

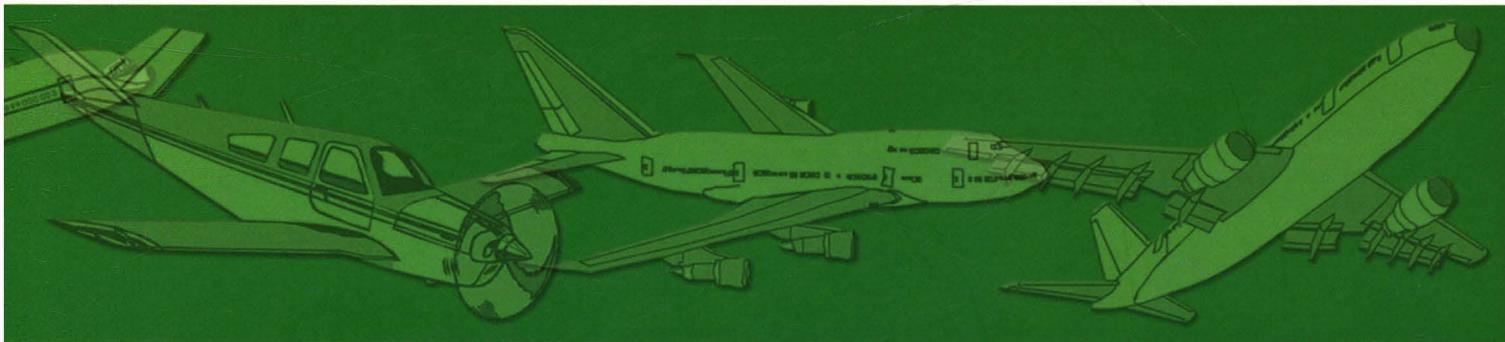


中国民航

中国民用航空志

中南地区卷 (上册)

《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会 编



中国民航出版社

中国民用航空志

中南地区卷 (上册)

主 编 刘鲁颂 (2001.5—2007.5)
徐戍填 (2007.5—2010.6)
胡如平 (2010.6—2013.5)
执行主编 徐穗云 (2001.5—2005.1)
徐国基 (2005.1—2013.5)

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国民用航空志·中南地区卷:全2册/《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会编. —北京:中国民航出版社, 2013. 5
ISBN 978-7-5128-0119-6

I. ①中… II. ①中… III. ①民用航空-交通运输史-中南地区 IV. ①F562.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 085442 号

责任编辑:王迎霞

中国民用航空志·中南地区卷 (上、下册)
《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会 编

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 北京华联印刷有限公司
发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本 880×1230 1/16
印张 68.75
字数 2031 千字
版本 2013 年 6 月第 1 版 2013 年 6 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-5128-0119-6

定价 588.00 元

(如有印装错误,本社负责调换)

《中国民用航空志》编纂委员会

(2000年12月)

主任：鲍培德

副主任：杨英宝 刘少成

委员：栾宝 袁耀辉 王知 谭星禄 宇仁录 王荣华 张志忠 饶绍武
王中 蒋作舟 刘晓林 李国平 陈海鞠 海连成 白志坚 孟魁梧
叶毅干 黄遂发 王存浩 曹景舜 谭万庚 关武平

《中国民用航空志》编纂委员会

(2002年6月)

主任：鲍培德

副主任：杨英宝 刘少成

委员：栾宝 袁耀辉 王知 谭星禄 宇仁录 王荣华 张志忠 饶绍武
王中 蒋作舟 刘晓林 李国平 陈海鞠 海连成 白志坚 孟魁梧
叶毅干 黄遂发 王存浩 曹景舜 谭万庚 关武平

《中国民用航空志》编纂委员会

(2005年4月)

主任：高宏峰

副主任：刘彦斌 董利魁

委员：黄遂发 袁耀辉 张志忠 宇仁录 王荣华 李江民 饶绍武 王中
张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张立志 张智勇 曹景舜
谭万庚 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 马铁生 英长斌 李海
苏兰根 李松林 丁跃 田保华 吴桐水 郑孝雍 刘少成 刘平
陈利人 王立新

《中国民用航空志》编纂委员会

(2005年12月)

