

TRUNG-BẮC

CHỦ-NHẬT

NGUYỄN ĐOÀN VƯỢNG CHỦ TRƯỞNG

DEPT. 123
INDOCHINE
NSA 2639

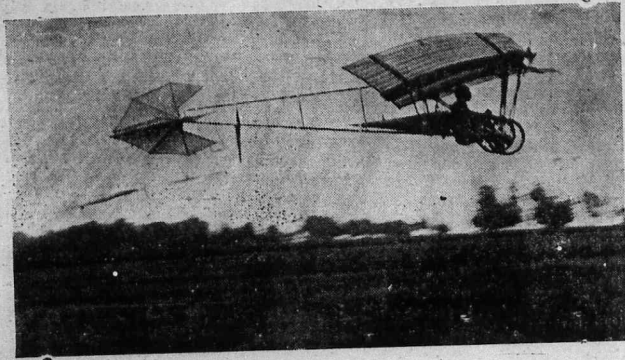
SỐ PHI CƠ

TẬP I

18 OCTOBRE 1942

SỐ 132

LỊCH - SỬ ' PHI - CƠ '



Một kiểu máy bay năm 1906

1875, viện hàn lâm khoa học nước Pháp bao thưởng, nhưng vì ông mắt sớm, nên không đủ thì giờ theo đuổi vấn đề đó cho đến cùng.

Ngoài ra, như g hực cơ có g voi việc hàng không, chúng ta còn nên nhắc đến tên ông Louis Mouillard bốn lần ở

Phi cơ trong con nã của chúng ta ngày nay là một vật rất thường, vì chúng ta được trông thấy luôn, không phải là một việc kỳ dị như mấy chục năm về trước nữa.

Nhưng phi cơ cũng như các máy móc khác tất phải trải qua nhiều giai-đoạn khó khăn mới trở nên hoàn toàn được như ngày nay.

Lịch sử phi cơ kể ra rất dài. Có một điều giản-dị nhất, mà ai ai cũng nhận thấy là sở dĩ người ta nghĩ chế ra phi cơ chưa vì người ta trông thấy chim bay. Trong khi quan sát chim bay, người ta biết rằng một vật nặng có thể bay trong không-trung được.

Năm 1868, tờ báo « Hàng không » thứ nhất ra đời ở Pháp, nhan đề là báo « Aéro-naute ». Đến năm 1872, tờ báo đó trở nên cơ quan của hội Hàng-không Pháp. Một vị sĩ tên là Hareau de Villeneuve viết nhiều bài trên mặt

tờ báo đó cổ động công chúng lưu ý về vấn đề « phi hành ». Về sau, nhờ có ảnh hưởng của những bài báo đó mà người ta bắt đầu chế ra được những con chim nhân-tạo.

Chúng ta lại nên nhớ từ năm 1871, một viên sĩ quan thuộc ngạch thủy quân tên là Pénaud đã biết làm những đồ chơi cân nặng 16 gr, bề dài độ 50 cm, phía trước có một cái chân vịt chuyển động bằng một sợi cao su và có thể bay trong không trung được chừng 40 thước. Ông Pénaud nghiên-cứu rất kỹ về vấn đề phi hành và viết thành một cuốn sách trong đó có ghi nhiều ý-nghĩ rất hay. Năm

Hoa Mai - Phong

biểu hiện về đẹp quý phái.

Hiệu may có tiếng

nhất của bạn gái

N 7 HÀNG QUẠT -- HANOI

thành Caire, dùng những thí nghiệm rồi quan sát các loài chim ở Ai-cập, rồi viết ra cuốn sách « Không trung ». Trong sách đó, ông nghị luận nhiều điều qua báo, nên bị nhiều người đương thời công kích. Về sau, ông có viết một cuốn sách khác « Bay không đập cánh », nhưng không có đủ tiền xuất bản. Người ta nói năm 1896, ông có làm một cái máy bay không động-cơ để bay trong không trung, nhưng cái máy đó không được công chúng chú ý mấy. Đến năm 1897, ông từ trần, không ai nhắc đến tên nữa.

Có sách chép, chiếc phi cơ thứ nhất chở khách là do nhà kỹ nghệ có tiếng tên là Hiram Mareim (người Anh) chế ra trước hết. Ông này làm nghề đúc súng liên thanh, nên có tiền làm việc to lớn đó. Chiếc phi cơ này chế tạo vào quãng năm 1880 và năm 1881, cánh

có năm đợt cao 10 thước và từ 30 thước, động cơ chạy bằng hơi nước, do một nồi « xúp de » đốt bằng dầu hỏa, quang lực có tới 45.000 ngọn đèn và có thể phát sinh đủ hơi nước làm cho chiếc phi cơ có thể bay lên được. Nhưng máy đó làm xong đem bay thử thì bị rơi gây nên đánh phải bo.

Thực ra, ông thủy tổ nghề hàng không chính là ông Clément Ader. Từ năm 1890 đến năm 1897 ông đã bảy năm trường, ông Ader gầy công nghiên cứu chế ra một thứ phi cơ như ngày nay, rồi ông ngồi trên chiếc tàu bay tứ bát của ông bay thử trên 50 thước, chỉ có những người giúp việc ông chứng kiến mà thôi. Đến hồi tháng 10 năm 1897, ông ngồi trên chiếc tàu bay thử ba của ông bay thử được 300 thước, nhưng không may bị rơi và vỡ tan nát. Chiếc phi cơ này to 15 thước, có lắp động cơ 30 mã lực và máy phát điện. Đây là chiếc tàu bay có người ngồi, bay lần đầu trên châu thanh Balé.

Trên lịch trình sáng tạo phi cơ, chúng ta nhận thấy người Pháp rất có công, nhưng không phải trong thời kỳ đó, các nước khác không có người nghiên cứu về vấn đề hàng không đâu.

Năm 1809, tại Anh quốc, ông John Cayley đã biết lý thuyết về phi cơ và chính ông đã làm thử mấy chiếc, nhưng về sau không có kết quả gì.

