

每 週 情 報

【 第 一 一 〇 期 】

提 要

美國五年空軍計劃之旨趣

美宣布太平洋航空即將展至中國

美籌備大西洋航空線

英飛艇三艘將作遠東飛行

英對海軍會議之主張

法國商業航空演進之大概

意大利航空設施之情形

意大利空軍數量上之激增

德願締結天空公約

航空委員會出版

中華民國二十二年三月三十日出版

日 六 十 月 二 十 年 四 十 二 國 民

每週情報第一一〇期目錄

日本：內閣通過發展航空十年計劃	一
對海軍會議之主張	一
美國：五年空軍計劃之旨趣	二
郵部次長宣布太平洋航空即將展至中國	三
籌備大西洋航空線	四
航空製造之出產額	四
對海會之主張	四
英國：飛艇三艘將作遠東飛行	五
艦隊在直布羅陀港外練習	五
對海軍會議之主張	六
法國：商業航空演進之大概	六
發明小型飛機的成功	一二
成立保險傘隊	一三
對海會之主張	一三

目錄

二

意大利：航空設施之情形	一四
空軍數量上之激增	一五
德國：願締結天空公約	一五
國內：李景樞提創飄翔運動	一六
中航公司籌關中法航線	一七
中法航空聯運西南請交部注意	一七

特載

國際航空公認記錄	一九——三〇
----------	--------

每週情報

日本

內閣通過發展航空十年計劃

遞信省製定一發展民用航空之十年計劃、規定經費爲一千三百七十萬圓、第一年之經費爲一百九十二萬圓、此款業經預算閣議通過、其路線包括(一)台北與暹京曼谷線、計長二千八百公里、航線將經過香港與河內(越南)、此線可與英荷法三國航線相接、並可與南美聯絡、此線須經費七百四十八萬日元、其第一年之二十四萬元經費業經通過、(二)東京巴黎線、長四百十八公里、原來船隻須航行一星期方可到達、現將縮短至一日半、預料此線將來可與汎美航空公司之航線銜接、(三)增加現已開辦之東京大連線飛航之班次、即星期日亦不停駛、此線將增加經費五萬一千元、(四)東京札幌亦將開闢一航空線、預定全程爲九百五十公里僅須六小時可到、此項計劃需款四百萬元、其中之一百三十五萬元業經批准、至日本內部航線、則包括(五)大阪沽津線、(六)大阪、長野與新瀉線、(七)大阪、富山與長野線、上述計劃並包括訓練飛行人員、製造飛機、設立新飛機場與臨時機場、

對海軍會議之主張

日本主張廢除主力艦之艦數與噸位，加以實質之減縮，此外、並主張廢除一萬噸級巡洋艦、而將巡洋艦之噸位、予以減縮、蓋日本對主力艦與一萬噸級巡洋艦、均視爲

含有攻擊性之武器也、至潛艇艦隊、則日本認係防衛性之武器、而主張予以保留、

美國

五年空軍計劃之旨趣

自歐洲大戰結束、言國際政治及軍事者、競謂第二次世界大戰、其地點將任太平洋、其工具將為空軍、觀最近太平洋方面諸國關係之演化、益覺此語之信而有徵、際此日英美諸國之代表聚首英倫、討論裁減海軍之時、美國國會乃草擬五年空軍計劃、其內容每年建造軍用飛機八百架、並籌措經費、實現「韋爾柯克斯」之大空防計劃、「日本既堅執海軍平等之要求、美國乃採取唯實主義態度以對付、所謂五年空軍計劃、非僅以空言恫嚇日本而已也、

夫太平洋不幸而有戰事、美國以海軍作戰、頗感地勢上之不利、戰爭之區域、必在西太平洋菲列賓羣島附近之海面、最有發生海軍戰之可能、美國艦隊、自舊金山及夏威夷前來、勞師襲遠、而日本艦隊則以逸待勞、證諸日俄戰爭、俄國波羅的海艦隊失敗之前例、則美國海軍當局不無戒心、此其一、自美國至東亞、沿途除檀香山外、無鉅大之海軍港、裝油修理、均感不便、南太平洋之撒摩亞島、雖有設備、亦甚簡陋、故一旦美國在此遼闊無涯而無歸宿之海面、與強敵作戰、必感困難、此其二、日本之加羅林羣島、橫列於太平洋之中途、形勢至險、潛艇衆多、利用海上之地勢、對於美國龐大之軍艦作神出鬼沒之暗襲、可收成效、况日本於諸島之上、已有佈置、此其三、

日美果有戰爭、美國利於取攻勢、在戰爭爆發之初、即將日本之產業中心及政治中心破壞、使前

線士卒失後方之聯絡、無作戰之勇氣、爲達到此目的、則海軍遠不及空軍、美國空軍、技術上能力上、數量上質量上、均非日本之所能及、且美國之飛機工業、鋼鐵製造工業發達、財力豐裕、技術科學進、其空軍之潛任力、數倍於日本、日本之都市、大率爲板屋木舍所構成、易於燃燒、日本之軍艦其噸數較小、而鉄甲較薄、易於破壞、空軍往返自如不若海軍之需要大量之給養與龐大之根據地、自亞留仙羣島至日本本部、距離較短、飛機襲擊、奏效較易、此美國國防計劃之所以注意空軍、而日本所以視此爲腹心之患也、

昔者華盛頓會議以前、日本於東亞大陸恣意侵略、美國政府以非空言所能阻止、乃提出大海軍計畫、故華盛頓會議中日本得稍改變其態度、今倫敦海軍會議開幕矣、美國之五年空軍計劃、在外交上將收何等效果、實當前之有味問題也、

