



CHINA NEWS DIGEST — CHINESE MAGAZINE (CND—CM)

• — • — • 中国新闻电脑网络 (CND) 主办 • — • — •

—— 增刊 第五三五期 ——  
(二〇〇六年十一月六日出版)

---

本期目录 (zk0611a)

---

【当事者说】林彪坠机过程的思考(二)	康庭梓
【文革反思】毛泽东惧怕历史吗?——毛泽东逝世三十周年祭	单少杰
【回首往事】拜访王秉璋叔叔	张光渝

---

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](mailto:cnd-info@cnd.org) 获取订阅资讯。

来稿请以纯文本形式投寄 [tougao@cnd.org](mailto: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(二)  
——起飞后极不正常的转变航迹

• 康庭梓 •

#### ◇ 半夜紧急加油

“嘭、嘭、嘭! 嘭、嘭、嘭!”一阵急促的敲门声把我从梦中惊醒, 门外急呼:

“首长到机场了! 快起床!”接着又听到敲击隔壁房门的声音, 此时, 我才听出是调度室主任老李在叫门。同屋的领航员和我几乎同时被急促的敲门声惊醒。黑暗中我拉开了灯, 彼此顾不上说话, 想的和做的只有一个字: “快!”我们都拿出了平时紧急任务时练就的过硬功夫, 以最简单最快捷的速度穿衣服。过去虽然碰到许多紧急情况, 但从未遇到首长已到机场而机组人员还在睡觉的先例, 况且, 这次又不是一般的专机任务。当我穿第二只皮鞋的时候, 突然听到从停机坪传来飞机发动机启动的声音:

“轰……”

“怎么会?”我脑子里刚闪过机组还没到场怎么会开车的疑问, 马上又被这真切的非常熟

悉的三叉戟发动机的轰鸣声否决了。没错，这肯定是256飞机发动机的开车声。我顾不得系鞋带，也没有扣好衣扣，提上提包就冲出房间。黑暗中，借着微弱的灯光，我看到副驾驶和通讯员二人已跑在了我们的前面。当我出门向左转跑步经过机械师、程洪珍、调度室三个房间门口时，也没有顾得上看一眼，但眼睛的余光中，隐隐约约觉得程洪珍房门口站着一个人。我继续向东跑，当视线从右前方能看到停机坪时，停机坪白炙灯下银白色的256飞机，随着突然增大的发动机的轰鸣声，快速向前冲了出去。摆在我面前的是个无法让我理解的局面，自我飞行以来没有见过，也没有听说过的事实，此时此刻，无数个问号缠绕着我的思维，我顾不得细想，只知道以最快的速度跑到停机坪，看看究竟发生了什么事情。

此时的停机坪已经见不到昨天晚上做“飞行后”的平静，在飞机发动机的轰鸣中，整个停机坪呈现一片混乱。在白炙灯的强光下，我看到256飞机正沿着通往跑道东头的滑行道快速移动。飞机发动机的声音在空旷的山海关机场的深夜显得格外响亮。海军驻机场的地面保障人员以及已跑到停机坪的机组人员，不约而同的望着离去的飞机，紧张得说不出一句话来。混乱中，我发现一辆卡车满载着全副武装的陆军战士，在停机坪的中央停住，有的人已经端着步枪从车上跳下。混乱中我似乎听到有人喊“开枪！”又有人喊：“不准开枪！”喊声、汽车发动机声、飞机的轰鸣声混在一起。在那辆卡车到达的同时，一辆吉普车停在离我几米远的地方。吉普车“嘎”的一声刹住，从车上动作敏捷地跳下一位40多岁身着陆军衣服的军官。他看我上身穿飞行员工作服，与在场海军同志穿的衣服截然不同，认定我就是机组人员。他左手拉住我的右臂，右手拿着手枪，一边用手枪点着远处正在滑行的飞机，一边操着浓重的山东口音，非常着急地对我说：

“你、你……快把飞机拦住！”面对当时异常紧张的局面，我连谁在飞机上都不知道，赤手空拳站在那里，怎么能把飞机拦住？那位军官也是急不择言。我连问数句：

“谁在飞机上？”

“这架飞机不能起飞！你把它拦住！”他答非所问。我脑子里综合当时的各种奇特现象，迅速得出结论，无论如何，肯定是有问题，只要飞机不起飞就会弄清楚。我看到停在那里的吉普车，急中生智，用手指着那辆吉普车反过来“命令”那位军官说：

“快，快把汽车开到跑道上对正飞机，堵住它，他就不敢起飞了！”

面对当时这触目惊心的局面，我脑子里迅速闪过以下几个方面的问题：

第一、有坏人劫持飞机吗？当我看到飞机突然滑出时，首先想到了这一点。因为从来没有遇到过也没有听说过在机组主要人员不到位的情况下飞机开车起飞的。在飞机缺少副驾驶、领航员、通讯员的情况下怎么能起飞呢？就是在家门口（本部队所在机场）训练飞行员起飞落地技术，这最简单的飞行科目时，也应该有副驾驶、领航员、机械师在飞机上，更何况这是在外场，又是夜间，又是任务待命，飞机怎么能起飞呢？还有，昨晚机组会之后，大家都睡觉了，除机组之外，是谁半夜三更爬上飞机的呢？那一定是坏人所为。然而，我又想，三叉戟飞机刚从国外引进两年，除了眼前这几个飞行员，谁还能驾驶呢？因为，我的全部思维都是在正常的飞行活动之内，不敢想也不可能想到把眼前的情况和政治事件连系在一起。

第二、调度室主任敲门时说，首长到了，快起床。然而，停机坪所出现的混乱场面，哪里有一丝一毫首长乘坐飞机时的气势呢？我虽然没有执行过林彪的专机任务，可是，在执行别的专机任务时，都是机组很早把飞机准备好之后，在机场等候首长的到来。首长来之前，先遣人员总是忙上忙下往飞机上搬东西，欢送的人也都先期到达机场候机室。首长未到已经是人来人

往，车水马龙，热闹非凡。首长一到，更是小车成串，迎送的人成片。就是紧急任务或秘密任务，也是紧张有序，忙而不乱。再说，这是林彪的重要专机任务，怎么能是这样呢？在房间穿衣服时，我还想着是首长的紧急任务，然而，一到停机坪所见到的一切，同专机飞行是那样格格不入时，脑子里所谓“首长专机”的概念，早就飞到九霄云外去了。根本都想不到会是林彪在飞机上。

第三、停机坪上飞机强行滑出，后面军队尾追，全副武装，荷枪实弹，带队军官心急如焚，我几次问他谁在飞机上，他都不说。可以肯定，一切问题的焦点都集中在这架飞机上。虽然，我暂时无法弄明白是怎么回事，但肯定是有问题的，还不是一般的问题。调度室主任把我们从梦中叫醒，碰到如此复杂的局面，好象又进入到另一场噩梦之中。时间不允许犹豫下去，只要飞机不升空，问题会清楚的。

以上这些想法在脑子里一闪而过。当那位军官按我的意见坐上吉普车的时候，飞机已经滑入跑道的东头，机头对正起飞方向。从停机坪望去，可以清楚地看到飞机的右侧面，停机坪上所有的人都意识到飞机要起飞了，激烈跳动的心好象要蹦了出来。果然，最担心发生的事情终于发生了，在听到飞机发动机声音增大的同时，飞机开始增速滑跑，几十秒钟后，消失在机场西南方的夜空。刚才起飞时，飞机发动机那撕裂心肺的吼叫声也随着飞机的消失渐渐听不到了。和我一样呆站在那里满脸都是问号的领航员，没有忘记他的职业习惯，低头看了一下手表，当时的时间是9月13日零时32分。这个时刻永远被载入共和国的历史。

◇ 带着血与泪的算式： $9 - 4 = 5$

飞机强行起飞后，随着飞机发动机声音的消失，停机坪几分钟前那一团混乱的局面消失了，突然变得十分宁静，甚至静得令人心颤。在山海关场站专机地面保证人员、林彪警卫团的指战员，以及专机机组的部分人员，在这短暂的时刻里，谁都不知说什么好。包括我在内的机组中未登机的成员，脑海里有许多问号需要答案：

“机组谁在飞机上？”

“除机组之外，还有谁在飞机上？”

“飞机为什么会突然起飞？”

我顾不得叫上身边的另外3名机组人员，转身朝专机部队临时设在山海关机场的飞行调度室走去，因为是调度室主任老李叫我们起床的，他一定知道谁在飞机上。半路上碰到机组空中服务员小魏姑娘，她手提两个暖水壶，正急忙向机场停机坪走去，一看就知道她的动作比我们慢了许多。虽情况紧急，但她恪守本职，没有忘记给首长打开水喝。她已经听到了飞机起飞的声音，见到我后第一句话就问：

