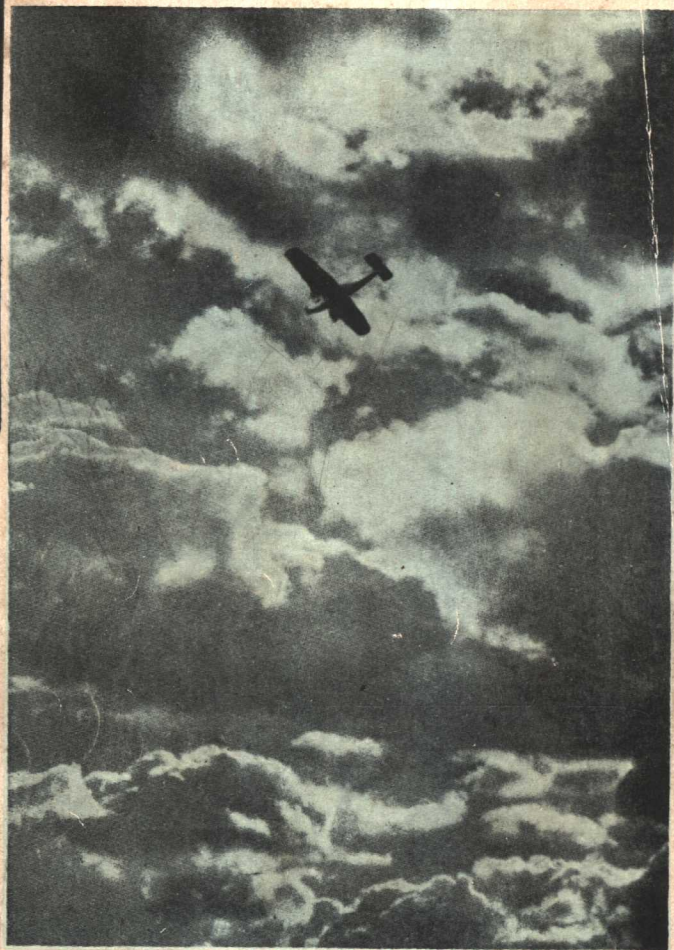


一九四九年



良友圖書印刷公司印行

飛機的由來



萬 有 畫 庫

飛 機 的 由 來

18

上 海 友 友 圖 書 公 司 發 行

一九三五，六，十五付排
一九三五，十，廿日初版

1—4000

實售大洋三角

No. 377

飛機的由來

「極目力之所及，在纖雲不住的碧藍色的天空間，在滿照着眩目的日光裏，一點又一點在其中悠然地誇耀地兜大圈子的，很得意地享受着飛翔之快樂的黑鷲！」

在光海裏漫遊……

突然從天空一角現出來的機影倏眼間把天空平分二片，迅速得如鸚鳥又消失在另一個天角裏去。那種快捷的飛翔，那種宏壯快耳，留人耳際的

粗暴聲音！

「那就是夢與詩和現實的交響樂！」

讀了這一段驚心動魄的描寫，使人們心胸上起伏着的，是一種怎樣微妙而輕快，好奇而訝異的感情！

的確的，在三十年前，我們能憶想到這種事實嗎？世界上那會有這種奇異的東西？從古以來，這種事實，我們祇有從荒誕的神話，離奇的故事裏，使人得到一點好奇的滿足。但是，此刻，也許讀者頭頂上，就已有多少多少這種怪物在嘯傲凌空了。

人類的力量是如何不可思議呀！

在這裏，以輝煌千古的智力，來打開天國的第一個關鍵的，是應該提到意大利詩人利奧那爾德達·芬奇(Leonardo da Vinci)。遠在十五世紀的

未葉時候，這位詩人便開始了征空的研究，爲人類對於在空中飛翔的夢想，由神話時代，進至科學解決的第一人。

一種科學上的空前的發明，不用說是不能夠馬上一蹴而達的。這之間，要經過多少的假定，實驗，以至最後的成功，往往是要經歷好多世紀。這空中怪物的飛機，自也不會例外。

詩人達·芬奇初期的研究，是模倣鳥類飛翔，以爲鳥的飛翔係由左右兩翼鼓動打擊空氣而來的，因也照樣做出鼓翼爲飛機，那成功是可想見的了。這在今日看來，也許是過於簡單和幼稚，但在科學還在萌芽時代的十五世紀，就能進展到這方面去，的確是值得引人驚嘆了。

