



48

行編社刊週訊 料研究室醫

No: 009

周至柔

空訊

訊 第 四 十 八 期 日 報

封面畫

程尙俊繪

英國在海外之航空線

叔源

蘭空殲敵目擊記

金岡

英國的阻蒸氣球

和民

BMW 柴油發動機

華子新

載運軍隊的滑翔機

鄧際容譯

空軍烈士詩

壽公

歐戰一週間

歐陽闕



英國在海外之航空綫

叔源

一、印度——新加坡綫

自印度喀爾各塔至新加坡之航空綫，係於一九三二年四月着手測量，由英國政府與政府會同勘定。此綫，因沿途頗多荒野不利於停留之地，但此綫極為重要，英國在亞洲之空軍勢力所繫，且為英澳線之一段也。此綫往時已經試飛者有英、荷、法、三國，英國輕便飛機飛行曾造成新紀錄，飛航非止一次，沿途情形，早已考察詳盡。惟往時均用水上機試飛，陸用機因須經高山峯巒，比較困難，有待於未來之察勘。在信風時季，飛行稍不順利，因雨量極多，霧氣甚重，辨識不清，故補救要方，首在製成準確之地圖，圖中載明飛機中途遇變時，何處適合為暫時降落地點，及氣候惡劣時不宜航行之區段。自喀爾各塔至新加坡計程二，〇〇〇哩，泰國境內自維多利亞至阿陸司達 (Aloer Star) 一段，尙未開始，土人橫蠻，最難飛行。泰國當局已從事勘察緬甸馬來線之北段，並由英國派員協助辦理，擇定停機適當地段。馬來島遍地叢莽，復多高山，水陸交通，均感不便，今後空線完成，一切困難，均可解決。

一九二九年自英倫至泰國，開辦航空綫用 Bristol [Bulldog] 雙翼全金屬機裝置 [Jupiter] 水涼式馬達，每小時可行一八〇哩。此種飛機，最經用固實，極易駕御。但

在泰國一帶飛行，經過紅海印度洋，氣候炎酷，在烈日中尤爲薰蒸難熬。此機所用純金屬質料最佳，防其蝕蛀，如用木料，即不免有彎曲之虞。

喀刺基至馬打拉斯及哥倫坡一段，於一九三二年之夏成立，事前經數度磋商，始獲錫蘭政府之允准，此線成立後，可縮短航程三日半至四日，趁火車則多四日也。由此與英國及澳洲或日本之郵航線聯接，均極便捷，自倫敦至遠東約可節省八日之程。大抵自歐洲往遠東之郵件，以星期五晚到達喀刺基，星期六晨轉至孟買，約午時到達，當晚或翌晨抵麻打拉斯，星期日之晨或下午達哥倫坡。惟寄往澳洲自此運出之郵件，已於星期六晚間起飛，若再待下班曠時甚多，西行班亦不啣接，故自倫敦與澳洲開出之時間，尙須妥協，則雙方對開時間，可以節省，而郵件亦可早時送達。

自倫敦至新加坡，每程自十一日至十二日可達，以緬甸、泰國、及馬來半島西岸之氣候最惡，不宜飛行，非熟練者殊難勝任也。

倫敦——印度線

自喀刺基至麻打拉斯之一段航線，一九三二年十月十五日開辦，故在錫蘭島哥倫坡之商人，在第十日即可收到從倫敦發出之函件。喀刺基至麻打拉斯線每星期對開一次，與英印幹線啣接。早晨自喀刺基啓程，經哈默達拔(Ahmedabad)，孟買，卸下郵件，達貝拉萊(Bellary)，翌晨出發，數小時可至麻打拉斯。全程歷三十小時可畢，往時陸

