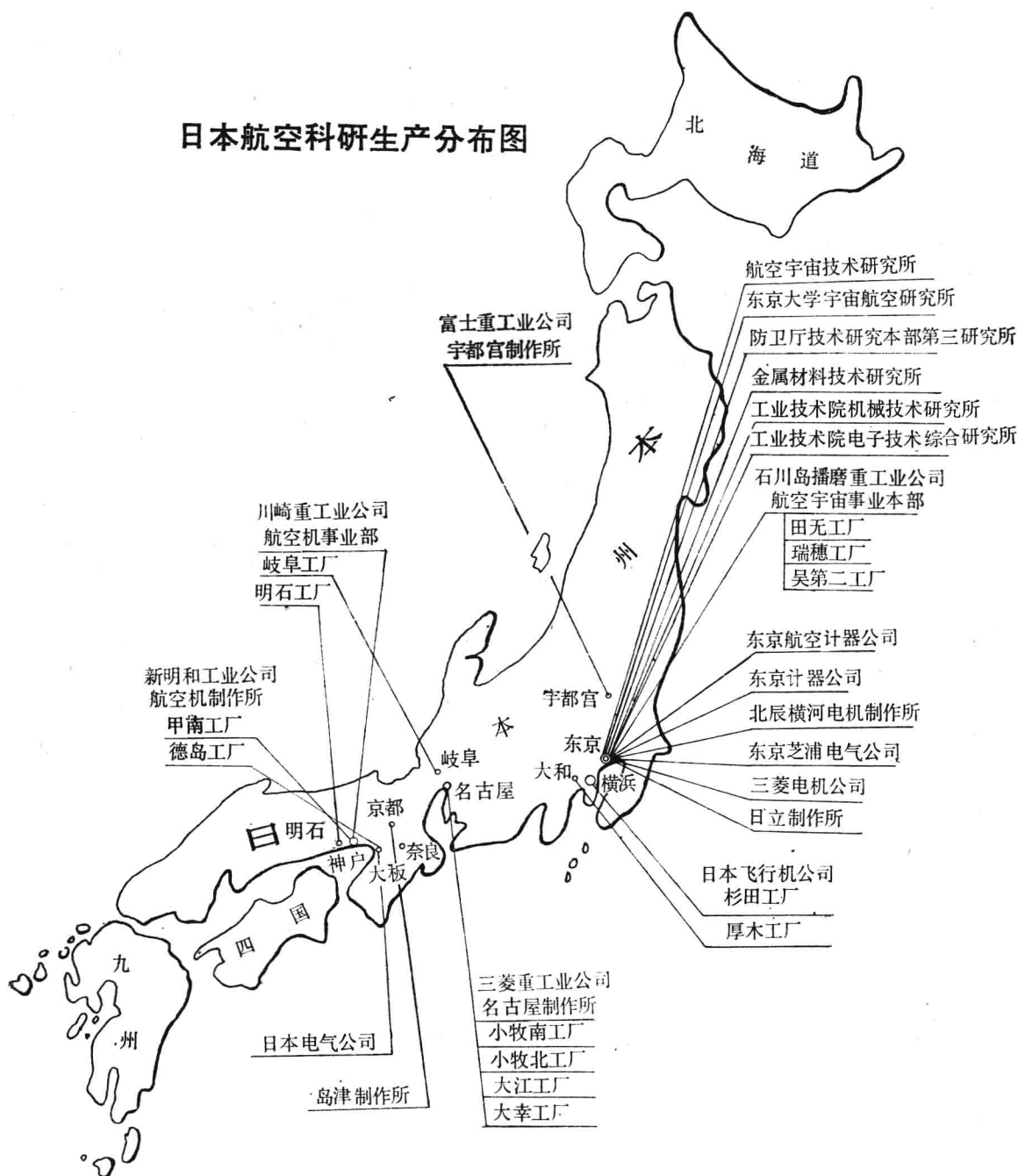


日本航空工业大事記

(1910年—1982年)

日本航空科研生产分布图



前 言

日本航空工业开创于1910年，迄今已有七十多年的历史。其发展过程，大体经历了创建——扩大——解体——恢复——发展几个阶段。

第二次世界大战，曾使日本航空工业得以迅猛地发展，据称，当时在资本主义国家中居于前列。

战后，日本作为战败国，被禁止从事航空科研和生产。1952年开始恢复。在这段时间里，世界航空技术开始进入喷气时代。日本航空工业这一段的空白，造成了长时间难以弥补的差距。为填补战败后的技术空白，加速追赶欧美的先进技术，重开后的航空工业从为美军修理飞机和发动机起步，很快开始积极引进美国专利技术进行仿制生产。在五十年代中期，先后与美国航空企业签订了54项飞机、发动机及特设附件等引进合同。这种仿制生产一直延续到现在。通过仿制生产，掌握了一定的先进技术，迅速地提高了日本航空工业的技术水平。同时，也为日本航空工业的生产和科研培养了技术力量。

