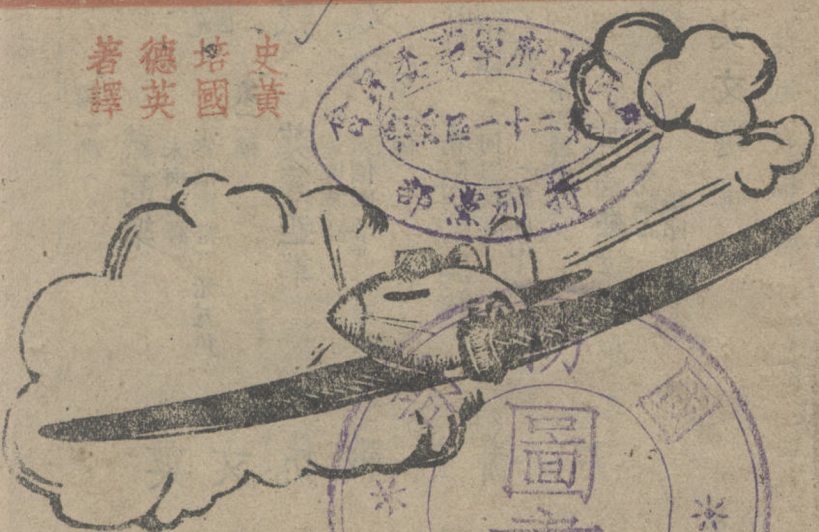


種二第庫文戰歐

英 國 空 軍

史黃 培國 德英 著譯



The SKY'S The Limit

357

Gx 22

版出社版出譯編國中

歐戰文庫第二種

英國空軍

史培德著
黃國英譯

中國編譯出版社出版

淮南先生序

國英同志在軍委會服務除其本身工作外尙能於百忙中抽閒譯成此巨著讀者應知此書一字一句都在敵機一陣一陣的轟炸浪裏譯出如中國空軍以此精神作戰建軍則世界誰敢
我爲敵哉

張冲序於陪都 民國三十年六月一日

「譯者附識」張冲先生，字淮南，譯者獲識於金陵，距今已逾八載。今夏於炎熱中趕譯本書，歷時凡五十日，始竟全功，嗣請淮南先生綴數言於篇首，乃蒙親爲作序，感何如之！孰意淮南先生以健康之身，竟於初秋作古，驚傳噩耗，不覺墮淚。淮南先生之序文，爲致譯者最後之筆蹟，每一捧讀，倍覺傷神，過往情懷，歷歷如在。人固有一死，然以淮南先生之奔走國事，努力抗建偉業，死實未得其時。胡天不佑，竟奏哲人！走筆至此，無由抑我哀思。謹識數言，用誌不忘云爾。

淮南先生序

英國空軍

黃國英識於陪都 民國三十年十月

隨時奪。人固言一試，然以華南長空之其去國事，後代對戰禍業，我實未得其利。

隨。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

其。前次北空戰文，曾獲驚奇最勢之準則，此一海空，皆屬當時，應付難辦，雖

譯者序

今日世界，無論何國，倘無空軍，根本不能作現代戰爭。第一次歐洲大戰時，各交戰國因感空軍協助陸軍作戰之重要性，故積極從事建立空軍。就英國言，上次歐戰初，中，因空軍比德黨後，曾擬具充實空軍計劃，逐步實施，方戰事告終時，其空軍力量竟爲世界冠。歐戰結束後，英國體察空軍將來在作戰上之重要，在量上，雖未繼續擴大，然在質上，對於設計及技術各方面，研究不遺餘力。此次歐戰未爆發前數年，英國鑒於歐陸政局日趨緊張，已加緊空軍準備；戰端啟後，其有賴於空軍而保衛疆土者，至深且鉅。時至今日，空軍威力之大，更爲明顯。我國抗戰迄今，已數載於茲。前方將士，英勇殺敵，視死如歸，後方民衆，擁護領袖，效忠國家，熱烈參加抗建工作，其所表現民族力量之大，實有史以來所僅見。但以建立空軍時間過短，未能達到預期效果，故在作戰上，時受敵人空軍之威脅，無可諱言。今值大敵當前，抗戰建軍同時並進之際，

