

### 延續歷史任務 國產逾二百架滑翔機

今年中國人民抗日戰爭暨世界反法西斯戰爭勝利八十周年，作為駐重慶記者，接到這項任務時，內心充滿了敬畏與期待。追尋從一九三七年開始，彼時，《大公報》作為中國最具影響力的報紙之一，積極投身「航空救國」運動。《大公報》用「國產飛機」委託飛行先驅韋超，在德國購買了價值三千萬馬克的高級滑翔機，並命名為「大公報」號，號就飛抵成都。一九三九年七月運抵成都。這架飛機記錄着中國人民在抗戰中的堅韌不屈。

除了飛機運回國紙，大公報記者四出尋訪「大公報」號的「種子」，撒向全國。當年韋超不僅帶回了一種「撒向全國」的圖紙。中國空軍抗戰專家、交通研究中心專家唐學鋒提供的文獻記載，根據重慶「國紙」重慶南川的「空軍第二飛機製造廠」在一九四〇年到一九四二年期間，製造了十二架中級滑翔機30架和初級滑翔機6架。而成都的「空軍第三飛機製造廠」在一九四二年至一九四三年，製造了十二架高級滑翔機30架。一九四〇年至一九四四年，中國製造格式滑翔機超過二百架。這些滑翔機不僅用於訓練、表演，還成為民間「航空救國」運動的重要工具。

「儘管滑翔機沒有動力裝置，但在抗戰時期，已算是高科技。二戰期間，滑翔機被廣泛用於運輸、空降部隊和物資等軍事行動。在中國，滑翔機的推廣不僅普及了航空知識，也激發了無數青年的愛國熱情，投身抗戰。許多青年受到滑翔運動的影響，毅然投身空軍，為抗戰貢獻力量。在抗戰大背景下，《大公報》對中國近代滑翔機發展及推廣的推動作用。」唐學鋒介紹。

根據唐學鋒的深入介紹，他認為，《大公報》積極參與「航空救國」運動，在《大公報》和韋超的共同努力下，滑翔運動由原來單一的民間活動，逐步得到國民政府的認可和支持，更獲得向民間普及和航空知識的引發民眾對航空的興趣，支持中國抗戰。沒有《大公報》的鼎力支持和倡導，就不會有抗戰期間滑翔運動在抗戰大後方廣泛、紅火的開展和發展。大公報記者韓毅重慶報道

### 北碚濱江公園藏着「大公報」號？

銀灰色的滑翔機模型矗立在北碚濱江公園，雕刻着「大公報」與「TAKUNGPAO」等中英文字樣。機翼與尾翼泛着溫潤的光澤，它記錄着中國滑翔運動的那段特殊歷史。金屬質感的滑翔機彷彿下一秒就要振翅高飛，機身上斑斑的鏽痕像歲月留下的印記。又像集體的舞蹈，小孩在一旁嬉戲奔跑，滑翔機顯得格外生動。它不僅是一件紀念品，更是一種「飛翔的種子」，承載着抗戰年代人們對自由的嚮往。

從一段網絡視頻得知，北碚濱江公園內竟然有一架刻着「大公報」號字樣的滑翔機。並且，記者是跑到這裏看雕塑的真身，並向北碚博物館的專家探究這架「大公報」號的來歷。

北碚博物館文史專家龍世和介紹，北碚的滑翔運動在中國滑翔運動史上佔有重要地位。「大公報」號對中國滑翔運動的開展具有啟發作用，因此北碚滑翔機模型雕刻着「大公報」號，以此紀念對滑翔運動的啟蒙。對中國近代滑翔機發展及抗戰的推動。重慶能源天府礦業公司負責宣傳的退休職工石廷英介紹，北碚濱江公園在抗戰時期是大河壩，也是當時滑翔機着陸點。因此把仿製滑翔機模型設於此。

北碚為中國滑翔運動史上開創了首次實地飛行。北碚濱江公園內，首次高山高級滑翔機試飛，首次夜間滑翔機飛行，首次進行水陸兩用滑翔機試飛表演，並成功降落在嘉陵江水面等多個紀錄。北碚濱江對岸的飛鵬山，修建了一座高級滑翔台。大公報記者韓毅重慶報道



