



90多年前,梁山机场响起飞机轰鸣声

这座建在高梁山下农耕坝子的机场 抗战时肩负着拱卫大后方重庆的重任

□重庆晨报特约撰稿 吴天胜



天空澄澈,几朵丰腴的白云悠然浮荡,雍容如贵妇。

梁山机场像一个舒展肢体的巨人,仰面躺在高梁山下,任由飞机与游人如嬉戏的孩子,在其怀抱中穿梭往来。

一架飞机昂首冲入苍穹,开始绕着机场盘旋攀升。一公里、两公里、三公里……直至四千米高空,它已绕行机场两圈,重新东转。“跳!”一声令下,一组组队员如散落的星点,从舱门接连跃出。

地面上人们的肉眼,自然看不清四千米高空的人影,只能紧盯那架仍在盘旋的飞机。可他们依旧努力仰首,期盼能尽早捕捉到白云中飘落的伞影。

“来了,来了!”不知谁喊了一声。众人引颈张望,天边出现一个小点,一道微影……那影子越来越大,没有烟火,没有曳尾,就像一颗流星,正朝着大地奔来。

恍惚间,人们仿佛看见神舟五号划破夜空的那一幕——橙红色的火焰如长虹贯落,载着中国第一位航天员杨利伟,穿过二十一小时的宇宙行程,安然归向苍茫草原。

“砰”的一声,伞开了。空中突然绽放出斑斓的色彩:红的、黄的、粉的、蓝的……如同一群散落的水母,在气流中自在飘浮。有的疾降,有的缓荡,还有的翻着滚儿往下落。眼看要飘出机场边界,却又悠悠回转,最终稳稳落在指定区域。

人们赶忙举起相机。接近地面时才看清,每具伞下竟是两人——他们面朝同一方向,如袋鼠般前后相抱。触地瞬间,双腿微曲,脚尖轻点草皮,伞衣顷刻失去张力,如倦怠的巨花般缓缓收拢。他们脸上漾满笑容,兴奋、刺激、意犹未尽……

一切美好,都来自梁山机场。

然而,这片承载着欢笑与尖叫的天空,在近百年前,却回荡着战争的轰鸣……

1 高梁山下农耕坝子建机场

“高梁山麓平畴远”。巍峨的高梁山之下,自古便静卧着一片沃野平川。

千百年来,这片土地五谷丰登,养育了一代代梁平儿女。民间早有“金开银万,抵不过梁平一半”的美谈,陆游更曾写下“都梁之民独无苦,须晴得晴雨得雨”的诗句,赞叹此地风调雨顺。

谁曾想,这片田畦纵横的农耕坝子,竟在20世纪20年代,迎来命运的转折。

当时,四川正处军阀混战时期,为构筑大西南的空中防线,国民革命军第二十一军军长刘湘于1928年选址梁山(今梁平),兴建飞行场(又名梁山机场)。

飞行场并非完全从零开始。1923年,川军第2军军长杨森曾为检阅驻梁山的部队,已在城北征用大片农田,修建了一块约六百米见方的北门操场。1926年,因此地阅兵规模扩大,操场得以扩建。刘湘所建飞行场,正是以此为基础。

如此大规模的一片良田,每年要打出多少石粮食?养活多少人?梁山人民敢怒不敢言。

1933年,刘湘把专门从意大利购人的飞机部署于此,命名为“行天1号”“行天2号”“行天3号”等,梁山机场首次响起飞机的轰鸣声。

1936年初,国民政府航空委员会正式接收梁山机场,设立空军梁山站。次年,全面抗战爆发,这座机场战略地位陡然提升,肩负起拱卫战时首都重庆的重任。中、美、苏三国空军先后在此驻扎,这里也是陈纳德“飞虎队”的主战基地。

日军曾八十余次空袭梁平,最惨烈的一次造成近两千人罹难。但梁平人民未因此退缩,反而以空前热忱投入机场的抢修与扩建。1944年初夏,为起降美军B-29重型轰炸机,四万余名民工日夜奋战,使梁山机场跃升成为亚洲最适合该型机起降的机场之一。

抗战中,梁山机场愈战愈勇,声名愈显。

2 杨利伟飞行生涯的摇篮

梁平地处重庆东北,多云多雾,气象复杂,恰是锤炼飞行技术的绝佳环境。空军内部流传一句话:“在梁平能飞,全国任何机场都能全天候飞行。”

1949年后,1952年12月,中央人民

政府政务院批复改梁山县为梁平县,梁山机场即更名为梁平机场。1967年解放军空军正式入驻,经整修扩建,铺设混凝土跑道,它成为空军甲级场站和重要训练基地。

这里不仅培养出中国第一批全天候歼击机飞行员,还协助完成我国首颗侦察通信卫星回收任务,保障了对越自卫反击作战。最令人骄傲的是,它还是航天英雄杨利伟飞行生涯的摇篮。

1992年,杨利伟调入梁山机场的航空兵团,由强击机飞行员改飞歼击机。面对新机型和复杂环境,杨利伟从零开始,逐项攻克数百个飞行课目。这里地势低平,夏季湿热难耐,正午跑道温度高达六七十摄氏度,机舱烫如蒸笼,每飞完一个起落,浑身尽湿。

