



编者按

飞机夜晚起降滑行，得靠人力摆放煤油灯；等候飞机的候机室只是一个搭建在荒滩上的简易草棚；警卫人员不够，常有附近村民赶着牛羊到机场吃草……从1984年10月8日，烟台机场正式通航至今，已经历了近30年。如今，被命名为烟台蓬莱国际机场的新机场也将于12月正式启用。这30年来，烟台机场都经历了哪些变化？机场如何从一片农田洼地变为现在的新景观？本报记者采访当年机场建设的参与者和亲历者，带您重温那片光辉的历史。



如今已退休在家的高德成，回忆起当年民航建设情景时依旧感慨良多。 本报记者 苑菲菲 摄

烟台要开放 必须建民航

“境内交通古时陆路有驰道，秦皇汉武曾来境内巡游。自唐以后，海运兴盛，与陆路交通互为促进。”《烟台市志》中的一段记载，表明了烟台在古代时优越的陆运和海运条件。

而在空运方面，有关烟台机场的规划，早在上世纪50年代末就有人提出过。可当时国内外形势不允许，国内经济建设特别是农业生产，受到极大破坏，许多地方农业大面积减产，甚至颗粒不收，全国性的大饥荒出现了。

在国外，苏联对华态度180度大突变，单方面撕毁了援华全部项目的合同、协议，撤回了在华的全部专家和技术人员，带走了全部援华项目的技术、设备资料，并终止了对华航油的出售。中国的经济建设遭到惨重损失和破坏，许多建设项目不得不停建。在这样恶劣的形势下，烟台的机场规划和筹建工作也不得不中止。

直到上世纪80年代初，在全国民航的航空网络中，烟台仍是一个“空白”。没有自己的机场，成了烟台的憾事。烟台有不少拳头产品，可要是想把这些产品打入国内乃至国际市场，让更多的人了解烟台，到烟台来旅游、投资，就得有机场，可烟台什么时候才能有民航班机？许多烟台人心都产生了这样的疑问。

1984年5月，中共中央、国务院决定进一步开放14个沿海港口城市，烟台被列为其中之一。这对烟台来说，既是机遇，也是挑战。烟台以迎接挑战的新姿态，跻身到14个沿海开放城市的行列。进出烟台的人几倍、十几倍增加，且势头越来越猛。可没有机场，许多想到烟台投资的华侨和外国友人，不得不改变投资计划，而打算来烟台旅游的人们，也因路途遥远，只得变更旅游路线。

怎么办？不想受限于这方面的束缚，就必须要有自己的空港。“烟台要开放！必须建民航！”这是当年胶东人和民航人的心声。

1984年5月

那时，用煤油灯照跑道，草棚当候机室

近30年过去了，如今的烟台机场旧貌换新颜，已开通了直飞35个城市的航班

大干两个多月 烟台终于通航了

1984年6月15日，国务院、中央军委批准烟台建立民航站，军民合用莱山机场。半个月后，也就是7月初，在临近莱山机场的一片农田洼地上，烟台空港建设悄然展开。高德成就是在这种情况下，从山东省民航局调到烟台机场的。当年42岁的高德成，也和其他七八名来自全国各地的同事们一起，成了烟台机场的首批员工。

“完全没有什么准备时间，白天接到民航局的调令，晚上就带着行李上了火车，第二天早上就到了烟台。”高德成还记得，当时去毓璜顶宾馆吃了顿饭之后，就被安排到了仓库里暂住，七八个人一个大通铺。因为条件不好，建民航站困难多，为了吸引人才，烟台机场提出可以把家属也接到烟台，给家属解决落户问题，后期还可以帮忙解决住房问题。来参与民航站建设的人也渐渐多了起来，从七八个人，一直到烟台通航时的43个人。

从建设到通航，中间只隔了不到3个月的时间，一切都很匆忙。“那原本是个海军机场，给民航用，去的时候对方也不太乐意。飞机起飞落地的问题，航线的申请等等，都得解决。”高德成当时负责办公室的工作，办公室只有他和助理俩人，整个机场的水电暖、财务、大家的吃饭等问题，他们都要负责。

在那段日子里，烟台民航人和参与空港建设的人们根本就没有星期天和节假日的概念，“一切为了烟台通航，白天干完晚上干，有时候得连轴转。”高德成说。就这样热火朝天地干了两个多月，1984年10月8日上午8点，烟台通航了！而当时的候机室、宿舍等能看到的房子，都是在荒滩上临时搭建的草棚。

