

57.6
910

每週情報

(第七十二期)

提要

日本對美建設太平洋航線籌對策
蘇俄婦女競習軍事航空
美國陸軍試驗機器駕駛飛機
美國大飛艇「洛杉磯」號失事
英國考慮發展遠東航空
英國建造軍翼戰鬥機
意大利新巡洋艦落成下水
德國廢棄和約軍事條款
德國公開宣布設置空軍理由

航空委員會出版

民國二十四年三月五日

每週情報第七十二期目錄

日本：海軍省對美在太平洋各島籌建飛行場之見解	一
對美建設太平洋航線籌對策	一
軍事費率佔世界第一	二
無滑走昇降飛機	二
電波運轉飛機	三
蘇俄：航空考察團赴美考察航空	三
婦女競習軍事航空	三
美國：陸軍試驗機器駕駛飛機	四
海軍部援助商業航空	五
大飛機「洛杉磯」號失事	六
亞美航空郵運	六
高速度飛機	六
同溫層飛行二次受挫	七
最新式各種陸軍飛機概觀	七
英國：內閣集議討論德國重整軍備	一七
帝國國防辯論會	一八

考慮發展遠東航空	一九一
停駐空中不動之飛機	二〇〇
建造軍翼戰鬥機	二〇〇
航空事故率逐漸減低	二〇〇
法國：自動旋轉飛機	二〇一
英法空防協定成立之經過	二〇二
意大利：新巡洋艦落成下水	二〇六
全國壯丁實施軍訓	二〇六
德國：公開宣佈設置空軍理由	二〇七
各處紛建空軍營房	二〇七
廢棄和約軍事條款	二〇八
柏林舉行閱軍禮	二〇九
西班牙：海軍五年計劃	二一〇
主要各國民間航空歷年預算數目比較表	二一一
本國：滬漢線定期開航	二一一
中航空公司擬就初步康藏航線計劃	二一一
轉載	
日本航空概況	二二一—二五〇

每週情報

日本

海軍省對美在太平洋各島籌建飛行場之見解

日本海軍當局對於美國將太

平洋諸島、成爲空港化、備一旦有事時爲有力之根據地，歸海軍部統制等之消息，不願發表意見，但綜合海軍省內之意見、其見解如下、

一、美國在其屬地之太平洋諸島開設航空路、使成商業航空路之聯絡地、爲一切必要之設備、雖在華府條約有效期內、但並不與條約抵觸、

一、然美國海軍部隨時得將該一切商業設備移歸海軍、歸海軍部自由使用爲條件、代民間航空公司設備、實則顯然無視條約、

一、美國何故發表若斯刺戟日本之事、實難索解、他國若不無視條約、雖有如何設施、毫不感覺痛癢、無論加何威嚇亦決不屈、

一、吾人惟於軍縮會議之前、列國均努力於達成新協定、今日美國播弄刺戟世界之言辭、在愛好和平之美國、實所不取也云、

對美建設太平洋航綫籌對策

美國決定在太平洋島嶼建設飛機場、日海軍當局對此

見解如次、美國民間航空公司橫越太平洋之航空事業、表面上雖係商業性質、然民用與軍用兩種飛機之區別困難、一九二五年成立之取締航空條約亦未規定其區別、故平時商業用之飛機、一旦有事即可應用軍事、美國今次建設航空施設之計劃、以民間事業之假面、準備軍事施設、南洋一帶對於美國貿易及產業上並無重要性質、而美國航空事業展張至此地步、日本須要考慮對策、

軍事費率佔世界第一

日本貴族院及衆議院、現由各方立場、討論軍事費問題、大藏省調查歐美列強之軍事費、在九日議會說明各國軍事費對總預算之比率如次、由此觀之、日本軍事率在列強之中、佔第一位、(以下數字爲軍事費對總預算之百分比)

	一九三一年	一九三二年	一九三三年	一九三四年
日	三四·六五	三六·七一	四二·五四	四六·六二
英	一一·七三	一二·〇三	一三·〇一	一三·五七
美	一九·五四	一八·六八	八·六六	一八·一四
德	六·四四	八·二一	一一·三二	一三·八五
法	二二·八五	二三·三六	二一·六七	二一·五七
意	二七·二〇	二六·二九	二二·七六	二一·二九

無滑走昇降飛機

飛機在離陸上昇之前與降下地面之後、必需有相當距離的滑走、這是現

代飛機的一大缺點、去年日人西博久氏、曾經發明無滑走的昇降飛機、它在航空學術上很有價值、這種飛機無需滑走、可以在任何狹小的場所起落、聽說繼續製造不少架、試驗結果、均極圓滿、

電波運轉飛機

日本大阪工業獎勵會大河源錄新發明一種飛機、用電波自由運轉飛機、已於去年舉行試驗、飛行成功、聽說這飛機只一〇・一二五公斤重、是世界最初的人造小飛機、

蘇、俄

航空考察團赴美考察航空

蘇聯組織航空考察團、赴美國考察航空事業、該團內有都喬萊夫教授及著名飛行家巴蒲區金氏、按去年蘇聯破冰船「契留斯金」在北極附近失事、後由巴氏駕駛飛機、冒險營救、以此聞名於世、

婦女競習軍事航空

據蘇聯航空化學促進會主席艾德曼宣稱、蘇聯全境婦女有四十六萬人、受該會訓練學習軍事航空、以備不時之需、艾氏又稱、該會女會員、現達二百五十萬人、而仍日有增加、婦女會員考驗之結果、內有四十一名、可作蘇俄飛行隊司令之資格、兩名已被軍事學校錄取、預備將來服務紅軍之用、去夏有二萬婦女、利用假日生活、在軍營中受各項戰時課程之訓練、婦女亦許參加防空戰事之操練、尤其當毒瓦斯攻擊城市與工廠之時、彼等練習禦敵之法、婦女中之能持落

下傘下降者、與作民間飛行師者甚多、現執教鞭於航空學校者十四人、從事航空機設計工作者數百人

美國

陸軍試驗機器駕駛飛機

美國陸軍飛機一架、以機器駕駛、曾在太平洋上飛行三小時之久、據官場方面表示、該項飛機或將「自動」飛往夏威夷云、陸軍當局對於此事嚴守秘密、惟悉今日試飛之時、確有軍官數人在內、且或將乘之飛往檀香山、並聞今日試飛非常成功、觀察者謂、陸軍若能不藉人力、而將此神祕之飛機由奧克蘭飛往夏威夷、則此舉將為軍用航空史上一種最大之進步、蓋如此則美國若遇戰事、即可以此類飛機滿載爆炸物、至敵國首都擲彈、而無須損失一兵一卒矣、惟陸軍方面尚未承認機器飛行、已發展至此等程度耳、聞此次試飛準備、非常週密、夏威夷飛行即將舉行、因新聞記者曾見該機添加汽油一千六百加侖、奧克蘭航空站長且曾命令檀香山無線電站發報員、自明日午後二時起、播送W字作為信號、大概該機至太平洋中一千英里之時、可以接得信號、而依之飛至檀香山陸軍航空站、該機今日飛回、初以為係機器發生困難、惟繼悉此次本為試飛、以備將來之長程飛行、據稱今日計飛一百七十英里、業已證明夏威夷之飛行儘有可能、現在何時起飛尚未發表、惟新聞界咸信明日下午或可起程、今日試飛時在機中者、為海京伯傑及畢賽爾二隊長、平時皆駐檀香山、美聯社訪員曾至開恩地方與畢賽爾隊長之母談話、據稱伊子自去年九月起、即在檀香山服務、惟

於今年三月六日因秘密事務返至奧克倫云、（十三日國民社奧克倫電）

又訊：美國之神秘飛機、以無線電控制機器駕駛、將於今日午夜由奧克倫航空站出發、作世界第一次之自動航海飛行、此項消息係今日陸軍航空隊長及商務航空局發表、出發之期或將延至明日、惟現在則盡力準備、以期於午夜起程、飛機中將有陸軍長官二人、即海京伯傑隊長及畢賽爾隊長、彼等將觀察機器及新發明羅盤針之動作、惟如無特殊情形發生、彼等將完全不問駕駛之事、陸軍方面希望該機能完全不假人力飛往檀香山、安然降落、至於自動飛行設備之詳細情形、目前猶嚴守秘密、最初希望此次飛行能不為公眾知悉、惟新聞記者一聞消息、當局亦祇能解釋其大概情形、按此次飛行在軍事上殊為重要、該機中裝有自動加油機、此行已裝油一千六百加侖、昨日試飛之時、成績甚佳、故全世界飛行專家皆非常注意、因飛行成功、則不獨在軍事上有極大之便利、即對於商用航空事業、亦將有重大改革也、目前美國之航空郵件、常因氣候不佳而致耽誤、將來若用機器駕駛、即可免去損失生命危險、以前無線電駕駛飛機亦曾有之、美國且有驅逐艦數艘及戰艦由太號、可在艦上用無線電控制、艦中可完全無人、惟此種試驗皆在極小之範圍內行之、尙未能作長距離之行程、茲悉新發明之方向羅盤、構造甚為巧妙、為商務部設計向某公司所定製者云、（十四日國民社奧克倫電）

海軍部援助商業航空

美海軍部今日進行援助商業機關裝置必要設備、以便開辦太平洋新航空線、國際觀察者認海軍部准許美洲航空公司借用米特威島威克島及關島為亞美航空線之根據地、用意或在日後將彼等作為海陸軍飛機場之基礎云、據稱、根據華盛頓條約、美國在一九三六年前、

