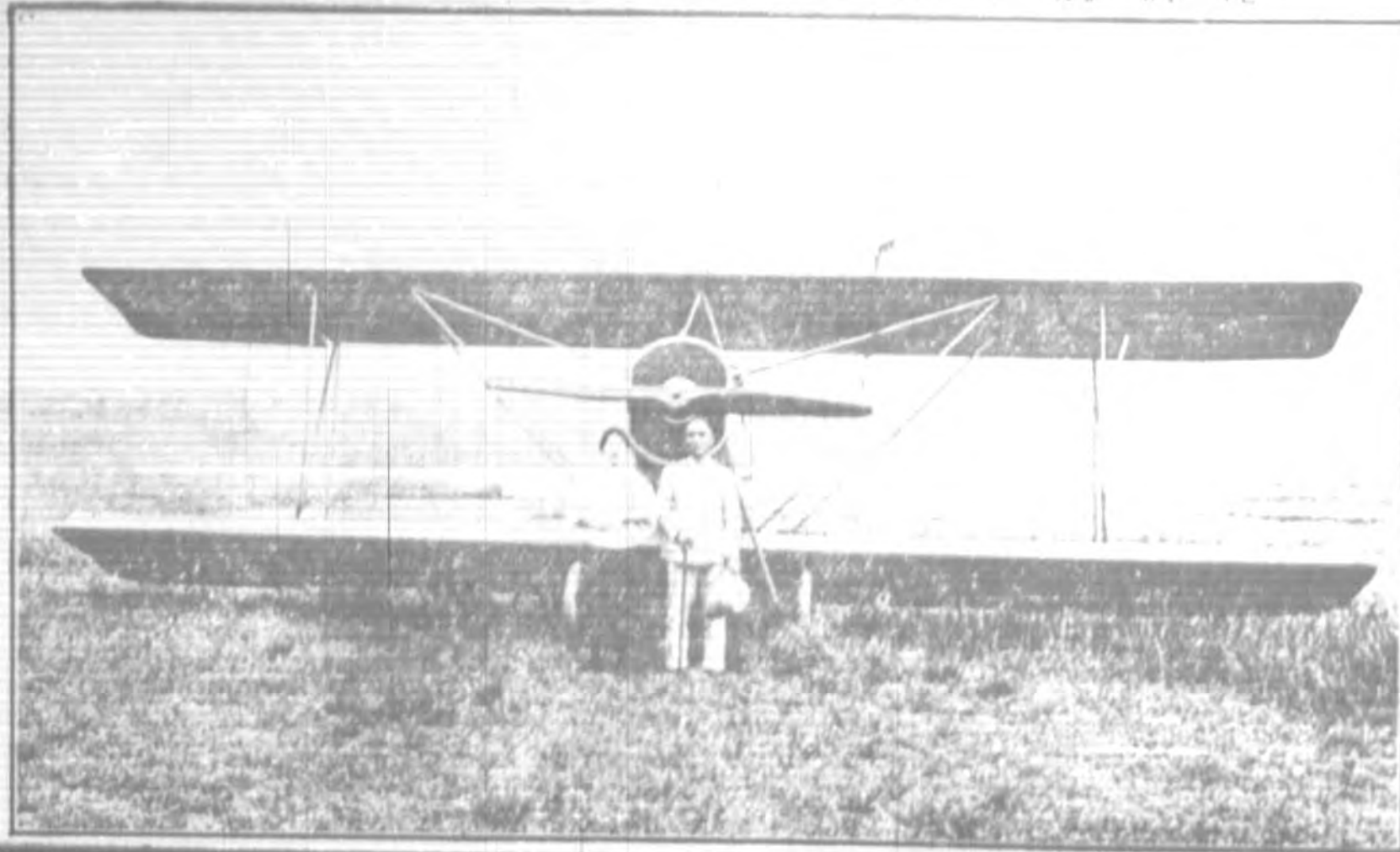


航空月刊

譚延闓

提倡航空救國之總理孫夫





提 倡 航 空 救 國 之 廖 仲 愷 同 志 遺 像



航空同志會總會總會長汪精衛同志



第三分會會長古應芬同志



第一分會會長吳鐵城同志



提倡航空救國之胡漢民同志



第六分會會長伍大光同志



第四分會會長張靜愚同志



提 倡 航 空 救 國 之 許 崇 智 同 志



第 十 分 會 會 長 張 漢 儒 同 志



第 八 分 會 會 長 區 芳 浦 同 志



航空局代局長張治中同志



第二十二分會會長蔣冠英同志



第十一分會會長述頤同志



志同苞袁長會會分四十第



志同佑武長會會分三十第



志同禎颺陳長會會分六十第



志同莊勇黎長會會分五十第



志同天根胡長會會分八十第



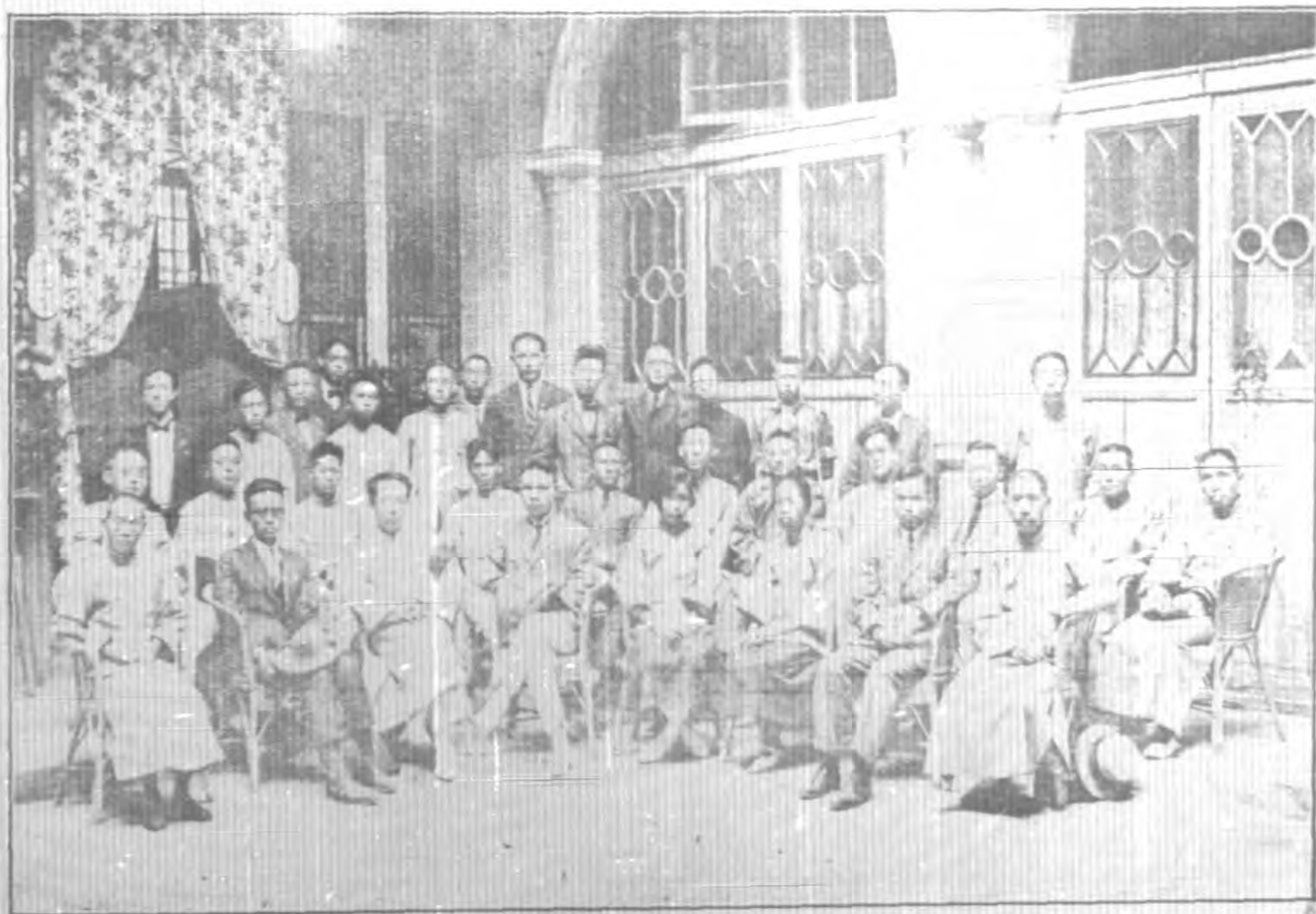
志同章士鄧長會會分七十第



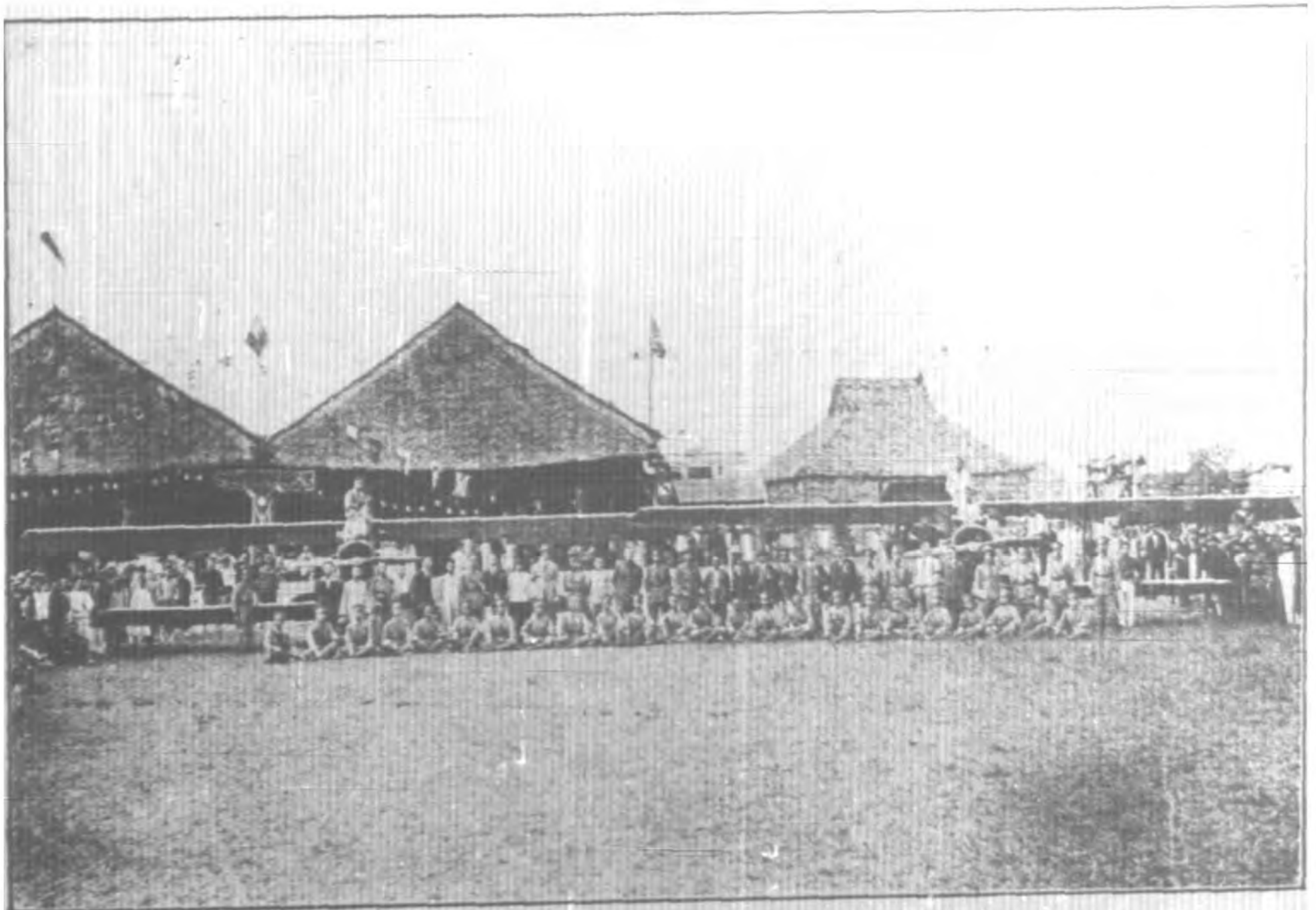
志同邦容郭長會會分一廿第



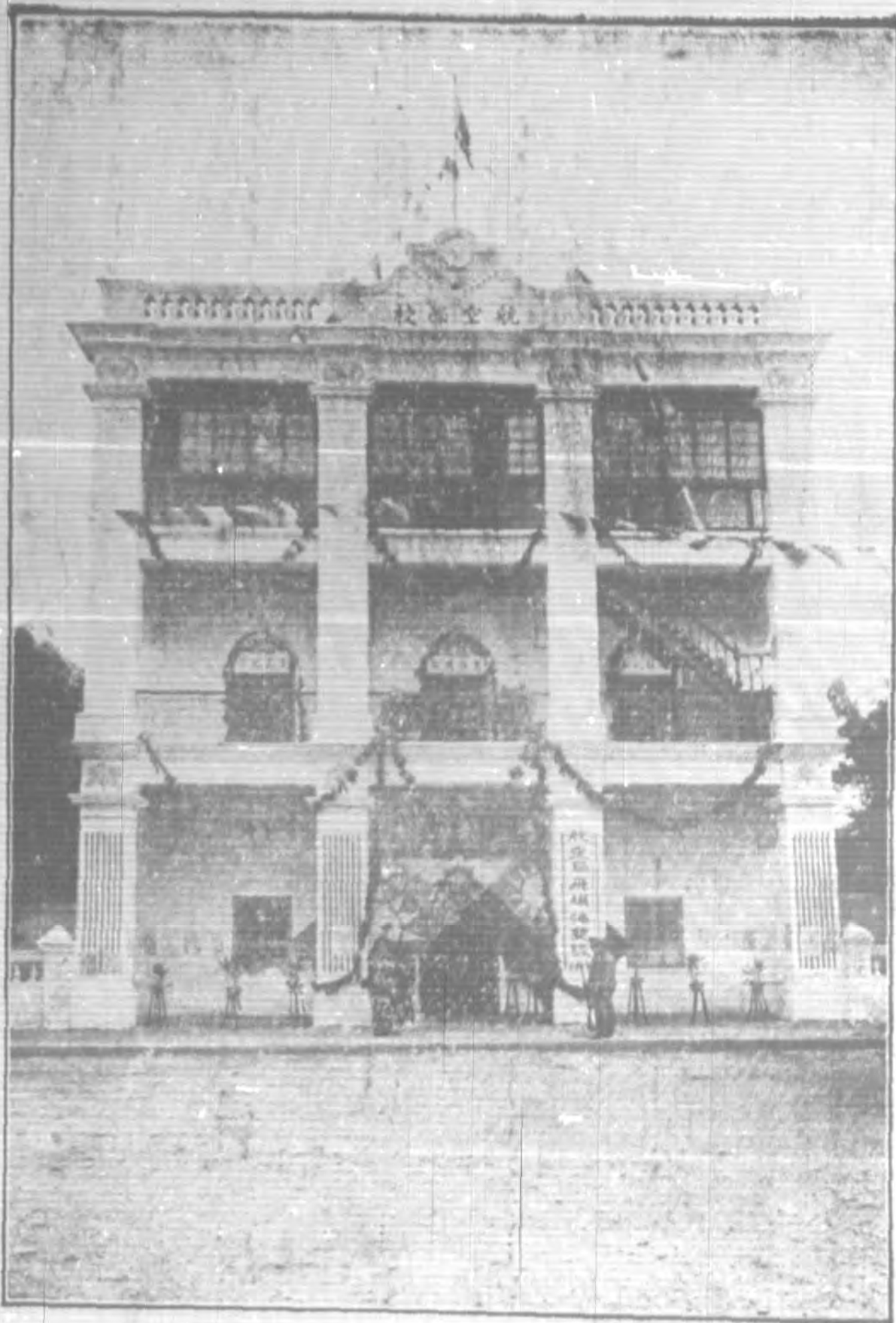
志同葵兆黎長會會分十二第



航空同志會第一次分會代表聯席會議代表攝影



航空學校舉行開學典禮攝影



航 空 學 校

孫總理遺囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民衆及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

