

# 中國航空



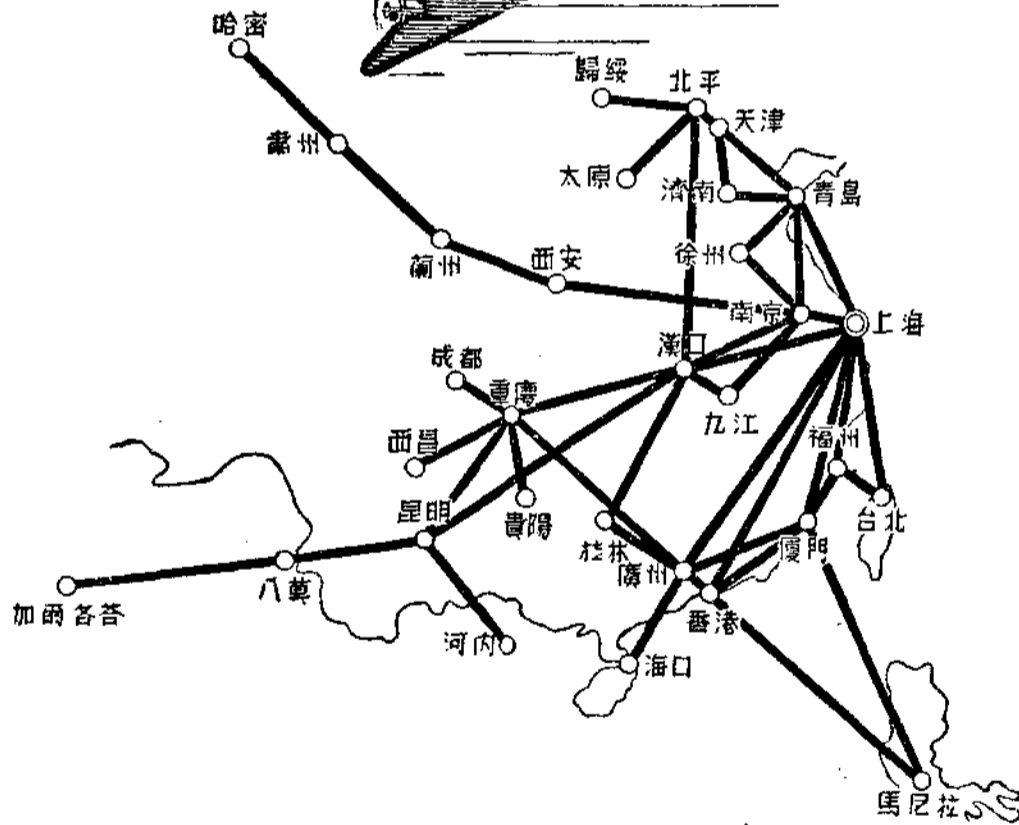
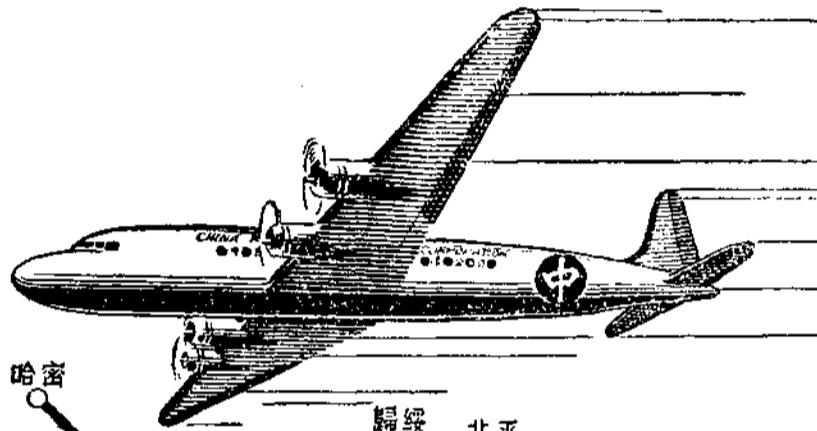
陸軍航空隊第一批留美飛行學員  
在華盛頓參觀美空軍部隊見習

國立編譯館藏

106

# 中國航空股份有限公司

## CHINA NATIONAL AVIATION CORPORATION



— 總公司 —  
 上海天津路二號  
 電話一七二四九

HEAD OFFICE  
 2 TIENTSIN ROAD, SHANGHAI  
 TELEPHONE 17249

# 目錄

航空軍學制.....	解師什	二
蘇聯空軍節.....	家本	三
蘇聯空軍內幕.....	顧斌譯	四
為傳奇家史添寫一頁.....	長笛	七
觀光紐約記.....	傅道林	九
富麗堂皇的巨型運輸機.....	超人譯	二
一九四八年的火箭.....	顧微遠譯	三
第一架噴氣推進轟炸機.....	民鐘輯譯	四
華僑之花·鮮豔無比.....	弼雅樂	五
空軍軍歌.....	簡樸詞·劉雪鑫曲	六
航空信箱.....	志謙	七
航空國內.....	樂君陶	八
專業人才陸鴻圖.....	馬三	二
探尋閩海文烈士墓地.....	天	三
我們所應該認識的飛機(中).....	厲歌天譯	四
未來的駕駛員.....	天	五
幼年學校一年間.....	天	五
國際民用航空組織.....	款	八
無線電探空器.....	沙鷗	〇
異邊談話.....	海燕譯	一
春.....	周瓊仙	二
徵求空軍歌曲.....	三二	二

## 中國的空軍

第一〇六期

三十六年九月出版

南京(2)日下路東昇里二號

編輯者：中國的空軍出版社  
電話：二二四六五

發行所：中國圖書雜誌公司  
上海(11)福州路三八四號  
電話：四九六四五二

本冊零售四千五百元

本刊徵求活期定戶

- 一、本刊為優待讀者起見，特徵求活期定戶一萬戶。
- 二、活期定戶預交定費三萬元，按期照書價八折計算。
- 三、郵費分平寄、掛號、航空、航掛四種，由定戶指定，在定費內扣除。
- 四、本刊對於定戶之書刊，按期提先寄發。
- 五、定戶購買本社叢書時，亦按八折優待。
- 六、上列辦法，以與南京本社直接接洽者為限。

## 服務大眾的銀行：

# 郵政儲金匯業局

經辦儲金匯兌業務

辦理簡易人壽保險

發行節約建國儲券

全國郵局所  
二千餘本局  
代辦各種業務

# 談空軍學制

解師竹

據報載，我國軍官教育制度，最近將有重大革新，關於陸海空軍初級軍官的訓練，由國防部設立國立軍官學校統一辦理，國立軍官學校（以下簡稱新軍校）招考十八歲到二十二歲的高中畢業學生；教育期限為四年；教育標準，除了研習軍事學術和接受各兵種的專門訓練以外，還要灌輸各種科學知識，具備普通大學理工學士的程度。新軍校的學生畢業後，分發

到陸海空軍部隊擔任初級軍官。在各兵種裏面，空軍是機動性最大的一種，站在空軍立場上研究這個新的學制，我們在這裏提出統一訓練陸海空軍初級軍官的若干困難問題：

(一)根據這次大戰的經驗，担负戰鬥任務的飛行軍官，年齡以二十歲至三十歲為最適宜，大戰期間，美英等國空軍對駕駛若干速度較快的機種的飛行員，且有一年齡超過二十五歲即不得再事飛行

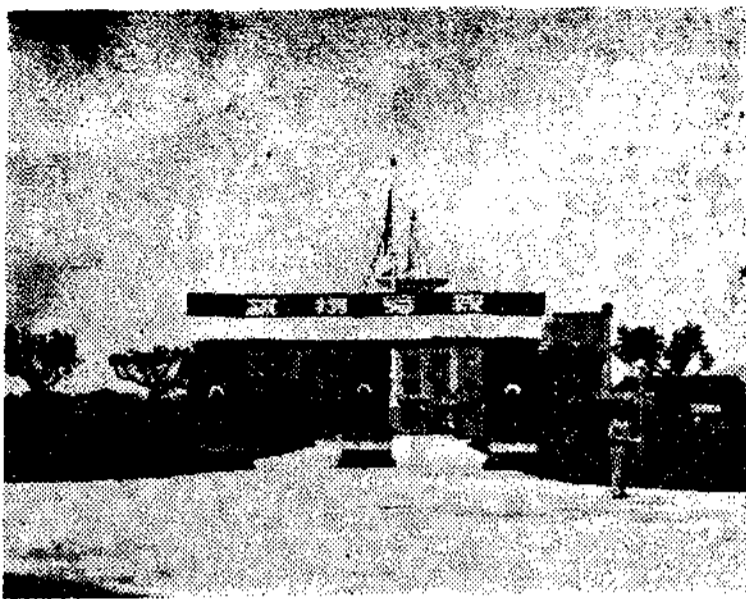
的限制。現在噴氣推進式各型飛機的速度，已達每小時六百英里，飛行高度在四萬英尺以上，航空工業技術愈進步，所要求於飛行員的體格標準愈高，也就是飛行年齡的限制愈嚴，而這種情形，在陸軍中便很少發生。

國立軍官學校規定，分兵種不分兵科，且規定受訓前兩年為預備階段，後兩年為各兵種教育階段，空軍學生在軍校受訓期中的後兩年，雖曾授予關於空軍兵種的特殊訓練，但畢業

後仍須受飛行軍官的養成教育，能分發部隊任職。這樣養成教育的階層重複，時間上便遭受到莫大的損失。目前空軍軍官學校學生畢業年齡，規定在二十四歲以下，如果實行新學制，以新軍校入學年齡二十一歲計算，(規定為十八歲至二十二歲)，受訓四年畢業，再受飛行教育兩年，要到二十七歲纔開始飛行空勤勤務，等於損失最優時期的空勤年齡三年。

更有一點應該提出注意的是，根據過去飛行教育的經驗，年齡大的學生常比年齡小的學生，接受能力差退，因而遭受犧牲與「飛行淘汰」的也多，我們可以預料得到，如果因改制而使學生開始接受飛行教育的時間延緩幾年，整個空勤效率，較之現在一定要減低許多。

(二)到今天為止，像陸軍所用的徵兵方式，還不會實施到空軍裏來，中國的飛行軍官的來源，全都是採行志願投考的方式。從整個國防上着眼，中國空軍急於需要大量補充，而在擴充空軍時所最感到棘手的，便是「人」的質量問題。空軍裏飛行空勤勤務的人員，全部都由軍官担任(空軍早已廢除飛行軍士制度)，所有這些空勤軍官，並不必在作戰時纔有傷亡，就在平時服行動務或訓練的時候



九月一日為空軍軍官學校成立校慶，該校成立，今年恰屆十五週年，圖為校慶日校園外景。

同樣有犧牲的機會，而且每年因體格變化年齡逾齡而受淘汰的，也不在少數，所以撤開建軍的需要不談，單就維持和補充現有空勤軍官的員額，就頗不容易。

空軍軍官學校招生的體格與學力標準，都與陸軍不盡相同，尤其體格的要求最為嚴格。根據過去統計數字，報考學生之中，體格檢查合格的僅及百分之五，而在入學以後受「飛行淘汰」的人數，又在百分之五十以上，根據這個數字推算，要想在新軍校的少數學生名額之中(第一期擬定今年秋季招生學生六百名)，滿足空軍所需要的數量，實在是件難能的事。

(三)新軍校學生在學時間前後達四年之久，教育標準懸得很高，一方面要求有大學理工學士程度，一方面又要求習得一般軍事學術，並接受各兵種的專門訓練，因此學術科必然十分繁重，學術科既感繁重，則日常有關體格的訓練，事實上極難達到空軍所要求的水準。根據過去的經驗，軍校學生經過長時間的訓練以後，體格方面常會發生很大的變化，新軍校訓練時間較之過去各兵種所設軍官學校為長，將來每屆畢業學生中能有多少人合乎空勤軍官的體格標準，實在難以預料得到。目前我們應該願慮的

是，以新軍校為數有限的學生，將來全部供應空軍需要，猶恐無濟於事（因須將百分之五十「飛行淘汰」計算在內），更談不到同時滿足陸海空軍各兵種的兵源需要，這樣發展下去，兵源補充勢必另闢來源，各兵種勢必另辦學校，結果制度階層反趨繁雜，

術精神戰術及體格各方面，格外有其獨立性的特點。由於科學兵器的進步，軍隊的分工更加細密，業務更趨專精，各兵種本身大都具有多數的專業部門，就空軍講，內容最為複雜，即使空軍本身要把各兵科（如轟炸、驅逐、偵察等）合併起來訓練，已屬不



戰前空軍軍官學校每屆學生畢業，蔣主席均親自主持典禮，並邀請學生及官長家屬舉行懇請大會，圖為二十五年一月，蔣主席偕孔祥熙氏蒞校主持第五期學生畢業典禮情形。

與「軍事教育一元化」的預期的，恰是背道而馳，而且軍官出身不一，最易形成學派與思想上的紛歧，又為未來各兵種的建軍工作，鑄下了一重障礙。

可能的事情，何況新軍校還要吧陸海空軍各兵種統一集中起來實施訓練呢？

先就校址來講，空軍訓練地點須有適合飛行的天候及飛行場站，海軍須有良好的港灣，陸軍須有利於各種演習的地形。如果陸海空軍聯合訓

練，事實上必不許可。

陸海空軍軍官教育的內容各自不同，所需要的教材和設備也不同，如果勉強把各兵種的人員和器材集中在一處，一切措施將會更加困難，更加紊亂，根本收不到預期的教育效果。

空軍飛行學生在訓練期間，就必須與部隊多所接近，擔任訓練的人員，也必須與部隊經常取得聯繫，訓練軍官和部隊軍官更應該適時互調，發生對流作用，這樣學校訓練纔能配合部隊的要求。倘若實施新學制，新軍校統一訓練陸海空軍軍官，則此點甚

難辦到。

而事實上無論學制如何革新，新軍校仍然不能離開空軍，訓練地點的選擇。飛行場站設備，教材和教育設備，器材的補給，師資的羅致，在在都依賴於空軍，結果還非得委託空軍總部辦理不可，其他像海軍想必也有同樣情形，既然如此，不如保持空軍原有的良好教育體系，空軍軍官的養成教育，仍交由空軍自行主辦，這樣權責分明，教育實施得到多方面的便利，教育效果自然也會增大起來。

## 蘇聯空軍節

### 史達林檢閱新機

· 家 本 ·

八月三日是蘇聯的空軍節，關於蘇聯航空工業和民用航空的發展情形，一向就對外保守秘密，英美各國人士對他的估計，有的過高，有的過低。

八月三日空軍節，蘇聯軍事當局，在莫斯科舉行了幾項展覽和表演，從這天中外記者的參觀報導中，我們發現下列幾點是值得加以注意的：

(一) 八月三日，史達林偕同許多外國使館的軍事參贊，檢閱蘇聯新製飛機的飛行表演，其中多數為米高揚及葉可夫勒夫氏的噴氣推進或戰鬥機，當時曾以驚人速度表演垂直上升的戰鬥動作。節目中有飛機四十八架排成史達林的字樣，另有飛機三十架，則

排列成五星。史達林本人也在太陽中站立注視二點半鐘之久。

(二) 新式四引擎的巨型運輸機，這天首次出現於莫斯科天空。據統計蘇聯民航機之載客量和載貨量，現已較戰前增加五倍。

(三) 大批降落傘部隊的跳傘表演，有蘇聯傘兵八人曾自一萬一千二百公尺的高處跳傘降陸，為世界集體跳傘創立一項新紀錄。

(四) 蘇聯政府和人民，對空軍人員極為尊重，迄今蘇聯空軍人員獲得「蘇聯英雄」頭銜，已經有了二千一百人之多。自從一九三六年以來，蘇聯飛航員曾創多次世界紀錄，據統計在一百七十項國際航空紀錄及高度紀錄之中，蘇聯人握有其六十五項，其中最為光輝的，要算是卡洛夫氏橫渡北極飛往美洲的飛行紀錄。史達林元帥廣播時說：「蘇聯空軍人員的任務為：更多飛，更快飛，更高飛。」

# 蘇聯空軍內幕

顧斌譯

## 蘇聯多產戰鬥機和輕型轟炸機利於守 美國多產超級轟炸機利於攻

現有飛機三萬架 本年

計劃生產二萬架 研究

和發展的預算是五十億

盧布 有幾十個航空學

校 至少已造成兩種噴

氣機和兩種火箭 有幾

千個飛機場 一「民航」

與一「軍航」的密切更勝

於美國 航空綫擬增至

十萬八千哩 計劃建築

二十個航空港 傾注人

力物力求發展

蘇聯企圖使自己變成世界最大的空軍強國。第一步她決定追加研究上所耗的經費，她的突飛猛進的技術和她的廣大的人力與物力今日已使她成

為僅次於美國的第二空軍國了。

到目前為止，若以美國陸海軍的四萬架飛機來比，紅色航空隊則由三萬架以上的飛機組合而成。不過美國飛機中的半數却放進了倉庫，雖然很小心地在擦油和刷新，但是在幾年裏面仍然不免要剔除很多架的。蘇聯計劃在本年度裏生產二萬軍用飛機；而美國則製造至多不過三千架而已。

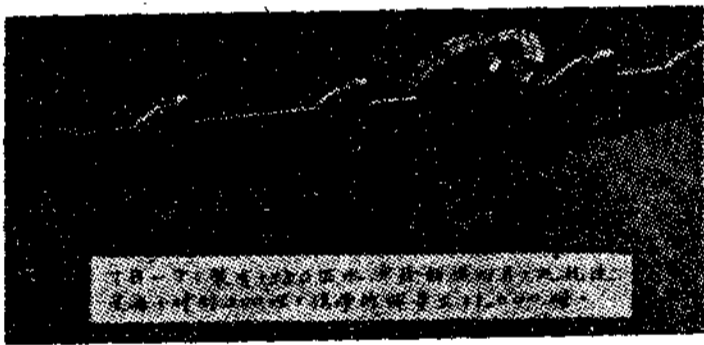
蘇聯所製造的軍用機大都是屬於戰鬥機和輕型戰鬥轟炸機之類的飛機。因此，大概說起來，目前蘇聯空軍之優越於美國空軍者厥為守勢空戰的準備，而美國之超勝於蘇聯者則為攻勢空戰的部署。

蘇聯本年度化在研究和發展方面的預算是五十億盧布；美國化在這方面的數字為三億五千萬美元。然而盧布與美元的比值是極難計算的。若以官價來算是五個盧布換一塊美元；非官價的匯率為十二對一；而黑市為四十對一。但是主要的是，蘇聯已經增加了研究上所需的經費，而美國却不斷地在緊縮這方面的支出。