“飞机怎么起飞了！我的开水还没有打呢！”显然，她的想法还停留在正常专机任务的水平。我就没好气地回答：

“都不知出了什么大事了，还想着打开水！”我接过她手中的水壶，一同奔向调度室。刚到门口，我连门都没进，劈头就问：

“谁在飞机上？”

“潘和三个机械师……”我没等他把话说完，就和小魏扭头朝山海关机场海军飞行调度室的塔楼快步走去。其实，调度室主任此时也为刚发生的事情弄得晕头转向，急得在房间里团团转。一个飞行员的职业本能告诉我，只有到海军调度室才能知道飞机起飞后的情况。

“只有机长潘景寅和3名机械师在飞机上。”

情急之中，是调度室主任揭开了我脑中的第一个谜。

山海关机场调度室已成为追寻三叉戟256行踪的指挥中心。零点46分，也就是在飞机强行起飞14分钟之后，256飞机的目标从山海关机场雷达的屏幕上消失了。

机组5个人带着困惑，从山海关机场的调度室塔楼，回到山海关机场军人招待所。我们先踏进3位机械师住的房间。房间里，有两床被子是经过简单整理胡乱叠起来的，有一床被子没有整理，伸手一摸余温尚在。当时离机械师起床还不足50分钟。9月份，秋季沿海的后半夜凉气逼人，身穿夏季布工作服的我，望着窗外空旷漆黑的夜空，面对人去屋空的景况，不由得打了一个寒颤。

主管机械师李平，34岁，是首批改装三叉戟飞机的人员之一，个子不高，身体粗壮，行动敏捷，性格豁达开朗，曾维护过许多机种，技术精湛，是三叉戟飞机中不多的空勤机械师之一。他满腔的工作热情，使人总觉得在他身上有一种用不完的劲。李平的家在天津，还没有条件把家安置到北京来。好在天津离北京不远，大的节假日，如果没有专机任务，可以乘火车回家看看。他有3个小孩，老三刚出生不久。机械师张延奎，26岁，是维护飞机的一把好手，性格沉稳，寡言少语。对他来说，平时默默无闻地埋头工作，也许更能代替有声的语言。他与机械师李平密切的配合，出色地完成过许多重要专机任务。他刚结婚不久，繁忙的专机任务，使他没有更多的时间去享受二人世界的甜蜜生活。他的爱人在北京市内工作，虽然近在咫尺，但作为军人的妻子，就要比其他女性奉献得更多。特设师邵起良，35岁，老家东北长春人。他身材高大，精明强干，毕业于长春空军地勤学校，在维护飞机的各种特种设备方面，属科班出身。他在维护飞机的第一线工作，不但动手能力强，有着丰富的实践工作经验，而且，他的理论造诣也很深。邵起良有两个女儿，爱人身体不好，患有慢性病。当时三叉戟飞机特种设备复杂，如此重要的专机任务非他莫属。

机组剩下的5个人，在机械师住过的房间里，面对3张空床，人去屋空，内心有着说不出的滋味，满脑子的困惑无法解释。

“他们飞到哪里去了？”大家都在想着同一个问题。每个人都不止一次地看手表。时间慢慢过去，彼此很少说话，也不知道说什么好。然而，这无声的语言只用两个字就可以概括，那就是“油量”。这两个字谁都没说出来，但要比说出来的份量重多少倍。

256号飞机强行起飞的气势虽不可挡，然而，飞机上的油料给它的飞行时间却只有两个小时，也就是说，飞机在13日凌晨3点以前必须降落。这样，天亮以前就可以知道飞机的下落。油料将作为这架飞机的致命因素，迫使它不得不落地。这就是机组5个人守在3位机械师住过的房间，不停地看表的原因。

机组成员在原单位是按照行业的编制工作与生活的。为专机任务的需要，才按照正驾驶员（机长）、副驾驶员、领航员、通讯员、机械师、机械员、特设师、服务员等业务岗位的要求，从以上不同的行业编制中，找出对应的人员组成机组。机组成员的个人技术水平与使用的飞机，取决于专机的等级。中央早些时候就规定毛主席不坐飞机，所以，林彪专机机组成员的水平当

然是三叉戟飞机中的佼佼者。

无论机组成员个人在单位的级别、职务如何，执行任务在外，都是一个独立战斗的集体。为了飞行安全，大家分工合作，周密配合，团结战斗，为了一个奋斗目标走到一起，在飞行工作中、在同各种不安全因素的斗争中，结下了深厚的战斗友谊。

几个小时之前，机长潘景寅还在机组会上讲第二天的工作安排，10点40分我和领航员关窗睡觉。时隔不足两个小时，却发生了连做梦都不可能想到的突变。机长和3名机械师把飞机飞走了，剩下的5个人不知所措。后来，有关部门在核对人数时曾反复问了好几遍：

“机组究竟有多少人？走了几个？还剩几个？”这是个既简单又严肃的问题。

后来才知道，上级有关部门在核对温都尔汗坠机现场那9具尸体的时候，由于一时难以弄清林彪座车司机的身份，急于在机组活着的人身上寻找答案。机组从北京飞山海关时一共9个人，林彪座机起飞之后，留下4男1女5个人。

血的事实已经证实，机组中4个人已成为葬身异国他乡的孤魂野鬼，做了林彪的牺牲品。 $9 - 4 = 5$ ，是千真万确的。为什么会这样？

#### ◇ 机组的走留被有意安排

这是个至今也没有完全解开的谜。

有一点可以肯定，机组9人有走有留的局面，是机长潘景寅直接造成的。问题是，这是潘景寅自己主动安排的，还是有人授意他这样做的呢？从各种迹象分析，潘景寅是在听了别人的授意之后，进行安排的。向他授意的人，可能是林立果。在当时那个历史条件下，潘景寅只能服从命令，但他怎么也不可能想到，是自己为自己安排了一条通往死亡的路。

9月12日晚11点前，潘景寅作为一机之长，在机组会上还为第二天的飞行工作做了时间上的安排，让机组一早起来到机场准备飞机。这是机组执行专机任务的一般规律。特殊情况下，机组在外短时间没有飞行活动时，机械师们会到机场做一些飞机保养的工作，机组其他人员可以留在住处，做一些本岗位技术上的补充准备。除此以外，机组的活动都应是集体的，尤其是住处离机场较远的情况下，更要强调集体行动。

然而，“九一三”事件时的山海关之夜，表面上看，专机任务的活动似乎在正常进行，可背地里一切全变了。离山海关机场不远的北戴河林彪住处内，正在酝酿着一个大阴谋。

9月12日晚，256号飞机载着林立果、刘沛丰、程洪珍等人，在山海关机场降落后，林、刘二人当即乘车直奔北戴河林彪住处。9月7日乘三叉戟252飞机先期到达北戴河的林立衡看到其弟林立果后，意识到又有飞机已到山海关，在关键时刻，将林彪要动的信息，通过林彪警卫团的领导及时报告了中央。周恩来总理打电话给叶群，追查三叉戟飞机已到山海关的事情。在此情况下，林彪等人意识到阴谋败露，南逃广州另立中央不成，于是，破釜沉舟，北逃叛国。

周总理调查三叉戟256飞机的事，使林立果等人成了热锅上的蚂蚁。一旦决定北逃，对他们来说，除了抓紧时间做其他各种准备之外，最担心就是飞机的准备情况以及9个人的机组。如果按原计划飞往广州，因为是国内飞行，仍可以用“重要专机”的招牌欺骗下去。但是改为

北逃后，再用“林副统帅”的光环蒙骗是不可能了。做贼者心虚。林立果、刘沛丰在空军多年，深知飞行员们在党的教育下具备的阶级觉悟和严把空中防线的政治敏感性。一旦飞机升空，那叛逃的航向就会一下子将他们的反革命面目暴露，到那时，面对9个人的机组，在空中他们是没有把握控制局面的。所以，在林彪等人乘车离开北戴河之前，很可能已经通过电话通知在山海关机场等候在调度室主任房间的潘景寅：马上把飞机准备好，机组人员越少越好。实际情况表明，当林彪等人乘车冲出北戴河时，跟随林彪多年的贴身警卫、林彪办公室内勤处处长李文普，竟因阻止他们的行动被打了一枪，逐出车外。年轻力壮的9名机组人员当然更是他们的心腹之患。