現在革命尙未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

插 圖

航空月刊第二期目錄

…… 民國十四年十二月一日出版……

提倡航空救國的孫總理及其夫人(封面)

提倡航空救國之廖仲愷同志遺像

提倡航空救國之胡漢民同志像

提倡航空救國之許崇智同志像

航空局代局長張治中同志像

航空同志會各分會會長像

航空同志會第一次分會代表聯席會議各代表合撮

航空學校舉行開學典禮攝影

航空學校

祝辭

告華僑同志

飛行機之發明歷史及其原

航空的兩個重要問題

海上航空與陸上航空

飛行機之養氣供給問題

世界航空事業的狀況

菲律賓華僑捐助飛機之熱忱

航空同志分會代表第一次聯席會議

會務報告

航空同志會消息

航空同志會會員人數統計表

航空同志特別分會組織之先聲

航空同志會財務報告

航空同志會圖書宣傳委員會組織法

祝辭

維

中華民國十四年十一月十五日爲

廣東航空局航空學校開學之日 敝校同人謹致頌詞曰

今日何日

海陸大通

科學益進

爰服太空

飛行絕迹

凜然御風

我國同志

急起圖功

既精彼術

閉學發蒙

茲逢嘉會

其樂融融

忝附同志

願共矢忠

庶幾我國

與世大同

中華民國十四年十一月十五日

廣東省立工業專門學校同人敬祝

期 月 盡 續

告華僑同志

記者

中華民國是用國內同志的血和海外同志的汗合築起來的。烈士點點的血與華僑滴滴的汗，在剝造偉大的中華民國的史籍上，是留着同等量的痕跡的。所以我們走到黃花崗上，俯仰憑吊之餘，不由得就聯想到寄人籬下，受人侮辱，憑人宰割的海外同志。他們是民族主義的孕育者，他們是專制魔王的死對頭。他們的剛毅勇敢，義烈忠誠，實為促成中華民國的最大動力。所以我們敢說烈士們的血，是要和着華僑的汗，化成堅硬異常的塞門德，才能立下中華民國的共和基礎。可是一個人的血流一次就完了。一個人的汗可以出至於無窮。史堅如不能再現於黃花崗之役，而華僑能之；宋教仁不能再現於討袁之役，而華僑能之；陳英士朱執信不能再現於驅陸討陳之役，而華僑亦能之，就是在今日打倒軍閥及帝國主義的進程中，連我們偉大仁慈，曠世無雙的領袖孫先生也再不做我們的指導者了，而華僑同志還是兄弟一般的携手同行，共守總理遺訓，担負總理留下的重大工作。照這樣推論下去，我們又敢說，海外同志有價值的汗珠，必定永久是一顆一顆的滴在革命戰場，直到洗淨污穢的地面，換成水晶似的坦道，方才甘休。因此，我們於希望他們不斷的努力之外，更表示一番懇摯的欽敬之忱。



我們現在的工作，就是厲行「三民主義的國民革命。」這句話有兩個意義。一是擴展武力，討平國內的反革命及打倒其背後的帝國主義。一是在反革命勢力肅清以後，舉行具體的建設事業。這兩件事現在政府都有積極的辦法。航空即為其中之一。

航空的作用也有兩種。一為軍用，一為民用。軍用飛機是用來打仗的。於今軍閥及帝國主義的軍用飛機都很利害，我們真能打倒軍閥及帝國主義，必要有充分的力量，就是要有和他們對打的武器才行。現在國民政府的飛機勢力異常單薄。用來同他們打仗，是絕對不能佔優勝的。華僑同志，若果明瞭此中情形，一定也要為政府擔憂，並且替政府想法子。現在政府已經明白這一點了。看他於軍事倥傯財政困難的時期，尙特別注意於航空事業。政府此舉，一定使華僑同志聽了歡喜。華僑同志也一定樂意幫助政府進行。

至於國民用航空，也是很重要的事。在山高水大，地廣物博的中國，沒有很便捷的交通，就容易喪失統一的精神，即現狀論之，西藏收入版圖幾百年，至今不仍為中國化外的民族嗎？蒙古雖曾與內地發生過極密切的關係，而於政治的施設，是不是常感輔長莫及的困苦？再說到中國本部，廣東人與甘肅自來不會發生過關係。貴州川邊的人想到北京，比出洋還要艱難。而貨物的交換，經濟的輔助，當然為絕對不可能的事體。所以中國名義上是一個大統一的國家，實際上祇為無數的小邦。因為這個緣故，外國人便敢逞其窺食之謀，倡出瓜分之調。所以我們要救中國的危亡，即不可不謀中國的

統一，要謀中國的統一，即不可不發展中國的交通。孫總理民國元年讓位給袁世凱，竟意籌辦全國鐵路，就是見到了這一點。孰知袁世凱以至於今執政的段祺瑞，都是鼠目寸光，祇看見自己的名利，不顧及國家的利害，人民的生死，以致交通事業無由進展。前年孫總理提倡航空救國，仍是履行他民元的計劃。要以較少的金錢，和較短的時間，完成最利便的交通。如我們繼總理之志，完總理之事的人，更應該努力奉行，以底於成。華僑同志愛國熱潮最高信仰總理尤深，則對於航空事業自能更滴些熱烘烘的汗珠。使他速達成功之域，完成一部燦爛輝煌的革命史。這是我們的希望，也就是華僑同志的義務。

中國國民黨，是孫總理創造的，總理為什麼要辦這個黨呢？是因為中國的人民，都被外國人及軍閥壓迫，沒有自由的餘地；所以總理建設一個黨，要使得我們被壓迫的人民，起來打倒壓迫我們的外國人和軍閥。使得我們自由平等；黨是什麼？就是志同道合的人集在一處，同向一個目標去奮鬥。黨的主義，是要黨員去實行的；所以黨員要團結起來，同心協力，去打倒壓迫我們的敵人，黨的事就是我們黨員自家的事，我們既做了黨員，就要盡心做黨的事。你要知道，黨員與黨。就是家人與家。是不能分開的。

錄自蔣介石同志東征訓話集

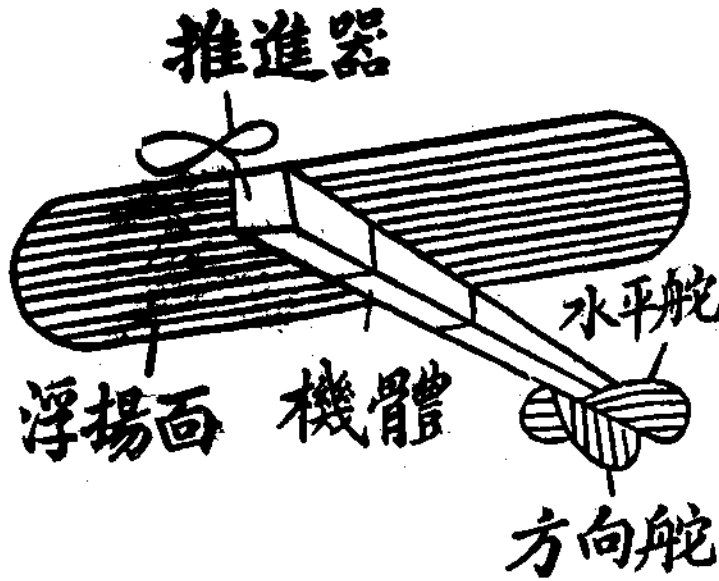


飛行機之發明歷史及其原理

鄒正堅述

飛行機發明畧歷

在神話時代，有易魯開斯（希臘神匠之子）以飛行近太陽致死之說，道或者是飛行界最古的說法。亦未可知，後此殆無復聞。及至現在，而飛行機之發明，乃大顯於二十世紀。當千八百八十五年，哈克尼不氏始作數具飛行機，用壓榨空氣機關以運動其翼，飛行達三百四十呎，爾時已稍奏其功。千八百九十四年，馬欺西姆作大飛機，翼長五十呎，用螺旋推進機，以蒸氣機關旋轉之，飛行三百呎。不料機關受損而墜，幸未致命，後來氏以事忙中輟，卒底未成。又美國蘭格黎氏，研究飛行機，費十餘年之苦心，製一飛行機，以爲鳥類之飛翔，并非直下，乃應用其理，先爲斜飛，約能飛行四千呎。其後德人里嬰他尼氏作一飛行機，有百五十平方呎之翼，乘之而行，在小山之頂飛翔數千次，千八百九十六年八月六日，忽遇疾風，自百尺之高墜下而死。又英國之腓爾查氏，歷試數百回之飛行，及千八百九十九年十月，爲風所吹，顛墜殞命。及千九百零八年，英人福亞曼氏，作雙翼飛行機，乘之飛行八百米達。自是而後，美國之賴特兄弟，乃於千九百零五年九月二十八日，以十八分之時間，飛行及十二哩。而飛行機

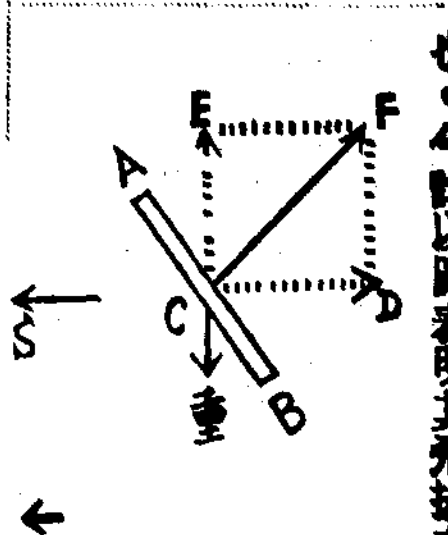


之研究，漸近成功，而賴特氏飛行之經驗亦日深。千八百零八年，氏在法國，於二時五十三分五十九秒間，飛行九十三里。又美人拉山氏，於千九百零九年六月五日，在法國乘自作之飛行機，於一時七分三十七秒間，平均飛行四十五里。法人不勒里奧氏，自作飛行機，與周茫脫氏及其他一人乘之，於千九百零九年六月十二日，飛行千碼。是年七月二十五日為橫斷英法海峽之飛行，不勒里奧氏自法國加黎之山客脫上昇，以三十五分間，飛行三十里，下降於英之多威亞，實為前此未有之成功。因得英國德里麥勒爾社之賞金二千磅，為世界之有聲者，而此後飛行機之製造，乃大昌明於世矣。

飛行機構造概談

飛行機之製造，似為神異，而考其構造原理，初無深奧，今畧舉其構造大畧：

飛行機全體可分為機體，浮揚面前進裝置及安全裝置四部。(如A圖)甲為推進器，此器與油氣發動機相聯絡，謂之前進裝置。油氣發動機即自動車所用之軋司令(譯音)機關，以其最輕故用之。乙為浮揚面，即機之主翼。丙為機體，即機上載人及機關之所。丁為水平舵，戊為方向舵，在機之最後方，方向舵所以定進行之方向。水平舵又名昇降舵，所以司機體之升降，又能保持之使



不傾倒者也。是為安全裝置。此圖所繪，不過飛行機之雛形，表示構造之原理，至其形式，則各因種類而異也。

飛行機飛揚原理

飛行機飛揚之理，實出於紙鳶，昔人眺空中之鳥，與高飛之蜻蝶，而生歎嘆，希冀吾身之能此也，於是倣鳥形而作紙鳶，乘之以起，因之遭慘死者，古來不乏其人，當十六世紀初，有意大利學者往蘇格蘭，在蘇王前著一種之翼飛向法國，陡觸城壁，墜地而死。此外死者尚多，當時之人，至以飛行為戒。

考飛行機飛揚之理，同於紙鳶，以其皆為平面與空氣互起運動。不過一無機械，須藉風力以飛揚。而一有機械，初無待風力之相送。而總不外當空氣之方向以生抵抗力，利用抵抗力而上昇。又非如飛行艇，乃利用空氣之浮力者。故其飛行，純如鳥之飛翔也。今試以圖表明其飛揚之理：

飛行機前進時之作用。如B圖A.B.為浮揚面，進行於S之方向，則空氣向A.B.浮揚面衝突，依物理學分力之理，可分為二種，一與A.B.浮揚面平行之力，此力因無關係，姑置不論。一為垂直之力，如C.F.此力更分為二，一為垂直方向之C.E.分力。一為水平方向之C.D.分力。設C.E.之分力，較大於飛行機之重量，則機易於上昇，

此力謂之昇騰力。苟C E之力與重力相等，則不昇不降。成水平運動而前進。空水平分力之C D爲阻碍進行方向之力，故謂之抗進力，當飛行機速進之際，其推進機前進之力，遠勝於抗進力，同時引起空氣之抵抗，而此抵抗力之垂直分力，（即C E）乃使飛行機上昇。故飛行之速度愈大，則昇騰力愈大。速度漸小，則昇騰力亦漸小。苟進行中止，則空氣抵抗力消失，飛行機亦立時下降，故飛行機僅能於疾走時支持於空中也。

大凡一個人生在世界上，要明白自己做人的意義；和自己定有一定的人生觀，才不致被人利用，替人做走狗。比如我們爲什麼要生活？爲什麼要作事？爲什麼有我這個人？要知道我們生活，並不是爲我國人而生活，是增進全體人類之生活而生活。此外就是生命的問題，比如我活在世界上，爲的什麼？何苦如此？要知道這生命並不是一時的，是可以繼續下去的，以至千千萬萬，才是真正的意義。要是自己軀殼死了，就以爲沒有了，那就如同牛馬一樣，等于行尸走肉。概括言之，「生活的目的，是增進我人類全體之生活；生命的意義，是創造其將來的生命」。換句話說，生活與生命，就是縱橫的關係，橫的就是生活，求我人類生活的安全；生命即係縱的，是一直下去而不斷絕的。要明白這一點，才對於死念頭可以打破，才可以做我們主義的信徒！才是真正的一個革命者，才能爲主義爲人類而奮鬥，而犧牲！