除了高温,还有突发考验。1994年6月,在一次跨军区紧急转场任务中,杨利伟担任飞行值班员。天气骤变,雷暴导致通信中断。他们虽非事故现场,却承担备降保障,目睹战友部队在恶劣天气中发生重大飞行事故的冲击与悲痛。这一切,都深刻淬炼着他的心理与技术。

正是梁平艰苦复杂的环境,为杨利伟打下坚实基础。1996年国家选拔首批航天员时,他在极其严苛的体检和评选中脱颖而出——1000小时以上飞行经验,10年飞行年限,30岁左右,身高170厘米,体重65公斤左右。三天严格体检,离心机、低压舱、前庭功能……

梁平机场所赋予他的,不仅是技术,更是过硬的心理素质和严谨的职业精神。这一切,默默支撑着他日后驾神舟五号巡天归来,成为“中国飞天第一人”。

1997年12月,杨利伟正式成为中国首批航天员,离开了梁平。

3 梁山机场的历史性一刻

“来了,来了!”在众人的注视中,一架运-7型客机如大鹏展翅,降落在跑道上,缓缓滑行至停机区。

乘客们满面春风地走出机场,有人逢人便感叹:“太快了!以前十几个小时的路程,现在不到一小时!”还有人说道:“又快又体面,太适合商务出行了。”

这是1998年7月14日,梁山机场的历史性一刻。

人生总有几次转身,机场亦然。时代的浪潮推动它不断调整角色,每一次转变,都是新生。

20世纪,整个万县地区交通闭塞——无铁路,长江水运慢,318国道等级



正在建机场的民工



飞虎队

低、路程长。如何打通川东与外界联系的快速通道?梁山机场,成为当时区域内唯一可开通民航的机场。

1998年,梁山机场正式开通民航,成为军民合用机场,首航梁平——成都。7月14日,从成都飞来的运-7平稳降落,梁山民航时代自此启幕。

之后,陆续开通至武汉、西安、广州等地的航班,其中“梁平——成都”的航线最繁忙稳定。主要使用运-7等中小型涡桨飞机,偶尔也有波音737起降。

乘飞机出行成为时尚,机场汇聚了大量人流与信息,显著提升了梁平的知名度和地位。通航十五年里,它成为原万县地区(含万州、梁平、开州、忠县等地)最重要的空中门户,亦是地方繁荣的象征。

“作为军民合用机场,其运营亦有局限。航班常需协调军事训练,偶尔因任务延误;候机楼、安检、行李提取等设施相对简陋,与后续现代化机场存在差距。”机场服务员张姐回忆道。

2002年,达万铁路通车,陆路交通大幅改善;2003年5月29日,万州五桥机场正式通航。这座4C级民用机场设施先进、航线容量更大,自然取代梁山机场,成为服务渝东北的新枢纽。同年5月,梁山机场民航客运业务全面移交,历史使命暂告一段落。

民航已止,军训亦减。这座机场一度近乎“撂荒”,转而成为市民漫步休闲的宽阔广场。

4 拥抱低空经济的春天

当然,它的每一次转型也伴随着代价与争议……

从2003年到2018年,这座见证抗战、培育航天英雄的百年机场,再次经历转型,也承载了市民复杂的情感。

在此期间,它仍承担部分军事功能,但更多时候是市民休闲娱乐的公共空间。跑道依旧延展,空旷的停机坪成了风筝与孩童的乐园。每当夕阳西下,或周末清晨,便有市民三三两两,漫步其间。

每一步都是怀念。退休的罗先生感慨道:“八几年坐飞机去成都,55分钟就到了,下飞机走十几分钟就到家”……

每一句都是期盼。刚毕业的大学生小刘说:“机场停航,太影响梁平的对外交流了,要是能复航就好了……”

细碎的低语,飘洒在机场的角角落落,仿佛播下的种子,等待破土的一刻。

转机出现在2018年7月。经中央军委联合参谋部批准,梁山机场获准开展通用航空业务,由此迈向重庆市首座军民合用A1类通用机场的新征程。

梁平人民紧抓机遇。如今,这里已发展成为综合性通用航空枢纽。

天堑通途,出行添翼。开通至重庆黔江、武隆,及四川达州、北川等地的短途运输航线,将渝东北与渝东南、川东北温柔串联。

梦想在这里启航,教练机群如辛勤的布谷鸟,将数百只雏鹰送往广阔的蓝天;物流多元业务同步起飞,低空经济也随之腾跃。收入似崖泉注流,润泽都梁(梁平古称)大地。

更令人欣喜的是,这片天空也成了人间欢愉的舞台。游客纷至沓来,或体验从四千米纵身而下的跳伞之勇,或乘机俯瞰湿地如翠、古寨如史、竹海如涛——天地为画卷,飞机成笔锋。

而今,每当晨光初醒,总有飞机如鹏鸟展翅,自这片热土腾空而起。它掠过高梁山、双桂湖和龙溪河,跃入蔚蓝。

梁山机场,不再是一处地标,更是一种向上的生命姿态。

