

第 071 號

第一六〇期

(民國二十五年十二月二十一日)

每週情報報

航空委員會出版

每週情報第一六〇期目次

日本：三菱公司新製三座轟炸機(譯自國際航空通訊第三七七期).....	一
輕銀金屬之需給(日本特約通信).....	二
航空輸送社會第十六期決算(譯自日本航空記事十二月號).....	二
蘇俄：積極擴充空軍.....	四
積極造就航空人才.....	五
軍用機載重飛行記錄(譯自Friend).....	六
美國：海軍飛機性能一覽(譯自國際航空通訊第三七七期).....	六
艦載飛機之一斑(譯自國際航空通訊第三七九期).....	八
禁止飛機出口(譯自國際航空通訊第三七七期).....	九
林白上校設計製成新機(譯自國際航空通訊第三七七期).....	九
英國：空軍擴張計劃發展之狀況(譯自日本航空記事十二月號).....	一〇
養成特殊預備駕駛員(譯自日本航空記事十二月號).....	一二
預備空軍及其訓練(譯自日本航空記事十二月號).....	一三
新建機場數處(譯自國際航空通訊第三七八期).....	一四
新製普通軍用機(譯自國際航空通訊第三七六期).....	一四

空軍人員數額	一四
海相宣布革新海軍計劃	一五
高翔軍用機駕駛員裝置養氣面具	一六
航空次官答覆衆議院詢問民航種種	一六
空軍轟炸機隊霧中發生不測	一七
法國：空軍強化案之內容	一七
譯自日本航空記事十二月號	一七
建造中之巨型轟炸機	一八
意大利：成立飛行師團	一九
譯自蘇俄紅星報	一九
去年出產優秀飛機之性能一覽	二〇
譯自國際航空通訊第三七三期	二〇
各機概略	二三
德國：增加邊防空軍人員	二四
譯自國際航空通訊第三七七期	二四
徐伯林將飛行東京參加世運之預聞	二五
比利時：減高航空預算	二五
譯自國際航空通訊第三七八期	二五
成立大學生籌行學校	二六
譯自國際航空通訊第三七四期	二六
決定萬國航空競賽會舉行日期	二六
譯自國際航空通訊第三七八期	二六
荷蘭：KLM航空公司駕駛員之待遇	二七
譯自日本飛行雜誌十一月號	二七
瑞士：計劃積極防空設備	二八
譯自國際航空通訊第三七六期	二八

瑞	：典向德國訂購飛機(譯自國際航空通訊第三七九期).....	二九
芬	蘭：芬蘭定購雙發動機轟炸機(譯自國際航空通訊第三七九期).....	三〇
羅馬尼亞	：航空會員遊歷意大利(譯自國際航空通訊第三七七期).....	三〇

目次

目
次

每週情報報

日本

三菱公司新製三座轟炸機（譯自國際航空通訊第三七七期）

東京三菱公司製成一三座位轟炸戰鬥機，係雙發動機低裝單翼式，並有伸縮陸架及雙方向舵。其構造形狀，彷彿與三菱 93 長途轟炸機相似。此新機五百五十四馬力之中島式發動機兩具（做 Bristol Jupiter 式樣）重載時，可續航一、八六〇哩（三〇〇〇公里）。

田 林

一



輕銀金屬之需給（日本特約通信）

日本使用輕銀金屬製產量，去年度（一九三五）約五、〇〇〇公斤，國內需
要約三分之一，本年（一九三六）用量加倍約一〇、〇〇〇公斤，昭和十二年度
（一九三七）約一七、〇〇〇公斤，預計除供給國內需要外，尚有餘剩輸送國外。

日本使用輕銀金屬其大別如下：

- 60% 家庭用品
- 20% 航空用品
- 15% 一般工業
- 5% 電機方面

航空輸送會社第十陸期決算（譯自日本航空記事十二月號）

日本航空輸送會社，於十一月二十日在飛行館本社舉行第十六次定期股東

總會。報告本年四月一日起至九月卅日止之營業概況如左：

損益計算書

利益之部

事業收入 一二九四、〇一六、三四元(日金)

