

航空月刊

第二十期 (特刊)

陳銘樞題

廣州市一部鳥瞰圖



中華航空協進會第二特別區分會出版

地址：廣州葵園 自動電話一三七〇三號

中華民國四十八年十一月十五日出版

總 理 遺 像

革 命 尚 未 成 功



同 志 仍 須 努 力

總

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眾聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

齊

囑

現在革命尚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

12
557,905
756.00
E162.1
20

航空月刊第二十二期目錄

1. 封面

廣州一部鳥瞰圖

內頁 總理遺像及遺囑

2. 插書

一飛冲天

御風而行

3. 航空月刊第二十二期題詞

4. 插圖

第二屆全國代表大會攝影

中俄邊境形勢地圖

陳常務委員主席銘樞肖像

陳執行委員濟棠肖像

陳常務委員首席慶雲肖像

陳執行委員策肖像

周常務委員兼宣傳科主任寶衡肖像

黃常務委員兼組織科主任毓沛肖像

何常務委員兼秘書處主任惠吾肖像

張監察委員惠長肖像

張監察委員揚敬肖像

李監察委員揚敬肖像

丁監察委員安肖像

梅侯補監察委員安肖像

題卷語.....陳慶雲

發刊詞.....周寶衡

A 962771

第二屆中樞會執監委員姓名表

第二屆本會執監委員姓名表

論 著

- 近五年來之廣東航空事業.....陳慶雲
 發展中國航空事業.....周寶衡
 本會組織之沿革.....黃毓沛
 未來大戰之列強空軍與我國國防建設.....黃珍吾
 羊城五三號之構造概說.....梅龍安

譯 述

- 美國航空實業一九二八年內之發展.....陳英永譯
 美國第一次全國航空輸運會議紀錄.....陳英永譯
 美國最新發展六角式貯機庫.....沛譯
 近日航空器所配置軍機之發展.....鄭康譯

廣州航空學校消息

- 航空學校討逆半月記.....何旭
 航空學校近訊七則.....記者
 航空學校甲班畢業生.....記者
 建築瘦狗嶺機場之經過.....記者
 航空學校校友會租賃葵園為會址.....英譯

世界航空消息

- 法飛行家之報告
 法飛行家升空新紀錄
 美飛行家之偉舉
 美國新福加式機試飛
 美機陸續運滬

- 英新飛船一次試航
- 英新飛船二次試航
- 英國再建造大飛船
- 英印航空飛艇遇事慘聞
- 英飛船又備試航
- 英飛機在香港失事
- 德國新造大飛船杜克斯號試飛成功
- 德國無尾飛機試驗已成功
- 日本最新發明之擒機網
- 日陸軍飛機舉行日台間大飛行
- 俄飛機入滿站盤旋
- 俄飛機入滿洲里偵察
- 俄飛機抵美
- 菲議員奧斯門乘機返滬

國內航空消息

- 張惠長等開辦京滇粵航空公司
- 張惠長乘機赴徐州
- 梧州機場已築妥
- 東北軍擊落俄飛機二架
- 楊官宇留京任飛機隊長
- 滬漢航空公司廿一日開始
- 金馬機廿三日由湘來粵
- 粵飛機隊廿四日出發武漢
- 我空軍之威力
- 戴季陶乘機來滬
- 航空軍在洛西擲彈
- 粵飛機隊開始偵察西北軍嶺

開築瓊州飛機場進行
 張惠長電告乘機赴漢
 京第三飛機隊出發鄭州
 粵第二飛機隊赴梧
 陳銘樞乘金馬機赴梧
 粵飛機集中馬店豫省
 黃光銳駕珠江號機赴梧
 羊城五三號機已出廠

航空史料

出席第二屆全國代表大會之經過 何惠吾
 加拿大華僑捐助飛機之熱烈
 巴黎富豪最近盛行之新娛樂
 徐柏林號預備北極飛航
 中國政府擬購美國飛機
 吾國航空先河馮烈士如事略 周寶衡

專 載

爲反俄提倡航空告民衆書 陳濟棠

本會紀念週

第一次紀念週報告
 第二次紀念週報告
 第三次紀念週報告

本會會務

秘書處報告
 宣傳科報告
 組織科報告
 編餘瑣談 何惠吾

一
飛
航
空
月
利

一
飛
沖
天

陳銘樞



航空月刊

御風而行

歐陽駒題



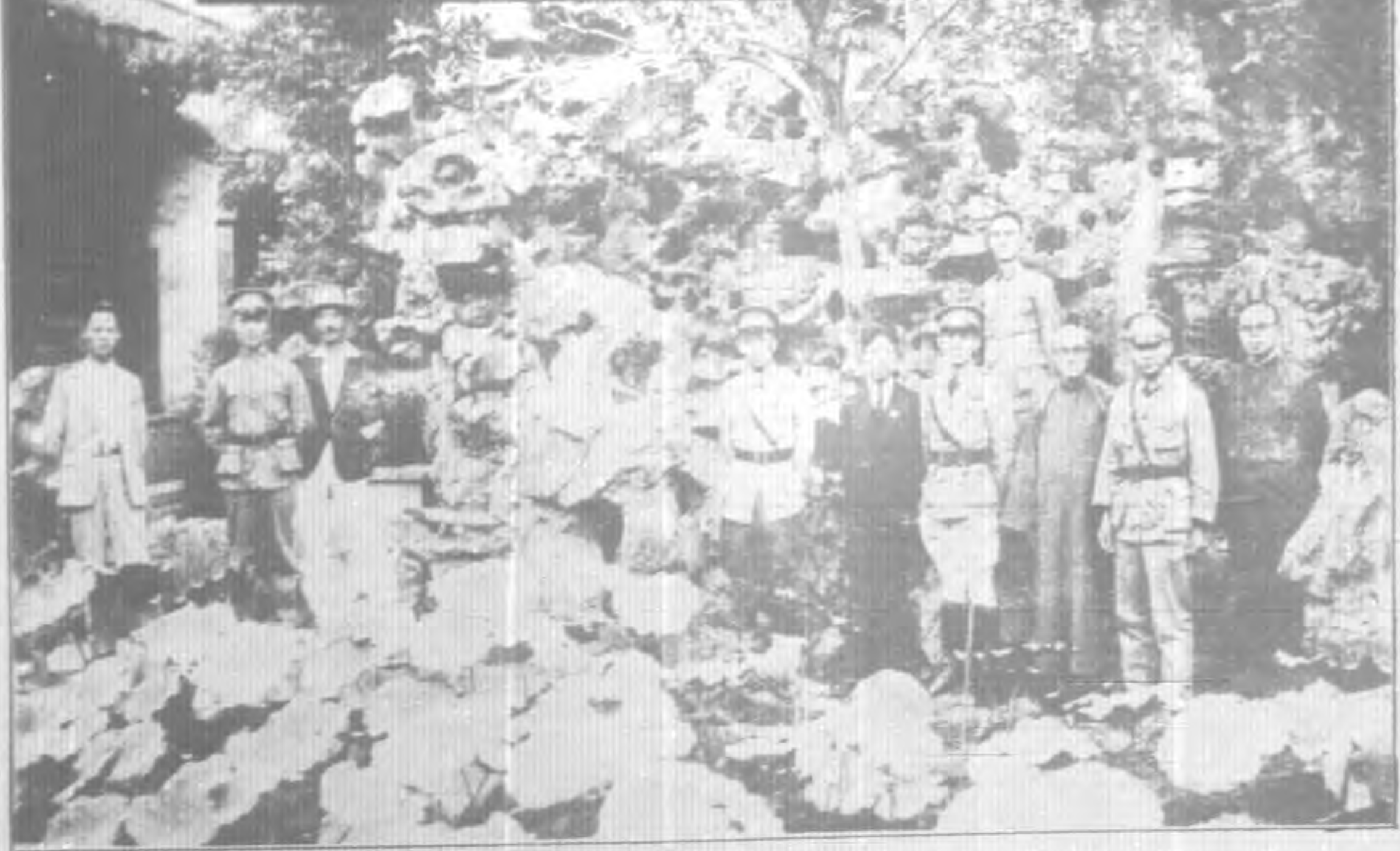
航空月刊第二十期題詞

吾華立國大陸山川阻深海岸
袤延港灣盤曲陸則鐵路未普海
則艦舶無多平時已困交通戰時
尤難接濟欲謀國防民生之便利
必以發展航空爲要圖自先
總理提倡航空救國全國同志
急起直追風動雲湧在政府則有
航空機關之建設在民衆則有航
空協進會之進行第察吾粵年來
分會狀況尙未足以應時勢之需
求今當會務革新之後實爲雲程

發 軔 之 機 望 我 空 界 同 人 咸 抱 高
遠 目 的 使 全 國 飛 行 計 劃 早 日 完
成 平 時 以 利 羣 衆 之 交 通 戰 時 以
備 國 家 之 軀 策 高 掌 遠 躋 長 駕 遠
馭 豈 在 東 西 列 強 後 哉 要 之 吾 國
今 日 航 空 事 業 尚 爲 創 造 時 期 以
革 命 之 精 神 舉 創 造 之 事 業 則 無
有 不 成 功 者 是 在 我 同 志 之 共 勉
而 已

陳 濟 棠

中華民國航空協會進會第二屆代表大會攝影大會
九月廿六日



葛世平

張惠長

鄧建中

張家彥

何惠吾

張慕超

黃秉衡

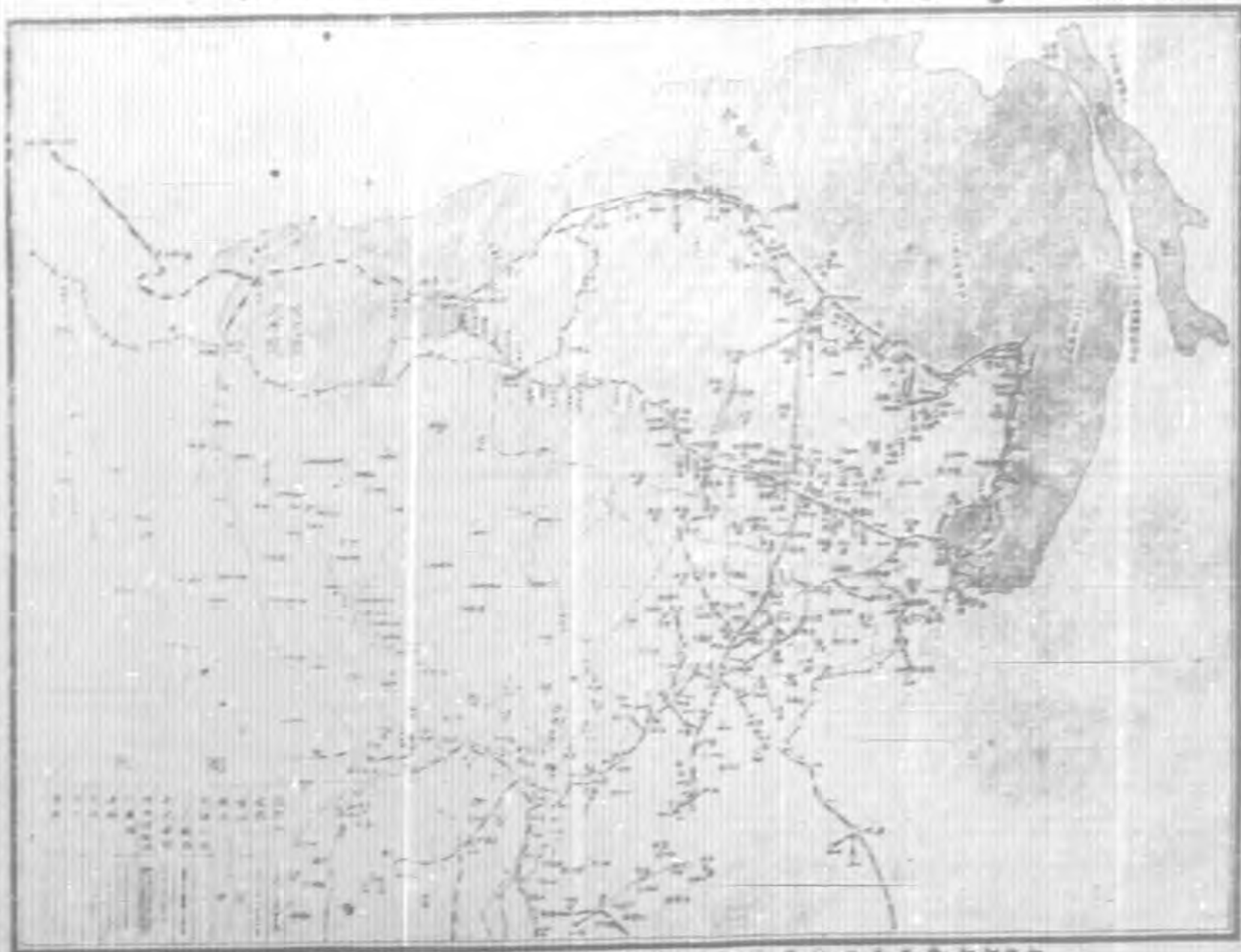
孔昭度

代林福元

曹寶清

黃兆麟

中俄邊疆形勢地圖



此圖係根據最新之航空攝影測量資料繪製而成，其範圍包括中國西北邊疆及蘇聯東部邊疆之主要部分。圖中所示之界線，均係根據最新之勘界協定及實際之行政區劃而定。圖中各處之標名，均係根據最新之地圖資料而錄入。此圖之出版，旨在為一般讀者提供有關中俄邊疆形勢之準確資訊，並為相關之研究提供參考。

此圖係根據最新之航空攝影測量資料繪製而成，其範圍包括中國西北邊疆及蘇聯東部邊疆之主要部分。圖中所示之界線，均係根據最新之勘界協定及實際之行政區劃而定。圖中各處之標名，均係根據最新之地圖資料而錄入。此圖之出版，旨在為一般讀者提供有關中俄邊疆形勢之準確資訊，並為相關之研究提供參考。

中華航空協進會第二特別區別分會印



本會常務委員主席
陳銘樞肖像



本會執行委員
陳濟棠肖像



本會常務委員肖像
陳慶雲



本會執行委員長陳陳肖像



本會常務委員兼宣傳科主任
周寶衡肖像



本會常務委員兼組職科主任主任
黃毓沛肖像



本會常務委員兼秘書處主任
何吾肖像



本會監察委員
歐陽駒肖像



本會監察委員
張惠肖像



員委察監會本
像肖敬揚李



員委察監補候會本
像肖安龍梅



員委察監會本
像肖徐紀丁

發刊詞

陳慶雲

| | |
|---------|---------|
| 航 空 救 國 | 總 理 謂 焉 |
| 乘 時 振 奮 | 衆 志 宜 專 |
| 直 追 急 起 | 冀 固 空 權 |
| 風 行 一 紙 | 賴 此 宣 傳 |

發 刊 詞

(周 寶 衡)

未刊出世與社會人士相見面，已有可幾個年頭，況且由第一期第二期至……第二十期了，所有關於發展航空事業的進行，完全倚靠着他來宣傳與鼓吹，雖沒有甚麼「斐然可觀」，但有長久的歷史，把航空關係國計民生的利害，一五一十，和盤托出，能够令到民衆們觸目驚心，有深刻的認識和熱烈的贊助，因此，今日航空事業，方才有這些較好的現象，表現出來，便算是本刊數年來，苦心孤詣的經過微勞咧。

然而，我們第二特別分會，自從得到中樞會改組的消息傳來以後，因為本分會的本身，也要聽候中樞會派員到來改組，在這青黃不接的時期，會務沒人主持，將就現出停頓的狀態，混沌了八九個月頭，這是人人知道，無可諱言的，本刊受着這種環境支配，載浮載沉度過這些無聊歲月，不能不做個疏懶而敷衍者，不能不做個畸形而發達不全者，在這個當兒，可容易會令到熱烈歡迎本刊的人們，感覺到沒有一些興趣，倘沒有培元益中的良劑來灌救他，吾恐慘淡經營的本刊，會漸漸從此銷滅了。

呵呵，現在本分會經奉中樞會派員到來改組完竣了，各執行委員經選出來，嗣後對於會務的進行，不怕沒人負責主持了，本刊也可勃然而起，奮然而興，再把發展航空事業的重大責任，繼續担負起來，努力向目的地前進了。

但這回本會第二屆全國代表大會開會的時候，不幸我國剛遇着蘇俄擾於邊境，逆軍叛於中原，內憂外侮，相逼而來，在這險象環生危機四伏的中間，各位代表知道，捨實行發展航空事業以外，沒

能另找一條較爲良善的解決方法，所以馬上就主張積極擴充航空軍備，和獎勵發展民用交通，雙管齊下，分途並進，這是與前的計劃，微有不同的地方，但本着 總理「航空救國」的遺訓，去努力發展航空事業的進行，却還前後一樣的。

我很希望，同志們——民衆們——急速聯合一致，集中力量，把這些會務，從新振刷，然後同心戮力，統籌兼顧，把軍用民用的航空事業，同時積極發展和擴充，用副 總理「航空救國」的遺訓，那就應付時勢的急需了。

到此，連着小小的航空月刊，也可依附末光，與年俱進，如木的由萌芽而至壯幹，由壯幹而至發榮滋長，綠蔭蔽天，這是多麼一回可喜的事情呢。



第二屆中樞會執監委員姓名表

執 行 委 員

| | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 蔣中正 | 宋子文 | 孫 科 | 黃秉衡 | 張惠長 | 曹寶清 | 鄧建中 |
| 何惠吾 | 張慕超 | 劉沛泉 | 周寶衡 | 黃毓沛 | 薛篤弼 | 方本仁 |
| 林福元 | 葛世平 | 張家彥 | 聶開一 | 胡百錫 | | |

候 補 執 行 委 員

| | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 蔣 達 | 高在田 | 蕭 健 | 史 書 | 曹浩森 | 歐陽璋 | 黃光銳 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

監 察 委 員

| | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 陳慶雲 | 厲汝燕 | 姚錫九 | 沈德燮 | 劉植炎 | 鹿鐘麟 | 周星棠 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

候 補 監 察 委 員

熊 斌 傅作義 陳 儀

常 務 委 員

| | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 蔣中正 | 張惠長 | 黃秉衡 | 張慕超 | 曹寶清 | 聶開一 | 鄧建中 |
| 葛世平 | | | | | | |

公 推

蔣中正爲當然常務委員會主席

張惠長爲常務委員會首席



第二屆本會執監委員姓名表

執 行 委 員

陳銘樞 陳濟棠 陳慶雲 陳 策 周寶衡 黃毓沛 何惠吾
黃光銳 劉植炎

候 補 執 行 委 員

陶左德 胡漢賢 吳建文

監 察 委 員

張惠長 李楊敬 歐陽駒 丁紀徐 黃珍吾

候 補 監 察 委 員

梅 龍 安

常 務 委 員

陳銘樞 陳慶雲 周寶衡 黃毓沛 何惠吾 劉植炎

公 推

陳銘樞爲當然常務委員會主席

陳慶雲爲常務委員會首席



論 著

近五年來之廣東航空事業

(陳慶雲)

世界自歐戰後，飛機之能力暴發，吾粵自長航功成，飛行之興趣彌彰，今後戰爭，其必移目標於空中，以爲勝負之焦點審矣。現代國防已成爲立方體積，則欲圖領土，自不能不首提空權，欲提空權，自不能不藉飛機之力。矧科學昌明，昔以爲空談者，今悉見諸實用，昔視爲畏境者，今則安遠坦途，近世紀而不談事業則已，若談事業，舍航空其誰與歸。雖然，欲考古，先鏡今，欲學人，先返己，欲觀已往之迹，必數近年以來，迴思我粵五年以前，航空人材，非不濟濟也。民九以還，航空設局，定粵援桂，未嘗不收飛機之效也。然一厄於投機者之把持，再厄於俄人之覬覦，迄未得豐盈之發展，果何故乎，再觀近五年來，自民國十三年，繼續東征，十四年肅清楊劉，平定東南兩路。十五年勦滅英德土匪。是年夏，隨同粵軍大舉北伐，畧衡陽，下武昌，攻南昌，入江浙。十七年匪踞石塘寨，一轟殲之。本年討逆軍興，赤白泥一役，實負勤勞，叛艦懾威，鵝潭渡靖，小試而效，亦不過尋常成績耳。未足喚起民衆爲深刻之認識也，未足邀多數同情得其贊助也。國際航空，猶未取得相當地位也。

張處長惠長，於是本民族自決之精神，爲南北長航之壯舉，親駕廣州號機，率同教育長黃鏡沛，機師楊官宇，由粵而鄂，而首都，而北平，而滬，而津，而滬，而韓，回抵廣州歷三千六百零六哩，飛行四十九小時，一時舉國若狂，不圖青天白日國徽飛揚，濟遠宣傳三民主義，洵是爲事事落後一雪此耻矣。

當此歡呼聲中，慶雲續駕珠江號機，率同周校長寶衡，黃機師光銳，梁機師慶銓，由粵而閩，而杭，而滬，而首都，經長江，以至安慶，九江，漢口，繞長沙以抵蒼梧，而返粵，歷程三千三百七十八哩，歷時三十八時二十分，功成凱旋，備受各省熱烈歡迎，不敢謂飛行史上爲我粵開一新紀元，然自經此行，確證飛機絕無危險，一切驚疑，因而打破，未始非促進之善法也。

或猶曰，所乘兩機，仍購自外，未免美哉猶憾也，吾人於此，又安敢甘自菲薄。於是機廠長梅龍安，辛勤淬厲，自製新機兩具，名曰羊城五十一五十二號，迭試成績優

美非常。不久將由飛行員劉植炎直航首都，為長航線之飛行，沿途并不停降，預料此次成功，不獨促進飛行，更足引起國人自造新機增其興趣，可斷然也。

果也，廣東全省商會代表大會，感覺空中運輸，與商業上有特殊關係，爰開討論，一致主張加入航空會，努力而為民用之運動。政治分會議決，令行財廳，每月撥助五萬元，交由航空處敦促以籌辦民用飛機。國外華僑，鼓舞歡忻，相率而為航空救國會之組織，風起雲湧，月異日新，當此時期，航空曙光，可謂照耀大地矣。

然而省自為政，識者或以進程未能劃一為憂。未幾而中華航空協進會產生，未幾而中樞執監會成立，未幾國民政府鐵道部設立中國航空公司。未幾張處長惠長且積勸薦升中央航空署長，挈領提綱，合爐而冶。行見計劃統一，指揮統一，精神統一，工作統一，羣策羣力，遵照總理所詔航空救國使命，為有統系的進行，整個航空，無難實現，可預期也。計此五年中，前半時期，萃集全力從事北伐，未遑建設，無可諱言。戡共以還，航空處始奉命規復，其時教練機僅存四具，半屬廢殘，足堪駕駛者，祇一機耳，以言機庫，則支以葵棚，修機廠則形式僅存。航校雖辦過兩期，然人數寥寥，成就無幾。國庫內因經共亂，支絀異常，月領經費，合處校機廠技術燃料，通共不過三萬元，現財促襟，遑云建設。幸也張惠長處長，經營慘淡，除自製新機外，續購軍用機大小二十餘具，校用教練機十餘具，修闢機場，趕建機庫，增築講堂，全省機站，什九完成，百廢具興。慶雲附驥增榮，得有今日，感今追昔，已成明日黃花，然迴憶過程，未嘗不一一在目也。

今夫凡百事業，靡不樞紐於人材，學校者，人材之淵藪也，非學校則人材無自產生，非得周校長實衡，黃教育長毓沛，毅力熱心，循循善誘，且求賢若渴，搜羅專門，分科教授，亦難于最短期內養成此多數遠到之英才，計第三期甲班生畢業早經，學術技能，率皆優美。今乙班及機械班生，行將畢業矣，成績之優，蒸蒸日上。第四期生又開學矣，果能充分接濟，多購新機，供其練習，將來成就，未可限量也。此外工業建設，新機之自製漸多，場站增加，設計亦日臻完善，幹線規定，航路完成，所待築者，惟氣象總分台耳；經濟一充，自必依期成立也，不僅此也，再接再厲，益將加厲。刻丁主任紀徐，將作第三次最長途飛行，直航南洋。胡副隊長錦雅，將作第四次最長途飛行，直航日本。偉矣哉，不朽盛業，日起有功，事在人為，安見不能齊驅歐美乎，有志之士，盍興乎來。

發展中國航空事業

是遵行 總理遺教

是救中國唯一的方法

是繼續和擴大我國古代的文化

是迎頭趕上去學歐洲的科學

(周寶衡)

在這二十世紀，科學進化，一日千里當中的新青年，自然而然，不是坐井觀天的。一個戴藍眼鏡者。那末，現在世界潮流已由（海）（陸）戰而流到，（空）戰，以（空）軍為戰爭主體的時代，而且其趨勢好比長江流域的流水一般，無論怎麼樣方法都是阻止不住的。這種恐怖的世界潮流的趨勢，中國領土和中國國民要在世界上圖獨立自由，及吾人要享受這二十世紀的物質文明，就不能不順應世界的潮流而進化。如果不順應世界的潮流而進化，一定免不了陷于淘汰之列，至少也要陷于時代落伍的一個國家，這是事所必至理所固然的。

我們張開眼睛一看，各國對於航空事業的一步一步地向前邁進，向上發展，蓬蓬勃勃，層出不窮。據事實上的告訴，有以飛機做分站飛行環繞世界，有以飛機做長途飛行數萬哩不停，一幕一幕的震天動地的偉大事業，不斷地拍演在我們的眼前。本來一切帝國主義者，老早懷着侵略世界弱小民族的鬼胎，我們日常所聽見的世界上一切弱小民族轟轟烈烈的革命聲！求援助聲！圖獨立聲！那一種不是由壓迫者的鐵蹄下呼喚出來呢？而一切帝國主義者，以前是利他們的（海）（陸）軍先進的威權，而一般後進的國家者，肆行兇虐！為所欲為。現在已被後進的國家發覺，總有由酣睡的夢境發醒起來，做（十年教訓十年坐牢）的（臥薪嘗胆）的工夫。於是今日這個國家反抗他，明日那個國家反對他，所以他們要徹底維持其殘酷的侵略伎倆，那不得不由地變換他們的方針而向到發展航空事業那一條路上去。現在又握着航空的權力在他們手心裡頭，何異交給一枝鐵而無情的手槍於殺人放火之徒，助他們做侵略一般弱小民族的工具呢？唉，危險！好危險啊！

我國是工業產業落後的國家，自來是慘受一切帝國主義的茶毒所包圍。且我國素有原包封存沒有動手過的頂豐富的物產。更是他們鷹眼虎視垂涎三尺而欲馬上「為我所有」的最大目標了。那麼，我國處在這個危機四伏的兇惡環境中！應當如何設想，才能逃出那一條新生的廣大路途呢？我們細心的想一想吧；想來想去，都是覺得好危險啊！果真危險啊！從茲以後，無論有無戰爭發生，他們總可以利用航空的威權達到他們侵略的目的。有戰事發生，他們遂利用飛機的威權佔領空防，以飛機的偉大本領馬上封制我國至到淪亡的地步了。無戰爭發生他們便使用飛機在空中來往做迅速的運輸，而經營他們的工業、產業，發展到最高程度時，用他的貨物，奪我國經濟上的生機。所以我國國機恢復在廿一世紀航空事業發展的途中，當然須及時提倡發展航空事業以保衛國防而準備抗抵各國利用航空的威權侵略伎倆，這是現今最需要的，而且是橫懸在眼前的重要問題，這個重要的問題，一日沒有解決，則我們的責任一日沒有完了。但是現在各國發展航空的事業已得到長足的進步，而我國尚在萌芽時期，要與之比較，正好像小孩與壯丁比較歲月一樣，我國航空事業發展一步，帝國主義的航空事業也發展一步，就是小孩增一歲而壯丁也加一春，小孩之歲月與壯丁之歲月的差率仍然如故；這樣帝國主義的航空茶毒都是免不了傳播到素稱物產豐富沒有開封的中國，中國國民也是免不了為外人的奴隸牛馬，那時亡國人民是何等悽慘的呢！像朝鮮的人民嗎？像印度的人民嗎？何止！何止！朝鮮只亡于日本一國，印度也只亡于英國一國，而我便亡于一切帝國主義者。朝鮮亡于日本不過只為日本一國的奴隸，印度亡于英，也不過只為英國一國的奴隸；這樣附屬一主的奴隸，平日小心奉事尚可以博的主人的歡心，遇有病痛時，亦可靠他發給些調養費。倘為一切帝國主義的奴隸，奉事不知如何奉事？始可博得歡心，即博得此一方面歡心，又不能博得彼一方面歡心，萬一病痛發生時！遂不知向誰卑躬屈節討給調養費了，所以朝印亡國之慘！這不及我國的了。

我們在此危機四伏的兇惡環境中！而圖發展中國幼稚的航空事業，與帝國主義者並駕齊驅，務須本着大無畏的精神切實地做去。我們先總理給我們的遺訓說「我們要學歐洲的科學要迎頭趕上去不可在後面跟着他」這便是我們今後努力發展中國航空事業的「金科玉律」了。

回想我國人民注意於航空事業，實篤在帝國主義者之上。閱我國數千年來的歷史，便知道我國注意飛行事業，遠在三四千年以前了。由海經博物志俱載帝王世制日

「奇肱氏能爲飛車，從東飛行，攝時西風吹奇肱車至豫洲，與破其車，十年，東風至湯復作車遣使去之」，後來又有墨子削木爲鳶飛三天不下這總可以爲我國國民注意飛行事業的一篇光榮歷史。既至各國之注意飛行事業只是發軔一八〇九年成功于一九〇三年。由發軔而成功到了現在不過只經過百數十年的光陰，其注意飛行事業的思想，實不及我國的早。有人說我國前時代發明的(車)，和(木鳶)是順風而飛行，不如今日飛機的駕駛自如，不錯，這是時代變遷有時間性的關係，不能說是思想的不同，最傷心而引爲憾事的，是我們有注意飛行老早的光榮歷史，後起無人，所以弄到今日配不上注意飛行事業較遲的列強。但是我國國民的性質自古以來處處都有表現出一種做事不求甚解的心理，這樣腐化的心理，如不徹底打破就算幹來幹去都是沒有進步的希望。還有一件我國國民因夜郎自大的毛病，是人人少不免的，無論辦一件什麼事情，都不管有沒有辦理那件事能幹，斤斤然便目空一切以爲非他莫屬了，如果第二者拿去辦理，他就絕端的反對和積極的破壞，甚至從中挑撥離間弄至真有能幹辦事者都沒有合作精神，因此那件要辦的事情，都變成七零八落了。總理在時常有說「一般國民對於本黨革命不但不贊成還要起來反抗，」這種救國救民的革命黨，一般國民都起來反抗，那末，其餘也可以知道一切了。這種夜郎自大的毛病，苟有些血性的人們，而不及早拿去太平洋洗去乾乾淨淨回來，也是沒能夠說到辦成功一件偉大的事業來。但是我們相信，十分相信，現在沒有這樣簡單思想的人了。然而從前的光榮歷史，不能存在，因是對於收到宣傳效力稀少的缺點，將就不能不算是患了這二種毛病的過失。當今本黨的革命勢力，已經普遍全國，一切應興應革的事宜，完全負托在我們黨員的肩上。所以我們革命黨員在這個緊張的時期中不斷的奮鬥，是要記着總理的一句話「先要革自己的命」把自己的一切毛病時時警戒惕厲洗去乾乾淨淨，然後才能繼續和擴大我國古代文化。

現在我國革命只是成功了一段落。而要在這短促的訓政時期的工作，實在非常迫急，而且繁重，表面上得到國家的統一，實際上反革命的勢力尚沒有肅清，我們看一看國內共產黨變像的改組派，以及他們的爪牙還是四出活動，希圖死灰復燃，破壞統一，傾覆中央。國外除了白色帝國主義的列強虎視眈眈外，還有赤俄和倭奴破壞國際的公約，甘爲戎首，屢次施其強橫殘暴的武力，侵犯我國的邊疆，屠殺我們的民衆。我國處着這個境遇而圖富強，如要從(海)軍發展，欲購置一軍艦，而艦每艘需款二千元，一萬噸艦則要需款二百萬元了，雖罄了全國的金庫，也不能買得幾艦與列強對峙。如果將購置

