



資料研究室

No: 0094

眼視

國研

空訊第三十九期目錄

美國新空軍訓練計劃	姚士宣
德國航空工業的復甦	曹瑛
美國之陸軍航空	王錫綸
英國艦隊航空隊的新陳代謝	文鼎
飛行堡壘之接英	孰欣
紐約人的威脅	露武
世界新銳軍用機畫集——美國之四	胡克敏
倫敦空襲中生活素描	張承溥
歐戰一週間	歐陽闕
歐洲空戰大事記	胡伯琴



美國新空軍訓練計劃

姚士宜

(譯自Aviation 一九四〇年八月號原著者美國空軍訓練總監Jacob Fickel少將)

在美國的擴軍計劃中，僅在空軍方面已有很多待解決的問題，其中最大的兩個是：飛機的生產和人員的訓練。本文專討論訓練問題。

因飛機的構造一年比一年複雜，故人員的訓練也一年比一年重要。在第一次世界大戰中，用以作戰的飛機速度每小時僅快於教練機五十英里。那時能飛教練機的人員，僅須略加訓練，就可駕駛作戰飛機。兩種飛機的儀器和其裝備也大都相同。但現時的初級教練機與最快的驅逐機或戰鬥機已相差得很遠了，初級飛行訓練完成後，中間必須經過若干階段，方能駕駛作戰飛機。

至於管理飛機的機械人員也如此。在第一次世界大戰中，任何能使用工具的人士，幾乎皆能修理飛機的機身或起落架。現時的機械士幾乎都是專家，在未訓練完成之前，決不任他負責重的全金屬飛機接觸。

非現時的訓練不但須嚴密而長久，且訓練的課目也極多。飛行員和機械士不過是二種主要人員。此外尚有轟炸員，航行員，無線電報員，槍手，軍醫員，保險傘管理員，及其他各種專門人員。所謂機械士也不過是一個籠統的名稱，其中尚可分十數種類，每一種機械士僅專門於某一種業務。

南京圖書館藏

不但如此，軍用機的種類極多，故教練的方法愈複雜，商用機現大都已標準化，每一航線只有一種——至多二種——飛機，軍用飛機則有十數種。此外，軍用機而在各種地理上不同的地點活動，故軍事飛行員和機械人員應了解適用於各種不同地帶的方法，北自阿拉斯加南至巴拿馬。

飛行員訓練

以前美國空軍每年僅能訓練飛行員約五百人，最初在倫道夫飛行學校 (Randolph Field) 受訓，畢業後乃被送至凱來飛行學校 (Kelly Field)，在凱來畢業後，乃派往隊部服務。到了一九四〇年，政府乃增加訓練經費，計劃第一年能畢業飛行員二千二百八十八人。全國私立飛行學校九所也接受政府的命令，自一九三九年七月一日開始，協助政府完成飛行員訓練計劃。此項私立飛行學校每六星期招生一次，在前次訓練期限完畢時，升入倫道夫飛行學校的學生共有二百三十八名，其中有二百十五名畢業於倫道夫學校再升入凱來學校，復有二百零八名畢業於凱來學校，現皆派在隊中服務。故第一年的訓練計劃——飛行員二千二百八十八人——已大致完成。

政府利用這九所私立飛行學校的效果極佳。同班中的學生人數較以前在倫道夫實施初級訓練時為少，故教官——皆曾在訓練總隊受畢教官訓練——對於各個學生的注意較為週到。各私立學校間的競爭頗為熱烈，為求成績特別優異起見，各教官在教練時非常

努力。故除少數例外外，效果皆極良好。

第一年計劃完成後，空軍當局擬再進一步實施第二年計劃，即在一年中訓練成飛行員七千人。預定實施的方法如下：

再設立初級飛行學校九所，共計十八所。各新校應為各舊校的分校。各舊校的教官和職員中分一半往新校服務，如此則新舊各校的行政與教練方法皆可一致。各分校設立的地點如下：

舊校	校名	稱	新校	地址
	阿爾白馬航空學校 (Alabama Institute of Aeronautics)		無	Jackson, Miss.
	阿倫亨谷克航空學院 (Allan Hancock College of Aeronautics)		無	
	芝加哥航空學校 (Chicago School of Aeronautics)		無	Albany, Ga.
	達拉航空學校 (Dallas Aviation School)		無	Ft. Worth.
	加利阿羅飛行學校 (Cal-Aero Training Corp.)		無	Oxnard & Ontario.
	林肯飛機飛行學校 (Lincoln Airplane and Flying School)		無	Lakeland, Fla.
	派克航空學院 (Park Air College)		無	Sikeston, Mo.
	萊恩學校 (Ryan School)		無	Hemet, Calif.
	巴達喬學校 (Partan School)		無	Muskogee, Okla.

為容納此十八個學校的飛行生起見，空軍當局將另外設立教練中心站二處，共計

處：東南教練中心站設在馬克斯威爾飛行場 (Maxwell Field, Montgomery, Ala.)，
 兩處均設中心站設在尼基爾飛行場 (Nether Field, Calh.)。海軍教練中心站仍設在倫
 諾夫。與業於各初級飛行學校的學生，皆派至此項中心站受中級訓練。

每一中心站應有飛行場數處，例如海灣中心站有倫諾夫，凱來，白洛克斯 (Brooks)
 等飛行場，最近且將增開聖愛琪羅 (San Angel, Tex.) 飛行場。

學生在初級飛行學校受訓十星期後，乃升入教練中心站受中級訓練十星期，然後再
 遷至同一中心站的另一飛行場受高級訓練十星期。高級訓練完成後，再入專門學校用作
 戰飛機受訓五星期。此時訓練仍不能算為完畢，因在空軍中訓練永無止境。故此項飛行
 員加入作戰部隊後，仍須繼續受戰術訓練。

在三十五個星期的訓練中，第一階段係用小而慢的初級教練機，第二階段係用較快
 而重的中級教練機，第三階段係用高級教練機。完成此三個階段的訓練後，乃可用最新
 式的作戰飛機作各種專門訓練。各種專門訓練係分別在各處舉行：驅逐訓練在西爾摩
 (Sylmar, Ala.)，打靶場則在衣格林飛行場 (Eglin Field, Fla.)；轟炸訓練則在衣林敦飛
 行場 (Elliott Field) 和巴克斯特爾飛行場 (Barksdale Field) 二處。

除飛行訓練外，在三十五個星期中至少應有二百九十小時的學科訓練，課目如下：
 戰術初步，軍事訓練，飛機與發動機的保管，信號通訊，軍械學，儀器，林克預習機，
 氣象學，航行學，化學戰爭學。

飛行員被派在部隊服役後，仍須繼續訓練。無論編運，轟炸或偵察，每年約須飛行二百五十小時，夜間飛行約佔百分之十。其他如長途飛行，編隊飛行，高空飛行，儀器飛行等，每年皆有規定的時間。

轟炸員與飛行員訓練

美國現計劃明年訓練轟炸員與飛行員一千二百人。在現代的戰爭中，戰鬥兵力必須包括各種訓練精良的人員，而此項人員并非一朝一夕所能造就的，須經過相當時間的訓練。

此項人員大都由飛行學生中抽選出來。因在飛行訓練時，自有若干學生不能由某一階段升入另一階段。此項學生雖不能勝任為飛行員，然其中也有可造就為最精良的轟炸員或航有員的。若任他們高枕無憂，實為國家的一種損失。

至於民用航空協會所訂的訓練計劃與空軍方面所訂的計劃有何種關係呢？關於此點陸軍航空部長阿諾德(ARTHUR)和空軍航空部長阿普斯(JONES)曾歷次與航空協會主任興格來(HICKLEY)君討論。空軍方面認為航空協會的計劃足以促進美國人民對航空的熱忱，且可為空軍的後備隊。

