

018716

河南民航志



中国民用航空河南省管理局编

河南民航志



中国民用航空河南省管理局编

河南民航志编纂委员会

主任：张长景

副主任：周孝堂

委员：韦成祥

郭海

程培言

韩进禄

主 编：郭 海

副主编兼主笔：程培言

参写人员（以编写章节前后排列）：

陈嘉林 于敏卿 陈书金 韩进禄、

王朝敏 穆秀英 王建国

摄 影：宋克礼 许德福

前 言

在当前我国政治和经济大好形势鼓舞下，根据河南省地方史志编纂委员会的统一部署，我们编写了这本志书。在编写过程中，我们坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的方法，本着“继承历史，反映现实，服务‘四化’，有益后世”的精神，力争做到政治性、历史性、真实性和知识性的统一。

全志分为概述、大事记、一至九章(三十七节)、附录和后记十三个部分，十二万字左右，同时还有照片二十五幅。基本反映了河南民航的产生、演变、发展各个时期的概貌。是河南省第一部民用航空志。由于编写时间急促，历史资料散失严重，加之我们编志工作经验缺乏，文字水平有限，难免有疏漏之处，诚请有关史志工作者和广大读者予以批评和指正。同时，对为我们提供宝贵资料及在工作上给予支持、帮助的单位 and 同志，表示衷心的感谢！

编 者

一九八七年三月于郑州

目 录

概述.....	(1)
大事记.....	(7)
第一章 机场.....	(15)
第一节 运输机场.....	(15)
第二节 专业机场.....	(25)
第二章 体制机构.....	(28)
第一节 体制沿革.....	(28)
第二节 机构演变.....	(32)
第三节 局站领导.....	(34)
第四节 经济改革.....	(36)
第三章 指挥调度.....	(43)
第一节 指挥区域.....	(44)
第二节 指挥设备.....	(46)
第三节 飞行安全.....	(47)
第四节 18188号飞机事故.....	(48)
第四章 航空运输.....	(52)
第一节 航线航班.....	(52)
第二节 客货运输.....	(57)
第三节 服务工作.....	(66)
第四节 抢险救灾.....	(67)
第五节 经济管理.....	(76)
第六节 安全检查.....	(77)
第五章 专业航空.....	(81)

8

第一节	专业飞行队	(81)
第二节	作业项目	(82)
第三节	专业飞行安全	(84)
第四节	新项目试验	(84)
第六章	勤务保障	(91)
第一节	机务维护	(91)
第二节	通信导航	(93)
第三节	航空气象	(98)
第四节	油料供应	(105)
第五节	航材供应	(107)
第六节	机动车辆	(108)
第七章	党团工组织	(111)
第一节	党组织	(111)
第二节	团组织	(116)
第三节	工会组织	(118)
第四节	思想政治工作	(120)
第八章	房屋建设	(124)
第一节	候机楼·售票处	(125)
第二节	生产设施	(126)
第三节	生活设施	(128)
第五节	市内生活区	(130)
第五节	其 它	(131)
第九章	民间航空	(134)
第一节	航空活动	(134)
第二节	地方航空	(135)
	附 录	(139)
	后 记	(163)

概 述

民用航空是为国计民生服务的航空事业。

民用航空是由空中交通运输业开始的，以飞机为交通工具，逐渐发展起为工业、农业、科学实验服务的航空业务。目前已成为铁路、公路、水运、管道并存的五种重要运输方式之一。航空运输迅速、安全、舒适。

中国民航树立“人民航空为人民”的宗旨，贯彻“保证安全第一、改善服务工作，争取飞行正常”的方针，坚持“安全第一、旅客第一、信誉第一”的原则，坚持为社会主义建设服务的方向。

我国的航空，可以追溯到古代的航空理想，其历史起源在世界上处于领先地位。我国近代的科学技术，包括航空科学在内，由于受中国几千年封建社会的经济和政治制度的束缚，日渐落后于西方资本主义国家。1920年5月8日，由英国驾驶员驾驶一架汉德利·佩季飞机，载着旅客和邮件正式开航平（北平）沪（上海）航线的北平——天津段，这是中国最早的民航飞行。

