



华夏文摘增刊
文革博物馆通讯（三七〇）

CHINA NEWS DIGEST — CHINESE MAGAZINE (CND—CM)

• — • — • 中国新闻电脑网络（CND）主办 • — • — •

—— 增刊 第五三六期 ——
（二〇〇六年十一月七日报出）

本期目录 （zk0611b）

【当事者说】林彪坠机过程的思考（三）	康庭梓
【史海钩沉】《解放军报》变相停刊始末	园 丁
【口述历史】河南兰考文革口述史（杨捍东访谈录）（之一）	老 田

小启：本期通讯所刊载的材料已经全部增补到网上《文革博物馆》“最新展出厅”及各有关“展厅”，欢迎前往参观。

文革博物馆》网址：<http://museums.cnd.org/CR>

欲订阅本刊《文革博物馆通讯》请致函 cnd-info@cnd.org 获取订阅资讯。

来稿请以纯文本形式投寄 tougao@cnd.org。请在 subject 中标明 CR 字样。

【当事者说】

林彪坠机过程的思考（三）
——林彪座机是如何“掉”下来的

• 康庭梓 •

关于林彪是如何从天下掉下来的，传说纷纭。有的说是被打下来的，因为飞机上有个洞；有的说是空中先着火而后掉下来的，因为有人看见了大“火”。对于这个重要问题，只要根据坠机现场的情况及“林彪座机”三叉戟 2 5 6 号飞机当时的飞行状态，加上这 3 0 年获得的有关资料，利用专机飞行的专业知识加以科学的分析，不难得出正确的结论。

我国驻蒙古使馆工作人员孙一先于 1 9 7 1 年 9 月 1 5 日，即林彪坠机的第三天下午，随同许文益大使从乌兰巴托赶到失事现场，用照象机在林彪坠机现场拍了 9 卷照片，还亲自测量了现场留下的有关痕迹、飞机残片及人员尸体之间关系位置的重要数据，并根据测量的数据，绘制了一张反映整个坠机现场的平面图。孙一先亲自带着这些当时被认为国家绝密的资料，十万火急，乘火车回国向周总理汇报。在 1 9 7 1 年 1 0 月 7 日中央下发林彪叛逃的 5 7 号文件之前，孙本人并不知道他为之忙碌调查的坠机事件就是林彪所为。后来，在孙一先的回忆文章《罪与罚》中，对坠机现场及中蒙双方就坠机事件谈判的情况做了比较详细的记述。我曾多次与离休在家的孙老交谈，进一步从飞行员的角度了解文章中所没有涉及到的问题。

◇ 弹尽粮绝 面临险境

飞机坠毁的直接原因就是飞机上的燃油。先是因为油量不够，飞不到目的地而被迫场外降落，后又因为迫降时机上剩余油量太多而导致起火爆炸，机毁人亡。

油量作为飞机空中飞行的生命之源，决定着飞机的最大航程和起飞时的最大载重量。从北京起飞前机长潘景寅让机械师李平将油加到16吨而最后只加到15吨开始，以后的几次加油都没有能够实现。13日凌晨，林彪等人仓皇赶到机场时，机械师已经爬到机翼上就要加油了，还是没有加进去。按机长的本意，在山海关要将油加到17吨的256号飞机，强行起飞时，只带着12吨半的燃油。机长是按照飞广州的航线计划油量，起飞后却飞向异国他乡的莽莽荒原。

既然，油量是决定林彪座机命运的关键因素，不得不对当年三叉戟1E型飞机的油箱特征及其分布情况做个简要介绍。（参看飞机油箱分布图）

飞机上所有3组共5个油箱均分布在机翼里面。机身正下方机翼中的中央油箱可装8吨多油。靠近中央油箱而分布在两边机翼中的内组油箱有两个，还有两个外组油箱在内组外侧对称分配着。内外两组油箱可装13吨油。中央与内外组油箱一般情况下是不相流通的，但内外组油箱之间是相通的。所以，山海关起飞时，中央油箱内已经没有存油。对战斗机来说，起飞后首先用掉挂在机翼下面副油箱中的燃油，是为了遇到敌情时扔掉它便于机动飞行。对三叉戟飞机来说，首先用掉中央油箱的燃油，一方面是减少机翼上的升力对飞机形成的剪切力矩；另一方面是万一场外迫降机腹擦地时，减少擦地起火的危险因素。

三叉戟飞机的油箱与其他飞机比较有一个显著的特征，就是所有的油箱都属于结构式油箱。所谓“结构式”，就是说机翼的表皮也是油箱的外壁，不象其他飞机那样是一个独立完整的油箱被镶嵌在机翼中间。机翼结构形成的空间就是盛放飞机燃料的地方。这样，油箱内部的形状因受机翼结构的影响很不规则，也不光滑，油箱底部受机翼安装角度的影响也不在一个水平线上。飞行中，为了保证油箱中的燃油能够得到充分利用，在每组油箱底部按飞行的方向，前后装了两个油泵。除此以外，为了把油箱下面每个角落残存的、油箱油泵抽不出来的燃油尽可能地用完，还特意增加一个引射油泵，这个引射油泵靠伸向油箱各个角落的油槽，把燃油用到尽可能少的程度。通过这些措施，油箱中最后残留油底只有不到200公斤。对于总油量可达21吨的油箱来说，最后不能用的剩油达到如此少的程度，可见飞机设计者已经用心良苦。

上述油箱及供油特点说明一个很重要的问题，飞机设计师们已充分考虑到飞行中万一遇到场外迫降时，必须把飞机上的油量用完，才能保证不会因油料发生爆炸，其关键在于飞行员能否在紧要的关头做到这一点。

此外，还有一个无法回避的矛盾。三叉戟飞机为了满足飞行性能的需要，采取下单翼的布局，飞机的机翼安装在机身的下部。这种结构形式的飞机在场外迫降时，机翼不可避免地要与地面磨擦，机翼油箱中只要还有一点剩油，就很可能引起爆炸。

现在再回到飞机飞到温都尔汗附近时的油量上来。

三叉戟256号飞机是在飞了两个小时后，于13日凌晨2点30分前后坠毁的。根据三叉戟飞机的耗油性能，综合叛逃时的飞行速度、飞行高度等诸多因素的技术分析，飞机每小时的耗油量接近5吨，但不会超过5吨。起飞时的12吨半油经过两个小时飞行后，仅存两吨半油。飞行条令规定：落地时飞机上应有不少于一个小时的备份油量，以防止降落场地出现天

气突变等特殊情况下，可以飞到备降机场落地。平时训练飞行时，落地油量往往多于4吨，从来没有哪个飞行员敢把备份油量飞到少于4吨的。在驾驶舱右后方的机械仪表板上有5块与油箱对应的油量表和燃油压力表。在山海关起飞时，那指示中央油箱的油量与压力表已经回到“O”的位置不动了。两个小时后，内外组4个油箱中一共才有两吨半油，它们反映在4块油量表上的指示数据已摆动不稳，读不出确切剩油数量。由于叛逃航线的高度、速度都是很正常的，此时的潘景寅已无法计算出准确的油量消耗数据，也不敢相信自己对油量的判断。当飞机总油量少到一定的程度时，提示油量过少的警告灯开始闪亮。

飞机在空中飞行不同于马路上的汽车，汽车因没油停车，可以停在马路上，飞机一旦断油停车就会很快失去高度。如果附近有机场，而且天气晴朗，地面降落保证条件充分的话，凭借飞机的滑空性能和飞行员高超的目测落地技术，还有可能操纵飞机安全降落。

所谓“滑空”性能，就是飞机失去动力后，每下降一米的高度飞机能够前进的水平距离。美国50年代的U-2高空侦察机，就依赖优越的滑空性能，用很少的动力，在空中停留很长的时间。三叉戟同现代的大速度运输机一样，为了提高空中的航行性能，其滑空比都较小。由于空中停车后下降快，留给飞行员处理紧急情况的时间是很短的。此时，无论下面是什么情况，飞机都会毫无选择地冲向地面。众所周知，一般的运输客机飞行员与乘机者都是不带降落伞的，而且，飞机上也没有跳伞的设备，遇到特殊情况，人员也根本跳不出来。碰到这种情况，只有听天由命了。

林彪座机所面临的情况是，深更半夜，油量告罄，落地无门，联系不通，进退两难。只能利用飞机上那仅有的一点油量，在有限的时间内机动飞行，寻找可能的迫降场地。在潘景寅的专机生涯中，不知多少次圆满完成飞行任务，他怎么也想不到在最重要的专机任务中，将自己逼到了绝境。

◇ 茫茫草原 夜寻场地

从以下三个方面可以看出256飞机是对降落场地进行过一番寻找的。

一、1998年二月，蒙古原副外长云登首次通过日本记者向外透露林彪坠机事件时说：“飞机是以超低空越境的，蒙军的雷达没有能够发现这架飞机。对机体检查后发现，飞机以低空飞行为目的，装载了从地面到600米高度的测高仪器。”

这说明256飞机在迫降前确实进行过低空飞行。因为，蒙古人不知道飞机上的情况，也不知道飞行的动机，更不知道飞机低空飞行是为了寻找迫降场地，只是看到了低空飞行的现象。但是，云登把飞机上装有一块仅供参考用的无线电高度表看作是用来进行超低空飞行的仪器是不对的。飞机上确有一块无线电高度表，型号为：YM-12，其性能是测定1200米以下的飞行高度。这种仪表是前苏联制造的，苏制伊尔-18飞机上就安装有这样的仪表。自引进英制三叉戟后，为了飞行的需要，在当时仅有的4架三叉戟飞机上都加装了这样的设备。这种仪表的指示很不稳定，受飞机飞行状态的影响很大，而且，只能测量飞机的垂直高度，不能预测飞机正前方的障碍物。再说，三叉戟飞机是载人的客机，不是侦察机，也不具备低空飞行的性能。只有低空高速军用机可以依靠飞机前面的雷达，自动回避飞行前方出现的障碍物。

二、从林彪座机坠毁现场的地形情况可以看出迫降前是经过认真选择的。

孙一先在《罪与罚》一文中写到：“那是一块不太规则的长方形丘陵间盆地，平坦坦的好像是人工铺成，南北长3000多米，东西宽800米，北端是一座20多米高的小山，南头有

