

第 002 號

安

週

情

報

航空委員會出版

中華民國二十六年二月八日

南京

# 每週情報第一六七期目次

日本	內務部防空新法案(日本航空情報).....	一
	擴充陸空軍之新階段(日本航空情報).....	二
	空軍之實力與航空製造之現況(法文日報).....	四
	東京利巴島間定期航空之開始(日本航空情報).....	六
	亞歐大飛行已決四月初舉行(日本航空情報).....	六
	陸軍飛機隊舉行耐寒飛行.....	七
	明野機降落海中(日本航空情報).....	八
	中島飛機製造所新造中島通信機之性能(日本航空情報).....	八
美國	新造之巨型軍用轟炸機(國際航空通訊).....	九
	擬添造航空母艦(日本航空情報).....	一〇
	新造Tines快速機(日本航空情報).....	一〇
	中美間航空郵運三月下旬開始.....	一一
蘇俄	飛機之生產及航空教育之近況(巴黎自由週報).....	一二
	飛船六號將續探北極.....	一五
英國	建設賽浦路斯爲空軍根據地(日本航空情報).....	一五

空軍人員增加概況(日本航空情報).....	一六
皇家航空公司六年來空中運輸量之統計(國際航空通訊).....	一七
實施空襲警報車(國際航空通訊).....	一七
在新加坡演習海空軍攻守戰.....	一八
法國：航空部長說明空軍實力.....	二一
舉行大西洋橫斷飛行競賽(國際航空通訊).....	二二
航空專門科學研究會分部研究(國際航空通訊).....	二三
軍用機黑夜飛行互撞.....	二三
德國：水上機轟炸西班牙飛行場(國際航空通訊).....	二三
意大利：少年航空教育之實施(國際航空通訊).....	二三
墨西哥：去年商用航空之成績(國際航空通訊).....	二四
土耳其：防空協會呈請政府向民衆按月徵收航空捐.....	二五
西班牙：國民軍領袖計劃菲屬地建航空站.....	二五
國內：交通部令航空公司注意航運安全.....	二六
西南民航公司將擴充航路.....	二七
特載：世界民用航空之新動向.....	二八

# 每週情報報

日本

## 內務部防空新法案（日本航空情報）

「空防」之防空法案，已由內務部提交國會議決，數年來初試之帝都以及其他重要都市，防空演習之試驗，並觀國際之情勢，對防空訓練非僅市民，實須普及全國人民也。

內務部大臣官房特增「防空課」專司國民防空訓練之事宜。目前原案中，須授內務大臣以防空演習施行之命令權。由內務大臣指定各縣市鎮村施行防空演習之日期，並國防之必要，實行燈火管制，監視等訓練，又燈火管制時之一切

日本

南京圖書館藏

賣買及車輛之停止，使非常事態中，不致社會混亂，而保持常態等訓練，并以地下鐵路及學校爲防空演習之避難所。

防毒設施則注重雙層玻璃之防毒建設，查現有地下鐵路車站之出入口甚狹小，多數避難出入之不便，將大事擴充之，食品市場等防空實施，亦將嚴令實施之。

#### 擴充陸空軍之新階段（日本航空情報）

日本自一九三六—三七年度起，着手完成日本陸軍機械化及引擎化之計劃，並革新陸軍之物質部分。陸軍省所規定之計劃，擬：

- （一）革新砲隊，
- （二）大批軍隊機械化及引擎化，
- （三）加強航空團，
- （四）增加化學戰爭之工具，
- （五）平時擴大駐「偽滿」軍隊及本國陸軍。

六年計劃所擬之開支約爲三，〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇圓。自一九三八年  
起本陸軍之支出每年應達八〇〇，〇〇〇，〇〇〇至九〇〇，〇〇〇，〇〇〇  
圓（一九三六—三七年之最高陸軍預算爲五〇八，〇〇〇，〇〇〇圓）。

此種開支之大部分顯將用於擴大空軍，日本軍事政策之領袖視空軍乃日本  
軍備系統中之「弱點」。現時主要力量均集中於狂熱擴大空軍。一九三六年初之  
海軍航空已有三十五聯隊，至於鐵甲艦及巡洋艦上之飛機尙不在內。陸軍航空  
自一九三五年終以來，已完全予以改組。其聯隊現已編成較大之縱隊（若干團  
及若干旅）。一九三六年春計有空軍十六團，其中六團（約計第一線飛機各五  
十架，後備飛機不計）乃列於關東軍之部屬中者也。

曾初次成立空軍管理處，其處長直接服從天皇，即與陸相，總參謀處長及  
軍事教育總監比肩並立者也。此乃證明日本努力消滅其先進空軍國落後狀態，  
並按各國之例成立獨立之「空軍」也。

