

4-12

少年航空常識

(四)

姚家棟 編著

樣書

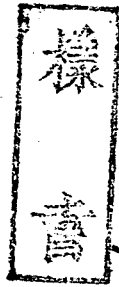
SKBC
MG
V2-49
5

正中書局印行

MG
.V2-49
5

目 次

- 一. 我國航空事業的開始..... 1
- 二. 不可忘記的一個大損失..... 3
- 三. 我國人民的覺悟..... 5
- 四. 我國的空軍在那裏..... 7
- 五. 我國的民用航空..... 9
- 六. 怎樣發展我國的航空事業..... 16



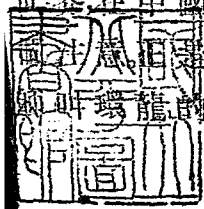
3 2167 8501 8

一. 我國航空事業的開始

世界的航空事業，祇有一個很短的歷史，所以我國的航空，便是在這短促中最短促的。航空事業的開始，到現在還不過三十年。在這一個很短促的期間之內，當國民軍還沒有北伐以前，不過是知道有着航空這一回事罷了。注意航空，提倡航空，實在還祇是近幾年來的事哩！

當一九〇九年的時候，法國有個飛行家叫做布勒里奧的，他乘了飛機橫渡多維爾海峽，這件事情在當時曾轟動全世界，在中國人的目光中，也就引起了一種注意。是那年，法國又有一個航空技師叫環龍的，他帶了飛機到我國的上海

(1)



來舉行試飛，可是這次值得使國人引起注意的事，不幸他竟失敗了；原來因為飛機突然破裂，那位環龍先生從空中墮下來而殞命了。這一來，大家固然很注意航空這一回事，可是免不了對它發生懷疑、驚懼。後來，又有一個德國的航空技師在北平的東交民巷試飛結果，得到很好的成績。由此，我國的人才對於航空引起了注意。

宣統三年的時候，有一個華僑飛行家叫馮如的，他從美國回來，到廣東來試演飛機，因為當起飛的時候機尾觸了竹林，他竟墮地犧牲了。這是我國第一個的飛行家，也是我國航空界上第一個犧牲者，這一年革命軍起來，當時有人主張用飛機作為攻取北平的軍器，便在奧國訂購了兩架飛機。民國元年，從奧國運到了上海，但是因為宣統帝溥儀遜位了，所以這兩架飛機，也就放在上海沒有用，給人

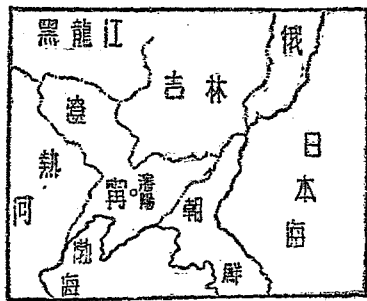
們觀看，這可算是中國第一次有飛機。

二. 不可忘記的一個大損失

民國二年以後，大家注意到空軍的重要，所以對於專門辦理航空事業的機關，也絡繹地設起來了。好像當時北平南苑的航空學校，民國八年交通部設立的籌辦航空事宜處，民國十年的航空署……等，都是專辦航空事業的機關。到國民政府成立以後，對於航空事業的提倡，自然更加努力了。

從民國十年到十八年這九年中間，航空事業，漸漸地發展起來，那時的遼寧，有飛機二百幾十架。都是從德法兩國買來的；在民國十六年的時候，國民政府也有了十多架的飛機。到了十八年，上海的航空工廠自造飛機成功，第一次試飛，結果也很圓滿，所以在這幾年之間，我國的航空事業，的確有不少進步。

剛剛我不是說起遼寧曾經有二百多架的飛機嗎？讓我再回過來談談那時候東北的空軍罷。東北的空軍，在國內要算發達得最早最快。當時在那裏有很完備的航空學校訓練人才，



圖一。飛機被劫的遼寧

不但有二百多架的飛機，並且聘請了中外有名的飛行人員，計算起來，所化費的總有七千多萬。這樣好的成績，說來真是痛心！到了民國二十年九月十八那一天，瀋陽發生事變，這許多飛機也就給敵人奪去了。中國人費了許多心血，化了許多金錢所造成的一點僅有的成績，現在完全是屬於敵人了。幾千萬元的損失固可惜，十幾年來的經營尤寶貴。空軍在我國還是初創的時代，那裏受得起這樣的巨

