

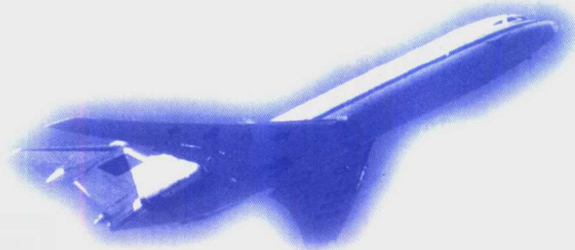


中国

反劫机 大纪实

文新著

江苏人民出版社



反劫机 大纪实



200708485

文 新 著
江苏人民出版社

225/216

书 名 中国反劫机大纪实
著 者 文 新
责任编辑 彭晓路 戴亦梁
出版发行 江苏人民出版社
地 址 南京中央路 165 号
邮政编码 210009
经 销 江苏省新华书店
印 刷 者 徐州新华印刷厂
开 本 850×1168 毫米 1/32
印 张 9.25 插页 6
印 数 1-6100 册
字 数 213 千字
版 次 1999 年 1 月第 1 版第 1 次印刷
标准书号 ISBN 7-214-02337-7/G·718
定 价 14.50 元
(江苏人民版图书凡印装错误可向承印厂调换)

我民航人员临危不惧英勇搏斗 在上海上空粉碎一起劫机事件

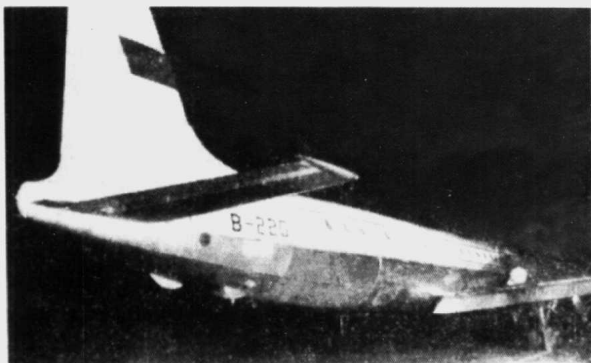
全部中外旅客和机组人员昨安抵虹桥机场

五名中国歹徒全部被抓获

新华社北京7月25日电 中国民航人员今天粉碎了一起劫持飞机的严重事件。

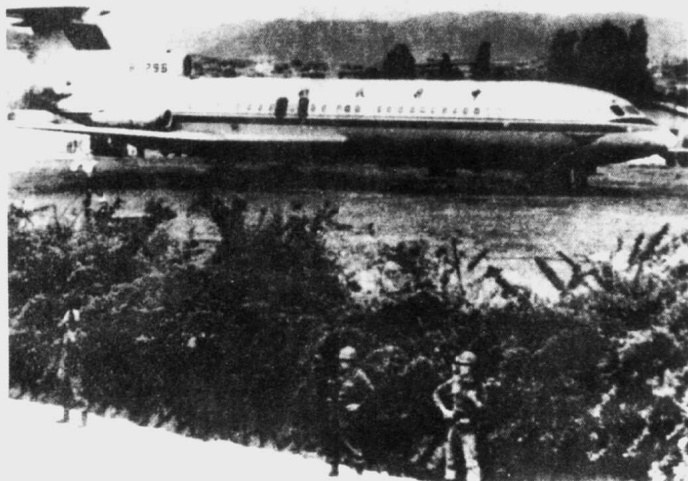
中国民航从西安飞往上海的三叉戟五架机，上午九时五十九分飞临无锡上空时，机上的五名歹徒突然采用暴力手段劫持飞机。飞行人员临危不惧，与歹徒进行英勇搏斗，直至把劫持者击退。十二时五十分，被劫飞机和机上的全部中外旅客、机组人员安全抵达上海虹桥机场。

此次中国歹徒全部被抓获。



图为昨天粉碎五名歹徒劫持阴谋，安全抵达上海虹桥机场的民航机。

1982年7月25日，孙云平等五人劫持从西安到上海的中国民航伊尔-18型220号客机，这是当时我国公开报道的第一起劫机案件



1983年5月5日，被卓长仁等暴徒劫持的中国民航三叉戟型客机，这是当时台湾报纸所用的新闻图片

(片照傳電社聯國聯合)

