

空港蓝天情

◎ 江 灏 著



青岛出版社

前 言

古老的历史，永远年轻。

古老的历史，总是在充满生机的现实的轨道上不断地开辟着自己前进的道路，不断地从丰富多彩的蓝天大地般的现实生活中汲取着永生的力量和激情。历史的伟力就蛰伏在现实的土壤里。民航青岛站 15 年的发展正是应验了这一点。

青岛，这颗镶嵌在黄海之滨的明珠，物华天宝，人杰地灵，经过改革开放的大潮洗礼，正日益放射出璀璨夺目的光辉。她的空中门户——民航青岛站，沐黄海之波涛，汲崂山之精华，风雨兼程，从 15 年前一个只有两条航线、年旅客吞吐量仅万人的小小航站，成为一个拥有符合国际标准的候机楼、跑道、通讯导航、机务保障、运输服务等软硬件设施的现代化国际空港。开辟了 36 条国内航线，2 条地区航线，3 条国际航线；年旅客吞吐量 160 万人次，货邮 2.6 万余吨，航班起降 2 万余架次。从白山黑水到海角天涯，从天府之国到关中古都，从新疆首府到广东特区，航线辐射神州大地的东南西北中，越洋跨海连着东瀛之邦和大韩民国，空中直达新加坡。流亭机场已成为山东乃至沿黄区域最大的空中交通枢纽。

新青岛风采

青岛民航事业的崛起为青岛地区带来了巨大的社会效益,促进了青岛市的经济繁荣和外向型经济的发展;青岛的发展又给青岛民航事业提供了发展的机遇。民航青岛站在15年的时间里实现了历史性的跨越,如此显著的成就,如此快的发展速度,如此高的增长率,原因是明明白白的,是民航青岛站的民航人艰苦创业、奋发进取、务求实效的精神所致。他们的确为促进青岛民航事业的持续、快速、健康的发展做出了卓越的贡献,其发展的历程是艰难而辉煌的。

目 录

前 言	(1)
第一章 艰难的起步	(1)
第二章 向市场要航线	(17)
第三章 生命线	(27)
第四章 永恒的主题	(33)
第五章 服务意识	(51)
第六章 多元化拓展	(80)
第七章 蓝天情	(111)
第八章 呼唤人才	(128)
第九章 为了这一天的到来	(133)
第十章 新的起点	(150)

新青島風采

第十一章	灿烂之花	(158)
第十二章	“空中走廊”的守护神	(168)
第十三章	保证飞行安全	(178)
第十四章	骨干的作用	(186)
第十五章	为了共同的家园	(194)
第十六章	一路平安	(203)
尾 声	:未来不是梦	(211)

第一章 艰难的起步

开始是历史的别名。

青岛航站始建于公元1958年7月。当年8月16日,北京—济南—青岛通航,使用海军沧口机场和伊尔—14机型,每周二、四、六各往返一次。1961年9月后,因客货源不足和空防需要等原因停航,保留航站,仍经营陆空联运业务。

为了适应青岛经济发展和改革开放的需要,中国民航总局于1978年、1979年两次上报国务院、中央军委,请求青岛航站复航。

1979年4月2日,国务院、中央军委以国发〔1979〕90号文,要求民航积极筹建青岛航站,并尽快建立招远和薛家岛导航台。

1979年4月3日,民航上海管理局以〔1979〕沪指计字第77号文向民航局指挥部报了青岛航站建站任务书。任务书指出:建站站区在机场跑道东北端,计划征地70亩,总投资在1000万元,以修建临时开航的机场和服务设施。

1979年10月5日,民航局以〔1979〕指计字211号文,批准了建站任务书,同意1980年正式开工。

新青岛风采

1980年12月13日，国务院、中央军委以国发〔1980〕307号文批复了民航开辟北京—青岛航线，并要求北京—青岛、大连—青岛航线，都飞经黄县，应抓紧勘选黄县导航台，该台使用后，再撤销招远导航台。

1981年10月6日，山东省人民政府以〔1981〕鲁政函97号文向国务院、中央军委作了开辟北京—青岛—上海，北京—济南—青岛，上海—青岛—大连—沈阳三条航线的报告。1982年3月15日，民航局以〔1982〕民航计字第39号文，向国务院、中央军委请示使用流亭机场临时开航。1982年7月27日，民航局以〔1982〕民航航字104号文，复民航沪管局，同意青岛开航，规定于1982年8月5日起，使用安—24型飞机正式开航，上海—青岛—北京每周暂飞两班，上海—青岛—大连每周飞一班。

