

航空



球飛行號

中華民國
特准掛號認爲新聞紙類

本號要目

- | | |
|-------------------|-------|
| 飛機環球飛行談 | 馮啓鏗 |
| 美國環球飛行之準備及我國對待之辦法 | 御風 |
| 美國環球飛行之飛機 | 吳葆椿 |
| 英國環球飛行 | 武越 |
| 法日間長途飛行 | 馮啓鏗 |
| 葡萄牙亦擬舉行環球飛行 | 叔環 |
| 世界長途飛行表 | 叔環同編譯 |
| 三個重要航空名詞之討論 | 馮啓鏗 |
| 軍事航空 | 啓鏗主編 |

航空署

行

Louis BREQUET

造 製

蓋 利 貝

易 路

軍用飛機
商用飛機
救護飛機

殖民地飛機
水面用飛機
各種發動機

AVIONS
MILITAIRES
COMMERCIAUX
SANITAIRES
COLONIAUX
HYDRAVIONS
MOTOPROPULSIONS



SESQUIPLAN type XIX de grande reconnaissance et de bombardement

機飛式九十第用察偵兼炸轟式翼半一

貝利蓋廠
製 品 已 由
下 列 各 國
政 府 購 用
法 蘭 西
比 利 時
巴 西
丹 麥
西 班 牙
芬 蘭
希 臘
波 蘭
葡 萄 牙
羅 馬 尼 亞
俄 羅 斯
暹 羅
捷 克
烏 拉 圭
尤 古 斯 拉 威

SIEGE SOCIAL & BUREAUX:

5, Rue de la Pompe, Paris (XVIe.)

Téléphone Passy. 90.93 et 73.05

Télégraphe : Bregavion - Paris -

黎 巴 國 法 於 設 所 務 事

115, Rue de la Pompe, PARIS.

ATELIERS:

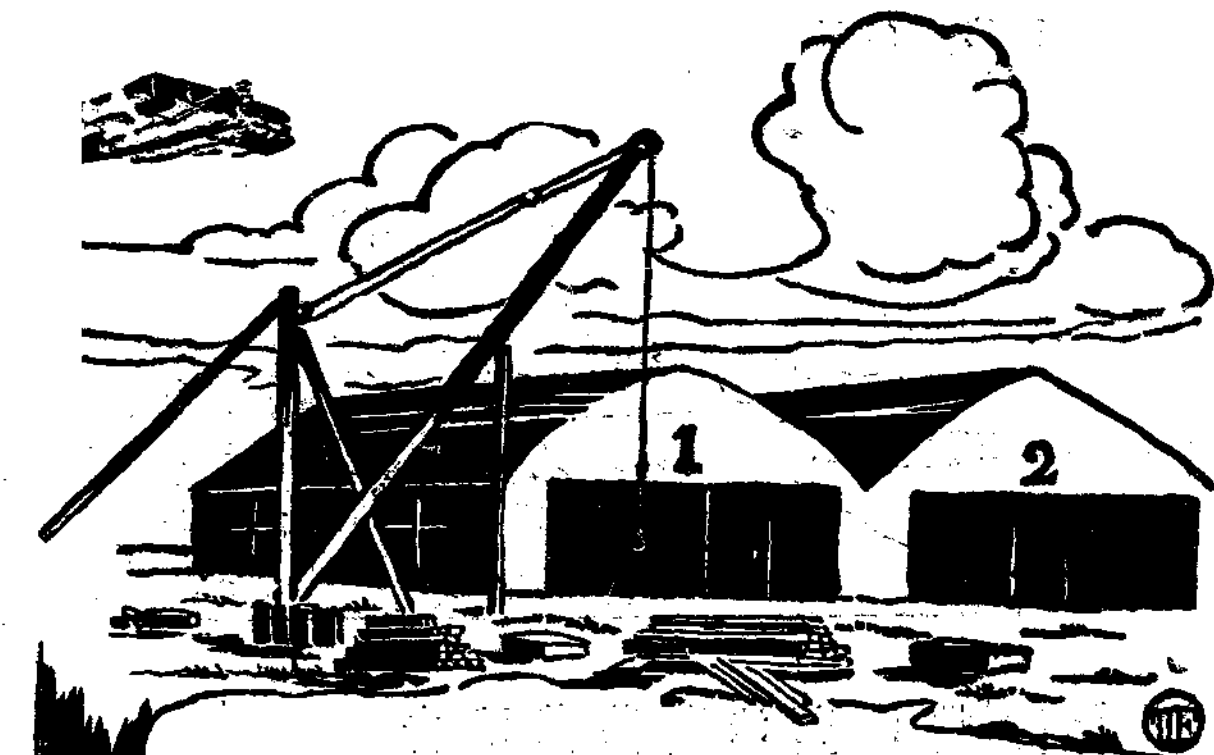
à Vélizy - Villacoublay (S. et O.)

Téléphone: Auteuil 12.15 - 15.83 - 20.33

Vélizy : 6 -

方 地 省 西 阿 奧 及 納 賽 國 法 於 設 廠 工

Vélizy - Villacoublay (S. et O.)

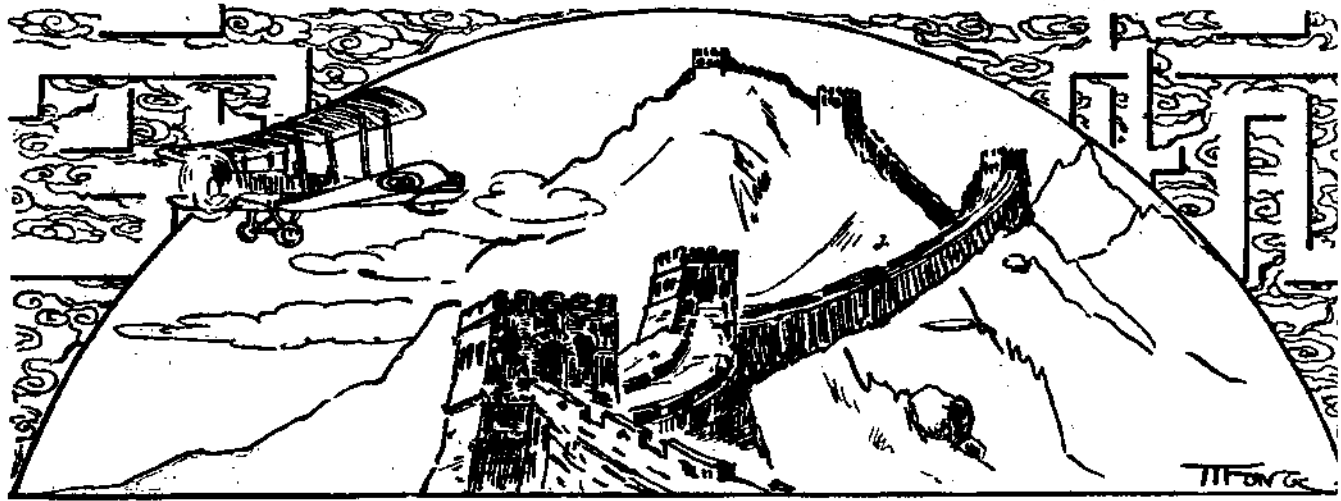


鑫記建築公司廣告

本公司開設北京十餘年於前清歷經承修東西陵工以及各大工程民國以來承包審計院麥加利銀行并各處中外新式樓房花園等材料則選用優美工程則力求堅固而價格之克己期限之可靠猶其餘事近并特聘中外工程專司計劃益求精進樣圖務出新奇且以重用國貨藉杜漏卮爲宗旨至承包建築無論何項工料均實事求是不敢貪圖厚利致負 惠顧雅意今航空署在清河地方建造飛機棚廠十座本公司以航空係 國家初創事業爲報効 國家起見特以最低廉之價值最完備之計劃中標承造各界先生倘有各種建築事業見委請至本公司接洽可也

本公司經理金子卿啟

北京新街口北板橋二條胡同十九號
電話 西局 五百五十一號



航空 第五卷 第三號 環球飛行號 目錄

特別插圖

- (一)美國環球飛行(1)飛行隊合影(2)美國環球飛行之都格拉司飛機(二)英國環球飛行(1)駕駛員馬克林中尉(2)英國環球飛行之費克斯發愛錦水陸兼用飛機(三)法國法日長途飛行(1)駕駛員都阿西中尉(2)法日長途飛行之貝利蓋第十九式一又半翼飛機(四)葡萄牙環球飛行(1)嗎伯拉及谷丁厚兩飛行家(2)葡萄牙擬用作環球飛行之佛克爾單翼飛機(五)美國環球飛行路線圖(六)英國飛機環球飛行路線圖(七)法日間長途飛行路線圖(八)英國白萊克少校等創議之環球飛行路線圖

弁言	馮啓鏐	二
飛機環球飛行談	馮啓鏐	三五
美國環球飛行之準備及我國對待之辦法	御風	六一〇
美國環球飛行之飛機	吳葆椿	一一三
英國環球飛行	武越	一四
法日間長途飛行	馮啓鏐	一五一九
葡萄牙亦擬舉行環球飛行	叔瑣	二〇
滑稽畫 二十二小時之環球飛行	TTF	二二
世界長途飛行表	叔瑣同編譯	二二二
環球游行時日表	武越	二九三〇
三個重要航空名詞之討論	馮啓鏐	三一一三二
飛機由空中補充燃料之試驗	吳葆椿	三三三四



軍事航空

- (一)軍用空中照相偵察術之研究……………
- (二)飛行與海戰……………
- (三)法國軍用飛機駕駛學生投考簡章……………

啓鏐主編三五 四一

專件

四三 四八

- 大總統令……………大總統指令……………航空署令……………航運廳呈請舉辦京津戴短期飛航文……………京津戴短期飛航草案……………外交部致航空署函……………

民國十二年本國航空大事補誌(續)

四九 六二

- (十二)臨城飛機剿匪記(雲濤)……………
- (十四)騰鴻飛機失事紀實……………
- (十五)趙督辦視察航空學校……………

紀事

本國事情

六三 六六

國際事情

六七 六八

外國事情

六八 七八

日本方面

波斯方面

英國方面

法國方面

義國方面

德國方面

比國方面

荷蘭方面

俄國方面

南非方面

美國方面

阿根廷方面

墨西哥方面

飛渡大西洋之創始者

小言

補白

最久之空中停留

一日飛昇三十八次

(越)(章)

一三 一九 三〇 三〇

英文

本國新聞

航空月報改良辦法

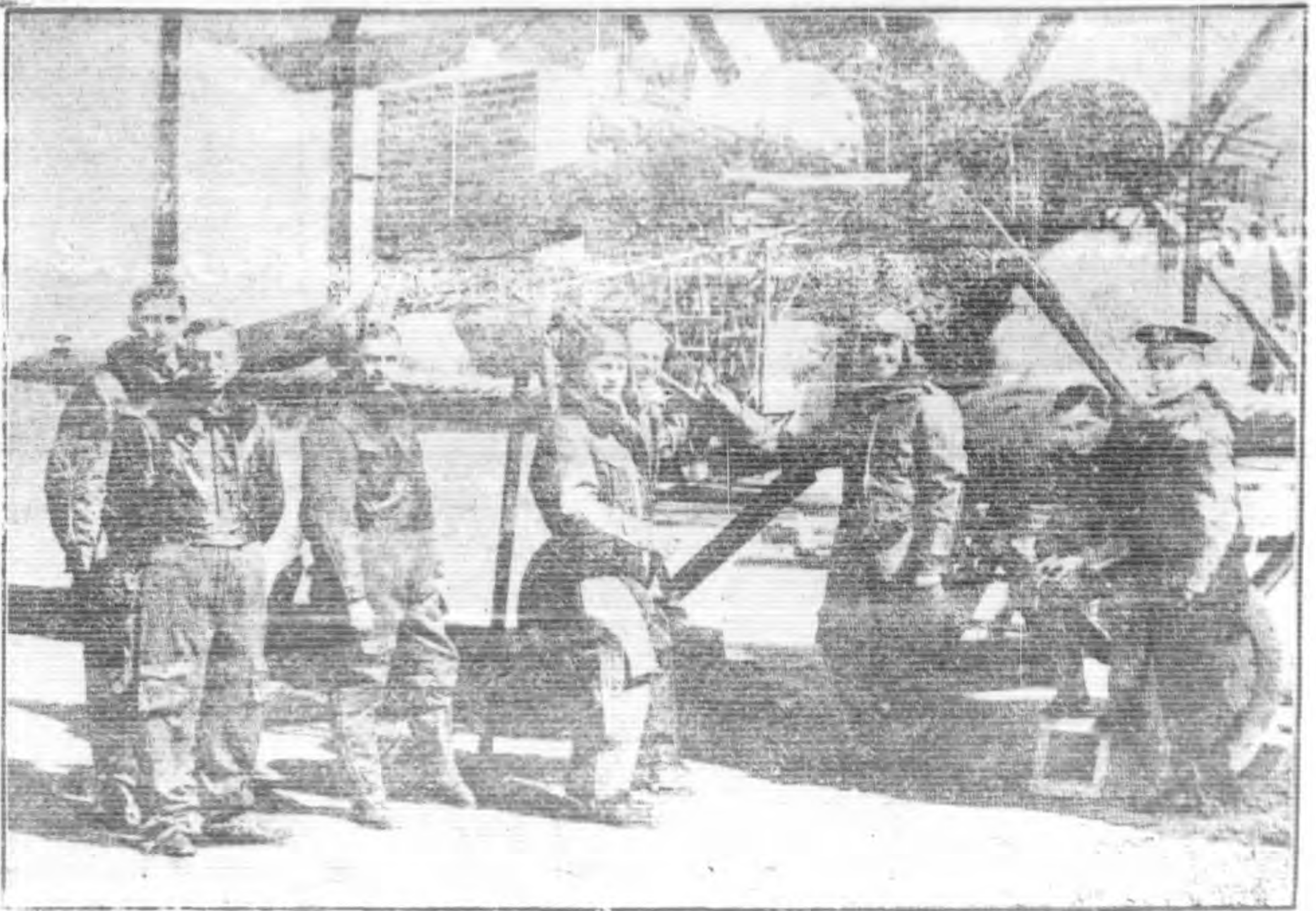
一 言論公開 本月報雖爲航空署之定期出版物。然當此我國航空正在幼稚時期中。本月報負提倡發展航空之責綦重。斷不能與尋常公佈命令章制之各公報比。是以海內明達。如對航空之改革。有所建議。本月報一本言論公開之義。願代刊登。但論調仍以雅馴平和及引證仍以確實不訛爲限。如攻訐與荒誕無稽之作。恕不宣布。

二 改良內容 本月報內容益求豐富。取材益重新奇。總以能引起讀者之興味爲宗旨。此外因讀本報者半屬軍人。故擬于第三號起。增刊「軍事航空」一門。由本月報總主任主任編纂。凡有關軍事航空之組織與學說而足資吾國軍界之借鏡者。均隨時酌量刊登。軍界讀者諸君幸注意焉。

三 徵求國內新聞 年來各省航空處紛紛設立。只因全國尙未統一。北京僻處一隅。而本報力量亦屬有限。是以未能洞悉各省航空情況。如外省諸君有關於各該地之航空消息以及照片圖畫等。而願隨時投登本報者。同人極所歡迎。當與文稿一律酌酬。以報雅意。

以上爲本月刊暫訂改良辦法。如有未盡之處。尙祈諸君不吝指教。無任翹盼之至。

美 國 環 球 飛 行



由圖之右起往左數

飛 1. H. H. Ogden 軍士

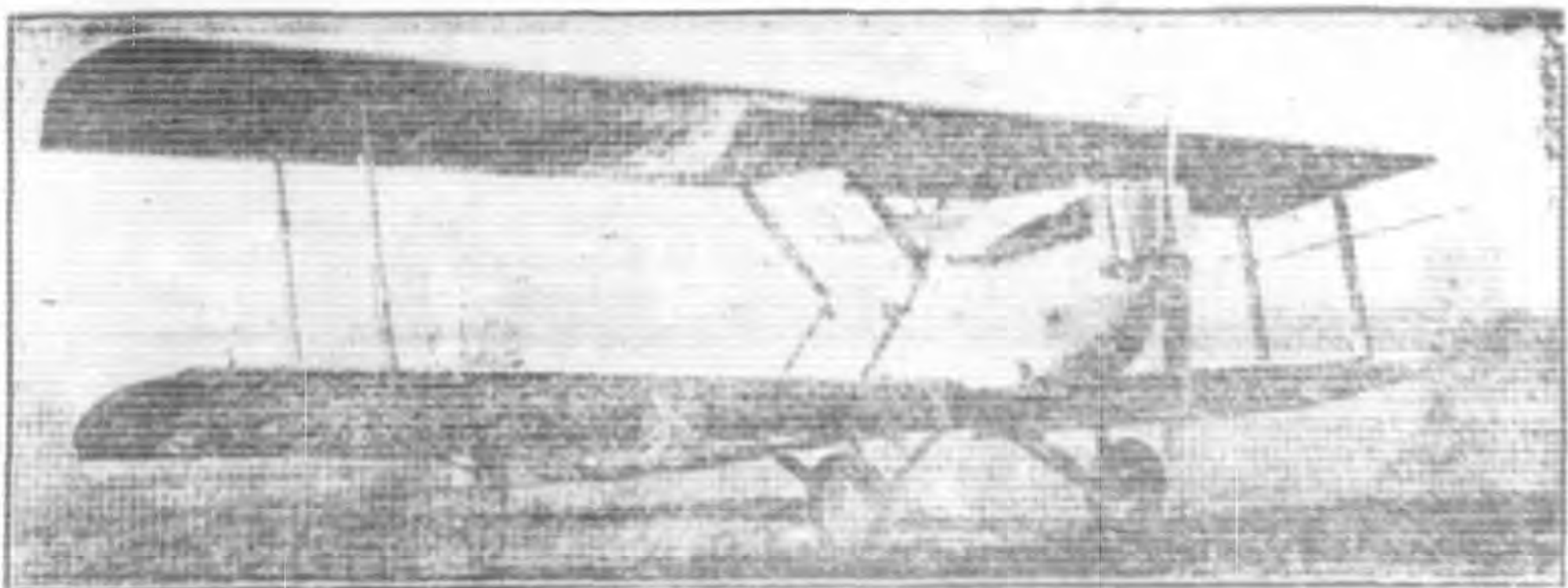
行 2. A. H. Turner 軍士

隊 3. A. L. Harvey 軍士

合 4. 威得 L. Wade 中尉

影 5. 納爾遜 E. H. Nelson 中尉

6. 隊長馬丁 Martin 少校



美 國 環 球 飛 行 之 都 格 拉 司 飛 機

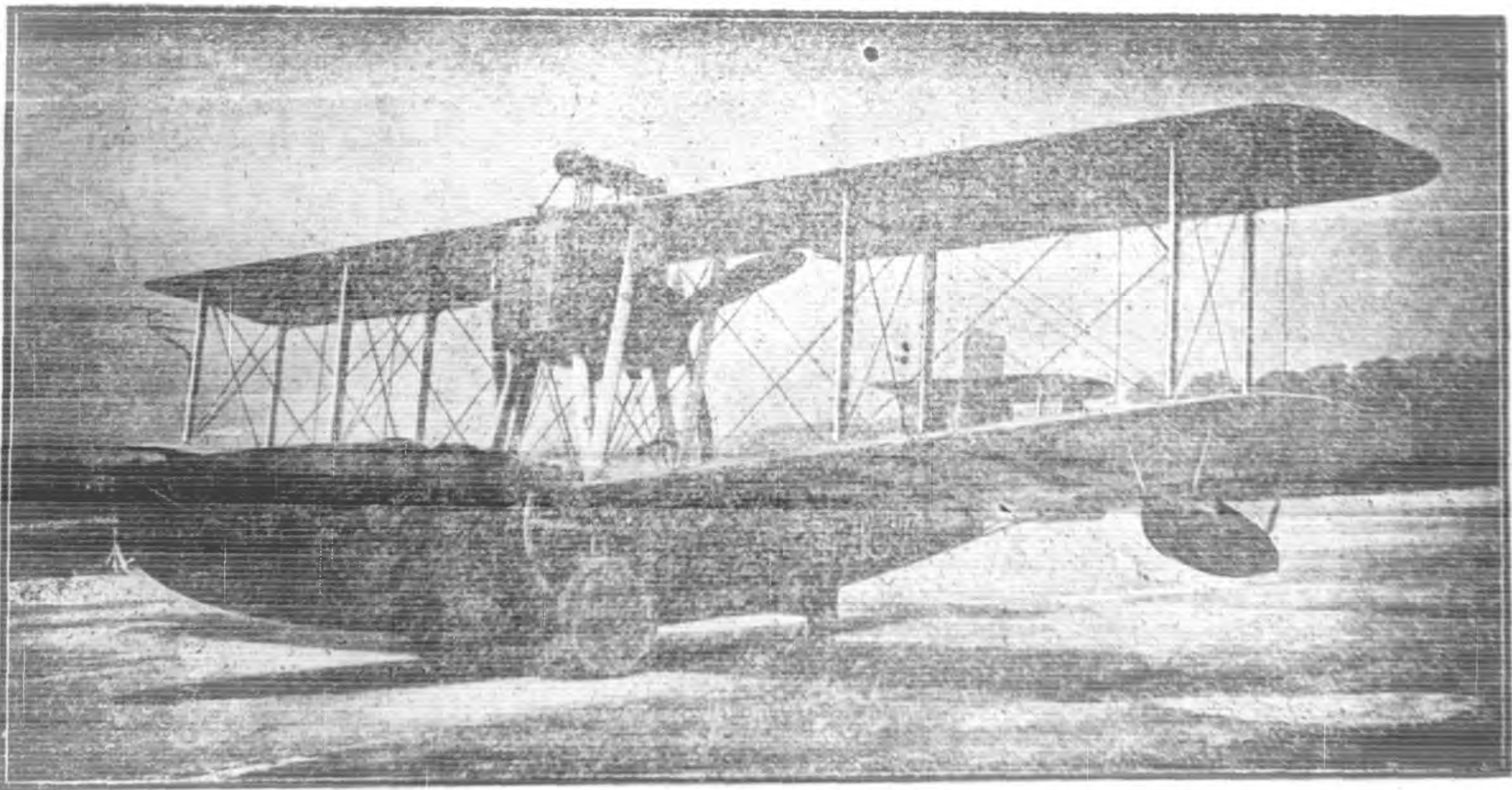
Douglas World Crusier

American "round-the-world" flight

英 國 環 球 飛 行



總 駛 員 馬 克 林 中 尉
Lieut. A. Maclaren

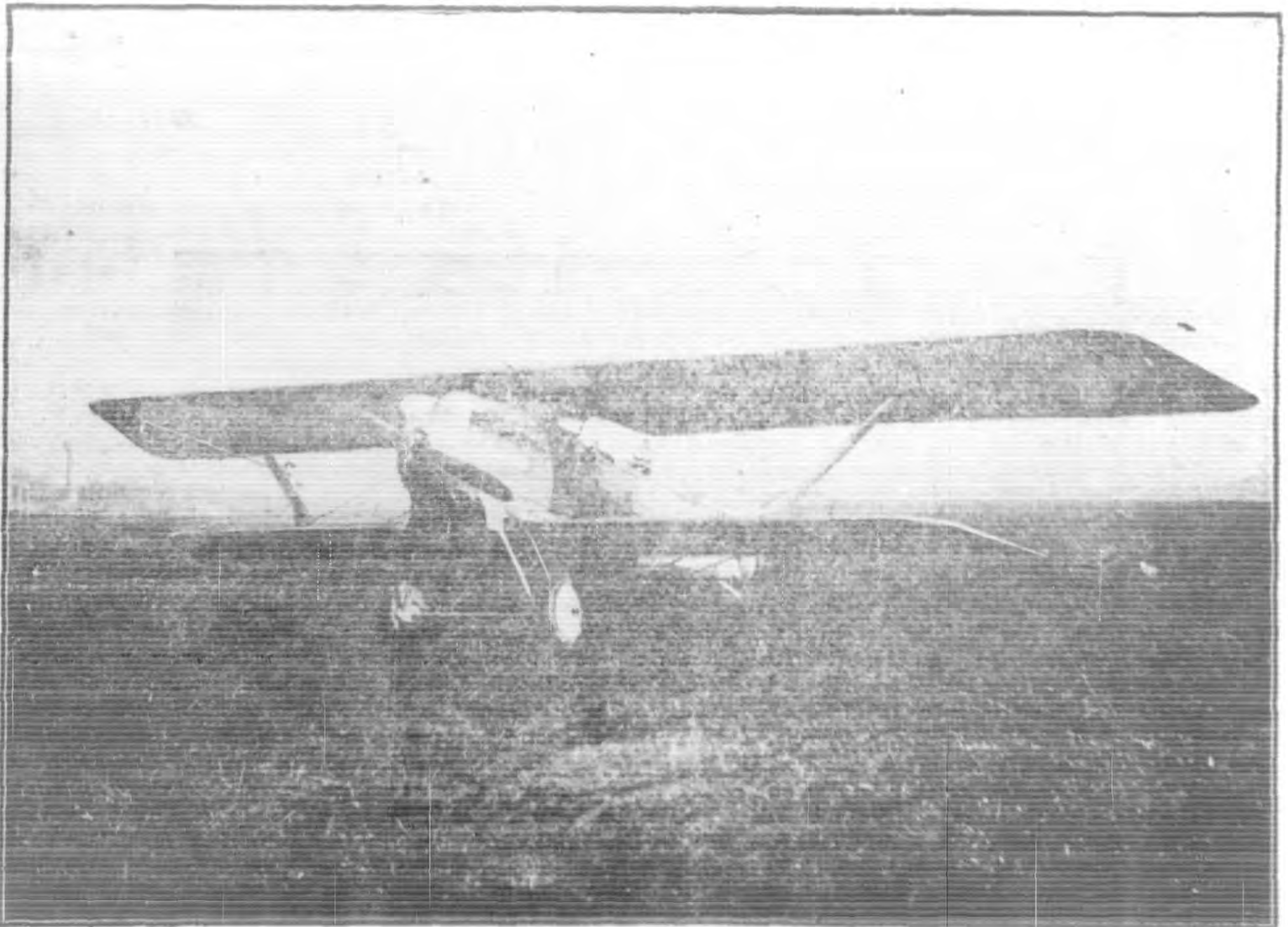


英 國 環 球 飛 行 之 費 克 斯 愛 錦 水 陸 兼 用 飛 機
Vickers Viking Amphibian
British "round-the-world" flight

法 國 法 日 長 途 飛 行



駕 駛 員 都 阿 西 中 尉
Lt. Palletier d'Oisy



法 日 長 途 飛 行 之 貝 利 蓋 第 十 九 式 又 半 翼 飛 機
Sesquiplan Bréguet XIX.