在仿制生产经验的基础上，日本积极开展自行研制，力图摆脱战后依赖美国搞仿制生产的落后和被动局面。七十年代，日本曾研制成功了T-2高级教练机、C-1军用运输机、PS-1反潜飞机等性能较好的军用飞机，以及推力为5,000公斤的FJR710风扇喷气发动机等。现在，在这些飞机和发动机研究成果基础上，正在自行研究发展短距起落试验机（装日本自制的FJR710发动机）、随控布局技术和T-4中级教练机等。

从七十年代末起，日本政府把航空工业列为未来重要出口工业之一。为了实现这个目标，解决资金缺乏、技术力量薄弱等问题，日本以积极主动的姿态，从各个方面以各种形式开展国际合作。合作的对象，是在航空工业的一些特定领域中处于领先地位的外国公司。如在飞机方面，与美国波音公司等合作，在发动机方面，与英国罗尔斯·罗伊斯公司等合作，以此弥补日本在一些关键技术上的差距。现在，正在酝酿与波音公司合作发展Y-XX民用运输机，与普拉特·惠特尼等五家外国公司联合研制一种新型民用发动机。日刊推测，在不久的将来，日本的航空工业将可望有一个新的发展。

目前，整个日本航空工业约有150家大小航空企业，从业人员约26,000人，总建筑面积为100万平方米。其中，主要飞机和发动机公司6家。1981年航空工业产值约4,000亿日元（包括空间）（约合人民币30.76亿元），约占日本国民生产总值的0.17%，大约是日本汽车工业的1/70。与其它国家比较，约为美国航空工业产值的1/34，英、法的1/5，西德的1/3。

本文分四个部分：1）从创建到二次大战 2）从修理到仿制 3）从仿制走向自行设计 4）自行研制与开展国际合作，并附有关图表。

目 录

前言	(1)
第一章 从创建到二次大战结束 (1910~1952)	(3)
第二章 重建航空工业 ——从修理到仿制 (1952~1960)	(11)
第三章 从仿制走向自行研制 (1960~1970)	(22)
第四章 自行研制与开展国际合作 (1970~1982)	(32)
附表	(58)
主要参考资料	(75)

前 言

日本航空工业开创于1910年，迄今已有七十多年的历史。其发展过程，大体经历了创建——扩大——解体——恢复——发展几个阶段。

第二次世界大战，曾使日本航空工业得以迅猛地发展，据称，当时在资本主义国家中居于前列。

战后，日本作为战败国，被禁止从事航空科研和生产。1952年开始恢复。在这段时间里，世界航空技术开始进入喷气时代。日本航空工业这一段的空白，造成了长时间难以弥补的差距。为填补战败后的技术空白，加速追赶欧美的先进技术，重开后的航空工业从为美军修理飞机和发动机起步，很快开始积极引进美国专利技术进行仿制生产。在五十年代中期，先后与美国航空企业签订了54项飞机、发动机及特设附件等引进合同。这种仿制生产一直延续到现在。通过仿制生产，掌握了一定的先进技术，迅速地提高了日本航空工业的技术水平。同时，也为日本航空工业的生产和科研培养了技术力量。

在仿制生产经验的基础上，日本积极开展自行研制，力图摆脱战后依赖美国搞仿制生产的落后和被动局面。七十年代，日本曾研制成功了T-2高级教练机、C-1军用运输机、PS-1反潜飞机等性能较好的军用飞机，以及推力为5,000公斤的FJR710风扇喷气发动机等。现在，在这些飞机和发动机研究成果基础上，正在自行研究发展短距起落试验机（装日本自制的FJR710发动机）、随控布局技术和T-4中级教练机等。

从七十年代末起，日本政府把航空工业列为未来重要出口工业之一。为了实现这个目标，解决资金缺乏、技术力量薄弱等问题，日本以积极主动的姿态，从各个方面以各种形式开展国际合作。合作的对象，是在航空工业的一些特定领域中处于领先地位的外国公司。如在飞机方面，与美国波音公司等进行合作，在发动机方面，与英国罗尔斯·罗伊斯公司等进行合作，以此弥补日本在一些关键技术上的差距。现在，正在酝酿与波音公司合作发展Y-XX民用运输机，与普拉特·惠特尼等五家外国公司联合研制一种新型民用发动机。日刊推测，在不久的将来，日本的航空工业将可望有一个新的发展。