創呢？小朋友！千萬不要忘記了這一個大恥辱，這一筆大損失啊！

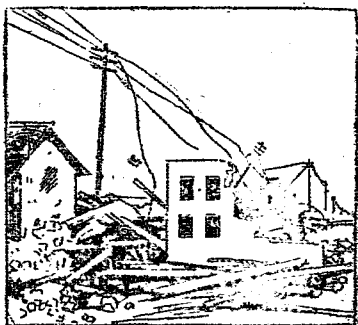
三. 我國人民的覺悟

國人對於航空事業，一向是很漠視的，大家還是過着閉關時代的生活，以為這樣苟延殘喘還是安寧的。但是，對於航空事業所以會這樣漠不關心的原因，除了不明白世界的現勢和國際糾紛的險惡以外，還在於沒有看到飛機在作戰上所發揮的功能，和沒有親自遭受着敵人飛機的殘酷底蹂躪。

當民國十五年國民革命軍舉了義旗誓師北伐的時候，因為大家受盡了軍閥政客們的壓迫，所以到處歡迎革命軍的到臨，因此對於戰事，也關心起來。當時看到革命軍利用着飛機偵察敵情，實施轟炸，因此戰無不克，不多時把盤踞在各省的軍閥，一掃而空，獲得了全勝，這時候，

大家才知道飛機的功能的偉大。

民國二十一年一月，敵人進襲上海，發生了淞滬戰爭，無情的敵機，到處來轟擊，來威脅，上海 閘北繁華的市場，在很短的時間內被敵機轟炸，成一片焦土，生命、財產，不知犧牲了多少。國人自從親身遭遇到這一次的破壞，大家好似從夢中醒了過來，認為救國之道，沒



圖二。轟炸以後

有比擴展航空，充實空軍更重要了。

後來，報紙上先後登載着意大利用了飛機的力量，攻破了阿比西尼亞的天險而把他滅亡；西班牙因為飛機的參加內戰而造成了慘劇，這些消息，不斷地傳來，大家雖然沒有目睹，可是也促起了猛省，所以到了現在，我國的同胞是覺悟了。

我們祇要看到廿五年全國獻機祝蔣委員長壽辰的事，也能轟轟烈烈，踴躍捐款的情況，便可以證明了。小朋友！這是民族復興的好現象啊！

四. 我國的空軍在那裏

小朋友！你們聽到中華民國的人民覺悟了，中華民族復興有希望了，你們一定很高興，一定會快活得跳起來吧！但是，你們卻沒有知道我國空軍的現狀。我國的空軍，祇能自己和自己作一個前後的比較，根本不能和世界列強各國去比較；就是和歐洲幾個小國家去比比看，也還相差得很遠哩！

我國的航空，說也慚愧，二十多年來，沒有過什麼計劃，飛機的數量和飛行的人才，都還幼稚得很，正像你們的小弟弟小妹妹，還在媽媽的懷抱裏吃奶哩。

說到飛機的數目，據我們曉得，大約

不過數百架，而其中一部分還是中國航空公司和歐亞航空公司的民用機。

飛機的數量是這樣少，它的質地又怎樣呢？那又遠不及人家了。世界各國一般飛機的性能，起碼總在三百匹馬力以上，最大的在七百匹馬力以上，普通總在四百匹馬力之間。可是我們中國呢？普通飛機只有一百匹，最大的也不過三四百匹馬力，還是少數中的最少數。

現在再來談談各國的飛行人才吧。列強各國飛行人才的數量，總要拿千、萬來計算，我國恐怕還不過幾百人——何況技術又遠不及他們一樣的精巧嫻熟！

上面這種估計，不過是一個約數，在我國，關於飛機的數量和人才，因為近幾年來政府的提倡和人民的努力，當然也有相當的進步，但是，要講成績，自然還不能和外國比較。所以我要問問諸位小朋友們：我國的空軍在那裏？

