

战 例

今年是西藏和平解放75周年。75年前,中央人民政府和西藏地方政府通过民主协商谈判,正式签订《中央人民政府和西藏地方政府关于和平解放西藏办法的协议》。协议由前言和17项条文组成,故简称《十七条协议》。

西藏的和平解放经历了艰难复杂的斗争。新中国成立后,中央人民政府多次向西藏地方政府发出和平谈判、实现和平解放的倡议,但西藏上层顽固势力执意抗拒谈判,和平协商的进程近乎停滞。1950年2月25日,中共中央致电西南局指出:“我军进驻西藏的计划是坚定不移的,但可采用一切方法与达赖集团谈判,使达赖留在西藏与我和解。”电报中还指示西南局、西北局认真研究西藏情况,物色适当人选去拉萨做争取工作,并拟定与西藏当局谈判的条件。邓小平立即组织调查研究,主持制定了和平解放西藏的四条方针。5月,为了同西藏地方政府谈判,时任西南局第一书记的邓小平根据中共中央指示精神,主持拟定了同西藏地方政府进行谈判的十项条件,并报毛泽东同志审阅。内容包括:实行西藏民族区域自治、实行宗教自由、尊重西藏人民的宗教信仰和风俗习惯、中国人民解放军进入西藏等。这十条实际上是中共中央和中央人民政府对解决西藏问题的基本方针和政策,符合西藏各方面的实际。中共中央对这十项条件给予充分肯定。5月29日,毛泽东在西南局27日报送中央的《与西藏谈判条件》的电报上批示:“除第八条应加‘西藏领导人员’数字外,均可同意。”中共中央通过广播电台、书信等方式向西藏地方政府宣传中央的和平主张,并先后批准派遣熟悉西藏情况并对西藏有一定影响力的爱国人士,对西藏上层开展争取工作,劝说其响应中央号召,实现西藏和平解放。

当时,西藏地方政府在帝国主义势力的干涉下,一直企图把西藏从祖国版图分裂出去。1949年11月2日,西藏“外交局”就所谓西藏“独立”给毛泽东发电报,称西藏“一直享受着独立自主的权利,请不要让军队越境进入西藏领土”。1949年底,西藏地方政府开始准备向英国、美国、印度、尼泊尔等国派出“亲善使团”,为“西藏独立”寻求支持。与此同时,西藏地方政府派出另一个代表团前往北京。但这个“西藏代表团”的目的是向中央宣布“西藏独立”的,毫无与中央进行和平谈判的诚意。“西藏代表团”先到印度,此后长期滞留印度并继续从事分裂祖国行径。前往西藏劝和的爱国人士也遭到了帝国主义势力和西藏地方政府的阻拦和迫害。

此外,西藏当局在帝国主义势力的支持下积极扩军备战,从外国运送武器装备进入西藏,扩编藏军规模,组织大量士兵。至1950年9月,藏军加上地方民团约8000人,已在昌都及其周围地区布防,企图凭借金沙江天险阻止人民解放军进藏。

面对西藏地方政府决意关闭和谈大门,妄图利用金沙江天险和横断山脉天然屏障,扼守入藏的咽喉要道,以军事力量阻止解放军进入西藏的消极态度,1950年8月23日,毛泽东电示中共中央西南局:“如我军能于10月占领昌都,有可能促使西藏代表团来京谈判,求得和平解决。”发起昌都战役实现“以打促和”的战略构想正式形成。

实现“以打促和”的重要条件,是将藏军主力歼灭于昌都及附近地区,不能让其西撤保存实力。如果不能

昌都战役前后

实现西藏和平解放的关键一役

■谭天啸

80年前的6月6日,东北老航校第一架修复战机成功升空——

人民空军从这里起飞

■王悦



东北老航校的机务人员正在维修飞机。

资料图片

压力的双重困境,首飞成为打破僵局

的唯一出路。此时,航校已搜集到各种日式飞机120余架。但这些飞机发动机严重老化、零部件大量缺失,完全不具备飞行条件,必须经过彻底修理才能使用。

因专用零部件极度短缺,修复战机只能靠“东拼西凑”。机务兵们仔细检查每一个零件,哪怕是一颗螺丝、一段导线、一块仪表,都会小心翼翼拆卸下来,擦拭干净、做好标记后存入备件库。

冬天的修理厂房,气温低至零下30摄氏度。由于靠生煤炉取暖,飞机零件难免落上煤烟,大家就用纸把零部件封好,待装配时再用清洁煤油和汽油仔细清洗。修理厂没有“工作灯”,大家仅靠点蜡烛、煤油灯和菜油灯照明。在微弱的灯光下,机务人员常常一干就是一整晚。从修理厂到机场,机务人员推运不了完整的飞机,只能将机身、机翼和发动机拆开,分别装上马车转运。机身太长,一辆马车装不下,就用两辆马车搭接在一起。修理厂副厂长熊焰曾回忆:“马车缓缓地拉着机身前进,遇到急转弯或上下坡度较大时,令人提心吊胆。”