運最快需四日也。自麻打拉斯寄喀刺基之郵件，較自喀刺基至倫敦之航郵早發二日，則兩線確可啣接。航空線並不經過邦加洛(Bangalore)，因此處郵件可由麻打拉斯或貝拉萊轉遞，極為便利。該線統由 Messrs. Tata And Son, Ltd. 經營，並與印度政府及錫蘭政府協議將擴展其航空線至哥倫坡。但錫蘭政府之是否願意容納此項提議，尙在不可知之數，倘獲得同意，亦需經過十八個月之籌備，方能實施，因哥倫坡尙無適當地段，可築機場。印度之航空，目前較難發展，其故約有三端；(一)英國郵政平信郵費爲六辨士，印度則須九辨士，多出百分之五〇，(二)機中缺乏無線電設備，因耗費太鉅，無力置備，(三)沿途無夜航燈標，故夜間不能飛行。

往者自倫敦寄一信至巴黎，郵資爲半克隆，今則僅收四辨士，自倫敦寄一信經五〇〇〇哩而達印度，僅收郵資六辨士，明信片半之。

三、巴索拉——亞丁線

此線自伊拉克沿波斯灣之重鎮巴索拉至紅海入口處之亞丁，橫越阿刺伯全境，地位極爲重要。該線計長三，〇〇〇哩，可總攬紅海及波斯灣之空運權。一九三二年開始調查阿刺伯沿線情況，並勘定停機場。沿途可見阿刺伯古國之各種遺跡，文化之興替，均有線索可尋，調查員於勘定停機場外，尙須擇沿途適合於支配油站之地段。千百年來，阿刺伯之運輸利器，僅有駱駝可用，天方夜譚所稱之飛行氈今日乃見諸事實。

巴索拉亞丁線一端展至巴格達，自巴格達起，經巴索拉，科維特（Koweit）至馬斯開特（Muscat）為一段，自馬斯開特至亞丁為第二段，此線經多次勘定，始行成立，最初擬取直線，因內地停落諸多不便，乃改由沿海進行。此線近年頗多嬰孩乘坐，Sir Robert Young 赴 Nyasaland 總督之任，亦攜其妻兒，搭機前往。上舉之例，雖至瑣屑，要亦可證英國民用航空服務之週到，微至甫生數旬之小孩，亦得利用之也。

四、開羅——耶路撒冷線

自開羅越蘇彝士運河至耶路撒冷近處之 Ramleh 此線里程不長，但地位極為重要，因開羅有客線通好望角，而耶路撒冷則有鐵道通沿海之極法（Jaffa）海法等處，與伊朗及印度之航空線聯絡，可完成亞非兩洲之航空總幹線。Ramleh 航空站在耶路撒冷與極法之間，交通既極便利。又為沿海要鎮，而耶路撒冷乃歷史上最可紀念之聖地，好古者皆以不得一遊為憾，今後東西國人士，均得於數小時內到達目的地也。

五、熱帶線

新畿內亞有自備英國輕便飛機者，二年中曾飛行一，〇〇〇小時，羣島間飛行凡三十八次，替人跡罕到之地，某高峯最高處為一，〇〇〇呎，有極不馴之蠻俗居焉，如步行而往，必死非命，蓋蠻族仇視白人也。Captain L. C. Shoppee 駕吉卜賽摩斯雙翼

機飛行熱帶，雖島中氣候酷暑，壓迫極甚，但飛行至穩，自新畿內亞之一岸至另一岸凡三小時半可達，氏於二年中嘗飛行九〇・〇〇〇哩，據氏之經驗，以輕便機飛行熱帶，似覺妥便勝任，英國固以善製輕便機名者，即此一點，熱帶航權，已操勝券矣。