当晚，潘景寅在为他单独安排的房间里只呆了不足5分钟。除了开机组会之外，他基本上就在调度室主任的房间。除了接听电话外，就和当晚同机到山海关的程洪珍聊天。他们谈一些三叉戟飞机性能方面的问题。在调度室主任的桌子上有3部电话机，其中一部是红色的，一部是山海关机场内部的。按规定，红机电话都是直接与重要人物联系用的。

午夜，时间刚刚进入9月13日，潘景寅接到了一个电话后，马上让调度室主任打电话通知海军场站要加油车。零时零5分，潘景寅走出调度室，把睡在第三个房间的3位机械师叫起床。潘当时向机械师们交代了什么已无法证实，但根据事态的发展与种种迹象表明，机长潘景寅可能向机械师们交代了以下几个方面的内容：

1、加油。潘会把需要加的油量告诉机械师，这是飞行业务活动中正常的职责划分，即使潘不交代，机械师也会主动请示潘景寅的。因为，头天晚上做飞行后检查时，潘让机械师李平把油量加到17吨，由于飞机自带的压力加油接头与机场油车上的接头不配套，没有实现，潘也没有坚持用别的方式加油。只要不是回北京，就得加油。

2、将飞机准备好，处于起飞待命状态，越快越好。从3位机械师起床时动作仓促，被褥叠放不整齐的情况就可以证实这一点。而且，机械师们随身带的洗漱用具也不在了，更说明是要做起飞前的准备，而不是将飞机准备好之后再回到宿舍。

3、“你们先上机场，我同机组其他人员研究一下航线，随后就到。”原话不一定如此，但潘景寅的目的是很明确的，那就是不能惊动机组其他人。如果潘不这样做，机械师们起床后，会很自然地敲响我们的门。平时的任务中，早上起床时，经常会互相叫门。潘到把机械师们送走之后，又一声不响地回到了调度室主任的房间。此时的调度室主任老李并不知道潘只是把3位机械师叫起床，机组其他人还在睡觉，否则，他会向潘提出疑问，或自己亲自出来把我们叫醒。

三位机械师到机场后，看到油车还没有来，就利用这点时间，拔掉飞机上的所有堵塞、堵盖、插销、布套，拿掉所有活动舵面上的夹板以及两台发动机上的蒙布。由于飞机大，机身高，有时需要一个人手扶梯子，另一个人爬上去，才能将部分夹板取下来。这些工作过去多数是机组全体人员一起干的。在此过程中，机械师李平看到油车已停在飞机右机翼前方，就急忙过去留存油样后准备加油。

从机械师起床到此时，有10几分钟过去了。机组其他人还没有到场，这个时间差已经引起了机械师们的注意。这个疑问对机械师们来说，只能从潘景寅那里得到答案。奇怪的是，此时在停机坪还没有见到机长潘景寅的影子。机械师们忙上忙下，忙里忙外，又忙着加油，仍不见机组其他人员到场，虽然着急也无从打听。停机坪上，海军地面保证人员不少，但他们不了解机组内部的事情，也帮不上忙。

此时的潘景寅还在调度室主任的房间。在这段时间里，他完全可以把机组的其他5个人全部叫起床。问题就在这里，他自己不但不主动叫机组起床，可能还想阻止别人把机组叫醒。潘景寅在调度室主任房里守着3部电话，也守着那位调度室主任，防止机械师通过电话催我们。机械师们正在机场忙不开交，不可能直接跑回来，别人叫我们起床的可能性也不存在。北戴河林彪住处到机场的距离约40公里，当潘景寅接电话要油车时，林彪等人已经从北戴河出发。在这段时间里，潘景寅造成了机组走留的分解局面。

我和领航员的住房，与机械师们只有一墙之隔。也许就是那两扇紧闭的窗户，把我和机组另外的4个人的命运分开了。我是个睡觉很轻的人，房间开着灯就不能入睡，可是，3位机械师起床时，竟没有听到任何一点声音，可见，潘叫机械师起床的动作很轻。

山海关专机警卫及地面保证人员眼看着他们3个忙得不可开交，就是帮不上手。他们看到油车到场，机械师中的一个人，爬到机翼上准备加油的时候，一辆黑色红旗牌轿车从停机坪外的黑暗中急驶而来，“嘎”的一声急刹车，在飞机的左后方停了下来。此时的时间是零点22分。第一个从车上下来的是叶群，身穿衬衣，一下车就大喊：

“有人要害林副主席，快让油车离开，我们要走！”并高呼：“誓死捍卫林副统帅！”

第二个下车的是林彪。最后一个下车的是林立果，他手里端着枪。飞机舱门处没有大登机梯，只有一个随机携带能够折叠的便梯。林彪就是在上拉下推的情况下爬上飞机的。

潘景寅是在听到招待所外面的汽车声音时，才匆忙离开调度室的。从机场大门通往停机坪的马路离招待所很近，寂静的夜晚汽车的声音显得很明显。潘景寅到达机场后，直接登上了飞机。从宿舍到机场停机坪，只有百余米，很快就到。此时的特设师郇起良看到首长已到，机组还有一多半没来，就撂下手中的工作，急忙拿起飞机左前方停机坪旁边的场内电话，要通调度室，急促地喊：

“首长到了，机组怎么还没来！”此时，调度室主任也为此一惊，才知道机组并未全部到场。等他跑出门外，急促地敲响我们的门，把我们叫起床之后，事情已经发生了。

此刻，山海关场站佟参谋长已经接到不准256飞机起飞的命令，立即从海军调度室奔向256飞机，准备把不准起飞的命令向机长传达。他在飞机旁边没有看到潘景寅，却看到正在打电话的郇起良，就将不准起飞的命令告诉了郇起良。这时，参谋长看到郇起良紧锁眉头，焦急万分，竟愣愣地呆站在那里，不知如何是好。林立果最担心的就是机组全部到场，所以他大步跨到电话机旁，督促郇起良快上飞机。郇起良边走边回首翘望，期望机组其他人能马上出现，当时他那心急如焚的心情可想而知。郇起良是机组中最后一个登机的。林立果一手持枪，最后一个登上飞机。已经登上飞机的叶群等人，还把头伸出驾驶舱的窗外，命令停在右机翼前面的油车马上离开。接着发生的就是我跑向停机坪的过程中所看到的那一幕。

在油车还没有完全离开的情况下，飞机急于滑出，右机翼的端部挂在了油车顶部的把柄上，右机翼尖上的红色航行灯被挂坏，部分灯罩碎片洒落在停机坪上。

从现象看，飞机强行滑出时，机组中除女服务员外剩下的4个人是提着裤子追出来的，没有来得及上飞机。但实际上是有意把我们给丢下的。从潘景寅叫机械师起床，到飞机启动滑出，期间有20多分钟时间。林彪座车零时22分钟到达机场，郇起良的电话是在看到林彪座车之后打的，因此，机组4个人的动作再快也无法赶上飞机。如果没有郇起良的电话，我们可能还在睡梦中，除非飞机发动机的声音把我们吵醒。

潘景寅等随林彪坠机死亡的4名机组人员，于1982年根据邓小平讲话精神，定性为正常死亡。不是叛徒，也不是烈士。

#### ◇ 雷达跟踪起飞后的林彪座机

1971年9月13日零时32分，三叉戟256号飞机载着林彪及其妻儿叶群、林立果等人，无视机场调度人员不准起飞的命令，不顾飞机前面还没有完全离开的油车，强行滑出，在一阵震耳欲聋的轰鸣中起飞，很快就消失在机场西南方的夜空中。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，以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。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遗。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，平时进出山海关机场的飞机要在这里办理各种有关的手续，并从这里获取有关的气象及航行资料。

此时的调度室塔楼已被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，此刻的山海关机场已是一片战斗气氛。这种气氛与山海关沿海深夜的宁静，形成鲜明的对照。

调度室的塔楼里同样充满了指挥战斗的气氛。标图员头戴耳机，手拿划笔，俯在标图桌上头也不抬地勾画着；海军场站的领导，手拿话筒不停地呼叫256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！”海军指挥员通过无线电台一遍又一遍地呼叫，开始时使用256飞机的代号，后来干脆直呼256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，音箱里听不到任何回音，和外面的夜空一样静。

“九局！九局！北京吗？快接九局！我是……”这是8341部队林彪警卫团领导的声音，同海军的指挥员一样，他想马上听到对方的回答。然而，时间一秒一分地过去了，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。在平时，指挥台的音箱里，空地联络的声音不绝于耳，吵得使人心烦，可这时，连远处的夜空，都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，似乎每个人都能听到自己心脏在激烈地跳动。

对空雷达时刻监视着256飞机的行踪；空军各级指挥部门都已闻风而动；人民大会堂、党中央、周总理也在静观其变，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。

