

概 述

民用航空是国民经济的重要组成部分，是现代化的交通运输部门，它以飞机为生产工具，以机场为基地，经营空中交通运输和通用航空业务。民用航空以它运输迅速、灵活、安全、舒适、技术先进等特点成为与铁路、公路、水运、管道并存的五种重要运输方式之一。中国民航以“人民航空为人民”为宗旨，贯彻“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”的方针，坚持“安全第一、旅客第一、信誉第一”的原则，坚持为社会主义现代化建设服务。

青海省地处祖国西北腹地，交通十分不便。民国 20 年（公元 1931 年），青海省政府决定在西宁修建乐家湾飞机场。1933 年 3 月，青海省政府责成新编第九师、省建设厅、省交通处三单位扩建乐家湾机场。机场总面积 256 万平方米。跑道延长至 1 600 米，由土石筑成。同年 9 月，扩建工程完工，国民政府交通部邮政司司长，中德合办欧亚航空公司总经理李景柝，驾驶容克斯 W33 型民用飞机从南京飞西宁试航成功，当时，欧亚航空公司拟开通上海—西宁—迪化（乌鲁木齐）航线，后因日本帝国主义侵华战争爆发，未能正式开通。乐家湾机场主要用于军事和专机飞行。1937 年、七·七”芦沟桥事变后，国民政府军委会在西宁乐家湾机场设立第 55 航空站后改为 58 航空站。1942 年，青海政府修建玉树巴塘、大河坝、都兰尚格和海南机场。次年，又修建黄河沿及称多竹节寺、嘉塘飞机场。这 7 个

机场的设施比乐家湾机场更简陋，其中只有巴塘和大河坝机场有军用飞机飞行过 10 多架次。1949 年 4 月 6 日，中华民国行政院救济总署空运大队（简称民航空运队）队长陈纳德（Claire Lee Chennault 美国德克萨斯州人）和夫人陈香梅由南京经兰州飞抵西宁，与青海省政府主席马步芳磋商在西宁成立“空运大队青海区总站”及开辟西宁至兰州、西安、重庆、平凉、天水等地专利运输航线事宜，并达成协议。同年 5 月 1 日，即在西宁市湟中大厦成立“民航空运队青海区运输总站办事处”，设立电台，开始执行议定的运输业务。5 月 9 日西宁至兰州的航线正式开通，使用“民航空运队”的四架袖珍客机飞行，并分别命名为西宁号、天水号、平凉号、宁夏号。这种客机每次只能乘坐 4 人，班期不定，客满即可飞行，西宁至兰州单程飞行时间 45 分钟，票价为当时使用的银元 23 元。“西宁号”首航兰州还为西宁市邮局免费运出一些信件，邮局在信件上加盖“民航空运队兰青线首次通航纪念”的邮戳。同年 6 月 3 日“民航空运队”又有较大型飞机投入运输，起初，以运羊毛为名，兼营“乘客”业务。不久，即专门运输马步芳家族的黄金，白银及贵重物资。6 至 7 月份，由西宁直航重庆的飞机，每日平均有 3—4 架次；1949 年 7 月 13 日，十世班禅额尔德尼·却吉坚赞（时年 14 岁）由乐家湾飞机场乘 c-46 型飞机（美国人温斐尔驾驶）去兰州观光，这是十世班禅首次空中旅行，他坐在副驾驶的位置上，饱览了飞行中四周的全景；青海省政府主席马步芳本人及其子马继援分别于 1949 年 8 月 27 日和 9 月 1 日乘陈纳德“民航空运队”提拱的飞机逃离西宁。至此“民航空运队”在青海的活动全部停止。

1949年9月3日拂晓，中国人民解放军西北野战军一军侦察科科长孙巩率先遣侦察部队突然包围了乐家湾飞机场，机场警备部队全部投降，并缴获了因故障滞留在机场的三架飞机。同年9月5日，西宁市获得解放。

