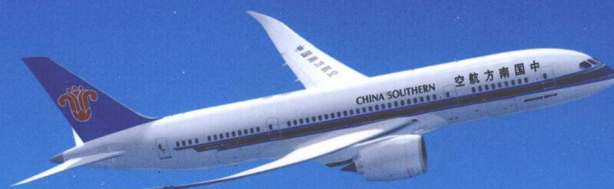


纪念中国民航六十年

1949—2009

放飞六十载

和谐创辉煌



中国南方航空
CHINA SOUTHERN

95539

www.csair.com

中国民航出版社



放飞六十载 和谐创辉煌

中国民航出版社

图书在版编目(CIP)数据

放飞六十载 和谐创辉煌 / 《放飞六十载 和谐创辉煌》编委会编. —北京:中国民航出版社, 2009. 12
ISBN 978-7-80110-926-2

I. ①放… II. ①放… III. ①民用航空 - 交通运输业
- 成就 - 中国 IV. ①F562.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 229283 号

责任编辑:姚祖梁 杨玉芹

特约编辑:王征 阎一 高飞

放飞六十载 和谐创辉煌

《放飞六十载 和谐创辉煌》编委会 编

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼(100028)
印刷 启之迪印刷有限责任公司
发行 中国民航出版社 (010)64297307 64290477
开本 889 × 1194 1/16
印张 10
字数 120 千字
印数 10000 册
版本 2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-926-2
定价 198.00 元



序

无垠的蓝天，寄托了中国人开拓天路通途的抱负与追求。

1949年11月2日，中共中央决定，设立军委民航局，拉开了新中国民航事业的序幕。

迎着共和国初升的朝阳，新中国民航展翅腾飞。

1950年7月1日，新中国民航国际航线正式开航；8月1日，新中国民航国内航线正式开航。

激情飞越60年，辉煌写在蓝天白云间。

如今，中国民航的航线网络已经覆盖全国，遍布五大洲。从初创时的年旅客运输量仅1万人次到现在近2亿人次，成为全球第二大民航运输系统，跻身世界民航大国行列，正向建设民航强国的目标迈进。

