

國立中央圖書館  
NATIONAL CENTRAL LIBRARY

期五第 南京圖書館編社刊週訊空

# 空訊第五十期目錄

|                      |     |
|----------------------|-----|
| 德國空軍新戰術              | 在湄  |
| 二十九年九月份各地空襲概況（一日至十日） | 編者  |
| 歐西之空戰                | 編者  |
| 歐洲各國之飛機產量            | 文沫  |
| 蘇聯跳傘的十年間（敏諾夫士校）      | 龔雄  |
| 小統計                  | 林振雄 |
| 英國空軍與航空俱樂部           | 四郎  |
| 歐洲空戰大事記              | 胡伯琴 |

# 德國空軍新戰術

在 涓

德國空軍的出動，至今已逾一載，在這一年間德國空軍的戰果與損失，據八月三十一日柏林海通社電稱：在此期間，德轟炸機共炸沉敵軍艦及商輪五百餘艘，合計二百餘萬噸，炸傷敵軍艦及商船約七百艘，合計三百五十萬噸，並在英倫上空擊落阻塞氣球一百五十五枚，德方共損失飛機一千零五十架，波、挪、荷、比、法、英六國，則共損失六千九百五十架。但據英國空軍部宣稱：英國戰鬥機一年來共擊落德機一千七百五十二架，高射砲隊共擊落一百九十六架，這一種戰果與損失，與上次歐戰第一年間的經過比較起來，雖然數量和技術上都有驚人的發展，但以現代戰爭的背景，加之以新興的閃電戰術，這一年來德國空軍的成績，不但說不上有重大的效果，抑且尙未發揮所謂閃電戰的真諦。

自上次歐戰結束，杜黑將軍的學說，支配了整個世界空中戰術的思想，他所具的信心，以爲空中戰唯一的方式，卽是大轟炸，甚至雙方在未宣戰前空軍已完成了戰爭的任務，他以爲驅逐空軍的戰略是防禦行爲，所以杜氏主張在經濟力量的可能範圍內，應用全力製造轟炸機，此種飛機，載油最與炸彈量可以互相換用，且於出發執行任務時，可攜帶充分的自衛武器，並以少數不攜帶炸彈之飛機，供長途偵察之用，因爲空中情形與

南京圖書館藏

地面不同，地面可藉天然的地形與人工壕溝爲屏障，空中則處處門戶洞開，飛機隨時隨地皆可侵入，故防禦戰僅適用於地面而不適用於空中，也就是轟炸機是空中之王，是萬能的主要工具，要是敵機防禦力量強大，則轟炸機可在極高空中飛行，迨抵目的地後，再俯衝而下，投彈後復騰空而去，或在夜間執行轟炸任務，如此敵人即無法防禦，這即是杜黑主義的精義，但也可以說是軸心國家運用空軍的主要方式。

自此種學說問世後，第一個信徒，首推德國，因爲他的建設空軍，即以杜氏之思想爲其基礎，德國實行杜黑的理想，較任何各國均爲熱烈，以組織來說，德國空軍的百分之六十是轟炸機；以運用來說，在此次戰爭中，德國空軍的轟炸，多用俯衝戰術；以製造來說：最近出現於英倫上空的有三十噸的重轟炸機，凡此種種，無疑的都是應用杜黑的理論，所謂空中的閃電戰術，無非把理論移之於事實，使在最短期間，發揮最大的破壞力量，故不惜派遣大批飛機，與敵國作空中的決鬥。下述數例，即本閃電戰的原則指出德國空軍所實施多樣性的新的戰術。

1. 集中使用：在德波戰役中，曾實行了一種空軍或任何軍隊所未有的行動，就是集中數千架飛機，輪流轟炸波蘭後方，而且有系統的轟炸波蘭由西至東的第三條南北鐵路幹線與各東西鐵路的交叉點，破壞和擾亂波蘭東部或百萬預備軍的動員和集中。又如最近的英德空戰中，德國一日出動飛機多至四千架，輪流轟炸英境，且上迄國海上封鎖。

### 二十九年九月份全國各地空襲概況 (一日至十日)

編者

| 日期 | 地點        | 空襲次數 | 時間          | 襲擊架數 | 任務 |
|----|-----------|------|-------------|------|----|
| 一日 | 石象龍 桂平 廣西 | 一    | 九時零八分       | 一    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 二    | 2.1. 八時四十分  | 一    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 八    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 一    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 八    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 三    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 九時零一分       | 七    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 2.1. 十時二十分  | 一    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 2.1. 十時四十分  | 一    | 轟炸 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 七時三十分       | 一    | 偵察 |
| 二日 | 廣西 廣西     | 一    | 十三時二十分      | 九    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十三時五十分      | 九    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 六時零五分       | 三    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十時十二分       | 二    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十時十分        | 二    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十六時二十分      | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十五時五十分      | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 六時五十五分      | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 九時五十三分      | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十時四十七分      | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 一    | 偵察 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 不明          | 八    | 轟炸 |
| 三日 | 廣西 廣西     | 一    | 十四時十八分      | 三    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十一時五十七分     | 九    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 九時三十五分      | 七    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 二    | 2.1. 八時四十三分 | 四    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 二    | 2.1. 九時十五分  | 一    | 偵察 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十四時四十分      | 三    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十三時三十分      | 三    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十二時二十五分     | 二    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十二時二十分      | 三    | 轟炸 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 八時十六分       | 一    | 偵察 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 七時四十八分      | 一    | 偵察 |
| 四日 | 廣西 廣西     | 一    | 十三時三十九分     | 七    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 十一時五十八分     | 五    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 十四時二十一分     | 一    | 偵察 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 七時十五分       | 一    | 偵察 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 八時十六分       | 四    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 十一時五十四分     | 四    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 八時零五分       | 四    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 一    | 十四時零七分      | 二    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 三    | 2.1. 十時四十分  | 二    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 三    | 2.1. 十時四十分  | 三    | 轟炸 |
| 五日 | 廣西 廣西     | 三    | 2.1. 十時四十分  | 三    | 轟炸 |