几个大约10多米高的土丘，东边是一连串5到10米高低不等的土包，西侧则是向下倾斜的慢坡。”夜间，在荒郊野外，在茫茫的蒙古大草原上，能找到这样大面积较为平坦的降落场地是很不容易的。9月13日是阴历23号，后半夜的天空应该看到弯弯的月亮，微弱的月光对夜间观察地形有利。飞行员向前方看，在天地相连的交界线上（飞行员叫天地线），能隐约看到山脉或平原。要想看到地面的情况，必须先从地图上根据飞机的精确位置确定附近没有高山时，才能缓慢地下降高度。只有在较低的高度，才能看到一些地面的情况。尤其是地面上的小山，在空中垂直的方向上向下观察，是没有办法看清的；只有在山的侧面，较低的高度上才能看到。因此，可以基本断定，把迫降地带选在盆地中央，如果没有在盆地周围认真的观察是做不到的。月光尽管微弱，在大范围内确定迫降场的位置可以起到一定的作用。

三、飞机叛逃的方向基本上是由南向北，而降落的方向却恰恰相反。

坠机的地方叫苏布拉嘎盆地，蒙古语“梯形”的意思，南北长，东西宽。如果256飞机对迫降场没有任何选择的可能时，顺着叛逃飞行方向，由南向北降落是顺理成章的。既然没有那样做，而是掉头由北向南落地，说明迫降场地对飞行员来说，是经过选择的，选择的结果是，既没有从东向西迫降，也没有从西向东落地，而是，从北向南降落，这个方向正好与苏布拉嘎盆地的方向一致，认为由北向南的迫降相比之下会更有利一些，这样的选择无论从哪个方面看，都不是偶然的巧合。

四、离迫降场最近的蒙古牧民反映，飞机在很低的高度上飞行时间最少有20分钟。

1998年初，《环球时报》刊登一篇题为《今日温都尔汗》的文章，文中谈到作者亲自奔赴当年林彪坠机现场，并访问了当时家离坠机现场最近只有3公里的一位老大娘。这位大娘回忆说，1971年9月13日凌晨2时许，传来一阵“嗡、嗡”的声音把她惊醒，她急忙穿好衣服出门一看，发现这难听的声音是从空中传来的，这时，羊群惊散，马嘶狗叫。她仔细一看，从西南方向飞过来一架冒着大火的飞机，飞得相当低，在巴图恼尔布苏木（县名）上空绕图门山转一圈后，顺着扎森山谷向西南方向飞行，声音越来越大，大概不到20分钟，在苏布尔古盆地坠毁。

从大娘提供的情况可以说明两个问题：

其一、256飞机在很低的高度上对迫降场地进行了寻找；

其二、飞机降落前还建立了一个小航线，一个对飞行员来说按降落地点目测着陆的基本航线。

大娘看到的飞机很可能是在150到100米，甚至更低高度上飞行的256号飞机。只有在这样低的高度上，发动机的声音才让人听起来感到震耳欲聋，引起精神上的烦躁。平时在400到500米的高度进行起落航线飞行时，地面上的人对来自空中飞机发动机的声音不会有较大的反应。256号飞机的噪音既然能使大娘的羊群惊散、马嘶狗叫，可见，当时的飞行高度一定低到让人感到很很不正常的地步，再加上大娘看到的飞机还冒着大火，火光与难听的声音足可以构成夜半荒原上的空中怪物，使长年平静地生活在大草原上的人们感到突然与震惊。

应该注意的是，大娘看到飞机上的大火，不是真正的飞机失火，而是飞机上的灯光。其根据是：

1、这个灯光不是机翼尖端与尾部的航行灯，也不是机身上的闪光灯，以上灯光在起飞时

按规定都是应该打开的，但在山海关强行起飞时并没有打开。这些灯光亮度较小，机身上下部的闪光灯虽然亮一些，但由于是不连贯的闪亮，在地面看上去很容易被发现，不会给人以着火的感觉。只有两侧机翼下面高达800瓦功率的两个着陆灯在夜间才能给人以“着火”的感觉。白天，正常飞行时，位于两边机翼下面的着陆灯是收在机翼里面的，灯的表面与机翼下表面一样平。晚上飞行时，在第四转弯后，飞机对正跑道时将灯放出来，在高度降落到离地面60~70米时，将灯打开。此时，包括前起落架上的灯光，合成一道很强的光柱，直射地面。飞行员就是利用这些灯光照明，凭自己的视觉判断，操纵飞机降落在预定地点。这个由三点合成的强烈光柱，在地面看来是很亮的。此时，在地面观察飞机时，只能看到一片灯光，而看不到飞机的轮廓。远离机场的牧民大娘，从未见过夜间飞机落地时的情景，把强烈的灯光看作大火是很自然的。（256号飞机迫降时，没有前轮上的灯光。）

2、256飞机处在极不正常的飞行中，飞行员不得不想尽一切办法，充分利用飞机上的一切设备去寻找能够降落的场地。当飞行员经观察认定附近没有高山时，就应该尽可能地下降高度，争取在尽可能低地高度上弄清地面地形情况。虽然在100米以上的高度，灯光不能直接照射到地面，但是，地面上要是几十米高的小山的话，还是可以发现的。

3、大娘看到的不是飞机发动机喷出的火光。因为，三叉戟飞机只有在起飞时，也就是在发动机功率呈最大工作状态的情况下，才能从飞机的后部看到有火焰喷出，在其他飞行状态是看不到的。256飞机在寻找迫降场的过程中，就象平时的起落航线飞行一样，速度只有230公里，是较小的，而且，飞机前沿的开缝翼（一种提高飞机落地性能的装置，能增加升力、减小速度）也已放出，此时，所需的发动机功率较小，就是在夜间也看不到飞机尾部有火焰喷出。

4、从反面论证：如果飞机真的在空中已经着火的话，不可能出现带着大火的机体还能继续飞行近20分钟。飞机上最容易着火的部位是发动机，三叉戟飞机的发动机在机体的尾部，大火不但会引起通往油箱的油管爆炸，也会在短时间内使飞机尾部的操纵舵面失灵而导致飞机失去操纵。三叉戟飞机上又没有紧急情况下的放油设备，发动机也不能在空中投掉，因此，一旦空中着火，迅速灭火的可能性是不存在的。无论从哪个角度分析，飞机带着大火在空中飞行20分钟，最后又按场外迫降的程序进行降落的可能性是不存在的。

关于建立小航线进行降落的论证：

1、能准确地降落在盆地的中心，并回避开降落点北端仅1公里处20米高的小山，说明256飞机对降落地点经过了一番寻找，一旦确定降落地点后，就按照这一点进行目测着陆。如果是直升机，当飞行员发现自己的前下方能够降落时，操纵飞机对正着陆点下降高度就可以了。但是，其他的飞机做不到这一点。当飞机位于降落场的正上方，而决定在这个降落场降落时，飞机必须先离开降落场有两个转弯半径的距离，而且，要在降落的一端，让出至少3公里的长度，这3公里的距离是飞行员用来创造、调整落地条件必不可少的下滑距离。也就是说，当飞行员向落地的方向连续地或分开地进行两个转弯（第三、第四转弯）之后，飞机应该对正降落点并离降落地点至少3000米的长度（飞行员叫做第五边），此时飞机的高度应是150米。以上这些动作完成得如何，是一个很关键过程，对能否降落在选好的降落地点有着举足轻重的作用。平时飞行员进行起飞、落地科目的训练飞行时，就是从起飞开始在机场跑道的一侧建立一个长方形的小航线，重点从第三、第四转弯开始，训练飞行员空中的目测着陆技能。因此，衡量一个飞行员尤其是运输机飞行员飞行技术如何，主要看他在复杂气象条件下能否操纵飞机安全降落，所以说，落地技术是飞行员的看家本领，“起飞危险，落地困难”已成了飞行员们的行话。飞行员在落地训练中，也假设过各种特殊情况下的紧急处理，但是，谁也不希望在自己一生的飞行生涯中出现难以处理的特殊情况，更不可能想象到象256飞机那样，在

别国的领土上，一找不到机场，二又在夜间，三面临油量耗完的境地，已无任何退路，场外落地势在必行。潘景寅已被逼上绝路，他不得不使出全部的本领，在迫降中做最后的拼搏。

2、256飞机落地前肯定不止一次飞过大娘家的上空，飞机声把大娘吵醒的那次，与大娘穿好衣服走出来看到的飞机不是同一次。当时飞机的飞行速度至少每小时400公里，等大娘起床后，飞机早已过去了，等她发现着火的飞机时，已经是第二次甚至第三次经过。这再次证实潘景寅在迫降过程中的艰难。

潘景寅作为我国飞行航校第七期的老飞行员（我是第十五期），在这个时刻，飞机上只有一个飞行员的他，会感到空前的孤独。在平时那么好的条件下落地，还有副驾驶的动作配合、领航员的提醒，一切都在平心静气的气氛中有条不紊地进行。而如今，面对如此极端复杂的困难局面，却偏偏只有潘一个人。我与我的同事们每谈及此事，都有无限的感慨，潘景寅怎么敢一个人将飞机飞起来！这就是历史，就是20世纪70年代初期那个政治背景下留下的历史。

三叉戟飞机进行小航线起飞落地训练时，一起一落需要5到7分钟，而蒙古大娘从看到飞机到飞机降落长达20分钟，说明潘景寅在很低的高度上寻找与最后确定迫降场的过程是很长的。他除了用较长的时间把迫降场看得更清楚一些之外，另一个重要的意图就是将飞机上的剩油消耗掉，然而，这恰恰是潘景寅最难掌握的问题。

◇ 飞机迫降 剧烈爆炸

首先，有必要重提机长潘景寅的一段飞行历史。

早在1952年，潘景寅就从陆军进入航校学习飞行。60年代初，他驾驶苏制伊尔-12飞机（全重10余吨，两台活塞式发动机，低空小速度运输机）的时候，有一年冬季下雪，他在起飞时飞机左边的主起落架撞在了跑道边沿清扫堆起的雪丘上，致使起落架后撑杆受损而不能正常落地。在此情况下，潘景寅首先想到的是在空中盘旋，尽可能将机上的燃油消耗掉，以防止落地时另一个没有受伤的起落架也支撑不住，机身与道面磨擦起火爆炸。潘对这一事故处理的结果是：在落地滑跑中，随着飞机速度的逐渐减小，由于左起落架失去支撑，左机翼下沉，造成向左偏出跑道，致使左发动机的螺旋桨触地打坏，飞行员安然无恙，飞机经修复后继续使用。

从潘景寅这段飞行事故的经历中，说明一个很重要的问题：作为一个飞行员，当他意识到不正常的落地可能会造成飞机着火时，脑子里首先想到的是把飞机上的燃油烧光。这对潘景寅来说，已经是亲身体会过的经验，按说，他应该把这一做法应用到256飞机场外迫降中去。

