

世界航空公司大全

THE WORLD'S MAJOR AIRLINES

[英] 戴维·雷格 编



中国民航出版社

世界航空公司大全

THE WORLD'S MAJOR AIRLINES

[英] 戴维·雷格 编
孟昭蓉 杨春生 等 译

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

世界航空公司大全/孟昭蓉等编译. —北京: 中国民航出版社, 1999.10

书名原文: The World's Major Airlines and Their Aircraft
ISBN 7-80110-309-2

I. 世…

II. ①雷…②孟…

III. 航空公司-运输企业-概况-世界

IV. F561

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 10280 号

Copyright©David Wragg 1998

Copyright Intermediary:

Vantage Copyright Agency (P. R. of CHINA)

版权中介: 广西万达版权代理公司

本书之中文版经英国 J.H. Haynes & Company Limited

授权出版发行 北京市版权局著作权登记号图字: 01-1999-3618 号

世界航空公司大全

[英] 戴维·雷格 编 孟昭蓉 杨春生等 译

出版	中国民航出版社
社址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
发行	中国民航出版社
电话	64290477
印刷	北京广内印刷厂
照排	中国民航出版社激光照排室
开本	880×1230 1/16
印张	20
字数	600 千字
版本	2000 年 5 月第 1 版 2000 年 5 月第 1 次印刷
印数	1—3 000 册

书号	ISBN 7-80110-309-2/V·124
定价	68.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

出版者的话

作为全国唯一一家民航专业出版社，很久以来一直计划出一部全面介绍世界各国航空公司概况的图书。正如本书作者所言，“查找和搜集这本书所需的资料是一件非常费力的工作”，因此国内作者难觅。1998 年底，英国 J.H.Haynes & Company Limited 出版了这部 THE WORLD'S MAJOR AIRLINES，令我们惊喜不已。历经 9 个月的往复，我社终于获得此书的中文出版发行权。科技情报专家孟昭蓉、杨春生担当主译，李昭、李梅、刘宇、林华菁、张灵、唐明、鲁芯也参加了部分译文工作。愿本书能给相关人士提供帮助。

2000 年 4 月

作者的话

查找和搜集这本书所需的资料是一件非常费力的工作。在这里我要特别感谢一些机构的人士，由于他们的巨大帮助，使得这项工作变得容易。其中提供特别帮助的航空公司有墨西哥航空公司、加拿大航空公司、福伊尔航空公司、马耳他航空公司、一号航空公司、太平洋航空公司、2000 航空公司、澳大利亚安塞特航空公司、奥里尼航空服务公司、布拉森斯南美和远东空运公司、不列特国际航空公司、英国国际航空公司、国泰太平洋航空公司、大陆航空公司、大陆快运公司、夏威夷航空公司、黑泽尔顿航空公司、汉莎和汉莎城市航空公司、匈牙利航空公司、曼克斯/英国支线航空公司、迈阿密航空公司、天西航空公司、西南航空公司、新加坡航空公司、土耳其航空公司和伏尔加-第聂伯航空公司。所有照片都是由该机型的使用者提供的。对那些慨然应允我复制这些图片的人们在此谨表谢意。

戴维·雷格

前 言

有些人认为，航空旅行已不如过去那样具有强烈的吸引力。其实对大多数人来说并不如此。航空旅行不失初期的美好前景。虽然新航线仍在不断开辟，但航空运输业当今的重点是如何使航空运输得以发展。本书中的各航空公司在发展航空运输方面采取了无数种不同的措施。例如，曼谷航空公司从基础产业做起，在各旅游胜地自己修建机场，以发展航空旅游运输；海峡航空快运公司则大力发展鲜花市场，把各岛屿的鲜花在装上飞机之前冷却后运往英国大陆，以保证花卉鲜艳；在天平的另一端是空运特大件货物的第聂伯航空公司、福伊尔航空公司和安东诺夫设计局自己成立的航空公司；某些国家的铁路运输在发展航空运输方面起到了一些作用，但现在甚至连铁路机车都可以航空运输。

