



韩明阳 著

开创人民空军纪实

中国文史出版社



中国现代史资料丛刊

革命年代的记忆

中国现代史资料丛刊

草创人民空军纪实

韩明阳 著

中国文史出版社

(京)新登字第 107 号

图书在版编目 (CIP) 数据

草创人民空军纪实/韩明阳著. —北京:中国文史出版社, 1997. 9

ISBN 7-5034-0866-9

I. 草 II. 韩… III. 空军-中国人民解放军军史-史料
IV. E274

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 15186 号

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 100811 北京太平桥大街 23 号

印 刷: 北京通县燕山印刷厂

装 订: 北京通县燕山印刷厂

经 销: 新华书店北京发行所

开 本: 787×1092 1/32

印 张: 7.75 字 数: 200 千字

印 数: 2000 册

版 次: 1997 年 9 月北京第 1 版

印 次: 1997 年 9 月第 1 次印刷

定 价: 15.00 元

文史版图书如有印、装错误, 本社发行部负责退换。

前 言

据权威人士介绍，世界各主要航空大国都有自己民族的航空故事专集，用以激励本民族的爱国主义精神。我国是世界航空大国之一，却还没有一部较完整地描写中华民族开拓航空事业的故事专集问世。为了填补这个空白，我萌发了撰写中国航空故事专集的念头，这部《草创人民空军纪实》仅仅是我在这方面创作的开始，还准备继续撰写抗美援朝、国土防空和支援社会主义建设时期的航空故事专集。如果条件许可，我还准备将炎黄子孙80多年战胜蓝天的英雄业绩，都撰写成航空故事，用以激励后人为振兴中华民族航空、航天事业而继续拼搏。

我是中国人民解放军第一所航空学校——东北民主联军航空学校（简称东北老航校）培养的第一期飞行员，亲历、亲见、亲闻过中国共产党创建航空事业的伟大气魄和艰难历程。我作为历史的见证人，有义务把这段鲜为人知的航空历史记录下来留给后人。

本书记述了中华人民共和国建国前中国共产党创建航空事业的秘闻、轶事。希望它能激发广大青少年热爱航空事业的激情，并立志为发展我国的航空、航天科学，赶超世界先进水平而奋斗。

在许许多多航空史专家、学者、朋友和同志的关怀、

帮助下，特别是空军司令部《航空杂志》社傅前哨处长，对文稿的内容和史实严格地校对和核实，中国航空博物馆和中国文史出版社也给了大力的支持，使这本书终于和广大读者见面了。在此，特向关心和支持我的先生、朋友和同志表示真诚的感谢。

韩明阳

说说我的老战友韩明阳（代序）

刘 玉 堤

我和韩明阳同志相识已经 50 多年了，抗战胜利以后，在中国人民处于最艰苦的解放战争年代，我们一起在我军第一所航空学校——东北老航校第一期乙班同一个飞行组学习飞行；在抗美援朝战场上我们比翼齐飞和美帝国主义空中强盗打过空战；在以后的漫长岁月中，我们多年在一个单位工作，彼此了解较深。他非常热爱飞行事业，又很喜爱文学，从青年时代起，他就一面积极练兵习武，一面利用节假日和休息时间写了大量反映部队作战、训练方面的作品，是一个多产的业余军旅作家。几十年来，在全国、全军性的报刊、杂志上发表了近千篇文章，约 500 万字。他主笔创作了电影文学剧本《红鹰展翅》，被八一电影制片厂作为国庆十周年的献礼片在全国公映；他主编航空历史知识科普丛书《志在冲天》，受到广大读者，特别是青少年学生、飞行人员和航空史研究爱好者的欢迎。他一手抓飞机的驾驶杆，一手抓笔

注：刘玉堤同志原任北京军区副司令员兼北京军区空军司令员，1988 年被授予空军中将军衔。曾参加过抗美援朝空战和国土防空空战，击落敌机 6 架，击伤 3 架，荣立特等功、一等功各一次，荣获“一级战斗英雄”荣誉称号。

杆，都取得了较好的成绩，人们亲昵地给他起了个外号“二杆子”。现在他离休了十年，担任着中国航空史研究会副理事长，中国科普作家协会会员，中国航空航天科普作家研究会副会长，《航空知识》杂志编委，中国航空博物馆高级研究员等社会职务。虽已是古稀之年的老翁，仍每天坐在电脑的显示器前五六个钟头，在那半尺宽一尺半长的键盘上永远编着那十个阿拉伯数字和 26 个汉语拼音字母，孜孜不倦，笔耕不止。他一年到头没有节假日，没有星期天，像点燃的蜡烛，为了振兴中华民族的航空航天事业默默燃烧着、奉献着自己。

