

永和村：保存着“两航起义”日记

亲历者蔡百坚自述起义那些英勇事迹



在狮山永和村一栋与普通民房无异的小楼里，住着一位老人——蔡宝娟。对她而言，每年的11月9日是个庄重的日子。

1949年11月9日，原中国航空公司和中央航空公司的56位起义者心怀“航空报国”的志向，当天凌晨驾驶着12架飞机由香港飞往北京、天津，投入祖国怀抱，而这一天距离新中国决定成立自己的民航管理机构——民用航空局，仅仅7天。随后，两航2000多名员工通电起义投身新中国建设事业，这一轰动中外的重大事件，史称“两航起义”。

狮山官窑永和官东村人蔡百坚就在56位起义者中。在蔡百坚留下的日记中提到，当年广州遭日寇轰炸，自己常年在外不能与家人团聚，导致家破人亡。由于生活困苦，1948年经人介绍到香港打工，却又因工资太低无法维持生计，只好到原中国航空公司工作。于是，便成了“两航起义”的亲历者。

策反工作谨慎细致

笔者从蔡百坚儿媳蔡宝娟提供的日记中，看到了不少当年起义的缘由，“我一辈子就想飞行，新中国是一定要发展民航的，回去肯定有用武之地。”其实，很多两航飞行员都跟蔡百坚类似，他们没有考虑那么多，他们热爱飞行，一直希望投身中国的民航事业。

1949年春天，国共双方的军事政治实力发生了实质性变化。三大战役结束，中国共产党七届二中全会后，毛泽东主席、朱德总司令发布《向全国进军的命令》，人民解放军渡过长江，南京、上海解放，共产党控制了中国大部分国土。国民党政权退踞重庆、成都，蒋介石召集军事会议，集结力量，妄图依托西南，伺机反扑。曾在帮助国民党军事运输中发挥作用的“两航”也陷入了困境，于1948年年底起陆续迁离至香港落脚。为此，中共华东局便向中央军委写了《争取两航公司的工作报告》，提出策动“两航起义”的建议。

摸清了这样的心理，蔡百坚的领导陆元斌和陈耀寰策反飞行人员的工作就顺利多了。短短一个多月，两人就发展了秦永棠、陈达礼、邓重煌等几十名飞行人

员。有的飞行人员是副驾驶，平时受美国籍机长压制，没有亲自操作飞机的机会，陈达礼还特意安排副驾驶和可靠的中国籍机长一起执行飞行任务，以便副驾驶在起义前得到更多的操作机会。

为了尽可能保密，六人核心小组采取了单线联络的工作模式，也就是说，一名上线人员只负责发展一名下线，彼此之间都不知道更多的同伴和消息。陈耀寰曾回忆，和他同住一个宿舍的一位飞行员也在策反名单之内，只不过动员这位飞行员的工作不是陈耀寰做的。一天晚上，陈耀寰回到宿舍，见同事正在研究新航线，他便过去攀谈，却见这位同事神态自若，举止自然，丝毫没有提及和暴露起义的事情。

蔡百坚也是这个时期加入了起义队伍的。“由于我对这次起义有明确的认识，全国除台湾省已获得解放，两航留在香港的财产应全部归还国家所有，所有两航人民也应深明大义，弃暗投明，投回祖国怀抱，为祖国建设贡献自己的力量！”尽管日记本上的字迹斑驳，仍能看出蔡百坚的深刻认识。



“两航起义”。网络资料图

起义前夜准备充分

1949年11月9日，注定是载入史册的一天。这天凌晨的香港启德机场，依旧跟往常一样，靠近山的那边亮着站岗的信号灯光；机场另一边的马路上，不时有纠察队巡逻，人们照常工作着。

但其实，平静的表象下早已波涛暗涌。据日记记载，为避免引起香港启德机场当局的怀疑，11月9日的航班仍旧按照惯例继续排班并发预报和售票，同时还要把起义指挥部确定参加起义北飞的飞机和空勤人员安排

好，“飞行预报上发的是，他们要飞去海口、重庆、桂林、柳州、成都、昆明、台南、台北等地，但其实，他们飞的是北京和天津。”

原来，11月8日出来了两套排班表，一套按照原有的航班时刻排好班，然而这套空勤人员中，既有参加起义的相关人员，也有不参加起义的美籍人员。为了不惹人怀疑，等深夜都空勤人员都入住后才去通知非起义人员航班取消，同时又派起义人员负责值机工作，在机场候机楼办理旅客都退票

手续，监控现场情况。另一套航班表，自然都是起义北飞的人员，他们将成套、成箱的飞机零部件和轮胎、汽油等伪装成货物装上飞机，依次起飞。

所有起义的飞机都做足准备：为了尽可能不在中途降落加油，每架飞机都加满了油；一组抢险队专门负责清扫机场滑行道和跑道上可能出现的障碍物；通讯机务人员也秘密地为每一架飞机电台设置了空中通话的专用频率，以保证飞行途中的电话联系，又防止被窃听。

两航成功回归新中国

1949年11月9日早上六点，一架载着中国航空公司和中央航空公司总经理及起义人员的飞机直飞北京，另外十一架载着飞机零部件的飞机飞往天津。

上午九点半，尚未北飞的起义人员得到了飞机报来的平安消息，此时飞机已经飞跃汉口。而几乎在北飞机组抵达北京、天津的同时，留守香港的陆元斌公开了起义消息，备受鼓舞的两航员工奔走相告，纷纷签名响应起义。

第二天，中国、中央两航空公司全体员工通电起义的消息，随着新华社的红色电报传遍海内外。消息一出，轰动世界，不久，资源委员会、招商局和中国银行等27个国民党在港机构相继起义，回归新中国的怀抱。

此时，蔡百坚还没能跟“先头部队”飞回大陆，他有更重要的任务。蔡百坚与暂留香港的数千名两航员工，为了保护两航留港资产，与国民党展开了长达两年多护产运动。经过艰难不懈的斗争，先后有“两航起义”员工1725

人和眷属2427人回归新中国，共抢运回器材约15000箱（件）、汽油3600桶和大量其他设备。这些物资构成了新中国民航事业创建初期的主体，而归来的两航技术和业务人员，则成为新中国民航的一支骨干力量。“八一开航”、首航拉萨、兴建首都机场，都不乏他们活跃的身影。

1950年，蔡百坚奉命调回广州民航局。他在日记中提到，“经过了党十来年的教育和培养，提高了我的阶级觉悟，把我

从一个普通的工人培养成一名技术员。”在往后的工作中，蔡百坚多次被评为先进生产工作者。

“两航起义”对国民党在政治上、军事上是一个重大打击，切断了国民党政权的西南空中运输线，为人民解放军解放大西南创造了条件，加速了解放全国大陆的进程。毛泽东主席称之为“一个有重大意义的爱国举动”。周恩来总理称它是“具有无限前途的中国人民航事业的起点”。



蔡百坚“两航起义”证书及其日记。