

# 概 述



湖南民用航空事业始于民国 20 年（1931），是国内开创民航最早的省份之一。自始至 1991 年历时 60 年，在国民党政府执政时期（1931~1949）起而复落，中华人民共和国成立后，在旧式导航台的基础上起步，几经艰辛，到 90 年代初发展为趋向现代化的国际航空港。

（ 一 ）

省内民用航空的缘起是与军事航空相关联的。民国 15 年（1926）8 月国民革命军为北伐计，在长沙市北郊新河大圆洲（今三角洲）修建机场，面积纵横各 300 米，设备简陋。民国 20 年（1931），湘局初定，经省府会议通过，于 5 月 1 日在长沙正式成立湖南航空处，负责省内民用航空和军用航空的建设，旋即将大圆洲机场扩建为纵横各 600 米，总占地面积达 34 万平方米，此为省内最早的军民合用机场。该机场内建有钢架棚厂一座，面积 246 平方米；木架棚厂一座，面积 236 平方米，此为省内最早修建的机棚。又建有油库一座，为省内最早的

航空油库。与此同时，以本处技师施教，培训出 24 名航空练习员，学业成绩颇佳。民国 23 年（1934）4 月，大圆洲机场再次扩建，总占地面积达 202 万平方米；扩建后，可停放飞机 10 架。

民国 20 年（1931），省航空处从上海的安利英和美孚两洋行购买“莱茵”（Ryan）型飞机 2 架，编号“湘 107”、“湘 207”，其机单翼，发动机功率 22.3710 万瓦，座位 6 个，总载量 421.848 公斤，飞行时速 160.93 公里，续航 6 小时，此为湘省自行购置的第一代运输机。同年 6 月 2 日试飞，6 月 25 日开辟长沙至平江第一条临时地方航线；后续购置“费尔却”（Faiychib），“摩斯”（Moth）等型号的飞机，开辟长沙至岳州、澧州、沅陵、浏阳与曲江、萍乡等航线。上述航线的开辟，主要服务于军事需要。民国 23 年（1934）1 月 15 日，湖南航空处机务工程师吴家铸同其他机务人员一道，自造 1 架飞机，命名为“湘字第 108 号”，此机除发动机外，其他部件均系自制，开湘省自造飞机的先声，亦国人自造飞机之始，对后来的航空事业的发展，激励颇大。同年秋，国民政府统一航空运动，撤销湖南航空处，“统”走飞机、飞行人员和航空设备，省办民航从此夭折，为时仅 3 年余。

## ( 二 )

在省政当局决定兴办民航时(1931年3月),中国与德国汉沙航空公司合资兴办的欧亚航空公司(中方占股三分之二)宣告成立。民国22年(1933)5月,该公司初辟粤陕定期航班,自广州达西安与沪(上海)(新)疆航空干线相接;翌年4月开通广州↔长沙↔汉口航段,每周使用容克斯JU—52型飞机对飞一次;欧亚公司在长沙大圆洲机场地域内设置航空站,与省航空处紧邻,此为省内第一个民用航空运输站。长沙航空站开业之初,业务颇旺,省内通西北的邮件大便;同年9月新疆战争起,业务因之下降。23年(1934)5月1日,欧亚航空公司将粤陕和平陕两航线改为直达航线,时称平粤线,自北平经太原、洛阳、汉口、长沙以达广州,航程达2200公里,此站业务因之又有起色。民国23年(1934)秋,因太原航空站业务不振,而飞经的洛阳“地稍偏僻”,欧亚航空公司乃撤销太原航空站,移洛阳航空站于郑州,遂成北平—郑州—汉口—长沙—广州航线。26年(1937)6月再复延伸至香港,每周班机来往飞行各两次,但“航程视

