

1954 年我军误击英国客机 遭到美军战机报复

2007-11-02 08:35:36?

军史记载：1954 年 7 月 23 日，驻海口空 29 师 85 团拉-11 在三亚外海为苏联油轮护航时，把印度飞往香港的英国民航班机当作国民党飞机击落。事后查明是国泰航空公司 C-54 “空中霸王”，机上 18 人中死亡 10 人。7 月 26 日，空军两架拉-11 为博览“和平”号油轮等商船护航。美舰载机 5 批 24 架侵入海南岛东南大洲岛上空，其中 12 架战斗机 10 时 05 分在北鳌港以东海区上空向拉-11 发起攻击，长机周振东和僚机在反击中双双被击落、牺牲。美机随后向护航舰艇扫射，护航舰艇开炮还击以后，美机离去。

一、击落英国民航机

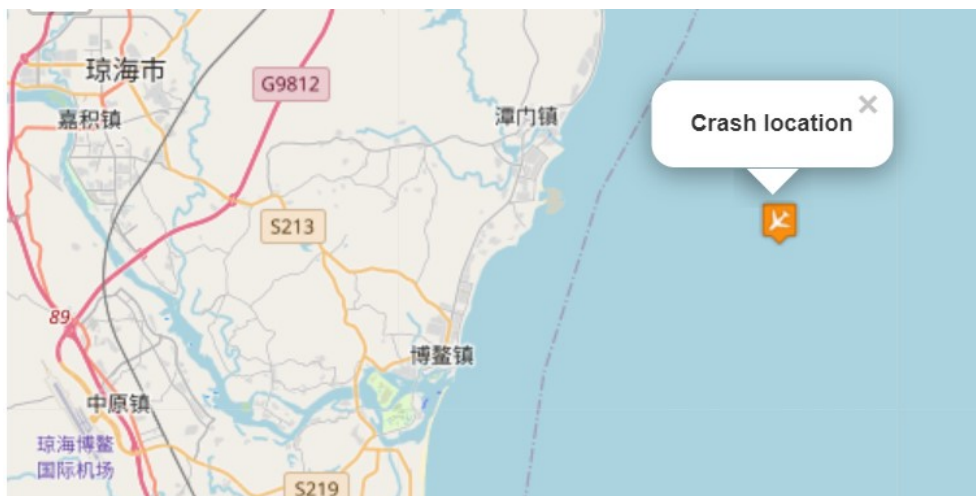
根据国际航空事故的调查报告、事件幸存者后裔 Valerie Parish 总结报告等相关文本，击落英国民航机的大致情况如下：当天上午，国泰航空班机被攻击。这次航班从新加坡起飞，机组 6 人，服务员 1 人，乘客 11 人；到达泰国曼谷以后，7 人到达目的地离开，9 名新乘客上机。班机在海南岛 20 英里以外公海上空以 9000 英尺高度飞行，天气晴朗，能见度高。副驾驶 Cedric Carlton 发现左侧螺旋桨战斗机，随后曾经是战斗机飞行员的澳大利亚机长 Philip Blown 发现第二架。两架飞机在毫无警告的情况下进行射击。一号发动机被击毁，四号发动机与四号油箱被击中起火。驾驶员作出了机动躲避动作，战斗机使用了交叉攻击。机长命令求救，中国通信员 Stephen Wong 发出求救信号后，飞机准备迫降。厕所被打坏，女服务员将门关上。中国战斗机继续向驾驶舱、客舱扫射，女服务员与一名机组人员当场身亡；美国人 Len Parish 躺在走道中央，试图保护在他身下的两个儿子，不幸全部中弹身亡，座位上的妻子 Fran Parish 安然无恙。机械师 George Cattnach 冒险进入客舱指示乘客穿救生衣，并将救生衣发给后部的乘客，有部分乘客在迫降前穿好了救生衣。在飞机右副翼等相继被打掉的情况下，以 160 节速度，海面浪高 10 英尺的恶劣情况下艰难迫降成功。右翼在迫降过程中折断，机尾随后折断。机长和副驾驶爬上气胀式救生艇，协助生还者上艇。一共 10 人爬上了救生艇。攻击行动在 DC-4 降低到 1000 英尺的高度停止，并且离去，攻击持续了 2 分钟。最早收到求救信号赶来的是法国 PB4Y-2 型海上巡逻机，PB4Y-2 向香港派出的英军桑德兰（Sunderland）水上飞机指示了位置，因为浪大，桑德兰救援机无法降落。美国空军第 31 搜救中队 SA-16A 信天翁式（Albatross）水陆两用飞机（编号 51-009）从菲律宾克拉克基地飞来救援，中国通过无线电警告美机离开（前面也向英军桑德兰飞机警告过），机长 Jack Woodyard 上尉未予理会。

下午约 1:05，飞机在中国一个小岛附近，风浪较小的海面降落，然后航行到数英里以外的出事地点救出幸存者。飞机又闯入中国领海，在一个小岛附近，副驾驶 Arnold 上尉和乘员