同時提出大規模防空十五年計劃，擬定開支達六〇〇，〇〇〇，〇〇〇圓  
該計劃擬定保障日本七大中心城市及最重要之工業區域，一九三七—三八年度

之軍事預算應列入該計劃用之費用。

### 空軍之實力與航空製造之現況（法文日報）

查日本之空軍，在近年來，尙未臻於極度發達之點；而其空軍之士兵人才，甚不充分，且其製造飛機之廠，尤形幼稚，故目下日人之空軍，尙未可以與歐美各國相爭衡也。

按日本之飛機廠，僅能製飛機之零件，而最主要之馬達，則非由舶來者不可，此誠爲日本空軍最大之缺點也。且卽在此等工廠中，尙須用有外人爲顧問，故其效率亦不甚佳也。

但此種不利情況，最近確已漸有所改進，蓋以日本政府，對此有特殊之努力也。

日本工值之賤，著名於世界，然其工人之功能，亦不下於歐人，現在日本之所爲難者，厥爲專門人才之難覓耳！

以數字計之，日本飛機廠之發展，確已大有所進步；在一九三〇年時，日

本飛機廠之工人，僅有六千五百人，而現在已達四萬人矣；且其出品飛機數量，較前已增至四倍，而其飛機型式，亦幾與歐美相倣，故依一般人之估計，則日本之飛機工業，已足供爲戰時之需。

在一九三五年時，日本之陸上飛機，已達一千二百餘架；若至一九三七年末時，則日本可用之陸軍飛機，當爲一千八百架至二千架矣。

至於水上飛機，威力尤大，而適合其島國之需要；蓋在一九三五年時，日本已具有海軍飛機廿七隊，空軍根據地八處，而每處之飛機，計有四百五十架也。其裝於軍艦上之飛機，在戰鬥艦及巡洋艦上者，其數當以百計；此外，則有航空母艦四艘，每艘可裝飛機一百七十架，而新的航空母艦，則尙在建造之中，故日本之海軍空中威力，誠未可侮也！

依現狀計之，則日本海陸所備之空軍，其飛機當已在二千架以上，均富有戰鬥力者；現在日本，尙在努力製造之中，故在一九三七年末時，則日本之空軍實力，當尙可增加至百分之五十。

日本空軍之假想敵，係以蘇俄爲對象，而以保護「偽滿」爲職志；此外，則

以日本海岸線之長，西及台灣，東跨太平洋各島，故其空軍之龐大，依日人之見解，則認爲其所必需者也！

### 東京利巴島間定期航空之開始（日本航空情報）

遞信省爲企圖伸長南洋海之生命線，決於今年實現南洋方面之空輸，充實擴張航空路，自東京至日屬南洋統治島利巴島間之二、四〇〇公里航空設施，已決於本年實行之。新正來即開始積極準備，預定四月初通航。使用機以海軍九〇式飛機作載旅客及郵件貨物之用，交通往復各一次。該線通航後，東京利巴間可少一日半之行程，并含極大之意義。將來希圖與中國飛剪號之汎美航空公司之太平洋航線連絡。而成國際間之航線也。

### 亞歐大飛行已決四月初舉行（日本航空情報）

朝日新聞社預定之亞歐大飛行，已定四月初舉行之。並決定駕駛員爲一等飛行士飯沼正明，機械士與電信員由塚越賢爾任之，並擬於最近飛往南洋方面

尋覓亞歐間之新航線。

### 陸軍飛機隊舉行耐寒飛行

陸軍各務原第一飛行隊司令部創設飛行團後，上月卅日晨舉行其第一次耐寒飛行，團員二十四人由團長嵯峨少將指揮，分乘飛機三架，是日晨三時半由各務原出發飛往（偽滿）方面，豫定於二月二十日返原地。又飛行第二聯隊現亦有日「滿」聯絡飛行之計劃，由栗山大使爲指揮官，準備使用九二式偵察機六架，飛往瀋陽，而以該地爲中心，在「偽滿」各地舉行耐寒飛行，其總航達七千公里，豫定於月二十二日出發赴「滿」。

又訊：日本空軍第一聯隊之大型軍用機三架，於上月卅日晨三時半離各務原飛機場向東三省飛去，該三機共乘廿四人，由嵯峨大佐指揮，擬在東三省十日間之耐寒演習，目的試驗日本之大型軍用機有無一氣飛入俄境轟炸蘇聯市鎮之能力，而第二聯隊亦擬於二月十二日起，作同樣之演習。

### 明野機降落海中(日本航空情報)

上月二十三日午後明野飛行學校特務曹長秋山謙一駕駛偵察機，同校教官湊省三少校同乘於該校射擊場村松海岸作實彈射擊之練習，忽落入於距離三重縣度郡北濱村宮川河口東約四公里之大海中。秋山特務長已殉職，湊大佐迄今仍行蹤不明，生命似已絕望矣。