河南的民用航空最早始于二十年代中期（1925年），据中华民国十四年五月四日《晨报》记载，郑（州）、洛（阳）空邮开始，“邮局添航空邮件，星期三、六由郑西航，二、五由洛东航。明信片印刷物包裹均收。”三十年代，随着帝国主义航空的入侵和国内民用航空的萌芽，河南的民用

航空也开始起步。由中国和美国合资的中国航空公司、中国和德国合资的欧亚航空公司(1943年3月改为中央航空公司)和日本人扶植的中华航空公司,都曾先后开辟经过河南的航线,在洛阳、郑州、开封有不定期班机起降。

由于当时中国处于半封建、半殖民地社会,加之国民党政府的腐败无能,名义上是兴办和发展航空事业,实际上则是为帝国主义的掠夺和上层官僚富豪的享乐服务。抗日战争后期,我国幼弱的航空事业面临严重的威胁。国民党政府崩溃前夕,河南的民用航空不仅中断了航班,而且机场简陋的设备也荡然无存,留下来的几乎是一片空白。

中华人民共和国成立后,中国共产党和人民政府十分关怀民航事业的建设和发展,1949年11月2日,成立了中央人民革命军事委员会民用航空局,1950年8月1日,正式开航天津——北京——汉口——广州。与此同时,河南的民航事业也获得了新生。

1950年2月,中南民航办事处派三人前来河南建立郑州导航点,为过往民航飞机进行联络。1953年10月,郑州导航点迁往省会开封,建立开封航站。全站九人,借用开封空军房舍临时办公,设备简陋,条件艰苦。1950——1955年,基本不经营业务,只为过往民航飞机进行联络;备降、加油等保障工作。由于国家正处于经济恢复时期,财力物力和技术设备都有困难,河南民航的发展步子不大。1956年6月,开封航站迁往郑州,建立了郑州航空站。同年8月1日,郑州航空站正式开航营业,当年旅客发运量为12人次,货邮发运量为793公斤。1957年10月5日,周恩来总理为中国民航题词:

“保证安全第一,改善服务工作,争取飞行正常”。为民航

的健康发展制定了正确的方针，指明了前进的方向，使民航广大干部、职工受到了极大的鼓舞。

1960年1月1日，在郑州航站的基础上，组建中国民用航空河南省管理局，同时组建了专业飞行中队。省局和飞行部队的组建，为河南民航的发展奠定了组织基础，标志着河南民航的发展进入了一个新阶段。但由于大跃进“左”的思潮的影响，提出了“民用航空四通八达，专业航空遍地开花”的口号和不切合实际的三年发展规划。“规划”提出在省内开辟12条地方航线、建立27个航站、购买40架飞机，总投资6,071万元。由于多方面的原因，这个“规划”无法实现。仅开辟了郑州——南阳、郑州——沈丘两条地方航线，同时也先后将在沈丘、濮阳、潢川、济源、信阳等地修建的民用机场移交给当地管理，机构全部撤销，给国家经济和民航建设造成了损失。建局后这五年时间里，建立了部分规章制度，健全了某些机构和组织，各类人员的业务技术有一定提高，客货运输有所增加。

1966年河南民航以不同形式参加了“文化大革命”，主要是坚持“正面教育”和搞“四大”的意见分歧较大。由于“文化大革命”的动乱给民航在思想、组织、业务建设等方面造成了严重的创伤，极端民主化倾向和无政府主义思潮泛滥，影响了正常的工作、生产和生活秩序，大部分省局领导受到冲击，甚至有时造成了混乱和不良影响。特别是派性和“左”的思想干扰，较长时间影响了省局的安定团结和其它建设。虽然省局在“文化大革命”期间是民航范围内的“重灾区”之一，但是绝大多数群众是好的，热爱党、热爱社会主义祖国，坚守岗位，坚持生产，以不同形式抵制各种错误

思潮的干扰和破坏，基本上保证了飞行安全，运输生产较“文化大革命”前有发展。如果不是“文化大革命”所造成的灾难，民航的发展速度将会快得多。

1978年，党的十一届三中全会召开了，针对社会主义建设新时期民航的特点和需要，中央和国务院多次给予民航工作重要指示。中央领导同志明确指出：“人民航空为人民”、“严字当头，铁的纪律，团结协作，安全正常服务好”。1988年底民航局也先后作出了“三个决定”，这是三十多年来民航建设的经验总结，也是民航工作制度化、程序化、规范化的重要依据。遵照中央关于经济体制改革和民航要走企业化道路的精神，河南民航进一步建立和健全了岗位责任制，并对局部进行了某些初步改革。在中共中央关于“对外开放，对内搞活”的方针指引下，民航近几年来发展的步伐更为迅速。出现了历史上航空运输空前繁忙的好势头。特别是郑州——广州航线，由原来每周一班三叉戟，增加到每周四班波音—737，仍然满足不了旅客要求。不仅出现了“买票难”的现象，而且候机室、售票处、旅客餐厅等设施有时也比较拥挤，不够适用。

