

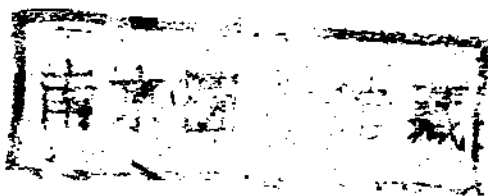
中華民國二十五年八月十日

第一四一期

(民國二十五年八月十日)

空 週 情 報

航空委員會出版



每週情報第一四一期目次

日本：設計製造新式飛機之計劃	一
陸相仍堅持設航空省主張	四
海軍特別大操開始	四
海軍圖制霸太平洋	五
積極準備向南發展	六
朝鮮總督易人	六
蘇俄：北極飛行之困難與成功	九
依協定得建艦九艘	九
航空員考察高度飛行狀況	〇
美國：在舊金山建築航空根據地	一
海軍航空擴充飛機之分配	一
新式塞可斯克飛機之大概	二
英國：皇家空軍改組	四
成立配置新式機一小隊	七
政府增加民航補助金	八

603878

民間航空公司訂購新式運輸機	一九
飛機製造廠完成製造水上機場	二〇
新設飛行學校	二〇
徵集志願駕駛員	二一
航空部司長布洛克免職	二二
派遣陸空軍武官	二二
主張私家航空工業繼續存在之理由	二三
皇家空軍展覽會中陳列飛機之一瞥	二三
配置在英瑞航線上之飛機	二四
計劃在南大西洋服務之飛機上裝置盲目落地儀器	二四
電氣信託公司收買航空製造廠	二四
橫渡北大西洋遠程航空業務將實現	二五
製造商供給西班牙飛機	二六
澳大利亞飛行家郝斯德飛抵滬	二六
法國：政府成立國防高等學院	二七
著名飛行家白萊利沃逝世	二八
決派代表團赴蘇聯考察航空	三二

官場否認派飛機援助西政府	三二
上月杪曾在摩洛哥失事兩機證明確係意國飛機	三三
德國：航空運輸事業之猛進	三四
飛機參加比賽	三五
意大利：新式轟炸機增大速度	三五
空軍要人之略歷	三六
飛機多架供給西班牙叛軍	三九
比利時：空軍編配概況	四一
防空之一瞥	四五
商航與民航之現狀	四五
航空工業與資源	四六
土耳其：鞏固海峽重建防禦工程	四七
瑞士：新造新型戰鬥兼偵察機	四八
挪威：民航之漸進情況	四九
國內：交部擬整理西南航空公司	五〇
日艦七十餘艘陸續抵廈	五一

目 錄

特 載

未來戰爭的特質.....五二—五八

四



每週情報報

日本

設計製造新式飛機之計劃 (日本航空情報)

日本高橋萬石衛門新近提出製造新式飛機之設計計劃案，頗為當局所注視，茲將其預定所製飛機之名稱、構造、裝備、性能等，分述如下：

名稱：MT、A、II 型驅逐機 (防空用)

構造：機身以某種輕合金製，其翼作鷗狀翼。

發動機：BMW 改良水冷式。

武裝：於推進機軸裝二十糧機關砲，於機體上部裝機關槍二挺。

性能：最大速度四八〇公里，上昇至五〇〇〇公尺，需時四分二秒。

名稱：T. U. S. L. 5 型重轟炸機

日本



構造：採取美國波因 (Boeing) 299 與日本重轟炸機之所長。單翼低裝，氣冷發動機三具，脚爲吸入式，炸彈載於機體內，乘員不定，發動機氣冷式七〇〇馬力。

性能：最大速度四八五公里，上昇速度九分零三秒達三〇〇〇公尺。

武裝：機關槍六挺，炸彈搭載量一八〇〇公斤。

名稱：偵察機(偵察轟炸能兼用)

構造：高裝單翼，發動機三具。

性能：時速三六〇公里，上昇七分三〇秒達五〇〇〇公尺。

武裝：機關槍四挺，炸彈六〇〇公斤。

名稱：超長距離哨戒艇

構造：翼長三四公尺，機高六公尺，主翼面積一八〇平方公尺，自重七〇〇〇公斤，全重二〇〇〇〇公斤乘員八名，裝置一五〇〇匹馬力內燃式發動機二具。

性能：最大時速二八〇公里，着水時速一一〇公里，續航力四〇小時，續航

距離一〇〇〇〇公里。

武裝：機關槍五架，可改為重轟炸機。

名稱：T、5型高速機（軍用通信用）

構造：翼長約一一公尺，機長九·三公尺，發動機為水冷式，九〇〇馬力，乘員三。

性能：時速五〇〇公尺，續航距離三〇〇〇公尺，搭載炸彈五〇〇公斤。
名稱：「莫牙」II型艦上偵察機

馬力七〇〇匹，最大速度三五二公里，最小速度九八公里，續航力一六〇〇公里，上昇至五〇〇〇公尺，需時七分八秒。

名稱：攻擊機（防空攻擊能兼用）

構造：金屬製單座戰鬥機，發動機壽字X型，八五〇——九二〇馬力，翼幅一〇二五公尺，全長八四公尺，空重量一·二五公斤，全備重量一七六一公斤，全高三·一公尺。

性能：最大速度四八六公里，着陸速度一〇二公里，上昇限度一〇·一五〇

公尺（實用八九五〇公尺）續航距離九七〇公里。

武裝：二十樞機關砲二門，機關槍二門（機關砲裝於推進機軸）。

陸相仍堅持設航空省主張

寺內壽一陸相以此次新設航空兵團司令部後，雖能將陸軍空軍之運用趨於一元化，充分發揮戰鬥威力，然與各國之實際情形對照，則仍有不少遺憾之點。即蘇聯，自數年之前即已創立航空軍本部制度，英國於一九一八年，法國於一九三三年，意大利於一九二五年，亦均分別設置航空部，法國設立空軍司令部之歷史亦遠在十餘年之前，故均能實現陸海空軍統一合作之效。反之日本則無此組織，若一旦有事，必難盡量發揮航空之戰鬥能力，因此對於設立航空省之計劃，仍決排除萬難益加邁進以期實現云。

海軍特別大操開始

本年度海軍特別大操於八月一日開幕，高橋聯合艦隊司令長官所率之聯合

艦隊爲假想敵國艦隊，即實施對抗演習之第四艦隊已於一日編成，候補司令長官之舞鶴要港部司令官鹽澤幸一中將偕參謀長井澤春馬少將以下幕僚，乘停橫須賀軍港之旗艦山城號開始行動，一日午后海軍省副官發表談話云：本年度特別大操已於一日下令任命鹽澤中將爲參加部隊中臨時編成之第四艦隊司令長官，中將一日已登旗艦山城號，又鹽澤中將不在時，舞鶴要港司令官之要務由南星少將代理之。

海軍圖制霸太平洋

日海軍大臣永野修身，以目下正在建造中之戰艦共二十五艘，合計七萬二千噸，計劃中尙未起工者共八艘，合計二萬噸，如全部竣工時將共有一百八十三艘，合計七十八萬噸，比之英美兩國實力，顯然有望塵莫及之感，尤以值茲無條約時代，日本爲圖制霸西太平洋起見，自應急起直追以固國防，因對於目下正在積極籌議中之新國防計劃，主要中心，係集中於大規模建設主力艦以下各種戰艦及航空隊等，要求大藏省核准鉅額經費，以免遺憾，此項計劃本月十

日左右即可與明年預算，一同交大藏省請求核准，內容係以對抗英美海軍上之優勢爲中心，以期實現其稱霸太平洋之野心云。（五日華聯社東京電）

積極準備向南發展

拓務省爲實施南進國策，須先從事基礎上之準備，現已促拓務局及南洋廳從速使其具體化，首以其基礎交通與完成通信設備，爲當前之急務，故除歷來關於土地港灣產業等等調查事務以外，從新將航空路通信等類事務，決將使之積極籌備。至因此而增加之職員，此次則將南洋廳內部改革，所設之臨時職員制度，業經奏准，並於五日公布勅令矣。

朝鮮總督易人

四日東京電訊，朝鮮總督宇垣一成氏辭職，日政府決以南次郎氏爲之後任。按宇垣氏夙以惑星聞名三島，當清浦奎吾氏承山本內閣之後，奉命組閣，佩其才，邀之爲陸柏，是爲宇垣入閣之始；自此內閣雖經四易，然陸相連任五度

