

赵元孚

1924年1月,国共正式合作。孙中山在长期革命实践中,深刻认识到依靠军阀进行革命是靠不住的,必须组建革命部队。1924年1月27日,决定筹办黄埔军官学校,聘请苏联顾问,仿照苏联红军的建军原则和军事制度,训练革命武装。4月底,建校完成,5月1日正式招生,5月5日开学。6月16日,黄埔军官学校举行开学典礼。黄埔军校开办后,孙先生即责令航空局局长陈友仁筹办航空学校^①,准备建立一支正规空军。在孙先生为创建黄埔军校所作的训示中,提出了立体战的精辟论述,并强调建立空军的重要意义。训示中说:“自航空机参加战斗序列后,在国际主权之划分言之,往昔所争之领水领土,今有领空之划分,造地球成形以来之异象,就其效力言之,已打破兵舰、潜艇、战车之偏枯性能,极控制三界之能事,故欲因应现代国防之需要,非扩充空军力量不为功。”这也就是国共合作时期建立空军的指导思想。

当时,广州航空局只有一支飞机队。杨先逸逝世后,孙中山委黄秉衡为飞机队前方主任,随后又改委陈友仁为航空局局长,陈友仁委黄光锐为前方主任,黄不久辞职,改委杨官宇,杨又辞职,最后乃委蔡司度为飞机队队长^②。此时,只有陆机2架和水机1架,且因长期作战,均已破旧。欧美列强对广东革命政府实行禁运汽油和禁售飞机的政策,特别是军用飞机。陈庆云在《粤省航空事业之过去及将来》^③一文中说:“可惜当时各国禁购售飞机,而军用机尤为无法购运。”在这种情况下,争取苏联的援助,对广东革命政局至为重要。陈友仁向苏方提出后,苏政府便接受了我广东革命政府的要求,除供给飞机、弹械和航空燃料之外,还派航空教官来中国,协助培养航空人材。

1924年夏,苏联派来的航空顾问和教官到达广州,并带来10余架军用飞机^④。苏联的航空专家们除协助训练飞行队外,并于同年7月,开

始帮助组建航空学校。当时这所学校称为军事飞机学校,校址选在大沙头之北、原飞机制造厂附近^⑤。因陋就简,略加修葺^⑥。苏联飞行专家李廉担任航空局长的顾问。李廉,犹太人,联共(布)党员,俄国籍,能流利地讲英、德、俄三种语言。他带领来的俄德籍飞行人员数人,分配在军事飞机学校担任教官的有3人。他们是:雅尔台、冯·格列姆和瓦尔特,均为德籍。雅尔台主持校务,他们三人都参加过第一次世界大战,精通航空技术业务,有空战经验。其他飞机人员在航空局的飞机队工作,教练飞行并参加了广东革命军的东征军事行动。在第二次北伐中,他们曾随军作战^⑦。雅尔台除主持校务外还亲自教授领航、侦察和战术,其他两名教官专门教授飞行技术。关于教官的姓名,由于现存资料均为译名,没有原文,而且称呼也不一致。前面提到的3名教官是采用唐铎的回忆文章^⑧中列举的名字。而在台湾出版的《国父与空军》一书中,未提及瓦尔特,而说是赫斯。胡汉贤1933年写的《广东航空学校史略》则说:“……全校教职员只有十数人,其中主要者除李廉为校长外,仅有教官格兰木梯弗等。”“格兰木”很显然与“格列姆”是一个人,至于“梯弗”,由于不知原文是哪几个字,也不知是另指一个人,还是“格兰木”的全名。在未查到其他资料前,暂按一期生唐铎^⑨和二期生陈兆机提供的材料^⑩。

1924年8月6日,中国国民党中央政治委员会举行第四次会议,决定设立统一训练处,将黄埔军校及航空局等划归该处训练及管理,孙中山担任主席。黄埔军校和军事飞机学校的训练和管理方针都是在中山先生的意图下进行的。军事飞机学校经过两个月的筹备和招考,于1924年9月开学^⑪。第一期学员11人,有8人来自黄埔军校,他们是:刘云、冯询(询)、王勋(即王叔铭)、万鹏(少鼎)、王翱(凤仪)、袁政(涤清)、郭予如(一予)、李岳阳。从飞机制造厂实习生中选派来3名,他们是:唐铎、朴泰厦(有的资料写为朴泰

