

1917年，美国首位女飞行员凯瑟琳·斯廷森驾驶莱特兄弟的飞机跨洋“东方之行”，震动了世界！其壮举，对中国工业尤其是飞机制造产生了积极影响。

100多年前，美国首位女飞行员到中国表演飞行

□ 李大光

莱特兄弟的发明无人理睬

莱特兄弟(The Wright brothers, Orville, 1871–1948, Wilbur, 1867–1912)发明飞机的念头，产生于他们看到德国奥托·李林塔尔驾驶滑翔机的照片。在经过1899年的几次失败后，1901年，兄弟俩试制的滑翔机经过几十次试飞，飞行距离达到600多英尺。

1904年—1905年，正是莱特兄弟实验的关键时期，也是成功飞行最多的时期。但是，几乎没有媒体对这个后来影响世界的发明进行详细客观报道。目前所能够找到的照片均系莱特兄弟拍摄，除了在1913年其家乡代顿(Dayton)大洪水时损失一小部分，大多数完好无损。后来学术界和航天界对他们的研究，多数根据其留下的资料和照片。

1904年的双翼滑翔机实验后，莱特兄弟将飞行实验结果电报给父亲，请父亲转告媒体。但是，《代顿杂志》拒绝发表该消息，认为飞行距离过短，没有报道价值。出乎意料的是，一个报务员将该消息透露给了维吉尼亚的一家报纸，飞机试飞成功的消息刊登后并没有引起关注。没有现场照片和目击者所见记录的新闻，是华盛顿特区政府部门、《科学美国人》杂志和欧洲媒体不相信的主要原因。

当然，莱特兄弟在避免公众注意力方面也有故意策划，主要是怕竞争者在他们还没有获得专利时窃取创意。因此，他们仅在1904年10月5日后进行过1—2天试飞。此后，他们仅允许已经签约购买飞机的公司在试验现场。随后向美国、法国和德国政府以优惠价格出售飞机，如果不签约就不允许观看试飞表演。

随着莱特兄弟的成功，各大媒体对过去的疏忽进行追忆和补充报道，将其试验从1902年—1914年零星报道、后来报道，以及历史研究进行收集整理，专著不断出现，就美国20世纪初对新兴事物报道的缺憾进行反思，为之后科学新闻的报道提供崭新思维：科学技术是人类进步的象征，发明永远是出乎意料的；媒体对任何新生事物都应该关注和及时报道。

美国首位女飞行员的“东方之行”

真正引起世界对莱特兄弟飞机关注的，是凯瑟琳·斯廷森(Katherine Stinson, 1891–1977)的“东方之行”。凯瑟琳·斯廷森是美国第一位女飞行员。在莱特兄弟的飞机实验成功3年后，她开始了长途飞行。她1917年的“东方之行”震动了世界，也使中国民众认识到女性在西方国家的地位和科学技术的神奇魅力。

1891年2月14日，凯瑟琳·斯廷森生于密西西比杰克逊。1911年，她参加一次气球飞行时，接触了当时莱特兄弟刚刚研制成功的飞机，从此与飞机结下不解之缘，并成为美国首位女飞行员也是世界最早的四位女飞行员之一。她参加了位于芝加哥的马克斯·利理航空飞行公司，接受飞行教练马克斯·利理训练，同年获得飞行员证书。

凯瑟琳·斯廷森自幼喜欢音乐，对世界充满好奇和憧憬。她开始了长途飞行计划，创造了许多世界“第一”。她驾驶飞机环美国飞行，用行动宣扬美国人的开创精神和好奇心文化。1915年，她开办飞行学校，同时从事飞机展览表演。

凯瑟琳·斯廷森飞行生涯中重大的事件是驾机赴日本和中国进行的巡回展览飞行。1917年，她从圣地亚哥到旧金山连续飞行606英里，飞行距离破了卢斯·劳的不着陆连续飞行纪录。同年她开始了“东方之行”。当她的飞机抵达日本和中国时，引起了东方国家民众的惊叹和议论。

