

692

中華民國二十六年一月四日

于彥
印

空軍

第二十二期

中華民國二十五年十二月二十七日

212

要

列強空軍之獨立與補充之
空中治安問題
(續)
周傳譯

日本航空行政一考察
(續完)
周敦禮

對於大戰時幾種主要的空襲法規學說之檢討
韓道仙譯

中華民族光榮的自力奮鬥
蔣堅忍

維鷹奮翅記
(續三)
劍平譯

時事一週
政治教育室

中央航空學校出版

國立北平圖書館藏

列強空軍之獨立及擴充之經緯

(續)

高橋常吉
周傳譯

四 法國

大戰以前之法國航空兵力，比之列強倒也未必處於優勢，但是保有飛機約達六〇〇架，航空工業的方面，無疑的是列強的領導者。大戰期間，其能勝任航空兵力的擴張，並以其餘力協助聯合諸國之航空建設，主要的原因，即由於大戰以前，已經確立了航空工業的基礎也。

法國在大戰末期，約有二五八中隊，四·五〇〇架機，建設了如此龐大的航空兵力，但是這龐大的航空兵力，平時必須有莫大的維持經費，而戰時國家財政的消耗當然為不可能者，該當常備幾何兵力，政府曾持續的加以研究，故在一九一九年，實行空軍復員的時候，便同時的加以整理減縮，直至一九二二年，空軍常備兵方的狀態，總為一二七中隊（一·三五〇機）。然而受四周的情勢，尤其是德國恢復國力的迅速，英國回復到傳統的大陸分離政策等事實所刺激，遂有再行擴充航空兵力之必要，同年末期把航空兵科獨立起來，一九二三年更公布航空兵團建設令，依其一九二四至一九二八年的五年計劃，企圖完成二一〇中隊，（約二·五〇〇架機）不過爲了財政的貧乏，着手以後，未能如意的進行

起來，止增加了若干中隊而已，可是自此以後，次第的把空軍獨立了。以下依其航空統轄機關的變遷，闡明空軍獨立之由來。

法國的航空統轄機關，大戰以前，在陸軍部有航空局，在海軍部有航空部，掌管各軍的航空行政，不過在開戰以後，因爲業務逐漸的繁忙，陸軍的方面，於一九一五年遂在航空局的上面更設一航空次官局以擴張其權限，而圖戰地與內地之行政業務上的靈活。此航空局的組織，一九一六年二月曾經廢除過而恢復原來所有的航空局的制度，一九一七年三月又再設次官局，並擴大其權限，在大戰末期，戰地與內地之航空行政無論矣，甚至關於海軍方面的航空亦歸其掌管。休戰後一九一九年之初期，隨伴航空兵力的復員與整理，廢除了次官局而回復到大戰以前的制度，至於隸屬於陸軍部的航空運輸部，則使之獨立起來而掌管民間航空業務。一九二〇年一月，在航空技術與製作等之統一及民間航空之發達與促進的必要上，設航空次官局於工務部，把陸軍部所屬的航空技術製作部與前述的航空運輸部，都移歸管理，故具有法國航空之中心勢力的陸軍，因此止有軍的航空兵力，大部分的航空行政權，都移歸工務部了。厥後五年的當中，航空並

未能如意的進展起來，事務滯澀，各部之間，亦缺協調，故一九二六年六月，下院裏便提出了『廢除航空次官局以設立空軍部』的議案，其所具之理由約如次：

『法國在一九一九年的時候，痛感有統一各部間重複的航空勤務之必要，故下議院自一九二三年以來，每次討論預算的時候，均喚航空勤務之統一與單純化的注意。其理由之所在，即認為航空勤務分權於工務，陸海軍，殖民，商務五部之間，其間有業務之重複與經費之二重使用，甚至生出各種誤解與不和，至關於研究方針的設定，新機的設計及審查試驗等之意志上的疏隔，亦逐漸增大。如是，在不能振作的航空技術上，却更進一層使其不能有所進步，妨礙航空工業的發達，不過浪費國家莫大的經費而已。醫治此種病態的方法，除把航空勤務完全統一於一個部裏，殊無他途。……』

這個提案，並未被採用，但政府亦廢除了工務部的航空次官局，將其同等的權限，移歸商務部掌管，其組織稍加改善。這個制度的改變，並非以創設空軍部為前提者，事實上僅為經濟的理由與次官局制度之改善而已，然而改變了制度以後，二年有餘的时光當中，亦未能有何實質表現出來。

一九二七年五月林伯成功了大西洋的橫斷飛行，而法國則失敗了，其他法國航空界從來所獲得的紀錄，亦逐次的喪失；從來關於航空方面，總以世界第一位自居之國民的自負心上，給與了無限的傷感，航空促進之輿論，遂驟然湧起。尤其是前航空次官而現為議會之航空委員的羅蘭·愛諾克氏在同年的議會裏面作下院委員會的報告的時候，冒頭即大

聲疾呼，『法國航空，正在瀕死的狀態！』以非難法國航空的不振，而鞭撻其政府。偶然，一九二八年九月二日前商務大臣，鮑加諾夫斯其以飛機發生事故而墜死，機敏的潘恩加萊總理，於同年九月十四日，以其大英斷押航空部獨立起來，並以羅蘭·愛諾克氏為航空部長。

新部長以如不能掌握航空之全權便以辭職相對抗之意氣，以與陸海軍當局折衝，他的這種勇氣遭遇了強硬的反對，辛勤交涉的結果，不過把器材的製造與補給，委歸空軍部而已。尤其是海軍方面，反對最烈，增加預算，努力強化，着着的實行海軍航空的整備與擴張。但是新航空部長，在潘恩加萊總理及輿論的支援之下，熱心的協調折衝，在就部長之任以後，居然把空軍都入其隸下，以其比較簡單的經過，完成了所謂空軍獨立之革命的大事業。在此經過的當中，空軍獨立的贊否兩論，互相對立，喧囂達於極點，茲揭述其代表的論說如次，以供參考，並依此以明空軍獨立之利與害。

(一) 法國，以創設空軍部為必要者。

(法國創設空軍部以前，下院陸軍委員基羅將軍所論) 最近吾人屢屢聽到「法國的航空瀕於重大的危機」之說，此果為誇張之言否？

如果是確實的，但這不是致命的創痍，而不過是該當容易治療之發育期的一個症狀而已。然而這醫治的妙藥何如？此即目下各方面所宣傳之航空部的設立是也。討論這個問題，吾人首先不能不認識的事體，即是僅以民間航空之自體而論，已經需要到多數的重要機關，而必須有一部長為之統率。如把民間航空使某一部例如工務部

或交通部之一局以担任其事，則担任的部長，縱然如何的敏活，縱然受到航空總監或如次長等之有力的補助，到底不能不說是一種過重的負擔。要使盡其進步發達的能事，殊為困難。

況且關於民間航空之一局的業務，部內的各局之間不必說了，其與工務；內務，殖民，商務，交通各部之間亦有其密切的關係，到底不得踴促於一局的範圍之內，而痛感航空獨立之必要也。

第二所應當認識的事體，是現在民間及軍事航空是對峙着的，其間並無相互之連繫，乃在反目的形態之下。現在不是有合一這兩種航空的說法嗎？至少要使其合併於一部之內而在一部長的統率指導之下。又這兩種航空，應該互相協力，利用同一機關以遂行其業務者，現在民間，陸軍，海軍之航空，不僅相互對立，而在各種的設施上面，使用重複機關的結果，其業務遂煩雜，其經費遂增大，其航空行政遂不統一，而甚有害於進步也。迅速的統一起來，以靈活其業務，防止其浪費，此不能不說是目下當務之急。

從國防的見地說來，此不該僅以軍事的航空獨佔之者，所謂國防，應該是由一國全體的航空任其責也。

在動員之際，吾人試一思想及，民間航空與航空工業對於軍事航空所負的任務是如何的重大，其間之機微，概可明瞭。

軍事航空上有重要地位之民間航空，在平時如無政府之補助，亦殊難以存在。而所謂政府的補助，當然是包含

了獎勵金與補助金的支付，至於更有有效的辦法，則為政府命令民間航空公司之對於航空器材的製造。蓋今日空中運輸之不充分的發達，由於命令作軍用機的製造也。以上所述，有關各種航空間之密切關係的事體，有關全都航空之確定政策的事體，為求其實現起見，止有航空部獨立之一法也。

其次，關於一國國防之不可缺的航空工業，試一加以觀察。為確保航空工業之發達，在給與永續性的製造計劃而避免不規則的預定辦法。為此，把所有關於航空工業的業務，統一於航空部長之下，殊為必要矣。

國防的見地，吾人日常所不能忽略者。而關於國防，內閣各部均應該干與；絕不應該單獨委之於陸海軍部者。此點即從過去上院付遺下院之國家總動員法案看來，亦可窺見此間之機微也。

即依一九二一年十一月十七日之命令而設立之國防最高會議，有使全法國航空長官的航空部長參加之必要也。其次，關於軍事航空，在其性質上，以從陸海軍分離為適當者，茲舉二三例以說明之。

航空是完全與其他兵科異其趣旨的一種科學兵科，最初屬於砲兵科，旋又分離開來，成為半獨立的兵科，繼之便成為獨立的航空兵科。然而此與其他步兵、騎、砲、工等同一視之則誤矣，首先從人事上看，師團長是以四十五歲為適當者，而航空大隊長則以四十歲為適當。在其他的兵科師團長所適合的年齡，如在航空則為應該退休的年齡多。因此航空的人事，對於其他兵科，非完全

獨立起來不可。再從技術上看，航空器材，是最近新生之科學的新兵器，要由受舊式的教育而具有舊式的頭腦的技術官，計劃出新的東西來，到底不可能也。

再從其他編制，制度，進級，預算，軍紀等各項上看來，航空亦完全與其他兵科異其趣旨。而現在，則有與其他兵科同樣處置的傾向。此種情形，均為妨礙軍事航空之進步者，故有從陸海軍迅速分離而獨立之必要。

以上係避免引用各國航空事例，而說明統一各種航空之必要者，如一究主要列國之航空狀況，則美國方面，關於空軍的獨立問題，殆全以別個方法而提出者，加之彼有莫大的財力，同時又無陸上國境防禦之必要，故美法兩國絕不可相提並論。英國的方面，雖亦有航空部的設立，但是為具有威勢的軍令部所壓倒，並未能完全掌握海軍的航空。意國亦係有空軍部者，因為有慕沙里尼氏的獨裁，故各部門的協力，並無問題。

要之，各國各各適應其國情以採用其所適用之制度，就法國可否獨立航空部而論，都不可引為論據者。

其次，反對創立航空部的論者當中，有以經費之增大為理由者，但此點殊不足置慮，蓋新的航空部，編合現有的各局即足，故反不如說節省了經費，不致有何等預算的膨脹也。……

總之，航空部係醫治機關的重複，節減經費，統一業務而靈活的運用之者，故早晚須當實現，而且此不能當作政治的問題處置之，要與其他的問題，分離開來而研究航空部之本身的性質。……

(二)以航空部的設立，係有害而無用者。

(航空部創立後，法國雜誌上所載某匿名名士所論。)

法國航空部的創設，係因為最近航空犧牲者，有身分高一點的商務部長在其中，輿論刺激起來，而突然成立之者，就是在閣議的上面，對於具有十分責任的陸海軍部長亦未尊重其意見，又此當然應該付議於最高國防會議者，也未履行其手續，當非輕舉！法國的航空，決非如一般人士所論而瀕於破滅之境者。就中陸海軍航空的活動，即得世界的誇許。法國的航空其比較的不振者，厥為商業的航空，尤其在技術、研究、航空公路等未能發達。故如把這些缺點改良了，則陸海軍航空之對其尊重，殆為當然的歸結。

抑有進者，戰爭之事，非決之於人類所不能生息之空中也。空中戰爭，並無離開了陸海軍的戰鬥而獨立存在者。又在陸上及海上的戰鬥，有莫大助力的航空機隊，屬之陸海軍部長的別個系統之下，必不免妨害作戰的統一。

陸海軍的航空隊，係與砲兵戰車，及潛水艦等於同樣的資格上使用於戰爭。其參與陸上或海上戰鬥時，其戰鬥的責任，固非陸海軍部長負之不可也。然而把全部的航空隊屬之於航空部長的場合，則關於陸上及海上的戰鬥，把陸海軍部長除外，航空部長將負何等的責任呢？政府將陸海軍上所必要的航空隊提出而供其自由的使用，不啻將勳章與階級進之於航空部長，實際上把人送到戰場上去死的，是陸海軍部長耳。

尙且，空軍的獨立，是在向來的財政上，增加了負擔，經費的重複使用，其事甚明，此不適於財政貧乏之法國的現況。

航空部編制的大綱，一九二八年十月二日以大總統的命令公布之，翌年即一九二九年更加以改正而確定之。航空部係由空軍參謀本部，陸軍航空局，海軍航空局，商業航空局及技術局等組織而成，空軍總監，空軍技術總監，及國立氣象台均爲其直轄，從來之陸軍航空隊中，偵察飛行隊與氣球隊之全部，及驅逐飛行隊之一部，成爲陸軍協同部隊，隨時供陸軍部長的使用；從來之海軍航空隊成爲海軍協同部隊；至驅逐飛行隊的大部及轟炸飛行隊則歸其直轄。如此的航空統一，終究是實現了，可是航空部隊的大部份，成爲協同部隊，依舊以陸海軍之傳統的勢力爲背景，對立於部內，雖然有了形式上的統一，而實質則尙未融合，其事甚明也。

溯自一九三〇年以來，法國的輿論，忽然抬頭，即認爲法國應該創設國防部，統一陸海空三軍以期國防之一元化，一九三一年末，議會裏即有這樣提案，洎乎舊陸軍部長達爾久氏組閣，便斷行其信念而創設了國防部，統轄三軍的軍令與軍政，同時將商業航空局，移歸商務部管轄。然而部內的對立抗爭甚盛，結果全與所期相反；故一九三二年六月赫裏歐組閣以後，遂再恢復舊制，把軍事與民間的航空總括起來，復活了航空部。