Rodrigues 安装火箭助推器以克服超载近一吨不能起飞的问题。PB4Y-2 通告中国飞机已经飞过来以后，SA-16A 从这个风浪较小的地区紧急起飞，下午 5:30 到达香港启德机场，但是在降落 10 分钟前，女乘客 Rita Leong 伤重身亡。

二、击落民航机背景

国外对中国使用的战斗机记载非常混乱，机长说是拉-9，美军官方记录是拉-7，还有捕风捉影说米格-15 的。拉-7 是拉-5 战斗机的改进型，是二战后期的优秀活塞式战斗机，使用三门 20 毫米航炮。中国没有使用过拉-7，只使用少量拉-7 教练机，并且在 51 年全部退役。拉-9 保留了拉-7 的气动布局与外形特点，主要使用了全金属结构，并换用 4 门 23 毫米机炮。中国进口的拉-9 短暂装备作战部队，主要用途是训练飞行员。拉-11 与拉-9 外形结构基本相同，只是座舱改成气泡式，加大了航程，使用三门 23 毫米机炮。机长说被 0.50 英寸（12.7 毫米）机枪攻击，这是错误的识别，中国拉系战斗机只使用机炮。根据中国资料，攻击民航机确认为拉-11。空中识别从拉-7 开始的拉系战斗机存在很大困难，外形非常接近，这是合理的识别错误。



国泰航空的数架 DC-4 从 1949 年 9 月开始购买的。被击落的 DC-4 是 1949 年购入的一架 C-54 改装的民用机，注册号 VR-HEU，S/N: 10310，原始型号是 C-54A-10-DC，1944 年制造，当时编号 42-72205。此机在国泰航空的名字叫“银色之翼”（Silver Wings），到事件发生时，此机总共飞行 15279 小时。DC-4 是 C-54（空中霸王“SKYMASTER”）四发大型军用运输机的民用版，DC-4 设计完成后作为军用机 C-54 型生产了 1163 架。二战结束后开始生产民用型 DC-4，制造了 79 架停产。作为军用剩余物资，大量 C-54 被改成民用机，一般将民用用途的称为 DC-4。实际上 DC-4 与 C-54 通常并称，并不作更详细的无谓划分，当时美国许多运输

机如此约定俗成并沿用至今，如 C-47 和 DC-3。军史将此架飞机称为 C-54 是正常的，虽然存在强调此飞机军用色彩的嫌疑，却无懈可击。DC-4 载客 44 人，使用高密度布局几乎翻一翻。罗斯福的空军一号专机、蒋介石的专机，都曾用 C-54 改装而来的，这型飞机属于当时的大型飞机，安全性很好。C-54 的缺点是没有气密舱，4000 米以上高度让旅客不适应。没有气密舱可能是被攻击以后没有发生机舱破坏性损坏的原因，增压舱会产生内部高压，厕所被打出的大洞可能造成严重后果。当时的军用运输机非常结实，除了发动机、油箱、驾驶舱等关键部位被打坏以外，机身、机翼被打几个窟窿通常不影响飞行。DC-4 这种军用味道浓重的飞机，飞行于热点地区上空，平白无故的要多一份危险。一架法国航空公司的 DC-4 在 1952 年 4 月 29 日柏林降落前遭到两架米格-15 攻击，3 名乘客受伤；瑞典的一架 C-54 于 1953 年 10 月 24 日被以色列战斗机击落，机上 35 人全部遇难。

Date: Friday 23 July 1954
Time: 09:00



Type: [Douglas C-54A-10-DC \(DC-4\)](#)
Owner/operator: Cathay Pacific Airways
Registration: VR-HEU
MSN: 10310
Year of manufacture: 1944
Total airframe hrs: 15279 hours
Fatalities: Fatalities: 10 / Occupants: 18
Aircraft damage: Destroyed, written off
Category: UI
Location: off Hainan Island -  [China](#)
Phase: En route
Nature: Passenger - Scheduled
Departure airport: Bangkok-Don Muang International Airport (BKK/VTBD)
Destination airport: Hong Kong-Kai Tak International Airport (HKG/VHHH)

Narrative:

Ditched off Hainan Island after having been shot at by Chinese Lavochkin La-11 fighter aircraft.
US Air Force Albatross (51-009, based at Clarke AFB).

Sources:

Air Britain Casualty compendium (pt. 60)

一份资料说国泰航空在事件以前讨论过航路问题，因为飞行员发现三亚正在建设沥青跑道的机场，能够起降螺旋桨飞机。国泰航空并没有因此向南移动航路，因为经过海南的航路从来没有遇到麻烦。当时的空中走廊在三亚以南通过，国外记载的地方有许多种说法，可能是攻击地点、迫降地点等说明的不同造成的，也可能故意掩盖事实。在空中航路上，能够看到三亚机场显然不会离中国领空区域很远。三亚军用机场并没有投入使用，因为中国空军刚刚到达海南岛，由于补给保障等因素，并非有个机场能够降落使用就万事大吉的。空军在三亚的人员一方面上船负责和护航飞机空海联系，一方面在榆林港保证机要通讯畅通。目前没有资料说明中国空军护航飞机在事件发生前与空中走廊上飞行的民航机发生过接触，有一份资料说英国民航机

