

独家
披露

真相

专机副驾驶 亲历“九一三”

康庭梓 著



林彪

调机出逃坠亡的**最新解读**
专机机组人员的**命运起伏**

中国青年出版社

独家
披露

真相 专机副驾驶 亲历“九一三”

康庭梓 著

中国青年出版社

(京)新登字083号

图书在版编目 (CIP) 数据

真相：专机副驾驶亲历“九一三”/康庭梓著. —北京：中国青年出版社，2013.7

ISBN 978-7-5153-1732-8

I. ①真... II. ①康... III. ①九·一三反革命事件(1971)—史料
IV. ①D652

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第137604号

出版发行：中国青年出版社

社 址：北京东四十二条21号

邮政编码：100708

网 址：www.cyp.com.cn

责任编辑：吴方泽

编辑电话：(010) 57350509

营 销：北京中青人出版物发行有限公司

电 话：(010) 57350517 57350524 57350522

印 刷：三河市国新印装有限公司

经 销：新华书店

开 本：700×1000 1/16

印 张：24

插 页：5

字 数：400千字

版 次：2013年7月北京第1版第1次印刷

定 价：55.00元

本图书如有印装质量问题，请与出版部联系调换

联系电话：(010)57350526

前言

“九一三”事件已经过去42年了,可是事件给人们留下的许多悬念至今还没有真正的答案,例如,林彪专机——三叉戟256号飞机是如何从北京飞到山海关的?在山海关现场仓皇出逃的情况怎样?座机9名机组人员为什么出现有走有留的奇特现象?从林彪专机叛逃航迹上说明什么问题?为什么在蒙古的温都尔汗坠毁?256号飞机究竟是如何从天上“掉”下来的?围绕着林彪专机的活动在北京又发生了哪些事情?3685号直升机被劫持的具体经过如何?林彪专机机组死难人员是如何定性的?活着的人命运如何……

中共中央《关于建国以来若干历史问题的决议》中指出,1970—1971年间发生了林彪反革命集团阴谋夺取最高权力、策动反革命武装政变的事件。这是“文化大革命”推翻党的一系列基本原则的结果,客观上宣告了“文化大革命”的理论和实践的失败。毛泽东、周恩来同志机智地粉碎了这次叛变。

《中国共产党历史》第二卷指出:“林彪集团阴谋夺取最高权力、策动武装政变的事件,是‘文化大革命’毁灭党的一系列基本原则造成的恶果。”

我作为林彪专机机组副驾驶员,亲身经历了“九一三”事件中256号专机的活动过程,目击了林彪等人仓皇出逃的经过。多年来,我搜集了有关256号专机与3685号直升机的有关资料,遵循中共中央《关于建国以来若干历史问题的决议》与《中国共产党历史》第二卷的精神,运用专机活动的基本知识,在对林彪专机活动过程进行纪实报道与科学分析的基础上撰写了《真相:专机副驾驶亲历“九一三”》一书,给关心“九一三”事件的读者一个较为完整的飞机活动过程。

“九一三”事件的爆发是以林彪专机开始活动为起点,又以林彪专机及3685号直升机的活动为主线。事件发生后,由于绝大多数的人们不了解三叉戟及直升机的活动规律及相关的飞行专业知识,面对许多诸如“禁空令”把256号专机逼走的、叛逃前在空中画了个问号、飞机是被打下来的传说等,不能辨别真伪,起码缺乏认清事实真相的有力证据。本书用自己亲身经历的事实及专机飞行的科学的根据,为人们提供了一个经得起检验的答案。

林彪是乘坐三叉戟飞机叛逃的,为了还原历史的本来面貌,不得不拿飞机说事,离开专机活动的规律,离开飞机与飞行的专业知识,就不能把问题说清楚。所以,本书在记述事件发生的过程中,不可避免地要涉及到有关的专业知识,尽管在有些地方已经做了通俗的说明,可能还是不尽如人意。但是,只要从整体上把握

