

抗战前后中共航空事业述略

● 潘银良

建国 46 年来,中国的航空事业有了飞速发展。现在我国不但有了一支强大的人民空军和海军航空兵,民航事业也日新月异,而且有了自己的航空工业、航空院校和航空科研等,构成了相当完整的航空体系。

中国人民航空事业的发展,是和中国共产党一贯重视航空事业分不开的。早在第一次国共合作期间,就选送了王弼、常乾坤等人去苏联学航空了,他们是中共培养的第一批航空事业的领导骨干。在第二次国内革命战争时期,虽然革命斗争环境异常艰苦,党仍不断派人去苏联学习航空。1935 年 9 月,从苏联东方大学和列宁学院的留学生中,选送刘风、王琰、王春、李凡等 7 人去苏联第三航空学校学习,他们是中共培养的第二批航空学习骨干。如果说,抗战前多次派人去苏联学习航空还只是中共航空事业的萌芽的话,那么抗战期间则是中共航空事业的初创阶段,抗战胜利后则为新中国的人民航空事业奠定了基础。然而,有关中国近代航空史方面的各类著述却极少提及中共在抗战前后创办航空事业的这段历史,历史学界对此亦不够重视。

有鉴于此,笔者试对抗战前后的中共航空事业作一粗浅的概述,以期抛砖引玉。

一、新疆航空队的创建与磨难

新疆航空队是陈云创建的“由中国共产党领导的第一支航空队”(新华社 1995 年 4 月 16 日电《陈云同志伟大光辉的一生》)。那么,陈云是如何创建这支航空队的呢?这还得从西路军说起。1937 年春,中国工农红军西路军在河西走廊失败后,奉中央指示向新疆进发。4 月,党中央委派刚从苏联回到迪化(今乌鲁木齐)的陈云任新疆党代表。5 月初,陈云和滕代远将西路军余部 400 余人接到了迪化,对外称“新疆督办公署新兵营”。

当时,掌握新疆军政大权的军阀盛世才为了建立自己的独立王国,狡猾地实行“亲苏联共”政策。抗战爆发后,中共在苏联帮助下与盛世才建立了抗日统一战线,并决定让西路军余部留在新疆,在陈云领导下学习政治、文化和军事技术。1937 年 10 月,陈云决定抓住时机,建立中共自己的第一支航空队。据吕黎平在《星光照西陲》一书中回忆,陈云曾对他说:“空军是很复

杂的技术兵种,要建立自己的空军,必须及早培养人才。我想,我们可以利用新疆的统战环境,借用盛世才的航空队,为我党培养一支既会驾驶飞机,又会维护、修理的航空队伍。”陈云的这一设想获得了苏联顾问的支持,盛世才当时亦不便反对。

于是,陈云便从新兵营物色了30名年轻干部,在自己奉命回延安前将他们推荐给了接替自己任党代表的邓发。最后,邓发选定了吕黎平、陈熙、安志敏、金生、方子翼、丁园等25人。陈云于同年11月回到延安后,又从抗大和摩托学校挑选了严振刚、方华、方槐、彭浩等19人去新疆学航空。陈云在接见他们时勉励说:“你们将是第一批红色飞行师,是红色空军第一批骨干。不要怕文化低,不要怕人家看不起,要有坚强的毅力,刻苦学习,一定要把技术学到手;要搞好团结,遵守纪律,保持党的荣誉。”

1938年初,中共领导的新疆航空队正式组成,共43人(1人因病未入队)。他们只有小学文化水平,因而经常遭到盛世才手下的人讽刺挖苦。为了给党争口气,他们凭着共产党人特有的毅力勤学苦练,航空理论课和实际操作课的成绩均好于具有高中文化水平的盛世才的学员。1939年9月,周恩来路过新疆时接见了航空队飞行班班长吕黎平和机械班班长严振刚,并十分高兴地说:“陈云同志做了件很好的事。将来建设我们自己的空军,有骨干,有种子了……你们40位同志,既有会飞行的,又有搞机械的,一旦有了飞机就能形成战斗力。党中央对你们寄予很大的期望。”

