

孫中山與航空救國兼記我國空軍創立濫觴(一)

文·圖／何邦立

國父孫中山先生在海外推動革命，因而有機會接觸科學新知；民國前三年馮如自製飛機試飛成功隔天見報，激發起飛機將成為新武器的思維，有助於實現國民革命。民國前二年檀香山中國同盟會分會成立時，國父孫中山先生就鼓勵有志青年在海外學習航空，並為籌建我國空軍培養人才，同時捐款籌建飛機製造廠研製飛機，將航空救國的理念化諸實現。隨後創辦美洲飛行學校、芝加哥航空訓練班，民國九年派楊仙逸遴選二十名青年赴美習飛。同時購機回國組織國民黨航空隊，民國十二年孫氏任命楊仙逸為廣州大元帥府航空局長，又籌辦廣東飛機製造廠，號召華僑青年組建革命航空隊，逐漸「航空救國」的思想深入人心。國父孫中山先生復於民國十三年冬創辦廣東軍事飛行學校，迄民國二十五年六月，陳濟棠的「兩廣事變」與中央對峙，年輕愛國的廣東空軍飛行員反對打內戰，七月集體北飛投效中央，至此空軍一統，廣東航空併入中央航校，成為抗日戰爭中國戰場藍天的主力。

前言

十八世紀末為人類飛行的萌芽階段，民國前一二九年（西元一七八三年）法國蒙哥菲爾兄弟（Montgolfier Brothers）首製熱氣球升空成功。同年十一月二十二日，羅吉爾醫生（Dr. Roget）向法王路易十六請求，成為人類有史以來第一位的氣球飛行家。民國前一二七年（西元一七八五年）六月十五日，羅吉爾進行其橫越英法海峽的飛行，在起飛半小時後氫氣球起火爆炸，他成為航空史上第一位殉難的先驅。

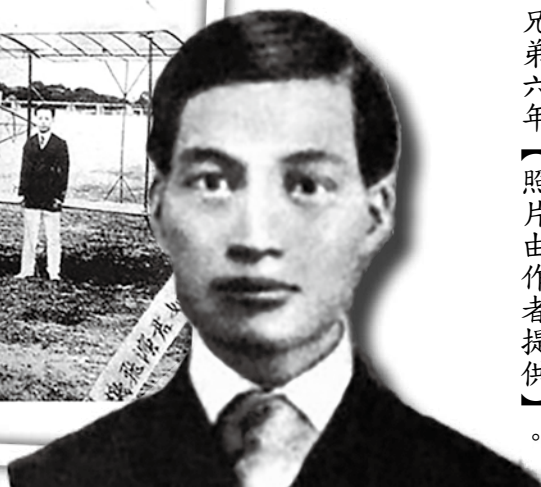
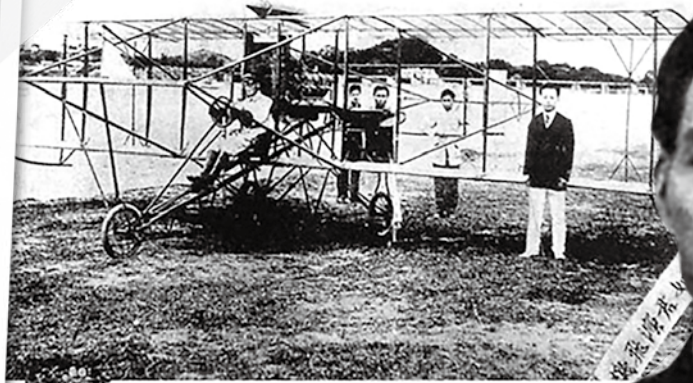
民國前九年十二月十七日，美國萊特兄弟（Wright Brothers）的飛行者一號在北卡羅來納州的小鷹鎮成功起飛。第一次只在空中停留了十二秒，但第四次飛行了五十九秒，二百六十公尺遠，不但開啟人類翱翔天空的新時代，還被譽為現代飛機的發明者。隨後美英先進各國不斷的研發改良，航空事業隨之迅速開拓發展，飛機還變成戰爭之工具；迄第一次世界大戰，飛機之軍事偵察攻擊用途，已展現其影響力。

