

孙中山与广东航空事业

孟 力

我国近代航空，从鸦片战争到辛亥革命前已有了发端。1918 年北洋军阀在南苑创立我国最早的航空学校。1914 年国内造出第一架飞机。1918 年有了第一个飞机制造工厂。随后各地也陆续办起了航空。这些，对普及和发展我国的航空事业起到了一定的促进作用。然而在我国近代航空史上，广东早期办的航空与北洋军阀和各地军阀所办的航空有着本质的区别。为革命目的而创立的广东航空对开创和发展我国航空事业起着决定性的作用，做出了重要的贡献。

广东航空是在孙中山先生亲自倡导下，在海外华侨大力支援下开拓、创建的。特别是在第一次国共合作和苏联的援助下迅速发展起来的。因此，广东航空事业的发展比较早，建设规模大，人才众多，实力雄厚，它对建设巩固广东革命政权，发展民主革命，夺取抗日战争的胜利和发展我国的航空事业等方面，都有过卓越的贡献。

孙中山先生是广东航空的奠基人

孙中山先生是我国民主革命的先行者，是一位伟大的民主主义革命家。他为了寻求祖国统一，振兴中华，进行了长期不屈不挠的斗争。他的建树是多方面的，其中一个重要方面，就是为发展我国航空事业和建设革命空军，奠定了基础。把他所领导的民主革命的大本营所在地——广州，建设成为我国的近代的航空的摇篮。使广东成为我国近代航空事业的重要发源地。

中山先生在辛亥革命前，曾漫游英、法、德、美、日等国宣传国民革命、考察诸列强的国防建设。从耳闻目睹有关飞机的发明和运用的种种新闻报道，使他深感飞机对于军事作战及国家建设之重要性，并断言“飞机将成为新式的军事武器，大大有助于实现我国国民革命”。认为“没有空军就没有国防，没有耳目”。并预想到：必须加

强军事力量，飞机必将成为战争中的重要武器，出奇制胜，以为革命之用。

1911年中山先生曾在美国澳克兰观看旅美侨胞冯如飞行表演，大为赞扬，喜称：吾国大有人矣！并嘱旅美华侨安排青年学习飞行技术和飞机制造。曾在致美国同盟会的函电中称“飞机一物，自是大利于行军。”并提出：“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”。他殷切盼望海外华侨青年掌握航空技术，“为发难得地后之用”并勉励：“助成飞船队（即飞机队、航空队）的成立充革命军用”，“以为国家出力”。

武昌起义胜利，推翻了几千年封建统治，取得了历史性的伟大胜利，但革命果实被北洋军阀袁世凯窃夺了。孙中山先生为完成国民革命实现国家统一，领导了讨袁护法，这时他更感到建设革命党空军的重要。1913年初，华侨在美成立中华飞机制造公司，造成第一架飞机，中山先生曾电令谭根带飞机回国参加讨袁。讨袁失败后，中山先生转往日本，重建革命阵容，筹备组建飞机队，特将“掌握飞船、飞艇之编制、装配、制造修理”列于海军组织条例第六条中。1914年在国际友人支持下，遂于日本筹办航空学校，以培养革命所需之航空人才。1915年中华革命党航空学校在日兹贺县八日市琵琶湖创立，中山先生委周应付、夏重民主持。当时学生有20多名，其中有胡汉贤、陈庆云等，他们以后成为广东航空事业的骨干。中山先生常到该校视察，并以“航空救国”的思想激励学生，曾多次讲到“飞机是未来战争决胜的武器”，以提高对飞机在战争中的地位、作用的认识。1916年3、4月间中山先生有感于袁世凯军力强大，多次敦促旅美华侨革命团体“竭力筹捐多购飞机”，认为“此时购买飞机，组织飞机队参战，至为重要，”希“速速付来，以备军用”，并一再催促“飞机及各同志速回。”

1916年5月中山先生为讨伐袁世凯称帝，发表了《第二次讨袁宣言》。并命居正以中华革命军东北军总司令名义，举兵于山东潍县、周村。同时，命在日本中华革命党航校的教官、学生带飞机迁回潍县，组成中华革命华侨义勇军飞机队，命吴光梅为骑兵队兼飞机队长，令其一面续行训练，一面参加作战，以壮起义军势。飞机队曾对北洋军阀政府的山东督军署进行轰炸，散发传单。这是我国近代航空史上第一次将飞机用于革命战争。是孙中山先生的空军学术思想，在革命战争中的首次实践。与此同时，中山先生为了筹建革命空军，于1914年特命林森等赴美筹训飞机师。1915年从华侨青年10余人中选送纽约寇狄斯航空学校受训，于1917年毕业。这是中山先生为开拓广东航空所培养的最早一批航空界有志之士，是开拓我国航空事业的骨干力量。其中，杨仙逸、张惠长、陈庆云，叶少毅、蔡司度，李光辉、吴东华、陈乾、谭南方等，组成了国民党航空队。1917年9月中山先生在广州就任大元帅，翌年派遣粤军援闽，特命

在漳州由张惠长、陈庆云、李光辉、叶少毅、吴东华等组成飞机队，亲任杨仙逸为总指挥，并亲笔致函称：“援闽粤军，关系本党前途甚巨”，“望展所长，羽翼粤军，树功前故”。可见当时中山先生对组建飞机队，支援革命军作战，十分重视，并寄予殷切的期望。

