

广州航空事业的开创

广州是近代民主革命的策源地，也是我国航空事业的发祥地。清宣统三年(1911年)初，旅美华侨冯如带领3名助手，驾机飞到广州；7月，冯如在市郊燕塘开办了广东飞行器公司，首创广州航空事业，这也是中国航空业的开始。

冯如(1883~1912年)是我国自制飞机并飞上天的第一人。他幼年赴美，旅居国外，备受祖国贫穷落后、被人欺侮和歧视之痛，强烈希望祖国早日富强。当时，世界上的航空技术还处于摸索阶段，冯如预见到飞机的军事价值，决心自己研制飞机。1906年，冯如从纽约来到三藩市，以“壮国体，挽利权”为宗旨，向华侨提出了创办飞机制造公司的倡议。1907年，在爱国华侨的资助下，冯如在三藩市以东的奥克兰市租厂开工，开始试制飞机。1909年9月21日，经过几次失败后，冯如驾驶着自制的飞机，在奥克兰上空试飞成功，航程2640英尺(约805米)，超过了美国莱特1903年首次试飞852英尺(约260米)的成绩。9月23日，《加利福尼亚美国人民报》以《中国人的航空技术超过西方》为题，对这次飞行进行了报道。冯如为中国人争了一口气，令西方人对中国人刮目相看。1910年6月，冯如又一次在奥克兰市进行飞行表演，当时在美国的



冯如

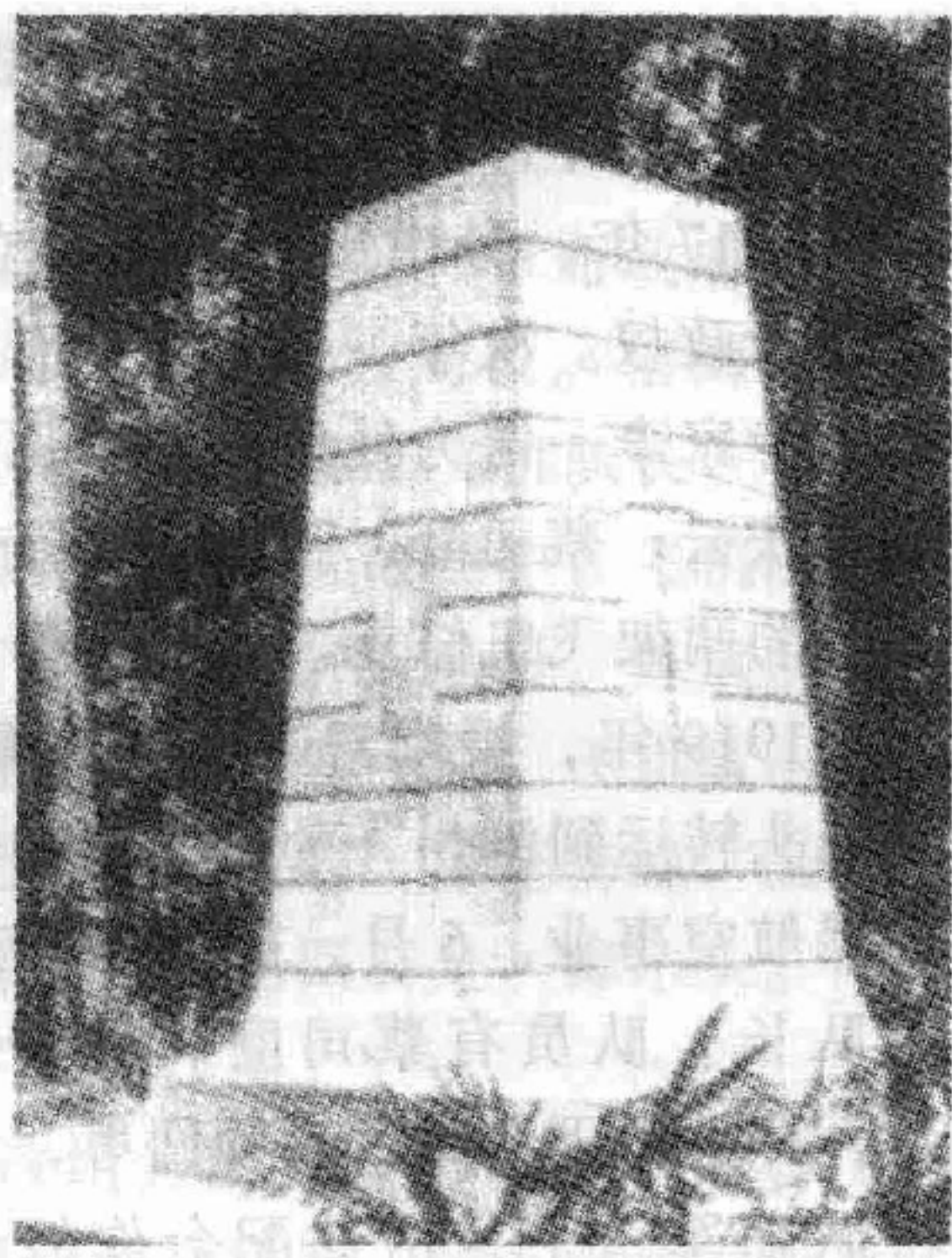
孙中山亲往观看。他拉着冯如的手说：“吾国大有人矣！”这年10月，冯如参加了国际飞行协会在美国三藩市举行的飞行比赛，他以时速104公里，飞行距离30公里，飞行高度230米的成绩，获得了第一名，国际飞行协会给他颁发了优等证书。

