

59

空 祝 周
至 泰 每

空軍第五十九期目錄

歐戰第七十五週空戰述評

太平洋戰場中的美國投效員

里耳迴轉航行儀

美國航空後備軍官協會的過去和現在

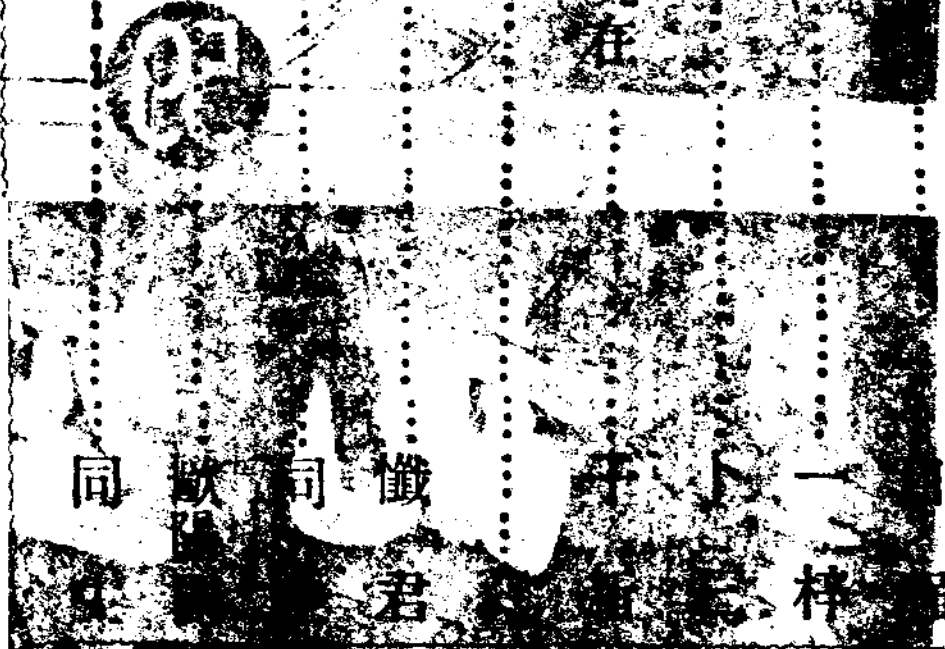
世界最大之轟炸機

英國空軍零碎的消息

美機消息一束

歐戰一週問

航空訓練(漫畫)



同 歡 同 儼 一 樣

歐戰第七十五週空戰述評

自

(譯自一九四一年二月十四日英國飛機報)

在現代戰爭中欲求每一戰役均能制勝，則惟有取得制空權及注意取得制空權之各項預備，波荷法三國之所以淪亡及德國之所以取勝，胥由是致，最近英國之埃及軍隊能在北非獲得最大勝利，益證明此言之不謬。

自一九四〇年十二月九日至本年一月七日，爲時僅一月之久，而英軍深入義境逾四百哩，班加席之陷落，息里內易卡 (即E]爾喀Barga) Cyrenaica 即完全入於英軍掌握。若一推究此光榮戰績之由來，何莫非三軍經協同所致。班加席遊近海岸，海軍既易於襄助，空軍設備精良技術優越，遂使義大利空軍偪伏而不敢動。統英國全軍作戰之指揮者爲威爾將軍 General Wavell 參加之空軍則爲中東路指揮部 Middle East Command 所屬之各隊。

威爾將軍在一九三五年曾著文論爲將之選。威氏之言曰「陸軍之高級長官，至少須有三個月，與空軍爲確實親切之連絡，始能昇以高官重職，否則不可輕與，身任陸軍指揮者，必須兼具空軍學識，能以運用陸空兩軍，緣以將來之戰爭，必須陸空協同，始能致勝」此次北非告捷，義軍敗衄，威氏亦可謂善於坐言起行者矣。

是役空軍之運用適宜，致英國陸軍所受之損失極微，若與義軍死亡人數達於十五萬

南京圖書館藏

者相較，則尤不可以道里計。自英國空軍取得制空權後，義軍之偵察機，不能越英國防線從事長時間偵察，致英國軍隊之配備何如，戰術何如，均在不知之數。

義國之空軍不但戰略上為差，即機械上之製造亦極為低劣。義人所恃之飛機，舉其犖犖大者，可分七種。即 Fiat C.R. 42 Falco 雙翼戰鬥機，Fiat G. 50 Falco 單翼戰鬥機，Breda 65 攻擊轟炸機，Savoia Marchetti S.M. 79 Sparviero 轟炸機，S.M. 81 Pipistrello 轟炸機，Caproni Ca 133 轟炸機及 Cant Z. 506 B Airone 水機。

以上所計七種并無一種飛機可與英國之飛機相抗衡，且英國飛機不厭求新，較舊之格萊的格 Gladiator 雙翼戰鬥機則以赫立肯 Hawker Hurricane 單座戰鬥機補充，此外布倫哈姆 Bristol Blenheim 轟炸機，在出發任務途中，凡所遇義國之戰鬥機，均不及該機速度之快。再則馬里蘭 Martin Maryland 轟炸機兼負偵察轟炸兩種任務，凡在出發必能達成任務，蓋義人低能之戰鬥機，固不能攔截給與英機之偵炸任何牽制也。

