

5-92

五月五日

于彥
印

空軍

第二百一十一期

時事一週	論領袖	維鷹奮翅記	領袖兼難給我們的教訓	英國空軍組織概觀	日本航空行政一考	列強空軍之獨立及擴充之
		(續二)			(續)	(續)
政治教官室	蔡孟堅	劍平譯	蔣堅忍	杜久	周敦禮	周信譯

211

中華民國二十五年十二月二十日

國立北平圖書館藏

中央航空學校出版

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類

列強空軍之獨立及擴充之經緯

(續)

高橋常吉
周傳譯

三 俄國

蘇俄的航空，在大戰以前，這是在搖籃期中，其參加大戰，則與英意有同樣情形，即航空方面，不過具有基幹兵力的程度而已，而在其全般工業之落後的關係上，航空技術方面，且不如意大利，自製的飛機，其性能——尤其是安全性上——均難加以信賴，至於軍用飛機，殆全部從德法兩國購入者。

當一九一四年八月參戰的時候，因為器材並不十分整備的關係，故在戰場上實際使用出來的飛機，不過二〇〇架左右，其後到一九二六年次第的增設了飛機製造廠，漸漸的達到可以補給的程度，但是兵力的增加，並未見得容易。

試一究其兵力增加的狀態，在一九一六年一月的時候，增加了三六〇架，編成約六〇個獨立飛行中隊，逐次的向着增加兵力的途程前進，在同年十二月的時候，戰線上所有飛行隊的兵力，約九六個中隊；可是在一九一七年的時候，爲了二月革命以後的情勢所限，兵力的增加，並未得如期實現，繼之，爲了十月革命的關係，更未得維持建制以後的狀況。雖然，從事實上看來，尙保有九三個飛行中隊（約七〇〇架）與五個汽船中隊，比之一九一四年八月的時候，飛行中

隊數約擴張了一五倍，飛機數約擴張了三·五倍，質的上面，雖然劣於列強，兵力則僅次於意國，而達到建設大空軍的目的。

海軍航空隊，因爲海軍兵力的劣弱，僅使用於沿海的警備方面，也似乎保有若干中隊，可是因爲沒有確實的資料，故不能明瞭其實在的數量。

大戰期間俄國的航空工業是很微弱的，大部份的軍用飛機，似非從外國購入不可。而這些購入的飛機，因爲是舊式的關係，故爲同盟軍的新銳飛機所壓倒，俄國航空隊，未能見其適切的活動，其結果遂招致作戰上的不利。大戰以前，俄國的航空工業，稍有其端緒，當時因飛機輸入之不易，故自然有促進該項工業之發展的趨向，但本來俄國的一般工業技術，因爲未能趕上列強，以特別精巧爲必要之前提的航空技術，其不能有急速的進步，固亦當然的結果，不過辛動的模枋外國機以應其急需而已，至新銳機之試作研究等，則未能想望得之也。

要之，大戰期間之俄國航空的進展狀況，比之歐洲列強，顯有遜色，惟其建設了約一〇〇中隊空軍，兵力的增加，也未可厚非，不過器材及其維持的觀點上，到底非同盟軍之

敵。此其主因，蓋由於工業力的劣弱與資材的缺乏，畢竟在其戰爭的準備上有很大的缺陷也。

一九一七年二月革命之結果，羅曼諾夫王朝覆滅，其次以十月革命，列甫一派便取得鮑爾雪維克政權，不久國防人民委員會於一九一八年一月便頒布法令組織赤軍，以此軍的組織，掌握後方及戰線上所有的航空部隊，並改編為赤軍航空隊而充作國內戰爭之用。

一九一八年五月，赤軍航空隊，改編在中央委員會航空本部統轄之下，其兵力約有四七個飛行中隊，飛機的數量，約有三〇〇——三五〇的程度，飛航員約有三〇〇——四〇〇的數目，為討伐白俄而使用於國內的戰爭，所有飛行隊頗能盡其活動的能事而建其偉大的功績，厥後蘇俄軍事當局之促進空軍的發展，此殆為其主因也。

從一九一八年到一九二一年之間，因為國內戰爭的關係，赤軍航空隊的飛航員減少了一半，而飛機的數量減少到二〇〇架左右，亦有顯著損耗；同時，一方面因為受着經濟的封鎖，一方面國內的航空工業又為革命的時候破壞了，故均不能達到補充的目的。因此，一九二二年之赤軍飛行隊的實力，比之一九一七年二月的時候，約減少了三分之一。

要之，俄國在大戰期間逐次擴充建設起來的航空，為一九一七年二月至一九二二年的革命及國內戰爭所破壞了，僅保存了殘餘的舊式的飛行機約二〇〇架左右，却還原到大戰爆發以前的狀況。這一種關係，却與意大利的情況相似，不過意大利保有了擴充航空之基礎的航空工業，而蘇俄的航空工業則受着革命的打擊而瀕於衰滅的境地。抑有進者，蘇

俄航空復興之較列強為遲緩者，其原因亦不難推察，蓋一九二二年國內平穩了以後，首先以復興及建設重工業為第一國策也。

蘇聯當局，一九一八年編成赤軍航空隊以為赤軍陸軍的一部，厥後四月間，編成赤軍海軍，同時便恢復海軍飛行隊，均為使用於國內戰爭的結果，各方面都大大的損耗，赤軍航空隊一九二二年改編的時候，止餘二〇個中隊。

一九二二年十二月三十日，俄羅斯，烏克蘭，白俄，後高加索四個共和國，發表宣言，締結條約，構成蘇維埃社會主義共和國聯邦，翌年即一九二三年更決議以此宣言及條約為蘇俄聯邦之憲法的要旨，故蘇俄聯邦政府乃名實的確立起來，實權在列甫的掌握之中，依據其主義以推行赤化世界的政策，而國內則入於建設的途程。

一九二二年以來赤軍的航空隊逐次的增加兵力，在一九二四年的時候約有四〇〇——五〇〇個飛行中隊，及海軍方面若干的飛行中隊，都配合在軍管區及艦隊的方面。又這些赤軍航空隊統轄在隸屬於赤軍本部的航空本部之下，而海軍方面則由海軍本部的航空委員會掌管之。

蘇聯當局，做效意大利空軍獨立的辦法，在陸海軍人民委員會中創設空軍部，把空軍從陸海軍獨立起來而歸其統轄，不過沒有特設空軍管區而襲用固有的軍管區，軍令則三軍同一系統，而關於教育，器材，人事等之軍政系統，則隸屬於各軍管區的各專門部長之下，各專門部長則又受陸海軍人民委員會的各專門部長的指揮。

一九二四年列甫死後，極右黨布哈林與極左黨脫拉斯基

(一九二二年以來之陸海軍人民委員長)之間起了強烈的暗鬥，斯大林一派的中央黨，利用右黨，以使脫拉斯基不能立足，遂掌握政府之實權，更以第一次五年計劃問題，又把布哈林一派驅逐了，遂鞏固了蘇聯政府的基礎。國內的政情，時起波瀾，而一方國家的建設事業則着着的進步，尤其以對於航空的發展而論，固然為實行對外國策，必須有大空軍的建設，而一方面在國土廣大交通不便及擁有多種民族的關係上，為遂行其對內政策，更有其必要，故在舉國航空的標語之下，向着發展航空的大道邁進，一九二四至一九二七年之間，注意於人員的養成並努力於確立航空工業的基礎。依其第一次五年計劃(一九二九至一九三二年之間)的實行，遂建設了世界有數的航空工業而遂次增大了航空兵力，在一九三二年的時候，便保有了二二〇個飛行中隊，軍用機約二，五〇〇架；到了一九三四年更具有三，〇〇〇架的強大空軍了。

一九三四年六月，把陸海軍人民委員會，改稱為國防人民委員會(國防部)，此外並有若干的改編，不過真相不能詳悉，又把革命以來的革命軍事會議廢止了，放棄了以會議制度為根本原則的傳統政策，與列強一樣，採用單一的指揮制度，進一步的鞏固軍的統帥，而軍管區之三軍共同的軍管區司令官，則直屬於國防人民委員長，同管區空軍部長，則兼管區空軍司令官以統轄管區內之空軍部隊。

世所盡知者，即蘇俄的第二次五年計劃，目前正在進行之中，預計上將於一九三七年完成。第二次五年計劃的重點，還在軍軍的擴充，尤其是空軍的擴充，殊未知其底止，現

在軍用機約達四·五〇〇架乃至五·〇〇〇架，其質的方面，亦有顯著的改良。還有因為航空燃料的豐富，航空資源得以自足自給，其強味尤當括目相看。

空軍第二線的民間航空，亦隨伴着空軍的建設，而有急速的發展。民間航空的發底，以一九二〇年開設莫斯科與斯磨蘭斯克間之航空路為嚮矢，在一九二二年的時候，航空路的延長，達到一·二〇〇杆，一九二七年的時候便激增到六·四〇〇杆(約五倍強)，更以五年計劃而有飛躍的進步，一九二九年到一九三〇年之間，航空公路的延長，達到二四·六七九杆，比之一九二二年的時候，約增加了二〇倍多，又航空運輸公司以外的民間航空，亦有很大的進步。

民間航空事業，最初係由陸海軍人民委員會內之空軍本部長掌理，關於技術事項，則由其轄下之民間航空監監督之。而一九三〇年四月的時候，便把民間航空監獨立起來而直轄於陸海軍人民委員會，十月間更作民間航空行政機關之改革，十一月的時候，便廢止了民間航空監，而創設了民間航空全聯邦統一部，移屬於蘇聯人民委員會直屬的國防勞動會議之下，同時合併了國內各航空輸送公司，移歸於統一部管理，故民間航空，遂依政府的指導而經營之。在一九三二年的時候，更把民間航空全聯邦統一部，改稱為民間航空隊本部，並改在蘇聯人民委員會的直轄之下。

從來是以軍用的舊式機流用於民間航空者，可是隨伴着航空工業的進展，一九〇三年以後，更繼續的有驚人的進步，遂以「昂特九式」及「昂特十四式」等之大型的金屬運輸機代替之，而這些新式機之設計與製造，更加以統制與管理

以期得轉用於軍事上面。民間航空之有如此異常的進步，得與大空軍的建設，同時發展起來，厥由於過去的數年間，蘇聯當局在「舉國航空」的標語之下，不顧一切犧牲，努力邁進的結果，決非自然的趨勢到達此種地步者。民間航空，雖然號稱民間，實際上還是國營事業，實質上亦是強力的預

年次	噸數	增加倍率
一九二二	一·二〇〇	一·〇
一九二三	一·六一〇	一·三
一九二四	四·四〇〇	三·七
一九二五	四·九八四	四·二
一九二六	六·三九二	五·三
一九二七	七·〇二二	五·九
一九二八	二·四二七	九·五

要之，蘇俄空軍獨立之實現，與意大利相同，是以建設大空軍為前提，不過使其獨立於從來統轄三軍的國防部之內，而蘇俄更因為海軍力的微弱，故未生出何等對立的糾紛。更基於蘇聯當局之強力的獨裁，一切毋許批判，雖無何等可說之理由，不過從其國是上看來，必須把空軍從陸海軍的範疇內獨立起來，想為當然之歸結也。
還有大戰後空軍的崩壞及其再建的情況，有偶然與意大利相髣髴者。即蘇意兩國航空的情況，原有其相異之處，而大戰後之瀕於崩潰的危機及其恢復的時候，因為財政的貧乏不能如意的進行，又各各遂行其五年計劃以達成建設大空軍的目的，均為其相同者。如更要追求這兩強者的差異之處，則意大利企圖以大戰間培養起來的航空工業力為根基，而努力邁進，但其計劃並來得澈底的進行；反之，則蘇俄把原

備空軍，而民間航空之從業員，對於平時的軍事訓練，亦未絲毫的怠忽，此可特別說明者。
為要窺知民間航空之發展的概況，特將航空路全長之增加概況，列舉之如次：

年次	新數	增加倍率
一九二九	一一·八〇五	一五·四
一九三〇	二四·六七九	二〇·四
一九三一	二六·九三九	二二·五
一九三二	二九·三六〇	二四·五
一九三三	四〇·四九五	三三·八
一九三四	四七·一一二	三九·三
一九三七	二〇〇·〇〇〇	(計劃)

來之貧弱的航空工業急速的強化起來，收獲到預期以上的成果而有其澈底之處；但是，不問其國家的指導原理如何，而均能收得其效果者，蓋均由於強力的獨裁權的發動也。
當蘇俄企圖建設大空軍之際，首先以發展航空工業為其根本問題，故第一次五年計劃上便以建設重工業為主體，其傾注其全力於這方面的發展，雖說由於大戰間之艱苦的經驗，要亦有其卓見也……
蘇俄屢屢興建其宏大的事業，而不少出人意料者。大空軍的建設，雖說亦有類於此者，而其主要的目的，則因為國土廣大，交通不便，國內又包含着多數的異族，（人口四八%為純斯拉夫以外之民族）統制上有其必要，且藉此以增大其強度而遂行其對外的國策，凡此均不足為異者。
(待續)

日本航空行政一考察

(續)

周敦禮

四 航空人員

爲預防航空事故之發生，除嚴密執行航空器之檢查外，同時，對於實際上操縱航空器之人員的技能，尤有予以充分注意之必要。

依日航空法規定，凡航空人員，必具有：

(一)技術證明書；

(二)航空執照。

上述兩種文件，於飛航時，亦應攜帶。

日本航空人員技術證明書，計分左之九種：

- 一、一等飛行機飛行士技術證明書；
 - 二、二等飛行機飛行士技術證明書；
 - 三、一等航空船飛行士技術證明書；
 - 四、二等航空船飛行士技術證明書；
 - 五、三等航空船飛行士技術證明書；
 - 六、自由氣球飛行士技術證明書；
 - 七、一等航空士技術證明書；
 - 八、二等航空士技術證明書；
 - 九、航空機械士技術證明書。
- 「航空執照」，亦分如上之九種。

