

目 录

序.....	(3)
凡例.....	(5)
概述.....	(7)
第一章 机场	(13)
第一节 运输机场	(16)
第二节 通用航空机场	(26)
第二章 飞机	(31)
第一节 执管飞机	(32)
第二节 过站飞机	(35)
第三章 运输	(39)
第一节 航线航班	(40)
第二节 客货运输	(48)
第三节 服务	(59)
第四章 通用航空	(70)
第一节 工业航空	(71)
第二节 农林航空	(75)
第三节 其他航空	(81)
第四节 新项目试验	(83)
第五章 飞行保障	(88)
第一节 航行调度	(89)
第二节 气象服务	(93)
第三节 通信导航	(98)
第四节 机务维修.....	(103)
第五节 航行保障物资供应	(105)

第六章 科技教育	(112)
第一节 科技	(113)
第二节 教育	(116)
第七章 党群组织	(119)
第一节 中共组织	(119)
第二节 群众组织	(123)
第三节 思想政治工作	(125)
第八章 管理	(128)
第一节 管理机构	(128)
第二节 安全管理	(138)
第三节 经营管理	(153)
第九章 人物	(164)
第一节 人物简介	(164)
第二节 人物表	(166)
大事纪年	(167)
附 录	(181)
编后记	(223)

序 言

进入 90 年代,江西民用航空事业随着改革开放的不断深入而飞速发展,作为交通运输的一个重要组成部分,在江西社会和经济发展中发挥着日益重要的作用。现在,在江西除了偏远的山村,已经很少有人不知道民航是什么机构,起什么作用,但是对江西民航的发展历史,人们可能知之甚少。本志编纂人员历经七载,在广征博采的基础上,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点进行分析筛选,去粗取精,去伪存真,用大量第一手资料,客观介绍了江西民用航空事业发展的简要历史。

本志记述了本世纪 20 年代到 90 年代之间 60 多年的历史。在 60 多年发展史中,江西民用航空事业经历了从无到有。从有到无,再从无到有的发展历程,充满了曲折与令人激动的事件。特别是建国以后,几代民航职工在经济相对落后的省份,为了发展民用航空事业,不畏艰难,奋力开拓,艰苦创业,其业迹可歌可泣,给我们留下了宝贵的物质和精神财富。重温这段发展史,对迎接江西民航事业的更大发展是很有教益的。

本志资料翔实,图文并茂,在忠实记录史实的前提下,介绍了一些民用航空知识,且经反复修改,四易其稿,不仅符合志书规范,又有较强的可读性,相信可以起到存史、资治、教化的作用。

在本志出版之际,除对民航总局、民航华东管理局和江西省志办给予的支持表示感谢外,对 4 位主要执笔人员也表示衷心感谢。感谢他们给我们和后人提供了一部较为完整的江西民航发展史资料。为此他们付出了艰辛的劳动。蔡进志同志离休后,把全部精力用在本书的编纂

上，直至脑溢血无法工作后才离开修志岗位。嗣后，两位年轻的大学毕业生章晖和华民涛主动请缨，完成了本志的总纂。在年轻人纷纷“下海”经商的潮流中，他们要求去作清苦繁杂的编纂工作，不为名不为利，其精神是难能可贵的。

李俊明

一九九六年六月

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导,力求真实地、全面地、客观地反映历史,为读者了解江西民航的发展情况服务,为进一步发展江西民航事业服务,为改革开放和经济建设服务。