在以前偶尔被拦截过，中国战斗机进行模拟攻击以后就离开。事件发生以后，法国水上飞机最早赶到，英国从香港派出救援飞机，美国从菲律宾派出飞机，说明当时在这个区域活动着多国飞机。在这个空中走廊或者中国战斗机护航区域，中国战斗机可能和他国飞机接触过，但是民航机与中国战斗机接触过的说法单薄，不足为凭。华南地区除了有空 18 师三个米格-15 团以外，另有紧急调入的空 20 师一个图-2 轰炸机团、空 29 师一个拉-11 团。随后空 29 师 85 团的拉-11 进驻海口机场，这是航空兵首次驻扎海南岛，空军前指在三亚。除每日双机巡逻以外，还去外海接应商船至榆林港，在商船上空执行巡逻护航任务。海南岛在防空上也存在很大漏洞，雷达对空情报尚不能覆盖全岛。进行了数次成功的商船护航以后，7 月 23 日，两架拉-11 正常巡逻护航，在榆林港南部海域上空发现大型机一架。地面指挥空 18 师副师长曹振邦命令查明情况，但是两名飞行员误认是国军飞机，擅自将其击落。

拉-11 的攻击相当成功，直接打坏一台发动机，并让另一台发动机起火，在这种情况下，DC-4 除了依靠坚固的设计以外，主要依靠驾驶员高超的技术。澳大利亚机长不但在被攻击的时候作了机动躲避，而且成功在海面上迫降，真是奇迹。指挥作战的是空 18 师副师长曹振邦，并不是空 29 师的。无论是苏联还是中国，都将拉-11 当作图-2 护航战斗机使用的，因为螺旋桨的图-2 轰炸机不适合与喷气式战斗机编队，而拉-11 难以和喷气式战斗机夺取制空权。中国在华南部署米格-15，调入拉-11 与图-2，明显是将拉-11 作为舰船护航与图-2 轰炸机护航使用，并非将拉-11 投入夺取制空权的战斗。米格-15 飞行速度快，留空时间短，不适合较低速度、长时间为舰船护航。空 29 师刚刚调入华南地区，人生地不熟，空 18 师临时前线指挥是合适的。

85 团和空 20 师当年 8 月 11 日出现在一江山岛作战计划抽调的空军部队序列中。年底，这两支部队驻扎在同一机场，协同参与了浙东沿海作战。拉-11 在浙东主要执行照相侦察和掩护轰炸，也对大陈岛发起攻击过。空 18 师第 54 团当年 11 月前调往上海协助空 2 师要地防空值班。空 29 师是 53 年底到 54 年初组建的，当时派拉-11 团去海口，除了图-2 团预定派驻海口这个可能以外，也可能是空 18 师尚未完成作战准备。虽然第 85 团是新组建的，当时主要困难之一是缺乏飞行员，拥有作战能力的螺旋桨战斗机的飞行员要多一些，比起组建米格-15 团还是容易许多。

空 18 师于 1952 年参加抗美援朝作战（中国当时将所有装备米格-15 的战斗团调到朝鲜战场上），第 52 团、54 团作为一线部队投入战斗，有过一些战果，1953 年 2 月返回广州。1954 年初，林虎任空 18 师副师长时，空军司令刘亚楼要求尽快带出空 18 师，林虎也认为空 18 师基本上不能作战。空军在 1952 年年底将每师两团制扩编为三团制，中南军区防空需要复杂气象条件与夜间作战，这些原因都可能导致空军认为空 18 师作战不行。在一般气象条件下，空 18 师具有战斗力，虽然不能说整个师都具有作战能力。1954 年 11 月，毛泽东视察广州，空军

将战斗力最强的空 4 师与空 18 师对调，第 52 团、53 团调至鞍山换装。即使如此，毛泽东在广州期间，国民党军飞机依然骚扰不断，爆发了一些没有战果的战斗。空、海军的浙东沿海作战同样困难重重，航空兵部队首次进入浙东的时候，张爱萍所能调动的仅仅是两名能够升空作战的飞行员，为此花了大气力组织训练。图-2 轰炸机团对海面目标轰炸进行了专门训练，在杭州湾大密度的对舰攻击演练，此后才有轰炸一江山岛的战果。通过以上资料 and 大量回忆录的说明，当时中国空军飞行员素质很差，王牌部队是空 4 师。空 4 师飞行员基本是东北老航校日本人训练的，经常遭到国民党军飞机攻击，飞行员战场感觉很好；训练与换装米格-15 的时间都较长，飞行感觉较好，飞机技术熟练，由此才在朝鲜战场上获得不错的战果。

