

概 述

江苏是中国最早开发民用航空的省份之一。民国元年元月，孙中山在南京临时大总统府设航空局，历 70 多年坎坷与艰辛奋斗，至 1987 年 南京大校场机场航空运输量在中国民航各机场中列居第八位，是国内重要航空港之一。

江苏航空活动始于 1911 年 12 月 30 日孙中山倡导成立华侨革命飞行团。民国 9 年(1920 年)，北京政府聘请英国飞行员试飞北京——天津航线，载运邮件、报纸，是全国民用航空运输业务之始。民国 18 年(1929 年)沪蓉航线南京——上海段开航，开创全国第一条正式民用航线。是年 5 月 1 日 中国航空公司在南京成立，此后中美合资经营的中国航空公司（简称“中航”）和中德合资经营的欧亚航空公司 简称“欧亚”抗战期间收归国有 改为中央航空公司 简称“中航”）中华航空股份公司、交通部民航局直属空运队等相继成立，均在南京设办事处，其航班飞机均在南京明故宫、三汊河机场经停，南京成为当时全国民用航空重要枢纽。江苏民用航空因此得到发展。民国 27 年(1938 年)11 月，日军侵占上海后，向国民政府首都南京进攻，12 月 南京沦陷 沿海航线被迫停航 江苏航空运输业务锐减。民国 34 年(1945 年)9 月，抗战胜利后，国民政府还都，军政要员多乘民航飞机，部分军用物资亦赖空运 沿海部分航线相继恢复 江苏航空运输业出现一时“繁荣”。民国 38 年(1949 年)4 月，南京解放前夕，国民政府交通部民航局先撤至香港，后迁台湾，国民政府在江苏的航空业遂告结束。

国民政府在南京建都后，为适应军事和航空运输需要，曾在江苏地区先后修筑和扩建小营、三汊河、土山、明故宫、大校场、大郭庄、九里山等 25 个机场，其中部分机场实施军民合用。唯南京三汊河为水上民用机场。军民合用机场为江苏民航发展提供了条件，但由于当时机场建设侧重于战时需要，没有充分考虑民用航空设施，因此机场基础设施不配套，功能不齐全，没有

一座像样的候机楼。有的机场净空条件差，跑道短，无发展余地。总的说来江苏民航发展仍然处于低水平阶段。

中华人民共和国成立后，1954年南京曾作为重庆经汉口至上海航线的导航点。1955年1月，民航上海管理处从已撤销的民航安庆航空站调十几名工作人员在南京明故宫机场组建航空站；4月，在徐州九里山机场组建民航徐州航空站，并着手进行基础建设。九里山机场因净空条件和指挥问题颇多，修复后主要承担运-5型飞机维修、训练和农、林业飞行基地任务。明故宫机场原系国民政府在南京的重要军事和航空运输基地之一，南京解放后由华东军区空军工程部、后勤部等单位接管，机场跑道和主要设施虽基本保存下来了，但因搁置多年，民航接收后经整修才逐渐恢复使用。民航南京站开航初期只是一个经停小站，有2条航线每周4~5个航班，年完成客运量为358人次，货、邮运量为53.8吨。1956年7月明故宫机场废弃，民航南京站迁至大校场，机场实施军民合用。大校场机场基础设施及主要设备当时较为先进，因此江苏航空运输得到了较大的发展。

1958年，民航南京航空站降低40%左右国内航空客运价，乘机旅客明显增加。是年完成客运量为850人次，货、邮运量为274吨，分别是1955年的2.4倍和5倍。为适应民航发展需要，1959年10月成立民航江苏省管理处。在“运输航空四通八达，专业航空遍地开花”的思想指导下，开辟了江苏淮阴、盐城、南通、新海连等地方航线。但客、货源不足，亏损严重。1960年6月，成立民航江苏省管理局，承担航空干线运输和省内地方航线及专业飞行等任务。1962年继续贯彻中央“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，经国家民航总局和江苏省政府批准，对民航江苏省局机构进行整编，从原有职工250人精减为174人，并撤销4个航站。

1966年“文化大革命”初期，地面交通堵塞，民航江苏省局客运量呈上升趋势。1969年，地面交通逐步恢复正常后，航空运量回落。1969年民航划归中国人民解放军建制后，江苏民航没有按照经济规律经营航空运输业务，曾一度影响航空运输生产的发展。

随着民航事业发展，南京大校场机场基础设施及设备已不能适应需要。在周恩来总理关怀下，1971~1973年新建候机楼3826平方米，扩建停机坪、滑行道4.24万平方米；通信导航、夜航灯光等设施均大有改善，波音-737等大、中型飞机可以起降，为增加航班密度和扩大客、货源流量、保证飞行安全创造了条件。

中共十一届三中全会以后，民航江苏省局进入一个新的发展时期。1980年，民航由军队建制划归地方建制，走企业化道路，推行岗位责任制和经济责任制。南京与香港地区航线正式开通、与日本名古屋不定期旅游包机亦相继开航。1981年旅客发运量达70828人次，是1978年33520人次的2倍。