目前，整个日本航空工业约有150家大小航空企业，从业人员约26,000人，总建筑面积为100万平方米。其中，主要飞机和发动机公司6家。1981年航空工业产值约4,000亿日元（包括空间）（约合人民币30.76亿元），约占日本国民生产总值的0.17%，大约是日本汽车工业的1/70。与其它国家比较，约为美国航空工业产值的1/34，英、法的1/5，西德的1/3。

本文分四个部分：1）从创建到二次大战 2）从修理到仿制 3）从仿制走向自行设计 4）自行研制与开展国际合作，并附有关图表。

第一章

从创建到二次大战结束

(1910~1952)

概 述

从创立到第二次世界大战结束前夕，是日本航空工业从摇篮期到大发展的时期。日本帝国主义发动的侵略战争，大大地刺激了其航空工业的迅速发展。在战争最盛时期，全国共有飞机制造公司12家，发动机制造公司12家，总从业人员约达100万人。最高年产飞机25,000架（1944年）、发动机40,000台。截止1945年无条件投降，累计生产飞机10万架。在此期间曾研制了“神风”、“零”式、“秋水”、“桔花”等世界水平的战斗机。据称，日本航空工业技术水平当时在资本主义国家中居第三位。

二次大战后，因战败，日本被全面禁止从事航空科研与生产。设备被迫拆除，人员四处流散，企业纷纷解体，残存的部分也被迫转向非航空产品如生产汽车、农具等。整个航空工业处于瘫痪状态。直至1952年重新恢复，日本航空工业出现了七年的空白期。

1910年10月30日 奈良原三次制成日本第一架飞机“奈良原”式，并于东京、户山等地进行了地面滑行试验。

12月29日 陆军大尉德川好敏和日野熊藏，分别驾驶安利·法鲁曼（アンリ・フルマン）飞机和汉斯·古拉德（ハンス・グラーデ）飞机（德国）在日本作首次动力飞行成功。飞行高度70米，航程3,000米，飞行时间3分钟。

1911年4月15日 由陆军、海军、文部省联合创办的临时军用气球研究会，在日本所泽地区开辟了日本最早的机场。

5月5日 奈良原三次制造的第二架“奈良原”式飞机在所泽机场首次试飞。

10月 由陆军德川好敏大尉等设计、临时军用气球研究会试制的日本陆军最早的国产飞机“会”式一号试飞成功。

1912年6月24日 海军航空技术研究会创建。

8月5日 日本飞行协会事务所创建（于同年11月25日改称为日本航空协会）。

11月25日 日本航空协会成立。

12月 岛津樯藏开始仿制生产安扎尼（アンザニ）25马力国产航空发动机，这是日本最早生产的航空发动机。

1913年4月23日 帝国飞行协会创建（与日本航空协会合併），是战前代表日本航空工业界的“民间团体”。

12月 陆军小石川炮兵工厂仿制成功路诺（ルノー）70马力的发动机，用于装

- 备日本陆军的毛利斯·法鲁曼（モーリス・ファルマン）飞机。
- 1914年6月13日** 帝国飞行协会召开第一次民间飞行大会。坂本寿一驾驶的飞机创31分22秒留空时间最高纪录。荻田常三郎创2,003米飞行高度最高纪录。
- 7月28日** 第一次世界大战爆发。
- 8月23日** 日本对德国宣战。
- 9月5日** 日本进攻侵占中国青岛的德军时，陆军的毛利斯·法鲁曼双翼机和牛泡路（ニューポール）单翼机及海军的法鲁曼双翼水上飞机第一次参加了战斗。日本航空母舰“若宫”号出动，载战斗机9架、预备机1架。当时欧洲交战国的飞机战术技术比较先进，因此，第一次世界大战结束后，日本一方面引进欧洲的飞机，一方面先后两次邀请法国和英国教官，对日本飞行员进行飞行训练。同时，自行研制了“中岛”4型、5型侦察机，并在由中岛知久平创建的日本飞行机制作所投产，共接受订货100架。该制作所则成为日本第一家私营飞机制造公司。
- 1915年4月26日** 向中国出口“都筑”式单翼机。
- 6月** 东京大学设立航空学讲座。
- 11月29日** 国民飞行会成立。
- 12月** 临时军用气球研究会解散，陆军成立了“航空大队”。
- 1916年4月** 横须贺海军航空队成立。
- 4月** 由中岛机关大尉、马越中尉共同设计的日本海军最早的“横厂”式水上飞机研制成功。
- 4月** 东京大学设立航空学调查委员会。（委员长为田中馆爱桔博士）。
- 5月** 玉井清太郎和相羽有在羽田开办日本飞行学校。
- 12月** 陆军“制”式一号机研制成功。
- 1917年12月30日** 中岛知久平和川西清兵卫于群馬县太田地区设立飞行机研究所。
- 12月** 岸一太开设赤羽飞行机制作所。
- 12月** 陆军在各务原地区建立飞机场。
- 1918年3月** 海军佐世保航空队成立。
- 4月1日** 东京大学建立航空研究所，作为该校附属机构。
- 4月12日** 伊藤音次郎于泽田沼地区建立飞机研究所。
伊藤音次郎曾从师于奈良原三次，继白戸荣之助之后，成为日本第二个民间飞行家。1915年2月他在稻毛海岸建立了伊藤飞行研究所，后移至津田沼，并加以扩充。稻毛地区至今仍保留有“民间航空发祥地”之纪念碑。
- 5月** 日本飞行机制作所成立（合资公司）。
日本飞行机制作所研制生产的“中岛”式一号机于7月完成。1919年2月，装120马力发动机的“中岛”4型飞机试飞成功。“中岛”5型（4型改）总计生产了118架。日本航空界认为，日本飞行机制作所的成立可称为日本航空工业的真正开端。1919年12月，该制作所解散，另成立了中岛飞行机制作所，原与其合资者川西清兵卫另于川西机械制作所内成