暴徒的土池基軍事處一國韓在停，機客航民共中的誠投日昨為屬

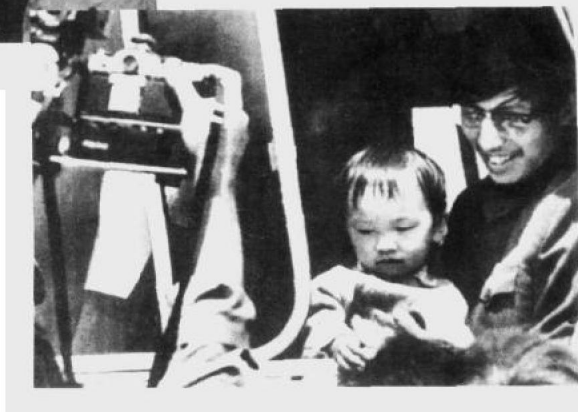
卓长仁等人到台湾后，当时的台湾当局为其赠礼嘉奖，图中右一为高东萍



▲八年后作为杀人嫌犯，卓长仁(右一)、姜洪军(右二)、施小宁的头像又一次登在台湾报纸上



1983 年中国民航 296 号客机被劫到南朝鲜以后，南朝鲜方面组织中国乘客参观电学工厂，接受采访



Statement by
 3 were operating in
 Airways flight 3 from HK
 the 22nd March, 1988
 0456 GMT a letter
 the Cabin Services C
 at this time over
 the letter
 now, MR DENNIS
 claimed that he
 aeroplane inclusion
 on board of this
 required that pol
 the authorities on
 Taipei. Mr. LEW
 to be arrested, b
 explicit in the
 comply with
 best way to
 13-12-1988

Dear Captain,

(S) 18-12-1988/188-001-111000-001-111

This is writing to be the most important letter to read in your life, and also the most important that difficult letter to write for me and myself. I am, this is writing to be the most important letter to read in your life, and also the most important that difficult letter to write for me and myself. I am, this is writing to be the most important letter to read in your life, and also the most important that difficult letter to write for me and myself. I am,

Now, just some information about our services:

members: including myself who works on board of this flight. Then of us is to prepare our things to any possible way. But all selected (maybe not selected yet).

purpose: we have our country, China, Taiwan, Hong Kong, and we just see them to be better than that they are today, especially China. We are really still communist. You see don't think to change at least China is a tonight, specially when it is totally against our own. To see any change.

WHAT YOU MUST TO DO NOW IS:

- order all crew members to go to the upper lounge, but leave behind 2 families.
- All participants in the corridor have to be down again.
- Stop smoking for today.
- order everyone over Hong Kong and stay in this area for 10 minutes.
- through the all ground control, get them know the situation and they should contact Beijing or the Rep Representative of China in Hong Kong immediately to deliver our following demands:

Beijing should re-consider to accept the visit of Mrs. All Chinese will be very happy to see her accepted.

No communication in Hong Kong.

10-12-1988 I am not before but not good advice to Beijing.

10-12-1988 I am not before but not good advice to Beijing. We will release this plane only after the acceptance of this order. The ground control should keep them and know the situation of the situation and our demands.

Further notice

THANK YOU:

G. P. Dennis

188-001-111000-001-111
 (Language: English)