| 日期 | 地點    | 空襲次數 | 時間           | 襲擊架數 | 任務 |
|----|-------|------|--------------|------|----|
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時二十分        | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時四十三分       | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時四十六分       | 二    | 調動 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 十三時三十一分      | 一    | 偵察 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時           | 一    | 偵察 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時四十分        | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 一    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 四    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 一    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時四十分        | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時           | 一    | 偵察 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時四十六分       | 二    | 調動 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時四十三分       | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時二十分        | 三    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時十八分        | 四    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.1. 四時四十八分  | 四    | 轟炸 |
| 六日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.7. 七時五十分   | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十二時零七分       | 七    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時三十二分       | 一    | 偵察 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.1. 九時二十七分  | 三    | 運輸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 三    | 3.2. 十一時零三分  | 二    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十一時十一分       | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十時五十五分       | 二    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 六    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 不明           | 三    | 運輸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時三十二分       | 一    | 偵察 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時十一分        | 四    | 偵察 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十二時五十三分      | 一    | 偵察 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時三十分        | 二    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十四時零五分       | 三    | 運輸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時二十分        | 六    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十七時          | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時三十六分       | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時四十六分       | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時二十分        | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.1. 八時五十四分  | 六    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.1. 十一時四十三分 | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 二    | 2.1. 十一時四十三分 | 四    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 九時五十分        | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 十二時三十九分      | 一    | 偵察 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 七時五十八分       | 三    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 八時四十五分       | 一    | 轟炸 |
| 七日 | 廣西 廣西 | 一    | 六時四十分        | 四    | 轟炸 |
| 十日 | 廣西 廣西 | 一    | 六時四十分        | 四    | 轟炸 |

2. 航空協同：在過去的戰役中，空軍至多先掩蔽或輔助陸軍，可是現在的德國空軍，却與陸軍平等的進行大規模的進攻，由地上的機械化部隊與空中的機械化部隊，相輔而行。因此，德國空軍收得了很大的效果，當他進攻法國北部要塞區的時候，如果有優勢的空軍與陸上機械化部隊相輔而行，德軍決不能在十二天之內，橫行法國北部。

3. 降落傘兵：在此次戰役中，空軍又負了一種最大的任務，即空軍陸戰隊降落在敵後方造成第二戰線。德國對於這種嶄新的戰術，在荷蘭獲得相當成功，尤其是以佔領麻特丹的馬鄰巴哇克斯，更爲顯著，要是德國沒有空軍陸戰隊，德人決不能在五天之內橫行荷蘭，也決不能在兩天之內，佔據列日要塞區的重要砲壘，搶佔繆斯河橋頭，衝入德比要塞線後。德國的降落傘部隊，都是特選的部隊，爲數約在五千至一萬左右，他們受過高等訓練，故一到敵人地面，即能直接奔向他的目標，他們並用五花八門的策略，例如降落後穿着敵國的制服，或敵國人民的服裝，以隱蔽敵方。

此外在挪威戰役中，我們又可以看到利用空軍佔領敵方飛機場和空軍根據地，大批巨型運輸機運兵，飛機阻止對方海軍的轟炸，以及佈雷反封鎖對方，阻截對方派遣軍的運輸和登陸等等，終之，凡是空軍能力所可達到的，無不盡量利用，極爲活躍，期由空中的決鬥，獲得空中霸權。

# 歐西之空戰

編者

意大利已向巴爾幹發動戰事

英國之海空軍大舉援助希臘

英炸德境各目標有重大成就

英格蘭及倫敦郊外整日空戰

軸心國家着着壓迫法西兩國參戰，西班牙方面，已由佛朗哥與希特勒會議完畢大概數週內即能宣佈立場，此次會談中所提出討論者，除參戰一項外，即為與參戰有關之直布羅陀港問題及西在北非與法屬摩洛哥問題，至法國能否協助德意兩國對英作戰，尙未決定，惟希特勒定必利用法國以牽制英國，因法國即使不作交戰行動，如僅在地中海上調動海軍，則英方亦須增加其警備力量，現德意二國對法提出（1）亞爾薩斯羅林二省（Alsace and Lorraine）割讓與德，（2）法意共管突尼斯（Tunis在非洲），（3）法西共管摩洛哥，（4）德軍得自由假道法國任何歐洲領土，及（5）其他各條件外，又將糾集法國所餘海軍艦隊與德意海軍合併，以便對英國艦隊作最後之決戰，其在地中海及其他

