

旅行伴读 (上)

毛泽东没有坐飞机的权力

我为周恩来总理飞专机

书记夫人与部长将军斗酒记

中国航空史上第一位女飞行员

胡志明苦恋中国情人



中国空战天神高志航

敢为天上先:王牌试飞员黄炳新

噶巴玛活佛转世灵童寻访内幕

抗美援朝空战王牌王海

夜航可见不明飞行物

中国三次空难

中国民航发展史

“白蔷薇”莉迪亚·莉托娃

中国民航出版社



(京)新登字 95—307

图书在版编目(CIP)数据

旅行伴读/金陵编著. —北京:中国民航出版社, 1996. 3

ISBN 7-80110-057-3

I. 旅… I. 金… II. 航空—普及读物. N. V2-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 03812 号

旅行伴读

主 编:金陵

责任编辑:李永

中国民航出版社出版发行

(北京朝阳区光熙门北里甲 31 号)

邮编:100028 电话:4290477

787×1092 1/20 开 印张:10 印数 1—10000 册

1996 年 3 月第一版 1996 年 3 月第一次印刷

北京市昌平后牛坊胶印厂装印

ISBN 7-80110-057-3/V·013

本册定价:5.50 元 全册定价:11.00 元

目 录

我为周恩来总理飞专机 张瑞霭

周恩来总理是个不畏风险、履险如夷的人。他一生有过很多次历险，吊唁胡志明主席后回国的那次险情现在想起来都出汗；他严以律己、宽以待人，真是一代楷模……

..... (1)

毛泽东自己没有坐飞机的权力..... 李永

1946年“四八空难”后，为了毛泽东的绝对安全，中央要求他尽量不坐飞机；1956年的一次空中历险，使毛泽东失去了乘坐飞机的权力，改为乘专列巡视大江南北

..... (16)

空中白蔷薇：世界首位女王牌飞行员莉迪亚·莉托娃……

第二次世界大战时期苏联战斗英雄，一生参加66次空战，击落敌机12架，是“二战”中战绩最高的女性战斗机飞行员，有“空中白蔷薇”的美称……

..... (20)

书记夫人与部长将军斗酒记 李永

原江西省委书记杨尚奎的夫人水静，善饮而有谋略，被称为酒桌上的常胜将军。这是她的亲身经历……

..... (27)

彭德怀元帅的三次苦恋：瑞莲、刘坤模、浦安修吴敏

真心相爱的未婚妻瑞莲，因地主相通而跳崖；他娶了比自己小12岁的刘细妹，教她识字，但平江起义后，两人中断联系，刘细妹为生活所迫与别人

同居并生一女；在延安，陈赓向彭德怀介绍了北师大毕业的浦安修，不料日后命运多变，无奈之下，浦安修提出与彭德怀离婚……………（30）

乘坐夜航飞机可能会看到不明飞行物……………

自1984年以来，民航飞机驾驶员已多次在夜间遭遇不明飞行物，他们说“不明飞行物无意伤害我们”……………（44）

抗日战争中的中国空战“天神”高志航……………

1937年11月23日，30岁的高志航在河南周家口机场升空作战时被日军飞机炸中座机而殉难。在此前3个月的战斗中，他击落日机5架，成为中国空军的战斗英雄，被誉为当时中国空军的“四大天王”之一……………（47）

噶巴玛活佛转世灵童寻访内幕…………… 邹陈东 傅勇

1981年11月6日，十六世噶巴玛活佛日必多杰在美国传经时圆寂。10年后，人们按照他的预言找到了8岁的灵童伍金卓堆·赤烈多杰……………（55）

敢为天上先：中国王牌试飞员黄炳新…………… 刘智慧

面对死神，他潇洒的微笑；玩命的冒险与惊人的发现之间是划等号的；试飞是考验飞机，更是考验人……………（60）

胡志明苦恋中国情人……………

为摆脱特务跟踪，他与中国姑娘假扮夫妻；虽有情人，却最终未成眷属，因为越共中央不同意胡志明结婚……………（69）

抗美援朝空战王牌——王海……………

朝鲜战争爆发时，王海刚从航校速成班毕业，驾驶飞机仅33个小时；王海击落击伤9架飞机，称雄长空，并带出一个“王海大队”；1985年，王海被中央军委任命为空军司令员……………（72）

中国的土地能养活多少人?

中国用世界7%的耕地养活世界22%的人口,是奇迹,更是重负

(83)

投向日本的第3颗原子弹失踪之谜.....

美国投向日本的3颗原子弹只爆炸了2颗,第3颗被日本秘密送往苏联

(89)

1996年:全球民航拒载烟客

吸烟,并不能给人提神作用,相反会麻醉人的神经;在飞机上吸烟,会给飞行安全带来严重隐患

(91)

我为周恩来总理飞专机

张瑞霭

原中国民航总局副局长、中国联合航空公司总经理张瑞霭同志是新中国民航第一代飞行员，他曾为我国许多国家领导人和外国政府首脑飞过专机。尤其是多次为周恩来总理飞专机，使他有机会接近周总理，直接聆听周总理的指示和感受周总理的高洁言行，目睹老一辈无产阶级革命家的风范。为此，特载此文。本文是转自《周恩来和他的秘书们》一书，是以张瑞霭与记者对话的形式写成，我们在转载时有所删节。