60年来，中国民航建立了完善安全管理体系，航空安全状况不断改善，成为全球航空安全最好的地区之一，中国民航的安全业绩已达到国际先进水平。

目前，中国大陆民用运输机场已达160个，服务半径覆盖52%的县级行政单元和61%的人口，民航在经济社会发展中的作用更为突出。

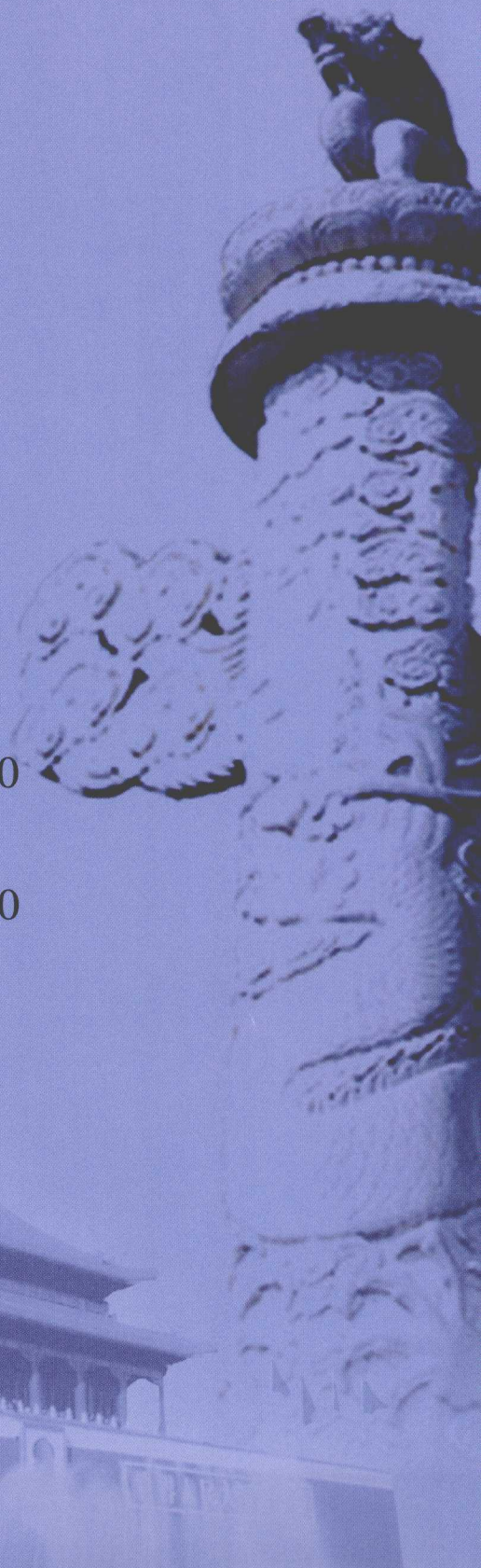
飞越60年，几代民航人不懈奋斗，使世界民航舞台上崛起“中国力量”。

面对新的国际国内环境，站在新的历史起点上，中国民航又开始了新的腾飞。

目 录



开篇·····	1
艰苦创业篇·····	7
辉煌成就篇·····	19
民航大事记·····	39
专题风采篇·····	99
风采篇索引·····	100
后记·····	150



开篇



实现科学发展 建设民航强国

60年前的11月2日，中共中央政治局决定，中央军委下设民用航空局。从此，新中国民航诞生了。斗转星移，岁月荏苒，新中国民航事业由诞生到成长，由起步到腾飞，至今已经走过了60年非凡历程。一个甲子日月光阴，几代民航人拼搏奉献，构建起了一个四通八达的航空运输体系，树立起了一个民航大国的形象，绘就了一幅恢弘壮丽的新中国民航事业发展画卷。

在这激动人心的喜庆日子，我们向在不同历史时期为民航建设作出贡献的老同志和英雄模范人物致以崇高的敬意！向辛勤工作在民航战线的全体干部职工致以热烈的祝贺！并向长期以来支持、关心民航发展的社会各界人士和广大旅客、货主表示衷心的感谢！

作为国民经济的重要组成部分，60年来，民航不仅悄然改变和提升了百姓的生活，更促进和推动了我国经济社会的进步。特别是改革开放30年来，民航运输以年均17.5%的速度发展，是增长速度最快、发展潜力最大的交通运输方式。民航在国家综合交通运输体系中的作用日益突出，民航旅客周转量在综合交通体系中的比重由1950年的0.04%发展为2008年的12.3%。民航是一个巨大的产业链，直接涉及服务、制造、维修和基本建设等各个环节，辐射投资、生产、流通和消费等多个领域，推动了我国现代服务业、旅游业、制造业、对外贸易和区域经济的发展，对促进社会和谐、地区稳定和民族团结有着重要意义。中国民航历来忠实践行“人民航空为人民”的宗旨，关键时刻总是担当大任。令人记忆犹新的是，在2008年的汶川抗震救灾斗争中，民航发挥快速、机动优势，及时有效运送大批救灾人员和物资装备，为挽救人民群众生命发挥了巨大作用，彰显了其在社会公共服务和应急救援体系中的突出地位。从成功保障北京奥运火炬全球传递到提供优质航空运输服务，从春节包机、周末包机到两岸直航，民航在重大运输保障、传播中国文化、提升国家软实力、促进祖国和平统一等方面都发挥着无可替代的重要作用。

回顾60载峥嵘岁月，可堪告慰的是，中国民航随共和国腾飞，留下了一道辉煌的航迹，已从“蕞尔民航”发展为举世瞩目的“泱泱民航”。自成立以来，民航在为国家经济和社会发展作出重大贡献的同时，自身也从无到有、从小到大、由弱到强，实现了跨越式发展。特别是改革开放以来，民航客运量年均增长速度达到20%，为世界民航史所罕见。2008年，民航实现运输总周转量376.8亿吨公里，是1950年157万吨公里的24000倍；民航旅客运输量1950年仅1万人次，2008年逼近2亿人次，居世界第二位，成为名副其实的民航大国；民航货邮运输量从建国初的767吨到2008年的403万吨，增长了5000多倍；民航之初仅有以北京为中心的几条国内

