绪　　论

空军院校是中华人民共和国军事院校的重要组成部分。她孕育在革命战争年代，和人民空军同步成长和发展。如今已走过了 50 多年的光辉历程。

早在革命战争年代，我党就巧妙地利用军阀和国民党的航空教育机构，培养航空人才。抗日战争胜利后，为了迎接新中国的诞生和创建人民空军，我党利用缴获的日伪和国民党的航空器材，在极其困难的条件下，创办了人民军队的第 1 所航空学校——东北民主联军航空学校（习惯称东北老航校），开始培养各类航空人才，为建国后建立人民空军和航空学校（简称航校）摸索了经验，准备了航空骨干。

中华人民共和国成立，人民空军随即诞生。党中央根据国内外形势的发展和面临的作战任务，决定以最快的速度创建一批航空学校，迅速培养空、地勤人员，以适应组建航空兵部队的需要。空军初创之时，便立即集中一切力量，全力投入筹建航校的工作。经过短期紧张的筹备，第 1 批 6 所航空学校全部按计划开学，并立即投入了突击速成训练。随着形势的发展和参加抗美援朝的需要，又几次扩大航校培训规模和建立新的学校。到 1953 年底，已初步形成培训歼击、轰炸、运输机飞行人员和机务人员及航

需要全本请访问 www.ertongbook.com

空兵中级指挥员的航校培训体系，为人民空军迅速组建航空兵部队培养了大批飞行人员和航空技术人员，为空军的发展和院校建设奠定了基础。

1954 年以后，国家进入全面建设时期，空军也从创建阶段，进入巩固提高、稳步发展和走向正规的阶段，空军院校规模达到了历史最高水平。到 1956 年，空军已有 29 所各类院校。在体制上，由单一的航空学校逐步建立起与空军任务和编成相适应的多兵种、多专业、多层次的院校体制；在制度上，由主要学习苏军办校经验到逐步走向“以我为主”的独立办学道路，并通过总结经验，形成了我们自己的一套招生、训练、管理的教育训练制度；在训练上，由适应当时战争需要的应急式训练，逐步发展到适应空军现代化建设需要的正规化教育训练，形成了符合空军发展需要的教育训练方针、人才培训体制、大纲教材体系和教育训练方法，取得了丰富的经验。

“文化大革命”的 10 年，空军院校教育训练遭到了严重的破坏，特别是地面院校更是经历了一场浩劫。贯穿“文化大革命”始终的“教育革命”，扭偏了院校的办学方向，破坏了院校的教学规律，扰乱了院校的教学思想，使教育训练的秩序混乱，教学质量严重下降。“文化大革命”后期，在正确思想的影响下，地面院校克服困难，排除干扰，坚持办学，保存了院校发展的基础，应急培训了一批干部；空勤航校坚持正面教育，基本保持了稳定，努力完成了各项训练任务。

粉碎“四人帮”，特别是党的十一届三中全会以后，国家进入了全面恢复发展时期。空军院校经过恢复整顿，

训练规模基本上达到了“文化大革命”前的水平；经过思想、作风、组织整顿，进一步明确了以教学为中心、为教学服务的办学思想；狠抓了基础训练；大力加强了院校正规化建设；积极推进各项教育改革；努力提高教育训练质量和管理水平，院校的教育训练迅速走上健康发展的轨道。

社会主义现代化建设新时期，空军院校深入贯彻中央军委新时期军事战略方针和质量建军、科技强军的战略思想。围绕打赢现代条件特别是高技术条件下的局部战争对培养人才的总要求，广泛深入地进行了教学改革和体制改革，调整了培训规模，完善了训练体制，改善了训练环境，优化了教学内容，提高了培训层次，院校的教育训练水平上了一个新台阶。院校规模和教育训练水平已经能够适应和满足空军现代化、正规化建设和发展对人才培训的需要，教育训练取得了显著的成效，院校建设迈开了新的步伐，开创了新的局面。

50 年来，空军院校在国家、军队和空军建设发展的大环境中，不断前进和发展，取得了辉煌的业绩。抚今追昔，建国后空军院校的发展和取得的巨大成绩，也有着深刻的历史渊源。追溯历史，更知昔日创业的艰难和今日成绩的来之不易。