以往航空旅行十分昂贵，而多年的发展已使它的价格大幅度降低。在欧洲，从事一揽子旅游和包机业务的航空公司已经降低了航空旅行支出。这些航空公司不断关注着欧洲和北美之间的航空旅行票价比较。欧洲一揽子旅游和包机航空公司运输的旅客已经占到全部航空旅客的 40%，但在美国仅占 10%。一旦考虑到欧洲和美国的平均票价差额，运营定期航班的航空公司公布的价目表就没有看起来那么大的差别了。

现在也出现了许多运营定期航班的“低票价，无华饰”的航空公司。低票价航空公司在降低运营成本方面也起到了促进使用，但低票价航空公司并不全都令人乐观，有些低票价航空公司已经陷入资金不足和无能力与其他低票价航空公司进行竞争的困境。有些观察家认为，目前只运营短程航班的低票价航空公司可能有一天会扩展到运营洲际航班。

已经建立的航空公司并不是一切都能按照自己的意愿发展。欧美放松航空运输管制已经使许多著名的航空公司销声匿迹，如美国著名的布兰尼夫航空公司和泛美航空公司。在欧洲，欧盟委员会在单一市场规则的迫使下不得不密切关注为许多臃肿低效的国有航空公司提供补贴的问题。在欧洲和美国，大航空公司降低成本的一种方法就是不要试图运营各种类型的航线，

但要通过特许小航空公司用合适的飞机保持在不繁忙航线和短程航线的运营，以便为自己提供客源。

无论准备介绍什么行业，都必须在介绍范围和使用便利之间进行协调。每一家航空公司的介绍不可能面面俱到，如果介绍航空公司的这本书太重，用起来就会很不方便，那就只能放在家里或办公室里。此外，新成立公司的失败率在任何行业都很高，而在航空运输业则比大多数行业都高。拥有一架或两架飞机的航空公司是脆弱的，如果一架飞机不管什么原因停飞，都会对公司财政收入产生巨大影响。正因为如此，本书介绍的航空公司仅限于拥有 18 座以上飞机 5 架或 5 架以上的或相当数量货机的公司。用直升机进行包机运营的航空公司也不包括在内。

本书内容按国家名称英语字母顺序排列，然后各国再按航空公司名称字母顺序排列。主要国家都给出了注册首标，各航空公司都尽可能给出了二字或三字代码和无线电呼号。本书收入的每家航空公司，特别是许多大航空公司都介绍了其基本情况、发展历史和各种飞机的数量。另外还详细介绍了公司高级管理人员和航线网等。

本书尽可能列出了各项统计数字，以利于在航空公司雇员人数、客运量和收入方面进行对照。有些航空公司正在不断迅速发展，航空公司的维修和工程技术部门成为独立的子公司可能常常意味着明显缺少工程技术人员。驾驶舱飞行机组主要是指驾驶员，但有的也包括随机工程师。驾驶员和客舱机组人员的比例取决于机型。大型飞机上的客舱机组人员比驾驶员多许多，但小飞机上常常是两名驾驶员和一名服务员。

显然，货运航空公司没有客舱机组人员，但可能另有装卸长。另一需要牢记的要点是包机航空公司的地面服务人员比运营定期航班的航空公司少许多，因为包机航空公司不需要自己销售机票，机票由拥有售票点的旅行社销售。另外，航空公司雇员人数的多少取决于公司是否把地面维护和地面旅客服务工作交给了其他航空公司或其他专门机构。

本书最后还介绍了世界主要飞机制造厂商和现在仍在运营的飞机。

目 录

作者的话

前言

第一部分 世界航空公司

阿富汗 (Afghanistan)	(3)
阿尔及利亚 (Algeria)	(3)
安哥拉 (Angola)	(3)
安提瓜 (Antigua)	(4)
阿根廷 (Argentina)	(5)
亚美尼亚 (Armenia)	(6)
阿鲁巴 (Aruba)	(6)
澳大利亚 (Australia)	(7)
奥地利 (Austria)	(13)
阿塞拜疆 (Azerbaijan)	(15)
巴哈马 (Bahamas)	(15)
巴林 (Bahrain)	(16)
孟加拉 (Bangladesh)	(17)
白俄罗斯 (Belarus)	(17)
比利时 (Belgium)	(18)
玻利维亚 (Bolivia)	(22)
巴西 (Brazil)	(22)
文莱 (Brunei)	(27)
保加利亚 (Bulgaria)	(27)
缅甸 (Burma)	(28)
柬埔寨 (Cambodia)	(28)
喀麦隆 (Cameroon)	(28)
加拿大 (Canada)	(29)
佛得角 (Cape Verde)	(39)

