

□ 记者 陈伟宁

2019年9月24日20时40分,位于天安门广场正南方13公里的南苑机场,一架航班号为KN5971的波音737-800飞机腾空而起,直插云霄。飞机起飞后,随着送客人群渐渐散去,机场工作人员开始有条不紊地关闭设备,收拾行李。23时23分,机场的跑道灯缓缓熄灭。这座历时109年的机场就此退出了历史舞台。

中国第一座机场

1903年12月17日,美国莱特兄弟成功试飞了“飞行者一号”,人类动力航空史正式开启。这一消息迅速传遍世界,“飞机”这一现代科技的产物在很短的时间内受到了各国的高度关注,中国也不例外。

彼时,北京南苑为“毅军”驻地。“毅军”是晚清将领宋庆所率军队的统称。宋庆因镇压捻军有功,得赐“毅勇巴图鲁”称号,其所率军队被称为“毅军”。

关于南苑与飞机的第一次结缘,相关记载语焉不详。大体情况如下:1904年(清光绪三十年),一名法国商人为了向清政府推销飞机,将两架“高德隆”式小型飞机运到北京,并在南苑进行了飞行表演,这是飞机在中国的首次起降。当飞机在发动机的轰鸣声中划破长空时,现场的达官贵人和兵丁们仰望苍穹,眼中充满了惊愕。这次飞行让国人第一次真切地感受到航空的魅力,也为南苑机场的诞生拉开了序幕。

1910年,清政府着手筹办航空事业,从法国购入了一架“法曼”双翼机(也称“桑麻式”或“亨利·法尔芒 III”型),这是中国官方正式进口的首架飞机。南苑地势开阔平坦,且具备一定的军事基础设施,飞机运抵北京后,安置于北京南苑,清政府调派军队对场地进行修整,设立了简易机场和飞机修造厂,用于试飞与仿制尝试。自此,南苑机场成为中国第一个真正意义上的机场。

商用航空的曙光

1913年,中国第一所正规的航空学校——南苑航空学校成立。至1924年第二次直奉战争结束后,航校停办。该校前后4期共培养100多名飞行员,在中国航空史上发挥了重要作用。

南苑机场不仅是中国第一个军用机场,也是第一个民用机场。1919年1月,北洋政府交通部成立“筹办航空事宜处”,先后从英国、法国、美国购买“爱佛罗”“高德隆”“道济”等型号飞机100多架,开展民航事业。经过一年多筹备,1920年4月24日,第一条民用航线南苑至天津段开始试航。当时,北洋政府使用英国亨式飞机“京汉”号,由英籍飞行员麦肯锡驾驶,从北平飞往天津,成功开辟了中国第一条民用航线。

1920年5月7日,京津航线正式运行,首批乘客包括英国驻华公使艾斯敦等15人。飞机还运载了一些邮件和报刊。经过1小时飞行,飞机安全抵达天津张贵庄机场。此后,北洋政



南苑机场的落幕与回响

南苑机场是中国航空史的一个缩影,它不仅见证了中国航空业的发轫和发展,更镌刻着中华民族百年来的兴衰。

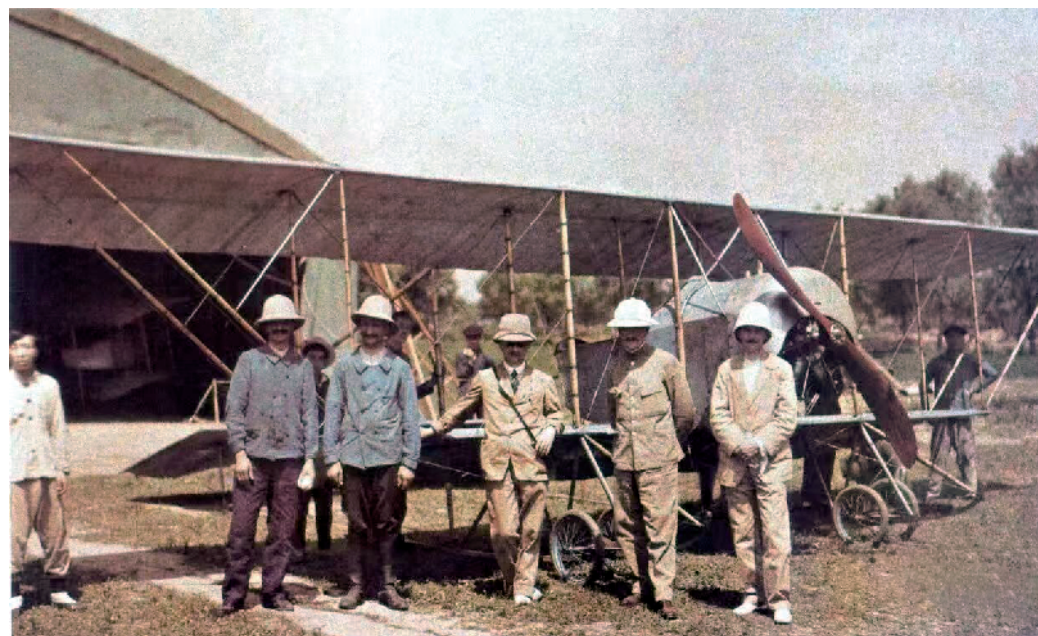
府还使用“维梅”运输机开通了北京至济南、北京至北戴河的夏季临时航线,以及长城游览飞行专线。