一萬噸一隻之軍艦之款，而發展航空，便可購置得最好之飛機一千架了，以一千架之最好飛機，其功效能和力量當然比一隻軍艦為勝：不特只緊緊地勝過一隻軍艦，恐怕要勝過數百倍數千倍，此舉誠為醫治民窮財盡的中國，得到國際上自由平等地位的良方。而且我國各處海防險要軍港，已經被外人奪取其主權，我人沒有收回之前，被一切不平等條約的束縛，不能任意渡航，實不如航空主權沒有絲毫損失之時，發展航空為易。我國有了這麼大的航（空）軍力，如改組派等尙未覺悟，我們馬上可以炸死牠的狗命。如赤俄倭奴還向我們無理要求，我們馬上以飛機的翼影向邊疆佈防與他血戰，那末，最後五分鐘的勝利的確歸我們。而且總理提倡航空救國，把發展中國航空事業的責任，放在我們的肩上，我們負了這樣重大的責任，在這內亂頻仍，外侮踵至的當中，敢不本着大公無我的精神，懷抱着航空界以外無我，航空界利益以外無我的利益的見地，大家一致聯合起來，鼓勵勇敢邁進的雄心，勤懇誠摯的態度，共同負起這樣重大而適合國情的需要的責任嗎？進一步說，航空事業各國都是爭先恐後的提倡這個時代，當然已流到（空）軍為戰爭主體的時代了，我國現今提倡發展，一方面是適合世界的潮流，另一方面是遵行先總理的「航空救國」的主張，所以現在提高中國在國際上的地位，當然須汲汲然發展航空事業。那末，時代不停的推進，文明踏着大步前行，歐洲大戰已屬古代式的戰爭的了，航空熱列強早有提倡他板着老繃的面孔，試問是鷹瞵虎視誰我們別置着鍛鍊成在心窩裡頭的鐵血，把牠燃灼的不休吧噴出如金蛇般的火燄，向着歐洲之長處趕上去吧！

（完了）



本會組織的沿革

(黃統沛)

無論是一國什麼社會，一個什麼團體；要其有完善的組織和有周密的計劃，必定經過若干次的改革，方能得到相當的代價和沿進而達到理想的目的，這是歷史上告訴我們，不可變更的。

本會組織的沿革，由航空同志會改組為航空救國委員會，再為統一全國航空擴大宣傳起見，就和南京之航空同志會，開封之航空協進會，合併組織中華航空協進會，設立中樞會於上海，改南京之航空同志會為第一特別區分會，改廣州之航空救國委員會為第二特別區分會，改開封之航空協進會為第三特別區分會，而所以這樣統一全國航空的計劃，無他，是促進航空事業的發展，和便利於擴大宣傳之計就是了。前屆主持人員盡忠會務者固多，而敷衍因循者亦復不少，那末既說本會有完善的組織和有周密的計劃，斷不至有這樣奇怪的現象，既有這樣的現象，當然有改絃更張，另選負責人員的必要了。且本會總章規定「每年八月一日開全國代表大會一次，以資改選而利進行」之條例，現在第二屆全代會已經閉會，本會也依照中樞會組織辦法從事于新的組織了。

從前會的組織系統，是中樞會特別區分會，和特別分會，普通分會四種，但其組織沒有一定的範圍，定章多有時間性質，如果照原組織法辦理下去，就見事事發生牽制，步步感覺困難，對於航空事業前途毫無裨益，經這次第二屆全國代表大會將其全盤修改，按照本黨嚴密的組織，而完成本會的組織，其組織有了一定的範圍，辦理也有指定的步驟，其系統是中樞會(省)分會(縣)(市)分會，特別市分會，特別區分會及支會數種，中樞會改設于首都，各省設立省分會，但一省範圍而有特別市者，祇設立一省分會，或一特別市分會，不能一省同時兼設一省分會和特別市分會，各縣設立各該縣分會，但一縣範圍而有市者祇得設立一縣或一市分會，也不能一縣兼設一縣分會和一市分會，這種組織是屬國內者；至于國外者，則每埠得設立一特別區分會和分設支會，而特別區分會和特別市分會，直接中樞會，不受各省分部的管轄，但特別市分會下不另設分會或支會，其組織職權小於一省分會，大於一縣分會。

本會隸屬中樞會，本當遵照第二屆全國代表大會通過組織總綱即改為廣東省分會，奈本會所管轄下之各分會，在改組期間裡，因為時局多故，軍事吃緊，張改組委員惠長

忙於工作，不暇兼顧。且本會所管轄下之各分會，共四十二個，在內地者僅八個，在海外各埠尙有三十四個，在這最短的改組時間中，欲召集海外各埠分會代表回粵會議，當須許久時間，中樞會改組完竣，本會也因環境不同，應照中樞會特派改組委員來粵，從事於先行召集在粵各中樞會委員討論改組本會辦法，結果，遂由各中樞會委員陳慶雲周寶衡等，即席選出本會今後負責人員，仍暫以第二特別區名義進行改組本會所管轄下之各分會和另組織各縣分會，有了若干分會成立然後就改為廣東省分會，這是當時各中樞會委員會議討論改組本會的計劃。假設本會即刻改為省分會，對於各縣分會沒有另行組織，以及內地各分會沒有改組，省分會不到法定人數，也沒有成立之可能，對於海外各分會便沒有指導改組之權，而海外各分會既沒有改組成立特別區分會及支會以前，更不能直接受中樞會管轄，因有綜上二個事故，本會如果苟且改為省分會，就不合本會組織總綱，和海外各分會變成無人担負改組之責，令其無法進行，以致於無形中解散，所以本會不得不依照第二屆全代會的議決案。（各特別區分會有特別情形，可暫保存其原名稱，俟全國各省成立省分會有二分之一省份時，就改為省分會，）然則本會既列有特別情形之例，當然須保存其原有名稱之必要。

本會這次的改組，既遵照中樞會的組織，又得在粵各中樞會委員的再三磋商，一定比前較為完善，而其指定的進行計劃，也不可不謂周密了，那麼！本會相當的代價和理想的目的，便在我們的眼前，照耀着！欣跳着！等着我們努力前進！！

十八年十一月十日于組織科



未來大戰之列強空軍與我國國防建設

(黃珍吾)

(一) 戰雲密佈中的世界和平運動

開有史以來的最殘酷最凶猛的歐戰，在倏忽的經過十餘年的現國際，將有爆發的可能了，國際的戰雲，雖是瀰漫密佈，但是尙有不少的學者如威爾遜一般文弱的執政者，痴痴於和平的夢想，而如張伯倫，白里安，史特萊斯曼一般遠見的政治家及外交家便從而慫恿，不過，與其說他們這班大刀闊斧的政治家，縱橫捭闔的外交家贊許和平，如每說他們視和運動爲一種政治外交手段的掩塞罷了。所以，在表面上和平的呼聲真到處響徹，而大戰後的和平運動便有如下的成績：

A. 和平運動，包括一切國家，爲一種世界的性質者，如(甲)國際聯盟公約，(乙)凱洛格非戰公約，(丙)國際之公斷調停及司法的解決爭論總約，(丁)國際之海牙永久國際法庭等。

B. 和平運動包括一洲以內的國家，爲一種洲的性質者，如西半球之全美協會，全美法庭，全美公斷會及不侵犯公約等。

C. 和平運動包括一部分之國家，爲一種區域的或集團的性質者，如洛迦拿條約，蘇聯與其隣近八國所締與凱洛格公約內容相同之非戰公約是。

D. 和平運動包括關係之兩國，純爲一種對手的性質者，此種以公斷，調停或其他和平方法解決爭端。

和平的呼聲愈高，戰爭也愈迫迫，這在歐戰前是不難証明的。就在此四種和平運動中，即以最重要的國際聯盟公約等而論，亦不過爲少數列強所操縱，所壟斷，世界的和平不但不能維持，反足增加國際間的風雲，激成列強間的暗鬥。我們祇就印度對於凱洛格非戰公約的輿論一端而論，便可瞭然於心了：

拉化族人民 (The kahare people) (印度國民黨機關) 云：「華盛頓化學實驗室中原製之凱洛格公約，本爲一種極溫厚而無毒之劑，但張伯倫與白利安將其原性大加沖淡，故能致引許多之簽字。此約現在實際上已爲一種種催眠的歐洲帝國主義的事務，即使凱洛格確具誠意與威爾遜所被信者相同，然已大受張伯倫與白里安之恩與威爾遜被勞合喬治及克勒滿的所愚，如出一轍然。……」

阿姆嘉察市場報 (Amritsar bayan potribe) 云，印度對於非戰公約，殊無表示謀意之理由，彼乃屬於英國保有盡量自由行動之區域故也，公約之訂立，雖屬大事，特恐不能于國際間開一世界和平之新紀元耳。」

又錫蘭每日新聞 (Colan ceiflon garby news) 云，凱洛非戰公約，無非為美國總統運動覓一有力的口號起見，于世界和平詎有關係，而歐洲乃為美國選舉戰域之犧牲者耳。」

印度的對於凱洛格非戰條約的輿論，真批評得澈澈而深入了，和平運動終不過是少數不識時務者，為滿足其幻想的愉快，一方面又為列強間的外交政治的利用。所以，現國際的狀況，不用說，已陷最大戰迫切的危機了。

(二) 大戰迫切的現國際

歐戰後曾統率德軍多年之史克德將軍，在柏林正誼夕刊所發表的世界未來戰爭論，實為今日國際大戰迫切之明証，我們只須稍稍留意國際政治的人，總可簡畧地舉下列的事實，表明現國際間的衝突無已，而形成戰前的國際間縱橫捭闔的情況：

歐洲各國已恢復戰前形勢；我們從下邊報紙所載，便明顯地知道歐洲各國的實力已經充分地恢復到大戰前飽滿狀況，無怪乎第二次大戰之爆發就在眉宇間了：

日內瓦訊：「國際聯盟方面」對於英財長史諾登在海牙之態度及薛西爾貴族在日內瓦之陸上減軍意見，認為英國工黨內閣之外交政策縱非反對法國，至少亦為與歐洲疏遠，以求英美聯絡之成功。國聯對於英美聯絡，因其為世界和平之一大保障，固予歡迎，然英與歐洲隔離，則於國聯對和平之努力，大為不利，自薛西爾貴族在裁軍委員會力斥歐洲之強迫軍役，一般人信仰歐洲各國現已分成兩大對峙集團，其界限之分明，且過於前之三角同盟，及三角協約，此兩集團一方為所謂「無軍備之國」，如英國（此就陸軍而言）斯堪獨維亞諸國及凡爾塞私約解除軍備之中歐諸國，一方面為法國及其軍事同盟國比利時，波蘭，捷克斯拉夫，羅馬尼亞及檢哥斯拉夫，是以兩集團對峙，勢必互相擴張武力，而不得已時，戰爭即將爆發矣。」

歐洲風雲之一斑；奧國法西斯蒂國防區因反對現內閣之社會主義的活動，預備為大示威的運動，政府方面準備以武力對付，奧國大有再起革命之勢，此事關於歐洲國際政局甚鉅，殊堪注目。茲據英報所載奧國釀成革命之原因與歐洲國際政局情況如左：

「奧國有再起革命之虞，已為人所公認，特遲早問題耳。奧自肇自共和以來，始終

未脫此危機。在其他歐洲諸國，階級的緊張已在革命及反革命中發洩。或甲乙兩方處於調和，或甲方戰勝，乙方暫時無法再起。如德爲前者，意俄爲後者。皆可相安於一時，獨奧國不然。因奧在戰前乃一大帝國，維也納都會所在，商業輻輳，金融活潑，有龐大之官閥，高度之文明，其地位頗足以睥睨一切。戰後帝國崩潰，維也納降爲一貧弱共和國之首都，市場凋蔽，包圍於四鄰關稅障壁之中，無發展之餘地。其執政者爲社會黨人，實施一種極進步之社會政府。雖其經濟基礎不甚穩健，然頗可贊美。而在其鄉村方面，則爲保守派所盤據。雙方主義，有如柄鑿，互相嫉視，積不相能。兩派之間，各有地盤，各具武裝，稍有接觸，即起衝突。維也納之工人與鄉村方面地主農人所組織之國防團，彼此對峙，有一觸即發之勢。近來形勢愈惡，國防團甘冒不韙，集合武裝勢力，反抗政府，政府對之，似無何種取締舉動，致國防團氣焰益高。旁觀者即謂一俟農人農作完畢，國防軍即將起事。故奧國內戰將發生於秋間；國防團若果進攻，維也納工人必起而奮鬥，此乃斷然之事。而奧之內戰不僅爲其一國之關係，牽及國際甚大，是即德奧合併問題是。德奧合併，傳之已久，德奧雙方之德謨克西民治主義者人，皆圖其成功，而萊茵地聯合國駐兵不久將撤退，德奧合併將無復重大阻力。然法國卒不願此合併之成功，當必百計以阻撓而加以破壞。今奧國德謨克拉西陷於危地，正爲法之破壞的好機會。若國防團進攻維也納，一舉而佔領之，如意大利法蘭西黨佔領羅馬，則法國目的達矣。故法國現正暗中促使奧國與匈牙利，波蘭聯絡，圖聯成一種強固之法西西斯蒂主義組合。奧若加入此組合，則卒不與德再聯合。然奧國民衆大多傾向德國，故欲阻德奧聯合，非使奧國有迪克推多 (Dictator) 者執政不可。總之，奧國爲南歐德謨克拉西之砥柱，全歐左派皆戴其功。今若失敗，不獨一隅之問題，乃全世界之問題」。

C. 日美岌岌備戰；美國林肯 (Abraham Lincoln) 政府時代之國務卿 William Seward 當日：「太平洋與其海岸群島，以及彼方浩大陸地，將復今後世界大事之重要舞臺」。(The Pacific ocean, its shores, its islands and the vast region beyond will become the chief theatre of events in the world's great hereafter)，而今日太平洋問題純爲日美角逐之背景，日美備戰，其岌岌狀態可舉下列一新聞爲表証：

「十月十八日華盛頓電，前內長福爾氏，被控受賄，租出海軍油塢案，今日由承租人多海納氏到案作証，仍執前本人被審時之供辭，即當租此油塢時，以爲美國將與日本開戰之處是也，多氏又謂當時海軍少將羅比遜，曾告以日本築築儲油池，以供海軍之用

，美國急應在夏威夷群島有此同儕設備，以爲日美戰爭時之準備……」。

最近之五國海軍會議，軍縮會議，國際聯盟會議，賠款會議等，列強彼此之衝突更表現得彰彰然，無能掩蓋，是以愈想裁軍，而戰爭準備愈急，誠如 Maduringa 在他的巨著裁兵論(Disarmament)所說：「與其以裁兵維持世界和平，毋如以武裝爲和平之保障」。此言真是深切而沈痛。不過將來的大戰，海陸軍固是重要的武備，但是空軍將爲最重要的軍備，所以我們在未來的大戰中，須特注意世界列強的空軍。

(三)未來大戰之空中戰爭——世界列強之空軍

A. 現國際間列國之軍備人數。

據最近專家計稱，各洲各國的軍備，都較戰前增加若干：

英國及愛爾蘭現有常備兵四〇八，〇〇〇人；

法國在戰前有陸軍六四六，〇〇〇人；現增至六六六，〇〇〇人。

意大利在戰前有兵二七四，〇〇〇人，現增有三四七，〇〇〇人。

比利時原有兵四七，〇〇〇人，現在增至七九，〇〇〇人。

希臘則由二五，〇〇〇人，增至六六，〇〇〇人。

羅馬尼亞現有陸軍二〇五，〇〇〇人，較戰前增加一倍餘。

永久中立的瑞士，戰前陸軍爲二八，〇〇〇人，現增至一七〇，〇〇〇人。

丹麥陸軍由一四，〇〇〇人增至三三，〇〇〇人。

西班牙由九三，〇〇〇人增至一二四，〇〇〇人。

瑞典由二六，〇〇〇人增至二八，五〇〇人。

總之，歐洲各國除因條約限制擴張軍備的德奧諸國外，無不增加軍備。但未來之大戰，當以空軍爲最凶猛，於是各國之空軍，實有詳述之必要。

B. 列強航空組織

一. 法國航空組織；法國航空分配於四部：

(A) 商部，管理民用飛機，尤注意於商業及郵務飛機，並相關四部公共的一切專門問題。商部內設下列諸機關。一，航空與空運總管理處，置處長一人，有特大權。二，航空學術與實業事務處，爲四部任學術研究及製造監督。三，空中交通管理處，管理商業及郵務飛機。

(B) 陸軍部，管理陸軍飛機。

(C) 海軍部，管理海軍飛機。

陸軍部海軍部，各設航空管理處，任行政事宜與組織研究。所須要的物质通知航空學術與實業事務處，由此轉送構造工廠。

(D) 殖民地飛機，由殖民地內一箇辦事局任行政事宜。人員借用陸軍飛機隊。殖民地飛機除任軍事外，復任內地與殖民間郵務航空試驗及轉遞政府命令。

此外尙有三個機關：(1) 新式水陸飛機試驗常備委員會，由陸海商殖四部派代表組織。其目的在使試驗神速。(2) 航空價值中央委員會，由陸海商殖財五部代表組織。(3) 航空經常最高委員會，專任討論關於航空全體共同問題。組織分子爲航空交通及陸海殖航空五個總管。

二、英國航空組織：英國於一九一八年已設立航空部，其重要的組織分子爲(1) 部長，由航空國務員擔任。(2) 次長，由副國務員擔任。此二個分子皆爲政府人員兼爲國會議員。(3) 秘書，總管行政，是一個民事長官。(4) 參謀長，管理軍用飛機，並關於人員，物質之運送及訓練方法。(5) 關於人員問題的航空部員。(6) 關於供給及學術事務的航空部員。最後兩個皆屬於軍事。

三、意大利航空組織：意大利航空部成立於一九二五年，前年從新組織，其內容如下：

- (A) 總長辦公室
- (B) 法令局，附屬於總長辦公室，由一民事長官指揮之。
- (C) 軍事人員與學校總管理處，由一航空師長或旅長指揮之。
- (D) 民事人員與普通事務總管理處，設一民事總管長。
- (E) 高等研究與實驗管理處。
- (F) 航空工兵管理處，聽命於航空工兵總管。
- (G) 軍務督察處，聽命於航空軍務委員長。
- (H) 物質與飛行場總管理處，由航空師長或旅長任處長。
- (I) 商業與民用飛機管理處；由一民事長官指揮之。
- (J) 衛生事務所，由上級海軍或陸軍軍醫官指揮之。

四、德國的航空組織：德國無航空部之設立，政府亦似無管理航空問題，航空多由

人民自動管理。其惟一的國立機關是附屬於交通部的民用飛機管理處，因受凡爾賽和約之限制！不能有軍用飛機，又不許製造軍用飛機。但其國內私立航空機，則甚發達，對於航空事業效力頗大：

- (A) 空務會，以促進遊戲飛機為目的，其勢力甚大，會員半數為士官。
- (B) 航空科學聯合會，會員包括許多士官。
- (C) 航空俱樂部，任競賽會與宣傳組織。
- (D) 航空聯合會，是會由一百二十個各種地方團體結合；會長為海軍上將。
- (E) 飛行場聯合會，是會由一百零八個團體組成。
- (F) 航空，關於駕駛員的養成。
- (G) 遊戲飛行社，聯合一切造就航空人員的團體。
- (H) 飛行界，聯絡以前軍行家。

德國除航空專門學校 *Kyffhauser Technikum* 以外，尚有十四個大學及十一個專門學校，皆組織航空學班，發給航空工程師文憑。全國飛行學校共四十三所。

五。俄國的航空組織；由上而下，俄國設有空陸海三軍總指揮，同時又是革命軍事委員會會長，其次軍用飛機總指揮及民用飛機總監督。

飛機總管理處設於莫斯科，包括軍用飛機管理處，商業飛機監督處，及其他關於實業，飛行場與行政的機關。

航空軍事學院為造就首領，工程師及專門人材之所。此學院內有軍事部一（海陸軍）；商業部二，區分為發動機製造，飛機構造，飛艇構造，航空實業及氣力學研究。課程延長四年，不收學費。民用飛機工程師則由列寧城高等河海工程學校製造。

航空專門中央機關為 *Nautschni Komitet*，設於莫斯科。而研究中心為莫斯科氣水動力學中央學院。此實為世界最大航空學研究機關。

航空實業概屬於國家，現有工廠約二十所，散佈於各大城市。而商業飛機由四個公司辦理，政府給以常年補金。

六。美國之航空組織；美國航空分配為 (A) 陸軍飛機，屬於陸軍部航空局；(B) 海軍飛機，屬於海軍航空局；(C) 民用飛機，屬於郵政總管理處內航空郵務局。

一九二六年中，陸海商航空法律重新規定航空大要組織，將民用飛機歸商部管理，於是航空分配於陸海商三部。此三部各設航空副國務員，處置專門問題與行政問題。實

務航空副國務員兼任航空實業的研究與獎勵航線建設，而飛機埠頭之開闢，由有關係的城市負責。此外郵政局繼續擔任郵務飛機的補助金（依一九二七年預算表為四百餘萬美金）；農部管理氣象事宜；國立航空諮議委員會擔任科學研究。

海陸軍飛機各置首領一人，專負軍事責任。每年終各首領須作一報告，呈送副國務員，再轉呈國會。又設航空局，附屬於海陸軍聯合局，此航空局的責任是增加海陸軍飛機的協力。

陸軍航空法律規定航空隊為特別軍。至於海軍航空官士，可繼續為空軍人員，並不固定於航空。

（列強空軍概況

一、英國 自一九二五年至一九二六年，航空軍即加入預算軍額，統計各級人員為三六，〇〇〇；航空飛機為五九九，及準備機飛淨氣球 (Spane Engines)。但英國統稱為聯合五國 (United Kingdom)，當分述其屬地，聯邦之航空，始可詳細明瞭：

依其航空計劃，將第一次（一九二二年）航空計劃擴張，預計一九三〇年始可成功，其時航空軍的總實力為：

| | |
|------|-----------|
| 五二中隊 | 供本國防禦之用 |
| 九中隊 | 助本國海軍之用 |
| 八中隊 | 助本國陸軍之用 |
| 一八中隊 | 助各殖民地軍隊之用 |

實際，英國自一九二四年至一九二七年止，其航空實力有：

| | |
|--------|-------|
| 戰鬥空軍 | 十二中隊 |
| 海軍協助空軍 | 十一中隊半 |
| 爆擊空軍 | 二十八中隊 |
| 空部直轄 | 一中隊 |
| 協軍協同 | 十一中隊 |

共計六十三中隊。

愛爾蘭聯邦之空軍如下：

| | |
|-----|---|
| 戰鬥機 | 四 |
| 應用機 | 九 |

| | |
|----------------|-------|
| 準備機 | 三 |
| 英屬加拿大皇家航空軍： | |
| 軍官 | 九五 |
| 其他人員 | 三七五 |
| 飛機 | 五〇 |
| 準備機 | 三八 |
| 英屬波斯皇家航空軍： | |
| 英國下級官員 及駕駛員 | 一，七五七 |
| 印度人員 | 一三八 |
| 總數 | 二，一一三 |

英屬地皆航空軍者皆舉出，無航空軍者當缺如。

二、美國：依一九二〇年空軍編制有：

| | |
|-------|------|
| 平時飛行機 | 六一中隊 |
| 飛艇 | 五中隊 |
| 氣球 | 一三中隊 |
| 海軍航空 | 二〇中隊 |

美國自一九二五年決定陸海軍大擴張的「五年計劃」，自一九二五年起，五年內，支出一五〇，〇〇〇〇〇〇金元，建築飛機一千八百架，及大批飛行艇氣球，冀使空軍實力達到一百個中隊，而包涵將校人員有一百八千人之數。此就陸軍空軍而言，若海軍空軍而論，亦依「五年計劃」支出五〇〇〇〇〇〇金元，建築軍用機一千架。是以加入原有海軍準備機千餘架，陸軍飛機，準備機，二千餘架，至少可得四千餘架。此計劃已決定由一九二七——八年會計年度實行，今則已圓滿成功了。

三、法國；依一九二五年的標準，法國航空軍有：

| | |
|------|------|
| 飛機 | 一九〇〇 |
| 準備摩托 | 七五五 |
| 飛艇 | 一五 |
| 固定氣球 | 四二 |

爾外陸軍航空軍之實力爲：

| | |
|------|------|
| 驅逐隊 | 八〇中隊 |
| 炮擊隊 | 八〇中隊 |
| 重砲擊隊 | 一二中隊 |
| 偵察隊 | 五四中隊 |

此外尚有偵察隊二二中隊，分配於各殖民地，共計二百〇八中隊，共有準備飛機一千九百餘架。

四. 意大利

| | |
|-------|---------|
| 陸軍戰鬥機 | 一五五一 |
| 航空兵 | 一七五〇〇〇〇 |

五. 蘇俄

| | |
|-----|-------|
| 飛機 | 九二八 |
| 準備機 | 五〇〇 |
| 士兵 | 一三〇〇〇 |

六. 日本

| | |
|-----------|--------|
| 陸軍航空軍 | 三, 二六〇 |
| 海軍航空軍 | 二, 八九六 |
| 總數 | 六一五六 |
| 陸軍航空機 | 三五二 |
| 海軍航空機 | 一九六 |
| 總數 | 五四八 |
| 準備機 (單位算) | 九八 |
| 海軍飛艇 | 二 |
| 陸軍氣球 | 三 |
| 海軍氣球 | 九 |

七. 德國 因受凡爾賽和約之規定，一切軍事皆受限制，故空軍實力無從得知。

八. 土耳其

戰鬥機

輸送機 九

準備機 一五

列強航空組織及其空軍實力概況既如上述，回顧我國處此未來大戰之國際間，宜如何整頓武備，尤宜發展航空，以爲國防建設，這是無待贅言的了。

(四)實行 總理計劃——航空救國

A. 國防與航空

我們從上面歐美列強的航空組織及空軍概況所述，便知道航空與國防的密切關係：

一、航空爲國防主要分子，今日列強最爲注意，軍用飛機固屬重要，即促進商業飛機亦爲籌備所不可少。

二、列強，對於高等航空組織，大都採取集權制度，設立航空部，以便作戰時之統一。

三、陸海空三軍戰有密切的關係，爲預備戰爭起見，飛機隊首領與陸海軍參謀長必須有密切之連絡。

四、各類飛機的專門機關是相同的，以爲統一駕駛。

五、軍用飛機與商用飛機有密切關係，蓋戰爭時，可將商用飛機改爲軍用飛機，而實國防。

B. 航空救國

在戰爭中，空軍之破壞力與攻擊力能達海陸軍所不能達之地，而收極大之效果。是以我國海陸軍雖遠不如歐美列強，然而當此航空尚在幼稚時代，我國倘能亟起直追，發展航空，獎勵空軍，將來不難與歐美列強並駕齊驅，是以國防必能充實而可告無虞。最近暴俄在滿州里，同江諸處，皆用飛機襲擊我軍，以協助其陸軍戰鬥，是役我國固未爲侵襲，而能固守陣地，倘使我國東北設有強大的空軍，則不但撲滅暴俄之空軍，且能協助我陸軍，共同作戰，則必能受莫大之效果的，所以處茲外患內憂之中，爲三民主義而奮鬥，欲打倒赤白主義，非發展航空，獎勵空軍不可，所以，最後，仍須遵守總理計劃，實行航空救國。本文匆匆草成，未能盡量發揮，實爲遺憾。至如何實現總理計劃，如何可以航空救國及其航空建設等等，皆非一人之心力所能詳爲規劃，故在此不能涉述，尚待諸同志共同研究而協助進行，以受集思廣益之效。(完) 十八年，十一月，二日。

羊城三五號戰鬥新機構造概說

(梅龍安)

我國之有飛機，蓋自粵始，夫人皆知矣。當討龍逐袁諸役，吾粵飛機師譚根林福元輩，先後組織飛機隊，參加戰爭，頗著勞績。近年以來，肅清楊劉，平定東南兩路，及由粵出發，大舉北伐，畧衡陽，下武昌，攻南京，克浙江，復北平，而成統一之局，類能迭奏奇勛，宜勞黨國。然小試而效，亦不過尋常成績耳，尤未足以喚起民衆，有深刻之認識，濃厚之興趣，而爲熱烈之歡迎與踴躍之贊助也。迨去年十一月間，霹靂一聲，我航空處長張惠長，副處長陳慶雲，航空學校校長周寶衡，教育長黃毓沛諸同志，毅然決然，鼓舞勇氣，分乘廣州珠江等機，忽有飛行全國之偉舉，開吾國空前未有之新紀錄，吁，何其盛也！然或曰，所乘兩機，皆購自外，美哉猶憾也。龍安忝長機廠，聞而滋愧，顧職責所在，又豈敢自甘菲薄，益增覆餗素餐之譏耶。用是屹屹孜孜，淬厲辛勤，自製戰鬥新機一具，名曰（羊城五三號）計閱數月而工始竣，無論軍用民用，及練習飛行，均極適宜，茲將該機構造大概，分述如左。

一•關於款式情形

該飛機係適應軍用，商用，及教練飛行之需，故採用雙翼式，取其穩固而使駕駛。

二•關於尺寸情形

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. 機身之長度，二十四呎六寸。 | 2. 機身之高度，八呎九寸。 |
| 3. 機翼之長度，三十二呎。 | 4. 機翼之活度，五呎。 |
| 5. 機翼之面積，三百平方呎。 | 6. 升降舵面積，一十六呎六寸平方呎。 |
| 7. 方向舵面積，六呎二寸平方呎。 | 8. 垂直定風翅面積，三呎半平方呎。 |
| 9. 平面定風翅面積，一十九呎半平方呎。 | 10. 翼端退後角，○度。 |
| 11. 翼端仰角，一度。 | 12. 上下翼之伸縮度，一十三寸。 |
| 13. 上下翼之距離，四呎十寸半。 | 14. 翼之前衝角，二度。 |
| 15. 司機座位之寬度，二十七寸。 | 16. 座客位之寬度，二十七寸。 |

三•關於構造情形

- 發動機，係用法國新式八盤V形葛素一百八十疋馬力發動機，(Hispano 180 H. P.—8 Cylinder Type) 一副，查該發動機每分鐘能旋轉一千六百五十次，輕便

耐用，且易於修理，

2. 發動機架，整個用鋼管製成，與機身連接處，并非固定者，可以隨時拆卸，更換同式之別個發動機，僅費數分鐘之時間，便可更換完竣，
3. 發動機蓋，整個用鋁片製成，形式極順氣流，可將全個發動機籠罩住，中設機關數個，可以自由開闔，以便檢查機件，有此護蓋，則發動機不致為風雨所侵蝕而致損壞，
4. 水冷箱，設於機身之下，能使發動機位置平正而順氣流，
5. 推進車頁，係採取本國質輕而堅韌之木六件，縱橫相錯，加以良好膠漿，夾疊壓成頁之中部，套以圓錐形鋁蓋，使車頁得其平正而順氣流，
6. 機身，用相當力量之堅韌枝柱造成，其骨格之連接鋼碼，極為堅固，而且單簡，易于構造，四週用活動鋼線拉緊，兩旁及機底另用小木支撐，使其堅固而易于修理，如此構造，固可減免因震盪而致破壞及斜畸之虞，且于捫布後不為飛行時震動力稍變其力量及形式也，
7. 座位，機身寬敞，能容司機一人，乘客一人，所有座位與機身內壁，均墊以木棉，鑲以裝璜漆布，地板用三夾木造成，堅固而輕巧，極為舒適，頂部加設一護頭蓋，蓋內構成一小箱，形式亦順氣流，既可以禦風，復可以儲物
8. 操縱樞紐，總集于地板之上，而操縱桿則設于其間，用鋼管製成，堅固利便，且于操縱之中，絕無阻碍于客座，
9. 機翼，上下各二片，每一翼之後端，附水狹長之勁翼，其幹骨支骨，均採用堅緻而質輕之木製成，取適當之曲度，故輕巧而順氣流，且下翼近機身之兩旁，製有尺餘活之堅固部位，以備上落着足之用，更為保險耐用也
10. 定風翼，平面定風翅之骨架，用輕韌之木製成，而方向舵升降舵，及垂直定風翅，則用鋼管製成，支以鋼片，緣以銅管，量輕而質堅，且便于構造，
11. 活動線，所有活動線均用多數之幼鋼線扭結而成，與羊角等均暗藏於翼內部，故於飛行中，可避免受風之磨阻力而保存其原有速度，
12. 機布，所有機身機翼之表面，均係選用最幼緻之絲麻質布縫成，染以精良膠水四層外，另加蓋巴利士油，既屬美觀，復不致為風雨所侵害，
13. 輪軸，為分軸式，全用鋼管製成，其力點集中于離地二十三寸之中部，纏以強

有力之彈性橡筋繩，并扣以鋼擊，如剪刀性之A字形式，兩輪可以自由開闔，即着於崎嶇之路，亦不致因震盪而致損傷，又於開闔之中，可以避免機塢雜草之牽阻，而保其原有力量，

14. 尾搖。用木鑽鋼製成，支以彈弓，機身著地時，得藉彈力不致因震盪而受影響，且更換手續簡便，僅需數分鐘時間，便可竣事，
15. 炸彈架。配於機身座位之下，戰鬥時能配一百磅至一百五十磅炸彈二枚，
16. 電油泵。分裝二個，其一用手攪，其一利用風之旋轉力，兩種具備，則不虞有因損壞而受影響之虞，