Daquan

智利 (Chile)	(39)
中国 (China)	(40)
哥伦比亚 (Colombia))	(51)
哥斯达黎加 (Costa Rica)	(53)
克罗地亚 (Croatia)	(54)
古巴 (Cuba)	(54)
塞浦路斯 (Cyprus)	(55)
北塞浦路斯 (Northern Cyprus)	(56)
捷克共和国 (Czech Republic)	(56)
丹麦 (Denmark)	(57)
吉布提 (Djibouti)	(59)
多米尼加共和国 (Dominican Republic)	(60)
厄瓜多尔 (Ecuador)	(60)
埃及 (Egypt)	(61)
萨尔瓦多 (El Salvador)	(61)
爱沙尼亚 (Estonia)	(62)
埃塞俄比亚 (Ethiopia)	(63)
斐济 (Fiji)	(63)
芬兰 (Finland)	(65)
法国 (France)	(67)
法属波利尼西亚 (French Polynesia)	(74)
加蓬 (Gabon)	(74)
格鲁吉亚 (Georgia)	(75)
德国 (Germany)	(75)
希腊 (Greece)	(84)
瓜德罗普 (Guadeloupe)	(86)
危地马拉 (Guatemala)	(87)
几内亚 (Guinea)	(87)
匈牙利 (Hungary)	(87)
冰岛 (Iceland)	(89)

Daquan

印度 (India)	(90)
印度尼西亚 (Indonesia)	(94)
伊朗 (Iran)	(96)
伊拉克 (Iraq)	(98)
爱尔兰 (Ireland)	(98)
以色列 (Israel)	(100)
意大利 (Italy)	(101)
科特迪瓦 (Ivory Coast)	(104)
牙买加 (Jamaica)	(105)
日本 (Japan)	(105)
约旦 (Jordan)	(112)
哈萨克斯坦 (Kazakhstan)	(112)
肯尼亚 (Kenya)	(112)
韩国 (Korea)	(113)
科威特 (Kuwait)	(115)
吉尔吉斯斯坦 (Kyrgyzstan)	(116)
老挝 (Laos)	(116)
拉脱维亚 (Latvia)	(116)
黎巴嫩 (Lebanon)	(117)
利比亚 (Libya)	(119)
立陶宛 (Lithuania)	(119)
卢森堡 (Luxembourg)	(119)
马其顿 (Macedonia)	(121)
马达加斯加 (Madagascar)	(122)
马来西亚 (Malaysia)	(122)
马耳他 (Malta)	(123)
毛里求斯 (Mauritius)	(124)
墨西哥 (Mexico)	(124)
摩尔多瓦 (Moldova)	(128)
蒙古 (Mongolia)	(129)
摩洛哥 (Morocco)	(129)

Daquan

莫桑比克 (Mozambique)	(130)
缅甸 (Myanmar)	(130)
尼泊尔 (Nepal)	(130)
荷兰 (Netherlands)	(131)
新西兰 (New Zealand)	(134)
尼日利亚 (Nigeria)	(135)
朝鲜 (DPR Korea)	(136)
挪威 (Norway)	(137)
阿曼 (Oman)	(138)
巴基斯坦 (Pakistan)	(139)
巴拿马 (Panama)	(141)
巴布亚新几内亚 (Papua New Guinea)	(141)
巴拉圭 (Paraguay)	(142)
秘鲁 (Peru)	(142)
菲律宾 (Philippines)	(143)
波兰 (Poland)	(144)
葡萄牙 (Portugal)	(145)
卡塔尔 (Qatar)	(147)
罗马尼亚 (Romania)	(147)
俄罗斯联邦 (Russian Federation)	(148)
沙特阿拉伯 (Saudi Arabia)	(161)
斯堪的纳维亚 (Scandinavia)	(162)
塞尔维亚 (Serbia)	(164)
新加坡 (Singapore)	(164)
斯洛伐克 (Slovakia)	(166)
南非 (South Africa)	(167)
西班牙 (Spain)	(169)
斯里兰卡 (Sri Lanka)	(174)
苏丹 (Sudan)	(175)
瑞典 (Sweden)	(175)