錄自蔣介石同志東征訓話集

航空的兩個重要問題

航空事業，在歐戰以前，是很冷淡的。雖然有些人很想講求，却說不上發展二字。現在却不同了。大眾總還記得，歐洲大戰時，有所謂徐伯林飛機者，是德意志人徐伯林製造的。戰前很秘密，沒有人知道。等到戰事既開，德國才將他放出來到前敵陣地，做偵探，擲炸彈。協約國吃過他的大虧。于是也格外用心講究，遂造成空前的空中大戰。飛機的進步，由是一日千里。而世人對航空的注意力，也就特別增加了。歐戰以後，各國于休養生息之餘，更努力謀航空之進步。製造日新，用途日廣。不但飛行的速度加大，并且盛載的重量也加多了。不但飛得快，并且飛的穩當。不但日間能飛行，并且夜間也能飛行。政府的提倡，不容講了。社會的贊助，也是不遺餘力。如英德飛航公司，巴黎羅馬尼亞飛航公司，義巴飛航公司，東方飛航公司，飛航國際協會，種種社團對於飛機製造的研究，飛航發展的籌措，無不殫精竭慮，孜孜講求。而政府于軍事飛行問題，尤皆有極精密的計劃。故今後之航空事業，一定日新月異，進展無有已期。

但是航空事業現在究竟到了甚麼程度呢？是不是打破了一切難關，順暢的向前直進呢？這是我們正要討論的問題。

現在的航空，不過能夠為長距離的飛行，也可以不開大亂子。但不能多載行人。就是那第一次飛渡大西洋的頭號飛機，R34號，也只可載三十多人，比徐伯林號所載

的人數還少。(徐伯林可載五十人。)但其速度和設備，都比徐伯林強大完備。所以四號可以飛渡大西洋，而徐伯林不能。就這一點看來，飛機的確是有進步了。我們相信，祇要各國政府儘着提倡，社會儘着贊助，工程師儘着研究，飛行家儘着試驗，在近的將來，飛機定有莫大的成就，必要與社會以莫大的貢獻。則我們現在所覺察的缺陷，一定要彌補完美了。

現在有兩個問題，是航空所當講求的。

(一)建設停泊場問題——飛機不是隨便可以上升下降，應有一個廣場，以便他于上升下降之頃，作斜勢飛行之用。這廣場便叫做停泊場。飛機要個停泊場，正如汽車要條平坦的大路，正如火車要條鐵軌。不先把停泊場布置妥當，飛行是不能，據飛行家的經驗說來，飛行高空，沒有危險。倒是下降泊地，須要格外小心。若沒有廣闊的停泊場，便要發生危險。因為飛機停泊的時候，不可從高直下，成垂直線落地。不然，則機體猛碰地上，必受損傷。所以飛機從高處下降，應成弧形，取斜勢降下，緩緩落地，還須平溜數次，始能停住。因此，停泊場總要廣闊的地方，附近也不可有高大建築物，免得妨礙飛機下降時弧線的道子。因為這樣，所以建築停泊場，竟成了一個問題。近來美國有人提議，將停泊場造在屋頂上。若一所房子的屋頂嫌小，可以連舍幾所房子的屋頂，共做成一個停泊場。這個辦法，自然不算壞。將來想不出更好的法子時，也許就要被人採用了。美國陸軍部航空總會，定停泊場為三等級的辦法，他們

以爲停泊場應該分三等，頭等是正方形，二等是長方形，三等是曲尺形，並規選擇停泊場的必要條件。(甲)應在城內，萬一做不到，也應離城不遠，半小時可到。(乙)要和大道接近，或和鐵道的幹線或支線接近。(丙)要有水電的充分供給。(丁)四周沒有高大建築物，而且可保將來也不致有高大的建築物出現。(戊)至小的應該有六百碼長馳道一條，美國陸軍部此等計畫和說明，都是極內行的話，將來一定大衆要採用的。

上面所說的停泊場，是適用飛機的，現在來談飛艇的停泊場。

說到飛艇的停泊場，更是一件難事，因爲飛艇的升降法，是和飛機絕對不同，飛機適用的停泊場，飛艇不能適用，英國現在的航空家，多恩(Dienschack)一類的飛艇，所以飛艇停泊場也是緊要，美國科學家且士巴克(Dienschack)想出一個新法子，是造一個鋼骨的棚，棚頂上有帽子式的一個蓋，這蓋又套在一根軸上，所以能够自己轉動，飛艇上有氣囊的一端，本來有和鼻孔一般的一個孔，就可以穿進這軸，把飛艇拉住，正和船家用篙子穿船頭的孔，插在水中，把船泊住一般，這是一法，還有一法，是在氣囊的頭裝一根軸，帽子頂上做成一個洞，讓氣囊的軸頭穿進這孔，也可以把飛艇泊住，用了這種法子，飛艇泊後便和小船繫在水中浮錨一般，風吹時可以自由飄動。

(二)指示方向問題——飛行家飛到空中，向下面看，只是白茫茫一片，向前面看也只是雲霧瀰漫，所以要辯認方向，單倚一個指南針，指南針以外沒有別的東西可以做標準，但指南針這個東西，是極靠不住的，他指示方向，每每有一些兒偏北方，設

飛機要向正東走，而指南針指示他的方向是微偏的，那末，所行的不是直線，是一個極大的弧線了。太空中本來是極空闊的，這極大的弧線，便可以成個圓圈，飛行人自己却分毫沒有覺得，是已經繞了一個圈，終當是前進呢，這是指南針的靠不住處，所以飛行家在指南針之外，尚要無線電燈號，做指示方向的記號，飛機上人接到無線電，便知自身正在什麼地方，看了燈號，也可以知道這是什麼地方，無線電的電，是很普通的，只要飛機上裝了受信機，無有接不到的燈號，有人主張用定氣球，浮在空中，再在氣球上裝了探海燈，凡是海中的島，海邊的繁華，都市大陸中心的小鎮，都該裝置這種定氣球，許多作為指示飛機尋方向的用場，以便飛行人尋得方向，不至于迷失路徑。

以上是航空極重要的兩個問題，我們相信不久必有圓滿的解決，將來飛行空中如履平地，萬里之遙，瞬息即至，人類幸福，日見增高，這都是受的科學家的大惠了。

總理平時所教訓我的話，最要緊的，就是凡有主張，皆要處於極端的位置，決計不肯妥協調和的。就是畫為玉碎，不顧瓦全的。這是總理對我們常常所說的話。所以我們以後什麼事都要照着總理的教訓做去，都要立在極端的一邊，不要立在中間做徘徊歧路搖搖不定的事。這樣一直幹下去，不主張調和妥協，才與我總理的教訓，不相違反，我們才可以做總理的信徒。

錄自蔣介石同志東征訓話集

海上航空與陸上航空

李繼唐

海上航空的發端就是從美洲大陸飛到歐洲。一九一九年曾有許多飛行家拚着性命做過。當時試驗底心理，還未以他爲與交通有關係的事，不過仗着一股冒險的勇氣賣弄本領，博個虛名罷了！後來 Lieutenant-Commander P. N. L. Bellinger 駕了 NC-1 號，A. C. Read 和 NC-4 號 Commander J. H. Towers 和 NC-3 却都有了相當的成績；由此又增加了許多經驗；於是方才把這事看重，認爲發展交通的一個問題。以後就有不少的飛行家工程師們傾注全力研究他了。最近又有 Alcock 和 Brown 的 Viny-Vickers 機的大勝利，更將一般人的心，弄得火一般熱。他們現在竭力講究的：

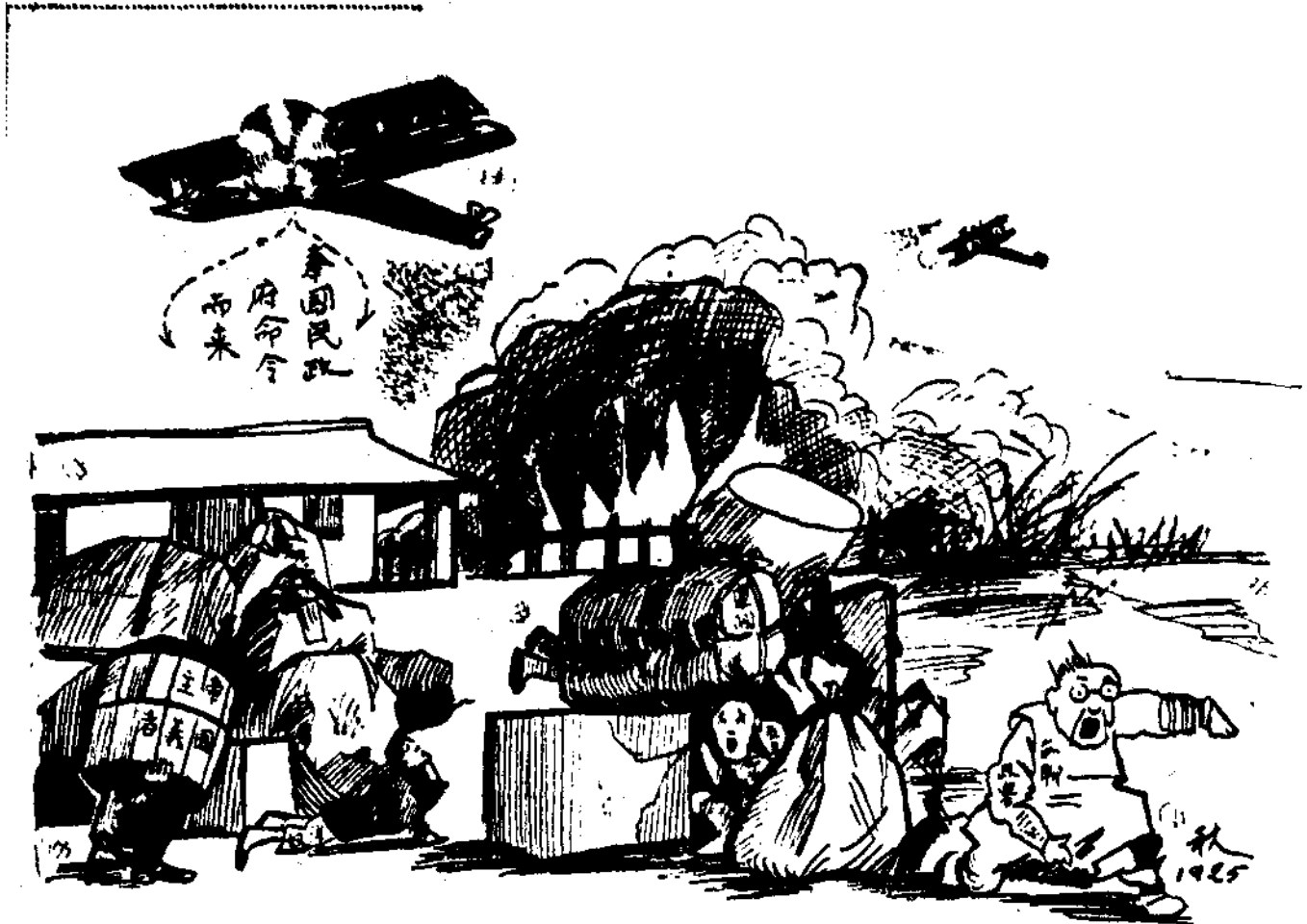
- (一)是路線，
- (二)是氣象的變化，
- (三)是方向的標準，
- (四)是燃料儲藏問題。

現在先講路線，現在所試行的海上航空，還僅限于由美到歐，——即是從紐芬蘭到愛爾蘭，或從紐芬蘭到葡萄牙的 Lisbon——這條路有兩種走法。從紐芬蘭的 St. Johns 抄北直到愛爾蘭 Queenstown 共計一千九百二十英里，是北道。Alcock 走的，便是這一條路。其次從 St. Johns 到 Azores，再從 Azores 到葡萄牙的 Lisbon，共是兩節，這是南道。飛船便走這一節。此道路程，共計二千二百英里。從 St. Johns 到 Azores 是一千三百五十

英里。從Azores到Lisbon又是八百五十英里。雖然比北道多了二百八十英里，却因是兩節的路程，飛機在Azores可以息腳，所以比較的反見便利了。

他們抵用南道的理由，也不僅是因爲飛機可以息腳，尙有個極大原因，就是：可以借Azores做個總站，建立絕大的無線電台和燈塔，用以和飛船通信，及指示路向。因爲飛航最大的危險就是迷路。在這茫茫空氣海裏，全沒目標，本已難定進行的方向，若有密雲濃霧那就更難辨認了，在清明的白晝，太陽可做標竿，在陰天怎樣呢？在清明的夜裏，星宿可做標準；在陰天怎樣呢？飛機遇着這種情景簡直變成瞎子，惟有靠無線電來對準他的路徑了。至于燈塔呢，光不能遠射。近時雖好，遠時却無用；然亦可爲迷途中之救星。這種指示方向的無線電台和燈塔，當然不便建立在陸地；是以建立在飛行路程經過的中點最適宜；因此Azores便成最合宜的總站。預料將來歐洲美洲空中的航線，一定以此爲中心點，也是根據種理由。

其次講到氣象學。這也是和航空大有關係的。從前哥倫布到美洲的當候，一個大西洋還是生海。不比現在的大西洋是經過詳細精密的測量，何處是暗礁起伏的所在，何處是暖流寒流經過的地段。都有明確的記載，現在橫在大西洋上面的空氣海，其爲生海，却正和哥倫布時大西洋一般。在這氣海裏，究竟五百尺以上，一千尺以上，二千尺以上……的氣象變化同不同；霧，雲，逆風，順風，的起落方向，究竟有無一定，都與航空極有關係。欲把這些氣象的變化都弄個清楚，然後航空方有把握，



才算得是一件交通事業，不是冒險。所以有人說：航空的實現，不在機械學的進步，却在氣象學的進步。英美政府應該先化注大錢，派氣象學家將大西洋上氣候變化測個準確；如何可以避逆風，避霧，如何可以趕順風，從平地起高至二十英里的氣界，都應該如此精密測過。主張這說的是 Professor A Lawrence Rotch。這雖然是他數年前發的議論，現在還仍不失為航空的重要問題。

航空的第三問題，便是方向的指示。平時在濃霧裏定方向，固是極難的事情，即使在青天白日，倘沒有一定的目標，欲定方向也不容易。這因為飛機進行的時候，總難得水平。我們人類中耳的半圓圈 (Semi-circular Canals) 雖然能感覺知平不平，却不能覺知側不側。飛行時候每因機身略側一些，結果使前進線變成曲線，飛