收入利益 一五、〇九二、二九

雜收入 三、二八四、五二

計 一三一二、三九三、一五

當期損失金 六二、五〇〇、二〇

合計 一、三七四、八九三、三五

損失之部

營業部 一、〇一五、四六三、四六

飛機發動機機械建築物其他償却金 三三三二、八七三、七九

日本

事業收入還付金

二六、五五六、一〇

合 計

一、三七四、八九三、三五

利益金處分

當期損失金

六二、五〇〇、二〇

前期公積金

三九二、二五〇、二一

合 計

三二九、七五〇、〇一

股東紅利(年息五分)一〇〇、〇〇〇、〇〇

後期公積金 一二九、七五〇、〇一

蘇 俄

積極擴充空軍

蘇聯欲實行擴充空軍實力之龐大計劃，業已按照最近蘇維埃聯邦大會之誓言，即「吾人必達到十五萬空軍人員之目的」儘量發展，按「新聞報」所得基甫消息稱，現在烏克蘭訓練之空軍人員，本年度可較去年增加七倍半，烏克蘭且已設立航空學會十一處。全蘇聯如高加索及中亞各共和國，均大肆宣傳，勸該青年加入航空團體。「新聞報」社論對於蘇聯空軍軍備之現況，敘述甚為明顯。該報稱：今日之蘇俄，雖已擁有世界最強大之空軍，但尙擬開設航空班一百六十七所，改良訓練方法，俾可阻止現時常見之意外，蓋此種意外之發生，多由訓練未臻純熟所致云。

積極造就航空人才

本月十一日蘇聯中央航空俱樂部跳傘班及滑翔駕駛班學生在工會總會所舉行畢業典禮，本年內該俱樂部共訓練飛行員四〇九人，航空教練員廿五人，跳傘員一〇八九人，滑翔員三一五人，均於暇時訓練並不妨礙各生正規工作。行禮時到場者有全蘇工會總秘書希維尼克，航空學會立愛德曼，紅軍空軍司令亞

尼克斯等。共產青年團中委會書記河沙萊夫曾發表演說，言及曼辛斯基工廠工人要求於最短期內訓練航空人員十五萬名，而並不妨害其正規工作之建議云。航空俱樂部及共青團在此方面任務十分重要，渠稱「蘇聯應有全世界最多最優秀之飛行家」云。

軍用機載重飛行記錄 (譯自Friend)

蘇聯空軍A. B. 等少校最近駕 *Am* 大型機 (四發動機) 計載重十二噸，升高至二、六五八公尺。

美 國

海軍飛機性能一覽 (譯自國際航空通訊第三七七期)

美海軍航空局編一飛機表冊，內載有現時海軍所採用之飛機及名稱，並攝有照片，說明各種飛機之概況，茲簡述如下：

型 式	類 別	製 造 者	發 動 機	最 大 展 長 度		
				翼 展	長 度	寬 度
F3F1	戰 鬥	Grumman	P&W	三十二呎	二十二呎二吋	十呎六吋
F3F2	同 右	同 右	Wright	三十二呎	二十二呎二吋	十呎六吋
SO1C1	偵 察	Curtiss	P&W	三十六呎	二十六呎十吋	十四呎二吋
XSB2U-1	偵 察 轟 炸	Vought	同 右	四十二呎	三十呎五吋	十二呎八吋半
N3N-1	教 練	海軍飛機製造廠	Wright	三十四呎	二十四呎四吋餘	十呎六吋
JF-1	差 遣	Grumman	P&W	三十九呎	三十三呎	十四呎六吋
XTBD-1	魚雷轟炸	達格拉斯	同 右	五十呎	三十五呎	十四呎二吋
XBT-1	轟 炸	Northrop	同 右	四十一呎六吋	三十二呎十吋	十二呎

美 國

P3D-1	巡邏	達格拉斯	同右	九十五呎	六十九呎十吋半	二十二呎五吋
XP3Y-1	巡邏	Consolidated	同右	一〇四呎	六十三呎六吋半	十八呎五吋餘