二、本志记述的上限为 1925 年,主要史料下限为 1992 年,个别事件适当下延,概述、附录和图片断至 1995 年底。

三、本志采用述、志、传、记、录、图、表诸体,本着‘横排门类,竖写史实’的原则,设置篇章。

四、名称及专用名词首次出现写全称,再次出现写简称 地名、机构名等,采用当时称谓。必要时,古地名夹注今名。

五、本志资料主要来源于档案资料,兼采经过考证的有关部门和人员所搜集的资料。

六、建国后,指 1949 年 10 月 1 日中华人民共和国成立后。

概 述

江西北临长江,与湖北、安徽接壤,东、南、西三面环山,依次与浙江、福建、广东、湖南相连,所处地理位置为岭南与中原、沿海与内陆的结合部。境内物产富饶,山河壮丽,素有‘人杰地灵,物华天宝’的美誉。矿产品有钨、铜、钽铌、铀钍、稀土等‘五朵金花’驰名中外,农业品有婺源茶叶、南丰蜜橘、广昌白莲、泰和乌鸡等享誉世界,工业产品有景德镇瓷器、万载夏布、南安板鸭‘鸭鸭’羽绒、江铃汽车、赣新彩电、华意和齐洛瓦冰箱行销全球,旅游胜地有庐山、井冈山、龙虎山、鄱阳湖候鸟保护区等令世人神往。优越的地理位置、富饶的物产和多姿多彩的景观,为民用航空事业的发展,提供了有利条件。

省内航空事业肇始于 1925 年。这一年,国民党当局在高安修建了全省第一座机场——聂圩军用机场。1929 年 5 月,国民政府交通部在九江建起水上机场,并于同年 10 月 21 日开通了经停江西的第一条航线,即上海—南京—安庆—九江—汉口航线,正式拉开了江西民用航空事业的序幕。其时,正值国民党当局背叛革命,大举屠杀共产党人,共产党人奋起反抗,在毛泽东、方志敏等人领导下,先后于井冈山、赣东北、赣南等地开辟革命根据地,以‘武装的革命反对武装的反革命’之际。国民党当局为‘围剿’革命根据地,提出所谓‘交通剿匪’的口号,在全省大建军用机场,鲜有发展民航之举。在南昌、九江、赣州修建的机场和开通的少量航班,也主要是为国民党军政要人指挥‘围剿’所用。日本发动全面侵华战争后,全省民航更是举步维艰。抗日战争胜利后,国民党当局又故技重施,忙于内战,无心顾及民用航空。至 1949 年 4 月省境解放前夕,省内机场的简陋设施,又被国民党当局破坏或转移,留下来的几乎

是一片空白。

建国后，中国共产党和各级人民政府十分重视民航事业，江西的民航事业开始在国民党留下的破烂摊子上崛起。从艰难创业到开始腾飞，全省民用航空事业大致经历了三个时期。

1956~1963 年，是江西民航的艰难创建时期。1956 年，国家机关事务管理局批准南昌向塘机场“军民合用”，民航上海管理处开始在江西筹建中国民用航空局南昌航空站，并于 1957 年 1 月 1 日正式开通航班。“大跃进”中，民航提出“运输航空四通八达，专业航空遍地开花”的口号，在 1959 年和 1960 年，先后修建了吉安路口机场、赣州黄金机场、景德镇罗家机场，建立民用航空站，并开通赣州、吉安、景德镇至南昌的航班，结束了江西无地方航线的历史。1960 年 2 月，在民航南昌站的基础上，成立中国民用航空局江西省管理局（以下简称民航江西省局），下辖赣州、吉安、景德镇等 3 个航空站。1963 年 10 月，中国民航独立第一飞行中队（以下简称独立中队）进驻南昌，江西民航开始有了自己的飞行队伍。

这一时期，全省民航系统人员少，技术力量薄弱，机场设施简陋，生产和生活环境艰苦。1957 年开航时，全系统只有职工 25 人，民航南昌站的许多生产和生活设施，是借用或共用空军的。在如此困难的条件下，民航职工坚持“人民航空为人民”的宗旨，先后开通了南昌至赣州、吉安、景德镇的地方航班，在一定程度上促进了江西地方经济、文化的发展与交流。服务工作也有章可循，1959 年南昌航空站获得交通部授予的“全国工交系统六好红旗先进单位”称号。