一、中国共产党早期的航空教育准备

中国共产党高瞻远瞩，早在艰苦的革命战争年代就开始培养航空人才。第一次国共合作时期，孙中山创办的广东航空学校第 1 期学员中就有共产党员。抗日战争时期，我党利用国民党的航空机构培养航空骨干，并在延安试办

工程学校（即航空学校），培养航空干部。我党在早期所进行的航空教育准备，为在解放战争时期创办东北老航校以及建国后大批组建航空学校奠定了一定的基础。

早期学习航空的共产党人。1924 年第一次国共合作建立时，在中国共产党和苏联政府的推动和帮助下，孙中山在广东黄埔创办陆军军官学校，培养军事人才。同年，又在广州大沙头创办航空学校，培养航空技术人才。广州航空学校第 1 期招收 10 名学员，大部分是从黄埔军校第 1 期毕业生中挑选的，其中有共产党员刘云、王翱、王勋（王叔铭）和唐铎等人。他们在国内经过一年左右的训练后，被送到苏联学习深造。1925 年 7 月，广州航空学校招收第 2 期学员共 42 人，其中飞行学员 25 人。1926 年 6 月，从中选派 12 人去苏联学习深造，其中有 5 人是共产党员，他们是常乾坤、徐介藩、李乾元、黎鸿峰（越南人）、金震一（朝鲜人），毕业后分配在苏联空军部队实习。1927 年，蒋介石发动“四一二”反革命政变，国共合作破裂。中国共产党为了继续培养航空人才，决定在留苏的共产党员、共青团员和进步青年中，选调人员在苏联学习航空。1927 年 9 月，从在莫斯科中山大学学习的党、团员中选调 12 人进入苏联空军航空学校学习飞行和航空工程。1935 年 9 月，又从莫斯科东方大学和列宁学院学习的留学生中选调 7 人，进入苏联契卡洛夫航空学校学习飞行。抗日战争时期，中国共产党利用国民党航空学校公开招生的机会，选派一些共产党员和进步青年报考航空专业。同时，还通过地下党的工作，争取国民党空军中的进步青年投身到革命队伍中来，其中，学习飞行的有梁帮

和、吴恺、魏坚等人，学习航空机械的有张开帙、杨劲夫、郭佩珊、熊焰、徐昌裕、顾光旭等人。

在新疆学习航空的“红军航空队”。1937 年七七事变后，在我党的推动下，国共实现了第二次合作，成立了抗日民族统一战线。国民党政府新疆督办盛世才打起抗日救国旗号，与我党也建立了统战关系，并取得了苏联政府的援助，创办了新疆督办公署航空队，附设航空训练班（对外称航空学校），公开招生，培养航空技术人员。当时，陈云同志任中共新疆代表，他从中国革命的发展和军队的长远建设出发，考虑到我党与盛世才的统战合作关系，认为利用他的航空学校为我党培养航空人才，对正在进行的抗日战争和未来的人民空军建设都是一件很有意义的事情。经请示，陈云同志的意见得到了党中央和毛泽东同志的完全赞同和支持。经过与盛世才多次交涉，达成了为我党培养航空人才的协议。党中央对选调学员非常关心，指示陈云同志负责这项工作，要求尽可能做到一、二、四方面军中都有人入选。1937 年 10 月，陈云同志亲自到红军西路军进疆部队，代号为“新兵营”的部队中挑选学员，确定的条件是：共产党员，年纪轻，身体好，有一定的文化。经过考察，挑选了 25 人。11 月，陈云同志回到延安，又从抗日军政大学和摩托化学校等单位选调了 19 名同志，他们于 1938 年 3 月到达新疆迪化（今乌鲁木齐市），与“新兵营”挑选的 25 人，组成航空训练班。其中飞行班编为新疆督办公署航空队航空训练班第 3 期，机械班编为航空队航空训练班第 2 期，两个班建立 1 个党支部，吕黎平担任支部书记。这是我党在盛世才航空训练班