在任之時；政蹟卓然，日本夙以軍國主義稱，而宇垣陸相任內，減縮軍備，裁兵四團，是爲日本歷史上所可大書特書者。昭和六年夏，齋藤實子爵拜首相之命，宇垣氏承其乏，爲第六代朝鮮總督，居職六載，政聲益著。蓋宇垣之統治朝鮮也，以經濟爲經，政治爲緯，獎勵生產，提倡植棉，舉凡開發天然資源，擴充拓殖事業，無不出全力以赴之：日本之榨取階級，無論其爲金融資本家，或爲產業資本家，咸蒙其利，無不欣欣然色喜；宇垣亦以此自喜，去年朝鮮施政二十五週紀念祝賀席間，洋洋然吐露其抱負，躊躇滿志，氣象萬千，乃今日以辭職聞，可見其間別有因果焉。

二二六政變之突起於東京，日本政局飄蕩如汪洋之一舟，宇垣總督，動搖之說，隨之而作；蓋謂日本將變更其治鮮政策也，謂日政府將另有借重於宇垣也，謂軍部將強化鮮「偽滿」政策也。及今證之，傳不盡誣，醞釀幾將半載，而卒繼之以南次郎。宇垣與南，皆日本大將級中之佼佼者也。

繼宇垣一成任朝鮮總督之南次郎大將，生於明治七年八月爲大分縣士族南喜平之次子，本年六十三歲，明治二十八年卒業陸軍士官學校騎兵科以武勇著

稱，大正初年，任關東都督府參謀，始注意我國政事；洎大正八年，進級爲少將，調任我國駐屯軍司令，輒遊歷我國西北，足跡殆遍長城內外。「九一八」事變之爆發，日本陸相，卽爲南氏，對東北政策力主強硬，曾勗其部屬曰：『滿蒙之地，無論其爲國防的，政治的，或爲經濟的，其與我日本生命發展上蓋有不可分之密切關係；「九一八」以來，國際空氣緊張，列強不予我人以諒解，使事態日益重太化，惟有遺憾而已；中國排外的國權回復思想，僅一時之刺激，非永久之現象，然我人亦不應坐視其變化，當盡心軍職，協力以克服時艱，則日本前途無量，大可欣慰也』云。及其繼菱刈隆氏而爲關東軍司令官，兼駐僞特命全權大使，權威益張，遂造就今日之局面。日本近年於大陸政策變本加厲，南氏在此階段中，實爲主要之一員。

今茲南氏被任朝鮮總督之命，已由內閣會議通過，南氏亦將走馬上任矣，吾人察其平日對華之信念，證以既往在華之作爲，卽可推測其此後治鮮之動向，並得窺知日本今後實行大陸政策之神態；所謂『日鮮滿一元論』之擴大與強化，必以南氏之繼宇垣氏，而求長足進步，是則可想而知者也。

蘇 俄

北極飛行之困難與成功（蘇俄航空情報）

蘇俄作北極不着陸長途飛行，其困難與成功之點，經研究統計如下：（一）能持久飛行五十六小時二十分。（二）能在四千公尺高空飛行。（三）能衝破雲霧並與旋風掙扎。（四）能渡過北極寒帶與耶庫脫 YAKOUT 高山。（五）沿途攝得經濟要區與艱險地帶之照片。（六）樹立蘇俄北極文化經濟發展之基礎。

依協定得建艦九艘

英俄海軍協定，在原則上業告成立，蘇俄雖不復堅持原有要求，但據消息靈通方面聲稱，此項協定，准許蘇俄建造主力艦兩艘，甲級巡洋艦七艘，故該國海軍，得以大事擴張。此在德國方面，或未能予以承認，果爾則海軍限制種

種努力，將歸泡影矣。英海軍界人士，現以爲蘇俄所當建造之新艦，大部份將隸屬於遠東艦隊，故於波羅的海形勢，不致有所變更，深望德國顧及此點，且自技術上言之，蘇俄建造新主力艦之程序，非至一九四三年未必完成，該國主力艦噸數，此際決不致立即增多，此在德國自可釋然於懷也。

航空員考察高度飛行狀況

蘇聯航空員二人，五日午後由聖比特魯首途，擬取道亞拉斯加飛往莫斯科，此行目的乃考察高度飛行狀況。

美 國

在舊金山建築航空根據地（美國航空情報）

美國現已決定在 San Francisco 及 Seattle 兩處建築兩大航空根據地，此工程認為充實西方沿海線防禦計劃之一部份，海軍事務長 *Trassie* 中將與 *King* 中將在海務會議中，反對在 Oregon Tongue 之 Point 建一航空根據地，故海軍部會議之後，均同意在 Seattle and San Francisco 建築航空根據地。

海軍航空擴充飛機之分配（譯自國際航空通訊第三三三期）

海軍航空隊於一九三六——三七年擴充增加三三三架飛機計劃，正在進行中，海軍部占有一九一架：計 *Curtiss O3C1* 式偵察及轟炸機八十三架 *Chance Vought SB* 式轟炸機五十四架 *Northrop 5B* 式急降轟炸機五十四架。該機均為單發動機

Curtiss O3C1係用Wright Cyclone F式發動機馬力七五〇匹。Chance Vought SBU1及Northrop 5B係用Pratt & Whitney Twin Wasp Jr.式發動機馬力七五〇匹。

新式塞可斯克飛船之大概 (譯自國際航空通訊第三三三期)

最新式四發動塞可斯克飛船現定名為塞可斯克 S-42A (Sikorsky S-42A)。其與舊式機之主要區別：前者用鋁合金 L7SE，新者用 24SE 以增加其強度；酬載重量可增至一·五〇〇磅以上。翼展由一二四呎二吋增至一一八呎二吋；翼面積改大。滿載重量由三八·〇〇〇磅增至四〇·〇〇〇磅。動力裝置有四氣冷式減速 Pratt & Whitney Hornet SIEG 發動機，在七·〇〇〇呎時為七五〇匹馬力，起飛時為八〇〇匹馬力；三葉恆速 Hamilton 壓力心螺旋槳（直徑一一呎六吋）附有螺旋槳制動器。

說明：翼展一一八呎二吋；機長六八呎；機高二一呎九吋；翼面積一，三四〇平方呎；空機及設備重量二三，二〇〇磅；酬載重量六·七六〇磅；滿載重量四〇·〇〇〇磅；翼面載重量每平方呎二九·九磅；動力載重每匹馬力一

三·三三磅。

性能：最高速度在七·〇〇〇呎，每小時一九〇哩；在海平面每小時一七八哩；巡航速度在七·〇〇〇呎每小時一六五哩；落地速度每小時六五哩；上昇速度近地平線時每分鐘八〇〇呎；實用上昇限度一六·〇〇〇呎；起飛三五秒鐘；航程在純馬力百分之七十時一·二二〇哩。

三發動機者：在海平面最高速度每小時一五五哩；巡航速度在純馬力百分之七十五時每小時一三五哩；上昇力近地平線時每分鐘三〇〇呎；實用上昇限度七·五〇〇呎。上昇限度在二發動機時，全力，最大航程中，及燃料倒瀉一半時（六二〇加侖）爲三·〇〇〇呎。

三架S-42式及四架S-42A式不久可交付於汎美航空公司。S-42A尙有三架以上正在建造中。雙發動機Amphibian Sikorsky S-43式飛機不久會定貨十七架其中Imperial Airways公司有二架汎美航空公司一架，其他國外各處尙有十餘架云。

英 國

皇家空軍改組(譯自國際航空通訊第三三四期)

英國皇家空軍改組，將其空軍實力，分配為四部份，一如戰時編制。

(一) 轟炸司令部：將各轟炸中隊組成若干大隊，屬其管理並指揮之。

(二) 戰鬥司令部：管理並指揮各戰鬥隊；協作隊(與陸軍協同作戰)；及偵察大隊等。所轄有常備戰鬥大隊二，協作大隊一，及戰鬥補充大隊協作補充大隊各一。

(三) 沿海司令部：將飛船及各普通偵察隊組成二大隊歸其管轄指揮。平時將各隊分組訓練，各海岸海軍航空有關之訓練亦由其負責處理。

(四) 訓練司令部：除少數外，所有各訓練單位均歸其管轄，下設飛行人員訓練處一，地面人員訓練處一。補給大隊一。皇家空軍後備隊監

督及民用航空學校監察亦由其指揮之。

現在之防空組織將取消，將國內防空事項賦與三種作戰指揮官。此三種指揮官間之重要調度（平時與戰時）均由航空部直接管轄。其計劃之重要部份，將減輕主管官大部份行政事務，使能專注於軍事上之籌劃（作戰與訓練）工作也。新公布之空軍軍官主管行政，將在每個作戰指揮官司令部任命之，司令部亦有高級空軍參謀及初級空軍參謀各一員。每大隊指揮部有給養官一名。

