



坐落在北京南四環邊的南苑機場，隱藏在一片低矮的居民房之中，陳舊的候機樓，讓初到這裏的乘客恍若來到三線城市的長途汽車站。這座外表破落的小機場，至今已有109年歷史，是中國第一座機場。時至今日，每日進出港航班只有134班，年旅客吞吐量650萬人次左右，不及同在北京的首都國際機場年旅客量的十分之一。然而，這座持續運轉百餘年的機場，不僅是中國近代百年歷史的見證者，還是新中國建立七十年來經濟社會發展與城市變遷的親歷者。因為南苑機場面積較小，不少誤機旅客都體驗過「快速通道」，從值機到安檢再到登機，只需十分鐘。

大公報記者 海 巖

根據字典，苑，是養禽獸種林木的地方，多指帝王的花園。顧名思義，南苑就是皇帝在城南的花園。南苑地處永定河流域，自古水草豐茂，加之離北京城非常近，頗受歷代帝王喜歡，自遼金時起就在這裏築苑漁獵。元代定都北京後，南苑一帶成為皇家獵場，並歷經元明清三代。南苑在清代時期達到鼎盛，不僅築起城牆開闢多個城門，還修建了多處行宮以及若干廟宇，清代皇帝在此圍獵，並檢閱部隊。

1910年7月，清政府開始籌辦航空事業，在南苑五里甸殺軍練兵場內修建簡易跑道，開設飛機場，並從法國購進一架蘇姆式飛機進行測試，官稱「南苑」，南苑機場由此得名，成為中國歷史上第一座機場，開始見證中國近代百年歷史。

值登機十分鐘搞掂

隨著北京城市擴張和向南發展，當年的皇家後花園早已被包圍在民居鬧市之中，這讓南苑機場成為內地為數不多居於城市中心區的機場。建國後，南苑機場一直是軍用機場、重要空軍基地，到上世紀八十年代民航實行政企分開，軍方成立中國聯合航空公司並以南苑機場作為基地獨家運營，南苑機場轉為軍民兩用機場。

與首都國際機場相比，南苑機場的航站樓只有兩層，候機大廳裏燈光昏暗，冷氣不足。2011年和2016年，南苑機場先後進行過兩次改擴建工程，候機樓面積增加了近一倍，但旅客們走進候機樓會發現，右轉取票然後安檢，一共不到20米的距離，然後就直接進到候機室了。不少誤機的乘客都曾在此享受過「快速通道」，「畢竟從值機到安檢再到登機，十分鐘就到了，在保證安全和航班運行正點的情況下，我們為旅客緊急申請，這在其他大型機場肯定是做不到的」，中國聯航地服部經理孫城剛形容這是小機場的人情味。

由於南苑機場停機坪不大，早年旅客們乘機不需要坐擺渡車，也不走廊橋，而是一樓開門直接從停機坪走到旋梯，其間路過觀摩各種軍民飛機，成為在南苑機場乘機的獨特樂趣。而現在，旅客們雖不再走着去旋梯，而轉為搭乘擺渡車，但在停機坪穿梭時仍能望見停放在不遠處的幾架圖-154M/D偵察機，凸顯這座機場的與眾不同之處。

如今，在南苑機場候機樓外，立起了一塊機票模樣的倒計時牌，逐日減少的倒計時天數旁寫着「歡迎來到中國歷史上第一座機場」，吸引不少旅客駐足留影。倒計時牌上的天數顯示，這座百年機場距離關閉還有不到一個月的時間。

月底轉場大興機場

按照政府規劃，南苑機場將於9月30日關閉。不過這並不意味着這座百年機場壽終正寢，反而是新生命的開端，屆時，新修建的北京大興國際機場正式通航，南苑機場所有民航航班和軍用航空設施裝備將全部轉移至新機場，中國聯航也將一夜轉場，成為第一家入駐大興機場的航空公司。

司。

事實上，隨着北京城區擴張，南苑機場被鬧市包圍，距離市中心和禁飛區過近，限制了機場改造和擴張，令周邊基礎設施落後，餐飲住宿業凋敝，再加上北京城區規劃也日益受到影響，南五環路也因為南苑機場而繞了一個大彎，由此重新規劃南苑機場，列入政府議事日程。