80多盏煤油灯 “客串”跑道灯

当时烟台的民航站是过路站，上海飞北京转烟台的，首架出现在民航站的飞机是银灰色的安-24型民航客机，每周来回两趟。烟台在没有空港的港口城市中率先开通了航空，结束了解放35年来没有空港的历史。

据介绍，第一个航班的乘客，都是被邀请来试航的。当客机滑上停机坪后，烟台市委、市政府领导，民航山东省管理局领导和机场海航领导，以及烟台有关部门的负责人，立即走上停机坪，与曾经多次担任过周总理专机机长、时任民航上海管理局局长的袁桃园及有关人员握手。

当时民航烟台站人少，只43人。航班一到，全站人都自觉到停机坪，帮助装卸货物、行李。候机室服务员只有三个从外面招来的女青年，她们什么都干，打扫卫生、端茶送水，扶老携幼，接送旅客上下飞机……

“那会儿大家根本没有什么这是你的责任，不是我应该做的这种念头，只要眼睛看到的，就会想办法去处理。”高德成说，当时的各类人员陡然紧张，尤其是各类专业技术人员缺额很大，一个人要兼做多种工作。有时遇到天气不好，还得工作到深夜十二点，甚至干一通宵，第二天还得照常上班。但整个机场工作，一切都在超负荷中实施，一切又在任劳任怨中有条不紊地落实。

由于空港的建筑、设施都是临时性的、简易的，机场滑行道通往停机坪的简易滑行通道没有安装滑行灯，每当有夜航飞行时，必须得派人去摆马灯，马灯就是煤油灯，有玻璃灯罩。这一任务就落到了高德成和另外两名办公室人员身上。有飞机开进来时，三个人就拎着八十多盏煤油灯摆放到滑行通道两侧，为飞机指路。等夜航结束后，再把煤油灯收回来。

本报记者 苑菲菲

“一切为了烟台通航，白天干完晚上干，有时候得连轴转。”

“那会儿大家根本没有什么这是你的责任，不是我应该做的这种念头，只要眼睛看到的，就会想办法去处理。”

——高德成

“成立这个管制室需要达到一个硬标准，就是机场每年起降架次达到三万五千架次！”

——盛春子



当年，时任烟台市副市长的杨金镜给分管机场的烟台市委领导李东序下了死命令，在1988年春节前必须把机场扩建的立项争取下来。 本报记者 陈莹 摄



说起这些年烟台机场的变化和发展，现任飞行服务科副科长于滔滔不绝。本报记者 苑菲菲 摄

除夕夜，烟台获批扩建机场

生活条件差、人员紧张，在当时的烟台民航人看来都是可以克服的，但机场跑道短、薄，设施差，却是他们无法解决的，但又是必须解决的问题。经过技术考查，始建于建国初期的莱山机场，跑道短、薄，已到了使用极限。不仅对飞行安全不利，而且根本无法起降大、中型客机，已越来越不适应烟台经济发展和对外开放的需求。

怎么办？只有扩建机场！建机场必须国家批准，国家要立项。意见确定之后，时任烟台市市长的俞正声多次带人到北京去，向国家计委申请机场建设的批复。可当时开放城市都在建设机场，竞争比较激烈，国家控制比较严格。

“烟台的腹地不够，国家计委不想批复机场建设项目，但当时烟台市委市政府已下决心要建设机场，要求相关人员坚决把这个项目拿下来，争取国家立项！”时任烟台市委副书记的杨金镜给分管机场的烟台市委领导李东序下了死命令，在1988年春节前，必须把机场这个项目的立项争取下来。

当时分管争取项目的是烟台建委一位姓王的工作人员，杨金镜称他老王，接到死命令的李东序又给老王下了死命令，当时李东序对老王开玩笑地说，线路要是跑不下来，就不用回来过年了，在北京过

年吧。杨金镜说，老王没将这句话当儿戏，确实是抱着这样的态度去跑项目的。除夕那天，他还在国家计委楼上。三楼是主任办公室，老王站累了，就在走廊上拿张报纸铺在地上，坐在走廊上等。当时分管这项投资工作的主任姓甘，老王跑这个项目跑了很长时间了，和甘主任熟悉，就想等着甘主任下班，和他再说几句。当天下午5点，甘主任终于下班了，当时天已经黑了，甘主任走到走廊时，看到前面有个人坐在地上，吓了一跳。走近一看，居然是烟台的老王。当时甘主任很奇怪，问老王说，怎么过年了还不回家？老王当时对甘主任说，“市长说了，项目批不了，不让我回家过年啊。甘主任这个事多费神，就给烟台批了吧。”杨金镜模仿老王的语气说起来，甘主任非常感动，让老王赶紧起来，马上回家，并且答应他，项目过了春节就给批。