事情的发展趋势,还是很容易理解的。

为了给不了解专机飞行生活的广大读者介绍一些当年专机飞行部队的情况,本书把“九一三”事件中 256 号机组、直升机飞行员置于当时的时代背景之中,并介绍了空军航空兵专机师的基本情况、20 世纪五六十年代我国专机飞行的历史及专机飞行员在执行任务中的甜酸苦辣,也为“九一三”事件的展开做了铺垫,使事件的发展显得更集中、更完整、更贴近飞行的实际。

本书行文中均没有写明部队当时的实际番号,用了类似“专机师”、“第几团”这样通用的叫法,这样既不泄密又不影响对事件的叙述。

考虑到为研究历史的部门与个人提供可靠的资料,书中涉及到的人物、时间、地点都是真实可信的,都是自己在专机部队的老上级、战友与航校的同学提供的,具有考证的价值。本书既是一本可读性较好的纪实文学,也是“九一三”事件中围绕林彪专机活动过程的历史记载,把它看成一个普通专机飞行员的传奇故事也未尝不可。

目录 CONTENTS

前 言	1
第一章 林彪专机——三叉戟 256 号飞机	1
第一节 林彪专机来自空军航空兵专机师	1
第二节 决定命运的三叉戟飞机改装飞行	3
第三节 江青首先看上了三叉戟飞机	7
第四节 我把三叉戟 256 号专机接回北京	12
第五节 林彪专机客舱的精心改装	18
第六节 林彪专机改装后的试飞	22
第七节 9 月 7 日我送林立衡、张宁到山海关	25
第二章 紧急任务——调机山海关	31
第一节 接受任务	31
第二节 “九一三”事件爆发前的平静	35
第三节 紧急任务	40
第四节 机前待命	44
第五节 调机山海关	49
第三章 惊心动魄的山海关之夜	52
第一节 山海关机场的“飞行后”	52
第二节 惊心动魄的山海关之夜	59
第三节 带着血与泪的算式： $9-4=5$	62
第四节 机组的走留是有意安排的	65
第五节 起飞后很不正常的转弯说明什么	69
第六节 调度室房间里的临时“会议”	73
第七节 一条使机组陷入极端困惑的信息	75
第八节 程洪珍为什么没有上飞机	76

第四章 审 查	79
第一节 林彪乘机已去,留下机组何往	79
第二节 在海军接受审查	87
第三节 在中央专案组的日子	89
第四节 回专机师继续接受审查	100
第五节 在劳动与“读书班”中接受审查	108
第五章 3685 号直升机反劫持——成功迫降	121
第一节 “九一三”事件中 3685 号直升机被劫持经过	121
第二节 “九一三”事件中的北京专机师指挥所	142
第三节 “九一三”事件中的空军指挥所	158
第四节 “九一三”——专机飞行员的陷阱	176
第六章 几个“为什么”	179
第一节 为什么潘景寅敢一个人驾机升空	179
第二节 为什么起飞后会形成很不正常的转弯	185
第三节 为什么说是不正常的飞行	194
第四节 为什么叛逃航线会偏移到温都尔汗	202
第七章 迫降 坠毁	212
第一节 弹尽粮绝 面临绝境	212
第二节 茫茫黑夜 何处降落	216
第三节 剧烈爆炸	222
第四节 残骸遍地	230
第五节 横尸荒野	234
第八章 机组定性	238
第一节 邓小平为 256 号专机组死难人员定性	238
第二节 为机组死难者定性引发的思考	245
第三节 林彪专机上没有安装超低空飞行的设备	251
第四节 当我第一次看到 256 号专机残骸的时候	252
第五节 林彪专机残骸哪里去了	255
第九章 黑 匣 子	259
第一节 关于 256 号专机的黑匣子	259

