

572

中華民國二十六年一月十一日

于彥



空軍

第二百三十期

中華民國二十六年一月三日

要目

列強空軍之編制及擴充
意大利空軍組織

(續完)

周傳譯

日本空軍現狀

杜久

比利時法西運動與反法西運動

羅觀濤

日德日義同盟協定與國際風雲

雷鳴譯

美國陸軍軍官學校畢業生之飛行教育

陶芸

狂歌中的別紀

侯鏡寰

維爾喬超記

(續四)

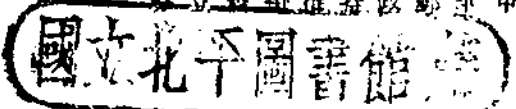
難父

時事一週

政治教官室

中央航空學校出版

中華郵政特准掛號立券



維茲易歲之先，綏戰奏凱，滌腥
膻而兆復興，陝變救平，拂塵沙以迎
領袖；否極泰來，逢凶化吉，羣情如
火，薄海騰歡！

維茲易歲之后，「團結精誠」，「共保
光榮之歷史」，「堅苦卓絕」，再造燦爛之
神州。謹以至誠，肅申下願，順祝
新春百福不一！

中央航空學校

校長黃光銳
副校長蔣堅忍

暨全體同人鞠躬



列強空軍之獨立及擴充之經緯

(續完)

高橋常吉
周傳譯

五 德國

德國在歐洲大戰以前，已經把航空工業的基礎確立了，其飛機的發達，比之法國，並無何等的遜色，大戰五年在四面重圍的裏面，能夠建設起龐大的空軍，得與協約軍爭空空的優勢者，足以證明德國之偉大的技術潛勢力，而大戰期間，製造的飛機四四、〇〇〇架，因為木材的不足，特別促進金屬製造的技術，尤為冠絕世界者。休戰的時候，戰線上有飛機五、〇〇〇架，兵站上有飛機九、〇〇〇架，合計共有一四、〇〇〇架，基於凡爾賽條約，以軍用機二、〇〇〇架交付於協約國方面，留為交通上用者止二〇〇架，其他殆全歸破壞。

德國在戰爭以後，被禁保有軍事航空的兵力，故從來陸海軍航空統轄機關，自然歸於消滅，一九一八年末設次官局於內務部使之掌管航空的行政，而一九二〇年一月，又廢除之而設航空局，旋又移管於交通部。然而其主要的任務，是航空運輸業務，至航空郵政，則屬於郵電部，航空警察則屬於內務部，航空從業員的軍事訓練則屬於國防部。德國依照和平條約的規定，航空機的製造上雖受了嚴重的制限，而民

間的航空，則有顯著的發達。德國的航空公司(D. L. R.)於大戰末期早就創設了，一九一九年二月開始其不定期的交通航空，一九二〇年至一九二一年則實施了定期的航空，但一九二二年，因協約國方面的要求，禁止了航空機的製造，而民間航空的進步，一時遂歸頓挫。及至一九二六年解除了航空的制限，遂本格的突進向上，所有航空路，航空人員，器材，航空競技各方面，都占了歐洲第一的地位。此其詳情，介紹者多，茲不贅述。

希特拉之國社黨內閣成立以後，即向着航空之國家的統制機運邁進，一九三三年一月，依大總統令，將各部的航空業務統括起來，放在航空長官的隸屬之下，該長官為聯邦航空之最高官憲，而直屬總理者，同年五月又改編為航空部，航空部係由五個局組織而成，分掌空中輸送，航空法，技術，經營，競技與教育，防空各項，此外一九三四年四月，又將分掌於內務，交通，農林，各部的氣象業務，完全移歸航空部掌管。

一九三五年三月，宣言再建空軍，四月起着手進行，給歐洲政界一大衝動，此當猶在讀者記憶中者。而德國空軍再建以後，便同時與陸海軍並列，在空軍司令官的統率之下而

隸屬於國防部長者，但此僅屬於軍令事項，至於軍政事項則受航空部長的區處，人事的上面，因為空軍司令官與航空部長，同以戈林大將一人任之，故軍令，軍政的調和，自可圓滑的行使起來也。依此實施航空部的改編，增加新的軍事航空局與民間航空局，而掌管各專門的航空行政，始為當然的結果了。其次區分全國為六個航空管區，以統轄軍民諸般的航空事務，此亦隨附列強之趨勢也。

目下德國正傾其全力，以求迅速的培養作戰上所要的兵力，但是實際上情形，難以明瞭，英法方面的觀測，現在軍用機至少在二·五〇〇架以上，故與英意相較，敢言並無遜色也。

要之，德國大戰直後十七年當中，培養起民間航空，更從民間的航空蜕化成今日的空軍，其空軍的將來，自前次大戰間之進展的狀態觀之，其必給與歐洲以一大威脅，殆無疑義也。

至於民間航空，有與列強不同者，蓋最初製造之時，便以能代用空軍為目的，故其強化可知。

六 結論

觀察所述各國之特殊事情，綜合之以陳明個人之見解。
(一)空軍獨立之原因 根據以上所述，各國是各各依其國情的不同而異其原因者，不過以航空國防之大局的見地及獨立空軍用法之革新的思想為根底的一點上，是同其軌道的。又美國素以分屬陸海軍為其傳統政策者，一九三四年，亦依據白卜委員會的意見，把陸軍航空隊之主力成為總司令部

航空隊而直轄之，並在沿海及近海協助海軍以行海上作戰，從此觀之，空軍之獨立，殆已為今日列強之一般的趨勢了。

關於獨立空軍的用法，已經於意大利的部份敘述過了，即此為都維將軍自一九二一年以來所倡導者，都維思想，當時多認為誇大與謬妄，但是航空的進步，把這革命的論據具體化了，一九二六至一九三〇年的歐洲航空界，議論風起，不論其贊否何如？而今日空軍的獨立及三軍統制之次第的實現，都無非受此思想之影響。都維思想，詳其所著「制空與將來戰」一書中，對於將來戰，茲要約將軍之觀察，紹介之如下：

1. 將來戰，是全國民直接格鬥的鬥爭，直接的關係到全國民的生產及財產。
 2. 在將來戰之際，得到制空權的國家，收獲決勝的利益。即將來的戰爭之決戰戰場是在空中，故非在陸海上作防禦抵抗而盡其全力於空中不可。
 3. 將來戰，主要的是把敵人之精神的抵抗力加以挫折，是猛烈而且恐怖的鬥爭也。故此決勝是很迅速的，物質上厥為經濟。
 4. 一個國家，無充分之準備以臨將來之戰爭，則為彌補其不足，以求優裕的時間，殊不可能。即戰爭的勝敗，視開戰時所準備之空中兵力而決之也。
- 從上述的趣旨看來，應有之戰爭的準備如左：
1. 為求適合而且有力之制空的鬥爭，而建設並保有國家之空中資材與空軍，甚至在宣戰以前，非完成得以即

時行動的準備不可。

2. 應當研究，陸，海，空，三軍各該當擔負之各種任務及適合於新狀態之三軍的協力。從來陸，海，空三軍的權威者雖多，但是並無戰爭的權威者。故必須創設中央統轄機關，（國防部，或總參謀本部）以養成一般戰爭的權威者，並統帥三軍，基於新戰爭方針而指導之。

3. 必須研究各般的處置，使敵人所行之空中攻擊的損害，限於最小的限度。即空中攻擊的結果，主要的是給與國民以精神上的大打擊，故必須講求方案，把國民的自負心，規律，及團結，鞏固到最大限度，同時在最重要的地區，要集中最大限度的防空兵器，以施設生活中心之空空的掩護。

(二)空軍獨立之經緯 如前所述，空軍獨立之經緯，倒也不是很單純的事，不過大體上說來，建設並保有空軍的英，法二國，這時會與輿論的強化督促，吾人所見其實施的經過，是一種漸進的過程；反之意，蘇，德各國，是以建設空軍為前提而首先把空軍獨立起來，此其事實，對比之，殊有趣味，其主要的理由，則在於政情的不同，蓋前二者是自由主義的政權，是輿論政治的結果，後三者是獨裁強力的政權，不外打破傳統政策的結果。空軍之獨立，固以列強之趨勢而逐漸釀成，然而不問其政情何如？當亦不外乎感受環境之刺激而確認空軍獨立之價值耳。

(三)空軍獨立之價值 要論空軍獨立之價值，非首先研究其利害不可。關於這一點，在前述法國的部份裏面，曾敘

述過贊否兩方面之代表的論說，其利害，自可明瞭，至於贊成論者盛倡其利點，而反對論者則盛言其缺點，此亦自然之趨勢也。英國的部份裏面，為政者對於陸海軍常從大局的見地以擁護空軍之經過，及意，蘇，德之以空軍獨立為大空軍建設之前提所實行之成果，都有其偉大之處，此現實之情勢，展開於吾人之眼前也。如不忽視此種現狀，則空軍獨立之偉大價值，應認為是毫無疑問之事實。

(四)三軍之統制 隨伴着空軍的獨立，三軍的統制，成為必然之結果，此固不待都維將軍之意見而證驗之也。法國的方面，國防部雖然歸於失敗，但是意大利在軍令上是名實的統制於國防部，軍政上實質的統制於國防部，至於德國與蘇俄則係純然統制於國防部者。就是在英國，也由國防會議，施行其實質上的統制，故如以法國之失敗，即斷言此制之不可行，則誤矣。此種原因，毋甯認為空軍沒有實質上獨立起來，依然為傳統的勢力所左右，三軍之間，未能期得融化耳。

應該把軍令與軍政兩部份通統一起來呢？還是僅把軍令的一部份統一起來即可呢？此則應該基於一國之國情而決定之者，殊為難以斷定之重要問題，不過吾人可以相信，把空軍獨立了，至少軍令的統一，有其絕對的必要。

(五)空軍獨立的促進 促進空軍獨立之主因，是在飛機的進步。都維將軍高倡空軍獨立的時期，遠距大戰之期不遠，即是如何的討論空軍獨立的必要，而以當時飛機的能力，一般人士殊懷疑其獨立論的價值，故當時並無若何之反響也。而此後飛機的製造技術，逐年進步了，尤其是裝配多數發

動機之大型轟炸機性能的向上，成爲列強航空界之競爭的目標而有其飛躍的進步，遂至充足了空軍獨立之主體的任務。今日戰鬥機是以時速五〇〇杆爲目標而持續的向前進步者，而轟炸機則已達到四六〇杆之優秀的時速，其行動半徑達到二・〇〇〇杆，正以搭載一〇噸的炸彈量爲目標而繼續的研究進步，觀乎此，空軍之脫却從來的「從屬兵種」，並非不可思議之事也。

(一)空軍的擴充。空軍擴充的途中，人員之養成與主要器材的製造爲其工作之主幹。人員中之駕駛員，要使其熟練到戰場行動的程度。從駕駛開始，至少要五年以上。戰時爲要補充人員而急速的養成之，質的顯著低下，必不可免。換言之，戰時的要員，平時如不將其大部份保育於空軍當中，戰時欲其急速的擴充爲不可期待之事，主要的器材（飛機）製造，非從質與量的兩方面加以觀察不可。如將空軍的兵力縮小而盡力於器材之質的向上，固然是很經濟的，但是戰爭的時候，不僅難得多量的製造，而且平時因爲需要的不多，要求航空技術的向上，殆不可能，如把航空兵力擴大的時候，則其結果，與此相反。

綜合以上所述，作戰上之必要的兵力，縱有多少的不經濟，如無充分的常備兵力，欲一朝以應戰時之急，殆不可能；今日列強已保有了大空軍，並更努力強化，準備到一朝戰事發作以即時出動之姿態，蓋基於前述之要求也。尤其是大戰期間軍用機的補充率是四〇%乃至五〇%，隨之，如空中勤務要員亦生出同率的損耗，則這些補充，倘在平時沒有十分的準備，則開戰後之空軍必有急減之結果。是以多數的列

強，把空軍與民間航空都統轄於空軍部，把兩者放在不可分離的關係上面，努力於大空軍之預備兵力（民間航空）的強化發展，其原因蓋可玩味矣。對於統轄民間航空持着反對的意見者，則多舉美國之各部分屬制度爲例。然而舉此以爲例者，並未全面的加以觀察。蓋如美國者，保有世界之過半的財富，無論用何種制度，建設起世界第一的民間航空，並無困難，毋甯說，以其資力的豐富，得以補助其制度的不利也；至於資力貧乏的國家，必須採用最優率的制度，不待論矣！

——完——



英國工黨贊成重整軍備

他們說：「讓我們建起長堤防禦法西斯主義的侵入」，却不會覺察赤色狂潮的漫淹。

意大利空軍組織概觀

杜 久

「空軍立國主義」的意大利，她的空軍建設是以迅速的步驟來完成的，她的空軍姿態是非常新穎而有力的，她的空軍分子是很年青而富有少壯精神的。在歐戰的幾個年頭之內，她也隨着其他國家，把軍用飛機增加到三四千架，但是戰事一經結束，這種畸形的發展立刻瓦解，所剩下的極少數的飛機，與其說是爲了空防，不如說是裝璜門面。意大利的空軍之所以有今日，完全是法西斯執政後的努力。

墨索里尼對這新起的航空武力是抱持了莫大的熱望，他在開始建立空軍的時候，便認識了「空軍獨立」的必要。在理論方面，又有杜黑 Giulio Douhet 將軍在鼓吹空軍爲主力戰的一切。好在海陸軍在意大利本無什麼悠久鞏固的基礎，這後起之秀的空軍才竟然實現其獨立，這是意大利空軍之特色，也是全世界之空軍獨立運動之前奏曲。至於如何逐漸達成獨立，其較詳細之經過情形，當於後述。又爲便利分章敘述空軍之部隊編制起見，仍分「獨立空軍」「陸空協同航空部隊」「海軍航空部隊」三部份，此與以上所稱意大利空軍是獨立的一點並不衝突。

