

No. 2

C·N·A·C MONTHLY BULLETIN

Vol. 1

J
U
N
E

1
9
4
8



Passengers have a sweet rest on the CNAC Luxurette skymaster

定期航班表 Schedule of Regular Flights

LEGEND 說明

This schedule is subject to change without notice. 本航班表得隨時修正

F. Nos. = Flight numbers 航號

○ = Plane type 機型

△ = Plane type 機型

□ = Plane type 機型

DC-4 48座機

C-46

DC-3 48座機

→ = One-way trip 單程

↔ = Round trip 來回程

☉ = 1st and 3rd weeks of the month.

☌ = 2nd and 4th weeks of the month.

☉☌ = 每月第一及第三星期

☌☌ = 每月第二及第四星期

K = via Kiating 經停九江

T = via Tainiao 經停寧波

H = via Hongkong 經停香港

S = via Swatow 經停汕頭

TP = via Taipei 經停台北

航線 ROUTES		航號 F. Nos.	星期一 MON	星期二 TUE	星期三 WED	星期四 THU	星期五 FRI	星期六 SAT	星期日 SUN
上海 南京 青島 濟南 天津 北平	SHA-NKG...TAO-TNA-TSN-PPG	401 ←402	←○	○		○	○		←○ ←○
	北平 太原 PPG-TYN	441 ←442			←○			←○	←○
	北平 瀋陽 PPG-SYG	491 ←492	←○	←○	←○	←○	←○	←○	←○
	北平 歸綏 PPG-KWS	461 ←462			←○				
北平 歸綏 宿夏 蘭州	PPG-KWS-NHS-LAN	471 ←472					○	←○	
上海 南京 漢口 重慶	SHA-NKG-HKW-CKG	301 ←302	○ ←○	○ ←K-0	○	○-K	○	○	○
	重慶 昆明 CKG-KMG	341 ←342				←○		←○	←○
	重慶 西昌 CKG-SCG	351 ←352					←○		
	重慶 貴陽 CKG-KYG	331 ←332			←○			←○	
	重慶 成都 CKG-CTU	361 ←362			←○	←○	←○	←○	←○
上海 漢口 昆明	SHA-HKW-KMG	P 1301 ← P1302	←△						△
上海 南京 鄭州 西安 蘭州	SHA-NKG-HKW-SIA-LAN	325 ←326				○	←○		
上海 南京 鄭州 西安	SHA-NKG-HKW-SIA	327 ←328						○	←○
上海 南京 鄭州 西安 漢口	SHA-NKG-CCW-SIA-HKW	327H ←328H			○	←○			
上海 台北	SHA-TPH	207 ←208	←○	←○		←○	←○	←○	←○
上海 台北 福州	SHA-TPH-FOO	215 ←216						←○	
上海 福州 台北	SHA-FOO-TPH	205 ←206			←○				
上海 台北 廈門 香港	SHA-TPH-AMY-HKG	225 ←226			○	←○			
上海 福州 廈門 汕頭 廣州 香港	SHA-FOO-AMY-SWT-CNT-HKG	203S ←204S			←○		←○	○	
上海 南京 漢口 衡陽 桂林 廣州 香港	SHA-NKG-HKW-HYG-KWL-CNT-HKG	217 ←218		○		←○			
	香港 廣州 海口	241 ←242		☉☉		○	←S-○		
	香港 廣州 海口 榆林港	247 ←248		☉					
	香港 汕頭 廈門	291 ←292	←○	←○	←○	←○	←○	←○	←○
	香港 廣州 廈門	221 ←222	←○	←○	←○	←○	←○	←○	←○
	香港 汕頭 台南 廈門	261 ←262	←○		←○				○
	廈門 台北	271 ←272							←○
上海 廈門 馬尼刺	SHA-AMY-MIY	1203 ←1204		△	←△			△	←△
上海 重慶	SHA-CKG	705 ←706			←○			←○	
上海 北平	SHA-PPG	801 ←802	←○	□-T	□	←○	□	←○	□-T
上海 香港	SHA-HKG	601 ←602	□	←○	←○	←○	←○	←○	←○
	香港 昆明 仰光	671 ↓672		←○					□
	仰光 加爾各答	673 ←674	←○						
上海 檀香山 舊金山	SHA-HJR-SFO	911 912			□☉			H	←☉

OPERATIONS REVIEW OF JUNE

By BILL HWA

The Operations Department has finished a trying month in June to attain an increased flying time of approximately 7,300 hours. Although this figure does not show an appreciable increase over last month, it was accomplished with considerable hardship borne by all the Departments. We were operating under the constant strain of lacking spare parts and manpower, and recently, with the added difficulty of obtaining fuel. All these problems became increasingly acute during this month.

By reviewing our fleet composition, we find the estimated flying hours and utilization of each type are as follows :

	Total time	Utilization	
		Active fleet	Total fleet
1. DC-4	970	5.33	5.33
2. DC-3	2900	5.25	4.06
3. C-46	3300	5.83	5.83
4. C-46 (CAA)	140	3.67	1.16
	<hr/> 7310 hours <hr/>		

Although we fell short of the goal of 7,500 hours set for June, we feel reasonably satisfied with the flying hours thus accumulated under the present conditions.

There are many interesting events during the past month and the following is a brief summary of them:

1. North-East Operations—We are under a government contract to move large quantities of food supply to Shenyang. The intensity of the operation can easily be gauged by the fact that we have established a separate operations office in Peiping with Captain L. L. Parish appointed as Assistant Chief Pilot in charge of the area. An enlarged maintenance base is established at Peiping to handle all 50 and 100 hour services. Up to the 28th of this month the tonnage flown from Peiping and Chinchow to Shenyang amounts to 1,488,334 kg.

2. Evacuation of Haichow Radio Station—The radio station at Haichow had to be evacuated on very short notice due to a sudden

menace of Communists in that area. An L-5 was disassembled and carried up to Tsingtao in a C-46. It was used to fly into Haichow to ascertain the condition of the Haichow airfield. After a favorable report was received from the pilot, we sent in a C-47 to evacuate the personnel and radio equipment as well.

3. The "Air Prince"—XT-122, a C-46 converted into a luxurious passenger aircraft, will be better known from now on as the "Air Prince". The Maintenance Division started rebuilding this sometime ago, and it will be ready by the end of June. It is worthwhile to mention that great effort was made to utilize locally made products as much as possible and at the same time maintain quality and standard in cabin furnishings. When it is finished, it will be the "pride" of the Maintenance Division as well as CNAC as a whole. It will be another step forward in our ability to remodeling and rebuild aircraft. XT-122 will be the first of a series of C-46's to be modified in this fashion.

4. Training—Realizing the man-power shortage, we have instituted a number of training classes for new co-pilots, stewardesses and mechanics. This, together with a new program of obtaining more recruits, will eventually solve the aforesaid problem.

5. Strict Rationing of Gas for Ground Equipment—Due to an acute shortage of gasoline supply for our ground equipment and transportation units, a strict rationing program is being established beginning the middle of June. Lunch trips were cancelled for buses, jeeps and command cars and other means of rationing have been put into effect, resulting in a net saving of 2,000 gallons. To those personnel who are inconvenienced by the present program, we are requesting their co-operation and assistance in tiding over this period of shortage.

PIGEON ENGLISH ?

"Pass?" asked the sentry at the gate of an army camp somewhere in India of a Chinese Officer approaching on a jeep.

"Pass? What Pass?" responded the Chinese officer in amazement and with his limited knowledge of English he added, "Yesterday I opened a car, no pass-passed. Today I open same car, no pass—WHY no pass?" (Read in the Chinese sense, friends.)

J. T. TSENG.

✻ = 2nd and 4th weeks of the month. 每月第一及第四週
K = via Kiukiang 經 牛 車 水
T = via Tsinghao 經 新 加 坡
H = via Hongkong 經 香 港
S = via Swatow 經 汕 頭
TP = via Taipei 經 台 北



Mr. H. W. Sykes

OBITUARY

It is with much regret that we announce the death of Mr. Homer Warren Sykes, Supervisor of the Lunghwa Motor Pool, who died on June 27th after being fatally injured in an accident.

On the previous day Mr. Sykes drove a tractor up a ramp to a C-46 for airlift to Peiping. Halfway the ramp collapsed under the weight of the vehicle which overturned and pinned Mr. Sykes to the ground, causing fatal injuries. He was rushed to hospital but died the next morning.