记 者：张瑞霭同志，听说您长期担负周总理的专机任务。走上这样的岗位，一定要经过各方面的严格选拔吧？

张瑞霭：是啊，长话短说吧。我出身贫苦，小时候勉强念过几年书，父母相继去世后，我成了孤儿，跟着叔叔种地、织布、打短工。1941年加入共产党，第二年参加了八路军，参加过莱芜、泰安、济南、淮海、渡江、上海、厦门等战役，大小打过100多仗。1950年军委从各部队挑选一批经过战争考验的营、团干部学飞行，我们军选出三人，那时航校教员是苏联人。1952年毕业后，我分到空军某师开运输机，任飞行副团长。1953年，军委民航局以香港“两航”起义人员为基础，再从空军调来一批飞行人员和干部组建民航局第一个飞行大队，我就成了新中国民航的第一任飞行人队长。由“两航”的同志带飞一段后，又经民航苏联顾问检查考试后，我又成为人民军队

培养的第一个民航机正驾驶。后来担任过民航北京管理局副局长、局长、民航总局第一副局长，武汉军区空军副司令员。1985年武汉军区撤销，空军组建中国联合航空公司，我担任总经理，现已离休了。

记 者：您什么时候飞“总理专机”的呢？

张瑞霭：我先要说明：所谓“总理专机”，不能理解成周总理有一架专供自己使用的飞机。实际上我们的飞机也为其他许许多多的中外领导人和代表团服务过。没有专机任务时我们也飞普通的民航航班。客舱内的设备都是便于改装的。不过，总理外出时，总爱乘我们的飞机，对我们机组很关心、信任、满意。只是在执行运送总理的任务时，我们才被称为“总理专机”。实际上，“专机”不专。

以前为总理执行专机任务时，用苏制伊尔-14。1959年后改用伊尔-18。其编号为“208”，是那时民

航最大的飞机。前后执行过60多次专机任务，每次短则一天，多则月余，包括国内巡视工作和出国访问。许多国家的元首和政府首脑来华访问时，在国内各地参观也都是由“208”客机执行任务的，所以提到中国的“208”客机，就像提起美国总统专机空军一号(Air Force NO. 1)一样。美国总统专机被新闻媒介称为“空中白宫”，我国的“208”客机也可以称为“空中的中国政府”。“208”每当为总理执行任务时，都隔出一个临时的办公间。总理在那里批阅文件、听取汇报、发出指示，把地上的工作搬到了天空。但总理严格要求民航208号机在平时仍按一般运输客机使用。后来虽然我国又陆续购进三叉戟、波音等机种，周总理却从节约和实用考虑，不再改用这类大飞机。他对铺张浪费是很反感的。他曾说：伊尔-18飞机，机务人员维护也熟悉，机组飞行也有了经验，我也很习惯了。他还明确指示：三叉戟也要搞活动设备，有专机任务就装上去，没有专机任务就卸下来，作为班机使用。民航任务重、航线多、飞机少，不能占用一架专机，这是浪费。

我从1954年到1974年一直承担总理和一些中外领导人的专机任务。记得第一次是送总理去太原。我当时是民航飞行大队第一任大队长，我以机长身份在舱门下面迎接总理，见他来了就立正敬礼，报告气象和飞机情况。总理亲切答道：“很好。谢谢你们！”然后握住我的手，问我姓名、籍贯……，无拘无束的谈话一下把我和总理拉近了，我原来的紧张心情顿时烟消云散。飞抵太原后，总理跟机组人员一一握手，说：

“你们飞得不错嘛。要有信心。以后我就坐你们的飞机。”这样的信任和鼓励，使大家心里都觉得热乎乎的。接着，又送总理飞唐山、鞍山、沈阳、哈尔滨、青岛、天津等地。以后和总理接触多了，我们进一步体会到：平等待人、平易近人、尊重普通工作人员的劳动，这是周总理最感人的品德之一。差不多每次起飞前，总理都要和机组人员握手、问候；降落后，总理还要再同机组人员一一握手、道谢。

我们这个机组的成员20年中稍有一些调整变动，但人员范围基本上是固定的，每次专机任务下达后便根据情况从这些人当中配备机组。大家总是齐心协力、密切配合，克服了许多困难和险情，圆满完成了历次专机任务，使周总理感到放心、满意。而我们经过这20年的亲身接触，深深感到周总理具有崇高的品德、卓越的才能，对人民无比忠诚，在外交事业上有高度的原则性和灵活性，在国际交往中有令人钦羡的魄力和风采。他艰苦朴素，廉洁奉公，对下属既严格要求又关怀备至，用自己的一生完美地体现了“鞠躬尽瘁，死而后已”的伟大精神。

就说总理对普通服务人员的关心吧。五十年代曾在机上服务的马鸿志讲，有一次总理陪缅甸贵宾吴努出访外地，马鸿志端上茶来，只见吴努正在念念有词地作祈祷，总理在对面坐着。马鸿志略微迟疑了一下，不知先把茶端到谁面前。总理一见小马的神色，迅即作出反应，把手向吴努那边优雅地一摆，表示应先给贵宾上茶，顿时给小马解了围。其他服务员也碰到过类似的情况。以

后总理专门向服务员们讲解了服务应先宾后主，先女后男的道理。总理还很关心服务员将来的工作出路，曾对小马说：“你们现在是服务员，应搞好服务工作。可是，不能干一辈子。将来不飞了，干什么呢？你们不是有飞机修理厂吗？可到修理厂去学一点技术，过几年可以当个小技术员嘛。”服务员们听后既受教育，又很感动。