为进一步适应改革开放形势、改善江苏和南京的投资环境，1985年南京与沿海开放城市大连、青岛、连云港和经济特区厦门先后通航，南京机场航空运输利润首次突破百万元大关。1986年，南京大校场机场准予中外籍人员出入境。江苏和南京增加了对外交流的窗口，促进了江苏外贸和旅游事业的发展。是年民航常州站开辟常州—广州往返航线。1988年南京大校场机场新建旅游候机厅，为国际和港澳地区旅客乘机提供了方便。1991年，南京大校场机场首次引进美国仪表着陆系统，并安装使用，航班正常率有所提高，增加了安全保障系数。是年9月，大校场机场第三次不停航维修加固、扩建改造跑道工程竣工，总投资3850万元；10月起，南京机场候机楼增建集中空调系统、行李传输系统、航班动态显示系统、闭路电视系统、改善飞行安全保障系统等配套设施。1992年新建的南通兴东民用机场竣工，总投资1.3亿元，为国家二级机场。是年，大校场、白塔埠、奔牛机场共完成旅客吞吐量为115.8万人次，货、邮吞吐量为15186.1吨；分别比上年增长24%和26%。其中，南京大校场机场已与全国22个大中城市通航，江苏省形成以南京为中心的辐射全国的航空网络。旅客吞吐量为103.7万人次和货、邮吞吐量为13718吨，分别比1991年增长23%和15%。

1955~1992年，民航江苏省局走过了38年艰苦创业的历程；1958~1992年连续35年保证飞行安全。虽然各方面取得了长足的进步，但作为江苏航空中心的大校场机场“容颜衰老”，由于客、货运量连年大幅度增长，地面保障设施长期处于超负荷运行状态，需求矛盾日益突出，同国民经济建设和改革开放的形势不相适应。1992年9月25日经国务院和中央军委批准，在南京江宁县禄口动工新建一级民用机场，满足波音747-400型、麦道-11型等大型宽体客机全重起降。随着新机场建成使用，随着江苏对外开放、加速经济改革的步伐，江苏民用航空事业必将进入一个新的发展时期。

第一章 机 构

民国时期，江苏地区的民用航空业先后由中华民国临时政府、国民政府兴办，由空军或政府直属管理部门管理民航事宜。当时的民航机构及其隶属关系曾多次变化。航空事宜处、航空署、航空委员会、交通部民航局、明故宫航空站是行政管理机构。全国各航空公司及其驻南京的单位是官僚买办资产阶级经营的航空运输企业。

中华人民共和国成立后的 1955 年，成立民航南京站。1959 年扩编为民航江苏省管理处。翌年成立民航江苏省管理局既是行政管理机构又直接从事组织、经营生产，是政企合一的半军事化单位；1969 年，划归军队建制；1980 年划归地方为企业单位。1987 年省境内建立地方航空公司。

第一节 管理体制

民国时期

清宣统三年（1911 年）辛亥革命爆发后的 12 月 30 日由孙中山倡导成立的华侨革命飞行团，从美国购置的 3 架飞机构件运抵南京。民国元年（1912 年）1 月，孙中山在南京总统府内设航空局，任命著名旅美华侨飞行家和飞机制造师杨仙逸为局长，在南京、杭州、广州、昆明建飞机场和修造厂，筹办全国航空事宜；6 月，南京陆军第三师交通团成立，购买飞机 2 架，致力培养驾驶人员。民国 2 年（1913 年）3 月袁世凯将南京交通团飞机 2 架调往北京，江苏航空业告停。民国 8 年（1919 年）3 月北京北洋政府责成交通部在北京成立筹办航空事宜处。是年 11 月 11 日北京北洋政府国务院设立航空事务处，管理全国民航事务。民国 10 年（1921 年）2 月 9 日国务院航空事务处改设航空署，隶属军政部，此为航空主管最高机关。

民国 16 年（1927 年）11 月，民用航空民间组织南京航空同志会在南京

成立 张静愚为会长 曹宝清、金巨堂为副会长。翌年 8 月 1 日 南京、广州、河南几个民间航空组织合并在南京成立中华航空协进会，南京航空同志会改为第一特别区分会。民国 18 年(1929 年)5 月，军政部长何应钦对民间举办航空态度消极，交通部长王伯群亦认为民间航空不能代表政府机构，不予支持 终被扼杀。

民国 18 年(1929 年)1 月，国民政府交通部设立航空筹办委员会，研究发展航空计划；5 月，正式成立沪蓉航空线管理处，隶属交通部航政司。

国民政府为经营和发展全国商务邮务航空事业，于民国 18 年(1929 年)4 月 15 日 颁布《中国航空公司条例 12 条》，委派铁道部长孙科以筹建中国航空公司董事长身份同美国寇蒂斯·莱特公司的子公司（美国航空开拓公司）的代表罗伯逊签订《航空运输及航空邮务合同》；5 月，中国和美国合资经营的特设中国航空公司在南京成立。该公司设理事会，代表政府负责监督及稽核公司一切事务。因所签合同损害中国主权，遭到中华航空协进会会长张静愚等及各界人士反对，该公司被迫于民国 19 年(1930 年)7 月宣告结束。同年 7 月 8 日，经国民政府核准备案，交通部长王伯群与美方代表普霖重开谈判并签订新合同，将特设中国航空公司、沪蓉航空线管理处和美商中国飞运公司合并，成立中美合营的新的中国航空公司，由交通部管辖，总部设在上海，南京设办事处。

