



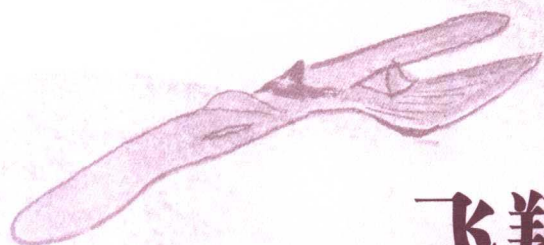
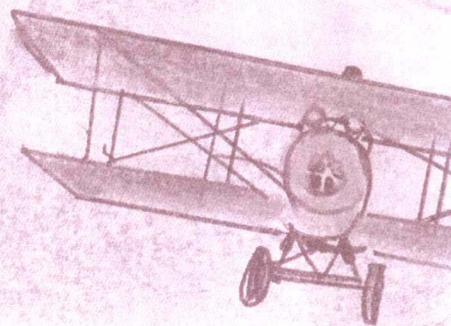
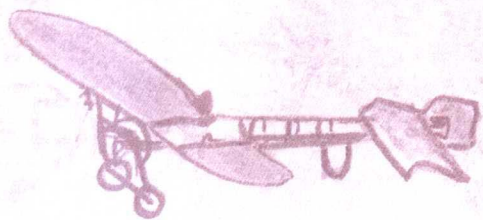
# 飞翔在中国上空

—1910-1950年中国航空史话

〔美〕饶世和(M. Rosholt)=著 戈叔亚=译 王晓梵=校订



辽宁教育出版社



# 飞翔在中国上空

—1910-1950年中国航空史话

[美] 饶世和(M. Rosholt)=著 戈叔亚=译 王晓梵=校订

辽宁教育出版社



**FLIGHT  
IN THE  
CHINA  
AIR SPACE  
1910-1950**

by

**MALCOLM ROSHOLT**

*Malcolm Rosholt*



## 图书在版编目 (CIP) 数据

飞翔在中国上空——1910~1950年中国航空史话/(美)饶世和著;戈叔亚译;王晓梵校订.-沈阳:辽宁教育出版社,2005.9

ISBN 7-5382-7562-2

I. 飞... II. ①饶...②戈...③王... III. 空战-史料-中国-1910~1950 IV. E274.009

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第093834号

书 名: 飞翔在中国上空——1910~1950年中国航空史话  
著 者: [美] 饶世和  
译 者: 戈叔亚  
校 订: 王晓梵  
责任编辑: 马旭东 李忠孝 徐 悦  
特约编辑: 杨益民 李小敏  
装帧设计: 翁 涌  
出版发行: 辽宁教育出版社  
社址 沈阳市和平区十一纬路 25 号  
邮政编码 110003  
印 刷: 北京佳信达艺术印刷有限公司  
版 次: 2005 年 9 月第一版  
印 次: 2005 年 9 月第 1 次印刷  
规 格: 16 开 (880×1230)  
15.5 印张 408 千字  
印 数: 1-6000  
定 价: 39.00 元

# 前 言

《飞翔在中国上空》这本书是对1910—1950年期间中国航空的一个总概述，包括螺旋桨推进的单引擎和多引擎飞机的发展情况。但并不是对二战前或二战期间在中国上空出现的每一个中国的、美国的或是日本的战斗机或轰炸机中队加以介绍，只是介绍了一些受到赞扬的美国战斗中队或者大队。

我本人对中国的兴趣可追溯到多年以前，在1931—1937年期间，我先作为一名记者，后作为一名编辑在《大陆报》(China Press)工作过。这是一份在上海出版的英文日报。我协助报导了第一次日军袭击上海的战斗，也就是“淞沪事件”。1937年，我也帮助报导了第二次淞沪事件，这个事件后演变为“七年战争”(即中国的八年抗日战争，译者注)。

我于1938年回美国。1942年，我被委任为陆军航空队中尉军官，这在很大程度上归功于我在上海学习过中文这个背景。结束了在迈阿密海滩(Miami Beach)的新兵训练期后，去了哈里斯堡(Harrisburg)接受战斗情报训练。1943年11月我飞越了缅甸的崇山峻岭到中国。这就是著名的“驼峰”航线。我在昆明第14航空队司令部的作战室待了一个月后，到中国军队里做美国各个飞行中队与中国陆军的联络员。当日本人发动Ichi-Go (One-Five) (五一大扫荡)时，我在长沙的中国第九战区司令部，这是日本军在华“七年战争”中最大的一次军事行动的代号。为了避开敌人的包围，我随着中国军队司令部撤退了200英里进入华南。1945年12月13日，我在华盛顿卸职。

1949年春，我加入了民航空运公司，这是一个由克莱尔·L·陈纳德(Claire L. Chennault)与魏劳尔(Whiting Willauer)在中国组建的民营商业航空公司。我的工作公共关系，一直在此公司工作到1952年才回国。从1953年起，我一直生活在我出生的家乡，并作为一名自由撰稿人出版书籍，主要是关于美国的历史。从1979年起，我为第14航空协会主办的、非赢利性的杂志担任图片编辑。

回顾过去，我要用古罗马诗人维吉尔(Virgil)对特洛伊战争的勇士依尼斯(Aeneas)的一句话来总结：“我目睹了这些事件，其中有一部分是我

身临其境亲身参与。”

此书中的照片来源很广，有私人收藏的和公开的；一些来自国家航空与航天博物馆，一些来自圣地亚哥(San Diego)航空博物馆。陆军航空队和通信兵的照片购自美国空军档案室。1982年时，此档案室位于美国的安那克斯迪亚(Anacostia)的海军航空站内。

我要特别感激布劳恩(Leo Braun)先生，他曾在服役中国的美国第21侦察中队服务并保存了美国飞行中队使用的机场照片。其中的一些机场已经变回了稻田，其他的已被修改为民用机场，来此旅游的老兵已很难认出它们了。

华裔飞行员所驾驶的早期飞机的照片大部分来自格林·柯蒂斯(Glenn H. Curtiss)地方历史博物馆，此博物馆位于纽约的约·哈蒙斯港(Hammondsport)，馆长麦瑞尔·史迪克勒(Merrill Stickler)也为这些照片提供有关信息。

乔治亚大学历史教授威廉·里尔莱(William M. Leary, Jr.)在文件来源与缩影胶片方面提供了编辑指导和帮助。

雷·韦纳(Ray Wagner)是《美国战斗机》的作者，他为我们担任编辑工作。几年以前，他住在苏联莫斯科，后回国时带有《红星》杂志，其中有文描述了1937—1939年间苏联空军在中国的情况。他慷慨地允许我们在此书中使用这篇文章的译文。

杰克·施韦策(Jack Schweitzer)、瑞德·赖特(Reed Knight)、与艾尔·斯宾塞(W.A.Spencer)是仅存的三位还在世的去中国参与裘历德(Jouett)使命的人员。他们提供了从未出版的照片。西比·史密斯(Sebie Biggs Smith)，在1937—1938年间与陈纳德有密切的联系，他也为本书花了时间并提供了照片。