近三十多年来，河南民航有了比较大的发展，特别是对缓和河南交通运输紧张状况、支援工农业生产、消灭病虫害、抢险救灾等方面发挥了积极作用。现在河南民航经营有10条航线，总里程为17,000多公里，每周30个航班，郑州机场是目前河南最大的民用航空港，由五六十年代起降小型飞机，发展到目前可起降波音—737和三叉戟等中型飞机，从郑州乘飞机可直达北京、上海、广州、兰州等12个大中城市，航线四通八达，是中原地区的航空交通枢纽，也是国内

的重要航空港之一。1985年旅客发运量近3万人次，货邮发运量700多吨，发运收入300多万元。除客货邮件运输外，还有训练有素的专业飞行大队，可担任飞播造林、抢险救灾、灭病虫害、航空摄影、磁测探矿、人工降雨等十多项专业飞行任务。截至1985年底，累计专业飞行35,000多小时，作业面积500万公顷，航空物探近20万测线公里。特别是在扑灭河南的蝗虫灾害和1975年河南驻马店等地区特大洪水抢险救灾工作中，成绩明显，贡献突出，受到了民航上级领导机关和河南省委、省政府的表扬，同时也受到了广大人民群众欢迎和好评。

1985年民航河南省局（不含民航第十六专业飞行大队）职工总人数为446名，其中干部212名；全局现有共产党员245名，共青团员183名，分别占全局总人数的54.9%和41%；共有各类技术人员116名，其中工程师14名，助理工程师和技师26名，技术员7名；职工文化程度大专以上的49名，中专和高中的262名；共有生产和生活用房27,660平方米，固定资产总值为1,431万元（含民航第十六专业飞行大队736万元）。广大党团员、工程技术人员和知识分子，在安全生产中，发挥了模范带头作用、突击作用和骨干作用。

民用航空既是一个实施空中作业的“特殊”部门，又是一个技术性很强的企业单位。在航空实践活动中，有成功的经验，也有失误的教训。特别是近几年来河南民航注意坚持四项基本原则，加强思想政治工作，遵守规章制度，发扬实事求是的精神，树立安全第一的思想，掌握熟练的业务技术。从1961年9月26日发生的一等飞行事故以后，由于认真吸取了血的教训，采取了有效的安全措施，此后的二十多年

来，河南民航没有发生严重等级飞行事故，基本上保证了飞行安全，安全生产形势总的来讲是好的。但是，由于河南民航至今没有自己的运输飞机，所经营的航线，绝大多数是过站，始发航线仅郑州至广州、郑州至南阳两条，同时加上其它方面原因的影响，河南民航的发展速度和规模，与兄弟省（区）比较来看，还有一定差距。主要表现在运力不够充足，设备比较陈旧，技术不够先进，劳动生产率较低，经济效益不够好等方面。另外，在改革形势的推动下，近几年来，河南省先后成立了几家航空公司，有国营的、集体的，也有个人私营的，积极开展航空业务活动。