意大利之航空政策，意首相墨索里尼在議會宣布如左：
（一）意大利在地勢上，北既擁有世界最強之空軍之法國

，東部亦有虎視眈眈的南斯拉夫所包圍，此種事實之建設擴張。

（二）欲養成一般國民之航空觀念，對於青年國民施行一種富有煽動性之宣傳。

（三）以意大利現有之資源而論，欲使航空器具材料足以自給，現尙非其時，但將來戰爭，勢不可免，故目前有非努力不可，又對於航空技術家及研究家，實有使之獨立之必要。

（四）航空工業及民間航空事業之補助與獎勵極爲必要，設若一旦有事，對於空軍之補助，力量甚爲偉大。

（五）空軍根據地及各種飛機場之配置，尙須加以細心之研究，而國產燃料之發明，尤爲當務之急。

一 航空行政組織

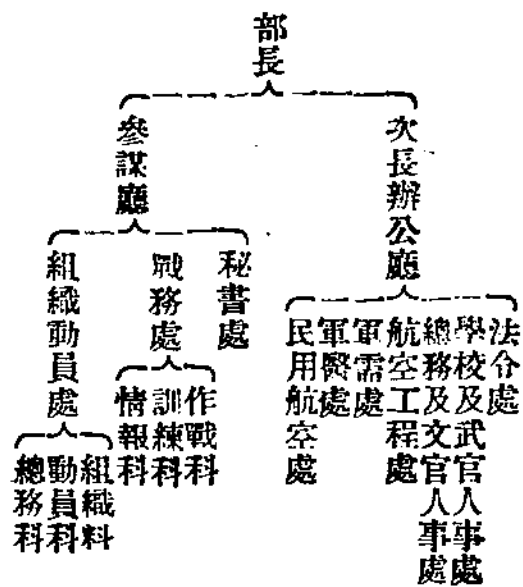
空軍獨立之前前後後，可由其航空行政組織之幾次改革中，尋得其清顯的軌跡。

自從航空在歐戰期間有了飛騰的進步，追戰事結束，意大利設航空署以掌理民用航空，又在陸軍部及海軍部各增設航空司，以掌理陸海軍用航空。一九二〇年又取銷航空署，

以民用航空劃歸陸軍部航空司掌理。迨一九二二年十月法西斯黨進軍羅馬，把握政權，遂於翌年一月組織航空委員會，當時主眼是在軍用航空，民用航空尚未注意。這個航空委員會由墨索里尼自任委員長，下設二大機關，一個是軍令機關，叫作皇家航空司令部，一個是軍政機關，叫做航空行政部。前者掌理戰略戰術之取決，飛機之配置裝備，人員之招募訓練及動員準備等事項。後者掌理技術，製造，技術教育，法規及人事等事項。這樣軍政軍令分開來治，使航空委員會之工作效率甚為順利，惟以陸軍部與海軍部仍未肯完全放棄所屬航空部隊及事務之管轄，尙不能達到空軍獨立之目的。

一九二四年，皇家航空司令部改為航空參謀部。一九二五年五月，航空委員會又有個大改組，就是取銷了航空行政部，其所屬事務，除教育處併入航空參謀部外，均改由委員會直轄。同時設立航空參議會，包含陸海軍及殖民地軍隊的高級軍官，其任務是討論航空軍事各項重大問題。這樣，航空委員會是由軍政軍令分開的組織，而變成爲討論與執行分開的組織了。於是更進一步，航空委員會就積極準備「航空獨立」這一偉大使命了。

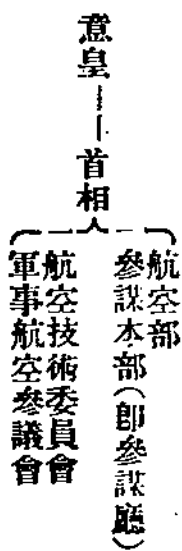
一九二五年九月，航空委員會改爲航空部，與陸軍部海軍部成三鼎足之勢，當時由墨索里尼自兼部長，在這時我們可以說意大利的空軍實現其獨立了。前任航空部長巴爾波將軍對這一劃時代的變動，有如下的解釋：(一)把國防空軍集中於一個最高機關一個負責領袖指揮之下；(二)把航空機械集中於一個技術機關指導之下，以求設計及製造之一致；(三)確立國家的航空政策。那時的航空部組織系統如下：



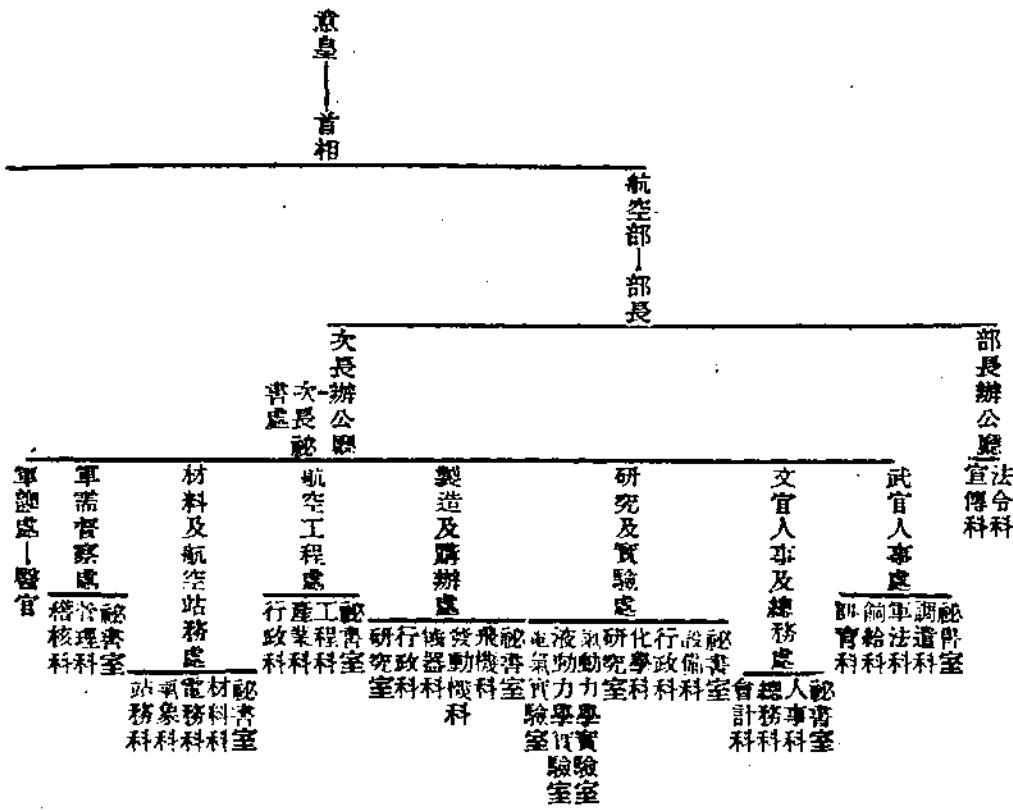
次長辦公廳是一個軍政機關，以事務官性質之次長總其一切事宜。參謀廳則是一個軍令機關，担任動員準備及督率空軍，與次長辦公廳係對等的機關。

自後數年之間，航空部在組織上是有不少的變動，計一九二六年至二七年間，航空工程處分而爲二：一爲製造及購辦處，辦理購買製造及給養事務，並監督製造工程；一爲研究及實驗處，專掌關於航空技術之研究實驗事項。一九二八年，增設建築工程及材料兩處。一九三三年增設教育及軍械兩處。

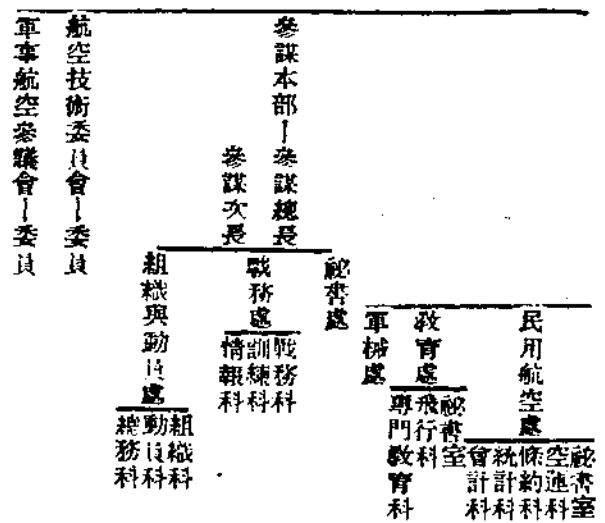
因爲幾年來演進的結果，意大利的中央航空行政組織在客觀形態上有如左圖：



統系織組政行空航央中利大意



在航空部初成立時，參謀本部（即參謀廳）原為航空部所屬機關之一，但因參謀本部係掌空軍軍令事宜，可以獨立行使職權，遂使航空部漸成爲一個純粹軍政機關。這種趨勢原是必然的，在各國陸海軍方面便是如此。現將意大利的中央航空行政組織系統列表如左：

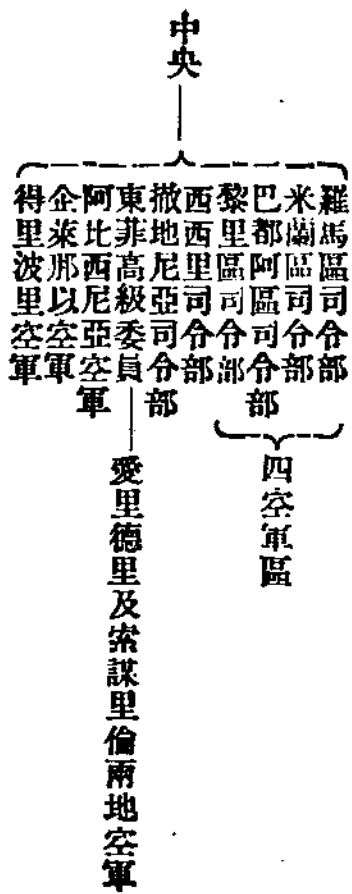


航空部及參謀本部各處處長均爲空軍將官階級，惟軍醫處長爲陸軍或海軍上級醫官，軍械處長爲上校航空技正。航空技術委員會爲最高諮議機關，與航空部取得密切的合作，貢獻關於航空專門問題之解決方案。軍事航空參議會則係最近成立者，主席爲墨索里尼，其餘委員爲航空部長及各高級空軍將領等。

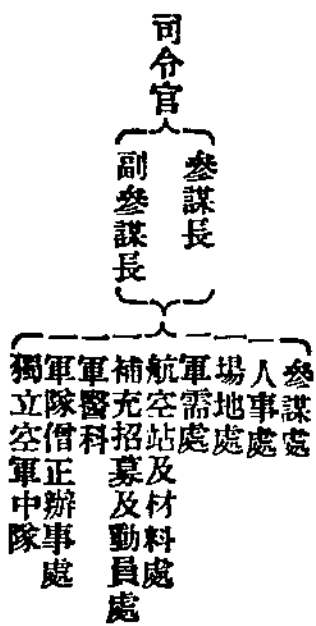
意大利還有一個全國最高的統制陸海空軍的機關，就是一九二七年二月設立的「總參謀部」，它對於陸海空軍各參謀本部有最高的統率權。

意大利的地方航空行政組織是以空軍區 (M.A.N.) 爲其單位。在一九三一年八月以前分爲五區，一九三一年八月以後至一九三二年八月，縮爲四區。從一九三二年八月以來，又縮至三區，近又改爲四區。這四區的司令部，一在羅馬；

一在米蘭，一在巴都阿 Padoua，一在黎里。此外另設西西里島及撒地尼亞兩航空司令部，前者設立地點為突拉巴尼 Trapani，後者設立地點為加利亞里 Cagliari。關於意屬東非愛里德里及索謀里倫兩地之空軍直接由參謀本部統率，關於技術及訓練方面，則歸東非高級委員節制。最近意大利併吞阿比西尼亞後，關於該地之空軍，應如何管轄，尙無確切規定。茲將上述地方組織列表如左：



各空軍區司令部管轄該區域之航空部隊，航空學校，航空站，航空材料庫等，並主持辦理徵募及動員事宜。各空軍區司令部之組織系統如下：



各空軍區司令官由一空軍師師長任之，或由一階級較低

之將官任之，但負師長之職責。參謀長係由空軍旅長任之，副參謀長由空軍聯隊長任之，各處處長多為空軍上校。西西里及撒地尼亞兩司令官則係由空軍旅長任之。

航空部所屬各學校略如左述：

- (一)空軍軍官學校 在 Cadua，於一九三二年成立，共分學生班，士官班，高級班三級，組織甚為完備。
- (二)轟炸專門學校 在 Malpensa，專為培育空中轟炸專門人才，關於轟炸方面，無論炸彈之設計，炸彈架之裝置，投彈之瞄準等，都有精深之研究。
- (三)驅逐專門學校 在 Castiglione，專為培育空中驅逐戰 Dog-Fight 護送轟炸機隊之人才，凡一般青年，若非身體與精神十分健全者難以投入此校。
- (四)偵察專門學校 計有二校，一為陸軍軍用性質，一為海軍軍用性質，前者設於 Cornigliano，後者設於 Grottole，各均包含空中照相空中測量等科目。
- (五)空中戰術學校 此等學校與美國萊格賴飛行場空軍戰術學校 Air Tactical School, Langley Field，性質相同，為研究空軍戰術高深之學府，凡航空軍官已具有相當學識經驗，方得入學。

此外尚有高速航空學校，空軍海洋學校，滑翔機學校等，均略。

空軍之醫學衛生事業係由陸軍及海軍之軍醫機關協同組織辦理，至於空軍之特殊軍醫事業則另有空軍醫藥事務所四處。

關於意大利空軍全部預算，意政府前向衆院提出一九三

六——三七年度空軍預算案，共計經費九九〇・〇〇〇・〇〇〇里拉，較上年度增加一四一・〇〇〇・〇〇〇里拉，由乘院航空委員會經審查後，提出報告書一件，內稱：『意國空軍經過此次對阿戰爭之後，其威力愈益強大，現在飛機所裝之發動機，均為本國自造。其所用之燃料，業經國內各技師發明國產酒精與流質炭化水素可以代用，並加以改良，今後不久即可全部改用國產燃料，庶幾汽油與石油精之進口數額，可以減少。至於飛機之原料品，則外國木材，亦已不用，從前用比法兩國所產之麻布，現以意屬索謀里倫所產之棉布代之。再者在去年一年之中，意國飛機之打破世界紀錄者已有十一次之多，載重五千公斤，飛行二千公里之速度競賽，由意國造成新紀錄，其尤著者也。』這話固然不免多少誇張作用，亦足以見意大利空軍發展之一斑了。