民国 19 年(1930 年)2 月 21 日，国民政府交通部长王伯群与德国汉莎航空公司代表施密特正式签订《欧亚航空邮运合同》，经行政院转国民政府核准备案。民国 20 年(1931 年)2 月 16 日，中国与德国汉莎航空公司合资经营的欧亚航空公司成立，隶属交通部，管理权属董事会。民国 30 年(1941 年)7 月 2 日，中国与德国断交；8 月 1 日，交通部宣布终止与汉莎航空公司签订的合同 收回“欧亚”公司自办。民国 32 年(1943 年)3 月 3 日 欧亚航空公司更名为中央航空公司，隶属交通部。

民国 21 年(1932 年)3 月，国民政府将航空署改设为航空委员会，隶属于军事委员会，蒋介石兼航空委员会委员长，宋美龄为秘书长；委员会下设 3 厅 管理全国航空事宜 并在南京、南昌、洛阳分设航校。民国 26 年(1937 年)12 月 13 日，南京沦陷，在南京的各航空管理机构相继撤至重庆。

民国 34 年(1945 年)，抗日战争胜利后，国民政府还都南京。为规划建设和管理民航事宜，民国 36 年(1947 年)1 月 20 日 于南京成立交通部民用航空局，是交通部部属行政管理机构，主管全国民航事宜。经空军同意

划拨南京土山、海州杨圩等全国 21 处军用机场为民用或军民合用，改进助航设备 统一通讯机构 制定民航规则 加强安全管理 但由于一切政令需要通过交通部航政司颁发，民航局对各航空公司不能直接行使管理权。民国 35 年(1946 年)3 月 31 日 由美国空军第 14 航空队长陈纳德与国民政府行政院善后救济总署签订合同，正式成立行政院善后救济总署空运队，负责运送救济物资。民国 37 年(1948 年)1 月 27 日，陈纳德空运队改隶民航局直辖空运队。民国 38 年(1949 年)4 月 南京解放前夕 民航局先撤至广州 后迁台湾。

中华人民共和国成立后

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民航局 ;12 月奉政务院命令，军委民航局成立，直属军委管辖，并分别在天津、上海、广州、重庆设办事处。1955 年 1 月 民航南京航空站成立 隶属于民航上海管理处。1958 年 2 月 27 日 民航局改为交通部直属局 民航南京站由民航上海管理处和江苏省交通厅双重领导。1959 年 10 月 成立民航江苏省管理处 处站合一。下辖盐城、淮阴、新海连航站。1960 年 6 月 6 日 中共江苏省委同意成立民航江苏省管理局，执行以民航上海管理局领导为主和江苏省交通厅领导的双重领导体制。1962 年 4 月 15 日 民航总局由交通部直属局改为国务院直属局，业务工作、党政工作、干部人事工作等均归空军负责管理 原属省、市、自治区人民委员会或交通厅所属的民航局 处 均划归民航总局统一领导。1969 年 11 月 20 日 国务院、中央军委批转民航总局《关于进一步改革民航体制和制度的请示报告》，决定民航划归中国人民解放军建制，成为空军的组成部分，各项制度按军队的执行。民航江苏省局作为民航上海管理局下属组成部分，执行以民航领导为主和南京军区空军领导的双重领导体制。1980 年 3 月 5 日 国务院、中央军委发出《关于民航总局不再由空军代管的通知》 决定从 3 月 15 日起 民航工作除航行管制仍由空军统一领导外，其他工作均由国务院直接领导；民航江苏省局执行由省政府和民航上海管理局双重领导体制；1980 年 11 月，民航徐州站划归民航上海管理局建制，党政、业务、后勤工作由民航江苏省局代管。1985 年 民航连云港、常州站相继成立，隶属民航江苏省局。1986 年 4 月 民航上海管理局决定，民航徐州设备修造厂党政工作由民航江苏省局代管；6 月 8 日 国家民航局成立驻南京炼油厂代表室，属民航上海管理局建制，行政工作由民

航江苏省局管理；12月，经江苏省人民政府批准，成立江苏航空公司，隶属江苏省交通厅管理。

第二节 机构设置

民国时期

国民政府在江苏设立的航空机构

国民临时政府航空局于民国元年（1912年）1月 在南京临时大总统府院内成立，杨仙逸为局长。

中国航空公司于民国 18年（1929年）5月 1日成立 地址设在南京西华门四条巷。公司设董事会 由理事长 1人、副理事长 2人和军政、财政、交通、铁道、工商、参谋各部及国民政府所派之理事 7人组成。民国 19年（1930年）7月撤销。

沪蓉航空线管理处于民国 18年（1929年）5月 18日成立 交通部航政司第三科科长聂开一兼主任。处内设事务员 2人、稽察员 2人、外籍飞机师 1人、中籍飞机师 3人、外籍机械员 1人、中籍机械师 3人、中籍机械员 6人、办事员 2人。民国 18年（1929年）6月 在明故宫机场设南京站 高介山任主任。民国 19年（1930年）7月撤销。

航空委员会于民国 21年（1932年）3月，在南京太平门成立，蒋介石兼航空委员会委员长，宋美龄任秘书长。航空委员会设军令、技术、总务三厅。由毛邦初、沈德燮、黄光锐分任厅长。民国 26年（1937年）12月 航空委员会撤至重庆。

