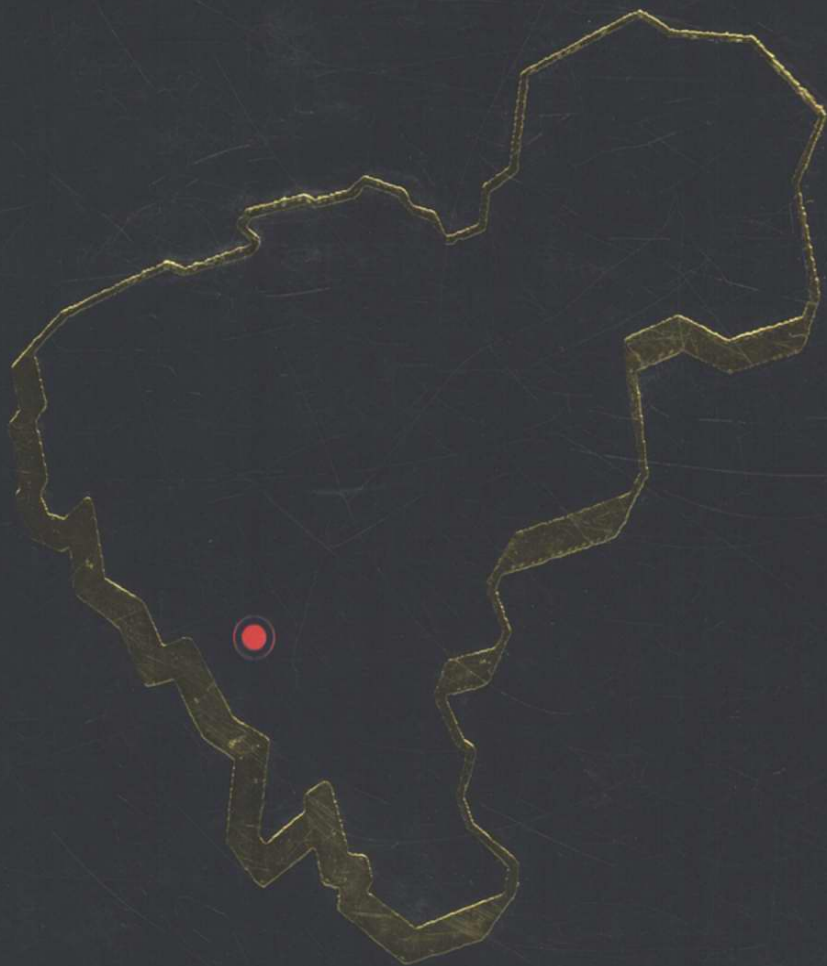


019640

长春市志

民用航空志



长春市志

民用航空志

长春市地方志编纂委员会

吉林省内部资料性出版物第 200602031 号

封面设计:祁贵鹏

版式、彩版设计:孙彦平

长春市志·民用航空志

出版者 长春市地方志编纂委员会
(长春市人民大街 78 号 邮编:130056)

印刷者 长春市第十一印刷厂

开 本 787×1092 1/16
印 张 12.5
插 页 10
字 数 200 千字
版 次 2006 年 11 月第 1 版
印 次 2006 年 11 月第 1 次印刷
印 数 1—500 册