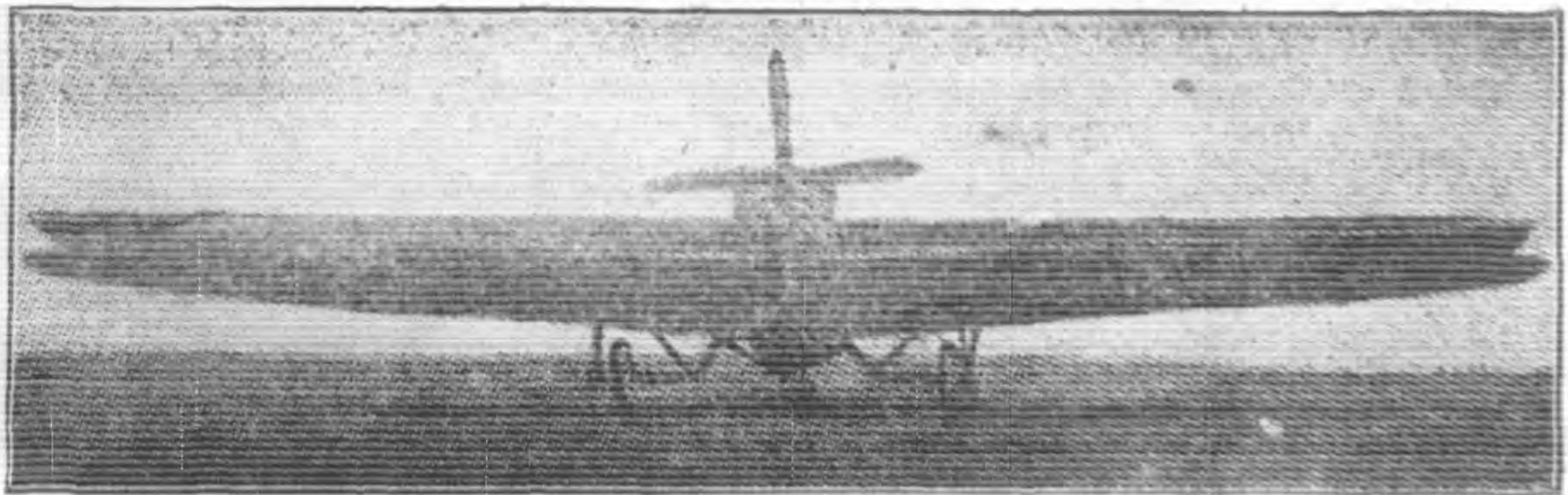
French "Paris-Peking-Tokyo" flight

葡 萄 牙 環 球 飛 行



嘎 伯 拉 及 谷 丁 厚 兩 飛 行 家

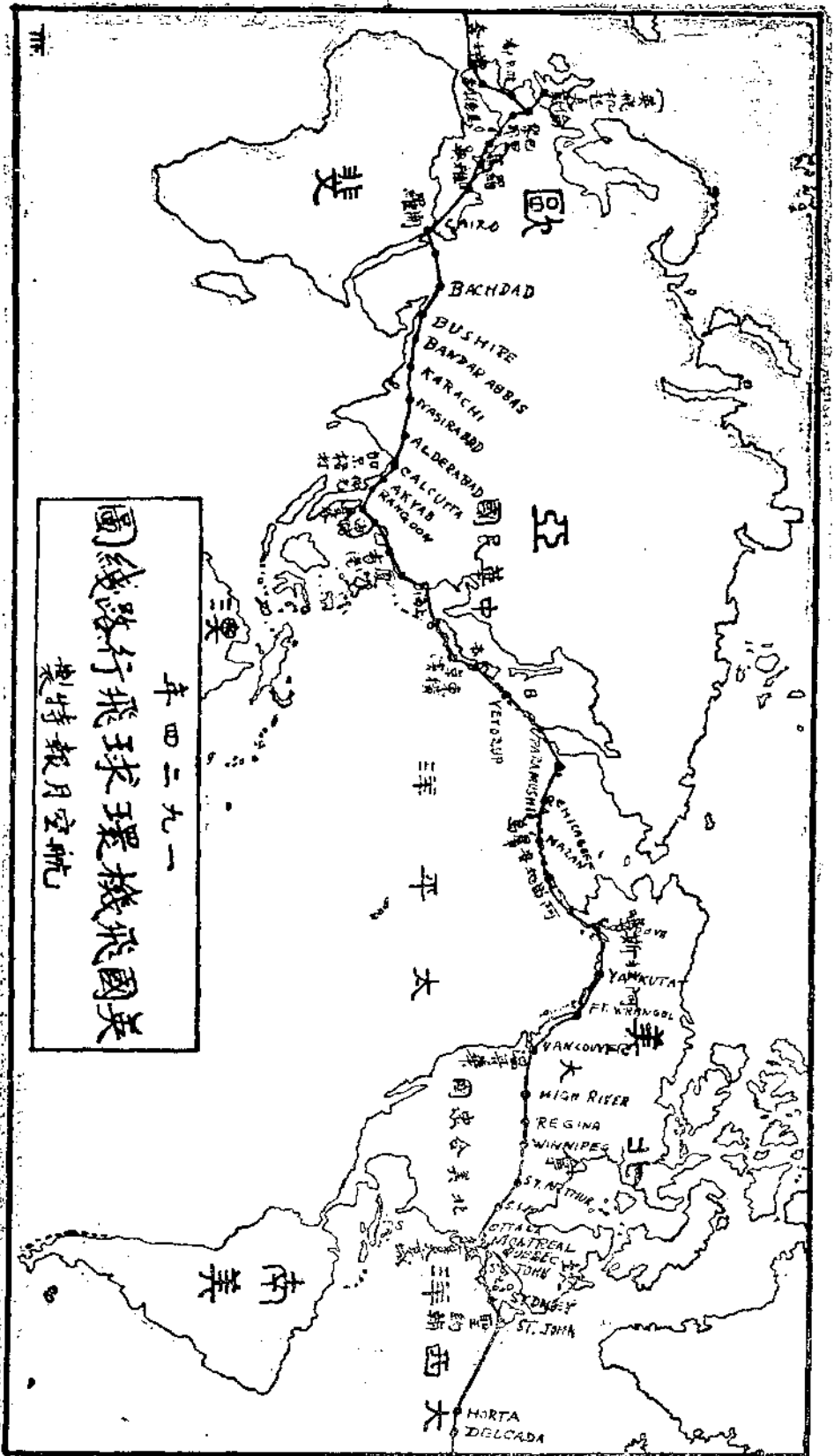
Captains G. Coutinho & S. Cabral



葡 萄 牙 擬 作 環 球 飛 行 之 佛 克 爾 單 翼 飛 機

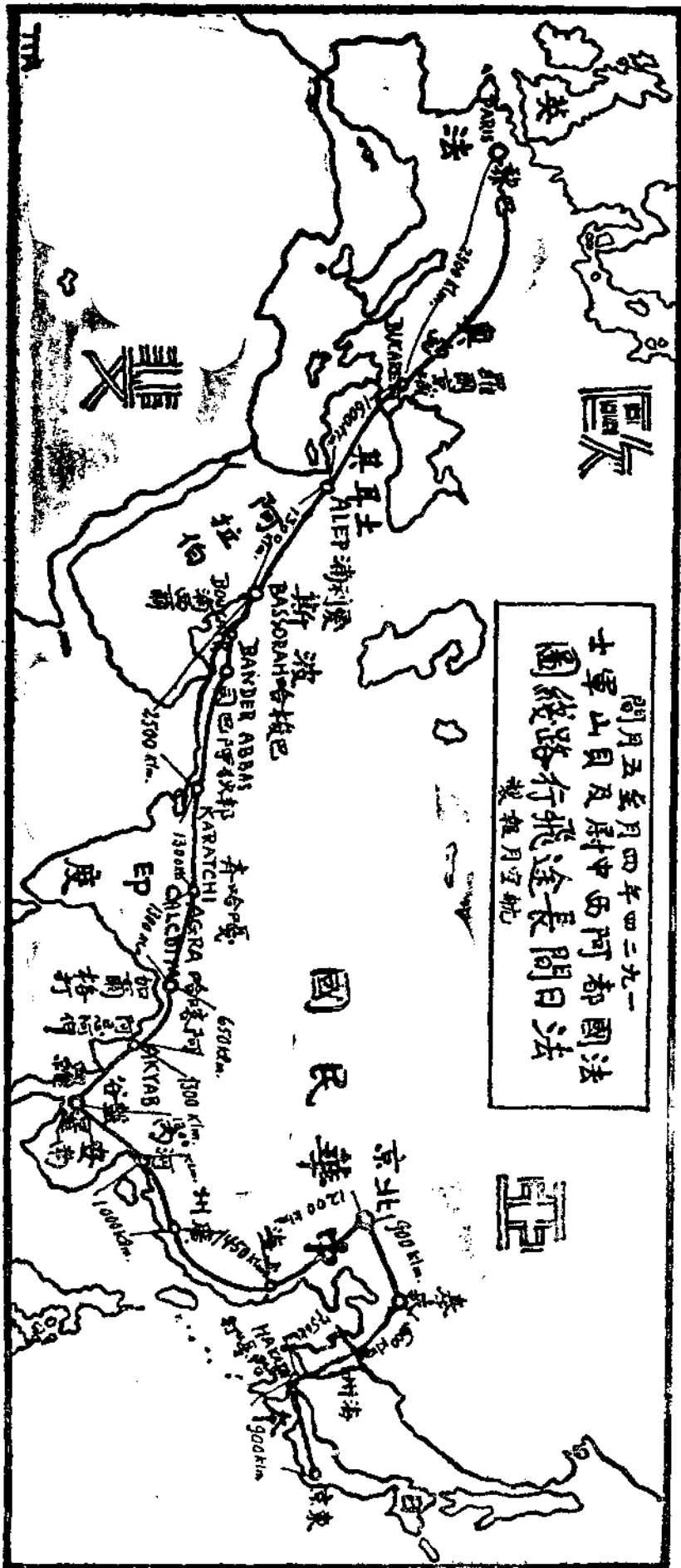
Fokkers

Portuguese "ronnd-the-world" flight



一九二四年
英國飛機環球飛行路線圖
航空報特製

一九四四年四月二十五日
法國首都阿西中尉及山軍士
法國長途飛行路線圖



國民華中

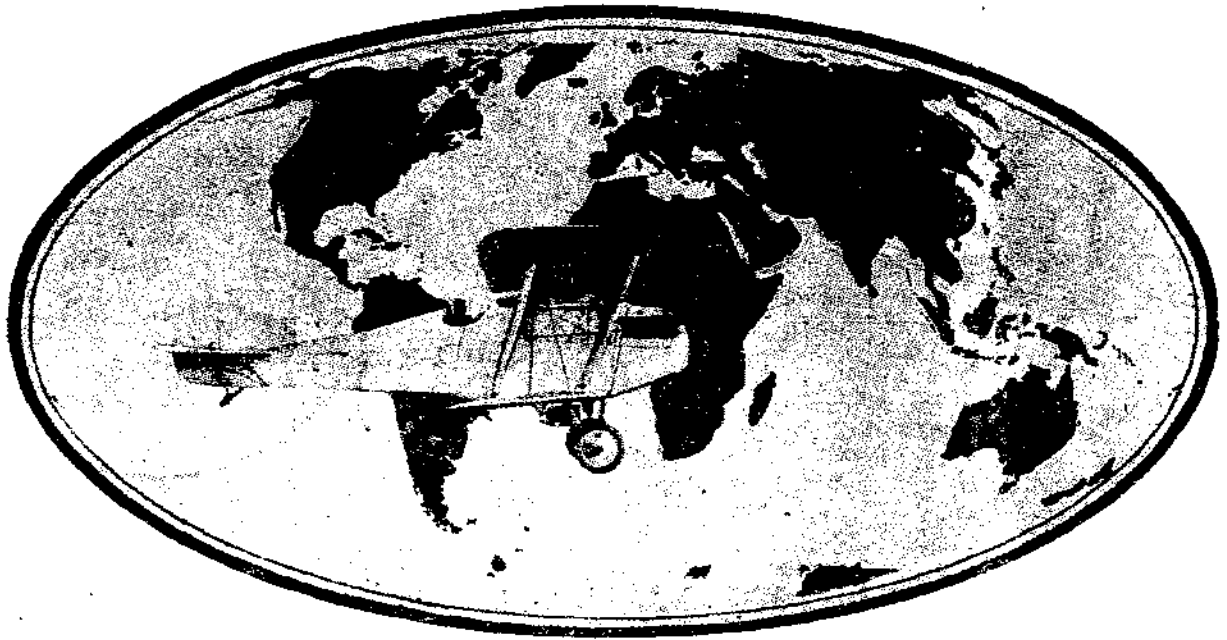
歐區

非區

亞區

T.M.

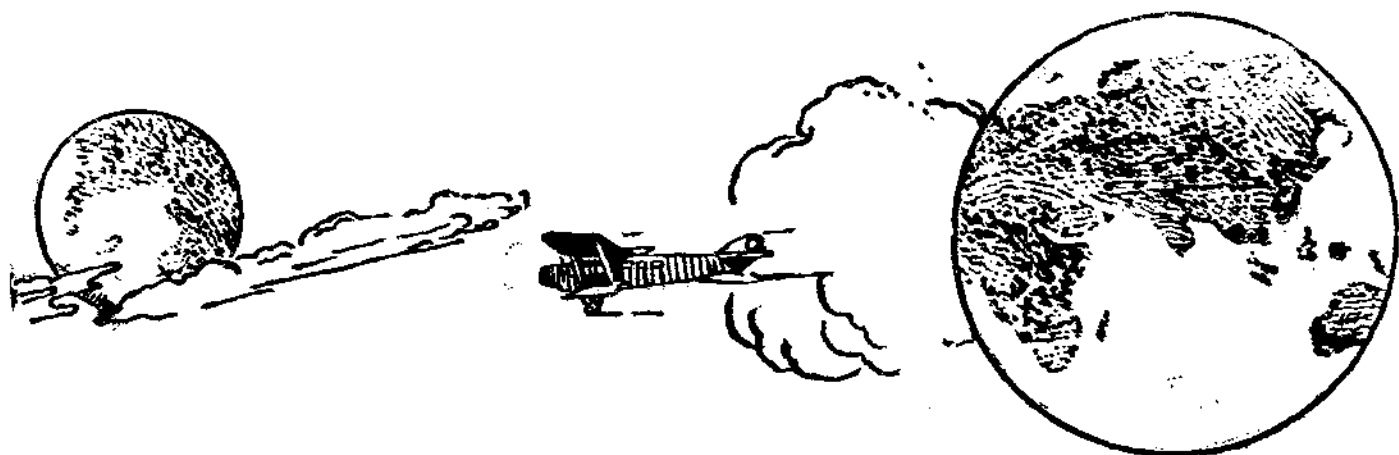
號三第 卷五第 空 航 月三年三十國民



環球飛行號

航空 第五卷 第三號

民國十三年三月刊行

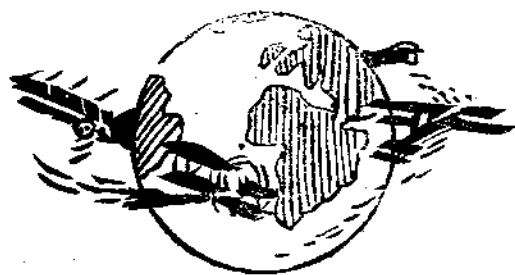


弁
言

弁 言

昔者義國飛行團始作歐亞間飛行。航空事務處刊行紀事錄（九年五月印行）第一任丁處長錦為弁言曰。本處之刊是編。有三義焉。崇拜英雄。不分國界。義一。宣揚文化。導我思潮。義二。藉他人之成功。冀同胞之奮起。義三。（下略）旨哉言乎。今歲欣逢列強發起環球及長途飛行。其飛機皆越吾領空而過。是益足見吾國在世界航空所占地位之重要。而益宜急起直追。不落人後也。凡事必有所師資。有所觀感。而後易於振興。此本號之所以作也。

總主任 馮啟鏐



飛機環球飛行談

馮啟鏐

自飛機之製造。日趨精巧。而入于商運實用之途。而後。歐美人士。乃有用飛機環游地球之計畫。考歷來立志爭先成此破天荒未有之榮舉者。先後頗不乏人。或以故而欲行未得。或已開始出發而半途傷亡。年前英人司密斯 Sir Smith 貴爵兄弟。又白蘭克少校 Major Blake 以及柯布罕氏 Coghnam 等。皆其例也。

環球游歷。在數百年前。即見開端。時至今日。環球游歷之舉。日有所聞。蓋西人爭奇好勝之心甚盛。故也。惟是世界運輸法愈進步。則環球游行所需時日。亦愈減縮。以至今日。飛機之實用。既已顯著。環球游行。當然舍飛機外。無有能比其更速之法。不過今日飛行機械之製造。無論如何進步。其究能適用於環球飛行與否。吾人于環球飛行未成功以前。尙未敢遽下斷語。而環球飛行之在今世。有實行試驗之必要。則彰彰者也。

民國三十三年三月

航

然而飛行器之製造。日新月異。精進無已。適用於環球飛行之飛機。預料不久即可出現。吾知將來至五十年以後。世人之作遠行者。當舍舟車不用。而改乘飛機。此種現象。預料在飛機安全問題解決以後。所必有者也。在彼時而有不乘飛機遠行者。猶之吾人今之欲赴口外。舍火車不乘。而仍用舊式之駝驢相等。彼時之人。當羣目之爲愚妄矣。所以今日之飛機環球飛行。雖屬創舉。無論其何日成功。將來人類必當乘飛機以超渡海陸。則無疑義。不過事必有其創始。故今之哄動全世界之環球試驗飛行。在事實上誠有不可少者。而其成功。則足爲飛行史開一新紀元。是大堪注目者也。

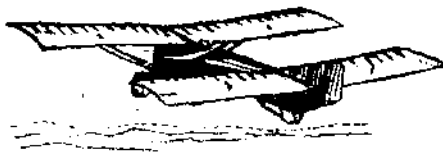
空

若問飛機環球飛行一週。所需時日。究竟若干。則須先知今日飛機之構造。揆之用途。尙屬幼稚。而現今計劃環球飛行者。對於各地氣候。亦未能通盤研究有得。則中途或遇機件損壞。或爲氣候所阻。因而有所延擱。此實意料中應有事。是以繞球一週。所需時日。殊難預定。但使吾所記憶者爲不誤。則嘗見某西報載稱。飛行家預擬飛繞地球一週。需費十二日之時間云。以十二日環球游行一次。實爲現今普通運輸器所萬不能及之事。可謂舍飛機外。無具此能力者。斯誠人類進化史上之一榮耀紀載也。

飛行器製造之進步。未臻止境。吾曾言之矣。是則將來環球飛行。所費時日。必愈減縮。此可斷言者。吾人若信法國著名飛機製造專家貝利蓋氏之言。則飛機速率之增進。既有一日千里之勢。在未來之四五年後。飛機之在一萬三千公尺之高空飛行（注意。現時飛機已飛達一萬餘公尺之高。其時飛機速率。每小時可達四五百公里。再進而至八百至一千公里。則較遲更當實現。吾人苟假想飛機之續航力（即繼續在空中作長時間之飛行之強力）由三千一躍而至一萬公里。增進續航力。較其他一切

第五卷 第三號

改進爲易。此時飛機上若改用狄賽路 Diesel 式發動機。即通常使用煤油爲燃料者是。更增設哈兜氏之壓氣管。則在一萬公尺上空飛行。每小時速率可至八百公里。彼時若由北京起程。隨本緯度環繞地球飛行一週。中途且可在莫斯科、巴黎、紐約、三藩市、及東京等地降落。根據貝氏之推測。則需時僅四十小時而已。而貝氏以爲每小時八百公里之飛行速率。斷非止境。彼以爲若在一萬三千公尺之上空飛行。其每小時速率。必且達一千二百公里。此爲貝氏所深信而不疑者。是蓋謂每一秒鐘可行三百三十三公尺。此其速率。實與聲音傳達之速率相等。若是。則環繞地球一週。僅需二十二小時可矣。此種驚人耳目之高速飛行。苟其路綫之方向。與地球轉動方向相反。則乘者不獨可見太陽之不動。（太陽本不動。不過地球轉動。吾人不覺地轉。反覺太陽動耳。）且將覺其退步。出于西而落于東。此種非常人之所逆料之人日賽跑。吾知必多目爲狂妄之談。不知苟以科學的目光推測之。則殊屬可能之事。不過實現之期。諒非今世之人所及目覩。將任後生證實之可也。





美國環球飛行之準備及我國對待之辦法

御風

(參看本號特別插圖)

自義人作遠東飛行後。繼復有數次大西洋之飛渡。均先後成功。於是世界人士更進而為環球飛行之研究。數載以來。英法國家。早有提議。而私人之得政府許可者。如法之五飛行家。英之馬克勞夫瑞上尉 Captain McCloughry 廷猛司上尉 Captain Tymms 馬克脫希上尉 Captain Mackintosh 以及司密斯兄弟 Ross & Keith Smith 二人。均先後倡此偉論。旋以感受困難。未竟厥志。曾憶美國陸軍航空事務處長白垂克少將曰。各國人士之欲從事環球飛行者夥矣。祇以策劃之未善。機械之未精。使此壯圖。莫由發展。獨美有新式飛機。能越二千英里而不為油料所限。似此或可適用於環球飛行之任務也。故於千九百二十三年。白氏建議於美陸軍部。准遣飛機一隊。於今年春夏之交。作環球飛行。以謀科學上各種之定驗。並察各國氣候之狀態。世界人士咸樂觀厥成。而美人環球飛行之聲浪。遂溢吾人耳鼓焉。

其飛行計劃。則先組織委員會。該會之分配如後。

- (一) 以倭蘭特上尉 Capt. W. M. T. Valandt 當司運輸及財政。
- (二) 以司特雷特中尉 Lieut. S. T. Sireath 當司航空地圖、普通組織、及消息之報告。
- (三) 以布郎中尉 Lieut. Roberty Brown 當司普通組織及各事體之聯合。
- (四) 以納爾遜中尉 Lieut. Erik H. Nelson 當司機械及機械附件。

(五)以克魯木林中尉 Lieut. Clarence Orumrine 崑司機械及機械附件並飛行道路事項。
 (六)以受德勒中尉 Lieut. Minar E. Adler 崑司供給事項。

其所用之飛機為都格拉司 Douglas Crusier 式。係該國芝加哥聖德摩尼曠城都格拉司飛機公司所製。此式飛機。裝配利波得式之發動機 Liberty Engines。擬于本年四月一日。由華盛頓省西雅圖城出發。沿加拿大海岸。及南阿拉斯加北行。折向日本。高麗。沿中國海岸。經暹羅。緬甸。過印度。至波斯海峽。經土耳其。過歐陸。至英吉利。復北至冰島。達格林蘭。復折而南。抵斐爾威爾角。至哈米勒頓海峽。再南沿加拿大海岸。至聖路易河。抵蒙特利澳。復至華盛頓。再飛回起點。其中以格林蘭與遠東兩處之路線。急待考查。茲已派定克魯木林中尉充格林蘭飛行路線之調查員。那特中尉 Lieut. Clifero. C. Nutt 充遠東飛行路線之調查員。先行調查兩岸之路線。並派羅頓中尉 Lieut. Lowton 來華預備一切焉。

以上所述之飛行路線。共分六段如下。

第一段。自西雅圖 Seattle 至阿都島。主其事者為俾司尼中尉 Lieut. Bissell。

第二段。自阿都島 Attu 經柏林海 Bering Sea 至喀穆特加半島 Kamohatka Peninsula。南行至日

本。主其事者為那特中尉。

第三段。自日本長崎。經中國。至印度京城加爾格答。主其事者為羅頓中尉。

第四段。自印京過波斯海峽。至君士坦丁。主其事者為哈倭森中尉 Lieut. Halvorsam。

第五段、自君士坦丁至倫敦。主其事者為倭爾師少校 Major Walsh。第六段、自倫敦、經冰島、及格林蘭海岸、南至加拿大。主其事者為克魯木林中尉。其飛行人員、已於本年一月四日、由美航空事務處派定、共計六員。