郵部次長宣布太平洋航空即將展至中國

郵傳部次長布倫起預測太平洋郵運

航空線展至中國、一個月或六星期內即可實現、聯美航空公司與葡方談判、以澳門爲終站、業已完成、惟美國政府與中國政府談判、郵件抵澳門後之轉運問題尙未告竣、擬目前之計畫、此項郵件將交與澳門之中國當局、聯美航空公司對於選擇澳門爲終站甚感滿意、

又訊：聯美航空公司已訂二十年契約、租用密爾斯斐爾市立飛機場之設備、並以一六七五、〇〇〇之經費加以擴充、海軍當局將以阿拉美建爲海軍根據地、該航空公司必須在一年內放棄該地、因須趕速另覓航空根據地、俾使舊金山成爲太平洋航空線之永久總站、

籌開大西洋航空綫

郵務總長法雷聲稱、將向下屆國會申請撥大西洋航空郵政之開辦經費、明夏開始試飛、正式開航約在一九三七年、此綫將由美人所辦之航空公司承辦、但因須在外國覓求停機場起見、或歸美籍與外籍公司聯合承辦之、亦未可知云、

又訊：加拿大、北愛爾蘭、新芬蘭及英國航空專家與美國談判大西洋航空郵運問題、波等已在沃太華會議數日、郵傳部長法雷表示、進備要求國會指定經費、於適當時間、開辦該航空綫、

航空製造之出產額

美國昨年度從事航空工業者、超過一萬八千人、軍用機在內之製造總額達四千四百萬元（美金）以上、

機 體 一、六一五（二五、三九八、〇〇〇元）

發動機 二、五四五（一五、八二七、一二七元）

螺旋槳、浮舟、落下傘（二、六六七、七二〇元）

本年五月末止之輸出爲七、〇一九、七三三元、輸出之大部分爲荷蘭（十二架及發動機六具、多爲陶格拉斯）其他爲、蘇俄、阿根廷等國、

對海會之主張

美國則一反日本之主張、其素持之大艦巨砲主義、亟欲保持不墜、其于主力艦、主張最低應以三萬五千噸爲限、於巡洋艦之噸位、則似不甚堅持、惟如以七千噸爲限、則亦決

不接受、至日本之平等要求、則斷不能爲美國所容納、

英國

飛艇三艘將作遠東飛行

皇家空軍第二〇五分隊計飛艇三艘、共載軍官艇員二十五人、定二月中旬由新加坡出發、報聘日本、日政府已予許可、此行將經過馬尼刺香港廈門上海、而達日本、抵日後、擬繞赴數處、歸途仍過香港、然後經坎南灣交趾支那、而於三月第二星期返新加坡、全程約七千哩、由遠東皇家空軍指揮史密士提督統帶、留日約一星期、此爲皇家空軍第一次赴日、因沿途須飛過並降落他國口岸、現正商請各該國政府照准、

艦隊在直布羅陀港外練習

停泊地中海直布羅陀之英國本部艦隊、五日駛往距岸較遠之洋面、舉行演習、又英國最大巡洋艦霍特號及雷囊號兩艘、亦已開往葡萄牙屬麥台爾島及其他港口、預定於本月十八日駛回直布羅陀、另據消息靈通人士表示、霍特號係開往麥台爾島、雷囊號則開往非洲法屬丹吉爾港、其他驅逐艦多艘、則由西班牙呼埃伐港駛出、舉行演習、並謂此次演習、絕無政治意義、且與阿比西尼亞事件完全無關、英國海軍部之意、以爲本部艦隊之停泊直布羅陀者、未便任其駐紮不動、故有使之駛往洋面演習之舉、因此演習地點、當在距直布羅陀港二十英里之內、俾必要時、可于數小時內、集中該港云、

五日據當局宣稱、駐直布羅陀之英軍艦現開出遊弋、而赴海峽界內大西洋中之某地點、說者謂此

舉乃對意之友好姿勢、倫敦消息靈通、各界指此說為不確、蓋艦隊每遇操演時、輒作此游弋也、諸艦雖開離地中海、但決不遠距直布羅陀海峽、

對海軍會議之主張

英國主張、係以對於各級軍艦、分別規定質的限制為基礎、但如各國對於英國所提數字、不能同意、則亦不妨予以修改、(甲)、對於各級軍艦之噸位、英國海軍部、主張主力艦噸位、當以二萬五千噸為限、但必要時、亦可依照美國建議、改為三萬五千噸為最高噸位、巡洋艦噸位、以五千噸為限、航空母艦、以二萬二千噸為限、驅逐艦則以一千五百噸為限、同時並主張完全廢除潛水艇、(乙)、關於各級軍艦之砲徑、英國主張主力艦砲徑、當以十二英寸為限、巡洋艦則以六英寸為限、

法 國

商業航空演進之大概

法國商業航空、於一九二三年始形逐漸發達、其主要航空公司有四、而其經營之航線如左：

- 1 航空聯合公司 巴黎—倫敦線 巴黎—馬賽線
- 2 華爾曼航空公司 巴黎—布魯塞爾(比京)線 巴黎—馬賽線
- 3 國際航空公司 巴黎—布加利士—君士坦丁線
- 4 賴特科愛勒航空公司 都魯士—加沙白朗加(北非線)線

