

「两航」起义

张聿温 著

中国民航出版社

“两航”起义

张聿温 著

中国民航出版社

图书在版编目(CIP)数据

“两航”起义/张聿温著. —北京: 中国民航出版社,
2014. 9

ISBN 978-7-5128-0201-8

I. ①两… II. ①张… III. ①纪实文学-中国-当代
IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第 181239 号

“两航”起义

张聿温 著

责任编辑 刘庆胜

出 版 中国民航出版社 (010) 64279457

地 址 北京市朝阳区光熙门北里甲31号楼 (100028)

排 版 北京罗针盘艺术设计公司

印 刷 北京华联印刷有限公司

发 行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477

开 本 787×1092 1/16

印 张 28

字 数 411千字

版 印 次 2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5128-0201-8

定 价 86.00元

官方微博 <http://weibo.com/phcaac>

淘宝网店 <http://shop106992650.taobao.com>

电子邮箱 phcaac@sina.com

谨以此书献给“两航”起义 65 周年

“两航”起义

李家祥 

中国民航局党组书记、局长李家祥为本书题写书名

目 录

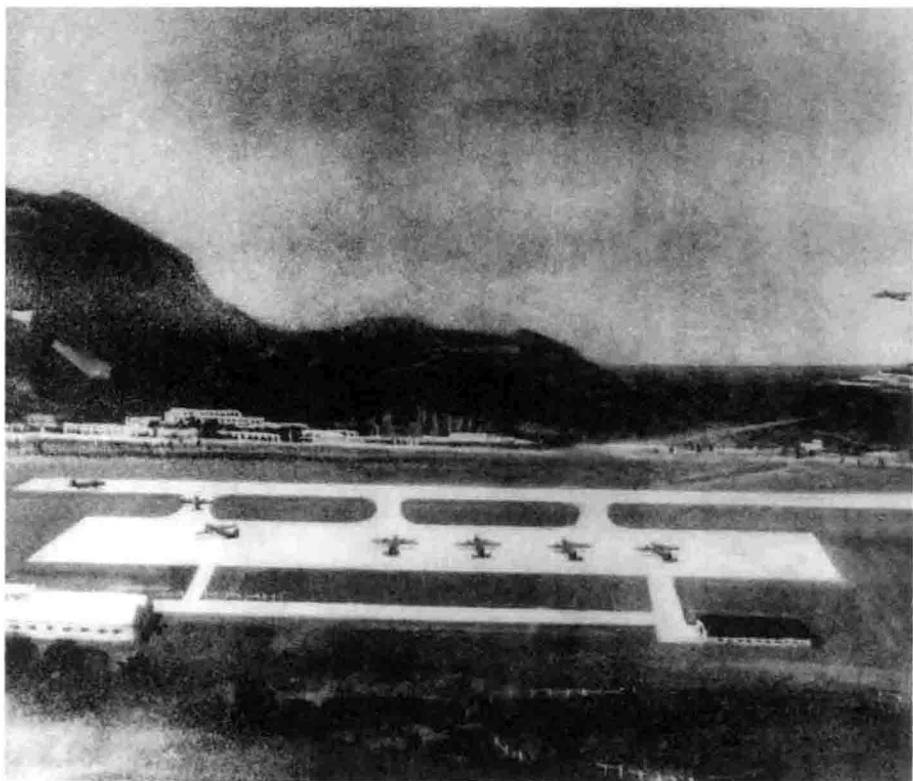
序 幕	1
第一章 历史回眸	13
呱呱坠地	15
抗战洗礼	20
畸形发展	29
内战苦果	42
陈纳德插足	45
委员长有令	51
风箱里的老鼠	57
第二章 初露端倪	65
密派专机	67
一张笺条	72
盘根错节的关系	76
正直的“两航人”	83
刘敬宜和陈卓林	89
第三章 西花厅决策	101
驾机起义第一人	103

	蒋天然的“右倾方案”	109
	陈毅、粟裕的表态	112
	周恩来拍板	115
	起义特使——吕明、查夷平	119
第四章	地下党在活动	125
	华斌：一个不能忘记的人	127
	陆元斌、何凤元们	131
	“海燕”寻找“海鸥”	137
	乔冠华密会刘敬宜	141
	陈卓林发火：共产党不够朋友	146
	策反信风波	152
第五章	目标：“全盘”起义	155
	起义工作核心小组	157
	“号脉”	160
	策反进行时	164
	工会成立	171
	“茶会”前后	179
第六章	决心下定	187
	中央书记处的决定	189
	整装待发	192
	倒计时	199
	总经理心态	203
	逼宫“鸿门宴”	210

