

<<中韩“劫机外交”>>

图书基本信息

书名：<<中韩“劫机外交”>>

13位ISBN编号：9787801707123

10位ISBN编号：7801707125

出版时间：2009-1

出版时间：当代中国出版社

作者：阮虹 访谈并整理,王仪轩,许光建 等口述

页数：145

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<中韩“劫机外交”>>

### 内容概要

发生在20世纪80年代中国的卓长仁劫机案，因其是新中国历史上前所未有的重大事件而震惊世界。

同时，由于当时中韩两国没有外交关系。

韩国一直被视为与中国敌对阵营的国家，因此。

中韩两国如何破解由劫机事件带来的外交难题，让被劫持飞机和机上人员安全返回。

引起举世关注。

本书试图彻底打开本案所留下的历史“黑匣子”，通过对当年被劫飞机的机长和参与中韩谈判的主要成员的口述实录，客观地记录了卓长仁劫机事件从案发、汉城谈判到结局的全过程，透露了许多真实的细节，揭开了中韩外交破冰之旅的历史内幕。

<<中韩“劫机外交”>>

作者简介

王仪轩，296号航班机长。

男，1940年生，辽宁人。

中共党员。

高级工程师。

时任中国民航沈阳管理局飞行大队队长。

后历任中国民航沈阳管理局总飞行师、中国民航东北管理局局长、党委书记，并当选为辽宁省人大代表、全国总工会代表、中共十三大代表。

<<中韩“劫机外交”>>

书籍目录

引言一、案发	1983年5月5日	王仪轩	卢瑞龄	王仪轩二、	汉城谈判	1983年5月6日	卢	
瑞龄	王仪轩	1983年5月7日	卢瑞龄	许光建	蒋正才	1983年5月8日	卢瑞龄	许
光建	钱光荣	1983年5月9日	卢瑞龄	蒋正才	钱文荣	1983年5月10日	卢瑞龄	蒋
正才	许光建三、	结局及影响	王仪轩	卢瑞龄	许光建	蒋正才	钱文荣	1983
~ 2001年追忆采访手记：感受历史的辩证法则								

## <<中韩“劫机外交”>>

### 章节摘录

一、案发1983年5月5日新华社北京5月5日电新华社记者从中国民航局获悉：今天上午，一架中国民航客机被武装暴徒安卫建等数人劫持，被迫于当日13时10分在南朝鲜汉城。