如图书有印装质量问题,请与出版单位联系。

长春市第一轮修志收尾工作 领导验收小组

组 长：郝广智 刘远和
成 员：孙彦平 宋丽虹 田 萍
李玉兰 侯曙光 祁贵鹏
张 辉

特邀成员：夏为民 于 涇 于祺元
杨春祥

《中国民用航空吉林省管理局志》

编 写 委 员 会

主任 张 军
副主任 阎 欣 孟 泉
委员 李 东 刘振军 林泊涛 赵福义
孙 军 周 飞 杜万军 张 鹰
贾国华

办公室主任 付宝珠

副主任 王大成

成 员 管廷文 宋迎华 吴海微
祖若珣 潘利剑 刘 利
蓝 天

《中国民用航空吉林省管理局志》

工 作 (审 查) 委 员 会

主任 张 军
副主任 阎 欣 孟 泉
委员 付宝珠 朱启生 管廷文 李 东
赵福义 王 臻 刘振军 刘继昆
孙 军 赵明川 林泊涛 宋永鑫

王大成

顾 问 曾宪义 郝 栋 楚乃利 张克刚

办公室主任 付宝珠

《中国民用航空吉林省管理局志》

编写委员会

主任 张 军
副主任 阎 欣 孟 泉
委员 李 东 刘振军 林泊涛 赵福义
孙 军 周 飞 杜万军 张 鹰
贾国华

办公室主任 付宝珠

副主任 王大成

成 员 管廷文 宋迎华 吴海微
祖若珣 潘利剑 刘 利
蓝 天

《中国民用航空吉林省管理局志》

工作(审查)委员会

主任 张 军
副主任 阎 欣 孟 泉
委员 付宝珠 朱启生 管廷文 李 东
赵福义 王 臻 刘振军 刘继昆
孙 军 赵明川 林泊涛 宋永鑫
王大成

顾 问 曾宪义 郝 栋 楚乃利 张克刚

办公室主任 付宝珠

总序

米凤君

编修地方志是我国民族文化的优良传统，也是毛泽东、周恩来等老一辈革命家生前所倡导的一项重要的文化建设事业。中国共产党十一届三中全会以来，地方志的编纂工作又重新提到日程，市委、市政府对此十分重视，加强领导，并给予多方面的支持。

长春，地处松辽平原的腹地。从远古起，就有先民在这里从事狩猎和耕作，但作为城市的规模，其形成的时间并不很长。如果从公元1800年设立长春厅算起，距今大约190多年的历史。长春从其历史的端点一直延伸到今天，

城市结构与城市功能经历了长期的历史演变,而演变的基本走向是由单一向多元的发展。现在,长春不仅是吉林省的政治中心、贸易中心、交通中心、信息中心、科学和文化教育中心,而且也是国内工业生产基地之一。同其他大城市一样,结构是复杂的,功能是多方面的。长春作为省会所在地的城市,设有市、区两级行政管理机构。这两级行政管理机构,通过行政的、经济的和法律的手段管理着城市,组织和指导城市的各种经济活动与社会活动,制约和影响其他功能的发挥。长春市又直接领导其周边的五县(市)。这不仅是管辖范围的扩大,而且更重要的是标志着城市辐射能力的提高和城市中心作用的突出。

长春随着历史的发展,已明显地形成了自己的优势。

首先,它是全国重点商品粮基地之一。长春地处黑土带,盛产粮食,同全国其他大城市相比,是属于拥有耕地多、提供商品粮多的一个城市。粮食产量及其商品化程度,是影响长春发展建设的重要因素之一。即使在工业化的今天,粮食在长春经济发展中的地位仍然具有不可忽视的重大意义。

其次,它是全国汽车生产基地之一。长春以汽车生产规模的不断扩大而显示自己的特征。汽车工业的兴起以及客车、机车等交通运输设备制造业的出现,对长春由消费城市变成生产城市,对形成以机械制造业为主的经济发展格局,具有决定性意义。长春工业化的历史表明,汽车工业将成为长春经济发展的长远优势。

第三,它是全国科研基地之一。长春的高等院校比较集中,科研院所比较多。科技队伍不仅数量大,而且素质较

高。这是建设长春、发展长春在科技力量方面所表现出来的一大优势。“科技立市，振兴长春”的方针，就是建立在这一优势之上的。

长春市的修志工作特别强调对市情的研究：既有历史考察，又有现状分析；既有专项解剖，又有综合论证；既有规模不一的会议研讨，又有深入实地的走访调查。多种多样的研究活动，使我们对市情的认识与把握不断深入。修志的历史一再表明，研究市情并力图取得对它的科学认识，是不能一次完成的，它不仅要贯穿于修志过程的始终，而且也必然要贯穿于社会主义现代化建设的整个实践之中。

《长春市志》作为市情的载体，我们采取了两级结构的志书体例，即由总志加分志组成。总志是宏观统揽，集中记述全貌；分志是微观展现，分别记述行业。总志与分志是一个相互联系的整体，它们对市情的观照，宏微相济，互为补益。从我们的主观愿望和奋斗目标来说，《长春市志》应当成为一个涵盖长春城乡全貌，囊括市情全部资料的科学著述。

《长春市志》是一部社会主义新方志。在编纂过程中，我们力求思想性、科学性与资料性的完整统一。广大修志人员以马列主义、毛泽东思想为指导，广搜博采，去伪存真，实事求是，努力体现时代风貌与地方特点。

《长春市志》是一个浩繁的文化系统工程，是一部包容全部市情在内的科学文献。它从自然到社会、从历史到现状，比较系统地记载了长春市有关政治、经济、军事、文化、教育、科技等各行各业、各条战线，以及建置、环境、人口、