五. 我國的民用航空

什麼叫做“民用航空”？民用航空，就是無關軍事的航空。用來搭載旅客，運輸貨物，飛行遊覽，衛生救護，空中測量，播送新聞，森林防火，農業補助，漁業指導，空中攝影，天象窺測，遞送郵件，廣告宣傳……等。但在表面上看起來，似乎無關軍事，實際上不獨是交通的樞紐，也正是國防的命脈。一個國家只有軍用飛機而沒有民用飛機，正好像陸軍的只有正規軍而沒有後備軍，還是不健全的。因為在必要的時候，可以把民用飛機改裝為軍用飛機，而且改裝了以後，在效能上也相差得有限。退一步講，即使不將它改裝，那末用來輸送彈藥軍器糧食等物，在戰爭上也屬必不可少的。例如敵人攻奪我熱河的時候，他們就利用飛機來輸送食鹽和軍服的，這便是一個事實的證明。

因爲民用航空有這樣的重要，所以歐美各國對於民用航空事業，也就十分注意，努力提倡。美國英國，他們都是民用航空事業很發達的國家，提倡得最早的國家。又像德國，他在歐戰以後，因爲受了凡爾塞和約的束縛，不能擴充軍用飛機，因此他們便努力於民用航空事業的發展。到了現在，他們的民用航空已佔了世界的第三位了。所以現在的空軍的力量，表面上雖不及其他各強國，可是暗底下的空軍勢力，已經非常雄厚了。

記得一九三四年的軍縮會議中，英國的首相麥唐納提出了軍縮的新計劃來，規定我國的軍用飛機祇能有一百架。小朋友！中華民國這樣廣大，如果真正祇能有一百架的飛機，那分配到各省去，每省僅有三四架，還有什麼用呢？但是，限制由人家限制，操縱權總是在我們手裏。如果我們也像德國一樣，也未始不可挽救。

然而我們的民用航空事業又怎樣呢？說來真和空軍同樣地使人惶愧。現在，我且來告訴你們。

我國的民用航空，創辦在民國八年，那時北京（現在的北平）的交通部成立了一個航空籌備處，向英國買了六架飛機，大約每架可乘二十四五個人，馬力都是七百二十匹，作為北平天津間航運之用。接着又有幾次的改革，可是爲了頻年多故，人事變遷，所以沒有很好的成績。

國民政府奠都南京以後，感到世界各國航空事業的進展，和國內交通的不便，航空事業的亟待發展，便成立了一個航空籌備委員會，設立了滬蓉航空線管理處。京滬、京漢兩線，曾經試航營業；到了現在，專辦民用航空的有中國航空公司和歐亞航空公司兩個機關。

中國航空公司是我國政府和美國商人合辦的。資本爲一千萬元，我國佔、百

分之五十五。美商佔百分之四十五。技術方面由美人負責，訂立的合同是十年，這個航空公司的路線有四條：

(1)滬渝線 由上海到重慶，中間經過南京、蕪湖、安慶、九江、漢口、沙市、宜昌、萬縣等處。全線要飛十四小時，現在有飛機十架。

(2)滬平線 由上海到北平，中間經過海州、青島、天津等處。上午七時從上海起飛，下午四時可到北平。這一條線現在有飛機四架。

(3)滬粵線 由上海到廣州，中間經過寧波、溫州、福州、廈門、汕頭等處。全線共計要飛十一小時。這一條線本來有飛機兩架。後來損壞了一架，現在只剩了一架了。

(4)渝蓉線 渝蓉線是滬蓉線的一段。由重慶直飛成都，只要兩個鐘頭，就可以到達了。

中國航空公司是專門在國內飛行

的，所以目的在於發展國內空中交通爲主體。歐亞航空公司，是以發展國際空中交通爲主體的，這是一個中國和德國合辦的航空公司，股本爲三百萬，中國佔三分之二，德國佔三分之一，技術人員，也是由德國負責的，不過等到我們人才訓練好了，就可以由我們自己來管理了。這個公司所舉辦的航空路線，現在有下面四條：