1949年10月1日，中华人民共和国成立。由于当时西宁乐家湾机场条件较差，各种设备简陋，加之马步芳逃离西宁时进行了破坏。1950—1955年，乐家湾机场处于关闭状态。1956年2月，在中国共产党中央委员会和中华人民共和国国务院的关怀及青海省人民委员会的积极努力下，由中国民用航空总局、青海省人民委员会和民航乌鲁木齐管理处共同成立“青海省民航筹建领导小组”。成员有：青海省副省长张国声、青海省人民委员会秘书长沈岑和民航乌鲁木齐管理处处长马瑞等。领导小组成立后即着手进行新机场选址和乐家湾机场扩建的组织实施工作。（中国人民解放军空军先期进驻乐家湾机场，机场为军民共用）同年5月中国民用航空西宁站正式成立，下辖塔尔丁机场。同年10月，民航乌鲁木齐管理处任命任鸿吉为民航西宁站站站长。10月17日，西宁至塔尔丁航线试航成功。

1957年1月4日民航北京管理处使用伊尔—14型飞机开辟北京—包头—兰州—西宁—塔尔丁航线。1月4日下午16时，首航班机由北京经包头、兰州飞抵西宁。西宁市人民委员会在乐家湾机场举行了两千人参加的隆重开航典礼。青海省省长孙作宾、西宁市市长叶锡彭、民航乌鲁木齐管理处处长马瑞为首航剪彩。北京—西宁—塔尔丁航线正式通航，成为青海民用航空事业新的开端。1958年2月1日，西宁至兰州航线正式开辟。1960年2月，中国民用航空青海省管理局成立（以下简

称民航青海省局)。同年 10 月,任命任鸿吉为局长。1966 年至 1976 年“文化大革命”期间,青海民航事业的发展受到一定影响。1970 年始发旅客仅为 82 人次,是青海民航客运量最低的年份。由于中共中央对民航系统的“文化大革命”专门发出了文件,做了特殊规定,因而,青海民航的业务工作没有因为“文化大革命”而中断。为适应青海省工农牧业生产发展的需要,经中国民用航空总局批准,于 1974 年 8 月组建了民航格尔木站,机场属军民合用,任命朱发荣为站长、魏生财为政治委员。同年 11 月 2 日,西宁—格尔木航线正式通航。

为加快青海经济、文化和旅游事业的发展,1984 年 2 月,国家民航局和青海省人民政府组织有关单位和专家就尽快在西宁附近新建大型民用机场进行选址、调查和论证,在获得大量第一手材料的基础上,中共青海省委、省政府于 1984 年 10 月正式向国务院,中央军委上报《关于新建西宁曹家堡机场的请示》。1985 年 5 月国务院、中央军委批准新建西宁曹家堡机场。由国家民航局和地方政府联合投资 1.3 亿元人民币(实际投资 1.9825 亿元),机场规模为 4D 级,可供双向起降中型飞机。1985 年 9 月,国家民航局和青海省人民政府联合成立“西宁曹家堡机场建设领导小组”,省长黄静波任组长,国家民航局副局长郭浩,民航兰州管理局局长周凤性任副组长。

1986 年 9 月,青海省人民政府将机场修建工程列为青海省“七·五”计划重点工程。为进一步协调管理修建工作,经省政府批准,成立西宁曹家堡机场修建办公室,崔自顺任主任。同年 11 月修建工程开始试验性施工。经 32 个设计和施工单位,3180 名建设者的共同努力,1991 年 7 月西宁曹家堡机场初步建

成，8月开始校飞。8月19日，江泽民总书记为西宁曹家堡机场题写了站名。11月8日试飞成功，11月28日通过国家验收，12月27日正式通航。国务院副秘书长王书明、国家民航局局长蒋祝平、中共青海省委书记尹克升为首航剪彩。蒋祝平局长向民航青海省局副局长崔自顺颁发了《西宁曹家堡民用机场使用许可证》。西宁曹家堡民用机场的建成结束了青海没有民用机场的历史，对促进青海经济的发展和各项事业的进步，具有重大的历史和现实意义。1992年和1993年西宁曹家堡民用机场先后开辟了西宁至北京，西宁至西安，西宁至广州，西宁至乌鲁木齐的航线，两年完成旅客吞吐量61000人次相当于1982年—1991年10年业务量的总和。