1921年7月1日,北洋政府开设北京至济南航线,中国航空邮政正式创办。执飞该航线的飞机只有两架,分别是“舒雁”号和“大鹏”号。可惜由于时局多变,常常不能按时往来,很快停航。

中英公司于1921年8月11日在北京南苑至北戴河之间开辟航线,每周五下午3时由南苑起飞,在北戴河赤土山机场降落,周六、周日在北戴河飞行游览海滨和长城,周一返回北京。该航线运行约3年,至1924年停航。

除商业航线外,1921年4月,南苑航校开通了历史上第一条空中游览航线。每星期二、四、六下午2时飞行,分甲、乙两种客票:甲种票游览全程30分钟,每位30元;乙种票游览10分钟,每位10元。虽然价格不菲,却广受欢迎。

这一时期,中国航空业虽呈现良好势头,但由于各路军阀混战、时局混乱、国事衰微,中央政府无力持续支持航空业发展,无论是政府还是私营公司开设的航线大多虎头蛇尾,昙花一现。但不可否认,借助这些航线的开辟,飞机进入了越来越多国人的视野,我国在机场建设、航站配置、



1913年5月,南苑飞行训练场,西方人士在“高德隆”双翼飞机前拍照留念。

飞行及维修人才培养、油料补给等方面开始了第一次系统性探索。

毛主席乘专机访苏

在中国领导人的出行史上,毛主席极少乘坐飞机。在国内视察时,他更倾向于乘坐专列,认为火车更为稳妥且能随时了解民情。

然而,南苑机场的历史档案中记载了一次特殊飞行。1957年11月2日,为参加在莫斯科举行的“十月革命”40周年庆祝活动,并出席各国共产党和工人党代表会议,毛主席率领中国党政代表团,在南苑机场登上苏联提供的图-104喷气式客机。图-104是苏联第一代喷气式客机,技术水平当时首屈一指。选择南苑机场作为起飞点,一方面因其军用机场的安保级别更高,另一方面也体现了中苏合作的紧密程度。

这次飞行在当时有一定风险:喷气式飞机虽速度快,但技术尚处早期,雷达导航系统远不如今天发达。这次跨越数千公里的飞行,不仅是对航空技术的考验,更是当时国际共产主义运动中的一次重大外交行动。毛主席在空中度过漫长的十几个小时,其间批阅文件、思考国际局势。

这是毛主席生平唯一一次乘坐飞机出国访问。1957年南苑机场的那次起飞,成为中国外交史和航空史上一个极其珍贵的“孤本”。

基辛格的隐秘落点

1966年前后,美国开始谋求改善对华关系。1969年10月25日,美国总统尼克松在白宫会见巴基斯坦总统叶海亚·汗时,表明希望同中国改善关系的意图。叶海亚·汗表示支持并主动提供帮助。

为打破中美外交僵局,尼克松计划派遣国家安全事务助理基辛格作为秘密特使访华。行动代号“波罗行动”,保密程度极高,连美国驻巴基斯坦大使都不知晓。

基辛格的行程安排极为巧妙。他先以考察

疟疾的名义出访南越、泰国、印度和巴基斯坦等,随后在巴基斯坦突然“生病”,住进总统别墅。接着制造自己“离开”巴基斯坦的假象,实际却悄悄乘专机飞往中国。

为避免外界耳目,基辛格一行没有选择设施更完善但可能引人注目的首都机场,而是直飞相对僻静的南苑机场。当那架印有巴基斯坦国旗的波音707客机在夜色中平稳降落时,历史的齿轮开始转动。

舱门打开,基辛格走下舷梯,与前来接应的叶剑英、黄华、熊向晖等人一一握手。他虽有些疲惫,但激动之情溢于言表。随后的48小时里,基辛格与中方进行了6次会谈,累计时长17小时,就尼克松访华、中美公报等事宜达成初步意见,为此后中美关系改善打下基础。