- 立飞机部。
- 11月11日 第一次世界大战结束。
- 1919年 4月15日 日本飞行机制作所生产的“中岛”式5型飞机被陆军选用，装备部队。
- 8月 川崎造船所于兵庫工厂设置飞机科，开始仿制生产萨鲁姆逊（サルムソン）2A2侦察机。1937年该厂飞机部分独立，并扩大成为川崎航空机工业株式会社。
- 11月4日 陆军部设置临时航空委员会（即航空局前身）。
- 12月 日本飞行机制作所解散。
- 中岛飞行机制作所成立。
- 1920年 1月 三菱神戸内燃机公司仿制生产出第一台200马力的飞马型发动机。
- 2月 川西机械制作所设置飞机部。
- 5月15日 三菱内燃机制造公司成立。
- 1921年2月，该公司招聘英国索皮芝（ソーピース）公司的技术人员开始设计舰载战斗机。
- 8月1日 航空局成立。直属于陆军省管辖。主要负责除军用航空以外的航空事业的指导、奖励、保护及监督、航空管制及有关航空设施建设等业务。
- 1921年 4月9日 公布日本航空法。
- 10月2日 三菱内燃机制造公司研制的“十年”式舰载机首次试飞成功。
- 11月 海军正式装备“十年”式舰载战斗机。这是日本海军装备的第一种国产飞机。
- 1922年 1月 三菱内燃机制造公司向海军交付首架“十年”式舰载侦察机。
- 6月4日 成立日本航空运输研究所，首次在日本开始定期航空运输。
- 8月 三菱内燃机制造公司首次向海军交付“十年”式舰载攻击机。
- 12月26日 川崎造船所飞行机部向日本陆军交付第一架仿制生产的萨鲁姆逊侦察机。
- 1923年 4月 日本航空公司成立。
- 1924年 1月 三菱内燃机制造公司研制成功“十三”式舰载攻击机。
- 12月 石川岛飞行机制作所建立（即现在的石川岛播磨重工业公司的前身）。该公司由东京石川造船所投资建成，资金额100万日元。1928年4日该公司被指定为陆军航空本部的制造厂，生产过“八八”式侦察机99架，此外还自行设计研制过教练机，其中“五九”式、“红蜻蜓”教练机装备了部队。该制作所在二次大战期间成为日本陆军的主要战斗机生产工厂。
- 12月 川崎造船所获得西德道尼尔飞机和巴伐利亚（BMW）发动机制造权。
- 1925年 3月21日 马场原一郎研制成功日本第一架滑翔机。
- 5月 陆军航空本部成立。
- 1926年 3月 三菱内燃机制造公司研制出第一架“八七”式轻型轰炸机。
- 4月 川崎造船所飞机部研制的“八八”式侦察机原型机完成。
- 12月7日 陆军将三菱内燃机制造公司、川崎制造所、中岛飞行机制作所、石川岛