威靈頓 Vickers Armstrongs Wellington IA 重轟炸機，則摧毀義人之堅固堡壘，亦未遭遇任何困難，至在北非南部一帶，則有 Vickers Wellesleys 威里斯雷及容克斯 Junkers Ju 86 等重轟炸機，係隸屬南非空軍 South African Air Force 亦能克制義國空軍佔於主動地位，至於在各處前線均有來森得 Westland Lyssander 陸空協同單翼飛機，服務成績亦頗優良，且均能與義之戰鬥機作戰。

總之在南非一役，英國空軍所得成績，皆超出預擬作戰計劃之上。例如襲擊之際，

不待義人起飛，即就其航站摧毀其人員飛機。設義人冒險飛入空中，即緊追與之接戰、轟其油庫炸其軍火列車，毀其營房，摧其港口，驅逐其偵察飛機，阻礙其地面工作，凡此種種，無不成功而且易如反掌，是均英國飛機之性能優越，所以能圓滿達成任務，果義之空軍，有六個轟炸中隊，設備精良，并有適當之戰鬥機，加以扞衛，則英國威爾將軍成功之時期，將不能若是之迅速矣。

蘇聯海上飛機兩架載航空技師四十七人，攜帶外交護照在阿拉斯加諾姆待飛。衆認彼等係勘測美國轟炸機由加利福尼亞飛蘇之航線一事，因此已獲得部份證實。

美國陸軍部宣稱，蘇聯人士四十七人刻正來美途中，彼等爲「純粹之技術」代表團，來美目的在考察飛機製造工業，彼等將往若干較大之飛機工廠視察。

加拿大空軍中的美國投効員

一 梓

自此次歐戰開始以來，美國人投効加拿大空軍的，據最近統計，已達一千一百至一千二百人之多，就中七百餘人正受飛行員的訓練，其餘的四百多，都是有經驗的飛行員，至少各有一百五十小時的飛行鐘點，正在擔任英帝國航空訓練團內各項職務。加拿大現正訓練的飛行員，至少有一萬〇五百人，美國投効的約佔全數百分之七，此外擔任教官及行政職務的投効員，尙未計算在內。來自美國陸軍航空隊或海軍航空隊的有經驗駕駛員，多半充任訓練團的教官，其他在民航公司服務甚久的駕駛員，也得在訓練團的轟炸及射擊班內充任駕駛員，這種教練機的駕駛員，其地位與運送飛機自製造廠至飛行場的「輸送」駕駛員 Ferry Pilot 相同。加拿大空軍中的美國投効員，以得克塞斯 Texas 和加利福尼亞 California 兩省的人爲最多，其次則爲佐治亞 Georgia 與卡羅來納斯 Carolinas 省。

加入英國空軍，向例要宣誓効忠英王佐治六世，可是外國的投効員，如果其本國法律禁止這種宣誓，否則即須喪失其國籍時，那末他可以不必宣誓。美國投効員欲加入英國空軍，祇須對規定的表格內所列各項，表示誠意接受，就可以了。自美至加拿大的旅費，由投効員自備，要是錄用的話，在未接到正式任用通知和指定報到日期以前，投効員仍須自理食宿，等候通知的當兒，倘欲回美國一行，那末回美旅費，還要自行籌措，

俟奉到錄用通知，再行回到加拿大報到，自入加拿大邊境起，由加政府供給旅費。美投効員一經錄用，即與加拿大的空軍，同在一起，住宿飲食，享受同等待遇。不論是否訓練或是正在受訓的，其薪餉均視階級而定。美國投効員在訓練團担任教官或其他職務的駕駛員，均由加拿大空軍委任官階，不過初級飛行學校的飛行教官則無官階，祇是列為二等航空兵，迨升至航空上士後，可以退役，轉任初級飛行學校主辦的民航公司駕駛員，向公司領薪，照目前民航駕駛員的待遇，月薪大概平均是三百元美金，此種駕駛員，必須在安別赫阿 Oshkosh 的加拿大飛行學校繼續入學，然後始得成為合格的飛行教官。

此外在民航公司主辦的空軍偵察員訓練班，亦有不少美國飛行員在內服務，這種訓練班雖與政府訂立合同，為政府訓練空中偵察人員，可是在班內工作的飛行員，仍是民航性質，各個人由公司接洽聘用，與政府無涉，在英國皇家空軍內，尚有大批美國駕駛員，担任飛越太平洋的輸送工作，由英國的飛機生產部直接管轄。