空軍當局雖未接受此項青年加入空軍飛行教練計劃，而此項青年也不請求加入空軍界服務。然據調查的結果，全國各大學校內學習飛行的青年學生，體力和智力合乎軍事

飛行要求的，頗不乏人。空軍當局深望此項青年有請求參加空軍的表示。

以美國人的生活方法，注重衛生，愛好戶外活動，發展自由思想，美國無疑地是全世界飛行員的貯藏庫，我們到處都可找到飛行人才。因此，人才的衆多，他們愛國心的熱烈，故飛行標準實無降低的必要。

機械員訓練

美國各報僅注意飛行員訓練計劃，然空軍當局則認爲機械人員的訓練也同樣重要。飛機應隨時準備，接收命令時應能立即起飛，且應能在任何地帶和任何天氣中工作。故機械人員實爲空軍中的重要份子。

以前機械人員係陳納德飛行場(Chanute Field)洛里飛行場(Lowry Field)，空軍各器材庫或各隊中訓練。自去年增募二萬五千人後，訓練方法乃不得不加以改變。除將以上二處加以擴充外，更在史各脫飛行場(Scott Field)增設訓練學校一所。然此種擴充仍不能應目前的需要，故自一九三九年七月一日起，空軍當局利用私立航空機械學校七所爲訓練此項人員的地點，其他所設的學校也在籌劃之中。

德國航空工業的貧血症

曹瑛

德國的空氣，在目前可算歐洲的獨霸，它的航空學術也是出類拔萃的，可是德國是一個作戰資源非常貧乏的國家，而航空工業的原料，缺乏尤多，使希特勒的雄心，受相當的牽制，否則大德意志帝國的版圖，早已擴展到英倫三島及巴爾幹與地中海了。

德國航空工業的原料，究竟缺乏到何種程度，可以用統計數字來說明。

航空工業所需要的金屬，雖遠較造幣工業為少，但亦佔極可觀的數量，其中以鋼鐵，鋁，鎂，銅，鉛，鋅，，為主。我們為求準確起見，分別說明如次：

鐵礦石 德國每年須輸入鐵礦石 二〇，六〇〇，〇〇〇噸，含純鐵量九，九〇〇，〇〇〇噸，這種鐵礦石現在因封鎖而大部無法進口。本來可從希臘等國輸入純鐵二二〇，〇〇〇噸，現在和希臘斷絕，成為生死冤家，這念頭早已打斷了。

一九三八年瑞典供給德國鐵礦石八，九九二，三三一噸；但以前運輸鐵礦石至德國之航線因封鎖而中斷（經北大西洋之 *Spitzbergen*）。因此主要出路在於波羅的海的 *Limnhamn* 港，此處每年封鎖時期約有六個月之久，更南則為 *Oslo* 港。

一九三七年德國本國之鐵礦石產量為九，七九〇，〇〇〇噸，含純鐵量二，七五九〇〇〇噸。一九三九年德國國內供給項下，增加上西里西亞之鐵礦，但失去薩爾鋼鐵廠之效用，所以須靠 *Lorraine* 鐵礦石的輸入（一九三八年從法國輸入五，〇五〇，一

三二噸)。

錳礦石 一九三八年德國輸入錳礦石四二五，七八五噸，其中從俄國輸入者佔六〇，九三五噸，餘數爲對銷所阻礙。蘇俄錳礦石含錳錳每僅百分之三十五，從他國輸入者則含錳錳或達百分之五十，故須從蘇俄輸入七二〇、〇〇〇噸，方足應付需要，這個數量不是蘇俄所能供給的。

非鐵類金屬，一九二八年輸入非鐵類金屬數目如下：

銅 (天然銅) 二七二，四〇〇噸；鑄石六五二，九三二噸) 九二六，三三一噸

鉛 (天然鉛) 七五，三二七噸；鑄石一四一，二八八噸) 二一六，六一五噸

鋅 (天然鋅) 七四，九三五噸；鑄石一八五，〇〇三噸) 二五九，九三八噸

鋁 一四，五二二噸

鎳 三，九八四噸

鉻 (克羅米礦石) 一七六，四〇六噸

以上各項輸入，全部被對銷，直接影響到軍需工業中最重要的航空工業，而且都是蘇俄所不能供給的，鋅可取給於波蘭；銅、鉛、鋁本可取給於南斯拉夫，鉻本可取給於希臘；現在對南希打仗，所以鉛、鋁、鉻的來源也斷絕。

要想估計蘇俄所能供給德國戰時需要的程度，必須顧及數字。第一，蘇俄因十年來的工業化，已不復爲大量之輸出國，又以產金量之增加，已毋須輸出原料以償付

輸入機器。第二，在歐洲多額軍用市場上，蘇俄為德國之競爭者，而非供給者。第三，蘇俄的政策，自一九三六年起，其供給本國需要及儲積四個委員會（航空、造船、軍需、軍備）的準備品。第四，蘇俄經濟永在動員防禦之狀態中，並無游蕩的生產力。

在產量方面所可期望於蘇俄的，可略略談談，一九三八年德國鐵礦石之過剩產量為百分之一；為供給德國之見，尚可提高，但需時二年方能達到計劃之增加量。鐵礦石產量計三百萬噸，多則三分之一，亦可增加，惟應注意，是欲得最優良之銅須與鐵礦石混合。蘇、鐵對德國之功效如何，尙未可卜。蘇俄的產鐵類金屬供給本國尙感不足。銅僅敷百分之六十一，鉛百分之七十六，鋅百分之四十，錳百分之九十六，鋁百分之八十七。

由於上面的數量，我們不難明白史太林儘管在口頭上，極願對希特勒作友誼上的幫忙，實際也是「口惠而實不至」的，所以德國航空工業的貧血症恐怕將成為希特勒的致命傷了。

美國之陸軍航空

王錫綸

美國空軍係分隸於陸海軍，其根本原因，乃由於美國之環境，與歐洲各國不同，其國境以兩洋爲界，故遭受他國空襲之危險甚少，而其國防方針，乃專致力於保持世界第一海軍國之地位，同時在鞏固空防之原則下，特別注意海軍航空之充實。嗣以迭受歐洲各國擴充空軍之刺激，並鑒于國際關係之緊張，陸海軍當局，均認有擴充陸海軍航空之必要，乃於一九三四年先將陸軍航空隊改組，創設半獨立性之總司令部航空隊，統轄轟炸驅逐部隊，以增強攻勢空軍。一九四一年正式成立空軍司令部，今者轟炸機已佔總兵力百分之五十四，驅逐機佔百分之二十四，偵察佔百分之二十二，對於飛機質量及數量之改進擴充，亦不遺餘力，美國軍用飛機在設上採取快速主義，歐洲各國之飛機，除武裝之外，雖亦重視速度，惟尙不及美國，美國對於驅逐機速度之要求係以時速七百公里爲目標，至於大量之遠距離轟炸機，亦爲其擴軍計劃中之迫切需要。

(甲)美國陸軍航空首腦部之組織

美國陸軍航空隊，原全部隸屬於陸軍部之航空署，自一九三五年三月改組，乃將全美空防之戰術單位，即轟炸部隊及驅逐部隊之全部，及一部偵察隊，組成一種獨立空軍，定名爲總司令部航空隊，直接受陸軍參謀總長之指揮，另於全國九個軍團管區，各派

(乙)美國陸軍航空隊之編制與兵力

總司令航空隊之編組與兵力

總司令部航空隊，現統轄第一，第二，第三，第十八，第十九等五個飛行聯隊 Wing，每聯隊由二個以上之大隊 Group 及中隊組成之，大隊由二至三個中隊組成之，每中隊則轄二至三個小隊，中隊為行政及戰術之單位。通常驅逐及攻擊中隊有飛機二十五架，轟炸及偵察中隊，有飛機十三架。