四·關於該機之能力

1. 全機之機翼面積合共三百平方呎，每一平方呎載重力為八磅，故該機總共載重力為二千四百磅，除機身淨重一千四百磅外，能載一千磅之重量，
2. 滿儀飛行滑走離地之距離為三百呎
3. 最大速度每點鐘能飛行一百二十哩
4. 最低速度每點鐘能飛行四十五哩
5. 平均速度每點鐘能飛行一百哩，
6. 飛行最高度可達一萬八千尺，
7. 儲油箱共二個，能儲電油共八十加倫，
8. 電油之消耗平均每點鐘僅十二加倫，
9. 飛行耐久時間可直達六時三十分，

以上所述，皆該機構造及飛行速度之大概情形也。當此科學進步，日異月新，而我國航空事業，正在萌芽，若比諸世界各名廠所製造者，誠瞠乎其後矣。雖然以目前經濟狀況之困難，各種材料產出之缺乏，竟能於最短期間，竣工出廠，且對於軍用民用及練習飛行，均極適宜，斯則龍安差堪自慰，聊以報告我國人者也。惟龍安學術淺陋，誠恐未臻完善，邦人君子，尚祈教之。

譯述

美國航空實業一九二八年內之發展

(陳英永譯)

一九二八年美國航空事業有長足之發展與改革爲其他實業界所罕見。實開美國航空界空前未有之歷史也。是年初國內航空實業均操諸小數資本家手中。此輩對於航空實業異常注意。緣其所管理之各航空企業公司大半爲其個人私產所經營。及至是年終則舉國內之航空實業一變而移歸民衆經營而受各銀行團管理。大畧言之航空實業經上述轉移後即別開生面而爲偉大資本所支配。從前之創辦者均已獲得彼輩苦心經營航空實業之溢利。嗣後彼輩雖仍舊繼續努力發展航空實業以求進行順利。然對於操縱該實業管理權已完全放棄矣。間有特別例外者亦屬寥寥無幾。卽有未經改組之公司然其趨勢亦向銀行團支配方面進行。總而言之。一九二八年爲美國航空實業界主人翁新舊交替之年也。

航空實業股份爲市上所積極需求

上述各事實其所以發生之故無非因一九二七年中之著名飛行成績而產生者。當時民衆忽然覺悟航空實業前途有無限希望。於是羣趨而爭購買航空實業股份。其熱烈有如昔日爭購無線電及汽車股份一般。蓋民衆相信航空股份之溢利可與無線電及汽車股份並駕齊驅也。民衆對於航空實業既具如是熱心於是美國銀行家乃相率而研究此新企業焉。經此研究彼輩見得市上航空實業股份大有求過於供之勢。所有軍用飛機製造家均大獲餘利。卽民用飛機製造家亦獲餘利不小，不過此輩之規模較軍用飛機製造家爲小耳。舉美國內航空郵件輸運各營業多數獲利綜而觀之其最可注意者舉國航空實業大有一日千里之勢。今爲完滿供給此種新需要起見非有偉大資本實力以支配之無以竟其功。民衆與銀行家於是爭先恐後以貸資本於各飛機製造家。無論何種股份凡帶有些小航空彩色者均極易消售。識是之故一切航空實業之改革無論其如何複雜皆進行順利。且凡參加此種企圖者皆藉此趨勢以獲利焉。凡大資本所經營之新航空企業一經投諸市上均受民衆所吸收。於是大

規模之信託公司乘機而起專一經營航空股份。此種股份之貿易遂藉此推廣範圍。但其操縱權仍在各銀行團手中。一九二八年誠不愧為航空界實業由一種私人經營之企業而發為一種公眾經營歸銀行團管理之企業之年也。

民衆對航空實業既具如此熱心故對此新企業投資異常踴躍。

至於各銀行家從事參加此新企業而致各種聯絡辦法進行順利此則更較民衆投資為重要。近數年來有多數實業實行合併成爲一大規模組織。但此種實業合併循例多爲利便製造與推銷同樣出產品物或同類之出產品物而其價格不相同者起見。例如在汽車實業界最近已發生極多照上述辦法而合併成大規模組織。查汽車實業經營年數可稱甚久至晚近數年始見有大規模之合併發生耳。惟在航空界則不特於開辦民用航空後數年即發生此種大規模之合併且其合併之規模直有過之無不及以其所聯合各份子包括製造家及旅需用飛機各民衆暨經營航空實業公司在內也。今以平常日用之汽車或長途旅行之汽車言之則製造家鮮有自行經營其所製造之出品者。所謂製造家自製造而經營家自經營兩方彼此毫無接近大有風馬牛不相及之勢。至如鐵路軌道上行走之火車機頭與載客車載貨車之類亦何莫不然。製造此種機車之公司與售賣此種機車之公司彼此自成一家迥不相連也。再如航海各公司其所用以經營之輪船。亦係向他獨立製造輪船公司訂購者。此種辦法久成習慣。惟在航空實業界則此種習慣於是年內(即一九二八年)竟翻陳出新焉。蓋有數大規模之飛機製造公司與數大規模之航空營業公司實行合併也。如波英公司 (Boeing) 皮力威力公司 (Pratt, Whitney) 贊士霍公司 (Chance Vought) 之合併又如 (Western Air Express) 西美航空輸運公司與福加公司 (Fokker) 之合併者誠合併事業中之表表者矣。他如吉提士飛機及發動機公司 (Curtiss Aeroplane & Motor Co.) 斯哥士基飛機製造公司 (Sikorsky Manufacturing Co.) 吉提斯羅拔臣飛機製造公司 (Curtiss-Robertson Airplanemanufacturing Co.) 及吉提斯航空輸運公司 (Curtiss Flying Service) 之合併乃合併事業中之別開生面者以其所營之航空輸運事業乃多注重於發展空中無線電事業小注重於空中輸運也。將來此種合併團體如何辦理進行其實在情形目前尙屬未能十分決定惟今後飛機製造家與航空輸運營業家彼此之間發生密接關係互相提携此則可無疑問也。換言之操縱飛機製造者行將操縱飛機之推銷緣其間接操縱經營航空輸運之公司也。上述之合併組織確有無窮之利益價值固可減輕即異常高昂之溢利亦可剷除。在經營航空輸運事業家方面則可有較多機會以指明某種機件始合其用。在飛機製造家方面則可有較多機會以應付經營家之需求。市上之

需求可以先期定算而無臨時發生大批訂購定貨或積極出產數月隨後即有消極停頓出產之種種弊病。誠舉而數美備焉，其他各種實業所處地位皆不及航空實業所處地位之優勝。故均未能發生與航空實業同類之大規模合併組織。推原其故實緣民衆對於其他各種實業之熱心。其程度尙未足以令其踴躍投資以完滿供給製造家與需要者雙方之慾望。而使彼輩雙方均樂意放棄管理航空實業之權。誠以一經實行合併後則航空實業管理權即完全移歸第三方面操縱也。

大規模之合併組織亦有缺點

此種製造家與需要者之合併辦法亦何嘗毫無缺點。不過此種缺點並非其根本上之天然缺點。如當事者能善於應付則絕對無碍。譬如需要家與製造家不行合併則需要家對於飛機中各配件等自可有較多之自由以選擇之。設使製造家既與需要家合併聯絡之後能照足需要家之意思而製造各機則合併進行自然順利。然事實上往往與此相反。有時製造家所出各製造品不適於需要家之用或竟不如別一製造家出品之其美。凡遇此種事實發生時如當事者無良善之管理或不小心將事則其結果必改經營航空事業家大受影響也。此外間有航空營業公司以營業不善之故而受損失。於是向製造家提出種種不利於製造家之條件。由是觀之凡製造家與需要者直接實行合併辦法較諸自由貿易競爭之辦法雖一方面銷售貨物所用人事可以稍為減小惟他方面則必有較為優美管理法然後進行方能順利。是以此種合併制度倘能辦理完善則其有益於航空實業界誠非淺鮮。且將為世界上其他各實業界開一先例於世界商業前途大有裨益也。

製造民用飛機各廠不乏改組者。然比較上其大致合併趨勢似乎視製造軍用飛機各廠為少。如製造軍用飛機廠與製造民用飛機廠互相合併若吉士敦羅英航空旅行團者未嘗無之，惟製造民用飛機廠與其同行者（即其他製造民用機廠）互相合併則屬絕無僅有。此輩製造民用飛機廠寧願自行添加種種新式模樣以供市上需求而不願與製造同式或異式而售價不同之飛機製造公司合併。

是年內（即一九二八年）人皆以為汽車公司參加航空實業者必屬多數然事實上則甚少。雖有人預料舉國之汽車製造家必有多數將取航空實業而操縱之。但迄今此預料仍未成為事實。除福特公司（Ford）及威力公司（Vellie）而外其餘汽車製造家能影響航空實業者甚屬罕見也。雖然民衆向航空界所投資本有一大部份係經營汽車實業所賸之溢利。不特此也。即經營汽車之零沽商人亦逐漸兼行經營推銷飛機矣。

一九二八年中航空界之最出色特點厥為國內空航輸運郵件溢利異常增加。統計所飛行哩數固然增加而所載運郵件重量亦大有起色。尤以實行五分郵票率後為然。平均每一飛機所載郵件重量之加增與每機所有額外飛行次數之加增當然使淨餘溢利隨總利而增加。按事實上推算所有各包辦航空郵件輸運公司不特無一家虧本且其中有不小獲利極厚者。此外乘飛機作航空旅行者是年內亦異常增多竟有數經營由芝加哥(Chicago)往各地及由羅士安埠(Los Angeles)往各地之航空輸運公司倚靠載客為其全部收入之大部份多過輸運郵件之收入者。經此試驗後所得之結果乃使航空實業前途發生無窮之希望焉。現時所辦之各航空郵件輸運路線如能按照已規定各辦法進行無阻則明年必有大多數可以載搭客。最能令人鼓勵者厥為是年國內各鐵路公司表現參加促進航空輸運事業。各鐵路公司實行投資於此種新企業之數雖屬不多惟其協助發展航空事業之力則有絕大價值也。目前所辦之鐵路航空合併。載客輸運事業已決於一九二九年為大規模之擴充矣。是則發展航空事業中之一種最有興趣消息也。將來航空載客必竟日夜進行無斷。各鐵路代售航運客票與其對於如何接駁載客各事所供獻之建議將為航空輸運事業上之一大補助也。若以驚人之飛行成績而言則一九二八年似較一九二七年為遜色。職是之故是年內各內地航空客運因以減小。但民衆方面以有智識之興趣而研究航空事業者則遠勝於一九二七年也。美國政府是年接受之民衆請願書求准予學習為飛機駕駛員者計有多過一萬伍仟起。即此一事已可證明美國人對於航空事業所發生之大熱心矣。加之國內新聞界多數函印航空特刊登載有益之航空新聞。凡此數端皆有利於航空界前途之發展也。

一九二八年美國製造之飛機約有四千架。以之比較一九二七年出產數目已增加一倍矣。若按一九二八年年初所定各預算而言則此四千架之數似乎較為落後。惟從該兩年內比較上所增加之百分率觀之則所增之數誠足令人心滿意足也。設使當日國內之可靠而能供驅策之二百匹馬力以下發動機不止此數則是年內所出產及銷售之飛機亦必增多。查一九二八年內二百匹馬力以下之發動機在市上為營業試驗者實繁有徒。職是之故。一九二九年行見此種發動機有大宗出產。至教練機以及私家或運動用之飛機若因此而得暢旺銷路亦意中事矣。

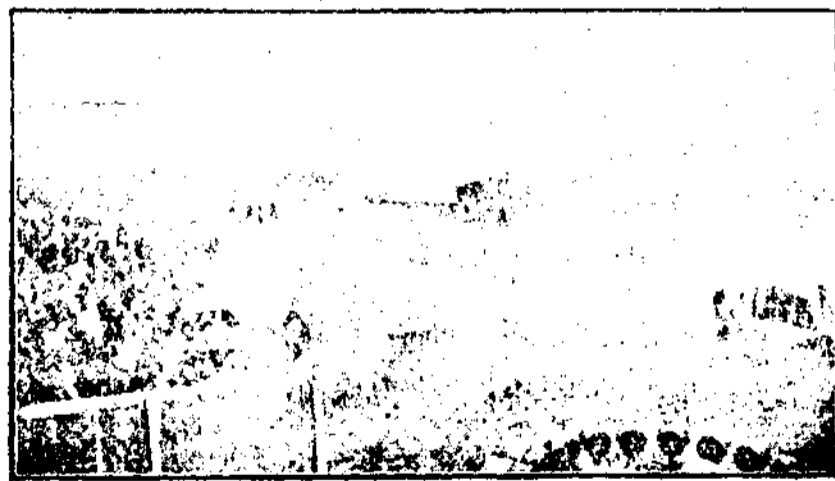
一九二八年飛機製造模樣確有正規之改良惟所改良各點僅關于細微樣各部份耳而非於製造上有根本之改革也。大概美國是年最重要之新奇發展厥為美國航空協進會所發明之一種旋轉式發動機兜。假使各方面之報告確屬可靠而該新發明之發動機兜可以置諸實

用則凡裝設旋轉式發動機之飛機其航空速度必可大為增加。其效且將使裝設兩架發動機之飛機極量發展也。此外有數種奇特機械裝置專為保存飛機安全之用者亦於是年內由試驗期而進至實用期矣。軒理披治 (Hamley Paige) 自動式長縫曾在美國裝設於各種飛機上以實行試驗。旋翼機亦大有改良而可用以為長途飛行。於此可見此種旋翼機亦有實用之處。政府方面與私人企業公司方面同時採用無線電為航空之用。普通各巨大航線將一致採用無線電此則今日之趨勢也。

一九二九年航空實業界前途極有希望

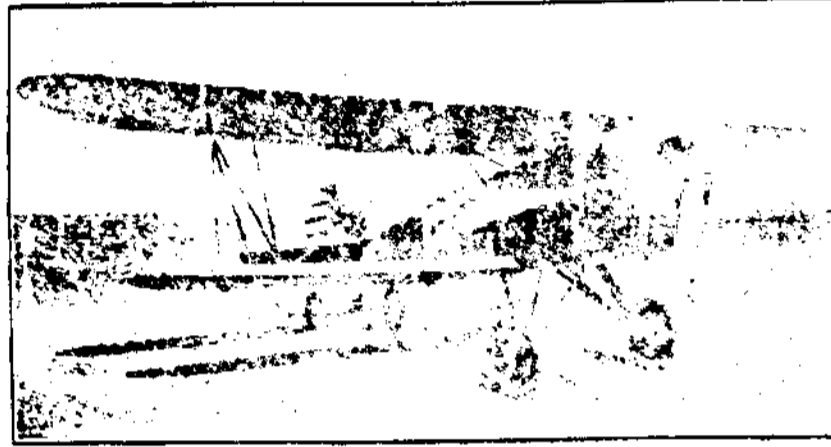
簡直言之一九二八年實為航空實業界大盛之年。是年各事發展成功者指不勝算。堪稱為航空事業進步之先鋒隊焉。製造方面藉此新興之投資而得盡量之擴充。所有航空郵件輸運均繼長增高。即航空客運事業亦已開始從事於有秩序有實益之方面進行。凡此種種皆為航空事業前途無限進益之先兆。各地之航空站異常增多即再添製飛機亦足敷用。舉凡飛機上之各專門技術改良以至各機凌空能力均積極進行殊屬令人滿意。加以新式發動機日多一日。綜此以觀飛機銷路必日見增加。國內所辦飛行會飛行俱樂部有加無已。國內民衆為遊戲或營業起見而欲學習，飛行術者又有源源而來之勢。綜上各理由以觀之一九二九年將為航空實業界盡量發展而積極興盛之年。此則為吾人所深信者也。

附 圖 一



美國福德(FORD)公司所製之全金屬三發動機之輸運機

附 圖 二



美國陸軍飛行隊之吉提士(CURTISS)飛機該機裝設一胡禮(WRIGHT)
旋風式發動機外配一新式之低壓式機兜



美國第一次全國航空輸運會議紀錄

(陳英永譯)

美國航空工程師會舉行之美國第一次全國航空輸運會議由該會會長胡連斯拿君 (F. B. Rentschler) 會同美國航空輸運協進會會長軒德申上校 (Col. Paul Henderson) 招集，誠以現在時機已到，亟應使美國全國各經營航空企業者相聚一堂，藉可互相交換意見，以達其各人所抱之共同目的，將彼各人所經營之企業改良以至盡善盡美。彼輩所經營之企業既為航空輸運，於是彼輩在甘沙士城 (Kansas city) 舉行之會議係將種種計劃加以研究，以便將其所經營之企業改良之、革新之，然後以大宗出產批發銷售與美國民衆，以供市上之一種經濟需求。

著者深信，在甘沙士城一九二九年九月十六，十七，十八三日所舉行之會議，對於各經營航空企業家參加該會者，必有極大裨益。會議中所提出討論之各意見書均極中肯要，且對於航空輸運營業問題之各方面均討論及之。各意見書所載建議立論的確，而會議時討論中所發揮各意見又極詳盡合理。除會議進行中間有三數離奇不如人意事件發生外，全會大致可稱異常融洽，間有參加會議者，因利益衝突故，發生競爭。凡一實業，其進行發展順利，端賴各與事者能意見融洽進行一致。今航空實業界各方面均不約而同意見融洽，進行一致，此誠航空實業之最奇特色也。

試設想列席會議者有人提出請大會通過呈請政府對於全國航空輸運票價行使管理權。或試設想列席會議者有一二人提出請大會公決將航空載貨輸運營業之發展加以注意，因航空載貨輸運之營業其重要與獲利較勝於航空載客或載郵輸運之營業。上述一節誠屬實情，但試設想此種提議之接受與容納者係專一經營航空載客輸運而不經營其他者。然上述各問題及其他與此類似之問題均經提出大會而列席者均能將之加以和平與合理的討論，不致因此而發生事後種種惡感。若在任何其他實業方面行之，則誠恐難有此種平心靜氣以將事之精神也。

此次會議為美國第一次全國航空輸運年會，以無通過決定之必要，故會議終結未行通過何種決定。惟會議所討論有益之意見，其美之建議條陳等則極繁有徒。凡此諸條建議無非欲其由正軌以行發展，以達航空輸運實業於至善也。

會議中所發生各事彙載於十一份報告書內，由大會內所產生之拍賣委員會呈請大會備

案。此拾委員會則承大會開會所選定之設置委員會委任而成立者。大會閉會之日列席會議者曾將該報告書拾一份全部宣讀復加以討論。各委員會之委員均係由大會中設置委員會簡選對於各該問題中最有心得之人爲之。各委員會主席姓名詳列於下。

(一)關於航空站場之事務者。則有航空站場委員會，以高路君 (C. C. Cole) 爲該會主席委員。高君係美星西部航空載貨輸運公司營業部主任。

(二)關於航空輸運會計之事務者，則有航空會計委員會，以何活君 (Damon B. Howard) 爲該會主席委員。何君係美國大同航空公司副司庫長。

(三)關於航空交通之事務者。則有航空交通委員會，以胡佛君 (Herbert Hoover, Jr.) 爲該會主席委員。胡君係美國西部航空載貨輸運公司無線電專門技士。

(四)關於航空告白宣傳之事務者，則有航空告白宣傳委員會，以畢拾君 (R. A. Bishop) 爲該會主席委員。畢君係美國世界航空路線公司運務部主任。

(五)關於航空載客招待之事務者。則有航空載客招待委員會。以皮得申君 (W. A. Patterson) 爲該會主席委員。皮君係美國波英公司運務部主任。

(六)關於航空輸運售票定票之事務者。則有航空輸運售票定票委員會，以伊霞女士 (Miss Amelia Earhart) 爲該會主席委員。伊女士係美國提握公司運務部副主任。

(七)關於航空載客行李之事務者。則有航空客載行李定量委員會。以楊京君 (K. H. Young) 爲該會主席委員。楊君係美國西南部航空載貨提運公司客載經理。

(八)關於航空輸運保險之事務者。則有航空輸運保險委員會。以力利君 (H. J. McNally) 爲該會主席委員。力君係美國世界航空路線公司客載經理。

(九)關於發展航空載郵載貨輸運之事務者。則有航空載郵載貨發展委員會。以沙本君 (J. W. Sabie) 爲該會主席委員。沙君係美國世界航空路線公司客載經理。

(十)關於管理航空載郵載貨之事務者。則有航空載郵載貨管理委員會。以波路君 (Clifford Ball) 爲該會主席委員。波君係美國克利佛波路公司董事長。

一九二九年九月十六日星期一正午該會舉行開會典禮。列席者聚食午餐。由美國航空工程商會副理事長比路君 (Luther K. Bell) 主席。來賓演說者首推美國大同航空公司行政部副主席敦括地上校 (Col. Halsey Dunwoody)。食次由甘沙士城 (Kansas City) 市長必治君 (Albert I. Beach) 起立致歡迎詞。美國航空工程商會副會長羅倫君 (Lawrence) 原定爲代表大會答覆歡迎詞者。嗣以事故未能出席。

敦活地上校演說詞中大致注意將美國航空輸運事業由世界大戰未發生前直至今日之歷史界述一遍。惟一經將今日美國航空輸運營業統計現狀等情界述後。敦活地上校即轉入本題。於是宣佈本會招集之宗旨，畧謂美國航空工程商會此次之所以招集全美國航空輸運會議之故，係欲使國內各經營航空輸運企業家可有獲得各種需求起見。此種需求為何，即使民衆對於航空輸運事業發生信任心，使民衆對此事業提高獎勵以栽培之，使民衆可得航空輸運上較良之供給，及使該事業上各進行事務可有較優美之實際組織是也。

參加會議諸代表於登畢後即在較寬席廳事集合，實行開始討論該會第一日下午議事程序。該會所以招集之意義係為討論航空輸運問題之大綱而設。是會主席原定為美國西北部航空路線公司副董事長兼總司理布列頓上校(Col. L. H. Britain)者。但布列頓上校是日因事未有出席，故改由美國殖民航空路線公司董事長利仁少將(Maj. Gen. Ryan)代為主席。是日所提出討論之各意見書，雖屬為數不多，然所討論之事項，則異常有興趣者。惟列席諸代表對於是日所提出之三最絕唱意見書，似未能十分注意詳細討論，是則最為可惜者耳。此三意見書為何，即下列者是也。一為皮力上校(Col. H. H. Blew)所提出之「美國航空輸運之始創，發展，與現狀」。一為斯勿君(C. W. H. Smith)所提出之「美國航空輸運之根本問題」。一為加利文君(T. B. Clement)所提出之「今日極待解決之航空輸運問題及本會擬具之研究解決此種問題之辦法」。

會議中發揮議論者，均係所謂與航空輸運營業家有附屬或有合作關係之列席代表，而非純正航空輸運營業家有絕大關係也。

美國政府商務部航空站場及航空工程情報司司長皮力上校(Col. Blew)所提出大會討論之意見書，可稱名實相符，內容記載關於航空輸運之工作及現狀之各種統計數目，異常豐富。

皮力上校曰「吾國（即美國）今日共有航空輸運公司四十六間，平均每日共航行七萬伍仟英里，除載運大批貨物與搭客外，每年載運郵件計重逾六百萬磅。每日所航行之七萬五千英里計有三分之一，即二萬五千英里，係在夜間飛行者。由此表面上觀之，吾國航空輸運事業似屬異常發展，然實際上則前途正未有艾也。」

皮力上校復行將美國合衆國政府之工作，欲使航空輸運成功之四要素可以達到目的，全盤托出。此四要素為何，即（一）有堪以航空路線，（二）有相當學術之駕駛員，（三）有適宜配備之航空路線，及（四）有適合標準之航空規則是也。

至於航空載郵載貨載客輸運，照皮力上校所稱，則美國全國每月載運郵件由一九二八年正月之數計重壹拾肆萬磅增至一九二九年八月之數計重六十九萬八千零六十二磅。皮上校意見書云「一九二九年上半年美國航空載郵輸運計航行國內空線五百六十六萬四千三百七十三英里，此外計航行國外空線七十一萬五千四百零三英里，總計航行六百三十七萬九千七百七十六英里。在此期內所載運之郵件，共重三百四十六萬八千五百六十二英磅」。

皮上校云觀一九二八年美國政府所收入之郵政稅共有六萬七千五百零四萬二千六百三十五元零五分之多，則可想見發展航空載郵輸運之利益也。

次則為美國西部航空載貨輸運公司運務部主任斯勿君 (Smith) 所提出大會討論之意見書。

斯君深信「航空載貨輸運之發展，實為今後航空輸運營業家之大事。」

茲將對於此問題斯君意見節錄於下。斯君云「鄙人見得航空載貨輸運將與各大經營航空輸運商家有極大利益，較諸航空載客所得之利益必有過之。尤有進者，航空載貨輸運較諸航空載郵輸運，有過之無不及焉。但從事於此事業之前吾人須有一重要設備。此設備為何，即較大與較良之飛機是也。吾人現知此種加大加美之飛機。各商家已從事構造矣。

關於鄙人上述一節，鄙人敢請以例證明之。今請引證福加飛機公司 (Fokker Aircraft Corporation) 現正進行製造之配備發動機四架可容搭客三十二位之飛機以為一例。此機若以之載客可容日間航行搭客三十二位或夜間航行將臥具開設時搭客十六位。今試將此機改為載貨機。則可載貨重約三噸或四噸。按平常普通運費率而算，則吾人可收入之運費將較以該機載客所得之客票價為多。所云平常普通運費率乃指與陸上運輸各種車輛所收運費率相同之率而言。換言之，鄙人相信兩年內航空飛機發展之程度必達良善使吾人可以航空載貨所收運費與各鐵路所收運費相同，而能三倍或四倍鐵路運輸之速度以將貨物運交目的地。」

斯君意見書稍前一部份曾論及美國之民用航空所倚靠以竟成功之要素有三。即(一)航空載郵，(二)航空載客，(三)航空載貨是也。除所發揮之有興趣論關於將來發展航空載貨之重要外，斯君意見書更傍及航空載郵與載客輸運焉。

是日下午會議中最後提出之意見書係美國大陸航空輸運公司運務部主任加利民君

(Clement) 所具者。加君所具意見書各包括美國第一次全國航空輸運會議載客問題各主要點。加君又為大會議事程序起稿委員會委員之一。故著者用特從長引證加君意見書以供閱者參考。加君意見書特為注重航空載客輸運問題，緣彼意以為「航空載客輸運問題實為大會議事程序中之主要問題也」。

加君云「我們如何然後可使航空載客輸運營業立即發達乎。欲解決此問題非從事解析研究推銷客票所發生之種種障礙入手不可。鄙人恐見以為應將本會擬討論之各問題分別為三等以便將其逐一加以研究。

第一等，包括所有一切事項應由出席大會各代表開心見誠以行討論者。如此進行彼此之間均能收互助之利。此種事項，大會難以着實進行但可藉之發展與會者所包之共同意見使各關係者團體上有利。

第二等，包括所有一切事項亟應從早決定一釋劃一政策以便各營業家共同遵守者。但此種事項以吾人淺見之故目前似乎難以解決者。

第三等，包括所有一切事項亟應彼此之間解除競爭觀念者。如此辦理則解決之後，彼此均有利益。鄙見各種問題中亟待加以大致討論使各方面均有利益者，厥有四端。今將其開列於下。

第一端係各營業航空輸運者如何然後可使航空交通前途立即增加。關於此節各營業家近來始覺彼等可以輔助發展航空交通運務而他一方面則有種種條陳可由對於航空交通運務有經驗者建議，使航空運輸營業可以增加者。譬如吾輩雖屬服務於航空交通運務者，然對於下列種種問題亦未嘗不加以注意。此種問題如何。即航空站場，交通方法，對於搭客在空中時及着陸時之服務，以至其他等等是也。凡此各種問題，從前皆屬營業方面應加注意之問題，而出乎吾輩所謂交通方面之範圍也。即使今日大會別無其他良美結果，僅能促進航空企業界中之專門技術方面與營業方面之好感，亦為功不少也。

其次吾人且信主管航空運輸會計事務者對於負起責任推售客票者亦能有甚大之補助也。

再次則為關於航空運輸應辦之告白及宣傳工作。鄙人所以將此問題加入者無非以其為一異常複雜衆見異同之問題耳。

最後則為一最重要之問題即推售航空輸運之方法及發展航空交通意見之交換是也。鄙人之所以將此問題列入之緣故，無非因其永遠不能脫離競爭範圍而已。雖然吾人無論

何時適應對此問題加以研究，以行互相交換意見。在討論此問題時吾人深願暢聆列席諸代表發揮意見。藉可將有興趣之問題如下列者加以研究。如航空軌線，聯運客票價票所，統一聯運時間表。印刷品之設備與分配，各種出奇之推銷方法所具之利益，以至於某種服務應以某種特別推銷方法行之，或者吾人應否將其他各種運輸事業之推銷方法之大概施諸航空運輸事業等問題，則在皆有討論研究之價值也。

上述加君意見書所列為第二等問題中，首居其要者厥為「與各營業家有關係之應取價率問題。」

關於此事加君云「今日吾輩經營航空運輸事業者均覺得吾輩進行時所遇之最大推銷障礙阻力厥為航空旅行之費用。有人主張取費從廉，使民衆歡迎航空旅行，而樂於就範。如此辦理則所取之費變難令營業者獲利。但民衆對於航空旅行觀念既佳，則營業前途將獲大利。有人主張開始辦理航空運輸時即須從高取費使營業者不至賠償血本。兩者主張各有不同。此外則別有一問題迄未解決者。此問題吾人深知遲早必須解決。即以私人資格經營運輸企業抑或以公衆資格經營運輸企業，兩者之中，以何者於吾人為較有利益是也。其次歸上述所謂之第二等問題者，則為航空運輸事業所發生之法律問題。尤以賠償損失為然。美國法庭對於此問題至今迄無充量發展。再其次則為保險問題在搭客方面亦然。在經營航空運輸家方面亦何莫不然。最後則為各經營家交換聯運之難題。」

加君進而言曰「今請將鄙人序列為第三等之問題加以討論。此即鄙人所稱為極端麻煩而極須解決之問題。識以此種麻煩問題，若不將其解決，而使各與事者長此互相競爭，而又不設法一致進行，則不特於吾人無益結果且有害焉。蓋此種問題急待解決也。」

在此兩待解決問題中，首推各公司運務部所訂定之章程 在其價格表上則美其名曰「普通情形」今既美其名曰「普通情形」則各公司均須採用一致相同之章程，此則無庸諱辯者也。必如是然後搭客不致發生疑惑，而不滿意之事可以消除。航空運輸方可與鐵路運輸航海運輸並駕齊驅以達至善。吾人今日所希望者，厥為航空運輸將來可成為吾人平日旅行之一種實用需要也。假使各公司各自為政，每家獨立旗幟，彼此所訂章程毫不相同，則吾人此種希望將必無法以達到。譬如搭客行李如何配運，行李過重如何取費，每一搭客准携行李多少等事，均須各家相同。又如遇有搭客購票不用時，應給回票價若干，及須經過如何手續然後將已付票價回給客人等事，均須各家採用相同章程。至於小孩應收票價若干，尤須各家一致。簡而言之，吾人今日實可隨意取一家之章程，逐條加以討

論，將其全部修正，使大家均趨一致。如此辦理，於各家不特毫無損傷，且有莫大之利益焉。」

加君更進言曰「鄙人相信現在時機已至，可將應否攜帶免費搭客之處，加以研究以便規定一種精確的一致的章程為大眾共同遵守。從前有人以為携載免費搭客，係一種良好推銷營業方法。但鄙人今相信此種辦法，若行之不良，反多生弊端。是以鄙人恐見以為對於此事，無論如何，各同行家亟應採取一種決定辦法以改善之。此外更有一事吾輩亟須加以研究整頓者，即所謂「旅行團」之事也。此事現時若不從速加以整頓，使各同行家均一致採用劃一章程，則將來反使吾輩均受其害。吾輩亟應決定一種切實章程，規定若干人始可作為一「旅行團」及每「旅行團」應得若干折扣等問題，以利營業進行。」

加君意見書最後所提出大會討論者，為聘用代理人問題，與應給代理人以若干佣金問題。加君提議各家亟應採用劃一佣金率，此種佣金率須適用於營業中所包括之各種交易，尤須平允，使公司方面與代理人方面均感滿意。

關於聘用代理人問題加君云「吾輩苟能採行下開辦法，則可省却一切無用之工作。此辦法為何，請試言之。對於代理人或各等級之代理人，吾人亟須採用一致共同辦法。對於各代理人辦事成績，吾人亟須設立一種中樞機關以實行管理之，監督之，指導之。對於聘用代理人，吾人亟須採用一種標準聘用手續，以及一種標準滙寄手續，俾代理人照規定手續滙繳款項。如此辦理，則吾輩除省却無數無用之工作外，復可有餘暇以從事發展航空實業，增加航空輸運也。」