Mr. Sykes joined CNAC as Supervisor in 1945. During the years of his service he worked conscientiously and won the high regard of his colleagues. He is survived by his widow, Mrs. Helen Elsie Sykes, to whom MD has sent a message of condolence in addition to a consolatory visit paid by Mr. E. M. Allison and Mr. Quentin Roosevelt.

CHINA' CROSS THE BAY

(Excerpt from the Argonaut of May 28, 1947)

Out at San Francisco Airport one day last week, the sun was shining in a sky of undiluted blue, the little breezes were blowing and the crickets were serenading a silent Mainliner. We had accepted an invitation from the China National Aviation Corporation to fly over the city, and as we waited for our plane in the handsome new United terminal Dr. Liang, manager of the airline's San Francisco office, told us its history. Started eighteen years ago, CNAC was the pioneer of Oriental aviation. During the war, it was the first group to use the Hump route from India to China, flew over 50,000,000 miles for the U.S. Air Transport Command, and was involved in some of the most exciting escapades of the Pacific war. Since then, it has been running twice-monthly flights between San Francisco and Shanghai (which will soon be scheduled weekly), as well as extending its operations to cover most of the coastal and inland cities of China. Like all Chinese aviation, with the exception of General Chennault's company, it is government-owned. The plane we were to ride in, a DC-4 called the Chungking, was decorated with the Chinese flag on its tail and the outspread-butterfly symbol of Nationalist China on its wings. Inside, everything felt and smelled brand new, from the bilingual "No-smoking" admonitions on the bulkheads to the "luxurette" bed seats we occupied. In the late afternoon sun, the city looked equally new and clean; the windows in the Top of the Mark glittered like pince-nez, and the Golden Gate looked lip-stick red. The plane swept low over the straggling communities of the east shore, cut over the bay at Alameda, past Moffett Field, hovered over Hunter's Point and came to rest on the sun-drenched strip of Mills Field. "Here we are in Shanghai," announced Dr. Liang, and after photographs all around, we were bundled into limousines and returned to San Francisco, where champagne was cooling to celebrate the opening of CNAC's new office on Stockton Street. Soon Americans and Chinese were slapping each other's backs like a college reunion. San Francisco and Shanghai may be 42 hours apart in a DC-4, but they seemed a lot closer as evening sidled up to the windows and the sounds of Grant Avenue came clearly across the traffic.

(See Picture on page 13)

TOKYO JOURNAL

By PETER MAO

The recent survey flight to Tokyo was one of the most satisfactory surveys made by CNAC. This opinion is shared by every one from the M.D. down the line.

CNAC should be proud of the members who went on this trip to Japan, for in spite of all the distractions—such as exotic Japanese girls—much was accomplished on plans for the future operation of CNAC lines into and out of Japan. Having been on many other survey flights, I could see that all the members of the Tokyo party not only did what they were supposed to do but did it with unusual gusto. For example, Mr. Foy C. Hwa, our communications man, pitched in and rushed around and succeeded in gathering all the communications dope he wanted, despite the fatigue of the long trip and the scanty hours of sleep he had while in Tokyo (?) each night or rather, each morning.

During the six-hour flight from Shanghai to Tokyo, we speculated on a large variety of things Japanese. Thanks to our experienced F. M., the speculations were always interesting. He warned us against bartering cigarettes and chocolate bars for things Japanese and dealing in blackmarket U.S. dollars, on pain of being put in the clink by some formidable M.P. Evidently we all heeded his advice, for so far as I know, no one in our party was even approached by an M.P. for any reason whatsoever. We also wondered about Japanese women, over whom the F.M. increased our curiosity one hundred fold by saying enigmatically, "You guys are all married anyhow. Try to stay married."

Much thanks is due the Chinese Military Mission in Tokyo, without whose help the survey party would have had to grapple unaided with the language difficulties, the military regulations, the transportation problems, etc. They were most helpful in keeping everybody in line and comfortable as well. They even went so far as to lend us money. It may be surprising, but our credit held good.

The hotels in Tokyo are quite clean and very well run. The CNAC survey party had to be housed in two hotels reserved especially for traders and under the rigid control of the Military. Food was only to be had in one of the hotels—the Hotel Teito, so every day at meal time part of the gang staying at the Yashima Hotel took a ten-minute walk to the dining hall. This is a small matter, considering the good service given by the charming

waitresses (CNAC Stewardesses, please note). This service with a smile really was something, for during the few days we were in Tokyo hardly any one missed a meal. The chambermaids in both hotels were both efficient and intelligent. As they understood sign language they learned quickly how to do things for us such as folding pyjamas. They also told us their names without undue shyness. But they had a disconcerting habit of giggling whenever we said something that shouldn't have been said, although we tried to be as gentlemanly as possible. Sign language has its uses, but it can be misleading and embarrassing.

The Geisha Girl of Japan has been publicized too much. We found none of the Geishas as intriguing as they were pictured to be. This may be due to the fact that some of us were invited to an "On Limits" Geisha house, where the entertainment goes like this: the girls dance, sing and play musical instruments. Then they serve food, pour drinks, drink with the guests and try to make conversation—all very palsy walsy like. This was a new kind of entertainment for us, and typically Japanese. If we could have stayed in Japan longer we would probably learn to appreciate it more. Like everything else, if you get in the groove you go places. But if we had visited an "Off Limits" Geisha house a different story might be told, provided it passed editorial censorship. So while we're still within limits I'll end the subject of Geishas before I let the cat out of somebody's bag and place myself on the "Wanted" list in the dangerous wilds of Lung-hwa. Sai Yo Na Ra!

HUNDRED HOUR CHECK

Congrats to Captains Y. H. Yu, Y. T. Chin and Steve Kusak—otherwise known as the Taipeh and Peiping kids respectively. . . . Everyone happy to hear "The Body Beautiful McEdward" is progressing and will soon be seen gracing the local swimming pools. . . . Building No. 20 not the same without Bea Chen and Jennie Louie. Our loss is the gain of the American Consulate and C.R.M. . . . At the Stag Party of the Month bones were heard to rattle and libations did NOT flow like glue. . . . Several guests were noted leaving quite EARLY. . . . Who is the photographer getting the goods on folks having a short coffee during working hours in the New Passenger Terminal? . . . All so proud of XT-105—feel like we are in amongst the Big Timers, for sure. . . . Captain Jules Watson finally home again—thought you had given up the idea of being a Shanghailander

for good, Pappy. . . . We hear Mr. Bond has taken his "Right Hand" along with him to P.A.A. . . . Anyone wishing instruction in the manly art of playing badminton, contact Mr. Quentin Roosevelt. . . . For supreme company, food, refreshments and oh! that singing you shoulda' been at Peachy's barbecue. . . . What C-46 Captain seems to have an aversion for those wedding bells? . . . All best to Mr. and Mrs. Flight Operator Ho Sai, it was a lovely wedding and reception. . . . Engineer Sturgess heard to say, "My goodness! a day off!" . . . Anyone wishing to get his name in the book, visit Krupke's Beachcomber Bar. . . . Who is going to keep up Capt. Mahrt's good work in over-heading the station all day, every day? . . . Stewardess Supervisor has had multitudinous offers from all male members of Flight Operations to aid in selecting new Stewardness Training applicants. . . . Pre-requisite for being c, c, and c (cool, calm and collected) bridegroom—be a Chief Pilot! . . . Stewardess Theresa Shen seen with arms overflowing with gifts following linen shower given her by fellow-Stewardesses. . . . Everyone wishes only best for Engineer H. T. Ling, we'll miss you. . . . Everyone anxiously awaiting the parade of David's summer sport shirts. . . . Has anyone received a letter from Major written in Japanese. . . . Was anyone a "Camel" or did everyone go to the cocktail party given by Sammy, Guy and Earl? . . . By Captain O'Hare—"Gosh! how can a hen lay 100 eggs for 30c." . . . Boots—there are two types—one type used on leading edges of wings during icing conditions, the other you need when walking into O.D. on mornings when all crews are delayed by weather.

WEDDING DELLS

By Z. M. WONG

The marriage of Miss Valentine Spiridonova to our Chief Pilot James H. McDivitt took place at the Community Church on May 21, 1948 at 4.30 p.m. and most of our OD members attended the ceremony. A reception was given after the wedding at American Club.

The marriage of Miss Anna Chen to Capt. M. H. Liang took place at the Canidrome Ballroom on the 18th June. Most of our OD members attended the ceremony including the Asst. Business Manager, Mr. C. H. Woo and Mrs. Woo. The ceremony was followed by dinner and dancing party. Being a graduate from musical school, the bride played a piano solo entitled "Moon Light Sonata" at the request of the guests and received applause for her beautiful performance.