了半天，只在空中繞個大圈兒。在沙漠裏旅行的人，是常見這些事的。飛機遇到這種事情，往往是自己全不知覺；羅盤的針，也因為亂旋，失了效用。最近ZC4號便也因不知不覺的繞大圈幾乎失事；後來天幸來了一道太陽光，纔算脫險。所以關於這指示方向一層，現在的航空專家都說應有兩種器械去幫助飛機。一是在機上的，喚做Gyros copy level-indicator。創作者為Sperry，故又名Sperry's Level-indicator這是裝在機上，專驗機的位置，是否水平。倘然側了，側在那方，側有多少度，這小小器具上都能顯明。另一是設在海中的無線電台通信的號。從前有名的科學小說家Kipling做“Nightmail”（商標印館有譯本）那本小說，曾有一個理想說：飛行人可以靠海船上探海燈的力量去指示道路。現在真有飛行人了，但要去實行Kipling的理想，實在還辦不到。因為小小一只飛船漂泊在高四五千尺地方。又在黑夜，簡直不好找。人的目力和耳力都是有限的。機械發的光及聲的力量，也是有限的。比較的沒有無限的，惟有無線電浪。無線電浪一發出，自然的感動各方面，飛機上只要裝有極好的無線電機，沒有感受不到的。比什麼光，什麼聲，要用人的耳目去留心的，自然強得多。飛行人賴無線電的力量，不但可知前面是什麼地方，並且可知自己所在的地方，是居經度多少，緯度多少。這種無線電的總站，有人說應該在Azores，因為這是中心點。

離Azores 峇遠的所在，恐怕無線電的電浪達不到，也可以照Kipling的設法，用毀滅艦的探海燈光指示路徑。不過這種毀滅艦應該和大街上的路燈竿一樣，距離多遠泊

一隻，一字兒排下去。遇着霧天燈光失了作用時，還應該預備一種放光彈，時時放入空中。

上文說過，飛行時最好是避過逆風，趁着順風。但逆風是不能預知的，有時不得不冒着逆風飛行。輕快的飛機，原不怕逆風。像美國的水上飛機便不適用，因為他又重又慢。原來橫貫大西洋的飛機 Transatlantic flyer 因飛行長路程的必要，不得不帶些燃料；又因為要多帶客人與貨品，又不得不將燃料的限度，縮至最小。然使減少至不足用，將來也要鬧亂了。所以燃料攜帶問題，也是一樁困難事情。

與燃料攜帶問題連帶發生的，有燃料儲藏問題。現在各式飛機，儲藏燃料的地位多不一律。大概各以其引擎之地位而定。如日式的飛機，引擎和推進器裝得很高。此因日式常欲在海面滑走，推理器高些，可以不致沾水。然而因此使燃料倉的地位，也不能不高。H.C. 本是一種巡海飛機，戰時用以偵察潛艇者，機身極重，飛行速度亦小，每小時不到六十英里，原不合於橫貫大西洋作商業交通利便的利器。現在只有 Howker's Sopwith 機，Viny-Vickers Handley-page biplanes 數種比較合宜，而這數種之所以適宜，也因燃料儲藏地位改良之故。

對於燃料儲藏地位的改良，各科學家都認定一個目的，便是：燃料應該藏于一處，不宜分散藏于各處。如 Roynham's Martinsyds 的油櫃，是單獨的一大個。又如 Viny Vickers 的燃料倉，也有四十三英尺長，分九個大櫃。最大一櫃，可容七十五加倫。上

面加有救命圈，以備萬一機薄海中，可以乘此油櫃，自救性命。Mr. Dienstbach的意見，還說飛機的形式，也應該改為船式。一切引擎油櫃，都關閉在內裏。此因據現在的經驗看來，飛機上凹進凸出的東西越多，越能招風，阻礙飛機的速度。為去掉阻力計，自以一平單面式為最好。Mr. Dienstbach的計畫，以為此式機應分三層；上層是引擎，中層是乘客的房間，下層是燃料；駕駛人住在前面，後面是廚房和雜物房。

Dienstbach的計畫也有一半從Loening式飛機學來。Loening式便是用狹長的燃料倉，將引擎裝在倉上的。也因為有過Loening式的前例成績很好，所以Dienstbach很信賴Single Surface式最靠得住。

以上說的氣象變化的重要，方向指示的困難，和燃料儲藏問題三項，都是限于海上飛機的；都是海上航空先決的重要問題；却不是陸地航空的重要問題。但是陸地航空也有幾件不容易解決的事情。試畧述之。

美國的鐵道，在世界各國中算是最密最多的了。現在美國的陸軍航空股打算擴充空中飛機，使飛機的航路，也和地上的鐵道線一般密。他們曾按全國地圖，畫了一張飛機交通圖，又劃定頭二三等飛機停泊場的構造法。他們以為飛機的停泊台猶之乎摩托車的路。摩托車沒有平坦的大路不能行遠；飛機沒有停泊場也不能推廣。所以航空必先擇定地點，建立飛機停泊場。陸軍部航空股對於飛機停泊場建造法，也曾有具體的說明；即（一）停泊場能建在城內最好。萬一不能，也應該離城心不遠，半小時可到

；(二)應該和齊整的大道連接或和鐵道相近或接連；(三)應該旁有空地，將來有擴張的可能；(四)應該有水電的充分供給，和溝渠；(五)四週的建築將來不致增高增多，將場閉在裏面；(六)大小至少須有一方向的六百碼長的跑道一條；(七)形式或正方形或長方形曲尺形都可。

他們又分這種停泊場做三等。正方形定為頭等，曲尺形的定為二等，長方定形為三等。又因為飛機對於這三種停泊場的法不同，所以又做下記號；頭等的在場中畫個直徑一百尺的白色大圓圈；二等的，就是工字形的，應該在每方畫三英尺闊的長條，角上再畫個十字形的箭頭；三等的只畫個十字形記號。

此外更有 Dr. T. Kennard Thomson 他意在紐約建個極大飛機停泊所，也曾定下具體說明，不但可用之於紐約，亦可用於其他各大城。他的計畫是：造一個飛機，輪船的總站，兼作汽車行及貨棧房。他說可以吧？Manhattan Island 延長到 Battery。利用這新成地建設新規模的飛機場。這地二面是水，便作為輪船碼頭。中間造六七層高的大房子，便作為貨棧房與汽車行。房子頂便是飛機停泊臺。照這種造法，估錢十兆金圓。但 Dr. Thomson 預料將來利益，要有幾十倍。因為照此計畫造成之後，豈但是個飛機總站，簡直成了一個四英里見方的新城了。

上文講的空中交通，還止限于文明國境內。現在有一班人想利用飛機去交通人跡不到的大陸中心。如非洲中部，南美阿馬孫河內部，此等區域，地理家只能講個大概

，不能詳細知道。這都由於交通不便的原故。所以現在飛行家一方面有 Transatlantic 的論調，一方面有 Trans-continental 的論調。主張橫貫大西洋的，上文已經說過；主張橫斷大陸的，他們的目的在先用飛機去探險，然後再實行開墾，輔之以飛機，當一種交通經由。

但是橫斷大陸飛行並不是一樁容易事，在阿馬孫，在非洲中部等氣候絕惡的地方不必說他；即如墨西哥邊境，北非印度，這種乾帶，因為天氣晝熱夜冷，變化太劇，也使飛機蒙絕大損害。頂吃虧的是推進器。飛行家說推進器這物很軟嫩，吃苦不起，正同人類一般。好好的推進器，每因天氣的不好，要銹，要裂，曾有人想過救濟之法，說用在熱帶地方的推進器，最好就地製造。然而這是極不便的法子。并且還背分工原理；在科學上也沒有大價值。

近來威思康新屬曼迭遜的林產物研究會，曾對於這事有些科學上的貢獻，一也可稱是發明。他們認定潮氣是使推進器受損的根原，熱倒是第二層。去熱若是沒法，防潮氣是應該有法的。平常的推進器上漆了一層光漆，尚不能充分的防濕。要充分的防濕，須將推進器上加一層鋁的薄衣。其法，先將推進器打擦得極光極滑；次以漆百分之七十五松節油百分之二十五相調和的漆液平掃推進器面，須極勻極薄；然後將鋁箔平粘于推進器上。鋁箔比紙還薄，數十張相疊，訂成一本。

推進器既加鋁衣之後，尚不能算已完全防濕；應該再漆一層樹脂的漆；最外仍是

飛機推進器上平常所用的漆。四十八小時之後，等這層漆也乾了，推進器才好使用。

以上說的都是海陸兩方面的航空計畫。英美兩國政府，科學家飛行家現在都注全力去考究，不上幾年一定有很好成績。可是除上文所說幾種先決問題之外，還有一件很費心思的事，那便是如何增加飛機速度了。前幾年大家都從擴張飛機的規模著想。以為機身大了，引擎多了，推進器長了，自然速度也增加；所以有超徐栢林那種大飛機出現。但是試驗的結果才知道機身大了，阻力增加，重量也增加。兩者相抵，快得不多。所以又從減少阻力一面着想，現在有人主張單面式的。機身只是一個船形，除了機翼之外可以招風的東西甚少。推進器的地位，也不可照舊法裝在面前，可以裝在兩旁，當翼的位置。現在雖然還沒有這種新式機出世，可是將來總要成爲事實。

最近關於飛機式，也有一個趨勢。就是使飛機的形式，一步一步和船相像。這也是從上文所謂 Single Surface 同一出發點。

總之，航空是方興未艾的事業。由已往的經驗，加之以專門家的努力，前途發展，實未可限量也。

飛行機之養氣供給問題

李炳舜

從來飛行家高飛至一萬五千尺以達二萬尺。則不能再升高矣。蓋非機力之不能高，乃空氣愈薄。人之呼吸將窒。無由持久故也。空氣之中，無論人類萬物。賴以存活者，自唯養氣無待言。惟最高之處。養氣漸淡薄。而不能活人。此物理學家認為不移之公例。故但有養氣。可無畏懼，往昔飛行家已有貯養氣於皮囊中。備高飛時用者。然以貯不能多而易盡，至高飛時亦不能持久。

今則改用新法。斧正前弊。用 Arsonval vacuum bottle 此瓶內所藏液體養氣。足供二人二小時之用。惟液體養氣。宜俟其化為氣體而吸之。而液體化氣體時。收熱甚多。即發生大寒。人若直接吸之。必至傷肺而斃命。故必先使初化為氣體之養氣。徐徐經過一捲細管。乃至一橡皮袋，然後由袋至另一管。以達飛行家之口焉。

凡氣體強壓為液體者。皆極易化氣。液體養氣亦然。故此貯液體養氣之瓶。應加意保護之。勿令受熱。不然者，則全瓶之液體。因熱而急欲同時化氣。瓶必不能容而至破裂。誠如是。將肇火災，致成絕大之危險。蓋以純粹之養氣。助燃力至大也。

貯液體養氣之瓶，每重七磅餘。小而易置。美國飛行隊長 R. W. Washington。於今秋十月二十五日。在波斯頓 (Boston) 飛行。曾至高二萬七千九百尺之處。為紀載以來所未有。蓋全藉此瓶有以致之也。

世界航空事業的狀況

法國 H. Chollat 著

何穎心譯

在歐戰發生的時期中，航空的工業便異常發展。於是普通機件大幫的製造（La construction en grand serie.）各國都視爲一種定規了。迨至戰事停息之後，各種工程，如製造炸裂品的工廠，他們也一一的改革以趨向於新的工作。至於航空的工程呢，經過那一場異常的發展之後，恐怕是會漸漸的消滅，回復到從前的地位，或者只留下幾間下等的平庸的工廠罷。然而各國的政府和大工程家，對於這航空事業的將來，都很關心，所以雖然感受到很大的艱難，他們也勉力的將各工廠維持住。

經過一場十分困難的時期之後，航空工程的地位，今日已像是有些穩固了。并且在這戰事停息之後，算是有些起色了。

我們把各國航空工程的狀況研究一下，是一件很有趣味的事。但是這一個問題的範圍似乎很廣泛，我今日只得撇開那些製造發動機的工程，單單研究那些製造飛機機身的罷。

我們很迅速的考察一下，我們可以將各國分開兩等來研究，他們的航空工程已經很發展和很有勢力的爲第一等；他們現在的飛機出品很少，然航空的事業，可有能昌盛的希望的是爲第二等。

這兩等中，居於第一等的，有以下幾國：就是法國，英國，美國；德國和意大利。

法國的飛機廠，一共約有三十間。統計一年中出機的數目有一萬五千具。其餘精美新穎的機件，每年可以創造出五十具之數。

英國的飛機廠有二十間左右。因為需用機件的緣故，大幫普通的飛機出品的數目，可以和法國的相若。並且他們也如法國一樣，現在開工製造的工廠，有一大部份趨向於創造新式的機件。(types nouveaux.)這種出品數目或者可能超過法國的。

在美國，我們見得他有飛機廠十五間。但我們很難說出他們每年出品統計的數目。因為直到於今，他們還沒有行大幫的製造。一九二四年，美國人十分努力製造新式的機件，他們所得的成績很好。總計製造新機的數目，和法國所出的一樣。

論到德國，雖然在歐戰時期，很多工廠都被消滅，但是他們已經又重新建了好多所了。他的數目總計祇有十個能够積極的開工製造。因為材料缺乏和被外人勢力壓迫的緣故，新式精美的機件比較別國的為少。至於大號的飛機也一樣不能製造。不過因為戰爭的關係，我們很難確定他所能出的切實數目。

意大利，法西斯蒂政府(Fasciste)竭全力擴充飛機工業。他們的飛機廠大約有十二間。已經完全成功新機件很不少。但他們自製的新式模範機件，尚未產出，故不能為大量的製造，意政府不待本國新機出世，乃向外國買來很多，以備應用，自今年起，他已能開始製造了，計其一年中所能出的切實數目，大約自五千具至一萬具左右。

看過以上所講各國飛機製造的情形，便可以知道航空事業，在各國所佔的地位了



，但是那些出品的數目，還有過細購運的必要。

若問一個國家飛機工藝的價值如何，便要先看他工廠所用的工具如何，同出品在技術方面的價值如何而定。

如要謀飛機工廠之興盛，必先求飛機之優良，但是航空工程的學術，是時時在進步，而他這進步的進程，是附帶着一種新的和很有價值的學術，只有這一種新的和很有價值的學術方能令他的事業進步和發

展，他們的政府是應該協助那些工廠來研究這種學術的，這是一句很合道理的話，因為無論在何國中，政府幾乎都是他們的飛機廠的一個重大的顧客。

至說到材料充足器具精美一個問題，我們考察一下，各國的飛機廠，只有三份之一是具有充足的材料器具和有巨大的製造出品力量。在美國一國的飛機廠中，平均計算，很像是有一半是具有充足的材料與器具的。

我們現在再詳細的招各國的航空工程的力量和成績研究一下。

法國所有的飛機工廠，他們統統那得着政府的助力以研究創造那些新式精美可以為模範的機件的學術。他們出品的優美，這便不必有所置疑了。因為只看在一九二四年中，世界各國來到法國定購機件的人客的踴躍情形，便可以想到法國飛機出品的優美成績的程度了。

其餘，在英國那本「航空」雜誌「The Aeroplane」的編輯者基利君 M. Grey. 所撰的一篇全世界航空的技藝「All World's Aircrafts」的序言中，令我們很滿意的找出一個對於法國航空工程巨大成績和本領的證據。

今年（一九二四），我們在那本名曰真是「Jane's」的書中，得讀基利君所撰的一段批評和讚嘆法國航空工程的文章，現在摘取他登錄出來如下：

「法國曾經用一種高超卓絕的技藝製造出一大批精美的軍用新飛行機了。這種飛行機的速率和款式拿來與我們英國目下所用的一比較，我們着實不敢說為着自己

的情面而讚賞自己的比較是優美過他的，但是，我們可以安慰自己，不要自慚失敗，我們應該用種種方法以成就他們法國的工程家製造這些機件的工夫。並且，因為他們的政府在兩年前趕急施行他對於航空製造的計劃，所以才得這一個不久的卓絕成績，這樣看來，我們的航空局“L'Air Ministry.”擴張民用機的基础，真若擴張軍用機的基础為佳了。」