(一)馬丁少校 Major Martin 馬氏生于千八百八十二年十一月二十六日。畢業於柏爾都大學機械工程科。曾在包陵飛行場 Bolling Field 及喀勒斯羅姆飛行場 Corestram Field 飛行。最後復在克雷飛行場 Kelly Field 學習高級飛行及轟炸之法。至一千九百二十一年八月四日。任命為飛航員。馬氏現充伊里歐斯省航空工藝學校監督。

(二)司密斯中尉 Lieut. Lowell H. Smith 司氏生于千八百九十二年十月八日。歐戰時始學習飛行。千九百十八年、復往英國學習漢利佩治飛機、及轟炸飛行。又紐約至舊金山之飛行賽會、聖路易賽會、森林救火之偵查、空中添補燃料之飛行。皆為司氏所親歷。總計飛行千七百小時。約十萬英里。

(三)威得中尉 Lieut. L. Wade 威氏生于千八百九十六年。在加拿大多倫圖學習飛行。歐戰時充航空教練。近在美國航空軍中為飛行最優之駕駛員。

(四)納爾遜中尉 Lieut. Erik H. Nelson 納氏生于千八百八十八年。專門學習航空發動機。於長途飛行及行飛賽會。亦曾享盛名者。

(五)阿納爾德中尉 Lieut. Leslie P. Arnold 阿氏生于千八百九十三年。曾在法國學習飛行。歐戰

時曾隨航空觀測隊赴前敵。直至停戰時而後始回美國。復學習航空照相。總計飛行千五百小時。

(六) 舒爾茲中尉 Liemt. L. D. Schulze。舒氏生於千八百九十一年。歐戰時在法國荷爾茲學習驅逐飛行。畢業後。戰事未止。復在法國充當航空教練及技師等職。總計飛行千四百小時。以上各員。近仍在郎雷飛行場學習各種學科。如氣象學以及長途飛航。應有各種器具之用法。而為臨時準備焉。

此次環球飛行。須經我國。昨冬美使舒爾曼氏照會外部。請准其入境。旋由航空署召集有關係機關討論對待辦法。蓋因國際間之航空條約。我國以關稅、郵政、無線電、三項之保留。未曾予以批准。而在未批准之前。所有飛機。以領空關係。不能予以入境。茲為睦鄰起見。姑予通融。故特訂臨時入境辦法九則。

一、此次美國飛機來華。係由駐華美公使先期正式通告。經中國政府特許後。方准飛航入境。並受中國政府派員之檢查。

二、美公使應將左列事項開送查核。

甲、飛行目的。

乙、入境暨出境地點。

丙、詳細飛行路線。及在中國境內停留日期。

丁、出發及到達中國各地點。

戊、飛航員及其他航務人員之人數及姓名。

民國三十三年三月

航

空

第五卷

第三號

己、飛機之式樣、數目、標誌、發動機之式樣及馬力。

三、美飛機在中國境內飛經之航線。由美公使開送。經中國政府核准後，指定之該飛機，應即按照指定路線飛航。不得飛往他處。並不得於指定地點以外，自由升降。至該路線左右界線，共為二十公里。

四、此次美飛機在中國指定之航線內飛航時，其福州之閩口砲台、馬尾造船廠、上海之兵工廠、吳淞砲台、周圍五公里之上面，因軍事關係，禁止飛機通過。

五、此次美飛機來華，中國政府於青島、上海、廈門、三處指定地點升降。但僅供此次飛機上下應用一次。

六、不得攜帶違禁物品、照相器具、無線電機、及郵件、並運載貨物。

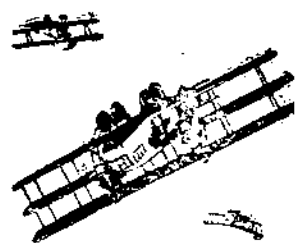
七、沿綫經過人煙稠密地方，不得為一千公尺以下之飛行。致危及人民生命財產。並不得由天空撒落物品。

八、此次美飛機在中國境內飛航，須攜帶各種飛航必備之証書及日記，以備檢查。並遵守空中一切規則。

九、以上辦法，係此次美飛機航行環球飛機經過中國，臨時特別允許之辦法。

另行聲明者一項。（擬在照會文內聲明。）

一、與中國尚未批准之國際航空條約無關。



美國環球飛行之飛機

(參看本號特別插圖)

吳葆椿

自歐戰宣告停止。世界各國咸趨於正義之和平。而對於戰時殺人利器。莫不思應用固有研究之成績而改良之。爲人類利益增進之工具。若改變戰具爲機器。戰艦爲商船。皆是也。但戰事利器改良之最著成效而進步最速者。則尤以變軍用飛機爲商用飛機爲最著焉。蓋商用飛機。原係應用軍事航空利器之已有成績。進而製造商用飛機。作商業運輸之用。故數年以來。各國商用機之製成者。已不勝數。航線之興辦者。亦在在皆是。但全球之飛航。因各國國權有關。迄今仍未實現。此次美國已特製飛機四架。作環球飛行之創舉。此次飛行。本爲試驗性質。其惟一目的。爲試驗該種飛機。是否適用於環球飛行。於各地不同氣候。可否盡能成功。作航空科學更深之研究。爲將來國際商航之導線焉。今將該飛行之飛機。略述於後。

美國環球所用都格拉司 Douglas 飛機爲雙翼式。名曰 D.M.C. 其第一架由納爾遜中尉 Lieut. Frank H. Nelson 親在都格拉司製造廠監製。費三月之久。經該氏盡力研究。因得能裝二十小時飛行之汽油量。爲世界裝油量最多之飛機中之一種。其能多裝油量。係由於油筒及容量之增加。所用汽油筒有六。共容量約爲二千七百公升。其一爲二百七十公升者。置於該機中間。其二爲六百七十五公升者。置

民國三十三年三月

航

空

第五卷

第三號

於發動機之後方。其三爲七百二十公升者。裝於駕駛座之下部。其四爲四百七十公升者。裝於駕駛座下部之後方。其五六兩個。在機翼之下。機身之兩旁。各能裝汽油二百八十二公升。有機器油油筒二位。置在發動機之左右。其一能容機油九十公升。其二能容機油一百三十五公升。又有補救水箱一。容量爲四十五公升。在駕駛座之內。旁裝有打氣唧筒。當發動機冷卻箱內冷水受熱沸騰化去時。駕駛員可隨時運用打氣唧筒。將補救水箱之冷水送入冷卻箱補充之。該機所用發動機。係利波得 Liberty 牌之一九二一年式。用電力發動。此外並裝有雙式 Double type 駕駛具。飛行可互爲應用。糾正謬點。且裝有航行最新最佳之各種儀器。該機試驗飛行。所得速率爲每小時一百六十九公里。（此機陸地飛行速率較海面飛行每小時快三英里。即陸地爲一百零三英里。海面爲一百英里。）但現下仍在改良設法增加中。此機當作陸地飛行時。下裝機輪。可在地上行駛。當作海面飛行時。即改裝浮箱。可於海面昇降。以上所述。皆該機之大略情形也。

此項飛機。前在聖塔摩尼嘎 Santa-Monica 製成一架。飛至買枯克飛行場 Mac Cack Field 由納爾遜中尉 Lieut. H. Nelson 駕駛。即在該場試驗種種陸地飛行技術。待試驗成功後。再飛至耶格萊 Lang Pei 水面飛行場。試驗各種水面飛行技術。待此試驗成功。即從事製造環球飛行應用之四機。此四機製成。即在西雅圖出發。下裝浮箱。作海面飛行。到日本海口。即換機輪。而達東京。轉赴中國沿岸而行。過印度、小亞細亞、越歐陸。而抵英之赫兒口二地方。此段乃係大陸飛行。由此又換浮箱。直達美之紐折爾西省 New Jersey 之開司海口 Keysport。於此再換機輪。還至出發點。故該機環球飛行。機

輪浮箱。須兩為更換焉。

綜上以觀。該機之設備精益求精。於環球飛行之難點。大部已得解決。而現下納氏等。仍孜孜研究。將來當日臻於至善至美之境。有此種飛機。又加以充分之飛行試驗。得宏富之經驗。有此二者。用作環球飛行之倡舉。將來優秀之成績。當可預卜。後日國際航空之前途。又豈可限量哉。

飛渡大西洋之創始者

(越)

……在歐戰以前……

……但未實行……

歐戰以來。長途飛行成功者。不在少數。即以聯通歐美之大西洋飛渡而論。英美葡諸國。均先後成功。或用陸機。或用水機。或用氣艇。此外凡屬世界交通要道。均經航空器試飛。獨太平洋迄今未曾飛渡。然環球飛行今歲實行。太平洋飛渡之成功。或不在遠矣。

至大西洋飛渡之成功。雖在歐戰之後。而其計畫。則遠在歐戰之前。去今十年。世人或已忘之。想航空界亦多不知其有是舉者。故特表而出之。

當一九一四年時。有雙翼水面飛機一架。專為飛渡大西洋而製。機身為艇形。可載二人。駕駛者之座在艇內。該機命名為「娃拿美格爾」(Wanamaker)在Hammondsport地方舉行命名禮典。隆重異常。駕駛員美國海軍中尉波爾特Porte氏。是日宣稱。該機令彼非常滿意。具有極大希望。波氏同行者。尚有一人。為哈雷特Geo. Hillitt氏。選擇之途徑。為在大西洋之阿梭爾島Azores降落一次。繼至西班牙而止。其由北大西洋各島飛渡之一綫。經深遠之研究後。知為不可取。故終棄之。是項計劃。正擬舉行。適逢大戰爆發。于以中止。惜哉。

美國環球飛行之飛機

飛渡大西洋之創始者



英國環球飛行

(參看本號特別插圖)

武越

近年來盛倡用飛機作環球飛行，而竭力寔施者。可信莫多於英人。所惜時期未至。未果成功。今歲美人忽有大舉環球飛行之佈露。於是同時英國亦急起直追。以冀得奪錦標。好勝競進之心。殊足令人仰慕也。唯是美國以富有之國家。故能竭力提倡于先。且作種種應有盡有之準備及設施于後。以助其環球飛行家之成功。英人此次計劃與寔施。其規模則較彼為狹小。是以兩國皆預定於四月一日開始飛行。而將來首先竟成之功。究屬何國。殊未可料。茲僅將英國之準備計劃。略誌於後。

英人此次環球飛行所用之飛機。為年前英國費克斯公司所新發明之費克斯發愛錦式水陸兩用飛機。The Vickers "Vikings" Amphibian 上裝那卑爾獅子牌發動機 Napier "Lion" Engine 一座。將來同作此壯行者。共有三人。馬克林中尉 Lieut. Archibald Maclaren 充領航員。職務比較至為重要。駕駛員為白蘭德萊士 John L. Plenderleith 機器師安的紐斯 Andrews 則任管理發動機事務。至所預定航期。為三個月。飛行出發點。在英國克萊頓 Croydon 飛行場。預擬之航綫。即已故環球飛行寔行家羅司司密斯貴爵所擬取之空道。但大西洋飛渡之一段。則須看光景而定。大約總以由葡京禮士邦飛過阿梭爾島。而達新大陸為目的。不過深恐與英人競爭之美飛行家。或於此着戰勝英人。蓋美人所預擬之大西洋飛渡。係由紐芬蘭直達英之克萊頓。中途只在愛爾蘭降落。添補燃料。其為程較短也。英人于出發之先。擬將發動機兩座。分寄東京及托郎多 Toronto。以備更換之用云。



法日間長途飛行

馮啟鏗

……路程……

……飛機……

……我國對待辦法……

參看本號特別插圖

法國飛行家都阿西中尉 *Lieut. Pelletier d'Orisy* 曾於一九二二年七月以完成兌尼斯 (Turris) 及巴黎間長途飛行著名於世。今歲世界列強羣起而作環球飛行。法人不存奢望。欲以穩健之手段。先完成西歐及遠東間之飛行。以爲他日大舉之準備。抑亦爲聯絡法日兩國間感情起見。於以有都阿西氏法日長途飛行之創始。茲已定於四月下旬出發。其途程共計一萬四千餘公里。共分十八段如次。

巴黎・羅馬利亞京城・愛利浦・巴梭哈・浦西爾・邦狄阿巴司・嘎哈齊・阿喀哈・加爾格打・阿忌阿伯・曼谷・河內・廣州・上海・北京・奉天・海州・哈嘎打 (Hakata 譯音。在日本或即所澤)・東京。

惟是中途或逼于不虞。另在他址降落。亦未可必。都氏擬以二十日完竣飛行。能否如願。則未可預卜。總之吾人深望其成功而已。

都氏所選用以作法日間長途飛行之飛機。為法國貝利蓋廠所製最新式之一又半翼飛機。(Sequin plan) 列名第十九式。Breguet XIX 據法國駐京武官羅克氏之聲稱。則指此機為法國現有實用飛機中之最佳者。貝利蓋各式飛機。本能改裝浮艇。以用于水面。羅氏曾函勸都氏。于過印度洋後。裝用浮艇。惟都氏覆稱。則謂該機新近製成。尙未有裝置浮艇之設備。羅氏以此為甚可惜云。

貝利蓋第十九式一半翼飛機。係雙座式。用金屬製成。其螺旋槳為牽進式。自出世之後。即為法國政府所購用。其發動機為賓挪脫 Renault 四百五十馬力式。或用羅漢第脫利書 Lorraine-Dietrich 三百七十馬力或四百五十馬力式均可。此次都氏所選用之發動機。即為羅漢式云。該機可用于大偵察。亦可作轟炸或戰鬥機之用。誠近年來軍用飛機中之特出者也。若以該機作偵察或轟炸之用。則其特點有如下述。

翼面

四十六平方公尺六

空機重量

一一八〇公斤

有用重量

四五〇公斤

燃料重量

三五〇公斤

全機重量

一一〇八〇公斤

若以該機作雙座驅逐機之用。則其特點又變為後方所開者。

翼面

四十平方公尺

空機重量

一一〇〇公斤

有用重量

三九〇公斤

燃料重量

二六〇公斤

全機重量

一七五〇公斤

作偵察機或轟炸機用時。官家正式宣布所得之成績如下。

速率(以每一小時為標準)

在地面上

一二八公里

一千公尺上

一二八公里

二千五百公尺上

一三二一公里五

三千五百公尺上

一三二六公里

四千五百公尺上

二一八公里

五千五百公尺上

二〇八公里

六千公尺上

一九六公里五

昇騰率

至一千公尺需時

三分四十秒

至二千五百公尺需時

九分三十秒

至三千五百公尺需時

十一分

至四千五百公尺需時

十九分四十秒

至五千五百公尺需時

二十九分五秒

至六千公尺需時

三十九分

最高度

該機能高昇至七千公尺之高空

中國特准法國飛機飛航國境臨時辦法附錄于后

一、此次法國飛機來華。係由駐華法公使先期正式通告。經中國政府特許後。方飛航入境。並受中國

政府派員之檢查。

二、法公使應將左列事項開送查核。

航

- 甲、飛行目的。
- 乙、入境暨出境地點。
- 丙、詳細飛行路線。及在中國境內停留日期。
- 丁、出發及到達中國各地點日期。
- 戊、飛航員及其他航務人員之人數及姓名。
- 己、飛機之式樣、數目、標誌、發動機之式樣、及馬力。
- 三、法飛機在中國境內飛經之航線。由法公使開送。經中國政府核准後指定之。該飛機應即按照指定路線飛航。不得飛往他處。並不得於指定地點以外自由昇降。至該路線左右界綫。共爲二十公里。

空

- 四、此次法飛機在中國指定之航綫內飛航時。其福州閩口砲台、馬尾造船廠、上海兵工廠、吳淞砲台、周圍五公里之上面。因軍事關係。禁止飛機通過。
- 五、此次法飛機來華。中國政府於廣洲、福州、上海、三處。指定地點。准其自設臨時升降場。僅供此次飛機上下應用一次。北京則指定南苑航空學校飛行場爲升降之地。但到達北京時如須飛航北京城上面。須先通知中國政府核准之。
- 六、不得攜帶違禁物品、照相器具、無線電機、及郵件。並運載貨物。
- 七、沿綫經過人煙稠密地方。不得爲一千公尺以下之飛行。致危及人民生命財產。並不得由天空撒

落物品。

八、此次法飛機在中國境內飛航，須攜帶各件飛航必備之証書及日記，以備檢查，並遵守空中一切規則。

九、以上辦法，係此次法飛機試演歐亞飛航入境臨時特別允許之一次辦法，與中國尚未批准之航空條約無關。

● 小 言 ●

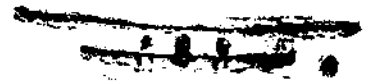
(韋北海)

吳巡帥有言曰：忠臣孝子不死於槍彈砲子，這就是好人不死於非命的話，那麼飛行人天天在風雨飄搖之中，要想得一個憂患餘生，萬萬不可做壞良心的事！

用中國的人，駕駛中國的飛機，在中國的領空去飛航線，是何等的榮耀呢？若用外國人去飛，就變成了耻辱了！

前年歡迎意大利的飛機，今年歡迎法蘭西的飛機，不久又將歡迎美利堅英吉利的飛機，總之年年歡迎他人的飛機，不知何年何月何日，叫人家歡迎咱們的飛機？

中華民國的海軍不如人！陸軍不如人！航空不如人！吾甚恥之！願與我界同志共瀝之！



葡萄牙亦擬舉行環球飛行

(參看本號特別插圖)

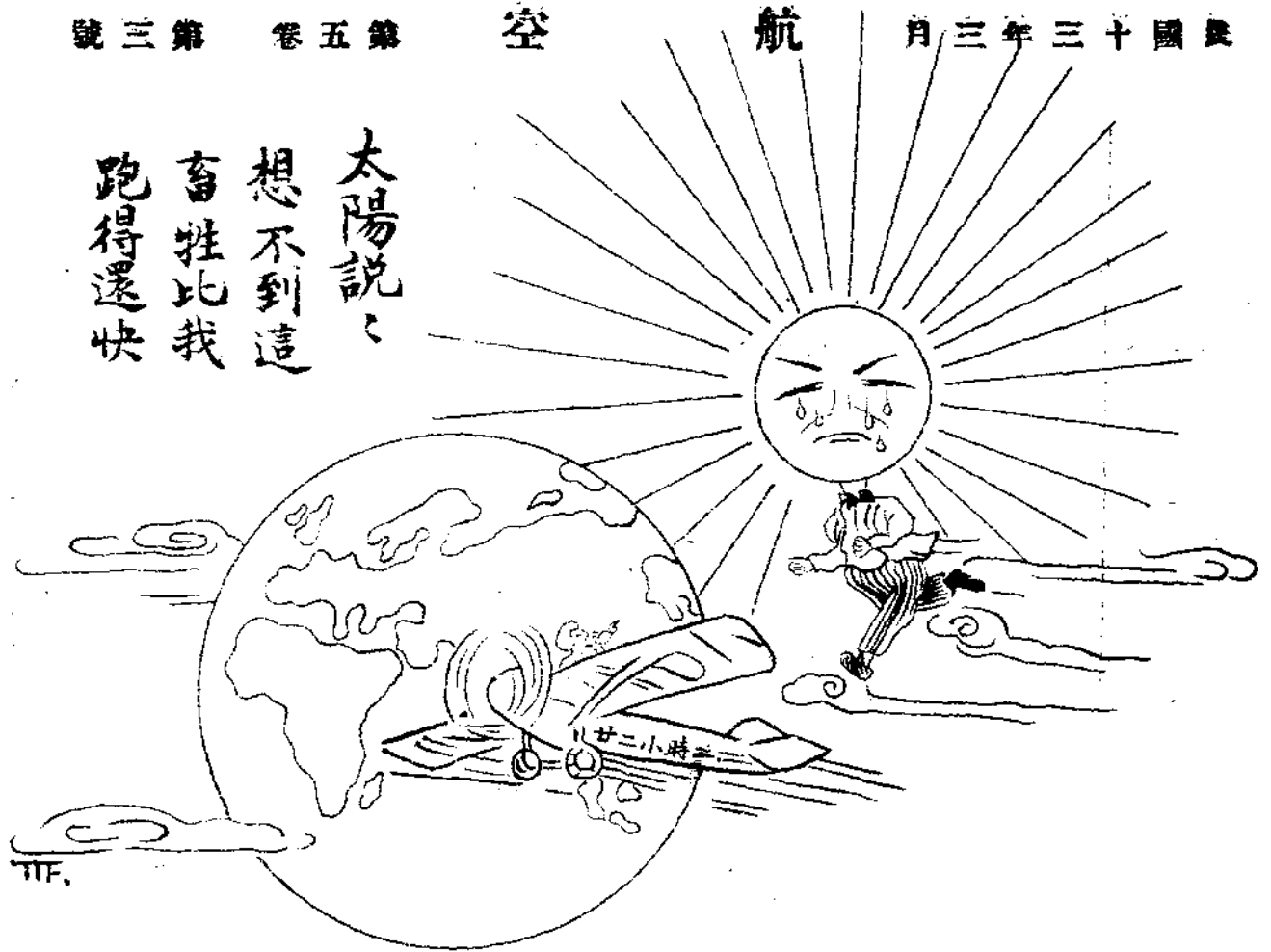
叔 瓊

當此列強飛行家先後提議試作環繞世界之飛行時。從前飛渡大西洋由葡京達巴西京城之葡萄牙飛行家谷丁厚及曉伯拉 Coutinho & Cabral 兩氏。現亦擬乘時繼起競爭。其所定路綫大約由葡京出發經過印度羣島至日本過亞拉斯加飛渡北美合衆國而達紐芬蘭過大西洋之阿梭爾島而返葡京。

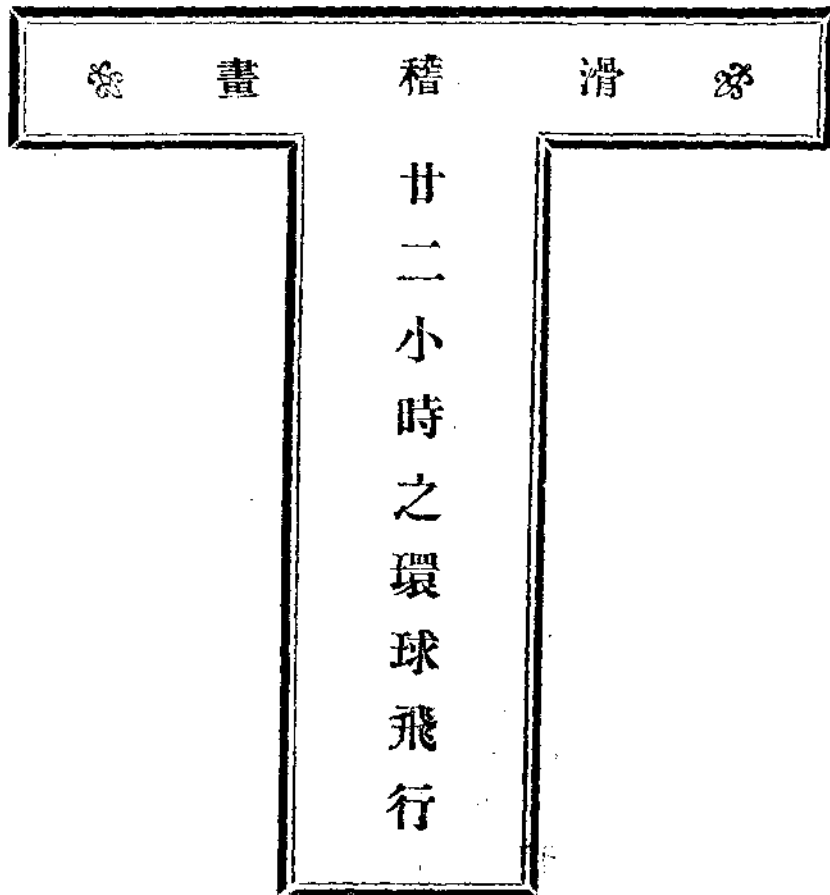
至兩氏所擬用之飛機爲荷蘭製造家佛克爾氏所特製之單翼機。係專爲環球飛行之用者。該機可用降落架亦可改用浮箱。以便水陸上均可飛行。佛克爾工廠擬將該式飛機六架分送世界六處俾飛行家得以更換新機。

該機式樣甚屬新奇。觀圖可見。蓋其降落架上并不附帶尋常之輪軸。而且兩輔翼凸出機翼之兩頭。爲數甚多。迥異乎尋常製法。翼寬十八公尺半。機之速率每小時約爲一百七十五公里。有用載重量爲一千三百公斤以至一千四百公斤云。

太陽說
想不到這
畜牲比我
跑得還快



滑稽畫 廿二小時之環球飛行





世界長途飛行表

叔瑱 武越 同編譯

編號與
附插地
圖對照

編號	日期	駕駛員	路綫	程途	延久	飛行時數	飛機	附記
一	一九一一年九月十四日至十五	阿爾克及勃老恩 Alcock & Brown	由紐芬蘭之聖約翰城至愛爾蘭之克利夫頓城	三〇四〇公里一八八九英里	十六小時十二分	同上	費克司維梅式 Vickers Vimy (羅爾羅斯) Kolls Royce 三百五十馬力發動機座二)	飛渡大西洋空前不間斷之飛行
二	一九二二年五月三日至五日	馬克利地及克利 Mao Reedy & Kelly	由東美之長島至西美之聖的哥	四〇三二公里	二十六小時三十八分三十三秒	同上	佛克爾T第二式 Fokker (利波得)	橫亘大陸不間斷之大飛行