需要全本请访问 www.ertongbook.com

学习的一支特殊的“红军航空队”，后来习惯称作“新疆航空队”。航空训练班于 1938 年 3 月开学，机械班经过 1 年半的学习，完成航空维修理论学习和实际操作训练，于 1939 年 9 月毕业，分配到盛世才航空队任机械员。飞行班经过 4 年多的艰苦学习和训练，完成了航空理论学习，掌握了苏制乌 -2 型初级教练机基本驾驶技术和埃儿 -5 型侦察轰炸机的驾驶技术和战术课目，其中 9 名学员还完成了依 -15 和依 -16 型战斗机的部分战术课目，平均每人飞行约 1000 个起落、300 小时，飞行技术达到了作战水平，于 1942 年 4 月毕业 22 人。毕业后，全部留在盛世才航空队，继续巩固、提高飞行技术。1942 年，抗日战争处在艰难阶段，蒋介石加紧拉拢盛世才，盛世才认为苏联、中共靠不住，遂转向反共亲蒋，投靠蒋介石。9 月，盛世才将我党在新疆学习航空的人员全部逮捕，关押长达 4 年之久。1945 年抗日战争胜利后，国共签订《双十协定》，明确释放除汉奸以外的一切政治犯。在党中央的积极营救下，1946 年 6 月，时任国民党军事委员会西北行营主任兼新疆省主席的张治中，将非法关押的我方人员全部释放。航空队 31 人获救，回到延安。这批我党派到盛世才航空训练班学习的航空骨干终于保存了下来。

延安时期创办的航空学校。1938 年 8 月，中共驻新疆代表邓发同志告知党中央，盛世才准备再办一期飞行班。于是，党中央又从延安选调了一批同志赴新疆，准备进航空训练班第 4 期飞行班学习。同时将从苏联学习回国路过迪化的常乾坤、王弼同志留下，准备担任教官。后来，盛世才改变主意，不再办飞行班。党中央决定将这些同志组

织起来，在我党驻新疆办事处开办了 1 个航空理论训练班，组织大家学习航空理论，等待进盛世才航空训练班学习的机会。等了近 1 年，看到已没有希望，就将该班撤回延安。随着来到延安的航空技术人员逐渐增多，为了储备航空骨干，王弼、常乾坤等同志向党中央建议，将来到延安的航空技术人才集中起来，筹建航空学校。党中央采纳了他们的建议，于 1941 年 1 月，中央军委决定成立第 18 集团军工程学校（即航空学校），任命王弼为校长，丁秋生为政治委员，常乾坤为教务主任。确定学校的任务是培养航空机械工程人员。 3 月，工程学校正式成立，校址设在陕西省安塞县，招收学员 100 多人。教学安排先补习数学、物理等文化基础课，然后再学习航空理论。后来由于苏德战场形势紧张，苏联政府答应援助的飞机送不来，又时逢抗日战争进入艰难阶段，延安总部机关实行“精兵简政”，工程学校于当年 10 月撤销，改为工程大队，并入“抗大”第三分校。后来抗大第三分校改编为延安军事学院，工程大队改编为军事学院第三大队。他们除进行航空理论教育外，还组织学员轮流到军械修理厂实习。 1943 年 2 月，延安军事学院与抗大总校合并，第三大队随之撤销。1944 年 5 月，中央军委决定在第 18 集团军总参谋部下成立航空组，王弼任组长，常乾坤任副组长。 1945 年 10 月，航空组人员奉命赴东北筹建航空学校。

二、创建东北民主联军航空学校

1945 年抗日战争胜利后，党中央根据国际国内形势，科学地预见了革命的进程，果断地作出决定，在东北建立 1 所航空学校，为不久的将来建立人民空军培养更多的航

空人才。党中央把这项光荣而艰巨的任务交给了党早期培养的航空骨干王弼、常乾坤等。毛泽东、朱德、刘少奇、周恩来等中央领导亲自接见了王弼、常乾坤，并指出：在东北创办航空学校是党和人民创建航空事业的开端，是为建立人民空军作准备，无论如何要把它办好。1945 年 9 月、10 月间，王弼、常乾坤等 30 余名航空技术干部带着党中央的重托，分两批赴东北筹建航校。

