

機
密

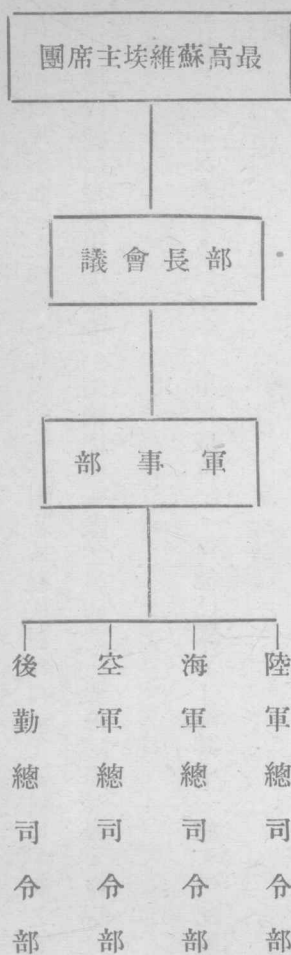
蘇聯空軍

民國三十六年十一月十日
國防部第二廳編

蘇聯空軍

(一) 機構

爲明瞭蘇聯之空軍機構，首須將蘇聯最高國防機構之情形，略爲說明。按蘇聯戰時以國防委員會爲其最高國防機構，其地位之優超過蘇維埃主席團，即國防委員會可擬具議案，交由主席團討論，并付實施。戰後已將國防委員會撤銷，而以軍事部（或稱武裝力量部）代替其職務，隸屬於部長會議之下。下設參謀本部，再下設海陸空後勤諸總司令部。如下表：



有關蘇聯空軍之機構，計有空軍總司令部、航空工業部、民航總管理局、高等教育部，及科學院等五部份，其中除空軍總司令部屬軍事部外，其他均係直屬部長會議，與軍事部并行。空軍總部負作戰及一般空軍業務之責，航空工業部負責飛機及航空器材之生產，民航總管理局爲培養空軍人材之機構，不如一般國家之性質相類同，此點當在第十節中詳述之，其他高等教育部所屬若干大學，及科學院內之若干部門，皆爲對航空器材研究發明之機構，其詳細組織情形如下表（附表一）。

此外尚有國防航空化學建設協會，名義爲一民間機構，實則全由政府分派空軍人員主持其中之飛行俱樂部，專爲訓練有志空軍之國民，加以飛行滑翔跳傘等集團訓練後選送空軍學校深造，亦爲蘇聯訓練航空人材之主要機構。

蘇聯全部空軍機構之組織情形，如下表(附表二)，其中在戰時所設之各戰區內，設有空軍指揮官，用以指揮配屬該戰區之空軍，各軍管區之下，亦設有空軍指揮官，指揮本區內之空軍，負責本區內之警備工作，上述兩空軍指揮官，皆直接受命空軍總部，即空軍總部爲統一蘇聯空軍之最高機構，其他主要戰鬥機構之隸屬關係，則爲軍團、軍、師、團、中隊、小隊、分隊等，其中軍團及軍，均爲不固定之機構，其編制無一定，師以下則有固定之編制。在軍之下，則設有航空地區司令部，爲一地勤機構，下設一個或數個飛機場大隊，一個飛機場大隊，并非對一個飛機場負責，有時對一個以上之若干飛機場均由其負責。