主任：高宏峰
副主任：刘彦斌 任超英
委员：黄遂发 袁耀辉 张志忠 宇仁录 王荣华 李江民 饶绍武 王 中
张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张立志 张智勇 曹景舜
谭万庚 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 马铁生 英长斌 李 海
苏兰根 李松林 丁 跃 田保华 吴桐水 郑孝雍 刘少成 刘 平
陈利人 王立新

《中国民用航空志》编纂委员会

(2007年8月)

主任：王昌顺
副主任：刘彦斌 任超英
委员：刘亚军 庄文武 王战斌 周来振 宇仁录 李江民 浦照洲 王荣华
蒋怀宇 张红鹰 张光辉 杨成峰 张增明 黄登科 夏兴华 张忠孝
张智勇 刘雪松 高宗禄 关武平 李家祥 刘绍勇 李丰华 崔志雄
孙 立 李 海 苏兰根 李松林 丁 跃 田保华 吴桐水 郑孝雍
刘少成 李京花 刘 平 陈利人 王立新

《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2002年6月)

主任：杨英宝 刘少成
副主任：刘 平
顾问：高 华 黄述贤
成员：王立新 董汉文 王世敏 徐穗云 沈清如 胡新龙 徐奇长 朱金田

《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2005年4月)

主任：刘少成 刘平

副主任：陈利人 王立新

成员：李大顺 王世敏 徐国基 沈清如 李蕴明 徐奇长 付银芝

《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2007年8月)

主任：刘少成 刘平

副主任：陈利人 王立新

成员：相如山 王世敏 徐国基 沈清如 李蕴明 徐奇长 付银芝

《中国民用航空志》编纂工作指导组

(2009年9月)

主任：刘少成 刘平

副主任：陈利人 王立新

成员：相如山 王世敏 徐国基 沈清如 李蕴明 徐奇长 张林龙

《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会

(2001年5月)

主任：黄遂发
副主任：彭安发 冯素华 王 谊 祝平球 赵龙江 吴焕枝 周毅洲 郭玉民
 吴晓安
成员：张正来 何胜波 吴万平 吴国春 莫康荣 林国樑 李保兴 刘鲁颂
 彭铁山 杨占河 黄春涛 朱东兴 方振安 陈国华 张苏淮 林兆伟
 李 云 董守善 张 沛 宋玉川 卓国良 王德生 罗胜利 郭国民
 莫 群 乔鸿发 徐宪军 熊道善 徐建国 詹东浩 类炳阳 赵林生
 陈德柯 于振发 简卓东 韩国庭 岳 峰 马 钧 吴秋厚 韩厚银
 郑新宇

《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会

(2004年6月)

主任：张立志
副主任：彭安发 陈晓宁 王 谊 吴国春
成员：祝平球 赵龙江 黄红光 林群发 戴 智 吴万平 林国樑 刘鲁颂
 薛和华 杨占河 杜天宇 马文钧 方振安 陈国华 张苏淮 杨贤钢
 职胜利 董守善 轩余思 宋玉川 卓国良 王德生 曹金芳 彭 刚
 莫 群 姚 旗 王翼平 张和平 徐建国 刘景伟 娄炳阳 赵林生
 陈德柯 于振发 简卓东 律太行 岳 峰 马 钧 陈汉雄 邓 超
 郑新宇

《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会

(2007年11月)

主任：张忠孝

副主任：赵留安 陈晓宁 吴晓宏 黄清定

成员：徐戊填 金辉 吕孟舱 林光武 张和平 张争鸣 胡兵 简卓东
薛文玉 胡德龙 洪余启 卓国良 轩余恩 芦峰 彭刚 曹金芳
苏长江 王冀平 莫群 王哲 刘高升 刘志仁 李明 黄红光
吴建飞 耿保乐 邱国良 职胜利 杨国庆 彭志斌 林奕 陈汉雄
邓超 卢卫华 许玗璇

《中国民用航空志·中南地区卷》编纂委员会

(2012年1月)

主任：郭建业

副主任：袁新安 陈晓宁 吴晓宏 岳峰

成员：胡如平 马晓晴 李传华 孙建华 袁富安 刘国军 李云祥 曾刚
庞坚 陈少波 沈绪海 卓国良 轩余恩 芦峰 彭刚 曹金芳
苏长江 王冀平 莫群 王哲 曹其跃 刘志仁 李明 黄红光
吴建飞 耿保乐 邱国良 杨国庆 彭志斌 彭捷 陈汉雄 邓超
卢卫华 袁厚学 许玗璇

