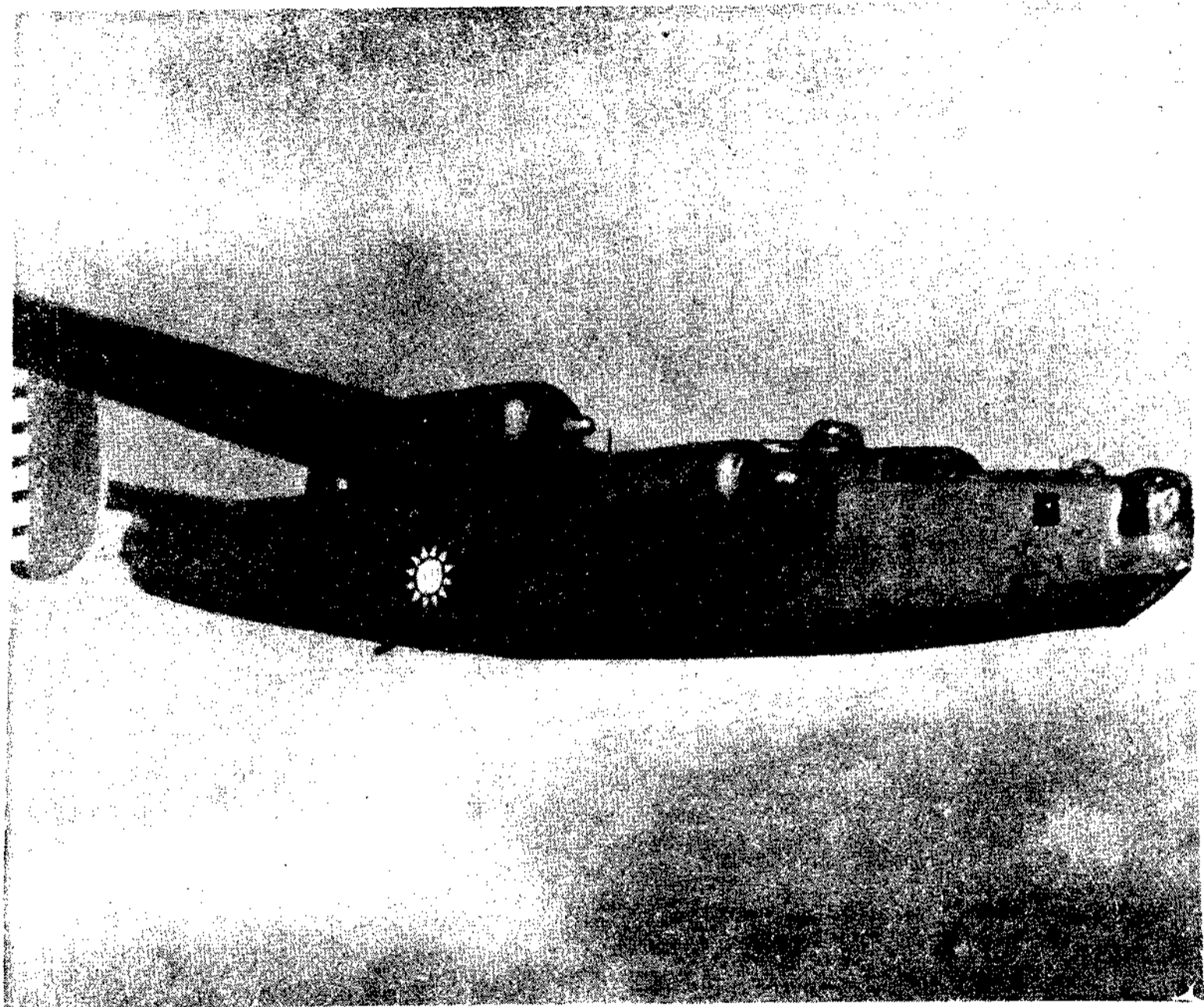


中國的空軍



航空



乘B-29到東京去，在海上飛了幾
時，從空中參觀了被原子彈炸壞了的

廣島，想到自己沒機會飛臨敵土扔下
巨彈，僅在戰後的平靜空氣中，像旅

，在市面不流通，日本老百姓如果拿
着它就等於一張廢紙。美軍拿着軍用

荒涼窮苦菜館裏沒有飯賣

軍用票不流通市面美日人很少接觸
守秩序愛整潔是他們的好習慣

舊華僑新華僑俱在扎揀中

趙九峯

行一樣巡視敵國領空，未免
有點悵望！

富士山在望了，長年白
雪封鎖了它的頭頂，一朵朵
的雲花圍繞在它的腰邊，我
們飛向它，又把它擲在後面

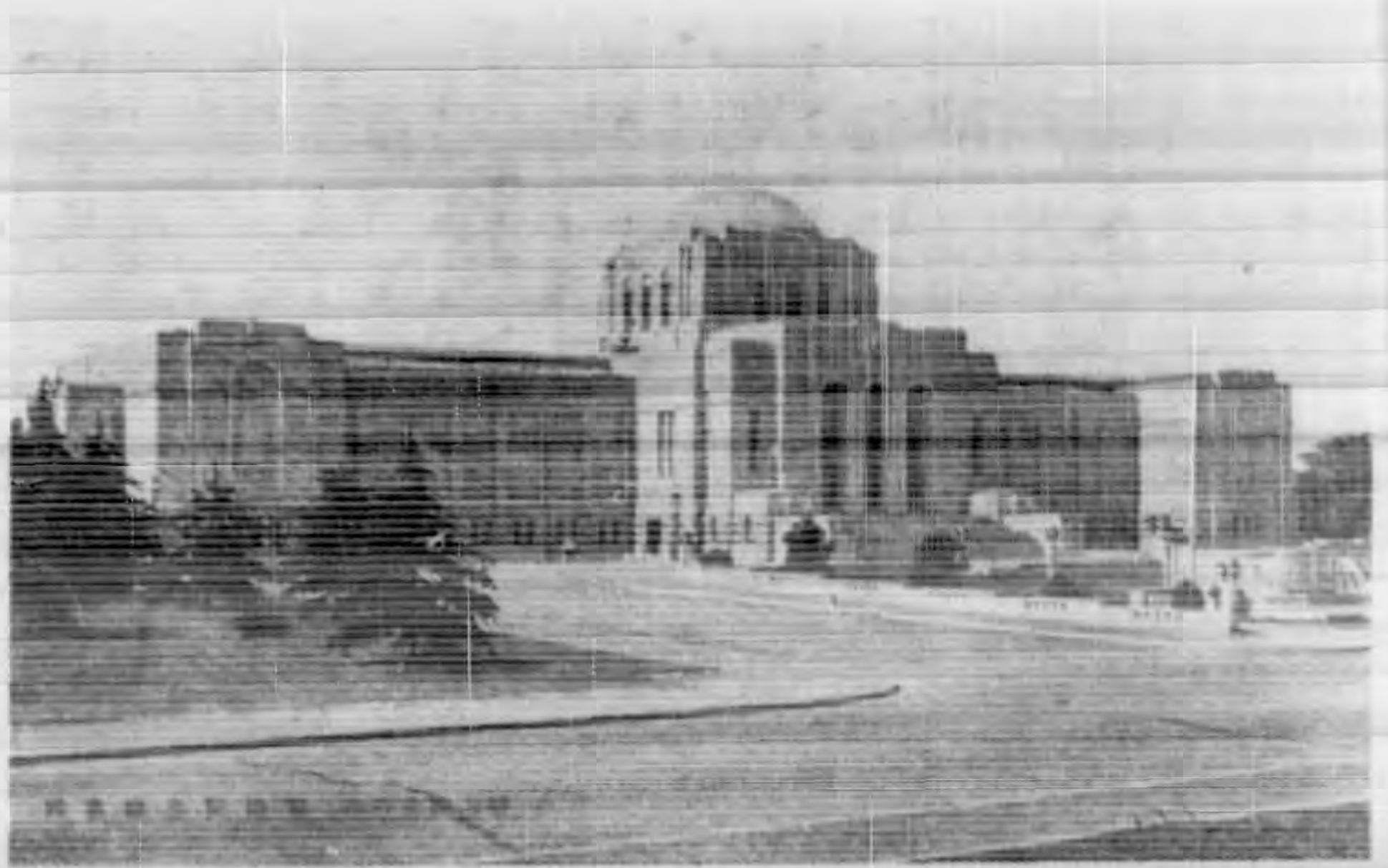
從機場去到市區，看到
被炸彈的遺跡，才知道這個
都市已經變得這樣荒涼。在
以前，盟機轟炸的經過，報
紙上屢有記載，破壞的慘烈
，在我的推測中，也許一部
份是宣傳戰，到如今，眼前
的事實給我證驗了，報紙上
所報導的炸彈的威力，確實
沒有虛傳。

我們在東京飯店住下來
，有很多的美國人，是美國
軍人的招待所，我們吃飯以
及其他的費用，不必自己掏
錢，將來由國家去算總賬。
東京飯店在皇宮附近，
麥克阿瑟總部也在那裏，這
一個區域沒有破壞，盟軍留
下它保存完整，作為日本請
降的基地。

美軍所使用的是軍用票

目錄

東京縱橫談	趙九峯	二
女性走進航空之門	洪達	五
全翼式超級轟炸機	陳宗仁	七
論設置上海航空場		
站管理機構	王孝育譯	八
印度風光	文：秦迪光 攝影：良士	一〇
平飛和轉彎	厲歌天譯	一四
志航大隊十周年	皇家本	一六
偽滿航校	西晶	一八
一枝鋼筆	劉恩照	一九
流星式驅逐機（實 體模型製作法）	霍鳳鳴	二〇
你見過沒有？（介 紹奇形怪狀的新 式機）	王特立輯	二二
廣東人與北方人	吳錦文	二四
中轟炸機隊在美國 的訓練	沙鷗	二五
東北淪陷期中的滑 翔運動	趙鷗	二八
航空信箱		三〇
中國空軍的領章	西里繪	三〇
空軍籃球隊遠征記		三〇
實	聞宗元	三三
六年	汝明	三四
封面說明（重轟炸機在空中的姿態）		



「明治神宮外苑」的一部——內有記明治一生大事的油畫

五元，黑市的價格則漲至日金五十元或八十元對美金一元。

美金換日元的現象並不多，原因是市面上可買的東西實在太少了，美金換了日元沒有用，所以黑市儘管去黑市，不會造成嚴重的經濟上的紊亂。

我在上海所看到的，是美貨充斥，在東京却完全相反，我們抽的香煙都是自己帶

去的，莫想買一件合需要的日用品，祇是買點日本特有的玩具之類的東西需用日本錢。

東京太荒涼，人窮，人口是大大地減少了，美軍當

票是向美軍辦的合作社去買東西，合作社的東西比市面上市齊備，需要的東西可說是應有盡有，所以無須與日本老百姓有金錢上的往來。

但是，拿着美金還是可以換得少數的日本錢，照規定，一美金可換十

局嚴禁日人向市區搬移。糧食很恐慌，管理極嚴密，我們離開了東京飯店就找不到飯吃，館子儘管有菜，却不容易找得飯。而且，許多館子都貼得有告白，盟軍不准進去；中國館子是相當多，以中國人的身份和口味，當然很想進去嘗試嘗試，可是告白既說明了盟軍不准進去，我們是盟軍中的一員，自然不好意思隨便走進去。

的習慣和美國人打交道，倒佔了不少的便利；譬如，到街上去，想搭乘美國人的車子，只要翹一翹大姆指，招呼一聲，他就把車子停下來，問你到那裏去，祇要有可能的話，他一定送你去。

我們在美國住了一些時候，而且服裝大致與美軍相同，就拿出美國人

街上所有的汽車差不多全是美國人的，吉普卡之多，多得有點駭人。東京的電車分三層，每層各自開行，互不牽掣。從搭電車這件事來看，日本人相當守秩序，不爭先恐後，



日本婦女的裝束

依次上下，如果發現車子裏人太多，就自動不進去，等待第二班車。

管理交通的紅綠燈是自動的，走到半途，一看見紅燈就自動退下來。人行道與車道從不混亂，步行時固然在人行道上，等候車子也從不把腳踏到車道上去。

街市上的警察少極了，據說，警察少，不是最近的現象，以前就是這樣。這些警察在美軍佔領時原已淘汰，後來爲了維持秩序應該利用熟手，又起用了一部分。

日人在服裝上所表現的是：老式破舊，但很清潔，也很整齊，找不出華貴與窮酸的對比，一方面是戰後的物質太艱難，不容易添製新衣服，一方面是在原來在服裝上的貧富就不大。

如果有人問我，日本人對中國人與美國人的態度怎樣？我只能回一答句：「很客氣」。譬如中國人和美國人走進日本商店，日本人行着禮迎進送去，態度極恭順，可是他們內心裏究竟怎樣，我就不知道。

日本女人的恭順，在世界上是有名的，我是第一次和他們接觸。東京飯店有日本侍女，溫和，仔細，待人周到，在美國人的眼裏看來似太像綿羊，可是在中國人的眼裏就覺得特別

親切。

她們不苟言笑，沒有西洋婦女那種潑辣，那種嬉皮笑臉，所以說她們拘謹也好，平板也好，本文所用的這張女人插圖，就是這個樣兒；可是別誤會，她們現時的服飾已沒有這樣漂亮，這是若干年前拍攝的，從這張圖上，祇可以看出日本女人是怎樣的服飾，和怎樣的一個拘謹的面孔。

我想多知道一點現時的日本，可是被盟軍的條件所限制，沒機會和日本人多接近，我祇能到美軍所設的電影場跳舞廳去，這就減少了我的活動的機會。

幸而遊玩不大受限制，我去過明治神宮的外苑，如所謂「聖德紀念繪畫館」，內陳列油畫八十張，是記錄明治天皇一生的大事，充滿了歌功頌德的意味，假使拿藝術的眼光來看，實在盡是一些糟粕，與西洋名畫比起來，不知相差多少萬里。

明治外苑實在是一個大公園，有「兒童遊園」「相搏場」「野球場」「競技場」「水泳場」：規模很大。因爲是在皇宮區，戰爭期間沒有被破壞。

除此，我到過他們的大學區，孔子廟，國會，靖國神社：大都是走馬看花，沒有日本人作領導。我想，

過一個時期再到日本去，因戰爭而留下來，問個仔細。

我和好些華僑交談過。在戰時，許多華僑是不自由的，被日本人看管，戰爭結束了才恢復自由。華僑學校現在幾乎全部停辦了，無法恢復，這個問題相當嚴重，不能使他們長久失學。另一個問題是郵寄不便，有許多從日本投降起，就無法和在國內的人通信，當我起程回國時，他們就交了一大包信件給我。這是什麼道理，他們弄不清楚，現在，沒有領事可找，只有軍事代表團，大概這個代表團限有名份上的關係，無暇顧及他們的

教育和通信等種種問題。

華僑中有了個新名稱，即新華僑與老華僑，老華僑是指日本投降前住在日本的中國人，新華僑是指台灣人。台灣，在日本人的壓力下過了許多年代，痛恨日本人的情緒相當強烈，他們現在再不是日本人的奴隸，一種復仇的觀念作鼓勵，一種大國民的身份在鼓勵，而日本人——尤其是警察，常有把過去對待他們的情形去對待他們，就產生了許許多多的問題。以上是我到日本去的觀感，自然是括一漏萬，希望以後到日本去的朋友給我校正和補充。

代郵

空軍故員周綬鼎，湖南長沙人，中央航校六期飛行科畢業（習轟炸）。二十六年畢業後，留寬橋航校，任職教官。抗戰軍興，調任部隊職務，會因作戰負傷，二十八年二月殉職昆明，其間參加何役受傷，及殉職時詳情如何？其家屬極欲知悉，並擬追述其生平事蹟，以資紀念。空軍同志，若有係該員同學或同僚，知其全部詳情或片斷者，均盼詳細函告爲感。通訊處：「北平西城李開老胡同三十五號北平飛機修理工廠周瓊仙」。

女性走進航空之門

洪達

李霞卿是中國的女飛行員

學習滑翔的女生成績並不差

她們也能和男人一樣在空中跳傘

在中國，女性從事航空事業的還不多。

如果說，因為生理上的關係，不適宜飛行，這話似有理，但不一定絕對正確。第二次世界大戰期間，蘇聯是有女飛行員的，作戰的成績並不差；在美國，也有女飛行員，但不上戰場，飛機出廠後的運送責任，常交給她們做。