箭在弦上	213
自家人的“谈判”	218
最后的争取	221
善后事宜	226
第七章 北飞前夜	233
“你是否准备好随时行动？”	235
北飞准备会	238
“空中行宫”枕戈待旦	244
连夜装运	248
夫妻夜话	252
妙计——瞒天过海	260
第八章 起义爆发	265
神秘的旅客	267
险象环生的起飞	272
漫长的航程	276
反响震撼世界	283
揭竿而起	289
周恩来宴请	294
起义者名垂青史	301
第九章 护产运动	327
声明大战	329
纠察队应运而生	335
斗法	340

国际大骗局	347
七架飞机被炸	352
“7·29”流血事件	359
诉讼真相	365
虎口夺粮——器材抢运	368
护产在外地	375
第十章 龙归大海	381
祖国欢迎你们	383
信任与嫌隙	389
历史性贡献	398
第十一章 历史在这里沉思	409
出师未捷身先死	411
归去来兮胡不归	413
磨难	422
归宿与结局	428
后 记	437

序 幕



1949年11月9日，“两航”起义的12架飞机从香港启德机场起飞，飞往北京、天津

1949年11月9日。

拂晓时分的香港启德机场，安静之中透着一股莫名的紧张和神秘。

从表面上看，今天和往常似乎没有什么异样，但仔细观察就会发现，机场上忙碌的人们话语不多，动作麻利，脸上写满严肃。而且，往常起飞前围着飞机忙碌的正驾驶中总有几个大鼻子、蓝眼睛的美国人，今天却一个也不见踪影。

清晨6时许，东方慢慢发白，青山上升起了一片橘红色晨曦。只听“轰隆”一声巨响，一架“空中行宫”号发动机率先打破了启德机场的宁静。接着，另外11架飞机几乎同时吼叫起来，螺旋桨的转动刮起了漫天风沙。轰鸣声中，飞机争先恐后地滑向跑道，就像电影散场后涌向出口的人群，秩序显得有些混乱。但很快，秩序好转。随后，一架架飞机腾空而起，直上云端。

按照预报的航线，这些飞机的目的地分别飞往台北、海南岛、重庆、柳州、昆明等地，然而当飞机脱离机场塔台的视线和管制后，却一架架调转机头，向着北京、天津方向奋力飞去。

大约三个多小时后，一道电波传出一个震惊世界的消息：中国航空公司（简称“中航”）、中央航空公司（简称“央航”）的12架飞机起义了！

消息传到香港的“两航”总部，“两航”沸腾了！数千名员工、家属奔走相告，并争相在起义簿上签名表态。

当天中午12时左右，“空中行宫”XT-610号飞机徐徐降落在北京西郊机场。飞机停稳后，从飞机上依次走下中航总经理刘敬宜、央航总经理陈卓林，中央军委派出的起义特使吕明、查夷平，以及两位总经理的八位随行人员。他们一个个满面春风，精神焕发，步履显得格外轻快。

舷梯下迎接他们的，有周恩来的代表李克农（外交部副部长），有关

方面负责人刘亚楼（空军司令员）、王秉璋（空军参谋长）、罗青长（周恩来办公室副主任），以及钟赤兵、方槐、油江、王乃天、蒋天然、任泊生、赵际唐等。

引人注目的是，“空中行宫”号飞机旁边停着一辆白色的救护车。强打精神走下飞机的吕明，此时已全身浮肿，面色苍白，再也无法坚持。他和李克农深情拥抱之后，随即被送上救护车，直接开到北京协和医院抢救去了。

同一天，在天津张贵庄机场，自午后1时左右起至下午4时左右止，起义归来的11架飞机先后安全降落。

当天晚上，两场盛大的欢迎宴会分别在北京、天津举行。政务院总理周恩来在北京饭店宴请“空中行宫”号飞机的起义者，天津市市长黄敬在天津起士林饭店宴请另外11架飞机的起义者。

晚宴的气氛热烈而感人。周恩来盛赞“两航”起义“抵得上二百万大军。而且起义无任何死伤，对西南地区的解放，大有裨益”。^[1]

