

上海市专志系列丛刊

民航华东地区史志编纂办公室编

# 上海民用航空志



上海市专志系列丛刊

---

# 上海民用航空志

江道涵 



主 编 王世敏

民航华东地区史志编纂办公室编

---

上海社会科学院出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

上海民用航空志/民航华东地区史志编纂办公室编  
上海:上海社会科学院出版社,2000.10  
(上海市专志系列丛刊)  
ISBN 7-80618-740-5

I. 上... II. 上... III. 民用航空—交通运输业—经济史—上海 IV. F562.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 32740 号

责任编辑 孙 刚  
          裘晓燕  
特约编辑 施浩祥  
          张伯文  
封面设计 范一辛  
彩页设计 李鹰翔

上海民用航空志  
民航华东地区史志编纂办公室编  
上海社会科学院出版社出版发行

(上海淮海中路 622 弄 7 号)

上海古籍印刷厂印刷

开本 787×1092 1/16 印张 63 插页 48 字数 1570000

2000 年 10 月第 1 版 2000 年 10 月第 1 次印刷

印数 1—3000

ISBN 7-80618-740-5/K·352

定价:180.00 元

## 凡 例

一、本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,力求全面记述上海民用航空业的历史和现状,并体现民用航空专业特色。

二、本志记述范围,主要是在上海登记注册的航空运输企业及国家设立在上海的民用航空管理机构。对抗日战争时期的中国航空公司、欧亚航空公司随国民政府移驻重庆、昆明后的各种经营活动,以及在解放战争中,中国航空公司、中央航空公司迁往广州和香港直至光荣起义的史实,均简略记述。

三、本志采用述、志、记、传、图、表、录等表述方式,以志为主体。图(照片)除集中列卷首外,部分随文插附,表随文出,录附书末。行文为现代语体文,记述体。

四、本志的整体框架结构分章、节、目、子目4个层次。总述、大事记为全志的统摄,各章前均撰有综述性短文,起提纲挈领的作用。各历史时期重要文献资料,附于志后。

五、本志上限据史实上溯到1911年上海第一次出现飞机,下限至1995年,部分章节据记述事物需要适当延伸到定稿之日。

六、为着重反映专业特点,本志在篇目设置上,特设《飞行队伍》章。其中,对驻上海市的飞行队伍力求详载,而对由上海民用航空机构管辖的驻山东、安徽、江西等省市的飞行队伍,则予略记,以求展现其全貌。

七、本志坚持生不立传原则,人物章中设置人物传略记述已故的人物,并设人物简介,重点记述曾对上海民用航空事业发展有过贡献和较大影响的人物。凡录入人物传略和人物简介的均按生年为序排列,其余则采用在人物章中列表或在志书各章中以事系人的方法加以记述。

八、本志涉及多家民用航空单位和管理机构及许多专用名词,各章首次出现时用全称,括注简称,以后书写时则用简称。

九、历史纪年采取朝代年号(各章首次出现括注公元纪年),中华人民共和国成立后,均用公元纪年。人物章则统一采用公元纪年。

十、本志采撷的资料,民国时期主要录自南京中国第二历史档案馆、上海市档案馆、上海图书馆的档案、报章刊物以及有关人士的口碑资料;上海解放后主要录自民航华东管理局、中国东方航空公司、上海虹桥国际机场、上海航空公司等单位档案室的档案。

## 序 一

《上海民用航空志》，是由民航华东管理局、中国东方航空公司、上海虹桥国际机场和上海航空公司等单位共同负责编纂的第一部反映上海地区民用航空业诞生和发展全过程的专志。自1989年12月按照上海市人民政府交通办公室的部署，成立民航华东地区史志编纂委员会和史志编纂办公室至今，数易其稿，最终成书，这是上海民用航空业可作史鉴、兼策未来的一笔宝贵精神财富，值得庆贺。

民用航空业，是第一次世界大战结束后迅猛发展起来的新型交通运输业。上海最早出现航空活动始于清宣统三年（1911年）法国人环龙的飞行表演。但上海民用航空业的真正确立，当以民国18年（1929年）国民政府在南京成立沪蓉航空线管理处并首辟上海至南京航线获得成功为开端。此后，在上海相继成立了中国航空公司、欧亚航空公司及陈纳德的交通部民用航空局直辖空运队。民国18~38年的20年间，中国民用航空事业的主要经营活动无不以上海为中心。