從蘇聯與美國的例子來看，女人是在走進航空之門，將來的發展怎樣？只有等事實去證明。

中國女人在航空上露了頭角的，有一位名叫李霞卿，不過她是一個住在外國的華僑，學飛也是在外國，僅僅是一個中國籍的女人而已，拿她來代表中國女人，代表在國內土生土長的女人，是不大正確。

三十二年十一月，李女士應紐約全美助華聯合總會之請，往南美各國籌募捐款，她在秘書會乘軍用飛機表

演技術達一小時，秘書航空部長還贈她一座航空金質徽章。

不知道是三十二年還是三十四年，這位女飛行員飛行失事，結束了她的

生命，以前對她熱烈贊許的人，又都

以悲切的心情互報她的惡耗。

說到國內女性在航空上的事實，就應從滑翔訓練班說起。

滑翔是飛行的一個部門，飛的是

沒有發動機的飛機，第一個階段自然

比飛有發動機的飛機容易，可是要飛得好，能在空中做各種特技，就沒有



女跳傘者

誰敢說這是容易的。

滑翔班辦了兩期，兩期中都有女生，論成績，女生並不比男生差。記得第二期學生畢業的時候，前五名中有三名是女生。

第二期女生中有一位失事殞命。經過是這樣：母機把滑翔機拉起來，也許是母機的拉力太大，也許是滑翔機本身有問題，也許是駕駛滑翔機這位小姐措施適當，這架滑翔機忽然從中折斷了，人與機從空中掉下來。

危險是危險，不過從高度看，可能不致被死，在這位小姐以前，有些男生也是在這樣的高度摔下來，有的受了傷，有的僅僅擦擦酒精就完事。可是這位小姐摔下來就不彈動，也沒有那裏擦出了血，有人說：「不要緊，她是摔昏了。」

摔昏了有醒來的時候，可是她一直沒有醒來，仔細檢查，才知道好幾根骨頭都摔斷了。

從這件事來看，女人的體力，就一般的情況說來，可能說比男人差一點，筋骨沒有男人那樣堅強，但事情絕不是這樣簡單，這件事發生後，根據該班教官的看法是這樣：

失事，是由於不沉着，以致倉皇失措，使自已駕駛的滑翔機在母機後面不是太低就是太高，很可能失速

下降。另一個原因是滑翔機本身不牢，不然，雖然會失速，可不會將滑翔機拉斷。

同時，這位小姐，在兩三個月以前，可能被淘汰，就是說在體力方面不適宜滑翔。

照理說，發現了體力不宜做某件事，就應該停止，這並不是一件羞辱的事；可是一般人的看法偏不是這樣，覺得這是羞辱，一定要勉強幹下去，這位小姐就是在這樣的情況之下犧牲了自己。

從這些原因看起來，這位小姐的失事，並不能代表女性從事滑翔有什麼不可能，只能說她這個人從事滑翔不適宜。

這個插曲不必多討論，總之滑翔班的兩期班學生中，女生的成績並不差，現在，她們大部分都站在本位上服務；由於滑翔事業沒有展開，社會不重視它，站在本位上服務的固然感覺不能施展所長，而改業的也並不是沒有。這不能怪她們，



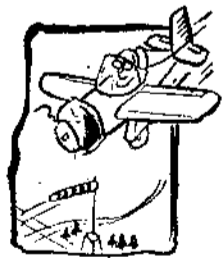
女滑翔員

中國是要擴展的，前一個時期，傳說滑翔班要改為滑翔學校，果然這樣，每期名額增加了，學習的機會自然多。這個傳說雖然以後又歸於沉寂，但並不是事實不需要，而是目前百廢待舉，暫時擱置，不久，這個計劃一定要實現的。

中國女人走上航空的另一個事實，是有人會參加過跳傘訓練。這不是在學校裏，也不是在部隊中，是有一個這麼的機會，幾個女人被人們所鼓勵，被自己的毅力所驅使，參加了跳傘，成績並不差。

聽說這種事情不止一次，我們應該佩服這幾位女性的勇敢，這個舉動是一個號召，將有許多女性會起來響應的；這是一個嘗試，說明女性和男人一樣的可以跳傘。

目前，婦女運動的目標，是爭取在各種事業中和男人處在同一的地位，不放棄權利，這也不放棄義務；可是似乎還沒有人從航空事業上着眼，請問婦女們，這是為什麼？



中國女人已經在滑翔上着手，開始跨進航空之門，滑翔班暫時停辦了，如果將來繼續招收第三期學生，也許女生所佔的比率較前兩期要大。寄語中國的女性們，滑翔事業在



「全翼式」超級轟炸機起飛時的形勢

全翼式超級轟炸機

陳宗仁

既無機身，也沒有機尾，所有安定面與操縱面都藏在機翼內。機員十五人，最大載重量是一百噸。所使用的電力是一二〇瓩，足夠一十家人家日常使用。

本年六月二十五日，航空界又有了一個新紀元，就是美國空軍XB-35「全翼式」超級轟炸機的試飛成功。XB-35全翼式超級轟炸機的翼展是一七六英尺，載重一〇〇噸，馬力一二，〇〇〇匹。

飛翼式（flying wing）的航空器，各國都有研究和設計，如DH10。飛燕式的英國飛機，和德國霍頓兄弟所設計的各式飛翼機，不過都趕不上美國諾斯羅普廠最近出的這種飛翼超級轟炸機。

我們說什麼「飛翼」，什麼「全翼式」飛機，到底是什麼意思呢？為什麼要製造全翼式飛機呢？

舊式的飛機，我們都曉得有機翼，機身，和機尾各部份。飛機能飛，全靠升力，可是機身，機尾並不供給升力。供給升力的是機翼。如果能設

計一種飛機，不用機身機尾，照樣保持飛行的安全，照樣擔任飛行的任務，豈不是一大改良？

飛翼式飛機的設計研究，也有一二十年的歷史。現在世界各國，還沒有任何一個國家能製造「純飛翼」的飛機（“pure wing”）。美國的XB-35全翼超級轟炸機雖然很好，離理想還差得遠。飛翼設計很難，飛機的安定性和操縱問題，都不容易解決，有許多航空工程師都半途而廢。

諾斯羅普廠（Northrop）研究飛翼機，也有了二十五年的歷史了。最初設計全翼式飛機是在一九二三年，在一九二九年試飛。操縱的裝置是舊式的。駕駛員座艙和發動機差不多都在機翼裏面，機翼向後，翼尖非常削尖，飛機中段特別寬厚。

到了一九三九年，又研究出一種

NIM-式全翼機，在一九四〇年七月試飛。這種NIM-式全翼機的兩個發動機，完全藏在機翼之內，駕駛員的座艙就在兩個發動機中間。一切舊式飛機上的操縱面和安定面都取消了，只是螺旋槳軸座還沒辦法。這架飛機曾經飛過兩百多次，作空中實驗，解決了很多設計上不能決定的問題。

一九四一年九月的時候，美空軍當局注意到了NIM-式飛機試飛的成功，認為這種飛機，對於將來空軍戰術有很大影響，就鼓勵諾斯羅普飛機廠，刊出飛翼原理，設計一種遠程轟炸機。現在的XB-35超級轟炸機，就是這次設計的產物。

XB-35全翼超級轟炸機的特點很多。是全金屬四發動機的全翼飛機，既無機身，也沒有機尾，所有安定面與操縱面等等，都藏在機翼之內，而

不外露。機員總數是十五個人，其中六個人是預備機員。飛機本身重量是八九，〇〇〇磅，正常載重一六二，〇〇〇磅最大載重二〇九，〇〇〇磅（約合一百噸）翼展是一七二呎，機長五三呎，機高二〇呎一吋，機翼寬度最小九呎四吋，最大三七呎六吋。

發動機是巨蜂牌氣涼式的，一共四個，每個發動機裝兩個渦輪增壓器，正常馬力是二，五〇〇匹，緊急作戰馬力三千匹。

螺旋槳是八葉的哈米爾頓式超液動的標準螺旋槳，八葉螺旋槳，同在一根軸上旋轉。螺旋槳的直徑，有五呎四吋長。螺距可以反轉過來，落地時當制車用，減少滾行距離。起落架是前三點式的，兩個主輪直徑五呎六呎，都是雙輪胎的，前面的小輪，也有四呎八吋的直徑。

XB-35的安定性很好，並不像許多人想像中那樣成問題。一般的全翼式飛機，衝角大時，翼尖容易失速，XB-35為解決這種困難，在翼尖上裝設平衡氣孔，可以自動開關，一到飛機速度低於每小時一四〇英里時，便開始作用保持翼尖的升力，使它不致失速。試飛的結果，證明完全滿意。

XB-35的操縱器，裝在翼後緣

，是機翼的一部份。方向舵是摺葉式的裝在調整阻板上，用電力操縱。調整阻板在翼尖靠近「昇降副翼」的地方。「昇降副翼」是那新名辭，原文 elevator，是兼有昇降舵作用的一種新發明。

落地阻板在翼後緣，靠近中央的地方。於調整阻板的動作正相反，以便收調整全機安定性之效。落地阻板放下來時候，調整阻板就收上去，保持平衡。

XB-35全翼式超轟炸機，還有一個重要的特點，就是一切操縱系，都利用液壓動力。駕駛員手執各操縱器，能有飛機加速的感覺，因之手脚自然輕鬆，不致使飛機遭受過力的損失。液壓系的壓力，大約兩千磅左右，用九十二匹馬力，來推動八個液壓唧筒。另外還有一個預備壓力器，是電動的，液壓系失效時使用。

電系是二〇八伏脫的電壓，週率四〇〇，飛機上裝這樣大的電力還是第一次。起落架，起落架門，炸彈倉門，槍塔，等等都是電動的。總電力是一二〇瓩，換句話說，足夠一千家人家日常使用還有餘。

XB-35第一次試飛時，全體機員都是很有經驗的飛過幾千小時B-29和B-32，而且未飛之前，還在地

論設置上海航空場站 管理機構

王孝育譯

此處將是遠東的最大航空碼頭
應由商人組織公司發行股票

眼光遠大·把握時期

上海應該有一個設備良好，治理統一的民用航空場站，尤其是龍華機場的改造，以供汎太平洋巨型飛機及其他各種空運機起落應用。關於改建龍華機場，在好久之前，已經在醞釀着了，我們知道新近決定的以四十億元（約合美金一百萬元）重建龍華機場的跑道，這件事對於本埠民用航空設備，確為一重要改進，其工程亦頗巨大，但是這一個重要龍華機場的跑道工程，是不是為改造龍華機場的全部計劃，抑為全部計劃中之一部份？這是值得我們加以討論的。

我們必須遠視航空事業的高速度發展，我們更須體驗到將來的空運，決不止僅有汎太平洋飛機過境而已，將來的空中交通，必較目前繁榮數倍。除了龍華機場之外，我們更希望能夠發展到江灣去，能夠將虹橋機場開

放，為這一個不斷興榮着的空運，籌謀其未來發展及其活動地點。（編者按：最近空軍當局已開放虹橋機場專供民航應用。）

總而言之，上海應該有設立一個管理航空基地的機構的需要。在這機構之內，政府該與地方機關分派代表，聯合組織一個管理機構，以統制所有空中民航活動。由此機構來統籌統籌機場的設施，並草擬詳細計劃，以及一切機場之設備，給予相當的行政權力，更要與中央設計機關取得聯繫，以期築成一東方第一等設備最完善的民用航空站，使香港，馬尼刺等地之機場無由抗衡。不過這個問題又須顧慮到財政能力了，新近決定的四十億元跑道修築費，係由四方面承擔，即中國航空公司，中央航空運輸公司分擔半數，國民政府及市政府分擔其



正在製造中的「全翼式」超級炸炸機

面先試發動機。練習滑行的時間，也有許多小時，滑行的速度，最高到過每小時一百十五英里，同時檢查發動機，螺旋槳，利車，換機器和各種儀器。

這許多年苦心孤詣的研究設計，現在成了世界上最大的全翼式飛機。不過現在世界各文明國家對於航空的新武器，無不殫精竭慮的求進步，惟恐落人之後，再過幾年，又有誰曉得最新的武器，操在那個國家手裏呢？

另半數，在目前有此決定，當然爲一可喜的事；至於機場的前途以及必需的保養費用，又應如何打算呢？以吾人常識斷之，機場之重修既是如上述，那麼中國及中央兩公司僅能爲其自身作打算，謀求近利，對於將來通盤計劃諒未顧及，而政府方面當然不能常爲此二民航公司籌謀利益，及照料一切，所以要注意的問題，是以後誰來負擔這筆巨大的經常保養，設置，及擴展等費用。我們再四顧環球各國，世界上最大的投資公用事業是蘇伊士運河，這條運河無論在戰前或戰時都是很賺錢的一個公用事業，該公司的股息每次分派數目均甚宏厚；基於這個事實，我們更相信，上海的民用航空事業的基地，可以由商人來組織公司經營，由其發行股票，一部份股票交民航公司承擔，以每個公司自身的實力及意願自由購買，一部份由政府承認，另一部份由商人承擔；總而言之，商人可以投資於上海民航基地事業，一切場中設備盡可交該公司承辦，規定向各機場使用者徵收費用，收得之款作爲股票股息。

我們相信這個計劃並不是勉強的，難於實施的，高速度的航空事業發展，其附帶來的條件是必須充實地面設備，以適應其日新月異的要求。上

海是遠東航空事業的樞紐，假使不設法成立一可使民用航空設備完善，使其能有組織，能自謀發展自給自養的機構，將來日久失修，必仍歸於今日之破舊不堪無人照料的状态。

我們建議成立上海民用航空場站管理機構，同時成立股份公司以改造此一遠東最大的航空碼頭；這個公用事業的前途的發展希望甚大，實未可以道里計。我們希望各界能注意到這個遠大的計劃；假使有人計劃欲如是去做的話，現在實在是一個好機會。馬尼刺，香港及其他東方各主要都市現無不盡其可能的努力，爲其開拓未來商港的打算，上海的確不該再怠忽不問了，應該是迎頭趕上的時候了。四十億元重鋪龍華舊跑道計劃是相當偉大的，但是這不過是個開端而已，對於遠大的設備計劃，尙談不到，我們實在還有審察將來整個前途及其未來發展之必要。

(原文載密勒氏評論報)

風光

文 畫 攝影

· 泰迪光

黃良士



夏露慶公園的甬道



曾和英人血戰三年的臘河舊皇宮



↑該皇宮在戰爭中被破壞的遺跡保存至今

以飛行員的資格去到印度，利用餘暇的時間看印度的一切，什麼都覺得新鮮，有趣。

我到過臘河的皇宮，建築漂亮而偉大，有些因戰爭被破壞的地方，照原樣保存下來，越顯得古色古香。

這個皇宮的所有者，是蒙兀爾朝的諸侯之一，屬蒙古種，元帝帖木的後裔，英人侵印度，什麼地方都拿下了，單剩這座皇宮打不下來，一直血戰了三年。皇宮裏現時所留下來的殘破遺跡，就是表示當時戰鬥的慘烈，讓這個民族知道他們的祖先是怎樣抵禦外侮的。

我對着這壯麗的建築，這殘破的遺跡，和幾個熟悉這段歷史的印度人談到當時的經過，他們雖不屬於蒙古種，與這座皇宮無直接血統的關係，談起來，也夾雜很多的驚嘆語句，有無限地景仰的情緒；自然，這一段血戰，是印度人的光榮，這光榮給印度人留下了以後要求獨立的自信。

夏露慶公園，是一個最好的散步的處所，印度有最長期的夏天，這座寬曠幽雅的處所，就成爲夏天裏人們不可缺少的地方，我在那長長的甬道裏，熱帶特有樹下，隨便坐，隨便想，異國的情調是那麼被人留戀着。