不得在米特威島威克島及關島設置海陸軍航空根據地、對於商用飛機場則無限制云、

茲悉各島將積極進行工事、以便大飛機之起落、本月底桑地哥開出一船、滿儲材料工人及技師、因各島由海軍部直接管轄、故由海軍部長史瓊生下令准予借用各島、但各島在名義上仍屬海軍部、遇危急時、並可立即向航空公司收回也、據訊美航空公司職員稱、亞美航空線將於七月中作第一次試飛、(十三日國民社華盛頓電)

大飛艇「洛杉磯」號失事

美國海軍最後一艘大飛艇洛杉磯號、今日亦發生事故、該艇係於此間遭颶風吹擊、艇尾被吹墮地、惟損失不大、按洛杉磯號為海軍中未遇意外之唯一大飛艇、已飛行數千英里、但最近審查結果、認為不適於海軍偵察之用、現僅作訓練之用、(十四日國民社雷克荷斯電)

亞美航空郵運

美洲航空公司職員宣稱、加州與亞洲間之航空郵運、約於七月中旬開辦、郵船「北海文號」定於四月初裝載材料六千噸、技師四十四人、工匠七十四人、赴夏威夷羣島、米特威島、偉克島、及關島、興建航空站、美國海軍已允將各島借與航空公司、作為商業航空之用、加州至亞洲航空郵運所用之飛機、與現在飛行於加里濱海方面之載客大飛機相似云、

高速度飛機

去年美國的海軍、曾經發明一種海上飛機、它的高度、可以飛行數百英里、這

種機的構造、現在極守秘密、據說此種飛機飛行的速度、轟炸機也萬萬趕不上、且可以作戰鬥及轟炸之用、又可偵察及轟炸敵方艦隊、它的敵鬥力與偵察機併列、這種新式飛機、海軍部已有二十三架在建造中、此外有二十三架在改造中。

同溫層飛行二次受挫

美國著名飛行家斯漢特、今晨乘機由洛杉磯飛出擬作同溫層間之飛行而達紐約、全程共達二千四百五十哩、但漢氏因所携之養氣洩露殆盡、故在此間降落、漢氏現所駕駛者、為其前所用以繞飛世界之飛機、此次速度、為平均每小時二百七十哩、當其離洛杉磯時、曾語人擬在三萬五千呎之高度飛行、而造成每小時二百五十哩之速度、按漢氏於本年二月間會有同樣飛行之企圖、但後以油管發生障礙、致飛出洛杉磯一百二十五哩後即降落、漢氏今日飛行之目的、係在測驗同溫層可否為普通定期商業航運之媒介、漢氏原定在七小時內可達到目的地、而為經過同溫層穿越北美大陸、並打破洛杉磯至紐約紀錄第一人。(十五日路透社克利夫蘭電)

最新式各種陸軍飛機概觀

(1) 波因 P-12E Boeing P-12E)

機 種：戰鬥機

製造公司：波因

發動機：P.W. Wasp 一具、馬力五〇〇匹

美 國

座位：一個

量：空重量八九八公斤、全備重量一二一四公斤、

性能：最大速度一八〇〇公尺、三〇四公里/時、上昇限度八五三四公尺、上昇速度、高度達一

八〇〇公尺、需時三分三〇秒、

尺寸：翼幅九·一三公尺、全長六·二九公尺、翼面積二一·一平方公尺、

構造：複翼

備：炸彈一三五公斤

備考：胴體金屬製、駕駛員座位之頭部後方胴體面、附着於流線形斷面、與寇蒂斯(Curtiss) P-13

同為陸空軍之主體

(2) 寇蒂斯 P-16E (Curtiss P-16E)

機種：戰鬥機

製造公司：寇蒂斯

發動機：寇蒂斯、康卡賴 (Curtiss Conqueror) 一具、馬力六〇〇匹、

座位：一個

重量：空重量一二三三公斤、全備重量一五四六公斤、

性能：最大速度一五〇〇公尺、三一四公里/時、上昇限度七五二五公尺、上昇速度、高度達三

〇〇〇公尺、需時五分一八秒、航續距離九〇〇公里、

尺 寸：翼幅九、六公尺、全長六、八七公尺、翼面積二七、四平方公尺、
構 造：複翼、鋼管、布、木製

武 備：炸彈一〇八公斤（懸吊在下翼下面）
考：胴體係熔接鋼管之骨格、發動機爲冷却式、螺旋槳用三枚、

機 種：複座戰鬥機
(3) 伯里那、捷霞斯 P-13 (Berliner joyce P-16)

製造公司：伯里那、捷霞斯
發動機：寇帝斯、康卡賴冷却發動機一具、馬力六〇〇匹、
座 位：二個

重 量：空重量一四四八公斤、全備重量一九一一公斤、
性 能：最大速度三〇〇公里/時、上昇限度八八四五公尺、上昇速度、高度達三六六〇公尺、需
時六分五四秒

尺 寸：翼幅一〇、三七公尺、全長八、八〇公尺、翼面積二三、二〇平方公尺、

構 造：複翼、金屬、布製
備 考：在下翼下方得懸吊輕量之炸彈、螺旋槳三葉、上翼爲鷗型翼、

機 種：戰鬥機
(4) 波因 P-26 (Boeing P-26)

製造公司：波因

發動機：潑賴脫、灰脫絲「華斯潑」(Pratt and Whitney [Wasp]) 一具、馬力五〇〇匹、

性能：最大速度三七〇公里/時

構造：單低翼、全金屬製

備考：大速度及操縱性之良好為設計之最大要件、其構造之特徵為在外面極度平滑、胴體形成氣

流形、主翼為半低翼式之單翼、操縱裝置、平衡裝置、均集未來戰鬥機之精粹、

(5) 寇蒂斯A-1[雪賴基](Curtiss A-1 [Shrike])

機種：地上攻擊機

製造公司：寇蒂斯

發動機：寇蒂斯、康卡賴一具、馬力六〇〇匹、

座位：二個

重量：空重量一七七五公斤、全備重量二五九〇公斤、

性能：最大速度一五〇〇公尺、三〇五公里/時、上昇限度六〇三〇公尺、上昇速度、高度達三〇〇〇公尺、需時一〇分四二秒、航續距離一一四〇公里、

尺寸：翼幅一三、四二公尺、全長九、七五公尺、翼面積二三、七〇平方公尺、

構造：單低翼、全金屬製

武備：前方固定機關槍四挺、(二挺在胴體前上方、其他二挺在左右之車輪覆內) 後方用在同乘

者座位上方一、下方一、總計六、在兩脚間得懸吊一二公斤破片炸彈、

(6) 開司頓 B-6 (Keystone B-6)

機種：輕轟炸機

製造公司：開司頓

發動機：賴脫「賽龍」(Wright [Cyclone]) 二具、馬力五七五匹、

座位：二個

重量：空重量三五六六公斤、全備重量六〇五四公斤、

性能：最大速度一九三公里/時、着陸速度九一、二公里/時、上昇限度五〇三三公尺、航續距

離一三二〇公里、八時、

尺寸：翼幅二二、八公尺、全長一四八公尺、

構造：複翼、鋼管、布製

武備：旋回機關槍四、下方一、炸彈九七五公斤、

備考：美國特稱為輕轟炸機者、

(7) 達格拉斯 YB-7 (Douglas YB-7)

機種：輕轟炸機

製造公司：達格拉斯

發動機：寇蒂斯、康卡賴二具、馬力六〇〇匹、

美國

座位：三個

重量：空重量三二八五公斤、全備重量四六〇〇公斤、

性能：最大速度二八六公里/時、上昇速度、高度至三〇〇〇公尺、需時八分三〇秒、

構造：單高翼、金屬製、

武備：旋回機關槍四、下方一、

備考：鷗翼型

(8) 波因B-9 (Boeing B-9)

機種：重轟炸機

製造公司：波因

發動機：潑賴脫、灰脫奈、「霍捺脫」(Pratt and Whitney Hornet)二具、馬力五七五匹、

座位：五個

重量：空重量三四七〇公斤、全備重量五四四三公斤、

性能：最大速度三〇二公里/時、上昇限度五八〇〇公尺、上昇速度、高度達三〇〇〇公尺時、

需時一四分六秒、

構造：單低翼、全金屬製

武備：旋回機關槍四、炸彈一〇九〇公斤、

(9) 馬丁YB10,12,13 (Martin YB10,12,13)

機 種：重轟炸機

製造公司：馬丁(Martin)

發動機：賴脫、賽龍(Wright Cyclone)二具，馬力六五〇匹、

座 位：四個

性 能：最大速度三二〇公里/時、上昇限度四六〇二、航續距離八四五公里、

構 造：單中翼、合金製

武 備：旋回機關槍四、炸彈約一四〇〇公斤

備 考：降着裝置在發動機內引上式、翼爲厚翼式、

(10) 寇蒂斯 O-39 (Curtiss O-39)

機 種：偵察機

製造公司：寇蒂斯

發動機：寇蒂斯、康卡賴一具、馬力六〇〇匹、

座 位：一個

重 量：空重量一五二八公斤、全備重量二一三四公斤、

性 能：最大速度一五〇〇公尺、二六九〇公里/時、上昇限度六三七四公尺、上昇速度、高度達

三〇〇〇公尺時、需時一分、航續距離一一〇〇〇公尺、

尺 寸：翼幅一一、五八公尺、全長八、三八公尺、翼面積三二、三平方公尺、

美 國

構造：複翼、鋼管、木、布製

備考：為偵察機中最優秀之制式、座位附有滑動式覆蓋、

(11) 達格拉斯 O-38 (Douglas O-38)