三

面对缺航油、缺启动设备、缺图纸的困境,老航校人用智慧和汗水,又闯出了一条路。

没有航油,副校长白起带领后勤小队四处寻找替代物资,尝试多种方案,反复试验几十次,最终摸索出“高纯度酒精+少量汽油”的替代方案。虽燃烧效率不及正规航油,但能保证战机正常升

空。严寒时节,发动机难以启动,工作人员就地引燃柴草烘烤机身预热,依靠人力手摇装置启动引擎。由于缺少防寒手套,大家的手部频频冻伤、擦伤、磨损。

没有完整图纸,教官林弥一郎(收编的日本技术人员)带领中方技术员,对照战机残骸手绘草图。历时半个月,机务技术人员终于绘出九九式高级教练机核心结构图纸,为战机维修提供了关键依据。

经过两个多月的修理与拼凑,有30余架飞机可投入使用。修理厂厂长徐昌裕回忆道:“虽然这些飞机的油漆早已脱落,钉满补丁,但在同志们看来,却十分可贵。大家用自己的旧衣服,把修好的飞机一遍一遍地擦拭得干干净净……大家自豪地说,这下好了,总算有了我们自己的飞机。”

为确保首飞成功,有着丰富飞行经验的教官刘凤主动请缨承担试飞任务。他每天钻进机舱熟悉操纵系统,反复练习起飞、着陆动作;徐昌裕、熊焰每天带领地勤小队,用手摇扳手逐一紧固零部件,用简易卡尺测量零件间隙,严防任何隐患。

四

1946年6月6日,牡丹江海浪机场。一切准备就绪,试飞地布下警戒,战士们荷枪实弹,警惕地观察着周围动静,严防敌机突袭。

两名机械员推着油桶,走向整修后的教练机。大家用“流水作业法”,一桶一桶地给飞机加满油。这时,有人发现轮胎气压不足,许多同志立刻

上前帮忙。由于没有专业充气设备,工作人员借助自行车气筒,轮换着给教练机轮胎打气。

此时,飞行员刘凤认真整理着装具:一顶能起到拢发作用的单布飞行帽,一副飞行眼镜,一双来之不易的翻毛皮鞋。飞机座舱里的设备也极其简陋:没有无线电设备,没有保险伞,连坐垫都是大家自己动手做的。刘凤坐好后,用绳子把身体牢牢绑在靠背上。

随着引擎轰鸣,飞机吃力地向上爬升。在1200米高度,刘凤尝试做空中动作。当他把飞机拉到顶点时,机身突然猛烈抖动——显然,这架拼凑修复的战机还不能做特技飞行,只能用于起落训练。随后,飞机平稳着陆。落地瞬间,跑道边响起热烈的欢呼声。东北老航校校长常乾坤、政委王弼快步跑到战机旁,眼里满是激动的泪水;徐昌裕、熊焰和地勤人员围了上来,大家相拥在一起——所有的辛苦与付出,在这一刻都有了回报。能起飞、能着陆,第一架飞机可以投入使用。试飞成功了!

首飞的成功,不仅是一次飞行试验,更是人民航空在极端艰苦条件下的重大技术突破,标志着中国共产党领导的航空力量具备了飞行能力。作为首飞机型,九九式高级教练机后来成为东北老航校训练体系的重要装备。在3年零9个月的办学期间,东北老航校共培养出560名航空技术人才,涵盖飞行员、机械师、地勤人员等,为人民空军组建与发展输送了第一批骨干力量。开国大典的阅兵式上,17架受阅飞机中,多架战机的飞行员毕业于东北老航校。他们驾驶战机飞越天安门广场,向世界宣告人民空军初具规模。

本版学术支持:褚银

曾中生与鄂豫皖反“围剿”

■宋海峰

力量编为3路,以机动灵活的战术,集中力量突击敌人的弱点,在鄂豫皖的群山间,织就了一张“游击战网”。

白日子里,山头遍插的红旗随风猎猎,土炮轰鸣惊扰敌军据点;夜幕下,山脊上的火把队列蜿蜒游走,制造大军合围的假象。敌军处处受袭,补给线屡遭截断,嚣张的气焰渐渐弱下来。

硝烟弥漫中,曾中生指挥回师的红1军在商城四顾墩设伏,在浓雾掩护下突入敌阵,一举歼灭敌军1个团;随后指挥部队连克金家寨、麻埠数地,如利刃撕开包围圈。接着,曾中生又令红15军突袭河口镇,迫使敌军退出根据地。1931年1月,红1军与红15军合编为红4军后,曾中生鉴于国民党军已取守势,决定转入进攻作战:“以主力突击敌弱点,调动敌人于运动中歼灭,一部配合地方武装扫清后方。”