(1) 第一飛行聯隊

司令部 駐西海岸加利福尼亞州 Riverside

聯隊長 Jacob 准將 E. Fickel

統 轄 第十七攻擊大隊，第十九轟炸大隊，第三十八偵察中隊，第四根

據地中隊，第七轟炸大隊，第八十八偵察中隊，第五根據地中隊，第一測候中隊，第一通信中隊。

(2) 第二飛行聯隊

司令部 駐東海岸維其尼亞州之 Hampton

聯隊長 Arnold N. Krostad 准將

統 轄 第二轟炸大隊，第八驅逐大隊，第二十一偵察中隊，第三十七攻擊中隊，第一根據地中隊，第九轟炸大隊，第十八偵察中隊，第二根據地中隊，第一驅逐大隊。

(3) 第三飛行聯隊

司令部 駐南密路路易西安那州之 SHREVEPORT

聯隊長 FREDRICK L. MARTIN 准將

統 轄 第三攻擊大隊，第二十驅逐大隊，第六根據地中隊，第三測候中隊，第三通信中隊。

(4) 第十八飛行聯隊

司令部 駐夏威夷

聯隊長 WALLER H. FRANK 准將

統 轄 第五轟炸大隊，第三十一轟炸中隊，第四偵察中隊，第五十偵察中隊，第十七根據地中隊，第十八驅逐大隊，第二十六攻擊中隊，第十八根據地中隊。

(5) 第十九飛行聯隊

司令部 駐巴拿馬運河地帶

聯隊長 HERBERT A. DARTLE 准將

統 轄 第六轟炸大隊，第七偵察中隊，第五轟炸中隊，第十六根據地中隊，第十六驅逐大隊，第四十四偵察中隊，第七十四攻擊中隊，第十五根據地中隊。

(B) 第四混成隊

隊本部 駐菲律賓 Pinal

統 轄 第二十八轟炸中隊，第二觀測中隊，第三驅逐中隊，第二十根據地中隊。

以上共有轟炸六個大隊(十五個中隊)，驅逐五個大隊(十四個中隊)，攻擊二個大隊(八個中隊)偵察八個中隊，根據地中隊十一個，另有學校中隊十四個。

各軍團管區航空隊之編組與兵力

全美九個陸軍團管區，各轄有直接協同陸軍作戰之偵察飛行隊一中隊，並有數個管區，配屬氣球一中隊，或根據地中隊一中隊，每中隊約有飛機十三架，此項飛行部隊，與半獨立性質之總司令航空隊，純屬兩個組織。

護國軍航空隊之兵力

全美十九個護國軍 National Guard 步兵師，各轄有偵察飛行隊一中隊，各附照相班

一班，每中隊約有飛機十架，共約三百架。

美國陸軍航空隊總兵力估計

據一九四〇年八月底美國官方發表，陸軍航空隊共有第一線飛機三千二百架，編成二十五個大隊，擬擴充至五十四個大隊。

空中堡壘

越大西 洋抵英 尚不及八 小時

美國援英之第一批波因式空中堡壘機已抵英。橫越大西洋之時間尚不及八小時。已打破以前所有之越洋紀錄。聞飛抵英境之空中堡壘。現已達十七架。

英國艦隊航空隊飛機的新陳代謝

文鼎

在這次歐洲大戰中，英國皇家空軍的飛機機隊，在戰鬥中建立驚人的顯著功績，可是英國的艦隊航空隊也有不少的新樹，過去其某時段的作戰，尤其是在挪威海外的戰爭，曾確切證實英國的艦隊航空隊，建立不少勝利的戰績。

回溯過去十餘年中英國艦隊航空隊的飛機如何進化，也許可以引起人們的相當趣味；因為艦隊航空隊各式飛機的進化沒有像皇家空軍各種飛機那樣謹嚴，我們自然不容易明顯指出牠們如何次第進展，並且在這過去十數年的期中，某某種飛機已經停止製造，而採用全新式樣，例如：一九二五——三〇年由BLACKBURN DART做代表的雙發動機魚雷機已經不是主要的機種，現時可以代替的為BLACKBURN SKUA所代表的俯衝轟炸機，不過飛機式樣無論如何不一致，我們要是研究一九三〇後各年至現時的英國艦隊航空隊配備，總可以知道逐漸進化的情形。

就廣義而言，艦隊航空隊的飛機，為三大類：(1)戰鬥機，(2)魚雷機，(3)射彈觀測機，(4)和(5)兩類，也可以用為轟炸機，一九三八年BLACKBURN SKUA加添了一個新機式，稱為戰鬥俯衝轟炸機，惟為應用上關係，這種飛機可屬於觀測機類。

下面一表簡單指示各門類的進展，并紀錄各種製出的年代，和牠們的最大速度，我們知道BLACKBURN和FAIRLEY各式飛機，在英中處于重要的地位，因為這兩廠家對

于海軍的需要，曾予特別的注意：

艦隊航空隊各式飛機表

(1) 轟炸射彈觀測機

名稱

製出年代

每小時飛行哩數

AVRO BISON

一九二二

一一〇哩

BLACKBURN BLACKBURN

一九二二

一〇八哩

FAIRY HF

一九二七

一四三哩

FAIRY SEAL

一九三三

—

BLACKBURN SKUA

一九三八

二三五哩

(2) 水上和水陸兩用觀測機

名稱

製出年代

每小時飛行哩數

SUPERMARINE SEAGULL(a)

一九二五

一〇八哩

SUPERMARINE WALRUS(a)

一九三三

一三五哩

FAIRY SEAFOX (b)

一九三六

一二四哩

(3) 戰鬥機(雙座位)

名稱

製出年代

每小時飛行哩數

FAIRY FLYCATCHER

一九二三

一三四・五哩

名稱	製出年代	每小時飛行哩數
HAWKER NIMROD	一九三二	一九二哩
GLOSTER SEAGLADIATOR	一九三八	二四五哩
(4) 戰鬥機(雙座位)		
名稱	製出年代	每小時飛行哩數
HAWKER OSPREY	一九三二	一七五哩
BLACKBURN ROC	一九三九	二二五哩
(5) 魚雷機		
名稱	製出年代	每小時飛行哩數
BLACKBURN SWIFT	一九二〇	一〇六哩
BLACKBURN DART	一九二三	一〇六哩
BLACKBURN RIPON	一九二八	一二三哩
BLACKBURN BAFFIN	一九三三	一三六哩
BLACKBURN SHARK	一九三四	一五二·五哩
FAIRLEY SWORDFISH	一九三五	一五四哩
FAIRLEY ALBACORE	一九四〇	

研究上表後，我們知道，在各式飛機中，關於速度的增加，都沒有足與皇家空軍各機的成功相比擬的，主要的原因自然為降落於甲板的飛機，必須滿足某某要件，以致

不免減低一般的性能，在鋼平面上降落，和應用停機纜以減少降落滑走，都需要特別堅固的飛機結構和起落架裝置，並且因為載重位置有限制，所以大多數的機翼必須可以摺疊，而以應用某種浮水裝置為適宜，要適應這各種需要，便不免有額外的重量，由是大家都承認：航空母艦上的飛機性能，遠較陸上飛機的性能為低，例如SEA GLADIA NOR 的速度，比皇家空軍戰鬥機中隊苟在應用的陸機速度，每小時差五哩，不過海軍所用雙翼機的聲譽展長很久，使人注意。這都是因為機身的全部長度寬度和高度，通常可以縮至較單翼機為小。

現在先說戰鬥機，一九二三年FAIRLEY FLYCATCHER單座戰鬥機（裝配三八五馬力ARMSTRONG SIDDELEY JAGUAR 發動機）出現於英國艦隊航空隊，這飛機可於甲板上而降落，但是自此以後，英國艦隊航空隊沒有用過他種特為降落甲板而設計的戰鬥機，FLYCATCHER沒有皇家空軍所用同式的單座戰鬥機那樣迅速，可是很堅固，所以皇家空軍的人們常說這是水手們不能拉壞的惟一飛機，這飛機的單張間機翼可以摺疊起來，底下可以裝配滑輪或浮式起落架，作為水上機時，每小時的速度為一二三海里，也會應用為初級教練機，並以訓練一九二七年和一九二九年皇家空軍斯乃得獎品（SCHEIDERTROPHY）競賽隊。