各處之法國海軍根據地，德亦欲使用，法國在此種「合作」之原則下，難免屈服。

巴爾幹方面之危機，在一週以前，已喧傳一觸即發，乃者意軍先向希臘發動，由阿爾巴尼亞（Albania）侵入希臘，希臘被迫起而抗戰，在阿爾巴尼亞之意軍原有十餘萬人，戰事發動後，尚可源源開來，此外又有坦克車二百五十輛，野砲四百尊，希臘之陸軍有常備軍八萬人，戰時可以出動六十萬人，惟空軍平時只有十大隊（每大隊分爲三小隊）海軍之主力裝甲巡洋艦及驅逐艦十艘，其中僅有四艘係最近製造者，故海空兩部份之實力，較爲薄弱，若無外力援助，意必於數日之內壓倒希臘，現意軍主力，當先向佛羅里那（Florina）進攻，奪取阿國沿邊山地，通至希臘之關隘，其空軍連日轟炸佛羅里那，卡斯托利亞（Kastoria），巴特拉斯（Patrias）及其他各處，雅典（Athens 希京）亦被空襲兩次，但均被希臘高射砲擊退，間亦有激烈之空戰，至意軍之第一目標爲薩羅尼加埠（Salonika）該埠爲希臘半島聯絡巴爾幹之樞紐，形勢險要，一落意國之手，則英國在東南歐及地中海東部之勢力，定必消滅無餘，故就英國人之觀點，亦認希臘爲英意兩軍之劇烈戰場，英在地中海東部駐有強大艦隊，茲已決定保護希臘之領土主權，以履行前此之保證，其陸空軍已自亞力山大港開抵克里特島（Crete）一部份已在希臘之塞法羅尼亞島（Cephalonia）登陸，英艦隊亦開足馬力向希臘領海進發，且在科孚島（Corfu）與意海軍發生激戰，擊敗意軍，縱觀英國援希之全部策略，係以海軍保護希臘各島嶼，并對意海軍根據地施以可能之直接攻擊，其次則以空軍保衛希臘各城市，再次爲財政上之援助



。日本已有英之轟炸機，在希臘援助希臘軍作戰，其海軍轟炸機復對意領多得喀尼斯羣島 (Dodecanese Is) 馬爾特薩那埠最接近雅典之意空軍根據地，此外土耳其亦以一切物質援助給予希臘。

當意軍向希臘進攻之際，希特勒與墨索里尼又在意之佛羅倫薩 (Florence) 舉行會談，彼等以直布羅陀為其第二目標，自必再進一步，迫令法國交出大部份艦隊以為攻英之用，上述之軸心國各種活動情形，即為德國擬定在美國大選前造成外交上驚人之劇變，德國不久將來，對於倫敦當再採取空軍攻勢，至意大利駐海峽之空軍自本月二十五日起，每日均參加轟炸倫敦及英國其他各地，此亦為意國對英倫全部所採取之激烈行動，不過英國除積極援助希臘抵抗侵略外，其空軍之轟炸德各種軍事目標，業已獲得重大成就據外國工業家稱，德全國工業生產量，因受英機一再襲擊，已減少百分之二十，英空軍部發表新聞亦稱，德數地之煉油廠，因轟炸關係，已被迫停閉，在漢堡附近之船塢，有德輪三艘裝載小麥一萬噸被炸，完全沉沒，又據柏林方面中立國觀察家稱，德某大工廠專門製造戰爭武器，現已停頓，柏林城內某一工廠備有極端重要之機器，因直接中彈損失甚重，總之英機迭次空襲德境，對於德國人民精神上之影響，亦已益趨明顯。

其在非洲方面，英國空軍對意軍之厄立特里亞陣地，亦作有系統之夜襲，當地之臨時軍需站直接中彈發生大火，阿斯瑪飛機場及意方摩托運輸隊亦被轟炸。

英機又於本月二十三晚至二十四晨襲擊漢堡，其後進入柏林市區，柏林居民均從夢

中驚醒，英機轟炸按照預定計劃，在柏林市區西部投彈特多，引起大火若干處，另一批英機在埃姆登港向鐵路碼頭及倉庫集中轟炸，德境其餘區域及佔領區，亦被空襲，馬德格堡及漢諾威之油廠及佛蘭克福之貨棧，德國北部西部各鐵路會合點及工業中心荷蘭胡克港(Hoek)之船塢以及數處德機場均被轟炸，英機僅一架失蹤。

二十四日英機沿歐洲海岸飛行達二千哩，在各地投新式炸彈若干，對各地德國攻英之準備予以破壞，前在法國羅利翁集中之德降落傘部隊數千人原擬在英境降落，因受英機轟炸影響，已調返本國。

是日(二十四日)夜間英空軍轟炸機又襲擊柏林及德西北兩部工業目標，與德佔領區之其他目標，轟炸柏林時曾投擲高度爆炸彈及燃燒彈，數處起火，惟英機飛近市空之際，曾被德方擊落兩架，英機又炸、漢堡及漢諾威之油廠、不來梅、威廉港、鹿特丹、哈佛爾、羅利翁之船塢與航運、閔斯德、杜伊斯堡等地之鐵路交通線、漢堡電力廠、佛拉新、俄斯坦得、敦刻爾克等地之港灣、及德飛機場若干處、均被英空軍竟夜猛襲。

二十五日德空軍白晝空襲倫敦及英國東南部、英方截擊之飛機在倫敦，肯特海岸，內地城市，沿海及海峽上空與德機展開血戰，倫敦上空交戰之飛機達一百架，德機損失十二架，英機亦有八架墜落，是日倫敦共被空襲三次，在第二次空襲中，德機所投高度爆炸彈一枚，於鬧市街頭爆炸，德機在英國其他城市，亦投大批爆炸彈。

是日英地中海艦隊與英空軍聯合進擊在埃及海岸希第巴倫尼東之意軍集中處，意方

運輸輪一艘完全被毀、燃料庫發生大火。

迨至夜間，英皇家空軍又襲德境及德佔領區內侵英之各港口及長射程大砲陣地，布倫之沿海各地均發生大火，直至二十六日火勢仍熊熊、據英空軍部公佈、漢堡造船廠及水力廠均被彈、損失甚重、並發生大火，又不來梅，漢諾威等處亦中彈起火，阿姆斯特丹、俄斯坦得、安特衛普之船塢以及若干機場均為英機轟炸。

