

# 孫中山與航空救國兼記我國空軍創立濫觴(二)

文·圖／何邦立

## 四、孫中山與廣東空軍

早在清末馮如就曾在廣州進行飛行試驗。民初國父孫中山先生提出「航空救國」主張，實踐基地就在廣東。民國十二年八月六日，國機國造的第一架軍用飛機「樂士文號」，在廣州大沙頭機場由黃光瑞試飛，宋慶齡女士同乘，試飛成功後國父孫中山先生親題「志在冲天」四字。

民國十三年九月，廣東航校的創立和發展，與海外華僑的關係密切，辛亥革命前後，不少華僑青年攜飛機從海外回廣東做飛行表演，如大家熟悉的馮如、譚根，還有陳貴潘、林福元等。民國七年國父孫中山先生在廣州大元帥府設立航空處，後來又擴為航空局，號召了楊仙逸、張惠長等華僑青年，組建革命航空隊，逐漸航空救國的思想深入人心。

從民國十五年四月到民國二十五年七月，十年間先後任廣東航校校長的有黃秉衡、黃光銳、張惠長、王季子、周寶衡、楊光宇、劉植炎、胡漢賢等八人，除王季子為南苑航空畢業外，餘七人均為從美國和日本回來的華僑。教育長則先後有陳慶雲、黃毓沛、劉植炎、周成、曹醒仁等，除曹醒仁外，餘亦都是華僑。至於航校從

第二年起就有華文教官，他們大多是海外華僑，有楊光宇、周寶衡、胡錦雅、黃光銳、陳卓林、關榮、澤壽、鄧粵敏、周一塵、馬庭槐、周柏成、張愛同等人，他們都是在美國學習飛行後回國服務的。因而不僅具有較好的理論基礎，而且飛行技術也相當高超。此外航校的學員中還有不少是從美國和南亞回國的華僑青年，民國二十二年航校還專門設了華僑班。所以廣東航校，無論從校長、教育長、教官到學員生，華僑占極高的比例。

廣東航校於民國二十五年已培訓七期，計完訓四百四十三名飛行員，其最後兩期為七期乙班與八期在學生，後併入中央航校七、八期生，畢業於昆明。廣東航校總計培育飛行員五百二十七名，連同海外回國投身抗日的華僑飛行員一百五十餘人，廣東航校合計參與革命事業的飛行員大約七百名，為抗戰初期空軍的主力。

## 五、華僑飛行員回國抗日

美洲華僑航空學校位於俄勒岡州的波特蘭，又稱波特蘭航校。當地華僑僅有二千餘人，但由於志在航空漸成風氣，其中有八位華僑青年具備飛行專長。民國二十年九月十八日，日軍襲取瀋陽，開始大舉侵略中國，波

特蘭的僑胞義憤填膺。十月十日晚間，他們即成立美洲華僑航空救國會，開始著手籌辦航校，並捐款購置兩架教練機，同年十二月中旬美洲華僑航空學校開學。

學校的課程設航空理論、航空技術和國恥史三科，學生在校的時間為半年。辦學的宗旨是：「訓練航空人才，對外為鞏固中國國防，盡力拒敵；對內為發展航空事業，永不參加任何政爭內戰。」由於經費問題美洲華僑航空學校僅辦了兩期，於民國二十二年初停辦，兩期獲得畢業證書，順利結訓的一共二十九人。這些學員，後來絕大多數由華僑航空救國會資助旅費，返國服役。

美洲華僑航空學校是一所量少質高的名校，二十九名畢業生中劉龍光、林覺天、雷國來、蘇英祥等先後在南京、南昌、太原、晉北等地的空戰中陣亡。楊仲安、雷炎後來分別成為國民政府的空軍少將和上將。他們之中還有赫赫有名的空戰英雄，例如單獨擊落敵機三架，與僚機共同擊落敵機三架的空軍大隊長黃洋揚；又如，單獨擊落敵機五架，與僚機一道擊落敵機一架，被譽為「中國戰鷹」的陳瑞鈿。

▲美洲華僑航空學校女學員李月英  
【照片由作者提供】。



美洲華僑航空學校僅有的兩名女學員為第二期的李月英和黃桂燕。民國二十一年二月，她們隨男學員回國，當時我國空軍未收女飛行員，她們只好在南昌航空署當職員，民國二十七年李月英返美後，加入美國空軍「女飛行員服務隊」，從事駕駛運送新飛機至阿拉斯加的任務時，不幸於民國三十三年十一月二十三日墜機殉職，時年三十二歲。