以上四公司、初則各自為謀、並行發展、嗣因世界不景氣、於一九三四年、法政府將該四公司合組為一大公司、即今之法國航空公司、受航空部之督促與監察、年來對於飛行之安全與速度、及飛機之構造舒適等、均有進步、

一九三三年該公司之營業狀況如下

航行 一〇、〇〇〇、〇〇〇公里

經營之航線 三七八、二五〇、〇〇〇公里

往來通航國家 三七國

搭客 五〇、〇〇〇人

航運郵政重量 二一九、〇〇〇公斤

航運貨物行李 一、三四三、〇〇〇公斤

僅巴黎—倫敦線搭客有一五〇〇〇人

一九三四年由四公司改組為航空公司後、共有舊式飛機二五九架、將不適合現代應用者更換六十四架巨型運輸機、能載客八百人、一九三五年春、又將新式高速度運輸機加以補充、

商用飛機速度進步比較表

年 別	每小時飛行速度	飛 機
一九三三	一七〇公里	舊式機
一九三四	二二〇公里	威寶式運輸機

法 國

法 國

一九三五 三〇〇公里

勃來蓋威實六七〇號

一九三四年終之主要飛機數目

機 名	數 目
勃來蓋 14	一
勃來蓋—勒得高愛兒 216	一
勃來蓋 280—F	三
勃來蓋 284—F	七
勃來蓋 393—F	三(新式機)
甘士 53—1	一五
甘士 53—2	六
甘士 53—3	二
高得隆 59	一
華爾曼 190	九
華爾曼 200	一
華爾曼 301	四
華爾曼 303	二
華爾曼 302	一

華爾曼	306	三
福克 7-A		四
福克 7-L-3M		一六
勒得高愛兒 25-2-R		二
勒得高愛兒 25-2-R		一四
勒得高愛兒 26-2-R		一七
勒得高愛兒 26-6		一四
勒得高愛兒 28		四
勒得高愛兒 28-1		一六
勒得高愛兒 28-1-H		四
黎奧里—奧里維亞 240		二(新式機)
黎奧里—奧里維亞 198-2		二
毛夫 60-M		一
包台士 26		二
包台士 25-H-2		二
包台士 25-58		二
包台士 29-2		一

法 國

法 國

包台士 29-4	三		
雪力 17HMF-2	二		
威實 282-T	七(新式機)		
威實 233-T	八(新式機)		
合 計	一八二		
一九三五年添置新式運輸機			
機 名	數 目	備 考	
包台士	未 詳		
利奧里奧里維亞	未 詳		
勃來蓋威實	未 詳		
馬爾舍畢露樹		十八座新式運輸機	
一九三五年定製之新式運輸機			
機 名	數 目	備 考	
畢露樹	二	裝置三個發動機三十個座位	
帝高雅典	二	全 上	
勃來蓋威實	一	裝置二個發動機	
畢露樹	一	裝置二個發動機十八個座位	

機型	數量	裝置	備註
包台士 62	一四	裝置二個發動機	
帝窩雅典昂特里	三	裝置三個發動機	
威寶 282-283	一七	全上	
勃來蓋 393	六	全上	
福克 K. 7.	六	全上	
福克「帝棠」	一三	全上	
賴特高愛兒	二三	單發動機	
利奧里奧里維亞 242	一〇	水面運輸機	
勃來蓋「西貢」	二	水面運輸機	
甘士 53-2	一三	水面運輸機	
合計	一一三		

年份	搭客	行李與貨物	郵政
一九三三	五〇〇〇〇人	一、三四三、〇〇〇公斤	二一九〇〇〇公斤
一九三四	二一〇七三人	六、九〇四、六〇九公斤	一〇五三三一公斤
一九三五	二八八七九人	七四二、五九〇公斤	一二六三二三公斤

法國航空公司歷年旅客載重數目表

發明小型飛機的成功

法國的航空工程師米納脫氏 (Andre Mignet)、設計製造一只小型飛機、輕巧而易於駕駛、取名『飛鼠』、使一駛飛機搭客的夢想——一個人駕駛飛機飛越於白雲之上、體驗到一個人藏身於雲朵中的快感、有了實現的可能、

米納脫和他的妻、爲了製造這架小飛機、一起工作了兩年、但是當他把這架小飛機拿到法國著名的飛機廠裏去、要求照樣製造的時候、廠方當局拒絕和他訂立交易契約、據他們的意思、這是一種癡狂的計劃、

可是在這一年的八月十三日就起了根本的變化、世界的視線都集中於米納脫的小型飛機、這一天、英國林平 (Lymington) 飛機場上、觀衆們注視着在空中飛翔的小東西——米納脫的小型飛機、一架普通的雙座飛機同時飛行、和這架小飛機比較起來、顯得非常巨大、

這架米納脫的小型飛機、從加拉斯 (Darien) 飛到林平飛機場、中間經過英吉利海峽只化了五十二分、許多報紙上、把這次飛行看作和勃維洛 (Blériot) 在初期飛過英吉利海峽以開航線、有着同樣的意義、

米納脫氏的小型飛機的確是很罕見的、它共長三十四公尺、重二百二十五公斤、爲了要省去一只翼、該機者除了調節飛機平衡的副翼、爲了保持機身橫截面的穩度、機翼向尾端上彎、這架飛機的引擎有十五匹馬力、每小時平均速度有九十六公里、

