



中国民航发展史 简明教程

高等院校空乘专业系列教材

中国民航发展史简明教程

民航服务英语

民航乘务员基础教程

民航服务礼仪

民航客舱服务与管理

民航客舱安全管理

民航客舱设备操作实务

总策划：焦殿成

ISBN 978-7-5128-0029-8



9 787512 800298 >

定价：40.00 元

高等院校空乘专业系列教材

中国民航发展史简明教程

主 编 李 永

副主编 梁秀荣 盛美兰

主 审 刘玉梅

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国民航发展史简明教程/李永主编. —北京: 中国民航出版社, 2011. 6
高等院校空乘专业系列教材
ISBN 978-7-5128-0029-8

I. ①中… II. ①李… III. ①民用航空-交通运输史-中国-高等学校-教材 IV. ①F562.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 098338 号

责任编辑: 马瑞

中国民航发展史简明教程

李永 主编

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)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 北京华正印刷有限公司
发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本 787 × 1092 1/16
印张 15.5
字数 304 千字
版本 2011 年 7 月第 1 版 2011 年 7 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-5128-0029-8
定价 40.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

“高等院校空乘专业系列教材” 编审委员会

主任：刘玉梅（中国民航科学技术研究院副院长、民航安全技术中心副主任、中国民航消费者事务中心主任）

副主任：丁国声（河北外国语职业学院院长、教授，教育部高等学校高职高专英语类专业教学指导委员会委员）

主任委员：盛美兰（原海南航空客舱与地面服务部副总经理）
王淑华（原东方航空客舱服务部副总经理）
王冬梅（原东方航空云南公司乘务培训部经理）
张 燕（南方航空培训部副总经理）
陈毅真（厦门航空配餐部总经理、原厦门航空空中乘务部总经理）

王燕晴（厦门航空空中乘务部总经理）
华 敏（民航中南地区管理局客舱安全检查员）
梁秀荣（中国航协飞行与乘务委员会高级顾问）
周为民（原中国国际航空公司乘务教员）

委员：李 梅 照日格图 陈久奎 郁钟铭 李松林
李进华 刘宗瑞 刘春明 张新南 贾玉成
王春玲 王昆欣 刘小芹 崔永兴 陈增红
罗 华 于 静 刘 杰

“高等院校空乘专业系列教材” 编写指导委员会

主任：王建平

副主任：谢 苏 郝志成 罗兹柏

委员：胡 靖 谢笑天 徐亚先 龚 锐
黄国良 唐 丽 索宏敏 郭 沙
王艳霞 胡爱英 石兴龙 励继红
陆 霞 李 君 李 永

序 言

高等院校空乘专业系列教材是依照国家教育部、财政部实施高校教学质量和教学改革工程的指导思想编写的。教高〔2007〕1号文件指出，要调动政府、学校和社会各方面的力量，来深化教学改革，提高教学质量。本系列教材是民航局直属科研单位权威专家、航空公司资深乘务专家、教员和高等院校经验丰富的教师多方力量精诚合作的结果。教材充分体现了新教改理念所要求的科学性、创新性、前瞻性、实用性。

科学性。空乘专业的目标是培养合格的空中乘务员，但如何培养却是仁者见仁，智者见智。我们在对航空公司进行大量调研的基础上，把乘务学生需要学习的课程分为知识、技巧、外语三大块，由此，教材分为三个序列。第一个序列为学科型，包括《中国民航发展史简明教程》、《民航乘务员基础教程》和《民航客舱安全管理》。其教学目标在于使学生掌握必要的民航知识，为其将来的空乘实际工作奠定扎实的理论基础。第二个序列为项目实践型，包括《民航客舱设备操作实务》、《民航客舱服务与管理》和《民航服务礼仪》，该序列教材以工作任务（或岗位群）为驱动，在若干个项目下面设若干个模块，由浅入深、循序渐进。若干个项目结合实践，为实现教学目标奠定了扎实的基础。第三个为外语序列，外语既属于知识学科，又属于技能训练，本教材侧重于技能训练，重点培养学生的听说能力。