里耳迴轉航行儀

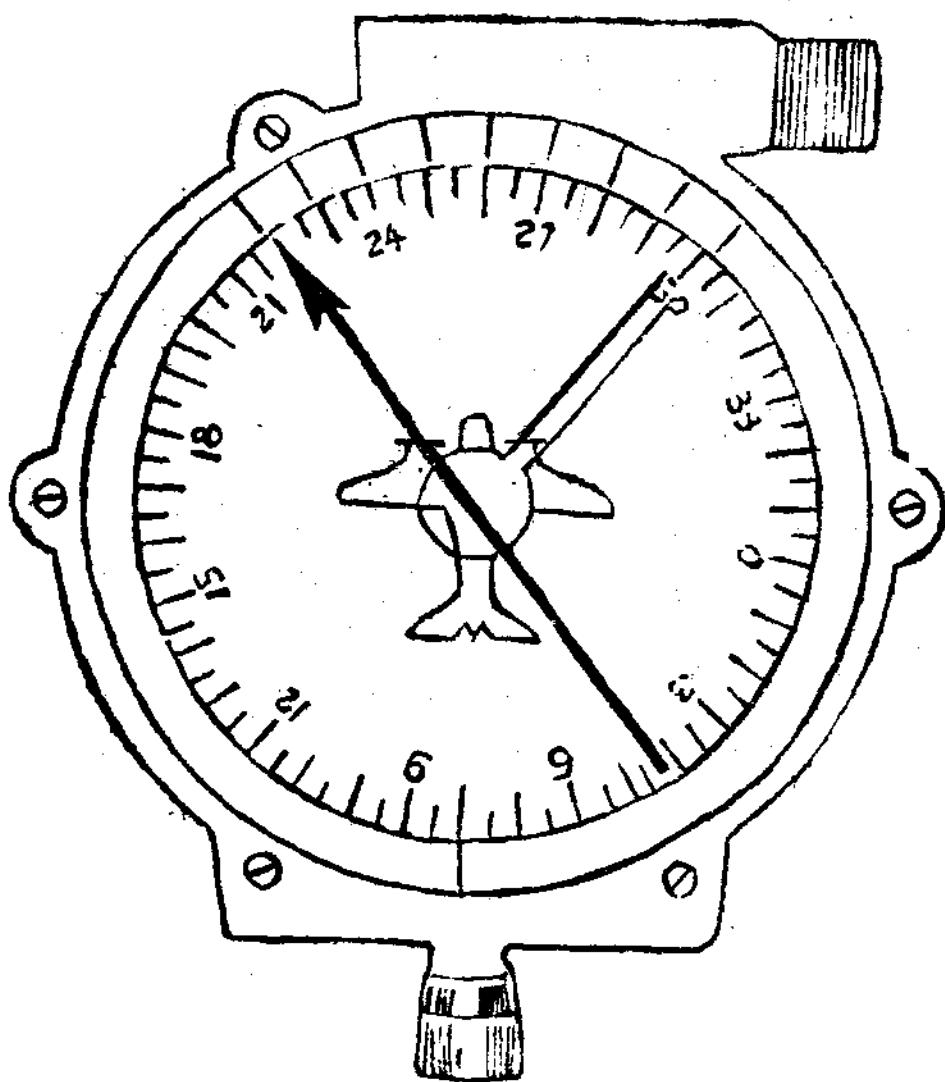
卜 三譯

航空儀器中早已有迴轉(陀螺)方向儀一種，能在廣漠無邊之天空中標定不變之方向。惡劣天氣中飛行之困難問題藉此而獲解決者為數不尠。此外尚有無線電定向儀，可藉天線環之旋轉，而確定發訊電台所在之方位。定向儀之使用現極普遍固無須再加敘述。惟發訊電台所在之方向若能改用指針繼續不斷自動指示，而無須人工轉動天線環，自覺較為方便，倘迴轉(陀螺)方向儀之指數，若能與發訊電台方向指針同用一個指數盤面，對於航行員在不良飛行情況中導航工作精力之需求實有莫大之裨助。此種聯合使用之儀器現已由美國俄亥俄州第頓城里耳航空無線電廠主威廉里耳君發明成功。

里耳迴轉航行儀之指數盤面形如附圖一。圖中之指針係由無線電定向儀所節制，經常指向正對已調正波長之發訊電台。無論電信標，定向電台或普通廣播電台均可利用。圖內之雙線指針係刻於單線指針上之透明圓盤上，雙線指針則由指數盤底之迴轉(陀螺)方向儀所節制，并可標定在任何方向，一經標定後，無論飛機如何操縱其指向均不變動。圖上所示之小飛機係刻於儀器之玻璃罩上。因儀器係固定裝設於飛機內，故儀器之小飛機亦常與飛機之飛行方向相符合，小飛機之作用，僅為便利駕駛員易於明瞭其飛機與利用之電台，或進入之機場間彼此之關係位置而已。指數盤面劃分為三百六十度，并可藉儀器下部之轉扭使作週旋。

使用此種迴轉航行儀時，其進場及降落之情形，可由附圖（二）見之。圖中中部之黑方塊即為機場中之發訊電台，其位置適在跑道伸延直線上，專備協助飛機在不良天候中進場及降落之用。圖上之虛線即為進場及降落時之航跡，航線上所畫之小圈即為進場時各階段中迴轉航行儀所指示之狀態。