達·芬奇而後直至十七世紀，纔有波勒利 (Giovanni Borelli) 的出現。他就從達·芬奇的由單純的鳥類模倣解放出來，由達·芬奇的鼓翼飛

機而進至滑翔機的研究。

由神話，夢想，而至模倣，到了十九世紀，科學研究已至輝煌時代，天空飛行的努力，也登峯造極了。

這世紀中葉，最知名的有英人喬治揆力氏 (Sir George Cayley 1774—1857)，威廉·遜謬爾·亨遜 (William Samuel Henson) 及約翰·斯特靈斐羅 (John Stringfellow) 等人。迨德國鄂圖·利利恩達爾 (Otto Lilienthal) 出現，他的滑空飛行的理想和實驗，就造成了歷來航空研究的新紀錄。但可惜的是，在一八九二年八月九日的實驗中，利利恩達爾氏竟因某種不明原因，機體墜落，重傷身死！

承繼利利恩達爾的，以後，在英國就有比爾查 (Pitches)，法國有斐爾伯 (Ferber)，美國有謝努特 (Chanute)，及來特兄弟 (Wrights)。他們都是

努力於著實的研究和實驗，各人貢獻於十九世紀末期航空研究的功蹟實在不少，這已是到了征空理想成熟的時候了。

這是應該大書特書的！

——一九〇三年十二月十七日……啟德……哈克海岸 (Kitty-Hawk)
來特……十二秒……五十三米突……

在世界航空紀錄上，最先，來特兄弟就這樣寫下了人類有史以來的第一次航空紀錄了。這就是人類在克服陸地，海上，進至克服空中的最光榮的第一步。

以前人類的世界是祇有陸地和海洋，現在，空中也是他們的了。然而，從利奧那爾德達·芬奇到來特，這其間，已足足經歷四五個世紀，纔有今日的成功。這是僥倖得來的成功嗎！

自一九〇〇年至一九〇五年的來特之飛機的研究，實在是來特本身之獨立而遂行的。其間，他兄弟拋棄了從事極有前途的企業，連每年可以製作百輛汽車的工場也停閉了下來。一個科學家爲研究而犧牲的精神，是如何可泣可驚！

尤其是一九〇五年十月至以後二年半之間，來特兄弟的研究因無人資助，幾有中斷之勢。後來逼得將自己發明的飛機賣給了美法兩國政府，他們纔慢慢地知名於世。

一九〇八年大來特攜飛機訪問了法國，征服了歐洲的天空，引起全歐人士的驚嘆！

小來特於一九〇九年也應本國政府的請求，在華盛頓市區的郊外，表演了一點十二分鐘的飛行，得到無上的讚美。

在法國的布勒利奧 (Beriot)，法爾曼 (Farman)，不勒格 (Breguet) 等還沒出現以前，這時候的世界天空，實在也只有讓萊特兄弟翱翔自如而已！

我們要記着的是這偉大的征服世界處女天空者的大萊特是在四十五歲那年就死了。小萊特現在據說還存在，退隱於他的故鄉呢！

X X X X

現在，是應該來提到法國，這直到現在還握着空中霸權的王國。

在一八九七年十月，克勒爾門·亞庭爾這位法國「飛行界之父」，就曾飛過三百米突。後來他雖在發明的中途就放棄了研究，但那時候也會和萊特發明的飛機東西馳騁呢，不過沒有萊特般成功吧了。

同時間，斐爾伯大尉和勒發蘇爾 (Levasseur)也攜手着，有做滑空的
研究。從來斐爾伯雖是不幸殉難，但已開了法國航空研究提倡的先河了。
相繼而起的飛行人才，於是就有窩西 (Voisin)，法爾曼，布勒利奧
等，盛極一時。

比斐爾伯還早二年，即一九〇六年十月二十三日，巴西人聖多斯杜蒙
特 ((Sonost Dumont))，就以自己製作的五十四馬力的複葉機，約飛了七十
米突，而得着歐洲最早飛行家的榮名。