国泰航空 1949 年接收 DC-4 以后开通了加尔各答、西贡、文莱等航线，这架 DC-4 当天执行新加坡—曼谷—香港航线，军史记载的印度航线也许是当时长距离飞行流行的多天分段飞行的起点在印度，存疑。最先赶到的法国飞机、随后赶来的英国飞机缺乏进一步资料，尤其是法国飞机从巡逻状态飞过来，具体情况没有找到说明。美国 SA-16A 救援机组在事后受到奖励，机长 Woodyard 获得优异飞行十字勋章。机上 18 人中 9 人死亡，这是多份较正式的资料与当事人所证实的，军史记载死亡 10 人暂且存疑。一种可能的解释是：中国进行了赔偿，死亡人数要查清，可能获救的 10 人中有 1 人在医院伤重不治而亡。

三、“报复性击落”

7 月 24 日，当月 7 日刚刚到任的英国驻华首任代办杜维廉就民航机事件向中国发出照会。同日，美国国防部长威尔逊以救援民航机为借口，派出航母战斗群抵近海南岛，并声称：“美国所要采取的行动将在以后宣布。”7 月 26 日，美国舰载机击落中国空军 2 架拉-11 型战斗机。这一天，中国外交部章汉夫副部长复照英方，对此次不幸事件表示遗憾，对伤亡者及其亲属表示同情和慰问，并考虑给以适当的抚恤和赔偿。根据国外资料：“电台广播章汉夫致英国政府抗议的复函说：中国空军将‘空中霸王’误认为台湾的轰炸机，是准备前来海南岛榆林港军事基地轰炸……因为当时我方正在海南岛上空执行巡逻任务，误认了‘空中霸王’客机是台湾的空军”。此说法可能是误导，与 C-54 接近的国民党军轰炸机只可能是 B-17，近距离攻击不大可能识别不出。笔者认为存在这样一种可能，中国空军飞行员不认识英文，没有能够识别出国泰航空的班机是民航机。笔者没有找到 DC-4 的涂装，根据国泰 DC-3 涂装与事件当事人描述，国泰标识“Cathay Pacific Airways”在机身侧面与机翼，机尾是航空公司机徽，机身后部写着注册号“VR-HEU”，没有国籍标志。由于当时国民党军运输机经常执行渗透任务，也有去除军徽等识别标志加以伪装的情况。中国飞行员可能因此机无国籍、军徽标志认为是可疑飞机，不认识英文没能识别出这架 DC-4 的所属，战前准备忽略对国泰航空进行识别，错误认为是国民党军飞机而错误击落。虽然具体执行的飞行员和战前学习情况不详，由于当时中国飞行员普遍文化程度低下，不认识“Cathay Pacific Airways”很正常。空军是紧急进驻海南岛的，空 18 师并不在南海活动，负责保卫广州，可能忽略了对国泰班机的识别教育，也可能

教育不充分。最明确的说明是 27 日章汉夫向美国提出最严重抗议的声明：“七月二十六日，包括美国航空母舰两艘及驱逐舰若干艘的混合编队，进入我国海南岛东部附近海面，九时二十五分由舰上起飞的美国战斗机四架，侵入我国榆林港上空。十时零五分，又一批美国战斗机十二架侵入我海南岛乐会上空，向我国两架巡逻飞机攻击，我两机遭击落。其后又有美国战斗机两架向波兰商轮两艘及我国的护航舰进行俯冲射击，经我舰自卫还击后逃逸。”进一步的说明是：“正因为美国和蒋匪空军在这一区域经常进行骚扰活动，才使七月二十三日晨一架英国运输机在海南岛榆林港上空发生意外不幸事件。……侵犯我国领空，野蛮地袭击并击落我国巡逻飞机两架，俯冲并扫射在公海航行的波兰商船和我国船舰。”“中华人民共和国中央人民政府对于美国空军侵犯我国榆林港和乐会领空和以最野蛮的方式突然袭击并击落我国飞机两架、俯冲和扫射我国船舰的罪恶行动，特向美国政府提出最严重的抗议。”

美国只承认 3 海里领海线，而中国声明了 12 海里领海线，根据国外资料，当时美国舰载机根本没有在意是否进入 3 海里领海线以内。美军的攻击行动有完整的记载，CVA-47 菲律宾海号（Philippine Sea）的 VF-54 中队 AD-4 螺旋桨攻击机主动攻击了拉-11，协同攻击的是 VC-3 中队的 F4U-5N 螺旋桨战斗机。

击落第一架的是：

VF-54, AD-4: Lt. Roy M. Tatham (击落)

VF-54, AD-4B: Ens. Richard R. Crooks

击落另一架的是：

VF-54, AD-4: LT(jg) John L. Damien (击落)

VF-54, AD-4: Lt(jg) John M. Rochford

VF-54, AD-4B: Lt.Cdr. Paul I. Wahlstrom

VF-54, AD-4: Lt(jg) Richard S. Ribble

VC-3, F4U-5N: Lt.Cdr. Edgar B. Salsig

这是中国空军的严重损失，两架拉-11 的性能与美军舰载机相当，寡不敌众被击落显示空中情报或地面指挥出现重大问题。

7 月 26 日，中央军委命令，对侵入中国领空的外国军用飞机，向其警告后仍不离境并有敌对行为时，中国军队在自卫原则下，应坚决予以打击。中央军委的命令实际上取消了空军先发制人的攻击行动，只能采用被动的自卫攻击。