▲重慶北碚濱江公園內的滑翔機雕塑，這機翼雕刻了「大公報」字樣，紀念《大公報》對中國近代滑翔機發展的貢獻。大公報記者韓毅重慶報道

### 翱翔山城 飛行表演鼓舞抗戰

長江在鹿子城城蜿蜒流淌，江心隆起一片沙洲，是如今的珊瑚壩。壩上江心孤島宛如一艘靜泊的巨輪，在歲月的長河中靜靜停泊。市民在壩上釣魚、野餐、散步，幾個孩子正挽着風箏線奔跑，彩色的紙鳶在灰濛濛的天空中格外醒目。江風依舊裹挾着濕潤的水汽拂過，吹散了當年飛機的轟鳴，吹不散的是歷史的記憶。在這片土地上，和平的啟蒙取代了戰爭的喧嘩，而那段歷史，將永遠銘刻在山城的記憶深處。

站在珊瑚壩蒼翠的珊瑚壩，長江兩岸高樓大廈鱗次櫛比，江上已架起兩座大橋，輕軌從橋上飛馳而過，民航的客機經過重慶主坡上空。此時此地，彷彿能看見一九三九年十月十八日，韋超駕駛「大公報」號在重慶盤旋，正受日寇頻繁轟炸的山城百姓歡呼慶祝的場景。那天，《大公報》在重慶舉行了飛行表演，《大公報》總編輯張季賢出席。一九三九年十一月十九日，《大公報》刊載了記者徐盈《萬人歡躍看滑翔》一文。

當年着陸珊瑚壩機場 市民興奮迎接

據韋超當年親筆時撰写的《中國滑翔運動創始人韋超》介紹，周善教、王德、李德、從白市驛機場將韋超駕駛的「大公報」號滑翔機，拖到珊瑚壩上空，先低空進入市區，一面盤旋，一面散發五色旗條幅，然後逐漸升高，飛升至一千米高度後，滑翔機就離開拖曳飛機，自在的在藍天白雲裏翱翔，不時從滑翔機座艙裏，散發出束束的傳單，五彩繽紛的紙片，飛舞在半空中，一架大鵬鳥似的滑翔機，在這片紙海中鑽來鑽去，有時還做特技表演，民眾最欣賞的就是翻筋斗，偶爾一連翻三、四個筋斗，觀眾不斷歡呼鼓掌，情緒非常熱烈。