在空軍與陸軍的關係上，並未生出何等的問題，而與海軍的關係上，則空軍部與海軍部之間，尙有待於調整者，因

須確定軍令與軍政兩者之隸屬關係，曾有繼續的折衝，一九三二年十一月，以大總統命令將海軍協同部隊中之艦載飛行隊，除其航空勤務外，改爲海軍部長的隸屬系統，故法國的空軍，遂又除去海軍航空隊的一部了。

一九三〇年以來，對於意大利都維將軍空軍至上論之法國航空界的批判，頗有風起雲湧之勢，國防部創設了，輿論上遂有認爲應同時將空軍實際的獨立之者，一九三二年以來，政府着手於此項的準備，一九三三年四月，關於空軍用兵的新原則及以此原則爲基礎之改正編制的大綱，遂以大總統命令決定之，並着手實行，一九三四年六月，議會亦通過該項法案。依此，明白的确定了法國空軍，擔任所有的空中作戰，陸海軍聯合作戰，及國土的防空，並決定了空軍管區，又仿照意大利，把飛行隊改成機動的編制，且以空軍的主力形成獨立的空軍，故名實相符的實現了空軍的獨立。而法國的空軍，係從來以陸軍航空爲主體者，故其主力是在偵察飛行隊，而其用兵的方針，則以空中作戰與防空爲重心，至於目下，則正盡力於轟炸兵力的擴充，現在大約已具有一六〇中隊，四〇〇〇架機的主力。

法國的民間航空，因航空部的創設而煥然進展起來，係世所周知者，茲從略。

要之，法國空軍的獨立，自從一九二六年以來，約經十年的光景，其間屢經難產的危機，依輿論的力量而卒以呱呱的墮地。此與自由主義的英國，試一對照其空軍獨立的經緯，殊爲多感興味的問題，在陸海軍之傳統勢力極大的國家，要把第三軍備的空軍獨立起來，是何如的困難？！

(待續)

空中治安問題

Mistchenko
張柳雲譯

現代科學，日新月異，一切奇技淫巧，皆爲司空見慣之事，無一足以使吾人驚奇，卽如飛騰空中，亦將如乘地道車之易，而人人僞爲之。

近頃航空事業，突飛猛進，用途廣闊，舉世咸知，因之空中治安問題，亦隨之而起。在不遠的將來，由於空中交通之頻繁，必須創辦一特別的警察機關，以保治安，實可逆料。吾人行將目擊航空警察，負責指揮監視雲霧中之交通，一如地上持白棒 (Baton blanc) 之同僚也。或者謂此係一笑談，或視爲荒誕的幻想，決無實現之可能者！但顯明的事實，已證明此假定爲過度之猜測，空中警察早已於數年前出現於廣漠之天空矣。

歐洲不少國家，常感受空中偷運之苦，英國報紙已將此大膽的偷運之方法，露佈於世，並大聲急呼，希望各國採取有效的方法，撲滅此輩「空中匪賊」。(Les Pirates de l'air) 吾人在幼年時，常爲海盜之兇悍所激動，但彼輩之橫暴猖獗，較之空中匪賊實望塵莫及。英國報紙公認戈特郎亞爾 (Scotland Yard) 對於某匪黨用飛機偷運情事，有極正確之認識，該匪黨有一股散佈於斯堪第那維亞半島北部，在一無人居住之荒野地區，建築一完善飛機場，裝甲之水面飛機，由此起飛，偷運種種禁運貨物於各地：在乾燥的地方，如斯堪

第那維亞，則偷運酒精，至法比英德瑞士波蘭等國，則偷運煙草與麻醉劑。彼等偷運的飛機，想亦係竊盜而來，因在各處飛機場，常有飛機被竊的事件發生。

再從阿爾加波勒 (Algarone) 地方所經過之事實加以判斷，一般匪盜犯罪之後，用飛機逃走，實較便利迅速，吾人誠恐此種罪惡蔓延於歐洲，其爲害將不堪設想。

空中設警之必要

空中設置警察之理想，實非虛妄，一般國家，縱令其國境線甚短者，爲保護其邊界與關稅，殊覺空中設警有實際之需要，因吾人可以想像從飛機上窺伺禁航區域之一切情形，鄰國之堡壘，軍營與兵工廠之防禦設備，皆不感十分困難也。

本年底，各國已在巴黎舉行一國際會議，商討一般監視空中治安的有效方法，使之能如海上陸上一樣，法英意大利西班牙瑞士波蘭皆派員出席，所有代表一致同意：欲求此問題之有良好的結果，必須各國密切合作。至所討論之有關共同利害的各種方法，尙未完全決定；據研究此問題的專家德梵勒 (Devergne) 氏云：本年內將召集第二次會議，以解決此「共同陣線」(Front commun) 之各項議案。

各國出席代表所遭遇之難題，當不一而足，最要者，厥為關稅，普通稅吏在國境上常對旅客所發之傳統的詰問：「你沒有一點東西需要報關了嗎？」，完全不適用於空中，至為顯明；除關稅難題而外，尚有國與國間用飛機載運黃金之問題。往昔黃金運輸多用馬車，此當為攔路劫掠的賊匪與著名的大盜芒德蘭 (Mandrin) 與加爾塔雪 (Cartouche) 之好機會；其後鐵道建築，火車之安全與速度擊倒其他一切交通工具，黃金由之載運，可無疑意，殆後汽車興起，黃金運輸又改為汽車，至於現今，相率採用飛機作運輸黃金之工具矣。在一九三四年，英國飛機運輸黃金出口為十億八百七十五兆金佛郎，入口為二十億金佛郎，英國運載此貴重金屬亦用飛機。

飛機之平安與迅速，世人周知，但用以載運黃金，却不十分安全，一般匪黨——不在地上而在廣漠之空中——屢有攔劫載運黃金的飛機之企圖，因此，必須設立空中監視哨，以維持治安。况現今各國聲名赫赫之領袖，如比皇，墨索里尼，希特勒，愛德華第八，以及其他國家之偉人旅行，多用飛機，彼等之安全問題，殊為其侍衛者之極困難的工作。近來飛機改良，空中航運，甚為發展，一般旅客對旅行空中之興趣，亦日漸濃厚，據一九三四年之統計，在歐洲的各航空線，已有二十三國的飛機，縱橫飛行，往來如梭。在舊大陸上，英國空運當佔第一位；是年空中旅客共有十三萬五千人，法國次之，為五萬零零九十九人，但美國則打破世界紀錄，有五十六萬一千三百七十人；一九三五年之統計數字，皆有增加，空中旅行之風氣盛極一時，新的航綫亦不斷開闢。因是

一九三五年十二月，美國，加拿大，英國各派代表，會議於渥特華 (Ottawa)，決定自翌年夏季起，添增一新航線，運載旅客郵件，橫渡大西洋，以連接新舊兩大陸；在太平洋上空往來菲尼賓與加里福里亞間之一航線，早已開始飛行。所有飛行於新航綫之飛機，皆異常華麗舒適，如英帝國航空公司 (Imperial Airways) 新近航行之巨型機斯拉 (Lo Sylia)，能載三十九名旅客，四個飛行員，真不愧為「空中旅館」。

或者謂航空旅行，固然迅速舒適，但其價昂，非一般人所能享受乎？但為打破此障礙。人已設法製造小型機適應此需要矣。美國如法國一樣，已開始仿製法人亨利密諾 (Henri Mignot) 所發明之小型機，即世人所稱為飛磁機 (Pou de ciel) 者，俾不論經濟與否之旅客皆可乘坐。

空中飛賊

人間敗類如何利用飛機以為惡，此已非熱心研究偵探小說者想像之事，實際上飛機對賊匪貢獻一意外的工具矣。如吾人在上文所述，彼等已巧妙的用飛機走私，將各國禁止進口之貨物偷運入境，此外還有一種私販，專門偷運人口，設被追擊，則毫不猶豫的，將所載人口慘酷的投擲於飛機之外，犧牲其生命；在美洲，此種罪惡史，不可勝述，誠屬空前未有之殘暴也。賊匪在空中襲擊飛機，攔路搶劫之案，亦難枚舉，茲擇其千中之一而述之：

在美洲巖石山 (Des montagnes Rocheuses) 間，有一飛機飛行於一曠野荒漠地區之上，其所載運者為著名的甘露特

愛斯達加 (Cunfro Estaca) 金礦所產之黃金，此礦在孟特聚馬王 (Montezuma) 時代，即已為阿戴克人 (Azteque) 所採掘。駕駛員從飛機上觀察四週情況，只見怪石參天，人烟絕跡，突有馬達聲響震盪於空中之另一角，俄頃間，發現一飛機翱翔上空，此機裝有機關槍，為匪賊所駕駛，特來追擊此「運金機」(Cation aerien) 者。彼等深知運金機飛離此地區上空，為最易突擊之所，故匪機飛行高度亦較該機為高，正當匪機凌駕其上時，即用機關槍掃射，使運金機洞穿多處，匪機漸行逼近，運金機只得漸飛漸低，最後被迫降落，以免人機俱盡。於是追擊者達到目的，該機一降落地上，彼等即蜂擁而至，如鷹鷂之逐鳥雀一樣，威逼機上人員，將所載黃金強行卸下，裝於彼等飛機上——轉瞬間，即飛逝無踪矣。

如此冒險驚人之傑作，可為完全成功，賊黨亦津津有味，欣然再來第二次之嘗試；但航空警察，早已得有警報，嚴密監視於天空，當彼等正預備襲擊他機時，警察機即「以其人之道，治其人之身」，於是真的戰爭即開始於空中，或者由於警察瞄準正確，或者由於機運，勝利卒歸於警察；匪機被擊落焚毀於地上，賊黨空中行劫至此告終。

但彼等之同類，並不因此悲慘結局而銷聲匿跡，波士頓 (Boston) 警察局，最近破獲一可疑的匪賊團體，首領為一飛機師名相加羅爾 (John Carol)，由彼設計襲擊空中載運郵件現金與各種證券之飛機，其選擇行劫之地點，預定在賓夕法尼亞 (Pennsylvania) 即飛機經過之一主要幹線，襲擊方法，亦與前述匪黨所用者相同，強迫他機降落後，即用武器威

脅機上人員，劫洗一空。該匪黨備用之飛機，業經警察局沒收，式樣極新，不但裝有機關槍，即飛機上最新之設備，亦應有盡有。

美國警察局並證明兩敵對匪黨在清算總帳時所引起之暗殺暴行，飛機具有絕大之作用；彼等為淹沒其犯罪之形跡，同時為避免報復，匪黨首領乃用重金從其他地方收買特務專家任其事，此等專家乘坐飛機而往，一次即可完成其兇暴之工作。

匪黨為報復此種行為，不惜犧牲他人生命，以達其目的，在往來紐約與芝加哥 (Chicago) 間之航線中，即發生此類案件，因一匪黨向他匪黨報仇，致累及無辜，而枉死七人。飛機行經俄亥俄省 (Ohio) 卡士特爾東 (Chesteron) 地方上空，飛行如常，突然在飛機內發生爆炸聲，飛機與乘客均為粉碎。事後，負責調查肇禍原因之緝查人員，在飛機的破片中，發現有炸彈的碎片，當時並不知其從何而來，一年以後，警察乃偵知其秘密：機上炸彈，乃係一匪黨欲暗殺其敵黨雇用之特務專家，而祕置於旅客行李中者；該特務專家曾為敵黨暗殺該黨夥伴，此次彼親為一善良的旅客，乘坐該機，或者負有新的毒辣任務，待其完成也。不料被其敵人探知，乃決意犧牲機上七人生命，達到暗殺彼一人之目的。

航空警察

在美國，賓夕法尼亞省 (Pennsylvania) 桑湯阿姆 (Chantam) 地方，曾作追擊空中罪犯極新奇之試驗，所有報館皆派員參觀，其試驗情形如下：將一裝置固定翼之汽車，

不用司機，使之離地飛行於一交通線上，在汽車行進時，警察局長另乘一旋翼機飛行其上，用機關槍予以掃射。總計發彈七十七發，有三十五彈射中目標，此三十五彈中有一半射中司機的座位，主持試驗之人，皆引為滿意，故空中捕盜之事，實屬可能。

但此可以驕傲之成績，在實行捕盜時，如賊匪所用之飛機式樣相同，恐將減低，尤其是彼等之技術較優越時，更為可慮。

過去一切輕重罪犯，由警察偵查於地上者，現已開始偵緝於空中，將來只有日漸繁多。因此，飛行偵探必常接到此種警報，不得不運用其敏慧之頭腦，竭盡其英勇無畏之精神，以應付一切天外飛來之案件。本年夏季，在加拿大發生一空中悲劇，兩人生命，幾為不保：有一警察乘坐加拿大航空公司 (Canadian Airways) 飛機，監送兩囚犯至某處，囚犯中一人名亥杜克 (E. Hayduck)，年二十六歲，將送往瘋人院禁錮，不料其病突發，大為瘋狂，而氣力亦倍增，竟將束縛其身體與坐位之繩索掙斷，向監送人用足亂踢，並用手上鐐銬痛擊其腦蓋；監送人雖被歐擊，猶拼命掙扎，欲用力加以制止，兩人遂發生激烈之鬥爭。此時正飛行於一山嶺上空，下面既有湖沼，又有森林，駕駛員見此情形，極為驚愕，但無法降落，亦不敢放其駕駛桿，再看警察被其敵人控制，幾無力反抗。在此危急萬分之時，幸而另一囚犯，發揮其超人的力量，掙斷其坐位上之繩索，幫助監送人制服此瘋漢，再加以緊緊的束縛，乃告無事。