WHAT ALOGICAL ANSWER!

By J. T. TSENG

In Burma, one day while I was having my lunch in a small Chinese restaurant, I noticed a fat Burman opposite my table eating a bowl of noodle with the wrong end of his chopsticks.

"Here mister, your chopsticks are up-side-down!" pointed out the Chinese waiter. "I know it!" retorted the Burman emphatically. "I deliberately use this end just because all your people use the other."

"What a logical answer!" sighed the waiter. Another example of human nature. No one is ready to admit he is wrong.

"What is your profession?" queried the judge.

"I'm a philanthropist." replied the culprit.

"What!" exclaimed the judge. "If you are a philanthropist, why are you on the witness stand?"

"Well, your honor, the trouble is I practised love only towards the ladies and . . ."

"And call yourself a philanthropist?"

Six months r.i." shouted the judge.

PERSONALITIES IN FLIGHT OPERATIONS:

By V. S. LOH

Born April 11th, 1908 in Shanghai. Native of Kiangsu Province. Joined CNAC in January 18, 1934. When the war broke out on August 21, 1936 he left for the interior (HKW-CKG). There he was transferred in HKG in February 1941. When the Pacific war broke out he was transferred to CKG and later to CAL in April 1942.

He was married in HKW and at present has two children, one girl and one boy.

PROMOTION AND TRANSFER

PREPARED BY PND

OPERATIONS DEPARTMENT

NAME	MOVEMENT	DATE
Y. T. Chin (泰永棠)	Promoted to Captain	May 19, 1948
K. C. Lu (盧開周)	—ditto—	June 6, 1948
C. K. Kao (高造國)	Transferred to Lanchow Station and promoted to Radio Operator-in-charge	May 28, 1948
H. T. Mo (莫熊瀚)	Promoted to Senior Tower Operator	June 7, 1948
K. C. Keh (柯光圻)	Transferred to Chungking Station	May 21, 1948
Everard Young (楊愛佛)	Transferred to Shanghai Station	—ditto—
S. S. Leo (廖錫興)	—ditto—	June 1, 1948
Y. L. Chen (陳榮林)	Transferred to Chinchow Station	May 24, 1948
K. H. Lao (勞國雄)	Transferred to Kunming Station	May 25, 1948
C. M. Chow (周中明)	Transferred to Taiyuan Station	May 24, 1948
K. H. Cha (查貴海)	Transferred to Shenyang Station	—ditto—
Y. C. Chow (周榮照)	—ditto—	June 4, 1948
C. Y. Chung (鍾家佑)	Transferred to Sian Station	May 1, 1948
P. C. Chen (陳寶慶)	Transferred to Peiping Station	June 2, 1948
C. Lam (林灶)	—ditto—	May 27, 1948
S. C. Pan (潘士傑)	Transferred to Tsinan Station	June 1, 1948
S. S. Chang (張興順)	Transferred to Amoy Station	June 4, 1948
S. C. Wang (王士健)	Transferred to Flight Radio Operator	June 1, 1948
Y. Y. Lo (羅裕餘)	—ditto—	—ditto—
S. L. Chang (張瑞良)	—ditto—	—ditto—
J. M. Wu (吳儉民)	Transferred to General Clerk	—ditto—

BUSINESS DEPARTMENT

NAME	MOVEMENT	DATE
C. K. Tseng (曾長坤)	Transferred to Tokyo and promoted to Business Representative	May 7, 1948
K. C. Peng (彭開昶)	Transferred to Chinchow and promoted to Acting Station Manager	May 16, 1948
C. L. Lee (李繼琳)	Transferred to Chinchow Booking Office	May 30, 1948
C. J. Yin (尹紀榮)	—ditto—	—ditto—
W. Liang (梁威)	—ditto—	May 16, 1948
P. C. Yang (楊寶椿)	Transferred to Tientsin Booking Office	—ditto—
P. C. Yang (楊寶椿)	Transferred to Chinchow	June 16, 1948
C. Chen (陳情)	—ditto—	June 20, 1948
P. S. Wu (吳培生)	Reclassified to Junior Clerk 2nd Class and transferred to Chengchow Booking Office	June 1, 1948
P. S. Wu (吳培生)	—ditto—	June 22, 1948
C. H. Chi (齊宗選)	Transferred to Taiyuan Booking Office	June 3, 1948
S. C. Chen (陳叔讓)	ditto—	—ditto—
C. Y. Wu (吳超遠)	Transferred to Nanking Booking Office	June 7, 1948
Sophie Liu (劉虛若)	Transferred to Peiping Booking Office	—ditto—
H. S. Yin (尹華西)	—ditto—	June 8, 1948
T. S. Lee (李左生)	—ditto—	—ditto—
L. P. Peng (彭林寶)	Transferred to Lanchow Booking Office	June 11, 1948
C. C. Ha (哈成俊)	Transferred to Taipeh Booking Office	June 22, 1948

FINANCE DEPARTMENT

S. Tan (譚瑞)	Reclassified and promoted to General Clerk	May 1, 1948
H. Y. Li (李象鎔)	Transferred to Hongkong and promoted to Accountant	May 29, 1948
W. C. Tseng (曾文俊)	Transferred to Taipeh and promoted on Accountant	June 22, 1948

SECRETARIAL DEPARTMENT

Y. Y. Loo (路榮裕)	Transferred to Sian Booking Office	May 1, 1948
-----------------	------------------------------------	-------------

日 本 式 扇 舞 ↓



The "Geisha" a World Reknown Japanese form of Entertainment is here typified in this Fan Dance, done by two Geisha girls.

日 本 式 絲 舞 ↓



The Flying Silk Dance is here shown being done by a Geisha Girl.

CNAN'S wings over Fujiyama, the famous Snow Capped Mountain of Japan.



中航機五月七日往東京
試航過富士山時攝影
(怪起者即富士山) →

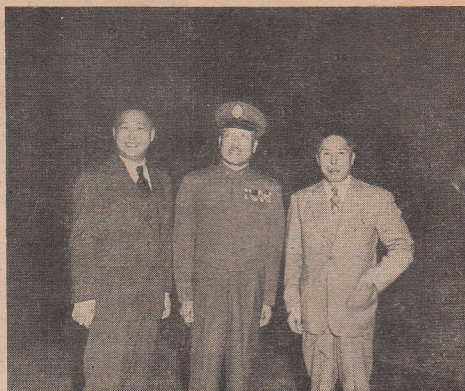
CNCA'S Survey Plane on the way to Tokyo passed Hiroshima, where the first Atom Bomb Fell: picture shows Hiroshima as it looks to-day.



試航機過廣島時攝
(第一顆原子彈所投處) →



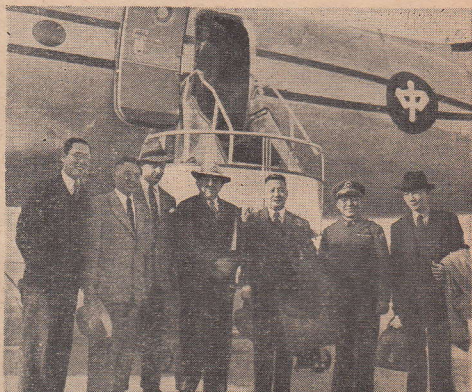
Col. C. Y. Liu and Mr. Roosevelt paid a business call on Gen. Shang Cheng: L. To R. Col.C.Y. Liu Gen. Shang Cheng and Mr. Quentin Roosevelt.



At a Cocktail Party given by Gen Shang Cheng, Chief of the Chinese Military Mission in Japan: L. to R. Col. C. Y. Liu: Gen Shang Chen.

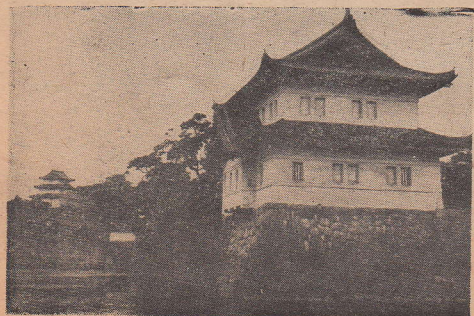


Col. C. Y. Liu paid a Courtesy call on Gen. Whitehead, Cammander in Chief of Far East Air Force, Scap.

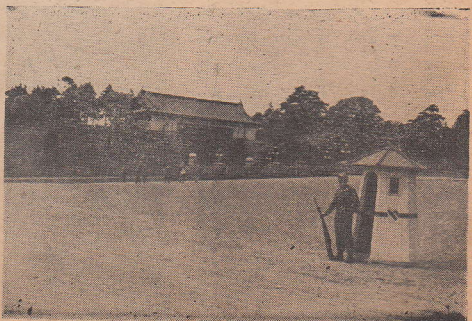


CNAC'S Survery Party to Japan on arrival at Haneda Airport were met by members of the Chinese Military Mission.

