

林彪座机副驾驶员谈“9.13事件”

建国后的第一次军内大批判



张灵甫夫人王玉珍的风雨人生
大将王树生和军医杨炬的浪漫婚恋

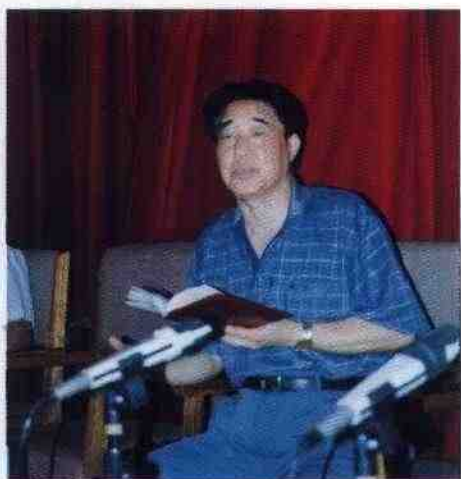


国民党“五大主力”覆灭记

铁道游击队第二任政委文立正

皇帝梦破灭记

湖南文史



▲省政协主席刘夫生



▲会场全景

《湘声报》《湖南文史》宣传工作会议



▲与会代表

2000年7月12日,省政协办公厅在长沙召开《湘声报》、《湖南文史》宣传工作会议。省政协主席刘夫生,副主席石玉珍、陈彰嘉、游碧竹以及秘书长李刚铤出席了会议。刘夫生主席、陈彰嘉副主席就充分认识办好政协报刊的重要意义,进一步提高政协报刊的质量和水平,以及切实加强领导,认真做好2001年度报刊宣传发行工作作了重要讲话。会上,省政协办公厅对2000年度《湖南文史》宣传发行工作先进单位郴州市政协、娄底市政协、双峰县政协、常宁市政协、邵东县政协、安仁县政协、桂阳县政协、新化县政协、湘潭县政协、祁阳县政协、隆回县政协、衡南县政协、苏仙区政协、嘉禾县政协、鼎城区政协、耒阳市政协、衡阳市城北区政协、资兴市政协、醴陵市政协进行了表彰。



▲省政协副主席石玉珍(左一)游碧竹(中)颁奖



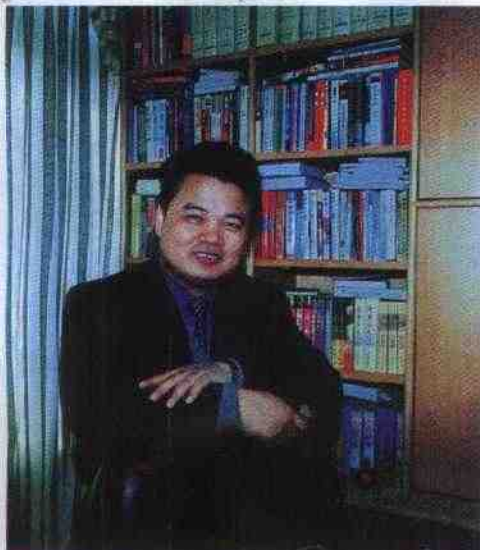
▲省政协主席刘夫生颁奖



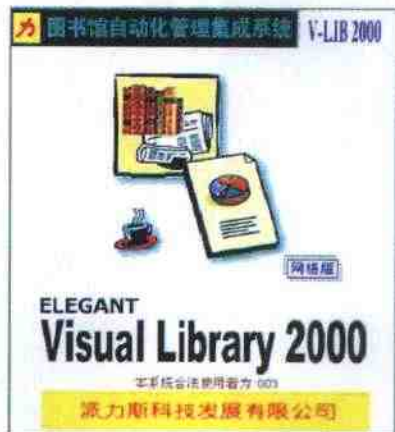
▲省政协副主席陈彰嘉(右二)、秘书长李刚铤(右一)颁奖

派力斯

北京(湖南)派力斯科技发展有限公司



董事长、著名作家于建初先生



▲派力斯图书馆自动化管理集成系统



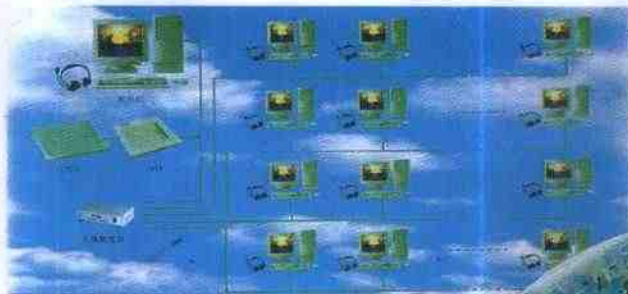
派力斯集团公司下辖北京派力斯科技公司、边城文化公司、湖南派力斯服饰公司、科技公司等八家企业。经营项目集房地产、工程开发、影视、服饰、科技开发等于一体。

派力斯湖南科技发展有限公司是派力斯集团落户长沙高新技术产业开发区的一家高科技企业。公司拥有一流的高科技人才、一流的技术服务队伍和一流的现代化管理手段。公司注册总资本500万元人民币，拥有中、高级职员一百五十多人，其中本科以上科技人员一百多人。经营范围包括：多媒体电脑教室、现代各类电教设备、办公局域网、互联网、多媒体会议、音乐教室、监控系统、图书自动化管理系统、自动化办公系统、酒店(饭店)管理系统的技术开发、行业软件开发、网络工程、技术培训、技术服务；电脑及配件、通讯器材、办公设备、消耗材料的批发零售。公司总部设在北京，全国设有20多个办事处。

