

中国空军战史

李树山 王叶红 著

华夏出版社
广东人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国空军战史/王叶红,李树山著. —北京:华夏出版社,
1996.12

(历史爱好者)

ISBN 7-5080-1032-9

I. 中… II. ①王… ②李… III. 空战—战争史—中国
IV. E29

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 17983 号

华夏出版社出版发行

(北京东直门外香河园北里4号 邮编:100028)

新华书店经销

北京市人民文学印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 5印张 121千字 2插页

1996年12月北京第1版 1997年1月北京第1次印刷

印数 1-10000册

ISBN 7-5080-1032-9/K·085

定价:9.80元

本版图书凡印刷、装订错误,可及时向我社发行部调换

作者简介

李树山,1938年生,大学本科学历。现任空军指挥学院科研部军史研究室主任。副研究员。曾主编《世界空军史》等两部专著、参编《当代中国空军》等三部专著和《中国战典》等三部辞书。为中国军事科学学会会员。

王叶红,1959年生,1983年黑龙江大学经济系毕业。现任空军指挥学院科研部助理研究员。曾主编、副主编、参编《货币知识小博览》、《爱国主义教育资料库》等五部专著、教材。

编者的话

历史学是一门古老而有活力的学科。它的鉴往知来、资治育人的社会功能，历来为人们所重视。孔夫子说：“殷因于夏礼，所损益可知也；周因于殷礼，所损益可知也。其或继周者，虽百世可知也。”就是说，历代社会的因革都有规律可循，从夏、商、周的变化情况，可以推知后世的演变趋向。清人龚自珍说：“欲知大道，必先知史。”章太炎说：“不读史，则无从爱其国家。”把读史知史视为做人 and 爱国的前提。于此可见前人对历史是何等重视。毛泽东爱好历史，并号召全党都要“学点历史”更是众所周知的。

我国老一辈史学家是很重视历史知识的普及工作的。三四十年代，范文澜著《大丈夫》，吴晗著《历史的镜子》，胡绳著《二千年间》等，五六十年代，吴晗主持编写“中国历史小丛书”和“外国历史小丛书”，都产生过很好的影响。令人欣慰的是我们这套丛书的作者中有不少知名学者和研究有素的专家。我们希望有越来越多的史

学工作者关心和重视这项工作。让历史学走出书斋,服务现实。

这套丛书首批两个系列由广东人民出版社和华夏出版社联合推出。如果读者需要,我们将继续编辑出版其他系列。

由于时间仓促,缺乏经验,一定会有许多不足之处。我们竭诚欢迎广大读者提出宝贵意见,以便把以后的工作做得更好。

1995年11月

目 录

第一章 军事航空在中国的崛起

- 一、中国航空事业的先驱 (2)
- 二、“航空救国”的倡导者 (5)
- 三、中国早期的空军和航校 (8)
- 四、早期空军的最初几次作战活动 (11)
- 五、直系空军的中央航空司令部 (14)
- 六、奉系军阀与东北空军 (16)
- 七、广东空军和国内长途飞行 (18)

第二章 国民党空军的兴衰

- 一、统一的中央空军 (22)
- 二、抗战的一支重要力量 (27)
- 三、从淞沪“八一四”空战到武汉大空战 (29)
- 四、突袭台湾松山机场与远征日本 (35)
- 五、陷入困境与恢复实力 (38)
- 六、“飞虎队”与“驼峰航线” (40)

- 七、从反攻到夺取最后胜利 (43)
- 八、傀儡空军一瞥 (47)
- 九、投入内战,分崩离析 (48)

第三章 人民空军的孕育与诞生

- 一、红军有了飞机 (54)
- 二、培养人才,积蓄力量 (55)
- 三、延安的航空机构 (58)
- 四、人民空军的摇篮 (60)
- 五、第一个飞行中队与开国大典空中受阅 (65)
- 六、人民空军的诞生 (67)

第四章 鏖战在朝鲜上空

- 一、翼负重任 (72)
- 二、“米格走廊” (75)
- 三、雏鹰搏击云天 (77)
- 四、轰炸大、小和岛 (78)
- 五、重要目标的空中卫士 (81)
- 六、志愿军空军的辉煌 (84)

第五章 空中长城

- 一、从上海开始的防空作战 (90)

二、支援进军西藏	(91)
三、协同陆海军,解放全中国	(94)
四、反空中侦察袭扰	(97)
五、入闽作战	(99)
六、打击夜间骚扰敌机	(101)
七、U-2 飞机与入侵美机的厄运	(104)
八、空防永固	(109)