南苑机场作为中美关系解冻的“第一块基石”,见证了两个大国从敌对走向对话的微妙瞬间。

“蜜月”时期的空中芭蕾

时间快进到1987年9月,中美关系处于难得的“蜜月期”。此时的南苑机场作为中国人民解放军空军的重要基地,迎来了一群特殊的客人。

来访的是美国空军部长奥尔德里奇。除随队外,还有一支由美国空军顶尖飞行员组成的特技飞行表演队——虽然当时出于政治考量未直接使用“雷鸟”的名义,但其成员多为雷鸟表演队的精英。对于中国空军而言,这是一次前所未有的近距离接触西方顶尖航空技术的机会。

这次访问不仅是一次简单的飞行表演,更是一次深刻的技术交流。为表示友好,美军战机的垂尾上甚至贴上了五星红旗贴纸,这一幕在当时国际背景下显得格外意味深长。

百年间,发生在南苑机场的故事还有很多。将这些故事串联起来会发现,南苑机场不仅仅是一个起降飞机的物理空间,更是一个沉默的历史见证者,见证着百年来中国航空业曲折曲折的发展历程。

上海陕西南路542号——

一座老洋房里的航空往事

漫步在陕西南路的梧桐树荫下,夏天的风拂过。红瓦坡顶的542号老洋房,墙脚的爬山虎正用叶尖丈量着这座楼92年的光阴。

这不是一栋普通的古建筑。1934年落成的花园洋房,像一本摊开的线装书,每道砖缝都夹着中国航空史的信笺——是淞沪会战前外籍飞行员皮靴叩响的石阶,是“飞虎队”深夜不灭的台灯,是“两航起义”者藏在口袋里的配枪。

1984年,民航华东局首任局长高世昌在此居住,见证了首家按现代企业制度运行的航空公司——厦门航空的诞生。

2024年,在厦航成立40周年之际,这座老洋房迎来了其航空生命的新篇章,正式成为厦门航空有限公司上海分公司的新办公驻地。

法租界里的外籍飞行教员

20世纪30年代,中美合资的“中国航空公司”在上海宣告成立。历史档案中泛黄的一张照片记录着1934年后,居住在陕西南路542号法租界洋房里的9位外籍飞行教员,居中的便是第一任总飞行师艾利逊。中国民航最早一批飞行员,正是在艾利逊等人带教下成长起来的。

洋房铜制的门环上,至今或许还留着艾利逊这位“总教头”掌心的弧度,晨雾中常混着飞行服皮革与樟树叶的气息。

阁楼的老虎窗,或许见证过21岁的陈文宽接到DC-2副驾驶员聘书的瞬间——这个后来创建复兴航空的年轻人,曾在壁炉前跟着艾利逊绘制航线图。

1934年,从这座洋房到龙华机场4600米的路上,常常有中国学员攥着时刻表奔跑,纸页上“上海—厦门”的航线被手指磨出了毛边。有趣的是,50年后的1984年,厦航成立后,最初的几个航班之一,正是从上海起飞前往厦门,与当年的航线形成时空叠印。

老洋房里走出的航空人才

从抗战时期到新中国成立,这栋老洋房见证了载入中国民航史册的“驼峰航线”和“两航起义”。从老洋房“走”出去的航空人才,如群星般奠定了新中国民航发展的基础。

据考证,这座老洋房在1945-1946年间,成为“驼峰航线”主要推动者和组织者——美国飞虎队队长陈纳德将军及其夫人陈香梅暂住、待命及联络的重要场所。

在“驼峰航线”的飞行中,由居住在老洋房的飞行教员带教出来的一批批中国飞行员崭露头角。

1949年11月9日清晨,中国航空公司10架飞机与中央航空公司2架飞机相继从香港启德机场起飞,抵达北京、天津。“两航起义”发生。

起义人员当中,就有与老洋房有着不解之缘的杨宏量、顾杰飞等人。

厦航董事长、党委书记赵东曾在《感念我的师父、“两航起义”前辈顾杰飞》一文中回忆道:“1949年11月9日,顾杰飞作为C-47 XT-129号飞机报务员,从香港飞抵天津,从此开启了为新中国民航事业奋斗一生的光辉历程。”

故事还在续写

当厦航在2024年入驻这座房子时,在原有的木质办公桌上,或许还留有中国首任民航局局长冯任农在1963年规划中巴航线时的钢笔尖痕迹。在一楼壁炉边,仿佛能看到20世纪80年代,民航华东局首任局长高世昌的工作和生活场景。

一座老洋房的变迁,半部中国民航的奋斗史。

站在历史与未来的交汇点,陕西南路542号的故事仍在续写。阳光穿过修复后的彩窗,在办公桌上投下彩色光斑,像极了当年飞虎队联络点的信号灯。院落里的梧桐树结出新的果实,那椭圆的颗粒落在石板上,声响如跨越时空的承诺——关于航空救国的初心,关于“两航起义”的星光,都将在这座房子的褶皱里,生长为生生不息的飞行密码。

据《厦门航空报》



曾居住在陕西南路542号的9名外籍飞行教员。