

抗战前中国航空队史略(上)

● 奚纪荣 武吉云

摘要:第一次世界大战飞机运用于战争,并显示出巨大的优越性和威慑力,引起了世界各国军事家的极大关注。伴随世界航空业的发展以及国内军事斗争的需要,中国的航空队也从无到有,开始走上历史的舞台。本文通过丰富详实的史料,展示了抗战前孙中山领导的资产阶级航空队、北洋军阀航空队和国民党新军阀航空队兴衰演变的曲折过程。

关键词:抗日战争前;中国航空队;兴衰演变

中图分类号:E239.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1009-3451(2003)03-0108-15

战争的需要是近代中国航空事业兴起的主要动力。飞机运用于战争,中国人在辛亥革命中已付诸行动。1911年11月,广东革命军政府成立,冯如和他的助手接受革命军政府的任命后,迅速组成了飞机队。他把闲置了长达近一年的飞机拆卸开,并进行全面检修,准备随同广东北伐军北上作战。不久,清政府在辛亥革命中倒台,飞机北上的计划便未能实施。1912年8月25日,冯如牺牲,中国历史上的第一个航空队,便自行解散。

辛亥革命爆发后,中国同盟会美洲总部决定筹建华侨革命飞机团。革命飞机团接受了23人为团员,其中有著名的飞行家谭根。华侨革命飞机团立即募集了大宗款项,购买寇蒂斯(Cartiss)飞机6架,1912年1月,飞机全部运回国内。2月初,飞机在南京装配完毕,准备先在南京试飞,然后到上海进行投弹训练。由于试飞未能取得成功等种种原因,华侨飞机团未能用于实战,但对清王朝的威慑很大。以后,袁世凯很快窃取了辛亥革命的成果,华侨飞机团不得不在上海解散。

1911年10月,武昌起义爆发,黎元洪被推举为革命军鄂军都督。为了增强革命军实力,黎元洪决定成立航空队。他委托驻上海一英商行代购2架飞机,又命令湖北制造局制造炸弹。以后,由于飞机运抵武昌时已损坏,航空队没有修理人员和飞行员,两架飞机最终未能发挥作用。

1912年2月,我国早期飞行家厉汝燕回到上海,担任沪军都督府航空队队长。航空队共有2架飞机,均由厉汝燕在奥地利精心选购的先进飞机。沪军都督府航空

队,进行一系列的作战准备工作,但由于孙中山很快被解除了临时大总统职务,沪军都督府航空队改组并入了陆军第三师建制。

以上这些革命航空队伍,尽管飞机数量少,武器装备简陋,都没有参加作战。但壮大了辛亥革命的声势,在加速清王朝瓦解,迫使宣统皇帝退位方面起了一定作用。

第一次世界大战飞机用于战争,引起各国军事家们的极大关注。中国辛亥革命后随着航空事业的不断发展,以及战争的需要,孙中山领导的资产阶级革命航空队和新老军阀航空队先后崛起。

一、资产阶级航空队兴起与演变

孙中山是中国革命的先行者。他对政治、经济、军事都有深刻的研究。关于飞机在战争中的作用,他早有许多重要论述。1910年3月,孙中山在致同盟会李奇庵的信中说:“飞船(即飞机)练习一事,为吾党人才中不可缺,其为用自有不可预计之处。”1911年9月14日,他在致肖卫汉的信中说:“飞机一物,自是大有利于行军。”同年又致函海外同志,促进成立飞机队,以为革命起事之用。并在海外积极筹集资金,招募和培养航空人才,为创建中国资产阶级航空队而不遗余力。孙中山领导的“二次革命”失败后,他转往日本组织中华革命党,并于1915年4月在日本滋贺县近江八日市建立中华革命党飞行学校,培养飞行人才,准备再次发动讨袁战争。

1915年12月12日,袁世凯准备复辟帝制,激起全国强烈反对。原云南都督蔡锷和国民党人李烈钧等人,联合云南督军唐继尧首先通电反袁,并宣告云南独立,成立护国军,出兵四川、广东、广西发动护国倒袁战争。孙中山认为,云南举兵讨袁,对袁以沉重打击。为了加大对袁的军事打击,推翻袁世凯的统治,1916年5月4日,孙中山任命居正为中华革命军东北军总司令,于山东潍县举兵两师一旅准备讨伐袁世凯。同时,将在日滋贺县近江八日市的中华革命党飞行学校的人员和飞机调回中国潍县,组成中华革命军东北军华侨义勇团飞机队。

飞机队由胡汉贤兼管理主任,刘季谋任助理兼翻译,李赦任总务,马少汉任军需,马栋廷任会计兼出纳,马俊超任副官,梁焕庭任机械员,韩鯤任书记兼飞行记录员,30多名学员编为飞行员。飞机队分为3队,第一队由胡汉贤率领,配备美国“JN-4”型飞机1架,飞行员10人,机械员2人;第二队由刘季谋率领,配备“JN-5”型飞机1架,飞行人员10人,机械员2人;第三队由李郝率领,配备英国“剪风号”飞机1架,飞行员10人,机械员2人。日本友人坂本寿一、立花了观、吉田安仁等飞行教官,还有日本机械人员6名,随中华革命军东北军华侨义勇团飞机队同往中国潍县,一面训练,一面参战。

7月2日,飞机和全体人员87人,其中日本友人9人安全抵达青岛。从青岛乘火车到达潍县,立即在潍县郊外开辟跑道和机库,组装调试飞机,进行飞行训练。8月,航空队开始对北洋军实施威吓飞行,主要进行低空飞行,对敌散发传单。一次起飞,可以散发一万余张传单。传单印的是“北洋军快投降吧,否则革命军航空队要投炸弹了”。就此,使得敌军万分恐惧。

飞机队虽然有几十名飞行学员,但真正能驾驶飞机,实施作战飞行的只有坂本一人。有一次,坂本在侦察飞行中,发现北洋军的一队骑兵,立即俯冲下去以百米的高度进行低空威吓飞行,敌骑兵吓得不知所措,纷纷落马,抱头逃散在高粱地里,马匹则奔散于四面八方。不久,航空队对驻扎在潍县的北洋军实施轰炸飞行。由于当时没有专用的航空炸弹,只好运用装香烟用的空铁罐,装入炸药和导火索,制成一个一个土炸弹。这可以说是中国最早的航空炸弹。飞行员投掷这种航空炸弹时,一手握驾驶杆,另一手点燃导火索,把炸弹一个个投向敌军阵地。这种原始的航空炸弹杀伤力虽然有限,但能对敌军造成极大的心理恐惧。因此,革命军进行了四、五次轰炸后,北洋军即派出谈判代表,要求革命军飞机队停止轰炸,并向革命军保证,在短期内北洋军全部撤出潍县城,为此革命军士气大振,在这一地区取得一个又一个胜利。

9月21日中华革命军东北军与北洋军在潍县终于进行停战谈判的签字仪式。当北洋军代表曲同丰(山东省长,陆军少将)走到潍县城门时,坂本驾机出现天空,从1000米高度俯冲而下,北洋军官兵显得十分紧张。在两军代表检阅部队时,坂本又多次凌空俯冲而下,大壮革命军的军威。