曾中生的军事智慧,不是书本上的

教条,而是植根于山河大地、源于实战淬炼的真知灼见;他的战斗历程,是军事谋略与胆识交织的胜利乐章。

去年,我曾到访双桥镇大捷战场旧址。站在当年的战壕遗迹旁,脚下的泥土似乎还残留着炮火的余温。1931年3月,国民党军第34师师长岳维峻企图率部突袭苏区中心。曾中生与旷继勋、徐向前等采取声东击西、“飘忽”制敌的战法,指挥磨角楼、新集、双桥镇等战斗取得胜利,使鄂豫皖红军和苏区得到迅速发展,宣告敌人对鄂豫皖苏区第一次“围剿”的彻底破产。

1931年4月,国民党军对鄂豫皖苏区发动第二次“围剿”。曾中生坚持避敌锋芒、打其虚弱的方针,指挥红4军“飘忽”转战:独山伏击战,突袭毙敌千余;浒湾突袭战,夜渡河流直插敌军指挥部;平汉线破袭战,部署红11师33团隐蔽奔袭李家寨车站,截获兵车、拆毁路轨,毙敌

旅长侯镇华后,即刻转移,让反扑的敌军徒劳扑空……

共产党人的价值,从来不是以生命的长短来衡量,而是以初心永留天地间的精神高度来标定。1932年底,时任红四方面军参谋长的曾中生随部队进军川北,开辟川陕革命根据地。曾中生负过重伤,处境十分困难,但他仍致力于系统总结红四方面军反“围剿”作战经验。1933年,他撰写的《与“剿赤军”作战要诀》《与川军作战要诀》《游击战争要诀》,被西北革命军事委员会作为学习军事理论的教材发至部队。

在川陕期间和长征途中,面对张国焘的错误,曾中生进行了不屈不挠的斗争。1935年8月,曾中生牺牲,年仅35岁。那穿透硝烟的不朽乐章,在鄂豫皖的山谷间、川陕边的丛林里、春牛村的田垄上永远回荡。

军史瞬间

1946年6月6日,初夏的风掠过牡丹江畔。一架九九式高级教练机在泥泞跑道上震颤着加速滑跑,最终昂首冲上蓝天。随着此次飞行的顺利完成,人民航空事业翻开了新篇章。

抗战胜利的硝烟尚未散尽,中共中央就以高瞻远瞩的战略眼光,敏锐抓住日军在东北遗留航空资源的有利契机,果断作出“抢占东北、创办航校”的重大决策,迅速派遣航空骨干前往东北,开启人民航空事业的拓荒之路。

一声令下,八方响应。从1945年9月开始,一支支队伍带着“创办人民航空”的共同信念,向白山黑水间汇聚:有从延安跋涉千里而来的老红军,有从国民党军队毅然起义的航空技术人员,也有满怀报国志的热血青年学生。

彼时的东北,战火余烬未灭,危机四伏。日军溃败后留下的废弃机场、破旧战机与零散器材,成为国民党军队争夺的目标。航校筹备人员冒着枪林弹雨,深入战场废墟、深山密林、废弃机场,搜寻日军遗留的飞机、发动机、零件与维修工具。

张开舫是搜集航空器材的一名骨干,东北民主联军航空学校建校后任训练处机械科长。他带领一支搜集小队穿梭在荒山野岭,白天顶着敌机空袭的风险,在废弃机场翻找战机残骸;晚上就在山洞宿营。原老航校机务干部吴之一在回忆文章中写道:“我们就是这样,敌机来了就隐蔽,走了就起身再干,每天坚持不懈地拆运飞机发动机及其他尚可使用的飞机零部件。这期间,我们有一名学员在运送发动机途中,遭敌机突然袭击,为收集航空器材献出了年轻的生命。”

张开舫和队友们历时3个多月,走遍东北10余处废弃机场,直到航校搬到牡丹江、6月1日开课后才归队,共搜集到各类飞机零件2000余件,为后续战机修复打下了基础。

二

1946年3月1日,通化中学临街的校门用松木杆与松树搭建起彩门,东北民主联军航空学校(即“东北老航校”)在此正式挂牌成立。这是中国共产党领导下人民军队创办的第一所航空学校,被誉为“人民空军的摇篮”。挂牌当天,官兵整齐列队,庄严宣誓:“一定要让人民的战机飞起来!”

随着国民党军队攻占沈阳、辽阳等地,通化局势日趋危急。为保存革命火种,按照东北民主联军总部指示,东北老航校于1946年4月下旬紧急迁至牡丹江海浪机场。面对生存危机与办学

红色足迹

去年初冬,我去了湖南资兴市州门司镇春牛村。中国工农红军杰出指挥员曾中生,就出生在这里。

站在曾中生故居前,指尖抚过斑驳的木窗,我仿佛走进了这位红军将领的峥嵘岁月。

1930年9月,曾中生以中共中央特派员身份,被派到鄂豫皖苏区;11月抵达湖北黄安(今红安)。当时,蒋介石调集大量兵力,向鄂豫皖革命根据地发动第一次“围剿”,而苏区红军主力远在皖西,腹地仅存3000余人的地方武装。

危急关头,曾中生果断组建中共鄂豫皖临时特委和临时革命军事委员会,统一指挥反“围剿”斗争。他将地方武装



昌都解放后,藏民向解放军官兵致谢。

资料图片