第六章 蓝天火网

一、六战五捷	(112)
二、抗击连续空袭	(113)
三、激战三日	(114)
四、反击大规模空袭	(115)
五、反轰炸作战	(117)
六、战斗在老挝	(118)
七、火网光辉	(120)

第七章 人民空军日益壮大

一、迅速筑起的空中长城	(124)
二、规模宏大的基础建设	(132)
三、培养蓝天巾帼和民族之鹰	(139)
四、步入新时期的人民空军	(142)
五、奔向未来	(145)

后 记	(147)
-----------	-------

军事航空在中国的崛起

- 1909年9月,“中国的莱特”冯如在美国研制飞机并试飞成功,揭开了中国航空历史的第一页。民主革命的先行者孙中山倡导“航空救国”,大力办航空。争战的各系军阀也积极创建空军。从此,中国的天空不再寂静.....

一、中国航空事业的先驱

1903年美国莱特兄弟发明飞机并试飞成功,引起了世界范围的航空热。

中国热爱航空的有志者也在积极探索航空科学的奥秘。到清末民初,在航空理论,气球、飞艇,飞机设计、制造,飞行技术等方面涌现出了一批优秀的人才。他们成为中国航空事业的先驱。其中最为著名者有:

飞艇设计师谢纘泰(广东开平人)。1899年,他设计出一种铝制艇身、用电动机带动螺旋桨的飞艇,命名为“中国”号。飞艇除了头部、尾部都装置了推进器外,还有三个强力的甲板推进器,采用计时装置控制,并采用特制的能伸缩的钢翼代替舵来控制方向。“可变翼”使飞艇在航行中阻力减少,速度增大,为近代高速飞机所采纳。设计出的飞艇由于得不到清政府的支持,未能被制造出来。谢纘泰只好将设计图纸和构造说明书寄给英国飞艇专家马克西姆,受到马克西姆的赞赏。飞艇的设计图被当时世界许多刊物发表。

与谢纘泰同时研究飞艇的还有美洲华侨余焜和。他于1910年初制成一艘长4米,宽1.7米,上悬一个大气球的飞艇,并试飞成功。这是中国人制造的第一艘飞艇。

中国第一位飞行家、飞机设计制造家冯如(广东恩平人,旅美华侨)。1909年9月,他在侨胞的支持和赞助下,制成了中国第一架可以载人飞行的动力飞机,并在美国西海岸奥克兰市附近的普列德蒙特山丘试飞成功,揭开了中国

航空历史的第一页。随后，冯如又制造成功几架性能更好的飞机，创造了优异成绩，成为饮誉遐迩的、出色的飞机设计、制造家和飞行家。

1911年1月，冯如谢绝了美国人的重金聘请，率徒弟数人，带着自制的两架飞机，乘船回国。他还把在美国的“广东飞行器公司”迁回广州，以发展祖国的航空事业。

辛亥革命后，广州革命军政府组织飞机队，冯如担任队长。1912年8月25日，冯如在广州附近的燕塘做飞行表演，因空中转弯过急，飞机失速下坠，冯如身受重伤，不幸逝世。他是因驾驶飞机失事而牺牲的第一位中国飞行员，时年不满30岁。他的献身精神唤起了国内各界人士对祖国航空事业的关心和支持。

早期航空理论家李宝煊（福建永安人，曾留学日本），1910年，他在《东方杂志》第7卷第12期上发表了我国最早的航空论文——《研究飞行机报告》。这篇千余字的文章，对当时研制飞机存在的问题及解决方法作了高度概括。在莱特兄弟发明飞机后还不到7年，世界航空理论尚处于萌芽状态的时候，李宝煊的研究报告具有很高的学术价值和飞机制造的指导意义。特别是，他提出“向后焚烧而推前”的喷气推进方案，更是难能可贵，是中国提出飞机靠喷气推进作为动力的第一人。李宝煊1910年回国后，经政府批准，在南苑与刘佐成一起试制飞机。1912年，中华民国成立，建都南京。南京卫戍司令部成立了辖飞行、铁道、电信三个营的交通团，李宝煊任飞行营长。他非常重视飞行技术训练，并经常亲自讲授理论课，成绩显著。1912年秋，李宝煊