以上英國表白法國的航空工程之卓絕成績的緣由何等豐富，我們將來牢記在心裡，因為這可以說就是我們的卓絕成績的一個證據物。

能令我們法國的航空工藝和商業致富之源的外人來購貨的踴躍，尚不足驚異我們法國在一九二四年，航空事業成績和勢力的偉大，因為外人所購的數目常常有一千至二千具之多，並且有定做大幫的。

英國對於航空工程的本能只是製造少數普通的機件和創造各種不同的新式的飛機，自先有水陸兩用機(Amphibie de Chasse)後來又出單發動機(Monomoteur)，雙推進機(Behelice)和一千匹馬力的單發動機(Nonomoteur de 1.000cv.)等等新式飛機都是英人製造出來的。

他們對於集合製造普通機件的工作不甚有發展的現象，他們的航空工程之所以能生存活動者，則因彼所售出小數的集合製造的普通機件得着一個很高的價錢而已。至如英國所製造大多數的民用運載飛機，他們國中的航運公司，時時都需用的，

小數製出的機件，則這些公司在內地裡時時也要用，因此，他們所製出的民用飛機，多數都是供給這些公司。這一個規定的顧客，無論如何，英國的製做民用機的飛機廠對於他，都頗要重視的了。

美國自經過大量比賽的時期，以後那些美國人都注意到考究製造精美飛機上的發動機一方面去，因此，他們的航空工程也遂注重於技藝精美的問題了，今年（一九二四年）他們曾經製做出很多旅行機，學校用機，郵政用機，商務用機與偵探機等，（Avion de Chasse）（或名驅逐打獵機。）

他們的政府對於這個新的趨向，曾經設立了一個航空工程學的考試。他們將來的航空工程確實已有新的起色的希望。至於他們政府上的助力，現在還是很微，那些飛機廠之所以能支持不至倒閉者，就賴有社會上金錢的幫助和為國家爭名譽的人們的獎掖，那些飛機比賽更可以激發人民自愛的心理，促起他們關心航空的興味，並且鼓舞他們維持着這一個有價值和永會進步的航空工藝。但是我們要知道這種舉動曾經令那重大的地東力或海軍航空所（Aiposharine）的團體至於拋棄了航空事業了。外國人來定購飛機，在一九二三年只有三百具，一九二四年只有二百具，照這樣看來，他們對於這航空的工程，不能說是有起色的。現在他們還不住的製造沒有什麼目的的新式機件。他們雖然時時都成功，可是得到的利益實在是有限。

德國則雖有一二間市場不甚好的飛機廠。但是他們航空的工程的勢力仍是生存活

助。這只可說是因爲具有巨大的技藝和賴得政府與人民團體暗中援助。其餘，在德國航空工程上不能在國內製造軍用飛機的，便移往國外邊境的地方去製造了，我們所見得他在外處所製成的軍用飛機有：在意大利與瑞士有龍利耶機(Dornier)在西班牙與美國有真鷲機(Junkers)，又在西班牙有亞巴都機(Albatros)在丹麥有羅耶比機(Rohlf's)。這羅耶比機是用從前那艘徐柏林機(Zeppelin)改做的。

他們因爲受軍備限制的緣故，不能多在軍用飛機用功夫，祇能特別注意於商用飛機上的研究，他們將來對外貿易，必有一個重要的航空的新道路出現。

意大利自從法西斯蒂黨(Fascists)執政之後，這個新政府非常注意於航空事業，對於這事業的巨大計劃已經設施了。并且曾經在外國定購大批新式的與普通的機件，此外他們又設立有幾個有價值的航空學術研究會。

他們新近在法國定購一大批普通飛機，他們似乎對於新式飛機的用處還不甚摸與，我們現在尚不能批評他們航空工程的力量，因爲自歐戰停息之後，他們的工廠已經幾乎完全消失了，現在他們重新組織起來，我們可以斷定他們將來是有希望的。

經過那一場大戰的經驗，協約國的專門學術和工藝，便不住的進步了。我們要知道日本的航空工程也異常的發達，他們現在已有五間製造普通機件的工廠，但是新式精美的模範機出品的力還是很弱，現在這種機件只出得十具而已，他們飛機的重要機件，還是從外國買來，每年約有三四百具左右。

在有些國家裏，雖然飛機事業不佔什麼重要地位，但是他們也時常會有一些成績可觀的飛機廠，這些飛機廠拿來與外國的一比較，是無遜色的，即如在荷蘭國有一家飛機廠所出的新式機件，尤其是賣出外國的商用飛機，非常精美，他這些出品，都是在航空事業極有價值的。

說到在捷克斯拉夫國中，我們也見到有兩間製造民用的飛機廠和一間飛機軍械廠，這三廠現在完全都開工製造了。從技藝方面看他們的製造品，是有合德法兩國為之的趨勢，而在軍用上則完全用本國的形式，他本國所出的飛機已很够本國之用，不購自他國，惟尚須知道捷克是傾向普通工業的一個國家。

其餘芬蘭(Finlande)利脫亞利(Lithuanie)羅威(Norvege)羅馬尼(Roumanie)各國，他們的航空軍械廠都努力來創做些新式的民用飛機，這些機件也可以用來作軍用的。西班牙，瑞典(Suede)，奧國(Autriche)，波蘭，匈牙利(Hongrie)，比國各國的私立飛機廠也都得着政府的獎勵，但為免除巨量的耗費及冒險起見，關於新式機件的試驗，則不敢輕易舉行，所以他們的飛機，常預為裝置，當時的最好機件，或者求教於有經驗者，以便為適宜之裝置，因此，為避免損失起見，他們都不敢研究來製造新式精美的機件。

然而也有一個例外，就是瑞典的軍用飛機完全是用的國貨，並且在以上所談的諸國中，也有很多飛機廠可以製造小號飛機的。

我寫到這裏，我才憶起在意大利，瑞士，西班牙和丹麥都有德國人的飛機支廠。

論到俄羅斯一國，我便完全除開來講了，因為我覺得工廠這一個字是蘇俄不願聽的，但是在他們的國中，現在也有三間飛機廠，一間有工人七百五十名，一間有三百五十名，一間則有一百廿名，在這三間工廠中，很像都是一個重大的工業之發源地。我們不要輕視了他，他們所製出來的飛機，一間每月有十七隻，一間有四隻，一間有十隻。平均每日出機一隻，而要用工人一千二百名，這些數目令我們不能不注意，然也算是少了。他們現在的出品可能有這個數目，則他們的航空工業將來可以有發達的希望。至於他們在外國定購的飛機數目，我們很難說出。

在那些英國的領土裡，如加拿大，澳洲等我們見他都有飛機工廠，但是都是配合那些由外寄到的散裝機件而湊成一隻飛機的，至到在安南一方面，我們法國曾經在河內 (Hanoi) 設立一間軍械局，也是配製飛機的，並且研究製造那些適合於該地和其他東方各部氣候上的飛行機件 (Conditions Climatériques) 這是我對於各地航空工程狀況的末尾一段了。

這一篇文章，首尾各節不相貫的弊病是不可避免，我現在應該寫一個總結了。

此一年中，航空的工程可算是適合於工業上的經濟的事業了，而世界上新造的飛機商業流通的命運，也可以說得是決定的了。並且航空工程已經可以和今日各種大廠的工業，如各種機器，摩托車等的地位立存一起了。

商用飛機競爭的程度，現在在世界上達到一個最高點，各國都無不起來競爭，以圖發展這種新出口貨的市場的。我們可以說得法國是執着這種商業的牛耳，將來法國政府對於航空事業可以減輕他的助力。在這一個形勢看來，法國的商務可以得着極滿意的地位。現在我們對於這航空工程有進步的一個別的方法，就是希望全世界都創設民用飛機的工廠。

航空事業現在得到這樣一個位置，各國都不願他將來會有退步的，我們眼見得各國紛紛設立航空軍械局，航空會和在各處的航空支廠了。我們的責任便是應做們守這一個形勢，俾得我們在工藝上有趣的共同來得到一個有趣的利益。譬如德國，他對於這種商業競爭的勢力，固足令我們驚駭，他們是倚賴着國民的力，將來的發展，各國都是很危險的。我們法國在這商場上得着勝利，我們還未算滿足，我們將來要奮勇的幫助來發展這重要的工程，俾我們得着利益而做成法國的世界航空工程發展的根源。

(完)

我們是全以良心「道德」，來做革命的基礎。所以不講客氣，不尚浮文，如同家裡父子兄弟一樣，有話直說，有氣就洩，如其不然，和外面別的司令部一樣，不知主義，不講道德，專以做統問題，勢利問題相結合，這樣子還算是一個革命軍麼？所以希望大家，要意氣相投，道義結合，不要有一些勢利心，苟且心，要拿全副精神來服務，切不可專尚形式，互相欺蒙，

錄自蔣介石同志東征訓話集

菲律賓華僑捐助飛機之熱忱

自歐洲大戰後，世界航空事業之發展，大有一日千里之勢。不獨於軍事上有所裨益，即郵政交通亦非常利便。故先大元帥曾致力於航空之發展。不幸先大元帥之志未竟，而溘然與世長辭！迨今年三月間，前廖部長在中央執行委員會提議，海外黨部於追悼總理大會日，大募捐款，購辦飛機二十架。（每架一萬元）所以紀念總理而繼其志也。乃又不幸廖部長於努力工作時期中，慘遭毒害。以致先大元帥之計劃即受挫折。而廖部長苦心經營的紀念飛機，又遭打擊。所幸自國民政府成立後，即奉先總理廖部長創設編組強有力之飛機隊之救國大計，提倡軍事及民用飛機，並聯絡海內外有志航空之士，舉行航空合作大業。而海內外同志亦以急於扶助祖國航空事業之進行，莫不努力。務求達到先總理廖部長提倡以航空救國之目的。海外僑胞於各地慘案發生後，尤其努力進行。最近菲律賓黨國各支部進行極為熱烈。自本年五月間中央黨部派吳求哲同志調查菲島黨務，廖部長亦委託與該地各黨部接洽紀念總理飛機籌款事，結果甚佳。茲據吳同志報告，謂菲律賓賓嶼尼拉埠有第一第二支部，其他各埠如宿務怡朗三寶壟蘇洛納卯等亦已有支部成立。雖然同志不多，而對於祖國事情最為關心。為國為黨，無不獻其能以為各地倡。故每次革命及歷次對外罷工之事發生，各埠華僑同志之資助不少。即各工人亦節衣縮食，蒐集款項，滙寄回國，以應急需。觀此次籌捐紀念飛機事，即可概見之矣。當此次接洽籌款之際，三寶壟支部首先捐

助飛機一架。蘇洛支部和之。其餘納卯宿務怡朗帳埠第一第二各支部亦相應表示贊助一架。且積極進行集款，匯寄回粵。昨菲島黨部出席第二次代表大會代表呂渭生同志



反革命派的勢力，
現給我
們減
了。

抵粵，軍事委員會航空局航業處張處長靜愚即設謙太平館，約請呂代表吳求哲暨航空局軍事處張處長治中及德輪間數人商酌匯款與購機事。當席由呂代表報告，謂三寶雁支部已得的款萬餘元。蘇洛支部同志雖不過百數十人，且盡屬勞工，而對於此次籌款，最為熱烈。有屢捐助一個月以至三個月之薪金實成此舉者。故蘇洛同志之熱忱，實為

其他各黨部冠。至於第一第二支部宿務恰期納卯各支部亦已籌得現款。惟待籌集完畢後，即可匯寄回粵矣，呂代表報告後，允於日內發電回菲催促，將所集的款項即日匯寄海外部轉交航空局，為購置軍用飛機之用。並決定請中央通告海外各黨部，關於捐助紀念飛機款項，須寄回中央海外部轉交航空局應用云。觀此，菲島華僑對國民政府所提倡各種事業，莫不竭力贊助。其熱忱實堪敬仰。將來各該埠所購送之七架飛機翱翔空際，不獨為菲島華僑之光，亦國民與政府合作打破帝國主義之恐嚇與封鎖政策之唯一方法。固亦我國之榮也。

我們既入了黨，我們的身體和生命，都交給黨了；黨有命令要我們死，就不敢不死，這樣的死，就是死了，也有價值的；我們要以黨的主義為中心，為主義去犧牲去奮鬥，才算是個黨員，我們黨員的「人格」和「地位」，都是很高尚清白的；有私心爭權利的人，不能做黨員的，革命黨員就是要犧牲一切，為人類來謀幸福的一種人，大家都要明瞭這個意思，不好糊糊塗塗過去，不受自家的名譽。更不好受人的欺負和利用，我們前途的希望是無窮的；只要大家能夠同心同德，一致的努力奮鬥去，就可以達到成功的目的；

錄自蔣介石同志東征訓話集

航空同志分會代表第一次聯席會議會務報告

十一月十四日航空同志分會代表開第一次聯席會議，張秘書長報告會務，經過情形如下。

(一)分會組織詳情

(二)宣佈工作

(1)組織分會，本會成立，亟謀發展，故以組織分會為首要工作。凡廣州市各機關，社團，本會俱曾去函商請組織分會。及得同意，遂又派員襄助。現在已經成立之分會共有十八所。其他正在籌備中者尚有多起。將來由省而縣，務使分會布滿各地，然後宣傳工作始能普及於民間。

(2)發行刊物 宣傳利器，首推文字。本會成立之始，即決定發行各種刊物。惟因經濟困難，未獲照原來計劃實行。現在月刊已經出版。各書店均有代售。此外尚在籌備中者，有「航空週報」，(按本報已於十一月二十日出版矣。)及各種畫報。又曾製定孫大元帥及夫人旁立飛機之名片，分發於衆。

(3)播放影片 本會已製定飛行影片十餘種，送往市內各影戲院，請其於演影戲之暇時映放。以後仍當隨時增製

上備宣傳工作之大概情形也

(三)募捐及收支 航空同志會收入之項有三：(1)會費，(2)特別月捐，(3)臨時捐

。會費由半毫至一元爲會員必盡之義務。特別月捐由會員量力捐，按月繳納。臨時捐則於特別情境臨時徵收。計本會自本年七月六日在大沙頭開大會時，由汪精衛同志等發起，即席簽捐，共得八千一百二十五元，實收六千九百三十一元五角，又粵軍全體捐助一萬元迨至八月二日，又在省議會開成立大會，由許崇智同志等提議，印發捐冊五千本。已發出於各機關，及各縣數十本。中因變亂，未能進行。現本會已函詢各方。尙未得覆。計本會截至十月底止，共收捐款一萬七千零十三元四角五分。除提出一萬五千元購辦飛機外，餘均存中央銀行。因本會章程規定，一切提款用途，須經大會決議。故目下一切用度俱由航業處發出。