双方达成协议后,12月14日,居正正式宣布取消中华革命军东北军,同时东北军华侨义勇团飞机队奉命解散。3架飞机暂存青岛,后又运回日本^①。

1917年夏,孙中山南下广东,成立了护法军政府。孙中山命令刚从美国寇蒂斯飞行学校毕业的首届学员张惠长、陈庆云、谭南方、吴东华、叶少毅、陈乾、李光辉等人组成飞机队,由杨仙逸任队长,携机参加护法战争。并指示先在广州大沙头开辟水陆机场,进行飞行训练,拟支援军政府的护法战争作准备。1918年2月,孙中山依靠海外华侨的捐款,派人设法又购买飞机2架,同时在护法军政府内成立航空处,以航空机械专家李一谔为处长,张惠长为副处长,统一领导护法军的航空事业,加强护法军的飞机队建设。6月,广东护法军讨伐龙济光。杨仙逸率领谭根、张惠长、陈庆云,把2架飞机运至海南岛,以儋县为基地,协助护法军陆军部队侦察敌情,并对龙济光部队实施猛烈的轰炸。为护法军最终打败敌军起到重要作用。

1919年1月,孙中山为了增强援闽军讨伐盘踞在福建的北洋军的力量,命令杨仙逸任总指挥,率飞机队迅速入闽作战。4月19日,孙中山亲自写信给杨仙逸,鼓励他为空军建设多作贡献,强调飞机队在现代革命战争中的重要作用。孙中山在信中写道:“藉悉足下已偕张君惠长由汕头抵漳州矣,翘首南天,莫名驰系,足下对飞机学问研究素深,务望力展所长,羽翼粤军,树功前敌”^②。杨仙逸阅信后受到鼓舞。援闽粤军飞机队当时只有4架破旧飞机。杨仙逸立即报请孙中山后,便远渡重洋,到美洲求得华侨捐款,购买新机。他首先得到其父亲杨著昆支持,一次捐献飞机5架,在杨仙逸父亲的带动下,旅美华侨踊跃响应,很快筹得大批资金,陆续购得10多架飞机,大大增强了援闽粤军飞机队的战斗力,沉重地打击了驻闽北洋军的器张气焰。

1920年初,孙中山命令在福建整训的援闽粤军回师广东,驱逐盘踞广东的桂系军阀莫荣新。援闽粤军飞机队出动飞机支援革命军地面部队作战,沿途轰炸据守淡水、平潭、马鞍山、虎门等地的敌军阵地,支持地面部队向广州市莫荣新军进攻。在此

期间,孙中山为进一步加强飞机队的作战能力,又设法从澳门电灯厂老板利古(法国人)处,购得其准备办理港澳间客货运输的“寇蒂斯”飞机6架,还招募了利古的全体筹办空运的人员,包括维纳和斯密斯两名美国飞机师,本国地勤人员杨标、余炳扬、吴势、苏荣、吴驹等15人,也随同飞机加入广东革命军飞机队。飞机队迅速在三灶岛水面建立空军基地,一面训练,一面参战。革命军驱逐虎门敌军后,飞机队在虎门水面建立第二个水上空军基地,把革命军空军的主要力量集中于此,从事训练和战备工作。10月中秋之夜孙中山命令飞机队出动,杨仙逸率两名美国飞机师驾驶1架大“寇蒂斯”式飞机,张惠长单独驾驶1架小“寇狄斯”式飞机,从虎门水面起飞,突袭莫荣新的最高军事指挥机关,3枚炸弹投中设在广州越秀山南麓的莫荣新督军府,把正在署内开军事会议的莫荣新及其高级幕僚郭椿森、杨永泰、李根源等炸得惊恐万分,四散逃跑,极大动摇了莫军的军心。翌日,岑春煊、陆荣廷、唐继尧、林葆懌宣布撤消军政府,10月26日莫荣新被迫宣布广东自主,仓惶逃离广州。

1920年11月25日,孙中山偕唐绍仪、伍廷芳等人由上海回广州重组广东革命政府。孙中山为了加强空军建设,立即决定设立航空局,地点位于广州大沙头,以朱卓文为局长,下辖副官和总务处,编成两个飞机队,可训练和作战的飞机5架。张惠长担任第一队队长,配备美制“寇蒂斯”式水上飞机3架,陈应权担任第二队队长,配备2架陆用飞机。共有飞行员10余人。

1921年4月7日,国会非常会议和参众两院联合通过了《中华民国政府组织大纲》,并选举孙中山为非常大总统。10月,非常国会通过了孙中山提出的北伐案,11月在桂林设立大本营,决定假道湖南,攻打直系曹锟和吴佩孚军阀部队。但因湖南军阀和广东军政府内务部长兼陆军部长陈炯明勾结直系从中破坏,1922年5月,孙中山不得不在韶关设立大本营重新发布北伐命令,改道江西北伐。为了适应北伐作战需要,孙中山亲自批准航空局向美国购买JN-4式飞机4架,并命令张惠长、陈庆云率领飞行员蔡司渡、陈秀、张爱同、陆露司、胡汉贤、余启诚等,驾机进驻韶关及赣南一带,对直系军阀陈光远部队实施侦察和轰炸,有力地配合李烈钧、许崇智的北伐部队的进攻,连续攻战信丰、南康、崇义、赣州、吉安等地。6月,北伐军势如破竹,直逼南昌城下。正当北伐军节节胜利之时,6月16日,陈炯明叛变,炮轰总统府。孙中山从韶关前线回广州,指挥反击叛军。由于力量相差悬殊,反击失败。北伐形势逆转,北伐军不得不于7月下旬分几路向江西、湖南边境撤退,随同北伐军作战的飞机,因汽油耗尽,无法起飞转移。为了使飞机不落到敌人手中,将停在广东省始兴县塘铺机场的飞机焚毁。留在广州的飞机被陈炯明强行接收,绝大多数航空人员不愿服从陈炯明,都暂避香港、澳门。孙中山苦心经营的广东军政府航空队暂时解体。

1922年10月,北伐军右翼总指挥许崇智率领粤军东进攻克福州。孙中山把北伐军改名为讨贼军,原北伐军右翼总指挥许崇智为“东路讨贼军”总司令。航空局在福州恢复建制,朱卓文任航空局长,张惠长、陈庆云一直跟随孙中山身边去上海,名义上仍担任第一、第二飞机队队长。就此,分散在各地的航空人才纷纷向福州航空局集中。以马江海军的飞机和器材为基础重新整顿恢复航空队工作,并积极准备回粤参