下或朴太河,粤语“厦”的发音与“河”相近)。现在见到的资料,对一期学员人数有两种说法。唐铎说为10人,陈兆机说为8人。陈说的8人中没有万鹏、郭予如、王翔和冯筠,但却列出雷锋和罗××。“雷锋”有可能是唐铎之说。广东空军元老胡汉贤在《广东航空学校史略》^⑥一文中说:“第一期学生20余人,均由各机关送来就学。1925年秋,一期生毕业得证书者,计有李岳阳等5人”。而在新中国建国后,他写的《广东航空史略》^⑦中,则说:“由黄埔军校抽调学员唐铎、刘云、王勋等10余人,入校肄业,未毕业即由李廉带往苏联训练。”《国父与空军》一书也说为10人,但无金震一,而有李岳阳。唐铎说有金震一,应当是可信的,因为唐和金同为飞机制造厂选送,同时赴学,印象定然深刻。而《国父与空军》一书的作者说,他撰写依据的资料是经王叔铭将军嘱托台湾空军总司令部提供的资料,并说相当可靠。如此说来,有胡汉贤和王叔铭两个资料作证,一期生当有李岳阳了。6人后采送苏联深造,5人留校获得证书,那么一期生应当是11人。这恰恰跟亚炎写的广州航校简表中《各期学员概说》^⑧的统计数字11人之数相符合。

朴素厦和金震一是朝鲜革命志士,刘云、万鹏、郭予如是共产党员。有的文章说,唐铎和王叔铭当时都是共产党员,这是不确的。唐铎是到苏联以后入党的。王叔铭则是国民党员,当时思想很进步,可说是国民党的左派。共产党员刘云兼任学校的党代表。那时的国民革命军各级领导和指挥机关都有国民党的代表,与军事首长及苏联顾问3人共同决定重大事项,为单位的领导核心。党代表中,多为共产党人,所以国民党右派大为不满,陈庆云在文章^⑨中大骂说:“……作战教育及发展计划,均为俄人马首是瞻,唯命是听,不许吾辈参与意见于其间,只许有曾入共党人员,始能预闻其事。”陈的攻击是别有用心的,实际上当时学习苏联的建军原则和制度以及训练方法,是孙中山先生定下来的,并经国民党中央讨论通过的。这些共产党人也加入了国民党,他们都很优秀,为国民党注入了新的血液。以刘云来说吧,他是湖南人,黄埔一期生,曾任黄埔军校学员队

队长。他早年留学法国,在法国法尔芒(旧译法尔曼)飞机工厂附设的飞行学校学习过飞行。因此,派他来担任学校党组织的领导,是非常合适的人选,既懂政治,又懂业务,在群众中有很高威信。刘云是我党最早学习飞行的党员之一,比他更早的,那就首推孙龙光了。孙龙光的详细情况一直没有查到,只知他在1916年与杨先逸、张惠长、陈庆云等一起在美国学过飞行,蒋介石叛变后被捕牺牲。

军事飞机学校草创时期,规模很小,设备简陋。当时正值东征陈炯明,大部分飞机都调出配合作战,学校只有两架教练机,后来也参加了东征作战。全体学员都进行了空战实践。针对当时的艰苦条件,党代表刘云在学员中进行深入细致的工作。他经常鼓励同学们说:“我们现在学员虽少,但却是中国航空事业的开拓者,每个人都应当争取做一个真正的有贡献的开拓者。”当时的学员革命觉悟很高,学习非常努力,教官也细心教导。唐铎在他的回忆录中,描述了中共党员和苏联教官在东征时的重要作用,特别是党代表刘云的光辉事迹。他说:“刘云不仅是个出色的政治工作者,还是一位勇敢的战士。1925年春天,广州革命政府举行东征讨伐陈炯明时,曾派飞机去东江惠州上空,散发传单,进行侦察并进行投弹轰炸。刘云同志曾亲自同飞行教官瓦尔特一起,乘飞机用手往敌人阵地上扔炸弹。因为那时的飞机上只带有一挺机枪,由座舱内用手端着向地面上的敌人射击,没有瞄准具,只能用肉眼观测,更没有自动投掷炸弹的装置,所以只能用手直接投炸弹。后来,刘云同志与德籍教官共同设计了一个炸弹架子,教我们安装在飞机两翼下面。当需要投弹时,只要从驾驶室里把装置炸弹的架子拉开,炸弹就会自行下落。”^⑩