服务员小王第一次见到总理时很激动，有些紧张。总理和她拉起家常，听说她的名字叫王竹报，就说：“这个名字很好哇，‘竹报平安’嘛。谁给你起的名字？”小王说：“是我爸爸。”“他是干什么工作的呀？”“是个老知识分子，教书的”。从此总理对王竹报印象很深，对她细心周到的服务也很满意，有次还专门向同机去南宁的胡志明主席作了介绍，胡主席听后也笑着连连说：竹报平安，平平安安。可就是因为小王的父亲是老知识分子，“文革”初期，在越来越“左”的政治气氛下，她被调到地面工作。总理见不到她了，就向我们打听她的情况。有一次她在候机楼大厅里见到了刚从餐厅走出来的周总理，情不自禁地径直奔过去。保卫干部见总理已看到了她，不敢再拦。总理亲切地握住她的手问：“小王呀，怎么看不见你了？你怎么样？做什么工作？”“我现在在做财务工作。”“你会做吗？”“会做。”“你有几个孩子？”“有两个。”“哎呀，邝任农给我说，你有三个孩子，哈哈……。你养好身体，咱们还要飞出去呀。”这体贴入微的关怀，在小王心里激起阵阵温暖的波澜。

李士云接替小王服务，工作也

很细致，总理很满意。小李家在天津，丈夫在塘沽的船上工作。总理和邓大姐很关心他们夫妻团聚，要我们设法把他们调到一起工作。当时在北京实在找不到与她丈夫对口的工作，只好放她回天津。临走前，总理和大姐特意请她吃饭，表示感谢，鼓励她在新岗位上好好工作。又指示我们让她带着民航制服走，作个纪念。想得多周到呀。小李至今感铭在心。

周玲妹也是总理很熟悉的服务员。她1971年回上海老家生孩子，是剖腹产。有一次总理乘机时向李士云问起小周最近的情况，小李就说了这事。总理和邓大姐都很关切，让小李代表他俩赶快给周玲妹写个信表示慰问。周玲妹接信后，热泪双流：周总理和邓大姐都是管国家大事的，像我这样一个普通服务员的事，还叫他们这么挂心！

1958年初，总理到新建的首都机场迎接外宾，刚走出候机楼，就看见一群男男女女的工作人员弓着腰吭哧吭哧地推着一架舷梯。他顿时浓眉紧皱。回身拉住我的手，另一只手指着那群人，语气沉重地说：“瑞霭，你看，我们能不能改进一下呢？就这么落后吗？男男女女一大群卖死力气，不仅太费劲，也不雅观嘛。外国人看见，像什么话呢？”我很惭愧，每天司空见惯的事情，却没往心里去，总理一见就这么挂心。我连忙保证：“总理，我们一定想办法改进。”后来，我们用汽车底盘改制成自动升降的舷梯，一个人在驾驶室里操纵就行了，大大节省了人力，提高了工作效率。总理见了很高兴，立即指示向全国推广。全国机场舷梯

的机械化,就是这样在他的悉心关怀下迅速实现的。

周总理关心群众的疾苦,是真心实意,一抓到底的。那可不是做做姿态、摆摆样子,说说空话而已。首都机场从老候机楼一出来到三岔路口这段路,原来是汽车、自行车和行人一起走。因这段路不太长,中间又用路灯和花草隔成上下行,谁也没有提出过什么问题。周总理经过这里,发现上下班时间,机场职工都顺着这段路去机场或回宿舍,交通拥挤,不够安全。他马上向我们提出不可以将中间的路灯和绿化带挪到路边,展宽路面,划出足够的自行车和人行道。说过后他还不放心,又亲自坐车详细查看这段路的情况,计算行车时间。然后就站在三岔口路边,召集有关人员商讨解决办法。他经过亲自调查和听取各方面意见,对原先的提议做了修改,认为马路中间的那条绿化带和路灯挪起来费工费料,不如保留,另在马路两侧各开一条自行车及行人道。现在的机场辅路仍是这个样子。你看,就这么个事,总理多费心!这才叫全心全意为人民服务呐。

记者:周总理常到机场送往迎来,也常坐飞机四处奔波。我们在纪录片中很少看见他乘火车的镜头。给我们的印象似乎是他对你们民航有些“偏爱”?

张瑞雷:(笑)我为这事开过总理的玩笑。一次我问他:“总理,你是不是崇拜飞机——你怎么那么爱坐飞机呀?”他听后也笑起来说:“飞机好啊!它快嘛。坐飞机能节省时间,办事效率高嘛。”接着他又用开玩笑的语气说:“我喜欢坐飞机可不等于

不支持铁道部的工作,不关心铁路建设哟。他们不要对我有意见哟。”看得出,他之所以爱坐飞机,同他讲究高效率、快节奏的工作分不开。他是全国最忙的人,有时连去天津、唐山、遵化、北戴河这么近的地方都要坐飞机,不坐火车、汽车。在飞机上,我从来没见过他睡觉休息过,不是看文件,就是和人谈话。陪外宾出去,外宾休息,他就办公。

记者:据我所知,我国领导人是不能随意坐飞机的,要得到中央批准才能坐。比如毛主席,中央就规定他不能坐飞机,为的是保证他的绝对安全。他外出都是乘火车。对他的安全措施可多了。有时他也嫌太受约束,就反抗。但最终还得服从。据说有一年到了广州,毛主席忽然想去长江游泳。这还得了?周围的领导都不同意,派去勘察水情的卫士回来也说长江不能游。毛主席问那个卫士去游过没有。卫士说没游过。主席生气了,说那你怎么知道长江不能游?又派副卫士长孙勇去调查。孙勇下水游了以后回来说长江游得。这下主席占了理,不仅要游长江,而且要坐飞机去,谁也没话说了。