公司积极推行国际ISO-9001、ISO-9002质量保证管理体系，实施科学的CI策略；以振兴民族产业为己任，积极服务于社会。尊重用户是公司一贯倡导的经营理念。公司先后获得“中国百家优秀企业”、“明星企业”、“先进文明单位”和“重合同守信用单位”等荣誉称号。公司先后投资三千多万元用于“光彩事业”和“希望工程”。投资300万元拍摄了电视连续剧《冰层下的火焰》受到了社会各界的赞誉。

公司董事长于建初先生，是著名的湘籍作家、文化企业家、中国百名优秀企业家之一。先后出版了《于建初文集》共九卷，是中国作家协会会员、中国光彩事业促进会理事、省政协委员，长沙市工商业联合会副会长、市作家协会副主席。是一名从军人成长为作家与文化企业家的开拓者。

为了向更高的目标迈进，“派力斯人”将以崭新的姿态，与社会各界同仁携手迈进二十一世纪。



▲多媒体电脑网络教室



▲电脑教育

3A57/69

特邀顾问

张显伯	湖南省武警总队总队长
彭茂吾	建行湖南省分行行长
张以坤	湖南省国土资源厅厅长
李友志	湖南省财政厅副厅长
刘林玉	湖南省审计厅巡视员
李立	湖南省国税局副局长
杨保秋	湖南省地税局副局长
张作功	湖南省教育厅副厅长
田际榕	湖南省农业科学院院长
孙文超	长沙市审计局局长
李明三	常德卷烟厂副厂长
王焕明	龙山卷烟厂厂长
周菊秋	中国稀有稀土集团公司副总经理
戴志强	湘潭电机集团有限公司党委书记、董事长
江多阶	湖南南天实业股份有限公司董事长、总经理
于建初	湖南派力斯实业公司董事长

目录

[本刊特稿]

林彪座机副驾驶员谈“9·13事件”

.....康庭梓(4)

建国后的第一次军内大批判.....萧克(17)

[人物春秋]

商界奇人陈芸田.....毛泉奇(23)

铁道游击队第二任政委文立正

.....梁贤之(34)

张灵甫夫人王玉玲的风雨人生

.....赵正如(37)

[忆海拾珍]

我的父亲滕代远.....滕久翔(43)

与雷锋在鞍钢的日子里.....张月棋(49)

忆王首道与湘潭电视台的创建...江石彬(55)

本刊启事

凡给本刊来稿,作者文责自负。文章、图片侵犯他人版权、名誉权或其它权利的,本杂志社概不承担任何连带责任。

主办
中国人民政治协商会议湖南省委员会
编辑 出版
湖南文史杂志社
发行
湖南文史杂志社广告发行部
社址
湖南省长沙市迎宾路 165 号
电话:2227226 4443041(总编室) 4307942(编辑部)
4307941(广告发行部) 邮编:410011
印刷
湘潭市印刷二厂
广告经营许可证:湘长广字 C-0057 号

[旧案揭秘]

皇帝梦破灭记陈广相(57)

[名人姻缘]

大将王树声和军医杨炬的浪漫婚恋
.....雯 琦(70)

[逸闻轶事]

周恩来与《戒酒歌》刘 良(42)

杨度的四副挽联陈雪琴(69)

[史林集萃]

国民党“五大主力”覆灭记
.....王 勇 孔 磊(67)

[三湘风采]

“白沙”何以酿出三湘雄风
——湖南华狮啤酒有限公司突围记 ...周武其(75)

社长、主编:张智军
副 主 编:彭德才
副社长、副主编:江 周
美术编辑:廖 芳

非斷同



对弈图

罪惡深本

3A57/59

特邀顾问

张显伯	湖南省武警总队总队长
彭茂吾	建行湖南省分行行长
张以坤	湖南省国土资源厅厅长
李友志	湖南省财政厅副厅长
刘林玉	湖南省审计厅巡视员
李立	湖南省国税局副局长
杨保秋	湖南省地税局副局长
张作功	湖南省教育厅副厅长
田际榕	湖南省农业科学院院长
孙文超	长沙市审计局局长
李明三	常德卷烟厂副厂长
王焕明	龙山卷烟厂厂长
周菊秋	中国稀有稀土集团公司副总经理
戴志强	湘潭电机集团有限公司党委书记、董事长
江多阶	湖南南天实业股份有限公司董事长、总经理
于建初	湖南派力斯实业公司董事长

目录

[本刊特稿]

林彪座机副驾驶员谈“9·13事件”

.....康庭梓(4)

建国后的第一次军内大批判.....萧克(17)

[人物春秋]

商界奇人陈芸田.....毛泉奇(23)

铁道游击队第二任政委文立正

.....梁贤之(34)

张灵甫夫人王玉玲的风雨人生

.....赵正如(37)

[忆海拾珍]

我的父亲滕代远.....滕久翔(43)

与雷锋在鞍钢的日子里.....张月棋(49)

忆王首道与湘潭电视台的创建...江石彬(55)

本刊启事

凡给本刊来稿,作者文责自负。文章、图片侵犯他人版权、名誉权或其它权利的,本杂志社概不承担任何连带责任。

主办
中国人民政治协商会议湖南省委员会
编辑 出版
湖南文史杂志社
发行
湖南文史杂志社广告发行部
社址
湖南省长沙市迎宾路 165 号
电话:2227226 4443041(总编室) 4307942(编辑部)
4307941(广告发行部) 邮编:410011
印刷
湘潭市印刷二厂
广告经营许可证:湘长广字 C-0057 号

[旧案揭秘]

皇帝梦破灭记陈广相(57)

[名人姻缘]