战,讨伐陈炯明。

1923年初,陈炯明迅速溃退至惠州,2月,孙中山第三次在广州建立政权,重新成立大元帅府,再任陆海军大元帅。3月,孙中山任命杨仙逸为航空局长,黄光锐为第一飞机队队长,林伟长为第二飞机队队长,共有陆上飞机6架,水上飞机2架,飞行员10余人。4月为了平定桂系军阀沈鸿英对广州的进攻,孙中山亲自督师抗击,并命令杨仙逸派航空队配合讨贼作战。黄光锐、林伟长、黄秉衡等轮流驾机轰炸扫射叛军,有力地打击沈鸿英部的气焰,迅速迫使叛军退回广西,稳定了广东的政局。

1923年8月至11月,叛军陈炯明多次对广州军政府发动围攻,孙中山都非常重视对航空队的使用,并适时指挥航空队出击,为彻底摧毁陈炯明,确保广东稳定发挥了重要作用。8月,陈炯明集中主力围攻博罗、增城。孙中山亲临前线督战,命令海空军集中淡水,出海陆丰,与陆军协同作战,打击潮汕叛军。期间,军政府飞机队在孙中山亲自指挥下,有时实施侦察和传送命令等任务,有时对叛军进行猛烈轰炸。26日,叛军进攻博罗飞鹅岭,由于敌众我寡,叛军占领飞鹅岭,前方告急。孙中山急令飞机队主力迅速出击博罗,实施猛烈轰炸,敌军溃退,前方守军稳住了阵地。为了乘胜前进,随后,飞机队又奉孙中山令,向惠州敌巢穴轰炸。由于炸弹威力不够,加之惠州城池坚固,对叛军威胁不大。孙中山提出用水雷改装大威力炸弹。9月20日,杨仙逸奉命偕同海军鱼雷局局长谢铁良、长洲要塞司令苏松山、飞行员吴顾之、虎门要塞司令马瑞麟和一些机械人员,在东江白沙停泊的1架水上飞机上研究改装水雷。在改装过程中,鱼雷突然爆炸,杨仙逸和在场人员不幸殉难。

杨仙逸出生在广东香山县北台乡,是孙中山的同乡。从小跟随父亲杨著昆旅居檀香山。杨著昆是夏威夷华侨中的富商,他与孙中山有着长期、深厚的交往,是孙中山的亲密朋友。杨老先生,热爱祖国,热爱乡土,支持孙中山的资产阶级革命,并鼎力资助。杨仙逸在父辈的教育和熏陶下,改名仙逸以示敬佩孙中山的为人及其革命抱负。并响应孙中山的号召,与许多华侨子弟学习航空,立志“航空救国”。经他努力考入了美国加利福尼亚州的哈厘大学机械系学习机器制造,后又转入纽约州的迦弥斯大学,专攻有关水陆飞机的结构、性能和驾驶等技术。他在国外的飞行考试中,取得过万国水陆飞机驾驶执照,赢得了优秀飞行家的声誉。

1917年孙中山在广东成立护法军政府,杨仙逸学成归国,追随孙中山左右,全心全意扑在革命航空队的建设上。他飞行技术高超,对飞机工程学、机械学、研制炸弹等素有研究,是民国初年著名的航空人才。为资产阶级航空队发展和孙中山进行的护法战争、平定陈炯明叛军等战争的胜利,作出了不可磨灭的贡献。

孙中山得知杨仙逸不幸遇难后,深为痛惜。以大元帅名义表彰其“尽瘁国事,懋著勋劳”^③。还追认其为陆军中将,并定9月20日为空军节^④。杨仙逸殉难时不足30岁,葬于广州白云山麓。由于杨仙逸的殉职,以及改装鱼雷的失败,陈炯明得到喘息。10月,叛军反攻逼近石龙,滇桂联军支持不住,孙中山命令飞机队黄光锐、黄秉衡、杨官宇、胡锦雅等驾机轰炸。轰炸中,飞机队从空中侦察到敌无后援部队。孙中山获知这情报后,立即命令回师途中的东路讨贼军迅速夹击,收复了河源、博罗等地。

陈炯明再次溃退惠州。11 月,陈炯明调动叛军 3 万余人,兵分四路,卷土重来。敌很快窜入石牌地区,形势非常紧急。孙中山亲自指挥各路讨贼军奋力反击,并命令第一飞机队长率全队出动,轮番轰炸,低空俯冲扫射,有力地配合了陆军反攻,陈炯明又一次大败而逃^⑤。广州转危为安。

孙中山平定叛乱即准备出师北伐。1924 年 9 月 18 日,孙中山发表北伐宣言,同时命令航空局,“调拨军用飞机 4 架,克日派员驾驶赴韶听候调遣”^⑥。正当此时,直系将领冯玉祥发动了“北京政变”。孙中山为了早日结束军阀混战的分裂局面,实现国家的统一,毅然决定抱病北上,并发表“北上宣言”。但因旅途劳累和对段祺瑞政府卖国政策的极度痛恨,因肝癌医治无效,于 1925 年 3 月 12 日在北京逝世。

1925 年 7 月 1 日,国民党中央改组大元帅府为国民政府,7 月 6 日,设立国民政府军事委员会,航空局划归军委指挥,局长由张治中担任,陈秀、蔡司渡、关荣担任飞机队队长。林伟成、陈卓林被派往苏联购买飞机,不久买回“蒂海威仑”式飞机 6 架,“容克”式飞机 1 架,“爱弗罗”式飞机 1 架,均为陆上飞机,通过船运抵达广州。1926 年 7 月 1 日广州国民政府发布《北伐宣言》,7 月 9 日北伐战争正式开始,航空局改为航空处,隶属国民革命军总司令部,由林伟成任处长,张静愚任党代表。国民革命军航空处所辖飞机编为北伐航空队,由林伟成任队长,装备有“蒂海威仑”飞机 13 架,这些飞机机身都标有“中山”二字,称为“中山号”飞机,另有“容克”水上飞机 1 架^⑦。

北伐航空队在配合北伐陆军攻打湖南、湖北、江西作战中都发挥了重要作用。国民革命军攻克武汉后,于 1927 年 1 月,在武汉成立航空处,由张静愚任处长,当时有部分南苑航空学校的飞行人员,经中共中央北方局负责人李大钊介绍到武汉航空处工作。3 月,航空处成立飞机总队,由曹宝清任总队长、欧阳璋任副总队长,下辖二个飞机队,高在田任第一队队长,欧阳璋兼任第二队队长。当时正值国共合作时期,飞行人员、机务人员中的国民党员和共产党员都相处很好^⑧。1927 年 3 月,国民革命军东路军航空司令部在上海成立,由刘沛泉任司令,陈栖霞任参谋长,张维任副司令兼航空第一队队长,石曼牛任副队长;高勤任航空第二队队长,刘文禄任副队长^⑨。装备“高德隆”、“布莱盖-14”、“施莱克”等飞机 10 余架。南京攻克后,成立国民革命军江右军航空队,由张慕超任队长,石邦藩任副队长,袁立人、叶志坚等 10 余人任飞行员,装备“布莱盖”、“高德隆”飞机各 1 架^⑩。