本书反映了从 1925 年到 1949 年人民空军成立之前，我们党老一辈无产阶级革命家高瞻远瞩，利用可以利用的一切条件克服了常人难以想象的各种困难创建人民空军的动人事迹。作者占有大量的历史资料，以亲历、亲见、亲闻的历史见证人身份，以朴实无华的语言，生动有趣的情节，把历史的真实介绍给读者。其中许多要闻、轶事是首次与读者见面。是对青少年一代进行革命传统教育的活教材，是航空史研究爱好者的可靠参考书，适合于中学生、大学生、广大青年和解放军干部、战士、飞行人员及历史学者阅读。

中国的航空航天事业需要千千万万的青年人不断地补充新的血液，希望广大青少年热爱科学、热爱蓝天，为使祖国的航空航天事业赶超世界先进水平而奋斗。

1997 年 8 月 28 日北京

目 录

他为党的航空事业奋斗了一生	
——记人民空军奠基人常乾坤中将.....	(1)
佩带列宁勋章的中国飞行员	
——唐铎将军飞行轶事	(20)
红军第一架飞机始末	(32)
周恩来说：“陈云做了件很好的事”	(40)
从抗联战士到飞行将军	
——记空军第二航空学校校长、国防体协	
航空司司长 刘风	(49)
扬州起义的组织者之一何健生	(81)
民兵缴获到大飞机以后.....	(101)
敌人变成了朋友	
——记“日中和平友好会”会长林弥一郎先生	
.....	(108)
“啊！高桥找到了！”	
——记东北老航校护士高桥澄子.....	(121)
刘善本驾机起义到延安.....	(129)
罕见的空中转场.....	(153)
黑色“T”字布的故事	(159)
东北老航校飞行教官训练班的训练情况.....	(164)

· 刘子立和东安飞机修理厂·····	(168)
飞机迫降在原始森林·····	(172)
忆在东北老航校学飞行的一段艰苦经历·····	(176)
穿着乌拉开飞机·····	(189)
接收北平南苑机场·····	(194)
人民空军机徽的沿革·····	(210)
淮海战役的关键时刻蒋军突然失去空援之谜·····	(212)
一次特殊的飞行使命·····	(224)
义不容辞效空军	
——记陆光球先生起义归来·····	(229)

他为党的航空事业奋斗了一生

——记人民空军奠基人常乾坤中将

常乾坤 1904 年 9 月 3 日出生于山西省垣曲县，1973 年 5 月 20 日卒于北京，终年 69 岁。他少年时代在家乡读书，1921 年考入阎锡山在山西太原办的讲武堂。1924 年到达当时的革命中心——广州。1925 年考入黄埔军校第三期。入校不久，在同年 7 月加入中国共产党。黄埔军校毕业后，经当时担任黄埔军校政治部主任的周恩来推荐，以优异的成绩考入广东航校第二期学习飞行。在航校，行政上任学员队的区队长，党内任中共的小组长，是当时的骨干。据常乾坤的夫人李芳女士介绍，常乾坤在黄埔军校是代替别人进入广东航校考试的，以极优的成绩被录取，后因被代替的那个人不去了，周恩来便找常乾坤谈话，问

常：“你愿不愿意学航空啊？”常说：“愿意学，但我没有钱怎么学呀？”周恩来说：“组织上帮助你。”就这样常乾坤进入了广东航校。1926年5月，受广东革命政府派遣，送往原苏联空军第三航空学校学习飞行，毕业后在苏联空军航空部队服役多年，先后担任飞行、领航、射击教官，飞行大队长，团领航主任，准校军衔。1932年考入苏联最高航空学府——茹科夫斯基航空学院深造。这期间，他发奋读书，刻苦钻研，如饥似渴地拼搏了六个酷暑寒冬，以优异的成绩完成了学业。

1937年爆发了卢沟桥事变，日本帝国主义公然向中国发动了全面进攻。在中华民族处于生死存亡的危急关头，他觉得每一个中国人都应该为保卫祖国而战，既然在茹科夫斯基航空学院的学业基本完成，就应该回国参加抗战。为此，他到第三共产国际找中共代表任弼时同志，提出回国参加抗战的要求。任的答复是：“抗日战争可能是长期的，中间也许会有曲折，你要继续抓紧学习，安心等待。”

他的愿望没有实现，向任弼时同志表示：“既然目前不能回国，只能边学习，边等待，倘若时机许可，请告诉我，我随时准备着。”此后，他又向任弼时要求过两次，任弼时还是要他好好学习，耐心等待。一旦时机到来，就会立即通知他。这时常乾坤更加发奋学习，尽量把学的课程提前完成，争取时间多学一点，时刻等待动身回国。1938年3月任弼时正式通知他“共产国际已同意你回国，何时动身尚未确定，你作准备吧。”