(四)機場建築 廣州總站場地地址迭經雅爾台顧問會同工務局工程師往黃埔，芳村，燕塘，各處視勘。結果以燕塘之舊旗營操場爲最適宜。業經偕同財政工務兩局工程測繪師將該場計劃妥當，不日即可興工建築。至韶關沿途分站，汕頭沿途分站。梧州沿途分站，江門沿途分站，各機場，一俟各種進行月有頭緒，即可着手。

辦事的方法，最要緊是系統和次序。在縱的說，就是系統。在橫的說，就是次序。就是古人所謂「經分輪合」這是辦事的法則，如果司令部能照這樣子去辦事有條有理，絲毫不亂，那前方一定可以打勝仗；總之我們做事，須要同舟共濟的決心，同心同德的精神，大家要明白，我們並不是爲個人做事，是爲求主義的實現，是爲求人民的幸福；所以要耐勞耐怨，百折不回，靜如泰山，動如霹靂，完成我們革命的非常事業。

錄自蔣介石同志東征訓語集

航空同志會消息

航空同志會，現已組織分會二十四所，會員二千三百餘人，其在籌備中者，尚有多處。航空事業可信已得社會人士之注意，其發達可期而待也。茲將各分會開會情形，詳述之於次，以備留心本會事務之參閱。再本刊第一期已將第一二三四分會情形摘錄，故本期自第五分會記起。

第五分會 本分會係由教育廳集合各學校組織而成。于十月二十七日開成立會。首由主席馬洪煥佈開會理由。畧謂本廳同志分會。曾於九月八日開第一次籌備會，復於十月十三日開第二次會議。本當早日成立。旋因國葬沙基死難烈士，及辦理學生調查廣州市戶口各事，故遲至今日始克成立。繼言飛機傳達消息，及載客運貨有益於吾民者甚大。倘此業克告成功，匪特補救輪船火車之不及，即深山窮谷，皆易達到。但西哲有言，凡舉大事，非三數人可能辦。航空事業，國民政府提倡於前，吾民衆當幫助於後。羣策羣力，共謀進行，其結果自可樂觀也。我們今日組織分會，就是想團結我們同志的力量，幫助政府云云。繼請關科長演說。詳述本局之歷史。及改組後增設航業處進行民用航空之用意，在實行總理民生主義，以利人民獲得生活上之利益云云。演講畢，選舉，許崇清當選為正會長，馬洪煥為副會長。楊卓庵為書記。溫仲良為幹事。張孝篤為會計。

第六分會 本分會係教育局集合市學校所組織。曾于九月二十九日在教育局開籌備會

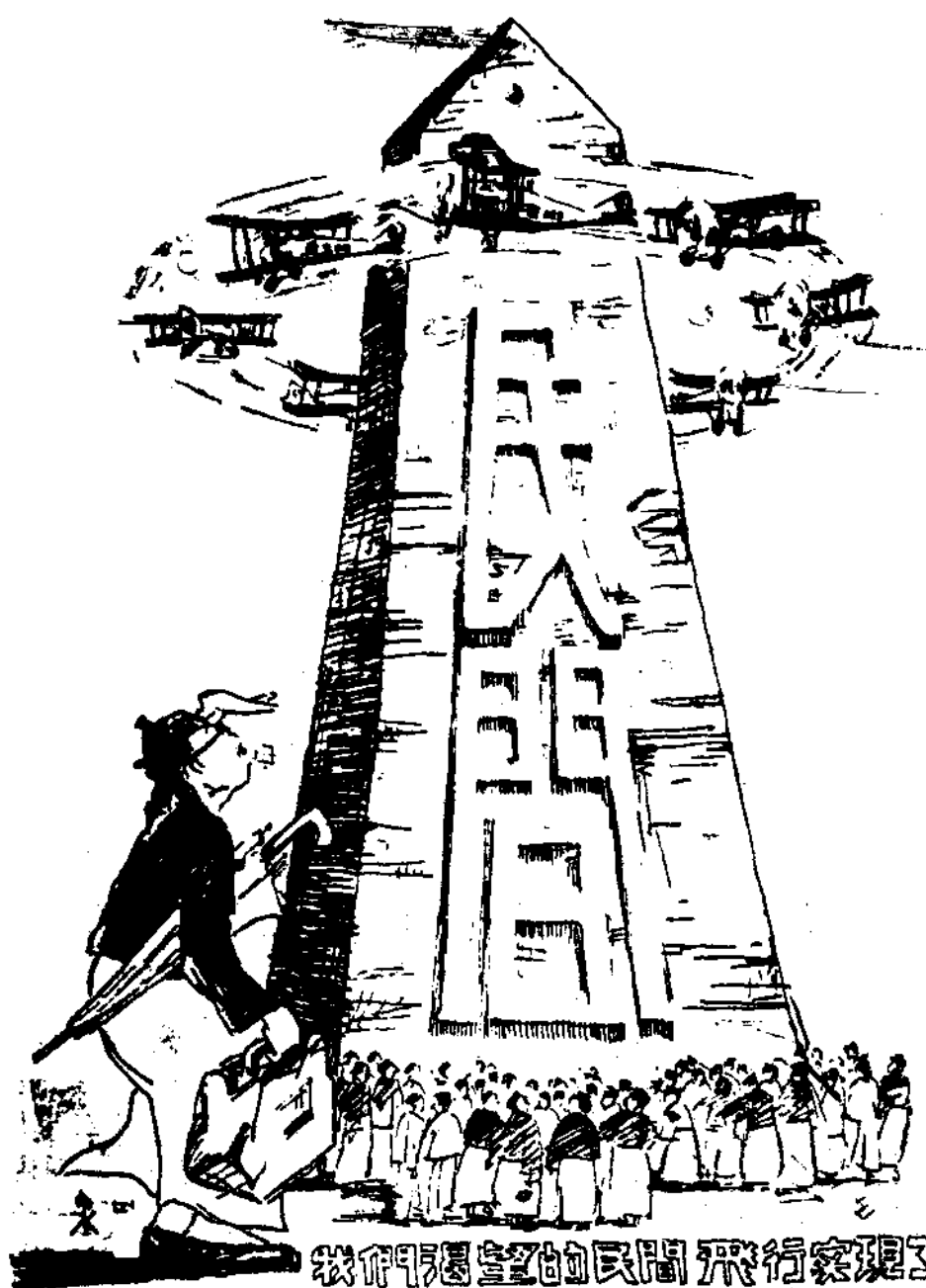
。出席學校代表五十八人。航空局五人。教育局五人。關於組織及會費事項俱有討論。十月廿三日開成立會。該局局長伍大光主席。宣佈開會理由。畧謂航空事業之進展，實為今日不可遏抑之潮流。歐戰中飛機助戰，已著奇效，歐戰後各國更竭力提倡，現在已有很驚人的進步了。中國文化衰落，科學幼稚，工藝製造，不能與人爭勝，物質的享受，自然相形而見絀。現在政府提倡民用航空，以圖交通之利便，這是專為民人本身利益着想的，所以我們應該協助政府以期大功速成云云。次習科長演說航空之作用，及組織分會之理由，並請同志担任提倡鼓吹之責云。選舉結果，正會長伍大光。副會長陳寶麒。書記孔昭棟。幹事陳廷煥。會計司徒欽。選舉茶點散會。

第七分會 本分會為女子師範學校員生所組織，曾于本月十七日，開籌備會；是日下午二時半，學生全體齊集禮堂，由廖校長主席；請航空局關科長演講航空事業之重要。(一)飛機之用途，及其特長。(二)政府提倡航空事業是專為人民謀幸福的，人民也應該為自身幸福而協助政府。(三)世界各國航空業之發展，有一日千里之勢；吾國雖不能與先進列強，齊驅並駕，亦當急起直追，使有所適應於世界潮流，學界諸君，為知識階級，更須負提倡之責，作羣象之指導，況諸君為女學界之優秀者，尤應本改造社會之職志而實行之。(四)綜上諸因，吾人應急起實行；而實行工作，當從基礎着手，聯合各界組織同志會，以聯收眾擎易舉之效；如是，則航空事業之發展可期，即吾人莫大之幸福，無上之利益，亦於焉以獲。旋又痛言今日帝國主義者，將我領海施行

封鎖，將我領土，肆意蹂躪，我國人民，動多掣肘，橫被束縛若航空事業，日見發達。遺遙雲漢之間，若飛將軍從天上來，此固非列強條約所能束縛，亦非堅船利砲所能掣肘，彼狼暴列強，固無我何也，總言之，航空事業，我國現雖初步，然能努力幹去。使之日進，匪特可享交通之利，即帝國主義者之毒計，亦無由施吾人固何等自由與快樂也，願與同胞諸姊妹勉旃。演畢，掌聲如雷。時因時間太促，及到會只為學生，教職員未曾參加，復于十月二十日開正式成立會。本處關科長應該校前日之約，依時參加，被推為臨時主席，宣讀總理遺囑畢，宣佈開會理由：畧謂航空同志會組織法，及選舉法，草章所載，想各位都已明瞭；今日開成立會，請各位選出職員，以便進行；衆贊成，選舉結果正會長廖永筠，副會長蕭毅，書記黃慧蓮，幹事黃婉容，會計鄧昕；旋討論會費，表決分為「半毫」「壹毫」二級，提議者理由，以費額低然後可期普及履行繳納會費，其有熱心而豐裕者，儘可于月捐或特別捐項下，隨時努力云云。

第八分會 本分會為省立第一中學校同志所組織，先于十月十九日，在該校禮堂開籌備會，航空局關科長天人演講，述明國民政府對於民間飛行事業之注意，及飛機担任交通之特長，並痛言帝國主義者之種種壓迫，侵畧計畫，我輩羣衆，若不合力奮鬥，齊起幫助政府，共圖發展，將來不僅長作睡獅，且恐獅之死期將至，行當為人饕食矣。演至此，聽者不自禁，聽者咸為動容。維我輩今日，雖受帝國主義之束縛，處其囊中，果能萬衆一心，除去倚賴之劣根性，本與亡有責之心，轉弱為強，脫穎而出，直指

願聞耳。至組織航空同志分會，宜先從學校方面着手，誠以學界爲社會知識階級，應負提倡鼓吹，以領導羣衆之重責，敢以斯責，重負諸君；信諸君必能本政府與人民合作共襄要舉之至意而力行之云云。復于十一月六日一時，開成立會，到會人數二百餘，由該校區芳浦君主席，隨宣佈開會理由，畧謂：我國幅員在世界上，爲有名廣大國家。但交通設備，則喻乎人後，故龐然大物，而如病夫，血脈不能流通，軀體雖存，精神已喪矣。故今日爲振刷國勢計，不能不從交通上設想，但交通之工具，如汽船汽車之屬，已畧具雛形，而非有充分經費，長久期間，難收良效。故爲經濟上，時間上種種便利計，不若提倡航空事業之易舉易行也。今日航空分會之設，籌商甚久，以本校十四週紀念事，仍須籌憲，故延至今而始舉行。現依開會秩序，舉行選舉職員，望各位依法選出，使負有人，會務得日臻完善云云。隨選舉結果，正會長區芳浦，副會長霍廣河，書記左鼎亨，幹事李其章，會計鄒卓然，選舉舉，本會代表關天人先生演說，畧謂：國民政府成立後，凡一切興革事業，無論直接間接，皆以利民爲唯一宗旨，故提倡民間航空事業，發起組織航空同志會，殆欲使此種航空利益，普及民衆，並願人民與政府，共本奮鬥之精神，和衷合作，後痛言近日帝國主義者，壓迫我國，陰謀重重，慘案迭生，尤復封鎖海港，扣留郵電，拒絕滙兌，毒辣手段，直欲絕吾種而殄吾邦。故我素抱救國救民主義的革命政府，急欲妥籌破厥毒謀之方。然欲反抗其鎖港政策，當先改良交通，使莫我阻，故從速提倡民衆航空事業，擴展航空計畫，實行



我們渴望的民間飛行實現了!

打倒一切帝國主義者之侵暴行為云云。其次陶工程師演述飛機對於軍事上之功用，及組織民用飛機之意義；後由該會會員相繼演說，大意畧謂我們組成航空同志分會後，

須認定宗旨，繼續努力，協進民間航空事業，並非供軍閥及帝國主義者之役使，此種目標，吾人不可絲毫忘却云云，時已下午五時，遂由主席宣佈散會。

第九分會 本分會為市立師範所組織，于十月廿二日開會討論以爲成立正式會之

準備，並請校教職員自經組織同志分會討論會，出席代表回校報告後，正欲由全體員生，合編一分會，以促成航空事業之發展，而應世界之潮流，但恐學生方面，多未明白此中旨趣，乃函請本處于是日派員到校演講，故由關科長依時蒞該校出席，由該校教員關君主席，恭讀總理遺囑後，宣佈開會理由，畧謂：此項航空同志分會，迭經各機關各學校，先後成立者甚多，本校同人，亦同隸國民政府下，亦應繼起組織分會，稍盡國民協助政府之責；但其中組織情形，進行方法，恐非專家不能詳述，茲特請航空局航業處宣傳科科長關天人君，到來指導一切；衆鼓掌，隨關科長出席演講，大意：（一）進行此項事業之遠因，是國民政府依照先總理以前所定計劃而行，（二）航空同志會，若無分會，仍未能收普及之效；故力向各方面徵求同志，多設分會，以期普遍；（三）入會後所獲之利益。（四）詳述飛機在交通上之價值，及現世航空情況，並希望學界同志，爲此項進行之領導者，至爲淋漓盡致，誠懇動人。演畢，時已下午六時許，遂散會。嗣於十月二十七日開成立大會，出席人數有航業處職員關漢光，馬挹雲，陳翊忠三同志，並該校員生百數十人。由關德寅同志主席，先宣讀總理遺囑，隨宣佈開會理由，並分配決定航空同志會次序數列；即師範教職員成立第九分會，師範學生成立第十分會，小學員生成立第十一分會，衆贊成，繼由關同志漢光演說畧謂：民用航空事業，原極重要，而第一要件在先求航空思想之普遍；貴校同志，一日之間，能組織成立三分會足一見諸君對於民用航空事業，至爲熱誠，進行甚速。諸同志能

如此負責做去，何患帝國主義者之不為我們同志青年打倒云云。投票選舉，結果正會長余超，副會長謝茂蘭，書記陳慶堃，幹事關德寅，會計陳浩如，遂散會。

第十分會 本分係師範學生所組織，與第九分會同日成立。推定張漢儒為正會長，汪玉庭為副會長，楊儀為書記，李振坤為幹事，李少穆為會計。

第十一分會 本分會為市立師範附屬高小員生所組織，與第九第十兩分會同日成立。推定曾述頤為正會長，王乃健為副會長，江非棠為書記，何大經為幹事，鄧衍斌為會計。

第十二分會 本分會為工專教職員生所組織，於十一月二日在該校開成立會，由該校校長蕭冠英主席，行開會禮如儀，主席宣佈開會理由，籌備員龍文焯，報告籌備情形，本會派出代表及該會會員演說者凡九人，咸以今日世界各國，對於航空之趨勢，有一日千里之慨，吾國人士，若不急起圖之，將必又入外人之掌握矣。此項提倡，尤以工業學校之關係為密切，望各位不但盡本人入會之義務，且須為社會上之指導，担負宣傳之任務，使全國恍然皆具航空之思想，尤為至要云云。演說畢，即席用票選舉，結果正會長蕭冠英，副會長龍文焯，書記李照光，幹事何壽田，會計伍頌湯，會費由籌備時，定為半毫及二毫兩級云。