机组人员几双眼睛紧盯着雷达标图员手中的画笔，焦急地观察着飞机飞行动向。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，旁若无人地工作着。标图桌



玻璃板的下面，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板上。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，当我们迫切想了解这一轨迹的去向时，标图员紧握划笔的手不动了。他一直俯在圆桌上的身体慢慢站直，并从头上去掉耳机，镇静地说：

“雷达员报告，256飞机的信号从雷达屏幕上消失了。”此时，离起飞14分钟。

标图没有了，可我的视线仍然停留在圆桌上，两只眼睛呆滞地在那里发愣。刚才标图员画出的转弯轨迹，象一条僵死的蚯蚓，一动不动地爬卧在那里，十几分钟之前所发生的一切，似乎都聚焦在这条不规则的飞行轨迹上面，它深深地刻印在我的脑海里。

由于地球表面呈圆弧形，雷达发出的无线电波以及碰到飞机之后反射回来的信号都是呈直线运行，当飞行高度不变时，飞机距雷达的距离超过一定的范围，雷达反射波会被地球表面挡住，目标就会消失。但是，沿飞行航线上的其他地面雷达还可以继续监视。因为，256飞机只爬升到3000米的高度就改为平直飞行了，没有继续上升到正常的7000至9000米的高度。所以，在较短的时间内就摆脱了山海关机场雷达的跟踪。

更准确地说，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，用如此怪异的加入航线的转弯动作，在他一生的飞行中，恐怕都不会发生。

地球表面的方向是这样规定的：正北为零度，顺时针转一圈分为360个等分，每一个等分为一度。因此，正北、正东、正南、正西分别为0度（N）、90度（E）、180度（S）和270度（W）。山海关机场跑道的方向为64度至244度，256飞机就是向着244度的方向起飞的。

在正常情况下，飞机起飞后，高度上升到100到150米，飞行员会果断地压坡度转弯到预定的航向，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。人与汽车在地面遇到路口才能转弯，而飞机在空中，只要高度允许，必须及时转弯，加入飞到下一个转弯点的航线；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，也没有转弯的迹象，似乎要沿着起飞的航向朝西南方向一直飞下去。此时，机组4人带着不解的目光彼此望了一眼，谁也没说什么。机组人员都明白，此时，说什么话都是多余的，更重要的是继续观其动向。

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。我抬头扫视一下自己的同事，发现他们紧绷的脸上稍有一些放松，共有的飞行知识与长期飞行中的密切配合，使我们对许多问题的理解都能心照不宣。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4个人的面部表情上读到了一点轻松。

令机组惊讶的是，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。我们机组比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飞机离机场约120公里。

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

零点32分，256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飞机的目标。在此过程中，师长曾接到关于256飞机位置的一个重要信息，标图员告知：256飞机起飞后经过河北省迁安县上空时，航向340多度。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，林彪座机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5名机组人员处于孤立的境地，自身难保，更无法获知有关256飞机起飞后的一切信息。零点46分以后的情况，我是在“九一三”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256号飞机完整的航线，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。

#### ◇ 飞行员在航线上抵制叛逃

为什么会形成很不正常的转弯轨迹？这条弧形转弯航迹的方向变化可分为4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、280度约4分钟；
- 三、在270到280度的航向上稳定了约4分钟；

四、从280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4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，潘景寅可能并不知道。

机长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吨油是平时北京飞广州的油量。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244度飞下去的。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，就向潘景寅与机械师露出杀机，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、规定的飞行速度之内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3名机械师来说，“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，起飞后飞机高度较低，飞机飞行状态不稳，林立果暂时还不敢轻举妄动。就是对一般人而言，在“九一三”事件发生近一个月之后，传达中央57号文件，宣布林彪乘飞机叛逃时，人们还感到很突然，甚至怀疑自己是否听错了。如果潘和机械师们是在操纵飞机的过程中被告知真实意图，而且林彪就在飞机上，几分钟前的停机坪上还在“誓死捍卫”，并以极快的动作使林彪脱离险境，几分钟之后怎么就……潘和机械师们所承受的心理冲击是无法表达的。

起飞爬高的过程中，北逃的企图究竟是如何告诉潘景寅与3位机械师的，是先把3个机械师弄到后舱，只对机长一个人讲；还是面对机组4个人同时讲；是先欺骗机组到西北某个地方去，然后再把叛逃的真正目的告诉机组，还是一开始就把叛逃计划全盘托出。这些都是林立果们事先必须考虑的问题。从山海关现场起飞前特意将机组中的一多半人甩下这一点看，林立果对于在空中如何对付潘景寅、机械师等人已早有准备。

飞机强行起飞后，驾驶舱内的实际演变过程，在没有得到256飞机的“黑匣子”之前，已“死无对证”。但任何事物都有它自身的发展规律，事物内部也有必然的逻辑关系，三叉戟256号飞机也有着它自身的飞行活动规律和一般运输客机共有的活动规律。“九一三”与一般空中劫机事件不同的是，它发生在共和国最重要的专机上；劫机犯不是一般人，而是林彪及其家人，这与一般的民航劫机又有不同。但是，劫机者不管使用什么花招，最终必须把叛逃的飞行航向通过飞行员的操纵动作，反映在飞机罗盘的指针上；飞行员在被迫的情况下，必然与劫机者进行周旋。更何况256飞机是在深夜，在油不够、没联系、缺资料的情况下，要飞往异国他乡的茫茫荒原，这对飞行员看来，无疑于去送死。所以，“九一三”事件的256号飞机上应该也有反劫持斗争的迹象。这种迹象反映在起飞后一转弯的航迹上，就是出现与正常规律极不

相称的反常现象。

从起飞航向转到270至280度这段艰难迟缓的航迹，我认为是反映了潘景寅操纵飞机转弯时的犹豫与心理上陷入极端困惑的写照。

#### ◇ 开始时机组受蒙蔽

飞机强行起时的过程表明，没有潘景寅精心驾驶，没有3位机械师积极配合，256飞机是不可能以那样快的速度起动、滑出并紧急升空的。潘等4人之所以会这样做，一开始肯定是来自林彪这位副统帅的显赫地位和感召力，因为在那个年代，“林紧跟毛”的观念在人们的头脑中扎根很深，从政治上无法将林彪与毛主席分开。

英制三叉戟飞机与当时的其他运输机相比，最显著的优点之一就是发动机起动速度快。除了利用地面专用起动车起动发动机之外，也可以利用飞机自带的压缩空气瓶的空气进行起动，不受地面专用设备的影响。当晚，就是利用机上设备起动的。

该机种的另一个优点就是，在中央发动机起动之后，就可以一边滑行，一边利用中央发动机的压缩空气对另两台发动机进行起动。这样就大大地节约了在停机坪的时间。当晚，256飞机也是这样做的。

还有一个优点就是，只要在滑行中作好驾驶舱内的各种检查，飞机一旦进入跑道后，不需停机就可以加大油门起飞升空。当晚，256飞机也利用了这一优点。

以上三叉戟飞机在地面上的优越特性，被潘景寅和机械师充分发挥了，运用到非常完美的程度，没有因任何疏漏影响了飞机的起飞时间。可以断定，中央发动机是主管机械师李平起动的，这是机组的分工，而且他也先于别人上的飞机。然后，潘景寅加大中央发动机的马力使飞机冲了出去。在滑行中，又是李平起动了另外的两台发动机。进跑道前的所有开关（不包括无线电台）、杠杆应放的位置及其检查，应该是由张延奎和郇起良共同完成的。他们在缺少副驾驶员、领航员、通讯员的情况下，依靠娴熟的技术弥补了机组不全可能造成的漏洞。再者，还可以基本断定，李平是坐在右边副驾驶的位置上，完成他分工做的起飞动作。张延奎可能是坐在副驾驶座位后边空勤机械师的座位上，郇起良则可能站在中央操纵台的后面，这样从舱顶到操纵台的任何位置的开关，他都可以够到；凭他对各种特种设备熟悉的程度，会准确无误地完成起飞前的各项工作。这时的潘景寅，只能全神贯注地操纵飞机快速准确地沿着滑行道滑行。因为，运输机机身宽大，山海关机场又非大航空港，只是小飞机（指战斗机）的训练基地，滑行道不宽，夜间滑行速度太快时，转弯很容易使机轮偏出水泥道面而掉进草地。一旦机轮陷入草地，对庞大的机体来说是危险的。当晚，我看到装在飞机前起落架上的滑行灯是打开的，但是机场的所有灯光设备都没有打开。山海关场站的领导接到不准起飞的命令，理所当然就不能为256飞机提供任何导航及夜间飞行的灯光设备。在如此困难的条件下，3位机械师以高度的工作责任心及充分的岗位技术发挥，为潘景寅单枪匹马一人完成俩人的飞机操纵工作，创造了条件，也创造了大型运输机一个人驾驶升空的历史记录。