再就其全國航空預算來看，也是一年增加一年，自一九二三年至一九三二年之十年間增加二倍半，列表如左：

一九二三年	二八〇・〇〇〇・〇〇〇里拉
一九二四年	四〇〇・〇〇〇・〇〇〇
一九二五年	五三九・〇〇〇・〇〇〇
一九二六年	六〇〇・〇〇〇・〇〇〇
一九二七年	七一〇・〇〇〇・〇〇〇
一九二八年	七一〇・〇〇〇・〇〇〇
一九二九年	七一五・〇〇〇・〇〇〇
一九三〇年	七一八・〇〇〇・〇〇〇
一九三一年	七三〇・〇〇〇・〇〇〇
一九三二年	七五四・〇〇〇・〇〇〇

二 獨立空軍

現在一般人對於意大利空軍之分類，均如左示：

意大利空軍

- 〔皇家空軍〕
- 〔獨立空軍〕
- 〔陸空協同航空部隊〕
- 〔海軍航空部隊〕
- 〔殖民地航空部隊〕
- 〔航空工程隊〕
- 〔航空軍需隊〕

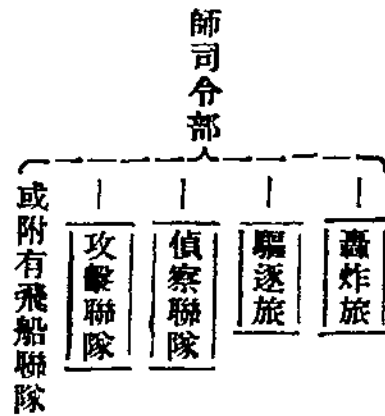
茲為敘述便利起見，將獨立空軍，殖民地航空部隊，航空工程隊及航空軍需隊併在這兒一起來說。
意大利空軍之戰術單位為中隊，由三分隊組成，其組織不一定，普通情形如下：

- 驅逐中隊 十二架
 - 攻擊中隊 九架
 - 偵察中隊 九架
 - 日間轟炸中隊 九架
 - 夜間轟炸中隊 九架
- 中隊之人員約如左示：

- 中隊長(上尉)
- 分隊長(中少尉) | 隊員(軍士)
- 機械人員(軍士及兵)
- 電信兵
- 照相兵

兩個或兩個以上之中隊，組成一大隊；兩個或兩個以上之大隊，組成一聯隊；兩個或兩個以上之聯隊，組成一空軍旅。旅以上為空軍師，一空軍師，即形成一空軍區之軍

力，故空軍區司令官即由師長兼任之。空軍師之一般配列如下：



意大利空軍係採強制徵兵制度，其內容有下列各點：

(一)服役期間不一，對於政府人員與自動應募者較短，對於駕駛員及機械人士較長；

(二)選擇應徵人員，對於駕駛人員較寬，對於機械人員，則以需有專門技術之故，較為嚴格。

意大利空軍人員之任用方法，要點如下：

(一)軍官

甲、開始任用時之數級規定：

1. 普通軍官由少尉階級起；
2. 工程隊軍官(航空工程師同)由中尉階級起；
3. 工程隊機械士由少尉階級起；
4. 軍需隊軍官由中尉階級起(但軍需隊辦事職員仍由少尉階級起)。

乙、飛行軍官任用資格：

1. 航空學院畢業，並曾任飛航員者；

2. 曾服長期服役之飛航員，並曾受航空學院之一種課程訓練者。

丙、空軍軍佐，機械士，工程隊軍官，軍需隊軍官，等均係考試任用，其應試資格如下：

1. 軍佐及機械士之應試資格為准尉；
2. 工程隊軍官之應試資格為大學工程學系或化學系畢業，或為陸軍砲兵工兵之中尉曾受徵募學校之訓練者；
3. 軍需隊軍官之應試資格為大學法政學系或經濟商業系畢業。

丁、下級軍官及兵士之任用分二種：

1. 飛行人員

(1)自願作長期服役者(四年至六年)，此種服役可延長直至其退伍年齡止；

(2)自願作短期服役者(十八個月)，此種服役亦可改為長期，惟限於長期服役有缺額之時。

2. 機械人員

(1)自兵士中升任，自願作長期服役者(四年至六年)，並經認為可以任職之手續；

(2)自兵士中升任，自願作短期服役者(二十四個月至三十個月)，並經認為可以任職之手續。

現將此處所謂獨立空軍，隊數叙列如左：

(一) 本國空軍

陸上驅逐——三十一中隊
 水上驅逐——五中隊
 陸上轟炸——二十三中隊
 水上轟炸——十中隊
 攻擊及其他十四中隊
 共計八十三中隊飛機約八〇〇架

(二) 殖民地空軍

偵察——六中隊 飛機七〇架
 轟炸——四中隊 三四架
 共計——十中隊 一〇四架

以上兩部份的空軍都是由參謀本部統一指揮，平時則分配於各空軍區及各航空司令部管轄。

航空工程隊之職務是監督飛機製造及設備，辦理電氣及無線電業務，管理空軍運輸汽車及房屋事宜，並為民用航空的技術監督，隊員分為工程人員及專門人員兩種。航空軍需隊之職務是辦理航空部隊的給養及會計事務，隊員分為行政人員及軍需人員兩種。

三 陸空協同航空部隊

意大利空軍中有一部份是劃為陸空協作部隊，無論平時與戰時均與陸軍密切取得聯絡。此種部隊都是偵察機編成的，共有二十四個中隊，飛機二百十六架，由航空部任命長官一人統率之。此種部隊之數量，組織，飛機性能及駐防地點等，係由航空部與陸軍部共同商定。

四 海軍航空部隊

航空部隊之担任水面工作者，處處必須憑藉軍艦，而須與軍艦取得靈活的聯絡，欲使其仍直接受中央空軍當局之統率，則為事實上不可能者。所以關於水面空軍的數量，組織，飛機性能及駐防地點等，都是由航空部與海軍部共同商定的，並由航空部任命一人專門統率海軍方面的航空部隊，沿海並有四個司令部，各轄一部份航空部隊。

意大利之海軍航空部隊，現有偵察機十四中隊，飛機一百二十六架，另有艦上飛機四十架（驅逐機與偵察機）。意大利現有水上航空母艦一隻，名 Giuseppe Miraglia，排水量六二二〇噸，備砲三點九吋砲二門，速率二十一點五節，可載飛機二十架。

五 飛機之種類及配置

意首相墨索里尼在建立空軍之際，首注意自造飛機問題，經過幾年的努力，現在意大利的航空工業已有了良好的基礎，不但能夠自造，而且質量均佳，著名航空工廠有左列十餘處：

廠名	地點
飛亞特 Aeronautica d'Italia "Fiat."	Torino
馬奇 Aeronautica Macchi	Varese
康特 Cantieri Riuniti dell'adriatico "Cant. Monfalcone"	
羅美澳 Officine Ferroviarie Meridionali "Romeo", Napoli.	
S. A. I. Contruzioni Meccaniche Aeronautiche Marina di	

Pisa

賈布羅尼Societa Caproni

Foliedo

薩伐亞Societa Ibrovolanti Alta Italia "Savoia", Sesto

Calende

布萊達Societa Italiana di Costruzioni Meccaniche

Fanesto Breda

Sesto San Giovanni

畢亞齊亞Societa Piaggio

Finale Marina

易索達Isotra Fraschini

Milano

哥倫布Colombo

Milano

Compagnia Nazionale Aeronautica

Roma

以上以飛亞特及賈布羅尼兩廠規模最為偉鉅，近年來各廠均在擴充中，除供給本國需要而外，還在努力向國外開闢市場。

說到意大利航空部隊的飛機種類及配置情形，我們首先必須認清意大利空軍是探蕪炸遠征主義的。日本大場彌平曾經說道：「新興之意大利，於轟炸遠征主義之下，或編成優勢之轟炸隊，游戈地中海，或橫斷大西洋，或露骨地以法國為假想敵，實施戰時之大空襲演習，予歐洲全土以異常之感覺。」在一九三三年七月一日，意大利航空部長巴爾波親率二十四架飛機，作橫斷航程六千二百七十八哩之北大西洋訪美之飛行，這還是演習而已，到了這次意大利空軍之征阿比西尼亞則更事實上來發揮其轟炸遠征主義了。意大利對於飛機製造，當然也特別着重於轟炸機。茲將現在意大利轟炸隊所配置的幾種轟炸機說明如左：

重轟炸機：

(一)沙伏亞S.79號 單翼。三發動機"Mercurious.T.",各五五〇馬力。機員五人。設置無線電機，照相機及機關槍六架，即機身左右各一架，背上二架，連合裝置在一轉動架上，及腹下二架，亦是連合的。機重六、八〇〇公斤，最大載重六、〇〇〇公斤，其中炸彈重量為二、〇〇〇公斤。地面速度每小時二六一公里。在四、〇〇〇公尺高度時，二八〇公里；通常速度二四五公里；最小速度九五公里。上升至二、〇〇〇公尺高度，需時一七分二〇秒；至四、〇〇〇公尺，二三分四〇秒；至六、〇〇〇公尺，四二分四五秒。航程二、九〇〇公里。為炸彈載重為一、〇〇〇公斤，則航程有三、四〇〇公里。

(二)沙伏亞S.81號 單翼，雙壳身金屬構造，但翼，為木製的。雙發動機"Assso"前後設置，各八〇〇馬力，水涼。裝設轉動槍架四座，每壳身前後各一，故其火力極強皮任何方向均可射擊。機重五、七五〇公斤，最大載重五、〇〇〇公斤。最大速度每小時二八〇公里，通常速度二三五公里。上升至二、〇〇〇公尺高度，需時九分九秒；至四、〇〇〇公尺，二六一八秒。最大航程四、五〇〇公里。

(三)賈布羅尼T.4號 發動機I.E. Assso 兩具，各五百匹，座位四，空重量是三，四〇〇公斤，載重量五，七〇〇公斤。最大時速一九六公里，上昇限度五，五〇〇公尺，上昇速度，高至一千公尺需時七分，續航時間六小時，機槍四挺，炸彈一千公斤。

(四)賈布羅尼T.9號 複葉，發動機I.E. Assso 四具，各五百匹，最大時速一九〇公里，上昇限度四，六〇〇公尺，

上昇速度，高至二千公尺，需時十分，續航距離一，五〇〇公里，機槍四挺。

(五)賈布羅尼 50P.B. 號 上翼小，上翼中央部上方設有機關槍手座位，發動機 I.E. Asao 六具，各一〇〇〇匹，座位八，空重是一，五〇〇公斤，載重量三五，〇〇〇公斤，最大時速二二〇公里，上昇限度四，五〇〇公尺，上昇速度，高至三千尺，需時二九分，續航時間七小時，翼幅三五公尺，全長二八公尺，翼面積五〇平方公尺，機槍七挺，炸彈八，〇〇〇公斤。

(六)賈布羅尼 50 號 單高翼，硬鉛製，發動機 I.E. Asao 三具各一，〇〇〇匹，座位七，五〇〇公斤，載重量一五，〇〇〇公斤，最大時速二六〇公里，上昇限度五，〇〇〇公尺，續航距離三，〇〇〇公里，翼幅四一，四公尺，翼面積二三四平方公尺。

(七)賈布羅尼 103 號 單高翼，發動機 Homeok/Jupiter 二具，各五〇〇匹，空重量二，九五〇公斤，載重量四，八一〇公斤，最大時速二三八公里，上昇限度六，〇〇〇公尺。

輕轟炸機：

(一)飛亞特 B.H. 3 號 複葉發動機 Fiat Agis 一具馬力二九五〇匹，座位二，最大時速二四六公里，續航時間一，爲〇〇公里，上昇高度達五，六〇〇公尺，炸彈六〇〇公斤。翼幅一七・三公尺，全長一〇・五五六公尺，翼面積七七・二平方公尺。

(二)賈布羅尼 97 號 單高翼，鋼管，發動機 Homeok/Ju

Dieter 一具五〇〇匹，空重量一，五〇〇公斤，載重量二，五〇〇公斤，最時速二三〇公里，上昇限度六，五〇〇公尺，續航距離八，〇〇〇公里，翼幅一六〇〇公尺，全長一〇・八五公尺，翼面積四〇平方公尺。

(三)賈布羅尼 101 號 單高翼，發動機 Alfa «Dux» 三具，各二七〇匹，空重量二，五〇〇公斤，載重量四，〇〇〇公斤，最大時速二二〇公里，續航距離一，〇〇〇公里，翼幅一九・八〇公尺，全長一三・七五公尺，翼面積五五平方公尺。

除上述各種輕重轟炸機而外，更將主要驅逐及偵察機列舉如下：

(一)飛亞特 C.H. 20 號(驅逐) 發動機 Fiat Agis 一具，四一〇匹，座位一，空重量九八〇公斤，載一，四〇〇公斤，最大時速二七〇公里，上昇限度八・五〇〇公尺，上昇速度達一千尺需時二分十秒，翼幅九・八公尺，全長六・七公尺，翼面積二五・六五平方公尺。

(二)飛亞特 C.H. 30 號(驅逐機) 發動機 Fiat A. 3012. 一具六〇〇匹，座位一，空重量一・二六五公斤，載重量一・八四〇公斤，最大時速三七〇公里，上昇限度八・〇〇〇公尺，上昇速度二〇〇〇公尺需時二分四〇秒，續航時間二小時半，翼幅一〇・五公尺，全長六・七公尺，翼面積二七平方公尺。

(三)康特 20M. 號(水上驅逐機) 此式飛機多裝在戰艦上。單座雙翼。發動機飛鴨 A-20，四〇〇馬力，水涼。設置前射機關槍二架。機重一・二二五公斤，載重四三〇公斤。

。最大速度每小時二四二公里，通常速度二一〇公里。上升率二・〇〇公尺高度，需時六分二秒；至四・〇〇公尺，十五分四二秒。實用高極五・五五〇公尺。

(四)布萊達16號(偵察機) 單高翼，發動機 I.F. A650 一具，馬力五〇〇匹，座位三，空重量一・五五〇公斤，載重量二・五五〇公斤，最大時速二三〇公里，着陸時速七十五公里，上昇限度六・〇〇公尺，續航時間六小時，翼幅一五・七八〇公尺，全長一〇・五一五公尺，翼面積四三平方公尺，炸彈二〇〇公斤。

(五)飛亞特 A190 號(偵察機) 單高翼，發動機 Fiat A.S.M. 一具，七〇〇匹，座位二，空重量一・五五〇公斤，載重量二・五五〇公斤，最大時速二四八公里，着陸時速九十五公里，上昇限度六・八〇〇公尺，上昇二・〇〇〇公尺，需時七分十秒，續航時間為七小時半，翼幅一三・八五二公尺，全長八・八一二公尺，翼面積三〇平方公尺，炸彈一四四公斤。