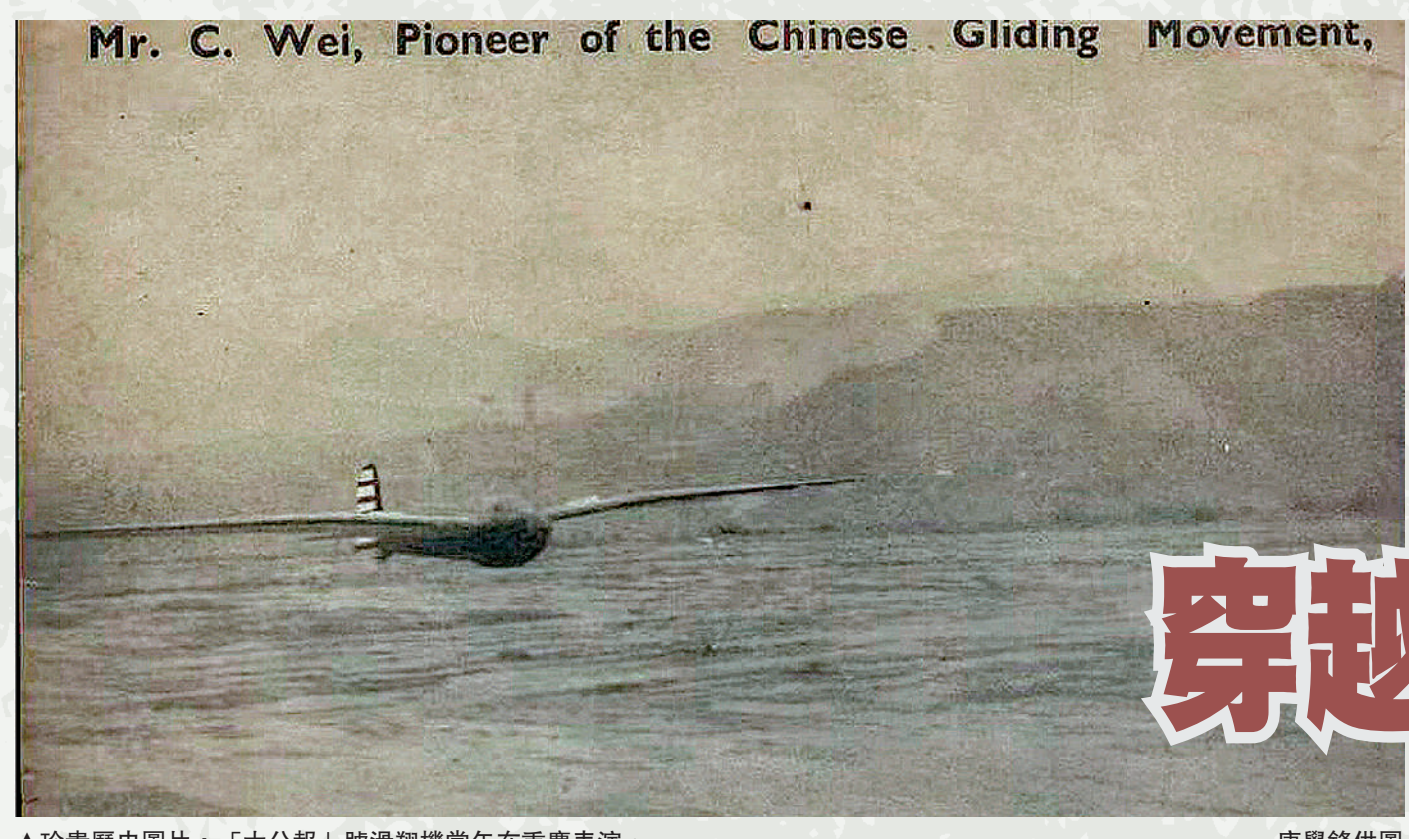
不久後，《大公報》號安全降落在市區珊瑚壩機場，前來參觀的民眾愈聚愈多，在外圍未看到滑翔機的百姓，就提議將滑翔機抬到沿江機場繞一周，以便大家觀賞。大家就抬着滑翔機滿場奔跑，整個山城沸騰了，可見民眾熱愛滑翔機的情形。戰時的重慶，飽受日寇頻繁轟炸之苦，民眾對發展航空事業望眼欲穿。《大公報》號的飛行，為山城民眾帶來了對中國航空事業的期待。百姓深受鼓舞，決心抗戰到底。大公報記者韓毅重慶報道



▲抗戰時期的重慶珊瑚壩機場。唐學鋒供圖



▲「大公報」號在珊瑚壩表演，民眾興奮地抬着滑翔機前進。唐學鋒供圖



▲珍貴歷史圖片，「大公報」號滑翔機當年在重慶表演。唐學鋒供圖

# 穿越86年的時空印記

## 尋找「大公報」號歷史蹤跡

2025年，全新塗裝的「大公報」號再上雲霄，跨越歷史的文化符號在香港閃亮登場……

1939年，抗日戰爭烽火連天之際，《大公報》積極投身「航空救國」運動，從德國購買了一架命名為「大公報」號的高級滑翔機運抵成都。這一壯舉，鼓舞了中國人民浴血奮戰、保家衛國的鬥志。

86年後的今天，大公報記者穿梭成都、重慶等地，尋找當年「大公報」號的蹤跡、尋覓當年試飛的地方……滄桑巨變，努力還原被封塵的歷史印記。我們細說中國第一架大型滑翔機的故事，讓「大公報」號這個代表着堅韌不屈的精神圖騰繼續激勵我們，並永載史冊！