第二节	多年来围绕“禁空令”出现的话题	265
第三节	纠正《剑桥中华人民共和国史》中有关“九一三”事件的 错误说法	270
第四节	这个“如果……”还是由我来说	271
第五节	关于林彪死因的各种传说	277
第六节	蒙古对林彪坠机的最新披露	279
第十章	离 队	282
第一节	踏上飞行不归路	282
第二节	没有泯灭的飞行心愿	296
第三节	曙光一现	303
第四节	取消文字结论清理个人档案	308
第五节	奔回北京	311
第十一章	上世纪五六十年代的专机师	315
第一节	领航员、通信员——专机飞行的眼睛和耳朵	315
第二节	专机飞行中的服务	323
第三节	宁扑三次空,不误一分钟	334
第四节	毛泽东坚持要坐中国飞行员驾驶的飞机	341
第五节	开辟从祖国西部进出国门的空中航线	350
第六节	刘少奇访问四国中的阿富汗之行	357
第七节	女飞行员“大旗”的故事	365
后 记		373

第一章 林彪专机——三叉戟 256 号飞机

第一节 林彪专机来自空军航空兵专机师

发生在 1971 年 9 月 13 日的“林彪事件”又叫“九一三”事件,作为重要的历史事件,已经记录在中华人民共和国的现代史及中共党史中。发生在 41 年前的事件,感觉已经非常遥远,可是,在历史的长河中,它似乎就在眼前,41 年只是漫长历史发展中的一瞬间。

41 年的历史虽然不算很长,可是,“九一三”事件给人们留下的悬念的确不少。究其原因,主要有两个方面:

其一,长时间以来,缺乏根据的传说已经使真实的历史事实发生扭曲,以讹传讹,最后发展到异常离奇的程度,再加上一些非法出版物在其中起着推波助澜的作用,严重干扰了人们的视听,人们不知道究竟哪一种说法是对的。

其二,“九一三”事件的经过是林彪乘坐自己的专机,在夜幕中叛逃到异国他乡突然坠毁,其本身就带着传奇与神秘的色彩。由于绝大多数的人们对飞机不甚了解,对飞机的活动规律知之甚少,对三叉戟飞机作为专机飞行的诸多



三叉戟 256 号专机

情况更是一无所知,所以,对道听途说的东西就不能做出科学的分析,难免相信那些流言蜚语。41年来,除了知情者的零星文章偶尔见诸报端或杂志之外,还没有看到有关林彪专机所有情况的系统报道问世,有些资料也是从考证和调查角度去分析,但有的已经被历史事实证明是不正确的,使那些想澄清事实并企图驳斥流言的人缺乏说服力。

我作为共和国人民空军专机师的一名普通的专机飞行员,“九一三”事件中,成为林彪专机机组成员之一,直接参与了9月12日晚由北京飞往河北省(秦皇岛市)山海关机场的飞行活动,亲眼目睹了9月13日凌晨林彪等人从山海关机场强行起飞、仓皇出逃的全过程。41年来,包括接受组织政治审查在内的所有时间,从未间断过对涉及三叉戟256号专机有关情况的调查与相关资料的收集,并运用三叉戟飞机担任专机飞行的专业知识及飞行活动发展的逻辑关系,结合当时的时代背景,对掌握的资料进行科学的分析。而且,“九一三”事件中,与飞机活动有关的人都是我的航校同学、专机部队的战友、飞行教员、直接领导以及与专机维护有关的工程师、专家、机务维护人员。在此过程中,我还就飞行专业方面的关键问题,请教了专机师的许多老前辈,如今他们都已80多岁高龄,且都是伴随着共和国空军建设的步伐一起走过来的飞行专家、维护飞机的机械工程专家,他们为祖国专机事业终生付出所取得的技术结晶与知识财富,给了我很大的支持与帮助。

林彪事件发生42年后的今天,我之所以围绕三叉戟256号专机所发生的一切,费尽周折进行调查研究,目的只有一个,还原林彪专机和3685号直升机在“九一三”事件中一切活动的本来面貌,为党史与共和国的历史提供一些可信的历史资料。

“九一三”事件中,一架三叉戟飞机在叛逃中坠毁了,一架直升机叛逃未遂,被飞行员迫降了,还有几架计划中使用的飞机,由于三叉戟256号专机的活动暴露了它们的行踪而停用了。以上所有的飞机,无一例外都来自空军航空兵唯一的一个专机部队。