艦載飛機之一斑(譯自國際航空通訊第三七七期)

Grumman F3F-1與F3F-2其式樣脫胎於著名之雙座位之F3F-1，配有不同之發動機，(Twin wasp jr或CycloneR-1510)係雙翼機，有能啓閉之駕駛員艙位及伸縮着陸架，此機分派於航空母艦“Lexington”共七十二架。

Curtiss So.c-1 雙位水機，其構造專係適合戰艦及巡洋艦上用，曾定製一百七十五架，經有一百三十五架完工，餘四十架不久亦可竣事。

兩座位低裝單翼式之Vought XSB2U與Northrop XBT-1 政府每式定製五十四架，均配以Twin Wasp Jr 發動機及有伸縮着陸架。

達格拉斯 XP3D-1又已定製一百一十四架，準明年分派於航空母艦 Intrepid 及 Yorktown 應用，乃係低裝單翼三座位式，並有伸縮着陸架。

雙發動機之 Consolidated P3Y-1 (用 P & W Twin wasp 發動機及補助浮筒能摺疊於翼稍間) 自一九三五年創一紀錄後，政府即定製六十架。

禁止飛機出口 (譯自國際航空通訊第三七九期)

最近美國報紙登載，美政府已禁止飛機出口，乃因海陸軍定製甚多，故各公司須完成政府工作後，方准出口貿易耳。

林白上校設計製成新機 (譯自國際航空通訊第三七七期)

Phillips & Powis 製機公司代 (Charles Lindbergh) 林白上校，製一名 Miles «Mohawk» 飛機，此 Mohawk 係 Mr. F. G. Miles 承林白之命及經審查設計製成，係一輕便低裝單翼式兩座位機。每小時行二百里，裝置 Miles 製之 Split Trailing Edge 襟翼，複式操縱，電力起動器，無線電傳音器，能調節之方向舵，脚踏板，航行燈及在左翼間置一夜間着陸大燈，駕駛座艙能啓閉自如，着陸架雖不能伸縮，但有流線型輪蓋及有能替代着海浮筒之設備。另有美國特製電動降落傘照明

炬分置三盒，置於機身之側。該機所裝，係由林白上校指明採用美國“Mema 300”六氣缸增壓二百匹馬力之發動機，商准“Menasco”，在英國照樣做造，其構造均以 Miles 所定標準。計翼展三十五呎，長廿五呎六吋，高六呎六吋，機翼面積一八二、七五方呎上反角六度，投射角一度十五分，淨重一六〇五磅，全部裝配完畢共重二七〇〇磅。

英 國

空軍擴張計劃發展之狀況（譯自日本航空記事十二月號）

英國空軍自去年春開始擴充迄本年九月止，新設中隊數，正規空軍二三中隊，補助空軍三中隊，計二六中隊。明年三月所欲新設完成之隊數，尙有四五中隊。此次空軍一二九隊（六中隊之增加）之決定案，定於明年三月通報之。

迄現在止之特設中隊，全以轟炸中隊爲重點，即二六中隊中一八中隊是也。〔正規一五中隊補助二中隊〕其他戰鬥中隊五中隊，餘均爲萬能偵察三中隊。所謂萬能偵察中隊，有雙發動機之陸上機七架，專事沿海及海上戒備之勤務。

空軍特衛戍計四〇所，其已收買並已建築者計三二所。

民用飛行學校內，業已指定十三個爲開始初步訓練，空軍駕駛員之場所，因欲養成空軍義勇豫備駕駛員計，已決定十三個訓練中樞。

去年初頭之空軍飛行場，水面飛機之根據地，以及其他着陸場共六一個，迄本年九月止，已達一〇〇處之多。

據空軍次官最近之聲明，自去年三月至本年三月止，養成之駕駛員九四〇名，外一五、〇〇〇名之下士官採用，本年四月以來，除採用駕駛員九〇〇名及多數下士官兵外，並於每月採用飛行隊兵五〇〇名，內以一五〇名授以兵器及無線電工之特別訓練，餘三五〇名給以一般之任務。