创新性。主要体现在第二序列和第三序列教材上，这两个序列分别由资深乘务专家以空乘人员岗位要求为目标来编写，他们把自己多年的工作心得和培训心得融于教材之中，为了便于学生熟练操作运用，教学方法实事求是，大胆创新，不拘一格。教师在设计、引导、辅导、答疑中起向导作用。学生为提高能力而预习并模拟实践，充分体现以教师为主导、以学生为主体的教学理念。这些特点，为民航空乘专业教学历史上之首创。

前瞻性。空乘人员主要在客舱工作，而民用飞机在不断更新换代，对客舱安全管理和服务质量的要求也日益提高。本系列教材充分考虑到了空乘工作的这一特点，在内容设置里有所体现，比如在机型介绍方面，增加了对波音 787、空客 380 机型的介绍；在客舱安全管理方面，以国际民航组织提倡的 SMS 为理念。

实用性。如前所述，本系列教材的编写是建立在对用人单位大量调研的基础上，编

写的指导思想和理念，序列的划分，项目的设置，知识点的选择，教学方法的选取，都以将来岗位要求为目标，以实用为原则。

本系列教材除了具备上述特点外，在编写体例上，也满足了高等教育教材系统性、完整性、规范性的要求，在章节中设有学习目标和课后思考。教材做到了理论与实际相结合，行文通俗易懂，既便于教师教授，又便于学生学习。

此系列教材从策划到出版，历经3年多，其间召开了10多次研讨会，涉及专家学者及行业管理者数十人，金通航空培训服务公司在其中起到非常重要的组织、协调作用；中国民航科学技术研究院、中国民航出版社、各航空公司及开设空乘专业的相关院校，在编写过程中给予了真诚无私的指导和帮助，在此，我们向以上单位表示衷心的感谢。

由于教材编写时间紧，疏漏和不足之处在所难免，谨恳请各位专家、各院校教师 and 同学们不吝赐教。

“高等院校空乘专业系列教材”编写指导委员会

2011年5月

前 言

本书是“高等院校空乘专业系列教材”中的学科型序列教材之一。遵照“高等院校空乘专业系列教材”编写指导委员会确定的编写要求及编写计划,《中国民航发展史简明教程》编写组经过讨论交流,确定本书包括以下内容:

一、学习目标。依据学生在校学习及将来工作去向的要求,结合本章学习内容,提出2~4项学习目标,作为学生应该达到也容易达到的学习结果。

二、章节内容。《中国民航发展史简明教程》共8章,采用科学、简洁的框架与线索,准确、翔实的史料与图片,为学生讲述中国民航的发展历史和具体表现。它作为了解中国民航的入门图书,第一次纳入民航空乘专业教材系列之中,揭开了民航空乘专业教学工作崭新的一页。

三、资料链接。是结合本章所讲内容、线索而增加的相关资料,内容为民航发展过程中的案例分析、重要事件、档案资料、著名人物等,目的是丰富民航历史内容、增加信息含量、开阔学生视野、提高学习效果。

四、图片、照片。配合各章文字内容,选用恰当的历史照片及相关图片,以让学生直观而真切地学习民航历史、感受民航历史、品味民航历史。

五、思考题。在每章的最后列出了2~4道思考题,结合教材中的知识点、知识线、知识面考察和巩固学生的学习效果。

参加本书编写的三位作者为中国民航出版社文化事业部主任李永和具有30多年乘务工作经验的梁秀荣、盛美兰女士。在本书的编写过程中,我们抱着严谨认真的工作态度,反复协商斟酌,努力将本书的编写原则实现于各章的内容之中,使之成为高等院校空乘专业师生教学所用的有益之书。

在本书编写中,我们参阅了相关专著,使用了数十幅图片,谨向这些著作和图片的作者致以诚挚的谢意,并欢迎提出宝贵意见。

《中国民航发展史简明教程》编写组

2011年5月

目 录

CONTENTS

序言

前言

第一章 中国民用航空的萌芽与初步发展（1919—1945）

- | | | |
|-----|-------------------|-----|
| 第一节 | 中国航空先人的飞翔思想和实践 | /1 |
| 第二节 | 近代中国航空的开展及民用航空的起步 | /7 |
| 第三节 | 中国民用航空事业的初步发展 | /16 |