### 中島飛機製造所新造中島通信機之性能(日本航空情報)

機名	種類	構造	發動機	全幅	全長
中島Z-11型	通信機	全金屬	九四式五五〇馬力(氣冷式)	一〇、八〇公尺	七、五〇公尺

全高	二、七〇公尺
主翼面積	一七、九二六平方公尺
自重	一、二六九公斤
載重量	二八七公斤
總重量	一、五五六公斤
最高時速	四〇〇公里
巡空速度	三五〇公里

美 國

新造之巨型軍用轟炸機(國際航空通訊)

美國近來新造十三架巨型轟炸機，機身龐大而有流線型的光滑美。該機由

美國『波因飛機製造廠』(Boeing Aircraft Company)承造，曾由該廠作處女航，平安到達西雅圖。此種六十噸重之空中武器，乃是美國之最大陸上飛機。長七〇英尺。高十五英尺。機翼之闊大，達一〇五英尺，它是完全金屬製成的低裝單翼機。其尾部並裝置有尾輪，此外尚有空氣制動輪，三個薄翼推進機。(此種推行機，可永久保持一定之高速於不變。)冷藏裝置及最新式之航空報告裝置(如氣候報告)及無線電裝置。該機有1,000匹馬力之發動機，以實現『飛行充份迅速』之希望，而成爲世界上最迅速之大轟炸機。

### 擬添造航空母艦(日本航空情報)

美政府因處海軍無條約之時代，業已樹立十年繼續補助艦艇五十四艘之建造案，其建造案內容如左：

砲艦六，掃海艦二十二，艦隊船十，航空母艦、驅逐艦、潛水艦艦隊、附屬艦等八。運送艦、修理艦、病院艦等六，給油艦一，測量艦一。

### 新造 Time Flies 快速機(日本航空情報)

快速機裝置華斯潑 (Wasp) B. G 型一、一五〇馬力之發動機一座，其性能如下：

全幅	九、四五公尺
全長	六、七〇六公尺
全高	二、四五公尺
翼面積	一五、〇七平方公尺
最大時速	六〇〇公里
巡航速度	五四四公里
續航力	二、七二〇公里

### 中美間航空郵運二月下旬開始

美國郵政部長法萊宣布，美國直達中國之航空郵件，將於三月二十四日左右開始寄遞，郵政部已將太平洋航空郵件寄遞費規定如次：

每半盎斯美金

美國至夏威夷	二角
美國至關島	四角
美國至菲列賓	五角
美國至香港或澳門	七角
關島至夏威夷島	二角
夏威夷至菲列賓	三角
夏威夷至香港澳門	五角

此項寄遞費將於航空路線展長至香港澳門後實行，至於菲列賓至中國之郵資，則尚未發表，郵政部並將發行二角四角兩種新航空郵票。

蘇 俄

飛機之生產及航空教育之近况(巴黎自由週報)

一九一〇年頃，帝俄之科達可將軍，奉沙皇之命令，舉辦航空事業，以無良善之結果，旋即停頓。歐戰發生之後，帝俄以國內航空工業毫無基礎，故其所用以裝置飛機之材料，完全仰給於法國。迨至歐戰告終之日，俄國所備之飛機，僅達三百架左右，且具三十種不同之形式，更感缺乏摩托之苦。

社會主義革命之後，一九二三年頃，蘇維埃政府，始着手整頓航空，大量售用外國之機身與發動機。迨至一九三〇年，則更不惜巨大之經費，在國內樹立航空工業之基礎。

迄至今日，蘇俄航空工業所役用之人員，以技師與職工並計，凡達二五〇、〇〇〇人之譜。設有四大工廠，專門製造機身，以五大工廠，製造機械，另有兩個重要之工廠，則依據最善的原則，從事於「直線型」之製產。今日蘇俄各廠所製之航空摩托，概分四種，其一為法國之希斯巴奴—蘇渣式，其二為法國格努麥—納羅K四式，其三為美國式，其四為蘇俄之三千馬力摩托，即M三四式，第四種由第二十四號工廠所經造，該二十四號工廠，係新近設立，設備完美，占地二五〇英畝，僱員一四、〇〇〇人，每年可產發動機一二、〇〇〇件

截至一九三六年底，所產當達二萬四千件之譜，此外第二十二號工廠，僱員計二五、〇〇〇人，每日可產轟炸機五架，現時各廠之總生產力，每年計可出產完整之飛機五千架，至於蘇俄所產之飛機，並非完全留作軍用，其一部分乃在適應國內民用航空之需求，是又不待贅言者也。

至於蘇俄之航空教育，當以莫斯科之「國防航空化學工業促進會」為中心，該會包含分會一百五十所，學員九千人，會員三千萬人，該會於各地建有大規模之講堂，以便講演航空智識，設備完整之試驗室，以便研究與實驗：規模宏大之影院，以便表映航空畫片，此外尚有清閑幽靜之休息室。藉便機師之休憩。

由該會畢業之航空學員，為數綦衆，即以一九三六年一年而論，即達六千人之譜，政府選摘其成績優良者，使其充任機師，至於成績平庸者，則仍令其從事其他生產工作，並於業餘繼續練習航空。