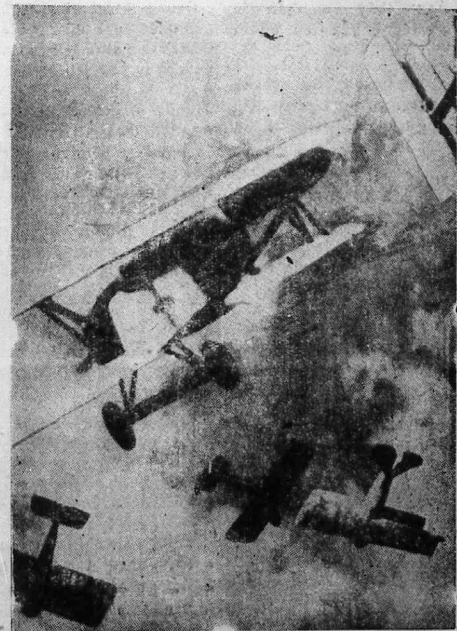
Tại Hoa kỳ, năm 1891, nhà vật lý học trứ danh Langley nổi tiếng về các công cuộc nghiên cứu về việc phát huy nhất quang cũng bắt đầu thí nghiệm về sức phản động của không khí đối với các vật chuyển động theo như môn học của nhà thông thái Borda

để lại. Ông có làm ra một chiếc phi cơ nhỏ cân nặng 11 kg, có cánh to 4 thước, lắp động cơ một mã lực, có thể bay được 900 thước. Năm 1908, ông để một người ngồi trên máy bay, cho bay thử trên sông Po amar, nhưng phi cơ bị rơi xuống sông. Người đương thời cười ông, ông nản chí, không nghiên cứu về công cuộc phi hành nữa.

Năm 1891, một người Đức tên là Lilienthal, chế ra hai cái cánh lớn, cốt làm bằng mây, ngoài căng bằng một thứ vải mỏng, buộc vào người rồi bay lên không trung như chim vậy, nhưng chỉ bay

được vài trăm thước, « con chim người » kia lại phải hạ cánh, không bay được nữa. Ông bay bằng kiểu đó đến lần thứ một nghìn, thì bị rơi từ trên cao 80 thước xuống đất, bị chết, «inh ra « con chim người » đó chỉ sống vốn vẹn được năm năm (đến năm 1896) Đàng tiếc thay!

Ông Lilienthal tuy không còn nữa, nhưng sự nghiệp của ông được cả hoàn cầu chú ý. Mấy năm sau, một người Pháp tên là Octave Chanute kiểu ngu ở Mỹ lại kế tiếp tiếp tục công cuộc đó. Về sau, anh em họ Wright lại bắt chước ông



Một trận giao chiến của phi cơ hồi Âu-chiến 1914 - 1918

Chamute tập bay thì không phải dùng đến động cơ. Đến gần bãi anhem ông Wright đã quen với chiều không khí rồi, bèn đeo những cánh to hơn khi trước và lắp động cơ vào máy. Thứ động cơ này sức mạnh 15 mã lực, cân nặng 63 kg, bay được độ từ 2 đến 3 trăm thước.

Xem qua lịch sử văn vật của phi cơ kể trên này, chúng ta đều nhận thấy các nước văn minh trên hoàn cầu đều có công giúp vào việc phát minh phi cơ cả, nhưng thực ra, như trên chúng tôi đã nói, trên lịch trình hàng-không chúng ta thấy nam nhân các hoa-tiên mang tên người Pháp.

Xin nhắc lại ngày 8 Octobre 1890, ông Clément Ader thành công trong cuộc bay trên không-trung vùng châu thành Ba-lê, do đó cả thế-giới đều phải công nhận nghề hàng-không xuất hiện trước tiên ở Pháp.

Ngày 13 Janvier 1908 ông Henri Farman lại bay lần đầu tiên ở Âu-châu trong phạm vi một cây số.

Ngày 22 Juillet 1909, ông Blériot bay qua biển Manche lần đầu: cuộc phi hành này làm cho cả thế-giới phải thán phục và nảy ra nhiều mầm hi vọng cho công cuộc chinh phục không-trung sau này.

Rồi đến cuộc bay của bà tước de Lambert trên tháp Eiffel, cuộc bay can đảm của Chavez vượt qua đỉnh núi Simplon, và cuộc bay qua Địa trung hải của Roland Garros, toàn là những thành tích vẻ vang đáng ghi trong lịch sử hàng-không của thế giới cả.

Chúng ta cũng không nên

quên cuộc phi hành rất oanh liệt của hai phi công Nungesser và Coli về hồi tháng Mai năm 1927 chực bay từ Ba-lê qua Nữ-ước, nhưng không may bị thất bại, phải bỏ mình ở quãng đảo Terre Neuve. Cũng trong khoảng thời gian đó, nhà phi-hành trứ danh người Hoa-kỳ là Lindbergh, nhờ gặp chiều gió thuận tiện thời từ Bắc Mỹ qua Âu châu, nên thành công trong cuộc bay qua Đại tây dương từ Nữ-ước qua Ba-lê, được cả thế-giới hoan hô nhất là dân thành Ba-lê đón tiếp một cách cực kỳ trọng thể (xem bài riêng).

Chúng ta lại cũng không nên quên cuộc phi hành của Costes và Lebris cũng trong năm ấy bay từ Ba-lê - Saint Louis - Natal - Rio de Janeiro - Buenos-Aires dài trên 17.500 cây số chỉ mất có 73 giờ và cuộc phi hành của Costes và BeMonte thành công trong cuộc bay đầu tiên từ Ba-lê đến Nữ-ước.

Từ đây giờ đi, nghề hàng không càng ngày càng thêm tiến bộ, biết bao những cuộc phi hành oanh liệt khác kế tiếp nhau, không thể kể xiết, nhất là nhận thấy cái tốc lực của các phi cơ khu trục ngày nay thì chúng ta không khỏi không đặt mình sửng sốt!