大将王树声和军医杨炬的浪漫婚恋
.....雯 琦(70)

[逸闻轶事]

周恩来与《戒酒歌》刘 良(42)

杨度的四副挽联陈雪琴(69)

[史林集萃]

国民党“五大主力”覆灭记
.....王 勇 孔 磊(67)

[三湘风采]

“白沙”何以酿出三湘雄风

——湖南华狮啤酒有限公司突围记 ...周武其(75)

社长、主编:张智军
副 主 编:彭德才
副社长、副主编:汪 周
美术编辑:廖 芳

山海关：雷达跟

踪 14 分钟

256 号飞机
强行起飞后，
我和其他未登
机的机组人
员、山海关场
站地面专机保

证人员、8341 部队尾追林彪座车赶到机场的警卫人员及林彪办公室的部分人员，望着离去的专机，相对无言，面对突发事件，陷入极端的困惑之中。此时，飞行员的职业本能使我同机组其他人员不约而同地奔向机场调度室塔楼，只有在那里才能知道飞机的去向。

山海关机场调度室塔楼位于飞机停机坪东北方向约 30 米的地方，塔高 20 多米，站在这里可以对平坦空旷的机场全貌一览无余。可是，因为是在午夜，外面一团漆黑，什么也看不见。调度室的通讯指挥系统位于塔楼的顶部，平时进出海关机场的飞机要在这里办理各种有关手续并从这里获取有关的气象及航行资料。

此时的调度塔楼已被 8341 部队的指战员团团围住，他们个个荷枪实弹，严阵以

林彪座机副驾驶

□ 康庭梓

待，在昏暗的夜色里，也能看出他们临战时的严肃表情。联想到刚才飞机起飞时混响在飞机发动机声中的阵阵枪声，此刻的山海关机场整个陷入紧张的战斗气氛之中，这种气氛与山海关沿海深夜的宁静形成鲜明的对照。

调度室的塔楼里充满了指挥战斗的气氛，标图员头戴耳机手拿画笔俯在标图桌上勾画着；海军场站的领导手拿话筒不停地呼叫 256 号飞机的代号；8341 部队林彪警卫团的领导急于接通北京的电话，他们要向中央保卫局汇报北戴河林彪住地发生的紧急事变。在调度室塔楼的顶层，形成了由陆海空三军不成建制的部门组成的临时指挥部——一个特殊的指挥部。

“256! 256! 塔山在呼叫，听到快回答!”（飞机与山海关机场代号当时不是这

样的）。海军指挥员通过无线电台一遍又一遍地呼叫，开始使用的是 256 号飞机的代号，后来干脆直呼 256 号飞机的机号；开始一声比一声高，后来变成一声比一声低，然而，音箱里听不到任何一点回音。

“九局! 九局! 北京吗? 快接九局! 我是……”这是 8341 部队领导的声音，同海军的指挥员一样，想马上



△作者像

员谈“9·13事件”



△林彪与其亲信在江西。

听到对方的回答。然而，时间一分一秒地过去了，音箱里连一点杂音都没有。此时，机组和在场所有的人，多么盼望能听到潘景寅的声音，哪怕是一句话、一个字，甚至按一下驾驶杆上的发话按钮，音箱里总可以听到一点动静的。可远处的夜空中没有传来任何无线电干扰的杂音。在场的人虽多，却没有人说话，短暂的平静中，似乎每个人都能感觉到自己的心脏在激烈地跳动。

对空雷达时刻监视着 256 号飞机的行踪；空军各级指挥部门都已闻风而动，都处在紧张的指挥之中。小小调度室紧连着三军总部，也牵动着共和国的中枢神经。

机组留下来的人员眼睛紧盯着雷达标图员手中的画笔，以焦急的心情观察着飞机的飞行动向。海军雷达标图员头戴耳机，手握红色画笔，整个上身俯在圆形的标图桌上，标图桌玻璃版的下面就是小比例的、以山海关机场为中心的雷达监控地

图（地图比例越小，看得越清楚）。

电台联系不上，也只有从雷达的屏幕上得到 256 号飞机的信息。雷达标图员将雷达员从雷达

屏幕上传过来的高度、方位、飞行速度等信息，用带颜色的画笔标在紧贴地图的玻璃版上。标图员手中的笔尖连着在场每个人的心。随着时间一分一秒的推移，红色的画笔终于在地图上划出一条很不规则的弧形轨迹。当我们迫切地想知道这一轨迹的去向时，标图员紧握画笔的手不动了，俯在圆桌上的身体慢慢站直，并从头上摘去耳机，很镇静地说：

“雷达员报告，256 号飞机的信号从雷达屏幕上消失了。”

此时，是起飞后的 14 分钟。

准确地说，从起飞到航向 310 度，飞机转弯的全部航迹是机场标图员提供的。从零时 32 分起飞到 46 分，在足足 14 分钟的时间内，飞机从 244 度右转弯到 310 度，共转了不到 70 度，这个转弯动作在地图上画出了一个很不均衡的大弧线。对一个飞行员来说，用多于平时十几倍的时间，用如此怪异的转弯动作在他一生的飞行中都是不可能出现的。

在正常情况下，飞机起飞后，高度上升到 100 到 150 米，飞行员果断压坡度转弯到预定的航向上并继续爬高到规定的航线高度改为平直飞行。这个转弯应是及时的和连续的，没必要也不允许转转停停，更不能分阶段进行。否则，飞机将会偏离预定的航线一侧。然而，256 号飞机起飞后，高度早已超过 150 米，却没有转弯的迹象，似乎要沿着起飞的航向朝西南方向一直飞下去。