1920年，广州为桂系军阀岑春煊、莫荣新所盘据。中山先生8月组成讨莫联军总司令部，任命林福元为航空主任，同时调杨仙逸、张惠长等驾机来虎门助战。9月26日在中山先生指挥下，杨、张等驾机轰炸广州观音山莫荣新督军公署，叛军仓惶撤退。岑、莫见大势已去，通电辞职。当时飞机临空，敌军官兵，望机而逃，失去斗志。可见飞机参加作战，有非常大的震撼作用。因而，在陆军尚未赶到参加战斗的情况下，广州即告收复，实是一次“预料不到的胜利”，证实了孙中山先生所讲“其（指飞机）为用自有不可预计之处”的先见之明。

1921年5月中山先生在广州宣誓就任大总统。这时，桂系军阀虽已窜回广西，但野心不死，妄图东山再起，中山先生命飞机队分头扫荡，一队飞往广西桂平方向跟踪追击；另一队飞往粤南方向，监视邓本殷动向，保卫了广东革命政权的安全。

1922年4月，中山先生组织指挥第一次北伐。重新改组飞机队。委张惠长为北伐军飞机队队长，陈庆云为副队长，率胡汉贤、蔡司度、陈秀，张爱同、陆露司、余启诚、陈艺等进驻韶关、赣南一带，支援革命军作战。因北伐军陈炯明与北洋军阀勾结从中破坏，致北伐受挫，飞机全毁，人安全返回。但可看出中山先生将飞机用于革命战争的决心。

1923年初重新组建了中山航空队，黄光锐、林伟成分任第一，二大队长。当陈炯明叛军，以3万之众直逼广州时，中山先生命航空队出动飞机从空中接济、支援我守军，同时命飞机夜袭惠州城，打击叛军士气。由于陆空配合反击，乃得广州转危为安。是役中山先生常至前方督战，并指挥飞机出动侦察轰炸。杨仙逸、黄光锐、周宝衡、杨永忠、黄秉衡、林伟成、杨宇、马瑞麟、吴顾枝等奉中山先生之命，率飞机队奋战，轮番出动轰炸。终于使陈炯明退回惠州，沈鸿英仓惶撤退折回广西。

中山先生为开创我国航空事业一方面是发动华侨捐资购买飞机，从国外办工厂制造飞机，进而下决心在国内依靠自己的力量办工厂制造飞机，为发展航空准备必要的物质基础。1922年12月中山先生委任杨仙逸为大元帅府航空局长兼飞机制造厂厂长。在孙中山先生鼓舞下，杨亲自主持飞机的设计、研制，终于在1923年5月生产出第一架飞机。为此孙中山先生和夫人宋庆龄参加了试飞典礼。宋庆龄还亲身乘这架由黄光锐驾驶的国产飞机飞翔于广州上空。飞机安全降落后，孙中山先生上前与杨仙逸、黄光锐一一握手，祝贺他们的成功。飞行员们为表达宋庆龄夫人支持航空事业的勇敢行

为，联名请求将她在美国上学的学名乐士文（ROCAMONDE）来命名这架飞机。孙中山先生接受大家的请求，并同夫人在飞机前摄影留念。中山先生对国人能制造飞机，津津乐道，并为此题“航空救国”四字，以资勉励。事后他在致函邓家彦时说“飞机自己可造，目前完成第一架，比之国外所造尤甚，此后陆续自造，不须外来矣！”中山先生对发展航空要自力更生，立足国内自己生产飞机之期望多么殷切。宋庆龄为此曾在与中山先生合影那架飞机的照片上用英文亲笔写下：“这是中国制造的第一架飞机，1928年5月出厂，7月试飞。乐士文（ROCAMONDE）以孙逸仙夫人名字命名。”

中山先生为培育航空人才，多年来，苦于条件限制只好主要从国外华侨中培训、招聘。1924年6月16日中山先生在黄埔军校建校开学典礼上的训示中强调：“应现代国防上之需要，非扩充空军力量不为功”。当年10月手谕黄埔军校蒋介石，筹办航空训练机构。年底正式成立广东军事飞机学校，由黄埔军校一、二期毕业生调航校学习航空。并以“仿效俄国”，“创造革命军，来挽救中国危机”，“努力建设中华”的黄埔精神培养革命航空人员。第一任校长，由中山先生委航空局长苏联顾问李糜将军兼任。中山先生多年的愿望终于实现了。

孙中山先生无愧于我国近代航空的奠基人。他倡导的“航空救国”是把发展航空事业，建设革命空军，实现国民革命，外御列强，内除军阀，统一全国，振兴中华的战略思想联系在一起的。1921年他致函廖仲恺叙述所拟撰著的《建国方略》一书中关于“国防计划”问题时，在62项要目中，有关航空发展达9项之多。其中包括“发展航空建设计划”“航空港之新建设计划”“航空建机计划”，航空人才的培训，“组织空军军队的标准”，“训练不败之空军队计划”，“举行全国国防总集员之大演习计划和全国海空陆军队国防攻守战术大操演”，以及“列强之远东远征空、海、陆军与我国国防”等等。这是他多年来发展航空，建设革命空军，实现“航空救国”的具体化，这也是他高瞻远瞩的国防思想体系中的重要部分。