機種：偵察機

製造公司：達格拉斯

發動機：液體脫、灰脫條、「霍捺脫」(Pratt and Whitney「Hornet」)一具、馬力五二五匹、

座位：二個

重量：空重量一三六七公斤、全備重量一九九〇公斤、

性能：最大速度二三五〇公里/時、上昇限度六三一四公尺、

尺寸：翼幅一二、二〇公尺、全長九、一五公尺、

構造：複翼、金、木、布製

備考：座位附有滑動式覆蓋

(12) 福克 YO-27 (Fokker YO-27)

機種：偵察機

製造公司：福克

發動機：寇蒂斯、康卡賴二具、馬力六〇〇匹、

座位：三個

性能：最大速度一〇〇〇公尺、三〇〇〇公里/時、

尺寸：翼幅一九、五〇公尺、全長一四、四七公尺

構造：單翼、全金屬製

武備：旋回機關槍四

備考：左右脚可以引伸、

(13) YO-40 (Curtiss YO-40)

機種：偵察機

製造公司：寇蒂斯

發動機：賴脫、賽龍 (Wright Cyclone) 一具、馬力二七五匹、

座位：二個

性能：最大速度一五〇〇公尺、三一公里/時、上昇限度七七五〇公尺、上昇速度、高度達三

〇五〇公尺、需時六分二四秒、航續時間四、五時

武備：固定機關槍二挺、旋回機關槍一挺、

備考：有望視設備、脚爲引上式、座位附有滑動式覆蓋、

(14) 康梭列台特²³ (Consolidated 23)

機種：萬能機

製造公司：康梭列台特

美國

發動機：寇蒂斯、康卡賴一具、馬力六〇〇匹、

座位：二個

性能：最大速度三〇六·八公里／時、上昇速度、高度達三〇五〇公尺、需時六分、

尺寸：翼幅一二、一〇公尺、全長八、七六公尺、翼面積三二、三平方公尺、

構造：一半、全金屬製

備考：可作為偵察機、複座戰鬥機、轟炸機等之使用、

(15) 寇蒂斯、賴脫、「阿斯潑來」(Curtiss Wright「Osprey」)

機種：萬能機

製造公司：寇蒂斯、賴脫

發動機：賴脫R-975E1具

座位：二個

重量：空重量九九二公斤、全備重量一四七五公斤、

性能：最大速度二七八公里／時、上昇限度五六四三公尺、航續距離九二八公里

構造：複翼、金屬、布製

武備：固定機關槍一、旋回機關槍一、炸彈一二、五公斤

備考：可作為偵察機、轟炸機、複座戰鬥機等之使用、

英國

內閣集議討論德國重整軍備

英內閣今晨在此集議、討論德國重整軍備事、昨日唐甯街首相官邸、曾爲此事忽遽召集會議、雖閣員未全體出席、但首相麥唐納、外相西門、掌璽大臣艾登等均與會、外相西門大約將於今日在下院發表關於此事之言論、(十八日路透社倫敦電)

內閣討論者

約有三問題

今晨十一時唐甯街首相官邸、舉行臨時閣員會議、討論德國恢復強迫軍役之決議、此次雖非內閣全體會議、但出席者有英相麥唐納、樞密大臣包爾溫、外相西門、掌璽大臣艾登、及外部次官文西泰等要人、首相特由別墅驅車到會、足見此次會議之重要、會議歷九十分鐘始散、但彼此終日仍互相接洽、將開內閣全體會議、明日午後外相西門或將出席下院報告一切、其言論當可公布、衆信閣員今晨所討論者、爲(一)可否有正式之舉動、以答覆希特勒之宣言、(二)軍縮討論之將來動向、(三)因西門遊柏林及艾登遊俄波而起之問題、同時他國都城亦皆有閣員方面與外交方面之活動、歐洲政治家欲詳悉新局勢、故此數日內電報往返、將極忙碌、(十七日路透社倫敦電)

西門之訪德

現已成問題

英外相西門應否展緩遊德、現成問題、惟柏林之遊、如果展緩、則掌璽大臣艾登之游俄波、亦將受其影響、查凡爾賽和約解除軍備之條文、二月三日英法公文中早已提及取消、該公文固聲明英法政府願成立保障公約、以代替和約第五節也、英國廣

播社外交批評員今晚播音、謂德國逆知英法將請其固定軍備、故決計在談判進行以前、立最高軍備標準、此乃德國宣言之唯一理由云、許多報紙對於德國決議持鎮靜態度、今日星期快報社論勸人鎮靜、並謂德國正式軍隊與非正式軍隊在實際上兩者毫無差異、人早已知之云、星期報政治訪員、謂德國久有實行強迫軍役之意、今法國軍役案爲德國決議所藉口、而非德作此決議之原因云、(十七日路透社倫敦電)

帝國國防辯論會

英下院於十一日晚舉行帝國國防辯論會、將海陸空軍三部預算聯合討論、與以前之分別討論不同、頗引起一般注意、旁聽者人數甚衆、外交界如法比土三國大使及德使館諸議均蒞臨、

首由工黨議員亞特里氏提出彈劾政府案、樞密大臣包爾溫首先說明白皮書之宗旨、謂政府所陳述者爲民治之真義、以往大災禍之起、多由於領袖未能將真相揭示民衆、氏否認英政府對國聯僅有口惠、謂自國聯成立以來、英國各黨執政均能在極困難之情形下贊助國聯、氏稱、英政府今後仍決心與國聯合作、惟一般人於談及協商的安全時、常易忘却參加國聯者仍未普遍、故協商制度不能完全、有兩大強國已通告退出國聯、予協商制度以嚴重之打擊、而另一強國則絲毫未接受國聯之義務、

吾人意欲國聯之普遍化、因此吾人歡迎蘇聯之加入、並力勸德國之復盟也、在國際政治上、吾人不能做到理想上最佳之境、只能按照目前情勢、向最佳方面作去、英政府除對於空軍外、不擬擴充他項軍力、政府所請求者、卽如遇須應付侵略者或履行條約之義務時、應有最佳之準備耳、

提及英法倫敦宣言時、氏稱、英法政府認德國直接有效的合作特別重要、故外長西門準備作柏林之訪問、此舉於兩週內即可實現、凡意欲修約之國家、及被申請同意修約之國家均須各盡其力、如前者期待在目前情勢下、有某種之修正、則後者必須被其作為維持安全之必要的保障、

有人謂白皮書中僅涉及德國一國、其實與真象相距頗遠、且白皮書中所述與彼去年十一月間之所述並無二致也、其中所言無非乘友好的精神、並相信坦白的諒解為任何談判之最有效的發端、如不坦率則不能開始談判、更無從獲得任何有效的協定、彼希望能着手進行談判云、

氏希望各國能效法在羅馬與巴黎之談判、英政府並願加以協助、氏於答覆英國國防提議將引起他國軍備競爭之指摘時、提出事實與數字以證明美日俄各國之大量擴軍、氏又稱有許多國家曾採取完備的戰時國家動員計劃、英國從未為擴軍之領袖、英國空軍仍處在第五位、除去空防對陸海軍軍力均未提議增加云、

前外長張伯倫於提出一反修正案時、稱國聯對偶然發生之戰事、已予以充分的安全保障、但對於一國之故意侵略行動未有保障、如欲防止後一種之戰爭、惟有令侵略者明瞭將有壓倒的軍力與彼反抗、使其無勝利之希望、此即為東方羅迦諾與其他局部協定之政策云、

考慮發展遠東航空

據香港「每日新聞」航空訪員聲稱：帝國航空公司之路線，由新加坡展至香港一事、現正在積極考慮中、在華商業航空之整個前途、實繫於該問題、法當局現正謀將巴黎西貢之航空線、展至廣州、已作試驗飛行、邇來中法兩國、於航空事務之關係、已大有進步、美國

現亦將擴張粵滬之航空線、而使與巴黎西貢線相接，現正從事試驗，以期開辦由加里佛尼亞州達廣州之航空業務、中間將經過檀香山、威克島、關島與馬尼拉、而擬用大飛機經營之、故英國今日、苟不取有效之步驟、則香港有遺於航空線以外之虞、

停駐空中不動之飛機

西班牙的工程師拉西愛瓦、在去年四月間發明雙推進翼的飛機、可以停駐於空中、一動也不動，經自行駕駛試驗後、英國政府決定用這種飛機作國防機、現在英國陸軍已定製雙推進翼的飛機若干架、海空兩部也研究着將如何利用、

建造單翼戰鬥機

下院今日開會時、議員詢及政府現建造每小時能旅行二百七十五里之單葉戰鬥機、據航空部次官沙遜爵士答稱、政府已定造此機一架、大約本年可以試飛、爵士不欲詳述此機之內容、謂為公衆利益計、不便出此、爵士又答關於澳洲近今開會討論政府防空政策事之問話、謂渠不能有所奉告云（十三日路透社倫敦電）

航空事故率逐漸減低

去年末、英國皇家空軍之飛行鐘點，較之歐戰後任何一年增加數倍、但其失事次數、則已逐漸減少、去年空軍之失事次數、殆較一九二一年尤為減少、但一九二一年之英國皇家空軍、其機數僅為現有三分之一、而其所飛行之時間與距離、更不及去年十分之一、在一九二一年平均每飛行二千二百三十八小時中、失事而死亡者一次、而去年（一九三四）平均

一萬二千小時中、失事死亡者一次、上項統計、表示去年之皇家空軍共九十三中隊、出事共十九次、其中死者二十八人、一九二一年之皇家空軍共三十三中隊、失事共二十二次、而死者三十三人、一九三四年總共飛行共計四七、〇〇〇、〇〇〇哩、一九二一年爲五、〇〇〇、〇〇〇哩、一九二六年爲英國皇家空軍之最不幸年、共計六十一中隊、而出事五十四次、死者達八十五人、