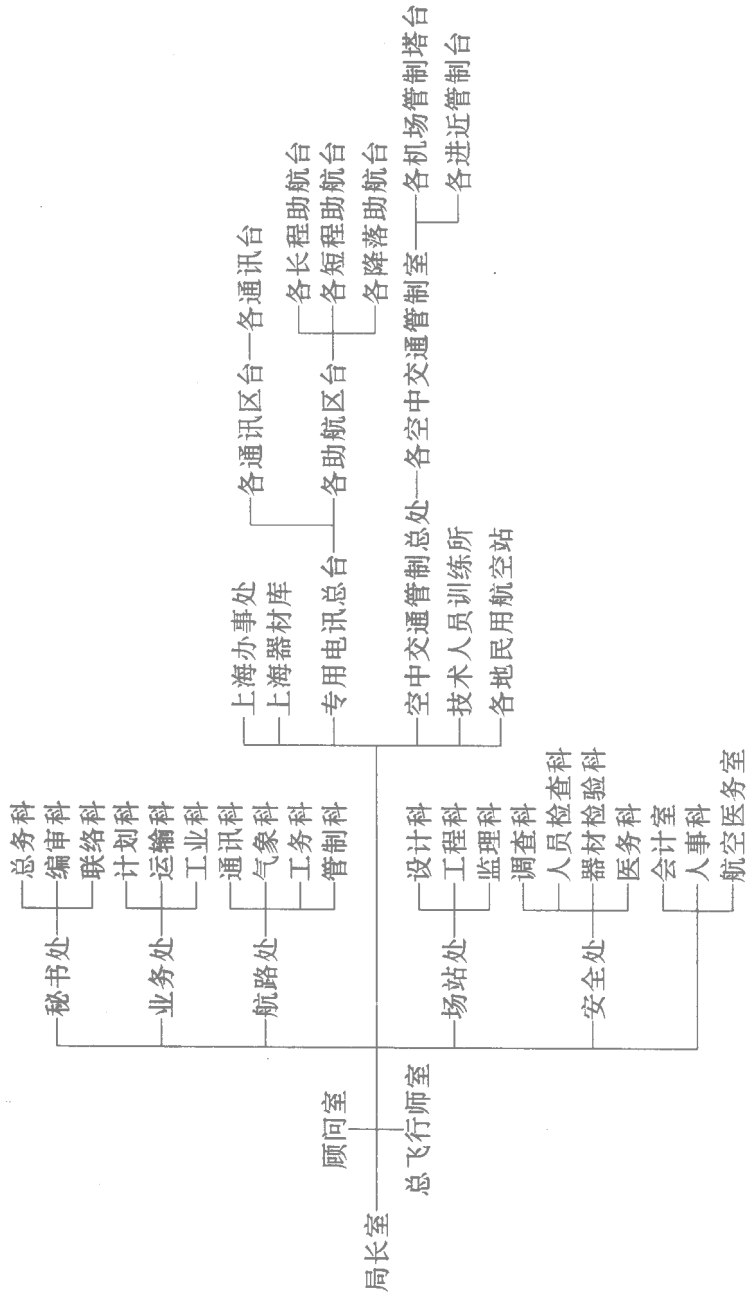
交通部民航局于民国 36年（1947年）1月 20日 在南京成立 地址设在萨家湾交通部院内。戴安国任局长，左纪彰任副局长。民航局下设秘书、业务、航路、场站、安全 5处。由项惠明、肖立坤、袁葆康、赖逊岩、陈六琯分任处长。该局民国 38年（1949年）4月 撤至广州，后迁移至台湾。

各航空公司在南京设立的办事机构

中国航空公司南京办事处于民国 19年（1930年）8月 1日成立 地址设

国民政府交通部民航局组织机构一览表

(1947年11月)



在南京西华门。处长 1 人 办事员 2 人。民国 22 年(1933 年) 该办事处迁至新街口 35 号 处长 1 人 办事员 1 人。民国 35 年(1946 年) 办事处迁至大行宫东海路 11 号, 处长由营业组主任助理刘安平兼任; 是年 2 月 处长由业务视察员黄鸣寿兼任 ;5 月, 黄鸣寿任处长。民国 36 年(1947 年) 后 项本清继任该处处长。民国 37 年(1948 年)3 月, 任命吴志元为该处副处长。同年 8 月, 重庆办事处处长王承龙调任南京办事处处长, 原处长项本清调总公司另行安排。该公司同时在徐州、海州设事务所。民国 38 年(1949 年)2~4 月, 南京办事处、徐州和海州事务所分别撤销。

欧亚航空公司南京办事处于民国 20 年(1931 年)2 月 16 日成立 地址设在南京四条巷良友里 12 号 处长高介山 办事员 1 人。民国 22 年(1933 年) 欧亚 '南京办事处一切事务由' 中航 '南京办事处代理 内部一套机构, 对外称' 两航 '办事处 设处长 1 人 办事员 1 人。

伪中华航空股份公司南京办事处于民国 27 年(1938 年)12 月 17 日成立, 由南京伪中华民国维新政府、北京伪中华民国临时政府、伪蒙疆联合自治政府联合经营。民国 34 年(1945 年)2 月该办事处撤销。

中央航空公司南京办事处于民国 34 年(1945 年) 抗日战争胜利后成立, “中航”南京办事处地址先设在南京文昌巷大阳村 15 号, 后迁中山东路明故宫机场 1 号, 主任廖仲爽, 后由杨子韶继任。该公司同时在徐州设事务所。南京办事处和徐州事务所于民国 38 年(1949 年)4 月撤销。

民航局空运队南京办事处于民国 37 年(1948 年)12 月 26 日成立 地址设在南京黄埔路励志社东楼。民国 38 年(1949 年)4 月撤销。

附:

人物传略

聂开一(1899~1944) 字道羲, 光绪二十五年(1899 年) 生于贵阳。民国 5 年(1916 年) 考入烟台海军学校。民国 8 年(1919 年) “五四”运动中 为反对海军当局的复古思想和要求培养人才的民主化, 他和一些进步同学组织起来, 领导烟台海军学校罢学抗争风潮, 被学校开除后, 投靠孙中山先生。民国 9 年(1920 年) 孙中山在广州组织临时革命政府创办航校时, 他入校学航空。是年 8 月加入中华革命党 后改称国民党) 民国 11 年(1922 年) 被国民党送到美国旧金山瓦勒航校学习飞行。民国 12 年(1923 年) 后 历任国民

党广州航空队队员、广州航空学校党代表、航空处参谋长。民国 17 年(1928 年) 聂开一向国民政府交通部提出书面建议：中国要抢先建立民用航空，以中国为主，利用外资购买飞机并雇佣外人开辟航线；请拨邮政盈余，创办民航邮运。这一建议被交通部长王伯群采纳。同年 6 月，交通部任命他为交通部航政司第三科(民航科)科长，筹办策划发展民用航空事宜。民国 18 年(1929 年)5 月，交通部沪蓉航空线管理处成立，交通部任命聂开一兼该处主任，来南京勘察飞行场地；7 月 8 日 上海—南京段开航，他参加首航飞行。同年，他和交通部长王伯群等联合航空界、邮政界和民间航空团体对不利于中国航空业发展的《航空运输及航空邮务》涉外合同展开了一场抗争运动，国民政府不得不将所订的合同取消，另订有利于中国航空运输业发展的新合同，并定名为中美合资经营的中国航空公司，将沪蓉航空线管理处作为中方的资本并入中国航空公司，他被任命为机航组副主任。之后，每当开辟新航线时，他不畏艰险，亲自参加试航，为早期的民用航空发展，做出重要贡献。

民国 33 年(1944 年)4 月 因患阑尾炎逝世 年仅 45 岁。

戴安国(1913~?) 祖籍浙江吴兴，民国 27 年(1938 年)10 月毕业于德国柏林大学机械系，获工程师学位。回国后历任国立同济大学工学院副教授和军政部第 22 工厂修理所主任、工程师、工务处作业课课长及航空委员会技术附员、航空委员会发动机制造厂工务处副处长、空军总司令部第四署副署长。民国 35 年(1946 年)12 月 16 日 任交通部民航局局长。

戴安国任民航局局长后，抓安全管理，制定驾驶员、航空人员、空中交通、适航等一系列法规；同时，建立飞行签派制度，制定空中交通管制系统，航空运输混乱局面很快得到扭转，飞行事故由民国 35 年(1946 年)12 次减少到民国 36 年(1947 年)5 次 到民国 37 年(1948 年)只发生 1 次。在机场建设上，戴安国经过多次交涉，把南京土山等空军管辖的 21 处机场划归民航专用或军民合用。为改善机场条件，满足民航业务需要，对南京明故宫机场进行改造、加长跑道、修建涵洞、建造停机坪和滑行道等工程 装置夜航设备，使之达到国际民航机场 B 级标准。他还建立以上海为中心的电讯总台和南京站等主要干线的通讯分台，改进助航设备，统一航空通讯机构，设置航空气象网；主管修建南京西家大塘电台房屋一幢。