对其他的照片，我对以下人员表示最衷心的感谢，感谢圣地亚哥航空博物馆的爱德华·雷塞(Edward Leiser)和圣地亚哥·F·鲁兹(Santiago Flores Tuiz)；约翰·安德伍德(John Underwood)提供凯瑟琳·史汀生(Katherine Stinson)的照片；亚利桑那州立大学的塞图(Susi Sato)；前第58轰炸联队的联队长詹姆斯·V·艾德蒙森(James V. Edmundson)和哈威(Alva Harvey)；米切尔(Talph F. Mitchell)；艾娃露·瓦森女士(Ivaloo Watson)

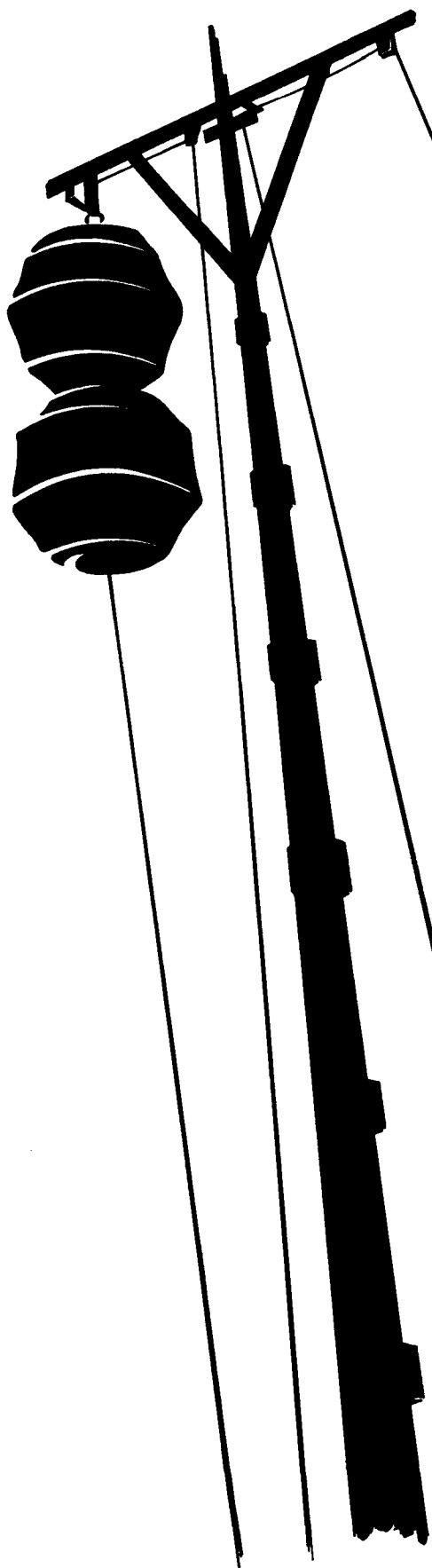
允许我们使用她亡夫劳夫 (Tolfe) 所保存的日记，劳夫在中国多年，她个人的资料中还有在滇缅公路上的一次旅行。

一封给《时代》(*Time*) 杂志编辑的信中提到了我的朋友约翰·比而其 (John Birch)，他是在中国的情报官员。这封信使我开始注意伊利诺伊 (Illinois) 州的哈里·肯居士 (Harry Kjus)。他送给我当时也在中国的哥哥卡尔·肯居士 (Carl Kjus) 寄回家中的照片和信件，这些信件使得我完成了《“大锡鹤”的飞行》这一章。

对于我的女儿梅费 (Mei-fei)，也就是大卫·艾瑞克太太 (David Elric)，还有和我共同生活了 50 年的妻子玛格丽特 (Margaret)，她们以爱投入到我的编辑工作中，在此表示感谢。

开始我是按照罗马字母的韦德 - 贾尔斯系统 (Wade-Giles system) 的中国名字来对照中央情报局出版的中国地图 (1968 年版)，但是中国政府公布了一套新的拼音字母系统，不过这个系统在我看来比韦德 - 贾尔斯系统要差。我是按照传统中国拼写的方法翻译，也是按照 1930—1940 年代的中国缅甸地图。人名的拼写既按照最初的拼写方法也稍微按照韦德 - 贾尔斯系统。

马尔科姆·饶世和 (Malcolm Rosholt)  
Box 104, Rosholt, WI 54473



## 目录

- 003 前言
- 006 第一章．第一次飞翔在中国
- 024 第二章．中国空军
- 030 第三章．华北的航空业
- 033 第四章．中央航空学校
- 052 第五章．中央飞机制造公司
- 058 第六章．飞机销售与主要销售商
- 061 第七章．在中国的商业航空
- 076 第八章．“大锡鹅”的飞行
- 080 第九章．上海的空军节
- 087 第十章．完成远征日本的使命
- 089 第十一章．苏联对中国的支援
- 095 第十二章．武汉空战
- 102 第十三章．重庆大轰炸
- 106 第十四章．第 14 志愿轰炸机中队
- 113 第十五章．第一支美国志愿队（飞虎队）——A.V.G.
- 123 第十六章．美国陆军空军中国特遣队（C.A.T.F.）
- 140 第十七章．杜立特突击队
- 145 第十八章．第 14 航空队
- 171 第十九章．空袭台湾新竹
- 176 第二十章．中美混合飞行团（C.A.C.W.）
- 184 第二十一章．第 308 重型轰炸机大队
- 199 第二十二章．第 58 超级重型轰炸机联队
- 217 第二十三章．日本在中国发动的空中战争
- 233 第二十四章．零星照片和文件

## 第一章

# 第一次飞翔在中国

航空业进入中国和中国革命的时间都是1911年，这次革命推翻了自1644年起统治中国的清朝王朝。紧接着那次革命引发的政治运动既刺激也拖延了中国航空的发展。新的领导人热心地想创建一个现代的国家，因此希望发展航空事业，但是由于领导人没有达成一致意见又延误了航空事业。

推翻清朝王朝的领导人是孙逸仙（孙中山）博士，他是广东香山人，年轻时曾留学海外学医。但是他后来舍弃学医而投身到要使中国在国际社会享有平等地位的革命，清朝政府曾以高价悬赏他的人头，并一度将他在英国逮捕后拘押，后由于英国政府干涉得以释放。他花了大半辈子待在海外的华侨社团中筹集经费支持在中国搞革命的同志。1911年10月10日，当清朝在汉口的长江对岸的武昌部队驻地被革命军占领时，孙中山并不在中国。但是他很快赶了回来并于1911年12月22日到达香港，在那儿他会见了一名《南华早报》（*South China Morning Post—SCMP*）的记者，这名记者对孙逸仙的描述是“身穿灰色衣服，头戴黑色圆形硬顶帽，看上去坚忍，脸上洋溢着笑容”。

中国人头戴黑色礼帽在当时是很少有的，但孙博士因追求他的梦想在海外待的时间太长以至于他的习惯和装束变得西化了。但这并没有有一丝一毫地影响他全身心地想着他的祖国。在香港短暂停留后，他去了广东。在广东，在新选出的国民大会建议下，孙博士被任命为中华民国第一任临时大总统。

在美国和东南亚的海外华人是他的主要支持者，他们不但毫不迟疑地捐款给他，还送礼物给他。最引人注目的捐赠物之一是两架艾瑞克（Etrick）单翼机，它们被海外华人团体船运至上海并希望用于革命。