附近的春川军用机场降落。

中国民航296号客机是今日上午10时40分由沈阳起飞去上海的。

春川机场在汉城东北约80公里。

据外电报道，这是美军的一个军事基地。

据了解，这架客机遇有105人，其中机组人员9人。

——1983年5月6日《人民日报》沈阳1983年5月5日，星期四。

早上6点30分，沈阳体育学院党委组织部副部长安国瑞像往常一样，走到书桌前打开收音机，准备收听早间的全国新闻节目。

就在这时，一个没有封口的信封引起了他的注意。

信封上的字迹告诉他，信是儿子安卫建写的。

他颇感诧异地把信打开，只见里面写着这样一段话：“爸爸、妈妈：我到远处做生意去了。

永远忘记我吧，就当你们没有我这个儿子。

”一种不祥的预感袭上心头，安国瑞立即将这一情况报告了学院院长。

安卫建是学院保卫处的工作人员，任职期间，曾因盗窃、持枪斗殴和流氓等行为，数次被警方拘捕。

那么，他这次的不辞而别，会不会是又一次犯罪行动的开始呢？

这个可怕的推断让院长也陷入了极度不安。

他立即找到学院保卫处副处长栗增洪，让他马上检查一下存放在保卫处保险柜里的枪弹是否安在。

检查的结果令人大惊失色：存放在其中的4支美制手枪及30发子弹全部消失！

他们很快又有了新的发现：保卫处的另一名工作人员、安卫建的密友姜洪军也同时失踪！

姜和安卫建一样声名狼藉，也曾有过数次被警方拘捕的不良记录。

情况变得更加令人担忧。

栗增洪立即带人赶往火车站查找二人去向，但却一无所获。

时间在一分一秒地流失，通过其他途径展开的查找也都毫无结果。

上午9点10分，学院决定向警方报案。

皇姑区公安分局在接到报案后，迅速派警员赶往现场进行勘察。

10点整，案情被报至市公安局刑警大队。

11点40分，市公安局向该市各大车站及交通要道安保部门发出了对安卫建、姜洪军等人的通缉令，同时立即派警员赶往东塔机场截堵嫌犯。

但是，当警员赶至机场时，新中国成立以来第一起得逞的恶性劫机案已经在渤海湾上空发生了……口述实录王仪轩，296号航班机长。

男，1940年生，辽宁人。

中共党员。

高级工程师。

时任中国民航沈阳管理局飞行大队长。

后曾任中国民航沈阳管理局总飞行师、中国民航东北管理局局长、党委书记，并当选为辽宁省人大代表、全国总工会代表、中共十三大代表。

王仪轩：我永远也忘不了那一天——1983年5月5号，那是我飞行生涯中，或者说是我一生中一个非常特殊的日子。

那天。

我们要飞沈阳—上海—哈尔滨—上海—沈阳这个航班。当然，航班号也是我无论如何都忘不了的一—296，一架英制的“三叉戟”飞机。

飞机上一共有96名乘客，其中三个是日本人，其余的都是中国人。

我那时候是飞行大队长，同时也是教员，飞行的时候就是机长。

## &lt;&lt;中韩“劫机外交”&gt;&gt;

这个航班的线路比较长，大概每星期飞一次。

那次我飞这个航班，很大的一个原因是要考察我们的一个机长，他叫和长林。

他以前只是在白天放过单飞，因为这趟航班回来的时候肯定是夜航，所以刚好可以考察他的夜航能力，如果他通过考察了，就能够全天候放单飞了。

296号航班原定是8点20分起飞的，但是我上了飞机以后，开车检查了一下，发现有点故障。

于是，我马上决定暂停起飞，请地面人员做进一步检查。

飞机打开舱门以后，我们机组有人从飞机上走下去。

后来我才知道，这个小插曲曾经让几个劫机犯非常紧张，他们以为自己被发现了。

大约10点半左右，故障被排除了，机组人员重新回到飞机上准备起飞。

我们正式起飞的时间是10点49分。

296号航班的机组人员一共有9个，其中有3名乘务员，另外6个人都在我们前面的驾驶舱里：飞行的有两个，我和和长林，还有两个领航员、一个报务员和一个机务人员。

我们机组人员有配餐，在正常起飞的情况下，我们是到上海后吃午饭的。

但因为这次起飞得比较晚，所以飞了二三十分钟，到大连上空的时候，我就对机组里暂时没有事做的领航员王培富说，你出去弄点吃的回来，等咱们到上海再吃饭就太晚了。

王培富出去了，回来的时候，一进驾驶舱他就说：“后面第三排的那六个人好像不太对劲儿，不老实，一直在嘀嘀咕咕的。”