一、我國航空事業的先驅

最早飛上藍天的中國男女，均為美國的華僑。民國前六十四年（西元一八四八年）美國加州發現金礦，早期美國華僑聚集在舊金山採金，開採需要大量的勞力，隨著金礦採空，民國前四十三年（西元一八六九年）東西太平洋鐵路建成，華工已逐漸轉移到工商界各個行業，發財致富，為他們從事航空和其他愛國事業打下了良好基礎。雖然，在歐洲氣球飛行發展較早，但第一架動力飛機是美國人發明的。在此環境下，許多有志青年對此發生濃厚的興趣，而且有條件接觸到飛機的製造與駕駛的技術；因此美國的華僑社會，遂成為孕育我國近代航空事業發展的搖籃。

馮如（生於民國前二十八年，卒於民國元年），祖籍廣東恩平，後移民美國，在萊特兄弟發明飛機後六年，成功的自製飛機並於民國前三年九月二十一日，在舊金山奧克蘭試飛成功，升空七百餘呎，飛行二千六百四十呎的記錄，時年二十五歲。是華人中第一位航空工程師，亦是我國最早

◀馮如是華人中第一位航空工程師，亦是我國最早從事飛機研製、設計及製造者；馮如第一次試飛自製飛機的情景，晚歐洲三年，晚萊特兄弟六年【照片由作者提供】。



從事飛機研發、設計、製造者，被美國報界譽為「東方萊特」。民國前一年二月，馮如謝絕美國多方的聘任，帶著助手及兩架飛機回國，提出「航空救國」的主張並為之奮鬥。民國元年八月二十五日，馮如在廣州燕塘飛行表演中，不幸失事殉難，葬於黃花崗七十二烈士墓旁，被尊為「中國始創飛行大家」。馮如亦是第一位為我國航空事業獻身的第一人，不禁令人想起第一位氣球飛行家、也是第一位氣球飛行殉難的法國羅吉爾醫生。



▲民國前三年九月二十三日，美國《舊金山觀察者報》以頭版報導馮如製造飛機和試飛的經過【照片由作者提供】。

王助（生於民國前十九年，卒於民國五十四年），民國五年取得麻省理工第二屆航空工程碩士。經威廉波音（William E. Boeing）的推薦，入職該公司，並成為該公司第一位航空工程師。王助設計C型機，民國六年七月十七日經試飛成功，美國海軍訂購五十架為波音公司爭取到第一筆訂單，於是波音發展茁壯至今。同年回國擔任海軍製造飛機處副主任，為巴玉藻的副手，為我國飛機的設計與製造持續地努力。民國十七年，調任海軍總司令部飛機處處長。民國十八年寇蒂斯與政府合作成立中國航空公司，任中航總工程師，他在我國航空史上有卓越的貢獻。

巴玉藻（生於民國前二十年，卒於民國十八年），祖籍內蒙，出生鎮江，就讀江南水師學堂，民國前三年選送英國攻讀機械工程。民國四年赴美麻省理工學院學習航空工程，兩年後任職於福建馬尾船政局，創建了我國第一個飛機製造廠，並於民國八年自行設計選材製造出第一架國產水上飛機，民國九年二月華僑飛行員蔡司度進行試飛取得成功，先後共製造十二架。民國十一年，巴玉藻、王助合作設計了世界上第一個水上飛機浮動機庫——浮塢。

二、孫中山航空救國理念與實踐

民國前三年九月二十三日，流亡海外的國父孫中山先生在美國《舊金山觀察者報》獲悉華裔飛行員馮如駕駛自製飛機成功試飛的消息，他興奮地說道：「吾國大有人矣。」並在耳聞及目睹飛機的發明和應用，敏銳地認為，「飛船（即飛機）練習一事，為吾黨人才中不可缺，其為用自有不可預計之處」。國父孫中山先生聯想到國內武裝起義屢屢失敗的教訓，決心借助飛機實現國民革命。他說：「飛機將成為新式的軍事武器，大大有助於實現我國國民革命。」