现任山东省民航管理局副局长兼青岛航站站长的李诺先正是在开航初期迈入青岛航站的，犹如一位拓荒者，他在航站的初创阶段来到这里。说起拓荒，人们会想到美国西部开发的伟大事业，想到漫漫荒原上的点点篝火和奔驰的马蹄声，想到文明与落后、成功与失败的种种矛盾，想到向成功进发的艰难历程。拓荒，确是一项不平凡的事业，是横亘在遥远的地平线上的彤红而豪迈的歌。拓荒者是生命的强音符，是真正的有责任心的男子汉。

航站确像一片荒地，李诺先来到航站的时候，展现在眼前的是一番这样的景象：在临时租用的巴掌大的土地上，临时搭建的简易工房和一间充当“候机楼”的大平房、一间面积不大的餐厅组成了“站区”。围绕着站区的是萋萋的荒草和几棵树叶已悄然飘落的树。飘落的树叶被晚秋的风吹着，散向距候机室只有 30 米左右的停机坪。

停机坪只能停放一两架安—24 小型飞机，跑道与海军合用，导航设施也是海军提供的。

提供给李诺先的只有这些。除他之外，职工不足 40 人。车辆四部：班车、吉普车、塔台车和一辆破旧的卡车。

条件的确艰苦。航站的基础差、底子薄、发展余地小，职工又没有任何的福利待遇。在这样的情形下，李诺先把航站的职工召集在一起，声音宏亮且十分自信地说道：“从现在开始，让我们每一个人都在心里许下的心愿：担负起自己的责任，尽其所能，实现我们的理想——这样，我们就能一起看到现代化大空港的来临。”

谈何容易。航站的每一个人都面临着艰难的考验。

李诺先首当其冲，他是一位重情感有责任心的有心人。他来到青岛航站之后，发现职工因为喝不上自来水，长期喝井水而使部分职工患了严重的过敏症之后，他颇感焦急；再看看职工的居住条件，简易的工房远非砖瓦建筑，四处透风。在寒冬的季节里，职工被凛冽刺骨的寒风困扰着，连正常的睡眠都保

证不了。他考虑到：“航站的职工怀着对民航事业的热爱，居住的环境这样差却毫无怨言，我有责任改善他们的生活环境。”在一次华东管理局召开的会上，他面对着全体入会者，说道：“我代表青岛民航站发个言。我希望华东管理局的领导应予以重视，青岛航站的全体职工要求能喝上自来水，住上砖瓦房。如果住不上砖瓦房，住四处不透风的房子也可以。”

他的希望朴实而具体，作为一个领导，他感到应该为职工想到这一点。会议之后，华东管理局的领导对他的话十分重视，有的领导亲临“站区”看到十分艰苦的条件，对青岛航站职工在这样的条件下创民航发出了由衷的感叹。

在那段创业的日子里，“站区”就是李诺先的家。他身兼数职，既是领导者，又是从事具体工作的职工。“站区”只有一间不大的餐厅，里边摆放着四张大桌子。这间餐厅在当时既是旅客的餐厅，也是职工的餐厅，职工是面带微笑的服务员。一般情况下，他们热情地招待旅客吃过饭后，才解决自己的吃饭问题。

青岛航站的职工在李诺先的带领下，以主人翁的姿态，以民航人的光荣感和责任感，从点点滴滴的工作入手，建设着青岛航站。

李诺先的责任心同时深深地打动了全体职工，产生了强大的凝聚力。职工们感叹地说：“航站把我们当主人，我们把航站当作家。”

职工们愈是这样，李诺先愈是为他们着想。当时，职工的年龄均处在上有老、下有小的情形下，家里的困难同时需要他们去解决。而他们的家，距航站又太远。

“一定要按时启动班车，按时送他们回家看看。”李诺先这样想。可是，站区及站区附近连个加油站也没有。车辆启动加油，需要和流亭机场的海军商量；顺利时，可以加油；一旦不顺利，职工连回家的问题也解决不了。

“自己搞个加油站，这样的基础建设迟早要搞，要搞就愈早愈好。”他了解到，沧口机场有一个弃之不用的油罐。他亲自带着航站的职工去沧口机场，拿着铁锹，真正意义上的义务劳动，把埋在地下的油罐挖了出来。

油罐是挖出来了，怎样解决运输的问题？没有钱，典型的白手起家，这样形容当时的青岛民航，不为过。几经周折，油罐终于拉回了站区。同样是义务劳动，李诺先和职工一起整修了油罐，找好位置，把油罐埋到地下。可是，只有油罐不行，还需要其他的配套设备。

机会来了。一次，华东管理局油料处的同志来航站检查工作，李诺先不失时机地把这个问题提了出来。“我们有个弃之不用的计量器，玻璃碎了，如果……”油料处的同志没好意思把“如果你们不嫌弃，无偿赠送”的话说出口，李诺先却没有多想，只要能够使用，他欣然接受。