以前为短”<sup>①</sup>。27年(1938)10月,汉口、广州遭日本侵略军侵占,该航线停航。

国内成立最早的中国航空公司,抗战前经营的三大通航干线(沪蜀、沪平、沪粤)均不经停省境。民国26年(1937)“八·一三”淞沪抗战爆发时,该公司始开辟汉口至长沙的航线;27年(1938)10月,因汉口、广州沦陷,此航线即停航。

民国31年(1942),抗战正酣,湘北战事紧张,中国航空公司开辟重庆—芷江—柳州航线,成为抗日战争中的重要空中航道。

抗日战争胜利后,民国35年(1946)3月,国民政府由湖南省支付经费,调27集团军日军官兵管理所的部分日俘来长沙修建协操坪机场,由于离市区太近,市民反对,于同年6月草率竣工;37年(1948)复进行扩修,当年秋竣工,初具规模。同年10月,中国航空公司筹备在长沙协操坪设立航空站。38年(1949)初组建就绪,开辟上海—南京—长沙—广州—香港航线,旋又增辟上海—南京—长沙—重庆航线,其空运业务以客运为主,货运极少,邮运常有。此时,欧亚航空公司和中国航空公司各在省内设立了航空站,省内定期航班的省际航线有

白寿彝：《中国交通史》第253页，商务印书馆1937年版。

5 条。长沙和平解放前夕，省境内的航空设备被转移到香港，地面设施遭受破坏。

### （三）

中华人民共和国成立后，省内民用航空事业稳步发展，曾经历导航台、备降站、经停站、始发站的过程。

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用航空局。1950 年国家在衡阳市江东刘家菜园 14 号建立中国民用航空通讯导航台，担负广州至北京往返航线的导航任务，工作人员 4 人。1955 年 1 月 1 日，中国民用航空衡阳备降站成立，有工作人员 11 人。同年 9 月，备降站由江东迁至衡阳八尺岭机场，每周起降飞机约 2 架次，但未对外营业。

随着国家经济建设的发展，为适应开辟航线的需要，1957 年 2 月衡阳备降站转移到长沙大托铺机场。同年 4 月 21 日成立长沙民用航空站，鲁峰任副站长，全站有工作人员 23 人，从此长沙航空站成为北京到广州航线的经停站，并在长沙市内设立售票处。是年客运量 355 人，货邮运量 48 吨。1958 年 2 月 27 日，国务院决定将中国民航局划归交通部领导，成为交通部部属局。同年 10 月，民航长沙航空站划归省交通厅领导。当年省林业厅为播

树种、灭害虫,自购 1 架国产运—5 型飞机供民航长沙航空站使用,主要用于通用航空,直接为农林业服务。1959 年 8 月 20 日,省民航管理局在长沙大托铺机场成立,周平任局长。省民航局成立后,在株洲市设立民航售票处;同年 9 月邵阳机场修建竣工;10 月 25 日邵阳民用航空站成立,并开辟长沙—邵阳的航线。1962 年 4 月 15 日,中共中央、国务院发布《关于改变民航的管理体制的通知》,1963 年 5 月省民航局的党、政、航行工作改由空军领导。1964 年 1 月,常德机场建成;同年 3 月 1 日成立常德航站,4 月 15 日开辟长沙—常德地方航线。1970 年春,民航第 11 飞行大队从内蒙迁入衡阳八尺岭机场。

中共十一届三中全会后,省内民航事业飞速发展。1978 年和 1979 年,湖南民航航空运输量大增,每周最多达 70 个航班。1979 年旅客发运量达 4.2 万余人次,年货邮发运量 2 千吨以上,年发运收入 465 万余元;同 1957 年相比,年旅客发运量增长 118.4 倍,年货邮发运量增长 50.5 倍,年发运收入增长 120.9 倍。1980 年,因长沙大托铺机场限于条件,停止三叉戟飞机起降,航班顿减,到 1983 年每周经停长沙的航班减少到 17 班,年运载旅客 1.4395 万人次,年运载货邮 569.2 吨,年发运收入 141.2354 万元。1988 年 5 月 30 日省民航运—5 型 8167 号飞机在望城撞山失事,影响航空生产,业务量有所下