▲國父孫中山先生題字「航空救國」
【照片由作者提供】。

馮如把航空事業和航空救國緊緊相連，他的一段自白永遠激勵著後人：「日俄戰爭大不利於中國，當此競爭時代，飛機為軍事上萬不可缺之物……軍用利器莫飛機若。誓必身為之倡，成一絕藝，以歸饗祖國。」

民國前二年，國父孫中山先生在美國檀香山成立中國同盟會分會，他對同盟會會員提出兩點要求：一是希望同盟會推薦有志青年學習航空，並為籌建我國空軍培養人才籌措款項；二是籌建中華飛機製造公司，準備研製飛機。

馮如響應國父孫中山先生的號召，民國前一年二月攜助手回國各地飛行表演展示，盛況空前；四月八日，眾多清吏前往燕塘機場觀看廣州天空首次飛行表演，革命烈士溫生才藉機開槍擊斃廣州將軍孚琦，造成社會轟動。隨後民國元年，舊金山華僑譚根製成水上飛機，後在檀香山培訓飛行員，復在夏威夷群島、日本和南洋各地進行表演。影響所及，激發起國父孫中山先生「航空救國」、成立「革命空軍」的理念，得到海外華僑和留學生的支持。

中華革命黨航空學校於民國二年九月十二日第二次革命討袁之役失敗後，於民國四年四月，國父孫中山先

生在日本滋賀縣八日市町設立中華革命黨航空學校，聘美國顧問史密斯（Art R. Smith）及日籍飛行教官，民國五年三至五月進行飛行訓練，組織航空隊返國參加軍事活動。同年六月六日，袁世凱逝世，中華革命黨航空學校亦隨之解散。

民國三年，國父孫中山先生赴美國芝加哥向華僑募款，倡導航空救國主張，創設中國民智航空社，用於團結美國華僑，研習航空學術，推展航空教育。

民國四年，國父孫中山先生派林森創辦美洲飛行學校，遴選國民黨中青年子弟送美學習航空，為美國華僑從事正規航空教育的開端，也是中國國民黨成立最早的航空學校，委任黃伯耀為校長。次年得各界捐款在加州紅木城（Redwood City）西人機場設校。聘美國飛行師為教練，設駕駛、建造、機械修理三科，又分送學生到紐約寇蒂斯飛行學校學習。

民國六年至八年間，國民黨芝加哥支部也辦航空訓練班，這些畢業生領得飛行證書後相繼回國，其中包括楊仙逸、陳慶雲、張惠長等成為中國空軍的先驅者。民國九年國父孫中山先生派楊仙逸，並遴選劉輝漢、葉少毅、李輝光、孫龍光、蔡詩度、吳東

華、譚楠方等二十名青年到北加州奇科（Chico）飛行學校習飛。畢業後楊領隊即購機回國組織國民黨航空隊，建立廣東空軍的雛形。此期間，在美私人組織的航空會及航空班也此起彼落，但難持久。

譚根（生於民國前二十三年，卒年不詳），民國三年譚根回國，被國父孫中山先生委任為中華飛行隊隊長。民國四年七月奉命，在廣州籌建廣東航空學校任飛行部主任。八月七至八日，在香港沙田做水上飛機飛行表演籌款賑災。九月二十九至三十日，駕駛水上飛機在澳門關閘進行飛行表演籌款賑災，觀眾多達六十萬人。民國五年，任廣東討袁護國軍航空隊長從菲律賓購飛機二架擴充裝備。民國七年參加討伐龍濟光戰役，不久因擴大軍力需要，奉派到美國籌買飛機零件，後轉行從商。

楊仙逸（生於民國前二十一年，卒於民國十二年），夏威夷廣東中山華僑。民國前二年入同盟會，後考入哈佛機械系學習機械及兵器製造技術。民國八年奉國父孫中山先生令，往福建漳州籌組我國第一支飛機隊，任總指揮隨後投入作戰。民國十二年二月孫中山先生在廣州任命楊仙逸為大元帥府航空局長，後又籌辦了廣東飛