蘇聯空軍，原分隸於陸軍及海軍，自上年軍事部成立後，可能已獨立，惟其中一部，仍配屬陸海軍指揮。

(二) 編制

蘇聯空軍，師以下爲永久性之編制，師以上之軍及軍團，均爲臨時性質，故并無一定之編制，其強弱隨需要以決定之。茲將師及團之編制分述如下(附表三)。

(三) 人事

大戰中蘇聯空軍自美國運回甚多之飛機，據美國空軍人員當時之評語，均認蘇聯空軍人員，一般均頗優秀。茲將蘇聯各級空軍人員之優劣點分述如下：

一、上級軍官：

甲、優點：A 大致素質優秀

B 體力強健

C 胆量頗大

D 爲共產主義之忠實信徒。

乙、缺點：A 因氣候關係，手指作用不靈活

B 因喜強度性酒類，對細微之空中操作，不甚完美，對駕駛技術有欠精密之感。

二、下級軍官：

甲、優點：A 平時之整備能力頗強

B 不分晝夜之服務精神甚佳。

乙、缺點：知識平常。

三、士兵：

優點：A 整備能力十分活躍

B 具不屈不撓之精神

C 嚴寒地區工作慣熟。

據一九四五年年底之統計，蘇聯少將以上之空軍高級人員，共計七百十九員，其中大元帥二員，元帥七員上將二十四員（內包括工程上將四員，海軍上將三員），中將一百七十八員（內含工程中將三十員，軍需中將四員，驅逐中將二員），少將五百另三員（內含工程少將一百三十員，驅逐少將三員，軍需少將五員，民航少將三員）。由上述數字中，吾人發見蘇聯之航空工程人員，獲得將官稱號者，其數量佔全部空軍將級人員四分之一弱，由此可知蘇聯對航空工程人員重視之一般。

蘇聯之兵役狀況，在戰時凡屬滿十九歲（平時二十一歲）之男子，即依抽籤方式爲正規軍服役，其現役均爲五年，空軍之現役中，在營三年，退休二年，在退休期中，尙有一次短期之勤務召集。

蘇聯空軍人員中獲得蘇聯英雄助獎者，已有二千一百餘人，獲得三次英雄稱號之第一人，亦爲空軍籍之波克列希金上校。

(四) 兵力番號及分佈狀況

蘇聯空軍之十八個軍之分佈狀況如附圖(附圖一)。

已發現航空師及團之番號如下表(附表四)，此等部隊是否隸於十八個軍內，現尚無確實資料，可資證明，惟據判斷，則似獨立性者較多，其駐地如何，亦未有確實情報，惟在上述數字中，吾人發見驅逐部隊之數量，已佔全部數量之半數弱，由此可知已經發見之蘇聯空軍，驅逐部隊實佔最多數，亦足以表示已往之蘇聯空軍在第二次大戰結束以前仍以守勢為主。

蘇聯海軍艦隊空軍之數量及隸屬如下表(附表五)。

總觀蘇聯空軍現有兵力，約有人員六十萬至七十萬人(民航人員十萬人未計在內)，飛機二萬五千至三萬架(民航機七千架未計在內)，美國則現有空軍人員約三十萬人，飛機約四萬五千架，英國空軍人員約三十萬人，飛機約一萬五千架(以上飛機數均為第一綫及後備隊之綜合數)，若以美蘇單獨對比，則美國之空軍人數不及蘇聯之半數，飛機數則超出一萬餘架，如以英美之總和與蘇聯作對比，則人員約略相等，飛機超出一倍以上，而空軍力量之強弱，人數與機數之多寡，并非主要之因素，飛機性能之優劣，闕為重要之關鍵，而飛機之性能，英美所有，較諸蘇聯現有者為優，故一般言之，蘇聯今日之空軍力量，尚較美國為弱。

(五) 機場分佈狀況

蘇聯機場區分為：

前進機場：(有預備機場及偽裝機場之分)此為第一線直後之機場，設備較為簡單。

着陸機場：為設備簡單之機場，設置於不重要之地點，在戰時與前進機場性質相類似。

救護機場：為臨時性之機場，設備亦簡單。

主要機場：指一地區有若干機場，而以該機場為主之狀況下稱謂之，其設備及規模自爲該地區之冠。

永久機場：爲設備較完善之機場，設置於各重要地點。

航空基地：有主要基地及預備基地之分，基地之作用乃爲對空軍之補給修理等負主要責任。

蘇聯已往空軍中以驅逐機佔多，重轟炸機爲數甚少，故其一般機場構築，亦多薄弱，具有堅固跑道之機場甚少，僅在若干重要之機場上，設有三合土或鋼筋水泥之跑道。

關於蘇聯機場之分佈情形如附圖（附圖二至六），其中歐蘇部份資料較少，共計有九十九個機場，亞蘇部份則共有四百六十九個之多，其中分佈於雅庫次克共和國者九十九個，伯力省者一百七十三個，沿海三十省者一百六十八個，赤塔省、伊爾庫次克省，及佈里雅、蒙古共和國共六十四個，庫頁島二十個，千島羣島十一個，發見之全部蘇聯機場，計五百六十八個。