(甲) 不間斷飛行

(乙) 不換機之間斷飛行

<p>十二</p>	<p>十一</p>		
<p>一九一八年九月二十八日</p>	<p>一九一八年五月三十一日</p>		
<p>落美特爾 Lemaire</p>	<p>利德及其同行 四人</p>		
<p>由巴黎至北變之薩下郎愛城及愛忌海口</p>	<p>由紐芬蘭至阿拉伯島經London Ve gada 而達葡京(其後由葡京至佩利第斯又其初亦曾由紐約飛赴紐芬蘭)</p>		
<p>三八〇〇公里</p>	<p>三四五〇公里</p>		
<p>十一日</p>	<p>十一日</p>		
<p>二十五分</p>	<p>二十六小</p>		
<p>貝利蓋式(賀挪)脫三百馬力發動機一座</p>	<p>克德司水面飛機(利波得)四百馬力發動機四座</p>		<p>Liberty 四馬力發動機一座</p>
	<p>飛渡大西洋第一次</p>		

<p>十三</p>	<p>十四</p>	<p>十五</p>	<p>十六</p>	<p>十七</p>
<p>一九一八年八月十五日至九月一日</p>	<p>一九一八年八月七日至九月九日</p>	<p>一九一八年八月八日至十八日</p>	<p>一九一八年九月四日至十月十日</p>	<p>一九一八年九月十一日至十月二日</p>
<p>波蘇脫祿及姑貝忒 Bosourrot & Coupet 載搭客六人</p>	<p>威爾登 Wideman 及機器師一人</p>	<p>美拿爾特及克萊恩 Maynard & Kline</p>	<p>補烈 Poullet 及機器師一人</p>	<p>羅司司密斯及克斯司密斯 Ross Smith & K. Smith</p>
<p>由巴黎至 薩下郎 嘎及古佛 哈</p>	<p>由巴黎至 開羅往返</p>	<p>由紐約至 三藩市往返</p>	<p>由巴黎至 仰光(印度)</p>	<p>由倫敦至 澳洲達爾文海口 Port Darwin</p>
<p>四一〇〇公里</p>	<p>八三〇〇公里</p>	<p>八六九二公里</p>	<p>一〇五五公里</p>	<p>一六五二公里</p>
<p>五日七小時四十分</p>	<p>三十三日</p>	<p>十日四小時二十五分</p>	<p>四十七日</p>	<p>二十九日</p>
<p>三十六小時二十分</p>	<p>六十三小時三十分</p>	<p>六十七小時零三分</p>	<p>一四五小時</p>	<p>一四〇小時</p>
<p>發爾范歌利阿脫 Farman-Gohath (沙廉順) 二百六十馬力發動機(二座)</p>	<p>貝利蓋式 賀 挪脫三百馬力發動機(一座)</p>	<p>斯(羅爾羅) 斯三百馬力發動機(一座)</p>	<p>高特隆 Caudron 式(漢納) Rhône 八十八馬力發動機(二座)</p>	<p>維梅飛機 羅爾羅 斯三百馬力發動機</p>

十八	十九	二十	二十一
十二月十日	一九二〇年十一月十四日	一九二〇年十一月十四日至十六日	一九二〇年十一月十五日至十七日
另有同伴二人	威爾蠻少校 Villennin	發爾林 Ferrarin 及技士一人	司脫利脫 (飛機隊司令) Street
聖哈發盧至葛尼塔 嘎又至達	巴黎至湯布楚又至達嘎	由羅馬經中國至東京	紐約至挪姆 (Nome, Alaska) 往返
五八〇〇公里	一六六三〇公里	一六〇〇〇公里	一三六〇〇公里
八十六日	六十七日	一〇八日	九十七日
未詳	未詳	未詳	未詳
動機二座	貝利蓋 (Havas式) (賀挪脫) 三百馬力發動機一座	安撒耳多斯伐 S.V.A. 式飛機 (賀挪脫) 三百馬力發動機一座	機四架 (羅爾羅斯) 三百五十
歐洲至遠東第一次大飛行			

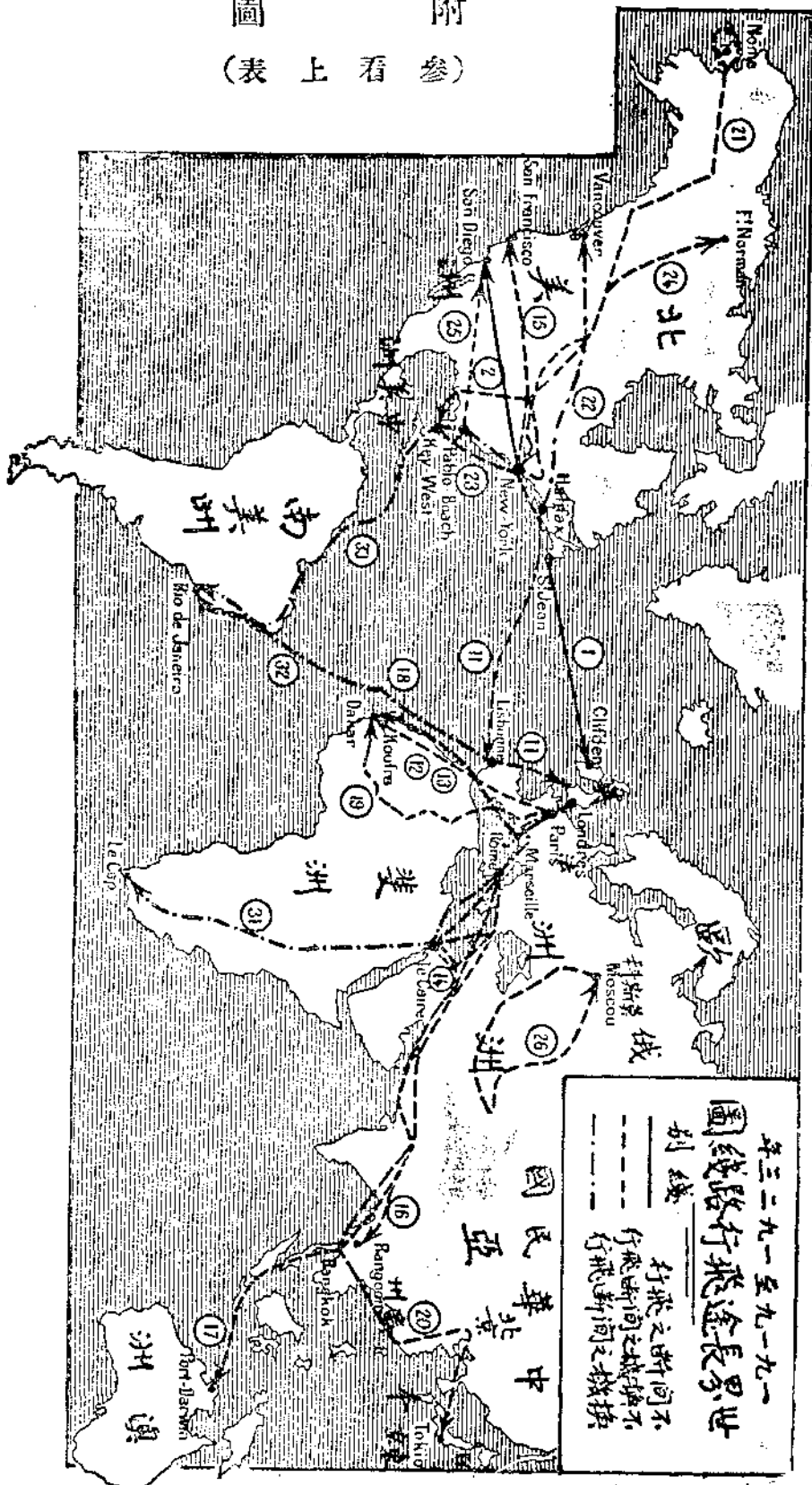
世界長途飛行表

日期	姓名	航線	距離	時間	備註	機型
一九二一年三月二十一日	未詳	啓威司脫 (在 Florida) 至紐約至蒙士利耳	一〇〇〇公里	未詳	未詳	愛洛馬琳 Aeromarine 水面飛機 (愛洛馬琳發動機二座)
一九二一年	拉森 Larsen	紐約至瑞曼砲台	四八〇公里	未詳	未詳	容蓋時 Junkers G. L. 6 飛機 (E. M. W. 一八五馬力發動機一座)
一九二二年九月五日	杜栗士爾 Doolittle	帕白路海濱至三爹	三四〇公里	二十二小時三十五分	二十一小時二十分	未詳
一九二三年夏	扶厄林 Volmer 及伴侶三	墨斯科至塔史鏗脫往返	一〇六〇公里	未詳	七十六小時	容蓋時飛機 (容蓋時一百八十)

		人					五馬力發 動機一座	
(丙) 換機之間斷飛行								
三十一	一九二二年四月二十日至三月二十日	萬利尼菲爾得及白蘭得 Van Kyneveld & Brand	倫敦至好望角城	一一九六五公里	四十五日	未詳	維梅飛機 兩架(羅爾斯) 百五十馬力發動機 二座哈 維蘭飛機 一架(羅爾斯) 百五十馬力發動機 一座	
二十二	一九二二年七月十七日至七月十七日	勒奇中校 Leekie	哈利法克司至凡溫哥華	五〇〇〇公里	十一日	未詳	飛機又飛 機多架	
三十二	一九二二年三月三十日至三月十七日	古丁娜及伽卜拉爾 Couthino & Cabral	葡萄牙京城至利歐狄漢耐盧(巴西京城)	七八〇〇公里	七十九日	未詳	菲利水面飛機三架 (羅爾斯) 斯三百五十馬力發 動機	

世界長途飛行表

圖 附
(表上看參)



三十三	一九二二年八月十七日至九月二日	上尉興騰 Anton 及伴侶三人	紐約至利 歐狄漢耐 盧	一一〇〇 公里	一百七十 五日	未詳	SC-1 式水 面飛機 架相繼 飛而
-----	-----------------	------------------------	-------------------	------------	------------	----	--------------------------------

世界長途飛行表



環球游行時日表

武越

當此英美各國飛行家實行開始環球飛行之時。吾人若將歷來世界著名游歷家所作環球游行。表而出之。以作比較。必甚饒趣味。下列之表。足以證明人類及其所用運輸機械之日趨于進步。而飛機又為最新最速之運輸器也。

年 代	人 名	費 用	時 間
一五一九至一五二二年	Magellan	三年	
一八七二年	Phileas Fogg	八十日	
一八八九至一八九〇年	Nellie Bly	七十二日 六小時 十一分 十四秒	
一八九〇年	G. Francis Train	六十七日 十二小時 三分	
一九〇一年	Charles Fitzmorris	六十日 十三小時 二十九分 四十二秒 ² / ₅	
一九〇三年	Henry Frederick	五十四日 七小時 二十分	
一九〇七年	Burnley Campbell	四十日 十九小時 三十分	

環球游行時日表 最久之空中停留 一日飛昇三十八次

一九一一年	Andre Jaeger-Schmidt	二十九日	十九小時	四十二分	三十七秒	4/5
一九一三年	John Henry Mears	二十五日	二十一小時	三十五分	4/5秒	

至于環球飛行。至今迄未成功。其所需時日。未可預料。必須待試驗告成後。始得有所紀錄。惟是近日飛行家之希望。則為以三百小時用飛機週游地球一周。然以吾人眼光推測之。則今年之環球飛行。尙未克臻此。必須俟之來日也。

最久之空中停留

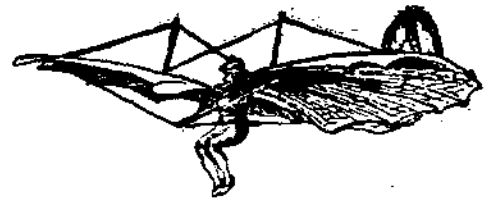
……汽艇之成績……

……一百一十九小時之久……

法國根據凡爾賽條約向德國取得之徐柏林大汽艇 *Lufa*。改名為 *Dixmude*。號。由海軍保管使用。去年九月二十五日。該艇由 *Quers* 地方起行。經過都隆、馬賽、*Les Baléares* 等地。于翌日行抵北斐之 *Alger* 城。由彼飛入 *Tunisie* 境。後又往返飛行于地中海法屬島嶼之上。二十九日飛抵巴黎。由巴黎仍飛回出發點。于三十日平安降落。共計在空中停留一百一十八小時又四十一分之久。此為自有航空以來。航空器及人類停留空中最久之記錄。此其成績。大堪注目。蓋必能有益于空中航行之研究也。此次指揮官為海軍少尉 *Duplessis de Grenedan* 氏云。（按該艇現已遇險失蹤詳情下期再詳載）

一日飛昇三十八次

美國駕駛員約翰生於去年十月十三日在阿市威里地。自上午十點至下午五點。飛行計共三十八次。每次飛行平均約十分鐘之久。飛昇最高度約一百英尺。足見該駕駛員之毅力。及所用飛機之堅固矣。



三個重要航空名詞之討論

馮啟鏗

民國十年夏間，航空署附設航空名詞審訂委員會。集航空學者于一堂。以劃一航空名詞。垂之永久。為職責。意至善也。迨後丁署長去職。航空先進。亦先後離署他去。航空事業。因之大半停頓。而所謂名詞審訂委員會。亦同時消滅。功虧一簣。至今尙無恢復消息。甚為可惜。

科學之入吾國。不數十年。而名詞侈譯之複雜。殆難言喻。學者常以為苦。而科學之不能發達。此亦為其一大障礙。今航空學術。正在萌芽時代。苟不乘此時機。劃一其名詞。將來航空事業。日臻普及。將仍不免一物數名之弊。吾于此實不能不深盼該委員會之即行復活。以樹名詞劃一之基也。

吾今所欲討論者。并非航空名詞之全部。而為航空名詞中之三個最重要者。吾以為確定他項名詞之先。尤以確定此數名詞為首要。故特表而出之。所謂三個最要名詞者為何。即

月 三 年 三 十 國 民

航

第一 英文之 Aeronautics (即法文之 Aéronautique)

第二 英法文之 Aviation

第三 英文之 Aerostation (法文之 Aérostation) 是也。

是三字者。吾國尙無一定譯名。對於第一第二兩字。統譯作航空或飛行。第三字則譯爲氣球艇駕駛術。其實 Aeronautics 一字。係包括一切航空事物與學術。故此字余意以爲應譯作航空或飛行爲是。至于 Aviation 一字。則祇包括重于空氣之機械之飛行。故余意當譯作飛機飛行及飛機飛行學。最末一字 Aerostation。亦專爲輕于空氣之機械之飛行而作。故可譯作氣球飛行及氣球飛行學。球字包括圓形長形之球艇。不可以爲球之形式。僅限于圓之一形。觀乎西文之氣艇。亦作 Balloon 球可知。不過或冠或殿以 Dirigible (英文) 或 Dirigible (法文) 一字。以表示其爲可隨指定方向進行之意。可見氣球二字。實足以包括一切氣球與氣艇也。綜上所述。可假定

空

Aeronautics-(Aéronautique) 譯作航空 飛行 航空學 航空事業

Aviation 譯作飛機飛行 飛機飛行學或技術

Aerostation-(Aérostation) 譯作氣球飛行 氣球飛行學或技術

吾因感于吾國人對於此三字譯名之常不妥合。故以己意。公諸同志。共同討論。設有未當。尙願明達指正之。則航空界之幸也。

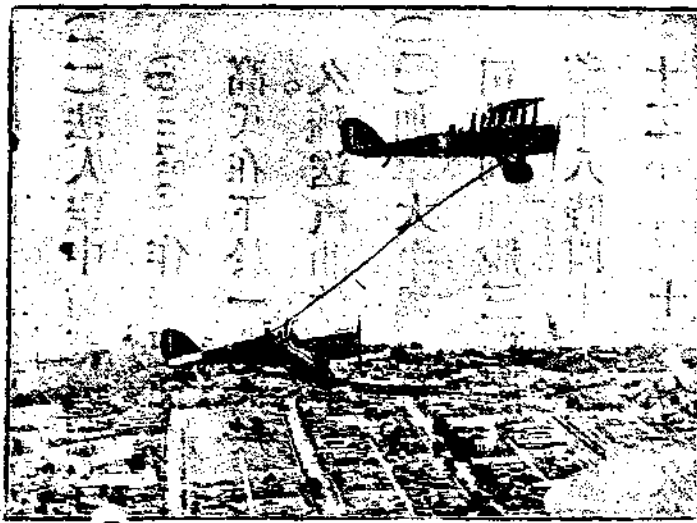
號 三 第 卷 五 第



飛機由空中補充燃料之試驗

吳葆椿

自航空事業日形發達。設備日趨完善。航空器為近世交通最便之利器。當為人類所公認。但人類慾望



空中補充燃料之試驗之影

係隨世界進步與俱長。是以於航空器作長距離之飛行時。因飛機之載重有限。常因燃料不繼。須中途降落。待補充燃料後。再作繼續飛行。此種手續。於時間上頗不經濟。而對於快飛飛機節省時間。又為惟一之要圖。故今之歐美飛行巨子。莫不爭先恐後。不惜重大犧牲。作空中補充燃料之試驗。求航空事業之進步。於將來航空紀錄上。放一線光明焉。此種試驗。前美人已有成功者。今將近日關於此種試驗報告數則。搜譯如下。諒亦閱者諸君所願聞也。

（一）空中補充燃料出險之第一次 去年十一月十八日。美國航空軍開救濟基金空中展覽會於啓萊場（Kelly Field）駕駛者係

偉其南與披克二中尉。作空中燃料補充之試驗。偉氏即因此出險。以致殞命。出險原因。係由於偉氏

飛機由空中補充燃料之試驗

飛機於將汽油施送於他機時。飛機失其高度。以致二機之右翼相撞。偉氏飛機機翼折斷。即行落地。而偉氏即于當晚殞命。披克中尉所駕駛之飛機。則得安然降落。亦云幸矣。

(二) 法人空中補充燃料之成功 去歲十二月十五日。法國第三十四隊飛機兩架。在補爾熱飛行場 (Bourget) 作空中補充汽油飛行。即行成功。駕駛者一爲威司上尉。一係高特布爾其副官。威氏在上。高氏在下。於一萬英尺高空。威氏用長一百英尺之供給管。向高氏飛機補充燃料。約有五分鐘之久。施送汽油約有十二加侖云。

(三) 加拿大至墨西哥航線空中補充燃料實地應用之成功 去年十二月二十五日。路威爾與司密司及列加脫三中尉。駕駛 DH-4B 式飛機。於六時二十七分由加拿大色米司 (Sumas) 地方啓行。至十八時四十二分抵墨西哥之搭裘那 (Tia Juana) 地方降落。共飛行一千二百八十英里。費時十二小時又十三分之久。途中於空中補充汽油兩次。第一次在蛙爾 (Ore) 地方補充七十五加侖。第二次在司克勒門吐 (Sacramento) 地方補充亦七十五加侖。而此次飛行共費油量爲二百七十五加侖。此次紀錄。已將八月間二十七日至二十八日之紀錄打破。故今年該航線開航時。中途即不降落。實施空中補充汽油方法。作此長距離之飛行矣。

由試驗成績觀之。雖危險殊甚。但空中補充燃料之可能。已能與人類以充分之認可。將來試驗愈精。經驗日富。當能於快飛飛行上著若干之助力。況當今環球飛行試驗正劇之時。若能應用此種補充方法。其與環球飛行以事實上之便利及將來成績上著種種優點。當未可限量也。

軍事航空

啟鏐主編



軍用空中照相偵察術之研究

一、飛行爲大偵察之利器

所謂大偵察者。即長途偵察與範圍廣遠之偵察是也。自歐戰時起。飛行已顯爲此項大偵察之利器。蓋在難遠之偵察任務上。飛機已替代馬隊之用。飛行者除于日夜均能用目視察外。更得照相術之助。而其任務乃更完善。而結果亦更準確。

軍事偵察之任務。至爲繁雜。其最普通者。爲確定敵軍進行或分配之區域。而使本軍司令得曉然于敵軍之動作地位是也。強大之驅逐飛行。隨同歐戰產生。又深入敵線後方偵察之需要。此二者皆使軍事偵察。逼得參用一種特別之戰術之一大理由也。

民國三十三年三月

航

二、軍事偵察在交戰中僅能使用獨飛飛機且須在高空飛行

歐戰末年之經驗證明于兩軍交戰中。苟欲于日間偵察敵軍火綫後方之動作。僅能使用獨飛之飛機。且須在高空飛行。担負此項任務之飛機。常爲一種單座驅逐機。機上或帶輕便之軍器。有時或并此無之。蓋在偵察者。係應避免戰鬥故也。至何以能避免戰鬥。則因有下述之兩理由。

一、飛機飛昇甚高。能在高空施行偵察之工作。無論敵人具有若何強大之驅逐隊。但既在如此之高空上。其布置必難縝密。

二、飛機占有平行速率之優勝點。足使偵察者躲避敵人之驅逐。

須知實際上驅逐隊在高空巡察爲極少有事。因此種極高度。乃機力及人力之界綫。在其上常設驅逐隊。實爲難事。而且兩同速之飛機。飛行較高者。斷不至爲在其下飛行者之所追及。所以爲在極高高度及用極大速度飛行起見。又爲不被敵人輕易覺察起見。其最利之法。當然爲用獨飛飛機也。何況獨飛偵察。又有活動利便之特性。爲成隊偵察所無。所以得用出人意之手段。比如利用雲團等法。是或乘敵軍偵察隊遠去之時。以實行其偵察之任務。此爲深入敵綫後方偵察之唯一善法。可無疑義也。

三、照相偵察其準確穩當爲目測偵察所萬不可及

空中偵察所供給之資料。其最足藉以察知敵軍用心所在者。大概與後述各項有關。

地面上之組織。

礮陣。

彈藥及糧食縱列。

飛行場。

宿營地。

車馬停放場。

道

路上之交通。

鐵道上列車來往之密度。

車站中之動作等等

空

第五卷 第三號

如用照相偵察。則所得照相。一經細為研究。足以補助目測之不足。而且照相所供給之資料。均確實無訛。不能假造。亦不易于誤會。蓋其準確。有不容疑辯者也。

四、現有之空中照相足使軍用飛行隊滿意但仍未足應軍事發展之需要

偵察敵陣後方之所以不同于前線者。一因後方包含地面甚廣。二因研究其中組織。不需如前綫之詳細周密。因此在高空偵察。即用小焦點之照相具攝影。其成績亦不見佳。蓋需要之舉。係在廣攝地面。而現時空中照相術中所用之各種鏡頭。其包括角度。異常之小。比如十八乘二十四公分之照相具。如其焦點係五十公分。其角在玻璃板最寬度上為二十六度左右。如焦點係二十六公分。則角為五十度。為解釋明瞭起見。茲又舉一例如下。譬如有一大偵察用之飛機。在六千公尺之平均高度上飛行。携一五十公分焦點之照相具。若以細密論。則此照相具甚為適宜。但如注重地面之廣攝則否。所攝得之地面。橫若三公里。其方向當然係隨飛機進行之方向而定。(註一)

然而在戰鬥之中。飛機決不易于同一區域之上盤旋。而測攝地面上指定之一區域。亦屬難事。有此二因。吾人不必妄想用現今存在之空中照相術。以攝取目力所及之一區域。所以施行照相偵察者。應于照相具所能及之地面之左及右。更施目測偵察。始為適宜也。

(註一) 此有關軍事之照相偵察問題。大概鮮為世人所知。現有之照相具。對于深遠之偵察。似甚

適宜。然而製造雖屬精巧。總不過為機械技術上之事。而于發展原理及實用上。似未曾有若何大進步也。平常總以為若能攝取多片。即照相具之好處。所以最新之照相具。已預定可以攝取五

百餘片之多。若以六千公尺高空之偵察飛行而論。因需攝取路綫兩旁最大之地面之故。所以用一二十六公分焦點之照相機。計可得長一千公里地面之一照片。左右則可得四公里之地面攝影。法國在歐戰時所作之大偵察。如深入德境之 *Friedrichshafen* 及 *Tissen* 兩地。亦不過在敵線後四百至六百公里。然此已為最大之距離。似此之長途偵察。殊屬例外之舉。是蓋軍事中特別之偵察也。在舉行遠射擊之前。或考查遠射擊後之毀滅情狀。始有此種特別偵察。即使最新發明多片照相機為可用。然偵察任務完畢之後。其所得之多數照片。不過顯示飛機經行路綫直綫下數公里之地面狀態。而此直綫下數公里以外之地面情狀。概不得用。因之而失去之可貴報告。不知幾何。大可惜哉。