大公報記者 韓毅重慶報道、向芸成都報道

數讀「大公報」號

**14000** 1937年《大公報》委託飛行先驅韋超，在德國購買高級滑翔機。從德國運至越南河內，再到廣西，經貴州、重慶，運抵成都，歷時兩年，行程約14000公里，人力拖運約2000公里。

**55** 為普及滑翔知識，增進國人對滑翔運動的了解，《大公報》聘請中國滑翔出版社編輯專業性的副刊「滑翔園地」，從1941年9月5日起在滌版上刊行至1944年4月26日止，共出版55期。

**1** 《大公報》積極投身「航空救國」運動，1937年以募捐資金從德國購買了一架高級滑翔機，命名為「大公報」號，是中國第一架大型滑翔機。

**200** 韋超當年不僅帶回了飛機，還帶回了滑翔機的圖紙。1940年至1944年，中國製造格式滑翔機超過200架。

**30** 成都的「空軍第三飛機製造廠」在1942年到1943年，製造「大公報」號式高級滑翔機30架。

**1** 1943年8月底，第一架國產的「大公報」號大型滑翔機問世，於1944年1月試飛成功。



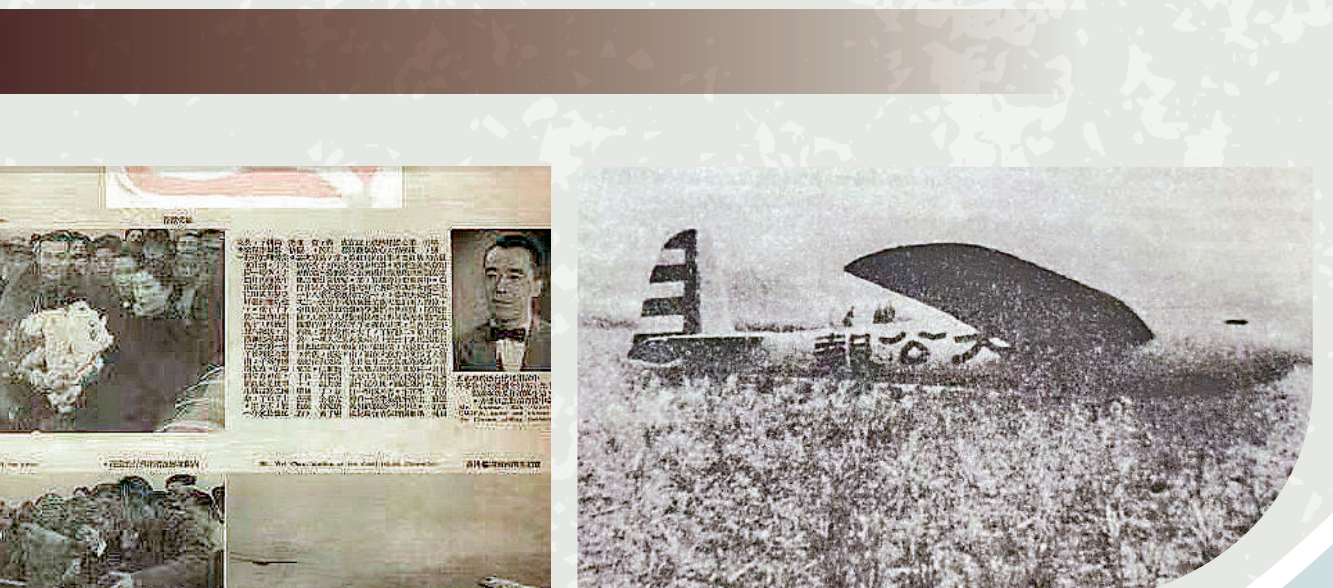
▲韋超當年在重慶表演滑翔機。唐學鋒供圖



▲重慶南川的國民政府航空委員會第二飛機製造廠廠址。據韋超當年帶回來的H-17圖紙，這裏曾製造H-17式中級滑翔機30架。唐學鋒供圖

### 中國第一架大型滑翔機

- 1930年代**
  - 中國掀起了「航空救國」運動，《大公報》也開展了募捐活動。
- 1937年**
  - 《大公報》利用這筆資金，委託飛行先驅韋超從德國代購H-17型大型高級滑翔機，命名為「大公報」號，轉運抵抵成都。
- 1939年**
  - 6月1日，在成都組建滑翔訓練班，韋超為班主任，參訓人員均為現役軍人。
  - 10月20日，成都隆重舉行了「大公報」號滑翔機獻機儀式暨飛行表演大會。「大公報」號首次正式飛上天！
  - 11月，韋超駕駛「大公報」號移師戰時陪都重慶，當月18日舉行了飛行表演。
- 1940年~1942年**
  - 重慶南川的「空軍第二飛機製造廠」，根據韋超從德國帶回的H-17圖紙，製造H-17式中級滑翔機30架和初級滑翔機6架。
- 1941年**
  - 4月4日，中國滑翔總會在此成立。
- 1942年~1943年**
  - 成都的「空軍第三飛機製造廠」製造「大公報」號式高級滑翔機30架。