抗戰爆發後，美國華僑飛行員紛紛回國參戰，民國二十六年八月，在紐約羅斯福機場練習航空技術的幾個華僑青年，變賣了個人財產，駕機回國殺敵。九月二十三日，舊金山有十名華僑青年飛行員也回國參戰。

其中，舊金山的旅美中華航空學校，於民國二十二年七月創辦，以「栽植航空人才，鞏固國防，永不參加任何內戰」為辦學宗旨，前後共辦三期。民國二十七年，約有八十五名空勤人員、十名飛機修護員學成，並駕駛華僑捐款購買的十架飛機，分批歸國參戰。

舊金山航校以外，芝加哥三民飛行學校、底特律航校中國學生班、匹茲堡航空僑校、洛杉磯華僑航空學校，以及波士頓、紐約、鳳凰城的華僑航空救國會等組織，也先後培養了一批華僑飛行技術人員，他們結業後很多人都回國服務。

在此同時，南洋各地，包括馬來西亞、印度尼西亞、泰國、越南、菲律賓賓等國，亦有許多華僑飛行員和飛機維修人員回國參戰。而美洲華僑航空義勇軍、美國華僑航空學校飛行中隊、菲律賓華僑飛行員戰鬥隊和整修飛機工程員服務隊等戰鬥團體，也紛紛出現於抗戰的最前線。

▼美洲歸國華僑航空員留影【照片由作者提供】。



▲美洲華僑航空學校第一二期學生合影  
【照片由作者提供】。



## 六、中央航空學校覓橋建軍

民國十五年七月，國民革命軍北伐。國民革命軍總司令部下轄航空處，在民國十七年底北伐成功前，成立中央陸軍軍官學校航空隊，次年六月改組為中央陸軍軍官學校航空班，民國二十年三月劃歸為軍政部航空署，擴編為軍政部航空學校。招生對象為中央陸軍官校五、六期及軍官團有志航空青年七十人成班，飛機以華僑集資購贈因應，南京明故宮機廠為教練場。該班聘請德國籍包爾顧問團的福克斯、盧本斯、威克柏斯基三人協助飛行訓練。民國二十年三月十九日第一屆航空班畢業人數八十三人，迄民國二十一年九月，改制為中央航空學校，先總統蔣中正兼任校長。

同年，實業部長孔祥熙赴德、義、美等國實施考察，接洽飛機製造廠商，採購飛機裝備等事宜。民國二十二年航空署改隸軍事委員會，下轄轟炸、驅逐、偵查七個航空隊。民國二十三年航空署遷址南昌，改制為航空委員會，下轄八個航空隊。至民國二十四年已擴編為十四個航空隊，當時我國已是向美採購飛機武器最大的進口國。

中央航空學校校長為先總統蔣中正，副校長毛邦初，其下設顧問室、

教育處、政訓處，醫務、經理、總務三科及工廠等。教育制度採美制，民國二十一年十月聘請美籍總顧問裘偉德（John H. Jouett）來華三年，組建訓練我國空軍，同行的還有飛行主任羅蘭（Harry T. Rowland）、機械總教官史奔沙（W. A. Spencer）、航空醫學顧問亞當斯博士（Eldridge Adams），成為中央航校未來建軍的三大骨幹系統，深刻影響我國近代空軍的教育發展。

民國二〇年代，國民政府雖已逐步建立航空教育機構，但教育器材嚴重不足，缺乏各型飛機供訓練之用，需求飛機總數三百四十四架，待補數一百六十一架，不足數超過半數。一來，其結果造成學生勉強畢業，下部隊後無法參與戰鬥，學習進度及教育品質低落。再者，從師資來看，當時我國無法兼顧戰場與航校同時的需要，優秀飛行員先派戰場，技術稍差者留校任飛行教官的窘境，難以提高飛行人員的訓練質量及技術精進。三者為教育地點及學制混亂，初、中、高級飛行訓練，分在洛陽、柳州、杭州進行，其中洛陽採義大利式航空教育，而柳州、杭州為美式航空教育，導致授課成效不彰。