截至1993年底，民航青海省局一直没有组建飞行部队，没有自己的飞机。所有飞行业务（航线的开辟、航班的设置，正常飞行或取消飞行）均由上级主管部门安排。民航青海省局主要担负客、货组织、售票、为过站或短停飞机提供飞行管制、机务维护、加油、气象预报等各种保障服务。

1956年—1960年民航西宁站属民航乌鲁木齐管理处和青海省交通厅领导。1960年—1969年属民航兰州管理局和中共青海省委、省政府领导。1969年11月民航划为空军建制后，民航青海省局属民航兰州管理局和兰州军区空军领导。1980年3月15日，民航总局由军队建制划为国务院直属局。民航青海省局现属企业性质（厅、局级）执行由民航西北管理局和中共青海省委、省政府双重领导，以民航西北管理局为主的体制。

青海民用航空事业起步晚，起点低、底子薄，但发展速度还是较快的。通航里程由1957年的2356公里，增加到1993年

的 6 052 公里；民航青海省局固定资产由 1957 年的 3 万元增加到 1993 年的 1.91 亿元 职工总数由 1957 年的 9 人增加到 1993 年的 337 人；飞往西宁的飞机机型也由安一 2、里一 2、运一五、伊尔一 14、安一 24 等中小型螺旋桨飞机发展到 1993 年的图一 154、BAE—146 等中型喷气式飞机。1957 年—1993 年民航青海省局共安全保证航班飞行 10 150 架次，完成旅客吞吐量 30 万人次，货、邮吞吐量 10 500 吨，安全保证了包括胡耀邦、赵紫阳、江泽民等党和国家领导人以及重要外宾在内的专机、包机飞行 350 架次。完成的运输量由 1983 年占全省各类运输方式总运输量的万分之零点七，提高到 1993 年的万分之三。同时，在民航事业的发展过程中，培养了一支思想作风过硬、业务素质较高、技术门类齐全（除空勤队伍外）的专业技术骨干队伍。

到 1993 年底，民航青海省局先后在格尔木、塔尔丁、察尔汗盐湖、西宁、兴海、贵南、同德、贵德、天峻、尖扎、海晏、冷湖、龙羊峡等地选择、确立了 20 个供航空摄影、航空勘探、飞机灭鼠、飞机灭蝗，飞播造林，人工影响天气等作业的通用航空临时机场，年均飞行 50 小时左右，并多次保证民航和空军飞机参加抢险救灾，为青海经济发展和确保国家人民生命财产安全做出了积极贡献。

交通状况特别是民用航空状况如何，是衡量一个地区经济、文化发展程度的重要条件之一。青海矿藏丰富、草原辽阔，而且是长江、黄河和澜沧江的发源地，是中华民族古老文化的摇篮之一。境内丰富多彩的人文景观和自然景观与旖旎的高原风光、神秘的雪山、冰川以及粗犷浑厚的民风构成了十分富集的旅游资源。为民用客、货运输和通用航空提供了广阔的舞台和

潜在的巨大市场。随着深化改革、扩大开放以及经济建设的不断发展，民用航空在青海经济建设中的地位和作用会愈加突出。从促进民族地区的“双文明建设”，巩固和维护青海、西藏、新疆地区的安定团结看，发展民用航空事业具有重大的政治意义和现实意义，从地缘关系看，青海是联结新疆，西藏与内地的桥梁和纽带之一，是进出西藏的重要交通枢纽。随着现代化进程的加快和改革开放力度的增加，地区之间的互助、互促、互补性愈益增强，青海民航会逐渐显示出地缘纽带和交通要道上的优势。从开发资源、发展民族经济，发展旅游事业以及省内企业发展的走向向外向型靠拢的趋势看，青海是西北地区和陇海—兰新经济带最有潜力的省份之一，民用航空将发挥其特殊的不可替代的作用。从青海的畜牧业优势来看，唯有民用航空能实现将其产品迅速运输出口，以换取更多的外汇，全面活跃青海经济机体的作用。