第二章 第二次世界大战结束后快速崛起的中国民用航空（1945—1949）

- | | | |
|-----|--------------------------|-----|
| 第一节 | “复员运输”与中国、中央两航空公司的快速发展 | /27 |
| 第二节 | 中国积极参与国际民航组织的创建和世界民航活动事务 | /33 |
| 第三节 | 新旧命运的交替与两航起义 | /35 |

第三章 新中国民航事业的创立与初步发展（1949—1958）

- | | | |
|-----|----------------------------|-----|
| 第一节 | 新中国民航国际航线的开始与中苏民航公司 | /42 |
| 第二节 | “八一开航”与新中国民航最早国内航线的开通 | /44 |
| 第三节 | 新中国第一个国营民用航空运输企业——中国人民航空公司 | /47 |
| 第四节 | 中国民航的第一个五年计划 | /49 |

第四章 中国民航在调整中成长，在曲折中前进（1958—1980）

- | | | |
|-----|------------|-----|
| 第一节 | 中国民航在调整中成长 | /61 |
|-----|------------|-----|

第二节	中国民航在曲折中前进	/78
-----	------------	-----

第五章 中国民航开始体制改革，初步确立现代民航发展框架（1980—1987）

第一节	民航体制改革的起步	/94
第二节	中国民航企业化改革与全行业大发展	/97

第六章 中国民航深化体制改革，完整建立现代民航发展框架（1987—2002）

第一节	民航体制改革的继续深化	/118
第二节	深化体制改革给中国民航带来现代发展完整框架	/130
第三节	深化体制改革促进了中国民航的新发展	/132

第七章 民航企业化改革全面完成，中国成为民航大国（2002—2005）

第一节	中国民航三大航空运输集团和三大航空服务保障集团的组建	/143
第二节	中国成为世界民航大国	/148

第八章 中国民航由民航大国走向世界民航强国（2005—）

第一节	中国民航实现民航大国地位的巩固	/156
第二节	中国民航持续安全理念的提出与贯彻	/183
第三节	中国民航建设民航强国的战略构想	/196

参考文献	/238
------	------

第一章 中国民用航空的萌芽与初步发展（1919—1945）

学习目标

1. 了解中华民族在航空思想和航空实践方面曾处于世界领先地位，并在飞机发明制造与民航发展初期保持与世界同步。
2. 掌握中国近代航空与民用航空起始阶段的重大事件与代表人物，理解中国的航空公司发展曲折的原因及过程。
3. 尝试分析中国民航发展的社会历史背景。



第一节 中国航空先人的飞翔思想与实践

新中国成立以来，国家的航空科技发展取得了长足进步，尽管与世界上各先进国家的航空事业整体水平相比还有很大的差距。但是，回头追溯航空发展的历史，中国的航空先人早就有翱翔蓝天的梦想并延续了数千年之久，而且他们在中国早期的航空科技发明和航空活动中，也有过许多辉煌的成就，并表现在航空的各个方面，甚至出现了一些航空器的雏形，走在了当时世界各国的前列。

一、中国是个航空古国

在世界最大的航空博物馆——美国的华盛顿航空博物馆里，有一幅醒目的大字写着：人类最早的飞行器是中国的风筝和火箭。这句话诠释着中国古代航空思想与实践在世界航空思想与实践中的地位与贡献。事实也的确如此：

4000 多年前，华夏民族已学会在实际生活中利用空气动力，制作了船上的帆和舵，相关的发明还有扇子、风扇、风车等。

2100 多年前，中国出现了风筝，它是世界上第一种重于空气的飞行器，并已得到世界的公认。

2000 多年前，中国出现了松脂灯（孔明灯），它利用加热后的空气托起灯笼，是最早的热气球雏形。随后，利用燃气驱动叶轮原理制成的走马灯则成为流传至今的民间花灯。

1000 年前，中国陆续发明了利用火药喷射推力的军事武器及娱乐工具，如烟花等。同一时期，中国出现了竹蜻蜓，它是利用空气的反作用力而托升重物的成功典范，对螺旋桨和直升机发明有直接的借鉴意义。