1964~1989 年，是江西民航的缓慢发展时期。在这一时期，民航事业在“文化大革命”中受到严重干扰，生产下降。但由于广大职工坚守岗位，不仅保证了江西空中航线的畅通，而且发展了以农林业为主的通用航空。1969 年民航划归军队建制后，实行义务工役制，职工队伍不稳

定。受‘左’的思想影响,部分业务骨干调出江西民航,技术力量大为削弱。计划部门被取消,财务实行统收统支,不搞经济核算。这些做法违反了民航自身的客观规律,使江西民航事业的发展一直徘徊不前。中共十一届三中全会后,改革开放为江西民航事业提供了新的发展机遇。但由于江西地方经济相对落后,民航基础设施建设也相应滞后,江西民航事业的发展速度仍相对缓慢。广大职工克服种种困难,精心保证生产,在这 20 多年中,运输生产、通用航空、基础设施及服务质量都取得了一定的成绩,为 90 年代的腾飞奠定了基础。在这一时期,江西民航分别与上海、广州、杭州、长沙、北京、贵阳、宁波、武汉、厦门、福州、西安等地架起空中桥梁,初步形成了以南昌为中心,向四周城市辐射的航空运输网络。1972 年,客运量首次突破 1 万人次,全年完成客运量 15017 人次,货运量 267 吨,财务收入 61.4 万元。1977 年,客运量 22237 人次,货运量 394 吨,财务收入创历史最高水平,首次突破百万元大关,达到 102.18 万元。1989 年,旅客吞吐量突破 10 万人次,达 103948 人次,是 1977 年的 4 倍多,货邮吞吐量为 973.6 吨,是 1977 年的 2 倍多。

在通用航空方面,作业项目扩及防治病虫害、施肥、空运鱼苗、飞播造林、飞播水稻、飞播牧草、航空磁测、航空测量、人工降雨、鸟类考察、抢险救灾和利用飞机撒药消灭钉螺中的血吸虫等许多领域,初步形成了门类众多的通用航空体系。1977~1989 年,通用航空作业飞行近 8 千小时。执行通用航空任务的除独立中队外,还有安徽、山东等外省民航。独立中队运—5 分队在 1986 年获得民航局和林业部颁发的“全国飞播造林先进单位”称号。在运力方面,1981 年以前,江西民航独立中队仅有运—5 飞机,每周飞 8~10 个航班。1981 年后,独立中队逐步由单一的运—5 型中队发展为多机型混合中队,拥有运—5、伊尔—14、安—24、运—7 等多型号飞机。至 1987 年,江西民航独立中队担负南昌至各地 8 条航线中的 6 条航线的飞行任务,以及上海至烟台、连云港、北

京、南京、郑州等航线飞行任务，同时还担负着一定数量的通用航空飞行任务。这一时期，外省民航也派来波音—737、BAE—146、雅克—42型飞机来江西营运。在基础设施建设方面，1980年，南昌向塘机场新建4370平方米候机大楼；1989年，储油能力达6160立方米的储备油库及配套工程竣工并投入使用。此外，在服务方面“文化大革命”期间，服务质量曾受到削弱。中共十一届三中全会以后，江西民航以“旅客第一、服务第一、信誉第一”为宗旨，建立和完善岗位责任制，开展服务竞赛，使售票、乘车、住宿、餐饮、候机、乘机一条龙服务走向规范化、制度化、标准化，受到旅客好评。仅1985年，江西民航就收到中外旅客表扬意见1000多条，锦旗10多面。南昌向塘机场多次获“民航上海管理局文明航空港”“江西省文明单位”等称号，并多次受到外事部门的通报表扬。江西民航汽车队曾获“全国民航系统安全行车先进单位”称号，乘务队曾获“全国民航‘三八’红旗先进单位”等称号。