中山先生“航空救国”的思想，在革命实践中不断充实，不断加深，不断发展。从最早的“大利于行军”，继而为“致胜的武器”，最后又发展到“极控制上界（即领土、领海、领空之意）之能事”（即指陆、海、空之兵种合成作战的思想）。结论是：“非扩充空军力量不为功。”中山先生的空军学术思想是先进的，实践是丰富的。从而为我国近代航空从理论上和实践上思想和组织上打下了基础。

华侨是广东航空的开拓者

华侨久居海外，他们深切地痛感到没有祖国的兴盛、富强，就没有海外华侨的地

位和出路。因此倍加盼望祖国统一强大，繁荣昌盛。他们具有爱国爱乡的光荣传统和艰苦创业的精神，而被孙中山先生誉为：华侨为中国革命之母。我国近代航空事业最初亦是得华侨的大力赞助培植起来的，故此可以说，是我国近代航空的先驱，光荣的开拓者。

从本世纪初起，众多海外华侨，在孙中山先生革命思想和“航空救国”思想的鼓舞和推动下，他们致力于开拓我国的航空事业，付出了重大的牺牲，有不少人献出了宝贵的生命，他们的历史功绩，将永铭史册，为后人所景仰。

旅美华侨冯如，广东恩平人。1906年为“壮国体，挽利权”，由华侨集资办工厂研制飞机。几经挫折终于在1909年9月制成第一架飞机，并一举试飞成功而轰动了美国。中国人自制的比1903年莱特兄弟所制的飞机更先进，揭开了我国近代航空史的第一页。

冯如是我国第一个飞机设计制造家，第一个飞行家，他是我国航空界的先导，也是华侨航空界早期的代表。1911年初，他为了唤起旅美华侨出钱、出人、出力，开创祖国航空事业，于回国前夕曾驾驶自己设计制造的飞机，作了多次精彩飞行表演，誉满拿球。1911年春携带自行设计制造的飞机回到广州。清政府虽极力拉拢、威胁、刁难，禁止他飞行表演。但他仍坚持拒绝为清政府效劳。辛亥革命爆发，广东军政府成立，冯如毅然组成广东军政府飞机队，自任飞机长，他的助手朱竹泉为次长，朱兆槐、司徒壁为飞机员，参加辛亥革命。这支飞行队虽未赶上参加战斗，但由于它是辛亥革命武装部队中首先建立起来的第一支空军，加之冯如在当时的国际航空界中享有崇高的声誉，因而大大增强了革命军的声势，这在迫使清皇帝退位起了一定作用。同时，参加辛亥革命的还有旅美华侨革命飞机团，上海军政府航空队、湖北军政府航空队。这四支航空队伍，都是由华侨和留学生组成。体现了他们热爱祖国、拥护革命、支援革命战争的光荣传统。冯如1912年8月25日，在一次飞行表演中不幸牺牲，这是第一个为我国航空事业的殉职者，中山先生闻讯十分痛心，下令：“从优照少将阵亡例给恤，并将事实宣付国史馆”。

辛亥革命后，华侨航空人员陆续回国参加国民革命的有：朱卓文（1911）、李绮庵（1911）、林福元（1914）、陈桂攀（1914）、伍严一（1914）、谭根（1915）、马超俊（1916）、胡汉贤（1916）、张惠长（1917）、陈庆云（1917）、杨仙逸（1917）、李一谔（1918）、张恢寒（1918）、蔡司度（1918）、叶少毅（1919）、李辉光（1919）、林安（1921）、关荣（1923）、胡锦涛（1923）、陈卓林（1923）等，其中有不少还携带飞机，参加孙中山先生领导的飞机队，献身于祖国的航空事业。从1911年至1984年海外华侨航空人员来广州参加广东航空者达176人之多，其中有55人殉国殉职，为发展祖