TAIPEI

400-111

and a

The paper

to me

disappear

disappear

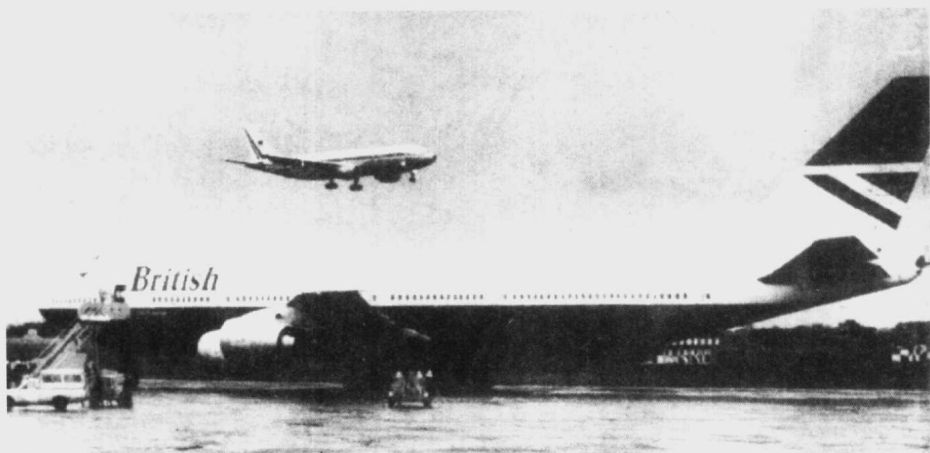
disappear

disappear

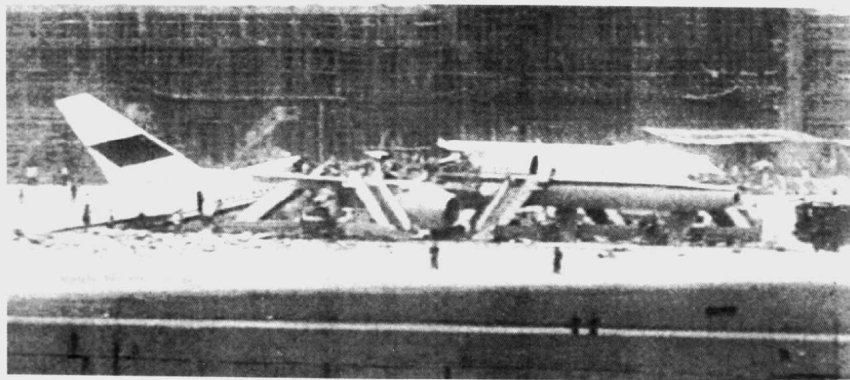
disappear

disappear

英為分部稿寫手，本影件原的函長機航英給強偉梁為，分部字打中（照翻敬伯熊者記報本）。本影件原書結切的位單管航我給長



1984 年 3 月 22 日，香港青年梁伟强仅凭一封打字的英文信，劫持英国航空公司波音 747 客机到台湾



由劫机引发的 1990 年 10 月 2 日大灾难事故现场



李鹏察看事故现场



劫机犯师月坡丑态



1993 年 8 月 10 日，被师月坡劫持到台湾的中国
国际航空公司波音 767 型客机



1993 年 11 月 8 日,王志华劫持浙江航空公司的冲八型民航客机。图为乘务人员向台湾警方介绍劫机经过



1993 年 11 月 12 日、12 月 8 日中国北方航空公司的麦道 - 82 型客机两次被劫持到台湾



劫机犯韩凤英
被遣送回大陆



劫机犯黄树
刚被押回大陆

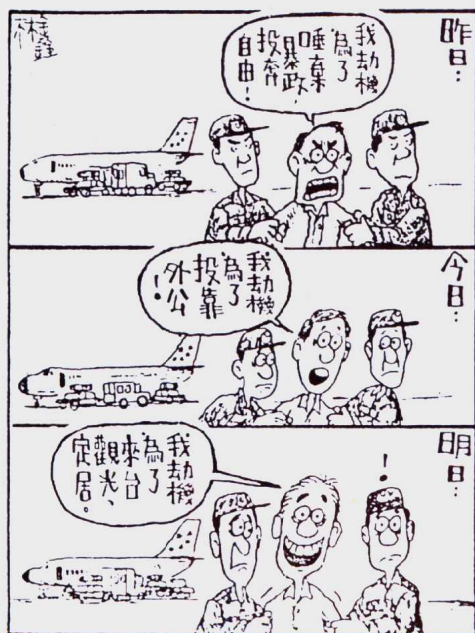


左起：劫机逃犯刘善忠被遣回大陆的遣返代表团成员，在常任公共法庭开庭
原判下，每家白雲同押解和送回台北案。（林金聖、臺北攝）
下圖：軍事會代表於白雲案安撫前在大陸邊境東路碼頭，押解逃
航劫機犯劉善忠。劉善忠被押解回金門，上岸後只說：「我是回來白
雲的。」隨即在大批人員押運下押往臺北。（張建騰、金門攝）