江西民航事业的发展，对江西旅游事业的发展起到了促进作用。通过优先安排旅游部门的机票，积极争取包机加班，确保了到江西旅游观光的客人能来得及时走得好。为方便港、澳、台同胞回江西探亲旅游，1988年12月，开通了南昌至香港的直达包机。台胞旅客占香港航班乘客人数的90%。为发展九江庐山等地的季节性旅游，1980年，江西民航还组织了九江至上海、南昌、广州的航班。自1985年起，联合航空公司在九江机场开通至惠阳、北京、深圳的不定期客运班机，于每年圣诞、元旦和春节，组织港澳旅游团体到庐山欢度佳节，观赏雪景。

在1964~1989年这一时期，江西民航相对全国民航发展是较为缓慢的。在缓慢的发展中，江西民航也为取得这些来之不易的成绩付出了沉重的代价。这一时期，在旅客运输和通用航空中各发生了一起一等事故，1架运—5型和1架安—24型飞机被毁，多人伤亡，给江西民航留下了沉痛的教训。

进入 90 年代后,江西加快了经济建设的步伐,与日趋紧张的航空市场形成了反差。江西民航系统从中悟出了‘发展才是硬道理’的真谛,开始步入腾飞时期。1990 年 9 月,江西民航以独立中队、机务科和售票处为主体,成立中国东方航空公司南昌分公司筹备组,次年 3 月正式成立中国东方航空公司江西分公司(以下简称东航江西分公司),成为江西省境内一个以航空运输为主的现代化企业,从而为发展江西的民航事业和振兴江西经济增加了一支重要力量。在这一时期,基础建设取得较大的发展,机场服务与保障功能得到进一步完善。1990 年 5 月,航管二次雷达竣工并投入使用。1992 年 5 月,向塘机场候机楼改扩为 7440 平方米,内设有联检厅、候机厅、迎送厅、餐厅、贵宾室、商店等,可满足海关的边检、卫检、动植物检、安检、商务等工作需要。同年 11 月,东航南昌售票处建成启用。1993~1995 年,低速自动转报系统、全向信标台、仪表着陆系统、I 类助航灯光系统、714C5CM 气象雷达均先后投入使用。机场起降天气标准降低,能见度由 2.4 公里下降到 0.8 公里,航班正常率大大提高,安全系数进一步增大。1994 年 10 月,3 架福克—100 型飞机落户江西,结束了江西没有大中型民航客机的历史。3 架飞机先后投入南昌—上海—桂林、南昌—香港、南昌—厦门—宁波等航线运营,并开辟了南昌至西安、北京、昆明的航班。在这期间,江西民航运输生产量开始快速增长。南昌通往各地航线 1990 年为 12 条,1995 年增加到 22 条,与江西通航的航空公司达 17 家 每周航班数 1990 年为 30 班,1995 年突破 100 班 旅客吞吐量 1990 年为 16 万人次,1991 年增至 21 万人次,1992 年达到 24.9 万人次。特别是 1993 年以后,运输生产实现了三年三大步的跨越。1993 年旅客吞吐量比 1992 年增长 27.9%,达到 31.87 万人次 货邮比 1992 年增长 29.9%,达到 3224.7 吨。1994 年,旅客吞吐量比 1993 年增长 64.7%,达到 52.5 万人次 货邮量比 1993 年增长 66.4%,达到 5367.2 吨。1995 年旅客吞吐量突破 80 万人次大关,达

到 802483 人次,比 1994 年增长 52.8% 货邮量 7692.2 吨,比 1994 年增长 43.3%。东航江西分公司于 1993 年完成总周转量 138.31 万吨公里,飞行 953 班次,1501 小时,发运旅客 35217 人次,完成货邮 134.8 吨; 1994 年完成运输总周转量 608.91 万吨公里,飞行 1975 班次,运输旅客 10 万余人次,运输货邮 833.6 吨。1995 年完成运输总周转量 3066.4 万吨公里,运输飞行 6774.13 小时,运输旅客 45 万人次,运输货邮 4323 吨。

