作人才。1923年“三次护法”期间,孙中山的这些设想都在专门设立的陆海军大元帅大本营航空局中得到贯彻实施。

综合当时报刊报道,航空局及其所辖飞机厂在1923年下半年的主要业务是,购买、装配与自制各式军用飞机。由于“航空局自运到军用水陆各飞机后,经赶紧装配完好,连日试放,非常灵敏”,孙中山与宋庆龄等人遂于8月9日来到广州大沙头的航空局,检阅购置与自制的各式飞机。“局长杨仙逸将自制及新购各机十余艘,排列机场”<sup>②</sup>,接受检阅。宋庆龄还坐在“一号自制机”机舱里摄影留念。这架飞机由孙中山命名为“乐士文”号。后来,《广州民国日报》在刊载孙中山与宋庆龄站在飞机前的合影照片时,注明“图为中国广东航空局第一次创造之飞机,为乐士文式,于一九二三年七月,孙大元帅偕其夫人宋庆龄君在广州大沙头机场,行开幕礼”<sup>③</sup>。这段说明文字误将孙中山与宋庆龄为“乐士文”号行开幕礼的日期,说成是在1923年7月。倘若将7月理解为飞机制作完成的月份,恰与上文译介大山亚弼所说的该机竣工于7月27日的日期相合。大山亚弼在来信中以地道的术语和具体的细节,叙述他父亲与两位美国技师指导中国工人制作、装配包括“乐士文”号在内的中国第一批自制飞机的情形,明确说出有

① 《孙中山全集》第5卷,中华书局1985年版,第571页。

② 《大元帅临视试演飞机》,1923年8月11日《广州民国日报》。

③ 《孙大元帅偕夫人新造飞机开幕礼》,1923年8月23日《广州民国日报》。



关“乐士文”号的大量技术数据，这是述及此事的中文相关文献资料及回忆资料所遗缺的。此外，他还给笔者寄来一些照片复印件，其中有正在制作过程中的“乐士文”号飞机的倒立框架和工人们搬运机身的情景，有覆盖着国民党党旗、准备接受检阅的“乐士文”号飞机的正面照，有孙中山在检阅仪式上揭开覆盖在“乐士文”号机头上的国民党党旗的留影等等，均为国内文献与图片资料所未见。此外，还有夏利亚弼的妻子和考威尔的妻子等外国妇女在现场观看的照片，前者仍是孕妇身形。大山亚弼的叙述及其提供的历史照片复印件表明，其父夏利亚弼等美国友人是包括“乐士文”号在内的中国第一批自制飞机的参与者与见证人。

当时，广州、上海等地报刊曾多次披露航空局里有西方技术人员任职。1923年6月3日，上海《民国日报》首先报道说：5月26日上午，孙中山等军政人员与“航空局西人”视察长洲炮台，“航空局西人温亚弼”还“将欧战新发明之电炮施放”。这里所说的“西人温亚弼”，应该就是大山亚弼的父亲——“夏利亚弼”的另一中文译音。据大山亚弼介绍，夏利亚弼是在同年4月间与考威尔、怀尔德等美国人离开上海，来到在广州的航空局工作的。同年下半年，广州、上海等地报刊在报道该航空局情况时，还不时提及负责装修飞机的“中外技师”、“华洋技士”，证实确有外国航空技术人员在该局任职。<sup>①</sup>上海《大晚报》在报道航空局飞机厂失火消息时，称：“至制造未竣之飞机，则由督造三美人之奋勇抢救，得免于火”。实际上明确道出该局的外国技术人员是三个美国人，其职责是“督造”，即指导制作与装修飞机。

经查证，大山亚弼叙述的夏利亚弼等美国友人在广州帮助孙

<sup>①</sup> 如《大元帅视察航空局补志》，1923年8月21日《广州民国日报》；《火警后之航空局》，同报1923年10月22日等。

中山发展中国航空事业的事迹,大都为当年报刊报道所证实。如:1923年8月11日《广州民国日报》刊载的“大元帅临视试演飞机”,和8月18日上海《民国日报》刊载的“大元帅校飞机慰海军”两篇报道,所述孙中山在9日视察航空局的飞机试飞情况,与老人在信中的描述多相符合。两则报道还都提到:“更有工程师夏利亚弼在机翼上游行,复翻身倒垂机翼下鼓掌,其胆量技术,有足多者。”这与大山亚弼在信中说当时夏利亚弼曾表演空中杂技的情形是一致的。

大山亚弼提到航空局自制飞机以阿拉伯数字编号,七八月间有6架飞机运抵广州,原有飞机中有一架水上飞机,这一切都可以从《广州民国日报》的有关报道中得到证实。<sup>①</sup>