（六）基地分佈狀況

蘇聯之航軍基地，其主要作用，在於對空軍之補給及修理等事務負責，已如上述，對於其分佈狀況，歐蘇部份發見甚少，亞蘇部份則已發見二十一個，其中十二個冠有數字番號，例如伯力爲第四航空基地，此種番號已發見有第六百六十五者（在巴卜斯脫瓦），可知蘇聯航空基地爲數頗多。

在亞蘇之航空基地（附圖七）中，在伯力省北部極北地區之基地，二次大戰中即已構成，當時美國援助蘇聯飛機，由阿拉斯加經由此等基地飛入歐蘇，大戰結束以後，蘇聯對此等基地加以擴充，而此種擴充之用意，自與已往爲接受美國援助之用者，已大相懸殊矣。

（七）生產狀況

蘇聯航空工廠總數達二百七十六座，今年內擬增加工人至五十四萬人，生產飛機三萬架，已知概況之工廠已有九十四座

其中

飛機製造廠二十六所

發動機製造廠十五所

戰鬥機裝配廠十所

飛機零件製造廠五所

飛機修理廠十六所

航空組合建築公司二所（負責航空工程之建築）

其他航空工廠（冶金航空儀器及空軍武器製造等）九所

不明內容之航空工廠十一所

以上各廠之分佈狀況見附圖（附圖八）。

蘇聯製造飛機之素質，自較美國有遜色，其產量在大戰末年之最高峯，亦僅月產三千二百架，僅及美國產量十分之四，惟大戰結束以來，美國軍事工業相繼復員，生產銳減，在去年一年中，僅出產飛機三萬七千餘架，其中且有三萬四千架為小型之私人用機，并非軍用機，反之，蘇聯仍繼續戰時之生產狀況，甚少減少之徵候，在本年內將有三萬架左右之飛機出產（可產出約四千架之民航機未計在內）。

其次關於蘇聯出產飛機之素質，亦將頗有進步之希望，蓋蘇軍進入德境後，其第一步工作，即為將德境之航空工廠，盡其所有，包括工程師工人及機器等，全部搬入蘇境，已知被搬入蘇境之德國航空工廠計有：

1. 貝乃姆德航空科學研究所：此為德國研究航空科學中心。

2. 齊柏林航空工廠：此爲製造噴氣引擎之有名工廠。

3. 周卡斯飛機工廠：亦爲製造噴氣引擎之工廠，當時之速度已可達每時五百五十哩。

4. 佛亞爾賓工廠：爲出產火箭用燃料之工廠。

5. 佈蘭普克特、普恩斯特佛特，及佈蘭希魯得等三工廠，皆爲飛機上火箭機關之製造工廠。

其他不知名之航空工廠，及德國第一流之飛機工程師，被蘇聯劫奪者爲數甚多，此點對於今後蘇聯航空工業之發展上，自有決定性之影響。

（八）飛機性能

今日評定空軍力量之強弱，不可徒視飛機或空軍人員之多寡，以爲判斷，飛機性能之優性與否，實爲當今空軍力量之主要因素，蓋性能較差之飛機，不管其有若何優勢之數量，終不能與優秀性能之飛機相抗衡也，是故在二次世界大戰中，英國從未使用較敵人爲劣之飛機，蓋如是之作戰，僅對本身之人員及物資，作毫無價值之消耗而已。