在这一时期,地方人民政府也开始积极投身于民用航空事业。南昌市、赣州市、景德镇市、九江市人民政府分别成立了南昌昌北机场建设指挥部、赣州黄金机场扩建指挥部、景德镇市机场公司、九江市民航局,投入大量资金和人力,并在政策上大开方便之门,发展地方民用航空事业。

江西民航在近 40 年发展中取得了很大成就,但与客观形势发展的要求仍有很大差距。经济效益不佳,直到 1995 年底仍未摘掉亏损的帽子。机场设施相对落后,基础管理跟不上,严重影响了江西民航的更大发展,影响了民航对江西经济发展的促进作用。进入“九五”期间后,纵贯江西南北的大京九铁路已经开通,这对江西民用航空既是一次难得的机遇,又是一次严峻的挑战。面对机遇与挑战,江西民航正借着“八五”期间强劲的发展势头,围绕经济建设这个中心,向旅游等多元化方向发展。江西民航全体职工决心坚持中国共产党的基本路线和方针政策,认真学习邓小平建设有中国特色社会主义理论,加强社会主义精神文明建设,进一步解放思想,更新观念,深化改革,努力解决存在的问题,向管理要效益,继续开拓前进。

第一章 机场

机场是飞机起飞、着陆、停放、维护和组织飞行保障的场所,一般分为军用机场和民用机场(还有军民合用机场)。民用机场又分为民用运输机场和通用航空机场。

江西最早的民用机场是 1929 年 5 月修建的九江水上机场。1929 年 11 月,江西省 232 次省务会通过省建设厅关于建筑南昌、九江、赣州 3 处机场计划书。民国时期,江西一度成为国民党当局向中国共产党开辟的中央苏区进行所谓围剿的战略基地。蒋介石提出“交通剿共”的口号,在江西大修公路与机场。1933 年 8 月,国民党当局还专门在南昌成立所谓江西省各界建筑剿匪飞机场委员会,负责大修军用机场。国民党曾先后在全省修建 40 多个飞机场。这些机场建成后,大多数未能开办民用航空业务,少数降落过军用飞机。红军主力撤离井冈山革命根据地后,这些机场大部分废弃,有的在对日作战中发挥过一定作用。

民国时期所建的机场几乎全部出于当时战争需要,大多规模小,设施简陋,土质结构,有些根本不符合机场建设要求。据江西省主席熊式辉的《赣政十年》称:“本省在民国二十一年以前,筑有飞机场者,仅南昌和吉安两处,均不适合空军之用”;自南昌行营成立,本府即奉令扩修南昌老机场,经即发动者省会党政军民,共同服役,未及一个月,即告完成。至二十三年又奉令建筑南昌新机场,由建设厅派员主办工程。是时,各县飞机场亦次第开工建筑,或加扩修。二十六年起至二十八年止,凡接近前线飞机场先后奉令破坏。其破坏方式,虽由空军总战线或当地航空站主持,但发动民众,仍由本府飭县办理,均于如限破坏,完成任务”。到江西解放时,尚存机场大多报废,少数改为民用机场。

建国后,江西民用机场建设有一定发展。“大跃进”期间,有新建的,有利用旧机场改建的,全国出现赶修机场、开辟地方航线的热潮,江西

也先后修建了赣州黄金机场、吉安路口机场、景德镇罗家机场，并相继在这 3 处建立民航站。自 60 年代起江西省各地开始修建农林简易机场，发展通用航空事业，先后建有弋阳方家机场、东乡机场、瑞金机场等 3 个林业机场，余干机场、永修吴城机场、波阳饶丰机场等 3 个血吸虫病防治机场，以及九江江洲机场、彭泽棉船机场等防棉虫机场。这些机场均由省县有关部门投资修建，为江西通用航空事业的开展创造了有利条件。

南昌向塘机场、赣州黄金机场、景德镇罗家机场等几个主要机场经过数次扩建，其规模和地面保障系统逐步得到扩大与完善。

1991 年，全国统一划定民用运输机场(包括军民合用机场)飞行区等级。向塘机场飞行区定为 4C 级，赣州黄金机场飞行区定为 3C 级，景德镇罗家机场飞行区定为 1B 级。