法國

自動旋轉飛機

法國「高特隆」工廠、去年完成了一架最新式的飛機、稱謂「阿愛羅日爾」它的特殊點、是可以自由旋轉、但是它的旋轉、並非圍繞它的直軸而旋轉的、如稱謂「阿夫多熱爾」垂直上昇飛機、它是圍繞橫軸而旋轉的、所謂橫軸、即就它的翼梁而言、它的旋轉、並非由摩托所引動、而是完全自動旋轉的、據這工廠所表示、這種自動旋轉機翼、它的上昇力、比較固定飛機大兩倍、當創造這種飛機時、它的目的在使飛機上昇及著地時、可用很小的速度、且爲擴大它的平飛速度起見、可將其機翼隨意移置於某種前進角度之下、使之適合於它的要求、所以這種機在飛行時、即與普通飛機毫無差異的、

「阿愛羅日爾」是雙翼機、它的上層是固定的、它的面積計六平方公尺、它的下翼是旋轉的、它的面積計十平方公尺、它的寬度計有九、一二公尺、爲了防止氣流的障礙起見、在旋轉的下翼的兩端、各裝置一直徑一、五公尺的圓板、

它所裝置的發動機、是氣涼「聯諾」式的、馬力一百匹、飛行時的重量、爲七百公斤、航行速度、

每小時爲一、四〇公里、着地速度、每小時六十五公里、着地後的餘速滾行的距離、爲一五〇公尺、

英法空防協定成立之經過

上月三日成立的英法妥協、其中有一個主要建議、就是締結空防協定、歐洲外交叫它做P字計劃「紐約時報」駐倫敦訪員白謙爾氏 Frederick T. Birchall 在他上月八日致該報的無線電通訊裏、首先披露英法協定談判的經過、對此所謂P字計劃的產生、有詳盡的敘述、亟爲譯述於此、以饜讀者：

這次英法協定成功、兩國爲了共同利益計、能從事真正的合作、這是以前兩國外交家費盡許多氣力、所未能做到的事、所以這次協定成立、不能不引起若干的驚訝、

談判的結果、唐甯街和劃渡賽雙方全堆着了笑臉、表示完全滿意、而威廉街的外交家却吮着指頭、苦思應這種新情勢的方策、而希忒拉氏也不得不廣諮博訪、將使用什麼對策、這一切真是不容人們忽視的、

協定成立以後、在歐洲和戰問題的棋局上、主動地位突然由德國移轉到德國的對手方去了。這是德國國社黨當政以後、第一次發生的新局面、

現在我們所要知道的、就是這種策略是由誰發明的、發明這方式的人、一方面既能完全迎合英法的欲望、在另一方面、對於德國又能持着一種極客氣而堅決的態度、叫德國不能不實踐他的和平宣言、這真可算是巧不可階了、

當法探訪英以前舉行初步談判的時候、報紙上就時常提到兩國將要討論一種基本計劃、這次英法

談話圓滿成功、我們更探悉這種計劃、稍微經一些修改、又加入了英法全認爲滿意的空防方案，以後就成功英法妥協的切實根據、

可注意的一點、就是第一個向世界披露這計劃的、就是「紐約時報」上所載的倫敦電訊、

那末這計劃是英國提出的嗎？在談判的初期、英國外交部發言人對此已經予以否認、法方也有同樣的表示、某次有一位官場負責人講、這計劃不妨就叫做「P」計劃、所以在半官方面這「P」計劃就成功了、一個新名詞、

P 計劃的產生

P字是代表一位很著名而又極謙遜的國際問題作家的姓氏第一個字母、因爲他不願出風頭、所以他的著作全用筆名發表結果那筆名却很馳名了、（譯者按法國名記者、著名國際問題作家 Andre Gerard 氏常用潘迪那「Perinax」筆名發表文字、本文所指、大半恐係此公、惟尙待印證）這位記者尋常是無從訪問的、記者這次和他談話、曾經担保不揭露他的名姓、所以他纔答應把英法協定談判經過的內容見告、他對於發明計劃、也很遲疑地自己承認了、他並且披露了它產生的情形、

這位記者每天用英國的眼光、觀察國際的情勢、他似乎又曾去晉謁過兩位政界知名的老政治家、他們都以爲英國總選舉即將到來、英政府爲了內政關係、不能再用那種游移不定的政策、給在野黨獲得競選的材料、況且國際的情勢、也日見緊張、法英兩政府全怕德國片面宣佈廢止凡爾賽和約中的軍事條款、兩國又不準備用武力去應付這種片面行動、倘使希忒拉這樣辦、在精神方面獲得勝利、那末英法政府的威勢、就不得不因此減損。他們要防阻片面的宣言、有什麼方法呢？

本年初薩爾舉行公民投票、英國派兵維持薩爾的秩序、使得投票問題、能以圓滿解決、這一件事給英政府很大的鼓勵、它由此發現英國的輿論、可以容許政府過問歐陸的事件。於是外長西門就去巴黎訪問、西門雖然不願意討論共同行動、但是他曾經邀請法總理佛蘭丁和外長拉佛爾到倫敦、藉以表示英法的團結。

發明人一席談

P計劃的發明人對記者談道、「當時忽然考慮到採用一種很簡單、但是被人遺忘的原則、這原則就根據不容德國自身採取與違約步驟、在英法方面却可以自由應用、因為一個國家並沒有必須使用特權的義務；換一句話說、就是在和約下享受利益的國家、具有取消對以前的敵國的各种限制的權利。」

但是同時德國除非在國際聯盟的機構以內、按照相互安全的制度、接受一種新的解決軍備問題的辦法、他也不能期待解放他以前的義務。

這簡單方式發明以後、進行無阻、外交家爲了國際政策的關係、政界爲了對內的利益、全異口同聲地表示贊成、這計劃可算是在英國降生的、英國的第二步驟就是試探巴黎方面是否反對、那是正在拉佛爾赴羅馬訪問的時候。

據向各方探詢的結果、法國政界人士個人全願意接受這個計劃、不過惟恐旁人反對、幸喜拉佛爾羅馬的訪問建立了一個成功的標準、如果英法想維持大陸的領袖地位、那末倫敦談話就非合乎這個標準不可。

英方爲了這種原因、所以不得不設法使得這種建議、經過一度輿論的試驗、「紐約時報」於一月

十一日披露了這個計劃、翌日「倫敦泰晤士報」便著論使得國際外交界明瞭英國在未來會晤中的態度、不僅以空洞的團結表示爲滿足。

但是巴黎方面的反響、仍然是很慢的、所以第二步就由英官方向法政府提出一個方案、這是二月二日（星期六）的事、這計劃便由非官方的贊成人移轉到英政府正式代表的手裏去了。

這時事態的發展、迅激異常、所以尋常外交機關、不能深悉它的內容、法國當局直到抵倫敦以前、纔明瞭英方提案態度的迫切、以及英方的觀點、向以消息靈通著名的巴黎記者、當時對此也會經一度迷惑、原因就在於此。

事實上、當佛蘭丁和拉佛爾於一月底由巴黎赴倫敦的時候、仍然還沒知道英國計劃真正的疇範、或是英方對於這計劃、抱着這樣擁護的決心。

在法當局到達倫敦的那一天、由晚間直至夜深、全在進行極重要的祕密談判——佛蘭丁和英首相麥克唐納、空軍大臣倫敦達雷爲一組、法外長拉佛爾和隨員和英國的友人爲另一組、他們將編製這種計劃的動機向拉氏說明。

討論範圍很快的就落到主要的一點、就是法國對於安全如果不能獲得英方具體的担保、那末法國斷不能考慮取消和約中軍事條款的計劃、於是英方又提出一個對等的要求、講對於這種情形、法方必定要確切地說明他們的需要是什麼、英方並且表示、空防協定的辦法大概可以獲得英政府的首肯。

法方得着這消息以後、于是就由專家澈夜擬就一個空防安全的要求、以補充現存的羅迦諾公約。第二天舉行正式討論的時候、一切發展和預期大略相做、最後拉佛爾氏提出了空防協定、於是英

方便匆匆地決定於翌晨舉行閣議、同日在法大使館午餐的席上、包爾溫便通知法當局、英方定於是日下午提出新案、大概法方可以認為滿意。

幾小時以後、便成立了一個協定、以P計劃為根據、而加入空防協定、至於官報中所提的其他重大各點、只有在文字修正上、發生一些困難、因為英法雙方這時決意、不成立一個共同的陣線、他們是決不散會的。

意大利

新巡洋艦落成下水

新巡洋艦「歐琴尼亞第薩伏亞」號、將於明日在熱諾亞港下水、新艦係與「貢道蒂埃利」號同式、排水量為七千噸、裝一五公厘之大砲十四門、魚雷放射管六枚、每小時速率可達三十海里、尚有同式巡洋艦兩艘在建造中、明年可以完工、此外意國尚在建造(一)三萬五千噸戰鬥艦兩艘、「李多利沃」號及「維多利沃尼多」號、(二)驅逐艦六艘、(三)砲艦五艘(四)潛水艇大者四艘、小者五艘、意國海軍部對於各種新穎計劃、均加研究、即如舊巡洋艦「聖馬戈」號、將於本年內棄置不用、改充轟擊之目標、屆時該艦水兵將棄艦登岸、一切方向及速率之更動、皆用無線電操縱云、(十三日哈瓦斯社羅馬電)

全國壯丁實施軍訓

意政府頒令、全國二十一歲壯丁、須於本年四月一日至各地兵營報

到、分別受六個月至十八個月之軍事訓練、此項徵調令、並未言明所徵之壯丁、於受畢軍訓後、是否將調往殖民地、又自四月十六日起至三十日、政府將另有勸導全國壯丁自願加入各項軍隊之通令發出云、