回復到許多年以前，這裏也是皇室的專用品，是統一印度的三世帝亞格伯所建築，夏露慶是他的愛妻的名字，他把愛妻的名字作園的名稱，是有着深長的愛情的意味。

園中的一個處所，水池中有好些個噴水器，池的南面是皇帝的寶座，池中的北面是一個長長的台子，據推測，當皇帝坐在他的寶座上，看池中的噴

印度

夏露露公園
的奇景之一——
下爲昔日蘇
丹的聖廟



↑金殿全景



↑夏露露公園的奇景之二——每孔燃明燈一盞，映在水中，蔚爲奇觀。

↑錫克族人至金殿門口膜拜



水奇觀，這時北面的合子也許正在表演歌舞。
這個露天的娛樂場所，是合乎熱帶人的要求。看看留下來的遺跡，想想盛世的情況，我在那裏徘徊了許久，捨不得離開。

池中一道橫堤似的建築，堤身上有無數長孔，據說，當孔中各置明燈一盞，映在水中，形成了數不盡的光影，蔚爲奇觀，坐在寶座上看得清清楚楚。離臘河數十公里有一城，城中有歷史悠久的金殿。殿頂的裝飾是金皮，門窗也是金皮。

這個金殿屬錫克族，錫克族人是臘河及其附近的瓦族，善經商，現時這個區域的大商店多半是他們開的。

金殿，三面環水，裏面有壁畫，壁畫的內容是紀念錫克族一個王者的英勇神話，說明他率領羣衆進行反侵略戰爭的時候，自己被人所殺，他就一手提着自己的頭，一手持刀，繼續作戰。

除了壁畫外，還陳列各種原器武器，錫克族是一個不屈服的民族，現時的錫克人還有佩着小刀，英人不干涉，因爲按照他們教義的規定，一個人的身上應該佩五件東西，小刀就是其中的一種。這種現象在街頭可以看出，一到金殿的門口，看到那些持刀槍的衛士，更可說明他們是如何地留戀他們的原始武裝。

外國人也可到金殿去參觀，但須按照他們的習慣：遠遠地就脫下鞋子，在一個指定的池邊去洗腳，然後赤足向金殿走去，如果是錫克族人，在門前就得下拜，如本文，插圖中所示。

金殿側的池水，錫克人稱爲聖水，一有疾



→ 印度婦女



→ 印度回教婦女



← 一玩眼鏡蛇者



← 肩刀頂水袋的錫克族人

病，在金殿裏膜拜以後，就跑到池邊以手蘸水揩擦頭部，作為醫治。因為池中的水被稱為聖水，所以這個池是神聖的，連池裏的魚也沒有人敢打撈，讓它自生自滅，大魚在裏面不僅悠閒自得，時時拿開玩笑的姿態衝出水面，在平靜中給人們一個突然的驚擾。

我懷疑這個金殿為什麼會保存下來，據他們說，錫克族人的勇敢固然給他們爭得了宗教的自由；同時，英人統治印度的方法，是允許各民族在宗教上及習慣上的方便，一方面是減少對英人的摩擦，一方面是利用各民族間的對立而便於統治。

回教的女人的裝束，還是保持特殊的風味，長的面巾，從頭頂上一直罩下來，巾上開小孔二個，便於向外探視。面巾和外衣大都是樸素的，有顏色而無花紋，進門就得脫下，裏衣則花紋很多，華麗之至。單面巾，在過去是含有貞操上的意味，女人不可輕易在人前露臉，但在今日，貞操上的意味似乎沒有了，純粹是一種特殊的裝飾。

印度教的女人就不是這樣，裝束很入時，固有的風味中夾雜着西洋風味，容易表現線條，看起來，婀娜多姿，令人有好感。然而這僅是限於都市裏有錢的女人，窮苦女人和鄉下婦女自然是例外。

我到過印度鄉村。如果說中國農村大多數是窮苦的，保存着原始生活，那末印度農村更窮苦，原始生活氣氛更濃厚。

熱帶人有一種惰性，這在印度的農村裏容易看出來，得過且過，沒有深遠的計劃，不知道使用自己的努力去換取較好的生活，也許這就是他們窮



↑ 別緻的殺魚方法



↑ 盛水即涼的水袋



↑ 賣 藝 者



↑ 奇形怪狀的煙袋

苦的主要原因。

天氣炎熱，大樹下是他們最好的休息的處所，所以在大樹下找得出兩種玩意。

一種是，一個男人奏手風琴，一個女人就接着拍節跳舞。女人的腳上帶着銅鈴，跳起舞來發出清脆的聲響。有時只有男人唱，有時單是女人唱，但也有合唱的時候。印度人的歌聲是淒涼的，像拖着很長的尾巴，不住地顫慄，如怨如訴。

據我所聽到的，（包括在旅館中電影院農村中）就沒有發現過一支清快的調子。印度人實在太抑鬱了，這個民族弄成現在的境地，是有原因的，音樂上的表現就說明了這個原因。

這是賣藝者，由鄉村流浪城市，以他們淒涼的歌聲去換取半飽。可是無論在鄉村裏的樹下或是在城市裏的街頭，他們高唱了半天，却常常得不到人家的施與。

另一種，是幾個人圍坐在樹下，中間放置一個大煙袋，煙袋的形狀如本文插圖，上面是一個碗形的陶器，置很多的煙絲，抽時加一正在燃燒的炭塊或木塊。管子是竹子作成，下面是一個盛水的銅壺。因為煙絲多，一時不易抽完，於是就在聊天的閒情中，輪流抽，直到身體覺得疲倦了，就隨便在地下睡一會兒。

玩蛇，也是賣藝者的玩意。他們將眼鏡蛇放在盒子裏，用布裹着，拿一根棍子挑起來，擡在背上。表演時，蛇從盒子裏伸出半個身，作立狀，賣藝者向蛇吹動一個兩端尖中間大的樂器，聲音時急時緩，不住地擺動頭，蛇就隨着樂聲及賣藝者的動作，表演各種姿態。

像我這個中國人去這種表演自然覺得新奇，可是印度人對此並不怎樣感興趣；這，好像中國人看慣了玩猴戲一樣，覺得太平淡，引不起好感。

我對印度風光感興趣的地方實在太多了，譬如很別緻的殺魚方法，殺魚人坐在特製的板子上，上

面有一把弧形的刀，殺魚人雙手捧魚，向刀子上一段段切下來。

水袋，也是一個特異的東西，它是一個圓形的陶器，水攪在裏面很快就清涼了。印度人熬不住炎熱，很歡喜這種陶器，於是大批地由鄉下運到城市

，有些人，隨身帶着它，利用頭上的包裹，平平穩穩地頂在頭上。……

印度，我愛她，她供給給我許多寫不盡的風光；我計算，離開她已經快三年了，我希望再有一個去探望她的機會。

平飛和轉彎

——怎樣駕駛飛機第三課——

柏魯德·布魯克斯上尉著
厲歌天中尉譯

魯賓孫——喂，漢克。

漢克——早。看樣子今天的天氣對於飛行該是好吧？——不知道我說對了沒有？

魯賓孫——這真是一種極好的飛行天氣。飛行帽跟飛行眼鏡你都帶來了吧？

漢克——全帶來了。

魯賓孫——好。把輪檔放在輪子前面擋起來。上飛機吧。我們就起飛。保險帶要扣好。

漢克——扣好了。

魯賓孫——我們今上午要真正的飛一下，凱塞（機械人員的名字）

凱塞——請把電門油門都關了。

魯賓孫——全關上了。

凱塞——「開！」（喊聲）

魯賓孫——「開！」（也是喊聲。發動機開動

了。）凱塞，把輪檔拉開！（喊聲）漢克上帶上你的耳機，我們要動身了。

漢克——呵，我幾乎忘記了。

魯賓孫——你不能老是忘記呀，漢克。假如你當一個駕駛員，你必須把每件事都要牢牢的記在心頭，甚至不必用化腦筋就會自然而然的記着。我想將來你慢慢就習慣了。

漢克——我一定要照着做就是。

魯賓孫——現在的氣流非常平靜。所以不論從哪一個方向起飛都是一樣。但是我們還得打從這邊起飛，因為那個「T」字布所指示的方向是向東吹，這意思就是說，剛才的風還是由西邊吹來的。所以我們還得對西方起飛。（飛機離地後一小會兒，他又問漢克說：）你看着高度表是多了？

漢克——一千英尺。

魯賓孫——你要學着念高度表。現在我告訴你，應該怎樣保持平直飛行。

拿住駕駛桿——不要抓得太緊——輕輕地握住就行。我是要你知道，當我握住駕駛桿的時候，你有什么感覺。我很難得去動駕駛桿或者是方向舵的。飛機平直飛的很自然，你覺出來了沒有？呵，你看見那里的小屋了沒有？

漢克——看到了。

魯賓孫——好，現在我要你來駕駛飛機了。你對正那所小屋子作一個平直飛行。記着：輕輕地握住駕駛桿，切不要抓得太緊。現在我把手完全放開了，你只管向前飛，看它有什麼現象。很好。看着機頭，帶一點點駕駛桿，對正天地線，保持好關係位置。這是平直飛行的最好標記。假如你鑽進了雲霧裏，看不見天地線的話，還是有法子可以飛。如

果機頭朝下衝了，那麼轉數表（每分鐘螺旋槳的轉數——譯者註）就會告訴你，轉數和速度都是很快的在增加。

把機頭保持平。小屋子我們已經飛過了，現在我們再調轉回去飛。

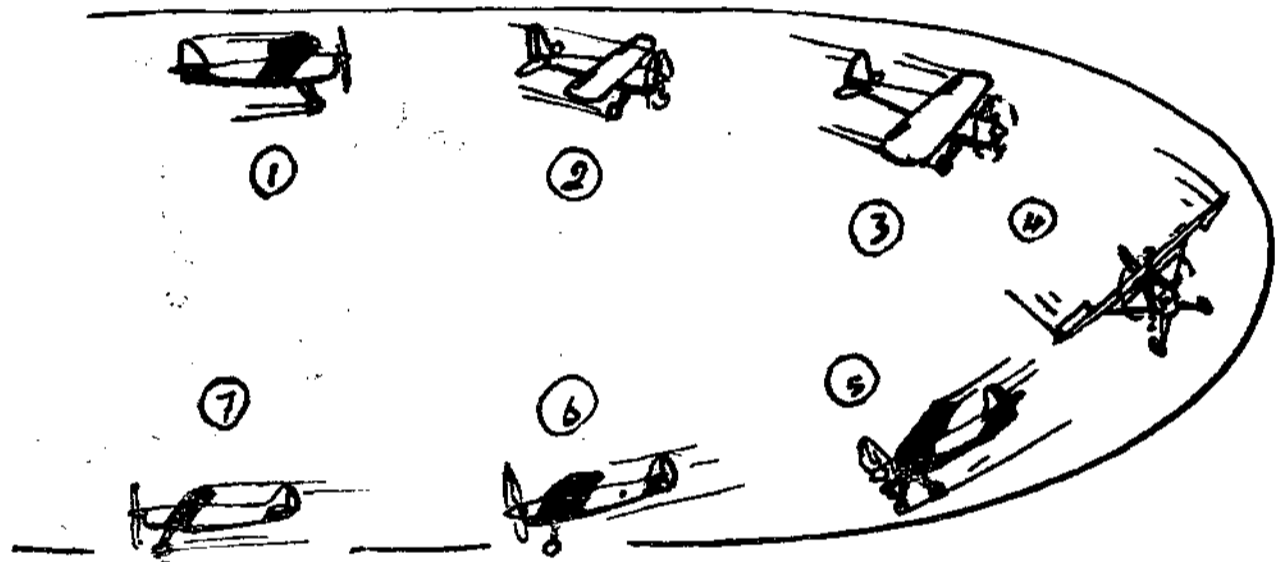
第一，慢慢地壓駕駛桿，向前推一點點，向左壓，同時（要注意同時，這是同時的動作。譯者註）蹬左舵，等到得到了坡度和轉彎的半徑，當機身開始側斜的時候，慢慢地再把駕駛桿向後帶，左舵也放鬆一點點，這樣作，飛機在氣流中所經過轉彎的半徑是流線型的。不論左轉或右轉，都是這樣做法。

要恢復平直飛行，放鬆左舵，再壓一點右舵，同時（注意同時動作——譯者又註）把駕駛桿略壓右一點，等機翼平了，兩舵收平，駕駛桿擺到中央，飛機就自然恢復平飛的狀態。

假如要作垂直轉彎的話，等到機翼側斜到垂直的時候，那麼方向舵的位置就變成水平的形狀，這時候的方向舵也就變成昇降舵的作用了。

現在，我們已經轉成了。你第一次轉彎，作的倒挺不錯。下一次你或許作的更好。現在我們再來一個。記着——你想往哪方面轉，駕駛桿就往哪面壓，同時就蹬哪邊的舵。駕駛桿先向前推一點點，對。呵，不要太猛！輕輕地就夠了。這一下對了。好的。現在我們要不要向右邊轉一個？

- (1) 向右壓駕駛桿，同時蹬右舵。
- (2) 飛機開始轉動。
- (3) 駕駛桿向後帶一點。
- (4) 保持轉彎的關係位置。



(5) 向左壓駕駛桿，同時向左蹬舵。

(6) 飛機開始恢復原來狀態。

(7) 駕駛桿與方向舵恢復中央。

漢克——好吧。不過我不大相信我會做的好呢。有時候我懷疑我作的不知道對不對呀？

魯賓孫——我會曉得的。本來剛剛學飛的人初次做轉彎，是不容易做正確。但是要做一個好駕駛員，左右轉彎都得做成一樣好才行。現在再向右邊做一個。

呵，這次失敗了。讓我來駕駛吧。我們之所以弄成了俯衝，是因為你剛才沒有帶住駕駛桿，因此發動機就把機頭帶下去了。

現在再試一次。不要緊張——假如你做的不好，我來改正。開始吧？呵，對的，帶駕駛桿。好，這次很好，我做也不過如此。

我們再向左邊做一個。這一回要把駕駛桿向左边多推一點，等到飛機傾側到所要的坡度之後，才使用上面的方向舵。然後再拉回一點駕駛桿。

這一回轉的很快，你感覺出來沒有？從傾斜的狀態中，要立刻恢復原狀，是先推駕駛桿，隨即蹬反方向的舵，然後把駕駛桿拉回中央，稍偏右一點，使飛機恢復到平飛狀態，駕駛桿方向舵才歸回原來的位置。現在你有把握做一個很快的轉彎嗎？

漢克——連我也不曉得，我試試看。

魯賓孫——讓飛機向前飛吧，你飛的很不錯哩，只是機頭稍嫌高了，駕駛桿一定要擺在中央。現在還有一件事情需要注意的：當你把飛機轉換到另一個方向的時候，各種操縱器的情形也都改變了。譬如飛機到了傾斜的狀態中，方向舵就有一部分昇

志航大隊十周年

皇家本

誕生於戰前，雄飛於戰時，垂名於戰後的今日。

志航大隊成立於中華民國二十五年十一月二十

五日，追想十年前的今天，空軍編組為九個大隊三十個中隊，其中驅逐轟炸大隊各佔三個，而志航大隊便是當時驅逐部隊的基幹。記得編組的命令一下，四個中隊便在杭州各地成立，以當時僅有的作戰飛機和作戰人員，匆匆集中南昌，實施戰鬥訓練。第一任大隊長便是高志航烈士，「志航大隊」名稱之由來即在此，至李桂丹，黃光漢，毛瀛初，劉粹剛諸戰士，則在此時擔任中隊長之職。

二十六年蘆溝橋事變發生，空軍決定採取集中使用方略應戰，當初以華北局勢緊張，志航大隊主力全部調往周家口，準備出擊冀北，不久淞滬方面突告緊急，為保衛江南並打擊敵人起見，星夜又把她從周家口調回南方來，祖國領空是這麼遼闊，空軍兵力是這麼薄弱，而敵人偏又是這麼極端兇狠，驅逐大隊的命運，註定了是勞碌而困難的。

「八一四」是中國空軍最值得誇耀的日子，這第一頁空軍抗戰的光榮史實，正由志航大隊全體戰士以血淚寫成。在「八一四」這天下午，志航大隊匆匆趕到杭州笕橋，正遇着敵人號稱最精銳的「木更津隊」進襲，志航大隊一落地，即由高大隊長率領着幾架先頭趕到的飛機起飛攔擊來襲的敵人，石破天驚的造成「八一四」精戰的大捷，「六比零」