南昌向塘机场在华东六省一市省会机场中，条件最差，跑道长度最短，严重制约了江西民航事业的发展。1990 年 5 月 17 日，民航江西省管理局向江西省人民政府提出《关于在“八五”期间新建南昌民用机场的报告》，拟建跑道长 3000 米，以麦道—82 为计算机型、波音 747—400 型为控制机型。省人民政府和南昌市人民政府把新建南昌民用机场列入重要议事日程。1991 年 7 月，民航江西省局向省人民政府提交《关于南昌机场开展前期工作的报告》，省人民政府以赣府厅抄字(1991)144 号文委托民航江西省局负责开展南昌机场前期的准备工作。1992 年 1 月 24~28 日，省人民政府邀请民航华东管理局领导及有关部门负责人和专家，进行新建南昌机场场址初选，确定建在新建县生米街西侧。同年 5 月 24 日，南昌市人民政府向民航华东管理局发出南昌民用机场委托书。9 月 23~25 日，江西省工程咨询中心邀请有关专家，在南昌市召开新建南昌东城民用机场工程预可性报告预评会议。1992 年 12 月 6 日，南昌市人民政府办公厅上报《关于南昌民用机场立项的报告》。由于初选定的生米机场场址离向塘机场平行距离为 24 公里，与国家和空军规定的两机场平行距离不低于 33 公里的要求相差太大而未被批准。

1993 年 1 月 6~11 日，省人民政府和南昌市人民政府召开南昌机

场选址代表会议。经实地踏勘，重新选定新建县乐化乡谈家村为南昌新机场场址。1月11日，省人民政府在江西宾馆举行机场选址协议签字仪式。省长吴官正、南昌市长蒋仲平参加了签字仪式。到会代表在协议书上签了字。到会代表有民航局基建司副司长徐存辛、机场处处长董永泰、工程师习永海、航行司顾问金焕章、咨询公司高级工程师袁祖龄、俞大刚；空军航管部参谋徐德津、南京军区空军作战处科长李平、空军第八军副参谋长赵云方、向塘空军副师长康国义等；民航华东管理局副局长刘观昌、处长申春生、高级工程师蔡景洋等；民航江西省局副局长李俊明、南昌飞机制造公司副总经理贺福康、南昌军分区司令员陈正根、南昌电信局卢颂、省计委交通能源处处长姚迪明、省气象台副台长鲍年荣、省人民政府办公厅综合处处长何瑞交、省无线电管委会邓荣春、南昌市建委万学文等。

1995年，国家计委以计交能(95)359号文下达关于南昌昌北民用机场工程可行性研究报告的批复。批复认定：

一、新机场建设规模

飞行区等级指标为4D，跑道长2800米，宽45米，两侧道肩宽各7.5米，道面厚度按起降A300~600要求设计，新建平行滑行道长2800米，宽23米。

航站区工程按满足年旅客吞吐量200万人次，高峰小时1100人次要求设计，候机楼建筑面积25000平方米，站坪机位10个。

二、总投资及来源

本期工程总投资8.96亿元，其中由国家承担3.3亿元，民航总局建设基金1.3亿元，利用开发银行硬贷款2亿元，利用第四批日元贷款5000万美元，其余全部由地方自筹解决，国外贷款本息由地方负责偿还。

第一节 运输机场

九江水上机场 1929 年,国民政府交通部沪蓉航线管理处九江江市江边久兴纱厂附近的长江水面设水上机场,供沪汉、沪蓉航线水陆双翼飞机经停。该机场设有事务所,配备事务员 1 人,租用房屋办公。事务所负责对乘客及货邮来往机场进行接送。乘客及货邮来往机场以人力车直达。