1997年5月14日，台
湾劫机犯刘善忠被从大陆遣
返回台湾



境内外部分刊登劫机情况报道的报纸



劫机犯「自」供——原载台湾《联合报》

目 录

第 一 章	劫机犯罪在世界蔓延 中国的蓝天腾起迷雾	1
第 二 章	万里长空奏响英雄曲 制止劫机欣唱胜利歌	17
第 三 章	持枪众暴徒劫机东逃 南朝鲜当局态度微妙	37
第 四 章	劫机罪犯被接往台湾 从此设下不定时炸弹	64
第 五 章	被迫赴台的首航班机 人机分离的处置方案	80
第 六 章	福州机场的自裁爆炸 东京之旅的惊险飞行	99
第 七 章	劫机引发的广州空难 震惊中外的三机俱毁	124
第 八 章	贪污罪犯的跨海逃亡 略有进步的处理结果	147

第九章	纵容姑息的频频恶果	
	民航客机的接连赴台	166
第十章	大陆方面的严正立场	
	社会各界的激烈评论	188
第十一章	日渐稀少的劫机事件	
	幡然醒悟的台湾当局	210
第十二章	丑态百出的劫机罪犯	
	大有转变的依法治罪	227
第十三章	数年停滞一朝有突破	
	台湾客机西飞到大陆	250
第十四章	两岸携手同遣劫机犯	
	疑云散去蓝天更清澄	273

第一章

劫机犯罪在世界蔓延 中国的蓝天腾起迷雾

“用武力或用任何其他恐吓方式威胁、强迫劫持和控制航空器,危害到航空器以及航空器内人员的安全,是一种严重的犯罪行为,世界各国政府应采取各种措施预防和制止这种犯罪行为,并对涉及这种犯罪的人员给予严厉的惩罚。”

——以上这段文字,是联合国及国际民航组织在世界各国的共同努力之下,于1963年至1971年间制定的、有关制止空中劫持犯罪的《东京条约》、《海牙公约》以及《蒙特利尔公约》中的核心条款。

1903年12月17日,美国的莱特兄弟发明的世界上第一架飞机的试飞成功,标志着人类的活动从此不再局限于地面和海洋,而向更高和更远的空中拓展。三年之后,飞机开始了商业飞行。伴随着飞机的商业飞行,世界的航空事业日益发展,但在飞机上的犯罪也随之发生,1930年,在秘鲁的上空发生了第一起空中劫持事件;事隔17年后,1947年发生了第二起劫机事件。从那时往后,截止到1958年,全世界发生的这类事件总共22起。可以这样说,当时的空中劫持飞机的事件尚未对民用航空的安全构成严重威胁。

进入 60 年代以后,劫机事件逐渐增加。最初,事件多发生在北美、中美国家。但 60 年代中期以后,东欧、西欧、中东也连连发生空中劫持事件,涉及的范围及发生频率大大超过了以往。据有关资料统计,在 1960 年至 1977 年的 18 年间,全世界共发生 550 多起劫机案件,其中仅 1969 年就发生 86 起,平均每月 7 起,1970 年又发生 85 起,形成历史上罕见的劫机浪潮。在这些劫机犯罪中,旅客常常被扣为人质或者被绑架、杀害,财产受到损失,飞机遭受破坏,极大地危害了民用航空事业的发展,危及所涉国家的人身和财产的安全。

我们从资料中随手拈来,仅举两个实例:1985 年 6 月 14 日,美国环球航空公司的 847 号客机,在从希腊飞往美国的途中被两名阿拉伯青年劫持后,飞经十几个国家,三次停留贝鲁特,两次停留布迈丁,致使美国动用了反恐怖突击队,黎巴嫩动用了阿迈勒民兵,历时长达 17 天,差一点就酿成了全球性军事危机。1994 年 12 月 24 日,在阿尔及利亚的首都布迈丁机场,伊斯兰拯救阵线的一个武装小组,化装成航空公司的工作人员,携带着冲锋枪、手榴弹和匕首,劫持了法国航空公司的一架空中客车 A300 型飞机(当时机上共有乘客 227 名、机组人员 12 名,其中法国人 40 多名)。劫机暴徒们登上飞机后,大开杀戒,先后枪杀了一名越南驻阿尔及利亚使馆的参赞和一名阿尔及利亚的警察。在阿尔及利亚安全局长和警察局长的坐镇指挥下,数百名警察,几十辆警车、救护车和消防车团团包围了飞机,武装直升机在机场上空盘旋。当天深夜,劫机暴徒要求飞往法国,法国政府表示同意,于是飞机从布迈丁机场起飞。法国总理立即召集国防部长、内务部长、外交部长及三军参谋长举行紧急会议,用最快的速度抽调了 48 名国家宪兵行动小组的突击队员、300 名消防队员、40 名医生、80 辆救护车和 2 架直升飞机,等候在马赛机场。