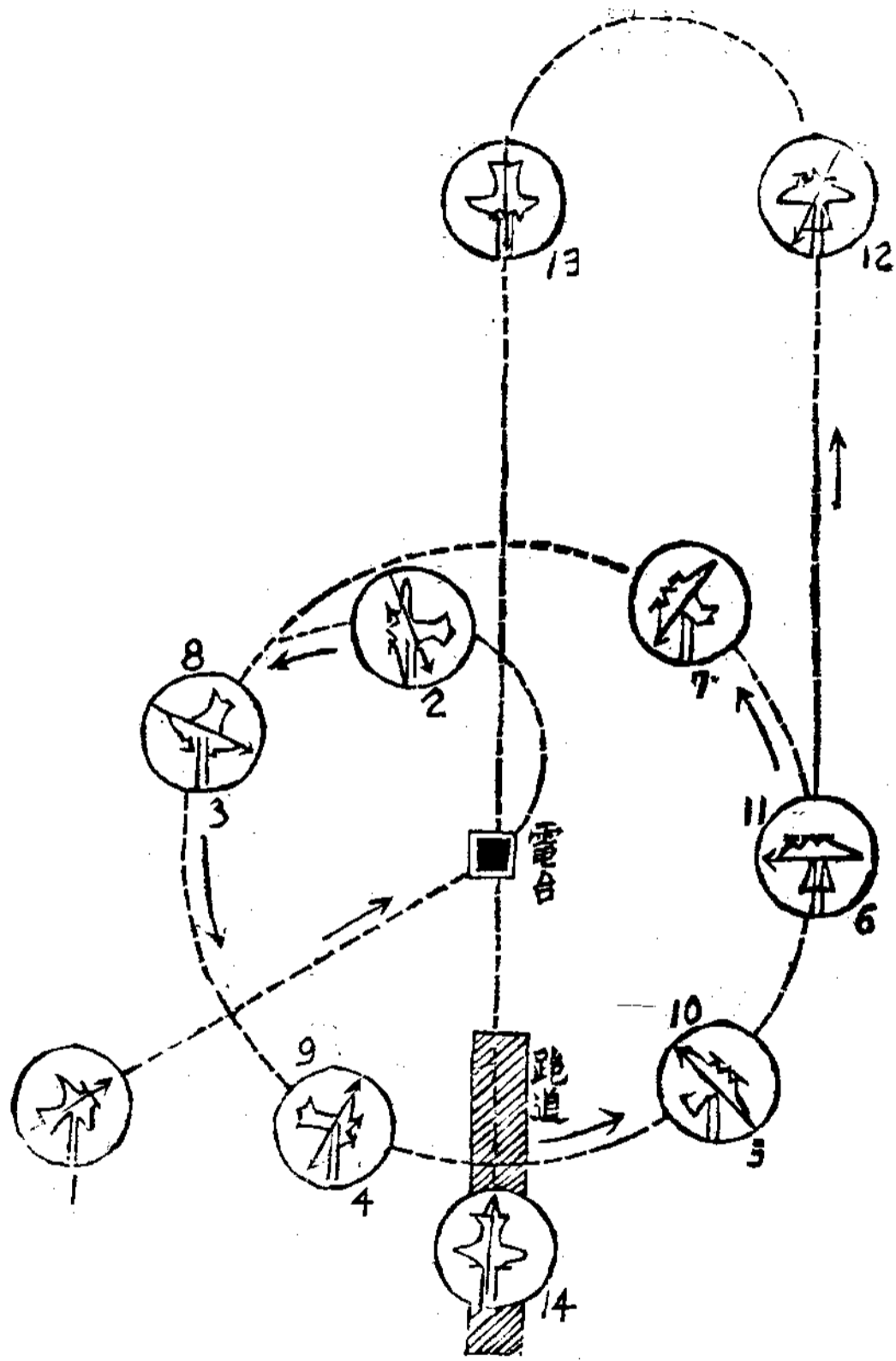
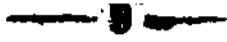
第一位置飛機正向發訊電台航進，其指針正指指數盤上之零度（在此係假定指數盤之零度標定與飛機之縱軸成一直線）。一般草率之讀者將以假定偏航又將如何為問。其實若有偏航則指針將偏出零度指數之外，駕駛員即可運用方向舵使指針復正指零度，如此則飛機仍可直向其目的地航進。照此前行，航路雖非必成直線但終可通過發訊電台之上空。在正對發訊電台航進之際，即將雙線指針標定與將來使用跑道之方向相同。飛機通過發訊電台後，迴轉航行儀中之指針將突作一百八十度之轉向，如是對於飛機所在之位置絕不致有誤。通過電台上空後即依平常手續向左轉彎（即在第二位置）直至儀器上之指針與飛機橫軸平行為止（即第三位置）。駕駛員即將其彎度改大，使飛機繞電台作四分之一圈飛行，但指針仍須與飛機橫軸相平行，（如第四五六各位置）。到達第六位置時如飛機之離地高度仍超過一千呎，駕駛員則須再繞飛一週，同時將飛機之高度降低（即第七，八，九，十，十一，各位置），其降低高度之速率則以到達第十一位置時飛機之高度約在一千呎為準。飛機是否已到達此位置之推測，可從指針正指二百七十度而雙線指針則正指一百八十度鑑定之。到達第十一位置後，飛機則須與跑道平行之航線向前直



附圖一

飛，同時保持雙線指針正對一百八十度。飛機向電台後方航進時，指針之指數將徐徐減少。其直飛時間之長短則依各站之特殊情形而定。然後駕駛員向左作二分鐘弧度之一百八十度轉彎，如此則其飛機當可與跑道同在一直線上，但距離與高度均在適當之位置（即第十三位置）。是時單線指針與雙線指針均正對零度矣。