国近代航空事业，献出了宝贵的生命。特别是被孙中山先生誉为“中国航空之父”的杨仙逸，就是华侨航空人员的优秀代表。

海外华侨对开创我国近代航空，突出的贡献有两个方面：一是集资捐助购买制造飞机；二是培养输送航空人才。这也正是孙中山先生开拓航空事业所急于需求的。

爱国华侨，为了购买制造飞机，成立革命飞机队，他们慷慨捐资。毁家纾难，爱国之诚，感人肺腑。特别是武昌起义成功，海外侨胞，人心振奋，更加热心参加赞助革命，踊跃捐献，1911年美洪门筹饷局“拨款购买飞机，充革命军用”。一次就购买飞机六架，选派李绮庵等23人组成华侨革命飞机团，返抵南京支援革命政府。容嵩光先生早在辛亥革命前，就担任旅美山多些市革命筹饷主任，1912年在杨著昆等爱国华侨，集资在美成立中华飞机制造公司，由伍一平任经理，刘省吾、赵仲江负责公司财务。该公司曾制成国外生产的我国第一架飞机，并由华侨飞行家谭根试飞成功。1913年伍、刘奉孙中山先生之命速组飞机队参加讨袁，他们倾家荡产，全力以赴。刘省吾返国后，被军阀杀害于广州，经大元帅批准，葬于红花岗。杨仙逸之父，中山先生之密友杨著昆，更是变卖家产一次就购买飞机四架，支援孙中山，组建飞机队。当飞机抵达时，中山先生及夫人宋庆龄亲往迎接。1922年爱国华侨为了支援保卫广东革命政府，一次就捐购飞机12架，起运前其中六架，被北洋军阀收买的奸细纵火烧毁，爱国华侨义愤填膺，踊跃捐助，最后仍购足十二架运回广州。1923年美国洛杉矶革命党分部响应中山先生“捐款购买飞机济急，为救国之用”的号召，集巨资购买飞机。中山先生为表达敬意，特将“美国罗省分部捐赠”八字，书写于飞机上。1926年旅泰国潮州、琼州华侨，为助革命军北伐，捐泰币数万元，并派郭汉庭、何惠吾回粤呈献。郭、何二人留广州从事航空，进广东航校第三期飞行。诸如此类爱国事例甚多。1931年“九一八”事变，日本侵占我东三省，及1937年卢沟桥事变抗日战争爆发后，海外各地华侨，更加发扬爱国主义精神，捐献飞机，兴办航校，培训航空人才，选送华侨航空青年，回国抗战，更为普遍热烈，至为感人。

为了培养航空人才，海外华侨在国际友人支援下，曾先后在美国、日本、加拿大等办起了专门训练机构。如1914年在美国办了美州救国社；1915年在日本办了中华革命党航校；1916年在美国又办起了美州飞行学校。1917年胡汉贤奉中山先生之命去加拿大，沙市加寸城办了中华革命党强华飞行学校；特别是1920年，陈树苹、蔡全湘受中山先生之委托，由杨著昆、杨仙逸、蔡司度等在美国三藩市组成了“图强公司”，以公司名义，训练我飞行人员（当时美政府歧视华侨，不许华人学习飞行技术，组织飞行训练）。该公司的宗旨为“展布航空事业，图强中国”“作育多才，福群利国”。1920年冬，杨仙逸奉中山先生之命，率周宝衡、陈卓林、杨官宇、黄秉衡、聂开一、

黄璇、邓亮等去美受航空训练，并招聘华侨航空人员（已领有飞行执照）继续深造，回国服务，计有黄光锐、林伟成、余玉华、蔡荣、李逢煊、胡锦涛、吴顾枝、马瑞麟、关荣等，这些人员统由杨仙逸负责，1922年底毕业先后陆续回国，他们大多成为开拓广东航空的中坚。与此同时，海外各地华侨航空技术人员也相继回到广州，献身于孙中山领导的国民革命和我国早期革命航空事业，他们大多成为广东航空的主要骨干。其中有陈应权、陈艺、张爱同、杨永安、陈秀、陈友胜、陈神护、胡荣焕、黄家远、张子璇、刘植炎、黄毓沛、黄毓铨、邓粤铭、周柏成、丁纪徐、李仲唐、吴建文、卢九、谭寿、余百炯、余见友等等。“九一八”事变后，中华民族处于生死存亡的关头，众多的海外华侨父老自费送子弟学习航空，又成批的先后陆续回国，参加了广东空军，他们大多数是抗日战争中的空军骨干，抗日勇士，有不少的人战功卓著，贡献突出。他们有的是兄弟同胞，共同战斗，双双捐躯。如新加坡华侨陈桂林、陈桂民均先后于成都、昆明空战中壮烈牺牲，其父自国外默默地回来，将儿媳、孙儿接走。他们这种爱国献身精神，真是感人肺腑。

广州是中国近代航空的摇篮

广州是孙中山先生领导的民主革命的大本营，是第一次国内革命战争的革命圣地。当年，中山先生就将革命航空的基地设在东山大沙头。在那里盖了航空局办公楼，修了飞机场和修理、研制、生产飞机的厂房，并创办了广东航校。此后，海内外有志于航空事业的革命青年、纷纷投奔该校，把大沙头视为我国革命航空的摇篮。因此，广东航空发展迅速，建设规模宏大，航空骨干队伍齐备，特别是培养飞行员之多，技术质量之优，飞机的装备之新，居全国首位。1918年中山先生在广州大元帅府正式成立航空局及广东援闽航空队。几经风云，到1936年夏短短10多年，已发展成为有飞行人员近700多人，飞机150多架，9个飞机队及相应的各项勤务保障和各种地面设施。从八年抗日战争的实践证明，广东空军，是我国一支实力相当雄厚保卫领空的国防力量。

广东航空在中国近代航空史上主要的贡献有：

（一）最早建立革命航空的领导机构，组建了革命航空队，积极参加了革命战争，促进国民革命的发展

1918年初，广州大元帅府首次成立航空处，中山先生委派李一谔任处长，张惠长为副处长。1920年秋航空处改组为航空局，由朱卓文任局长。1922年12月16日中山先生亲自委任杨仙逸为局长。杨仙逸殉国后，黄秉衡、陈友仁，李糜（苏联专家）、张