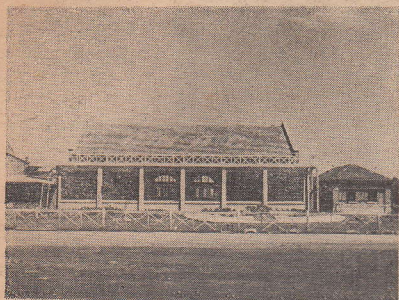
五月七日
公司派機
試航東京
左上图為
劉總經理
訪問商團
長。(中)
。左中為
劉氏訪問
美遠東空
軍司令懷
德赫德將
軍(中)。
左下為東
京皇宮一
角。右上
為劉總經
理與商震
將軍合影
。右中為
試航人員
抵羽田機
場時與我
駐日代表
團歡迎人
員留影。
右下為東
京皇宮前
之美憲兵



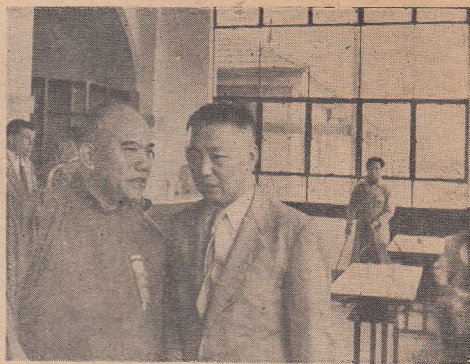
A corner of the palace grounds.



The main entrance to the palace in Tokyo: The palace is Guarded by allied powers. Here is shown an American doing guard duty.



The outside view of our New Terminal



Col. Liu on the left of the picture is shown together with S. L. Wang Chairman of Commercial Chamber of Shanghai. The photograph was taken on the inauguration of our new Terminal Party.

左下圖：為五月卅日開幕時劉總經理向各界來賓致詞情形。
 右上：為劉氏與王曉籟氏（左）談話。
 右下：為候機室內書報攤。
 中國：為酒吧。



Slack Bar in the New Terminal.

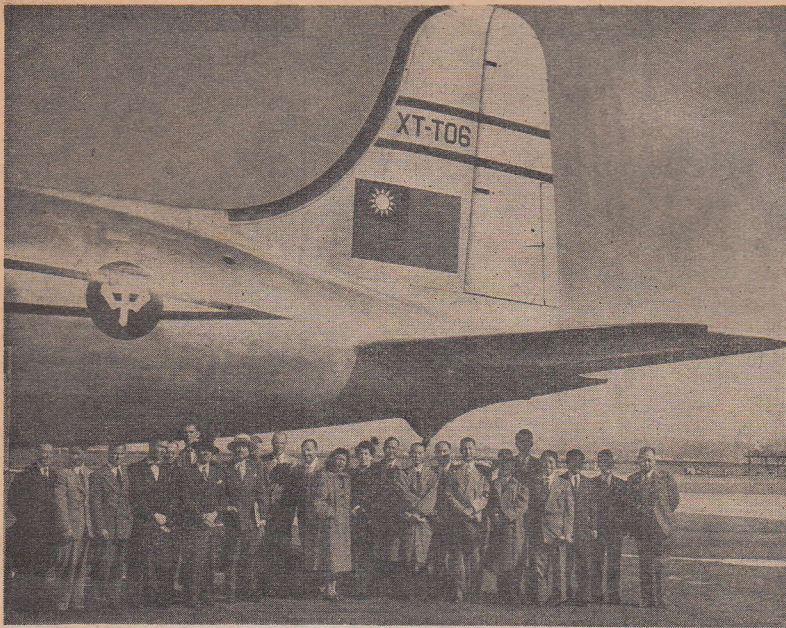
本公司在龍華機場新建候機室一所，堂皇富麗，國內罕有其匹。
 左上圖：為該候機室之外景，前有草地，屋頂有平台可供瞭望。



Speech delivered by Col. Liu; during the inauguration of our Terminal.



Book stall in the New Terminal.



CNAC
"Luxurette"
Making
Excursion
Flight
in
San-Francisco

「重慶」號機新
裝安椅樂在舊
金山招待各界
試飛

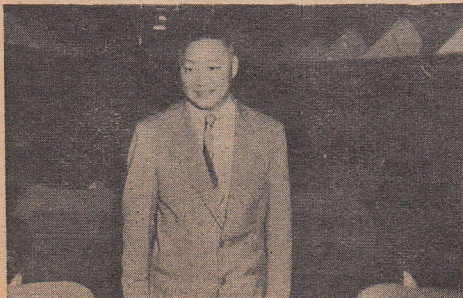


五月卅日新裝安樂椅之「重慶」號巨機招待上海
記者試航 (圖示第一批記者飛畢下機) ↓



A welcome party was given by CNAC the people of Shanghai, on the inauguration of our new terminal; also a joy ride over the city of Shanghai on the Luxurette Sky Master.

劉總經理上機招待記者及來賓 ↓



Col. Liu CNAC Managing Director pay visit to the Passengers on the Luxurette Sky Master.



機座前小几可供書寫 ↓



Making a Report on the comfortable Table.

我們的老大哥們

編者註：以下是一張簡表，介紹在本公司工作十五年以上的老大哥們，從下期起本刊將陸續發表他們的写照。

本公司服務滿十五年以上同仁姓名表 (人事課)

姓名	現任職務	到職年月	到職時職務及年齡
劉平銘	營業組主任	18年10月21日	事務員 32歲
王承能	航主組主任	18年10月21日	事務員 23歲
蔣項	營業組主任	18年10月21日	事務員 24歲
呂凱吟	營業組主任	18年10月21日	事務員 28歲
鄭均	營業組主任	18年11月1日	事務員 21歲
梁敬麟	營業組主任	18年11月11日	事務員 18歲
王敬麟	營業組主任	19年11月8日	事務員 24歲
梁敬麟	營業組主任	19年6月1日	事務員 24歲
嚴榮衍	營業組主任	19年12月1日	事務員 25歲
汪董	營業組主任	19年6月1日	事務員 29歲
董復	營業組主任	19年10月20日	事務員 25歲
查仇	營業組主任	19年6月1日	事務員 26歲
吳昭	營業組主任	19年9月24日	事務員 20歲
羅昭	營業組主任	19年12月1日	事務員 20歲
文文	營業組主任	19年7月1日	事務員 15歲
田于	營業組主任	19年7月1日	事務員 22歲
謝葉	營業組主任	19年9月20日	事務員 23歲
丁吉	營業組主任	19年7月12日	事務員 22歲
徐連	營業組主任	19年12月17日	事務員 23歲
陳鴻	營業組主任	19年8月1日	事務員 29歲
秋必	營業組主任	19年7月1日	事務員 26歲
叔任	營業組主任	19年7月1日	事務員 39歲
福中	營業組主任	19年12月1日	事務員 19歲
潘阮	營業組主任	19年9月23日	事務員 32歲
張兩	營業組主任	19年11月1日	事務員 39歲
錢鄒	營業組主任	20年9月1日	事務員 28歲
蔡清	營業組主任	20年8月4日	事務員 25歲
亮	營業組主任	20年11月9日	事務員 21歲
	營業組主任	20年3月25日	事務員 26歲
	營業組主任	20年1月14日	事務員 17歲
	營業組主任	20年2月1日	事務員 21歲
	營業組主任	20年12月25日	事務員 36歲
	營業組主任	20年5月16日	事務員 33歲
	營業組主任	20年7月1日	事務員 21歲
	營業組主任	20年12月1日	事務員 25歲
	營業組主任	20年4月1日	事務員 22歲
	營業組主任	20年2月16日	事務員 15歲
	營業組主任	20年7月24日	事務員 40歲

(待續)

DIET。餐食還好，晚間所有女侍都換穿和服，十幾個人每人顏色不同，在餐桌間來來去去，極為美觀。日本的物價十分高，美元黑市約合日金四百元，一個人在旅舍每天的食宿約需美元十二元左右，比美國還貴，比上海更貴。

五月八日上午總經理偕同民航局官員去拜會美空軍當局，機航組的同仁往機場訪問各方，洽詢有關技術的各種問題。當日下午天轉陰雨，全體人員乘卡車一輛環游全市，參觀明治神宮，靖國神社，帝國大學，銀座等地，很多地方同盟國人士不能進去，而陪我們的翻譯英文不靈，講解都不清楚，對於我們的「走馬看花」，益增其「隔靴搔癢」之感。下午六時總經理偕同羅斯佛副董事長晉訪麥克阿瑟將軍。