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，林立果还不敢说出叛逃的意图。飞机上有一个副统帅就足够让机组为之赴汤蹈火了，最多再重复一下叶群在登机前的表演，使机组的动作越快越好。林立果他们比谁都清楚，8341警卫团的人马就在后面紧追不舍，一旦追上飞机，他们将寸步难移，冲出北戴河时用枪打倒了一个，总不能用枪再打倒一车吧！

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、刘沛丰等人会用各种借口将3名机械师骗到飞机的后舱去。飞机起飞前不可能将机械师们甩下，起飞前的各种飞机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，3位机械师就成了多余的人。林立果等人决不敢当着机组4个人突然宣布叛逃行动。因为，在驾驶舱的3位机械师一旦利用机上自己非常熟悉的设备进行抵抗，后果无法收拾。劫机者往往利用正在空中飞行的机会进行劫机，就是抓住了飞行员为保护乘客保护飞机的心理；但是，劫机者也同样害怕飞行员反抗起来。在我国的航空史上，飞行员在空中制服劫机者的例子也曾发生过。就在专机部队里，同三叉戟飞机中队（八中队）同属一个飞大队的子爵号飞机中队（七中队），就出现了一个被中央军委命名为“英雄机组”的集体。他们在空中面对站在机长身后劫机者手中的手枪、汽油及打火机，毫无惧色，通过与劫机犯的智斗及巧妙周旋，利用劫机犯腾出一只手拿地图的机会，领航员将紧握在手里的斧头向劫机犯狠狠抡去。搏斗中，机长腿部中弹受伤，但是，机组用自己的英雄行为，在保卫空中防线的战斗中，捍卫了祖国的尊严。

在空中，林立果等必须先把机械师们“安排”好。实际上，前驾驶舱在副驾驶的背后，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。但这次是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在地面究竟发生了什么事情。如果林立果等不用借口，机械师们是不会主动离开驾驶舱的。这可能是第一转弯迟迟没有进行的另一个原因。

#### ◇ 潘景寅竭力错开北逃航线

飞机从起飞航向244度转到270至280度，只转了30多度的角度，为什么用了3到4分钟那么长的时间呢？在平时的飞行中，飞机改变30到40度的航向，只是几十秒钟就可以轻而易举完成的动作。潘景寅在这里用了几分钟，动作之慢，是飞行员用正常的思维方法所不能理解的。

三叉戟飞机正常转弯使用的坡度是15至20度（指机翼的倾斜角），不可能使用比10度还小的坡度去完成一个正常的转弯动作。然而256飞机却出现了这样的现象。三叉戟256飞机以每分钟近10公里的速度飞行，雷达屏幕把飞机的航迹通过标图员浓缩到地图上，那转弯弧线的变化清晰可见。可想而知，潘景寅在操纵飞机完成这个转弯的过程中，肯定是似转非转，似停非停，或者转转停停，又停停转转，不可能是稳定的、连贯的转弯。这就是说，飞行员只有在极不情愿的心理支配下，才会出现这种现象。通过这一奇特现象，可以说明两个问题，其一、潘景寅在空中的动作与地面开车滑行及起飞的动作比较起来，判若两人，前者太快了，后者又太慢了；其二、基本上可以断定，林立果是在开始转弯前就将叛逃的航向告诉潘景寅的。可以做这样的分析：如果潘景寅认为是飞北京的话，会很果断地将飞机迅速稳定在向西飞的航向上，雷达记录下来的决不是那样的航迹。

潘景寅操纵飞机起飞后，脑子里只想着飞往广州的航线，林立果右转弯的命令会令他大吃一惊。此时，潘肯定会反问“为什么？”怀疑是否听错了。紧接着就是提问：“右转弯飞往何处？”。这是任何一个飞行员在空中必须弄清的问题，飞机不可能漫无目的地飞。三叉戟飞机发动机位于飞机的尾部，驾驶舱内的噪音虽比其他飞机要小，但飞机快速前进与空气摩擦发出“呼、呼”的声音也比较明显，再加上潘景寅精神上的紧张，一边操纵飞机一边说话，不是每一句话都能听得那样真切。林立果当晚在北戴河和山海关机场的行为表现是：林彪座车冲出北戴河驻地时，林立果持枪将头伸出窗外督阵；到达机场时，又是他持枪一边与叶群演戏，制造紧张气氛，一边督促机组快上飞机，疯狂之态已到歇斯底里的程度。头脑极度膨胀、行为如此狂妄的林立果，一旦起飞升空，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。可以想象，潘景寅

面对突如其来的叛逃命令，一方面在矛盾的心理状态下，动作迟缓地向右增大航向；另一方面会竭力想着可能的对策。

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，有意把飞机改为平直飞行了。

林立果在空军的“教师爷”周宇驰，曾学习过驾驶直升机，加上事前林立果做了一定的准备，知道航向在飞行中所起的重要作用，也知道如何在飞机上观察航向。乘坐过飞机的人都有体会，飞机空中转弯时，乘客是感觉不出来的，夜间更是如此；只有飞行员从指示航向的仪表即罗盘的度数变化上，才能真正知道飞机的去向。当然，内行的人也会知道从哪个仪表读飞机的航向，但真正心中有数还是飞行员本人。所以，凡是空中劫持飞机成功者，除机组为保护乘客及飞机的安全而被迫服从外，劫机者或多或少都掌握一些飞行知识，或者做了这方面的准备。例如劫机犯卓长仁劫持三叉戟从山东半岛飞往韩国时，如果他不是死盯着飞机的航向不准改变，飞行员只要将航向慢慢减少10至20度，飞机就会飞到朝鲜。对飞行员来说，空中改变10至20度的航向易如反掌。

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，才能读出仪表指出的数据，比白天飞行时读出数据要困难得多。飞机仪表板上指示航向的罗盘，直径不过10厘米，就象普通的茶杯盖那样大，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，反映在罗盘上的变化也很小，从244度转到270至280度（北京方向），只有不到30度。潘景寅已经转到270度了，林立果还没注意到航向的读数，于是反映在航迹上，稳定了几分钟没有变化。

对这位老飞行员、专机师副政委潘景寅来说，他的警惕性是很高的，对涉及空防和国境线等因素也是很敏感的，他肯定对空中叛逃的行为深恶痛绝。现在，他却被命令飞出国境，实行叛逃！对机组来说，林彪这个写进宪法的接班人、副统帅，突然要叛逃，这个变化太大了。此刻的潘景寅一定想打开电台听到地面的声音。起飞前，他可能阻止别人打开电台，此时，他又肯定想让邵超良或另两名机械师把电台打开。电门就在座舱的顶部，伸出手指向上轻轻一拨，就能完成。如果把控制电门放在使用手持送话器的位置上，所有地面对空台发出的指令，都会一下子充满整个驾驶舱。不论是山海关机场海军的，北京大本营的，空军司令部的，甚至还有中央的，都能听到。其中不仅会有严厉的命令，也会有对飞行员的期望。在他下面祖国大地上，到处都有可供降落的机场。只要一说降落，无论哪个机场都会向他开绿灯。周总理当时曾命令空军司令部调度室向“256”喊话，希望他们回到北京，无论林彪在北京的哪个机场降落，总理都会亲自去接。可是，一切都晚了。此时，潘景寅可能发现驾驶舱的机组只有他自己一个人。当然他一边驾驶飞机，一边也可以把头顶上的电台电门打开；如果把控制电门放在耳机位置，他戴上耳机也能听到地面的声音。但是林立果不会让他采用带上耳机的方法，因为那样只有飞行员一个人能听到地面的声音。

我想，潘景寅在被迫向右的转弯中，会本能地把飞机对正北京的方向改平，朝北京飞去。因为，北京有他温暖的家，9月12日下午，他接到任务时，全家正聚在一起吃着热腾腾的饺子；北京有他的部队和战友，北京有党中央、三总部……然而，林立果等人决不会允许他飞回北京的，回北京等于自投罗网。不但北京他们不敢去，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。