德國

公開宣布設置空軍理由

德國航空部長兼普魯士總督戈林、頃應英國「每日郵報」記者潑萊斯之訪問、發表談話、謂「德國設置空軍、決不用以威脅他國之和平、有人謂德國航空部官員、均有軍官銜、實屬不確、德國航空政策之大綱、不在於建立進攻用之航空武器、用以威脅他國、僅在使德國具有充分強大之軍用飛機、俾遇德國遭天空襲擊時、足資防衛」云、（十一日哈瓦斯社柏林電）

官立外交通訊社今日第一次公然述及德國置有轟炸飛機、昨日德政府宣布德國空軍將於四月一日成立後、今日外交通訊謂、德國之所以重置空軍者、因英法俄美數國不特未廢除轟炸機且製定空軍程序、作有組織之現代化、並改善轟炸機、而使於戰爭中佔決勝之部分云、（十三日路透社柏林電）

各處紛建空軍營房

德政府脫離凡爾賽和約束縛、及於四月一日正式成立空軍之決心、已引起全國之最大興奮、雖巴黎羅馬及歐洲其他都城已有不美滿之反響、但實施政府決議之必要步驟

、業已採行、據今日半官消息、充分訓練空軍與認真指導民衆天空防護、乃主要計畫、以期使德國可免於天空襲擊、各大城市附近現已開始建築大營房、俾可安置新成立之飛行隊、僅柏林一處、現已建築空軍根據地十餘處、成一圈形、以便保護柏林、波羅的海岸刻亦建築海上飛機根據地、但東普魯士之防務、則認爲現已充分、無須另加設備、同時地底深窖爲空軍所不能窺見者、刻亦在建築中、以便收藏軍火與汽油、台棧地方之容克飛機廠、聞加工趕製、甚形忙碌、航空部現籌擬天空防護之新法律、規定公民參加天空訓練、影劇場須有天空防護之節目（十五日路透社柏林電）

廢棄和約軍事條款

德國廢止凡爾賽和約軍事條款、恢復強迫軍役制、成立十二軍即三十六師、業已成爲事實、希特勒原在巴伐利亞休憩、昨特返京、當晚即會晤各閣員、今午復舉行開議、當決定頒布強制軍役法、隨由宣傳部長戈培爾向報端發表公報、並由外部通知英法義三國大使暨凡爾賽和約其他各簽字國代表、希特勒嗣又發表告民衆書、謂德國對於和約裁軍條款、會嚴格執行、並撤廢各種軍器、乃各戰勝國仍在積極擴充軍備、因此德國現有兵力、絕不足以保障安全、並謂德政府欲在精神上實質上保有必要之兵力、藉以維持德國和平、即所以維持歐洲和平、此外別無他求、嗣又提及蘇聯兵力及法國恢復兩年兵役制各事、謂德政府採取必要措置、以保障安全、實屬刻不容緩、茲特向民衆及全世界再度鄭重宣言、德政府所採取之措置、僅以保障德國榮譽與自由所必需者爲度、此次重整軍備、僅視爲維持和平之防禦工具、決不用以攻擊他國云云、（十六日哈瓦斯社柏林電）

又訊：凡爾賽和約軍事條款廢止消息發表後、人民歡呼鼓舞、各報皆於午後六時發行號外、路上

行人莫不高聲表示贊同、晚間體育宮舉行盛大集會、由宣傳部長戈培爾宣讀希特勒告民衆書、及強制兵役法全文、聽衆均熱烈歡呼、戈氏並謂此係本黨捐軀諸人之哀榮、而國家前程有備無患、未死者亦知得所保證云、在場民衆齊唱國歌、如有雷動、頃聞希特勒明日（即歷史）日檢閱軍隊時、國防軍及空軍之新式隊伍、將與民衆相見、此爲第一次云、（十六日哈瓦斯社柏林電）

柏林舉行閱軍禮

德國元首希特勒、本日在民衆熱烈歡呼聲中、檢閱德國國防軍、歐戰名將麥剛森上將、國防部長白隆培將軍、航空部長戈林、海軍上將拉德、國防軍總參謀長德弗里區將軍、均參預閱兵禮、由九十餘歲之德國老將哀貝爾哈特以榮譽十字章親授國防軍、步騎兵及柏林波斯頓駐防軍、均列隊游行、軍容甚盛、（十七日哈瓦斯社柏林電）

又訊：今晨國立劇院舉行自歐戰以還最盛大之軍人典禮、在絕早之時間、全城即聞隊伍步伐聲、國防軍騎隊之馬蹄得得得聲、希特勒親身之黑衛隊、則左右列於達該院之一路、與禮者有前皇太子威廉、希特勒、麥剛森上將、戈林將軍、及政府其他要員、國防部長白倫堡將軍、對會衆演說、以紀念歐戰中陣亡之德國將士、英法義大使均未與會、惟美大使奧使及英大使署航空軍事委員會蒞止、白倫堡將軍謂、今日如作世界戰爭、等於自毀、德人所欲者爲和平、而享有各民族之平等權利、與平等安全云、散會後衆赴柏林政邸前之廣場、場中集有軍樂隊、朗奏國樂、國防軍之旗手七十人、皆擎旗藉步行抵觀壇之前、由希特勒戈林將軍及其他高等軍官向行國社黨之敬禮、維時有野戰砲隊一隊、鳴禮砲二十四響、於是會衆復赴無名英雄之墓獻花圈以致敬、禮畢希特勒即乘飛機赴慕尼黑、驅車經過萬

人攢聚左右之街道、而校閱巴伐利亞之全軍。當校閱禮舉行之前、有汽車一輛馳入十字路口之廣場、司機者一時不慎偏向路側、時希特勒立該處、擬步登對面之觀壇、衆見此狀、皆爲惴惴、但無一敢發譁聲、歷三十秒鐘始已、旋有黑衛隊兩人馳來立於該車踏脚板上、揮司機者開車而去、至車中所載何人則未經宣露（十七日路透社柏林電）

西班牙

海軍五年計劃

西班牙五年海軍計劃、即將在國會提出、今日官報已披露其內容、計造潛艇十二艘、每艘四百噸、魚雷艇十二艘、每艘八百噸、掃魚雷艇八艘、放魚雷艇兩艘、汽艇十二艘、此外尚有擴充海防計劃、經費共計四四七・〇〇〇・〇〇〇披沙泰、（十三日國民社馬德里電）

主要各國民間航空歷年預算數目比較表

國別種	類	一九二七年度	一九二八年度	一九二九年度	一九三〇年度	一九三一年度	一九三二年度	一九三三年度	一九三四年度
英國	航空預算總額	三九,五〇〇 磅	四四,〇〇〇 磅	四二,〇〇〇 磅	四六,一六〇 磅	五五,五〇〇 磅	六六,四〇〇 磅	六九,四〇〇 磅	六九,四〇〇 磅
	換算額	三,六五,三三三 元	四,八六,七四四 元	四,三六六,三五五 元	四,三三九,四四〇 元	五,一六〇,九六六 元	五,九六八,八三三 元	二,八九六,〇〇〇 元	二,八九六,〇〇〇 元
	補助獎金額	一八三,〇〇〇 磅	二四七,〇〇〇 磅	二四六,〇〇〇 磅	三三〇,〇〇〇 磅	四八〇,〇〇〇 磅	四〇〇,〇〇〇 磅	五一一,〇〇〇 磅	五八,〇〇〇 磅
法國	航空預算總額	一六,三二一,三四〇 法郎	二八,一四〇,四〇〇 法郎	五二,四九五,六五五 法郎	四九,四四〇,〇六〇 法郎	四九,三六七,八七六 法郎	四九,三六三,三四〇 法郎	四九,三六三,三四〇 法郎	四九,三六三,三四〇 法郎
	換算額	三,八七五,三三三 元	一八,七六三,九六六 元	四,四八八,六六六 元	三,七二四,六四四 元	三,八八九,四三〇 元	四,一六三,三三三 元	四,一六三,三三三 元	四,一六三,三三三 元
	補助獎金	九,七五五,〇〇〇 法郎	一六,三〇〇,〇〇〇 法郎	一七,四八五,〇〇〇 法郎	一六,九三三,〇〇〇 法郎	一六,九三三,〇〇〇 法郎	一六,九三三,〇〇〇 法郎	一六,九三三,〇〇〇 法郎	一六,九三三,〇〇〇 法郎
德國	航空預算總額	一,二八,五〇〇 馬克	五三,七三四,三九五 馬克	三,七三六,六三三 馬克	四,七七七,五五〇 馬克	四,七七七,五五〇 馬克	四,七七七,五五〇 馬克	四,七七七,五五〇 馬克	四,七七七,五五〇 馬克
	換算額	一三,五九六,〇六五 元	二七,四六六,六五五 元	二〇,一八一,七五五 元	三,三五六,三三三 元	三,三五六,三三三 元	三,三五六,三三三 元	三,三五六,三三三 元	三,三五六,三三三 元
	補助獎金	三三,〇六五,〇〇〇 馬克	二〇,一六五,〇〇〇 馬克	一三,〇〇〇,〇〇〇 馬克	一六,〇〇〇,〇〇〇 馬克	一六,〇〇〇,〇〇〇 馬克	一六,〇〇〇,〇〇〇 馬克	一六,〇〇〇,〇〇〇 馬克	一六,〇〇〇,〇〇〇 馬克
美國	航空預算總額	四,三〇四,五〇〇 美金	四,九六一,八〇〇 美金	七,七〇八,八〇〇 美金	一〇,五五六,四〇〇 美金	一〇,五五六,四〇〇 美金	一〇,五五六,四〇〇 美金	一〇,五五六,四〇〇 美金	一〇,五五六,四〇〇 美金
	換算額	八,七四三,四九九 元	一〇,六九七,八四九 元	一六,七三三,七三三 元	二〇,八二二,五五五 元	二〇,八二二,五五五 元	二〇,八二二,五五五 元	二〇,八二二,五五五 元	二〇,八二二,五五五 元
	補助獎金	一,三六〇,〇〇〇 元	一,七七七,〇〇〇 元	四,六六八,二二二 元	三,七七三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元
日本	航空預算總額	一,三六〇,〇〇〇 元	一,七七七,〇〇〇 元	四,六六八,二二二 元	三,七七三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元
	換算額	一,三六〇,〇〇〇 元	一,七七七,〇〇〇 元	四,六六八,二二二 元	三,七七三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元	四,一三三,八八八 元
	補助獎金	三七一,八〇〇 元	九六六,八〇〇 元	三,〇三三,三三三 元	三,三三三,三三三 元	三,三三三,三三三 元	三,三三三,三三三 元	三,三三三,三三三 元	三,三三三,三三三 元