大约过了四五分钟，飞机开始右转增

大航向，标图桌上的航迹开始向西偏斜；然后，在大约 270 到 280 度的航向上稳定住了。此时，我想飞机要回北京了，因为北京就在山海关的西边。我抬头扫视了一下自己的同事，发现他们紧绷的脸上稍有一些放松，年轻的女服务员虽然看不懂标图的含义，但是，她已经从我们的面部表情上读到了一点轻松。

令人惊讶的是，飞机在 270 度的航向上并没有稳定多久便开始向右偏移，机组人员刚才稍微放松的情绪马上又紧张了起来，紧张得让人感到可怕，咚咚跳动的心又加快了速度。机组在场的任何人都明白，比 270 度更大的航向就是西北方向。在北京的北面就是张家口、呼和浩特、承德、赤峰等地，在这个时候到那些地方干什么？即使有什么事情也不必走得那样仓促！

“零点 36 分，航向 244 度。”

“零点 40 分，航向 270 到 280 度。”

“零点 43 分，飞行航向 290 度。”

“零点 46 分，航向 310 度，飞行高度 3000 米，飞行速度 500 多公里。”

目标消失。此时，256 号飞机离机场约 120 公里。

目标消失了，256 号飞机还在继续飞行。在北京空军所有能够跟踪到 256 号飞机的雷达屏幕上留下了它的航迹。

零点 32 分，256 号飞机强行起飞前后，位于北京专机部队大本营的领导机关也处于异常紧张的气氛之中，专机师的师长正在指挥室为查禁 256 号飞机的事忙碌着，在师指挥室同样有一个标图桌，标图员头戴耳机把头埋在标图桌上，他已经从雷达给出的信号中，捕捉到了 256 号飞机的目标。在此过程中，师长曾接到关于 256 号飞机位置的一个重要信息，标图员告知：飞机起飞后经过河北省迁安县上空时，航向 340 度。迁安县位于唐山市北偏东的方向，离唐山 50 公里，离山海关机场约 130 多公里。这就是说，256 号飞机零点 46 分离开山海关机场约 120 公里之后，并没有稳定在叛逃的航向上，而是在 310 度的基础上又继续增加了 30 多度，这时飞机

的航向比后来稳定的叛逃航向 325 度还要大 20 度，这的确是一个让人深思的问题。

由于 256 号飞机转到航向 310 度时，目标从山海关机场雷达屏幕上消失，当时无法知道零点 46 分以后的飞机航迹，也无法判断当时的飞行动向。事后，留在山海关现场的机组人员一时处于孤立无援的境地，自身难保，更无法获知有关 256 号飞机起飞后的一切信息。上述情况是在“9·13”事件 10 余年后了解到的。

经过迁安县上空之后的航迹同山海关机场起飞后的航迹连在一起，构成了一条完整的航线，这个航线经过河北省承德市、内蒙的多伦、贝而庙以东上空，进入蒙古人民共和国境内。这是一条在我国境内只有起点而没有终点的航线，一条有去无回的航线，一条通往死亡的航线。

艰难迟缓的第一转弯

256 号飞机航迹的方向变化前后可分为三个阶段：一、起飞后沿跑道方向直线爬升约 4 分钟；二、右转弯到 270 度后直线飞行约 4 分钟；三、从 270 度继续增大航向到 310 度后，又继续转到 340 多度，约 6 分钟。

以上三个阶段中，不同的是在起飞航向和 270 度的航向上都保持了一段稳定飞行，只有 270 度到 340 多度是连续、缓慢的转弯。

第一段航线没有在规定的高度转弯，说明机长潘景寅是按照他个人预计的航向飞行的，他的预定航线是飞往广州，也就是飞广州的航线他是知道的，但到广州干什么，潘景寅不知道。当晚的机组会上，潘景寅回答同志们提出的航线问题时，说空军航行局知道，后来证实，空军航行局局长按照空军副参谋长胡萍的命令，发出去的航线就是广州。

潘景寅在北京起飞之前，就让机械师将飞机的油量加到 16 吨，机组都知道 16 吨油是北京飞广州的油量。当晚，到达山海关机场后，我又亲耳听到潘景寅让机械师李平把油量加到 17 吨，因为，从山海关

飞广州要比北京飞广州远一点。

飞机强行起飞之后，潘景寅操纵飞机沿起飞的方向照直飞了下去。因为到广州的方向与飞机起飞的方向大体一致，所以，从雷达屏幕上看不到明显的转弯动作。这就是第一段航线为什么飞了约4分钟还没有转弯的原因之一。

林彪仓皇起飞的目的已不是广州，而是北逃，北飞的航向与起飞的航向相差70到80度。所以，林立果等人是不会允许潘景寅照直飞下去的，这对于学了一点飞行知识的林立果来说，他不敢在飞机刚离地时，逼迫他们马上右转弯对正外逃航向。这是因为：其一、飞机离地之后，飞行员与机械师都有许多必须做的技术动作，例如，收上起落架，打开座舱空气增压，在100米以上的高度收起襟翼和位于机翼前沿的开缝翼等，在这些动作没有真正完成之前，林立果等人不敢明说；其二、对潘和三个机械师来说，“外逃”无疑是一个重磅炸弹，这种突如其来的打击他们是否能承受得了？如果承受不了，是否会发生意

外？此时，飞机起飞后高度较低，飞机飞行状态不稳，林立果暂时还不敢轻举妄动。

还有一个重要的问题是：为什么无线电电话设备没有打开？

由于人们不了解或者忽视了这一重要情节，所以才轻易相信了飞机起飞后又返回山海关机场上空，但因机场封闭没有打开降落设备而被迫出逃的传说。

正常情况下，飞机启动后滑行之前，必须打开机上所有的通话设备。飞机的活动必须得到机场调度部门的许可方能进行。有时，在启动之前就将电台打开，与指挥台进行必要的信息沟通。