九江水上机场设有浮动码头 1 座,材料来源由上海站供给。气象设备有测风向风速器 1 具,气压表、温度表各 1 个 无线电设备有 200 瓦短波无线电机 1 台;飞机航油直接由汽油公司供给。此外,还设有卫生设备。

1929 年 10 月 21 日,九江水上机场正式营运。在飞机到达前封江,禁止船只通过。当飞机降落江面后,使用舢舨将到达的旅客和货邮运送上岸,再由舢舨将出发的旅客和货邮送上飞机。1939 年 11 月 29 日停航。此后,机场废弃。

南昌老营房机场 旧址位于今省人民政府大院及周围地段,为 1929 年 11 月建成的军用机场。当时机场狭小,周围又多电杆、树木、池塘等障碍物,不合飞机起降要求。1930 年 11 月重新整理扩充,将机场扩展至 500 米见方,并清除附近电杆、树木,填平池塘。同年 12 月 7 日,蒋介石利用该机场首次由南京飞抵南昌,以督查江西‘剿共’事宜。

1933 年 8 月 23 日,南昌成立所谓江西省各界建筑剿匪机场委员会,推熊式辉等 14 人为委员。工程部征集各县民工 3 万余人,扩建老营房机场,费时 1 个月,完成场地平整工程(土质结构)。10 月,蒋介石集中 100 万兵力,200 架飞机,利用此机场,向中国共产党创建的中央苏区红军发动‘围剿’。

1945 年 9 月,中国航空公司利用老营房机场开通上海—福州—南昌—汉口航班。

1948 年 1 月,南昌航空站站长丁祥松在电报中称:“本站机场(编者注指老营房机场)尚有三分之二不能适于飞机降落”。1948 年 5 月 26 日,老营房机场正式拨交民航使用,仍属军用保留机场。同年 10 月 18 日,省建设厅案准:“同意将老营房机场场址发还南昌市”。南昌解放后,老营房机场旧址纳入城市建设规划,机场报废。

南昌牛行机场 原属军用,又名对河机场,位于昌北火车站附近。1948 年修建。同年 10 月 18 日,省建设厅案准,牛行机场由军用改为民用。原由老营房机场起降的民用航班,转至牛行机场起降。

1949 年 5 月南昌解放前夕,中国航空公司、中央航空公司(以下分别简称中航、央航)迁到香港,民航南昌站自行撤离,该机场停航。南昌市解放后,机场报废。

南昌青云谱机场 又名三家店机场,原属国民党军队修建的军用机场,位于南昌市以南 5.5 公里处,地理座标为东经 115°55′46″,北纬 28°38′07″,标高 46 米。为当时全国较大飞机场之一。1934 年 8 月 1 日动工,次年春竣工。当时该机场也称南昌新机场(老机场为老营房机场)。抗日战争初期,苏联空军志愿军来华驻扎该机场。抗日战争中期机场被毁,抗日战争胜利后修复。

南昌解放后,青云谱机场所有权归属国营洪都机械厂(320 厂),该厂对机场进行了整修。跑道由三机部第四设计院设计,道面长 1522 米,宽 70 米,承载 12 吨,起降对象为安-2、初教-6 等型初级教练机。1958 年后,320 厂试制歼-6 强-5、歼-12 等机型,为满足试飞需要,对跑道进行了扩建,在北面增建长 895 米,宽 50 米的新道面。1956 年民航南昌航空站曾始设于该机场,尔后迁到南昌向塘机场。

1981 年 3 月,南昌向塘机场大修关闭。根据 1981 年 3 月 11 日空军司令部《关于民航班机改在南昌青云谱机场起降的通知》,3 月 16 日,民航飞机转场到青云谱机场起降。原协议计划借用至向塘机场修复交付使用时止。7 月 20 日,该机场主管单位 320 厂以“青云谱机场跑道道面今年以来加剧损坏,需要大修”为由,向江西省人民政府和三机部呈递报告,要求民航立即停航。经协商,决定机场由“民航使用到年底”。¹²