要弄清林彪专机发生的一切问题,就要弄清空军专机部队的基本情况 & 共和国早期专机发展的历史(详见本书第十一章);要想知道三叉戟256号专机的活动规律,就要先了解专机任务飞行的一般规律;要想对林彪专机是如何从天上“掉”下来的前因后果有更深刻的认识,就要对运输机(客运)的技术问题有一定的了解。目前,民用航空事业迅猛发展,外出旅行乘坐飞机已成为家常便饭,某些航空知识已经得到普及,在这种情况下进一步理解41年前发生在三叉戟256号专机上的一切,已经不是一个很难的问题了。

为了便于集中叙述“九一三”事件,使事件各个部分的发展与衔接形成一个完整的整体,特意把空军专机部队及共和国早期专机发展的历史放在本书的最后一章介绍。

第二节 决定命运的三叉戟飞机改装飞行

我是1959年8月在老家河南省巩义市(原巩县)第二中学高中毕业后,被空军特招挑选为飞行学员的,据说这是空军第一次在高、初中应届毕业生中选飞。1960年我以“适合各种机型”的身体条件被分配到空军第六飞行学院学习驾驶歼击机,因为当时中苏两党关系紧张,缺乏飞行训练器材,未能按时毕业。1964年7月,空军决定将我们学院第十五期丙班、丁班共41名学员整建制地分配到空军专机部队驾驶运输飞机。

在短短的6年时间里,我在部队的主要机种苏制伊尔-14和苏制伊尔-18飞机上分别完成了三种气象(昼间简单、复杂气象与夜间简单气象)的技术训练任务,并由部队的二团调到以大飞机为主的一团飞行。

从1969年年底到1970年上半年,不到一年的时间里,在我人生的里程中,发生了几件重要的事情。其中,改飞三叉戟飞机的工作,成为我人生命运走向不幸的转折。对此,我个人是无法预料的。



年轻时候的作者

我在伊尔-18飞机上经过紧张的技术训练之后,开始投入专机任务飞行,并逐渐由任务中的副驾驶发展到担任机长。不久,领导任命我担任伊尔-18飞机二大队四中队的中队长,在行政上负责包括飞行员、领航员、通信员在内共十几名空勤人员的管理工作。

1969年9月30日,林彪到北京西郊机场视察工作,以战备的名义命令专机部队的飞机进行疏散。10月份,再次执行林彪“第一号令”,全部飞机进行第二次疏散。就在我驾驶伊尔-18飞机东奔西跑的过程中,儿子在空军总医院来到这个世上,匆忙中我跑到医院看望妻子,然后,很高兴地回到部队,当别人问我儿子怎么样的时候,才意识到上医院看望妻子时,竟把最新的一位家庭成员给忘了。可能是第一次有儿子,脑子里还没有形成有孩子的概念。几天

之后当我把儿子接回岳母家后,内心里才多了一份对儿子的牵挂。由于我今东明西,无法在部队那一间9平方米房的家里照顾妻子的产后休息,只好将家搬到城里。当时的全部家当只有一辆平板三轮车那么多,我利用休息时间,凭着年轻有足够的力气,一口气将三轮车蹬到位于宣武区和平门的家里,又连夜将三轮车送回机场。

自从儿子出生之后,家的概念似乎比以前增强了,无论飞到哪里,总惦念着北京城里那个小小的生命。当我沉浸在儿子出生后的幸福之中时,河南老家来信,告知母亲突然患了眼疾,是青光眼,从医生那里知道这是老年人很难治好的一种眼病,往往是一只眼先得此病,接着另一只眼睛也会感染,最后导致双眼失明。由于忙于飞行,我有8年的时间没有回家看望父母了,其实北京离河南老家只有十个小时火车的路程,原想成家之后接母亲到北京小住,还没有来得及安排此事,母亲就病了。情急之中我带了一些眼药,将儿子扔给岳母,同妻子一起回家看望二老。虽然,我们的到来能从精神上缓解一下病痛对母亲的压力,可是,在母亲的眼疾面前仍然无能为力。父母亲知道我忙,对我多年不回家探望也表示理解。