飛機在進入跑道之際，高度亦徐徐減小，直至單線指針突然向後反指，此即為已通過電台上空之表示，由此駕駛員即可確知飛機與跑道間之距離。此後，即可按平常之降落方法，滑翔下降與場面接觸，（第十四位置）而安全降落矣。



二 圖 附

美國航空後備軍官協會的過去和現在

子新

前次世界大戰後的數年中，美國航空後備隊軍官係在陸軍飛行學校受訓練，訓練完竣後沒有機會使他們常常練習。當時又有很多作戰飛行員由戰場歸來恢復平民生活，他們希望在航空後備隊裏面服務，可是也沒有機會飛行。

少數住在陸軍航空隊飛行場附近的航空後備軍官，可以利用陳舊的飛機飛行。在夏天兩星期的訓練期間中，也只有少數的後備軍官可以得到飛行的機會，并且這短短期間實在不能使飛行員有適當或充份的作戰訓練，其對於後備軍官可謂沒有什麼裨益，因為這種訓練有時和正規陸軍訓練時間表相抵觸，每引起陸軍方面的不滿。

航空後備軍官訓練所用的器材，也發生問題。我們知道陸軍後備員兵只須領取一桿舊來福槍，即可實行操練，可是航空後備軍官應用的飛機和其他設備，便需要一筆很大的款項。航空兵團各長官在他們的年報中常附帶討論這個問題，不過因為這年報係合併於連篇累牘的陸軍部報告裏面，所以不能引起當局的多大注意。同時，陸軍航空後備隊的實力，由一〇，〇〇〇員名（一九一九年）竟減低至一，五〇〇員名（一九三三年）。當局以為這方面訓練的用款，難免涉於浪費，自沒有擴充上述實力的思想和計劃。

可是一九二二年以後，各地航空後備軍官自己却有組織，芝加哥和紐約兩城的組織

先行成立，其他區域也有他們的機關，祇因沒有概括全國的性質（各地沒有互相聯絡），所以他們的訴苦和請願，都沒有什麼效果。

在這個時期中，被召服行現役的航空後備軍官，若使因服行任務而死亡或殘廢，除由急救醫院予以療治補救外，絕沒有享受任何撫恤的權利。這一班後備軍官的情景，非常可憐，到了一九三〇年，尤為不佳，所以紐約的哈普爾上尉（Capt. Maitland C. Harper）也是作戰歸來的後備飛行員）就和上述各地後備軍官的機關聯絡，其目的在於開始成立一個全國的組織。

一九三一年七月，第一和第二航空後備區的後備軍官同志會開會，成立一個全國組織的核心。九個月後，在芝加哥城舉行一次大會，美國各航空後備區的航空後備軍官都有代表出席。這就是美國航空後備軍官協會的起點，紐約的克利上尉（Capt. Gerald V. Kelley）被選為第一任主席。

依據這協會章程的規定，牠的宗旨有二：（1）扶助并協助發展或維持美國的正常航空後備隊，（2）協調各航空後備軍官協會分會的一切活動。

這協會的會員只限定為航空後備軍官，他們於大會成立後，立即致力於航空後備軍官情況的改善。一九三五年初，調查航郵失事慘劇時，這協會的職員和會員向國會報告航空後備隊的可憐情形（這是他們第一次全體訴苦的機會）。美國國會軍事委員會這時才知道對於他們實有改善一切的必要。

這協會已有將近十年的歷史了。現時在重要性和會員數目上已經漸漸成長。很多的陸軍飛行場，都配備作戰和中級訓練用的飛機，各飛機上裝置無線電，儀器飛行機械，和其他近代式設備，以供訓練航空後備隊之用。因為這協會的不斷要求，立法方面，對於履行任務而發生的死亡或殘廢等等，也規定給予相當的撫恤。

航空後備軍官每年飛行鐘點，也漸漸增加。他們可有更多的飛行場應用，至於越野飛行的半徑也有展長（一九三四年以前，在訓練隊的後備軍官，如無正規陸軍軍官跟隨不許飛行超過一百哩）。這都是大會成立後的成績。

這協會每年開年會時候，各航空後備區的代表將所有增進航空後備隊的意見集合起來詳細討論。他們先研究最迫切的問題，并以議決案和建議的方式，擬定計劃送與航空兵團司令官和陸軍部。在年會上通過的議決案，多半是切於實際，至於不易實行的議決案，係代表國內某部份的思想傾向，大概也可以留作將來施行一切和改善情形的參考。全年中，華盛頓總會按期發出新聞通訊和特別通告，使各會員都知道會中工作的進行情形。

這協會知道正規陸軍航空兵團軍官很不易使立法機關通過任何法案以適應航空方面的需要，所以他們常常很迅速將他們的問題，直接向國會提出。他們儘量使一切活動和正規陸軍的既定政策相協調，各會員對於航空兵團極力援助通過各種有利他們的法案，都覺得非常滿意。