新組織實施時期，關於轟炸，戰鬥，訓練三部份在七月間可實行。沿海部份，亦不久即可改組完成。

改組後第一任主要人員為：

任空軍大將斯梯爾爵士 Air marshal Sir John M. Steel, K.C.B., K.B.E., C.M.G. 爲空軍總司令，兼防空總司令。

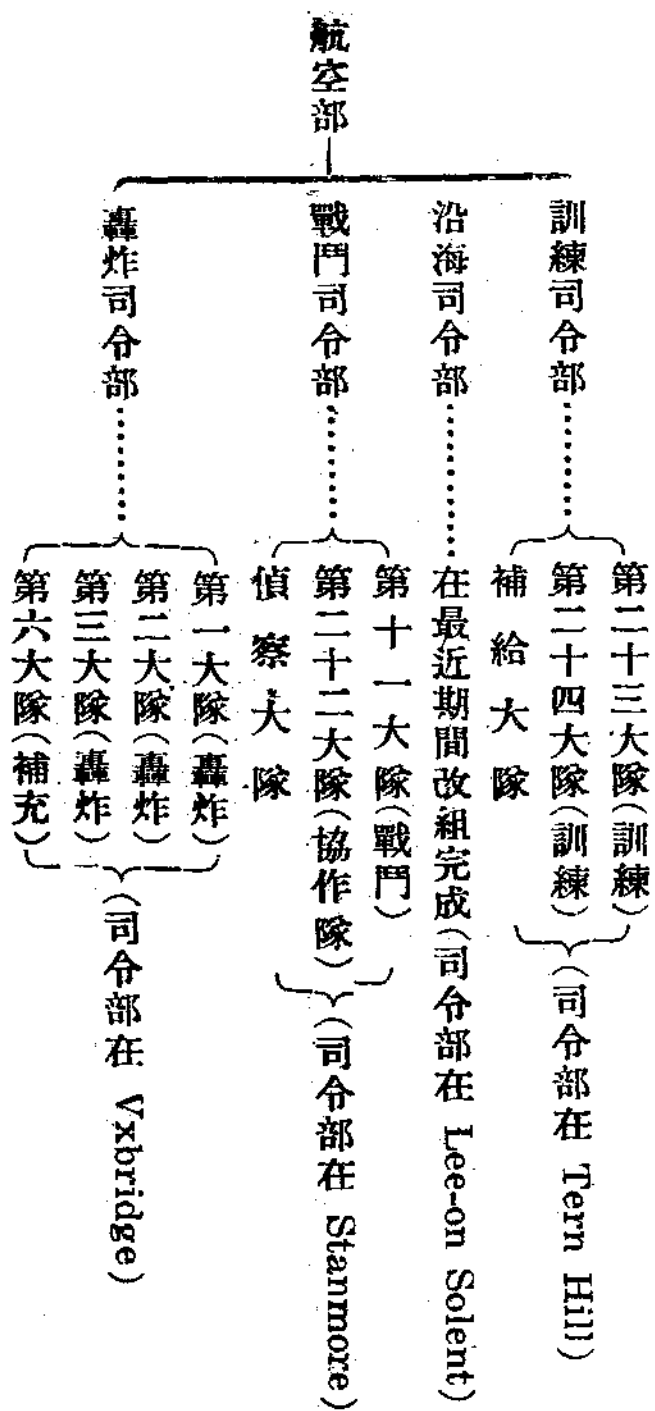
轟炸指揮官司令部由七月十四日起實施。（指揮官未公布）。

任空軍大將多汀爵士 (Air Marshal Sir Hugh C. F. Dowding, K. C. B., C. M. G.) 爲空軍戰鬥指揮官。

任空軍大將郎慕爾爵士 (Air Marshal Sir Arthur M. Longmore, K. C. B., D. S. O.)
為沿海空軍指揮官。

任空軍大將布納特爵士 (Air Marshal Sir Charles S. Burnett, K. C. B., C. B. E.,
D. S. O.) 為空軍訓練指揮官，

皇家空軍新組織系統表



成立配置新式機一小隊（英國航空情報）

英國現有一新式雙發動機之飛機小隊，暫時不撥入英國空軍機隊應用，此機隊將名爲普通偵察機小隊，機各爲“Anson”單翼機，由Avro飛機工廠製造者。按該機隊實係採用速捷之戰鬥機，能負各種任務如轟炸，抵抗敵方之驅逐機及日夜遠途偵察等。今由英國週刊“Flight”所登載之消息，則此新式機有極大之武備系數，同時又非常經濟，其經濟之程度勝於現在應用之優良商用機云。此機能作二千里不着陸飛航，故對於長途之海軍觀察，非常有利。倘離英國不遠之點，彼將可在海面飛行一千公里，而又可以偵察在此範圍內之敵方佈置及其艦隊之實力，迅即以無線電報告其所隸屬之部隊，是此種機爲最大用途也。此種 Avro 652 機在商航上所得之報告，結果極爲滿意，而此 Anson 乃祇爲 Avro 652 之改造武裝者。Anson 式機乃一低裝單翼機，在機身之兩旁，其發動機完全安置於一種獨立之架座上，其發動機爲 Siddly Tchita-IV 星形，每座發動機有三一〇匹馬力，在每邊翼之內置有汽油箱多個，以供發動機之應用，其下

降輪可收起藏於發動機架座之後部，其機身之佈置在最前機首部份，轟炸員處於其地，俯伏進行轟炸工作。有四五公斤之炸彈兩枚，及九公斤之炸彈八枚供其應用。在轟炸座之後，即為駕駛員座，前機關槍由彼施用，在駕駛員之後即為無線電及空航儀器室在此室之上有兩方門，以備意外之發生，而機員可由此跳出。在此室之後有一窗洞，可置機關槍於其上，并可配小轉移座，在右方發動機架座，并有一樹膠小艇，以備遇強逼下降水面時，機員可應用炭氣發大以便浮起。

飛機之性能：橫：一七公尺二，長：一二公尺九，高：三公尺九二，空機重：二二〇九公斤，全重：三四七〇公斤，在二一三〇公尺高度之最速度每小時三〇二公里，在一八三〇公尺高度之巡航速度每小時二五七公里，下降速度每小時九一公里，在巡航速度可繼續不停飛行五小時，其實用最高度為六五〇公尺。

政府增加民航補助金（英國航空情報）

在英國之法規，關於補助民用航空者，研究已久，現已修正成立，其對於民用航空之補助將大為增加。英國政府有此決定者因欲速行發展民用航空，須於極短之時間而添置多量之飛機之故。其計劃乃由航空部次長 Philip Sasson 致英議院，其計劃乃將原有之年補助增加五十萬鎊，以補助航空公司，其目的為盡力發展英國之大西洋航線，及英島與歐洲大陸聯絡之各綫等。其補助之總數由此而變為一百五十萬鎊，此數目將一直維持至一九五三年終止。

民間航空公司訂購新式運輸機（英國航空情報）

英國最大之民間航空公司現同意訂購 Douglas 載四十客之運輸機一架，而以參考為名，此機將用為大陸航空輸運之用，其初型機共費十萬鎊。今該機將於本年六月間取貨，其最大速度為每小時三七〇公里，航行速度每小時三一〇公里，配以四具發動機，在起飛時有一千匹馬力，在二七五〇公尺高度時有九百匹馬力。機式為單翼低裝，其降落架可以自由收入，其機室有 128 x 33 旅客床位二十具，在馬尼亞京城 Brest 之 S.E.T. 飛機製造廠，近製成一雙座軍用機

Setk7式用爲偵察或戰鬥之用，其機爲單支柱張線，混合材料製，用 Gnome Rhone 七氣缸之氣冷發動機，在三七〇〇公尺時每分鐘轉二千次時有馬力三六〇匹。其武備有一固定機關槍，爲駕駛員應用，另有一可轉動機關槍，爲偵察員之應用。其在一五〇〇公尺之高空最大速度，爲每小時二五五公里，上升至一千公尺費時祇二分四十秒。