是日（二十五）薄暮至二十六日清晨，德機亦不斷空襲倫敦，倫敦竟夜均在警報中，德機投下爆炸彈與燃燒彈極多，英格蘭中部與西北部一帶以及蘇格蘭南部俱被炸。

二十七日由英格蘭南部至倫敦郊外，整日中有激烈之空戰，倫敦共發五次警報，德機共被擊毀八架，英機失蹤六架，倫敦與其他各地域於遭受不斷之空襲以後、傍晚復有空襲，高射砲之猛烈砲火、迫使德機不得低飛、其投彈皆不能集中於一地城、工人住宅區落下爆炸彈及燃燒彈甚多，並有延性彈數枚落在倫敦中區。英空軍同時亦按照既定計劃、飛襲德柏林，柏林市區損失慘重、並有德軍事中心二十餘處受創、英方宣稱、柏林電廠遭重量爆炸彈燃燒彈全部被燬，西北近郊之巨大飛機發動機工廠，亦被炸起火，是日因天氣關係，英機在二千呎以下之空中飛行，當越過德海岸直達波羅的海沿岸一帶時，投下高度爆炸彈數噸、某煉油廠中彈起大火、此外漢堡不來梅之船塢等亦被轟炸。

二十八日清晨德轟炸機羣又飛抵英倫中部，倫敦，利物浦及英倫以北各處作極猛烈

，利物浦因缺乏完善之空防，故損失與死傷均重，并發生大火若干起，又最近德機空襲英倫，多由泰晤士河口飛入，此足以表明德機襲英之根據地，僅剩荷蘭一處。

二十九日倫敦發出四次警報，有一次德機約一百六十架（大部份爲戰鬥轟炸機）企圖侵入倫敦，中途經英機截擊後，僅一小部份侵入市空，其他三次進攻之德機，亦多被英機擊退，德機曾企圖襲擊樸次茅斯未逞，迨至薄暮時分，德機又以高空飛行，對樸次茅斯作第二次襲擊，投彈多枚，是日德機共被擊落二十二架，英機損失七架，據云意空軍又參加德機襲擊英倫，至於德機羣中，尚有巨型轟炸機九架，由戰鬥機六十架保護，企圖逾越肯特海岸，結果爲高射砲火逐回。

是日黃昏以前，英轟炸機及「旋風」式戰鬥機飛過海峽，轟炸海峽沿岸，英機復冒惡劣天氣，襲擊德國及柏林區若干目標。

現值巴爾幹軍事極度緊張之際，歐洲各交戰國及世界其他各國，均傾注其目光於該處，故英德之相互轟炸，一時對於歐戰全局似無重大影響，蓋亦惟靜觀巴爾幹戰事之結果，而測全局之如何轉變耳。

# 歐洲各國之飛機產量

文 沫

第二次歐戰發生以來，對於歐洲各國之飛機產最，許多專家，均加以估計並發表意見。目前德國屢次出動飛機千數百架轟炸倫敦，國人對於德國究擁有飛機若干，每月能出產若干等問題，亦多加以臆測，惟飛機之生產能力乃各國之軍事祕密，尤以戰時為然。故各專家之估計，往往大相逕庭，莫衷一是。今年三月間，美國泰晤士雜誌（Time, March, 18）發表一歐美各國飛機產率估計表，頗為各權威者所援引。茲特譯錄如下

歐美各國每年飛機產量估計表

| 種類      | 英國     | 法國    | 德國     |
|---------|--------|-------|--------|
| 中型及轟炸機  | 3,225  | 1,200 | 7,900  |
| 驅逐機     | 2,800  | 1,850 | 4,300  |
| 雙發動機戰鬥機 | —      | —     | 850    |
| 攻擊機     | 4,050  | 975   | 1,050  |
| 偵察機     | 2,500  | 700   | 2,400  |
| 教練機     | 2,825  | 800   | 4,500  |
| 其他      | 2,075  | 25    | 1,150  |
| 總計      | 17,475 | 5,550 | 22,550 |

|   |       |       |   |       |       |       |     |       |
|---|-------|-------|---|-------|-------|-------|-----|-------|
|   |       |       |   |       |       |       |     | 3,450 |
| 英 | 2,700 | 2,935 | — | 1,500 | 3,025 | 1,000 | 800 | 9,410 |
| 美 | 550   | 675   | — | 800   | 850   | 1,000 | 900 | 4,775 |

此表復經英國飛機生產雜誌 (Aircraft Production) 於今年五月號登出。英前航空部長金史來，渥得 (Sir Kingsley Wood) 曾在下議院宣稱：「英法二國產量之和可以超過德國；且一國空軍之強弱，除數量之多寡外，尚有其他同樣重要之條件，如性能之優劣等；」，惟據華盛頓方面之意見，則德國每月之產量約二千三百架，約超過英法二國聯合產量百分之四十三。英國於去年十二月間每月約可出機一千二百架；今年一月，減至每月八百架，至今年三月，大概又可恢復原來產率（即每月一千二百架）。去年上半年，法國產率，曾減至每月四十架，至今年春，其產量無論如何不能超過每月四百架云云。