1927 年 4 月 12 日,蒋介石背叛革命,上海发生反共事变,第一次国共合作破裂。以孙中山为首的中国资产阶级费尽心机,几起几落,在革命战争中苦心经营 10 余年的航空队开始分化演变。4 月 18 日,蒋介石在南京成立“国民政府”,与武汉国民政府对峙。武汉北伐航空处航空队发生分化,航空处处长张静愚、航空总队队长曹宝清、航空队队长高在田、欧阳璋等,先后离开武汉赴南京。至此,武汉国民政府航空队已经形同虚设,虽在军事委员会内仍设航空处(孙科任处长)和航空总队(陈秀任总队长),但因飞行人员和飞机都很缺乏,而无法组织航空队继续随军北伐作战。

尽管这样,“四·一二”后,在南京国民政府组织的北伐战争中,国民革命军在孙中

山“航空救国”思想的影响下,重视航空部队的建设和飞机在作战的运用,对结束北洋军阀的统治,最终取得北伐胜利,起到了重要作用。

1927年8月,宁汉合流,蒋介石宣布下野。9月,国民革命军总司令部航空处改组为国民政府军事委员会航空处,任命强静愚为处长,曹宝清为副处长,航空队第一队队长高在田,第二队队长欧阳璋。装备“高德隆”、“施莱克”、“布来盖”、“蒂海威仑”等飞机14余架。9月后,军委会航空队在西征“讨伐唐生智”和渡江北伐诸战役中,频繁遂行空中侦察、投撒传单、投弹轰炸等任务,配合陆军攻占了战略要地——徐州。1928年2月,国民党二届四中全会通过了进行第二次北伐的决定。为了进一步配合地面部队作战,2月28日国民政府军事委员会航空司令部成立,由张静愚任司令、蒋逵任参谋长,高在田任航空第一队队长,石曼牛任副队长;欧阳璋任航空第二队队长,李文禄、石邦藩任副队长;刘国桢任水上飞机队队长,崔沧石任副队长。装备“高德隆”、“布来盖”、“蒂海威仑”等飞机10余架。4月7日,北伐军开始发起进攻。4月8日航空司令部奉命派航空部队相继侦察台儿庄、韩庄、临城、巨野、金乡、鱼台等敌军阵地,并散发传单和投弹轰炸。5月,各北伐集团军开始总攻,航空队分派飞机协同各路进攻,并不断向前推进。航空队司令张静愚坐镇石家庄指挥。6月,北伐军攻克北京,结束了北洋政府的统治。国民革命军1926年7月从广州出师北伐,航空队几经曲折、演化,作战达两年多时间,至此全部结束。

南京国民政府宣布“统一告成”后,蒋介石利用全国编遣会议和国民党三中全会,排除异己,削减其他各派系的势力,使他与各实力派之间的矛盾尖锐化。一场新的军阀混战已无法避免。从1929年3月,蒋桂战争的爆发,到抗日战争前夕,在长达6余年的国民党新军阀混战期间,各地大大小小的军阀航空队一轰而上,孙中山创建的资产阶级航空队的基础,至此四分五裂,彻底演变。一部分飞机和航空人才被蒋介石控制。但一大部分航空人才被散落在各地国民党新军阀手中。广东是孙中山苦心经营的航空基地,许多航空人才、设施,航空修造工厂被广东国民党军阀控制。由于各地国民党军阀大多数不懂航空,他们虽然耗费了大量的金钱建立独立的“小空军”,试图壮大其地方割据力量,但效果均很差。除广东军阀因航空基础较好,成效较明显外,其他各地国民党军阀航空队都始终处于作战能力低下,时有时无状态。在孙中山“航空救国”思想指导下,一度极大推动了中国资产阶级革命航空队建设和飞机在作战中的广泛运用,这一中国军事航空发展的大好形势,至此遭到极大的遏制。

二、北洋军阀航空队的兴衰

1913年间,北洋军阀首领袁世凯购买飞机,筹建北洋南苑航空学校的举动,旨在建立一支航空队伍,增强军事实力,巩固北洋军阀政府的统治。直到1916年,袁世凯在护国战争中一命呜呼为止,虽然,北洋政府的飞机曾有过一些军事行动,如:1913年—1915年间,在镇压蒙军和白朗起义战争中,南苑的飞机先后随北洋陆军出动,实施侦察和轰炸。但是,具有一定规模和空战能力的航空队始终未能建成。袁世凯死后,北洋军阀内部矛盾重重,迅速分裂成三大派系(直系、皖系、奉系),并围绕北洋政

权,展开了激烈的争夺,爆发了多次北洋军阀派系之间的战争。在长达10余年的北洋军阀混战中,各系军阀深感飞机运用于作战的巨大优越性和威慑力。因此,一轰而上,先后建成了众多大小不一的航空队。其中,时间最早、规模最大、装备最为现代化、作战能力最强的是奉系军阀张作霖创建的东北航空队。1920年,在直皖战争中,直奉联军打败了皖系段祺瑞,夺取了北京政权,曾受皖系控制的南苑航空学校的飞机,大部分被奉系军阀张作霖夺取。计有大小维梅等飞机10多架,并收容留法航空人员姚锡九等一批航空人才。张作霖急于筹建航空队,不久又从大沽造船厂等地招聘了赵鸿起、宋茂臣、孔家桂等22名技工^①。此时,又处第一次世界大战结束不久,各资本主义国家争相向中国推销换装淘汰的飞机。这些主客观条件,为东北奉系军阀航空队的建立奠定了基础。是年7月,张作霖在东三省巡阅使公署内成立航空处,委派他的参谋长乔赓云担任处长,开始筹建东北航空队^②。

东北航空队初创之时,条件甚为艰难,机构简陋,经费拮据,设备不全。初始称东北航空事务处,乔赓云任处长。处长以下,设正副主任、副官、军需官、书记官、技工等若干人员,分别负责有关事宜。办公地址设在向沈垣中学借用的校舍内。飞机场选在前农业试验场(位于沈阳东塔附近,即现在的沈阳东塔机场)。每年经费开支暂订约10万元大洋。需支付薪俸、铁木器、办公费等约五十余项开支。之初,以章文、庄以临、和震、赵勋、罗夔、张延龄、曹崇俊、刘保泰、李金城、李士一、赵绪、梁富、钮桂芳等人为飞行员骨干,以孔家桂、赵鸿起等人为机械士组成航空队。飞机除从南苑夺得10多架外,还向英、法等国订购一批飞机。1921年夏,机场初具规模,并建成棚厂两座,供飞机停放、维修之用。此时,即开始着手招生,训练、培养航空人材。10月,张学良(当时任卫队旅长)偕张作相(奉军27师师长)等一行东渡日本参观秋季军事演习,日军航空队装备精良,训练有素,战斗力强给张学良留下了深刻的印象。回国后,极力说服张作霖扩充航空处,发展空军。张作霖表示赞同。与此同时,张作霖听说日本民间飞行家水田藤太中尉也拟在满洲设立航空团,为满洲与朝鲜联络飞行之用。张作霖担心航空建设一旦延误,难保满洲飞行权利不被日本人夺去。故立即赞同其儿子张学良的建议,命令乔赓云拟定了一个航空扩充计划,其大致内容是:(1)航空处设处长1人,秘书2人,科长2人,书记办事员8人;(2)飞行人员定额80人,暂招40人或50人;(3)在航空处附近设航空学校一处,教员聘用美国人,学生100名,3年毕业。入学资格,由陆军讲武堂,陆军学校及高等学校毕业,年龄20岁以上25岁以下,身体强壮,有冒险精神而无暗疾者为合格。奉天(沈阳)试取50名,吉林选送30名,黑龙江选送30名。(4)飞行人员试习远途飞行,为奉吉黑传送军事文件及其它紧要文件。(5)吉黑两省设立航空事务分处,并在途中设航空事务所数处。(6)拟定再购买美国制造大型飞机6架,价为60万现大洋。此项计划因第一次直奉战争爆发,奉军失败而流产。1922年,第一次直奉战争奉军失败后,张作霖接受教训,整军经武,锐意扩充航空事业。复令乔赓云拟定扩充办法四条:(1)、航空为军事上最要之事项,仅少数之航空员,断难收其实效;因拟编制航空队队员300名,遇事则临时分配。(2)、东三省航空处原定经费,本甚拮据,核定由11月起,增费六千元(现大洋)。(3)、