皖南事变和苏德战争先后爆发以后,盛世才与蒋介石一拍即合,由亲苏联共转为亲蒋反共。为了取得蒋介石的信任,盛世才决定逮捕中共在新疆的工作人员。1942年7月10日,他先将正在高家户机场训练的中共航空队人员调回迪化南梁招待所。9月17日,又派人用“盛督办找你们谈话”的名义将他们拉到督办公署。“请谈话”是盛世才逮捕人的惯用手法,很多人一被“请去”便一去不复返了,所以当时在新疆广为流传着这么一句话:“天不怕,地不怕,就怕盛督办请谈话。”果不其然,就在这一天,包括中共航空队在内的大多数共产党党员均被捕了。

入狱以后,航空队人员一方面继续学习政治理论和文化知识,一方面又准备与盛世才作长期的韧性的斗争。盛世才失势后,蒋介石任命张治中任新疆省主席、屈武任迪化市市长。经周恩来、张治中、屈武等人多方营救,幸存下的31名航空队人员与被关押的其他共产党员一起,于1946年7月顺利返回了延安。经过审查,党中央认为他们都是好同志,不久便派他们赴东北参加了创建中共第一所航空学校的工作,他们为党培养了大批航空人才。解放后他们中的4人分别担任了4所航空学校的校长(当时共有7所航校);在抗美援朝战争及保卫祖国领空的战斗中,新疆航空队的同志都作出了应有的贡献。因此有人将这支由陈云创建的中共第一支航空队称之为中国人民航空事业的“母机”。

二、延安航空学校的筹办与变迁

1940年前后,党派去苏联学航空的王弼、常乾坤、刘风、王珪等人途径新疆回到了延安。这时,抗日战争正处于相持阶段的困难时期。党中央高瞻远瞩,从夺取抗战胜利的战略出发,决定在他们主持下,利用苏联的援助,在延安成立航空学校,为我军培养、储蓄航空及其他特种兵干部。

经反复研究,学校定名为“机械工程学院”,校址选在安塞县,学员选自我敌后各部队年轻、身体好、文化素质较高的连排级干部。经过几个月的筹备,在安塞县山沟杏子河畔的一个农村

土窑洞里正式成立了“延安机械工程学院”。校长王弼，政委丁秋生，教育长常乾坤。此外还调了一些文化程度高的学过航空的干部组成高级班兼任文化课教员，在安塞分别编写了数理化与语文等文化课教材。刘风、王琏在苏联学的是飞行，故负责飞行训练课，拟开设航空概论课。陆续调来的学员共有百十人左右。机场初步选定在延安经小便沟到安塞的路上，那里是一片开阔地带，两边山头也较低，地势平坦。

正当学校积极准备等待苏联物资器材和教员到来时，不料苏德战争爆发了。中共中央立即发来指示：“苏德战争爆发，现在苏联没有精力帮助我党建立航校，当前只有收缩和储备技术干部，积极为技术训练创造条件，等待时局的发展和变化。”于是，1941年9月间，学校撤离安塞，缩编为“工程队”，回到延安清凉山，合并到抗大三分校，编为抗大三分校一大队三队（一、二队为俄文队）。原校长王弼改任抗大三分校训练部工程科主任，专门负责工程队的教育工作。原教育长常乾坤改任一大队大队长。三队队长初为陶铁英，后为刘风；政治指导员则是刘端祥。

1942年初，抗大三分校撤销，成立延安军事学院。工程队便又从清凉山搬到宝塔山下的山沟里，直属学院领导，按文化程度分三个区队教学，设置数学、物理、语文、英语等课程。工程队政教合一，全部由王弼负责，培养目的是为未来空军和陆军特种兵准备干部。