Nhưng nghề hàng không sơ dĩ thành lập, không phải chỉ do lòng can đảm của các vị anh hùng, sự tri-xảo của các nhà sáng tạo mà thôi, mà

Vì kỳ này nhiều bài quá « Đóng cửa dạy chống » « Đường đi ra biển » « Miền châu » và « Vương-dương-minh » sẽ đăng tiếp trong số sau.

chính lại còn do các sự tìm tòi kiên nhẫn của các vị thông thái làm việc im lặng trong các phòng thí nghiệm, không ai biết tới và đã phát minh ra những luật lệ làm căn-bản cho khoa « phi-hành » vậy.

Khoa « phi-hành » là một khoa học mới phát minh ra gần đây, mục đích cốt để biết rõ những công dụng của máy móc đối với cuộc chuyển động của một chất rắn trong không gian.

Thật ra, một vài công dụng đó mà chúng ta gọi chính là phần lý của không khí, đã do những nhà thông thái như Newton và Euler nghiên cứu về lý thuyết từ lâu và sau đó do nhà vật lý học trứ danh Borda đem thí nghiệm và định rõ các qui-thức.

Nhưng việc nghiên cứu về phần lý của không khí như ngày trước đã nói không bao giờ đem đến cái kết quả « bay bằng máy » được; về sau, người ta còn phải nhận lĩnh ra cái ý tưởng: không khí chứa những không làm ngăn trở cho việc chuyển-di các vật, mà lại còn giúp cho các máy như hơn không khí có thể lên cao và đứng yên một chỗ trên không trung được.

Các điều quan - sát cốt yếu về công dụng của phần lý của không khí đối với việc phi-hành đó trước kia tuy đã có nhiều bậc kỹ sư phát qua, nhưng chưa có một ai nghiên cứu được tường tận. Hơn nữa thế kỷ này, một người Pháp tên là Charles Renard mới nghĩ ra đầu tiên và lập thành qui-thức rõ ràng, nhờ đó nghề hàng không mới xuất hiện và trải qua bao nhiêu giai đoạn khó khăn mới phát đạt được như ngày nay vậy.

PHU-VÂN

TRƯỚC KHI XÂY RA CUỘC CHIẾN-TRANH HIỆN THỜI VÀ TRONG KHI ĐẢNG QUỐC-XÃ CẦM QUYỀN CHÍNH

cực kỳ chu đáo

Từ năm 1933, khi đảng Quốc-Xã bắt đầu cầm quyền chính, không-quân Đức tức khắc thành lập và ở dưới quyền chỉ-huy của thống-chế Goring. Công-cuộ ấy đã được che đậy một cách rất kín đáo. Vì vậy, những sự dự-đoán của các báo ngoại-quốc về không-quân-Đức đều kém xa sự thực. Ngay năm 1934, tổng-trưởng Anh là Stanley Baldwin còn nói: « ... Không đúng, nay mai Đức sẽ theo kíp ta về không-quân. »

Ngày 23 tháng sáu năm 1933, bộ không-quân Đức ở Bá-ling lại bá-cáo có những tàu bay địch đã đến công phá và nã truyền đơn xuống Bá-ling. Vì không có cách phòng thủ nên không thể đuổi được tàu bay địch, ngân cân cuộc xâm lấn ấy. Nhưng sự thực, nhiều người biết những tàu bay ấy chỉ là ở trong trí tưởng-tượng của vị tổng - trưởng hàng không Đức.

Từ đó khởi đầu một cuộc tuyên - truyền mãnh - liệt về khí-giới không-quân của Đức. Thống-chế Goring luôn luôn nhắc nhở với dân chúng: « Mai đây mỗi một người Đức phải thành một phi công, dân tộc Đức phải thành một dân tộc phi công. » Rồi bộ không-quân bắt đầu thu tiền mua phi-cơ và làm các trường bay.

Không-quân Đức đã được tổ - chức một cách chu đáo



THỐNG-CHẾ GÖRING
Tổng trưởng bộ hàng-không Đức

Năm 1933, ngân sách chi-phí về không-quân là 78 triệu mả-khắc, năm 1934 tăng lên 210 triệu, và còn tăng lên mãi. Các nhà ngân hàng, các hội tiết kiệm, bảo-hiểm phải cho nhà nước vay để trả tiền những « bóng » đặt hàng với những kỹ nghệ chiến-tranh. Nhờ vậy không cần phát hành tiền bạc giấy, và chính phủ đã vay được từ năm đến bảy triệu mả-khắc từ năm 1933 đến 1935.

Công cuộc khuếch trương không-quân tiến hành một cách rất kín đáo. Thống-chế Goring, ngoại-giao tổng-trưởng Neurath, thường tuyen

bổ với hoàn-cầu là không-quân Đức rất ít, chỉ đủ dùng về thương-mại. Rồi đột nhiên ít lần, Goring báo cho Anh, Pháp, ý biết là Đức đã có một đội không-quân rất mạnh để có thể chống với bất cứ một cuộc ngoại xâm nào.

Việc tổ-cnuc không-quân Đức trước kia cũng đã có, nhưng đến lúc Hitler lên cầm quyền thì mới được bành-chương một cách nhanh chóng lạ lùng. Bởi muốn lập một đế-quốc lớn gồm những đất có người Đức ở, những đất có thể thực dân được ở phía đông châu Âu như cái vựa lúa mì Ukraine của Nga nuôi sống được hàng trăm triệu người Đức trong mấy đời, ngõ hầu nước Đức thành một cường quốc độc nhất ở Âu-Châu, thủ-tướng Hitler lại càng chú trọng về không-quân là điều cần nhất trong sự tổ-chức binh-bị Đức. Trên sự quốc-trưởng Hitler, dưới đến quốc-dân, ai ai cũng để ý hô hào, tán-dương, cổ-vô không-quân.