总 序

中国民航志的编写工作从2000年底全国民航史志工作会议启动，历经6年后，《中国民用航空志》将陆续印刷出版，与广大民航员工和社会读者见面，这是可喜可贺的一件大事。在此，谨向为《中国民用航空志》的编纂付出艰苦努力的全体民航史志工作者表示诚挚的敬意；向为《中国民用航空志》的编纂提供热情指导、帮助和大力支持的中国地方志指导小组办公室及各民航单位的有关领导和同志表示由衷的感谢！

《中国民用航空志》是我国第一部较为全面、系统、完整记载中国民用航空事业从无到有、从小到大变化发展历程的志书。将中国民用航空事业的发展变化情况及经验教训如实地记载下来，献给民航事业的创业者和建设者，献给关心中国民用航空事业的所有读者，是民航史志工作者的共同心愿。编修地方志是中国特有的历史文化传统，社会主义新方志是对旧方志的继承和发展。江泽民同志曾指出：“编纂社会主义新方志是两个文明建设的组成部分，是社会主义文化建设的系统工程，是承上启下，继往开来，服务当代，有益后世的千秋大业。”

中国的民用航空事业，如果从北洋政府交通部于1919年3月成立筹备航空事宜处，1920年5月开辟首条航线——京沪线的北京—天津航段算起，至今已有近90年的历史。近代中国民用航空事业是在近代中国外受帝国主义的侵略和压迫，内受封建主义的统治和奴役，日益沦为半殖民地半封建社会的条件下发展起来的。从1920年到1937年卢沟桥事变前夕，中国的民用航空运输从承办航空邮件着手，以取得政府当局的经费补贴，既有一些军事色彩，又具有殖民地半殖民地官僚买办企业性质，在很大程度上还受到外国民航资本的左右。

1949年10月1日中华人民共和国的成立，标志着中国从半殖民地半封建社会开始进入新民主主义和建设社会主义的时期，也标志着中国民航进入新的历史阶段。中国共产党的领导是社会主义民航事业壮大发展的根本保证。新中国的民用航空事业是在党中央、国务院领导下起步的，是在调整中发展、在曲折中前进的，是在不断的改革中成长壮大的。

1949年11月2日，中共中央政治局会议决定，在人民革命军事委员会下，设民用

航空局。1949年11月9日，在中国共产党的直接领导下，中国航空公司、中央航空公司的2000多名员工毅然起义，回到新中国的怀抱，受到毛泽东主席和周恩来总理的高度评价和赞扬，“两航”起义为新中国的民用航空事业提供了技术基础和物质条件。从1949年11月起，国务院、中央军委陆续从军队、院校抽调干部加入民航，着手建立行政机关和业务系统工作，并大体于1950年5月完成。1950年7月1日，由中国和苏联合资组建的中苏航空公司成立，并开辟北京至苏联赤塔等地3条航线；当年8月1日，中国民航开辟天津至重庆、广州的国内航线，史称“八一”开航，标志着新中国民航开始走上新的征程。

在第一个“五年计划”中，民航的航线网络建设和航空业务有了较大发展，初步建立了以首都北京为中心的连接东北、华北、华东、中南、西南和西北地区主要城市的航线网；初步更新了机型；管理体制有所改进，企业经营取得了较好效益（1955年和1956年累计盈利1160万元，实现了“不赔而逐渐达到稍有盈余”的要求）；加强了机场建设。1958年到1960年的“大跃进”期间，新中国民航事业的发展上出现了一次较大的挫折。1961年1月，中共八届九中全会批准了“调整、巩固、充实、提高”的方针，中国民航事业随着全国工农业生产建设情况的逐步好转，又重新走上了正轨并取得了较大发展。1966年到1976年的“文化大革命”期间，中国民用航空事业遭受到严重的破坏，1968年到1974年的7年间，民航累计亏损13735万元，其中1973年亏损达2900万元。在周恩来总理的亲切关怀下，中国民航于1974年实现了“飞出去”的目标。这一年，中国民航的两架客机分别从北京分东西两个方向环绕地球一周，同时试航纽约成功；随后接连开辟了北京—莫斯科，北京—上海—大阪—东京，北京—卡拉奇—巴黎，北京—德黑兰—布加勒斯特—地拉那航线。这4条国际航线的开辟，标志着中国民航开始进入国际航空市场的新阶段。到1974年底，中国民航已有8条国际航线，比1973年增长了1倍；通航里程达到37062千米，比1973年增长了7倍。