治中先后担任局长。1925年夏，大元帅府改组为国民政府，航空局改称航空处，隶属国民革命军总司令部，由林伟成任处长。1927年武汉组成中央政府，由孙科兼航空处长，张静愚为党代表。航空局（处）在遵照中山先生旨意，实现航空救国，发展我国航空事业，建设革命空军，进行革命战争，保卫广东政权、发展革命形势等方面大有建树。当时一些归国华侨航空人员在航空局工作的有：张寒恢、蔡司度、吴顾枝、马瑞麟、周宝衡、胡锦涛、陈秀、朱慕飞等人。

革命飞机队最早的是1911年冬华侨革命飞机团，1916年春中华革命华侨义勇军；1917年的国民党航空队，后为援闽粤军飞机队。1920年7月组成中山航空队。（即广东飞机队），由杨仙逸任队长。1920年底中山先生命令成立两个飞机队，由张惠长、陈，应权分任队长。1922年2月航空局将飞机队改为航空队，由张惠长（兼）、陈庆云分任队长，飞行员有蔡司渡、陈秀、张爱同、陆露司、胡汉贤、余启试、杨永安、陈艺等人。1922年中山先生第一次出兵北伐，组成北伐飞机队，由张惠长任队长率12架飞机北上韶关赣南。1923年3月航空局改组，组成两个飞机队，由黄光锐、林伟成分任队长。1924年底，航空局扩大编制成立三个飞机队，由蔡司度、陈秀、关荣分任队长。1926年出师北伐，组成北伐军总部航空处，林伟成任处长，陈卓林任北伐飞机队长，并有苏联飞行人员参加。

广东革命空军，在平定内乱，东征北伐的第一次国内革命战争诸战役战斗中，奋战长空，英勇出击，取得了出奇制胜的辉煌战果。这对促进国民革命的发展和稳定广东革命形势，都起了十分重要的作用。如1918年援闽战争；1920年9月炸观音山督军署，逼走岑春煊、莫荣新桂系军阀收复广州；1928年11月东征陈炯明，西逐沈鸿英，使广州转危为安；1924年8月平定广州商团叛乱；1925年6月镇压滇桂军阀杨希闵、刘震寰的叛乱；1925年11月反击邓本殷，解江门广州之危；1926年北伐飞机队在汀泗桥、南昌、龙潭、武昌诸战役中，均临空助战。更之轰炸武昌，投撒传单，促使守军投降；1929年5月飞机队出动，阻止了停泊在广州附近海军第四舰队的中山舰及其他舰艇的内乱，稳定了广东政局等等，皆为突出战役。

（二）最早在国内创办了革命的广东航空学校，培养了大批优秀的航空人才，为发展我国航空事业，做出了重要贡献

广东航空学校，是有着光荣历史的航校。1924年冬中山先生按创建黄埔军官学校精神，亲自指定在大沙头建立这间学校。该校是国共两党合作的成果，是孙中山先生“三大政策”的产物。航校从筹建、组成、开学、训练，都得到苏联的大力协助。第一任校长即委任苏联顾问李糜将军担任。第一、二期学员均由黄埔军校毕业生中选调，

毕业后又大部分送苏联深造，革命军政府为扩充空军，曾先后多次派人去苏联考察。1926年初应苏联总顾问鲍罗庭之请，特派黄光锐、周宝衡、丁纪徐、梅龙安、刘植炎、黄毓沛、黄毓铨、杨官宇等人赴苏考察。广东航校一开始，从组织机构、设备教材及教育训练计划制度等等，都是仿效苏联的。

1925年夏，李糜回国，校长由张治中接任。后黄秉衡、黄光锐、张惠长、周宝衡，杨官宇、刘植炎、胡汉贤等均先后担任过校长。校的各级主要领导和技术骨干，大多由华侨航空人员担任。从1924年冬到1936年夏前后共办八期，训练飞行员527人。特别是在1932年黄光锐任广东空军司令，林福元任参谋长，胡汉贤任校长的四年间，航校规模大，训练质量高，培养飞行员多，对我国航空事业的发展，颇多建树，至今桃李遍及海内外。

广东航校，经过大革命的洗礼，是以振兴中华，统一祖国，建设空军，保卫祖国领空为己任的。1928年在航校校训中明文规定：“完成先总理航空救国之主张”，要“本大无畏之旨，实行牺牲救国，以保中华领空权”。在校歌中也有“愿我国徽照太空，愿我飞机战亚东，航空学校何其雄，养育人才立厥功”的抵御列强侵略的词句。1931年“九一八”事变，日本侵占我东三省，继而进犯华北。当时有识之士，都预见到中日之间必有一战。广东空军亦深知此情，遂即加强训练，对日备战。

广东航校毕业的飞行员中，涌现出一批捍卫祖国领空的英雄，他们奋战长空，南征北战，可歌可泣。击落日本被天皇命为的驱逐大王轮宽大佐，轰炸大王奥田大佐就是被航校三期陈其东、七期邓从凯等人击落的。国民党高级将领从参谋总长、空军总司令、副总司令及空军军区司令均有广东航校毕业之飞行员，其中职功晋至空军一级上将士人，中将者8人，少将者8人，第一期至第七期，期期都有。至于国民党各级空军部队、机关、学校的领导由广东飞行员担任者则更多。至今仍有一些广东航空人员在台湾航空界服务，有的尚身居要职，有的已退伍养老，有些则侨居海外。但他们当年为拯救国家危亡，保卫祖国领空和建设我国航空事业的光荣业绩，将载入史册。