迅即，新华社向海内外发出一条题为《中国中央两航空公司全体员工通电起义》的新闻：

【新华社北京九日电】中国航空公司和中央航空公司全体员工四千人本日宣布起义，脱离国民党反动派，接受中华人民共和国中央人民政府的领导。中国航空公司总经理刘敬宜、中央航空公司总经理陈卓林已于本日乘机由香港飞抵北京，发布全体员工起义通电。另十一架飞机同时飞回祖国，亦已安达某机场。^[2]两公司共有飞机八十架，除十二架已飞回祖国外，其余

[1] 刘敬宜：《记中航起义前后》，原载《中国民航史料通讯》第64期，1988年1月20日。

[2] 天津张贵庄机场。

飞机七十余架尚留在香港。两公司存港资财和中国航空公司在香港所设的飞机修理厂，都由两公司留港员工负责保管，以待中央人民政府的接收。^[1]

“两航”起义，振奋人心，它使得生气勃勃、活力四射的中国共产党在建设新中国的征程上又增添了一份自信和力量。因为民用航空是国家之翼，国家的奋起和民族的腾飞，离不开民用航空大显身手。

翻开革命的史册，你会清晰地看到头上那片天空是怎样受到共产党人的关注，也会深切地感受到航空在共产党人心中占有怎样的位置；还有，为了拥有自己的航空力量——军用的和民用的——，共产党人曾经怎样的前赴后继，忘我奋斗，并且付出了怎样的牺牲和代价。

早在第一次国内革命战争时期，中国共产党就派人到孙中山先生创办的广东航空学校学习飞行。该校第一期10名学员中，有4名是共产党员：刘云、王翱、王勋（王叔铭）、冯询。

随后，合作中的国共两党都派出自己在航校中的优秀分子前往苏联航空学校深造。从1925年8月到1927年3月，共有18人前往苏联，其中共产党员占半数。他们是：刘云、王翱、王勋（王叔铭）、冯询、常乾坤、徐介藩、李乾元、黎鸿峰（越南人）、金震一（朝鲜人），还有在苏联入党的唐铎。

第二次国内革命战争时期，1930年2月和1932年4月，中国工农红军曾先后缴获两架国民党飞机，被视为至宝。第一架飞机命名为“列宁号”，参加了几次军事行动。第二架飞机在漳州上空散发过传单，扩大了红军的影响。只是由于战事紧张，环境恶劣，苏区条件不具备，最后只得忍痛割爱，予以废弃。

“列宁号”驾驶员、鄂豫皖边区政府航空局局长龙文光，在武汉被国民党当局逮捕杀害。

1938年3月，延安选拔的来自各个方面军的43名同志到达迪化（今乌鲁

[1] 原载1949年11月10日《人民日报》。

木齐），到统治新疆的军阀盛世才那里学习航空，其中25人学飞行，18人学机械。这是中共历史上第一支航空队。中共学员文化程度不高，学习中困难重重，但他们无一退缩。1942年9月，盛世才反共，把航空队的同志监禁起来，直到国共两党重庆谈判达成释放除汉奸以外的一切政治犯的协议后，他们才重获自由，并历经千辛万苦，其中包括吕黎平、方槐、方子翼、朱火华、安志敏、陈熙等在内的31人于1946年7月11日回到延安。

回到延安的情景令人难忘。当他们乘坐的车队到达延安城外七里铺，看到远处巍峨的宝塔时，都不约而同地欢呼起来。女同志们把孩子高高举起来，指着宝塔山说：“孩子，看啊，咱们到家了！”说着，便激动地抽泣起来。她们这一抽泣，在场的所有人都流出了激动的热泪。

当晚，党中央、中央军委在中央党校设宴欢迎他们，朱德总司令代表党中央欢迎他们，向他们表示亲切慰问。吕黎平向朱德汇报说：“我们到新疆边防航空队学习开始时43人，后来，有2人因飞行事故和机械维护事故牺牲，2人病故，8人经不起残酷斗争的考验，脱离了革命队伍。回到延安的31人，其中飞行员15人，机务维修人员16人，已能驾驶和维护4种型号的飞机。”朱德听了，很高兴，说：“现在好了，我们有自己的飞行师、机械师了。”接着，他交待大家：“现在，东北接收了日本人丢下的一部分飞机和航空器材，常乾坤、王弼同志已经到东北接管这批器材，你们休息一段时间，就去东北，和常乾坤、王弼同志一起把这批飞机和航空器材用起来，尽快建立起我们自己的空军。”

次日，毛泽东来到他们的住处——中央党校二部看望，他同每个人亲切握手，深情地说：“回来的都是好同志，回来的都是好同志。”