民国 38 年(1949 年)4 月下旬，国民政府由南京撤退至广州，民航局也

随交通部迁至广州。是时 戴安国辞去民航局长职务 到“中航”公司任机航组主任。不久，戴安国随国民政府撤往台湾。卒年不详。

中华人民共和国成立后

民航南京站

1955 年 1 月，在南京明故宫机场成立，从撤销的民航安庆站调十几名工作人员来分别从事调度、气象、通讯、机务、商务等业务工作。

民航江苏管理处

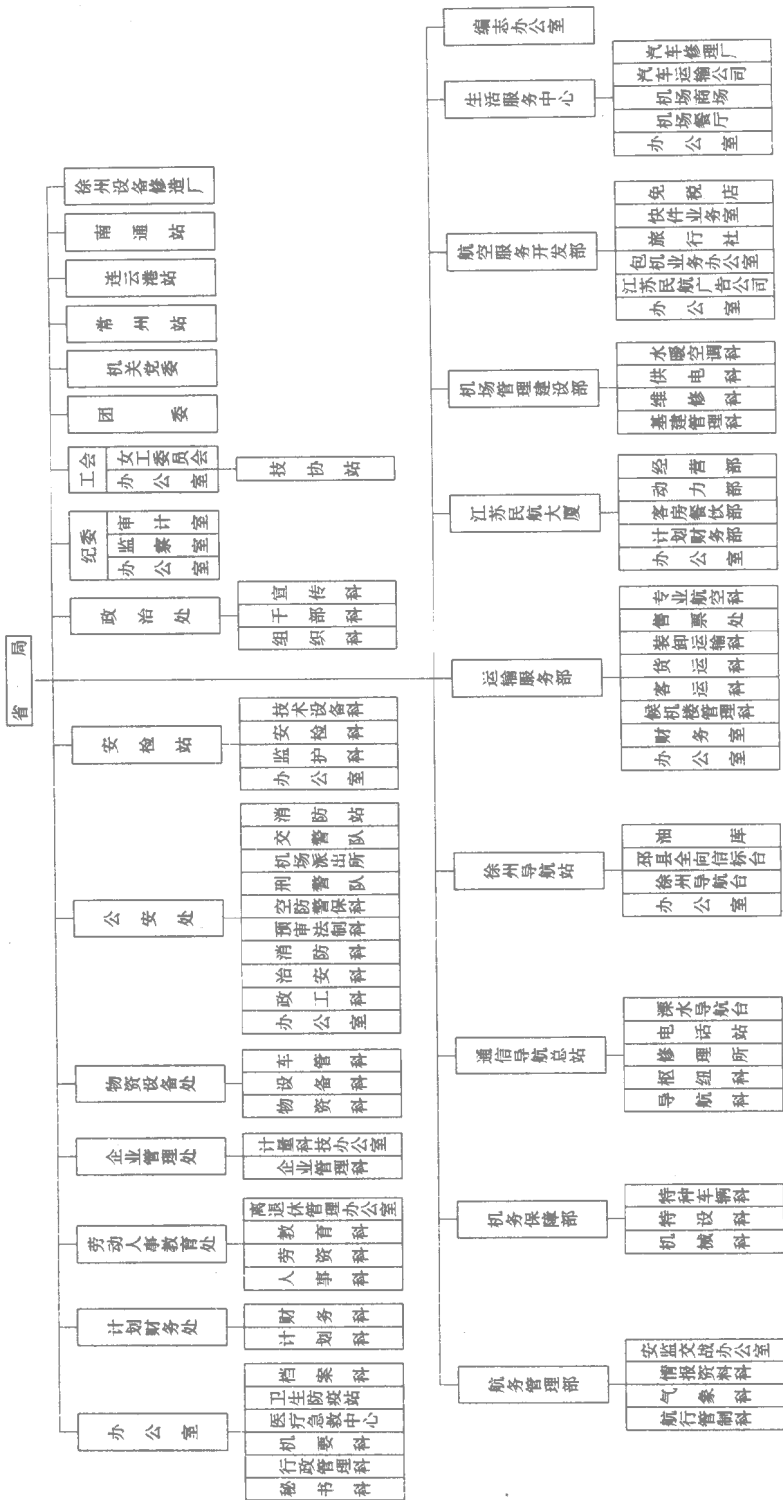
1959 年 10 月，在南京大校场机场成立，与南京站合一，下设计划财务科、场建供应科、通讯导航科、调度室、气象台、机务、商务组（含营业处，设副主任 1 人）。

民航江苏管理局

1960 年 6 月 在民航江苏省管理处的基础上组建 局址设在南京大校场机场，下设办公室、计划财务科、场建供应科、通讯导航科、机务科、调度室、气象台、商务组。1962 年，因民航体制变化和精减整编，撤销计划财务科（设计划财务组 归办公室管理）场建供应科（场建技术员划归办公室）机务科（改为机务组）增设政治处、航行科。1965 年 撤销航行科 改设南京站调度室。1970 年 撤销通讯导航科 改设通讯分队 增设机务分队。1979 年 2 月，增设纪律检查委员会办公室，其他机构未变。1981 年 1 月，增设工会。1982 年，增设团委、公安分处、旅客服务公司。1984 年后，由于民航体制变化，民航江苏省局机构有 纪委、政治处、工会、团委、办公室、财务科、劳资科、航行科、通讯导航科、运输科、机务科、油料科、修建科、公安分处、“五四三”^①办公室、开发办公室、旅客服务公司等 18 个科室。1986 年 民航江苏省局增设科教科；同年 8 月，国家民航局在南京炼油厂设代表室，由民航江苏省管理局代管。1987 年，增设广告公司，其他机构未变。1989 年 油料科隶属民航华东油料公司，并更名为民航南京油料供应站。1992 年 民航江苏省

^①“五四三”为五讲（讲文明、讲礼貌、讲卫生、讲道德、讲秩序）、四美（环境美、行为美、语言美、心灵美）、三热爱（热爱祖国、热爱社会主义制度、热爱中国共产党领导）。

1992年民航江苏省管理局机构设置总表



局设立机构如上页表。

民航江苏省局 1955~1992 年领导人员名单

机构名称	职务	姓名	任职时间	机构名称	职务	姓名	任职时间
民航 南京站	协理员	卞华民	1955.3~1958.8	中国民用航空 江苏省管理局	副局长	梁华武	1975.1~1983.11
	站 长	花如裁	1956.8~1961.6		副政委	季孝诚	1977.5~1981.6
	政 委	戴聚源	1956.10~1959.5		政 委	兰克夫	1978.12~1986.5
民航江苏 省管理处	处 长	刘史明	1960.6~1963.2		副局长	刘承海	1979.10~1986.5
中国民用航空 江苏省管理局	副处长	施仁德	1959.10~1961.6		局 长	王立安	1983.11~1985.4
	局 长	刘史明	1959.10~1960.6		副局长	吴锡琪	1983.11~1986.9
	副局长	施仁德	1961.6~1962.11		局 长	殷文龙	1985.6~1987.12
	副局长	花如裁	1961.6~1963.2		副局长	王振茂	1985.6~1992.7
	局 长	花如裁	1963.2~1964.10		党委 副书记	文家富	1986.5~1992.7
	副局长	李保顺	1963.2~1981.3		副局长	潘文龙	1986.5~
	政 委	张国政	1963.12~1971.9		副局长	崔学宏	1986.5~1992.7
	副局长	刘金福	1965.1~1966.2		局 长	崔学宏	1992.7~
	局 长	刘金福	1966.2~1969.5		党委 副书记	陈献林	1992.7~
	局 长	邵平南	1970.7~1982.12		副局长	王震江	1992.7~
副局长	陈汉昌	1973.6~1982.9					
政 委	鲁 岷	1974.11~1978.8					