由於中央航校已於民國二十一年

秋採用美式航空教育，偏重術科飛行訓練，具有淘汰制度。洛陽分校的飛行時數僅及中央航校的一半，且無淘汰制，令人對其訓練素質有所疑慮。民國二十五年受完高級訓練的五期甲班生被調回覓橋再訓，正在洛陽接受初級訓練的六期乙班生亦調回杭州重訓，至此義大利航空教育方式在我國不及兩年，正式宣告結束。

民國二十六年盧溝橋事變後，中央航校內遷柳州昆明，改名為空軍軍官學校，其中第七期的學生畢業於雲南昆明。

值得一提的是，中國空軍的成立與蔣宋美齡女士有著密不可分的關係。由於她的外文能力非常好，對空軍的成軍建軍參與極為深入，諸如外籍航空顧問陳納德（Claire Lee Chenault）的聘請、戰機的選擇與購置，都有她協調、參與的身影。她多次對媒體稱呼覓橋航校為「我的空軍」，她一生最喜愛的裝飾，是披風上佩戴的飛鷹胸章。抗戰前四個月，蔣宋美齡女士幾乎每天都到南京機場，飛機起飛後才離開，並在飛機落地前於機場等候，在最新線鼓舞空軍作戰的士氣，是覓橋空軍最大的精神支柱。

## 七、海外捐款獻機運動

早在辛亥革命前，就有華僑捐款

購買飛機贊助革命。民國二十年，日本發動瀋陽事變侵佔東北，海外華僑就發起了支援抗日戰爭的活動，甚至將子女送回國內參軍、參戰。在民國二十一年「淞滬戰役」中，日軍不斷出動飛機轟炸，上海人民發起「航空救國獻機」運動，向美國訂購十八架驅逐機。民國二十二年五月，發起獻機運動，得到海外華僑熱烈迴響，截至民國二十七年，菲律賓華僑共獻機五十架、新加坡華僑集款捐獻一百架滑翔機、緬甸仰光分會獻機四架、印度華僑獻機十餘架、美國舊金山僑胞獻機十架、加州華僑獻機八架。據統計僅抗戰初期，各地華僑獻機二百餘架，有效地支援了抗日戰爭，對當時的空防建設起了積極作用。

民國二十五年十月，先總統蔣中正五十歲壽辰，國民黨當局發動「祝壽獻機」活動，捐款購得飛機百餘架。上海市長吳鐵城在《航空雜誌》上撰文表示，為蔣委員長五十壽辰募款獻機有兩種深刻重大的意義：一是在充實國防，二是在擁戴領袖。全國各地發起募款獻機祝壽運動，迄十月底，海內外共籌募款得六百五十五餘萬元，當時馬丁重轟炸機四十萬元一架，承購了九架。十萬元一架的霍克戰機，南洋華僑陳嘉庚就募款購得十三

架。當時，我國空軍整軍經武，氣象一新。

抗日戰爭是一場全民反侵略戰爭，捐款捐物就是後方人民參與抗戰的重要形式，南洋華僑陳嘉庚曾表示，購機「祝壽」的目的是「藉此喚醒同僑，使知國之當愛」。捐獻行動往往能激勵空軍健兒的抗戰鬥志，並形成良性互動局面。例如民國三十八年六月，「緬甸華僑號」戰鬥機在重慶上空與敵空戰，功績卓著，旅緬僑胞聞訊之餘甚為振奮，於同年十月十日再獻機十架。華僑捐機救國及國內捐款民眾的愛國主義情懷，反映出後方同胞支持參與抗戰的決心。

後來南京政府空軍的主要人物，大多隸籍廣東或有在粵工作經歷。除發展空軍外，國民政府於民國十四年還組織「航空同志會」，當年就曾吸收會員五千餘人，籌得大量航空建設資金。軍事委員會航空局還編輯出版《航空月刊》。民國十八年，廣東航空處長張惠長制定了全省各縣分攤籌款購機四十架的計畫。因此，「航空救國」思想有相對濃厚的群眾基礎，發動募捐的組織網路也相對健全。