英國空軍

二

亟須建立偉大空軍，用以協助陸軍作戰，俾得早日驅逐倭寇出境，戰後又可用以加強國防，發展交通。欲強大空軍之重要，豈待贅言？本書爲英國航空部機要秘書史培德（J. M. Spaight）所著，對於英國最近三十年來之空軍發展經過，闡述頗詳，可供國人借鏡之處甚多，特爲譯出，以饗國人。惟倉卒付梓，錯誤在所難免，尙冀海內賢達予以指正，則幸甚矣！

黃國英識於重慶中國國民外交協會 民國三十年五月

英國空軍

目次

淮南先生序

譯者序

第一章 英國之控制天空

第一次霸權——飛將軍——顯著力量

第二章 七年中間

原來基礎——力量復現——「陰影」製造廠——戰時製造廠

第三章 英帝國「展翼欲飛」

宏大計劃——加拿大與澳大利亞——各自治殖民地之空軍

——澳大利亞與新西蘭——美聯邦

第四章 優良機器

世界之最優良飛機——設計之戰——轟炸機——驅逐機——

——裝甲及鎗砲——驅逐機敵對轟炸機

第五章 空中之人

目次

英國空軍

二

航空技術終獲勝利——皇家空軍——皇家空軍志願後備隊

——補助空軍——飛行員在教練中——陸地工作人員——

二十對一

第六章

轟炸機任務

七八

——驗——俯衝轟炸與瞄準轟炸——威特來機之改造——安

全巡邏——轟炸機忙於工作——瑪斯敵禽徽特橋

第七章

驅逐機之活躍

九三

——對付轟炸機——驅逐機指揮隊——保衛英國海岸——火龍

——英勇敘事在挪威——應付挑戰

第八章

英國海防機隊

一一一

——不斷警衛——護送船及飛行艇——天空與海洋

第九章

海外之空軍實力

一二〇

——南部與東部——英國遠征軍——空軍與陸軍——自西班牙

及法蘭西所得之教訓——鄧開克之勝利

第十章

過去與將來

一三一

——弓手開其端——力量發展——空中霸權

第一章 英國之控制天空

史培德著
黃國英譯

第一次霸權

一偉大戲劇，今又復演於吾人之前。英國空軍成立於十九世紀，至二十世紀，吾則再造而擴大之。

一九一八年，英國之所以握有最強大空軍，決非偶然，因經千辛萬苦後，始有此地位。一九一四年八月間，英國空軍之實量，不及法國或德國之強大。當時英國僅有空軍四大隊，其中兩大隊，均裝以自製之機關鎗，而其他兩大隊，則全部或一部裝以法國機關鎗。而且英國飛機之製造，在在靠外來機件。更有甚者，英國空軍之每一飛機內，皆裝有法國發動機。嚴格而言，當時之英國飛機工業，甚為落後，考之記載，第一次歐洲大戰發生第一閱月期中，英國所派出之遠征飛機，實寥寥無幾。

雖然，英國嗣即急起直追，建立強大空軍。其時英得法之助力甚多：飛機機械，多

英國空軍

二

購自法國。一九一五及一九一六兩年，英購自法之發動機，以數千計。據某一記載，歐戰四年中，英向外所購之飛機，超過三千架，而發動機則達一萬七千之多。大戰最後一年中，英國始能完全獨立建造飛機，自一九一四年至戰事結束時，英國空軍質量兩方面，其發展之神速，均極驚人。