民航江苏省局下属单位

民航徐州站于 1955 年 4 月在九里山机场成立。下设航行调度室、电台、气象台、油库、机务、警卫等部门 站长李保顺 政委高美珍。1961 年 该站隶属民航江苏省管理处 ,下设电台、油库、警卫等部门 站长高吉祥 政治协理员陈德。1962 年民航上海管理局专业 26 飞行大队迁至徐州九里山机场 ,组建江苏、山东、安徽三省农林业飞行基地 ,下设 2 个飞行中队、1 个机务中队 ,大队长陈庆琦 ,副大队长胡春 ,政委齐克平 ,政治处主任瞿立清。 1963 年 民航徐州站 隶属民航江苏省管理局 站长纪星然、王业燃 政委贺德光。是年 该站扩编为民航徐州基地管理处 ,下设政治处、办公室、调度室、电台、气象台、油库、车队 处长邵平南 副处长王传鹏。1964 年 4 月 民航专业飞行大队改编为 13、14 两个飞行大队、一个独立中队。14 飞行大队驻徐州 ,下设 3 个飞行中队、一个机务中队 ,大队长陈庆琦 ,政委贾健 ,副大队长马贵

身、马国友 政治处主任吴芳郊。1966 年,民航 14 飞行大队迁至安徽合肥。1973 年,民航徐州管理处改编为民航上海管理局教导队,为民航上海管理局培养地面技术人员,队长张海旺,政委贾健,副队长王传鹏,副政委吴越夫。同时保留原航站建制,下设调度室、气象台、电台、油库,由教导队代管。教导队队长张海旺兼第一站长,王业熾为站长,教导队政委贾健兼站政委,副政委聂兆生。1978 年撤销教导队,民航徐州站直属民航上海管理局,由民航山东省局代管。

民航徐州设备修造厂位于徐州九里山机场。1960 年 1 月,民航徐州站下设维修组;4 月,在维修组基础上成立徐州运一五型飞机维修基地,下设机械组、特设组、附件维修组,直属民航上海管理局,由刘登荣负责;11 月,在基地基础上成立维修厂,下设修理组、特设组、地面设备组、高级维修组,厂长刘登荣,协理员刘锡昊。1963 年,维修厂改由民航徐州基地管理处领导,下设装配车间、特设车间、修理车间,厂长刘登荣、书记刘锡昊。1977 年,徐州维修厂奉命改名为徐州设备修造厂,下设生产组、政工组、后勤组、一车间、二车间、三车间、四车间,党政工作由民航总局政治部领导,业务工作由民航总局指挥部国内业务局领导,厂长邹庆元兼党委副书记,副厂长部伦伯、柯传琛,党委副书记安利宝。1981 年 9 月,徐州设备修造厂改隶民航上海管理局,党政工作由民航总局政治部负责,生产、业务由民航总局工程局领导,其他机构未变。1984 年 6 月,民航上海管理局党委调整该厂领导班子,增设行政办公室、生产科、计财劳资科、技术科、质量检验科、党委办公室、工会、纪委办公室、共青团总支委员会。厂长陈福龄,党委书记袁书金,党委第二副书记兼纪委书记邹庆元,副厂长樊鸿伦,副厂长兼总工程师曹承伟。1987 年,增设新产品试验室和工夹模具室,其他机构未变。

民航盐城站于 1959 年 12 月成立。航站设在盐城南洋机场,隶属于民航江苏省管理处,站长陈学俊,后邹心平继任,副站长伍宗太,下设航行、气象、通讯、商务等业务部门。翌年 1 月 15 日南京—盐城航线开航。1962 年 5 月,精简整编,该站撤销,人员由民航江苏省局和盐城专署统一安排。

民航南通站于 1960 年 2 月成立。航站设在南通机场(今兴东机场),隶属于民航江苏省管理处,站长耿光成,后由范仲岩继任,下设航行、气象、通讯、商务等业务部门。是年 11 月 26 日南京—南通航线开航。1962 年 5 月,精简整编,该站撤销,人员由民航江苏省局和南通专署统一安排。

民航淮阴站于 1959 年 11 月成立。航站设在淮阴钵池机场,隶属于民

航江苏省管理处 站长杨树红 政委贺德光, 下设航行、气象、通讯、商务等业务部门。1959 年 11 月 10 日 南京—淮阴航线开航。1962 年 5 月 精简整编 该站撤销 人员由民航江苏省管理局和淮阴专署统一安排。机场、房屋产权归民航所有, 暂由地方使用。1971 年 5 月, 应淮阴专署革命委员会请求并报经民航上海管理局批准, 民航江苏省局派出以副局长李保顺为组长的 4 人小组, 赴淮阴钵池机场筹备复航工作, 后因故未成。1972 年 除 1 人留守外, 其余人员撤回民航江苏省局。