#### 八、廣東空軍抗日展佳績

廣東空軍在國民革命的發展史中，占極重要之一頁，先後參加了國父

廣東平亂、蔣公領導的東征、北伐、剿共、抗日、戡亂各戰役，並於民國二十五年夏，抗戰前一年，併入中央航校。

民國二十五年六月陳濟棠的「兩廣事變」與中央對峙，大戰有一觸即發之勢。但年輕愛國的廣東空軍飛行員，不甘為軍閥所用，反對打內戰，決心駕機北上投身抗日陣營，於七月初，駕駛五架飛機北飛杭州投誠中央。十七日，在廣東空軍司令黃光銳和廣東航校校長胡漢賢的率領下，一百零八架飛機，三百多名飛行員、機械員含廣東航校八期學生，集體北飛南昌效忠中央。至此空軍一統，具有十三年歷史的廣東航校不復存在，但這所海外華僑關心、支持過的航校，在我國航空教育史上留下光輝的一頁。

中央空軍原有十四個機隊，由於廣東空軍的加入，擴充至九個大隊三十一個中隊，使我國空軍的實力倍增。八年抗戰中為國捐軀的廣東籍飛行員就有二百六十餘名，當中有三十九位華僑飛行員在空戰中壯烈犧牲，更向世人展現出我國家民族的赤子心與愛國情！且其中不乏兄弟同心，相偕返國投效空軍的例子，如黃毓沛、黃毓全兄弟。黃毓全副隊長於民國二十一年二月五日，第一次淞滬戰爭在上

海虹橋機場迎擊日機時不幸犧牲。

廣東空軍與華僑飛行員，多隸屬於三大隊或五大隊，屬驅逐大隊，驍勇善戰戰績卓著，其中耳熟能詳的有，黃新瑞大隊長擊落日機七架，與友機合擊落一架，後於成都空戰中陣亡。黃泮揚大隊長擊落日機三架與友機合擊落三架。陳其光中隊長率四機以寡擊眾，擊落日本領隊機，號稱「驅逐之王」的三輪寬，自己也身受重傷。鄧從凱副隊長擊落日本九六轟炸機三架，與友機合擊落一架，日本四大天王之一，號稱「轟炸天王」的奧田大佐就是被其擊落的。陳瑞鈿副大隊長擊落日機五架，與友機合擊落一架，自己亦遭擊中油箱致嚴重燒傷，戰後返僑居地，半世紀後終蒙美國國會表揚為二戰的空戰英雄。

此外，王叔銘、毛邦初、張廷孟均是廣東空軍一、二期畢業生，對抗戰及我國空軍的發展居功至偉。周一塵、雷炎均亦是廣東空軍的華僑飛行員，最後兩人均任職中華航空公司，對我國民航事業發展有所貢獻。

華僑是國人飛上藍天的先驅，航空救國的先鋒，帶動我國航空事業的發展，卻是鮮為人知的史實！

## 結語

國父孫中山先生倡導航空救國，



▲廣東航校六期華僑飛行員合影【照片由作者提供】。

促使了近代我國航空教育與空軍建設。在航空教育方面，他結合旅居美國、馬來西亞華僑力量，創建航空學校，訓練飛行員，投入空軍。在空軍建設方面，他創立航空局，建立正式的航空組織。同時指示設廠研發製造飛機，規劃空軍的發展藍圖，聘請外國顧問教授飛行知識。國父孫中山先生的擘劃與建設，對近代我國空軍的影響深遠。

國父孫中山先生他一手創建的革命空軍——廣東空軍，連同華僑飛行員約七百人，在抗日戰爭前一年併入了笕橋航校訓練出五百位飛行健兒的中

央空軍，這是我國抗戰初期對抗日本的主力。

民國二十六年抗日戰爭爆發時，我國空軍僅有飛機三百一十四架，與日本陸軍與海軍航空隊共有飛機二千七百架的兵力相比，完全無法匹敵。此外我空軍在飛機性能、數量、人員訓練、後勤補給，皆不如人。加上我國沒有航空工業，飛機無法自行製造生產，耗損無法補充。中日之間的空戰，是一場完全不對等的搏殺。但我軍展現出高度抗敵意志，誓死以鮮血築起衛國長城，讓擁有軍事優勢的日軍陷入苦戰，在笕橋空戰、南京空戰中，共擊落日本九六重轟炸機二十架。空戰中，我國飛行員常奮不顧身，纏鬥時不惜撞向敵機，同歸於盡。空軍先烈憑其高昂的士氣，「我死國生」的精神，堅苦卓絕奮戰，慘烈犧牲，樹立了空軍的「笕橋精神」，這一段歷史，凡我同胞該永誌不忘！

捍國聘長空，

偉績光昭青史冊。

凱旋埋忠骨，

豐碑美媲黃花崗。

（全文完）