第一次大戰爆發時，英國所有空軍力量略計如下：陸用飛機二一八架，海用飛機五二架，飛船七艘。在此數量中，能在天空合格飛行者，不足一百架。飛行官員人數則有官佐二七六人，飛行員一七九七人。大戰第十二閱月期中，英國每月裝設飛機約五十架，而所製造之發動機僅十四架。但戰事結束時，英國空軍則與法德兩國空軍齊駕並驅，茲將此三國空軍實力比較於後：

第一表

國名

機數

英國

二二二，一七一

英國 一五,三四二

德國 二四,七三一

法國 二四,七三一

第三九一八年十一月份飛行員及瞭望員總數比較(大概數目)

第二表

國名 人數

英國 二〇,一〇〇

法國 一六,〇〇〇

德國 一一,〇〇〇

第三表

一九一八年產量比較

國名 飛機

英國 二六,七八五

英國之控制天空

發動機

二九,五六一

英國空軍

法國

二三，六六九

四四，五六三

德國

一四，三八六

一六，四一二

第四表

一九一四至一九一八年之產量總額：

國名	飛機	發動機
英國	五五，〇九三	四一，〇三四
法國	六七，九八二	八五，三一七
德國	四七，六三七	四〇，四四九

第三第四兩表所示者，極為重要。由此可見英國產量之增加與德國產量之低落。一九一八年之英國產量，約佔其戰爭四年中總產量百分之五十，而是年德國之產量則僅佔其總產量百分之三十。倘戰事延至一九一九年，英國飛機之產量，必有更驚人之增加。英國之所以終能獲勝，實由其工廠「作戰」使然。況且英法兩國又獲美國之不斷援助。

一九一七年四月份至一九一八年期間，美國建造飛機一萬二千架，發動機三萬一千個，其產量之速，可謂空前。美國參戰時，實無空軍工業可言，然至今日，情形全異，美國現有之宏偉空軍工業，生產能力，足應英國於一九一四年時所需要者。美國今需武備，比其一九一八年者尤爲切要。英國現所需者，爲美國之飛機及其機件。倘美國能源源予英以此種援助，美之行動則等於參戰。

美國某專家估計，一九四〇年，美國可予英法兩國（法國之合同現已由英承接）以五千架飛機，如加製造廠，推進工作，其數量可增至八千架。一九四一年春季，美國預算出產驅逐機供給外國購用者，每月可近一千架。當寫此稿時，據華盛頓某一權威通訊員報告，謂美國現有之飛機工業，每月可出機一千八百架。據英國飛機生產部大臣比弗白羅克（Beaverbrook）一九四〇年七月二十四日播講，略謂美國依照其新計劃，

每月可予英三千架飛機。英國財政部大宣摩根韜（Morgenthau）聲稱，一九四一及一九四二兩年間，美可以飛機七萬二千架助英。雖然，美國之飛機工業，僅爲英多餘之來

源，但其將來之產量，相信必爲英國產量所超越。

第一次大戰終結數月期內，英國所擁有之空軍力量，世無其匹。關於質方面之配備，英國空軍亦堪稱首屈一指。其時德法兩國，亦有優良飛機，但終較英國稍遜一等。蓋因德法飛機。時有失事，而速率又低。德法兩國最精良之驅逐機如斯巴（Spar）紐巴（Nieuport）福克（Fokker D VII）阿爾巴特羅斯（Albatros）哈柏斯特（Halberstadt）者，亦弗克與英國飛機斯奈柏（Sniper S. E. 5A）相比擬。至於轟炸機，英國亦佔優勝地位，例如尼愛却（D. H. 9A）輕轟炸機與培吉斯（Handley Pages）重轟炸機，在歐戰時中，爲最精良之飛機。關於驅逐機，英國有布利斯托爾式（Bristol Fighter）者，與轟炸機配合作戰，成績甚佳。此種機在英國皇家空軍中，佔標準地位，係十年前後製造者，約有三千架。英國飛機所裝之發動機，亦屬無匹，但與今日一千匹馬力之發動機並比，其相差之力量，實屬過遠。四百匹馬力之那比利翁（Napier Lion）飛機，已在英國皇家空軍服務多年，成績甚佳，但其製造，則始於歐戰停止之後。此外，英國又有