冯如功成名就后，却不贪图荣华富贵。他拒绝了美国人的重金聘请，怀着振兴中华的赤子之心，踏上了回国之路。1911年2月，他和徒弟朱竹泉等人一起，驾着2架自制的飞机回到祖国。当他抵达香港时，经上海商务印书馆张元济推荐，清两广总督张鸣岐派“宝璧”号军舰到香港迎接，将机器和飞机运到广州东北郊燕塘村。7月，冯如在燕塘开办广东飞行器公司，研制飞机。1911年10月，震撼神州的武昌起义爆发了。冯如迅即组成飞机侦察队，积极投身革命。广东军政府任命冯如为飞机长，朱竹泉为飞机次长，朱兆槐、司徒璧为飞机员。冯如接受任命后，加紧修理从美国带回的飞机，准备北上效命。由于清政府很快便垮台了，因而没有成行。

1912年8月，冯如呈请广东军政府批准，在广州郊区燕塘操场作飞行表演，向群众宣传航空业。25日，燕塘大操场热闹非凡，人潮如涌，人们兴高采烈地前来观看飞行表演。冯如驾着飞机，呼啸而起，人群中发出雷鸣般的掌声。据《东方杂志》记载，当时飞机“先由燕塘起飞，凌墟而上，高约120丈，东南行约5里，飞机灵活旋转自如。观者塞途，掌声不绝”。飞机绕瘦狗岭上空飞行一圈以后，冯如准备继续升高，但由于移动操纵杆时用力过猛，飞机突然失去平衡，坠落在地。冯如因伤重救治不及，壮烈牺牲。飞机失事地点在今中国人民解放军体育学院西面与广州大道东面之间，该处立有“冯如坠机处”纪念碑一座。

为了纪念冯如对广州航空事业的功勋，广东革命政府将他

安葬在黄花岗七十二烈士陵园内，立碑塔一座，正面篆刻：“中国始创飞行大家冯如君之墓”，后面是临时大总统令：“据陆军部呈称，‘飞行家冯如失慎殒命，请从优照少将阵亡例给恤，并将事实宣付国史馆’等语，应即照准所请，于殒命地方建筑纪念碑。即由该部行知广东都督查照办理。”左面和右面是“民国第一飞行家冯如墓志铭”，介绍了他的生平和伟大业绩。