这年的8月，上级最后确定了他回国的日期，而茹科夫斯基航空学院的毕业典礼是10月初举行，只差一个多月的时间就领不到毕业文凭实在可惜，但他还是服从组织的决定，在1938年9月的一天，愉快的走进莫斯科车站。任弼时同志亲

自到车站送行，与他握手话别。直到东行的车轮启动的时候，他才跑进了车门，频频向任弼时同志招手告别。经过了数天的归途旅行，回到了新疆迪化（今乌鲁木齐）。新近接替陈云同志的中共中央驻新疆代表邓发同志亲切地对他表示欢迎。

常乾坤同志在这里第一次见到在新疆盛世才航空队学飞行和航空机械的吕黎平、严振刚等 43 名红军干部。

常乾坤同志离开苏联时，并没有想到回国后还有航空工作可干，一心只想奔赴抗日前线与敌人拼杀。可是，到迪化后中共中央要他暂留此地，拟派他到盛世才航空队当教官。邓发同志找他谈话，要求他作好准备，一旦交涉成功，立即到新疆航空队工作。

当时，全国抗战形势正处于困难时期，大片国土被日军侵占，武汉、广州先后陷落。盛世才迟迟不同意常乾坤到新疆航空队工作，他感到用航空技术、知识报效国家的愿望眼看要落空了。满腔热血迎来一盆冷水。回延安吧，显然也是无适当工作可做，而且上级决定暂留新疆。随着时间的推移更觉得他的理想难以实现，心情十分焦急和不安，甚至到了食不甘味，寝不安席的程度。他十分担心这样待下去，时间久了，已学到的航空技术和知识就全部荒废了，不仅没有为人民尽力，反而丢掉了本事。他暗暗下定决心，还是积极争取返回延安，然后要求走上抗日前线，拿起刀枪同日本侵略军拼杀。可是意见反映上去，得到的答复是“再等”。他又提出，既然到不了抗日前线，是否可以再返回苏联，继续学习航空？以便为革命多学点本领。得到的答复仍然是“再等”。欲进无门，欲退无路，面对这种情况，他克制住自己的烦躁心情，强迫自己适应这个环境，利用这个环境，设法把学到的本领充分发挥作用，坚持学习与研究航空理论，为将来建

立人民空军作必要的准备，在条件允许和可能的情况下，发挥自己的特长，力争为人民的航空事业做些可能做的工作，不把宝贵的时间白白浪费掉。利用这段时间，他撰编了不少理论书籍，如：《飞行原理》、《空中射击学》、《空中领航学》等，这些理论书籍，抗战胜利后在东北老航校训练飞行员和地勤人员都发挥了作用，在建国之后的空军航校中还使用多年，有些还被地方航空高等院校使用。

1938年冬，盛世才准备利用空闲的P-5型初级教练机，再训练第四期飞行员。邓发得知这个打算后，拟将1938年8月从延安抵迪化的郑德、吴元任、周元青、任平、叶远之、李春华、林征等同志组织起来，送进新疆航空队第四期飞行训练班学习飞行。

盛世才是个多疑善变的资产阶级政客，随着全国政治气候的变化，他也改变了对中共的态度。他得知中共的飞行学员已经到达迪化，突然改变了原来准备再训练一批飞行员的计划，决定停办第四期飞行训练班。

邓发和盛世才再三交涉，他都以种种借口搪塞，坚决不同意再办飞行训练班了。邓发又向盛世才提出让延安来的人作为第三期飞行训练班的插班生学习飞行。盛世才又以飞机少，学员多为借口封了门。在一切的努力都达不到目的时，邓发遂于1939年春在中共驻新疆代表处的驻地，举办了一期航空训练班。将当时在迪化准备学习航空的同志和1939年5月从苏联回国路过迪化的同志组织起来，由大革命时期在广东航校第五期毕业的飞行员、共产党员郑德担任班主任（亦说是班长），由常乾坤、王弼担任航空理论教员，采取一边学习航空理论一边等待机会争取进新疆航空队。学员有：郑德、吴元任、林征、任平、周元青、叶远之、李春华以及从苏联回

国的刘风、王连、李凡、王天、王春、王占山（郑德在广东航校，刘风、王连在苏联航校学过飞行）。

在新疆航空队学习的43名红军干部，也利用星期天和节假日，经常在办事处听常乾坤进行航空理论辅导、解答疑难问题。这批学飞行的红军干部，文化水平普遍较低，航空理论水平较差，给掌握难度较大的飞行技术带来困难。常乾坤就根据飞行进度的情况，可能遇到的问题，进行有针对性的准备，有的还写出提纲刻出蜡板，印好教材，等到星期天学员来了以后进行辅导、讲解和答疑。当时飞行员感到最难理解的理论问题是空气动力学中的“柏努利定律”。这种既抽象又难懂的理论，经过常乾坤的讲解辅导之后，大家很快就明白了。最难飞得好的课目是“航线起落”，它是由四个90度的转弯构成的。当时飞机上没有无线电话，地面只有一块“T”字布做为标志，又不能进行陆空通话联络，要构成一个标准的起落航线是很困难的。常乾坤就教他们如何注意四个转弯与“T”字布的关系位置，动作顺序化等，使航线起落飞行的质量有很大提高。常乾坤这段工作给大家留下深刻的印象，一致感到自己培养的专家，讲的课听起来分外亲切，收获特别大。有人说：“这真是雪里送炭呀！”