航空人員技術證明書之領取，須經遞信省試驗合格。凡領有技術證明書者，方可爲航空執照之申請。取得技術證明書之試驗，計分：

(一)體格檢查；

(二)實地試驗；

(三)學科試驗。

茲分述之：

(一)體格檢查

關於體格之檢查，悉依日本昭和二年六月一日施行之「航空人員體格檢查規則」所定。

二等飛行機，自由氣球飛行士，二等航空士及航空機械士之執照申請人，其受體格檢查時，如發現左列各項之一者，爲不合格。

- 一、身長未滿五尺者；
- 二、有精神病遺傳之因素者；
- 三、曾有精神病，癲癇或閃輝暗點證者；
- 四、慢性酒精中毒者；
- 五、患有腦脊髓病或官能性神經系病者；
- 六、先天或後天有畸形者；
- 七、身體各部發育呈顯著之不均等者；

八、循環器或呼吸器異常者，循環機能或呼吸機能不充
分者；

九、各眼之矯正視力未滿〇·六者；

一〇、光神，色神，視力，調節機，兩眼視器，眼球運
動及眼筋有平衡障害者；

一一、在一公尺之距離，不能聽取耳語者；

一二、左右耳之聽能不均等者，或均等而有機能之障害
者；

一三、呈鼓膜病之變化或有歐氏管之狹窄者；

一四、咽喉或鼻腔，患有疾病者；

一五、易起眩暈而有異常之素質者；

一六、感情易動搖者；

一七、神筋不敏者；

一八、反應時間及認識選擇時間遲鈍，或錯誤過大者；

一九、經心理學上之檢查，而有異常者；

二〇、其他精神上或身體上之疾病，或有缺陷者，均爲
不適於航空之人員。

一等飛行機，航空船飛行士及一等航空士之執照申請人，
其受體格檢查時，如發現上列各項（第九，第十一項除外）
及左列兩項之一者，爲不合格。換言之，即對於「眼」，
「耳」之要求，特較嚴格是也。

- 一、各眼之裸眼視力，未滿一·〇者；
- 二、自耳邊一公尺距離，與地面保持垂直，對於音叉每
秒六十四，二百五十六，四千九百十六振動，無正
常之聽覺者。

體格檢查中，如發現不合格事項，即中止檢查，視爲不
合格論。

航空人員，當遞信省舉行定期或臨時體格檢查時，則該
受檢查者，應提供醫師製成之「體格檢查證」。

遞信大臣，對於上述體格檢查證，認爲必要時，得舉行
檢查，以決定合格或不合格。

航空執照申請人，關於體格檢查，而發現不正當之行為
時，則停止其體格檢查。

體格檢查之費用，除應由官方支出者外，餘由受驗者負
担。

體格檢查證之定式如左：

被檢查者姓名	住所	出生年月日	遺傳之因素	先天或後天之畸形	一般健康狀態		視力	視鏡	風折機	聽力	鼻	喉	均	參考事項
					身長	體重								
					呼吸伸張之差	握力	右	左	右	左	辨色力	咽喉腔	歐氏管	
					公尺	公斤	右	左	右	左	m〇〇	m〇〇	WKL	
					公尺	公斤	右	左	右	左	m〇〇	m〇〇	C	
					公尺	公尺	右	左	右	左	音叉	眼筋平衡	F4	

檢查地點
檢查年月日

檢查醫師簽蓋名章(住所)

受驗者，如有左列事項時，則記入「參考事項」欄內。

- 一、慢性酒精中毒者；
 - 二、身體各部發育不均等者；
 - 三、易起眩暈而有異常素質者；
 - 四、感情易起動搖者；
 - 五、神經不敏者；
 - 六、反應時間及認識選擇時間遲鈍者，或錯誤過大者；
 - 七、心理學上之檢查有異常者；
 - 八、其他足供參考之事項。
- 試比較美國對於從事實業及運輸業之飛行士的體格標準

從事實業之飛行士

- 一、無器官及官能上之疾病或缺點，或身體組織上之缺點或限制，而此種缺點或限制足以妨害飛機之安全管理者；
- 二、各眼視力，不得少於三十分之二十。(但在某種情形下，凡不少於四十分之二十者，亦予認可。)又申請人戴改正眼鏡後為二十分之二十，不戴改正眼鏡，對遠視有極佳之判斷者；
- 三、於內角四十五度，不作複視，而具常態之野視與辨色力者；
- 四、無眼，耳，鼻，喉器官疾病者；

五、無變態平衡器官之情形者。
從事運輸之飛行士：

- 一、過去歷史優良者；
- 二、肺部，心臟脈官，臟胃，中樞神經，泌尿生殖諸系均屬健全者；
- 三、其他重要組織，無缺點或被限制者；
- 四、無管線亦無疾病者；
- 五、具有常態之中心周線辨色力者；
- 六、具常態之遠視判斷者；
- 七、視覺之肌肉平均或僅為些微之缺點者；
- 八、無眼病者；
- 九、無耳，鼻，喉之障礙或病態，同時平衡器，亦無變態者。

(二)實地試驗

航空人員技術證明書之申請人，其試驗應依實地試驗，學科試驗之順序行之。實地試驗不合格者，不得參加學科試驗。

實地試驗及格，學科試驗不合格，則自實地試驗終了「一年」內，而仍為同種類之技術證書申請時，可免除其實地試驗。

試驗之費用，除應由官方支出者外，餘均由受驗者自行負擔。

凡為飛行機，航空船飛行士，航空士及機械士之技術證明書申請者，其年齡應滿十九歲之男性。其他航空人員之技術證明書申請者，須年滿十七歲者為合格。

依日航空人員試驗規則第十條規定，凡航空人員，如有左列事項之一者，不得為技術證明書之申請人：

- 一、曾被判處徒刑以上者；
- 二、精神病者，聾者，啞者及盲者；
- 三、其他被遞信大臣認為不當者。

二等飛行機飛行士之技術證明書申請人，其實地試驗之科目如左：

- 一、上昇二千公尺以上高度後，下降於約一千五百公尺之高度，關閉發動機而着陸或着水，由考試官指定地點，一百五十公尺以內之距離，停止其飛行機；
- 二、二百公尺以下之高度，不接觸於陸上或水上，在相隔五百公尺距離之兩柱或浮標間，各回旋而到着於兩柱或兩浮標之一個，而為「8」字形飛行連續三次後，依左之方法着陸或着水：
 - 1. 飛行機接觸於陸上或水上時，應關閉發動機；
 - 2. 出發前，於受驗者五十公尺以內之距離，停止其飛行機。
- 三、離出發之地點約五十公里以上，於考試官指定之地點着陸或着水，而復歸於出發地點之飛行。

一等飛行機飛行士技術證明書申請人之實地試驗科目：

- 一、二千公尺以上之高度，為連續一時間以上之飛行後，下降於約一千五百公尺之高度，關閉發動機而着陸或着水，由考試官指定地點，一百五十公尺以內之距離，停止其飛行機；
- 二、前述第二項之科目；

三、自考試官指定之地點出發，飛行三百公里以上之距離，而復歸於原地，於八小時內完畢。並須經考試官於飛行途中，指定地點，而為兩次之着陸或着水，當着陸或着水時，須停止其飛行機；

四、飛行機機身之調整；

五、航空發動機之應急修理。

關於特技飛行之實地試驗，即飛行機上昇於考試官指定之高度後，而為急反轉，橫轉，翻筋斗等科目之表現。

- 航空器械士技術證明書申請人之實地試驗科目：
 - 一、簡單之工作法；
 - 二、航空發動機及其附屬機件之分解，修理及調整；
 - 三、航空發動機之應急修理；
 - 四、航空機機身之分解，修理及調整；
 - 五、航空機機身之應急修理。

(三) 學科試驗

- 二等飛行機飛行士技術證明書申請人之學科試驗科目：
 - 一、飛機機身之一般智識；
 - 二、航空發動機之一般智識；
 - 三、關於航空及氣象之初等智識；
 - 四、國內航空法規概要；
 - 五、國際航空法規概要。
- 一等飛行機飛行士技術證明書申請人之學科試驗科目：
 - 一、飛機之空氣抵抗的一般智識；
 - 二、飛機各部之構造，機能以及機身之組織與調整；
 - 三、內燃機械之一般智識；

- 四、航空發動機之構造機能調整及特性之一般智識；
- 五、關於航空及氣象之一般智識；
- 六、國內航空法規；
- 七、國際航空法規。

自由氣球飛行士技術證明書申請人之學科試驗科目：

- 一、氣體靜力學及關於氣象之初等智識；
- 二、氣球及其附屬物件之一般智識；
- 三、氣球之膨脹，裝配及飛行；
- 四、國內航空法規概要。

三等航空船飛行士技術證明書申請人之學科試驗科目：

- 一、氣體靜力學及關於氣象之初等智識；
- 二、使用於航空船之瓦斯及其器材之物理的，化學的性質；
- 三、航空船之一般智識；
- 四、運動於空中之物體力學之性質；
- 五、氣囊之試體及瓦斯之填充；
- 六、航空船之裝配，管理及飛行；
- 七、內燃機械之初等智識；
- 八、國內航空法規概要；
- 九、國際航空法規概要。

對於二等航空船飛行士技術證明書申請人之學科試驗科目，與上述三等航空船飛行士之試驗科目，在程度上，較為

高深（依日航空人員試驗規則第二十一條所定）。

一等航空船飛行士之試驗科目，在程度上，又較二等航空船飛行士者為高。

二等航空士技術證明書申請人之學科試驗科目：

- 一、地球之形狀 區劃及區劃之記號；
 - 二、地圖及海圖 觀看法，使用法及使用於航空各投影法之實際的特質；
 - 三、地球磁氣 羅盤針之構造，用途及調整；
 - 四、測定速度三角形之要素及依於算定機器之使用，以推測航行之方法；
 - 五、依於用無線機，指示之方位測定，及依於必要修正法之適用之航空器位置決定法；
 - 六、氣象學 各種氣象觀測之原理，航空用氣象報告發表方法，預報之原理及天氣圖之構造與解釋；
 - 七、國內航空法規概要；
 - 八、國際航空法規概要。
- 一等航空士技術證明書申請人之學科試驗科目：
- 一、地球之形狀 計算距離之各種要素，即航法之數學的算法；
 - 二、地圖及海圖 使用於航空之投影法，其普通，形式構造之原理；
 - 三、潮汐 初等理論及依於表之使用之預測；
 - 四、天測航法 決定航空器位置之各種方法及機器之使用與保存；
 - 五、氣象學 較上述二等航空士所試者為高深；
 - 六、無線電信及關於航空發動機處理之一般方法；
 - 七、國內航空法規；
 - 八、國際航空法規。

航空器機械士技術證明書申請人之學科試驗科目：

- 一、關於內燃機械之一般智識；
- 二、航空發動機之構造，機能，組織，調整及關於特性之一般智識；

三、航空發動機之發生故障原因之探究及修理；

四、航空器空氣抵抗之一般智識；

五、航空器之構造，機能，調整及處理；

六、螺旋槳之構造及機能；

七、航空器用各種計器之構造，機能，調整及處理；

八、航空器用材料及關於工作法之一般智識；

九、航空器用燃料之一般智識；

一〇、機燈及信號裝配之處理法；

一一、國內航空法規概要；

一二、國際航空法規概要。

日本航空人員受驗前之飛行經驗及資限，亦有詳細之規定，茲擇要列舉如左：

- 一、二等飛行機飛行士 單飛五十小時以上；但其中十小時為申請書呈遞前一年以內飛行者；
- 二、一等飛行機飛行士 於二等飛行機飛行士技術證明書取得後，單飛在一百小時以上者；
- 三、二等航空士 完畢五十小時以上之飛行；但其中至少有一百小時，係在夜間飛行者；
- 四、一等航空士 完畢二百小時以上之飛行，但其中至少有一百小時，係在夜間飛行者；
- 五、航空器機械士從事二年以上航空發動機之運轉者。

試比較美國運輸飛行士，機械士取得證書之資限及試驗

(一)美國運輸飛行士實地，學科試驗及資限：

實地試驗

- 一、除通常升降外，並須為下之演習；自一千五百公尺，關閉發動機，為三百六十度之轉灣，以通常落地姿勢落地。落地輪着地處，須為商部考試官員所劃定界線之前，並在其二百公尺以內；
- 二、自一千公尺，關閉發動機，為一百八十度之轉灣，以通常落地姿勢落地，落地輪着地處，須為商部考試官員所劃定界線之前，並在其二百公尺以內；
- 三、連續三次和緩及三次峻峭之「8」字形轉灣及向兩方向為七百二十度峻峭的開發動機之轉灣。自二千公尺向一方作螺旋降，關閉發動機，以通常落地姿勢落地，落地輪着地處，須為商部考試官員所劃定界線之前，並在二百公尺以內；
- 四、作急迫靈敏之飛行，如旋飛，側滑，螺旋降，漸升轉灣，失速度欠穩時之恢復及其他商部部長之認為必要者；
- 五、飛越一「三角形」或「長方形」之行程，最低限度為一百英尺，並須於五小時內，降落於起飛原地。此項飛行，並包含航空器將停止使用時，非降落於起飛原地之「兩種降落」。商部考試官員，於起飛時，須指定路線；並供給與路線有關之智識於受試人。考試官員，須查驗路線是否準確遵行，降落是

否滿意。如受試人能呈示充分之證據，證明曾從事單獨越野飛行，距離在一百哩以上，而該項飛行之時期，又在其呈遞申請書日前之一年內，則此項規定之飛行考驗，准予免除之；

六、逆風之着地及離地。

學科試驗

一、商業航空條例及航空運輸規則；

二、主要發動機，飛機機械學，裝配等之實驗及理論之考試；

三、氣象學原理及空中航行之理論考試。

他如飛行士執照申請人必須有良好之道德品性；最低年齡條件，為飄行機飛行士須十四歲，私人飛行士須十六歲，實業的，限制商業的，以及運輸之飛行士須十八歲；國籍方面，除飄行機或私人飛行士得為外國人外，餘如從事實業的，限制商業的或運輸的飛行士，則以屬於聯邦之公民為原則（詳見一九三二年一月一日修正施行之美國商業航空條例第五章第四十八條）。