当飞机在马赛机场降落以后,该地区的行政长官通过无线电和劫机犯进行谈判,掩护突击队向飞机发动进攻。突击队强行打开机舱门以后,和劫机暴徒们迎面相遇,展开了激烈的枪战,以5人负伤的代价,将4名顽固抵抗的歹徒全部击毙,解救了乘客和机组人员,结束了这起长达54个小时的特大劫机案件。

1949年新中国成立以后,随着国民经济的不断发展,我国的民用航空事业也取得了长足的进步。

我们先把中国民航发展的历史简要地回顾一下:

第一次世界大战结束以后,以美国为首的资本主义国家为了寻求扩展国际市场,输出资本与技术,在全世界范围内掀起了兴办商业航空的热潮。

清朝末年,中国的清朝政府受到了资本主义国家发展商业航空的刺激,也开始兴办航空。1907年,中国陆续派出留学生到美国、法国、日本等国家学习飞行和飞机制造技术。1910年8月,清政府从法国买入一架苏姆式双翼飞机——这是中国自有文明以来拥有的第一架飞机。清朝政府把这架飞机置放在北京南苑五里店新开的飞行场,派人在飞机上练习地面飞行。

1911年4月6日,在法国留学的秦国镛回国,带回来一架法制高德隆式单座教练机,在南苑飞行场作表演,起飞后绕场三圈,然后平安降落,赢得了专门赶往现场观看的中外人士的赞赏,这是第一个中国人在中国的领空进行飞行,清朝政府将这一天定为“首次放飞飞行日”。

1913年9月,当时的北洋政府建立了中国历史上第一所训练飞行员的学校——北京南苑航空学校;并在1919年成立了主管民用航空的机构——航空事宜处;在1920年5月4日正式开辟了北京——天津航线,这是中国最早的民用航空运输飞行。

在此同时,孙中山先生在广州也非常注重发展航空事业,他委派著名的旅美华侨飞行家和飞机制造师杨仙逸在美国购买了飞机和器材,物色了几位致力于航空事业的人才,共同在广州大沙头兴办了航空学校,先后为中国的航空事业输送了 527 名航空技术人员。

1929 年,当时的南京国民政府成立了“沪蓉航空线管理处”,购买了美国史汀生型单翼小客机 4 架,聘请了 2 名外籍飞行师和机械员,招收了中国飞行人员 3 名及其他工作人员 9 名,在同年 7 月 8 日开辟了沪蓉航线上的上海——南京航线。

1930 年 8 月,在美国资本的支持下,南京国民政府撤销了“沪蓉航空线管理处”,新成立了中国航空公司(简称中航公司),该公司资本额为 1 000 万元,中方股份占 55%,美方占 45%。从 1930 年到 1937 年,中航公司先后开辟了上海到南京、上海到北京、上海到广州(香港)等几条航空运输线,在引人注目的 1936 年 12 月份发生的“西安事变”中,中航公司运送过许多政治要员、重要文件和战略物资。

除了中航公司之外,当时在中国经营的还有中国与德国合营的欧亚航空公司、两广地方政府兴办的西南航空公司等。

在 1937 年至 1945 年抗日战争期间,中航公司在遭受到日本帝国主义严重破坏的情况下,仍旧坚持经营,会同美国空军第 10 航空队,担负起从印度阿萨姆邦汀江到中国云南昆明之间 1 000 公里的航空运输任务,这是第二次世界大战中的“中国空中生命线”。由于这条航线必须飞过高耸入云的喜马拉雅山、横断山等地区,而那些绵延起伏的高山深谷,就像是骆驼的肉峰,所以这些航空运输任务被称之为“驼峰空运”而闻名于全世界,对中国的抗日战争和国际反法西斯战争作出了卓越的贡献。

1943 年 2 月 21 日,国民政府交通部将濒临倒闭的欧亚航空