大會次日即星期二日（一九二九年九月十七日）議事程序中最重要部份，厥為大會第一日所選出之拾組委員會實行開會，討論各該委員會應議事件。至於各組委員會之委員名稱等業於第一日大會會議將告終結時，由大會主席利仁少將（Mat. Gen. Ryan）宣佈大眾週知。第二日會議係在是日下午招集。同時適有美國五十處商會開聯席常務會議，專一討論彼等對於今後發展航空運輸企業，應採何種工作以輔助之。是日上午為航空運輸常務會議。在議事程序中所提出討論之問題為「航空運輸營業資本與收費之規定。」此意見書由美國西南部航空載貨運輸公司董事長何利畢頓君（Halliborton）提出，經該公司辦事員尹君（Winn）向大會宣讀。

何君意見書切實提議呈請美國政府規定航空運輸收費章程，並仿照現行之美國聯省商務委員會成案組織一與此相同之機關以實行管理航空運輸各方面之事務。何君對於現

行之載客票價與載郵取費均不滿意。以其待遇顧客顯有歧視，而對於郵件則地域區限亦有歧輕歧重之舉也。繼是之故，加君意見書極端主張仿照美國鐵路現行成案，將應收取票價運費若干之各種問題，一切呈請政府接收管理。行此制度之故，無非欲航空運輸營業前途能收與鐵路營業已收之相同配合得宜之利益而已。加君於是根據上述理由提出建議，請大會議決對於彼上述主張是否贊成進行。

加君意見書既提出後大會主席利仁少將 (Ryan) 提議請大衆將加君意見加以討論。於是前任美國商務部次長專任管理航空事務之馬克力更君 (Maercken) 發表意見，反對加君提議將航空運輸應收票價運費之權交與政府執行。馬君意見極爲有理。除尹君一人外衆意會同。馬君云「吾國鐵路收取票價運費之權移歸政府執行後，各鐵路間互相競爭，彼此互相欲致同行於死地之風潮，均一律化爲烏有。此種事實吾人豈不知之。不過吾人須知此種辦法係於各鐵路開辦七十五年後始行之。」此種管理權若今日一旦移歸政府執行，以爲節制航空運輸實業之辦法，實無異「以鐵鎖鍊加諸航空實業身上，其結果將使航空實業前途末由發展。」

是日上午常務會議最後議事程序爲十二家航空運輸公司司事人彼此互相以談話式交換意見，其所談及之問題係如何方法然後可以增加航空運輸。談話間彼此大家注意各家現行採用之各種推銷方法。其最有意義者厥爲下列兩事。其一爲美國畢強航空公司營業部主任威士丁君 (Westing) 所提出之建議，擬將 (安全) 字樣在市上售出航空旅行客票上勾去。其次則爲加拿大殖民航空公司代表斯爲路君 (Sowell) 所提出之意見書關於該公司新近採用之一種定期之減價客票制度是也。威士丁君云「吾人均知航空運輸比較他種運輸爲不安全者，今竟特將其作爲安全，長此以往，誠恐反令民衆之與吾人交易者發生疑心。」

惟美國航空路線公司代表法蘭治君 (French) 則不贊成威士丁君之提議。法君之意以爲安全問題實爲經營航空運輸事業者所應最向客人妥爲解釋之問題。若搭客自以爲在空中不能安全，則無論航空速度，山川景緻，出奇興趣，乘坐自然，以至其航空旅行上所供獻之各種利益，將均等於零也。

關於定期減價客票制度，斯爲路君云「敝公司現時採用之五十次來往定期減價客票，試辦以來，頗具成績誠爲敝公司經濟上之一種利益也。當敝公司開售第一張五十次來往定期減價客票時，即有人將所謂種種毛病指出。如謂此種定期減價客票將不利於敝公

司之規定票價也。或將脫出管理範圍使敝公司無法節制之也。或購買此種定期減價客票之人將使購買平常客票之人反無座位也。凡此數端，皆指謫者所稱為行此新法之弊竇也。

不料事實上乃與此種種指謫者之意見相反。敝公司竟藉此而獲良美成績，所行之定期減價客票招徠既廣。大約由紐約城(New York)至波士頓(Boston)往來之定期減價客票佔敝公司營業收入總利益百份之十一份。計至現在敝公司已售出此種定期減價客票五百七十張矣。購買此種客票之搭客每一百人中有九十九人僅佔敝公司飛機之所謂三成空位耳。此與購買平常規定客票之人來往座位毫無妨礙也。諸君於此可見定期減價客票制度經濟上利益之一斑矣。」

美國加拿大殖民航空路線公司之定期減價客票政策按斯君所稱已行之三閱月矣。近且蒸蒸日上進而與日間行走五小時之鐵路火車爭衡焉。按該公司飛機航空三小時而票價收費則約三倍鐵路票價所收之數。

是日午後招集之五十處商會聯席常務會議，由甘沙士城(Kansas City)商會執行理事長何能君(Holland)主席。列席代表演說者計有美國航空路線景緻公司之希朗君(Herron)美國芝加哥省航空載郵運輸公司副理事長半也君(Myers)美國吉提斯胡禮飛機製造公司之佛路君(Furlow)美國航空運輸公司之愛爾蘭君(Ireland)及美國地脫來省商會之金畢路君(Campbell)各位。

大會最後一日(即開會第三日)是日為一九二九年九月十八日星期三)上午下午兩會議事程序係將各委員會呈繳之報告書宣讀後加以討論。上午會議由美國西部航空載貨運輸公司之斯勿士君(Smith)主席。下午會議由美國士頭航空運輸公司副董事長兼總司理羅斯君(Knauss)主席。

各報告書吾人雖不便將其詳細錄出。然按序節錄之亦未嘗無意味也。

航空運輸站場委員會建議飛機着陸後公司對於搭客應服務之工作亟須加速進行。使在空中飛行所省却之時間不至為着陸後工作所抵銷。該委員會公決以為各航空公司苟不欲維持其固有之航空運輸營業或加增之則已。如欲之，則亟須設備航空站場靠近各該城市場，以為客人求利便。

該委員會報告書云「此問題在吾國內較大之城市當然不難解決，解決之法厥為將飛

機着陸場，貯機庫，修機廠以及各種機械配置工場全行設立在離城市較遠之站場而由站場至城市中商業雲集之地則設置駁運客車。如此辦理誠屬一舉兩得。關於着陸場之設備該委員會非不知所謂「特別走着陸場」易於管理也。然惟是此種「特別走着陸場」經驗實行往往費時失事。尤以一飛機方行滑走着陸時，同時又有他一飛機在空中等候先頭一機着陸完後，方行從事着陸爲然。誠是之故，該委員會建議仍舊採用平常滑走着陸場。

除上述各節外。該委員會復建議請大會通過從速採用美國商務部制定頒發之劃一航空站場規則。會計事務委員會則建議採用一種劃一聯運帳冊，以便各關係公司可刪繁就簡以收簡明方便帳目之利。至於限制對於除帳部份設立之需要加以限制一節，該委員會極端主張除帳期限最多不得過一星期之久。同時旅館客店及與其相類之營業者則無須對航空運輸公司繳納保證金。

關於交通問題，交通委員會極端主張飛機與陸上亟應採用一種兩綫式之無線電以利交通。該委員會報告謂美國中央無線電委員會已決定准各航空站場採用低力傳達機在電浪長一千零六十米突時可有傳達十至二十英里範圍之功用。「如此辦理則長途飛行機師只須有一長電浪收音機即能聽見彼初欲聞之事也。此種飛機准其於電浪長九十八米突時發出聲音。照此以行，則飛行飛行至在航空站場範圍內時，彼此之間可以發生兩綫式之傳達也。」

民衆誤會以爲搭客可以任意取用飛機中無線電以爲個人電話之用。該委員會對於此種誤會殊置不滿。誠以飛機中裝設此種無線電機關之原意並非爲搭客談話而設也。必至最危急時方准搭客用之。航空告白及宣傳委員會建議對於宣佈航空旅行失事各案亟應繼續採用現行之「開放主義」。該委員會提出意見書云「凡遇飛行失事時，各公司亟應將經過之真確事實開心見誠告知報界訪員」。該委員會深爲嘉許報界秉正大無私之精神以行記載飛行失事各案。而近日美國航空工程商會又進一層主張各報記載飛行失事時一併聲明駕駛失事飛機之駕駛員是否已領有飛行執照」。

該委員會極端主張取締各種關於所謂「奇特飛行」之宣傳工作。「誠以由宣傳方面觀之，若以某公司之駕駛機師能造各種奇特飛行工作而引人入勝以廣招徠，是誠良善政策故宜禁止之。」

載客招待事務委員會提出意見書建議各種改良如下。由接載搭客站至機場應設一規定運輸路綫以便往來。所有搭客攜帶之行李應一律在城中公司辦事處妥爲點驗過秤以便

搭客。搭客行李既經點驗後即須沿途妥為照料以防損壞遺失。各經營航空運輸公司應設備相當運輸車輛配置以利由城市至航空站場之交通，在機場內尤須設立儲物倉庫以便搭客存貯物件，以免顧客均感不便。時間表一經規定後即須認真執行，以免徒有其文而無實際。飛機中各配置物件，每次飛行告竣後，即須立時檢查妥當，洗刷乾淨以重衛生，並須行消毒工作以防傳染病症等。新鮮凍飲水，小張地圖，各種儀件，書籍，文具，郵票等均須在搭客座艙內妥為配備。駕駛機師機械員以至在陸上服務人員均須一律穿用制服，以示整齊。服務員役均應使其不受搭客賞錢。醉酒搭客應令其離開飛機不准其乘搭。各飛機冬夏兩季均須使之有新鮮空氣流通以便呼吸，在冬季時尤須使機有充足溫暖設備以禦寒冷。駕駛機師應令其在適宜高度飛行以免搭客感覺不安。載客飛機應裝置較為舒服座位飛行時發動機聲音應設法使其消滅以為搭客求安寧。貯機庫常有搭客參觀應設法使之愈潔淨愈佳。凡此種種改良設備皆由載客招待事務委員會提出大會之意見書所建議者。

航空輸運售票定價委員會建議各家所給發代理售票人佣金不得超過票價百分之五。惟對於各總代理人應受佣金若干一節。則該會未有發表意見。此外該會極端主張「各公司彼此之間應互相通知各該公司內部營業規則之更改。以及價目表時間表之更改等事以利進行。」而「對於各公司所採用之價目表，時間表等事。亦須由各公司共同設立一種中樞機關以便執行將此種表冊等件按時宣佈大眾週知。」如此辦理各家營業進行一致將受其利。

載客行李事務委員會建議請各公司一致規定每一搭客准攜帶之行李不得逾三十磅重。凡超過三十磅重者惟不過五十磅重者則超過定額之二十磅重應另收行李運費，按客票價目百分之半分抽收，至於重逾五十磅之行李則須由搭客與公司自行互商特別辦法以定應收行李運費之價目。該委員會極端主張各公司認真執行向搭客收取其應付之行李過重之費。誠以此種行李過重票費若一公司不實行收取則結果將使其他公司受其影響。航空輸運保險事務委員會建議，請大會通過，着美國全國航空工程商會保險委員會向國內各家保險公司收集完全章程，以明各該保險公司對於航空旅行客人保險問題時間上地點上何種限制。「今以有一部份民衆未知各保險公司對於乘搭飛機以作旅行之客人是否仍認其所購之人壽保險為有效力故，往往發生疑心不敢乘坐飛機以作旅行。」識是之故，該委員會主張「請全國航空工程商會保險委員會擬就一種意見書發交各經營航空運輸公

司，以備各該公司轉發與各搭客週知。如此辦理則民衆方面平時對於航空旅行保險問題所發生種種誤會可以從此解除。」

航空載郵運輸事務委員會建議郵件運輸苟非有時間經濟利益發生則不應採用航空載郵運輸之法。該會意見書極爲詳盡且異常有興趣。對於航空載郵運輸發展之三重要辦法發揮盡至。今將此三重要辦法開列於下。「第一須使航空載郵便於利用。第二須告知民衆此種設備並如何利用之之法。第三須辦理完善使人滿意。」

該委員會另有意見書建議將航空載貨運輸盡量發展「緣航空載貨運輸問題實爲大會議事程序中之最主要問題也。」

航空載郵載貨管理委員會極端主張擴充試驗並發展一種所謂「拾起」機關。此種「拾起」機關可以將物由平地上拾起提上飛機，免致載郵飛機過一站均須着陸一次之麻煩手續。「今夫航空載貨運輸之營營，其辦理結果失敗與成功，衡視時間經濟問題以爲轉移。」至於郵件裝載問題，該委員會主張無論航空運輸時或陸上運輸時，均須集合於統一路線，以利進行。此種辦法亦爲改善航空載郵運輸事業途徑之一也。

該委員會意見書更報告云「現爲使各城市可以直接將郵件寄至目的地點而免沿途對於郵包所有工作之遲滯起見，美國郵政局，擬從一九二九年十月一日起採用三千小郵袋每袋可貯重五磅之郵件。」

大會對於上述各種提出之意見書雖未加以充量討論。惟所有會議中發揮之討論則極有價值。例如列席各代表有一位反對提議將飛機上各種儀具裝置客艙內，尤以飛行高度表與對氣速度表兩規儀爲然。照此位代表之意，飛機中裝設之對氣速度表所指出之速度往往與事實上之速度相差（因此飛機之速度若照此表觀之常較公司告白所定之速度爲低。）識是之故搭客常有一種概念以爲公司張大其詞以欺客人。至於飛行高度表往往降低其所以降低之理由迥非平常人可知者。故雖駕駛機師盡力將機在一定之高度飛行而客人反以爲飛機下降。

有一種有興趣之問題在會議中討論及者爲應否准搭客吸烟。關於此問題贊成與反對者約各佔半數。各具己見無庸贅叙也。

此外兼有一問題發生，即應否准醉酒客人乘坐飛機是也。討論此問題時有一代表報告謂如不准醉酒客人乘坐飛機，則彼代表之公司將因此停止營業。因乘坐該公司飛機之客人大約多少皆飲酒者。該公司所經營之航空路線係間於美國與鄰近國而此鄰國則爲

佳釀出產之地也。

大會中有人報告謂彼所代表之公司所載之搭客係因其自己（飲醉）不能駕駛自備之汽車故不得不乘飛機。關於此問題吾人亦知其有研究之必要。有一公司曾將裝載醉酒客之事商諸其法律顧問。結果採用一種政策不售票與醉酒生事之客人。凡遇有此種客人乘坐該公司飛機時，駕駛機師可照章程在最近機場著陸令該醉酒生事客人離開飛機。

當討論中有人指出畧謂美國政府，商務部所頒行之章程，係禁止此種醉酒客人乘搭飛機。

此外有人提出討論應否准黑色人種乘搭飛機。但以航空旅行取價高昂黑色人種當無乘搭飛機以作旅行者。故此問題目前不至發生。將來遇此問題成爲事實時則必須將其加以研究也。上述各節即美國第一次全國航空運輸會議之經過也。 （完）



航空新聞——最新發明六角式貯機庫

(浦譯)

美國西方航空輸運公司最近建築一新發明之六角貯機庫，(Hexagonal Built by the Western Air Express Inc. U. S. A.) 查此種貯機庫為近日世界各國所未有，其優點頗多，畧述如下：

- 一、該貯機庫佔面積五萬四千四百方(英尺)可容能載三十二客座而裝有四架發動機之福加(Fokkers)式飛機六架。
- 二、該庫週圍直徑為二百八十六英尺，計分面六面，每面廣一百四十三英尺，每面有門寬一百二十三英尺，高二十英尺。
- 三、較小之機如福加F 10 (F-10 Fokkers)式者，則可貯十八架，若小機如波音或德加那士(Boeing or Douglas)式者，則可貯五十四架。
- 四、此種六角式機庫，較諸八角式或五角式或圓形式者，或其他各式為優勝，因其易於建築，且又能以較小面積貯存較多飛機。
- 五、所有六面機門均用電製，可以隨時啓閉快捷每面機門，有三分之二係用玻璃窗裝設，既可避風雨，又可透入光線。
- 六、機庫內地面為斜式，由中心點斜落中心點較機門高十五英寸，以便有急事時即以一人之力亦可以將一最大之機，推出機庫。
- 七、機庫屋背遇雨水時，所有雨水百份之六十，可由庫中心喉管直透落庫底地中排洩。
- 八、此外更有無數之優點，如零件集中，機械員集中，同一時間內，可以修理全庫內各機，事半功倍，在機械員既免顧此失彼之虞而機庫管理員亦可收易於管理之効。
- 九、至於經濟問題一節，則更無庸論，因按現時統計普通機庫，其建築材料係平常者，每一方英尺需美金一員二角而建築此種最新式之六角機庫，即使用最美之材料，亦僅每一方英尺，需美金一元六角五分而已，然若其優劣點互相比較，則不可同日而語矣。
- 十、此種新發明之六角機庫，可按附圖詳細研究之(請參閱附圖)

美國西方航空輸運公司最新建築之貯機庫圖

附圖

說明

(Western Air Express Incorporation, U. S. A.)

1.2.3.4.5.6 = 各為貯機庫陸份之一

各能貯機叁架

7.8. = 物料庫兼洗濯室

9.10.11.12 = 機械零件室

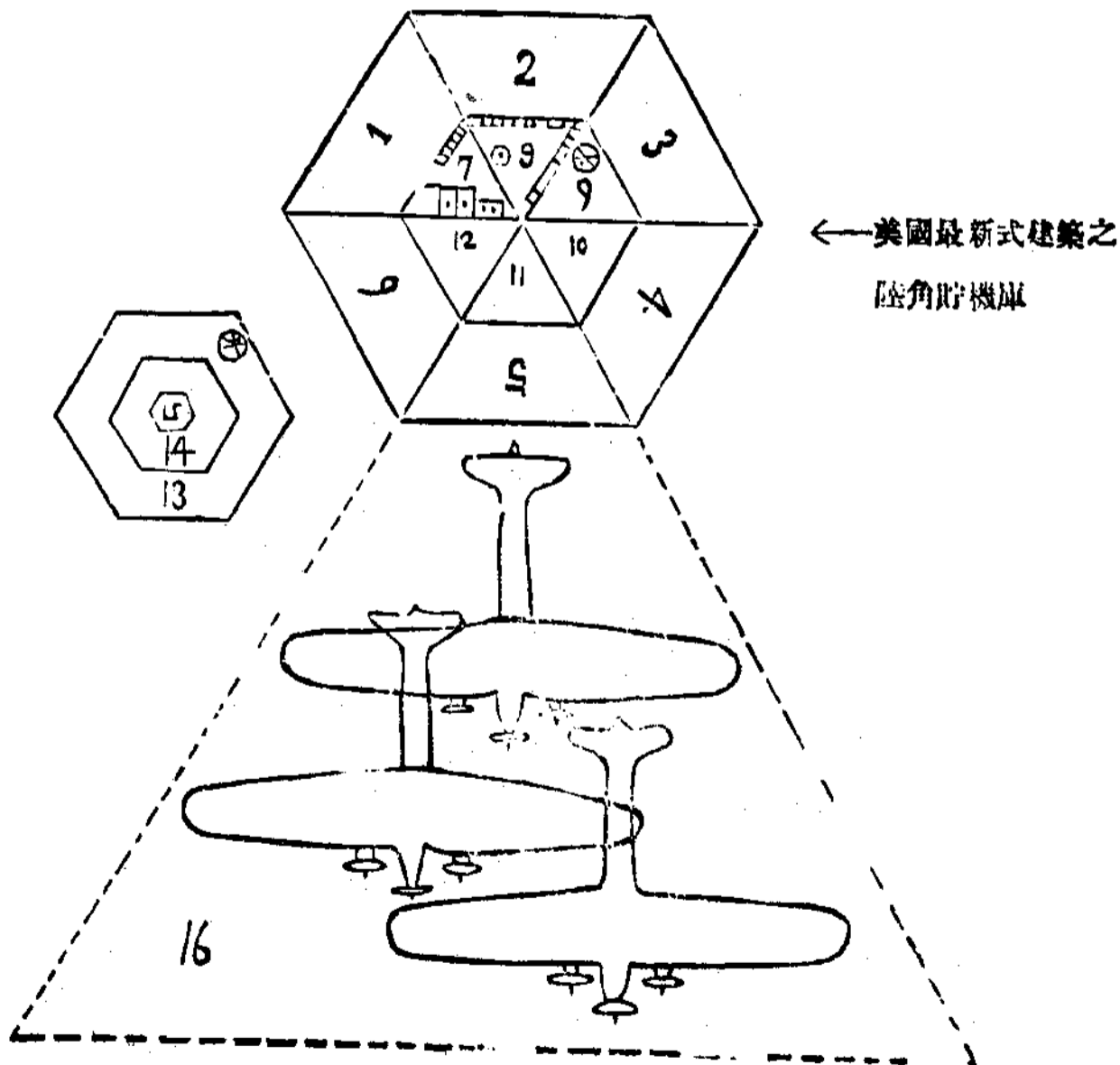
13 = 7.8.9.10.11.12

14 = 貯機庫管理員司辦公室

15 = 露臺將光透入貯機庫中部

16 = 即將1.2.3.4.5.6等每一部放大

表明每一部可貯飛機叁架



近日航空器所配置軍械之發展

(鄭康譯)

今爲使讀者可以較易明瞭航空器所配置軍械如何發展之大綱起見，亟應將近日空中戰術所發生之新思想及其大致趨勢，先行指出，以供讀者之參攷，蓋此種新思想及其趨勢，對於軍械品之發展，有直接之關係也，

所有各飛機製造家，按照其所向空軍司令，所定式樣以承製之各式飛機，均由政府下令組織軍官團，以行專任審查，航空器所配置之軍械，並將其審查結果，所得加以考語呈報政府核奪凡從事將各商所製飛機決定去取時，該審查團必先將各機逐一妥爲檢查，並實行將之試飛，以便將其機械上及戰術上，所具之優點劣點，全盤指出，以爲該機去取之標準，經此番審查手續後，則不其之機必被淘汰，而良美之機，必被選擇，凡被選各機，應如何改良，以這盡善盡美，審查團更按每一飛機加以考語，軍政部刻下對於投擲爆彈術，異常注意，其普通大致以爲飛機之能否作與其本身價值相當之攻擊，端賴其能否投擲各種含有猛烈性或化學性之炸彈以爲準衡，若以投擲含有猛烈性或化學性之炸彈而言，則飛機隊較勝于砲隊，以其能有較確遠之瞄準目標，且又能於較短時間內投擲較多炸彈也，現時砲隊，以其所發射彈之末期速率，較勝於凌空投擲之炸彈故，似乎有較優之攻擊效果，在平均天氣情況時砲隊通常之瞄準，似屬較爲確準，此外砲隊比較上可有較久抵抗火力之佳點，識是之故研究飛機爆擊戰術家，於是不斷的策劃積極改良航空爆擊術，以求確準增加，爲達到此目的起見，不能不將下列各情形加以研究。

(甲)飛機本身所具之平衡，此點與炸彈既被投放後，飛機之縱長的及水平線的之平衡均有關係，而視飛機本身所具之平衡，駕駛員之手術，及空氣狀況以爲轉移，查此三者中，尤以空氣狀況爲最要。

(乙)投擲炸彈時對地面上之視力，此種視力其準確與否，當然與目力能否確準測度及調劑各種攻擊角度，攻擊目標之速度，投擲炸彈飛機之速度，攻擊目標與投彈機之高度距離及風力之速率等，有連帶關係。

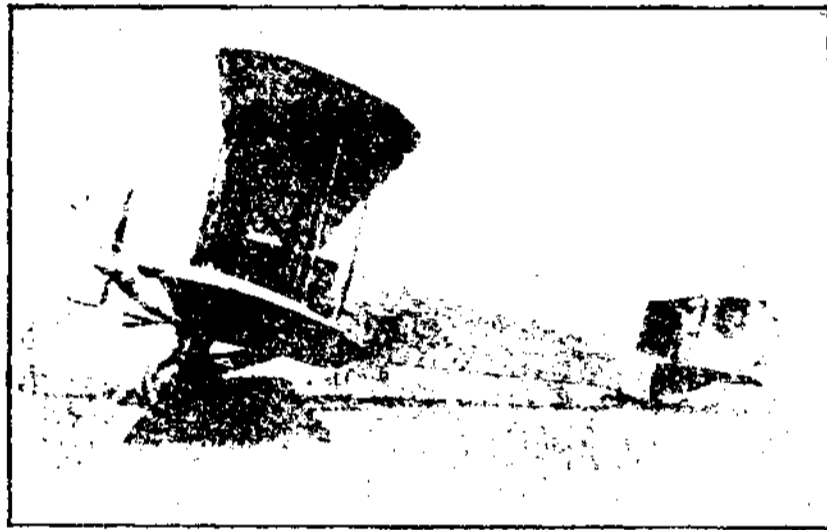
(丙)駕駛員所倚靠以定攻擊線之方面儀是否準確。

(丁)爲投擲炸彈而裝置之各機件。

關於上述各點尤須顧慮者則無論何點均可隨時發生物質上之差錯，且投擲炸彈須在

圍繞目標物上設想一圓形之一定點，施放方有效力，而此點又須與投擲炸彈之飛機，當時凌空高度相適，識是之故，應如何改正投擲工作以求準確之處實與飛機式樣，應如何製造，航空隊戰術人材應如何訓練，以至飛機上炸彈機械應如何配置各點根本上有密切之關係也，歐洲大戰後，各國對於空中戰戰，極為注意，如前諸問題，亦弱為研究，以達其目的，美國航空部對於此種企圖，異常努力，以求其繼續發展，附圖中第一圖。

第 一 圖



美國最新式重爆擊機

係美國最新發展各種重炸彈投擲飛機之第一種這機係裝配有發動機兩架者所有各防禦軍械，則在機身適當處裝置，此法無非欲使機身重量可以減輕，而同時欲使一炮之力可以保護機身各弱點，每一炮各有其應防禦之範圍，而不受其他各炮之助，設使一炮手或一炮已被敵人擊退，則機身上受該炮保護範圍之一部份亦隨之而暴露於敵，查從事爆擊政策者其首先注意並不在防禦軍械，其故似因事實上防禦砲於夜間爆擊有損無益，誠以夜間飛行驅逐機，所發生之危險較為小也，最大之危險厥為地面上炮火或與地面上相連之防禦工事，識是之故，在爆擊機上裝設防禦軍械所得之微小利益能否與其不利之處，如使機身較重及須加配人事等相抵，實一大問題也，至於晝間爆擊機則時有與敵人飛機相戰之虞焉。

有此理由，故晝間爆擊飛機，極應裝設防禦軍械，藉使此等飛機所負之使命有時亦可以完成，並使各爆擊機，均有飛回其原來機場之可能，或使此種可能性可以加增，上述之爆擊機裝有發動機兩架，機身兩傍各置一架，發動機後之短艙各有一炮手座位，機

身中亦有一炮手座位，此種防禦軍械配置似乎極其完備，各炮在機身後方，及機尾上下，可以互相應放，機之前頭部份雖裝設機身上之炮保護，但此炮不能十分保護機翼下各部份與機身之前頭部份。

今將此種配置法稍事研究即發見下列各不利之點，第一不利點為各炮手間彼此毫無聯絡，假使兩短輪內有一炮手或一炮被敵人擊毀失其功用，則其難以他炮手或他炮代其任務，以保護暴露於敵之部份，此種暴露部份若不加以掩護，則飛機該部份將受敵人攻擊，而無法以抵抗之，在美國空軍部未嘗不知此人事上與物質上不能相互輔助之弱點，然以飛機各部份合式配置與平衡各問題，均屬不易解決之故，至今仍未將此弱點加以相當之研究，以改良之。

軍事家以為每一飛機中，雖難求其各部份可以互相輔助彼此照應，然在飛機集合成一密集隊形時，則隊中各機，自然發生互相輔助，若使在敵火之下，隊中各機可以保存其密集隊形，而不致為敵火所傷害，則上述軍事家之假定，亦不為無理，現時操權派軍事家均相信此種密集而不致受害之隊形可以實行，所稱「密集」隊形者乃各飛機能夠集合成一團結，而團結中各機全體均可抵抗敵人對隊形內無論某一機所施之有效火力之謂也。

但關於此事有數點，大為可慮，譬如在敵入境上，以行密集隊形，則結果將予敵軍高射炮以較多之良好機會以行射擊，緣既成密集隊形後，則隊各機，其運動功用必致減小，此外又予敵人以加大之射擊目標，故發一猛烈之爆炸彈，大可以將密集隊形中一架以上之飛機毀滅，以上所述可慮之點，乃指飛機成密集形後，在空中有遭遇敵人飛機攻擊之處時，所受敵人方面高射炮之危險，可以增加而言者，否則飛機雖成密集隊形後，仍可即行改成散開隊形也，不特此也，密集隊形受敵空中襲擊，更有額外可慮之處，以其團結成隊後，予敵人以整箇之較大目標，利於遠射之重炮如五十生的之機關鎗或較大之機關鎗等是也。

凡一飛機爆擊隊在在均有為敵人各箇擊破之虞，或為敵人毀滅炮所擊，此種毀滅炮能於投擲至預定距離後始行發作，彼此距離尺數可由施行攻擊之機準測，行此之法先使攻擊機與對方炸彈機在同一水平線上而飛，然後急行上攀至在敵機一適當高度之上時，始行將炸彈投下他法可留一飛機使與敵炸彈機隊在同一水平線上而飛，以便用無線電或其他方法將敵機飛行高度發信號以傳報於攻擊機，攻擊機遂可藉此計算炸彈應在何處投

放。如此施行攻擊，則最小限度可將敵人炸彈機隊解散，而同時又可使陣上高射機關炮，乘機向散開之敵軍炸彈機施行暴擊，

按現時重爆擊機之情況而論，則此種機對於自衛能力，極其缺乏，但可利用黑暗晨光為其良侶，惟施行攻擊工作時，則黑暗晨光，又反為其勁敵，識是之故，重大爆擊機亟應使其自衛能力可以增加，藉以獨立作戰，將來或可利用各應備之軍械配置合宜以達到此目的，俾機上人事及軍械，可以於急速時間內，調動以行用火力抵抗以保護受敵人強烈炮火所攻擊之任何部份，照此辦法只須機中各人事或各炮能繼續不斷以保存其工作，則敵人甚難得知機中何部份失却其防禦能力也，飛機之起重量增多，其結果等於將該機之攻擊力加大，此種增加起重量，大致言之，遠過於該機在日間戰鬥時所具之防禦力，吾人須記此問題，實係一困難，而兼有甚多關係之一問題也，

世界大戰以還，發生各種方法，以改良爆擊機上所裝設之防禦軍械之配置法，今將此種新軍械畧說數式如下，附圖第二圖

第 二 圖



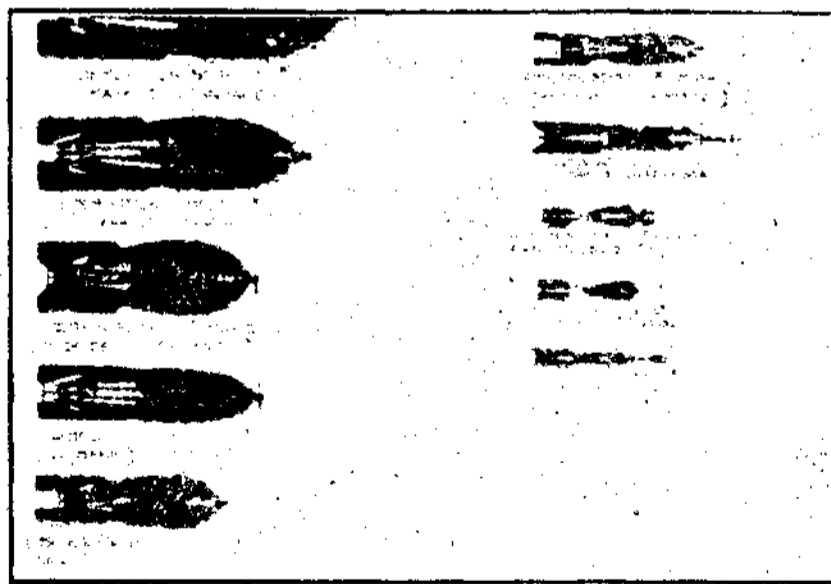
新式戒指式炮架配一口徑三十生的之機關炮

係指明一種最新式配有如戒指狀之架之口徑三十生的機關炮，此種戒指式炮架較之舊日戰時，戒指式炮架為重甚多，惟具有數件新發展之特色，第一特色為戒指式架上能旋轉各件，有三點懸起力之利，故因機身與固定炮架於飛行時所發生之扭曲，而將各件捆綁之工作，幾乎可以一律免却，有能調轉之螺絲鋼式彈簧以備適當更正炮身重量之用，有適當傳動至輪以旋轉炮架抵抗空中氣流之壓力與至輪共同工作者有一螺絲鋼式彈簧以備適宜更正機身在水平線上之衝流。