不久，延安军事学院又撤销，迁至绥德与敌后回来的抗大总校合并。工程队则一分为二，一部分留延安编入俄文队，后与军委翻译处、编辑处合并为俄文学校；另一部分则去绥德。

在组建工程学校和工程队的过程中，我党十分重视政治思想工作。针对有些学员因记挂前线抗战而无法安心学习的状况，王弼经常对学员们说：“在这样紧张的战争形势下，抽调干部到后方学习文化是很不容易的。中央的决策是英明的，只有在抗战的相持阶段，储备干部，培训干部，为建立和发展我军技术军兵种准备干部，提高我军的战斗力，才能为抗战胜利创造条件。学习就是为着抗战的胜利。”

延安航空学校虽然因苏德战争的爆发仅停留在筹办阶段，但缩编为工程队后，虽屡经变迁，学员学习依然相当努力，成绩也很显著。大多数学员后来在我军合成诸军、兵种建设中都成为主要骨干，少数还成为师、军级以上的将领。

三、延安飞机场二三事

国民党在延安曾留下了一个老机场，1944年，中共中央决定扩建这个机场为我所用。毛泽东、朱德等中央领导人以及党、政、军干部和工农群众都参加了延安飞机场的扩建工作。同年底，机场扩建工作竣工，建成砂石跑道二千米。与此同时，建立了管理机场的机构，即在延安卫戍司令部设置机场勤务股，股长为油江，业务上隶属总参航空组。总参航空组是中央为航空事业的创办而设立的专职机构，由王弼任组长，常乾坤任副组长，刘风、王琏任参谋。勤务股指挥负责保卫党中央的教导二旅一团的一个连驻守机场，维护、管理和警卫机场，接收和发送在延安起降的飞机。

当时美军在延安驻有一个观察组，因而常有美军飞机来往。1945年8月中旬，苏联亦曾从东北派了一架飞机送中共干部曾克林回延安向中央汇报东北情况，并接陈云、彭真、伍修权、叶季壮、段子俊等领导人去东北。8月20日，延安飞机场还接待了一架汪伪政权内前来投诚的专机，并将这架飞机编为820号。

8月下旬,延安召开庆祝抗战胜利大会,打算进行飞行表演。王弼请示叶剑英总参谋长后,找到管理美军观察组的杨尚昆,杨尚昆指示黄华从美军观察组那里弄来二桶汽油、一桶滑油。开会那天,820号飞机沿山谷飞行,在会场上空盘旋撒传单。延安军民第一次看到自己的飞机,会场一片欢腾。飞机飞到哪里,哪里就欢呼鼓掌:“八路军有飞机了!”消息象长了翅膀似的,很快便传遍了陕甘宁边区。此后几乎每天都有人络绎不绝地赶到延安飞机场来看飞机。

8月27日,美国大使赫尔利、国民党代表张治中乘专机来延安接中共代表赴重庆谈判,专机也降落在延安飞机场。28日上午10点多钟,毛泽东、周恩来、王若飞在中央领导同志的陪同下来到机场,人群中立即响起口号声、欢呼声。11点左右,3人登上飞机。毛泽东站在机舱门口,挥动着博士帽,向欢送群众告别。飞机随即升上万里碧空,朝重庆方向飞去。10月10日晚,任弼时通知机场总指挥油江,负责迎接毛东等人返回延安。油江仅以一个连的兵力,把几万群众的欢迎场面组织得有条不紊。11日下午1点半,毛泽东等人由张治中陪同乘专机飞临延安机场上空。油江引导飞机着陆,停在欢迎群众的前面。机场工作人员和欢迎群众见毛泽东安全归来,欣喜若狂,欢呼声不绝于耳。

四、晋察冀军区航空站始末

抗战胜利后,中共中央决定由延安派人赴东北建立航空学校。1945年9月,王弼、刘凤、蔡云翔、陈明秋等人乘坐820号飞机飞临热河上空时因迷航只好迫降。王弼遂留在张家口,奉命筹建晋察冀军区航空站,并任站长。这时,我党已接收了张北、灵丘2个机场和张家口的2个机场,但仅有2架飞机,另有一批航空器材、航空油料,以及几十名日俘机务人员。不久,延安飞机的总指挥油江来到张家口后,王弼鉴于自己必须赴东北,便请示聂荣臻、任弼时等,任命油江为航空站第二任站长,并截留了赴东北人员中的徐昌裕、吴元任、熊焰等人以充实航空站的力量。