民航连云港站, 前身为民航新海连站, 成立于 1960 年 12 月, 隶属于民航江苏省管理局 站长范仲岩, 下设航行、通讯、气象、商务等业务部门。1961 年 1 月 20 日 南京—新海连航线试飞成功, 但未正式通航。1962 年 4 月 27 日 精简整编 该站撤销 人员由民航江苏省局和新海连市政府统一安排。应连云港市人民政府 1984 年 4 月 3 日关于重建民航连云港站的请求, 7 月 3 日经国务院、中央军委批准, 8 月 8 日民航连云港站成立。1985 年 3 月 16 日 上海—连云港航线试飞成功, 26 日简易开航。至 1987 年, 站长兼党委书记李守智 副站长顾福成、李春荣 党委副书记徐发云。航站下设行政办公室、调度室、气象台、通讯队、机务队、油料、运输、车队、场务队、派出所等部门。

民航常州站 于 1985 年 11 月 28 日成立 隶属于民航江苏省局。航站设在奔牛机场。1986 年 2 月 28 日 广州—常州—北京航线试飞成功, 3 月 15 日正式通航 站长吴瑞良、党委书记黄寿根、副站长尹文忠。航站下设行政办公室、调度室、气象台、通讯队、机务队、油料、运输、车队、场务队、派出所等业务部门。

江苏航空公司

1986 年 9 月 12 日成立 隶属于江苏省交通厅。公司设在南京市珠江路 515 号。1987 年 4 月 1 日 正式通航, 下设办公室、业务部、经贸部、财务(隶属办公室)注册职工 14 人。

附：

南京航空有限公司

南京航空有限公司, 前身为中国联合航空公司南京公司(以下简称“中

联航”），1988年11月，经国务院邹家华副总理同意，将南京市购买的两架运-7型飞机给中国联合航空公司经营，由空军管理和提供飞行保障，并成立中联航南京公司。1994年7月17日，经中国民航总局批准成立南京航空有限公司，属全民所有制企业，注册资金人民币8000万元，由南京市政府、中国西北航空公司、中国五矿进出口集团公司联合经营。经营范围：江苏省内及江苏邻近省际间国内支线的航空客、货运输业务。公司地址设在南京珠江路238号。公司实行董事长领导下的总经理负责制，董事长张树成，总经理张范翊，副总经理程希杰、傅卿贤。下设总经理办公室、航务部、飞行管理部、机务工程部、营运部、计划财务部、行政后勤部、政治部、综合开发部。1994年8月8日开航营运，至年底先后开辟南京—南昌、南京—赣州、南京—宁波、南京—温州、南京—武汉、南京—青岛、南京—连云港、南京—杭州、南京—义乌、南京—黄山等航线，运送旅客13684人次，航班正常率达81.2%。

中国东方航空江苏有限公司

该公司于1992年11月6日，由江苏省人民政府与中国东方航空公司共同组建。注册资金4700万美元，其中，中国东方航空公司以一架荷兰福克-100型飞机作为注册资金约2600万美元投入，占总投资的55%。江苏省计经委、交通厅、中国银行江苏分行、省旅游局、江苏省中国旅行社投资2100万美元，占45%。公司实行董事会领导下的总经理负责制。董事长、副董事长分别由省交通厅和东方航空公司委派。主营航空客、货运输和通用航空业务，兼营旅游、广告、房地产、宾馆、餐饮、贸易、免税品及与航空运输有关的服务性项目。

1993年4月7日，公司在南京成立，总经理王息盘，副总经理花德祥，下设办公室、劳动人事处、航务部、机务工程部、营运部、东方航空江苏发展公司。8月18日，于南京珠江路515号设售票处；9月8日，三架福克-100型飞机投入航线营运。先后开辟南京—香港、南京—北京、南京—深圳、南京—广州、南京—厦门、南京—福州6条航线。是年底，完成旅客运输49092人次，货、邮运输471吨，载运率达48.7%，客座率达62.8%，运输收入2517.33万元。

第二章 机 场

清宣统三年(1911年),由孙中山先生倡导在南京玄武湖的一个洲渚开始开辟机场。嗣后 国民政府相继修建南京小营、明故宫、大校场 徐州九里山、大郭庄 海州杨圩 常州洪庄等 25 个中、小型军用机场 其中部分机场实施军民合用。中华人民共和国成立后,江苏境内小型军用机场逐渐废弃。为开辟省内地方航线和建立农业飞行基地 新建、扩建了淮阴、新海连、南通等小型民用机场。同时,对南京大校场机场多次扩建和改造,增加基础设施。1987 年南京大校场机场旅客及货、邮吞吐量列居全国民航机场第 8 位。

第一节 运输机场

大校场机场

环境条件

大校场机场位于南京市光华门外七桥瓮南 距新街口 6.2 公里 离江宁县城 5.2 公里。机场北、东、南三面为秦淮河环抱 涉及地貌单元系秦淮河河漫一级阶地 以冲积或淤泥层和杂填土为主。地势低洼 土质松弛 地下水位在 15~40 厘米之间,地基土经常处于饱和状态。机场南侧为剥蚀丘陵谷地,北侧为秦淮河道泛滥沉积区。海拔 9 米(吴淞高程)磁差负 4° ,总面积 272 万平方米。

大校场为军民合用机场,与土山机场划为一个区域,以汤山镇至霍里一线为界。航站区域自铜城经秦栏镇、上沛埠、釜山村、谢家巷、清家巷、清溪镇、复兴集、桑涧子、大溪河之连线。10 公里以内的周围障碍物有紫金山,高度 448 米 韩府山高度 141 米 土山高度 62 米 雨花台高度 60 米。备降场为上海虹桥机场,距离 270 公里、方位 126° 合肥骆岗机场 距离 144 公里、方