FLYCATCHER機應當受替換時，便選擇HAWKER NIMROD機（裝配四八〇馬力ROLLS-ROYCE KESTREL 發動機）做替換者，這是FURY 機的新型式，當時和HAWKER

BR NIMROD 機競爭的有數種飛機，最引人注意的為 FAIRY FIREFLY IIM，這是每小時速度超過二〇〇哩的陸機，也可以用為高速度的水上機，水上機的胚胎機會在九三一年斯乃得獎品競賽隊用作教練機和特技飛行的租賃機。

NIMROD 外表和 FURY 相同，不過增加一個頭部減阻物相長形排氣管罷了，牠的構造加緊，以便於甲板上飛行并彈射，最大速度，每小時比 FURY 較緩約一五哩，雖然速度不及 FURY，可是牠的性能却比 FLYCATCHER 有顯著的進步。

其次為現用的艦隊戰鬥機 SEA GLADIATOR (裝配 BRISTOL MERCURY 發動機) 這是皇家空軍另一改進式戰鬥機，性能又有顯著的增加。GLOSTER 飛機製造公司還在數年之中，已經製出數架艦隊戰鬥機胚胎機 (其中數種為 GAMBET, GNATSNAK PER) 和配 KESTREL 發動機的 S.S.35)，可是採用於海軍的第一架飛機，實際上却為皇家空軍戰鬥機的臨時改進式，真是可笑的。

艦隊航空隊現時的單座機，實際上為約略五年前皇家空軍選擇應用到了現在已經陳舊的飛機，皇家空軍的旋風機 (HURRICANE) 和噴火機 (SPITFIRE) 雖然至少有五年的歷史，可是英國沒有一架由甲板飛行的飛機，可以和他們相比擬，英國的飛機設計師簡直沒有設計近代式的艦隊戰鬥機，艦隊航空隊對於採用新式飛機，也取相當的穩健態度，他們對於新裝備常表示懷疑，每不肯嘗試便棄不採用，這就是他們一貫的保守主義。

至於雙座戰鬥機，到了一九三二年才採用，當時所採用的飛機為 OSPREY 機（裝配 KOLIS-KOYCEKESTREL 發動機），製出的胚胎機有好幾種，內包括 BLACKBURN NAUTILUS 機和 SHORT GURNARD 機，也是裝配 KESTREL 發動機，不過較 OSPREY 機為大，并且速度也較慢，OSPREY 機為 HART 日間雙座轟炸機的改進式，構造堅固，適於彈射應用，機翼都可以摺疊，這飛機作為甲板的陸機或為由巡洋艦彈射的水機，都有很好的成績。

第一種雙座戰鬥機為現用的 BLACKBURN ROC 機（裝配 BRISTOL PERSEUS 發動機），這飛機的性能數字還沒有發表，他的速度大概和 SKUA 機相同，現時所知道的為飛行員後面 BOULTON PAUL 機動槍架，裝置四挺機槍，但是關於前部的武器，還不知道怎麼樣，ROC 機和 SKUA 機不同，牠可以裝置浮式起落架，以代替可伸縮的滑輪起落架。

第二類艦隊航空隊的飛機，包括所有魚雷機，一九二五年，以航空母艦為根據地的標準魚雷轟炸機，為設計於數年前的 BLACKBURN DART 機，他奪取 BLACKBURN SWIFT 機的地位，為應用以發射魚雷的最新單座機，很值得特別提及，所配的動力裝置為一架四五〇馬力 ZEPHERION 發動機，最高速度為每小時一〇六哩，當時這飛機的設計師特別注意機動和飛行員的視線，所以座艙設于上翼的後緣，機身很峻峭的斜達於發動機整流罩，配有浮水袋，遇到被迫降落水上時，起落架可以拆開。

其次為RIPON機(裝配五七〇馬力NAPIER LION發動機)，這是設計較清徹的雙座飛機，裝置單張間的機翼(不用雙張間的)，又有顯著較高性能，底下可配滑輪或浮式的起落架，頂替這飛機的BAFFIN機，沒有什麼特異的地方，實際上不過為裝置BRISTOL PEGASUS發動機，以代替陳舊的LION發動機，其餘都是一樣。

一九三〇年的規範書徵求較有力量的飛機，結果採用BLACKBURN SHARK機(裝七〇〇馬力ARMSTRONG SIDDELEY TIGER發動機)，這飛機最有趣味的特點，為金屬半硬殼機身，配以防水間，而不用浮水袋，當時製出很多架，可是這機式正式應用的期間很短，至於和牠同時製出的兩種胚胎機為BLACKBURN機和VICKERS MI/39雙翼機，牠們都是應用ROLLS-ROYCE 八三〇馬力BUZZARD發動機，最高速度，前者為每小時一六〇哩，後者為每小時一五九哩。

SHARK機之後，都沒有BLACKBURN魚雷機，出風頭的為FAIRLEY各式飛機，一九三五年的SWORDFISH機(裝配BRISTOL PEGASUS發動機)現時還在普遍應用，若依其年代觀點而言，又算為具有高性能的堅強飛機，這飛機自這次歐戰爆發以來，曾顯示極好的成績。

最新式的魚雷轟炸機，為FAIRLEY ALBACORE機(裝配BRISTOL TARDUS發動機，可是關於牠的詳細情形沒有發表，這是設計清徹而動力充足的飛機，每小時速度當為二〇〇哩左右。

在轟炸射擊觀測機門類中，各機大多有三座位，最初於一九二三年係採用稍為不美觀的AVRO BISON和BLACKBURN兩式飛機（都是裝配四五〇馬力NAPIER LION發動機），牠們在設計上是相似的，飛行員坐於翼前緣前面，在斜度峻峭的發動機整流罩上面，內部有無線電線可與後面無單的座艙聯絡，牠們在艦隊航空隊中服務很久之後，後由靈活的FAIREY III機（配NAPIER LION發動機）起而代替地位，艦隊所用的變式III機可以裝置滑輪或浮式起落架，牠的型式不像轟炸機。後座艙中有第三個座位，一九三三年LION發動機變為陳舊了，III機便由FALCON機（裝配五二五馬力ARMSTRONG SIDDELEY PANTHER發動機）來替代。

SEAL機，除因直尾翅和方向有不同的形狀外，其餘都和GORDON機（III機的另—進化式）相似，所採用的浮水裝置十分有效。

現在這種通用三座位飛機，在艦隊航空隊中，已經絕迹了，牠們的職務，係由魚雷機（如SWORDFISH和ALBACORE機）來担任。

一九三四年艦隊航空隊開始採用單翼機，便發出規範書徵求一種飛機作為戰鬥轟炸機，結果選定現時普遍應用的BLACKBURN SKUA機（裝配BRISTOL PERSEUS發動機）、SKUA機為英國採用於航空母艦的第一架單翼機，牠的出名，就由於此，由雙翼機改用單翼機，不是一朝一夕的工夫，事實上四年前發出規範書，到了四年後纔有飛機製出交給艦隊航空隊，可見在這四年中必須解決相當的困難問題啊！

SKUA 機雖然通常看作轟炸機，牠也是很好的戰鬥機，翼中有四挺機關槍，第五挺係裝於後艙中的活動槍架上，裝置襟翼以增起飛速度并減低降落速度，一面也可以限制俯衝轟炸的速度，機翼可以摺疊，減阻螺旋線是配於機身裏面，至於金屬半硬殼有防水間，所以飛機強迫於水上以後，可以永久浮於水面不至下沉。