（三）兴办飞机修理厂、飞机制造厂，为发展中国近代航空工业做出了贡献

广东航空界在早期归国华侨中，有一些是专攻航空工程的，如李一谔、梅龙安、邓亮、黄三旋、余中奎、黄璇，有些飞行员也懂飞机设计制造，如林福元、杨仙逸、周宝衡、陈秀、周一尘等。中山先生在国外时，就十分注意航空机械工程人才的培养，并鼓励华侨创办飞机制造公司。大元帅府航空局成立后，立即着手兴办飞机制造厂，

并任命杨仙逸局长兼工厂厂长，任周宝衡为工务科长。杨亲自领导了乐士文第一号飞机的研制工作，取得了非常可喜的成绩。之后，又陆续制成乐士文第二号，第三号飞机。随着广东航空事业的发展，该厂遂自行研制生产性能更好的“羊城”号教练机、驱逐机和轰炸机，前后共生产60多架，是当时我国最有成绩的一个工厂，受到航校和飞机队飞行人员的欢迎。

1934年4月，广东省政府决定在韶关再兴办一座飞机制造厂，先后由周宝衡、梅龙安、林福元为厂长，并派出专家到德、英等国考察。1935年8月该厂即开始制造飞机，拟造自己设计的复兴式教练机20架。1936年5月就造出了第一架。8月南京中央政府接管这个工厂。1937年7月共生产复兴式飞机4架。另仿制美霍克三型和霍克七五型战斗机，至1939年4月共生产霍克三型飞机40多架，新复兴甲号教练机20多架。

1939年韶关厂西迁到云南垒允，厂名改为空军第一飞机制造厂，曾仿制苏伊—15型驱逐机30多架。后该厂担任装备美援助中国空军及美志愿队飞机。

广东航空工厂本着自力更生的精神研制生产了大批飞机，并不断吸取国外新技术仿制了一批先进的飞机，装备了航校和飞机队，对加强战备训练，支援抗日战争，发展中国航空工业都做出了宝贵的贡献。

（四）为各省、地区培养输送航空技术骨干，促进各地航空事业的发展

广东航空技术人才，由于中山先生早年从各个方面、各个渠道大力培养、招聘，仅海外华侨航空人员就达170多名。加之广东航校规模大，可谓实力雄厚，人才辈出。为协助各地发展航空事业，有关省市先后聘用了一批广东的航空骨干。到南京中央空军去的先后有黄秉衡、张惠长、陈庆云、杨官宇、周宝衡、邓粤铭、毛邦初、张庭孟等。1930年三期毕业飞行员，有蒋其炎、庄迪华、曾泽棠、吴汝璠、杨国柱、伍兴鉴、宁明阶、段其新、郭汉庭等受聘到南京担任中央陆军军官学校航空班飞行教官，该航空班后编为中央航校第一期。之后又从三期乙班毕业飞行员中，聘罗德馨、容章炳等10余人组成中央第四、六、七飞机队任飞行员。此后，中央航技各期都有从广东航校毕业的飞行且担任教官。他们当中，大多成为中央空军、航校和飞机队的骨干力量。此外，被云南聘用的有陈神护、张子璇、李仲唐等。被广西聘用的林伟成、陈卓林、郑梓湘、宁明阶、陈有瑶、吴汝璠、邓子超、刘炯光、徐燕谋、陈汝荷、郭良弼、司徒霭、叶炳、陈其光、李一飞、梁伟如等，广西航校创办初期，其主要航空技术骨干，大多来自广东航校。广西航空发展甚为迅速，至1936年已有一所航校，两个飞机队近100架飞机。被福建聘用的有陈兆新、赵强。1933年福建人民政府成立后，又有李逢煊、邓粤铭、刘植炎、黄世严、卢九等。被上海海军聘用的有林安，湖南的周一平，

沈阳的黄社旺等等。当时，广东航空人员虽多，奈因各省不断来粤争相聘用，实是供不应求，难以满足。

（五）开创我国民用航空事业，为发展我国民航事业，做出了突出贡献

广东航空，除主要力量用于军事航空的同时，致力于民用航空的建设。1933年航校校长胡汉贤就兼筹办民用航空主任，开办广梧航线，广邕航线，并陆续开辟了广琼、广桂、广昆、广茂、广龙等航线。其后，胡汉贤、刘沛泉、胡锦雅联合西南各省组成西南民用航空公司。由胡锦雅主管广东已办的民用航空，亦并归该公司办理。该公司开办粤桂航线多年，从未有失事伤亡事故发生，随着民航事业的发展，原广东航空界经办民航者日益增多，如聂开一抗战前任中国航空公司总经理，其后为刘敬宜，刘于1949年起义回归祖国；刘植炎、林安转入欧亚航空公司；陈卓林任中央航空公司（其前身为欧亚航空公司）总经理。于1949年回归祖国，这即举世闻名的两航起义。许多广东航空人员均先后转入两航，其中有敖源清、何守荣、杨兆藩、林擎敬、陈宏加、何启昭、陈晋、杨一白、陈文宽、陈文惠、藩作霖、藩国定、黄兴等。他们是我国近代民用航空的创业者。其中有不少人士成为我人民民用航空的开拓者。