第十三分會 本分會為市立第三高小教職員學生所組織，於十一月十日在該校開成立會，該校職員武佑君主席，宣佈開會理由，畧謂是日乃本校之航空同志第十三分會成

立之期，但我們何為即組織此會，因本校教職員學生，多是革命同志；今政府如此提倡，我們為黨為國盡力，故應組織此會以與政府合作，來做這種益羣之事云云。關科員演說：畧謂吾輩處于帝國主義者包圍重壓下者久矣。當速謀解脫，以求獨立，願謀達其所求之目的，必先有各種工具，然後可以實行；今國民政府提倡民間航空事業，是應吾民之需求，望各位共同奮鬥，與政府合作，促此業之早成，脫離種種條約之束縛，是所厚望云云。陶工程師詳述飛機之效用，及吾民有入會之必要，復指預定各航線地圖，明白講演，講演畢，即投票選舉，結果武佑為正會長，尹達權為副會長，陳鳳歧為書記，陳堪源為幹事，梁樹榮為會計，會費于三日內繳交，定額由各人在半毫一元之範圍內示認之云。

第十四分會 本分會為市立一高教職員學生所組織於十一月十一日開成立會，本會派關科員，陶科員出席，俱有演說。選舉結果，袁苞為正會長，鄧柱榮為副會長，劉景熙為書記，余文蔚為會計，黃承鏞為幹事。

第十五分會 本分會為市立四高教職員生所組織於十一月十一日，在該校開成立會，開會秩序如儀，主席黎勇莊，宣佈開會理由畢，本會代表關科員陶科員相繼演說，旋即席選舉，結果正會長黎勇莊，副會長黎哲，書記陳志遠，幹事盧觀蘭，會計黃敏。

第十六分會 本分會為廣大附中學生所組織，於十一月二十七日，在廣大禮堂開成立會，先由該校陳騰禎君主席，宣讀總理遺囑畢，繼續宣佈開會理由，畧述該會組織經過

情形，及成立後之希望。旋由本會代表習科長，演講歐洲航空事業進步之猛烈，與夫飛機在中國國防及交通上之重要；並先總理提倡航空事業之經過，末則請各同志盡力担任宣傳，並願與諸君共肩此責云。演畢選舉，陳庭禎為正會長，侯交禮為副會長，馬麟為幹事，莊迪菴為會計，黃友棣為書記。選舉由陶科員發散各種宣傳品，時已四時五十分，遂宣佈散會。

第十七分會 本分會為兵工廠全體黨員所組織，先于十一月八日，該廠開全體黨員大會，由張靜愚同志提議組織航空同志分會，全體贊成，即席加入者一百二十人；復于十一月十二日，該廠特別黨部，開第十七分會成立會，依章舉出職員五人；正會長鄧士章副會長劉東暎，書記周公石，幹事潘錫恩，會計朱恩明。選舉，旋提出會員，應納月費案，議決工人每月繳納會費半毫，員司繳納會費五毫，現下加入會員人數，統計一百六十名云。

第十八分會 本分會為市立美術學校諸同志所組織，於十一月二十一日，在該校開成立會，本會代表李廠長其蘇，演說航空事業之起原及效用，並言各國對於提倡航空事業之趨勢，有不能不急起直追，所以有航空同志會之組織，使民衆咸有此種思想，而漸次予實行，望各位同志勉旃云云。陶科員亦有演說，當場入會者有五十餘人；但因該校教職員，有事未能到齊，故下星期開會選舉，結果胡樸夫為正會長，馮鏡百為副會長，沈光燕為書記，余深為幹事，李淑儀為會計。

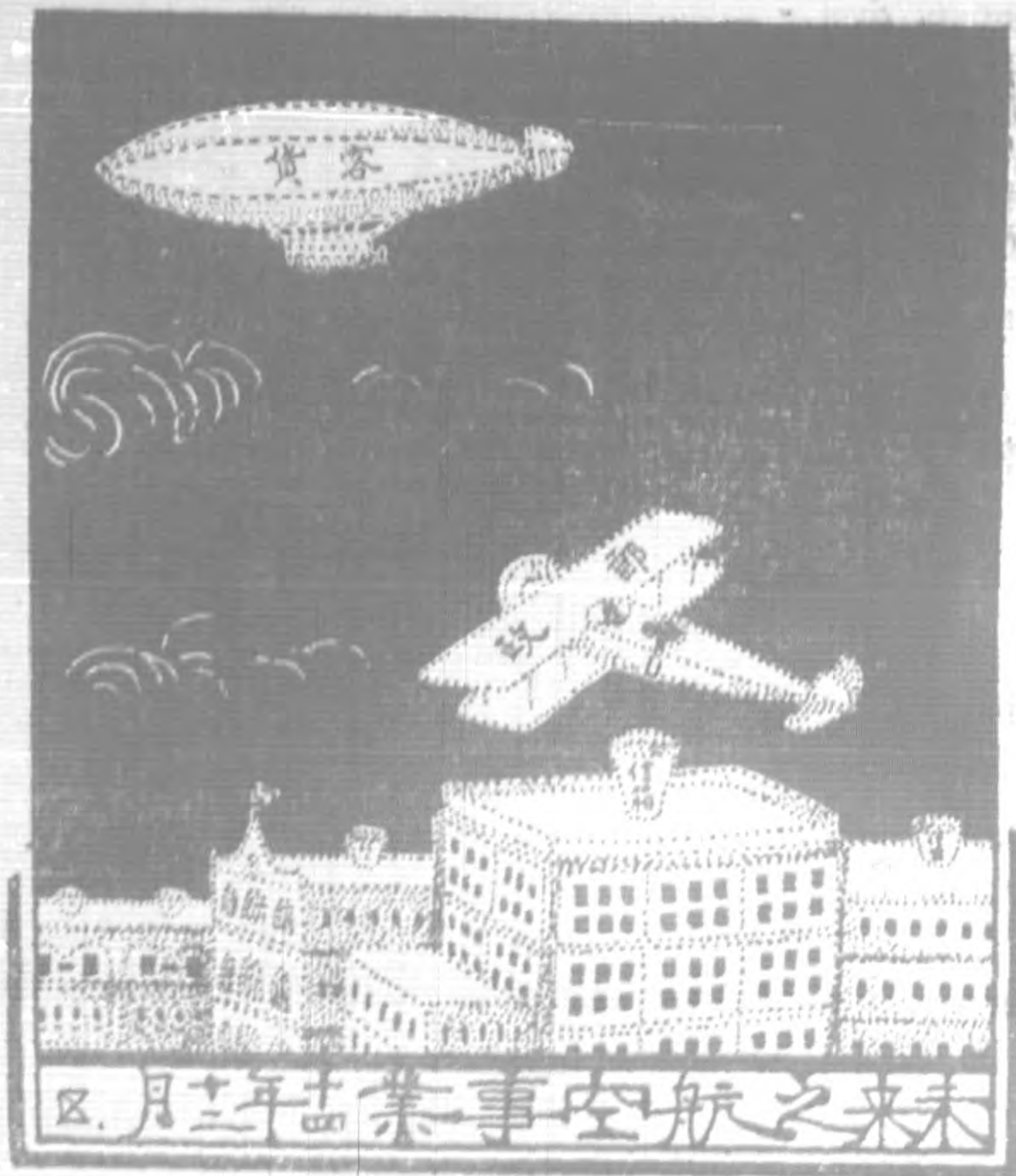
第十九分會 本分會爲第十三高小教職員生所組織，於十一月廿五日開成立會，本會派陶科員，雷書記參加，會長陳熾主席，宣佈組織航空同志分會之理由，隨由陶科員演講航空之效用，及航空路線之預定，繼選舉陳熾爲正會長，黃承權爲副會長，曹小佩爲書記，陳成章爲幹事，李立權爲會計。

第二十分會 本分會爲廣東學生聯合會所組織，於十一月廿五日在廣大會議室開成立會，本會派習科長，馬科員，黃科員參加，赴會代表廿九人，黎兆葵君主席，伸言學聯會極願担負航空宣傳工作，習科長演說，大意謂自航空術發明以後，由先進各國，發揚光大，年來航空事業之發展，真有一日千里之勢。歐戰以後，各國努力提倡，蓋其在軍事及交通上之效用，較之海船陸車爲尤大也。中國航空業，幼稚已極，若再不設法擴展，則將來受帝國主義者之飛機壓迫，比現在佔我港口，扼我海權，更要利害，現在政府努力提倡，正欲免遭此厄也。學生爲社會之領袖，社會各項事業，多賴學生倡導，羣衆趨隨，方能有效；中國普通民衆，對於國家社會事業，素不關心不像外國人民，常常注意，所以學生負領導羣衆的責任尤大也。比方五四運動，是中國學生第一次大運動，其結果就是喚起人民的責任心，實開中國社會運動之新紀元，學生的能力，由是大顯，今年五卅事件，又幾乎是學生鬧起來的，這一次的運動，足使帝國主義者胆寒。所以凡是社會運動，學生的能力和責任，實在是大極了。航空事業，若學生努力宣傳，其成效定有可觀云云。演畢即行選舉，結果黎兆葵爲正會長，陳興華

爲副會長，魏學齡爲書記，張廣義爲幹事，李秀樞爲會計。

第二十一分會 本分會爲船塢工會，罷工工人所組織，於十二月四日開成立會，本會派員二人，前往參與，由該會郭容邦同志主席，行開會禮，即席選舉職員，結果正會長郭容邦，副會長黃成，書記李福成，幹事湯乾，會計袁章，選舉畢，對於會務，甚有討論；擬由廿一分會之下，再分設各支部，或小組，以期普及，因船塢工會範圍甚廣，人數不下數十萬，散處各地工作，若單設會所一處，有事時招集固難，且欲宣傳此種航空智識，及思想，亦覺非易；若本工會多設分會，直接總會，又恐將本工會精神分散，不能一致行動。又擬將會長制，改爲委員制，互相討論移時，結果擬將各意思遲日派員親來執行部面商一切云云。繼由陶科員及該會新選職員相繼演說，歡呼口號即散，該會現加入同志已有六十餘人云。

第二十二分會 本分會爲廣州政法教職員生所組織，於十一月廿九在該校開成立會該校同志張文邁主席，畧謂今日因各同志歡送留俄學生，故到會人數不多，但以後彼等當全數加入，繼請習科長演說：大意謂航空同志會，成立不久，現已組成二十二分會，會近兩千人，成績不爲不好，但以廣東全省人數計之，則二千會員，實在算少極了。我們以後，應努力宣傳，務使民衆，俱瞭解航空之利益，而自動樂意加入同志會，廣東政府提倡航空的目的，容易達到，而我們對於同志會所負的責任，也真重極一點，至關於航空之重要，及近世航空業之發展的情況，也非幾句話說得完的，但我們



可以斷定一句，今後在國際上佔最高地位的，一定是航空事業發達的國家，中國的國

際地位，往時列在三等，然就實際上講起來，連三等的資格，還沒有，直不過為世界上獨一無二的次殖民地罷了。我們若果安於現狀，那就不用管他，否則必要拚命趕上人家才是。總理說過我們學西洋的文明，不可跟着人家後面跑，須要迎頭趕上去，庶可使後來者居上。我們現在軍備比不上西洋，火車汽船也沒有人家的多，於

是就不能得到國際上的平等地位；但若從新練兵築路開航道，想加勁赶上人家，勿論事實上的困難，不容易打破，即會馬上都辦到了，人家又不知跑遠了多少里程，枉費一場工夫，結果仍無利益；所以最好只有發展航空事業，以替代軍事上的陸海軍，交通上之火車汽船，以中國人之敏悟天才，和勤苦耐苦的習性，這事是不難有成的；惟負宣傳鼓吹之責，就是我們各分會的同志了。關科員亦有演講，選舉結果，張文邁為正會長，姚慶慈為副會長，譚詠韶為書記，林詠沂為幹事，陳鏞為會計。

第二十三分會 本分會為河南寶崗市立高小教職員學生所組織，於十二月五日，開成立會；本會派關科員，胡科員參加，關科員講演謂帝國主義者，扼吾交通大權，以致我無行動之自由，現在政府提倡航空，就是要打斷帝國主義，縛束我們之鐵鍊，以恢復我交通的自由，尙望各位同志，努力宣傳云云。胡科員講演，謂航空為救國的大事，必要民衆起來幫忙，才有發展的希望，諸位都是同志會的會員，喚醒民衆，是要大家都負責任的，此後須努力宣傳，以期成功，選舉結果；司徒燦為正會長，馮文彬為副會長，黃超白為書記，司徒龍為幹事，司徒番為會計。

第二十四分會 本分會係市立第三第六第七第八第十二第十三十六個國民學校教職學生共同組織，於十二月十二日在第六國民學校禮堂開成立會，出席者九十七人，本會派關科員胡科員參加；該校王嚴萍君主席，行開會禮，并唱國歌；宣佈開會理由；略謂政府提倡航空事業，組織航空同志會，各學校均紛紛成立分會，吾輩乘世界之潮流，

及時勢之趨向，亦應聯合各學校，繼續進行，故今天開成立會，其一切進行，及組織手續，特聘航空局派員來校指導；繼由關科員演說航空事業之始原，及組織同志會之原因與發起人，并謂各分會，學校方面佔居多數，因學校為智識階級，宣傳易於普遍；至講我國被帝國主義者之侵略壓迫種種屠殺慘案，大聲疾呼能令全座肅然，雖國民小學之學生，亦皆動容傾聽。來由該校職員唐天森君演說：大致謂吾國人作事無恆性，無團結力，即三人以上之團體，精神亦是渙散，不能一致，所以國勢被人如此壓迫，吾人環境如此痛苦，若是再不團結起來，將劣根性痛除，那就將來一定陷于不可思議的地位。目下救國一線生機，只有航空事業；但是提倡非難，實行為難，吾輩做事，只要認定目標，抱着毅力做去，人所不能為者，我能為之；人所不敢為者，我敢為之，比方一船顛蕩于大海驚濤駭浪之中，船中的人，若不齊起努力，鼓舞前進，一定是要覆沒的，豈不是同歸于盡了嗎。所以我們對於航空同志，要團結猛力奮鬥，表同情于政府，作政府的後盾；至于宣傳方法，有用口頭的，有用文字的，我們的分會，雖然是一個小團體，凡事總要從基本做起，始可擴大得起來，況且航空事業，目前是在萌芽時代，吾輩趁這個時候，竭力的栽培灌溉，自然一天一天的茂盛起來了。選舉時，由主席指定劉永康，張強齡，楊燦，劉錫鏐，徐鼎煊為寫票員。結果王嚴斧為正會長，劉永乙為副會長，王安為書記，楊紹煌為幹事，楊燦為會計。