(六)飛亞特 123 號(偵察機) 複葉，發動機 Fiat A. 33 一具五五〇匹，座位二，空重量一・六〇〇公斤，載重量二・五〇〇公斤，最大時速二四二公里，上昇限度六・六〇〇公尺，上昇速度，二千尺需時八分，續航時間六小時，翼幅一四・二公尺，全長九・二公尺，翼面積五一平方公尺，炸彈三〇〇公斤。

(七)維美澳 RO30 號(偵察機) 發動機 Pignone (Jup-ter) 一具，五五〇匹，座位三，空重量一・五九〇公斤，載重量二・四六〇公斤，炸彈 18 x 16 公斤。

上列各機以「飛亞特 C.R. 30」為最新式優秀之驅逐機，目前意大利空軍驅逐部隊，三分之一之飛機為此型。

六 結論

意大利近年來積極擴充空軍這事實，無可掩飾，墨索里尼在一九二八年便立下空軍建設五年計劃，預定於一九三〇年，使意大利有飛機十九個聯隊，計五十七個大隊，包含一百八十二個中隊，共二千零二架，有氣球一個聯隊，計二個大隊，包含八個中隊，各八個氣球，有飛艇一個聯隊，計二個大隊，包含六個中隊，共六架飛艇。後來因為財力不足，未能如限完成這些計劃，但是到了今天，我們應該相信當已達目的，只是詳細情形尚不可知而已。

現在按本文所述者，把意大利空軍部隊及飛機數量統計如左：

獨立空軍	九十三個中隊	九〇四架
陸空協同航空部隊	二十四個中隊	二一六架
海軍航空部隊	十四個中隊	一六六架
預備飛機		五〇〇架
共計	一三一一個中隊	一七八六架
至於空軍人員數額，去年大行增加一次，茲將現有數額列舉如下：		
軍官	三・〇六一人	
軍佐	七・〇二六人	
士兵	五〇・三九六人	
後備軍官佐	三・〇〇〇人	

共計 六三·四八三人
綜上所論，意大利的空軍組織給我們以數種啓示：第一，意大利對空軍是以整個國家力量去發展的，加以墨索里尼之特別重視它，所以意大利的空軍能夠扶搖而上，觀各航空先進國而上之，成爲空軍國之後起之秀；第二，空軍在意大利

利不受陸海軍之牽制，其達到獨立之目的，也未經過什麼十分大的阻挫，其空軍方面大倡以空中戰爲主力戰的空中決勝主義，在陸海軍方面亦未感受難堪而起了劇烈的反動；第三，意大利的空軍以高級戰術單位編制如師旅等最有研究價值，大隊以下之編制則頗不一律，此須注意者。

世航珍聞

德航空勢力南展至地中海 (海外通訊)

自意亞事件後，地中海之國際形勢爲之一變。前次德意航空協約，意大利允許德國航空機可在地中海之愛琴海一島上停留，使德國之航空勢力可於地中海活動。最近德國航空部民用航空處處長好夫曼 (Muelig-Hofmann) 氏，特乘飛機至希臘京都雅典，其任務即爲與希臘政府接洽現有之留夫特漢沙航空公司之定期航空線擴張至地中海東部埃及及巴勒斯坦一事。按現有之定期航空線乃自柏林至雅典。如此舉成功，則德國之航空將活躍於地中海之東部

矣。(立)

與政府訂有長期合同之英航空工廠

(海外通訊)

查英國飛機製造公司及航空發動機製造公司與航空部訂立長期合同者原有四家：不列士多，羅爾可羅一司 (H. J. Royce)，納彼而及生司 (D. Napier and Sons) 及阿姆司屈龍雪特雷 (Armstrong-Siddaley)。以後訂立者則有地海維來特 (De Havilland) 一家。(立)

小飛機之長途飛行 (海外通訊)

捷克空軍官包而馬上尉 (Polna) 及齊倫中尉 (Zaleng)，近自布拉格 (Prague) 駕一小飛機作不停落飛行直達莫斯科，其間距離約一千零四十五哩。所駕之飛機爲「布拉格小孩」號，裝三十六(？)馬力之引擎一座。(立)

日本空軍現狀

羅觀濤

前 言

日本帝國主義者爲着企圖併吞中國，獨霸東亞，以及應付將來的第二次世界大戰，遂致無時無刻不在積極地擴張兵力，準備戰爭之中。因此，日本國家財政之大部分的支出，都是投之於軍事費用上面。例如在一九三一年滿洲事變以前，日本之軍事費的支出總額，已經占了全國歲出總預算額的百分之三〇，然而三一至三二年度，即增加爲百分之三七，三三年度爲百分之四〇，三四年度爲百分之四四，三五年度爲百分之四八，三六年度爲百分之四七。就本年度的預算總額共計二十二億七千二百萬元，其中陸軍費竟占五億八百萬元，海軍費占五億五千一百萬元，陸海兩軍的預算合計，幾達全國歲出總額的半數。此種軍費之逐年累增的傾向，便足證明其擴張兵力與準備戰爭之強化的程度。

在此種積極地擴張兵力與準備戰爭之中，其發展較速，增加較大者，可說是航空兵力。日本的航空兵力，在滿洲事變以前，尙不見有何等顯著的表現。所有飛機之總數，不過一千三四百架左右，民間航空，也是非常落後，比諸美，法，蘇俄等國，確是相差很遠。但至「滿洲」「上海」兩次事

變發生，日本的空軍，在昂昂溪，錦州，上海，蘇州諸戰役中，得到了極大的效果，然後證實了空軍之可怖的威力與戰鬥的價值。同時，又因蘇俄之高度的航空兵力，不時給與刺激和威脅，由是樹立積極的航空政策，竭力於飛機之增加與改良，所以最近三四年來，日本的航空兵力，遂能達到可驚的發展了。

特別是去年五月四日，日本軍部當局，更樹立所謂「發展空軍四年計劃」，竭力擴充，其具體辦法，擬於四年之內，將航空部隊增加至現在之二倍以上，擴充東京，大阪，北九州各地的防空機關及飛機數量，增設飛行學校四所，此外并促進民間航空之發展，決於最短期間，養成民間飛機師一五〇〇名。其經費的支出，一九三三年度，總額定爲七千萬餘萬元，三六年度の預算，臨時費方面航空隊設備費計八百四十餘萬元，經常費方面包含原有之防空機隊駕駛員，測繪等維持費，合計約二千四百萬元，再加防空關係既定之經費八千八百萬元，總計約一億一千萬元。此後尙須逐年增加，至三億元爲止。此空軍四年計劃的主要目的，即在「應付遠東的赤軍及控制中國的陸空。」此計劃一旦完成，則日本的航空兵力，必定更加增大。從此征服中國野心，武力壓迫的行

動，也必更加猛烈。這是我們可以明白看出，而不得不從速講求應付之策的。

關於日本航空兵力之實際的狀況，與其陸海軍用飛機之詳細的數量，因為關係國防軍事，政府及軍中當局都是絕對的守着秘密，所以外人難得確實的記載。本文所述，乃是根據日本出版的軍事書籍，蘇俄軍事專家的調查，以及最近之中外報紙雜誌所記之比較確實的材料，編譯而成。雖不能說是完備，但在大體上，或可供給國人作一種參考。

茲將日本陸海空軍及民間航空之現勢，組織，飛機數量，性能，作戰原則等，分別記述如后：

一 機數與飛行員數

日本現在的飛機數量究有若干，外人極難察知其詳細，其理由已如前述。依據一九三二年日本政府於國際聯盟事務局所提出的報告，則陸軍機計八百三十八架，海軍機計八百零一架，又據一九三六年日本年鑑調查同年的民用飛機，則為一百四十架。軍用民用合計，則在一九三三年以前共有一千八百八十架。此後年有擴充，民用機於一九三四年增至二百架左右。軍用機雖無確實統計，但日本現有航空工場十所，每年可以製造飛機一千二百架至一千三百架，其中除去民用機及售出國外者之外，平均每年的增加率，至少在二百架以上。由此類推，則自一九三二年至三六年之間，已經增加軍用機七八百架。若與三二年之陸軍機八百三十八架，海軍機八百零一架，民用機二百架合計，則截至本年為止，日本

的飛機總數，大約在二千六百架至二千七百架左右。雖尚不能與法國之四千餘架，蘇俄和美國之三千餘架比較，但亦可以獨握太平洋東岸的空軍霸權了。

其次，再述飛行人員的數目。依據日本年鑑，國民年鑑的調查，則現在軍用機的機師，有五千六百名左右。民用機師，大約有一千名左右。

二 陸軍航空組織

日本的航空組織，與英法不同。英國在一九一八年即已設立空軍部，統率全國航空兵力，使其獨立於陸海軍之外。法國也於一九二八年成立航空部，使陸海兩軍的航空部隊及一切民間航空隊全部隸屬於航空部長之下。但日本的航空組織，仍然襲用舊時制度。去年以來，雖曾有人提出空軍獨立，設立航空省的計劃，但因海軍當局反對，終於未能實現。日本現在的航空組織，則在陸海兩省中各自設立航空本部，各自統率所轄的航空部隊。民用航空，則在遞信省內附設航空局，從事管理監督。茲分述如下：

(A) 陸軍航空本部——為陸軍航空之總機關，直隸於陸軍大臣。指揮全國的飛行聯隊，從事種種航空研究及管理，製造，購買飛機等事務。本部設於東京。

(B) 飛行聯隊——所謂「飛行聯隊」與「陸軍之師團」意義相同。師團為日本陸軍之最大的單位，飛行聯隊則為空軍之最大的單位。現在全國共有八隊，此外尚有氣球隊一隊。其配置地點及所轄的航空兵力如下：

隊 別	兵力	駐 屯 地 點
第一聯隊	四中隊	岐阜縣 稻葉郡 那加郵
第二聯隊	二中隊	岐阜縣 稻葉郡 鷺沼郵
第三聯隊	三中隊	滋賀縣 神崎郡 御園郵
第四聯隊	四中隊	福岡縣 三井郡 太刀洗郵
第五聯隊	四中隊	東京府下 立川町
第六聯隊	三中隊	朝鮮 平壤
第七聯隊(轟炸隊)	四中隊	淨岡縣 濱兵郡 曳馬郵
氣球隊	二中隊	千叶縣 千叶郡 都賀郵

飛行聯隊的編制，與步兵或騎兵聯隊的隊制不同。步兵及騎兵聯隊之兵額，係有定數，而飛行聯隊有一聯隊統屬四中隊者，有不足兩中隊者，其數並非一定。在八聯隊中，合共有二十六中隊，此為日本現在空軍之全部兵力。其種別如下：

偵察機中隊	十一中隊
戰鬥機中隊	十一中隊
輕轟炸機中隊	二中隊
重轟炸機中隊	二中隊
偵察機一中隊	飛機十架
戰鬥機一中隊	飛機十五架
輕轟炸機一中隊	飛機八架
重轟炸機一中隊	飛機七架

然而以上只為平時的編制，一遇戰時，亦可有種種的變更。

(c) 飛行學校——為養成飛行人員的機關，教授關於駕

駛飛機的學術，空中戰術，空中偵察，通訊方法，空中攝影等。其入學之資格，除去考選全國軍隊之少尉，中尉等青年將校之外，士卒亦可參加考試。畢業後分派於飛行聯隊為正式飛行員。現在日本之飛行學校共有三所，(四年計劃中決增設四所)，分記於下：

校 名	地 址	教 授 課 目
所澤陸軍飛行學校	埼玉縣所澤町	一般飛機駕駛術發動機理論等
下志津陸軍飛行學校	千叶縣千叶郡都郵	主要為偵察方法
明野陸軍飛行學校	三重縣度會郡北濱郵	戰鬥技術高等飛行等

三 陸軍機的類別及性能

日本陸軍機的種類，可以分為戰鬥機，偵察機，輕轟炸機，重轟炸機，練習機五種。茲分別敘述如下：

(A) 戰鬥機——日本的戰鬥機，以「九一式」「九二式」(即「一九三一年式」「一九三二年式」)兩式的飛機為代表。在空軍部隊內，最普及者為「九一式」。

「九一式」戰鬥機，為一人乘坐，有機關槍二門。發動機馬力為四百五十四至六百匹。其上昇能力，大約飛騰至富士山之二倍(富士山之高度為三千七百八十米突)以上的八千米突，不過需時五分左右。飛行速率，每小時約五百啓羅米突。在「滿洲」「上海」兩次事變中，為國民所捐助於陸海軍省的「愛國號」機，大概多為此種優秀的戰鬥機。

「九二式」戰鬥機，為日本向世界誇耀之最優秀的戰鬥機。機身輕快異常，全體重量僅一噸半。有固定式機關槍二門。發動機為川崎製BMW之水冷式，有六百至七百匹馬力。

飛行速率爲一小時四百啓羅米突。從東京飛至大阪，僅需一小時左右。在空中戰鬥時，從上面攻擊下面的敵機尤爲便利，此時之速率，一小時可達五百啓羅米突。上昇能力，大約三分鐘左右可飛騰至五千米突的高度。

(B)偵察機——有「九二式」與「八八式」兩種。其中比較普及者爲「八八式」。此兩式的偵察機，在戰鬥準備的過程中，也可當作輕轟炸機之用。「九二式」爲二人乘坐，有四百五十四馬力。最高速率，爲一小時二百二十啓羅米突。上昇能力爲七千米突。續航時間，爲四小時半。「八八式」的速率，爲二百一十啓羅米突。飛行距離，爲一千一百啓羅米突。上昇能力，爲六千五百米突。

此外尙有一小時速率三百三十啓羅米突，續航距離一千五百啓羅米突，上昇能力七千米突之新式偵察機，現在正式製造之中。

(C)輕轟炸機——有「八八式」的輕轟炸機一種，爲複葉式，發動機馬力四百五十四，二人乘坐，一人負責駕駛，一人從事射擊機槍，投擲炸彈，速率一小時爲二百二十啓羅米突，搭載炸彈能力，約五百啓羅克爾姆。續航時間爲四小時。機關槍有固定式與迴旋式兩種，此外尙有攝影機的裝置。

(D)重轟炸機——有「八七式」一種，單葉，有五百匹馬力之發動機二個，推進器亦有前後二個。搭載炸彈能力，爲一千啓羅克爾姆。機關槍的設備，從三門到四門。續航時間十二小時。飛行人員，有駕駛者二人，技術員二人，發射機關槍者二人，投擲炸彈者二人。此外尙有攝影機的裝置。全