新中国成立后，中共中央和国务院领导为上海民用航空事业发展倾注了大量心血。50年代初，中共中央军委副主席周恩来曾两次批示将上海龙华机场交民航经营管理；60年代初国务院又决定扩建虹桥机场为国际航空港；70年代初国务院、中央军委下令虹桥机场由军民合用改为民航专用机场，以适应国家政治经济和外交工作的需要。从新中国成立到1978年改革开放的30年间，上海民用航空事业在改变敌对势力对中国封锁的斗争中，发挥了重要的作用。

中共十一届三中全会以后，改革开放给上海民用航空事业增添了无限的生机与活力。根据邓小平关于“民航一定要实行企业化”，要引进竞争机制等一系列方针、政策要求，1987年底民航上海管理局实行体制改革，组建成民航华东管理局、中国东方航空公司和上海虹桥国际机场，实现政企分开，使民航管理体制更加科学，更适合民航现代化发展需要。在改革开放进程中，上海解放后的第一家由地方集资兴办、自主经营的上海航空公司脱颖而出，打破了新中国民航事业几十年独家经营的局面；中国东方航空公司以市场为导向，开拓争先，改革创新，以安全、正点、优质的服务，使企业迅速由弱到强，从一家区域性航空公司步入国际性航空公司，成为中国民用航空运输企业三强之一。在全国民航运输企业中又是率先按现代化企业要求实行股份制改造，是首家在国外股票上市的航空公司。浦东国际机场建设使上海成为全国第一个拥有两个国际机场的城市。从1978~1998年这20年，上海民用航空业对上海乃至华东地区的经济腾飞作出了应有的贡献。相信上海民用航空事业今后还会创造许多可喜业绩，服务于社会各方对民航的需求。

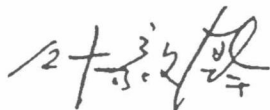
上海民用航空事业是经前辈人数十年的甘苦炎凉、惨淡经营逐渐发展壮大起来的,其中不乏成功经验和失败的教训。这部志书正是基于“资治当今,昭鉴后世”目的,在搜集 3000 余万字各类资料的基础上,去伪存真,去粗取精,系统全面地记述了近 80 年来上海民用航空各个历史时期的机场、航空公司的风云变幻,消长得失;并忠实地依据历史档案为凭证,不以时代局限性而对一些事件和人物作臆断评判,致力于将其原来面貌供之于众,有利后人了解或研究上海民用航空事业在不同历史时期的发展轨迹,彰善瘅恶,探索发展规律,便于改进工作,有效地发挥资治功能;在资料引用上,均以正本清源为基点,着力溯本追源、考证核实,不满足于人云亦云。编纂人员常为一名之立,一事之探,循环反复,劳神焦思,必达于底而后止的严谨工作态度,使志书颇具存史价值。

这部志书根据民用航空专业的特点设置章节,结构严谨,具有鲜明的专业特色和时代气息;她不仅提供了大量信而有征的史料,而且文字也较朴实流畅,较为可读。我相信《上海民用航空志》的出版,对于不了解上海民航历史和现状的职工,以及刚参加民航工作的青年,是一部很好的行业史实教材,从中可以得到教益和启迪,对于曾把毕生精力和心血贡献给上海民用航空事业的前辈,也可得到慰藉;而对现在仍继续投身于发展上海民用航空事业的人们,更可抚今追昔,倍感肩负重任的份量。

编纂志书是一项文化系统工程。她的成功凝聚着编纂人员矢志不渝、默默耕耘近十个寒暑的辛勤劳动,以及甘愿清苦为修志的献身精神;同时也得到上海市地方志办公室、上海市人民政府交通办公室以及学者、专家们热情帮助和指教。在此,我谨代表民航华东地区史志编纂委员会一并表示衷心的感谢!