飛機製造廠完成製造水上機工場（英國航空情報）

英國 Hampble 飛機製造廠現日趨進步，其準備製造美國 Sikorsky 式水上機之工場，將於七月十一日完工，其第一部份爲一闊大之裝配場，六〇〇平方公尺，高一二公尺，可同時裝配三機，在此場之兩旁另有兩長七六公尺闊二四公尺之場所，乃爲儲物，金工，油漆等用。上項在此處所將機製成之後，即陳於平地之上，然後由一三合土之道路引往下水處，此下水處乃在 Southampton。

新設飛行學校（英國航空情報）

英國新近設一飛行學校，培養飛行員及大學生爲皇家空軍之短期服務員之用者，將在Ayr附近之Prestwick開幕，其飛行場及行政處，課室，機庫，士官與學生寢室等，亦已設備完妥。此主要之訓練卽由教官D.F. McIntyre中尉主持之，該處地方少霧，極適宜於飛行，其機庫可置機二五架云。

徵集志願駕駛員

航官大臣史溫頓在下院宣稱，皇家空軍決徵集一志願預備軍，史氏稱，此事已經英王核准，志願預備軍每年所需之駕駛員約有三百名，現立卽從事組織，此種駕駛員將在飛行場中心受飛行訓練，此種飛行場將在重要城市與人口衆多區域，立卽設立，英國全境成立飛行場網，有數場設於倫敦附近，至於志願駕駛員之徵集則由年十三歲至二十五歲之候補人中選出，服務最低年限爲五年，飛行訓練則將規定於週末，晚間及其他時間施行之，此外則志願軍每年須參加十五日之飛行課程，並草擬計劃，俾一九三七年卽訓練完成。史氏主張各航空公司應合作，俾空軍在國防上能充分發展云。

航空部司長布洛克免職

英首相包爾溫，六日宣布將航空部常務司長布洛克免去本職，蓋因外傳布氏曾與帝國航空公司總董蓋台斯接洽其將來有加入該公司董事會之可能事，包氏聞之，即指派一調查委員會，經偵查屬實後，始予免職。調查委員會已將所得結果，與包氏關於布氏免職之書面談話，共同發表，包氏於其談話之中聲稱，本案尚無貪污情事，差堪告慰云。

派遣陸空軍武官（譯自國際航空通訊第三三三期）

英國派遣斯蘭少校 (Major H.Strong) 為駐 Prague 及 Belgrade 英大使館陸軍武官，同時又被派為駐 Czechoslovakia 及 Balkans 航空武官，本年十一月間可實行。

主張私家航空工業繼續存在之理由（譯自國際航空通訊第三三三期）

毛賴斯，漢克爵士 (Sir Maurice Hankey) 在皇家兵器委員會 (The Royal Comma-

ission Arms) 演講情形已詳細公布，伊對私家航空工業之繼續存在，熱烈同情贊助。伊云當大戰時英國共有飛機五五、九〇三架，其中一、二〇二架係由私家商廠所供給，又在五七、九三一具發動機中而私家商廠出品即占四一、〇三四具，其餘均為外貨。又云英國飛機及發動出口貿易日增亦係私家航空工業鼓勵發達所致云。

皇家空軍展覽會中陳列飛機之一瞥(譯自國際航空通訊第三三三期)

英國皇家空軍隊展覽會，陳列新式飛機十一架，上項飛機即為該隊飛機之一部份，其機式及名稱為：Hawker 單翼機一架，(馬力每小時在二〇〇以上)，Rolls-Royce Merlin 式發動機一具，Supermarine Spitfire 單翼機一架，Rolls-Royce Merlin 式機一架，Armstrong Whitworth Whitley 式一架，Siddley Tiger I X 式兩架，Fairey Battle 式一架，Bristol Blenheim Orthe Type 142 式一架，Vickers Wellesley 式一架，及新式協作機 Miles Night hawk 號一架。

配置在英瑞航線上之飛機（譯自國際航空通訊第三三三期）

英國航空公司 (British Airways Ltd.) 由七月一日起其每日定期飛行擴展至瑞典之京城斯德采爾摩 (Stockholm)。其所用飛機為 D.H.86A 式，並裝置自動駕駛器及無線電方向指示器，該機翼之前緣均有 DeHio 式除冰裝置云。

計劃在南大西洋服務之飛機上裝置盲目落地儀器

（譯自國際航空通訊第三三三期）

英國大陸航空公司 (British Continental Airways) 為五大公司之一，據稱：計劃在南大西洋服務之 D.H.86 式飛機上裝置羅倫芝式 (Lorenz) 盲目落地儀器云。

電氣信託公司收買航空製造廠（譯自國際航空通訊第三三三期）

據聞 Brooklands 公司將機器，飛行場，棚廠，及製造工廠等出售於電氣工業信託公司，其代價約為二五〇、〇〇〇鎊，該信託公司計劃將機場及着陸地

帶擴大，製造工廠亦擬擴充爲輕工業製造之用，已聘海渥爾特(Mr.C.W.Hayward)，司梯芬遜(Mr.W.S.Stephenson)，密地席而(Mr.G.O.Mitchell)諸君爲董事。

橫渡北大西洋遠程航空運輸將實現

據航空次官沙遜爵士，在下院宣布，北大西洋長距離之航空運輸，不日將由議設之英(英倫)愛(愛爾蘭)坎(坎拿大)共同公司從事試驗，大不列顛加拿大愛爾蘭自由邦紐芬蘭前均贊同此項試飛，該公司將從帝國航空公司與加拿大愛爾蘭自由邦所指定兩公司之建議而組合，且將依相互營業之基礎，參加汎美利堅航空公司，其資本百分之五十一，將由英國籌募，而存於英國，帝國航空公司將管理其商業事務。該公司每年所受之津貼，坎拿大供給百分之二十，達七萬五千元，愛爾蘭自由邦至多供給百分之五，達一萬二千鎊，紐芬蘭供給之數未定，餘悉由英國供給，試飛後，將繼以郵件與旅客航空運輸。每週每方面至少開行兩班，將來擬儘力取經過愛爾蘭自由邦紐芬蘭坎拿大直接之飛航線，但在初步時期內，臨冬季數月或須經過百爾慕達島，(紐芬蘭南部海中)，試驗飛

行將由帝國航空公司担任爲之。俟議設之共同公司成立時將試飛之結果聽令採用，汎美利堅航空公司亦將從事探測之飛行，有關係之四政府均各允將境內必要之降落地與通過權給予該公司並汎美利堅航空公司，此種權利擬專予橫渡大西洋之航空航空運輸，而以五十年爲限，不日四政府將設立橫渡大西洋航空業務之共同委員會云。（七月三十一日路透社倫敦電）

製造商供給西班牙飛機

最近英國曾派飛機至西班牙之消息，四日已經私人方面證實，據悉確有民用飛機二三架調往該國，惟因並無武裝，故儘可合法輸出，至於有人以一百五十鎊之酬報，徵求飛行家駕機赴西班牙之說，亦已證實。（四日國民社倫敦電）

澳大利亞飛行家祁哲斯德飛抵滬

英屬澳大利亞紐絲倫業餘飛行家祁哲斯德上尉，此次作長距離之飛行，擬繞道我國蘇俄挪威而飛英，自雪地出發，偕友人赫里克氏，駕其自備之浦士摩

斯機，歷經星加坡馬尼拉等地，日前飛港後，四日飛福州，業於五日下午二時四十分飛抵滬，在龍華飛行港降落，英國駐華大使館航空武官室祕書強生氏，祁氏滬上友人亞細亞火油公司之福爾斯氏等，均赴機場歡迎。祁氏下機後，即赴旅次休息，晚應友人宴。據祁氏在機場語往迎之記者，渠尙未接得蘇聯及「僞滿」之許可過境電，如即晚得電許可，則在滬勾留兩三日，經東北飛蘇，否則即於六日飛南京轉北平，以後行止，待抵平再定，或折回經印度而行云。

法 國

政府設立國防高等學院

法國政府設立「國防高等學院」一所，用以養成海陸空軍統帥人才，凡中校以上，少將以下各級軍官，即他日有統率師干之資格者，始得入校受業。修業期間，爲三個月至四個月，定於每年秋季開學。按法國軍事教育機關之教授作