八月間，筆者在昆明於某雜誌（名稱及期數均不復記憶）上閱到下列二表

|    |       |        |                   |       |    |
|----|-------|--------|-------------------|-------|----|
| 時期 | 1936夏 | 慕尼黑會議時 | 1939年8月<br>(歐戰開始) | 1940夏 | 備考 |
| 國別 |       |        |                   |       |    |

| 每月產量 |   | 德     | 法 | 德      | 法 | 德         | 法 | 德      | 法 | 德      | 法 | 德   | 法  |
|------|---|-------|---|--------|---|-----------|---|--------|---|--------|---|-----|----|
| 德    | 架 | 350   | — | 1,000  | — | 1,500     | — | 1,750  | — | 35,000 | — | 30% | 前線 |
|      | 架 | 90    | — | 300    | — | 1,250     | — | 1,250  | — | 17,000 | — | 20% | 後備 |
| 法    | 架 | —     | — | —      | — | —         | — | —      | — | —      | — | 20% | 運載 |
|      | 架 | —     | — | —      | — | —         | — | —      | — | —      | — | 30% | 總數 |
| 總    |   | 3,000 | — | 17,000 | — | 25,000    | — | 35,000 | — | 35,000 | — | 30% | 總數 |
| 英    |   | 1,500 | — | 4,000  | — | 10,000    | — | 17,000 | — | 17,000 | — | 20% | 總數 |
| 總    |   | —     | — | —      | — | (英) 3,400 | — | —      | — | —      | — | 30% | 總數 |

關於每月產量之估計，與前表頗相吻合，或係同出於一源也。

一九四〇，九，二八。

在蘇聯，跳傘作爲羣衆運動，將要在明天慶祝牠的第十度的生日了。一九三〇年七月二十六日，在伏羅奈茲城的一座飛行場上，全蘇聯第一次從飛機裏跳出來的榮譽，通過抽籤的方法，落在本文作者的頭上。第二跳是同日同場已故的Y·D·摩西科夫斯基所作，摩氏是一個飛行員，從此以後就一直獻身於推進蘇聯跳傘事業的工作。

今日，蘇聯握有了跳傘所有的世界紀錄。十年不是一個長時期，但是不斷的把跳傘事業培育成爲羣衆運動，使得蘇聯國家如此迅速的便進步到牠現在所占有的地位。

似乎祇是昨天的事情，那艘橫渡大西洋的法國定期船法蘭西伊勒號載著筆者，混雜在二千個別的旅客當中，從歐洲駛往美洲去。我是被蘇維埃政府派遣到美國——那時跳傘的先進國——去學習並帶回美國人在這方面的經驗。

### 第三名

那是在一九二九年的春天。我記得我怎樣在完成了我的製造、保存、和使用降落傘的學業之後，實施我畢生中最初的兩次跳傘。接着，美國著名航空家柏特·懷特邀請我去參加那定點降落的競賽，這其中許多有經驗的美國人跳過好幾十次的也都參加了。我獲得第三名的勝利，於此也就十分滿足了。



在過去十年間，跳傘已經真變成蘇聯一種風行全國的運動，一種爲了全民族的運動了。成千成萬的蘇維埃人民在有經驗的訓練師的指導之下從飛機裏跳了出來。降落傘的白色圓頂佈滿了蒼穹，在白俄羅斯和遠東的上空，在北冰洋嚴冷的航空站和高加索山岳地帶的上空，在大霧瀰漫的沙克哈林島和明媚的中央亞細亞共和國的上空。

一個完備的工業供應著這些跳傘家們。開頭，第一種訓練的降落傘是在小手工藝的作坊裏製造的，現在蘇維埃的專家們則在最現代的工廠裏造出了各種各樣的型式。蘇維埃的設計家們發明了許多自動開啓降落傘的機件。多羅林弟兄所設計的那一種特別值得一提。裝置這機件的降落傘在一定的時間會自動張開，因此，在訓練新手時是廣泛地被採用了。

## 羣衆運動

並不是飛行的魔力，也不是空中故障的威脅，吸引蘇聯的人民來追隨這一運動的。蘇聯的人民接受了牠，並且利用他們的餘暇來學習牠，是爲了保衛他們的國家，是爲了使身體適合於服役於空軍。

從這運動才被介紹過來的時候起，紅軍中便發現了許多能手。蘇維埃的飛行員們開始以溫暖的情感譚論降落傘，把牠當做了他們的「空中救生圈」。

備做試驗了。投了最後的一瞥，檢查他是否已經得到了充分的高度之後，這飛行員便把飛機進入一個右螺旋之中。他必須做五個完全的轉彎。

「一……二……三……」他計算著……飛機正在以最高速度移動。發動機的咆哮迅疾的加增着，風的銳鳴聲越來越高。螺旋的離心力愈來愈強的壓向他的座艙而來。

「四……」聲音與壓力更高了。

「五……」

飛行員立即改正。但是沒有反應。飛機繼續螺旋下去。

「六……七……八……」

用一個巨大的力量，飛行員脫出了座位。在第二十一次轉變時，他猛然跳出了飛機。

這飛行員是M·M·葛羅摩夫，現在的蘇聯英雄，他在一九三七年主駕一架飛機做了一個不朽的飛行，從莫斯科經過北極到了美國。

### 集體降落

沒有多久，降落傘便開始為空軍所應用，不僅是為了解救飛行員空中失事時的生命，而更是廣泛地爲了其他的目的。

在伏羅奈茲，一九三〇年八月十二日舉行軍事飛行操演時，一個假想的敵後降落，是在蘇聯第一次的成功了。降落傘降落的觀念於以產生，最近在第二次帝國主義戰爭的戰場上並且廣大的被採用了。