张瑞雷:那次主席坐的是里-2飞机。我驾伊尔-14飞机在前探气象。毛主席坐着飞机,“才饮长沙水,又食武昌鱼。万里长江横渡,极目楚天舒。不管风吹浪打,胜似闲庭信步,今日得宽余。”高兴得很哪。但是在返回北京的途中就遇到麻烦了。那天,因为我们的飞机速度快些,又是先于主席的坐机起飞的,一路气象良好,便正点到达北京西郊机场,把主席他们拉下一大截。谁知气象

是变化着的。我飞过后,就来了 一片雷雨云,挡在主席的航线上。空军司令员刘亚楼在机场塔台坐镇,左等右等主席的坐机不见来,让他心急火燎,见我带机组人员正往汽车里钻,他就扯着嗓子嚷:“张瑞儒,你不能走,主席还没落地呢。你给我到塔台上来,今天出了问题,我可要你脑袋!”我一听才知事情不妙,忙上塔台向他汇报。当时在机场等候的中央领导们都有些紧张,为主席的安全担心。好不容易主席的坐机绕过了雷雨云,比预计的到达时间晚了十几分钟才着陆,大家心里一块石头总算落了地。刘亚楼跑过去,没等主席出来就冲着里边喊:“主席呀,你吓死我喽!现在好了,平安无事!”这次我的脑袋保住了,据说,毛主席却从此丧失了坐飞机的权利。

而周总理则一直享有坐飞机的权利。他跟我讲过,抗战期间他经常坐飞机奔走于重庆、西安、延安之间。那时坐的是老式的美军飞机,有时半个身子都露在外面。

记 者:我也听说周总理当年坐飞机的事。有一次他和章文晋等人从重庆机场一连起飞好几次,都被冰雹、雷雨云压回地面。坐飞机是要冒风险的。我就很怕坐飞机,总觉得一飞起来,就身不由己了,遇到危险无路可逃。你们飞专机时遇到过险情吗?总理怕不怕?

张瑞儒:不怕。总理可是个不畏风险,履险如夷的人呐。我们一起遇到过几次险情,每次他都泰然自若。说实在的,我们为领导人飞专机,心情多少总会有些紧张,有光荣感,也有责任感,生怕出事啊。不要说出大事故,对不起国家和人民,就是出点

小事,比如误了时间,落地时不够利索,都会在外宾和国外行家们的面前给我同声誉造成影响。那个心理负担和飞普通航班确实不一样。所以每次接到专机任务,我们都反复试飞,细细准备,对特殊情况的处理方案要运用自如,机组分工合作要落实,对每个环节、每个部件都左检查、右检查,力争万无一失。可“天有不测风云”,难免遇到意外情况。如果领导人这时大嚷小怪的,就会弄得我们更加紧张,手足无措。然而周总理总是以他那沉着冷静的态度,给了我们无穷的力量,增强了我们战胜困难的信心。他曾说:“不管遇到什么情况,我不怕。我很信任你们,你们都是很有经验的。”就说1956年11月那次吧。当时我们承担送他和贺龙访问越南、柬埔寨的专机任务。从河内到金边的一段航线,要从美国控制的南越与泰国的空军基地之间穿过。我们同南越、泰国没有外交关系,那里正处于战争状态,飞过去很危险。机组人员很担心。周总理却坚定地说:“一定要飞过去,要有信心。”他亲自和我们一起研究飞行中可能遇到的各种情况,设想各种应付方案。飞越险区时,耳机中清清楚楚地传来美军基地的无线电谈话,我们一声不吭,警戒飞行。报务员和我们的心情很紧张,但总理和贺龙却在客舱中仍旧谈笑风生,坦然自若。进入柬埔寨领空后,飞来好几架法制战斗机护航,很有气派。在金边安全降落后,总理很高兴。柬埔寨举国上下欢欣若狂,欢迎来自新中国的使者。西哈努克亲王宣布全国放假一星期,以示欢迎。许多华侨赶着牲口、带着干粮、

从几百里外赶到金边机场，一定要亲眼看看新中国的总理和新中国的飞机。

另一险情发生在1965年，周恩来、陈毅率政府代表团访问非洲。这次任务非常艰巨复杂。航线很长，要途经12个国家。民航局局长邝任农亲自指定我为领队机长，带领三个机组轮换飞行。为安全起见，我们预先进行了全航线试飞。

5月24日，罗瑞卿总参谋长指示民航：迅速准备一架伊尔-18型飞机执行周恩来总理率领我国政府代表团出访坦桑尼亚的专机任务。民航总局领导立即开会进行研究，并于次日上午召集有关部门的负责人和飞行技术干部进行部署。到会的人员一致认为这是一次光荣艰巨的政治任务，又是首航非洲，航路所经过的国家政治、地理、气象情况都很复杂，必须全力以赴，绝对保证安全。任务下达后，民航北京管理局的主要领导干部亲自组织实施。首先确定用伊尔-18型208号飞机担任这次专机任务，并挑选人员组成专机飞机班子。

由于伊尔-18型飞机是第一次作长距离远航，并要飞越中巴边境的高山区，缺乏经验，为确保专机的绝对安全和圆满完成任务，飞行前，除从思想、技术、组织上认真作好准备，周密地制定了安全措施外，并根据上级指示，在正式执行任务前，专门进行了航线试航。