▲「大公報」號是中國第一架大型滑翔機。唐學鋒供圖

「一九三七年從德國購買的「大公報」號滑翔機，直到一九三九年七月才運抵成都。其間，從德國運至越南河內，再到廣西，經貴州、重慶，運抵成都，行程約一萬四千里。人力拖運約二千里，多是經山區通過平緩山道，洋船、大卡車，更多是經山區通過平緩山道，人力前後推，「蝸牛式」一步一步挪運到抗戰大後方。《大公報》號滑翔機歷時兩年的運輸路程，猶如《大公報》一份報紙的抗戰，備歷艱辛步步維艱，勝利完成了二千公里的步行。」

中國空軍抗戰專家、史迪威研究中心專家唐學鋒根據《廣西文史資料選集》等文獻，介紹「大公報」號滑翔機歷時兩年的運輸路程。

大公報記者韓毅重慶

當因戰時局勢變化，一九三九年四月，韋超在柳州僱車拖運滑翔機北上，到貴州與廣西交界的六盤水後，麻煩就從那開始。這架滑翔機裝在一輛裝有布蓬的平板車上，整車長度約七八米，加上拖車長度，總長約為十二至十三米。川黔公路沿途均是崇山峻嶺，特別是貴陽至重慶一段，地形崎嶇，急彎、陡坡更多。

對於這架龐大的滑翔機，只能採取「蝸牛式」的運輸方法，分段分站僱運工推拖上山路。華人運力，本就困難，貴州又是山區，更為艱難。裝滑翔機的大蓬板車如在平地，只要兩人即可推動。若在陡坡的公路上運輸，除了前拖後推之外，還要專人攔桿枕木，在上、下急坡時，隨時準備阻擋車輪，遇到急彎，就更為難，因板車太長，一次還轉不過去，還得前後後的移動數次，才能轉彎。

當時正值夏季，天氣變化迅速，有時爬坡是烈日高照，而下坡之時，卻突降狂風大作，驟雨驟來，道路泥濘。以人力運送滑翔機經過貴州省境，耗時月餘，好不容易才運到重慶，由重慶再運抵成都，存放在南門外箭樓鎮第八飛機修理廠。

近一個世代之遠，故人難尋。重慶八旬老人劉毅說，當時他隨記者，他父親作為挑夫在時常常請他一生最自豪的事情——抗戰時飛機。「飛機上纏滿了草繩，遠看像一隻隻巨大的草鞋。」

**一萬四千里 兩年運輸路程**

二千公里徒步 歷史壯舉

記者想方設法重訪故地

本報記者韓毅重慶 昨晨在特設試飛表演 廠長部長等親臨到

一九三九年十月，中國滑翔第一人、時任滑翔訓練班主任的韋超在四川成都南門外箭樓鎮緩緩起飛升空，並按預定時間，進入成都西校場壩場地上空。精彩的空中滑翔動作表演，讓現場潮水般的市民不斷地鼓掌喝彩。八十多年後，當大公報記者再次來到太平寺機場時，當年的熱鬧已歸於平靜。離機場不遠的三環路上，車輛穿時時停時，而當右轉進入一條小路時，路邊的一排鐵柵欄圍住機場，周圍彷彿瞬間安靜了下來。路邊的一排鐵柵欄圍住機場，頂端的鐵絲網沿着柵欄蔓延，而柵欄在柵欄內的藤架物已然枯萎，在潮濕的空氣和微冷的風中瑟縮。如果這不是鐵柵欄後立著的一塊牌子，路過的人們很難發現這是一個機場。原先白底黑字的標牌，在歲月和風雨的侵蝕下，已經出現大面積的鏽斑，依稀可以看出上面寫著「機場重地，閒人免進」。