成立航空後備隊的法案於當初通過時候，各方面原不預料現在因飛機進化和技術進

步，以致加添航空後備隊的許多需要。每年中兩星期的服務（即訓練），在以前的觀點看起來，總可以使後備軍官得到充分的練習，至少也能使他們不忘所學的東西，現時情形既與從前大不相同，所以，航空後備軍官協會主張所有後備軍官須有一年的訓練。因為許多後備軍官係在距離飛行場很遠的地方居住，這協會又澈底主張對於前往受訓的後備軍官，應准許報銷實際支付的費用（這和一九二八年的海軍後備官兵法案大略相似）。

嗣後國會方面又通過一種法案，那就是適合正規陸軍飛行員飛行要件的后備軍官可領飛行加給。依據同法案的規定，航空後備軍官的訓練，應直接交由航空兵團司令官負責（從前是歸陸軍部所屬的各軍區司令官管理）。航空兵團司令官可委任兩員少校階級的后備軍官在他的辦公廳服務，以協助推進訓練計劃，并輔佐指導一切。

自一九三九年七月後，因履行指定的任務而受傷或斃命的後備軍官，可由政府發給撫恤金，這也是這協會努力的效果。現在這協會常常介紹所有合格的會員到各航空工業擔任各種工作，因為許多會員除為有訓練的飛行員外，又有各種專門學識。他們在陸軍方面的飛行和訓練上已有良好的基礎。在未接受後備隊任官以前，已由政府對於他們的教育，體格，公民資格，和德性等，施行嚴格的考查。聘用航空後備軍官的許多公司，為此便無須詳細調查關於上列的各項，這自然是相當便利的。這協會辦理此項職業介紹，完全為優待各會員起見，很多會員藉這協會的介紹，已與各公司發生密切而良好的關係，這樣對於他們的前途，實有莫大的利益。所以這協會的全部工作不僅為提高各會員在航空後備隊中的地位，并增進他們的飛行經驗和技術呢！

世界最大之轟炸機

蕤

達格拉斯 B-19 在美國加省達格拉斯工廠，製造了三年，到了本年（一九四一年）四月間，纔推出廠門，來參觀的人很多。這一種飛機之設計，費了無數心思，與最近俄國所製的 Maxim Gorky 不同，俄國製的這種大馬力飛機，爲的是設計容易，就將發動機重疊的放置，至此達機之設計，則與司彼德費爾 Spitfire 機，相似，表面且爲美觀，毫不覺蠢笨的樣子。

將此機推出棚廠門的時候，預先將輪胎內的氣放出，並將機尾壓下，使他的最前輪（達機爲三輪起落架 Tricycle Landing Gear 前輪在機頭下方）離開地面。就是這樣，他的方向舵，僅擦門頂穿過。所以在預備起飛停放的時候，他的方向舵頂端距離地面，超過四十二呎，與普通三層樓房的高度，差不多哩。

他出廠停在飛行場的時候，他的機翼顯着格外的大。機翼長二一二呎。兩個尖翼的距離，相當於二十層樓房高度。滿載重時，重八〇噸。（等於汎美大波因飛剪號重量之兩倍）Pan American's big Boeing Clipper），某次停放跑道，左輪下石鋪道路鬆軟，致陷下一八英寸，可想見該機的重量。

在六年以前，像 B-19 這樣的大飛機，不過是一種的理想，可是到了現在，已經預備着試飛了。他的航距及攻擊的力量很大。油箱裏可載汽油一萬一千加侖。他的航距爲

七七五〇哩。可滿載重，來回紐約及德國杜塞道爾夫(Düsseldorf)之間，可在空中不停的巡邏四十八小時。航行時速約二百哩。武器有大量的機關鎗及機關砲。可載炸彈十八噸，超過空中堡壘所載的三倍。他的尾面鞍馬丁轟炸機的翼面祇窄五吋。他的電話設備，可以與二十四個站接談。作戰乘員共十八人，預備八個椅床(晝作椅夜作床)，作為乘員休息的床鋪。綜計該機用去三百萬個鉚釘，二百萬工時。美國陸軍航空及達格拉司工廠方面，均認為此機製造，頗有新的巧妙的地方。

達機B-15現已完工預備起飛了，可是與他同樣的飛機，在最近期間，是沒有希望製造完成的。因為他裝好出廠時，有許多樣板及模鑄須要拆卸。若是美國陸軍航空隊訂購一批，就須要從新的再來一次。不過達格拉司工程人員，已積有五年之經驗。設計最難的部分，已經解決。再着手製造自較容易。預計如成批訂購，則自開工之日起，約十五個月即可完成第一架了。

英皇家空軍最近一次襲擊柏林時，曾投擲新型炸彈及燃燒彈數百枚，傳日前襲勒塞爾多夫時，此項新炸彈效力甚大，其中一枚曾炸毀房屋九百所。

英國空軍零碎的消息

懺 君

德國航站後移

本年（一九四一年）四月間，戈林曾宣言擬大舉轟炸倫敦，到月明之夜臨近的時期，英國的飛行員都在摩拳擦掌的等待廝殺，可是在納粹方面，杳無動靜，一般推測的人都

有各種的理由，最顯著的事實就是德國的空軍作戰根據地從法國沿海向後方移的很遠，這不得不感謝皇家空軍常常拜訪納粹航站的功勞。納粹空軍指揮司陪禮 Field Marshal Otto Sperrle 趕緊將航站後移。在英國的目的就是讓納粹空軍出發點，仍然回到一九四〇年以前的地位，使荷蘭及比利時不許有納粹空軍前進的根據地。