該會所經辦之滑翔飛行，與夫以保險傘下降之練習，遍及全國，而後者尤為普遍，雖婦女老幼，亦多參加練習。

## 飛船W六號將續探北極

蘇俄飛船建築師李舍諾夫，曾向各報紙宣布，將以飛船作北極探險之計劃，飛船W6號，將試飛北極地帶或北極，又將在魯道夫島及阿克安基斯克建立降落設備，如停泊桿之類；並擬以保險傘安放工人於北極之上，準備一飛船降落處。李氏重申飛船作北極探險優於飛機之處，因飛船上有新發明之方法，使無結冰之虞也。

## 英國

### 建設賽浦路斯爲空軍根據地（日本航空情報）

英政府鑒於意阿戰爭當時之經驗，萬一英意間戰事爆發時，以馬羅達島根

據地之場合，而欲保障東部地中海之制海權及蘇彝士運河安全之不可能結論，決定賽浦路斯 (Cyprus) 島爲戰略上最重要之空軍根據地，而進行銳意之調查。空軍教育總監及航空次官基於現地調查，樹立建設賽浦路斯最新式空軍根據地之計劃，並定二七〇、〇〇〇鎊之預算。右項計劃實現後，賽島之駐屯軍亦將增員矣。

空軍人員增加概況 (日本航空情報)

過去十四個月間之實施，英空軍人員之增加數，計一五、二九八名，英空軍部去年八月二十日發表各階級人員增加概況如下

	一九三五年 五月一日	一九三六年	增加數
士官	三、四六四	四、一三四	六七〇
飛行生	一一一	一二九	一八
航空兵	二六、五一七	三九三三六	一二八一九

見習生 二、〇四九 三、三一一 一、二六二  
 少年航空兵 三一五 八四四 五二九

預計至一九三七年三月止各階級可達二、二五〇〇名。

皇家航空公司六年來空中運輸量之統計(國際航空通訊)

英國皇家航空公司，一九三一年以來之空中輸量如左表。

年	旅 客 數	郵 件 數	航 空 哩 數
一九三一	三〇、九九三	五、一〇四·三六〇	一、二九五·八四八
一九三二	三四、一六二	六、三四八·七二〇	一、七二一·九六二
一九三三	六〇、九六六	八、三〇〇·〇七五	二、〇三〇·九九三
一九三四	五八、〇六〇	一一、四二八·六七〇	二、三五四·一七六
一九三五	六二、三八二	一七、六三八·六七〇	二、八八五·七六一
一九三六	六八、三七一	三〇、九九七·五七五	四、五六〇·七一八

實施空襲警報車(國際航空通訊)

英 國

現在的戰爭，似乎大家都着重在空中的襲擊，由飛機的投彈或投毒烟砲而為戰爭的主入力戰術。

世界各國政府，對於空中戰爭術無日不努力研究，但是對於防禦敵機的襲擊，亦一樣在努力研究。

往往敵人的飛機飛進自己的陣地裏或後方的住宅區轟炸，投下毒烟砲，來蹤既秘，一時住民不知其來，亦不知其既投毒彈，這時在守望台的人，探聽到敵機飛入腹地以後，便即用最快捷的方法，傳告居民們以便躲避，或防備。英國空軍司令部，最近發明一種電鈴摩托車，守望台的人一聽見敵機侵進來了，馬上就派人分乘此摩托車往住宅區飛駛前去，車輪一轉動，裝設在車輪側面的電鈴，馬上就發出一陣一陣響亮的聲音，住民一聽見這警報聲，就可立即避入地洞；或戴起防毒面具，不致臨時惶惶無所措手。

### 在新加坡演習海空軍攻守戰

英國在新加坡港演習之海空軍，於一日海軍未預發警告，突然攻擊新加坡

港，以試驗需費一千萬鎊築成之砲台是否鞏固，由陸地防空抵禦，同時有天空巡邏飛機多架由港內飛出，以探覓「敵方」之軍艦載有攻擊之運艦。此次大操籌備多日，佈置甚爲縝密，歷時約數日之久。攻軍由駐華英海軍總司令李德爾統率，守軍由馬來司令長官杜比指揮，參加軍官士兵八千人，駐華英海軍艦隊之軍艦凡能調出者悉參加是役。空軍則有魚雷轟炸機兩分隊，飛艇兩分隊皆已駐紮於新加坡者，另有航空母艦赫姆斯號上之飛機一分隊，及伊拉克與印度之飛機分隊等，其總數現守極密，進攻之海軍在大操開始時須距新加坡二百五十哩，故料將先由天空進攻該港。