（六）普及航空知识，宣传孙中山先生航空救国的思想

飞机是20世纪初的重大发明。自飞机问世之后，引起了海外华侨的兴趣，向往。尽管中外飞机频频失事，机毁人亡，但鉴于飞机发展前途无可限量，因而，不少有志青年，响应中山先生的号召，仍献身于航空事业。

中山先生在辛亥革命前，在国外到处鼓励青年去学航空，回国做飞行表演，以广宣传“征集资财，兴办学校，作育真才”。1911年冬厉汝燕在上海江湾作飞行表演，创国人在沪飞行纪录，为国争光，为民争气。1915年谭根回国在九龙沙田表演飞行，后又在广州大沙头表演，请广东各界人士入场参观，加深西南朝野人士对航空的认识。

1928年冬，广东航空界人士，为进一步唤起全国各界人士注重航空，发展航空，特以中华航空协进会广东区的名义，决定作一次全国长途飞行，以展示飞机的威力和航空远景。以提高人们对发展航空的兴趣，达到加速发展我国航空，实现中山先生“航空救国”的理想。

这次全国长途飞行，一架为广州号，一架为珠江号（系水上飞机）分两路北上。广州号由航空处长张惠长偕第二飞机队长杨官宇，航校教育长黄毓沛驾驶，机械师杨标随机。由广州经汉口、南京、北平至沈阳，然后经天津、上海返广州；珠江号由航空处副处长陈庆云偕第一飞机队长黄光锐、航校校长周宝衡驾驶，机械师梁庆铨随机，

由广州经福州、宁波、上海、烟台、天津，然后经上海，汉口、长沙、梧州返广州。此行，空中航程一万多公里，飞经广东、湖南、福建、浙江、湖北、江西、安徽、江苏、山东、河北、辽宁、广西等12个省。沿途，受到各有关省市机关团体及人民群众的热烈欢迎。两机返回广州后，广东各界举行庆祝长途飞行凯旋大会和群众游行。张学良先生曾学过飞行，特以半个同行身份在沈阳热烈接待，最为亲切。这次全国长途飞行，尚属创举，是我国航空界的盛事，对于传播航空知识，促进我国航空事业发展具有一定意义。也反映了朝野上下对未来航空发展的期望和对广东大力发展航空，人才辈出的赞许。当时此举，在降落机场设备简陋，陆空无线电通信网很不健全，又缺乏导航设备的情况下，更为难得可贵。

广东航空界为研究、交流航空救国的思想和航空科学知识，以及联络航空界同仁，还专门组成航空救国同志会后改称中华航空协进会和航空同学会。并都出版刊物，宣传航空。当年陈济棠、陈铭枢，张惠长、陈庆云、陈策、周宝衡、欧阳驹、李扬敬、梅龙安、丁纪徐等参加并领导了此项活动。

1931年经国民政府正式公布每年9月20日为航空纪念日，以纪念我国“航空之父”杨仙逸将军。每年这天，广东各界隆重庆祝并举行航空检阅、飞行表演和群众游行。这也是宣传“航空救国”开展航空活动的有益方式。原广东航空界人士对此印象极深，至为怀念。

（七）支援革命战争，捍卫祖国领空，为战胜日本侵略者，做出了重大贡献

广东空军有着英勇奋战的光荣传统。在第一次国内革命战争时期，为了保卫广东革命政权，发展革命形势，飞机队曾奋战长空取得了重大胜利。为人民立下战功。杨仙逸、叶少毅、马瑞麟、吴顾枝、陈艺和协助我革命军空中作战的美国友人维纳等，献出了宝贵生命。

1932年“一·二八”淞沪战争爆发时，广东空军派出以丁纪徐、谢莽为正副队长的混合飞机队，北上支援十九路军抗日战争。分队长为陶佐德、吴汝璠、容章炳，飞行人员有梁达文、刘沛然、余彬伟、陈信源、林振亚以及编入中央空军的原广东飞行人员黄毓沛、黄毓铨、黄普伦、余正平、蒋孝棠、赵甫明、龙荣萱、黄国聪、朱达先等。飞行员满腔爱国热忱，英勇奋战，赵甫明肺部中弹不治光荣殉国，黄毓铨亦在战斗起飞中牺牲，这是我空军奋勇抵抗日本飞机侵袭空战中最早为国捐躯的飞行员。美国友人波卜·肖特（Bob Short）由于义愤，驾机参加我方战斗，不幸因众寡悬殊，也壮烈牺牲。

1936年7月广东空军统归中央空军。当时共编31个飞机队，原广东空军占10个队，可见其所占地位之重要。后中央空军编成9个人队，其中三、五、六、七、八大队由原广东飞行员担任主官；即三大队蒋其炎、林佐，五大队丁纪徐、马庭槐，六大队黄普伦，七大队谭寿、陶佐德，八大队谢莽分任正副大队长。原广东空军除分属以上各大队外，还将十八、二十、二十九、三十、三十一等飞机队，改为直属航委会之直属队，队长仍由原任队长即敖源清、何涇渭、郭汉庭、邓显钢继续担任，十八队则由扬一白任队长。广东空军所以实力雄厚“兵强马壮”正是他们多年来埋头苦干、积极备战，准备抗日的结果，也是他们实现中山先生“航空救国”“扩充空军力量”的实际行动。

