

北海文史

第八辑

空 运

一、机场建设与航空事业

(一) 茶亭机场

1928年冬，驻防北海的国民革命军第十一军派员在茶亭南面空旷地上修建简易机场，尽头处竖立风向袋。机场内搭盖小铁棚，可停放单翼双座飞机2架。机场平时无人值班看守，无通讯导航设备。1929年2月18日由机长张惠长、驾驶员胡锦涛雅、杨官宇三人驾驶“广州号”飞机自广州飞抵北海。飞机随带邮件211件，携来航空邮票数百枚均售出。2月20日“广州号”返航广州，搭载11军副军长蒋光鼐等，同机带返广州邮件252件。邮机仅通航2次便停航，机场荒废。

1931年、1934年两次拨款重修，增建机库，重开广州——北海航线，每周对开一班，使用“北斗”、“长庚”两架单翼机。航班除空运邮件外也曾载运急救药品，当时控制地方流行的1、2号病疫苗即由飞机运来，使疫情得到控制。航班断断续续勉强支撑了1、2年时间，1936年又停航。

1937年茶亭机场扩建拟征用大囊村土地，呈文南京国民政府请求免费征地，国民政府主席林森同意立案讨论，因抗日战争影响而耽搁。

(二) 涠洲机场

涠洲岛为北部湾北部最大海岛，面积约25平方公里。1932年夏，广东南区绥靖委员公署在岛上坎仔村周围荒坡上建简易机场，供军用飞机轰炸斜阳岛农民自卫军用。1939年日本侵略军占领涠洲岛，扩建坎仔机场，作轰炸大陆、封锁北部湾的空军基地，最多时停放30余架飞机。1943年后坎仔机场渐少使用而作废。

(三) 白屋机场

1944年冬至1945年春，为配合美国军队开辟缅甸战场，国民党军在北仑海麻风院附近的白屋村空旷荒坡上建简易机场，供美国军用飞机起降使用，成为美空军的一个中转站，北海上空昼夜不停有美国飞机盘旋。

1949年夏秋间，国民党军队大批撤至北海，再由北海撤至海南岛，一时空运成了重要撤退途径。于是白屋机场再次启用，执行飞行任务的是陈纳德的“空运大队”，他们在市区设售票处，开辟两条航线：北海至海口，每日一班；北海至昆明，隔天一班。飞机为美军运输机，无固定座位，靠舱壁放置长帆布条作座椅，可坐20余人。1949年12月1日起海口航班班次突增，日夜赶运人员物资至海口。1949年12月4日北海解放，白屋机场从此停止使用。

(四)福成机场

1984年北海市进一步对外开放，急需恢复航空运输，而原白屋机场已为市区建筑物渐次覆盖。1984年经国务院、中央军委批准在北海福成建民用机场。

福成机场位于北海市东北、合浦县西南。距市、县中心均为24公里，有专用柏油路与南宁至北海二级公路联接。

机场由国家民航总局机场设计院和广西区综合设计院共同承担设计任务，1985年4月1日动工兴建，由广西区建一公司、五公司联合施工。1986年10月主体工程竣工，12月10日试飞成功。1987年3月15日通航营业。

机场占地1.73平方公里。机场南、西临海；东面、北面是农场胶林、果园，地形平坦，净空条件得天独厚，为扩建发展留有余地。

跑道按中型机场设计，长1800米，两端安全道各长150米，全长2100米。跑道宽45米，道面厚0.28米，跑道两侧肩宽2.5米，跑道为钢筋水泥混凝土结构。

停机坪1.5万平方米，可供两架波音737(200型)及一架运七型客机同时自滑、停放使用。

直升飞机坪位于跑道南端530米处，共3个，各为576平方米，通过一条滑行道与主跑道相连；直升飞机修理坪一个，1120平方米。该机坪主要为南海西部石油公司提供服务。

机场主要配套设施

航管楼和候机楼，建筑面积4636平方米；气象雷达、有线电话等综合生产、行政业务办公楼，建筑面积1480平方米。

候机楼内设贵宾室、餐厅、工作室、仓库和2个八角形候机室，可同时容纳300多名旅客。

航管楼为机场飞行指挥中心，位于候机楼北侧，由塔台楼和技术用房组成，建筑面积600平方米，塔台楼5层，固定塔台建在顶层，为正六边形，可观察监视整个机场及跑道两端的净空区域。

中心配电站，35万伏供电专线和1万伏农用线的降压站，建筑面积453平方米；

机务维修房305平方米；汽车库819平方米；直升飞机库742平方米；油库1105平方米；武警消防楼1000平方米。

通讯导航8个台、点共762平方米。部分通讯设备从加拿大、美国、英国进口，如200门程控电话、自动仪表着陆系统、无方向信标机、等高频对空指挥机。

电力保障系统备有从美国进口的两台功率各为150匹马力(110千瓦)的柴油发电机组。

地面保障系统共有专业特种车辆15部、运输车10部。

航站区内道路总长2090米，候机楼前有6731平方米停车场。

职工宿舍二幢50套共6731平方米。

福成机场1987年交付使用，每星期四、日飞南宁、广州，当天往返。1989年10月增开至海口航班，后因客货量不足及运力限制而于1990年4月停航。而北海至广州航线原中途站南宁机场维修期间改为直飞广州，自1989年5月起每周二、四、日三个航班。1990年10月以波音737替代运七，1992年7月增开至深圳、贵阳两条客运线，1992年8月增开至北京航线。

1987年6月30日与中国海洋直升飞机专业公司湛江分公司签订“在台风季节紧急使用北海福成机场协议书”，到1989年底止，共为该公司直升机升降提供有效服务25架次。

