



南苑机场：永不消逝的地标

■李玉杰 苏 啸

编者按 刚刚，人民空军度过了她的第70个生日。70载岁月中，作为中国的第一座机场——南苑机场不仅仅是地处北京南城的一个地理坐标，更是人民空军成长过程中一个闪亮时代坐标，它见证着人民空军从无到有、由弱到强的建设发展历程。9月25日，百年南苑正式谢幕，但其功绩将永被铭记。

2019年9月25日上午，习近平主席向世界宣布：“北京大兴国际机场正式投运！”

“再见百年南苑！祝福大兴，祝福伟大的祖国！我们大兴见！”是日深夜23时21分，南苑机场最后一架航班KN1026起飞转场至大兴机场。至此，南苑机场正式“退役”。

始建于1910年8月的南苑机场是中国第一座机场。109年的岁月中，南苑机场默默守护并见证了人民空军从无到有、由弱到强的辉煌征程和创下的一个又一个“历史第一”。

百年中国航空圣地

1903年12月，莱特兄弟制造的第一架飞机在美国北卡罗来州试飞成功。

1904年，法国为向中国推销飞机，运来了2架“高德隆”式小飞机，并在南苑校阅场进行了飞行表演，这是作为近现代科技象征的飞机首次在中国大地上起降。

1910年，历史再次将机遇交给了南苑。7月，清政府在南苑开办飞机修造厂试制飞机，8月在南苑五里甸毅军操场修建了供飞机起降和设备维修使用的简易跑道。自此，南苑机场成为中国第一个机场，拉开了中国航空事业的序幕。

1909年，世界上第一个军用机场修筑于美国，日本的首座军用机场则于1911年建成。无论是接触飞机，还是建设机场，中国航空事业的起步都相当早。

1911年3月，机场修建后不久，清政府驻英大使刘玉麟便从英国购得飞机一架，运回南苑机场，这是中国政府最早进口的飞机之一。3月底，留学法国的秦德辅又从欧洲运回一架“高德隆”式单座双翼飞机，并在一个月后驾机在南苑机场上空环绕三圈并安全落地，完成中国人首次驾机在中国本土飞上天空的壮举。

1913年3月，北洋政府在南苑机场开办了中国第一所培养航空人才的学校——南苑航空学校，秦德辅为校长。

从1913年9月至1928年5月，南苑航空学校累计招生四期，共培养167名学员，中国航空教育事业由此起步。

航校建成后，飞机棚、飞机修理厂、油库、弹药库等场所陆续修建竣工，南苑成为我国最早的集飞机队、机场、航空学校和修理工厂于一体的航空基地。

同年10月，南苑航校飞机修理厂厂长潘世忠开始主持研制各类型飞机，接续中国人的飞天梦。1914年，他们以“高德隆”及“法曼”飞机为参考，设计研制了标号为“1”的飞机，并在南苑机场试飞成功，实现了中国人本土成功设计、制造飞机的梦想。同年又研制出中国第一架自行研制的武装飞机——“枪车”号，并试飞成功。这是世界上最早的、专门设计的武装飞机之一。“枪车”号的研制，比航空史专家公认的世界上第一架真正的战斗机——法国人研制的“莫拉纳-桑尼埃”L还早，在国际处于领先地位。

南苑机场不仅是中国第一个军用机场，也是中国第一个民用航空机场。1920年5月，一架飞机从南苑机场携带邮件飞往天津，开辟了中国民航和航空邮件的首航。当年7月1日，北京航空署在南苑机场举行了北京商用维美运输机济南航线通航典礼，中外新闻界的记者和邮政局职员多人，携带邮件、包裹登上“舒雁”号飞机，直飞济南，实现了中国航空史上首次跨省民用航线载客飞行。

新中国成立后，南苑机场长期作为军用机场使用。1986年，中国民航正式成立，随后划归空军管理，南苑机场也成为中国民航的基地机场。直到2005年，中国民航停航调整后复航，正式“军民合用”，南苑机场随之成为“军民合用”机场。可以说，百年南苑就是见证中国航空事业荣辱兴衰的一枚“活化石”。

大国空军腾飞地标

1937年“七七事变”后，日军占领南苑机场，并将其扩建为侵华日军在华北

的空军基地。日本投降后，美军以协助国民政府接收日占领土为由进驻南苑机场。此后，南苑机场一直作为国民党空军的军事基地，主要用于运输部队和军需物资。直到1948年12月，南苑机场被中国人民解放军接收。

据亲历接收过程的东北老航校第一期学员韩明阳回忆，南苑机场被我军控制之初，我们还没有自己的飞机制造厂，所有器材都依赖于缴获的战利品。

1949年3月，中共中央从西柏坡迁入北平，国民党空军开始频繁袭扰北平。5月4日，更是出动6架B-24轰炸机轰炸了南苑机场，炸伤C-46、B-25飞机各1架，炸毁机库1座，烧毁房屋196间，死伤24人，使刚刚解放不久的北平及即将召开的中国人民政治协商会议第一届全体会议受到严重空中威胁。

