

中国民航 发展简史

ZHONGGUO MINHANG FAZHAN JIANSHI

刘莉 王勇 编著



中国民航出版社

中国民航发展简史

刘莉 王勇 编著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国民航发展简史/刘莉, 王勇编著. —北京: 中国民航出版社, 2010. 7

ISBN 978-7-80110-988-0

I. ①中… II. ①刘… ②王… III. ①民用航空-交通运输史-中国-1919~2004 IV. ①F562.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 118651 号

责任编辑: 刘庆胜

中国民航发展简史

刘莉 王勇 编著

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)
排版	中国民航出版社照排室
印刷	长城印刷有限公司
发行	中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本	787 × 960 1/16
印张	13.75
字数	189 千字
版本	2010 年 8 月第 1 版 2010 年 8 月第 1 次印刷

书号	ISBN 978-7-80110-988-0
定价	32.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

中国是一个有着古老文明的国家，在航空科技和飞行尝试等方面为人类做出了许多杰出的贡献。在古代，先人们仰望万里长空，魂系千载白云，欲御风而行，飞车千里；能工巧匠削竹木为鹊，成而飞之；制火药造火箭，叱咤战场风云；放松脂灯系以军令；送纸鸢传达信息。还有流传至今的利用燃气叶轮驱动制成的走马灯、利用惯性旋转的陀螺、利用空气动力原理的竹蜻蜓等，都体现了中华民族美好的飞行愿望和聪明才智。

中国航空到了近代，起步艰难，历经沧桑。1919年3月，北京政府交通部成立了筹办航空事宜处，1920年5月7日京沪航线的北京—天津航段投入运营，这是中国的第一条航线，北京和天津也有了机场，中国民用航空事业从此开始。1928年，国民政府开始筹办民航机构，1929年成立沪蓉航空管理处，当年开通上海—南京航线。1930年与美商合资组建中国航空公司，1931年与德国汉莎航空公司组建欧亚航空公司，1933年西南五省组建西南航空公司。直至抗日战争前，中国民航有了较大发展，初步建成国内除东北以外的主要城市间的航空线。到1936年底，全国通航里程达2万多公里。抗日战争的爆发中断了中国民航的发展，但是民航从业人员仍然不惧艰难，参与“驼峰航线”的空中运输。到1949年10月，以“中航”和“央航”为代表的中国民航业有从业人员6000多人，国内外航线52条，航线总长8万多公里。

新中国成立后，民航事业经过 60 年的不懈努力，取得了举世瞩目的成就。航空运输网络不断扩大，截至 2009 年，定期航班航线达到 1532 条，通航全国 163 个城市。机场和配套基础设施建设持续完善，2009 年全国民用运输机场 166 个，其中能起降波音 747 机型的机场 26 个。运输能力显著增强，2009 年中国民航运输总周转量 427.1 亿吨公里，在国际民航组织缔约国中的排列位次为第二位，旅客运输周转量 2.3 亿人次，货邮运输周转量 445.5 万吨（以上均未包括港澳台民用航空运输量）。与此同时，安全和服务水平显著提高，对外开放也迈出了重大步伐。

如此历史悠久、内容丰富的中国民用航空发展历程，需要有与之相称的信史铭志。已经问世的这方面著作包括“当代中国”丛书编辑部编写的《当代中国的民航事业》，姚峻主编的《中国航空史》，孟赤兵、李周书编著的《神鹰凌空：中国航空史话》等。这些著作作为后人提供了许多宝贵的资料，从某一时期、某一方面很好地反映了中国民用航空发展的历史。基于以上情况，为了更全面完整地宣传中国民航所取得的伟大成就，总结民航发展的经验教训，为实现我国民航强国目标提供历史积累和优良传统的借鉴，我们在吸收前人成果的基础上，特编写了本书。

本书主要从旧中国民航的起步和新中国成立后我国民航事业突飞猛进的发展两个方面展开，在 1919—2004 年长达 85 年的时间跨度上，从政治、经济、文化等多个方面，围绕民航的发展背景、发展思路、管理体制变迁、对国家宏观经济影响、行业文化沿革等内容进行梳理。重点对中国民航发展过程中每个阶段的不同特点、所取得的经验教训做出分析，探讨中国民航的发展规律。当然，由于所掌握的材料有限，还不能说勾画出了完整的一部信史，故称之为简史，希望能够起到抛砖引玉的作用。全书共分为六章，由刘莉和王勇执笔。中国民航大学的几位本科生张静、何梦媛、闵亚南、王朝、苏耿辉、金琪等在资料搜集和校稿中也做了一些工作。