航线，如今已开通国内航线 1200 余条，在 100 公里或 1.5 小时车程内全国一半以上行政单元的人口能享受到便捷的航空服务；国际航线由 1950 年的 3 条发展到目前通往 46 个国家、104 个城市的 297 条定期客货航线；通用航空 1952 年作业 900 多小时，2008 年合计作业 11 万多小时；机队规模由创建初期的不足 30 架飞机发展为现在的运输通用飞机 2200 多架，机队结构不断改善，由初期以小型的螺旋桨飞机为主力机型发展到以现代化大型喷气式机型为主，运输能力极大提升；在航空运输持续快速增长的形势下，运输飞行事故率总体呈不断下降趋势，2003—2008 年运输飞行百万小时重大事故率平均为 0.056，接近航空发达国家水平，2004 年 11 月至今创造了连续安全飞行 59 个多月、18000 小时的安全新纪录，中国成为世界上航空安全水平最高的地区之一。

60 年波澜壮阔的奋斗，60 载沧海桑田的巨变。中国民航实现了由经验管理向法治管理的转变，由计划经济管理体制向市场经济管理体制的转变，发展方式正由单纯追求外延扩张的粗放型向内涵集约的可持续型转变。回首中国民航走过的发展道路，我们可以从中得到多方面经验和启示。

党的正确领导是民航不断发展的关键。三代党中央领导集体和以胡锦涛同志为总书记的党中央对民航工作都非常关心和重视。周恩来总理在上世纪 50 年代就为民航确立了“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的方针，成为民航工作的指导思想。改革开放初期，邓小平同志作出了“民航一定要企业化”的重大决策，为民航发展注入了强大动力。在新的历史时期，党和国家领导人多次对民航工作作出重要指示，为民航的改革与发展进一步指明了方向。江泽民同志指出：“根据民航的工作特点，要特别加强管理，严格要求。”胡锦涛总书记在奥运会前视察首都机场时，要求民航“坚持以旅客为中心，进一步提高服务质量，进一步落实安保措施，以实际行动为北京奥运会作出贡献。”这些无不体现出中央领导对民航工作的高度重视和亲切关怀。在历次民航重大改革和面对重大任务的关键时刻，中央领导同志都在更高层次上对民航工作进行定位，提出希望和要求，确定民航发展的大政方针，从而保证了民航发展的正确方向和各项工作的顺利推进。

改革开放是民航事业发展壮大的必由之路。自成立以来，民航管理体制几经变化，很长一段时间属军队建制。党的十一届三中全会以后，借国家改革开放的春风，中国民航拉开了不断深化改革、扩大开放的序幕。1980 年，民航脱离军队建制归属国务院，开始按经济办法管理，走上了企业化道路。1987 年，以民航西南管理局、西南航空公司和成都双流机场的成立为开端，开始逐步推进政企分开的管理体制改革。2002 年，航空运输企业和服务保障企业重组后划归国资委管理，机场原则上移交地方管理，新型民航管理体制基本确立。实施空管一体化管理、建

立空中警察队伍、允许民营资本进入民航业等一系列改革逐步推进。与此同时，对外开放不断扩大，1980年以来，累计利用外资300多亿美元，与110多个国家签订航空运输协定，中国连续当选国际民航组织一类理事国，国际地位不断提高。这些改革开放的措施大大解放了民航生产力，也解放了我们的思想，增强了行业发展的生机与活力。

艰苦奋斗是行业持续发展的力量之源。在一穷二白的旧中国废墟上建设民航，物质基础之薄弱、工作生活条件之艰苦可想而知。但几代民航人不畏艰难、团结奋斗、锐意进取、拼搏奉献，用自己的双手筑成了中国民航发展壮大的基石。无论是抗击自然灾害，还是执行紧急运输任务；无论是保障国家重大活动，还是服务于国际盛事；无论是科学探测研究，还是工农林渔生产，哪里有需要，哪里就有民航人的身影。60年岁月悠悠，见证了民航人呕心沥血、艰苦奋斗的坚实脚步；60年历史长河，辉映着民航人心系祖国、无私奉献的动人情怀；60年拼搏奉献，铸就了民航人诚、信、严、细、实的行业文化精神，这是民航发展壮大的精神动力和宝贵财富，需要我们继续发扬光大。