蘇聯與英美較優秀之飛機，其性能如下表（附表六）。

由本表可知蘇聯飛機之性能，無一足能與英美飛機相爭短長者，此即爲今日蘇聯空軍最弱一環，惟今日優秀飛機之引擎，均有採取噴氣引擎之勢（噴氣引擎續航力太小爲其弱點，今後此種引擎是否被採用於所有飛機，現時尚不易判斷，惟因此種引擎之發明，已使空軍走上一個新世紀，已爲公認之事實。）英美諸優秀飛機，亦多採用此種引擎，蘇聯因有德國著名工程師之故，亦能製造噴氣式引擎之飛機，其速度雖尚不及英美，惟其未來之發展，正亦不可忽視。

蘇聯對轟炸機方面（尤以重轟炸爲然），落後英美甚遠，茲者已有迎頭趕上之徵兆，觀乎其對超速重轟炸機之設計，吾人當可瞭然蘇聯對此方面之用心矣。（按附表中超重轟炸機之諸元，懷疑之處甚多，未可置信，僅可作爲參考資料。）

（蘇聯飛機標誌見附圖九）

(九)教育訓練

蘇聯之空軍教育，在幼年期即行開始，由民間組織國防航空化學建設協會負責主持，其主要課目爲滑翔及跳傘等，每年參加受訓青年甚多，其成績優秀者，即可被選入航空學校受訓，航空學校畢業後，經若干時間之服務，即可升入各專業學校（如攻擊學校、驅逐學校等），最後則有航空大學，根據現有資料蘇聯航空學校統計如下表（附表七）。

上表所載航空學校，自是蘇聯航校之一部份，由此可知蘇聯之培養空軍人材，竭盡全力，其中航空技術及航空工程學校，爲數頗多，足知蘇聯對航空工程人材之造就，尤爲努力，大戰結束以後，蘇聯對國內之航空人員訓練，并未有衰退之跡象，同時對其各附庸國內，則更加緊其空軍人員之訓練，如保加利亞之索菲亞及巴勞夫納夫二地，爲訓練巴爾幹各國空軍人員之主要基地，對於優秀人員，即送入蘇境深造，捷克現已有七千人開始訓練，在波蘭則爲數更多，在我國滬平白俄，已選送思想純潔青年回國受空軍訓練者，計亦二十餘人。

(十)民航

蘇聯民航之性質，與一般國家之爲謀交通及商業之發展者，並不相同，蘇聯曾發出蘇聯民航隊乃紅色空軍之戰鬥預備隊之口號，足徵蘇聯之民航事業，實係軍事設施之一環，是故戰後退伍之空軍人員，大部分派於民航隊工作，而民航隊中全部工作人員，亦均係出身於蘇聯空軍，此即蘇聯民航隊亦即蘇聯之空軍戰鬥單位，言之并不過份，蓋在此次大戰中，事實上民航隊直接參加戰役，担任運輸救護等工作之實例俯拾皆是，因是吾人當知蘇聯民航機構，平時爲培養空軍人材之機關，戰時即爲戰鬥之一員，與一般國家之民航性質，固迥乎不同也。

蘇聯民航機構組織系統如下表（附表八），總管理局設於莫斯科，各地方設地方管理局，大凡每一加盟共和國，均設有地方管理局，業經發見之地方管理局，計有二十單位（見附圖十），其國內航線（附圖十）遍及各處，總航程已達九萬三千餘哩，國外航線（附圖十一）則與十三個國家通航，其起點均爲莫斯科。

蘇聯民航人員約有十萬人，飛機七千架，每月且可生產三百六十架，此一機構之發展，吾人有密切注意之理由。

（十一）蘇聯之空軍配備與軍略形勢

A 遠東之配備

蘇聯遠東空軍之配備已如上述，吾人于此可判斷其配備爲如下之三角形，頂點爲勘察加區，以彼得羅巴夫洛夫斯克爲基地，與阿拉斯加形成對立之勢，蓋此二地同樣可稱爲全世界航空最中心地區，對歐亞及北美均屬適中，兩地氣候亦同，冬季均及零下七十度，其對北極作戰亦有同樣之價值。