Đại-tướng Von Bernhardt nói: « Cần nhất phải tăng binh-bị về các phương-diện và giữa một thái độ quyết-liệt chiến-tranh mới thành-công được. Mà cái thái - độ quyết - liệt trong trận chiến-tranh sau này tức là không-quân vậy! »

Tác giả cuốn « La nation volante » cũng đã viết: « Một dân tộc sẽ đi xa trên thế giới, và cái « lướt » đi xa sẽ ảnh-hưởng rộng rãi ra, nếu dân tộc ấy đặt không-quân lên bậc nhất, và nếu các phi-công cũng có một tư-tưởng ấy. »

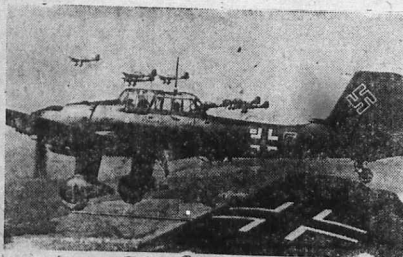
Trưng tướng Von Melchior

bày ý kiến về không quân trong một bài diễn-thuyết « Bộ mặt của một cuộc chiến-tranh tới-lên sau này sẽ ra sao? », như sau này : « Bộ mặt ấy là không quân. Mà sự thực, không hơn hẳn về không quân thì không thể nào thắng trận được. »

Trước kia, không quân chỉ là phụ thuộc của thủy quân và lục quân, người ta dùng phi-cơ để thám thính, thông-tin v.v... Cho nên tác-giả cuốn « *Technique de guerre contemporaine* » cổ cố nhắc không quân lên một địa-vị hiệp-lực và cộng-tác với thủy quân, với lục quân : « Lực-lượng không-quân đang giao quyền với thủy, lục quân, và được coi như một yếu-tố, nên có thể nói rõ được thì là một yếu-tố quyết định cho sự thắng trong những cuộc chiến-tranh sau này. »

Trung-tá Thelen bàn về những phương-pháp tấn-công của không-quân :

- 1) Tàn diệt những lực-lượng không quân bên địch
- 2) Làm rối loạn cuộc hành-binh trên bộ và dưới nước của địch-quân bằng cách dùng những lực-lượng chiến đấu mạnh mẽ của phi-cơ.



Một đoàn phi-cơ Đức



Một đoàn phi-cơ Đức dừng ở chỗ quân lính và lương thực đang cấu trên một trường bay ở miền Bắc Phi

3) Đánh bất-thình-linh những trường bay, xưởng tàu bên địch ở hậu quân, nếu bên địch không đề phòng, không xây dựng rải rác những trường bay và xưởng tàu ra nhiều nơi thì những sự kết-quả càng tăng gấp bội.

4) Đánh phá ở tất cả những chỗ nào có thể đánh được để làm mất trật-tự và tinh thần kháng chiến của địch quân.

5) Những phi-cơ oanh-tạc giữ một địa-vị quan trọng trong cuộc hành-binh về không chiến đánh phá những thị trấn của bên địch, phá căn cứ hậu quân bên địch ở những chỗ mà lục quân hay thủy-

quân không đánh tới được, và gieo sự kinh-khủng vào lương dân, nên vậy chiến-tranh mau kết-luận.

Không-quân Đức thành-lập

Ngày 29 tháng 10 năm 1930, không-quân Đức hình-lập và do nguyên soái Goering đứng đầu. Trước có một cơ quan bí-mật nghiên cứu những vấn-đề của không quân liên lạc mật-thiết với bộ giao-thông tức hàng không Đức. Sau Goering lên chức tổng-lưu-lệnh, giúp việc ông có thiếu-uống Wever và Ebert, trung-trưởng Mich, đại-tá Christiansen huấn-luyện các phi-công-khẩu-trục.

Cách tổ chức không quân Đức gồm có :

- 1) Một bộ hàng không vừa giao-dịch những việc có dính-liên đến không quân Đức.
- 2) Một bộ kỹ-nghệ chuyên môn và nghiên cứu không-quân do đại-tá Muehligh H. F. mann trông coi :
- a) Nghiên cứu, sáng chế, vận-dụng chuyên môn và khoa-học.
- b) Phi cơ và động cơ.

c) Thủy phi cơ có cánh quạt.

3) Bộ ngân quỹ.

4) Bộ thể-thao không trung và huấn-luyện.

5) Bộ phòng-thủ không-trung giám-đốc là cảnh-sá-trưởng Von Assmu'i.

Hai bộ cơ-mật về không-quân chuyên môn nghiên cứu :

- 1) Việc làm máy bay : định những điều kiện về phi-cơ, che chở việc sản-xuất phi cơ và trông nom cách xếp đặt các khí-cụ và máy móc trong máy bay.

- 2) Cách chế tạo quân-như : súng liên thanh, làm bom, chiến-cụ hóa học, máy vẽ tuyến điện, máy ảnh v.v...

Giữ độc-quyền nghề hàng không Đức là hãng *Deutsche Luft Hansa*. Hãng này cũng dự phần công-ti với hãng quốc-tế như hãng *Eurasia Aviation Corporation*. Hãng mới vai quan-trọng trong việc sản-xuất những chiến-cụ không quân Đức, hãng *Dentsch Luft Hansa* lại đặt cho Đức một cái lưới rất mau của các đường hàng không mà không một nước nào có.

Cuốn địa-dồ của Meyer đã chỉ rõ Đức là một nước đứng vào bậc nhất về hàng không. Đường giao-thông chẳng khác trên không trung không những ở khắp thành phố lớn và thị-trấn nhỏ bên Đức, mà còn đặt đến tận các nước lân-

cận - ùng các nước rất xa như Na-Ur, Thụy-điền, Tây-ban-Nha, Ý, Phi-Châu, Nam Mỹ-Châu... v.v... Nhờ vậy, Đức có một nền kỹ-ng' rất mạnh đủ máy móc tối tân để chế tạo phi-cơ và có thể dùng được trong lúc chiến-tranh.

Chính-phủ Đức trợ cấp cho hãng *Luft Hansa* những món tiền rất lớn. Năm 1933, hãng được 17 (trăm) mã khắc riêng về các đường hàng không, không kể tiền trợ cấp chế-tạo phi-cơ.