本國

滬滇線定期開航

中國航空公司之滬滇航線、籌備已久、因沿途多高山峻嶺、需特製航機、方堪應用、現大福特機已裝竣、日內試飛青島後、即由機航組主任愛立生、聶開一等二次試飛雲南、公司刻已擬定四月一日正式開航滬滇線、每星期開航二次、在開航初一月內、僅載郵件包裹、俟安全方面獲得確實保障後、再定期實行搭客、

中航公司擬就初步康藏航綫計劃

中國航空公司籌辦之康藏航綫、前由交通部令飭該公司先擬具初步計劃、以爲逐步實施、現悉該公司所擬之初步計劃、決先試航由四川成都至西康巴安·中經雅安·康定·雅江·理化·巴安五處·已呈部核定、並經由部電請駐康劉文輝軍長飭屬代築機場、一面並着購用輕便無線電收發機五架、以備裝上述五地、通報氣候等、刻正積極籌備云、

特 載

日本航空概況

一、日本航空行政

日本航空行政、未設專管大臣、其事務係分海軍陸軍遞信文部四省掌管、

海軍省有海軍航空本部、主持海軍航空事宜、大湊霞浦橫須賀館山吳佐伯佐世保大村等處分駐有海軍沿海航空隊、(註一)民國二十年間約有飛機五百架、此外航空母艦約有飛機三百餘架、

陸軍省有陸軍航空本部、設飛機聯隊八、分屬於近衛、第三第十二第二十各師團及台灣軍等、其飛機總數、民國二十年約有九百架、此外有飛機學校三、有氣球隊一、

遞信省有航空局、該局分爲監理與技術兩科、監理科掌管國內民商航空之取締監督保護、及國際航空事宜、兼管該局會計及統計、技術科掌管航空機之檢驗註冊、飛機師之教習考試註冊取締、航空工業之保護獎勵監督、航空之各種設施計畫、航空地圖之製作、航空氣象航空事故之調查及其救濟等、此航空局在民國九年八月原設於陸軍省、至民國十二年始劃歸遞信省、

文部省有航空評議會、有東京帝大工學部航空學科及航空研究所、航空評議會有評議員二十人左右、以文部大臣爲會長、審查航空基本學術問題、關於航空事宜得建議一切、

航空研究所建築、經六個年歲月、民國二十年告竣、設備極為完善、分物理、化學、冶金、材料、風洞、發動機、飛機、測驗機、航空心理、中央工廠、圖書、專務十二部、會所在東京市澁谷、

此外民衆機關、有帝國飛行協會、

(註一)海軍飛機分爲四種、一百號以內爲偵察機、二百號以內爲戰鬥機、三百號以內爲攻擊機、三號以上爲練習機、各機命名、係於號碼上冠以所駐地名、

一一、日本航空工業近況

日本航空工業可分爲軍辦與商辦二種、據民國十八年日本商工省統計、軍辦工廠共有五所、工人有一千七百餘人、技術事務人員有三百餘人、惟其工廠名稱未經載明、據平田晉策氏所著陸軍讀本、則謂從事製造飛機機體者、有陸軍造兵廠之一「東京工廠砲具製造所」及「名古屋工廠熱田兵器製造所」、其製造發動機者、有「名古屋工廠千種機器製造所」、然僅三處、並不及五工廠之數、現據民國二十一年協調會出版之全國工場鑛山名簿、查得陸軍省之兵器廠有六、茲表列各工廠所在地及其所用工人人數如下：

日本陸軍工廠一覽表

名	稱	所	在	地	主要產品	工人數
東京工廠		東京市小石川區小石川町一丁目			兵器	二一〇六
熱田兵器製造所		名古屋熱田東町字大野一八番			全	六二五
千種機器製造所		名古屋熱田東町千種町茂佐裏二四番			全	四三〇

日本航空概況

日本航空概況

大阪工廠	大阪市東區杉山町一丁目	全	三三〇八
小倉兵器製造所	福岡縣小倉市田町三五七番	全	三三六
平壤兵器製造所	朝鮮平壤平川里四四號	全	三六八

以上所舉工廠、係陸軍省所舉辦者、海軍方面現有製圖工場及航空機製造修理廠各一如下：

日本海軍工場表

名	稱	所	在	地	主要	產	品	工人	數
海軍航空本部製圖工場		東京市麴町區霞ヶ關			航空機之圖樣			八三	
廣海軍工廠		廣島賀茂郡廣村			航空機製造及修理			一八三六	

至商辦工場、據商工省統計、民國十九年共有十六場、計技術事務人員六百四八、工人四千八百二十三人、在是年所製成之飛機約值日金二千餘萬圓、茲將其著名工場表列如下、

日本商辦飛機工廠一覽表

名	稱	所	在	地	資本(單位日金千元)	出	品
三菱航空機株式會社		名古屋市南區大江村七番			五〇〇〇	飛機及飛機引擎	
川崎製船所		神戸市東尻池			九〇〇〇〇	全	
愛知時計電機株式會社		名古屋市南區千代町字船方一五番			五〇〇〇	全	
中島飛行機株式會社		郡馬縣太田町			八〇〇〇	全(又金屬推進機)	
東京瓦斯電氣工業株式會社		東京市大森區新井一丁目			六〇〇〇	全	

川西航空機株式會社	兵庫縣鳴尾村	五〇〇〇	飛機(引擎不在內)
石川島飛行機製作所	東京府立川町	二〇〇〇	全(全)
渡邊鐵工所	福岡縣那珂村大字夢野	未詳	全(全)
藤倉工業株式會社	東京市品川區五反田三丁目	一〇〇〇	氣球飛船
東京E.C.工業株式會社	東京市世田谷區池尻町	一〇〇〇	全
氣球製作所	未詳	五〇〇	全
日本樂器株式會社	靜岡縣濱松市	未詳	被包推進機
住友伸銅鋼管株式會社	大阪市此花區島屋町	全	金屬推進機及各種飛機用輕金屬材料

至於飛機製造技術、日本在外人技師指導之下、購買外國飛機專利權、從事製造、歷時雖久、然對於飛機與飛機引擎、仍未能獨出心裁、惟飛機所需零件如各種測驗機械車胎木料鋼料鋁料油漆等、則早已自行生產、

民國二十一年二月間、東京「東洋經濟新報社」曾舉行經濟封鎖談話會、遞信省航空局監理課長伊勢谷次郎氏在該會謂商辦航空公司每年所需飛機不過八架、軍用飛機除試驗機外、概為自製、飛機多用木料製成、惟木製推進機效率不佳、而用作推進機之輕金屬主要原料為鋁、鋁鑛完全仰給外國云云、(註二)

(註二)查民國十九年日本製鋁工廠共有十一廠、合技術人員及工人、共八百二十四人、每年出鋁

日本航空概況

日本航空概況

約值日金七百二十一萬元、

又新近報稱朝鮮及京都府兵庫縣境大江山發見鉛礦、其大江山鑛藏尤為豐富、即將採煉云、

但據陸軍航空本部在大阪高島屋防空會所公開陸軍軍用飛機大部份已係輕金屬製、則其近年於機殼方面之技術、亦大有進步矣、惟日本軍人向不發表其飛機性能、航空本部在防空會所發表者、是否正確、尙不可知、姑列表如下、以供參考、

日本陸軍飛機類別

名稱	主要材料	引擎	馬力	二小時	二〇〇公里	七〇〇〇公尺
甲式四型戰鬥機	木料	E式	三〇〇	二小時	二〇〇公里	七〇〇〇公尺
九一式戰鬥機	輕金屬	壽式	四五〇	二	三〇〇	八〇〇〇
九二式戰鬥機	全	B M W	五〇〇	二	全	全
乙式一型偵察機	木料	沙式	二三〇	三	一八〇	六五〇〇
八八式偵察機	輕金屬	B M W	四五〇	四	二〇〇	全
九二式偵察機	全	九二式	四五〇	全	全	全
八七式輕爆擊機	木料	E式	四五〇	三	一八〇	四〇〇〇
八七式重爆擊機	輕金屬	B M W	四五〇二具	五	一七〇	四五〇〇