就在我回家探亲这短短的几天里,部队已经转场疏散到武汉王家敦机场。我与妻子只在家里停留5天,不得不匆匆告别父母乘车归队。妻子第一次同我回老家,我还不能陪她一同回京,到郑州之后,我便乘车南下到武汉寻找部队去了。实在没有想到,从那以后再也没有能够见到母亲,离家时,母亲用手护着一只眼睛送我到村口的情景,至今仍历历在目。

赶到部队不久,因飞行任务需要,我便驾驶飞机飞回北京。就在我全身心投入飞行任务的时候,大队领导通知我,立刻结束伊尔-18飞机的飞行工作,准备迎接我国新引进英制三叉戟飞机的改装飞行任务,也就是说,我从1966年改飞伊尔-18飞机还不到4年的时间,在伊尔-18机种上刚刚完成所有科目的基本训练,还没有来得及担任大量专机任务的时候,又要重整行装,奔赴新的工作岗位了。

我特别热爱自己的飞行事业,能够有机会掌握最先进的机种,在重要的飞行岗位上拓展执行专机任务的道路,的确是一件令人兴奋的好事情。这样一来,我所掌握的飞行理论不但有了更为广阔的实践领域,而且,在我飞过苏制的伊尔-18、伊尔-14飞机之后,能有机会了解到英制三叉戟飞机的各种性能,对进一步丰富自己的飞行理论知识与实际操纵经验是很有帮助的。当时,我国还没有能力制造出大型运输飞机,但我坚信,或迟或早我都能够亲自驾驶自己国家制造的飞机,如果有机会,我可以将不同国家运输飞机在飞行性能方面

的技术特点进行探讨、分析、对比,为我国航空运输事业做出自己的贡献。在“活学活用”毛主席著作的年代里,我曾根据毛主席《矛盾论》与《实践论》的观点,结合自己掌握的飞行知识,写出了许多心得体会。我还庆幸在航校延长学制的时间内,比别期学员多学的飞行理论,在实际飞行中还真派上了用场。后来的实践证明,我用航校学过的空气动力学理论,比较顺利地领会了三叉戟飞机在机翼结构的各种几何扭转中为什么会产生那样的空气动力效果。

我周围飞伊尔-18飞机的同事,对我能够参与三叉戟飞机的改装飞行表示羡慕与鼓励。有的飞行员见到我时,就用手背朝上做一个大角度上升的姿势,表示已经知道我要飞三叉戟飞机了。因为三叉戟飞机属于喷气式飞机,起飞之后的上升角与其他飞机相比要大得多,这种飞行员共知的肢体语言,成了同志们向我表示祝贺的最好方式。我已经领会到了战友们的好意,决心不辜负同志们的期望,做一个名副其实的三叉戟飞行员。

三叉戟飞机引进工作的总负责人是专机师的副师长,后来又改为师副政治委员潘景寅。专机师一团也抽出司令部副参谋长陈联炳参与改飞三叉戟飞机。此外,还从第三飞行团的里-2和直升机的飞行员中抽调4名飞行员。领航与通信岗位也相应抽调了部分领导干部与基本成员。包括地勤人员在内数十人,在潘景寅的带领下,于1970年6月份,乘飞机奔赴广州白云机场,同巴基斯坦民航的工作人员一起,开始了三叉戟飞机技术改装的地面理论学习与飞机的实际移交工作。

广州的白云机场方面在跑道南端西侧的地方为三叉戟飞机训练队专门腾出一些房间,还成立了空地勤食堂及其他后勤保障部门,就这样,三叉戟飞机空地勤地面理论训练工作在炎热夏季开始进行了。

三叉戟飞机是英国20世纪60年代的产品,是当时客运飞机中的佼佼者。但是,英国制造的飞机为什么要由巴基斯坦民航人员担任地面教员及飞机移交事宜呢?因为,三叉戟的飞行性能比较适合我国国内航线的需要,在国际航线上巴基斯坦使用波音飞机要比三叉戟更经济。为了专机空运事业的需要,我国决定从友好邻邦巴基斯坦引进4架三叉戟二手飞机,也就是巴基斯坦民航从英国购进并使用了一段时间之后的三叉戟飞机。专机师具体负责同巴基斯坦谈判事宜的全权代表就是潘景寅。