青海民航事业在本世纪末和下世纪初将随着青海资源的开发和经济实力的增强，呈现全面发展的趋势。2000年前实现格尔木机场复航以及西宁曹家堡机场各种服务设施进一步优化配套，服务质量进一步提高。在确保飞行安全和巩固现有运量的基础上，将增辟新的航线。增加新的航班。通用航空飞行呈增长趋势。民航青海省局将对产品吸引力强、竞争力强，能在省外，国外有稳定市场的企业，提供优质服务，不失时机地组织加班和包机飞行，需迅速出口的贸易物资可西经乌鲁木齐、东经北京、上海，南经广州、昆明等地空运出口，同时增加旅游包机飞行。

21世纪20至30年代青海境内交通不便的玉树藏族自治

州、果洛藏族自治州、海北藏族自治州、海西蒙古族、藏族自治州等地将修建民用机场，并充分利用其畜牧业优势，开发活牛、活羊及其制成品空运出口业务。西宁与内地主要省会城市将开通更多定期航班。

21 世纪 50 年代，青海境内民用航空网络将具备充分优势，以联营、合股或其它形式组建的青海航空公司将拥有若干架大、中、小型飞机，经营数条航线的民用航运输业务，年旅客吞吐量将达到 35 万人次。届时还可望开通西宁—东南亚，西宁—中东，西宁—日本的国际和地区航线，民用航空事业为青海经济、文化事业的发展将做出新的更大的贡献。

民航青海省管理局历年旅客、货邮始发运量、收入表

年 度	旅 客 (人)	货 邮 (吨)	收 入 (万元)	航 线
1957	383	40	12.9	西宁—塔尔丁 西宁—兰州 西宁—北京
1958	2 606	31	12.8	同上
1959	1 811	35	9.5	西宁—兰州 西宁—北京
1960	710	59	16.6	西宁—兰州
1961	639	69	14.0	同上
1962	775	48	10.2	同上
1963	388	37	12.6	西宁—兰州
1964	317	39	14.4	同上
1965	165	34	13.3	同上
1966	93	39	6.2	同上
1967	203	59	7.6	同上
1968	142	43	7.5	同上

年 度	旅 客 (人)	货 邮 (吨)	收 入 (万元)	航 线
1969	183	55	7.0	同上
1970	82	86	10.5	同上
1971	891	100	20.5	西宁—兰州 西宁—北京
1972	1 269	250	56.0	同上
1973	1 284	223	33.3	西宁—兰州
1974	3 366	206	38.0	西宁—兰州 西宁—北京 西安—格尔木
1975	5 600	358	40.0	1974年的基础上增加兰州—格尔木—拉萨
1976	12 039	235	88.5	同上
1977	6 624	297	74.5	同上
1978	7 784	246	66.8	同上
1979	8 737	163	57.2	西宁—兰州 西宁—北京 西安—格尔木—拉萨
1980	6 334	76	47.1	同上
1981	5 360	85	60.8	同上
1982	6 948	88	55.5	1981年的基础上增加西宁—西安
1983	4 291	61	42.8	同上
1984	3 444	47	39.1	西宁—兰州 西宁—北京 西安—格尔木—拉萨
1985	4 343	67	69.2	1984年基础上增加西宁—西安
1986	2 392	34.2	44.2	西宁—兰州 西宁—北京 西宁—西安
1987	2 383	55.1	39.3	同上
1988	1 659	53.3	44.38	西宁—兰州 西宁—北京
1989	1 176	80.7	66.9	同上
1990	828	77.5	116.9	同上

年 度	旅 客 (人)	货 邮 (吨)	收 入 (万元)	航 线
1991	957	75.8	86.7	同上
1992	8 965	126.0	364	西宁—北京
1993	19 713	206.0	972	西宁—北京 西宁—西安 西宁—广州 乌鲁木齐—西宁—广州

第一章 航空运输与通用航空

第一节 航线 航班

航线的开辟主要由飞机所属单位根据自己的实际情况和当地经济、文化发展的需要而决定。民航青海省局没有自己执管的民用运输飞机，因而，航线的开辟和航班的安排，只能根据需要提出申请，最终的决定权在上级业务主管部门。

青海最早开辟的民用航空航线是 1949 年 5 月 9 日由陈纳德“民航空运队”袖珍飞机担任飞行任务的西宁—兰州航线。这种“袖珍式”客机只能载客 4 人，客满即可飞行一次，航班为不定期。不久即停航。