大事记

1920年直系军阀吴佩孚进驻洛阳，开始修建金谷园机场。

1922年河南省督军赵倜、冯玉祥命令修建开封机场。

1924年直系军阀吴佩孚指令修建郑州马寨机场。

1925年5月1日，郑州——洛阳航空邮运开始。

1927年12月，河南航空协进会成立。

1928年8月，成立中华航空协进会，河南为第三特别区分会。

1929年，郑州修建五里堡机场。

1932年4月1日，欧亚航空公司沪新线的沪陕段通航经过洛阳。

1934年5月1日，欧亚航空公司平粤线通航，由北平——广州经洛阳（后改经郑州）。

1934年10月16日，洛阳站全部迁往五里堡机场，建立郑州站。胡栗初任主任。

1936年10月，南阳机场开始修建。

1936年“西安事变”后，张学良送蒋介石由西安回南京，于同年12月25日晚，乘飞机抵洛阳金谷园机场，第二天飞往南京。

1938年前后，日本侵略军抓民伕动工修建安阳机场。

1941年，中华航空公司由青岛——西安的航线经过开

封。

1942年，日本侵略军抓民伕动工修建新乡机场。

1942年，日本侵略军抓民伕修建郑州机场（东郊）。

1949年11月2日，中央人民政府革命军事委员会民用航空局成立。

1949年11月9日，中国航空公司和中央航空公司起义，飞机从香港起飞，分别降落在北京和天津。

1950年，郑州机场动工扩建。

1950年2月，中南民航办事处派殷卓等三人，携带电台来河南建立郑州导航点。

1951年，郑州机场扩建工程竣工，并正式投入使用。

1953年10月，郑州导航点迁往开封，建立开封航空站。射言任站长。

1954年8月，武汉发生大水灾，京汉铁路中断，汴（开封）——汉（武汉）之间通航空运。

1955年秋，河南开始调用安—2飞机执行扑灭蝗虫的专业航空任务。

1956年6月21日，开封航站迁往郑州，并建立郑州航空站。射言任站长，牛文谦任政委。

1956年8月1日，郑州航站正式通航，开始营业。

1956年10月17日，郑州航空站正式成立党、团支部委员会。

1957年10月5日，周恩来总理为中国民航题词：“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常。”

1958年7月，黄河大桥被洪水冲坏郑州——新乡通航，每天飞行20多个班次，空运旅客800多人次。

1958年7月1日，国务院批准国内航空统一客货运价，比以前平均降低40%左右。

1958年7月15日，根据上级通知，郑州航空站隶属河南省交通厅领导。

1958年12月29日，郑州——南阳地方航线开航，在郑州和南阳分别举行了通航典礼仪式。

1959年，郑州航站制订“三年发展规划”计划购买40多架中小型飞机，在全省修建20多个机场。

1960年1月1日，中国民用航空河南省管理局成立，秦光任局长，王昌林任政委；同时，省局下设科室机构及组建专业飞行中队。

1960年3月12日，郑州——沈丘地方航线开航。

1960年9月，建筑面积2,084平方米的候机楼竣工。

1960年12月，民航河南省局党委成立。

1961年9月26日，南阳——郑州航线途中发生运—5 18188号飞机一等飞行事故。

1962年4月15日，民航体制改变，民航总局隶属国务院直属局，由空军代管。省局撤销科、室机构，改设“队”的建制。

1962年4月15日，中共中央、国务院《关于改变民航管理体制的通知》，省民航局改由民航广州管理局和河南省交通厅双重领导。

1962年6月1日，民航河南省第二届党委改选，秦光任书记，王昌林任副书记。

1962年12月，河南专业飞行中队组建为中国民用航空第28专业飞行大队。朱天秀任大队长。

1963年，省局改组领导班子，孙庆任局长，常明信任政委。

1965年6月16日，省局召开第三届党员大会，常明信任书记，孙庆任副书记。

1965年9月，第28专业飞行大队改为第16专业飞行大队。

1966年8月，民航系统实行军事管制，各地民航机构先后进驻陆军或空军代表。

1966年10月，民航第16专业飞行大队开始由郑州迁往南阳机场。

1967年，省局设立郑州区域指挥调度室，简称“区调”。

1967年，省局改组领导班子，朱天秀任局长，常明信任政委。

1967年9月，省局部分群众酝酿搞“四大”，并开始写大字报，有时群众进行公开辩论。

1967年11月17日，政治处副主任刘玉龙带领出席民航广州管理局学习毛主席著作积极分子代表大会的代表，乘飞机返回省局，当晚有八十多名群众集会，要求省局传达会议精神，会上有十人左右对刘玉龙进行围攻，并将刘推打致伤。

1967年12月4日，省局部分群众正式成立“斗私批修战斗兵团”组织，佩戴红袖章，并将该团旗帜挂在候机楼顶上。

1968年3月22日，省局“斗私批修战斗兵团”群众组织成员，将该团旗帜从候机楼上取下。

1969年，省局部分干部下放湖南省汉寿干校劳动锻炼。

1969年11月20日，中央批准民航总局党委《关于进一