我曾多次向孙一先询问坠机现场的情况，并对那张现场平面图反复进行研究，也就这张图请教过的两位师长，他们都是专机飞行的前辈与专家，也同潘景寅熟悉。经对现场各种情况的研究分析，我与他们的观点是一致的，结论是相同的。

林彪坠机现场的情况是：从北向南一开始，地面首先出现了29米长、两米多宽的擦痕，而且，按迫降方向成“S”型，当然，这个“S”型中的弯曲变化是比较小的，是在向右弯曲后，其方向还没有恢复到原来方向时，划痕就消失了。与擦痕同时出现的是右边与擦痕相平行、长度一样、深20公分的沟槽，槽中露出长在沙土上的草根。29米后，擦痕突然消失了。从划痕消失处再往南30多米才出现大片焦土的燃烧区域，这个区域南北长600米，北面宽50米，南面宽200米，成倒梯字型。在以上范围内，孙一先写道：“草地全部烧焦，上面散落着一堆堆飞机残骸，靠近南端，散布着一些白点，那是盖着白单子的尸体。一眼望去，一片劫

余的凄惨景象。”

造成如此结果的直接原因是飞机在迫降的过程中发生了剧烈的爆炸，爆炸能量的来源主要是飞机上的2500公斤燃油。从现场的情况可以断定，256飞机是在迫降接地之后又跳了起来，在空中向右滚转的同时爆炸起火的。

飞机跳起的原因有两个：其一、飞机接地时的速度比较大；其二、飞行员在接地的同时向后拉驾驶杆，操纵飞机再次跃起。

造成落地速度大的因素有：

1、不带起落架落地。由于起落架在收起状态，飞行阻力减少，接地速度要比正常增加30公里/小时。

2、飞机的襟翼可能没有放到规定位置即45度。襟翼和前开缝翼是三叉戟飞机增加着陆性能、减少落地速度最主要的两项措施。位于机翼后缘的襟翼，按规定要在接地前分段放到45度（机翼后沿有部分可以向机翼后下方移动的那一块机翼，叫襟翼，与原机翼分开的程度叫襟翼放下的度数）。在正常情况下，飞机在三转弯之前将襟翼放到16度，因为在这时飞机将逐渐下降高度。三转弯后，四转弯前，将襟翼继续放到23度，飞机继续边下降高度边继续减速。四转弯后，飞机对正跑道时，将襟翼放到最大45度。此时，飞机距跑道头约4公里，高度200米。然后，飞机对正跑道继续下滑，飞机距跑道头约1000米的时候，高度60米，速度280公里/小时，在继续减速的过程中，经过十几秒钟就可以正常落地。由于三叉戟飞机的空中飞行性能较好，所以，在落地时就必须采取一系列复杂的动作来提高其着陆性能，两者是飞机性能中一对互相矛盾的因素。放前开缝翼、襟翼等动作，在正常情况下由副驾驶或机械师操作。可是，潘景寅在迫降中忙于处理落地动作，在高度那样低的情况下，很难保证将所有应该做的动作全部完成，如果飞机的襟翼在接地前不能放到最大位置，就会造成接地速度远远超过每小时230公里。在加上夜间无法判断地面风向，造成顺风落地，飞机相对于地面的速度就会更大。运输机之所以需要两个飞行员进行操纵，并且还需要领航员的及时提醒，就是因为飞机较大，设备复杂而且又多，一个飞行员是顾不过来的。在正常情况下需要几个人配合才能完成的落地动作，现在却是极其复杂的夜间场外迫降，驾驶员却只有潘景寅一人，迫降过程中，操纵动作出现丢三拉四的现象是必然的。场外降落最忌讳的就是大速度接地。较大的飞机惯性，会造成接地时的较大撞击力和接地之后难以消失的冲击力。还有一个使飞机减速的装置，就是位于两边机翼上方的减速板，但是，减速板只有在带起落架正常落地后，才能放出，场外迫降中，既然不放下起落架，减速板的作用已经不存在。

飞行员接地时的拉杆动作，是处在自我保护意识下的本能的反应。可以想象，潘景寅在操纵飞机落地时的心情是非常紧张的，迫降场地带虽然经过寻找，那只是地面起伏的一块盆地，至于土质如何，上面有无植被，具体飞机接地时会怎么样，潘景寅心里没数。平时夜间落地，下滑到高度70米以下，飞机上的灯光就可以照射到被地面标志灯圈起来的水泥跑道的一端。可是，迫降中的256飞机所看到的却是一片枯草。由于迫降不能放下起落架，位于前起落架上的照明灯不起作用，对看清地面又增加了困难。在夜间，飞行员的视线只能跟着灯光走，就象晚上打手电走路一样。三叉戟正常接地时的仰角为7~10度（机身纵轴与地面的夹角），又由于机身没有起落架的支撑，首先接地的部分就是飞机的尾部。尾部接地时，地面产生向上的反作用力，会使高速运动的整个机身拍向地面，机翼下的着陆灯就会突然压向地面；再加上地面有没膝的高草，飞机的灯光一刹那间完全消失，飞行员的眼前突然变成一团漆黑。在这极短的时间内，飞行员是反应不过来的。飞机当时的重量37吨，试想一下，如此庞大的机身，以每小时比260公里的速度运动着，没有来自侧面强大的扭曲力，是不可能改变庞大机身的运动

方向的。这种外来的强大力量使飞机的状态极不稳定。256飞机降落落地的一瞬间，飞行员眼前陷入一片黑暗的同时，机身产生剧烈震荡。面对如此恐怖的局面，飞行员会下意识地向后猛拉驾驶杆，本能地摆脱眼前可怕的处境。因为当时飞机的速度比较大，后拉驾驶杆产生的舵面效应比较明显，再加上飞机擦地时地面所给予的反作用力，飞机几乎就在接地的同时，又迅速地弹跳了起来。根据当时的飞机速度及飞机碎片抛洒的长度、面积分析，飞机跳起的高度约在10米以上。

◇ 飞机为什么会产生右倾斜？

虽然，当时没有丈量两条相互平行擦痕之间的宽度，但根据三叉戟飞机28.96米的翼展宽度，两擦痕之间的距离无疑是翼展宽度的一半：14.48米。

其一、夜间降落中，已失去修正下滑方向的参照物。夜间落地与白天相比，对飞行员来说，难度要大得多。跑道上五颜六色的各种灯光标志，是飞行员判断修正落地条件的主要参照物，除了构成跑道的灯光之外，在着陆一端的跑道延长线上，还有1000米的红色灯光构成跑道引导灯；有的机场为了给飞行员创造更好的落地条件，还在跑道的着陆地带，聚焦着一排探照灯。飞行员在空中就可以很轻松地发现飞机下滑方向与高度方面的错误并及时修正，如果飞行员自己判断有误，地面指挥员也会给予必要的提醒。可是，256飞机所面对的却是黑暗中的茫茫草原，尽管飞行员已经把迫降场确定在那个盆地的中央，但是，若大一片平地上却没有让他赖以创造落地条件的任何灯光信号，这样，飞机在落地前就是带着一定的倾斜，飞行员也发现不了，飞行员在前进中及时发现飞机的横向倾斜，是一个微妙的技术问题。

其二、夜间判断高度不准，落地动作不稳，接地的同时产生右倾斜。根据飞机擦痕的平滑程度可以判断飞机下滑中与地面之间构成的夹角是正常的，也在2度40分左右。再根据当时的速度，飞机接地时有7到10度的仰角，这些都是正常的。问题的关键是飞机不带起落架，灯光所照之处又是一片荒草，飞行员对地面高度的判断已失去正常的依据，当飞机尾部接地的同时，由于失去起落架的支撑，飞机的左右平衡很难控制。飞机接地前只要带有一点点右倾斜，飞机会很快倒向右边，即使没有倾斜，在尾部接地的同时，也很容易产生倾斜。在这一瞬间，飞机的仰角会立刻转为倾斜角，有尾部一点接地，变成尾部与右翼尖两点接地。如果在水泥跑道上降落，首先接地的是起落架，即使带有小的右倾斜，当右边起落架接地的同时，倾斜会马上消失，左边的起落架马上接地，飞机很快会恢复平稳滑行。

从右翼尖将地面划出深20厘米的槽沟分析，飞机当时的右倾斜的角度至少有5到7度（这是根据机翼的安装角、上反角等因素计算出来的），否则，右翼尖是不会将地面挖出那么深的沟槽。

对于带倾斜落地的问题，我还想到了是否因为地面不平，右高左低造成的，如果是这样，即使飞机不带倾斜，右机翼也会首先接地的。为此，我专门请教孙一先，孙老经过认真回忆后，肯定地说，29米擦痕处的地面是很平的。

256飞机落地动作基本正常，主要是指符合场外迫降的基本要求，尤其是在夜间客观条件极其恶劣的情况下，保持飞机有一定的仰角以机腹擦地，做到这一点已经是不容易了。如果在白天迫降，由于飞行员对周围地形情况看得一清二楚，对选择降落场地比较有把握的情况下，就会大胆地将油耗消耗到最少。落地中，飞行员不但不会使飞机带那么大的倾斜，而且，当飞机带着一定的仰角接地的同时，飞行员会竭力通过不断向后拉驾驶杆的动作，保持飞机带着仰角向前滑行，虽然这个滑行的距离不会太长，当飞机的速度减小后，舵面操纵效应消失，整个机身会趴到地面，但是，其滑行的距离肯定要比29米长得多。更重要的是在其滑行过程中，

飞机的运动惯性会很快减小，虽然不能肯定后段的整机与地面摩擦不会起火，但起码在飞机爆炸后，不会形成如此大面积的抛洒范围。

◇ 飞机为什么会爆炸？

飞机跳起来之后，紧接着发生的事情就是剧烈的爆炸。发生爆炸的条件之一，就是2500公斤左右的燃油，之二就是使燃油点燃的两个因素：

其一、机身与地面在29米长的高速摩擦中产生高温。每小时260公里的速度，相当于每一秒钟飞机向前70多米。37吨的钢铁之躯与砂质地面高速相擦，其温度突然上升，迅速点燃了与摩擦部分仅有一层金属蒙皮的内置油箱中的燃油。

其二、右翼尖插地带来的巨大扭力，会使整个机翼扭曲变形，这样，机翼内部金属机件之间的相互挤擦也会引起火花，直接点燃油料。2500公斤的燃油一旦被点燃爆炸，就会象一颗炸弹一样将一架完整的飞机撕得粉碎。