今天，我们站在新的历史起点上，民航的发展机遇与挑战并存。环顾当前，我国正处在全面建设小康社会、消费结构快速升级的关键时期，巨大的航空运输需求随之而来。国家财政体制由经济建设型向公共管理型转变，相对雄厚的国家财力将为民航发展提供强有力的支持。国内外航空技术及相关科技的进步，将使航空运输进一步提高效率、降低成本。在面临新的发展机遇的同时，中国民航也面临着各种严峻挑战。国际性的金融危机尚未结束，国际航空运输市场复苏尚需时日。国际航空运输自由化进程加快，国际竞争日趋激烈。民航国内可用空域、人才、设施等基础性资源相对不足，制约着民航的全面发展。管理体制、运行机制等方面还存在诸多矛盾，还不适应民航发展需要。因此，在回顾60年辉煌成就的同时，需要我们以建设民航强国为己任，认清形势，明确使命，把握机遇，迎接挑战，全力以赴推动民航科学发展。

推动民航科学发展，要深入学习实践科学发展观。民航具有重要的经济、社会、军事和政治外交价值。科学发展观是指导民航工作的重大战略思想。实现民航的价值，需要我们始终把发展作为第一要务，坚持以人为本，统筹兼顾处理民航发展的各方面问题。要从国家发展战略组成部分的高度来认识民航，科学制定民航发展战略和中长期规划，明确民航发展方向、发展目标、发展重点和发展步骤，作出建设民航强国的路径选择，形成有利于民航科学发展、体现民航价值的政策舆论环境，促进民航又好又快发展。

推动民航科学发展，要确保持续安全。安全是民航永恒的主题。安全发展是民航科学发展的首要前提。要坚持“安全第一”的思想不动摇，加强持续安全理念的宣传普及，深化全员安全认识，培育先进的民航安全文化。要把系统安全、过程安全、全员安全和统筹安全的观念融

入安全管理的各个方面，贯穿于安全生产的全过程。要切实加强理念体系、队伍体系、法规体系 and 责任体系的建设，突出安全工作重点，加大安全投入，扎实做好安全基础工作，不断提高民航安全水平。

推动民航科学发展，要进一步改善服务工作。民航服务是在社会公众需求主导下的积极应对和互动，在服务对象、服务层次和服务方式上独具特色，在社会上具有先导和示范作用。不断提供领先的高水准服务是民航人矢志追求的目标，也是应对多种交通方式竞争的必然选择。要在保证安全的前提下，树立“顾客至上”的服务理念，提高全员服务意识。要以旅客满意为中心，加强系统内各运行主体的协作配合，增强服务的整体性、连贯性，满足航空旅客对正点、舒适、便捷和审美等多方面的需求。

推动民航科学发展，要不断加强基础设施建设。基础设施是民航发展的前提条件，随着运输航空和通用航空的持续增长，民航对基础设施的需求也会日益增加。要科学规划机队规模，改善机队结构，满足航空市场的运力需求。进一步扩充大型机场，完善中型机场，增加小型机场，扩大机场辐射服务范围，构建布局合理、规模适当、功能完善、协调发展的机场体系。加强空管设施建设，搞好空域规划，加快航路改造，大力推进机务维修、适航审定、信息系统、航油供应、航材保障和教育培训等基础设施建设，推动新技术、新设备应用，全面提高综合保障能力。

推动民航科学发展，要继续积极稳妥地推进改革。在改革中遇到的问题需要通过深化改革来解决。要坚持改革的正确方向，积极探索，稳步推进，通过改革促进发展。在机场公共性基础设施定位的前提下，推进机场从经营型向管理型转变，规范机场投资管理行为，理顺机场和航空公司的关系，完善机场管理模式和管理体制。理顺机场公安管理体制，加强空警队伍建设，明确安检定位，强化空防安全管理。划清空管运行和监管界面，健全空管运行机制。抓好军民航协调，推动空域管理和使用体制机制改革。支持企业深化改革，引导企业联合重组，扩大规模效益，提高企业市场竞争能力。