城市设施、人民生活、风俗习惯等各个方面的珍贵资料，对于我们总结经验，探索振兴长春的客观规律，必将提供具有历史性与现实性的依据，对于在广大人民群众中进行爱国主义和社会主义教育，也将具有十分重大的现实意义。

编修社会主义新方志是一项牵涉到方方面面的，相当复杂的庞大的系统工程。感谢各部门、各单位为修志工作提供资料以及给予人力、物力上的大力支持，感谢全体修志人员辛勤笔耕、殚精竭虑的无私奉献精神，感谢各级领导和各位专家学者的热心指导与鼎力相助。

《长春市志》各卷的相继问世是长春人民政治、文化生活中的一件大事，它凝聚着长春人民的智慧与血汗，也体现着各方各界通力合作的精神与品格。由于编纂的水平有限，且又仓促成书，缺点错误在所难免，恳祈广大读者及各界有识之士指点谬误，不吝赐教。

历史发展和真理发展的客观规律启示我们：今人的过失往往要后人来纠正。后人将站在今人的肩膀上观察世界，观察人类社会，必然高于今人的眼力，比今人看得更准、更深、更远。这就是人们常说的“后来者居上。对《长春市志》记述内容的匡正与补订，将要由后人完成。

1992年4月

《长春市志》

凡 例

一、本志的编纂，坚持以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，坚持党的十一届三中全会以来所确定的路线、方针和政策，坚持实事求是和科学分析的态度，务求思想性、科学性与资料性相统一。

二、本志的断限；上限因事而异，下限止于1988年底。

三、本志的记述范围，以《长春市志》下限时间的长春市行政区划为准。个别历史资料按这一规定难以处理的，仍按历史行政区划记述，并作必要的说明或注释。

四、《长春市志》采用两级结构，即由总志和若干分志组成，记述层次为章、节、目。内容比较复杂的分志，在章前设篇。

五、总志与大部分分志都设《人物》一章（不标数序）。关于立传人物，坚持在世人和外国人不立传的原则；坚持以当代人物为主兼及各历史时期人物的原则；坚持以正面人物为重点兼及反面人物的原则。对于不够立传标准但需入志的人物，主要采取

以事系人的方法，同时也采用表、录的形式加以记载。

六、总志与大部分分志都设《大事记》一章（不标数序），原则上采取历史编年体，记录足以反映历史进程和各历史阶段基本特征的大事。

七、总志与部分分志必要时设《附录》。

八、入志人物均直书其名，必要时酌加职务，但不加尊称。

九、本志的境内地名，除历史地名外，今名以《长春市地名录》为准。国内境外的今地名，以1988年《中华人民共和国行政区划简册》为准。使用历史地名均加注今名。

十、本志涉及的外国人名的译名以新华社的《外国人名译名手册》为准。

十一、本志内容记述中的历史年代沿用通称。但自1931年“九·一八”事变起到1945年“八·一五”日本帝国主义投降为止，这一时期统称为沦陷期间。

十二、本志涉及的历史纪年，辛亥革命前，以中国传统纪年为主，加注公元纪年；辛亥革命后，以公元纪年为主，一般不加注民国纪年。除引文与特殊情况外，原则上不用伪满纪年与日本纪年。

十三、本志的用字一律以国家语言文字工作委员会1986年公布的《简化字总表》、文化部和文字改革委员会1955年发布的《第一批异体字整理表》为准。历史人名、地点为防混淆酌用繁体字。

十四、本志的标点符号一律以1996年6月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·标点符号用法》中的规定为准。

十五、本志的数字书写一律以1996年6月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·出版物上数字用法的规定》为准。

十六、本志涉及的计量单位的名称、符号，以1994年7月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·国际单位制及其应用》中规定为准。

十七、本志的引文统一使用页末注（脚注），注码标在引文之后。

目 录

总 序	米凤君
《长春市志》凡例	1

民用航空志

概 述	1
第一章 管理机构	8
第一节 机构设置	8
第二节 主要领导干部	14
第二章 长春机场	18
第一节 工程建设	20
第二节 保证设施建设	30

11

第三章 通用航空专用机场	33
第四章 通信导航	37
第五章 航空运输	45
第一节 航线航班	46
第二节 客 运	49
第三节 货 运	72
第六章 通用航空	80
第七章 航班运行管理	84
第八章 机 务	87
第九章 航空安全	96
第一节 机 构.....	96
第二节 监察与检查.....	98
第三节 专机保障工作.....	99
第四节 航空安全教育	100
第十章 空防安全	103
第一节 行业安全	105
第二节 内部保安	107
第十一章 安全检查	113
第十二章 航空安全法规建设	133
第十三章 应急救援	136
大事记	140
附 录	166
一、专家文摘.....	166
二、国外文摘——伪满洲国的航空、气象	177
长春市第一轮志书编后记	191