新加坡植物園監督 Mr. R. E. Holt 因搜集名貴植物曾於一九三一年十一月飛登北婆羅洲之開那拔魯山 (Mt. Kinabalu)，攀其頂部，程中備受艱苦，銳氣曾不少衰。山間景物均佳，天氣晴朗，惟篷幔架搭後曾被小雨，僅第一日從 Tenomdok 進發，未達 Lunu Luba 即遇大雨，衣履盡濕。同行者 Mr. Clemens 回至 Dattas，乃獨自經康伯倫谷 (Kamborangoh) 及洛蓬 (Lobong) 至開奧 (Kiau) 康伯倫谷至洛蓬之山路極峻峭難行，洛蓬之山穴已為山崩所沒。喀達敏河 (Kadamaian) 及洛蓬間與米納頓杜峽口 (Menetendok) 之風景最美，坡間叢樹起伏有致，兩岸碎石均生青苔，雜以羊齒及草蘭，開奧有稻及豬籠草頗多。達霍棚河 (Dahombang) 之烏魯 (ulu) 地方，山崩時見，掩斃魚類甚多，達霍棚河兩岸多大圓石，均無苔泥，洗濯潔淨，但又無水浪沖擊，誠奇事也，樹林多圓形苔及鳳尾草，生於下端樹枝。登嶺有奇怪禮節，沿途例須遺留米，蛋，雞雞之屬，以酬山神。山間有供奉石，納蛋及食品方得通過，否則將有不利。奈何池有倒懸二孩，已成殭屍。此行共搜集得鳳尾草二五〇種，草蘭六〇種，均送英國博物院陳列。

蘭空殲敵目擊記

金岡

敵人的消耗——

波音雙發動機重轟炸機

兩架

空中勤務人員

八名

汽油

三六，四五〇加侖

滑油

一，八二二加侖

炸彈

一三·五噸

在那天(五月二十一日)的前兩三天，天天有敵人的偵察機到蘭州市空來偵察，經過實實足足三年另十一個月的戰鬥經驗，連初小一年級的小學生都早知道了如何掩蔽；何況每次未等牠到市空，我們的驅逐機早就昇空搜索了，由五月二十一日牠們轟炸的成績，更明白地說出牠偵察的失敗。是的，蘭州附近有許多我們由友邦運到的新銳戰鬥器材，可是牠們是永遠偵察不到的。

二十一日清早，我在床上才張了眼，就聽得空中有強烈的驅逐機行動聲，上了辦公室，就聽說有一架敵人的偵察機，一清早到了蘭市上空，因為天色太清，襯不出機形來，竟給溜了回去。不一會就得到情報，說敵轟炸機二十七架已由晉南運城起飛了，接着

的情報，就是過陝西的郿陽，在正寧竄入了甘境，一直向蘭州市飛來。到了平涼就發出警報，我與小陳，因為沒有任務，就帶了一張綠毛毯，提了一瓶水，買了一個鍋塊——即大餅，到郊外找了一個梨園，在一顆大梨樹下躺下了等看空戰。

我們倆七扯八拉地已談了快三個鐘頭了，緊急警報也已響過很久了，按里程算，平涼到蘭州的空中直線距離，不過三百公里，一小時就夠了，可是非但敵機不見臨空，連我們自己的驅逐機，也老不昇空。心裏好生奇怪，忽然想了起來，原來自前年冬季裏，二天間把牠們的天皇號以十四比零的戰果擊潰了以後，再空襲蘭市時，總在附近盤旋盤旋，想消耗我們驅逐機的油量，牠們就可以暢所欲言了。這次準又採取那一貫的策略。那知我們精明的空軍指揮官，早洞燭其奸，沉着籌劃指揮，適時再昇空截擊，正等得不耐煩的時候，就聽得遙遠的機場裏發出了吼聲，一會兒就看見一大羣驅逐機，正在市空編成了隊形，以最快的速度在爬昇，準備攻擊，約五分鐘以後，就昇高到難以辨認了，又約二十分鐘，就聽得沉重的機羣聲，昂首一看，就在蘭市西邊蔚藍色的天空上一片灰白的污漬，抖動着向東邊飛來。二十七架密集着編成一個三角形的隊形，原為的是以密集的隊形增強牠們的火力。可是剛剛到皋蘭山的前上方，還沒有等牠們投彈，在沉重的轟炸機羣聲中，突來噲地一聲，同時就發現在敵機羣的後上方，先衝下來三架小飛機，隨着又是二架追上了，前面三架放了一陣機關槍，就從側方脫離了；後面二架隨着又是一排機關槍，頓時就看見大機羣的第二隊第二分隊的第三機，——就是最後邊最右側的一