又申請人至少須有左列之飛行經驗：

一、運輸飛行士 單飛有二百點鐘；

二、限制商業飛行士 單飛有五十點鐘；

三、實業飛行士 單飛有五十點鐘；

（以上三種飛行士所定單飛點鐘內，其中至少有五點鐘為申請書呈遞前之六十日內飛行者。）

四、飄行飛行士 無最低飛行經驗之限制；

五、私人飛行士 私人飛行士而非學員，應有十點鐘之

單飛經驗，其中至少有二點鐘，為申請書呈遞前之六十日內飛行者。

（二）美國機械士之試驗及資限：

一、發動機機械士申請人 對於內燃發動機至少須具有兩年經驗；對於航空發動機之保全須有一年經驗。申請人須能讀，寫，說及了解英語。具如斯條件之申請人，如對航空發動機之理論，實驗考試均及格（包含發火系，如適當檢查，保全，修理以及翻修等，均有充分之智識）。並對商業航空條例第一，二，三，四，六章亦考試及格，得給予證書。

二、飛機機械士申請人 須具有構造，或保全，或修理航空器一年以上之真實經驗。該申請人，如對航空器構造，裝配之理論及實地試驗（包含操縱系；如何檢察，保全，修理及翻修航空器）；以及商業航空條例第一，二，三，四，六章之考試，均能及格，得給予證書。

上述申請人之考試，計為理論及實驗兩種，每種科目之最低限度及格分數，為百分之七十。

任何國家之人民，凡年滿十八歲者，均得為上述兩種機械士執照之申請人。

日本遞信大臣，為航空安全計，對於航空人員，如遇下列情形之一者，得分別予以制限，停止或廢止。

一、定期或臨時之體格檢查；定期或臨時之實地或學科試驗之結果，而欠缺航空人員之能力時；

二、定期或臨時之體格檢查；臨時之實地或學科試驗而避拒時；

三、航空中航空器發生殺人傷物之重大事故時；

四、認為有危害公安時；

五、違反基於航空法及航空法施行細則等所發之命令時；

六、航空人員，不從事飛行，連續在六個月以上，因長時間之不使用，致技能減退時。

凡依上述六種原因，被命令禁止之人員，須於自禁止之日起，十四日內，將航空執照，繳還於行政官廳。

技術證明書領有者而遇死亡時，應由其遺族繳還證明書於行政官廳。

從事國際航空之日本航空器及人員，其攜帶文書，應照國際航空公約之規定；如無規定者，則依航空法施行細則。

五 飛行場及其經營者

供公共用之飛行場，其設置，經營，應在行政官廳監督下為之。設置飛行場者，應於許可申請書上，記載左列事項，備具正，副本，分別呈遞於遞信大臣及該預定飛行場管轄之地方長官。

一、設置之目的；

二、經營者之姓名，名稱及住所；

三、飛行場預定地所有者之姓名，名稱及住所；

四、所在地名；

五、陸上，水上或水陸兩用；

六、面積及地形；

七、實測圖（自飛行場預定地境界外方五百公尺之區域內，有建築，煙突，電竿，電線及其他航空障礙之

物件等，以圖示之。）及附近交通圖；

八、恆風位；

九、設置時間；

一〇、設置費；

一一、設備維持方法；

一二、既存設備概要；

一三、預定設備概要；

一四、工程着手及竣工預定日期；

一五、工程設計書，方法說明書及圖形。

變更飛行場區域時，其手續大體與新設機場相彷彿，須繕具變更事項之許可申請書，分呈遞信大臣及所在地之地方長官。

行政官廳，對於飛行場之新設或變更，應將設置之目的；經營者之姓名，住所；用地所有者之姓名，住所；所在地名；陸上，水上或水陸兩用；面積及地形，實測圖及附近交通圖；恆風位；設備概要；設置期間等公告之。

供公共用飛行場廢止時，其經營者，應於一月前，繕具理由於許可申請書，分向遞信大臣及機場所在地長官提出。又供公共用之飛行場而變更爲不供公共用者；或不供公共用之飛行場而變更爲公共用者，其手續亦同。

不供公共用飛行場廢止時，其經營者，應預將廢止之意旨，呈報遞信大臣及機場所在地長官。

供公共用飛行場之經營者，對於飛行場之使用，爲佣金之請求時，則其種類及金額，應先得地方長官之認可；遇變更時亦同。

（接下第二十八面）

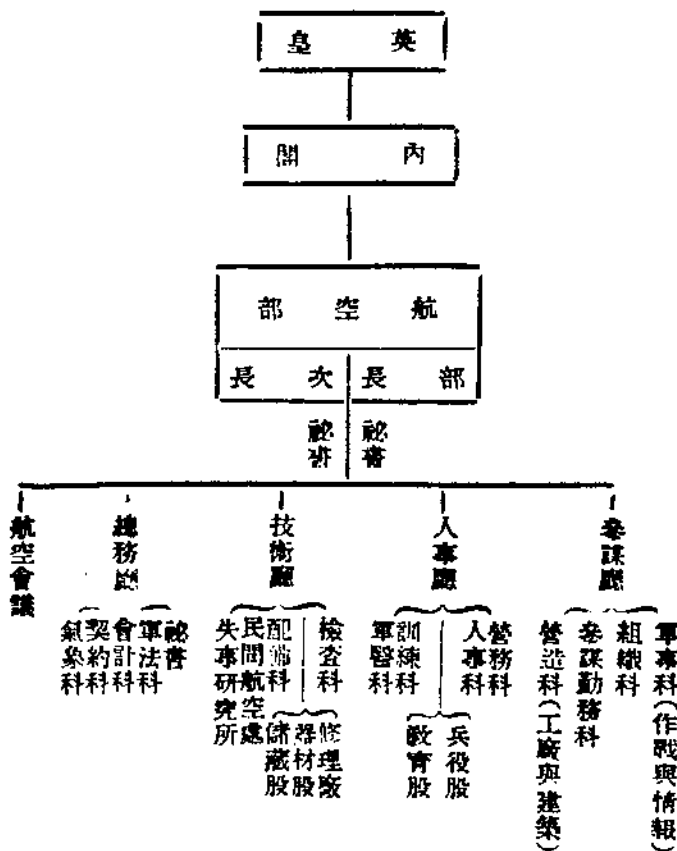
英國空軍組織概觀

杜久

本文係筆者研究世界各國空軍組織全稿之一部份，其中材料多承航委會第三科供給，特整理一過，刊以供同人之參攷。

英國以一小小島國，欲維繫其在世界各處散佈着的許多自治領殖民地以及軍事的經濟的勢力範圍，自必須以海軍為最主要的工具，其國防之以海軍為主力也以此故。數世紀以來，英國是保持着「海軍王國」的頭銜，她底海軍噸位是超過任何其他強國。但是歐戰開始以後隨着德國「徐柏林」大氣艇的軋軋聲發現於倫敦的上空，海軍在英國的寵勢便發生了動搖，英國上下一致地認識了比海軍更重要的還有空軍。所以在歐戰的幾個年頭，英國空軍是有急遽的發展，空軍人員達三十萬人，飛機中隊有一八五個，飛機數目有二千二百餘架。追戰事停止，英政府忽將龐大的空軍加以縮編，英國本部僅設六個大隊，殖民地亦僅共設十九個大隊，飛機數目共剩四百五十架。這個數目來維持這樣大的一個「帝國」，顯然是不夠的，當時英國民間便充滿了擴充空軍的呼聲。不但民間如此，就是主政的人也陸續提出擴充空軍的方案，英國在過去的十年在空軍方面是有不斷的進步。

英國空軍的最高權力屬於英皇，但是也與其他一樣，英皇擁其虛名而已，空軍在事實上是以内閣的航空部為其最高行政機構。航空部之組織系統如下：



一 航空部

航空部之權限及於全英國之軍事航空與民用航空。部長次長及各廳廳長之職權如下：

部長——為航空部最高長官兼航空會議主席，向內閣負責主持全國航空行政事宜。

次長——襄助部長掌理航空部之事宜，兼航空會議副主席，並向部長負責辦理關於飛行失事稽核及民用航空事宜。

參謀廳長——主管關於航空部隊之組織編制與調遣軍事交通發佈命令及一切地面管理工作之事宜。參謀廳長之權限與地位均在其他各廳廳長之上，而亦係實際指揮統率空軍之責者，因為部長次長多因政治地位之關係，僅對內開負該部之責任，而非實際統率空軍之人。

人事廳長——主管關於人員銓敘紀律訓練及教育醫務兵役之事宜。

技術廳長——主管關於航空機械武器之製造修理檢驗貯藏運輸，航空學術之研究及民用航空物質上之使用事宜。

總務廳長——主管關於軍法會計氣象及其他不屬於各廳之事宜。

航空會議為航空部之顧問機關，成立於一九一八年，以委員六人組成之。航空部長為當然主席，航空次長為當然副主席，其餘四人則由航空部之四廳長担任。除正副主席係由英皇任命外，其餘各委員均由主席任命之。現任主席係部長

倫敦德利侯爵 Marquess of Londonderry，副主席係次長薩遜爵士 Sir Sason，其餘委員則有愛林頓 Ellington，鮑飛 Bowhill，陶鼎 Dowding，及布樂 Bullock 等。

屬於航空部者，尚有許多專門性質之研究機關，如航空研究，建設，照像，氣象，軍械，競技，器材及工業等等委員會。

關於經費方面，一九三四年英國航空費全部支出為二〇、一六五、六〇〇鎊。其中空軍費用為一八、〇三二、一〇〇鎊，民用航空費用為六七三、〇〇〇鎊，測候費用為三六七、〇〇〇鎊，航空部費用為六六二、五〇〇鎊，恩給資金及其他為四三一、〇〇〇鎊。一九三五年度之航空預算為二〇、〇〇〇、〇〇〇鎊，較前年度少一六五、六〇〇鎊。

航空部所屬的空軍軍事學校，以皇家空軍大學為最高學府。皇家空軍大學學生二年畢業，畢業後可取得軍官之階級。通常畢業後須到各航空站見習滿十八個月以後，方升為正式飛行軍官。皇家空軍大學每年招生二次，每次招收學額極少。至於機械學生則以在哈爾頓 (Halton) 及孟斯頓 (Manston) 二機械學校受訓為主。茲將航空部所屬著名各校，列名如下：

- (1) Netheravon, Salisbury, Wilts. (飛行)
- (2) Digby, Lincs. (飛行)
- (3) Crantham, Lincs. (飛行)
- (4) Middle East (Abu Sueir) (飛行)
- (5) Sealand, Chester (飛行)
- (6) School of Photography, South Fraborough,

Hanst.

(7) Armament and Gunnery School, Eastchurch, Kent.

(8) School of Army Cooperation, old Sarum, Salisbury, Wilts.

(9) Central Flying School, Wittering, Peterborough.

(10) Electrical and wireless School, Cranwell (在Worthingly Down 有分校)

(11) School of Technical Training, Halton. (訓練學生)

(12) School of Technical Training, Manston, Kent. (訓練成人)

(13) School of Naval Cooperation, Lee-on-Solent.

航空部所屬的航空工廠不多，最近有成立六大國立工廠之計劃。惟各私有飛機製造公司及發動機製造公司均受航空部之監督。

航空部之下又在各地設航空司令部，分掌各該地空軍之專門技術事項。

二 空軍部隊之一般編制

英國空軍還不能說是完全獨立的，僅有一部份是獨立空軍，另有幾部份是與陸海軍協同的，所以英國空軍的編制也很複雜。尤以英國空軍與海軍的關係極為密切，必須首先明瞭。先是，歐戰以前及戰事開始的時候，航空部隊是附屬於

陸海軍，亦僅有補助陸海軍作戰之作用。一九一二年成立皇家飛行隊 (Royal Flying Corps)，一九一四年成立皇家海軍航空隊 (Royal Naval Air Service)。嗣於一九一七年政府頒佈「皇家空軍法」規定創立空軍及航空會議。航空會議即於一九一八年成立，當然就決議要實現創立獨立空軍的計劃，並建議內閣，航空事業有設專部之必要。內閣旋即接受建議，設航空部，並將原有之皇家海軍航空隊與皇家飛行隊合併而成皇家空軍 (一九一九年四月)。至此，英國空軍實已獨立，而與海軍陸軍成鼎足之形勢。但是不久，海軍方面之航空母艦「阿格斯」(Argus) 號告成，同時並製造其他航空母艦，故海軍當局以空軍既設專部，附屬於軍艦上之飛機，若受航空部之指揮，於事實上很有不便之處，乃建議自設航空處，歸海軍部節制。復經內閣考慮結果，於一九二三年規定海軍航空處與航空部之關係如下：海軍航空駕駛員百分之七十由海軍軍官任之，其餘百分之三十仍由航空部任用。觀測員全數由海軍人員任之，電報員亦由海軍下級軍官任之。海軍部所需航空應用之飛機及器材，由航空部撥給。附屬於軍艦上之飛機，歸海軍節制，不屬於軍艦上之飛機，歸空軍節制。至於航空人員，均歸航空部訓練。由上可見英國之海軍是與空軍取得密切之合作，尚無互相傾軋之弊。

現在英國空軍可分三種如下：

(一) 獨立空軍 係分佈於本國及各自治領及殖民地。在本國者另有指揮長官之設，在各自治領及殖民地者，則在作戰關係上，歸各該地之陸海軍長官指揮之，在訓練及其他專門任務上，則歸各該地之空軍長