如果飞机是在贴近地面爆炸的话，地面上29米擦痕以后不可能不会出现任何痕迹，强大的冲击波能把钢铁之躯的飞机炸碎，也能将沙土质的地面留下一个坑。此外，从地面擦痕的出现到燃烧区的边沿，其距离有70多米，从而可以准确地推断，飞机从开始接地到跳起爆炸，仅仅用了一秒钟的时间。

此外，还有一个因素会增加爆炸的力量，那就是座舱内没有关掉的空气增压。飞机在山海关起飞后，坐在副驾驶位置的机械师李平或张延奎会象平时那样及时打开座舱增压设备。当林立果将3位机械师骗到后舱去以后，空中飞行的全过程中，座舱增压一直是处于打开的状态。按规定，飞机在落地之前必须将座舱增压关闭，可是，根据飞机上9具尸体分布的情况，3位机械师在迫降时均不在前驾驶舱，潘景寅处在左驾驶员的位置，又无法够到位于驾驶舱右后边由机械师操纵的面板，这样，飞机在接地爆炸前，座舱增压一直还在开的状态。

座舱增压的作用是在高空飞行中，保证客舱里的乘客有同地面差不多的氧气供应。通过发动机源源不断地向客舱输送新鲜空气，使客舱的空气密度和压力保持在飞行高度10000米时，客舱内相当于2000米时的大气条件，这样长时间飞行，人们不会有不适的感觉。所以，飞行中的飞机客舱内外就存在一定的压力差，高空，这个压力差可以达到每平方厘米0.5公斤，相当于一个客舱窗户的玻璃上，要承受约600到700公斤向外的压力，随飞行高度的降低，这个压力会减小。如果落地前忘记关闭增压，落地后将无法打开飞机的舱门。虽然，蒙古草原的海拔高度在1000米左右，但落地时客舱内向外的压力还是不小的，因为整个客舱的面积很大。这样，一旦飞机因燃油爆炸使机身损坏，客舱内外的压差同样起到推波助澜的作用。国外有一则报道，由于飞机落地后没有及时关闭座舱增压，当强制打开机门时，强大的气压差将一个人抛出机外摔死。

迫降前，潘景寅肯定想到了机上剩油的危险性，为什么又不能正确的处理。分析原因有两个：

其一、迫降前飞机上究竟还剩多少燃油，飞行员已心中无数。不敢用继续飞行的方法消耗剩油，一旦在不是着陆的位置断油停车，飞机将不能落在预定的地方。

其二、前面提到，三叉戟飞机没有空中放油设备，不象现在的波音或空客飞机那样，紧急情况下可以在空中将燃油全部放掉。对飞行员来说，既要把油量飞完，又要保证使飞机进入迫

降场的有利位置是很困难的，尤其是在夜间就更加困难。象三叉戟这样的飞机，正常降落时的下滑都是在发动机工作并带着一定程度的油门才能完成，一旦发动机停车，飞行员也无能为力。平时的训练中，也没有做过此种科目的练习。所以，理想的做法是将油量消耗到最少但又没有达到使发动机停车的地步，飞机又刚好处在迫降的有利位置。对于三叉戟飞机来说此时油箱中最多还剩200公斤燃油，这点剩油也许不会爆炸。就是爆炸，能量也是有限的。

◇ 折戟沉沙 残骸遍地

256飞机碎片散落的面积如此之大，造成地面燃烧的区域又如此之广，原因有两个：

其一、飞机是在跳起之后空中爆炸的；其二、2500公斤的燃油形成爆炸的当量太大，而且，飞机上还有其他可燃油料。

飞机除了落地后又重新跳起10米以上之外，根据右机翼插地和“S”型擦痕分析，飞机是在向右的滚转中爆炸的。由于飞机的各个部分与爆炸源点的关系位置不同，所受到的爆炸力也不同，又由于爆炸后飞机已失去原来的流线外型，每块形状各异的碎片在空中迁到空气阻力也不同。尽管如此，由于爆炸发生在再次跳起后的空中，飞机上的每个部分还是沿着飞行的惯性以抛物线的形式向南散落下去。

由北向南进入50米宽的燃烧区后，人们就开始发现零碎的飞机碎片，其中有一张用英文写的《注意事项》单页上标明飞机的型号为TRIDENT-1E（三叉戟-1E）。

进入燃烧区200米处，人们逐渐看到机身的大片，其中一片有小汽车那么大，连着摔碎的舷窗斜卧在焦土上。从此，往东南20米有一截折断了的机翼，上有“56号”字样，这肯定是从“256号”之间断开的。当时，属于空军管辖的专机机身上都统一标上和民用航空一样的标记，除了机身上按纵轴的方向从前到后写着周恩来的手迹“中国民航”4字外，在飞机两机翼的下表面也写着同样的字样。在右机翼的下面写着“中国民航”4个字，在左机翼下面写着“256号”共8个大字。2与56号之间，正是机翼中内组油箱的位置，由于机翼外组油箱比内组油箱高（机翼有上反角），那2500公斤的剩油都集中在两侧内组油箱中，（内外油箱是相通的）所以，油箱爆炸时，首先从这里将机翼切为两段，而且，底面朝上放在焦土上。

在左机翼的旁边，是被炸瘪了的中发动机尾端的喷口。

中央发动机位于整个机身的后部上方，它掉在燃烧区的北端，说明它所承受的爆炸力是向后的，因为仅是发动机的喷口，重量较轻，过早地留在地面。此时，草地的燃烧宽度已有100米。

沿燃烧区的中轴线南行120米，开始看到客舱内的设备。一扇从合页连接处裂开的门，门上钉着中文塑料刻字“旅客止步”，没有一点着火的痕迹。这扇门位于飞机客舱的最后面，这扇门的后面就是飞机的后设备舱，机务人员可以从后设备舱下到飞机下面的货舱中去，所以，门上的“旅客止步”就是提醒乘客们已经到了客舱的尽头。在这扇门的南边散落着许多三位一体的座椅架。

就在座椅连架的中间，有一条宽条纹的小型毛毯，上面印着PIA三个英文字母，这是巴基斯坦国际航空公司的缩写标志。可见，在256飞机的专机改装时，并没有全部将巴航的东西换掉，也许是时间仓促，专机舱中还保留一些巴航飞机上的东西。同小型毛毯在一起的还有

一件细布被套，半折半展，白白的一点也没有弄脏。

令人注意的是，以上3件物品都没有沾油，也没有着火，尤其是那两件床上用品，本是易燃物品而没有点燃，此处位于机翼油箱与驾驶舱的中间，似乎没有什么特别的保护使其免于火烧。我大胆地设想，一般乘坐飞机的首长，在空中最舒适的休息地方就是床上。如果飞机迫降时林彪在床上，和那个被套在一起而最后又落在被套的位置，即使是死也不会是被火烧死的。

从飞机接地算起400多米处，在燃烧区的东边有一截机翼，上面有“中国”二字。从这段机翼上可以看出，飞机的前沿开缝翼是打开的。三叉戟飞机规定，只有在加入落地航线，速度减小到250公里/小时以下，才能打开前开缝翼。这也是256飞机进行场外迫降的根据之一。显然，这段机翼就是右边机翼的外面半截，那么其余的部分在什么地方呢？最后却在机头以东20米处发现了它，这个位置离飞机接地点已经是近600米远地方了，仍然是带字的一面朝上，写着“民航”二字。在“航”字的中央，有一个直径40多厘米的洞，洞周围有不规则的铝刺，刺尖有的朝里，有的朝外，洞的深度50厘米，相当于机翼的厚度，但洞的底部并未穿透。我国使馆视察人员在不明真象的情况下，还以为找到了飞机被击落的证据，后来回北京向总理汇报时，还到西郊机场查看了其他3架三叉戟256的姊妹机，才知道右机翼根部那个洞口是朝下的。这就进一步证实一个问题，飞机是右机翼先擦地，也是右边位于翼根处的内组油箱首先被点燃，同时也是右边的油箱爆炸最强烈。与左机翼相比，右机翼不但从机翼的根部被切断，而且，机翼的外部也被切断，把“中国民航”4个字从中间分开，而且，两者竟被炸开100多米远。

在上面提到的那扇门的东南30米处，有一台外壳炸裂的发动机，这是3台发动机中出现的第二台。

飞机的尾部被抛在离着陆点约500米处，位于燃烧区中轴线的西侧边沿。这是所有256飞机残骸中最大的也是没有被燃烧掉的一部分，是从中央发动机进气口处炸断的。因为，发动机有很粗的油管连着油箱，爆炸时很容易从这里分开。整个尾翼是向左倒在地上，左边水平尾翼的尖部插入地面。三叉戟停在地面时，8米多高的后掠尾翼为雄姿勃勃的飞机增光添彩，然而，当它斜躺在一片焦土上的时候，只能使残骸遍野的坠机现场显得更加凄惨。尾翼本来是位于飞机的最后部，为什么能抛得那样远呢？主要是尾翼位于机身轴线的上部，当它从其根部炸断之后，本身作为一个较大的个体，向前的运动惯性没有受到机身其它碎片的阻挡，整个尾部的重量较大，运动惯性也大，抛的距离就越远。此外，尾翼的位置处在西边的边沿上，很有可能是因为跳起爆炸时，飞机向右滚转的惯性把尾部甩在了中轴线的右边。尾翼没有着火是因为尾翼内部没有可燃的物质。外表象球形的事后记录器（黑匣子之一）就装在这里。据说，在失事的飞机残骸中，飞机尾部总是保存的比较完好。由于尾翼没有燃烧，垂直面上漆有五星红旗以及红旗的下方的“256”机号还清晰可见，这些标志刚被专机修理厂的人们涂上去还不到半个月的时间。

飞机的驾驶舱，也就是飞机的头部位于近600米处坠机现场中轴线的南端，与断开的右机翼中段在东西一条线上。机头位于飞机的前端中央，又处在爆炸源的最前面，飞机的滚转对其影响不大，应该落在这个位置上。飞机的头部在停机坪或起飞时那种昂然雄姿不见了，只有烧毁了的一堆大小碎片、电缆、管道和灰烬。其中一个比大衣橱还要宽的带格子的框架（驾驶舱设备架），因燃烧火势最猛，铝合金机壳都已熔化。因为驾驶舱内的可燃物质最多，各种操作系统、电气、仪表等都集中在这里，那些爆炸后未点燃的油料也会随着惯性飞到这里。飞机头部的燃烧区已扩展到东西宽200米，说明飞机上的可燃物在这里最多。因为，飞机上除了发动机使用的2500公斤燃油外，其它可燃物还有润滑油、操作系统用的高压油、氧气、内装修物品及塑料等。