“李主任，项目批下来了！甘主任说了，过了春节就给批！”老王在电话里激动地说。李东序问老王在哪，老王说正在北京的车站，马上就坐火车回烟台。李东序立刻向杨金镜报告。“当时是除夕，我听了后非常感动，我跟李东序决定大年初一的早上去车站接老王，陪老王补吃除夕夜的饺子。”杨金镜说。

1988年



烟台空港开航时使用的安-24型客机和简易候机室。(资料片)



现在的烟台莱山国际机场。 本报记者 韩逸 摄

烟台城市名片

全国双拥模范城



1991年，烟台市荣获“全国双拥模范城”称号，成为全国首批十个双拥模范城之一。多年来，全市军地各级不断丰富双拥内容、创新活动方式，有力推动了经济社会的发展。至今，烟台市已先后7次荣获“全国双拥模范城”称号。

机场客货运量

2011年

134.1万人
23530吨

2012年

158.6万人
20903吨



制图：武春虎

数读烟台机场

1984年，烟台机场正式通航。1985年，航空客运量及货运量首次进入烟台市的统计数据。从此，烟台又多了一项统计内容，打破了以前的空白。作为一种快速高效的交通工具，30年来，飞机载着众多外地人来到烟台，也带着大量烟台人走出去。在提供便利的同时，机场客货运量的变化体现出烟台发展的速度和对外交流的频率。

吞吐量从每年50万人次增至360多万人次

1988年7月5日，一架载客142人的MD-82型客机在扩建后的烟台空港着陆，这是中国东方航空公司成立后，新开辟的第一条航线：上海-烟台-广州航线的首航班机。

到1991年7月，7170平方米的候机楼、1718平方米的航管楼、3400平方米的宾馆、办公楼、职工食堂、宿舍等飞行保障、辅助、服务设施先后完工。不久，又修建了国际候机楼，烟台空港以崭新的面貌呈现在世人面前，成为烟台市的一处新景观。

作为高德成的同事，盛春子当时的工作科室是机场的飞行服务科，现任飞行服务科副科长。在他刚参加工作那年，航空公司首次在烟台设置了基地。1996年，东方航空开通烟台直飞首尔（当时的汉城）的航班，开始是旅客包机，每周一班。到1997年时就变为正常航班，每天两班。“那时威海

还没开通飞韩国的飞机，而在这两个城市的韩企又特别多，所以这条航线的旅客很多。不少上海的旅客也因为票价便宜，专门从上海飞到烟台乘坐这趟航班。”说起当时的情景，盛春子很是自豪。

2005年，山东航空在烟台机场成立了基地，放了3架波音737。2008年12月份，烟台机场启用了新修建的3200米长的跑道，以前2600米的老跑道成了滑行道。而这一举措，也解决了烟台机场不能起降大型飞机的问题，让烟台机场成为山东省首个可以起降波音747的机场。

盛春子说，1994年时，烟台直飞的城市只有北京、上海、广州、西安、济南等10个城市，年吞吐量也只有50万人次。到如今，烟台机场已经开通了直飞35个城市的航班，2013年的吞吐量也达到了360多万人次，客流量越来越多。

烟台新机场将在今年底启用

随着航线增多，烟台空管行业也发生了质的飞跃。2013年4月，烟台成立了进近管制室。“民航总局正式批复，成立这个管制室需要达到一个硬标准，就是机场每年起降架次达到三万五千架次！”盛春子说，在全国地级机场中，烟台机场是第一个成立进近管制室的机场。

而经过这么多年的发展，机场的塔台也由以前的人工变成了现在智能化雷达监控，“正确说是雷达监控下的程序管制，以前是由工作人员来判断飞机间隔多久是一个安全距离，现在通过雷达能直接看到飞机之间的距离，更安全。”

航线的开通让烟台和其他城市的交流更为频繁，烟台经济的发展也日新月异。

异，市民手头有了钱，又在另一个层面推动了机场的发展。

“以前坐飞机的人多是出差、商务，都有单位报销的，现在机场的乘客主要以普通市民为主。”盛春子认为，飞机通行的航线越来越多，吸引的投资的机会就越来越多，经济发展也会越来越快，人们的生活水平也在逐渐提高。

如今，位于蓬莱的新机场在2014年12月就会开始启用了，军民合用机场将成为历史。更多的航线将出现在烟台的上空，烟台民航人肩负的责任也将更大。不过，这有什么关系？机场变化体现城市发展，烟台人的生活也在悄然发生着转变。