機重量約六噸左右。

(E)練習機——爲練習飛行者之用，馬力小，續航力短。大概二人乘坐。日本現在所有的練習機，馬力不過八十四而已。

四 海軍航空組織

(A)海軍航空本部——日本之海軍航空組織，與陸軍航空組織相同，即在海軍省內附設海軍航空本部。指揮全國之海軍航空部隊，從事種種航空之研究，管理，製造，購買飛機等事務。

(B)海軍部隊——日本之海軍航空部隊的發展，比較遲緩。其後爲了一九二二年之「華盛頓會議」的結果，海軍兵力受着限制。海軍當局開始採取積極的海軍航空兵力政策，以代替「戰艦及潛水艇之建造權的剝奪」，而補救國防上的缺點。此後海軍航空兵力，着着增大，以至達到現在的狀態。

海軍航空部隊，可分爲海上部隊與陸上部隊兩種，海上部隊搭載於航空母艦及其他軍艦之上，與艦隊一致行動，遇有戰時，即由艦上飛出空中，從事種種戰爭活動。

現在日本之海上航空部隊，即爲風翔，赤城，加賀，龍驤，蒼龍五航空母艦，共載飛機二百五十餘架。能登呂，神威兩水上機母艦，共載飛機四十架。此外尙有朝風，春風，松風，旗風，峯風，沖風等驅逐艦，也載有水上飛機三架至四架。

陸上部隊，以海岸為根據地，有事之際，即將飛機飛出水上，或陸上，從事種種援助海軍戰鬥活動。現在日本之陸上航空部隊，共計三十中隊左右。預定本年年底增加為三十五中隊。其配置地點如下：

霞浦	飛機七隊，航空船一隊
廣須賀	飛機二隊半，氣球一隊
前山	飛機三隊半
佐世保	飛機一隊半
大那	飛機二隊

此外地點不詳。

(C) 飛行學校——日本海軍航空，並無特設之飛行學校。只在各航空部隊之內，附設軍事航空教育機關，教授種種關於海軍航空的學術。此外尚於一九三四年創設海軍航空學生預備制度，亦為養成海軍航空飛行人員機關。其辦法係選用大學，高等，專門學校之畢業學生，年齡未滿二十六歲者，編入海軍軍籍，先在橫須賀海軍航空隊受軍事教育二月，然後派往霞浦海軍航空部隊，學習種種航空操縱術及戰術。期間定為一年，期滿得自由退隊。一遇戰爭，或演習勤務時，再由航空當局下令召集之。

五 海軍機的類別及性能

日本之海軍飛機，比較陸軍飛機，其材料更加新銳。蓋因海軍航空當局，在一九三三年初頭，曾將所有海軍飛機之可廢棄的材料，已經完全改換。對於實驗型飛機的選擇，多

數是以外國之最基本的型式為標準，依據本國之獨特的立場，從事模仿製造。

海軍飛機可分為戰鬥機，偵察機，攻擊機，雷擊機，練習機五種。此外尚有飛行艇(飛船)，飛行船(氣艇)。分述如下：

(A) 戰鬥機——有「三式」「一〇式」兩種。「三式」戰鬥機為一人乘坐。發動機為四百二十四馬力。一小時最高速率，為三百三十啓羅米突，上昇能力為五千米突。續航時間為三小時。有固定式機關槍二門。「一〇式」戰鬥機比「三式」稍劣。一人乘坐。一小時最高速率三百啓羅米突。續航時間二時半。有固定式機關槍二門。

(B) 偵察機——有「一〇式」「一四式」「一五式」三種。「一〇式」水上偵察機，一小時最高速率為九十五哩，續航時間四小時。二人乘坐；一人駕駛；一人偵察敵情。「一四式」水上偵察機，有四百五十五匹馬力。一小時最高速率為九十六哩，續航時間六時半。三人乘坐。有固定式機關槍二門。「一五式」水上偵察機有三百匹馬力。一小時最高速率為九十九哩。續航時間四小時以上。二人乘坐。有迴旋式機關槍二門。

(C) 攻擊機——有「一三式」一種。發動機馬力為四百五十匹。一小時最高速率為一〇八哩。續航時間六小時。三人乘坐。有機關槍，炸彈等裝置。

(D) 雷擊機——有「八九式」一種。發動機馬力為六百五十匹。一小時最高速率約百五十哩，上昇能力四千三百米突。三人乘坐。有機關槍四門，搭載魚雷量約九百啓羅克蘭姆。

(E)練習機——有「三式」「一五式」兩種。「三式」水上練習機馬力為一百三十四匹。速率七十五哩。「一五式」水上練習機馬力為一百三十四匹。速率七十一哩。

(F)飛行艇——有「九一式」「九二式」兩種。「九一式」飛行艇，有發動機兩個，每個三百六十四匹。速率最高為七十五哩。續航時間八小時。六人乘坐。有機關槍、炸彈、無線電等裝置。

「九二式」飛行艇為日本海軍最可誇耀世界之爆炸飛行艇。日人曾謂此艇為世界最大的軍用飛行艇，長二十米突，翼幅三十米突，重十五噸。有發動機三個，每個八百五十個馬力。一小時最高速率為二百二十啓羅米突。上昇能力四千五百米突。續航時間二十小時。如從長崎出發轟炸九百啓羅米突外的上海，或從台灣出發轟炸一千啓羅米突的馬尼拉，均可於一日之內，事畢飛回。

此種巨大的飛行艇，現有三隻。一在霞浦，一在橫須賀，一在館山。一朝有事之際，都能發揮可怖的威力！

(G)飛行船——有「一五式」一種。軟體，有一百三十四匹馬力之發動機二個。最高速率，一小時為四十一哩。續航時間三十小時。六人乘坐。有機關槍、炸彈、無線電等裝置。

六 日本之軍事航空訓練原則

依據日本軍部的見解，認為防禦戰爭不是妥善的辦法。蓋因倘使四周的情勢到了嚴重險惡的程度，縱取守勢，也無

效果，只有攻勢戰爭，方是戰術的基本，才算軍隊之作戰行動的要訣。日本兵典有云：「勝敗之數，不在兵力的多寡，而在精練。凡是富有攻擊精神的軍隊，均能以寡破衆。」基於此種觀念，日本之一切的軍事訓練原則，都是極旺盛的攻勢的精神教育。

日本之空軍作戰訓練，也是建築於此種原則之上。其主要點，便是秘密地集中航空兵力，不意地突入敵軍的飛機場，飛機根據地，重要的後方地帶（鐵道、橋樑、港灣、工廠、糧食屯集所）施行爆炸，在各部戰線之領空上獲得優勢，和陸上部隊共同工作等，在日本的空軍戰術中，實為壓用的方式。

日本之戰鬥訓練實施方法，為飛行隊與飛行隊之間實行獨特的空中戰。在訓練實習飛行的場合，甲飛行隊飛至乙飛行隊的上面，實行爆炸飛行，而乙飛行隊，對於敵機之來襲，即派出戰鬥機迎戰（此為假想的）。因此種多數動員之訓練方法，除了空擊之外，還有保守自己之飛機的用意。此外關於其他的飛行練習，例如空中攝影，無線電連絡，偵察射擊等，也都是含有實行戰鬥的要素。

夜間飛行，在戰鬥訓練中占有非常重要的位置，自為日本軍事航空當局所不敢忽視者。現在日本之航空部隊，不獨在飛機場練習夜間飛行，而且實行長距離的夜間飛行演習。夜間演習的課目，除了偵察，投擲炸彈以外，關於夜間空中戰鬥的方式，也常常實行。

其他的戰鬥訓練，為無線電連絡和空中攝影等工作。關於無線電之連絡，多數是空中的飛機隊和陸部隊，航空本部

，以及其他各司令部之間的取得連絡，此種工作，在日本空軍之中非常發達。

最近數年間，日本航空當局常常召集航空部隊作大規模的航空演習和防空演習。每次參加此種演習的機數，總在一百架至一百五十架之間。此種演習之中心工作，都是空中戰與敵軍之飛機場所的攻擊。

總之，日本之航空訓練原則，便是着重在「戰鬥」與「攻擊」上面；便是認為集中航空兵力，率先制服敵人，才算戰爭的要訣。

七 飛行人員養成方法

日本之航空事業，發達較歐美為遲，其飛行人員之數量，尤屬相差甚遠。例如軍事飛行人員，法國有三萬四千餘名，意大利三萬二千餘名，美國一萬五千餘名，而日本僅五千六百餘名。民間飛行人員，英國有四千二百餘名，德國二千五百餘名，美國一萬八千餘名，而日本僅一千餘名。近年以來，爲了飛機數字激劇增加，航空事業日益發達，此等少數飛行人員，自然供不應求。因此，日本軍部當局爲着補救此種缺點，一面對於現有的陸軍飛行學校及海軍航空教育機關，積極擴充；一面於「空軍四年計劃」中增設飛行學校四所。同時仿照葡萄牙的先例，對於私立航空學校及練習所（共三十餘所）不時予以物質上的補助與相當的統制，以冀養成多數的飛行人員，而供給目前的需要。

此外尚有日本學生航空聯盟海洋部，亦爲養成飛行人員

的補助機關。其具體辦法係由航空當局特設一航空教育訓練機關，各大學，專門，高等學校之肄業學生，皆得自由加入爲會員，利用學校課餘時間或假期，入會學習。會中所受課程，主要的爲飛機駕駛術及戰術。學習地點，即爲東京飛行場。在會期間定爲三年，期滿得受二等或三等飛機師的試驗，合格後，即可爲二等或三等飛機師。

此制度自一九三四年六月開始創設，因所費有限，時間經濟，不久即普及於全國各地。現在全國大學，專門，高等學校之加入此種組織者，約占十分之七。例如東京帝大，早稻田大學，明治大學，法政大學，均有此種分會設立。而且每一大學，多有自備飛機二架至三架，以便學生練習。

八 民間航空

日本民間航空事業，以前完全操諸私人公司手中，政府並未加以過問。但因近年以來，航空經營日益發達，航空路線日益延長，故由交通當局，開始加以統制。特於遞信省內設立航空總局，專門管理監督全國之民間航空事業。關於空中交通之開始與擴充，亦由航空總局支配，計劃。又因民間航空之發展，可以補助軍用航空之所不及，對於國防亦有非常重大的關係，日本有所謂國防第一線，國防第二線兩句口號，前者即指軍用航空，後者即指民間航空，因此軍部當局，亦是特別加以重視。對於民間航空事業之經營，空中路線之開拓，飛行人員之養成，不時給與鼓勵和補助。一九三四年，日本政府爲着圖謀發展航空事業，特於遞信省內設立

全國航空事業調查委員會，由遞信大臣充任會長，樹立所謂民間航空十年計劃。床次竹二郎就任遞相以後，亦曾聲明於所管各種交通事業之中，以助長民間航空為第一急務。其具體辦法，便是擴充民用飛機數，整備各地的航空路程（如設定路線，充實飛機場，隨時着陸場，航空標認，無線電設備等）養成多數飛機師，補助航空工業，普及一般航空思想等之以此種種的費用，在一九三五年一年之中，已經支出二百五十萬元的巨款。

現在日本的民間航空公司，正式經營者計有五所。列表如下：

社名	業務	航空	路程	創設時間
日本航空研究所	旅客	大阪	松山—白濱	一九二二年七月
日本航空運輸公司	郵件	全上	東京—富山 福岡—台灣 大阪—上海 東京—大阪—福岡 ——蔚山—京城—平壤 ——新義州—大連	一九二八年四月
朝日定期航空會	全上	東京	上田—新瀉	一九二八年六月
東京航空研究所	全上	東京	下田—清水	一九二九年八月
日滿航空股份公司	全上	京城	平壤—新義	一九三〇年七月
		州	瀋陽—長春	
		哈爾濱—齊齊哈爾		

此外尚於最近在滿州與蘇俄邊境之間開闢航空路線四條

，並計劃完成委任統治地的航空連絡。

日本之民間航空事業，在一九三五年中，其飛行延長距離，已達一百九十六萬三千九百十五啓羅米突，輸送旅客一萬五千九百十五名，郵件重量九萬七千八百四十四啓羅克蘭姆。

日本之民間航空，雖非軍用性質，但遇戰爭之際，即可改為軍用。例如「滿洲」「熱河」兩次戰役，其民間航空飛機，為着輸送軍用品及航空部隊，已有一部份動員。依據日本軍部當局者的報告，民用機不完全履行其軍事上的任務，但當時民用飛機曾於一百小時中輸送過一百噸以上的炸彈，和士官四百四十名，負傷者三百五十名。此外實行偵察軍情，投擲炸彈，亦屬不少。日本民間飛機之能擔負「國防第二線」的任務，由此可以證明了。

世界軍珍聞

徵兵及於婦女（海外通訊）

法國實行全國婦女徵兵之事，今已在過激黨之年會中通過，預備在國會中提出。婦女徵兵辦法今由男女委員同數之委員會派為細則。當局之意，認為全國婦女中可選擇相當人數充陸海空軍行政人員，使男子專作戰鬥工作。

（立）

比利時法西運動與反法西運動

羅伯菲路
雷鳴譯

在比利時，經濟與政治兩種情況，發生顯著的衝突，前者十分繁榮，而後者反不斷的增加危機，此已於上次通訊中，一爲言及。

比利時之政府，頗善統治，在國會握有絕大多數之傳統的三大政黨，均爲國內傑出之士所組織，一致的信賴支持此政府，其預算常在平衡狀態中，並決定在可能範圍內使國民經濟與政府預算增加新的改革。樊澤郎(Van Zeeland)內閣已使整個經濟得到可驚之進步，表現此進步者，爲國庫之充裕，公債證券價值之增高，息金之降落，各種財政稅率之減低，並不願一切採取新銳的社會改革——實施每週四十八小時工作制，假期給薪等——因此使失業工人大大減少。由於此種成績之表現，凡外人及由外國回來之比人，皆覺比利時爲騷擾的歐洲之一寶貴的綠洲。

樊澤郎組閣之際，其環境殊覺困難，然因取得三大黨一致之協作，漸次增強其地位，致有今日之勢力。

政治危機之原因

在此舉國經濟欣欣向榮之時，竟有晴天霹靂之政治的動亂，殊屬難解。斯巴克(Spaak)部長對此問題已作如下的

宣示：「以唯物史觀之見地，爲消弭一種狂放無稽，危險堪虞之政治宣傳，只有克服經濟的恐慌，徐徐以圖勝利；但余坦率承認此種見解實屬錯誤，如今日異軍突起之萊克斯(Leys)運動，絕難以單純之經濟改良制止之，必須一面使經濟有繼續的敏捷之改革，一面尤須在政治上與心理上作嚴正敏感之鬥爭。」