直奉战后,航空处之飞机,破损数架,已不敷用,现由俄国购得新式飞机8架,日内即可运奉。(4)、东三省航空驾驶员不过10人,殊嫌太少,现拟由上海招聘航空员2名,并航空学校毕业生12人。上述四项办法,于是年底前业已实施。

1923年9月,奉系航空处机构调整。乔赓云去职,由张学良接任东三省航空处总办,兼航空学校校长,姚锡九任总务处长,杨传久任机械科科长,邢契莘任航空工厂厂长。张学良一上任就不惜重金广揽人才,引进先进装备,并派人出国考察和学习各类飞机的性能。先后从英国购买大小维梅、亨得利·佩治、爱弗罗、亨克等飞机,从法国购进高德隆、施来克等式飞机,总共50多架。同时,把航空队组编为飞龙、飞虎、飞鹰三个飞行队。飞龙队长张斌、飞虎队长赵延绪、飞鹰队长皮恩良。至此,奉系航空队的建设在张学良亲自领导下,全面展开。1924年9月,航空处增补冯庸为参谋长,姚锡九任留法学员监督,总务处长由高继毅接任,机械科改为机械处,由邢契莘任处长,周德鸿任航空工厂厂长。机场又扩建大棚厂一座,长245公尺,宽24公尺,为储存飞机之用。并建筑一批工厂房屋,供修理、装配飞机之用。同时从意大利、法国、德国购买各式飞机一批。在此期间,第二次直奉战争爆发,东北航空队奉命出击,主力全部调到山海关一线。每天拂晓,飞机就出动袭击直军,在山海关、秦皇岛等地投掷许多炸弹,破坏直军的防御阵地。白天,对直军控制的山海关和京奉铁路进行侦察和实施轰炸,对直军构成很大的威胁。10月,双方最精锐的部队在山海关交锋,厮杀异常的残酷和激烈。奉系东北航空队奉命全力配合陆军向义院口、娘娘庙、孟姜女庙等地狂轰,支援地面部队的进攻,奉军一举攻下孟姜女庙一带直军阵地,使得直军立即陷入被动不利局面。期间,奉军航空队不顾疲劳,频频出动,对战场实施空中侦察,当侦察到直军吴佩孚乘坐的指挥火车时,进行多次大规模轰炸,炸毁了车头和警卫车厢,迫使吴佩孚离开铁路线实施机动指挥。不久,冯玉祥发动政变,直军后院起火,阵脚大乱,奉军陆军部队乘机猛攻,迅速取得战争胜利,从而奉军势力大振,雄居东北四省,南延至宁,大有一统中国之势。1925年5月,奉军入关,进驻北京,张学良将东三省航空处再次扩充,改称东北航空处。并在总务处内分置5科,机械处内分设3科,工厂分置2科。同时,增编了飞鹏、飞豹两支航空队。由张学良兼任飞鹏队队长,徐则进任队副;赵翔陆任飞豹队队长^⑬。至此,东北航空队发展至飞机50余架,飞行员60余人^⑭。计有从各军阀手中接收过来的飞机十余架,从各国购买的多批飞机;航空员有原北京南苑航空学校毕业的部分学员,东三省航空学校一期毕业的学员,留法归国的航空人员及招聘来的部分航空人员。其航空队力量此时已为全国之首。

1925年秋,东北航空队飞虎、飞鹏、飞鹰3队奉命组成东北空军司令部,张学良任司令,冯庸任参谋长,全军进驻河北昌黎,并调飞豹队到济南(后在此基础上成立山东航空司令部,1929年回归东北),归张宗昌指挥,准备进攻冯玉祥的国民军。此时的奉军航空队又有所发展,已拥有103架作战飞机,其中包括英制爱弗罗式教练机35架,法制高德隆式教练机20架,布莱克式侦察轰炸机20架,地瓦丁式驱逐机8架,日本92式驱逐机20架^⑮。是年春天奉军在强大空军配合下,向冯部发动猛烈攻击。南口一役,飞龙、飞鹰两队驻清河,曾出动飞机数架参战,“或行侦察、或行轰炸,

甚为出力。”奉军大胜，国民军只得退驻西北地区。北京政府落到奉系和直系军阀手中。后因直系吴佩孚主力被北伐军打败，奉系张作霖乘机掌握了北京政府的全部大权。同年5月10日，张作霖改组北京政府航空署，由刘光克任署长，冯庸、葛世平任参事，伊赞周任军事厅厅长，赵延绪任航运厅厅长，邢契莘任机械厅厅长，戴修陶任清河航空工厂厂长，金世中任南苑航空学校校长，蔡祖尧任教育长，金贤任气象科科长，黄鸿兼任编查科科长，马振昌任检储科科长，盛建谟任参谋科科长，白明印任采办科科长。至此，张作霖把自己的航空队班底取代了北京政府的航空署^⑩。

由于奉系掌握了中央政权，张学良进一步加快了航空队建设的步伐。又组建了水上航空队（后划东北海军司令部），先后从意大利购进包台兹式450马力侦察机6架，施来克式180马力水上飞机8架，从德国购进容克300马力轰炸机9架，吴克式游览机1架，从日本购进制中波耳式300马力战斗机5架，八八式450马力侦察机3架，从英国购进爱弗罗式180马力中级教练机8架，从美国购进福特式双发动机1100马力运输机1架，再加上1926年在郑州机场缴获的直系军阀向英国借款购买的一批飞机，奉军航空队飞机数量大增。

1927年与靳云鹏在河南作战，飞鹰队进驻郑州，30余架飞机参战。对靳军构成很大的空中威胁。1928年，与阎锡山军队作战，飞鹰队、飞龙队均进驻京汉沿线，飞虎队由张家口进驻大同，几乎每天都出动飞机参战。这一时期，东北航空队的强大对奉军在军阀混战中夺得优势，起了很大的作用。