在购买三叉戟飞机的过程中,我们是以中国民航的身份同巴基斯坦教员打交道的,回避了空军专机师的实际身份。理论学习中,由于语言障碍,不能直接听懂巴方教员的讲课内容,还从空军翻译队要了几个专业翻译,巴方教员讲解,翻译官在旁边不停地翻译。由于我是高中应届毕业,包括初三在内共学

习了4年英文,虽然多年不用忘记了许多,可是,在课堂上听多了,在三叉戟教材上看多了,被丢掉的英文知识又捡回许多,其中主要指那些与航空专业有关联的用语与词汇,例如起飞、落地、上升、下降、电门、杠杆等。我们中间,连小学都没有读过的团司令部副参谋长陈联炳也说:“我不认识它,但它却认识我,英文字就标在电门旁边,当我知道这个电门是干什么的时候,我也就认识这个英文字了。”巴基斯坦共和国的官方语言是英语,他们也有本民族的语言,叫乌尔都语。据专业翻译说,巴方教员的英语说得也不标准。我曾留心一下,正像地勤人员说的,他们的巴方教员是个大舌头,就那个常挂在嘴边的“Yes”,听起来也是很别扭。

由于潘景寅更多的时间忙于其他的事情,很少能坚持每天按时上课,给他补课的工作就当然地落在我的身上,有时候虽然是课外休息时间,我还要拿着笔记本到他的住处,把我在听课中记下的笔记和我对讲课理解的程度向他重复一遍,这样一来,我的理论知识要比别人学得更扎实一些。个别时候,还让我同地勤机械理论班的同志一起探讨学习的内容,内容一样,但组织上要求地勤人员学习理解的程度要比飞行员的标准更高。

当理论学习结束的时候,第一架三叉戟飞机已经飞到白云机场,为了抓紧时间进行实际操纵技术的训练,当时直接参与飞行的只有潘景寅及陈联炳两个人,民航虽然也派出两个老飞行员参加学习与飞行,但是,他们最后还是没有引进三叉戟飞机,所有4架三叉戟飞机全部分配到专机师。实际飞行是全面检验理论学习成果的最好时机,我们5个没有参加飞行的飞行员,也跟着参与组织飞行的全过程,做好充分准备,等到白云机场学习结束之后,回到北京再向潘景寅、陈联炳他们学习操纵技术。在这些日子里,一位飞行员好奇地从三叉戟飞机上拿了一瓶巴航用过的香水,趁我洗头不注意的时候,向我的头发上喷了两下,结果,有两个星期时间没有能够将香水气味洗掉,这一下我可真正领略到伊斯兰国家为消除飞机客舱里的羊膻味所用香水的厉害了。

伴随着祖国南方的盛夏酷暑,3个月的紧张集训结束了,回到北京便开始了新一轮的改装训练。包括我在内的5个三叉戟飞机的新飞行员与领航员、通信员在一起,正式组成一个飞行中队,这个中队归属一团三大队领导,按一团所有飞行中队的排列顺序,这个中队为第八飞行中队,也就是说,八中队成了我国首批引进4架旧三叉戟飞机的飞行中队,我也自然成了这个唯一的三叉戟飞行中队的第一任中队长,一同前往白云机场学习的领航员老李担任三大队领航副主任。

有一次,潘景寅正在北京南苑机场组织三叉戟低空小航线飞行的时候,突

然接到上级命令,中止训练,立即返回西郊机场。原来是周恩来总理利用到西郊机场欢送外国代表团的机会,要顺便看一下刚引进的三叉戟飞机。当飞机停在大停机坪的时候,隔着驾驶舱的窗户,我发现周总理已经站在了候机室门口,此时,潘景寅让我留在飞机上将驾驶舱整理完毕之后赶快下飞机,可是,还没等我整理完毕,周总理和当时的国家计委主任一行已经登上飞机,周总理已经把手伸了出来,仓促中,我同周总理握了握手,接着我向周总理简单介绍了三叉戟飞机的基本情况。