五月九日是星期天，自由行動。昨夜跳舞跳得太累的朋友藉此可以睡一個好覺。

五月十日上午各部份同仁繼續訪問，下午三時總經理召開了一個檢討會，請大家把接洽情形交換的報告了一次。

十一日原機回滬。

連日的印象深覺得日本物資十分缺乏，日本人民工作非常勤苦，但彷彿還沒有失業的情形，所以大街上沒有叫化子。日本現在並沒有民航公司，但聽說來帥預備准他們保留過去一部份的飛機廠。日本的工業將來擬着重化學工業和機械工業，以避免和中國的紡織工業相衝突。公共場所，到處秩序都很好，大部份的日本人都還識樸而有禮。一句話：日本的情形並不是十分悲觀的。



「天津路二號廣播」

小記者

一、王正廷博士本月十日向申報記者談世運代表團搭機出國事，說：「……至于中國選手須乘中國飛機一點，無庸考慮，除非中國能夠自造飛機，原則仍不夠澈底也……」。本公司客運課顧課長其行認為王氏不能了解航空工業與航空運輸業之分別，特在申報為文闡之。茲特介紹：顧課長出身中央大學航空工程系，現從事航空運輸工作，故對二者間性質之不同，乃能闡發無遺也。

二、音樂會練唱精神殊堪欽佩，每屆星期四日五時以後，即有柔美歌聲自六樓窗口悠悠飄出，過路人士乃有置身音樂學院門前的感覺。據悉該會同仁不久即將學唱新疆民歌，例如「在那遠遠的地方，有一個姑娘……」之類云。

三、徐視察學洛六月二十日為其女公子淡美女士舉行婚禮，公司同仁往賀者甚多，新郎何漢鴻君為空軍少校，賀客中空軍同僚極多，一時軍航及民航人員共聚一堂，堪稱盛會。該日新娘演出甚為「斯麥脫」，往來招待，遇到老練。餐後與新郎起舞時，記者並親聞其低語新郎「不要慌……」云。

四、據探悉，總公司同仁多位近已有可靠之迹象足以證明于數月之後將紛紛卜弄璋或弄瓦之喜。

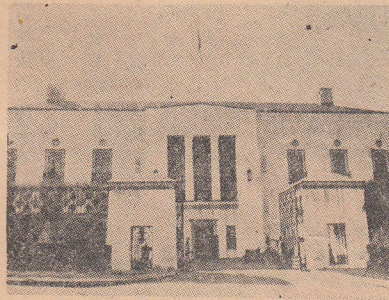
的森林，而公路交織之密竟儼如女人所用的頭髮網。日本雖然戰敗，我們至今還不能夠否認；至少從森林與公路的建設上看，日本仍不失為一個現代的國家。

四時十分飛入東京灣，富士山浮現眼簾，（參閱第16頁照片）碰巧那天天氣極好，東京灣海波平如鏡，我們的飛機於一幅畫圖的境界裏，姍姍降落在羽田機場，時間是四點四十四分，若論日本時間，則已經是五點四十四分了。

我駐日本代表團派辦公廳主任陳宏振君等一行到場相迎。首先上機的是一位年青的錢少校，他站在機門口用十分流利的英語告訴我們下機後有那些應辦的海關和移民的手續，並請全體人員在機前照了幾張照片。

代表團已替我們訂好旅館，並已預為分配好房間。發給我們一張名單，你可以從名單上找出分給你的房間號碼。另有一張地圖，告訴你代表團的路線。

海關和入境手續由美軍軍官二人辦理，倒不算麻煩。只是限于人手不足，辦得相當慢。「空中小姐」梁小姐向他們抗議說：「你們應該組織得好一點。」一位美軍官回答說：「天啦，我們不是已經組織得很好了嗎！」



麥帥在東京之寓所

大家分搭代表團所備車輛進城，走了半個鐘頭以上。東京的市容相當淒淡，但十分乾淨。建築物只餘十之六七，街旁有很多廢墟，已經有人在上面種菜了。日本人民十分沉默，沿街看不到一張笑臉，衣着都很破舊，但是臉色都還健康。薄暮中，拖着木屐的女人帶着赤足的小孩散步，小商店主人帶着眼鏡在店門口開張望。筆者恰好與機上航員同坐一輛

卡車，其中羅素機師以前在此地曾幹過美軍。在羽田機場的場長，他講的笑話最多，他說他的老朋友麥克阿瑟將軍今天太忙，沒有上機場來接他，不無遺憾。

不久，抵達代表團官邸，商團長當夜以鷄尾酒會招待我們，並邀請了在東京各中國機關的同仁和眷屬作陪。代表團所用的房子是日本農林大臣的官舍，小巧而精緻，並有一個非常整齊的園子，樹叢中立着幾處紅色的宮燈，十分富有情調。商團長滿身掛着勳表，小鳥兒似的在園子裏跑來跑去招待來賓，顯得十分忙碌。

試航人員分住在DIETO和YASHIMA兩家旅館，前者頗為華貴，在皇宮附近，背臨着御河，後者也還不差。住在後者的人每餐都要到前者去進餐，因為這是盟總指定給同盟國工商界人士的住用旅舍，此外在其他處所不容易買到食物。



東京試航小記

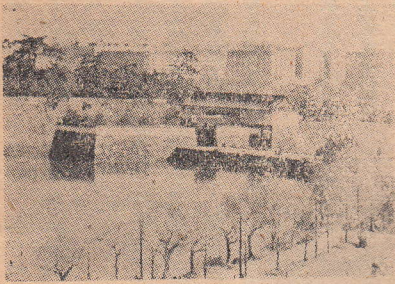
老波

五月七日上午十一時五分，X-11號「霸王」機滿載各部份派往東京試航人員，由龍華機場起飛，展開銀翼，飛向日本的天空。大家的心情是十分的愉快，而又略帶幾分興奮。

大家開始在聊天。財務組王主任于最近一年左右，飛過兩次日本，是我們一行中唯一老牌的「日本通」。從前，他和我們講過許多香烟、巧克力、以及日本女郎的故事。現在他忽然以嚴肅的口吻警告大家，不要真信那些故事有任何程度的真實性，他說那些都是道聽途說，如果任何人要根據那些傳說而構造某種浪漫情趣的幻想，則其幻想他日之破滅，他是不能夠負責的。

有很多人，在機上玩橋牌，有的已經開始在睡覺……客運課的副課長和總經理則在起勁的討論着乘客食盒應否改用盤子裝盛的問題。

約摸下午一時半左右，



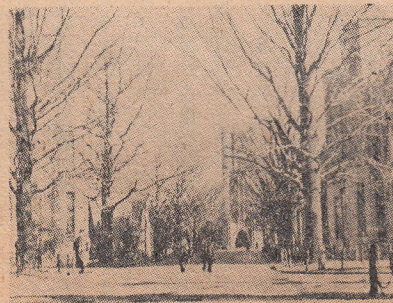
東京皇城（後為近代建築，相映成趣）

快到福岡的時候，全機的人忽然一陣緊張，大家都跑到左邊的窗口向外張望，然來我們發現了我們正被一架驅逐機尾隨着。那是一架十分小巧俐落的驅逐機，機尾漆着「171」號，通身雪亮，在我們機後釘着飛行幾達廿分鐘之久。後來羅總報務員從駕駛室走出來才告訴我們，這是美空軍的飛機，一方面是飛過來「Identify」我們的飛機，一方面也是飛來聯絡並指示我們應飛的航道的。

只這一件小小的事情，已經可以看出來美軍佔領日本，其目前警戒的情形是如何的嚴密。

二點半左右飛過廣島，這是第一顆原子彈投擲的所在，可是從機上望下去，已經可以看到若干的新建的建築物了。（請參閱第頁照16片）

沿途飛經過好幾個島嶼和城市，給筆者印象最深的是每一個地方的森林和公路。從機上看下去，幾乎到處都是幽幽



東京帝大

制。每一隻損壞的儀器，從拆開到修好，完全是一人担任。但是旋轉力原理的儀器，因為體積較大，並且比較容易損壞，每一隻儀器應用數月之後，就需重行檢修。所以目前大部份同人修理這類儀器，採取分工合作制。每一隻損壞的儀器，從拆開至修好，分幾個步驟，每人修理一個步驟的工作，經過最後一人全部裝竣而交付檢驗。此種分工合作制，目的是為使修理量增加，稱之為（Production Line），目前儀器股每月修理量各種儀器總計大約是三百隻左右。