推动民航科学发展，要坚定实施科教兴业和人才强业战略。民航科学发展，离不开科技和人才的支撑。要完善政府为主导、企业为主体、市场为导向、产学研相结合的科技创新体系，支持全局性、战略性和前瞻性重大项目研究，提高民航科技创新能力。要加大科研投入，发挥业内外科研机构优势，为行业发展提供科技支持。注重培养引进专门人才，加强民航院校建设，扩大飞行、机务和空管等重点人才培养。充分利用国际培训资源和社会力量，拓展人才培养渠道，创新培养模式，加强高层次管理人员培训，抓好在职人员培训，提高全员综合素质。

推动民航科学发展，要进一步转变发展方式。树立安全、效益、绿色、和谐发展的理念，

贯彻落实民航节能减排规划，研究制定节能标准及配套奖励制度，优化航路、工作流程等设计，鼓励油电水等资源节约，提高机场土地利用率，推广低损耗、高效能的材料和设施设备。建立完善有利于环保的规章制度，有效控制噪声、废水、废气和固体废弃物排放，切实做好资源节约和节能减排工作，增强行业发展的可持续性。

推动民航科学发展，要进一步加强和改进党的建设。这对于深入贯彻落实科学发展观，保持民航平稳较快发展，开创民航工作新局面，具有重大而深远的意义。要以党的十七届四中全会精神为指导，继承发扬民航党建工作的优良传统，积极建设学习型党组织，用中国特色社会主义理论体系武装党员干部队伍，坚持和健全民主集中制，建设善于推动民航科学发展的高素质干部队伍，推进基层党组织工作创新，加强作风建设和反腐倡廉建设，增强民航各级党组织的凝聚力和战斗力。

回顾60年光辉历程，我们心潮澎湃；展望未来发展蓝图，我们豪情满怀。我们自豪地走过了一段光辉岁月，我们必将迎来一个伟大的时代！这是一个需要全民航人集体付出热忱和智慧的伟大时代。让我们紧密团结在以胡锦涛同志为总书记的党中央周围，高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻落实科学发展观，与时俱进，开拓创新，团结拼搏，扎实工作，为实现民航科学发展，建设民航强国而努力奋斗！