米納脫這次飛航的成功、成爲各國小型飛機迅速發展的信號、現在數十架小型飛機、已經跟着製

造出來了、

在蘇聯、也開始製造小型飛機了、正在徵集材料製造這種飛機、以作將來大量生產、在拔太斯克 (Batavia) 的航空學校裏、造了一架另外試驗用的小型飛機、

由蘇聯的工程師阿其托夫 (Aginov) 設計的最新機器對於航空上也有極大價值現在這機器正在里爾 (Lille) 地方試驗、

阿其托夫的機器不像普通機器那樣用「偏蘇油馬達」(Benzine motor)、他用莫洛托汽車廠所出的普通福特式汽車引擎來代替、這樣一來、飛行速度可增加至每小時一百二十公里落地速率每小時五十公里、而且這架雙座飛機全部用木材製造、兩翼長十二公尺、這架飛機已試飛了二十次、表現結果、證明它的質地非常良好而使人滿意、

成立保險傘隊

法國參謀本部直轄之保險傘隊、已在南德亞維尼亞成立、該隊做行俄國之保險傘運動、派遣將校六名、其中四名實習一月、可獲得跳傘證、

此一行中以克爾大尉為隊長、目下正在建設練習用之塔、高達二十七公尺、並預定尙有其他各種建設、

對海會之主張

法國與義大利雖均準備接受限制之議、但兩國現已興工建造之三萬五千噸主力艦各兩艘則均不願放棄、兩國並均主張保持潛艇、又聞義代表團、現擬力避與法國發生爭議、至

地中海與直中羅陀海峽中立化之說、則已不擬提出要求、

此外法國海軍部、鑒於該國海外殖民地交通線、比較綿長、故主該國海軍力、應超過歐洲任何其他大陸國所置有之海軍、矧自英德海事協定成立之後、德國之海軍力、將追隨英國之海軍政策、而依率增加、(百分之三十五)結果所至、法國海軍力、自亦將隨之而增加、而德國亦決追隨法國之建艦政策、即使爲三萬五千噸之主力艦、亦將同其步趨、此則因有英德海軍協定、而海軍會議所遭困難之所在也、

意大利

航空設施之情形

查在一九三四年意大利之飛行時間、共計一十八萬五千一百七十六小時、較之去年已增加甚多矣、與其在軍事訓練因遇險跳傘之三十人中、亦只四人罹於難而已、(其中三人因高度不足、另一則因遭溺)次爲該國去年軍用飛行機之飛行航程、共計爲三千二百四十五萬零八百公里、而其中遇難者又不及百分之一、一五、亦可見其飛行已較爲進步矣、

關於飛行機之發動機方面、意國近年來亦有相當之進步、且現已多量製造其以前所研究之新式發動機、及其對於重油發動機之試驗、亦已獲得良好之結果、其中有勒威加新 *Lovigoras* 司鐵馬之八個汽缸之一千二百匹馬力重油發動機、與狄塞爾 *Diesel* *Vanini* 之九個汽缸之星形重油發動機等、

關於飛行機場方面者：意國航空部最近於航空路線上已建有九十所救生遇險降落場、且更建設有

八十所新式飛行機場、以供軍事上之應用也、在一九三五年內意國預定建築新式機場一百三十五所、其次關於商用航空方面者；意大利航空部於去年將各航空公司改組合而為一、其此種措施乃為淘汰在外國所購買之器材、現已將昔日之舊材料歸還德國容克廠、而換以容克之三發動機之容克運輸機三架矣、且其對於劃一飛行器材已有精確之研究計劃、尤其是關於水面飛行機方面特別注重大載重之三發動機之水面運輸機、其次對於陸上運輸機、現已有大批新機計劃製造、但此等運輸機之載重量與製造法、亦各有其區別、其大概為載十二人或輸載三十六人、及或為全金屬製造與或為金屬與木混合製造等、惟其每小時之飛行速度均在三百公里以上、又在此等飛行機之中具大航行半徑者、將用以航行於國際間大航線之用、然其餘一部分之次等能力之飛行機、則以經濟為前題、而航行於政府無津貼費補助之航線之用也、以上為意國在軍事及商用航空之經過與設施之情形、

空軍數量上之激增

最近意大利勅令公布空軍已增加至四萬四百八十三人、其中士官五百人、下士官千八百六十八人、其他一萬九百八十八人、補助空軍士官千五百人、短期服務下士官千五百人、意大利現在之第一線機數、約有千五百架、

德國

願締結天空公約

德國政府之意見、以為在意阿紛爭期間內、關於軍縮、尤其關於空軍限

制之談判、縱即重開、亦無所獲云、德國某半官通信社、引據官方評論、稱德國會一再表示、原則上願即締結一天空公約、該社繼稱、希特勒於本年五月二十一日關於軍縮問題、發表之要點、現在仍屬有效、按其第七點、即德國同意締結天空公約、其第八點、即他國如能平等接受之一種限制時、德國亦願將此限制施於本國之軍縮方面云、

國內

李景樞提創飄翔運動

歐亞航空公司總經理李景樞氏、以飄翔運動、在歐美及日本、均已盛行、此種運動、不僅為青年煅煉身體亦最高尚之遊戲、而且具有初步飛行訓練之功用、故有提創之必要、現正徵求黨國領袖、共同發起、擬先在上海組織飄翔研習總會、將來並在各地設立分會、據李對新聞記者發表談話云、飄翔運動、已有二十餘年之歷史、在最初與航空為同一飛行理想、航空已由經於空氣之飛艇、進而成為今日重於空氣之飛機、而飄翔運動、亦復分道揚鑣、研究不懈、歐戰以遠、進步尤速、現不僅歐美各國均已盛行、即東鄰日本、亦正在提創不遺餘力、所謂飄翔、係謂不藉發動機之能力、亦不藉氣囊之浮力、而僅用一種飄翔機御氣游行於天空、其上昇之法、或以汽車拖送、或用絞盤拉放、或由高崗下滑、然後由駕駛者順空氣自然升騰、另以筋肉之功能、操縱其尾翼、如是繼續前進、或盤旋、或上昇、據最近之紀錄、飄翔上昇、可高至四千五百公尺、歷程可達至五百公里、持久可達到三十六小時半、此固人類未曾發展之本能、至今日而實現、初不足引為驚奇也、飄翔