Hãng rất chú trọng tăng thêm sức bay nhanh của phi-cơ trong những cuộc bay đêm, là những điều kiện để lập những đội phi-cơ oanh-tạc. Thực ra những cuộc bay đêm này cốt huấn-luyện các phi-công đi thả bom quen với máy móc khí-cụ và không lộ.

Năm 1934, sự tăng sức tốc-lực phi-cơ rất tiến-bộ nên có nhiều cuộc thử đòi quan-trọng về phi-cơ và động-cơ mới như

Thử g-c ở Pétrole nói:

« Điều kỳ vọng của bản-chức là đến khi kỹ bản hòa-uớc, thì nước nhà đi thịnh-nhất rồi. Có đủ điều kiện ấy, Đại-Pháp mới mong khôi-phục địa-vị kinh-thần trên thế giới. Bản-chức rất mong các người tuân theo kỷ luật và phò tá bản-chức cho được thành công. »

các kiểu hai động-cơ *Dornier Do 17*, một động cơ *H E 310, J U 160*.

Đứng trước sự tiến bộ này, các báo Đức rất hoan-hỷ. Báo *Frankefarler Zeitung* ngày 22 tháng giêng năm 1935 viết : « Nhờ có sự giúp đỡ ận tâm của chính phủ Quốc-Xã phục-hưng, trước hết quốc trưởng rồi đến các người giúp đỡ trung-thành nhất là tổng trưởng hàng không Goering, mà hàng không Đức có thể n' in tương-lai một cách bình-thĩn và tự tin. »

Kỹ-nghệ không quân Đức.

Điều quan trọng nhất trong kỹ-nghệ không quân Đức là căn phải làm rất nhanh, rất nhiều phi-cơ trong trận chiến tranh mai sau. Phải có khí-cụ kỹ-nghệ rất tinh xảo từ thời binh và các điều dự-định đều cả nghiên-cứ kỹ-ang đề chế tạo cho thật nhiều các loại máy bay.

Ngày năm 1934, Đức đã đồng-viên kỹ-nghệ không quân, ngoài các xưởng kỹ-còn các hãng chuyên môn chế-tạo phi-cơ. Luôn luôn tổng-chế Goering bắt các hãng phải giao cho chính phủ những phi-cơ thật làm cho đúng l'ep. Rồi trong một thời gian rất ngắn, các chỗ để nhà chứa phi-cơ, các trường bay đều có nhiều phi-cơ thò ra từ g' độ phận

Á CHÂU AN-CỰC, 17 Emile Nolly Hanoi mới xuất-bản

CUỘC ĐỜI MỘT THIẾU NỮ

Một cuốn chuyện rất cảm động của ĐỒNG LIÊU

Các bạn thấy tất cả những nỗi chua cay, của một người đàn bà, hồng sự hy-sinh to tát của một người con, một người tình một người vợ... xem đến cuốn truyện này thì tất cả phụ nữ đã từng phải khổ sở đều thấy mình còn sung sướng hơn nhiều kẻ ở đời. Sách in rất công phu. Trên 100 trang, đặc biệt 0570

Còn cả U : ĐOÀN-TRƯỞNG của Đồng-Liêu v'ết cùng Phương-Châu

Á-CHÂU đã ra gần 100 (trăm) sách hay đủ các loại, lấy Catalogue kèm timbre 0503

ra, hoặc máy lắp sẵn sẵn bay ngay được.

Trên các thành phố, các thôn quê, suốt đêm ngày có tiếng động cơ nổ. Các xưởng máy hết sức làm việc để chế tạo cho nhiều bằng khí có chiến-tranh. Nếu phi-cơ kiên hơi cũ thì lại đem bán cho các nước Tàu, Thái-lan và các nước không có một kỹ-nghệ không quân đủ dùng.

Sau khi đại chiến (1914-1918) kỹ-nghệ không quân Đức phải đổi ra ngoại quốc, vì Đức bị cấm chế-tạo phi-cơ chiến tranh ở ngay trong nước. Đức liền phái người ra ngoại-quốc để chế các hãng chế máy



Một đoàn phi-cơ Đức

Junkers, Dornier đã được Nhật-Bảo mua giấy phép chế tạo.

Kỹ-xơ hòa-ước Versailles và theo hòa-ước Ý, Đức còn 15.715 phi-cơ phải đem phá hủy. Nhưng từ sau Đức vẫn bí mật

Một đoàn phi-cơ Nhật

chế-tạo phi-cơ. Năm 1917, Đức đã chế được từ 1000 đến 2000 máy bay trong một tháng, và đến khi đến Quốc-xã lên cầm quyền, còn tăng hơn nữa. Song Lord Trenchard vẫn « không vừa ý », ông dự tính trong trận chiến-tranh sau này, sự hao tổn về phi-cơ sẽ là 100 phần trăm trong một tháng, nghĩa là như vậy, mỗi tháng phải thay hết thảy các máy bay và một phần đóng phi công.

Đức có rất nhiều hãng phi-cơ danh tiếng như các hãng Junkers, Dornier, Heinkel Focke Wulf, Albatros, Hens-

chel, Gotha. Ngoài ra lại, còn các hãng làm từng bộ phận máy bay tháo rời, xưởng làm động cơ và từng bộ phận động cơ, xưởng khí-giới cho phi-cơ, nhà dục và bom.

Xưởng Dres de Neustadt chế súng liên thanh, Berlin Tropfen làm bom, Berlin Siemens-tadt làm bom nảy lửa, Reinickendorf ở Bá-linh làm bom có hơi ngạt.

Xưởng chế những đồ dùng trên máy bay và các đồ phụ tùng, nhà ở Bá-linh xưởng Treptow làm máy vô-tuyến-điện, ở Crefeld chế vũ khí bay, các hãng Zeiss ở Jena, Hansa Luftbild ở Bá-linh làm máy thả bom.