官統轄之。

(二)陸空協同航空部隊 係在作戰關係上，歸陸軍高級長官指揮，在專門如訓練等任務上歸航空部參謀廳長指揮之。

(三)海軍航空部隊 係除於協同海軍作戰時，歸海軍長官指揮外，一切統歸航空部參謀廳長之調度。

(註)航空委員會在所編「列強空軍概況」一書中，分英國空軍為四種，除上述三種外，尚有空防空軍一種，作者則按其性質，歸於獨立空軍之內。

以上三種皆為常備軍，此外尚有預備軍，詳見後述。

英國空軍在任務方面雖有上述各種不同之分，其部隊之編制，則有一定之規定，茲列表並說明如左：



1. 中隊為戰鬥單位普通以二中隊為一大隊以二大隊為一聯隊，然有時亦有二中隊以上組成一大隊及二大隊以上組

成一聯隊者。中隊之編制，則多變化，大概為(一)驅逐隊及轟炸隊，由單發動機飛機組成者，分為三分隊，每分隊飛機四架；在空中飛行時，只有三架，其餘一架留在機場備用。(二)轟炸隊，由雙發動機飛機組成者，分為二分隊，每分隊飛機五架。(三)偵察隊，分為三分隊，每分隊有飛機四架。(四)飛船隊每隊有飛船五隻，另有後備飛船數隻。(五)獨立分隊及海軍航空分隊，每分隊飛機架數，可至六架為止。

2. 每中隊約有官長十六員，士兵一百二十名。聯隊長之階級為空軍少將或上校，大隊長之階級為空軍中校，中隊長之階級為空軍少校，分隊長之階級為空軍上尉。

3. 美國之 Group 為大隊，Wing 為聯隊，而英國則適相反，Wing 為大隊，Group 則為聯隊，此須辨別清楚者。

三 獨立空軍

所謂獨立空軍，並非完全獨立，英國軍事家眼中，決不承認空軍可以獨立作戰。故在作戰方面，空軍應受陸海軍指揮官之指揮，「獨立」兩字係指訓練與技術上諸事項而言。

獨立空軍可分國內與屬地兩大類：

(一)國內 英國國內空軍有所謂五個管轄區域(Five Commands)：

- 1. 大不列顛空防軍 Air Defence of Great Britain (A.D.G.B.)
- 2. 內地區 Inland
- 3. 海岸區 Coastal

除海岸區與艦上空軍合併於海軍航空部隊一節敘述外，

茲將四區概況列如下：

甲、大不列顛空防軍 設司令部於烏斯橋 Uxbridge，下

轄西區，中區，驅逐區及空防第一聯隊 (No 1 Air

Defence Group) 等四部份，計有：

驅逐中隊十四個，每中隊十二架 共一六八架

日間轟炸中隊二十個，每中隊十二架 (有

一中隊僅十架)

夜間轟炸中隊八個，每中隊十架

聯絡分隊二個，每分隊六架

常駐分隊四個，每分隊六架

共計

茲將各隊平時配置狀況，分述如左：

1. 西區 司令部設安道凡 Adever 司令官為空軍中將兼

轄有安道凡空軍學校及航空處。

隊別	駐在地	機種
日間轟炸第十二中隊	Andover	Hart
夜間轟炸第七中隊	Worthy Down	Virginia
夜間轟炸第九中隊	Boscombe Down	Virginia
夜間轟炸第十隊	Boscombe Down	Heyford
夜間轟炸五八中隊	Worthy Down	Virginia
夜間轟炸第九九中隊	Mildenhall	Heyford
轟炸第五〇〇中隊	Manston	Virginia

轟炸第五〇二中隊——Aldergrove Virginia
 轟炸第五〇三中隊 Waddington Himaidi
 常駐分隊

2. 中區 司令部設亞賓東 Abingdon 司令官為空軍代將

，兼轄有牛津大學航空隊及航空處。

隊別 駐在地 機種

日間轟炸第一五中隊 Abingdon Hart

日間轟炸第一八中隊 Upper Heyford Hart

日間轟炸第三三中隊 Upper Heyford Hart

日間轟炸第三五中隊 Bircham Newton Gordon

日間轟炸第四〇中隊 Abingdon Gordon

日間轟炸第五七中隊 Upper Heyford Hart

日間轟炸第一〇一中隊 Bicester Overstrand

日間轟炸第一四二中隊 Netheravon Hart

日間轟炸第二〇七中隊 Bircham Newton Gordon

轟炸第五〇一中隊 Filton Wallace

轟炸第五〇四中隊 Hucknall Wallace

常駐分隊

3. 驅逐區 司令部設烏斯橋 Uxbridge，司令官為空軍少將，兼轄有劍橋大學航空隊及航空處。

隊別	駐在地	機種
驅逐第一中隊	Tangmere	Fury
驅逐第三中隊	Kenley	Bulldog
驅逐第十七中隊	Kenley	Bulldog
驅逐第十九中隊	Duxford	Glister Gauntlet

驅逐第二三中隊	Piggin Hill Demon	Bulldog
驅逐第二五中隊	Hawkinge Demon	Bulldog
驅逐第二九中隊	North Weald Fury	Bulldog
驅逐第三二中隊	Piggin Hill	Bulldog
驅逐第四一中隊	Northolt	Demon
驅逐第四三中隊	Tangmere	Fury
驅逐第五四中隊	Hornchurch	Bulldog
驅逐第五六中隊	North Weald	Bulldog
驅逐第六五中隊	Hornchurch	Demon
驅逐第一一中隊	Northolt	Bulldog

聯絡第二四隊(分隊) Hendon及Northolt
Hart及Osprey

乙、內地區 司令部設於 Bentley Trierory, Stanmore 及 Middlesex 三處。除管轄各處倉庫出所標誌練習學校軍械試驗所外，並轄三個聯隊：

1. 軍械聯隊 (Armament Group) 聯隊部設於 Eastchurch, 管轄空軍軍械學校及第一第二第三軍械大隊。
2. 第二十二聯隊 聯隊部設於 South Farm Borough, 管轄攝影學校技術學校運輸艦隊之航空器之供應，及陸空協作部隊五個中隊(此於後面陸空協同航空部隊一節述之)。

常駐分隊
聯絡分隊

3. 第二十三聯隊 聯隊部設於 Grantham, 管轄該處及 Sealand 飛行學校及裝運堆棧。

4. 空防第一聯隊 此為民衆所組織，人員多屬後備，通常稱為「補助空軍」，聯隊部設倫敦，由航空部設空軍代將一人為司令官。

丙、Cranwell區 司令部設於 Cranwell, 司令官為空軍少將，管轄皇家空軍學校，電信學校醫院軍需學校及軍樂隊等。

隊別	駐在地	機別
轟炸第六〇〇中隊	Hendon	Demon
轟炸第六〇一中隊	Hendon	Demon
轟炸第六〇二中隊	Abbotsinch	Hart
轟炸第六〇三中隊	Turnhouse	Hart
轟炸第六〇四中隊	Hendon	Demon
轟炸第六〇五中隊	Castle Bromwich	Hart
轟炸第六〇七中隊	Usworth	Wapiti
轟炸第六〇八中隊	Thornaby	Wapiti

丁、Halton區 司令部設於 Halton, 司令官為空軍少將，管轄第一機械藝徒學校，內分第一第二藝徒班高級班練習班教育班軍需學校病理實驗醫院及衛生訓練班等。

(一) 屬地 (Overseas Commands) 英國屬地空軍共分三大管區及三小管區如下：

- 中東區 Middle East
- 伊拉克區 Iraq
- 印度區 India

大管區

地中海區 Mediterranean

亞丁區 Aden

小管區

遠東區 Far East

甲、中東區 司令部設於開羅 Cairo 司令官為空軍少將，管轄埃及、蘇丹 Sudan 巴勒斯坦 Palestine 土蘭斯高敦 Transgordan 等地。

1. 埃及

隊別	駐在地	機種	架數
偵察第二〇八中隊	Heliopolis	Atlas	十二架
日間轟炸第四五中隊	Helwan	Gordon	十二架
日間轟炸第四七中隊	Khartun	Gordon	十二架
夜間轟炸第二一六中隊(總隊)	Heliopolis	Victoria	十二架

2. 巴勒斯坦及土蘭斯高敦

隊別	駐在地	機種	架數
日間轟炸第六隊	Ismailia	Gordon	十二架
日間轟炸第一四隊	Amman	Gordon	十二架

乙、伊拉克區 司令部設於 Hinaidi，開將移於 Dhubb-an，司令官為空軍少將。

隊別	駐在地	機種	架數
日間轟炸第三〇中隊	Mossul	Hardy	十二架
日間轟炸第五五中隊	Hinaidi	Wapiti	十二架
日間轟炸第八四中隊	Shaidah	Vicent	十二架
夜間轟炸第七〇中隊	Hinaidi	Victoria	十二架
飛船第二〇三中隊	Basrah	Rangoon	五架

聯絡分隊(附戰車)

六架

丙、印度區 司令部設於 Simla，司令官為空軍中將。

隊別	駐在地	機種	架數
偵察第五中隊	Quetta	Vicent及	
		Hawker Hardy	十二架
偵察第二〇中隊	Peshawar	Vicent及	
		Hawker Hardy	十二架
偵察第二八中隊	Ambala	Vicent及	
		Hawker Hardy	十二架
偵察第三一中隊	Quetta	Vicent及	
		Hawker Hardy	十二架
日間轟炸第一一中隊	Risalpur	Hart	十二架
日間轟炸第二七中隊	Kohat	Wapiti	十二架
日間轟炸第三九中隊	Risalpur	Hart	十二架
日間轟炸第六〇中隊	Kohat	Wapiti	十二架
運輸分隊			六架

印度空軍編制係兩中隊為一大隊，兩大隊為一聯隊，如第二七中隊第六〇中隊合成第一大隊；第十一中隊第三九中隊合成第二大隊。

丁、地中海區 司令部設於 Malta，司令官為空軍代將。

隊別	駐在地	機種	架數
飛船第二〇二隊	Malta	Scapa	五架
常駐分隊			六架

戊、亞丁區 設司令官一人，為空軍上校。

隊別	駐在地	機種	架數

日間轟炸第八中隊(附戰車) Khormaksar Vicent

已、遠東區 司令部設於新加坡，司令官為空軍上校。

隊別 駐在地 機種 架數

魚雷轟炸第三十六中隊 Singapore Vildebeest 十二架

魚雷轟炸第一〇〇中隊 Singapore Vildebeest 十二架

飛船第二〇五隊 Singapore Shortt及 Singapore II 五架

飛船第二三〇隊 Singapore Southampton 五架

以上屬地飛機(飛船在內)共計二九〇架

再將國內部份與屬地部份併合統計如左：

轟炸中隊(包括日間夜間魚雷等) 四十四個

驅逐中隊 十四個

偵察中隊 五個

聯絡分隊常駐分隊運輸分隊 九個

飛船隊 四個

飛機(飛船在內) 八一二架

四 陸空協同航空部隊

陸空協同航空部隊係擔任與陸軍取得密接聯絡之任務，如偵察地形與敵情，砲兵偵察及空中照相相等。此種航空部隊之軍官均由陸軍遴選，服務四年。

現在英國陸空協作部隊有偵察中隊五個，列如下：

隊別	駐在地	機種	架數
偵察第二中隊	Manston	Audax	十二架

偵察第四中隊 South Franborough

偵察第十三中隊 Audax 十二架

偵察第十六中隊 Netheravon Audax 十二架

偵察第二六中隊 Old Sarum Audax 十二架

共計 Carterick Audax 十二架

陸空協作部隊之司令部設斯丹姆利 Stanmore，其所統

屬者原不限於此五個中隊，在殖民地方面之偵察中隊亦有應

歸入陸空協作性質者，如駐埃及之二〇八中隊及駐印度之五

、二〇、二八、三一等中隊，故通稱英國陸空協作部隊有拾

個中隊。

五 海軍航空部隊

海軍航空部隊可分為二大類：第一類是海岸部隊，第二類是艦上部隊。海岸部隊擔任沿海一帶防空任務，與海軍有密切關係，但在指揮方面仍與獨立空軍一樣，不受海軍長官之節制。至於艦上部隊則在作戰方面受海軍之指揮，其訓練及給養仍由航空部統一辦理。艦上部隊亦與一般編制略有不同。

現在海岸部隊計有：

飛船隊四個(每隊飛船五架，其中一隊僅有三架)

日間轟炸中隊一個 一八架

練習隊三個(每隊飛機六架) 一二架

共計 四八架

艦上部隊，計有：

- 偵察中隊六個
- 偵察分隊三個(每分隊五架)
- 驅逐中隊四個
- 驅逐分隊四個
- 轟炸中隊三個(每隊十二架)
- 共計

現將各部隊之隊別駐在地及機種分列如下：

(一) 海岸部隊

隊別	駐在地	機種
飛船第二〇一隊	Calshot	Seapa
飛船第二〇四隊	Mount Batten	Seapa
飛船第二〇九隊	Mount Batten	Perth
飛船第二一〇隊	Pembroke Dock	Seapa
海岸空軍分隊A(練習隊)		
海岸空軍分隊B(練習隊)		
海岸空軍分隊C(練習隊)		
日間轟炸第二二二隊	Donibristle Versuchstapen	
艦上部隊	駐在地	機種
偵察第八二〇中隊	航空母艦「勇敢」號上	Sharks
偵察第八二一中隊	航空母艦「勇敢」號上	Seal
偵察第八二二中隊	航空母艦「勇敢」號上	Fairey III F.
偵察第八二三中隊	航空母艦「光榮」號上	Seal
偵察第八二四中隊	航空母艦「海密斯」號上	Seal

偵察第八二五中隊 航空母艦「飛鷹」號上 Seal
 偵察第四四三分隊 驅逐艦上(西印度或南非) Fairey III F.