中华人民共和国成立后，民航北京管理处于 1957 年 1 月 4 日开辟了北京—包头—兰州—西宁—塔尔丁航线，每周 2 班，用伊尔—14 型飞机飞行，单程里程 2 356 公里。这条航线的开辟，对促进柴达木地区的资源开发产生了积极作用。后因柴达木石油勘探中心移位，客货源不足，西宁—塔尔丁段于 1957 年 4 月 1 日停航，改为西宁—兰州—包头—北京。1959 年 3 月停航。

1958 年 2 月 1 日，民航兰州站使用安—2 型飞机开辟兰州—西宁航线，每周飞行 6 班。航线距离 171 公里，该航线是青

海民航使用最频的航线。1958年8月4日起改用里—2型飞机飞行，每周飞行3班。1958年10月1日起使用安—2型飞机飞行。1960年4月1日起使用伊尔—14型飞机，每周飞行1班。1960年10月1日起使用里—2型飞机，每周飞行1班，1962年7月1日停航。1972年4月1日起使用运—5型飞机复航，每周飞行2班。1972年11月1日起使用安—24型飞机，每周飞行2班。1979年11月1日起停飞。1980年4月1日起复航使用安—24型飞机，每周飞行1班。1983年11月1日至1984年3月31日使用伊尔—14型飞机，每周飞行2班，1984年3月15日起改用安—24型飞机，每周飞行2班，直至1987年。

1971年10月1日，民航兰州管理局开辟了西宁—兰州—西安—北京航线，为国内干线之一。航线距离1707公里，使用伊尔—14型飞机飞行，每周飞行2班。1972年4月停航。1974年4月1日，民航兰州管理局使用安—24型飞机开辟西宁—兰州—西安—太原—北京航线，航线距离1780公里，每周飞行1班。1985年3月改为经停兰州、太原飞抵北京，每周仍为1班，1991年10月停航。该航线飞越6个省、自治区、直辖市上空，空中飞行时间单程约为4个小时。飞机由西宁机场起飞，越青海乐都、民和、甘肃一条山，宁夏中宁、陕西榆林、山西关帝山、河北大王庄上空，最后飞抵首都机场。该航线是青海与北京和外埠保持联系的重要空中桥梁。

西宁—格尔木航线于1974年11月2日通航，为省内主要干线，航线距离638公里，用安—24型飞机飞行，空中飞行时间约为1.5个小时，每周飞行2班，该航线通航对促进民族团结，加快青海、西藏民族地区经济的发展具有重大意义。在格

尔木市人民政府组织的通航典礼会上，少数民族代表、藏族姑娘央金深情地说：“是党的民族政策伟大、毛主席英明，过去连想都无法想的事，今天成了现实，过去到西宁骑马得半个月，坐汽车也得 3 天，而现在乘飞机仅需 1 个半小时，我们的心和北京靠得更近了。”西宁—格尔木航线处于青藏高原东部，东段 347 公里为高山区，山高多在海拔 3 500 米以上，地形复杂、气象条件差，安—24 型飞机，不宜在高原飞行（该机载量与机场气温、海拔高度成反比），造成飞机客座利用率不足 45%，1979 年 11 月停航。

1975 年 9 月 7 日，民航兰州管理局使用伊尔—18 型飞机开辟兰州—拉萨—格尔木—兰州航线，航线距离为 1 674 公里，每周飞行 2 班。该航线前段为昆仑山系，中段为唐古拉山系，后段为念青唐古拉山系，全航线山势雄伟、峰峦叠障，山高多在海拔 5 000 米以上，其中念青唐古拉山海拔高达 7 200 米，终年积雪，气象万千。该航线飞行飞机由兰州中川机场起飞，经茶卡、格尔木、沱沱河上空至拉萨。由于青藏高原特殊气象条件，由格尔木飞拉萨段必须在当日 11 时前完成，因此飞行辛苦，难度颇大，1979 年 11 月 20 日起，该航线改为西安—格尔木—拉萨，航线距离为 2 148 公里，每周飞行 2 班，空中飞行时间为 4 小时。该航线的开辟对于促进西藏、青海经济、文化的发展特别是加强西藏与内地的交往，发挥了积极作用，但该航线因所使用的伊尔—18 飞机制造厂家不再生产发动机配件，无法保证正常飞行，致使该航线于 1985 年 9 月 16 日停航。