上述的報道與數字是根據美國陸軍航空隊、海軍航空隊、英國皇家航

空隊等的專家們的研究，以及由蘇聯航空隊自己的領袖們方面獲得的。

蘇聯航空器的設計和世界一般的意見往往相左，它是獨創一格的。航空專業在蘇聯的歷史裏和科學上都佔有很崇高和受人重視的地位。蘇聯當局非常堅毅地指出，第一架飛機是由



一位海軍軍官叫做穆札斯克的，在一八八二年裏設計成的；歐勃和伯奴力兩人奠定了海上航空機械原理的基礎；洛莫諾索夫則始

創了氣象科學；近代航空器是根據了魯可夫斯基的航空動力學定律來設計的。在蘇聯境內設立着的那幾十個航空學校，正表示了他們是多麼決心要去優勝別的国家呢！到中央海上航空動力學院，魯可夫斯基空軍學校和莫斯科航空研究院去觀光過的人都說他們的巨大規模，是無與匹敵的。

第二次世界大戰中，蘇聯會偏重於使用戰鬥機和輕轟炸機去支持他們的地面部隊，但是現在他們則更加強地在生產和進行着對於重轟炸機方面戰術上的訓練。紅色航空隊的領袖們有鑑於德日兩國因盟方的戰略轟炸而所遭遇的一切，已經在這種空戰局面的技術上加以深刻的分析。大體說起來，蘇聯空軍的戰術是正確的。

他們的一批設計家也是很優良的。他們在納粹大隊兵力向莫斯科掃蕩的壓力之下埋頭工作，在一百天的大戰還未進行之前，伊留與氏已經把他首次發明的「IL-3」型（Stormovik式）戰鬥機出現於天空了。它在德方輕高射砲由強固的防禦工事向它密集發射的當兒，照樣從離地百尺的高度裏掃射着正在前進的敵人。那時德

方的戰鬥飛行中隊是由一種攻擊力極強而且富有機動性的「Messerschmitt」式戰鬥機組成的。於是蘇聯就必須很快的設計出能和這種戰鬥機相抗衡的一種飛機。因而亞力山大·約可夫便發明了他的「Yak-1」型戰鬥機——如今著名的各種「Yak」系戰鬥機和轟炸機的鼻祖。其他如，辣伏契金戰鬥機啦，彼得略可夫的「E-8」型俯衝轟炸機啦，以及多波勒夫的「Tu-2」型轟炸機等，在在都是在戰爭的壓力之下被發掘出來的。

如果要與美蘇兩國最好的飛機來作一比較，事實上是很困難的，因為蘇聯的空軍當局並不需要說出它的新東西去博得民衆對空軍經費用途上的支持。蘇聯目前至少已經造成了兩種噴氣戰鬥機和兩種火箭推進飛機，關於這幾種新武器幾乎沒有透露過一點消息。至少有一架重轟炸機已採用噴氣發動機了。去年的春天，有一百架噴氣飛機曾經在紅場的上空作過示威性的飛行。一具蘇聯的順軸氣流的噴氣發動機發出過六、〇〇〇磅的推力，它比較美國的噴氣發動機大上百分之五十。大戰以後，整批運往蘇聯去的德國噴氣科學家的那些著述大大地助長了蘇聯航空上的進步。

以戰鬥機之類來說，蘇聯的機子在速度上，機動性上，裝甲上以及武器上都很有自負的。若以蘇聯的各種戰鬥轟炸機來講，的確令人欽佩，因為紅色空軍在二次大戰中已經在這方面

獲得了豐富的作戰經驗。至於提到重轟炸機，當然要首推美國的了。最近設計得很好的四發動機重轟炸機算是沒有美國機子的航程之遠，也沒有我



們機子的容量之大。他們現在正在製造一架有三〇〇哩時速的長航程重轟炸機。

若說運輸機，那麼美國的運輸機的裝備是最優良無比的。但是蘇聯的

裝備也還可以；它們具有足用的裝備——軍用運輸機主要的問題是在於它的容積，而不是航速。假如燃料不發生問題的話，靠了二〇〇哩時速的運輸機空運補給品去給養軍隊已能適當

從納粹軍隊戰線的後方湖面上降落和起飛的那些飛船確曾接濟過很多蘇聯的遊擊部隊呢。

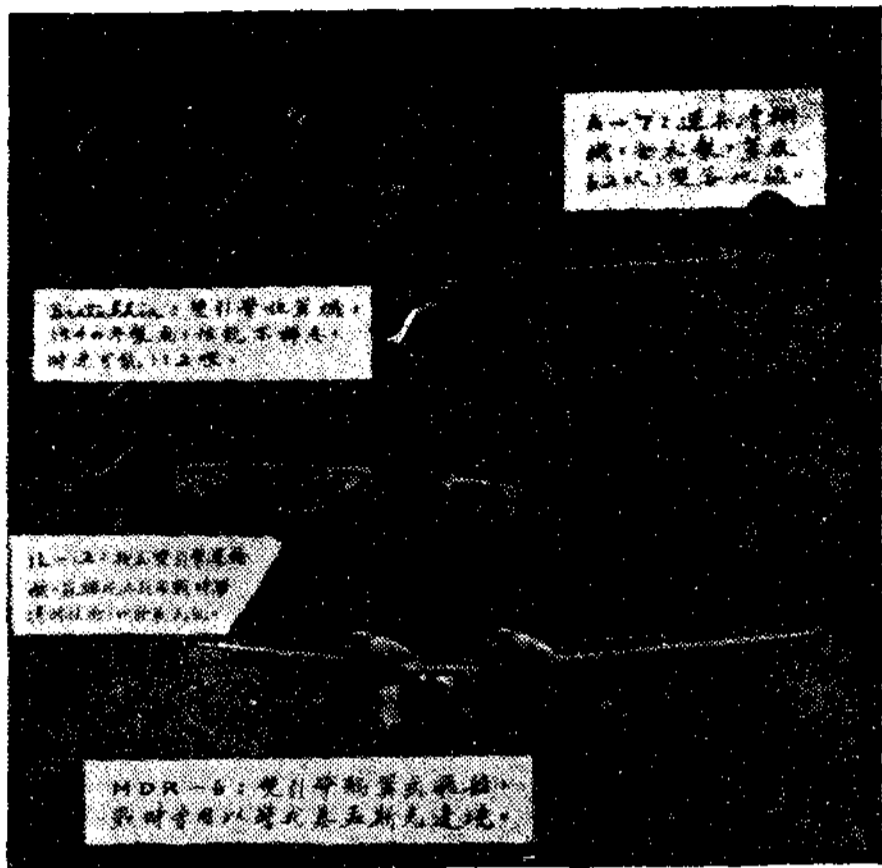
空軍力量也就是指「人力」。蘇聯的駕駛員都是很優良的。他們以「

不怕死」而出名。

飛機和駕駛員必須要有工廠和工人來做後盾才行。蘇聯的勞工情形是很難估計的。就她的集團經濟方面而論，勞工可以獲得像美國工人所得的

同時，蘇聯對民衆勞工的傳統依賴性正在逐漸減少。在過去的十五年裏，他們更趨於利用自動的機器，縱使那些機器需要以對他們自己不利的

如其談到航空工業的原料一點，有許多東西蘇聯是很充裕的，而也有很多種原料是感到不夠的。在她的國內和地的附庸如匈牙利和南斯拉夫等國內有着大量的鋁和鎂。給戰事促成的種種開發，已經準備了這種已往一向感到不夠的抽用和貯藏那些重要原料的力量。烏拉爾嶺南部卡明斯克城裏的一家工廠和烏拉爾嶺以北的那家



生氣勃勃的伯慈製造廠足以製造航空上所必需的一切製作物。

談到錳和鎢，蘇聯就有很多很多，所以美國在一九四六年裏也從她那裏輸入了很多的錳和鎢。至於講到各種鐵的合金，那蘇聯是很缺乏的；因而一九三八年裏開始進行的第三次五年計劃就爲了附帶着上等品質的鋼的計劃之故而沒有做得滿意。在大戰的幾年裏，我們曾根據了租借法案輸出

。她有好幾千個飛機場星羅棋布似地滿佈於全國，從草地的小機場起到現代化的鋪得結實的大機場爲止。有三個特殊地連繫着的基地對於美國的太平洋的西北、中西以及東部各海岸，分明是一條很有利的國際運輸線。有人說，這三個基地，必要時可以在一宵之間改換成軍用的裝置，這和美國阿拉斯加幾個機場的用意完全相同而且非常真實的。我們隨便選擇一幅

過兩千一百萬磅以上的錳鐵、鎢鐵、和鎢鐵等，總值超過一千二百萬美元的合金給蘇聯。

蘇聯空軍力量的一種不很惹人注意的資產，便是她的基地

西伯利亞的，包括600x700哩面積的分區航空地圖來看，就可以見到每隔百哩一個，一共有二十幾個機場。

對於蘇聯的航空事業同樣感到重要的，就是她自己所發展的天氣預報系統。在一個具有嚴寒氣候的國家裏面，整年裏順利發展的航空事業是端賴於氣象學上的效率。在最近十年中，蘇聯已經在北極設置了一百餘個測候所，用了很多專門人員和裝置了許多現代設備。不過，照美國的專家們的意見來說，蘇聯在這種場合又並不完全趕得上美國，祇是蘇聯現在正在化費比美國所化的更多的財力、人力和物力在這上面。美國的軍事氣象學家們承認蘇聯的長距離預報工作做得很好，但批評他們不能在同一時間內做各種觀察，又說他們的通訊工作不很高明。

蘇聯軍事航空的得力助手便是他們的民用航空隊，它跟軍事航空的密切關係是遠勝於美國的民航和軍用間的關係。克林姆宮當局現正推行一種使航線現代化和展開的龐大計劃。從戰前的幾百哩航線，蘇聯目前已到達了五萬哩，而計劃在一九五〇年將到達十萬零八千哩。同時美國的航線從戰前的二萬八千哩增至目前的九萬五千哩。蘇聯還在計劃建築二十個主要的新的航空港。他們還在建造一架新的能搭六十個旅客，時速三百哩的運輸機，和一架專門航行遠東，能乘四十人的海上飛機。按照了達格勒斯廠

「DGC-3」型機子的圖樣而造成的「L-12」型在一個月內可以造成四百架。蘇聯的民用航空事業更爲波蘭和巴爾幹半島的航線增強了力量。

就品質方面而論，美國的空軍仍比蘇聯的空軍略勝一籌。但就數量方面來說，美國地位正在倒行逆轉。蘇聯的軍事航空固然仍面臨着許多重重疊疊的障礙；如它的生產還有問題，它缺乏某種戰術上的知識，它的裝備和全部計劃，人體上還不能完全跟美國並駕齊驅；但是據我們航空方面的權威人士說，蘇聯人是全神貫注的，很有能力的，而且是不因重重的障礙而稍形氣餒的。眼前，美國的技术縱然比較優越，但是蘇聯却源源不絕地把人員、金錢和物資傾注在這方面。如其他們不斷地這樣努力下去，不成問題的，他們會成爲世界第一等空軍國。

譯自七月份美國大眾科學雜誌

### 本刊啓事：

本刊為圖文並重的刊物，外界來稿請寄附圖片。



# 爲傳奇家史添寫一頁

長笛

## 先學土木工程後習航空 親歷八一四榮譽序戰

### 南征北討揚威緬越 備嘗中期作戰的艱難困苦

姜獻祥中校有一段跡近傳奇的家史：祖父是一個拳師，七十多歲了，還孔武有力，替地方上的不平事件大打出手，在某次搏鬥中被別人用矛刺進腹部，他折斷那根矛，從旁人手中接來一把刀，砍倒兩個敵對者才從容死去。這種英勇的故事我們只在歷史傳說中聽見過，如相傳印度錫克族的一個王者，在自己被殺之後還一手提着自己的頭一手持刀繼續作戰；這段故事至今還鑲刻在臘河附近的金殿中，想不到中國民間也產生過此類的奇跡。

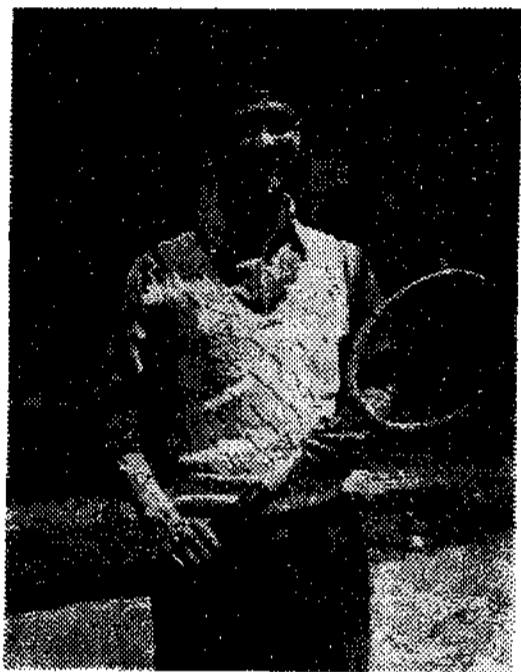
父親姜朝宗先生只讀過四年私塾，山務農轉經商業，宣統年間就剪去辮子，在鄉間發動和領導一種反抗滿清的勢力；抗戰軍興，這個老人又率領青年打游擊，日本人燒掉他的房產還指名通緝，現在已經七十六歲了，精神健旺，一直代表着一種前進思想，浙江江山縣的老老少少都知道他。假使我們承認遺傳是天賦本能，那末姜獻祥中校或多或少承受了乃祖乃父的作風才毅然投効空軍。十四歲時，姜老先生覺得應該將

孩子送往都市裏去受教育，多多增廣見聞，他便以一個從未見過城市的鄉下孩子的身份，去到杭州，什麼都覺得新奇，什麼都感興趣。

民國十四年以前，是軍閥混戰最熾熱的時代，他在初中，適處永祥與孫傳芳火併，盧永祥不知從那裏弄來

個。

在高中快畢業時，西湖裏來了一批水上飛機，這又引起了他和同學們的遐想，打算畢業後去作一個翱翔天空的忙人。可是那時只聽說廣東有航空招生，因路途太遠且不明瞭情況，只得作罷。



在之江大學學習土木工程

之後，他進入之江大學土木工程系，後又去北平，適中央航空學校招考第三期學生。他的個子並不高，筋肉也不特別發達，那時很多人誤認要做航空學生須有賣武藝者那樣的體格，他在這錯誤宣傳下自認取錄或許不可能。當體檢時，許多比他高大的個子走出來，都是搖搖頭，表示自己已經經落第。輪到他檢查脈搏，醫生好奇地問他：「許多人都很緊張，以致脈搏增高，你爲什麼這樣平靜？」

「這有什麼呢？頂多損失一塊錢的報名費。」他說。

飛行的適應性，是鎮靜第一，而他又全無疾病，學科方面有學土木工程之根底，所以被取錄。

許多家長對於子弟的學飛，有幾分反對，姜老先生却完全相反，他高興自己的孩子在海闊天空去討生活，給孩子許多鼓勵。

慈祥的媽媽帶着幾分天真向他說：「這倒是一件新奇的事，可別太飛高了，跌下來不是好玩的。」

二十三年冬從航校畢業後，入十二中隊服務，一共兩年半，由南昌而南京，而廣東，而蘭州。在蘭州時適逢西安事變，于學忠的部隊衝進他們的住所，拿走了他們的一切，給關在黑暗的屋子裏，沒有吃，沒有火烤，沒有穿，雖然後來稍得自由，可是看見別人穿着自己的衣衫，不僅不敢問，而且別人還有意用膀子來衝撞，表示一種輕視之意。

西安的形勢漸漸有好轉，他們伴作飛西安，實際上已飛赴甯夏，等到事變平息，飛返南京時，他們的披掛

是：長皮袍，大皮帽，完全是關外老百姓的裝束，害得前往查驗的人找不着誰是飛行員。

這以後，是二十六年夏季了，調杭州航校作教官，在私的方面，他有一個計劃；當他二十三年畢業，學校裏開懇親會，母親也到了杭州，對於杭州的景物，這個老人深感興趣；因此趁這個調教官的機會，他想把母親接來，滿足母親對杭州的想念。他的家，充滿着和睦與親切，譬如：他上高中及之江大學，是哥哥停學作事幫助他；而他在航校畢業後，又幫助哥哥去上海法學院唸書。

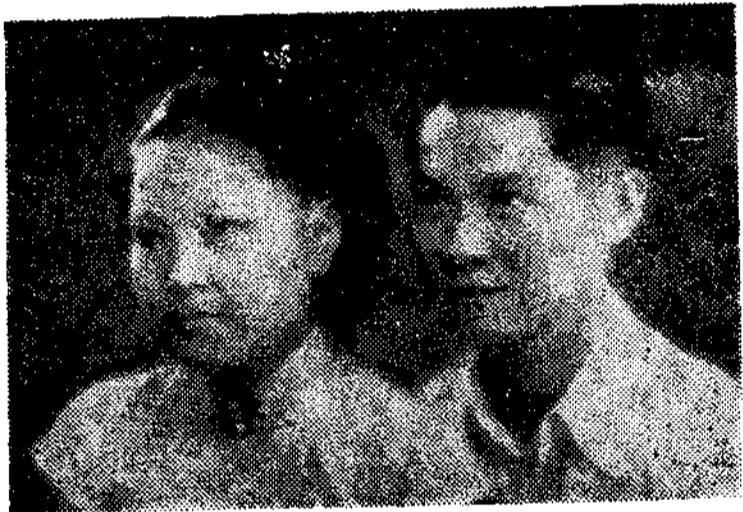
接母親的計劃還沒有實施，中日形勢緊張，大戰一觸即發，他被編入航校教官所組成的第三十五隊。

他學的是偵察，但當時使用的可塞機為偵察轟炸兩用的機器，八月十四日中國空軍首次擊敵之役，他參加轟炸機羣，轟炸敵區公大紗廠。那一日的天氣太壞，起飛三次才成功，領隊的是許思廉。

這是他第一次作戰，有初次作戰的人那種普遍的複雜的心理，思潮起伏，直到被黃浦江敵艦集中砲火射擊之後，才清楚作戰也不過是這麼一回事。

回返寬橋基地，親見母校一部分被敵機炸中起火，又親見第四大隊驅逐機起飛迎敵，高志航大隊長首開紀錄擊落第一架敵機。

事隔十年，他對於敵機這次敗北



以後 結婚

的批評是：輕敵，無作戰經驗。所謂輕敵，是敵人未更津航空隊不應該認為中國空軍不堪一擊；所謂無作戰經驗，是不應該在那樣惡劣的氣候下出動，致予中國空軍一有利機會。

自此，而柳州而昆明，二十七年調二大隊三十隊任副隊長，正式轉入轟炸隊。老河口之役，見隊長周竹君被敵機擊落，引起無限辛酸。

可塞機成了過去，代之而起的是蘇聯機S.B.，須先去蘭州接收並習飛，不久，被選為教授此機的教育官。中國空軍此時最為沉寂，第一第

二兩個大隊在宜賓練習S.B. 度着寂寞無聊的日子。

二十九年去哈密接收新機之後，回四川調任二大隊的副大隊長。驅逐機也全改用蘇機，經過沙漠地帶飛回來，須設備較完備的S.B. 領航，所以二大隊王大隊長世鐸和幾個中隊都往來於沙漠的上空，隊本部的大小事務集中在他的肩上。