運動、因可視為一種娛樂方法、而實為一種最進步之體育運動、體育運動、在最初僅限於春秋佳日、以出徑球技擲角之類為項目、近十年來所盛行冬之滑冰、夏之游泳、於鍛鍊身心之外、又寓有在平地而與天然抗爭之意、此固體育運動之進步、但飄翔運動、則既不限於節季、而其與大氣抗爭之意義、則更出平面進而為立體、故其進步、又更駕諸一切體育運動之上、不僅此也、飄翔機之駕駛、係運用其尾翼、以適應氣流之天然動盪、與發動機飛行之原則無異、故又可視為發動機飛行之初步訓練、但發動機之飛機、價格最低者、亦架逾鉅萬、飛航之際、又有鉅量油料及機件折舊等消耗、而飄翔機、每架不及千元、使用之際、不耗成本、故飄翔運動、又為推進飛行事業之良法、本人鑒於飄翔運動之意義、如此重大、故擬邀集黨國領袖、及軍政當局數人、從事發起提倡、擬先就上海組織飄翔研習總會、徵求會員、並在龍華飛機場、實行飄翔機之製造、及飄翔技術之訓練、將來尚推廣於內地、倘能及早實現尚望奮發有為之青年、踴躍參加、實國家民族前途之幸云、

中航公司籌開中法航綫

中國航空公司、前奉令籌開中法航綫、載客載郵、並定明春開航、茲據該公司消息、謂現尚未着手籌備、須待得到交通部訓令後、方可進行、關於飛機問題、將暫以道格拉斯機應用、俟正式開始後、當再購買新機、

中法航空聯運西南請交部注意

中法通航聯運自經交通部批交中航公司籌辦、中航方面、即準備派機試航、現西南方面、聞對此事、曾有建議電咨交部討論、以中法航綫於西南航空及

國防上、關係甚重、請交部對此加以注意、交部當據情詳復、另聞西南航空公司擬定計劃在龍州瓊山設立辦事處、以該地爲中法航線交替點、一切在籌備中云、

特 載

國際航空公認記錄

類	別	年 月 日	紀 錄	姓 名	機 體	發 動 機	地 點
自由氣球 第一類	右	一九二四年 八月一日	耐航時間 二時三十分	G. 孔爾米伊(法)	(六〇〇立 方公尺以下)		
同	右	一九二二年 七月一日	直線距離 八〇四·七三 公里	G. 孔爾米伊(法)	(同 右)		
自由氣球 第二類		一九二二年 五月四日	耐航時間 三時二十八分	J. 丁波亞(法)	(六〇〇立 方公尺)		
同	右	一九二二年 七月一日	直線距離 八〇四·一七 公里	G. 孔爾米伊(法)	(同 右)		
自由氣球 第三類		一九二七年 七月四日	耐航時間 二時四十六分	A. J. 易爾 A. C. 未羅欠(美)	(九〇〇立 方公尺)		特多羅多 莫多威伊爾

國際航空公認記錄

自由氣球 第七類	同	同	自由氣球 第六類	同	自由氣球 第五類	同	自由氣球 第四類	同
一九二七年 九月一日	一九二七年 三月九日	一九二九年 九月二七日	一九二七年 九月二二日	一九二九年 九月二七日	一九二七年 九月二二日	一九二九年 九月二六日	一九二七年 七月四日	一九三二年 九月二六日
耐航時間 四九時	高度 八、六九〇公 尺	直線距離 一、五五〇公 里	耐航時間 四九時	直線距離 一、五五〇公 里	耐航時間 四九時	直線距離 一、二三八公 里	耐航時間 二六時四分	直線距離 一、二三八公 里
G. 魯加音 (法)	G. 格勒 (美)	彭 W. 傅次朱勒爾 (美)	G. 魯加音 (法)	G. 傅蘭秀 (法)	G. 魯加音 (法)	G. 賴伯斯(波)	A. J. 易爾 (美)	G. 賴伯斯(波)
〇立方公尺	同右	同右	〇立方公尺	同右	〇立方公尺	(同右)	〇立方公尺	(同右)
特多羅多· 烏威亞爾勒波 耳·		巴 達朱到斯格爾 ·	特多羅多· 烏威亞爾勒波 耳·	巴 達朱利斯格爾 ·	特多羅多· 烏威亞爾勒波 耳·	巴 加利爾 ·	特多羅多· 莫多威伊爾 ·	巴 加利爾 ·