迨後，該機駕駛員向人述此慘劇，謂「彼亦將因之而變

為瘋子」可見當時情形之危險。

另有一次，亦在加拿大，有一旅客同伴，發生可怕的瘋癲症，駕駛員威廉穆爾革尼 (William Mulquerry) 竟不得不放棄飛行，協助旅客制裁此瘋人。當其旅客在機中角鬥時，飛機急速下降，幾有傾墮於地之虞，在此生死關頭，駕駛員毅然決然取機上之炮火器，用力打在此瘋人頭上，立即斃命。彼隨即操縱駕駛桿，竟獲意外的成功，飛機直昇空中，終得平安降落。其後彼雖被控告，但此為正當防禦，不僅保全其個人生命，並得保全旅客之生命，遂宣告無罪。據聞該瘋人係一醉漢，在飛機行駛時，一路狂飲，致有此疾，殊為可惜。

近來流行之巨型機，一方供給旅行的貴客以空中旅館，同時使一般鼠竊狗偷之徒，又多一活動場所；有一德國珠寶商乘坐此等大飛機旅行時，曾被竊去一小皮箱，箱中滿裝價值連城之珠寶，盜箱之賊，跟踪甚久，能知此珠寶商之行期，去地，與所乘之飛機，彼等預先置一小皮箱，式樣顏色，與珠寶商所帶者完全相像，遂同乘此機，將滿裝寶石之皮箱，無形掉換，而珠寶商對此同伴旅客，始終敬禮有加，初未予以絲毫之防範也。

德國漢沙航空公司 (Luft Hansa) 載客飛機上，亦發生一驚人的案件。飛機航行時，突然聞爆裂聲，機中乘客九人，俱為烟霧所蔽，空氣緊張異常，駕駛員仍照常飛行，機械員聞有痛楚呻吟之聲自洗面處 (Lavabo) 發出，乃急趨一視，則見一旅客被炸彈炸傷，鮮血淋漓，審問結果，彼歷述其痛苦的生活如下：彼原為商店會計，早已婚娶，家有兒女，

嗷嗷待哺，因失業故，陷於極悲慘之境遇。因聞航空公司對旅客生命負有保險責任，如有不測，必賠償重金；彼在無法可想之中，為解決其家人生活計，乃決定犧牲自己與其他旅客之生命，使漢沙航空公司付一筆賠償金於其妻子；故彼盡其所有，購一赴柏林客票，在行李中秘藏一炸彈，此彈亦由彼私人製造，幸而彼對製造炸彈，尚係初學，故炸力不大，損害甚小，僅使此失業者負傷之餘，受一刑事處分而已。

以上數案，當從衆多案件中摘出，吾人之所以不憚煩縷而述此，藉以證明空中設警，實有必要，已行設置之各國，亦必須使之更臻完備也。

最早設立航空警察局者，當為美國，彼有空中巡邏隊以驅逐空中奸宄，尤其是私販。機上之檢查員，有極廣泛之檢查權，無論何機，必須聽其檢查。有幾邦另有一特別機關，如紐約，即有航空隊常川巡查於其市之上空。

在德國，航空警察署(Luft Polizei)或空中警察署(Police de l'air)，其權力亦極廣闊，其職員除偵探外，尚有稅務員，工程師，司法官與氣象員。

法國於一九二四年五月三十一日，頒佈第一次航空法令時，即已釐定空中交通規則，在法律上，航空管理人員必須與航空無線電人員合作，因為只有無線電纜能與空中旅客通訊，彼等欲與地上通訊，亦惟此是賴，故航空機關必須與航空無線電機關為密切之合作，才能使空運事業，蒸蒸日上。

自一九三五年一月起，法國改組國家保安局(Sécurité Nationale)將航空處與無線電通訊所併合在一起，負國境內一般偵查任務。由此次改組，使國家對防止間諜工作獲得兩

種新的武器，過去航空與無線電不供內務行政與司法部偵查司法案件之用者，至今已完全改觀矣。

本年夏，法國極有才幹甚負時望之航空警察長拉育爾(Lahure)氏，曾對報界發表該局在辦理空中案件中，獲有許多新奇的資料，並肯定飛機之速率，與其活動範圍之廣闊，實足以便利奸宄之徒用為犯罪之具，拉育爾氏謂法國航空警察為制止此種危險，俱備有極優良的武器，法國空中警戒劃分六區，每區均設有一崗位序列(une série de postes de garde)航空警察不僅可以監視所有民用軍用飛機場，並能監視一切航空線，航空港及全法蘭西之天空，至搭乘飛機之旅客，當亦在其嚴密的查察中。但拉育爾氏却很率直的謂法國航空警察之工作，殊鮮實效，蓋因飛機對於間諜，私販以及一切作奸犯科之徒，實為理想中之交通工具，欲當場拿獲此輩，確有難能也。縱令所有負責航行各線之駕駛員，皆完全認識，係尊重其職業名譽的英勇豪俠之士，然如何能察別一般無職業的飛行家乎？故空中嚴密之監視，往往有徒勞無功之感，常有不測之意外發生於網羅之細孔中，如最近在法國邊境穆爾荷斯(Mulhouse)哈布山(Habsheim)飛機場，即有一怪飛機於黑夜降落，燈火全滅，數分鐘後即行飛去，及守衛者持槍執燈趕至，只能遠聞兩種摩特音響：一為飛機聲，一為汽車聲，其速率皆非常之快捷。

各有關列強本年在巴黎舉行之國際會議，決定採取有效方法，保障空中航行之安全，阻止一切罪犯之發生，實為遠大之見，此種國際規約不僅為應有，實為必要。此即本文在敘述各種事實後所得之唯一結論也。

日本航空行政一考察

(續完)

周敦禮

六 飛行規則

依日航空法第三〇條規定，飛行機不得無故在皇宮，禁苑，離宮，行宮，神宮及皇陵上空作一千公尺以下之飛行。又依施行細則所定，遇下列各處或情況，亦不得無故飛行：

- 一、天皇，太皇太后，皇太后，皇后，皇太子，皇太子妃，皇太孫，皇太孫妃及攝政之所有地上空；
- 二、上述各種皇室或皇陵所在地，以及天皇，太皇太后，皇太后等所有地，均不得自空中攝影，但經地方長官許可者，不在此限；
- 三、航空器在城市上空，遇故障或其他不得已事故，而生着陸之必要時，應安全降落於城市以外地方，且須保持相當之高度。惟依航空法第二十九條（即航空船及飛行機在陸上非飛行場之場所，或在水上有命令禁止之場所，均不得離陸或着陸；……）之規定，而非命令所禁止之「水上場所」，或受地方長官許可之「場所」，而為離陸或着陸者，不在此限。

四、城市及密集區域之上空，除經地方長官許可者外，不得為「特技」之飛行；

五、地方長官，於戰時或發生事變時，為維持治安必要起見，得禁止飛行；或指定一定之場所，予以飛行之制限或禁阻。

他如航空器除特別規定外，不得有火藥等易於爆炸物件之搭載；又如細砂及水以外之石質泥灰以及易生危險之物件，不得自航空器擲下。

凡欲為五百公里以上距離而無着陸之飛行時，則其主持者，應將該航空器之飛行士，航空之目的，日期，區域，使用之航空器及其他詳細之計劃，於起飛五日前，呈報遞信大臣。

依航空法第十二條（即第五條第一，二項及第十項之規定，對於為航空器之試驗，在飛行場或在指定場所飛行之航空器，不適用之。）所定之「試驗飛行」，及同法第十九條（在飛行場或命令指定之場所而為航空器搭乘飛行之練習者，及因飛行練習而與航空人員同乘，共同從事於飛行者，第十五條第一項之規定，不適用之。）所定之「飛行練習」，僅能在非供公共用及受地方長官許可之場所，並其十公里以

內之上空行之。飛行練習之場所，應受遞信大臣之許可。請求許可者，應將：

- 一、航空之目的；
- 二、航空之時間；
- 三、航空之區域；
- 四、使用之航空器；
- 五、關於航空器飛行之經歷，離陸，着陸場；
- 六、其他計劃。

於預定實施期十五日前，呈遞申請書於遞信大臣。

舉行「競技飛行」或「表演飛行」時，主持者，應將飛行之時間，地點，及其他計劃，於預定實施期十日前，呈請地方長官之核准。

航空器發生傷人或損毀物件時，則飛行士及同乘者，應將經過情形，儘速報告於最近之公安機關或公安官員。

關於國際飛行方面，依日本航空法規定，凡航空器自日本國外飛行至日本國內，或由日本國內飛行至日本國外，除受日本行政官廳之許可外，其着陸與離陸，須依行政官廳指定之飛行場。此乃自管理關稅之見地而為規定者也。

不加入國際航空公約，而供外國航空器飛行時，應將下列事項，提出許可申請書於遞信大臣。（依日航空法施行細則第一百五十條所定）。

- 一、航空器之國籍及標誌；
- 二、飛行之目的；
- 三、飛行之時日；
- 四、出發地，到着地及經過地；

- 五、適航證書；
- 六、航空執照。

七 空中運輸

所謂「空中運輸」者，即以航空器而為旅客或物品之運送。凡以航空器而營運業者，必先具備記載左列事項之文書并隨附航空路線圖，呈遞許可申請書於遞信大臣。（日航空法施行細則第一百十六條）

- 一、航空線路（起點，中間離陸，着陸場及終點）；
- 二、旅客，貨物或郵件之區別；
- 三、發着時間表；
- 四、使用航空器之種類，型式數及貨，客積載量；
- 五、航空器人員之種類及人數；
- 六、運費；
- 七、總營業所，分所及代理所之所在地；
- 八、撥充航空運輸業之資本總額及出資方法；
- 九、開辦費預算；
- 一〇、業務開始後三年內之收支預算；
- 一一、關於運輸之規則；
- 一二、業務開始之預定日期；
- 一三、其他足供參考事項。

受有空中運輸業之「許可」者，應於開始營業日前十五日，呈報遞信省。遇營業停止時，應附具理由，即速報告遞信省。遞信大臣為維持航空之安全并計劃其發展起見，對於此等事件，常予以嚴切之注意。又如空中運輸發生重大事故

時，對於該事故之原因及其狀況若何，并應探如何應急處置等，均有予以查明之必要；同時，業空中運輸者，亦應即時報告遞信省。

依日航空法施行細則第一百十八條，業空中運輸者，其航空器之使用及航空人員之決定，應先獲得遞信大臣之「認可」，遇有變更時亦同。

自學理上言，所謂「許可」者，係特定之行為，在一般情況中為禁止的；然有時對於一特定人或特定事件，解除其禁止，而認為合法之行為。而「認可」，即當事者之法律行為，非得國家之同意，不得為有效之成立時；故特由國家予以同意，以完成其行為之效力耳。

換言之，即「許可」與「認可」間，其性質上實有區別。若此項解釋而為正當，則上述日航空法施行細則第一百十六條與第一百十八條之語句，不免有互相矛盾之嫌。

航空運輸業者，依規定每年應將1. 財產目錄；2. 貸借對照表；3. 損益對照表；4. 營業報告書等呈報遞信省。又依各種之理由，航空運輸業者，如將個己之營業，讓渡於他人時，亦須受遞信省之許可。

如變更左列事故時，應經遞信大臣許可：

- 一、航空路線；
- 二、旅客，貨物或郵件運送之別；
- 三、發着時間表；
- 四、使用航空器之種類，型式數及客貨積載重；
- 五、航空人員之種類及數目；
- 六、運費率；

七、營業總所，分所及代理處之所在地；

八、關於運送之規定。

遞省大臣，如遇左列事項，對於空中運輸業者，得命令停止其營業或取消其許可：

- 一、自受許可之日起，一年內無故不開始營業者；
 - 二、認為不堪繼續其營業時；
 - 三、認為有害公安時；
 - 四、違反基於航空法有關各法規所發佈之命令時。
- 如遇左列事項，得處以二千圓以下之罰金：
- 一、違反稅關飛行場規定之航空器；
 - 二、外國航空器在日本各地，為客，貨之運送，而收受運費時；但受行政官廳之許可者，不在此限；
 - 三、未經行政官廳之許可，而從事運輸業之日本航空器。

最後，對於「航空關稅」及「航空檢疫」，予以附帶之說明。關稅為一國實業政策上，財政上之重要問題；而檢疫則為一國衛生警察上之重要問題。

關稅法中關於船舶，船長，船用品及海路運輸，並其犯則事件之調查，處分及處罰之規定，對於航空器，航空器用品及由航空器而為外國貨物之運送，並其犯則事件之調查，處分及處罰等準用之。至關稅法中，所謂「關港」者，如遇航空器之場合，則為稅關飛行場。

從事國際航空之航空器，必須在行政官廳所指定之飛行場發着。如發生故障，或因避難而有其他不得已事由時，則可在所定場所以外之地着陸，並應速向所在地之關稅官員報

告；如該地關稅官員不在時，應速向警察官員報告。此種航空器，非受行政官廳之許可，不得離陸。

對於自日本國外飛行至日本國內之航空器，得施行傳染病預防之檢疫。此項檢疫，其詳依「航空檢疫規則」辦理。

關於航空器之救難及處罰，得準用水難救護法。

有關航空管理之官員，如認為有執行其職權之必要時，對於航空器之離陸或着陸，得命令禁止之。又該官員於其職權之執行，認有必要時，得臨時檢查航空器飛行場，並基於航空法規定所備之文書，簿據及物件等，亦得檢查之。

關於左列事項之規定，以命令定之：

- 一、航空器應備之日記，帳簿，文書暨附屬品等事項；
- 二、保安上或軍事上之必要，限制航空器之搭乘，或關於禁止之火藥類，照相機及其他物件等事項；
- 三、航空器之燈火及信號等事項；
- 四、關於航空器保安上必要之制限，及航空器間或與船舶衝突預防之事項；
- 五、設置航空標誌事項；
- 六、設置飛行場事項。