熟悉空軍歷史的，都知道那時期最難處置，機子性能不好，補給極端困難，祇有躲避敵鋒；譬如，晚間給機子漏油，白天給機子加油；月亮天又得把機子疏散，而敵機將來時又得飛往安全地帶。他說過：「軍人管作戰，是分內職務；但在困難時要時時躲避敵鋒，那種精神上的疲勞是沒法



形容的。」

九月，長沙會戰開始，他領隊轟炸鄱陽湖及粵漢鐵道區敵軍，至三十一年，與美國志願隊合作，轉戰安南緬甸，某次出擊河內以後，左發動機

出了毛病，機內溫度增高，機身顫動不已，而又不經意拉掉了養氣面罩，視界模糊不清，同機人員先後開明警告紅燈，用電話問他是否即刻跳傘。那是敵區，那是異國，跳傘下去有什麼活路。他通知機內人員注意滇越鐵路，那是回雲南的路線；注意蒙自機場，那是他可能落下去的機場。

單發動機飛了三十分鐘，才在蒙自降落，但此時右發動機也已壞了，如果非要飛幾分鐘，真不堪想像。

這時第二大隊使用的是美國機S.B.，設備雖較強，但笨重不靈活。在他任二大隊副大隊長期內，先後有大隊長金雲和佟彥博殉職，許多人半開玩笑地說：「第二大隊大隊長是一件不吉利的差使」。其實這是一句很沉痛的言語，幾年以來，他的同學同僚死的死傷的傷，幾個鐘頭以前是生龍活虎般的人物，幾個鐘頭以後就血肉模糊，這些事實曾大大地刺激他的感情。

在美國參謀大學

許多次南征北討中，有一次夜襲漢口，稱為「笨牛」的A-29，居然消滅敵人五百名以上和敵機九架，是他領隊出擊的大收穫。

三十一年冬天調第一大隊大隊長，碰上了鄂西會戰，就帶領人馬大打出手。

三十二年進參謀學校，畢業後留校任教官，三十四年又去美國參謀進修，三十五年回國任銜衡科科長。航

# 時報方場電光報導新聞 自由神像前人種大集合

## 觀光紐約紀

傅道林

美國人視聖誕節較新年爲重，家家戶戶皆有聖誕樹，飾以顏色紙帶，宗教的色彩很濃厚。軍中亦然，有兩週聖誕假期，我們在美國接受人家的訓練，先生要放假，學生當然只得沾光了。

假期從十二月廿三日起至翌年正月初五止，時間如此長，真是不易得到的機會，有些機場有專機送我國空軍到紐約華盛頓去，我在的陳納德機場沒有這種優待，但是大家的遊興並不因此減少，情願自己買火車票去，有的不去紐約，則去美加交界的尼古拉瀑布、支加哥、聖路易、或去訪訪在美留學的朋友。

火車公司爲了優待現役軍人返家省親或遊歷，也發售長途來回票，票價比單程票還便宜，老百姓從陳納德機場去紐約單程要廿八九元美金，但是軍人去紐約的來回票才二十三元八角，因有這點便宜，我同好友羅君才決定作紐約之行。

火車到支加哥轉車，再分兩路，

北路經福特工廠所在地 Detroit 美加交界的尼古拉瀑布，Albany，再到紐約；南路經 Pittsburg，華盛頓至紐約。兩路火車公司不同，票價相若，買票時由自己決定，我同羅君因思一觀



摩天大樓遠眺

有名的尼古拉瀑布，到一到加拿大，乃決定取北路，但北路唯一缺點是到了紐約，還要買票才能去華盛頓。

美國火車有一特色，對遊覽者很有利，即每節車有一管理員，如果你預備中途下去私幹或遊玩，可以先告訴他。他便不將票收去，僅在票上刺一孔爲記，問你預備逗留多久，如果僅爲遊玩，爲時不久，他則建議你何時回站乘車，繼續旅程，所以我們在尼古拉瀑布下車，坐着出租汽車將美加兩境的名勝都走到了，古印第安人所奉火泉的泉水也吃了一盅。

當日溫度約華氏零下十七度，地下冰雪交積，遊玩者除我們外，僅有一對中年夫婦，自支加哥來，旅途相逢倍增融洽，彼二人云，結婚已十五年，現有一女，年七歲，結婚時因業務關係未作蜜月旅行，這次將女兒留在家中，自己倆出外補行蜜月，這樣的旅行熱，在我國實爲難遇。他們計劃先去鄉下看親友，過了聖誕再去紐約觀光。分手時他們在我的紀念冊上

委會改組爲空軍總司令部，調陸人事政策處處長。

人事處而改爲人事政策處，在工作上許多不同於前者，要把空軍中服務的人員，很細密的分成許多類別（二百多種），裝成卡片，使每個人盡量發揮專長，而不勉強去從事某種工作；以後調遷也都憑着這一紙卡片。這工作很吃力，嚴格分工合作，在咱們中國似乎事無前例，執行起來難免不有牽掣的地方。

八年堅苦抗戰中，姜獻祥中校親歷初期與中期各次戰役，他認爲最艱苦的是中期作戰；關於初期，即前面所說的敵人輕敵與敵人無作戰經驗，給我方一有利機會；關於後期，我空軍得到源源不斷的物資供給及盟軍的合作，加上敵空軍的不景氣，所以殺敵容易獲果；至於中期，他把艱難的情況歸納爲幾點：補給困難，數量不如敵人，性能不如敵人，參謀業務不夠，人員訓練不夠，缺少無線電設備，機場狹窄等。

姜獻祥中校三十七歲，正當旺盛的壯年；從外表看，却像二十幾歲的人，皮膚與態度非常年青，溫存儒雅，那對剛毅的眼睛也許就是他作爲一個軍人的特色。

這備有傳奇家史的人物，在戰爭中寫下了傳奇的戰史，今而後，在工作上將發揮傳奇式的進展。

八月二十日寫

男的寫着..

To

Two of the nicest I's

We had the pleasure of meeti

ng.

女的寫着..

May all your future trips be as pl

asant and companionable as

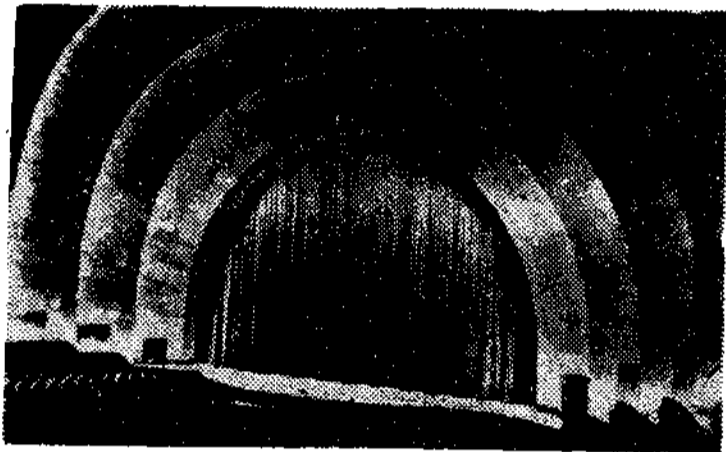
this trip has been.

廿四日午至距尼古拉瀑布十五哩之大城 Buffalo 乘火車前行，次晨一時抵紐約 Grand Central 車站，車站高廣，設備週全，自稱世界第一，是時已晚，我們未預先定旅舍，無處投奔，以車站中有暖氣，不感寒冷，本擬逗留車中，俟天亮再出外尋找住處，未半小時，乘客全他去，偌大車站，僅留十餘人而已，雖燈光輝煌，終覺冷清，有衣衫不整者二三人，站警逐之外出，余二人亦覺為時尚長留是未善，不如出去找找宿處。

余二人之所以未定房間，一因行期倉促，二因紐約情形不熟，有些什麼旅館，在那條街都不知道，無從函訂，三來聖誕期間，美國人多數離城回家，與親友團聚，有錢者南去享福，推測大城如紐約支加哥者人數必減，房間自易尋得，這次臆測，果然不錯。

我倆出了車站，信步走去，路上燈光未滅，行人車輛均稀，走了三個街口，便看到一家旅館，外面相當古老，看不出是何類建築，名叫 Murri

的 Hill Hotel，乃決進去問問。一到大門，黑人笑臉相迎說道：「May I help you, Sir」。我們點點頭，將手提包交給他，便走了進去。到了二門，經理問在望，屋舍突然開朗，飛樓廊棟，頂成拱形，廳左為一走廊設置優雅



無線電城的音樂廳

，是時值管者為一少婦，年約三十，態度大方，風度宜人，發音與西部及南部均不同，像是受過高深教養。問詢之後，得悉所餘房間尚多，最便宜的雙人房為七元半一天，有衣櫥及盥洗室設備，我倆以時間不早，決定先住一天。

次日離去，先將行李寄在車站，

然後找旅館，在四十一條街找到一家，只需二元半一天，位置又在城中心區，離時報方場 (Times Square) 附近，我們遊歷本着一個原則，就是每到一個地方，必特有的，旁的地方見不到的，我們便去看看，如何去發現它的有趣，我們所根據的：第一靠着一本地圖「Road Atlas of the United States Canada and Mexico」後面的附錄，第二靠着百貨店內所賣的風景畫片，第三靠問人，在尼古拉瀑布時，那對夫婦便告訴我們坐上五路公共汽車，幾乎可貫穿南北城，回頭時便可找引人入勝的地方下去。

五路公共汽車有上下二層，不論走路之遠近，票價美金一角，我們一上樓，便找車頭的二個座位坐下，流覽風景，頗得地利。北行未久，車沿海德森河前進，過河濱公園 Grand 將軍墓，河濱教堂，約翰大教堂，橫跨海德森河的華盛頓紀念橋等，沿途小公園極多。回來時我倆在 Grand 將軍墓旁下車，將軍及其夫人於公歷一千八百九十七年合葬於此，耗資六十萬美元，其墓右依海德森河，面對河濱公園，左為河濱教堂，教堂為十三世紀法國哥德式建築，頗為美觀，墓後遠眺華盛頓橋狀極雄偉，是時紐約尚溫暖，遊人二三成陣，我們在外照了幾張風景便進去參觀，進門要簽名，除了姓名還要加上國籍，永久通訊處等。數日來，各國人士皆有來此的，我倆也以中文簽上，以為紀念。墓內

尚廣闊，有當日將軍所用軍旗數面，美人對之頗為尊敬，導遊者言其歷史，津津有味，如數家珍。

廿五日晚先在時報方場所在之第五條街閒逛，時報方場之得名，是由於時報的位置在中央，天黑時屋的四週有一圈活動燈光，顯示最新消息，所排字母串流不息，順着一個方向前進，由字母列成字，由字合成句，你便可對立街頭，知曉最新時事。

方場附近娛樂場所極多，如夜總會、電影院、跳舞廳、劇院等，比比皆是，五色燈光，美麗的霓虹燈所構活動廣告互相爭奇鬥豔，八時走到有名的紐約歌劇院，看到還有許多人排隊買票，我們想到美國的電影、話劇、大戲、馬戲、溜冰、橄欖球賽等均看過，僅歌劇未飽眼福，乃決進去。歌劇名「Lakme」八時半開演，場中寂靜無聲，觀者均着禮服，余與羅君此次遊玩既均着軍常服，尚未失禮，場面相當偉大，女高音為有名的 Lily Pons，其灌片極多，劇分三幕，故事發生的地點在印度，音樂優美，幾場舞蹈亦佳，唯一缺憾是聽不懂唱詞，我旁邊的一個美國人問我：「先生，你聽得懂不，我一點也不懂。」我笑一笑說道：「我也不懂，不知它是德文，還是義文。」散場出來，已過十二點，一路仍然熱鬧，行人道上擠背擦肩，街心汽車來往如梭，似乎夜市勝過白天。

廿六號早晨遇見先到的一位朋友

，他說無錢電城的音樂廳，來紐約一越不可不去。午後一時乃前往，至售票門口，只見一字長蛇陣從售票處擺到街口，走到街口，隊伍轉灣，排到那邊街口，又轉灣；購票的行列，整整圍了一個大圈；再過街而去，我倆排上了隊，魚貫慢步前進，等了二個半小時，才購票進去。進大門又在裏面等座位，可真不容易。先看了一場新出的五彩電影「白雲飄飄」，沙發既舒適，發音清晰，坐遠不覺聲小，坐近亦不覺振耳，布幕百數十呎，觀衆可容數萬，我走過的舊金山、聖安東尼、芝加哥、連紐約在內，未有比這劇院還大的。電影映完，舞台劇開始，初爲一海輪啓行情景，雜以滑稽、歌舞；次爲聖誕歌曲及歌舞伴演，佈景中聖誕樹及聖誕顯現均巧具匠心，管弦樂隊約二百餘人，出場時從舞台前凹地升起，再向後移至台中

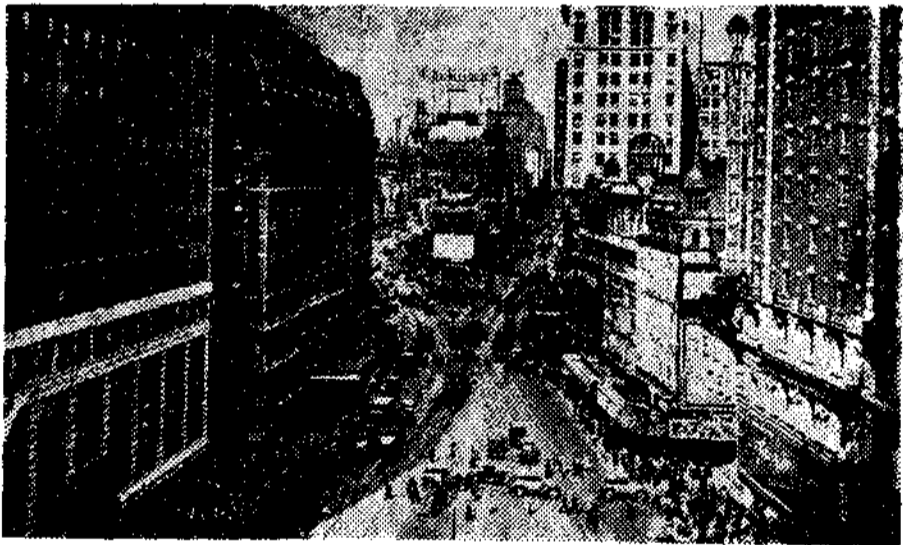


自由神像

廿八日上午去遊格林維治村，這地方原是在地圖上發現的，到了之後，初一無所獲，後在路上遇一熱心的美國人，介紹我們到赤龍居去見一華僑店主，乃悉格林維治村爲美文學家藝術家之集中地區，後來看了一部電影「日歷姑娘」更證實不錯，他

夾，愈顯台寬大。晚乘地下車去中國城吃飯，余每次在美吃中國飯總覺很乾淨清爽，味道較國內廣東館子爲鮮，也許是因爲歇久未吃的緣故，美國人去吃的很多，多爲慕名或好奇而去，花大價錢毫不在乎，所以華僑業者頗爲賺錢。華僑多數節儉，對衣著、住所不大講究，不如城中其他區域之清潔爽目，但亦不如以前留學生所寫之言過其實的唐人街。

廿七日晨六時半乘火車去華盛頓，坐着出租汽車遊白宮、林肯紀念堂、華盛頓紀念塔、藝術及工業陳列館、國家博物館等，街市整潔，地面見不着一根電線；時天氣陰沉，我們在各處留了幾張像，於晚六時半乘車返紐約。



們住在裏面，交遊有如至友和平相處，每天有兩次畫展，屆時則熱鬧非常，滿街牆上皆懸以繪畫，平時夜市較有遊覽價值，該華僑爲芝加哥大學畢業，亟思返國服務，思想甚有見地，我們相談頗歡，十一時辭去。

下午決定去遊紐約港口的自由神像，神像立在柏德樓島上，從柏德鏡公園旁有渡船可去，夏天是半小時一班，我們去時，每下午僅開三班，來

回票成人美金五角，小孩二角五，開放的時間是從上午九點到下午五點。那天我們在船上發現去玩的人以美國人最少，他國人士佔大半，雜種亦多，可說是一場人種展覽會，語言各各不同，大概都是乘假期到紐約觀光的。

整個建築分底、臺坐及神像三部份，台坐有十層，遊覽者可由電梯上到頂層，亦可從樓梯步行上去，電梯方每人五分，軍人免費，然後由台坐頂層繞着螺旋式樓梯攀登上去，到了頭部，由神像的帽沿，可以看到紐約的摩天大樓，紐約港中商船往來，視界的遼闊，使我們看的人覺得心曠神怡；自然是多麼偉大，人力是更偉大，我們每一個人則是太渺小了。

神像的高度爲一百五十二呎，表面包以三十二分之三吋厚的銅皮；日夕氧化，故呈綠色，其裏面支架爲一法國工程師設計，用有四個鋼支柱，神像的臉寬十呎，眼長二呎六吋，舉火炬的手臂則長四十呎，粗十二呎。神像的頭，曾出席一八七八年的巴黎世界博覽會，到了西歷一八八四年七月四日才由巴黎送到美國，現在到了晚上有九十六個一千瓦腳燈，及火炬內十三隻千瓦燈泡，將整個的神像照得光明燦爛，美麗悅目。

我們盤旋而上，從代替窗戶的帽沿飽覽四週景色，再由另一端盤旋下去，上時容易下時難，四時半乘了最後的一班船回到了紐約市區，晚搭七

# 富麗堂皇的巨型運輸機

超人譯

## 翼展相當於二十一層大廈的高度

聽不到刺耳的鬧聲，設備電氣化，器具均用玻璃，光度與色彩的配合像一個舞台，有娛樂有畫景，且可參觀駕駛員的工作情形。

美國亨利特萊弗斯 (Henry Dreyfus)，是一位頗有名望的設計工程師。有許多新穎的飛行機械，無線電，電話機，郵船，汽車，真空拭塵機，打字機，以及耕作機械等，都陸續地從他的工作室中設計出來。最近他致力於 Convair 37 (一隻能載二百位旅客的世界最大巨型運輸機) 的設計工作，在他與各工程師通力合作之下，已獲得了一成就。它曾在戰爭時

期服役於運輸隊中。

Convair 37 是兩層甲板的巨型運輸機，身長一八二呎，機翼二三〇呎，旅客的容載量比世界上任何的飛機來得大。如果將全翼豎起來的話，相當於廿一層大廈那船高。重 320,000 磅，比 DC-3 大了十二倍。內部電氣系統裝置，足夠應付一個五千市民的市鎮所需要。