機製造廠，楊仙逸兼任廠長。楊仙逸領導製造了中國第一架「樂士文號」飛機。同年九月二十日，為攻打軍閥陳炯明，檢查水雷時不慎爆炸，出師未捷的壯烈犧牲，楊仙逸被譽為「革命空軍之父」。



▲楊仙逸及他的飛行執照【照片取自國家文化記憶庫】。

▶開創我國國機國造先河的「樂士文號」，國父與妻子宋慶齡女士在機前合影【照片取自國家文化記憶庫】。



張惠長（生於民國前十三年，卒於民國六十九年），廣東香山。民國四年同楊仙逸一起被送往美洲飛行學校習飛，後又轉入寇蒂斯的航空學校學習。民國六年回國，民國九年任粵軍飛機隊第一隊長。民國十一年任廣州航空局代局長、第一隊長，曾前往蘇聯學習。民國十七年任航空學校首任校長、航空司令。民國十八年八月二十四日，出任軍政部航空署署長。民國二十二年底張惠長在閩變中向全國發出「空軍人員暫不參加內戰」的通電，並動員廣東空軍近百人北上脫離廣東軍政府陳濟棠，投效中央空軍。民國二十四年張惠長曾任中華民國駐古巴全權公使。

陳慶雲（生於民國前十五年，卒於民國七十年），僑居日本，民國三年赴美國寇蒂斯飛行學校受訓。民國六年歸國協助國父孫中山先生建立革命空軍，開闢廣州大沙頭為水陸飛機場，在航空局任航空大隊長。民國七年四月，奉國父孫中山先生命組織援閩粵軍飛機隊，復派赴日大阪購買飛機，任援閩粵軍飛機隊長。國父孫中山先生於民國十三年冬創辦廣東軍事飛行學校為總教官。民國十六年陳慶雲歷任航空學校教育長、航空處處長、廣東省航政總局局長、中央航空

委員會主任等職。抗戰前夕陳慶雲被任命為中央航空學校校長；抗戰爆發改任空軍募款委員會主任委員及國民黨海外部部長。民國三十八年，陳慶雲結束軍政界職務，僑居美國。

三、民初航空事業萌芽期

國父孫中山先生在廣州提倡「航空救國」之後，全國各省紛起響應，先後創辦航空者，計有廣東、東北、雲南、湖南、河北、四川、福建、山西、江蘇及廣西等省。由於當時各省主政人員思想新穎能隨時代前進，熱心接受新的科學及技術，在困難的情況下銳意創辦，促進國家建設。至於各地方的軍閥，更意識到航空事業的重要性，不只在商業交通，更在於軍事運用。因此民初以來，各地航校陸續發展。

南苑航空學校，是北洋政府軍政參謀本部在北京南苑創立的軍校，也是中國第一間以培育航空人材為導向的教育機構。該校成立於民國二年，由臨時大總統袁世凱接受法國顧問白里索建議開辦，從法國購進了十二架高德隆雙翼飛機，後又撥款改建機場、飛機維修廠、停機棚等硬體設施。同年九月正式開學，留法完成飛行教育的秦國鏞為首任校長，厲汝燕任飛行主任教官，同時雇用法國飛行教官

與維修技師。學員大都是陸軍學堂畢業生，第一期學制為一年，後改為兩年，設有初級班與高級班。航校同時設有飛行大隊，大隊長由校長秦國鏞兼任。

民國十七年，因張學良東北易幟，東北軍有自辦的東三省航空學校，南京國民政府也有自辦的廣東航空學校，南苑航校在失去財政奧援的情況下遭到國民政府廢校。南苑航校創立前後十五年，培養了四期共一百五十八名飛行學員。

民國十年一月張作霖下令設置東三省航空處，並派其參謀長喬賡雲為處長，在瀋陽東塔修建飛機場，以章斌、莊以臨為飛行骨幹組建航空隊，是以東北航空軍瀋陽航空學校成形。飛機主要以購買、列強贈送等方式獲得。張學良又創辦瀋陽航空學校，作為訓練航空人員的機構，並從陸軍軍官中選拔人員赴法留學。