架，後面撞了白烟，落後脫離了隊形，地面上觀戰的羣衆，馬上一個個地歡呼了起來，牠順着餘勢，向前仍飄了約有一分多鐘，隨後才滾翻着掉了下來。牠飄落得很和緩，我好像潛意識地想到，這些在機中即將絕滅的魔鬼們，該快跳傘啊！因爲我想着，他們也許同我一樣的還年青，他本來也許都是同我們一樣地愛好和平與樂於互助的，祇是以後給他們的軍閥們毒化了，或許甚至像好多敵人軍隊中的同志們一樣，他們是被逼迫着做着他們的軍閥的爪牙，可是終不見他們跳出一個來，因之我又想起前年冬天的故事，我們在敵人的飛機裏發現過機裏的乘員們，非但沒有保險傘，甚至用鎖鏈把他們鎖住了在裏邊，日本的軍閥們，這種殘暴的行爲，實在不但使用在英勇地抵抗他們的我們身上，也二樣的使用在爲他爪牙的部下身上！我真懷疑，他們這被壓迫的人民與士兵們，爲甚麼懼怯到這步田地！

同時，其餘的機羣仍密集地前近着，好像在機場上空投了彈。一時從西北方看過去，真像就在機場，峽起了幾十百道的灰柱，使人担心着我們驅逐機回來落地會發生困難，其實，後來我們去看了，不但這笨拙的轟炸手，拉彈拉遲了，就是駕駛員，也把航線偏側了，所有十三噸多的炸彈，完全投了在離機場東南二三公里的一個小荒丘上。這個小荒丘，連名字都沒有的，平常連草都不生的，最近因爲連下了幾場雨，纔零落地長了幾顆連牛羊都不願吃的羊齒類雜草，要說我們那天有甚麼損失，那就是把這座纔點綴上一些生意的小荒丘，現在被炸得更荒涼了！

她們投了彈以後，我們散在各方面去窺擊的驅逐機，都發現了目標，這會越趕越多，大家緊跟着追了上去，牠們也就加大了馬力，拼命向東逃去，我親眼看着有兩小隊驅逐機，一直追出了蘭市東口的東崗鎮去，直到機羣的影子給東崗鎮的山頭遮住了纔回頭。

回頭看那架被擊落的敵機，還是在那兒飄，到離地面三四公尺時，這機頭向下，成了尾旋直衝下去，好像是特別叫蘭市的市民痛快痛快似的，這架飛機落在皋蘭山東邊，大洪溝與瀾泥溝間的山坡上，除了在防空洞裏的大們外，誰都看見了，着地就起了火，火燄紅得比敵的血還紅，紅的火燄上冒着又濃又黑的團煙，遠遠的看過去，好像機裏的冤魂似的，又憂鬱又憤怒又慚愧地，慢慢地擁騰着。落地後約三分鐘，突然紅的火燄裏內出一陣白光。我們知道她未投的炸彈炸了牠自己了，接着就聽得一下爆炸聲，又過了五分鐘模樣，又是這麼一閃又是一個。紅的火燄縮小了，黑煙的濃度也減輕了，大概汽油快燒盡了，前後又爆炸了二個炸彈，後來去看，還有四個沒有炸的，四週的山坡地燒成了一片焦黑，飛機機身的後部，還有一段剩着一個圓筒的形態，其餘都已粉碎了。有一個人體，在一片焦黑的下邊八九公尺處，比較地還完整，大概是飛機落地時被拋出外面來的，其餘都已成了肉醬飛散了。真作孽！