戰課程，而養成參謀人材者，以前僅有陸軍大學與海軍大學兩處，空軍大學最近雖已成立，但迄今尙未正式授課。現在所設國防高等學院，其宗旨乃在集海陸空軍高級軍官於一堂，授以相同之課程，俾能在作戰技術上，互相溝通，其學員名額，每期以二十名爲限，共分兩班授課。大部份學員，係於陸海空軍三大學學員中選拔而來，各學員除精通專修之兵種而外，并須熟諳關於國防之一切問題，而由參謀部，按照各學員平時在學術上之造詣，與夫在伍時統率下屬之成績，分期選拔保送入校，其主要課程，除高級戰略之外，對於經濟、財政、與外交問題，亦一併研究及之。又除軍官之外，其他各高級行政官吏，尤其是外交部高級人員，亦須輪流入學，俾可襄助軍事當局，擔任有關國防之若干種技術工作，例如給養、運輸，及後方軍事教育等是。該學院係由總參謀長甘茂林將軍，自任院長，并聘任教授，但在實際上，負行政之責者，當爲軍事最高委員會委員皮諾將軍，及海軍大學校長拉波德中將兩氏。

著名飛行家白萊利沃逝世

法國著名飛行家白萊利沃氏爲飛渡英吉利海峽之第一人，二日在巴黎病卒，享壽六十有四。白氏爲當年之林白，當其於一九〇九年飛渡英吉利海峽也，厥功之偉，厥舉之險，與林白於一九二七年飛渡大西洋同。兩事雖相距十八年，而白萊利沃特與林白之名，將密切結合，彪炳於航空史上矣。兩人先後告成當時似不可能之偉績，同是直接推動航空之進步。據傳林白之專心航空半爲白氏早年成名之事績所鼓動，在林白成名之年，白氏之壯舉已成每日習見之事，而航空事業之進步亦云速已。

幼年好學 白氏以一八七二年七月一日生於坎白萊，父爲製造家，故童年卽與機械接觸，及長，肄業專門學校，軍役期滿，在太爾白充砲隊軍官，公餘喜研究汽車之構造，試驗數年，於一八九六年發明汽車探照燈，後四年，阿特氏所造著名飛機之圖形，陳列於巴黎某會，白氏觀而心動，遂舍汽車而鑽研當時猶屬幼稚之航空科學，白氏立志製成一能實用之飛機，幾廢寢食，試驗十餘次，其汽車探照燈所獲之資，喪失殆盡，一九〇六年藉兩友扶助，創立法國第一飛機製造廠。

首次榮譽 一九〇七年九月十七日，白氏之幻夢，竟成事實，是日駕其親手所造單翼飛機，飛行一百八十六公尺之遙，嗣後逐漸進步，其他青年飛行家與製造家亦來就之。一九〇八年六月二十七日，白氏鼓勇飛行，博得開始者獎金二百佛郎（約值美金十鎊）是年十月三十一日，白氏第一次作長距離之飛行，自陀里飛抵阿齊萊，爲程約六十哩，中間曾下停一次，於是全球驚異，蓋在當時，駕此神妙之機，既安然降落，而復升空，幾無人相信也。

渡海偉績 翌年，白氏乃作戰前航空之大試驗，公布擬於七月二十五日飛渡英吉利海峽，於是羣衆震駭，且多爲白氏危，而白氏竟於是日由加雷飛達杜佛，法政府曾派驅逐艦「愛斯柯佩特」號爲其導，當時決不料白氏飛行之速度能超過驅逐艦也。白氏所駕飛機，其初本在驅逐艦之上空飛行，繼而似因該艦烟囱所冒之濃烟所擾，乃略行飛出，於是該機乃漸飛向前，「愛斯柯佩特」號驅逐艦，雖努力前進，終不能及，白氏之飛機，卒以三十八分鐘之時間，完畢英法間相隔三十八公里（合一五·五英里）之距離。

名利雙收 白氏此種偉績，遂獲得倫敦某報所懸最先飛越海峽者一千鎊之

獎金，白氏抵英時，到處備受款待，返回巴黎之時，其國人亦舉行盛大之游行以歡迎之，法政府亦向白氏致賀，並授爲名譽軍團軍官，其所駕之飛機，當加陳列，更接受美國之邀請，作飛行技術之表演。

歷遭險艱 數年之後，白氏始回溯當年作海峽飛行時之險遇，謂降落時，實不安全，因杜佛沿海之白色巖石，經過十餘分鐘之觀察，始能辨明也。白氏最初飛行時，曾屢遇險事，其所造飛機試飛之時，亦曾遭多次失事。其早年最得意之事，當屬一九〇八年七月時，彼竟能在狂風之中，駕機留空中歷時八分鐘，尚有一九〇九年六月間，彼曾連破留於空中之長久紀錄三次，第一次留空中十八分另三十秒，第二次三十二分另五十五秒，第三次竟達五十分另八秒云。

訓練青年 白氏於一九〇九年至一九一一年之間，曾飛經各國首都多次，並注其全力於青年飛行家之訓練，以繼其後，彼本人則專門從事於飛機之製造，上次歐戰時，其所經營之飛機廠，曾以數千架飛機，供給法國及協約國之軍隊，嗣後又製造大批飛機，供法國軍用云。

決派代表團赴蘇聯考察航空

法國衆院航空委員會，業已決定派遣代表團赴蘇聯考察該國航空之組織情形，及民用航空事業，至於代表團人選，日內即可宣佈。

官場否認派飛機援助西政府

右派「白日」報三日登載消息稱，政府藉載運僑民出境避難爲名，派遣飛機前赴西班牙，間接援助該國政府云云。官方人士頃對此說，加以否認，並說明經過事實如下，據稱，西國境內法國外交代表前曾請求本國政府派遣飛機三架，飛往西班牙聽候調用，以便運送法國僑民出境避難，當時西國政府曾向法國提供保證，對於該飛機決不予以徵發，法國政府爰乃派遣商用飛機三架，不攜軍器飛往西國，擬常川飛行瑪德里與亞利岡達兩城之間，將僑民運至亞利岡達城，再用船隻送往北非洲法屬奧朗港，此項計劃係於上月二十九日開始實行，詎知亞利岡達城當局卽在是日徵發飛機一架，其他兩機亦於翌日一併被徵，該

地法國領事當自二十九日至三十一日三天之內迭向西國當局提出抗議，迄至本月二日，西國政府已將各該飛機發還法國矣。（四日哈瓦斯社巴黎電）

在摩洛哥失事兩機證明確係意國飛機

有意大利飛機兩架，在法屬摩洛哥降落之後，經法國當局調查之結果，於機內所發見之文件中，已證明此二架飛機，乃係意大利空軍遠征隊五架飛機之一部份。據所獲之證憑，方知此項遠征隊中，共計薩伏亞瑪却蒂式飛機四架，及薩伏亞式機一架。以上各機，截至七月二十日為止，尙屬於意大利空軍之第五十五、五十七、及五十八諸隊，至於在法境沃蘭及拉莫羅雅兩地被迫降落，致被法方扣留之兩機，載有戰事設備，及機關槍子彈，惟無炸彈，二機並無標誌，平時係有意大利國徽之處，則皆塗有新鮮白漆云。

德 國

航空運輸事業之猛進（德國航空情報）

德國自國社黨柄權三年之後，其航空輸運之努力已大見成功，其航空網已如規定計劃實現，航線之發展，輸運之充實是為一九三五年之成功也。又德國漢沙公司之改組與劃一器材，可使其航線輸運增加，及加速至每小時三四〇公里，甚至二八〇公里，其載客之數遠勝上年，其數約有一七五〇〇〇人。

關於航空郵線所得之結果及德國今所添加之工作如下：

由德國至南美洲一四〇〇〇公里，費時三時半，該線為德國漢沙航空公司與“Syndicatoconder”公司合作，自南大西洋通航之後，今德國又擬改向北大西洋航行。關於技術方面，改良飛機用之儀器，應用無線電塔，盲目下降，以及人

員之訓練，航空輸運之安全，與規準亦大有改良。兩種新型機將用以代替中等機者，已在試驗中。

飛機參加比賽

由德國各地出發參加奧林匹克飛機比賽之德國飛機一百五十二架，中有十四架被迫棄權，此次比賽，發生不幸事件兩次，勃郎司魏克航空學校飛機一架，於降落阿通那飛機場時墮毀，乘客一人登時殞命，司機身受重傷，又另一飛機於哈茲山之那哈森附近被迫降落，乘客一人身死，司機受傷。

