

天津文史資料選輯

第二十七輯

中国人民政治协商会议天津市委员会

文史資料研究委员会編

天津人民出版社

一九八四年四月

**天津文史资料选辑
第二十七辑**

中国人民政治协商会议天津市委员会
文史资料研究委员会编

· *

天津人民出版社出版

(天津市赤峰道124号)

天津新华印刷二厂印刷 天津市新华书店发行

· *

850×1168毫米 32开本 8印张 2插页 179千字

1984年4月第1版 1984年4月第1次印刷

印数：1—5,000

统一书号：1172·145

定 价：0.84 元

目 录

旧中国航空界见闻	蒋 逵(1)
回忆我在国民党空军对日作战的经历	梁 深(33)

天津“广帮”略记	杨仲埏(43)
在天津的“宁波帮”	张章荆(67)

天津近代教育事业发展概略	刘炎臣 汪桂年(88)
回忆母校天津官立中学	刘家骏 汪桂年(109)
回忆直隶公立工业专门学校	张今生(124)
回忆天津模范小学和刘宝慈校长	于昭熙(137)
“甲商”——天津最早的商科学校	辛勤甫(145)
回忆天津达仁女校	马翠官(150)

汪时璟与伪联合准备银行	张同礼(159)
汉奸张仁蠡的一生	徐振五(169)

• 天津租界史料汇编之五 •

天津意租界概况	李文新(181)
天津比租界概况	李文新(194)
比商电车电灯公司在天津的掠夺	肖祝文(202)

✓ 方济格会修女院生活纪实	葛德珍 柏玉贞(218)
天津意租界回力球场小史	纪 华(227)
天津租界中的赌窟	涂培元(234)
补 回忆刘竺笙校长二三事 (136)	清末天津长芦中
白 学堂 (158)	来函照登 (226)

旧中国航空界见闻

蒋 逵

北京南苑航空学校——出国学习考察——在航空
署当参事——北洋军阀的航空组织——南方三省航空
见闻——杭州笕桥航校——抗日战争中我空军的业绩
——我的最后一次航空生活

我是四川巴县人，一八九〇年出生在一个塾师家庭里。青年时期参加了北洋海军，一九一五年八月由海军选送，考入了北京南苑航空学校第二期学习驾驶，从此进入了航空界，经历过驾机飞行、出国留学和考察、训练航空学员、参加和指挥空战，一生中绝大部分岁月都是在航空界度过的。

旧中国的政局长期动荡不安，军阀混战连年不断，作为军阀争夺政权和地盘的工具——空军，也必然反映出这一时代的特点，呈现出错综复杂多变的局面。现就记忆所及，将个人的见闻点点滴滴记录下来，为治我国航空史者作一参考。因时间久远，失误在所难免，请了解情况者不吝指正。

一、北京南苑航空学校

旧中国的航空事业，发轫于一九一三年。这年春天，篡夺

了辛亥革命果实的袁世凯，采纳了他的军事顾问白理索的建议，决定交由参谋本部创立航空学校，为建立空军作准备。

我考入这所学校时，第一期学员已经在一九一四年秋天毕业了，因为当时国内各地方、各军队既没有飞机，也没有任何航空机构，毕业生无处分发，仍留在校内，所以我入校时就有两期学员同时在校学习。不过，第一期学员可以住在自己家里，定期到校练习，第二期学员则住校学习。

航空学校位于北京城南数十里的南苑，这里本为逊清皇室的苑囿，范围宽广，地面平坦。入民国后，此地改建为陆军营盘。航校的校址就选在营盘以南，练兵场以西。这样，可以利用陆军的操场作为飞行场。校舍设计有：课堂、宿舍、办公室、飞机修理厂、停机棚和医疗所。

教练用的飞机是从法国买回来的“高得隆式”机，是由白理索介绍、法国欧亚公司经手代购的，在价格上当然吃亏不少。这种飞机是第一次世界大战前设计制造的，结构极为简单。当时共有飞机十二架，其中四十匹、五十匹、八十匹马力的各四架。此外，修理飞机所需的器材，也都是由法国买回来的。