後來據晉陝邊境的防空監視報告，回去的敵機，祇剩得二十五架了，那末一定還有一架被我驅逐機擊傷後，在途中摔毀了。

英國的阻塞氣球

和民

自這次歐戰爆發後，不列顛島各大城的民衆，每日無論天氣好壞，都會看見阻塞氣球繫留於空中。每個氣球配置勤務員十人，繫留裝置，係用鋼纜，繫於汽車上，車中裝配兩架福特 400 馬力發動機，一架發動機推動汽車另一架發動機推動絞盤，絞盤發動機通常可以用作剎車。到了鋼纜已經放兩三百呎後，氣球可以自由爬昇。危急時，氣球可以一直昇達有效的高度無須應用發動機。

氣球裝置，方向舵和安定面滿裝空氣（由沒有回程的氣門通入）。氣囊分爲兩層（內外緊貼）氣球上昇時，氣膨脹，可是有小部份氣氣由旁邊氣門逸出，故能維持恆定的壓力。牽曳氣球下來時，內氣囊的氣體收縮，空氣由頭部下面的空氣進口進入內外氣囊中間的空隙，這樣便能維持氣球的形狀。所以每次飛行之後，球中的氣，必須補充。

關於英國阻塞氣球隊的組織，每中隊包含六個或七個分隊，每分隊有八個或九個氣球。中隊隊部通常是在最安適的營地，氣球勤務員所用的每餐膳食係煮熟裝於一種不洩氣而保溫的箱子中，由腳踏車傳送，所以他們的每次膳食，好像一種野餐。

究竟氣球對於英國作戰的效用可以到達什麼程度，現時還是很難斷定。不過無疑的這種航空器對於精神上的影響是很大的。有知識的轟炸機勤務員必須很小心駕駛他們的飛機，才不至受到氣球的阻碍。在阻塞氣球以上的高空中，如求投彈準確，自然需要下

列兩種條件：(1)能見度良好，(2)沒有雲，在英國倫敦附近很不容易遇到這樣適宜的條件。可是氣球在不列顛島的功用，為阻止低飛和俯衝轟炸（這兩種方式的轟炸在普通惡劣天氣中也可以施行，並且最為準確）。所以無論如何，阻塞氣球，大可減少戰鬥機所必須搜索的立體空間。

據說派遣多數長航程戰鬥機飛行於轟炸機前面，可將許多氣球擊落，使轟炸機得以安穩趨進目標上空。這種可能性切不可忽視。但是戰鬥機要從事擊破氣球，須經過劇烈而困難的工作，為了這個緣故，戰鬥機衝入的時候，便是準確的空襲警報，所以轟炸機進到英國防禦戰鬥機的航程範圍之後，還須經過很多的時間，才能到達目標上空，這樣使英國空軍可以從容的準備應付。

不過在大風時，管制氣球，不但艱難而且有危險，所以氣球勤務人員，必須澈底和周密的合作，才能實行順適的操縱。很多的氣球常常脫離繫留裝置，飛飄各處，使沿途受重大的破壞，這種危險還有方法補救。至於最容易使氣球遇險的却為觸電，雖然可以採取各種方法預防，可是失事還是很多，因為氣球在雷電的雲中（或附近），一小點的電火可使氣球全部發火，真是危險極了。

氣球雖有上述的危險，但是氣球隊在英國的空防中，仍為重要而有價值的部份，一年來德國方面也仿倣英國設置阻塞氣球，以防禦空襲，於此尤可見這種武器在空防上的要了。

Buda 柴油發動機

華子新

去歲美國 Illinois 州 Harvey 城 Buda 公司設計 Buda-Guiberson A-1020 式柴油發動機成功並經政府對這發動機的式樣認可後，這公司便在他的新建工廠開始大量製造這式柴油發動機。這在美國方面，可算為依照式樣許可證明書而製出的惟一飛機柴油發動機。

這發動機最初裝置於 Stinson Reliant 飛機，在美國國內飛行三〇〇〇哩，所得的結果（尤其在節省燃料方面），很是引人注意。上述的飛機，由 Dallas 地方起飛，經過 Birmingham 和 Chattanooga 兩城，到達華盛頓，完成一五〇〇哩航程，飛行時間為一〇時三五分速度為每小時一四二哩。至於所消耗的燃料每小時為一三加侖（應用的滑油量也很有限），每加侖燃料的價格，極為廉宜，所以燃料消耗可說是非常經濟。