5月28日，208号试航机于0时12分由首都机场起飞，航路天气良好，通讯联络畅通，飞行操作情况正常，经停国内机场加油后飞往巴基斯坦。飞机在9000米高度通过明

铁盖山口，至11时35分安全抵达卡拉奇机场，并在该机场过夜。机组人员除协助我使馆共同守护飞机外，由机长刘崇福、报务员黄明等人去巴航调度室搜集了航路上有关国家机场的飞行规定、禁区位置、高度配备、季节性气象资料和进出港方法、周围地形、穿云规定等大量资料，进一步充实了试航飞行的方案。

5月29日，由于伊朗方面迟迟不答复我机过境申请，试航航程不得不改经波斯湾飞往开罗。208号机于9时49分由卡拉奇起飞，航路天气良好，全程能见飞行。但波斯湾区域航线交叉较多，空中活动频繁，机组除严密观察空中动态外，并用雷达仔细观测海岸和岛屿的地形，及时检查航迹，严格保持选定的航线和规定的高度，协调一致地驾驶着208号机，经季瓦尼、沙尔哲、巴士拉，于14时40分降落在巴格达机场。加油后继续起飞，经叙利亚、黎巴嫩上空飞往开罗机场。由于该机场跑道低于长五边的标高，机场周围又为沙漠地区，容易使飞行员目测产生折射错觉，飞机下滑时，机组除注意气压高度表的指示外，并仔细地参考无线电高度表的读数，沉着自如地操纵飞机于19时15分安全着陆，机务人员抓紧时间检查了飞机。5月30日208号机又于12时04分从开罗机场起飞，航路上均系沙漠和沙丘地带，地标很不明显，增加了飞行困难。但在机组密切配合认真操作下，顺利地抵达苏丹的喀土穆机场。落地后该场的风很大，风向短小时内变化数次，由于机组预先准备比较充分，在加油后安全起飞，经肯尼亚内罗毕，于21时15分

安全降落在终点站坦桑尼亚的达累斯萨拉姆机场。整个去程飞行中，飞机、发动机情况良好，飞行情况也很正常。落地后随机机务人员认真地检查了飞机，并做 25 小时定期工作；飞行组则开会进行阶段性小结和讲评，为下一回程进行细致的准备。

5 月 31 日，208 号机于 19 时 52 分由达累斯萨拉姆机场起飞，经喀土穆、开罗、巴格达等机场时落地加油，于 6 月 1 日 15 时 45 分回到巴基斯坦的卡拉奇机场，整个试航获得圆满成功。飞机着陆后，机务人员抓紧时间对飞机进行全面检查和维修，并做了 50 小时定期工作，使飞机和发动机迅速处于良好状态；空勤组根据整个试航期间的实际体验，进一步完善专机飞行方案，特别是紧急情况下的处置预案。一切就绪后，将飞机铅封，机组成员到我驻巴使馆休息待命。

6 月 3 日，周恩来总理乘我空军 234 号专机访问巴基斯坦结束后，接着率我国政府代表团登上 208 号专机，开始赴坦桑尼亚访问的旅途。208 号专机于 19 时 26 分由机长刘崇福驾驶从卡拉奇起飞，首站在巴格达机场降落加油。飞机抵达该机场区域时已是黄昏时刻，跑道仅模糊可见。经与塔台通话联系，同意我机加入四边着陆，飞机随之转入五边，对正跑道准备落地，不料此时近距导航台却突然关掉，紧接着信号旋转灯也熄灭，再瞬间所有的跑道灯和障碍灯也相继熄灭，一再呼叫塔台也得不到答复。情况突变，气氛紧张，怎么办？我立即将情况报告了总理，总理听后说“沉着

冷静，我相信你们”。为了防止仅剩的机场外部灯光也被关掉，使着陆条件更加恶化，确保周恩来总理和代表团的安全，机长刘崇福与其他机组成员简短交换意见后，果断地决定以找地标的方法来判断跑道的正确位置，坚持继续着陆。由于机组全体人员临危不惧、沉着果敢，加上试航时已熟记该机场的地形，并有相应的预案，我们心里是有底的。我站到机长刘崇福、徐柏龄的身后，大家用眼睛一齐盯住昏暗中的跑道，抓住地标，靠平时的经验和过硬的技术，终于在没有任何地面导航台指引，没有地面灯光照明的十分困难的条件下，驾驶飞机平稳地降落在跑道上，当即受到周恩来总理的亲切表扬和鼓励。飞机落地后，机场一片漆黑，飞机已无法滑行，只好停在跑道头让油车来加油。如此复杂的情况，引起机组的高度警惕。起飞时，虽然灯光已恢复，为了防止可能出现新的意外情况，机组请我使馆人员开汽车查看了跑道，并将车停在另一端的跑道头，打开汽车前灯，既实施警戒，又准备在一旦起飞过程中灯光再突然熄灭时，为飞机继续指引正确的滑跑方向。在作了充分的准备，安全确有保证后，208 号专机毅然从巴格达机场起飞。为了尽快脱离可能发生的危险，机组在操作时采取放二十度襟翼，快松刹车，慢抬机头的方法，使飞机在短距离滑跑后迅速升空。加入航线后，专机飞越约旦、叙利亚、黎巴嫩上空，在开罗机场落地。加油后专机由我驾驶飞向喀土穆，当 208 号机临近该机场上空，下降高度至 300 米时，突然遇到晴空颠簸，飞机在瞬间骤然下降