这两架艾瑞克也被称为鸽子（Taube），奥地利制造，一架装有100马力的戴米勒（Daimler）引擎，另一架装有120马力的戴米勒引擎。从飞机上方看，它看起来像一只放大的鹌鹑胸朝下地躺着，尾巴像风扇。不管从什么角度看，它们都是难看的飞机。这两个被当时人们称做飞机的“机器”，因为到达中国的时间太迟而没有对革命有过帮助，因为革命党已取得权力并将满人赶下皇位。

当时在中国，有资格的飞行员，是来自美国旧金山的冯久纪（Fung Joe Guey 译音），除此之外，还有一个叫做历汝燕（Li ju-jen 或 Y.C.Lee.）。当历汝燕从英国学习飞行回来后，《南华早报》的新闻故事中曾简短地提到。新成立的国民政府不懂得怎样使用艾瑞克飞机，于是请历汝燕管理飞机。他将飞机船运至南京，后听说有一所新的飞行学校在北平（时称北京，于1928—1948年改作北平，1949年后复称北京，后文同。编注）南面的南苑，于是他用火车运这两架飞机到达旧都北平。

这时孙逸仙博士不能用民主平等（天下为公）的口号使他的新政府团结起来。没有一支独立的军队来支持他，他只能建议而非下命令。而在中国，一个人不能下命令，他就不能统治。所谓的“国民大会”从广东转移到了南京，孙先生本人当时在上海。1912年4月1日，他决心去南京递上大总统的辞呈。他的位置被袁世凯将军代替，袁世凯沿用了没落的清王朝的服饰与习俗。实际上，在袁世凯4年的统治中，他想让自己称帝，这个计划因不顺应民心而告失败。

黎元洪将军是前清朝官员，因在武昌起义时与革命党站在一起而被任命为新共和国副总统，当这两架艾瑞克飞机到达南苑时，他前去参观了并深深地被震撼了。

后来，获悉黎将军对航空有兴趣，法国的高德隆兄弟公司（Caudron Brothers）于1913年初带着高德隆 G-3 型飞机乘船出发前往中国。在南苑，高德隆兄弟做了几次飞行表演，这些表演博得了黎元洪的喜欢，因此他向高德隆兄弟订购了12架高德隆训练机，其中6架为80马力，另外5架为50马力，全是双翼飞机。两名法国飞行教官欧布瑞（Obre）和波恩（Bon）中尉，还有两名机师，他们后来在南苑的新田地里开辟了一所飞行学校。

1914年8月，法国对“轴心国”宣战，这两位法国陆军中尉如果继续待在中国的话，可能被召回法国接受任务。训练课程在中国人指导下继续执行。由于在第一次世界大战中瑞士是中立国，所以可能是瑞士飞行员在法国人走后担任教官。

然而，第一位在中国上空飞行的却是一名美国人，纽约明内达（Mineola）州的托马斯·斯科特·鲍德温（Thomas Scott Baldwin），此人从年轻



时就是特技替身，1889—1890 年间旅游世界。与他在一起的是另外一位特技替身威廉·艾维 (William Ivy)。他们展示气球升空，然后用降落伞跳下。他们在上海与香港进行表演。

鲍德温与艾维所使用的气球是一个球形的高温气球，封在一个网里，下面有像一个秋千吊似的的东西悬挂着，没有篮子。在气球充气后，鲍德温握着环套，脚放在秋千吊的绳子上，他的降落伞挂在一边，一旦到达一定的高度，他的体重大过气球上浮之力，他就降落下来，在跳伞之前，他拉开气球的阀门，使气球下降。

气球每升高一英尺，鲍德温和艾维就可以拿到赞助费一美元，气球升得越高，钱收得越贵。但据了解，他们从未从超过 1000 英尺的高空跳下。

用气球在中国第二次升空却没有第一次那么成功。一个中国年轻人，被报纸称做胡聪 (Hu Tsung 译音)，他自己做了一个气球并要求广东政府同意他升空。7 月 19 日，这个请求被同意了，他开始升空。这里是广东《南华早报》对此事的一个描述：

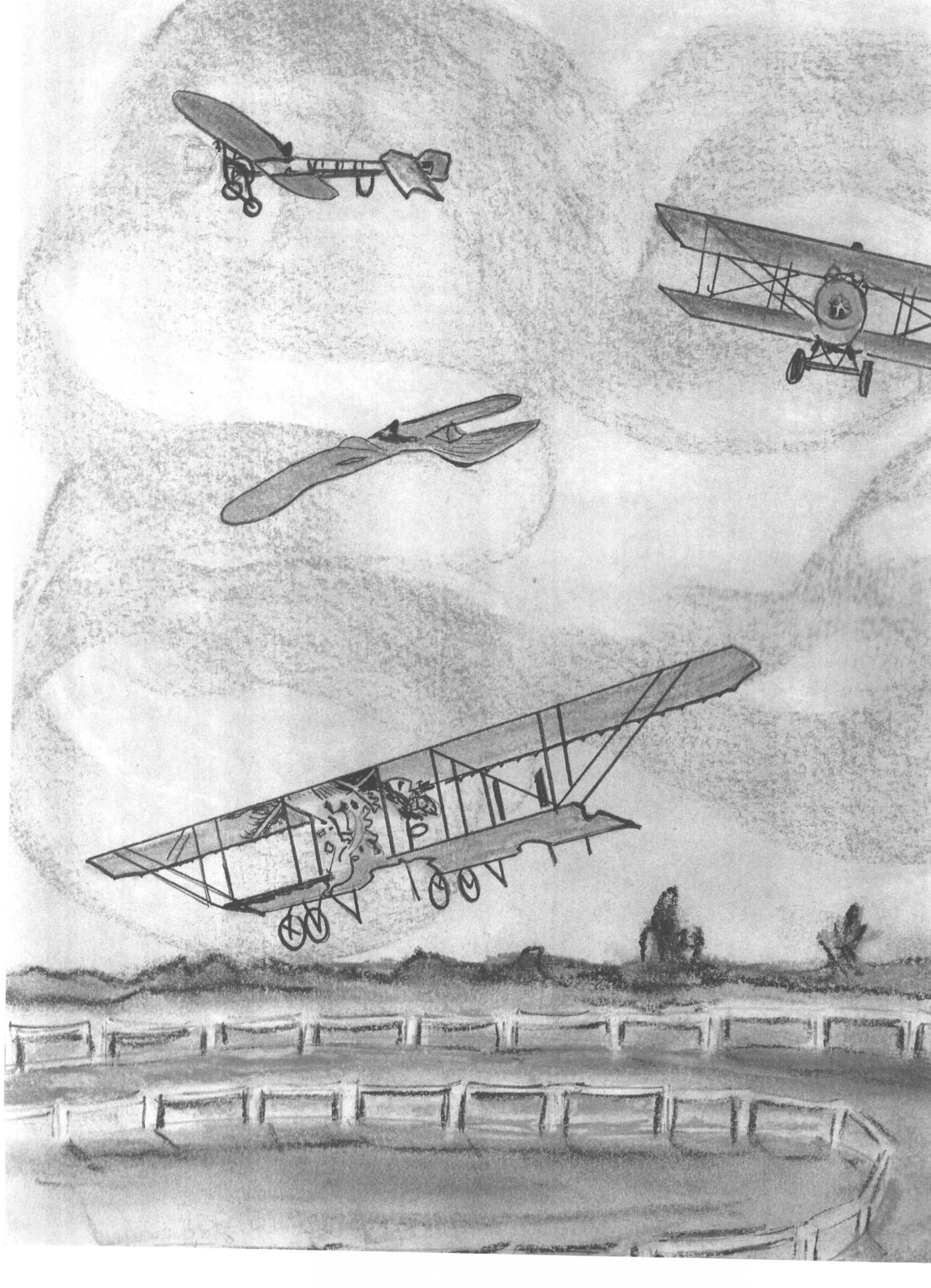
当我到达现场时，我发现成千上万的人被这在广东少见的展示所吸引。有一些长杆子竖立着以提起气球，但其中一根突然折断了，换掉这一根断了的杆子费了一点时间。在气球很难地升至杆子顶部时，令人群吃惊的是，它突然爆炸并落回地面。你可以想象这在付款观看的观众中引起了怎样的骚动。然而，人们期待着他们明天再试一次，会有一次成功的表演。但是，并没有再一次的试验飞行。