500 年前，即中国明朝时期，出现了“神火飞鸦”，它可以利用 4 支绑在其上的火箭飞向目的地；一位名叫万户的人则让人点燃绑在身上的 47 支火箭从椅子上飞向天空，其行为虽然显得幼稚但是其精神可嘉，万户自己舍去性命，却为人类留下航空先驱者的英名。为了纪念万户这位勇敢的第一个尝试乘火箭飞行的人，世界各国协商决定用他的名字命名月球上的一座环形山，称为“万户山”。

中国还发明了磁罗盘、陀螺、平衡环，均对航空的发展有重要意义。

但是，三大原因阻止了中国航空技术的进一步发展。其一，当时的封建统治者只重视农业而不重视科学技术的发展，把技术视为“奇技淫巧”；其二，明清两朝统治者不断强化禁海政策，使中国的闭关锁国政策执行达数百年，而此时正是西方资本主义国家产业革命迅猛发展之时，导致中国与外国文明之间的交流阻碍，拉大了差距；其三，外国列强的侵略及国内政局动乱，导致中国长期处于战争状态，极大地影响和阻碍了中国科学技术和社会经济的发展。

尽管如此，中国的航空先驱们仍然创造了辉煌的业绩，他们在飞行、飞机设计和制造、航空理论等方面有许多建树，推动并加速了中国近代航空的起步。据统计，他们大多是侨居异国的华侨或留学生。

二、中国近代航空的开始

近代中国航空事业的开展与国外大致相同，即先有轻于空气的航空器（气球），再有重于空气的航空器，并很快地应用于军事领域。

1840年鸦片战争后，中国闭锁的大门被英国等西方国家的战舰大炮轰开，伴随其对中国的军事、政治、经济侵略的同时，西方近代航空知识、器械也逐渐传入中国。1855年，上海墨海书店刻版印刷了英国医生合信著写的《博物新编》，刊有《轻气球图》和《巨伞图》，对气球进行了介绍；1881年创刊的上海《点石斋画报》则发表了清末著名画家吴友如的时事画《履险如夷》、《天上行舟》，分别表现了气球升空和美国人爱迪生的航空幻想；1894—1899年间，旅澳华侨谢纘泰在香港研究设计出“中国”号铝质蒙皮电动飞艇图纸，他准备献给清政府，但遭到冷遇，他转而将图纸和说明书交给了英国工程专家；1903年10月，鲁迅从日文书译著的《月球旅行》（原作者为德国人儒勒·凡尔纳，日本人井上勒译成日文版本）在中国教育普及社出版；同年，明权出版社出版了海天独啸子翻译、日本人押川春浪著写的《空中飞艇》，这两本书是中国最早出版的航空科幻小说；1905年，湖广总督张之洞从日本购进侦察用气球2个；1908年湖北第8镇气球队成立，是中国军队第一次使用航空器；1909年和1910年，旅美华侨冯如与余焜和在美国自筹资金研制的飞机与飞艇分别试飞成功。

三、“中国始创飞行大家”冯如

1909年9月21日，即美国莱特兄弟实现人类第一次驾机升空之后的第六年，旅美华侨青年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试飞成功，飞行高度4.6米，飞行距离约805米。冯如是中国最早的飞机设计师和飞行员，也是中国人首次驾驶自制飞机飞上蓝天。