“我听了以后半开玩笑地说：“准备好！

准备好！

把咱们反劫机的工具拿出来！

”因为在那之前一年，发生过一起未遂劫机事件。

局里的领导反复告诫我们要提高警惕，随时做好反劫机的准备，所以我们在飞机上准备了一些工具，包括木棒、消防斧，还有绳子。

另外，我们在前面还放了几个汽水瓶子，必要的时候也可以当武器。

大家把工具拿出来以后，我又嘱咐把门锁上。

正这样说着的时候，我们身后就有动静了——有人想要闯进驾驶舱。

就在这时，驾驶舱里的警报铃响了，这是我们事先和外面的乘务员约好了的，一旦他们发现有情况的话，马上赶到后舱按警报铃，我们前面一听到铃声，就知道后面出事情了。

我听到警铃的同时枪声就响了，枪是往驾驶舱里面打的，因为门是锁着的，外面的人进不来，他们就往里面打枪，大约打了十来发子弹吧。

子弹落到了我的腿边，落在地板上，把地板都穿透了，驾驶舱里全都是烟，还有木头屑子。

当时他们实际上是在打门锁，但就是打不开，最后他们用脚一踹，门开了。

其实驾驶舱的门是很薄的，就是普通的三合板，这主要是为了减轻飞机自身的重量。

因为我们里面已经有准备了，所以靠门的两个人一看到门被踢开了，马上就举起棒子和消防斧要打。

但是机舱里的空间太小了，棒子和消防斧都举不起来，人也施展不开。

劫机犯一看我们要打就开枪了，把报务员王永昌和领航员王培富都打伤了。

我们机组的另外两个人——林国荣和冯云武，赶快把受伤的人抬出了驾驶舱。

我们驾驶舱里原来有六个人，现在四个人都出去了，只剩下了我和和长林两个人。

这时，几个劫机犯全进来了。

其实从他们打枪的时候开始，我和和长林就一直在晃动飞机，制造颠簸，为的是让劫机犯难受，干扰他们的劫机行动，结果晃了半天也没管用。

我们一看没用，就让飞机紧急下降，因为我们要尽快想办法着陆。

虽然地面的情况一点儿也看不见，但是根据经验，我觉得我们当时是在渤海湾上空。

没想到为首的劫机犯冲进驾驶舱以后，跑到我身边猛推驾驶杆，嘴里还大声喊着：“148度148度！汉城！

”他喊的这个148度是飞行航向，我一听，心里吃了一惊：在渤海湾这个位置上，148度就是汉城方向啊！

## &lt;&lt;中韩“劫机外交”&gt;&gt;

我想这是个什么人呀？

他有准备呀！

他懂行呀！

我当时就是这么个感觉。

这个人就是卓长仁。

后来我才知道，他果然比较懂行，因为他上过航校，是辽宁省航校毕业的。

我们的飞机本来就在紧急下降，卓长仁一推驾驶杆，飞机就下降得更快了，实际上已经是在往下俯冲了。

劫机前我们在云上9000米，他这一推就到了云下。

在云下也看不见地面，因为海上有雾，全是雾。

这时候因为飞机在超速往下俯冲，速度太快了，飞机上的警报器就响了，警报灯也亮了，但是当时情况太紧张了，我几乎没有注意到。

等我最后反应过来的时候，一看飞机的高度已经很低了。

我大致算了一下，那时候每分钟的下降速度超过了6000英尺，因为显示下降率的表已经指到头了，也就是说已经超过6000英尺了，究竟是7000英尺、8000英尺，还是更多已经不知道了。

我一看这种情况，赶快向上拉。

那时候飞机离地面的高度可能还剩3000多英尺、不到4000英尺的样子，而且拉的过程还需要几秒钟的时间，因为向上拉的时候飞机不能直接就起来，还要继续下冲一段距离，所以，如果按这个距离计算的话，飞机一直往下俯冲，还有十来秒钟就要下去了！

从9000米的高空这么快地冲下来，那人就全碎了，所以特别危险！

在这个过程中，报话机里一片嘈杂，地面沿海一带的机场都在向我们喊话，因为报务员王永昌在卓长仁他们闯进驾驶舱以前向地面喊了一句：“有人劫机！”

”这句话我们东北沈阳、大连一带都能听到，所以他们都在找我们，里面都叫乱了！

我当时一直在驾驶飞机，根本不能分神，也不能动，连头都不能回，所以也没办法和地面通话。

卓长仁他们当中的一个人很快就破坏了通讯系统，中断了我们和地面的联系。

这样一来，不论发生什么事情，都要由我们自己想办法应对了。

北京国家民航局总调度室。

这里是国家空中交通安全管制的神经中枢，它全天候监控着全国范围内所有跨地区的高空干线飞行，并且控制着全国的飞行流量以及处理特殊情况下的飞行。

值班的雷达管制员目不转睛地盯着雷达显示屏，一切看上去都非常正常。

但是，11点20分左右，屏幕上突然出现了罕见的异常情况：从沈阳飞往上海的296号航班信号若隐若现，并且开始偏离航线。

雷达管制员没有迟疑，立即将情况报告了民航局反劫机领导小组……口述实录卢瑞龄，296号航班被劫持后赴汉城谈判的中国民航工作组副组长。

男，汉族，1933年生，陕西人。

中共党员，时任国家民航局国际司副司长，为民航局反劫机领导小组成员。

后曾任中国民航总局国际司司长、中国驻联合国专门机构国际民用航空组织理事会代表。

卢瑞龄：5月5号中午，我接到总调度室打来的电话，说从沈阳飞往上海的296号航班有可能碰到麻烦了。

我那时是民航局内部反劫机领导小组的成员，根据有关规定，一旦发生了劫机事件，或者是怀疑发生了劫机事件，我们立即就要赶到总调度室，并且马上将情况上报到国务院和中央，当时中央已经成立了一个专门处理劫机事件的部门，叫国家紧急处置劫机领导小组。