根据早期航空作家邓兴中少校 (Major De Sean Chung) 所说，第一架在中国飞行的飞机，是俄国飞行员驾驶飞机飞越北平上空。飞行员的名字是柯明斯基 (Kouzminski)，他于 1910 年 10 月到达北平，来时还带了一架法国制造的布雷利奥 11 型 (Bleriot XI) 飞机，这是一架空气冷却的单翼机。他的飞机完成组装后，他可能从空地起飞，从东向西飞行，在使馆区与北平大饭店之间，这个饭店距离天安门不远。

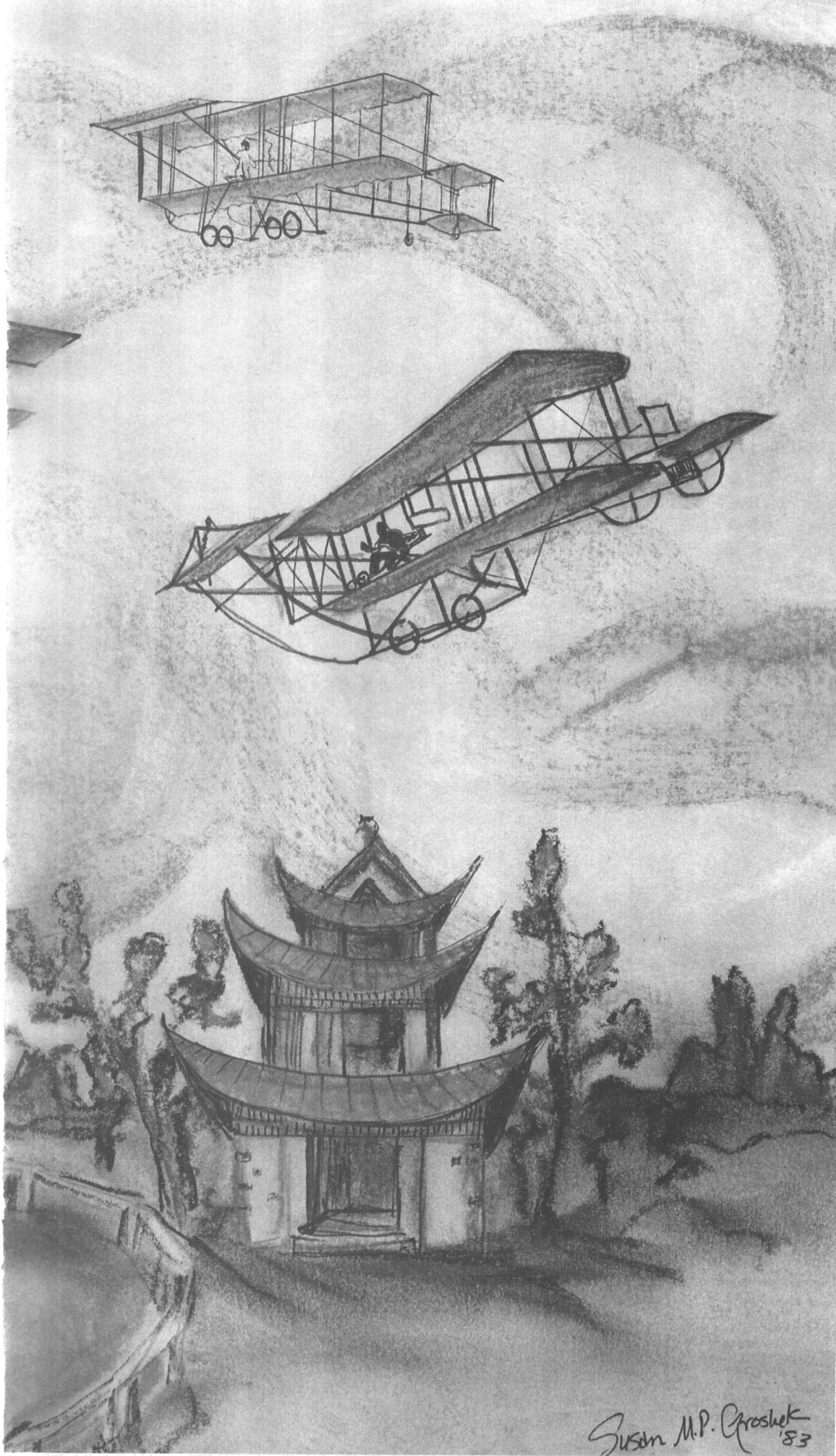
这次飞行看起来令人吃惊，回顾起来，这距离怀特兄弟 (Kitty Hawk) 第一次飞行仅 7 年左右，一位俄国飞行员就驾驶着法国造的飞机在中