学校从一九一三年春开始筹备，同年夏末，校舍竣工，飞机装好，学校初具规模。这时参谋本部委任秦国镛为校长，王鶚为教育长，潘世忠为修理工厂厂长（潘辞职后，由江光瀛继任，江调清河修理工厂厂长后，由邹文耀接充），厉汝燕、鲍丙辰、姚锡九为飞行教官，刘万龄、赵千臣为陆军战术教官，王传炯为海军战术教官，宋建勋为航空机械学教官，蒋炳然和高鲁先后为气象学教官。这班人全是英、美、法、德等国留学生。此外，还聘请了法国机械士。

当时，这所学校并不公开招生，而是由陆海军各部队、各

机关的青年官佐中选拔而来。学员入学，要经三道手续：（一）由原保送的机关部队按照学校规定的入学资格选拔保送；（二）由航校进行严格的体格检查，体检合格的参加学科考试，不合格的退回原保送单位；（三）参加学科考试，及格者予以录取。因为航空在当时是个新事物，学员待遇又比较优厚，除照支原薪外，并供给伙食、医药和津贴，所以在录取上选择的相当严格。

学校的课程分为学科和术科。术科以练习飞行为主，装卸发动机和修理飞机为辅；学科则有航空学、机器学、气象学、陆海军战术、战史等。

航校为二年制。第一年为初级飞行，第二年为高级飞行。当时教学飞行的方法是相当落后的。当学员学习了飞行原理，了解了飞机各部的作用和各指挥系统的操纵方法后，学员们被分成若干组，每组由一教员指导，学员们则围绕着飞机听教官讲解飞机内部各机关应当如何开动，怎样开机，怎样停机，各指挥系统又应怎样操纵。当学员理解这些之后，就轮流地坐上飞机，在教官的指导下，实行开动机器，把发动机发动起来。少顷，再练停机。由于飞机已事先被抑制住，所以不会移动。当原地练习熟练之后，开始练习飞机在场地上滚动，使学员象驾驶汽车一样，在场地上由慢到快地滚行，目的是要求驾驶者在开足马力滚行时也能直线前进。当学员能控制飞机在地面直线滚动后，教官便开始讲解怎样使飞机离开地面，怎样使用左右舵、偏斜翼和升降翼来维持飞机在空中的水平和如何落地。然后训练学员在空中作直线飞行，飞行距离很短，只是从机场的这端飞到那端，降落地面，转弯后再飞回这端。直线飞行掌握了，就学习在空中转弯。这些动作在教官的指导下由学生自

行练习，经过不断飞行，学员就掌握了初级飞行技能。高级飞行要求学员能按照方向仪规定的方向作长途飞行，到达指定地点。当时规定自南苑航校到保定，经过天津，再飞回南苑。凡能完成此三角飞行，沿途无误，安全起落的，即完成了高级飞行。

当时航空事业属于草创阶段。航空学校的机械设备本极简陋，但对损坏的飞机进行大修却能应付自如，除发动机外，机架等都是自行制造自行装置的。特别值得一提的是教官厉汝燕和修理厂厂长潘世忠，他们曾各试制成飞机一架，潘造的是发动机在后部的“法尔曼”式陆机，厉造的是在水面上起落的水机。潘的陆机曾由本人试飞，学员何士龙和我也驾驶过。厉造的水机因没有适当试飞的水面，一直没有试飞过。后来政局动荡，学校不安，这两架飞机便被弃置一边了。

一九一九年底，黎元洪为大总统，段祺瑞任国务总理兼边防督办。这时第一次世界大战已以协约国胜利而结束。英国为了推销战时剩余飞机，由英商斐克斯公司出面，与北京政府签订航空借款一百八十万镑。以其中五十万镑存储银行，作为发展航空事业的行政经费，以一百三十万镑购置飞机、航空器材和航空工厂应用的器械。这次计购得大小飞机一百架。为了抓住航空大权，段祺瑞于这年冬天成立航空事务处，直属于国务院，专司航空一切行政事务，并任命丁锦为处长。一九二〇年春，段政府明令将原隶属于参谋本部的南苑航空学校划归航空事务处，改组为航空教练所。委任王鹏为所长，姚锡九为教育长。这时第一、二两期毕业学员仍留在学校，组成补习班复习新购飞机的飞行。有因身体条件不适飞行的，就改派在地面工作。