击落中国战斗机的当天，美国承认了此事，但是诬蔑中国战斗机先发起攻击。27 日，中国发出了向美国的抗议声明，美国国务院也发出了对中国的抗议声明。28 日，英国代办杜维廉向章汉夫副部长转交美国抗议书，章汉夫当场拒绝接受。外交部办公厅代理主任阎宝航致电纽约联合国秘书长哈马舍尔德，将我国外交部章汉夫副部长为美国空军侵犯我国领空并击落我国两架巡逻飞机事向美国政府提出最严重抗议所发表的声明全文附去，请哈马舍尔德将这篇声明全文发给除中国国民党残余集团的所谓“代表团”以外的联合国各会员国代表团。30 日，联合国秘书处向报界发表了这篇声明。

四、“抵赖罪责”性击落

击落拉-11 事件存在重重疑点。英国除了没有动用香港基地的海空军部队以外，尚不清楚是否进行了其他搜索行动。击落民航机到击落拉-11 之间，不清楚中国是否派出战斗机“日常

巡逻”，但是美军没有发生接触的记录。英国民航机首先是巡逻中的拉-11发现的，地面指挥才因此命令查明情况。当时中国的雷达情报网可能没有覆盖了三亚地区，因为拉-11报告发现了飞机以后，地面指挥才命令查明情况的，如果有雷达情报，就不应该由拉-11飞行员首先通报这个情况。美军其后的搜索挑衅行动中侵犯了中国领空、领海，但是双方均没有公开更多信息，战斗区域是否是中国雷达盲区没有查找到资料。

乐会现名琼海，军史记载被侵犯领空的大洲岛属于万宁县。应该是美机侵犯大洲岛以后，向北侵犯乐会领空并击落两架拉-11。攻击商船在距离三亚外海击落民航机很远的公海上，地点估计在大洲岛至北鳌港以东这一线。由于海军舰艇联络手段的落后，执行海上接应任务很困难，通常由空军飞机接应商船到达榆林港以后，统一编队，由海军舰艇护航至珠江流域的港口。美军攻击行动没有找到更多细节资料，空战情况无从得知，双方也没有公布美机攻击商船的细节资料。

随着美国航母返回菲律宾，这起震惊世界的击落民航机、击落拉-11事件告一段落。是什么原因导致中国空军误击民航机，继而两架拉-11被击落，却没有一个明确的答案。击落民航机以后，西方展开了声势浩大的宣传战；拉-11被击落以后，中国展开同样声势浩大的宣传战，仅仅由于双方最后的克制，才没有爆发更大规模的冲突。有资料说美英双方情报分析认为海南岛进驻了米格-15，这可能是促使美国航母离开的最直接原因。没有找到美英当时的情报评估档案，但是出现米格-15的可能性是存在的。中南空军命令图-2轰炸机转场海口，准备报复拉-11被击落事情，遵照总参指示才没有出动。

1950年至1953年，中国装备163架拉-11飞机，1966年退役完毕。拉-11主要用于轰炸机的护航和侦察，还执行过夜间防空作战任务与训练飞行员，并不用于和喷气式飞机的作战。为轰炸大和岛的图-2机群护航时，有过击落、击伤F-86战斗机的记录，但是拉-11也被击落3架。浙东沿海作战击落、击伤F-47战斗机各一架。拉-11战斗机是苏联最后的活塞式战斗机，在螺旋桨战斗机中，性能优越。如果图-2轰炸机原本计划进驻海口，将不仅仅意味着执行巡逻任务，而是对国民党军施行必要的打击。击落拉-11以后，拉-11与图-2编队，具有打击美国航母的能力。当时美国海军舰载机主要是螺旋桨飞机，喷气式舰载战斗机不是主力，如果米格-15同步进入海南，美国航母退舍三尺是正常反应。当图-2轰炸机群出现在天空中的时候，美国舰载机主力的螺旋桨战斗机只是和掩护轰炸行动相当的拉-11性能相当。由于不清楚米格-15是否进入海南岛，无从得之美军撤退的原因。但是当时美国有一种说法，中国放纵拉-11被击落，是为了抵赖击落民航机的罪责，这种说法显然是难以证明与说服世界的。中国战斗机击落民航机可以用“识别错误”来解释，由于双方都没有公布拉-11被击落的“关键性”细节，笔者迄今都不能排除这种可能性，这也是笔者写作中遭遇到的最大挑战，理由如下：

1、雷达情报网是否覆盖海南东部？如果雷达发现美军 12 架舰载机在此区域活动，派出 2 架拉-11 不能解释。如果对空观察哨发现美机 12 架，是否敌情上报缓慢导致地面指挥没有作出反应？

2、这两架拉-11 极有可能是为商船编队提供空中掩护的，在这种紧张条件下，空军更应该派人上船，负责空海联系了。或者说掩护商船行动应该在详细的计划中，只派出两架拉-11 而没有出现应变计划，不能让人信服。