二日有皇家空軍飛艇一艘，於參加新加坡大操之際，黑暗中在柔佛海峽墜地損毀，幸艇中官員一人與飛行員六人均獲救。操演係於一日開始，由海軍攻擊防守之陸軍以試驗需費一千萬鎊築成之碼頭是否鞏固，操演仍進行中，豫計須歷四日，同時有防守之天空巡邏飛機多架，在新加坡一百八十哩，攻擊驅逐艦若干艘。

新加坡新築砲台，經過此次陸海空軍大操演之後，已證明堅不可拔，此次

進攻之假想敵爲一獨立國家，具有小而有力之海軍及空軍，其陸空軍則置有極新式之武器，惟經密集攻擊之後，終無法襲取新加坡砲台，蓋敵人空軍既被迫離去，敵艦地位亦爲防守空軍所偵悉，故敵軍遂無法登陸，夜間天氣晴朗，頗利於作最後襲擊，但至拂曉，新加坡各處局勢，皆見安固。此次攻軍由英國駐華海軍總一令李德爾中將率領，而守軍則由馬來司令長官杜比陸軍中將指揮，參加軍士共八千人，內有水兵陸軍及空軍士兵及柔佛之軍隊，駐華英國艦隊諸軍艦之能調出者，悉參加演習，而空軍之參加者，則有魚雷轟炸兩分隊，及飛機兩分隊，皆爲駐紮新加坡者，尚有航空母艦姆赫斯號飛機一分隊，及分駐杜塞希爾，喀柏蘭，及波威克等地之霹靂飛行隊，以及伊拉克與印度之飛機分隊等，至空軍參加數目，則尙守秘密。

法

國

## 航空部長說明空軍實力

法衆議院於二日賡續辯論國防問題，航空部長谷特，當就法國空軍現狀，加以說明云：「吾國發明家與製造家，雖曾一度落於他國同業之後，厥後急起直追，業已恢復原有地位，吾國空軍已成爲全世界最强大者之一，據余所知，世界各國空軍，其機械較之吾國爲優者，僅有蘇聯一國，雖然，吾國空軍機械之精良，仍可爲國家增光。至於吾國所有飛機，爲數究屬若干，恕余未便奉告。但他人如向君等談及吾國空軍機械，務望諸君審慎處之，而勿予輕信。緣各項飛機總數之中，有可立即出發應戰者，其與他項飛機，自未可混爲一談也。或謂吾國飛機共有一千五百架之多，此乃指第一線飛機而言，并非全數祇有一千五百架之謂。吾人自六閱月以來，即在航空方面加緊工作，有非他國所可比擬者，第一線飛機因而增加百分之三十七，空軍所用彈藥，增加百分之五十，軍器增加百分之七十，并曾建造根據地若干處，至於士氣之旺，猶其餘事也」。

### 舉行大西洋橫斷飛行競賽（國際航空通訊）

法國航空部爲紀念林白大佐大西洋橫斷十周年紀念起見，業已決定最近舉辦紐約巴黎間大西洋橫斷飛行之競賽，意相墨氏之次子普羅諾氏亦已決定參加此項競賽云。

### 航空專門科學研究會分部研究（國際航空通訊）

航空專門科學研究會，現重新組織，將分設各部，如空氣流動，原料，陸上飛機，水上飛機，氣球，發動機配備，軍械等，會員著述，亦有規定標準云。

### 軍用機黑夜飛行互撞

法國航空母艦「貝痕」號所屬飛機兩架，二日於夜間飛行時，在天空相撞，兩機均燬，焚斃六人。

## 德 國

水上機轟炸西班牙飛行場（國際航空通訊）

德國巡洋艦「西尤拍」號之水上機四架，一月二十三早轟炸西班牙東南岸亞利陵瓦附近之羅克太斯飛行場。政務廳海空軍部，曾於二十三日早後將此項消息正式公布之。

## 意 大 利

少年航空教育之實施（國際航空通訊）

德 國 意 大 利

意大利空軍部命令：凡小學校之教師須受航空教育所之訓練，小學生教以紙折模型機及大型機之原因理，至十二歲須徹底明白競技飛行之飛行模型機，十二歲以下均加教航空原理學科。

## 墨 西 哥

去年商用航空之成績（國際航空通訊）

一九三六年墨西哥航空界，顯有神速之進步。航空公司十六家，計有機五十七架，共飛三一、六四〇小時又一八分，空輸旅客六〇、四九三人。

## 土 耳 其

## 防空協會呈請政府向民衆按月徵收航空捐

土爾其防空協會呈請政府，向全國民衆按月徵收航空捐，以作購置軍用飛機專款，但爲免除徵收員用費計，主張飭令業主負責，直接繳納。據估計，每月可得捐款九萬土耳其金鎊。如果照此實行，每年可添購飛機十至十二架云。

## 西班牙

### 國民軍領袖計劃菲屬地建航空站

西班牙國民軍領袖富蘭科將軍最近擬在菲洲西屬伊夫尼港內，建築廣大航空站一處，聞已計劃竣事。此項航空站既非爲德國大飛船飛航南美時降落之用，亦與西國內戰無關，實際上恐係另有一種計劃。計劃維何，即富蘭科將軍當