一九二一年春，又从陆海军招收学员入所，是为第三期。这时，军阀混战，政局动荡，教练所受此影响，内部一片紊乱。所长一职多次更人，甚至因逐鹿者多，各方相持不下，所内长期无所长，也无教育长。礼聘到所任教的外籍教官，也经常不到所教练学员。学员们对外籍教官敢怒而不敢言，对所长则因其既不能飞行，又不能控制外籍教官，少数学员不堪容忍，遂酿成驱逐所长的风潮。风潮延续，使学员学习时间一直推迟到一九二三年夏才得毕业。举行毕业典礼时，当时任大总统的黎元洪曾亲临会场并颁发了毕业证书。

这时政局风云变幻，皖系军阀失势，直系军阀控制了北京政权。及至一九二三年曹锟由贿选登上大总统宝座后，将南苑航空教练所又改回南苑航空学校原名，调原在直系保定航空机构任职的赵云鹏为校长，我仍留任教育长，曹明志、陈泰耀、刘道夷、金世中为飞行教官，招收了第四期学员。这期学员与前三期略有不同，即除在陆海军军人中选拔学员外，还从普通中学学生中招考了一部分。

这期学员在校期间，因为学校没有像第三期时那样的复杂局面，由教练所改为学校后又建立了较严格的规章制度，因此教学工作进行得比较顺利。只是教官中刘道夷病逝于上海，曹明志、陈泰耀因飞行失事先后殉职，增派了第三期毕业学员陈海华、王立序、徐国一、米嘉禾、金巨堂、万咸章等为飞行教官。但是这种暂时相安无事的局面，维持不久就又动荡起来。这是因为一九二四年夏爆发了第二次直奉战争，结果以直系失败而告终。当时，我先奉命率机南飞，校长赵云鹏也因参加直系战争而去职。战事结束后，由当时的航空署长何遂派金世中为校长，金巨堂为教育长。金巨堂原是第三期毕业学员，自

毕业到任教育长为时仅仅一年。金世中没有任校长的学识和能力，更兼此时学校中的飞机为军阀瓜分殆尽，因而拖长了学习时间，勉强完成了他们的学业。

第四期学员毕业后，由于政局混乱，北京政权动荡不安，航校的教职员工的薪饷也难按时发出，更没有力量招生开课，到了一九二八年，张作霖撤销了航空署，奄奄一息的南苑航校也就寿终正寝。

南苑航校自一九一三年建立，毕业四期学员，共计一百五十余人。这些人后来大多成为各省军阀为建立空军罗致的对象，或为航空教育机关的领导人，或为空军部队的中坚人物，参与了中国内战。北洋政府创办航校，本来就是为树立个人权势的，毕业生投入内战，自不足怪，因为当他们入校学习期间就已“躬逢其事”了。下面就将这些空战经过简要记叙如下：

(1) 一九一四年白朗率领的豫西农民起义军以雷霆之势攻取了商城、固始、光山等地，进入了安徽六安、霍山，然后又挥军回返豫南，引起了袁世凯和各帝国主义的极大恐慌。袁世凯派陆军总长段祺瑞率二十万军队围攻，航校于此时奉命组织航空队去豫，轰炸起义队伍。这是该校第一次直接为反动政府效劳。

(2) 一九一五年十二月十二日袁世凯称帝，二十五日云南省在蔡锷、李烈钧等领导下宣布云南独立，次年蔡锷率护国军人川讨袁。袁政府派航校教育长王鹗为临时飞机第一队队长，带校机两架，以赵步穰、金世中、庄以临、刘保泰、关庚泉为队员，随第一路总司令曹錕入川。派章斌为临时飞机第二队队长，带校机两架，以赵云鹏、蒋逵、傅锦隆、张画一、李士一、袁振卿为队员，随第二路总司令张怀芝经赣入湘。当时作为教

练用机，威力甚小，也无投掷炸弹的装置，且飞行员的操纵技术也不高明，只能担任侦察任务。与其说是参战，不如说是助威。

(3) 一九二三年五月六日，山东省著名匪首孙美瑶，在山东临城和沙沟车站之间袭劫津浦路蓝钢车，将车上中国乘客三十名、外国乘客三十九名劫持到匪巢抱犊崮，这就是震惊中外的“临城劫案”。该案发生后，北京列强外交团照会北京政府，提出赔偿损失、惩办山东督军、津浦路由外人支配等条件。反动政府采取以剿促抚的办法，派航校教育长蒋遼为临时飞机队长，派曹明志、陈海华、金巨堂为队员，率飞机三架前往协助抚剿。同时驻扎在保定的曹锟命令保定航空司令部派邓建中、沈德燮等也率机前去。飞机到达临城后，或飞临抱犊崮上空作威胁性飞行，或撒放传单促其投降，自五月二十六日起，至六月七日孙美瑶决定受抚，飞机停飞归还建制。

