

南苑机场起飞的那些日子

北京大兴国际机场将于9月30日前正式通航，南苑机场也将同时关闭。这座已经108岁高龄、如今却“有点儿破、有点儿寒碜”的机场，可以说见证了中国近现代的航空史。

从北京出发前往外地，如果坐飞机的话，有些航线既可以从首都国际机场出发，也可以从南苑机场起飞。最近一个阶段，常常有乘客在面对这个选择题的时候翻了南苑的牌子，只为了最后体味一下这个老机场的风采。

□据《北京青年报》

开国大典

受阅机群从南苑机场起飞

南苑机场在中国航空史中有着重要地位，给我们保留了太多的记忆。比如，1949年10月1日，在开国大典那一天，人民空军的二十六架次飞机（实际参阅飞机十七架，有九架战斗机飞了两次）通过天安门上空，展示了雏鹰展翅的威风，也让世界认识到了新中国空军的诞生。

这只是南苑机场在历史上的浓墨一页，实际上，不仅对新中国的空军意义重大，南苑机场在中国早期航空史上也曾扮演重要角色，如果将发生在这座舞台上的飞行故事串联起来，那就是一部传奇史。

这些传奇并不都如开国大典那样庄严肃穆。比如，就在开国大典之前不久，南苑机场便闹过一次乌龙——淮海战役后，国统区各界纷纷呼吁和平，经与中共方面联系，派出以邱致中为首的代表团于2月6日飞往北平谈判，结果，在即将降落南苑机场的时候遭到高射炮的猛轰，险些被击落。经过驾驶员拼命联络，才得以平安降落。开始，代表团成员们难免以为是遇到了下马威，降落时北京市委的接待人员却急急赶来道歉，这才明白，挨打是因为国民党空军当天袭击过南苑机场，他们到达的时间又晚了一个小时，防空部队产生了误会，把他们当轰炸机打了。

有人说南苑机场是中国第一个机场，这肯定有些不准确。即便在北京，从时间而言，恐怕也只能排到第三。南苑机场是袁世凯下令修建的，1913年7月正式启用，但早在清朝灭亡之前，北京已经有一座机场，这就是位于南苑以东的今北京大兴区五里店村东南侧的“毅军操场”。

严格意义说来

南苑机场并不是中国第一个机场

1910年5月，清政府派出军谘大臣爱新觉罗·载涛与良弼等重臣出访欧洲进行考察，他们在法国伊瑟雷莫里诺机场（Issy-les-Moulineaux），观看了法国飞行员的驾机飞行表演，并结识了世界早期著名飞行家布雷里奥，对于航空留下了深刻印象。清政府开始筹办航空事业，同年，留学日本早稻田大学的李宝俊、刘佐成两名留学生携带一架自制飞机“飞机一号”随清政府驻日公使胡惟德回国。

受载涛等支持，他们在南苑建厂，并从日本买来机件改进飞机，利用毅军操场为机场，尝试中国人自己的飞行。1911年6月，他们利用自制的“飞机二号”飞机从毅军操场起飞，进行了试飞，算是清朝唯一的“皇家航空”尝试。不过，这次飞行由于机件问题并不成功，飞机中途坠落，刘佐成身负重伤。

而毅军操场，严格而言，也不是北京第一座机场，第一个被作为机场使用的地方，有据可查的是刚刚摘牌的正义路北京市老市政府门前。这里在清末民初是东交民巷的使馆区，1910年，俄国飞行家科塞明斯基用火车运进一架布雷里奥双翼飞机，在这里的街道上起飞，让北京的市民着实开了一把眼界——当然，这个所谓“机场”纯属临时借用，南苑作为中国第一个有机库、专用跑道和相应设施的正规机场，是当之无愧的。

据有关资料记载，1911年清明前后，从法国归国的飞行家秦国镛，在南苑机场现址（当时叫做南苑练兵场）驾机升空，是发生在这里的第一次飞行，秦国镛也被称为中国航空第一人——此前冯如等也曾在国内飞行，但试飞均不完美，只有秦顺利完成了飞行，南苑机场可谓中国航空的福地。

南苑航空学校，是亚洲第一座航空学校

世界第一架飞机诞生于1908年，而仅仅过去两三年，中国已经在积极筹备航空，可见我国飞行事业的起步并不算晚。

不但如此，仅在南苑机场，中国早期航空事业，便曾经创造过一系列令人惊奇的成果。1913年，以南苑机场为中心的南苑航空学校正式建成开学，是亚洲第一座航空学校，早于当时已经实现基本工业化的日本。这所学校除有设备完善的南苑机场外，还有飞机修造厂一座、房百余间、机库两座，具有相当规模。

就在这里，第二年，即1914年由飞机修造厂负责人潘世忠主持，造出了中国第一架自制的战斗机——枪车一号。这架战斗机参考法国高德隆和法曼两型双翼机设计，使用我国汉阳兵工厂自制的80马力航空发动机和机枪武器，形制开世界先河。

器，形制开世界先河。

当时，各国都在考虑飞机的军用化，并开发了飞机上使用的机关枪。但由于早期飞机的螺旋桨发动机多在驾驶舱前方，机关枪朝前射击难免打坏螺旋桨，所以不得不将其安装在后舱。可是这样设计的飞机在空中必须冲到对方的前方、下方，才能朝后发起攻击，实在是说不出的别扭。