福成机场1987—1989年吞吐量

年份	起降架次	旅客(万人)	行李(吨)	货物(吨)	邮件(吨)
1987	158	0.57	16.2	27.0	
1988	166	0.57	21.6	19.6	/
1989	276	0.87	27.6	18.6	/

二、 航站经营管理

(一) 隶属关系

民航北海站是中国民航的一个全民所有制企业，成立于1986年10月，属

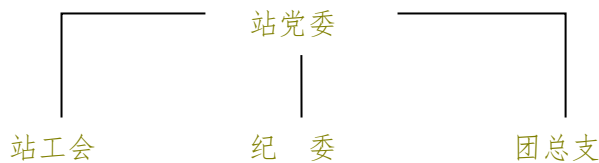
民航广西壮族自治区管理局管辖，航站经营、人事、财务等权均属区民航局。北海站负责北海机场航行业务管理、航空运输业务管理、后勤服务保障工作、设备设施的使用、维护保养和空中、地面安全保卫。

(二) 机场设置和人员构成

民航北海站编制定员 120 人，下设 11 个基层部门：行政机构设置见下图：

办 公 室	调 度 室	气 象 台	机 务 队	队 通 迅 导 航	运 输 服 务	油 库	汽 车 队	场 务 队	派 出 所	消 防 队
-------------	-------------	-------------	-------------	-----------------------	------------------	--------	-------------	-------------	-------------	-------------

党群机构设置：



职工队伍

建站初期职工 76 人，分别来自北京、兰州、贵州、广州、湛江、桂林、南宁等大中型机场，现在已成为航站主要技术骨干。到 1989 年止职工人数 110 人，其中专业人员 43 人；大专以上学历和初级以上技术职称 14 人，中专学历 9 人，高中文化程度 14 人，初中文化程度 42 人，受过专业培训 24 人。航站已初步建立一支门类齐全的专业技术职工队伍，但与现代化民航企业的要求仍有较大差距。

(三) 航行业务管理

航行业务管理主要包括航行调度、通讯导航、气象保障三个部门，三者组成飞行保障系统。

1、 航行调度

航站建站以来，根据《中国民用航空飞行指挥细则》，坚持“安全第一，预防为主”的方针，建立相应的调度指挥规章制度。从 1986 年首航至 1989 年底，

共指挥飞机起降 669 架次，飞机放行正常率为 96%，没有发生任何因调度指挥不当而造成的飞行事故征候。

2. 通信导航

航站严格执行国家航空通信条令和航空通信导航工作条例，并根据航站飞行任务和设备的特点，建立一套较完备的规章制度，采用了较先进的通信导航设备，如自动仪表着陆系统、无方向信标机等，保证了航站的安全飞行。现有无线电通信导航专业技术人员 18 人，有线电专业技术人员 2 人。

通信导航队历年工作情况

年 份	导航时间(小时)	收发电报(份)
1987	2197	3662
1988	3103	5171
1989	4001	5039

3. 气象保障

航站气象台建台以来，根据机场地处沿海的气象特点，按照国家民航局制定的《气象工作条例》制定航站的气象预报、观测、填图等一系列具体的规章制度，采用较先进的仪器设备，如激光云仪、微型计算机(PC—1500)、风向风速仪，制氢设备、单边带 62—甲型收讯机、电子电传机(T—1000 型)、711 型雷达、711 型彩色显示终端等。现有气象专业人员 11 人，3 年来为航站飞行任务的完成提供了有效的气象服务，气象业务工作质量逐年提高，机器设备运转正常、维护良好。

历年气象服务工作质量表

年 份	预报 (准确率)	填图 (错勤率)	观测 (错勤率)	雷 达 (正常率)
1987	85.4%	1.61‰	3.4%	/
1988	85.7%	0.99‰	7.2%	100%
1989	91.4%	0.54‰	1.6%	93%

4. 机务维修工作

航站现有航空维修人员 4 人，其中 1 人是助理工程师。技术力量较为薄弱，维护机型仅国产运七型一种。

设备有电源车、汽源车各一台以及部分简单维修工具，没有配备飞机零件器材，一旦飞机发生故障，需向广州白云机场基地领取材料、配件。

受技术力量、设备、零配件的限制，航站只能对来站飞机作简单的例行检查、修理。

自首航至 1989 年底，机务队共安全放行航机 350 架次。

5. 运输业务管理

航空客货运输是北海市交通运输市场的一个组成部分，它的快速、便捷的特点是水路、公路所不能比拟的，对北海市的开发、建设有重要意义。但目前空运在运输市场所占比例还很少，尚属低水平，这一状况短期内难以改变。

航站运输服务系统现有管理、服务人员 8 人，他们主要工作有两个方面：

(1) 市场调查

航空市场调查对民航运输业务、经营管理起重要作用，针对北海市人口少、经济实力较弱、地理位置尚属交通死角这一现实，航站每年召开一次客货主座谈会，了解市场信息、宣传空运的优越性，另外派员调查、组织客货源。1987 年—1989 年 3 年，客货运输业务发展缓慢，但还是逐年有所增长。

1987—1989 客货运量统计表

年 份	旅客(人次)	货物(吨)	行李(吨)
1987	3357	10.35	7.20
1988	3370	10.07	10.50
1989	5317	9.48	14.00

(2) 旅客服务

航站各级领导重视对服务人员的思想工作，视为提高民航信誉的一种必不可少的管理手段。服务人员工作勤勤恳恳，为旅客服务主动、热情、有礼貌，为旅客端茶送水，上下飞机扶老携幼，旅客反映普遍较好，地面服务质量逐年有所提高，但在航班不正常的情况下，如何做好旅客的接待工作，还有为旅客配餐等问题都有待解决，以提高运输服务的质量。