希特勒躲避空襲

英國空軍部四月間發表轟炸德國人民死亡的數目，計布里門 Bremen 死一千人傷七千人，柏林因躲避空襲的設備不良，民衆死傷的非常之多，外交使節所駐的區域，約有一哩見方，內中富戶甚多，尤爲皇家空軍集中轟炸的目標。聽說希特勒因柏林受空襲太利害不能安身，已經在維也納預備一個躲空襲的地方了。

利彼得號轟炸機

在英國重轟炸機中，有「利彼得」號轟炸機 Liberator，爲美國統一公司所製造。載

重極宏，可飛行十六小時，不必加油，航距有三千哩，英皇家空軍可駕駛這種飛機，深入德國境內轟炸。

德國工廠重加偽裝

英皇家空軍現仍以德國之軍事建築及工廠建築為轟炸目標，在戰爭爆發以前，亨克爾等工廠早經加以偽裝，就是由設計西格佛里防線的托特博士 Dr. Fritz Todt 所計劃，不過英空軍人員對於轟炸準確極有訓練，所以偽裝的工廠又正在偽裝了。

英空軍作戰帶着攝影

英國空軍部現暗中計劃凡皇家空軍實際作戰的景況，都要一一攝入有色電影，在戰爭未開始的時候，戈林曾誇下海口說柏林不能攻入，要是將柏林被炸的時候，實際攝入電影，那末宣傳的價值，實在非同小可，據聞將選出會充過照相士的五人，作為一架轟炸機的乘員，担任這一種照攝實際作戰的事情。

蘇聯空軍已得英美之大量增援。此表示英美援助之諾言已告實現。增援飛機之性質與種類自屬軍事秘密，惟一旦使用於戰場必予德軍以重大打擊。

美機消息一束

同生

一，本年一月十二日美國國防顧問委員會飛機生產部主任米德博士，謂近來美國正進行一種生產分工合作制，使汽車公司與飛機公司合作，以增飛機產量，參加是項合作者有福特，Ford通用，General Motors 克來司勒，Crysler 統一，Consolidated 達格拉斯及馬丁諸廠云。

二，一月十六日美洲製鋁公司代表謂，鋁質飛機原料并不缺乏，該公司立即可以供給大量材料，使國防委員會每月三千架飛機之計劃得以實現。

三，一月十九日通用汽車公司別克分廠曾與政府簽訂一合同，供給價值三千六百五十萬元之飛機及發動機零件。

四，一月二十一日通用汽車公司主任威爾遜氏宣稱：該公司即可每月出產發動機一千五百座及飛機零件二百份云。

五，自一月二十二日起紐約↓波斯頓區域內實行四日空襲演習，并請民間組織之飛機瞭望人員協助之。

六，二月二日商務航空局主席裘偉德上校在美國銀行學會年會席上提出報告，謂美國的飛機生產量正在「大踏步的邁進」，待至一九四二年時即可大量供給美國及英國云。

七，福特公司職員頃證實該廠已發明鑄釘硬鋁之新技術，飛機生產將因此大為加速，該公司一日千機之預言，非不可能矣。

歐戰一週間

歐陽闕

全蘇目光一致注視列寧格勒城之得失

伊朗戰事結束蘇聯供應路線已有保障

過去一週中，德蘇兩軍戰事中心，在於下列各處：

(一) 敖德薩區——蘇軍在此方面，曾以裝甲車部隊，突破德羅聯軍陣地，而入其後方，居民則忙于進行各種防禦工作，惟該城情勢，仍極危險。

(二) 哥美爾區——哥美爾(Gomel)遠在斯摩稜斯克之西南，德軍前對該城施行兩次大規模之突擊始告佔領。其代價為損失八萬人，坦克車二百輛，大砲數百門，裝甲汽車數千輛。嗣蘇軍在該區以南反攻極烈，德軍趕速構成第二道防線，以遏止蘇軍由此方面之乘勝推進，但蘇軍現已突破該防線，德軍正由後方，及其他戰區，趕調主力軍增援。

(三) 科霍爾姆方面——蘇軍由科霍爾姆至托羅白蒂(Toropets)一帶，開始強烈反攻，圖進迫北斯哥夫及奧斯特羅夫，以威脅進攻列寧格勒之德軍後路。

(四) 列寧格勒區前線——日來全蘇目光，一致注視於此城之得失，蓋以其與國家及個人之榮譽有關也。現蘇軍十師共十五萬人，在飛機及機械化部隊協助之下，向該區前線及愛沙尼亞方面，施行大規模之反攻。婦女亦多赴前方作戰，就一般言之，該區戰