所有政治危機皆導源於萊克斯，由上文引證之政府閣員言論以觀，足見萊克斯運動爲現在議會政治與民主政治之絕大的威脅，其唯一企圖在打倒此政制，而代以希特勒式之一黨專政也。

起初，雷翁戴克萊爾(Léon Degrelle)所領導之萊克斯運動，頗得一般人之同情，因其表示專對政界與財界串同舞弊之無恥行爲，要予以澈底的打擊，而此種純潔清高之性質，使之在五月選舉中頗獲相當的成功；但達此目的後，萊克斯新主義者，即喪却理性，而便此正義組織超乎常軌矣。彼等必欲獻身於政治舞台，操縱此搖擺不定毫無理論基礎的運動，而否認一切；其富有奢望之青年領袖，又從而搆惑之，造出一種牽強附會足以動人之新理論，以煽動羣衆，於是萊克斯主義者，趨向於暴民政治，無所不爲。適國外有西班牙之

變亂與法蘭西人民陣線之成功，戴克萊爾乃巧妙的運用此事實，向資產階級及胆小的農民作無恥的宣傳，謂赤色革命的危險已崛起於天漠，法蘭西將轉變為蘇維埃一支店，內戰已迫在眉睫，我們現在只有兩條路：非萊克斯，即莫斯科。

萊克斯之策術

戴克萊爾為實現此企圖，勾結國內外強有力的金融資產階級予以援助，使其報紙與出版物能儘量擴充，「萊克斯」(HEX)雜誌與「真國家」(Le Pays réel)日報免費銷行於全國，用各種各樣的標語麻醉人民，那位年輕領袖的肖像也登在各種出版物的封面上，全國神祕的集會，無日不有，開會時，稱和宣傳，多受戈培爾博士(Dr. Goebbels)之誘導。戴氏沉溺於此日漸擴展之運動，莫知所止，竟肆無忌憚的公開要求政權，希望政府因此被逼而辭職。彼為達此目的，已以偽造文書罪控告自由黨閣員夏斯巴爾(M. H. Jaspar)，夏氏當向刑事法院申辯；其號召於世人之前者，即為打倒樊澤郎之獨裁。但在此急起擾奪政權之際，彼萊克斯領袖乃犯一政治上極嚴重的錯誤：竟與佛拿芒民族黨(Les nationalistes flamands)——即前進黨——簽一協定，該黨為反對比利時之一小團體，即行動派之繼承者，該派在大戰時甘供德國利用，至今尤欲將比利時分而為二，創建一與德意志連合之佛拿芒國家者。在前進黨簽定此協定時，固已允許不反對比國之君主及其統一，但彼等領袖却同時作相反之聲明，其實，該協定已確立兩黨共同行動之基礎原則：即對內主張自治，開分裂之門，以破壞統一之比國；對外則主張反法聯德。但

此兩黨在國會二百一十席中，共有三十七席，其力量之微，於茲可見。且萊克斯因不惜與國民敵人作詭秘之聯合，已失去不少之同情，縱令彼等異想天開，解釋此協定為引導分裂派於國民統一陣線而定，適足以激動國人之怒潮，曾經參加大戰之軍士尤為甚焉。

政府對萊克斯之反攻與各黨之改組

無論如何，政府與萊克斯之鬥爭，業已開始，握有政權之三大黨亦分別改組，俾適應時勢，克服此共同敵人。天主教黨，或更確切的說：混合天主教黨，已集中教徒於布魯塞爾與馬利勒(Malines)舉行大會，在此兩次大會中，萊克斯教徒均禁止參加，足徵大會性質之嚴正，比利時天主教信仰之虔誠。但是欲由此統一天主教黨之政治目的，並未達到，因佛萊芒族天主教徒久有創立自治的政治團體之意，故連具有統一趨向之政治的決議亦未成立。比利時統一天主教黨可說從茲解體：黨內另設兩委員會，一推華龍族七人，一由佛萊芒族七人負責，在此二元的基礎之上，改組天主教黨，一般政治問題由此兩委員會解決；至黨之廣大的社會聯合，仍維持民主黨，天主教徒，農民黨，保守黨各派別之舊形，然一切政治問題皆不取決於此。

社會黨亦採取改組之措置矣。自由黨為適應此新的環境已決定更換其黨的指導人物，並選定青年名律師拿非雷(Victor de Lavevoye)為其領袖，衆皆認彼為戴克萊爾之勁敵。現改組工作已告完竣，各黨之宣傳與行動必立即開始，此三大政府黨，一致密切合作，組織一中央集團，實無庸諱

言，彼等共同之原則，當為保障國家統一與憲法上之自由，我們可以稱之為統一主義者，但彼等主張不同之點，仍完全保留着。

萊克斯運動，本建築於反對議會制度之上，結果，却造成一新的對抗，使政府原具之舉國一致與政黨休戰之性質為之喪失；社會黨的交通部長斯巴克(Schack)對此事象之進展却有如下之解說：「樊澤朗之政府為一聯合政府，亦即政治原理上與政治哲學上之政府，故迄今有其缺點，……余信此缺點可以彌補，今萊克斯運動，適足以產生一意外之結果，促成國家在一深遠的與偉大的理想中而真正團結一致。」

政府之命運

政治鬥爭的形勢，已如上述，為比王絕對信任之傳統的三大政黨與政府，其能操必勝之權，可無疑意。彼等不但有堅定不移之理論，信條，與多數極乎衆望的才智之士，且有

世航珍聞

德國商業航空之新猷(海外通訊)

德國航空當局及留夫特漢沙航空公司，今已決定於一九三七年春季實行橫渡北大西洋定期航空郵運。所需彈射飛船起飛之母船，第二只已在建造。其航線因英國不允借用場地，故決定由葡萄牙之里斯本起飛，經葡領阿摩利司而

由偉大的經濟改革所造成之政府成績，作實質上之支持，吾人均知獨裁政權只能產生於經濟混亂中，在比利時，則毫無此種病象；況比利時人民，在歷史上有酷愛自由之習性，戴克萊爾個人亦應鑒於此種事實，竭力保障自由，庶免全失人望。在政府與三大政黨方面，早已表明其意旨，凡一切極端主義，皆在反對之列，即對於與共產黨聯合之人民陣線亦然。其他一般民主派的團體，如天主教民主黨，比利時勞工黨，與該黨領導之勞工委員會以及自由黨等，皆先後正式聲明，反對人民陣線，以免引起激烈的互相對抗之組織。

此外，萊克斯主義者尚欲用種種方法，煽動一般不滿現狀的中產階級，以張聲勢，政府則採用極靈敏之措置，隨時設法滿足此種失意市民之要求，使萊克斯無辭可借，無機可乘。目前政府的口號與三大黨的奮鬥目標：即「非萊克斯，非莫斯科，乃比利時。」(Ni Rex, ni Moscou: la Belgique.)

譯自 Le Journal de Shanghai

至紐約。其飛行時間亦決定於普通氣候時不超過二十六小時。十月二十六日晚間，柏林航空俱樂部中舉行一慶祝會，招待此次實驗飛行之十位飛航員。航空部長戈林將軍因公缺席，特致賀電曰：「商用航空歷史上先進之事業，德人足以自慰矣！」

又，關於載客方面，當局及該公司不擬於近年內舉辦。航空公司方面主張將權利讓給齊柏林氣艇。此航線所用之新機為四引擎之飛船，採用容克斯重油引擎。新船之式樣亦較特別，今已在漢堡著名之不羅漢·伏司：(Blom and Voss)造船所製造。(立)

日德日義同盟協定與國際風雲

陶 芸

一般預言家所認為最危險的一九三六年，已快告結束，預料的第二次世界大戰並未發生。然而試一觀本年內國際間的風雲，可知預言家的言語並未完全失敗。意阿糾紛結束於今年，地岡上將不再發見阿比西利亞國；西班牙之內戰至今尚未終止，這名為內戰而實受國際操縱的西班牙，最能代表國際的形勢。歐洲各國合縱連橫之外交，且延及亞洲，乃發生最近之日德日義同盟協定。

日德日義同盟協定，在未公佈以前，一般明瞭國際形勢者，即早知必有發生之一日。蓋今日國際，約分兩大集團：一為法西斯主義集團；一為共產主義集團，英美等國則處於兩者之間，勉強維持民主政治。法西斯主義集團以意德二國為首，而以奧匈等欲打破現狀之國家輔助之。共產主義集團當然以蘇聯為首，但現尚未自敢明言欲效法之者。然而法西斯主義國家之悍然不顧一切的情形，使中間的國家多參加左派之集團。如德國於今春撕毀凡爾賽和約及洛迦諾公約，增加軍備，恢復徵兵制，派兵佔領萊茵區域，此種種行為迫使法國不得不與蘇聯締結同盟協定，而意大利之征服阿比西利亞亦迫使英國親法而疏德意。在此種情形之下，德意除可得奧匈等極少數國家之同情外，在歐洲實有孤立之情況。此外

在亞洲，日本雖未公開實行法西斯主義，而其軍人專橫之情形，欲獨霸中國之野心，積極侵略中國之事實，亦造成日本在亞洲之孤立。因此日德日義皆極有締結同盟之可能。再益以日德皆以蘇聯為其共同敵人，日義又有互相承認「滿洲國」與阿比西利亞之利益，故日德日義同盟協定皆成爲事實，先後於十一月二十五日及十二月二日發表矣。

據日德兩國所發表者，日德協定純爲一種防共協定，內容共分三條：（第一條）兩締約國同意對共產國際活動，相互通知，並互相磋商必要之防禦辦法，並由密切合作以實行之。（第二條）兩締約國將聯合邀請其他國家，其國內和平現受共產國際陰謀活動之危害者，依照本協定之精神，適用各項自衛辦法，或加入本協定。（第三條）本協定之德文全文及日文全文，應爲本約之原本。本協定於簽字之日發生效力，其有效期間定爲五年，在限期終了以前，且在此時期以內，兩締約國對於彼此合作之進一步方法，應有諒解。除日德協定原文之外，又有協定之附屬議定書，亦分三條：（一）兩締約國之政府當交換關於共產國際活動之情報，並啓發及防衛共產國際之措置時，應緊密協力。（二）兩締約國之政府對於國內或國外直接或間接服務於共產國際者，或助長其破壞工作

者，在現行法之範圍內，應採嚴格之措置。(三)爲易使上項第一條之規定實現，應由兩締約國設置常設委員會，爲防遏共產國際之破壞工作所必要之其餘防衛措置，應由該委員會研究而協議之。

至於所謂日義協定，並未曾發表正式條文，十二月二日日本所發表者僅爲一聲明書，即日本閉鎖在阿比西利亞公使館，並在阿比西利亞開設領事館；又義大利政府尊重日本帝國在阿比西利亞之通商及其他利益。義大利所發表者亦僅就日本在阿比西利亞設總領事館一點，表示感謝，並向杉村大使提出保證，謂日本在阿比西利亞境內所保有之利益，義國當局必當特別加以關注。至於宣佈義國在長春設立總領事館之公報，則尙未發表。

依上述日德協定之內容觀察，該協定似純爲一種防共協定，並無其他軍事政治性質在內。然而如深刻研究之，即知其間實含有深意在內。如第一條之規定，兩締約國對共產國際活動，可互相通知並磋商防禦辦法。但何謂共產國際活動，殊無一定定義。若蘇俄與兩締約國間之任何一國發生戰事，則可解釋爲共產國際活動，殊無疑義。若有其他國家與日德中之任何一國發生戰爭，亦未嘗不可解釋爲共產主義之活動。在如此情形之下，德日可互相交換消息並磋商辦法，則此條實包含交換軍事情報並攻守同盟在內，若謂日德協定並無軍事性質在內，殊未可信也。而況日本對於中國國內各種活動，往往誣指爲共產活動，是日德同盟，中國決不能輕視之也。至於日德協定之第二條，却係保留其他國家加入之餘地者，預料除義大利外，奧匈兩國亦有加入之可能性，因奧

匈兩國在歐戰後損失奇重，對現狀極不滿意，不得不附德義之驥尾以求改進現狀也。

日義協定對於中國之影響更明顯而親切，蓋自日本於民國二十年強佔我東三省後，我政府之訴諸國聯雖未獲得實力之援助，而國際輿論却傾向於中國，咸認日本之行爲爲不合法者，爲破壞各項國際條約者。故自日本設立傀儡偽「滿州國」後，世界各國除日本本國及薩爾瓦多等小國外，重要國家俱未有承認之者，雖有德國與偽滿之訂商約，亦完全爲商業性質，不能解釋爲承認偽「滿州國」，是以偽滿猶絕無存在之可能。今義大利與日本折衝之結果，除日本承認義大利兼併阿比西利亞之事實，將使館改爲領館外，同時義大利亦擬在偽滿首郡長春設總領事館，此雖非正式法律上承認偽「滿州國」，而爲事實上之承認，則無可疑義。從此之後，義大利必將與偽滿再訂各種商約，增加義國在滿州之利益。其他各國或亦將仿效之，使偽「滿州國」之地位，漸趨平穩，是最不利於中國，而決不容吾人忽視者也。

此外，日德日義協定對於歐洲之影響更甚。日德協定之主要目標厥爲蘇聯，蘇聯自以共產主義立國後，即拋棄侵略他國領土之野心，但爲絕對防衛本國領土，保護共產主義之實行起見，亦不得不充實武備。在東方有侵入其領土危險之國家爲日本，在西方與蘇聯最不能相容者爲德國，今日德一旦締結同盟，且以蘇聯爲唯一對象，迫使蘇聯不得不更積極準備軍事，並竭力拉攏英法等國。法德爲世仇，爲兩雄決不能並立者，今視德國之拔扈，亦極思多引同盟以抵制之，故除蘇聯外，法國又竭力聯絡英，比，波蘭及小協約國諸國。