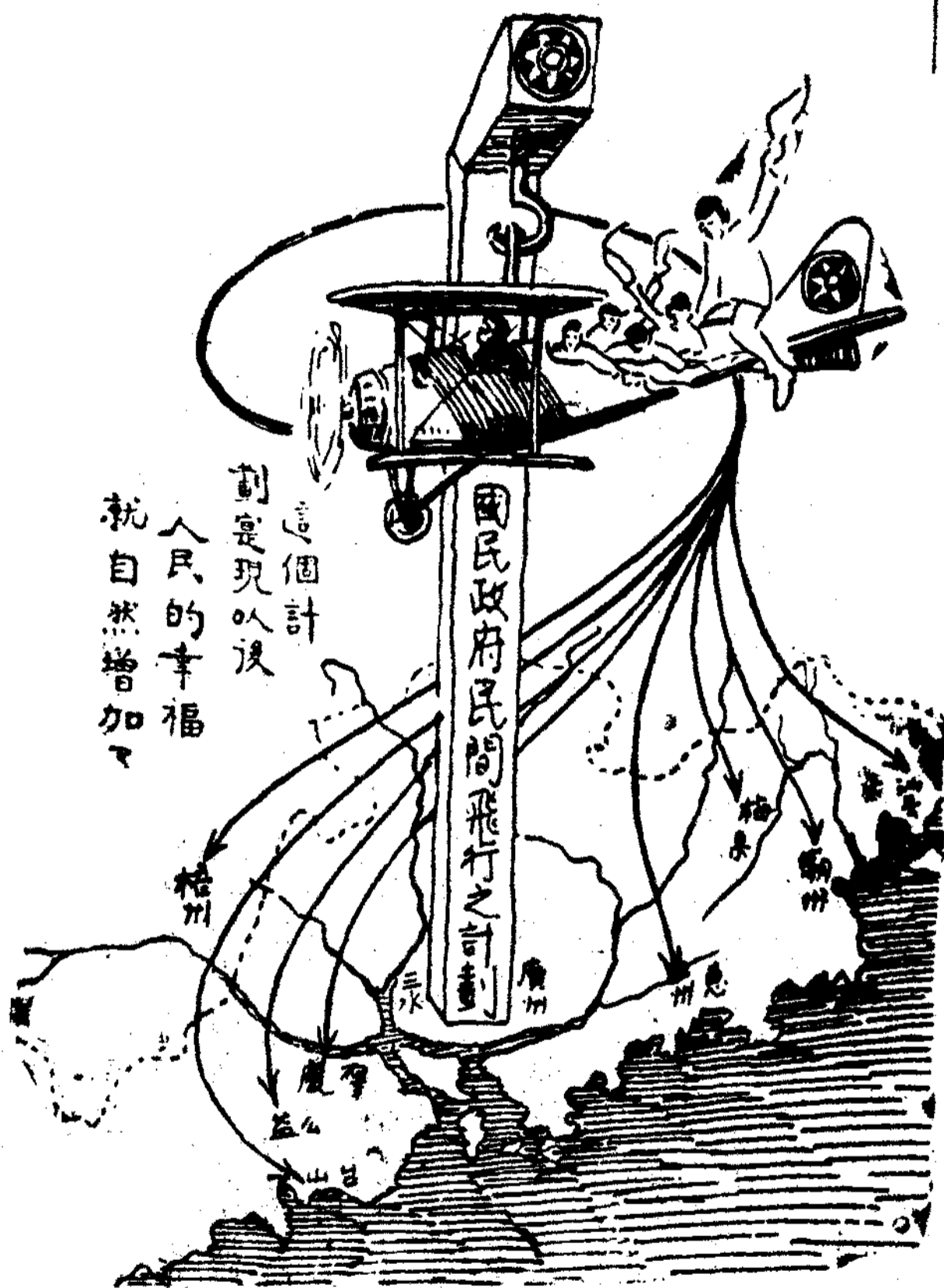
第二十五分會 十二月廿日番禺師範學校成立第廿五分會，是日午十二時開會，查該

會會員有六七十人，但值是日禮拜，又有多數同志往慰勞會服務，故是日到會者只得廿一人。由王香同志爲主席，行開會禮如儀畢，宣佈開會理由：畧謂此項同志會各校都有組織，本會同人亦應當組織一個共策航空事業之進行云云。繼而請本處參與同志關漢光演說，大意謂今日中國國勢如此孱弱，屢被侵凌，最近之滬案發生，延沙基及至帝國主義者，復將港口封鎖，希冀擊我粵人之死命，吾人爲救急計，爲打破帝國主義者計畫計，不能不早起齊來，幫助國民政府，其策此航空事業之進展。繼而雷商巖演說，大意謂航空事業，對於國際地位問題；再而至於個人旅行便利問題等，演畢，卽行選舉，結果王香得十五票，當選爲正會長，溫盧軒得九票，當選爲副會長，蔡國勳得四票，當選爲書記，杜週孫得五票，當選爲幹事，黃煥新得二票，當選爲會計，選舉畢隨即散會。

第二十六分會 本分會爲廣東大學秘書處所組織，已于十二月十七日，開成立會，航空局習科長陶科員參加，秘書長余愷湛主席，宣佈開會理由：維請習科長講演大意：謂廣東大學爲南方最高學府，社會瞻仰所繫，他的一言一動，在社會上發生極大之影響，航空同志分會至今日雖云成立二十六所，除下軍政機關，乃極少數高等學校以外，多爲中小學校所組織，我們所希望於中小學同志者，是校外演講，及募捐；他們的能力，怕也只能作這兩種事件，所以我們製一簡單的宣傳計畫，專爲他們用的，至於大學校能力，比他們大多了；所以担負的責任，也特別不同，我們希望于此間的，更

簡單說來，你們是佔在指導的地位，有發號施令的威信，祇要你們隨時發表些鼓吹航空事業的議論，並奮勇的担負同志會定下的工夫，以身作則，為中小學立下師表，為社會民衆做個前驅，那怕這萌芽的航空事業，不蓬蓬勃勃的發旺，興盛呢。這就是我們對同志諸君懇切的願望，講畢，選舉結果，陳公博為正會長，余愷為副會長，周鼎培為書記，廖頌揚為幹事，劉寅為會計，選舉又由陶科員報告航空局最近努力的工作，謂航空學校，現在只有二十幾個學生，將來必不足用，現正籌畫將于一月之內，擴充學校規模，多收學生，飛機此時可應用者甚少，不久必有二三十架新飛機到來，滿塘飛機場，現將開始建築，一月半之內，即可完竣，至于飛行航道，即照圖案施行，諸位覽圖自明白了。

第二十七分會 本分會為三水厘金總局及三水中學員生組織而成，是日到會者約有五六十人，並有三水縣立中學校學生十餘人，軍樂隊一隊，假借三水河口民團局為會場，首由贊禮員朱朗廷君依序唱禮，次由鄒昆泉君主席宣佈開會理由，後繼由鄒會長臨初演說，及組織廿七分會經過情形，後請航空同志會特派員關漢光君演說，約數十分鐘，門外聽者莫不垂注，鼓掌之聲不絕于耳，後由三水中學學生聯合會代表李國雄，林書文兩君演說，大意畧謂現在革命政府領導國民革命，吾輩身為國民，不可不與政府合作共同奮鬥，且政府提倡航空事業，與我國交通方面究關利害，望吾輩國民快快各負責任做去，俾得早日實現云云，演畢茶會拍照而散。



樂江十八公會 本分會爲新亞英文學校員生所組織，於十二月十九日，在該校講堂開成立會。航空局派胡科員，關科員參加，由該校校長宣佈開會理由，畧謂本校因籌備時間甚短，全體學生，原有百餘人，今日到會者只七十餘人，希望將來全數加入，共同爲國奮鬥云云。繼關科員演說畧謂：航空同志會比方人的頭腦，分會乃人的四肢，四肢運動，而全身之血液，才能活潑流通，全身之血液活潑流通，然後頭腦始可以強健發育，所以本會對於各分會係希望分會會員精神奮鬥到底，使本會日臻發達，所謂「人多好耕田」衆擎易舉的意思，諸位同志皆能本此旨以實行工作，則前途甚有希望也。胡科員詳述會員權利義務之分別，及本會進行之狀況。末由梁逸民君演說謂吾國最痛心的事，爲被不平等條約束縛，至不能立於平等的地位，屢受帝國主義者經濟的侵襲，武力的壓迫，而且慘無人道，最殘忍的屠殺案，亦相繼發現，自今以後希望各位同志，對於航空事業，努力進行；担任宣傳工作，由個人而家庭，而社會，而國家，務使航空思想，普遍於全國民衆與政府合作，考歐西各國航空事業之發展，雖有一日千里之勢，我們若趕速前進，亦可與之並駕齊驅，再進一步說：我們果能萬衆一心，誓死不移，以全力奮鬥，則不僅與之並駕齊驅，即駕而上之，亦非難事，總視諸君能否努力而已。請舉，選舉結果，關翼華爲正會長，梁逸民爲副會長，唐菊傳爲書記，曾麟山爲幹事，鍾錫恩爲會計，隨拍照散會。

航空同志分會會員人數統計表

第一分會	七拾二人
第二分會	五拾六人
第三分會	六拾二人
第四分會	約二百五六拾人
第五分會	五拾九人
第六分會	五拾人
第七分會	六拾七人
第八分會	未詳
第九分會	五拾人
第十分會	一百七拾二人
第十一分會	八拾五人
第十二分會	一百四拾六人
第十三分會	八拾八人
第十四分會	一百拾四人
第十五分會	七拾五人
第十六分會	一百零三人

第拾七分會	二百零四人
第拾八分會	六拾八人
第拾九分會	六拾人
第二拾分會	六拾二人
第二拾一分會	六拾九人
第二拾二分會	八拾人
第二拾三分會	六拾七人
第二拾四分會	一百一拾九人

總計貳千一百八拾八人

第二十四分會以後未詳確數當於下期發表

航空同志特別分會組織之先聲

航空同志會執行部張秘書長，以各團體機關皆可自行組織航空同志分會，以應各同志入會之需要。但其他不屬各機關之個人，願意加入本會者甚多。若不特設法以濟組織之窮，則熱心贊助航空者必有向隅之歎。殊與提倡航空之本旨不甚相合。故決令組織航空同志特別分會。會址設在航空局內。本分會在未選出職員以前，其會務暫由航空局航業處職員代辦。現陸續入會者已有七十餘人。不久當可開成立大會，依照本會章程選舉職員。現正在籌備期中。

航空同志會財務報告

(第二期)

三水河口釐廠諸同志捐款伍百元

廣九火車貨釐局諸同志捐款捌拾元

梁紹文同志捐款拾元 (原捐五十元連前三十元共收四十元)

岑發文同志捐款拾元

岑相鑄同志捐款伍元

岑相佐同志捐款伍元

施耀崗同志捐款貳元

司徒營同志捐款貳元

劉從中同志捐款貳元

方芳菁同志捐款貳元

詹杏之同志捐款貳元

丘澄西同志捐款壹元

張瑞華同志捐款壹元

張桂榜同志捐款壹元

羅烈軍同志捐款壹元

沈維生同志捐款壹元

周啓剛同志捐款壹元
張東華同志捐款壹元
馮侶楸同志捐款壹元
林理甫同志捐款壹元
鄧範生同志捐款壹元
王瑞庭同志捐款壹元
鄭受炳同志捐款壹元
勞先鞭同志捐款壹元
凌 棠同志捐款壹元
馮寶琚同志捐款壹元
林超伯同志捐款壹元
莫子材同志捐款壹元
王月波同志捐款壹元
王健海同志捐款壹元
彭澤民同志捐款壹元
鄧子實同志捐款壹元
麥興華同志捐款壹元

陳李博同志捐款壹元
許廷魂同志捐款壹元
盧廣秀同志捐款壹元
張竹初同志捐款壹元
余 夫同志捐款壹元
關士秀同志捐款壹元
關顯國同志捐款壹元
黃 榮同志捐款壹元
何顯心同志捐款壹元

(未完下期續載)

航空同志會圖畫宣傳委員會組織法

- 一、本會定名為航空同志會圖畫宣傳委員會
- 二、本會受航空同志會之執行部之指導辦理圖畫宣傳事宜
- 三、本會暫以委員主席一人委員十人組織之
- 四、本會委員主席及委員俱由航空同志會執行部聘請之
- 五、本會暫辦圖畫宣傳品八種(一)週報圖畫(二)月刊圖畫(三)畫報(四)電影畫片(五)明信片(六)月份牌(七)信箋面圖畫(八)拜年片

- 六，本會工作由主席委員會配各委員分任之
- 七，各種圖書草稿由主席委員及宣傳科科長審定後始可付印
- 八，本會一切經費暫由航業處支用
- 九，本會每星期開會一次定在星期一下午六時半如有特別事故另行召集之
- 十，本組織法經第一次委員會議通後發生效力

航空宣傳計劃

(一)航空同志分會之工作

- (一)組織宣傳隊每隊十人舉一人為隊長負指導之責(二)代銷宣傳品凡本會製定之各種宣傳品如週報月刊以及其他之單頁圖畫傳單等均須廣為傳佈(三)每兩星期召集各界人士舉行公開講演一次(四)勸募捐款依募捐冊程式登記將款項彙送本會收存(五)介紹會員并負登記之責

(二)宣傳隊之工作

- (一)遊行演講至少每兩星期一次由隊長率領全體隊員出發通衢為露天之演講每人手持繪畫白旗并隨帶宣傳品出發(二)介紹會員入會

我們大家同是在青天白日旗幟之
 下的革命軍，是來救國救民的，是犧
 牲個人一切的幸福，來到革命黨青天
 白日旗幟之下，實行三民主義，就是
 死了，也為救國救民而死，為主義奮
 鬥而死，這樣死是很有價值的，是能
 留芳百世，照耀史冊的；不比得在土
 匪軍隊圍面，為自私自利而死，做別
 人走狗傀儡而死的所以我們要明瞭主
 義，才能打倒一切土匪式的，禍國殃
 民的軍隊，還有一句要緊話，我們軍
 人要明白的。就是人總要死的，「死」
 是軍人最後的目的，只要死得其所，
 死就有價值了。

錄自蔣介石同志東征訓話集

諸君注意

物質名稱其實之雪花香

本公司自製化粧品悉心研究原料優美配
 製得宜早已馳名遐邇現更不敢自滿精益求精
 將所有各種香品膏霜無不大加改良原日雪
 花膏一種加增香味尤覺芬芳以其潔白
 如雪頗似花枝故稱雪花香在幾名稱
 其美低盒時用款式圖案商標比於原日裝璜
 用美分青蓮色更為悅目是亦物質救亡之一
 種愛國之士幸留意焉

請用虎牌
 特色
 之雪
 花香



大 四毫半
 號 二毫半
 號 一毫半

先施公司化粧品廠披露

▲各埠洋貨商店均有經售▼

中國人愛中國貨中國人吸中國煙



愛國非必披堅執銳
 之謂能愛土產也
 國挽利權謀官有
 其官國強斯即愛國



金龍牌
 為大中國最著名之國貨香烟

請吸金龍牌最上等國貨香烟

世界無何人均愛其國貨



南洋兄弟烟草股份有限公司出品