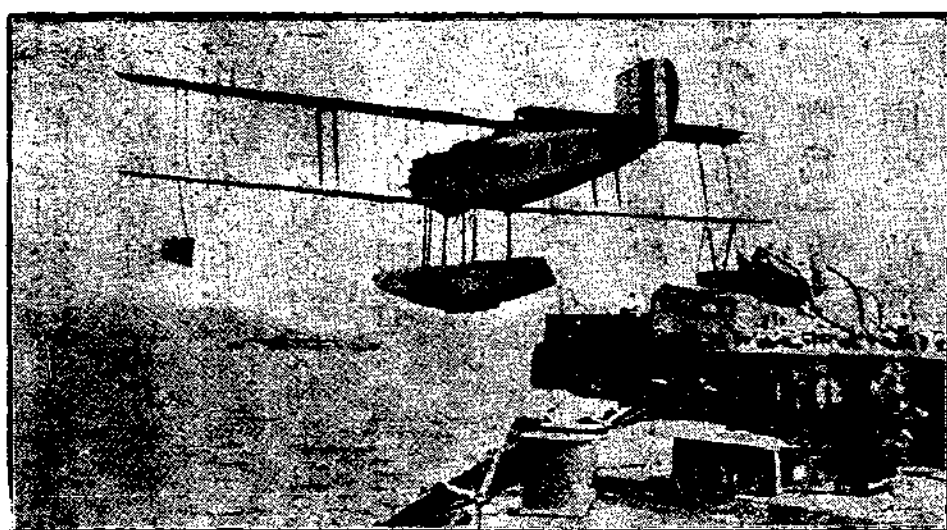
(此篇未完)

飛行與海戰

美國海軍航空處處長摩菲海軍少將 *W. A. Moffet* 之宣言

關於飛行與海戰。美國海軍航空處處長摩菲少將對巴黎航空雜誌曾宣言曰。『美國所作空中轟擊海艦之試驗。未能奪取海艦已有之「脊樑」式位置。現在海艦仍為海防之最要品。然使艦隊而無與己相稱之航空勢力。一旦有事。所遇敵人。其航空勢力甚為重要。則艦隊不獨極其吃虧。而影響所及。恐有不堪設想者也。』

『年來美國試驗轟擊戰艦之飛機。係由陸上飛行營出發。開赴附近海岸。實行轟擊岸旁戰艦。然而海



圖之時發出機面水與置裝之機飛放發上艦海一國美為此
之設裝上艦戰各國美于將久不「器機放」種此

軍航空問題真理之所在。應使海軍在離岸一千海里外之海洋上。具有攻守之空中實力。因此海軍航空。應為海軍勢力之一部分。然後始得其實用也。

「飛行在海戰術中。雖佔一新位置。然而飛機為海艦之強敵一事。不應使吾人棄絕海艦。不過海艦為自身防護起見。亦亟應研求反抗空中襲擊之方法。此項方法之最有效用者。為組織與艦隊相連屬之飛行隊。或置備母艦載飛機而行海洋中。或于大戰鬥艦上裝置飛機及一切需要之機件是也。」云云。 (完)

法國軍用飛機駕駛學生投考簡章

●須立一志願書。至少以四年為限。陸軍飛機駕駛學校。
投考駕駛學生者。其應履行之條件如下。

一、須於投考時受一考試。以證明其曾受普通教育。或有與中學修業證書上同等智識為合格。

二、應由陸軍航空醫務處。予以體格之特別檢驗。檢驗合格。始得入學。（關於此條。可向招考處詳詢一切。）

三、對於投考規則之一切普通手續。均須妥辦。
中選者之業務。

一、至其應編入之師團受軍事教育。

二、此後則被送至陸軍飛機駕駛學校。學習駕駛術。

三、於能駕駛一軍用飛機時。即被送至飛行隊中。充當駕駛員。

投考中選者之利益。

一、享受獎金。以投効年限為區別。

四年期限者……一千佛郎。

五年期限者……二千佛郎。

二、為駕駛學生後。及升充領有證書之駕駛員時。均得享受陸軍航空人員特別賠償費。

●國家補助駕駛學生。（私立飛機駕駛學校。）

駕駛學生。如欲於一九二三年。享受國立補助金者。其應履行之條件如下。

一、應為一九二四年之入伍兵。

二、應受一普通教育之考試。其程度以在小學修業證書及中學修業證書之間為標準。

受補助者之業務。

- 一、於入軍隊之前先入一私立飛機駕駛學校學習駕駛術。
- 二、於畢業而成駕駛員之後立一志願書承認于未召集入伍期前充當軍事員其期限與法定軍役期限相等。

受補助者之利益。

- 一、學習費用全由國家供給。
 - 二、膳宿等費亦由國家供給且每月得九十佛郎之津貼。
 - 三、遇險時得領保險金。
- 入軍隊後。

- 四、享受軍役預備證書中所許與之進級利益。
- 五、於一定情形中得享受領有憑證之駕駛員之準備賠償金。

附記

於一九二二年間私立飛機駕駛學校之曾養成補助金學生者共有五所計東西南北四區各一所巴黎區內一所。

(完)



已故飛行烈士 陳君 秦耀



已故飛行烈士 孫卓峰君

航空月報代募建碑捐款

募建陳孫兩君紀念碑啟

敬啟者前南苑航空教練所飛行正教官陳君
 秦耀學員孫君卓峯於民國十一年飛行遇險
 經均先後殞命惟時過境遷深恐湮沒爰擬募
 集款項為兩君建築紀念碑一座既可以慰唁
 英靈復足以昭示來許如荷

贊成請將

台銜暨捐金送交北京航空月報編纂所代收

發起人

- | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 雷日楹 | 厲汝燕 | 吳琇文 | 秦國鏞 | 沈觀宸 | 張思永 | 鮑丙辰 |
| 吳經文 | 汪邁 | 江光瀛 | 趙雲鵬 | 蔣遠 | 楊文灝 | 金鼎樞 |
| | | | | | | 葛世平 |

捐款者台銜款數按期登入本報

專件

大總統令

敖景文晉授陸軍中將趙雲鵬鄧建中沈德燮李珉均授為陸軍工兵上校白少宗授為陸軍一等測量正此令 十三年三月十九日

陸軍總長陸錦呈請授趙步墀為陸軍工兵中校並加上校銜尉遲良張晝一曹寶清何士龍金世中劉佐成爲陸軍工兵中校周郅戡王鳳翔歐陽璋顧榮昌陳步洲鄒慶雲謝鳴臯張總彭雲慶張書紳王貫一耿煜曾吳汝夔曹明志劉泮芹爲陸軍工兵少校並加中校銜崔鈺梁璧堂韋庭鯤張繼周陳思謙黃英傅葵青徐國一吳壽康葉榮印米嘉禾張家彥周振東劉國楨高勤李宗毅江紹榮金巨堂葛世平劉光克胡百錫洪雲中爲陸軍工兵少校敖景福齊榮年爲陸軍步兵少校王澄清爲陸軍二等測量正程登墀爲陸軍二等軍需正均照准此令 十三年三月十九日

大總統指令

大總統指令第四百四十號 令航空署督辦兼署署長趙玉珂

呈具報籌辦鄭西航空綫情形由

呈悉准如所擬辦理此令 十三年三月十日

大總統指令第五百九號 令陸軍總長陸錦

呈核航空隊司令敖景文呈航空人員勞績卓著擬請分別補官加銜繕單呈鑒由

專件 航空署令

航運廳呈請舉辦京津戴短期飛航文

四四

呈悉敖景文趙步墀等已有令明發餘均如擬分別補官加銜此令 十三年三月十九日

航空署令

廳長厲汝燕鮑丙辰雷日楹業經呈准叙列三等應給第一級俸此令 十三年二月二十五日

派張家騏在參事上行走此令 十三年二月二十九日

派張家騏赴西安與劉陝督籌商鄭西航綫事宜此令 十三年二月二十九日

派張畫一暫行代理清河高級班班長事務此令 十三年二月二十九日

派宋覺生為僉事上行走月支津貼洋六十元此令 十三年三月一日

派鄧建中為參事上任事此令 十三年三月一日

派沈德燮為參事上任事此令 十三年三月一日

總務處長張思永出差著派文書科長劉春麟暫行代理此令 十三年三月十日

航運廳呈請舉辦京津戴短期飛航文

書記陳錦梧著升充辦事員仍支原薪此令 十三年三月二十八日

為呈請舉辦京津戴短期飛航以輔交通而利營業事竊查由北京至北戴河夏季短期飛航本署辦理已歷三載成績尚佳惟每年均於八月間開航舉辦過遲以致飛行次數無多未能獲利本年擬提前於五月間開航以便中外人士前往北戴河避暑藉乘時機而利營業茲按照歷年辦理成法擬訂京津戴短期飛航草案十條呈請

鑒核訓示祇遵謹呈
督辦

附呈京津戴短期飛航草案十條

航運廳廳長沈覲宸

京津戴短期飛航草案

一、函請佈告 擬由署函請直魯豫巡閱使署直隸省長公署步軍統領衙門京師警察廳京兆尹公署轉飭經過地方軍民長官先期佈告以免誤會

二、商借飛行場 擬函致開灤礦務局商借北戴河赤土山空地為飛行場

三、函請贊助 擬函請北戴河警察署及海濱公益會贊助一切

四、人員組織 北戴河臨時航空站擬設人員如左

臨時站長 一員 由署員調用

繙譯 一員 由署員調用

司事 一員 由署員調用

技工 四名 由航空工廠調撥

航空警察 五名 由天津航空站調撥

夫役 三名 就地雇用

專件 京津戴短期飛航草案

民國三十三年三月

航

五、飛航員 按京津戴飛航搭客以西人居多而西人心理對於西國飛航員始有信用踴躍購票查民國十十一兩年係洋飛航員杜侖駕駛去年係洋飛航員甘布奧特駕駛飛行平穩輿論翕然該洋員等現均合同期滿解職回國現時如那蘇里不繼續合同京津戴飛航擬另派洋員担任駕駛於營業大有裨益

六、飛機 擬用北京航空站現存之第29號大維梅飛機

七、飛航時期 每星期五下午三時由北京往北戴河每星期六在北戴河空中游覽飛行每星期一上午八時由北戴河飛回北京

八、搭客票價 每次單程票（即由北京至北戴河或由北戴河至北京）收費洋四十元往復票（即由北京至北戴河或由北戴河至北京往復飛行）收費洋七十元北戴河空中游覽飛行每二十分鐘收費洋十五元

空

九、戴站設備 京津戴短期飛航係屬臨時性質設備自應就簡茲將必需者條陳於左

1、住房 擬在北戴河飛機場附近租用民房數間爲站長及辦公人員等住室

2、蓆棚蓆牆 爲站長等在飛行場服務及搭客休息儲存油料之用應在飛行場一隅搭蓋蓆棚三間並在飛機停放處設置蓆牆一座以資保存

3、鐵絲欄 北戴河航站原係借用開灤礦務局空地四周並無圍牆籬笆等設置每逢飛機起落附近人民爭 參觀秩序既難維持又恐發生危險擬在道路出入口兩側釘立木椿若干拌以

4、平墊飛行場地 北戴河飛行場半年未用恐有不平之處擬重行僱工填壓以便飛機升降

5、蕭棚內為站長等辦公及搭客休息除舊有傢具外擬添用棹椅等數事

6、廣告 分送京津戴各大旅館並遍貼各通衢以廣招徠

十、開辦費 除機油汽油僅現存者使用並隨時購置外所有各項開辦費概算數左

1、旅費 站長等由京赴戴旅費約六十元

2、房租 約三百元

3、蕭棚蕭牆等 約二百元

4、鐵絲欄 約三十元

5、修理飛行場地 約四十元

6、添置傢具 約四十元

7、廣告費 約四十元

以上除油料外共計開辦費洋七百十元

外交部致航空署函照錄(一)

逕啓者美使請准美國飛機來華案接准

函送特准美國飛機飛航國境臨時辦法請轉達美使并將美館致黃秘書證明飛機確係商用之原函抄送等因茲將該函抄錄送請

查照備案至前項辦法業經本部轉送美使准該使來部聲稱現聞各國對於本國所請俱已允准貴國之准許附有條件本使固知貴國所訂辦法並非專為此次本國飛機而設惟取締過嚴事實上恐難遵行茲逐條聲明可否遵行之理由如下第一條業已遵辦第二條希望貴國之檢查員須加體貼以免耽

民國三十三年三月

航

攔行程第三條丁項關於出發及到達中國地點並停留日期本署難以預測祇能隨時報告貴國第四條指定路綫及綫路左右界綫一節尙恐所用地圖或有錯誤以致越過界綫第五條本國飛機自無意飛過貴國兵工廠及砲台惟恐無意偶然違背此條之規定第六條祇慮發生意外第七條規定不得攜帶違禁物品照相器具無綫電機等物本使以爲最宜變通辦理蓋攜帶無綫電機與飛行人安危攸關照相機器專爲撮成路綫影片尤爲飛行之重要目的若向飛行人索取所照附片尙屬可行此外第八第九第十各條皆可遵辦最難之點即在第七條務乞設法變通早日示知等語查該使面稱各節其注意之點係在第七條規定以無綫電與飛行人安危攸關照相器具專爲拍照路綫之用并稱可向飛行人索取照片以資檢查此次美國飛機環行地球道經中國既屬科學試驗性質所請准予變通之處應否照准相應函請

空

貴署酌核見復以憑轉復可也此致

外交部致航空署函照錄(二)

逕啓者准法傅使照稱法國飛行家 P. d'Orly 奉本國航空署委任於四月初由法國啓程飛往日本經過廣州福州上海北京等處並在各該處下站請轉行允准以便在該地方添備汽油尙祈迅予示復俾便早日轉達本國政府等語查外國飛機來華歷經允許有案此次法使所請應否照准相應將該使來照洋漢文一併鈔送

貴署查核見復以憑轉復可也此致

(完)

民國十二年本國航空大事補誌

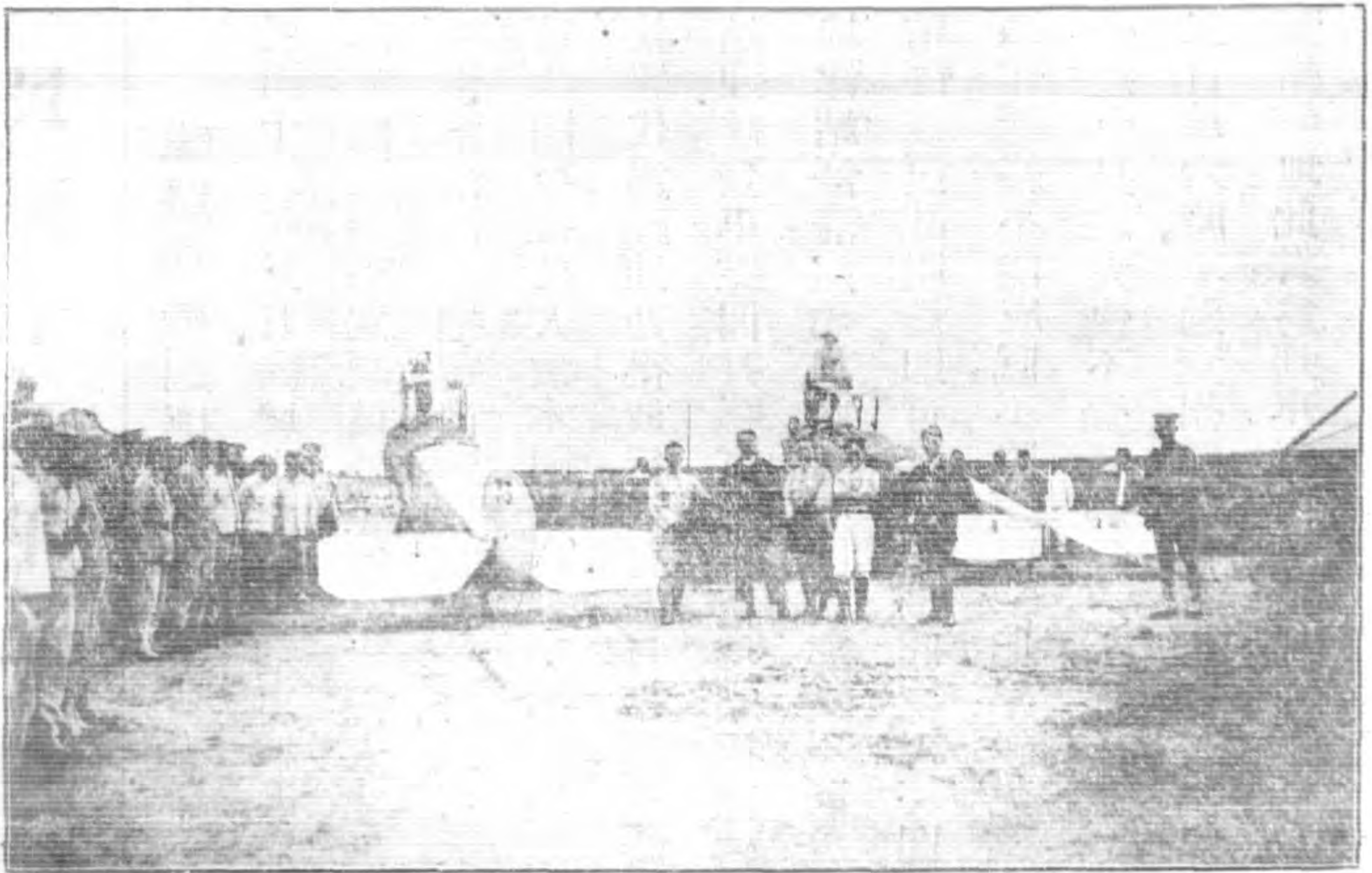
續

臨城飛機剿匪記

(蔣達)

民國十二年五月，臨城土匪爲亂。劫車擄人，震驚中外。政府決心剿除。命余帶隊前往。助陸軍作戰。於是携飛機三架，率駕駛員技工等三十餘人。于五月三十一日午後七時十五分，由北京永定門掛特別專車。浩浩蕩蕩，向抱犢崗進發。夜十一時，車次天津。以未帶護照，爲海關扣留。蓋吾國素以飛機爲軍用品也。海關權操外人，致本國人行動於本國境地，猶受外人約束，言之痛心。交涉十餘小時之久。卒由鎮守使署代爲疏通，乃得放行。六月一日午後三時離津。夜十一時抵濟南。田督軍預派副官長吳君保城在站迎候。登車慰問，并犒賞士卒。招待頗周。繼傳田督命，謂前方緊急，不_母逗遛過久。余答謂極願趕到目的地。津站停滯，焦灼萬狀。隊中同人，亦均不願於濟南復有延遲。於是忽忽握別。汽笛一聲，車離站台。心神稍快。蓋預計明晨即可抵棗莊也。昨夜因海關交涉，不得就寢。滿望今夜稍事休息，乃心思潮湧。車又轟轟作響，終不能成眠。不勝煩悶。黎明早起，見羣山聳立左右。一輪紅日，方冉冉由山谷上升。照耀山巔，作金紅色。見之大快。不覺精神爲之一振。

二日晨六時，車過兗州。鎮守使署參謀長馬君登瀛，請求隨車赴棗莊。余允之。默想臨城棗莊抱犢崗，均兗州轄地。此君爲劫車案內一重要人物。關於該案情形，必有以告我。八時抵臨城站。車中同人，悉探首注視。若有所覓。蓋以臨城車站爲劫車案之發原地。或有異事可跡也。實則土匪劫車，在臨城之南若干



影合時莊棗離員駛駕各及長隊隊空航時臨央中

里。此處焉得有所見。移時有二西人偕一繙譯登車。懇隨同赴棗。余以空座尙多。且再行一二小時便到。慨然許之。

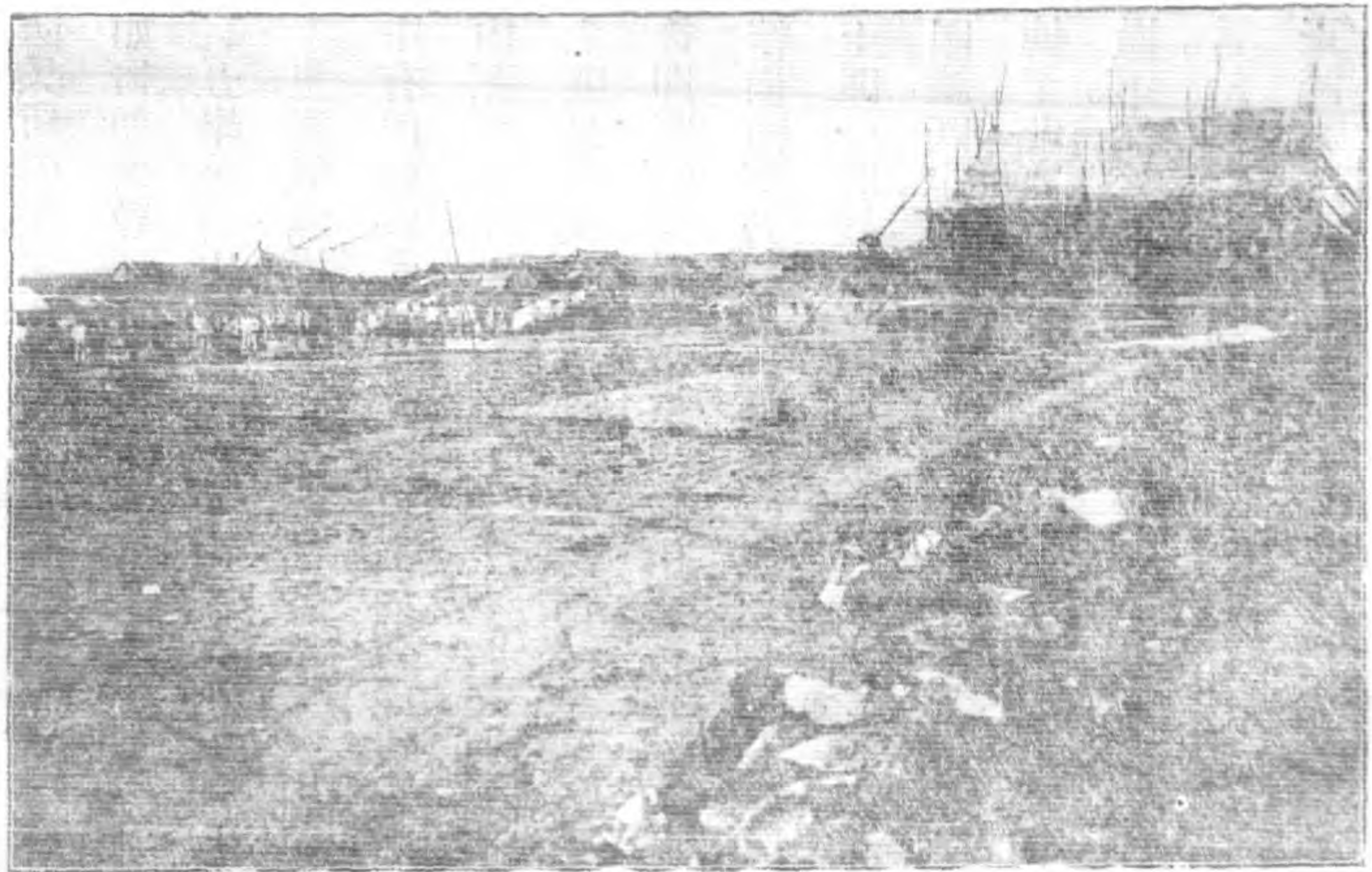
由臨城至棗莊。有臨棗鐵路。專爲中興煤礦公司運煤而築。然亦售客票。種種佈置與幹路等。此路余未嘗旅行。亦未嘗聞人道及地圖上亦未標明。似國中

之人知此路者。尙甚鮮也。車停臨站約三十分鐘。上水後。掉頭復行。馬君與余漸接近。縱談時事。相對太息。馬君爲日本陸軍士官學生。篤尙新學。而痛詆老官僚。與余志同道合。故能暢談入港。一見如舊。據馬君云。山東土匪與鄉民雜居。遍地俱是。不易掃清。必欲掃清。當實行清鄉。清鄉當由確查戶口入手。清鄉軍隊不在多。在有紀律與充足餉械。言之極有見地。余詢聞山東土匪多與日人通聲氣。信乎。曰。大股土匪。無不與日人有關係。即如此次之事。數日前曾有日人某。屢欲入抱犢崗。爲

防兵所阻。後書一函。託西人安迪生轉致匪首孫美瑤。安伴允之。携回鄭幫辦司令部。譯文有久不晤面。如何如何數語。此亦日人與土匪相通之一明證也。

言互畢。馬君由窗內遙指一山謂余曰。此即抱犢崗也。余急離座。以望遠鏡窺之。果然險峻。顧相距七八十里。霧氣瀰漫未散。僅見一高峯傲立。羣山環拱而已。余曰。臨城距抱犢崗百餘里。山路崎嶇。被劫諸人中。有西婦數人。足小鞋底兒高。如何能行。馬君曰。此則難言矣。不能行亦得行。斯時之西婦。固非北京城內。踞坐汽車。趾高氣揚。尊若天女時之西婦矣。馬君一方言。一方以手入袋。取出一圖示余曰。君亦願知土匪最近伏處之地點。及軍隊佈防之情形乎。余曰。願聞其詳。馬君即按圖一一指示。且曰。土匪劫車之後。即將擄獲諸人。帶至楊峪山寨。待抱犢崗圍解。乃移入抱犢崗。余詢曰。何以先至楊峪山寨乎。何謂抱犢崗圍解。乃移入抱犢崗乎。馬君曰。君尙未知土匪劫車之真因乎。余答曰。未也。馬君曰。待余語君。先是土匪一股。被官軍圍困於抱犢崗。飲食兩缺。將次就擒。求救於他股孫美瑤。乃建議劫車。擄外國人以解圍。議既定。整隊赴臨城。劫車。後押擄獲中外人至楊峪山寨。以不解抱犢崗圍。即殺外國人爲要挾。消息傳至北京政府。惶恐。派交通總長吳毓麟等南下。與匪議和。於是抱犢崗防軍撤退二十餘里。匪見防軍撤退。然後乘勢挾被擄諸人奔入抱犢崗。及附近村莊。於是聲勢愈大。而要求條件亦愈苛矣。余曰。微君言。殆終處五里霧中矣。