位于广州黄花岗的冯如墓

冯如短暂的一生在我国航空史上创造了熠熠生辉的第一页，激励人们迸发出奋发图强、振兴中华的爱国热情，启发了后人发展航空事业的信念。此后，又有不少华侨学成航空技术回国效力。1914年6月，林福元随带一架飞机由美国回广州，但途经香港时飞机被扣留。7月，陈桂攀也带飞机一架回穗，可惜他急于求成，草草将飞机组装完毕，在没有做好充分准备的情况下匆匆试飞，结果飞机还未离地，就机毁人亡。1915年，谭根自美国回来，负责筹备航空学校，任飞行主任。在广州航空事业开创之初，华侨作出了突出贡献，即使后来广州设航校培养了不少航空人才，但国外学成归来者仍络绎不绝。华侨自始至终是近代广州航空事业的基本力量。

我国航空事业是在孙中山先生的领导下才真正起步并发展起来的，而广州则是孙中山实践“航空救国”思想的基地。孙中山先生奔走革命，辛亥革命后曾三次在广州建立革命政府。

期间，先后设立大元帅府航空局、广东航空学校、飞机制造厂和机场，为中国航空事业奠定了基础。

1917年，孙中山在广州设立护法政府，第一次在广州建立革命政权。次年，在大元帅府下设航空处，任命旅美归侨、机械专家李一谔为处长，张惠长为副处长，同在该处服役的还有陈庆云、蔡司度、张恢寒等人，李一谔、张惠长等人将以前弃置的两架飞机修复。这就是革命空军的雏形。

1919年，援闽粤军在美国筹捐购买了2架寇蒂斯飞机，经汕头转运到漳州，孙中山命杨仙逸、张惠长赴闽，襄助粤军发展航空事业。6月，援闽粤军在漳州成立了飞机队，陈应权为队长，队员有蔡司度、叶少毅、李光辉等人。1920年6月，孙中山下令粤军班师回粤，讨伐盘踞广东的桂系军阀，飞机队随军南下，沿途配合作战。9月20日，杨仙逸、张惠长、陈庆云等在东莞虎门河面，分驾两架飞机起航，飞抵广州，投弹轰炸粤督莫荣新公署，并空投大量传单。桂系军阀败走西撤时，张惠长、陈庆云等分别驾机赴西江一带监察敌踪。此次粤军回师作战，飞机队配合密切，声誉大振。