从领导决定我改飞三叉戟飞机开始,包括我自己在内,所有的飞行员都认为这是一件大好的事情。可是,冥冥之中已经被魔鬼悄悄地盯上了,实在没有想到三叉戟飞机的命运如此悲惨,同三叉戟飞机命运紧紧相连的飞行员们也没有摆脱厄运带来的灾难。航校毕业后我在专机师连续三次三个机种的改装飞行中,遇到了决定命运的最后一次改装(注:从驾驶一种飞机改飞另一种飞机,业内人士习惯叫作改装)。

第三节 江青首先看上了三叉戟飞机

按飞机与飞行员的数量比例,4架三叉戟飞机一共只有7个飞行员是远远不够的,领航员与通信员的比例也相差很远。对专机师来说,当务之急是抓紧对飞行人员的技术训练,以应付专机任务的需要。使专机师领导没有料到的是,专机任务的需求比人员的培养来得更快、更突然、更紧急。

由于三叉戟飞机飞行速度快,飞行姿态平稳,发动机安装在飞机的尾部,空中噪音很小,所以乘坐起来舒适安静。冬季,北京起飞时还是冰天雪地,3个多小时到达海南岛,机门开处,热风扑面,温暖如春,所以,很快受到中央领导们的青睐。面对这种情况,专机师决定由潘景寅主要担任专机任务飞行,一团副参谋长主要组织新飞行员的培训。即使如此,因为担任副驾驶的5个飞行员还没有经过起码的技术训练,任务与训练同时进行还有一定的困难。所以,当毛泽东夫人江青第一次要求乘坐三叉戟飞机的时候,只好由潘景寅与陈联炳共同驾驶一架飞机,其他5名飞行员暂时停止训练。5名飞行员中,我是从伊尔-18飞机改飞三叉戟的,由于飞机的重量、性能等有许多近似之处,与其他飞行员相比,我的飞行进度快一些,先放了“单飞”,这样,我就可以给潘景寅当副驾驶员,应付接踵而来的专机任务,使飞行员的培训工作加快了步伐。

从1970年年底到1971年“九一三”事件发生以前这段不长的时间里,三叉戟飞机马不停蹄地执行着一个又一个的专机任务,连节假日都很少休息。

其中,曾将重病中的原国务院副总理兼公安部部长谢富治送到广州,由其夫人保驾,当时,他只能靠轮椅行走了。华国锋还是湖南省第一书记的时候,曾接送他到中央开会。记得在那一次飞行中,我们还利用待命起飞空隙参观了湖南韶山的毛泽东故居。1971年8月周总理乘坐民航的伊尔-18飞机到广州欢送缅甸总理奈温回国的时候,三叉戟飞机上坐着周总理夫人邓颖超及王海容等部分外交官员同时到达广州。邓颖超让服务员将机组的名字写下来装在口袋里,到广州下飞机之前到驾驶舱向机组道谢的时候,还拍着自己的口袋说:“你们的名字都在我这里记着呢!”那次周总理、王海容等人是冒着大雨欢送外宾离开广州的,王海容等人登上返回北京的三叉戟飞机的时候,衣服还是湿的。

在三叉戟飞机承担的专机任务中,乘机次数最多的还是江青。

江青既是毛泽东的夫人,又是“文化大革命”时期中央文革领导小组的主要领导者之一,位高权重,赫赫有名,所以,江青外出时乘坐专机的等级也是属一属二的。江青的身份特殊人人皆知,然而,江青乘坐飞机时的特殊需求却是鲜为人知的。

一、她不准飞机在地面滑行

一旦江青登上了飞机,除了起飞前的滑跑之外,是不准在地面滑行的,这是我执行专机任务中碰到的唯一奇怪要求。乘坐过飞机的人都知道飞机在起飞前有这样一个简单的过程:即乘机者经过检票后从候机大厅门口沿登机梯进入飞机客舱,飞行员启动发动机后从停机坪沿滑行道进入起飞跑道的一端,接着机组得到允许起飞的命令后,加大发动机的功率,飞机滑跑增速到一定程度,离地升空。