没有空防，就没有安全可言。针对这个情况，中央军委提出了对城市要地实行“积极防空”的方针。6月，周恩来指示军委航空局，迅速组建一支航空作战分队，负责北平的防空任务。随即，10名飞行员和10架飞机，以及若干空地勤人员陆续抵达南苑机场。8月15日，中国人民解放军首个空军飞行队在南苑机场组建。

就是这样一支年轻的空中作战部队，成立之初就正式担负起北平地区防空作战任务，每日昼间在南苑机场保持双机到四机的战斗值班。不到两个月时间，成功组织了开国大典上的首次新中国空中阅兵，17架飞机编成5个“品”字形，1个双机梯队，呼啸着飞过天安门广场，接受党和国家领导人的检阅。

那时，人民空军还未正式成立，要进行大规模的空中阅兵，从组织领导上我们说困难重重。受阅的17架飞机全部是缴获或起义的国民党空军美式装备；飞行人员有当年在新疆航空队学习飞行的红军干部，有东北老航校毕业的首批学员。为防止敌人的偷袭，部分战斗机和轰炸机载弹飞行。因为受阅飞机数量有些少，飞在最前面的9架P-51战斗机掠过天安门之后迅疾转弯，天衣

无缝地衔接在受阅队尾的教练机之后，再一次飞越天安门上空，变魔术似地把17架飞机飞出了26架的效果。

在世界阅兵式历史上，空军“带弹”上阵是少有事。受阅飞行的空军原副司令员林虎清楚地记得，受阅前所有参加受阅的飞行员都立下誓言：“我参加检阅，一旦飞机出现故障，宁愿献出生命，也不让飞机落在城内、掉在广场和附近的建筑物上。”

正是这种大无畏的英雄气概让开国大典的空中阅兵在史册中熠熠生辉。从此，我们可以骄傲地向世界宣布：中国人民头顶的蓝天，再也不是任由侵略者耀武扬威的穹顶。

1949年11月11日，人民空军成立，部队急需飞行人员和各类专门人才。南苑飞行中队部分人员被抽调，相继组建了第六航空学校、第四混成旅、空运分队、空中中级指挥员训练班和空军第一高级专科学校等，为人民空军注入了骨干力量，为大国空军的腾飞种下了希望的种子。

此后，南苑机场作为中国空军保卫首都的重要基地，发挥了不可替代的作用，并成为中国空军成长壮大的见证者。从1950年的一周年国庆，到1959年的十年大庆，人民空军的空中梯队，抖擞日益丰满的羽翼，披着抗美援朝的硝烟，载着国土防空的战果，一次次从南苑机场起飞，飞过天安门，接受祖国和人民的检阅。

1984年10月1日，新中国成立35周年的阅兵式是当时规模最大、装备最新的一次展示。当天的天安门广场是一片欢乐的海洋，但北京上空却笼罩在一片雾海之中。在这种恶劣的气象条件下，空军健儿不辱使命，准时出现在天安门广场上空。

1999年10月1日，共和国50华诞，迎来世纪之交，这一年在天安门广场举行的阅兵式，被人们称为“世纪大阅兵”。这次阅兵空中梯队的最大亮点，是陆、空三军航空兵首次联合受阅。

2009年10月1日，新中国成立60周年大阅兵。11时11分36秒，由空警-2000预警机和“八一”飞行表演队8

架战斗机组成的领队机梯队拉出绚丽的彩烟，准时到达天安门广场。紧随其后的11个空中梯队，相继完美通过天安门上空。穿越60年的风风雨雨，人民空军以崭新的阵容，接受祖国和人民的检阅。

2015年9月3日，中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年纪念大会阅兵，举国翘首，全球瞩目。中国人民解放军陆、海、空三军航空兵10个梯队、183架飞机，以前所未有的磅礴阵容飞过天安门广场，把胜利与辉煌写在蓝天，展示东方大国的尊严与风采。

从开国大典“飞机不够就飞两遍”的17架战机在天安门上空首次公开亮相，到“胜利日”阅兵10个梯队、183架机型不同、性能优异的飞机以整齐威武的队形接受党和人民的检阅，南苑机场亲眼见证了大国空军的腾飞。

对此，驻扎在南苑机场的中部战区空军某团的官兵总是特别自豪。年底即将退休的该团老机长赵国营，就是其中多个“缔造者”之一。从27岁开始来到南苑机场飞行，他几乎大半辈子都在这里度过，对南苑机场的一草一木都如数家珍。谈起南苑机场的“退役”，就像自己即将与心爱的战鹰告别一样，他很是舍不得，但又从心底里深深祝福。

苦难辉煌的见证

从1937年“七七事变”南苑机场被日军侵占，到1949年3月中共中央迁入北平后，南苑机场一次次受到国民党空军突袭轰炸……应该说，南苑机场对近代中国的苦难感同身受。

作为新中国早期外事活动的重要保障机场，南苑机场是早期迎送外宾的重要场所。1957年，苏联最高苏维埃主席团主席伏罗希洛夫来我国友好访问，毛泽东、朱德、刘少奇、周恩来等党和国家领导人就是在这里迎接。1971年7月，美国总统尼克松访华前，美国国务卿基辛格秘密来访的“破冰之旅”，乘坐