上海,正以海纳百川的胸怀欢迎八方来客,航空运输还需接受与国际接轨的严峻挑战。总结过去,不忘前车之鉴;展望未来,深感任重道远。我衷心希望有志于上海民用航空事业的人们,能从《上海民用航空志》中得到裨益,励精图治,开拓进取,为上海乃至整个中国的民用航空事业早日跻身于世界民用航空强国之林,谱写出新的篇章。

民航华东管理局局长



1998年6月16日

## 序 二

从本世纪 20 年代初北洋政府开办京沪航线算起,中国的民用航空事业已经历了 80 年风雨晦明。旧邦新造,而今中国民航的飞机已经飞遍神州大地和世界各大都市,它们的航迹,描绘了一幅幅璀璨的历史画卷,而《上海民用航空志》就是这一历史画卷中丰富多彩的篇章,也是我所看到的中国民航系统编纂出版的十多部志书中令人瞩目的一部志书。

《上海民用航空志》的编纂者是以世修志、为业存史、为人写传的宗旨来编写这部志书的。他们通过大量史料,尤其是民国时期的史料,记述和反映了上海民航近 80 年历史的特性。上海挟其历史和地理优势,是民国时期中国民用航空网的中心。从这一视角出发,以在上海注册的航空企业的主要经营活动作为记述内容,合理地拓宽志书的记述范围,这不仅使中国最早几家主要航空企业在全国各地的经营活动(其中包括抗日战争时期中国航空公司(简称“中航”)、欧亚航空公司(简称“欧亚”)、中央航空公司(简称“中航”)以重庆、昆明为基地所进行的经营活动)得以重现,而且使人们从中可了解当年中国民航事业的规模与实力的基本轮廓,对纵览鸟瞰近代中国民航兴衰起着毋庸置疑的引导作用,也是民航史学工作者不可多得的材料。

志书,是一种“地情综合资料的著述”,地方专业志的主体业务,更要广搜资料,认真筛选,务求翔实。从篇目结构而言,《上海民用航空志》除总述、大事记和专记、附录外,共分 18 章 63 节,基本体现了民航的行业特点;以国际民航的观点,观察一个国家、地区以及某一城市或航空运输企业的民航实力,大都着眼于机场、机队、航线和运量等四个方面,亦即民航的主体业务。《上海民用航空志》紧紧围绕民航的主体业务,在航空运输方面,就以三个章的篇幅,条理清晰,层次分明地分别记述了上海民航的空中航线、客货运输和运价等内容,以及民国时期迄今几乎涵盖全国各省、市(区)的航线分布及其经营状况,其匠心可窥一斑。

特别值得一提的是,志书遵循以事系人、人从史出的要求,本着实事求是的精神,从各个不同时期的具体情况出发,对推动上海民航生产力发展起比较明显作用的人员都予记述,如“客货运输”等章节,记录了 1941 年底,太平洋战争爆发后,参与举世闻名的“驼峰空运”期间中国籍空地勤人员的光辉功绩,还高度评价他们“为中国抗日大后方的物资补给作出了应有的贡献,为近代中国民航事业谱写了光荣的历史篇章”。该志还辟有“人物”专章,经编纂人员的不懈努力,克服了世易时移所造成的人事更迭,以及档案散失等困难,分别为先贤逝者立传和简介今人事迹,弘扬了为中国民航建设事业出过力、流过汗、立过功的散处国内或留居海外的 50 多位人物的业绩,展示了上海民航事业人才济济、英雄辈出的时代风貌。

作为中国民航事业的一名老兵,我曾参加了中国共产党所领导的、轰动中外的“两航”起

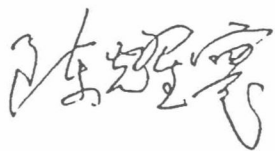
义的核心小组工作,我从内心深处觉得刘敬宜、陈卓林、查镇湖等是为这次起义立下不朽功勋的人物,在志书中占一席之地是当之无愧的;虽然字数不多,读后往事历历在目,倍感亲切。志书编纂者以顺应社会进步、促进生产力发展为主,不拘泥于旧的框框条条,较好地把握了群众创造历史的唯物史观,把入志人物放在当时历史背景下客观分析,站在中华民族利益的高度上去取材编写,尤其是对一段时间里被打入“另册”曾遭到不公正待遇的人,仍据事直书,是非分明,褒贬得当,令人敬佩。

《上海民用航空志》为王助、陈文宽等人写了传略和简介。“中航”创立初期,王助曾担任过一段时间总工程师,1946年再次回到“中航”后,则未从事技术工作,而改任总经理刘敬宜的主任秘书。1949年初,“中航”总公司部分员工被国民党胁迫从上海迁往台南,他曾一度主持那里的日常工作。我当时在“中航”主管台北气象台的工作,跟王助有过多次接触,觉得他没有一般国民党高级官员的架势,办事谦谨,平易近人。后来,我还了解到,王助早年曾获得美国麻省理工学院航空工程硕士学位,被聘为波音飞机公司的总工程师,并为其设计了第一架飞机。而今波音公司所制造的波音系列飞机已飞遍世界各地,而它能拥有今天的规模,是与当年王助的卓越贡献分不开的。