1978年中共十一届三中全会总结了中华人民共和国成立以来的历史经验教训，决定把全国的工作重点转移到社会主义现代化建设的轨道上来。贯彻国家实行的改革开放政策，特别是1980年以后，中国民航加快了前进的步伐，取得了巨大的成绩。

1950年，新中国民航初创时，仅有30多架小型飞机，年旅客运输量仅1万人次，运输总周转量仅157万吨公里。经过近60年的发展，尤其是改革开放以后的20多年中，中国民用航空事业的发展日新月异，变化巨大：

运输航线网络遍布五大洲，运输能力显著增强。截至2006年，中国15家航空公司飞行43个国家的88个城市，每周提供1307个定期客运往返航班和204个定期货运往返航班；共有51个国家的93个航空公司飞行中国大陆31个城市，每周提供1262个定期客运往返航班和307个货运往返航班。运输生产大幅增长已居世界前列。改革开放之初

的1980年，中国民航全年运输总周转量仅4.29亿吨公里，全年旅客运输量343万人次，名列世界民航第35位。2005年中国民航运输总周转量达到261亿吨公里，在国际民航组织缔约国中排名第二。其中旅客运输量13827万人次，货邮运输量307万吨，分别比1978年增长87、57和48倍，分别比上年增长13.1%、14.1%和10.8%，5年年均增长15.3%、15.5%和13.9%，旅客周转量高于世界平均增长水平6.5个百分点。截至2005年底，全行业共有运输飞机863架，其中客机835架，货机28架。1996年到2006年间国内运输航空器平均年增长率为9.61%，其中2006年度增长量最大，增长率为15.5%。中国民航主力机队均为世界上最先进的机型，技术新、机龄短、性能好，提高了飞行的安全性、舒适性和经济性。

机场及基础设施建设成就显著。改革开放20多年来，新建、改扩建了100多个民用机场。从1950年到2005年，全行业固定资产投资总额900亿元。2006年底，民用运输机场达到147个。

安全水平不断提高。中国民航始终不渝地贯彻周恩来总理“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的批示，坚持“安全第一，预防为主”的方针，正确处理安全与发展、安全与效益的关系。不断总结经验教训，安全管理从行政化管理向法规化管理、从经验型管理向科学型管理、从事后查处向事前监督转化，一系列切实有效的安全法规大大提高了中国民航飞行的安全性。

体制改革取得新突破。国务院、中央军委于1980年3月5日下达了改变民航领导体制问题的文件，自1980年3月15日起，民航脱离军队建制，除航行管制外其他工作均向国务院报告。从此，中国民航彻底告别军事供给制，逐步按经济规律运行，以适应国家现代化建设的需要。1987年10月15日，民航西南管理局、中国西南航空公司、成都双流机场分别组建并正式成立。此后，参照西南民航改革试点，中国东方、国际、西北、北方、南方航空公司相继组建成立，同时分别建立相应的地区管理局和机场管理机构。随着社会主义市场经济体制的建立和逐步完善，以及航空运输全球化竞争的需要，2002年民航按照国务院关于深化民航体制改革的决定的要求，着手将民航直属的9家航空运输企业、4家服务保障企业，分别联合重组为中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司和中国航空器材进出口集团公司六大集团公司，并与民航总局脱钩。民航企业和企业集团开始进一步建立和完善自主经营、政府依法监管的运营机制。从2002年开始，除北京首都国际机场和西藏自治区机场外，中国民航将民航所属机场全部下放地方。2004年7月8日，甘肃省内机场全部移交甘肃省人民政府，标志着民航机场属地化管理体制改革完成。中国民航初步形成了与社会主义市场经济相适应、符合行业发展规律并与国际接轨的新型管理体制和运行机制。