在北非法屬亞伽第港之南部，亦即在北非法國屬地之核心，建造重要航空根據地多處，而上述伊夫尼境內之航空站，殆即其第一處也。

## 國 內

### 交通部令航空公司注意航運安全

交通部爲增進航運安全起見，訓令中國航空公司及歐亞航空公司云：查航空運輸，最重全安。該公司成立以來，歷年飛機失事，已達（以下對中國航空公司）十二次，飛機全毀者八架，部份毀壞者四架，乘客死者五人，傷者十二人，機師死者六人，傷者七人，無線電工程師死者一人。（以下對歐亞航空公司）九次，飛機全毀者七架，部份毀壞者二架，乘客傷者九人，機師死者三人，傷者二人機械員傷者一人。至於最近，復有四川號機至蓉焚毀之事。綜察歷

次失事原因，由於管理疏忽者，實佔最多數，由技術欠善者，亦不能諉爲無。是多次失事，並非不能預爲防止，乃竟釀成巨大損失，言之實堪痛惜。且於一般公衆對於公司之信賴，及對於我國民用航空發展之前途，關係尤爲重大。茲爲增進該公司此後航運安全起見，特予鄭重申令，該公司須即嚴飭所屬機航組暨各站機場服務人員，平時對於飛機之管理、檢查、修理各事，及機場之整理與保持，謹慎將事，細密注意。駕駛人員，對於飛行技術，尤須時加研究。此後遇有飛機失事，一經查明原因，應將負責人員，從嚴懲處。此外該公司各航線，如有氣候劇烈變化地方而未設有電台者，務須從速增設，飛機應設定向器者，尤須於最短期內，裝置完妥，以保飛行安全云云。

### 西南民航公司將擴充航路

西南民航公司籌備委員會董事會董事人選，經分呈粵桂兩省政府物色，額定七人，粵四桂三。聞改組後，閩滇黔川亦派員參加，並擬招收民股，擴充西南各省航路。

## 特 載

### 世界民用航空之新動向

近今世界各國之民用航空事業，各與其政府之陸海空互相策應積極發展，以謀助長國際間交通，產業，及貿易等事業之革新。今日經營民用航空者，業已開闢若干定期國際航空路，而英，法，德，俄，意，美，荷蘭，日本諸國，尤居是項業務之主要地位，茲特分述如左：

#### (一) 英國

英國民用航空事業之大半，皆在深受政府津貼的皇家航空公司之掌握中。

該公司不但聯絡倫敦與歐洲之各都市，以及倫敦與非洲之全土；且在英國與埃及，近東，印度，南洋，遠東各地之間，維持定期之航空。今日則更圖縮短對於南非以及澳洲方面的定航之時期。

右述倫敦至澳洲間之幹線，在印度之加拉基城方面，聯絡印度之內地與英本國間之郵信，普通在一星期內皆可送達。

英澳間以及英阿間之皇家航空路，向來最爲注重乘客之舒適，而非十分注重迅速。惟年來皇家航空公司，業已特別訂製大飛艇二十九隻，大飛機十二架，限於一九三六年內交貨，其大型飛機，速度頗高，若用以航行於倫敦至南非洲，僅需四日，而自倫敦至澳洲，亦僅需七日耳。

該公司現又以試航爲目的，建造兩種飛艇，其一具有極強之續航力，可望不停留而橫渡大西洋。其二則爲合用大小兩個飛艇，使大艇可以容置小艇。該公司現方與英國郵務部協商，企求自今而後，將英國之一等郵件，皆由飛機輸送。且又與汎美航空公司進行協會，以企求對於紐約及貝爾姆丹間之航運，由雙方共同合作云。

## (二) 法國

法國政府，除去其屬地內之若干航空路，及在非洲延長之數條獨立的航空路以外，其餘一切國際航空路之統制，類皆委於法蘭西航空公司之手。該公司自一九三六年初起，業已連結法國與歐洲各國間之日日航空，與南美間之每週一次的郵件航空，並維持至安南及暹羅間之每週一次的定航，此外法國政府，並計劃橫斷大西洋，對北美定期之航空客運及信運。而本年春季，且將隨英德各公司之後，與美國之航空公司進行合作云。

## (三) 德國

德國之民用航空，異乎歐洲其他各國，以其最初之培養目的，在於代替空軍，故能嶄然露頭角。德國政府既於一九三三年五月創設航空部，整頓並掌管民用航空，迨至一九三五年三月，乃宣布重制空軍；航空部長兼空軍司令官之凱林格將軍，對於航空事業之推進，備極努力，爰從事擴張並獎勵德意志航空