(4) 一九二四年九月至十月，爆发了江浙战争。江苏督军齐燮元属直系，浙江督军卢永祥接近奉系，且联合西南，一贯反对直系。因此直系首领曹锟、吴佩孚命令齐燮元及福建督军孙传芳夺取浙沪。当时控制在直系手中的北京南苑航校奉令派蒋遼为飞机队长，去江苏协助齐燮元作战，参战飞机共四架，驾驶员为徐国一、米嘉禾、谢鸣皋等。飞机驻扎在苏州，与江苏原有飞机队联合对卢作战（江苏飞机队长为顾荣昌）。组成统一的指挥部，由原南苑航空教练所所长鲍丙辰为指挥官。战事在昆山、青浦一带进行，飞机连日飞出轰炸敌阵，双方激战甚烈。到十月二十三日，卢永祥因腹背受敌，弹尽粮绝，出走日本，江浙战争以直系胜利而告结束。

战后，临时飞机队归还建制，行至济南，突闻直奉战争开

始，不数日，又闻原属直系的冯玉祥、胡景翼、孙岳倒戈，直系瓦解。山东督军田中玉忽宣告中立，并出面婉言劝告飞机队切勿北上，以免危险，暗中则把飞机扣留不放。飞机队人员见形势不妙，陆续弃机逃回北京。

航空学校不但是各系军阀手中的战争工具，而且是帝国主义分子出售飞机进而控制中国航空的对象。早在航校建立之初，法帝国主义者就插手其间，因此购买的飞机是法国“高得隆式”的教练机，同时还购买了修理飞机的机械和器材，并聘请了法人为技士。一九一九年与英国斐克斯公司签订航空借款合同后，初级教练飞机改用“爱佛楼式”，高级教练飞机则采用了“维文”和“维梅”。一九二〇年航空事务处聘请英国空军上校 荷 尔 特 (Holt) 为顾问，月薪一千元。英人琼斯 (Jones)、马克林 (Marklin)、麦克马林 (Macmalin)，美人多伦 (Dolon)、诺斯利吉 (Northrich)，法人马斯 (Marche) 为飞行教官，月薪八百元。这些教官们于一九二〇年底到所任教，起初还热心教练部分补习班的学员，使他们学会了新飞机的驾驶。第三期学员进校之初，也或多或少地尽了一点责任。后来，他们见到中国政治腐败，政府要员惧外媚外，所长无能，对他们无力领导，就逐渐怠惰放肆起来。其中两个美籍教官每周还到所，教练他们喜爱的几个学生，其他几个英法教官就很难在所中见到他们一次。即或到来，也不进行教学，不是给他们的汽车补充油料，就是携带几个朋友去作一次免费的游览飞行。

自一九二一年至一九二二年夏，教练所虽然添置了新式飞机，高薪聘请了外籍飞行教官，多数学生却受不到应有的训练，一次也坐不上飞机。学员们目睹洋人这样肆无忌惮，敢怒而不敢言，心灰意冷，悲观失望；有的学员奋起斗争，掀起矛头指

向软弱无能的所长的学潮。学潮以后，所内长时间没有所长和教育长，上课停止了，学生仍然不能受到飞行训练。这年夏秋之际，蒋速被任命为教育长，沈觐宸被委为所长，先后到所，把由菲律宾留学回国的曹明志、陈泰耀、刘道夷等三人任命为飞行教官。除美籍教官仍教他们原来教练的几个学生以外，由蒋、曹、陈、刘四人把其余学生分成四个组，他们各教一个组。一直到一九二三年夏，这期学员才得毕业。而这些洋教官们却长期无所事事，拿着高薪逍遥于北京饭店和六国饭店的舞场里和酒吧间中。不但如此，有的还在违反规定飞行后无理殴打教育长，惹起了公愤。事实经过是这样：这些洋教官到所任教后，经常驾机在北京上空作游览飞行。航空署得知这种情况后，数次命令教练所转告外国教官不要携友作游览飞行，更不得飞临北京城上空。一九二二年秋的一天，英籍教官马克林，由城内带一女友到所，并偕她在京城上空作了一次惬意的游览。我在马克林降落后，即前往质询。马克林将其女友送走后，向我大吵大闹，口出不逊，还动手打人。学员们见状大怒，将其包围起来。教官陈泰耀将马克林带到所长室，叫他把经过情况如实写出。马克林在众怒难犯的情况下，承认骂了人和打了人。事后，教练所即将其解聘，命其离所。其他外籍教官和顾问，也都在聘用合同期满后解雇。