飞行机制作所生产的飞机进行性能比较，最后决定装备三菱的“八七”式轻型轰炸机和川崎的“八八”式侦察机。

1927年 4 月 海军航空本部成立（二次大战前日本无独立的空军，只是于海军内设航空本部）。

6 月 1 日 航空法生效。

1928年 1 月 日本海事协会设立飞机登记准备委员会。

5 月 三菱内燃机制造公司改名为三菱航空机公司。

6 月 三菱航空机公司研制的“隼”式战斗机在飞行试验中空中解体，驾驶员第一次使用降落伞脱险。

9 月 东京航空运输公司成立。

10月 日本航空运输公司成立。

11月 5 日 川西航空机公司成立。

1929年 3 月26日 颁布航空邮政规则。

4 月 日本学生航空联盟成立。

1930年 6 月 矶部铁吉创办日本最早的滑翔机俱乐部。

11月 中岛飞行机制作所自行研制成功了第一台450 马力高性能“中岛寿”型发动机。

1931年 8 月 3 日 东京羽田国际机场建成。

9 月 3 日 羽田机场建立航空气象观测所。该机场被指定为第一个关税机场。

9 月18日 日本侵占中国东北，成立所谓“满州国”。

9 月25日 中岛飞行机制作所仿制生产出第一架福克公司的超宇宙（スーパー・ユニヴァサル）飞机。

12月15日 中岛飞行机公司成立。

该公司的前身是“飞行机研究所”，于1917年由中岛知久平创建。当时研制的“中岛”式4型飞机性能良好，分别为陆军和海军生产了118架和218架，巩固了经营基础。后又通过引进仿制欧美机种进一步发展，成立了正式公司。该公司到二次大战结束，生产的机种有：“九七”式、“隼”、“钟馗”、“疾风”“吞龙”、“九七”式舰载攻击机等性能比较先进的战斗机。1945年生产的“橘花”喷气机作了高度600米，留空11分钟的成功飞行。同年，政府接管该公司；成为所谓“第一军需工厂”，并改名为富士产业公司。该公司成立以来的三十年中，共生产飞机29,925架。1950年解散后，分成12家小企业。1952年日本航空工业重新恢复时，由其中主要的5家企业重新组建成现在的富士重工业公司。

12月28日 日本海军将“九一”式战斗机列为正式装备机种，并由中岛飞行机公司成批生产。

1932年 9 月26日 日本与伪满签订协定，于沈阳建立所谓“满州航空公司”。除负责客运外，还兼搞部分飞机制造。生产的主要机种是“隼”式飞机。该机于1934年开始设计，翼展13米，总长10米，总重2.7吨，乘员2人。当时在中国东北共生产了15架。

- 1933年2月 中岛飞行机公司研制成功“中岛”式P-1邮政飞机。
- 6月9日 运输省航空局设航空事业调查委员会。
- 1934年3月31日 日本航空学会成立。
- 6月 三菱重工业公司(原三菱造船)与三菱航空机公司合并,仍定名为三菱重工业公司。
- 三菱造船公司是从1916年接受海军订货开始制造舰载机。1920年其飞机部分从三菱造船公司分出,成立了三菱内燃机制造公司,1928年又改称为三菱航空机公司,同时于名古屋建立飞机制造厂。原三菱造船公司以后也改名为三菱重工业公司。
- 三菱重工业公司的前身公司曾为海军生产英国设计的战斗机、侦察机等三种舰载机。后聘请英国、德国、法国专家进行技术指导,派出技术人员出国考察学习,引进国外先进的航空技术等,在技术上作了不少努力。曾研制出具有当时世界水平的“零”式战斗机等许多比较优秀的飞机。
- 12月 三井物产公司引进的美国道格拉斯公司DC-2型旅客机到达羽田机场。这是日本最早的装两台发动机的飞机,后由日本中岛飞行机制作所仿制生产。
- 1935年1月 海军研制出“九六”式舰载战斗机原型机,并研制成功日本最早的下单翼高速战斗机——“九试”单翼战斗机。
- 5月15日 三菱重工业公司引进英国空速恩维(エアスピード・エンウイ)双发旅客机,并开始仿制生产。
- 1936年1月27日 中岛飞行机公司完成第一架DC-2飞机的仿制生产。
- 3月 日本飞行机公司的轻型飞机NH-1第一号机完成。
- 6月6日 海军采用“六九”式对地攻击机。
- 9月 中岛飞行机公司研制生产出第一架中岛式AT-2型旅客机。
- 9月 通迅省制订表彰民航驾驶员和机械士的规章。
- 1937年1月 海军引进美国道格拉斯公司的DF水上飞机,由川西航空机公司成功地进行了总装和试飞。
- 4月6日 朝日新闻社代表团乘“神风”号飞机访欧飞行。从东京飞抵伦敦,全程15,357公里,历时94小时17分56秒,创造了世界纪录。这次飞行是用三菱重工业公司研制的“雁”式高速通信机,装中岛飞行机公司自行研制的550马力发动机,其目的是向世界显示日本航空工业已具有较高的水平。
- 5月27日 东京大学航空研究所研制的远程试验研究飞机在羽田机场首次试飞。
- 6月 航空局制定滑翔机规则。
- 6月5日 昭和飞行机公司成立。
- 7月7日 日本全面侵华战争开始。
- 8月 海军“九六”式攻击机对南京进行侵略轰炸。
- 11月8日 川崎航空机公司成立。该公司系由川崎造船所的飞机部门独立而成。