广东航校1935年12月30日出版的《空校月刊》,在学校“沿革”一文中,曾对该校草创业绩,有这样的评介:“溯本校自民国十三年,前人缔造经营,规模始获粗具,迨经年累月,循序渐进,以致纲举目张……本校之诞生也,实与本党新生命俱来。”文章认为广州航校的诞生是1924年国民党改组实行三大政策的结果。1924年国

民党改组,实行了联苏、联共、扶助工农三大政策,赋予了国民党新的生命。文章讲的“实与本党新生命俱来”,就是这个意思,不过讲得很含蓄。对一期生的评价,作者写道:“在学时期虽暂,然以主事者苦心经营,教师之悉心教导,学员之专志研习,政府之期许甚殷,量数不多,成效大著。时东江叛逆,逃罪经年,劳我师徒,负隅未服,第一期同学追随教师长官之后,东征南讨,所向有功。”这篇文章对军事飞机学校所起的历史作用和一期生本身,都作了公允的评价。正如上文所说,这批学员人数虽然不多,但质量很高,学习不到一年,就已经放了单飞,而且经过了东征陈炯明、沙基惨案等重大历史事件等革命的战斗洗礼。蒋介石发动“四·一二”反革命政变之后,对国共合作时期的许多贡献略而不提,甚至完全抹杀和歪曲,以致使后人难以充分了解当时的真实情况。该文为我们研究这段历史提供了梗概,写作时间距军事飞机学校结束,不到8年,许多事,广东的老航空仍记忆犹新。文章之所以能够面世,主要因为当时系陈济棠主粤,未完全受南京政府的控制,还留下一点历史真实面貌。这一段文字也可以作为对唐铎回忆军事飞机学校历史的印证。

1924年9月,正当军事飞机学校开学之际,第二次直奉大战开始。10月,直系将领冯玉祥发动了北京政变,奉系政府倒台。冯玉祥等受革命潮流的影响,电邀孙中山先生北上,商讨和主持解决时局问题。11月13日,孙先生离粤北上,陈友仁随行,于是逐委航空局顾问李麇暂时代理局长,兼军事飞机学校校长,林伟成为飞机队队长。关于李麇任局长和校长的问题,也是众说纷纭的。有的资料说,李麇曾任航空局局长,并说一开办航校,他即是校长。而唐铎则说李麇只是航空局局长陈友仁的顾问,雅尔台是校长。胡汉贤在《广东航空史略》一文中说:“李麇代理航空局长”,又说:代理航空局长兼任校长。该文的另一处说:“杨先逸死后,航空局由陈友仁、张治中先后主持,”没有提李麇。《空校月刊》说:“是年冬11月,北方政变,总理应冯、段及各团体电请北上,陈友仁随行,委顾问俄人李麇,暂摄航局兼理

校务……”^①。愚见以为,胡汉贤的提法是可信的,特别是1935年12月出版的《空校月刊》的提法,更贴近实际。苏联飞行家李麇是以顾问和教育身份被聘来中国的,不可能出任中国政府机构的首脑,在局长不在时,以顾问身份代行局长职务是可能的。至于兼任校长,则与担任局长不同,作为专家,有聘为校长的可能。胡汉贤当时已是广东航空界高层人士,他理应确切知道此事。因此胡汉贤的提法可信,只是建校时间写在1925年,估计是年迈所致(他在1933年写的文章明确记载为1924年建校)。雅尔台是否当过校长呢?我认为他是主持日常校务的,因此唐铎误以为他是校长,胡汉贤1933年写的《广东航校史略》称李麇为校长和“始办者”。二期生陈兆机回忆文章中只提到雅尔台的教官职务。1925年11月《航空月刊》载,8月28日“航空局航业处长张静愚偕顾问雅尔台前赴教育厅——”等语,也无“校长”的提法。