所述飞机工厂失火及夏利亚弼等美国人抢救飞机一事,也有《申报》转载《大晚报》的报道作为印证:“广州飞机厂爆发[炸],继之以火,全厂悉毁,孙中山夫妇几及于难……是日孙夫妇适同陈氏视察该厂也。至制造未竣之飞机,则因督造三美人之奋勇抢救,得免于火云。”<sup>②</sup>

所说“夏利亚弼”等航空局人员迁到广州东山及前往石龙参战一事,除时间上略有出入之外,同样可以从《广州民国日报》报道航空局在石龙设立“飞机站”、将飞机厂移设东山、“委王士丹为工务课长,以专责成,连日督率各华洋技师赶紧制造飞机”的消息中得

① 见《飞机弹击敌人之报告》,1923年11月19日《广州民国日报》;《飞机连日之动作》,同报1923年8月23日;《大元帅视察航空局补志》,同报1923年8月21日等。

② 《广州飞机厂炸毁之外讯》,1923年10月14日《申报》。该文报道飞机厂起火的日期误作“十二日”,其实应为10日;所指“陈氏”,即航空局新任局长陈友仁。同年10月14日上海《民国日报》引述广州电文称“该厂失火系在孙先生离厂以后”。

到证实。<sup>①</sup>

此外，笔者在摄于 1923 年 6 月的“民国广东空军前辈及外国友人”的照片中，也看到夏利亚弼、考威尔、怀尔德等 3 位美国人与当时航空局 8 位中国飞行员的合影。其中，考威尔和怀尔德身穿西装，夏利亚弼与 8 位中国飞行员都穿着军装。照片下的文字一一说明各人的姓名，惟将夏利亚弼的英文姓“Abbott”，误作“Abbatè”，不过读音依然相近。身穿中国军装的夏利亚弼微笑着与中国飞行员站立在飞机制造师怀尔德与机械师考威尔的两旁，显示出航空局的飞机设计、制造者与飞行者的亲密友谊。<sup>②</sup>

大山亚弼的来信、所附照片复印件和上述征引的各种史料说明：1923 年 7 月在中国成功制作的第一架飞机“乐士文”号及此后制成的首批飞机，是在考威尔、怀尔德和夏利亚弼等 3 位美国航空技术人员的指导、参与下，由中、美技师共同制作完成的。其中，夏利亚弼还在培训中国早期航空人材方面做出卓有成效的贡献。今人根据当时有关航空局“自制”飞机的报道，往往以为“乐士文”号是中国自己制造的第一架飞机。笔者认为，确切地说，“乐士文”号飞机其实是由中、美技术人员在中国广州合力制作而成的。当时人使用的“自制”的概念，包容着孙中山所设想的“聘请列强军事专家来华”以为“仿制兵器之需”的涵意，显然与现代人习惯理解的在没有外援的情况下自立更生的含义大不相同。有鉴于此，我们固然可以继续沿用当时人的提法，称“乐士文”号飞机是中国自制的的第一架飞机，但相应地，也不必因此否

① 《火警后之航空局》，1923 年 10 月 22 日《广州民国日报》。

② 《民国广东空军沧桑史》中的插图照片。该书辑录原民国广东空军资深飞行员郑梓湘生前撰写的文稿，1994 年由中山市政协文史委员会等出版，照片疑由其家属提供。郑梓湘曾于 1983 年在台北《广东文献季刊》第 13 卷第 3、4 期发表文章，称美国飞机工程师怀尔德与机械师考威尔来粤，是由杨仙逸的父亲出资聘请的。

认其间有美国航空技术人员指导及参与制作的史实。

### (三)

根据大山亚弼的介绍,其父夏利亚弼在1924年3月22日因为为期两年的服务合约期满,便离开广州,到香港开创其航空事业。关于此事,已故历史学家金应熙先生曾写道:“美国科罗拉多州丹佛市人哈里·阿博特曾参加孙中山革命政府的空军,在惠州、石龙等地对军阀部队作战,负伤退伍。他于1924年夏来港,租用启德机场筹办一所航空学校。可惜在1925年春节的学校开幕典礼上,他的助手欧思萧表演跳伞,因风向突变,落在九龙湾内淹死了。阿博特不久因积蓄耗尽,返回美国。他在港的活动以失败告终。”<sup>①</sup>就笔者所知,这是国内史学界对夏利亚弼在华活动的最早叙述。

当时的香港英文报刊对夏利亚弼在香港的活动作了更为准确的报道。兹结合香港早期航空发展史,依序择要译述如下<sup>②</sup>:

香港最早的动力飞机飞行记录始于1911年3月18日。当天,来自比利时的查尔斯·温德邦(Charles Van den Born)驾驶亨利费文型(Henry Farman)双翼机,在沙田海滩上起飞。几个月后,另一架伯里来特型(Bleriot)飞机也飞抵香港沙田。此后到1923年,加拿大籍华人林安(Lim On)将一架科提司式JN-4C型詹尼号(Jenny)飞机运到香港,可是当他驾驶飞机在跑马地试飞的时候,飞机却被撞坏了。<sup>③</sup>

① 金应熙:《早期的启德机场》,香港《紫荆》杂志1990年11月号。惟此时尚未有启德机场。

② 下文叙述及所引资料,均据香港历史飞机协会收集、经大山亚弼提供给笔者的香港英文报刊有关报道复印件,特此鸣谢。

③ 据《众翼腾飞——香港一百年航空史》,香港历史飞机协会1997年印行。

1924年4月间,刚到香港的夏利亚弼以2000元的价格买下这架双座飞机,随即将它修理好。同月20日上午,夏利亚弼驾驶飞机,先后在九龙城及跑马地上空进行试飞。当天,香港各家英文报刊都报道了这一消息,有的还刊载了夏利亚弼夫妇及其友人在飞机旁边留影的照片。同日的英文《南华早报》还刊登“五月四日将在跑马地举行飞行杂技表演”的消息,报道夏利亚弼准备在香港首次表演飞行杂技,包括在机翼上行走、翻腾以及从2000英尺的高空跳伞。观看票价每张2元,所得的部分收入将捐给东华医院。消息还说:“夏利亚弼的飞行伙伴将负责驾驶飞机,他叫周宝衡,是孙中山领导的军队里的上校,有5年的飞行经历。”显然,夏利亚弼打算依靠广东的飞行人才,在香港开创他的航空事业。可是,5月4日当飞机在九龙铁路贮木场试飞时,轮胎爆裂,致使飞机撞上海堤,损坏螺旋桨和起落架,被迫推延飞行表演。当时担任试飞的驾驶员叫欣德马士(Hindmarsh),是参加过第一次世界大战的飞行员;随同他登机的是机械师欧思萧(Reg Earnshaw)。<sup>①</sup>这表明,周宝衡或许因为广东战事需要,未能如期来港,配合夏利亚弼的飞行杂技表演;林安与一些外国飞行员及技术人员就成为夏利亚弼在香港发展航空事业的伙伴。

5月30日,夏利亚弼驾驶修理好的飞机,重新在港九海港上空试飞。他认为九龙铁路贮木场的场地不适合飞机起飞的需要,便以九龙旧城旁边的大片开阔地作为新的飞机跑道。<sup>②</sup> 这片地方后来扩展为香港启德机场。为了能在6月3日英王寿辰那天进行飞行表演,夏利亚弼专程赶往广州,向航空局局长陈友仁要了一个新

① 1924年5月5日《士蔑西报》(Hong Kong Telegraph), 据此后的英文报刊报道,欧思萧在启德公共汽车公司(Kai Tack Motor Bus Co.)任职。

② 1924年5月31日《士蔑西报》。

的飞机轮胎,随即连夜返回香港,更换爆裂的旧胎。香港一家英文报刊在报道夏利亚弼的活动时,特意以“广州的帮助”为小标题,介绍这一插曲。6月2日,夏利亚弼再次进行试飞,并且散发传单,通告将于次日下午进行飞行杂技表演。3日上午,夏利亚弼驾机飞翔在庆祝英王寿辰的游行队伍上空,散发传单,还在皇后广场上空作俯冲表演,其高度是从1500英尺的高空俯冲至离地面数百英尺,令观看者惊叹不已。下午3时,他驾机载着夫人在维多利亚海港上空飘洒鲜花,悼念曾经和他一起在广州协助发展华南航空事业、几个月前因患伤寒病而在香港病故的美国飞机工程师考威尔。随后,改由林安驾驶飞机,从九龙飞往跑马地上空,由夏利亚弼在机翼上表演空中杂技。有数千香港人聚集在跑马地,观看这一精彩的表演。当飞机飞返九龙,准备降落的时候,发动机突然发生故障,结果撞坏螺旋桨和机翼。夏利亚弼只好取消原先准备的第二个表演项目——跳伞。<sup>①</sup>

由于飞机不时发生故障,6月5日《士蔑西报》刊登一位在港外国人的来信,称:夏利亚弼已经显示出他的飞行才华,但其座机却令人放心不下,加上香港群山环绕,不适合飞行,为了维护公众的安全,夏利亚弼应该停止在香港的航空活动。次日,夏利亚弼在该报发表回信说:虽然在气候恶劣的情况下,香港不适宜飞行,可是在平时无风的日子,香港和别的地方一样适合飞行。至于飞机出现的故障,有的是因为轮胎爆裂,有的是因为螺旋桨不合适,有的则是驾驶员着陆技术不恰当。同月7日,由于香港英文报刊继续刊载反对在香港飞行的来信,夏利亚弼再次在报上发表公开信,反驳阻挠飞行的言论,说明自己的飞行经验和抱负。信中说:“1919年以来,我一直在研究飞行术和空气动力学。我的导师是西方国家