冯如12岁时（1896年）赴美国做工，爱国精神强烈。莱特兄弟的飞机发明成功后，他表示要拼死研制和驾驶飞机，为国争名争光，报效祖国。1909年10月，他本着“壮国体、挽利权”的宗旨，在美国集资成立了“广东制造机器公司”，后改名为“广东飞行器公司”，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，在奥克兰进行表演获得成功。当时在美国的孙中山现场观看了表演并称赞道：“我们中国有杰出的人才。”随后，冯如携带助手人员及2架飞机回国，准备在国内生产制造飞机，但因清政府的消极冷淡而无法实现愿望。1911年10月辛亥革命后，广东军政府成立，并组织了飞机队，准备随同广东北伐军北上作战，冯如被任命为广东军政府飞机队长。

1912年8月25日，冯如在广州燕塘驾机试飞，这是他第一次驾驶自己制造的飞机在中国领土上进行飞行。他驾驶飞机凌空而上，高约36米，东南飞行约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，抢救无效，不幸去世，年仅29岁。在弥留之际，他勉励助手说：“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，鉴于他生前曾立愿将自己死后葬于黄花岗，与广州起义七十二烈士英灵长伴，所以在他去世后，广东军政府陆军司呈报临时大总统府批准，将其遗体安葬于黄花岗烈士陵园，并立碑纪念，尊为“中国始创飞行大家”。

四、中国航空活动的开展

就在冯如自制飞机并成功飞行的前后，中国的航空先驱者纷纷进行各个方面的探索研究，取得了诸多中国航空活动史上的第一。

1. 谭根成功制造水上飞机

谭根是广东开平人，1889年出生于美国旧金山，1910年毕业于美国希敦飞机实验学校，当年即携带他自制的船身式水上飞机参加在美国芝加哥举行的万国飞机制造大会，获得水上飞机组第一名。后曾任美国加州飞机队后备军司令、旅美华侨集资成立的中华民国飞船（飞机）公司飞机师，设计制造水陆飞机3架，并训练一批飞行员。谭根是中国水上飞机设计制造的第一人，1918年改行从商。

2. 国内最早的航空工厂设立

福建永安人刘佐成、李宝焯1908年留学日本期间自行研究制造飞机，1910年回国后得到军谕府拨款，在北京南苑毅军操练场内建筑厂棚，开办飞机试验厂，并购进一架法国法麦型飞机作为实习之用，这是中国官方首次筹办航空，二人先后制造出2架飞机，但均未能成功飞行，他们被认为是中国国内建立航空工厂并制造飞机的先行者。

3. 第一篇航空论文发表

中国航空学术界的先导人物被公认为是李宝焯，他在1910年出版的第12期《东方杂志》上发表《研究飞行机报告》，这是中国第一篇航空论文，文章中涉及风气之力（空气动力）、活机（发动机）、向后焚烧而推进（喷气推进）、螺丝车拨（螺旋桨）、重心等问题的研究探索，同步或领先于当时的国际航空界。遗憾的是，李宝焯1912年病逝于南京，仅26岁。

4. 中国人在国内的首次驾机飞行

1911年4月，官费留学法国学习飞行的湖北咸宁人秦国镛回国，并带回一架法国

生产的高德隆型单座教练机，他在北京南苑机场表演飞行成功，起飞后连飞三周，平安落地，成为中国人在自己领空上首次驾机飞行。不久，秦国镛成为南苑航空学校的首任校长。

5. 中国近代航空活动家和飞行家

浙江定海人厉汝燕被公认为是中国近代航空活动家和飞行家。他1909年毕业于英国伦敦的一所工业学校，立志从事航空事业。经清朝军谕府批准，进入英国布里斯托飞机制造厂和该厂飞行学校学习飞机制造和驾驶技术，1911年底带2架“鸽”式单翼飞机回到上海，并在江湾跑马场作飞行表演并散发传单。1913年，组建于南京的陆军交通团飞行营调到北京南苑归建陆军第三师所属，厉汝燕任随营飞行训练班飞行主任兼修理厂厂长。1914年3月10—11日，他与另两名飞行员完成北京至保定间的航线飞行，是中国国内最早的航线飞行。1918年任南苑航空学校校长。厉汝燕从事飞行的同时，还设计水上飞机，并写作航空文章，1930年后脱离航空界。