航空站直属晋察冀军区司令部(聂荣臻为司令)管辖,下设场务科修理厂等。航空站的主要任务是:管理张家口市郊的大、小2个飞机场,大机场由油江直接管理,小机场场长邱一适,负责收放过往飞机;维护机场,保管飞机、航空器材和油料等;培训航空干部。全站起初共有八、九十人,后来军区又选送了秦珩、林剑、孟力、张学江、陈燕等一批人。

在航空站的三大任务中,最主要的是为党培养航空人才。主要开设飞行原理、飞机和发动机的结构和作用、汽车驾驶技术等课程,由徐昌裕、胡华钦、邱一适、油江等人主讲,有时也让日军战俘中的技术人员讲课。实际操作课主要是利用接收的器材实习,如:开动发动机、分解各种仪表和附件、动手检查飞机等。至1946年7月,油江向聂荣臻司令员建议,送一些同志到东北航校,比留在航空站作用大。于是徐昌裕、熊焰、胡华钦、孟力、马杰三等人及日俘飞行员长谷川去了东北。

晋察冀军区对航空站很重视。当时美军、国民党、共产党在张家口有一个三人小组,经常有飞机到张家口,到大同、呼和浩特的飞机也要在张家口中转。三人小组中我党的代表赵尔陆经常到小机场指导工作。航空站各机构还多次成功地击退或揭露了国民党飞机的偷袭活动,使三人小组中的美方、蒋介石代表时常陷于被动与尴尬之中,为我党在反对国民党发动内战的斗争中争取主动作出了一定的贡献。

不久,张家口形势急剧恶化,航空站只好全力转移。1946年10月12日,中共在张家口的

党、政、军机关都撤走后，聂荣臻司令员下令：“撤退已经最后完成，立即破坏机场。”至凌晨4点左右，航空站人员完成了破坏任务，这时敌人已迫近张家口，航空站在撤退时，把汽油、航空器材、修理厂的机器和飞机都及时安全地转移到了根据地，人员也没有损伤。至此，晋察冀军区航空站完成了它的历史使命。

五、东北航校的创办与成果

东北航校是中共创办的第一所真正的航空学校。它的创办，是抗战前后我党重视航空事业的必然结果。1945年9月，王弼留在张家口组建航空站时，刘风、蔡云翔等人则改由陆路赶赴东北。当他们到达沈阳向民主联军总部报到时，中共中央派往东北局的主要领导人彭真、陈云、叶季壮、伍修权等也刚抵沈阳。伍修权立即指示刘风负责向苏军司令部交涉接收日本飞机和其它航空器材事宜。与此同时，延安又组织了两支航空队前往东北；由汪精卫空军起义的白起、何健生等也从扬州启程赴东北。

东北局获悉中央关于在东北创办航空学校的决定后，根据当地具体情况对建校方针、原则和具体步骤作了重要指示，又从干部、器材、物资等多方面予以支持，并且打算条件许可时，创建东北民主联军航空队。为了加强对筹建工作的领导，东北局于1945年12月成立了航空委员会，伍修权任主任委员，王弼、常乾坤、刘风等人任委员。

就在这时，苏联因怕得罪美国，同意国民党军队进驻沈阳，要求中共一切机关和部队撤离沈阳。1945年12月底，负责筹建航空学校的人员只好带着航空器材转移到通化。东北局和民主联军总部决定由通化军分区司令员朱瑞、政委吴溉之领导筹建航校的工作。不久，又从东北局调来三、四十名干部，招收了近2个班的战士，搜集了十几架能飞的飞机和20多架暂不能飞的飞机，建立了临时飞机修理厂。这时办学的初步条件业已具备，尔后又从刚迁到通化的山东抗大分校挑选了100多人作为航校的第一批学员，从胶东、冀东老解放区的中学生中又选拔了一些学员，成立了一个教导队（编入新来的学员）、一个领航班和一个民航队。