3、拉-11 与发起攻击的美军舰载机的性能不相上下，只是数量上占劣势。以 2 对 7 空战，不乏先例。在朝鲜战场上，中国空军一口气被击落两架飞机而没有任何战果尚没有报道。

4、从攻击英国民航机的情况来看，中国飞行员具有不错的战斗素质。在情况大变，非常紧张的情况下，派出两名技术很差的飞行员说不通的。笔者并不认为被击落的两架拉-11 战斗机飞行员素质低下，理由是空军执行危险性行动或战斗巡逻，只要条件容许，都应该派出比较优秀的飞行员。

5、美国海军飞行员都是相当优秀的，击落中国飞机并不奇怪，奇怪的是中国空军的战斗准备太差了，出现“放任”被击落的谣言也属可以理解。

目前找到的击落民航机最详细的解释是：“当时美蒋飞机经常在沿海袭扰，识别错误难免；而我空军初建，情报保障较差；且担负国土防空作战任务的部队多从朝鲜战场回国不久，又新来海南，对防区内入侵的敌机活动规律了解不够，对国家制定的军事政策认识不足。”对拉-11 被击落最详细的解释是：“当时由于我方警惕性不够，对美机可能的袭击，我空军部队未采取任何防范措施，也由于我军对空警戒雷达较少，没有及时掌握敌机动态，致使敌人有机可乘”。没有采用任何防范措施这一点，谁都能看出来，但是想要证明因为不知情而没有采取任何防范措施，同样不是那么容易的。

五、善后与上朔

击落民航机及以后的事件，差点让中美两国在朝鲜停战一周年的时候大打出手。英国保持了相当的克制，民航机被击落以后拒绝和美国一起发表抗议，认为公开谴责中国可能制造引起第三次世界大战的国际事件。中国在拉-11 被击落以后即派遣图-2 轰炸机进驻海口，对峙的局面谁都看得出，进一步挑衅的结果并不好。值得注意的是，虽然中央军委 26 日命令对入侵的敌机只能自卫性攻击，空军迟至 30 日才执行此命令，这时美军已经偃旗息鼓了。

中国以后向英国政府赔偿了损失，对当时的飞行员和地面指挥员给予刑事处分和纪律处分。国泰航空开出了一张 25.14 万英镑的赔偿帐单，中国在 13 个月以后足额偿付。但是中国政府最后赔偿英方 36.7 万英镑的巨款，而不止是国泰航空的损失。1955 年 5 月 9 日，周恩来会见英国代办杜维廉交涉“克什米尔公主号”事件时说“1954 年海南岛驻军辨查失误，击落英国民航机，我们迅速道歉并赔偿。”不过 1955 年日内瓦中美大使级会谈时，杜勒斯提出的四个议题中，还是有国泰班机被击落事件。赔偿工作的详细情况与此次事件对当时国际关系构成的微妙影响，迄今为止，尚没有一份全面研究报告，甚至连提到此事件的文本都不多。各方对“关键性”的细节严加保密，只有等各方以后公开有关档案才能明白究竟了。

在连篇累牍的宣传战中，中国给出资料：“据不完全统计，从一九五〇年六月到一九五四年二月的期间，美国飞机侵入我国领空的共有七六三二批，三二九九七架次。美舰侵入我国领海的共有三三六次，七〇四艘。”还提出了 1953 年 7 月 27 日朝鲜停战日发生的美机击落东北苏联民航机事件和“图阿普斯”号油轮被国军劫持事件。

击落苏联民航机以后，中国的强硬抗议声明说：“根据我国政府所得的经过核实的报告，一九五三年七月二十七日，美国军用飞机先后侵入我东北领空窜扰，共达五十三批、三百二十四架次之多，其中十五批、七十八架次曾分别深入到我辽东省的本溪、盖平、鞍山、海城、通化、柳河一带，吉林省的桦甸、长春、公主岭一带，和辽西省沈阳以南地区，进行侦察活动。在上述入侵的美机中，有一批 F-86 四架，于同日十一时十二分由临江地区侵入我国境，十一时十九分飞到桦甸一带上空侦察窜扰，至十一时二十八分始行离去；该批飞机在窜扰中并曾袭击和击落我友邦苏联的一架正在旅大到苏联的正规航线上飞行的伊尔十二式客机，机上人员二十一名死难。”苏联的照会说：“根据苏联主管当局的已经核实的报告，今年七月二十七日莫斯科时间六点二十八分，侵入中华人民共和国领空的四架美国战斗机，在距中朝边界一百一十公里处的桦甸附近，袭击并击落了一架正在旅顺口到苏联的正规航线上飞行的苏联伊尔十二式客机。在被击落的飞机上，十五个乘客和六个飞行人员死难。”

六、“误击”与“绑架”