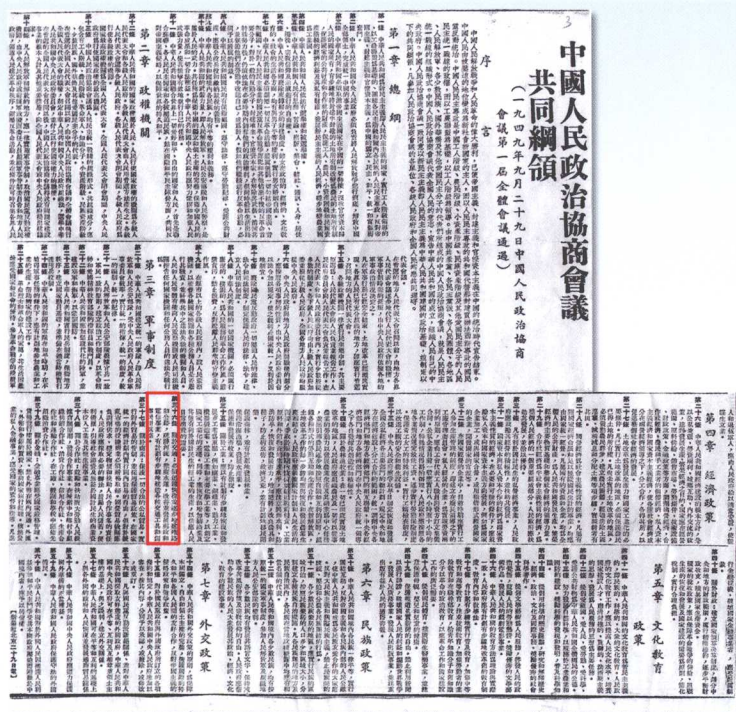


艰苦创业篇

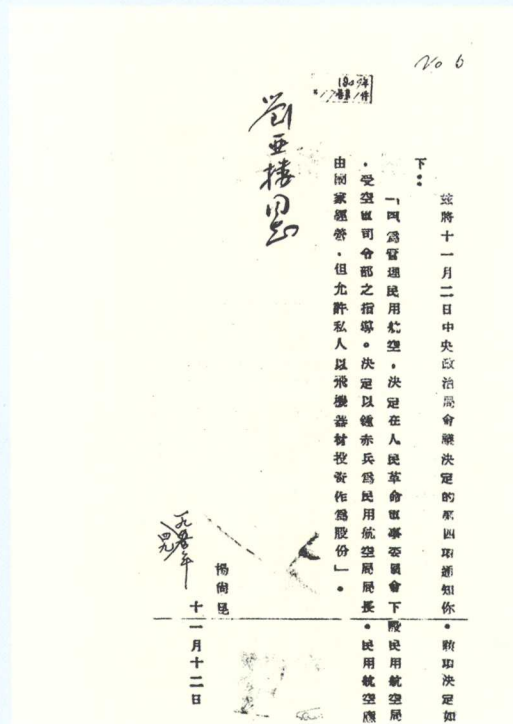


成立军委民航局

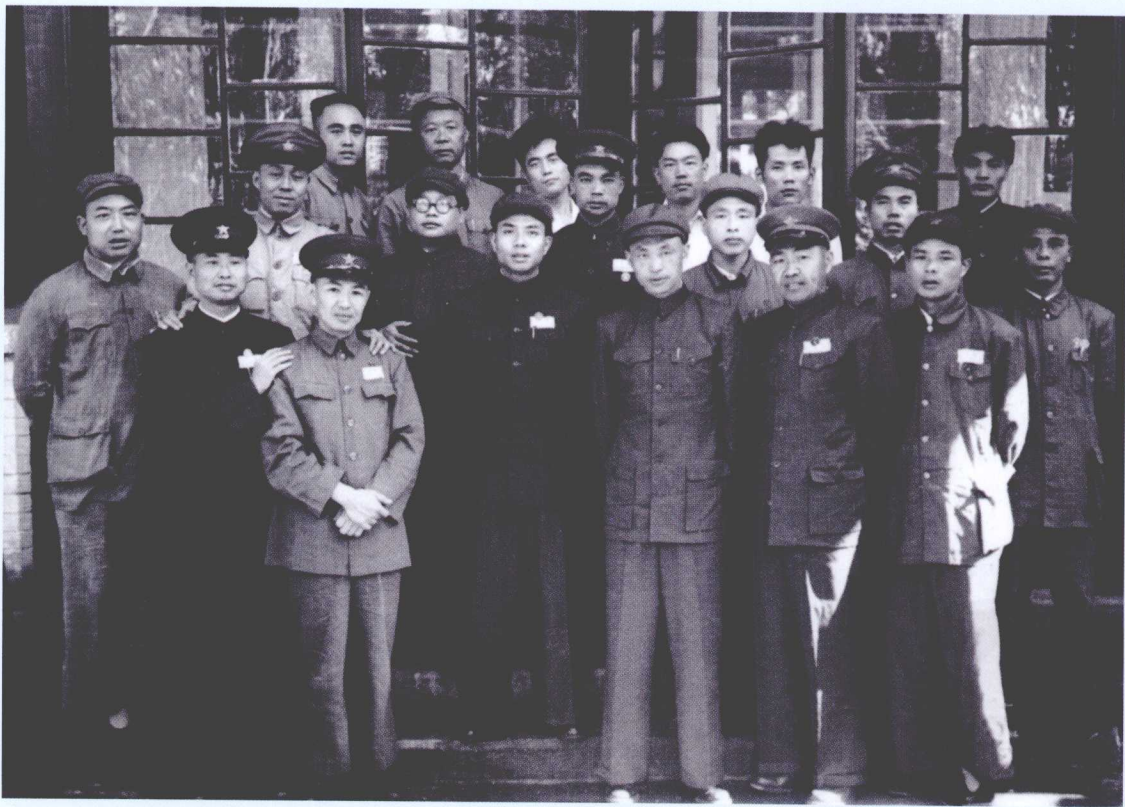
新中国成立仅一个月，中共中央政治局于1949年11月2日决定，在人民革命军事委员会下设民用航空局（简称军委民航局），受空军司令部指导，钟赤兵为局长。军委民航局成立后，一方面组织领导两航起义后在香港的护产斗争和大批员工安置工作，另一方面组建了天津、上海、广州、汉口、重庆等五个民航办事处。鉴于干部缺乏之状况，先从各野战军、各大军区调用军级干部4名，师级干部15名，团级以下干部221名，后从各军政干校及华北人民革命大学调来青年学生143名，并从两航起义员工中安排了一批业务技术人员到民航局机关、各民航办事处、各航修厂和航校工作，这些同志构成了民航初创时期的人员基础。1954年11月10日，军委民航局更名为“中国民用航空局”，直属国务院领导，具体工作由国务院第六办公室掌管。同年12月21日，启用“中国民用航空局”圆形印章。