Daquan

瑞士 (Switzerland)	(177)
叙利亚 (Syria)	(182)
塔吉克斯坦 (Tajikistan)	(182)
坦桑尼亚 (Tanzania)	(183)
鞑靼斯坦 (Tatarstan)	(183)
泰国 (Thailand)	(183)
特立尼达和多巴哥 (Trinidad & Tobago)	
.....	(185)
突尼斯 (Tunisia)	(185)
土耳其 (Turkey)	(186)
土库曼斯坦 (Turkmenistan)	(189)
乌干达 (Uganda)	(189)
乌克兰 (Ukraine)	(189)
阿拉伯联合酋长国 (United Arab Emirates)	
.....	(192)
英国 (United Kingdom)	(192)
美国 (United States)	(219)
乌兹别克斯坦 (Uzbekistan)	(265)
委内瑞拉 (Venezuela)	(265)
越南 (Vietnam)	(266)
也门 (Yemen)	(266)
扎伊尔 (Zaire)	(267)
津巴布韦 (Zimbabwe)	(267)

第二部分 飞机制造厂商及其飞机

航空国际 (区域) 公司 (Aero International (Regional))	(271)
区域运输机公司 (ATR-Avions de Transport Regional)	(271)

Daquan

阿弗洛飞机制造公司 (Avro)	(272)
空中客车工业公司 (Airbus)	(272)
安东诺夫设计局 (Antonov)	(274)
英国飞机公司/法国宇航公司 (BAC/ Aérospatiale)	(275)
波音公司 (Boeing)	(276)
庞巴迪公司 (Bombardier)	(280)
英国宇航公司 (British Aerospace (BAe))	(280)
加空宇航集团 (Canadair)	(282)
西班牙航空制造公司 (CASA)	(282)
德·哈维兰飞机公司 (De Havilland)	(282)
巴西航空工业公司 (Embraer)	(283)
费尔柴尔德·多尼尔公司 (Fairchild Dornier)	(283)
福克公司 (Fokker)	(283)
伊留申设计局 (Ilyushin)	(285)
洛克希德公司 (Lockheed)	(285)
麦克唐纳·道格拉斯公司 (McDonnell Douglas)	(286)
萨伯-斯堪尼亚公司 (Saab)	(289)
肖特兄弟公司 (Short)	(290)
图波列夫设计局 (Tupolev)	(290)
西安飞机工业公司 (Xi'an)	(291)
雅克福列夫设计局 (Yakovlev)	(291)
航空公司名称索引	(292)

第一部分
世界航空公司



阿富汗 (Afghanistan-YA)

阿里亚纳阿富汗航空 公司

(Ariana Afghan Airlines)

公司成立日期: 1955 年

历史: 50 年代早期, 印度当时最大的包机公司——因达梅尔包机公司成功地将朝圣者从喀布尔运至吉达。因达梅尔包机公司意识到了未开发的阿富汗市场所蕴藏的商机。1955 年, 因达梅尔包机公司与阿富汗政府接洽并达成了建立一国家航空公司的计划。作为该计划的直接结果, 阿里亚纳航空公司于同年成立。因达梅尔包机公司在新航空公司中拥有 49% 的股份, 其余股份由阿富汗政府所有。因达梅尔包机公司负责提供设备, 次年阿里亚纳航空公司正式开始运营。起初在阿富汗国内航线使用一架 DC-3 飞机进行运营, 同年晚些时候, 开辟了飞往印度和一些海湾国家的业务。

1957 年, 因达梅尔包机公司的股份被泛美航空公司买断。阿里亚纳航空公司开始使用 DC-4 飞机并重新整修了 DC-3 飞机。由于使用了 DC-4 飞机, 1958 年航线可达贝鲁特, 1959 年使用了 DC-6B 飞机, 航线则延伸至法兰克福。但在 1961 年, 航线再次被缩短至贝鲁特。直到 1967 年, 法兰克福航线再次开通并延伸至伦敦。随后, 波音 727 飞机加入机队。

1979 年苏联入侵阿富汗后, 阿里亚纳阿富汗航空公司不再强调使用美国设备; 安-24、安-26、雅克-40、图-154 飞机加入机队, 与此同时, 航线网的重点也随之改变, 从伦敦、法兰克福到布拉格、塔什干和莫斯科。至印度次大陆和海湾地区的迪拜的航线则继续运营。