在南京病逝，年仅 26 岁。

著名的水上飞机设计师飞行家谭根（祖籍广东开平，1890 年生于美国）。1910 年 10 月，年仅 21 岁的谭根驾驶着自己设计、制造的水上飞机参加了在美国举行的“万国飞机制造大会”，并在飞行比赛中压倒欧美各国的飞行能手，夺得了水上飞行冠军。1912 年，旅美华侨创办了中华飞行器公司，制造飞机，聘请谭根担任设计师兼飞行教练。第二年初，该公司制成第一架飞机，由谭根试飞成功。以后他在美国、日本和东南亚各地进行了几百次飞行表演，还曾驾驶着自己设计、制造的水上飞机飞越了菲律宾国内 2416 米高的马荣火山，创造了当时水上飞机飞行高度的世界纪录。由于谭根对航空理论、飞机构造和飞行技术有很高造诣，因而深得孙中山器重，曾被任命为中华革命航空军司令长官。后来，谭根易志经商，病逝于上海。

中国早期飞行家、航空活动家厉汝燕（浙江定海人）。1910 年，经清军咨府批准，厉汝燕入英国布里斯托尔飞行学校学习，毕业后，经英国皇家俱乐部考试合格，取得国际飞行协会证书。这是中国第一个经政府批准在国外学习飞行的留学生。辛亥革命爆发后，他受革命军政府委托，于 1911 年在奥地利选购两架“鸽式”单翼机回国，被委任为沪军都督府航空队队长。1913 年 9 月，他开始担任中国第一所航空学校——南苑航空学校的主任教官，是我国早期著名的飞行教官之一。1914 年 3 月 10 日至 11 日，他与另外两名飞行员从北京飞抵保定。这是中国国内最早的一次长途飞行。同年，他设计制成一架水上飞机，成为中国早期的

飞机设计师之一。大革命以后，厉汝燕又在国民党空军中担任职务。他还著有《航空学大意》和《世界航空之进化》等著作。30年代后，厉汝燕脱离航空界，后病逝于上海。

在本世纪初，我国研究飞机的设计、制造和飞行的航空界精英，除以上所述之外，还有潘世忠、刘佐成、王永泉、秦国镛、朱卓文等人。

这些中国航空先驱者的业绩具有开拓性、奠基性和历史性，他们不仅为发展中国的航空事业做出了杰出的贡献，也为中国人民在世界上争得了荣誉。

二、“航空救国”的倡导者

孙中山是我国伟大的革命先行者，同时也是中国航空事业的奠基人。他在领导民主革命的斗争中，十分关注航空事业，为筹建空军倾注了大量的心血，为开拓和发展中国的航空事业作出了重要贡献。

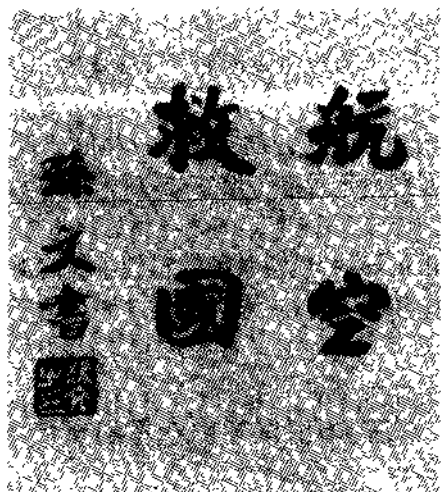
飞机是20世纪的重大发明之一，它的出现，引起了当时正在美国各地进行革命宣传和组织工作的孙中山的极大关注和兴趣。他耳闻目睹了飞机发展的各种新闻，敏锐地认识到飞机对于作战和国家建设的重要性，于是身体力行，为购买和自制飞机而积极奔忙。由于当时中国的科学技术和工业落后，尚不能批量制造飞机，为建立和发展军事航空所需要的飞机主要来源于从国外购买。1911年7月，孙中山在美国旧金山发起成立了美洲筹饷局，并亲赴各地华侨中演说、募捐。华侨纷纷响应，先后捐集巨款购买了相当数量

的飞机运回国内。这些飞机被用来组成飞机队，并在战斗中发挥了重要的作用。

从国外购买飞机的同时，孙中山还特别强调自己制造飞机。遵照孙中山的指示，海外华侨和大元帅府航空局先后在国内外兴办飞机制造厂，并培养航空工程技术人员。1913年初，旅美华侨在美国成立的中华飞机制造公司制成了第一架飞机，由谭根试飞成功。1922年2月，大元帅府航空局成立飞机厂，第二年该厂就自行设计制造出了广东省第一架国产飞机。在该机的试飞命名典礼上，为了表示对国产飞机的信任和对国人自制飞机的支持，孙中山夫人宋庆龄乘坐了这架由黄光锐驾驶的飞机。飞机在广州市区上空飞行两周后安全降落。该机遂被命名为“乐士文”（宋庆龄求学时英文学名的音译）1号。孙中山还亲笔题写了“航空救国”四个大字，以资鼓励。这个厂在孙中山航空救国思想影响下，批量生产了一些飞机，成为近代中国少数几家有成就的飞机制造厂之一。