又審查終了之H.P. 32型戰鬥轟炸機，空軍部命令大量生產，並指定係機爲本年度實用機云。

養成特殊預備駕駛員（譯自日本航空記事十二月號）

擴張空軍之必要條件，在以嚴格訓練及充實預備駕駛員，近更制定特殊預備駕駛員養成之制度。

所謂特殊預備駕駛員者，即與正規空軍駕駛將校，受同一之訓練課程，約十二個月之駕駛教育是也。

其駕駛教育，以初步練習機及實用機，施以民用飛行學校所實施之教育。

民用飛行學校在校中之生徒，與民用飛行學校入校中之正規空軍駕駛者，受同一之待遇。民用飛行終了後，即命入空軍補充部任現役見習士官，爾後受實施之教育。其俸給與其他一般之見習士官無異，終了後任命空軍少尉。一年之教育終了後，即退伍豫備駕駛員，其中技術優良者，選為A級豫備將校（A級將校即具有經驗之現役駕駛員）。命以五個年之預備之勤務。其第一年間，給以津貼二五磅，並受二十四日之駕駛教育。志願資格——十八歲以上廿五歲

未滿之專科大學或具有同等之學力。

本制度之第一期，預定來年十月起開始教育之。

預備空軍及其訓練(譯自日本航空記事十二月號)

(一)空軍將校之豫備。

1. 四年以上之現役勤務而具有駕駛經驗之將校，年授二十一日之飛行訓練。

2. 特殊駕駛豫備，年授二十四日之飛行訓練。

(二)義勇空軍豫備。

1. 連續的八週至十週間，其飛行教育而無異狀之下士官駕駛者，年授十五日之定期連續訓練。

2. 週末其受飛行教育而技術優秀者，年授十五日之連續訓練。

(三)補助空軍。

(四)大學飛行中隊。

(五)義勇空軍。(即指現在新加坡之義勇空軍而言)。

新建機場數處(譯自國際航空通訊第三七八期)

新加坡基隆埠之新機場，準於明年五月舉行落成典禮，其餘在 Malacca 及 Port Swettenham 均擬開始建築，將來在馬來半島內地設一民航線，另皇家空軍在英之 Dishforth 及 Driffield (在 York shire 省) 所築兩機場工程費計每處需六〇〇,〇〇〇磅。

新製普通軍用機(譯自國際航空通訊第三七七期)

Parma 製機公司設計一種「普通用」之軍用機，其形狀乃仿 Denny Beck 式樣裝有 Wolseley Scorpion II 發動機。在六千七百呎高空能發二百九十四匹馬力。

空軍人員數額

軍部十四日正式宣布，英國本部在十二月一日共有空軍長官六七三人，空

軍人員九、四九六，其充分實力應爲軍官九八一，人員二五，三一四人。

海相宣布革新海軍計劃

海軍大臣霍爾，十六日在下院提報出告，略謂各主力艦已加革新者，計有「王家橡木」號與「報復」號兩艘，其噸位均爲二九、一五〇噸。正在革新中者，則有「軍主」號。「賴米里斯」號，「決斷」號，（以上均爲二九、一五〇噸）「勃拉哈」號，「戰志」號，「馬來亞」號，（以上均爲三一、〇〇〇噸）等六艘，至「伊麗莎伯德王后」號與「果敢」號兩艘，（均爲三一、〇〇〇噸）亦當予以革新云。海軍界人士以爲此項革新計劃完成之後，英國現有各主力艦，仍當繼續服務多年，此外政府尙擬添造主力艦五艘，其中兩艘當於明年一月間動工。似此英國主力艦在一九四〇年時，可自十五艘增至二十艘云。「按英國現有主力艦除上述十艘外，尙有「雷囊」號。「萊蒲斯」號。（均爲三一、〇〇〇噸）「霍特」號（四二一、一〇〇噸）「納爾遜」號（三三三、五〇〇噸）與「羅德尼」號（三三三、九〇〇噸）五艘」。