正談論間。車忽停駛。報抵棗莊矣。時正九時也。俄頃。駐車站辦事副官徐君得昌上車招待。余謂當面謁鄭幫辦。請示一切。詢司令部何在。如何前往。徐君即代電司令部。要火車頭。



中 央 臨 時 航 空 隊 棗 莊 臨 時 飛 機 棚 廠

司令部設中興煤礦公司內。距棗莊車站可三里。有火車直達。本可坐人力車前往。用火車以示優待也。來往接送要人之火車頭只一個。不敷應用。故候一二小時方到。車行數分鐘。入一圍牆。以石砌之。非常堅固。徐副官告余曰。此中興煤礦公司界牆也。不但建造堅實。而防守亦甚嚴密。有防軍兩營。且循牆設有電流。觸之即斃。雖大開其門。土匪亦不敢入。又曰。中興公司。為中國自辦最大之煤礦公司。辦事人員及工程師。均係華人。每日獲利在三萬元以上。可見其事業之宏偉。

司令部駐火車上。至則鄭士琦、陳調元、何鋒鈺等。均戎裝整齊。若有所待。目忖山東軍隊。雖下級軍官亦鮮有着軍服者。何彼輩乃好着軍服耶。甚奇異之。鄭見余。盛致慰勞之意。并言與匪磋商條件。尙未大妥。盼君至切。今至甚安吾心。可準備飛機一二架。聽候調遣。今日北京國際武官團將到此。余與陳使等有

要事相商。不能親身招待。抱歉之至。如有需要物品。可逕向副官長明言。余謝之。即告辭而出。方知彼輩衣軍服之故。後由徐副官引入公司內午餐。室中懸有徐世昌畫相一幅。聞徐亦該公司一大股東云。餐畢歸隊。囑技工趕裝飛機兩架。準備明朝飛行。并與各駕駛員出覓飛行場。得一耕種地。成一丁字形。適足起落。此外更有當計畫者。則飛機棚廠。及隊中同人住宿飲食諸問題。飛機棚廠問題。殊難解決。不搭則恐風雨發作。無以爲蔽。而烈日炎炎。爲害亦非淺鮮。欲搭又恐移動。白廢錢財。與隊員等商議之結果。仍暫時不搭。然至夜間。余實放心不下。命技工輪班看守。以防不測。

棗莊雖一村。因中興公司工人衆多。戶數故亦不少。惟髒穢無匹。蒼蠅成羣。直等東省之土匪。商貨除燒餅包子外。幾無他物。故居此間。而欲求飲食住處之潔淨與安適。萬不可能。乃決心仍住火車。飲食一層。技工夫役等。分錢與之。聽其自便。各官長則由廚役向小客棧租一廚房炊爨。又租一餐室。所謂餐室者。則己有人住宿之客房。我等僅借一隅之地。以供三餐之需耳。

入夕晚餐。甫至室門。嗅鴉片味甚濃。怪而詢店主。店主曰。此房客方吸過也。詢房客何人。曰。某師某連長。又詢連長月餉不過數十元。且久欠不發。而烟價等黃金。如何吸得起。曰。兵士吸者亦不少也。咄咄怪事。兵士亦吸鴉片。所謂捍衛國家之軍隊。固如是乎。而鴉片之來源。又不可言而喻矣。

六月三日晨。天氣平靜。雖有小霧。決不妨礙飛行。命醫官技工等。早出飛行場。預備一切。并囑各駕駛員攜帶自來德手槍。苟遇飛機強迫。下落於匪軍界線以內。乃有防身之具也。七時整裝而出。鄉民圍觀飛機者如堵牆。排衆前進。見風向標已安置地上。技工均站立飛機之旁。表示各物均準備妥貼。余等即詳



Isao Huang taken from the air

影 攝 中 空 莊 聚

細檢查飛機各部。今日為開始飛行之第一日。且飛行場四週。毫無平坦之地。可供降落。倘飛機離地之後。發生故障。不免出險。污損航空隊之名譽非小。故凡事無不格外謹慎。檢查飛機。尤為第一事矣。檢查畢。余與金巨堂上二十九號飛機。曹明志與伊里布上三十三號飛機。試驗發動機畢。先後離地。昨晚奉鄭幫辦命。不許飛近抱犢崗。蓋因和議方有頭緒。意恐匪見飛機懼而逃遁。致傷及匪巢羈留之外國人也。故我等即在襄莊一帶週旋數週。略作奇技而返。土匪見我等與否。及見而作何感想。均不得而知矣。晚得司令部命。明晨十時飛行。仍不得飛距抱犢崗過近。

六月四日晨。天氣與三日同。風平氣靜。惟至十時後。風力漸強。余偕陳海華飛三十三號。隨携照相器具。離地之後。俯視橫覽。山川如綉。大擴心胸。惟恐機器發生故障。無地下落。此則不能不令人時刻懸懸。

于心者耳。攝棗莊影片一張而回。洗出後。頗覺滿意。決心明日往攝抱犢崗。然奉命不許飛近。攝亦恐難得良好結果耳。後得司令部命。五六兩日。不許飛行。不勝掃興。

國際武官團。四日。隨同中國高級軍官視察軍隊防區。聞該團二日到棗時。函囑鄭幫辦往拜。鄭以列國習慣。均行客先拜坐客。萬無坐客先拜行客之禮。拒不肯往。然率先往。亦不得已也。中國國力若此。而丟臉之事層出不窮。又若彼。則拜謁之先後。猶小事耳。何足掛齒。

車中熱極。坐臥不安。又無處可以納涼消暑。煩悶已極。更有一事令人不耐者。則官匪雙方之消息。均無由打探也。新鮮消息。每從報紙得來。讀者能不謂爲怪事乎。閱大陸報六月三日棗莊電云。『北京派來之飛機。今日始飛行匪巢天空。聞匪衆見之。大爲喪膽。』又英文京津泰晤士報棗莊六月四日特訊云。『昨日遠東週刊主任包威爾氏。曾由匪窟寄出一函。略謂政府派往棗莊之飛機偵察匪情。收效甚大。因衆匪聞飛機翱翔之聲。個個不寒而慄。』又濟南日報載。『由政府所借飛機三架。已於一日早四鐘。過濟南下。帶領者爲隊長蔣達。聞并携有炸彈數十枚。以備應用。匪方條件。當能因此減輕也。』又申報六月五日棗莊通訊云。『政府派遣飛機前往臨城。以爲示威之用。此項飛機。係愛佛羅式三架。合組一臨時航空隊。隊長爲蔣達。駕駛員曹明志。陳海華。金巨堂。伊里布等。二日抵棗。當日即將飛機裝置完妥。就棗擇一飛行場。匪中聞訊。派出偵探多人。赴飛行場偵察。當場被官軍捕獲六人。三日晨七時。開始飛行。兩架飛機。同時出發。是日天氣有霧。飛行場又狹。該隊長等。技術甚優。當即飛入重山。旋繞江門一帶。并攝影多張。山中土匪。見此情形。頗形恐慌。』

民國三十三年三月

航

空

第五卷

第三號

六日午後六時。北京商會聯合會江君湘浦。上海總商會馮君少山。及其秘書某某二人。紅十字會醫生倪君方承等來訪。諸君均北京上海商民推舉到棗代表辦理救濟中外各票者也。除馮君外。餘人余均不識。經馮君一一紹介。知江君亦川人。且與余同邑。馮君曾環遊歐美。攷察實業。余於由英赴美舟次遇之。同伴紐約城兩星期。彼此頗引爲知己。後余離紐約而之福羅的達省。君則遍遊各大城鎮。順次返國。今重遇已三易寒暑矣。各道闊別畢。乃交談此次土匪劫車擄人之事。君等亦咨嗟太息。歎此後中國之無宵日也。據馮等云。飛機飛行二日。匪方大懼。條件減輕甚多。允官方提議編練二千人。西票今日先釋四人。其餘四西票及華票若干。俟編隊事竣。全體釋放。余聞之不禁大快。自謂尙不虛此一行也。倪君言官場辦事。眞令人不可解。紅會至棗。原爲救濟山中病人。乃來此二星期。爲官場阻止。不許入山。馮君亦云。商會購辦食物。亦常爲官家阻止。運送上山。有隔日過久。糜爛者。馮等繼又告余孫美瑤歷史。謂孫本世家。其兄美珠。有良田數十畝。頗稱小康。屢爲土匪劫掠。訴諸官府。官府不理。而其家因土匪之騷擾。日以衰敗。慮長此以往。將無以爲生。於是憤而盡售所有。以購槍械。結夥爲盜。後與官軍抗被殺。美瑤悲且怨。誓爲乃兄復讎。此美瑤爲匪之起因也。余曰。因土匪騷擾。不得安其家室。被逼而失其本性者。何可勝數。宜乎匪風日盛。不可收拾矣。馮君秘書某。斤斤以航空隊之組織及來此之任務等爲問。余均一一答之。閱二日。上海申報登載已出。其文云。今日下午因飛機停止飛行。特親至飛機隊實地調查。該隊亦住火車上。停於棗莊車站之旁。離中興公司中外來棗營救各人所居之車。約三里之遙。共住火車八輛。係京漢鐵路之客車。另有貨車若干輛。車旁曾派步哨。馬隊亦住於車站附近。相距僅數十武耳。車上高

懸一旗。曰中央臨時航空隊。紅底黑字。係三角式。詢據該隊長蔣君遠。謂共帶飛機三架。所携炸彈僅二十五磅一枚。由上擲下。僅能炸數十丈。此次來棗。係示威運動。并非實行作戰。因與匪談判。匪得步進步。要求之條件日苛。官廳憤其反覆。特令飛機航空。以示有備。冀其反省耳。故前數日。咸在棗莊空中盤旋。并未駛至抱犢崗。如彼等負固。再不就範。則實行進擊。屆時尙須往調大號飛機。携帶百磅重之炸彈前來。昨晚官廳方面。因近來屢與匪徒接洽招撫事宜。匪已允就範。業經派人入山填造名冊。諒不至反覆。不必示威。故特停駛兩天云。

閱時。馮君等告辭去。余曰。諸君大名。日見報端。因不知住處。未能走謁。今日反勞大駕下訪。榮愧交加。請告君等住處。明日得暇。當來拜謁。藉以打探消息也。馮君告余住中興公司內新醫院。余決心明日往。遂握手暫別。

一覺睡去。不覺天光已曉。又屆飛行之期。預備完妥。即與各駕駛員偕出。且携照相鏡。必欲往撮抱犢崗。故離地之後。直向高崗飛去。終以官匪雙方交涉。未完全解決。且未受命令。不敢飛至崗頂。約距六七里之遠。攝影五六張而還。洗出後。頗覺清晰。惟因距離太遠。齒形顯出太小耳。晚餐後。訪馮江諸君於新醫院。乃知馮江早車已赴濟南。與田督軍熊省長接洽籌款事。抱犢崗中。尙有西票四及華票若干。款一日不到。一日不得釋出。二君爲華票家屬催逼。急欲了此一重公案。故有此一行也。

八日。江馮自濟歸。風聞款已運到三萬五千元。軍衣兩千套。後江馮來隊。亦云其事之的確。然因七八兩日又開始飛行。引起多方之疑竇。即江馮二君亦發爲疑問。以爲談判或又決裂。余則以不知對。蓋我等

飛行與否。或飛往何處。悉遵命令而行。其原由司令部從未告我等也。

九日午後。江馮二君及紅十會多人。携照相鏡來隊。約赴飛機棚廠前攝影。以誌不忘。蓋馮君定明晨返滬也。十二日。讀申報十日棗莊通訊。則我等今日之談片。悉爲記載而出。頗覺詳明。特錄之。「飛機隊奉鄭士琦之命。停飛兩天之期已滿。八日上午十時許。又在棗莊空中迴翔。計二架。絡繹向抱犢崗方向前進。適田中玉派參謀長李鏡蓉。偕上海總商會代表馮少山。北京商聯會代表江湘浦。同時來棗。故外間又議論紛紛。以爲談判或又決裂。而主剿。否則何以重令飛機示威。昨日因親往飛機隊訪隊長蔣遠。詢其飛至何處。是否又主剿。據云。前奉命令停駛二天。現既期滿。故又飛行。至於主剿與否。不得而知。問其會否至抱犢崗。據云。是日飛行甚高。曾在抱犢崗之上。攝有一影。惟因距離太遠。不甚清楚。言時即令其部下出所攝之抱犢崗相片見示。雖不十分明白。然該崗高出其他諸山之上。已隱約可辨。旋同赴飛行場。因天明時曾下大雨。故各兵正在拂拭飛機。蓋臨時所建之蘆蓆棚。不甚堅固。雨仍傾入。苟不拂拭。即易生銹而損壞。時上海總商會與紅十字會及北京商聯會諸人。咸來參觀。并集合而攝影焉。」

十日。奉命飛郟城。并許飛近抱犢崗。中心甚快。意謂可以細查崗之形勢矣。派金巨堂伊里布飛郟城。余偕陳海華飛抱犢崗。飛升高度約三千丈。然俯視地面。仍甚明瞭。見山水如畫。村落綦布。眼界無涯。誠快事也。是日風順。不十分鐘。已達抱犢崗。環繞數匝。注目俯視。崗之形勢。及其頂上破屋數椽。均歷歷在目。惟未見一人。意謂或真如報章所傳。匪徒聞飛機之聲。而膽寒不敢出視耶。

抱犢崗形似埃及之金塔。惟自巔至底。均爲圓形而非方形耳。崗高可千五百尺。底之圓周可二里。巔以

以整石成之。壁直而立。峻峭不可以登。所謂險要。或指此耳。然高不過二丈。周不滿三百尺。草木不生。飲水無源。當此炎夏。圍困一二日。不戰自降矣。孫美瑤之恃以爲險者。外國人耳。於抱犢崗何與。今日照相鏡中。裝帶玻璃片十餘張。均撮抱犢崗。不涉他物。蓋欲一勞永逸。撮一佳片也。願結果殊不如願。因自上撮下。不見地平綫。而重山暗淡一色。難辨界綫。非如屋宇之黑白分明也。

十一日晚。訪江湘浦於新醫院。據僕役云。已入山簽字。翌晨復往。江君適歸。詢悉西人已全體放出。華人同時釋放者四。交涉又告一段落。惟江君於言談間。頗露憤恨之意。是蓋因簽字時。西人安迪生代表政府也。以堂堂政府。而用西人代表與匪簽字。是誠醜事矣。江君又謂西票雖全體釋出。而華票在山者尙多。救濟責任未盡。官家宣言只管西票。以救華票事。委諸商會代表及地方紳士。中國之事。誠無奇不有。官僅爲外國人而設。可笑孰甚。擬明日往濟謁田中玉。接洽釋華票事。其問題全在一錢字。匪首以華票爲各小嘍囉所有。應各給贖款以酬其勞云云。江君又告余出山入山時。匪等均擺隊相迎送。大有水滸傳遺風。不料小說之種毒。竟有如是之深也。

十四日午後。忽得鄭幫辦命。謂臨城案已告解決。飛機隊即回原防。得令後。即囑技工拆卸飛機。裝載上車。預備開拔。并偕各駕駛員至飛機棚廠前。合攝一影。晚十時。掛專車離棗。十五日抵濟南。督署副官長等多人到站歡迎。并傳田督命。請余午餐。傍晚開車復行。於十六日午後二時抵都門。綜計往返僅十七日耳。

附臨城剿匪飛行隊編制

一隊 以愛弗羅飛機三架編成之

隊長 一員 駕駛員 四員

事務員 二員 技工長 一名

醫官 一員

技工 十六名

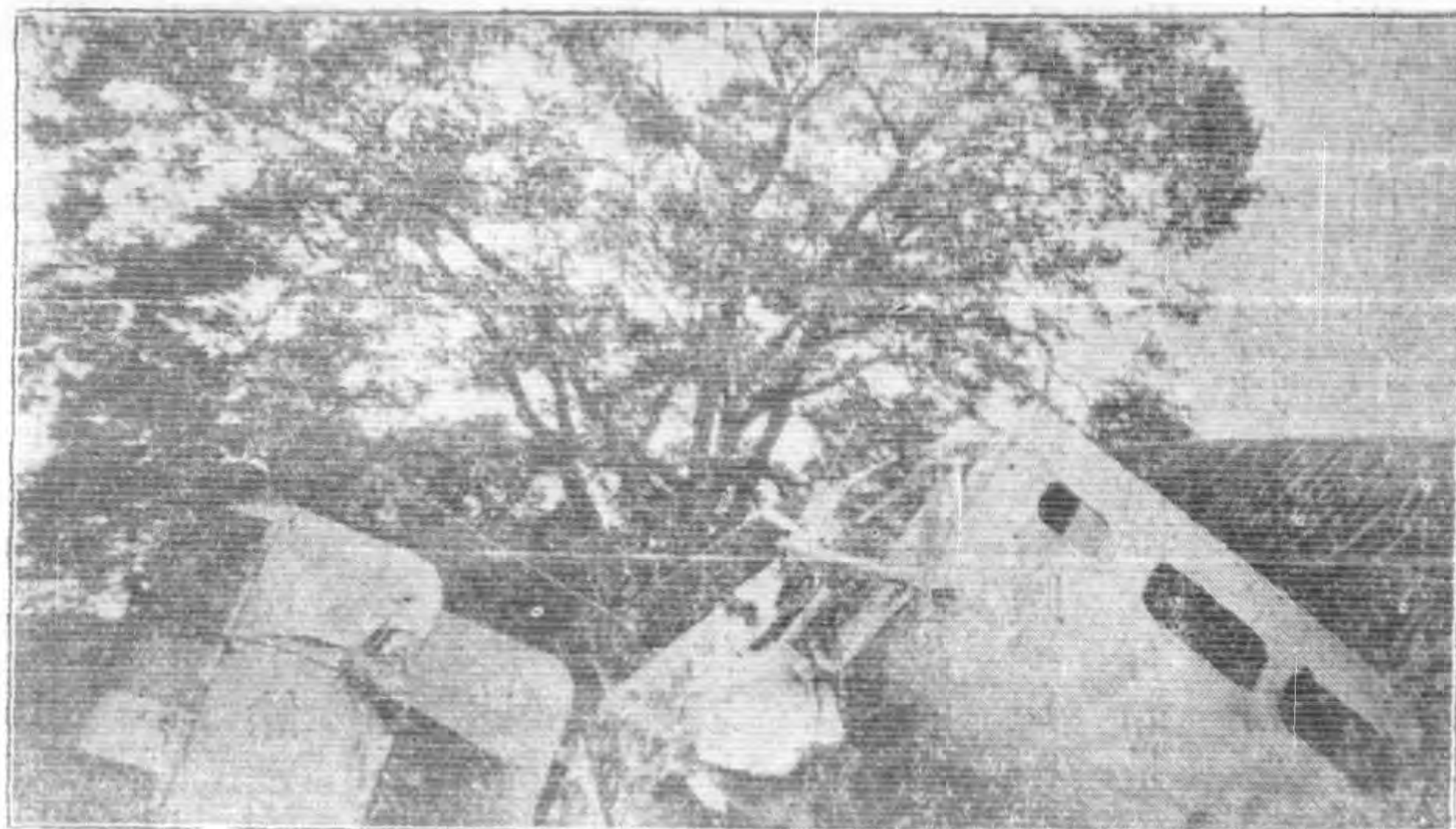
醫兵 二名 工役 八名 衛兵 由軍隊撥派一連

騰鴻飛機失事紀實

六月十四日、騰鴻飛機。強落京垣。傷人十一。播傳中外。聞者色變。其詳情如後。

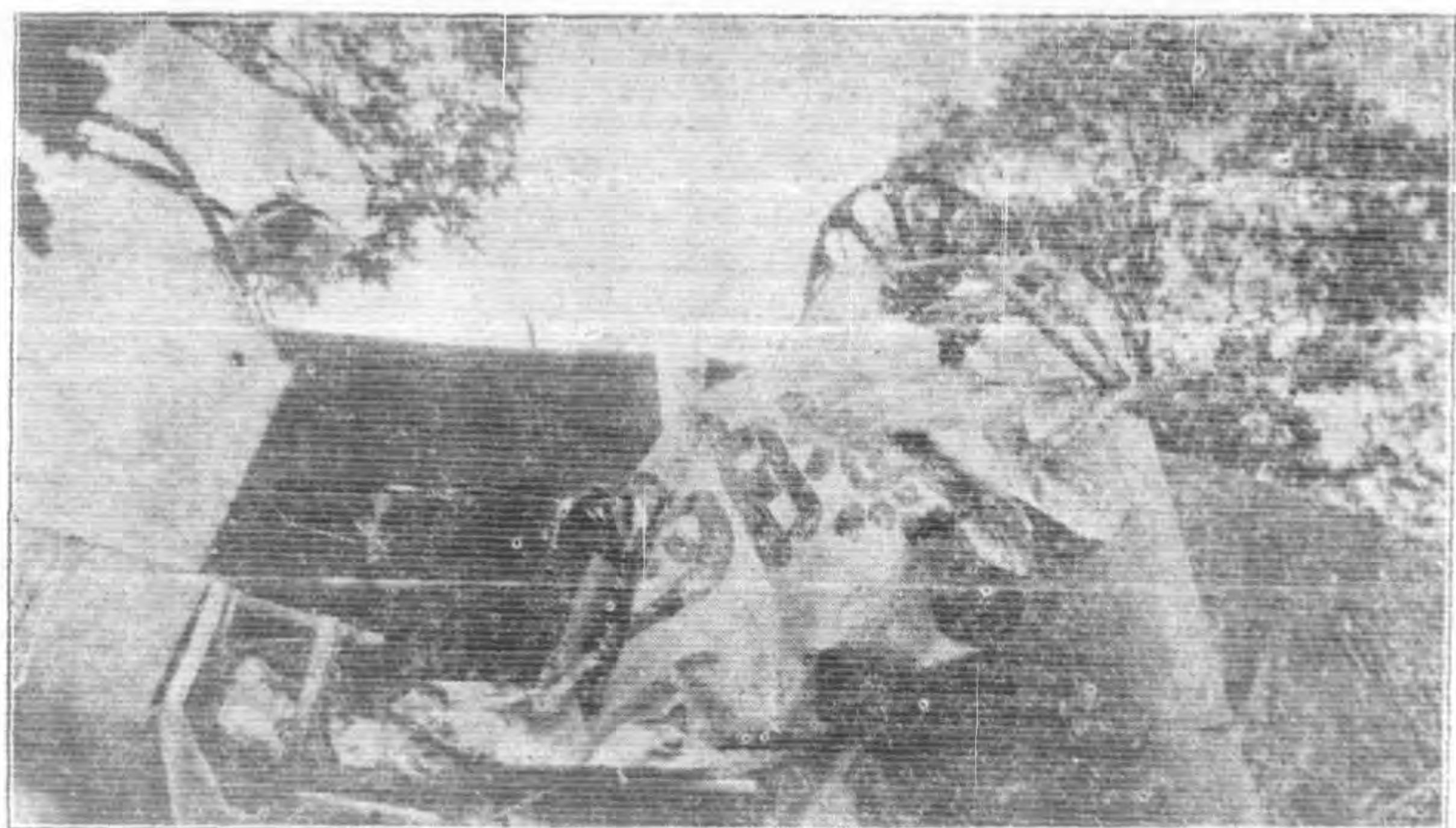
騰鴻飛機失事紀實

先是航空署應豫災賑濟特設北海遊藝會之請。由軍事廳電令國立北京航空學校。指派飛機普城。散佈傳單。以襄義舉。盛季英教官。於時奉令。擬用愛佛羅飛機駕駛前往。惟以此時愛氏飛機。佳者已運臨城。用助剿匪。廠中所存。俱難適用。乃商主任技士江君步洲。適維梅式之騰鴻飛機。修成待驗。江君允以飛行。並願同乘。隨時攷察。該機共座十一。外二內九。外之座為駕駛座。盛君居左。江君右之內之座為乘客座。有技士長一人。餘八人曾習航空。皆任要職者。趁此機宜。藉資經歷。並為豫賑傳佈災情。



(一) 騰鴻飛機失事紀實

趙督辦視察航空學校



(二) 影撮上頂屋落墜機飛大鴻騰

當地面檢查既畢。發軔向空。繞場多匝。堪以遠行。遂即來京。落
 臨會所。翩翩圍城之上。翱翔北海之間。萬眾攢頭。歡呼不已。駕
 駛者以傳單散佈。欲求確切。而飛機高度。因以漸低。事竣折回。
 至東交民巷。倉卒之間。禍機潛伏。右翼機器。旋轉不靈。調濟多
 方。補苴無術。高度驟減。且向右傾。駕駛者知其不可。遂緊拉手
 盤。聽其變化。砰然一聲。權楹樹斷。翼為之折。阻其前進。落四眼
 井。降馬氏家。人埋瓦礫。知覺全無。戶外聲喧。汽車怒吼。恍恍惚
 惚。此十一人者。已入醫院矣。
 此次之險。傷重者惟盛江二君。入協和醫院診治。盛於兩旬出
 院。江則五旬。其餘九人之在法國醫院。不過旬餘之久。皆已陸
 續離去。
 盛江二君既愈之後。曾研其因。聞係油料不潔。以致膠皮管中。
 渣滓淤塞。油道變狹。流行不暢。於是轉率減少。高度漸低。至無
 可救。遂罹此厄云。