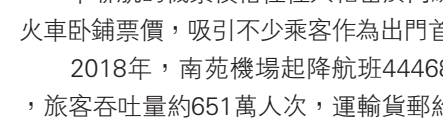
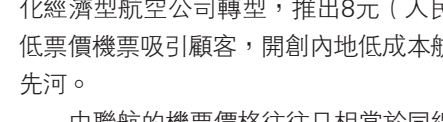
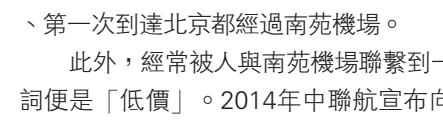
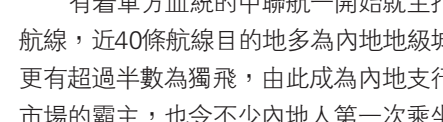
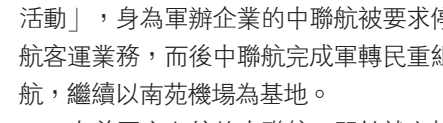
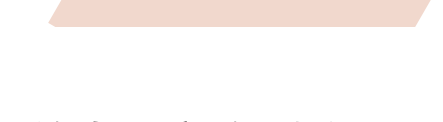
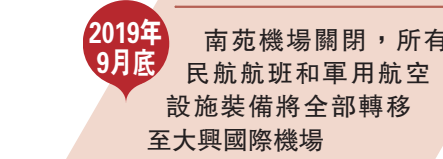
至於關閉後的南苑機場將去向何方，目前還不得而知。2018年9月北京市發布的《促進城市南部地區加快發展行動計劃（2018—2020年）》中，現南苑機場地塊被標註為「戰略留白區」。不過，南苑周邊地區的規劃已經明確，南四環外將新建包括森林公園與濕地公園在內的50畝綠地，有望重現百年前那個水草豐茂的南苑。此外也有建議稱，希望在南苑機場原址建設民航博物館，以此紀念這座「中國第一座機場」。



▲旅客步出中國聯航飛機機艙 資料圖片



▲旅客在檢票登機 資料圖片



▲南苑機場分別在2007年和2012年擴建航站樓。但與首都國際機場相比，南苑機場存在感仍然偏低。據資料顯示2017年首都國際機場吞吐量突破一億人次，而南苑機場的吞吐量僅為650萬人次，不及首都國際機場吞吐量的6.5%。