至於為垂直線工作時，所受之空中氣流如何可以適宜更正則迄今尚未試行辦法所稱垂直線之工作者即將炮在垂直線上，放高放低之謂，當事者以為垂直線之適宜更正比較上似乎不如水平線及炮身重量之適宜更正重要，故對於此問題，迄未加以十分考慮。

著者對於爆擊機可以受驅逐機掩護一事尚未論及，將爆擊機上裝置之防禦軍械，改而置諸掩護機上，此問題將引起各種軍器問題，出乎本篇所能討論範圍之外，今若使爆擊機完全停靠，此種防禦以為保護，則在種種情形之下，可以發生極大之危險，附圖第三圖

第三圖



各式开花彈

係指由飛機投下各種炸彈之大致者，圖中所示之細份式炸彈，即開花彈其製法係使彈身之大部份重量移歸裝彈金屬筒此筒甚厚，其製造法言之則彈一經發炸即能令彈筒爆烈成爲微小細份，此種細份，即以異常速率向各方進行，此種炸彈係專爲爆擊輕小配置品與人事之用，對於各種表面目標，最要使其全行毀滅，因此而發明之炸彈種類甚多，大概均以較薄之殼裝之，彈殼所具之力，僅可保全彈子，使之可免與硬殼物相置而發生之震動而已，此種製造法能以較輕之彈身包含較多之爆烈材料而彈毀滅目標物之功用亦因以增高，此種炸彈款式極多，其小者重壹百磅，其大者重四仟磅，且其發作性，特製爲慢性使其先攻入目標物然後爆烈。

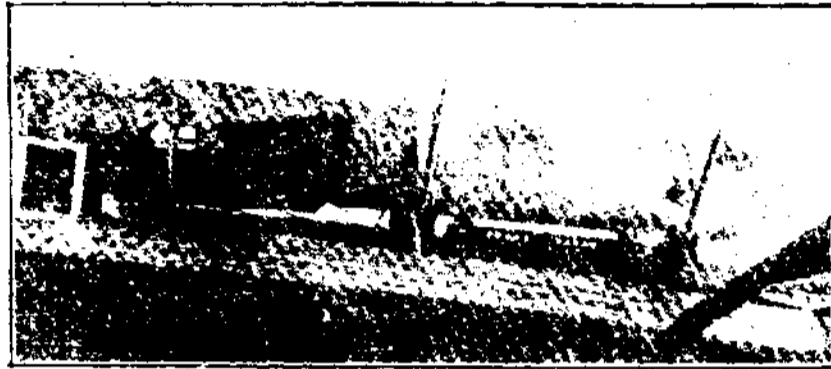
至於含有化學性之炸彈，尤須使其高穴載量增大，此點比較以上各點尤爲重要，緣所求之目的，係使炸彈之每一定重量能爆發含有化學作用之品料愈多愈佳，因含有化學作用之炸彈無須乎浸入性，僅須彈殼與目標物相撞時，即行破裂而已，於是爲應付此種炸彈對於化學作用及猛烈爆炸作用之兩種需求，以使其能兼等並顧起見，發生一折衝辦法，

有一種炸彈其彈殼甚厚，專能攻入鐵甲者，其毀滅作用於攻入目標物後，始行發作，軍事學家對於此種炸彈現時不甚贊成。

炸彈中導火線其裝置法大致是使炸彈可以安全放置至投擲時始行爆烈，炸彈被投放時，有一小軸帽借空中氣流之力而旋轉，其功用是使炸彈既被投放後經一短之路時，炸彈中之導火線可免損傷而致失其功用，當炸彈懸在飛機之時，有鋼線一條接於該軸帽使其不能旋轉，有時亦有將軸帽插在炸彈上免其旋轉，如欲使炸彈安全投放而不爆烈時，可用一保險鋼線連接軸帽以防導火線有發作之處。

利用機械工作以行投擲炸彈之法，歷來逐漸發展可稱與飛機之增加起重力及凌空運動之發展，並駕齊驅，大概現時此種發展之趨勢，係在專任爆擊戰機上裝設一內櫃以貯炸彈而在非專任爆擊戰機上裝設一外櫃以貯炸彈，此目的現已達到，惟對於攜帶二千磅重及四千磅重之炸彈，則迄未製有此種彈櫃，僅將彈櫃捆於機身下半段，使彈懸掛在機下衝流間而已。請參閱附圖

第五圖

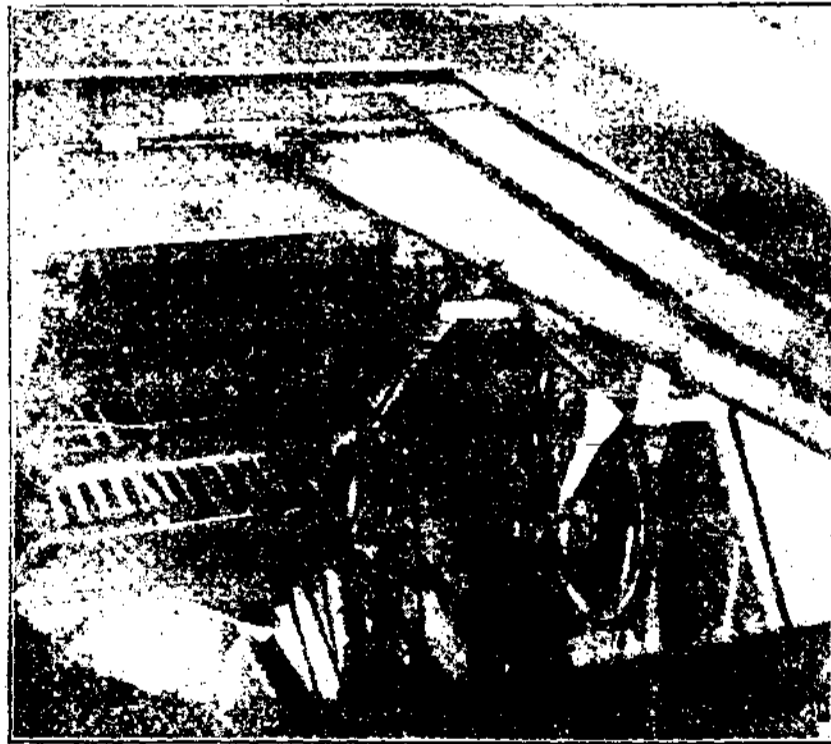


炸彈位置

第五圖即知配置此種炸彈之法，

附圖第六甲圖

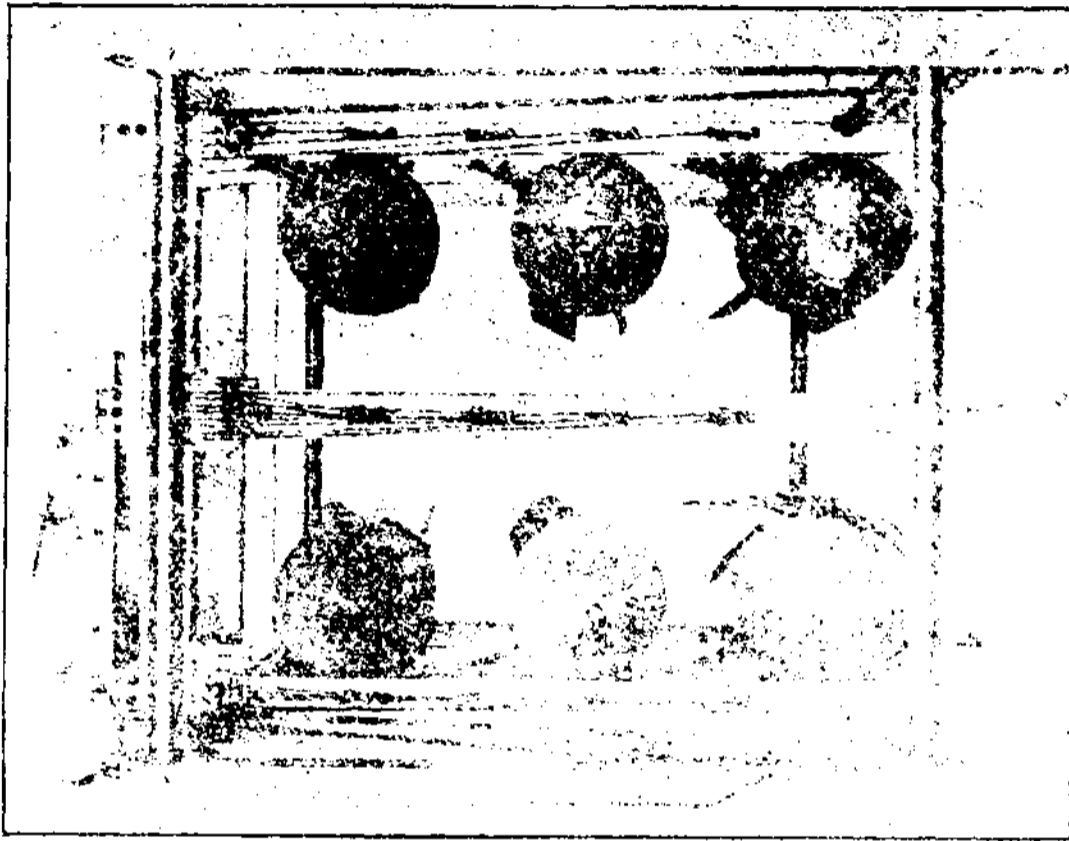
第六圖



司施放炸彈之機關

係指最近裝設之炸彈內櫃，櫃內各彈係利用機械方法以行投放最下之彈被投放最先其餘各彈，以一定之次序，依次投放，投放炸彈操縱桿及保險桿款式甚多，附圖第六乙圖

第六甲圖

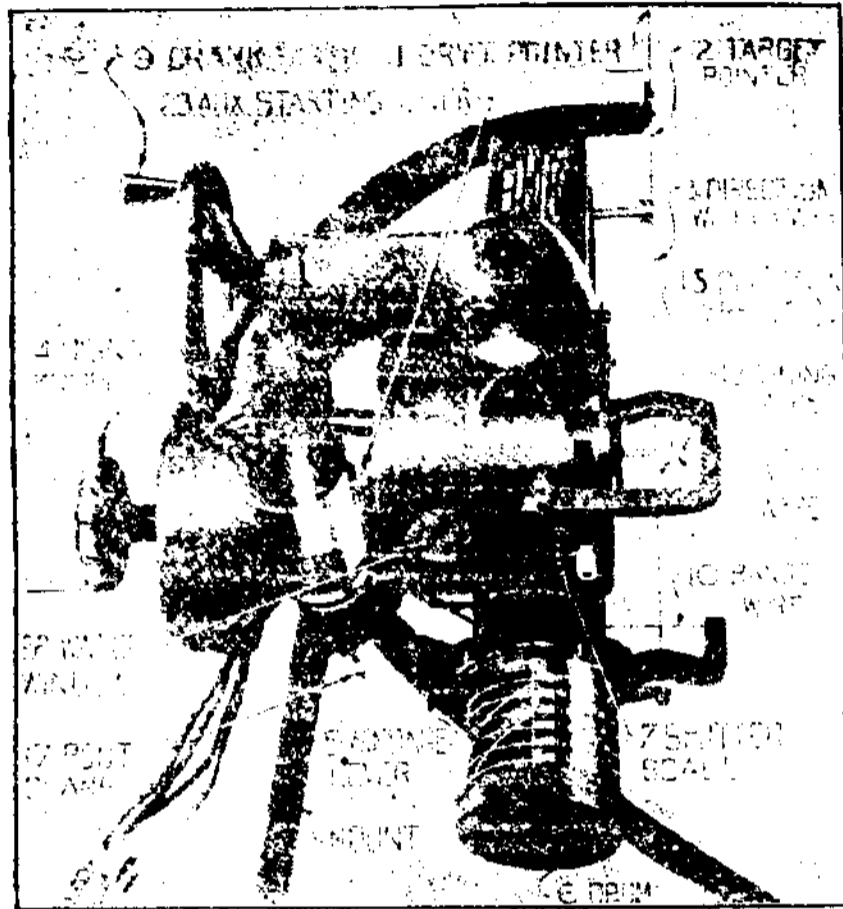


內 彈 櫃

係指此等桿柄之較長者，其為用係備投放第六甲圖中所示內櫃所貯各炸彈，普通心理以為炸彈既逐一置於櫃內在一垂直線面由上至下則於施放時必發生不準確之弊因炸彈離機身下墜時或遇氣流干涉或本身發生旋轉之故，若將此種炸彈由一水平線面投放，則比較上可免不準確之弊，以其一經投放，則炸彈直落而無受氣流干涉之處，查垂直線式彈櫃之見採用者無非因其可使載量集中且便於全機之製造耳。

投擲彈時所用之觀測規儀，其物質上構造法，自世界大戰以來，業經積極改良，附圖第七圖

第七圖



投擲炸彈用之觀測規儀

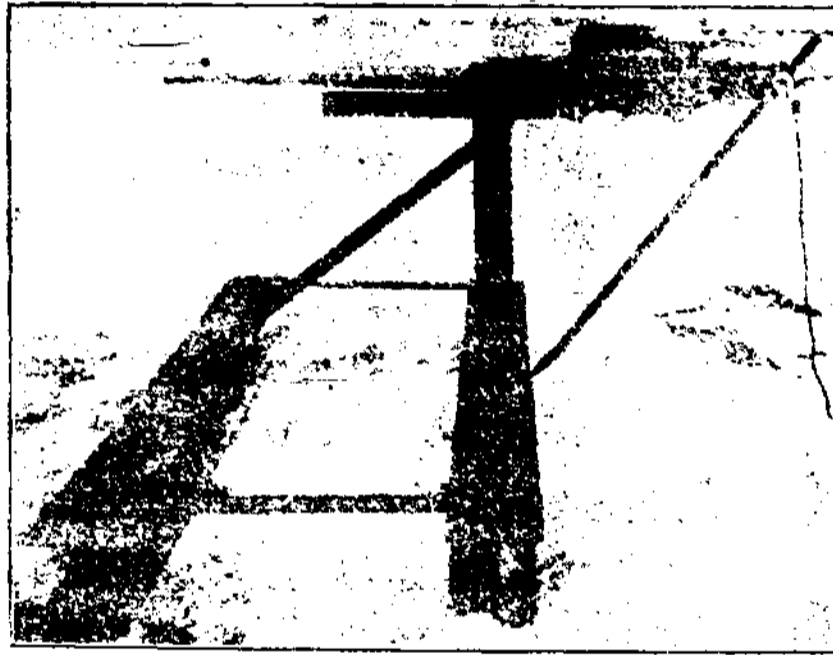
係一最新式美國陸軍航空隊採用之觀測規儀，其名爲 D-4 炸彈觀測規儀，此種規儀，其製造之大致原理係以一有擺動工作之機件，求水平線之平衡，以便飛機向一直線而飛，如此則炸彈一經投放，即直向目標物衝撞而炸彈亦可於適當時投放，今試設想飛行高度風流方向，飛機速度，機中配件之差誤，駕駛人事之遲滯，及對於施放炸彈之適當時間有影響之機械設備等等則炸彈觀測規儀構就之複雜自可想見也。

爆擊機駕駛員用一併準表即駕駛員方向，以馭其機，此表直接由觀測規儀發生自動工作，以供上述之用，如須更正風流速率，攻擊角度，目標物之速度，及爆擊機本身之速度等，則須將機之飛行轉角速率，對照平定速規儀而定之，此規儀兩速度之差有管製一觀測更誤點之功用，而此點所定出之差，即能將炸彈具有之彈道差改正，在 D-4 炸彈觀測規儀中之平定速度規儀係類似鐘表上之一種司行輪，將該規儀中一手柄轉動即可知飛機行時之角度速率，又有一更正規可以用手將其運用，即可將機行高度及炸彈彈道之種種變換按照各彈之款式與大小妥爲更正，此種規儀其機械構造應如何故其之處有數

提議正在當事者考慮之中，將來或能得有較良功用，亦未可定。

近十年來驅逐用之機械之發展變更甚多，與較大之飛機，較急之速度，較多馬力之發動機相提並進者，厥為一種較大之炮與舊時三十生的口徑之炮為侶，而所具之炮彈又因以加多，軍械部自歐洲大戰發生後即異常注意積極進行改良機關炮炸彈及發火品，結果則有長足之進步，萃超於妥善加增可靠性加高，及重量減輕各方向進行。附圖第十一圖

第 十 一 圖



口徑三十七生的自動式飛機高射炮

第 八 圖



係一口徑三十七生的之飛機高射炮，此炮所發之彈重約一磅每一分鐘能發一百五十彈，此種彈之導火綫，其感覺性極為銳敏即僅與飛機任何部份接觸亦可使彈爆發，國際公約准將含有猛烈性之炸彈裝配於一英寸以上口徑之炮，惟現時在飛機上裝配此種軍械之興趣已不知昔日之高，事實上構造配置此種軍械之飛機，迄今未有如何發展，但對於飛

機高射炮則各當事者均擬積極採用此種軍械也。

按現時軍械之利用普通計劃係欲使炮彈穿過飛機發動機之旋進頁以行發出而不致使推進頁受傷，歐戰後關於此種聯動機之構造，業有良好之進步，發動機旋轉速度與飛機凌空之速率，均異常增加，驅逐機實行鼻潛時竟可將發動機馬力開足發動機推進頁於機鼻潛時且能有每一分鐘三千次以上之旋轉，所裝置之聯動機關須能隨發動機速度之快慢以為標準，附圖第十二圖係各新式聯動機中之最佳者將來此種之功用必極完美，此機之組織法係一種藉機械感動力以為工作之式，以一傳動至輪接連發動機之推進頁，藉感動力之作用使彈發出，此傳動至輪則藉一銅綫以接連炮之引發機，此銅綫則裝置於一管中，銅綫及管可以隨意向各方向扭曲而不防礙聯動機之功用，於是發動機與炮架可以隨意配置而不互相妨礙，至炮之引發機其啓閉之運用，可以電力或機械力為之。

各式藉電力聯動作用之炮其管理啓閉器以手槍柄式者為最佳。而用電投放炸彈之櫃亦可由單式引發器運用之，至於欲選擇某式炸彈而行投放，則可由機上置器板一小啓閉器行之，緣此啓閉器係管制飛機中，所有各種炮彈之施放機關也。

關於攻擊飛機專為向陸上施行攻擊而構造者，即有新問題發生，此種飛機所裝配之軍械最首要者為開花彈，駕駛此種飛機以行攻擊，其法係將機按照陣上地形所計飛至極低利用各種天然地物如山澗深谷森林等以實行出其不意攻擊敵人，此種飛機配有機關炮，以便向攻擊目標施放開花炮彈，以收全功。

現時此種攻擊用之飛機，配有口徑三十生的之炮及口徑五十生的之機關炮各一架，均與發動機聯動施放，此外機之兩翼各配一口徑三十生的之炮，此種軍械配備，較諸舊日已屬減小，將來或再從事減小亦未可定，因飛行在如此低度時欲保存飛機不為敵火所傷，則飛機之速度及運用便捷乃為根本上最重要之需求也，今機身重量實最不利於速度之增加與運用之便捷，故為配備有力炮起見，不能不採取一折衝辦法，於是凡非首要之軍械均被捨棄不用。

向陸上目標以行攻擊之戰術，其近來趨勢似與驅逐機投擲開花彈之作戰術相同，即先行在空中高度上將目標物覓出，然後以鼻潛勢駕機向目標物直下以行投放炸彈是也。所有設備多座位之軍用飛機均攜帶活動炮架式之炮，以備保護及防禦工作，軍事家對於多座軍用飛機配備活架炮，以備對敵飛機作防禦工作，一事向來均有充分研究，結果為飛機構造全機加大或機身加大以求與馬力加多構造加大之發動機相稱，從前單座機之速

度及運用便捷與雙座機之速度及運用便捷比較之下相差甚遠，時至今日則相差已逐漸減小矣，機身後座之炮手如能手腕敏捷且與機身前座之駕駛員合作得宜，則其實力甚大，將使機中配置各炮之威力，異常增加，如炮手且着優其訓練加以適宜之軍械配備則此威力有加無已，從前之走馬燈式戰法彼此均欲追衝對方飛機之尾以行攻擊，從此將受淘汰，用雙座機而為防禦工作其所以甚難得有良好效果者，原因頗多，其主要者如下，當駕駛員將飛機運動以求獲得優勝位置時，炮身在機身後座站立甚難，運用其身及其所管之炮，（此問題極其可慮因無論何時炮手甚難以站立之姿勢運用其炮發揚火威）此為困難之一也，其次則須有活動式之觀測規儀以求向遠方敵人攻擊，可以加增準確，今發展此種規儀不為易事，其三則現時實成驅逐機作戰家，所抱之信任心以為若在驅逐機加配一後座炮手則將使驅逐機攻擊工作失其效用，凡此數端，皆為困難之點，一旦採行折衝辦法則雙座機防禦工作所可得之功效將為減小，

吾人相信以上所述各節，均有積極研究之價值，尤以觀測問題與機械操縱問題為當務之急，對於觀測規儀之發展迄無重大建設，但有新式一炮架現在行試驗此式炮架與觀測工作極為適宜，而於攻擊飛行與觀察飛行工作亦甚有利，將此新式炮架裝於一構造適當之飛機駕駛員與炮手座位上，則炮手與其所管之炮由機尾衝流起，均可有完全之保護能力，且能使機身駕駛員與炮手座位較之平常飛機同等座位之重量減輕五十磅或七十五磅即在運用九十度垂直線火力與三百六十度水平綫火力時炮手亦可以安坐之姿勢而行其任務，飛行速度甚速時在一運用便捷之飛機上吾人相信以安坐之姿勢仍可以運用炮火適合各種角度之需求以行攻擊或防禦工作，此種新式炮架若能適當裝置於飛機之上則機中駕駛員及炮手座位中所有之容積可以增加甚多以便配置無線電發信投擲品，傳信管等之用，此外則炮手與駕駛員又能以安坐之姿勢而得有較良之視綫。

在大機身之飛機。欲求各軍械設備集中者則裝置此種新式炮架尤有得利以其可以軍臺式方法裝設於機上也，機中各軍械設備如能集中則其利益之廣當然甚多，若能以適當方法行之，則全機抵抗敵人向機中任何一部份施行威猛之火力攻擊之能力可以增加，又能使各炮手或各炮可以急行調用以補某一炮手，或某一炮之缺以行繼續其任務，又能使機中人事軍械工作適宜，即使敵人以威力炮火攻擊機中各握要部份時，亦可繼續。

上述各工作而無間斷之虞，而使敵人無法得知機中無論任何部份失却其本身所具之效用。

著者深信軍械設備實為航空工程中之一重要軍事問題，以現時情形而論則政府（即美國政府）委任辦理發展航空器軍械設備之人事異常欠缺，不敷支配，而國內商界對於此種重要工作又極少贊助。加以國內民衆對此問題尙未表示一種創造興趣，凡此各端實本題今日所處之情形也。（完）

航空歌

葛雲

民國肇基逾十稔，內憂外患嗟孔多，尼山望魯徒興歎，手無斧柯喚奈何，國事前途滿荆棘，國勢日下如江河，諸君漫憂亡國痛，聽我試唱興國歌，興國之道本無窮，挈其大要首航空，航空之說我所創，古有列子能御風，西方學者精其術，遂令人巧奪天工，亦有飛機似遊鳥，翱翔天空何縹緲，亦有飛艇似行船，煙波萬里自回旋，有時運輸載遊客，崇山峻嶺無阻隔，有時施用為國防，強兵勁旅莫能當，習斯術者多少年，老其志趣勝前賢，輕生冒險真豪傑，騰雲駕霧活神仙，破浪還思擬宗慤，乘槎何抵遼張窩，我生自愧老青林，報國空懷感慨深，裹尸馬革伏波志，埋骨沙場定遠心，山來中夏產英雄，泱泱大國有雄風，但得航空千萬隊，會制倭夷東海東。

廣州航空學校消息

航空學校討逆半月記

(何旭)

溯自本黨興師北伐，統一全國，建都於 總理所指定首都地點南京後，政治方面，漸歸正軌，民衆的痛苦，可以迎刃而解除，外交方面，節節勝利，中國在國際上的地位，也是日趨於平等，這是本黨武器——三民主義的號召，同時也是 總理忠實信徒我們努力同志的恩賜，軍政時期結束，訓政時期開始，一切應興應革的事業，是繫乎五中會議的議決案，如五中會議決組織編遣委員會，實在是訓政時期百端待舉以及中國今後富強的生死關頭，凡是本黨黨員沒有不承認的，到編遣會閉了幕，正當實行會中一切通過的議決案，以符其主旨，而達到中央公布行政計劃的目的，所以在本黨統治下的官吏，對於編遣會一切通過的議決案，只可恪守遵行，不宜懷疑反顧，這是理所固然，不意桂系軍閥李宗仁白崇禧黃紹雄，甘冒不韙，事事皆違背中央：裁兵則名成而實招，甚且以人民的膏腴，養成一派一系軍隊，鞏固其勢力，陰懷鬼胎，私與外國購置槍械，圖謀軌，把持武漢政治分會，於是擅自驅逐湘省府主席，自己任免湘省府委員，言利之臣，窮極心計，中央既不收委曲求全之功，當即下討伐之令，邪不敵正，紛紛逃竄新軍閥匪穴的廣西，中央尚以寬大待人，猶可允其悔過自新，不欲戰禍瀰蔓，破壞統一的局面，我粵也念及兩粵民衆素來感情篤厚，不忍輕用武力，損失向日的情感，那知道執迷不悟的新軍閥李宗仁白崇禧黃紹雄，不特沒有回頭，更敢率大兵侵害我粵邊境，同時又以重金運動廣東海軍——舒宗鑾陳錫乾等叛將和陸軍——徐景唐李務滋雲麻橋等部屬做他們的內應以圖達到屠殺廣東民衆和蹂躪廣東地方的目的，按廣西的軍隊，素來以廣東民衆的金錢所教養，以廣東民衆的金錢所教養的軍隊，而蹂躪廣東地方，稍有良心者，的確不肯出此，本使是秉承 總理航空救國的遺訓，和負着實行三民主義的使命，凡有大家幹不利於黨不利於國不利於民衆的事情，便是國人的公敵，本使只可以利用武器和他

們週旋，不能懷着私人半點情誼與他們妥協，所以便產生這次討伐桂系新軍閥的工作。

五月九日早晨，周校長責銜，奉張處長惠長着派武裝飛機解決叛艦命令後，即派甲班畢業生三十餘名，內十餘名為偵察隊，先行偵察各叛艦停泊的地址和其實在情形，其餘十餘名為機關槍隊，裝載武備飛於最低的天空向叛艦掃射，校中飛行教官，担任炸彈隊，以百磅五十磅的炸彈對準叛艦擲下，周校長和黃教育長毓沛，也就駕機前往督率，是晨機關槍掃射命中最利害的，便是甲班畢業生陶佐德陳兆新鄭厚邦等，教官方面，就算丁紀徐劉植炎黃毓全譚秀等拋擲炸彈着為準手，至十一時許，叛艦寒心，應付缺術，中山飛鷹海虎等大軍艦，就駛近沙面借外人勢力保護，其餘各小軍艦就紛紛向各河流逃走，可是我飛機布置周密，叛艦不能逃脫，一經偵察隊偵覺，報告機關槍隊，隨踪兜擊，叛艦既知不能逃脫，又被我飛機兜擊利害，便紛紛豎起白旗，表示投誠，中山飛鷹海虎等艦，就由交涉署向沙面領事提出交涉，請代將其槍械即行收繳，否則即用令其離開沙面，俾我飛機容易解決，於是海軍叛將舒宗鑾陳錫乾等，則准沙面領事代行收繳槍械，並請保護其安全離開省垣，該叛艦既經完全投誠，吾人就應前往接收，周校長和黃教育長磋商妥善後，即派教官黃溢和見習員黃志其馮庭槐與甲班畢業生何惠吾陳錫鴻施政光吳汝鑾率乙班及機械班學生乘坐南強船駛赴各投誠叛艦停泊地接收，殊料艦開行到二沙頭時，黃埔學生誤會，向我船開鎗密放，時經十分鐘久，吾船被彈擊壞，不能開行，當時施政光負重傷，乙班學生林深源程岳惠也負重傷，最不幸的便是機械班學生吳松一名，重傷頭部，立即斃命，還有十餘名微傷，重傷者留醫頤養園，微傷者返校校醫診治，現已先後痊癒了。

十，十一兩日，本校各員生所負的責任照原，在此兩日中，完全將叛艦接收妥善，交還陳司令管理，本校所負解決叛艦的責任，就行結束。

十二日周校長再接到張處長命令，知道徐景唐李務滋雲漢橋等叛變，李部已在石龍宣布獨立，着本校派飛機飛赴逆軍所在地偵察，以收挾攻之功，周校長隨即派教官黃毓全與甲班畢業生陶佐德乘廿三號飛機飛赴石龍偵察，教官譚秀與甲班畢業生鄭厚邦乘廿七號飛機飛赴石牌偵察，教官吳建文與甲班畢業生吳汝鑾乘廿四號飛機赴石灘偵察，是日偵察敵情甚詳。

十三日派教官丁紀徐與甲班畢業生何惠吾乘廿四號飛機飛赴三水順德偵察，教官譚壽與甲班畢業生陳錫鴻乘廿八號飛機飛赴東江偵察，周校長與見習員薛錫綱乘廿七號飛

機飛赴東江一帶偵察，黃教育長與教官吳建文乘廿九號飛機飛赴樟木頭偵察，所偵察得到的敵情，逐呈飛報航空處轉呈討逆軍第八路總指揮部以爲陸軍迎頭痛擊之資，十四日派甲班畢業生曾澤棠曾傳流郭漢庭陳兆新鄭厚邦陶佐德趙強蔣孝棠鄧顯綱曹醒仁等，分乘飛機數架，飛赴三水肇慶東江一帶偵察據其報告，三水方面我軍已在河邊一帶佈防，石龍方面，我軍已有五千人左右分住鐵路兩旁，橫瀝方面，我軍前衛隊向土塘前進，但路上偵察已超過土塘，照這樣看來，該三數叛徒舉動，早被陳總指揮察覺，故遣調軍隊才有這樣的迅速了。

十五日派教官吳建文周誠與甲班畢業生蔣孝棠吳汝鑾趙強前明培曹醒仁陶佐德等，駕駛飛機飛赴三水惠州一帶偵察，是日惠州飛鵝嶺脚公路一帶，有我軍約數千人，其符號爲前進渡河守防等，轉返博羅縣屬蘇村地方，發見敵軍約數千人，路經其地，我飛機就用炸彈機關槍打擊。斃敵甚衆。其餘就紛紛潰向樹林中躲避。

十六十七兩日派教官劉植炎吳建文與甲班畢業生何惠吾鄧梓超駕駛武裝飛機飛赴新街一帶，甲班畢業生陶佐德曾傳流飛赴蘆苞一帶，任務是偵察與挾攻，三水方面有江肇江固江大江漢仲元仲凱利琛靖江等淺水艦，於十六日停泊河口，十七晨駛到蘆苞河面用迫擊炮機關槍步槍向敵軍掃射，陸軍第一師第三旅陳章甫部與敵軍激戰於蘆苞北方之永平地方，北江資逆旅長旭初部率所部侵我清遠，又經我軍迎頭打退，向蘆苞逃走，石角方面，由香翰屏旅巫劍雄團應付；血戰數小時，是時被我飛機偵察清楚，就用一百磅五十磅炸彈及機關槍會同陸海軍挾攻，敵軍一見我飛機來到，軍心大亂，同時空海陸三軍乘機進攻，大破逆敵，是役陸軍衝鋒繳敵械兩千餘，俘虜千餘，十八日派甲班畢業生楊國柱丘文彝駕廿七號飛機飛赴三水偵察，教官丁紀徐與甲班畢業生陶佐德駕廿七號飛機，飛赴蘆苞偵察，教官劉植炎黃毓全譚壽等分乘機多架，飛赴惠州一帶，西北江方面，中山軍艦仍停泊於馬房河面，我軍防線在陸汛一帶，敵軍在鴨埠水埠等處備戰，東江方面，李務滋饒漢傑逆部自惠州退走河源，即會合雲濠橋部在派尾與我軍血戰，我飛機與第三師第二獨立旅挾攻，大獲勝利，是日繳械二千餘俘虜千餘得輜重無算，

十九日派教官譚壽吳建文與甲班畢業生謝莽駕廿四號飛機飛赴大塘，會合梁開成黃質文等圍擊破全力衝破大塘之逆軍伍廷賜呂煥炎等部，是日我軍取守勢，沒有追擊，甫曉逆軍乘我飛機不能在夜更駕駛，於是星夜渡河，反攻蘆苞大塘白泥，我軍在該地佈防者，係香翰屏陳章甫等旅以寡敵衆，血戰通宵，幸能固守原防，戰地不大損失。