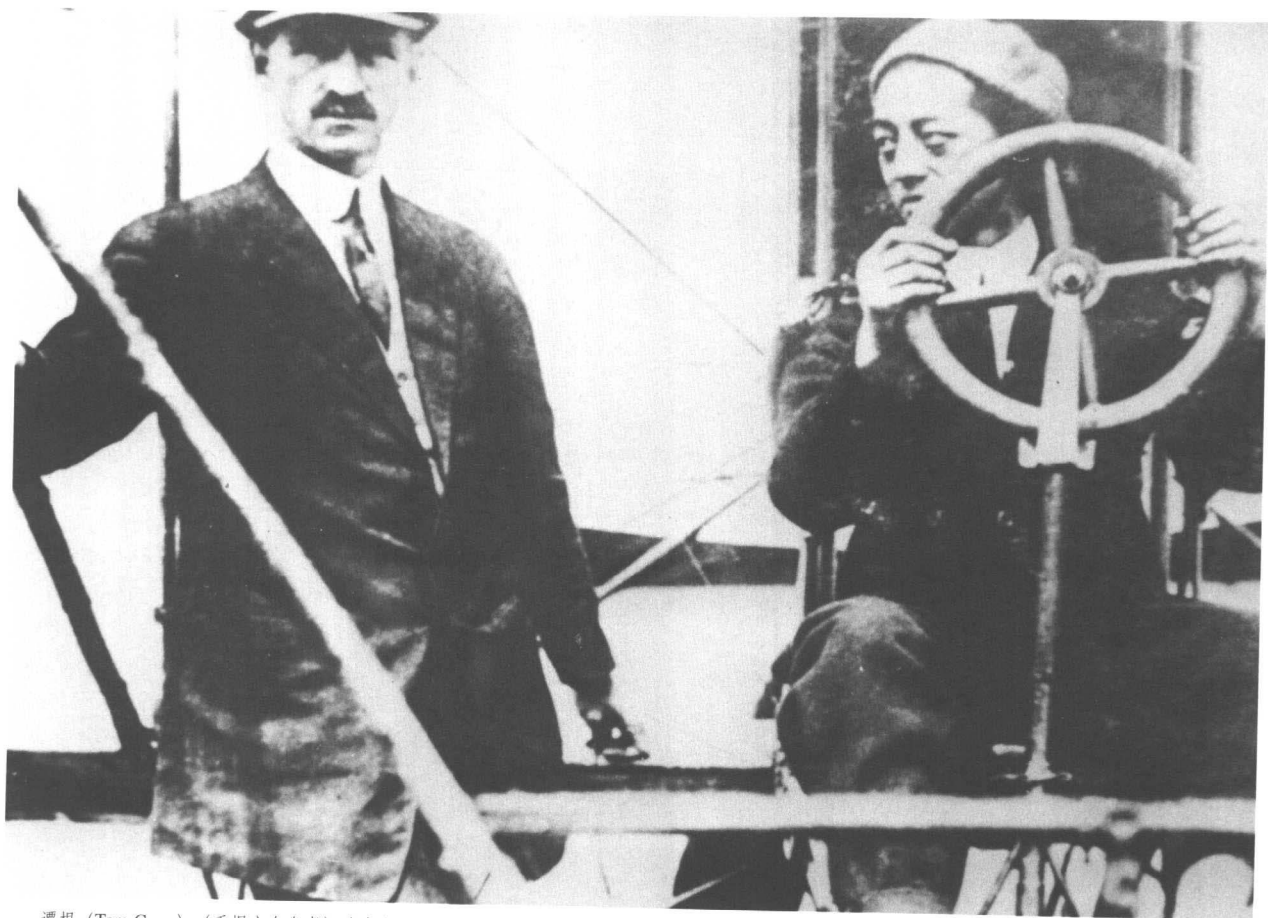


托马斯·斯科特·鲍德温 (Thomas Scott Baldwin) 是一位特技演员，气球驾驶员和轻型体育航空器发展先驱。图为他双手握住自行建造的，名为“红魔鬼” (Red Devil) 的推进器驾驶盘。此推进器的前部有一个三角形的起落架，尾部有滑梯。图中的推进器，可能就是他于 1911 年在香港使用过的。



画家笔下的1910年到1920年期间飞行在中国的各种飞机。图右为不同的索墨(Sommer)双翼飞机，其中的一种曾经由法国的路易斯·范隆(Louis Vallon)于1911年在上海飞行过。图中为1919年以后，在北平南苑机场所使用的英国制造的爱弗罗(Avro)教练机。图左上为一架法国制造的布雷利奥(Bleriot XI)飞机，大概与1910年10月第一位俄国飞行员在北平所驾驶的相似。图左中为艾瑞克(Et Rick)(鸽子)型飞机。图左下为1913—1917年期间，南苑航空学校所使用的高德隆(Caudron-3)型教练机。南苑航空学校拥有起降设备，但是在其他城市，飞行员只能使用当地的竞赛场。





谭根 (Tom Gunn) (手握方向盘者) 为来自旧金山的华裔美国人, 航空先驱者。旁边为飞行教官, 格林·科蒂斯 (Glenn Curtiss)。拍摄于1913年, 圣地亚哥, 北岛, 科蒂斯飞行学校。



谭根在马尼拉接受中国社团赠送的杰出飞行表演银杯。菲律宾和美国国旗在后面飘扬。

国北平上空飞翔。

第二次在中国飞翔的是一位法国飞行员路易斯·范隆 (Louis Vallon)，一些航空历史学家认为范隆于 1909 年来到中国上海。但《南华早报》的文章清楚地显示了范隆是 1911 年才第一次来中国。他于 3 月和 4 月在上海至少进行了 2 次飞行表演，他驾驶索墨 (Sommer) 双翼飞机，但他并没有活到可以享受他自己声望的时候。《南华早报》于 1911 年 5 月 8 日登载了这个故事：

范隆先生这位曾在上海进行数周的飞行表演的法国航空家遭遇到了可怕的死亡。艾可·得·钦 (Echo de Chine) 建立了一个 1000 元的基金将提供给范隆先生在上海进行再次的飞行表演。条件是范隆先生要从江湾的赛马场起飞。范隆接受了此条件，于星期六下午驾驶双翼机从江湾的赛马场起飞，然后通过租界区；在比赛间隙，要在赛马场上空盘旋。

飞机从 1000 英尺开始下降，在 600 英尺时，这位飞行员检查了一下跑道并进行了一次水平俯冲，紧接着，他又想以一个优美的转身下降到 400 英尺。不幸的是，在飞机转身时他犯了错误，转得太猛，结果是令人头晕地坠落到地面上。成千上万的观众目睹了这次坠落，其中包括范隆夫人。

而比赛继续进行。

在赛马场飞行继续进行前几周，一份来自广东的快报报告说冯如 (Fung U) 先生正在建一架飞机，这架飞机有巨大的运力以符合商业航空的需要。

事实上，冯如并没有在制造这种飞机，而是正在摆弄一架他从加利福尼亚带来的飞机。冯如实际上是美国旧金山的华裔美国人，也就是著名的冯久纪 (Fung Joe Guey 译音)。普通话 ju 这个字广东话里的发音有点靠近 Joe，普通话里 Kuei 这个字广东话里的发音有点靠近 Guey。

冯在 12 岁时离开中国赴美。在怀特兄弟 1903 年成功飞行后，他对航空的事情就很投入。4 年后，他制造出了他自己的飞机。听说这位年轻人成功后，在广东的亲戚和朋友们催着他回中国来帮助征服中国的天空。他可能于 1911 年 2 月乘船离开旧金山的。3 月 27 日《南华早报》说冯在三个朋友陪伴下，很荣幸地得到广东省总督张鸣岐 (Chang Ming-chi) 阁下的邀请见面。冯见了这位总督并说明了自己能够根据自己的设计制造出飞机，这种飞机“可以运 400 吨货物，可以飞到 900 英尺以上快速飞行”。

但明显，冯的话是被错误引用了，因为在 1911 年，没有一架飞机可以运 400 吨的货，甚至 4 吨都不行。此后一年没有冯的消息，直到一年以后有关他的简要故事再次出现在《南华早报》上：

这是一次很大的集合，所有士兵从兵营中跑出来观看冯的飞行，士兵围住他，他在他的飞机上进行了详细的解说。没有人会想到致命的事情会发生。他坐到他的飞机上并以高速升于树林上方。飞机曾三次试图再次升高，在最后一次努力中，它却冲向了一片竹林并摔成几片。