臥室中的座位調節成一舒適的臥牀，

飛行時有煩惱的就是在引擎聲浪產生，而 Convair 37 擁有六具巨型的推進引擎，在飛行時却沒有吼叫的聲音。裏面設計着舒適的臥房，幽靜的休息室，科學化的廚房，新式的盥洗室，更有特製的臥牀以及各種的座位沙法等。爲了要除去額外

的重量，所以這裏都採取一種玻璃物質以替代那些笨重的物質；如牆壁均用玻璃製成。這種玻璃物質，一方面有良好的聲浪絕緣物，另一方面可以減輕重量，如染有污穢，還可以經常洗濯。室內的裝飾品器具等亦均用玻璃，很是平坦且無高低不平的弊病，更有不吸收水分，禦火，聲，虫虱，污穢，灰塵等的優點。盥洗室內的設備相當富麗而完善，裏面也都用玻璃的物品，並且有新式的廢物處理的裝置；此外牀上用的帳幔是用玻璃纖維製成，份量很輕，是不透明的而且很堅韌，不受任何重物而壓碎。

這裏的座椅都經過特別研究設計而成；坐墊是由一種富有彈力的橡皮製成，外面套以很輕柔的套子，使每位長途旅行者，不但消除疲勞並且很覺舒適。



一種特別設計的座位，在坐時沒有像沙袋般地柔軟，但是使旅客久坐不覺疲勞。更有聲浪絕緣物，所以沒有嘈雜聲及引擎聲。

時火車離開紐約。數日所遊，紐約給我的印象是紐約人有錢，也可以說美國人有錢，他們用之建立摩天大樓、最大的劇院、最大的自由神像、最大的火車站等，它有七百五十萬人口，現在有三十七座高樓是超過五百呎的，而這樣的高廈在美國其他地區僅只二十二座而已。一切的一切都表示他們的工業發達，他們要在前面領導世界，他們要作旁的國家沒有作的事，我希望他們能主持正義，擁護自由與平等，爲全人類的幸福而努力，如是才符合紐約港上自由神像所象徵的意義。

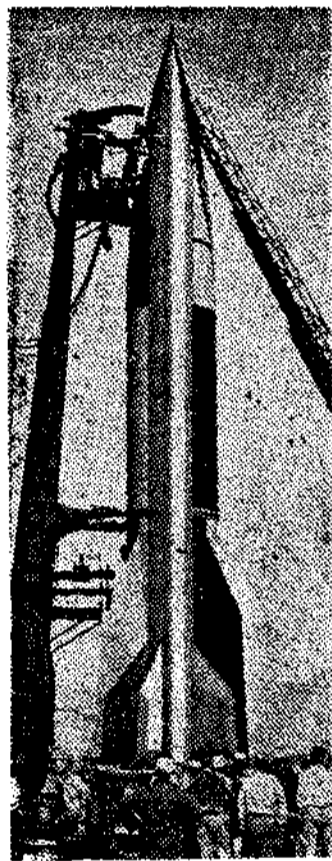
# 將使 V-2 失色的 一九四八年的火箭

顧微遠譯

## 目前美國正在製造一種「海王星」式火箭能飛達二 三七哩的高度

七個月以後的今日，美國海軍將擁有一種新式火箭；它被設計得可以遠勝於德國的 V-2，能飛射超過 V-2 一倍以上的高度。它比那最光滑和最靈便的戰艦的機身更細長。能從戰艦上面昇空；並且能攜帶一噸的載重——精緻的探空儀器或爆炸物。

這種火箭被定名為「海王星」式 (Neptune)，原因是這火箭的性能是由數學家們所預告的；其經過情形，猶似那顆海王星直到數學家們告訴了天文學家何處可以找到，而後才始發現是一樣。現有十枝海王星式火箭



海王星式火箭和 V-2 式火箭的體積比較。海王星式的外壳只有二呎八吋的直徑，而 V-2 則五呎六吋之厚。

正由馬里蘭州密德爾河的馬丁製造廠承造着，預料到明年春初可以供給海軍試驗，耗資將達一，八五〇，〇〇〇 美元之鉅。

海王星式火箭的内部及外表比那強固而粗笨的 V-2 都要簡單和光滑。即使當滿裝了兩千磅重的儀器——或者炸藥——的時候，它的總重也不過像那些純粹的原始火箭的五分之一，祇須有五百磅的裝載物已經很足夠在

北極光以外的黑暗中探索和研究了，然而它的總量將不及 V-2 的三分之一。

V-2 的尾翅是屬於亞聲速的翼面，但海王星式火箭的尾翅却是超聲速的。它的尾翅是成爲楔形的，所以它們有利於上昇時衝過最初十哩或十五哩間比較濃密的氣流。如其祇裝些用之作科學上測量的精巧儀器的時候，它開頭的射程是非常迅速，它的最高速度是比戰時攻擊英國目標物的 V-2 要大得多了。

德國的 V-2 是全憑散發成噴射流的葉板來引導的；這種葉板很容易發生偏斜，以致會改變火箭的航程。海王星式火箭將不會有這種笨重的方向航（即指葉板）；它靠發動機的傾斜來決定方位。箭頭裏面的迴轉儀會從適當的航程上察出任何那種偏差，跟着用電氣傳令給尾部；那兒，有一架很能服從命令的機件會振動發動機，足以使它變換箭頭所向的角度，於是使火箭重新歸入那目力所不能及的正

假使旅客覺得炫耀的雲光灼目而使神志不安，那麼只須用手腕輕輕地彈擊一下光度調節器，就能隨心所欲地調節光度。廚房的設備一切都用電力，如用電力服役，用電力遣送食物，以替代侍者，這樣既快捷而且清潔。

彩色心理學亦在這裏應用着，因色彩配合的功效能減除頭暈及各種刺激。又因黃色能引起病症，故一律不用黃色，大都採取淡紅，櫻色，綠色和砂色，且用淺淡色的燈光互相調合。此外彩色應用的技巧可使很小的房間呈現着寬闊的印象，使房間顯得格外寬大起來。

旅客們往往以爲坐在飛機內整日用皮帶縛住在座位上而失去自由，但在這裏不必如此，特萊弗斯爲避免旅客們的寂寞起見，有各種的娛樂設備，還有華麗的會客室可以隨意撩天。更有各種畫景，專爲一般嗜好者消遣，還特別設計了一間參觀室，可讓旅客們任意參觀駕駛員在駕駛室內工作的情形。爲旅客們便利起見，特萊弗斯特地設計了一種輕型小而易帶的鋁質的行李箱，大小恰可安放在座位低下。

末了，旅客們可以在飛機內用電話與地上的家眷們通話。

(原文載美國飛行雜誌)

軌。自從去掉了這種葉板以後，那些設計專家不僅使火箭減少了二百七十五的重量，而且還確定了它的排氣流將會供給更大的動力這一事實。

這種新式火箭的發動機現在正由美國紐傑賽州多佛城的反動式馬達製造廠在經手製造，這家工廠也就是承造倍爾廠出品的「XS-1」型超聲速機裏面火箭發動機的一家。發動機的範圍是很小的，所以如果把一隻尋常的油桶裝在裏面，它還會使桶底伸出在外面將近一呎。它的重量是二百五十磅，大約等於一輛小的機器腳踏車的淨重，然而它能發出二萬磅的推力。雖然這祇是不及V-2發動機一半那麽大的推力，可是實際上V-2需六十七秒鐘才能射出它的送彈塞，而海王星的發動機却祇需七十五秒鐘便能發出了。

氣流將由火箭兩側的噴射孔內向外噴出，用以阻止火箭的過度滾動，它們是由過氧化氫過輪的排氣產生的，照規定來說，噴氣將是很均勻的，但是如果火箭發生了滾動，氣門就會在和滾動相反的那方面增加噴氣。用無線電操縱海王星式火箭的種種計劃並未披露過；但是從這具控制滾動的儀器裝置看去，我們不難推知無線電操縱計劃很可能正在研究了。當一枝火箭用作單純的投擲器時，這種滾動倒是有利的，它正像槍腔裏的一顆子彈那樣。但是用作一具無線電操縱的或者導管的投擲器，那就成了問題

第一架

噴氣推進轟炸機—XB-45

民鐘輯譯

噴氣推進裝置之應用於轟炸機方面，這還算是破題兒第一遭。美國陸軍航空隊採用了北美航空公司的設計，建造了第一架噴氣推進轟炸機。當它在母洛飛行場作第一次試驗時，在空中逗留了一小時另四分，結果相當完滿。

它的名字叫XB-45，動力是四個奇異公司設計，亞里遜廠製造的「X-5」渦輪噴氣引擎，每個在海平面時可產生四千磅推力。裝置得很奇特，兩個併成一組，每邊翼上各裝一組。遠看起來，就像貓頭鷹的眼睛一樣。爲了便於接近加油的原故，它們的位置在機翼的前沿。因爲飛機的速度太高了，設計也

，因爲在火箭轉動的時候，它的昇降舵會變成方向舵，而方向舵則反變成了昇降舵。

至於談到那些記載高氣層性質的儀器，那海王星式火箭將遠勝於目前在白沙地方所使用的巨型德國火箭了。例如，它將無需過分擔心那裝載的問題。V-2是限於一千七百到二千六百磅的有用載重，而海王星式火箭則

得不同。除了座艙罩，其餘的裝置都完全避免露出艙體之外。正副飛行員的座位則是前後排列的。由於飛機飛行時的強烈動作，在機艙內，如果沒有冷氣裝置，在高度低飛行時，因皮膚的摩擦而產生的熱，會使到飛行人員感覺得非常不舒服。裝置在XB-45的冷卻器可使機內溫度比機外低三十度。所以一副空氣調節裝置就足使機上人員隨時獲得適當而又舒適的溫度。

它的翼展八十九呎六吋，身長七十四呎又四分之三吋，由操縱舵至地面的高度爲二十五呎一吋又六分之三。着陸輪有三個，和輔翼一樣，閉閉都用水壓，也算是特色之一。

無論在那裏可以裝載一百到二千磅而且載重愈輕，它放射得愈高。V-2的高度紀錄爲一百十四哩；海王星式火箭則預計可能抵達二百三十七哩。據馬丁廠表示：「如果它能飛射到那麼高的話，我們便能從旁推測出它的用途了」。

(譯自七月份美國大衆科學雜誌)



XB-45

在大小和續航力兩方面，XB-45都可算是重型轟炸機，但是美國陸軍航空隊卻將它編入「中型」，大概是因爲XB-45和XB-48已經在打樣了吧！航空方面的進展日新月異，將來的飛機將會變成怎麼樣，這要讀者去思考了！

(完)



# 華僑之花 鮮艷無比

弼雅樂

中國空軍的發端與長成，與華僑有一段分不開的史跡。從這個小故事中可能看出華僑在空軍中的影響及居於怎樣的地位。

中國空軍與海外華僑有一段血緣：許多航空先進是華僑，國父孫中山先生在廣東時所組織的航空隊其領導人物是華僑，飛機也多由華僑捐助，中央航空學校（空軍軍官學校）歷期都有華僑學生。可以說，中國自有空軍就有華僑參加，中國空軍的發端與長成，與華僑有一段分不開的史跡。



楊仲安中校在海南島視察時

華僑爲什麼要投効空軍，這是對祖國的熱愛。他們在國外人籬下，由於祖國的國勢不振，常受白眼和苛待，希望有一天祖國能够強大起來，使他們揚眉吐氣，和人家站在同等地位作一個平等的人。這是前期革命爲什麼受到華僑熱烈擁

戴的原因，這是華僑對祖國一切建設爲什麼熱切贊助的原因，也是華僑投効空軍的原因。

因爲太熱切，就惟恐別人不了解或辜負了他們的熱情，單以空軍來說，有時或多或少有點誤會。

空軍的訓練條件相當嚴格，訓練當局自然對華僑子弟可能有優待和成全的地方，可也不能因此破壞訓練條件，譬如，應淘汰的不能不淘汰。也許是這一點，有些華僑認爲不了解或辜負了他們的熱情。

抗戰中期以後，許多華僑子弟有了赫赫戰功，披滿一身榮譽回到親戚故舊之前，他們大感興奮；而住在美國的華僑，看到自己的子弟回到祖國去投効空軍，又被派到美國來繼續受訓，享受和操作用外國人毫無軒輊，他們也從寄人籬下之感，而變成高視闊步了。

抗戰勝利以後，一部分投効空軍的華僑子弟，以報効國家的志願已如願以償，請求給長期赴海外省親，政府立刻批准，並發給旅費。這件事作得皆大歡喜，華僑不再擔心別人不了解或辜負他們的熱情。

在這裏，筆者要提出一故事，這故事是說明幾個僑居美國的中國人怎樣投効空軍，以及他們的成就。

民國二十年以前，紐約的青年華僑組織航空救國會，會員有幾十人，其中九個人籌款購買教練機一架，請教師在諾愛倫機場教飛。

自備飛機自請教師學習飛行在美國本是一件很流行的事，但大多是限於掏錢不大困難者。這九個青年華僑自己既沒有錢，也不肯求人幫助，好幾個都是拿出了自己所有的積蓄，白天學飛晚上做工來維持一切開銷；如教師要錢，機場要錢，看守飛機的機械人員要錢。

幾個月以後，有一位姓馬的同學在「放單飛」出事，機毀人亡。這一來，飛機沒有了，無錢贖購；但還是雄心不死。

對於這件事，各有看法不同，有的人非常贊助，有的則帶幾分譏諷。譏諷的原因，是早先有些熱心航空的人，僅是風頭主義，時過境遷，不是學飛不成，就是改作別事。如果從另一方面看，這種譏諷也未嘗不是一種鼓勵。

這幾個熱心於航空的青年中，有一個是現任空軍總司令部飛行安全處長楊仲安中校。

他在馬同學殉學一年多以後，由於友人的鼓勵，去鉢崙航空學校繼續學飛。那是一所華僑籌資創辦的學校，設備相當完善。十四個月畢業，美政府

派人來考查成績，發給飛行執照。  
這是一備民航學校，不能做軍事飛行員，要完成對祖國的報効，還得更進一層。他知道祖國的航空軍官學校第三期在招考，由於其他華僑的資助，他和十三個青年回國投効。

十三人中有兩個女性，即李月英和黃桂燕，因航校不收女性，她們派往南昌空軍機關服務。後黃桂燕患病開刀不治身死，李月英則返美國，駕駛運輸機，甚得美國人的好評，不幸失事殉職。其他十一個男性，取錄四人，餘八人因體格不合飛行條件，改服地勤工作，其中一位陳鴻漢原習航空機械，以後曾任前航空委員會機械處副處長，現在昆明任飛機製造廠廠長。

林覺天也是學驅逐，畢業後先後派赴美蘇試飛新機，這些飛機都會運回國內打擊敵人。他在南昌之役與敵血戰陣亡。

楊仲安是現任空軍總部中校飛行安全處處長，他學轟炸，抗戰時南征北討，曾與盟軍配合轟炸緬越敵軍，是一個不愛多說話，實幹豪爽的人物。

三十年秋第二次湘北大戰，長沙情況不明，須派空軍前往偵察，本來偵察任務的有偵察機，高速度驅逐機也可代替，可是當時既沒有偵察機，驅逐機又限於油量航程不夠，不得已祇有派他駕駛S.B.轟炸機前往偵察。

這是一極危險的任務，編隊的轟炸機須驅逐機掩護才能出擊，單是一架轟炸機又沒有掩護，如果遇了敵驅逐機就無法應付；而且，敵人當時擁有最新銳的零式驅逐機，我方的P-40均非其對手，好幾次空戰我們都吃了虧。

在這種局面下，同僚們為他餞別，多數人估計他不會生還，那是一個「風蕭蕭兮易水寒，壯士一去兮不復還」的場面。幾個日夜相處患難與共的機械士都為他掉下淚來，同機的一個轟炸員和一個通訊員都寫下了遺囑。

長沙附近整天有敵機輪流轟炸，經常有十多架敵驅逐機留在天空。他到了那裏自然遭遇了敵機的圍攻，幸好那天的雲層很多，他時時鑽入雲中躲避敵機。

返航時，敵機四架預伏重慶附近等待他；但他在雲霧中飛行，且天已黃昏，敵機於迷惘中悻然離去，他方能脫險。這時汽油消耗完了，降落在珊瑚壩附近的一個小機場。

因為對所得的情況多少有點疑問，翌日，又冒

# 空軍軍歌

6大調 進行曲 節奏 4/4拍

簡譜 標題 歌曲

5	1.1	1.7	1	5	2.2	2.1	2	5	3	3.2	3	4	3	1	2	3	2.2	2.1			
(1) 凌	雲	御	風	去	報	國	把	志	伸	進	進	峴	嶺	上	空	俯	瞰	太	平	洋	
(2) 雲	奔	雲	空	軍	國	把	志	伸	進	進	峴	嶺	上	空	俯	瞰	太	平	洋	萬	
7.	5	5	5	3	1	2	1	3	2	2	1.7	1	2	3	2	3	4	5	—	—	
雲	看	看	五	嶽	三	江	雄	關	要	塞	美	麗	的	錦	繡	河	—	—	—	—	
雲	能	看	看	嶽	嶽	空	馬	達	齊	險	麗	麗	的	錦	繡	河	—	—	—	—	
5	—	6	6.6	5.6	5	4	3	2	1	—	1	7	6	6	6	5	—	—	—	—	
山	—	輝	映	着	無	敵	機	羣	羣	我	們	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	7	1.6	2.7	3	—	2	2	2	2	3	4	3	2	3.1	2.3	—	—	—	—	—	
雲	飛	朝	日	新	—	發	揚	光	大	尤	汗	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
雲	發	日	日	新	—	我	們	要	用	血	汗	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	—	5.5	5.5	1	5	3	1	5	1	2	—	1.2	3	4	5.6	5	4	—	—	—	—
人	魂	同	志	們	努	力	努	力	同	勇	德	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
人	魂	志	志	志	力	力	力	力	同	德	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	2	1	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
萬	—	—	世	1	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
萬	—	—	世	1	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	



剛從航校畢業的楊仲安(右)雷炎均(中)劉龍光烈士(左)

他以前在敵敵同歸於盡的烈士，入伍時代，他以英語叫口令為幾個華僑同學幫助不少。

畢業後，劉龍光在二十六年九月十九日作戰陣亡，他是驅逐隊裏的一個卓絕人才，既機警且靈敏，雙目炯炯有光，每次隨隊出擊，總是他首先發現敵機。

險礙機前往，也遭遇了敵機同樣的圍攻，他還是安全返航。

由於他所偵察的情況正確，我陸軍得以從容調動，長沙大捷的消息就在第二日傳播了全國；因此統帥部給予他極榮譽的獎勵。這個故事至今還膾炙人口，在空軍中服務有年的人士都知道。