意大利

新式轟炸機增大速度(意國航空情報)

意大利航空器材方面，其工廠已增加其出產能力，國家出產能力問題乃為

研究之集中點，將在嚴格審查之下，替代大部份之舶來品，舶來品之不能以國產替代者，已設法儲備矣。今意大利之新式轟炸機之速度，將達每小時三五〇至四〇〇公里，而其航行半徑爲三千公里，與載重三千公斤，驅逐機則達或超過每小時四百公里之速度，配以三挺至五挺機關槍，在計劃中亦有準備配機關砲者。偵察機之速度則已由一八〇而達至每小時三〇〇公里之速度矣，其前調往東非作戰之機隊，在意大利已由新式機隊填補云。

空軍要人之略歷（意國航空情報）

第一區司令拉麗軍長略歷

拉麗 (Gennaro Tedeschini Lalli) 一八八九年十一月廿二日生於Fucalle(Orvieto)，在德里波里 (Tripolitania) 及氣來那加 (Cirenaia) 戰爭時爲陸軍少尉，因功得一等軍事獎章。一九一四年返國入空軍服務 (Dirigibilisti 團) 在大戰中爲學習飛行員，曾參加三次極有價值之空戰而得銀質獎章。一九二三年佔據Cortina時亦參加，一九二六年以中校資格被召入航空部服務，爲航空次長之陸軍祕書。一九

二九年八月升爲上校並擢爲航空部長辦公廳主任，直至一九三二年十一月三十日爲止，在一九三一年七月廿四日卽升爲空軍旅長（中將）一九三二年十二月受命担任第一空軍區司令，最近又由師長升爲軍長銜。

第二區司令柏里哥羅軍長略歷

柏里哥羅 (Francesco Pricolo) 一八九一年一月三十日生於 Grumento Nora (Potenza) 一九一〇年間始入杜林陸軍大學，是爲其担任軍務之始，其後又入砲工實習學校，一九一二年十二月爲陸軍工兵中尉，一九一三年參加佔勝氣來那加之戰事後返國入 Dirigibilisti 營服役，對於建造工程技術，最富興趣，其後曾發明一種手榴彈，至今此彈卽以柏里哥羅爲名。在大戰時，曾參加五十八次之日間或夜間飛行戰，大戰以後，繼續在團中服務，有如專家。在空軍改組後，入新空軍爲駕駛員，現爲第二軍區之司令，最近由師長升爲軍長銜，曾著航空技術工程之書籍多種。

參謀部副部長併那軍長略歷

併那 Pietro Pinna 一八九一年生於 Sassari，先在砲兵中服務，曾著有關航空

書籍多種，又係法學博士，一九一六年入空軍爲飛機觀察員，大戰時曾爲空軍大隊司令及軍司令，因彼戰功豐績，曾得三次銀質獎章及一次銅質獎章。

在大戰時，併那曾受法國第十軍團之指揮，歐戰後，改任駕駛員，後又任各大隊司令，在戰時，彼又曾擔任陸海軍官航空觀察學校教官及校長，又曾擔任參謀本部航空偵探學校之教官。其後在國聯軍縮會議時，曾爲意國頗出力，後入航空參謀部及參謀總部服務，曾爲驅逐團司令及轟炸團司令，又曾爲航空遊覽大隊之監督及「航空雜誌」主筆，最近由師長升軍長銜。

第四區司令龍巴特略歷

龍巴特 (Vincenzo Lombard) 一八八三年八月十八生於 Collegno (Torino)，畢業於慕但那軍官學校，在山兵第五團爲中尉，曾因參加意土戰爭有功得銀質獎章，歸國後，於一九一三年八月被任爲陸軍飛行員，大戰開始時，爲空軍指揮。一九一七年四月廿日任爲少校，是年十一月入山兵第五團爲第一滑山隊之司令，不久即又回入空軍爲驅逐隊之司令，因勞績又得銀質銅質獎章各一，後又參加孚姆 (Fiume) 軍事而爲 Carraro 空軍小隊之指揮，一九二五年升爲上校，次年

又爲第二軍區之司令職務。其後關於空軍在國外之任務担任甚多，一九三一年九月升爲航空師長又爲第三軍區司令，一九三五年改任第四軍區司令，最近又升軍長銜。

第三區司令廖打略歷

廖打 (Aurelio Liotta) 一八八六年生於西西利之Militello，曾獲銀質軍事獎章，後在阿爾巴尼亞担任航空指揮，一九二八年至一九三一年爲航空協會之特別監督，曾担任航空雜誌主筆五年，一九三三年起爲第三軍區司令及師長，最近又升爲軍長銜。

飛機多架供給西班牙叛軍

意國飛機二十架，聞已於上月杪運抵西班牙屬地摩洛哥，交與叛軍領袖富蘭科將軍，此項飛機係由西班牙富翁馬區出資購買者云。(三十一日國民電)

意國飛往西班牙屬地摩洛哥之飛機六架，除三架中途失事外，其餘三架，已到達目的地。(一日路透電)

法屬摩洛哥拉巴意大利三引擎飛機六架，自該國撒丁島飛西班牙屬地摩洛哥，飛至法屬阿爾熱利亞地方，當有兩架被迫降落其中，一架墜地傾覆，據消息靈通方面稱，上月三十一日有意國同式飛機十四架，飛抵西屬摩洛哥梅里拉城附近那陀地方，各該飛機均裝有機關槍及炸彈拋擲器，並攜有大批子彈云。
(三十一日哈瓦斯社電)

意政府於在亞爾奇利亞失事之意國飛機，乃係供給西班牙屬地摩洛哥叛軍六架飛機中之一云云，現正加以調查，據羅馬官方宣稱，意政府並未以飛機或軍火供給西班牙交戰軍隊，如確有任何供給情事，則此種交易亦必純粹屬於私人方面云。同時據路透社駐萊勃德地方訪員聲稱，有飛機十四架，形式與失事者完全相同，已在米里拉附近降落，該處係在西班牙屬地摩洛哥境內，現為叛軍所佔領(一日路透社電)

叛軍總司令富蘭科將軍告美聯社記者稱，革命軍迄未購買意國飛機，亦未收到任何國軍火，但曾准許意國飛機飛越西班牙領空，並在西屬摩洛哥降落，俾得輸送意僑出境云。(三十一日國民電)

比利時

空軍編配概況（法國航空情報）

比利時之在歐局，常欲如瑞士之保持其中立之性質地位，但無瑞士之天險，故常有被侵入之危患，爲不欲重陷於一九一四年之毫無組織與準備，突被侵犯，故今已努力作相當之準備矣。

在 *Doveze* 管理之下，努力整頓，現已組成一強有力之空軍，以備防禦其國土與抵禦敵人。然在此機隊并無巨型轟炸機，祇有少量之轟炸器材耳，不能與現代之一般侵略國之遠途巨型轟炸機之效能與實力一較也。

比利時之空軍在國防部長指揮之下，

比利時之空軍，有兩大隊。與一飛行駕駛學校，最近調查其空軍，具有軍用機約共七百架，分爲第一線機隊共四四〇架，後備機隊二六〇架，其人員則

有軍官一二五人，下級軍官與士兵二八五〇人，其中約有四百飛行員，機關槍二百挺。

第一營本部在 Evere。比京不律賽爾之空軍根據地，駐有如下之機隊：

驅逐機一連共兩排

連絡機三連共九排

轟炸機一連共兩排

第二營本部駐在 Nivelles。駐於 Liege 之空軍機隊有：

輕轟炸機一連共兩排

屬於本機隊之其他各排則分駐於：Schaffen 驅逐機四排，Bierset-Awans 轟炸機兩排。

空軍學校有二：中央學校設於 Evere 飛行駕駛學校設於 Wevelghem，校內有初級機隊一排，練習機隊兩排，通訊機隊一排。

比國之軍事飛行場共有六處：分設於比國 Evere, Tirlemant, Diest, Nivelles,

Awans—Bierset 與 Wevelghem

茲將比利時之空軍現役機及其性能詳列於下：

比國空軍機隊之現役飛機性能調查表

機式名稱	用途	馬力發動機	速度	上升需時	高度 (公尺)	兵器	活動半徑
Fairey Firefly	單翼單座驅逐機	480C.V. (馬力) Rolls Royce	公三五八里	四〇〇分〇秒	九,〇〇〇	機關槍兩挺 炸彈三六公斤	六〇〇公里
Fairey Fox VI	雙翼雙座夜間驅逐機 (兼偵察機用)	860C.V. Hispano 12YDRS	公三六五里	五〇〇分〇秒	一〇,〇〇〇	機關槍三挺	九〇〇公里
Benard R31	雙座單翼驅逐機	600C.V. Rolls-Royce Kestrel HS.	公三三五里	四〇〇分〇秒	一〇,〇〇〇	二或三挺機關槍	一,〇〇〇公里
Breguet 19	輕轟炸機 (兼偵察機用)	500C.V. Hispano	公二八里	五〇〇分〇秒	八,〇〇〇	機關槍四挺 炸彈五〇〇公斤	九〇〇公里
Aero 504 N	練習機	200C.V. Lynx					