歷年飛機的高度記錄

飛機名稱	駕駛員	日期	紀錄(尺數)
Antoinette	Latham(法)	1909年 8月29日	509
Wright	Lambert(法)	10月18日	984
Antoinette	Latham(法)	12月18日	1486
Antoinette	Latham(法)	1910年 1月 7日	3281
H.Farman	Paulhan(法)	1月12日	3967
Wright	Brookins(美)	6月14日	4880
Antoinette	Latham(法)	7月 7日	4540
Wright	Brookins(美)	7月10日	6234
Bleriot	Drexel(美)	8月11日	6601
Bleriot	Morane(法)	9月 3日	8471
Bleriot	Chavex(法)	9月 8日	8488
H.Farman	Wynmalen(法)	10月 1日	9121
Bleriot	Drexel(美)	10月10日	9449
Wright	Johnston(美)	10月31日	9712
Bleriot	Legagneux(法)	12月 8日	10,171
H.Farman	Loridan(法)	1911年 7月 8日	10,423
Bleriot	Felix(法)	8月 9日	10,466
Bleriot	Garros(法)	9月 4日	12,828
Bleriot	Garros(法)	1912年 9月 6日	16,076
Morane	Legagneux(法)	9月17日	17,881
Morane	Garros(法)	12月11日	18,405
Bleriot	Perreyon(法)	1913年 3月11日	19,291
Bleriot	Legagneux(法)	12月28日	20,079
Lepere	Shroeder(美)	1920年 2月27日	33,114
Lepere	Macready(美)	1921年 9月18日	34,508
Nieuport	Sadi-Lecointe(美)	1923年 9月 5日	35,240
Nieuport	Sadi-Lecointe(美)	10月30日	36,565
Wright	Champion(美)	1927年 7月25日	38,419
Wright	Soucek(美)	1929年 5月 8日	39,141
Junkers	Neuenhoffen(德)	5月26日	41,795
Wright	Soucek(美)	1930年 6月 4日	43,167
Vickers	Uwins(英)	1932年 9月16日	43,977
Potez	Lemoine(法)	1933年 9月28日	44,820
Caproni	Donati(意)	1934年 4月11日	47,353
Potez	Yetre(法)	1936年 8月14日	48,098
Bristol	F.R.D.Swain(英)	9月29日	49,967

英國本極畏忌蘇聯，兩國很難有和好之可能，但因蘇聯對英國處處退讓，處處表示好感，而德國反雄視一切，有打破歐洲均勢的危險；而義大利亦擬奪英國在地中海之海軍霸權，故日德日義之協定更促使英國與法俄等國接近。近已盛傳英法比三國將有同盟協定，英比更有諒解，若比國受其他國家攻擊時，英國必將自動援助之。

綜上觀之，今日歐洲縱橫之局面，與一九一四年歐洲大

戰發生以前相較，實極相似。惟奧匈現已變為小國，不復能與戰前之奧匈帝國相較，但代替之者有東亞之日本。故上次世界大戰僅限於歐洲，而第二次世界大戰若一旦發生，必將蔓延至亞洲。我國處於此存亡危急之間，決不能稍有疏忽。除應竭力準備外，並應利用外交，與同情我國及與我國有利害關係者聯絡。雖不必即締結同盟協定。但亦決不能忽視國際之形勢，蓋明日之大戰決非單純的兩國作戰也。

美國陸軍軍官學校畢業生之飛行教育

侯競寰

今年六月十二日，美國陸軍軍官學校畢業生二七六名中，考上航空學校者六一名，其兵科如左：

工兵	四
騎兵	九
通信兵	一
海岸砲兵	四
野砲兵	一三
步兵	三〇

飛行教育，先於蘭德耳夫·非耳德受初級及中級教育八個月，再往克勒·非耳德受高級教育四個月。在此兩地完成飛行教育者，轉科為空軍軍官，被淘汰者仍為原兵科之軍官。

美國採用此種制度，迄今已逾十五年。此十五年中，由陸軍軍官學校畢業考上航空學校者，共計八四八名，畢業於航空學校者二七三名，約佔百分之四七。加上今年預定畢業之二

八名，共為四〇一名。依此比例，今年考入航空學校之人數，將來畢業時，所餘不足三〇名，可見美國飛行教育嚴格之一斑。

茲將過去十四年中，入校與畢業之人數，列表如左，以供參考。

年度	軍官畢業生	飛行修業生	畢業生	比率 %
一九二二年	一〇二	一六	八	五〇·〇〇
一九二三年	二六一	五一	二五	四九·二一
一九二四年	四〇六	六一	二〇	三二·七八
一九二五年	二四四	四二	九	二一·四三
一九二六年	一五二	一八	七	三八·八八
一九二七年	二〇三	三〇	一六	五三·三三
一九二八年	二六〇	七七	五三	六八·八三
一九二九年	二九七	一一〇	四一	三二·二七
一九三〇年	二三五	八四	四〇	四七·六二
一九三一年	二九六	九二	四三	四六·七四
一九三二年	二五八	六八	三八	五五·八八
一九三三年	三四六	九二	四三	四六·七四
一九三四年	二四七	六〇	三〇	五〇·〇〇
一九三五年	二七七	四七	二八(預定畢業者)	九九·五七
合計	三、五八四	八四八	四〇一	四七·二八

南京
通訊

狂歡中的別紀

難父

這是真正的民族總動員——

1. 狂歡的前奏

在 委座脫險的前晚，幾位朋友在家裏正討論着西安的事變，電話來了，一位朋友把蔣鼎文到洛陽 委座日內可出險的消息，誤傳做 委座已經脫險到了洛陽，於是男女都狂跳起來，炭火盆上正煮着可可茶，潑翻滿地。年青的S夫人，因她的雙親都在西安，聞訊竟樂得哭起來。

2. 忙壞了電話

第二天，我正在晚飯，時間是六時一刻，中央社的電話真的來了，我手指發抖地拚命打電話到處轉報喜訊，接到電話的朋友，都在電話邊大叫大嚷起來，我並且料到他們還在狂跳，大家在電話裏答應明天請我報喜訊的到瘦西湖食堂吃「獅子頭」。

3. 瘋了的羣衆

丟了飯碗，立刻拖妻領子來到新街口，中央日報的門前是人山人海，爆竹鞭炮放得比除夕還熱鬧，飛馳的汽車，穿上標語的外衣，拖着鞭炮爲尾巴，在街頭橫闖直撞，他們的心裏，今晚即使闖了些小小的禍水，也應該宣判無罪的吧！

4. 比什麼節都熱鬧

本日，是耶穌聖誕，但這是上帝的有錢兒女們的玩意，只在華燈盛筵裏也許看得到慶祝的熱鬧，但是在六點半以後，南京的大行宮新街口，一切地方，什麼聖誕，什麼國慶，什麼新年，什麼一切的季节，都比不上此時的熱鬧，因爲這宛如一條電線通過了全民族人裏的內心，洛陽的機鈕一開，全民族霎時爆發狂歡的火花，不可遏止，無法收拾！

5. 買空了鞭炮

鞭炮鋪裏突然起了騷動，門口堆滿着人，櫃台上飛舞着法幣，鞭炮！鞭炮！大的小的，祇要會響，什麼都好，沒有鞭炮流星也行，流星賣光，花筒也得拿出來放。因爲這些止不住的心頭狂熱，壓不下的精神興奮。祇有讓每一個空間每一個人心頭充滿它熱辣響亮的聲響，纔會使這不可名狀的情緒，稍得安慰。

6. 混亂了秩序

繼續的，瘋狂的現象繼續；蔓延着，狂歡的景象蔓延。從矗立雲間的高樓大廈，乃至平時幽暗僻靜的矮屋茅簷。警察站在維持交通的崗位上，祇有一副癡呆的神情，讓狂歡吞沒了這街頭的秩序，奉着戒嚴命令執行戒嚴任務的憲兵，真的也提着鞭炮在人叢裏燃放起來！

7. 這不是宣傳的力量

宣傳，在這時早已失了效用，標語傳單，不過是歡樂景象中一種五色繽紛的點綴，大聲的口號，早已被捲在笑語的狂瀾裏；當我們看到平時似乎與政治毫不相關的豆腐店燒餅鋪，它的老闆們伙計們，傾其一日所售的竹筒子裏的銅元，掏其平時忍飢熬寒的腰包，都來買鞭炮燃放，這豈是任何宣傳所能做到？這豈是爲任何傳單標語口號所感動？不，這是全民族認識領袖的鐵證，這是領袖偉大人格的感召！

8. 一齊化作熱淚流

我呆呆的站在街頭口達三小時之久，狂歡的景象仍在繼續，我的胸懷感着非常的興奮，我的神經極度的緊張，愉快，興奮，緊張，悲喜交集的情緒，滿滿的塞住心頭，滿滿的塞到喉頭，我說不出一句話來，祇讓這愉快，這興奮，這緊張，一齊化作熱淚在人前湧流！

9. 萬人空巷迎領袖

第二天，是 委座返京的日期了

，正不知飛機降落於明故宮抑大教場那一個機場，但是誰管這些？馬路就是歡迎地，街頭就是飛機場，男，女，老，幼，士，農，工，商，士兵，婦女，尼姑，和尚，什麼人都搖着旗子，擲着鞭炮，到光天化日之下來迎這中華的救星。我站在空軍總站的屋頂上，遠遠望着擁擠的人，似叢集的螞蟻，接連的汽車，像一羣黑豬似的蠢動着。

10 領袖的光儀

這位在歐戰時著名的飛行師「猶司德」，駕着銀色的容克機冉冉下降，被億萬人西望長安眷念着十餘天的領袖，從容下機了，仍是那樣光風霽月的態度，仍是那樣謙沖慈藹的容儀，這該是安慰着多少多少人的心靈呵！當 國府主席站在停機線上歡迎時， 委座趨前向 主席恭敬的行一個鞠躬禮，這鄭重的禮節，真是使人永遠景慕的德行，我又爲了這一幕景象而流熱淚。

11 狂歡的別錄

歡樂確是能使人瘋狂了的，我正不知在這幾天裏有若干人在做着各色各樣狂歡的表情哩！這裏有三個例子：第一是駐在瀋陽官憲的于院長，開見 委座脫險的消息，什麼話都不講，拿酒來掀髯痛飲十大碗方才開口。第二是廣州的余主任漢謀，得到領袖歸來的電報，狂喝到次日中午方才蘇醒！第三是航委會及航校的兩位秘書李仲武，吳嵩慶，大喝白乾之後，到了新都電影院，爲了找不到廁所，竟推開太平門爬到汽車上睡覺了。

12 鐵鑄了的復興大業

這一切，南京的一切，全國的一切，領袖蒙難中十餘天的一切，爲中華民族復興大業的試金石，現在該爲一切的人們相信了：全國國民已鑄成一顆信仰 領袖的鐵的決心，全國軍人應該下了服從 領袖的鐵的決心。這鐵的心，將永遠奠定了中華民族光榮的歷史；這鐵的心，將鞏固地結成了完成三民主義復興中華民族的大業！

★ ★ ★

雞 鷹 奮 翅 記 (續四)

Covington Clarke 著
劍 平 譯

▲前文提要▼ 美國青年柳特·麥啓原在馬戲班中演技，因其兄鄂恩（其兄及父母均英國籍）返英投軍，也到了英國，又因鄂恩在氣球隊中陣亡，就離報年齡，考入英國皇家飛行隊，一心想置身霄雲，為他的哥哥報仇。他飽嘗空中的種種冒險，他通過了地面學校的種種訓練，歷盡艱苦，學會了飛行。在第一次單獨飛行的時候，雖遇發動機障礙，居然大胆地從三千英尺的高度作了祇聽過理論而從未練習過的盤旋飛行，仍舊安然降落在飛行場上。

第五章 戰鷹出陣

四月來了，同來的是兩個委任，使柳特和他的好友白磁脫離了學生的地位，使他們覺得好像繼承了世界的財產似的快樂。在他們的軍服上是渴望已久的銀翼徽，為了這個他們曾艱苦地工作。有許多同時入伍的朋友却不曾得到這個，一路淘汰出去；有幾個差不多已經可以拿到手了，却作了致命的錯誤，償付了最大的代價。熱心和勇敢都未獲酬報；光榮和獎賞祇歸於幸運的孩子們。但是四月二日那天，激動柳特和

白磁的不祇是得到委任的事。他們聽到一種消息，說美國已經到了和德國決裂的地步，不久就要參加協約國作戰了。對於這兩個孩子，它帶來了快樂的安慰，以後毋須再為他們的國家的行動遲疑申辯了。這時，決裂即在目前的此一候，英國人取了一種不同的態度。希望決裂實現的心思雖不公開說出，但是暗地裏却在祈禱實現得愈早愈好。

途間在火車上，柳特和白磁不斷談論美國參戰的事情。
「如其美國加入了，我想知道我們要到那裏去呢？」柳特問。
「你是什麼意思？」白磁嘲弄地看着他。
「如其她參戰了，她得訓練駕駛員。說不定我們倒楣會被送回去當教官的。」
「不要亂想吧！你是在皇家飛行隊裏面，不是在美國。」
「我知道，但是我們仍舊會被送回去當教官的。」
「不要愁吧。在二三天內我就飛過海峽，他們就會完全忘記有兩個美國人碰巧在中隊裏面了。」
「我不敢確定。他們什麼事都不忘記。有的是官樣文章和正式紀錄！如其你曾在小孩子的時候發過麻疹，

說不定他們也會在你身上找出，要它爲它做些事情。而且，我一方面希望這種事情不要發生，一方面也希望它發生。」

白磁很快抬頭看。「哦？你是什麼意思？」

「這樣的，我在這裏是很得意的。我驕傲這軍服，我驕傲這翼徽。但是仍舊沒有關係，如其美國參戰，你不想爲她効命嗎？」

白磁點點頭。「我明白。事實是，我也在想這件事，但是怕說出口罷了。」

「爲什麼怕？」

「喔，我不曉得。一個人假定是應該對他所穿的軍服忠實的話。」

「當然，我們是忠實的，但是你不能因你的軍服而改變你的國籍。我們不是英國人，白磁。我們各方面都不同。我們說同一的語言——然而，喔，孩子！我們說的樣子多不同啊！我以爲我是英國人，祇爲了我的父親和母親是的。但是我從頭到腳，通體是一個美國人。我知道美國應該加入這戰爭。說徹底些，我還以爲她早就

該參加了。然而每逢有一個英國人指摘這件事的時候，我總是立刻跳出來辯護。那是國籍的關係。你可以改變軍服，但是你不能拋掉國籍。」

「我想不能，」白磁同意說。「如其她早來一年的話，我就不會違背父親的意思了。他給我打算得非常好，大學畢業，然後進入實業界。我仔細想過，你相信嗎，我總看不出那條路裏面有什麼真真可以令人興奮的機會。」