三十一年他領隊送學生赴美受訓，得見那些親族故舊，曾經鼓勵他學航空的人，自然有說不盡的喜悅；有一個人，曾經帶着幾分諷刺對他說過：「你能學飛成功，到時候我當為你脫鞋子。」這次他們遇見了，在開玩笑的局面下，那個人一定要履行



林覺天烈士

他的諾言。

四人中的另一個是雷炎均，現任駐日軍事代表團空軍中校參謀，學識淵博，戰時曾受傷數次跳傘數次，是一個留有小鬍子的高個子，很精明。

筆者寫此短文之前，本有一個計劃，擬將空軍的華僑作一個統計，進而分析他們的身世，投効空軍的原因及經過，戰績，現時狀況；藉以說明華僑對祖國的熱愛及其在抗日戰爭中對祖國的貢獻。可是這種資料不是僅憑幾張表格和一二個人的口說可



(一) 王海涵君問：何謂五種空中自由？各作何解釋？

答：三十三年十一月在美國芝加哥召開的國際民航會議，曾通過「國際航空協定」，協定內規定對於定期國際空運事業，每一締約國給予另一締約國下列五種空中自由：

1. 飛機飛過其國境而不着陸之自由。
2. 在其國土內，飛機降落加油，但不得裝卸客貨郵件之自由。
3. 在其國土內，卸下由飛機所裝運來之客貨郵件之自由。
4. 在其國土內，裝上客貨郵件飛回飛機所屬國之自由。

自由。

5. 在其國土內，裝上客貨郵件，飛往一締約國，及卸下由任一締約國載來之客貨郵件之自由。

(二) 劉利人君問：中國空軍規定之飛機起飛天氣限度為何？

答：規定飛機起飛天氣限度為：雲高五百英尺，能見度一英里，在此限度以下，任何飛機不得離地起飛。

(三) 陳志祥君問：普通飛機飛行至何種高度，飛行人員方面開始使用氧氣？又人體缺氣時會發生何種現象？本身有何感覺？

答：規定飛行至一萬英尺以上時，必須使用氧氣，又因夜間大氣中氧氣常感不足，故在夜間飛行時，一離地面，即須使用氧氣。當人體缺氣時，本身並感覺不到自己需要氧氣，反而像酒醉以後的無慈無慮，一直到失去知覺為止。知覺失掉後，如立即輸入氧氣，在十五秒鐘以內，便可恢復正常，但若無人發現與解救，便可招致死亡。

(四) 李樹楷君問：小孩有學飛現象，是否不宜學習飛行？有無方法矯治？

答：學車學船為運動過敏症，亦即「航空病」之一種，如學習飛行，勢必學難，自不相宜。東北小孩所睡之搖車，其形如船，四周裝有銅索，上繫皮帶，懸於屋內橫樑上，將小孩臥於其中，而以手前後搖動之，猶似乘船；習於此種搖車之小孩，長成後可無學車學船現象。人謂東北人習航空，多能辭鋒穎角，以此為最大原因之一，不無理由。

(五) 吳棟華君問：張瑛先生為國內有數航空工程師，戰前曾主編「科學的中國畫報」，並著有「航空與防空」一書，在正中書局（二十六年）出版；張君現是否仍在國內航空界服務，敬乞指示！

答：本刊未悉張先生近況。無法奉告，至歉！當代向空軍當局打聽。

### 投考空軍各學校指南

#### 目

每冊三千元 郵費九百元

#### 錄

- 一、國防與航空
  - 二、你將選擇那一種六、學科考試
  - 三、空軍學校介紹
  - 四、報名
  - 五、體格檢查
  - 七、錄取以後
  - 八、有志竟成
- 上海中國圖書雜誌公司經售

# 航空圈內

志謙

## 參校六期畢業 主席親臨主持 七期學員即將正式開課

「全軍一家，持續抗戰，提高戰術，工作效果，共負建軍重任。」蔣主席在空軍參謀學校第六期畢業典禮上，親臨主持，並對全體學員勉勵。蔣主席在空軍參謀學校第六期畢業典禮上，親臨主持，並對全體學員勉勵。蔣主席在空軍參謀學校第六期畢業典禮上，親臨主持，並對全體學員勉勵。



參校六期畢業，蔣主席(兼校長)頒授證書。

，被邀請參加的有政府軍政高級首長，大學校長和美軍顧問團團長。空軍參謀學校向例抽調空軍上尉以上的優秀軍官入學，在入校前須經過嚴格的入學考試，第六期畢業學員共四十六人，內中有不少知名的人物。他們在畢業後馬上將要被分發到各空軍機關去，擔任更為重要的職務。這期畢業學員考核學業成績最優的，有維錦春少校李成山少校等幾位。

參校第七期學員入學考試，早在七月初就已舉行完畢，最近期內即將正式調集入校開課。

又參謀總長陳誠將軍八月二日下午在勵志社宴請參校六期畢業學員，一一點名，陳將軍在席上致詞說：「中國空軍不但已建立穩固基礎，而且在逐日進步中，個人對空軍有最大信心，希望大家將此信心更加以擴大。」又說：「今後陸海空軍以及各兵科，將成爲一個整體，決無主從之分，三軍應聯合一致，鞏固中國國防。」

## 慶祝第八屆空軍節

### 白部長代表主席授勳



空軍節白部長代表授勳

於本刊由讀者建議，國民政府明令規定二十九日爲空軍節，第一屆空軍節，於今日，各地集會慶祝，慰勞，到今年八月四日，是第八屆空軍節了。

這天，南京空軍總部的紀念會上，有一大批空軍官佐和士兵接受政府頒授的勳章，這是在他們的戰功和勞績交換得來的，尤其這次受勳人員之中，地勤人員和低級機械士兵佔着最大多數，主持典禮的白部長崇禮

也連連稱道「這是空前的良好現象」。

頒授勳章儀式，軍樂在悠揚聲中進行達一小時之久，授勳獎完畢，白崇禮部長作如下重要致詞：

「去年八、一四至今日之一年中，空軍人員無論在空勤地勤及建軍方面，成績

卓然，更令人滿意者，當推空中通訊之進步及地勤人員之努力，前者使國軍能獲得正確情報，對戰事有極大幫助；後者使飛機減少損失，延長壽命。凡此種種，均爲極大之貢獻。

「使用飛機，並非建軍之基本，必須建立航空工業，我國之重工業甚爲脆弱，故欲建立航空工業，必先建立重工業，至少亦能做到兩者齊頭並進。關於此點，乃本人夙寐不忘者，每次申請航空外匯及增加航空預算時，本人莫不竭力向行政院說明其重要性，即國防部對於航空經費，亦未縮小，如陸軍方面，爲提高素質起見，均按照整軍方案，盡量縮編。但空軍方面，對於將來之立國，至爲必需，故必須設法增強。

「無空防即無國防，空軍可操縱整個人類。未來戰爭之形態，想像中空軍必佔重要地位。吾人固不希望有戰爭發生，但如萬一不幸發生大戰，則首先開戰者爲空軍，結束戰爭者亦爲空軍。今日本人寄予諸君以殷切之期望，在最短時期內，確立建軍基礎，加強技術及理論之研究，協同友邦，維護世界和平。發揮空軍光榮之精神，完成歷史之任務。」

# 大炮跳傘

## C-82運輸機裝載表演 上月在南京大校場舉行

上月三日，美駐華軍事顧問團邀請我國陸海空軍首長參觀C-82式運輸機的裝載表演，這種飛機可以裝載一門七十五磅的大炮（連拖車在內），這門大炮足有一噸重，表演時，炮車的司機從地面上就可以運直開進飛機的後門裏邊，而且從開始裝載完共耗費時十五分鐘。

另一個精彩表演節目，是把這門一噸重的大炮，藉用兩個保險傘的作用，從飛機上降落到地面指定的目的地，而且落地後保證毫無損毀。（請參閱上期「航空時在進步中」第九圖）



C82—裝載砲車表演

C-82式飛機身長七十七呎，翼展一〇六呎，機重二萬八千磅，是專供戰場上運輸用的新機，它一次可裝運全武裝的傘兵三十名。

## 日製雙尾滑翔機 滑翔總會將使用

空軍首長於三十四年十二月，由吳禮中校率第十三地區司令部及地勤中隊人員到遼東省的遼省錦州市。

他們在慘遭破壞滿目瘡痍的小嶺飛機場，展開了清理工作，冒着冰雪嚴寒，一面填修那經過敵底破壞了的飛機場，一面在焚毀了的工廠廢墟中，檢尋有用的器材，終於給他們發現了八架新製的雙尾滑翔機，雖然已有幾架機輪被碾破，或是在機身上給樹彈打了幾個破洞，但大致上是頗為完整的。

這種滑翔機的名字，日本人叫做九二式小型滑翔機，實際上並不小，有相當大的負荷量，它的構造是上單翼，裝着兩個尾舵，翼展五十一公尺，機身長為三十三公尺，機身分前中後三部，前部是駕駛艙，並列着兩根接縱桿，可供二人駕駛，中部及後部，裝有座位，可容乘客四人，機上除裝有完備的航行儀表之外，並裝有夜航信號燈的設備。



日製滑翔機與接收人員

這八架滑翔機，一直由錦州空軍站保管着，最近空軍部已令中國滑翔總會，派員接收試飛，在不久的將來，我們將看見牠飛翔在祖國的上空。

## 湖北全省運動大會

### 空軍代表漢市獲勝

喧傳已久的湖北全省第九屆運動大會，最近在武昌國民體育場揭幕，空軍代表漢口市參加，獲得田賽總錦標，與男子足球，籃球，網球三項錦標。這次參加人數很少，譬如田賽方面，面祇有五人：鐵餅冠軍成毅，跳高冠軍林振榮，鉛球冠軍吳定一，毬球冠軍德，標槍冠軍張立志，徑賽方面祇有一人：四百公尺中欄殿軍鮑家聰。



參加湖北省運動會之全體空軍人員

### 空中小姐又增十人



空中小姐梁秀蘭

以上的家庭而又受過良好教育，有幾位是在燕京大學和聖約翰大學畢業。她們之中，每個人都能說流利的國語，上海話、廣東話、和英語，而且體格都十分健康，適合

於長途飛行的條件。她們之所以選擇這項新奇的工作，主要的是爲了「興趣」。

「空中小姐」正式的名稱，應該是「隨機服務員」，「中航」的「空中小姐」，原來有六位，現在已增加到十六位了。

最近中國航空公司的飛機上，又增加了十位年輕、漂亮而又能幹的「空中小姐」，隨機服務，十位小姐中，江蘇籍和粵籍各佔半數，七月十八日那天，她們受訓期滿（六週），在上海中華總商會「中航」機組舉行畢業禮。

這十位「空中小姐」，據說是從將近兩百人中挑選出來的。她們的芳名是：朱秀蘭、沈若玉、梁秀蘭、陳夢華、陳令儀、史惠慈、黃秀瑛、劉玲弟、劉佩鳳和葛昌瓊。她們都是出身於中產階級。

### 中英空運協定簽字 雙方核許航線七條



中英民航協定簽字

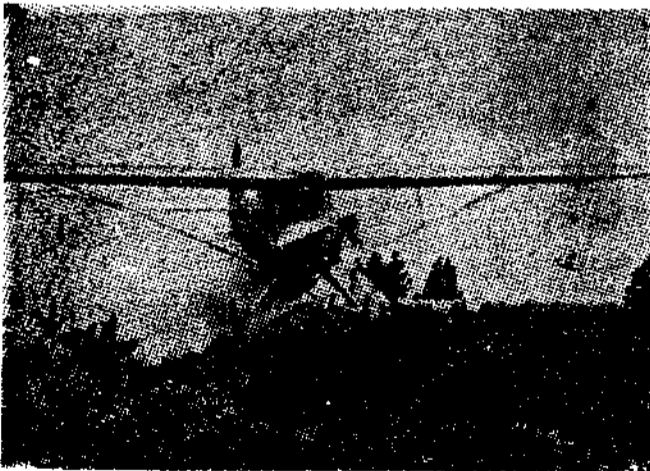
中英空運協定，於七月二十三日由我國外交部王部長世杰及英國駐華大使施諾文代表雙方政府正式簽字，中英空運協定的有效期間是四年，規定雙方核許的空運航線各七條，我方所經營的：(一)自我境經太平洋及大西洋至英。(二)自我境經中南半島、中東、北非、法國至英國，而再往美洲。(三)自我境至加爾各答。(四)自我境至檳榔嶼、新加坡、古晉、再往荷印。(五)自我境至暹羅、納布安、再往荷印及澳洲。(六)自廣州至香港。(七)自上海至香港。英方所經營的：(一)自倫敦經歐洲、北非、小亞細亞及中南半島至我境，再往日本。(二)自倫敦同路至我境。(三)自香港至菲律賓、婆羅洲及中南半島。(四)自新加坡、檳榔嶼經中南半島至我境。(五)自新加坡經婆羅洲、菲律賓至我境。(六)自香港至廣州。(七)自香港至上海。雙方並分別指定下列各地點爲商業航空站：中國方面計有昆明、廣州、上海、天津。英國方面則爲倫敦、普勒斯、威克、檳榔嶼、新加坡、古晉、納布安、香港。另規定英國航空器得在海口、廈門、及在非

### 自用飛機運來上海

戰爭結束以後，美國製造飛機的廠家都一致努力於自用飛機的研究與發展，這種輕便的自用飛機，現在在美國已經普遍應用，據統計美國現在共有自用飛機達六萬架之多，美國政府還特別撥付一筆巨大數目的款項，作爲全國各地建築小型飛機場的津貼費用，依航空發展的情勢看，自用飛機出品與自用飛機的人數之多，以及機型的日益充實，來自自用飛機的地位，定會超越商用飛機的地位的。

這種小型的自用飛機，在中國還很少見到過，最近行政院善後救濟總署所屬的空運大隊運到了一架名曰「Piper Cub」的水陸兩用飛機，專供觀察各地水災及運送救濟藥品器械之用。

Piper Cub 體積很小，可以把它裝載在空運機裏面，轉運各地。它變置的發動機，有六十五匹馬力，巡航速度每小時七十三哩，航行半徑大約二百哩。這種小飛機，在美國中部和西南部使用得十分普遍，農夫和牧夫常用以撒播種子或是察看農作物和牛羊羣。這種飛機的價格，僅值二、二九五美元，遠不如一輛華實汽車價格之高，這也是它得以普遍推廣的主要原因。



Piper Cub 自用飛機

的用途，價格，僅值二、二九五美元，遠不如一輛華實汽車價格之高，這也是它得以普遍推廣的主要原因。

# 專業人才陸鴻圖

樂君陶

## 精通四種外文 研究兼及哲學史學語文學

### 讀書就是娛樂 不應酬不修飾不務雜務

現任浙大校長竺勳勳在任東南大學地學系主任時，有一個得意門生叫做陸鴻圖；事隔許多年，陸先生現已四十六歲，而竺校長至今仍稱讚不已，認為是他從事教育數十年中最難發現的好學生。

陸鴻圖先生畢業後曾任母校助教，中學教員，中央研究院氣象研究所要職，二十三年轉入空軍作事，是空軍中一個資格老的老專業人才。

他懂得英法德日四國文字，能說能翻譯。中央研究院出版的「雲圖」是他從法文翻譯的，前航委會有一個時期除英美以外的外國文件，有一些都由他幫辦。在學校裏的第一外國語是英文，再加上一個第二外國語，他至多能懂得兩種外國文，為什麼能懂得四種之多，這是一個謎，有人向他詢問，他笑而不答。由此，可見他自學之勤，天資之高。

他的住室是書齋，辦公室也是書齋，星期天不出去，從來不看電影，假使娛樂是一種消遣，那末他的消遣是從書本上去尋求。

他的專長是氣象學，在空軍裏服

務十六年的悠長歲月中，任空軍官校氣象學教官，氣象總台台長，現在是直屬空軍總部的氣象總隊長。

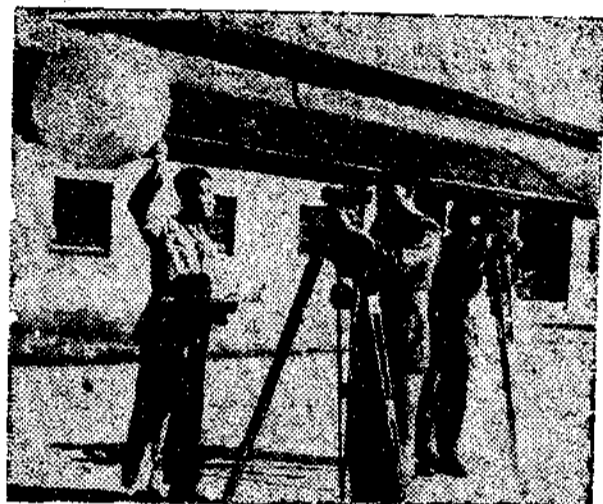
是一個瘦小的個子，不講究穿衣服，可能時常發現他的襪後跟有洞。第一次和他見面，可能什麼話都沒有；但混熟了，談得很投機，他能滔滔不絕地和你說個不休。說話有頓挫抑揚，能夠把問題的重點提出一個梗概

，引起你的注意，然後一層一層好像分解數學公式一樣分解下去，說的是浙江口音的國語，間或眼睛一開一閉，在計劃自己的話是否說得扼要？在打掠是否抓住聽話者的心裏，是一個強於作教授態度和口才。

中國錢裝古籍也是他研究的對象，有人從他那裏借得資治通鑑等書，都是濃圈密點，書眉寫着蠅頭小楷的考證和批評。和他一談到如何研究古籍問題，他就跟你說明「老子」應該怎樣讀，「莊子」應該怎樣讀。

近來又在研究語文學，他拿英文作一個例子，生字不容易記憶，是因為字與字缺少聯繫，需要機械記憶的工夫太多了。如果有一本書，找出一個字的演變與發展，將許多沒有關係的字聯繫起來，可能幫助記憶。現在他正在編輯這部書，案上的原稿已近兩尺高。

對於佛經也感興趣。他不是像那些居士們信仰佛教，而是把佛經作學問研究，分析其中的哲



這是氣象總台的門首，一羣工作人員正在施放測風氣球，和應用經緯儀，以測定雲高。

理以及在印度中國和日本所得的影響。

這個人所知道的實在太多了，因此很希望別人在學問上用工夫；同時，根據自己的經驗，學問是用無限的時間才能換來，所以他在重慶任氣象總台台長時，希望他的部屬星期日都在家裏讀書。他說過：「你們不懂的可來問我，我不知道的再去問別人，總能够使你們在學問上得到相當的滿足。」自然，人的生活方式不都是在一個特定的模型裏，他推行這種作風可能遇到阻撓，有人勸他不必於是嚴謹，他也不堅持自己的意見。