1927年4月，东北航空处代理总长周培炳得到奉军参谋长杨宇霆的支持，任东北航空司令部司令，皮恩良任副司令，江绍荣任参事。免去了张学良东北航空司令职务。自1926年5月，张作霖改组北京航空署，至1928年4月，张作霖将北京航空署裁撤。奉系航空队受北京航空署、东北航空署和东北航空司令部多头领导。期间航空队内部矛盾重重，权利争夺日益激烈，人事变动频繁，东北航空队的建设和作战受到极大影响。1927年4月，东北航空司令部副司令皮恩良任职不久，由于内部互相排斥，心情忧闷，高血压加重，很快病故北京。随后，东北航空司令部撤消。1928年5月，东北航空队改编为东北航空混成大队，由徐世英任大队长，王维祥任副大队长，下辖5个航空中队。

1928年夏，南京国民政府北伐，奉军失败。6月4日，张作霖被日本关东军炸死，张学良接任东三省保安司令。期间，张学良对东北航空机关及航空队进行了重大调整。1929年，内战暂告结束，前关内的东北航空部队，已经全部撤回东北整训。东北航空处取消，东北航空混成大队改组成东北航空大队，直属司令长官公署军事厅。航空大队下辖5个航空兵队，11个中队。大队部下辖5个处一个厂，即付官处、军械处、军需处、军医处、工务处及航空工厂，分理各项航空事务。航空队大队长由徐世英担任。第一队（重型轰炸机队）队长陈德陆；第二队（侦察轰炸机队）队长姜兴成；第三队（侦察轰炸机队）队长葛世民；第四队（侦察机队）队长雷良；第五队（战斗机队）队长聂恒玉。

1931年，张学良鉴于1929年“中东路”事件中与苏军发生武装冲突失利，东北航

空队因实力悬殊未敢参战。因此,痛感建设航空队意义重大。遂整顿东北航空队,革新教育、严振军纪。又将航空大队编制取消,改称东北边防航空司令部,自任正司令,而以张焕相为代司令、徐世英为副司令(徐后去职)。除原有航空队第四队(即原直鲁航空队)保留外,其余均并归教导队,施以最新军事航空教育。同时,大力购买飞机,先后从法国、日本、捷克斯洛伐克等国购买飞机八十余架,使东北航空队的发展达到鼎盛时期,成为当时中国技术装备最为现代化、规模最大、战斗力较强的正规航空队。

1931年7月,石友三通电讨蒋反张,张学良将大批东北军调入关内,讨伐石友三。八月石友三战败。日军乘东北军入关,东北空虚,发动了“九·一八”事变。事变前数日,日军借口“中村事件”,将以武力占领东北已有传闻,东北航空队全体人员得闻消息后,都欲与日军一战。参谋长陈海华致电在京居住的张学良请示对策。张学良执行蒋介石不抵抗政策,即令航空队官兵不得擅自行动。此时“群情愤激,莫可言喻”。航空队官兵只好各自分散,离开自己心爱的战机和熟悉的机场。九月十八日夜,日军进攻航空队营地。次日上午,日军步兵第十五旅团第十六联队坂井少佐指挥一个步兵中队及一个机枪分队,约100余人向机场进攻。当进至距机场数百米远时,日军以为将与卫兵发生激战,遂作好战斗准备,向机场扫射达一个小时之久。但始终没有发生回击,就大摇大摆地开入机场。与午前八时二十五分占领机场。东北航空队在没有任何抵抗的情况下即被日本帝国主义所消灭。被日军掠夺的军用物资,计有作战飞机200余架(其中可用于作战的飞机160余架,未装配的飞机40余架),以及附近工厂的全套设备。至此,东北航空队从1921年创立,经过航空处、航空司令部、航空混成大队、航空大队等体制编制变化,前后十余年时间,终于成为不抵抗主义的牺牲品而告结束^①。

北洋军阀中除奉系东北航空队外,北洋其他各系也先后建立过规模大小不一的航空队。1920年7月,直系曹锟、吴佩孚联合奉系张作霖,在直皖战争中打败皖系,段祺瑞下台,曹锟和张作霖共掌北京政权。直、奉两军进驻北京后,奉军抢占北洋南苑航空学校的飞机、航材、工厂设备等,运往奉天,为东北航空队的建立奠定基础。直军则将北京交通部筹办航空事宜处存放在南口工厂,准备开办京库(北京至库仑)航线的“亨得利·佩治”飞机3架运至保定,以此为基础建立直系航空队^②。

曹锟首先在保定东郊刘爷庙开辟了机场,修建棚厂和营房。1921年11月1日,直系保定航空队成立,由敖景文任队长,赵云鹏任副队长,马毓芳、邓建中、赵步墀、李珉、曹宝清、陈步洲、张画一、顾荣昌、吴经文、王凤翔、尉迟良、邹庆云、周郅戡、田兆霖等任飞行员^③。

一开始,保定航空队利用仅存的3架亨得利·佩治运输机在刘爷庙进行飞行训练。1922年3月11日,航空队在训练中,马毓芳驾驶的亨得利·佩治,在降落时尾部挂住树梢,导致飞机失火燃烧事故,飞行员马毓芳、马桂山、田兆霖,机械长武永忠、机械员翟凤鸣,以及23师连长徐毅等,共14人全部被烧死。曹锟接到事故报告后,感到十分震惊,深感航空队这一战争工具不是好使的。他命令全力加强安全飞行训练,强调飞行训练中一律不准搭乘其他人员。1922年4月,保定直系航空队在训练水平

很低的情况下, 迎来第一次直奉战争。战争爆发后, 当时, 直奉两军的主战场在京汉路北段, 直军总指挥吴佩孚以其战斗力很强的第三师发起攻势。直系航空队长敖景文奉命率仅有的 2 架飞机积极参战, 对长辛店一带奉军阵地投掷重磅炸弹, 给奉军以重创。5 月 4 日, 西路奉军在直军空中猛烈轰炸下, 开始败退, 前敌总指挥张景惠被迫逃窜。奉军士气大挫, 全线溃败。第一次直奉战争以直军胜利而宣告结束, 就此, 直系完全掌握了北京政权。

战后不久, 皖系段祺瑞政府时期用航空借款购买的英国飞机陆续交货。曹锟利用控制北京政府的有利条件, 为其保定航空队增添了维梅·阿弗罗等各型飞机 20 多架。为了掌握大维梅飞机驾驶技术, 1922 年 10 月 11 日, 专门在清河举办大维梅训练班, 以便迅速提高直系航空队的飞行作战能力。训练班由保定航空队副队长赵云鹏任班长, 邓建中、李珉、尉迟良、张画一、赵步墀、曹宝清、顾荣昌等任练习员, 聘请英国教官带飞行员进行改装训练^②。

