

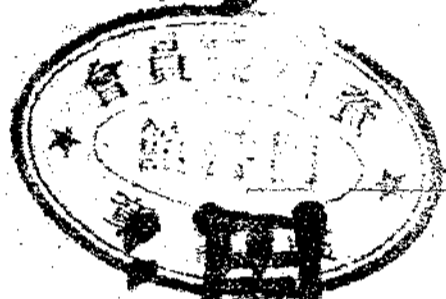
中華民國

中華民國二十五年十月五日出版

第一四九期

(民國二十五年十月五日)日

航空週報



航空委員會出版

每週情報第一四九期目次

日本	新設兩航空隊	一
	主張設置航空省實施統制軍民航空	一
蘇俄	航空路線之發展	八
	嚴整遠東陸海空軍陣容	一二
	飛行家會議決創設俄美間航空線	一三
	航空學生發明飛翼	一三
	跳保險傘專家表演達四百次	一四
	舉行盛大航空節之追紀	一四
英國	高空飛行創新紀錄	一一
	倫敦至約翰尼斯堡間飛行競賽	二二
	邱吉爾在法演說主張英法兩國應增強空軍力量	二六
	由英國赴巴黎飛機失蹤	二七
法國	空軍之概況	二八
國際	東歐各國舉行航空會議	三〇
國內	李景樞等創製滑翔機	三一

目次

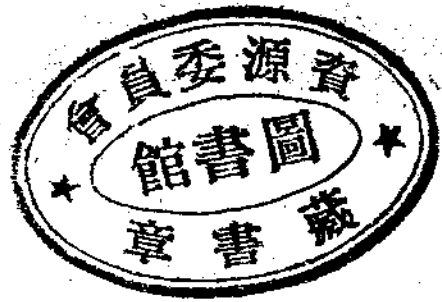
二

日人在我甯夏關機場.....三一

特載

日本在鄉軍人會議統計表.....三三

德國軍事工業之膨脹.....四三



每週情報報

日本

新設兩航空隊

日本海軍省鑑於列強急速發達擴充其航空勢力，曾決定航空政策研究航空技術整備空軍，茲決定新設橫濱航空隊與鎮海航空隊，十月一日上午九時舉行設隊儀式。同時下令任命海軍大佐加藤尙雄爲橫濱航空隊司令，海軍中佐市丸利之助爲鎮海航空隊司令。

主張設置航空省實施統制軍民航空

日本

爲了作戰的便利，日軍部要人主張設置航空省，因爲軍用航空與民間航空的關係是極密切的，平時有統制的必要；從這文字中，我們不但可以看出日本擴張空軍的用意，而且也可以看出努力發展民間航空的企圖。原文載九月份日文外交時報。

(一) 設立航空省的必要

設置航空省，不待言是必要的，其所以有必要，專門家是很明白的，對於普通人，則有加解釋之必要。原來軍用航空與民間航空的關係非常密切，設立航空省就是想把兩者統一起來，現在有航空省的，有英法意諸國，至於日本，則陸軍有陸軍航空本部，海軍有海軍航空本部，民間航空却由遞信省航空局管理，都是各個獨立的。

軍用飛機和民間飛機是差不多的，海上軍艦却不能和商船相比，商船在戰

時縱然能借用作假裝巡洋艇，但是它的效果未必能滿意，又在戰時，商船船員雖可當作海軍軍人，却不能急激改換，然而民間飛機，經過一番改造，就可當作偵察機及轟炸機應用，尤其像警察機，稅關機和自用機，因為非常輕捷。所以它的性能很優良，往年，德國根據凡爾塞和約，禁止使用軍用機時，藉設置警察機來補充其缺陷，這大概都知道的。又如民用機的駕駛員和機械員，如經過若干時間訓練，使之作偵察及擲炸彈等事，也不是怎樣的難事。雖然現在情勢多少不同，不過在歐洲大戰當時，許多民間飛行家參加空中戰爭，却是事實。

(二) 軍用航空和民間航空之密切關係

再說一遍：軍用航空和民間航空的關係，是極密切的，所以想到一旦有事，平常就有統制的必要了。一到戰時，各方面需要統制，例如英美是鐵道民營的國家，但在大戰期內，就移歸國家管理。在平時，雖無設立航空省來統轄陸海軍民間航空之必要，但從一國的航空政策來說，為在航空關係各方面，謀有普遍的發達，統制這一工作決不是無益的，本來日本民間航空，可以更形發達。

的，但是現在遞信省的行政不行，此時最好一新面目，由航空省來辦理。至於陸海軍航空，也許有人說，分別由航空本部統轄很適當，何必要航空省。但是，今是軍用機的性能已經很發達，空軍能與陸海軍相并而獨立了。在戰時，由陸軍管理，雖能特別活躍，不過在原則上說，將來的空軍，可以成爲獨立空軍，與陸海軍分途襲擊敵人的內地，而大肆活動的，飛機在平面的戰線中是不能耽擱工夫的。它得疾馳於萬里長空，直趨敵人心腹部，使之訂城下之盟。脫離陸海軍獨立的空軍作戰本部是應該的，認爲軍用機應歸陸海軍所屬的，正如把飛機當作和大砲坦克車相同的武器一樣，是低俗的想法。飛機不是附屬其他機構的武器，是一個獨立的存在物。

(三) 日本民間航空進步緩慢

日本的民間航空，進步的確緩慢，在外國民間航空方面，男子飛行家的航空是不消說，甚至女性航空，少年航空，運動航空，紳士航空，學生航空也很發達，日本雖不能說沒有，但是機數和人數都不能和外國相比。在歐美：航空定期輸送，以至旅客，郵政，貨物輸送不消說，並且在農業，漁業，林業，商

業·學術，稅關警察，探險及娛樂各方面都利用得很好了。換言之，民間航空的發達，反而超過了軍用航空，在日本，則兩者過於懸殊了，駕駛人數，民間機數，以及陸軍海軍的飛機數都不能相比。但是，縱使陸海軍的飛機怎樣多，飛行軍人如何能幹，可是總不能放心，必須在戰時有立刻能作為補充空軍的本領才對。

