

北京民用航空大事志

民航华北管理局史志办公室

目 录

| | |
|----------------------|----|
| 编辑说明 | 1 |
| 北京民用航空大事 | 3 |
| 一九一九年(民国 8 年) | 3 |
| 一九二〇年(民国 9 年) | 5 |
| 一九二一年(民国 10 年) | 7 |
| 一九二二年(民国 11 年) | 10 |
| 一九二三年(民国 12 年) | 11 |
| 一九二四年(民国 13 年) | 13 |
| 一九二五年(民国 14 年) | 14 |
| 一九二六年(民国 15 年) | 15 |
| 一九二七年(民国 16 年) | 16 |
| 一九二八年(民国 17 年) | 17 |
| 一九二九年(民国 18 年) | 18 |
| 一九三〇年(民国 19 年) | 19 |
| 一九三一年(民国 20 年) | 20 |
| 一九三二年(民国 21 年) | 22 |

| | |
|----------------------|----|
| 一九三三年(民国 22 年) | 23 |
| 一九三四年(民国 23 年) | 24 |
| 一九三五年(民国 24 年) | 25 |
| 一九三六年(民国 25 年) | 26 |
| 一九三七年(民国 26 年) | 27 |
| 一九三八年(民国 27 年) | 28 |
| 一九四一年(民国 30 年) | 29 |
| 一九四五年(民国 34 年) | 30 |
| 一九四六年(民国 35 年) | 31 |
| 一九四七年(民国 36 年) | 32 |
| 一九四八年(民国 37 年) | 33 |
| 一九四九年 | 35 |
| 一九五〇年 | 38 |
| 一九五一年 | 41 |
| 一九五二年 | 43 |
| 一九五三年 | 45 |
| 一九五四年 | 47 |
| 一九五五年 | 50 |
| 一九五六年 | 54 |

| | |
|------------|-----|
| 一九五七年..... | 59 |
| 一九五八年..... | 62 |
| 一九五九年..... | 67 |
| 一九六〇年..... | 71 |
| 一九六一年..... | 76 |
| 一九六二年..... | 79 |
| 一九六三年..... | 82 |
| 一九六四年..... | 86 |
| 一九六五年..... | 89 |
| 一九六六年..... | 94 |
| 一九六七年..... | 99 |
| 一九六八年..... | 104 |
| 一九六九年..... | 109 |
| 一九七〇年..... | 114 |
| 一九七一年..... | 118 |
| 一九七二年..... | 124 |
| 一九七三年..... | 130 |
| 一九七四年..... | 138 |
| 一九七五年..... | 147 |

| | |
|------------|-----|
| 一九七六年..... | 154 |
| 一九七七年..... | 161 |
| 一九七八年..... | 170 |
| 一九七九年..... | 177 |
| 一九八〇年..... | 182 |
| 一九八一年..... | 189 |
| 一九八二年..... | 194 |
| 一九八三年..... | 200 |
| 一九八四年..... | 205 |
| 一九八五年..... | 212 |
| 一九八六年..... | 219 |
| 一九八七年..... | 227 |
| 一九八八年..... | 235 |
| 一九八九年..... | 244 |
| 一九九〇年..... | 254 |
| 一九九一年..... | 264 |
| 一九九二年..... | 275 |
| 一九九三年..... | 289 |
| 一九九四年..... | 305 |

| | |
|------------|-----|
| 一九九五年..... | 323 |
| 一九九六年..... | 336 |
| 一九九七年..... | 351 |
| 一九九八年..... | 367 |
| 一九九九年..... | 381 |
| 二〇〇〇年..... | 404 |

编 辑 说 明

一、北京是我国发展民用航空最早的城市。1919年，北洋政府设立交通部筹办航空事宜处，着手创办中国民用航空事业，购置飞机、修建机场、训练人员、审定航路、拟定法规。至1920年，京沪航线中的京津航段首先开航。1930年，中国航空公司开辟南京—北平航线，欧亚航空公司开辟上海—北平航线。中华人民共和国成立后，北京成为首都，为民用航空事业的发展提供了得天独厚的条件。1949年11月2日，中共中央政治局决定在人民革命军事委员会下设立民用航空局。同年，11月9日中国航空公司、中央航空公司在香港起义，12架飞机北飞，带队主机降落在北京。从此，新中国的北京有了第一架民用飞机，毛泽东亲笔为该机题名“北京”二字。1950年7月1日，中苏民用航空股份公司在北京成立，并开辟三条由北京通往苏联的国际航线。同年8月1日，军委民航局开辟由天津始发，经北京、汉口至重庆和经北京、汉口至广州的两条国内航线。1955年民航北京管理处成立，1959年扩编为民航北京管理局，并建成民航专用的首都机场，设施、运力、维修和航线得到全面发展。党的十一届三中全会后，改革开放政策促进了北京民航事业的大发展，陆续购置先进的大型客机，大规模扩建首都机场，加快引进先进的机场和空中交通管理设施、设备，壮大飞行员队伍。至2000年，国内航线已通往全国各大中城市，国际航线已达世界五大洲。航空运输、执行专机任务，连续45年保证飞行安全，取得了令人瞩目的成就。