陆陆续续地，青岛航站上了一些基础设施。日常的工作，

在李诺先和他的职工努力下，顺利地展开着：

机务队在设备紧缺、资金不足的情况下，自己动手，奋战8天制出了蒸馏水；通讯发报台自己试制了遥控机；汽车队制作了存货架。炊事班自制了绞肉机架；搬运工在李诺先的影响下，逢天降暴雨，毫不犹豫地脱下雨衣盖在旅客的行李上。

至1984年，青岛航站的客货发运量已分别达到了21339人和4940吨。

航站开始起步了。李诺先更是一步一个脚印地带领着青岛航站往前走着。他注重做好每一个具体的工作。1984年，借助青岛后勤工作卫生大检查的时机，他决心对“站区”的环境进行一次大改变。

他对职工说道：“站区是我们航站的门面，虽然小，环境差，地面坑坑洼洼，泥水四溅，但我们可以改造它。想想当年的八路军，他们的衣服是粗布的，但他们的衣服是整洁的，这里面就体现出一种精神。我们要发扬老八路的精神，条件艰苦，可我们不干则已，要干就干成最好的。”他朴实无华的魅力感染着他的职工。

他一呼百应，带领着职工从几十里路外的荒弃的河滩上一锹一锹地把土和沙子挖回青岛航站的站区，把路面垫得平平整整。工房、餐厅、候机室彻底清洗干净。

甚至连站区附近的一个直径约20米的大坑也垫得像站区的路面一样平。

付出的劳动是无私的。他们无私的付出也为青岛航站赢得了荣誉。

检查团的同志说：“我们真没想到，你们这里叫青岛航站，其实条件差得连长途汽车站都不如。我们也没想到，在这样的环境下，你们能创出这份家业。我们看出来了，你们发挥的是艰苦奋斗、力争上游的精神。人的精神面貌好，环境整洁，设备物品摆放有序，能创造出这样的环境，满分通过。”

可是，由于流亭机场不能起降大型飞机，使许多新航线无法开辟。青岛，这座美丽的沿海开放城市，日益迫切地呼唤着新航线的开通。

中共十一届三中全会以后，青岛市各项事业有了飞速的发展。为了适应青岛市改革开放和经济建设的需要，1984年3月2日，山东省人民政府向国务院、中央军委作了《关于扩建青岛流亭机场的请示报告》。1984年8月30日，国发112号文同意了这个报告，批复中指出：“为了适应对外开放的需要，国务院、中央军委同意扩建海军流亭机场。”按保障MD—82飞机使用要求进行扩建，扩建后的产权，仍属海军，由海军负责机场的统一管理。1984年12月21日，国家计委以计交〔1984〕2636号文，批复同意扩建流亭机场。

1985年3月8日～11日，在青岛召开了流亭机场场道工程初设审查会议，民航局、青岛市人民政府、北海舰队航空兵、

民航山东省局、国家计委重点建设二局、航天工业部二院、民航沪管局、山东省计委等单位的有关领导出席了会议。中国民航总局以(85)民航函字第247号文批准了机场扩建初设方案,场道工程于1985年5月破土动工。

扩建流亭机场期间,青岛航站转场胶县机场,保证航班正常飞行。

在青岛市政府召开的有关部门的会议上,就海军流亭机场扩建期间,民航使用胶县机场临时开航问题进行了研究。

会议认为:在流亭机场扩建停航期间,民航使用胶县机场临时开航,是适应对外开放、保证国内外客人来青的一项应急措施,是关系到我市对外开放的一件大事。各有关部门都要从大局出发,大力支持、密切配合,确保3月15日按时开航。

为确保临时开航准备工作按期完成,会议确定了如下原则:一是各有关单位去胶县机场的工作人员,要在保证工作必需的前提下,尽量减少、压缩到最低限度;二是要尽量利用胶县机场部队现有的设施,能够不新建的一概不新建,必须增建的也要尽量从简;三是临时开航必需增添的设施所需的资金和材料,暂由各有关承担任务的单位垫付。会议对各项准备工作进行了分工,并决定:

1. 关于机场的使用问题。民航临时开航所需要的导航、灯光、指挥、调度、气象、油料供应等,要利用胶县机场现有设施。

鉴于胶县机场停机坪的宽度不够,需要局部加宽,但正值

冬季,不能进行混凝土工程,因此在停机坪加宽工程未进行以前,部队训练要采取避让民航的措施,以保证民航班机正常起降。同时,省民航局要与海军北航共同制定使用胶县机场的具体细则,以保证军队训练和民航飞行的进行。

2. 房屋问题。在海军北航和胶县机场的大力支持下,确定胶县机场腾出滑行道南端的一组值班房,作为民航临时候机室和值班用房;再腾出 14 间平房作为武警和民航的宿舍用房。其中民航 6 间。