(四)民間航空較之于歐美各國大為遜色

日本的民間航空和西洋的民間航空，可以從各方面來比較：首先就一般而說，都不及先進第一流國家的十分之一，不足二百的機數，六七百飛行家，到底是不像話的，飛行者雖費不少力取得准許狀，但是就業仍難，全世界各種航空紀錄很多，但是日本一個記錄也沒有。近來，水上競技不消說，陸上競技比各國也不遜色，但是空中競技方面，高度，速度，耐航力，冒險等決不能與他們競爭。不過這不單是民間飛行家的罪過，當局和政治家也要負很大責任。

據英國航空部調查的各國民間航空現勢，日本定期航空路一九三三年度為二一六九英里，與捷克，比利時差不多，至于航空預算，一九三四年度是一九

六三三〇鎊，航空公司補助費爲一四五八六〇鎊。定期航空路線之短，補助額之多，可以看出日本航空輸送能率的低劣。

(五)歐美民間航空的發達

日本的民間航空，非但輸送事業不發達。其他各方面也落後，例如記錄，一個也不會保持，可是這必須每年舉行競爭會，在速度，高度及長距離不着陸飛行各點作戰爭。日本從前倒曾舉行此種競爭會，近來却一點看不到了，如英國。据一九三四年底之計算，受政府補助的輕飛行機俱樂部，達三十個之多，而會員合計爲五八一四人，其中有准許狀者，達一八二三人之多。此外，非公認的俱樂部，也有二十三個，這不過是一例，可是日本航空界就沒有這氣勢。美，法，德，意，蘇，英，在民間航空方面，各有可驚異的業績，例如，世界最初的大西洋橫斷飛行，北極飛行，世界一週飛行，橫斷太平洋飛行等等，都是美國造成最初的記錄的，法國等也曾出數名著名的飛行家，常與美國競爭航空記錄。

(六)中國航空路方面沒有日本的勢力

日本航空界既然是這樣的幼稚，定期輸送，本可以隣國中國爲中心而活躍。但是中國現有的航空運輸公司爲中國航空公司，經營大約三千五百哩的空路，以上海爲中心，北至北平，南至廣東，西至成都雲南，這是中美共同出資的，資本一千萬美金中，五百五十萬元是中國政府的，其餘，乃汎美洲航空公司所出。次之，有歐亞航空公司，這是中德合辦的，資本七百五十萬元，三分之一中國出資，三分之一由德國大航空公司「路富德，漢沙」出資。這是聯絡雲南，成都，西安，鄭州，蘭州，甯夏，包頭的空路。何況，英，德，蘇，法，美，將來還想從本國延長空路至中國呢！總之，將來的中國，將以上海，廣東，北平，南京，青島，鄭州，漢口，長沙，雲南，成都，西安及蘭州爲中心，發展空路到各處去。但是日本航空界處此種情形之下對於現在及將來怎樣打算呢？日本航空在中國航空路方面失敗，日本在政治上濟經上的對華勢力，發生惡劣影響是難以項測的。

(七)航空的發展是重要國策之一

總而言之，航空的發展是極重要的國策之一，無論如何不能再在懸遞信省

以往的辦法以及陳腐官吏所經營的航空運輸會社處置的。幸而陸軍省竭力主張設置航空省，着手合併軍部民間航空，確立航空國策。不過軍成爲軍部統轄的航空省是不夠的，凡是關於航空的，都應毫無遺漏的計劃，實行極遠大的航空國策才行。

蘇 俄

航空路線之發展

據莫斯科發來最近之航空通信，其情形如左：

飛行家列伐尼夫斯基氏，開拓美蘇兩國間之洛杉磯莫斯科間一萬九千公里之新航空路，已於九月十三日安抵莫斯科。

又於九月十六日，在莫斯科與列甯格勒間舉行新銳特埃飛艇（可乘十人）之

試飛，大獲成功，此兩地之距離，爲六百五十公里，所需飛行時間，計三小時又三十八分。

又有飛行家卡爾湯削夫氏，於九月十七日，自烏克蘭來納之羅斯脫夫地方，使用格來達（無發動機之飛機）作直線飛行，突破五百四十公里而造成格來達遠程航空之新紀錄矣。

蘇聯之航空路線，當以一九二二年五月，由莫斯科與德國之克尼希斯堡間所開通者爲嚆矢，其後延長至柏林，其次則爲一九二三年莫斯科與尼齊尼諾布哥羅德（即現在之高爾基）及連結卡塹之航空路線，亦經開通，此係蘇聯最初之航空路線。

其後陸續開通之新航空路線尙多，其中尤以中央亞細亞，及西伯利亞等處交通機關不甚充分發達之地，極爲注意。於是烏克蘭來納及脫蘭斯哥卡薩斯等處之航空機關，漸次告成，而航空網亦因之次第發展。

在第一次五年計劃之下，其發展更堪注目，蓋在此期間，非僅開通遠隔區域之航空，且各處爲連絡工業中心區計建設之產業航空路線，亦極形發達，茲

將一九二五年至三五年之蘇聯航空事業發展情形。列表於左：

蘇聯航空事業發展狀況表

年 次	航空路線	延長之航路	載 容	運郵運貨
一九二五年	四，九八四 (里公)	八九四 (里公千)	三，三九八人	二六噸
二六年	六，三九二	一，三一三	三，〇三五	六九
二七年	七，三二二	一，八一八	七，〇七九	一一二
二八年	九，〇二六	二，三八三	八，六五三	一五〇
二九年	一五，四二六	二，七五一	九，二九三	一九六
三〇年	二六，三一六	三，九六二	一二，〇一三	二五一
三一年	二七，七一六	五，二四一	一八，九八四	五五三
三二年	三一，九〇〇	五，四一三	二七，二〇〇	八七七

三三年	三四，七六一	九，三〇四	四一，六〇〇	二，五九六
三四年	四二，四四〇	一七，九〇〇	六八，五七〇	九，二九四
三五年	四五，〇〇〇	二七，三七二	九二，九三九	一四，一一七

蘇聯之航空幹線，有左列三項：

一、海參崴—莫斯科

二、吉夫里斯—莫斯科

三、塔修根脫—莫斯科

第一線延長達八千公里，連結遠東地方，於蘇聯中心區域，非僅具有經濟及政治上之意義，且負有國際上之使命，至於第二第三兩線，即將南方之烏克來納，與科卡薩斯，以及中央亞細亞等處，連結於中心區域。其他以莫斯科為中心而連結各工業都市之地方航線，與夫連絡幹線之地方航線，為數更夥。至其飛往外國之航空路線，除柏林—莫斯科線以外，今年又開通莫斯科—普拉格線，此為捷克與蘇聯兩國航空同業代表獨立委員會所組織之國立事業。