水上或水陸兩用的射擊觀測機沒有什麼特點，一九二五年製出的 SUPERMARINE SEAGULL 機(裝配一架 NAPIER LION 發動機)沒有普遍應用，一九三三年 SEAGULL MARK V 機(配 BRISTOL PEGASUS 發動機)被採用，并由航空隊命名為 WALRUS 機，這是由驅逐艦彈射，并作為甲板降落機，牠大概為很有用的飛機，我們看牠的大量製出便可明白，至於製應一九三二年規範書的 SEAFOX 機特點，在於裝配 NAPIER RAPHERH 型發動機，屬於這門類的一種奇異胚胎機為 FAIRLEY 9/30 機(裝配 ROLLS-ROYCE KEESTREL 發動機)，牠的翼布置和機身形狀，與 SWORDFISH 機相似，但是牠有一個很大的中央浮筒，和兩個支持的翼稍浮筒，牠的製出目的，是在於試驗美國所通行的浮冰裝置啊！

飛行堡壘之發展

孰欣

「飛行堡壘」是一種巨大的四發動機波因(Bowling)轟炸機。自從第一批的B-17——「飛行堡壘」的正式名稱——在一九三七來年撥交航空隊以來，它們一直忠實為陸軍服務。它們由老練的飛行員們駕駛，曾自美本國飛行至巴拿馬運河區和南美洲無數次，又曾遠出海外，作了多次重載遠途飛行，從沒有一架摔壞。

最近在維琴尼亞(Virginia)的倫格萊飛行場(Langley Field)、加利福尼亞(California)的馬契飛行場(March Field)，和其他駐有「飛行堡壘」的陸軍航空站，人們像馬戲似的圍繞這些巨型機低語着。他們談話的焦點為：羅斯福總統已計劃由陸軍的八十多架「飛行堡壘」中撥出二十五架去援助英國，再作一次驅逐艦換取根據地似的交易。在拂拭着已完畢當天飛行的巨物的常見，機務士們也仔細談論這種交易的利弊。

反對這種交易而眼光看得最遠的辯論是：「飛行堡壘」為陸軍對付敵攻勢海軍的最有效的偵察與轟炸武器，但祇要英國艦隊仍在英國人手裏的時候，陸軍航空兵團中人當無一盼望將它用於這種任務。眼光看得較近的反對則為陸軍現有的「飛行堡壘」為數太少，正日夜應用它們訓練駕駛員們履行航空兵團裏面最複雜的飛行工作。但空軍軍官們曾承認，非待八個月以後，B-17式的緊張訓練不會開始，在這期間，少二十五架并不礙事。而在定造中的「飛行堡壘」，被因撥約有五百六十架，合衆廠(Consolidated)還有

型式相似的七十六架，交貨預期在一九四一年七月一日開始。而且航空兵團中人是贊同全力援英的，他們還能舉出許多理由，說明何以老「飛行堡壘」在大英羣島更比在美國爲需要。

大不列顛所能獲得的「飛行堡壘」，當爲第一批出世的B-17式，其巡航速度爲每小時二百五十哩——約慢於新型式的「飛行堡壘」五十哩。這些老B-17的速度雖較英國現用多數轟炸機爲高，但白晝出擊仍不夠安全。它們的顯著用途當爲夜間轟炸。履行這一種任務時，它們實具有空中最兇猛的打擊力。一架滿載的B-17，能積載五噸炸彈，從一百磅至二千磅的大小各式炸彈皆可容納。其卓越的滿載巡航航程是三千哩：可以飛出一千二百哩，投彈後飛返原地，還餘留百分之二十的汽油。B-17從不列顛出發，油箱祇裝一半汽油，已能轟炸柏林，油箱裝滿，即能到達布拉格(Prague)地方的各大兵工廠，擾亂那建設在奧大利的德國巨大新軍火工業。它們并能轉向下撲「意大利之靴」，而有足夠的汽油用於飛返本國。再者，要轟炸意屬北非各地時，它們可從倫敦飛到亞歷山大里亞(Alexandria)，加油之後立刻出發工作。

如果英國獲得「飛行堡壘」，她毋須久待就可使用它們於轟炸工作。皇家空軍有許多會飛四發動機飛機的駕駛員，若「飛行堡壘」在加拿大交貨，它們毋需什麼幫助就可飛越大西洋。

(譯自Time, Oct. 7, 1940.)

德國潛水艇在大西洋的驚人表演

鑫武

希特勒如果不能切斷美國對英的接濟，那末他在歐洲的勝利，是得不到保證的，因此他在對英對希作戰而外，同時還要發動對美攻勢，遣派遠航程潛艇到紐約附近海岸活動，襲擊商船，佈放水雷，以圖擾亂大西洋航運，關於此事，英國哈里法克斯曾通知美國務卿赫爾，請他嚴防。德國的襲擊美國，在第一次大戰時已經表演過，且有驚人的成績，前事不忘，後事之師，美國人回想到第一次大戰時大西洋海岸的被襲擊，至今還是談虎色變的。

一九一八年六月四日，紐約的警察總監命令管制全市燈火。廣告燈是熄滅了，高大建築塗黑了。市民把窗簾放下來。海港狹處架起鋼網，把港口封鎖起來。高射砲褪了砲衣。宣布以地道為空襲避難室。警察組成九〇個急救隊；動員了五〇〇醫生，富人自動地把住宅作為臨時醫院。

是年四月三日以前，戰時離開美國還遠得極。但就在那天早晨，十二個水手濕淋淋的奔入在砲台附近的艇上辦公室，宣稱他們的帆船愛多亞·H·柯爾號(Edward H. Cole)被一艘德國潛水艇炸沉了，德國潛水艇離開美國海岸祇有四十五英里。

他們的報告，起初不很引起重視。後來有第二只船的水手也是這樣說法。惡訊便傳播了出去。在黃昏之前，另外有三個水手報告他們的船被德國潛水艇炸沉。

嗣據帆船Hatcho Dunn的船主霍爾白魯克(Holbrook)報告，在五月二十五日星期六早晨，他的船離開曼羅蘭的冬灘(Marylands, Winter Shoals)二十英里處，突然有一砲打來。德國潛水艇U-151撲馳而至。潛水艇上的人，把延期炸彈放在Hatcho Dunn帆船上，然後命令水手划回等著的潛水艇。

在沉下前，U-151還炸沉了另外二只帆船，有俘虜二十三人。這些美國水手都在U-151潛水艇上。他們目觀潛水艇破爛在Sandy Hook以東的二道水綫，并在Cape May及Cape Henlopen佈放水雷。

六月二日，U-151潛水艇又炸沉了二只船。更生的人，和二十三名俘虜，下丁救生船有一只救生船被S.S. Canibus號救起，帶回紐約。其餘的救生船發現於Barnegat東南二十五英里處。

六月四日卡羅利那號(S.S. Carolina)船上的二十八個「拖泥帶水，精疲力盡，奄奄一息」的更生者，由一只救生船駛到大西洋市(Atlantic City)的時候，成千的人等候在那裏歡迎他們生還，涉足到浪花裏去幫助他們登岸。一千〇二元美金的捐款，是用一面國旗沿海灘募集的。

紐約造成了近乎歇斯底里的狀態。害怕德國潛水艇或許會伴同載有飛機的航空母

艦來臨。謠言頓時盛起來：德國在美國沿岸都有秘密根據地。有一只潛水艇在離岸四〇英里處裝載軍用品。在中大西洋中有德國修理潛水艇的浮塢。一種類乎芥子氣的東西，從海面吹來，南卡羅利那，却爾斯登(Charleston, South Carolina)有六個人中毒，還毒死一羣小雞。許多人被捕了，據說是和德國潛水艇有關係。

據一個更生者所傳說，曾目視德國潛水艇上一個軍官在紐約咖啡館中。一艘被沉漁船上的生還者在Zabulone登陸，稱：一個德國軍官有一張紐約戲院的票根，還是兩六以前的日期。在紐登司的大洋市(Ocean City)有一個在海灘閑步的人被海岸哨兵當做間諜而槍斃了。據說哨兵目視他用強力電筒向海面打信號。

謠言大部分是無稽的。但有一件事是不容否認的：在一九二八年夏及孟秋美國海岸被六艘德國潛水艇襲擊。

第一次的襲擊者U-151，不但炸沉了二十二艘船，并佈放五處水雷，而且完成一件驚人事蹟。在海面從汽船Vindesoon號上運去銅八〇噸。

第二次的襲擊者U-153，當她離開Cape Cod三英里處出現，在七月的一個星期日早晨開火。在來自昭彰之下，她迅速地放出一彈，炸沉四只遊艇，艇上四十一人全數遇救。殘片散到岸上。