孙中山、宋庆龄亲临飞行现场

凯瑟琳·斯廷森在中国的飞行表演，是在上海江湾赛马场(今天的江湾机场)进行的。观众甚多，最重要

所结识的女友亚历山德拉·曼·斯利普的13封书信。书信跨越了1913年—1976年的漫长岁月，是研究宋庆龄的珍贵资料。

宋庆龄信中谈及凯瑟琳·斯廷森在中国驾机飞行的情景：“亲爱的艾丽：上周六，我们邀集了十几个朋友一起去观看女飞行员凯瑟琳·斯廷森所作飞行表演。每个座位3美元，但我们坐等了3小时，也没见那飞机飞起来。真遗憾！好像是一架发动机发生了故障，而另一架还未装好！星期日，虽然又进行了大量的宣传，但情况仍然没有变化。一万两千多人离开时的不满之情可想而知！我真为那姑娘感到遗憾。她是美国人，年仅19岁。但这只能怪她自己，太疏忽了！眼下，这里有许多精彩的表演，以及各参战国所举行的庆典。门铃响了，我只好就此搁笔，我约了朋友来我处。1917年2月22日。”

《申报》(1917年2月21日)报道了凯瑟琳·斯廷森在中国飞行的情景：“美国女飞行员史天逊(即凯瑟琳·斯廷森)女士在江湾马场试演飞机之第一日，适逢天气晴和，中西女士联袂往观……下午五时十分于万众掌声中翩翩飞起，飞机由东上升向西绕场三匝，愈飞愈高……至五时三十分乃安然翔集于场之南隅，拍掌复大作。”

此次表演，由于大飞机发生故障，临时改装配小飞机。待装配完后已近下午五时，加之起风，观众逐渐散去。宋庆龄和孙中山没能看到飞机起飞。第二天午后再次进行飞行表演，仅飞行了一分钟，飞机在落地后因碰撞赛马场木栏受损。报界评论谓“江湾飞行之成绩可一言以蔽之，失败而已。”

1998年，台海出版社出版的《老照片——二十世纪中国图志》，对当时场景的描述似乎充满赞许之意：“1917年2月17日，美国著名飞行家史天逊带两架飞机来华，在上海江湾五角广场为几万名观众表演飞行术。史天逊芳龄19，自幼演习飞机，技术高超，声誉卓著，令一些驾机的须眉自叹弗如。”“是日，浙沪路局临时增加了几节货车，车厢里仍拥挤不堪。一些富商贵客，名媛艳姬或乘汽车或坐马车前往观看。”“下午5时左右，史天逊女士在万名观众的热烈掌声中，启动马达，振机高飞，由东往西行，绕场三匝，向观众致意，其后愈飞愈高，并不时地表演各种飞行动作，全国人大开眼界。孙中山、唐绍仪等知名人士亦都前往参观。”

民国时期的中国还不甚开放。国人对西方的科学技术不是很了解。凯瑟琳·斯廷森在中国的飞行表演，可以想象对国人影响是非常大的。可惜，我们至今对那个事件的详细记载和研究还不是很多。由于当时对英语信息了解的误差，将凯瑟琳·斯廷森的实际年龄26岁误传为19岁。

中国第一架飞机命名“乐士文”号

宋庆龄建议在中国建立自己的飞机制造厂，孙中山接受建议后在广州创建了中国第一个飞机制造厂。

不久，第一架飞机研制成功。宋庆龄在照片上用英文简介了照片内容：“这是中国制造的第一架飞机，1923年5月出厂，1923年7月试飞，‘乐士文’号以孙逸仙夫人名字命名。”[“This is the first airplane built in China. Designed May 1923. Flown July 1923. The ‘Rosamonde’(named in honor of Mrs Sun yat-sen)】]1923年8月9日，孙中山偕宋庆龄至广州大沙头航空局，参加“乐士文”一号机命名典礼，并主持该机及其他新购10余架飞机的开驶礼。宋庆龄行开驶礼后，由飞行员分架各机，表演飞行。

表演结束后，宋庆龄与孙中山在“乐士文”一号机前留影。1956年11月10日，《人民日报》在《纪念孙中山先生诞辰90周年》专题文章中，刊登了这张极为珍贵的历史照片。

(作者系中国科学院大学教授、国际科学素养促进中心研究员)



图①②：福特博物馆馆藏图片，凯瑟琳·斯廷森及其1917年在中国。
图③④：凯瑟琳·斯廷森在上海江湾赛马场飞行。

图⑤：孙中山、宋庆龄在“乐士文”一号机前留影。
(作者供图)

的是孙中山与夫人宋庆龄亲临现场。美国威斯康星州历史协会出版的《威斯康星历史杂志》(1989—1990冬季号)，刊登了马尔科姆·罗肖特撰写的《鞋盒里的中国来信1913—1967》，披露了宋庆龄给她在美国留学期间