蘇聯航空事業之特色，首推北極航空路線之開拓，與空中列車之開通，以

及飛機在文化上與經濟上之利用等之情形。同時蘇聯復努力於航空工業之確立故極爲一般所注意。蘇聯飛機工業之建設，係由第一次五年計劃所開始，至一九三一年，其國貨發動機，乃初現於市場，現今新造之飛機，非僅裝設國貨發動機，且將舊飛機所裝之外國發動機，概行換以國貨，純粹國飛機，如 *AN-2* 第十四號，則爲全體金屬製，可容九人。又如 *U-5* 第五，則爲特快之郵政飛機，又如 *Steel* 第二號，亦爲全體鋼鐵製之飛機，至于曾經墜落之馬克亞姆高爾基號，現將其拆散，改爲大飛艇十六艘，最近即可着手改造，預定新造之飛艇，每艘可載客六十人，艇員八人，發動機六個，每個爲一千二百五十馬力，（高爾基號曾裝有發動機八個每個八百六十馬力）其最高速度，每小時爲二百七十五公里，續航能力爲三千公里云。

嚴整遠東陸海空軍陣容

据可靠方面情報蘇聯軍事當局以日本在「偽滿」積極擴充軍備，蘇聯遠東領地大受威脅，因於最近增派步兵十師團科學兵三團飛機九百架重坦克車七百架

，集中哈巴洛夫斯克，同時並派太平洋艦隊集中浦潮港，配備飛機八百架，坦克車二百架，潛水艦六十艘，巡洋艦十五艘，以防侵略。（九月二十九日華聯社電）

飛行家會議決創設俄美間航空線

莫斯科于上月廿九日各著名北極飛行家召集會議，決定設法創辦蘇聯與美國間之航空線，預定經過之地有『克拉斯諾耶斯克』、『雅古次克』、『阿那狄爾』、『諾姆』、『費約彭克』，及西雅圖等處，並建議撥費一百五十萬磅，供建立飛機根據地及氣候站之用，預計此次新航空線，將于明春開始，據聞全程共計一萬哩，需時四日云。

航空學生發明飛翼

蘇聯軍事航空學院學生柏夫洛夫，發明能在空中滑翔的飛翼，業經實驗成

功，翼重十三公斤。廣四公尺，是用鉛鋼製成了骨架，上再蓋一層麻紗，用時翼縛在飛行者背上，使雙臂可以自由活動，翔時翼可任意全張或半張。

數日前柏氏曾帶翼于三千六百公尺高空的飛機跳下，先仗特製減震器使跳者身體直立，下落六秒鐘，然後展開雙翼，往返翱翔達一分半鐘，此後某氏解脫了飛翼，任其由保險傘落下，他本人亦展開保險傘安然下地。

跳保險傘專家表演達四百次

蘇聯著名保險傘運動家卡伊塔諾夫數日前曾作渠本人第四百次降落，渠開始降落之第一次係在一九三二年五月十日，此四年中渠除簡單之降落外，曾作試驗降落二百次，其中一百五十次為延緩降落，渠為從顛倒迴翔之飛機上跳下之第一人，渠擔任保險傘教練員，曾訓練跳傘學生三千人之多云。

舉行盛大航空節之追紀

當第一次五年計劃尙未實行以前，在蘇聯是沒有所謂航空工業的；但是到了一九三二年第一次五年計劃完成的時候，蘇聯不僅有了各種重工業，同時也已經有了完美的航空工業了。在翌年一月間史大林所作的第一次五年計劃的總結的一篇報告中，也有這樣的兩句話：「從前我們是沒有航空工業的，而現在我們却有了。」自從這一年起，蘇聯政府就規定每年的八月十八日爲「航空節」(Aviation Day)

蘇聯各地每年一到了「航空節」，均舉行盛大的慶祝會，展覽及航空表演等，莫斯科當日因天氣陰沉，所以航空表演就延至二十四日舉行。當二十四日的這一天，從莫斯科往土興諾(Tushino)飛機場去的一條公路上，真是「車如流水，馬如龍」，據報紙所載：「當日前往土興諾看航空表演的人計有二十萬之多。」

表演係自三時開始，節目共分爲四部分：第一部分是民用航空飛機隊的表演。先有飛機排成「列甯」的名字臨空而過，繼而就是一百架飛機所組成的航空大隊及滑翔機(不用馬達的飛機)的表演等。在第一部分的節目中最引人注意的

，就是蘇聯新近完成九千三百多公里的不斷飛行的三位航空英雄，駕他們所乘的飛機「ANT-25」號繞飛機場飛行，一時場中歡呼及鼓掌之聲四起。關於這一次的飛行，容在後面再講。蘇聯打破全世界高飛紀錄的兩位飛行師考基拉基（Kokkinaki）及阿力克舍也夫（Alexeyev）當日也駕飛機作高昇飛行的表演。考基拉基以前所造成的最高的紀錄，是一萬四千五百七十五公尺。第二部分是飛機襲擊火車站及防空的表演。第三部分是跳保險傘，最初是兩百位男子乘白色的保險傘自飛機中跳下，繼而就是二十五位女子，乘彩色的保險傘跳下。最後一部分的節目，就是飛船表演。莫斯科除去這一次航空表演之外，在各處的文化與休息公園中，又均有關於航空展覽會及演講會等。

當此蘇聯舉行「航空節」之時，不妨順帶在此講一講蘇聯航空事業的近況。

最先可以講蘇聯民用航空事業發展的情形。蘇聯當一九二三年時，僅有四百公里的航空路線，一九二八年就增加到九千三百公里，一九二九年一萬五千四百公里，一九三二年三萬三千公里，一九三三年五萬一千六百公里，而今年

這一年間，預計又可以增加到九萬五千一百公里。這一種航空路線增加的速度，實可驚人。統計全蘇聯目前通航的水道是九萬八千公里，鐵道是八萬四千九百公里，而現在航空路線的長度，已有將超過水道及鐵道的長度以上的情勢了。