为了保证临时通航的需要,确定在临时候机室的西侧,临时建了 60 平方米的平房,供安全检查、民航办公、货运仓库、厕所等使用。

3. 供水问题。鉴于水管供应紧张,时间又短,故决定机场不再铺设自来水管,用人工或车辆拉水。

会议的决定很具体,但在转场和保证正常通航的过程中,真正决定顺利实施和成功的,说到底,还是要落实在具体的人身上。那时的李诺先毫无疑问地成了“总指挥”。他热情地贡献着心力,对青岛航站所展现的发展前景给予了相当的关注和投入。

矢志全心,他毫无保留地贡献着,深知责任重大,十分清楚地知道航站的建设同其他的现代化建设过程一样——复杂而且紧张。

市政府要求:“一天也不能停航。”在这种在全国也少见的

情形下,李诺先为转场胶县机场,保证正常通航制定了一个严密的计划。

1985年3月13日,他亲自出面与海军商量,借了四台车,加之从其他单位借的车总共10台车,作为转场胶县机场的运输工具。这一天,他把任务具体地布置在每一个职工的身上,准备工作在他严密的部署下就绪。

1985年3月14日上午8点30分,李诺先带领着职工开始转场胶县机场。

整个青岛航站实际上是全部搬过去了。转场到胶县机场前一天的情景,至今留在李诺先的记忆之中。从上午8点半一直干到深夜。有一个司机疲惫不堪,要求休息,对李诺先说道:“我实在是很累了,我们没有必要这样玩命,明天继续搬也是可以的。”李诺先累在先,他既是搬家转场的总指挥,又是具体的搬运工,身心俱疲。累的情形下,谁不想休息?可是,他必须按照严密的计划办。他对司机说道:“订的计划必须完成,加油吧。”

1985年3月15日上午10点10分,从上海飞往青岛的航班在李诺先疲倦而又欣慰的笑容中落地于胶县机场。

历史中的若干过程往往是重复的。

胶县机场的周围是一片希望的田野。李诺先带领着他的职工在这里安营扎寨,一切又是从头开始。居住的条件、工作

的环境对他们来说如同在青岛航站一样，他们没有提出任何的不切实际的要求。

依旧创业过程。

重点都是保证航班的正常起降。在这方面，青岛航站是幸运的。

因为青岛航站拥有了李诺先。

说起来，李诺先在飞行和航行业务管理方面可谓一流的专家。

他从1959年就和飞行结了缘。从四川空军航校毕业后，曾做过飞行教员，而后调民航13飞行大队任副大队长。他手握操纵杆，精心研究飞行技术，先后驾驶过“运五”、“安24”、“肖特”、MD-82等各种型号的机种。在他的飞行生涯中，曾两次驾驶故障飞机转危为安，保持安全飞行纪录一万余小时，荣立过三等功，被中国民航总局授予国家一级飞行员。

他是个全面发展的特殊人才。在胶县机场期间，他常常对业务骨干说：“保证航班在空中正常飞行，不仅依靠飞行人员在空中正确地操纵飞机的飞行，而且有赖于各种地面人员参加飞行保障工作。飞行和飞行保障工作人员，尽管分别属于各个不同的技术业务部门，但他们是按照严密的分工和统一的规章制度，有组织地共同参与飞行活动。”而他在胶县机场的主要职能正是协调各技术业务部门的飞行保障工作。

当时，胶县机场的各技术业务部门几乎全部设在他的站

长办公室。

与飞行调度分析气象情况是他的日常工作之一。他知道，全国各地的天气、地形等自然条件差异很大。在中国境内组织飞行，只能采取分区负责的原则。由于转场胶县机场，李诺先和他的业务骨干便要适应因此而发生的变化。

胶县和青岛的气象情况却大不一样。为了准确地提供胶县机场的气象情报，李诺先和负责气象的工作人员制定了严格的气象预报、观测、危险天气下及时通报的一系列具体的规章制度。有了这些规章制度，负责气象的工作人员就能有效地、有序地在胶县机场进行着准确的气象服务。

自然，在胶县机场保证航班的正常起降的工作还有许多。当时，机场的导航设备有限，对民用飞机的起降除了依靠现有的导航设备外，几乎每一个航班的落地都参与了李诺先的经验和责任。

每当天气情况较差时，为保证航班安全降落，他总在机场跑道延长线上，用高频电台引导航班的落地。

那段日子，保证航班正常起降已不是简单的承诺，而是李诺先等人付出的实际结果。

李诺先的付出又是那样的具体。在胶县机场的250多个日日夜夜里，他的大脑处在高度的紧张之中，随时准备应付突如其来事情发生。

在首届“青交会”期间的一天里，胶县机场突然停电，当