6. 中国制成第一架飞机和第一架武装飞机

1913年10月，由南苑航空学校修理厂厂长潘世忠（上海青浦人）设计、制造并驾驶的飞机在南苑试飞成功，该机机身标有“1”号标记，是中国本土自制飞机成功最早的记录。1914年，潘世忠又设计制造和试飞一架80匹马力推进式（发动机在后部）飞机，并在机头准备一挺机枪，是中国最早自制的武装飞机。

7. 中国出现了多支航空队

清末民初时期，局势混乱，派系林立，出现了分属不同地区或派别的航空队：如清政府组建的南苑禁卫军航空队和南苑飞行器研究所，代表人物有厉汝燕、秦国镛、潘世忠、姚锡九等；辛亥革命后，广东军政府成立的广东军政府飞机队，队长为冯如；华侨革命飞行团则是以旅美华侨为主成立的，聘谭根为团长，使用寇蒂斯型飞机；湖北军政府也成立了飞机队，刘佐成任队长，潘世忠为顾问，有法国桑马型飞机2架；上海军政府航空队，厉汝燕任队长。

综上所述情况，并参照外国同期航空发展的历史，可以看出中国是建立航空队较早的国家之一。

资料链接一

飞机的发明

1903年12月17日，在美国北卡罗来纳州基蒂霍克镇的刺骨寒风中，莱特兄弟中

的弟弟奥维尔·莱特驾驶他们制造的“飞行者”飞机首次试飞，离地飞行36.5米，留空时间为12秒。同一天内，他们又试飞三次，最好成绩是哥哥威尔伯·莱特驾驶的一次，他在空中持续飞行59秒，飞行距离达到260米。

这是一个伟大的标志，尽管“飞行者”飞机是那么原始和简单，主要材料是木材、布和绳子，而且是手工制造完成的；尽管它在空中飞行的时间和飞行距离如此之短，飞行高度也仅仅只有3米多，但它是人类历史上第一次有动力的、可操纵的、载人的而且是持续的飞行，机翼的几何形状正确，螺旋桨桨叶设计合理，动力为汽油发动机，特别是横向稳定和操纵问题得到了解决，实现了人类渴望已久的飞翔目的，被公认为是飞机发明的开始，并载入史册。

1904年，莱特兄弟又制造了装配新型发动机的第二架“飞行者”，试飞的最长飞行时间超过5分钟，飞行距离达4.4千米。1905年，莱特兄弟又制造了第三架“飞行者”，它是历史上第一架完全实用的飞机——能起飞、倾斜、转弯、兜8字圈。1905年10月5日，该机持续飞行时间达到38分钟，飞行距离达到38.6千米。1908年和1909年，兄弟俩先后访问了欧洲，哥哥威尔伯还创造了飞行24小时23分23秒的新纪录。他们的表演极大地推动了欧洲航空事业的发展。不久，他们创办了莱特飞机公司，先后制造出32种飞机共1000多架，还建立了两所飞行学校。

莱特兄弟在人类航空史上做出了8个方面的不朽贡献：研制了整套飞行操纵系统；研究了科学翼形的气动力数据；研制了第一台适用于飞机的轻质量航空发动机；研制出第一个高效率飞机螺旋桨；设计和制造了按强度、质量比例构成的飞机；在没有先例的情况下，掌握了飞行驾驶技术；教授了飞行学；建立了大规模生产飞机的工厂。

人类自此进入了航空时代。

资料链接二

飞机在第一次世界大战中崭露头角

飞机在军事上的最早应用是在1911—1912年意大利侵略土耳其之战中。在后来的几次战争中也曾使用，但主要用于侦察，而且规模很小。第一次世界大战中，飞机开始被大规模用于军事目的——在大战开始时，各国拥有的飞机仅数百架，也没有专门设计的军用飞机。飞机被用于侦察和照相，1914年8月22日，协约国的飞机在比利时前线进行了第一次侦察，从而发展了侦察机。侦察机在空中相遇时，飞行员常用手枪射击，于是产生了“控制天空”驱逐敌机的需要，出现了驱逐机（后称为歼击机）。飞行员先