9月20日，他们按照中央决定，启程前往东北。朱德前来送行时说：“毛主席说他不能前来向同志们送行，他要我代表他来。毛主席说本来应叫你们在延安多休息一段时间，但形势不允许，我们心疼地送你们走，越早到东北越好。

你们到东北后要同先期到达的常乾坤、王弼等同志团结一致，把我们建设空军的底子打好！”^{〔1〕}

这批红色航空的种子，成了解放战争初期东北民主联军组建老航校的中坚力量。

冒着敌人轰炸的东北老航校于1946年3月1日在通化成立，1946年4月转移到牡丹江，1946年11月从牡丹江转移到东安（密山），1948年3月迁回牡丹江，1949年3月迁到长春。辗转的历程，艰难的岁月，构成了老航校非凡的创业史。彪炳史册的，是老航校为我党我军培养了大批航空人才。

如果说上述航空活动均属军事航空的话，这不难理解，因为离中共执掌全国政权的日子尚嫌遥远。当新生的人民共和国晨曦微露的时候，情况就完全不同了。

全国解放前夕，中共中央和高层领导就已开始筹划民用航空。

1949年1月31日，北平解放后，北平的军管会里就有一个空军小组，负责对国民党政权旧空军和旧民航的接管工作。空军小组的组成人员为常乾坤、王弼、蒋天然、油江、张乃召等。

3月5日，中共七届二中全会在河北平山西柏坡召开。会议期间的3月8日，毛泽东、朱德、周恩来、刘少奇、任弼时、彭德怀等中央领导听取常乾坤、王弼关于东北老航校建校、干部、器材、装备、训练、人才培养等各项工作的汇报。毛泽东高兴地说：“了不起！过去在延安办不到的事，今天办到了。你们为今后正式建立空军做了准备，培养了一些种子，很好。”

毛泽东所说的“延安办不到的事”，是指当时曾有人建议中共请苏联给予援助飞机，成立自己的航空队。对此，毛泽东答复说：“我们在延安没有条件成立空军，延安只有碗口那么大，飞机要烧汽油，延安的河水也只有那么多啊。”如今，眼看要有自己的空军了，毛泽东怎不由衷地感到高兴！

〔1〕 方槐：《红色印迹——一位老红军战士走过的路》（自印本），2011年8月，第216～221页。

毛泽东向常乾坤问过“我们现在的飞机是不是比当年国民党接我去重庆谈判用的飞机要好”等问题后，进一步称赞说：“你们为正式建立空军培养了一些种子，有了人，又有广阔的天地，又接收了国民党留下的一些基地设备，建立人民空军的最主要条件已经具备。”^[1]

毛泽东最后郑重表示：要准备建立空军和民航。

此后，建立空军和民航事宜便紧锣密鼓地筹备开来。

3月19日，中央军委正式成立军委航空局。

3月30日，军委航空局在北平灯市口同福夹道6、7、8号（原国民党空军第二十大队驻地）挂牌成立，局长常乾坤、政委王弼。下设作战教育处（方槐任处长）、航空工业处（蒋天然任处长、朱火华任政委）、民航处（油江任处长）、情报科、供给科。后又增设航行管理处（安志敏任处长）、政治处（刘德深任副主任）、秘书处（王涛任主任）。全局由64名人员组成。一个半月后，全局工作人员增加到172人。

4月，各大军区先后成立了航空处（设有民航科），负责接收、整理和保管本区范围内国民党空军遗留的航空器材，接收和收容旧航空人员，保护和修建各地机场和航空修理厂、气象站等，管理有关航空军运和民航事宜。华北军区航空处，方华任处长、吴钟琨任政委；华东军区航空处，蒋天然任处长；东北军区航空处，王海清任政委、陈钦任副处长；华中军区航空处，黄炜华任处长、程启光任政委；西南军区航空处，余非任处长、夏屏西任政委；西北军区航空处，赵光远任处长兼政委。

5月，刚刚由东北野战军参谋长调任十四兵团司令员不久，已被中央内定为空军司令员的刘亚楼在军委航空局科处以上干部会议上说，中央决定正式建立空军，民航由空军先管起来。事后，刘亚楼还要方槐在代管民航方面作些准备，他特别提醒方槐：“接收民航的人员、物资登记时，一定要另立账本。民航是做生意的，不要和空军的混在一起。”这个问题，头脑清醒的刘亚楼后来还多次提及。

[1] 方槐：《红色印迹——一位老红军战士走过的路》（自印本），2011年8月，第232～233页。