國際航空公認記錄

同	同	陸上飛機	飛行船	同	同	自由氣球第八類	同	同
右	右	機	船	上	右	右	右	右
一九三三年 九月二十八日	一九三三年 八月五日	一九三三年 八月五日	一九二八年 二月二十九日 一九二九年 一月一日	一九三三年 一月二〇日	一九三四年 二月八日 一九三〇年 一月八日	一九三三年 二月十七日	一九二七年 三月九日	一九二九年 九月二十五日 一九二五年 二月七日
高度 一三、六六一 公尺	周國距離 九、一〇六 三三〇公里	直線距離 九、一〇四 〇〇公里	直線距離 六、三八四 五〇〇公里	高度 一八、六六五 公尺	直線距離 三、〇五二 〇〇公里	耐航時間 八七時	高度 八、六九〇公 尺	直線距離 一、五五〇公 里
G. 魯莫亞斯(英)	戈羅次西德(法)	戈羅次西德(法)	袁格拉(德)	T. G. W 盛次多爾 賴佛阿多勒(美)	白爾利那(德)	H 賈威勒(德)	G. 勒彭(美)	T. G. W 盛次多爾 W 傅次朱勒爾(美)
包代茲五〇 六複葉	同	布六克單業 (Brignault)	L. Z. 一二七 伯林號					
羅格路姆 一四 kbs	同	以薩 五五〇馬力	馬巴次巴 四五〇個 馬力					
威拉克烏佛勒	同	西利亞	勒克巴斯多 佛利德力比斯 巴府	亞克羅				巴爾 達朱利斯格

國際航空公認記錄

同	同	陸上飛機 (載重五〇〇公斤)	同	同	同	同	同	同
右	右		右	右	右	右	右	右
一九三三年 九月七日	一九三三年 二月二十二日	一九三二年 九月二十一日	一九三一年 六月七日	一九三〇年 八月七日	一九三一年 三月二十四日	一九三三年 三月二十二日	一九二五年 一月一日	一九三三年 九月四日
二〇〇公里 間速度二五五 二五二公里	一〇〇公里 間速度三四七 四七七公里	高度 一〇〇、二八五 公尺	一〇〇公里 間速度二四九 八五三公里	一〇〇公里 間速度二〇八 一五二公里	二〇〇公里 間速度三四五 三一〇公里	一〇〇公里 間速度三四七 四七七公里	一〇〇公里 間速度四〇一 二七九公里	四九〇、八〇 公里
狄拉克、 魯加拉索、 魯加拉索、 (法)	B. 伍多布多 (德)	施尼蘭 (法)	陸佛利 (法)	R. C. 鄧亞次 孔次亞勒(亞)	同 右	R. 威多布多 (德)	C. 克狄斯 (美)	J. R. 維特爾 (美)
特波亞基斯 單葉	巴根爾單葉 七〇	蒲利根 一九八	特波亞基斯 單葉	蒲利根	同 右	巴伊格爾單 葉七〇	C. I. 克狄斯 R. 方	維特爾烏伊 力亞姆斯單 葉
以薩巴羅 五馬力三個	B. M. W 六三〇馬力	格路姆羅 六二〇馬力	同 右	以薩巴羅 六〇〇馬力	同 右	B. M. W 六三〇馬力	六〇〇馬力 克狄斯	
威拉古烏佛勒 (Orlando)	伯林	威拉克烏佛勒	伊斯多爾	塞威爾 加爾蒙那	同 右	伯林	飛米次却 行却爾場	支加哥

國際航空公認記錄

同	陸上飛機 (載重一〇、〇〇〇公斤)	一九三〇年 二月二二日	尺二、〇〇〇公 上昇限度	D. 亞多尼利(意)	同 右	同 右	同 右
同	陸上飛機 (載重一〇、〇〇〇公斤)	一九三〇年 二月二二日	尺三、二三一公 高度	D. 亞多尼利(意)	卡九〇復葉Ca. 斯因達、佛拉 尼亞索	亞加斯西拉 ••	同 右
陸上飛機 (載重五、〇〇〇公斤)	一九二五年 一月一六日	尺三、五八六公 高度	J. 波次斯多羅 (法)	爾亞斯、可利 馬多、佈亞	耳布烏爾却	同 右	
同	一九三一年 九月七日	• 間速度二五三公里 • 二五三公里	同 右(法)	同 右	同 右	同 右	
同	一九三三年 九月七日	• 間速度二五九 • 五五六公里	鄧狄索(法) 魯加拉次黑	單葉 特波亞基斯	馬薩里五七五 以	• 威拉克烏佛勒 • 阿爾勒亞 (Oltmans)	
陸上飛機 (載重二、〇〇〇公斤)	一九三一年 四月二八日	尺七、五〇七公 高度	J. 格烏伯(法)	佛亞爾馬 一六〇	佛亞爾馬 二五〇〇馬力	多烏朱爾 路佛爾	
同	一九三三年 九月七日	• 間速度二五五 • 二五三公里	鄧狄索(法) 魯加拉次黑	單葉 特波亞基斯	力薩五七五馬 以	同 右	
同	一九三〇年 九月二〇日	• 間速度二八一 • 二五〇公里	M 魯莫亞斯(法)	包代茲 五〇	七格路姆羅 〇〇馬力	• 威拉克烏佛勒 • 阿爾勒亞 (Oltmans)	
陸上飛機 (載重一、〇〇〇公斤)	一九三二年 九月二一日	尺八、九八〇公 高度	施格勒林(法)	蒲利根 一九七	六二〇馬力 格路姆羅	威拉克烏佛勒	