离机头前面 80 米处有一个从根部断开的起落架，起落架上的轮胎已滚到它南面 200 米未燃烧的草丛中，这个轮胎是坠机现场中最南边的一部分。

根据孙一先绘制的残骸分布图上看，在接近 480 米处的西侧，出现了第二台发动机。在尾部东南方向 25 米的地方，是第三台发动机，而且，还可以看清发动机尾喷管处的反推力装置没有打开，由此可以断定，这台发动机属于两侧发动机中的一个。位于两侧发动机喷口处的反推力装置，只有在飞机落地之后才能打开，操纵反推力把手，可以改变发动机推力的方向，由正常向后方改为向斜前方，这样可以减小飞机落地之后的滑跑惯性，反推力装置的手柄同油门把手在一起。中央发动机是没有反推力装置的。256 飞机根本没有给飞行员提供使用反推力的机会。

根据后来掌握的信息，在飞机坠毁的第三天，前苏联军方人员乘直升机从赤塔出发，到坠机现场拆运走一台发动机，但不知是 3 台中的哪一台。这一信息也是蒙古前副外长云登向新闻界透露的。也就是说，在我使馆人员到达坠机现场的当天上午，苏联就已经把一台发动机运走了。这样，在坠机现场只能看到两台发动机。

其实还有一个很重要的信息至今没有人透露，那就是 256 飞机的黑匣子（飞机事故记录器及语音记录器）也被前苏联人拿走了，上面记录着很重要的信息。这是另一个话题。

坠机现场中还有一些东西必须提到的，是机组人员的用品。在我使馆人员进入现场前已被人检到一起堆放的什物里，有两个驾驶员用的图囊，一个烧了一半，另一个基本完好，里面的地图都没有了，只剩下几只黑铅笔和红蓝铅笔插在一起。这使我想起我的那一套航行资料及航行用具也在飞机上。看来，坠机现场被人堆在一起的图囊只是一少部分，因为，除了空中服务员和机械师外，其他 5 个人每人都有一套资料，图囊有大小不同，领航员和我的资料包是大的。这些同飞机的黑匣子一样被先到现场的人拿走了，上面有我国主要机场的情况及其导航资料。那是我的飞行生涯中最后使用过的航行资料。当然，林立果从西郊机场装上飞机的大小十几个箱子，也会是首先被苏联人或其他首先进入现场的人员拿走的东西。他们到底拿走了多少，现在已无从查考。

256 飞机残骸的碎片，大到整个飞机的尾翼，小到象 5 分硬币（镶在飞机部件上的金属卡片），撒落在如此大的范围内，可见爆炸当量之大。如此爆炸造成飞机残骸遍地，而机上人员的情况如何呢？

◇ 横尸荒野 无人幸免

256 飞机上的 9 名人员无一幸免。我使馆人员当时在不明真相的情况下，只好将现场的 9 具尸体由北向南顺序编号。

飞机迫降时机上 9 名人员都在飞机的什么位置。这既是降落前机上人员认真对待的问题，也是关心“九一三”事件的人想要知道的情况。

一、驾驶员潘景寅肯定在左边正驾驶的位置上，其余人员都集中在前服务舱后面的那两个客舱里。

我清楚地记得，从北京飞山海关的时候我没有参与操纵飞机，就坐在第一客舱右边的沙发上。此时的林立果和刘沛丰就坐在第一客舱隔断门后面的小桌两边，桌上的台灯映射出两人过

分严肃的面孔。这里是第二客舱。以上两个客舱都处在后登机门即机翼前缘的前方。从现场看，机上9具尸体都相对集中在离机头只有50米远的范围。如果他们不是集中在前边，当机头被抛出500多米之后，不可能落得那样集中。

二、9具尸体中的1号即最北边的一个是林彪座车司机杨振纲。作为开车的司机，他的任务只是把林彪等人送到机场，为什么也跟着上了飞机呢？这是个至今我还没看到有关解释的一个谜。为弄清这个人，机组剩下的人员被进行过反复地调查，调查的内容就是一个再也不能简单的数学问题，对机组来说就是9减4等于5。据说，林彪司机身高马大，人们都叫他“大杨”，很有可能在帮助林彪登机时，一旦上去就没有下来的机会了。

三、9具尸体中的9号是机长潘景寅，他的位置最靠南边，是离机头最近的一个。他仰面朝天，两臂向上伸过头顶，手心朝前，似举手抓东西状。因为飞行员离不开座位，他离机头最近是正常的，又因为他直接操纵飞机，对飞机接地后的可怕后果有思想准备，所以他在死前似乎要用手够到什么东西或者要挣扎着站起来。

四、9具尸体在南北一条线上50米范围内分为3堆。最南端的一堆两个人，除潘之外，离机头最近的还有叶群，他们离中间那堆4个人的距离为12米。这样看来飞机迫降时叶群很可能就在驾驶员的旁边，甚至就坐在右边副驾驶的位置上。按常规分析，飞机在降落时，有许多与机长配合的动作要副驾驶完成，例如：放灯、开灯，放开缝翼、襟翼等，此时，在缺少副驾驶的情况下，只有机械师李平才能担此重任，即使李平不行，还有另外两个机械师，从飞行的角度讲，怎么也轮不到叶群坐在副驾驶的位置上。然而，有些事情在特殊情况下，就会出现人们难以预料的结果。场外夜间迫降对飞机上的每个人来说，都是凶多吉少的最后一步棋，在此关键的时刻，林彪、林立果、叶群就会成为重点保护的对象，不管靠什么手段，林彪等人都会达到这个目的。此时，叶群也许会认为同驾驶员在一起会安全些，如果她要坚持坐在副驾驶员的位置上，潘也没有办法，从起飞以后，机组就不会有发言权了。叶群右手呈半握状态，很可能生前有手枪握在他的手中。被蒙方人员提前收集到一起的还有7支清一色的“五九式”手枪、一把精巧的微型冲锋枪及数十发子弹。看来，叶群在前驾驶舱还有时刻对潘景寅进行监视的作用。专机师的飞行员们是不配发枪支的。

五、在第二堆尸体的4个人中，是林彪和3个机械师在一起。他们中只有邵起良的上衣没有被大火烧光。因为，机组中只有他穿的是皮夹克。

六、还有一个现象值得思考，就是所有的人脚上都没有穿鞋，手上也没有带手表。如果手表是被人死后摘下来的，但脱鞋的可能性就不大，而且，有的鞋是有鞋带的，不会被摔掉。由此判断，迫降前机上人员是特意做了准备的，这样做符合飞机场外迫降的要求，因为身上携带的硬物有可能对人体造成损害。

