



上海商用航空史话

□ 詹东新

上海自1843年开埠以来,海纳百川,屡开风气之先,在中国航空史上也勾画出了一条独特的轨迹。

浦江之上空气螺旋桨首次鸣响

谈民航,离不开机场、航司、航空管理机构三驾马车。

上海的机场还没诞生,西方飞机就迫不及待飞来了。1911年1月10日,法国人环龙(Rene Vallon)远涉重洋,用轮船将三架“苏姆式”双翼飞机运抵上海。2月25、26日,环龙的飞行表演连续两天在江湾跑马场(以马道当跑道)上演,观者踊跃,售出参观票五万余张。空气螺旋桨的鸣响首次回响在黄浦江的上空。

事隔10年,1921年1月,北洋政府航空署在当时上海县与青浦区交界处圈划民田267亩(17.8万平方米),作筑造机场之用。当年6月,上海第一个民用机场虹桥机场正式落成。然而,原定以此为基地的京沪航线并未按计划于8月份通航。

1922年9月,军方将龙华大操场改辟成机场,规模大于虹桥机场,称为“龙华飞行港”。这是上海第一个由陆军使用的军用机场,也是中国最早建成的机场。1928年12月,张惠长驾驶广东空军的“广州”号飞机飞抵上海,降落龙华机场。1929年6月,国民党航空署接管龙华机场改为民用,并设立“龙华水陆航空站”管理机构。同年,龙华机场投入民航运输。

中国民航初创时期,空管业务先期由北洋政府交通部航空事宜处管理,后来又认为民用和军用航空存在互补,归属到北洋政府航空事务处(后扩编为航空署)。1927年,民用航空事业开始由铁道部管理,后移交交通部接管。1929年5月18日,国民政府交通部成立了“沪蓉航空线管理处”,专事协调沪蓉航线的开启。

沪蓉航空线管理处拟开办的航线为上海-南京-汉口-宜昌-重庆-成都,先开航上海至南京航段。1929年7月8日,上海-南京航段正式开航。12时整,

美籍机长亨特生、副驾驶马克尔驾飞机飞往南京,并于当日下午返回上海。航线试办期间,不载旅客,先运邮件。8月26日,始载运旅客。上海-南京航段开航一年,飞行近15万千米,载运旅客1200余人次、邮件20多千克。同年10月21日,上海至汉口航线开航。

有了机场、管理机构和航线,航空公司的诞生也水到渠成。1930年8月1日,中美合资的中国航空公司(中航)在上海成立,飞行基地设在龙华机场;“沪蓉航空线管理处”与其合并。中国航空公司归交通部管辖,中方占股55%,美方占股45%。

1931年2月1日,中德合办的欧亚航空公司(上海仁记路(今滇池路)挂牌,飞行基地设在虹桥机场。成立之初的欧亚航空踌躇满志,旨在经营欧洲和亚洲间的国际航线,无奈国际风云变幻,雄心难以实现,只得改为经营国内航线为主,而它的航向一直向西或向北。1931年5月,欧亚航上海至满洲里航线开通;同年12月,完成上海至迪化(乌鲁木齐)处女航;1932年4月,上海至西安开航,5月延伸至兰州;11月,再次对兰州经肃州(酒泉)、哈密、塔城航线试飞成功;年底正式开通上海至新疆定期航班。

1934年12月,欧亚航空将飞行基地从虹桥机场迁至龙华机场,与中航同场共飞。1941年8月国民政府同德国断交,并接管了欧亚航空德方所有股权,改为中方独资经营。1943年3月,中央航空公司(央航)在大后方昆明成立,接管欧亚航空的一切人员和资产。

1945年8月15日,日本无条件投降。中航、央航将总部迁回上海。

航空制造的微光悄然点亮

上世纪二三十年代,航空制造的微光已在上海

点亮。

辛亥革命后,毕业于麻省理工航空系的王助、巴玉藻、曾诒经等集聚马尾,造出了我国第一架水上飞机“甲型一号”。1922年8月,上海江南造船所设计制造了世界上第一个水上飞机浮动机库——浮坞,成功解决了水上飞行停置和维修的难题。1931年2月海军飞机制造处从马尾迁到黄浦江边(现南外滩)的上海高昌庙地区,并入江南造船所,直归海军部管辖。

但曾诒经(巴玉藻被日本间谍暗杀、王助离开)接手的飞机制造处刚迁入上海时,条件简陋,只分到一间厂房、两个机库和一个材料库。在曾诒经的极力斡旋下,飞机厂很快形成生产能力,不仅能制造水上飞机,还能修理和仿制陆基飞机。1931年至1937年抗战前夕,江南造船所飞机制造处共造出“江鹞”“江鸥”等水陆两用飞机、陆地教练机10余架。1935年,飞机制造处仅用9个月时间,便仿制及组装出12架美式双翼弗利特式教练机。先后留学英美,毕业于麻省理工航空动力系的曾诒经还是一位勇敢的飞行员。1933年6月,海军部长陈绍宽要求用自制的飞机进行一次长途飞行表演。接受命令后,曾诒经选定“江凤”号进行飞行。15日上午,他亲自驾驶“江凤”号出发长途飞行,途经镇江、南京、芜湖、安庆,于19日到汉口。

上海龙华、虹桥两机场投入运行后,各自建有飞机维修厂。中国航空公司成立时,王助曾受聘中航任总工程师,在龙华机场负责飞机组装与维修。另有湖南汉寿人朱家仁,1926年从美国麻省理工学院航空系毕业,先后在美国芝加哥普特飞机制造厂(后成为休斯公司)、底特律沃阿格西飞机制造厂等处工作。1928年秋,朱家仁回国到上海虹桥航空工厂担任上尉技士,后升任少校技正,参与了饶国璋先生设计的仿法国高德隆型教练机之“成功第一号”的研制工作,飞机于1929

年试飞成功。1937年春,朱家仁在苏州家里自费设计制造了一架双翼双座教练机,命名为“苏州号”。

为传播和弘扬航空文化,1932年9月17日,中国航空建设协会在上海举办了航空宣传展览大会。这是有据可查的我国最早的一次航空展览会。

来自巴基斯坦的航班降落虹桥

上海航空业带着战争的硝烟和累累伤痕走进了新生的共和国。

1949年5月27日,上海全境解放。上海市军管委空军部接管龙华机场、中航和央航(史称“两航”)及民用航空局留在上海的人员和资产。

1950年6月,军委民航局上海办事处在淮海中路796号办公。为了修复“两航”遗留在龙华机场的一批废旧飞机,上海办事处成立了飞机修理队。11月8日,修复第一架C-46型飞机,命名为“上海号”;至1951年12月底又修复了12架旧飞机。这十多架飞机的恢复,使新中国民航的运输力量成倍增长。

1951年9月,军委民航局华东办事处改称华东管理分局。1958年12月,交通部同意民航局将所属的五大管理处改为管理局,授予区域管理局的职权。上海管理局既是中国民航局设在华东的代表机构,又是民用航空的管理机构,领导所属航空站、导航点等方面的工作,以及各省局民用航空的技术业务工作。1962年4月,中共中央颁发《关于改变民航管理体制的通知》,决定将交通部民航总局由交通部部属局改为国务院直属局,其业务工作、党政工作、干部人事工作等归属空军管理。为加强为民航领导,空军党委研究决定,上海管理局接受南京军区空军领导。

下转第2、3版