偵察第四四四分隊 驅逐艦上(英本國) Fairey III F.
 偵察第四四七分隊 驅逐艦上(地中海) Osprey
 驅逐第八〇〇中隊 航空母艦「飛鷹」號上 Nimrod
 驅逐第八〇一中隊 航空母艦「飛鷹」號上 Osprey
 驅逐第八〇二中隊 航空母艦「飛鷹」號上 Nimrod
 驅逐第八〇三中隊 航空母艦「海密斯」號上 Osprey
 驅逐第四〇三分隊 驅逐艦上(中國) Osprey
 驅逐第四〇六分隊 驅逐艦上(東印度) Osprey
 驅逐第四〇七分隊 驅逐艦上(日本) Osprey
 驅逐第四〇八分隊 驅逐艦上(南美) Osprey
 轟炸第八一〇中隊 航空母艦「勇敢」號上 Baffin
 及 Ripon

轟炸第八一一中隊 航空母艦「光榮」號上 Baffin
 轟炸第八一二中隊 航空母艦「飛鷹」號上 Baffin
 各隻航空母艦噸數則有大小，「飛鷹」(Fagle) 號有二萬二千六百噸，時速為二十四海里。「勇敢」(Courageous) 號有二萬二千五百噸，時速為三十一海里。「光榮」(Glorious) 號有二萬二千五百噸，時速亦為三十一海里。「海密斯」(Hermos) 號則僅有一萬零八百五十噸，時速二十五海里。此外尚有「阿格斯」(Argus) 號有一萬四千四百五十噸，時速二十海里。「狂暴」(Furious) 號有二萬二千四百五十噸，時速為三十一海里。又有「達瑪」(Tamar) 號及「復仇」

(Vindictive) 號巡洋艦亦皆可載飛機者。

六 預備軍

預備軍就是正規軍以外之一切航空部隊的總稱，計有空軍後備軍及大學航空隊二種。

空軍後備軍包括兩種：(1)軍官及航空人員，在常備軍服務期滿後，復加入後備軍者；(2)軍官及航空人員，直接由平民加入後備軍者。空軍後備軍之軍官，分爲 A.A.A.B.B.B.C. 數種，茲再分述如下：

A 與 AA 後備軍係飛行軍官，B 與 BB 後備軍係機械技術軍官。A 種後備軍爲候補飛行人員，彼等於大戰時係皇家空軍之駕駛員，後即退回民間，AA 後備又分爲兩類，一係民間航空候補駕駛員，彼等於皇家空軍中並無委任職務；一係需要初步飛行訓練之候補人員。

B 種後備軍，其所有軍官，係大戰時在皇家空軍服務，戰後回至民間者，其當時職務管理 1. 發動機及其裝置，2. 無線電報及信號，3. 照相，4. 軍械製造，5. 氣象測候。BB 種後備軍軍官，對於上述各職務之範圍，均能勝任，惟彼等並未實際在皇家空軍內獲有何種委任職。總之 B 及 BB 兩種後備軍，在預備開戰時，一聞動員命令，須立即出發，故彼等於範圍以內之各科目，須具有最新穎之專門學問。

C 種後備軍之候補人員，係當大戰時之軍官，以其專門技能，或他種擅長處被選但未列入 B 及 BB 兩種後備軍內，此種軍官，無需乎擅有最新穎之專門學問或技術。若軍官因久居國外，歸國後未能實行必需之訓練，因而不能加入 AA

A.B 或 BB 等後備軍者，則加入 C 種後備軍。

A 種後備軍軍官，須有一年之飛行訓練，在一年中於二十日內須完成單獨飛行十二小時；此外須受過短期之地上訓練。由平民而加入後備軍之尚須初步訓練之軍官，在開始六個月之服務時期內，其飛行訓練時間不能超過三月；在第二次六個月之服務時期內，其單獨飛行訓練時間不能超過六小時，後此之每年訓練與上述者同。

尚有航空人員之後備軍，謂之 BB 種後備軍，此種後備軍約可分爲兩類，一類之後備軍航空人員，因在常備軍服務期滿，而職務未竣，故加入後備軍，藉以完成其未了工作者，二類之後備軍，又別爲 (a) 完成其原有職務後，復入後備軍工作者；(b) 從未在皇家空軍工作，故加入後備軍服務者。

大學航空隊，乃非軍事性之航空隊，其航空人員不制服，且無服役空軍之責。大學航空隊之效用，係供給皇家空軍或後備軍或補助中隊以飛行軍官，在平時則輔助大學工程學系及航空學系作實驗研究之工作，其教材則實用與理論同時並進，其科目包含飛行術，飛之理論，航空器之構造及保管法，發動機之構造開動，及保管法，空中駕駛術等。在劍橋大學凡願將航空學作專題研究者，可以列爲機械科學名譽卒業試驗之一部分，或作工程學之一種普通科目。英國大學航空隊有牛津大學航空隊，劍橋大學航空隊，倫敦大學航空隊，此種大學航空隊，每年必有一時期在空軍飛行場練習。

七 飛機之種類

英國飛機之製造，近年來頗發達，亦和法美一樣，是由

私家工廠出產。又因英國轄地廣大，故需要種類繁多，性能不同，此與別國之注重一二種飛機之改進者異。現在著名飛機製造廠計有：

- 1 法兒利飛機製造廠 (Fairley Aviation Co.)
- 2 彭那飛機製造廠 (G. Farnall & Co.)
- 3 何克飛機製造廠 (H. C. Hamker Engineering Co. Ltd.)
- 4 意知絲飛機製造廠 (A. D. C. Aircraft Ltd.)
- 5 包頓保羅飛機製造廠 (Boulton & Paul Ltd.)
- 6 古拉斯飛機製造廠 (The Gloster Aircraft Co.)
- 7 亞母斯士菌胡窩司飛機製造廠 (Sir W. G. Armstrong-Whitworth aircraft Ltd.)
- 8 勃力斯拉飛機製造廠 (Bristol Aeroplane Co. Ltd.)
- 9 蕭特兄弟飛機製造廠 (Short Bros. Seaplane Works)
- 10 漢利柏其飛機製造廠 (Handley Page Ltd.)
- 11 比亞特利飛機製造廠 (W. Beardmore & Co. Ltd.)

- 12 德夏維蘭飛機製造廠 (The De Havilland aircraft Co. Ltd.)
 - 13 蘇帕馬林飛機製造廠 (Supermarine aviation Works)
 - 14 烏斯蘭飛機製造廠 (Westland aircraft Works Ltd.)
 - 15 布勒邦飛機製造廠 (The Blackburn aeroplane & Motors Co. Ltd.)
- 飛機發動機製造廠，著名者計有：
- 1 比亞特利飛機發動機製造廠 (Wm. Beardwell & Co. Ltd.)
 - 2 耶伯爾飛機發動機製造廠 (D. Vapie & Son Ltd.)
 - 3 亞母斯士菌窩底利飛機發動機製造廠 (Armstrong Siddley Motes Ltd.)
 - 4 勃力斯拉飛機發動機製造廠 (Bristol Aeroplane Co. Ltd.)

茲將上列各廠所出產之重要軍用飛機，列表如後。至於各部隊之飛機配置情形，已見前述，可對照參考之。

1. 英國陸上軍用飛機一覽表：

名	機	馬力	高 速 度	度 高 度	上 昇 速 度	上 昇 限 度	武 備	載 彈	航 程 時 間
			公 里 / 小 時	公 尺	(公 尺 分 秒)	(公 尺)	機 關 槍	(公 斤)	(續 航 時 間)
何克福利 Hawker Fury	單座螺旋槳	525	350	5000	4 15	10000	2		600
何克蘇帕福利 Hawker Super Fury	''	600	415	5000	3 54	10400	2		700
古拉斯特特得勃 Gloster Gunlet	''	600	370	5000	6 25	10800	2	輕便型彈	700
勃力斯拉布道 Bristol Bulldog	''	550	340	5000	13 30	9310	2		600

何克得蒙 Hawker Demon	雙座運送機	525	800	4000	3000	8	—	7500	3	200	600
阿克阿達司 Hawker audax	通用機	525	300	3000	3000	7	30	7600	3	250	600
烏斯蘭威利揚 Westland Wallace	，，	580	276	4000	4000	10	—	10650	2	300	1000
法兒利高敦 Fairey Gordon	，，	534	212	3000	3000	10	40	6300	2	175	800
維克味省特 Vickers Vincent	，，	620	200	1000	3000	23	—	4300	2	700	1000
何克哈特 Hawker Hart	輕轟炸機	525	300	3000	3000	8	30	7300	2	250	1000
維克維金那 Vickers Virginia	中轟炸機	2 X 580	203	1500	3000	21	—	5400	3	500	500
阿凡斯特蘭 B. & P. Overstrand	，，	2 X 580	320	3000	4000	10	—	9000	3 X 2 及 3.7 公分砲一門	1000	1000
漢利柏其英福 Handley Page Heyford	，，	2 X 580	250	4000	3000	10	30	8000	3 X 2	750	1500
法兒利亨登 Fairey Hendond	，，	2 X 600	280	3000	4000	14	—	8000	3 X 2	500	650
										1100	1100

附註：何克哈特輕轟炸機載彈二五〇公斤時，航程爲一〇〇〇公里；載彈五〇〇公斤時，航程爲五〇〇公里。

漢利柏其英福中轟炸機，載彈七五〇公斤時，航程爲一五〇〇公里；載彈一五〇〇公斤時，航程爲六五〇公里。

2. 英國水上軍用飛機一覽表

名	稱	機 種	馬 力	高 速 公 里 / 小 時	高 度 公 尺	上 昇 公 尺	速 度 分。秒。	上 昇 限 度 (公 尺)	武 備 機 關 槍	載 彈 (公 斤)	航 程 時 間 (續 行 時 間) 公 里
何克爾樂地 Hawker Nimrod		單座運送機	525	318	4000	6000	11	9700	2	輕破襲彈	650
法兒利詩瓦 Fairey Seal		通用機	525	220	2700	6000	10	6500	3	250	950
何克阿司不利 Hawker Osprey		，，	525	282	3000	3000	9	6500	3	輕破襲彈	600
維克宋地比斯特 Vickers Vildebeest		魚雷轟炸機	600	217	1000	3000	14	5800	3	680	970
布勒那沙克 Blackburn Shark		，，	645	236	2000	3600	22	5000	3	680	760
布勒那通司 Blackburn Perth	飛 船	，，	3 X 825	210	1000	3000	22	3510	4 X 2	910	1600
蕭特新加坡 Short Singapore	，，	，，	4 X 525	224	6000	2000	14	3700	4 X 2	750	1770
維克蘇帕馬斯卡伯 Vickers-Supermar Scapa	，，	，，	2 X 525	?	?	?	?	?	3 X 2	—	1600

附註：布勒邦逼司飛船，機圍槍裝備或為 60 X 13，另附

3.7 公分砲一。

八 結論

英國空軍在歐戰時是曾有過一度極膨脹的時候，戰後則又縮至極少的程度，近感於各國都在擴張空軍，尤以德法意俄為最甚，英國已降落於後，故有急起奮追之趨勢。

根據前面所載，現在英國空軍實力總計如下：

(一) 飛機數量

- 獨立空軍 八一二架
- 陸空協同航空部隊 六〇架
- 海軍航空部隊 一七四架
- 各部隊之預備飛機 五四六架
- 戰時可加入運用之飛機 二一五架
- 總計 一、八五五架

(二) 人員

- 常備軍軍官 三、四二九人
 - 常備軍士兵 二九、六七九人
 - 後備軍軍官 二、〇六三人
 - 後備軍士兵 一二、六六三人
 - 飛行生 一、一八〇人
 - 機械生 二、七七〇人
 - 航空部及其所屬職員 一二、七〇三人
 - 總計 六四、四八七人
- 僅僅是以上的數目，英國是不夠的。包爾溫內閣在一九二四年就提出了空軍五年計劃，卒以財政之不充足而沒有實現。其後幾個內閣都以擁護軍縮為其主要政策，自然對於空軍之擴充是頗遲鈍的。一直到十年以後的一九三四年包爾溫重組內閣，又提出了空軍大擴充案，經國會通過，近年來的英國才又在加速度的前進着。

世航珍聞

華薩至海法之處女航 (海外通訊)

波蘭至巴勒斯坦之航空線已於十月二十七日開始，全線長約二千哩，所用之飛機為道格拉斯；當日由飛機裝郵件一千五百磅作自波京華薩至海法之處女航。(立)

鋼製飛機 (海外通訊)

不銹鋼創自英國，在航空機之製造方面固為需要，然重量較重，故今日全金屬之飛機仍未採用。茲悉美國近造一水陸兩用機，除翼及尾面外，全部以不銹鋼製造。此機裝二百八十五匹馬力之星形引擎一架，最大時速為一百五十哩，飛行範圍為四百五十哩，實用上昇限度為一萬五千呎。(立)

領袖蒙難給我們的教訓

蔣 聖 忍

二十五年十二月十四日紀念週講話

各位同志：

此次 領袖在西安蒙難乃出乎任何人意料之外，實為全國人民最痛心的，也是國家最不幸的一件事。現在我將事變經過向各位報告一下：

這次 領袖自洛入陝，張逆學良和楊逆虎城曾數度請 領袖駐節西安。當時 領袖看到西安的情形太複雜，所以便駐節於離西安五十餘里之臨潼縣，隨身衛隊僅有憲兵一連。當十二日晨九時張逆叛變之初，首將西安航空站包圍，中央飛機及飛航員均被扣留。同時派劉多荃師（按該師係担任潼關至西安一帶的警備，原屬東北軍王以哲部）包圍臨潼。當時 領袖的衛隊曾加以抵抗，結果因乘機懸殊，不能支持，侍從室主任錢大鈞也當場受傷， 領袖遂被擁上汽車，送至西安，留於張逆私宅。在西安同時被扣的高級將領有朱紹良，蔣鼎文，衛立煌，陳誠等十數員，中下級人員亦有六十餘員。駐於甘肅之東北軍部隊，亦同日與中央第一軍胡宗南部隊發生衝突，可見張逆叛變事先是有計劃有準備的。

最早接得這次叛亂消息的是航空委員會，因為航空委員會常與各飛機隊互相通訊，到了十二日上午西安電報突然不

通，連無線電亦不能通訊，不久便知道 領袖在臨潼被叛軍劫持。隨後，洛陽分枝飛行組長本校二期同學蔡錫昌同志，奉命駕弗力提機飛往臨潼營救，當地雖無機場設備，蔡同志仍很勇敢地降落，然已不及，蔡同志亦被扣留。昨天又派飛機往西安偵察，中央軍先頭部隊已抵華陰。自華陰以西之鐵路已被毀壞。停靠在臨潼車站的 領袖所乘的火車本來是朝西安的，現在已改向潼關。在西安站且有火車七八輛升火待發。蔡同志所駕飛機在臨潼降落亦被推置於空地上，並派二三名士兵看守。西安機場，極為混亂。西安城之東西兩門開放，南北兩門關閉，並有兵士在城上構築工事，在城下挖掘地洞。城內汽車往返頻仍，來賓招待所亦有衛兵圍守，大概有高級將領被扣留其中。在咸陽方面有步兵若干正向西安移動中。以上都是飛機偵察的報告。現在政府對於張逆已下令撤職嚴辦。昨天張逆有電給蔣夫人謂 領袖生命安全，渠可負責保障。但這話我們不能完全相信。蔣夫人昨已派端納顧問飛往西安晤張逆，給他忠告，希望此行能有良好結果。在軍事方面，政府已命令何部長指揮國軍，實行討伐叛軍。現在我們再來研究這次張學良楊虎城為什麼要率部叛變