的光榮紀錄。

這是志航大隊勝利的開端，榮譽的始立，從此而後，無役不預，無戰不捷，因而奠定了中國空軍未來一日比一日更趨強大的最堅實最穩固的基礎。

在初期的戰場上，空中健兒們的服務道德與犧牲精神，實在最值得人們紀念稱道。江南的初秋天氣，一向是惡劣的，加之東海面的颶風正由台灣吹向江浙，在這樣天候的情況下，空軍機隊的出動是冒着極大的凶險的。而且空軍部隊歷時未久，人員百分之八十以上都新由學校畢業，毫無空中戰鬥經驗，但戰士們為求國家生存而戰，為爭民族自由而戰，個個冒險敢死，競以殺敵為榮。作戰初期，驅逐隊的戰士們，不僅被動的須經常警戒天空，同時還須積極的掩護出發的偵察襲擊敵人，毀滅敵人的軍艦兵營倉庫陣地等。有時為加強出擊的兵力起見，還掛上小炸彈當轟炸機用，真是不分晝夜，不論陰晴，不知休息為何事。那時候志航大隊所用的飛機是霍克三式，以之對付敵之轟炸機固屬綽有餘裕，但終究雙方軍力相差懸殊過甚（約在一與二十之比），敵人飛機數量上的壓倒優勢，常使我們陷入於極度緊張的苦戰。

東戰場的轉移，志航大隊也從京滬一帶移轉為

降舵的作用，而昇降舵的作用，也變成了一部分的方向舵作用。這種道理，將來你慢慢就懂得了。

現在我們已經飛了半點多鐘了，你飛的很不錯。一次不能學的太多，現在我們對準機場去落地。你把機頭對準天地線，朝着機場一直飛。好吧，讓我落地。這就是三點着陸。下來吧。現在你覺得你要當一個駕駛員怎麼樣？

漢克——我自己覺不出有什麼把握——也許就是你說的那樣子。

魯賓孫——我看你將來一定會成一個好駕駛員。凱塞！請你把飛機好好檢查一下，好像有點什麼小毛病似的。

凱塞——是，比爾。我將要仔細地檢查檢查。漢克——你不是說過，比爾，一個駕駛員應該檢查他自己的飛機嗎？

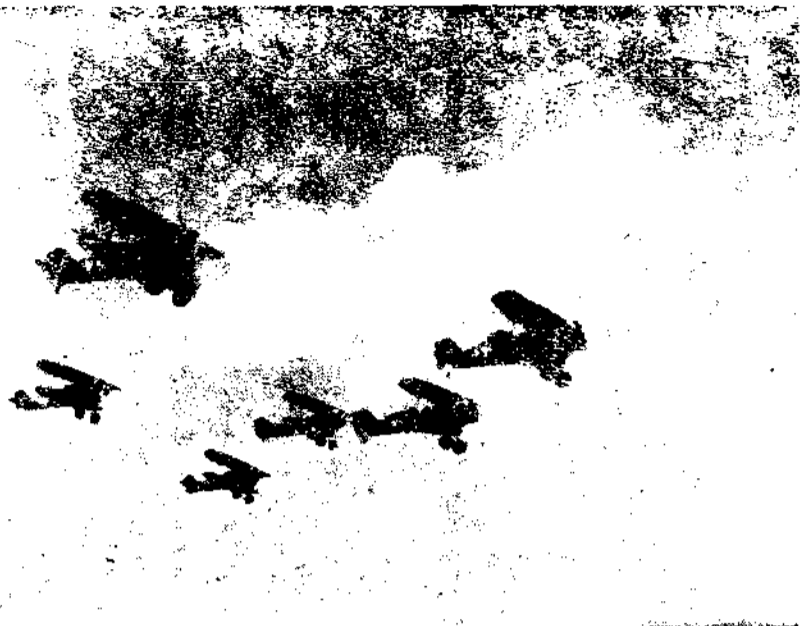
魯賓孫——我是這樣說過。但是對凱塞可以例外。在凱塞所忘記了的各種發動機，恐怕比我所記得的還要多。他的工作本領極好。因此他所得到的報酬比好些駕駛員們還要多。但是，像凱塞這樣的人，實在是稀有的。所以我是，讓機械師檢查之後，最好駕駛員再檢查一道。

漢克——什麼時候我們再飛呢？
魯賓孫——下午兩點鐘。

十月二十五日



二十六年所使用的霍克式戰鬥機



武漢南昌間長江線區的天空守護。就在武漢三鎮的上空，於二十七年的春夏之間，志航大隊創造了幾次收獲最多的驚人勝利。聞名的「二一八」擊落敵機十三架，「四二九」二十一架，以及「五卅一」諸役，都是中國空軍抗戰史上最放光芒的戰役。在南昌，也同樣的用俄製的E-15、E-16連續擊落敵機多架。在合兒莊，制空的任務也是由志航大隊去

擔任；甚麼地方需要他就有他。

前線の後移，更其加重了空軍的任務，尤以後方都市的安全，空軍是責無旁貸。可是漸漸的因為補充關係，空軍力量日形單薄，在有些時期幾乎到不能作數量上的對比的程度。而且因為敵人時有新機種出現，性能上的優勢更助長他數量上的有利條件。這就苦了我們的空防部隊；但志航大隊仍然繼續發揚他的光榮傳統，他仍在作戰，他仍在獲勝。在重慶，在桂南，在成都梁山等地，勝利的事實一筆筆的記上了志航大隊的陣中日記簿，不會中斷。

自從美製P-51野馬機來到之後，志航大隊的戰力又回復到全盛時期。猶如壯士獲得了駿馬，在三十二年夏季的鄂西會戰，冬季的常德會戰，以及三十三年夏季的中原會戰，衡陽會戰中，志航大隊無一次不是戰績輝煌，達成任務；尤以梁山（「六六」的一人擊落三敵機）衡山（「七二一」的八比零及「七二三」的六比零）諸役，周志開，司徒福，高又新，劉尊等近乎傳奇式的幾次英雄偉勇敢行爲，實與前輩英雄高志航，李桂丹，樂以琴，梁添成等同享榮譽，永遠爲全國同胞所景仰。

及到抗敵戰爭的最後一年，志航大隊又獲得大批P-51野馬機的接濟，戰力是更其充沛了。這時期，空軍出擊多於應戰，靠了野馬機長距離航程的優越性能，志航大隊的戰士們，開始活躍在京滬漢平等大都市的上空爲驕橫的敵人敲着喪鐘。

「八一四」日敵屈降，志航大隊首先進駐

北平，接收北平主權，警衛故都，以迄如今。

志航大隊從成立到現在，已有着十年的光榮奮鬥史實，由於他在艱苦作戰期中，會創造過無數英雄的事蹟，因而他的名字已然不時活在中國人民的心上。

志航大隊從成立到現在，就一直是一個忠勇善



武漢會戰時所使用的E-15式戰鬥機

偽滿航校

西晶

民國二十八年創辦，由日人主持訓練。

麻煩莊道德科長爲我介紹兩位偽滿航校出身勝利後投效空軍服務的同學，在不到三十分鐘的談話中，一開始我就問起偽校的教育情形：

「偽滿航校的地址在瀋陽市的于洪區，西面有他們的教練機場，這個學校的校舍現今祇剩下幾處斷垣殘壁了，一切被破壞的十分徹底，要不是當年在那裏住居過一些時日的人，恐怕今天連他的舊址也找尋不到的。」

「這學校在民國廿八年開辦（偽滿康德六年），校長是日人野口雄二郎。這是一所軍事學校，以訓練飛行機械人員爲主，校本部的組織，分爲教育，研究，經理等部門以及材料廠，至負責實際訓練責任的，則另有教導團的組織。」

「教導團分爲操縱（飛行）整備（機械）兩部，操縱部訓練飛行人員，也就是日本空軍中所謂的『少尉候補者』，從開辦起一直到偽滿傾覆，一共辦過四期，整備部訓練機械人員，共辦六期。每期訓練時間大約爲一年。」

「這校裏的學生，事實上日本青年佔着大多數，校裏對東北學生入學有限制，東北青年本身一向愛國情切，也不願供敵驅使。統計操縱部和整備部中國籍的畢業學生，都不到四十人。就中蒙人佔去三分之一。」

「所有這些學生，除日本人外，都由偽滿陸軍部隊軍官中募集考試得來，畢業以後，分發到飛行大隊裏充任少尉軍官。」

「此外，還受偽滿民航機構之委託，訓練一部分民航學生。」

「談到偽滿飛行部隊，共有四個大隊，配備驅逐機轟炸機各數十架，偵察機數架，所有部隊主官，大都由日人充任，分駐全滿各地，担任空防。」

這兩位同學談話時，對我執禮甚恭，而且不時流露着對日本統治者的憎恨的心緒，我追問他們當日入學的動機以及受教感想，他倆都避不作正面答復，面部表情顯得十分尷尬，我忙着用話語安慰他們，最後他們纔向我表示：

「此刻我們祇是希冀能得政府的寬恕，我們承認我們進的偽學校，却不一定是偽學生，即令我們是有罪的人，此刻我們也願爲國家立下些小的功勞，來贖回以前的罪過，如果政府能給予我們機會的話。」

隔一天，在金恩心司令的家裏，我們又會談起這件事，據金司令告訴我，這些投效的同學們，在東北空軍接收工作上，在長春兩次撤退的緊張情況中，確曾表現出他們不避艱危一心爲國效

鬥的英雄們的集合體，這個戰鬥的大隊，有着一種以戰功自誇的特殊風氣，和一個不墮光榮不辱任務的自身傳統。因了這風氣和傳統的不斷保持和發揚，志航大隊一直在較敵處於劣勢的情況下，造成許多的似乎傳奇式而實則有所本的勝利的榮譽。

這良好的風氣和傳統，當然是靠着隊裏全體人員的共同認識和努力才能作到，但領導的人也有很大的關係。志航大隊自從高大隊長以下，歷來沒有缺乏過好領袖，也許是爲了志航大隊本身的格外自勉和外界的格外期許的緣故，進這隊裏的都特別勇敢努力，而當隊長的也就特別奮發稱職。在空軍裏日子較久的人大都能說出志航大隊各任大隊長的姓名，他是十分受人關注的，如今我試着數一數：

一，高志航。二，王天祥。三，李桂丹。四，毛瀛初。五，郭漢庭。六，董明德。七，劉志漢。八，鄭少愚。九，劉宗武。十，李向陽。十一，司徒福。十二，孫伯憲。十三，蔡名永。

從高大隊長到蔡大隊長，從大隊長到各隊員以及各工作員兵，凡是在志航大隊的，每個人都有同一的志願，即是「許身空軍，但求成功。」有了這種英雄的心意，然後才創造了無數英雄的事蹟。

英雄的志航大隊，在這並不算長的十年時光裏，已給中國空軍戰鬥部隊樹立了一個榜樣，也給中國空軍的光明前途打了一個良好的基礎。今天她已然成長和茁壯了起來，明天她將是空軍建軍途中的主幹。

十一月二十五日志航大隊十週年紀念日

勞的精神。東北淪陷時間最久，他們身處險惡環境之中，却不曾一刻忘懷祖國，確也是難得的。我們希望政府對僑校學生的處置，能有一個妥善

的決策，不要在一紙「裁退僑員」的命令下，使他們喪失了工作，喪失了一條報國之路。

一枝鋼筆

劉恩照

手裏用起來不甚方便，而且看起來一點沒有我的紅鋼筆美麗。

我的朋友（王雲溫）以前在重慶大學求學。他親自做過一隻特別大的天藍色的蘸水鋼筆送我。我把它保存起來像寶貝一樣。我計畫過我一定要盡力地利用它寫些詩歌或小說。可惜敵機轟炸重慶時，我不幸把它犧牲了。這損失是難以償還的，我記起那隻美麗的天藍色的鋼筆，我就忘不了日本鬼子轟炸我們中國城市的情形。當我的鋼筆犧牲的時候，也不知犧牲過多少同胞們的生命財產呢？是的，在敵人的轟炸下的城市是非常慘痛！我們有為的青年們應起來保衛我們的領空。於是後來我參加了空軍，難道敵人把我的鋼筆炸掉我就不寫詩歌或小說嗎？決不。一九四五年住在成都，聽說市上有特別大的鋼筆賣，我便託朋友替我買了一隻。這一隻比以前那隻犧牲的小一點。顏色是血紅色，質料很堅硬，我愛它如同以前朋友送我的鋼筆一樣。

「對，我必定如此做去。而且說過就要幹。」

「好的，我們就想像他重新復活了罷！能參加抗戰，我就望你盡量寫些中國空軍打仗的英勇的故事。等抗戰結束，就希望你繼續寫你所願意寫的詩歌或小說。」我的朋友在鼓勵我。

「對，我必定如此做去。而且說過就要幹。」

「對，我必定如此做去。而且說過就要幹。」

「我想把他來代替那隻死難在敵

喜歡用它。短短的自來水鋼筆，握在

趕快受訓，才好打仗，終於我們要派到美國去學習。

臨走的前一天，我得收拾東西。到美國去還少鋼筆用嗎？這種鋼筆帶去做什麼？」一位同志看我把鋼筆收拾在手提包裏問。

「你不懂得啊！牠是我的生命，我永遠不願拋棄牠！」我說：

「做了軍人，祇知武器是我們的第二生命。為什麼一隻鋼筆也成了你的生命呢？……哦哦！我知道了，你要利用牠來寫東西！……。」

「O——K！其實鋼筆也可以說是一種武器呀！不是一樣可以用來打仗嗎？」

「我本來的意思是希望你到美國去另外買！」

「不能夠。我怕美國沒有這種美麗的紅鋼筆。就是有，我也不願把這隻鋼筆丟掉。以後我們到了什麼地方，我就要把它帶到什麼地方去。」

我們乘飛機到了印度。天氣特別

比中國熱。我們住在帳棚裏祇能穿一條三角褲。那時，我一面揮汗一面便利用我的這隻鋼筆寫我的「旅途」（此文發表在美國美洲日報上）或寫家信

有些同志還未買鋼筆。等他們要寫東西的時候，我的這隻鋼筆還成了大家最不可缺少的工具。

從印度經過孟加拉灣、印度洋與阿拉伯海、亞丁灣、蘇彝士運河、地中海、直布羅陀海峽和大西洋到美國；我坐在第四層船艙裏，每天仍緊握着我的鋼筆繼續地寫着。

在美國，又有朋友勸我把牠丟掉。我仍保存着牠。

我們進了美國的空軍學校；起初我未另外買自來水鋼筆，因此第一次考試英文時我也把這隻紅鋼筆帶去用。我的英文程度並不好，記得我不能把試題完全做好，我可不管三七念一的繳頭卷。

上課時我不便攜帶墨水；那時我才把我這隻紅色的蘸水鋼筆收藏在箱子裏，另外買了一隻EVERSHARP鋼筆來用。

，也不願意把牠丟掉。

.....

我又記起那隻被炸去的鋼筆了。

走的地方愈多，時間愈久，我愈

愛我的這隻紅鋼筆。他希望我莫辜負

牠的熱望！我也萬分的尊敬牠！

四五個月以前，我帶了我的鋼筆

渡過了太平洋回到了祖國。

從箱子裏把牠取出來，我每天離

不了牠。一天，我還特別把我的手像

機和打火機同一位朋友換了一百多從

美國買回來的英國鋼筆尖，預備慢慢

地用。

我把我的心靈寄託在這隻鋼筆上

。要不辜負牠，我自己是空軍，就應

該站在我的崗位上，朝齋盡善盡美的

理想努力做去。

我要利用牠去討伐出賣人民大眾

的福利的走狗，去記載我們空軍戰士

們的奮鬥的經過，去說明我們應有的

一切！

我也要利用牠去歌頌光明，去提

倡人道主義.....