Những vật liệu về phòng thủ thụ động, những đèn dò trường bay, phòng cháy, đều do công ti R. Avenarius ở Stuttgart Hamburg, Berlin, Cologne đứng ra làm. Hãng Paratekt, ở gần Leipzig phòng thủ chống hỏa-học.

Vì coi kỹ-nghệ phi cơ là một kỹ-nghệ cần thiết của một nước chiến tranh, cho nên các xưởng máy Đức hầu

hết đều lắp sẵn vào nội địa và thật xa biên-thùy như Warnemuende Rostock, Berlin Dessau, Gotha Augsburg, Friedrichs Hafen, Wismar Elbing. Các xưởng đều có đủ khí giới để tự vệ, nhờ ở sự tập-trung các xưởng bay và các y-đại đại bác bắn phi-cơ, pháo đài có súng liên thanh và đèn dò.

Trong xưởng còn có mặt thêm coi giữ, các thợ đều phải tuyên-thệ không được nói hớ ra ngoài những bí-mật về quân sự.

Thật Đức đã không chịu lùi trước một cách gì để chiếm phần trội hơn về không quân. Cho nên khởi thủy Đức chịu mua phi-cơ và động cơ ngoại quốc về để nghiên-cứu. (Hãng United Aircraft của Hoa-Kỳ đã bán cho Đức 176 động cơ trong năm 1934). Dân dân các phòng thí nghiệm về phi-cơ mở ra rất nhiều như Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt và Vereinigung für Luftfahrtforschung ở Bá-linh, Alderhof là nơi trung-tâm những cuộc nghiên cứu về phi-cơ, và đã phát minh ra được nhiều thứ.

Kỹ-sư Siemens đã nghĩ ra một cái máy tự động sẽ điều khiển lái máy, một khi động cơ máy bay chạy không được đều. Hãng S. Flugmotorenwerk ở Spandau đã hết sức làm những máy bay chạy đều mà dút. Hãng đã tìm cách để ở chỗ chứa dầu xăng một thứ chống-hỏa. Cái thùng dầu làm bằng một chất có từng sợi tằm diêm sinh chung quanh bọc cao su rất mềm để khi thùng trông đen bốc cháy chất sợi diêm sinh khiến cao su chảy ra và hàn gắn ngay lỗ thủng. Hai xưởng Heinkel và Deutsch chế những máy phóng phi-cơ không cần đến trường bay. Ngoài ra lại còn máy bay kiểu Rohrback khi hạ có thể xuống thẳng đứng, dù nhảy có máy vô-tuyến điện phát thanh, những bom nảy lửa chuyển phá thành phố nhà cửa, những chất dẫn hỏa rất như mưa bay bụi để đốt rừng.

Ở Dresden có một hội các nhà chuyên môn Đức có các kỹ-sư trẻ tuổi giúp việc, nghiên cứu về các đề-đề dự-định về phi-cơ và tìm cách sửa đổi cho mới mẽ, tinh-xảo hơn. (còn nữa)

VŨ XUÂN-TR

CUỘC TRUNG CAU Y KIẾN

Nhiệm môn này trang mới chế 1942, hòng vồng, chuỗi pendentif những ngọc thạch thứ thiệt. Vòng này một nhện hết sợi mới lông lánh, như kim cương.

QUẬN CHÁU
21, Rue Amiral Courbet Saigon

Nhà xuất bản NGUYỄN - DU voie 206bis, n° 11 Hanoi

Nhà in:

TRẦN ĐƯƠNG NGHỆ THUẬT
Văn học binh-luận của Vũ-ngho-Phan, dày 200 trang - giá 1\$50.

Một cuốn:

BÀ QUẢN MỸ
liệt-sử-thuyết của CHU THIÊN, một tiểu-thuyết về câu chuyện, một tiểu-thuyết tiết liệ cho phái nữ lưu. Dày 180 trang giá 1\$00.

TẬP KIỀU
của TÔ PHOANH có 8 phụ bản của họa-ti Nguyễn - đức - Nùng. Giá 1\$00

Đang in:

RĂNG ĐEN
tiểu-thuyết của cô Anh thơ Đại hạnh phúc gia đình)

THANH LỊCH
của bà VĂN-ĐÀI nói về xã giao của phụ nữ cuốn đầu tiên trong loạt «Thường Thục»

BỆNH THỜI ĐẠI
của Phạm-ngho-Khôi; cuốn đầu tiên trong loạt cuốn «lâm người»

« THU »
tập thơ đặc sắc của bà Cẩm-vân

Kho Sách Xưa Quán Văn Đường

Chi nhánh Nam-kỳ và Trung-kỳ

Phòng thuốc Chữa Phôi

(15 Radeaux Hanoi 16130)

SAIGON : Trường Sơn, 38 Sabourain
HUẾ : Nam Hải, 147 Paul Bert

Cao ho lao (15\$00) chữa các bệnh lao có trứng ở phổi 1714 lao thành được (1\$00) ngăn ngừa các bệnh lao sắp phát. Sinh phế mạc cao (2\$00) chữa các bệnh phổi có vết thương và vết đen. Sát phế trùng (2\$00) nhuận phổi, và sát trùng phổi Các thuốc Bô-phê Kiềm bổ thận (1\$50) và ngữ trị lao (1\$00) điều trị hợp bệnh.

Có nhũ sinh thuốc chữa phôi và sách bi tư nói về bệnh lao biểu không. Hồi xin ở tổng cục về các nơi chi nhánh.

Các bạn học sinh nên xem loại truyện tuổi trẻ

Là loại truyện rất hay, có ích và thích hợp của bạn trẻ.

Mỗi tháng ra 3 kỳ Truyện hay, in đẹp, giá mỗi số 1\$15.