《中国人民政治协商会议共同纲领》提出“创办民用航空”



中共中央办公厅主任杨尚昆书面通知：中央政治局决定成立军委民航局，钟赤兵为局长



1950年6月，军委民航局党委会与会人员合影



军委民航局最初的办公地点（北京东四什锦花园）

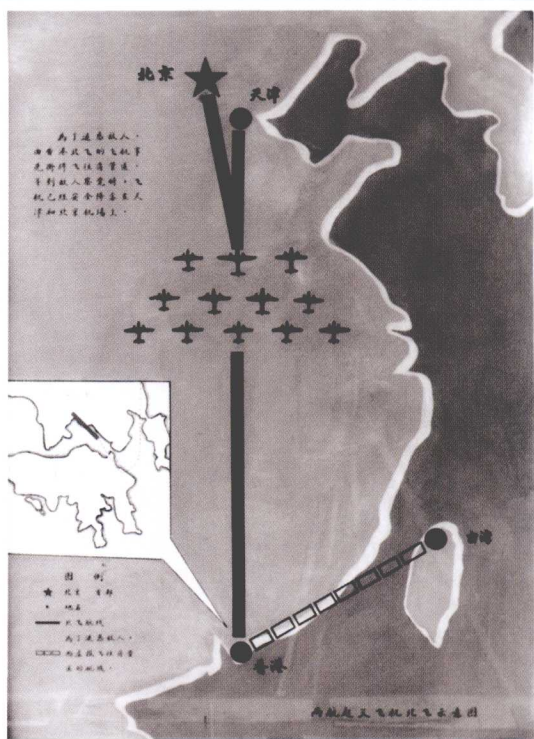
震惊中外的两航起义

1949年2月15日，北平和平解放不久，中共中央做出关于南北实现通船、通航、通邮等政策指示，提出尽快实现通航问题。5月，上海解放。当时隶属于国民党政府的两家航空公司——中国航空公司和中央航空公司（简称“两航”）的运营基地在上海。从1948年年底起，随着国内形势的变化，航线的萎缩，两航陆续从上海迁离。上海市军管会分析时局，认为两航处于十字路口，我党必须采取正确的政策以争取他们。为此，中共中央华东局向中央军委提出策动两航起义的建议。1949年6月，周恩来副主席作出了策动两航起义的决策。7月中共中央军委派遣中共中央华东局社会部吕明，偕留在大陆的央航副总经理查夷平前往香港开展策动准备工作。

1949年10月1日，中华人民共和国宣告成立。在中国大陆大部分城市陆续得到解放后，两航撤到香港，此时，两航共有飞机83架，在册员工5600多人。在英国殖民统治的香港，两航受到了港英当局和国民党的双重逼迫，港督以驻港英国空军需要扩充基地为名，通知两航在一个月内



1949年11月9日，抵达天津的两航起义北飞人员合影



北飞示意图

撤离香港，而国民党当局也向两航施加压力，催逼迁往台北。两航应该何去何从？

不愿意沦为内战的工具，也不愿退避台湾丧失飞行的天空，1949年11月9日，两航按照预定的计划和步骤，由中航总经理刘敬宜和央航总经理陈卓林率领两公司2000余名员工，在香港宣布北飞起义，致电中央人民政府毛泽东主席、朱德副主席、周恩来总理，宣布自即日起脱离国民党政府，归属中