廿日派教官丁紀徐訓植炎黃毓全譚壽等偕甲班畢業生多名分駕武裝飛機多架，飛赴西北江會同香陳兩旅隊圍攻，逆軍人數很多，前來路途擁擠異常，我飛機擲下炸彈及以機關槍掃射子彈如雨，逆軍死傷甚衆，香陳兩旅部隊追擊頗收戰功，是夜逆軍下總攻擊令，勢力極兇猛，一時槍聲炮聲很密，我軍因寡不敵衆，就退守三水，翌晨本校飛機復至，炸死逆軍尤衆，但逆軍人數過多，仍既抱着寒心死抗，以待星夜進取，廿一夜我軍再縮短防綫，以待援軍，這時來勢更兇，後援未到，戰事危險萬分，幸戴旅不久調到軍心頗安，第二日我空軍海軍會合陸軍同時並攻，血戰數小時，就將危險的局面，轉爲安靜如磐石，是日起我空陸海三軍乘勝追擊，一破頑敵於三水，再破頑敵於白泥蘆苞大塘，逆軍死傷數在數千人以上，獲得槍枝子彈大炮輜重算同時並生擒逆旅長王應瑜及團營連長多名，和士兵數千人，聞是役白逆崇禛受重傷，黃逆旭初呂逆煥炎已失蹤，直到廿五日侵害我粵東西北逆軍完全潰敗，廣州安謐如常。

這次桂系新軍閥毅然舉大兵犯粵，在利用其受買之叛軍叛艦爲內應，彼初意以爲必得達到目的，原決定月之十號直入廣市州，縱行奸淫掠劫，不料這種逆謀早爲陳總指揮察覺，各叛艦九號爲我空軍收復，彼既不得如願其逆謀，乃與敵軍約期十五日東西兩江同時大舉，又不得手，再經十七日之血戰，又被我艦隊兜擊，士氣大挫，本來逆軍見我生力軍集中東江，每開一戰必爲我方報捷，惠州城克復了後，繼續進佔派尾，于是逆軍不得不謀最後之掙扎向我西北江一帶進攻，以求出路，陳總指揮早已洞灼其奸，調遣迅速，乃於十九，廿，廿一，廿二，廿三，數日在白泥大塘三水蘆苞等處，命令空陸海三軍迎頭痛擊，血戰數日夜，敵軍雖人衆，但被我軍挾擊了後，士兵已無勇氣，而且後方沒有接濟，用至手榴彈刺刀應戰，逆軍敗北之理固然，但是敵軍既敗北逃亡，沒有收編，恐怕流爲土匪，擾害百姓不堪，而且有失這次我方討桂之主旨，原夫我方討桂系，是討伐三數叛黨背國的新軍閥李宗仁白崇禛黃紹雄，至其部下當然有收編之必要，廣西民衆當努力拯救，應用徹底收編，以成全功，負隅在廣西的逆軍，既尙沒有覺悟，更須直逼，與中央軍挾攻，所以在廿八日本校又派教官偕同見習員出發肇慶聽候命令，

甘冒不韙的桂系新軍閥，這次侵害我革命策源地的廣東，不特關係我粵一省爲其魚肉，實是黨國存亡的關鍵，是役戰蹟很有紀念的必要，可是這次討伐廣西新軍閥是我們武裝同志應負的責任，尤其是本黨同志應該遵守總理活時舉行北伐的宣言，「我們不要只打倒北洋軍閥吳佩孚孫傳芳張作霖還要打倒繼續軍閥後起的新軍閥……」那麼我

們這次對逆自然面然的是犧牲自己的利益，而求黨本和全民衆的利益，至于這篇記事，也自然而然的不是歸功求榮，實是藉資於將來努力的工作，故不嫌詞陋文淺，特愛筆記之。

按此文係五月間寫真的文章，當時桂系反抗中央，舉兵逼粵，我粵空軍，本大無畏的精神，盪平桂系，此文雖然頗失時間性，但對於黨國，建功甚偉，當在此發表，以資鼓勵，幸莫視爲明日黃花罷！

編者識

本 會 的 目 的 ， 在 使
航 空 民 衆 化 ！
民 衆 航 空 化 ！！

航空學校近訊七則

(記者)

(一) 第三期乙班學生已經開始單獨飛行

航空學校第三期乙班學生六十六名，入學以來，已有年餘，上半年專為科學理論教授，五月間，功課完竣，經總部及航空處派員監視學期大考，各生成績極好，就升入術科教授，迄今數月，各生成績比學科尤優，聞目下已經單獨飛行者，有周一平李凌雲陳有琇等，如天氣不甚阻碍，該校飛行教官，將不日令其完全單獨飛行。

(二) 第四期新生定十一月一日入學十五日上課

航空學校，此次新招之第四期學生陳英永等一百名，已經揭榜日久，聞該校決定此期學生於十一月一日入學十五日上課。

(三) 設立教育會

航空學校，自周校長實衡，黃教育長毓沛，接辦之後，一切事務，皆採用公開討論辦法，故接辦以來，其經過時間，不過一年有奇，校務煥然一新，精神異常蓬勃；從前航空學校是養老院之花名，現在已驅出九層雲霄，已成一間中國航空幹部人才所產生地之航空學校矣，內部辦事人員之精神如何，亦是閱者所欲知者也，該校教育的實施，早有井然可觀，現黃教育長，尙認為不足，為精益求精計，則設立一教育會，公開討論教育事宜，聞教育會內部各人員，均係該校各教官。

(四) 飛行部改為航空訓練部

航空學校飛行部主任丁紀徐君，係德國航空學校畢業成績最優生，對於飛行理論，飛行技術，以及航空軍戰鬥術，胸有成竹，該校初級飛行教官和甲班畢業生，所得之精銳技術，多出丁君之手教授而來，現該校初級飛行教官等，對於航空技術之研究，不遺餘力，亟須及早訓練，求深造就，又該校乙班學生，亦見繼續單獨飛行，故該部則改為航空訓練部，以便着緊訓練。

(五) 學生隊部擴大併入軍事訓練部

航空學校學生隊部，原為該校第三期甲乙兩班及機械班百餘名學生而設，現甲班學生雖已畢業，而第四期新生一百名又定十一月一日入學，學生人數既較前為多

，隊部編制，亟須擴大，然後始能收管理周到之效果，現該隊部改為新編制，設大隊長一，區隊長三，及隊附若干名，聞該隊部大隊長為陶佐德君，區隊長為陳錫鴻鄭厚邦丁翔三君，而學生隊部則併入軍事訓練部云。

(六) 成立政治訓練部

航空學校，此次改新編制，擴大組織，成立政治訓練部，以養成學生有幹部技術的才能，兼有深邃政治的見地，聞該部主任為邱岳靈同志，邱同志務服航空界有年，對於發展航空界計劃，及研究政治，極有心得，該校得邱同志充當政治部主任，前途更未可限量也。

(七) 舊校舍從新修理改為學生宿舍

航空學校舊校舍，位居新校舍之西南隅係第一二期學生教室，但久未修整，故第三期學生入學，便遷移入現下之新校舍，所剩之舊校舍第三樓前為本會辦公處，第二樓為該校療醫處，地下為役夫寢室，目下第四期學生入學，新校舍不敷用，該校長奉

總部命令，將其重修，改為舊新生宿舍。



航空學校第三屆甲班畢業生

(記者)

廣州航空學校第三屆甲班畢業生三十餘名，其技術之精良，已經得到社會人士讚揚為我國航空界優秀份子的美譽。其革命精神，奮鬥成績，在前次為鞏固革命策源地，奉命收復叛艦，及東西北三江討逆，建功甚偉，又這次在廣東方面：如謝莽曹醒仁何涇濱胡其選劉益國曹傳流郭顯綱郭梓超等十餘人，親駕戰鬥機出發肇慶梧州等處，參加討伐俞李露逆，在南京方面：如伍贊鑑莊迪華段其新曾澤棠蔣其炎吳汝壘楊國柱周曠等數人，親駕戰鬥機出發鄭州，參加討伐馮系西北諸將頭，為三民主義而戰，救平內亂，黨國前途，誠裨益不淺。

建築瘦狗嶺機場之經過

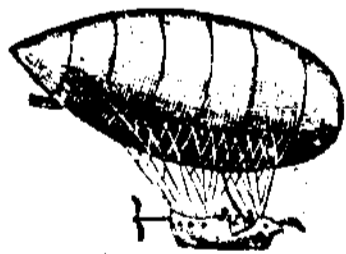
(記者)

瘦狗嶺機場，為航空學校原定計劃，擴充五眼橋，瘦狗嶺，河南，康樂，北較塢等五處機站之一，去年十月間，由該校呈准總部及省府，令行番禺縣按圖劃辦，收用民田，驗契補價，僱工開闢，着着進行，嗣僑民周盛等，及楊笑，洗村，天河，龍潭，各鄉，以產業攸關，紛請易地建築，旋經周校長寶衡，會同番禺縣縣長余心一，召集各鄉人士，在番禺縣會開會，共同討論，結果議決辦法三項，(一)飛機場及航空學校圍用地址，西至沙河為界，沙河以西民田准免收用，(二)將原機場圓周界線，向北移一百尺，圓周綫以南民田准免收用，(三)航空學校圍用地址，西南角原定邊綫，縮入一千尺，以南民田亦准免收用，全場議決通過後，即請農務局派測量員金超凡等，照議案移北縮入，測定圖綫，復因楊笑，天河，兩圳水，關係民田灌溉，再經周校長，會同番禺縣，將楊笑天河兩圳，改築暗渠，以通水源，俾各鄉民田，得資挹注，輿論翕然，中經十餘月經營，苦心擊刺，不遺餘力，良好機場，可以計期實現矣，該項工程浩大，現航空處經於前月，特在處招商投承建築，將來航空事業之進展，於此可見一斑。

廣州航空學校校友會租賃葵園爲會址

(英 譯)

航空處及航空學校創辦之廣州航空學校校友會，當航空先輩林福元君在大沙頭航空處任職時，已有進行尋覓屋宇爲該會會址，奈苦于未有適當之屋宇，現聞該會董事者已租得一間新式屋，而且極適合于該會爲會址之用，於是從前覓屋一切艱難事體，目下可稱迎刃而解矣，原因該會所需要之房屋，既須便於該會會友之來，又當接近航空處及航空學校，本市殷商陳贊臣君，知該會尋覓相當會址，進行困難，欣然允將其所有之「葵園」賃與該會，查該園離航空處及航空學校甚近，僅隔一衣帶之水，交通往來，甚爲利便，且園中房舍極多，建築又極新式宏偉，草木花卉，異常精緻，又有網球場，涼亭等等，從前孫科先生任廣州市市長時，曾假該園作爲寓居，此次孫部長蒞粵，亦復假寓該園，數年前，德國領事曾賃該園爲領署，此次航空界各同志獲得此優美「葵園」爲校友會會址，皆咸相欣慶，彼等現正從事籌款將該園房舍佈置一切，關於一星期內，該會將行開幕典禮，屆時會友來賓於流覽該園之餘，必贊航空學校校友會爲一佳勝俱樂部也。



世界航空消息

法飛行家之報告

由巴黎至齊齊哈爾附近

共飛五十一小時十九分

十月十三日巴黎電，法國航空部接到法飛行家柯斯台之報告，柯偕助手一人由法京作長距離不著陸之飛行，至滿洲齊齊哈爾北面某村始降地，共飛五十一小時十九分約行五千六百二十五哩，打破意飛行家由羅馬至巴西共行四千七百五十哩之紀錄，柯等已于星期五日午後安抵哈爾濱，今日飛達瀋陽。

法飛行家昇空新紀錄

一萬一千五百公尺

國民社十一月廿五日巴黎電，法國飛行家李克利文，駕單葉飛機上昇一萬一千五百公尺，造成世界新紀錄，較目前飛行家所達之最高紀錄，又高三百三十五尺。

美飛行家偉舉

(紐約路透電)美人鐵文，于廿二日由紐約基蘭乘金鹿號飛機秘密離境，聞欲作長途飛行，經大西洋赴英，鉄氏之飛行計劃，事前極守秘密，至啓程時，始將事實宣佈，致函飛航站報告，欲飛往英京，查鉄氏年卅二已婚，且有子女二，已領有飛行執照，曾充飛行業多年，氏所乘之機爲一巴陵小機，啓程時，祇載有火油一百六十五加倫云。

新福加式機試飛 (Fokkers DT-32)

日前美國 (General Motors Corporation) 公司命試機師曉士威露士 (Hughie Wells)

將該廠新製造之福加式單翼四發動機之飛機演試飛行，查此種新式飛機係裝有及力威力何力(P Pratt and Whitney Hornet)發動機四架者，其裝法係二前二後或縱列式，其容量能載搭客三十二人，該新機製造法，與其他各種福加式相同，其發動機，則裝在機身之傍，兩架在前，兩架在後，成縱列式，機鼻器圓類似炸彈，駕駛員座位在機身之上，接近機鼻，該機裝設方向舵兩架分設在推進頁衝流之後，近機鼻之兩發動機，其推進頁係用雙葉式，在機身後之兩發動機，其推進頁，係用參葉式者，

美機陸續運滬

十月廿二日南京電，交通部向美訂購郵航飛機四架，定本月起陸續運滬應用，

英新飛船一次試航

英新建飛船R一零一號，十月十四日上午離停泊柱，開始試飛，隨即飛過倫敦，時飛船從低飛過，由兩飛機凌空追隨拱衛，全城人士，爭出探望，一時萬人空巷，極為熱鬧，飛船後沿泰晤士河由威斯棉士打飛至聖保羅，此次船上除船員三十八人外，尚有搭客十四人。

英新飛船二次試航

英飛船R一零一號，定十月十七日舉行第二次試航，飛船將于是日八時，離加丁頓，向西飛行，經各工業城鎮後，下午飛返泊柱，航空部大臣譚臣氏及秘書，立將乘搭該船試航，譚臣氏對於處置該飛船之將來計劃，現仍未有決定，但據某方消息，則謂將舉行橫渡大西洋飛行，又一說，謂將舉行長途飛行赴印度。

英國再建造大飛船

可搭客四百人

十月廿六日路透社倫敦電，英航空局，現已規劃妥當，將建築一較R一百號R一百零一號及徐伯林為大及航力充足之新飛船，此船可乘搭客四百人，聞將來用輪運貨客來往各大洋，此船有兩浮水艇，每艇長二百尺。

英印航空飛艇遇事慘聞

英京路透電，英京帝國航空公司十月廿七晚佈告，走英印航空線之飛艇羅馬城號，廿六日駛至意大利境熱那亞海股，遇風墜海，船上搭客四人，船員三人，均遭慘斃云。

英飛船又再試航

每小時約七十里

十一月二日路透社倫敦電，英飛船凡一〇一號，一日又再試航，上午十時，由加定頓泊柱啓程，繞飛百福時約十分鐘，即向山打靈威宮飛去，英皇及皇后皇族人等，在宮內露台觀望，飛船經該處故意降低，至距地約四百尺，船員揮手向英皇示敬，英皇亦舉手還禮，大飛船經賽馬場而向金橋飛去，後本擬飛往倫敦城，因大霧未果，遂由金橋返加定頓泊柱，時已下午三時，是日成績極佳，查此次試航時，速率最高每小時七十里，又新飛船凡一〇〇號，十五日亦將舉行試航，該船計有客位百個，長七百零九尺，船身氣積約五萬立方尺。

靴吾士艦飛機在香港失事

遇事處在灣仔海面

三機師兩人遇救一被溺斃

十月三十日港報消息，英國靴吾士艦于廿九晨七時許抵港，各艦上之飛機師，為練習計，乃駕機凌空表演，環遊港島一週，第一〇一八號機，亦于此時凌空試飛，駕機者為空軍官佐屈氏，乘機者二人，此機高飛環繞香港海面三匝，最後復飛回灣仔海面，正欲降下海面時，忽因機件損壞，遂一直墜下，二人遇救，一人被溺斃云。

德國新造大飛船杜克斯號試飛成功

能容客百餘人

路透社十月廿二日柏林電，道尼爾飛船公司之三層大飛機杜克斯號，今日在康斯丹斯湖上試飛，成績甚佳，共載一百六十人，該飛船以兩年半之時期造成，其內容嚴守密

密，七月間已飛試一次，此次道尼爾氏亦在船，對於試飛之成績，極為滿意，深信該飛船可載重四十五噸，按杜克斯號能載百餘人，裝每具五百二十五馬力之發動機十三具，底艙用載燃料等物，中層載客，上層為舵樓及機器室。

無尾飛機試驗已成功

國民社十一月廿七日柏林電，僅裝八匹馬力馬達之無尾飛機試驗成功後，頃又在柏林附近在泊爾霍夫航空場試飛，政府代表及航空專家，均蒞場參觀，成績非常優異，柏林日報午刊，現懸鉅額獎金贈與首先駕無尾飛機不停飛航五百公里，而費用不逾五千馬克者，據航空專家預言，不久當可有無身飛機出現，其引擎搭客俱在翼上，俾造價既省，費用亦廉。

日本最新發明之擒機網

近來飛機進步，一日千里，而抵禦飛機之發明，亦日有所聞，現有一日本發明家，發明「空中擒機網」，日本陸海軍部，現正從事試驗，其網係裝于兩個落下傘「即飛行家用以由飛機降下之傘」內，傘又裝置砲彈內，遇敵人來襲時，即放出砲彈，彈裂傘張，而網即橫遮於空中，每傘各支一角，以擒飛機如網魚然，觀此，豈不比高射砲為尤善乎，飛機又多一敵矣。

日陸軍飛機

舉行日台間大飛行

日本陸軍，欲於十月二十日起至廿四日間，以八八型飛機二架，使由日本所澤至台灣(屏東)實施二千五百基羅米突之來回大飛行，乘搭將校有加藤大尉，中村中尉等，該飛機途次在日本太刀洗飛行場為一度之給油後，一氣翔破太刀洗與台灣間之海上，聞八八型飛機裝置六百匹馬力發動機，乃日本空軍最新式精銳之偵察軍用機云。

俄飛機入滿站盤旋

哈爾濱電，俄飛機兩架十月十三日晨七時入滿站，飛行半許時，十四日午立來兩架，盤旋兩小時出境。

俄飛機入滿洲里偵察

哈爾濱電，十月十七日上午十時，俄飛機三架入滿洲里，偵察一小時。

蘇俄飛機抵美

歡迎者五千餘人

十一月二日路透社紐約電，蘇俄長途飛機「蘇維埃土地」號，最近由俄飛抵美國，一日下午抵紐約葛地士菲路，群眾到飛機場歡迎者五千餘人，多高懸紅旗致敬，適機抵步時，因人數擁擠，致誤傷十二人。

菲議員奧斯門乘機返滬

菲議員奧斯門及菲商 Mr. Zobel 等四人，前與菲議長奎松氏來滬後，轉赴京平遊覽，奧斯門等四人，已于十月廿八日上午，由京乘滬蓉飛機返滬，即日下午五時，在虹橋飛機場降落，外交部辦事處派辦事員唐君前往迎接，聞奧氏等在滬小住數天，即搭輪赴菲云。



國內航空消息

張惠長等開辦京滇粵航空公司

張惠長劉沛泉等，現在組織航空公司，開辦費約三百萬元，第一條路線，由南京過廣州至昆明，經費由三省籌備備辦，三處省區，各設立京滇粵航空公司以便接洽。

張惠長乘機赴徐州

徐州電張惠長十月十四日，乘飛機由京往徐州，第三隊長劉芳秀乘飛機赴鄭州，張在徐州規劃飛行事，是否赴鄭未定第三隊機已往鄭州。

梧州機場已築妥

十月十三日總部航空處函政訓處云梧州飛機場經已築妥，飛機第一隊已于十日內開拔前往，設部辦事處云。

東北軍擊落俄飛機二架

(十月十八日遼寧電)沈鴻烈報告。赤軍於十二日晨四時。派來軍艦八艘飛機八架。步兵二千餘人。騎兵二千餘人。實向我軍進攻。俄軍并有機關槍炮百餘尊。手機關槍四百餘架。其指揮者為斯坦斯克。赤軍艦發炮兩响後。我軍乃還炮應戰。激戰一小時。將敵艦擊退。敵方飛機又向我陣地進攻。擲下八十磅重彈。還攻我艦。我軍係以利綏。東安。江寧三艦爲主力。而江安江東利捷平安等艦係用商船改造。用以策應。平安。東安均中炸彈沉沒。敵軍亦被我艦擊沉五艘擊壞數艘飛機被我高射炮擊落者二架。一落江面一落陸上。我陸軍死傷五百餘人。海軍亦相等，敵方陸軍亦死騎兵百餘。步兵五百餘。是役陸海軍。均激戰終日。我軍子彈不繼。不得已暫時放棄同江。十二赤俄小艦已有闖過江口者。同江地方被害極慘。現正設法堵截。並謀反攻。願相徵軀以報黨國。

楊官宇留京任飛機隊長

空航處第二飛機隊隊長楊官宇，對於航空技術，頗具精明，故極得航空署長張惠長之倚重，日前乘機同赴京就職，現張署長為留楊氏在京，贊助發展全國航空事業起見，特成立飛機隊，并委楊為隊長云。

滬漢航空公司廿一日開始

上午八時在龍華起飛

孫科乘機往南京

滬漢往來祇費七分鐘

中國航空公司滬漢綫商運航空，十月廿一日正式開始，一號飛機由愛立生駕駛，上午八時由龍華水飛機場起飛，鐵道部長孫科乘機赴京，抵京後畧作勾留，即飛往漢口，在九江並未停留，下午三時抵漢，二號飛機則于上午十時，由漢口起飛來滬，下午五時降落龍華機場，帶來郵件百餘封，茲將該公司航空載客價目及往來時間，分列于下，

由滬至漢單程每客二百元

來回三百元

由滬至京單程每客四十元

來回六十元

由滬至九江單程每客一百四十元

來回二百一十元

由南京至九江單程每客一百元

來回一百五十元

由南京至漢口單程每客一百六十元

來回二百四十元

| 上行 | |
|----|----------------------|
| 上海 | 開上午八點正 |
| 南京 | 到上午十點正 開上午十點三十分 |
| 九江 | 到下午一點零五分 開下午一點二十分 |
| 漢口 | 到下午三點正 |

注意

暫行停飛
每逢星期日

| 下行 | |
|----|-------------------------|
| 漢口 | 開上午十點正 |
| 九江 | 到上午十一點二十分 開上午十一點三十五分 |
| 南京 | 到下午二點三十分 開下午三點正 |
| 上海 | 到下午五點正 |

金馬機廿三日由湘來粵

第十路航空司令劉沛泉，乘金馬機十月廿三日上午十時由長沙航赴衡州，十點五十分到達，下午一時五十分由衡州起航來粵，四時四十七分到大沙頭，

粵飛機隊廿四日出發武漢

第八路第一飛機隊副隊長胡錦雅，率同各飛行員劉植炎，楊燕鴻等十餘人，于十月廿四日上午八時，分飛南海，番禺，東莞三機，由大沙頭出發赴武漢

空軍之威力

十月廿七日上海電，孫真誠部退純城，被我飛機擲彈炸死傷頗衆，五路軍及豫民

團正在追擊中。

又電，敵飛機至鄭擲彈三枚，毀民房數間，此由我中山號機飛往激戰，卒將敵機截獲，俘機師一人孫逆參謀二人。

戴季陶乘機來滬

南京電，戴季陶十月廿六日下午，偕其夫人及女公子，乘外交部禮容第四號飛機赴滬，並有日本實業界數人，送入機場，臨時在飛機場攝影，以留紀念。

航空軍在洛西擲彈

(1)十月廿七日南京電，據飛行界消息，謂航空第一隊長張有谷，于廿三四兩日，率副隊長晏玉琮等，駕偵察轟炸各機前赴洛陽，偃師，孝義南召一帶附近，實施工作，在洛西車站附近，連向逆軍投擲炸彈四十餘枚，敵人驚恐，紛紛覓地躲藏，白西鎮至伊陽一帶，敵人蓋搭帳篷，設置防禦工事，均為中央機擲彈炸毀，至登封，臨汝伊陽等處，則由航空第二隊長劉芳秀担任，連日分派轟炸機四架，向敵軍集團地方擲下，黃副署長親至攜帶四十磅炸彈十六枚，向敵方無線電台施擲，附近營房均被炸燬。

(2)十月廿七日漢口電，飛機隊廿六日來電，中央一號機在敵後方投彈四枚全落敵無線電台，兩枚落敵營房，長江號機投彈八枚，燬敵飛機場，又投彈四枚，燬敵車站及飛機場，敵軍大恐。

飛機隊開始偵察西北軍事

劉植炎之電告

十月廿八日午航空處消息，頃接劉飛行員植炎來電，畧謂各機抵漢後，廿六日出發前方，偵察討逆軍事，逆軍尚無異動，我軍雖節節前進，但未接觸云云。

開築瓊州飛機場進行

甯明英返省請示

十月卅一日消息，航空處前為發展南路航空起見，特派副官長甯明英赴瓊州計劃開

築飛機場，甯氏奉派，經遵命前往辦理，頃以勘查完竣，經即擇地開築，奈瓊州地勢，不甚適宜，頗感困難，除留員在瓊繼續進行外，甯氏則于十月三十日乘輪返省，向黃代處長報告及請示一切云。

張惠長電告乘機赴漢

(1) 航空署長張惠長，以西北軍孫宋叛變，破壞統一，業經中央派撥四十師大軍前往征討，同時並調粵省飛機隊出發赴漢參加助戰，南海、番禺、東莞三機，經已出發前往，為統率各機布置空防，及協助大軍討逆起見，特于十一月卅一日乘駕中^山號飛機，由京出發漢口，準備統率粵省各機出發前綫。航空處十一月一日已接到張署長由漢來電告知云，(2) 第八路航空處台山號機，前由黃隊長率領隨同張署長乘番禺數機由粵赴京，至廈門時，因廈機場新闢未妥，該處起機致受損壞，現查該機已由廈門搭甘州輪船載回粵，約于十一月二日可達，現大沙頭航空處，已接該機護送人員由廈來電報告云。

京第三飛機隊出發鄭州

十一月二日上海電，航空處第三隊在徐飛機，一日全數出發前方，部隊亦即移鄭州。

第二飛機隊十一月三日赴梧

由陳友勝統率三機出發

第八路航空處黃處長光鏡，奉陳總指揮命令出發梧州，協剿張逆殘部，黃處長奉命後，決定派廣州號及一零四，一一零兩戰機共三架，由飛機第二隊代隊長陳友勝統率全隊出發，廣州號由陳友勝駕駛，其餘二機由第二隊機師周成，吳建文，謝芒，曹醒仁，黃越和等分別駕駛，一零四，一一零兩戰機，每架裝置風涼機關槍，空中照相機一具，該三機于十一月三日晨九時由大沙頭機場起飛赴梧約航行一點四十分，即日上午十時四十分可抵達云。

陳銘樞乘金馬機赴梧

張發奎殘部，竄集湘桂邊境，圖侵桂境，自第八路總指揮陳濟棠，十一月一日出發

赴梧，指揮策劃堵擊後，粵省政府陳銘樞，亦于十一月三日上午八時四十分乘瀨金馬號機，由大沙頭起飛赴梧，九時五十八分已安抵梧州。

粵飛機集中豫省馬店

十一月四日據第八路航空處消息，本處第一隊飛機番禺，南海，東莞三機，自抵漢口後，業經與中央航空署長張惠長接洽，請示討逆機宜，聽候夾擊敵軍，昨接該隊胡錦雅來電報告，現中央航空署長張惠長暨番禺各戰鬥機，均經抵河南省，駐馬店集中，大約一俟布置妥當，即赴前線向敵攻擊，並聞蔣主席亦經二日抵駐馬店指揮作戰，敵軍隊伍甚為凌亂，似無鬥志，想不難一鼓盪平，解決西北叛逆，為期當在不遠耳。

黃光銳駕珠江號機赴梧

航空處代處長黃光銳，以第二飛機隊，業由代隊長率廣州號及一〇四，一一〇三號機及全隊機師職員于十一月三日抵梧，候命進發討逆，本人極須赴梧視察一切，又該處中校飛機師張子璇，對於軍事航空，素具經驗，黃處長特派張機師赴梧，協同代隊長陳友勝策劃軍事，現黃氏決定十一月五日上午十一時偕張機師在大沙頭機場乘珠江號水機起飛赴梧，約即日十二時三十分達梧，此行附帶炸彈多枚，及大幫飛機戰鬥用品運赴前方應用，聞黃處長抵梧視察後，即于六日乘珠江號原機返廣州云。

羊城五三號機已出廠

航空處機廠，自梅廠長龍安接任後，對於廠務，積極進行，成績已斐然可觀，查其于修理工作之外，曾計劃製造各種新式飛機，如羊城五一，五二等機，經已先後出廠，送交航空學校備用，而梅廠長現在因應軍事時期之需要，復策劃製就羊城五三號戰鬥機一架，該機構造精巧，款式新穎，軍用商用，與夫練習飛行，均極適宜，聞已于十一月八日出廠云。

航空史料

出席第二屆全國代表大會之經過

(何 惠 吾)

我國航空界的急先鋒張署長惠長，於本年六月間奉國民政府蔣主席電邀，入京計劃全國航空事宜，七月間又奉委會同張靜愚曹寶清兩同志受改組中華航空協進會委員就于七月廿四日派第一特別區代表張慕超同志和第四特別區代表葛世平同志等，前往上海接收中樞會，將中樞會所有之重要公文信件，搬寓首都航空署，並主張未開全國代表大會以前，每特別區派代表一名組織臨時代表團，維持會務，公畢，返粵主持改組本第二特別區分會，但因時局多故，軍事緊張，張署長忙于署務，不暇兼顧，而中樞會不得張署長的指導，臨時代表團，便無從產生，會務就會就擱起來，本第二特別區分會不得張署長的出力，也無從着手改組，幸在這短促的改組時期內，張署長就將辦理本第二特別區分會會務的職權全盤交與航空處軍事股劉股長植炎，劉股長也是我國航空先輩之一，對於會務，極有心得，主持數月，會務得以繼續進行，實賴劉股長之力，可謂幸了！至張署長等以改組委員名義，電全國各特別區，主張九月一日在京召集全國代表大會，討論改組辦法，張署長和劉股長再三商榷，委派惠吾為第二特別區代表入京開會，惠吾奉命之餘，就於八月廿五日入京，是時抵京簽到各特別區代表，只缺席第五特別區一人，已足其法定人數，開會日子便不能改期了，於是九月一日假座首都航空署開臨時會議，討論一切事宜。奈因從前臨時代表團沒有組織，應辦的案件，堆積如山，苟非整理清楚，使有秩序，將來代表大會一開，也是束手無策，不知從何處着手辦理，故是日會議議決，仍然組織臨時代表團，整理各案件，而代表團之代表，每一特別區指定一人，第一特別區為曹寶清同志，第二特別區為惠吾，第三特別區為鄧建中同志，第四特別區為葛世平同志，第五特別區為張家彥同志，並推葛同志為代表團秘書主任，曹同志係第一特別區主席

，鄧同志爲甘陝豫三省民用航空監督，葛同志爲漢口民用航空公司經理，張同志爲東三省航空界巨子，經驗既豐富，辦事又熟手，雖有堆積如山的案件，也不過在一星期內整理完妥。案件既經整理完妥，亟須速開代表大會，積極進行，故第六次代表團會議議決，定八日開第二屆全國代表大會，後因張署長駕機入京履新，尙未抵步，而開會各事宜，必要等張署長抵京後共同商榷，代表團特派惠吾赴滬謁見張署長，請示入京日期，後得張署長明白答覆，第二屆全國代表大會就確定十八日開幕了。

十八日上午九時舉行開幕典禮，賓主濟濟一堂，革命空氣，十分緊張！行禮如儀後，就由張嘉超同志報告接收中樞會之經過，續由各特別區代表報告各特別區工作經過情形，第一特別區由曹寶清同志報告，第二特別區由惠吾報告，第三特別區由鄧建中同志報告，第四特別區由葛世平同志報告，第五特別區由張家彥同志報告，時至十二時散會。

是日下午二時開第一次會議，主席黃秉衡同志，決議案件九條，內第四條，本會組織不得與政府所辦之同性質機關抵觸案，係惠吾提案第二條。

理由：本會的宗旨，以集合并領導全國民衆協助政府發展中國航空事業，努力實現總理航空救國遺訓，那麼，政府設立同性質的機關，也不外發展軍用航空，故二者均站在發展中國航空的立場上，是互相幫助的，不能有絲毫矛盾，而阻礙中國航空事業的發展。

——又內第七條本會主持會務人選須有航空學識辦事經驗豐富得社會信仰者與能幫助發展本會之國府要人案，係惠吾提案第一條。

A.理由：吾人鑒前日會務之腐敗，失却社會人心之信仰，異常痛心，推其原因，實緣主持會務者不得其人所致，蓋以外行人，辦內行事，其事必敗，是理所固然，現將本會改組，當由主持會務人選着手，前者既無航空學識，今當選有航空學識者充之，卽有航空學識者，亦用將之比較，是否有辦事的經驗，是否博得社會的信仰，如果單獨顧及有航空學識，而欠缺于經驗與信仰，則本會亦不能達到完滿的目的！