那成功了的第一次降落引起軍事界的注意，因此，在一九三〇年九月，那些參加了伏羅奈茲跳傘的人都被請到莫斯科來參與那莫斯科軍區的特技表演。十一個人，由摩西科夫斯基領導，做了一個卓越的降落：他們攫取了「敵人」的師司令部，乘其不備，粉碎了牠，而那些命令和公文便成了這一羣的勝利品了。

接著，一九三六年九月白俄羅斯軍區的特技表演中做出了一個更大的降落，那時好幾百人一齊從重飛機裏跳出，落到「敵人」的後方。天空厚厚的被那白色圓頂布滿了。那像一陣大雪片的暴風雪，那是一幅圖畫，牠的美麗使人嘆觀止矣。

在同年九月，莫斯科軍區的部隊舉行操演時，紅軍完成了一個二千二百人的跳傘，同時另外三千個帶有大砲，坦克，和其他武器的人也從空中降落下來。一九三七年九月白俄羅斯軍區特技表演時，同一數量的降落又重覆了一次。

傘在蘇聯不但變成了大眾運動，不但超越了世界任何別的國家，而且也已經被紅軍採用爲一種武器。此點可以用蘇維埃隊伍上月底進入比薩拉比亞和布柯維納北部時所作行軍報告中的下面這一段來證實。

「……在蘇聯，以傘客爲著空，已經占領了比薩拉比亞南部的波爾格拉得。」

在第一次跳傘於一九三〇年在伏羅奈茲做了以後，兩年來降落傘的發展主要的都是在紅軍部隊裏。可是，一九三三年，當中央委員會通過決議案把牠包羅在民間防禦協會的活動範圍內之後，跳傘一舉很快的便擴展到蘇聯全境了。

在一個很短的期間，成就却極大。跳傘開始巡迴各地被人學習了；先是幾十幾十，之後是幾百幾百的，跳傘塔建造起來。專為訓練教師，還特別創設了一所高級學校。

這里有些數字，可以說明這一運動的概況。

一九三四年，在蘇聯，從飛機裏跳出來的總數達到四千五百，從塔上跳下的，三十萬。

在一九三五年，從飛機裏跳出來的數目增加到三萬五千，並且有許多新的紀錄創造者從熱心的青年跳傘家的陣營中產生出來。

在一九三五年六月十七日，六個女孩創造了一個世界的高度紀錄，不帶氧氣筒，從七千零三十五米跳下來。

不到兩星期後，達馬拉·顧塔羅瓦超過了那標準，從七千七百五十米的高度跳了出來，同時還打破了三個世界紀錄：女子的，那六個蘇維埃女孩所保持；女子的，德國的希羅德所造成（七千二百五十米），和男子的，高杜利亞所保持，七千五百米。一個月後，兩個蘇維埃跳傘家創建了一個婦女的世界新紀錄，從七千九百七十五米跳下來。

配合著航空發展和飛機上昇到平流層，蘇維埃的跳傘家們把克服高空跳傘的技術當

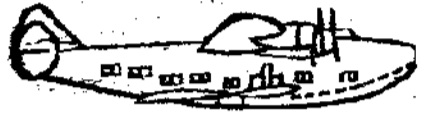
做了他們的事業。這不屈不撓的努力的結果是，一羣不可超越的高手出現了，這其中，K·凱塔諾夫尤為傑出。一九三七年，他從九千八百米的高度跳了出來，打破屬於一個捷克飛行家白夫羅夫斯基的世界紀錄（八千八百七十米）。同年，凱塔諾夫又超越了他自己的紀錄，從一萬一千零三十七米跳了下來。

蘇維埃的跳傘家們一刻也不自滿於自己的桂冠。他們繼續一天一天的鍛練他們自己，以期能從任何高度，任何飛機裏跳下來。而所有的跳傘家們，無論是運動家或是紅軍將士，全都充分的準備着保衛他們的國家。

