

雄鹰从黑土地上起飞

——东北民主联军航空学校建设三部曲

马今

沈阳航空队： 汇聚四方人才、搜集八方航材

经历长期革命战争的洗礼，中国共产党把早日建立空军摆上议程。早在第一次国内革命战争时期，就选派干部到孙中山创办的广州航校和苏联学习航空；第二次国内革命战争时期再次派人到苏联学习航空；抗日战争时期，利用与新疆军阀盛世才的统战关系，从一、二、四方面军中选派40余人到新疆学习航空，还派干部考入国民党的航空学校；在延安成立了机械工程学院和航空研究小组，在敌后抗日根据地抽调人员学习航空理论，培养准备了一批航空人才。但是，由于战争环境的残酷，不具备建立航校和空军的条件。

日本投降后，中共中央科学地预测到抗战后期发展的方向，决定争取东北，建立巩固的东北根据地。同时，预见到日本在东北盘踞多年，会留下一些机场、航空工厂和飞机，这对兴办航空事业是个有利条件。因此，中共中央决定把多年培养和储备的一些干部派到东北去，设法在东北创办一所航空学校，为建立人民空军培养人才。

1945年8月，刘少奇代表党中央对航空研究小组组长王弼指出：东北是日本侵华战争的主要基地，估计该地的航空器材很多，这是我党兴办航空事业的一个有利条件。因此党中央决定派一批航空人员去东北，为创办航校作准备。

9月，刘少奇对航空研究小组副组长常乾坤指出：到东北创办航校是件大事，是党和人民创建航空事业的一个开端，要有坚强的信心和决心，要有不屈不挠、百折不回的勇气和克服困难的精神，一定要把航校办起来，而且一定要办好。同月，任弼时对常乾坤说：中央要你们马上到东北去，设法创办一所航空学校，为的是给将来的人民空军建设培养技术骨干。这是个非常重要的任务，赤手空拳办航校会有许多料想不到的困难，遇到问题要随时请示东北局和东北民主联军总部。

从1945年9月至11月间，中共中央组织部从延安航空研究小组、抗大机械工程系、中央自然科学学院、俄文学校等单位先后选调30多名干部开赴东北筹建航校，他们多是中国共产党早年培养和储备的航空干部或具有一定技术专长的人员。9月初，从延安来的第一批航空技术人员中的刘凤、蔡云翔、林弥秋、田杰4人来到沈阳。



轮流用自行车打气筒给飞机轮胎打气

此刻，日本关东军第二航空师团第四练成飞行大队的大队长林弥一郎（日本陆军航空兵少佐）等300多人刚刚投降八路军。此次受降，八路军共接收了林弥一郎飞行大队各式飞机46架（能飞的只有16架）及各种器材和配件，17名飞行员、24名机械师、72名机械员，180多名地面保障人员。1945年11月初，刚刚成立不久的东北人民自治军总部派人接收这支日本部队，在其基础上使用奉集堡机场组织成立沈阳航空队。东北局指派选调的干部黄乃一与刘凤、蔡云翔、林弥秋负责航校工作，开始搜集航材、修理飞机。

11月14日，中共东北局成立航空委员会，委员会由任弼权（时任东北民主联军参谋长）、王弼、常乾坤、黄乃一、刘凤、蔡云翔、林弥秋等7人组成，任弼权任主任，黄乃一任秘书长，直接领导沈阳航空队，明确了沈阳航空队亟待开展的三项重要工作：一是组织人员赴南满各地搜集和修理飞机航材；二是初步确定办校任务、方针、招生、训练等问题；三是把起义人员、日本航空技术人员团结组织起来，按我军办法，实施管理教育，开展工作。

到1945年底，沈阳航空队发展到500多人，包括东总增派的20多名干部和警卫连、“8.20”起义的白起、何健生、于飞、张华、吉翔等起义航空人员，以及从抗大山东分校招收的109名航空学员，从炮校选调的5名学员。航空队搜集到飞机50余架（修复20余架）和一些航材汽油，组建了两个学生训练队和一个可执行紧急飞行任务的飞行队。