收编日本航空大队。日本政府宣布无条件投降后，原驻扎在沈阳奉集堡地区的日本航空大队 300 余人，抛弃飞机器材，逃往辽宁省本溪连山关以西山区。东北民主联军总部（以下简称东总）派人向他们宣传共产党、东北民主联军优待俘虏的政策，指出：只要放下武器，就可以保证他们的生命安全，并给于工作。由于形势所迫，别无出路，在该大队大队长林弥一郎的率领下，于 1945 年 9 月底归降东北民主联军，并表示愿意为我出力。“东总”遂将这个日本航空大队改编为东北民主联军航空队，任命蔡云祥为航空队队长，黄乃一为政治委员，刘风为副队长。田杰、陈明秋及随后到达东北的顾磊、白平、姚峻、李熙川等也参加了航空队工作。航空队开始驻扎在沈阳，随后转移到通化。我党收编的这支日本航空大队中的日本留用人员，经过我党的教育，在东北老航校的建设中发挥了重要的作用（根据我国政府的安排，1953 年，留用的日军人员全部回国。他们中的许多人回国后，继续为中日友好做了大量工作。）。

加强对筹建航校的组织领导。1945 年 11 月中旬，东北局和“东总”为了进一步加强对东北地区航空工作的领

导，组成了以伍修权为主任委员，黄乃一为秘书长，刘风、蔡云祥、林弥一郎（中文名林保毅）等人为委员的航空委员会。其任务是组织在东北各地搜集航空器材，赶修飞机，筹建航校，并研究提出选调学员的条件和方案，开展招生工作。航空队移驻通化后得到扩充，抗日军政大学山东分校和通化炮校选送来 100 多名学员参加了创建航校的工作，起义人员白起、何健生、吉翔、陈静山、秦传佳等也先后到达东北，被分配到航空队工作。随着航空队的队伍扩大，1946 年 1 月 1 日，“东总”将航空队改编为航空总队，任命“东总”后方司令部司令员朱瑞、政治委员吴溉之分别兼任航空总队总队长和政治委员，常乾坤、白起、林保毅任副总队长，黄乃一、顾磊任副政治委员，白平任政治部主任。航空总队健全了组织，加强了领导，明确了中心任务就是抓紧筹建航空学校。

搜集航空器材。根据党中央和东北局的指示，建校人员分头到东北各地搜集飞机、器材。日本投降后，东北各地机场遭到了严重的破坏，营房破烂不堪，场道凸凹不平，更无一架完好的飞机，各种专用车辆和航空器材像破铜烂铁一样，散在各地。当时局势又很混乱，日伪残余势力尚未肃清，铁路交通时断时续，这给搜集飞机、器材带来了很大的因难。为了创办航校，大家克服困难，跑遍了东北的所有机场，在当地人民政府、农村工作队和广大人民群众的大力支援下，他们将散落在各地的破旧飞机、轮胎、仪表、发动机、油料等，硬是用人拉、肩扛、马车拖，一件一件地运了回来。在短短几个月时间里，搜集各型破旧飞机 120 余架，发动机 200 余台，仪表 100 多箱，

油料近千桶，还有不少其他航空器材。并很快修好了十几架飞机，为航校的建立和进行飞行训练创造了物质条件。

航空学校正式成立。经过近半年紧张艰苦的筹备，各项工作基本就绪，我党我军第 1 所航空学校——东北民主联军航空学校于 1946 年 3 月 1 日，在航空总队的基础上，于通化正式成立。朱瑞兼任校长，吴溉之兼任政治委员，常乾坤、白起任副校长，王弼、黄乃一、顾磊任副政治委员，蔡云祥任教育长，蒋天然任副教育长，白平任政治部主任，林保毅任校参议兼飞行主任教官。 10 月，免去朱瑞、吴溉之的兼职，任命常乾坤为校长，马文为第一政委，王弼为第二政委，白起为副校长，黄乃一为政治部主任。1947 年 2 月，刘善本从延安到达通化，也被任命为副校长。航校设政治部、校务处、训练处、机务处、供应处和学员大队等机构，全校共 631 人，有各种飞机 100 多架，其中 37 架经过修理后可以使用。