陈文宽在本世纪30、40年代作为一个飞行家和企业家,为中华民族、为“中航”的崛起作出不少贡献。他在“中航”是正驾驶,抗日战争后期在中印缅之间“驼峰航线”上往来驰骋,成绩卓著,并于日军加紧进攻缅北地区,亟欲切断中国对外通道时,1942年7月,他曾同潘国定、华祝等人驾驶DC-3型飞机,不避艰险,出色完成了从重庆经甘肃、新疆等省,再飞越喜马拉雅山到印度新德里的新航线的试航任务,航程6600多公里,历时半个月,表现出一位华侨的拳拳报国之心。至于他同“中航”总经理陈卓林以及其他同仁一道,在短短几年内使“中航”迅速发展的业绩,更是早年民航界所耳熟能详的。他虽定居美国,仍经常眷念远隔重洋的祖国大陆故旧,曾邀约原“两航”同事去旧金山聚叙。

《上海民用航空志》还将新中国建立后开创上海民航事业的葛燕璋、刘可天等历届领导人的主要事迹记录下来。“事在人为”。我亲身经历了大半个世纪中国民航发展的风风雨雨,今日重温这段历史,宛如那些人和事犹在眼前。

任何一部志书都不是完美无缺的。因为随着更多资料的发现与研析,今后还会编纂出更好的志书,这是社会进步与科学发展的必然趋势。不过,《上海民用航空志》在即将跨进21世纪之际编纂成功,必将对上海民航事业起到承上启下,继往开来,发挥“存史、资治、教化”的不可估量的作用。我谨对这部新编地方专业志举其荦荦大要,以期引起各地民航史志工作者和热情帮助中国民航建设事业的广大人士不吝赐教而已。



1998年11月于北京

## 序 三

本届修志,和历代修志有一个很大不同的地方,就是编纂、出版了一大批专业志。旧志中除了县志等综合性地方志外,要说专业性强的恐怕也只是些山志、水志,或器物志。如现在还能见到的《普陀山寺》等。细推究起来,这类志也不同于现在的专业志,所记述对象大多有一个完整固定的空间,如记普陀山,就有一个地域范围概念。而现在编纂的专业志,大多没有这种既存的空间,它是一个区域内某一方面情况的综合。在写法上,专业志和县志等综合性地方志也不同。专业志是这届修志的创新,大大丰富了地方志的品种。

大批专业志的问世,并得到了各界的认可,已经回答了这种看法。专业志已确立了自己的特殊地位,并显示了综合性地方志不可取代的作用。解放后,国内政治、经济、文化上的大一统,使得一定行政区划内的区、县区域性特点逐渐减少,趋于同一。反映在地方志上,区志、县志内容大同小异,或者基本雷同。这样,从高一层层面,如省、市等来看,区县志的史料功能大大降低。如上海10部新编县志,对解放后情况的记述基本相同,为上海市志所能提供的资料十分有限。专业志却不然,所记述的对象是一级行政区内的某个方面,或行业,或系统。无论是从某一方面展示行政区的发展轨迹,还是记述的深度,都要超过以地区为记述对象,方方面面都要照顾到的县志、区志。但是,就现在新编地方志的情况来看,无论是机构组织、人力、物力等实际编纂力量的投入,编纂的研究,专业志均比不上区县志。可喜的是上海的专业志,凭藉编纂人员的辛勤劳动和智慧,佳作迭出,其成就超过区县志。成为佳作的的原因很多,依我看,主要有两点。一是抓住了行业、系统、行当的特点,都把自己的专业放在某种行业的起源这样一个地位上,来反映上海乃至全国的历史过程,契入点明确。其二是资料性突出,老老实实清理本行业、本系统、本行当的家产,找根,寻发展节点,为人们提供了大量的第一手鲜为人知的资料。由于开埠以来,上海的许多事业在全国是开创性的,这些资料的史料价值也更大,对全国政治史、经济史、文化史研究是很大的贡献。

我是因《上海通志》总纂工作关系接触《上海民用航空志》的,从而对专业志有了许多新的看法,也有了好感。这是一部有许多独特地方,看似“笨拙”,实际是十分“智慧”的一部志书,不同的人均可在里面找到矿藏。

