

■“寻找达城记忆”系列报道之二十六

从简陋土坝到10条航线的现代空港
76年光阴见证达州机场变迁

1965年,重庆——达州首次通航(图片由李天泉提供)



六十年代的达州机场门牌

飞机是现代城市快速发展的翅膀,它高效快捷的交通运输能力,对一座城市来说具有划时代的特别意义。今天社区记者采写的《达州机场变迁》,记录了达州机场从抗战初期到新世纪以来走过的76年风雨岁月,记录和承载了一代又一代达城市民飞翔的梦想,它在带给人们交通方便的同时,见证了达州日新月异巨大变化。

“寻找达城记忆”由中国人寿独家协办



相知多年·值得托付

95519 www.chinalife.com.cn

投稿热线:15281803222
投稿邮箱:dzwbbjzx@sina.com76年前的草坝子
开启达城空运历史

昨日,社区记者来到达州机场,在河市长航街找到了土生土长、曾经在机场工作的谢红明大爷。提起达州机场的变迁,82岁的谢大爷给记者讲述了达州机场最早诞生的岁月往事。

1937年,抗日战争爆发,处于抗战后方的达州,城市狭小,交通落后,公路、铁路一片空白,更别提航空了。1940年初,因与重庆相邻,为解决抗日弹药与物品的运输,民国29年,国民政府在达城开始规划修建简易机场,以缓解重庆机场的压力。1940年,在时年7岁的谢大爷模糊的记忆中,只记得人们奔走相告说飞机场要修建在河市,居民们都高兴得不得了。

机场地址选在河市镇旁边的一块州河冲集扇上,面积比现在的小三四倍,记忆中就是一个平坦的沙坝。据说当时之所以选择在河市镇的州河边,是因为达城附近都没有适合的平坦,只有河市镇州河边的那块沙丘地最适合修建简易机场,一是离老达城不远;二是沙坝平坦,适合飞机的降落;三是河市镇周围低矮的山包,既不影响飞机起降也利于机场的隐蔽。谢大爷说,尽管河边坝子是现成的,但是还是有不少沟壑凹凼,需要人工填埋修筑扩建。那时没有大型机械,修建机场全靠人工。大部分中青年都被征集去修建机场。当时为了抗击日寇,人们的建设热情空前高涨,不分白天黑夜的加班加点干活,简易机场不到一年就修成了。因为属于战时野外机场,所以要求也很简单,就需要一个大坝子就行了,因此没有航站楼,没有指挥塔,更没有现代的调度室等设备。谢大爷说,飞机场主要在原来河滩上延长加高,按设计标准修建了不足1100米的草皮跑道,当时没水泥,跑道也无法硬化,整个机场仅是粗略的扩大夯实为一个面积约612亩的草坪大坝子,所停的飞机也是抗战时的美国老式“C-47运输机”,因为是战时的野外机场,一般情况下飞机不会专门飞来,只是运输弹药物资时需要降落或过往达城时临时停留,所以记忆中,他一年到头,也没见过有几次飞机的降落。

机场扩建 民航开通

关于河市机场后来的命运,现在的达州机场相关负责人给记者作了详细的阐述:

新中国成立后的1959年10月,四川省政府拨款80万元第一次扩建了这个几乎荒废近20年的野外机场,命名为“达县河市坝机场”,隶属于中国民用航空达县管理站。扩建后的机场占地面积776亩,总长度1540米,机场宽度320米,唯一的一条跑道由原来的1100米扩建延长到1200米,宽30米,泥结碎石道面厚0.25米,两侧安全道路宽30米。扩建后的机场配备了完善的地面导航、气象保障、指挥调度系统等设施,硬化了244平方米的水泥停机坪,能同时停放四架“运五”和一架“里二”型飞机,并新建了400平方米候机室。1960年5月19日通航。当时也只开通了一条“成都—南充—达县”往返航线,航程336公里,耗时不过三四十分钟,给达城市民的出行,带来空前的便捷,达州到成都,远在几百里开外的省府城市,因飞机的开通而变得近在咫尺。

虽然机场很“袖珍”,年运送旅客也仅7000人左右,邮递货物20吨。但却至此开启了达州民用航空历史,让市民出行更加的便捷通畅,也圆了达城市民渴盼已久的“飞翔”梦想。

新世纪10条航线营运
成川东北航空港

说起达州机场的变化,一些在机场工作了几十年的老航空人感慨万千。谢大爷回忆说,由于达州地处川东北革命老区,经济欠发达,飞机场建成及航线开通后,因乘客有限和其他的一些客观因素,致使机场反反复复的停航三次,但令人欣慰的是,如今随着达州经济社会的迅猛发展,机场又快速的兴旺繁忙起来。