现将各期毕业生名单开列于下：

第一期学员于一九一三年八月入校，一九一四年底毕业，共有四十人：

章斌、金贤、王凤翔、关庚泉、金世中、杜保铭、杜裕源、曹崇俊、赵勋、李伯仁、赵步穉、关宗铭、赵云鹏、柯宗标、赵希曾、吴经文、汪丰、方抱一、胡文彬、洪尚愚、黄静波、

尉迟良、庄以临、刘保泰、蔡祖尧、刘振国、李金城、张纳穉、李藻麟、杨豸、钱迺斌、靳西铭、傅国栋、刘既长、吴振玺、刘明章、王勇智、马恩锡、吴永忠、白永魁。

第二期学员于一九一五年八月入校，一九一六年冬毕业，共有四十一人：

蒋遼、傅锦隆、何士龙、沈德燮、王季子、邓建中、江光瀛、刘道夷、陈泰耀、曹明志、王珪周、吴汝夔、赵延绪、袁振卿、朱同勋、马振昌、马毓芳、李士一、张画一、周郅戡、钮桂芳、白明印、周明、赵翔陆、罗夔、陈屏藩、支应遴、田兆霖、范兆棠、和震、梁富、陈步洲、孟锡珂、张延龄、邹庆云、段席珍、张守禄、赵天豪、张国辉、马桂山、赵怀彬。

第三期一九二一年春招收新生，因政治混乱，延迟至一九二三年夏才毕业，共有三十八人：

李珉、曹宝清、金巨堂、徐国一、米嘉禾、胡百锡、张书绅、张颢、王贯一、顾荣昌、盛建谟、崔钰、张家彦、欧阳璋、陈海华、傅黎青、江绍荣、伊里布、梁上桷、周振东、耿煜曾、王立序、谢鸣皋、黄英、刘泮芹、陈思濂、刘国桢、刘光克、张继周、韦庭鯤、葛世平、皮士良、吴寿康、高勤、万咸昌、孙卓峰、叶荣印、梁璧堂。

第四期于一九二五年毕业，共有四十人：

高在田、李瑞彬、曹文炳、纪广汉、王福恒、阮恩溥、陈国昌、王贞、丁普明、张守珀、唐金声、石曼牛、郝中和、袁送凡、孔庆桂、郭鸿湘、马寿山、晏长祐、焦易卿、李云鹏、李锡爵、李锡珪、杨郁文、胡光璫、齐文周、刘中檀、李文禄、齐凤彩、吴鸿祺、金家驷、李忠毅、袁宝琛、赵凤林、严伟成、吕振先、王世源、张国宝、陈德全、苗福田、慕成化。

二、出国学习考察

一九二〇年春，我被派赴英国学习航空机械和考察航空事业。同行的有沈德燮、江光瀛和临时招考的大学毕业生吕季芳、邹文耀、邓启等三人。

我们是奉航空事务处派遣出国的。航空事务处是北洋政府于一九一九年成立的航空领导机关，处址在北京旃坛寺。处长为丁锦，属于北洋军阀中的皖系。主要人员还有吴承禧、厉汝燕、姚锡九、鲍丙辰等，他们都担任了科长职务。该处说是全国性的航空领导机关，但当时只辖有南苑航空学校和一个清河飞机修理厂。我们这次出国学习，是该处成立后第一次派员出国学习考察。

这次出国，由我任领队。到达英国后，先去伦敦南面的斐克斯飞机制造厂学习七个月，继至英格兰北部的罗斯累氏发动机制造厂学习。一九二一年四月，江光瀛、吕季芳、邹文耀奉命回国（邓启因病辍学，先期回国），我和沈德燮暂留待命，听候派往美国学习军事飞行。