其次爲伯力區，以海參威雙城子爲主要基地，爲蘇聯支援韓北旅大及控制韓南日本之基地。

其次爲貝加爾湖區，以赤塔及伊爾庫次克爲基地，用以控制外蒙，助長中國內亂，并支援上述兩地區，形成對太平洋方面防禦之第二線。

旅順爲中蘇共用港，蘇聯且已有佔據之意，積極進行軍事建築工程，已命名爲第七航空基地，若以此處爲中心，以蘇聯現有轟炸機航程爲半徑擊圖，則我國東北各地，蘭州、重慶、台北、京、滬、諸地，均在其威力半徑內，此點尤足令吾人警惕。

B 對北極之部署

蘇聯對北極之經營，已歷有年月，爲英美所不及，茲則世人對北極之重視與日俱增，英美急起直追，若第三次世界大戰發生，則北極亦將成爲一大戰場，已無人可加否認，故美國在冰島格蘭陵，以及阿拉斯加、加拿大北部之經營，日形積極，將以阿拉斯加，及冰島之東西兩大鉗，鉗制蘇聯，蘇聯有鑑及此，對北極之經營，乃更爲積極，迄已發見之機構，有北洋航路局、北方軍事測量局、北極學院等，其對威甯格爾島之建築爲海空基地，正在積極開始，挪威之司匹次根羣島，蘇亦要求租用，建立軍事基地，於是美蘇對北極之兩大壁壘乃大體形成（附圖十二），即美方以諾美、冰島及澈契爾形成三角態勢，而

以冰島及阿拉斯加兩鉗制蘇聯，蘇方即針對以摩爾曼斯克、彼得羅巴夫洛夫斯克及伊爾庫次克形成三角態勢，此外則更進以建立威甯格爾島，及司匹次根羣島，前者除掩護彼得港外，更可控制白令海峽，使美方海軍不得自太平洋進入北極海，并監視阿拉斯加之諾美、泛明克，若以上述二地為中心，各作一圓，兩圓相切，表示兩地之海空軍，正可封鎖北極海，以掩護蘇聯遠東及歐蘇北方諸基地之安全，且可進一步利用此兩島為攻擊美加之跳板。

（十二）結論

二次大戰之經驗，空軍乃決定戰爭勝負之主要因素，亦即在戰爭中誰能獲得制空權，或誰能以空軍力量威脅其敵人者，誰即具有勝利之希望，由是觀之，蘇聯今後對空軍之加強，毋庸置疑。

蘇聯地域廣大，統制不易，單以地上交通，不足以奏控制之效，是故民航之發展，應運而生，而民航適為戰爭期中之運輸隊，亦為空軍之預備隊，蘇聯寓發展空軍之意於民航，固有深意也。

蘇聯空軍，以往僅能作防禦性之行動，蓋其一，本國之工業水準不夠，其二，則與英美并肩作戰，英美之空軍可代予用作攻擊之力量，惟此後情勢不同，蘇聯空軍，不但繼續建立防禦性之力量，同時亦將建立攻擊性之力量，殆無疑義，於此可知蘇聯將效法美國建立戰略性及戰術性之空軍，甚有可能，尤以戰略性空軍為已往蘇聯空軍之最弱一環，今後當特別加強也。蘇聯空軍將一如陸軍，力求東西兩線之自立自足，以目前情形論，則其以歐蘇為主，亞蘇為次，自甚明顯，而此兩綫之配合，即為向北極之行動，故今後加強東線之力量，自在意料中。而東線之加強，亦即對吾國之威脅，更為加強。

綜觀上述蘇聯對遠東之兵力及機場之公佈情形，其空軍力量加於吾國之威脅，已大足令人警惕，吾人今後應如何策劃以應付此種日益加強之威脅，實為吾人此刻應倍加努力之方向。