？叛變的動機在那裏？各位要知道，這幾年張逆統率東北軍在西北剿匪，每次都是失敗的，打一次仗，送一次槍。而張逆一心祇想保持私人的勢力和地位。他能眼看自己實力逐漸消滅嗎？另外又無其他的出路，所以他早已不願剿匪了。於是共匪趁機煽動，派人拉攏，主張組織聯合戰線，一致抗日，這恰恰打動了東北軍的心理，於是決心叛變，與共匪同流合污了。

但是說到抗日，在別人說來，我們可以相信，惟有張逆學良講抗日乃是自欺欺人之談。試問東北四省是誰喪失的？那時張逆有三四十萬的軍隊在東北，日本人來侵略，他不抵抗，不流血，把四省土地拱手送給敵人。現在他趁綏遠軍事節節勝利之際，突然在後方的西安勾結赤匪稱兵作亂，其動機根本不是抗日，乃是保持私人的勢力而已。再就共產黨之講抗日，更是前門拒虎，後門進狼，我們知道，共產黨是拿中國作擋箭牌，作犧牲品，我們民族必淪亡而後已！

至於王以哲在東北軍的將領中，要算是庸中佼佼者，是張逆的靈魂。王逆頗為聰明，也最狡猾。他曾經崇拜國家主義，後來搖身一變又來冒充三民主義的信徒，最近在西北，便受了共產黨的蠱惑，大談其社會主義了。像這樣滑頭滑腦的人物，怎麼能為國家效忠？其實全部東北軍就沒有主義的認識和信仰，更沒有革命的思想，祇能算是一股私人勢力的集團。嚴格說一句，就是一羣烏合之衆。到現在則意志全無，率性跟在共產黨的後面瞎跑，做赤色的劊子手，來屠殺同胞，斷送國脈了。

就道義方面來講，張逆本來是一個沒出息的份子，自從

他失去了東北四省，全國人民都要食其肉寢其皮，他的政治生命和地位之所以還能維持到現在，完全是領袖看他年事尚輕，或可造就，且以東北四省之喪失，總是整個國家衰弱的關係，不便揭發他一個人，所以不究既往，仍然畀以職權，這是給他報效黨國的好機會。可是張逆雖有寬大仁厚的領袖做他的長官，做他的先生，來指導他教訓他，他現在却以怨報德，犯上作亂，這樣狼心狗肺，真是衣冠禽獸。

更就國家的環境來講，數年來我們國家處於內憂外患交迫的危險中，幸賴領袖領導全國上下努力奮鬥，國家建設才日有進步，國際地位也日漸提高，世界各國也都認為我們有此一位偉大的領袖，民族復興一定能成功的。最近綏遠戰事，便表示我們的戰鬥力不僅能防守，而且能向我們的敵人進攻了。國家前途在此方露曙光，亦就是收復失地的開始，而張逆竟在此時勾結禍國，這是多麼痛心！倘張逆對於領袖的生命加以摧殘，那更簡直是摧殘整個國家的生命了。

從這次的變亂，我們可以得到兩個教訓：

第一，軍閥是不能原諒的。軍閥到底是軍閥，要軍閥能幡然覺悟，成為革命的軍人，而來盡忠報國，這是不可能的。過去我們對軍閥太寬恕太原諒了，所以反動勢力，此仆彼起，到現在還不能肅清。

第二，革命必定要澈底。革命的壁壘必須嚴格分明，不為同志，便是仇敵，不革命，便是反革命。對於反革命的勢力必須加以肅清，革命的基礎才能穩固。過去我們對於革命的份子沒有肅清，遺留禍根，所以張學良楊虎城之流可以充革命軍的將領，到了他私人的利益與國家的利益發生衝突

的時候，他更不惜犧牲國家的利益來保障私人的利益，這就是軍閥的本色，也是過去革命不徹底而生的後患。

這次張逆曾有通電主張改組國民黨，容許各黨各派共握政權，改組政府，停止剿匪，出兵抗日，釋放政治犯等項。其實，他並不是真正為國家打算，他祇有一個目的，就是停止剿匪，因為不剿匪，他便可以保全大羣烏合之衆做土皇帝，這是張逆的中心思想，其餘不過是冠冕堂皇的飾辭而已。

現在 領袖蒙難，人人心中都有無限的悲痛，僅是悲痛有什麼用呢？我們必須積極與反革命的勢力奮鬥。我們中央航空學校的官佐學生，都是 領袖的信徒， 領袖的學生，大家應該立定志向，把握決心，就是 領袖和我們以及國家的生命是整個一體的，我們保護 領袖的安全，就是保護自己的安全，也就是保護國家的安全。倘若張學良楊虎城胆敢摧殘 領袖，那末中央航空學校每個官佐學生士兵，都要為 領袖復仇，也就是為國家報仇。我相信這個決心和志氣大家應該是一致的。我們大家有保護 領袖的決心，無可疑問，現在我希望大家要力持鎮靜，絕對聽從中央全盤的有計劃

日本航空行政一考察（接上第十二面）

地方長官認為保安上之必要時，對飛行場之使用，得予以制限；又對於公共用飛行場之經營者，得令其為航空上必要之設備，如風向標示，信號設置等。凡違反設置航空標識命令時，則飛行場經營者，應處一年以下之徒刑，或一千圓以下之罰金。又違反關於飛行場之設置，變更，廢止等之規定時，處二千圓以下之罰金。供公共用之飛行場，而許可為

的指導，努力做去。

大家想已讀過 領袖在洛陽對空軍人員的訓話了。他說：「我死了有你們在，一定可以繼續革命的事業，但是有我在，你們犧牲了也不要緊，你們的父母兄弟姊妹，就是我的父母兄弟姊妹，所以不必有後顧之憂」。 領袖和我們以及國家的生命，是不可分離的，所以他死了我們不能獨生，我們要求保障 領袖生命的安全，就是保障我們大家以及整個國家的安全。現在他是在蒙難中，不能行使職權，但是他心裏一定希望我們大家對於學業要特別努力，不希望我們亂動，更不希望因為他一時喪失自由而灰心消極，所以我們要體念 領袖的苦心，對於自己的學業和職務要加倍努力才好。

從另一方面看，這次事變發生，是整個國家弱點的暴露，不過弱點暴露愈遲，國家受害愈大，弱點暴露愈早，國家受害愈輕。多難可以興邦，相信革命事業不會因此而受到打擊。更以我們 領袖偉大高尚的人格，仁義道德的心腸，赤心為國的忠誠而論，相信他不會被叛逆所加害的。這是我們在極度悲痛之中應該引以自慰，以及應該深切認識的。

外目的之使用時；或供公共用機場經營者，對於佣金之請求或金額，未經認可時，處五百圓以下之罰金。

供公共用飛行場經營者，未經地方長官之許可，而拒絕他人運航之航空船或飛行機，在其飛行場着陸或離陸；又非供公共用飛行場經營者，不經地方長官之許可，而允許他人運航之航空船或飛行機，在其飛行場着陸或離陸者，各處二千圓以下之罰金。

（未完）

一 雞
一 鷹
一 奮
一 翅
一 記 (續二)

Corrington Clarke 著
劍 平 譯

▲前文提要▼ 著名馬戲班演技人「飛行鮑斯島氏」兄弟，鄧恩和柳特，麥登拋棄跑馬頭生活，從美國到英國。鄧恩投入英國氣球隊，開往法國作戰，十六歲的柳特獨自留居倫敦。翌年，鄧恩戰死，柳特痛悼之下，決心假報年齡，二次報效英國空軍。

第三章 地面學校的訓練

練

兩個願望驅使柳特努力求使英國皇家飛行隊收錄他做飛行學生。他覺得鄧恩的生命結束得太快了，未能充分貢獻他想報效祖國的一切。這是必須完成的未工作，否則就是白白犧牲。鄧恩的英靈不盼望他的親兄弟繼續他的事業嗎？柳特一接噩耗，在悲痛混亂的時候就想到了這問題。答覆是祇有一個的。

另一願望，同樣強烈而有連帶關係的，是他要報仇。在這時以前，戰爭似乎祇是二個國家間的事情。但是

在法國的某處，曾有一個德國駕駛員向一隻繫留氣球撲擊，從他的機關鎗噴射發火彈。氣氣的大囊向地摔落，尾後拖了一陣煙，殺死了飛行鮑斯島氏兄弟的一個。在大戰裏面這固然是件小事，但是這却使戰爭成為對於柳特有私人重大關係的事情了。

柳特知道皇家飛行隊錄用人員很嚴格。復仇，即使還帶有繼續另一人未工作的理想，並不一定使一個人合格於空軍的。於是他挾了報上剪下稱述「無比的空中勇士」的記載和彩色渲染跳傘雄姿的招貼作為武器，和史德拉夫人告別，直赴漢潑斯多，心中決定既然繼續他哥哥的工作，他就該用他哥哥的名字。從此他就是但

尼爾麥啓了。

一位和氣的蘇格蘭少校警官管理所有報名人的體格檢查。柳特通過了第一個難關，回答了許多問題之後，便被領入一間大房子裏面。他受命脫光了衣服，幾個警官立刻開始尋覓他不應繼續下去的理由。他們秤他的重量，量他的高矮，彼此交換有意義的眼光。他們命令他跳上跳下，沿着房子跑來跑去，於是聽他的呼吸，檢查他的脈搏，不聲不響在表格上面記錄。他們看他的喉嚨，看他的鼻子，檢察他的耳朵——什麼東西他們都不忽略。「隱秘」在漢潑斯多的檢查室裏是沒有這回事的。

這些祇不過是開頭。報名空軍的人必須有完全無缺陷的肺，心，眼睛，耳朵，和身體。他們又必須有絕對的神經控制力和遠勝於普通人的均衡

感覺。

其次，他們叫柳特坐進一張轉椅裏，指出地板上一條漆綫給他看，說明他們將把椅子迅速旋轉，再突然停止，聽到命令他就該從椅子跳下而沿着漆綫走路。

柳特對自己微笑。拿這種試驗給一個走鋼絲的人嗎！其容易就等於走一塊關板。是測驗均衡感覺的方法？好的，他知道一些均衡的事情啊！

椅子旋轉得很猛烈。四方的牆壁變成了旋轉着的圓籠。突然旋轉停止了，有一個人叫道，「走啊！」

他走過那綫，一如走鋼絲人所應該走的。這祇是娛樂觀衆的事罷了。他忽然走到盡頭而轉過身來。讓他們施出種種巧計來吧，假使都像那樣容易的話。

隨後他們將他領進一個暗室，在那室中眼科專家們設計種種狡猾方法以證明他的不能看——即使能看也至少看得不好或者不正。那裏有成羣或成對的小洞，大小和輪廓很多變化。又有針頭樣的光。有文字組織的圖。又有黑綫的旋轉卡片，依着奇形怪狀

的圈子旋轉。

但是他能夠看，而且給了充分的證明。

他們又費了一個鐘頭加以人的狡猾所能想出的種種試驗。在他背後突然發出的聲音沒有使他吃驚。他又受命伸直手臂而握着東西，看他是否有些震顫。都是些嚴厲的試驗，但是他都通過了。

於是他們又領他回去，再檢查他的呼吸，心的跳動，和血壓。

「啊，這孩子是合格的，」那和氣的蘇格爾少校警官終於宣佈說；柳特聽了覺得自己的胸膛膨脹了些。「但是你是一個細小的孩子，」少校把手放在柳特的肩上，「爲什麼你沒有長大呢？」

「我想我是太忙的緣故，」柳特很奇怪自己的舌頭居然這樣的靈活。一個硬頸的中士，明白自己的位置和對於新兵的責任，應了少校的叫喚走來，領柳特出去更換衣服。

「我真及格了嗎？」柳特問。
「到此爲止，你是及格了，」中士答道，特別着重「到此爲止」的四

個字。「但是你要明白，你前面還有許多難關呢。」

「他們不急需要人嗎？」

「他們是急急要人，」中士答道，「但是你得做成一個能夠進去的人。」

「什麼時候我開始飛行呢？」柳特問，天真地說出每個通過體格檢驗的入伍生所想到的問題。

中士似乎吃了一驚。這是散佈光明於黑暗中的時候了。

「你還沒有開始呢，」他回答。

「你得先到赫斯汀進入伍生旅部。在那裏你要受兩個月的步兵訓練和紀律——再——」

「兩個月，單單是訓練？但是我

「兩個月，」中士冷然截住了話頭，「你或者通過，或不通過。如其通過了，你就要到牛津去讀航空科。那裏淘汰的機會是很多的。但是你又通過了的話，就可以進軍械學校。真可憐，好多人總不能通過那裏。但是你不要怕，你可以通過的。其後就是飛行學校和單獨飛行的機會。有的人

降落時機頭鑽進了地面，有的人作了漂亮的降落——祇是太高了一百英尺——，有的人却通過了。如其你成績好的話，你就可以得到機會到谷斯漢去學特技飛行，再——」

「特技飛行！」柳特應聲道，「我一家人都會——」這裏他突然住了口，覺得自己傻和難為情。

中士等着。「說下去啊，我很想聽聽你一家人的事情。」

「沒有什麼，」柳特說。

「那末在你開始特技的時候，寫信和你的家人告別吧，」中士勸他，「因為你如其通過了特技飛行，你要受大試驗了。」

「大試驗？那是什麼呢？」

「戰爭學校——在法國的前線上。如其你又通過了，你就是世界上的第八奇蹟了。但是振作起精神來吧，孩子，你現在是沒有什麼的。吃喝，穿着，住宿都是公家供給，還有一先令六便士一天，對於不比你知道得更多的任何人都是很夠了。這裏，你且試試這身軍服的尺寸看。」