公司，使在德國各都市，及適用國際條約之各外國都市間，晝夜通航。

該公司既經由一個支線，連絡莫斯科及西班牙之賽弗爾，更進而橫斷大西洋，連絡南美之巴拉圭，德國在大西洋，特設置母艦，以資中途休憩云。

此外另一支線，則與齊伯林公司連絡，使格拉夫齊伯林號，飛航於德國與巴拉圭之間。一九三六年初，與美國航空公司接洽，企圖經由北大西洋，與美國互相通航，五月間遂決定以較格拉夫。齊伯林號更大之新飛船興登堡號，作飛向美國之處女航。自後該飛船之成功，其飛行時間之準確，抗過氣候變化及颶之雄力，及其內部裝置之安適，爲舉世所共譽焉。

#### (四) 蘇俄

俄國土地廣大，而民族複雜，故亟待空運發展之聯絡。蘇俄之民用航空，始於一九二〇年，以莫斯科與斯摩倫斯克間之航線之開航爲嚆矢。一九二二年，其航空路線，延長至一·二〇〇公里；一九二七年頃，激增至七·〇二二公里；第一次五年計劃完成之一九三二年，一躍而達二九·三六〇公里；迨至第

二次五年計劃終了之一九三七年，可望超過二〇〇・〇〇〇公里云。

蘇俄政府，於一九三二年內，將統轄民用航空的最高機關「全聯絡一部」，改名爲民用航空隊本部，而由蘇俄人民委員會直轄之。蘇俄現正計劃由貝林格海峽，以與北美洲之阿拉斯加方面通航云。

### (五) 意大利

意國民用航空之發達，較歐洲其他各國爲遲，直至一九二六年，始有定期航空路之開闢，惟近年已有長足之進展；至一九三〇年，其客運，貨運及郵運之數量，激增十倍，而至一九三五年，其飛行距離已達四・八〇七・〇〇〇公里，運客達五七・三二〇人，運貨達一・〇二〇，〇〇〇公斤，郵運亦達二七〇，一八三公斤矣。

意國共有小航空公司七家，互相協訂活動區域，而經營其界內之航空路線，近雖有合併集中之企圖，惟一時尙屬未能實現也。

意國雖無開設國際航空之計劃，惟墨索里尼自征阿以還，爲謀稱霸於地中

海上，特積極發展空軍，投資達七百五十五萬美金，現時該航空軍合計百三十隊，飛機用之空港，達二十五所云。

### (六) 荷蘭

荷蘭國土扁狹，故竭力利用無限之航空，以資活動。而其有名，K·L·M公司，更遠航至於荷屬東印度，距本土凡一萬五千英里，號稱世界最長之航線。

荷蘭之民用航空飛機，向以安全迅速著名於世，迄今凡十有五年矣。近時對於飛機之製造，力謀改進，速度之增加，又是更上一層樓矣。

### (七) 美國

美國民用航空，其速力之高，守時之準確，及設備之舒適，迥非他國所可比擬。綜合言之，凡有下列若干特點。

- 一、年年採用新式飛機，以高速率飛行。

二·航空路線之延長，及其輸送量，多於其他各國合計之總數。  
 三·美國政府，與各航空公司訂有郵運契約。

最近兩年間，美國在國內外由航空輸送之旅客，貨物及郵件之數量，凡如左表。

	旅客	貨物(磅)	郵件(磅)
一九三四	五三七, 六三七	二, 九四六, 四六〇	七, 一五五, 二八一
一九三五	九〇八, 一八五	六, 一六二, 〇五六	一三, 五三八, 九五

與美政府訂有郵運契約之十餘航空公司之中，向以泛美系統最爲著名。該公司不但直接連絡中南美諸國，抑且從事東聯歐羅巴，西接亞洲大陸。最近該公司業已開闢舊金山至馬尼拉之航路，其全程凡八百哩，往航需時七日，復航祇需五日耳。

(八) 日本

日本遞信省之航空局，近特置備四十架左右之優等飛機，自一九三七年六

月起，特闢東京至長春間之一日連絡特快飛行，又在東海，山陽兩道之內，除舊有之幹線而外，另設支線二條，且欲以三站之飛行，連絡東京及「偽滿」之長春；此線使用舊機，需十三小時可達，而使用中島新製之快速客機，則僅需八小時耳。此外日本復利用新式快機，以縮短東京至台北方面之飛行時間云。

又據法國航空雜誌載：在近代之世界商用之航空，已至爲發達，幾可比擬於十九世紀時之海道航船；良以現在航空之安全，迅速，有規則，故乃有此商業化者也。

就世界各國而論，則在航空方面，美國實爲第一之先進國；蓋亦因美洲之環境，實有利於航空之發展者也。

查美國之國土，實爲一整塊之大陸，而氣候又佳好，並無雨霧之季節；故在一九三五年初時，在美國內，已有航空線路，長達四萬四千九百公里，其中三萬四千里之航路，可以夜航也。