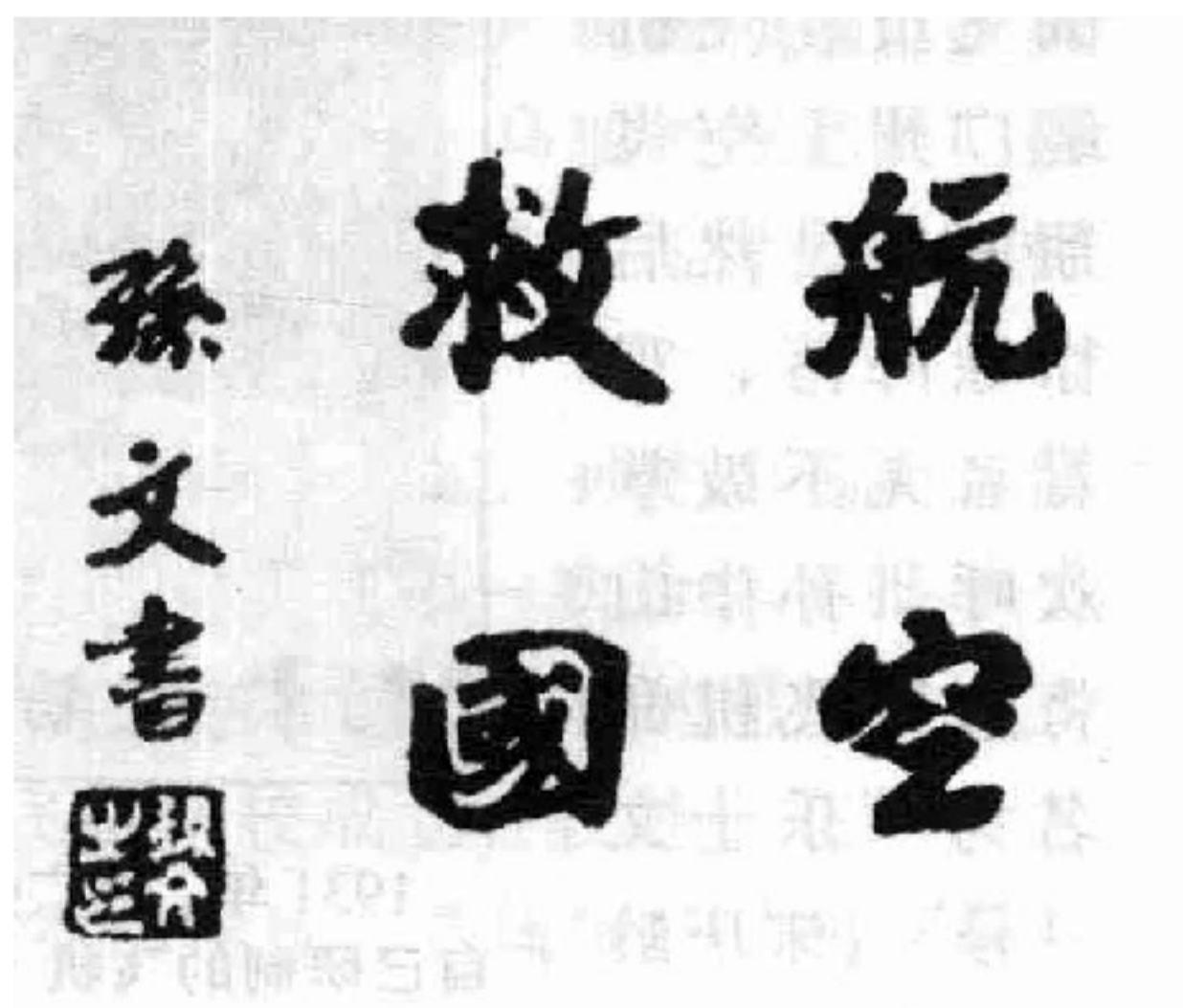
1920年11月，孙中山在广州第二次建立革命政权——中华民国军政府，下设航空局，朱卓文任局长。辖两个飞机队，第一飞机队有水上飞机5架，张惠长任队长；第二飞机队有陆上飞机4架，陈应权为队长。广州航空至此稍具规模。1922年2月，孙中山颁布北伐动员令。航空局改组，朱卓文仍任局长，张惠长任副局长，飞机队改称航空队，新购4架J.N.—4型陆上飞机，力量增强。4月，张惠长、陈庆云率领7架飞机从广州出发，转战韶关、南雄一带协同陆军作战。6月，留守广州的陈炯明叛变，炮轰总统府，航空队随即飞赴韶关、大塘、火山、马坝等处对叛军扫射和轰炸，令叛军军心大乱。无奈回师讨伐陈炯明的许崇智部失利，航空队腹背受敌，而且汽

油耗尽，被迫将全部飞机在始兴多塘铺机场付之一炬。留守广州的航空局则被陈炯明收编。

1923年3月，孙中山在广州第三次组织革命政府，建立大元帅府大本营，下设航空局，杨仙逸为局长。辖两个飞机队，黄光锐为第一飞机队长，林伟成为第二飞机队长。在讨伐桂系军阀沈鸿英叛乱和讨伐惠州陈炯明的战斗中，飞机队配合陆军作战，立下了显赫战功。特别是11月19日，陈炯明军分四路袭广州，前锋部队抵石牌，广州岌岌可危。飞机队出动陆上飞机3架，接连飞临石牌上空轰炸敌阵。战至傍晚，又改派水上飞机继续战斗。敌人阵脚大乱，退回石龙、樟木头。广州防卫战取得胜利，飞机队起了重要作用。