严格条件，精选学员。从建校开始就十分注重入校学员的条件。经中央军委批准，航空学校接收学员的条件定为：一是政治可靠，历史清楚，最好是党员；二是劳动家庭出身或贫苦知识分子出身；三是身体健康，五官正常，无任何疾病；四是文化程度在初中二年以上；五是年龄在 18 至 24 岁之间；六是有过部队生活锻炼。据此， 1954 年 12 月，航校从山东“抗大”分校选调了林虎、张积慧、徐登坤、吉世堂、孟进、侯书军、韩明阳、高月明、牟敦康、李宪刚等 105 人，从炮兵学校选调 5 人，这是航校选调的第 1 批学员，他们也参加了航校的筹建工作。 1946 年 6 月，又从山东抗大分校选调王海、邹炎等 6 人；11 月又

从新四军选调郭浩、张执之、杨扶真、姚长川等 100 人入校，并与延安选调来的刘玉堤、吴元任、马杰三、孟力、李汉、龙定燎等编成两个飞行班、 1 个机械班。

战胜困难，开展训练。正当航校成立，准备开始飞行训练时，国民党挑起内战，向东北大举进攻。国民党空军频繁轰炸通化机场，企图把刚刚建立起来的航校扼杀在摇篮里。“东总”决定，为了保存实力，避免损失，航校于 4 月下旬向牡丹江转移。牡丹江机场在日伪时期就遭到严重破坏，跑道满是弹坑，营房也只剩下空架子。面对一片废墟，全校人员一齐动手，整修残破的机库，填平跑道弹坑，修建营房，兴建教室、仓库和各项训练设施，使航校的教育训练很快得以开展。按照飞行训练的基本规律，学习飞行首先要飞初级教练机，然后再飞中级教练机和高级教练机。而当时航校只有一些日制“九九”式高级教练机还勉强能用，按常规根本无法训练。校党委研究决定：打破常规，越过初、中级教练机，直上“九九”式高级教练机。针对“九九”式高级教练机的特点，校党委广泛发动群众，出主意，想办法，采取了加强地面准备，反复进行座舱实习，在教学中着重掌握起飞、着陆要领，严格进行考核，确有把握再放单飞等措施，终于闯过了直上高级教练机的难关，开创了前人没有走过的飞行训练的新路子。开训不久，又出现汽油短缺无法补充的问题，眼看训练无法进行下去，有的同志提出用酒精代替汽油，校党委采纳了这个建议。通过查阅资料，进行分析试验和地面试车及空中试飞，取得了成功，闯出了以酒精代替汽油的新路子，使训练得以继续进行。在训练期间，为防国民党飞机

需要全本请访问 www.ertongbook.com

的突然袭击，航校学员只能分成早、晚班轮流飞行，飞机要经常疏散伪装，训练场地也频繁地转移。紧张的训练和不断的转移，使陈旧的飞机器材更加陈旧不堪，地勤人员夜以继日地加强对飞机的维护，想方设法延长飞机的使用寿命，保证飞行安全。飞机螺旋桨和轮胎不够用，他们就把着陆飞机的螺旋桨和轮胎拆下来，再装到另一架准备飞行的飞机上飞；没有充气设备，就用自行车气筒给飞机轮胎打气。训练中，飞机没有无线电，无法进行空地通话联络，就规定一些信号示意；缺少飞行帽就轮换着戴；没有航空地图，学员们就按普通地图自己描画；飞机上没有时钟，学员们就把闹钟绑在腿上。航校全体同志团结奋斗，克服了前进道路上的重重困难，保证了飞行训练的实施。

刻苦学习，终成栋材。1946年5月，航校转至牡丹江后，为了迅速培养一批教学骨干，航校领导决定，将过去学习过飞行的同志组成飞行教员训练班，将学习过机械的同志组成机械教员训练班，由留用的日本人担任教官，加紧训练，培养成为航校的教员。在飞行教员训练班飞行期间，两个飞行班和1个机械班的学员开始了理论学习。航校初建，既无成熟的理论教员，又无现成的教材。为了适应教学的需要，航校组织全校所有学过航空理论和技术、能够担任教学的人员，边编写教材，边进行教学。学员文化程度低，掌握航空理论有困难，教员就利用报废的发动机、飞机进行形象化教学。学员们勤学苦练，废寝忘食地刻苦学习，经过一段时间的紧张突击，终于克服了文化程度低的困难，掌握了与飞行有关的航空理论，为飞行训练打下了基础。1946年7月，飞行第1期甲班学员开始了飞