高度130多米，发动机声音异常，飞机速度也急剧减小。在此危急情况下，机组全体人员沉着镇定，协同一致，迅速加大油门，徐柏龄稳操杆舵，严格控制飞机姿态，很快脱离颠簸，并随之安全降落在喀土穆机场。加油后专机继续起飞，经埃塞俄比亚、肯尼亚上空，于6月4日15时59分将周恩来总理安全送达坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆。

最险的那次是1969年9月，越南人民革命领袖胡志明主席逝世。中国派出以周总理和叶剑英元帅为首的中国党、政代表团飞赴河内吊唁。吊唁后当天晚上就要回国。当时航线上正好有大面积雷雨云，夜间能见度又差，国内不同意我们飞。总理执意要走，收拾好行装赶到机场。国内听说这个情况，才同意我们起飞。升空后不久，进入我国广西境内时，就进入雷雨区。只见四下电闪雷鸣，浓云翻卷，飞机被气流颠得上下跳动，两个翅膀忽闪忽闪的，随时都有遭到电击的危险。只见电光雷火，映红天空，把机身烘照得通亮，就像一团流动的烈焰。现在想起来，还非常后怕。卫十张树迎透过舷窗看到这个景象，心里没底，很想到前边来提醒我们一下。总理挥手止住他说：“别去打搅人家，瑞霭他们会有办法的。”说完继续稳坐在那里，观赏窗外风云变幻。我和赵禄子、李长信等机组人员也很紧张，汗水都湿透了衣服。我们想尽一切办法，利用机上雷达寻找云层空隙，终于绕了出去，我们总算松了口气。我把驾驶杆交给副手，到后舱去向总理报告。总理一见我来，忙站起来说：“瑞霭，你们辛苦了。快擦擦汗吧。”“总

理，我们现已穿出雷区，脱离危险了，请你放心。”“我就知道你们会有办法嘛，可小张还要去给你们帮忙呢。”总理边说边笑地看着小张。“总理，我可不别的意思啊，只是想到前边看看情况。”小张急忙作解释。总理看他窘急的那个样子，哈哈大笑。小张回想刚才的情景，自己不由得也笑起来。

最后，我们的飞机安全降落在南宁机场。说实话，这次飞行是我们几十年来飞行中较危险的一次。

记者：看来总理对下属很信任，放手让他们工作。

张瑞霭：他是既放得开，又管得严。每次因公务来机场，都要顺便检查工作。他跟我说过：“我每次来机场，总要检查你们平时不注意的地方，每次来都要发现点儿问题，这是为了你们把工作做得更好。”刚才说的改进舷梯那事就是一例。还有一次，他在机场吃完饭后，发现一处办手续的地方卫生不好，当即指出，要我们改正。

记得是在1964年，一次总理来机场接送客人，在停机坪上发现一只狗。他批评机场管理不严，应将四周都用铁丝网圈起来，全国的民航机场都应采取同样措施，要加强对机场的安全宣传教育。同时指示机场要尽量少占地，够用迫降用地就可以了，铁网圈外的土地让群众耕种，圈内的闲地可组织机场职工家属耕种，搞试验田等，还可办一个公社，不要荒芜。你看他心多细，第一要保证安全，同时要尽量照顾群众利益。后来在修建国际候机楼和第二条跑道时，总理又作了同样内容的指示。

1973年9月，总理陪法国总统蓬皮杜访问杭州。第二天由杭州飞上海，总理提前先到机场，在飞机旁边问候机室的服务员，你知道你们机场的跑道多长、多厚、方向吗？服务员一个问题也答不上来。总理嘱咐：你们要好好学习，这样不行，知识面太窄了，这都属于你服务范围的事嘛。要拓宽知识面，能够回答客人的各种问题嘛。我和副政委诸惠芬当时都在场，立即向浙江省民航领导传达，请他们贯彻总理这一指示。

记者：总理有时是通过和普通工作人员的聊天来体察实情，发现问题的。

张瑞雷：是啊。一次他同一位民航的同志拉家常，问：你孩子在哪儿上学呀？那同志说在民航子弟学校。“什么？”总理立刻警觉起来，提出一连串的问题：“民航子弟学校？怎么叫这个名字呢？难道工人有工人子弟学校，农民有农民子弟学校吗？”一个很不起眼的特殊化苗头，没能逃过总理那明察秋毫的眼睛。

总理就是这样，对问题的反应绝对机敏，同你谈话，那双明亮透澈的大眼就直视着你，目光诚挚而深沉，能一直射到你的心里。在他面前你做不得假，就得实话实说，实事求是。谈判桌上的弦外之音，外交辞令中隐含的微言大义，他一眼就识破了。你在那里刚要绕山绕水，他一下子就把问题的实质抓住了，而且解决问题的钥匙和达到目标的各种途径都了然在胸。你骗不了他，这就是他的伟大之处。我们在他面前，都有一说一，有二说二，实实在在的。

1971年战备最紧张时，有次总

理来机场，送走外宾后，召集有关人员开会。他问北京市长吴德：“机场路上有一条军用电缆，你看见没有？”吴德不好意思地说：“没有看见。”又问卫戍区司令吴忠：“你呢？看见了吗？”吴忠也不好意思地摇摇头：“我也没看见。”总理批评：“你们应该眼观六路，耳听八方。这条线我过来时一眼就看见了，太明显了，应该隐蔽起来嘛。懂得的人一看就明白。”