概 述

长春市的民用航空始于 1932 年。1931 年“九·一八”事变,1932 年 3 月建立傀儡政权“满洲国”,将长春改为“新京”,定为“满洲国”首都。1932 年 8 月,伪满洲国总理郑孝胥同日本关东军司令本庄繁缔结《关于设立满洲航空株式会社的协定》(以下将满洲航空株式会社简称满航)。满航总社设在奉天(今沈阳市)三经街六纬路 99 号(后迁移到五经街九纬路 3 号)。1940 年,满航在新京(长春)的办事机构设在长春大街 102 号裕昌源楼内。满航是由住友、三井、三菱财团和伪满洲国政府、满洲铁道株式会社共同集资创办。日本航空公司转让和与满航飞机 8 架及各种设备,并将 41 名职工转属满航,其中包括 8 名飞行员、9 名机械员,以充任满航骨干。满航名义上隶属伪满洲国政府交通

部路政司(后改为航空司)管辖,实际由日本关东军控制。1933年7月1日,满航官员是:理事长荣源(伪满政权官员)、副理事长儿玉常雄(关东军退役军官)。1934年6月11日调整后的满航下设3个部:总务部(庶务、计划营业课)、运航部(运航、保养、检查课)、经理部(会计、监察、供应课)。满航分5个管区、6个支所。1941年调整后的满航下设4个部:财务部、事务部、技术部、运航部。满航经营的航线分军用定期航线和商用定期航线,还经营航空摄影、宣传、治安、测量、森林调查等业务。日本关东军讨伐抗日义勇军,在黑龙江省进攻抗日队伍马占山部,在辽南进攻抗日队伍唐聚五部、以及入侵热河等,均靠飞机运送粮食、弹药、被服和伤病员等。日伪时期的所谓民用航空,其实是日本帝国主义侵略中国的空中交通工具。1945年8月15日日本帝国主义投降后,东北的机场和各种设施遭到严重破坏,先被苏联军队接收,后被国民党空军接管。

1946年~1948年国民党占据长春期间,长春市停止了民用航空的经营,机场的航空设施被国民党空军用于武器弹药、粮食被服、军政要员的运输,为国民党打内战服务。1948年10月19日,中国人民解放军解放长春后,长春大房身机场由中国人民解放军空军接管,机场加以修复,作为航空学校飞行训练用场地。

1949年10月新中国成立后,中国共产党和人民政府十分重视民用航空事业的建设和发展。1949年11月2日,中央人民革命军事委员会成立民用航空局。

1958年2月27日,国务院决定将中国民用航空局划归交通部领导,成为交通部部属局。接着,交通部党组提出

一个关于体制下放意见报告中央。1958年6月17日,中央批准了交通部的报告。报告中关于民用航空实行双重领导和部分下放的原则是:国际航线、国内干线、工业航空实行中央领导,地方航线、农业航空下放地方实行以地方为主的双重领导。1958年9月3日,中国民用航空局根据中央批准的这一报告,向交通部提出了关于改进民用航空体制具体意见的报告。报告中明确的要求各省、自治区应即建立民用航空管理处,实行以地方为主的双重领导,直接经营管理地方航线和农业航空,以及本省、自治区内飞行指挥调度。是年9月12日交通部同意了 this 报告并予以转发全国。据此精神,吉林省人民政府积极筹备建立吉林省的民用航空机构。在全省各地调转空军退伍军人、飞行人员、航管人员、机务、通信人员等送往首都、沈阳、哈尔滨等机场培训。1958年12月成立中国民航吉林省管理处,隶属于吉林省交通厅,实行以吉林省人民政府领导为主和民航北京管理局双重领导的体制,同时建立民航长春航空站。吉林省交通厅委派黎健担任民航管理处负责人,任命刘忠安为长春航空站站长。民航管理处和长春航空站共有工作人员78名。

长春航空站于1959年在长春大屯机场进行建设。机场内修建了小型候机室、办公室、业务工作室、通信发报台等设施。1959年7月24日,交通部党组向中央作了《关于民航管理体制的报告》,报告中有关民航部分予以修改,即将地方航线和农业航空改为实行以中央领导为主的双重领导。1960年3月,国家民航总局任命徐林担任吉林省航空管理处处长,任命刘忠安为副处长。