解放军与国民党军的战争状态下，一旦发生错误识别，拉-11 对没有国籍标志国泰航班发起攻击是可以理解的，但是拉-11 的攻击太草率，绝对是个错误。中国海空军在当年的战争状态下也有过一些识别错误导致攻击的先例，比如误击捷克商船。1951 年 6 月，岸炮部队向外伶仃岛的外国商船射击，要求停航检查，一线部队没有严格执行命令，直接打中商船。这是捷克租用来华的丹麦商船“美丽斯哥”号，周恩来向捷克表达了歉意。冷战岁月中，英国也好不了多少，1953 年 9 月 29 日，章汉夫致信杜维廉，抗议英国炮舰、飞机在珠江口袭击中国商船。“南海 163”轮在珠江口被英国炮艇环绕阻拦，引起开枪射击，差点酿成事件。当年中国商船都是有武装的，对付海盗没问题，一顿交火的后果当然很严重。

1954 年 6 月 23 日，国民党军根据情报，劫持了苏联油船“图阿普斯”（Tuapse，现翻译为“陶普斯”）号，苏联在向美国抗议与提交联合国处理等行动以后，还发出对此进行报复的声音。“图阿普斯”号先被国军空军拦截，次日被“丹阳”舰从巴士海峡押解到高雄港，船上有 42 名苏联人。此船被国民党军接收，命名为“会稽”，舷号“306”，1965 年退役。船上苏联船员从 1955 年 7 月开始遣返回国，但是有 10 人“政治避难”。1957、1958 年又释放两批，直到 1989 年，最后 4 人中的 3 人才回到苏联。虽然“图阿普斯”号事件不了了之，苏联在国际上进行交涉之余，还根据此次事件出版了小说、发行了电影。中国在 1959 年出版了维·卡里宁这本小说的中文版，名字叫《油船图阿普斯号》。

“图阿普斯”号事件以前，国民党军还劫持过其他商船，只是没有“图阿普斯”事件在国际上的影响广泛。军史记载，从 1949 年 8 月到 1954 年 10 月，中外商船在台湾海峡被国军以武力拦截、追踪、炮击 228 次。1953 年 12 月 24 日，《人民日报》社论《制止美蒋匪帮截扣波兰商船的海盗行为》的主角是中波轮船公司被国民党军扣留的“布拉卡”（Praca）号。国民党军在 1953 年 10 月 4 日台湾以东 125 英里的公海海面上，武装劫持“布拉卡”号油轮至高雄港。船上有波兰船员 29 人，中国船员 17 人。国民党军接收了此船，舷号“305”，命名为“贺兰”舰，1964 年退役。1954 年 5 月 11 日，中波轮船公司“哥德瓦尔特”（Prezydent Gottwald）号商船被国民党军“太湖”（舷号 25）舰劫持到基隆港。船上有波兰船员 33 人，中国船员 12 人。国民党军接收了此船，编号“AK-313”，命名为“天竺”运输舰，1968 年退役。两起事件发生后，波兰均向美国提出多次严重抗议和交涉，最后两船的波兰船员被释放。中国船员被国民党军扣留，一些人被国民党军杀害，另有一些人因拒绝反共，被台湾当局执行死刑。当时国民党军还劫持了英国等西方商船，引起各方对台湾当局得强烈不满。

在“图阿普斯”事件以后，国民党军没有再劫持苏联、波兰商船，1955年以后开始放弃截扣商船的海盗行为。

1954年7月，彭德怀命令中南军区空军、海军护渔护航。当时中南军区的海空军非常弱小，空军司令部尚在武汉，中南海军司令部在广州。1954年8月27日，周恩来会见朝鲜南日外相时说明：“在台湾问题上，我们总的口号是：解放台湾。但是，这要有步骤地进行，因为中国海军还未锻炼好，各方面的准备还需要时间。”相对于中南空军，中南海军更为弱小。海南岛前进基地拥有海口、榆林、琼东、琼西巡防区，主要作战力量是一些小炮艇，对付国军特务渗透都很困难，作战能力非常有限，仅编有一个炮艇编队。海南岛的海军鱼雷艇到1955年初才完成最基本训练，以后陆续投入到护航行动中。在军史记载中，海空军护渔护航是紧急出动的命令。当年空、海军已经在浙东沿海进行了护渔护航作业，中南海军进行此项作业不足为奇，但是紧急调动尚没有完成作战准备的部队一定事出有因。在台湾海峡被国军封锁，绕过台湾的航线被国军屡屡骚扰的情况下，从南方通往华北各港口的中外船舶改在华南各港口停泊。当年下半年起，行驶中波航线来中国的波兰国旗船，一律先驶往榆林港等待中国海军护航。从榆林港开始的海军护航，直到1957年才停止。虽然军史没有载明彭德怀下达护航令的原因，现有资料已经基本确认是紧急护航的需要。中南海军从1954年下半年到年底，护航84艘次苏联、波兰商船。人民空军飞行员对错判为国民党军飞机的国泰班机痛下杀手，实则苦大仇深，拦腰切断通往大陆的海上运输线太严重了。