凡未經許可之外國航空器，在日本國內，而為收費之空中運輸者；或雖為日本航空器，未經行政官廳之許可，而營運輸業者，各處二千圓以下之罰金。

八 禁航區域

「忠心皇室」，為日本建國之思想與精神。日本國民之團結與夫文明之開發，亦莫不由此而生。

日本航空法中，亦有此種精神之表現，即該法第三十條之規定是。蓋日本「禁航區域」，實自敬王，敬神，及國防三方面之考慮，而為規劃者也。

茲將航空法上，軍事法上，關於航空禁止之條文，摘錄於左外；並將禁航區域之具體地點，逐一指明，以供飛行家之參考。

第一部分：關於禁航區域之關係條文

(一) 規定於航空法中之條文

航空法第三十條：「無故不得在皇宮，禁苑，離宮，行宮，或神宮之上空，及皇陵之上空，一千公尺以下，作飛行機之飛行。」

航空法第三十一條：「進戰時或事變之必要時，行政官廳，得禁止航空器之飛行。」

(二) 規定於軍事法中之條文

要塞地帶法第七條：「無論何人，凡不得要塞司令官之許可者，不得測量，攝影，描寫要塞地帶水陸之形狀；又要塞地帶內，不得航空。」

前項之規定，雖於要塞地帶第三區（依要塞地帶法第三條，凡要塞地帶，不問為陸地或水地，分為三區，至各區之大小，由陸軍大臣依照各種區別，加以規定而公告之。）之境界線外三千五百間（每間約合日本六尺）以內之區域，亦適用之。

要塞地帶法施行細則（陸軍省令）

第四條：凡欲得要塞司令官之許可者，應由管轄其工作地（航空之發着場）之市，町，村長（在朝鮮

，則為警察署長或分署長；在台灣，則為廳長或支廳長）記載規定各事項（如目的，區域及日期；若航空，則記明應用航空器之種類及型式。）之文書，提供於該管要塞司令官。

要塞地帶法施行細則（海軍省令）

第三條：凡欲得鎮守府司令官或要港部司令官之許可者，應由管轄其工作地（或航空之發着場）之市、町、村長（在台灣，朝鮮與前同）記載規定各事項（如目的，區域及日期；若航空，則記明應用航空器之種類及型式）之文書，提供於該管鎮守府司令官或要港部司令官。

第二部分：關於禁航區域之地點

- (一) 宮城 東京市
- (二) 赤坂離宮青山御所 東京市赤坂區
- (三) 濱離宮 東京市京橋區
- (四) 京都皇宮 京都市上京區
- (五) 二條離宮 京都市上京區
- (六) 桂離宮 京都府葛野郡，桂村，下桂御園
- (七) 修學院離宮 京都府，愛宕郡，修學院村，修學院
- (八) 兩根離宮 神奈川縣，元箱根
- (九) 兩根離宮 神奈川縣，箱根
- (一〇) 神宮 三重縣，宇治山田市
- (一一) 皇陵 注意於近畿地方，一千公尺以下之低空飛行

(一二) 要塞地點之禁航區域：

- 一、佐世保要塞
 - 1. 佐世保市
 - 2. 長崎縣，北松浦郡
 - 鹿町，小佐佐，江迎，佐佐，吉井，上志佐，世知原，中里，皆瀨，大野，柚木，山口，黑島等村。
 - 3. 長崎縣，東彼杵郡
 - 早岐町，折尾瀨，上波佐見，宮，川棚，江上，崎針尾等村。
 - 4. 長崎縣，西松浦郡
 - 東山代，二里，大山，曲川，有田等村。
 - 5. 長崎縣，西彼杵郡
 - 瀨川，面高，大串，七釜，龜岳，黑瀨等村。
- 二、舞鶴要塞
 - 1. 福井縣，大飯郡
 - 高瀨町，和田，佐分利，青郷，內浦等村。
 - 2. 福井縣，遠敷郡，奧名田村
 - 3. 京都府，加佐郡
 - 新舞鶴，舞鶴，中舞鶴等町；東大浦，西大浦，朝來，志樂，倉梯，與保呂，餘內，中筋，高野，池內，四所，神崎，東雲，由良，九八江，岡田下，岡田中，岡田上，有路下等村。
 - 4. 京都府，與謝郡
 - 栗田，宮津，上宮津等村。

5. 京都府，何鹿郡

奧上林，中上林，口上林，東八田，西八田，志賀鄉，物美吉，部村。

三、下關要塞

山口縣

1. 下關市，豐浦郡

彦島，長府，安岡等町；王司，勝山，中川，吉見，內日，清末，福岡等村。

2. 山口縣，企救郡

松枝，東鄉，曾根，企救，東谷，西谷，中谷等村。

3. 山口縣，遠賀郡

中間，蘆屋，折尾等町；島鄉，島門，水卷，底井野，上津役，香月，古月，淺木等村。

四、長崎要塞

1. 長崎縣，長崎市

茂木町，日見，矢上，長與，西浦上，時津，三重，福田，小神，小個倉，土井，首，深屈，香燒，蚊燒，爲石，川原，高濱，式見，伊王島，高島等村。

2. 長崎縣，西彼杵郡

茂木町，日見，矢上，長與，西浦上，時津，三重，福田，小神，小個倉，土井，首，深屈，香燒，蚊燒，爲石，川原，高濱，式見，伊王島，高島等村。

五、對馬要塞

1. 長崎縣，下縣郡

嚴原町，久田，豆酸，佐須，雞知，船越，仁位

，奴加岳等村。

2. 長崎縣，上縣郡

仁田，峯，琴，豐崎，佐須奈等村。

六、壹岐要塞

1. 長崎縣，壹岐郡全部

2. 長崎縣，北松浦郡

大島，平戶，生月等村。

七、父島要塞

東京村，小笠原島，父島。

大村，肩島，袋澤村。

八、津輕要塞

1. 北海道函館市

2. 龜田郡

湯川，龜田，七飯，大野，戶井等村。

3. 上磯郡

上磯村，茂別村。

4. 青森縣，下北郡

大奧，佐井，浦，風間等村。

九、澎湖島要塞

澎湖廳

馬公街 部落全部

潮公莊 部落全部

白沙莊 部落全部

西嶼莊 部落全部

望安莊 部落全部

一〇、基隆要塞

1. 基隆市

2. 基隆郡

瑞芳，貢寮，雙溪，七堵，萬里，金山等莊。

3. 七星郡

汐止街，平溪莊

一一、豐預要塞

1. 大分縣，北海部郡

佐賀關町，一尺屋町，坂，市町，神崎，小佐井，佐志生；下比津留，上比津留，大在等村。

2. 大分縣，南海部郡

東中浦，中浦，西中浦，米水津等村。

3. 愛媛縣，西宇和郡

三崎村，神松名村。

一二、由良要塞

1. 大阪府，泉南郡

下莊村之一部，多奈川，深日，孝子，淡輪等村。

2. 和歌山縣，海草郡

直川村之一部，加太町，賀歌浦町，西脊野，松江，貴志，野崎，湊楠，見，有功，四箇郷，中島，岡町，宮前，雜賀，雜賀崎，等村，以及宮村之大部，鳴神村之一部。

3. 和歌山市

4. 兵庫縣，津名郡

由良町，洲本町，上灘村。

5. 兵庫縣，三原郡

大野，阿萬，福良，志知，湊，津井，伊加利，阿那賀等村；以及加茂村，八木村，灘村之一部；榎列村，神代村，松帆村之半部；廣田村，賀集村，北萬村之大部。

6. 德島縣，板野郡

無養町之大部，鳴戶村，里浦村之半部，以及瀨戶村，大津村之一部。

一三、東京灣要塞

1. 神奈川縣，久良岐郡

屏風浦村，金澤村，日，下村，六浦莊。

2. 神奈川縣，鎌倉郡

本郷，小坂，深澤等村及鎌倉町。

3. 神奈川縣，三浦郡

逗子，葉山，三崎，浦賀等町；西浦，衣笠，久里濱，北下浦，初聲，南下浦等村。

4. 神奈川縣，橫須賀市

5. 千葉縣，君津郡

佐貫町，湊町，青堀，周西，飯野，吉野，大貫，天神山，竹岡，金谷，環，駒山等村。

6. 千葉縣，安房郡

保田，勝山，郡古，北條，館山等町；岩井，平郡，瀧田，八束，富浦，館野，豐房，神戶，富崎，長尾，兩岬等村。

一四、奄美大島要塞

鹿兒島縣，大島郡，六島

東方，西方，實久，鎮西，住用等村。

一五、永興灣要塞

1. 咸境南道，德源郡縣面之內

大島，新島，小島，葛麻浦，連斗島里，以及細

洞，見山，地境，浦坪，沙屯，斗方，內元山，

現洞，訪雲山，中青，龍坪，星羅，城北，斗南

，斗山，麗島，熊島等里。

2. 咸境南道，往源郡府內面之內(門岩里)

3. 咸境南道，往源郡赤田面之內

松上，松中，松下，松興，臥牛等里。

4. 咸境南道，永興郡虎島面之內

烏辛島，大島飛島，卯島，茅島，月島，長至島

，小鳴飛島，缶島，鎗盆島，砂島，松島，以及

芳久美，龍米，蘇浦，松浦，葛古峙，斗武浦，

新嶺，原上，原平，巢鷹津等里。

5. 元山府 古甯面之內(明嶺里，梨洞里。)

6. 元山府 鎮坪面之內(大豬，小豬島，輪洞里

。)

7. 元山府 隱岐面之內(粟山里，柳島)

8. 元山府，文川郡龜山面之內。

馬山，新陽，石興，青魚浦，書院，橋陽等里。

9. 元山府 明孝面之內

松田，楸株，豐武，間松，方古介，水田村，魚

項，柳株，青魚株，方株，魚隱株，地富株等里

。

10 元山府，安邊郡安道面之內(浪城里)

11 江原道，通川郡歙谷面之內。

桑陰，蛤津，測洞等里。

一六、鎮海灣要塞

1. 慶尙南道，統營郡

長木面，二運面，一運面(長坪里除外)，東部面

(九川里，山村里，明珍里之一部)，區濟面，(

西上里之一部)，延草面(汗內里除外)，河清面

(河清里，老里，田實人德島，水野芳島，大谷

里，於溫里，蓮龜里之半部)。

2. 慶尙南道，昌原郡

天加面，熊川面(北部里除外)，熊東面(南陽，

頭洞，晴安，安骨，龍院等里，以及佳主里之一

部。

3. 慶尙南道，東萊郡

西面，南面，沙下面，沙上面(勝弓里，鶴章里

之一部)，機張面(松亭里之一部)東萊面(蓮山

里，盤如里，院里樂，民洞，壽安洞，巨堤里之

一部)。

4. 慶尙南道，金海郡

葵山面(松亭里，花田里)，

鳴旨面(新島，理挾島，新田里之一部，犬馬島

之一部)。

5. 釜山府
6. 釜山府，昌原郡

龜山面，白岩，深里(瓶島)。
鎮海面(花島，行岩里之一部，釜島之一部)。

一七、旅順要塞

1. 旅順民政署轄區

旅順市，方家屯，水師營會，山頭會之半部，王家店會之半部，以及三間堡會之一部。

2. 大連民政署轄區

大連市老虎灘會，嶺前會，小平島會，樂家屯會，周水子會，海猫宅會，岔溝會之半部，及大連灣會之一部。

3. 全州民政署轄區

小孤山會，大孤山會及董家溝會。

九 遞信省航空局

(一) 航空局之沿革

大正八年十一月，於軍事航空外，為一般航空事業之指導，獎勵起見，特以勅令制定「臨時航空委員會組織法」，任命各省(即我國各部)之適任者為委員，而為陸軍大臣之諮詢機關。

至大正九年八月間，廢止航空委員會，創設「航空局」，隸屬於陸軍大臣。

大正十二年四月，將從來隸屬於陸軍大臣之航空局，移交於遞信省。

至大正十二年十一月，航空局成為遞信省之一部分。

(二) 組織

航空局設局長一人(現任局長為片岡直道)，其下分兩課，即：

1. 監理課

正等。

2. 技術課

等。

內設課長，書記官，事務官，交通技正等。
內設課長，航空官，交通技正，技士

其他於東京，大阪，福岡，那霸等飛行場，除設置場長一人外，並附置交通技正或技士若干人。

又於名古屋，鹿屋等飛行場，東京府立工藝學校，所澤陸軍飛行學校，霞浦海軍航空隊等處，亦均派有駐在員或代表。

(三) 工作

一、關於民用航空事業之保護，獎勵

1. 日本航空運輸股份公司。

2. 定期航空之補助，如：

日本航空運輸研究所(大阪—高松—松山線)安藤飛行機研究所(名古屋，神宮線)(新舞子—蒲郡—二見線)

大阪，東京朝日新聞定期航空會(東京—新潟線)東京航空運輸社(東京—下田—清水線)

3. 各種航空工業設計試作之獎勵

日本為發展航空工業計，對於各種飛行機之設計試作，設置獎勵金，最初開始於大正十四年，航空局曾懸賞徵求

客貨運輸營業用飛行機之設計」委託有權威專家審議結果，森盛重獲一等獎。大正十五年，乃命愛知時計電機有限公司，依照十四年獲選之營業用飛行機設計，作實地之試作，結果，於昭和二年告成。

昭和六年復有對於國產航空器用計器類製造之獎勵，於昭和八年三月完成。

4. 航空器維持獎金之支付

凡民用航空器破損時，經修理後，而能完全回復或維持原有狀態者，則其修理費之一部，得予以補助。計自昭和三年度起，受補助之機數為一二三；四年度，一三一，五年度，一三三；六年度，一四〇；七年度，一六二；八年度，一五七；九年度，一七七；十年度，二一三隻。

5. 其他

除上述者外，航空局實施航空事業之保護，獎勵，尙左有列各事項：

1. 海，陸軍不用航空器之保管或轉換；
 2. 飛行機各種競技會獎品之授與；
 3. 對於航空著有勞績者之獎勵事項；
 4. 從事航空事業者，發生災害時之救恤，以及對於帝國飛行協會獎金之支付等事項。
- 二、航空之指導與管理
- (1.) 航空法規之草訂，如：
1. 航空法施行細則；
 2. 航空器檢查規則；
 3. 航空人員試驗規則；