- 1938年 3月30日** 日本航空机制造事业法公布（同年 8月30日施行）。
- 5月15日** 东京大学航空研究所研制的远程试验研究机以留空62小时22分49秒，飞行11,651公里，平均时速186.1公里，创当时世界飞行纪录。
- 9月1日** 昭和飞行机公司获得仿制生产道格拉斯DC-3专利权。
- 9月30日** 日本航空运输公司完成从美国引进的DC-3散装件的总装，并首次试飞。
- 12月1日** 日本航空运输公司与日本国际航空运输公司合并成立大日本航空公司。
- 1939年 3月27日** 航空局成立“航空事故调查委员会”。
- 4月1日** 海军“零”式舰载战斗机试制成功。
- 4月1日** 中央航空研究所成立。
- 5月** 日本航空公司成立。
- 7月6日** “零”式舰载战斗机由海军首次试飞。
- 第二次世界大战前和大战期间，日本生产的军用机中，战斗机占40%，而战斗机中又以“零”式战斗机数量最多，10,430架。该机为旧日本海军的主力舰载战斗机。由三菱重工业公司设计和制造。1939年 7月6日首次试飞，1940年 8月首次参战即入侵中国。直至战败，该机共生产了21型、32型、52型、62型等多种型号，总生产架数是日本战败前的20年中全部飞机产量的八分之一，创造了日本一种飞机生产数量的最高纪录。该机带两个副油箱，有二挺20毫米机枪和二挺7.7毫米机枪，重量轻，机动性能好。52型“零”式战斗机基本尺寸和性能：翼展11米，机长9.1米，重约2.7吨，最大速度565公里/小时，航程1,500公里。
- 9月1日** 德军开始侵占波兰，第二次世界大战爆发。
- 1940年 2月** 中岛飞行机公司建立小泉制作所，专门为日本海军生产飞机。
- 8月** 川崎航空机公司增设明石工厂。
- 9月28日** 三菱重工业公司研制成功MC-20运输机，并于羽田机场首次试飞。
- 10月1日** 大日本飞行协会成立。
- 12月28日** 陆军新设飞行实验部。
- 1941年 4月11日** 中岛飞行机公司完成キ-43“隼”式战斗机一号机试制。
- 8月** 石川岛航空机工业公司成立。
- 9月20日** 举行第二次航空日活动（即航空节，第一次于1940年 9月20日召开）。并定于以后每年此日举行航空日纪念活动。
- 10月** 中岛式“誉”双排空冷星型发动机制造成功。
- 12月8日** 日本海军航空队偷袭夏威夷，新加坡和菲律宾。同时对美、英宣战。
- 12月** 川崎航空机公司キ-61“飞燕”式战斗机试制成功。
- 12月** 中岛飞行机公司新建多摩制作所。
- 1942年 2月** 海军正式装备“二”式水上飞机。
- 3月** 三菱重工业公司试制完成“雷电”式战斗机。
- 4月** 财团法人日本航空技术协会成立。该会的前身是1927年由10名日本飞行员组建的日本航空机关士会。战后重新恢复后改名为全日本航空整備协会。1979年 8月又改名为日本航空技术协会。主要出版介绍有关飞机使