眼下，256号飞机是在紧急情况下，为保护“首长”的安全才这样做的。对机械师尤其对邵起良来说，他会主动在飞机进入跑道前将驾驶舱上面的电台电门打开。从他上飞机前焦急地盼望机组其他人员快到机场时的样子，说明他很想知道地面对这架飞机是如何指挥的，即使林彪处于危难之中，捍卫“副统帅”的安全不仅仅是机组的事，同时还包括海军场站的人员。所以，飞机起飞之前不让打开电台电门很可能是潘景寅的决定，因为潘景寅直接安排了山海关机场停机坪的每一步棋。他不能让三个机械师中的任何一个在起飞前将电台打开。因为，一旦打开电台，驾驶舱内所有的人都可以清楚地听到调度室塔台的指挥声音，禁止256号飞机起飞的命令也会传到三位机械师的耳朵里，虽不敢断定在此情况下机械师们能够制止飞机起飞，但由此能引起他们的怀疑，从而影响飞行配合动作的主动性。

地面滑行时，林立果肯定是站在潘景寅即正驾驶员的后面，也就是领航员的位置上。此时此刻，飞机上有一个真实的被中国亿万大众所“拥戴”的副统帅就足够机组成员为之赴汤蹈火奉献一切了。

飞机起飞几分钟后，已处在稳定的爬高过程中，机械师应该做的动作也已完成。此时，站在潘景寅身后的林立果、刘沛丰等会用各种借口将三个机械师骗到飞机的后舱去，因为林彪在飞机上，还可以用来做最后的挡箭牌。飞机起飞前不可能



叶群等林彪集团骨干在庐山。

将机械师们甩下，起飞前的各种飞行准备及加油等工作离不开机械师，连飞机舱门的钥匙都在机械师身上。然而，飞机一旦完成起飞动作之后，三位机械师就成了多余的人。林立果等人决不敢当着机组4个人的面突然宣布叛逃的行动。因为，在驾驶舱的三位机械师一旦利用机上自己非常熟悉的设备进行抵抗，后果将无法收拾。在空中，林立果等必须先把机械师们“安排”好。实际上前驾驶舱内副驾驶座的后面只有一名机械师的固定座位，平时的飞行中其余两名机械师都是在后舱的。但这次特殊情况下的紧急起飞，机械师们知道，只有在驾驶舱才能明白几分钟之前在地面究竟发生了什么事情。如果林立果等不用任何借口，机械师们是不会主动离开驾驶舱的。这是第一转弯迟迟没有进行的

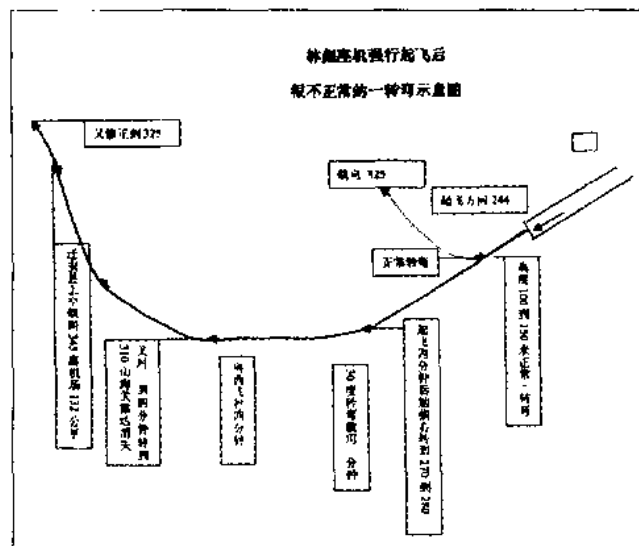
飞机上天，他只有操纵飞机的权力而没有任何发言权了。此时，潘景寅面对突如其来的心理冲击，一方面在极其矛盾的心理状态下动作迟缓地向右增大航向；另一方面想着可能的对策。

对机组成员来说，林彪从写进宪法的接班人、“副统帅”突然成了叛徒，这个跨度太大了。此刻的潘景寅多么想打开电台听到地面的声音。起飞前，他不许别人打开电台，此时，他又多么想让邵超良或另外两名机械师把电台打开呀！电门就在座舱的顶部，只须伸出一根手指向上轻轻一拨，就能完成。如果电门开关处在手持送话器的位置上，所有地面对空台对256号飞机发出的指令都会一下子充满整个驾驶舱。有山海关机场海军的、有北京大本营的、有空军司令部的、甚至还有中央的。

其中不仅有严厉的命令，而且还有对飞行员的期望。在他的下面祖国的大地上，到处都有可供降落的机场，只要飞行员发出话来，无论哪个机场都有可能向他开绿灯的。

当潘景寅用很小的转弯坡度把航向转到270到280度即对正北京的方向时，他有意把飞机改为平直飞行了。

林立果在空军时曾学习过驾驶直升飞机，加上事前做了一定的准备，他知道航向在飞行中所起的重要作用是什么，并知道如何在飞机上观察航向。但三叉戟飞机夜间飞行时，仪表板是属于红光照明，要靠仪表旁边很小的灯泡照亮，才能读出仪表显示的数据，比白天飞行时读出仪表的数据要困难得多。飞机仪表板上指示航向的罗盘，其直径不过10公分，就像普通的茶杯盖那么大，飞机转弯时看上去只是里边带航向刻度的圆盘在动，而且变化的速度很慢。林立果站在驾驶舱内，夜间只凭感觉判断飞机是否转弯是很困难的。从标图员标出的航迹过于缓慢的变化上可以肯定，潘景寅转弯时的坡度很小，反映在罗盘上的变