行训练。1947 年 2 月初，在新疆学习航空的人员也被派到了航校，他们经过教员训练班短期恢复技术之后，充实到航校各级领导和教学岗位。由于飞行教学力量增强，1947 年 5 月，飞行第 1 期乙班也开始了飞行训练，航校的教育训练全面展开了。1948 年 9 月，飞行第 1 期甲班毕业 12 人，乙班毕业 31 人。机械班 1946 年 2 月开训，1948 年 4 月毕业 40 人。他们成为我党我军第 1 所航空学校毕业的首批飞行和机械干部，成为航校的骨干和建设人民空军的栋梁之材。

制定正确的办校方针，航校训练取得丰硕成果。航校自成立以来，一直在动荡不定的战争环境中建设和发展。为了办好航校，在“东总”领导下，提出了正确的办校方针和人事政策。在办校方针上明确了在航空器材、油料极端困难的条件下，要千方百计地改进方法，埋头苦干，用有限的器材、油料培养出较多的有组织领导能力、初步掌握航空技术的骨干，为建设人民空军奠定基础。在人事政策上，明确了要充分发挥共产党员、革命干部的模范带头作用，争取、团结、教育和改造各类旧人员，尊重和珍惜技术人才，充分发挥他们的技术专长。对起义人员，政治上信任，工作上大胆使用，使他们有职有权。对收编留用的日军人员，生活上优待，人格上尊重，工作上严格要求，思想上尽力帮助。1946 年 7 月和 1947 年 2 月，“东总”参谋长刘亚楼两次到航校视察工作，指示航校要用有限的飞机和汽油培养我们自己的干部，要早出和多出人材，为建设空军准备骨干。1947 年 9 月，“东总”对航校领导班子作了充实和调整，任命“东总”参谋长刘亚楼兼

航校校长，东北军政大学副政治委员吴溉之兼任航校政治委员，常乾坤任副校长，王弼任副政治委员，薛少卿任副政治委员兼政治部主任。 11 月，航校进行了整编，把我党早期培养的航空人员安排到学校的各级领导岗位上。年底又开展了以“三查三整”为内容的整党整军运动，在全校人员中进一步明确了办校方针、干部政策以及对日军留用人员和汪伪起义人员的政策。通过整顿，航校的面貌发生了很大的变化。在此基础上，航校重新提出了选调航空学员的条件，修订了《考试制度暂行规定》、《淘汰与停飞暂行条例》,颁发了《飞行条令》、《放单飞规则》、《关于飞机失事规定》，编译了多种教材，使训练工作逐步走上正轨。1948 年东北全部解放，航校条件有了改善，环境也比较安定，航校的训练也有了很大的发展。飞行第 1 期甲、乙班和机械第 1、第 2 期毕业后，又开设了第 2、第 3 期飞行班和第 3、第 4 期机械班，还开办了场站班、通信班、气象班、仪表班，在校学员达到了 320 余名。1949 年 5 月，航校改名为中国人民解放军航空学校。从 1946 年 3 月建校到 1949 年 9 月，3 年半时间，航校共培养各类航空技术干部 560 名，其中飞行员 126 名，机务人员 322 名，领航员 24 名，场站、气象、通信、参谋人员 88 名。东北老航校取得了丰硕的成果和丰富的办校经验。

三、战争年代航空教育的历史贡献

我党早期培养的一批航空人才，在创办航空学校和创建人民空军中发挥了重要的骨干作用。曾在孙中山创办的广州航空学校学习，后又被送到苏联深造的常乾坤以及在苏联学习航空的王弼、刘风等，都参加了筹建东北老航校