沈阳航空队出色地完成了收编日本航空队的艰巨任务，将其全部转化为航校建设急需的航空教员和机务技术人员，还汇聚了“8.20”起义的全部航空人员，这些技术精湛的航空人才都成为后来建设中国人民解放军第一所航空学校的重要技术骨干，以及人民空军建立和发展的重要力量。

沈阳航空队是中国共产党领导下的第一支真正的既有空勤、地勤人员，又有飞机和军机场，能执行飞行任务的航空队。沈阳航空队与另外两支边行军搜集航材的延安航空队共同完成了东北老航校创建的第一步！

1946年3月1日，中国人民解放军第一所航空学校——东北民主联军航空学校在吉林通化成立，这是中国共产党领导创办的第一所航空学校。

这里共培养出560名航空人才，其中飞行员126名。当年的空军司令员王海、空军副司令员林虎、

原北京军区空军司令员刘玉堤，以及曾经击落美国军队王牌飞行员乔治·安德鲁·戴维斯的张积慧等人都是从这里走出的，她为人民空军的建立准备了骨干，为新中国的航空事业奠定了坚实的基础，被誉为共和国航空事业的摇篮。



转场时，没有汽车，就用马车运输飞机和航材，此为当时的马车拉飞机运输队。

随着东北局势的发展和建校人员的增加，沈阳航空队在成立后的两个月内进行了三次大搬家，经由辽阳、官原（现本溪）最后到达吉林通化。在沈阳航空队的基础上，1946年1月1日，东总在通化成立了东北民主联军航空总队，由东总后方司令部司令员朱瑞兼任航空总队总队长，后方司令部政委吴溉之兼任航空总队政委，常乾坤、白起、林弥秋任副总队长；副政委黄乃一、顾磊，政治部主任白平；教导队队长由林弥秋兼任，政委陈乃康；民航队长蔡云翔、政委刘凤；训练室主任何健生；机务队队长田杰；修理厂厂长陈静山；学员队队长兼指导员姚峻、副队长李照川、副政委张凤岐。航空总队成立时人员已超过500人。航空总队成立后不久又从新四军和山东大学陆续选调来30多名优秀学员。

通化航空总队： 加强队伍建设，不断聚合壮大

1946年2月3日，日本关东军余部在通化举行大规模武装暴动。通化各党政军干部战士全力奋勇御敌，一举平息了通化暴乱，航空总队也英勇参加了抗击暴乱的战斗，保护了飞机、机场，保护了这支来之不易的航空队伍。

从1945年9月开始，延安三路人马奔赴东北。除了第一批航空干部进入东北参与组建沈阳航空队外，从延安行军进入东北后的第二支、第三支延安航

空干部队，也日夜兼程赶赴东北。两路人马在紧张而艰苦的行军同时，顶着寒风冒险搜寻沿途日寇丢弃的飞机和航材。常乾坤带领的航空干部队在1946年2月11日到达通化，使得航空总队力量大大加强。他们搜寻到的200多台发动机、100多箱航材仪表、几百桶汽油和其他设备，历经四五百公里的艰难历程，在2月底也到达通化航空总队。在东北局的领导下，建校准备工作高速地进行着。

东北老航校： 勇闯艰难险阻，迅速发展腾飞

航空总队建立之后仅两个月，主要领导和骨干力量便大大加强，全队人员总数已达600余人，修复可用飞机30余架，拥有了相对丰富的航材和机场设施。这样，通过“加强队伍建设，不断聚合壮大”，使得航校的建立有了重要的组织基础和物质基础，完成了东北老航校筹建工作的第二步。1946年3月1日，东北老航校在航空总队的基础上正式成立。至此，中国共产党历经两次航空教育的积累，终于迎来了我军航校建设与发展的辉煌岁月。