1982 年 4 月 1 日，民航陕西省局使用伊尔—14 型飞机开辟西安—西宁—兰州—西安航线，航线距离 1 442 公里，每周飞行

1 班。1983 年 11 月 1 日停航。1985 年 11 月 19 日,民航陕西省局使用安—24 型飞机开辟西安—兰州—西宁航线,航线距离 721 公里,每周飞行 2 班,1987 年 10 月 30 日停航。

1991 年 12 月 27 日,中国西北航空公司使用图—154 型飞机开辟北京—西宁—北京航线,航线距离为 1 545 公里,每周飞行 1 班,1992 年 10 月改为每周 2 班,该航线全年客座率平均达到 80.08%。

1992 年 8 月新疆航空公司使用图—154 型飞机开辟北京—西宁—北京航线,航线距离为 1 545 公里,每周飞行 1 班。1992 年 11 月停航。

1993 年 2 月 15 日新疆航空公司使用图—154 型飞机在乌鲁木齐—广州航线间加降西宁。每周飞行 1 班。

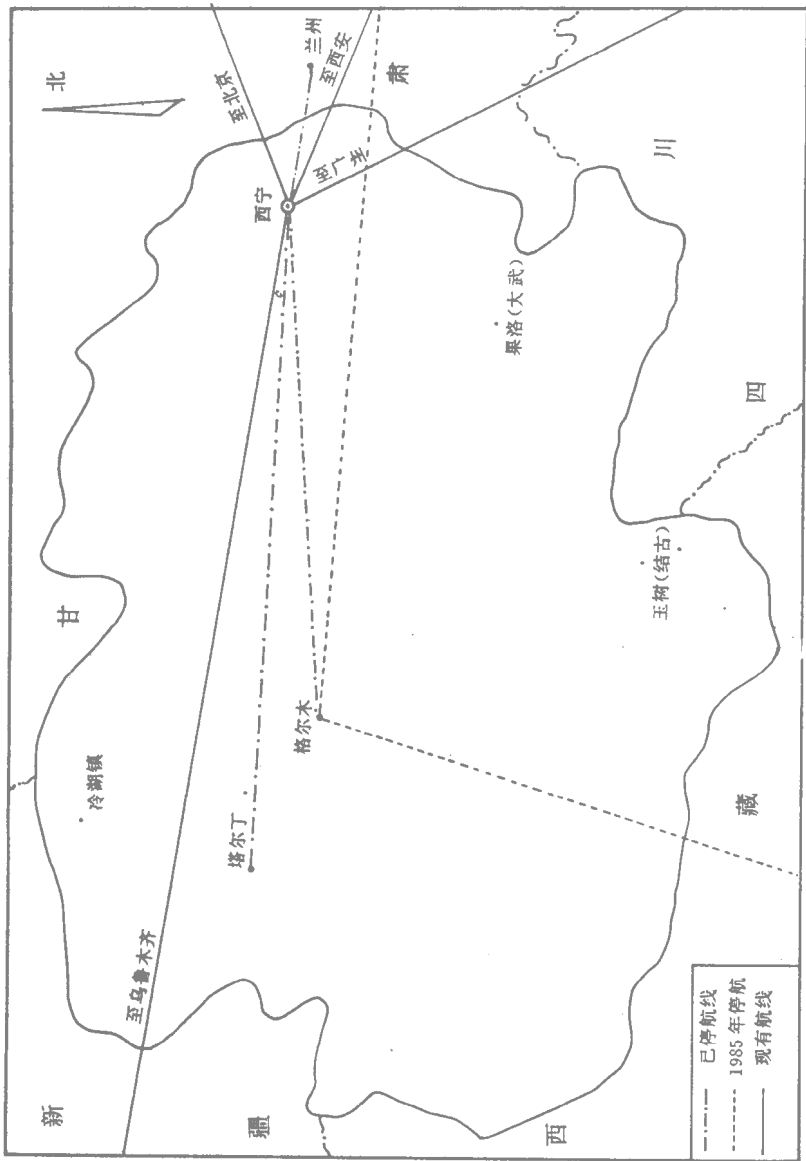
1993 年 3 月 31 日西北航空公司使用图—154 型飞机开辟西宁—广州航线,航线距离为 2 203 公里,每周 1 班。