高翔軍用機駕駛員裝置養氣面具

英國軍事航空界，近來試驗軍用機高翔至空氣稀薄的氣層，駕駛人預先裝置一種養氣面具，（此種面具，戴於面部，極為醜陋）使駕駛人飛翔至極高空之際，受養氣面具之保護，使呼吸不致困難而避免眩暈。

航空次官答覆衆議院詢問民航種種（譯自國際航空通訊第三七九期）

菲立沙遜爵士答衆議院所詢關於民航一切進行如民航學校，中英民航線，加拿大空郵，及南大西洋航線等，據答稱有十三民航學校係遵照 C.A.T.A. 所規定課程教練，另有二十所以上擬請求加入 C.A.T.A. 義勇軍，中英航線因中國政府未曾應允，如有可能，則一切步驟與進行方法均可迅速舉辦，加拿大空郵一事，希望能於明年七月開始，至於南大西洋航線問題，則尚在考慮中。

駐新魚雷機隊奉調往印度（譯自國際航空通訊第三七七期）

駐新加坡之第三十六隊魚雷機隊，奉命調往印度西北邊區省，開拔時順經盤谷，小作勾留，亦係英皇家空軍第一次全隊飛機到暹羅訪問。

空軍轟炸機隊霧中發生不測

十二日有皇家空軍轟炸機一小隊，計七架，由愛爾蘭北之亞爾德格羅夫飛行場起飛，前往約克夏之芬林萊，途中因遇大霧，發生不測，其中一機墜落山脚，旋起火焚燬，死機員三人，駕駛員一人受重傷，另有五架分向各處降落，惟僅兩架於降落時受損，但機員均免於難，尚有一架安然達到其目的地。

法 國

空軍強化案之內容（譯自日本航空記事十二月號）

英 國 法 國

法國政府於十一月廿七日舉行閣議時，航空部長白來（M. Pierre）提出空軍強化案，其內容如左：

- 一、從來預定建造之強力軍用機，應速添造一千架，強化費用，決定五〇〇、〇〇〇、〇〇〇法郎。
- 二、添設新飛行場並擴大原有機場。
- 三、增加油料貯藏量。
- 四、飛機武裝力求近代化。
- 五、增加空軍將士。

建造中之巨型轟炸機

法國軍事航空界，最近新造之轟炸機頗多，（Fairman 201）「華爾曼二〇一」，亦為巨型轟炸機之一，現正在建造中。此類飛機之形式，以高翅為其特色，其機械之裝置，專適宜於遠距離之飛行，以期到達敵境從事轟炸。此種巨型轟炸機，可裝載四〇〇〇磅之轟炸軍用品，飛行一二五〇哩之長距離，無須中途

停馳裝油之麻煩，該機上部，有寬大之玻璃艙間，極便於任何方面之優良的詳細觀察。於艙間之上部，有一玻璃小房間。該轟炸機之前部，有一置機槍之砲塔。該塔之天花板，地板透及四壁，均係透明，極便於向各方視察。此種巨型機之機身須屬龐大，但每小時却能飛行二〇〇哩路程，機中并裝設有四機關槍可以前後轉動其方向。此外尚有二推進機司前進之機能；二推進機司退後之機能。

意大利

成立飛行師團（譯自蘇俄紅星報）

意大利因鑒於日本創設航空兵團，實現空軍集團化；今乃編組空軍集團，於「特里恩特」（Trient）設立飛行第一師團，撒列諾 Salerno 設立飛行第一師團，波羅格那 Pcloyna 市設立飛行第二師團。

去年出產優秀飛機之性能一覽(譯自國際航空通訊第三七三期)

在羅馬舉行十五週年進展紀念，該國之 *Le Vie Dell'Avia* 商報登載，關於去年之飛機工業進展，其大速率之轟炸機與乎攻擊戰鬥等機，均有提及，其舉例昭著者，如 *Savoia S. 79B* 與 *S81 B* (做現該國空軍所採用之 *Savoia* 三發動機轟炸機新製 *Caproni 135*, *Fiat B, R, 20*, *Piaggio P 32*, 及 *Cant 210* 等機。新式攻擊機如曾於去年在米蘭賽會展覽之 *Breda 65* 及在建築中之 *Fiat G50* 餘如 *Tip eccio*, *Chidur*, *Borea* 諸機亦有詳細紀載，茲擇其最新式者列表略述如後：