Buda-Guiberson A-1020 柴油發動機為九氣缸星形氣冷發動機，額定動力在每分鐘二一五〇轉時，為三一〇馬力。每分鐘轉數為二二五〇轉時，可以擴大達三四〇馬力以供起飛應用。燃料消耗為每小時每馬力〇·二七磅至〇·三八磅。歷次試驗的結果已經證明這種柴油機的動力輸出，和汽油發動機差不多是相同的。在柴油機一類中，和這式相近似的發動機，為德國製供長航程轟炸機應用的柴油機。各次試驗又證明：在高空，這種柴油發動機能維持約百分之七十五的滿載動力。至在飛行試驗時，飛機曾到達一六



三〇〇呎高度，還能以每分鐘超過五〇〇呎的速度爬昇。

據 Ford 公司說，這種新發動機所配零件，有百分之九十可和裝置小型坦克車與裝甲車。這發動機為直接傳動式，壓縮比為 14:1，氣缸直徑為五·一二五吋，衝程為五

·五吋，排空氣容積為一〇二一立方吋，重量為六五三磅（螺旋槳殼不算），至於海面每馬力的重量為二·一磅。

機匣為鋁製，分作兩段，於中央線上開縫，由螺釘釘住。後段內有氣門挺桿導，燃料注射泵。注射泵係裝置聯接於後部的燃料管。

機匣配件為 SAE 2012 鎳鋼鍛件，內中鑽孔以減輕重量，並裝配塞子成為滑油通路。曲軸為兩塊接成單拐式，由機匣中大徑滾柱軸承支持住。

活塞為熱處理的鋁合金，配有三個壓縮漲圈和一個刮活漲圈在全浮的活塞銷上面，又有一個刮油漲圈在活塞銷下面。

氣缸筒係由鋼鍛製而成，氣缸頭為鋁製，旋緊於適當的位置。鈦鉻 (Stichrome) 和鉛錫氣門座，係縮接於氣缸頭。聯桿由鉻 (Chrome) 鈦 (Vanadium) 鋼製。主桿中的襯套為鉛錫，用滾柱軸承。活寒銷和關節銷中係用 SAE 62 襯套縱壓軸承則為球形。

這發動機由標準發動機，有 (1) Briggs 彈筒式起動機和 (2) 伊克利浦斯發電機。至於裝在飛機時，所配的操縱系，都是很正常的。

載運軍隊的滑翔機

鄭際睿譯

空中運載的軍隊，我們早已知道是用降落傘的。

每一架飛機可以拖曳一架約載有十個具有通常武裝的兵士的滑翔機，這是可能的。也許拖曳一架以上。

一架近代的單引擎收縮起落架的單翼飛機，在巡航時，升力與阻力之比大約是九至十。一架落伍的 JEN 波形的金屬表面，不能收縮的起落架，和笨拙的機身形狀，其升阻比可以至六，則二萬二千磅的總重，其阻力約為三千七百磅。

一架可以裝載十個兵士的滑翔機，必須設計得有很高的有用載重。如着陸速度為三十哩時，則只有一具着陸滑撬是需要的，沒有引擎，沒有燃料或滑油，亦沒有油箱。

每人的重量，約一六〇磅，他的武裝約九〇磅，則全重為二五〇磅，而十個兵士的重量共為二五〇〇磅。以其總重加入計算，則這滑翔機的重量可以推算如下：

機身及操縱	佔總重之	17%
機翼	佔總重之	15%
滑撬起落架	佔總重之	2%
機尾部	佔總重之	2%
結構全重	佔總重之	37%

有用載重	佔總重之	63%
證明		100%

如以有用載重為總重百分之六十，則總重共為四，一〇〇磅。

如其設計很整潔，雖然機身為要裝載兵士而很粗壯，及其機翼為使降落速度只有三十哩時，而致龐大，但升阻比至少為十。阻力當為四二〇磅。

全組阻力共為四一二〇磅，較 J52 原有阻力增加百分之二一·四。再予以螺旋槳效率的減少，（它們並非恆速者）其巡航速度因拖曳滑翔機後，約自二〇減少至二〇哩時。

最顯著之用拖曳滑翔機運載軍隊的優點（和拖曳者本身之運載）是只犧牲了一些速度而數量得以增加，假如運載機可以裝載二十人，而滑翔機為十人，則其數量的增加為百分之五十，一個有價值的數目。