近在Chatham海軍航空站的四個飛行員駕起水上機去炸沉潛水艇。他們的炸彈沒有爆炸。後來，投下沙包。U-153發覺美國飛機不足懼，開火迎戰。一小時半後，

堂堂皇皇的向南去了。

U-155 潛水艇總共炸沉了二十九條船，她俘獲了一條漁艇，把漁艇武裝起來，又轉而炸沉了六條捕魚帆船。可是在回國的途中，在北海觸到水雷——這是惟一的沒有安全地回去的德國潛水艇。

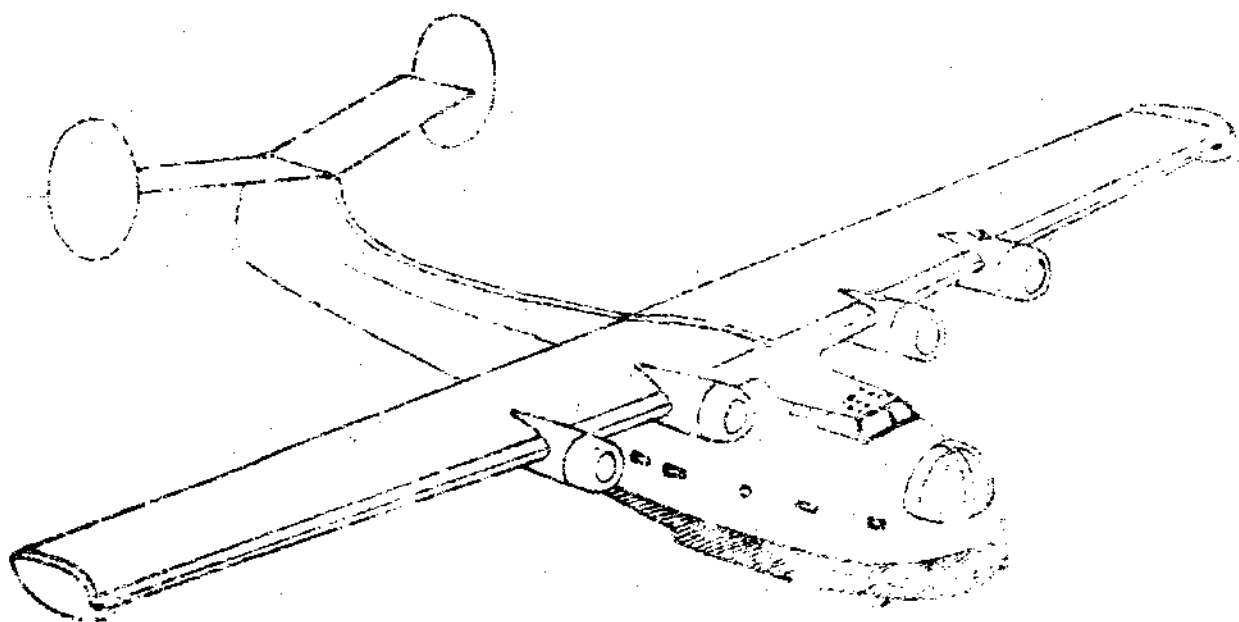
在夏季，另外有四只潛水艇沿海岸出現。她們總共炸沉或炸傷一百條船，包括一〇〇〇〇噸的大油船及 U.S.S. Trcondroga 在內，U.S.S. San Diego 及 U.S.S. Minn esota 是觸雷沉沒的，前者一離開 Fire Island 就沉沒了。

這些事情，英國海軍部早就向華盛頓警告的，五月一日就得些可靠的情報，說 U-151 已於四月一日離開德國去襲擊美國了。那情報非常精確，甚至英國海軍部知道德國潛水艇的航線及速度。海軍根據地都得到警告，一經發見潛水艇，立刻出動驅逐艦及飛機去追捕，可是空費了心機，美國海軍在整個夏季，不曾擊沉或擊傷一條德國潛水艇。