最后，第四段航线从270至280度转向了340多度。这60度的转弯动作，从航迹上看，同样是艰难的、迟缓的和不规则的。

林立果虽然学习驾驶过直升机，但是他没有驾驶过三叉戟、依尔—18等当时我国的大型飞机。驾驶这样大的飞机，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。他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，缓慢地向右转弯。还有一点必须提到的是，在此过程中，潘景寅已经转到了叛逃的航向上（正对伊尔库茨克），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，超过叛逃航向325度。如果按照这个趋势继续转下去，就有可能掉转机头。虽然无法知道当时驾驶舱内发生具体争执与斗争的情况如何，但是从飞机航迹上看，飞行员操纵飞机不是向西飞，就是想掉头往东，竭力回避向北叛逃的航向。可见潘景寅即使在林立果逼迫下，也在想方设法与其周旋，雷达屏幕上的航迹是有说服力的。

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，客观地反映出飞行的轨迹。小小的雷达屏幕把偌大的飞行空间浓缩在地图上，看上去如此反常，不难想象，当时在驾驶舱内，强迫转弯与不愿转弯的矛盾该有多么尖锐。

飞机的航迹经过近20分钟的变化，才稳定在325度的叛逃航向上。这对林立国等人而言，经过多少威胁利诱才得到这个结果。然而，处在反劫持立场的潘景寅，是被迫将飞机转到了325度。考虑到背叛祖国的政治后果与夜间越境后岌岌可危的生命安全，使他在以后的飞行中，还要进行反抗。这一点已经从出境前后不正常的飞行数据中，得到了证实。

256飞机在飞行过程中，地面的山海关机场、北京专机师指挥所、空军航行局及空军指挥所，始终没有通过无线电获得空中任何信息；唯一来自飞机的信息，就是雷达监视到的高度、速度及航行轨迹。这个航行轨迹就是256飞机给人们留下的语言，无声的语言，其中，起飞后的转弯轨迹所表示的语言，是再明确不过了。除了用上面的分析诠释这段语言外，不可能有第二个答案。从起飞到到河北承德上空的航行轨迹，整体看上去的确象一个很大的、很不规则的问号。这个问号永远值得人们去认真思考。

#### ◇ 人生命运的急转弯

林彪座机强行起飞之后，转入叛逃航线的转弯动作之“慢”，在这个特定的条件下，正反映出人生命运转弯之“急”，潘景寅同3位机械师在这次转弯之后，再也没有转回来的机会了。

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。为了保证专机飞行的安全，我和我的同行在掌握熟练的飞行技术及特殊情况处理能力方面，所付出的努力是局外人们想象不到的。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。“突出政治”的“文化大革命”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，飞行中对他们产生劫机防范意识，岂不是政治上一件很滑稽的事情。然而，在连那个滑稽的“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残酷的现实，一个带着血与泪的现实。

“九一三”事件的爆发，从林彪座机9月12日傍晚北京西郊机场起飞开始，到13日凌晨2点半在蒙古坠毁结束，前后不过14个小时。可以说“九一三”事件是以三叉戟256号飞机为行为主体的。由于人们对飞机与飞行专业不甚了解，不仅产生许多疑问，更重要的是不

能对飞机活动过程中的各种现象，进行科学地分析，甚至会对某种现象得出相反的结论意见。不正常的起飞航线的一转弯就是如此，本来这是飞行员同林立果们在叛逃与反对叛逃这一根本问题上进行对抗的反映，可是在一些比较有影响的文章中，却把转弯中向西飞行的航迹，说成是林彪故意耍的花招。

到目前为止，没有人对山海关现场 2 5 6 飞机开车后的情况作过任何分析，更没有对起飞后那很不正常的转弯动作进行过接近实际的判断。我自己作为 2 5 6 机组成员之一，对 2 5 6 专机在“九一三”事件中的活动细节历历在目，对后来有关报道处处留心。那平躺在标图桌上极不规则的转弯轨迹，无时不萦绕在我的脑海里。表面看来，那是留在雷达荧光屏上的转弯痕迹，实际上为此付出的是机长潘景寅和机组 3 位机械师的 4 条人命。严格地讲，是他们 4 个人被推到了同林彪反党集团斗争的前沿，是他们 4 个人在空中这人生短暂的时刻里承受了巨大的心理压力。我作为与他们同舟共济的难友，用换位思考的方法，设身处地替他们想一想，只能得出上面的结果。那留在地图上不规则的转弯轨迹，永远值得飞行员及关心“九一三”事件的人们深思。