羅爾斯勞斯 (Rolls-Royce) 發動機，馬力由二百五十至二百七十五匹，曾參加歐戰，嗣則以三百七十四馬力之發動機裝在四發動機之特種培吉斯飛機，當其配備竣事時，歐戰已告終結，故未克飛柏林轟炸。此種機具冷氣發動機，此外尚有類似之冷氣發動機，其名爲羅打梨 (Bentley Rotory) 馬力二百三十四匹，效用亦顯著。

一九一八年之英國內務大臣魏亞 (Weir) 聲稱，自一九一七年起，英機比德機靈活，乃無可疑之事。西利 (Seely) 將軍曾一度任英國空軍大臣，於一九二〇年六月八日云：「一九一八年，吾等之天空裝備，爲世界各國所不及者也」。

飛 將 軍

飛機如馬優良，駕駛人員亦咸舒適。第一次大戰中，英國皇家空軍之英雄，不勝枚舉，例如曼諾克 (Mannock)，貝爾 (Ball)，麥克登 (Mcadden)，巴克 (Birch Barken)，萊諾 (Lance)，豪克 (Hawken)，科利紹 (Collislaw)，利特爾 (Little)，德拉斯 (Dellas)

英國之控制天空

，以及其他著名飛行家，一般英國人士，猶能記憶。英飛行員，甚愛好戰鬥，且時出撲擊敵機。據某一德人云，英國飛行員，絕不避戰，忠愚可風。英國有一飛行員，其名爲巴克（W. G. Baker），於一九一八年十月二十七日在法國某地上空獨戰四五十架之德國福克飛機，且擊落對方四架（一說六架）後，並能逃脫，安然降落聯軍陣地。此種英勇偉大之戰鬥，誰可與之並比耶？此飛行員係加拿大人，於一九三〇年三月十二日在加拿大首都鄂大瓦（Ottawa）飛行時，不幸因機失事，墜而斃命。比索已（Bishop）其人，曾率領英國飛將軍，建立戰績頗多，迄今猶存。一九一八年，英國皇家空軍主要人力，當由英國本部訓練而來者，而由其各殖民地飛行員參與其中者，亦屬不少。

當時英國空軍之唯一口號，爲「進攻——進攻不已」，迄今猶頻聞於耳。卽英國現任之飛行官佐總司令亦如此云：「切勿避戰」。此一往昔之回音，無足驚奇。現下英國之著名飛將軍如尼娃爾（Newall），道定（Dorring），赫維特（Ludlow-Hewitt），浪末（Longmore），白納特（Burnett），巴烈特（Barrett），包希爾（Powhill），尼却兒

(Mitchell)，係於第一次大戰四年中誕生者，均曾在特倫差得 (Trenchard) 領導之下服務。特氏於一九一八年之期內，指揮皇家飛行隊，及後則任新成立空軍部之空軍參謀長，乃以事故，數月即去職，旋又復任，此次則在任達十年之久。一九一八年六月間，特氏則另任獨立空軍指揮。

顯著力量

特氏之宗旨，以十架轟炸機在其指揮下，應能與他人指揮之三十甚至一百架飛機所爲之工作相等，並以轟炸機接續轟炸不已，其所獲效果必大。第一次空襲，飛機須遭重大損失，但第二次，其損失必較少，而第三次，其損失必更少。轟炸機之重要任務，非在破壞敵人之生命及財產，而在破壞敵人之堅志，並擾亂其日常生活及工作。意志上之影響，比物質上者，尤爲深遠。

英國空軍，於一九一八年建立之戰績，因未達理想之境地，故一般人之意，以爲空