鐵風廣播電台

呼號XHTF 週波七八〇KC

地址：上海乍浦路三八三號

電話：四二九四四

請經常收聽 上午九時—十時 航空常識
中午十二時—一時 空軍故事



霍鳳鳴

流星式驅逐機

實體模型製作法

這期我們要介紹一架實體模型。

所謂實體模型，它是不能飛的，但有準確的比

例，逼真的形態，使人一望而能明瞭某一飛機的輪

廓和部位。

戰時，這種模型很有貢獻。美國的飛行員，

射擊手，監視哨等會利用它們作為識別敵機，練

習打靶的目標。紐約的小學生也大批製作以捐獻國

家。

製作實體模型的材料，通常是用金屬或木料，

而大批範鑄時則用「塑膠」。在中國，則似以木料

為適合，至少在現在是如此，尤其對一般業餘製作

者而言。

製作模型的程序是：選擇適當的木料，按照圖

樣，用鋸鋸，用刀削，用木銼銼，用沙紙打磨，用

膠粘合，再打磨，用石膏填沒不需要的空隙，最後

用漆塗飾。

這裏介紹一個流星式驅逐機模型圖樣，它又名

P-80，是美國新出的噴射式飛機。各種性能和優

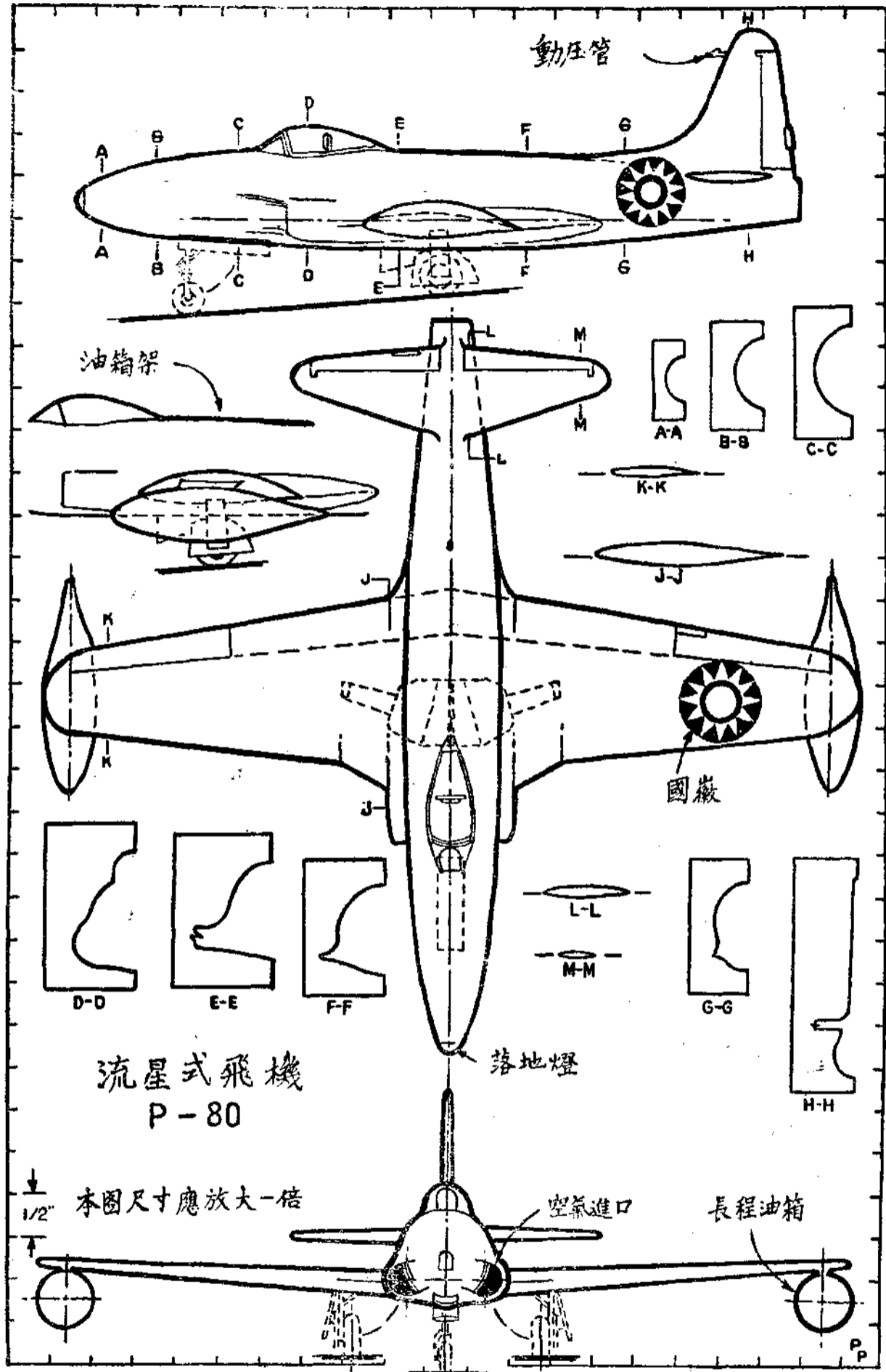
點，本刊早有報導，現在可以按圖製作了。

原圖曾刊美國「大眾科學」，為便於我們製作

，特擇要譯成中文，並且把圖徽也加上了。

「開德」式練習機 我將開始自製

據波音飛機製造公司之機
關雜誌「波音雜誌」稱：我國
將自製波音「開德」式雙翼練
習機，協定已由我國及波音飛
機製造公司簽訂，由是我國可
以製造此盛行之「開德」式機
。按該式飛機即美國在第二次
世界大戰中用以訓練美國飛行
員者。據悉：目前在波音飛機
製造公司威契塔廠受訓之我國
人員，回國時將攜帶所有藍圖
說明書，工程圖，製造品及出
產資料。該雜誌並謂：波音公
司已獲得陸軍剩餘物資之「開
德」式練習機七十架，並將完
全配齊運往我國，作我國製造
該式飛機之模型，聞我國不久
即將開始製造。



王特立輯

沒有？

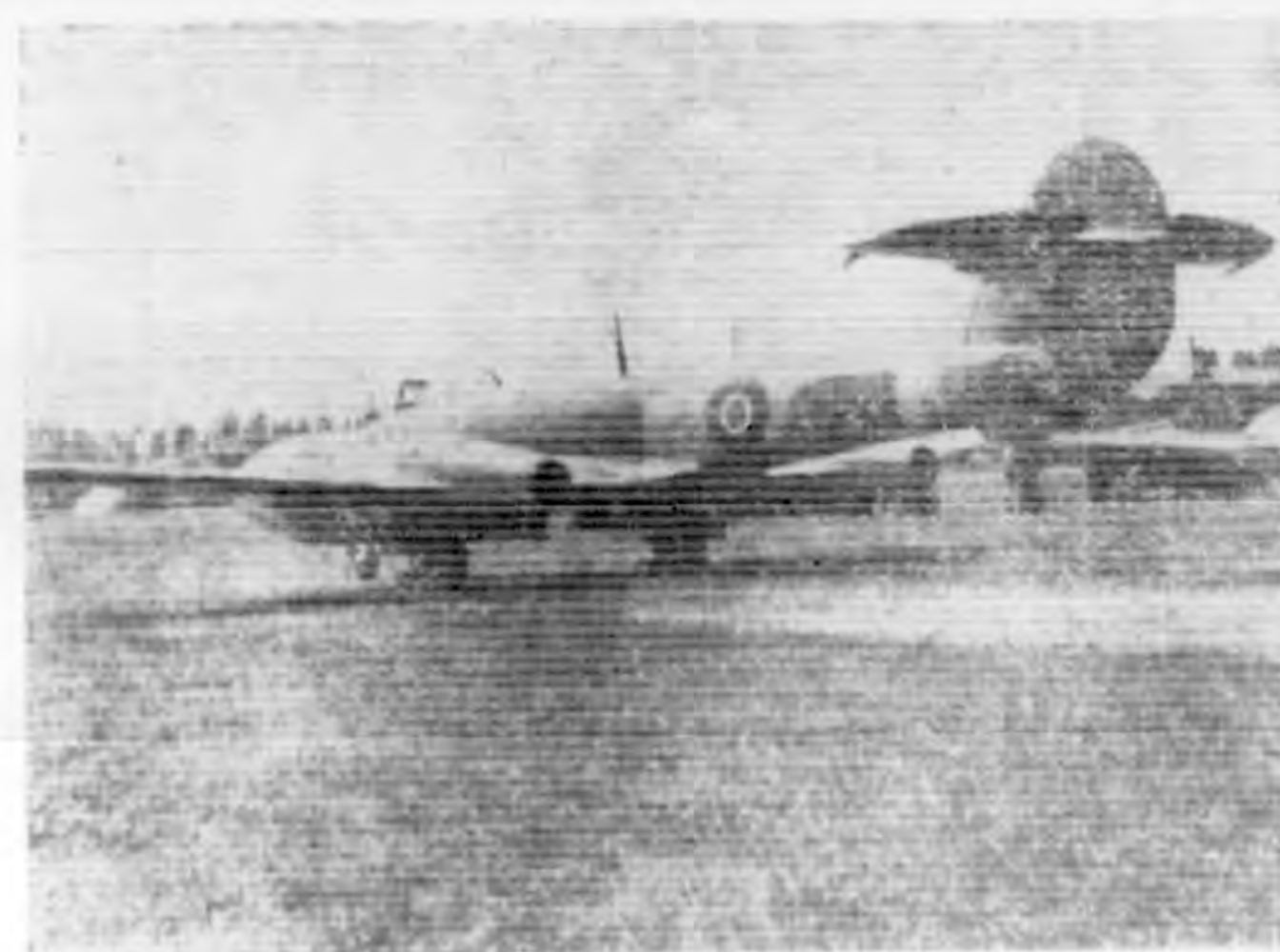
的新式機



↑

這種新式運輸機對於軍事運輸功用極大，能作為補給運輸機及救護飛機等之用，機艙體積甚大，後端能開啓，以便裝載大型車輛。

↓



↑

英國最新噴氣式飛機 Meteor Mark I 的後側形。此機將於英國列那海頓與瓦潯兩地間作記錄飛行，可能以每小時六百三十英里速度創飛行空速新記錄。



↑

美國正在實驗中的放射噴氣式戰鬥機 X P-70，無機尾，具有噴機動力機二具，駕駛員以前俯伏姿勢駕駛。它的戰鬥速度超過每小時五百英里，作戰高度為二萬五千呎，整個機身以鎂製造，且為鍛接。

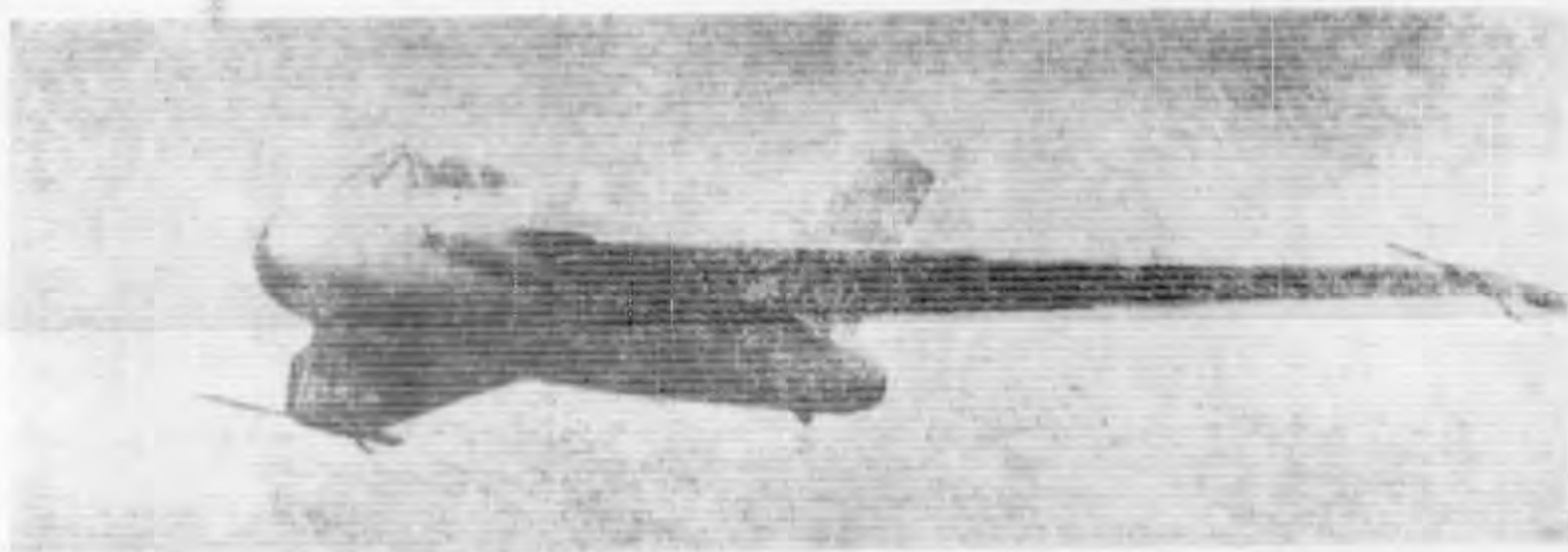
你見過

介紹奇形怪狀

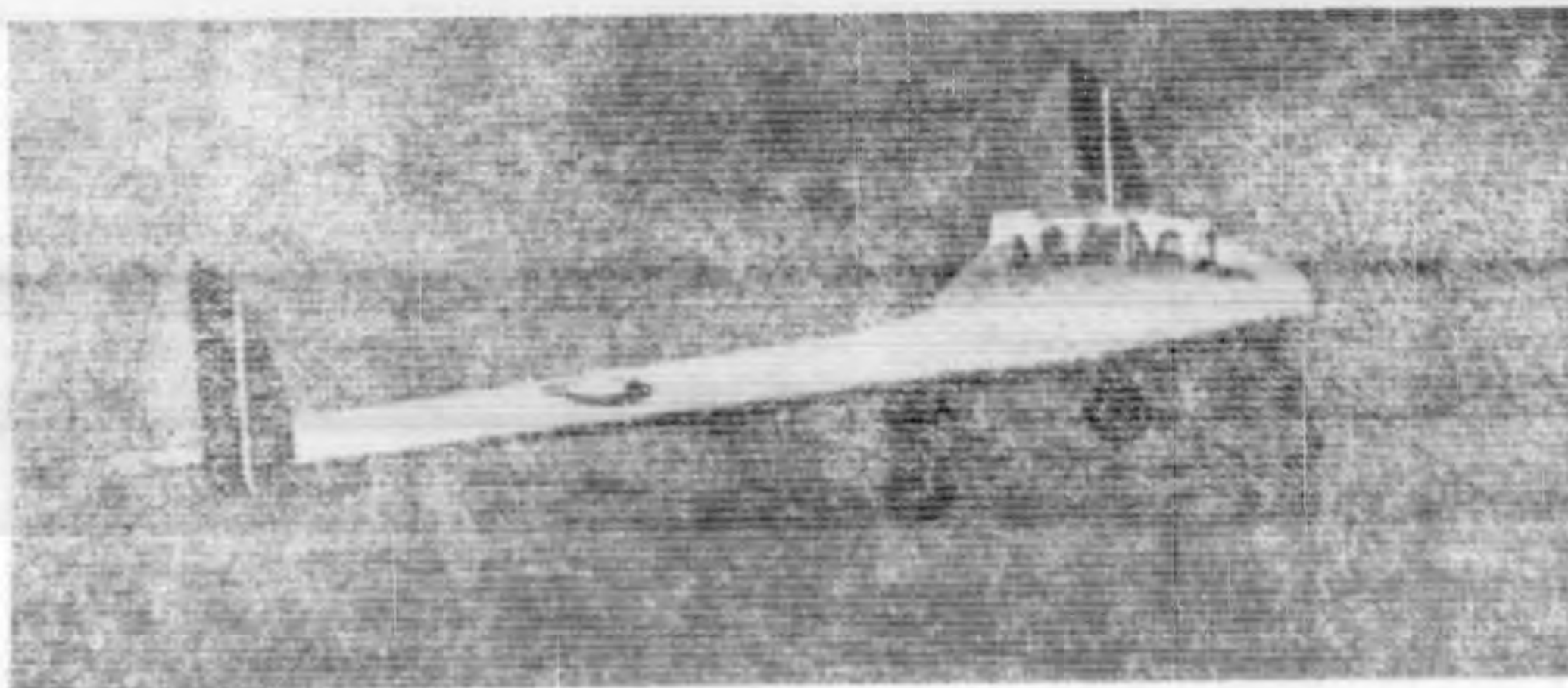
波勒斯設計的
飄航式機，爲一用
小馬力推進機，力
量，慢慢爬升至高
處，然後以如鳥翼
的特殊機翼在空中
飄航的新式怪機。
引擎馬力僅十六匹
，以每分鐘爬升三
百呎之上昇力爬至
飄航高度後，即不
靠發動機行駛。翼
展四十七呎。↓