比利時

四三

Morane	練習機	230C.V. Salmsen ou 200C.V. Lynx				
Stampe ds Verlongen R.S.V. 26	練習機	180C.V. Hispano ou 200C.V. Lynx				

上表所列并無現代轟炸機，此為比國空軍一最大缺點，故比空軍關係追擊戰鬥絕無價值之可言。現比國試驗製造中有兩種新式軍用機，雖不能完全滿足新式巨型轟炸之要求，但最低限度亦可以補現役機隊之缺點，試驗之工作亦已完竣，不久將應用於機隊矣。

其第一種為 D.A.C.A.B.G.R.8 之多座戰鬥機，配以法國氣冷 Gnome Rhome K14 之雙發動機，在四千公尺高度，每小時之速度三三五公里，上升至四千公尺高度費時十一分。其空機重量三四六〇公斤，飛行時重五〇二〇公斤，惜其活動半徑頗小，故恐該種機祇能用於比國境內耳。

其第二種為 Stampe et Verlongen S.V.10 該式之第一架新型機，於昨年試飛時已失事全燬。該式機現稱為「萬能機」可供驅逐，偵察，與轟炸之用。此乃一大

小不等翼（個半翼）配以雙發動機之軍用機也。機橫長十八公尺，機縱長十一公尺，面積五三平方公尺，其飛行速度每小時三五〇公里，上升至四千公尺高度，祇須時八分三十秒，其全重爲四五〇〇公斤。

防空之一瞥

比利時對於積極空防之飛機方面，亦頗努力研究，蓋因比國爲輻圓甚小之國家，故不能發行大量之軍事公債，而欲購置多量之飛機，需款極巨，故其謀國者常有主張於預算內用於購置防禦用之飛機較多於攻擊用驅逐機也。又以高射砲較軍用機爲耐久，其用途亦多，苟加以長期之訓練，其功效殆可相等，因此有主張以高射砲爲防空基幹者。故比利時現配置多量之新式高射砲隊，於萊茵河流域之防線區域內。

商航與民航之現狀

比國雖爲歐洲一彈丸之小國，但其商航亦有相當之成績與進步。今比利時

僅一 S.A.B.E.N. 航空公司，經營內地航空綫，且與至歐洲之各大航空公司通航，今又與法國之非洲航空運輸共同合作，經營中菲之航途 Bruxelles 至 Brazzaville 與 Elisabethville 之航空輸運，每十五日一次，而其現用於各航線之器材，有 Fokker 號之運輸機，可載旅客十人。其民航方面則極落後，雖有航空學會或有滑翔飛行學會之設，但其人民對於航空之觀念實屬缺乏，倘比國欲建一堅固之空軍，且欲有訓練之人員，當加以補救也。

航空工業與資源

在比利時之航空工業尙屬新興時期，故祇能製造機身，現比國尙未有製造大馬力發動機之能力。在飛機製造方面，首爲比國 Fairey 飛機製造公司前本屬於英國之 Fairey 之一部分，此工廠在 Gosselies 製造比利時空軍所訂購之 Fairey Firefly 與 Fairey Fox 飛機，每星期製機二架。此外尙有 A.C.A. 飛行機製造廠，設在比京不律賽爾，專製造新式飛機，又有 Renard 飛機製造公司專製驅逐機與練習機，已製造者有 R. 31, R. 32 與 R. 33 等。而在 Haren 離比京城不遠之 S.A.B.C. 飛機製造公

司則以購他國製造權以製造，R. 31 與 Savoia S.73，最後有 Stempé et Vertongen 飛機製造工廠，專創造練習機，與比國政府極注意之 S.T.10 式機，概而言之，比利時在航空製造方面，亦獲得一優良之基礎，且對於研究方面亦不缺乏，對於發動機製造方面，亦極注意，蓋為免向外國購買計也。

在於製造材源方面，則情形頗不利，蓋比利時對於製造飛機之各種器材，均須向外求原料也。

比國具有偉大之炭礦，燃料雖可從此而得，但在戰時則極易受敵人侵佔或轟炸之危險，誠可慮也。

土耳其

韃靼海峽重建防禦工程

土耳其伊斯登埠爾消息靈通人士宣稱，土耳其政府對於韃靼尼爾海峽重建

比利時、土耳其

防禦工程事，已與德國克虜伯兵工廠所組織之銀團訂立契約，由該團供給材料，該銀團並已予土耳其訂立長期付款辦法，全部工程約需經費六千七百萬土耳其鎊，分十年攤付。

瑞 士

新造新型戰鬥兼偵察機（法國航空情報）

瑞士之Ehoune飛機製造廠成一〇〇₃₅輕式戰鬥與偵察機，此機之外形略與現在瑞士所用之瞭望機 Fokker-C.V 不同，其雙翼交間前後有支柱，爲金木材料合製，其發動機爲用法國之 Hispano VCLTS 在四千公尺高有八六〇匹馬力，其螺旋槳爲三葉式，駕駛座有蓮蓋，於飛行間設有無線電，及夜間飛行之設備，其兩挺機關槍在螺旋槳範圍射出，另一挺置於轉動架上，更有二〇糎口徑之機關砲一門，自螺旋槳軸中射出，其性能爲在四千公尺時，其飛行速度每小時三百公

里，上升五千公尺費時八分三十秒，高度一萬公尺。

挪 威

民航之漸進情況

挪威航空，遠不如列強之發達，在北歐方面，亦不及瑞典，丹麥等國，僅於挪京二十英里外，有一小規模之修理廠，軍事方面，尙用荷蘭 Fokker 公司及英國之舊式飛機，爲數不多，各種情形，均不適目下之需要，茲經由國會通過，將修理廠加以擴充，並派員前往歐美各國調查及選購最適用於挪威之飛機式樣，以便自製，調查結果，當以美國 Curtiss 以及英國之 Fighter 戰鬥機爲佳，蓋挪威僅求自衛，不需轟炸機也。旋因種種關係，決向英國定購 Scimitor 機四架。至民用航空，始於去年由一航空公司首行開辦，其航線僅由 Oslo 至 Bergen 冬季

停航，共有飛機兩架，小者僅能運送郵件，大者係容克 Junker 機，向德國漢沙公司租來。今夏始由挪方付款購下，並改航北挪方面。去夏挪威國會曾經通過，擬以數十萬元擴充民用航空，於是挪威最大航船公司及飛航名家，擬再另組公司，現尙在進行中云。

國 內

交通部擬整理西南航空公司

西南民營航空公司係由粵省府所辦，設備及組織，均未臻完善，故營業清淡。交通部現對該省營之「西南航空公司」，決進行整理，將來預備劃併中國航空公司主持，日內即派專員赴粵辦理該公司之整理改善事宜。

日艦七十餘艘陸續抵廈

日本聯合艦隊，由高橋三吉，於五日晨八時起率領七十六艘，陸續抵廈，計艦隊五，水雷隊二，潛水隊二，航空隊三，特務艦隊一，以長門三萬五千噸扶桑榛名霧島三萬噸爲最大。

特 載

未來戰爭的特質

本文載於蘇聯「消息報」。作者普利馬關夫氏，現任列甯格勒軍管區代理司令官。

世界大戰後之戰術的發展，飛機，坦克，化學之驚異的發達之重要性，現代陸軍之摩托車化及機械化等等，竟致使各國參謀本部均不得不探求軍隊組織之新方式注力於暴露未來戰爭之性質。最近將來戰爭中，其最重之事，乃各種發達的遠距離戰鬥，並不在戰線上及其背後境地；甚至離戰線最遠的交戰國之政治經濟中心地，亦直接蒙受戰禍。