趙督辦於去年十二月十八日上午十時初次蒞校。視察隨行人員。有秦參事國鏞、張處長思永、厲廳長

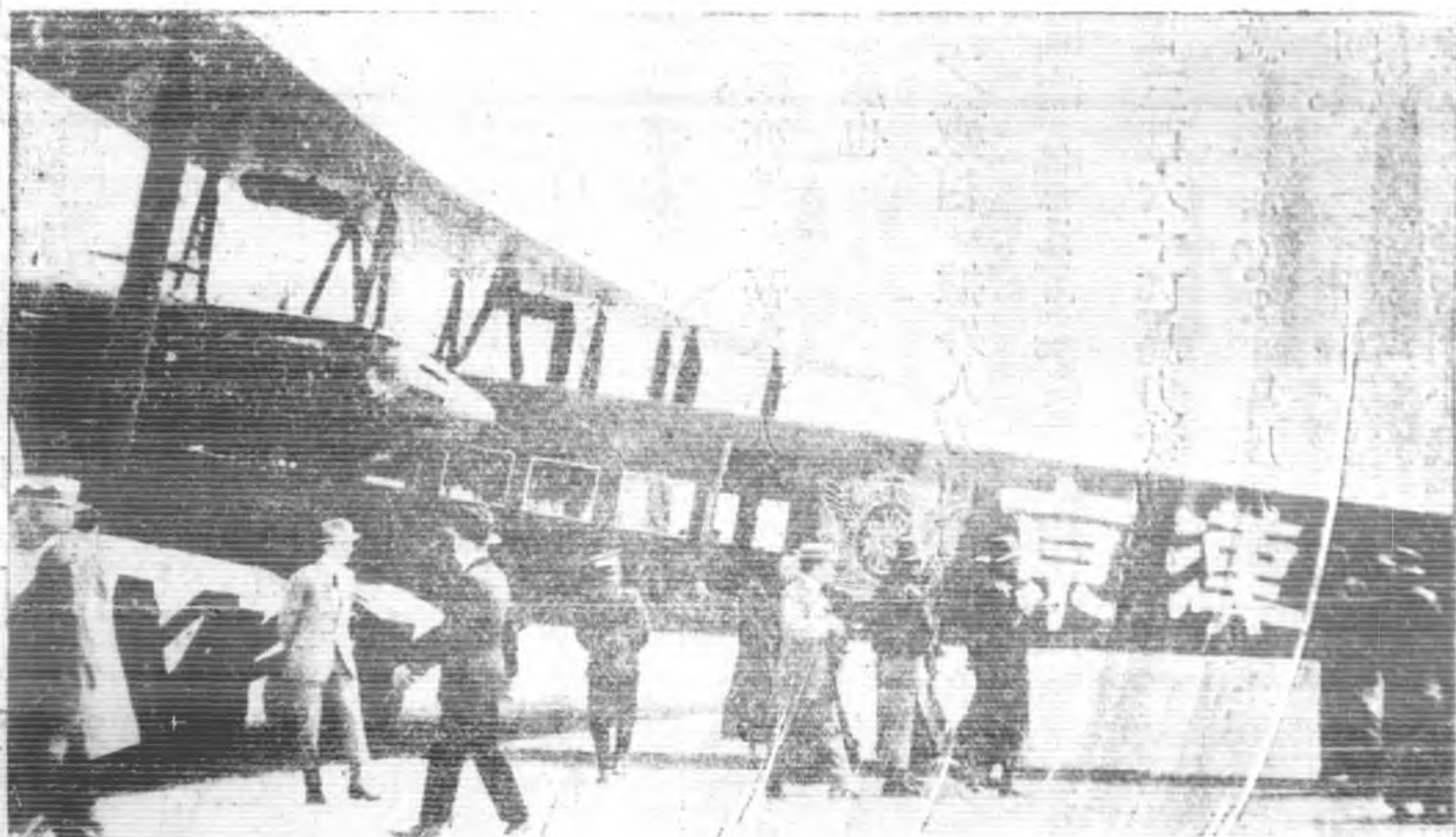
趙督辦視察南苑國立北京航空學校紀念攝影



厲廳長 張處長 秦參事 趙督辦 雷廳長 趙校長

汝燕、雷廳長曰楹、吳科長經文等。當由職教員學員一體排班歡迎。稍事休息。即赴講堂訓諭學員。略謂航空為今日國防要政。關係極為重要。諸生不避勞險。考入航校肄業。至堪嘉尚。鄙人對於航空。素無經驗。但知其學術艱險。練習者全賴精神活潑。身體強健。而後能日起有功。諸生年富力強。皆屬干城之選。尙望注意體育。寶惜光陰。孜孜孜孜。共期深造。務使航空事業。從茲發達。駕凌歐美。保障空權。用副國家育才之意云云。旋赴客室。召集職教員司。略謂鄙人非航空人才。此次奉令辦理航政。全賴諸君匡助。而航校為航空策源地。諸君或係專門。或係舊人。對於教育方法。及一切校務情形。皆極熟悉。務望各盡厥職。無負委任云云。旋赴飛行場。監視飛行。并全體攝影。至二時餘。始命駕返署云。

紀事



中國所有之漢利佩治式商用大飛機

●本國事情

奉營商業飛行試驗成功始末記

東三省航空當局擬辦奉天營口間商業飛行。已誌上號本刊。茲聞該項試驗飛行。已於本月(三月)一日大告成功。是日出發之飛機。為英製漢利佩治 Handley Page 式商用大飛機二架。上午十時許。航空處總辦張學良少將。偕同飛行人員。次第到飛行場上。與歡送者笑談道別後。即相率登機。送者紛紛脫帽舉手。十時半飛機出發。有多數拍照人用快鏡拍照。當飛機上昇時。輪機軋軋之聲。震動數里之外。初時次號飛機忽然活動。如自動車之馳騁平道然。忽然軋軋之聲益甚。則見該號飛機騰空而去。次號飛機出發不久。大號飛機亦如法行動。轉瞬之間。地下之龐然大物。變成天上之飛翔小燕矣。及下

午二時許。則得營口電話。謂十二時二十分兩飛機即現其機體於營口車站。天空之中。兩機于十二時三十五分先後降落。是時觀衆一萬餘人。當飛機盤旋空際時。歡迎者一律唱歌舉帽。至飛機下降時。軍警奏樂舉槍。及停定時。歡迎者全體鼓掌。張少將與飛機人員入歡迎席。各界進酒舉杯祝賀。席間。張與飛航員休息。俄而鞭砲大鳴。張又偕同乘飛航員赴奉營試航籌備處（即鮑公館）之道尹歡迎會。晚間又赴日本領事歡迎會。預定於六日午前飛航回奉云。

又據報云。張學良氏并于試驗奉營飛行之日。試驗新設於製造局附近之無線電台。頗得美滿之效果。計有二處。相距一百英里。飛行時常與無線電通信。約計有一小時二十分鐘之久云。現在飛機着陸處。正在重要地點建築。故下半年航空之方向。可以隨意飛行矣。東三省現有飛機。已增至三十三具。而中國人駕駛之術。亦進步甚大。吾人確信航空事業在中國之發展。亦將如電話、電報、無線電、汽車。可以推廣。至無遠弗屆也。

奉天飛機之數目 據外人方面消息。現在奉天所有飛機數目如下。

漢利佩治 Handley Page 商用大飛機二架。上裝羅爾羅斯鷹牌第八式 Roll Royce Eagle

VIII三百六十四馬力發動機。

司寇忒 S. E. 5 Scott 單座飛機二架。上裝依時班挪蘇依撒 Hispano Suiza 一百八十四馬力發動機。

愛佛羅 Avro 練習用小飛機五架。上裝單汽門旋轉發動機一架。馬力一百匹。（與中央所有者

完全相同。本十二架。今僅餘此數。其餘七架。于年前作戰時損燬。

貝利蓋 Breguet 夜間轟炸飛機五架。上裝賀挪脫 Renault 三百匹馬力發動機。

貝利蓋非軍用四座飛機二架。發動機與上式相同。

高德隆 Caudron 雙座飛機六架。上裝依時班挪蘇依撒。一百八十四匹馬力發動機。

克得司 Curtiss 練習用飛機二架。上裝賀露司寇忒 Hall Scott 發動機。

俄國飛機四架。係在哈爾濱構造。發動機式樣。各不相同。能力亦屬薄弱。

共計二十八架云。

東三省航空隊之改組

東三省航空處自張學良任總辦後。將航空隊一切。從新改編。分爲三大隊。一曰飛龍隊。二曰飛虎隊。三曰飛鷹隊。飛龍隊隊長由張學良自兼之。其餘中飛航員。均以俄國德國於歐戰時有經驗之戰士充之。飛虎隊隊長爲趙翔陸。飛鷹隊隊長爲伊里布。隊中飛航員。以本國飛航員充之云。

鄭州西安間之航空

洛陽吳巡閱日前爲軍事計劃起見。曾電京陳述鄭州至西安間。有實行航空之必要。請航空署迅速籌備通航。以利軍事進行。現已開始籌備。擬在鄭州西安兩處設立航站云。

今年仍擬舉辦京戴飛航

北京至北戴河夏季短期飛航。航空署辦理已歷三載。成績尙佳。惟每年均於八月間開航。未免過遲。因之未能十分獲利。將來路綫擬改經天津。故京戴飛航。改名爲京津戴飛航。此與往年不同之處。至關於該飛航之草案。已由航空署航運廳廳長沈觀宸擬就。呈請督辦批示。

辦理矣。(參看本號專件)

日人籌備航空綫之傳聞 東三省航空廳自

在營口奉天兩處試辦航空飛行以來已收美

果茲聞日本方面亦擬相繼舉行現已有商人

某某等發起商辦航空預定資本六十萬元為大連

漢城(高麗京城)間之飛行運輸載運人貨規定每

週往返兩次刻已從事查勘航行路綫籌備一切云

美國航空週刊之中國紀事 近據各報載中

國各軍事首領莫不重視軍用飛機法國所製之轟

炸機十二架已運往奉天並有美國所製大批軍用

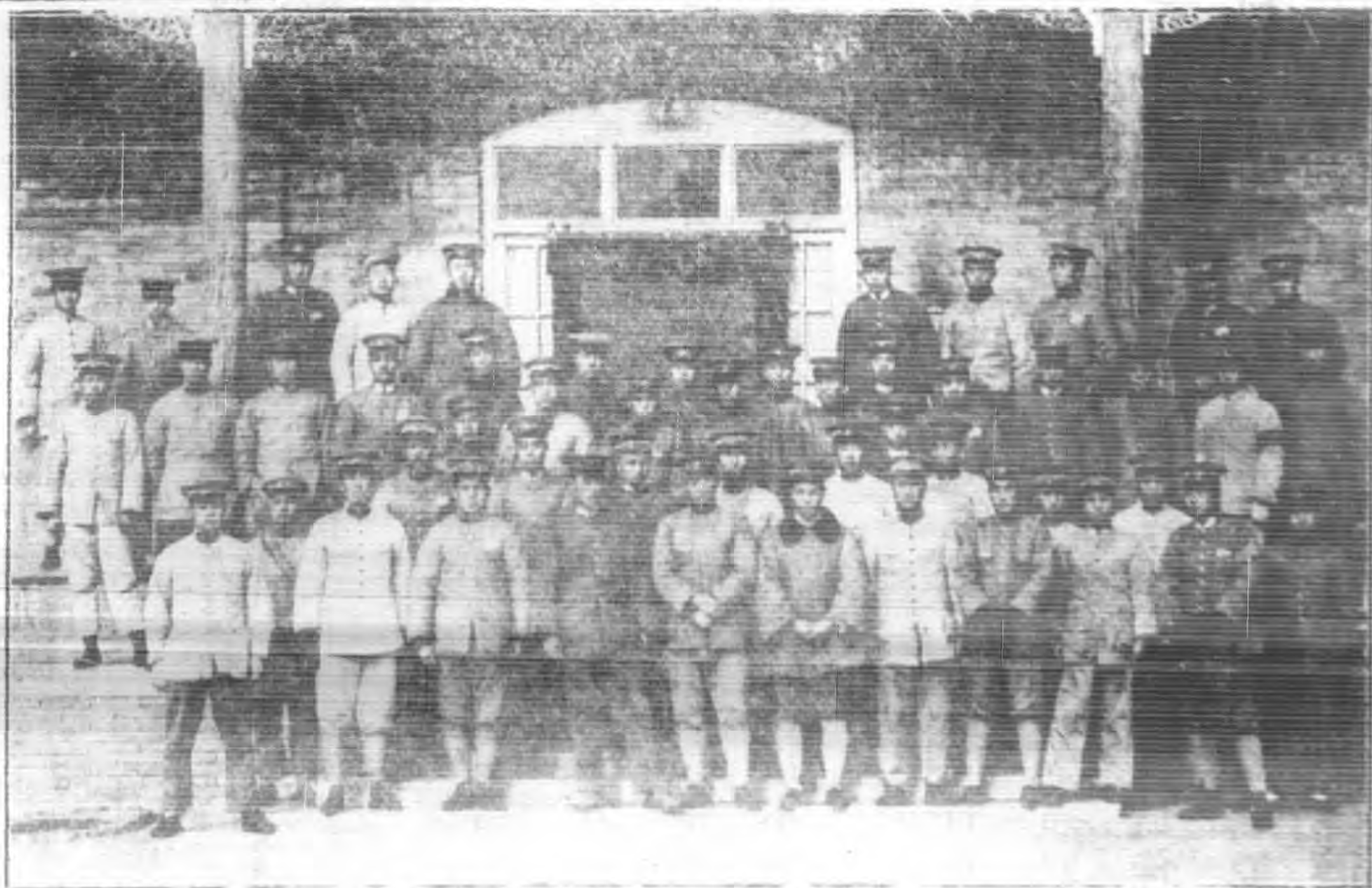
飛機運往廣東云

美人來華考查環球飛航路線 美國舉行環

球飛行擬定今春開始已派定羅頓中尉來華預備

一切聞羅氏擬於本年三月十五日由馬尼喇

至北京云



影合念紀試考別甄員學校學空航京北立國苑南

(參看上月本報本國事情)

●國際事情

本年內之各種國際航空賽會。(一)補孟獎杯賽會 Beaumont Cup。將於本年六月二十二日在法國馬賽舉行。(二)歌爾東邊耐賽會。Gordon Bennett Race 將於六月十五日在比京布魯舍勒舉行。(三)浦列茲爾獎品賽會。Pulizer Trophy Race 將於十月二三四日在美國歐亥歐省地敦城舉行。同時並擬舉行輕便飛行賽會。(四)周游法國輕便飛機賽會。將於本年七月杪八月初在法國舉行。輕便飛機之國際飛航。去歲十二月十八日有比利時駕駛員把巴里氏，乘一喀李式輕便之飛機。上僅附二十馬力安亞尼式之發動機。自荷蘭羅特坦城飛往巴黎。途中降落一次。過比利時哈蘭城之後。復遇風雨。而拉氏仍冒風雨而過。安抵巴黎。綜計自羅特坦至巴黎之距離。共四百公里。約合二百五十英里。巴氏祇飛行四小時之久。通行三國之境。不可謂不速矣。此喀李式飛機為荷蘭人喀李氏所創製。喀李氏在荷蘭久負盛名。曾製出學校所用之單翼飛機多種云。

歐非兩洲之航線。歐非兩洲之航線。年來早已通航。不過由法國之都魯司 Toulouse 至非洲之噶薩卜郎嘎 Casablanca 而已。最近法國政府擬擴張都噶間之航線。直至南非洲西岸之打噶爾 Dakar。此等計畫。在九百十九年。法國政府已有提議。惟以慎重起見。事未果行。直至去春由法至打噶爾。曾作一度之飛行。結果甚佳。今年始又舊事重提。開航之期。當在今年四月。承辦者為拉狄哥愛賀爾公司。即 Latécoère Co. 由法政府助以千五百萬佛郎。

法德俄擬飛游北極。西雅圖十七日電。此間那威領事韓莫爾本日聲稱。彼已接得報告。謂法德俄三

國。現均籌備一切。擬於本夏飛行北極云云。

●外國事情

日本方面

飛行之健進 東京二月二十五日電。一時極行沈滯之日本民間飛行界。最近爲英美之世界一週飛行計畫等所刺戟。各處商議民間飛行之復興。而帝國飛行協會。擬在北海道迎接五月初旬飛行世界一週之美國飛機。而舉行由該處至鹿兒島之一千二百英里之帝國縱斷之民間飛行。目下正與各飛行家商議中云。

波斯方面

波斯購買飛機 近波斯政府購買法國飛機六架。該飛機已運至布士爾 Bushire。並聘用法國駕駛員。作爲軍事飛行教官。前次波斯曾聘德人組織一軍械局。蓋波斯政府對於擴張軍備計畫。不遺餘力云。

英國方面

帝國航空運輸公司成立 英國近合併四航空公司。(達米勒公司、亨利佩治公司、音斯頓公司、不列顛海運航空公司)成爲帝國航空運輸公司。Imperial Air Transport Co. 其開辦之資本共一百萬鎊云。

布魯克蘭之游覽飛行 蘇格蘭倫弗魯瑟航空處。Renfershir Air Service 近在布魯克蘭得 Bro-

航

Oklahoma 開辦短時間之游覽飛行。每客票價七先令六辨士。所用之飛機爲愛弗羅。駕駛員爲弗蘭克尼爾氏。

英國商業飛航發展之原因 英蘇茲蘭公遊美後。曾云美國之商業航空。不若英國之發展。推原其故。厥有二因。一則英國政府已經頒定飛航條例。俾人有所遵循。一則政府肯於捐金以助商業公司之發展。即以英法飛航而論。近二載餘。約計飛行有二千五百英里之距離。(約繞地球一周之數)除強迫降落一次而外。從未有一搭客受傷。近又組織一大規模飛航公司。由國家資助五百萬元之譜。分十年捐助。公司經理即爲駐美大使之弟季迪司氏。十年而後。該公司即能自己興辦。不賴政府之資助矣。

空

輕便飛機賽會 近英國航空部擬舉行輕便飛機賽會。並籌出三千鎊作爲獎金。已函致英國航空協會。託其籌畫一切。聞協會近已組織輕便飛機競賽委員會云。

測量印度界內之航空綫 近有英國航空隊官二人。考查左列路綫。

- 一 由喀喇其至得力喜
- 二 由加爾格塔至孟買

- 三 由阿勒哈巴得至加爾格塔
- 四 由加爾格塔至阿卡布再至仰光

航空經費之預算 倫敦三月七日路透電。英國一九二四至一九二五年之航空經費預算。計一千四百五十一萬一千鎊。與上年預算比較。增加二百五十萬鎊云。

又電 該預算之增加。係因擴張國防航空隊。增加陸海軍合作需用。與補足材料。查常備新國防軍八隊。當于一九二四至一九二五年間組織完備云。

政府提出航空防務案。倫敦三月十七日電。英國內閣現欲依照前內閣籌畫。整頓內國航空防務之計畫。業已提出議案。擬按領地陸軍及航空預備隊之辦法。組一航空輔隊云。

航空次官宣布飛機計畫。倫敦三月十一日電。英國航空副大臣李治氏。於下議院提出航空預算案。宣稱現正磋商購買新飛行機六架。本年向飛機製造廠訂購之數。統計將達英金四百五十萬萬鎊。現正改良發明與陸海軍合作應用之新式飛機。且屢經試驗五金質之構造。此後飛機墜落之弊病。大可銷除。至於津貼帝國飛機運輸公司一百萬鎊。分十年付給之計畫。業經切實施行。英政府以貝爾尼飛機之計畫。仍須再加考慮。故本年可勿再請撥款購造飛機。李治氏後復力言縮小軍備。固屬必要。但須互相實行。並力言政府之政策。其意殊屬可嘉云。

輕便飛機之發達。英國近為發展航空起見。製造多數輕便之飛機。僅有十馬力至二十馬力之發動機。每小時飛行七十英里之速度。可飛行八十英里之遙。每架飛機僅售千元。並能於狹隘地方升落。且此等飛機。不易傷損。即駕駛者亦不易受傷。緣以此等飛機之體重極輕。即遇有發動機發生障礙之際。可以緩緩自空中而降。故可不致發生極大之危險云。

注意霧氣之發明。英國報章。近來頗注意匹克Francis Picket氏關於霧氣製造之研求。人皆深信用此霧氣合成之雲烟。滿佈城市之上。則足以抵抗或阻止敵人之空中襲擊。比梭坡 Bishop 少校。歐戰時健將也。亦深以此說為然云。

法國方面

航空力學發明家愛非爾逝世。法人愛非爾，生於千八百三十二年。求學時專門學習工程。成績極優。師友皆交相讚許。畢業後多所建築。如法國巴黎之千八百六十七年萬國機械展覽大會場。及世界著名之巴黎鐵塔。皆其一手擘畫。以其數十年之經驗。始發明航空力學。愛氏復精於氣象學科。著有氣象書十二巨帙。近於去歲十二月二十七日病故。巴黎世界聞之。皆為扼腕不置云。

空中添補燃料之飛行。去歲十二月五日。有法國飛機兩架。在空中飛行。一為威斯上尉所駕駛。一為高丹布爾謝副官所駕駛。威氏升至一萬尺之際。向高氏所駕之飛機。添補燃料。當時高氏在威氏之下方飛行。威氏垂一添補燃料管。約一千英尺。達於高氏之飛機。在五分鐘之內。添助有十二加侖氣油之多云。

巴黎大學設立空氣機械學專科。上年十一月十八日之法國政府公報載稱。巴黎大學已定設立空氣機械學專科。其經費曾由航空署長提議國會通過。是以此科得以成立。今日法國除航空署內各專處隨時研究航空之學理及實用外。更有高等教育機關。共合研究。行見航空學之在法國。當能日見發展。蓋德國學者之孜孜不倦。有不能不令法人及時奮發者也。

義國方面

購買發動機。義大利航空會購買羅爾羅斯鷹牌 Rolls-Royce Eagle 卜利時多士星牌 Bristol Jupiter 及克德司 D 十一號 Curtiss D-12 發動機數架。其克德司式飛機。將裝置於海上機器之上。以備施乃德獎盃賽會之用。

飛機母艦 最近義大利裝造之飛機母艦名曰 Giuseppe Miraglia 於去冬十二月二十日在司比茲亞舉行製成禮。

鼓勵直昇器之製造 義國航空督辦處于去冬開一獎金競取會。獎金為數二十五萬呂耳。(義幣)專用以獎勵製造直昇飛行器者。其章程如下。直昇器須重一千公斤。須用 S.P.A. 二百二十馬力發動機一座。最多不得用過四個螺旋槳。槳須用木質。直徑不得過七公尺。每分鐘旋轉不得過七百轉。每秒鐘至少須得高昇六公尺。每小時橫行速度。至少須超過四十公里云。

德國方面

去年德國飛航之統計 在去年年內德國之郵便飛航及搭客飛航。俱有蒸蒸日上之勢。茲將郵便件數、搭客人數及飛行里數列表如左。亦可以覘其航況矣。

(一) 橫亘德國之航線

搭客人數	公里數	五月(半月)	六月	七月	八月	總計
542	32,874					
799	64,863					
12,91	81,009					
13,18	86,529					
3,950	265,275					

(一) 自法蘭西至摩洛哥

(二) 自摩洛哥至阿爾及爾

航

空

郵便	七月	225,145
件數	八月	228,548
郵便	七月	14,377
件數	八月	16,706

莫斯科至王城之航線

載貨	五月	7000
公貨	六月	8950
斤數	七月	9300

大號飛艇竣工。柏林三月十六日電。德國為美國製造之最大徐柏林式之飛艇。現將竣工。不日當可試驗。聞此艇交付美國後。即當往來於大西洋。開始為運輸郵件之用。製造完畢。先作兩小時至四小時試驗之飛行。然後再作一十四小時長途之飛行。試驗事畢。再選派徐柏林式飛艇最好之駕駛專家駕駛該機橫飛大西洋。即在紐節斯州雷克赫史特海軍駐紮所交貨。本日據機器師聲稱。橫過大西洋之飛行。訂於五月初舉辦。經過地點。擬取道法國至阿朱爾斯。由該地南折達伯姆打斯。再向北行。一路可避狂風之虞。因此時狂風正在盛行之時。此次飛行。需用七十五至一百小時。按此項最大徐柏林式之飛艇。係照協約國（協約國前曾限制德國製造大航空器）至多不得超過三九〇〇〇立方公尺。容量之特別限制製造者。瓦斯容量為七〇〇〇〇立方公尺。長六百五十六公尺。最大直徑九十公尺。可載搭客三十人。內容構造與美國火車相似。此艇交美後。即飛行大西洋為輸運郵務之用云。

比國方面

新建之航空公司 比國最近建設航空公司兩處。一名 SOUTA。一名 CAB。前者崑運輸比賽鴿。後者崑經理空中照像及空中測量等事。

以飛機運送比賽鴿 比人周森雄於財。曾開一公司。用人至三十五萬人之多。在比國全國中。實爲罕見。近又用一百萬佛郎。開一航空公司。運鴿至法境。俾鴿自飛回。以賭其勝負。緣比人善弄鴿。每年屆賽會之期。約有三千萬隻由火車運出境外。因之鴿在籠中時久。又兼火車之震動。常有傷損之事。近周森創爲此議。頗得一般人士之贊許云。