当时，以中国民航飞机迷航失事为由，将9具尸体以排号为序按蒙古国的习惯，埋葬在了坠机现场西侧1100米处，林彪是5号，正处在9个人的中间位置。

综合以上多种情况可以得出这样的结论：飞机不是被打下来的。

其一、飞机坠毁前蒙军一直没有发现256飞机；其二、机翼根部的圆口是油箱爆炸所致，上下没有穿透，不是导弹或高射武器所为。从反面推论，如果是打下来的话，飞机应该在高空爆炸，其飞机碎片的撒落范围应该是圆形，而不应该是狭长的梯字形。如果接地之后再爆炸的话，地面上应该有一个大坑，而不应该是29米长的擦痕。飞机是在进行迫降的过程中，由于剩余油料太多，迫降动作不成功而坠毁的。（全文完）

~~~~~  
【史海钩沉】

《解放军报》变相停刊始末

· 园 丁 ·

“文化大革命”期间，《解放军报》的领导班子，像走马灯似的换了一茬又一茬，如同《红楼梦》中甄士隐所云：“乱烘烘你方唱罢我登场”。这些领导班子，虽然也经过审批、任命手续，但其名称或叫“总编小组”，或称“领导小组”，没有社长、总编之说。

冬去春来，到了1973年，经过“批林整风”，一大批被关押的干部基本上都恢复了工作，有些冤假错案开始得到平反，报社的形势出现了一个短暂的比较稳定的局面。在这种形势下，时任总政治部主任的李德生将军，派出工作组来到军报，广泛听取群众对领导班子的意见。在此基础上，总政党委于1973年底，提出了一个报社正副社长等领导班子的名单，经军委讨论批准后，周恩来和政治局的多数同志也都画圈同意。

但是，这个领导班子不合“四人帮”的意。原来窃据军报领导小组成员的造反派，在这个班子里消失了，只保留了两人任党委委员，“四人帮”不能随心所欲地控制这块舆论阵地了。1974年1月27日，江青在一次会上突然袭击：先是出了若干题目，比如巴黎公社是发生在哪一年，鸦片战争又是发生在哪一年，《共产党宣言》是哪一年写出来的，等等，让军报的华楠社长当场回答，说是“我要考一考你这个总编辑”；继而又当着周恩来的面，指着华楠说，“你这个军报的总编辑，中央没有批，是军委批的。”随后，“四人帮”派出亲信到报社，对编辑部和军报印刷厂的一些人“交底”，说报社的领导班子是一个“复辟的班子”，是“修正主义回潮”的产物，煽动他们起来贴大字报造反。与此同时，江青又派人到她抓的所谓“两个点”——北京卫戍区某部六连和38军某部八连，传达她的指示，要他们“把眼睛睁得大大的”，“仔细看军报”，“就是要找他们的毛病”，“找出问题，通过记者告诉我，或者直接给我写信”。“四人帮”就是这样，一方面派人来报社煽风点火，一方面操纵连队来“轰”军报，内外夹攻，双管齐下，妄图把刚刚上任的报社领导班子搞垮。在他们的导演下，发生了一系列光怪陆离的事件。

◇ 江青怒气冲冲地说：“军报，你们要去几个人，我气得很！”

1974年1月28日晚，在人民大会堂开过一个会议之后，江青、张春桥、王洪文等把当时的《人民日报》总编辑鲁瑛等人留下，说是要谈谈“宣传问题”。江青怒气冲冲地说：“军报，你们要去几个人，我气得很！”

鲁瑛等一时还摸不着头脑，张春桥接着就点题了。他说：“最近，军报有篇谈批评与谅解的文章，1月17日发的，是很怪的。《人民日报》可以写文章批它。”

王洪文也凑上来帮腔：“《解放军报》突然发了这个，写得很坏。”

张春桥还说：“很多事是上海的同志告诉我们，才知道什么报上有什么文章，有什么人讲了话。”

军报究竟发’了篇什么样的文章，惹得“四人帮”要大动干戈？

这是一篇不到1500字的部队来稿，介绍空军某部航修厂党委学习毛泽东的《党委会的工作方法》，搞好党委“一班人”团结的体会，标题是：《既要讲批评又要讲谅解》，发表在《党团生活》版。文章介绍这个厂的党委：“以前他们开展党内批评，有时‘鸡毛蒜皮’的小事也争论个你是我非，结果不但是非‘断’不清，还使党委成员之间产生隔阂。”后来，他们联系实际学习《党委会的工作方法》一文，悟出了这样一个道理：“批评与谅解是相辅相成的，讲批评能做到思想上的统一，讲谅解又能避免无原则纠纷。要搞好‘一班人’的团结，就要把两者结合起来。”

这篇文章的观点并无错误。“四人帮”所以要拿它开刀，是“项庄舞剑，意在沛公”。因为这篇短文是根据周恩来在空军党委一次会议上讲话的精神写的。周恩来在讲到党委内部、同志之间的团结问题时，强调要“大事不含糊，小事不纠缠”。前面提到张春桥讲的“有什么人讲了话”，就是含沙射影指的这件事。

◇ 《这样介绍“体会”对吗？》是怎么出笼的

鲁瑛从江青、张春桥那里领受了任务后，就布置在北京卫戍区某部六连蹲点的记者“找几个战士来写”，实际是由记者捉刀代笔。这样，一篇由四个战士署名、题为《这样介绍“体会”对吗？》的文章，就炮制出来了，很快摆到了江青的案头。

1974年2月9日，江青很高兴地看了这篇文章，立刻批示张春桥、姚文元：“我看这几个战士是勇敢的、对的。请你们二位把这篇文章仔细推敲一下，使它变成一把更加锋利的匕首。我看可以发表。”

姚文元比江青考虑得周到一些。他批道：“同意江青同志意见。考虑由《人民日报》点名批评军报可能引起国际上某些反映，是否可先登《人民日报》内部的《情况汇编》上，再由《人民日报》告军报加一有自我批评的按语在《解放军报》发表，请江青同志酌！（文字推敲由两报共同负责）”

江青于2月10日对姚批写了“同意”二字。

根据江、姚的批示，这篇文章在《人民日报》的《情况汇编》特刊140期上刊登了。

2月12日，王洪文在这期《情况汇编》上，作了如下批语：“请解放军报社组织群众认真讨论一下这封战士的来信，要发动群众揭开报社的阶级斗争盖子。”

这一系列“批示”完成后，鲁瑛出面了。他给军报打电话说：“你们1月17日的那篇文章《既要讲批评 又要讲谅解》，几个战士看了后，写了个意见给我们，中央领导同志看后，认为几个战士是勇敢的，是对的，请军报加一个有自我批评的按语，在《解放军报》发表。”并说，这是江青、春桥、文元的指示。

军报的老总们当然只能奉命照办。“四人帮”以四个战士的名义炮制的《这样介绍“体会”对吗？》连同军报公开作自我批评的编者按语，刊登在军报1974年2月15日一版头条位置，占了近半个版的篇幅。透过这篇“来者不善”的文章，军报编辑部从上到下已预感到一场新的暴风雨即将来临。

这篇文章的炮制者根据张春桥的旨意，抓住“怪”字大做文章，一连指出了《既要讲批评

又要讲谅解》的好几个“奇怪”，但中心在于指责这篇“体会”，离开了“批林批孔”斗争的大方向，不讲党委如何在事关大局的两条路线斗争中坚持原则，敢于斗争，而是宣扬以讲谅解来达到所谓团结，实质上是在宣扬中庸之道。文章质问说：“在全国开展批林批孔斗争的时候，这样来介绍‘体会’是为了什么？是要批判中庸之道，还是要保护中庸之道？是宣传马克思主义的斗争哲学，推动批林批孔运动的前进，还是磨灭工农兵斗争的锋芒，阻挡运动的发展？是要把批判林彪反革命修正主义路线的斗争进行到底，还是要搞折衷、调合，取消这场严重的政治斗争？”经过这么一问再问，“上纲上线”，一顶特大号的政治帽子就戴到了军报的头上。

在那个蛮不讲理的年代，当然不能同“四人帮”去讲理。军报的老总们只能违心地通过按语的形式进行“自我批评”。在这篇经过江青、张春桥、姚文元修改审定的按语中，他们“承认”：“我们发表这篇文章，在讲团结的时候，离开了马克思主义的斗争哲学，歪曲了毛主席的教导，大讲谅解，貌似全面，实际上宣传了折衷主义、中庸之道。”“在全国开展批林批孔斗争的时候，作这样的宣传……是一个原则性的错误。”

#### ◇ 围攻军报的大字报风波

从这以后，“四人帮”又接二连三地对军报找岔子、扣帽子、打棍子。

1974年2月27日，军报在一版发表了一篇题为《不为个人谋特权，全心全意为人民》的通讯，介绍民乐县武装部长自觉同旧传统观念“决裂”，不为三亲六友“开后门”的事迹。就文章谈文章，这篇通讯的内容是无可挑剔的。没想到，它却被江青、张春桥诬为“有意对抗中央”，“干扰中央的战略部署”，“转移批林批孔斗争的大方向”，并且引来了一场围攻军报的大字报风波。

发表一篇宣传“不为个人谋特权”的通讯，何以会招来如此大的罪名？这还要从当年江青主持召开的“批林批孔”动员大会说起。

1974年1月24日，即农历正月初二，正是大家欢度春节的时候，江青突然召集军委系统直属机关和驻京部队的干部，开了一个“批林批孔动员大会”。大会的主讲人是迟群、谢静宜。他们讲了一通批林批孔是“两个阶级、两条路线斗争的大事”之后，又抓住军队一个高级干部子弟走后门当兵、上大学一事，煽动群众“反走后门”。两人在台上一唱一和，江青和姚文元也不时插话。由于毛泽东当时要求的“斗争大方向”是批林批孔，他对突然搞出来一个走后门问题颇为不满，斥之为“形而上学猖獗”。中央还为此下发了一个1974年8号文件。

如果说有人“干扰了斗争大方向”，始作俑者也是江青等人。但他们倒打一耙，把这个罪名扣到军报的头上来了。

最早抓住这篇通讯“做文章”的，是江青派到38军某部八连蹲点的那个人。他看了这篇通讯，立刻召集也在这个“点”上的团报道组开会，经过一番指点，一篇题为《解放军报个人究竟想把批林批孔运动引向何方？》的大字报就出笼了。大字报称：“军报在中央下发8号文件之后，发表了《不为个人谋特权，全心全意为人民》一文，继续反对特殊化，是妄图调和这场严重的阶级斗争、两条路线斗争，把批林批孔的熊熊烈火扑灭。”

江青得知这篇大字报的事情后，很快派了两个人到这个连队传达她的指示。传达者说：“江青同志看过八连对解放军报2月27日一篇通讯提出的批评意见以后讲，这篇文章是对抗8号文件的，我们没有看出来，包括我在内，八连同志看出来了。”还说江青希望他们重写一张大字报，贴到解放军报社去，要联系过去解放军报社一个阶段不批孔，一个阶段批林批孔不结合，



这一阶段又干扰大方向的情况。

不久之后，江青又窜到这支部队的领导机关，接见大字报的作者。江青兴高采烈，说大字报“写得好”、“水平高”，又是握手，又是照像，又是送书，又是拉到身边吃饭。在谈话中，江青还阴阳怪气地给这个部队不同意用大字报形式反映意见的领导，扣了许多大帽子。在江青的淫威下，部队领导不得不承认自己有错误，在此蹲点的军、师、团三级领导都在大会上作了检讨。

这张大字报以八连的名义贴到军报后，当晚10点钟，江青又派两个人到北京卫戍区某部六连传达她的指示。传达者说：“解放军报2月27日发表了一篇文章，八连的几个战士对这篇文章写了批评信，认为在中央8号文件下达以后，发表这篇文章，干扰了批林批孔大方向。八连根据江青同志的指示去贴了大字报，一个副社长出来接待，讲了一些话，说连队到军报贴大字报，没有先例，出了问题，你们要负责。最后还是贴上了，贴得高高的。江青同志说：八连和六连都是我的点，搞得都很好。六连要支援八连，六连要去几个同志，去贴大字报。解放军报社的斗争是复杂的，八连的大字报贴出以后，触动不大，盖子不大好揭。军报引导方向，这是关系到几百万人向哪里走的大问题，是事关路线、事关大局的重大任务。”

六连听了传达，当然得闻风而动。第二天上午，一张支援八连、声讨军报“个别人”干扰批林批孔大方向的大字报，贴到了军报办公大楼三楼的正厅。在当时那种情况下，编辑部各处、室自然不敢袖手旁观，也纷纷张贴大字报，表态支持八连、六连的大字报。处理那篇通讯的有关领导，被迫一一作检讨，检讨到“实际上起了干扰批林批孔的大方向，对抗了党中央指示”的程度，也还是通不过。张春桥责令追查，报社向他报告：已经做了调查，没有查出是“有意”的问题。他阴阳怪气地反问道：“难道是无意的吗？！”可以看出，张春桥就是要给军报强加一个“有意对抗中央”的大罪名。

#### ◇ 一波未平 一波又起

3月10日，已是深夜零点25分，江青又派专人给八连下达指示，要该连官兵替她“经常看军报”，“看报就是要找他们的毛病”。江青说：“军报内部，阵线不明，可能有坏人，看报要经常发现问题。军报、大字报都可以去看嘛！连队派两三个同志，能看出问题的。记者也可以一块去，看有什么问题再贴（大字报）嘛！你们除通过记者渠道外，还可以写信，给我写信。两个点的同志都好嘛，都是看出了问题嘛！谢谢大家，问大家好！”

在江青的煽动下，3月13日，又以八连的名义，张贴出一张题为《根子在哪里？》的大字报。这张大字报指责军报，3月9日把延安枣园军民批林批孔的消息，同成都部队某部九连在原恶霸地主刘文彩庄园与贫下中农一起批林批孔的消息，并列排在一版，又给军报扣上了“干扰批林批孔”、甚至“影射攻击了伟大领袖毛主席”的大得惊人的政治帽子。

大字报指责说，军报“个别人”把延安枣园同刘文彩庄园相提并论，两条消息同样是愤怒控诉和批判，而且报道枣园军民批“克己复礼”用了“怒火熊熊”这样的文字作标题，这“实质上就是混淆了无产阶级专政和地主资产阶级专政的区别，影射攻击了伟大领袖毛主席”。这真令人哭笑不得。用“怒火熊熊”来报道枣园军民批“克己复礼”，就是影射攻击毛主席？报道军民在原刘文彩庄园里批林批孔，就是肯定地主资产阶级专政？……

这张大字报还指出，军报在3月1日头条位置发表了工程兵某师勤务连一条批林批孔的消息，是公然支持这个师的负责人“分裂中央的反动行为”。帽子大得也够吓人的。不了解内情的人会感到莫名其妙。

事情的原委是：工程兵某师政委，看到江青在那次批林批孔动员大会上对叶帅作指示，迟群、谢静宜在会上大放厥词，曾在下面议论过：江青以什么身份给叶帅作指示，她代表谁讲话？迟群、谢静宜在军队有什么职务，为什么敢那么讲话？……这番议论被反映到一期内部简报上，王洪文、张春桥就给这个师政委扣上了“分裂党中央”的帽子。

这里值得注意的是，工程兵某师政委的这番议论，只是刊登在一份绝密级的内部简报上，一般人是看不到的；军报3月1日关于这个师的勤务连批林批孔的报道，使用的又是阿拉伯字母的部队代号，从编发这条新闻的编辑到审定稿件的报社领导，当时都不知道这个连队是工程兵某师的。由此可见，倘若没有了解内幕的“高参”加以指点，一个连队的大字报，是难以发出此类炮弹的。

与此同时，一个上通王洪文，下联军报造反派，以“军委联络员”身份出头露面的人，也窜到军报煽风点火，说什么：“我是来放炮的。中央首长指出了工程兵某师领导分裂党中央，军报又宣传这个部队，这是明目张胆地对抗中央，同中央唱反调，是一个严重的政治事件。”在他的煽动下，有人在全社的干部大会上向报社领导提出质问，造反派则乘机要挟党委必须给军委写出令有关领导停职检查的报告。一时间，乌烟瘴气弥漫报社。

#### ◇ “3.11接见”，军报变相停刊

1974年3月11日，张春桥、王洪文以军委名义召集军报的领导和群众代表，听取关于批林批孔情况的汇报。他们二人在会上一唱一和，利用插话的形式，态度鲜明地为军报的造反派打气撑腰，声色俱厉地训斥不合他们胃口的群众代表，打报社领导班子的闷棍。

汇报会一开始，报社的党委副书记、副社长张志按照汇报提纲刚开了一个头，张春桥就打断他的发言，让他“不要照稿子讲，离开稿子汇报”。张志只好不看提纲，继续说下去。说了还没有两分钟，张春桥又发话了：“我看你不要讲了，听群众代表汇报。”

张春桥的这个下马威，当然不是偶然的发作。批林批孔运动开始不久，那个以“军委联络员”身份出头露面的人，就向军报造反派交底：“你们的大字报不要东一榔头西一棒槌，要集中力量攻张志。揭开报社阶级斗争盖子的关键是张志。”于是，一张揭露张志是报社搞资本主义复辟的主要代表人物的大字报就出笼了。既然是复辟资本主义的代表人物，又怎能容他在这里汇报呢？

群众代表，名义上是各处、室支部推选的，但造反派占了绝大多数。他们在汇报中，向张志和报社的领导班子猛烈开火。

有的代表汇报说，张志在领导报社运动中，不批陈（伯达），不批林，不批孔，批了三年“极左”。张春桥马上插话：“批‘极左’，就是批真正的左派，批群众。”王洪文接着说：“这是苏修的调子。和苏修一样，和美帝一样，和蒋介石一样。”

当有人汇报说，张志批造反派“打天下，坐天下”这个口号时，张春桥说：“张志，你是怎么批的？我考一考你这个副社长。毛主席批的是‘贫雇农打天下坐天下’，小将讲的是‘无产阶级打天下坐天下’，是完全正确的，有什么错？！”王洪文则厉声质问：“无产阶级能打天下，就不能坐天下？还能让给你们这些老爷坐？！”

有人汇报说，报社的领导往往是运动来了搞“克己”，运动过后搞“复礼”。这本来是顺着

王洪文、张春桥的调子批军报领导的，说他们运动来了约束一下自己，运动一过就又复辟了。谁知张春桥认为说得很不够，凶神恶煞地说：“什么运动来了搞‘克己’，运动过后搞‘复礼’？你们军报天天在搞‘复礼’！”王洪文也跟着吼叫：“早就‘克己’不住了！”

当有人汇报说，报社经常有流言蜚语，说什么“老师舌战群儒”，张春桥立刻冷笑着说：“就是叶帅战姚文元和我喽！”之后便厉声说道：“从你们汇报的某些人，要看到大的阵线是怎么回事。我可以告诉你们，他们点名就是点的我们这几个人，这不是很清楚吗？他们不是批我们几个人，是批毛主席。我们几个人算得了什么？你们不要上当。”

这时候，又有一名群众代表发言了。他汇报的内容和调子同前面发言的不一样，矛头没有指向军报领导，而是指向了报社党委中那两位造反派人物，诉说他们是怎样阻挠批林彪的，同时揭露了他们的一些劣迹。这一下子捅了马蜂窝，造反派身份的代表没让这位同志把话说完，就立刻起哄、围攻，说是“造谣”、“诬蔑”。张春桥不仅不制止起哄的人，反而声色俱厉地呵斥这位汇报者说：“你不要说了！你已经表演够了！”

当有人又汇报起军报连续出现《既要讲批评 又要讲谅解》和《不为个人谋特权，全心全意为人民》一类的“错误”时，张春桥说：“你们这些问题是对抗中央，是路线问题。你们报社的问题还是党委的问题，现在这个党委应当批判。”接着就宣布：“我们几个人商量过，可不可以采取你们自己的稿子不用，完全用新华社的怎么样？”他口气上似乎是征求意见，实际上就是宣布决定。这样，从1974年3月12日开始，军报停止编发自己的稿件，丧失了发稿权，变相停刊达178天之久。

这就是“四人帮”一手导演的所谓“3.11”接见。接见之后，不仅报纸变相停刊，1973年底刚刚建立的报社新领导班子自然也就被搞垮了。

□ 《百年潮》 1997年第5期