和创建人民空军及创办第一批航空学校的工作。常乾坤曾任东北老航校校长、中央军委航空局局长、空军副司令员。王弼曾任东北老航校政治委员、中央军委航空局政治委员、空军副政治委员。刘风曾任第二航空学校校长。在国民党新疆航空队学习过航空的干部，在东北老航校的建设中，承担了飞行、机械的教学任务及重要部门的领导工作，发挥了骨干作用。人民空军组建第一批航空学校时，他们大多成了航空学校的各级领导。在人民空军建设和发展中，他们也作出了重要的贡献，多数都担任了空军军以上领导职务。东北老航校培养出来的航空人才，有的成为新中国成立后创建第一批航空学校的骨干，有的经改装训练，成为新组建的航空兵部队的骨干，在抗美援朝战争、人民空军建设和发展中发挥了骨干作用，作出了重要贡献。

我党创办的东北老航校所取得的办校经验，指导新中国成立后迅速地组建了第一批航空学校。新中国成立后，参加筹建航空学校的同志，继承和发扬了东北老航校团结奋斗、艰苦创业、勇于献身、开拓进取的精神，克服重重困难，仅用 50 多天时间，就完成了 6 所航空学校的创建任务，保证了顺利开学。在开始教育训练后，为了适应战争的需要，加速多出飞行人员，运用了东北老航校直上高教机和用酒精代替汽油训练的闯劲，实行了突击速成训练。在学员多、教员少、时间紧、任务重、飞机器材不足的情况下，发扬了东北老航校迎着困难上的韧劲，终于按期或提前完成了训练任务。在继承东北老航校办校经验的基础上，通过消化、吸取苏军的办校经验，不断总结自己

的经验，在很短的时间内，实现了独立自主地办航校，使空军院校教育训练走上健康发展的道路。

我党在战争年代所进行的航空教育，为新中国成立后创办航校和创建人民空军奠定了正确的发展道路。在战争年代，我党想尽各种办法培养航空人才，千方百计保护和重视人才的思想，成为新中国成立后空军院校建设的一项重要政策贯彻下来，尊重知识、尊重人才成为空军的一个传统，这一点对高技术军种的空军来说尤其具有重要的意义。在创办老航校的过程中，我党广泛利用各方面的力量，团结一切可以团结的人，调动一切积极因素的做法，也成为一条宝贵的经验，新中国成立后在创办第一批航校和以后的院校及空军建设中我们继承了这一做法，团结、教育、改造了一大批投城、起义、留用的国民党旧人员，充分发挥了他们的一技之长，为院校和空军的建设也作出了贡献。战争年代我们没有空军，是在陆军基础上创建的东北老航校，继承的是人民军队的光荣传统，这也为新中国成立后确立在陆军基础上建设空军指明了正确的方向。

我党早期的航空教育准备和创办东北老航校的历程，是空军教育发展史上辉煌的一页，是留给后人的一份宝贵的财富。所有参与这一壮丽事业的先行者们，无愧是新中国航空事业和人民空军的开拓者和奠基人。早期所进行的航空教育及创办的东北老航校不但为人民空军建设和发展培养了一批骨干力量，而且积累的办校经验，形成的优良传统和作风，探索的发展道路都具有重要的现实意义。东北老航校奠定了空军院校教育训练发展的基础，成为人民空军和空军院校的摇篮。

第一章　新中国成立初期
——创建空军首办航校

（1949～1953）

新中国成立初期，国家开始恢复经济和进行土地改革。人民解放军面临着准备解放台湾和沿海岛屿，完成祖国的统一；参加抗美援朝作战，保家卫国；打击国民党空军对大陆的袭扰，保卫人民生命财产安全的重要任务。为此，党中央提出了必须建立一支强大的人民空军。

建设空军，首要的任务是培养飞行人员和航空技术人员。完成这项任务，有两种途径：一是完全依赖外援，送到国外去培养；二是自力更生，自己开办航校进行培训，同时请一些外国专家帮助。人民空军选择了后一种途径。中共中央根据空军面临的作战任务，要求以最快的速度建立一批航校。在党中央和毛泽东、刘少奇、周恩来、朱德等中央领导的亲切关怀下，在苏联政府的援助下，在陆军和地方政府、人民群众的大力支持下，经过短期紧张的筹建，迅速建成了第一批航空学校。为打击国民党空军对大陆的袭扰和参加抗美援朝作战，又多次扩大了航校的培训规模。1953 年底，已经初步形成了培训歼击、轰炸、运

需要全本请访问 www.ertongbook.com