1925年7月，大元帅府改组为国民政府，在军事委员会之下设航空局。当时实行联俄、联共政策，请苏联专家李廉任局长。8月，李回苏，张治中继任局长。国民政府从苏联购买了德·哈维兰式飞机6架，爱佛罗式和容克式飞机各1架。8架飞机机身上均书“中山”二字，以纪念去世不久的孙中山先生，故有“中山航空队”之称。1926年7月，国民革命军誓师北伐，航空局改组为航空处，隶属于国民革命军司令部。林伟成出任处长，陈卓林为北伐飞机队队长。大革命失败后，广州的航空力量成为新军阀混战的工具。

为了发展航空事业，孙中山在创建空军的同时，还决定依靠自己的力量在国内建飞机制造厂。1923年，广东飞机制造厂成立。这是中国第二个正规飞机制造厂，地址在大沙头“红屋”



和东山新河浦清末废弃的皮革厂内，当时的航空局长杨仙逸兼任厂长。杨仙逸(1891~1923年)，字学华，广东省香山县(今中山市)人。其父杨著昆是檀香山有名的企业家，与孙中山颇有交情，对孙中山的革命思想和革命事业非常赞赏。杨仙逸童年时代就受到孙中山的影响。同盟会成立后不久，杨仙逸即加入，成为早期会员。在孙中山航空救国思想的影响下，他于夏威夷大学毕业后，又先后转入加利福尼亚州哈厘大学机械专科和纽约茄弥时大学航空专科，专门学习驾驶飞机技术。尔后又在美国航空部门工作，取得了万国飞行会水陆飞行的执照。1918年，杨仙逸应孙中山之召回国，参与筹组我国第一支空军飞机队。杨仙逸任飞机制造厂厂长后，赴美国购买航空器材，聘请美籍工程师杨佐治和罗拔，挑选留美归来、对机械制造有研究的黄光锐、杨官宇、胡锦雅等人，依靠简陋的工具不知疲倦地工作。同年5月，杨仙逸主持设计的第一架军用飞机装配成功。7月，在大沙头机场举行飞机命名典礼，孙中山和宋庆龄亲临现场，宋庆龄还亲自坐上了飞机。黄光锐当试飞员，飞机绕广州上空飞翔两周，然后徐徐降落，观看者无不鼓掌欢呼。孙中山将这架飞机命名为“乐士文一号”(宋庆龄



1931年，驻广州的国民革命军空军总司令部飞机厂自己研制的飞机

的英文名字 Rosamonde 的译音)，并与宋庆龄一起在飞机前合影留念，还题写“航空救国”4个大字。孙中山对杨仙逸的工作给予了高度评价，称他为“中国空军之父”，并亲书“志在冲天”的匾幅以表彰他的卓越功勋。

1923年9月，杨仙逸奉命参加讨伐陈炯明所属杨坤如部。20日，他与谢铁良、苏松山、吴顾之、马瑞麟一起，在博罗县梅湖白沙堆前线准备改装水雷作炸弹，不幸失慎爆炸，5人均壮烈牺牲。孙中山听闻噩耗，深感痛惜，下令追认杨仙逸为陆军中将，手书“杨仙逸先生墓”，树碑纪念，还将9月20日定为“航空纪念日”，以旌先烈。

1923年10月，广东飞机制造厂改为修理厂。1928年又扩充为东山飞机制造厂，开始制造飞机。同年，梅龙安设计制造了第一架飞机“羊城51”号，并亲自驾驶飞行成功。此后，该厂制造的飞机均定名为“羊城”号。据统计，广东飞机制造厂在1936年前共生产了“羊城”系列的教练机、驱逐机、轰炸机达60多架，成为当时中国成就最大的飞机制造工厂。后该厂迁往昆明，改为空军第一飞机制造厂。