4. 飛行場施行規則；

5. 航空人員體格檢查規則

6. 關於運輸之夜間燈火信號之規定。

(2.) 檢查 如國內供航空用之航空器，內予以相當之檢查。

(3.) 註冊 如依於檢查合格之航空器所有者之申請，予以註冊，並發交證明書。

(4.) 航空勤務人員之養成

1. 航空器飛行士；
2. 航空器機械士。

三、航空路之設備

(1.) 飛行場 如東京，大阪，福岡，那霸，蔚山，京城，新義州，大連，台北。

(2.) 航空標誌 左列各處，均有航空標誌之設置：

1. 東京—大阪間，沼津，濱松，龜山。
2. 大阪—福岡間
小豆島，今治，室積，中津，行橋。
3. 福岡—大連間

(3.) 航空無線電報局

東京，箱根，龜山，大阪，福岡，嚴原，富江，鹿兒島，那霸，蔚山，京城，大連，台北。

十 日本航空界之現況

一、定期航空路線(昭和十年度)

1. 日本航空運輸股份公司

該公司創立於昭和三年十月，資本一千萬圓，總公司設於東京市，為日本規模最宏之航空公司。其營業種類，主要為航空運輸，兼營其他關於航空業務附帶之事項。自昭和十年四月至十一年三月之營業狀況如左：

飛行次數

五、八七三次

飛行距離
飛行時間
旅客數
貨物數
郵件數

二、一七四、八四六公里
一二、五四一小時
一四、六九九人
五、〇四一件
一、八七〇、七三〇件

又該公司經營之路線：

航空路線	距離	區間	航空次數
東京—大連線	二九六公里	東京—名古屋	每星期十四次來回
東京—大連線	一九三公里	名古屋—大阪	同 右
東京—大連線	五〇〇公里	大阪—福岡	每星期七次來回
東京—大連線	二四〇公里	福岡—蔚山	同 右
東京—大連線	三一〇公里	蔚山—京城	同 右
東京—大連線	二〇〇公里	京城—平壤	同 右
東京—大連線	一六〇公里	平壤—新義州	同 右
東京—大連線	二七三公里	新義州—大連	同 右
東京—大連線	三八〇公里	東京—富山	每星期二次來回(夏季)
東京—大連線	九一〇公里	福岡—那霸	每星期三次來回
東京—大連線	七〇〇公里	那霸—台北	同 右

- 日本航空運輸研究所(大正十一年六月創立，資金五十萬圓。其經營航空線，計為1.大阪—高松—松山線；2.大阪—白濱線；3.大阪—別府線。)
- 日本海航空股份公司(昭和六年七月創立，資金十萬圓。)
- 東京航空股份公司(大正五年八月創立，資金八十萬圓。其經營航空路線，自東京經下田至清水間，計二六〇公里，每週來回三次。)
- 朝日定期航空會(昭和二年三月成立，資金六百萬圓。其營業種類，為1.定期郵件飛行；2.新聞通訊飛行。)

- 等。)
6. 安藤飛行機研究所 (大正九年一月十日創立，資金十五萬圓。其經營航空路線，自名古屋至二見間。)
 - 二、民用航空器製造所
 1. 立川飛行機股份公司
- 該公司創立於大正十三年，資本金四百萬圓，其營業種類，為軍用及民用飛行機機身，發動機及其附屬品之設計，製造與販賣。
2. 日本行飛行機股份公司 (昭和九年創立，資金二百萬圓，營業種類與上同。)
 3. 東京瓦斯電氣工業股份公司 (明治四十三年創立，資本六百萬圓。)
 4. 東京航空股份公司 (大正五年創立，資本八十萬圓。)
 5. 渡邊鐵工所 (明治十九年創立，資本三百萬圓。)
 6. 川西航空器股份公司 (昭和三年創立，資本五百萬圓)

7. 川崎造船所飛行機工場 (大正七年創立，資本八千萬圓之一部。)
 8. 中島飛行機股份公司 (大正六年創立，資本一千二百萬圓。)
 9. 愛知時計電機股份公司
- 該公司創立於明治三十一年，資本一千萬圓，總公司及工場，設於名古屋。其營業項目，分為1. 航空器製品；2. 電機部製品；3. 其他之製品，如飛行眼鏡等。
10. 三菱重工業股份公司 (大正六年創立，資本六千萬圓。)
- 其他尚有關於氣球，航空器另件製造所，以及航空器修理所等。
- 三、民用飛行場 (昭和十一年)

名 稱	所 在 地	水 陸 之 別	滑 走 區 域
(一) 公共用飛行場			
東京飛行場	東京市，蒲田區	陸	東南西北各六〇〇公尺
大阪飛行場	大阪市，大正區，船町	水，陸	東西七二〇南北四〇〇公尺
福岡飛行場	福岡縣，糟屋郡，多良村	水	福岡灣東寄水面一帶
蔚山飛行場	朝鮮，慶尙南道蔚山郡	陸	東西六〇〇南北六〇〇公尺
京城飛行場	朝鮮，京畿道，東陽郡	陸	全 上
大連飛行場	關東州周水子會	陸	直徑六〇〇公尺之圓形地

四、民用飛行機數（昭和九年十月一日）

新義州飛行場	朝鮮平安北道義州郡	陸	長，寬各六〇〇公尺
新潟飛行場	新潟縣，北蒲原郡	陸	長六〇〇公尺，寬四二七公尺，寬二五〇公尺
松江飛行場	松江市，灘町	水	松江市，白濁埋立地先尖道湖水面
富山飛行場	富山縣，婦負郡，倉垣村	陸	長七〇〇公尺，寬一五〇公尺
都城飛行場	宮崎縣北諸縣郡	陸	長七〇〇公尺，寬六〇〇公尺，闊三〇〇公尺
名古屋飛行場	名古屋市，南區	水，陸	東西五五〇公尺，南北七五〇公尺
(2)非公用飛行場			
中島大井飛行場	東京市，品川區	水	所在地先水面
川西鳴尾飛行場	兵庫縣，縣武庫郡，鳴尾村	水	鳴尾村鳴尾字大東一番地先水面
城崎飛行場	兵庫縣，武庫郡，城崎町	水	圓山川水面
東雲原飛行場	秋田縣，山本郡，東雲村	陸	東西，南北各七〇〇公尺
堺大濱飛行場	堺市大濱南町	水	所在地先水面一〇〇平方公里
高知飛行場	高知縣，吾川郡，長濱町	水	東西七〇〇公尺，南北六五〇公尺
宮島飛行場	廣島縣，佐伯郡，大野村	水	長五〇〇公尺，寬三〇〇公尺
館山寺飛行場	靜岡縣，濱名郡，南莊內村	水	濱名湖水面長二、二〇〇公尺，寬一、一〇〇公尺
相生愛國飛行場	那馬縣，新田郡，笠懸村	陸	內浦水面長一、二四〇公尺，寬四〇〇公尺
衣原飛行場	愛知縣，西加茂郡，舉母町	陸	東西三〇〇公尺，南北四三〇公尺
			東西五〇〇公尺，南北二二〇公尺

無制限者	陸	二四〇	二四〇
水上機	水		
制 限 事 項	類	領有適航證明書者	領有註冊證明書者

對於大戰時幾種主要的空襲法規學說之檢討

田岡良一著
韓通仙譯

世界大戰以降，關於空襲之國際法學說之趨勢，可謂已傾向於所謂軍事目標主義，即容許空軍對於在敵國戰爭完成上足以表演重要功能之一定範圍之建築物或工作場，不問其所處地位如何，縱令存在於遠離戰線，位於敵國內部之都市，亦可加以轟炸是也。對於以無制限轟炸，即不問目標之如何，只以民家之破壞，非戰鬥員之殺戮為直接目的之轟炸亦肯定其為合法者，至少在為國際法的研究而著作之書本及論文中殆無見者，普通多主張此種戰爭手段應予禁止也。（中略）

軍事目標主義，已為一九二二——三年海牙法律家委員會所通過之空戰法草案中關於空炸部份所採用，又一九二四年斯德哥爾摩 Stockholm 國際法協會大會所議決之空戰法原則，亦以此為準據者也。（中略）

此種軍事目標主義，雖已為有關空襲都市之國際法學上之通說，但關於（一）此主義之根據，（二）可以為軍事目標之物件之範圍，（三）當轟炸可以轟炸之目標時其所加於存在於目標周圍之普通民家及非戰鬥員生命之損害之合法性，（四）有可以例外容許空軍為無差別轟炸之情狀否，如其

有也究在如何情狀之下等問題，學說上未必完全一致。茲將大戰時代空襲法學說中之重要者介紹其內容并加批評如下。（中略）

一、羅蘭（Rolland）之「大戰中空戰之實際與國際法」——一九一六年法國國際公法雜誌。

此論文非專論空襲法者，實為一關係於（一）在兵力間戰鬥上之航空機的作用，（二）都市空襲，（三）航空機與中立法三問題之國際法的研究論文，茲僅介紹其第二部份之梗概如下，頁數號碼，係依據其抽印本，而非雜誌全部之頁數也。

雖有人主張將關於陸戰之海牙條約之砲擊規定，照樣移用於航空機，而認轟炸有防守之都市為正當，轟炸無防守之都市為不法，但即在無防守之都市中，亦往往存有使用於運送軍隊之鐵道，住宿軍隊之營房，軍需品工場等建築物，將此等建築物加以破壞，實具有使敵之軍事力量陷於癱木狀態而不能繼續其戰鬥之意義者也。况自航空機之發明，使並不在現實上占領敵地而僅實行此種破壞之戰爭手段之施行，已屬可能，而謂可使交戰國拋棄此種有效手段之使用耶！人

道之原則，雖非尊重不可，但使之與戰爭上之必要相調和亦甚重要。不論前者與後者，俱非可以完全犧牲者也。若然則上述單純之學說，實為未嘗充分考慮軍事上之必要者也（六〇——六四頁）。

但轟炸在某種情況下之無防守都市固為正當，而以震駭敵國國民使之從速發生乞和之念為目的，在不分非戰鬥員與戰鬥員之都市全體頭上，注以炸彈之雨，實不能認其為正當也。此種手段，不但不能收得為其目的之心理的效果，反而常常發生與其所期待者正相反對之結果；使和平的人民之戰意，益趨強硬，戰事之結束，益感堅難，此其實例，已於英國見之。以故此種手段，實為一種無軍事之利益之殺戮破壞的行為，基於禁止不必要的破壞之國際法原則，實須禁止者也。（六四——七頁）

又將在作戰地帶外之無防守都市與在作戰地帶內之此種都市加以區別而容認航空機對於後者可加以轟炸之學說，乃由於其對於作戰地帶之觀念未能明確所產生，不但在實際上不能通行，且亦為不合理者也。蓋轟炸無防守都市之所以成為正當化之根據，實非專注重於在此種都市中存有軍事上重要設施之一理由不可，而存有此種設施之都市，固不僅限於在作戰地帶內者故也。

然則轟炸都市之正當的圍籠，究將如何規定之乎？對於此一問題之考察，非以下列諸現實情事為基礎不可也。

（一）對於非戰鬥員行使武力，在原則上固應加以禁止，但如在軍需品工場中之勞動者實非純粹之非戰鬥員也。彼

等位於戰鬥員與和平的人民之中間，實有類於在軍隊中担負補助的任務之人士。而對於後者可以行使武力，自屬無疑。

（二）世界大戰，漸次增加其物資之戰之性質，故交戰國對於在敵國內地之武器彈藥及其他軍用器材之製造場加以攻擊之軍事上的必要亦逐漸增加。但此等目標，在往昔戰爭中乃為不可侵者，因無達到此種目的之手段故也。航空機之出現，乃使此種情狀為之一變，戰場與後方之區別，在今日已失去其一部份價值矣。

（三）航空機之轟炸，在現時之發達階段中，實難免於不正確。但以炸彈落於目標之外，有害及和平人民之危險之故，而希望交戰國廢止其空炸，亦為不可能者也。所以國際法禁止之者，僅為對於不能認為目標之場所所為之轟炸而已。

要之，「對於和平的人民而不協力於軍用物資之生產者，施以帶有主要或專門在於加害之性質之轟炸，實為不法者也。」故可以容許之轟炸，必為對於在敵之軍備上具有何等重要性之地點——不問其所在之場所如何——所為者，且有其命中之相當可能性者也。此種轟炸，雖在實際上，仍可發生脫出目標以外而害及私人之事態，然亦不能不視之為不可避免之損害矣。而對於有防守都市之轟炸，即當我軍將欲占領都市，而敵軍據有都市以為抵抗時，我航空機所為之補助此種占領之作戰行動之轟炸，則可及於都市全體者也（蓋從來戰爭法亦許與陸海軍以在此種情狀下之無差別砲擊之權利

故也)。(六九——七〇頁)

二、托萊加 (Trager) 之「從國際法之立脚點觀察航空機戰爭」——一九一六年德意志法曹新聞。

海牙陸戰條規第二十五條，許與陸軍以砲擊有防守之都市，而禁止其砲擊無防守之都市。但關於海軍砲擊之海牙條約第二條，則認許海軍對於存在於無防守都市中之軍事上的工作場，陸海軍建築物，兵器及其他軍用物資之貯藏所，可供敵之艦隊或軍隊使用之工場及設備等一定範圍之建築物及工作場可以砲擊。陸戰法與海戰法間之所以存有此種不同點者，以無防守都市中存有上述建築物及工作場時，在陸軍方面，甚易侵入其地點而可於砲擊之外用不致害及和平人民之方法以破壞之；反之，在海軍方面，多不能獲得此種便利故也。(托萊加此說，雖為多數學者同樣懷抱之通俗說，但即在陸軍，亦常遭遇上述目標在我砲射程內且除砲擊外無破壞之方法之事態，在此種事態中砲擊，陸戰之習慣法並未加以禁止；又徵之海牙陸戰條規及海牙會議之議事錄，亦不含有禁止之趣旨，此實為較正確之解釋也。參照外交時報七三三號拙稿)。