氣象總台在航委會時代屬參謀處，經常要到會裏來開會報；他每次從重慶郊區的復興路走到市內的大溪別墅，不用車子。到南京以後，他領導的氣象總隊在通濟門外，而空軍總部是在小營，當他有事去總部，有人問他怎麼來的，他諷刺地說：「11號汽車」。氣象總隊是有車子的，他把它用來接送部屬，自己不用它。

他所往來的是幾個老朋友，老朋友都知道他的脾氣，吃飯時切忌留他

# 探尋閻海文烈士墓地

## 現金百萬答謝盛意



閻海文是抗戰初起時殉職滬郊的一位空軍烈士，他是遼寧北鎮人，九一八後入關投效空軍，在中央航校六期畢業，二十六年八月十七日，奉命駕霍克三機轟炸虹口敵軍，不幸飛機中彈，跳傘時誤降敵陣，為敵軍包圍，他知道逃生無望，便掏出手槍和敵兵搏鬥，擊斃敵兵數名，留下最後一顆子彈，結束了自己的生命。閻烈士的英勇舉動，感動了敵軍長官，當經在江灣附近擇地禮葬，並題「支那英勇空軍閻海文之墓」等字在墓碑上。

閻烈士一生的英雄故事，現在已經編入中小學校國文課本裏，足見真正為國家民族奮鬥過的人們，決不會被埋沒的。可惜的是，由於歷年戰事的變遷，現在竟沒有人認得出當日閻烈士的殉難地點以及他的骸骨安葬何處，故本刊擬代空軍當局懸賞探尋，如有熱心人士熟悉當日情形，確實知道墓地所在地者，請即函告本社，當轉報當局派員調查；如果調查屬實，本社即以一百萬元致謝。下面的一段文字，是本刊讀者顧洪旋君供給的資料（自日文翻譯而來），特附載於此，以供參考，並向顧君致謝意：

「八月十七日中午時候，中國飛機一架在陸戰隊本部上空空襲，為日本防空隊之砲火所擊中，機部着火，向廣中路中國軍隊陣地作滑翔式之逃避，該機駕駛員閻海文志士乘降落傘由機中跳出，結果誤在日本軍隊陣地降落，彼當由江灣沙涇港橋向北企圖脫逃入中國軍隊陣地。在志士尚未降落時，日軍已由四面包圍，時志士以身佩手槍射殺數日兵，而日軍竹邊一曹意欲生擒之，不意志士留最後一彈從容自殺，忠軀裝往某部。」

上為日文版之滬戰戰史所載，該書係揚子江社出版（民國二十八年版），編者為坂名深藏，發行所在東京赤坂區澁谷町卅番町。

筆者（顧君自稱）曾多方考據日文書刊，日方對志士備加讚揚並在成仁地作墓碑，曰「支那英勇空軍閻海文之墓」，另一日書中並云志士衣冠中有一中國女子寄與彼之書信，語多激烈，惜忘該書書名，誠為遺憾！

筆者意見，忠軀葬地可向成仁地點居民或前警備者處查訊，此外惟有查明前該地日軍部隊長官現訊面令彼探尋之。該地敵軍部隊長官，為海軍特務中佐松村磯吉，於民國二十七年七月返日，二十八年八月在新瀋地方任海軍人事部附。

吃飯，他會頭也不回地溜烟走了。在舊書店裏遇到他不必和他多談，那時他的心境全灌注在書籍的選擇上。他很節省，可是買書却不惜資金，中文的外文的，只要他看得上他全要。戰時，他的太太死在餘姚故鄉，給他留下了五個男孩，這是他一個創痛，不再續娶，寂寞中度着他的研究生活。勝利後回到南京，也不打算回故鄉去探望，也許是太太之死給他留下了隱痛，不願意回到那個環境裏引起感傷。他不和朋友們談到他的家，據朋友推測，至少是一個小康之家，不要他負擔生活費用。

從他的研究精神與生活態度上看，是學院教授們的生活，世界上許多偉大的貢獻都是從這種生活中產生，四十六歲是一個人精力最旺盛的時期，我們等待他對於科學的偉大貢獻。他談到空軍裏的氣象情形，他認為應分作三個時期，是代表着進步。

第一期，是民國二十三年以前，多半只注意起飛和達到地點的天氣，沿途的天氣怎樣不大去管；第二期是二十三年以後至抗戰爆發前，由於意大利航空顧問的建議，開始注意沿途的天氣，第三期是從抗戰開始時起，由於美顧問代替了意顧問，才對航行的氣象問題作全般的理解，飛行員對科學儀器有了絕對的信心。

關於氣象學是一個很複雜的問題，不是一般人都能了解，他說，簡要地說來，飛機起飛時不但要完全明白

起、訖、沿途三者的天氣，還要知道在這段時間內可能的變化，雲高三百尺以下不能飛，能見度看不見五百公尺以內東西不能飛，有雷雨或者會結冰不能飛，有壞氣流不能飛。現在大隊和大站都有氣象台的設備，飛行員起飛前一定尊重氣象人員的意見。

沒有氣象台設備的地方，如果根據氣象總台的廣播，難免不有誤會。氣象總台的廣播是根據各地氣象台的報告，彙集至廣播出來要經過一段時間，其中的天氣有或多或少的變化。如果因此而懷疑氣象報告不正確，那是誤會。所以最好的氣象根據，是當時當地的氣象台的報告。

他談到氣象總隊的工作情形，他有感地說，抗戰勝利是突然地來臨，接收的地方太廣泛，都得建立氣象聯絡，人員和器材都感覺不敷支配。科學的組織關係人力物力實在太大了，空軍中的氣象工作正在這方面努力，派赴外國學習氣象的人員逐漸加多，器材則須國內國際的局勢穩定後才能大量補充。

現在，補其不足的是與中央氣象局保持密切聯繫，中央氣象局的設備和人員相當健全，是一個很好的幫手。這個空軍中的氣象專業人才，博學多能，永遠不滿足自己的學識已經够份量，看他那孜孜不倦的研究精神，辦乘一切生活上的雜務，就知道這個人是值得欽佩的。



# 我們所應該認識的飛機 (中)

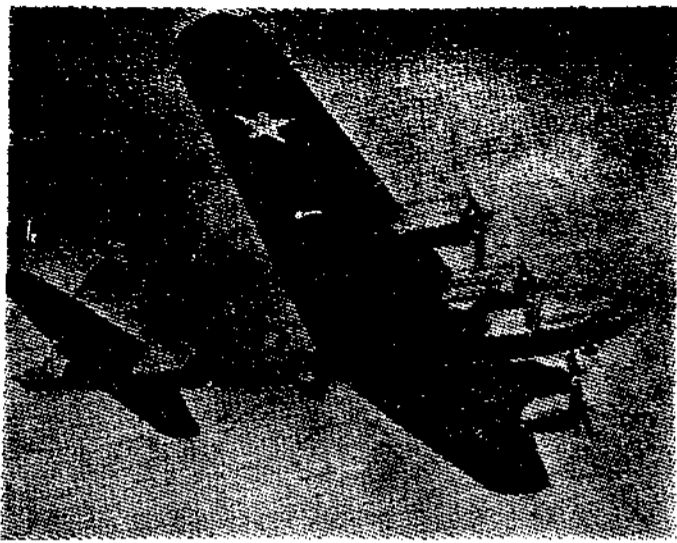
天馬

## B 轟炸機

轟炸機 (陸軍用) 符號為 B。

1. 波音 B-17 型「飛行堡壘」號 BOEING B-17 Flying Fortress

它為美國極早期的四發動巨型轟炸機，逐漸改良，已有七次之多，它是近代優秀的長距離巨型轟炸機，所以在這次大戰中，它專去轟炸德國的工業區，破壞德國的生產能力，造成德國失敗的一大原因。它的歷史雖很長久，但一般認識的人却並不多，有



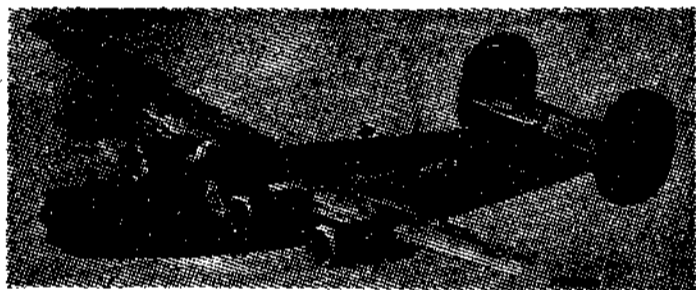
B-17

2. 康索立台 B-24 型「解放」號 Consolidated B-24 Liberator  
B-24 可說對我國最熟悉了，認識它的人一定很多，因為它的二個圓形的垂直鰭最能令人能夠判別，我國空軍的第八大隊的巨型轟炸機就是 B-24 型。這次大戰中它經歷過南太平洋戰場，歐洲戰場，及我國戰場，差不多飛滿全球，給敵人一個致命的打擊。它的最新型為 N 型，故共有十四

些人都誤認它為 B-29，其實它們之間根本不相似，就說它本身的 A 型變體與最新的 G 型變體之間亦各各不同。美國有好幾張電影中有拍攝它戰爭的史實，我國開映過的有二張，一張名「空中堡壘」為 D 型及 E 型，專述它在南太平洋的戰鬥情形，D 型是沒有尾砲塔且垂直鰭亦沒有新型的寬長還有一張名「南國佳人」號，比上一張較新，為 G 型，專述它在德國戰爭情形。凡看過這二張片子的，恐怕可以對 B-17 有清楚的認識了，全機計有六個砲塔；機頭一個，機身上下各一個，兩邊各一個，機尾一個

總括：B-17 為四發動單翼機，下翼上傾式，雙梯形，翼端圓形，垂直鰭亦圓形，水平安定板尖圓形，發動機四個，都為桶形，二個縮入式主輪。

次的改良，其中有幾隻變形，如 L. J. M. 等都不很重要，亦不大見到，其中 G. E. D. 則已是早期性的了，各變形的不同很多，如 H 型比 D 型多二砲塔，一在機頭，一在機身下，J 型與



B-24

H 型大致相同，僅投彈座艙與機頭砲塔與 H 型有一點小異，N 型與 K 型都是由二個垂直鰭改為一個狹長的垂直鰭。總括：B-24 為四發動原翼機，上翼式，雙梯形，垂直鰭長而圓計二個，中以長方的水平安定板連結於機身上，翼端圓形，發動機四個都如桶形，全機有砲塔六個。由 B-24 改裝的飛機極多，如 C-57 為 B-24 改裝的運輸機，F-7 則為 B-24 改裝的照相飛機，AT-22 則以 B-24 改裝為練習駕駛 B-24 的飛機，還有 P

B-24 亦屬 B-24 的一家，它僅比 B-24 長 7 吋，垂直鰭和 B-24 型的一樣。三個縮入式主輪，一前二後。

3. 諾斯阿美利加 B-25「密契爾」號 North American B-25 Mitchell

自民國三十一年四月十八日由美國杜立特空軍上校領了 B-25 機羣轟炸日本以後，B-25 就成了舉世注目的飛機。起先，B-25 在 1940 年由北美公司造出，那時並沒有什麼變動，自有上述的光榮戰史後，B-25 乃大大改良，至今已改到 J 型，凡十次之多。頂老的 B-25 A 型為中型轟炸機，武裝不很利害，僅在機頭和機身二腰各置一三十加爾的機槍及機尾有一五十加爾的機鎗。它飛得並不高，凡飛得高的戰鬥機來侵襲，它就無法抵抗，故在某次空戰中，大大受打擊，幸當時 B-25 A 造了沒有幾隻，所以馬上改良，尾部的砲塔移動了，僅存一個透明的座艙，而在機身上面，機翼及尾翼的中間，多了一個可迴轉的砲塔，以後的 B-25 C 型則大致相同，僅可裝三千磅的炸彈。至 D 型，它的機頭火力比以前增加一些，改為五十加爾的機鎗，此與機身上面二邊的火力相同，並且它還可裝一噸至一噸半的炸彈，如直至 G 型，B-25 的火力大大增加，造世界火力最猛的轟炸機，而並用為有力的攻擊機。G 型以本來 B-25 的機頭

# 未來的駕駛員

## ——怎樣駕駛飛機——序文

柏耐德·布妻克斯上尉著  
厲歌 天上尉 譯

這世界是以航空為中心。  
這世界就為航空所支配。

美國政府計劃每年要出產十萬架飛機，這個計劃進行的非常順利，所以我們可以認為她已經成功的了。假如是需要的話，這個預計還可以擴大。很明顯的，我們這生產飛機的美國，在支配空中這一點上，是不會列在任何國家的下一位。

這些成千累萬的飛機，自己是不會飛的。

要使這这么多的飛機飛上天去，事先也必須訓練出成千累萬的駕駛員。

高級學校的學生——甚至初級學校的學生，都必須會飛行。

假如這些受實地訓練以前的年輕人，事先對於一個駕駛員所應該知道的飛行常弄清楚，確切懂得了「飛行」的基本條件，這樣，他們學起來，甚至教師教起來，都要容易些。假如把飛行這樁事看成神祕的話，那就糟了；然而許多人偏偏有這種感覺，這是由於一般人對飛行潛伏着的一種害

怕意識。

一個駕駛員，他應該永遠不懂得「害怕」。

我們要記住，一架飛機在完好的條件下起飛，常識和安全都要求它是架十二分可靠的東西。飛機上任何一件東西，在製造實驗室中都經檢查過，試驗過。一架新型飛機被採用的時候，假如任何一個有引起意外可能性的，都被去掉了。每一架飛機開始被使用，那都可以看作是一件十分完善的機械。

飛機發生意外，有百分之六十五是由於「人」的因素。

有些人不小心，有些人是健忘。一個駕駛員一定不能粗心，也不能健忘。當一個受過訓練的駕駛員，駕着一架妥當的飛機，往往還要遇到危險的意外。但是當這種情形發生的時候，他必須有冷靜的頭腦，明晰的判斷，因為到了這時候，駕駛員一定得很快的判斷，很快的決定，看着怎麼辦危險性最小，就馬上應付。



B—25

透明的砲座改為不透明，在上裝了一門七五種的砲及二挺五十加爾的機鎗，至H型則火力又增加，機頭再多二挺五十加爾的機鎗，及機頭的二壁各有二枝五十加爾的機鎗，機身上面的鎗塔移到翼的前面，並且尾部砲塔再裝上，恢復本來A型的樣子，所以H型的火力，共為：機頭前面四枝五十加爾機鎗，一門七五種的砲，二壁各有五十加爾的機鎗，機身上面二枝五十加爾的機鎗，機身二壁各一枝五十加爾機鎗，尾部又有五十加爾機鎗二挺，計共有十四挺五十加爾機鎗，七



B—29

五 砲一門，為火力最猛的飛機，它專門在地中海及南太平洋中攻擊敵人的船隻，給敵人一個極大的威脅。美國第五及第十三航空大隊，就是用甲乙造成了空前的戰果，我國空軍亦多採用此種飛機，轟炸及破壞敵人的交通要道橋樑等。最新的J型則又回復到D型的樣子，機頭為透明的，乃是一架有力的中型轟炸機，但火力未減少，僅機頭變為二枝固定的機鎗及一枝可曲的機鎗，其餘乃一如以前的H型。

總括：B-25 為雙發動單翼機，

寫這本東西的用意，正是爲了一般有志學飛的青年們，讓他們先明瞭以上這些情形。

政府機關在各個訓練場所已經準備着十分完善的航空課程。因此我這本東西就簡單的稱爲「怎樣駕駛飛機」。

我必須說明的，這本書並不是用來代替訓練課程，也不是輔助訓練課程，它的目的，是爲那些將要學飛行的人，給他們一些飛行的基本上的瞭解。

每一課上差不多都附有圖畫幫助說明。讀者只要肯用他的想像力去想

像着他是真的在駕駛着一架飛機的話，那麼等他實地的上了飛機，至少要比較容易些了。

任何人都能學飛行，只要他是真願意學飛，而開始學的方法是正確的。我們希望這本書能給初學飛行者一個正確的開始，使每一個人都能生出翅膀來。

一步一步的預備，使學飛的記錄下一些應該知道的事情，讓教師教起來也省一點力氣，這也是本書所希望達到的目的之一。

爲了簡單的講解，和便於明瞭起見，每課都用對話的方式。

# 幼年學校一年間

天可

## 一 先從環境說起

「寒山轉蒼翠，秋水日潺湲，依杖柴門外，臨風聽暮蟬。渡頭餘落日，墟里上孤煙。復值接輿醉，狂歌五柳前。」

讀過自然派詩人王摩詰這首詩，很容易連想到空軍幼年學校的環境。學校的地點，是在成都盆地西北方的邊緣上，一片茅草建設的房舍，星羅棋佈在偏僻的鄉村間。前邊面臨着澎湃的蒲陽河流，背後依靠着蒼翠的二峨峯山腰。和王摩詰詩中所不同的在於情調：抬頭所見的，並非渡頭的落

日和墟里的孤煙，乃是山頂上的積雪和黎明間的朝霞；雖然在此地依然聽到鳥語和濤韻，但是這些平靜的景象，常常被孩子們的歌聲所淹沒了。

此地既非「五柳」之處，醉酒而過的也就不是「楚狂」了。然而在這戰後政府東遷艱長莫及的窮鄉僻壤間，那種頭纏白帕，足着草鞋，盒子炮斜掛在長衫外的，在這里是日常司空見慣的人物。

一切生物——連其他的動物也在內，都是適應環境而生存的，唯獨人卻是要征服環境。學校雖處在這種特殊的環境中，然而仍舊照常進行着教

中翼鷗翼式，雙梯形，發動機長大而垂直，翼裏裝有輪子，翼端圓形，垂直如B-24爲二個，但爲長方形。

4. 波音B-29型「超空堡壘」號  
B-29可說是無人不曉的投原子炸彈的飛機，況且它是被一般人認爲最大的飛機，曾至有人說B-29飛機上面還可飛出小飛機，這當然是無稽之談，但事實上B-29可算是一架大飛機，（比它更大的飛機還有）。自B-29造出以後，B-17，B-24等相形失色，無

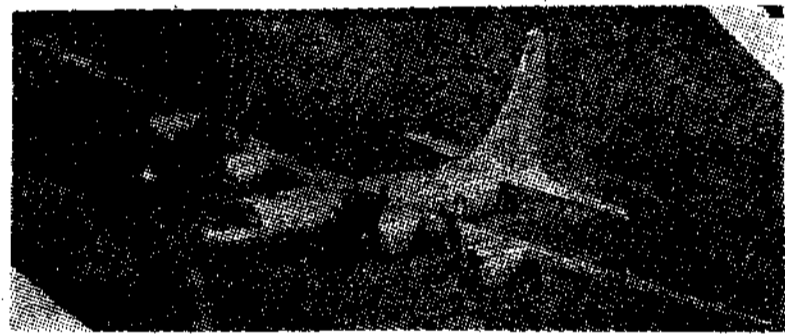
形之中降爲中型的轟炸機，如一同起飛，則B-29，B-24好像它的護送戰鬥機了，它的翼展要比頂新B-29要大24呎。它機身既大，炸彈當然亦裝的多，故美國特別爲B-29創一新航空隊，即聞名專炸日本的二十大隊，把日本幾個大工業城市如東京，大阪等炸得體無完膚，我國亦曾有它的基地，戰時飛過上海，飛得很高，日本人的大炮根本打不到它，戰後它亦來過上海好幾次，前年九月一日至五日間差不多每日有好幾架，專投救濟品與集中營的美僑，最新型爲B型。