蘇聯最主要的航空路線，計有二條：一條是莫斯科與海參崴線，共八千公里，溝通歐亞兩洲的交通，可真是現在世界上最長的一條內國航空路線。其他兩條路線：一條是莫斯科與梯夫里斯（Tiflis 在高加索）線，其間經過哈爾科夫（Kharkov）洛斯托夫（Rostov-on-Don）、格羅斯尼（Grozny）及巴庫（Baku）等工業及農業的中心。一條是莫斯科與塔什干（Tashkent）線，溝通中央亞細亞一帶的交通。至於附屬於這幾條航行線上的支線，則是更不勝枚舉。在北極方面的飛航，當第一次五年計劃的時候，僅是一種試驗的性質但從第二次五年計劃即有北極航空隊的組織，現在北極方面計有十一條航線，總長為一萬公里。在國際方面，則有莫斯科與柏林線（稱為 Derrlyut Line），可轉達巴黎及倫敦等地；莫斯科與捷京、布拉格（Prague）間的航線，最近亦可通航。總括蘇聯近幾年來航空事業發展的情形，可以一九三五年作為一個單位。在這一年間，蘇聯飛機載貨的

數量佔全世界第一位，郵遞數量佔第二位，乘客數量佔第四位。

蘇聯的航空事業，除在軍事上及交通上佔有非常的重要性之外，此外又具有農業上，衛生上，文化宣傳上及科學研究上的功用。舉如在農業方面，飛機可以播種散放毒氣滅殺害蟲及防森林失火等。當第一次五年計劃時，飛機爲防害蟲飛行所經過的地域，達六十六萬五千海克忒（卽一、六六二、五〇〇英畝），當第二次五年計劃時，卽增至一百三十四萬七千海克忒（卽三、三六七、五〇〇英畝）。在衛生方面，飛機可以運送病人，醫生及藥品等，並可在沼澤之地，散放殺滅瘧疾病菌的藥品等。在過去一年間蘇聯的飛機其運送過三百三十個病人，四百二十七個醫生及將近一千三百公斤的藥品，在最近期間，這個數目還會繼續的增加起來。

在文化宣傳方面，蘇聯從一九三三年起，卽有高爾基教育航空隊的組織，來往飛行于各城市及鄉村間，從事各種文化教育的宣傳。舉如去年五月間失事的「高爾基號」飛機就是一座偉大的「空中的文化城」，其中有電影室及印刷室等，當飛機飛行時，還可以印刷報紙。屬于這一類的飛機，多係由報紙讀者的捐

款建築而成，舉如現在蘇聯即有「真理報紙」，「農民新聞號」，「共產黨員報號」及「鱈魚漫畫報號」等，在各地做文化宣傳的工作。他們每到了一處城市或鄉村，即招集人民開會，演講，散發報紙書籍以及開演電影等。自從一九三三年以來，這樣一類飛機飛行所經過的路線，已達兩百二十五萬公里以上。

此外，蘇聯的飛行師又努力于北極飛行，企圖打通北極的航路以及從事各種科學上的研究等。當一九三三年企圖北冰洋航路的「乞留斯金號」(Chelyuskin)輪船沉沒時，即曾有七位英勇的飛行師，前往出事地點營救，一時闕動全世界。今年五月間飛行師伏道彼央諾夫 (Vodopyanov) 又完成莫斯科與法蘭茲約瑟夫島 (Franz Josef Land) 間的來回飛行，計九千公里。當七月二十日時，蘇聯又有三位航空英雄：奚卡洛夫 (Chkalov)，巴都可夫 (Baidukov) 及拜略可夫 (Belyakov)，乘飛機「ANT-25」號作一個將近九千三百多公里的長途不斷飛行。路線是從莫斯科出發，先飛至法蘭茲約瑟夫島，即折而東行，經乞留斯金海角及西比利亞東北角的荒原，而達堪察加的彼特洛夫斯克 (Petropavlovsk)，再轉至廟街 (Nikolayevsk-on-Amur)。其間所經過的路程共九千三百七十四公里，歷盡

艱難，而以五十六小時二十分鐘之久到達。當飛機飛抵廟街時，蘇聯政府的要人均致電敬賀，並與以「蘇聯英雄」的稱號及獎金等。後來這三位飛行師又駕飛機經伯力赤塔奧姆斯克等地而抵莫斯科：當抵莫斯科時，也得到羣衆們非常熱烈的歡迎。此外還有一位飛行師萊望列夫斯基 (Levanovsky) 近已乘飛機從美國的勞斯安極立司 (Los Angeles) 出發先飛至阿拉斯加，然後擬由此越白林海峽，再沿北冰洋岸向西飛行，至新土地即再折而向南，以至莫斯科，現尙在飛行中。

蘇聯現既有了完美的航空工業，當然飛機也是自造。最大的一所飛機製造廠，就是「TSAGI」飛機製造廠，最著名的飛機建造師爲屠保遼夫 (A. N. Tupolov)，ANT-1 式的飛機，即取其名字的首字而成。在蘇聯現又有一種航空及化學國防協會 (Osoviakhim) 的組織，遍佈蘇聯各地，目的是在盡量地發展蘇聯的航空事業，及推廣航空教育，此外並訓練業餘的工人駕駛飛機及跳保險傘等。跳保險傘在蘇聯也已成爲一種普通的運動，各地的文化與休息公園中俱有保險傘塔的設備。統計在過去一年間，自保險傘塔跳下的凡八十萬人，自飛機上跳下

的也非常之多，從此我們也就可以知道蘇聯的人民對於航空事業的興趣是怎樣的濃厚了。

英 國

高空飛行創新紀錄

英飛行家史華恩分隊長，現任芳包羅地方航空工廠試驗科之職員，今已創立世界升高之新紀錄，計為四萬九千九百六十七呎，即九哩半許。按以前之最高紀錄，為法飛行家第脫利氏所創造，計高四萬八千六百九十八呎。據聞此次打破紀錄之飛機，係屬英國空軍試驗升高之「勃立斯多爾」式第一三八號，裝有特製「披加索斯」引擎者，當時並有航空俱樂部之正式代表，在場觀察。該機由芳包羅飛行場起飛，於三十時二十分鐘後，降落於尼塞拉馮地方。據史氏事後語人，謂因飛行過高之故，致身體拘束不支，被急以小刀割開其所服之飛行衣