然而同樣之事態，在航空機方面亦具有之。蓋航空機與軍艦同樣，不，且又過之，亦頗少占領并略取對於敵之戰爭目的有作用之設施及所貯藏之物資之能力故也。

故航空機，不但可以轟炸有防守之都市，而對於存在於無防守都市中之武器及其他軍用器材之貯藏所，製造場，碼頭，船渠，車站，總言一句，凡一切於敵之陸海軍有用之設

施，加以轟炸，國際法亦不能不認其合法也。又，以此種設施以外之事物為目標之轟炸，雖當然在禁止之列，但當夜間空襲之際——且為惟在夜間航空機始可達成其有效之轟炸時——在都市方面將燈火息滅，使航空機欲正確尋覓應行破壞之設施成為困難時，其人民之生命財產所蒙高度之損害，應由都市官憲負其全責。(九三一——二欄)

敵國(指協約國)多非難德國空軍轟炸存在於戰場外之都市，但轟炸戰場外之都市，若依上面所述之理由，實為合法者也。例如倫敦空襲之與上述要件相當，自無容疑之餘地矣。人道主義在戰時之作用，僅為禁止加無目的之損害苦痛於敵國軍民之一事而已。故惟在人命財產之破壞，於從速達成戰爭目的上無何等貢獻時，始可以之為無目的之行為而加以非難。格羅契司 (Groenins) 「在戰時凡於完成戰爭目的上必要之行動均為合法」 In bellis omnia licere quasi necessaria sunt ad finem belli. 之語，在現在戰爭中亦尚適用者也。而所謂戰爭之目的，乃在於粉碎敵之可以貫注於戰爭之一切精力。現在之戰爭，與昔日傭兵戰不同，乃將國家全精力供諸戰爭者也。在此種戰爭中為獲得勝利計，僅僅打倒其在戰場上之軍隊實在未能充分也。(九三三欄)

但苟與上述情狀，即於轟炸可供軍用之一定設施時所與於私人生命上以為不得已的餘殃之損害之情狀不同，而係為使敵國人民發生恐怖心，以挫其精神的抵抗力，俾戰爭可以早日終了，乃故意將非戰鬥員之生命財產加以破壞者，此種行動為合法耶？在人道之法庭前，可被認為正當耶？此問題

，與陸戰之都市圍攻相關聯，前已有所論述矣，而其答案，則爲肯定者也。即在占領都市之作戰行動中，攻圍軍若在必將其砲擊目標限於都市之城樓城廓及軍事之設施而有從速攻陷都市移向其他作戰行動之必要時，則爲喚起住民之恐怖心，間接影響於司令官而獲得使之從速降服之效果計，將都市全體，以至於和平的人民住宅區域加以砲擊，亦可視爲合法者也。

但此種根據，不能移用於航空機之轟炸，蓋航空機之轟炸並不以攻陷都市爲目的故也。對於非戰鬥員之生命及財產之故意破壞，如欲視之爲合法，非其破壞足以引起敵國人民恐慌畏怖之念不可；此種恐慌畏怖之念，又非使其達至足以使敵國政府感到有從速乞和之必要之高度不可。然欲完成此種效果，更非先有一鉅大之犧牲不可。蓋若僅僅殺傷一部份人民，反足以使抱有愛國心自負心之國民，愈益堅其抵抗之決心，實較使之決定屈服之意思之效力爲尤大故也。（九三四欄）

敵國政府（指協約政府），已轉而實行其殺害和平的人民及婦人小孩以冀獲得勝利之計劃矣。敵國空軍雖尙未發達至可以爲此行動之地步，但其以海面封鎖而陷德國人民於飢餓之方法，亦已見諸實行矣。是則以我發達之空軍，一舉而殺害敵國民全體，在良心上實無何等足以自咎之處。然迄於今，我空軍之破壞行爲實僅限於可供戰爭目的之用之設施物，其有害及於私人之生命財產者，不過爲偶然之結果而已。（九三四——五欄）

三、福洗 (Fauchille) 之「空炸」——一九一七年法國國際公法雜誌

本論文先研究關於砲擊之國際法規，而後移其理論於空襲法規之闡明。

關於海軍及陸軍砲擊之海牙條約，對於有防守之都市，准許以都市全體爲目標而砲擊之。其根據乃在於可以希冀遭受砲擊大起恐慌之市民對於其都市內軍隊司令官加以精神上之壓迫使其不得已而降服耳（五七——八頁）。此處之所謂防守，非爲在都市有城廓及他防禦設備之構築之謂也，乃指在都市中駐有軍隊而抵抗敵之占領企圖者而言。僅此一事，即足以使對於都市之無差別砲擊成爲合法矣（六一頁註）。

關於無防守都市之砲擊，陸戰與海戰均設有不同之規定。（此處福洗所述兩規定之不同點及其不同之理由，以與上述托萊加所述者相同，故省略之）。

最近砲射程之發達，使雖在數千米之遠距離，位於遠在敵之戰線後方之都市之砲擊，亦成爲可能。此種都市之砲擊，爲合法耶？如果純爲獲得軍事的利益計，此種砲擊，自亦非加以認許不可。惟此種砲擊之軍事上的利益，僅於破壞下列目標之情形中方可獲得，即駐在於都市內之軍隊，軍事上之工作場，建築物，武器及其他軍用器材之貯藏所，軍需品工場及可供軍用之各種設施例如鐵道，橋樑，道路等。又撲滅政府之領袖及官吏，從軍事的見地言之，可以獲得與撲滅多數戰鬥員同樣之效果，故官廳及會議所亦可列入此種目標中者也。

反之，和平的人民及其財產，無論在任何狀態之下，都非尊重不可。如有破壞之者，純為無軍事的效果之慘虐行為也。若有人援用陸戰法上容許砲擊有防守都市之理由，而唱加砲擊於敵國非戰鬥員足以引起其國內恐慌使敵國政府乞求和平於軍事上實為有效之說，則非答以此種期待實完全為一種幻覺不可也。以砲擊威嚇市民之手段，在圍攻某一都市時也許有效，對於國家全體則不能獲得同樣之效果者也。僅僅使敵負傷而不與以致命傷，徒足以促成增強其國民之敵愾心而使戰爭趨於延長之結果耳。（六〇——六三頁）

故所謂砲擊，於為占領之砲擊以外，尚有為破壞之砲擊，支配兩者之法規亦各有不同。（六四頁）

福洗於研究如上所述之砲擊法規以後，乃將為破壞之砲擊之原理應用之於空襲，以解決空襲之合法的限界之問題。

航空機並不以占領之目的而飛入於敵地者，故其轟炸，不能有為占領之轟炸與為破壞之轟炸之區別，蓋完全為破壞之轟炸也。因此，航空機不能對都市全體而為轟炸，僅以有貢獻於敵國抵抗力之一切物及人，為其合法之目標耳。對於在上面說明長射程砲擊段中所列舉之敵國兵力及各種設施，航空機雖可以轟炸，但不得對和平人民及私財產施行轟炸也。（六八——七〇）

惟從空中之投擊，其瞄準可與從陸上及海上之投擊獲得同程度之正確耶？如不能者則雖與航空機以轟炸特定目標之權利，實際上恐仍將發生無差別轟炸之結果。然此在現時雖或不能獲得同程度之正確投擊亦未可知，但亦僅為一計算之

錯誤問題而已，將來可依科學之發達而謀解決者也。至於並不由於轟炸者之故意所釀成之私人損害，轟炸者亦自可不負責任矣。（七一頁）

四、托萊加及福洗說之批評

托萊加及福洗均將圍攻時之砲擊可以為無差別砲擊之根據，求之於可以獲得使住民戰慄而急於降服之效果。兩者空襲法理之錯誤，即胚胎於此。以加心理的壓迫於都市住民為目的所為之砲擊，原則上難獲預期之效果，反足以在有愛國心與勇氣之市民間引起其反對之心理，此雖在主張此種砲擊為合法之學者，亦不能不承認者也；故以此種目的所為之砲擊，實為無軍事上利益之殺戮破壞行為，當然應基於戰爭法之原則而加以禁止也。但為占領所為之作戰行動，而加都市以差別砲擊，從其他見地上言之，乃可加以維持者。若將砲擊僅限於都市之一角，則因敵兵必然地可以避難於都市之其他區域，即以此處為根據而為長久之抵抗，故有從速驅逐敵兵或使之降服而完成其占領以轉入於其次之作戰行動之必要，在此種情狀之下，乃可以不問其為住宅區域與否而將都市全體加以砲擊，此實不得已者也。又在陸上，於敵軍接近都市以先，都市之住民，大概必避難於他處，或由都市之守備軍司令官命令彼等避難乃為常事。此等情狀，在陸戰之圍攻時，即為許其向都市為無差別砲擊之理由。以故此種砲擊之本來的目標，亦即為敵國之兵力，殺傷非戰鬥員使之發生恐慌，實非其目的也。若如福洗之所言，海牙條約准許無防守都市之無差別砲擊，其根據在於加損害於非戰鬥員以促動

彼等向守備軍指揮官逼迫其開城，則該條約課砲擊者以豫告之義務乃成爲無意義矣，蓋殘留於都市內非戰鬥員之人數愈多愈易獲得此種效果也。

如吾人之所信，以加心理的壓迫於市民之無差別砲擊，其目的之完成頗爲可疑，且爲一種極端慘酷之手段，故國際法加以禁止者也。將此種理論，移用之於空襲，即可容易判斷以轟炸敵國全土使非戰鬥員震駭而逼迫其政府要求其從速提議講和爲目的所爲之空襲實爲違法矣。以托萊加及福洗之關於砲擊有防守都市之理論觀之，則抱有上述目的之空襲，即不致構成違法之結論。兩者均僅以此種空襲乃非以占領爲

目的者，故不得爲無差別之轟炸，而主張須以一定之軍事目標之砲擊爲限，此種理論，實爲不澈底者也。不採取使軍隊突入都市與敵兵相鬥以占據都市之活動，而採取加以砲擊於都市住民以威嚇彼等使都市降服之手段，與不採取使軍隊侵入敵國與敵軍相鬥以占領其領土之活動，而採取加轟炸於敵國國民以威嚇彼等使敵國降服之手段，其砲擊與轟炸之目的爲其直接之被害者，實均相同，僅地理的範圍有廣狹之分而已。交戰國在前一場合中所享有之權，在後一場合中不能發見其不能享有之理由也。

★ ★ ★

世 航 珍

界 空 聞

英建大批軍艦 (海外通訊)

英帝國因環境特殊之關係，對海軍最爲注意。在今日海空二軍力量之比較，英當局當考慮兵艦抵抗空軍轟炸之耐力。英國今日所造之各艦，其鋼甲皆特加強，防空火器亦盡量裝備。茲悉在明年三月，巡洋艦蘇司漢不登 (Southampton) 及紐克色而 (New Castle) 即可完成。二艦爲九千噸級之新艦，各裝最新式之六吋口徑火砲十二架及防空砲及防空機關槍多架。繼三月後，其姊妹艦格那史哥、雪非而特、及伯敏漢皆可完成；此等艦之時速當爲三十

二海里，共有四吋口徑之防空砲四十架及大批自動防空火器。小巡洋艦比尼羅不 (Penelope) 及奧羅那 (Aurora) 亦於明年可告完成，每艘噸數爲五千，時速爲三十海里又四分之一，各裝六吋口徑火砲六架，四吋口徑之防空砲八架。驅逐艦隊 G 級者九艘已早完成。在本年十一月底前，H 級者九艘亦可下水，因此可使海軍於十個月中增加新驅逐艦十八艘。另有 I 級之九艘亦可於明年六月中完成之。英國在積極擴張軍備中，計今在建造及進行建造之兵艦爲：三萬四千噸之戰鬥艦二只，航空母艦阿克皇家 (Ark Royal) 二萬二千噸者一只，蘇司漢不登級九千噸之巡洋艦五只，阿利蘇沙 (Athens) 級五千噸之巡行艦五只，屈力不而 (Fido) 級一千八百五十噸之超巡驅艦十六只，潛水艇十五只，及巡邏艇十九只。(立)

中華民族光榮的自力奮鬥（轉載國本半月刊）

蔣堅忍

中國怎樣？

掙扎於破殘的道路上

朝着光明的前途

打開近百年的歷史來看，中國是在前進，前進愈快，阻撓愈大，亦以阻撓之愈演愈多，前進亦愈趨愈急。殆至九一八事變之發生，阻撓與前進之正面衝突，已非常明顯地白熱化而呈現於吾人的眼前。

吾人處此關頭，若屈服於阻撓，停止前進，是斷送民族的生機。若若阻撓於不顧，悍然前進，明眼人都知道前面有更深更重之打擊，亦必斷送民族的生機。當時國人各執一見，莫衷一是，而責備政府者多，體諒政府者少，擁護政府者更少。惟賴我偉大的民族領袖，既外受強敵逼迫，復內遭羣小指摘，仍毅然以重任自居，一方應付敵人之阻撓，一方加速自身之前進。

事實勝過雄辯！

幾年來的努力，使國家有了復興的基礎！

至於今日，敢信四萬萬人已有了了一條心，昔日之指摘政

府者，泰半省悟前非，願為國家效力，縱尚有少數依然執迷，但已為社會輿論所不直，為民衆公意所唾棄，彼輩跳梁小丑，殆已無所施其伎倆！

雖然，野心之敵人不遇重創，不停鐵蹄之前衝，我民族之危難，來日方殷，未可太持樂觀，但是我民族之心理上的國防已經造成，敵人之最懼者亦在此，物質上的準備並非十分困難，吾人敢信在民族的爭取最後生死關鍵的大戰中，幾年來忍辱負重以保民族生機以求充實國力之艱難掙扎的事實，一定換得光明與榮耀的代價。