關於上列各種飛機製造、有足述者如下、

九一式戰鬥機、為中島飛機廠所製、九二式戰鬥機、為川崎飛機廠所製、然據知其個中情形者言

、前者爲法國 M.Mory 所創、M.Mory 現任法國 Nieuport 公司之主任工程師、後者爲 Herr Falet 任川崎之主任工程師時所創、一九三四年一月二十三日東京大飛行第五聯隊之九一式戰鬥機、以一小時零九分由東京飛到大阪、按東京大阪間爲四百二十五公里、則九一式戰鬥機之最大速度約爲三百七十七公里、想係順風而飛也、其所製壽式引擎、想即係海軍之壽式引擎、此項引擎前航空部長安東中將曾極稱許、推爲世界第一、九〇式戰鬥機(前表未出)九〇、九一、九二各式水上偵察機、及 S、P 旅客機均用之、B、M、W 引擎現在似已加以改良、聞其壓縮比率爲八、七、凡第二號九二式戰鬥機、及川崎所造新式偵察機用之、

八八式偵察機所用係舊式 B、M、W 引擎、曾於東省飛行、有名愛國女學生號者、飛行間超過一千小時、

九二式偵察機所用引擎、爲九二式引擎、原係三菱改造 Napier 引擎而成、某飛機教官曾謂「三菱改造、弄巧反拙、與其原有 Napier 引擎比較、相差甚遠、頻生障礙、」云云、該號引擎每用八十小時、必須分析打掃、堪用五百小時、調換零件可用六百小時、聞只製造十餘架、業經停止製造、則其不堪軍用、甚爲明顯、而航空本部猶以此公表、可見上舉表格、不甚正確也、

八七式重爆擊機、重量四千四百公斤、載重三千二百五十公斤、在三千米高處速度力一百七十公里、上昇一千米須十分五十秒、三千米四十四分十秒、平常最高可昇三千五百五公尺、可飛五小時、落地速度每小時一百六十公里、係改造 Dornier 機而成者、

海軍飛機有攻擊機戰鬥機偵察機陸上偵察機艦上戰鬥機艦上攻擊機水上偵察機等、其中有名九一

式飛行艇者、除廣島海軍工廠自製之外、又由商辦之川西工廠承造、材料全用金屬、高單翼、引擎兩架、各六百五十馬力、除乘載七人外、能載大量燃油及炸彈、可飛九小時、凡海軍海岸偵察爆擊多用之、海軍又有名一三式艦上攻擊機者、亦係三菱所製、

以上述情形言之、日本近年航空工業、確有極大進步、上年石川島飛機廠新造石川島R五號機及千島號機、川崎又新出川崎C五號機、此C五號機每小時可飛三百三十公里、已由大阪朝日新聞購用、充作國內商用飛機、近航空研究所以其歷年研究結果、擬造一種單翼大飛機、翼長三十公尺、其機輪等上昇後得收藏機身之內、引擎用瓦斯林、可飛一萬二公里、可往來東京檀香山之間、或直飛紐約以及巴拿馬等處、現該研究所業與東京瓦斯電氣公司訂合同着手製造云、

日本飛機製造能力若何、祕而不宣、無從知悉、惟徵諸歐戰先例、戰場戰鬥機之命數、不過兩三個月、其平時或得用一年或多至一年半、茲假以一年為率、則其每年製造能力、恰與其國內現有飛機數目等、以現在言當在一千五百架至二千架之間、據民國十八年日本工場統計、是年日本所製飛機一五八架、其值為日金三百五十三萬圓、是其每架約值日金二千圓也、而民國十九年所製飛機、計值日金二千二百一十三萬圓、是其在民國十九年所產飛機已在千架左右、以此言之、近年生產當在二千架左右、

但據最近消息、飛機價值

八七式重爆擊機 二十萬元

八八式輕爆擊機 八萬元

愛國機一號	十六萬元
八八式偵察機	八萬元
九二式偵察機	七萬元
九一式戰鬥機	七萬元

是則當因日匯暴跌所致也、

據日本戰時經濟全貌云、各商辦飛機廠、以承造海陸軍飛機為主、其經濟內容、屬於軍機祕密、局外人無從知悉、論其規模之大小、則三菱中島各占其二、川崎得占其一、其他各廠又合占其一、按飛機廠為數雖不多、一遇戰端爆發、此等專門工廠、單為飛機裝置工廠、所有機件材料、可由其他機械工廠鑄鐵工廠等製造、不難得一千架至二千架之飛機以備用也云云、以此言之、假以戰時飛機堪用二個月、則其戰時製造能力、不難擴充至六千架至一萬二千架、

三、日本民有航空事業概觀

日本因國土狹小、及航空技術發達較遲、其商用飛機事業、頗見落後、據一九三四年航空時代五月號所載、民國十九年民有陸上機共有八十一架、其中商用者為四十一架、水上機十八架、其中商用者十六架、合為九十九架、

一九三四年三月末日統計、陸上機一百二十三架、其中商用者四十五架、水上機二十一架、其中商用者十七架、合為一百四十四架、商用之外、則為飛行學校等所有也、又據遞信省航空局所發表、民國廿二年十月一日、其調查所得如下：

日本航空概況

日本航空概況

日本民有飛機總數表(昭和八年十月一日)

飛行限制	飛機種類	給有航空證書者		給有註冊證書者	
		水	陸	水	陸
無限制	(水陸) 用機	一〇	七	一七	七
不堪表演高等飛行者	(水陸) 用機	一三	二	一三	二
計	(水陸) 用機	一三	九	一三	九
		二八	一六七	二八	一六七

據一九三三年所調查、日本民立飛機學校、共有十三處、即東京之日本飛行學校、東京飛行學校、亞細亞航空學校、千葉之第一航空學校、日本輕飛行機俱樂部、帝國飛行學校、東亞飛行專門學校、名古屋之名古屋飛行學校、安藤飛行研究所、大阪之西田飛行機研究所、堺市之日本航空輸送研究所、德島之德島航空學校、及北海道之北日本飛行學校是也、

日本飛行場有官有與民有之別、官有飛行場由東北而西南、計有札幌、青森、仙臺、東京、大阪、福岡、蔚山、京城、新義州、大連等處、民有飛行場既竣工者有札幌、東京之深川及中島大井、(水上飛行用)堺市之大濱(水)神戶之鳴尾(水)新瀉縣之新瀉及中越、羣馬縣之太田、長野縣之上田(已捐陸軍省)及諏訪、山形縣之尾花澤、(爲在鄉軍人所有)秋田縣之東雲原、富山縣之富山、島根縣之松江(水)高知縣之高知(水)鹿兒島縣之鹿屋等、據去年遞信省航空局之調查、日本非軍用飛行場、可別爲公用與非公用如下、

日本非軍用飛行場一覽表（昭和八年航空局調査）

名稱	地點	點	陸水	滑走區域
(一) 公用飛行場				
東京飛行場	東京羽田江戶見町	陸	陸	東西六〇〇公尺 南北六〇〇公尺
大阪飛行場	大阪大正區船町	水、陸	水、陸	東西七二〇公尺 南北四〇〇公尺
福岡飛行場	福岡縣糟屋郡名島	水	水	福岡灣東邊水面
蔚山飛行場	朝鮮蔚山	陸	陸	西南六〇〇公尺 南北六〇〇公尺
京城飛行場	朝鮮京畿道高陽郡龍江	全	全	東西六〇〇公尺 南北六〇〇公尺
大連飛行場	大連周水子屯	全	全	直徑六〇〇公尺圓形
新義州飛行場	朝鮮新義州光坂	全	全	六〇〇公尺方形
新瀉飛行場	新瀉縣北浦原郡松崎村	全	全	長六〇〇公尺寬一五〇公尺 長四二七公尺寬一五〇公尺
松江飛行場	島根縣松江市灘町	水	水	松江市先穴道湖面
富山飛行場	富山縣婦負郡倉垣村	全	全	長七〇〇公尺 寬一五〇公尺

日本航空概況

日本航空概況

(二)非公用飛行場

中島大井飛行場	東京市品川區大井南濱町	水	南濱水面
川西鳴尾飛行場	神戸鳴尾村	全	鳴尾大東水面
城崎飛行場	兵庫縣城崎村	全	關山川水面
東雲原飛行場	秋田縣山本郡東雲村	陸	東西七〇〇公尺 南北七〇〇公尺
大濱飛行場	大阪府堺市大濱	水	大濱水面一〇〇方公里
高知飛行場	高知縣吾川郡孕小脇	全	東西七〇〇公尺 南北六五〇公尺

日本航空無線電台、計有十座、即東京箱根、(靜岡縣)龜山、(三重縣)大阪、福岡、嚴原、(長崎)富江、(長崎)蔚山、京城、大連各無線電台、此外各航線重要地點、有地名標點十七處、有航空標識燈二十八處、航空燈大致可分為一百二十萬支光與二百十六萬支光二種、

日本民衆航空設備、進步不爲不速、惟航空人才、則遠不及歐美、因民衆之航空人才、與一國之空中戰鬥力關係密切、所以日本之論日美日俄戰爭者、無不以此爲日本之最大弱點、據一九三三年十月一日航空局調查、其民衆航空人才、約如下表、

日本民衆航空人才統計表

有技能證明者

有執照者

飛機師

四四三

四九六

航空師	一九三	一六一
飛船師	二	〇
工程師	一三三	八一
氣球師	三	一

以飛機師一項言之、其數祇有四百餘人、視美國之一萬餘人、不免懸殊過甚、惟比其一九三〇年二百餘人、則三年之間、約倍其數、其進步亦可謂速矣、

關於日本商辦航空(定期及不定)成績表、可參考下表、

日本商辦航空(定期及不定)成績表(日本航空局調查)