降。1989 年黄花机场竣工投产后，民航湖南省局以改革、开放为动力，多方面进行开拓，强化科学管理，坚持“保证安全第一，提高服务质量，争取飞行正常”的方针，航空运输量复增。至 1990 年，与国内 20 多个大、中城市架起空中桥梁；是年共完成旅客始发量 14.8 万人次，比 1983 年上升 9.3 倍；货邮行始发量达 1972.4 吨，比 1983 年上升 2.5 倍；年发运收入达 3158.06 元，比 1983 年上升 21.36 倍。

通用航空为省内民航的重要经营服务项目。始于 1959 年，是年 8 月 15 日，省民航局首次使用运—5 型飞机进行灭松毛虫、灭稻螟虫和人工降雨三项试验，均取得良好效果，从此作业面铺开，作业项目扩大到探矿、勘察、播种、空中摄影等等。自 1959 年至 1985 年，每年都有通用航空生产，并曾出现过两次高潮。第一次高潮是 1970 年至 1972 年，共飞行 3935 架次，作业时间 3404 小时。第二个高潮是 1983 年至 1985 年，飞行 3192 架次，作业时间 3280 小时。从 1959 年至 1985 年总作业时间 1.6585 万小时。年作业时间由 138 小时增加到 1426 小时。

机场和飞机长期以来是困扰省民航发展的两大问题。80 年代起，大托铺机场已不再起降三叉戟以上机型，航空运力顿形紧张。1985 年 9~11 月，省民航先后接有

苏制安—24 型飞机和国产运—7 飞机各 1 架，很快投入运输航班，缓解运力不足的困难。1984 年经国务院、中央军委批准，在长沙黄花新建民用一级机场，占地 233.3450 万平方米。1986 年 6 月 25 日动工，1988 年 1 月 20 日完成场道主体工程，可供 MD—A310、图—154、B737 或同类大型飞机起降，并安装有先进的夜航设备，机场可昼夜使用。站坪可同时停放 6 至 8 架飞机。1987 年 12 月 1 日动工修建航站楼与航管楼，分别于 1988 年 8 月和 10 月落成，总建筑面积分别为 6658 平方米和 2930 平方米。1989 年 7 月民航湖南省局从大托铺机场转到黄花机场。1989 年 8 月 29 日黄花机场首航，为省民航发展到台级的重要标志，当时省长陈邦柱、中共湖南省委书记熊清泉等参加首航典礼。1988 年衡阳八尺岭机场进行挖潜改造；改造后，跑道长 1600 米，平面尺寸及道面结构强度适应安—24(或运—七)型飞机的要求，站坪可停放安—24 型飞机 2 架及通用航空飞机 8 架；航站楼建筑面积 2000 平方米，高峰时可容纳旅客约 100 人。1988 年 10 月 11 日正式通航。

湖南民航自 50 年代中期重新起步，体制机构几经变革，至 80 年代初完成管理型向企业型、军管体制向自主经营制的转化。至 90 年代初，全省先后修建机场十余处，1989 年建成通航的长沙黄花机场，堪属国内设施齐

备的国际机场之一，辟有始发航线 19 条，有经停航线 16 条，通航国内 31 座大中城市。1990 年，民航湖南省局已拥有 160 人的空勤队伍，职工总数达 1296 人；其固定资产达 12175 万元，较 1980 年增长 12.9 倍；举凡客货空运、通用航空、航行服务、导航、通讯、气象保障、地面指挥等等方面，皆已趋向现代化。1992 年，黄花机场始发旅客 26.4925 万人次，始发货邮 3477.7 吨，旅客吞吐量达 50.9831 万人次，货邮吞吐量达 7354.9 吨，客货始发量与吞吐量均较 1982 年湖南民航总量增长八倍有余。这些成就，同过去相比，是无可争议的跃进。但要满足发展中的湖南外贸、文化、旅游等事业的要求，差距仍大，因此，在发展交通事业中，省政当局正注意发挥航空运输的优势，除充分发挥长沙黄花机场和衡阳八尺岭机场的作用外，正在改建常德斗姆湖机场、芷江机场，兴建张家界机场，以求迅速形成省内航空运输网。目前保留和使用的通用航空机场主要分布于省内西南山区和洞庭湖地区，适于林业、农业和物探的需要。这些机场分布与省内的经济布局基本吻合，发展民用航空运输既有资源优势，又有区位优势，振兴湖南航空事业前途广阔。