经济效益和社会效益显著。2006年1—11月份全行业累计实现主营业务收入2084.9亿元，利润总额90.1亿元，比上年同期提高30.7亿元。日益壮大的中国民航已成为国民经济建设中的一支生力军，在现代化建设和社会发展发挥着不可替代的重要作用。

对外开放取得重大进展，国际地位日渐提升。到2006年底，中国与其他国家双边航空运输协定总数达到106个（其中草签13个）。2004年10月2日，在国际民航组织第35届大会上，159个有投票权的缔约国代表投票选举该组织一类常务理事国，中国以150票的高票数首次当选。突飞猛进的发展，使中国民航逐步成为世界民航领域中举足轻重的力量，中国民航的实力在国际上得到了普遍认同。

“盛世修志”是我国的优良文化传统，中国民航从1978年党的十一届三中全会以来，特别是1980年开始走上企业化道路之后，得到了突飞猛进的发展，20多年中发生了翻天覆地的变化，取得了辉煌的成就。中国民航的发展历史值得认真回顾总结，有成功的经验，也有失误和教训。然而，中国此前没有一部完整记录民用航空事业发展的史志书籍。过去，我们也编写出版过中国民航史志类书籍，各省、市也要求民航单位编写地方志民航部分，但由于各地要求不尽相同，在篇目设置、下限时间、记述内容等方面都有差别，且有不少省市志的民航部分不是单独成书。因此，2000年底民航总局启动了中国民航志的编修，要用民航自己的力量编写一部民航自己的志书。《中国民用航空志》同以前其他各类民航史志书籍相比，是反映中国民航历史发展时期最长、内容最为丰富全面、资料最为准确，最具权威性的民航人自己编写的专业志书。《中国民用航空志》遵循辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，坚持实事求是的原则，以翔实的资料，按照新方志的编写要求，上限据史实追溯到有民航活动起，下限至2004年民航完成机场属地化管理后，全面、真实地记述了中国民用航空事业的历史状况及发展进程。

回顾中国民航发展的历史，是为了更好地前进，以便于取得更大的成就。如实记载中国民航发展的历史，就可以留住过去，以利于总结经验和教训。修志的目的在于用志，唯有用志——当代人用志、后代人用志才能体现志书的价值。编修新方志的目的既要记述历史、传承文明，更要为当前经济建设、社会发展做出贡献。因此，用志与修志同样重要。《中国民用航空志》的编纂任务完成后，最终还要使其发挥作用，这才是我们的真正目的。相信《中国民用航空志》一定能够很好地承担起“资治、教化、存史”的作用。

《中国民用航空志》编纂委员会

2008年5月30日

序

1911年4月5日，比利时飞行家云甸邦在广州城外燕塘表演飞行，这是中南地区上空出现的第一架飞机。同年7月，爱国华侨、著名飞行家、飞机设计师冯如在广州燕塘开办广东飞行器公司，首创中南地区航空事业。为了航空事业的崛起，在孙中山“航空救国”理论号召下，多少仁人志士为航空事业兴旺发达，民族走上中兴之路进行了不懈的努力，伴随着中南地区民航人的胜利与曲折、奋发与低沉、期望与痛苦，交织着我们国家和民族的光荣与梦想、欢乐与艰辛的风云变幻。为了宣传航空事业，1928年11月11日、12月8日，由广东航空处处长张惠长和杨官宇、黄毓沛，副处长陈庆云和周宝衡、黄光锐两个机组分别驾驶“广州”号和“珠江”号飞机作环国长途飞行，拉开了中南民航史的序幕。广东航空开辟了广州—梧州的省际航线，组建了中国人自己创办的西南航空公司；开辟了广州—梧州—南宁—龙州—河内的中国民用航空史上第一条国际航线。中航、欧亚、央航等航空公司开辟进出中南地区的航线，促进了该地区民航业的发展。