世界怎樣？

兩大陣線的前奏曲與

強暴者的凱旋歌

同時播放！

當中國呻吟於強敵的侵擾的時候，整個世界也是處於極度的不景氣與世紀末的苦悶的深淵中。先是經濟恐慌之狂瀾開始於美國，頃刻席卷歐洲，各國高築關稅壁壘，掀起貨幣戰爭，衝突之激急，直可目為經濟上的第一次世界大戰。殆

後日本撕毀九國公約，一脚跌破國際均勢，德國高呼打破現狀，歐洲局面頓時呈非常的動盪，彼此勾心鬥角，逐鹿之烈，尤其於遠東。迨於最近，則人民陣線與法西陣線因法俄之締訂軍事協定及日德意之互結密盟，而擴大其對立姿態，兩大陣線之正面衝突已在西班牙兵戈聲中放出悠長可怕的前奏曲。

所以，中國之不幸時適亦為世界之不幸時，惟其世界之不幸，乃使中國更深其不幸。東方之野心國家與西方之野心國家，適於同時伸其巨掌，欺凌弱小，使強暴者可以互相呼應，弱小反而叫苦無門，以孤立無援之中國，遇成羣結黨之強敵，其不幸自更深。

中國怎樣應付目前的國際

這是喊得震天價響的一個問題，跟着國際局勢的緊湊，很明顯地有一班人的頭腦在旋動了。他們嫌中國太寂寞，他們想把國家加入一個或者兩個國際的陣線。他們的論調是何等動聽！『我們應該加入反強暴的集團，共同奮鬥！』所謂人民陣線論者，聯合戰線論者，國防政府論者，救國同盟論者，姑將他們是共黨的變相組織，欲一手掩盡天下耳目這一醜態暫且拋開不論，單來檢討其這一段的論據，我們已覺其幼稚不堪了。

強弱之間，結盟是可能嗎？結盟是實力的結合，以實力加實力，一加一，變成二，這是不等的結盟。

強與弱之結合，弱者無以利於強者，而望強者予以相助

，是可能嗎？法俄之結軍事同盟，法俄兩國必先具有足以對抗外敵之戰的把握，日德意之甘為同黨，其各國必先具有足以引起一方重視之軍事力量。然則中國自保之不暇，以何物為結盟之基礎？

結盟以後，既不能給人家以幫助，人家決不會盡這片面的義務！

結盟究竟有無力量？結盟固然將兩個實力併為一個更大的實力，但是這個實力的運用，却還是個問題。試看德意公然支援西班牙的叛軍，西班牙的叛軍勝利以後，法西斯的勢力成鼎足之勢，不特法俄受其威脅，亦為整個歐洲和平之憂。有一時期，蘇俄幾有不惜一拼之決心，但是法國冷眼旁觀，却說：『法國對蘇俄之攻勢的戰爭，不受盟約拘束。』這就是說，盟約之效力必須到『燒到眉毛』才能發生，但誰能保證到那時不會有另外推宕的言詞！

給我們的教訓：

『在不守信義的世界，沒有一個國家能夠扶弱濟傾，沒有一個國家能夠仗義出師。』

結盟，中國必然首先犧牲！中國欲以與任何列強來結盟以作增加自衛抗敵的力量，這一企圖全然夢想！

聯英美嗎？英美艦隊不會冒險遠渡重洋，而敵人的軍艦已迅速地佔領我沿海的口岸，使我們活活的窒息！

聯法俄嗎？法國空軍不能飛越阿爾卑峯和天山山脈而來相助，其陸軍也無由行軍萬里而來增援這遠東的前線，其海軍是與英美同樣地遠隔重洋。縱使這些地理上的不可能都

變了可能，法國給我們的力量，能否對抗我們的敵人？縱使

能夠對抗，而在其能對抗之前，最前頭的部隊到達中國以前，中國已被敵人毀滅！論到蘇俄，則其戰爭決心尚未成熟，在她抗敵的那時候，是需要我們的響應，在我們急切抗敵的這一刻，她可還沒有覺到有動一動的必要！

所以：中國與任何強國結盟，中國必然首先犧牲。

我們應該怎樣？「惟有不依賴外力，作光榮的自力奮鬥！」

自力奮鬥的條件：

(一)信賴領袖 領袖是一國精神的主宰，是一國人力和物力的指揮支配的最高權力者，是四萬萬同胞的共信的最高寄託者。有如一個盛大的音樂會，其成功之秘訣在於每個演奏員之絕對服從指揮者的指揮，大家應該絕對信賴指揮者的必勝的把握。有如一隻在大海飄盪的破船，恰又遇到驚險的波濤，在這千鈞一髮的時機，欲轉危為安，惟有每個船客和水手絕對服從船長的指揮，大家應該絕對信賴船長的必勝的把握。那末，我們欲使這個垂危的國家能夠復興，則第一着就是絕對信賴領袖，領袖有復興民族的絕對把握！

(二)保障統一 國家是統一了。惟其統一是一個國家的必具要素，惟其統一在現中國還未十分鞏固，我們必須以最大努力，我們必須不惜任何犧牲，來保障這立國的真正基礎。

誰破壞統一，誰就是四萬萬同胞的公敵！

誰反對統一，誰就為四萬萬同胞所共棄！

不統一的復興是局部的，是脆弱的，是外強中乾的，是不堪一擊的！

統一的復興是整個的，是鞏固的，是表裏一致，是自強自立的！

(三)團結意志 意志必須團結，四萬萬人祇許有一條心，一條為民族為國家奮鬥犧牲的心！

信賴領袖，必須團結意志，萬衆一心地去信賴，毫不躊躇，毫不懷疑！

保障統一，必須團結意志，同心同德地去保障，毫不反顧，毫不思索！

形式的是虛偽的！團結意志才是「信賴」與「保障」的真正力量！

(四)集中力量 分散的力可以被敵人各個的擊破，集中的力可以殲滅敵人於一瞬間。

敵人之對付我們是：一個一個消滅，一刀一刀宰割。

我們大家應該看破這點，快把全國的人力和物力聚集起來，共同赴敵！一舉而定國家的命運！

全國的力量向一個目標動員，動員後向一個目標前進！力與力的拼戰：分散則敗，集中則勝。

我們的結論：自力奮鬥，有條件的自力奮鬥；信賴領袖；保障統一；團結意志；集中力量。

從自力奮鬥當中，摧毀當前最大的敵人；從自力奮鬥當中，復興中華民族。

(完)

以自力謀更生！

以統一保團結！

雞 鷹 奮 翅 記 (續三)

Covington Clarke 著
劍 平 譯

▲前文提要▼ 柳特·麥啓原在美國跑碼頭，演技為生。他的哥哥帶他到英國後，自己投効皇家氣球隊，不久在法國戰死。柳特性喜冒險，又加以報仇心切，乃冒其兄在馬戲班時之名，脫離年齡，到英國皇家飛行隊投効。這時他已入伍滿期，讀畢航空科，又通過軍械學校，而在飛行學校受飛行訓練了。

第四章

「哈，小矮子！醒來醒來！打算睡一天嗎？」

柳特迷糊地掙開一隻眼睛。他的好朋友，另一個美國青年，白磁·賴根站在牀前，正扯他的毯子。

「什麼事？」柳特問，一邊扯回厚毯子去蓋他的赤裸着的腿。

「什麼事！」白磁大聲喊，一邊用力一扯，將毯子完全從柳特身上扯開。「說，你把這裏當做什麼地方？一家旅館嗎？醒來，你這小矮子，去幫助贏得戰爭。你不曉得這是你單獨飛行的日子嗎？」

單獨飛行！柳特一聽就完全清醒了，赤着足踏到地板上。這是好日子中間的好日子。許多星期和許多月來，所忍受的一切訓練的勞苦和煩惱都爲了要達到這可以第一次單獨飛行的時候。一切試驗都已通過了。其中有許多，似乎不但是試驗他的適合與否，而是想尋找一種理由把他摒除於空軍之外的。這些危險現在都已過去了，但是非到他作了他的單獨飛行，他是不能自認爲一個飛行人的。過去的一切當然是必要的，但是儘管這些預備的訓練，他仍舊是被拘留於地面的東西。現在真的試驗來了。不久他會享受渴望已久的銀翼和使他脫離飛行

生地位的軍職了，假如失敗——

「快些啊！」白磁催道。「打算整天坐着發呆嗎？你大約有三十分鐘給你走到飛機場。看來你要我給你端杯茶來在牀上喝吧。」

「不，我不要，」柳特怒道，一邊開始穿衣服。我喝厭了茶，這些傢伙除茶以外想不到別的東西的。哈，你喜歡來一杯真的咖啡，道地的美國咖啡嗎？」

「別舒服罷，」白磁回答。「我把那些都拋在背後了。咖啡，你說？我似久記不得它了。我聽到你提起火腿蛋嗎？粗俗，粗俗，趕快拋開！這是快樂的老英國，如其你遲了，你會得到祝福的。戰爭必須依着時間表進行，矮子。有的人甚至倒楣到沒有吃早飯就被殺了。呃！這就是戰爭的麻煩。它不加適當的考慮就進行了。」

柳特笑問道，「那末你要怎樣進行戰爭呢？說出你的計劃。如其聽來合理，我可以加入你的軍隊的。」

白磁從口袋裏摸出一個半克朗金幣，按在眼睛上作為單眼鏡，裝腔取笑道：

「給每個兵士在壕溝裏裝一個浴盆，吃了早飯才讓他們去衝鋒。試想想一個乞丐沒有洗澡也沒有喝些茶就送出去死。那不笨嗎，你什麼說？」

「你那裏弄來的錢？」柳特問，看着那個半克朗金幣。「昨天你的袋子是空空如也的。」

「爸的支票。我寫信給他說現在我甯願袋裏有些錢，至於手裏的法國人，過後再說。他懂得，就答允了。自我來這裏以後，他一直發脾氣像一隻熊一樣，但是媽來信說他得知我將得翼徽，現在已經好些了。她說你聽他談這件事的時候，你會以為我是空中英雄之英雄的。」

「那末你為什麼到這裏來呢？」柳特手裏繫着鞋帶，抬頭望着白磁問道。

「告訴我你到這裏來的緣故。」

柳特搖搖頭，「不，我不說。我有很好的理由——一種個人的理由。

但是你——為什麼，你大概是從家裏逃出來的。你的父母是美國人。我是英國人，你知道。你多大年紀了，白磁？老老實實的。」

「大得足夠知道你祇有二十分鐘給你穿衣服和走到飛機那面。快些吧。而且記牢，不要小覷它而輕率地起飛，不要上昇得太快。如其太快，它會失速。你有充足的地步，你不能玩什麼新花樣給老駕駛員們看的。不要慌不要亂。不要作陡峭的傾側，不要——」

「不要說那些「不要」吧，」柳特說，一邊套上皮膚飛行衣，伸手去拿飛行帽。「你在空中有過幾個鐘頭？」白磁瞥着眼睛。他還沒有排定單獨飛行的時間哩。

「哼，好啊，你趕去撞碎你的飛機吧，如其你不願聽我這專家的勸告。」

「如其我不把機頭鑽進塵土中，那就真可怪了，」柳特說。「老是一記牢這個」和「不要做那個」，沒老

一個完結。聽着，白磁。我是追求着一個翼徽，我決不會忘記什麼事。」

「你這驕傲的小雄雞！或者你以為你不會！我敢拿一個金鎊和麵團打賭，你一定不能記憶你的名字。」

「你這鬼！」柳特回答，一邊和白磁出門，向飛行場走去。

半打飛機靠在停機線上，有幾架已經在空中了。特技飛行教官福勃斯中尉飛一架史巴特機，正在上空玩花樣，使得老資格和新手們的幻想都為他所激動。柳特看着，心裏又妬又羨。這小飛機略高出於方在上昇着的太陽。日光從東方的雲層透過，渲染了飛機的翼子，照耀得金光燦爛。有一次飛機作了橫滾飛行，看上去好像金色的落葉為秋風突然吹起，無目的地在空中翻飛。

「孩子！」柳特叫，「看那隻鳥幹啊！」

「不要生什麼野心」，白磁告訴他。「你不久就會飽餓特技飛行的。你如其在那個老「飛行鋼琴」上試作那個玩意兒，我們就要在你後緩步送葬了。看上去不難，其實不容易。有

天爺，一步步來吧。你總不想在第一次試驗就被淘汰。那個老飛機固然不堅牢，但她曾造成許多好駕駛員。溫和地待她，兄弟，溫和地待她。」

柳特細心檢查飛機。他多次聽到人家告訴他祇有癡子才會把自己的性命去信托機械士。

飛機是一架舊的，就一架教練機的生命來說，她顯出了久經服役的痕跡。翼子上有補綴的地方。二根新支柱，一根新螺旋槳和一個新尾擺證明了某一位飛行生曾作過一次完善的降落——高出了地面五十英尺。

但是她對於柳特却是希望所繫的東西。他飛她上去——單獨一個人！補綴過的翼子有什麼關係？這是帶給他更好的東西的魔毯。不久他將駕一架迅速的小戰鬥機上昇，作透不過氣來的特技飛行了。

柳特的飛機早已開車了。當他爬進座艙的時候，一位教官開始給他一些最後的教導。柳特點點頭，但是他不能複述所說的話。

風不大，却穩定，適足使棚廠頂上的風袋脹得滿滿的。他必須滾行到

場的對面邊上，轉彎過來——那裏有兩個人會幫助他的——，再逆風起機。

他對站在旁邊準備轉動螺旋槳的機械士點點頭。教官向後退去。

機械士撥動了螺旋槳，喊道「接火！」

「接火！」柳特回答，很驚異自己聲音的鎮定。

發動機開始發出吼聲。柳特小心地開大些油門。飛機向前移動了。

柳特不能重敘或分析當飛機滾到場面時的感覺了。不知怎樣轉彎是作了。兩個幫助者帶着希望的眼光望望他。他們知道他的思想。一個飛行生作單獨飛行對於他們不是什麼新事情，而且也沒有什麼大關係。或許他們沒有想到這時三個人都生來還是地面行走的生物。再一歇功夫，其中一個就飛行了。從此這一個就完全兩樣了。