广州航空事业创建之初，航空人才都是从国外延揽的。中国第一位飞机设计师冯如，大元帅府航空处处长李一谔，飞机队长张惠长、陈应权，广东飞机制造厂首任厂长杨仙逸以及黄光锐、杨官宇、周宝衡、陈卓林、梅龙安、马瑞麟等都是归国华侨；史密斯、维纳、杨佐治、罗拔则是美国飞行员和飞机师。

要发展航空事业，必须要自己培养人才，孙中山遂决定创办一所航空学校。1924年国共两党实现第一次合作，推动了国民革命的发展，同时也使孙中山创办航空学校的愿望得以实现。1924年9月，广东军事飞机学校成立，校址设在广州大沙头。这是中国第一所培养空军的学校。首任校长是航空局苏

联顾问、代理航空局长李糜。教官有德国人格兰雅尔台(译音)和中国的李其苏、关荣、陈卓林等，有4架寇蒂斯式飞机作教练机。第一期学生10人，刘云等7人是从黄埔军校第一期毕业生中选取的，唐铎等3人则是从飞机修理厂吸收的，于11月入学，边学习边参加东征之役。李糜回国后，张治中继任航空局长兼军事飞机学校校长。继续招收第二期学员，共20人，分成飞行和侦察两班，每班10人，于1925年10月开学。后因侦察班学员强烈要求学习飞行，于是又另外招收20人重组侦察班。由于当时只有2架教练机，且经常调出作战，无法按期完成教育进度，又有不少学生被抽调出校担任其他工作，至1927年1月仅有7人参加毕业典礼领取证书。由于大批学校干部和学生赴苏联学习，学校业务暂告停顿。

1927年四一二反革命政变后，国民革命军总参谋长李济深掌握了广东的军政实权。6月他批准恢复广东军事飞机学校，校名改为广东航空学校，张惠长任校长。1928年1月，公开招生，计划招生100名。由于当时人们认为飞行非常危险，当飞行员是危险职业，报考者并不踊跃，而飞行员的录取条件，包括身体条件、学科考试等，都比较严格，所以只招得35人，于4月入校。同年10月又招生65名，补足了该期学生原定名额，称为第三期飞行乙班，以前录取的35名则作为第三期飞行甲班；同时还录取了机械班学生50名。此后，广东航空学校又招收了4期学生。1929年10月招收第四期学生100名。1930年10月招收第五期学生63名。1931年4月第六期甲班学生62名入学，1931年底第六期乙班学生43名入学。1933年底第七期甲班学生51名到校开始空军正规化教育，1935年4月第七期乙班学生101名入校。1936年3月第八期学生58名到校入伍。

1936年6月，陈济棠公开反蒋。蒋介石对陈内部进行收

买和分化，广东空军北飞投蒋。陈济棠被迫下野，广东航空学校与其他航空设备、机构一起，被南京政府接收。广东航空学校从1924年创办到1936年结束，共招生8期，培养航空人才527人，为我国航空事业打下了基础。

由冯如首创，在孙中山“航空救国”思想指导下迅速发展起来的广州早期航空，是军事航空。广州的民航事业就是在此基础上发展起来的。

民国时期的广州民航业

清宣统三年(1911年)冯如首创广州航空事业，使广州成为中国航空业的发祥地。但广州的民航事业到1930年才开始，迟于北京和上海。

广州是华南地区最大的中心城市，又是对外贸易发达的历史名城，地邻港澳，华侨众多，这就为发展民航提供了有利条件。1920年初，北洋政府交通部筹办航空事宜处曾作出规划，准备在全国开辟五大航空干线，其中之一便是北平——广州航线。同年，又计划开辟12条次要航线，其中有4条是通往广州的航线。但这些计划中通往广州的航线均没有开通。1924年11月，广东航空救国同志会在广州成立，这是个民间组织，它的宗旨是提倡民用航空和建设空军。该会发展迅速，分会发展到80多所，会员遍布海内外，达8000多人。它还筹集了200多万元资金，准备开办民用航空公司，可惜未见付诸实践。

广州的民用航空是在军事航空的基础上发展起来的。1927年，李济深任国民党中央政治会议广州分会主席、广东省政府