1993 年 4 月,西北航空公司使用 BAE—146 型飞机开辟西安—西宁—北京航线,每周 1 班。

到 1993 年底,民航青海省局实际使用的航线有 4 条:西宁—北京、西宁—西安、西宁—广州、西宁—乌鲁木齐,航线总里程为 6 052 公里,每周 6 个航班。

为满足青海经济的发展对通用航空的需要,民航青海省局先后在青海境内规划了 28 条通用航空航线,这些航线为临时和不定期,有任务即开通,任务完成即关闭。

1993年青海省民用航空航线图



西宁曹家堡机场一九九三年航班时刻表

航班号	班期	机型	始发站	起飞时间	以达时间	到达站	起飞时间	到达时间	到达站
WH2141/2	2	B146	西 宁	11:40	13:50	北京	14:40	17:15	西 宁
WH2219/20	2	B146	西 安	09:20	10:40	西宁	18:15	19:20	西 安
WH2350/49	3	TU5	广 州	11:50	14:50	西宁	15:50	18:35	广 州
WH2126/5	5	TU5	北 京	09:40	11:50	西宁	12:50	14:45	北 京
X09391	1	TU5	乌鲁木齐	08:45	10:35	西宁	11:35	14:05	广 州
X09392	1	TU5	广 州	15:05	18:00	西宁	19:00	21:05	乌鲁木齐

第二节 飞机

在青海境内担任民用航空飞行任务的飞机，经历了由 1933 年的单引擎活塞螺旋桨式短程、小型飞机到 1993 年的多引擎涡轮风扇喷气式中程、中型飞机；从载客 4 人到载客 164 人的发展过程。1949 年 10 月 1 日中华人民共和国成立前，在青海境内担任民用飞行任务的飞机先后是欧亚航空公司和陈纳德“民航空运队”自备的小型活塞螺旋桨式飞机。中华人民共和国成立之后，在青海境内担任民用飞行任务的飞机先后是民航北京管理处、民航兰州航站、民航兰州管理局、民航通用航空工业公司、中国西北航公司、新疆航空公司等所属的飞机。

一、1933年—1949年

1、容克斯 W₃₃型飞机

容克斯 W₃₃型飞机为德国容克斯飞机厂研制的全金属下单翼型客邮运输机，机身长 10.60 米，高 3.18 米，最大起飞重量 2.8 吨，总载重量 1.1 吨（包括燃油、滑油及设备），最大飞行速度 193 公里/小时，最大航程 930 公里，可载客 4 人，装有一台功率为 330 马力的水冷活塞式发动机。1933 年 9 月，欧亚航空公司总经理李景枞驾驶该型飞机从南京飞西宁试航成功，1949 年 5 月，陈纳德“民航空运队”即使用该类型飞机开辟西宁—兰州航线。

2、C—46 型运输机

C—46 型飞机是美国寇蒂斯公司制造的全金属双发、单翼运输机，机身长 23.2 米，高 9.07 米，最大起飞重量 22.73 吨，最大商务载重量 3.64 吨，巡航速度 255 公里/小时，最大航程 1883 公里，可载客 36 人。装有两台美国普惠公司制造的 R—2800—51 型气冷活塞式发动机，每台功率为 2000 马力。

1949 年 6 月，陈纳德“民航空运队”用该型飞机专门为马步芳运送军火及物资；十世班禅首次空中旅行也是乘该型飞机；马步芳及其子马继援在 1949 年 8 月 27 日和 9 月 1 日分别乘陈纳德提供的该型飞机逃离西宁。

二、1956年—1993年

1、伊尔—14 型飞机

伊尔—14 型飞机是苏联伊留申设计局设计制造的双发、单翼运输机。机身长 22.31 米，高 7.8 米，最大起飞重量 17.5 吨，最大商务载重量 3.65 吨，最大速度 412 公里/小时，最大航程