1923 年 10 月, 曹锟通过贿选当上了大总统, 随即将航空队大本营从保定移往北京, 并积极扩大其实力。这时直系的航空队已与北洋政府军事航空力量融为一体。1924 年 4 月, 以原保定航空队为班底, 中国第一个航空队司令部中央航空司令部在北京成立^②。由敖景文任司令, 赵云鹏任副司令, 赵步墀任参谋长, 刘佐成、吴经文任参谋。司令部下辖三个航空队, 邓建中任第一队队长, 曹宝清任副队长, 张颢、吴汝夔、刘泮芹、王凤翔、谢云鹏、周郅戡、徐国一、叶荣印等任飞行员; 沈德燮任第二队队长, 张画一任副队长, 欧阳璋、宋嘉禾、周振东、韦庭鲲、陈思濂、傅黎青、江绍荣、刘国桢、彭庆云等任飞行员; 李珉任第三队队长, 耿煜曾任副队长, 张敬学、张家彦、王贯一、李宗毅、吴秦康、黄英、张继周、高勤等任飞行员。司令部除辖三个航空队外, 还辖有一个航空教习所(即南苑航空学校)。

中央航空司令部的成立标志着中国军事航空活动的重心已从开办航空学校, 培养飞行人才, 转移到航空作战部队的建设上来, 军事航空活动开始由单架飞机参战发展到由几架飞机组成航空队参战, 或由若干个航空队组成统一指挥的航空司令部参战。中央航空司令部的成立, 是中国军事航空在编制体制上的一次重大变革, 这一变革促使中国军事航空在组织上与世界先进国家军事航空接轨, 推动中国军事航空在编制体制上不仅有了遂行作战任务的航空队, 而且有了相应专门的指挥机关和配套的军需、油料、弹药、医疗方面的勤务保障机构。这一变革不仅使得直系军事航空力量建设进入了一个新的阶段, 而且引起了其他军阀的注意, 为其他军阀在军事航空力量建设上提供了一种全新的理论思维和实践模式。如 1925 年 1 月, 国民第三军航空司令部成立, 由沈德燮任司令, 蒋逵任副司令兼教育长, 陈思濂任参谋长。同年 2 月 11 日, 沈德燮任航空署航空司令, 蒋逵任副司令。同年 3 月, 西北边防督办公署航空司令部成立, 由王乃漠任司令, 邓建中任副司令, 莫化成任参谋长。同年 10 月 1 日, 东北航空司令部成立, 由张学良任司令, 冯庸任参谋长。由此可见, 直系成立第一个航空司令部主观上是为了增强其军事实力, 企图维持其在军阀战争中霸主地位。但客观上把中国军事航空的发展推向了一个新的局面, 具有深远的历史意义。

1924年9月3日,直奉江浙战争爆发。曹锟命令中央航空司令部南苑航空学校教育长蒋逵为中央临时航空队长,徐国一、朱嘉和、谢云鹤等为飞行员,出动大小维梅飞机4架,抵达江苏支援直系江苏督军齐燮元作战。战事在昆山、清浦一带进行,中央航空队飞机连续起飞轰炸奉系浙江督军卢永祥部队阵地。10月3日,卢永祥在空中、地面猛力攻击下,弹尽粮绝,出走日本。江浙战争以直系胜利而告终。

江浙战争爆发后,立即发生了北方的第二次直奉战争,直系中央航空司令部所辖航空队全力投入战斗。航空队第一队队长邓建中,航空第二队队长沈德燮共装备英国维梅式飞机10多架,归第一路军彭寿莘指挥;航空队第三队队长欧阳璋,装备英国阿弗罗式、美国寇蒂斯式教练机7架,归第二路总司令王怀庆指挥。直军驻豫航空队(队长李珉),驻赣支队(队长王凤祥)及江苏航空队(队长尉迟良)均奉命先后北上加入前线作战,统归司令敖景文指挥,又将南苑航校第四期训练中的人员、飞机编为航空第四队。以校长金世中为队长,教育长金巨堂为副队长,暂留驻南苑照常训练,作为直系航空司令部预备队²⁰。

第二次直奉战争,双方投入的兵力有40多万人,参战飞机近百架,是近代中国军阀混战史上规模最大的一次战争,也是参战飞机最多的一次作战行动。航空部队仍然遂行以支援地面部队为主的空中侦察等任务,并开始出现航空部队突袭重要军事目标的空袭作战和地面高炮防空部队以保卫重点军事目标的反空袭作战,尽管这种作战方式刚刚崭露头角,但标志着中国空中作战已经进入一个新阶段。

1924年10月中旬,正当直奉两军在榆关一带激战之时,直系讨逆军第三军总司令冯玉祥发动震惊全国的“北京政变”。直系首领曹锟被软禁,直军前线最高指挥官吴佩孚渡海而逃。第二次直奉战争迅速以直军瓦解而告结束。直系中央航空司令部的部分飞机飞回天津,为冯玉祥部缴获;部分在秦皇岛、昌黎的飞机被奉军缴获。航空机关被冯玉祥接收,兴盛一时的直系航空队从此四分五裂。

北洋军阀混战时期,形成相对完整和稳定的组织体制,具有一定规模的航空队还有山西军阀阎锡山的航空队和第二次直奉战争后冯玉祥国民军航空队。

山西军阀阎锡山,1919年开始筹办军事航空。1925年冬,阎锡山效法其他军阀兴办军事航空,着手购买飞机,招聘航空人员,正式成立山西航空兵团。由刘洁任团长,刘义曾、刘一飞、郝中和等任飞行员。团部设在太原南城区大家巷。初期航空兵团仅有一名团长,四名飞行员,加上其他勤务人员,全团官兵不到20人。不久,阎锡山感到“航兵团”编制名不符实。1926年5月1日,又宣布成立山西航空队²¹,由刘洁任队长,刘义曾任副队长。装备布莱盖飞机3架,阿弗罗飞机3架和高德隆飞机1架。1927年10月,阎锡山将山西航空队分成两队²²。航空一队由刘洁任队长,刘义曾任副队长;航空二队由郝中和任队长,刘俊杰任副队长,隶属国民革命军第三集团军。1928年2月,阎锡山任第三集团军总司令,同年8月,在总司令部设航空处,由仲跻翰任处长²³,张纳墀任航空处主任,梁上任航空队队长,王贯一任副队长,参加对奉军的作战。1930年1月,阎锡山将山西陆军航空学校改组为山西航空队,由刘一飞(因刘吸毒,不久由仲跻翰改任)任大队长,张纳墀任副大队长,下辖两队,第一队由

刘俊杰任队长,第二队由冯保仑任队长。1930 年阎锡山联合冯玉祥、汪精卫等反蒋失败,阎锡山逃居大连,经营 10 余年的山西航空队,迅速解体,少量的飞机和飞行人员改组为山西民用航空局。1937 年 8 月,山西的飞行人员、飞机和器材全部移交南京政府。