记者：这点小事都逃不过他的眼睛。要是官僚主义这类的大问题，他就更不能容忍了。他不是常说官僚主义害死人吗？

张瑞雷：对。有一件批评官僚主义推诿扯皮、差点儿造成空难的事，令我记忆犹新。1973年9月9日夜，第二届亚洲乒乓球友好邀请赛结束，各国运动员和某国政府代表团乘巴基斯坦航空公司一架波音707机回国，从首都机场起飞，乘客加机组人员共138人。升空不久，一个发动机着火。巴航机长立即请求地面指挥，要求返航降落。由于起飞时全载重，油箱是满的，着陆易爆炸。地面指挥不同意降落，机长便同时请求先在空中放油。当时我们国家没有波音机，人们不了解这种飞机的性能，也没遇到过这种情况。塔台指挥员不敢作主，报告机场值班领导。这个领导不熟悉业务，不敢批准，就向民航总局请示。民航好几层领导都不敢作主，又报告空军。空军几级领导也不能决定，又报往总参……，一共报了十几层领导，都下不了决心。飞机就燃着火在天上转，情况多危急呀。机场调度人员急得团团转，忽然想到我在家，就给我家里

打电话。我一听立即命令：“同意放油，着陆！地面准备抢救！”说完我就披衣赶往机场。几分钟后到了机场一看，飞机仍然带着着火的发动机在上空盘旋。一打听才知道民航总局领导因还没接到上级指示，不批准放油着陆。这下我可急了，强行命令塔台：“立即放油，着陆！我说的我一人负责。”塔台这才通知飞机放油着陆，距起火已有半个多小时了。飞机平安着陆后，滑到停机坪，客人涌下舷梯，广场上一片混乱：哭的，叫的，有的跪在草坪上祷告，有的在胸前划十字，有的拿出亲人的照片狂吻……纷纷庆幸自己大难不死。就在这时，传来消息：上面正在查问是谁擅自下令放油的，要追究责任。我听后心情沉重，不知自己错在哪里。总理一直关心着这批客人的情况，随时询问他们的行程，所以很快就知道了这个事。当夜叫杨德中同志打电话向我了解情况，随即于凌晨1点在人民大会堂召开与当天飞行有关的人员和总参、空军、民航等领导人参加的紧急会议。总理进门后，把到场人员扫了一遍，看见我坐在那里，就声音宏亮地说：“张瑞鸛同志，你做了一件大好事！你的决心下得对、下得好、下得及时，我非常感谢你！”我听了以后，很感动。接着总理就一个个地问有关领导和值班人员：你当时在干什么？为什么不作决断？……你呢……从副总参谋长一直批评到机场值班员。批到民航总局值班副局长时，他辩了一句：我也是同意放油的。总理立即抓住追问：“那你怎么不代替张瑞鸛下决心？为什么还要一级一级地向上请示呢？”那位副局长不再吭声了。总

理问副总理：“你身为中国人民解放军的副总参谋长，打起仗来要不要尊重前线指挥员的意见？他最了解情况嘛。你不下决心，还追查人家什么责任？”副总理实话实说：“我怕放油会给地面庄稼和老百姓造成损失。”总理忍不住哈哈大笑说：“你这个人真不懂行。那么高的空中放油，风一吹就跑啦，都成了气体，早就挥发掉了。”总理当时批评的重心就是官僚主义。他说：我们许多事情之所以难办，就是办事要层层上报，无人作主。今后机构要精简，权力要下放，要改革，减少层次，一定要让飞行员出身的人来指挥飞机，让懂行的人来领导。会上决定把这次的事向全国通报，各机场都要划出放油区。首都机场规定北部山区的一定高度上为空中放油区。民航从此没再发生这类事故，领导作风、管理制度都得到改进。

记者：总理对官僚主义一向深恶痛绝，对极左的那一套是不是也有抵制呢？

张瑞鸛：有几件事我记得很清楚。“文化大革命”中，民航也成立“造反派”、“战斗队”。有的服务员带着红袖章上飞机，还组织乘客在机上跳忠字舞。飞行最需要平稳嘛！在候机室更是大跳特跳，大喊大叫。有次在飞南宁的客机上，服务员冲着蒙古人民共和国的客人喊“打倒苏修！打倒蒙修！”总理知道后很生气，说“这是我们的客人嘛，怎么能这样对待呢？”批评这是极左思潮，给人家道了歉。那时民航系统都改成军队编制，什么大队、中队、小队，还有连队。维修厂用修造飞机的高级铝合金制作毛主席像章，越做越多，这

些极“左”倾向都被周总理制止了。

“红海洋”盛行的那个时候，在民航搞极“左”路线的那些人，在候机室内外墙上、地上、椅子上、油桶上、舷梯上，甚至机身上都刷满了语录、标语。什么“毛主席是世界人民心中的红太阳”啦，“毛主席是全世界革命人民的伟大领袖”啦。那时我们心里觉得有些过分，但不敢说呀。有次总理来机场迎接范文同，一出候机室就见到给人家乘的那架伊尔-18专机上从机头到机尾赫然写着一排大赤字：“毛泽东思想普照全世界！”总理一把拉住我说“瑞霭同志，你们写这么一条大标语，不是大国沙文主义、强加于人吗？这样不好哇，要含蓄一点嘛。”我们听了之后，心里真高兴，马上通知贯彻总理指示。一夜之间，把飞机上、机场上、以及客人在机场能够看到的那些地方的标语口号全部涂掉了。