技術或僅是利用黑暗天氣，人造霧（如果有此物）的優點，在黎明前起飛和跨越海面，儘量得到極高高度（J52 和滑翔機或許可能到一萬呎以內）。它可以越過海岸線，即使遇着惡劣風向，因在平靜的空氣中它可以滑行十九哩。

它的接近甚靜默而無聲的，已經在前面的運載機在拋棄它後，已經轉換方向了。這滑翔機在被戰鬥機射擊前，進行着陸的機會。

滑翔機的低着陸速度，是很有利的，它可以隨處降落，縱使場內有些障礙。也許有大部分的部隊在着陸時受傷，但這是很微小的，假如着陸速度是三十哩時。駕駛員不需要很有能力的，只要能訓練他們夠上着陸一架滑翔機的標準，就適合這種特別任務了。

空軍烈士詩

聶公

李烈士桂丹

烈士遼甯人，航校二期畢業，在學時，爲高烈士志航所激賞，嗣隨高轉戰京滬間，擊落敵機三架，後擢上尉大隊長，繼高任，二十七年二月十八日，敵巢傾犯武漢，君率隊與戰，勇冒火網，先衝敵陣，指揮個別兜擊，燬敵機十二，而君竟於凱旋中犧牲。

關東志士高志航，繼起頡頏劉粹剛，要知桂丹亦佼佼，如鸞隨鳳參翱翔，大海波翻蛟鱗驕，老蛟生翅騰碧霄。遙遙浮雲踐華月，遮斷銀河烏鵲橋。墓地高空起霹靂。漢家

飛將當頭擊。一隻一隻復一隻，紛紛鏖戰天江側。鴉陣忽散還忽聚，聯尾傾巢犯鄂渚。將軍領隊立雲端，敵膽已破猶撐拒。密密火網布如雲，將軍敵不見身。縱橫濶決出復入，敵鳥十二片爲塵。遂開空戰之奇捷，飛聲四海真洋溢。將軍聞捷不歸來。千載英雄淚橫臆。

安烈士家駒關烈士萬松

安烈士粵人，航校一期畢業，以戰功屢受獎賞，晉擢少校隊長。性坦白，與人交，傾肝胆，對部屬尤愛護備至。士多樂於効命，抗戰軍興，轉戰各地，所至有功。關亦粵人，生長海外，初在美國萊茵航空學校習飛行，成績優著，慨於國難日亟，歸効祖國，復畢業航校高級班，授少尉，執安烈士麾下，屢隨征。

多奏功，與安先後殉國。

粵東兩烈士，曰安復曰關。安君心腸坦然白，霽月清風懷抱間。復有一副好肝膽，
頽然輪困還鬱結。慷慨當仁有不讓，赴湯蹈火不爲難。愛護袍澤如子弟，疾視寇虜逾鷹
鷂。關君雖華裔，生長西洋歷年久。顧念祖國心，有如嬰孩慕父母。高學屠龍拔，怒伸
斬鯨手。歸來赴國難，壯氣貫星斗。從安將軍雲霄中，激烈搏戰雷霆吼。東指滄溟北榆
關，橫掃妖鳥揮鐵帚。敵來原可一網擒，無奈英雄悲不壽。兩公忠勇天下聞，英概足激
吾三軍。直搗扶桑知有日，陣前看盤鷗鴟雲。