最新美國超巨型轟炸機 X-41
，裝有六具 3000 匹馬力的氣源
式後推推進機，翼展二百三十呎，
重約二十五萬磅，最高速度三百九
十四哩，航程一萬哩，機上工作人
員共十七人，載彈三十六噸。↓



→ 英國第一架無尾噴氣式飛機，它有
倒的式樣，這架飛機是該廠第一張照
起飛的狀態，亦是該廠第一張照
片，此種機式，預料日後將有
極高速度。



威脫瓦斯氏所設計的無尾噴氣
機（滑翔飛翼）爲發展噴氣推進飛翼
的初步實驗。←

廣東人與北方人

吳錦文

空軍中他們爲什麼成了優先學習航空的機會；再加上氣質與體格的先天條件。

軍人中，湖南人最多，有人說：「無湘不成軍。」

這句話雖有點過火；可是一個部隊中很少找不出湖南人的。中央陸軍軍官學校某期學生的第三總隊是在黃河以北招考的，照理說，總不會有湖南人吧，後來統計的結果，湖南竟佔了第五位。於是有人以開玩笑的口吻說：「我們到新疆去組織一個部隊，大概天山南北路和沙漠中找不出湖南人吧！」馬上另一個人提出相反的意見：「左宗堂征新疆不是帶出了許多湖南人吧，有些在那裏就一直沒有回來，你去招募，那正是給他們一個回老家探望親戚的機會。」

說來也奇怪，空軍中的情形却完全相反，湖南人非常少。航空班第一期（即中央航空學校第一期），湖南人是佔了一個相當數字，但是，航空班第一期是由陸軍軍官學校第五六期和軍官隊的學生中選拔的，他們最初的出身還是陸軍，自然要算一個例外。以後，航空各期學生中，湖南人是少而又少。所以空軍部隊，其中的湖南人真是鳳毛麟角。這個原因現在還沒有找出來，姑且作一個冒險的估計

吧；「湖南人大概不適宜當空軍。」

空軍中人數最多的，要算是廣東人與北方人。廣東人有其特異的面型和特異的語言，他們在外省的時間久，固然有些能說得出很好的國語，可是僅僅能說得出廣東式的國語的，把「政治」「經濟」唸成一個音的確實不少，所以，看眼睛深陷，知道他是廣東人，聽他講話，知道他是廣東人。當你無論走進那個隊，就能發現這個現象，不充滿了這個現象。

北方人，也是很容易看出的，有其特別的體型，自成一個語言系統，當你走進無論那個隊，充滿了北方人。

這是什麼道理？論者的意見很多，歸納起來可有下述的幾點。

廣東提倡航空運動很早，遠在宣統三年，一個華僑飛行員馮如，自美返國，在廣州燕塘飛自備飛機，給人們一個開天闢地的印象。民國初年，革命志士楊逸仙等先後在廣州，汕頭，樟州等處設立航空處，使人們知道了航空事業的重要，及其在軍事

上的價值。

從此以後，自海外學習飛行的相繼返國，在革命軍的陣容中大顯身手，空軍宿將如黃光銳將軍林偉成將軍，都是當時的人物。

再說到廣東航校，在全國各航校中是頗負盛名的，訓練認真，人才輩出。飛機製作方面，廣東也佔了先風，在民國十二年，由於美籍技師的幫助，就製出了第一架國產飛機，到了民國十七年，先後造成驅逐，轟炸，教練等機六十多架。

這些，都是使廣東人對航空事業發生熱望，進而投効空軍。這是空軍中廣東人很多的第一個原因。

再說北方人，北平南苑的航空學校成立最早（民國二年），隨後又產了一個保定航空學校。學校在北方，自然北方人由於地理的關係，得到了優先學習的機會。

東北航空學校的成立也不算遲，民國十一年就創辦了，花費一筆鉅款，建築校舍，購買飛機，聘請外國教官，學生入學的程度也相當嚴格，以後又

派學生赴法國學習，學成歸來的成績很不差，如空軍宿將高志航就是當時的學生。

北方有了這幾個航空學校，學習便利，風氣一成，投効空軍的人就多了。這是空軍中北方人很多的第一個原因。

再說到氣質。
廣東人，生長在海濱，有海樣的氣魄。如果說

生長在熱帶的人是激情的，那麼廣東人就有這個調子。

氣魄大和激情，恰好是作爲空軍人員的條件。

氣質影響到身體，於是廣東人短小精悍，機動靈巧；空軍不需要孱弱的個子，可也不需要笨重的大塊頭，廣東人的身體就在空軍方面有了適應性。

北方人的氣質自古就是強健的，所謂「慷慨悲

歌多燕趙之士」。一靜如處女，動如脫兔」是空軍人員的氣魄，恰好北方人具備這種條件。

氣質影響到身體，北方人的高大個子，身長與體重發展平均，當他們跨進航空第一關——體格檢驗的時候，容易通過。

這些都是先天的條件，爲另一些人所羨慕。

中轟炸隊在美國的訓練

沙鷗

這批久經戰陣的空軍軍官，還像一個初入航空之門的小學生，在美國重行入伍，重行受教，在十八個月的忙碌生活中，慣熟了B-25和C-46機的飛行，回到中國組成一支堅強的隊伍。

在空軍留美中轟炸隊返回上海十天以後，我在陳培基主任家裏會見陳大科副隊長，在酒酣耳熱之餘，和他談到他們在美國訓練的情形；下面是一篇概略的報導：

△入伍▽

這是空軍東海大隊的一部分，正當去年春初中國戰場上情勢最惡劣的時候，他們爲了要更加充實自己的戰鬥勢力和兇狠的敵人在祖國領空一較短長，便由譚德森中校率領一行三個中隊，經由印度赴美受訓。

經過一個月的海上旅行生活，三月三日在洛杉磯登陸上岸，跟着到達Texas省的San Antonio

陸軍中心學校入學，照例先係由美軍航空醫官來給每人舉行一次嚴格的體格檢查，然後正式入校開始入伍生活。

雖然他們之中的大部分，都是久經戰陣和有過許多次的戰鬥任務紀錄的軍官，有的飛行時間達好幾百小時之多，可是來到這裏以後，一樣得重行入伍，重行受教，就像一個初入航空之門的小學生，這時一切都得從頭學起。

美國南部的春季氣候像我們江南一樣，學校裏的許多事物，也像戰前的杭州，每天早晚軍營內外常可聽到航校校歌聲響，這些容易使人在精神上意識到，這就是寬橋。

入伍期間九個禮拜的訓練課程，特別注重體格的鍛鍊，英語的學習，以及有關航空科學知識的灌

輸，體格訓練方面尤其嚴格，每天兩小時的體育時間裏，要接連做着：爬過十八重障礙物，翻十次槓，跑八千公尺長途，打半小時籃球，或者大小左翻五十個筋斗。這強烈的馬戲團式的運動練習，最初許多人都感到吃不消，即或勉強做下來，也一定會讓你累得腿痛腰酸。不僅術科如此，學術方面也同樣的令人覺到繁重；爲着接受教育的方便，英語——尤其是會話方面——必須加緊學習，每天學科教師交下來一大疊幾何三角的算題，也祇好利用夜晚短暫的空餘時間來進行着演習。這樣經過兩個月迅速緊張的入伍生活，確也爲以後的飛行訓練在學術兩科上打下了良好而深厚的根基。待到入伍教育完成，爲時正是榴花盛開的五月季節。

△開始飛行▽

照例在入伍期滿以後，便應開始初級飛行訓練，究竟因為受教者已是具有多年飛行經驗的空軍軍官，這最初階段的教育課程是被省略過去了。入伍期滿，跟着就開始中級飛行訓練，時間又是九個禮



學員和美國教官合影

拜，地點也改移到了Arizona省的Marana中級學校。這時全隊人員，除飛行外，其餘分爲領航轟炸、通訊、射擊、機械、電氣等若干組，都各別派到專門學校裏去受訓。

在Marana開始中的飛行，學習機種是新北美號AT-6，這裏的飛機多，機場的設備也好，教學的進度因之加快，而所收效果也大。在開始飛行以後，個人工作比之入伍時期更爲繁忙起來了；每天六小時在機場，四小時在課堂，飛行之外要加油，聽講之後還有體育。單是飛行一項吧，當你一登上飛機升到天空，必定要飛够四小時以上纔能落地，這和戰時在國內由於油料補給困難不能儘情飛行的特殊情形相比，自然覺得痛快過癮，但飛行日子久了，也就會嫌惡他是一件苦差事。

在這裏擔任飛行教官的美國軍官們，全是些中小尉的小孩子，論及他們的學歷和資歷來，大都比我們受訓人員爲淺。可是學生對教官依然講究禮節，處處接受教官的指教；而教官也毫不留情，不論你資格如何？如果動作作不好，教官一樣生氣。在剛開始飛行時，大家都感到有些不習慣，譬如在飛機上用無線電和地面通話，便需要用英語呼叫，對於會話基礎稍差的，就又加多一重困難。但這一切祇是開始學習時如此，過後不久也就習慣成爲自然不覺其苦了。

中級訓練期間，正值夏季，Arizona省是一片沙漠區域成高原性的氣候，自然格外炎熱。受訓人員白天辛勤工作，周身流着汗水，夜間更加睡不成眠。但爲了迅速完成學習的使命，他們大家咬緊着牙關忍受過來了。

▽B-25 機訓練▽

到了七月下旬，又升學到了Douglas高級學校，這地方仍是屬於Arizona省，和墨西哥毗連着，地瘠荒涼，氣候像Mazaha一樣的酷熱。

先是講授兩個禮拜的學科，到了八月十四日（正值我國空軍節，又是日敵宣告投降的日子。）纔開始B-25機的飛行訓練。雖然這時整個世界的戰事已然結束，但工作仍然加緊進行，每個人都企望着早日學成，返回祖國。

九月間，美軍開始復員工作，軍事訓練機關部份被裁併Douglas學校也在其列。這樣不免延遲了預定的教育日程；到十月下旬，纔改劃到了OKlahoma和Enid兩個學校繼續入學。這是屬於美國中部的地方，和西部訓練機關互不相聯繫，到了這裏，還得重行辦理入學手續。

開始B-25機訓練以後，飛行課目比較以前更其繁多，特別注重長途飛行，編隊飛行，夜間飛行，盲目飛行以及初步的戰鬥教練，白日和夜間兼飛着，而且一飛就是六個鐘頭以上。這樣緊張忙迫的度過了兩個月的訓練時間，到十一月二十一日正式完成行結業禮，駐美主持訓練事宜的毛副總司令特地自華盛頓趕來參加，這天同時受訓結業的還有美、英、菲、巴各國的飛行學生，是一列國際性的空軍隊伍。

高級訓練完成，原定計劃，是應該把已分散在各專門學校受訓的全隊人員，重行集合在一起，以飛機爲單位分組編配，實施部隊戰鬥訓練（比如射擊和投彈練習），但自戰事結束以後，美軍迅速復

員，部隊訓練機關都已裁撤，這計劃終於被擱置起來了。

△改習空運△

戰事已告結束，轟炸飛行已因此減低了他存在的需要性，空運飛行立即代替了他而得到當局的重視。

在美受訓的中轟炸隊，在今年新年時節，原已

由受訓地點趕到舊金山，候船返回祖國，中途復接奉命令，暫仍留美改習空運飛行，一直等到決定好了訓練地點，這纔又回轉頭來到達Texas省的 Austin，再行開始接受O-54機的訓練。

已經飛熟了雙發動機的O-54機的，再來改飛雙發動機的O-53，自然並不十分費事。大致不消三十飛行小時便可完成全部課目。這課目大致是：

- 一、O-53機講解
- 二、性能飛行
- 三、正常起

- 落飛行
- 四、儀器飛行
- 五、單發動機起落發行
- 六、側風起落飛行
- 七、短場起落飛行
- 八、載重起落飛行

這空運飛行訓練的經過，完成極其迅速，而且成績特別良好。每個人都奮力的練習着。人都知道，以中國幅員如此之廣，受戰事破壞後的地面交通如此之困難，空運事業的急切需要是可想見的；改習空運自是轟炸隊在承平時最理想的路，也是報效國家的唯一良好門徑。自然，這些人原是為着增強對敵戰鬥的實力而遠涉重洋辛勤去美受訓，如今敵人倒下了，他們惋惜着再也沒有出擊和多為自己留下些戰功紀錄的機會，但當他們學習會了駕駛載重四噸的O-53的飛行技術，想像着不久以後會要縱橫祖國天空構成普遍全國的飛行網的時候，又不禁興奮着得已在建國建軍的大時期中貢獻出自己雄厚的力量。

待到空運飛行完事，他們趁着候船的時日，得以在美國各大風景名勝地區觀光，和為返國旅程中作一些必要的準備工作。九月中在舊金山登輪，十月初到達上海起岸，正式編組成爲一枝強力的空運隊伍，此刻業已開始奔走南北，擔負起軍事復員運輸的重任了。

十一月二十日寫



訓練結束後舉行盛大歡迎會



整裝返國華僑小姐送行

徵求自由訂戶

預付法幣六千元

東北淪陷期中的滑翔運動

趙鵬

趙翹翔滯空三小時創東北最高紀錄

能駕駛高級滑翔機的日人都被徵入伍作了砲灰

日本投降時存有各式滑翔機六百餘架及器材庫多所，不知道接收後是否應用到訓練方面。

東北淪陷期中滑翔運動計有十年之歷史，首先在「滿洲飛行協會」負責訓練之下，於主要各都市內，皆設有練習滑翔之組織。惟其原則：以訓練日人為主，其他者次之。故參加練習者：以日人最多，國人次之，朝鮮人再次之，白俄最少。齊齊哈爾，錦州，營口三地，因無日本中學，參加練習者，全為國人；其他各地，國人參加者，尚不及百分之五。今將東北淪陷期中之滑翔運動情形，報導如次：

第一年

二十五年春，偽滿即開始提倡滑翔運動。當時日本國內，在德人單腿滑翔名手席魯德指導之下，各地風起雲湧，設立練習滑翔之組織。在東北之日本青年，亦起而響應，經「關東軍」，「偽滿國務院」，「新京市公署」協議之下，先設「滿洲飛行協會創立事務所」，負責籌備一切，向德國購買「容克曼」教練機六架，向日本之「日本小型飛行機製造株式會社」，「伊藤輕飛行機製作所」，購買初級，中級，高級滑翔機，共五十餘架。於五月一日，在長春正式成立「滿洲飛行協會本部」，並招

待各地各界代表，前往長春鐵西飛機場，參觀初級，中級，高級滑翔機，表演，參觀者達四萬人之多，時有九架高級滑翔機，同時表演同一之各種特技，於是各地亦風起雲湧，設立練習滑翔之組織，遂於長春設立「滿洲飛行協會新京支部」，瀋陽設立「奉天支部」，哈爾濱設立「哈爾濱支部」，大連設立「滿洲飛行協會關東州本部」。開始招生時，長春一地報名者，竟達三百人以上，規定於三個月期間內，完成初級滑翔課目，更以四個月期間，完成中級滑翔課目之訓練。然南、北滿氣候相差甚鉅，南滿冬季氣候雖較寒冷，但風雪甚少，初級滑翔機尚能練習，北滿冬季氣候嚴寒，風雪甚大，不適初級、中級滑翔機之練習，至翌年春，冰雪始漸溶化。練習期間，實較南滿各地為短，是年內，初級、中級滑翔機前後數次失事，雖有二人死亡，數人負輕傷，並未因此而減少練習者之熱心。

第二年

二十六年春，召開「教官會議」，檢討已往失事原因，修改訓練課目，及指導方法，並擬購買新器材，增設撫順，吉林齊齊哈爾三分所。惜因經

費缺少，器材無法購入，分所亦未能設立。本年之訓練成績甚佳，計初級、中階、高級滑翔機飛機，皆有練習者。（非如上年僅練習初級、中級滑翔機），是年失事雖曾發生數次，但無一名死亡者。