事形勢，漸趨好轉，德軍之推進亦較前爲遲緩。惟愛沙尼亞之塔林京城，在伏羅希洛夫保衛之下達七週之久，終被德軍佔領。

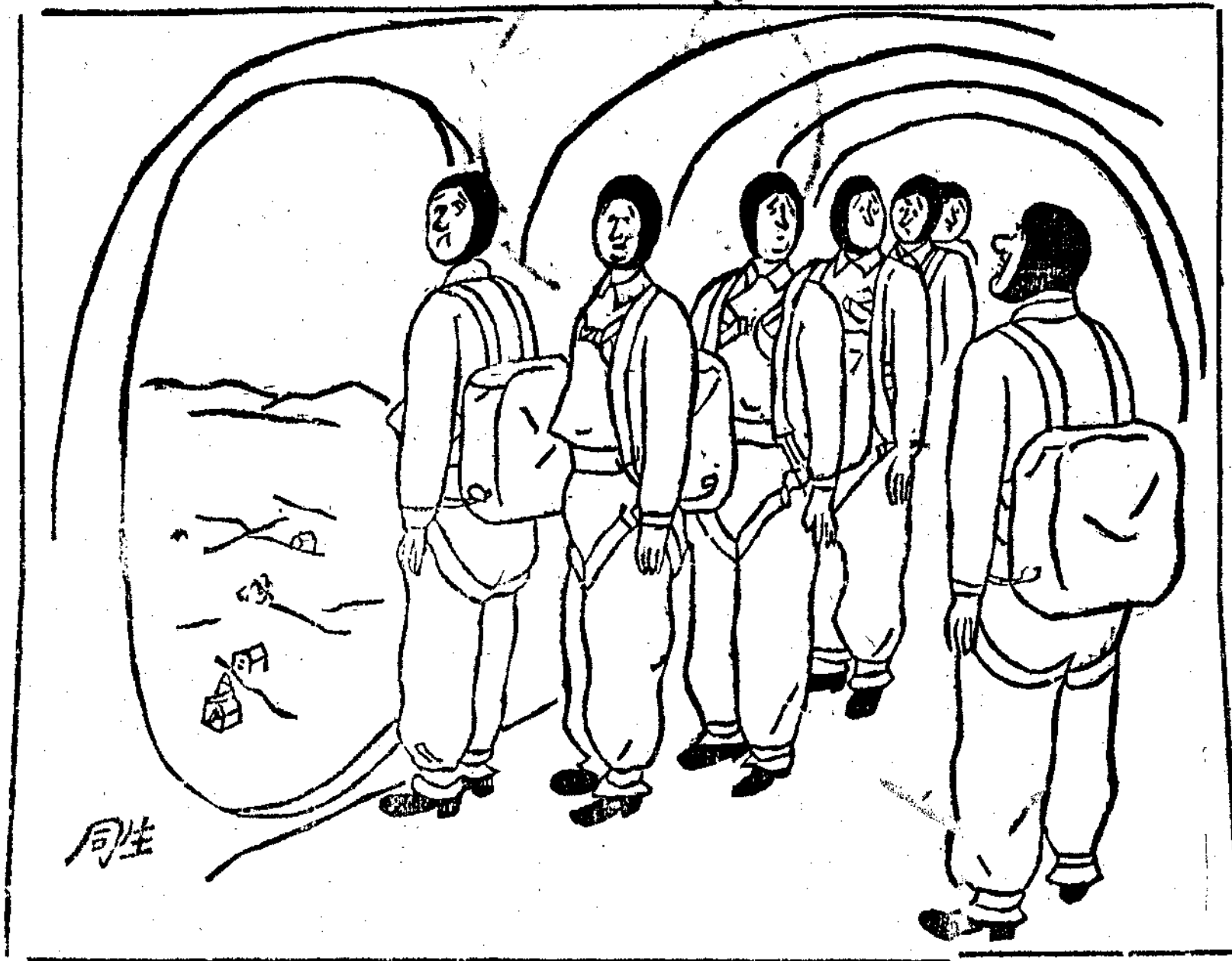
總之，蘇軍近在各線均磨績苦戰，其空軍襲擊德方鐵甲車隊步兵及砲隊頗爲得手，並轟炸德國飛機場，在地面炸燬德機多架。八月二十九日一日中，德機損失共一百二十五架。現德政府被迫征召所有四十五歲之男性入伍，足證兩國作戰以來，德方傷亡數目之驚人。

在德蘇戰事彌趨劇烈之際，希特勒與墨索里尼，又在德國東線大本營內進行談話，是爲開戰以來兩氏最重要會晤之一次。聞所討論之主要問題，除有關於戰爭之進展與戰爭期中之軍事政治各項外，并涉及今冬之作戰計劃。

伊朗不堪英蘇一擊，境內戰事數日之間即告結束。英蘇提出之停戰條件中，包括（1）伊朗重要戰略地點，暫由英蘇軍隊佔領，（2）油田及對蘇供應路線之保障。伊朗均予接受。目前英方已由伊朗，伊拉克及敘利亞任何方面赴援土耳其。而大批英機亦即將經由伊朗運供蘇聯云。

跳傘訓練

轉譯『紐約客』



「聽我的口令將各人前面的人推下去！」

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，
- 二、來稿白話文不拘，字數以四千為限，過此逾持約外，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，其修改字數之稿費，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，須另行贍正付印者，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 (第五十九期)

定價——每册壹角五分

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

成都方正街十號

電話：九七七號

中華民國三十年九月八日 星期一 出版

大正十一年十月