的飞机也降落在南苑机场，见证了中美中断20多年的大门重新开启，中美关系进入一个新的阶段……祖国母亲的荣辱更替、风云变幻，南苑机场有准确的记录。

南苑机场还是近年来抢险救灾的重要后方。无论是1976年唐山大地震、2008年汶川大地震，还是2010年玉树地震、2014年云南鲁甸地震，来自北京及周边地区的救援队和救援物资都会第一时间集结南苑机场，紧急起飞后运抵灾区。特别是汶川地震震后1小时58分，两架伊尔-76运输机在南苑机场紧急升空，第一时间将救援力量运到灾区。

空军某师参谋长丁毅家中至今摆放着一张2011年执行利比亚撤侨任务的照片。照片中，从战乱的利比亚安全撤回的中国水电二局工人冯克荣，一下军机就跪倒在地，久久亲吻祖国的大地。这次利比亚撤侨大营救行动，他们累计飞经5个国家，横跨6个时区，总航程达12万多公里。当飞机抵达南苑机场时，机舱内“回家了！祖国接我们回来了！”的欢呼声，掌声震耳欲聋。

自建立之日起，南苑机场就承载着中华民族航空航天的伟大梦想。今天，南苑机场虽然光荣地完成了自己的历史重任，将历史的接力棒交付给大兴国际机场，但它在中国科技史、中国航空史、中国航天史、中国军事史上的地位永远无法替代、贡献永存。

一个多月前，年轻的祖国母亲刚刚庆祝了她70岁的生日，正步伐矫健地昂首走在新时代的大道上。祖国的苦难已然留在南苑机场的记忆里，伴随着它的“退役”而封存；祖国的强盛之歌，才刚刚奏响，南苑机场这位百岁老人，也会会以它新的身份和出时代最强音……

图①：1971年7月9日基辛格到访北京，叶剑英、黄华等到南苑机场迎接。（资料照片）

图②：开国大典受阅前飞行队在南苑机场待命。（资料照片）其他图片来源于网络

在坚守初心 中继续往开来

■赵仕林 申卫红

有感而发

“百年南苑，再见了！”9月25日深夜，发生在南苑机场塔台与航班KN1026机长吕海滨间的对话让无数人泪目。至此，这位109岁的机场终于将肩上的重任交卸，退居历史的幕后。

“看似寻常最奇崛，成如容易最艰辛。”回望南苑机场漫长的发展历程，既是一部年轻中国的艰难求索史，也是一部大国空军的不懈奋斗史。在这里，我

们完成中国人首次驾机在中国本土飞行的壮举，开办第一所航校，开辟近代中国航空教育事业的先河；也是在这里，中央军委提出对城市要地实行“积极防空”的方针，新中国成立第一支空中作战部队，培养了一大批歼击机飞行员，成为人民空军最初几支航空作战部队的基本飞行力量……

“潮平两岸阔，风正一帆悬。”南苑机场的昨天，映照着人民空军的今天。再一次怀想斯人斯事斯景，先辈们拼搏奋斗、艰苦创业的初心，便是南苑留予后人最宝贵的财富。当前，人民空军的发展正行走在康庄大道，崭新的军民两

用机场——大兴机场的施工工艺、交通组织等多项指标均创造了世界之最。如何在这条康庄大道上继续前进，成为我们在新时代谋求发展的必选课题。

“发展起来以后的问题不比不发展时少。”在枪林弹雨中坚守初心不易，在杏花春雨中保持初心亦难。随着我国综合国力不断增强，国际地位不断提升，遭人欺侮、被动挨打的局面一去不复回。但是我们还应看到，我军现代化水平距离打赢信息化条件下局部战争的要求仍有差距，距离维护国家安全与发展利益的要求仍有差距，与世界先进水平相比仍有差距。尤其当新军事变革大潮

席卷全球，各国发展千帆竞渡、态势逼人，稍一放松警惕便会“沉舟侧畔千帆过”。因此，先辈们能在艰难困苦之中逆水行舟，从无到有谋发展，我们更应在新时代乘风破浪走向复兴谋强盛。

“石可破也，而不可夺坚；丹可磨也，而不可夺赤。”救民族于危亡的历史任务已由先辈们完成，实现中国梦、强军梦的未竟事业我们勇挑在肩。新征程，无论是风和日丽，还是云涛浪涌，百年南苑艰苦奋斗的初心使命都不能丢，奋力前进的航船都不能停。广大官兵只有接过南苑的精神火炬，用奋斗和拼搏书写军队发展的“未来式”，自觉增强忧患意识、创新意识、担当意识，勇于涉深水、闯险滩、啃硬骨，切实一级担起一级的责，一级尽好一级的力，带着百年南苑的精神，恪守先辈艰苦奋斗的初心，从大兴再出发，在接续奋斗中承前启后、继往开来，为夺取具有新的历史特点的伟大军事斗争胜利，朝着强军目标指引的方向阔步前行。



制图/张锐