入伍生旅部的長官是一個二十八歲就做副少將的加拿大人。在三十歲前就是副少將！這種事情祇有空軍裏面有，因為空軍專取青年的長處，祇看成績，不顧年歲的智慧的。一隻鷹要智慧做什麼用？本能，確實實質的，再加上強健的身體和勇敢——這些才是那些跳離地面的束縛而和鳥類作伴的人的條件。

這長官雖年輕，却深知在來到他那裏受第一步訓練的含笑的青年們前面的具什麼東西。將來會有試驗一個人心腸堅硬的艱苦日子。將來會有祇仗決然的勇敢才能取得勝利的短促時刻。將來會有使人疲倦到減低了銀翼的想望的光輝的技術訓練時間。祇有紀律——精神教育——才能引導入伍生們前進而打破難關。

入伍生們的進旅部，眼睛都望着白雲，但是這青年副少將却把他們的腳留在地上，教他們做一個軍人的基本道理。先做有紀律的軍人，服從命令而在責任的鞭打之下不生動搖——這些是於兩個月的訓練期間他所培養在他們身心裏的東西。如其他們在緊

張之下破碎了，如其他不能以良好的精神繼續下去，那末他們就不適合於空軍，早些發覺，公家就多節省些。

柳特頗煩惱這種遲延，但是他忍受了。起初他沒有交什麼好朋友。他發見自己難於在一切事件上取得英國人的觀點。他羨慕他們，羨慕他們的許多長處，但是他却成了一個孤獨的青年，不容易打破由於缺乏接觸所造成的隔膜。

但是在第二個星期之末他和另一個美國青年結成了朋友，那友誼是命定了要成熟為一種深刻的從此尊重的了解的。濱爾·賴根，綽號叫白磁（Blank 嚙舌之意），美國富人的兒子。他從不曾說起何以投身於皇家飛行隊的緣由，而柳特也從不曾問過。他們常在一起，什麼話都說，祇是不說自身的往事。那好像是一本摺合的書，不可提出的題目。這不但他們是如此，所有的軍人都是如此的。投軍的人無須於門第。他的價值在他的本身。

兩個孩子都是美國產，自然就互相吸引了。又因為是孩子的緣故，他

們祇管現在，眼前的事他們覺得足夠興奮了。現在是生活，將來是夢想，過去則留給它本身去管。所有退後的橋樑都已燒毀了，而在他們到達之前也沒有橋樑越過。

入伍生旅第一個月終了的時候。柳特和白磁已變成了不可分離的同伴。柳特有一次在閒話之中漏出了鄧恩。慣於稱呼他的老綽號。嗣後漢爾·賴根就常常叫他做「矮子」。有時還叫他做「小矮子」。而賴根在柳特的口中也失去他自己的名字，變成了「白磁」。

他們睡在一起，同樣地希望和怕懼，互相鼓勵前進。如其有一個人現出畏縮類型的跡象，另一個人就以幽默或刺激來使他振作。他們一定要渡過這學校！別的事情都沒有關係。此後就是航空科了。

◆ ◆ ◆
 牛津大學在英國高等教育界久享盛譽，她富於傳統，也富於成功的記錄。平時這驕傲的老大學教育為人生的青年們。現在，在戰時，她設立航空科於她的古老房子裏面，訓練為戰

爭的青年們。

從前，思想嚴肅的青年們來這裏準備自己去創造長久而有用的事業。現在，牆壁和校園却反響着準備軍役的青年們的笑喊。就時間而論，這或許不會長久，但是這却是很光榮的。那些古老的房屋，曾容納過許許多多來求知識的，也能夠懂得它們的生命和國家的生命正要依賴這些祇思索航空問題的青年們嗎？

學院之一的後面有一座建築物，那裏飛機發動機整天轟轟作響。未來的駕駛員們坐在發動機後的坐艙之內，開車到最大的速度，聽它們的聲音，練習自己的耳朵去找最小的毛病，再將油門開足，使發動機發出無可最大的聲音。

這些飛行生又屢次將發動機拆散，研究它們，學知它們的作用，然後重新裝合，再開車到全油門。

◆ ◆ ◆
 牛津的這些人追求的是多麼奇怪啊！

柳特和白磁在這裏受了六個星期的訓練，入伍生旅的艱苦日子已經過去了。這又是一個關口；但是他們離

目標已近了一步了。通過這學校，他們互相督促，其餘就容易了。

◆ ◆ ◆
 航空科之後是軍械學校。柳特和白磁帶着無限的熱忱來到了這裏。軍械！這個字就代表戰爭。他們將學習射擊和轟炸。二個人在航空科都有良好的成績。這時他們中間起了一種競爭的精神，誰都下了決心要學好射擊。

「這才是玩意兒！」有一天他們練習機關槍的時候，柳特對白磁說。「如其要我選擇，我與其做一個好駕駛員，毋寧做一個好射手。操縱得好有什麼用，如其得了機會不能命中的話。你或許永不能再得另一個機會的。」

「喔，我不這樣想，」白磁說，他在射擊術方面多少不如柳特進步得快。「你在這學校裏用維克斯機關槍是老大哥，但是等着我們進飛行學校吧。一個好駕駛員隨便那一天都能得到一次好射擊的。」

◆ ◆ ◆
 這是一個老辯論題目——優秀的空中特技飛行術對優秀的空中射擊術。其答案的難於解決，正如先有雞還

是先有雞蛋的老問題一樣。

空中射擊術是一個很困難的問題。它並非祇是射擊在前面直線移動的目標。那目標時上時下，時左時右，而槍手本人也在迅速移動。在這裏他們終於遇到了標星和標圈的玩意兒。一架模型飛機突然以想不到的角度越過一個圈子。出現了！瞄準他！瞄準的時刻是很短促的，而且他又難於追蹤。祇有命中才有分數；不中的是沒有價值的，因為敵飛行人是受得起無數的「不中的」啊。

這是很困難的遊戲。其成功的解決有至高的酬報。如其你成功，你就活了。如其你失敗——那末祇有優越的飛行術才能帶你重新回來。

飛行生穿着全套的衣服練習射擊。他們必須慣於在實際戰鬥相同的狀況下運用機關槍。

軍械學校是不容易通過的。除了射擊準確外，必須還有些本領。機關槍因係自動的緣故，難免於發生故障。卡子之類的事情常常發生。駕駛員必須能夠迅速清除卡子，因為有的時候他一面被迫修理機關槍卡子，同時

又被迫要施展出他的最好飛行術。他的注意不能專集於槍上，因此他必須學成祇憑觸覺就能弄槍的本領。

別一種有趣的科目是轟炸。在轟炸教室裏，學生坐在走廊裏，看見底下展開了鄉野的景色。在事實上，那不過是裝有滾轉機的帆布畫罷了。但是做得很好，比例很準確，幾乎可使人忘却這是在教室裏，而覺真像是坐在座艙裏俯視一樣。村鎮，河道，橋樑，要塞，和一部分戰場，在凝神注視的飛行生眼下移動。

教官命令飛行生對一要塞或橋樑投彈。飛行生就在他以為是適當的時刻，拉動投彈機關。帆布底下現出一個燈光，指示炸彈所落的地點。沒有一個的——差了一英里！那飛行生繞起眉頭，覺得自己很笨。但是他正就是從這些不中的學得炸中目標能力。投彈的時候並不是自己恰在目標之上的時候。炸彈並非直線下墜。有一個偏向必須考慮和準確地判斷。

柳特自思對於物體下墜的弧綫知道得不少。從前他曾多次站在六十英尺高的跳水塔頂小台上，研究距離和

適當的弧綫。假如判斷錯了距離和飛行弧綫的話，不死也要重傷的。

那經驗這時大大幫助了他。他在轟炸教育內造成了數目驚人的命中紀錄。有一天教官對別人說麥啓可以成爲一個好夜間轟炸員。可是從此以後他就從不曾有過一次命中。他極小心地使自己不中的。他一心要做驅逐機駕駛員，並不希望在黑夜中偷偷飛到敵陣地上面去下蛋。從那天以後，白磁在轟炸練習方面就不難超過他了。

軍械學校的日子一天天過去，柳特和白磁明白了在這地方偷懶就是害自己。所有的課程都是想將他造成一具精良的戰鬥機器。在那迅變的，熱烈的時刻，一個那能知道許多，一定得像機械地自動工作才行。

這裏是沒有沉悶的時候的，舉個例來說，協調機關槍就十分有趣，這槍和螺旋槳有協調的裝置，在螺旋槳以每分鐘二千轉的速度轉旋的時候，槍可以發射，子彈從槳的盤面中間穿出是不會觸到槳葉的。駕駛員祇要把機頭對着敵人，就可以發射。操縱着飛機，目標就帶進槍的瞄準線裏面了

。太低，略將操縱桿拉後，機頭抬起，槍就對準了。太高，略將操縱桿前推，機頭抑下去，槍也對準了。左右上下，追蹤彈的烟和火光會告訴你向那裏描準。

此外，學校還有電影，目的是娛樂和教導。銀幕上面閃出一架架飛機，翻圈着，轉彎着，俯衝着，沒有一分鐘直飛的。這裏，飛行生看見了傾側錯誤的證明；這裏，他學知向精於操縱的敵人瞄準是如何困難。

時間在軍械學校裏面過得很快。再幾天沒有錯兒就好進飛行學校了。一定得努力，再過一座難關，地面就留給凡夫，空中就歸奮鬥出來而取得較大自由的人享受了。

終於到了飛行學校！大棚廠裏有的是飛機，飛機，飛機。英國所曾製出的飛機這裏幾乎無所不有，從大戰第一年勇敢地飛出去的陳舊飛機（駕駛員如何敢飛它們是一個謎），到大馬力的，瘦小的，能像電梯樣搬昇上去直到好像掛在螺旋槳上似的驅逐機。

柳特白碰到了飛行學校，他們的心好像衝到口裏，眼睛凝視天空，直到頭頸都酸痛了。人造的燕雀在天空穿來穿去。勞碌流汗的機械士們有永遠在為撞壞的飛機工作着，可是這並不能減抑這些等待好久才得到這好日子的飛行生們的銳氣。

要看的是怎樣多啊！供檢查的飛機種類很多。有兩架不安定的老法爾門機，好多的支絲張柱，外觀猶如烏籠。又有狡猾不可靠的 D.H. 9 機；維克斯單座機；老亞佛羅機；細瘦的小法國史巴特機，翼子短得可笑，馬

世 航 珍 聞

英向美訂造大批軍用機

（海外通訊）
英當局因急需大批軍用飛機，而本國工廠因某種關係不及供應，故向美國定購備用。茲據紐約太晤士報及世界電報兩大報十月二十三日所載：據多方可靠之消息，知英政府今向美

力却大，速度驚人。老亞佛羅和遲慢的 D.H. 9 一些不能激動飛行生的興趣，因為他們看到了上外速的史巴特機或牛帕德機，或剛造出來而未大量製造的更好的細小 D.H. 9 機。這 D.H. 9 機很像一隻蜻蜓，在地面和在空中都像。迅速，漂亮，又好像是一個玩具。飛行生們立刻都想得到一架。

這裏是天堂！在修畢了雙人教練飛行而有充足的單獨飛行鐘頭後被信任交托一架單座驅逐機的時候，一個人就已置身於天堂了。

△ △ △

國飛機製造公司定造第一線飛機一千五百架，此批飛機須於一九三九年前交貨，承造者大約為馬丁及寇蒂斯賴特二家飛機製造公司。此事英當局仍否認。（立）

法實行航空製造業國家管理（海外通訊）

法國今已實行全國飛機製造廠由國家管理之事。茲悉著名之 Chome 航空引擎製造廠，預備搬至包其司（Bourges）兵工廠中。（立）

論領袖

(轉載前途雜誌)

蔡孟堅

一
大自然界一切生物的出生死滅，都被一定的自然環境所支配，但是，人類歷史還是人所創造的，所以「人」畢竟是人類社會進化的發動力。

我們不否認「時勢造英雄；」因為如果沒有偉大的革命運動的發生，也不會否認「英雄造時勢；」因為如果沒有天才的革命領袖產生，革命運動也不會展開，乃至成功。偉大的革命領袖孕育在偉大的革命時代裏面，而革命運動的成功，亦唯靠革命領袖的組織能力和領導天才。沒有這個條件，自發的革命便會流產。所以革命的發生是客觀的，革命的成功是主觀的，亦即是革命的需要是大眾的，革命的組織是領袖的。領袖與環境就是這樣相

因相成的。

然而，因領袖一時犯了策略上的錯誤，或領袖對客觀形勢的領導能力和經驗的不夠，而招致整個運動的失敗，亦不乏例。這須要澈底了解領袖形成的過程，和領袖與羣衆的正確關係。

二

領袖的形成，並不是「真命天子」出世；民衆祇希求這個「超人」去替他們解除一切痛苦，領袖本身也是這人民大眾中的一個，後來成爲大眾中的核心，因爲核心的引力作用，和細胞的向心力作用，使集團的組織性愈益堅強，表現出運動力也愈益加強。這個核心的形成過程是這樣的：第一個大前提，就是領袖要最能忠實於這大眾的利益，並且有常人所不及的

能耐去爭取這大眾的利益，尤其在發生最緊急的實際問題時能夠犧牲自己去擔當，和正確的領導羣衆使取得勝利，從這裏就會在這大眾中發生一種吸引力，羣衆從自己經驗上會需要他而都向他歸附，於是遂成爲維繫着這大眾的一個核心。如果具體地細分起來，領袖形成的條件便是這樣的：