1937年7月抗日战争爆发，抗战8年中，广东飞行健儿及华侨飞行人员在反对日本帝国主义侵略，捍卫祖国神圣领空的战斗中，北自长城塞北、南至珠江岭南，西起陇陕川滇，东至渤海东海，都有他们英勇奋战、血洒长空慷慨牺牲的光辉业绩。在“八一四”空战、淞沪会战，炸刘阳河敌舰、水冶之役、支援晋北作战、太原空战、归德之役、衡阳之役、广州南雄空战、武汉会战、奇袭敌侦察机、炸广西昆仑关、兰州会战、成都会战、重庆会战、奔袭运城机场，奇袭宜昌机场、歼灭日本“四大天王”等规模较大的空战中，都有他们奋战蓝天，为国尽忠的光荣纪录。有近40名飞行员空战中击落敌机70多架，空战中为国捐躯者达70余人。他们那种崇高的爱国主义精神和大无畏献身精神，以及敢打善战的作风，深为后人所敬佩。其中有击落日本轰炸大王奥田大佐而壮烈牺牲的邓从凯，击落日本驱逐大王而负重伤的陈其光；各击落日机6架，以身殉国的吴汝璠、岑泽璠；击落日机8架空战中殉国的黄新瑞；以及远程奔袭一次就炸毁运城机场日机30多架安全返航的马俭进中队；和出击上海刘河口日本旗舰“出云号”阻止敌登陆的谢莽大队等等。8年抗战实践证明，广东航空不愧是当年经由孙中山先生奠基杨仙逸等航空先驱开拓的，经过大革命洗礼建设起来的爱国空军。

（八）广东空军，曾为建设人民航空事业培养了“种籽”

广东航校是第一次国共合作的产物，是我国近代航空最早的以革命为目的的航空摇篮。当年曾有一批共产党员参加了这一事业。在航校第一期、第二期飞行员中，就有9名是共产党员，他们大多数为坚定的革命者，献身于人民解放事业、人民航空事业。有的被反动派杀害。

一期刘云，是黄埔军校第一期学员，曾任学生队长。调入航校后兼任校的党代表（那时的国民革命军各级领导指挥机关都有国民党的党代表与军事行政首长及苏联顾问，他们三个方面共同决定重大事项，党代表多数由共产党员担任）。1945年东征时，

曾亲自同飞行教官瓦尔特同乘飞机飞往惠州并用手向敌军阵地投下炸弹，用机关枪扫射。刘从苏联回国后被捕牺牲。唐铎是留法勤工俭学，回国后经航空局杨仙逸局长推荐到飞机工厂工作，并应允送航校飞行。他曾参与了乐士文号飞机的制造，并参加该飞机的试飞典礼。亲自目睹剪彩试飞盛况，后考入航校飞行，从苏联学习回国后，一直从事革命工作。曾任我哈尔滨军事工程学院航空系主任，培养了一大批高级航空工程人员。

二期常乾坤，是黄埔三期毕业生，由周恩来主任推荐，以优异成绩，考入航校的。他从苏联回国后，一直从事人民航空事业。1946年3月在东北牡丹江创办了我党第一所航空学校并担任校长。1949年3月任中央军委航空局长，11月任人民解放军空军副司令。他为开创我人民航空事业，培养我航空技术人员，建设人民空军做出了宝贵的贡献。徐介藩航校毕业后，送苏联深造。回国后，长期在我军队工作，曾任我装甲学院院长。

郑德系航校五期毕业，后党调他到我党新疆航空队工作，1939年回延安途中，被反动派杀害。此外还有二期龙文光，1931年4月，在我大别山苏区迷航油尽迫降。经徐向前总指挥教育，龙弃暗投明，参加了红军，任我鄂豫皖特区苏维埃政府航空局长，该飞机修复后命名为“列宁号”，龙曾驾驶列宁号飞机，多次执行过侦察、轰炸作战任务，参加了攻打解放黄安歼敌万余人的战斗，并曾到汉口上空飞行示威。1932年，龙到武汉执行任务被捕遭杀害。以上说明我党早期，在处境十分艰难的条件下，高瞻远瞩，预见到人民航空事业建设的需要，采取各种措施，充分利用各种机会培训我航空“种籽”，为日后开创我人民航空事业，准备了必要的条件。当年，广东航校为我党培养航空人才，为发展人民航空事业准备“种籽”提供了有利条件。

广东航空对祖国的贡献是多方面的，除在开拓发展我国近代航空，支援革命战争，捍卫祖国领空这些方面，还有一个十分重要的方面。就是他们在中华民族生死存亡的紧急关头，为了制止内战；促进统一，保存国力，团结抗战，于1936年7月18日毅然决然将广东空军统归中央空军。这一行动，当年议论纷纷，褒贬不一。8年抗战的历史已作出了正确的结论，它符合国家的利益，人民的期望，时代发展的潮流；和我党1985年八一宣言“停止内战，一致抗日”的主张。也正是孙中山先生“航空救国”的思想：即实现国家统一，民族独立，人民幸福，所要求的。