在太平寺機場附近逗留期間，記者不時可以聽見直升機低空飛行的轟鳴聲，附近遊人說，這是以軍用機場，已沒有對外開放。社交平台上有成都網友說，遇到機庫大修時，會有「老古董」飛機被推出來「曬太陽」，上世紀八十年代時還能花五元錢坐這些飛機在成都上空繞十五分鐘。

「自主製造了30架「大公報」滑翔機」

在太平寺機場沒有尋找到「大公報」號滑翔機的身影，記者又轉向了離機場不遠的國營錦江工廠廠區。在「方志四川」徵信公眾號上有《韋超：直上雲天錦江廠》的文章中，曾記錄了這樣一段內容：「錦江工廠的製造實力進一步得到強化，這得益於與第三飛機製造廠的合併。一九四二年，三廠在成都成立，黃光銳兼任廠長，擁有員工四百餘人及三千餘台機具。在此期間，他們仿製了十五架和二十架「大公報」滑翔機，並成功改裝了一架「X」教練機為運輸機。」

由於這裏並未對外開放，記者沒能進入參觀。從大門遠望及圍牆周邊轉了一圈，可以看到除了正對大門的綜合樓比較新，上面寫著「航空救國」保障打贏「八個大」外，綠樹掩映的廠區裏隱約可以看到一排排縱橫交錯、略有歲月感的平房建築。

記者隨後聯繫到國營錦江工廠總廠負責宣傳的孫志華，向他打聽「大公報」號滑翔機的下落。他很高興地幫孫志華查詢了內部史料，但由於這些史料的時間大概是從上世紀五十年代開始的，所以並未能找到相關的歷史印記。

當記者提出想採訪相關的老人或其後代時，他頗有些遺憾地說，德國產「大公報」號滑翔機飛行表演及國產「大公報」號滑翔機製造的年代久遠，出生在那裏的老人已經在八十多歲，而如果還要熟悉那段歷史，那麼老人現在都已近百歲的高齡，據他了解裏是沒有這樣的老人的。

▲太平寺機場現在沒有對外開放。大公報記者向芸攝

▲國營錦江工廠廠區外面的小區，牆上繪有飛機和直升機。大公報記者向芸攝



▲唐學鋒深入研究多本文獻，介紹《大公報》積極參與「航空救國」運動。大公報記者韓毅重慶

### 中國滑翔第一人

「一戰」後，航空力量愈來愈成為決定戰場勝敗甚至關係國力興衰的關鍵因素。1937年，《大公報》委託飛行先驅韋超代購滑翔機。韋超1934年由廣西航空學校選送到英國學習飛機設計與製造，1936年返國途中看到德國興起的滑翔運動，大受觸動，遂留德學習，以報效祖國，抵禦外侮。

►1939年《大公報》以募捐所得的資金，從德國購進一架滑翔機。圖為大公報記者張蓬舟（左）與韋超在典禮大會上。



▲韋超當年與張蓬舟在典禮大會上。

### 如考古發掘 繼續在檔案中尋覓

「不死心」的記者又將尋找的方向轉向了太平寺機場和國營錦江工廠廠區附近的直升機博物館，想從這些線索。遺憾的是，這個博物館也在國營錦江工廠廠區內，依然不對外開放。

但無巧不成的是，直升機博物館裏接電話的剛好是為《百年航空強國夢》直上雲天錦江廠》提供素材的國營錦江工廠廠區副館長。她告訴記者，今年是抗戰勝利八十周年，博物館也在做一些準備，此她們從四川方志、成都方志等煙海檔案中，找到一些關於「大公報」號滑翔機的雙言片語都寫在那篇文章中。

劉毅說，由於一九四六年成都第三飛機製造廠根據指令遷至廣安，很多人也隨遷離開，就目下他所掌握的訊息來看，那架德國產「大公報」號滑翔機及三十架國產「大公報」號滑翔機都已不知所蹤。「這就讀者考古發掘差不多，誰也不知道能挖出什麼來。我們會繼續在各種檔案中尋找「大公報」號滑翔機的下落。」大公報記者向芸成都報道