年次	飛行次數	飛行距離	飛行時間	死	傷	大破	飛機次破	略破	大損	引擎次損	略損
(即民十)	三、〇三三	〇里 六、九四七	小時 五、二	三	七	六	四	七	三	三	四
大正十年	二、四六六	一、〇六六	一、三三三	三	六	三	二	二	七	二	八
大正十一年	四、八一五	二、七三三	二、三三一	六	四	八	〇	七	八	九	二
大正十二年	七、八五六	四、〇四九	三、五五五	二	九	三	八	九	六	六	二
大正十三年	一一、七六五	五、七九二	四、六八八	五	五	七	〇	四	六	二	三
大正十四年	一四、七七七	七、六二二	五、九四八	七	二	四	三	四	五	七	七

日本航空概況

日本航空概況

昭和二年	一七、九六七	八六、三三〇	七、三三三	三	四	一三	七	一五	四	三
昭和三年	一七、〇五二	一、一〇三、八二八	八、四三二	二七	七	二四	一一	二一	八	一四
昭和四年	二〇、六二八	一、七七一、六八三	一二、一〇六	三三	九	一五	一四	一四	五	一三
昭和五年	三〇、〇二八	二、三四六、〇三五	一五、四五六	一	四	六	六	一〇	三	一〇
昭和六年	五、三三〇	三、〇一〇、二六〇	二〇、六〇〇	三三	一八	二四	一四	一九	九	七
昭和七年	五、九八四	二、八〇七、二二二	一九、四三三	一四	一〇	三三	二二	一九	六	九

上表遭難案件不為不多、其最大原因、在其多購用海陸軍之舊飛機、但據昭和七年四月至昭和八年三月之定期航空遭難統計、遭難只有二次、飛機破損者二、引擎破損者一、而無死傷、論其航程、亦達一・九九四・七九九公里、飛行時期一二、四〇四小時、足見遭難以不定期航線為多、

四、日本航空公司近況

日本航空公司有四、曰日本航空輸送株式會社、曰日本航空輸送研究所、曰東京航空輸送社、曰朝日定期航空會、據一九三三年十月調查、此四公司之航空路線營業情形等、如下表所列、

公司名稱	航空路線	距離	每星期往來數	辦開年月
日本航空輸送株式會社	東京——大連	二・一〇八公里	六次	民國十八年四月
日本航空輸送研究所	大阪——松山	二九六公里	六次	民國十二年七月

東京航空 輸送社	東京——清水	二六〇	三	次	民國十九年八月
朝日定期航空會	東京——新瀉	四一五	三	次	民國十八年八月
			(以夏季爲限)		

以上四公司、以日本航空輸送爲最大、略可與外國航空公司相比較、其餘三公司規模甚小、不足道也、日本航空輸送公司所以爲日本唯一大航空公司者、實得力於日政府之補助、該公司之資金爲日金一千萬圓、其創辦前一年即民國十七年、日議會通過補助預算、補助總額計日金一千九百九十七萬元、補助期間由民國十七年起至二十八年止、其每年所得補助全由三百萬元漸減爲一百餘萬元、其股息每年定爲六厘、然查其營業情形、並不甚佳、以民國二十年之成績言、其總收入爲日金三百二十六萬六千元、而政府補助金爲三百二十三萬元、其實際上之收入僅日金三萬六千元而已、近來因補助金遞減、其經營更形困難、據其第十一期成績報告(民國二十二年十月至二十三年三月六個月間)其總收入(補助金在內)爲日金一百零六萬七千八百七十九元六十二錢、總支出爲九十三萬六千三百零四元十七錢、贏益爲日金十三萬一千五百七十五元四十五錢、以一千萬元之資本、所得贏益僅有十三萬元、則其六厘之息亦無從支出矣、

該公司創立時、原定航行東京大連間及大阪上海間、東京大連間每星期來回六次、大阪上海間原擬來回三次、惟大阪上海間雖經試飛、迄未實現、近又另謀發展、除試驗日本台灣間之航空線外、一九三四年五月已開始東京富山間之定期飛航、該航路全長不過二百八十公里、而營業限自五月至十月、每月只來回三次或五次、雖似不足輕重、然富山面日本海、爲往北滿孔道、由富山至羅津八百五十

日本航空概況

公里、由羅津至長春四百五十公里、計自東京至長春為一千五百八十公里、較由現在大連線轉長春二千三百二十公里、約縮短三分之一之路程、則此次開辦東富京山之定期航空、正為將來連絡日本海航空之張本也。

該公司所用飛機、概為新造福克機Vogel、與其他民用飛機撥自海陸軍者迥異、故開辦至民國二十年六月、共載客三萬人、其因失慎而死者、不過一人而已、

又東京大連間定期飛行、現在極少停航、其定期性已達百分之九十五云、尤以福岡蔚山間（即朝鮮海峽）之成績為最佳、較輪船猶為準確、其間以日本國內即東京福岡間成績為最劣、平壤大連間次之、福岡平壤間最佳。蓋因颶風每由西徂東、東京福岡間時多迎風、福岡平壤間則南北飛、少受其影響也。又東京大連間飛行、須於大阪福岡蔚山京城四處換機、茲附東京大連及大連滿洲里間之飛機旅客票價及各站距離表如下、

		元													
東京	30	65	83	105	118	130	151	147	165	193	221	301			
425里	大阪	35	53	75	88	100	121	117	135	163	191	271			
925	500	福岡	18	40	53	65	86	82	100	128	156	236			
1.165	740	蔚山	22	35	47	68	64	82	110	133	218				
1.475	1.050	550	310	京城	13	25	46	42	60	88	116	196			
1.675	1.250	750	510	200	平壤	12	33	27	47	25	103	183			

1.835	1.410	710	670	390	160	新義州	25	17	35	63	91	171
2.108	1.683	1.183	743	633	433	大連	273	21	39	67	95	175
2.049	1.620	1.120	880	570	370	瀋陽	210	355	18	46	74	174
2.320	1.895	1.395	1.155	845	645	長春	485	630	275	28	56	136
2.555	2.130	1.630	1.390	1.080	886	哈爾濱	720	865	510	235	28	108
2.830	2.405	1.905	1.995	1.355	1.155	齊齊哈爾	995	1.140	785	510	375	80
8.405	2.980	2.480	2.240	1.930	1.730	滿洲里	1.575	1.715	1.360	1.085	850	575

日本侵佔東省後、航空事業頓見發展、略述如下：

日人在東省所經營之航空公司名曰滿洲航空株式會社、創設於民國廿一年十月廿六日、爲偽組織及滿鐵住友等所合辦、社長榮源、日人兒玉常雄副之、本社在瀋陽商埠地、有航空工廠供製機及修機之用、所用飛機有三基引擎之福克旅客機、滿航式一號機、福克中島二號機等、

該公司始航於民國廿一年十一月三日、當時僅飛航於新義州瀋陽齊齊哈爾間、（全程九九五公里、於新義州銜接東京大連航路。）及長春龍井村間。（全程四三〇公里）民國廿二年一月一日又開大連瀋陽線、後屢有更改延長、又在旅客商用之外、另開軍用定期航線、惟軍用機有時亦得載貨客郵件、茲列表如下：

東省日偽現有航空路線表

一、民用定期航路

日本航空概況

日本航空概況

四八

- 1 大連——瀋陽——長春（每日來回一次）
- 2 長春——哈爾濱——齊齊哈爾（每星期來回十次）
- 3 齊齊哈爾——滿洲里（星期來回六次）
- 4 瀋陽——新義州（每星期來回六次）
- 5 長春——吉林——敦化——龍井村——圖們（每星期來回三次）

二、軍用定期航路

- 1 瀋陽——錦州——（每星期來回六次）
 - 2 錦州——朝陽——凌源——承德（每星期來回四次）
 - 3 錦州——朝陽——赤峯（每星期來回二次）
 - 4 哈爾濱——通河——依蘭——佳木斯——富錦（每星期來回三次）
 - 5 哈爾濱——北安鎮——龍鎮——長清——鄭家鍋舖——大黑河（每星期來回三次）
 - 6 哈爾濱——寧安——東寧（每星期來回三次）
 - 7 齊齊哈爾——北安鎮——大黑河（每星期來回一次）
- 總計以上各線、全長達四千九百九十五公里、約兩倍本國內航路、

五、日本民衆航空熱

日本民衆見滬戰後我國民衆以航空救國相號召、且以日本空軍遠不及歐美各國、故亦起而提倡軍愛國、迄今民衆所捐送海陸軍之軍用機、或曰已達三百架之多。惟據一九三四年四月調查所得、陸

軍得到民衆捐送者一百零四架、概以愛國爲名、海軍所得民衆捐送者五十七架、概以報國爲名、茲將其列表如下：

愛國機(陸軍)		報國機(海軍)	
超大爆擊機	八	戰鬥機	六
八八輕爆擊機	二〇	艦上戰鬥機	二三
九一戰鬥機	四二	艦上攻擊機	五
九二戰鬥機	五	水上偵察機	一五
八八偵察機	六	陸上偵察機	二
九二偵察機	七	偵察機	四
小形通信機	五	攻擊機	一
傷兵輸送機	六	其他	一
其他	五		
計	一〇四	計	五七

其愛國機在東省已大事活動、屢困我東北義軍、又其傷兵輸送機、此次在東省已由前線運回傷兵一千餘人、按傷兵飛機始創於和蘭、(一九〇七年)法國則試驗於一九一二年、歐戰時、聯軍會用之由前線載傷兵十二人送往後方、法國一九二一年已有此種飛機二十架、一九二八年非洲殖民地戰起、用載傷兵、數達四千人、歐美現多利用以載病人、蓋其長處也、在於民國十四年僅有一架、十九年東省

事起、又製一架以替之、內設二層牀榻外、有靠椅、有暖房設備、消音設備、有救急醫藥設備、上表所有傷兵機之中、四架爲民國廿二年大阪藥材商同業所捐、另一架則今年陸軍軍醫團所捐者。