另一个原因。

引人深思的第二转弯

第二段航线，飞机为什么在270到280度即向西的航向上稳定了几分钟呢？

一旦飞机起飞升空，林立果会毫不掩饰地命令潘景寅右转弯飞向前苏联的伊尔库茨克。事情的发展是，一旦潘景寅操纵

化也很小,从244度转到270度到280度,只有不到30度,潘景寅已经转到270度,而且已把飞机改为直线飞行,而林立果还没注意到航向的读数。

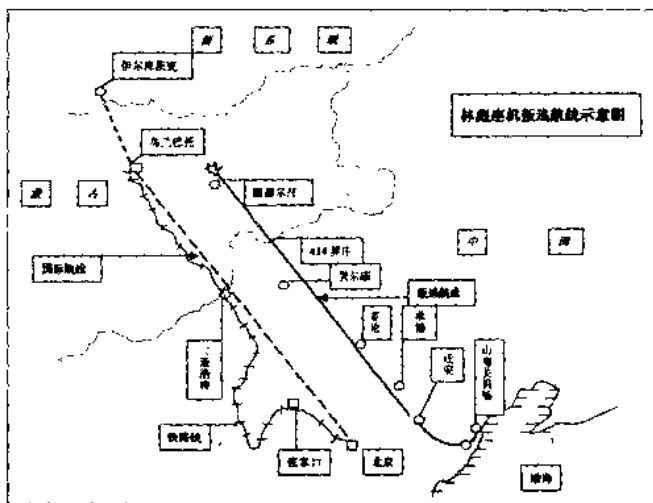
然而,林立果等人是决不允许飞回北京的,他们不正是害怕北京才从北京跑到山海关的吗?回北京等于自投罗网。在当时,不但北京他们不敢去,就是祖国的任何机场他们也不敢去。所以,当林立果看清航向是270或280度时,会坚决命令潘景寅继续右转弯增大航向。这就是在270到280度(向北京)的方向上为什么又稳定了几分钟的原因。

决定命运的急转弯

飞机从270度到280度转向340多度,这60度的转弯动作是很艰难、迟缓和不规则的。

林立果虽然学习驾驶过直升飞机,但他没有驾驶过三叉戟、依尔18等当时还算得上大的大型飞机。驾驶这样的飞机若没有在别的机种上较长时间的驾驶技术基础,短时间内是学不出来的。因此,在地面林立果抓住潘景寅不放,在空中他同样不能取而代之,只有靠潘景寅来实现空中叛逃的目的;而且必须迫使潘景寅在最短的时间内将飞机转到叛逃的航向上。潘在极其被动的情况下很缓慢地向右转弯。最重要的是,在此过程中,潘景寅已经转到了叛逃的航向上;但他没有将飞机的状态改为平直飞行,而是继续转过了头,达到340多度,如果按照这个趋势继续转下去,就有掉转机头的可能。虽然我们不知道驾驶舱内发生具体争执与斗争的情况,但从航迹上可以看出,飞行员操纵飞机不是向西飞,就是想掉头往东,竭力回避叛逃的航向。

280度以后的转弯是最关键的转弯,是由原来对正祖国首都北京而改飞异国他乡的转弯。仅60度的转弯就用了6分钟的时



间,是平时正常转弯的好多倍。地面雷达的跟踪标图很客观地反映出飞行的轨迹。经过十几分钟的变化,飞机的航迹才稳定在325度的叛逃航向上,这对林立果而言,不知玩弄了多少威胁利诱的花招才得到还算满意的结果。虽然经过起飞后的坚持与努力,潘景寅非常被动地将飞机转到了325度,但对飞行员来说,背叛祖国的政治后果与夜间越境后岌岌可危的生命安全系数,使飞行员在以后的飞行中,还要本能地再次进行反抗。

作为一名飞行员,平时最大的担心莫过于在飞行中遇到在空中无法克服的飞机故障而导致意外事故的发生。飞机在空中航行万一遇到特殊情况,客观提供处理的条件决不像沿地面运行的车辆那样宽松,因此,为了保证专机飞行的安全,我和我的同事在掌握熟练的飞行技术及特殊情况处理能力方面所做的付出是局外人想象不到的。然而,在平时的技术训练与思想准备中,谁也没有把注意力放到如何应付空中劫持飞机方面,不但各级领导没有作过这方面的提醒,所有的空勤人员连想都没有想过。在突出政治的“文革”时期,专机师的领导提出要带着对无产阶级司令部首长的阶级感情去保证专机任务的安全,既然乘坐专机者都是无产阶级司令部的领导,飞行中如果头脑中产生任何一点点劫

机防范意识，岂不是政治上一件很滑稽的事情。然而，就连那个滑稽的“一闪念”都没有发生过的事情，在全国最重要的专机上突然变成了最残酷的现实。

飞行航线偏移之谜

众所周知，林彪座机是在蒙古人民共和国肯特省省会温都尔汗东北70公里的草原上坠毁的。按常理而论，坠毁地点应该在山海关到蒙古乌兰巴托或前苏联伊尔库茨克的航线上；但实

际上这一点离林彪叛逃航线的垂直距离还有约160公里，远远偏在了航线的东边。

从飞机留下的飞行航迹看，出境前与出境后的航向比较是基本相同的，前后连接基本是一条直线。飞机出境后，国内雷达虽然失去目标，但根据飞机坠毁地点离国境线只有360公里的航程判断，在如此短的距离内，如果没有外界因素的干扰，是不会做机动飞行的。