Tháng octobere ra 3 cuốn:

SỐ 1. - HAI TẤM LONG TRỀ

SỐ 2. - HUY CUNG CÔNG CHUÁ

SỐ 3. - TRẦN HOC

Nhà xuất bản Văn - Hồng. Thu và maundat xin để:

M. ĐO VĂN-HỒNG
30, Route Sinh Từ - Hanoi

Sách dạy đánh châu và binh phẩm cách

hát cổ đầu xưa nay

(Có hình vẽ cách cầm dùi và cách ngồi đánh trống thổ thụ và nhà nhện). Đã in lần thứ hai do Cường-Sỹ soạn. Giá 1\$ (gửi hết khi in lại phải bán 1\$50). Có rất nhiều bài hát cổ, kim và dạy đủ lối chầu kim, cổ - Lối rơ mục - Éc Đàng Lông cổ BẦU. Sách này một sách bài các điệu hát, lối hát n,ay nay v.v. (ở xa rồi mua cả cước 1\$40) - Thơ, maundat để cho nhà xuất-bản:

NHẬT-NAM THƯ QUÁN
19, Phố Hàng Bền - Hanoi

NGƯỜI DUY NHẤT

Một xương chế 190 phl- (ơ Anh

không của thân, mảy-móc chẳng có gì là tinh vi, tóm lại một phi-đội không có tổ-chức gì ráo.

Lindbergh về tổ ý-kiến với nghị-viên Anh, trước ngày xảy ra vụ Munich một chút, nhưng bấy giờ mọi người đều mê-quáng tin vào lực-lượng vô cùng hùng hậu của phi-quân Nga và coi thường phi-quân Đức, nên người ta nghe lời ông với một mồm hoa-ï, nghi, có người lại cười nhạt nữa. Hoai nghi đến nỗi đem cả ý-kiến đáng lên báo, làm cho nước Nga phát khùng đăm ra thù-ghét ông một cách vô-ích.

Không-quân nước Pháp

Thấy tình hình phi-quân nước Pháp, Lindbergh cảm-thán vô cùng. Mùa đông năm 1938-1939, nghĩa là trước cuộc chiến-tranh này, đại-tá thám nhiều xưởng chế tạo phi-cơ Pháp, và nhận thấy rằng hầu hết đều nư-ti liệt vì những cuộc rối loạn của thợ thuyền và những cuộc đình-kiệp xảy ra như cơm bữa. Tại bộ Hàng-không người ta nói thật cả với ông rằng giao-giếm điều gì, hy-vọng rằng ông sẽ hiến cho kế gì có thể cứu vãn lại cái tình hình đáng lo ngại đó chăng. Chẳng có một kiểu phi-cơ lưu-trục một nhanh bằng các kiểu phóng-pháo của Đức. Kiểu phi-cơ Junker 88 của Đức bay được 50 cây số một giờ, kiểu Morane của Pháp chỉ bay được tới 480 là hết hạn. Và kiểu Morane tuy vậy bấy giờ đã đem đường đầu? Nó vừa mới qua thời kỳ thí-nghiệm. Trong ba kiểu phi-cơ của Pháp chẳng kiểu nào là chẳng chế tạo ra thật nhiều từng loạt hàng trăm, ngàn chiếc. Rút lại tình hình phi-quân Pháp thật là nguy ngập. Phi-công Pháp nhiều người biết thế lắm. Nhưng trong nước, chính trị và đảng phái rồi lên như trèo. Chẳng ai chịu th-ết, chẳng ai muốn hy sinh. Cứ mặc nước chảy bề trôi, còn mình thì hoặc chỉ làm việc tắc-tránh hoặc chẳng làm gì cả, lẳng lẳng làm thình, đó hình như là cái khẩu-hiệu chung của mọi người trong nước. Nên dù biết là

khuyết điểm, kém sút, nguy ngập đó nhưng cũng chẳng thể làm gì. Và chẳng, có ai biết rõ tình hình nước Đức đâu còn nói gì đến không-quân nước ấy?

Không-quân nước Anh

(Cũng như nước Pháp, không-quân Anh ngủ cái giấc ngủ say của những nước đặc chí. Kể ra thì Anh có những kiểu phi-cơ tốt hơn của Pháp nhiều, song chỉ trừ kiểu Spitfire, còn thì đều kém các kiểu của Đức. Về phẩm đã vậy mà về lượng cũng chẳng bằng, chứ đừng nói đến hơn với. Số phi-cơ của anh thật là thiếu thốn một cách hiển nhiên, so với phi-cơ Đức không thấm một chút nào.

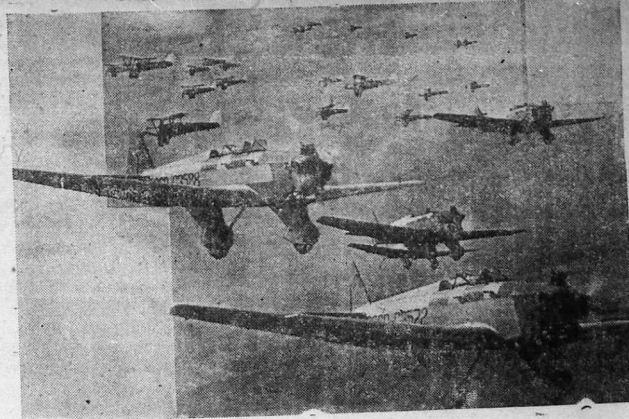
Những ý kiến đại khái như vậy của Lindbergh, chẳng được người Anh hoan nghênh. Trái lại, người ta riều ông có tinh thần Đức, và có ý thiếu dè ra cái lực-lượng không-quân của Đức, chứ thật ra không phải như thế đâu. Nên chẳng ai buồn lo đến việc tăng-chính không-quân, tin rằng cứ thế cũng đủ làm chúa được một mảnh trời Âu rồi vậy.

Không-quân nước Mỹ

Sau các cuộc kình-lịch đó, mùa Xuân năm 1939, Lindbergh trở về Hoa-kỳ. Ông được nhà nước giao cho cái nhiệm-vụ nghiên cứu tình hình và tổ chức lại phi-đội nước Mỹ. Bốn tháng trời rông rã, ông đi thăm hết trường bay này đến trường mây bay khác, chăm-chăm chú-chú suy-nghĩ, lo liệu các cách tăng-chính không-quân của quê-hương ông. Vì ông thấy rằng nếu đem so các kiểu phi-cơ Hoa-kỳ với các kiểu phi-cơ ở châu Âu, thì phi-cơ Hoa-kỳ kém sút quá.