儀器經檢驗認為適用後就送到供應課駐本股的分處，依本站或外站的需要而分發，損壞的儀器也由本站或外站的外勤人員送回，再行分發股內修理。在這樣循環情形下，維持每日飛機航行的需要。

損壞的儀器修理完好以後，如何裝置到飛機上應用而發揮每一具儀器特有的效能；再者，飛機上儀器有時失靈，失靈的原因並非儀器本身的損壞，也許連繫的電線或橡皮管等等發生障礙，怎樣才能決定和尋出它失靈的原因；裝置儀器到飛機上應用，以及設法制止種種可能發生的障礙，就是儀器股外勤人員的工作。他們常常必需在極短的幾分鐘內斷定一切障礙的原因，而加以修理。所以一個儀器股外勤人員必需有極準確的決斷力。（這同室內工作人員所需的精細情緒一樣重要。）而這些決斷準確的因素，是從不斷工作經驗內產生的。必須每具儀器毫無損壞並且裝置在飛機上能不生任

何障礙應用，儀器股才盡了它工作的責任。

以上所述是儀器股工作大概情形。在這日新月異的航空事業中，今日認為良好的設備，精密的儀器，明天也許就變成落伍的設備，老式的儀器了。希望讀者不斷的給予指示和鼓勵，藉以我們的工作和設備能跟隨時代而前進。



機航組喜訊

王承銘

五月廿一日本公司總飛機師 Capt. James H

Modvitt 與 Valentine Spiridonova 小姐在本市美國教堂舉行結婚典禮，本公司男女同人赴教堂賀喜者甚多，儀式於四時半開始，簡單隆重，並於午後六時假座美僑俱樂部舉行盛大鷄尾酒會，衣香鬢影濟濟一堂，頗極一時之感。

本月八日機師梁明呈君與陳愛娜小姐假逸園舞廳舉行結婚佳禮，是日本組同人前往趨賀甚多，營業組有吳處長志洪夫婦，參加禮後并於該廳舉行舞會，新娘娘為音專畢業生，儀態萬方，曾徇來賓之請，當眾表演鋼琴獨奏「月光曲」，悠揚婉轉，精采備至，來賓無不神往。

本刊歡迎各站同仁投
請寄交上海祕書室收



已有十餘年的歷史，設備超過遠東任何航空公司

介紹我們的儀器股

陶為琪

航空儀器給予飛機航行許多便利，並且增加相當安全性，在整個航空事業中，佔着十分重要的地位。例如機師訓練課程中最重要的一頁——盲目飛行——就完全依靠各種儀器所指示的高度、空速、方向、平衡等而飛行，再如自動駕駛器 (Automatic-Pilot) 的裝置，在長距離飛航情形下，可以省却機師不少精力。

中航儀器股自焦秋光先生從美國政察回來設立迄今，已有十餘年的歷史。從極簡陋的設備而發展到可以說超過目前遠東任何民航公司儀器股的設備，其原因一方面當歸功於公司當局苦心的籌劃，另一方面也是同人等工作辛勤才有今日的成績。關於儀器股日常工作情形特為略述如下，想必為讀者諸君所樂聞也。

在龍華航空站，中航公司一號機棚旁，由樓梯上去，有一間相當寬大的房間，這就是我們的儀器股。一進門你首先感到四週沒有窗戶，那是因為避免塵埃的緣故。塵埃是儀器修理過程中最大的障礙物。一粒在擴大鏡下才能發現的塵埃，往往能使一隻水平儀 (Gyro Horizon)，或一套自動駕駛器，完全失靈。因為室內四週密不通風，所以裝置着通風的器

備；夏季供給冷氣，冬季供給暖氣，目的是要維持一定的溫度。因此，處於酷暑炎熱以及酷冬嚴寒的機場上，儀器股就成為一般工作人員心目中的天堂。但是實際上並不如此。假使常處室內工作，你就感覺到接觸陽光的機會太少。尤其當通風裝置偶然因電力不足而突告失靈的時候，「天堂」頓時就變成了機場上空氣最不流通的地方。

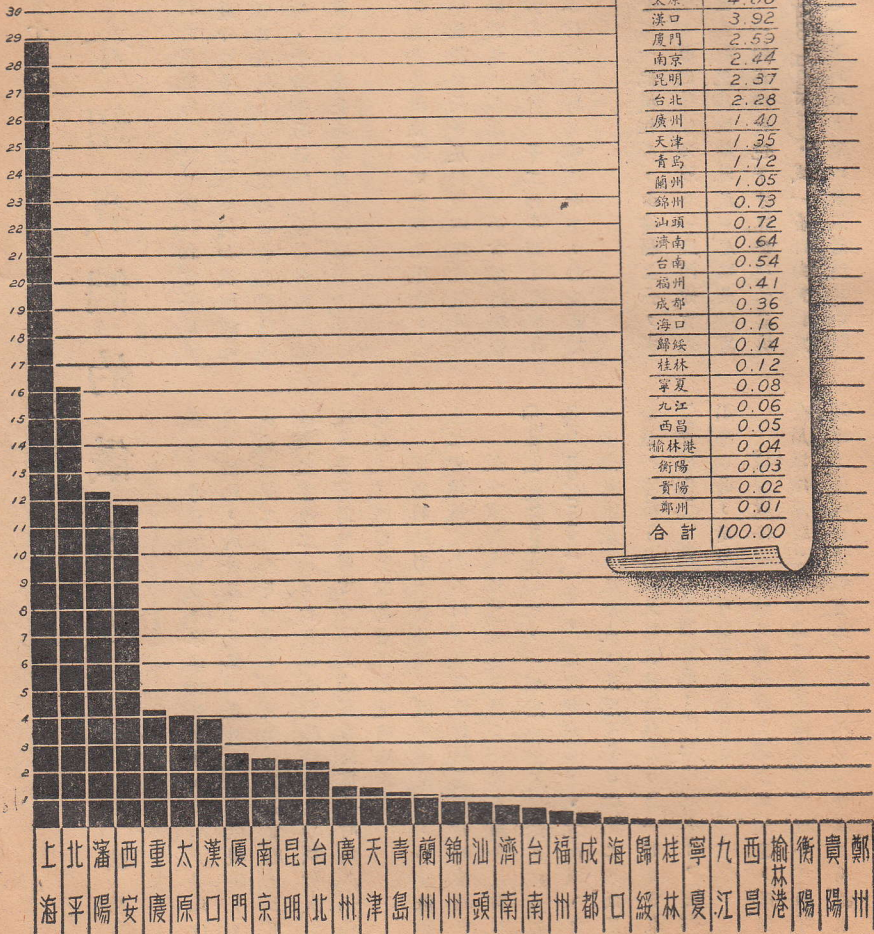
儀器的外形，在普通一般人印象中，和鐘錶相似，實際上二者結構完全不同，不過修理所需的精細情緒相同而已。航空儀器大致可分為三類：一類是屬於旋轉原理方面 (Gyro Instrument) 的，一類屬於金屬漲縮原理方面 (Pneumatic Instrument) 等，前者如水平儀、方向儀、自動駕駛器後者如高度表、速度表、油壓表等。以上二類儀器大部應用於飛行方面，所以又可稱飛行儀器。另一類是電表 (Electric Instrument)，如引擎轉數表，汽缸溫度表等，大部份關係於引擎方面，所以又可稱引擎儀器。

儀器股修理工作，就依據上述三類儀器，而劃分電表和金屬漲縮原理二類。飛行儀器因為體積較小，同時比較不易損壞，所以目前祇有二三位同人担任修理，而採取一人負責

五月份各站國幣收入比較圖

(包括東北流通券及台幣)