以後，這被來特征服了的歐洲天空，不久就給法爾曼，布勒利奧等人
完全收回自己的掌中。

一九〇七年七月十三日，拉搭姆 (Latham)最先應英國新聞每日郵報
二萬五千法郎的橫斷多維海峽的飛行。可是祇有聰明的布勒利奧纔得着成

功。以後就人才輩出，算下了空軍第一位的基礎。到一九一三年時，法國的飛機數，已達到驚人的進步，除德國外，殆無國可和她抗衡了。

x

x

x

x

「天空歸到我們手裏了！」

人類的生活，隨着飛機的發明，由陸地，海洋，開展到天空中了。無限的天空，將人們引入了無限的境界。

這伏越的飛機，不消說，立刻就成了一切人類生活的女王。飛機是肩負着天空的巨人，什麼能站在它的前面超然獨立不失其光彩呢？

但出乎人們意料之外的，這翱翔天際的怪物一出現，不久就引用到了殺人利器上去，難道科學家發明的頭腦，是專為殺人而發明了嗎？

然而，事實上，今日的飛機，多半是在預備着來殺人而製造了。

這就是因爲在大戰期中有軍用飛機的出現。

飛機的發達，就因爲大戰而跳出它的搖籃時代。

飛機，首先將陸海軍的平面變換了，戰爭成了立體化。於是無一強國
的政府不着手於空軍的擴張，和爭霸。直到現在，這原來發明爲交通，運
輸，和文化上的最大的利器的飛機，在交通，和民用的名義下面，就埋藏
着莫大的殺戮的利器 and 危機。

「濟泊林」飛船，「卡普羅尼」號，「多古斯號」等等，這些，在近
日都成了驚心動魄的名詞。

從大戰後，飛機競爭已成了白熱化，尤其是軍用飛機的競爭，誰都不
甘落人後了。

於是空軍的活躍，也成了空前的局面，隨着戰術的變化，空軍也分成了好多的種類。大致是如下的幾種：

(一) 練習機

是專為啓蒙初步駕駛教育而製作的。

(二) 偵察機

一般地說來，在其他任務上是有種種的區別

的；有飛到遠距離而偵察敵情的，有觀測砲兵的射彈及戰場的偵察的，也有以機關鎗和炸彈參加地上戰爭的。

(三) 戰鬥機

它的目的是獲得制空權而掩護友軍的飛機及地

上軍隊。或驅逐敵機使友軍飛機可以深入敵軍後方，並攻擊來攻我軍的飛機。

(四) 轟炸機

有輕重之別。輕轟炸機是以攻擊戰地為目的；

重轟炸機是可以出發遠處，深入敵方轟炸為最大功能，破壞敵人之交通，

運輸，工場和都市，以澈底地破壞所謂「敵人的神經中樞」。

除了這些參加直接戰鬥用的軍用機以外，便還有各種各式的輸送機，醫療機等等，附屬飛機。然而這些飛機，平時的民用機，也一樣有它的功能。

經驗了飛機參戰創痛的弱國人民，看着軍用飛機的嘯傲高空，在渴望之後又隱隱藏躲着怎樣一種可怖的，報復的感情！



其實，科學家的發明，並不是專為殺人而發明的。

飛機也是一樣。除了弱者該利用它來捍衛自己的力量外，飛機的發明，應該是完全為人類服務，得到更大的幸福。

無論在交通方面，生產方面，娛樂及遊覽，及其他許多文化設施等等方面，飛機的效用，也是最偉大的。這，觀於近代民用飛機的長處，就十分明白了。

民用飛機的發展，在近日雖大多偏於商業，有的且及於政治方面的利用，但若正常地發展了下去，對於人類的文化和生活是無疑地有莫大的裨益的。

民用飛機的範圍，其實是包括了飛機所能有的範圍——通常所見到的，是有：

- (一) 交通機 為民間航空的最常見者。
- (二) 播種機 為播種用的。
- (三) 殺蟲防疫機 這是屬於衛生設施上的。

(四)

文化宣傳機

這是屬於文化設施的。

即此幾項，已足見民用飛機的能力，有超越於地上海上諸機關不能及的作用了。再把這種能力盡量發展了下去，飛機的效能，真不知到什麼境地纔有止境哩！

的確的，從來特發明了飛機前後僅祇短短的三十年，但誰能想到今日的這種事實呢！

不錯，現在真是

「航空時代已經到來了」！