本书在编写过程中借鉴了国内一些学者的研究成果，在此表示感谢。由于时间仓促和我们的水平有限，书中难免有不当之处，希望各位读者和专家不吝指正。

编 者

2010 年 5 月于中国民航大学

目 录

前言

第一章 中国民航早期的发展（1903—1929）	1
第一节 中国近代航空事业的回顾	1
一、从飞行梦想到飞行探索	1
二、从飞机发明到对飞行的认识与实践	2
三、从我国飞行事业的发轫到孙中山“航空救国”	4
第二节 北洋政府创办民用航空	8
一、航空行政机构的建立	8
二、民用航线的开辟	11
第二章 南京国民政府时期的民用航空（1929—1949）	16
第一节 中国民航运输业的起步	16
一、沪蓉航空线管理处的成立	16
二、中国航空公司的两度成立	17
三、中德合办的欧亚航空公司	18
第二节 抗战时期的民用航空	20
一、抗战初期中国航空运输业的奋力支撑	20
二、中苏航空公司成立和欧亚改组	22
三、中航在“驼峰空运”中迅速发展	25
第三节 解放战争时期的民用航空	27

一、“两航”的崛起与衰落	27
二、中美空中运输协定	31
三、解放区航校的创办	32
第三章 新中国民航的创立（1949—1979）	36
第一节 “两航”起义与新中国民航的创立	36
一、“两航”起义的历史作用	36
二、“两航”起义对新中国民航事业的贡献	37
三、“两航”起义给我们的启示	39
第二节 军委民用航空局的建立和民航企业化的尝试	42
一、军委民航局成立和“八一”开航	42
二、中苏民航公司的组建	49
三、进行企业化的尝试	52
四、“一五”期间民航事业的稳步发展	56
第三节 20 世纪六七十年代民航的前进与挫折	59
一、在调整中继续发展	59
二、“文革”中民航遭受的破坏及转机	66
第四章 中国民航进入新的发展时期（1979—1999）	75
第一节 体制改革的起步	75
一、“民航一定要企业化”	75
二、各方面的恢复与发展	76
第二节 体制改革的进一步深化	94
一、政企分开，强化政府管理职能	94
二、地区管理局、航空公司和机场分设	95
三、体制改革给民航带来的新变化	96

第五章 走进新时代的中国民航（1999—2004）	106
第一节 民航大国地位的确立	109
一、新形势下的民航飞行安全与空防工作	109
二、民航运输业的发展与改革	114
三、开拓进取的对外开放	121
第二节 向民航强国的转变	127
一、三大航空运输集团的组建	129
二、经受住 SARS 的考验	137
三、民航机场实行属地化	145
四、先进文化的传播	149
第六章 台港澳地区的民航业	173
第一节 台湾的民航业	173
一、台湾民航的发展历程	173
二、主要的航空公司和机场	181
三、两岸民航间的往来	186
第二节 香港的民航业	189
一、香港民航的历史回顾	189
二、香港民航的发展经验	194
三、香港各航空公司的崛起和香港新旧机场	197
第三节 澳门的民航业	202
一、澳门民航的历史	203
二、澳门国际机场兴建和新澳门航空公司的成立	206

后记

参考文献

第一章 中国民航早期的发展

(1903—1929)

第一节 中国近代航空事业的回顾

一、从飞行梦想到飞行探索

航空的历史可以追溯到自有人类以来的飞行梦想和各种飞行尝试。古代中国人飞往蓝天的梦想就延续了数千年之久。中国早期的航空活动和航空科技发明，也曾取得过光辉成就。中国古代出现的一些航空器雏形，曾经走在当时世界前列。

中国民间广泛流传的嫦娥奔月、御寇驾风飞行、萧史和弄玉乘龙跨凤飞行成仙等神话故事、《西游记》里腾云驾雾的齐天大圣孙悟空、敦煌壁画中的“飞天”形象，都反映了古代人们的腾空愿望。

在4000多年前传说中的大禹时代，我国古人就发明了船帆和船舵，还有扇子、风扇、风车等利用空气动力的工具。与此同时，还出现了利用空气阻力的降落伞原型。春秋时期的鲁国巧匠鲁班，曾研究制作出能飞的木鸟。西汉初年中国发明的风筝是世界上最原始的飞行器，虽然没有动力系统，但是对飞机的发明有重要的启示作用。西汉时期中国出现的松脂灯（孔明灯）是最早的热气球雏形。我国古人还发明了万向支架用于“卧褥香炉”中，