依據各站收入電報計算



了。至今各綫飛機不夠，還要夾入運輸機載客，乘客雖然不滿，我們雖然想改良，實在是力不從心。其他如接送乘客的客車，我們儘管裝備華麗舒適，若干都市從城區到機場的道路崎嶇，顛頓不堪，再加灰土飛揚，這一切又豈是我們本身的努力所能改進的。談到票價問題更是嚴重：為了我們不能自由調整運價，而每次奉准調整，數量既不夠要求，時間又不能配合，使目前公司很多綫的票價甚至比地面的舟車運價還低，經濟上失去平衡，業務上乃發生「惡性膨脹」現象，各綫乘客擁擠，套售客票，黑市流行，表面上看似乎是業務發達，實際上公司是吃虧不費的。根據簡單的計算，單以汽油及機師薪給兩項作為成本，按現行票價收入作一比較，我們知道各綫都不夠本。比較收支可以平衡的僅有上海到台北，上海到馬尼刺及華南各綫，其他各綫平均都要吃虧四成，換言之，各綫客票全部收入僅夠上述兩項成本的五成或六成，這情形在渝筑，渝西，渝昆，平綏，平漢等綫上尤為嚴重，其他如滬平，滬渝綫上的D.O.機也都是同樣的僅夠四成五成不等，在這種情形下我們愈多飛，便愈貼錢，愈少飛，便愈省錢，但是為了維持國家交通的重責，我們又不能任意少飛。六月份，尤其是六月底外匯波動特甚，汽油價直線上昇，公司當局不得已時也許要考慮酌量減少某些虧蝕的航綫，俾使公司經濟不致於崩潰，同時希望若干辦事處諒解這種困難情形，儘量減少加班的要求，多向乘客解釋我們的困難，

使公司能移用一部份飛機到貼本較少的航綫上去運用。

(二) 貨郵

蔣能祥

本月份公司各綫貨運，大致與上月份相同，其略異者：
一 由北平或錦州，運糧至瀋陽，最近更見緊張，尤以錦飛瀋，每天來往平均約在二十次以上，每次回程，間有因無客貨載運而空機飛返者，公司以糧運關係軍民生活至為重大，仍忍受損失，不斷飛運。

二 滬陝貨運，以商貨為多。最近蘭州及西安兩被服總廠，託由滬運棉布G.O.噸至西安，業經洽妥，俟合約簽訂後，即可起運。由陝返滬，雖有菸葉出口，但仍以運棉為主要任務。

三 近兩月來滬站所收至陝渝昆各地普通貨物，以各該綫為各方包機甚多，致未能悉數清運，現已另調飛機在分批疏運中，不日即可運畢。

四，五月份貨運數量總計達二、四五四、一五四公斤。
各站對於當地郵局交運之郵件，均能隨機清運，尚無積滯，郵量過多時，甯可犧牲客貨，以載郵件，此為公司最近郵運之好現象。但有時郵局交運量不足通知預留量時，公司空留噸位，損失頗大。現正向郵政總局交涉中，嗣後如再有預留空噸位損失，仍應由郵局照付運費。
上月份郵運重量共計達二二三、一一七公斤。

六月營業情形概述



(一) 客運 顧其行

公司自勝利以還，因為國內情形特殊，在國內航線上始終還沒有感到什麼嚴重的競爭。自從一九四四年十二月芝加哥民航會議後，我國先後和各國訂立雙邊航空協定，各國航空公司競相拓展其航線到達東，公司在國際航線上便開始感受到業務上的競爭威脅了。本來競爭是促使本身進步的最善方法，我們站在整個民航運輸業的立場上言，當然是贊成競爭的。

公司的客運業務在戰後三年中膨脹了很多倍，航線從一六、一四二公里增加到四七、二四四公里，每月的載客量由四千人增加到四萬餘人。航線方面從國內擴展到菲律賓、美國、南洋羣島和日本，數量方面都有長足的進步，質的方面也有很多改進。飛機從小型的 DoCo 增加到 DoCo 巨型空中霸王機，機上的餐食、飲料，女性隨機服務員的招待和訓練，地面服務小姐的訓練，

接送客車之設置等，莫不是近兩年來的設施。最近為了在太平洋航線上的競爭，公司在架巨型機中也裝置了坐臥兩用的安樂椅，於六月二日首次加入中。美航綫飛航，這一切公司很化了些錢，在服務方面的改進是很顯著的。在很多乘客所填的意見書中我們知道公司兩年來的改進已受到旅行大眾的讚賞。當然我們知道應當改進的地方還很多，並不以這一點成就覺得滿足。航空運輸業正與工廠相同，產品應同時注意到質和量雙方面。我們的量便是運輸量，可以拿業務上的數字來衡量；質便是服務，可以拿旅行大眾的舒適來測度。這一套理論，我們很清楚，事實上問題不是十分簡單，因為主體的努力必須能和客觀的條件相配稱才能見效。舉幾個顯明的例便可說明：比方說，公司現用的機場很多都是借用空軍場地，既租不到候機室，又不能自行添造；乘客在機場上沒吃沒喝，日晒雨淋，我們豈是不知，實是因為客觀條件不能配合，使公司即願化錢都還是改良不了。像上海、南京，客觀條件允許，公司也便化些錢蓋了相當不錯的候機室，為乘客謀舒適了。上海的候機室六月份開始應用以來，便得到各界很多的好評。再說乘客購票不易，定座動輒需時數週，運輸機機座不舒適，遠不如裝有沙發機座的華麗客機，這些我們都很明瞭，實在是我國既無外國的郵運率貼補辦法，政府又不能多予幫助，至今還沒有充足的外匯可供大量定購新機之用，而改裝舊有運輸機，雖然本公司業已嘗試成功，例如本月由 DoCo 式機改裝成功的「天王」號，但究竟很費時費事

或指定之外站實施檢查，絕對不得令其超越。

(二) 基地人力供應，必有定額。其能檢修飛機數量之多寡，除特殊故障外，亦有一定，務使全一時間內必需檢修之飛機數，不超過工作人員能力範圍之內，多與不及，均非所宜；多則飛機本身不必要停留地面之時間因而增加，更進而影響及於飛機利用時數；不及則工作人員必感到工作之分配不均，一時閑，一時忙，而忙時即有工作人員不敷分配之感矣。

(三) 根據定期飛行班表，編排至少二週或一月之預設養護班表。如此可以看出所屬各種飛機是否已達最大利用程度，否則應予增加。如不敷應用，則予酌量減少，或以其他方法解決之。編班時，飛行路線及時間，與各種檢修所需時間互為因果，經多次湊合，方可得一最理想之結果。至不定期飛行，則應視需要而逐日編排，其原則相仿，但不如定期飛行易於控制。

(四) 養護班表排定後，非謂在此時期內，即不需更動；其因氣候阻礙，機件故障，及其他情形，使吾人不能全部或部份按照預定班表進行時，應立即予以更改。特原則仍應以不變應萬變，蓋非如此則有時必發生短缺或過多之弊也。

飛機養護班表之功能與運用，亦應加以闡述，惟運用方法一項則涉於過繁，略而不贅，其功能則如下述：

(一) 可預報翌日飛行班機

(二) 隨時可配合特種班期增加

(三) 各項檢修工作及所需材料可予以事先籌劃

(四) 可預測在該時期內是否已使所有飛機達飽和利用

(五) 可適應因特殊檢修工作(如發動機因故障而加以更換)或其他不在定時檢修工作範圍之內者

(六) 對飛行班表排列作合理之貢獻



體育簡訊

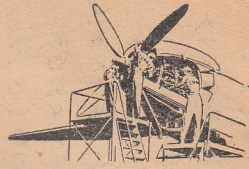
球人

一、「中航足球隊」為慶賀榮獲乙二組冠軍起見，特於五月十三日晚，假座杏花樓酒家，敬饗全體球員。

二、曾連獲加城「九九民族健康杯」排球冠亞四載之「中航排球隊」，已在老隊長余樞君之發動下，即將步籃球隊之後塵而復活！

三、「中航足球隊」為準備參加下屆甲組聯賽，現正着手租開場地，復積極招聘海上名將，聞此番代表上海出席全運會之優秀少壯派球員，均將投考中航。該隊復擬於聯賽開始時，向香港方面邀將，藉以充實陣容。若然，下屆足球聯賽時，不能再讓「東」「青」兩隊專美於前，行將見我軍中航隊橫掃滬上各隊，凡我同仁，屆時似當拭目相視也。

四、「中航籃球隊」自成立以來，勤於練習，近有長足之進步，已報名參加「工商杯」賽，首戰對「飛馬」，六月八日在體育館會師。



飛機養護班表之我觀

周煥文

所謂飛機養護班表，原名為 Maintenance Scheduling，係專為配合飛機飛行

班表之用，其最主要目的，在使所有該管機數能得到最多利用飛行時數；換言之，飛機因各項檢修必需停留地面之時間，應儘量設法使其縮至最短。

在未談及養護班表本身之前，對其有關之各項重要因素，自有先行解釋之必要，茲分別敘述如下：

(一) 飛行班表 Flight Schedule——每一航空公司必有其定期載客載貨飛行班表，此種班表當視業務需要而予以排定。對於定期搭客，不論乘客之多寡，均需按班期開行，除特殊情形如氣候變化等外，不應輕易更動；此項班表，普通皆以一週為單位，周而復始；然亦有以月為單位者。至於載貨除與時間性有關外，為配合各地情形之需要，及減輕請運僱客之負擔，可有不定期飛行。