兴办航校，培养航空人材，为建国兴邦服务，这是孙中山航空救国的核心。早在辛亥革命以前，孙中山就在国外开始培训航空人员。1914年，他派林森赴美国筹训飞机师；1915年，从华侨青年中选送十余人入纽约冠蒂斯航空学校受训，并在日本创办了中华革命党航空学校，在美国组建了美洲飞行学校；1919年在美国建立了训练飞行人员的图强飞机有限公司，后来又在美国开办了美洲华侨航空学校和旅美中华航空学校。1924年9月，他开始立足于国内造就航空人材，亲自指定在广州大沙头开办了航空学校。据不完

全统计,从1911年至1934年,在国外学成航空的人员先后归国的有176人,从广东航校毕业的飞行员有425人。这些航空人员在辛亥革命、北伐、东征及抗日战争中,发挥了积极的作用。



组建航空部队,建立革命空军,是孙中山创立和发展军事航空的目的。辛亥革命爆发后,国内出现了广东军政府飞机队、湖北军政府航空队、华侨革命飞机团、上海都督府航空队等4支航空队,它们主要是由华侨和留学生为支持孙中山领导的国民革命而组建的,虽然没有直接投入作战,但起到了很大的威慑作用。1916年,孙中山指示在山东潍县组建中华革命军东北军航空队,讨伐袁世凯。1917年,派人

赴美将部分学成航空的留学生组成国民党航空队，回国参加革命，第二年又组建了“援闽粤军飞机队”。1920年组建了“中山航空队”。后来，这些航空队伍经过合并归建，发展壮大成为一支重要的空中力量。

在孙中山发展航空事业、筹建革命军空军的过程中，曾担任“援闽粤军飞机队”总指挥、孙中山大元帅府航空局局长兼飞机厂厂长的杨仙逸将军有特殊建树，业绩彪炳，被誉为“中国空军之父”。

孙中山还非常重视航空领导机构的建设，1918年，他在广州大元帅府下设立了航空处，后来又将其扩充为航空局，以便对航空队实施有效的领导和组织指挥。

孙中山倡导的“航空救国”，得到了当时海内外中国人的积极响应和大力支持，极大地推动和促进了中国航空事业的发展。

三、中国早期的空军和航校

中国最早的空军始建于辛亥革命期间。当时，为了壮大革命声势，起义军和爱国华侨先后建立了4支航空队伍。从此，中国开始有了空军。

其一是湖北军政府航空队。这支航空队1911年11月成立于辛亥革命的发源地——武昌，由刘佐成任队长，潘世忠任顾问，拥有两架法国制造的“桑麻”式飞机。但飞机运抵武昌时就已经损坏，因无人修理，便像废物一样搁置着。

其二是华侨革命飞机团。该团是由中国同盟会美洲总

支部于1911年12月在美国旧金山组建成立的,聘清华侨飞行家谭根为团长(统领),李绮庵、余夔等人为飞行助手,成员23人,其中美国人威尔霍斯为飞机装配工程师。1911年底至1912年初,飞行团将购得的6架美国“寇蒂斯”飞机分两批运到上海,计划在南京、上海试飞和进行投弹练习。由于原定担任试飞的谭根尚未回国,临时改由技术欠佳的李绮庵试飞,结果飞机因事故损坏。试飞虽未成功,却也极大地鼓舞了革命军士气,给清军以很大的威慑。

1912年3月,北洋军阀袁世凯篡权后,孙中山被迫于4月1日辞去临时大总统职务。华侨飞行团在南京难以立足,准备取道上海向广州撤退。但是,这个计划未能实现。飞机团被迫在上海解散。

其三是广东军政府飞机队。1911年11月9日,广东省宣布独立,成立了中华民国军政府。正在广州的冯如立即投身革命,在12月组建的广东军政府飞机队中担任队长。他的助手朱竹泉任飞机队次长,朱兆槐、司徒璧如为飞行员。飞机队拥有冯如自制的单翼机和双翼机各一架。飞机队成立后,冯如立即对飞机进行了全面的检修和改进,准备随军北上作战。由于清政府很快跨台了,北上计划未能实现。翌年8月,冯如在广州做飞行表演时不幸牺牲,飞机队因无人主持,便自动解散。

其四是沪军都督府航空队。1911年11月,上海革命党人起义胜利,成立了沪军都督府。12月,沪军都督府组建了航空队,队长由从英国留学回来的厉汝燕担任。该队拥有两架奥地利制造的“鸽”式单翼飞机,它们是厉汝燕通过试飞