# 第 一 篇

## 航空设施



民国 20 年（1931）5 月 1 日，湖南航空处成立，处址设于长沙市新河大圆洲机场，掌管全省军民航空事业。大圆洲机场始建于民国 15 年（1926）8 月，航空处成立时进行扩修，占地面积达 34 万平方米。航空处成立后，旋即修建平江、浏阳、常德、衡阳、澧州（今澧县）<sup>5</sup> 处省内机场。民国 21 年（1932）9 月又修建洪江机场和邵阳机场。民国 33 年（1944）年底，湖南航空委员会再次扩修大圆洲机场和衡阳八尺岭机场，新建郴县机场和宝庆（今邵阳市）机场。民国 34 年（1945）又复建成芷江机场。民国 37 年（1948）中国航空公司扩建 35 年（1946）6 月建成的长沙协操坪机场。

1951 年 2 月 10 日，湖南省人民政府对全省 1949 年前的机场进行调查定性，综计解放前全省军用和民用的机场有 28 处，确定保留郴县、临武、宁乡、临湘、浏阳、常德石门桥、衡阳、道县、邵阳、零陵、芷江、溆浦等 12 处机场。废弃平江、攸县白茅洲、长沙协操坪、汝城坚江岭、湘潭下摄司、耒阳、新化、安化、武冈、南县黄坡咀、隆回、华容、涟源（解放前称蓝田）、黔阳沙湾

镇、洞口陆城镇、常德小西门等 16 处机场。1952 年国家民航在衡阳八尺岭机场设备降航空站。1957 年 4 月国家民航局在大托铺机场设长沙航空站。1959 年至 1960 年修建常德斗姆湖机场、黔阳县安江镇大塘坪机场、吉首乾城机场、澧县大堰垱机场，并扩建邵阳太平寺机场，修建攸县脑头岭机场和凤凰柳木屯机场。其中邵阳太平寺机场和常德斗姆湖机场建立民用航空站，其他机场均因国民经济的调整而未建民用航空站。在 50 年代，各地还修建一些通用航空机场。1986 年 6 月至 1989 年 8 月建成黄花机场，系国家一级机场，具有现代化机场设施和航路设施，从而结束省内不能起降大型客机的历史，使省会长沙成为全省航空中心和对外开放的窗口。此机场的建成，标帜着省内民用航空事业开始进入现代化阶段。

# 第一章 军民合用机场

全省军民合用机场原有 18 处，现使用的 4 处，保留的 4 处，荒废和废弃的 10 处。

## 第一节 使用机场

### 一 长沙大托铺机场

民国 15 年（1926）8 月，省政府建设厅厅长邓寿荃组织劳工在前善化县易家塘（今长沙市郊区塘家湾生产队与牛角塘之间）修建机场。当时，此机场仅是一条长方形的土坪，无航空设施，当年 9 月，北伐的国民革命军飞行队在此场开始起降飞机。此为大托铺机场的雏形。16 年（1927）大革命失败后，乡民复垦场为田。

1952 年，中国人民解放军空军在长沙市五一广场中心以南 15 公里，大托铺火车站东北 1.5 公里处修建新的大托铺机场，1954 年竣工。机场处于丘陵与河谷平地接壤地带，东南北三面为起伏丘地，岗阜走向不规则，丘岗顶部椭圆形，黄粘土质，生长松樟等树林；其短窄丘