(二) 飛機檢修——為求得飛機飛行安全起見，對於飛機按時施以各種不同之檢修，自屬必要。此種檢修項目，除每次飛行後，施行檢查外，可以飛行累積時間而分成翻修 (Overhaul) 及大小檢修之別。每一飛機在二次翻修之間，可舉行二十五小時、五十小時、一百小時、二百小時、四百小

時、八百小時各項修檢工作，周而復始，直至第二次翻修到來。時間愈少者，其檢查項目亦愈簡單；反之則愈精細。如飛機已到達該項檢修之時，必須將其停留地面，施以檢查，必俟其完畢認為無訛後，始可繼續令其飛行。

(三) 飛行路線與所需時間——飛行路線初視之似乎與飛行班表類似，實際上稍有差別。例如上海至香港間，可有二種不同之飛行路線：其一為沿海岸經福州、廈門、汕頭、廣州、而至香港。其二為由內陸經南京、漢口、衡陽、桂林、廣州而至香港。是則其站與站之間及全綫所需之時間，必因飛行路線之不同而生差異，而由基地飛出至飛回基地所需之日程，亦視各飛行路線而有差別。

(四) 其他特殊因素，如受氣候之影響，因而改變其飛行日程及路線，此其一。飛機發生臨時故障，或當地需要增加臨時班次，作權宜措置，而影響其飛行日程，此其二。又如除定期班期外，需增加特別班期而影響及於已排定之班表等等。

根據以上所列各項因素，可述及養護班表如何編排。以經緯而論，吾人可以飛行班表為經，而以飛機檢修為緯，再以現有工作人員供應為參攷，而加以編排，其主要之點為：

(一) 務使每架飛機，在定時檢修時間內，飛返基地，

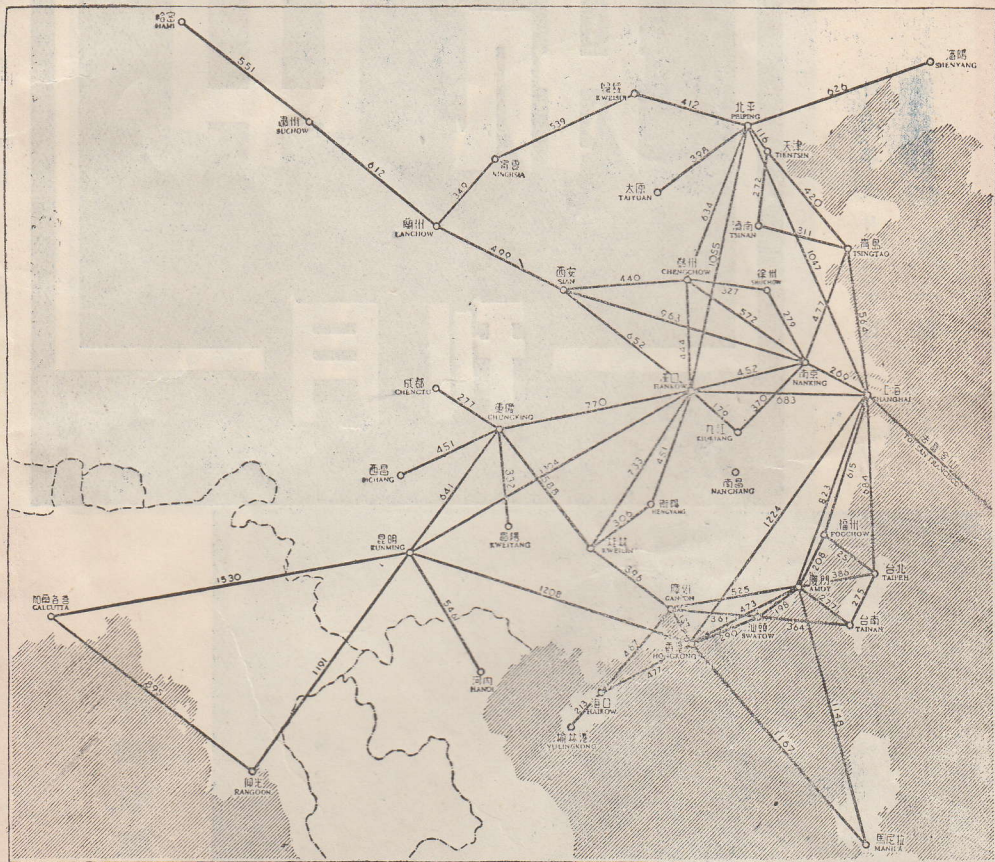
中國航空郵政航線圖



CNAC Route Map

(里程爲公里)
1 英里 = 1.61 公里

(DISTANCE IN KILOMETERS)
1 Mile = 1.61 Km.



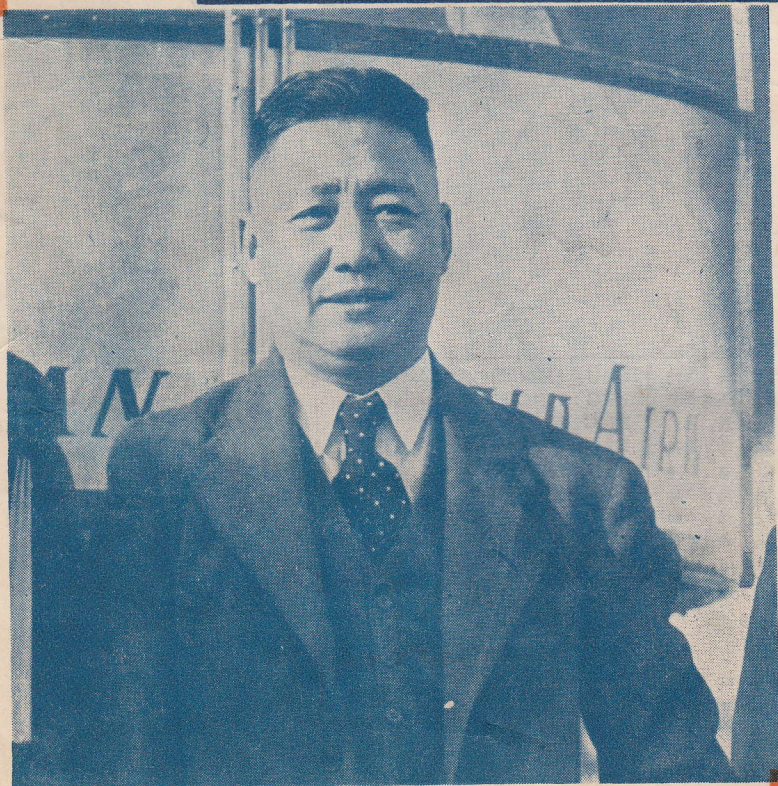
AMY	AMOY	廈門	HSU	HSUCHOW	徐州	SHA	SHANGHAI	上海
CAL	CALCUTTA	加爾各答	KKG	KIUKIANG	九江	SYG	SHENYANG	瀋陽
CNT	CANTON	廣州	KMG	KUNMING	昆明	SIA	SIAN	西安
CCW	CHENGCHOW	鄭州	KWL	KWEILIN	桂林	SCG	SICHANG	西昌
CKG	CHUNGKING	重慶	KWS	KWEISUI	貴州	SUC	SUCHOW	蘇州
CTU	CHENG TU	成都	KYG	KWEIYANG	貴陽	SWT	SWATOW	汕頭
CIN	CHINCHOW	錦州	LAN	LANCHOW	蘭州	TAN	TAINAN	台南
FOO	FOOCHOW	福州	MNI	MANILA	馬尼拉	TPH	TAIPEH	台北
HAK	HAIKOW	海口	NKG	NANKING	南京	TYN	TAIYUAN	太原
HKW	HANKOW	漢口	NHS	NINHSIA	寧夏	TSN	TIENTSIN	天津
NOI	HANOI	河內	PPG	PEIPING	北平	TNA	TSINAN	濟南
HYG	HENGYANG	衡陽	RGN	RANGOON	仰光	TAO	TSINGTAO	青島
HKG	HONGKONG	香港	SFX	SAN FRANCISCO	舊金山	YLK	YULINGKONG	榆林
HNL	HONOLULU	檀香山						

本刊專供本公司同人閱讀

中航

月刊

廿七年六月三十日
第一卷 第二期



中國航空公司編印

本公司總經理劉敬宜上校