为了将北京民用航空事业在长达80余年间的发生发展、兴衰起伏、丰富多彩的史实记录下来，为读者了解和研究这段历史提供资料，我们在编写《当代中国的北京民用航空》、《北京志·市政

卷·民用航空志》、《北京年鉴》（民用航空运输）过程中，积累了上千万字的资料，本着存真求实的原则，择其重大、精彩和有存史价值、反映北京民航特色的内容，编辑成《北京民用航空大事记》。

二、本大事记辑录的是北京地域内民用航空事业之主要史料。上限为 1919 年，下限为 2000 年底，共有 3 000 多个条目。编辑工作是在中国民航华北管理局、中国国际航空公司、北京首都机场集团公司、中航油股份有限公司、北京飞机维修工程有限公司、中国新华航空公司等单位的领导、关怀、支持下，由董汉文、李怀忠、何祖锐、黄先正、张素芳等 5 人撰写完成的。

三、本大事记采用编年体和记事本末体相结合编写。凡大事基本上是按年、月、日顺序记述，但为了更多地保存珍贵的历史资料和增强可读性与实用性，对同一内容相互连贯、时间跨度较大和重要的史实，则变通为记事本末体，予以较详细的记述，不受年月所限，以避免首尾割裂。凡条目有月份而无确切日期的，则记“月初”、“上旬”、“中旬”、“下旬”或“月内”。凡有年而无确切月份的，则记“年初”、“春季”、“秋季”或“年内”。为使读者便于了解每年大事的梗概，设“全年”条目，对该年的主要情况予以概要记述。

四、本大事记由于受资料短缺和编者水平的限制，难免有疏漏差错，敬请指正。本大事记属内部资料，请勿外传。

编 者

2001 年 12 月 1 日

北京民用航空大事

一九一九年(民国 8 年)

一 月

月内 北洋政府交通部总长曹汝霖呈文大总统徐世昌，建议在交通部航政司特设筹办航空事宜处。

三 月

月内 交通部筹办航空事宜处正式成立。主管航空交通，负责购置机件、训练人员、建设机场、审定航路、拟定法律等事宜。地址在原讲武堂旧址(北京西安门内)，始由韦以绂任处长，后由丁世源接任。

四 月

月内 北洋政府交通部筹办航空事宜处订购英国飞机 8 架。其中，爱弗罗 (Avro) -504K 型飞机 2 架，分别命名为“包头号”、“哈密号”；汉德利·佩季飞机 6 架，分别命名为“京汉号”、“京奉号”、“京绥号”、“津浦号”、“陇海号”、“道清号”。

五 月

17日 意大利飞行团的飞机由罗马飞抵北京，23日经沈阳沟帮子出境赴日本东京。

十 一 月

11日 北洋政府国务院设立航空事务处，主管全国军用航空和民用航空。由陆军总长、国务院代总理靳云鹏兼任处长。办公地址在北京西安门内旂檀寺原陆军讲武堂。有科长、股长、股员、书记等共68人。

月内 由英国购进的6架汉德利·佩季型飞机经海运先后抵京，进行组装。

十 二 月

月初 组装成功的第一架汉德利·佩季型飞机试飞成功，两天后载运一批中国官员在北京上空游览飞行半小时。

月内 北洋政府国务院航空事务处在北京清河修建航空工厂，下设机械、锻工、铸工、机身、发动机部，从事爱弗罗和维梅型飞机的装修和维护。

一九二〇年(民国9年)

年 初

交通部筹办航空事宜处拟订出在全国开辟五条主要航空线的发展计划，五条航线是：京粤线、京沪线、京蜀线(北京—成都)、京哈线(北京—哈尔滨)、京库线(北京—库伦，库伦现为蒙古人民共和国首都乌兰巴托)。五大航线均计划设航空站、预备站、保安站、修理厂。此外还计划开辟沈阳民用航空线和十来条分支航线。但实际上只有京沪航线内的北京至天津航段及北京至济南航段先后投入运营，其他航线计划均未如期实现。

四 月

24日 由英国人麦肯齐驾驶汉德利·佩季型飞机试航京沪航线京津段成功。5月8日正式开航，汉德利·佩季型飞机上午9时49分由北京南苑机场飞往天津，载旅客9人(一位英国大臣和八位应邀客人)，并载运有信函35封、新闻纸40件，1小时后降落在天津佟楼赛马场，下午返回。这是我国最早的民航飞行。

五 月

18日 梁启超、汪大燮、蔡元培等为促进航空事业的发展，在石达子庙欧美同学会召开中华航空协会成立大会，选举汪大燮为总会长。

七 月

11日 中华航空协会召开第二次会议，由汪大燮主持，正式通过会章，推举徐世昌为名誉会长。

八 月

月内 交通部筹办航空事宜处并入国务院航空事务处。

一九二一年(民国 10 年)