B.本會使命，既是發展中國航空事業，一方面努力于民用航空，另一方面也要從事于軍用航空，不能輕此重彼，以致航空事業不得雙管齊下，違背先總理的個體航空救國的主張；且本會最重大的使命，尤其是擴大宣傳，使民衆對於航空有相當的認識，所以能幫助發展本會的國府要人，很容易得社會的無上信仰，而激進認識航空救國的重

大使命，共同起來負着航空救國的重大責任，就本會的進行，也不見發生何種困難了。

即席公推萬世平何惠吾張慕超三人負責修改本會的組織大綱，於二十日交會表決。

十九日開第二次會議，主席曹寶清同志，決議案件二十三條，內第九條務於最短時間購置飛機飛赴國外慰勞華僑案，係惠吾提案第四條。

理由：竊我國革命事業，現得一段落的成功，實賴華僑幫助實力不少，而華僑直接受帝國主義的種種壓迫，痛苦難堪！間接又受了國內軍閥土劣……等的無理摧殘，以致兄弟妻子離散，世間最痛苦之舉，莫甚于此！故華僑以血汗所得來之金錢，盡量幫助吾黨革命，其所期望於吾黨的，一方面為他們解除痛苦，他方面為幫助吾黨革命的實力，現在革命既已得到了一段落的成功，當然須有宣慰華僑之必要；況且我國航空事業，國人肯致力發展，華僑順時代的進化，應國人的要求，捐款購機，其數甚鉅，所以要購置民用飛機飛赴華僑所居留地方慰勞，以安僑心！

又內第四條費用務求節省案係惠吾提案第三條。理由：在政府範圍內的各機關，節省經費，早成公例，從前本會一切費用，過於濫支，既不益于會務，又失却于民意，以社會費的支用，當有一定的預算，才能使有用的公款，施于有濟於事的用途。

二十日開第三次會議，主席鄧建中同志，決議案件二條，並即席選舉執監委員，結果，當選為執行委員，蔣中正，黃秉衡，張惠長，劉沛泉，孫科，宋子文等十九名，當選為監察委員，陳慶雲，沈德燮等七名。

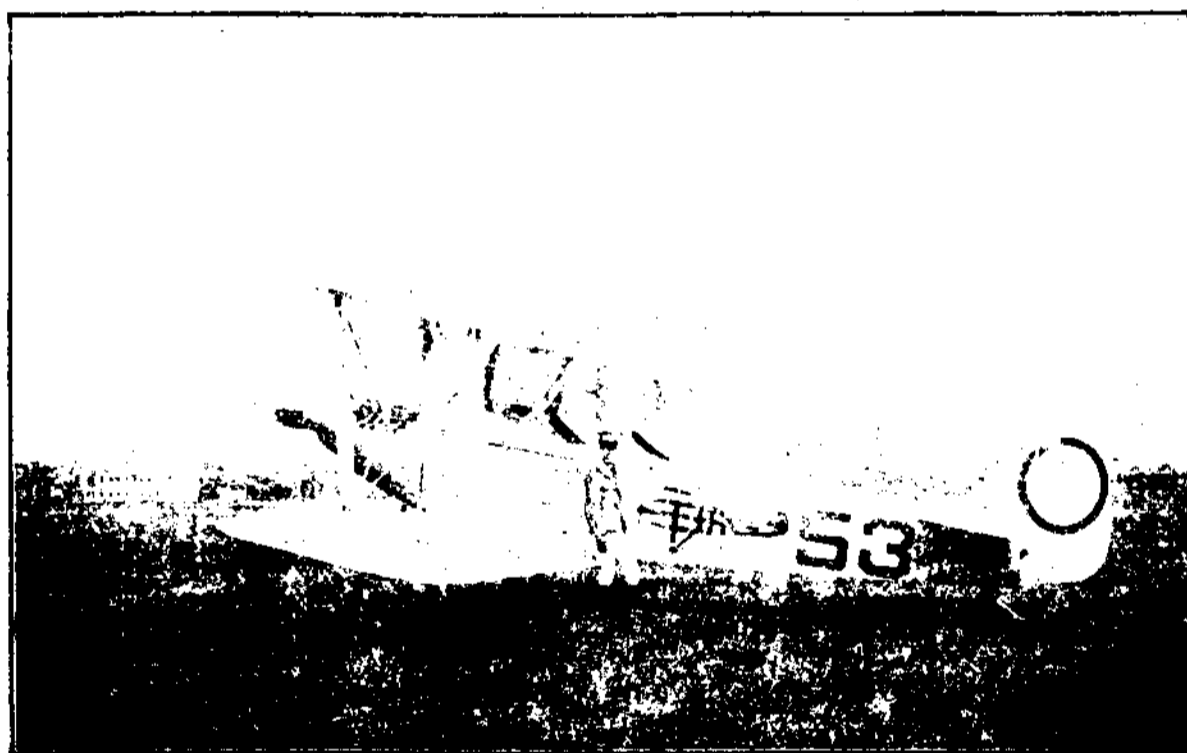
廿一日開第四次會議，主席鄧建中同志決議案件四條，而惠吾會同張慕超兩同志負責修改本會的組織大綱，也在是日提出公決，本會從前的組織大綱，既沒有組織的範圍，又多有多時間性的關係，惠吾等將從前本會的組織大綱根本取締，依照本黨組織法，完成現在本會的組織總章，討論完了，宣佈閉幕。

本會中樞會各執監委員，既經產生，亟應及早就職，主持數月就擱無人主持的會務，便於廿七日舉行委員就職，當時各來賓各委員均有痛快的演講，廿九日開執行委員會，互選常務委員張惠長等七名，指定蔣中正為當然常務委員會主席，張惠長為常務委員會首席。

第二屆全國代表大會經過情形，既如上述，惠吾出席的責任，也在中樞會委員產生時宣佈結束，同時並蒙中樞會特派惠吾返粵改組第二特別區分會，惠吾雖是才疏學淺，但

對於發展中國航空事業，責任所在，不敢後人，就於十月二日離京返粵，茲將第二屆全國代表大會之經過情形，摘要述之，以爲惠吾出席的報告。一候中樞會將此次開會的詳細情形，彙齊各案件，印刷成冊寄來的時候，當在本刊發表，以補惠吾的記述之不足。

(完了)



修機廠新製之羊城五三號戰鬥機全圖

中立者爲梅廠長

加拿大華僑捐助飛機之熱烈

加拿大通訊，去年濟南五三慘案發生，美洲華僑無不悲憤填胸，加拿大安省，都郎度埠，華僑即開全僑大會，組織安省華僑拒日後援會，向外宣傳，及籌捐為國府後盾，加東各埠華僑聞風響應，相繼設立拒日後援會以壯聲援，除少數集捐款寄回國府外，大都將捐款彙寄安省華僑拒日總會，計該總會先後收到捐款數萬元，因與歐美各機廠及國府航空署商訂機式，往返費時，而此間僑胞則多主張就地訂購，最近中東路案發生，俄軍擾我邊疆情勢日趨嚴重，遂即日訂造軍用飛機一架，教練飛機一架，寄呈國府以表僑胞一致擁護祖國同仇敵愾之意，繼由拒日總會常務委員麥造周，文書曹惠民，具文呈國府請令知軍政部派員接收，斯時適值都郎度埠舉行加拿大全國博覽會期內，觀衆數十萬。拒日總會預印中英文傳單，由駐駕李總領事及該會常委麥造周執委趙磊夫，分乘兩機高懸空中，繞城數匝，將傳單散放僑胞踴躍歡迎，西報紀載其事，備稱華僑愛國之熱烈，為加拿大華僑破天荒之舉，該兩機之兩翼，均繪有黨國徽，機身兩旁以華文大書飛機之名，為華僑第一號第二號，及加拿大安省華僑拒日後援會敬贈國府等字云。

巴黎富豪最近盛行之新娛樂

空中酒宴，為巴黎富豪最近盛行之新娛樂，若輩處煩囂城市中，普通娛樂深苦煩厭，乃不得不謀狂歡之道，有議在巴黎附近作航空旅行，是亦一種消遣法，但久未免乏味，旋有頭腦新穎之青年，思及空中酒宴新玩藝竟能轟動一時，所謂空中酒宴者，法巴黎鮑各脫飛機場，僱定飛機一架或數架，約定運動界青年聞名之士，挾舞侶，邀酒伴，滿載冰飲酒菜以圖一醉，翱翔空中狂歡尋樂，初此種新鮮娛樂，類於下午行之，其性質有似午膳，但此風一起，交際界場中，競相效尤，時間既久，朋侶亦多，不特鮑各脫飛機場中，呈應接不暇之勢，即其他飛機場亦苦人滿之患，翱翔一小時停岸小憩，則感心旌搖曳，暢適無比，其效者日多，法亦愈趨進步。知下午之風，遠不及黑夜之飛翔，蓋黑夜飛行，俛首下瞰，則電光閃耀中，豪奢之巴黎城中，盡在眼底，此情此境，其樂何如，此種新玩藝，初限巴黎人士，後各處來此游歷旅客，見此大西洋畔之游藝，亦競相仿效，不惜巨資，將飛機布置窮極富麗，以炫豪貴於是窮奢極侈之空中酒宴，又為巴黎市上新時尚之一矣，維時不特個人僱飛機以行，各旅行社，亦投機繼起，特置設備豪華與美

圖最新酒排間無異之飛機，月下翔翔西恩河上，河光山色，盡在目前，僱客得免僱艇布畫之煩，祇須定座付費，即獲優游之樂。此項旅行社設備之酒宴飛機，非飛深夜不止，飛機已夥，空中隱現銀光閃爍，於是又成爲巴黎繁華城中新夜景之一矣，當炎夏之季，此空中酒宴狂歡而外，兼納涼之意，携冷飲，挾舞侶，飛機冉冉而上，清風徐來，暑熱盡滌，羽化登仙，不啻爲此景寫照，較諸臺集舞館酒樓間，固涼適多矣。

北冰洋飛行協會發起

徐柏林號預備北極飛航

柏林訊，北冰洋飛行協會書記白倫次大佐對人聲稱，該會根據一九二八年十一月間與徐柏林公司所訂之合同，現正計劃于一九三〇年使徐柏林伯爵號飛機從事北極探險飛行，該合同曾經德政府副署，載明照大整款付給徐柏林公司，英克納博士（徐柏林飛船司令）負供給船員之責，唯傳說徐柏林船員有不肯加入明年北極飛行之說，飛行協會對此，表示警異，恐其中或有誤會，白倫次民又謂飛行準備，仍在繼續進行，關於船員工資及保險問題，現由徐柏林公司當局與船員間商議，可望完滿解決云。

中國政府擬購美國飛機

美京華盛頓消息，美國政府，擬准美機運來中國售賣，惟事前須中國駐美公使館保證，該美機保運交中國國民政府者，聞中國政府，擬購價值一百二十五萬元美金之美國飛機，但中國使館，則謂該館，迄今未奉到購美國製造之民用或軍用飛機，上海日前來電報告，此間（華盛頓）商務部，署謂美國飛機製造家，現正從事設法獲取中國在美購機，查國際協定禁止售賣軍用品於中國，業於今年春間取消，然以現時中俄發生糾紛，觀之，則美政府能否准運美機來華，尙屬疑問，但近日此間（華盛頓）商務部，既准美機運華，則美國飛機製造家，當可希望供給中國政府，擬購飛機之需要之一大部份也。

吾國航空先河馮烈士如事畧

（周寶衡）

馮如君，字剛之，廣東恩平縣人，父業農，生五子，君其最幼也，肄業鄉校，穎悟異常兒，嘗以木片作輪船，形狀畢肖，其天性概可想見，未幾，四兄皆夭折，家益落，有

中袁某，自海外歸，與君道出洋謀生之利，君年甫垂髫，聞而絕羨，願隨往，請於父母，父母弗許，君曰，丈夫志在四方，焉能鬱鬱久在此耶，兒雖幼，將成童矣，時不可失，請從此行，毋以兒爲念，遂航海赴美，比抵三藩市，晝營生，夜讀書，目覩彼邦工業發達，機器靈便，心嚮往之，將師其長以歸餉祖國，遂東至紐約工廠，專心習藝，教師嘉其志，免收學費，君益自振奮，孜孜乾乾者，凡十餘年，於各機器靡不曉，且別出心裁，發明新理，自製無核電機，活潑異常，西人爭相購致，至今猶存者，迨學成返三藩市，聞遼東有日俄之戰，君慨然曰，吾國積弱，殆已甚矣，欲強國，宜整軍備，飛機爲軍用要需，與其製一戰艦，糜費無算，曷若移造數十百架飛機，工省而用宏，乃糾集海外同志，醵資設立公司，創製飛機，租廠興工，閱八月而成，試演無效，廠復被焚，再接再厲，樞樞爲難，督工重製，未成先毀者，數次，乃竣工，孰知出而再演，上升數尺，倏又墮地，君幸免傷，而斯時耗資已八九矣，股東皆喑然若喪，不欲投資，父母亦於是時促令歸國，君以素志未償，誓不返，復罄餘資，爲再造計，冥思苦索，未嘗一聞，見用鷹集飛揚，注視其翼，類有機關，恍然大悟曰，吾得之矣，亟從事構製，異於曠昔，各股東見有成效，悉願繼續出資，君益加改善，試演凡十餘次，翱翔空中，高出雲表，中西人士往觀者，絡繹於途，咸稱道弗置，美人擬延爲教師，君却之，蓋不屑爲外人偶也，民國紀元前一年，君携機歸，粵督張鳴岐氏派艦往迎，隨演於北郊燕塘，我國之有飛機，及飛行人才，皆自此始，爲空前所未有也，未幾，革命軍崛起武昌，南北水火，君擬組織飛機隊往助義師，會聞清帝遜位，全國統一，議遂寢，民國元年八月，復於燕塘演放，凌虛而上，純任自然，君急於前進，不意用力過猛，身隨機墜，因受傷過劇，不及馳救而君遽殞，將沒語其徒曰，予死後爾等勿以予故，墮進取念，當知此固有之階級，願好自爲之，以竟予生平未竟之志，君卒年僅三十，熱誠報國，竟以身殉，嗚呼，亦可哀矣，受業於君者不一人，以朱子甘泉爲最著名云。

按馮君製造飛機之年，正航空萌芽之日，世界各國，當在研究，迨歐戰以還，始知航空事業，與軍事政治，經濟交通，無不息息相關，擘劃進行，不遺餘力，由試演而進爲實用，更由實用而進爲戰鬥，發達之速，殊足驚人，而其設備保險諸端，亦復周密異常，吾嘗聞西人之研究藝術者，大都前仆後繼，愈危愈奮，敗者一，成者十，當夫飛機發明之始也，因債事而殞命者，不知若干人，然曾不以是稍挫而礙其進取之念，今馮君孜孜乾乾，凡十餘年，苦心孤詣，務底於成實爲吾國航空先河之導

，且深知吾國積弱之由來，殷殷以航空爲急務，是又與總理「航空救國」之遺訓，前後輝映，使天假之年，益求進情，則發展前途，願儻如是哉，詎壯志未酬，遽以身殉，抑亦大可悲夫，繼志述事，實有攸歸，後起者其念諸。 編者附誌

國 旗 蘊光

白 日 青 天 滿 地 紅 ，
高 懸 遍 照 亞 洲 東 ，
環 球 萬 國 諸 民 族 ，
讓 我 中 華 氣 象 雄 ！

專載

爲反俄提倡航空告民衆書

(陳濟棠)

革命的民衆們，自從中東路事件發生後，東北的風雲，一天險惡似一天，想大家都知道了。這次我們根據一九二四年中俄協定，同時爲防範赤匪內亂，肅清潛伏在中東路的赤化份子起見，所以採斷然處置，把中東路主權收回。所恃的理由是很正大，所取的手段，也很和平。本來蘇俄沒有什麼話可說。不過蘇俄以爲這條中東路，是他們蘇俄的祖宗攫奪過來的，早幾年蘇俄政府，才成立的時候，感覺到他在國際地位的孤立無援，爲討好我們中國起見，不得已訂明把這條路權限期交回，雖然還保留着許多日後要索的條件，其實暗中不知幾許的懊惱了。當時他還希望他的工具走狗——中國共產黨，寄生在中國國民黨軀殼內，有反客爲主的一日。他以為暫時把中東路權之一部送還中國，還不算什麼，所以樂得做個順水的人情。可是自從中國豎起反共清黨的大旗之後，他們赤化中國，席卷中國入第三國際版圖的大計劃，根本受了打擊。他仍是野心不死，據着中東鐵路做他宣傳赤化的根據地。對於他們的鷹犬中國共產黨發縱指示，接濟金錢軍械，企圖在東方的殘餘勢力，赤色帝國主義的勢力，死灰復燃。當赤色匪軍節節向滿洲里札克圖哈爾濱等處進迫的當兒，而他們的走狗中國共產黨有八月一日舉行全國總暴動，企圖響應犯境的赤色匪軍的醞釀。這是證明暴俄和他的走狗中國共產黨是聯絡一氣的。同時可以證明他攘霸中東路，來播散赤化種子，布置一切搖亂陰謀的作用所在了。他這樣利用中東路掩護一切反動份子來障礙中國國民革命，布置一切搖亂的策畧，來干涉中國的內政，實是違反國際公法，及蔑視中國獨立自主的，在中國方面爲自衛計，自應根據中俄協定，驅逐那些危險份子。但現在蘇俄正想利用中東路權做他們走狗共產的保障，我們如果欲肅清共產黨，除收回中東路權外別無他法，這是世界所公認的。暴俄這樣處心

積憲，一味要危害中國，要妨礙中國民族的獨立自由運動，難道在今日的革命民衆，還能夠再度容忍嗎？所以只有誓死向牙齒巉峨的暴俄反抗。不過在橫暴的世界裡，我們徒然是口上聲聲反抗，是無濟於事的，我們要檢查我們的實力，準備補充我們的軍備，補充我們的軍備，在政府固然應該負責籌備，而民衆方面也應奮起協助政府組織進行。目前軍備中最重要的就是增購飛機，擴大空軍的。因為現代的戰爭，已經由海陸而趨於天空。以前的戰爭，有多量的海陸軍便可以獲得勝利，現在的戰爭，便以空軍為主體了。

我們試考歐美列國，每年擴張空軍的鉅大支費，真令我們咋舌，遮天蔽日的奇怪運動，足使我們失色。就東隣小小的日本，最近民間飛機事業的突飛銳進，也由二千餘架的飛機，死力擴充，一躍而達到五千架的數量了。回看我們國內恐怕統算起來，還不夠三百架，這是國防上何等的缺憾啊！好在我們的空軍在數量上雖然不甚充足，而在質量上却非常的優良。查中國的航空事業創自粵東，想大家都知道的。如民七討龍之役，民九逐莫之役，飛機師馮如、譚根等早已用飛機來參加戰役，當時已立了相當的戰績。民十三年，始於大沙頭設立航空局，在東江惠州之役，南路海口之役，飛機的力量，漸為一般人所重視。民十七年改設航空處，積極擴充增加飛機的數量，訓練飛行的人才，分設航空站，規模逐漸完備。去年(廣州)號及(珠江)號兩次長途飛行的成功，已屬空前的偉績。尤其是最近討桂一役，一部分海軍甘心附逆，圖襲廣州，我空軍迎頭痛擊，衝破東西兩江的逆軍陣地，截斷逆軍的後方輸運，白泥一役，更用空軍向敵陣的上方壓迫，使敵方無險可守，全線搖動驚潰，這都是吾粵空軍努力的成績。從這方面看來，可以知道我們空軍的權威，和力量了。目前對俄雖然有了相當的國防軍，假使我們再有多量的空軍為羽翼，相信蘇俄雖然橫暴，也奈何我們不得。那麼，我們為着國防的鞏固起見，自然要十分注意到空軍數量和擴充。國府現在已經本着孫總理「航空救國」的遺訓，趕緊設立中央航空署，同時把全國劃分為四大航空區，積極擴充，以備國防萬一之用。最近本省對俄問題委員會，也知道空軍關係重大，發起航空義務捐五百萬的大運動，為購機對俄備戰之用了。和我們航空的人才，駕駛的藝術，既經有了充分的準備和訓練。換句話來說，質量已經不弱，如果再從數量上積極擴充，那末，如果蘇俄的赤匪軍來犯，又何難以空軍的力量，威脅他們跑回莫斯科去呢。但是擴充空軍購機義務捐款雖然是有了計劃要使到這種計劃能夠實現購機事件能夠成功，還要我們民衆極力贊助，踴躍捐輸，于最短期間，湊成鉅款才行的。

更希望各省民衆一致起來，做着這種辦法，積極去擴充空中的軍備，準備和赤色帝國主義決一死戰。粵省的飛機隊，爲喚起民衆共同注意于「航空救國」起見，特舉行聯隊航行。茲靠着飛機隊做傳遞的工具，把我對於「航空救國」的意見，貢獻于革命民衆之前，革命的民衆們，時局急了！國家興亡，匹夫有責，快些起來，努力救國罷。 (完)

破天荒之空中裁判一幕

飛機肇事即以飛機審案

紐約訊：有飛行家名亞歷山大者，於濃霧中在柯奈島時降落，致有二人喪生，被控於普文克林裁判所，裁判官西里氏從被告律師之勸，飛行肇事地附近，實地檢查，即於機上裁判，遂搭乘「判處所」機，由亞歷山大駕駛，飛向肇事地，該機上於上述二人外，又有被告之律師，偵探，速記者，及新聞記者二名附乘，同時因報告此珍奇裁判，更有飛機一架，載照相班及新聞記者，繼之而飛，前機飛至柯奈島海岸上空，於海岸附近降落，與引起慘劇時取目途徑，實驗當時之狀態，途中裁判官對駕駛上發種種質問，律師及偵探輩亦爲種種發言，有史以來，初次之空中裁判，遂於大成功中告終云。

* * * * *

本會紀念週

* * * * *

第一次紀念週政治報告

十月十六日至二十日

主席何惠吾報告 紀錄林蘊光

本日出席紀念週，就是本會奉命改組後的第一次紀念週，在這週當中，因本會會址太狹，同時各科人員未能全用，俟今日下午一時，開第二次常務委員會議，方行決定何時將本會址遷去英國，始能全用各科辦事人員，共同工作，茲將本週內分為黨務，政治，軍事，航空，外交五項，作一簡單的報告。

○.....○
 一•黨務
 ○.....○

(1)中央組織部，規定軍隊黨員移轉登記手續，考查可用談話或調查方法。(2)中央宣傳部通令各報，盡量登載中央宣傳品，藉以促進黨員之瞭解，並喚起民衆之注意。(3)省黨部轉令徵求黨員特別辦法，因特殊關係，未及登記者，令各縣市黨部，一律知照，經證明後，得為正式黨員。(4)省宣傳科轉令所屬積極宣傳討逆，并須每三日報告一次。

○.....○
 二•政治
 ○.....○

(一)十六日，中央政治會議議決，(1)上海特別市市長張羣，呈報處理民食問題，并列舉目前應辦之事五項，交行政部，(2)福建省委陳楚楠辭職，照准，(3)任命王家烈杜運樞溇春閣為貴州省政府委員。(4)任命杜運樞兼貴州鐵路礦廠長，(5)調任石友三為安徽省府委員，并指定為安徽省政府主席，(6)任命劉士毅為江西省政府委員。

(二)國軍編遣委員會，任命陳濟棠為中央編遣區第一編遣分區主任委員，已于十七日組織成立辦事處。

(三)十八日，國務會議議決案，准方振武辭皖省府主席，張蔭梧兼平市公安局長。

三• 軍事

(一)中央三路大軍征討西北，東路軍集中鄭州沿隴海西進，南路軍劉峙爲主力，由平漢二路北上，西路軍着楊森率川軍趨陝南，十餘萬大軍，預計一月平陝甘。(二)中央軍三路長驅入豫，平漢隴海兵車絡繹向許昌集中，劉峙唐生智兩部精銳進剿，西北易平。(三)俞作柏離桂潛逃。(四)中央討伐宋哲元石敬亭，決以方鼎英任第一路總指揮，劉峙第二路總指揮，韓復榘第三路總指揮，何健第四路總指揮，唐生智第五路總指揮。(五)閻錫山負責收拾西北，馮玉祥行動被監視。(六)中央嚴防馮俄聯絡，蔣令駐兵新疆邊界，蘇俄幫助反動，接濟馮軍五百萬元。(七)呂煥炎楊騰輝兩師長，負責收拾桂局，楊師開宜山，黃權師十九日入邕。(八)中央軍十八日分批動程返京，毛炳文十八日動程，陳繼承部亦已準備，譚道源由贛轉京，李拯中亦離省云。

四• 航空

十六日消息，(一)張惠長十四日乘機由京飛往徐州，第三隊長劉芳秀，乘機赴鄭州，張在徐州規劃飛行事，是否赴鄭未定，第二隊機已飛赴鄭州。(二)羊城三號飛機已出世，可供戰鬥之用。(三)英新建飛船一〇一號，除船上船員三十八人外，尚有搭客十四人。(四)滬漢空中航運，開始飛行。

十七日消息，(一)何應欽十四日乘機到漢，將任第一路總指揮。(二)雲南航空司令劉沛泉，兼任中央航空學校教務主任，故日前由粵駕駛之金馬號飛機，未能返粵。(三)東路航空隊王瑞翻，發明飛行安全傘，(四)加拿大華僑，捐助祖國飛機二架。(五)廣州航空學校乙班生，開始單獨飛行。(六)航空隊第一隊教官龍文光等，駕兩飛機返漢口，兩飛機現均留湘應用，由京來漢之四飛機，三架留漢，一赴襄陽，轉程前方。

十八日消息，(一)張惠長十六日乘飛機往鄭州視察，即晚返徐州，將返京行。(二)六三師一二五旅旅長黃延楨，十七日由大沙頭乘機赴梧州。(三)中國航空公司，定期廿一日開航。

十九日消息，(一)黃光銳十八日下午一時駕珠江號飛機返省，尚有飛機五架留梧。(二)滇機金馬號，擬二十日可抵省。

二十日消息，金馬號機，改由長沙轉粵。

五• 外交

(1)同江之役，赤軍艦來攻者，計海陸軍方面有重砲十架，機關槍二十餘架，飛機臨空，亂擲炸彈，江安等三艦本係商船改裝，遂致失利，敵人海艦亦多艘受創頗巨。(2)同江赤軍十一日被我軍擊退後，十三晚及猛烈來攻

即被佔領，我海軍退富錦，損失甚重，同江富錦間，電報電話均不通。(3)三江口形勢危急，俄艦十一日增加五艦升火架砲，有向我進攻意，沈鴻烈十二日返三江指揮。(4)同江方面激戰，利捷，江盛，江平，江安四艦沉沒，同江失守。(5)沈鴻烈整飭各艦，擬即大舉反攻。(6)江亨艦十八日午抵同江，該處已無赤軍踪跡，人心已定。(7)俄軍退出同江後，屋宇已成灰燼，祇餘空城一座，遍死屍體，不下二千具，情狀極慘。(8)沈鴻烈電張學良，速撥陸戰隊一營赴下江，據外商消息，俄方十五日午已經停攻，謂俄艦數次駛近，均被我軍擊退云云。

第二次紀念週政治報告

十月廿一日至廿七日

主席何惠吾報告 林蘊光紀錄

一黨務，二政治，三軍事，四航空，五外交，

○……………○
一、黨務
○……………○

(1)省宣傳部考核各縣市黨部八月份宣傳工作成績：甲等者中山，番禺，梅縣，蕉嶺等十二縣，乙等者瓊山，合浦，臨高，吳川等十六縣，丙等者東莞，化縣，萬寧，饒平等二十五縣，丁等者五華，潮安，徐聞，龍門等三十四縣。(2)各縣市訓練部長聯席會議廿一日開結束會：(一)限本星期內結束完竣，(二)決議案分類整理，(三)訓練月刊第三期編印特刊，(四)提請執委會將此次聯會預算經費剩餘全數，撥充聯會報告書印刷費等用途。(3)省宣傳部轉發本週對時局宣傳要點，蘇俄取政上治搖撼我國和平統一之基礎，徵諸往事，凡離開中央之軍閥，必自取滅亡，日帝國主義現因自身利益有助俄之趨勢。(4)中央宣傳部通令各省市辦理日報登記：日報登記辦法十三項，日報登記須知共四項，令一星期內開始登記。(5)省黨部規定各縣市辦理來往公文郵局日期，嗣後辦理公文，應依期具報，如敢故違，即予以相當懲戒。(6)中央通令緝拿陳公博等反動份子，因為陰謀破壞編造，顛覆黨國，顯作赤色帝國主義者工具耳。(7)中央派遣黨員留學考選委員會委員議決：(一)各地黨部呈報所屬黨員派遣留學者限于本月底截止，(二)黨員留學考試日期，定于本年十二月一日舉行，(三)凡請派遣留學黨員，以經過考試手續為原則。

○…………○
二●政治
○…………○

(1)廿一日下午中常會議，到胡漢民，戴季陶，孫科，陳果夫等，蔣中正未到，主席胡漢民，決案(一)支款五萬元修葺陳英士墓，(二)通過中國童子軍司令部組織條例。(2)國府廿一日令，皖主席方振武，另有任用，免去本兼各職，由豫主席石友三調任，又令，任雙鍾英歐陽豪為軍事參議院參議，(3)陳調元廿一日晨赴德州，訪石友三，商本部調皖問題下午四時返濟，語人云，石擁護中央，所部俟省軍接防畢，即南開。(4)廿三日中政會開會，主席蔣中正，決案，(一)各院部會訓政工作六月份報告表，已送到會者，計有立法，考試，監察，各院，訓練部總監編委會，外交，交通，工商，農礦，鐵道，衛生等部共十四處，決交政務報告組審核，(二)工廠法原則，工廠工人之優待標準，工人最低年齡，及最低工資之規定三點，應加解釋一案，照審查意見通過，(三)教育部查復中國與各國之文化協定情形一案，決案交教育組審查。(5)孫科向行政院提議，發公債二千萬，收回粵漢路，決交立法院審核。(6)廿五日國府會議，出席林森，孫科，譚延闓，胡漢民，陳果夫，趙戴文，主席蔣中正，決案，(一)本府委員兼監察院院長趙戴文辭去禁烟委員會，賑災委員會委員，決照准，(二)任孔綿倫為外交部政務次長，張我華為外交部常任次長，(三)任李品仙，廖磊，張翼鵬，秦華，戴翼翹，富占奎，譚慶林，顧清選，陳強，蔡鉅猷，朱世貴，張近德，倪存懷，王嗣昌，榮鴻臚，楊士元，盛豐年，李維新，為軍事參議院參議，(四)任命顧祝同，夏斗寅，方本仁，為國軍編遣委員會直轄第二編遣分區辦事處委員，李宗彌，張萬慶，范滋澤，為國軍編遣委員會直轄第五編遣分區辦事處委員，趙大澂為國軍編遣委員會直轄第二編遣分區經理分處處長，徐榮為副處長，王容鼎為國軍編遣委員會直轄第三編遣分區經理分處處長，(五)漢口特別市財政局局長胡偉免職，遺缺調該府土地局長吳國楨接充，遞遺土地局長職，以該府參事奔復州繼任，(六)公布審計部組織法，(七)定十一月一日為保衛法施行日期，(八)廣州市改為特別市。(7)廣東省縣長考試典試委員會于廿四日舉行第一次會議，審定應考合格者四百四十二人，不合格者四人，並通過典試規則及試場規則云云。

○…………○
三●軍事
○…………○

(1)最近蔣對西北戰事，已準備就緒，似極有把握，現擬將直轄各師，盡調赴平漢，隴海兩路作戰將來京滬一帶防衛，由朱紹良現統率由粵北返之第六路軍隊(即三八等師)担任。(2)蔣主席十九晚招何成澗，趙戴文等重