1950年8月1日，军委民航局同时开辟天津—汉口—广州和天津—汉口—重庆航线；1951年5月22、23日，广州市卫生局租用军委民航局飞机在市区上空执行喷洒DDT药剂灭蚊蝇飞行，这是建国后中国民航的首次通用航空飞行；1956年1月，民航广州管理处首次执管里2型飞机。之后，飞机逐步更新，并由活塞螺旋桨式向涡轮螺旋桨式、涡轮风扇式飞机转变，机型由里2逐步向伊尔14、安24、三叉戟、波音系列、空中客车系列飞机过渡；航线布局逐步向东、西、北方向呈扇形发展。不断投入基础设施设备的建设，取得较大成效。1975年8月上旬河南南部水灾、1976年7月28日河北唐山地震，驻中南地区民航单位都曾派飞机赴灾区协助救灾飞行。这些有记录的航空事迹和无数未有记录的点点滴滴之努力孕育着中南民航从无到有、由小变大、由弱变强的巨大能量，为中南地区民航走向辉煌积淀力量。

改革开放后，中南地区民航的发展处在前所未有的变革时期，发生着最广泛、最深刻的变化。中南民航遵循“民航一定要企业化”的方针、政策，在建设有中国特色的社

会主义民航事业中走在潮头。民航广州管理局体制改革后，航空公司、油料公司开始独立营运。航空公司重组、新建基地、航线联营、运行一体化、资本一体化，加入国际先进的销售系统，按照国际标准规范服务方式，走集约经营的路子；机场实行属地化管理，各省（市）成立机场集团公司，经营管理向集团化、专业化、商业化发展；成立首家中外合资的飞机维修公司——广州飞机维修工程有限公司；把负责空中交通管制的航行管制、通信导航、航空气象、航行情报独立出来组建航管中心；成立中外合资的蓝天航空油料有限公司，在经营管理上也开始进一步与国际接轨，建立现代企业管理制度；组建各省（市）监管办；完成民航中南管理局行政机构改革，这是理顺、加强民航行业管理，依法行政、规范行政行为、提高行政效率的重大举措。

中南地区几代民航人为中国民航事业的建设和发展，为中南地区的经济建设、社会发展、文化交流作出了重要贡献。他们在各个不同的历史时期奋发图强，矢志不渝，辛勤劳动；继承一不怕苦、二不怕难的传统；发扬无私奉献、开拓进取的精神；树立“保证安全第一”的思想，恪尽职守，敬业爱岗，在运输航空、通用航空、航空安全、航空油料、航空机务、航务保障、机场建设、航线布局、机队更新、科技教育、行业管理等方面做了积极探索，取得了令人瞩目的成就。以志书的形式记录中南民航建设和发展的脉络，记载中南民航以事系人的创业史，是新时代赋予编纂《中国民用航空志·中南地区卷》修志人员义不容辞的责任。

编修社会主义新方志，是两个文明建设的重要组成部分，是社会主义文化建设的一项系统工程，是承上启下、继往开来、服务当代、益泽后世的千秋大业。《中国民用航空志·中南地区卷》以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导，遵循辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，坚持实事求是的原则，按照新编地方志的要求，在继承中国历代编修志书优良传统的基础上，突出行业特色，“以事分类、横排竖写”，分类科学，层次分明，统属得当，标目精确，突出时代特色，为民航创立的伟业存史。

《中国民用航空志·中南地区卷》全面、客观、系统地向人们展现了中南地区民航不同时期的历史风云和民航人建设与发展民航事业的活动现状，发挥“存史、教化、资治”的不可估量的作用，以达到“资治当今，昭鉴后世”的目的。本卷既有影响深远的重大历史事件，也有包含着时代特色的细节小事；大处可揽中国民航发展之脉络，小处可见中南地区民航发展之全貌。从这本书里，我们可以窥见中南地区民航的历史发展轨迹。

编修新志是一项宏大而系统的工程，意义非同寻常。《中国民用航空志·中南地区卷》一书，对于不了解中南地区民航发展史的职工，以及刚刚参加民航工作的年轻人来

讲，是一部进行爱国主义、集体主义、职业道德和爱岗敬业思想教育的行业史实教材；各单位的管理者，可以从中领略和汲取行业管理、经营管理、安全管理等方面的经验和教训；对于曾把毕生精力和心血贡献给中南民航事业的前辈，可以从中看到曾经火热的情怀；那些现在仍继续为中南民航事业的发展兢兢业业工作的人们，能够从中了解建设先驱者们的经历与睿智，得到教益与启迪，从而对肩负的责任有更深刻的认识。