用、维护、设计、制造技术和知识的刊物，对航空爱好者进行航空知识启蒙和普及。现有会员10,000名，主要刊物是《航空技术》。

- 5月26日 川西航空机公司研制成功“强风”水上飞机。
- 12月 三菱重工业公司研制成功キ-67轰炸机。
- 1943年2月1日 名古屋大学设立航空医学研究所。
- 2月5日 爱知航空机公司成立。
- 3月 中岛飞行机公司试制成功キ-48式战斗机。
- 7月 川西航空机公司试制成功“紫电”式战斗机。
- 9月 三菱重工业公司新建水岛航空机制作所。
- 10月 九州飞行机公司成立。
- 11月1日 通迅省和铁道省合并成立运输通信省，航空局划归该省领导。
- 12月31日 川西航空机公司研制的“紫电”改进型战斗机首次试飞。
- 12月 川崎航空机公司研制的“川崎研3”高速研究机创699.9公里/小时的日本飞行速度纪录。
- 1944年1月16日 日本“航空工业会”成立。
- 1月16日 三菱重工业公司新建熊本航空机制作所。
- 5月 三菱重工业公司名古屋发动机研究所研制出当时日本功率最大的3,100马力的气冷星型航空发动机。
- 5月 三菱重工业公司试制成功“烈风”式舰载战斗机。
- 10月 海军“樱花”型特殊攻击机首次试飞。
- 11月24日 中岛飞行机公司武藏野工厂受到美国空袭。
- 12月7日 东海地区发生特大地震，爱知航空机公司、三菱名古屋航空机制作所、中岛飞行机公司的半田工厂均受到严重破坏。
- 1945年2月 中岛飞行机公司研制成功的キ-100战斗机进行首次试飞。
- 5月19日 设立运输省。航空局为其下属机构。
- 7月7日 日本第一架装火箭发动机的“秋水”式战斗机首次试飞失败。
- 8月7日 三菱重工业公司研制的“橘花”喷气攻击机在千叶县首次试飞成功。该飞机装ネ-20喷气发动机，海平面静推力490公斤，试飞时，高度6,000米，飞行时间12分钟。
- 8月15日 日本天皇宣布投降。日本接受波茨坦宣言，联合国军进驻日本。
- 9月12日 联合国军总司令部接管日本全国所有的机场。
- 10月10日 联合国军司令部发出命令，禁止日本进行包括飞机在内的武器装备的生产。
- 11月10日 解散大日本飞行协会。
- 11月18日 联合国军总司令部发布命令，限定日本于12月31日之前，停止除航模以外的一切航空活动，同时废除航空局。
- 12月21日 日本政府宣布废弃航空机制造事业法。
- 1946年1月7日 运输通信省成立航空保安部，成为保存日本航空技术力量，准备重整日本航空工业的机构。1949年6月1日该部升级为航空保安厅，战后重建

- 航空工业时改组为航空厅。
- 4月 东京国际航模飞行俱乐部成立。
- 11月1日 东京国际航模俱乐部于皇居前召开战后第一次航模表演大会。
- 1949年5月31日 运输省审议会成立。
- 9月 第一次全日本航模大会于东京召开，有1,256人参加。
- 1950年6月25日 美国侵朝战争爆发。
- 10月5日 联合国军司令部批准成立日本国内航空运输公司。
- 10月 日本派遣首批人员赴美国学习空中交通管制。
- 11月1日 日本政府颁发并施行国内航空运输事业令。
- 12月12日 航空保安厅改名航空厅，为运输省的直属局。
- 1951年8月1日 日本航空公司成立。这是战后恢复的第一个航空运输公司。
- 9月8日 日美安全保障条约签字。
- 10月25日 战后第一架民航机“木星”号从东京经大阪飞福冈。
- 11月17日 成立日本航空劳动组合（工会）。
- 1952年3月8日 联合国军总司令部解除对日本武器、飞机、舰艇生产的禁令，改为许可制。
- 4月1日 通商产业省设置特别调查审议室，以便对飞机、武器装备等进行调查和审议。
- 4月16日 美军政府将包括与航空有关的314家工厂、25个飞机和武器研究所在内的850个旧兵工厂归还日本。
- 4月26日 日本成立旅游航空运输公司。
- 4月28日 国际航空主权归还日本。
- 5月3日 静冈滑翔机俱乐部制造的战后第一架滑翔机首次试飞。
- 5月24日 日本航空公司决定从美国引进二架DC-4型旅客机。
- 5月30日 新明和工业公司开始总装战后首次从美国赛斯纳公司引进的飞机。
- 6月 准许冈村制作所制造飞机。
- 7月1日 日本航空整備公司成立。
- 7月7日 羽田机场返还日本，改名为东京国际机场。
- 7月3日 制定东京国际机场管理规划。
- 7月4日 日本航空运输公司成立。

第二章 重建航空工业

——从修理到仿制

(1952~1960)

概 述

1950年,美国发动了侵朝战争。1952年,在美国扶植下,日本航空工业重新恢复。当时主要为美军修理在前线被击坏的飞机,并生产部分简单的飞机设备和备件。美国把日本作为“兵工厂”和“后方”,把大量飞机运往日本修理。修理的主要机种有B-26轰炸机、F-86F、P-51战斗机等。在恢复初期,日本航空工业的规模很小,生产能力有限,为美军修理飞机年产值最高的1953年为57.6亿日元(折合人民币4,000万元)。然而,这在当时对日本航空工业的恢复起了一定的刺激作用,使其学到了在日本航空工业解体期间世界发展了的航空工业技术,掌握了美国的质量管理技术,锻炼了技术队伍,为从修理向仿制过渡奠定了初步的基础。