江青要求机组要么就立即起飞,要么就停在那里不动,所以,必须取消从登机到飞机进入跑道这段滑行的过程。其实,庞大的机身在平坦的滑行道上徐徐滑动起来,既平稳又舒适,无论坐在沙发上还是躺在床上,其舒适程度都不亚于高级轿车。尤其三叉戟飞机,三台发动机位于机身的尾部,人坐在密封的客舱里不会受到发动机声音的干扰,但不知是什么原因,江青竟如此讨厌滑行中的飞机。

既然这位特殊人物讨厌地面滑行,那么,专机的组织者、专机部队的领导为了满足江青的要求,就提前将飞机用汽车拖到起飞跑道的一端,对正起飞方向摆放在那里,登机梯也由候机室前的停机坪移动到跑道头的飞机旁边,准备飞机起飞的地勤人员也临时把跑道头当作停机坪在飞机周围忙碌着。由于江青的专机长时间摆放在跑道的一端,这样就完全打乱了机场的航调度计划,

一架飞机占着跑道,其他所有计划起飞和外来着陆的飞机一概免谈,停止一切飞行活动。

以潘景寅为机长的机组接到送江青从北京到海南岛的飞行任务,当天一大早,机组人员提前到达机场做飞行前的各种准备时,远远望去,看到银白色的三叉戟飞机早已停在跑道的南端,机头朝北,与跑道的方向一致。飞行员的职业习惯告诉我,跑道上的飞机不是起飞,便是正在落地,总带有运动的概念。然而,这架飞机却静静地占着跑道不动,给人一种很不正常的感觉。

当机组办完飞行手续赶到飞机旁边时,地勤人员已经忙了半天,一切准备就绪,只等江青到场。此刻,我不时地望望天空,尤其注意起飞和落地的方向,因为,飞行员长时间停留在跑道上总有一种不安全的感觉。当我意识到这种特殊的专机任务才带来如此特殊的安排时,那种不正常的感觉才逐渐消失。平时的飞行中,飞机落地之后必须迅速地脱离跑道,停在专用的停机坪上,随时为其他正在空中飞行的飞机腾空跑道,创造有利的降落条件,其中也包括空中遇到特殊情况必须马上要降落的飞机。

江青不允许飞机地面滑行的特殊要求,同样也适用于飞机落地之后。

飞机以每小时 900 多公里的飞行速度,经过 3 个多小时飞行,到达海南岛的陵水机场。北京起飞时,正是冬季的北国,寒风袭人,而海南岛却是春风送暖,另一番景象。为保持江青行踪的秘密,飞机接近海南岛时提前下降高度。高度越高,无线电波传播的距离越远。据说,美国的航空母舰就停在离海南岛不远的公海上,当时与美国还未建立外交关系,海南岛又属南海前沿,战备的气氛远比内地紧张,空军基地的战斗机也经常起飞巡逻。按江青不准地面滑行的要求,飞机落地后自然要停在跑道上。她的这个要求在北京是可以的,靠她的身份和权威,领导一声令下,机场暂时封闭。然而,在海南岛前沿,她的这个要求就不灵了。相反,也许正是她的到来,使那里的备战气氛更浓了。因此,飞机落地之后,机场指挥员通过无线电命令三叉戟飞机迅速脱离跑道,听口气是刻不容缓的,凭直觉就可以判断出有什么空中情况要发生。果不出所料,三叉戟飞机刚从跑道的另一端离开起飞位置,只见两架编队起飞离地的战斗机从专机尾部的上方呼啸而过。“好悬啊!”如果脱离跑道的动作再慢一点……可以断言,如果没有什么重要情况,基地指挥员是不会这样迫不及待地指挥飞机升空的。坐在专机里的江青或许不会知道当地指挥员为她的安全用心良苦。最后,飞机停在跑道的滑行道口,堵塞了从那个道口进出跑道的飞机通道。正常情况下,飞机应该停在专用的停机坪上,不能对机场战备与训练的飞机活动有任何影响。由于江青的特殊要求,不但起飞时要占着跑道,落地时