1924 年 10 月,冯玉祥联合陕军第一师师长胡景翼、京畿警备副司令孙岳,发动“北京政变”。成功后,冯玉祥把部队改称国民军,自任总司令,胡景翼、孙岳任副总司令。国民军编有三个军,冯玉祥兼任第一军军长。第二次直奉战争结束后,国民军第一军立即接收了曹锟的保定航空司令部,邓建中、曹宝清、张画一、欧阳璋等大部分航空人员被冯玉祥留用。1925 年 3 月,冯玉祥在北京清河镇成立西北边防督办公署航空司令部,由王乃谟任司令^①,慕成化任参谋长,陈德全任副官,张画一、欧阳璋、曹宝清、赵步墀、徐国一任参议,共有从直系手中获得各型飞机 30 余架。不久,冯玉祥与奉军矛盾激化,爆发了战争。西北边防督办公署航空司令部组成航空大队,由曹宝清任大队长,欧阳璋任副大队长,率机 8 架,分两队(欧阳璋、高在田分任队长)进驻京津线窦张庄,归国民军第一军骑兵第一旅旅长张之江指挥,主要担负侦察和轰炸任务。航空大队有力地支援了冯玉祥地面部队的作战,击败了奉系李景林部队的进攻,并乘胜占领了天津,缴获奉军飞机 4 架。此战之后,冯军航空司令部向欧洲国家订购飞机 3 架,并在北京、张家口、平地泉、绥远、包头等地筹建机场,准备进一步发展航空力量。1925 年 7 月,冯玉祥在张家口成立西北航空处^②。由邓建中任处长,曹宝清任副处长,下设航务、机械、教育、总务 4 科。11 月西北军航空处扩编为航空司令部。以邓建中为司令、曹宝清为副司令,由张家口迁往石家庄。1926 年 1 月 1 日,冯玉祥在英、日等帝国主义及奉、直军阀的压迫下,通电“引退”,以全权交张之江,离张家口赴平地泉,取道库伦赴苏国考察,航空司令邓建中随同冯玉祥赴苏洽商购买航空器材事宜,航空司令部由曹宝清升任司令,张画一任副司令。4 月奉军以主力向驻守北京地区国民军再次发动进攻,国民军收缩兵力,退守南口,航空队从清河移驻张家口孔家庄,交战双方均出动飞机支援地面部队作战,战斗十分激烈。在此期间,国民军为了加强航空队实力,又从意大利购得安沙托飞机 12 架,并得到苏联的援助,派出飞行员、机械员各 3 人,驾驶地海威兰飞机 3 架,参加南口、大同战役。经过几个月的苦战,国民军不支奉、直、晋联军的打击,迅速向西败退,飞机只得用火车装运西撤。途中突遇冰雹,飞机损失很大。国民军损失惨重,无力再战,被迫与晋军停战议和,部队由晋军将领商震收编,国民军西北航空司令部同时被晋军收编。

1926 年 8 月 17 日,冯玉祥从苏联回国,9 月 17 日在五原誓师,组成国民军联军,以响应广东国民政府的北伐。韩复榘、石友三、陈希圣、张万庆等先后脱离阎锡山的晋军归附国民军联军,阎锡山为形势所迫,将晋军收编的原冯玉祥部队的航空人员和飞机又复归国民联军。但因飞机缺乏器材和油料,部分航空人员和器材逐渐散落,国民军联军未能重建航空队。

1928 年 4 月,国民革命军总司令冯玉祥取得了河南地盘,在洛阳组建航空处,邓建中任监督^③。刘中檀为处长,下设教育、总务 2 科,1 个飞机修理厂,1 个航空学校

(洛阳航空学校)。1929年冯玉祥任国民政府军政部部长,运用政府拨款购买摩斯飞机6架、容克斯飞机1架,归第二集团军航空处训练作战使用。至此,冯玉祥航空队又重新崛起。1930年5月,历时7个月,中国近代史上规模最大的军阀混战——中原大战爆发。冯玉祥成立航空司令部,以邓建中为司令,驻防郑州,下辖2个大队,是年末,中原大战蒋介石打垮阎冯桂联军的进攻,最终以蒋军胜利结束。冯玉祥部队被“编遣”,其航空队从此结束。

国民军除冯玉祥亲自率领的第一军拥有航空队外,孙岳的国民军第三军曾也建立过航空队。1924年11月,冯玉祥之后,孙岳率国民军第三军进攻保定。保定被国民军占领后,当时保定直系的飞机一部分飞往天津,为冯玉祥缴获,一部分在昌黎、秦皇岛间被奉军缴获。而保定的航空教练所为国民军第三军孙岳部接收。随后,孙岳又从北京南苑航空学校缴获数架飞机,此时,国民军第三军共拥有10余架飞机。1925年1月,国民军第三航空司令部在保定成立,由沈德燮任司令,兼航空学校校长,蒋逵任副司令兼航空学校教育长,陈思濂任参谋长,刘佐成任参谋,王凤翔任学监,3月,国民军第三军航空司令部和保定航空学校奉命迁移河南洛阳西宫^②。1926年初,吴佩孚复出后联合奉军攻击国民军。吴部由靳云鹗、寇英杰率领,自鄂入豫,先后击败了国民军第二军岳维俊和国民军第三军孙岳。就此,在河南洛阳的国民军第三军的飞机和飞行人员又全部落入吴佩孚手中。

(未完待续)

注释:

①胡汉贤:《中国空军史料》第6辑,空军司令部编研室,1988年版,第124—131页。

②《致杨仙逸函》《孙中山全集》第5卷,中华书局1985年版,第46页。

③《优恤杨仙逸等令》《孙中山全集》第8卷,中华书局1986年版,第236页。

④空军学院资料室:1964年10月翻印的国民党军事档案局,《空军沿革史初稿》,第35页。

⑤⑬⑭⑰⑱刘佐成:《中国航空沿革纪略》,南京飞行杂志社1930年版,第7—14页、第27页、第36页、第13页、第17页。

⑥《给航空局的命令》,《孙中山全集》第11卷,中华书局1986年版,第80页。

⑦马毓福:《中国军事航空》,航空工业出版社1994年6月,第381页。

⑧曹宝清:《武汉文史资料》第15辑,第16—17页。

⑨卿云灿:《航空工业史料》第4辑,1986年9月,第29页。

⑩李天民:《中国航空掌故》,台北中国的空军出版社1973年12月,第49页。

⑪《辽宁文史资料选辑》第2辑,第55页;《天津文史资料》,第27辑,第17、18页。

⑫关于张作霖成立航空处的时间,有几种不同说法,本文依据1931年东北文化社出版的《东北年鉴》的记载。

⑬《辽宁文史资料》第6辑,第42页。

⑭《民国空军的航迹》,海潮出版社1992年12月,第51页、第52页。

⑮《文史资料选辑》第2辑,《旧中国空军史资料》,第159—160页。

⑯⑰⑱⑲姚士宣:《中国空军建设史的观察》,《旧中国空军史资料》,第67页、第57页、第58页、第60页。

⑳李天民:《中国航空掌故》,台湾中国的空军出版社1973年版,第42页。

㉑㉒㉓蒋将忍等:《空军》,《旧中国空军史资料》,第18页、第18页、第18页、第19页。

(责任编辑 张云)