~~~~~

【口述历史】

河南兰考文革口述史（杨捍东访谈录）（之一）

• 老 田 •

本次口述史访谈，最初是在二〇〇五年五月完成的，二〇〇六年七月再到兰考期间进行了部分修订补充，感谢老黄和老张等同志对文章所涉及的部分事实提供了补充材料。征得杨捍东同志本人的同意，访谈录以初稿形式发布在网络上，希望各个方面的相关知情人士对文章涉及的事实，提出补充和修改意见，以便进一步修订完善。

一、 出身和教育

我一九四三年出生于河南确山县，家里是雇农成分，父辈是佃农，扛长工过活。共产党到达我的家乡之后，家里就是“堡垒户”，共产党的县区干部都经常到我家里来吃饭，有的时候一整天厨房不熄火，我当时年纪还很小，分不清他们到底是不是我家的亲戚朋友。

解放前父亲就是民兵队长，小乡的乡长，解放后又担任初级社社长，高级社社长，大队长，直到一九八〇年代我坐监狱的时候，父亲还是大队长。我从小就受父亲的影响和共产党的熏陶，一上学就是靠共产党和政府帮助的。

我一九五二年开始上小学，五六年小学毕业，是少先队大队长，保送上中学。在中学当班长，班主任彭老师被划成右派，暑假回校之后就叫喊“彭右派”，我还是每天去彭老师那里，这样就说我划不清界限，品行就只给三分，我很想不通，彭老师给我们输灌的都是好思想，怎么成了右派呢？这样就把我的班长给下了。

五九年我考上信阳师院，又当了班长，六二年毕业后，和班上另外三个同学一起，考上开封师院。进开封师院以后，我一直也是学生干部，开始当班长，后来是年级的级长，还同时主编《红旗报》和《青春报》。

二、 文革开始思想和行动

我应该是一九六六年毕业，文革开始了停止分配工作。校党委成立文革领导小组，我作为学生干部是当然成员。党委领导的保守派红卫兵开始搞破四旧，砸那些文物，我跟陈红兵不参加这些活动，我们都认为传统的文物不是四旧，根据毛主席的指示，破四旧是指思想问题，要批判解放后文艺界思想界和教育界的落后思想，要解决人的思想问题，怎么能够去砸文物烧线装书呢？

当时我们一起有五十多个人，要给校党委提意见，这些人多数是学生干部，但是不叫提。在八二四这一天，大礼堂开会，我们集体上台要求发言，结果被校党委打成“反革命”了，批斗我们。有个学生叫白万选，他在地面上写大字标语说我是反革命，还不让我们走路，我对他说：你就只这个水平，让我教你三年，你都出不了师的。我又去找系里的关老师谈心，说三次都是系里抽调我去参加四清，我是落后学生吗？我们咋是反革命呢？因为我们不服批斗，就到省委告状，省委承认了我们，这样我们就公开成立八二四战斗队。

我在群众组织内的时间不长，十月份的时候院党委还没有垮，他们让系里交给我们一个任务，去兰考调查。因为人民日报二月七号的长篇通讯，使得焦裕禄一举成名，说他是毛主席的好学生，是干部的榜样。九月份十六日这一天，兰考出现两张大字报，一是北京八大单位联合发出的《最最紧急的呼吁》，说人民日报的报道是大毒草，要推翻这个报道；另一个是“中国共产党兰考县机关红卫兵”发出的《最热烈的响应北京大学等八个单位学校的紧急呼吁》，在文革期间的一些人看来，声势比什么都重要，响应和呼吁书同时发出也在所不惜，一点点掩饰和技巧都不需要了。他们的主要理由是这个长篇通讯“通篇不提阶级斗争”，说执笔写报道的穆青和周原是大右派，不是好人，介绍焦裕禄事迹的人也是混帐王八蛋。这个呼吁书装得左的不得了，还把毛泽东思想改为毛泽东主义。