1998年初，71岁的原蒙古外交部副部长云登向日本记者首次透露林彪坠机事件时说，飞机是以超低空越境的，蒙军雷达没有能够发现目标。这一信息表明，256号飞机在坠毁前的飞行中，没有因来自蒙方的任何干扰而做航线与高度的机动飞行。

那么，256号飞机坠毁在温都尔汗附近，主要原因应该是：

机上油量不够导致256号飞机放弃飞往乌兰巴托。

凌晨1时55分，当256号飞机从边境

飞越的时候，机上的油量只剩下5吨了；但此时大约还有510公里才能到达乌兰巴托，若按当时的高度(3000米)与速度(550公里/小时)继续飞下去，也许刚到目的地，油量也就耗完了，连在跑道上空建立航线进行落地的余地都没有。世界上没有哪一个飞行员敢这样做，即使在白天降落场地有着充分准备的情况下，也没有人敢

做这样的实验飞行，因为飞机油箱里面还有部分油量是不能使用的。况且256号飞机还是在后半夜，在没有任何准备和没有任何通讯联系的情



△9.13凌晨，林彪在蒙古温都尔汗机毁人亡。

况下的冒然行动的，面对如此极端困难的局面，飞行员决不敢轻举妄动。出境前后，飞行员不知道飞机的精确位置。根据沿线地面雷达报告，飞机在向北转弯的过程中是从唐山以北的迁安县上空飞过的，也就是说，256号飞机从山海关起飞进入叛逃航线的起点时，已经偏离航线西侧约130公里，就已经完全打乱了空中航行的正常程序。虽然，地面雷达观察飞机的精确位置是经承德、多伦叛逃的，但是，在飞机上对于惟一精通飞机技术的潘景寅来说，飞机的航迹按叛逃的航线计算，究竟向西偏出多少公里，他也是心中无数。对于机上的人来说，认为自己已经飞到北京至乌兰巴托的航线上来了呢？还是仍在这条航线的东边，甚至已经飞到航线的西边了呢？谁也说不清楚。

从地图上测量，如果从山海关直飞乌兰巴托，其航向约为315度，由于飞行员包括林立果在内对偏航心中无数，无法计

算出一个准确的航向，但从飞过的航迹看，基本上与北京飞乌兰巴托的航向是一致的，这样，就没有可能回到那个航线上来，而是保持与北京到乌兰巴托航线远达180多公里的垂直距离向前盲目飞行。叶群、林立果对叛逃的技术准备仓促。1971年9月8日上午，周宇驰把空军航行局局长叫到办公室说：“国庆节快到了，要加强战备，林副主席69年视察空军时，特别提到要防止苏联搞突然袭击。现在是核战争时代，要注意苏联用正常的航班飞机搞突然袭击。请你搞一份苏联航班地图，了解一下他们的飞行情况，我和林副部长还要向林副主席汇报。”周宇驰还说：“你别说是给我的。”

为此，航行局局长还专门找到民航局的一位领航员，绘制了一份二百万分之一的北京—乌兰巴托—伊尔库茨克的航线图并填写了有关的航行资料后交给周宇驰。

9月9日，周宇驰在办公室对空军司令部雷达兵技术处副处长说：“林副部长要你给他搞一份雷达探测图和开关时刻表。”副处长问：“要全国的，还是要哪个地区的？”“只要三北地区的。”周说。

10日上午，副处长将此事报告了雷达兵部部长，拿了一份三北地区雷达探测部署图，交给了周宇驰。关于开关机的时间表，由于雷达站很多，比较复杂，只是把开关的原则告诉了周宇驰。

除周宇驰为叶群要到一份北京到乌兰巴托的航线图及三北地区雷达分布图外，9月7日晚，叶群把专门为她讲课的总参某部的一位参谋叫到身边。按计划这一天的讲课内容应该是马其顿王亚历山大或美国电影《巴顿将军》。可是，叶群突然拿着《世界地图集》问：

“蒙古有那些大城市？”

“有乌兰巴托、沙音山达、苏赫巴托尔、科布多等。”

“这些城市有没有北戴河大？”

“听去过的同志讲，比不上我国的小城市，房子都是我们帮助盖的。”

“蒙古哪些地方有苏联军队？中苏、中蒙边境地区有多少苏联军队？”

这位参谋一一作了回答。

值得注意的是，叶群没有问蒙古机场的情况，也没有提到蒙古地面防空设施的情况。叶群肯定是想到了，但没敢问，因为那样就直接暴露了外逃的意图。

9月9日晚，周宇驰对空军司令部情报部技征处副处长说：“你叫情报部给我搞一份我国周围各国电台的频率表，明天交给我。”副处长把信息任务交给技术处副处长，最后到中央广播事业局借了一些资料，综合成一份我国周围各国对华广播频率表交给了周宇驰。

尽管叶群、林立果在技术上作了一定的准备，但他们对乘飞机叛逃至关重要的机场资料没有搞到，尤其军用机场的资料更没有问津。他们过高地估计了自己的能力，自信靠那个“副统帅”的头衔能骗到一切，把乘飞机出逃的行为看得太简单、太容易了。据说，在坠机位置北面仅60公里的地方就有一个军用机场，利用飞机上的两顿半油飞到那个机场安全降落是完全有把握的。但是，飞机上的人员没有掌握这个信息，否则，即使冒着被击落的危险，也要飞到那里降落。