(1)南京蘭州線 由南京到蘭州，經過洛陽、西安，全線長一千四百八十公里，十二小時可達。

(2)北平蘭州線 這一條線也經過洛陽、西安，全線共長一千五百九十公里，要十二小時可達。

(3)蘭州迪化線 從蘭州到迪化，經過肅州、哈密。

(4)上海滿洲里線 由上海到北平，再由北平經寧西到滿洲里，全線長二千五

百多公里，約十六小時可達。這一條線從民國二十年五月終正式開始航行，如果寄送郵件，可以由鐵路從滿洲里到俄國的伊爾庫次克，再到莫斯科。現在這一條線，已經停航了。

除此以外，正在計劃中的還有許多路線，有的已經試航成功了，有的不久可以開航了。

中國航空公司和歐亞航空公司是國內規模最大的航空公司。此外西南方面像廣州到龍州，廣州到欽州，廣州到福州，廣西南寧到昆明，梧州到貴陽等以及山西福建等省，也有幾條航線，不過規模都不很大的。

中國的民用航空事業，就是像上面所說的那種情形，小朋友你們看了，也許感到很興奮，心想中國有這許多航空路線，已不能算少了。可是話雖不錯，但你們應當知道中國的地方是怎樣的大？這幾

條航空路線，事實上決不夠應用的，如果和外國好像蜘蛛網式一樣的航空路線來比較，那可差得太遠了。

不錯，我還忘記了一家航空公司，這就是在去年（民國二十五年）才通航的“憲通公司”。這是日本人在華北辦的一個航空公司，他們辦這個航空公司，是否善意來發展我國的交通事業，還是別具用心，這我想聰明的小朋友，可以不費腦力，立刻能推究出來的。所以我也不去多說它了。

現在的民用航空，總算有相當的進展，但是因為票價的昂貴，實際上可以享受到這民



圖三。 憲通航空公司的價目表

用航空的幸福的人,恐怕還是少數中的最少數,現在我把歐亞航空公司從上海出發到各地的價目列一張表在上面,我想小朋友看了,就不難明白了。

六. 怎樣發展我國的航空事業

小朋友!我國的航空歷史這樣的短促,我國的空軍這樣的不充實,我國的民用航空也僅有這幾條路線,同時比較範圍大一點的還是和外國人合辦的,唉!中國的航空事業太落後了!然而,我們不怕暫時的落後,我們所怕的是提倡的不力,所以我們應當怎樣來建設我們的航空事業,應當怎樣來發展我們的航空事業,這實在是一個很重大的問題,一個不可漠視的問題。

講到怎樣使我們的航空事業可以進展,問題真太大了。我們應當讓航空專家去計劃。但照我們平常人想,覺得有幾

個問題，是很要緊的：

(1)要自己會造飛機 中國的航空事業這樣落後，第一個大原因便是自己不會造飛機，現在中國的航空工廠，雖然也有好多處，但是都祇能造一個飛機的殼子和一些零件，卻不會造發動機，從前奉天(今遼寧)有一個規模較大的航空工廠，可惜現在已歸敵人了。小朋友！你們想：向人家去買飛機，人家會不會把最好的賣給我們？我們要曉得，軍事上的戰器，完全應當祕密的，我們有的是向人家去買來的武器，要想用來自衛、抵禦，但是一些祕密也沒有，試問還有什麼效果？何況一架可以作戰的飛機，至少總要十萬元左右，這樣大的價錢，自然又不能多買。所以第一個條件，必須要自己會造飛機。中國地大物博，製造飛機的材料像鋁、鋼、各種木材、麻布、漆料等，產量很多，祇要多加研究，要製造完全國貨的飛機，並不困難，所以