<sup>①</sup> 1924年6月4日英文《南华早报》。

中最聪明的航空工程师之一,他就是美国航空邮局西部分局的创立者与总经理考威尔先生(G. H. Colwell)几个月前,他因患伤寒而在本港逝世”。“我计划在征得香港政府同意之后,建立一所飞行学校,培养飞行人才……虽然我是个美国人,可是我的家在香港,我的抱负是在香港发展”。夏利亚弼还在信中公布他在香港飞行的收支情况:“售票收入 953元,其中亚弼夫人领衔 684元,表演空中杂技的当天只进账 118元。支出共 4265元,其中购买飞机 2000元,修理费 988元,购买降落伞 135元,飞机配件 513元,广告印刷费 604元,杂项开支 25元。”<sup>①</sup>

同年 10月 5日,香港出租汽车公司的罗乌(A. H. Rowe)驾驶他的科提司型金莺(Oriole)号飞机,载着夏利亚弼,在澳门上空进行空中杂技表演。夏利亚弼冒着风雨在机翼上行走、倒立,随后在 2000英尺的高空进行跳伞表演。由于风狂雨猛,降落伞在跌落 700英尺之后才打开。惊险的表演并未给他们带来满意的收获,据报道,此次澳门之行获得的财政资助没有事前想象的多。

1925年 1月 23日,英文《南华早报》刊登“亚弼航空学校”将于次日成立的广告和采访消息。消息称:夏利亚弼将任该校总监,乔治·奔特(W. George Bunter)任校长。学校将开设飞行、飞机构造、航空广告与表演等课程;飞行用地向启德地产投资公司租借;近期将从马尼拉购买两架飞机,以增加原有的飞行设施。夏利亚弼对该报记者说:“学校成立的规模比较小,是因为我在此地的最初努力遭受挫折之后,香港对飞行已经不大有信心”。不过,他仍然向记者展示他的雄图:将来计划开拓航空邮递服务,当局已对此表示同情和关注,该计划需要投资 15—20万元。此外,航空学校也将有

<sup>①</sup> 转引自《众翼腾飞》第 4章“亚弼航空学校”所复印的 1924年 6月 7日香港英文报刊报道,未注明报刊名。

中最聪明的航空工程师之一,他就是美国航空邮局西部分局的创立者与总经理考威尔先生(G. H. Colwell)几个月前,他因患伤寒而在本港逝世”。“我计划在征得香港政府同意之后,建立一所飞行学校,培养飞行人才……虽然我是个美国人,可是我的家在香港,我的抱负是在香港发展”。夏利亚弼还在信中公布他在香港飞行的收支情况:“售票收入 953元,其中亚弼夫人领衔 684元,表演空中杂技的当天只进账 118元。支出共 4265元,其中购买飞机 2000元,修理费 988元,购买降落伞 135元,飞机配件 513元,广告印刷费 604元,杂项开支 25元。”<sup>①</sup>

同年 10月 5日,香港出租汽车公司的罗乌(A. H. Rowe)驾驶他的科提司型金莺(Oriole)号飞机,载着夏利亚弼,在澳门上空进行空中杂技表演。夏利亚弼冒着风雨在机翼上行走、倒立,随后在 2000英尺的高空进行跳伞表演。由于风狂雨猛,降落伞在跌落 700英尺之后才打开。惊险的表演并未给他们带来满意的收获,据报道,此次澳门之行获得的财政资助没有事前想象的多。

1925年 1月 23日,英文《南华早报》刊登“亚弼航空学校”将于次日成立的广告和采访消息。消息称:夏利亚弼将任该校总监,乔治·奔特(W. George Bunter)任校长。学校将开设飞行、飞机构造、航空广告与表演等课程;飞行用地向启德地产投资公司租借;近期将从马尼拉购买两架飞机,以增加原有的飞行设施。夏利亚弼对该报记者说:“学校成立的规模比较小,是因为我在此地的最初努力遭受挫折之后,香港对飞行已经不大有信心”。不过,他仍然向记者展示他的雄图:将来计划开拓航空邮递服务,当局已对此表示同情和关注,该计划需要投资 15—20万元。此外,航空学校也将有

<sup>①</sup> 转引自《众翼腾飞》第 4章“亚弼航空学校”所复印的 1924年 6月 7日香港英文报刊报道,未注明报刊名。