常乾坤同志对这个平凡的工作岗位十分热心。为了讲好课，不停地看书和翻译资料，根据学员的水平认真备课，一些比较高深的理论，通过深入浅出的讲解，能够使不同对象都听得明白，理解深刻，使得这批人在航空理论的学习上打下了丰实的基底。

盛世才航校培养飞行员的成功率：第一期10人培养成功8人，淘汰2人，淘汰率占20%。第二期16人，飞出来12人，淘汰4人，淘汰率占25%（以上26人全部是中学文化程度）。

第三期 25 人，全部是年轻的红军干部、战士，共产党员，平均只有小学文化程度。飞出来 24 人，仅淘汰 1 人，淘汰率只占 4%，这实在是一个奇迹。这个成绩的获得，和常乾坤的航空理论辅导所起到的重要作用是分不开的。

1940 年，抗战的形势进一步恶化，盛世才对中共的态度进一步变冷。航空训练班的人不可能再进入新疆航空队学习了。当年秋天，奉中共中央电令返回延安。由迪化到兰州是苏联顾问派汽车送去的。由兰州到西安是坐长途公共汽车分两批出发的，第一批有郑德、李凡、王春等。汽车在甘肃的平凉，被国民党无理扣押，郑德、李凡坚贞不屈，英勇就义，王春叛变。第二批有常乾坤、王弼、刘风、王连等，安全的到达了西安，在八路军驻西安办事处休息数日，于 11 月，经过千辛万苦，回到了革命圣地延安。

11 月下旬，常乾坤向中共中央呈报了建设中国人民空军的计划。说明按当时客观条件，虽然没有立即成立航校的可能，但航空干部训练的周期长，所需知识门类多，理论性很强，必须早做准备，否则形势发展一旦需要就来不及了。因而他建议先暂时成立一所小型学校，集中 50 名干部，学习航空理论、航空知识，以备革命形势发生大的变化之后，作为建立空军的骨干使用。中共中央，毛泽东看过建议之后，认为此举颇有远见卓识，给予应有的重视和赞赏。指出：“发展航空事业的意见是好的，要有决心和耐心。”中共中央的信任和毛泽东主席的嘱托，给了常乾坤很大的鼓舞和激励。

1941 年 1 月，经中共中央批准，在陕北安塞成立了机械工程学校（对内称军委航空学校），3 月 6 日，常乾坤同志被任命为教务主任。在这里，他不辞辛苦，克服困难，和大家一起选择校址，挖窑洞，上山砍柴，下地开荒，千方百计的

创造和改善教学条件。为了培养中共自己的航空骨干，他详细地制定教学计划，认真抓紧备课方案，编写各种教材，制作多种飞机模型，为人民航空事业能够起步，他兢兢业业，竭尽全力。

该年3月间，学员到了六七十名，他们当中有刘玉堤、吴元任、马杰三、龙定燎、林征等。4月1日正式开始上课，内容有数学、物理和俄文。在学员有了一定的文化知识之后，再开始学习航空理论。常乾坤除负责整个校务工作外，还亲自给学员讲代数、俄文、航空理论，整整工作了七个月。后来由于国际国内形势的变化，1941年10月上级决定将延安机械工程学校与抗大3分校合并，编为军事学院，朱德总司令兼任院长，叶剑英为副院长，郭化若为教育长。军事学院下辖三个大队，一大队为俄文和工程大队，下辖两个俄文队、一个工程队。常乾坤被任命为第一大队大队长，主管俄文教育工作。二大队为工程和参谋队，王弼为院工程系主任兼二大队大队长。三大队为炮兵队。

1944年9月，中共中央军委成立航空研究小组，负责航空方面的调查研究工作和处理有关事宜。调常乾坤为十八集团军总参谋部高级参谋、军委航空组副组长，在叶剑英、伍修权的直接领导下工作，叶、伍对常在工作上大胆使用，在生活上十分关照，常乾坤对叶、伍也格外尊重，他们彼此结下了深厚的友谊。直到多年之后，常乾坤到东北去创建东北老航校，叶剑英亲自给他写鉴定送行。到东北后，又在伍修权的直接领导下工作。1949年进北京之后，他们之间的关系仍很融洽，经常来往。

在总参的工作主要是外事联络方面的事情，给中央首长当翻译。诸如迎来送往，接待外国人士和专家等等，更多的