1925年6月,广东航空局设航业处^②,由张静愚任处长,专司航空事业之管理、宣传与推动。主要是学习苏联在十月革命后发动广大人民群众支援航空事业的经验。同年8月,仿效苏联的“航空之友协会”成立了一个宣传、推动航空事业的群众团体——广东航空同志会。该会的宗旨是:动员人民群众支援空军及民用航空的建设,凡赞助航空事业的人均可入会。在广州的会员曾发展到5000多人,除各机关团体设有分会外,多为青年学生和工人^③。该会出版物有《航空月刊》和《航空周报》。会长为李济深,副会长为林伟成和陈仲英。

孙中山先生于1925年3月12日因病在北京逝世。当时广州政府正忙于东征和消灭杨希闵,刘震寰叛军,到7月1日,广州大元帅府改组为广东国民政府,汪精卫任主席,聘苏联的鲍罗廷为政府高等顾问。此时,第一期学员已完成初级飞行训练,但由于学校的条件和设备差,没有战斗机不能进行高级飞行和空中战斗训练。而且连两架初级教练机用的汽油都供应不足。英美列强不愿看到中国有一个不受他们控制的真正独立的国民政府,采取敌视政策,他们在中国虽然

开设有石油公司,借口不卖作军用,拒绝卖给广东革命军队用作训练的汽油。飞行训练和战斗飞行用的汽油都须从苏联远道运来。鉴于这种情况,国民政府于7月决定派李廉顾问带领刘云、王勋、唐铎、王翱、冯均、朴泰厦等6人赴苏深造,接受高级飞行训练。同时还决定由李廉偕林伟成、陈卓林赴苏考察航空和购买飞机。李廉等一行8月30日离开广州,9月上旬离沪赴苏。当时(7月)国民政府委派张治中代理航空局局长兼军事飞机学校校长^①。张到航空局后,将飞机队扩编为3个队,由陈秀、蔡司度、关荣分任队长。陈秀原任飞机修理厂厂长之职,改由李其苏担任。

1925年7月,军事飞机学校续招第二期学员。由黄埔军校二、三期毕业生中,选拔“学识与体质俱属优良而有志航空者入校,成立飞行和观察两个班”^②。飞行班学员10人,见习员2人(第一期毕业生金震一和云南航校毕业生刘重伦)。观察学员班亦为10人。飞行班非军人只有女生李玉英一人,她是由中山大学预科转来的。第二期生9月入校,10月正式上课。开学后,由于观察班坚持要求学习飞行,校方同意全部转入飞行班。于是又从黄埔四期学员中选拔20人为观察班学员,总数为42人^③。这是开学后不久的人数。1935年12月30日出版的《空校月刊》的“沿革”一文中说:“计入者有观察班丁祥松,飞行班毛邦初等47人,见习官刘重伦,金震一两人,总数49人。”这可能是后来又增加了7人。

张治中主持航空局并兼校长后,委派陈维沂为管理员管理校务。航空局顾问除李廉外,尚有斐利^④。教官为:冯·格列姆,教飞行术科和学科;雅尔台为观察学教官,教领航和战术;熊式辉,教军事学;李其苏,时任飞行修理厂厂长,教机械学,另外聘苏联顾问夫人一人为俄语教官。1926年2~3月间,飞行班最先学习飞行的10名学员已掌握初级飞行技术,但因当时飞机多在东征前线,学校只有两架詹尼(Jenny)式教练机,不但陈旧,而且时有损坏,校方不敢用这种飞机放学员单飞。