不知怎樣柳特的無神經的手指開了油門。飛機慢慢向前滾去。得着動力，她開始撞擊着傾側着不安穩起來了。她隨着螺旋槳生出轉彎的傾向，

想離開飛行線。這時柳特立刻改正了。這時棚廠似乎衝出來迎飛機。飛行場，是有這種飛機起飛所需的雙倍長度，似乎實在太短了些。

啊！她這時昇起來一些了。不，還沒有。是了——這時！

柳特更開大油門，將操縱桿向後拉。天啊！他永不會弄好了。那棚廠正向他跳過來。他幾乎和它相撞了。……奇蹟之奇蹟，它在底下掠過去了。他終於是在空中了。

在空中了！他的飛機，在他的指揮之下！

他向上和四面觀望，尋找比他更高的飛機。他要確定它們的位置，因為在空中碰撞之後是不能再走出來檢查損壞處所的。

他更將操縱桿拉後一些。更高了，他筆直向前飛，一面不斷上昇。像所有單獨飛行的飛行生一樣，他怕作第一個轉彎。他要先取得充足的高度。這轉彎他決定要大得足使任何教官滿意。

但是到了轉彎的時候，他很驚異作得竟十分容易。飛機是活的，懂得

他的心思，極輕的一觸就有反應。風很穩定，飛機平直地飛行，沒有什麼傾側。

他是在飛回場子的上空。他能夠看見白磁——至少他以為那是白磁——抬頭望着飛機，樣子可笑得很，似乎立於一個奇怪的角度，變成了一個短腿子的侏儒了。棚廠像玩具；停機線上的飛機像許多蝴蝶，在充滿綠藻的池邊翔翔着。

這些幻像並不新奇。在教官帶飛的時候，他也曾看見過，但是他想到操縱桿是在他自己的手裏，就有了新的意義和興味了。他是一個新手，單獨在空中，沒有幫助或勸告，而且在他的活動範圍以外。在他的活動範圍以外？不對。他會像狗一樣工作去求取他。他終於有了翼子了！空中是他的！這犯着命令有什麼關係？他受命起機，作一個轉彎，就降落，有什麼關係？爲了這個時間他不會吃盡苦頭嗎？

他更將油門開大些，更將操縱桿拉後些。

在三千英尺，他改平了飛機而向

場子飛回來。他不再能辨出白磁了。他像那些在限定區域內蠕動的任何小生物了。全都像螞蟻，腳膠在地上，而池邊的蝴蝶也變成了灰色小蜂了。他已經足有三千英尺高了，然而從他自付能否做這個以來，似乎祇不過是一分鐘罷了。

現在再把他帶下去，啊，這是試驗了。隨便什麼人，略略受過教導後，就能夠作頗可靠的起飛，但是重把飛機放到地面却是另外一件事了。油煎餅（即平墜落地）和像羽毛一樣輕落地面，其間的差異會是生和死的差異。無論如何教官對於這犯命令總是要發怒的了。他受命起飛，作一轉彎，而降落，沒有受命作高度飛行。

場子這時躺在南面。他必需這樣下來，使飛機逆着風向降落。最後的傾側，在那盡頭，必須抑下機頭而非昂機頭。容易得很，如其你做得對的話。

那時發動機突然失常地咳嗽起來，一時恢復正常，一時噴嚏連發，於是突然停止，好像給巨人的巨手扼住一樣。

柳特看看儀器屏。沒有什麼。他看看底下。場子差不多就在身底下，東面是農田，西面是一大塊空地，四周完全給濃密的樹木包圍着。他可以俯衝向那面，但是他必須判斷那些樹木的高度，不能有絲毫錯誤。此外祇剩下一條路——飛行場，而它幾乎就在身底下。那意思就是要作險峭的盤旋下降，而他所知的祇不過是理論而已。

看來似乎不相稱，他却突然記起在美國有一次看飛行的時候，曾聽到一個黑人說的話。一位飛行家駕着一架駕駛員座在發動機前面的老飛機，在鄉間競會裏表演翻筋斗和盤旋飛行。柳特和鄧恩那天也在表演，可是親衆都給飛行家吸引了去了。沒有一個人對於跳傘者和高躍潛水人發生興趣了。

而柳特和鄧恩也變成了熱心的觀者，所不同者略帶些妬意罷了。在羣衆裏面，有一個大塊頭張着嘴的黑人，他在那飛行家正作翻筋斗的時候，突然說道：「人！我想知道的是，如其他的風扇停了，他將什麼辦？」

這時，柳特突然想這同一的題目一定常常是駕駛員腦子裏面最急要的問題。在螺旋盤旋停止的時候，降落場所必須趕快選定。

這些思想像電一樣閃過他的腦中。思索的時間很促。反應和動作必須差不多是自動的，而且必須正確。

他不顧教官不許作小轉彎的警告，決定要降落在飛行場上。

那些在牛津聽來甚覺無味的氣動力學原理是什麼呢？平飛時螺旋盤旋拉力所造成的抵抗，一旦發動機停止的時候，必須由重力（飛機的俯衝）來造成。那是事情的原理，雖則用科學的名詞說起來很無味。但是現在，柳特明白它不是無味了。如其他抑下機頭到恰當的程度，而撥方向舵向右，他可以落到場上的。否則——不，誰也恨一個失敗的空中試驗在將來飛行生講堂上被舉出來作例子的。

下，下，他降下去，飛機盤旋又盤旋。風這時在嘯着；聽到它是好的，因為它告訴他仍有足夠的速度，要改平的時候還可以改平。那呼嘯着的風和歌唱着的支絃是在作偉大的氣動

力學演講。

場子似乎跳上來迎他。太快了一些，他想，就稍微放鬆她一些。

這時——這時如其再將機頭抑下一些，他就會恰巧在正確的位置，在場子那頭作最後的轉彎而迎風進場。如其他判斷錯誤，那末他必須將飛機平墜落地，因為再沒有高度留下來作第二個轉彎了。

當他作最後的轉彎時，一個翼子似乎差不多觸及地面了，但是飛機保持空間，猶如在一條溝裏的樣子，二秒鐘後，他覺得起落輪接觸地面，他急急抑下機尾。

克啦！在下次飛行之前飛機會須要一個新的尾攏了——然而如其他不把機尾抑下，那就會要一個新螺旋盤旋的。

跳着，彈着，旋轉着，在最後的危險時刻想變成難於駕御的飛機，終乎笨重地向着棚廠滾過場子。駕駛員們，機械士們，和教官們急忙忙從他的路徑上避開。差不多不停機線上她停止了。

白磁跑將過來，白了臉。

「那什麼樣？」柳特聽見自己問，一邊強作微笑，「很好的死桿降落吧？」

「哼！」白磁怒喊道，「那真是相信上帝而再去妨礙他。為什麼你不向西面的空地落？」

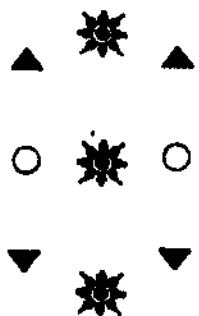
「我怕我會判斷錯那些樹木的高度。」

「你就選擇盤旋嗎？孩子！關於盤旋飛行你曉得什麼？」

「我曉得。不多，」柳特回答，「但是我已經學得了不少。那不是怎樣壞的事情，對嗎？」

「嗯，不壞——對於一個小矮子。孩子，你將活下去給人家射落——如其你不因違背命令而被淘汰。你沒有受命作高度飛行，祇是作轉彎和降落。」

「好啊，」柳特說，「我作了降落，特別討好，外加了幾個轉彎。」



時事一週

二五，十二，十八—十二，二四。

政治教官室

▲國內方面▼

一、政會令討逆總司令迅平叛逆

中央政治委員會於二十三日晨，召開第三十一次會議，由林森代理主席，開會後，全場起立為西安事變死難烈士默哀三分鐘，嗣鄭重提出責成討逆總司令切實遵照，督率部隊，兼程急進，迅平叛逆，全場一致起立，堅決表示擁護決議，貫徹到底。並經決議，關於西安張學良等叛變時死難諸烈士，交由國民政府明令撫卹，並追贈官階。（按 委座已於二十五日下午五時三刻抵洛，同時下撤軍令）

二、宋子文蔣夫人飛陝

二十二日晨十一時蔣夫人，宋子文，端納離京飛陝，於當日下午五時二十分，已安抵西安。蔣夫人於二十三晨有電到京，謂到西安後，即與 委座會晤。

三、中央軍分路追擊逆軍

討逆軍自赤水進抵渭南後，分兩路壓迫逆軍。逆軍在赤水退却時，曾掘毀鐵道，圖阻討逆軍西進，已由我方修復。又前線討逆軍士氣振奮，對於張逆背叛黨國，劫持統帥，莫不怨怒填胸，誓必滅此朝食。

四、汪精衛啓程返國

二十二日熱諾亞電稱，前行政院長，汪精衛氏已於今日乘德輪渡食丹號，由此啓程返國，明年一月十四日，可抵上海，臨行前，曾發表重要談話云：數年以來，中國在內憂外患重重壓迫之中，艱難支撐，謀以一致之團結，備最後之犧牲，日積月累，始獲得幾微之進步，最近綏遠之守土禦寇，即為進步之一徵，正當戮力同心，以謀貫徹，乃西安事變突然而起，墮國家之綱紀，紊軍隊之紀律，此逐漸獲得之進步，將橫被摧殘，而內憂外患，將益陷於紛紜，此而言御侮，真所謂南轅而北轍者，故對於此次事變一切決議，已顯示吾人以努力之目標。中國之奮鬥，有

賴於蔣介石先生之領導，吾人當力謀其安全與自由之恢復，余因傷病，數月以來，在歐療治，本已決最近期內回國，自聞西安事變，尤切痛心，中央復有電催，故即日首途，回國以後，當與諸同志一致努力，以期挽回此危局也。

五、國府通令元旦停止慶祝 國府以國難嚴重，委座困居西安，尚未脫險，特於二十三日通令全國，念六年元旦，停止慶祝儀式。

▲國際方面▼

一、英法撤消駐阿使館 倫敦二十二日電稱，英法兩國政府，均已照會意政府，謂決將阿國首都之使館，改設總領事館。據倫敦，巴黎方面宣稱，兩國所採行動，與意國克服阿比西尼亞問題，並無關係；且英國之決定，聞與現在羅馬進行中對於地中海事件交換保證之談判，亦毫無關聯。英外相艾登上週答復國會質問時，曾在下院發表意見：「無論如何，英國並無在法律上承認意已兼併阿國之意。」又美，比兩國，自聞英，法政府決將駐阿首都使館改為總領事館後，在最短時期內，亦將步其後塵云。

二、汎美和會通過團結宣言 阿根廷京城二十一日電稱，汎美和平會議，今日通過議案，計有下列六項：（一）中美某共和國所提議之美洲各國發表團結合作宣言之決議案；（二）美國主張減低關稅壁壘，並使美洲各國享同等貿易機會之建議；（三）智利主張各國商訂雙方軍備限制協定之建議；（四）烏拉圭反對使用毒瓦斯，火液，微菌戰術之決議案；（五）非國聯會員國之會簽定一九三三年拉馬斯非戰公約與凱洛格非戰公約者，應與國聯合作，以遏止戰爭之建議；（六）其他鞏固和平，促進商業與文化關係之計劃。此外於通過團結宣言，其中規定如美洲任何一國之權利受侵害時，美洲各國應協商對付辦法，及禁止領土之佔領兩條。

三、瑪德里近郊上空激戰 二十二日瑪德里電告，今日曼柴那里斯河上，發生大空戰，觀衆塞途。此役，為叛軍與政府軍之飛機各二架，結果，政府軍之一架，曾被擊落，另一架因滿中機關槍彈，不得已而降落。同政府軍聲稱，上週中叛軍屢次進攻，輒為政府軍擊敗云。



本刊改訂徵稿簡則

- 一 本刊爲航校研究航空學術及實施精神教育之主要刊物，園地公開，歡迎本校官生及外界人士投稿。
- 二 徵稿範圍，略約如左：
 - 甲 航空——如航空學術之研究，航空常識之介紹，各國空軍活動之寫實，航空史蹟，航空消息，航空圖照等；
 - 乙 政治——如三民主義之闡揚；復興問題之檢討，精神教育之實施，現代政治之評述等；
 - 丙 軍事——如國防問題，軍事學術，世界軍備等。
- 三 來稿須繕寫清楚，並加新式標點。
- 四 來稿須署真名，蓋章，並註明通訊地址。
- 五 來稿本刊有增刪修改之權，不願者應先聲明。
- 六 來稿一經刊登，每千字的致二元至五元之稿費。
- 七 世界珍貴之空訊及圖照等，每件一元至三元。
- 八 來稿經本刊登出後，著作權爲本刊所有，如有特殊情形或預先聲明者，可予保留。
- 九 各稿除預先聲明并附足郵票外，概不退還。
- 十 來稿請寫明本校空軍週刊社，勿寄私人。

空軍週刊定閱辦法

- 一 本刊爲力求普及起見，重訂定閱辦法如左。
- 二 下列各機關及個人，得享免費定閱之權利：
 - (一) 中央及各省黨政機關
 - (二) 各軍隊及其黨部；
 - (三) 中等以上學校；
 - (四) 各公立圖書館；
 - (五) 各大通信社及報館；
 - (六) 本校學生家屬；
 - (七) 空軍軍人。
- 三 其餘私人定閱本刊，酌收紙張費每半年半元，全年一元(郵票十足通用)。
- 四 全國各書局及派報社願推銷本刊者，可向本社接洽。其辦法另訂之。
- 五 無論團體或私人，如欲定閱本刊，可附郵票一分，當即寄奉一期，先予試閱。
- 六 本辦法自二十五年三月八日起施行。

中央航空學校空軍週刊社啓