

林弥一郎
东北老航校
林弥一郎

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。**

解放军空军司令部在北京成立，原军委航空局撤销，其人员及业务移交空军司令部。由此，11月11日成为了人民空军成立的纪念日。

作为一个独立的军种，空军当然不应该只有飞行员。包括机务、领航、场站、气象、通信、仪表、参谋人员，都需要培养。“罗马不是一天建成的”，早在抗战胜利之际，1945年9月18日，东北民主联军总部在沈阳成立，参谋长伍修权就开始筹划组建航校。当年12月20日，东北民主联军成立航空委员会，伍修权任主任委员。该委员会当时有三项任务：一是组织人员赴南满各地搜集飞机器材。二是确定航校的办校任务、招生、训练的大政方针。三是把国民党投诚起义的空军驾驶员、投降的日本航空兵技术人员组织到一起，充分发挥他们的技术专长，在最短的时间内培养出中国共产党和人民军队自己的飞行员和飞机机械修理人员。

在此之前，中国共产党领导的人民军队虽然还没有空军，但也积累了一些航空人才。譬如1937年5月，中国工农红军四方面军余部四百余人到达新疆迪化（今乌鲁木齐）。当年10月，中共在新疆成立八路军办事处，与新疆军阀盛世才建立统一战线。这四百余人对外称“新兵营”，利用苏联援助盛世才的装备做教具，以苏联和盛世才的军事教官为老师，学习汽车、炮

兵、装甲车、无线电和航空等不同专业。其中航空技术人才的培养，尤其受到中共中央的特别关注。中共从延安抗大、保卫部和摩托步校选调19人，与“新兵营”优选的25人共同组成航空队，学习飞行和地勤等航空技术。1940年初，“新兵营”大部分官兵提前回延安，而学习空军技术的学员则留下继续学习。1942年，由于形势变化，盛世才完全投靠蒋介石，包括航空队在内的140多名中共党员全部被囚禁，直到抗战胜利后才得以回到延安。接着，他们马不停蹄，在曾任“新兵营”理论教员的著名飞行专家常乾坤的率领下，从延安出发，冲破敌人的重重封锁，跋山涉水，赶到了东北。

去东北的还有国民党空军的起义人员刘善本等。毛泽东在接见刘善本等人时曾指出：“去东北也是一个万里长征，那里生活很苦，但英雄有用武之地。”

加盟航校的还有日本人。1945年10月，中共东北局决定收编归降而来的以林弥一郎为队长的日本航空技术人员——飞行员20名、机械师24名、机械员72名，以及各类空勤、地勤人员近200人。让他们集体加入东北民主联军。随即成立沈阳航空队，并指派刘凤、黄乃一、蔡云翔、林弥一郎负责航空队工作。1946年3月1日，人民军队的第一所航空学校——东北民主联军航空

学校在吉林通化正式成立。林弥一郎被任命为主任教官。理论、实践、训练、教学，都在艰苦的环境下展

开。由于蒋军飞机发现通化机场，进行轰炸，导致多架飞机受损，航校在成立仅1个月后，就搬迁到牡丹江。然而，牡丹江的海浪机场也曾遭到严重破坏——地面上没有像样的建筑，跑道上尽是弹坑。好歹等航校师生将机场修理得能用了，敌机又来轰炸了。1946年11月，航校再次搬迁到更北方的东安。东安如今的地名叫密山，和牡丹江之间的列车仍要运行五六个小时。当年的艰苦条件，如今更是难以想象——用马拉飞机，集体出动人力推着火车走。搬迁时负责押运的学生队学员，每人配发一支枪和30发子弹，遇到土匪就得停下来战斗。千辛万苦，完成搬迁。

东北的山林，寒风刺骨。到达东安后，由于住房简陋，师生们不得不戴着棉帽子睡觉。在“一切为了前线”的号召下，后方的物资供应十分困难：航校在缺乏汽油的情况下，曾用酒精替代，让飞机能够升空；飞行人员的棉衣都是用面袋子缝的。东安倒是也有一些土特产——大豆、豆油、白酒、猪肉等，但这些物资又得通过好不容易谈判成功开设的边境贸易，与苏联方面交换航空汽油、棉布、棉花、汽车、食盐等物资。

1948年1月，东北民主联军航空学校更名为东北人民解放军航空学校；1949年5月改名为中国人民解放军航空学校。于是，人们习惯称东北民主联军时期的航校为“东