这个传单向全国散发了，可能还到了北京。上面说报道失实，这对省委来说是个严重的失误，而且对毛主席也是个否定，因为用假人物和事迹跟他老人家的名义进行捆绑宣传。因此国务院出了通知，省委就把任务布置下来了。十月五号，院里面就找我谈话，要我七号去河南饭店，王维群副省长要照我谈话，在他那里领指示，院里要我带队过去，接受这个调查任务。七号我们到河南饭店二楼的一个房间，王维群的秘书王德英在那里等我们，说中央给了一个调查任务，要省里面限期提交调查报告。然后，他把那两张大字报给我们，要我们先熟悉材料，列出了六条调查提纲，其中牵涉到三个人：焦裕禄、张钦礼和周化民。开始他说下午三点钟王副省长可能要和你们面谈，又说没有时间，转达了调查要求：要求马上就下去，争取两个月内写出调查报告，而且约法三章，不许带主观意识，不要先入为主，要客观再客观，调查要细致，资料要翔实，如果出了问题就严惩不贷，说这是王副省长的话。我保证说，王秘书你放心，我从来没有去过兰考，跟任何人都无亲无故，没有任何个人恩怨，更不会先入为主，请省委放心，我们写一句话就是一句实话，我们保证拿出个客观的东西出来，至于写得好坏那是水平问

题。

我们当天就从郑州赶回开封，给学校汇报以后，院里要系里定人，这样就增加了化学系毕业班的王东舟，中文系的单红秀，艺术系的常文英。他们推举我担任调查小组的小组长和团小组长，九日召集开会，说王副省长传达了省委指示，要他们先看材料。十号，我们从系里借了钱，带队去兰考住在西大楼。当晚就开小组会，分工，先调查焦裕禄的事迹到底是真是假，两张大字报说报道不实，我们首先就落实这个，同时调查焦裕禄树立的四面红旗，一个人一个大队，我去最远的秦寨。凡是长篇通讯写到的地方，我们都要访问到，每人发三个笔记本。采取主席总结的方法，找农民和党支部开调查会。调查回到县城之后，就找焦裕禄身边的工作人员和焦裕禄的秘书，张思义、李反修，副书记刘成名。

我们找周化民，因为不认识，他拒绝见我们，文革一来，干部都害怕红卫兵，最后带了学校的介绍信给他，他才肯稍微谈一下。他说你们到底想要干啥？焦裕禄在兰考成名，但是县委的干部都反对这个长篇通讯。我们就问，周书记你认为通讯中间哪个地方不对，让他谈看法，他说自己不理解，对焦裕禄和长篇通讯的写作过程都不了解，也不能说。既然你不理解，我们就没办法问题，然后他就说，我也忙，你们走吧。

刘成名开始不见，后来到底还是找到了，说是接受省里的指派，两张大字报引起了上头的重视，刘说不跟你们谈，问什么也是一概不知。我们找张钦礼，他去广东宣传焦裕禄事迹去了，始终没有见到他。

我们在底下跟着长篇通讯提到的，走了二十多个村子，个别访问和开调查会调查的人有三百多个，原始笔录有十三个笔记本，他们每个人三本都写满了，我写了四个笔记本。

两张大字报中间实质材料，焦裕禄说在抗日战争期间，我们共产党人为这片土地付出了重大牺牲，没有轻易丢给敌人，并提到一个月牺牲了九个区长，其中有一个名叫马福重，大字报说他是标准的叛徒。为了落实这个事情，我借了一个自行车，跑去山东曹县小杨口，访问马福重的老家，路过张庄大队向党支部问了张钦礼家里的情况。我找到八路军政委马振清家里，他告诉我，马福重是九区区长，四四年被日本人杀害，肠子拉出来挂在树上，他说马福重就是我的部下，解放后人民政府认定为烈士，咋是叛徒呢？马的坟墓在界牌的南门外，坟前还有烈士碑，我连夜跑到界牌村，在老百姓家里住了一夜，天明找到烈士碑，非要双手亲自摸摸碑文不可。为了落实这个事情，我一天一夜往返二百多里地。

调查一共进行了三十三天，原始记录总共十三个笔记本，集中以后由我十四号去省委第一招待所，讨论如何写这个报告，最后决定按照六条调查提纲的顺序来写，由我来执笔，费了三天三夜，一口气写完了，底稿一份由王东舟保存，同学们分头抄写了两份，一份交给省委，一份给中央。给省委的那一份，由我拿到河南饭店交给王德英，另外一份在十一月底，我去北京的时候交给国务院办公厅的刘主任了。

这个调查报告最主要回答了三个问题，一个是焦裕禄事迹的真伪，调查的结果是翔实无误，没有什么水份，第二个是马福重的叛徒问题，现场找到原来马福重的上级，他确实是为民族和国家牺牲的烈士，两张大字报的相关内容都是诬蔑之词，同时也驳斥了宣传焦裕禄事迹的人是王八蛋宣传假典型的说法，我们调查报告还指出，由于长篇通讯的篇幅限制，很多感人的事迹没有写上，肯定了焦裕禄是毛主席的好学生，是干部的好榜样。

周化民是接任焦裕禄的后任县委书记，他应该率先学习焦裕禄的精神，他借口自己不了解情况，还下手整介绍焦裕禄事迹的人，不组织学习。在中央表态之后，他还继续抗拒，这就是

组织原则的错误了。在调查期间，我们就发现，周化民、秦一飞反对宣传焦裕禄，在看长篇通讯的小样的时候，在县委上周就说焦裕禄到兰考，只工作了一年多时间，共产党成立政权十几年都没有改变兰考的面貌，你一年多就改变了，那不是比共产党还能？还说长篇通讯不写县委的领导，而是突出个人。刘俊生保管了焦裕禄的遗物，是县委办的通讯干事，宣传部长领他去秦一飞的办公室，说汇报焦裕禄长篇通讯的事情，秦说：啥鸡吧典型，你就知道听张钦礼的胡鸡吧咯咯，说你们的沙荒和盐碱地不是还在吗？大闺女都没有裤子穿的穷地方，走走，我不听你的，结果给撵出来。访问的时候，我们已经知道这些情况了，我说不要写进去，老干部认识也要有一个过程，而且是他们在党内和个人场合说的，中央肯定之前，个人有不同认识，应该允许，也不能算是错误，所以没有写上去。

我把调查报告交上去之后，住在北大，参加了毛主席最后一次接见，是在西苑。

三、 兰考的文革

我回到开封师院已经是十二月底了，这个时候农村已经开展文化大革命了，我到兰考去看，那里已经分成两派了，一派称为“卫焦派”，以焦裕禄树立的四大红旗为代表，他们成立贫下中农卫焦司令部，认为否定长篇通讯就是要砍红旗，卫焦派批判周化民，支持张钦礼。另一派是“卫东林焦”，以机关干部为主体，有少数农民，当时开封地委宣传部、组织部、统战部的干部，也出了一张大字报，支持周化民打倒张钦礼，好家伙，这就相当于地委四大班子表态了，县里面原来支持张钦礼的干部马上倒戈了，脱离“卫焦”加入“卫东林焦”。卫焦就主要剩下工人和农民了，在人数上还是多数，干部中间是少数。卫东林焦就开始揪斗张钦礼，文革初期的两张大字报一出，实际上张钦礼就被罢官了，说他是政治扒手，介绍焦裕禄是为自己捞取政治资本。

焦裕禄在一九六四年五月十四日于郑州去世，地委也没有发现什么事迹，有个地委组织部长王在焦死前去看他，当作正常死亡，掩埋在郑州的公墓里。本来是人死灯灭，一了百了，就无声无息地走了。张钦礼焦裕禄在兰考这一年，张钦礼作为副手配合他工作，很受他感动。张钦礼本人是兰考合并之后的第一任县长，长期抓生产，在老百姓中间的声望已经相当好了，老百姓叫他张青天，干部称他是活地图。张对焦裕禄就这么无声无息走了感到难过，认为焦裕禄的精神境界不得了，不能埋没，五月二十日张钦礼在豫东的造林会议上就讲焦，省里面是王维群主持会议，每个代表发言限制半小时，张钦礼讲焦裕禄如何造林防风固沙，最后活活累死了，王说张讲话不受时间限制。

六四年张钦礼又给河南日报投稿，怀念焦裕禄。十月，张又给省委写了一个报告，汇报一年来兰考“除三害”斗争情况，重点还是焦裕禄，引起了省委领导的重视，在全省四清工作会议上口头表扬了焦，登了四清工作简报，在焦裕禄去世当年，张钦礼就有三次宣传焦裕禄的行动。六五年一二月份，新华社河南分社的副社长张李勇先，逯祖毅、鲁保国，在刘俊生的陪同下，下去收集焦裕禄的事迹，河南日报做了报道，并没有引起重视。

六五年十二月，新华社河南分社周原，接受穆青指派到豫东了解抗灾经验，如何在党的领导下渡过经济难关，找抗灾典型的线索，本来已经去杞县了，第二天坐错了车偶然来到兰考的。刘俊生接待他，周原说明来意之后，刘就说县委书记累死了，周的职业敏感性很强，追问详细情况，这样刘俊生就让他去找张县长，因为他了解最详细。周因此结识了张钦礼，一提到焦，张声泪俱下，讲了他的很多感人事例，周也是哭着记录的，最后感动地说发现了一个金矿。然后，他就向穆青汇报，在电话里讲了焦裕禄的事迹。十二月十七日，穆青就带了总社的记者团直奔兰考，当天下午，十多个记者就找到张钦礼，在县委办公室座谈，张钦礼再一次声泪俱下地讲了一下午，焦裕禄身边的工作人员补充，晚饭记者们都吃不下去，夜里一直谈到十一点多。穆青说他一辈子的记者生涯中间没有哭过，我在延安时期就是记者，首次被焦裕禄感动得哭了。

他说不用任何艺术加工，简单地把焦裕禄的事迹罗列起来，就是极为感人的材料。记者们根据张钦礼提供的线索，下到农村去调查核实，周原执笔写了初稿，最后是在一九六六年二月七日人民日报刊出来的。周原的夫人陈健说，如果没有张钦礼，焦裕禄将永远被埋没在历史的尘埃之中。

（未完待续）

本期编辑：	《华夏文摘》执行编辑：	《CND》总编：
丁凯文（美国）	思语（美国）	陈天寒（美国）
国际统一刊号 ISSN 1021-8602		

投稿专用地址：tougao@cnd.org 其它事项请电邮：cnd-cm@cnd.org
如需有关《CND》和《华夏文摘》各种免费期刊和服务的信息，获取
中文文件：hxwz-info@cnd.org 英文文件：cnd-info@cnd.org
《华夏文摘》万维网服务站（WWW）地址：<http://www.cnd.org/>