套，始得保全性命。當彼飛達四萬六千呎高度時，檢視油量，僅數一小時餘之飛行，偶一俯視，光線頗爲耀目，英倫海岸線之全部，盡收眼底，不覺發生英國極其渺小之印象，至此彼始感覺其所服之飛行衣，甚不舒適，使彼手足轉動爲難，惟呼吸尙不見困苦，及升高至五萬一千呎時，卽自覺不能再向上升，遂開始作下降之準備。其時彼所帶皮盔之護目玻璃上，全部爲蒸氣所遮，飛機之小窗，亦爲積霜所蔽，致機中之方向盤，亦難辨別，繼爲彼又感覺呼吸困難，漸覺不支，彼竭力欲將機窗打開，亦無效力，彼不得已，乃以小刀，將所着飛行衣割破寸許，使通空氣，方免窒息。彼知燃油已將告竭，乃急行降地，當時彼並不自知其已將升高紀錄打破云。該機裝有測量高度之儀器兩具，現已送交鐵丁頓物理試驗室，檢查結果。史氏所着之飛行衣，亦係特製，機身亦經嚴密封固。此次所用飛機，係航空部在一九三四年時，向勃立斯多爾公司所定造云。

（九月三十日路透社倫敦電）

倫敦至約翰尼斯堡間飛行競賽

英倫敦至約翰尼斯堡航空大競賽於上月二十九日晨六時三十分在樸萊茅資飛行場開始，參加者共九機每隔一分鐘，出發一架，今居前列者，爲海爾斯大尉海氏已於三十日晨一時五十二分在距目的地之半途喀士穆（非洲東部蘇丹首邑）降落爲所餘五競賽人之第一先到者。海氏且爲以十二半小時飛行二千二百哩後第一先到開羅者，後九分半鐘，航空軍官克勞斯頓氏之機，追縱而至，但海氏添油僅費時三十一分，而克氏則需三十七分，故海氏得先抵喀士穆，史考特氏（倫敦至澳洲墨爾鉢飛行競賽中之獲勝者）及古資里氏同駕之機與魯威麟氏及休士頓氏同駕之機或並首飛抵開羅，史氏於二十九夜十一時十四分降地，十一時三十四分復起飛，魯氏於十一分十八分降地，十一分三十六分復起飛，兩人曾各在機中對面握手，羅斯氏與巴格邵氏同駕之機，在開羅陣地時，損毀下部，此爲第四脫離者競賽之機。第一脫離者，爲阿林頓氏與蒲士氏同駕之機，在巴伐利亞之里琴斯堡附近被迫降落。次爲米勒氏所駕之機，因缺油降於匈牙利之魯瑪。再次爲南非飛行家史密士氏所駕之機，因油起變化，降落於塞維

亞之斯柯浦魯。飛抵開羅之諸機，均大受歡迎，飛行場照耀如同白晝，且有汽車燈千注射附近沙漠。此次組織甚爲完備，飛機到後，均佈哨線，以防爲觀者所碍，並用放聲器報告競賽者之進步。英國空部次官沙遜爵士與空軍上將波浦罕爵士均在場參觀。按此次公賽之全程，共六千一百五十哩，由南非著名實業家施萊辛傑氏發起，勝者獲獎金萬磅，蓋欲證明約翰尼斯堡距英倫不足兩日之飛程也。（三十日路透電）

樸資茅斯堡之飛行競賽，一日發生慘劇，殞命者二人，死者爲駕駛員芬德雷及無線電員摩根云。

倫敦至約翰尼斯堡航空大競賽中之競賽員哈爾士，自出發後恆居前茅，一日在距薩列白里廿哩處被迫降落，致被淘汰，距競賽終點傑米斯買之蘭特飛行場僅六百五十哩，致已在掌握中之錦標因是失去，故聞者咸爲扼腕焉。哈氏於降落時，頭部曾稍擦傷，刻在醫院中醫治，至其降落原因，今猶未悉。

前英澳航空競賽獲勝人史考特，及其助手叔資里，一日奪取樸資茅斯至約翰尼斯堡飛行競賽錦標後，世界各地之賀電，如雪片飛來，空相冀溫頓，及自

治領大臣馬爾康麥唐納，亦均有賀電前來，對於史氏等此次之成功，備致讚許云。

前英澳航空競賽獲勝人史考特氏此次復與古資里氏奪得樸資茅至約翰尼斯堡航空競賽之錦標，二人所駕之機，於一日午後十二時三十六分飛抵終點傑米斯頓飛行場。故已獲獎金四千磅，此次以五十二小時五十六分四十八秒二飛行六千一百五十四哩，每小時平均速度爲一百二十三哩，較莫理遜夫人英倫至開浦之航空紀錄減少十九小時許，二人如決議前飛，則尙可造成一新紀錄，但二人已決卽此作止矣。飛行場中初滿集羣衆，通宵不散，以候歡迎勝者，但因晨間有狂風飛沙，紛紛返家，故勝機抵時，場中僅餘二千人，該機降落時，殊形安穩，卽由南菲國防大臣畢羅氏此次競賽發起人南菲大實業家施萊辛傑氏由英飛抵南菲第一人林維爾德爵士趨前致賀，障礙競飛之勝者，今仍未決。發電之時，勞德萊氏與華勒氏共駕之機已於午夜飛離喀士穆，刻在安台白與白羅根山之間，航空軍官克勞斯頓氏現仍在喀士穆修理其機中之引擎，魯威麟氏與休士頓氏共駕之機茲悉已繼海爾斯氏之機在唐迦尼伊加湖濱損毀，聞二人在天空尋

覓北羅達西亞之阿白康飛行場，因草場之火騰起濃烟，故視線不明未能覓得，旋因機中油罄，降地而毀，但史考特氏與古資里氏共駕之機飛抵阿白康時，烟已散盡，故能安然降落飛行場。一日晨四時四十五分飛離阿白康，本可於午前，十一時到達終點，但至午後十二時三十六分始抵，若魯休二氏之機不爲烟迷者則勝負猶難確定，此機既毀，而史古二氏遂錦標在握矣。二人出機後，均無倦容，關吏一員爲史氏攜行裝，史氏步隨其後，至飛行場辦公處，有人傾啤酒一杯進之，史氏方欲接飲，英倫傳來電話，賀其成功史氏乃與談話多分鐘，而後始得進置於其旁馨香觸鼻之酒食（一日路透電）