第三年

二十七年，各地開始練習後，因戰事關係，優秀教官（日人）先後被徵入伍，雖增設吉林，撫順，齊齊哈爾三分所，但因教官缺少，只得受高級滑翔機訓練完了者，擔任指導初級、中級滑翔機訓練之責，惟指導經驗缺乏，連續發生失事，練習者皆生恐怖心理，多自動停止練習，雖舉行「滑翔競技大會」，亦未能挽回練習者之熱心，故是年訓練成績最劣。

第四年

二十八年，除缺少有經驗之教官問題外，尚感經費缺少，教職員月薪，亦不能如期發給，但滑翔訓練，並未因此而停止。八月一日，與「滿洲防空協會」合併，改為「滿洲空務協會」，教官則由日本聘來十餘人，經費則一部分由「國庫」支付。吉林，撫順，齊齊哈爾三分所，改為支部，並於錦州

安東牡丹江等地設支部，此外「南滿鐵道株式會社」，「奉天造兵所」，「滿洲重工業株式會社」，「昭和製造所」，「撫順石炭會社」等皆自設「滑翔班」，自備器材，訓練則由「滿洲空務協會」派員指導之，本年訓練成績甚著。

第五年

二十九年三月召開「教官會議」，決定各支部「教育實施表」，並舉行「模型飛機製作講習會」，使各教官回支部後，負責指導青少年團，製作模型飛機及滑翔機之技術。各地開始訓練後，新購之三架飛機，分發於撫順、安東、齊齊哈爾三地，長春、瀋陽、哈爾濱三地受飛機訓練者，共達四十餘名。七月十日，「滿洲空務協會本部」受日本文部省（教育部）之示意，於長春舉辦「日本中學校教員滑翔講習會」，使在東北之日本中學校，亦能與日本國內之中學，同時開始滑翔訓練。（此時日本國內之中學校，已將練習滑翔，列入正課）。更舉辦「慶祝日本二千六百年紀念滑翔競技大會」，除由各支部派選手參加比賽外，更有由日本、朝鮮派來參加比賽者，此次高級滑翔機冠軍，為朝鮮選手朝川君所得。（滯空時間四小時二十一分朝國人參加者，有趙鳳，張福安諸君，惟當時皆係以特別資格參加表演特技者。初級、中級滑翔機之入選者，亦有國人在內。長春之「義勇奉公隊」，挑選國人商店中之青年店員，施以滑翔訓練，前後共訓練二期，成績甚佳。是年內，參加練習初級滑翔機者，共一千九百餘名，中級滑翔機者共七百餘人，高級滑翔機者共五百餘人，飛機者共九十餘人。

第六年

三十年春，各支部開始練習後，成績日進，雖連續失事，僅有一人死亡。空中電話指導法試驗成功，經正式採用後，訓練高級滑翔機拖曳時，便利甚多。九月二十一日，在長春完成一機同時拖曳三架高級滑翔機之訓練，趙鳳翔君該日以伊藤式C2型高級滑翔機，於空中滑翔二小時五十七分三秒，為國人於東北樹立之最高滑翔紀錄。哈爾濱支部設計之水陸兩用四座滑翔機製造成功後，因天寒結冰，不能於水上試飛，於十二月十九日，被我地下工人破壞馬家溝飛機場「滿洲航空株式會社」機庫時，該機同時被焚。

第七年

三十一年春，「新京支部」以複座（教練用）滑翔機開始練習後，成績甚著，因之各支部紛紛向日本購買複座滑翔機，以資增加訓練成績，但因運輸關係，須半年後方能到達，只得以前有之滑翔機繼續訓練。六月七日，在「滿洲空務協會本部」航空科指導之下，召集各支部之高級滑翔機優秀駕駛者，於土門嶺練習利用斜面上昇風滑翔；惟因連日風弱，遂無成績可言。各地支部，因無專用機場，於練習中級、高級滑翔機時，常因軍用機起落關係而停止練習。飛機則因汽油缺乏，不能依照預定計劃練習飛行。因以上之關係，訓練目標則轉向普及練習初級滑翔機之途。是年內能駕駛高級滑翔機及飛機之日人，先後被徵入伍，練習飛行；訓練完了後，則分批殉葬於太平洋底，或中國之大陸上。

第八年

卅二年二月「本部」之航空科負責人及各支部教官，均紛紛離去，訓練幾全陷入停止狀態。復因

種種關係，「滿洲空務協會」於六月一日全體解散，同時成立「國立滑翔訓練所」，專負訓練中級、高級滑翔機及飛機之責；初級滑翔機則由各大中學校教員訓練。此時中級、高級滑翔機，及飛機之練習者，不准國人參加，只得望機長嘆矣。

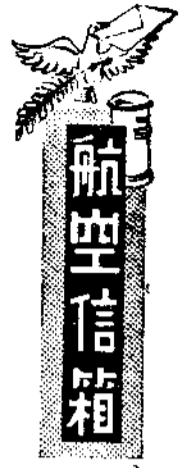
第九年

卅三年春，雖曾努力提倡與普及滑翔運動，但因受器材限制，未能具備適量器材，更兼各地汽油缺乏，汽車奉令改燒木炭，否則不准通行，往返機場時，常因汽車故障而停止練習；雖亦能徒步前往，但機場距離學校甚遠，消耗體力、精神、時間甚多。有寬大體育場之學校，則改於體育場內練習，惟常受氣候之關係，時而停止。本年內滑翔運動之命運，幾陷入絕境。

第十年

卅四年，因前述種種困難難解除，「國立滑翔訓練所」之訓練成績，亦甚低下。初級滑翔機，則仍維持上年度之情況，繼續練習。「大陸科學院」以東北木材製造之航空機用三合板，製造成功，並製成二十人乘之大型滑翔機一架，試飛後成績甚佳。日寇投降後，該機結果，不得而知矣。

東北之滑翔運動，略如上述。至日寇投降時，所有之器材，計教練用飛機九架，初級中級高級滑翔機，共六百七十餘架，卡車三十餘輛，轎車十餘輛，補充器材甚多；並於大連、瀋陽、撫順、哈爾濱、吉林、安東等地，皆設有專用機庫。已能接收者，不知已由負責推行滑翔運動當局接收否？如此項器材完備無缺，繼續利用實施訓練則對中國之滑翔運動前途，定有莫大裨益。



立德 惠明 諸君：
樹雲 志成

所詢招生各事，茲探悉併復如下
(一) 空軍招生機構，僅南京重慶兩地設有招生辦事處，南京該處地址為西華門三條巷六合里十號。自十一月起新設漢口北平瀋陽西安等地招生辦事處，重慶辦事處撤消。另成立游動招生組，一組派在福州，一組派在徐州鄭州開封一帶。

(二) 現空軍軍官學校已遷返杭州寬橋原址復課，該校二十五、六期學生正在校受訓，因受訓練器材限制，未能容納多數學生入學，以故最近並無招收新生消息。

(三) 空軍幼年學校現仍在川西，尚未遷出，將來擬遷何處？迄無確息。該校現亦不擬招收新生。

(四) 目前空軍各校招收新生者，為通信、機械、測候等科，其詳細科目及投考資格如左：

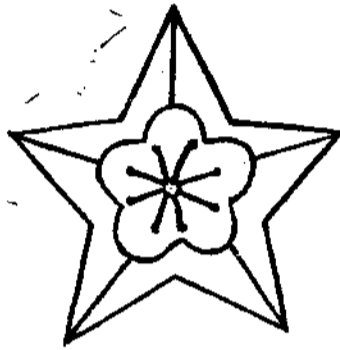
(1) 通信高級班新生——年在三十二歲以下曾在國內外各大學電機工程系物理系及電信工程系畢業者(帶

中國空軍的領章

金黃色銅質，兩個對稱着，綴在衣領上面。

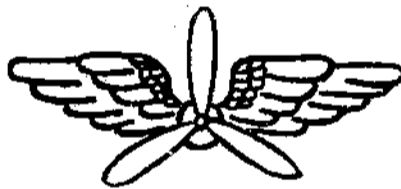
西里繪

(一)



圖一 空軍將官

(二)



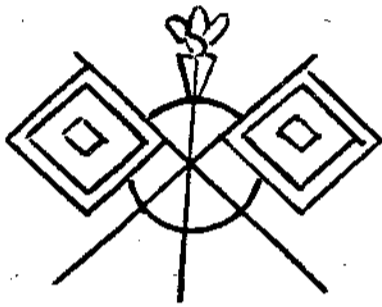
圖二 現任飛行軍官

(三)



圖三 飛行出身現任地面勤務的軍官以及除飛行以外的其他空勤人員

(四)



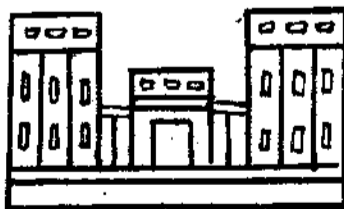
圖四 通信人員

(五)



圖五 機械人員

(六)



圖六 工程人員

薪受訓)。

(2) 機械高級班新生——年在三十二歲以下曾在國內外各大學或學院之航空、電機、機械、土木四系畢業者(帶薪受訓)。

(3) 通信機務員——年在二十八歲以下曾在高級工業學校電機科或相當於高中畢業程度而經立案之無線電學校機務科畢業並在各通信電台實際工作兩年以上有證件者(施一個月軍訓即派工作憑經歷資格核敘)。

(4) 通信機務生——年在十九歲以上二十四歲以下曾在高級工業學校電機科畢業或相當於高中畢業生程度而經立案之無線電學校機務科畢業者

(5) 機械正科生、通信正科生、測候員生——年在十八歲以上二十五歲以下曾在高中畢業者。

(6) 機械初級生、通信初級生、測候初級生——年在十七歲以上二十二歲以下曾在初中畢業者。

(五) 凡上項錄取新生，除通信機務員生得免予入伍外，其餘均須受入伍教育六個月後，始正式入學。上項錄取新生入伍及受訓地點，均在四川。

(六) 聞空軍主管當局以明年度

各校需要員生名額甚多，正擬計劃在全國各地大量招生，屆時並將廣事宣

(七)



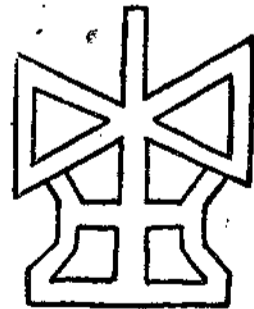
圖七軍需人員

(八)



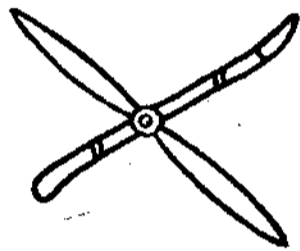
圖八軍醫人員

(九)



圖九防空部隊的軍官

(十)



圖十文職人員

(十一)



圖十一是陸軍或海軍出身現在空軍中服務的軍官

傳，以期促使有志青年踴躍投效。本刊亦當事先公佈詳細消息，及介紹投考必要知識，為考生減除困難。

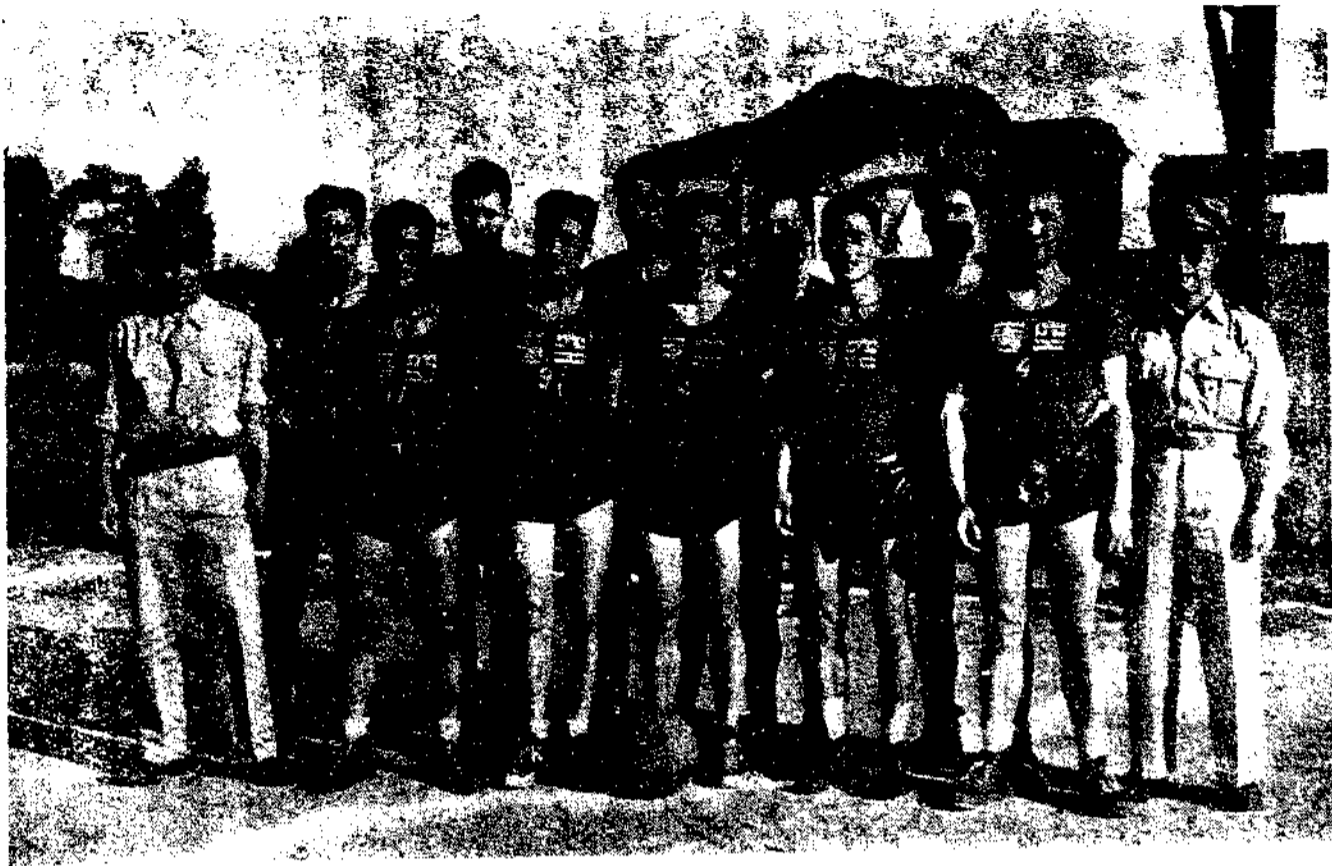
影萍小姐：

有志投效空軍工作，當為當局所

載庸君：

歡迎。本刊亦極樂予協助。惟目前尚未開始招收飛行學生，將來是否兼收女生，亦無確訊。以後如有新消息，當隨時在本刊公告

飛機發動機並不一定裝在機翼前面，亦可裝在後面，因飛機原有前拉式與後推式兩種，其效能並無殊別。猶之火車，車頭在車廂前拉進，與在後推進，均無不可也。



空軍籃球隊遠征記實

聞宗元

勝利後各地體育空氣蓬勃一時，如上海體育協會之創辦體育館，菲律賓「羣聲」「黑白」等籃球隊之歸國觀光，洛陽「征輪」籃球隊及華北「華勝」籃球隊之勞師遠征，均充分顯露勝利後我國青年活躍之精神，與強國之凱旋現象。回顧我國都所在之南京，體育反極沉悶；既無體育機構之誕生，復少體育活動之表現。不佞忝為體育從業員，怒焉憂之，爰於服務空軍體育之便，組成空軍籃球隊一支，於「八一四」空軍節在京表演之餘，頗得各界好評。為謀喚起整個首都體壇之復甦，遂有首都空軍籃球隊遠征京滬杭一帶之議。結果深得總司令之嘉許，由易處長國瑞領隊成行，此本隊組成之緣起也。迨本隊遠征歸來，果然京市已先後有體育會足籃球隊之組織；而「羣聲」籃球隊應邀來京，更一掃京市體壇沉悶之空氣，本隊組織之初衷，可謂如願以償矣。