国外还有一种击落民航机的说法，认为中国得到情报，这架班机上有美国或英国的重要人物。这是牵强附会了，若果真如此，美军在以后入侵海南岛，必然会遭到中国空军的大打出手。另外的说法牵扯进苏联，说客机被击落时，发现海南岛附近有苏联潜艇，此种说法没有找到任何资料证明，不可信。中国说拉-11为苏联油轮护航中击落民航机，国外有资料说苏联油船“列宁格勒”号和“马可夫”号在其前刚刚通过马六甲海峡。中国从榆林港护送两条波兰商船去华南的港口，并不是苏联油轮，此处也没有资料说明细节，存疑。

七、远东的外交与战斗

1954年，五大国在日内瓦会谈上开始讨论印支、朝鲜等重大问题的时候，绵延五个月的奠边府战役刚刚结束，会议延续了漫长的三个月，在7月23日结束，法国与越南、老挝和柬埔寨签订了停战协定。

1954年4月，美国提出东南亚军事联盟的设想，6月23日，英国外相艾登提出“艾登计划”，希望成立英联邦国家为核心的防御条约国家间缔结互不侵犯条约。美国拒绝“艾登计划”，美英6月28日联合声明共同“努力推行集体防御计划”。不久，法国政府同意这个宣言。6月17日，中英两国在日内瓦达成互派代办的协议；6月28日，中印签定了《关于中国西藏地方和印度之间的通商和交通协定》，协定提出了处理两国之间关系的五项原则。1954年的远东，处处剑拔弩张，外交与战斗交替演出。

中国在结束朝鲜战争以后，终于腾出手来解决台湾问题了。从1954年3月开始，海空军进入浙东沿海展开护渔作业，就此开始了一系列不间断的作战，逐步夺取制空、制海权。5月15日开始，解放军拿下了东矶列岛。6月初，第7舰队开始进逼大陆，展开一系列演习。7月14日，邱吉尔宣称要将“台湾交给联合国托管”。7月23日，中共中央和毛泽东做出了“一定要解放台湾”的决定，23日、24日《人民日报》分别发表题为《一定要解放台湾》、《人民解放军的光荣任务》的社论，“一定要解放台湾”，“不达目的，决不罢休”。就在关键而敏感的这一天，中国空军错误击落了英国民航机。结束了事件以后，朱德8月1日讲话，中国人民一定要解放台湾，绝不容许别国来干涉。8月3日，杜勒斯回应道，美国要用海空军“保护台湾和澎湖列岛”。8月11日，中央人民政府委员会号召全国人民和中国人民解放军为解放台湾而奋斗。8月17日，艾森豪威尔宣布：任何对台湾的进攻，都必须越过第七舰队。第一次台海危机正式爆发。19日，美国海军舰机大规模入侵大陈岛海空，中国19个政党和团体22日联合发表《解放台湾联合宣言》，外界普遍认为这是大陆对台湾的“宣战书”。8月24日，杜勒斯公开说“对美国海军的基本指示是保卫台湾本岛。国民党控制的附近岛屿是跟台湾防务有关的”。当天，毛泽东会见英国工党代表团时说：“我们希望工党朋友们劝劝美国人：一、把第七舰队拿走，不要管台湾的事，因为台湾是中国的地方；二、不要搞东南亚条约，这也是违反历史的，要搞就搞集体和平公约；三、不要武装日本”。9月3日，大陆猛烈炮击金门，开始用大炮发言……

美国如愿以偿的拉起了东南亚军事联盟，并和台湾签订了军事盟约，但是东北亚军事联盟因为日韩分歧而流产。中国加紧了对国军的打击，炮击金门以后，展开以夺取一江山岛为标志的一系列战斗，国民党军损失惨重。

1954年7月的海南岛事件，突然出现，在震惊世界的一周以后，双方均很快偃旗息鼓，留下了欲说还休的历史迷团。那是一个各种事件层出不穷的时代，第一次台湾危机的爆发让人们很快忘记了海南岛一周。台湾危机让中美两国差一点大打出手，被忽略的海南岛危机同样如此。中国作战部署图—2轰炸机，准备进行反击，只有对美国航母进行突袭、袭击美军海外基地这些可能了。如果美国海军在击落拉—11以后没有很快停止挑衅，遭受打击很难避免了。中国在

以后对国外飞机、舰船发起攻击变得非常谨慎，而美国在以后也开始保持某种程度的克制，避免战争的最后底线被突破。

事件的起源非常复杂，中国为了护航商船而派空军进入海南岛，在浙东、福建沿海的行动很快调走了这些部队。国民党军与解放军的交手一直没有停止，对商船的海盗行为严重影响了大陆，因为海军太弱小，只好调动空军进行掩护。中国空军对判定为国民党军飞机自然痛下杀手，错误识别导致国泰航空班机被击落的悲剧发生。当时民航班机的一大危险是被攻击，在热点上空飞行平白无辜的出现较大危险，商船因各种军事原因遭受损失同样屡见不鲜。海南岛事件虽然没有避免军事争端的出现，却提供了两国避免战争的途径，互有损失以后，各自偃旗息鼓。