邱吉爾在法演說主張英法兩國應增強空軍力量

英國保守黨反對派領袖邱吉爾，上月在法國巴黎舉行公開講演，主張英法兩民治國家，應增強空軍力量，以共同抵抗法西斯主義。謂法國有世界最大之海軍，故惟英法兩國友好相處，方足以保持世界之和平。兩國對於日內瓦之政策，務應實事求是，而不應拘泥於原則。蓋獨裁國家今方威脅民主政治之遺產，故民主國家，不可不有以自衛，此爲法蘭西共和國與不列顛帝國並肩攜手，

以謀和平與自由，而後有濟。抑吾英法兩國，決非孱弱無援，一如外界所傳之甚。回憶四年前國際局勢，猶與今日不同，彼時余曾主張英法合作，今則感謝上蒼，法國陸軍已成世界最優越之陸軍矣。至於英國海軍，余斷言已遠較一九一四年爲強大，不僅較強於任何一國之海軍，卽令歐洲各國海軍合併，亦僅足與英國海軍爲敵。現在唯一成爲問題者，則厥惟空軍而已，故英法兩國應就此一問題，加以更大之努力，方足使民主國家無敵於天下。惟無論如何，若以爲英法兩國之空軍，在目前毫無防禦之能力，則又大訛不然矣云。

由英國赴巴黎飛機失蹤

英帝國航空公司之飛機波狄西號，於九月二十五日午後十二時三十分由倫敦克羅頓飛行場出發，擬取道巴黎赴非洲，中途失蹤後，迄無下落。該機未載搭客，僅載貨物與郵件，而由前服務新加坡喀喇萊航線之駕駛員湯姆斯駕駛，機中僅湯氏與無線電服務員兩人。依尋常情形，該機可於二十五日午後二時三十分飛抵巴黎云。

航空公司旋派出另一飛機，四出尋覓，卒無結果。英吉利海峽之船隻，現在留心尋覓該機，衆懼該機必被迫降落海中。（九月二十七日路透社倫敦電）

法 國

空軍之概況

法國空軍因過去大戰中之光榮，而又爲戰勝之國所組織，故始終佔世界第一位，但詳細數目終無由獲得。據國際聯盟之報告謹在國內有二六大隊，分佈於十三處之空軍根據地。在殖民地有九大隊半，分佈於三處之空軍根據地。總共一六一中隊半，有飛機二、二八六架外，尙有氣球場三，氣球隊六個。據官報亦不過有飛機數一、六〇〇架而已。然據日人調查法國空軍力量則當一九三一年時已有：

（一）陸軍用 偵察機 七一中隊（每隊有飛機八架）

驅逐機 三〇中隊(每隊有飛機十架)

轟炸機 三二中隊(每隊有飛機八至十架)

(二)海軍用 一九中隊

(三)氣球隊 一八中隊

總計 一七〇中隊

空軍參謀部對上列數目，猶以為未足，再計劃添製，欲擴充至二百一九中隊。當時空軍人數，已有四〇、五〇八人，有飛機三、六六七架云。自一九一三年至今已五載，其增加數自屬不少。其總數當有空軍人員四萬五千人以上；飛機五千四百架以上。證之德南 Denain 將軍在全國防空協會所云：『法國決定以轟炸答轟炸，以焚燒答焚燒』之壯語。則上述數目為不虛妄也。

附海上空軍之概況

艦名	隻數	噸數
飛機母艦	一	二二二、一四六
飛機運輸艦	一	一〇、〇〇〇

國 際

東歐各國舉行航空會議

巴爾幹及波羅的海諸國常設航空會議，上月卅日晨在波蘭交通部開會，參與者有波蘭、愛沙尼亞、拉特維亞、布加利亞、羅馬尼亞、及希臘等國，此次會議目的在討論由勒佛爾至里加、華沙、蒲加萊斯脫、塞羅尼加間航線所發生之各種問題，該航線將於十月一日延長至雅典。

國 內

李景樅等創製滑翔機

歐亞航空公司總經理李景樅等，鑒于歐美各國盛行滑翔運動，功能鍊鍛體力及了解航空原理，決在上海從事籌組滑翔機研究總會，以謀普遍全國。黨國領袖及各界人士，咸表贊助，現正積極進行同時曾請由德籍飛行專家 Heusi 等來華指導，業經製造滑翔機一架，以資試飛。

該機長約二十餘尺，單翼式，翼長四十尺，係用薄木爲骨，包以黃色漆布，質堅量輕並無動力機關，構造極爲簡單，祇能容駕駛者一人。該機當駕駛時，先用汽車拖動，滑機即因風飛起，飄翔空中，可歷一二小時之久，向左向右，係用雙脚操縱，上昇下降，用手管理。駕駛得法，則往還上下均甚自由。該機性質，原在使一般青年作運動及明瞭飛機原理之用。又悉該機業經試驗，成績良好，俟研究會正式成立，將大批製造，招收青年從事訓練。

日人在我寧夏開機場

國內

日人近在甯夏定遠營額濟納設特務機關，並闢飛機場，裝設無線電，日機每週飛往近三數次，現定遠營共有日人約六千餘名，最近復在紅沙溝設大飛機場，九月二十二日由多倫飛到飛機十四架，滿載木箱，內儲軍火，數量不詳。

特 載

日本在郷軍人會統計表

一、團體數(昭和十年四月一日調査)

支 部	聯 合 支 部	團 體 別		計	昭和九年四月 一日調査	比較增(減)
		區 分	內 地 外			
		內 地	外			
三	四	三	五	八	元	元
一	一	一	一	二	元	元

特 載

計	工 場 分 會	市 區 町 村 分 會	工 場 聯 合 分 會	郡 市 以 下 聯 合 分 會
二四・二七	四四	三・九三	二五	三五
四四	七	五三	一	二五
二四・九四	四二	三・五五	三	八〇
二四・七四	四三	三・四〇	二	七〇
二七	五	二四	五	二〇

備考 1. 海外包含本會直屬支部一、分會一五、及滿洲聯合支部直屬聯合

分會一、分會三七。

2. 工場分會爲工場鑛山會社及鐵道軌道等分會之略稱。

3. 海外團體之區分如左表

計	工場分會	分會	聯合分會	支部	聯合支部	團體別
						區分
						朝鮮
四二	二五	三四	二	九	二	台灣
						滿洲
九	四	六	一〇	二	一	洲華
						北
一〇一	八	八	四	七	一	其他
	—	三	—	三	一	計
七	—	三	—	三	一	
	—	三	一	二	—	
四	—	三	一	二	—	
						計
四	七	三三	六	三	五	