由B-29改裝的飛機很多，如C-97型，是由B-29改裝的運輸機，它可帶125個兵士，在十小時內飛二千哩路，因它有四隻三千五百匹的發動機，機身比B-29還長十二呎呢，此外還有F13A，則是由B-29改裝的照相飛機，因它不裝炸彈故續航力比B-29要長得多。

總括：B-29爲四發動單翼機，中葉上傾式，四個發動機都如桶形，裏面的二個如B-25的一樣，比翼的縱向還長，因裏裝有輪子。翼端方圓形，垂直圓形，水平安定板尖圓形，三個縮入式主輪，一前二後。全機備座計七處。

5. 康凡B-32型「統領」號 Convair B-32, Dominator

一九四五年六月二十九日美國又出了一架巨型轟炸機與B-29共同殺日本鬼子，它就是B-32型，但它僅工作



B-32

育工作，一千多的孩子們，都從稚氣的幼童，逐漸地成長為一條條高踰五尺的小伙子了。

### 二 新人新事

自從三十五年三月間前教育長離校後，一直到八月末旬，這將近半載的時光，一切教育工作，和其他各部門的行政推動，完全由教育處長胡莊如中校擔任。在這將近半載的時間內，行政方面在平平靜靜中推動，教育方面也在循規蹈矩中進行。從形式上看，好像學校並沒有什麼變更，從精神上細細去觀察，不能不承認有一種新生的萌芽。而這新生的萌芽，實在是胡莊如中校用心血灌溉起來的。

陳嘉尚教育長，於八月二十六日，由胡處長陪同着，在全校官生迎接的隊伍前蒞校了。當天晚上舉行了一個音樂晚會。自此以後，不論是官佐，不論是學生，誰都在懷着新奇的心緒，仰望着新教育長的言語和行動。然而這位具有辦教育經驗的陳教育長，卻偏偏不響不響的。但是在學校裏，不論什麼地方，你卻隨時隨地會碰見陳教育長。他在默默地巡視，他在細細地觀察，他要清清楚楚地來明瞭這個學校的一切內情。這真是墨子所說的：「言無務為多而務為智，無務為文而務為察。」當陳教育長察清認明了之後，他的辦法出現了。第一個向大家提出來的：就是一個「嚴」字。他說辦教育的成績好與壞，要

看你對於「嚴」字的工夫做得够與不够。陳教育長對學校所樹立的嚴的條件，恰恰相符於十月間來校視察的訓練司令劉牧羣少將對於「嚴」字所講解的意義。劉司令說：「嚴字的解釋，即是有縝密而又完善的計劃。」陳教育長說「辦教育的目的，並非在處罰學生，淘汰學生，乃是管、教、訓、三方面的人員都切實地負起責任，使學生能得到更多的知識，更多的學問。」

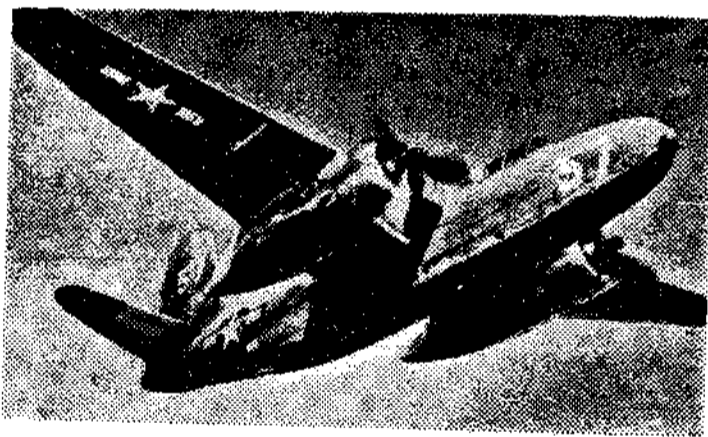
陳教育長對於這件事，他認為是辦教育很重要的一點。所以，他在未接到上峰命學校舉行「管教訓座談會」的訓令之前的幾個月，就已經數度的，用一種茶會的方式，召集負責管、教、訓、所有的人員，舉行過「管教訓座談會」。會場上的空氣是和藹的，大家懷着一種愉快的心情，熱烈地討論着嚴肅的教育問題。他曾經說個笑話：「三個臭皮匠，抵得個諸葛亮。」但是陳教育長馬上又補充說：「不過，我決沒有把我比諸葛亮的意思。我的意思是：學生是國家的，學校是大家的。不論哪一位同仁，只要你有意見，對於學生有益，對於教育有利，我都誠懇的接受。」

### 三 巡迴團的成立

在課程方面，除了月月有月考，週有週考之外，主要的功課，每堂都要抽幾分鐘的時間，複習和考問。同時又必須按照課程進度照常進行。使學

幾個月戰爭就結束了。它和B-24同是一個廠中的出品，是由B-24脫胎出來，但它要比B-24大得多，翼展大25呎，機身長66呎，重量近一倍。它的垂直俯極高，有32呎，如B-24N型高而且狹，它的身子像支雪茄烟，沒有B-24型的長。全身砲座四處，最新型為C型。

總括：B-26為四發動單翼機，上翼式，雙梯形，發動都如桶形，裏二個如B-25一樣，中裝着輪子。翼端尖圓形，垂直俯高而狹，尖圓形。水平安定板圓形，三個縮入式主輪，每個輪子有二個車胎如B-29一樣。

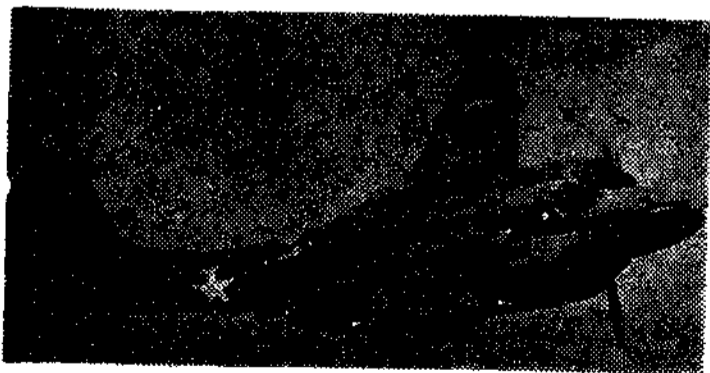


A—20

### C 攻擊機

攻擊機(陸軍用)符號為A  
1. 道格拉斯A-20型「破壞」號 Doug  
las A-20 'Havoc'

美國道格拉斯廠中出品之A-20與B-25、B-26為同級之中型轟炸機，造出後曾以大批運往英國戰場，改名為「波士頓」Boston號，後又經該廠以A-20之機頭透明艙改為不明，上



A—26

裝四門二十響砲而又改名為B-70，專為夜間用的戰鬥機，於此次大戰中服務於北非戰場，最新為K型。  
總括：A-20為雙發動單翼機，中翼上傾式，發動機為桶形，翼端尖圓形

校對於所學的功課，達到澈底的瞭解。爲了這一點，於是又成立了教官巡迴團。除在上課之外，在晚上自習時間，每一個教室內都有一位或數位教官。一方面自然也有監督的意思，主要的還是如論語上所說：「子與回言終日，……退而省其私……」察看學生們這一天的功課，是不是都消化得了。

學生們在教室里有教官，離開教室有隊值官長，然而教官和隊值官長是否認真做到了沒有呢？那麼又有教務科長和總隊長的巡迴，教務科長和總隊長是否認真巡迴了沒有呢？再上面還有教育處副處長和處長。學生們還想偷懶嗎？沒有時間了；再想逃課嗎？更沒有機會了。並且連學生們自己也覺悟了：月考的分數重於期考，週考的分數又重於月考，平時隨堂都有記錄，記錄下來的總和，也佔着我們成績單上優劣的重要地位。於是，按機取巧犯過等等諸現象，逐日地減少了，而處罰的事情並未增多。

#### 四 沙漠中的幾朵小花

##### 小花

當二十世紀五十年代文明的今天，把這裏比作沙漠並非誇大。這裏實在是太單調了。爲了精神上的調劑，爲學生建築了一座滑冰場，並購買幾十部腳踏車，讓學生藉着這些遊戲，緩弛弛他們的精神。教職員方面，也建築起一座俱樂部，下了班，打打

乒乓球，環子球，比賽比賽「橋牌」，賭他四根棒糖，一杯清茶，坐下來擺擺圍棋。這一個場所的成立，官佐們公餘下，心身上總算有一個小憩的地方了。

最感興趣的，要算是電影了。這是每月中必有的一次。從成都租來幾部考貝，在大操場上連映兩晚，官佐、學生、士兵、以及全校的眷屬，在這「此地無銀兩，紅土即爲貴」的地方，大家真是享眼福了。記得有一次，正當放映的時候落起雨來。而且雨點越落越緊，甚至打在人的肩膀上颯颯作響了。可是，在片子未曾映完之前，誰也捨不得放棄這個機會。

#### 五 不敢誇耀的幾個特點

##### 特點

中國在古代的時候，音樂是相當盛行的，到了近代，不可諱言的，常被外人譏諷爲沒有音樂的民族。這一罪過在歷史上應該哪些人物去負責，暫不論他，但是在幼年學校却改正了這一個缺點。音樂，不但在高中——高中的那些孩子們，可獨唱可合唱，可獨奏可合奏，以及伴奏，甚至連指揮，他們都居然像個老手似的，連初中的小孩子，每一個中隊，他們也能够拿得出一個各種樂器的演奏會。

「人有三百，形形色色，」在這一千多孩子中間，那些有才氣的學生，確實有讓人想不到的出色。然而這幼年學校的教育，卻不偏在選手，而

，垂直圓形，水平安定板亦尖圓形，雙斜式直上傾式，三個縮入式主輪，後面二個與H-25一樣縮入發動機中。

2. 道格拉斯 A-26 型「侵略者」號 Douglas A-26 'Invader'

A-26 在此次大戰中曾出過很大的風頭，戰後又由美國雷諾原子筆大王用它環繞世界一週，創造了新紀錄。它在上海當然也停留過，但在晚上，時間又短促，故知道的人很少。最近美國奧登一人獨駕此隻飛機又打破



A—25

了上次的記錄。它有每小時三七〇哩的速度，爲輕轟炸機和攻擊機中速度最高的了，故在美空軍中立了不少功勞。最新型爲F型。除了本來有的兩

千匹馬力外，再加奇異 (General Electric) J-31 噴射推進機一具，有一千六百磅的推力，本來機身上的透明艙，今已改爲空氣孔。把速度增加至每小時四百哩。A-26 的火力相當利害，計機身上、機身下、兩翼、機頭都有砲塔及機鎗，共有十六枝 50 口徑的機鎗。

總括：A-26 爲雙發動單翼機，中翼上傾式，雙梯形，翼端方形，垂直尾亦方形，水平安定板亦方形且雙斜式。發動機 H-26 相似，大而長爲桶形，三個縮入式主輪，後二個亦縮入發動機內。

3. 寇蒂斯 A-25 型「惡魔」號 Curtiss A-25 'Helldiver'

A-25 在海軍方面稱爲 SB2C，專載於航空母艦上，爲一性能極好之急速降轟炸機，它並且是單發動飛機中數一數二的大型飛機，彈藥等可大量裝載，有時還裝魚雷，最新型爲 X-1 SB2C-6 型。它的機身，輪子，螺旋槳都比以前的增長了不少，可以極快的起飛，極慢的降落。翼端亦變爲方形。

總括：A-25 爲單發動單翼機，中翼上傾式，雙梯形，發動機桶形，翼端圓形，僅 SB2C-6 爲方形，垂直尾圓形，水平安定板圓形，雙斜式，中凹進。二個縮入式主輪，機員二人。

(下期續完)

重在普及。比如各項的運動，要強迫全體參加的，游泳，也要全體下水，到了高中，不但每個學生都教會他駕駛滑翔機，同時每個學生也必須學會打字，甚至連國文、英語、書法等等的比賽，也是全體去參加。

### 六 希望未來

駐渝第五軍區司令晏玉孫少將和

機校教育長李懷民上校，通校教育長鄧志堅上校曾經一同來過幼校，晏司令對於辦教育是有多年經驗的老將軍，把幼校看了一遍，他喜悅的點頭了。於是這位將軍對着全體官生，先獎勵了一番，然後講了一篇最寶貴的做人道理。因為晏司令的意誠詞懇，感動了許多人，散會很久還在讚歎不已。

今年的三月七日，視察團來到了幼年學校。王再長上校李振歐少校等五位視察官仔仔細細地視察了七天之久。在檢討會席上，曾經認真的去討論，小的缺點，都被視察官提了出來，但是總結的評語，是「超等」兩個字。

過後在紀念週上，教育長陳嘉尚上校對於視察團給予的評語，又作了

一番總檢討。他對全體官生說：「視察團給我們的好評，這是鼓勵我們，勗勉我們，自然也是我們努力中的一點安慰。但是我們當真滿足了嗎？假如我們果真有這樣心理，來沾沾自喜，這是非常危險非常錯誤的思想。我們需要努力的地方，還多得很，只要我們肯努力，於公於私，都不是沒有益處的！」

# 國際民用航空組織

## (一) 簡史

這次大戰期間，各盟國爲了軍事補給線的延長，便大量的採用空中運輸；全世界在短短的幾年間，開拓了很長的航空運輸線網。雖然這是軍事性的，但航線的開拓，場站的興建，和盟國間爲了「軍事第一」而合作無間的精神，未嘗不帶來戰後民用航空發展的樂觀遠景；但一般卓見之士却顧慮到大戰後的世界，因各國剩餘物資可供民航使用的頗多，退伍歸田的戰士中，不少是久經訓練經驗豐富的航空技術人員；加之，航線新已開闢，規模大致粗具，故戰後各國民航事業將蓬勃一時，是無庸置疑的。也正因爲其於膨脹，各國間將激烈展開民航事業的競爭，如：開航權的取得，國際民航線的開闢，入境權的爭取等

等，甚至更以民航方面的特殊利益爲政治或外交方面的交換條件。這樣將引起國際間的摩擦，外交情勢的不安，對於世界和平構成威脅。在這種情勢之下，必然的，需要一個國際性的民用航空組織，以規範各國的政策，維護各國應有的權利，和劃一若干紛歧的技術事項。一種爲大家所需要的意識形態產生之前，必有其歷史的背景；遠在一九一九和一九二八年，先後有巴黎和哈瓦拉(HAVANA)會議，巴黎國際航空委員會的成就就是訂了巴黎公約樹立了技術事項的標準，和會員國間有關航空情報之收集與交換。出席的會員國有三十三國，但美蘇巴西德國和我國等均未參加。哈瓦拉會議訂立了「汎美航空公約」會員國祇有十國，全是美洲的國家；該公約除在空中通

行自由的原則下，規定各會員國間權益外，別無成就。總之，這兩次會議，都是局部的，暫時的性質，並未計劃使其成爲一永久性的國際組織，以謀國際民航共同而均勢的發展。一九四四年九月十一日，美國羅斯福總統向五十五個聯合國政府發出與會的邀請，同年十一月五十五個聯合國，和中立國及若干國際團體的代表，會集在芝加哥，研究國際間如何取得合作，建立空中秩序，厘定技術標準，創制民航法規，使民航的發展有助於世界繁榮的恢復，國際友善的保持。這便是「芝加哥國際民用航空會議」；會議結果由多數國家簽訂「國際民航公約」，公約中規定成立國際民航組織，以爲國際民航事宜的主持機關，並規定在公約未經二十六個以上會員國政府批准，及永久性之

漱石

組織未成立前，先行簽訂臨時國際民航協定，成立臨時國際民航組織，以應需要，此項臨時組織經多數國家批准臨時協定後，即於一九四五年六月在加拿大之蒙特略市(Montreal)正式成立，以前的國際航空委員會等組織，於永久性之國際民航組織成立後，即行解散。

## (二) 性質

臨時國際民航組織的立法機關爲全體代表大會，其執行機關爲理事會。第一次臨時全體代表大會已於一九四六年五月二十六日，在加拿大蒙特略市舉行。分五個討論組，討論各項問題。議決重要議案多件如：永久會址之擇定，分區會議之舉行(後將詳敘)，經費之分攤，協助會員國改善航空設備，國際技術標準之厘定……

等等，於和諧空氣中，大會在同年六月七日閉幕。

臨時國際民航組織的性質，可引用國際民航公約中的一段來解釋：「……是爲了使國際民用航空在安全和有秩序的狀態中發展，並使國際航空



出席國際民航會議之中國空軍人員在美與何應欽將軍合影  
左起：空運第一大隊衣大隊長復恩，總部作戰處楊副處長榮志；毛副總司令邦初，何應欽上將，空運第二大隊汪大隊長治慶，總部通信處程副處長培豐

- ① 不着陸飛越一指定國領土。
- ② 非營業性的着陸。
- ③ 在該國領土內，卸下從該航空器所屬國家運來的旅客、郵件、貨物。
- ④ 在該國領土內，裝載旅客郵件、貨物。

- ⑤ 裝載旅客郵件、貨物運往該航空器所屬的國家。
- ⑥ 裝載旅客郵件、貨物運往任一締約國領土，及卸下一自任一締約國運來的旅客郵件、貨物。

運輸事業的建立，基於機會均等，國際航空運輸事業的運用，爲健全且經濟的……各會員國間的權益，都是互惠的，國際民航公約的精神，是根據享受這種特權，這五大自由是：

小國申明對第五自由採保留態度。我國民航事業頗爲落後，我代表團在大會仗義執言，並提出修改法案，博得良好的反應。

第五項的範圍比較廣泛，對於航空事業落後的國家，經濟利益有所損失，很多

### (三) 組織系統

關於臨時國際民航組織的組織系統，可以分作兩方面敘述：

(甲) 大會期間  
根據臨時國際民航協定第二條：臨時國際民航組織的全體代表大會，應每年舉行一次，爲該組織的最高權力機關，下設一秘書處，及四個委員會（執行委員會，代表資格審查委員會，會議規程審查委員會，聯系委員會），五個討論組（一般政策，航行技術，航空運輸，法律問題，總務財務），每一討論組，依其涉及事宜的繁簡，分若干小組。