当我赶到总调度室的时候，总调度正在雷达前观察情况。

那架飞机一会儿看得见，一会儿看不见。

地面人员一直在向机上喊话，但是一直也没有得到机组的答复。

那时候尊天上和地面的通信联络没有现在这么好，所以虽然通话已经中断了，但是大家还不能立即断定飞机出事了。

## &lt;&lt;中韩“劫机外交”&gt;&gt;

又过了一会儿，飞机从屏幕上消失了。

我们开始猜测，它可能发生意外了，因为叫机长叫不通，不一定是通讯出了问题，而是机长根本不能回话。

我们继续观察了一段时间，还是没有发现那架飞机的踪影。

大家越来越着急，开始多方联系，寻找飞机的下落。

但是和其他机场通话后得知，它既没有到上海去，也没有到境内的其他地方去，我们不得不考虑它飞到境外的可能性。

我们分析了飞机的几种可能的去向，在渤海湾上空，它走的路线无非是日本、朝鲜和南朝鲜。

按照常理推断，如果飞机是飞往朝鲜的话，对方肯定会跟我们联系。

飞到日本的话，对方也应该跟我们联系。

可他们都毫无反应，那么只剩下了最后一种可能性，就是飞到了南朝鲜。

我当时是民航局国际司副司长，根据分工，民航的对外事务主要由我负责。

在那种情况下，当然最好是立即和南朝鲜有关方面取得联系了，但是我遇到了一个难题：我们和南朝鲜没有外交关系，两国的空中管制区域也没有联系——除非有什么飞机事先做出了安排，也就是大家事先约定好了几点开始联络，但是没有，也不可能。

怎么办？

情急之下，总调度室的一个副主任提醒我，让我看看是不是还保留着南朝鲜民航局局长金彻荣的名片，因为在这之前我们曾经参加过亚太地区国际民航会议，在这个会议上，南朝鲜代表一直积极地和我们接触，虽然中国和南朝鲜没有外交关系，但两国代表在国际会议上还是可以接触的。

我很快就找到了名片，由于情况紧急，我做出了一个大胆的决定：在没有事先请示的情况下，用我的私人名义给金彻荣发了一份电报，问他，“我们有一架飞机失踪了，是不是在你们哪里？”

我当时想，如果请示民航局领导和中央领导的话，我们就会花费很多时间。

虽然296号航班飞往南朝鲜只是我们的一个猜测，但我们还是发了那样一份电报，并且开始焦急地等待对方的答复。

296号航班在经过了一阵剧烈颠簸之后，飞机终于重新恢复了平稳。

然而，驾驶舱里的局面已经完全被劫机者所控制。

此刻，卓长仁的手枪就顶在王仪轩的头部。

王仪轩不知道自己还有多少时间可以拖延，他只知道，接下去的一切，都将取决于他在这段不确定的时间里做出的决定。

同地面的联系已经完全中断，他也不可能和副驾驶有任何交谈，他只能独自完成一个艰难的选择：是和劫机者同归于尽，还是尽最大的可能保全乘客的生命？

口述实录王仪轩：我们把飞机重新拉回到安全高度，在这个过程中，我做出了一个决定：向北飞15度，那是大连方向，我想首先争取到大连落地。

于是，我就趁着拐弯的时候让飞机掉了个头，从罗盘上看，148度和15度在不懂行的人眼里是没有多大差别的，至少有的罗盘看上去差不多，因为飞机上有好几个罗盘嘛！

我们向北15度大约飞了一分钟，卓长仁就不干了，他说：“不对！”

不对1148度不是往北，是往东南飞！

”说这话的时候，他就站在我背后，而且拿枪不断地敲打着我。

我在右座，那是机长的位置，和长林在我左边，他身后也站着一个人。

我们身后还有三个人把着门，当时就是这种局面——他们五个人对我们两个人。

我们只好稍稍向东调整了一下飞行方向，但卓长仁还是不停地说：“不对！”

不对！

往东飞！

继续往东飞！

往左改！

再改！

”我们又改了一点，我心里想，大连去不成了，就准备去丹东吧！

## <<中韩“劫机外交”>>

就这样，我们往丹东的方向又飞了一两分钟。

卓长仁发现方向还是不对，又说：“不行！

再改，再改，再往东边改！

”这样一改，就真是往东飞了。

往东飞就是对着朝鲜、平壤那个方向去了，我心想也行呀！

如果不得不出境的话，能飞到平壤落地可能是最好的选择了。

<<中韩“劫机外交”>>

编辑推荐

《中韩"劫机外交"》：当代中国口述史。

<<中韩“劫机外交”>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>