類	別	機名	<i>Caproni 135</i>	<i>Fiat Br20</i>	<i>Breda 65</i>
翼展		六九、五	六一、七	—	三九、七
長		五三、一	四四、九	—	三一、五

高	一三、五	一一、二	—	一〇、五
機翼面積(方呎)	六五七	六四六	七九七	二四八
發動機	七七〇匹兩個	八百二十四匹兩個	一〇〇〇匹兩個	九五〇匹一個
淨重	一三三二一〇磅 (6000KG)	九九二〇磅 (4500KG)	一四一〇磅 (6400KG)	三三〇〇磅 (1500KG)
載重	七九四〇磅 (3600kg)	六三四〇磅 (2875kg)	—	一九八〇磅 (900kg)
總重	一一一、一六〇磅 (9600kg)	一六二六〇磅 (7375kg)	二二一、一〇〇磅 (10040kg)	五二八〇磅 (2400kg)
機翼之每方呎負力	三〇、七	二四、六	二八、七	二〇、六
發動機每若干磅重 產生一匹馬力 (Over Loading in 16/H.P.)	一一、七	九、九	一一、〇	五、五

意大利

最大速率	二五八哩 (415m)	二六七哩 (430m)	二七三哩 (440m)	二七三哩 (440m)
着陸速率	—	六十五哩	六十七哩	五十九哩
到達高度	二五、二六〇呎	二八、九〇〇呎	一九、七〇〇呎	—
續航力	一、五五〇哩	二、二八〇哩	一、五五〇哩	七五〇哩
上升至六五六〇呎 (2000m)	七分四十秒	六分鐘	六分三十秒	—
一三、一二〇呎 (4000m)	十五分〇五秒	十二分三十秒	十四分〇秒	(在十分三十秒上升至一六四〇〇呎即五千米突)
一九、六九〇呎 (6000m)	二十五分二十秒	(十六分鐘至五千米突)	二十二分三十秒	—

各機概略

Savoia S79B 曾數次向阿根廷當局表演及參加該政府轟炸機比賽，係低裝單翼式，並有伸縮着陸架，其式樣乃合各機型式構成。

Caproni 135 雙發動機大速率及長途偵察轟炸機，能載四人，其構造乃張臂中低裝單翼式，翼爲雙木樑構結，襟翼及機身後部均能拆下，以便在鐵路輸送。鋁質硬殼，機身中及後部係銲接鋼管架，在機身之中部有能高底上落之槍位，配有 Isotta-Fraschini Asse XI.R.)C. 液體冷卻 V 形發動機及其下有風筒散熱器，裝在翼底。假如用單一個發動機之力，可將照其規定重量裝載升至一四七五〇呎。(四五〇〇公尺)

Fiat B.R.20 雙發動機大速率之轟炸機，並具有能伸縮之着陸架由 Ing. Bossa Belli 計劃 S.A. Aeronautica D'Italia 建張臂中低裝單翼式，全金屬結構，小骨用角鐵，全部機身均用鋼管銲接，配以星形 Fiat A80 一千匹馬力之發動機兩具，雙方向舵，在一六四〇〇呎高(五千公尺)普通巡行速率爲二二六哩。用單發動機

之力量能達九八五〇呎(三千公尺)

Breda 65 有雙單座位攻擊及多用途式(Multi-Purpose) 低裝單翼機，照Breda
改革新製，駕駛員之艙位與前所建者不同，翼分三節形，用鋼管雙樑，機身
亦鋼管製，用混合硬鋁及布質蒙面，差陸架用水力操縱伸縮，及設有意外補救
裝置。此機裝有 Gnome Rhone 14 KFS 九百五十四匹馬力發動機一具。

德 國

增加邊防空軍人員(譯自國際航空通訊第三七七期)