南苑機場大事表

1910年 清政府籌辦航空事業，在南苑開闢了中國第一座飛機場

1913年 袁世凱創建南苑航空學校，為中國乃至亞洲第一所航空學校

1949年 中國人民解放軍第一個飛行中隊在南苑機場成立並執行開國大典的飛行任務

1959年 建國十周年大慶，赫魯曉夫來北京出席慶祝活動，專機降落南苑機場

1971年 基辛格秘密到訪，葉劍英等到南苑機場迎接

1986年 中國聯航成立並一直以南苑機場作為基地機場，南苑機場轉型為軍民兩用機場

2019年9月底 南苑機場關閉，所有民航航班和軍用航空設施裝備將全部轉移至大興國際機場

昔日帝王花園 中國航空搖籃 百年南苑機場 見證國家輝煌



▲旅客在北京南苑機場候機樓外的中國聯航轉場倒計時牌前留影。北京大興國際機場將於9月30日啓用，屆時，南苑機場這座中國歷史上第一座機場也將關閉 資料圖片

昔日

▲一九一一年四月法國小報上關於中國人看到飛機的不同反應

今天

▲上世紀五、六十年代作為軍用機場的南苑機場 資料圖片

▲清末時期作為皇家狩獵場的南苑大門 資料圖片

▲聯航飛機停在南苑機場 受訪者供圖

數看南苑機場

服務航空公司：
國內航司（2家）

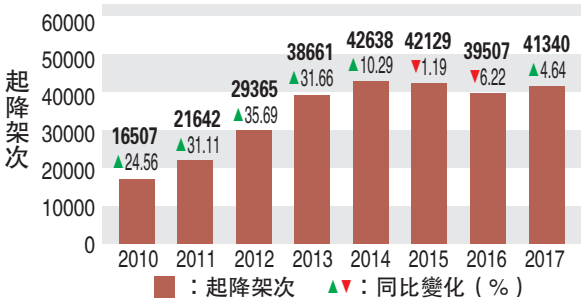


中國聯合航空有限公司

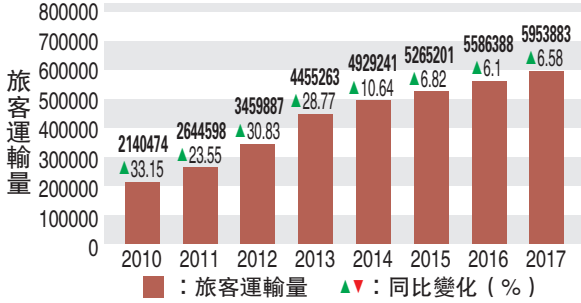


中國東方航空股份有限公司

近年進出港起降架次



近年進出港旅客運輸量



改革「弄潮兒」首推廉航模式

上世紀80年代，內地航空業掀起改革開放熱潮，一直作為軍用機場的南苑機場也加入其中成為改革的「弄潮兒」，並在內地首推低成本航空的新模式，在支線航空市場佔據重要地位。

在民航業政企分開的熱潮下，1986年中國人民解放軍空軍與22個省、市及大型企業聯合組建了中國聯合航空公司（中聯航）。中聯航有軍辦企業的背景，卻是一家民用航空公司。依託與軍隊的關係，中聯航以南苑機場作為運營基地，南苑機場也由此轉為軍民兩用機場。



中聯航停泊在南苑機場的飛機 網絡圖片

1998年，中央提出「部隊不得從事經商活動」，身為軍辦企業的中聯航被要求停止民航客運業務，而後中聯航完成軍轉民重組並開航，繼續以南苑機場為基地。

有着軍方血統的中聯航一開始就主打支線航線，近40條航線目的地多為內地地級城市，更有超過半數為獨飛，由此成為內地支線航空市場的霸主，也令不少內地人第一次乘坐飛機、第一次到達北京都經過南苑機場。

此外，經常被人與南苑機場聯繫到一起的詞便是「低價」。2014年中聯航宣布向大眾化經濟型航空公司轉型，推出8元（人民幣）低票價機票吸引顧客，開創內地低成本航空的先河。

中聯航的機票價格往往只相當於同線路的火車臥鋪票價，吸引不少乘客作為出門首選。

2018年，南苑機場起降航班44468班次，旅客吞吐量約651萬人次，運輸貨郵約2.51萬噸。

南苑機場見證歷史

迎接烈士靈柩回國



奔赴災區救援



執行撤離在利比亞人員任務



建國初期孕育人民空軍誕生

作為中國開港最悠久的機場，南苑機場的歷史可以上溯到清朝末年，可以說是國力衰微下清政府想要籌辦航空事業的一個嘗試。其後，南苑歷經戰火洗禮，直到1949年以後，開國大典受閱飛機從這裏落地，基辛格秘密訪華在這裏落地，繼續見證新中國諸多重要歷史時刻。

1910年，軍諮大臣載瀾赴歐美考察，對飛機產生濃厚興趣，回國後開始籌辦中國自己的航空事業。恰在此時，曾就讀於日本某工兵航校的兩名留學生劉佐成、李寶俊攜自行研製的飛機部件歸國。

建亞洲首所航空學校

清政府最終選定毗鄰京師、地勢開闊、又有軍事基礎的南苑殺軍操場作為劉、李二人研製飛機的場地，撥款在此修建了一座棚廠和一條簡易的飛機跑道。

1911年6月，劉佐成駕駛着親自

研製的「飛機2號」從簡易跑道上起飛，但旋即墜毀，劉佐成本人也身負重傷。儘管如此，南苑仍成為中國航空事業的發祥地。1913年，袁世凱籌劃在南苑建立新的航空學校和飛機修理廠，向法國購買了12架飛機，聘請4名法國教練，這是中國乃至亞洲第一所正規的航空學校。1937年盧溝橋事變後，侵華日軍佔領南苑機場。直到1948年12月南苑機場被解放，從此翻開新篇章。

建國以後，南苑機場是很多重要歷史時刻和外交活動的親歷者。1949年，中國人民解放軍在南苑機場組建第一支空軍飛行中隊，在開國大典中亮相，南苑機場也成為中國空軍的起點。此後，南苑機場歸屬空軍管理，在歷次閱兵中都作為空、地受閱部隊的訓練場地。

1971年中美建交前，美國國務卿基辛格秘密訪華，他乘坐的飛機降落在南苑機場。