

口述史



从当雄机场到拉萨贡嘎国际机场——

云端引擎，世界屋脊架起“空中立交”

本报记者 贡秋曲措 温凯 嘎娃白玛 索朗旺久

1956年5月26日，当雄草原上空传来引擎轰鸣声。

各族群众欢呼雀跃，迎接这架由毛主席亲笔题名的飞机。

这篇报道写道：

二十六日上午九时二十三分，一架来自祖国首都北京的中国民航飞机，在拉萨市郊机场顺利着陆，并进行了起飞表演。

至此，北京—

拉萨航空线正式宣

告试航成功。

QR code

扫描二维码，

了解更多内容

从“禁区”到首航：

冻土上筑起飞天之路

1956年3月2日，16岁的机场务工金第一次见到飞机降落。

“我们所有人都跑到停机坪边，远远地看着飞机降落下来，挥舞着手臂，又跳又叫，高声欢呼，那兴奋劲可别提了！”今年76岁的老民航人金伍至今仍清晰地记得当年当雄机场通航的场景。

从1956年拉萨航线试航成功，到1965年西藏正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年6月，昌都邦达机场正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年，空军迅速响应，派出工程技术人员，会同兰州军区空军第五军部分的40余名技术精英，组成勘察队，从兰州出发，乘坐汽车沿着青藏公路，踏上了寻找合适机场地址的征程。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。

在确定场址后，建设者们带着简陋工具开进草原。没有压路机就用石磙子靠人力推动，缺少工具就自己动手锻造。高原的5月仍飘着雪花，部分土地还冻得坚硬如铁，战士们和民工就用钢钎一点点凿，手掌磨出厚茧也不停歇。在经过118个日夜奋战后，一条长2200米的跑道终于在草原上延伸开来……

1956年5月26日，韩坤机组驾驶5116号伊尔-12型运输机，在克服了气温、多云等恶劣天气后，终于由青海玉树机场平安飞抵西藏当雄机场，完成了北京至拉萨的试航任务。

在当雄禅在建设新西藏事业中的伟大胜利一文中这样写道：“拉萨航线试航成功，祖国的飞机可以在西藏高原上降落起飞，这是打破世界航空历史的伟大胜利，是我国建设社会主义事业和建设新西藏事业中的又一新成就，是人民、西藏人民可以引以自豪的历史。”

曾经“冬天如冰窖”的时候机室早已成为老民航人洛桑群培口中的历史。

1956年5月26日，当雄机场首次完成北京—拉萨航线试航成功，到1965年西藏正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年6月，昌都邦达机场正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年，空军迅速响应，派出工程技术人员，会同兰州军区空军第五军部分的40余名技术精英，组成勘察队，从兰州出发，乘坐汽车沿着青藏公路，踏上了寻找合适机场地址的征程。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。

在前往贡嘎机场的途中，作为转场人员之一，金伍心中充满期待。

抵达贡嘎机场时，眼前的景象虽没有想象中繁华，却让这群从当雄过来的人松了口气：河谷里能晒足的太阳，临时搭建的土坯房虽然简陋，但墙角不会像当雄的营房那样，结着常年不化的冰棱。

在贡嘎机场，金伍依旧做场务工。那时的贡嘎机场，离“飞天”的目标还差得远：没有雷达，调度全靠内眼观察；气象预报全凭经验，遇到暴风雨只能“望天长叹”；机务维修工具不齐，零件坏了常常需要自己敲敲打打修补；一周能保障一两个航班已是极限，航班一结束，发电机便准时关停，夜晚的机场漆黑一片。

1956年5月26日，贡嘎机场才摆下3条航线：北京—成都—拉萨、成都—拉萨、兰州—格尔木—拉萨；年旅客吞吐量仅从开航时的0.44万人次增长到5.31万人次，数字里藏着高原民航蹒跚的脚步。

试航成功不代表能正式通航。经过10多年反复试验，1965年3月1日，民航拉萨站成立之日，一架伊尔-18型飞机从北京起飞，次日抵达当雄机场，西藏正式实现通航，开启空中交通新纪元。

一座机场、一架飞机，拉近了西藏与首都北京的距离。

从“能飞”到“飞好”：

河谷里建空中通道

1965年，当雄机场热闹的场面还没散尽，“迁建机场”的消息便迅速传开。

“当雄海拔高、气候差，条件确实太艰苦了，而且跑道承载能力有限，不适合长远发展，所以迁建势在必行。”金伍回忆说。

次年，中央再次选址，将新机场定在了山南地区贡嘎县甲竹林村的雅鲁藏布江两岸。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。

在雅鲁藏布江两岸，“拉萨贡嘎国际机场”的标牌在阳光下熠熠生辉。如今的航站楼里，旅客通过人脸识别快速通关，全覆盖的供氧系统让人们自由呼吸，航站楼的广场前，人流、车流井然有序。

曾经“冬天如冰窖”的时候机室早已成为老民航人洛桑群培口中的历史。

1956年5月26日，当雄机场首次完成北京—拉萨航线试航成功，到1965年西藏正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年6月，昌都邦达机场正式通航，西藏民航事业的开端整整经历了十年。同年，空军迅速响应，派出工程技术人员，会同兰州军区空军第五军部分的40余名技术精英，组成勘察队，从兰州出发，乘坐汽车沿着青藏公路，踏上了寻找合适机场地址的征程。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。

资料记载，上世纪40年代，途经西藏的“驼峰航线”为抗日战争和世界反法西斯战争胜利作出了重要贡献，却有1500架飞机折戟、3000余名飞行员牺牲在这条航线上。

西藏的发展需要民航事业。

1956年12月，党中央作出开辟北京至拉萨空中航线的重要指示。

同年，空军迅速响应，派出工程技术人员，会同兰州军区空军第五军部分的40余名技术精英，组成勘察队，从兰州出发，乘坐汽车沿着青藏公路，踏上了寻找合适机场地址的征程。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。

资料记载，上世纪40年代，途经西藏的“驼峰航线”为抗日战争和世界反法西斯战争胜利作出了重要贡献，却有1500架飞机折戟、3000余名飞行员牺牲在这条航线上。

西藏的发展需要民航事业。

1956年1月抵达拉萨后，勘察队展开拉网式排查。在羊八井的冰川边缘，他们用冻得发僵的手指记录风速数据；在当雄的沼泽地带，他们踩着没过小腿的泥浆测量地质硬度，最终选定了当雄县城西南的一片草地作为机场场址。