航空

新造輕便飛機 比國堪比爾氏 Camdier 最近製造一輕便斜柱單翼飛機。Brace monoplane 翼闊三十二英尺六英寸。翼深十九英尺八英寸。機所佔之面積爲一百四十英尺。載重六百零五磅。所用之發動機爲十六馬力之塞爾干特式。Sergent 最高速度。每小時可行六十二英里。據稱此種飛機。洵爲輕便飛機中之最善者。

破天荒之小飛機飛行之成績 去年十一月二十三日三時。西蒙耐中尉 Lieut. Simonet 駕一捧遊雷 Poncelot 小飛機。載一搭客。離地四公尺。飛行三百公尺之遙。該機本載一人。今改雙座。其發動機容汽量僅爲八百立方公分。以如此之一飛機。而能飛起。實爲航空史中破天荒第一次。考該飛機係比國航空器製造公司 S.A.B.O.A. 所建。而 Sergent 式之發動機。則爲法國出品云。

西班牙方面

購買英國飛機 西班牙海軍當局。曾用各種方法。試驗各國所製之飛機。最後以英國所製為最善。乃決意由英國先購買轟炸機十二架。現已派員赴英購買。此後仍擬繼續由英購入多種飛機云。

荷蘭方面

最近最高度之飛行 本年一月二十三日。有佛克爾(Volk)號雙翼飛機。帶有一千一百磅重之物件。昇高至二萬一千二百二十七英尺高度。此為最近世界之高度飛行已。

俄國方面

俄人發明靈巧發動機 列寧格勒二月十四日華俄電。列寧格勒機器專門學校教授希爾特氏。發明靈巧發動機一種。利用石油及空氣壓力轉動。適用於裝置飛機。重量較尋常飛機應用之發動機小十倍。所用燃料亦較節省云。

橫亘西伯利亞之第一次大飛行及新航綫之設立 去冬有一俄國飛機。由莫斯科出發。飛至挪窩尼哥老斯克(Novo-Nikolaevsk)城。費時四日。聞將來航綫告成。將飛過彼得格拉、莫斯科、嘎山、依爾嘎爹林堡、歐莫斯科、依爾古斯克、赤塔、嘎波斯魯斯克。而至海參威。計其途程。大概與西伯利亞鐵道相同。現在俄政府已有飛機二十四架。專為設立新航綫六條之用。起點均在莫斯科。終點分為六大城。上述一綫即其一也。此外尚擬在中亞細亞設立三航綫。在吉爾忌共和國內設兩航綫。由莫斯科至尼奇尼及魯谷路特(Nimi-Noogorod)一綫。去年七月十五日即已開辦云。

南非方面

紀

事 外國事情

西班牙方面

荷蘭方面

俄國方面

南非方面

民國三十三年三月

航

南阿非利加洲之郵便飛航。近據南非新聞報稱。英國駐紮南非洲之航空軍。現規定開普城及普立都利亞間之郵便飛航計畫。Air Mail Service between Cape town & Pretoria 兩地距離逾一千英里。除起終之兩站外。中間尙擬添設三處航空站云。

南阿非利加之長途飛行。本年一月四日。有英國軍用飛機一架。載開普時報主筆。自開普城飛至普利多利亞。兩地距離有千餘英里。若乘坐火車。需三十六小時始能達到。此次飛行。祇用十小時五分之久。視諸火車。遲速之間。自不可道里計。由此亦可見非洲南部之宜於郵便。及搭客飛航矣。

美國方面

空

海軍航空預算。美國千九百二十五年之海軍航空預算。爲一千五百萬元。較諸去年減少三十五萬二千八百六十二元。中有五百二十六萬四千八百二十六元。作爲建築及購置航空器。及航空器附帶器具之用。有六百七十一萬六千九百五十元。爲存儲修理飛機及工廠航站試驗所行政費用。

陸軍航空預算。美國千九百二十五年陸軍航空預算。爲一千二百四十三萬五千元。較去年之預算。增加九千元。中有二百八十五萬四千七百元。爲購買航空器及發動機之用。有三十九萬九千零零一元六角五分。爲償還各種建築舊欠。一百萬元作爲各種新建築費。有三百八十五萬四千七百元。作爲各種航空發展之用。有五萬元作爲此次環球飛行之用。惟環球飛行各飛航員。在外國作各種遊戲飛行。非經美國陸軍部所允許。而發生國際上之交涉時。該飛航員須負損害賠償之責任。

飛機與羚羊競賽。美國航空中尉懷特雷氏。及司米思氏。乘馬丁式轟炸機。飛行於尼瓦達平原之上。

第五卷 第三號

當時飛行之高度。僅離地二百英尺。追逐大羣羚羊。羊恐甚。極力前奔。竟離飛機遠避。雖當時有極強之逆風。阻飛機之進行。然亦可覘羚羊之速力矣。

空中散布廣告 美國曼徹司特煙草公司。近用飛機散布廣告。該駕駛人乘飛機至空中。使煙氣炸彈爆裂。轟然一聲。萬眾仰觀。然後始將廣告傳單散落云。

練習空中打靶 近日希羅爾革中尉。在塞夫里治飛行場。練習空中打靶。靶十方英尺。中有五方英尺之靶心。希氏飛繞三百次。中有五十次中靶心。有五次中靶心之外。當希氏每次自空中下降之際。離地約八百英尺。打靶之時。約一百五十英尺云。

夜間飛行廣告 近美國音的那波列斯城愛羅來特廣告公司。與某商行訂定夜間飛行廣告合同。頗惹一般人之注目。其法祇安置電燈標識於低翼之上。當其飛翔長空之際。極為顯著。較諸他種廣告法。收效極大云。

撲滅蝗蟲之新法 歐戰以還。飛機之用途。日見其廣。輒近美國曾以飛機上置唧筒。貯滿化學藥水。飛至果園或棉花地之上。射出藥水。可盡撲滅園地害虫。此法創行以來。頗著功效。斐律賓政府聞之。亦採用此法。以撲滅田禾中之害虫。因之請於駐紮尼古勒茲之航空軍。飛行於害蝗之處。當時飛度極低。放出化學藥水。蝗虫死去大半。據美國航空處。近接到駐紮斐律賓航空軍報告。稱此法撲滅蝗虫之效力。勝其他各法萬萬云。

北極探險隊之暫行停止 華盛頓二月十五日路透電。美總統願理治為經濟之理由。諭令本年夏季。

民國三十三年三月

航

空

暫停海軍北極航空探險隊之舉云。

陸軍部照常進行飛游計畫。華盛頓二月十七日電。海軍大臣鄧璧本日聲明。決不因森南道飛機出險之事。或因其他意外危險。迫而辭職。並謂彼之政聲優佳。故對任何事宜。必須堅持到底。海軍部取消飛游北極一事。全國輿論均表不滿。聞陸軍方面。關於環游世界一事。現正籌備一切。預備用陸軍飛機飛行。陸軍大臣威克斯。亦有表示願進行環游世界之籌備。以期達到目的云。

世界最大氣艇中之牛水泡。硬式氣艇中之小氣球。係用牛水泡製成。此人所共知者也。據西報言。美國現有之世界最大氣艇 N. R. 號。其小氣球共用九十萬隻牛之水泡製成。亦甚足駭人聽聞者已。

阿根廷方面

製造第一架飛機。阿根廷共和國製出第一架飛機。製造家爲書萊 G. C. Schule 氏。據言墨飛機每小時能行一百六十三公里之速。至降落速率每爲七十二公里云。

墨西哥方面

墨西哥購買美國飛機。近美國有大批軍械售與墨西哥政府。內中有的哈威蘭得四號飛機八架云。舉辦國內外航綫。墨西哥報紙載稱。墨國陸軍部已與哥崙比亞國某航空公司訂立合同。開辦由墨國維拉克魯司 Vera-Cruz 海口至哥國之普魯格萊蘇 Progreso 城之航綫。該航綫擬用德人駕駛。德國容克斯 Junkers 飛機。如辦理有效。尙擬創辦由瓜打辣哈拉至馬叉邦 Guadalajara Mazatlan 城之航綫。亦用德人德機云。



GAUTHIERS-VILLARS & Cie.

55, Quai des Grands-Augustins.

PARIS, FRANCE.

司公書圖爾拉維愛忌够黎巴

告廣籍書空航版出近最

ÉTUDES SUR LE BALLON CAPTIF

ET LES AÉRONEFS MARINS

par le Commandant Lafon.

究研之器空航上海及球氣留繫

著校少風臘

繫留氣球之用于軍艦至今數載但關於氣球之平衡學
 從未有精確之研究臘風少校為法國海軍航空專家現
 著此書詳述海艦上繫留氣球之學理關於海航及海軍
 之動作亦有所述所附圖件能予研究海上航空者以極
 大之利益故為海軍將校以為研究航空者所必備之書
 全書二百零八頁附帶圖件二十三種用八開張印刷一
 九二二年出版

定價 二十佛郎

LES HÉLICOPTÈRES

par W. Margoullis.

器行飛昇直

著氏里谷爾馬

此書詳述螺旋槳最普通動作試驗研究之種種結果及
 直昇飛行器之機器動作于學理上多所發明為討論直
 昇飛行器問題最新之著作誠航空研究家不可不讀之
 本也
 全書九十一頁附帶圖件二十一種用八開張印刷一九
 二二年出版

定價 十佛郎

工業雜誌

出版定價 月出一冊全年十二冊
 全年洋貳元零售貳角

▲工商界之明星
 ▲實業家之良導
 ▲鼓勵中國人士
 ▲發展中國工業

總發行處 上海江西路B字六號
 貿易印刷公司雜誌部

本雜誌以鼓勵中國人士發展中國工業信用機器之工作。出於華人之自動為宗旨。月出一冊。詳載吾國之鐵路。礦產。工廠。製造。以及各種物質文明之新事業。議論正大。調查詳確。所用紙張。潔白堅厚。印刷精良。圖畫詳明。出版以來。備受各界稱許。內容分論說。要聞。調查。中國實業進步談。中國實業人名錄。機械新發明。工業界消息等門。此外更特刊專號。已經出版者有道路號。電氣號。紡織號。其在編輯中者有製造鐵路等種種。均關中國工商實業發展之道。啓迪物質文明。灌輸工程學識。留意中國實業前途者。應予贊助。茲為普及起見。祇收印工。全年十二冊。大洋二元。不折不扣。費恕先惠。請由郵局匯款。郵花代資。以一分為限。

◀ 啓謹社誌雜業工國中 ▶

礦業雜誌定閱簡章

(一) 本雜誌季刊一冊全年四冊預定價表列次

報費			項	預	定	價	目	表	費	須	先	惠									
外	日	中	資	目	一	季	一	冊	半	年	二	冊	全	年	四	冊					
國	本	國	五	一	角	五	分	三	角	二	角	六	角	九	角	五	分	一	元	八	角

- (二) 定閱可逕向本社總發行所出書後即按期寄奉
- (三) 定閱者請將報費並郵費姓名住址掛號函寄本社收到後即付收據為憑
- (四) 如滙兌不通之處可用郵票代銀元(郵票以半分一分二分三種為限他種郵票不收)惟郵票概以九五折計算
- (五) 雜誌費每冊五角外加郵費全年四冊定價二元外加郵費凡預定者照預定價目表扣算
- (六) 本雜誌總發行所設長沙下坡子街

中華航空協會出版部出版

簡易明瞭△插圖幾及百幅●●



實用飛行學

定價每本
國幣貳元

▲欲明飛行之理者
▲學習飛行者
▲研究航空者

不可不讀

破天荒未有之中國航空著作

由南苑航空學校教官及航線飛行員合著而成

內容目次

- ▲實用飛行學
- 第一篇 飛行大綱
 - 第一章 飛行之派別
 - 第二章 飛行原理及三舵功用
 - 第三章 飛行要義
 - 第四章 飛機各部之名稱及效用
 - 第二篇 飛行預備
 - 第一章 機架檢查
 - 第二章 機器檢查
 - 第三章 坐監查驗
 - 第四章 駕駛準備
 - 第三篇 離地飛昇
 - 第一章 開機動作
 - 第二章 發軔觀察
 - 第三章 迎風飛昇
 - 第四章 側風飛昇
 - 第五章 順風飛昇
 - 第四篇 普通飛行
 - 第一章 空中直飛
 - 第二章 空中轉灣
 - 第三章 空中滑降
 - 第五章 飛機落地

- 第一章 落地準備
- 第二章 迎風落地
- 第三章 側風落地
- 第四章 順風落地
- 第六篇 地上行駛
 - 第一章 直行
 - 第二章 轉灣
 - 第七篇 空中特技
 - 第一章 沉俯
 - 第三章 失騰直墜
 - 第四章 上升轉灣及羅曼氏轉法
 - 第五章 失騰側墜法車輪式及靴帶式墜法
 - 第六章 螺旋
 - 第七章 盤旋
 - 第八章 滾進
 - 第九章 飄葉
 - 第十章 定點落地及強迫下落
 - 第八篇 應用飛行
 - 第一章 長途飛行
 - 第二章 成隊飛行
 - 第三章 夜間飛行
- 附篇一 愛吾盧飛機說明書
- 附篇二 飛行應用辭彙

航空月刊 寄售處
北京西城西城航空署街航空署內

航空第五卷第四號

要目預告

論飛機用途之擴大

飛行場建設談

夜航燈塔 及有光風向儀

漢尼夜間降落圈

落哈裴啓飛船概說

墨西哥近年航空發展記

軍事航空

軍用空中照相偵察術之研究(續)
魚雷飛機之研究

航空淺譚

(續)

馮啓鏐

陳廷瑩

叔瑱

馮啓鏐

吳葆椿

陳廷瑩

啓鏐主編

章庭銀

◁ 農 商 公 報 ▷

本報分政事報告著譯選載四門酌仿公報之體兼備雜誌之長為公布文告之機關發展實業之導線編刊將及七載頗受各界歡迎材料益求豐富撰述更切實用以期國人樂於購閱咸手一編藉收提倡實業開啓新知之效凡願定購者請即投函北京農商部編輯處接洽可也

閱報利益

- 一 本報材料或為學藝之著述或本實地之調查閱本報者可以知全國實業狀況
- 二 本報廣告最多效力亦最大華僑營業廣告或商業廣告概按半價核收
- 三 凡有投稿本報一經登載均贈本報以材料之豐富定酬報之多寡

廣告價目		定報價目			
頁數	價目	代售	零售	半年	全年
每兩面頁	二十元	均按七折核算	一册	六册	十二册
每半年六期	六十元	概售現洋	費大洋三角	費大洋一元六角	費大洋三元
每全年十二期	一百十元	歐美各國每册一角二分	費郵三分	費郵一角八分	費郵三角六分
每四一分	十元				
每四一分	二十元				
每四一分	三十元				
每四一分	五十元				
每四一分	五十五元				
每四一分	三十元				

◁ 教 育 公 報 ▷

本報分命法規公牘報告紀載譯述附錄及專件講演各門既仿公報之體兼備雜誌之長為公布文告機關發展教育導線刊行已逾五載頗受各界歡迎現自本年一月起編輯益加改良材料務求豐富總期國人樂於購閱咸手一編藉收提倡教育開啓新知之效凡願定購本報及願在本報刊登廣告者請投函北京教育部教育公報經理處接洽可也茲將該兩項價目表分別列左

(一)自八年一月起改定售價價目表
以前各年仍照舊價發售

冊數	定價		郵費	
	每册	半年六册	全年十二册	購
零售	五角	三元	三元	
本京城內	九分	一元一角	一元七角	
外埠	三分	一元八角	二元四角	
日本	六分	二元一角	二元八角	
新日	九分	二元四角	三元一角	
歐美南洋羣島及香港等處	一角二分	二元七角二分	三元四角四分	

▲注意▲ 上表所列價目均按現洋計算如閱報各處確居偏僻地方因匯兌不通無法寄款者亦可用郵票作抵但須以一分二分三分五分六分各票為限

▲湖南實業叢報社廣告

本社鑑於世界潮流非實業不足以救國爰發行實業叢報月出一期以發展實業啟牖技術為組報之職志以農工商鑛路電航郵為編報之範圍材料宏富宗旨純正議論切實消息靈通每期以最新之科學智識國內外實業交通之狀況貢獻於社會上以輔官廳所不及下以促人民之覺悟躋國本於富強政界學界農界商界工界資本家實業家不可不讀自出版迄今荷蒙 尤總統題賜民生津梁匾額 浙江盧督軍題贈利導民生匾額并承 馮玉祥 孫寶琦 盧永祥 葉恭綽 王正廷 鄭孝胥 沈子培 余肇康諸先生題簽現已銷行全國無遠弗届如承 訂閱請開列台銜住址并報費送交長沙小吳門外本報社收當即按期寄奉全年十二冊報費三元每月三角外埠每期加郵費三分費均先惠凡在本報登有長期廣告及贊助經費并介紹及代派在六份以上者每期均贈報一冊以酬 惠顧之雅意諸希 炬照

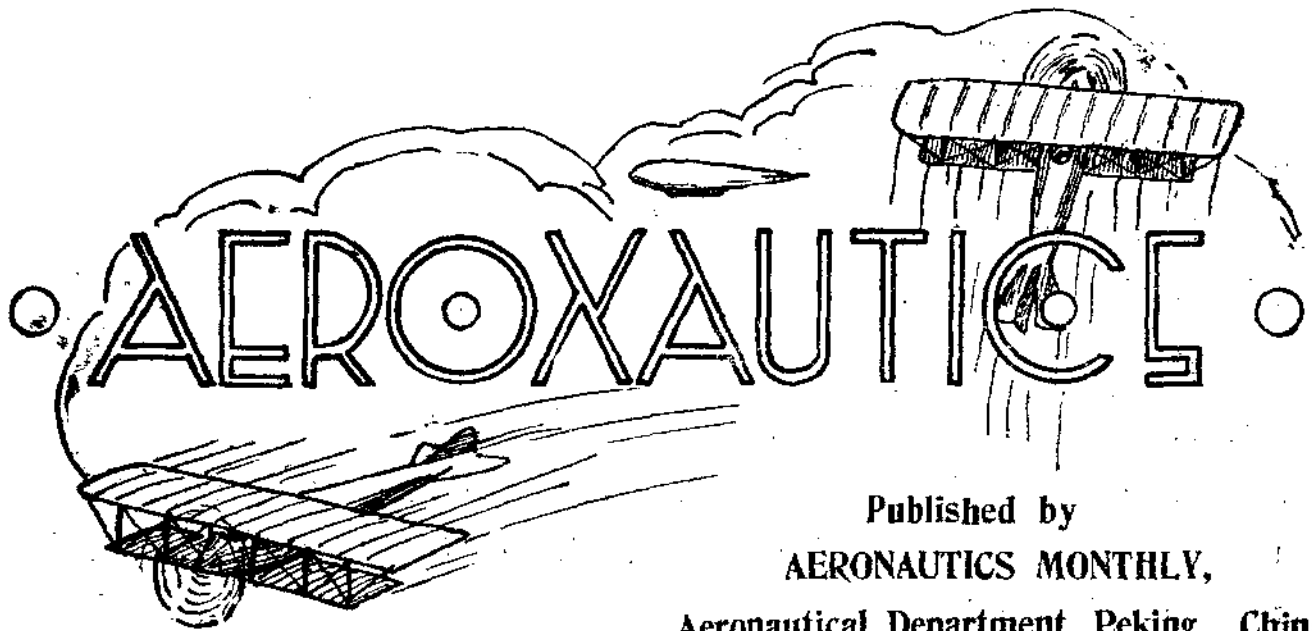
▲實業叢報社徵求中國名人事實啓事

本社編輯中華實業名人錄按期釋載行將勒為專書使國人所攷鏡凡近世在農工商鑛路電航郵各項事業之內或建立偉大工廠或發明新穎技術以及辦理各項事業歷有年所成績昭昭在人耳目足為國人所矜式者一一列入尚冀 海外各專門名家將名號籍貫世系及詳細歷史開明見示俾可蔚成大觀免致亥豕魯魚之謬或可垂為野史不貽掛一漏萬之譏

交通叢報特別廣告

本社現移東城隍王府夾道內李靖胡同七號樓房

- 一 本報自共和紀念創辦以來承交通各界備極提倡歡迎既多銷路自廣近更搜羅宏富抉擇精嚴以期藉答愛讀本報諸君雅誼
- 一 本報每月出版一次內分圖畫法令說林論壇要紀史薈雜俎實錄公牘規章文苑近聞譯叢餘綴或僉載共十四門凡在交通範圍以內者應有盡有
- 一 本報每期必以最新之學說最確之議論最近之事實以餉閱者且以最雅之詠語引人興趣凡無關政要或無確實根據者概不列入
- 一 本報採取極博凡屬交通及其他有關係各報章雜誌有可採取者必搜括無遺有此一冊則各報之菁華靡不畢萃
- 一 本報自一期起至近期止卷帙不免浩繁茲為讀者便利起見自一期至四十期彙刊交通類編一冊自四十一期至六十期又刊交通文藝集交通大事記各一冊以便檢閱
- 一 本報所刊交通類編交通文藝集皆已出版惟交通大事記尚在印刷中此外尚有交通史畧交通纂要附政界見郵諸電業叢談等皆在內交通名人傳等籍皆已編就擬次第出版
- 一 本報全年定價三元零售三角茲為歡迎交通各界起見除定全年已經特別減價外凡零售每本八折各書價目亦一律八折出售北京上海各大書坊皆可購買
- 一 本報與有價值各報皆已交換每一出版凡交通界與非交通界莫不爭視為快所有各項廣告登載已滿如欲送登廣告者請於每期出版先送到以便照刊



Published by
AERONAUTICS MONTHLY,
Aeronautical Department, Peking, China

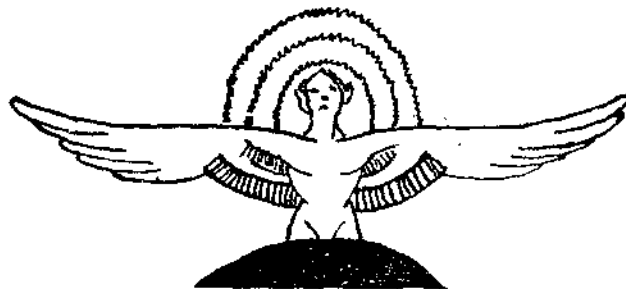
ENTERED AT CHINESE POST OFFICE AS A NEWS PAPER.

Subscription: China \$3.30, Foreign \$4.20 mex. per annum
Including postage

VOL. 5

MARCH 1924

NO. 3



HOME NEWS

Inauguration of the Commercial
Air Service between Mukden
and Yinkow.

The air service between Mukden and Yinkow was started at 10:30 a. m. on the first of March 1924. when two Handley Page Commercial aeroplanes one of which having a passenger Major General Chang Hsueh-liang, Director of the Mukden Aeronautical

Bureau, left Mukden and arrived at Yinkow at 2.35 p. m. General Chang and the flyers were warmly welcomed by the local Chinese authorities and the Consul of Japan.

The planes were expected to leave Yinkow in the morning of the sixth. March.

General Chang, on the day arriving at Yinkow, also tried out two new directorial wireless stations (Telefunken system) near the Arsenal. These two stations are in a distance of 100 miles from one to the other. The test was succesful, the aeroplanes being kept in constant touch through wireless with headquarters during one hour and twenty minutes.

Later in the year flights will be made in many directions as six landing fields are being established in chief places.

Number of Aeroplanes in Mukden.

The air force in Manchuria has later been considerably increased and now the number of machines is reported as follows:

Two Handley Page Commercial Type 0/700 with 2-350 H. P. Rolls-Royce Eagle VIII Engines.

Two S. E. 5 Scout machines (1 person) with 180 H. P. Hispano-Suiza Engines.

Five Avro Training machines with 100 H. P. Mono Engines.

Six Caudron machines (for two persons) with 180 H. P. Hispano-Suiza Engines.

Five night Bombing Breguet machines with 300 H. P. Renault Engines.

Two 4-passenger Breguet, non-military type with 300 H. P. Renault Engines.

Two Curtis training machines with Hall Scott Engines.

Four Russian machines built in Harbin, with various engines of low power.

Reorganization of the air Force in the Three Eastern Provinces

General Chang Hsueh-liang, Director of the aeronautical Bureau of the Three Eastern Provinces has completed the reorganization of the air Force in the following manner:—

The aeroplanes are divided into three Squadrons: the First Squadron is to be Concurrently Commanded by General Chang Hsueh-liang with experienced Russian and German aviators; the Second Squadron is under Mr. Chao Hsiang-lu, the Commander, and some Chinese pilots; the Third, under Mr. Yi Li-pu, the Commander, and some Chinese pilots.

Proposed Air Line between Cheng-chow and Hsi-an

General Wu Pei-fu wired to the Government the other day suggesting that an air line between Cheng-chow and Hsi-an be opened as soon as possible for the purpose of facilitating military operations. The Aeronautical Department is now starting the preparations.

Reopening of the Peking Pei-tai-ho Air Line

The summer week-end flying between Peking and Pei-tai-ho opened by the Aeronautical Department has been successful for the past three years. The Department is planning to start the service this year earlier than it was done in the past. The line will be made to pass Tientsin where the aeroplane will stop to drop and take up passengers and mails there. The line will therefore, be named the Peking Tientsin Pei-tai-ho air Line.

Commercial air Line planned by Japanese

The Mukden Yinkow Commercial Air Service started by the Manchurian authorities has stimulated the Japanese anxiety to open a Commercial air line between Dalny (Dairen) and Korea. Some Japanese merchants are trying to raise a fund of some \$600,000 for this purpose.