然而，航校成立后不久，随着国民党的大举进攻，沈阳失守，四平吃紧，东北的形势不断恶化。同时，国民党对我们创办航校十分惊恐，经常派飞机骚扰破坏。为了避免敌袭和破坏，尽早开展训练，航校在不到半年的时间里，被迫进行了两次大搬迁。因为，曾有15架国民党飞机对通化机场进行长达半小时之久的轮番轰炸，造成人员伤亡和飞机等损毁，为了尽量减少损失，航校必须从空中、地面同时向相对安全的地方转移，1946年4月中旬，航校从通化搬迁到牡丹江；5月下旬，蒋介石飞往沈阳督兵北犯。国民党对东北再次发动了大规模的进攻。5月底，占领长春、永吉，继而推进到松花江南岸，战火即将烧到牡丹江畔。

在这种情况下，航校不得不再次向纵深地区转移，11月中旬由牡丹江迁至东安（今密山），在生活更为艰苦，天气环境更为恶劣的情况下继续组织飞行训练。

1948年3月下旬，随着形势的好转，航校由东安撤回



东北老航校教员马龙章（左，本文作者父亲）与战友在学习社会发展史。

牡丹江（航校已于1月更名为东北人民解放军航空学校）；1949年3月下旬，又由牡丹江搬到长春市。尽管环境动荡艰苦，几经辗转搬迁，但飞行训练从未间断，并取得了很大的成就。

这期间，在1946年9月，中共中央主席毛泽东接见6月26日驾机起义飞抵延安的国民党空军起义人员刘善本等人时指出：我军在东北要筹建一所航空学校，你们去东北要走很多路，也是一个万里长征。那里生活很苦，但英雄有用武之地，艰苦得有意义。在1947年初，刘善本等国民党驾机起义航空人员，与在新疆盛世才航空队学习的航空学员（系抗战期间中国共产党派往新疆学习航空的干部，后被军阀盛世才监禁，度过4年多的铁窗生涯。在重庆谈判期间，经周恩来等极力营救获释，1946年7月回到延安）以及在国民党空军中的一些中共航空人员陆续到达航校，为航校建设增加了重要力量。刘善本被任命为航校副校长。

艰难起飞： 团结一切力量，克服一切困难

东北老航校在组建中人员来自四面八方，人员成分复杂。其中有中国共产党自己早期培养的航空干部；有八路军、新四军、东北局、东北民主联军选派的干部；有新招收的青年知识分子；有汪伪和国民党空军起义人员；还有受降收编的日本航空技术人员……如何将这些人团结在一起是当时的一个难题。其中最难团结的就是日籍受降人员。

如何让昔日的敌人真心实意地为我们培养飞行员？首先是政治上信任，任修权“用人不疑”，曾赠送林弥秋一把手枪，通化到牡丹江转场时，信任日籍人员，让他们单独驾机转场。二是不以战俘身份对待他们，改善生活待遇，关心其婚姻生活问题，安排好他们的家属，承诺条件具备就尽早让他们回国。林弥秋后来回忆说：“是你们把我们由鬼变为人的，在技术上我们是老师，但在政治上生活上你们是老师。”

东北老航校成立后的发展道路却是十分艰难，面临的是重重险阻和道道难关，除了国民党飞机轰炸机场炸毁飞机、造成人员伤亡、被迫冒着战火艰难完成了4次迁场大转移外，航校飞行训练刚开始，就遭遇飞行科长吉翔和教育长蔡云翔接连牺牲的重大损失；敌特烧毁油库，飞行缺乏航油；没有初级教练机，无法开展飞行训练……但老航校人没有畏惧，没有退缩，他们团结一心，勇敢地开拓新路，坚定地一路向前，取得了非凡的成功。

他们以科学态度和牺牲精神克服了飞行训练没有初级教练机的难关，成功地打破世界航空训练常规——直上“九九”高级教练机。

他们研究酒精替代航油，改装适合使用酒精的发动机喷嘴，攻克了以前日军试验多少次都没能解决的油料难题。白起副校长和日本飞行员冒着极大的风险进行试飞，并取得成功，然后建立酒精生产厂，保障飞行训练和飞行任务的正常执行。