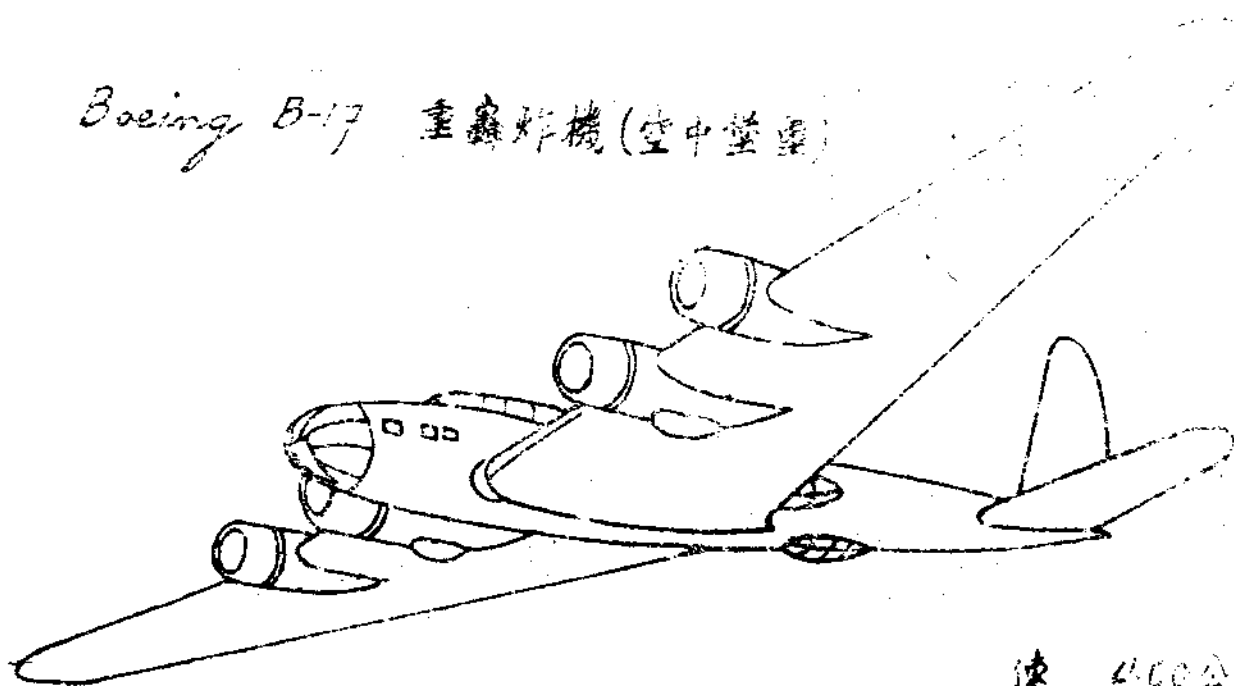
那是一九一八年的事，恐怕將重演於一九四一年之夏。

美

Consolidated XPB2V-1 哨戒飛船



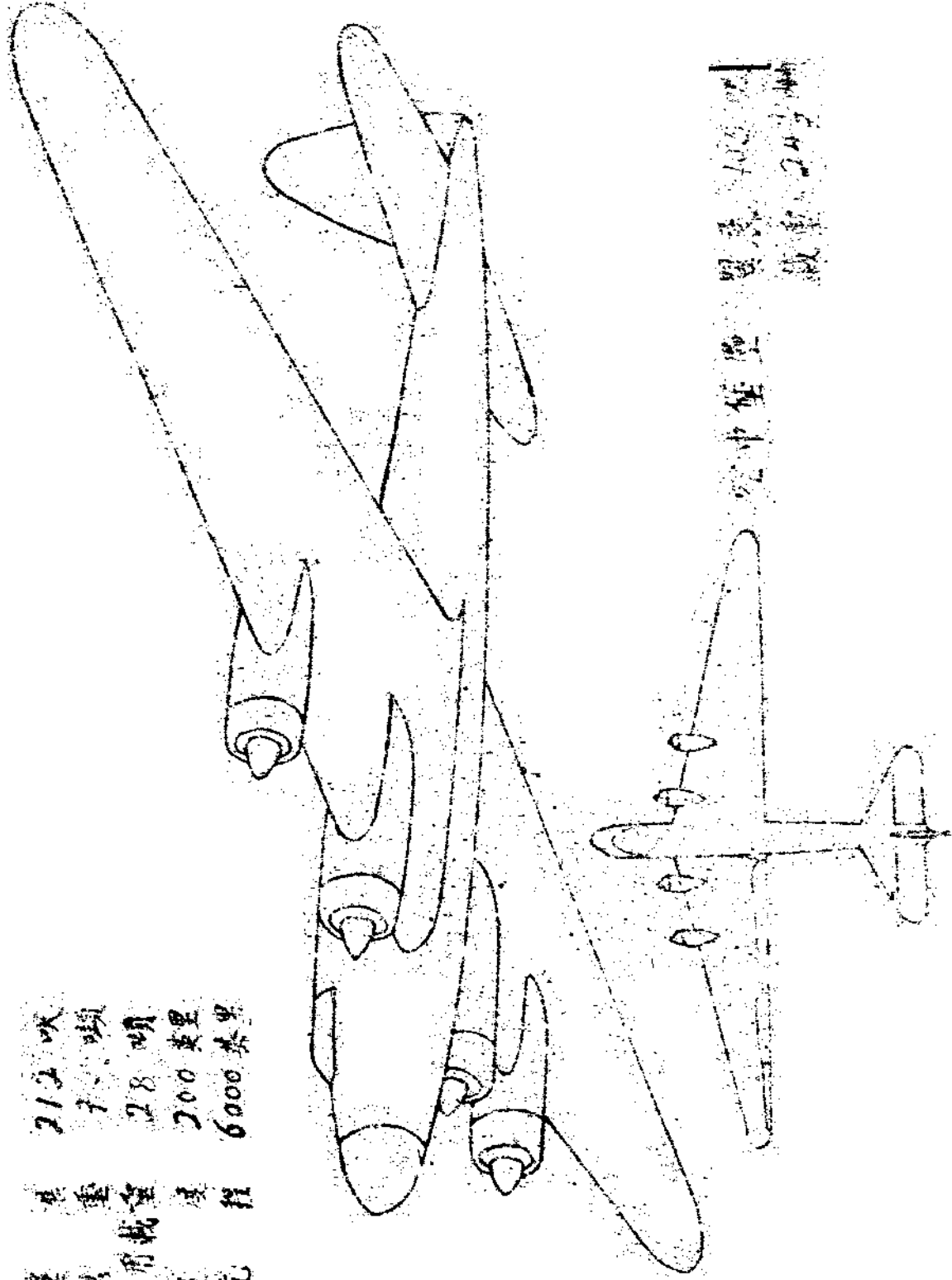
Boeing B-17 重轟炸機(空中堡壘)



速 400公里
高 ———
程 4800公里

Grampian 外 19 短直轟炸機

機	212 呎
總	7.5 噸
有用載	2.8 噸
重	200 英里
量	6000 英里
航	



航空委員會 製圖 102 號
 數量 24 冊

倫敦空襲中生活素描

張承溥

廚役：「太太！不錯的！是有空襲啦！可是我正在做青梅醬，所以不能走開；怕它燒焦了！要是現在熄了火，回頭再煮，便會失掉很好的香味，你可以讓我再留二十分鐘嗎？」

女僕：「太太！你想到我是在防空洞裏修補先生的內衣，人家會說我沒有禮貌嗎？倘使今天的空襲時間仍和昨天一樣的長，我要帶先生的襯衣下洞去做」。

園丁：「昨晚我的妻從床上驚醒起來說：『查理！那是投彈吧！我們該怎麼辦呢？』我便說：『親愛的！我們轉個身。只管睡覺吧！』」

園丁的孩子：「從大廳被炸以後，我們常常在好笑，因為約翰先生他在一有警報的時候，有促起全家人的一種極嚴肅的規矩。他們收拾東西，總是有些警慌，他們首先知道德機在園裏投了一顆炸彈，他們過去看時，知道震毀了那間防空洞。約翰先生正不知道怎樣做才對？因為沒有聽到警報然而救了他全家的生命！看着他那樣地一個十足嚴正的人，我們又不免好笑呢？」

魚販的小夥計（大約是十六歲，有一對迷人的眼睛）：「我正是在配送東西，現在我

正可以看到各種有趣的事件發生。假使我是被炸死了，他們還要把我忠於職務的美點記載在報上哩！」

女傭（帶着激昂的態度）：「希特勒所做的不切，對於我不過使我不能睡覺而已！我知道一羣雄貓也都會這樣鬧！」

我的丈夫：在警報的時候去留心一家工廠的情形，匆匆地出去招呼那個年老衰弱的車夫進防空洞；那老人要求道：「先生！請勿強迫我進去！如果我能夠看到我們的一個年青人訂下一兩架敵機，使我再心雄氣壯些，這簡直是比多活一百年還好呢！」

一個女主顧：她在一家商店裏正買定了一件衣服，預備付錢的時候，忽然有警報了；她收回了錢，發笑地說道：「請你們送到一貨，我再付款吧！那時候不知道是我被炸了呢？還是你被害了？或者是這件外衣，遇到了什麼災害！」

我的一個朋友某天早晨正沿街散步，路過一所前面已經被炸毀了的房子，有年青的一男一女站在裏面笑着，他們看到我的朋友正望着他們，他們解釋道：「我們承繼了的一批破舊的家具都完了，所以我們現在正好重新置備些新家具呢，進來用些威士忌酒和蘇打水吧！它沒有把我們的貯藏室炸毀，這不是殘留得很巧嗎？」

一位和顏悅色的威爾士婦人：我在火車上遇見了她，她告訴我，在她所住的鎮上，曾經有一天空襲連來四次之多。她說：「希特勒真蠢！會這樣經常地派遣他的飛機過來，如果太多了呢，可以用在無論甚麼地方。我的父親是個牧師，在我們的兒時，常用魔

鬼地獄來恐嚇我們；結果在我們想呢，地獄不過是那樣可怕地方一樣，而現在我們這
希特勒作魔鬼看待了！」

一個鄉村旅館的老闆：如何曾經住過的一個旅舍，他正是最能表現緩緩的感想，當
滿炸彈得很近的時候，他走到門口去仰望著說：「你要炸便炸吧！不過炸死些雞犬，你
休想邱吉爾會傷心喪氣，因此終止了這次戰爭的呀！」

邱吉爾的幽默

編者

有人寫了一封信給邱吉爾，開頭就把邱吉爾大罵一頓，罵他是暗
殺黨，懦夫，說謊者，信中還附一首鄙俗不堪的打油詩，邱吉爾的回
信上說：「你的信已拜讀了，我知道你心裏的暗苦，你雖然對我的批
評極不公平，但我對你還是表同情的，因為你顯然受了莫大的刺激