《上海民用航空志》的民国部分不妨可看作民国《中国民用航空志》,写得非常精彩,几乎是展示了中国民航发端期的原貌。对民国时期的记述,是这届修志的薄弱环节。对这段历史的处理,很多的做法就是回避或是从简。这里有资料的问题,更有认识的问题,特别是历史唯物主义的观点问题。无庸讳言,民国时期是中国历史上非常特殊的时期,在不足38年中,经历了几个政权,而许多现代事业就发端于这个时期。包括中国共产党的诞生到领导全国人民

夺取全国政权,国民党从成功到失败,现代工商业、各科学学科的建立,受到日本帝国主义的全面入侵,各种灾难,人民的困苦等等。对上海来说,也是发展到全国乃至远东第一大城市的时期,中国共产党在这里诞生,产生中国最早的工人阶级和资产阶级等等。如果我们是概念的,而不是从实质性资料去记述,就很难说清楚历史上的上海,也很难说清楚我们是在什么基础上建设起新上海的。对上海的民航事业来说同样如此。北洋政府时期建立了虹桥、龙华机场;国民政府时期开辟了中国第一条航线,并形成了全国运输网络;日伪时期上海民航受到极大摧残。对这段历史的处理,直接影响到能否客观反映上海民航的发展进程,影响到民航志的成功与否。编纂《上海民用航空志》的同志较好处理了这个问题,做到了有一分史实,讲一分话,为读者留下了十分珍贵的史料。如记述1921年虹桥机场建造的情况,包括官方文件、交涉,场址选择,征地,工程等,完整展示了中国第一个民航机场建设工程的情况。又如1930年第一家中外民航合资企业中国航空股份有限公司的成立,记述了中外股份比例、中外方人员安排,为人们提供了较早的大型中外合资企业合资情况的资料。还有记述到1935年,上海同城设有两个民航机场的原因、设场过程、结果,对今天很有借鉴意义。给人印象十分深刻的还有1947~1949年9月中央航空公司为国民党发动的内战所提供的包机运输情况。其中有安阳投粮,石家庄运输,郑州、潍县设站,强制维持西北空中交通,载运沪渝军工物资,孤城太原接济,急运沈阳接济粮和伤兵,运载汉口至南阳军品,承运南京至徐州军械及粮食,京沪紧急疏运,抢运钨砂,柳穗疏散,国防部疏运,为中央信托局空运桐油等。志书详细记载了各次空运的起因,投入的飞机,空运的物资及数量等,不仅是中国民航的重要史料,更是难得的解放战争史料,从这些资料中也可看到解放军节节胜利,国民党军节节败退的情形。相信这些资料将有助于解放战争史的编纂。

《上海民用航空志》的编纂人员都不是专业的史学研究人员,但他们接手编纂任务后,就老老实实地下功夫干。对地方志的理解也十分朴实,认为编纂地方志的根本任务就是把事物回复到原来面貌,最好做法是展示资料,资料是地方志的生命所在。编纂过程中把主要精力放在资料的搜集上。由于中国民航长期处于保密半保密状态,变化又特别大,资料的搜集要比人家困难。从展示的资料来看,确实也下了功夫,才使得这部志书资料基础相当扎实,这是给人十分突出的印象。

资料搜集多了,会带来了使用资料繁和简的问题。现在有人以为新编地方志写得太繁。实际上,现在中国的、上海的许多事情没有搞清楚,其主要原因就是资料太少,搞资料的人太少。就地方志来说,还有个何谓简,何谓繁,地方志编出来干什么,派什么用场的问题。编纂民航志的同志清楚,这次对上海民航历史的清理,是第一次,也可能是最后一次。花了这么大的人力财力,与其语焉不详,光有骨头,不见血肉,光有大概,没有原委,还不如充分利用搜集到的资料,对涉及民航主要方面的作完整记述,为人们提供更多的史料。为人们提供更多的难以得到的行业性资料,这正是专业志的长处。这部志,看起来有点繁,但在实际使用中非常有用,因为有东西,有实质性的内容。这也就是前面提到的“笨拙”和“智慧”。这里不妨举个似乎是“繁”的例子。志书记载了1963年决定虹桥机场扩建为国际航空港的情况。写到周恩来总理亲临虹桥机场视察,“说服有关方面,提议扩建虹桥机场”,扩建方案经解放军总参谋长罗瑞卿批准,等等。这条资料似乎显得啰嗦,实际为人们留下了重要史料,从中可以看到在