虽然一些老式苏联飞机仍留在机队中, 但苏联的解体导致阿里亚纳航空公司又重新转向使用西方飞机。阿富汗内战和经济状况的窘困无疑限制了阿里亚纳航空公司的国内运营, 同时也使未来的飞机更新变得更加困难。

公司高级职员:

总裁 Rohullah Aman

商务副主席 G. H. Jelani

总部所在机场和主要基地: 喀布尔

无线电呼号: ARIANA

代码: FG/AFG

雇员人数: 1,584 人

主要通航城市: 国内业务及飞往阿姆利泽、德里、迪拜、莫斯科、布拉格、塔什干的国际业务。

机队:

2 架波音 727-200

2 架波音 727-100C

1 架图-154M

2 架安-24RV

2 架安-26B

2 架雅克-40

阿尔及利亚 (Algeria-7T)

阿尔及利亚航空公司 (Air Algerie)

公司成立日期: 1953 年

历史: 阿尔及利亚航空公司的历史早于阿尔及利亚的独立, 可追溯到阿仍属于法国殖民地时期。当时已有两家航空公司, 一家是成立于 1949 年的阿尔及利亚航空公司, 另一家是航空运输总公司。这两家公司于 1953 年合并为阿尔及利亚航空公司——一家国家和私营企业合管的航空公司, 其中法国航空公司在在一个时期曾拥有 28% 的股份。1972 年这家航空公司完全成为国有企业。

目前, 阿尔及利亚航空公司在阿尔及利亚国内以及非洲、欧洲城市间开展定期航班和包机运营, 1997 年, 至法国的航班曾被中止一段时期。公司的运营特色对于现代航空公司是较少见的, 即出租飞机和农业航空业务。下面的机队表中不包括用于上述活动的飞机。

公司高级职员:

董事长 Chakib Belleili

秘书长 Mahfoud Benkhelil

财务部经理 Ali Bey Soukhance

运营部经理 D. liali Temoulgui

商务部经理 Mustapha Benaissa

技术部经理 Rachid Akrou

市场部经理 Ali Djeraba

培训部经理 Farid R. Cuilchi

总部所在机场和主要基地: 阿尔及尔

无线电呼号: AIR ALGERIE

代码: AH/DAH

雇员人数: 9,000 人(包括出租飞机和农业航空)

主要通航城市: 阿尔及尔至阿曼、阿姆斯特丹、雅典、巴马科、巴塞罗纳、贝鲁特、柏林、布鲁塞尔、开罗、卡萨布兰卡、达喀尔、大马士革、法兰克福、日内瓦、伊斯坦布尔、里尔、里昂、伦敦希思罗、马德里、莫斯科、尼亚美、尼斯、诺瓦舍特、瓦加杜右、布拉格、罗马、沙迦、图卢兹、突尼斯。

机队:

2 架空客 A310-203

3 架波音 767-300

11 架波音 727-200

13 架波音 737-200

2 架波音 737-200C

2 架双水獭 L-100-300

7 架福克-27-400M

安哥拉 (Angola-D2)

安哥拉包机公司

(AAC Angola Air Charter)

历史: 作为安哥拉航空公司的全资控股子公司, 安哥拉包机航空公司经营国际与国内货物与客运包机业务。

总部所在机场和主要基地: 罗安达

无线电呼号: ANGOLA CHARTER

代码: C3/AGO

有关系的航空公司: 是安哥拉航空公司的包机子公司。

机队:



2 架 L-100-30
4 架波音 707-320C
1 架波音 727-100C
1 架波音 737-200

安哥拉航空公司

(TAAG-Angola Airlines)

公司成立日期: 1939 年

历史: 最早成立于 1939 年, 名称为 Direcção de Exploração do Transportes Aéreos。虽然安哥拉是中立的葡萄牙的殖民地, 但由于二战中燃油和飞机的缺乏, 公司最初的业务发展受到限制。战后, 国内航线网及货物和客运包机业务都获得了发展, 而大部分国际业务仍由葡萄牙航空公司运营。1973 年安哥拉获得独立, 公司沿用了目前的名称并逐步发展起国际航线网。