柳特笑。「沒有機會被殺，是嗎？現在你有很多的機會了。」

四月七日黎明，滿天紅霞。在海峽岸邊的某鎮上，一個新的空中騎士的中隊已經把飛機推出在飛行場上，而將發動機開車了。幾分鐘後他們就會成隊起飛，上昇到八千或一萬英尺，飛過海峽到戰場上去。在一九〇九年七月，路易·布萊里奧，一個法國人，曾表演給世界看。這海峽是可以飛渡的。在他這是爲航空的發展的勇敢的舉動，但這是合宜的，一個法國人先開了路，讓幾年後成千的空中武

士在趕往防禦法國的時候，可以越過同一的障礙。

在飛行場上，當太陽升高到紅雲的上面的時候，柳特正在檢查他的飛機。每一根張絲，每一個鬆緊套，都經過最細心的檢查。

「哈，小矮子！」這是白磁，手裏揮着一張報，一邊跑一邊喊。

「什麼事情這樣大驚小怪？」柳特問。

白磁一邊喘氣，一邊用手指着報上的標題。

「看這裏！美國已經宣戰了。」柳特激動得跳躍不已，一手把報紙搶了過來。

「啊！讓我來看。」

開了車的發動機全給忘記了。駕駛員們四面聚攏來。個個人都要看報。個個人想拍別人的背——真的拍了。

洛愛少校，中隊的隊長，走進了圈子，說道：

「好消息，是的。但是他們還沒有到這裏，你們知道，而且你們也還沒有到法國。現在，工作罷。麥啓中

尉，你可以在法國讀這新聞——今夜你是了不得地高興了。」

「你告訴他們，」柳特說，全忘記了階級和禮貌。

少校沒有忘記，但是他非但是一個少校，也是一個有天才的人，他對於柳特的忘形祇是笑笑。

三十分鐘後，飛機依良好秩序起了機，改正了隊形，向着海岸飛去，一路穩定地上昇着。發動機聲音很和諧，柳特知道他的心和他的發動機是協調的。戰，戰，戰！發動機唱着。堅定的心腸，似乎覺得它自己的責任和目的，那發動機唱出了柳特自己的快樂的凱歌。

底下是海岸線和一個小鎮，在八千英尺的空中下望，這鎮不過是小孩的玩具罷了。這時它過去了，終於到了海的上面。一隻船——又是一個玩具——正在浪花之上爬行。更前一些路又是一隻船，向岸駛着。或許她載了許多兵士，這些兵士方重見英國的海岸線而感到欣幸吧。

柳特向旁瞥視白磁，白磁是在他的對面，飛着V形隊的另一僚機。白

磁揮揮手。他也在附和着他的發動機歌唱。

又飛了一些路，柳特回頭去看，自己也不曉得什麼道理。海岸逐漸變得模糊了。他看見後面飛機裏的駕駛員也在回頭看。對面的一個也在回頭看。這是他們中間若干人對英國領土的最後觀望嗎？什麼力量使他們幾乎在同時都回頭去呢？

從此以後，他們就面對着前線了。英國留在後面。前面是法國，比國，和戰爭。而上昇着的太陽，現在已二小時的高了，正在覺醒美國的一個新日子吧。

戰，戰，戰，戰！發動機唱着，轉動它的人上衣上佩帶了銀翼徽。白色的，銀翼徽。不知怎樣，那常常令人聯想起安琪兒們。可是這些却不是安琪兒們。他們是戰爭和死亡的鸞鷹……但是，如其他們出力將和平帶回給這紊亂的世界，不也就是安琪兒們嗎？

洛愛少校，指揮着並率領着這飛行的，向在丹刻克西南的，邊上有好

些棚廠的一個飛行場，抑卜了他的飛機的機頭。海峽的飛越很平安地完成了，所有的飛機都作了良好的降落。他們終於在法國的土地上了。戰爭現在是貼隣着。

那晚，柳特和白磁坐在兵房裏，一行一行讀柳特帶在身邊的報紙。這是他們生命中最大的日子，這是最大的消息。有二個人碰到的地方就有人談論這件事。威爾遜總統給國會請求宣戰的文件全部登在報上。軍隊已經在動員。全國在武裝起來，從一個社評的口氣看來，竟可以使人相信美國軍隊下一周就會運來了。

有人敲門。

「進來，」柳特說。

一個傳令兵走了進來，敬了禮。「洛愛少校命令你們立刻去見他，」他說。

「我們兩個？」柳特問。

「是的，官長。」

柳特很快看白磁一眼，「你做了什麼事嗎？」他問。

「你做了什麼事嗎？」白磁回問。「來吧。總有些事了。洛愛少校在

那裏？」白磁問傳令兵。

「官長，請跟我來，我帶你們去。」

雖則寄宿在一所建築時不惜佔地多少的古舊大房子裏，少校似乎很不高興和不安定。在白磁和柳特進去的時候，他正在燭光黯淡，且因門戶和百葉窗皆閉，使光線不透到外面，以免引致敵飛行人下蛋而致多少有些氣悶的大房間裏面，走來走去。

少校雖年輕，却會發脾氣，幾乎可與被人惹惱的老法國保盧兵相伯仲。他不理睬這兩個青年軍官的敬禮，祇顧走來走去，直到一脚碰在椅子上，才後悔地停步。

「我有很壞的消息告訴你們，」他終於說。「剛才來了一個命令，將你們從這中隊裏調出，派到聖帕爾去。」

「聖帕爾！」柳特應聲道。「什麼東西在聖帕爾呢？」

「那裏東西不少。說一件，它是飛行人的窠。」

「但是爲什麼要把我們調出這中隊呢？」

「天曉得，」少校尖酸地答道。

「這是我第二次在前線帶的中隊，我這一天永不曉得第二天能夠依靠什麼。你們可以自己去作結論。我的理論是你們的調出去是因爲你們是美國人。」

「我告訴你，」柳特轉向驚訝無語的白磁，倔強地說。「官樣文章和紀錄。一條紀錄的獵狗」找出了這個。少校，那就是再沒有飛行了嗎？」

世界航珍聞

意在秘魯設飛機製造分廠（海外通訊）

南美之秘魯，前與意大利之卡滋洛尼飛機製造公司訂立合同，同設立一分於秘魯，茲悉該廠經加速之建設後，於一九三七年即可動工製造。其合同條件爲允許該分廠專利十年，並在事實上作修理秘魯舊有之英美飛機之工作。（立）

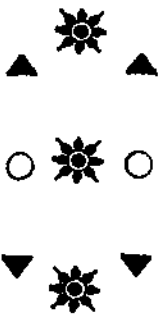
知道了。我所曉得的是我非常惱怒。我很不願失去你們。」

「那意思是——我們必須離開我們所交的這些朋友嗎？我們受了這些訓練，祇爲——祇爲躺在一個可笑的小鐘儘無聊嗎？」

「我沒有起草那個命令，」少校回答，「我也不能改它們。這事有些不合理，我承認。我說，假如有機會碰到那個起念的傢伙，你們可以重重敲他的頭——用我的稱讚。」

飛行一奇蹟

新近在法國蒲琪斯城發現一件奇蹟，爲航空史上所不經見者：一個航空學校的飛行生常他起飛之後，發覺濃霧迷向，無法前進，他就曳着保險傘跳下，但這無人駕駛的軍用機却仍繼續前飛，足足飛了一小時，有七十公里之遠，才碰撞在森林裏，結束它的無主飛行。（震百）



時事一週

廿五，十二，廿五—十二，卅一。

政治教官室

▲國內方面▼

一、領袖脫險返京全國歡呼慶祝 自委員長西安蒙難之後，為期兩週。因受領袖偉大人格及精誠的影響，同時

全國民意熱烈擁護領袖的表示，張楊二人，極為感動，自知違犯紀律，特親向 委員長悔過自新。· 委員長於離西安前，召張楊二人，面加訓斥，此一幕西安叛變事，終得以順利解決，實國家之幸福，民族復興的關鍵。茲紀其要：

(一)返洛情形 委員長於廿五日下午三時自西安乘機啓飛，隨以軍用機四架護送，於五時半抵洛陽，即赴軍分校官邸休息。全國接到消息後，無不歡騰，各報均以迅捷手續出刊號外，中央廣播電台立即將該項消息廣播全國。各地商店住戶機關團體，均燃放鞭炮，遊行提燈慶祝，高呼「蔣委員長萬歲」口號，興奮情形，為北伐成功後第一次之熱烈。足徵民衆擁護 領袖之真誠現象。

(二)回京情形 廿六日午十二時二十分 委員長由洛乘機抵京，京中各界得訊，自晨迄午，自動集於明故宮飛機場者，不下四十餘萬人，屏息翹首，佇望飛機之東來，民衆愛戴 領袖之熱烈，於茲可見。 委員長所乘波音機，於正午十二時許，出現京市上空，全市民衆皆喜形於色，歡聲震天。時全體中委暨國府林主席，各院部會長官，陸海空將領，約二千餘人，先在大校場，鵠候歡迎。飛機降落時，全體歡迎人員，一致高呼「蔣委員長萬歲」「中國國民黨萬歲」「中華民國萬歲」，委員長在機頻揚帽示意。十二時二十分，飛機着陸，何應欽首登機致敬。 委員長即同夫人宋美齡女士相偕下機，葉楚傖向 蔣報告，現有四十餘萬民衆，恭候歡迎，林主席代表黨政軍全體，恭致慰問等語， 蔣即趨前向林主席一鞠躬致謝，並與各歡迎人員，領首答禮，旋偕夫人登汽車至明故宮飛機場，受在場迎候廣大民衆之熱烈歡迎。民衆脫帽揚旗，燃放鞭炮，一時歡呼若狂，情緒熱烈。 委員長舉手揮帽作答，貌極愉悅，趨車緩行，逕返官邸休息。

(三)南京慶祝大會 廿七日中央國府暨立院各部於晨八時在中央黨部大禮堂全體舉行慶祝 蔣副主席回京大會，到中委及黨務工作人員總幹事以上約千人，由林主席領導行禮致詞。同時首都百萬民衆，於歡欣鼓舞之餘，舉行首都各界

慶祝 蔣委員長回京大會，到民衆二十餘萬人，由市長馬超俊致歡迎詞，繼由 蔣委員長代表何應欽致答謝詞，其盛況打破京市歷屆盛會之紀錄云。

二、處理陝變

此次陝變張學良悔過後，即隨同 委員長與宋子文乘自備波音飛機抵京，寓宋私邸。即作一函呈 委員長表示來京待罪之意。原函略云：「學良生性魯莽粗野，而造成此次違犯紀律不敬事件之大罪。茲視顏隨節來京，以至誠願受鈞座之責罰，處以應得之罪，振紀綱，警將來，凡有利於國者，學良萬死不辭」等語。據 委員長表示當呈報中央分別處理云。

三、綏東戰事情況

綏遠前方將士，自得悉 蔣委員長出險消息後，均狂呼中華民國萬歲，並向天放槍，以示歡騰。同時 委員長亦有電慰問傅作義及前線將士，有「却敵衛國，不負中樞倚任；益望爲國努力，貫徹始終」之語，軍心爲之大振。日來趙承綏代理總指揮職務辦理反正部隊編制事頗忙。金憲章，石玉山兩部均在綏設辦事處，安華亭等新年後即返興和。匪部紛紛反正，某方甚恐慌憤怒。據廿七日集甯電，嘉卜寺，商都，張北三地，開爲軍改編與調動甚忙；某方鑒於以往失敗，今後決集中指揮權，王英，李守信等部，共編二軍，每軍三師，每師二旅。連同熱僞軍王靜修部，皆受德王指揮，僞後方總部移德化，空軍根據地在商都。飛機仍時飛來偵察，綏戰在短期內，或不致有所舉動。

▲國際方面▼

一、耶穌聖誕節各國狂歡之象

二十五日國民電：「美國全國慶祝耶穌聖誕狂歡而喪身者，已達五十八人。其中因汽車火車而死者九十七人，據測死者當超過三百人。」又「英遜皇溫沙公在維也納英國教堂向衆宣讀聖經關於耶穌誕生事蹟，聽衆極爲驚奇。」哈瓦斯電：「巴黎居民赴山地從事冬季運動，各火車站臨時加開專車，其次數之多，打破歷年紀錄。」「意大利首相墨索里尼亦往羅曼尼本鄉渡節。墨氏任首相後，回鄉渡節，此爲第一次云」。

二、汎美和會閉幕美國務卿宣布新門羅主義 二十三日路透電：「阿根廷京城汎美和平會議閉幕時，美國務

總理赫爾氏曾發動人聽問之演說，大意為美洲團結，共禦外來侵略，為全世界樹一和平楷模云。」又哈里斯電「阿外長賴瑪斯致詞云：本會議對於美洲與世界和平兩有裨益，殊堪重視，所得結果，不一而足，其尤要者，則有（一）諮詢辦法：即美洲各國互相諮詢，俾以共同的聯帶行動，防止或制止戰爭。（二）不干涉原則：即各國內政外交問題，凡與他國不相涉者，他國不得加以干涉。……要之，美洲各國之間，今後若果發生爭議，務用和平手段，予以解決，即美洲以外發生戰爭時，吾人亦當與其他各國共同合作，藉以制止衝突。緣吾人雖推重中立政策，但對於戰禍，未能漠視無視故也。」

三、德積極干涉西班牙內戰 西班牙近畿戰局無變化，叛軍飛機繼續投彈，砲轟京城。二十八日曾一度發生激戰

，雙方均受重創，未獲何等勝利。據哈瓦斯電傳，西班牙叛軍所轄領土內，意人業已逐漸退，而德國人士，入境日愈增多。軍以加第克斯港而言，十一月底先後到者近萬人，十二月六日，封鎖巴塞洛那港，有外艦易旗參加，故英對德之行動，頗感不安云。二十七日路透電：西政府艦截留德輪，將引起嚴重糾紛。希特勒在別墅召集緊急會議，已派大批軍艦，駛畢爾巴沃港。

四、英意協定 英意兩國關於地中海問題之君子協定，大致已起草完成。兩國約定尊重地中海現在地位。內容要點：

（一）雙方所設海軍根據地，（英國在巴勒斯坦海法港，意國在地中海東部多得坎尼羣島）仍可繼續進行。（二）協定並非針對任何他國而發，互允為和平事業而工作。（三）英通至印度之途徑，意通東非洲之途徑，均互予以保證云。似此為歐局緩和一轉機，但各國論調不一致，蘇俄認為英懼德結果，意報認為意德關係將趨疏遠云。

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，每千字酌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