从周宇驰提前掌握蒙古对外广播电台频率这一行为，说明他在学习驾驶直升飞机技术的过程中，确实学到了一些领航知识。只要掌握广播电台的具体地理位置，飞行中航行罗盘接收机一旦收到广播信号，罗盘指针就会自动指向电台的方向，飞行员就会轻而易举地飞到电台的上空。如果这个电台附近有机场，就达到了目的。即使没有机场，也能确定飞机的精确位置。

周宇驰为林立果所作的准备虽然都在点子上，但没有凑效。256号飞机按国内的飞行航迹飞出国境后，没有明显地改变航向，只是照直飞了下去，不像是朝着某一个既定的地点飞行，否则，飞机会立刻改变航向。飞机上只有特设师邵起良会使用领航员的罗盘接收设备。但林立果等人决不会允许三个年轻力壮的机械师中的任何一个到前驾驶舱去，因为那样会在他们有叛逃行为面前，又增加一个对立面。潘景

寅不能离开座位半步，除此不会再有任何人会使用这些设备。再说，夜间在没有确定广播电台所在地是否真有机场的情况下，使用这种办法也是徒劳的。

机坠温都尔汗

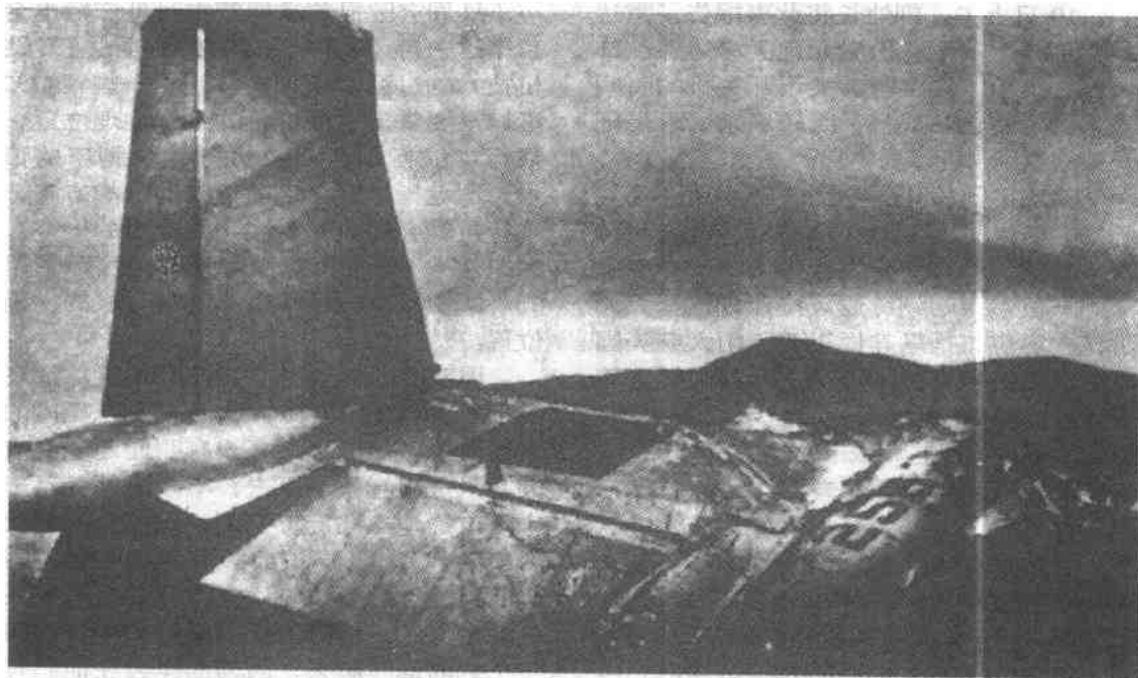
熟悉地图的人都知道，北京至乌兰巴托的空中航线基本是沿着北京到乌兰巴托的国际铁路线行进的，两者基本重合。不同的是飞行航线是一条直线，而铁路是一条变化不大的曲线。尤其是在我国边境城市二连浩特之后铁路线同航线基本一致。也就是说，在能见的条件下，即使没有地面导航，也可以沿着铁路线飞到蒙古首府乌兰巴托。256号飞机在离地面2500米的真实高度上，对铁路沿线的灯光地标观察并进行跟踪的可能性是很大的。既然如此，256号飞机为什么不这样作呢？

一方面，256号飞机在叛逃飞行的过程中根本不知道自己的精确位置，所以不能保证准确地飞到二连浩特上空。飞机起飞

后，一直拒绝与地面取得任何联系，凭潘景寅一个人在缺乏地面导航设施帮助的条件下是飞不到预定目标的。夜间，铁路沿线如果没有明显灯光地标进行确认，盲目向铁路飞去是没有把握的。

另一方面，256号飞机岌岌可危的油量已不允许做机动飞行，既然没有任何把握飞到乌兰巴托，沿铁路寻找乌兰巴托的意义已不存在。

有人分析，256号飞机之所以没有沿铁路线飞行，是有意避开铁路两侧较强的地面防空设施的威胁，特意保持一定距离的平行飞行。其实，对林彪等人而言，在油量危机信号面前，能找到机场安全落地比什么都重要。而且，铁路沿线找到机场的可能性要比其他地方大。再说，铁路沿线又是国际民用航空的必经之路，一架三叉戟客运飞机的出现，不会轻易遭到地面防空武器的攻击。问题是256号飞机根本不知道自己离铁路线有多远，2500多米的高度上，根本无法看到离他150多公里以外的铁路，潘景寅只是有意保持了周宇驰拿



△林彪的座机——256号三叉戟飞机残骸。