冯被抬到医院后去世，他的身体被竹子尖刺破。他是第一位死于飞机上的中国人。

1911 年 1 月，托马斯·鲍德温 (Thomas Baldwin)，就是前面提到的那位跳降落伞的人，他带着几架飞机和至少两名飞行员再次来到香港。他被《南华早报》称之为“航空界的老前辈，是降落伞的发明者与飞行物的主人”。他可能是航空界的老前辈，但可能不是降落伞的发明者；更早之前，达芬奇 (Leonardo da Vinci) 已经发明了一个更粗糙的降落伞。

随鲍德温一同来的另两个航空者，有詹姆斯·马尔斯 (James C. Mars)，又名勃德 (Bud)，和泰勒·雪瑞佛 (Todd Schriver)。另外还有布萊斯 (Brice) 上尉 (他曾是一位机械师)。

勃德·马尔斯于 1876 年 3 月 8 日出生，父亲詹姆斯·麦布莱 (James C. McBride) 是美国北方五大湖区一个蒸汽船船长。后来他离开家成为一名特技替身和气球驾驶者。他认识鲍德温后，

---

# The Nerviest Chinaman In The World

So Said Thousands at Pasay Beach Yesterday

## LAST TIME TODAY

### Capt. Tom Gunn

The Pioneer Chinese Aviator

## FLIES TODAY AT POLO CLUB

9 a. m. To 11 a. m.

Admission P-1.00 & Up

---

1910年从气球转向飞机，成为第11名被美航空俱乐部授予驾照的飞行员。他的父亲在一次事故后生病，为了不让父亲担心他，他给自己改名为勃德·马尔斯，以避免在报纸上被认出。

泰勒又名斯利姆（Slim），在轻航空器方面是鲍德温的密友。他是机师出身，并于1909年被柯蒂斯（Glenn Curtiss）借用，到法国参加第一届国际航空展。泰勒后来学习飞行，于1913年在波多黎各死于飞机坠毁。

《南华早报》刊登了鲍德温的飞机照片，这是他所称的“红魔”飞机的第二种机型，鲍德温用这架飞机做了首次飞行表演。纽约的格林·柯蒂斯（Glenn H. Curtiss）航空博物馆馆长麦瑞尔·史迪克勒认为这些照片是在纽约的蒙斯港口（Hammondsport）所拍。这也是自《南华早报》1909年创办以来，第一次刊登照片。“红魔”外形很像柯蒂斯机型，引擎动力为4汽缸40马力的柯蒂斯水冷发动机。测试后，鲍德温改变了设计，加了机内副翼和升降机，这些与柯蒂斯型机很相似。根据《南华早报》登载，飞机机翼有38英尺长，重为650磅，60马力，可携带10加仑的汽油，这些油足够飞行100英里。

在阅读了这些过去的报告后，他们于1月7日又在报纸上说，这些美国人已被迫取消了他们的约定。香港的居民毫无疑问感到失望。美国人被香港殖民当局告知他们不能使用在香港快乐谷的赛马跑道。但殖民当局同意他们将机器与设备转移到九龙一边的大浦（Taipo），这是广东—九龙铁路的第三站。

这些美国人为一个展览会要价大约在8000港元。但是门票和军事规定产生了误解，一名报导此事的《南华早报》的记者没有澄清当时的状况，但他谴责整个事件：

“这个事件剥夺了香港民众从来没有或者是多年难得一见，能目睹真正的专家征服天空的机会。”

这个美国人的表演队伍前往马尼拉继续他们的太平洋之行。

在他们去香港之前3个月，一位比利时飞行员查尔斯·范登堡（Charles Van den Born），正在法属印度支那（越南）的西贡展览一架法尔曼（Farman）飞机。他跟随亨利·法尔曼（Henry Farman）学习飞行。后者是一名英国人，迁移至法国造飞机并建立了一所飞行学校。范登堡于1910年3月8日由法国航空俱乐部授予第37号飞行执照，同年秋天，他认为他自己有资格动身开始一次展览之旅。与他同行的还有他的妻子与机师。

1910年12月10日在西贡，范登堡成为第一位飞行于东南亚上空的人。他被当时的法国殖民者、中国商人和其他人大大地奖赏了7000元，几

天后，他又在曼谷进行展示，并受到泰国国王重奖。

也许是得知了那些失望的美国人的境况，范登堡将3架法尔曼双翼机装箱驶往香港，于1911年2月28日到达。他的第一个飞行表演于3月19日开始，他打算用改进的法尔曼双翼机，因为它有良好的性能。

这是《南华早报》的报导。由于天气恶劣，《南华早报》一再告诉香港民众：“在梅森大饭店（Mansions Hotel）屋顶，加拿大太平洋铁路公司（Canadian Pacific Railway）旗杆上升起蓝色旗帜时，表示飞行表演将延期举行，若升红色旗子则表示准时举行。”

由于快乐谷的赛马跑道禁止这位比利时飞行员使用，飞行表演不得不在九龙的沙田（Shatin）举行。《南华早报》说：“总督阁下和鲁嘉（Lugard）女士，还有安德森（Anderson）将军都亲切地答应他们将光顾航空展。”

舞台已搭起，梅森大饭店屋顶升起红旗，这位打算第一个刺破香港天空的人坐在法尔曼飞机中。总督和他的同伴在一个临时的圈子里等着看表演，他们离中国观众不是很近。一个意外发生了，沙田谷经常受到来自九龙湾的强风袭击，根据资料显示在这天的风非常大，以致范登堡想要取消表演，即使这会令英国殖民地香港总督失望也在所不惜。尽管今天的飞机重量已达数吨，风速还依旧是起飞时的重要因素，而范登堡的飞机只重700磅，比起现今的飞机只不过是一只纸飞机而已，他很清楚强风会很轻易地将他的飞机掀翻。

范登堡起飞失败是一个很痛心的话题，在第二天的《南华早报》上没有提到他，此后数周也没有提他。后来，听说他带着他的飞机离开前往广东。1911年4月18日，《南华早报》广东分社写下以下报导：

昨天航空大会以一种令人感动的方式结束。巨大的人群集结来观看范登堡先生的飞行，在他们中有高官。清朝政府广州副都督孚琦（Fu-chi）阁下，于6点钟离开前往衙门，几分钟后，在穿过拥挤人群时，他被袭击当场身亡。

刺客是温生才（Wang Sang-choi），后来他供认，“他本人对这位将军没有个人恩怨，只是恨整个清朝政府官吏”。因此，范登堡偶然间介入了中国革命。清朝政府认为他集会有罪并禁止他移走他的飞机。为了对抗这个结果，他设法放火将飞机烧了并回到了香港。

虽然1911年10月10日（双十日）被定为中国革命开始的日子，但是第一股反清朝军事行动却是在1911年4月的最后两天在广州举行，这也是孚琦遭到暗杀后的两星期，但是行动遭到镇压。在战斗中，至少72位爱国者——大多是年轻人，

阿特·林 (Art Lym) 也叫林福元，是一位出生在旧金山的中国人。他于1914年在圣地亚哥北岛学习飞行。图中他戴的蜂窝式头盔，后来于1917年第一次世界大战中采用。许多早期的飞行员都穿着皮绑腿，以便在飞机失事中保护双腿，而皮底的靴子也是当时最流行的男人服装。右上角的照片是林福元在另外一架“推进者号”飞机上。绕过头后包围双肩的带子，是利用“身体感觉”去移动副翼操纵。帽檐向后这种戴法，是地面或者空中运动员比赛的一种特有的标志。