1926年夏(大约在4月),张治中调黄埔军

校任职,此时,林伟成和陈卓林已由苏联作完考察并购机回国。军事委员会遂委林伟成为航空局长兼军事飞机学校校长^⑤。林、陈自苏购回飞机8架,计有:德·哈维兰式轰炸侦察机6架,容克斯式旅客机1架,阿弗罗式教练机1架。^{⑥⑦}这3种飞机是苏联于1922~23年投入仿制生产的。苏联的编号分别为“埃尔—1”(P—1)轰炸/侦察机,“容克斯—21”或“容克斯 GF—13”旅客机,“乌—1”(Y—1)教练机^⑧。由于增加了飞机和飞行人员,航空局组织扩大,设军事、航业、总务3个处。航校由黄秉衡主持校务,聂开一为政治指导员,加派黄光锐、陈卓林、关荣为飞行教官。学校原有两架教练机,此时虽然增加了一架阿弗罗式教练机,仍是机少人多,不敷教学使用。为解决这一矛盾,1926年5月,决定调出10名飞行学员赴苏受训。他们是:常乾坤、李乾元、徐介藩、冯正谊、王运尧、黎鸿峰(越南籍)、张圣哲(朝鲜籍)、林理甫、余世沛等(缺一,未查到资料)。这些人由李廉带领到苏后,先在红军部队经过一段时间的步兵训练,然后分配学习。常、徐、李、黎4人被分配到红军第三航空学校(地点在奥伦堡)学习,其余6人分别被分配到列宁格勒航空机械学校和莫斯科中山大学。常乾坤,山西省垣曲县人,太原讲武堂毕业。1924年,去广州参加国民革命,1925年入黄埔军校第三期,并加入中国共产党。黄埔军校毕业后,以第一名成绩被军事飞机学校录取。在校期间,曾任区队长、共产党员小组长。1926年到苏联后,在红军第三航空学校学习飞行和领航,1929年毕业。以后,曾在苏红军航空部队担任过飞行、领航、射击教官,飞行大队长,领航主任等职。1932年,考入茹科夫斯基空军工程学院学习航空工程。抗日战争爆发后回国,后来与王弼等创立人民空军,成为人民空军的主要创始人之一,历任东安航校校长、军委航空局长,新中国建立后,任空军副司令员等职,1955年,授空军中将军衔。

1926年春夏之交,有一段历史,也是众说纷纭的。这就是张治中调职黄埔军校后,究竟谁是航空局局长和军事飞机学校校长。刘佐成著的《中国航空沿革纪略》说:1926年3月,张静愚为

广东航空局局长,林伟成为军事处处长,习文德为营业处处长,黄秉衡为航空学校校长。蒋遼在《旧中国航空界见闻》一文中说:“当新飞机运到后,航空局组织扩大,设军事、航政、总务3处。林伟成出任军事兼总务处长,张静愚为航政处长”。《空军沿革史初稿》也说:“林伟成任军事兼总务处长,张静愚为航政处长。”二期生陈兆机写的《广东航空学校初期情况的回忆》中说:“张治中回黄埔军校,林伟成为航空局长,黄秉衡为航空学校校长……”。而二、三十年代广东出版的刊物则与上述说法大有出入。《航空月刊》说:“十五年夏,张治中调职黄埔军校,军事委员会委由俄回国之林伟成为航空局长兼校长,秋七月,国民革命军出师湖南,林伟成率飞机队出发衡阳,二期生随军北征,由黄秉衡代理校长,继黄秉衡者即今日之黄司令官也”。(指黄光锐)。1926年5月1日出版的《航空月刊》第4期“飞行界消息”一栏内,在报道广州航空局4月12日欢迎丹麦飞行家时,称张静愚为“航空局张静愚处长”,与刘佐成记载的有矛盾。该月刊是广东航空同志会的机关刊物,报道应当是准确的。如果3月任张为局长,张在4月公开露面,肯定会报职务的。我认为刘记载有误。《空校月刊》的提法基本与二期生陈兆机一致,仅黄秉衡任校长的时间有在北伐军进湖南之前或之后的差别。愚见倾向于《空校月刊》的说法。但认定1926年3月到7月,黄秉衡虽不是校长,也是实际主持校务的,所以二期生陈兆机才说他是校长。这与唐铎回忆雅尔台是校长,属于同一种情况。