歐戰一週間

歐陽闕

(一) 敘利亞英軍包圍大馬士革城

當英軍會同自由法軍，在敘利亞境內全線推進之際，德軍亦適時正式加入戰爭，與維琪政府并肩作戰，法方之抵抗在沿海一線爲利塔尼河附近，馬杜拉一線在瑪基營附近，惟此兩處之法軍，均被英軍等擊敗，而德機羣在敘境上空與澳洲空軍激烈空戰之結果，亦遇慘敗，被擊落容克斯八八號轟炸機三架。嗣英軍佔領悉登與阿布基馬，悉登於一日之中三次失守，三次克復，最終陷落，使法軍對於維琪政府之忠心，遭受一重大打擊。英軍由此方面之進展，係以澳洲軍隊爲前鋒，其由伊拉克出擊之英國坦克車軍隊，亦先後佔領邊境之重要據點。至貝魯特距阿布基馬前線只有六哩，法當局已下令該處之居民九萬五千人迅即撤退。現英軍正自南部及西南向大馬士革前進，并協同自由法軍將該城重重包圍，故該城之失陷僅屬時間問題。

(二) 英軍在非洲之活動

非洲戰事，最近在北非方面，忽又激烈展開，英軍先向索倫姆南部及西南之敵軍攻擊，頗有損失，其裝甲車被德方俯衝轟炸機擊滅十輛，旋風式飛機則被炸燬九架。惟英

軍仍能再度進入利比亞邊境，向巴第亞以西推進。至在東非方面，英方已宣佈佔領意屬厄利特里亞沿海最後一據點阿薩布(Asabo)。此役英軍係以亞丁(Aden)為根據地，渡過海灣作戰，曾俘意海陸軍將領各乙員。現厄立特里亞六百七十哩之海岸線，均無意軍踪跡。英方控制紅海及亞丁灣之形勢，已告完成。

(二)馬爾他與直布羅陀之戒備

英軍在馬爾他島及直布羅陀海軍港戒備極嚴，上星期抄德意機羣空襲馬爾他被守軍擊落十架，至直布羅陀港內之英海軍，連日正演習防禦。空軍部隊常在砲台上空偵察飛行，泊在港外之航空母艦，亦時作準備有所動作之狀。故據守此兩點之英軍實力，可謂相當雄厚。

(四)最近英境空襲損失

日來英空軍時飛德佔領區轟炸，本月十日晚間其機羣曾飛襲法國布勒斯特港，泊在港內之德國新巡洋艦「友金親王」號及其他兩戰鬥巡洋艦，均被炸傷，此外英機又轟炸荷蘭領土，顯著戰果。至於英國全境內五月份空襲結果，據官正式公佈為：死者五千三百九十四人，傷者五千一百八十一人，失蹤者七十五人。

空訊週刊稿約

- 一、本刊歡迎左列各稿：
 1. 中外空戰之翔實記載與描寫，
 2. 各國空軍戰史之紀錄與研究（以近年戰爭為限），
 3. 航空新器材介紹（須附說明圖樣），
 4. 航空統計與珍聞，
 5. 航空漫畫。
- 二、來稿白話文不拘，字數以四千為限，過此除特約外，概從割愛，附圖請用白紙墨繪。
- 三、來稿本刊有酌量增刪之權，一經掲載，致酬其著作權即歸本刊所有。
- 四、凡投稿材料尚佳，而文字須修改者，其修改數字之稿費，在投稿人應得稿費內扣除。
- 五、來稿須繕寫清楚，最好用紅格紙繕寫，並加新式標點，如字跡潦草，須另行贖正付印者，酌扣稿費。
- 六、稿費文字每千字五元起，漫畫每方四元起。
- 七、來稿請寄成都羣字第七十七號（乙）信箱空訊週刊社。

空訊 (第四十八期)

定價——每冊壹角

編輯者 空訊週刊社

成都羣字第七十七號（乙）信箱

發行者 鐵風出版社

成都東勝街十二號

成都郵箱第二十四號

印刷者 航委會印刷所

成都天涯石北街卅七號

電話：九七七號

中華民國三十年六月廿三日 星期三 出版

中華郵政登記認為第一類新聞紙類