1971年9月13日晚上，我在首都机场值班。先接到北空通知，明天要关闭机场停止一切航班飞行。若有飞机降落到首都机场，一律扣起来，不准起飞等。次日拂晓，惊闻飞机发动机的轰鸣声，我忙走出室外，抬头看见几架空军的战斗机穿梭般地来回巡弋。我们这儿是国际机场，从上空经过飞机，一律应先通知我们，可今天这事毫无消息。我感到情况反常，急忙跑上指挥塔台，打开对空联络器。顿时，耳机里传来几个声音：“回来吧！只有回来，才是光明，才是出路！”“只有毛主席的革命路线，才是唯一正确的路线！”……民航北京局的几个领导，都陆续跑到塔台，你望着我，我望着你，谁也不知出了什么事。后来才知道是林

彪叛逃。总理下了禁空令，打开所有雷达监视林彪的坐机。给林彪开飞机的潘景寅我认识，那会儿他正驾着三叉戟贴着国境线飞。总理几次指示向他们呼叫，要他们回来。说只要你们回来，不论在哪一个机场降落，我周恩来都亲自去迎接，保证你们的安全。林彪他们不听劝，不回头，一拐就出国境，最后落个折戟沉沙的下场，这些都是事后才听说的。

第二天，全国机场实行军管。路口、停机坪、飞机旁，都有陆军士兵执枪站岗。机务人员检修飞机，都得拿出经特殊批准的证明给岗哨看。接着，一个晚上总理在人民大会堂东大厅找我们开会，空军司令吴法宪、中央分管空军工作的李德生以及邝任农、马仁辉都来了。周恩来显得有些憔悴，两眼布满血丝，不知是累的还是气的，也许又累又气。他很严厉地责问吴法宪：“你说，林立果不过是个娃娃，你们为什么把他捧得那么高？甚至把兵权都交给他了，你们为什么要这样做？”在场的人听着都感到震惊。吴法宪更是不敢抬头，不敢正视总理的眼睛，吱吱唔唔地说不出一句完整的话，不断地擦额头上的汗，其实9月的天气已经凉爽了。

很快就传达了林彪事件的真相。民航是林彪一伙插手的单位，到处清查“死党”、“小舰队”。大家思想上都有些紧张，情绪沉闷。9月23日，总理来机场迎接宾努亲王，外宾进城后，他在2号楼召集民航干部开会。吴德、吴忠也参加了。会上总理问我：“你们传达没有？你是怎么想的？”我知道这是指林彪的事，忙起身回答：“林彪竟敢反对毛主席，

过去我们连想都不敢想。”总理说：“是啊，本来嘛，党章上写着他是接班人，宪法也规定他是接班人，谁想到他等不得了，在伟大领袖毛主席还健在的时候，就迫不及待地跳出来篡党夺权，落个自取灭亡的下场。我们共产党是‘传贤’的嘛，可是林彪要传他的儿子呀。林立果还是个24岁的孩子，大学没毕业，就到空军当作战部副部长，还兼党办副主任，捧得那么高。在上海，王维国还给他专门修了一座很高级的房子，谁都不知道这件事。简直不像样子！”随即他把话题转到清查林彪死党的工作，强调要防止扩大化。他说：“死心塌地跟着林彪走的，只是少数人，个别。我相信，绝大多数同志是忠于毛主席的，是站在毛主席革命路线一边的。”针对民航工作一度紊乱的状态，他作了具体指示：“你们几位要赶快研究出几个好办法，使国际航班尽快恢复正常通航。听说飞机只要一动，就有战士端枪在后跟着，这样使客人很怕，内部也紧张，也不放心。岗哨要安在隐蔽的地方，客人来到机场，才会感到平安无事。民航机场不应该同军队机场那样，要稳定。”遵照他的指示，机场上有些岗哨才撤了。

我看林彪叛逃之事给总理的刺激还是挺大的。这以后的一段时间内，他办事格外小心谨慎，甚至有些谨小慎微了。10月10日，埃塞俄比亚皇帝海尔·塞拉西来访，我们接到了专机任务。以往起飞前，由机长向总理报告航线、时间、天气、机况后，他握握手，问候一声就放心地上飞机了。这次报告完后，他又反复叮问：“飞机检查了吗？试飞过吗？他

们都是党员吗？”飞越长江时，我告诉总理要过长江了。“是吗？我怎么没看见长江呢？”当他找到下面宽阔的长江人海那一段后，左看右看觉得不放心：“瑞霭呀，这是长江吗？我看不象呀。”我忙把地图递给他：“总理，是长江，没错。”他拿着图和我对了半天，才放心地点了点头。我飞了这么多年专机，头一次见到总理这么谨小慎微，这么多疑。但你也得承认，他的小心谨慎，往往能察觉出人们工作上的细小失误。在广州宴请塞拉西皇帝前，他照例先去检查了一下宴会厅的布置，结果发现把人家的三色国旗挂颠倒了。他马上批评有关人员，改了过来，避免了一次外交失礼。

也是这次到广州，他特意嘱咐我和服务员李士云去广州民航局向飞行副大队长傅大川等人传达他的话：大家对林彪反党集团的事，主要是个认识问题，好好学习，划清界线就好了。对于上面的政治斗争情况，你们下面并不了解。你们要想得开，干好工作，保证飞行安全。那时广州民航是林立果插手的一个单位，组织了“小舰队”。事发后大家都给搞得灰溜溜的，思想包袱很重。总理一番话，挽救、教育了很多，扭转了大家的精神面貌。他对干部和青年一向很爱护，不搞极左路线整人的那一套。

记者：严于律己，宽以待人，是周总理最宝贵的品质之一。你对他“律己严”这一方面一定也有很多体会。

张瑞霭：这方面的事例多啦。1973年6月20日，邓大姐和廖夫人在西郊机场迎接宋庆龄。在候机