1926年7月,国民革命军誓师北伐。军委会将航空局缩编为航空处,下设军事、经理、总务等科,直隶于国民革命军北伐军总司令部。林伟成任处长,张静愚为党代表,陈卓林为北伐军飞机队队长。北伐军出师湖南,林伟成和顾问李贻率飞机队随北伐军总部到达衡阳,在该地组织航空处,指挥飞机队配合陆军作战。张静愚留守广州,黄秉衡代理校长,10月黄秉衡亦上前线,由黄光锐代理校长。二期生大部分随军北征,校内只留有毛邦初、张廷孟、龙文光、刘铁仙、李乘云、金震一(刘、李、金三人均为朝鲜籍)、李玉英等7人,

继续学习飞行。他们于是年12月22日毕业。^⑧

在林伟成和李贻指挥下的这支有苏联飞行员参加的飞机队^⑨在挺进湖南、湖北和江西的战役中发挥了重要作用。“四·一二”政变以后,蒋介石政府的许多报刊和文献,力图贬低和诬蔑国共合作和苏联援助作用,以致后人也跟着道听途说,严重歪曲了这段历史。有些文献是由于查不到当时资料,大部分是有意略而不提。然而历史事实是难以抹杀和回避的。连蒋介石在早期写到这一问题时,也不得不承认国共合作时期组织的这支飞机队的作用。1934年2月,他在《航空与中国》^⑩一文中说:飞机队“飞于衡州、宝庆、吉安之间,侦察敌情,总司令部根据此图决定作战计划,所以战争大胜利。武昌之役有空军猛烈轰炸,敌方蛇山炮垒、武昌电台均被击毁,因而战争大胜。南昌之役,首都之役,均赖空军特殊之效能,或施轰炸,或行侦察,遂获全胜。”在北伐军占领武昌、南昌之前,主要依靠的是苏联和中国广东革命军飞行员组成的这支飞机队。北伐军进驻武汉以后,才开始有北洋政府的飞行员参加国民革命军的队伍。

1926年,北伐开始前后,在欧美日学习航空的华侨青年相继返国参加国民革命军。著名的有:丁纪徐、刘植炎、梅龙安、黄毓沛、黄毓铨、叶以芬、邓粤铭、卢九、李仲唐、聂光汉、吴建文、周柏诚等。一时,航空人材云集广州。中国航空事业出现了蓬勃崛起的希望。

1926年冬,北伐军进抵武汉后,飞机损伤殆尽,飞行人员大半回到了广州^⑪。为了补充和进一步扩大空军的力量,1927年1月,国民政府高等顾问鲍罗廷建议派人去苏联深造,提高作战飞行技术水平,并增购飞机,以期迅速建立起正规空军。国民政府接受了这个建议,派出了黄光锐、周宝衡、杨官宇、丁纪徐、黄毓沛、黄毓铨、刘植炎、梅龙安、叶以芬(以上是欧美回国的飞行员)、毛邦初、张廷孟、龙文光、刘铁仙、李乘云(以上是二期毕业生)、陈兆机和马季鲁(陈马本是二期飞行学员,没有放单飞,就应苏联顾问要求调到北伐军飞机队见习并担任翻译),黎廷桂、梁庆铨、杨标、李槐等21人,以林伟成为领队。同去的还

有一个人叫尹时中,赴莫斯科中山大学学习政治。陈济棠(国民革命军第11师师长)、林翼中(第11师政治部主任)和广西省的一个厅长,也以考察的名义赴苏。当时国民政府组织了一个购机委员会,派航空处处长林伟成为代委,负责购买苏联飞机^⑨。