枪车飞机别出心裁的设计，解决了这个问题，终于使飞机可以朝前攻击，在当时是超越时代的。欧洲各国是直到第一次世界大战中期，才依靠荷兰人福克发明的螺旋桨射击协调器解决了向前射击的问题。在南苑机场上，中国人在二十世纪早期的飞机设计上可谓走在了世界前列。

清政府培养的两位飞行家，都成了革命者

还有一项走在世界前列的事情，那就是中国的飞行员从南苑机场起飞，轰炸了皇宫，吓坏了皇帝。在英、法、俄等国家的革命中，都有推翻皇帝或者国王的事例，但动用飞机轰炸皇帝的情况似乎只发生在中国。

说来有趣，早期在南苑飞机场主持学校教学和飞行的两位飞行家——第一任航空学校校长秦国镛、第一任飞行主任教官厉汝燕，都是清政府派出去留学的，但最后都成了革命者。

厉汝燕本是清政府派到英国的留学生，1910年经清政府批准进入英国布里斯托尔飞行学校学习飞行，毕业后获得英国皇家航空俱乐部考试合格，获得飞行员执照（执照号148）。但这位飞行家是个思想进步的革命者，“罔顾皇恩”于1911年武昌起义后帮助南方革命军购买飞机，准备运回国内轰炸紫禁城。

厉汝燕购买回国的是两架奥地利产的爱吹契·鸽式飞机，是一种单翼机，虽然形状上依然有些原始，和中国古代的神火飞鸦一样具有卡通化的倾向，但可比当时流行的双翼机理念先进多了。二战开始后，各国的主力飞机全部从双翼机转变到单翼机，理念上却比厉氏晚了三十年。

这两架飞机到达中国的时候，清王朝已经垮台，它们并没有真的去轰炸紫禁城。厉汝燕

曾驾驶爱吹契·鸽式飞机在上海进行宣传飞行，并撒传单，宣传革命。此后，他在孙中山麾下交通团飞行营任职。南北议和完成后，飞行营调到北京，1913年3月，厉汝燕携两架飞机到了南苑，就此开始任教生涯。他指挥学生在这里完成了北京、天津、保定闭合三角训练飞行，是中国最早的远程飞行活动。厉汝燕曾长期主持南苑机场和南苑航空学校的工作。由于奉系军阀的破坏，1928年南苑航校被迫关闭，厉汝燕南下担任中央军校航空班副主任，继续培养学生。这个航空班就是后来笕桥中央航校的前身。这位“皇家留学生”可谓为共和航空事业奋斗了一生。

顺便说一句，那位在南苑机场设计“枪车”的潘世忠，辛亥革命中也曾任南方军政府中工作，他当时在武昌黎元洪部下负责飞艇——也就是气球队的工作。

与追随孙中山的厉汝燕相比，同样是清政府官派留学生出身的秦国镛似乎应该更倾向清廷一些，因为他1910年回国后还是先到北京向朝廷报到的。实际上秦国镛一样倾向革命，武昌首义后，他即以省亲为由离开北京，返乡劝乡绅拥护民国新政，整顿各乡团练，确保地方绥靖。

而且，他更执行过一个历史性的任务，那就是轰炸故宫。

飞行员从南苑起飞，轰炸了故宫

1917年7月，清朝遗老张勋率辫子兵进京，拥废帝溥仪复辟，遭到全国各派的讨伐。为了加速张勋部队的瓦解，7月7日，秦国镛和潘世忠等率飞机从南苑机场起飞，于天安门上空散发“打倒张勋，反对复辟”的传单，并对故宫进行了轰炸。造成极大的震动。溥仪在《我的前半生》一书中曾这样自述当时：“宫中掉下了讨逆军飞机的炸弹，局面就完全变了，磕头的不来了，上谕没有了，议政大臣没有了影子……”

实际上，为了避免破坏故宫的古建筑和伤亡无辜，当时飞行队并没有使用大威力炸弹，秦国镛的飞机使用了三枚小型炸弹。炸坏屋角、水池各一处，炸伤轿夫一名，而潘世忠的飞机干脆投掷的是砖石。不过，初次遭到轰炸让叛军上下大为惊慌，张勋复辟很快在众叛亲离中收场了。

秦国镛这位“皇家留学生”对故宫的轰炸，绝非哗众取宠，而是出于维护国家统一和进步的信念。他本人如此，他的儿子秦家柱也是空军抗日英雄，1937年在空袭出云舰的战斗中壮烈牺牲，可谓一门忠烈。

耐人寻味的是，尽管中国在辛亥革命时已经有了飞机，但中国第一次空中战斗却直到1930年才发生，一架中央空军的可塞战斗轰炸机击落了一架冯玉祥军容克W-33武装运输机，中间经历了将近二十年的时间。为什么中国的空战发生得这样晚，也与南苑有关。

原来，当时中国各个地方势力都在兴办航空，而飞行员大多来自同一个地方——南苑机场的南苑航空学校。大家都是前后期同学，在内战中又没有根本性的冲突，因此他们在空中相遇时十分礼貌，不会朝对方射击。甚至他们在迎面相遇时还会相互打招呼，并主动同时向右转向，为对方让道。所以，在那个军阀混战的年代，中国只有天空中是和谐的。在当时的中国，这实在是难得的一幕。

以南苑为基地的南苑航空学校为中国提供了第一批飞行学员，而这些学员又教出了更多的飞行员，他们中很多人为了中国的航空事业奋斗终生甚至血洒长空。应该说，1949年开国大典时人民空军的起飞，正是对这些早期中国航空人最好的祭奠。