十員虎將素描

瞿性存（隊長），空軍特務旅營長，民二十二年，代表南京市出席全國運動會，球藝純熟，格資老練，尤精戰略，輒能以智取勝。

劉振元，空軍第一大隊，天津良華五虎之一，民二十三年代表中國，席遠東運動會，球藝在唐寶堃之上，為我國籃球史上最佳之前鋒。

李先燾，空軍特務旅連長，曾代表川省，參加全國運動會，經驗豐富，足智多謀，前鋒後衛，俱所擅長。

張立志，空軍第一大隊，皖省籃球選手，球藝高超，智勇雙全，為全隊之柱石。

葛克，空軍特務旅營附，良華健將，北平代表，曾膺選華北中華隊，遠征日本，名揚海外，體格高大，身手靈活，為理想之中鋒人才。

秦循則，空軍第八大隊，河南名將，攻守兼備，出將入相，為後起中優秀之中鋒。

蘇英海，空軍第五大隊隊長，華南名將，當年持志大學籃球隊橫行海

上，君爲持志隊主將，投籃劫奪，無一不住，爲空軍獲分之鑰。

姚澤華，空軍第一大隊，汕頭名將，其球藝勝於汕隊之林維聰陳清江輩，亦是勇猛潑辣之「廣式」作風。

冷培澍，空軍第五大隊參謀，南京名將，空軍名後衛，把守嚴密，大有一將守關，萬夫莫敵之氣概。

王質林，空軍第十一大隊，河北省選手，留美時爲中國空軍籃球隊之柱石，在美籃球界頗負盛譽。

千里長征第一炮

我空軍籃球隊，由易國瑞領隊。聞宗元楊漢臣指導，楊少華幹事，率領長征蘇錫杭滬各地，於八月廿一日大隊人馬集合，由京出發，當日下午一時抵錫，承無錫體育協會諸君及各界在車站熱烈歡迎，下榻公園飯店休息，定廿二日下午五時與具有十餘年歷史之梁溪隊對壘，該隊擁有世界運動會籃球選手王南珍，張嘉慶，並邀上海選手卓國榮，張少卿，李祖德助戰，實力充沛，觀衆擁擠，球場上幾無立足之地。我隊魚貫登場，四座掌聲雷動，由無錫縣長徐淵若親臨開球，賽來戰情緊張，如火如荼，盛況開錫地勝利後體育活動之空前紀錄。比賽結果，我隊不負使命，以四十七比

三十輕取梁溪，旗開得勝，初傳捷音。

姑蘇二賽皆捷

我隊在錫大捷後，於廿三日，即啓程赴蘇，繼續比賽，當日下午抵蘇，下榻天賜莊東吳大學宿舍，廿四日與該地盟主炮兵十六團作籌募賽，地點在吳縣公共體育場，券資收入，全數充爲蘇州體育協會基金。是日下午球迷慕名前往作壁上觀者達數千人，情況異常熱烈。五時一刻，兩隊健兒，於觀衆鼓掌聲中，魚貫進場，稍事練習，由前上海市長錢大鈞親臨開球，裁判王守方，銀笛一聲，角逐開始，兩雄相遇來精彩百出，結果以七十三比三十二，大獲勝利，觀衆得欣賞我優越之技術，均感滿意而歸。次日復應蘇北難民救濟協會吳縣籌募委員會之挽留，與混合隊作義賽一場，仍邀錢大鈞氏開球，并由當地嚴啟淇君以五十萬元拍去義球壹隻，我隊以精湛之球技，出奇制勝，以五十八對四十三力挫混合隊。

杭垣又奏凱歌

我隊在蘇錫以三賽三勝之戰績，復移師杭垣，於廿九日過滬抵杭，下榻空軍軍官學校，當與武林盟主航校

隊接觸，結果以五十三比三十四又告奏凱，旋漫遊西子湖，飽賞河山風景，於九月三日，班師赴滬，準備斷殺。

征滬四戰

▲第一場對仁餘我隊小挫
我隊僕僕風塵，於九月三日自杭抵滬，四日與滬籃球甲二部冠軍仁餘隊對壘，仁餘以逸待勞，復熟諳於地板戰術，故我隊以半球之差，出師失利，結果以四十二對四十三之相近比數不幸受挫，但觀衆擁擠，情況熱烈，均寄厚望。

▲第二場對大華痛飲黃龍

我隊在滬初戰既受挫於仁餘，於是名將無不磨拳擦掌，冀挽狂瀾於既倒，果然二仗對大華，表演出色，投籃奇準，秦循則，葛克，劉振元，三劍客迭建奇功，觀衆無不嘆爲觀止。大華擁有許文奎，陸鍾恩，張少卿，卓國榮，諸老將，實力較仁餘強勁多，而結果不免爲我隊所敗，以五十一對三十九痛飲黃龍，遂使海上籃球界失色焉。

▲第三場對汕隊握手言和

我隊在滬經二度出戰，遂熱練地

板戰術，奔馳傳遞，已能得心應手，故第三戰逢勁旅汕隊，應付裕如。上半時，葛克，劉振元，活躍非凡，汕隊無隙可乘，各得二十秋色平分。下半時，演出成緊張局面，因犯規疊疊，無法循正軌獲分，結果以五十一對五十一握手言和。

▲第四場對華聯臨別失利

最後一場對華聯盟主隊，該隊採五人聯防戰術，致我隊快竄戰界，未能突破其重重包圍，因此爲華聯所乘。我主將劉振元，葛克，秦循則且爲華聯李震中包松圓所死釘，致未克展其投籃本能，但賴全隊沉着應戰，本僅以四一對五一，失球五只半敗陣。

▲體協張宴饒行

我隊在滬四戰，雖未能出師全勝，但海上球壇對我京方體育，已起極大之重視，認爲復興京市體育之一支勁軍，臨別體育協會籃球委員會特張宴饒行，適菲律賓遠征軍羣聲隊抵滬，亦邀其參加，我隊欣逢其盛，遂多勾留時日，以觀摩羣聲之演出並竭力促成羣聲來京觀光；近勵志社總社邀羣聲隊蒞京，一饗球迷眼福，我隊實與有功焉。

(完)

六年

汝明

「如今又是秋風吹起的時候了，我祝福他的健康並且歌頌他幸運的飛行。」

獻給我的哥哥——汝誠

「別後即投効空軍，先後經過昆明，印度，而赴美，現已學成歸國，月底可飛平，駐在南苑機場。」接到遠行哥哥的來信，已經是三年後了。我獨自站在廣闊的校園裏，任秋風吹起我的衣衫，是落着微雨的季節，我仰着頭看一看天空，依舊陰森森的，我不自然的淌下幾滴淚。

回憶把我帶向六年前去了。記得那年媽媽送我們來古城攻讀，我同哥哥都幸運的考入育英中學，就這樣開始了我們的學習，在冷清的宿舍裏，我開始感到離家的苦痛了，哥哥用好言安慰我，勸說我，使我無形中增加了奮鬥的勇氣。他不願意離開我，因為我的性情好激怒，時常同同學們發生言語上的衝突，以至有時還是哥哥去道歉；而素來倔強的我，有時更堅決的不肯聽從他的話，以至有幾次惹得他哭了。現在想起來，那過去的事情還認爲是不易補償的懺悔呢！就

這樣的度過了一年的學習歲月，日子匆匆的，又是暑假的到來，哥哥呢！他的熱誠會換取很多個同班孩子的友情，這年也終於爲了一點小的事故，離開了育英，同學們用誠意來挽留他，但哥哥的沉靜，堅決的個性終於證實了他的路程，我同哥哥就這樣的分開了，他又考入西城的一個中學。那兒是很靜的，就幾次的看望他，從他的臉上會看出那煥發的生氣，同探討的熱情；不過使我苦痛的是，每當我找他時，他總是從一條小桌邊走過來，我關心他的身體，我開始勸說了，但他總不等我的話說完，便很興奮地說：「三弟，換上鞋，打球去。」

哥哥同我一樣的酷愛着運動，他的田賽成績還很驚人呢！這樣的玩上兩三點鐘，我們都疲乏了，哥哥讓我洗了臉，到床上休息一下，再讓我吃些東西，直到現在，我從沒有忘却那時的溫情。有時哥哥也同我一道去看電影，

看看球賽，春天，秋天也總是喜歡約我一同出城去旅行，不過每次的收穫，却只是他誠意的勸說，他希望我自己能自立，不要再向同學做無謂的強辯，要注意身體，這些話直到現在我還牢牢地記着！

隨着春風秋雨的變換，又是兩年的消逝了，哥哥同我都先後從初中畢業。就在這年，哥哥幸運的考取免費，家人都寄與莫大的安慰，哥哥自然也更興奮。寒假了，我們都沉醉在新年的氣氛裏，爸爸媽媽爲我們預備了更多的飲食，爲我們每人製就了一身新衣，讓我們靜靜的享受一下這人間佳節。是除夕之夜啊！我們遵循着古禮，祭告過祖先，便開始咀嚼這一年一度的子夜，小孩子們都帶着微笑的跑來跑去，我們也約來幾個同學在家裏開始了我們的竹戰，徹夜的不眠。第二天都覺得太乏了，但必須支持着去拜年，我們就在這紛亂的情緒中

送走了新年。記得是一個飄着雪花的日子，我正在寫信給一個遠地的同學，向他恭賀年禧；哥哥却在屋中另一個角落靜靜的有着書，但立刻他又把書合上了，他緩緩的踱到媽媽的身邊，媽媽正在爲我們忙着防寒的棉鞋。

「娘，我要到成都去，找我六叔去。」哥哥依然是半嘶啞的聲音，帶着一些笑意，那時的六叔，已經離家十二年了。

「這麼遠的路，又沒有熟人，你既沒有獨身外出過，又無從投奔，即使你走了，我也是不放心的。」媽媽並沒有停止她的工作，談話就這樣終止了。在家裏廝守的日子是快的，假期滿了，我們又回到小別的古城。臨行前一天，哥哥顯然的有些黯然，他很熱情的凝視過爸爸媽媽的臉孔，終於忍着他將要流出來的熱淚。

古城更可怕了，這兒再不允許一個年青人繼續的活下去。哥哥一直在

發着愁，他鎮日同小說爲伍。當我去找他時，他已不似從前的興奮，顯然是變了。他前後看過幾隻英雄，告祖國的影片，他更受到過度的刺激，他常常皺緊了眉峯，傾訴着他一腔的哀怨。是的，哥哥已不能再等待下去了，是開學後的兩個星期吧！正是同學們互道着年禧的尾聲時，哥哥總算決定了他的行期；同行的是他一向很要好的兩個同學，我也都見過，並且也很熟。臨行前哥哥爲了更珍重，而沒有臨時通知我，只是同大哥照了幾幅像，告訴大哥說：「他會很快的回來，希望大哥能在爸爸媽媽面前，多代他服侍。」就這樣悄悄的去。

古城已沒有戀情了，他們向理想的目的地進發，崎嶇的路途阻不住他們愛國的熱潮，在被封鎖的山地裏，他們變的更警覺，爲了自己，也爲了國家保重，他們終於抵達徐州了。在這兒，哥哥去拜訪爸爸的一個老友，請求他給與幫助，使他們能够平安的過風陵渡。

經過好幾次交涉，直到爸爸同意他去四川，那位爸爸的朋友才答應幫助。

船開了，在暗夜裏摸索着行程，遠處的大吠，同斷續的槍聲伴着他們渡過古老的風陵渡，他們踏上祖國的

自由土地了，到處充滿了熱情。從此，他們大步的邁向戰時的國都，——重慶，他們將開始一個新的生活了。

哥哥是素來不愛寫信的，由於同學的傳語，知道他們都平安，並且哥哥因爲身體好，被航校錄取了，先後輾轉昆明，印度而赴美深造。消息傳來，我們都非常興奮。

日子是三十四年十一月二十九日，將近傍晚的時候，我們知道哥哥是在由重慶到北平的途中，我仰望白雲間，期待着他。當隆隆的機聲響徹了古城的上空，銀白色的機身在翻騰，我靜默了，這好像是一個夢境。

我再見到哥哥是在兩間靜靜地充滿了快樂的小屋裏。當我們剛跨進門

，哥哥便把我的手緊緊握住了，因爲過於激動，使我沒有說一句話。我看到哥哥依然溫暖的面孔，黧黑的膚色，都是三年前的風姿啊！然而那魁梧的身體，穿上挺秀的戎裝時，幾乎使我不敢辨認。是的，哥哥已變成一個空中英雄了。

在抗戰時，我們的家產受了損害；但是戰後的物價依然高漲，生活不易維持。哥哥便決心支持這行將破碎的家庭，他不僅賣掉他頂心愛的東西來担負家中的生活費用。他不愛錢，他的月薪領回來交給媽媽，告訴媽媽不要太過份的節省，因爲他還會不斷的把錢拿來。

本刊增設外埠代銷處

本刊自遷京滬出版以來，銷數激增，惟內地讀者，因交通不便，多有向隅之苦，茲特增設外埠代銷處，如願承銷本刊者，按七折優待，惟須先行付款，書明每期承銷數量，本刊當優先寄遞，當地若有航空場站，由空軍總部之運輸機寄送，不另收費。

中國的空軍

第九十八期

三十五年十二月十五日出版

編輯者：中國的空軍出版社

南京白下路東昇里二號

社長：簡樸

副社長：諸祖蔭

主編人：鄧瀛禹

編輯：陳榕甫

藝術編輯：黃良士

本册零售一千元

(外埠酌加郵費)

徵求自由訂戶

預付法幣六千元

上海總經理：百新書店

總店：上海四馬路中

分店：上海河南路中



百新書店有限公司

中華民國三十六年元旦獻詞

本店創自民元，和中華民國同生同長，在這說長不算長，說短不算短的三十五年之中，多承各地同業的提携促進，廣大讀者的愛護贊助，已經在出版事業上，有了一點小小的成就。我們為進一步加以擴展，決定從三十六年元旦開始，再來一個革新以後的更大的貢獻！

在組織方面，已經從獨資的舊式組織，擴大為有限公司。在出版事業上，除了仍本過去精神，繼續努力之外，並當多多編印各界需要的各種應用書，工具體，挺身前進，開闢一個嶄新的文化園地。

我們過去印行的文藝新書，每出一種，往往在一兩月之間，行銷數萬。雖然由於我們對出版物的內容，從來不肯潦草敷衍的收穫，但是如果得不到同業和讀者的合作，當然不能有這樣優異的成績的。我們要讓這朵美麗的多方合作栽培所長成的花，繼續着她的光榮和燦爛，所以我們必須加倍播散她的芬芳於大地的每一角落。

在工具書方面，我們已於五年之前，開始編纂一部偉大的百新大辭庫。因為當時發見一般的辭書字典之類，有兩大缺點：一點是釋義太無系統，一味把「死」的「意義」，不問是非好歹，拉在籠裏就是牽；以致檢查的既不知該適用那一個意義；應用的又不知該怎樣去湊合。一點是所有複詞，轉輾引用，差錯百出，一經檢對原書，不但「數典忘祖」的很多，甚至人名詞語，也有完全錯誤的，（當然他們也說是「檢對原書」的，但我們檢查他們的內容，就明白他們所謂「檢對原書」是出自廣告師的設計室，並不是編輯室裏出來的。）檢查的如果照樣這樣的辭書去應用，豈非誤盡蒼生！因此我們決意以糾正這兩大缺點為目的，擬定綱要，盡力搜羅材料。到去年夏末，已經全部編成，目前正在校訂付排。尚有百新小辭庫，學生小字庫等辭書字書，也同時在排校之中。其餘各種應用書和工具書，無不自出新意，新設計，新材料，新編制，新方法，決不人云亦云，敷衍抄公。以求在出版界開創新園地，新道路，助諸同業先進，讀者大眾，造成新思想，發展新事業。以我們「百新」的事實，來貢獻社會，實踐凡百更新。敬賀新禧

百新書店有限公司

采秀齋顧繡莊

精美刺繡

喜慶禮品

- 皮面檯毯
- 禮服旗袍
- 靠身枕套
- 堂幔桌幃
- 門帘帳沿
- 兒童鞋帽
- 如蒙惠顧
- 格外克己

上海山西南路三十六號 • 電話九五八二