他们冲向清朝兵营时阵亡或者被逮捕后杀害。他们被称为“七十二烈士”并被埋葬在广州附近的黄花岗。

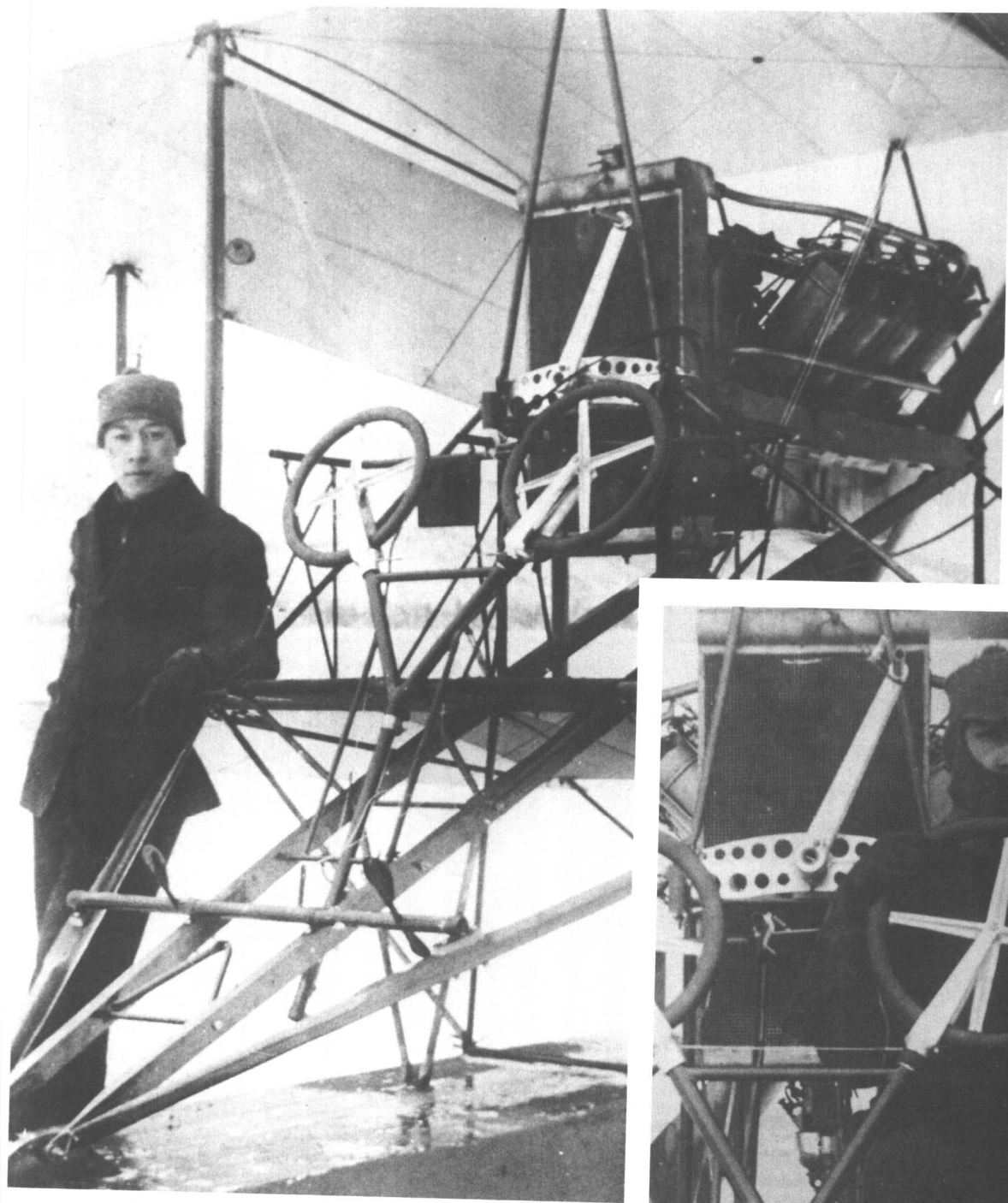
第二位来中国飞行的美籍华人是谭根 (Tom Gym)，他不久将名字改为根 (Gunn)。他在美国圣地亚哥的北岛，随格林·柯蒂斯学习飞行。1914年春天，他用船运了两架飞机至马尼拉，其中一架为水陆两用飞机 (amphibian)。途中在火奴鲁鲁停留数周，并在苏非德 (Schofield) 兵营进行了飞行表演。后来他去了菲律宾并开始了一系列的飞行表演，其中一次还在马尼拉时报上做了广告。

谭根，现在叫“根上尉”，在马尼拉成了一个如此受欢迎的偶像以至于被邀请到这个岛国其他城市做表演。各种荣誉随之而来，他得到了各种

可爱的奖杯、胸章和奖章。后者来自菲律宾政府。他将这些奖章挂满自己白色制服上，去照相馆拍照，并将照片提供给记者。

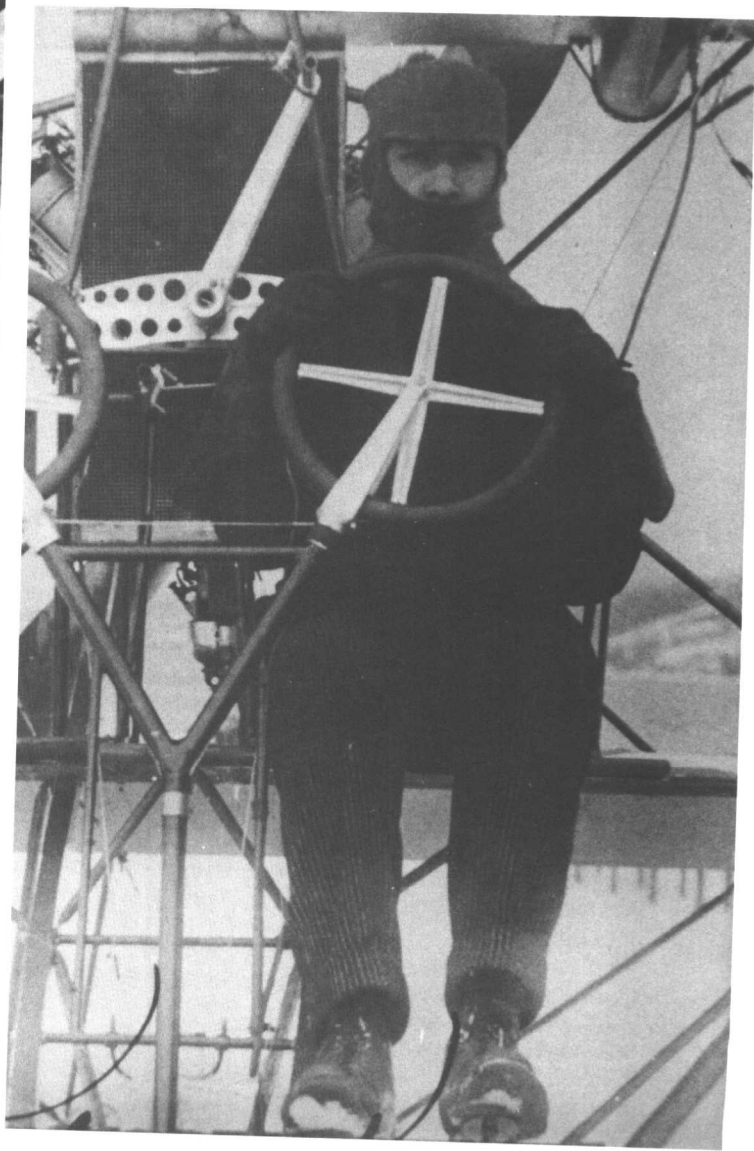
1915年7月10日，《南华早报》报导说根上尉来了香港，这距离他到马尼拉大约一年多，离第一次世界大战在欧洲爆发将近一年。在香港的中国商人提供资金为皇家空军购买战斗机，华人社区的中国领导希望根帮助筹集资金。不但他带来了至少两架飞机，还有一位商业经纪人迈科·纽曼 (Mike Newman)，由于事先配合和宣传得好，飞行表演成了一个大买卖。