保持炉中焚香以使其常平，原理与航空陀螺仪使用的平衡环架类似。

据《三国志》记载，火箭最早出现在公元 220 年。唐朝发明火药后，宋时的火箭便有了较大的威力，陆续出现了利用火药喷射的、具有推力特征的“地老鼠”和其他火器等娱乐玩具。《武林旧事》曰：“烟火起轮，走线流星，火爆风筝，不可指数。”接着还出现了利用火药发射的反推力射向敌方再引燃炸药的霹雳炮。元朝的火器更是发达，把“飞空击贼”、“火龙出水”之类的“震天雷炮”撒遍大半个世界。明代又发明了“神火飞鸦”。所有这些火药推进装置（火箭），包括像走马灯那样的热动力装置，虽然已具备了相当的技术含量，但都仅停留在娱乐玩具和一般兵器的阶段。美国火箭专家赫伯特·S·基姆（Herbert·S·Zim）在 1945 年出版的《火箭和喷气发动机》（Rockets and Jets）一书中提到，“约当 14 世纪之末，有一位中国的官吏叫万户，他在一把座椅的背后装上当时可能买到的最大火箭，把自己捆绑在椅子前边，两只手各拿一个大风筝，然后点燃火箭试图飞行，尽管万户未能成功，但他可谓是人类航天的第一位先驱者”。

二、从飞机发明到对飞行的认识与实践

（一）飞机发明

直到 18、19 世纪热汽球、飞艇相继升空，人类飞往天空的梦想才得以初步实现。特别是飞机的发明实现了人类征服天空的愿望，给世界带来了巨大的变化。

18 世纪的产业革命极大地推动了人类生产力的发展，促进了航空理论、器械的研究和探索。1783 年，热空气气球和氢气球在法国相继载人升空，成功地把人带离地面。1852 年 9 月 24 日，法国人 H. 吉法尔制造的用蒸汽机作为动力的载人飞艇成功地从巴黎飞到特拉普斯，航程 28 公里，这使人类实现了操作飞行的目标。19 世纪，英国人 G. 凯利提出了利用固定机翼产

生升力以及利用不同的翼面控制和推进飞机的设计概念，首次揭示了动力飞行的基本原理。1891年，德国人奥托·李林达尔设计并制成一架滑翔机。1891年夏，他驾驶悬挂式滑翔机完成了15米距离的滑翔。从这一年到1896年驾驶滑翔机失事遇难，李林达尔共进行了2000次滑翔飞行。

1903年12月17日，美国莱特兄弟（威尔伯·莱特、奥维尔·莱特）制造的以内燃机为动力、装有螺旋桨的飞机“飞行者号”，使人类首次实现持续的、有动力的、可操纵的载人飞行，标志着飞机的研制成功，开辟了人类航空的新纪元。

（二）外国人在华的飞行表演

美国莱特兄弟研制的飞机试验成功后，曾带着飞机到欧美各地做飞行表演。在清朝末年，也有一些外国飞行家来华进行飞行表演。1910年，俄国人用“布列尔奥”XT单翼飞机在北京东交民巷进行飞行表演。1911年，比利时人在广州近郊进行飞行表演，连续达五次之多。

来中国进行飞行表演的外国飞行家中，最著名的是法国人范龙。他曾在欧洲飞行多次，是第一个在瑞士空中飞行的人，也是第一个在上海空中飞行的人。1911年，他到中国上海先后飞行数次。5月6日下午，范龙在上海浜城桥赛马场做飞行表演时，不幸飞机失事，机毁人亡。他也成为第一个在中国牺牲的外国飞行家。

这些外国人在中国的飞行表演，都使中国人得到了直观的感性认识，引发了对航空事业的兴趣。1911年4月，从法国学习飞行回国的秦国镛驾驶法国高德隆单座教练机在北京南苑机场进行飞行表演，一些清朝官员和外国人到场参观。飞机起飞后，绕场三周，平安落地，实现了中国人在中国领空中的首次成功飞行。

（三）航空刊物在中国出现

1840年鸦片战争后，国门打开，西方近代航空知识、器械开始传入中

国，此后介绍航空知识的刊物陆续在中国出现。清咸丰五年（1855年），上海墨海书店刻印了英国医生合信著的《博物新编》，介绍了“轻气球图”和“巨伞图”。1881年创刊的《点石斋画报》，发表了清末著名画家吴友如的时事画《履险如夷》和《天上行舟》，前者是气球升空场面，后者是航空设想。在此之后，在中国出现了航空科幻小说。1903年10月，鲁迅译著的《月球旅行》和海天独啸子译的《空中飞艇》分别在中国教育普及社和明权出版社出版。最早介绍飞机的文章《飞机论》则发表在1901年上海慎记书店出版的《皇朝经世文编》中。1910年，高鲁所著《空中航行术》在上海商务印书馆出版。中国航空学术界先导李宝峻撰写的中国第一篇航空论文《研究飞行机报告》，发表在1910年出版的第12期《东方杂志》上，1920年5月1日，中国出版的第一个航空杂志《航空月刊》创刊。