第一、思想上的領導：對領袖思想的信仰，是造成羣衆向心力的最基本的元素。領袖的思想，當然就是指能代表這大眾利益的理論武器，不是學究式的思想研究，而是基於正確的思維法則，健全的觀察方法，發出指導實際行動的理論指針，進而成爲羣衆行動的共同目標。尤其領袖要能決定正確的策略，使羣衆在實際行動中體驗出領袖指導的正確，而對領袖在

自覺上發生信仰。同時，領袖不僅在思想的正確性和進步性上建立起羣衆的信仰，在某些場合爲着對羣衆利益的忠實，並且要能糾正羣衆的落後性，教育和說服羣衆向着正確的道路前進，有時甚至與羣衆的落後意識對抗，但等到羣衆最後的覺悟，則對領袖會發生最堅強的信仰。

第二、行動上的領導：僅僅說些白話，却不能形成一個有羣衆力量的領袖，至多只是一個教書匠。領袖就是大集團中的悟性最高的最忠勇的前衛份子，所以離開了實際行動羣衆就不認識他是領袖，因爲羣衆所需要的竭誠擁護的是在實際行動中的前導者——領袖。所以領袖不僅在思想上要站在時代的前端，在行動上尤其要站在羣衆的前鋒——當然不是脫離羣衆太遠的先鋒。當然，領袖在行動中的表現特別熱情，勇敢，技巧，尤其是行動的領導方略的正確，從這些事實上建立起羣衆的信仰地位，最是不可動搖的。

第三、精神上的領導：具有一種特殊的精神力，是領袖稟賦的特性之

一，也就是羣衆發生信仰的條件。因爲領袖思想的澈底，行動因之也澈底，精神力的流露，亦是常人所不及；在羣衆的一般思想水準低下的場合，精神領導更是最主要的楷模。因爲領袖對大羣利益的特別忠實，所以在奮鬥中特別表現艱苦卓絕的精神，他的胆識，剛毅，他對敵人的頑強，都是使羣衆對他發生信仰的條件，因爲他確能忠於羣衆。這些都是爲一時領袖從衝動的假領袖所表現不出的真正的精神諸力。

三

於此，從而研考領袖與羣衆間的正確關係問題。羣衆與領袖的從屬關係，是建立在自覺的基礎之上，不是建立在偶像的崇拜上，雖然有些人自己站在羣衆圈外以「超人」的眼光目中國人民都是阿斗，但也是數千年來愚民政策的結果，決不是天派定中國都該生阿斗的。在領袖的日常思想，行動，精神中建立起羣衆的信仰，這種信仰才是牢不可破的，才是自覺的。機會主義的領袖們往往用愚民政策或哄騙政策作領導羣衆的手段，這，

無論手法如何巧妙，但是等到事實使羣衆最後覺悟的時候，也就是領袖破產的時候。因爲愚民政策的有效限度，祇能出於一定的國民文化水準之下，超過這個水準，愚民政策便成爲葬送領袖自己政治生命的自殺政策。哄騙政策，如果被羣衆知覺時，遂改變對領袖的擁護熱誠而爲懷疑，怨恨心理，羣衆對領袖的心理一旦發生變更，是再不容易挽回的了。

自然，無論到什麼時候，羣衆文化水準是不會一樣齊平的，終有一部分是落後的，正因為這部份的落後性才反映得出領袖的進步性。所以領袖對自己的正確政見的固執，和對羣衆的落後意識的頑抗，都是必要的。至於在某些最現實的場合，羣衆程度不夠了解領袖的策略而發生懷疑時，那沒有別的，只有靠領袖的教育和說服工夫，羣衆終會有最後覺悟的時候，那時便是領袖無限光榮的時候，因爲那時羣衆對領袖更加信仰了。萬不能遷就羣衆的落後意識，降低自己的政見，因爲這樣，最後只有喪失羣衆的信仰。當然，領袖的策略要把握住現

實性，不能超過時代或過早的提出，因為脫離羣衆太遠的在前面跑，或提出離開現實的要求，那實際是領導不着羣衆的。

羣衆的見解，往往總是狹隘的，近前的，局部的；領袖的見解，總是廣闊的，全部的，前進的，但領袖對大羣的利益更加忠實。羣衆只要相信領袖是站在大羣利益的立場，在實際行動時，就是不了解領袖的策路，也應該絕對服從，一致的擁護。因為領袖企圖實現一種策路，就是更大的實現大羣的利益，所以在這時，擁護領袖就是擁護大衆利益。

但是，羣衆也不可迷信於依賴領袖的心理，樣樣靠領袖個人去解決，自己坐享其成，有錯誤也是領袖一個人去擔當，或又懷疑領袖獨裁，這些都是從羣衆脫離領袖的出發而來的不正確意識。要知道領袖離開羣衆便一點力量也沒有了，只有領袖與羣衆緊緊結合着才發出偉大力量來，而不專門依賴領袖，不怨領袖，不怕領袖獨裁；只要他能代表大衆利益。萬一需要，就實行獨裁也是應該的，如果這

樣更能增進大羣利益的話。

四

以上我們把領袖的產生，形成，作用，與羣衆關係諸問題論究過後，再來檢討中國現階段的革命領袖。我們可以說，現階段唯一的領袖便是蔣委員長，他能完全承受着 孫總理的遺志，他在中國偉大的革命戰爭中——一九二五年至一九二七年，表現出超越的能力，做了中國革命運動的實際領袖。在目前，他對民族利益的忠實，對勤儉的艱苦卓絕的精神，對西南華北策路的正確，又做了民族復興運動的唯一領袖。因為他的思想，

行動，精神，建立起廣大民衆的信仰，使復興勢力迅速地伸長到全國，燃起全國復興運動的火焰，成了中華民族新歷史的創造者。我們是應該一致的擁護這個唯一的領袖。而且要在他的領導之下，共同艱苦奮鬥，以期迅速達到全民族真正解放的目的！今者蔣委員長難蒙西安，當此舉國騷然的時候，我們更應猛省到他以知命高年，尚不辭勞身焦思，履險犯難，毅然擔負起復興民族的大任，這是何等的精神，何等的雄傑！我們還能不聞風鼓舞嗎？臨了，謹以至誠，敬祝我們的領袖早日逢凶化吉，永永領導我們前進！

世 航 珍 聞

又一種英製優秀機

(海外通訊)

因空軍威力之演進，英國之航空政策已由過去十餘年之保守而傾向於攻擊。茲者航空部已秘密在維克司(Vickers)航空公司定造大批最新式之威林登(Wellington)重轟炸機。此機之飛行範圍在今日實為最大者，其構造法採用品洞(Geodetic)法。又英當局前已定造惠利司雷(Wellisley)機大批，先作通用機之用，今稍加改造成為中型轟炸機。此機亦以品洞法製造，如不裝載物件，則可作八千哩之不停落飛行，此點已由航空部試飛證明之。(立)

時事一週

二五，十二，十一—十二，十七。

政治教官室

▲國內方面▼

一、領袖蒙難 自張學良奉中央命擔任西北剿匪工作，迭戰失利，軍心渙散，其將領為保存實力，而與共匪早有勾結，蓄志叛變已久。據政府某要人負責談話，謂張學良此次叛變，事前蔣委員長業已接得報告，但因深信張不致出於何種強烈違法犯上行動，故未他往，惟為防患萬一計，特由省府遷寓至外城飛機場附近，（按西安城廓遼闊，有內城外城之分，內城計三十餘里，外城達七十餘里，）但每日仍至省府辦公處批閱重要公文，事畢仍即回寓，詎料十二日上午九時許，蔣氏在離西安二十英里之華清池休息時，猝不及防，竟為預伏該地之張學良所部一百零五師師長劉多荃軍隊所扣留，迫返省城，且當蔣委員長離寓時，曾囑侍衛室隨員，於十時半前即返，嗣俟至十一時許仍未見蔣氏返寓，家人備表驚訝，遂即派員趕赴華清池探視，始發覺蔣氏被兵包圍，遂立即馳返省府用急電報告中央，同時通知所屬軍警設法營救，嗣後半小時許，即有軍用機六架馳往外城飛機場，擬設法迎接蔣氏他往，但因悉叛變兵人數眾多，欲行不得，蔣氏因此而竟未獲救出云。

張逆學良係與楊逆虎城共同叛變，曾通電主張改組政府，聯合共黨，對日作戰及釋放政治犯等項，措詞荒謬已極，並有對蔣委員長作最後諫諍，暫留西安等語。

中央得報後，當晚十一時半舉行中央常務委員，中央政治委員會臨時聯席會議，出席丁惟汾，陳果夫，馮玉祥，葉楚傖，戴傳賢，居正，于右任，張繼，孫科，方治，陳立夫，張羣，吳鼎昌，朱家驊，張嘉璈，陳璧君，張道藩，張厲生，李烈鈞，何應欽，朱培德，程潛，鄧家彥，陳紹寬，曾養甫，梁寒操，陳布雷，王陸一，陳公博，馬超俊等，主席丁惟汾，通過決議如下：

（一）決議一，行政院由孔副院長負責，二，軍事委員會常務委員改為五人至七人，並加推何應欽，程潛，李烈鈞，朱培德，唐生智，陳紹寬為常務委員，三，軍事委員會會議由馮副委員長及常務委員負責，四，關於指揮調動軍隊歸

軍事委員會常務委員軍政部長何應欽負責。

(二)決議，張學良應先褫奪本兼各職，交軍事委員會嚴辦，所部軍隊歸軍事委員會直接指揮。

另一方面，蔣夫人宋美齡女士請顧問端納赴西安探視，端納於十四日下午十二時半，由洛陽飛抵西安，當即偕張學良及翻譯一人，往謁蔣委員長。十五日下午復乘飛機東返，原擬直達南京，過洛時，因大雨降下，當在洛以長途電話電京報告；據稱，蔣委員長現居馮欽哉師長寓中，態度鎮定，一如平日。自十二日以來，張學良屢次往謁，蔣委員長均未與談，此次端納到陝，張又隨同晉謁，張復懇請蔣委員長採納彼之主張。蔣委員長告以在目前情況之下，決無考慮餘地，即使汝等意見於整個國家有利，亦應提議呈由中央討論。端納以蔣夫人極欲來陝面晤告知蔣委員長，蔣委員長謂不必來陝。

蔣夫人接蔣委員長電告，謂「余來此，尙受優待，請勿念」等語。

領袖既甚安全，全國人心稍定，蓋自領袖蒙難以來，全國軍政人物各界民衆無不憤慨沉痛，對張楊等之叛逆行爲，一致聲討。惟如何救領袖脫險，及如何消滅叛軍，數經中央當局研究，國府即於十六日明令討伐，并特派何應欽爲討逆總司令，茲錄二令如下：

(一)張學良背叛黨國，劫持統帥，業經褫奪本兼各職交軍事委員會嚴辦。乃猶不自悔悟，束身待罪，反將所部軍隊，集中西安，負隅抗命，希圖遂其逆謀，擾害大局，全國人民，同深憤慨。政府爲整飭紀綱起見，不得不明令討伐，着由討逆總司令何應欽，迅速指揮國軍，掃蕩叛逆，以靖兇氛，而維國本！此令。(二)特派何應欽爲討逆總司令，此令。

現在中央軍隊已三面包圍西安，何總司令限三日內解決逆部，一面中央又派于右任，宋子文等大員前往西安宣撫，想此次叛亂不日可以收平，俾領袖得以脫險也。

二、綏遠前線 自國軍克復百靈廟，敵匪均無鬥志，尤以匪主力王英部下紛紛反正後，國軍傳作義部李團長率部於十日上午十一時將大廟克復佔領。但自領袖蒙難，全國目光轉移之際，匪特某方接濟，近又分三路反攻，據十四日電傳，出動犯綏東之匪部約萬人，猛撲興和附近側軍陣地，企圖佔平地泉，惟國軍在傳作義領導之下，已決心堅守陣地，不使匪有寸地之進也。

三、中日交涉 自領袖蒙難，日本對於此次事變，甚爲重視，目前擬不表示態度，惟我國對日之外交方針，十五

日行政院議決仍秉中央及 蔣院長既定方針辦理云。

四、國際對華經濟合作

此國難嚴重之際，有二事足以自慰者：其一，中英信用借款已告成功。緣英國經濟專員李滋羅斯爵士來華，遍歷各省，調查中國經濟現狀，並協助中國政府謀整個經濟復興之計劃，致力頗多；返國後即傳出中英將締結信用借款協定，數達一千萬磅至二千萬磅，供給中國政府用於建設。因我國自施行法幣政策，成效顯著，金融基礎鞏固，外匯穩定，國際信用提高，故此項借款，事屬可能。當經我財界負責人表示確鑿，所傳證實，同時英國信用担保局正式發表特派寇喀柏特利克氏為駐華代表；現喀氏業於本月十一日啓旋來華，計程二十餘日即可履任。其二，最近國聯又通過一九三七年度與我國技術合作之程序。該程序規定於最近時期內，由國聯會派遣專家及公務人員，前往中國，此外並與中國政府以派員赴國外考察之便利，工作進行計劃，大概分為以下各項：（一）關於農業方面者，規定發展中國農業合作社之各項措施。（二）關於交通方面者，擬由國聯會指派工程師三人，俾就建築公路問題，供中國各主管技術機關之諮詢，並擔任中國高級工程人員之訓練事宜。（三）關於行政組織方面者，擬派遣關於公共行政事務之專家一人，以供中國政府之諮詢。（四）關於中國專家赴國外考察者，規定由中國政府派公共衛生專家數人，工程師一人，外交部高級官員一人，農村復興問題專家一人，財政專家一人，赴國外考察。此項程序及預算案，經技術合作委員會討論以後，當即加以通過。

▲國際方面▼

一、英皇遜位 英皇愛德華八世與美婦人辛博遜夫人戀愛，其結婚為英憲法及各自自治領所不許，致生絕對之困難。現英皇已決定遜位，由首相鮑爾溫於十日下午二時半向衆院宣佈，繼位新君為皇弟約克，即於十二日登位，是為喬治六世。

二、西亂調停問題 西班牙政府軍仍與叛軍相持於首都瑪德里附近，英法兩國又有合作調停之議，惟葡政府表示懷疑，德國亦認為無調停之必要，故前途甚暗澹。