陸上輕飛行機 第一類 (五百公斤以下之多座機)	陸上輕飛行機 第三類 (二百公斤以下之多座機)	同	同	陸上輕飛行機 第二類 (四百五十公斤之單座機)	同	同	同	陸上輕飛行機 第一類 (五百公斤以下之多座機)
右	右	右	右	右	右	右	右	右
一九三一年 一月二日	一九三三年 四月二四日	一九三三年 五月二二日	一九三三年 二月二四日	一九三三年 五月七日	一九三三年 一月一四日	一九三三年 一月二九日	一九三二年 二月三〇日	一九三一年 一月二日
直線距離 二、九一二公 里	直線距離 八八六·六七 七公里	速度三、三三 七·六五公里	高度 一〇〇·八公 尺	直線距離 三、五八二公 里	開速度二二五 ·七〇五公里	速度五〇·五 九一公里	高度 九、二八二公 尺	直線距離 二、九一二公 里
賴爾威多 (法)	S. 白特德 (意)	鄧爾莫多 (法)	F. 黎哥羅多 (意)	史加爾基司格 (波)	同	傅亞爾路 (法)	M.R. 杜拉基 藍西亞尼 (意)	杜伯爾馬格耳 (法)
佛亞爾馬 二三一單葉	N. S.	高得隆單葉	A. E. T. A. C. N.	L. R. W. D. S. B. 單葉	同	佛亞爾馬 三五七單葉	a. A. S. I. C. N.	費亞提
耳路九五馬 力	波蒲朱七五 馬力	爾路、 拍林根	C. N. A. C. 7 一六〇馬力	事布亞、墨 朱亞、 一三〇馬力	同	爾路一二〇 馬力	C. N. A. C. 7	力
伊斯多爾	密拉路 佛利特西	依達伯	利多利阿港	塞勒加爾 佛拉西爾	同	威爾索·威亞 ·南馬爾摩 尼	利多利阿港	伊
	蒙特塞利阿							

同	同	水上飛機	同	同	陸上輕飛行機 第四類 (300公斤以下之單座機)	同	同	同
右	右	機	右	右	右	右	右	右
一九三三年 四月一〇日	一九二六年 六月四日	一九三〇年 五月三十一日	一九三〇年 五月六日	一九二九年 九月五日	一九二九年 九月一〇日	一九三三年 一月六日	一九三三年 一月六日	一九三三年 一月四日
速度 六八二·〇七 八公里	高度 一七五三 尺	直線距離 一七三·二〇 公里	速度 九四〇公里 間	高度 五、一九三公 尺	直線距離 八五二·一〇 公里	里間、速度 七六〇公里 九公	速度 二七二〇公里 間	速度 一三九公里 間
E. 亞塞爾羅 (意)	A. 薩郎生克 (美)	佛利趙密因 (法)	米爾莫次達 (法)	C. O. 蒲勒斯多 (美)	G. 傅阿威爾 (法)	同	同	白勒 (法)
M. C. 七二	拉多亞巴西 復葉	拉特可因爾 二八	葉 蒲勒斯多單	莫阿佛薩伯 勒依一〇型	莫阿佛薩 伯勒依	同	同	佛亞爾馬二 三九
b. 費亞提 A. S.	馬力 多尼四二五	薩 依斯巴路司 六〇〇馬力	齊格里 四〇馬力	同	A. B. C. 斯可爾比俄	同	同	同
德聖亞路	華 盛 頓	聖德路馬士拉 達爾	薩伯爾拉爾却 路	同	魯佛威爾却	同	同	威爾塞亞基 南馬爾摩尼

水上機 (載重一、〇〇〇公斤)	同	同	水上機 (載重五〇〇公斤)	同	同	同	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右	右
一九三〇年 七月二一日	一九三〇年 六月二三日	一九二九年 六月一〇日	一九三〇年 七月二一日	一九三一年 六月四日	一九三四年 一月一〇日	一九三三年 九月二一日	一九二九年 六月一〇日	一九三三年 一月八日
高度 八、二〇八公 尺	二、〇〇〇公 里間、 九三一公 里速度一 八公	一、〇〇〇公 里間、 二七七公 里速度二 二公	高度 八、二〇八公 尺	五、〇〇〇公 里間、 五六七公 里速度一 三三	四、一一二公 里直線 距離	二、〇〇〇公 里間、 九三一公 里速度一 八公	一、〇〇〇公 里間、 二七七公 里速度二 二公	〇、〇二九 公里間 速度六 三七〇公 里
B. 蔡却威斯特格 (美)	M. 莫伯爾 (法)	R. 史大爾格 (德)	B. 蔡却威斯基 (美)	M. 哥路爾 (法)	柯位度 (意)	M. 史德尼厄 (法)	R. 史大爾格 (德)	G. 賀西勒利 (意)
西可爾斯基 S. 三八	拉特可因爾 二八	巴格爾H E 九	西可爾斯基 S. 三八	拉特可因爾 二八・三		拉特可因爾 二八	巴格爾九單 葉	同 右
四〇〇馬力 二個	六〇〇馬力 依斯路司 薩	〇〇馬力 B. M W 五六	五馬力 勒提、五 七	六〇〇馬力 依斯巴路 司	七五〇馬力	六五〇馬力 依斯巴路 司	六〇〇馬力 B. M W 五	〇馬力 費亞提 A. S. b 二、四〇
佛利却波多	薩羅蘭	威亞爾勒米 圓特	佛利却波多	亞爾加西阿	羅馬	薩羅蘭	威亞爾勒米 圓特	佛亞爾可那拉 ・伯薩維