我希望小朋友們要多多研究科學。

(2)要造就駕駛的人材 有了飛機沒有人駕駛還是大問題；有了會駕駛的人員而沒有很優秀的技術還是不行。所以訓練人材也是個大問題。在外國，都有什麼航空研究會、航空俱樂部等類專門研究和練習航空的團體的組織。這個團體，大概是由人民自動捐募款項而組織的，我們不是沒有能力，我們又爲什麼不好像他們一樣地自動起來組織研究或練習航空的團體？這裏要告訴小朋友的還有一個大問題，就是要學習航空，必當有一個健全的體魄。身體不好，甚麼事也不能做，何況飛行？中國人向來被人家稱爲“東亞病夫”。這固然是人家嘲笑我們，侮辱我們，但中華民族的體格，的確比不上外國人，小朋友！你們有志學習航空，到雲霄裏去盤旋翱翔，爲國家效力嗎？你們應當怎樣地鍛鍊你們的體魄？

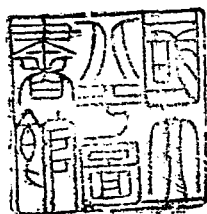
(3)要擴充航空的設備 要想發展航空事業,必須要使有關航空的設備充實起來,第一便要多設飛行場,如果照理想中說起來,每隔五十公里,應當要有一個飛行場,飛行場多,飛機可以到處下降,足以增加安全。其他像夜間飛行用的探照燈、照路燈、境界燈、紅綠燈、透霧燈等,以及防空應用的高射砲、高射機關槍、聽音器、測高器等,都要多多購備,有了這許多東西,才可以安安穩穩地練習。

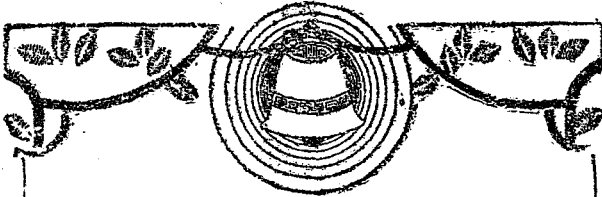
(4)要使人民知道航空的重要 航空事業的不能進展,人民對於這問題的不關心,也是一個大原因,那裏要闢一個飛行場了,如果要叫人民讓一點地出來,立刻會引起他們對於政府的咀咒;如果一個有志的青年要離開了家庭去學習航空,往往會遭受家長的拒絕。這些都是由於一般人對於航空事業的不了解所致,所以要想發展我們的航空事業,那末使

人民知道航空的重要,實在不可忽視。小朋友!你們應當怎樣負起責任來,向他們去宣傳?

(5)要人人樂意捐助國家的航空建設。要建設航空事業,更重大的問題當然是錢,沒有大筆的專款是休想圖發展的。但是,政府的收入,除了稅收以外,只有向外的借款。現在的中國,已經債臺高築,一切有價值的產業,差不多已抵押完了。這樣一個快要破產的國家,要想建設航空事業,當然非由人民負起責任來不可了。德國的國民在大戰以前,政府發出一個聲明,向人民募集航空研究基金,立刻便由人民獻捐了七千二百五十萬馬克的巨款。日本爲着要向大陸發展而提倡航空救國,自從“九一八”以後,日本國民的募捐,熱烈異常,凡是個人、團體、商店、公司、工廠、學生,甚至苦工、妓女、囚犯,也都踴躍輸將。總計用所得捐款造成的飛機共六

十四架，他們就把這六十四架飛機編成一大隊，稱爲“愛國飛行聯隊”，專作東京防空之用。小朋友！德國的國民，日本的國民，他們捐款來幫助國家的航空建設是這樣的熱烈，的確夠我們欽佩的。但是我們有的是一顆救國的赤心，滿腔救國的熱血，爲什麼我們的捐款購機的運動遠不及他們；小朋友！此後你們該怎樣的節約，怎樣的向人家去勸募，來幫助國家發展航空事業呢？





版權所有
翻印必究

中華民國三十年十月渝初版

少年航空常識(四)

實售國幣二角
(外埠酌加運費匯費)

編著者	姚家棟
發行人	吳秉常
印刷所	正中書局
發行所	正中書局

(845)



599.
994
4:

國紙本
0.20