□ 《航空知识》 2 0 0 2 年 3 月号

~~~~~

# 【文革反思】

毛泽东惧怕历史吗？  
——毛泽东逝世三十周年祭

• 单少杰 •

历史话语权 v s 现世统治权个案研究（1）

笔者曾在拙文《略谈中国史学双重职能》〔2〕中引述过刘少奇的两段话：

1 9 6 2 年 6 月一天，中南海游泳池畔，毛泽东质问刘少奇：为什么不顶住邓子恢、陈云的等人的右倾举动？刘一向顺从毛，但此次竟“有些动感情”地顶了毛：“饿死这么多人，历史要写上你我的，人相食，要上书的！”

刘少奇做错事时害怕历史，受冤屈时也寄希望于历史。他晚年爱说这样一句话：“好在历史是人民写的。”

读者可能会追问笔者：毛泽东对于历史是持什么态度呢？是不是也像刘少奇那样：或是在做错事时惧怕历史呢？或时在受冤屈时寄希望于历史呢？

对于这一问题，笔者曾作过长期思考并形成一定看法，概括地说，由于毛泽东和刘少奇的政治经历不尽相同，故他们所遭遇的历史问题也不尽相同：

毛泽东有类似于刘少奇因做错事而“惧怕历史”的问题，但无类似于刘少奇因受冤屈而“寄希望于历史”的问题。

就中共高层权力角逐最终结果来看，毛泽东无疑是最强者，是最善于整人的人，因而也就不存在因挨整而受冤屈的问题，以及不存在因受冤屈而“寄希望于历史”的问题。



诚然，毛泽东在其政治生涯中也曾挨过整，也曾受过冤屈，例如，他在江西苏区时就被指责为犯了右倾机会主义错误，并被奚落为一个狭隘经验主义者，即一个没有出过国留过洋而只擅长在山沟沟里打转转的人，一个没有读过许多马恩列斯原著而只熟悉诸如《三国》、《水浒》那类旧书的人。

然而，毛泽东已经把自己挨整的事给摆平了，甚至平过了头。例如，他在“延安整风运动”中，就已经把那些整过他的人都给整治了一遍，甚至把那些虽没有整过他但也没有推崇过他的人都给整治了一遍；已经把自己曾蒙受的冤屈都给雪清了，甚至把自己曾有过的污点也都给洗白了，以至把自己洗成一个没有任何瑕疵的人，一个通体透白并白到匪夷所思程度的人，毋宁说是一个完全超凡脱俗的神。

毋庸置疑，毛泽东在历史上做过许多错事，许多后果极为严重的大错事，比如做过发动“大跃进”致使数千万人饿死的大错事，又比如做过发动“文化大革命”致使数万人歇斯底里的大错事。

那么，毛泽东会不会因此而惧怕历史呢？

笔者曾就此问题作过肯定性论述，即在《略谈中国史学双重职能》一文中指出，毛泽东临终前不久关于“我一生办了两件事”的谈话，实是在很认真地“推测他死后人们将怎样评价他，并显得有些放心不下”。

笔者也曾向李锐先生提出过“毛泽东怕不怕史”这一问题。李先生听后眼睛一瞪说：“他怎么不怕史？他怕，非常怕！你想想，他搞文化大革命，搞了那么长时间，做了那么多坏事，却没有留下许多墨迹、许多他的亲笔墨迹。他这是因为什么？还不是因为怕史！怕留下他做坏事的亲笔记录，怕让后人骂。”〔3〕

可问题是，毛泽东本人毕竟没有说过自己惧怕历史的话，至少就现已公布的文献资料来看，他没有能像刘少奇那样直截了当地说过自己惧怕历史的话。

毛泽东熟读中国史书，自是能够读出中国史书有一重要功用，就是很在意褒贬人物，既很在意褒扬那些行了大善的人，使之流芳百世；也很在意贬斥那些作了大恶的人，使之遗臭万年，故能让那些“乱臣贼子”和“无道天子”感到惧怕。所以，毛泽东很明白，像他这种执掌过大权且又做出过重大事故而必上史书的人，如果坦言自己非常惧怕历史，就似乎在对号入座了，承认自己做了大恶，至少显得自己有做了大恶的嫌疑。

不过，毛泽东虽没有说过自己惧怕历史的话，但不等于他不惧怕历史。要识透像毛泽东这种言辞信用度一向不大高的政治人物，关键不是要听其言，而是要观其行，即通过观察其行为方式来确证其内心想法。

当然，这种确证隐有一个前提，即毛的行为与毛的意图有着高度的相关性，故可以从毛做了什么中看出毛想了什么。〔4〕

依据这一求证理路，笔者侧重考察了毛泽东作为执政者的一种最具有标志性的行为方式，即整人方式。可以说，此公入主北京后所做的最用心也是最重要的事莫过于整人，整的主要是本党人士，尤其是本党高层人士。

这种整人方式通常都少不了有这样两个手法：一是要迫使挨整者都必须写出检查；二是要

迫使手下人都必须参与其事。这两个手法都不仅有着现实方面的功用，而且有着历史方面的效能：

前一个手法能够让那些挨整者留下对毛泽东有利的字据，从而有利于粉饰毛泽东的历史形象，——让他们信誓旦旦地向后人作证：自己是完全错误的而主席是完全正确的。

后一个手法能够让那些参与者担上与毛泽东同案的责任，从而有利于掩饰毛泽东的历史形象，——让他们因有着同案者的身份而不愿和盘说出毛泽东整人的详情。

从毛泽东所使用的这两个整人手法所具有的历史效能中，我们可以看出此整人者还是很在乎历史的，很在乎自己将会有个什么样的历史形象，既很注意去粉饰它，尽量设法去收存那些对自己有利的历史记录；也很注意去掩饰它，尽量设法去模糊那些对自己不利的历史记录。简言之，此整人者还是有些惧怕历史的。

本文的正文部分为上下两篇：上篇主要考察毛的前一个整人手法及其历史效能，下篇主要考察毛的后一个整人手法及其历史效能。

## 上 篇

迫使挨整者都必须写出检查 留下对毛泽东有利的字据

杜润生先生曾对笔者说过：毛主席整人有一个特点，就是要求挨整的人必须做检查，不做检查是不行的，是不让过关的。邓子恢做过检查，我做过检查，彭老总也做过检查。（5）

这种向毛泽东交出的“检查”，实质上就是“悔过书”或“认罪书”，就是检查者有文字稿本并在有许多人出席的场合，或是招认自己犯有严重错误，有时是无中生有地招认自己犯有严重错误；或是痛骂自己糊涂、无德无能，有时是无缘无故地痛骂自己糊涂、无德无能。这种“检查”，通常还都要检查到上纲上线的程度，甚或是自羞自辱的程度。

一个突出的例证，就是周恩来在中共八大二次会议上所做的检查。在这一检查中，周恩来痛责自己犯了“反‘冒进’”的错误，即性质为“右倾保守”的错误；承认自己在政府工作中“错误地采取了机械和静止的平衡的方法”，存在着“脱离党的领导的倾向”。

他还痛挖自己之所以会犯错误的“思想根源”，称之为“主观主义和形而上学”，经常表现为“经验主义”，有时表现为“教条主义”，还有时表现为“两者的混合”。（6）

周这一下子就给自己扣了许多顶大帽子，许多顶十分吓人且十分丑陋的大帽子。他这是自己羞辱自己，并且是当着中共八大全体代表的面自己羞辱自己。

周恩来这一检查，不只是屈辱性的，还是荒诞性的：这一检查中所要否定的东西，即周恩来力主“反‘冒进’”的东西，却有着骄人的成绩：1956年国民经济发展既快速又平稳（7）；而这一检查中所要肯定的东西，即毛泽东决意“反‘反冒进’”或曰“大跃进”的东西，却导致了灾难性的后果：国民经济倒退十年，人口饿死数千万。

在庐山会议上，彭德怀和黄克诚等人也做了这种屈辱性和荒诞性的检查。彭德怀在检查中承认：他的7月14日的信事实上是反对总路线、反对党中央和毛泽东的。他事实上成为资产阶级在党内的代言人。“这次犯错误的原因，除了政治思想的右倾以外，其中最重要的原因还夹

杂有对毛泽东同志的个人成见”。他最后表示：“我坚决地、全部地抛弃那封信的错误立场、观点，坚决抛弃对毛泽东同志的一切成见，坚决回到党的立场上来，脱胎换骨，重新做人，竭诚拥护党中央，拥护毛泽东同志，拥护党的总路线，永远做党的驯服的工具，不管今后党中央的领导人有什么变动，都愿坚决服从领导，在党的监督下，老老实实地为党工作，并愿尽自己的余生，无限忠诚地为党的革命事业而奋斗。”〔8〕

黄克诚也在检查中承认：“我7月19日的发言是一个右倾机会主义的发言。发言中的观点与彭德怀同志信中的许多观点是一致的，不管我的主观愿望如何，实际上是配合彭德怀同志的信，向党的总路线，向毛泽东同志和党中央进攻。”〔9〕

彭德怀和黄克诚都是刚直之士，在毛主政的中共高层中都属“异数”。前者是中共党内自“延安整风”后唯一仍敢指着毛泽东鼻子说话的人。后者则被党内同志称作是“一个一辈子讲真话的人”，并因此而被批判、被撤职“总不下十来次”。〔10〕

可这一次在庐山上，前者在指着毛泽东的鼻子说了一通话之后，又打了自己的耳光，并且打得很重很重，将自己打得鼻青眼肿。后者则在非常仗义地讲了许多真话之后，又非常违心地讲了许多假话，顺着那些整人者的意，把“鹿”说成是“马”，把“黑”颠倒为“白”，把明明是正确的意见硬说是错误的意见，并且是错得一塌糊涂的意见。

可以说，在毛泽东主政的中共高层中，最为匮乏的人格类型，莫过于“刚直”了，即彭德怀、黄克诚身上所具有的那种直言骨鲠的人格类型。其间绝大多数者，都对毛抱着曲意逢迎的态度，曲意逢迎着这位党老大为所欲为地执掌着准确地说是祸害着这个党、这个国家、乃至整个中华民族。

“文革”前，中共中央政治局常委会有所谓“七大常委”。除毛泽东外，其余六人为刘少奇、周恩来、朱德、陈云、林彪、邓小平。这六人都无一例外地对毛抱着曲意逢迎乃至偷合苟容的态度，尽管各自逢迎苟容的程度不一。

除晚年外，刘少奇在其常委任上大多数时间里都顺从着毛，并常常是违心地顺从着毛，即常常是昧着良知去做着助毛为虐的事。比如，在“合作化”运动中，在“反冒进”运动中，在“大跃进”运动中，他都曾一度站在较为清醒的一方，即毛称之为“右”的一方；可一旦获悉毛已下了反“右”的决心，便立刻改变立场，变“右”为“左”，顺从着毛的意去做那些不切实际的事，去整那些做了实事或讲了实话的人，去批邓子恢，去批周恩来，去批彭德怀。

更有甚者，他竟能为附和着毛去整彭德怀而干出那种栽赃陷害的事：一是明明知道彭德怀“不会说一句外国话”，却偏偏要附和着毛去指控彭“里通外国”；二是明明知道彭德怀一向不爱搞拉拉扯扯，却偏偏要附和着毛去指控彭组织“秘密反党小集团”（军事俱乐部）。可以说，刘少奇是头脑相当清醒地跟着毛泽东去做这些浑事且丑事的。

至于周恩来就离“刚直”更远了。自“延安整风”后，他就一直对毛抱着逆来顺受的态度，屡屡遭毛打压乃至羞辱，又屡屡向毛示弱乃至告饶，甚至屡屡昧着良知做了许多助毛为虐的事。

在1959年庐山会议上，本应该由他这位当总理的人向毛泽东进言“大跃进”搞得过火事，可他就是隐忍不说，结果让那位当将军的人替他一吐为快。彭德怀为此气得当面骂他：“你们真是人情世故太深了，老奸巨猾。”〔11〕

于是乎，管经济的国务院总理因不敢向毛泽东直言大跃进弊病而得以自保，不管经济的国

防部长则因敢向毛泽东直言大跃进弊病而不免落难。

事情到此还没有结束，在彭替周说话而被打倒后，周不仅不予援手反而落井下石，也板起面孔来指责这个代他受过的人。他一是批彭的现行罪过，即批彭此时猖狂攻击“大跃进”；二是揭彭的历史老底，即揭彭过去就曾屡屡反对毛主席。

1959年8月24日，周恩来在军委扩大会议上作报告。报告题为《保卫党的总路线，反对右倾机会主义，坚决粉碎以彭德怀为首的反党阴谋集团的活动》。听报告者为全军正师职以上干部，计有一千余人。在这一报告中，周恩来以中共最为资深的党人、军人的身份，畅谈中共的党史、军史，历数彭德怀一件件反对毛泽东的事例，从而为毛泽东关于他与彭在历史上“三分合作，七分不合作”的说法，做了“最权威”的注释，至少看起来像是“最权威”的注释。

不过，周恩来虽然离刚直最远，但也正因此而能在毛治下的仕途上走得最远，至少比刘少奇、邓小平走得远。他屡屡被毛敲打，但都因自己忍让躲闪有方，不仅没有被毛敲打得一命呜呼，而且最终能盖着党旗老死于毛的身旁。

林彪虽在穷途末路时敢与毛泽东拔刀相向，作困兽之斗，但在其常委任上大多数时间里，尤其是在一些关键性场合中，都是无原则地追随着毛、热捧着毛。比如，在1959年“庐山会议”上，在1962年“七千人大会”上，在1966年5月“政治局扩大会议”和8月“八届十一中全会”上，他都是不论是非且不嫌肉麻地替毛泽东抬轿子、吹喇叭。

至于朱德，用李锐先生的话说“是一个‘阿弥陀佛’的人，好好先生”。〔12〕他固然不会去积极主动地整治人，但也不会去仗义执言地抗拒毛，而常常会随着大溜说上一些应景的话、敷衍的话，既敷衍着毛泽东，也敷衍着公道和正义。

陈云曾屡屡为毛泽东补偏救弊，收拾经济烂摊子，故经常被毛誉之为“良将”、“贤妻”。不过，他一旦发现毛反悔变脸，变虚心纳谏为讳疾忌医，并迁怒于自己，便立刻做出检查，痛说自己种种不是，接着就请病假走人，与毛脱离接触，使之眼不见心不烦，也就不予严加惩处了。〔13〕

至于邓小平则很善于向毛泽东做检查，即很善于在毛的面前，把明明是自己做对了的事硬说成是自己做错了的事，并发誓要痛改前非。在中共高层，无论就向毛做检查的质量来说，还是就向毛做检查的数量来说，邓小平都属名列前茅者。

毛泽东不只是高高在上地注视着其他人在如何羞辱着做检查者，以及做检查者在如何自己羞辱着自己；有时还忍不住技痒，也亲身下到场子里，趟一趟这羞辱做检查者的浑水，过一过这用伶牙俐齿折损人的口瘾。

在中共八届十二中全会上，邓子恢先是拒不认错，硬生生地与整人者僵持着，故迟迟不能过关；后来经不住家人劝说而同意由他们代写一份检查交了上去，遂得以过关。

毛泽东则把邓子恢最终扛不住而不得不写检查这件事，拿到大会上评论了一番：“这里面我倒是很佩服邓老。他硬是不检讨，但到最后，也弄了一篇检讨来。我原想会有一个顶到底的。其实他是有自我批评的，比如在北戴河会议。”〔14〕

毛泽东这是以胜利者的姿态，居高临下地调侃着失败者，面子上是在表扬“邓老”，骨子里则是在奚落邓子恢：你不是很硬气吗？怎么也弄了一篇检讨来呢？我原来以为你是要硬到底的，

结果看走了眼，不是那么回事。其实，你这么做也不是第一回了，比如在北戴河会议上，你就有过这个表现了。

毛泽东对邓子恢的这一奚落是相当损人的，先是逼着人家去做违心检讨，后又讥讽人家做了违心检讨。这就好比先是逼着人家自己打自己的耳光，后又嘲弄人家并不像人们以为的那样不听使唤。

毛泽东善于揣摩人，明明知道邓子恢是一个很为刚直且很有廉耻的人，一定会为自己做违心检讨这件事感到十分羞辱，“他思想痛苦极了，身心受到了严重的伤害。”〔15〕

可是，毛泽东偏偏要当着众人面，故作惊讶地去挑明此事，还故作惋惜地去打趣此人。人家哪儿疼，他就往哪儿捏，还一边捏着，一边不紧不慢地说笑着。〔16〕

注释：

〔1〕 “中国历史上的历史话语权与现世统治权”，为笔者多年研究科目，有两种论述方式：一是侧重理论阐释，于另文论述；二是侧重实例举证，如本文所论。

〔2〕 此文载拙著《毛泽东执政春秋》，香港：明镜出版社，2001年，第748—759页。

〔3〕 2003年7月9日笔者与李锐先生谈话记录。

〔4〕 这种前提或这种高度的相关性涵有两个必要的假设：其一，毛的行为是自主的，是受自己意图支配的；其二，毛的行为是自足的，是能实现自己意图的。

〔5〕 2002年10月11日笔者与杜润生先生谈话记录。

〔6〕 引自从进：《曲折发展的岁月》，郑州：河南人民出版社，1989年，第123—128页。

〔7〕 参见薄一波：《若干重大决策与事件的回顾》，北京：中共中央党校出版社，1991年，第521—561页。

〔8〕 引自李锐：《庐山会议实录》（第三版），郑州：河南人民出版社，1999年，第313—314页。

〔9〕 同上，第321—323页。

〔10〕 李锐：《一个一辈子讲真话的人》，载《庐山会议实录》（第三版），第385—397页。〔11〕 李锐：《庐山会议实录》（第三版），第145—146页。

〔12〕 2003年7月9日笔者访问李锐先生谈话记录。

〔13〕 关于陈云与毛泽东关系，笔者曾做过一个综述，参见：《毛泽东执政春秋》第31—32节（第251—267页）。

〔14〕 邓毅生、邓瑞生：《回忆父亲邓子恢》，载《邓子恢传》，北京：人民出版社，1996年，第578—579页。

〔15〕 邓子恢传编辑委员会：《邓子恢传》，第592页。

〔16〕 毛泽东如此调侃邓子恢，使人很容易想起史上刘邦的某些作为，即那种好侮辱大臣的作为。李锐先生曾多次向笔者谈到，毛泽东是非常喜欢汉高祖刘邦的，对这个痞子出身的皇帝喜欢得不得了。

□ 《动向》2006年9月号