特載

三五

特 載

三六

備	一、其他欄中之支部爲華中(漢口)上海二支部。 二、分會華中支部下有二，上海支部下有四，本會直屬分會方面南洋有聯合分會一，分會 一三，孟買暹羅各有分會一，通計聯合分會一，分會二一。
考	

二、會員數(昭和十年四月一日調查)

名 譽 會 員 (註二)	特 別 會 員 (註一)	正 會 員	會 員 別 區 分		計	昭 和 九 年 四 月 一 日 調 查	比 較 增 (減)
			陸 軍	海 軍			
—	二・三五	二・六四・三九		六・三三	二・七〇・五二	二・六九・四四	三・一一
—	閱				二・八四	二・九三	(二六)
—					一八三・零三	一八三・七四	(二八)

計	二六五・六四	六・七三	二九二・九七	二八九・九二	三・六六
---	--------	------	--------	--------	------

註一 特別會員

A. 陸軍 各聯隊區司令官，聯隊區司令部附將校。同相當官，各聯隊

區司令部員中之若干，（即與在鄉軍人有關係者）

陸軍省人事局長，課長及課員（即與在鄉軍人有關係者）

B. 海軍 海軍省人事局長，課長及課員（即與在鄉軍人有關係者）

各鎮守府人事部長部員（即與在鄉軍人有關係者）

註二 名譽會員

凡屬在鄉之將校，准士官，兵，而在後備役滿期以後，即失在鄉軍人之資格，但有特別功勞，經軍人會本部推薦，得充名譽會員，又地方長官對於軍人會有特別功績者可充名譽會員云。

特 載

特 載

三、基本金及團體經費(單位元)

年 度	區 分	基 本 金	上 年 度 剩 餘	本 年 度 收 入	總 本 年 度 收 入 計	總 本 年 度 支 出 計	剩 餘
大正十二年度		—	四・八六・四六	三・四七・〇九	八・三三・五五	三・三三・〇九	五・二四・四六
大正十三年度		—	四・四八・六三	三・五二・三〇	七・九九・九三	三・二〇・五八	四・七四・三五
大正十四年度		—	四・五二・三三	三・八四・三九	八・三六・七二	三・六九・七〇	四・七二・九三
大正十五年度		—	四・九四・六四	四・二五・七三	九・二〇・四三	三・八五・七三	五・二九・六九
昭和二年度		七・七五・四六	四・八八・八五	四・四八・〇八	九・三四・八三	四・三六・二六	五・〇七・五七
昭和三年度		七・四三・三〇	四・三三・五二	四・九〇・六六	九・二九・二九	四・九六・八八	四・四七・三九

昭和四年度	八・五六・七五	四・〇八・五七	四・四一・三二	八・七四・八四	四・六三・二六	三・九四・五〇
昭和五年度	八・六九・九六	三・六七・二二	四・三七・八二	八・〇二・九五	四・五八・一七	三・四四・六三
昭和六年度	八・五三・四四	三・三二・〇五	四・三三・六〇	七・五三・七五	四・三〇・三六	三・二四・四九
昭和七年度	九・一八・五七	三・〇九・七六	四・四六・七四	七・五六・四〇	四・四七・二九	三・二五・三二
昭和八年度	九・五二・八七	二・六三・〇七	四・八五・三〇	七・四八・二七	四・七九・八九	二・六〇・五八
昭和九年度	一〇・〇七・六一	二・六三・三〇	五・三四・三五	八・〇五・六五	五・三五・九〇	二・七九・六三
	外(華幣一・七九〇)	外(華幣二・八三三)	外(華幣一・二二四)	外(華幣三・九五)	外(華幣一・七〇五)	外(華幣二・二五二)

特 載

四、會員總數(昭和十年四月一日調査)

正 員	會 員		下 士 官	准 士 官	將 校 同 相 當 官	會 員 別 區 分	
	兵 已 受 教 育	兵 未 受 教 育				內 地	朝 鮮 台 灣 滿 洲 華 北 其 他 合 計
小 計	一・二四三・八九六 (內四九・八九三)	一・三三六・〇九九 (內一・一七八)	七五・五五九 (內一六・五五九)	一一・〇四八 (內一・二九三)	四三・七八 (內三・三二九)	內 地	二・三三六 (內二・一六)
	一・二九七 (內八二七)	一・六六六 (內一八一)	四・二八四 (內七六一)	五・四 (內三〇)	二・三〇七 (內一六)	朝 鮮	一・二〇七 (內一六)
	八・五五 (內三〇)	一〇・八四五 (內二〇)	一・八三三 (內二九七)	二〇八 (內六)	二・九二〇 (內四二)	台 灣	二・九二〇 (內四二)
	九・四九六 (內六七)	一三・五五六 (內五二)	五・四九 (內八四)	六六 (內三)	二・九二〇 (內四二)	滿 洲	二・九二〇 (內四二)
	七三 (內四)	四九 (內一)	二二 (內四)	五 (內一)	二・九二〇 (內四二)	華 北	二・九二〇 (內四二)
	一・七〇八 (內一〇三)	一・二九 (內八三)	三三 (內二四)	六 (內四)	二・九二〇 (內四二)	其 他	二・九二〇 (內四二)
	一・二九二・七四 (內五・八三)	一・二八〇・八八 (內二・〇四)	九・六五 (內一八・六五)	三・五八 (內三・三四)	五・六九 (內三・三四)	合 計	五・六九 (內三・三四)
	二・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)	三・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)	二・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)	二・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)	二・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)		二・六二八・三三〇 (內七二・六八〇)

考 備	對照		令 計	名 譽 會 員	特 別 會 員 (現役將同相當官)
	昭和九年 四月一日	昭和九年 四月一日			
一、各欄括弧內之數字表示海軍出身會員 二、華北欄中昭和九年四月一日之數目，為天津華中山東上海支部之合計數，昭和十年因 編制變更，將天津青島濟南三支部歸於華北，而將華中上海二支部併入「其他」欄內。	二・七三・二〇六	四・五〇八	二・七三・七五七	一七・九二一	二・五二六
	二・四・五三三	二・四・五三三	四・八・二九七	五・九三三	八三
	三・三・五三三	三・三・五三三	二・五・五〇六	二・七二六	三三
	二・九三六	二・九三六	四・三・一七〇	八九	一三三
	一・四四四	一・四四四	一・七三七	四三	二四
	二・八七九・二九二	二・八七九・二九二	三・六三三	九〇	二
			二・九二五・九七七	一八二・五三三	二・八四