在根最初到香港的日子里，他一直忙于演说和参加中国人安排的宴会。7月18日，一个星期天，根的水上飞机和双翼飞机从马尼拉抵达香港并计划在沙田举行为期两天的飞行表演。



林福元学会驾驶科蒂斯 (Curtiss) 飞机后，随即到纽约哈蒙斯港的科蒂斯厂驾驶水上飞行飞机。上方照片是该机使用的一种中间浮筒，然而飞机两翼尖端还有辅助浮筒。

右边的照片，林戴着滑雪面罩作精神来面对严寒。





这一次，新任命的港府总督弗朗西斯·梅将军 (Francis May) 并不打算参加这次聚会。他可能听说了他的前任的事，这位前任越过海湾去看范登堡的飞行表演，正如每一个人记得的那样，那次飞行表演以取消告终。

在这种情况下，谭根没有选择地要背风起飞。他用他的水陆两用飞机，从九龙湾起飞并在看台人群上方盘旋，切断发动机并以平常方式滑翔，最后回到海湾的起飞地。他成功了，在两天的表演结束时，中国崇拜者们送给他一个巨大的马蹄莲花。

10月16日，迈科·纽曼宣布根很快会再飞，但首先他想与总督谈谈关于建立一所飞行学校的事。在这次会见中，陪同根前往的是纽曼与美国在广东的领事。

与此同时，一位祖籍江苏，英文名字叫汪恩基 (Wong Un-ki 译音) 的人回到中国并被《南华早报》称为“著名飞行家”，他制造了一架飞机并称之为“飞龙” (fai lung)，fai 在广东话里相当于普通话里 fei。美国航空志愿队 1942 年在缅甸开始抗击日本军队后，一些人可能想起了“飞龙”这个名字从而称美国人为“飞虎”。

林福元 (Lym Fu-yuan)，在旧金山海湾地区人们更熟悉他的别名“阿林” (Art Lym)，他的姓在广东话里为 Lym，相当于普通话里的 Lin (林)，他是第三位加利福尼亚州学习飞行的中国人。他于 1913 年从格林·柯蒂斯那里得到的飞行驾驶证，还去纽约的哈蒙港学飞柯蒂斯水上飞机。他在冬天的冰上拍照留念，背景是高大的飞机控制器，照片中的他戴着头套以保护不被冷风冻着。他带着这些照片去了中国。1914 年 1 月 19 日，他给一张照片签名，这照片推测是寄给在美国的朋友的。1914 年 2 月 11 日，他回到旧金山并给在哈蒙港的柯蒂斯厂的经理约翰·麦纳马拉 (John McNamara) 寄了一张卡片。这些信息都说明林是于 1913 年年底去中国的，并至少在 1914 年 2 月 11 日回到了旧金山。他去中国是为了看看一个受过训练的飞行员在那有没有机会，另外可不可能建一个与在圣地亚哥一样的飞行学校。

在 1916 年夏天，林回到广东开始了一系列的飞行表演，后来又去了位于广东东部的海滨城市汕头。在 1915 年谭根到达广东后和 1916 年林回来后，有关他们的报导不断地在英文杂志上被刊登，不论他走到哪儿或飞到哪儿，都受到广大中国人的欢迎。他们俩都想建一所飞行学校，但省财政看起来却没有提供什么资金给航空事业，因为将军们都想为军队捞钱。

明显是在孙逸仙 (孙中山) 要求下，谭根于 1918 年回到美国，在富裕的中国商人中筹集资金，这些资金都是为了中国航空的发展。不久，他在底特律被捕，警察认为他是一个危险的外侨，

因为他说他自己代表了“革命党”；布尔什维克正在莫斯科兴起，因而他被认为对国家安全来说是个威胁。

谭根只费了一点时间，就证明了他的美国公民身份，朋友们也劝告底特律警察局说他不是一个威胁，然后他就被释放了。他到底筹集了多少钱并没有公开，但明显地，他是带着几架飞机回到广东的。

同时，1916 年总统袁世凯病死。在他统治时，他明确表示不想让孙逸仙回国。1916 年袁世凯死后没有什么能威胁孙逸仙博士了，他于 1917 年回到上海后又去了广东并受到沿海城市民众的热烈欢迎。

在广东，孙逸仙博士努力想在本地军阀帮助下组织一个国民政府。它被公开称为“军政府”。孙逸仙被称为“大元帅” (Generalissimo 或者 Gimo)，这个词可能是英文报刊第一次用于中国领导人身上 (蒋介石在几年后也被称为大元帅)。

1919 年 1 月 24 日，《南华早报》报导说：“谭根上尉、林福元机长和张惠长 (Jung Wai-lung) 这三位著名的中国航空家回到广东后，他们一直在考虑在广东省建立一所航空学校，他们在寻找一处合适的地方作为校址。”于是黄埔军校的大楼被选中。筹备工作很快开始了。

事实上，工作还很多，新选的校址需要重建，因为 1916 年这里曾因为本地督学的粗心发生过火灾。大楼于 1919—1920 年间被重建，但重建的花费没有在档案中提及。他们为广东的空军打下了基础。第一个军官班在学校注册开课。这批人于 1925 年毕业。王叔铭 (Wang Hsu-ming) 在这批学员里，二战中美国人更熟知他的另一个名字——“王老虎”。

广东的飞行学校发展遇到了麻烦，原因是谭根突然死了，根据旧金山一份报纸记载他突然从黄包车上摔了下去，这事也被认为是“暗杀”。那时广东街上有许多暴力事件发生，比如为黄埔学校服务的一位管理机器维修的工程师被抢并被杀害，当时谭根和林福元都感到损失很大，因为受过训练的机械师是很缺乏的。

谭根的家人把他们的英雄安葬在中国土地上。他有广东血统，他就像许多在美国的广东社区的先锋人物一样希望死后葬于中国。

林福元继续待在中国，升职为广东空军的将军，还在二战中发挥了作用，成为中国航空界的大人物。在 1949 年中国共产党接管中国大陆后，他将他的家庭移到了香港。他 1970 年死于香港，他的女儿罗伯特逊 (Renee Robertson) 太太将他的骨灰带回旧金山的金门埋葬，这与他们的老传统是相背的。

中国航空界第一次被 1913 年版的《简氏航空年鉴》(Jane's all the World's Aircraft) 所提及，