他们千方百计保障飞行。机务、后勤人员克服飞机破旧、航材短缺、设备简陋、气候严寒给飞行保障带来的困难。没有专用的飞机轮胎充气设备，他们轮流奋战，用自行车打气筒给飞机轮胎打气；一架飞机着落后卸下机轮，装上另一架飞机使用；几架飞机共用一副螺旋桨等废旧利废、土法制造、轮换串件的办法保障训练和飞行。

他们在敌机的不断空袭下保全飞行，摸索敌机出动规律，采取早晚班飞行，创造了一种飞行训练的“游击战”。试飞转场需爬坡过坎，道路崎岖，没有汽车就用马车运输飞机和航材，“马拉飞机”传为佳话……

东北老航校成立前，据不完全统计，老航校人在艰苦险恶的环境中，克服重重困难，累计搜集飞机140余架（其中50-60架可修复）、发动机300多台、新仪表100余箱、发动机零件近200箱；先后建立了沈阳办事处、马家沟航空站、两个酒精厂、飞机修理厂、机械厂、材料厂等机构；办了16期航空专业训练班，培养出飞行员126名、领航员24名、机务人员和工程技术人员共计560名，1949年初时航校已发展到3500多人。

这些老航校培养的航空人员，后来都成为人民空军、中国航空事业的骨干力量。

飞向新中国： 雄鹰展翅济苍穹

1949年5月4日，6架国民党美制B-24轰炸机轰炸了北平南苑机场，震惊了毛泽东，来自空中的威胁让他坚信建设一支强大的人民空军已刻不容缓。1949年7月20日，中央军委在给第四野战军的电报中指出，必须以建立空军为当前首要任务，准备一年左右可以用于作战。1949年8月15日，在北平南苑机场，我军组建了第一支战斗飞行部队——南苑中队，由老航校一期甲乙班学员及国民党起义加入老航校的人员组成。

南苑中队9月5日正式开始担负北平地区的防空作战任务。1949年10月1日，中华人民共和国开国大典，中央军委决定，空军组织机群通过天安门，参加空中分列式接受检阅。邢海帆、刘善本、林虎等来自老航校的20余名飞行精英驾驶P-51战斗机、C-46运输机等5种机型17架战机组成编队机群，其中驾驶P-51战斗机的阎磊、赵大海，驾驶蚊式轰炸机的邓仲卿、王玉珂同时肩负着天安门上空的警戒保卫任务，他们打破受阅常规，带了可以在空中上膛的实弹机枪，进行带弹飞行。这些航空精英代表第一代人民空军飞行员飞越天安门上空，接受新中国的检阅。

1949年11月11日，人民空军正式成立。从此，我们有力量迎接来自空中的威胁和挑战。

欲渡黄河冰塞川，将登太行雪满山。东北老航校从开始筹建到成立直至发展壮大，经历了沈阳航空队的“汇聚四方人才、搜集八方航材”、通化航空总队的“加强队伍建设，不断聚合壮大”东北老航校的“勇闯艰难险阻，迅速发展腾飞”建设三部曲，也是中国共产党发挥统一战线重要法宝作用，“筑巢育鹰”建立自己的空军力量的成功典范。

如今不断壮大的人民空军，正是经过艰苦卓绝的三部曲，以“人推飞机”“马拉飞机”“酒精代替航油”“自行车气筒给飞机轮胎打气”“戴着皮帽子睡觉”“穿布袋缝制的衣服”“直上高教”等前无古人、后无来者的壮举，创造出一个个世界空军建设史上的奇迹，铸就了团结奋斗，艰苦创业、勇于献身，开拓前进的“东北老航校精神”，成就了人民空军的辉煌未来和光荣的历史。

东北老航校为人民空军、航空航天、民航事业、航空体育、海军航空兵等各航空领域输送了大批懂业务、会管理的领导干部和骨干力量，完成了党中央交给的为人民航空事业培养“种子”的历史使命，成为真正孕育人民空军和航空事业的孵化器，成为新中国航空历史发展中的一个重要里程碑。

（本文作者为辽宁省沈阳市政协教科卫体委员会主任）