~~~~~

【回首往事】

拜访王秉璋叔叔

• 张光渝 •

王秉璋，1914年生，1931年参加红军，1932年加入青年团，1935年加入中国共产党，经过二万五千里长征，抗日战争时期曾任八路军一一五师参谋处长，教导四旅旅长兼湖西军分区司令员；解放战争时期曾任冀鲁豫军区司令员，中原野战军十一纵司令员、二野十七军军长，与我父亲张霖之（曾任冀鲁豫区党委书记和十一纵政委）是老战友，2003年6月25日上午，我把刚出版的父亲的传记送到老人家中。

我把父亲的传记送给他，老人高兴得笑了起来。他说，我寂寞啊。看书没意思，看电视没意思。可这本书我爱看，我有事干了。他说，我是个风风火火干工作的人，三十多年没做什么事，如今已经九十岁（王叔叔按虚岁计），腿摔断了，股骨头坏死，再也无法行走。孙毅比我大，今年一百岁了。我算“年轻”的。我不甘心哪！

面对老人，似乎可以触摸到“寂寞”的实体。

谈话间，王秉璋叔叔又提到林彪曾对我父亲的死有过说法的事。那是1967或1968年，他主管国防科委，每季度向林彪汇报一次工作。那次是在林彪家里，王叔叔坐在沙发上，叶群坐在对面。谈话中从“文革”的混乱讲到张霖之的死，林彪说，“张霖之是个好同志，他是让戚本禹那伙人害死的，戚本禹是刽子手！”

老人与林彪颇有渊源。抗战初期林彪被阎锡山部下士兵误伤击落马下，时任一一五师作战科科长王秉璋第一个抢上前扶起林彪，林彪的血染红了王秉璋的军装。王秉璋叔叔在“文革”开始时是七机部部长，被斗得死去活来，后来被“解放”并开始主管国防工作系统。老人说，我没为林彪选妃子挑女婿，我不知道“五七一计划”，我不过就是他的下级，为党工作，后来却一度成了“林彪反党集团成员”。

在“八大”的七名中央常委毛刘周朱陈林邓中，惟独没有与张霖之打过交道的是林彪。而林彪却在“文革”中提到了张霖之死，他是第一个如此明确地说出我父亲死因的最高级中央领导人。固然，许多人的亲属、长辈“文革”中死于“林彪集团”之手，但无论林彪对“文革”负什么责任，他对我父亲之死的评价毕竟是对的。“文革”就是这样一场奇怪的政治运动，中国共产党的纪年中，就有这样一段难解的历史。王秉璋叔叔只是见证人之一。

〔编者按〕本文作者张光渝先生的父亲是前中国煤炭工业部部长张霖之。1967年1月22日凌晨张霖之被造反派凶手毒打致死，时年59岁。张霖之是“文革”开始后第一个死于直接暴力的政府部长。

□ 选自《老照片》第44辑，山东画报出版社2005年12月出版

---

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  
投稿邮箱：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/

---