北洋軍閥張作霖，首建「東北空軍」，且頗具規模。購買飛機，請外籍顧問，積極培訓飛行人才，高志航為代表人物，就曾被送往法國習特技飛行。民國十二年九月，張作霖任命張學良為東三省航空處總辦，民國十四年秋，東北航空處已經擁有六十多名飛行員，五十多架飛機，正式建立

飛龍、飛虎、飛鵬、飛鷹、飛豹等五個航空兵，成立東北空軍司令部由張學良兼司令。這是一支擁有現代技術裝備和具有堅強戰鬥力量的空軍勁旅，全盛時期飛機約達三百架。在張作霖入關作戰中充分發揮作用，如民國十六年直奉戰鬥中奉軍出動三十多架戰機，直軍潰不成軍。

民國十七年東北易幟前，東北空軍估計還有飛機二百架左右。民國十八年因中東路事件東北空軍損失慘重，因此張學良改從法國進口大量新式飛機。滿州事變，民國二十年九月十九日清晨，日軍攻入瀋陽東塔機場，東北因此喪失飛機一百餘架，四十餘架成套從捷克購來的尚未啟封安裝的機件及設置工廠的全套設備等，全部落於敵手，東北空軍不幸毀於一旦。

民國十一年雲南省長唐繼堯籌辦雲南航校，校址設在昆明巫家壩，校長和教育長分別由劉沛全、王狄仙擔任，當時的飛行教官張子璇、黃社旺，莊孟仙、司徒鵬等，他們都是從廣東聘請的華僑飛行員，也說明在近代航空事業起步階段，華僑扮演重要的角色。

（未完待續）

藍天藝文

「五柳先生傳」和「黔婁之言」讀書心得

繁無系 撰文

傳世名文「五柳先生傳」全文一百七十一字，可稱得是字字珠璣，句皆醍醐。筆者受其灌頂之教，既尊其文，更敬其人。迄年貽背（註一）有四，猶能背誦，默寫，一字不差。

五柳先生陶潛，字淵明，人稱靖節先生，因為不願為五斗米折腰，返居鄉間，耕讀終身，清貧艱困，不改其志。好讀書是事實，「不求甚解」是自謙，也許五柳先生不喜尋章摘句（註二），愛作刨根究底的考據，以懶散閒士為自我解嘲的避風港。居所簡陋，所謂環堵蕭然，不避風吹日曬；穿的是打了補丁粗衣短衫。若說士必先窮而後工，甚至於瀕於簞瓢屢空，不免斷炊的困境乃太過了，五柳先生猶能晏然無怨。無怪乎會引千百年前的黔婁先生，為心儀神交，服膺他「不戚戚於貧賤，不汲汲於富貴」的生活堅持。

黔婁，春秋時代魯人，博學德劭，魯君拜任宰輔，不就。齊威王禮聘為大夫，許以厚俸，亦謝拒。夫妻隱居山野，生計艱貧，竟與五柳先生一樣免不了面對三餐不繼的清貧命運。二位大賢為求白璧不受俗污，保持高潔純真，棄官，拒祿，返璞保真，求仁得仁，彼此命運若合一契。

黔婁離世時，家用被短，蓋了臉，露出腳，十分狼狽。曾子臨吊，告黔婁之妻說，可斜置其被，庶可覆蓋全身。其妻回答說：夫子一生行正道，寧可正而不足，不願斜而有餘。何等浩氣，愧煞世人。

五柳先生嚮往的無懷氏，葛天氏，去古太遠，也許只是追求完美社會的憧憬而已。黔婁老先生和五柳先生的魂行亮節，高山仰止，愧不能至，一嘆！

註一：貽背即高壽九十歲長者。

註二：尋章摘句係指讀書時著重搜求、摘取漂亮詞句，而少深入研究。後亦用以指寫作時，多套用前人的章法、語句，而不講究創意。