特 數

四

在鄉軍人總數

日本在鄉軍人總數，雖近三百萬，但其中因老弱不能送往前線作戰及留在國內防守者，約占三分之一。

德國軍事工業之膨脹

法西斯蒂之德國已將其強大之工業變為帝國主義新戰爭之一大製造室，克魯伯來因五金廠，毛塞爾，容克斯及其他著名軍事工廠日夜不息以製戰爭之殺人武器，且以前與軍事生產無任何關係之千萬工廠，已變為軍事企業，出產各種軍械，其他千萬工業組織則以原料，半製造品，設備已等等供給此種軍事工廠，現時德國工業狀況與一九一四年至一九一八年世界大戰時期之狀況鮮有區別。

現時德國之軍事開支，於一九三五年——一九三六年間，為一一、二〇〇、〇〇〇、〇〇〇馬克，即較世界大戰前夜多出八倍，較之一九二九年至一九三二年則多出十五倍，此乃根據毫不誇張之估計，倘以德國之軍事開支與法國及英國之軍事開支比較之，則德國之軍事開支較法國軍事預算多五倍，較英國預算多二倍又半。

任何一資本主義之國家，雖然努力準備戰爭，而軍事生產之範圍尙未達德

國此種程度，事實上所謂軍事工廠，即平時以軍事生產為主之工廠，其數目現以數千計。一九三三年初，德國所有之基本軍事工廠三十所，一九三四年已臻一百二十所以上，一九三五年內其數已增兩倍，而現時德國基本軍事工業則如下表分部。

工 業 部 門

工廠目數

飛機工業

六十所

汽車、鐵甲車、坦克車業

四十五所

軍事化學（包括火藥、炸藥及毒氣）

七十所

太砲、機槍及軍械

八十所

軍事造船業

十五所

其他軍事部門

七十所

總 計

三百四十所

此三百四十所企業中之工人，總計六〇〇、〇〇〇名以上，即較之世界大戰前夜德國軍事工業中之工人多五倍也，然此僅為直接出產軍用品成件之工人

，而生產原料及半製造品以供軍用品之需，以及製造機件供給軍事工業者，其工人數猶不知其爲幾何也。德國基本軍事工業之根基，正在擴充及鞏固中，且已包括數千種企業及數百萬工人。

軍事企業之數目增加，而其中每一企業復極力擴充，下列數事可告人以此種擴充之範圍。

萊茵五金廠股分公司之資本，於最近兩年已擴大三倍。
克魯伯各企業之工人數目已達八〇、〇〇〇名。

「奧白爾」汽車公司已於勃蘭登堡建築一新工廠，其每日能出產載貨車一百五十輛，雖該廠現時猶在出產載貨車然其變爲生產坦克車至爲易易。

凡有軍事生產意義之工廠，最近三年來工人數目平均已增三四倍，有若干企業已至七八倍者。

於經濟危機諸年已停止生產之各種企業，現皆變爲軍事工廠。柏林之「波齊」工廠，其工人爲一〇、〇〇〇名，現皆生產大砲及坦克車此乃轉變之一例也。

德國出產軍械已達極大範圍，此事誠不足怪，英國有識之士，認爲德國各廠每月能出大砲五百尊，一九三五年時德國每月出產坦克車二百輛，現時坦克車之生產，至少已增百分之五十，德國航空工業所產之飛機，多於英美兩國出產之總和，雖該二國於一九三六年已大事增加飛機之出產。

現時德國所出各種主要軍用品約至一九三三年初多十倍，然一九三三年德國軍用品之水準已極高矣。現在德國軍用品之範圍超過任何兩國之總和，可無疑問。以約略統計，一九三六年德國鍊鋼一八、〇〇〇、〇〇〇噸，即較英法二國之總和爲多。

軍用品之廣大範圍，要求有大批原料，尤以德國所缺之有色金屬爲甚。原料之輸入幾已竭盡德國之現金及匯兌準備金，德國將使廣大民衆受饑，因作戰原料輸入之擴大，幾已停止所缺食糧之輸入。一九三二年至一九三五年期間，工業原料之輸入統增二倍，而若干種作戰原料則過之。鎳之輸入已增五倍，鉛之輸入已增二倍有半，里石輸入已增五倍，鋁之輸入已增四倍有半，諸如此類，不勝枚舉。

原料輸入之增加亦係爲戰時儲蓄之用，此種儲蓄現已足供戰時半年至三季之用。

德國現正從事擴大國內原料之來源，此種準備戰爭殊堪注意，蓋其表示德國欲從速造一種條件，以保證其於戰爭初期無輸入之必要。

於一九三六年終德國人汽油之生產，每年將達一、二〇〇、〇〇〇噸，人造纖維之生產一九三三年僅爲三、〇〇〇噸，一九三五年已達一五、〇〇〇噸，一九三六年擬有四〇、〇〇〇噸人造纖維，而人造絲之生產已由一九三二年之二九、〇〇〇噸增至一九三五年之五〇、〇〇〇噸。

一九三五年——一九三六年已建築鑄鍊有色金屬之工廠十所以上，鋅之生產力已增至一〇〇、〇〇〇噸，鉛之生產已增至三〇、〇〇〇噸，銅亦如之，一九三六年鑄鋁一〇〇、〇〇〇噸，約合世界鋁產品百分之四十。

舉此一切事實，證明德國工業現已於某種意義上處於動員狀態中，據德國工業動員理論家之意見，此種狀態乃戰前時期所必然者，按照該輩之見，於宣戰時工業動員非將民用工業改爲軍用工業如從前所爲，而係於宣戰時直接增加

現有工業品類若干倍，所以此種理論主張於開戰以前有大批正在工作之軍事工廠，此理論於現時德國已完全實行。

德國之異常軍備須有大批款項，此種款項取自廣大民衆。

法西主義將德國之工業變爲戰爭製造場，同時將德國人民變爲實際勞役，於此亦有若干事實爲證。例如萊因斯多爾夫之火藥工廠，無數女工因不能執行危險工作而罷工（吾人尙憶一九三五年該廠發生爆炸，死亡男女工人達一千以上）。希特勒德國之集中營與軍兵廠之工作間無甚重大差別。

德國法西主義準備武裝掠奪及軍事佔領時，將人民之福利爲戰神而犧牲。