### (乙) 休會期間

大會休會後，由臨時理事會執行國際航空公約所賦予的職權及大會議決事項。理事會即爲該組織的實際行政機關。理事會下設一主席和三個委員會（航行技術委員會，航空運輸委員會，國際航空公約委員會），理事會主席對全體大會負責，對外（指其他國際團體或會員國）代表臨時國際民航組織，對內爲各種會議爭辯的仲裁人，主席下設一秘書長，秘書長兼承理事會主席之命處理行政事務，向理事會主席負責，爲該組織中最高行政官員。主持發佈公告，出版印刷品，安排各會議的議事日程和其他一切的秘書處工作，並通過理事會主席向大會提出年度工作報告，轉達各委員會或各地區會議的建議書，秘書長下設總務，技術，運輸三

司，各司依其職責的繁簡而分科；計技術司轄八科（通訊，人員檢定，適航，空中交通管制，航站地區設備，氣象，航空地圖圖表，搜尋救護及失事調查），運輸司轄四科（經濟研究，法律研究，機航研究，統計研究），總務司轄七科，各科工作的性質，很容易由其名稱而辨識，故無須加以贅述。

理事會主席爲其工作需要起見，轄有二顧問組，一爲法律顧問，一爲一般顧問，一般顧問涉及的事項爲：對外聯絡，航空公司的現況，及其他有關民航事宜等，以供主席諮詢。

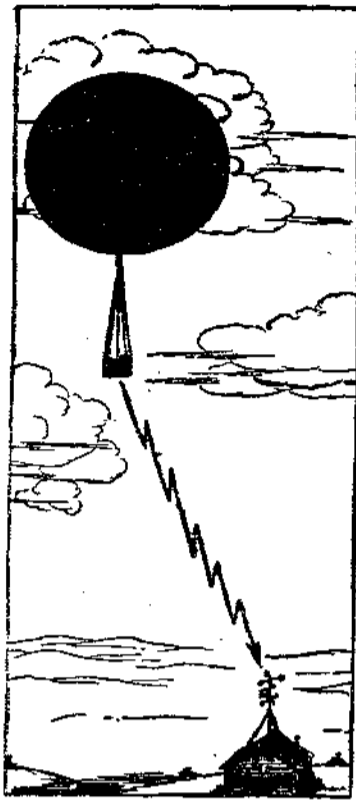
### (四) 地區會議

臨時國際民航組織第一次大會中，會議決設立「地區航行技術會議」(Regional Meeting on Air Navigation)，或稱地區會議。因理事會爲便利工作的推進，及解決有地區性的民航問題起見，特將全球劃成十個航空地區，每區指定一會員國爲集會之所；由理事會通知該國，召集該區有關國家舉行地區會議，凡：①領土在該地區內的國家。②在該地區內經營國際航空線或意圖在該區內經營國際航空線的國家。③對於該區內國際航空事業的設施有準備，或有貢獻的國家。均有資格被邀與會，但僅限於國際民航組織的會員國，始有表決權；國際團體或未具備上面各條件的國家，也可以「觀察者」的資格，參加旁聽和討論，但無表決權。地區會議所

最近成爲新聞之謎的「飛盤」，曾令全世界科學界人士，感到莫大的驚奇和迷惑，究竟「飛盤」是一件甚麼樣的東西，或者祇是一般好事者所製造的謠言，現在還不能確定。這裏介紹的是無線電探空器

### 無線電探空器 被誤認作「飛盤」

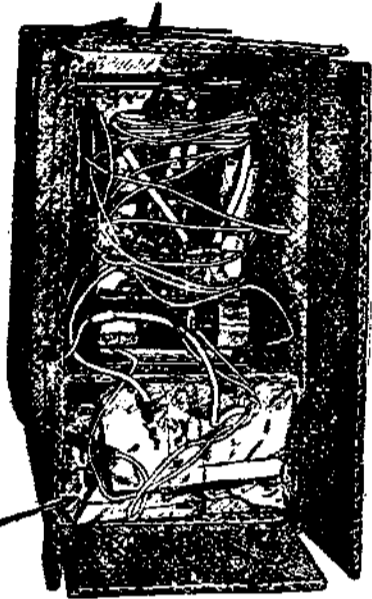
風速、用的各種儀器，第二部份是無



無線電探空器應用原理

件新，這學儀器，當月前成都空軍測候訓練班用來作高空氣候測量時，曾被人誤認作「飛盤」。無線電探空器的構造非常精美，裏面的構造分爲兩部份，第一部份是測量高空氣溫、氣壓、濕度、風向、

線電波發振器。這種無線電探空器繫在小型降落傘上，交由飛機自高空投落地面，再藉電波作用傳到無線電波發振器，地面測候站便可立時從無線電機裏收錄下該地高空的氣溫、氣壓、濕度、風向、風速等項數字。另外一種高空測候的儀器，繫在氣球上，在放氣球時帶至高空，測量高空氣候，但裏面沒有無線電傳報的裝置，須在氣球落地以後才能記錄下測量的結果。



無線電探空器內部構造

得的結果，以建議書形式提交理事會，經過理事會的審查，批准後始可生效。地區會議閉會期間，設立地區辦事處執行職務，地區辦事處須向臨時國際民航組織理事會負責。全世界十個地區，去年至今今年有五區已開地區會議，本月份南太平洋地區會議即將在新金山召開；我國屬北太平洋區，預料於明年二三月間，將在我國上海舉行北太平洋地區會議。茲將已開及未開各地區會議的日期及地點列下：

地 區	召開地點	日 期
北美區	華盛頓	一九四六年八月二十六日
北大西洋區	都柏林	一九四六年五月
中東區	開羅	一九四六年十月一日
歐洲—地中海區	巴黎	一九四六年十月二十八日
南太平洋區	澳洲	一九四七年二月一日
南美區	里馬	一九四七年五月
南大西洋區	里約熱內盧	一九四七年七月十五日
東南亞區	印度	一九四八年二月
北太平洋區	上海(或北平)	一九四八年三月
非洲—印度洋區		未 定

#### (五) 永久性組織

國際民用航空組織的永久性機構，於一九四七年五月六日在加拿大蒙里特略市開第一次全體大會，自此始，國際民航組織成爲永久機構，將「臨時」二字除去，稱爲國際民用航空組織，(International Organization of Civil Aviation) 簡稱 ICAO。

到會的會員國有三十三，非會員國十，國際團體五，共約代表三百餘人，我國代表團團長爲劉錯，副團長毛邦初將軍，代表有：戴安國局長(交通部民用航空局局長)衣復恩大隊長(空軍空運大隊大隊長)；等五人，另顧問專家若干位共計二十二。五月六日下午三時在薩沙大旅社之溫沙廳開第一次大會，由加拿大政府經濟復興部長胡威代表加政府致歡迎詞，繼由各國代表團首席代表相繼致辭，次日選擇大會主席團，正主席由澳代表團長德內克福中選，我代表團團長劉錯及巴西、捷克、埃及各代表團團長被選爲副主席，旋即按照正式議程，分成三委員會，及六討論組，開始進行預定之工作。

#### (六) 結論

前面已述，國際民航組織是爲：



# 翼

# 邊

# 談

# 話

海燕譯

「今天的飛機，實在是安全的，多數失事，絕不是在失事前三秒鐘或三點鐘要發作的，而是在幾個月甚至幾年以前已經等待着要發作了，你們可以往後追跡回去，一直追到飛行教師的身上。」

飛行教師赫爾

飛行教師們都稱呼赫爾·爾爾斯·克列夫特叫「古鳥人」，這並不是輕浮的稱呼，都是含着一種親愛和很大的尊敬。赫爾現在只有五十五歲，可是很普遍地被公認是一位飛行教師的老族長。他相信他的繼續不斷的教練飛行，是比任何地方的任何人都要悠久的。現在，他仍然老當益壯地在瓦冷地方他的小小飛機場上工作着。

一般的飛行教師，都不能久待在那裏當教練，至多二、三、四年之後，就滿足了，他們不耐煩於起呀落呀的飛行，而且常常是對於待遇的不滿，他們就轉到別的較有利益的工作去。年青的都走了。

赫爾先生并不如此，他當教練已經滿了三十五年，加上他自己學習飛行的三年時間，他在航空中已是三十八年。其中三十二年他管理他自己的飛行學校，裏面只有二次間斷：第一次世界大戰，他在空軍裏當一位民航教官，幾年前他在俄愛俄洲任航空指導員。

近來流行的飛行生事很使他煩擾

，他很熱切地說：「今天的飛機，如果你要它安全的話，實在是安全的，最多數的失事，絕不是在失事的三秒鐘三分鐘三點鐘之前要發作的，許多是在幾個月，甚至幾年以前已經等待着要發作了。你們可以往後追跡回去，一直追到飛行教師的身上。」

他又說：「那個冒失鬼，他低低地旋飛在他女朋友的屋頂上，狂妄地搖擺，之後尾旋在她前院的草地上。這就是表明他的老師在責任上已經死了。這個傢伙可能不是一個胡塗虫，但是，他的教師從前不會給他以生命的條件。」

赫爾先生相信而強調說：現行失事的成果，是因爲飛行教師造就出太多的「飛人」，而沒有够用的「駕駛員」。他的意思，駕駛員需要富有判斷力的運用。

他解析着：「的確，他們很多人知道怎樣去駕駛一架飛機的操縱系，但是，太多的人不要求判斷，他們沒有學習一切小小的細節，他們應該知道，明瞭怎樣避免困難，怎樣在進入困難後解脫出來，這只能怪飛行教師

們。他們很多不要求判斷，有的還不知道怎樣把這判斷能力傳授給別人」。

赫爾先生對飛行教師責任的嚴正的立場，很受一位舉國公認的飛行安全權威，列德勒工程師有力的擁護。按各種飛行失事的比例：一九四五年是五千次，而一九四六年增加至一萬二千次，列德勒宣佈：「這記錄表示，太多的駕駛員已屬於不可救藥。目前雖然有很多的飛行工作正在幫助他們，但是他們的飛行習慣已經形成了好的或壞的，他們對於飛行安全的態度是早固定了，除非受到痛苦，或是別人的有代價的教訓，或是用心去學習人家的經驗。」

「要等到我們改變每個人對於飛行安全的基本態度，而剷除那失事的傾向。飛行安全並不是從駕駛員下手，飛行安全應從飛行教師一齊開始。」

赫爾先生又認爲教練飛行的工作，要變得使人喜歡，就應該提高飛行教師的待遇。有的學校給教師的報酬，每小時只是二塊美元，他認爲可以加到四塊美元。又在天氣良好的地區

：求國際民用航空的健全，安全，且經濟的發展……而建立的。以我國目前技術，資源人材的缺乏而言，國際民用航空組織所建議的標準，程序，及實施，對於我國民航事業的發展，頗多俾益。然而，任何國際性的組織，因各國的先天條件不同，所議決的事項，未必盡能與各國的權益相適應；應如何充份利用此種組織的機能，以爲我國民航事業發展的協助，實爲最重要的前題。國際民用航空組織，對於世界商業繁榮與我國經濟建設，影響甚大，希望國人對此組織的性質，及將來的發展，予以縝密的注意；國計民生，實有利賴。 (完)

，儀表飛行或盲目飛行的教練，每小時要給五、六個美元。這樣使教師們能嚴謹地把教練當做一種事業。他更進一步地說，國家民用航空管理處，航空監察，和航綫監察，不只要監視，淘汰掉那些出事的空勤人員，同樣地也應該淘汰他們的教師，當他們被找出有了不可原諒的失事時。並且要經常淘汰。

今天，赫爾先生在他的學校裏教練初級飛行，每一位學生收費十個美元。一九一五年，他的學校開設在彭蘇門尼亞州，他負責教練一艘來特飛船，那時的收費是每人九十個美元，包含學生的膳宿在內。

譯自美國柯里爾雜誌（一九四七、二月份）

# 春

周瓊仙

### 這是敵偽統治時代一個學生敘述——空軍之家——的悲喜插曲。

雨是淅瀝的下，天是特別的陰霾，窗外梨花，更顯嬌柔淒絕，然而我們是興奮的，尤其是母親；她那唯一的愛子——屏，將要在X×學校畢業了，那是目前中國造就特殊人才之學校，國家的前途，差不多是寄託於他們的，所以畢業典禮非常隆重的舉行，並且邀請每個家長參加懇親會，一個偉大的人為其會長，對於每一個參與者是多麼光榮。母親當然在被請之列，她想到與那遠別五六年不見的雄偉健壯的兒子，即將相見了，心花全已怒放。她一面整行裝，一面沉入幻想，自從二十四年前的春季，她從北平抱着那新生愛子返里省親後，即未曾離家遠去過；二十四年前之千里奔波是因兒子，誰知二十四年後的長途跋涉，仍然是為兒子，雖然勞苦了數十年，但目前的事實已經證明了她的勞苦是有希望有代價的。

數日的行程，母子終於會面了。北方的漂泊者——一生努力而終於不得志的父親，曾經拒絕過返鄉，不看見家人的信件，更不寫信給家人，連自己最愛的幼女親筆寫的信件，一摞六七年而仍存書夾中原封未拆；不管他的個性如何強拗，但他毫無勇氣去拒絕參加懇親會。這次父母子女一家最近的四個人，終於團聚於X×了。相見時都是默默無語，那久別重逢的感情，說不出是酸甜苦辣。

懇親會舉行在暮春，他們盡情的遊歷X湖十景，春天原是快慰有生氣的，在高興時，更能領略到它的特質與美妙。快樂的時光，輕情的流走了，會畢後，他們又該開始行程了，父母及妹妹同去北平，屏因假期很短，擬赴上海一遊，然後將數年所學得的技术，開始為國家服務。車開動了，分散了這溫暖甜密的一家，誰會想到車站上一別，即成永別！

在他們至平後二月，事變突生了，屏的信件，是偉大的興奮劑，在激起他們失望的心神，在安慰他們的悲痛；母親因念屏而憂愁患病了。又經過一個春天（二十七年），他們接到

屏遭禍的信，但無生命之憂。在第二個初春時節，突然的驚人噩耗馳來了，屏死了。

「呵！死了？」父親的眼睛睜大了，「是嗎，這是作夢，他不會的，銅筋鐵骨的他，怎能……」他沒有淚，毫無意識的呆立着，忽然他衝到大門口，在等盼着他女兒——華，但他忘了現在只十一時，尚不到放午學的時候，他又悄悄的走回，如此數趟，華終於回來了，高興的喊着：「爹爹我餓。」但見他緊握着的一隻手——一隻沾滿了墨水痕蹟的手，毫無表情的說：「你哥哥死了！」「呀！」華張大了嘴，驚訝的喊，大顆的淚，簌簌下落，然而又趕快擦乾，嗚咽着說：「沒告訴媽媽吧？別告訴她呀！她知道這一定會要死的，我們不能再失去她……」

「呵！死？」父親的回答是茫然，他似乎已沒有知覺。華握着他步人房中，母親已淚流滿面，見華即訴說道：「他不給我看信，又形色慌張，來回往門口跑着去等你，我問他是什麼事？他說：『西單有學生為電車所軋，不放心。』然而你並不走西單呀！到底出了什麼事？」「什麼事？屏哥又遇禍了，爹爹不敢說，怕您急，因為屏哥親自囑咐過。」華鎮靜的迅速回答着，謊話像糖衣般，包着苦痛，逃過了這重要的關鍵。

呵！屏是光榮的，春帶來了他，賦與他春的特質：活潑健旺，前進與熱情，當他青春正富，前途有為時，為什麼春又把他帶走了呢？

雁行一列列的北去了，大地又換上一身新裝，屏的生日來到了，母親總是唸道：「德屏今年三十一歲了，不知娶親了沒有？」但她不知道在南國的一座墳墓中却埋葬她那愛子有五年了！

## 徵求空軍歌曲

勝利還都後，空軍總部即向各方廣事徵求空軍歌曲，年來收到應徵者百餘首，經周總司令至柔審慎評閱，選錄本社簡社長撰所作空軍軍歌兩首（空勤及地勤）及陶偉生、葉逸凡、楊泓、傅清石所作「保衛領空」「壯志凌霄」「永生的八一四」「西子姑娘」等四首均由劉雪暉氏製譜。現空軍總部正配製卡通影片，並灌製錄音片，即可普發全軍練唱。又正在繼續徵求者，尚有驅逐，轟炸，偵察，空運，機械，通信，氣象，防空等歌曲，至本年年底截止，錄取者重金酬報。應徵稿件，請寄南京空軍總部新聞處收。

# 茂新麵粉公司

風

行

全

國

第一廠設無錫

第二廠設無錫

第三廠設無錫

第四廠設濟南

兵

船

商

標

總公司：上海江西路421號

電話：19620號

# 中國印書館

股份有限公司

·發售·

圖	文	教	用
書	具	育	品

·電話·

九四七九九  
九四三八八

·承印·

帳	簿	雜	書
冊	籍	誌	報

·地址·

福州路五一九號

廉	品	交	出
價	目	貨	品
供	齊	迅	精
應	全	速	良

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類（江蘇郵政管理局登記執照第一三九號）

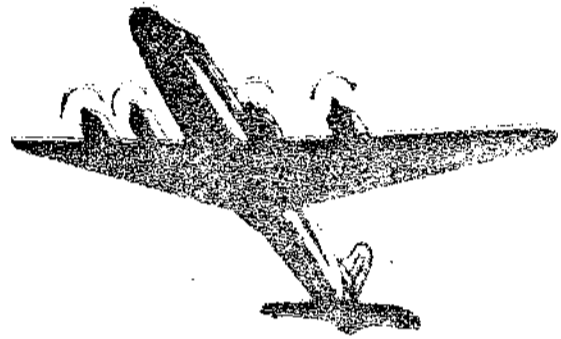
上海中國印書館承印

# 交通部

# 中央航空運輸公司

Central Air Transport Corporation

搭客一運貨一載郵



## 飛行下列各線

- (一) 滬渝線：上海——南京——漢口——重慶
- (二) 滬昆線：上海——漢口——昆明
- (三) 滬平線：上海——南京——青島——濟南——北平
- (四) 滬港線：上海——廈門——汕頭——廣州——香港
- (五) 滬蘭線：上海——漢口——蘭州
- (六) 滬陝線：上海——南京——漢口——西安
- (七) 渝港線：重慶——廣州——香港
- (八) 昆港線：昆明——柳州——廣州——香港
- (九) 滬閩粵線：上海——福州——南寧——漢口
- (十) 閩廈台閩線：福州——廈門——台南——台北——高雄
- (十一) 滬迪線：上海——南京——漢口——西安——蘭州——秦州——天水
- (十二) 中選線：上海——汕頭——福州——西貢——曼谷

總公司：上海大名路二號二樓 電話四四一一六

Head Office: First Floor, 2 Ta Ming Road, Shanghai. Tel: 44116

上海站：上海大名路二號樓下 電話四〇四九九

Shanghai Station; Ground Floor, 2 Ta Ming Road, Shanghai Tel: 40499