三、从我国飞行事业的发轫到孙中山“航空救国”

（一）冯如首次驾驶自制飞机飞行

冯如出生于广东恩平。12岁赴美，经过10年的学习与实践，他成为一名机械和电气专家。1903年12月美国莱特兄弟驾驶飞机的成功飞行对他影响很大。1909年9月21日，冯如驾驶自己设计制造的飞机，在美国奥克兰市派特山附近的平坦空地上成功试飞，飞行高度4.6米，飞行距离约805米。这是中国人首次驾驶自制飞机飞上蓝天，为我国动力载人飞行史谱写了光辉的第一页。此次飞行距美国莱特兄弟实现人类第一次驾机飞行仅6年时间。在这之后，本着“壮国体、挽国权”的宗旨，冯如于1909年10月在美国创办了“广东机器制造公司”，开始制造飞机。1911年1月，冯如制成一架液冷式发动机的双翼飞机，并在奥克兰进行飞行表演，再次获得成功。当时，孙中山观看了表演，并称赞“我们中国有杰出的人才”。1911年2月，冯如和助手携带2架飞机回国，但由于清政府对此态度消极，因此他在

国内生产制造飞机的愿望未能实现。

1911年10月10日辛亥革命爆发后，冯如毅然率助手回国参加革命，并被任命为广东革命政府飞机队队长。他在广州燕塘建立“广东飞行器公司”，这是中国国内第一个飞机制造厂。1912年8月25日，冯如在广州燕塘公开进行飞行表演。他驾驶自制飞机凌空而上，高约36米，东南行约8000米。当时飞机运转正常，操纵自如，地面上观众的鼓掌之声不绝于耳。但冯如急于升高，由于操纵过猛，致使飞机失速坠地，机毁人伤。后因抢救无效，他以身殉国，年仅29岁。在弥留之际，冯如勉励他的助手：“勿因吾毙而阻其进取心，须知此为必有之阶段。”冯如是中国第一位驾机失事遇难的飞行员。他去世后，广东革命政府将其遗体安葬于黄花岗，与七十二烈士英灵长伴，并立碑纪念，尊他为“中国始创飞行大家”。

（二）孙中山倡导“航空救国”

中国革命的伟大先行者孙中山，大力倡导“航空救国”。他广泛开辟途径，培养航空人才，发展航空事业，是中国近代航空事业的奠基人。

孙中山在参加革命活动时，耳闻目睹西方飞机的发明、发展及其具体运用，深有感触。他曾多次指出，飞机在未来军事斗争和国家建设中会发挥重要作用。因此，他大力倡导发展航空事业。1910年3月，孙中山抵达美国檀香山时，倡议当地华侨筹设中华民国飞船公司，自造飞机，并鼓励当地华侨青年学习飞行技术。同年5月31日，孙中山在从檀香山赴日本途中，致函旅美同盟会会员李绮庵，讨论飞船（即飞机）的重要性。信中说：“飞船练习一事，为吾党人才之不可缺。其为用自有不可预计之处。”1911年9月14日，在孙中山给旅美革命党人萧汉卫的信中，再次提到了飞机的重要性。因在国内没有筹建空军的立足之地，这年12月下旬，他又致函给海外革命党人，请他们协助组建飞机队。

1913年秋，旅美华侨在美成立中华民国飞船公司并制成第一架飞机，

由华侨谭根试飞成功。孙中山获悉后即命其回国参加讨袁的“二次革命”。讨袁失败后，孙中山在赴日重组革命力量制定革命方略时，也把航空作为重点的考虑内容。此后，还在日本专门成立了航空学校。孙中山在一次向航空学校师生的讲话中，指出“飞机将是未来战争决胜之武器”，并以“航空救国”四字砥砺师生。1915年2月，谭根为筹集经费办航空学校，特赴南洋各地进行飞行表演。孙中山被他的爱国精神所感动，特致函在南洋活动的革命党人给予他全力协助。在信中，孙中山写道：“飞行机为近世军用最大利器，谭君既有此志，于国家前途，吾党前途，均至有裨益。”