安哥拉航空公司是完全国有的企业, 而其国际航线网则反映了其独立后的联盟。安哥拉包机航空公司是真子公司。

公司高级职员:

董事会主席 Julio Sampaio Almeida
总经理 Abel Antonio Lopes
飞行部经理 Jose Machado Jorge
工程部经理 Brito Teixeira
市场部经理 Alberto Espírito Santo
商务部经理 Antonio Fernandes
人力资源部经理 Fernanda Viera

总部所在机场和主要基地: 罗安达

无线电呼号: DTA

代码: DT/DTA

雇员人数: 5,770 人

主要通航城市: 18 个国内机场和从罗安达至布拉柴维尔、哈拉雷、哈瓦那、金沙萨、里斯本、卢萨卡、莫斯科、里约热内卢、罗马、圣多美、温得和克的国际业务。

机队:

1 架波音 747-300
1 架 L-1011 三星 500
2 架伊尔-62M
1 架波音 707-320B
4 架波音 737-200
1 架波音 737-200C

3 架福克-27-600
1 架福克-27-500
1 架福克-27-400
1 架福克-27-100

环非国际航空公司

(Transafrik International)

公司成立日期: 1984 年

历史: 环非国际航空公司由埃里克·科克, 雷纳托·赫米诺和若昂·罗德里格斯创立。环非航空公司是专门从事航空货运的公司, 主要在非洲从罗安达和圣多美基地运营特别和合同包机业务, 也能进行医疗疏散飞行。环非国际航空公司能够运输搬运困难的货物并在相对落后的机场起降。

公司高级职员:

总经理 Erich F. Kock
财务部经理 Joao Rodrigues
运营和商务部经理 Henrique Setas
维修部经理 A. Collins-Orford

总部所在机场和主要基地: 罗安达

雇员人数: 205 人

机队:

2 架 L-100-30
1 架 L-100-20
4 架波音 727-100F

安提瓜

(Antigua-V2)

背风群岛航空公司

(LIAT)

公司成立日期: 1956 年

历史: 现在的 Liat 是作为 LIAT 公司 (Leeward Islands Air Transport 背风群岛航空公司) 的继承者于 1974 年成立的。背风群岛航空公司成立于 1956 年, 是英国海外航空公司控制的英国西印度航空公司的子公司。自创立起, 背风群岛航空公司的主要宗旨就是在加勒比地区建立并运营定期

航线业务。1971 年, 公司被卖给以英国为基地的一揽子旅游包机公司——考特莱恩包机公司。1974 年当考特莱恩包机公司及其母集团解体时, 背风群岛航空公司被抢救出来, 由 11 个加勒比政府重新建立并拥有——安提瓜、巴布达、巴巴多斯、多米尼加、格林纳达、圭亚那、牙买加、圣基茨/尼维斯、圣卢西亚、圣文森特/格林纳丁斯群岛、蒙特塞拉特岛和特立尼达及多巴哥——这些政府从清算人手中买下背风群岛航空公司。1995 年公司被私有化, 但这些都由政府仍拥有 30.8% 股份, 而英国西印度航空公司也拥有 29.2% 股份。

近年来, 公司的机队已发生变化, 霍克·西德利飞机公司制造的 HS748 飞机曾一度在机队中占主要地位, 现已全部被德·哈维兰公司的飞机所替代。

公司高级职员:

主席 Azid Hadeed
执行总裁 Fred Jarvis
财务部经理 Heralal Nandial

总部所在机场和主要基地: 安提瓜伯德国际机场

无线电呼号: LIAT

代码: LI/LIA

雇员人数: 990 人

主要通航城市: 安圭拉、安提瓜、巴巴多斯、巴布达岛、加拉加斯、卡纳库、格林纳达、瓜德罗普、圭亚那、马提尼克、蒙特塞拉特、尼维斯、圣胡安、圣地亚哥、圣克罗西伊、圣基茨、圣马丁、圣托马斯、圣文森特、多巴哥、托尔托拉、特立尼达、尤宁岛。

有关系的航空公司: 英国西印度航空公司拥有 29.2% 股权。

机队:

3 架冲 8-300
9 架冲 8-100
6 架冲-6

海绿航空运输公司

(Seagreen Air Transport)

公司成立日期: 1964 年

历史: 从 1964 年起, 海绿航空公司就在