遠距離戰鬪法，第一應舉述者厥為現代之飛機。世界大戰中之飛機，不能

由其根據地活動至三百公里乃至四百公里距離以上，故如柏林或羅馬之類的遠隔的都市，未受過一次空襲。但現代之轟炸機，能由其飛行根據地行動一千五百公里之距離。因而在歐洲無論那一個國家，其領土完全逃不出敵機的活動範圍（柏林倫敦間距離不到一千公里）。

隨飛機遠距離戰鬥力之增大，同時其積載力亦有可驚的增加。三百架重轟炸機一次投下之炸彈，比英國全國艦隊一次放射之大砲彈尚多。因飛機之出現而生出新兵器，此新兵器即在敵軍之背後着陸而轉移其戰鬪行爲之航空下降軍（Parachuter）是也。於敵軍後方，由高空降下的強大之航空下降軍，將鐵路分歧點，動力源泉的發電所，以及工業中心地帶等，或佔領，或破壞，這將爲很可能之事。而且佔領敵軍之飛行場，他們可以在此處迎接其友軍之飛機，此時友軍之飛機，在空中爲彼等運來輕坦克，載貨汽車，以及大砲等，因而航空下降軍一變而成摩托車機械化軍。

倘現代陸軍廣泛的摩托車化，機械化時，爲深深地突破敵陣後方，可利用強力的摩托車機械化混合部隊。但當作此突擊之際，必須和空軍及航空下降隊

之突擊，作戰術上的聯絡。

此種摩托車機械化混合部隊，意大利所有者，曾於意阿戰爭中應用過。德國有坦克師團，此等師團均由數百坦克編成。更有，同時能輸送十個師團步兵的法西斯摩托車軍團。英，法等其他各國，亦各準備有摩托車機械化混合部隊。

大砲之遠距離戰鬥力已異常發達。歐戰當時，曾由距巴黎一百二十公里之里楊森林，以遠距離砲攻擊巴黎，此即有大規模目標的遠距離砲之初次試驗。因而將來戰爭中，大規模目標，即以政治經濟的中心地帶或鐵道分歧點為目標的長距離砲之利用，不斷的作這種利用，想能有此可能性。

飛機，航空下降隊，摩托車機械化軍，及遠距離砲之活動，因將來戰爭中廣泛的化學戰法之應用，而將更增加其威力。從飛機上散播的稀薄中毒性物質，徐徐化為氣體，作用於皮膚呼吸及視力。散佈猛烈性毒瓦斯 (Yperite Gas) 或留易斯毒瓦斯 (Lewistite Gas) 之地方或都市，數日間為毒瓦斯包圍。在這種地方生活，祇有帶防毒面具或穿不通毒氣的特殊衣服始有可能。

將來之戰爭，採用科學戰法乃無疑之事實。意阿戰爭業已有此示範。此次意阿戰爭時，於遙遠的戰線後方，數千人畜曾爲烈性毒瓦斯所傷害。飛機之遠距離戰鬥，在將來戰爭中，可實行下述微菌學的戰法，即將裝入傳染病菌（例如虎烈拉菌）之玻璃瓶，或帶有傳染病（例如黑死病）之動物，用落下傘散佈於敵地之戰法。然而，微菌戰術法，在狹小的歐洲舞台上難以實行。蓋因傳染病之蔓延殊爲便利，攻擊方面本身亦受其威脅故也。

但是，自然處於孤立狀態之島國與具有廣大領域國家（如蘇聯或美國）之戰爭，利用細菌可以想像有充分可能。此事，於極近的將來戰爭中，在與敵軍對峙之戰線及敵軍之工業，政治，交通中心地帶兩方面，同時採取敵對的行動，卽其最爲重用之特質。遠距離戰鬥方法，使全住民捲入戰鬥行爲之中。彼等必須參加防空及科學的防禦，且必須加入對敵軍航空下降隊與摩托車機械化部隊之戰鬥。

戰鬥行爲顯著發展與否，首賴乎戰線背後之堅固，國民對於自衛之能力及準備，以及將戰鬥方法委諸國民之可能性——此於後方戰中爲絕對之必要——

諸點。國民防禦戰之目的，亦即防空與對摩托車機械化軍防禦之目的，非僅爲防護國民自己之生命而已，此種目的，除保護生命之外同時亦一併保護勞動力。其遙遠的後方之自己的都會，工業中心地帶，鐵路要點等雖受襲擊而能保護其生命與勞動力者，唯有此等國家，實行戰鬥，始能處於贏得勝利之狀態。

戰鬥技術之發達，遠距離戰鬥及其戰鬥力，廣泛的武裝起大眾，同時使各參謀本部對將來戰爭之新的組織形態之探究認爲必要。對於此種陸軍之組織，現在世界有兩種基礎的觀察。最極端的一派之代表，爲意大利之杜埃將軍及其信從者。彼等認爲……爲的突如襲擊敵人之生活中心地帶，首都及工業中心地帶而一氣解決戰事，唯空軍最有威力。與此極端派並立，又有主張陸軍小機械化之一分派。此分派認爲，在將來之戰爭中，空軍與機械化部隊之混合隊，佔決定的立場。彼等以裝備極優秀的坦克之機械化陸軍部隊爲重點，認爲只有如此種之陸軍才能與敵軍以決定的打擊。但他們爲確保勝利，爲佔領領土，在此種陸軍部隊第二梯形方面，預想着絕對必要的武裝大眾的大陸軍。

『民衆軍若僅爲人民自由意思之鍛鍊，則會發生危險。蓋因此種自由意思

倘若轉向謬誤方向，經過戰敗，可招來國家變革。現代戰術之目的，在於大眾於不轉移軍事行動或未轉移之中，以具有適於活動的敏捷的最高性能之助力，而決定戰事。」（Y費格特將軍著『國防』之一節。）

站在第二觀點上者（列摩塔中校），其結論為，空軍及摩托車機械化部隊，在將來戰爭中負有最重要之任務，惟無決定戰事之能力。

照此一派之觀點，戰爭乃取決於裝備豐富的現代戰鬥技術之集團的陸軍，並取決於受有軍隊教育的預備兵。然而此派亦認為，戰鬥技術之發達，必使現代陸軍完全變化。

『按吾人之觀點，唯有一個陸軍存在——即技術的陸軍。而於此陸軍中，僅有一個巨大的國家工業的兵器廠（在製造預備兵器，支配潛在的戰鬥能力之地）附隨之。』（前法國總參謀長杜維內將軍）

強國的參謀本部解決軍隊組織問題，多採用杜埃及佛列爾兩將軍之理論。一切現代的大陸軍均獨自解決問題，創造戰略的摩托車機械化部隊及空軍部隊。但原則上，陸軍之組織走第二路線，即依存於國家工業之巨大的兵器廠之大

陸軍準備的路線

此等陸軍之戰鬥的應用，必須各國傾其全力，戰爭之大小及期間之長短，依各國之生活能力，各國背後之堅固與否及生產力而決定。關於戰鬥行爲，並不在戰線上及其背後境地，國民大眾團均被捲入戰爭之中。一方，飛機坦克等遠距離戰鬥及其進攻勢力變更了戰爭性質及戰術的工作。即坦克飛機等當戰線上步兵部隊突擊之際，對於敵軍之大砲，作戰本部及後繼部隊同時予以打擊，同時空軍，快速坦克及航空下降隊，亦對於敵軍之戰略的中心，及戰略的後繼部隊予以打擊。

V. 愛曼斯比蓋爾將軍所著『坦克』一書中，將現代戰鬥工作之深遠的特質最切實的描寫出來。愛曼斯比蓋爾將軍觀察近代戰及其工作的條件，曾作如次的指示：即爲使敵人砲擊沈默，使敵軍步兵部隊陷於砲兵不能應援之狀態起見，與步兵突擊同時，坦克車隊向敵人砲兵陣地突進；同時，爲使敵軍後繼部隊不能到達戰場，使敵軍勢力分散而個個擊破起見，快速坦克隊向敵軍後繼部隊突破，與對敵軍後繼部隊之飛機轟炸同時實行，是有充分可能性的。