达州机场自1960年5月19日正式开通民用航空后,因客源稀少,艰难的经营了20余年。1982年12月24日,因里二、运五型飞机淘汰而第一次停航。10年后的1992年10月15日,因改革开放,地方经济发展的需要,飞机场的复航再次提上议事日程。于是由当时的达县地区投资6475万元,民航投资100万元对河市机场进行了第二次扩建。扩建后的跑道长增加到1800米,宽30米。1994年12月25日复航。运营航线仍是“达县—南充—成都”往返。但好景不长,第二次复航不到6年时间,因1997年12月达成铁路的建成通车,很多市民选择了更方便的火车出行,“达县到成都”航线受到严重冲击,加之“运七”客机又被淘汰等因素,机场负债运行,不得已于2000年3月24日再次宣布停航。2000年11月26日,为了改善投资环境,抓住西部大开发的历史机遇,挽救机场客运回头率,达州机场又按现代化航空港标准进行了第三次扩建,并增加了软硬件设施和人性化服务,于2006年1月6日再次复航。这次扩建后的机场占地面积1336亩,主跑道长度达到2000米,宽45米,停机位3个,安装了I类精密近灯光系统和I类精密近仪表着陆系统(ILS,02号跑道)、气象自动观测系统、全向信标/测距台及地空通信(VHF)。机场候机楼面积也扩建到2300平米。划分有乘机手续办理

区、安检工作区、隔离候机区、货运区、行李分拣装卸区、旅客进港及行李提取区等;登机口2个、值机柜台3个、旅检通道2条、检通道2条、货检通道1条。可满足波音737-700、空客A319及以下机型供航保障能力。飞行区等级为4C,是川东北地区唯一的现代化民用机场。复航时机正值宣汉普光发现3.8万亿立方、亚洲最大的天然气气田,南来北往的石油工人数以万计的涌入达州开发天然气,为达州新机场复活带来巨大的商机和客源,当年机场就实现旅客吞吐量2.78万人次,比十年前增加了近4倍。随后旅客吞吐量年年递增,2008年突破10万人次,2011年旅客吞吐量20万人次,2015年突破30万人次,达到36.7万人次。同时,2009年10月,达州河市机场顺利通过了民航局组织的机场安全审计和安保审计,安全基础和保障能力实现了全面提升。

近年来,在“一带一路”战略的推动下,达州河市机场先后开通了北京、上海、广州、深圳、昆明、泉州、成都、三亚、拉萨、杭州10条航线,航班数量从复航初期的每周2班,增加到每周46班,北京、广州、深圳、昆明达到每天一班。这些航线的开通,极大地方便了达州及周边地区市民的出行,进一步完善了川东北地区空中网络布局,有力地促进了达州及周边地区经济发展,每天国际国内上千人次的旅客流量,给现代的达州机场注入了新的青春活力。达州机场也成为目前川东北最大、最繁忙的航空港,承担起达州人民经济社会发展“动力引擎”。

新机场迁建
为达州未来插上翅膀

随着达州经济社会的快速发展和航空需求的不断增加,河市机场发展面临的矛盾日益显现,一方面河市机场正好位于达州市规划的河市配套发展区,现有机场占地与城市发展规划产生严重冲突。另一方面,河市机场所处地理位置较低,多年来一直遭受洪水的威胁,此外受周围地形条件和净空条件的限制,机场已无更多的发展空间。因此,搬迁河市机场又再次提上议事日程,并被列入达州市政府《达州市城市总体规划》(2009—2030年)中,机场迁建工程也纳入国家《民航发展“十二五”规划》,位于达川区石板镇观音沟的机场迁建地址也已获国家民航局批准。新机场按照4C级标准建设,新建一条长2600米、宽45米的跑道;航站区按满足2025年旅客吞吐量85万人次、货邮吞吐量8000吨的目标设计,新建航站楼9000平方米,站坪机位8个;配套建设空管、供油和消防救援等辅助生产设施。目前,前期的修建工作已启动并进展顺利,预计2018年通航。新机场建成后,将替代达州河市机场的功能,成为川东北地区最大的机场和航空枢纽。辐射达州、万州、广安、安康、汉中、巴中、南充等地千万人口,极大的提升达州的对外开放形象。

我们相信,新机场建成后,在满足新的航空运输需求、改善投资环境、拓展旅游客源市场、改善运行条件和保障能力的同时,必将为达州未来的发展插上更为坚实的翅膀,让这个光荣的革命老区更加自信的在市场经济大潮下自由翱翔。

(本报社区记者 邱一彪 譙继)

主 编 李天泉
责任编辑 李 杏官方微信 dzwbwx
官方微博 dazhouxinwen
投稿邮箱 dzwbjzx@sina.com

报料热线:2382258