Nation Belge 登載駐 Aix-La-Chapelle 邊防軍隊，已再行增加，其人員連高
射砲隊及飛機隊共有一千五百人。

徐伯林將飛行東京參加世運之預聞

德國徐伯林運輸公司，已決定於一九四〇年日本東京舉行世界運動會時，派飛船飛往觀光。屆時擬由柏林專載世運會觀光旅客，直飛東京，預定滯留東京十四日，所有旅客食宿統由飛船負責，擬每日飛往東京上空六次。世運閉幕後即飛返柏林，日前已有多人請求定座，並擬將正在南德徐柏林街建築中之L. Z. 一三〇號飛船使用之。

比利時

減低航空預算（譯自國際航空通訊第三七八期）

比利時由一九三六至一九三七年度之空軍經費預算，與去年相較減少百分

之三十三，國內外人士咸爲驚異，所減少之數目爲三一、六四五、〇〇〇比法郎（卽一六、〇〇〇、〇〇〇法郎），據該國各軍事領袖意見，如有強而有力之地面防空猶勝於飛機担任防禦，故地面防禦必須設聽音器高射炮等，因此又需另撥鉅款云。

成立大學生飛行學校（譯自國際航空通訊第三七四期）

比國各大學生，如欲自動爲空軍後備駕駛員，須一律受免費訓練。最近在 Antwerp 之航空會，經已成立一大學生飛行學校。

決定萬國航空競賽會舉行日期（譯自國際航空通訊第三七八期）

比利士之第一屆萬國航空競賽會決定於一九三七年六月十八日起至三十止，地點則在 Brussels 之 Halle Du Centenaire Au Heysel 舉行，並選出該國之運輸部長爲該會之贊助人。

荷 蘭

K.L.M. 航空公司駕駛員之待遇（譯自日本飛行雜誌十一月號）

和蘭之 K.L.M. 航空公司，其正規之駕駛員甲級（一九名）乙級（二一名）共四十名，最年長者，四十三歲，平均之年齡，約三十二歲（法規上對年齡並無限制）俸給最初者由一〇一元四角六分起，最高者達二〇二元九角二分，其外有飛行津貼，上等駕駛員最高為四元零八分（一小時）乙級為一元三角五分，至夜間飛行之津貼，則又不同，其給與額為旅客票價之 $33\frac{1}{3}\%$

蘭印線服務者之飛行津貼為 50% ，宿費日給八元八角。惟蘭印線之勤務者，年僅三四次耳。

如駕駛者，年過五十歲，規定年有一六二三元之恩給，五十歲未滿而不適

合飛行者退職時，仍給以上之恩額，以資體恤。

災害保險，歐洲線爲四五二元，印度線爲八，九九六元，寡婦年給八一二元，遺兒（二人以內）每給年金一三五元，惟此項保險費，由公司與被保險人各半負擔之。

瑞 士

籌劃積極防空設備（譯自國際航空通訊第三七八期）

在 Zurich 市行政會議，Liberal Deputy, Schoch 博士提議，由本市撥款購置高射砲等，爲積極防空之設備，並將市內之專門人材授以訓練，使能有管理運用高射砲之技能云。

瑞典

向德訂購飛機（譯自國際航空通訊第三一九期）

瑞典空軍司令 Örnberg 上校因磋商購機事件經已抵德，今決定向容克斯廠訂購 JU 86 雙發動機轟炸機十架，並 Stieglitz 式霍克烏夫雙座位飛機十架，此機如試用後認為滿意，則准許該廠在瑞典製造，此機均配以西門子星形發動機云。

芬蘭

瑞典 芬蘭

芬蘭定購雙發動機轟炸機（譯自國際航空通訊第三七九期）

芬蘭報登載政府曾定購 Bristol Blenheim 雙發動機轟炸機十八架，該國國防部長 M. Oksala 對此消息亦不予以承認或否認云。

羅馬尼亞

航空會員遊歷意大利（譯自國際航空通訊第三七七期）

羅馬尼亞航空會員會有一百五十人到意國遊歷，並被邀到最重要之航空中心點視察。