

北老航校”。

从1946年3月到1949年11月空军司令部成立前夕，这所航校在三年半的时间里，共培养出各种航空人才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、仪表、参谋人员88名。为中国空军的不断发展壮大孕育了第一批精良的种子，在人民空军的历史上写下了光辉的一页。

## 速成奇迹从哪里来

1949年10月1日，东北老航校的毕业学员驾机编队通过天安门上空，接受党和人民的检阅，向世界宣布：中国必将拥有强大的人民空军。

抗美援朝的战场上，5名空军一级战斗英雄中，有3人出自东北老航校——王海、张积慧、刘玉堤。二级战斗英雄中，李汉、邹炎、王天保、高月明出自东北老航校。

为何东北老航校能一下子诞生一个英雄群体呢？在空军哈尔滨飞行学院理训系刘丽馨教授看来，得从一开始的人才选拔说起。刘丽馨说：“当‘东北老航校’的校舍、教员、设备都基本齐备时，在学员选拔上，大家出现了分歧——在学员选择的先决条件上，是更看重学员的文化基础，还是政治基础？其中大力主张把政治条件放在第一位的代表就是林弥一郎。他忠告我们培养飞行员，说空中没有万里长城。他说你们要培养的飞行员一定要忠诚于你们。”

经过激烈的争论之后，航校最终采纳了林弥一郎的建议，把政治

## 一花催得百花开，空军最早组建的七所航校，都流淌着“东北老航校”的血液。

条件放在首位，其次是身体状况和年龄，最后才是文化基础。在这样的选拔条件下，航校建设者很快就从各作战部队与山东抗大的一千多名学生中选拔出了105人，这其中就包括张积慧、牟敦康、林虎和孟进等后来在抗美援朝空战中叱咤风云的战斗英雄。

从教学的角度分析，当年将文化基础放在选拔学员的最后一关来考验，对林弥一郎的教学来说，实则是添了麻烦的。进航校学习的很多学员，文化课底子很差。差到什么程度？第一堂航空理论课，飞行教官在黑板上写下了这样一道数学题——“ $15 \times 26 = ?$ ”得到的“答案”是——讲台下绝大多数飞行学员大眼瞪小眼。这样的情况，在其他国家的航校中是不可思议的。在中国来说，也是前无古人后无来者的！但“东北老航校”师生并没有被这个现实情况所吓倒。

林弥一郎根据现实情况，带领一千教员，编写了适合当时中国学员实际的教材。然而，仍有不少学员感到，学理论比打仗、攻碉堡还难！但再难也挡不住学员们的斗志，不知道熬了多少夜，费了多少心思，这群曾经连四则运算都不会的学员们，硬是把航理掌握了！

即使是有所心理准备，认为政治过硬的中国学员一定能学好飞行的林弥一郎，对此也感到震惊！然而，学好航理，只是第一步。按照飞行训练的常规情况，想训练一个

飞行员，要完整的经过滑翔机适应、初级教练机学习操作飞机、中级教练机训练仪表飞行和队列飞行，然后才能上高级教练机训练复杂气象飞行和战术动作，最终才能上真正的战斗机，成为一名可以实战的飞行员。

然而，“东北老航校”几乎没有初教机、中教机，即使高教机也很短缺，并且是从“捡洋落”那里东拼西凑出来的东西，危险系数可想而知。换句话说，“东北老航校”学员一上飞机，就面临生死考验。1947年冬天，东北老航校迎来了年度最后一个飞行日。如同往常一样，飞行学员马杰三与教官一同登上了拼凑的飞机，滑翔，起飞。然而，危险说来就来，刹那间，机头一仰，倒扣下来，翻着跟头，扎向地面，是“螺旋”！千钧一发之际，马杰三沉着应对，推杆，蹬舵，瞬间，飞机改出——也就是恢复正常飞行！如果飞机不能及时改出，面对的将是机毁人亡！

后来成为王牌飞行员和中国空军司令员的王海在训练飞行时，因为没有初级教练机，要求直接用“九九”式高级教练机完成学习。在空中，王海大胆的动作甚至吓着了带飞的林弥一郎。不过，林弥一郎也并非不顾一切大胆让学员“自我放飞”。后来在抗美援朝战争中一举击落了号称美国空军王牌飞行员戴维斯而闻名世界的战斗英雄张积慧，在“东北老航校”期间，是