（二九，一〇，二九·譯自莫斯科新聞本年七月二十五日號）



100 飛渡



1,800 旅客



40 噸郵件



400,000 哩

# 小 報 計

林振雄

## 一 美國北大西洋線之百次飛渡

一九三九年十二月十八日，汎美航空線公司之「阿美利加飛箭號」(American Clipper) 完成該公司北大西洋郵航綫之第一百次飛渡。

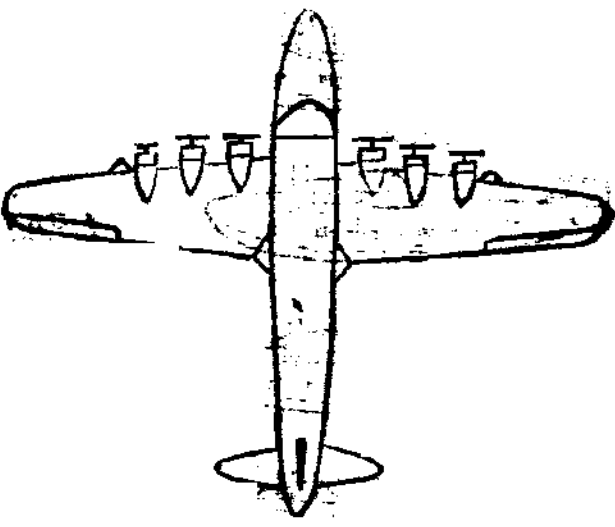
該線開航於一九三八年五月二十日。班機計有波因(Boeing)三一四型飛船四艘。

往返飛行均照定期實施，其時間正確程度達百分之九十四(迄此第一百次飛渡為止)。僅六次延期。

## 二 英國北大西洋綫之飛船

現時所用者為恩派亞(Empire)飛船，四發動機。

其六發動機者則係高琪(A. Gouge, 英國蕭特 Shott Brothers, Ltd 公司工程師)所擬設計製造之飛船。



4發動機

翼面積.....1,500平方呎  
起飛總馬力...3,640實馬力

6發動機

翼面積.....3,380平方呎  
起飛總馬力... 12,600實  
馬力

巡航速度.....164,哩/時

巡航速度..... 237哩/時

航程.....810哩

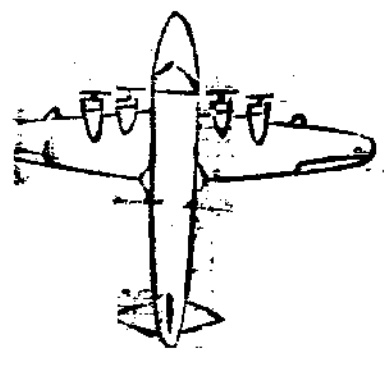
航程.....8,450哩

總重..... 40,500磅

總重.....163,000磅

現在

最近之將來



## 英國輕飛機俱樂部

四 耶

英國輕飛機俱樂部，係霍和爵士 (SIR SAMUEL HOARE) 所創辦，迄今不過十三年，在此十三年中，俱樂部對於英國國防供獻之大，決非當初夢想所及。

在此次歐戰前，俱樂部之價值，無人知曉，但自戰事發生以還，英政府獲益於俱樂部者，誠非淺鮮。僅就歐戰爆發時俱樂部對政府之供獻言，已足驚人，據調查所得，有：

(1) 訓練有素而富於能力之飛行教官數百人。

(2) 合格之航空工程師數百人。

(3) 合格而富於能力之駕駛員數千人。

(4) 教練機數百架。

或謂俱樂部受政府經濟上之補助，政府既償代價於先，自應有收獲於後，何足以言供獻，更何足以言驚人之供獻。按俱樂部之下，有支部七十餘處，其中十分之九係屬私人事業，受政府經濟上之補助者，為數極有限，但對於政府實際之價值，未可以數字計，蓋由俱樂部出身之合格駕駛員，隨時能為空軍服務。現在俱樂部學習飛行之青年，百分之五十已轉入空軍受訓。間接為國家節省許多財力與物力。就目前狀況論，英國如對德長期抗戰，則英政府資助於俱樂部者至殷且繁，因其能源源不絕供給航空人員之故云。



# 歐洲空戰大事記

胡伯琴

第二次歐戰既起，筆者即擬輯錄敵對雙方空軍之活動，彙爲一編，藉供我國改進空軍爭取最後勝利之研究參考，惟苦材料缺乏，報章所傳既屬零星片段，且宣傳色彩過濃，欲求正確，實感困難，故爾遲遲未果。

今茲所錄者，乃大部取材於英國刊物，筆者原冀以軸心國之材料，彼此比較，借德意刊物來路梗塞，無法實行。所幸者英人亦自謂雙方報道互異，現時執筆紀錄，不得不就各種矛盾消息，加以比較抉擇，而力求其近於正確。此標的是否達到，或究達何種程度，固難確言，惟終不失爲有系統之史料也。慰情聊勝於無，未必不開卷有益，至於信史，則請俟諸異日。

## 和平之末日

一九三九年八月二十日 柏林首次擴大要求，除但澤外，又索取一九一九年德國所失領土之全部，包括居民百分之九十爲波蘭人之走廊在內。

八月三十一日 德蘇訂立互不侵犯條約之消息傳出，時英法代表猶在

一九三九年八月二十二日 英政府宣佈必信守對波蘭之約束。

一九三九年八月二十三日 德外長里賓特羅甫飛莫斯科，德蘇條約簽字，條文同晚公佈。英駐德大使漢德森謁見希特勒，再度聲明波蘭被侵，英國必予援助之決心。

一九三九年八月二十四日 福斯妥 (Heri Forster) 立為但澤自由市首領。波蘭徵召預備兵三級，英德各撤僑民。

一九三九年八月二十九日 希特勒通知英政府稱波蘭必須派遣全權代表於八月三十日半夜到達柏林。條件未述。

一九三九年八月三十日 德外長里賓特羅甫召見英駐德大使漢德森，厲聲宣讀德國將對如應召而來之波蘭全權代表提出之條件。里氏狀態憤怒，誦讀極快，致有數字聽不清楚，漢德森請求重讀，里氏拒之。德國之蓄心使用暴力，已屬顯然矣。該項條件并未通知波蘭。

一九三九年八月三十一日 晨十二點三十分漢德森將英國覆牒遞交希特勒。波蘭駐德大使列潑斯基 (M. Lipski) 請見里賓特羅甫。德外交部詢以是否全權，抑係大使，得答稱係「大使」後，即予擋駕。柏林無線電臺廣播德國之十六項要求，并稱既無波蘭全權代表來德，則是項要求可視為已被拒絕。然同時列潑斯基則被召至德國外交部，首次得聆是項要求之內容。

## 侵略之開始

一九三九年九月一日 德軍侵入波蘭并轟炸波蘭各城市。波蘭乞援於英波條約。事局至此，急轉直下。英法動員；倫敦疏散居民，漢德森對德提出最後警告。美總統羅斯福籲請各國轟炸以軍事目標為限。英法立即接受此建議。華沙公佈德空軍曾襲擊波城市五處。

一九三九年九月二日 空中戰爭開始形成，惟其狀態殊出人之意外。一般空軍學者僉謂強大空軍當在開戰時即作大規模之攻擊，但德國似頗節用其空軍，據波方息，轟炸華沙之二次企圖均為波空防所遏。鐵道用於撤退工作之危險，戰前久有多人論及，茲得事實之證明。波蘭撤退火車一列慘遭德機之轟炸。波蘭公報稱擊落德機三十七架。