林伟成等一行于1927年3月间自广州出发,乘苏联货船经海参崴,换乘火车前往莫斯科。他们于4月20日到莫斯科,这时蒋介石已发动了“四·一二”反革命政变,背叛了孙中山先生确立的联苏、联共、扶助工农三大政策。经过再三考虑,这批留学生还是决定留下来学习。黄光锐、丁纪徐等14人被分配到苏联南部坦波夫州红军第二航空学校,学习飞行;梁庆铨和杨标学机械,李槐学木工。陈兆机、马季鲁和黎廷桂等4人被送往莫斯科航空特种技术学校学习航空无线电工程。在第二航空学校学习的人员,经过9个月学习,于同年11月结束,先后分批回国。陈兆机等4人到1929年1月才结束学业回国。陈济棠、林翼中到苏后停止考察计划,绕道欧洲,先期回国。林伟成因负有购机使命,在苏联停止援助之后,途经法国,购买了一批飞机和发动机。去苏深造的教官和其他留学生,均被列为嫌疑对象,经过许多波折,才准进入国门,教官还要经过有人担保,才能复职。原准备大展宏图的广东空军和军事飞机学校,由于蒋介石仇共反苏,屠杀共产党人和革命青年,而不幸夭折。宁汉分立后,蒋介石在南京也成立了一个航空处,主要骨干是北洋政府的飞行人员。到了1928年,广东空军班底分裂为两大派系:一小部分为蒋介石的南京政府所收罗;另一部分留在广州,成为广东地方空军的基础。国共合作时期办的航空事业解体了。

关于1927年派往苏联学习的人数,许多文献记载得很不一致。这里需要讨论一下。陈兆机的回忆文章记载为:到第二航空学校学习飞行的共13人,学机械的共3人;到莫斯科学无线电的共4人。在学飞行的人数中,没有梅龙安。丁纪徐的回忆文章中,共记载学飞行的10人,未提:叶以芬、龙文光、刘铁仙、李乘云。学机械的3人,与陈兆机基本一致。3人的专业,比陈讲的具体。

而学无线电的,丁只记3人,另一人尹时中是去中山大学学政治的。胡汉贤的《广东航空史略》只记载有8名飞行教官和3名机械人员的名字,而缺飞行教官刘植炎,两名朝鲜籍飞行员刘铁仙和李乘云,只字未提学无线电的4人。刘佐成的《中国航空沿革纪略》只记载学飞行的11人,其他人未提及,11人中无叶以芬、刘铁仙和李乘云。从刘书的写法和语气看,只记了最后回来的人数。根据以上几个资料全文来看,它为我们提供了线索。陈兆机曾提到叶以芬在苏学习时因飞行失事死亡,两名朝籍学员以后无消息,可能留在了苏联。刘佐成的书于同年7月30日专门写了一条叶以芬失事情况。两名朝籍学员即或回来,因他们是日本通辑的,也不能公开见诸报刊。所以,我认为学飞行的应是14人,回来11人;学无线电的4人,后来在空军工作的只有陈兆机一人,其他人均在广州从商,陈兆机是当事人,他的材料应可信。至于学飞行的,刘的记载可信。

关于购机委员会,有一些资料说,陈济棠是购机委员会委员长,又说陈是这次去苏的领队,但都未举出根据文献来。而两位亲自参加学习的当事人——丁纪徐和陈兆机写的文章,都未说陈济棠是购机委员长和领队。丁纪徐说:陈济棠是赴苏考察,林伟成是购机委员会的代表。陈兆机说,林伟成是此行的领队。愚意以为在无其他过硬材料可证前,以按丁、陈两人的意见为妥。后来的事实也说明了这问题:陈济棠和林翼中一听说发生了“四·一二”政变,马上绕道欧洲先期回国了,林伟成专程到法国购买飞机。可见,国民政府是把购机任务交给林伟成的,他得设法完成任务。

第一次国共合作,为时虽然短暂,只有3年,但在培养人材和北伐战争方面,却起到了重大作用。从中可以看到孙中山先生的远见卓识,孙先生较早地看到空军的历史作用,看到建立革命空军的重要性。为此,他呕心沥血为中国革命空军播下了种子,从而为发展中国航空立下了不朽功勋。孙先生写了“航空救国”,首先响应的是海外华侨,广东革命政府的航空骨干力量大多来自海外华侨。在革命政府建立初期,飞机、弹械,甚至