二 月

8 日 为欢度春节，航空事务处特备 5 架飞机自南苑飞行场起飞，在北京城上空散发印有“飞车天马，电掣云屯，万象昭苏，四海安宁”字样的五色旗。

9 日 航空事务处改组为管理全国航空一切事务的航空署，隶属军政部。丁锦任署长。署下设一处(总务处)四厅(军事、机械、航运、经理)。附属机构有南苑航空学校、清河航空工厂、京沪航站、京戴(北戴河)航站。

22 日 航空署在南苑机场作京沪航线试航准备。上午由航校学员驾驶爱弗罗式教练机作飞行表演。下午使用维梅型商用飞机试航，由北京清河飞抵南苑机场，共试航 3 次。

25 日 意大利将 1919 年 5 月由罗马飞抵北京的一架飞机赠送中国。航空署将该机陈列在故宫午门城楼历史博物馆。

三 月

月内 航空署设立国有航线管理局，负责管理全国航空线的运输、营业、会计及所属的航空站、备用航空站、备用飞行场。规划开辟全国航空线 25 条。为筹办京沪线，航空署先后成立了京沪航线筹备委员会和京沪航线管理局筹备处，并公布了《京沪航空线京济运行暂行规则》、《京济间载客暂行办法》、《飞机乘客应守规则》。

四 月

2 日 航空署使用乘风号双翼飞机组织游览京都飞行。每次载客 8 人，分甲、乙两种票。甲种票游览京都，票价 30 元；乙种票游览飞行场，票价 10 元。至 13 日，因暴风将机场停放飞机的棚厂吹塌飞机被压坏而停办。

月内 为装配筹办京沪航线新购进的爱弗罗型飞机 20 架，维梅式飞机 24 架，招募 40 名新工人，并从上海兵工厂挑选技术优良者 70 余名，工具设备除本国采购外，还在国外采购了发动机、电机、锅炉、各种车床等。

六 月

27 日 使用大维梅型“大鹏号”飞机第一次试航北京—济南航线，7 时 34 分飞机从北京南苑机场起飞，9 时 59 分安全抵达济南张庄机场。30 日，使用大维梅型飞机“正鸽号”进行第二次试航。

七 月

1 日 航空署使用大维梅型“舒雁号”飞机首航北京—济南航线。航线全长 700 公里。飞行时间约 2 小时 50 分钟。开航后，单日 16 时由北京飞济南，双日 10 时由济南飞北京。飞行 10 天后，因场地松软、经费困难而停航。

15 日 潘矩楹接替丁锦任航空署署长。

八 月

11 日 航空署使用大维梅型飞机开办北京—北戴河暑期临时航班。一周往返一次，单程票价 60 元，往返票价 100 元。每次飞行时间 2 小时 20 分钟。

年 内

航空署在京沪航线沿途设北京、天津、济南、徐州、南京、上海等 6 个航站，各站之间设若干备降场。航站地址：上海为青浦，南京为通济门，徐州为骆驼山，济南为段庄，天津为北仓及西沽。备降场为大汶口火车站西、滕县南沙河。为培训航站管理人员，航空署内附设航空管理讲习所，学员从署内职员及航空教练所毕业人员中选送。学期 3 个月，当年肄业 30 名。

一九二二年(民国 11 年)

二 月

15 日 南苑航空教练所学员盛建谟擅自驾驶爱弗罗—504K 型教练机携友李坤飞行，至西便门时发动机突然损坏，飞机坠落在砖堆上，二人重伤，飞机严重损坏。

三 月

9 日 南苑航空教练所学员孙卓峰驾驶爱弗罗型教练机在本场练习飞行，因拐弯角度太小，飞机侧滑失事坠落，机毁人亡。这是中国首次发生的训练飞行事故。

五 月

22 日 南苑航空教练所飞行教官陈秦耀驾驶爱弗罗型飞机带学员飞行时，飞机发生机械故障坠落在南苑机场，飞机严重损坏，教官死亡。

十 二 月

21 日 南苑航空教练所学员高勤驾驶飞机降落后忽又起飞，致与地面上的柯宗标教官之飞机相撞，两机俱毁，柯受重伤。

一九二三年(民国 12 年)

二 月

4 日 北京航空学会召开成立大会。选举秦国镛为会长，赵云鹏为副会长。

月内 航空署设京汉航线筹备处，以陆军航空队队长敖景文为处长。

四 月

5 日 南苑航空教练所毕业学员 38 人。本期开办以来，几经战乱，分八次考试始毕业。

五 月

1 日 航空署从旃檀寺讲武堂内搬至禁卫街，并由此将禁卫街改为航空署街。

23 日 京—津航线通航。上午 9 时，由我国飞行员刘光克、胡百锡驾驶大维梅型“舒雁号”飞机由北京起飞，40 分钟后到达天津，当天下午返京。

月内 直系军阀曹琨控制北京后，将南苑航空教练所改为国立北京航空学校。赵云鹏任校长，蒋逵任教育长。