且在其國外，尙有三萬二千里之航路也；……若以航程計之；則飛機所飛遍之土地，更當不在六百萬公里以下也。

美國最實用之航路，計有四大幹線，皆在大西洋及太平洋間者，而其最大之公司，則爲泛美航空公司也。

但美國航空業務雖發達，然仍不免於虧本，故多由政府津貼，該公司方得生存也。

反之，在加拿大方面，則航空之事業，却能營利：蓋因加拿大之西北部，交通不健全，無論水陸兩方，均嫌遲緩；是以在加拿大境內，一千零四十萬公里之交通，其內却有一千萬公里之交通，係由航空担任之也。

至在歐洲方面，則以國際間之協約，使航空之線路，有互相連繫之可能，而在各國中之航空營業競爭，乃亦爲之避免焉。

不過，在歐洲方面，各國之商用航空，均非能獲利者，故多受有政府之津貼也。

關於各國航空業之收入，約可以百分之數字，爲之列表如下：

波 蘭——百分之七·四  
意大利——百分之八·七

法蘭西——百分之二十一

德意志——百分之三十五·四

荷 蘭——百分之七十六

至於英國，則其航空事業，至爲不發展；蓋以英國天時地利之關係，殊不利於航空業務也；但在其國外，如埃及，印度等處，則頗注視航空，而其線路，亦長達二萬三千七百公里也！

### 空中步兵

俄國已有用飛機載運步兵之事，法國近亦籌組兩團空中步兵之計劃，每一團包含一隊輕步兵及一隊運兵飛機，事實上我人固已知陸軍能守但不能攻，空軍能攻但不能守，今合空軍與步兵爲一氣，則其效用當大著矣！然何以其爲實用及如何可以抵禦此種新發展，實爲目下之問題。

此種空中步兵之利益，其機遇可爲無數，如占領敵方重要交通樞紐，毀壞橋梁、工廠、電力站、及水閘，組成橋頭堡 (Bridge-head)，援助受包圍之駐兵

，以及參加戰事活動等。

但就可能的設計，空中步兵可別爲四大作用，卽一、斷然之破壞，二、襲擊，三、戰事活動，四、增援是。上述四者，前三者之降陸大都爲敵軍地域，後一者爲友軍地域，如前三者之降陸問題可以解決，則後一者當可無困難矣。

所謂斷然之破壞，其目的在長久劫持或佔領一重要交通樞紐，先宜選擇可適爲停機之陸地，地面四周亦須照相說明，以期機一落地，各個步兵降陸下後卽知何去何從及如何行動，在此種情形必須運用輕快之軍隊，因必需使飛機場在敵軍砲隊射程之外，此種情形卽必需有三十六英里周圍之防禦，爲普通步兵軍之可能時間內所不易爲。於是爲求達到此目的起見，有組織空軍陸戰隊之必要，空軍陸戰隊第一須包含二百十六座機關槍及五十四座攻坦克車砲，另加數架輕榴彈砲或臼砲以及輕高射砲，他如指揮車，毀壞車，傷兵車等亦須備有，計約三百六十輛重約一噸左右，搬運此種武力或用一百二十架飛機搬運一次或用六十架飛機搬運兩次亦可，如以六十架飛機一次載運，則此擬設之空軍陸戰隊可在六小時內自一百英里外降陸，一夏季之日可以有三次飛行以裝運給養、

軍火，腳踏車隊、及機器腳踏車隊，此種空軍陸戰隊欲其效力發揮較大者，則平日之訓練宜加注意，如在一選定地點之特殊升空以及與主力隊伍之密切聯絡皆須平日訓練有素也。

他若一橋頭堡之攻取及援助駐兵可用上述同樣方法進行，數量上或可減少至一半而可得迅速有力之救助矣。

襲擊之目的或爲偵探情報或爲切斷電線之類，其降落人員可自一人以至一隊步兵及一隊車隊。

至於戰事活動，須與其他軍隊如機械兵隊聯絡作用，空中步兵之作用在以攻取小路擾亂敵人，或以爲機械軍隊進攻之樞紐以攻擊敵人後部及交通線，或降落敵人後方重要地點以謀佔據，所有兵員皆須輕裝，機關槍亦須皆可手提；尤須必能耐勞與節省，因供給上必爲極少量也。

空中步兵之應用已言其梗概，茲將一述抵禦之方。

我在上述四項作用中，可知第一項及第三項，皆爲地域關係，姑置勿論，而襲擊一項，則影響於我人之製造及分配甚巨，一國家爲顧及糧食與供給起

見：應具有一大空軍，大海軍及高度機械化之陸軍，以爲抵敵之用，此外我在民衆方面亦須有動的及靜的二點，補恐辦法。第一、一切之自由車，機器機踏車，及汽車皆須加以組織及訓練，以謀擒獲或擊退任何之空中步兵之襲擊。次之，一切之工廠及鐵路必須有設備以防陸空之襲擊，則所謂飛將軍之擾騷或可得一解決之道矣。