## 正式宣戰

一九三九年九月三日 英法對德宣戰。

倫敦初傳空襲警報，惟僅為不明機一架，旋即解除。英人殊以未有太空襲為異。英戰時內閣成立，邱吉爾任海相。

## 英空軍首次作戰

一九三九年九月四日 英皇家空軍襲擊威廉港 (Wilhelmshaven) 與基爾 (Kiel) 區

。是役至少有德艦一艘受傷，暫時失去活動能力，據事後德方報告，被炸之德艦為 G11 Gisenau 號，但無從證實。英轟炸機傍晚從英吉利起飛，以中等高度向基爾前進。追飛距基爾五分鐘時，天氣突變，傾盆大雨。英機降低貼近海面飛行，而取波狀航綫進入目標。目標一為威廉港，一為基爾區內之白倫斯拔脫爾 (Brinsbutel)。其中一次攻擊係英機三架所作，從左及右進攻德艦，第三架則從前後通過之。三機各投大型炸彈，一駕駛員報稱會見一彈直接命中。一機企圖照相，但未成功。基爾區之防禦素稱強固，是日果極活動。第一批英機雖因出德人意外，未遇砲火，但其後各批則均受高射砲與機關槍之猛烈射擊。德戰鬥機從薛爾德 (Silt) 起機，邀擊英機。但各批英機仍進入目標投彈。事後德無線電廣播初稱德方擊落英機五架，繼云擊落英機十二架。英情報部否認後說，但對五架一說則未有表示。

同日又發生另一種形式之空中活動，即英皇家空軍所作德國西部與北部之偵察及散傳單飛行是也。其後英空軍作此種飛行極多。第一次所散傳單計六百萬張。惟此種方式之活動頗受批評，因若干觀察家認為欲分散德國空軍兵力使離波蘭戰綫，必須出以更嚴厲之動作也。且其間波蘭使館宣佈德機曾投毒氣彈，惟未經證實。華沙無線電台又廣播德國降落傘兵會降落波蘭戰綫之後與波機飛越德境之消息。華沙受德機空襲。

倫敦疏散居民六十五萬人完竣

一九三九年九月五日 波蘭廣播宣稱波機三十架轟炸柏林，全部安返。傳德機飛

入法境偵察。華沙又遭轟炸。巴黎首次警報，惟未見德機。沮利克 (Nizich) 方面報告，菲力希芬 (Friedrichshafen) 之徐柏林氣艇根據地發生大爆炸。

一九三九年九月六日 德機進抵英東岸，英機升空攔截，德機退走。

波蘭公報稱，二日內共擊落德機三十五架，波機損失六架。巴黎午報謂聯軍飛機

曾炸萊因 (Rhineland) 工業區阿克薩拉卡披爾 (Aix la Chapelle) 之四周。德機飛近巴黎，但未進入。英空軍繼續投擲傳單。

一九三九年九月七日 直布羅陀首次警報，後知出於誤會。英方公佈在德所投傳單之內容，大抵係說明希特勒引起戰禍之事實與德國前途之無望。

一九三九年九月九日 戈林發表談話，譏笑英國之傳單，輕貶波蘭之空軍，並稱英國如用炸彈代替傳單，則德國必予報復。

英皇家空軍作第五次傳單飛行。各次飛行似取極大之高度，且罕遇德方之有效抵抗。德機之匿跡引致許多猜測，隨之發生二問題：其一，德國空防之效率究竟如何？其二，德國空軍是否全部集中於波蘭戰線？丹麥報告英機曾襲擊德空軍根據地薛爾德，但未經證實。

一九三九年九月十日 華沙無線電廣播稱該城已遭空襲十五次。德機七十架中被擊落者計十五架。維爾那 (Vilna) 消息云迄本日止德機共被毀三百架。國籍不明之飛機飛越丹麥與比利時。

本日加拿大對德宣戰。德國公報稱法機三架被擊落。華沙報告德機曾投下假鈔與毒劑。此實空戰之新奇方法，其用意顯在紊亂華沙之商業與破壞內部之經濟。

一、本刊歡迎左列各稿：

1. 中外空戰之翔實記載與描寫，
  2. 各國空軍戰史之記錄與研究（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. 空戰漫畫。
- 二、來稿白話文言不拘，字數以三千為限，過此除特約外，概從割愛，附圖請用白紙墨繪。
- 三、來稿本刊有刪改之權，一經掲載，其著作權即歸本刊所有。
- 四、稿費文字每千字五元起，漫畫每方四元起。
- 五、來稿請寄成都羣字第七十七號信箱附四號空訊週刊社。

定價——每冊壹角

編輯者

空訊週刊社

成都羣字 第七十七號  
信箱附四號

發行者

鐵風出版社

成都東城根街二十三號  
成都郵箱第二十四號

印刷者

航委會印刷所

成都天滄石北街卅七號  
電話：九七七號

中華民國二十九年十一月四日  
星期一出版

# 航空界福音

漢英航空用語字典出版

定價拾元

林菊生 歐陽闕

合編 林護生審定

胡伯琴 鄭家晉

全書五百頁，輯錄航空專門名詞三萬餘條，洵為飛行人員與研究航空科學者必不可少之工具。本書用潔白貢紙印刷，十六開大本，綢面西式精裝，定價無可再廉。

空軍同人 八折優待

成都東城根街二十三號

鐵風出版社發售