1963年的形势下要办成这件事之艰难和政治气候。

《上海民用航空志》在资料上的成功之处，还在于所提供的资料不是零碎的，而是系统的；不是个别的，而是整体的。没有系统的、整体的资料，就下不了笔编方志，也不应下笔编方志。民航志在涉及上海民航事业的主要方面大多能做到这一点。如抗日战争时期中国航空公司的驼峰空运，完整记述了1942~1945年8月驼峰空运发生的主要事故。事故共46次，每次事故的飞机机型、时间、地点、事故程度及失事原因。完全做到了系统性和整体性。

《上海民用航空志》在使用资料上，不光着眼于大事物、成功的事物，还记述了看起来是平常的，琐碎的，容易被人忽视的，或在有些人看来可以弃置的事物，试图从普通的事物中让人们理出社会的主流形态。这届修志有许多成功的经验，但也有许多不足之处。不足之处的重要方面就是不善于从广泛存在于社会的，实质代表主流社会的普通事物上着手，选择资料，落笔记述，而是把主要的趣味集中在大事物、成功的事物上。民航志反其道而行之。这里有三份有关虹桥机场征地的资料。第一份是1921年1月28日，因建机场第一次征地。对有关征地的补偿，写到机场用地是按照北洋政府国有航空站收用土田规则第四章第四十条规定，以最高价格征用，并详细记述了各等田亩、墓葬的补偿费。1950年解放后第一次扩建征地。在记载征地过程中，已出现了针对当地农民怕吃亏等活思想，做好思想工作的内容。同时记述了有关征地补偿的资料，有不同等级的耕地、不同作物的青苗、不同规格墓葬、不同质材的房屋补偿标准。1963年又一次征地。因为土地已为人民公社集体所有，处理各种补偿简单得多，但记述了当时征地的三项原则：（一）有征地任务的生产队劳力就地安置在农业生产上，不流入城市；（二）拆迁房屋，原拆原建，适当改善；（三）毁坏的灌溉水利设施妥善解决，不误农时。这三份资料看似和上海民航关系不大，编纂时可以放弃，细想则不然。三份资料，有浓厚的时代色彩，是一份完整的有关国家征地补偿的文献资料，时间跨越了40多年，弥足珍贵。通过这3份资料，还可看到当时农民的种植业、住房、墓葬情况。农作物有水稻、棉花、豆、玉米、高粱、青菜、茭白、冬瓜、茄子、辣椒、豇豆、芹菜、苋菜、薄荷，住房有砖房、木房、草屋，墓葬有白云庄、大材、小材、双连材、露天材、骨箱、砖葬、灰葬，透露出许多信息，经济学家、社会学家、历史学家都可以从中找到有价值的东西。

我的家就在虹桥机场附近，从小在隆隆飞机声中长大，看着升上去降下来的飞机，对民航充满了神秘感和好奇。至今还清楚记得1972年第一次看到波音707飞机掠过虹桥机场上空时带来的震撼。现在又有不少乡亲在东方航空公司供职，听到不少有趣的事。亲眼目睹上海民航在改革开放中的飞速发展。说来对上海民航是有缘的。阅读这部《上海民用航空志》，又增长了不少知识，扩大了眼界。谢谢编志办公室的同志。这是一部站得住脚的志书，其客观，其真实，其资料的丰富，相信看过这部书的人都会这样说。

王孝俭

2000年10月

上海民用航空誌

江道涵



保证生产安全第一  
改善服务态度  
提高服务质量  
周总理批示

1957年10月5日，国务院总理周恩来在中国民用航空局关于中缅通航一周年总结报告上的批示



1989年11月26日，中共中央总书记江泽民（左一）在上海虹桥机场听取中国民用航空局局长胡逸洲（左三）、民航华东管理局局长高世昌（右二）、中国东方航空公司总经理袁桃园（右一）的工作汇报



1987年1月，上海市市长江泽民在庆祝上海航空公司正式开航招待会上致词



1996年4月，国务院总理李鹏（左二）接见中国东方航空公司总经理王立安（左三）



1996年4月，国务院总理李鹏（中）接见中国航空器材公司总经理（现任民航华东管理局局长）叶毅干（右）