经费也都是由海外华侨鼎力相助的。因而可以说,华侨在开拓中国的航空事业上,是大有功劳的。在孙先生的号召下,经海外华侨资助,先后买了不少飞机,并培养了一大批航空干部,著名的有:朱卓文、杨先逸、张惠长、陈庆云、胡汉贤、林伟成、黄秉衡、周宝衡、黄光锐、杨官宇、陈卓林、胡锦涛、丁纪徐、刘植炎、梅龙安、黄毓沛、黄毓铨、聂开一、蔡司度、陈秀、关荣、邓粤铭等。这些人成为广东革命政府空军,以及后来国民党政府空军的重要将领和主要骨干。

在孙中山先生领导下,国共合作时期,在苏联帮助下建立的军事飞机学校,实开广东航校之先河。历时虽然只有3年,但其作用至为深远,培养了一批优秀人材。国民党空军初期的主要将领大多出身于这个学校的教职员和学生。在学生中,如一期的王叔铭,二期的毛邦初、张廷孟、龙文光等。而二期的常乾坤则成为我人民空军创始人之一。龙文光1931年弃暗投明后,为鄂豫皖革命根据地航空局局长,后不幸于武汉被捕牺牲。一期的唐铎在苏空军航校毕业后,在苏军中担任过飞行员,深造于茹科夫斯基空军军事工程学院;二次大战中担任过高级航校教官、强击机团见习副团长,先后获列宁勋章等多枚。1953年回国后,历任军事工程学院空军系主任,辽宁大学副校长等职。

广东地方航空事业,后来获得了很大发展,拥有一支比当时南京政府雄厚得多的军事航空力量和当时规模较大的航校,是与孙中山先生多年来重视航空、苦心培育,以及国共合作时期苏联援助打下的基础有重大关系。据丁纪徐说,1928年“当时航校的组织、设备和教材、教练等,一切还是仿效苏联的。”特别是航校绝大部分教官都受过苏联航校的高级飞行训练,在当时中国空军界水平是比较高的。后来,广东航校培养出许多高水平学员,也是跟国共合作时期的教育准备分不开的。

可见,我们讲到广东航空,不能不首先缅怀孙中山先生的伟大功绩,不能不怀念他倡导的联苏、联共、扶助工农三大政策给广东航空带来的

巨大推动,为中国空军的发展播下的种子。

参考文献

- 1.《空校月刊》,广东航校,1935年12月30日。
- 2.雪山:广东空军进展史,《飞报》第190期,1933年1月16日。
- 3.陈庆云:粤省航空事业之过去及将来,《航空月刊》第13期,1928年4月1日。
- 4.唐铎:回忆大革命时期我在广州的经历和见闻,《辽宁日报》,1984年3月14日、18日。
- 5.广东航校“校务状况”,《航校月刊》第1期,1932年11月。
- 6.刘锦涛:孙中山先生卫士黄应彪事略,《航空工业史料》(近代史专辑)第3辑,1985年12月。
- 7.陈兆机:广东航校初期情况回忆,《广东文史资料选集》第10辑。
- 8.胡汉贤:广东航空学校史略,《航空工业史料》(近代史专辑)第3辑,1985年12月。
- 9.亚炎:广东航空学校简表,同上。
- 10.胡汉贤:广东航空史略,《广东文史资料选辑》第4辑。
- 11.航空同志会近讯,《航空月刊》第1期,1925年11月1日。
- 12.刘佐成:《中国航空沿革纪略》,南京飞行杂志社,1930年9月。
- 13.飞行界消息,《航空月刊》第4期,1926年5月1日。
- 14.蒋遼:旧中国航空见闻,《天津文史资料选集》第27集。
- 15.广东省之航空,《空军沿革史初稿》,现存于中国第二历史档案馆。
- 16.丁纪徐:回忆赴苏联学习飞行,《广东文史资料选集》第5辑。
- 17.《苏联航空技术发展史》,知识出版社1986年。
- 18.蒋介石:《航空与中国》,载《国民与航空》,中国文化协会,1934年2月。

作者地址:100083 北京市木樨地茂林居12号楼1406