同	水上機 (載重六、四五〇公斤)	同	水上機 (載重五、〇〇〇公斤)	同	水上機 (載重二、〇〇〇公斤)	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右
一九三一年 五月二三日	一九三二年 一月二二日	一九二九年 四月一七日	一九二九年 四月一七日	一九二八年 二月五日	一九三〇年 八月一日	一九三〇年 六月二三日	一九三〇年 六月二三日
直線距離 一〇公里	高度 七、三六二公	上昇限度 二、〇〇〇公	高度 二、〇〇〇公	間速度 二〇〇公里 六二八公里	高度 六〇七四公尺	間速度 二〇〇公里 九三一公里	間速度 二〇〇公里 八四九公里
亞拉爾威多 伯爾(法)	M.F. 尼可羅多 藍西亞尼(意)	同	司達特爾佛(德)	M. 特蒙却 哥路爾(法)	R. 華庫勒爾(德)	B. 蔡却威斯克 (美)	M. 梅利 袁伯爾(法)
佛亞爾馬 二三一	A.A.S.I.C.N. 費亞男	同	羅馬爾	拉特可因爾	德爾尼 斯巴瓦爾	西可爾斯基 S.三八	拉特可因爾 二八
爾路 九五馬力	C.N.A.C.7	同	B.M.W.五〇 馬力	伊斯巴言薩 六五〇馬力	庫路嬌羅朱 比達四八〇 馬力四個	弗力提 四二五馬力 二個	依斯巴路司 薩 六〇〇馬力
亞哥耳 德伯克	利多利河港	同	得拉威米因特	馬爾尼亞 達岬	佛利特里比斯 巴弗	同	薩羅蘭

航空機公認記錄

同	水上輕行機 第二類 (五百公斤以下之單座機)	一九三一年 三月二十八日	一〇〇公里 速度一八九 四三三公里 間	拉爾威多 蒲藍却(法)	同 右	同 右	同 右	德拉威因 蒙多羅
同	水上輕行機 第三類 (五百公斤以下之多座機)	一九三〇年 六月四日	八、四一一公 尺高度	F尼可罷多(意)	A.E.T.A.C.N.	7 C.N.A.C. 一六〇馬力	利多利阿港	
同	水上輕行機 第三類 (五百公斤以下之多座機)	一九三〇年 六月三十一日	一〇〇公里 速度一六五 〇四四公里 間	A、格爾多基(德)	表格爾斯 J五〇W	亞姆斯多羅 庫、西德勒 八五馬力	特 索	
同	水上輕行機 第四類 (二百五十公斤以下之單座機)	一九三〇年 六月二十六日	一〇〇公里 速度一四三 五〇四公里 間	杜威斯加亞 諸特(法)	佛亞爾馬二 三〇	同 右	阿佛亞爾 伯	
同	水上輕行機 第四類 (二百五十公斤以下之單座機)	一九三〇年 二月一日	三、四六一公 尺高度	郎爾克利塞(法)	蒙布蔡、 伯勒	A.B.C.斯 可爾比俄三 四馬力	亞爾西 亞爾西	
同	水上陸兩用機	一九三三年 一月九日	二八九・二九 〇公里 速度	A.P、 特塞威爾斯基 (美)	塞威爾斯基 水陸兩用機	賴多、波瓦 爾威音德 四二〇馬力	飛爾茲伯爾 行場多	
飄行機 (Glider)	飄行機 (Glider)	一九三三年 八月三日	三六時三五分 周同時間	K、施米得(德)	比格爾那威巴 型		哥爾西圓爾	

國際航空公認記錄

同	同	同	婦 (陸上機) 女 記 錄	同	同	直 昇 機		
右	右	右	一九三一年 二月二十四日 至 二月二十五日	右	右	一九三〇年 一月八日	一九二九年 七月三〇日	一九三一年 七月二十五日
速度 一〇〇公里 七〇公里	速度 四〇五·九二 公里	高度 九、七九一公 尺	直線距離 三、九三九· 二四五公里	高度 一八公尺	直線距離 一、〇七八、 六〇公尺	周回時間 八分四五秒	高度 二、五八九公 尺	直線距離 二二〇·二七 公里
A 伊爾巴爾多 (美)	M·巴利佛(美)	M 伊爾次(法)	A 伊爾巴爾多 (美)	同 右	同 右	M、勒力(意)	R、克勒布爾多 (奧)	G、格勒波夫(德)
羅克比德伯 加單葉	威德爾·威 力亞姆斯單 葉	莫拉斯、 索爾尼	羅克比德伯 加單葉	同 右	同 右	達斯加尼俄	郎 焉	佛亞布尼爾
弗力提 四二〇馬力	弗力提 Jr 四五〇馬力	格路姆羅 四二八馬力	弗力提 四五〇馬力	同 右	同 右	費亞提 A、 五〇		
特多羅多	克利威蘭德	威拉克郎布勒	羅斯亞塞爾 紐約	同 右	同 右	羅 馬	勒羅西特	瓦塞爾基伯勒 馬次袁德爾夫

婦 (陸上輕飛行機第二類) 女紀錄	一九三一年 六月二十八日 一九三二年 二月九日	直線距離 二、九七六 九一〇公里	M 巴斯却 (法)	克勒姆	薩爾姆索 四〇馬力	爾佛爾却 鳥列路
高度 五、九〇〇公 尺	蒙布蔡伯勒 索德亞克型	薩爾姆索 六〇馬力	阿爾利	阿爾利	阿爾利	阿爾利
高度 四、一〇三公 尺	賽阿亞、 馬爾格却 水陸兩用機	基勒爾 一二五馬力	華盛港	華盛港	華盛港	華盛港
速度 四四四八七 公里	波希爾女士 (法)	波希爾女士 (法)	馬賽	馬賽	馬賽	馬賽
一九三一年 八月二日	一九三〇年 一月二日	一九三四年 八月一日	同 右	同 右	同 右	同 右