我们在斐克斯厂学习时，该厂还为我们安排了参观活动。首先参观了皇家飞行器实验所。这家实验所专任飞机上各种机器部件在地面上的实验工作。然后又参观了飞机实验所，这家实验所专任飞机在空中的各项实验工作。第三参观了仪表设计所，它专门研究、设计和实验各种飞机仪表和雷达。我们参观这几个工厂，都是详尽地学习、问询、参观，每个单位都花去了三、四天的时间，学习到不少新的东西，深深感到这些实验单位对航空事业的发展，具有重大作用，是每个打算发展航空事业的国家，所应必备的。而动乱不安的旧中国，当时哪里顾

得上这些事情呢！

一九二一年五月，我和沈德璧接到命令，自英国启程赴美，由美国陆军部安排在佛罗里达州的卡尔斯突朗飞行学校学习军事飞行，直到一九二二年夏秋之际，我们才先后回国。此次出国，共计约两年半时间，开拓了眼界，提高了驾驶本领。

三、在航空署当参事

参事是个地位较高而职权较小的闲官。一九二五年秋，曲同丰为署长时，我被任命为参事。

航空署是由原航空事务处扩大改组而成的。航空事务处原来只设置几个科，改组为航空署后则设有参事室和军事、机械、航运、总务四厅，厅下设教育、编译、储运、材料、气象、采购、庶务等科。

第一任署长是由原航空事务处处长丁锦升任的。丁是皖系靳云鹏的心腹人物。他于一九二一年春任职以来，排斥航空人员，用人失于公正，激起风潮，遂给予直系以可乘之机。当时直鲁豫巡阅使曹锟正想办航空，即借机怂恿大总统徐世昌和国务总理靳云鹏把丁锦免职，并任命曹锟的参谋长潘矩楹为航空署署长。从此航空大权由皖系转入直系之手。

潘矩楹接受了丁锦去职的教训，改弦更张，重用航空人员。秦国镛、陈虹、邢契莘、鲍丙辰、厉汝燕等人被任命为参事或厅长，金贤、关庚泉、董静波、董鸿谦、徐学洛、冯启镠、杜保铭、吴经文等人被委为科长，一时相安无事。到一九二三年冬，曹锟由贿选当上了大总统，这时潘矩楹以任用私人、侵吞公款的嫌疑被免职。遗缺改由天津镇守使赵玉珂出任，名义是航空署督办。人事方面除总务科长随潘去职外，其他没有变

化。

一九二四年秋，第二次直奉战争爆发，直系失败，赵玉珂去职。战事结束后，奉系拥戴段祺瑞为执政，委派国民第三军孙岳部下的师长何遂兼任署长。一九二五年秋，何遂去职，改委曲同丰为署长，除了我新被任命为参事外，其余人员没有变动。同年，曲同丰去职，由马福祥任督办。

一九二六年夏，奉军进据北京，各军政机构的人事都大为变动，航空署自不例外。但出人意表的是，新任署长竟是将将毕业三年的南苑航空教练所学生刘光克。任命发表后，原任参事、厅长等职的航空界老前辈，均不愿在刘光克手下任职。刘为了敷衍这些老人，把我们这些人均聘为顾问。由赵延绪、伊里布、葛世平等接替了这些人的职务。

在我任参事时，有一事可以一记，那就是奉航署派为考试委员长去洛阳航空学校去监考毕业生。洛阳航空学校的建立有一个曲折的过程，追根溯源，应说它是直系军阀瓦解的产物。直系失败后，原属于曹锟保定航空司令部的飞机和人员均为国民三军孙岳接管，此外，又从南苑航空学校取得飞机数架，共拥有飞机十余架，于是成立了国民三军航空司令部。由沈德燮任司令兼原航空教练所所长，由我出任副司令兼教练所教育长，王凤翔为参谋兼教练所学监，陈思濂、邹庆云为飞行教官，刘佐成为修理厂主任。

一九二五年初，全部人员和飞机由保定开拔去郑州，停留月余又前进到洛阳，驻在广寒宫，这里原来是吴佩孚在洛练兵时的招待所。在这里，编组成飞机队一个队，由杨鹤霄任队长，率机两架去陕州，受师长徐永昌指挥，但未参加战事。这时航空司令部乃集中全力训练学生。所长、教育长都亲任教练工