正当积极准备成立航空总队的时候，1946年2月3日，国民党特务阴谋组织通化暴动。通化军分区司令部及时粉碎了暴动阴谋，对人员进行审查后，于1946年3月1日正式成立了航空总队，总队长朱瑞、政委吴溉之、副总队长为常乾坤、白起。航空总队虽然未正式命名为航空学校，但已经开始进行航空理论的教学和飞行训练了，故中共创办的第一所航空学校至此已具雏型。

随着战局的变化，东北局和民主联军总部转移到子梅河口。1946年5月，航空总队也向北转移到牡丹江。6月1日正式成立了东北民主联军航空学校，校长常乾坤，政委王弼，教育长蒋天然。至此，中共创办第一所航空学校的目标实现了。不久，蒋介石挑起全面内战，东北战局恶化，航空学校奉命迁往中苏边境城镇东安（现密山县城）。

随着形势的发展和航校的不断壮大，学校的领导班子和组织机构也在不断调整、充实。至1947年5、6月间，东北民主联军参谋长刘亚楼兼任校长，副校长为常乾坤，政委吴溉之，副政委王弼。下设政治部、机务处、训练处等机构。学校里不仅有空勤训练队，也有地勤训练队、气象和机械维护人员，以及飞机修理厂和机械厂。

当航校几经转移到达东安时，能飞的飞机只有几架了，有30多架等待修理。于是，干部和学员们舍生忘死搜集航空器材，千方百计修复了很多飞机。与此同时，从未间断过理论学习和

飞行训练。因此,办学条件虽然异常艰苦,但乃培养了一大批航空人才和特种兵干部。

1948年11月,辽沈战役胜利结束后,航空学校的一部分干部和学员根据上级指示随军南下,到长春、沈阳等地接收国民党的机场、设备和航空器材。航校校址也由东安迁回牡丹江,后又迁到长春。我军进关时,航校又派方华、吕黎平等随军赴北平接收国民党空军南范机场的飞机和器材、设备。北平解放后,航校的一部分干部留下,另一部分干部、学员又奉命随军南下,向华东、华南、西北、西南进军,去接收国民党留下的航空设施和飞机、器材等物资,一路上到处撒播人民航空事业的种子。航校的骨干力量先后成立了华北军区航空处、华东军区航空处及东北修理总厂。东北修理总厂和南下人员接收的其他工厂奠定了建国初期组建航空工业六大厂的基础。

总之,东北航校从1946年3月在通化正式建校,到北平解放只有近3年的历史,但在中国人民航空事业的发展历程中却留下了不可磨灭的功绩。

抗战前后中共航空事业的发展历史表明,中国共产党非常重视因时制宜、因地制宜地发展自己的航空事业,这为新中国的人民航空事业的迅猛发展提供了宝贵的历史经验,打下了牢固的基础。这与旧中国历届政府依赖外国却收效甚微的状况形成了鲜明的对照!

主要参考资料:

- ①新华社1995年4月16日电《陈云同志伟大的一生》,见4月17日各大报刊。
- ②吕黎平《星光照西陲》。
- ③中共乌鲁木齐市委党史资料征集小组《中国工农红军西路军总支队“新兵营”在新疆》。
- ④《新疆冤狱始末》,中国青年出版社1990年版。
- ⑤欧阳如华《新疆航空队始末》,见《中共党史资料》第9辑,1984年。
- ⑥熊焰《从延安到东北》、油江《延安飞机场和晋察冀军区航空站》、金生《新疆航空队学习始末》,见《航空工业史料》(内部发行),1983年1月。
- ⑦张钟林、孟赤兵《我党创中的第一所航空学校》、金生《东北航校的片断回忆》,见《航空工业史料》第2辑,1983年8月。
- ⑧刘端祥《忆王弼同志在延安抗大三分校工程队》,见《航空工业史料》第3辑,1983年12月。
- ⑨黄乃一《老航校诞生前后》,见《中共党史资料》第3辑,1985年。
- ⑩常乾坤:《第一所航空学校》,《星火燎原》第8辑1982年8月。
- ⑪《伍修权同志回忆录(二)》,见《中共党史资料》第2辑,1982年。