以史志为鉴，才能更好地把握机遇、迎接挑战，创造中南民航更加绚丽的明天！
是为序。

中国民用航空
中南地区管理局局长

2013年1月



凡 例

一、《中国民用航空志》是中国民用航空行业的专业性志书。

二、《中国民用航空志》由综合卷和地区卷组成。综合卷以民航局站在全行业的角度记述中国民用航空事业的总体发展情况；地区卷以民航7个地区管理局所辖地区为单元，分别记述该地区范围内民航事业的历史状况及发展进程。

三、《中国民用航空志》以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导。遵循辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持实事求是的原则。按照新编地方志的要求，力求在继承中国历代编修志书优良传统的基础上有所创新，并注意突出行业特色、地方特色和时代特色。

四、采用述、记、志、传、图、表、录等表述方式，以志为主体。重要图片冠于每卷之首，其余图表随文设置。

五、分卷编纂，以卷统志。各卷下设篇、章、节、目等层次。卷首设概述，各篇首设无题小序，以反映事物的整体性和相关联系。

六、采用规范的语体文，以第三人称记叙。简化字、标点符号、专业名词、数字、计量单位等均按国家有关规定执行。

七、1949年10月1日以前的纪年采用中国历史纪年与公元纪年对照方式书写；中华人民共和国成立起用公元纪年。

八、上限据史实追溯到有民航活动起，下限至2004年12月。

九、大事记本着详今明古的原则，采用编年体和纪事本末体相结合的体例。综合卷大事记简要记录整个民用航空事业发展过程中的大事、要事，地区卷大事记主要记录本地区范围内民用航空事业发展过程中的大事、要事。

十、坚持生不立传的原则。各卷人物篇中设置人物传略，记述已故人物，并设人物简介，扼要记述对各地区民用航空事业有过较大贡献的在世人物，其余收入表录或在各篇中以事系人入志。

十一、资料主要来源于民航档案、史志书籍、报刊等，有关民航业务的统计数字以民航局统计部门公布的为准。

十二、有关民用航空器及发动机型号的书写参照民航局适航审定司的咨询通告，以常用习惯写法为准。

本卷编纂说明

一、《中国民用航空志·中南地区卷》是《中国民用航空志》的重要组成部分，编纂体例按《中国民用航空志》编委会的规定纂写。

三、本卷记述范围包括河南、湖北、湖南、广东、海南省和广西壮族自治区等中南六省（区）。上限追溯到中南地区民用航空有史以来的重要事件，本着志书厚今薄古的原则，重点记述中华人民共和国成立后中南六省（区）民用航空的发展历史，下限至2004年底。

四、本卷以概述统领全卷，编修体裁为述、记、志、传、图、表、录，诸体并用，以志为主，图表随文插入，重要图片放在卷首。

五、统计数据以民航局统计部门公布的数据为准；行政机关和企事业单位统计数据，以单位核定数据为准。1949年之前的历史统计数据，遵从史料记载，慎重选用。

六、计量单位遵循《中华人民共和国法定计量单位》、《中华人民共和国统计法》和1993年国家技术监督局《量和单位》有关规定。历史上使用过的计量单位，如实记载，有确定换算值的夹注换算值。

七、数字书写以1995年12月国家技术监督局《关于出版物上数字用法的规定》为标准，除必须使用汉字数字的，均使用阿拉伯数字。

八、标点符号以1995年国家技术监督局《标点符号用法》为规范；各类专业标号，均以国家标准、行业标准和民航局统一规范为标准。

九、典章制度、历史地名、组织机构、职务名称均沿用历史；生僻地理古名，注明今地；译名以历史习惯译法为准。单位、会议、文件名称首次记述用全称，重复出现用规范简称，没有规范简称的，使用本卷统一简称。

十、纪年以1949年10月1日为界，之前使用历史纪年，注明公元纪年，此后使用公元纪年。

十一、所列出的人物全部以简历（尤其是在民航工作的经历）形式出现，绝大多数出自于其本人档案，不记述其本人的功过是非。排列顺序按单位（即政府管理部门、航空公司、机场、飞行保障部门、学校）、任职时间排列。

十二、本卷采用的史料、人名、地名、年代、数据等，民国时期的来源于国家第二历史档案馆（南京）、广东博物馆等存档资料和权威史志著作的定论性记载；1949年10月以后的来源于民航局、民航中南管理局、原民航中南各省（区）局、部分航空公司、机场、院校等。