1954年日本防卫厅成立。为了适应重整军备的需要,防卫厅认为必须自己生产飞机。企业界也认为,应该建立完整的航空工业体系,以促进航空事业的迅速发展。但当时日本一无足够的资金,二无必备的技术基础。尤其是战后航空工业的七年空白,使日本航空工业与世界先进水平有一个很大的差距。因此,日本政府决定走购买外国专利技术,引进仿制生产的道路。认为这样可以省掉从基础研究到型号研制的过程,节约研究资金,同时可以较快地掌握世界的先进技术。从五十年代中期开始,日本一些主要飞机、发动机以及特设、附件等公司便先后与美国签订了54项技术合同。如T-34教练机、贝尔-47直升机、F-86F战斗机专利生产合同等。随着仿制机种的增加,生产设备不断更新,技术力量得以培训,提高了零部件的制造能力和生产工艺水平。除上述机种外,从1955年到六十年代中期,日本还先后仿制了T-33教练机、S-55、S-61A、HU-1B直升机,及P2V-7反潜警戒机等。

总的说来,战后仿制美国飞机,是日本重建航空工业的一个重要特点。日本政府认为,仿制生产是加速重建航空工业,并使部队获得立足于本国生产的较先进的作战飞机的一个捷径。因此在各个发展阶段,都十分重视仿制生产。1952~1960年期间,在组织体制、设备、技术力量等方面完成了以仿制为重点的过渡。进入七十年代以后,日本开始了超音速飞机的仿制。先后仿制的机种有F-104J、F-4E、F-15等战斗机。迄今为止,仿制飞机多达27种。与此同时,大量引进技术,不断提高生产工艺水平和成品自给率。如在仿制F-4E战斗机时,先后与美国有关公司签订若干项技术合同,总计仿制140架。据不完全统计,从战后的1952年恢复航空工业起,截止1972年的三十年内,总计引进技术305项,其中飞机40项、发动机及附件169项、其它96项。随着技术的引进,仿制产品的自给率不断提高。如仿制F-104时,从第71~80架机体自给率为50%,最后提高到77%左右。后来仿制F-4E战斗机时,成品自给率一开始就达到50%(其中机体为50%、发动机为80~90%、机载设备30%)。1981年

开始仿制美国F-15战斗机和P-3C反潜机。

通过仿制生产，在设计、生产等方面都积累了经验，加速了自行研制的速度。

1952年7月15日 航空法公布并施行。

7月16日 飞机制造法公布并施行。

7月28日 航空工业恳谈会成立。

8月1日 航空厅改为航空局、隶属于运输省，内设监理部、技术部，主要负责民用航空业务。

8月1日 运输省成立航空审议会。

8月1日 通商产业省重工业局设置飞机科。该飞机课后来改名“飞机武器科，直接管理各航空企业有关设计、试制和生产，并负责企业的计划生产和协调工作。同时，根据“航空机制造事业法”协调公司间的计划，以适应产品研制的要求。如五十年代末日本试制YS-11中型运输机时，就由该机构组织国内六大公司成立了“日本飞机制造公司”，专门从事这项工作。

8月11日 日美签订航空协定。

8月15日 通商产业省批准川崎重工业公司岐阜制作所生产飞机。

8月 成立保安厅技术研究所。1954年7月日本设置防卫厅后，改名为防卫厅技术研究所。

9月1日 新三菱重工业公司设立飞机课。

9月6日 飞机生产审议会公布会旨。

“飞机生产审议会”为通商产业省下设机构，后于1958年5月10日，根据“飞机工业振兴法”改组为“飞机工业审议会”。1978年5月又改名为“飞机、机械工业审议会”。该审议会是通商产业省大臣的谘询机构，由航空企业、航空科研单位及防卫厅和政府有关专家等12人组成，委员由通商产业省大臣提名。审议会下设五个部：飞机工业振兴对策部、中型运输机国产化部、辅机材料部、垂直起落部、中型运输机批生产促进对策部等。该审议会主要任务是：1）调查审议运输机及其它民用飞机的国产问题；2）向通商产业省提出发展航空工业的建议和措施；3）协调航空企业和研究所之间的研究试验规划。

9月12日 日本航空公司决定引进DC-6B飞机。

9月30日 新立川飞机公司试制成功战后日本第一架国产R-52型教练机。该公司是根据日本企业重建法于1949年重新组建的。在战前生产飞机的基础上，研制并生产了R-52、R-53、RAM等轻小型飞机。

10月1日 财团法人日本航空协会成立。

10月15日 成立保安厅航空队。

10月25日 通商产业省任命飞机生产审议会的三十二名委员。

10月25日 根据日本航空法，日本最大的航空公司——“日本航空公司”开始独立经营国内定期航运业务。