央人民政府。两公司在港资产由其留港员工负责保护，留待中央人民政府接收。

当日6时许，分属两公司的首批12架飞机相继飞离香港启德机场，投向新中国的怀抱。由潘国定驾驶的载有两位总经理等人的“空中行宫”飞机，于12时15分抵达北京，另外11架飞机（包括3架C-46型、6架C-47型和2架DC-3型飞机）于13时10分先后飞抵天津张贵庄机场，其中有一架曾在上海着陆，后继续北飞，于17时左右抵达。

两航起义发生后的第二天，《人民日报》和新华社发表题为《欢迎两航空公司起义》的社论，对两航的爱国壮举表示热烈欢迎，并“对于将在两公司基础上发展起来的人民航空事业，表示无限的信心”。

1949年11月12日，毛泽东主席致电刘、陈二位总经理及两航起义全体员工表示欢迎和慰问，并指出“这是一个有重大意义的爱国举动”。同日，周恩来总理致函勉励两航员工“坚持爱国立场，努力进步，为建设新中国的人民航空事业而奋斗”。

在军委民航局的组织下，两航起义留港人员还在香港进行了艰苦的护产斗争，共协调运回大批器材、两航建设档案材料共12592箱（件），从香港回内地的两航员工包括飞行机组、机务、无线电、通信、导航等各类人才计1725人得到安置。

两航起义是在中国共产党直接领导下的爱国壮举，是震惊中外、影响深远的一件大事。

两航起义切断了国民党政权的西南空中运输线，配合人民解放军解放大西南，加速了解放全国大陆的进程，同时也为初创时的新中国民航提供了一定的物质、技术和人才条件。

两航起义将永载中国人民解放事业和中国民航的史册。

开通新中国民航最早国内航线——“八一”开航

新中国成立初期，党和政府十分重视民航事业的建设。早在中华人民共和国成立前夕召开的第一届中国人民政治协商会议制定的《共同纲领》中，就提出要“有计划、有步骤地建造各种交通工具和创办民用航空”。1950年4月，中华人民共和国副主席刘少奇为《人民空军》杂志创刊的题词中指出，“强大的人民中国，必须有强大的人民空军与民航



“北京”号机长、军委民航局总飞行师潘国定与“北京”号飞机



执行“八一”开航任务的139号机组人员合影

1950年8月1日开始的。

1950年7月21日，政务院批准同意民航局自8月1日正式开航的计划，首先开辟天津经汉口到广州和天津经汉口到重庆两条航线，随后，为尽快改变西南各省交通闭塞状况，又开辟4条支线：重庆—成都、重庆—昆明、重庆—贵阳、重庆—汉口。

7月29日下午，军委民航局在北京西郊机场举行“北京”号（两航起义原“空中行宫”CV-240型XT-610号）飞机命名典礼。“北京”号是两航起义的主机，这架飞机设备先进、性能优良，是当时12架飞机中唯一一架降落在北京机场的飞机，在国内影响很大。军委民航局局长钟赤兵、中央军委代表李涛、华北军区空军航空处处长油江出席典礼并讲话。钟赤兵局长指出，该飞机是根据全体民航人员要求，并获得中央人民政府批准，以中国的首都北京命名，这不仅是该机驾驶人员的光荣，也是全体民航人员的光荣。副局长唐凯为机身漆有毛泽东题写的“北京”两个大红字的飞机

事业。”

其时，军委民航局建议以“小飞的原则”和“采用企业制”为民航的经营方针，逐步摸索和积累兴办社会主义民航事业的经验，为今后的发展创造条件、打好基础。军委民航局一方面组织领导两航起义后在香港的护产斗争和大批员工从香港回内地的安置工作；另一方面积极组建民航管理机构和开办临时航空运输业务，从1949年年底至1950年上半年，先后组建了天津、广州、重庆办事处和部分航站，担负了北京、天津至重庆、昆明、兰州等地的专包机飞行任务。但是，新中国民航正式在固定航线上经营定期国内航班业务是从



军委民航局汉口站举行“庆祝‘八一’建军节及‘八一’开航一周年联欢会”