歐戰一週間

歐陽闕

德意軍在北非與巴爾幹予英國以極大威脅

英希聯軍防綫由薩羅尼加灣西展至基瑪拉

此次巴爾幹戰事勃發，早在各方意料之中，德軍決意利用閃電戰，期於兩週之內，解決南斯拉夫軍隊，然後集中全力於希臘，與英國作戰。果也德軍作戰計劃，立即到達初步之顯著成就，自本月六日發動大戰之時起，至九日下午德統帥部公佈佔據希臘薩羅尼加時止，前後僅歷八十餘小時，其進展之神速，自足驚人。德軍裝甲部隊佔領薩羅尼加後，直趨愛琴海 (Aegean Sea)，由保加利亞侵入南斯拉夫之軍隊又突破南軍防線，先後進佔摩拉瓦河 (Morava R.) 與發達河 (Vardar R.) 交通要點之尼斯 (Niš) 及斯科普里 (Kopje) 兩城。當時之目的，在於由此西趨，期與熱伏爾巴尼亞之意軍取得連繫，至在希臘境內者則亟欲切斷佛羅里那 (Philippina) 與科律薩 (Koriza) 間之交通，以阻止在阿爾巴尼亞希軍之補給，嗣德軍於開入南斯拉夫西部鐵路中心薩格勒布 (Zagreb)，并進抵其南部之彼多利 (Bilje) 又名莫納提 (Monastir) 後，宣佈已經佔領伯爾格來德 (Belgrade) 南國京城)，而南國政府只得遷往塞拉熱窩 (Sarajevo) 為波斯尼亞之首邑，一九一四年六月二十八日奧國皇儲夫婦在此遇刺因而引起第一次世界大戰)，在此情形下，希軍與

南斯夫軍之聯絡，已被完全截斷，意軍於德軍節節勝利之餘，以退入山地之大部南軍僅有達爾馬提亞海岸(Dalmatia)可以接濟軍火，遂即開入達爾馬提亞區並佔領薩拉(Novigrad)東南二十公里之該區第一大城班可瓦(Benkovac)，北部之匈牙利軍，亦派遣降落傘部隊，佔領南境若干重要橋樑，為機械化部隊之先鋒，嗣又進佔德拉瓦河(Drava)及多瑙河(Danube)之三角形地帶，開抵諾維薩德(Novi Sad)，從此南軍作戰，益見困難，惟其士氣，仍甚旺盛，內中之塞爾維亞民族(Serbs)尤為善戰，至於希軍亦決心抵抗侵略到底，在此嚴重關頭，自必極力予打擊者以打擊，至少亦將使侵略者消耗許多兵力，換取相當之教訓。

德國在巴爾幹之主盟敵人既為英國，而南希兩國之努力抗戰，亦惟英國之援助是賴，故英國軍隊之調度情形，實為各方注意之焦點，英軍在此次戰爭中，除須曾歷伊拉克境內德人煽動之反英運動并在埃及邊境抵抗由利比亞(Libya)東進之德意軍外，即注全力以挽救巴爾幹德軍閃擊初步成功後所造成之危殆局勢，初英軍於薩羅尼加危急，而東馬其頓(Macedonia)與其他各處希軍失去聯絡之際，即開始在薩羅尼加西南之加德林(Katerina)構築第二道防線，一面則以戰鬥機轟炸機竟日狂襲希臘北赫德軍裝甲師團，協助希軍扼守山隘，日來英軍皆集中於奧林波斯(Olympus)以北海岸上之重要據點加德林一帶，其裝甲車隊及澳洲裝甲車隊在薩羅尼亞加以西之凡尼斯平原上行動迅速，至於協助希軍反攻之結果，曾將德方坦克車摩托車及步兵聯合組織之一大隊擊散，并大挫

著名「希特勒」師之銳勢，使之倉皇後退。德軍又由南斯拉夫南部推進，分兵五路攻擊英希聯軍，英希軍由薩羅尼加灣發達河三角洲發展至基馬拉(Khimala在阿境)之防線，布置若不鞏固，局勢自必轉趨嚴重。

北非英軍，已將包圍多布魯克(M. El Tobruk)之德軍機械化部隊驅散并在索倫姆(El Olieh)附近與敵激戰，而控制全戰場，不過此方局勢實相當嚴重，英中東軍總司令魏菲爾是否欲縮短戰線，放棄地中海兩岸要地悉第巴倫尼(El Bahari)，以保埃及及蘇彝士運河區，尙未可知，總之，軸心國在北非與巴爾幹方面，正將展開激戰，是為英帝國有史以來所遭受之最大威脅，現在土耳其之地區，最堪重視，目前土外長薩拉茹格穆對人民宣稱：「政府將自保非交戰國地位」，則今後自有隨時變為交戰國之可能，如果土國與英希南三國并肩作戰，當使德軍遭遇絕大困難，德軍最近由土保邊境後撤二十哩，不可謂無一種微妙作用也。

在地中海沿岸烽火連天之際，英德空軍仍繼續積極活動，本月九日之夜，英機飛柏林空行第三十九次空襲，前後歷三小時，轟機又轟炸埃德登(Eden)及德國西北部車站，與丹麥境無線電台，結果有八架失踪，同晚德機亦襲英，英方死亡甚重，數百人無家可歸，不過英格蘭東北市曾擊落德機十一架，至於十二日英轟炸機之夜襲法國沿岸德海軍根據地布勒斯特(Brest)及羅利翁(Lorient)等處，則規模較小，惟在英德之互相轟炸中，亦斷見其牽制各方面之戰術目的耳。

歐洲空戰大事記

胡伯琴

一九四〇年四月一日 德軍事觀察家稱，英皇家空軍所作巴爾庫（Balken），那陀納（Norderney），與薛爾德（Sylt）三地之巡邏飛行，具有擾亂之價值。

德國官稱在西線擊落法國摩蘭（Moran）機七架，法方公報則稱僅被擊落二架。英駕駛員降落在比境，未開發機而向農民問路，於比憲兵到場之前仍飛返抵己線。

紐約得柏林電訊，獲悉梅塞希米特「吉果」（Messerschmitt「Jauno」）轟炸機之細節。此機顯為梅塞希米特一一〇式戰鬥機之改造品。

四月二日 德統帥部承認英機曾攻擊薛爾德以西之德團巡邏船，德機襲擊該航隊，英方並無損失。

英海軍謂德機於西邊襲擊史加博灣（Sagda Flow），為軍艦與岸上砲火逐走，德方所發炸中軍艦之說不確。

英皇家空軍立肯（Hurricane）驅逐機三架在米資（Metz）附近擊破德機梅米特一一〇式九架之隊形。空戰結果大概有二架被擊落。一隊着火墜入樹林中。法公報亦稱德機被擊落二架。

德國無線電廣播稱，英法飛機已損失三百五十七架，德機僅損失八十五架。此數字

為英法所否認。據法國稱，協約國實際損失不及德人所述之半數，德機損失則為所述之三倍。

德國用無線電通知倫敦，謂英機墜落德境，機內五人悉數被俘。

四月三日 西線空戰。英機在東北海岸擊落德機一架。

英史匹脫法亞機 (D. 110) 一架在北海岸擊落德亨克爾 III 式機 (He. 111) 一架後，起火燃燒。駕駛員跳落海上，後被救出，並未受傷。

德機攻擊英艦航隊，共投十五彈，無命中。

閣運動。賀爾 (Sir Emanuel Ho. re) 代伍特 (Sir Kingsley Wood) 為航空部長，伍特調兼陸大臣，海相邱吉爾任軍事內閣首席閣員。賀爾由航空會議補充局前主席李維特 (Lord Riverdale) 為之協助。

自德抵荷之東產英民敘述英皇家空軍飛員埃布勞南 (Brillman) 散傳之情形。街道田野皆為傳單所覆。

四月四日 英海防飛機與德容克斯八八式機 (Junkers Ju. 88) 六架作遭遇戰。容克斯一架起火墜落，一架受傷而迫降挪威。

空訊週刊稿約

一、本刊歡迎左列各稿：

1. 中外空戰之詳實記載與摘要，
 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（須附說明與圖），
 4. 航空統計與珍聞，
 5. 航空漫畫。
- 二、來稿白話文者不拘，字數以四千為限，過此除特別外，概從刪愛，附圖請用白紙墨繪。
- 三、來稿本刊有刪改之權，一經揭載致酬，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、來稿請寄成都華字第七十七號信箱空訊週刊社。

空訊 (第三十九期)

定價——每冊壹角

編輯者 空訊週刊社

成都華字第七十七號信箱

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

成都天涯石北街卅七號

電話：九七七號

中華民國三十年四月

星期二 出版

下巻書女全巻之思馬書二頁斤羽氏頁