要會商，對大局極抱樂觀。(3) 馮系軍隊運動解決問題，馮力以地盤劃分月餉，(一)平漢線五十萬元，(二)隴海線三十萬元，中央方對馮不表示滿意，在中央威信，不以割據式地盤主義為標準，凡係服從中央者，是為國軍，中央當有權衡以調動，國府祇有調兵迎戰，不作調停。(4) 前方軍事消息，西北軍大部集于盧氏，其計劃擬分三路出動，一路由濟寧東出臨汝，進取許昌，一路由海南趨信陽，一路由紫荆關進襄樊，另以孫良誠部在隴海西段挑戰，以牽制五路軍，中央軍計劃，則已聯同南路軍布成半月形防線，取大包圍勢，總攻擊令即下。(5) 僱師有梁冠英部萬某一部，梁萬二人均駐僱，並在南開濟河設浮橋，似有向南出動之意，據報西北軍在濟僱一帶，不過兩師，惟宋哲元屯駐陝鄂交界地方，約三萬人，有窺武漢意，西北軍在老河口，與楊虎城部有接觸。(6) 隴海洋員電，陝洛段缺煤，兵車不能開，西北軍或將放棄該段，守陝州，至川軍由楊森統率，出劍閣，到峽光。(7) 西北軍廿三日，向鄭州開始猛烈攻擊，唐生智以飛機及鐵甲車應戰，激戰至廿四晨，將西北軍擊退。(8) 國軍飛機隊與鐵甲車隊限五日內集中鄭州，陸空軍定十一月一日入洛陽，大軍一到，西北軍必不能立足洛陽，當于一週內可解決。(9) 馮軍大部有由洛陽向後退形勢，馮部在黑水關一帶，沿河徹夜構築防禦工事。

○……………○
四•航空
○……………○

廿一日消息，(1)張惠長來電航空處，請第一二飛機隊及各飛機師，準備駕機來京，以便協助中央討伐。(2)航空處第二飛機隊長楊官宇，對於航空技術，頗具精明，張署長惠長為贊助發展全國航空事業起見，故留楊在京，并委任楊為隊長云。廿二日消息，(1)第八路副總指揮呂煥炎，乘滬珠江號飛機，前赴桂平。(2)滬漢定期航空郵運廿一日開幕，由滬龍華飛行場，派出水陸兩用機一架啓程飛往漢口，途中祇在南京九江兩站降陸，民用航空公司總經理孫科，亦乘該機赴漢，據孫科稱，以後公司始續舉辦每月定期飛行。廿三日消息，(1)交通部向美亦購郵航飛機四件，定本月起陸續運滬應用。(2)法國飛行家斯德及卑偏德兩氏，已于昨晨八時乘飛機離遼寧赴滬，同日下午四時二十五分鐘，已平安抵滬。廿四日消息，(1)金馬號機于本日上午十時由長沙航赴衡州，十點五十分到達，下午一時五十分由衡州起航來粵，四時四十七分到大沙頭。(2)第八路第一飛機隊胡副隊長錦雅奉命出發，即決定本日上午八時，由大沙頭率同各隊員劉植炎楊燕鴻等分乘南海番禺東莞三機前往，航程逕赴武漢，抵步後，再候中央命令。廿五日消息，(1)何健擬撥款二十萬元，建長沙民

用航空飛機場。(2)航空界訊，中央機人批出發陝州投彈，破壞敵軍後防甚重，甯海前線，敵人後退。廿六日消息，航空代處長黃光銳奉命後，于昨廿五日上午十一時經飭廣州號飛機赴桂。(2)航空處所附設之修機廠，日前已先後製出羊城第一二兩號飛機，後改爲五十一，五十二兩號昨該廠又製出羊城五十三，五十四兩號飛機，現已竣工，日間即將試航云。(3)南海番禺東莞三號飛機，廿四日上午八時奉命出發武漢，因雲霧太大，午後二時在南昌北一百八十里之吳城鎮降下，如有電油，廿五日均可動程航漢云。廿七日消息，討逆飛機南海，番禺東莞三機，于廿五日晨十時由吳城鎮聯同程起航赴漢，即日下午一時半平安抵步。

○……………○
 五•外交
 ○……………○

(1)俄軍由伯力調艦三艘，砲兵騎兵各三千，準備復戰，張作相已趕赴遠計劃邊防。(2)俄因其艦隊司令陣亡，極思報復，于二十二日晨總攻同江說，我海陸軍已從事戒備。(3)外部因接蔣作賓電告，爲中俄交涉，無法轉圜，俄軍擾邊，迭次抗議，轉來答覆，又絕無誠意等語，正廷廿一日晨返京後，即召集亞洲司調閱中俄交涉之經過，擬具正式文告，日內盡量發表全世界。(4)王正廷對外部人員云，中日交涉，佐分利願訂通商條約，此次訂約下列三大原則，須列入，(一)兩締約國間列進出口貨物應分別各自適用其所訂之稅率，(二)此方締約國之人民居留彼方締約國境內者，應遵守彼方締約國之法律，(三)兩締約國之海內行爲應各限于本國人民。(5)外人消息，莫斯科私電，俄遠東總司令加倫，電俄政府，要求進攻，俄政府決議限俄軍一月內，佔中東路及哈爾濱，又命加倫自定進攻期。(6)外人消息，俄以我國內戰，中央足以抵禦，且不因之搖動，決對中東路有武力奪取勢，在奪取前，先要求地方單獨談判，並向日表示尊重，日在南滿內蒙特別權利，因之列國對中東路問題，甚抱杞憂，謂內亂影響，外交甚鉅。(7)中俄會議，除張作相主張奉俄單獨交涉外，瀋陽各委員尙未定方針，因俄已拒泡中央要求談判，則奉俄單獨談判，是形勢決不優異。(8)外部因東鐵事發出宣言，謂中俄初步談判，妥協無望，已成僵局，並力述中國未收東鐵以前，蘇俄在華三破壞舉動，謂優畧手段，實無可掩飾，未謂如有戰事發生，蘇俄應負全責。(9)德人消息，哈埠俄領館搜捕事，德實處兩難，雖謂德不能阻止俄館員活動，俄謂德不能阻止代理保護責任，在柏林政府未復到前，德對華對俄，如何措覆，無從明言。(10)外交團消息，自東路榜頓，歐亞來往西比利亞客貨車照通，惟繞阿穆爾路，比中東路遲一天乃到。(11)外部因報載蘇俄將于一月內攻佔哈埠，及

中東路，廿三日電張學良，請準備充兵力，以資應付。(12)日俄國消息，俄軍廿四日下令，限廿五日佔領滿洲里。(13)王正廷談國府對俄交涉，本息事寧人主張，如俄方覺悟，仍可開談判，否則寧為玉碎，不為瓦全。

第三次紀念週政治報告

主席何惠吾報告 紀錄林蘊光

黨務報告

○.....○ (一)張道發奎，在鄂西謀亂，中央未派軍追剿，逆部已為湘省駐軍擊散分途，而為解決俞作柏在粵西響應張逆，叛幟初舉，即為桂省民衆猛烈反對，中央討逆之師未至，俞已狼狽奔走，張俞諸逆，受了共產黨及改組派等反動份子之誘惑，希圖重演南昌廣州等地之慘劇，此等叛逆，國人皆曰可殺，凡我革命軍人，一致起來殲除亡國無恥之醜類。(二)張俞甫成崩解，而駐陝甘馮玉祥部之宋哲元，石敬亭，孫良誠，近忽接受蘇俄之資助，扶持一部分國有之武力起而稱兵作亂，甘為漢賊，凡具有血誠之中國男兒，快起而討伐之。(三)非建設無以救今日之中國，非統一則建設無以定成，非緝逆則統一無從鞏固，前馮玉祥謀叛，中央顧念西北同胞，自五月以後，先後發給馮玉祥，鹿鍾麟，石敬亭等千百萬元以上之經費，中央又恐宋石等，對於緝逆意圖觀念，乃從直轄各區首先實行遣置，詎料叛逆不可為善，一意與民為敵，騙去大批餉款，且謂中央財政不公，編造非誠，此等叛逆不除，國何以堪，凡我全國革命民衆，共同殲此醜類，絕不與此賣國友，忘義無恥之封建集團同立青天白日旗幟之下也。

○.....○ 市宣傳部奉中央令，辦理本市日報登記事宜，定于十一月一日至三十日止，其規定各日報登記程序及日期如下，一日市政日報，二日大中華報，四日大中報，五日七十二行商報，六日審查，七日共和報，八日現象報，九日審查，十一日公評報，十二日越華報，十三日審查，十四日新區華報，十五日華南晚報，十六日審查，十八日國華報，十九日大華晚報，二十日審查，廿一

日華文報，廿二日嶺海報廿三日審覈，廿四日整理全部呈報中央，每日登記時間，上午時至十一時，下午二時至四時云。

○……………○ 省訓練部，市民開會，現依中央擬遣實施會議之宣言及議決，當
省市黨部
籌組廣州
裁兵協會
○……………○ 國軍擬遣實施期中，應由全國人民監督前進，一致協助組織裁兵協會
惟月來因受時局影響，本市未克舉辦；現在軍事粗定，函應從速組織
，故該部會議于卅一日通告本市各法定之民衆團體，定期十一月四日下午三時，在省黨
部大禮堂，召集廣州裁兵協會籌備會，以便討論籌備一切事宜云。

○……………○ 市訓練部，奉到中央訓練部訓令，擬具中東路事，對俄問題討論
市訓練部擬
定對俄外交
討論問題
○……………○ 大綱，限七日內討論完竣，通告所屬一律遵照，其討論題目如下：
(1)蘇俄攫取中東路權之歷史怎樣，A 帝俄時代如何攫取中國政權。
B 一九二四年，俄協約的內容，C 革命後宣言放棄中東路權的作用，D 最後把持中東
路權的面目。(2)中東鐵路在我國東三省，佔有什麼勢力，與日俄兩國的關係怎樣。
(3)此次中東鐵路事件發生的內幕怎樣，和我國政府的處置是否適當。(4)我國如何收
回中東路，東三省的政治經濟會發生什麼影響。(5)此後對俄外交問題，有什麼完善的
策畧。

航空消息

廿八日消息，(1)廿七日上海電，孫良誠部近多向韓復榘投順，敵後方時被民團
軍襲擊，損失甚鉅，西關總指揮部被我軍飛機炸燬，現移東關，(2)粵南海番禺兩號，
廿六晨出發助戰，(3)孫良誠部退繩池，被我軍擲彈炸死傷頗衆，五路軍及豫民團
正在追擊中，(4)敵飛機至鄭州擲彈三枚，毀民屋數間，比由我中山號機飛往激戰，
卒將敵機截獲，俘機師一人，孫逆參謀二人，(5)廿六日路透社倫敦電，英航空局，
現已規劃妥當，將建一隻較R一百〇R一百零一號及徐柏林爲大及航力充足之新飛船，
此船能搭客四百人，聞將來用以輸運貨客來往各大洋，此船有兩浮水艇，每長二百尺。

廿九日消息，(1)廿八午廣州航空處消息，頃接劉飛行員植炎來電，署謂各機抵
漢後，廿六晨出發前方，偵察討逆軍事，逆軍尚無異動，我軍雖節節前進，但未接觸
云，(2)英京路透電，英京帝國航空公司，廿六晚佈告，走英印航空線之飛艇羅馬城號
，廿六日駛至意大利境熱那亞海股，遇風墜海，船上搭客四人，船員三人，均遭慘斃。

三十日消息，英國飛士繼于廿九晨七時許抵香港，各艦上之飛機師，為練習計，乃即駕機凌空表演，並遊港島一週，第一〇一八號機，亦于此時凌空試飛，駕機者為空軍官佐屈氏，乘機者二人，此機翔空周環繞香港海面三匝，最後復飛回灣仔海面，正欲徐徐降下海面，忽因機件損壞，遂一直墜下，二人遇救，一人被溺斃云。

卅一日消息，航空處前為發展南路航空起見，特派副官長甯明英赴瓊州計劃開築飛機場，甯氏奉派，經遵命前往辦理，頃以勘查完竣，經即擇地開築，奈瓊州地勢，不甚適宜，頗感困難，除留員在瓊繼續進行外，甯氏則于三十日返省，向黃代處長報告及請示一切云。

十一月一日消息，廣東郵務管理局，頃悉滇機金馬號日間飛航回滇，特于十月三十日派遣該局市觀察員郭廣志，到雲南會館第十路航空司令部駐省辦事處接洽，詢問金馬號此時動程返滇，同時請代帶郵前往，當經劉司令答允臨時通知付粵滇航空郵遞，當以何次為嚆矢。

二日消息，（1）航空署長張惠長，以西北軍孫宋叛變，破壞統一，業經中央派撥四十師大軍前往征討，同時並調粵省飛機隊出發赴滇參加助戰，南海番禺東莞三機，已經出發前往，為統率各機布置空防，乃協助大軍討逆起見，特於十月三十一日乘駕中正號飛機，由京出發漢口，準備統率粵省各機出發前線，航空處十一月一日已接到張署長由漢來電告知云，（2）第八路航空處台山號機，前由黃隊長率領隨同張署長乘番禺號機由粵赴京，至廈門時，因廈機場新闢未妥，該處起機致受損壞，現查該機已由廈門搭甘州輪船載運回粵，約于二日可達，現夫沙頭航空處，已接該機護送人員由廈來電報告云。

三日消息，（1）第八路航空處黃代處長光銳，一日奉陳總指揮命令着冠日派飛機赴梧，候命向湘桂邊境進發，協助張逆殘部，黃處長奉命後，即決定廣州號及一零四，一一零號兩戰鬥機共三機，由飛機第二隊代隊長陳友勝統率全隊出發，廣州號由陳友勝駕駛，其餘二機由第二隊飛機師周成，吳建文，謝芒，曹醒仁，黃越和分別駕，一零四，一一零兩戰機，每架裝置風涼機關槍，空中照相機一具，該三機于三日晨上午九時由大沙頭飛機場起飛赴梧，約航行一點四十分，即日上午十時四十分鐘可以抵達，（2）二日上海電，航空處第三隊在徐飛機，一日全數出發前方，部隊亦即移鄭州。

國內近況

○……………○
 蔣介石已
 赴漢督師
 ○……………○

蔣中正陳紹寬宋子安邵力子及衛隊三百餘人，廿八日下午二時，乘永綏楚有兩艦赴漢，胡漢民戴傳賢古應芬何應欽宋美齡朱培德等均送于江岸，各艦均鳴砲歡送，蔣行後，國府主席由譚延闓代，總司令職由朱培德代，何應欽談中央廿八晚對洛陽逆軍下總攻擊令，本人定廿九晚離京赴開封。

○……………○
 行政會
 決議案
 ○……………○

十月廿九日行政會議，到孫科，王正廷，朱綬光，楊兆泰，蔣夢麟，孔祥熙，主席譚延闓，決議(一)呈請政府任命王愷如為河南省政府警務處長。(二)杭州市擬發行自來水公債二百五十萬，將條例轉咨立法院。(三)張之江呈為擬具厲行禁鴉片，及其他代用品實施辦法，修正通過。

○……………○
 閻錫山枉
 費調停
 ○……………○

滬警備部發表閻錫山廿六日電，謂馮玉祥一意孤行，不聽勸阻，已遵令監視，即日解京懲辦。

○……………○
 張發奎
 竄桂邊
 ○……………○

張發奎部廿八日由城步梅口竄桂，劉周兩師，追至湘邊待命，劉健群廿八日繞衡州來省，商追擊，李抱冰廿八日由綏寧起程，經省赴漢京所部開常務候令討逆，駐湘飛機隊，廿八晚，全調漢口。

○……………○
 中常會
 決議案
 ○……………○

卅一日南京電，中常會卅一日開會，出席胡漢民，譚延闓，戴傳賢陳果夫等，主席孫科，決議，(一)解散廣西省執行委員會派呂煥炎，鄧介民，劉抱一等為該省黨務整理委員。(二)關於充實政治會議各組內容，按照胡漢民等審查意通過，一，充實政治會議秘書處，增設參事若干，分組任事。二，中央行政各部，關於政策方案及重要事件，須先經過政治會議各組審查。(三)發電慰勞討逆前方武裝同志。

○……………○
 國務會
 決議案
 ○……………○

一日南京電，一日國務會議決議案：(一)任命張難先為考試院銓敘部長，仇愷為副。(二)任命黃伯估為贛省府委員。(三)任命吳劍學為湘省府委員。(四)察哈爾省府委員陸穆端肆魯普另有任用，免去本職，遺缺任命杭錦壽繼。(五)任命林雲陔為廣州特別市長。(六)考試院簡任秘書沈觀鼎，簡調參

事，所遺秘書一職，以伍非百簡補，又任命劉天鑑為考試院參事，馬煥濤為銓敘部秘書長，劉近，彭國鈞，馬驥天為銓敘部司長，劉鳳翔為銓敘部秘書。（七）任姚宗為首都警察廳長。（八）京市府秘書口福辭職照准，以錢宏接充，又工務局局長陳得傑因事撤職，遺缺以薦任參事陳和接充。

國際近況

○.....○ 太平洋會議開幕
 ○.....○ 二十九日上海電，太平洋會議，廿八晨在日本京都都旅社行開幕禮，到中日英美等八國代表二百餘人，議題可注意者為中國外交問題，人口問題，滿洲問題。又廿八日路透社西京電，第三次沿太平洋國交會議，今晨開幕，到會代表共八百人，新渡戶博士為主席，彼首致開會詞，畧謂太平洋沿岸，已成為廿世紀文化之中心地，沿太平洋國交會議，可謂能與日內瓦之國際聯盟會，互相輝映云，隨後則將各國之政治領袖，如美國總統胡佛氏，日首相濱口氏，加拿大內閣麥敬斯氏等之頌詞宣讀一次，繼續演說者，係克里森氏，彼代各代表致詞，濱口氏致大會之頌詞畧云，日本為東西洋文化融滙之區，凡到此邦者，均可見之。

○.....○ 英倫市選競爭
 ○.....○ 廿六日路透社倫敦電，英倫市政府議員選舉，現已入競爭地步，查英倫市議員選舉，每三年舉行一次，一屆期滿，各議員須完全告辭，此舉與別城不同，蓋有三百四十三城，每一年則三份一議員告退，隨選舉新議員，議員亦以三年為期，故每年皆有選舉，本年各城選舉，因麥唐納組閣之故，工黨中人異常活動，去年選舉，一千八百九十八員名額，工黨人員佔一百二十七，保守黨失去七十額，自由黨失去十九，獨立黨失去三十七，只工黨佔優勝。

○.....○ 俄開對華會議
 ○.....○ 三十日上海電，蘇俄政府人民委員長史他林，遠東外交委員長加拉罕，遠東司令加倫等，于廿五日開對華中東問題聯席會議，加倫報告西北軍動作與朱毛張發奎等在西南擾亂各事，加倫稱，驅逐陳炯明之役彼嘗參與戰爭，隨由加拉罕報告遼吉黑三省遼寧會議各節，結果俟中國內戰如何，然後相機進行，但對白俄取締決不放過。

○.....○ 太平洋會議第二日討論事項
 ○.....○ 三十日東京專電，太平洋會議第二日討論事項，（甲）協議建築美術禮儀問題。（乙）遼寧代表提案。（一）廢除不平等條約，取消在華領事裁判權，及收回各關租界；（二）取締各國外兵駐屯中國，

(三)外人在華設立學校教育問題，(四)外國設郵問題，當華會通過中國外郵取消後，各地外郵先後取消，獨東省仍有日本郵局未撤。

○…………○ 柏林訊，德國輿論對於麥克唐納爾與胡佛談判之結果，極為注意，僉以德國既無海軍可言，與海軍會議並無直接關係，然麥胡談判及未來之海軍會議於陸上軍縮問題大有影響，故與德國關係甚為密切，德人以為海上軍縮問題如有進步，則陸上軍縮亦將隨之而得解決，德人主張歐洲各國一致實行總裁軍，若此不能辦到，則德國陸軍應加擴張，不再受凡爾塞和約所定十萬名之限制，預料德國今後外交注重陸軍問題，殊堪注目云。

海軍問題
引起陸軍
問題

美婦在高空飛機上產女

母 女 健 全

世界新聞社云，據紐約訊，美國弗老立達州瑪阿米地方有摩加列特愛華瑛芝夫人者，近於飛翔該地上空千二百尺之飛機上，產一女孩，在飛機上有醫士護士與親戚等同乘，頗為平安，據附乘醫士談，女孩極健康，體重七磅半，母子俱甚健全云。

本會會務報告

謹將秘書處十月下半月份經過工作并收

發文件事由及議決案摘要開列呈

鑒

- 一擬呈文公函等稿件
- 一繕校文件及各種油印稿件并派員紀念會議議案
- 一收入公文函件共一十五件
- 一發出公文函件并油印會議紀錄等件共二千〇七十五件
- 一開常務委員會議二次
- 一開特別常務委員會一次
- 一呈報中央航空協會中樞會本會此次改組之經過
- 一呈報省黨部本會奉中樞派員改組繼續執行會務請查照
- 一呈報本屆委員就職日期
- 一呈請航空協會中樞會發給本會本年七八九十等月份補助費及此次全國代表大會議決案
本會組織總綱職員辦事細則
- 一呈請廣東省黨部照前案每月撥助經費二千員
- 一呈請國民革命軍討逆軍第八路總指揮部仍照原案按月撥助經費一千五百員
- 一廣東省黨部指導委員會函送民衆團體及職員登記考查表請依式填繳當經分別照辦

謹呈

常務委員會

秘書處主任何惠芬

謹將本會七月份下半月收支寔賬呈

鑒

收入項目

- 一進劉委員植炎來中央紙三千四百八十元
 - 一進劉委員植炎來金庫券二千陸百元
 - 一進劉委員植炎來公債票九百五十五元
 - 一進劉委員植炎來偽幣六元
 - 一進劉委員植炎來偽毫一百二十元
 - 一進余會計文禮交來中央紙七元
 - 一進余會計文禮交來毫票四十三元七角九分
- 以上計七項共收入七千二百一十一元七角九分

支出項目

- 一支常務委員伏馬費一百六十元
 - 一支新舊職員伏役薪金四百五十一元
 - 一支文具二十元零三角五分
 - 一支雜項二十六元六角五分
 - 一支傢私二十元零八角九分
 - 一支郵票一十七元
 - 一支本會房租四十五元
 - 一支車費三元六角
 - 一支補支黎創洲九月份津貼三十元
 - 一支臨時費七元六角
 - 一支舊職員譚幹闕家驥龐季良三名恩餉六十九元
 - 一支中央紙（化銀）二百一十五元六角
- 以上計十二項合共支出一千零五十六元六角九分除支之外尙存六千一百零五十四元一角

結存分類

中央紙結存二千四百七十元正

銀毫結存三元一角

公債票結存九百五十五元

金庫券結存二千六百元正

偽幣結存六元

偽毫結存一百二十元

存 呈

常 務 委 員 會

秘書處主任 何惠吾

附記各種進支均有單據可檢

會計幹事何重民

如有錯漏敬乞指示

謹將宣傳科十月下半月份工作總報告呈

鑒

| 種 類 | 出 版 期 | 付 來 機 關 | 收 入 數 量 |
|---------|-------------|-----------|---------|
| 黃埔日刊 | 第三四二期至第三五三期 | 黃埔軍官學校 | 一一 |
| 山西政報 | | 太原橋頭街山西政社 | 五 |
| 汕頭市政公報 | 第四十八期 | 汕頭市政廳 | 一 |
| 市五月刊 | 第一期 | 汕頭市立第五小學校 | 一 |
| 四中週刊 | 第六十期至六十三期 | 廣東省立第四中學校 | 三 |
| 河南中大 | 第三十期 | 河南中山大學 | 二 |
| 湖北省政府公報 | 第五十九期至六十二期 | 湖北省政府 | 四 |

| | | | |
|---------|--------------|------------------|----|
| 俄國侵畧中國史 | | 廣東省黨部宣傳部 | 一 |
| 雙十節紀念專號 | | 全 上 | 一 |
| 中東路沿革史 | | 全 上 | 一 |
| 前錄 | 第十四期至十六期 | 全 上 | 三 |
| 廣東民政公報 | 第四十六期 | 廣東民政廳 | 一 |
| 先鋒 | 第四十八期至五十期 | 國軍第三編遣區特別區黨部 | 三 |
| 山西公報 | | 太原橋頭山西公報社 | 六 |
| 浙江民政廳月刊 | 第二十期 | 浙江民政廳編輯部 | 一 |
| 來復報 | | 山西城內中山公園迤南 | 四 |
| 廣東黨務 | 第二十六期至二十八期 | 廣東省黨部 | 二七 |
| 鎮中校刊 | 第二十五期至二六期 | 中央大學區立鎮江中學校 | 二 |
| 太原平中週刊 | 第一百一十一期至一一九期 | 太原大北門街西二道巷太原平民中學 | 九 |
| 天津市政公報 | 第八期 | 天津特別市市政府秘書處 | 一 |
| 公評報 | | | |
| 美洲國民日報 | | 美國三藩市沙加緬度街八〇九號 | 十八 |
| 中山東鎮半月報 | 第十二期 | 中山東鎮半月報社 | 一 |
| 山西青年週刊 | | 山西省青年聯合會整理委員會 | 一二 |

| | | | |
|-----------|--------------------|---------------|---|
| 中山農學院旬刊 | 第十三期 | 南京三牌樓小門口 | 一 |
| 廣東治河委員會報告 | 第九期 | 廣東治河事宜處 | 一 |
| 東江治河圖 | | 全 上 | 一 |
| 南海鐵路月報 | 第八期 | 南海鐵路局編輯室 | 三 |
| 紐約民氣日報 | | | 八 |
| 國立清華大學校刊 | 第九五期至九九期 | 北平國立清華大學 | 四 |
| 飛報 | | 上海博物院路二十號 | 一 |
| 二中校刊 | | 省立第二中學校 | 三 |
| 廣東感化院月刊 | 第 ^三 期合刊 | 廣東感化院 | 一 |
| 嶺南青年 | 第五期至第六期 | | 二 |
| 歐美通訊 | 第十期 | | 一 |
| 先鋒雙十節專號 | 第四十九期 | 國軍第三編遣區黨部 | 一 |
| 山西建設公報 | 第三期 | 山西省政府建設廳 | 一 |
| 曲江民國日報 | | 韶州風度路門牌一三八號 | 四 |
| 厦大周刊 | 第二十二期 | 厦門大學 | 二 |
| 武漢日報 | 第一三四期 | 漢口歙生路忠信里武漢日報社 | 一 |
| 梧州民國日報 | | 廣西梧州大南路第四號本報社 | 五 |

| | | | |
|----------|------------|-------------|---|
| 南中紀念特刊 | | | — |
| 明燈 | 第一五〇期 | 上海廣學會 | — |
| 梧州市街道圖 | | 廣西梧州市政廳 | — |
| 廣西梧州市區全圖 | | 全 上 | — |
| 市四月刊 | 第九十期 | 汕頭市立第四小學校 | — |
| 天討週刊 | | 香港中環角麟街九號二樓 | — |
| 新建設半月刊 | 第二期 | 廣東建設廳 | — |
| 廣東建設 | 第九期 | 全 上 | — |
| 江蘇旬刊 | 第三十期至三十一期 | 江蘇省政府 | 二 |
| 海潮音 | 第九期 | | — |
| 陝西財政週刊 | 第一三一期至一三三期 | 陝西省政府財政廳 | 三 |

發 出 宣 傳 品

| 種 類 | 出 版 期 | 發 出 機 關 | 數 量 |
|----------|-------|---------|-----|
| 中俄邊疆形勢地圖 | | 本市各機關 | 六五四 |
| 中俄邊疆形勢地圖 | | 國內各省機關 | 八一六 |
| 中俄邊疆形勢地圖 | | 國外各機關 | 八五 |
| 中俄邊疆形勢地圖 | | 學校及私人 | 四六二 |

函 件

一收入函件共一十五件

一發出函件共五十八件

其 他

一派員出席省黨部開黨政軍聯歡會

一派員往黃埔軍官學校參加黃埔特別黨部成立典禮

宣傳科主任周寶衡

謹將組織科十月下半月份工作報告呈

鑒

計 開

一擬寄海外各報登載通告各分會從速將負責人員及目下通訊地址寄來以便進行改組稿十
一件

一擬寄內地各分會請從速將負責人員寄來本會以便進行改組稿八件

一油印分發中樞會在粵委員討論改組本會議錄共三十件

一油印分發本會第二屆執監委員姓名表共五十件

一油印分發本會常務委員第一二三次會議錄共九十三件

一油印分發劉委員植炎移交下本會公文函件傢私及雜具等共五十册

右 呈

常務委員會

組織科主任

編 餘 瑣 談

(何 惠 吾)

本刊出版，已屆第二十期矣。凡關於發展航空事業之進行，無不盡宣傳提倡之能事。使我國人瞭然於世界潮流之趨勢，與我國環境之急需，而為深刻之認識，熱誠之贊助。

。故無於通都大邑，窮鄉僻壤，風起泉湧，靡然有航空協進會分會之設，爭先恐後，踴躍輸將，籌集鉅款，購置新機，是其所收其效，久為國人所共視，寧不偉歟。

然此，祇限於民用航空，關於軍用航空，尙付闕如，擴充重責，仍有待於政府之自任，尤未足以完成總理航空救國之主張也。蓋世界無論任何民族，其立國要素必須有(海)(陸)(空)三種軍備，始能有濟，而空軍實居重要地位，以現世列強各國之亟亟於擴充航空軍備之嚴重趨勢而觀之則空軍直為將來國際戰爭之主體，抑亦即國際戰爭之勝負，全視空軍力量之厚薄為轉移，明矣。

我國內憂外患，逼於燃眉，迨中東路事件發生，蘇俄暴力，侵擾東境，而鷹瞵虎視者，尙環乎傾土之傍，形勢緊張，間不容髮，挽救之道，舍擴充航空軍備外尙未有較為良善之解決方法也。

此次本會中樞會根據第二屆全國代表大會通過組織總綱，主張政府人民，通力合作，無論軍用民用，統籌兼顧，分途並進，以副我總理「航空救國」之政策，即所以應付世界潮流之趨勢。

本會與本刊，一貫相承，原無二致，亟應集中力量，團結精神，群策群力，依照總理指示之途徑，服從中樞會之指揮，益加奮勉，繼續擔負重大責任，急起直追，迎頭趕上，冀與世界列強各國，并駕齊驅，是本會與本刊，所願與國人共勉之區區微意也。

惟是本刊際此改組時期，倉卒付版，容有未周，嗣後凡關於言論著作，新聞消息，翻譯，專載，各欄，務求豐富，以為發展航空之助，邦人君子，尙祈教之。

廣 告 價 目 表

| 附 記 | 通 普 | | | | 上 等 | 優 等 | 特 等 | 等 第 |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|--------------------------|------------------|-----|
| | 後 | 前 | 文 | 正 | | | | |
| 一 西文加三成 二 插圖加倍 三 以上二項如第二次以後均無更改者 四 本報為優待登刊廣告起見按照定價 八折收費 | 之八 | 之四 | 半面 | 全面 | 全面 | 封面 封面 內面 之 之 | 之 之 之 之 | 地位 |
| | 一分 | 一分 | 二十元 | 二十元 | 二十元 | 全面 | 全面 | 面積 |
| | 七元 | 十二元 | 五元 | 二十元 | 二十元 | 五元 | 六十元 | 一月 |
| | 十九元 | 三十元 | 四元 | 六十元 | 八十元 | 十一元 | 一百六十元 | 三月 |
| | 三元 | 七元 | 六元 | 一百元 | 十四元 | 一百八十元 | 一百八十元 | 半年 |
| | 九元 | 十五元 | 十八元 | 二百元 | 十六元 | 二百四十元 | 二百四十元 | 全年 |

| 定 價 表 | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 費 郵 | | 報 費 | | 項 目 | |
| 外 國 | 本 國 | 外 埠 | 本 市 | | |
| 其 他 | 日 本 | 外 埠 | 本 市 | 三 角 | 一 月 一 冊 |
| 一 角 | 二 分 | 二 分 半 | 一 分 | 一 元 五 角 | 半 年 六 冊 |
| 六 角 | 一 角 二 分 | 一 角 五 分 | 六 分 | 二 元 四 角 | 全 年 十 二 冊 |
| 一 元 二 角 | 二 角 四 分 | 三 角 | 一 角 二 分 | | |

編 輯 者 中 華 航 空 協 進 會
 第 二 特 別 區 分 會
 廣 州 市 惠 愛 東 路 德 政 街
 東 昇 印 務 局 承 印
 自 動 電 話 一 一 八 四 五 號
 發 行 者 中 華 航 空 協 進 會
 第 二 特 別 區 分 會
 代 售 處 各 地 大 書 舖

本刊徵文啓事

本刊爲促進中國航空事業，特廣集國內外學者名著，凡關於鼓吹，記述，及專門學術之文字，均極歡迎，但爲符合本刊宗旨起見，簡單指定範圍如左：

- (一)航空業的過去現在及未來， (歷史的研究)
- (二)世界航空業發展的情形， (航空界消息的傳達)
- (三)飛機原理與構造， (學術的研究)
- (四)航空與中國的前途， (實際的問題)

再定稿例如次

- (一)頭等文字每千字酬洋四元，二等每千字二元半，特等及普通者另議
- (二)文字以白話或最淺顯之文言爲合格，並須楷寫清楚，加註句讀，
- (三)投稿諸君請在稿末蓋備私章，否則以邛願論，原稿字數，並須別明，
- (四)編輯者有修改稿件之權，如不願修改，請先聲明，投稿請寄廣州市葵園中華航空協進會第二特別區分會收，