1916年，孙中山为增强讨伐袁世凯的军事力量，曾多次在日本致函旅美华侨革命团体，催其“竭力筹捐，多购飞机”，认为“此时购买飞机，组织飞机参战，至为重要”，并一再催促“飞机及各同志速回”。此外，孙中山还特别重视航空人才的使用和奖励。1918年，在讨伐两广军阀叛乱的过程中，他派遣军队支援福建的国民革命，在漳州组成飞机队，任命杨仙逸为总指挥，同时亲笔致函：“……足下对于飞机学问研究素深，务望力展所长，羽翼粤军，树功前敌。”并强调“政局风云，变更靡定，援闽粤军，关系本党之前途至钜”。杨仙逸担任广东革命政府航空局局长兼飞机制造厂厂长后，组织中国工程技术人员和美籍工程师，共同设计制造飞机。在他的主持下，只用了几个月时间就制造出中国第一架国产飞机。1923年7月，飞机在广州大沙头机场试飞，孙中山和宋庆龄亲临现场。为激励和支持国人自行设计和制造飞机，宋庆龄还亲自登机试飞，与试飞员黄光锐一道，在广州市的上空飞行了两圈，顺利完成了试飞任务。在场观众提议以宋庆龄在美国读书时名字的中译音“乐士文”（Rosamonde）为该机命名，孙中山欣然接受，并与宋庆龄在飞机前合影留念。“乐士文”号飞机试飞成功后，孙中山对中国人自己能够制造飞机颇感欣慰，特意题写了“航空救国”几个字以资勉励。事后，他在给邓家彦的信中说：“至于飞机，自己可造，目前造成第一架，比之外国所造者尤甚；此后当陆续自造，不须外来矣。”可见，孙

中山对于开创和发展中国的航空工业，有着独到的见解和认识。1924年，国共第一次合作。在广州大沙头机场开办了航空学校，这成为中国最早培养航空人才的摇篮。该校一、二期学员主要从黄埔军校的毕业生中选送。

孙中山“航空救国”的思想还反映在他草拟的《十年国防计划》中。在计划要目列出的62个要点中，涉及航空、飞机制造、人才培养的有9项。择录如下：

（二十）各地军港、要塞、炮台、航空港之新建设计划。

（二十三）发展航空建设计划。

（三十四）举行全国国防总集员之大演习计划，和全国空、海、陆军队国防攻守战术之大操演。

（三十七）向列强定制各项海、陆、空新式兵器，如潜水艇、航空机、坦克炮车、军用飞艇、气球等，以为充实我国之精锐兵器和防制兵器之需。

（四十一）聘请列强军事专门人员来华教练我国海、陆、空军事学生，及教练国防物质技术工程之意见计划书。

（四十八）组织海、空、陆军队之标准。

（五十八）我国之海军建舰计划，航空建机计划，陆军各种新式枪炮战车及科学兵器机械兵器建造计划。

（五十九）训练不败之海、陆、空军队计划。

（六十）列强之远东远征空、海、陆军与我国国防。

第二节 北洋政府创办民用航空

一、航空行政机构的建立

（一）筹办航空事宜处和航空事务处的成立

1919年1月，中华民国北京政府交通部开始筹办民用航空。为此，在给当时大总统徐世昌的呈文中说，近年来欧美使用飞机载运客货，已实行试验，由伦敦至巴黎间航线尤见成效，并已由伦敦试飞印度。如由欧洲飞到中国，不过四五天日程。与海运相比，其神速无可比拟。交通部建议设立“筹办航空事宜处”，并推荐京绥铁路局兼代京汉铁路局局长丁士源等人进行筹备。在获得批准后，交通部一方面制订航线规划，拟定航空法规，另一方面开始从交通事业盈余款项中拨款购买汉德利·佩季商用飞机6架、爱弗罗504K教练机6架以及一批补充零备件和修理机械，并聘请英国飞行员和机械工程师各2名。2月24日，北京政府交通部委派丁士源与英国汉德利·佩季公司驻中国代表T. A. 巴森签订合同。3月，交通部“筹办航空事宜处”正式成立，丁士源担任该处处长，负责与外国公司签订购机合同、拟订航空条例草案、制订全国航线计划以及外国飞机飞航区域事宜等。

第一次世界大战后，帝国主义列强为了推销战时剩余飞机，在全世界范围内掀起了兴办商业航空的热潮。除了第一批向中国出售的商用和教练机外，1919年10月，由英商维克斯公司出面，英国又与北京政府陆军部签订航空借款合同。在180万英镑的借款总额中，有130万英镑用于购买飞机、航空器材和其他器械，50万英镑作为发展航空事业的行政经费。所购买的飞机包括由维梅型轰炸机改装的双发动机旅客机40架和爱弗罗504K型单发动机教练机60架。