Duy có một điều khá-đi cứu-vãn được tình-trạng đáng lo của không-quân Mỹ là phương-tiện chế-tạo tinh-xảo và mau-lẹ hơn châu Âu. Công việc chỉnh-dốn không-quân Mỹ đang tiến

Một đội phi-công Nga



Một đoàn phi-cơ Nga

hành, thì tình-hình mỹ thay đổi thái-độ. Hồ ấy là hồi năm 1941, hồi Mỹ sắp bỏ thái-độ trung-lập và chủ-nghĩa cô lập nghiêng về phía đồng-minh.

Vốn là người biết rõ lực-lượng các nước giao-chiến ở châu Âu hơn hết mọi người trong hoàn-cầu, Lindbergh không thể im hơi lặng tiếng

Ông bèn to lên rằng:

«Nước Anh không thể thắng được cuộc chiến-tranh này dù Mỹ giúp đỡ bao nhiêu cũng vậy... Chúng ta dự-bị chiến-tranh không-sử-súng hơn gì nước Pháp. Không-quân ta thiếu những kiểu phi-cơ tốt-tiến vì ta gửi cả cho nước Anh... Mỹ phải đứng ngoài cuộc chiến mới được!»

Không phải là ông thân với nước Đức hoặc ghét nước Anh hoặc các nước Đồng-Minh. Cũng chẳng phải ông là đồ-đệ Môn-La (Mouroe) cố ôm lấy chủ-nghĩa cô-lập. Chẳng phải vì sao hết. Chỉ vì Lindbergh đã «trót» biết tường-tật châu Âu cùng lực-lượng các nước giao chiến. Ông không muốn nước Mỹ tham-dự vào một cuộc chiến-tranh mà Mỹ chưa kịp sửa soạn cho của thân.

Ông nói:
«Tôi chẳng hề nói rằng tôi cứu cho Đức thắng trận. Tôi nói rằng tôi không tin ở cuộc thắng trận của nước Anh. Như vậy, tôi đứng ngoài hòa-giải còn hơn là đánh trả, thua».

Người đồng-ý với ông kể có hàng-van. Nhưng người tán-thành chương-trình tham-chiến của Tổng-thống Roosevelt đại tá Knox lại đồng-hơn.

Và viện dự-luận Gallup tổ chức lại cuộc trưng-cần ý-kiến quốc-dân Mỹ, nhận rằng dự-luận quốc-dân đã nghiêng về phe Đồng-Minh.

Ngày hôm sau các báo thân Anh đăng đầu-đề lớn tướng lên mấy cột trang nhất «Vi nguyên anh-hùng Lindbergh tự nhận làm toy tuyền truyền của Hitler».

Nguyên anh-hùng! Nghĩa là Lindbergh ngày hôm sau đã bị truất cái danh-hiệu anh-hùng rồi vậy. Ông vẫn không động lòng, vẫn nhất-định phản-đối việc Mỹ tham-chiến. Ông từ chức đại-tá. Người ta bằng lòng ngay, không hề tỏ ý tiếc-nhở. Các hãng Đại Hàng-Không Liên-Mỹ liền truất bỏ chức cố-vấn chuyên-môn của ông. Chức ấy mỗi năm đem lại cho ông hai triệu Mỹ kim. Ông chẳng chê gì tiền. Nhưng ông giàu rồi, sự hy-sinh đó kể cũng chẳng thấm vào đâu. Nhưng đường Hàng-không qua Đại-tây-dương (TWA) và không được gọi là đường Lindbergh nữa, và bao-nhiều chữ Lindbergh ghi trên thân các kiểu phi-cơ đều bị cạo đi, sơn lại. Nghĩa là vì phản-đ-í chiến-tranh, ông đã mất cả danh, cả lợi.

Mỹ đã tham-dự vào chiến-tranh châu Âu dù Mỹ, theo như ông, vẫn chưa đủ lực-lượng đem lại phần thắng cho anh hay Nga. Ông vẫn phản-đối. Nhưng từ ngày Mỹ dự cuộc chiến-tranh Đại-Pông Á, thì Lindbergh đã buộc lòng phải thay đổi thái-độ mà đem hết tâm-lực ra giúp cho quê-hương rồi.

THU LIÊN

Lần này đèn hợt ngời trũng sô Đông-Pháp

PHI-CƠ LA CHUÀ TẾ

CUỘC

chiến-tranh hiện đại

Ngay sau hồi Âu-chiến (1914-1918) kỹ-nghệ chế tạo phi-cơ phát triển một cách mau chóng là thường.

Không ngày nào là ta không đọc thấy những cảnh ném bom tàn khốc, những trận không-chiến ác liệt giữa hàng đàn phi-cơ đủ các kiểu, mạnh gấp mấy mươi những máy bay vào thời kỳ *Gunner* và phi-công Đổ hữu-Vị.

Muốn biết lực lượng phá hoại của phi-cơ ghê gớm đến bậc nào, ta hãy chịu khó xem qua các tính cách của những chiếc máy bay mới, là, hiện nay đang tung hoành trong khoảng trời rộng bao la.

Điều mà ta nhận thấy trước nhất là các phi-cơ, mặc dầu là có hàng trăm kiểu khác nhau, quanh quẩn cũng không ngoài năm hạng phi-cơ sau đây, tùy theo sự ứng dụng:

- 1) Phi-cơ khu-trục (avion de chasse).
- 2) Phi-cơ chiến-dấu (avion de combat, avion d'assaut, avion de coopération).
- 3) Phi-cơ phóng-pháo (avion de bombardement) gồm các kiểu nặng (bombardier lourd), nhẹ (bombardier léger), hồ nhào (bombardier en piqué) và phóng ngư-lôi (bombardier-torpilleur).
- 4) Phi-cơ trinh-sát (avion de reconnaissance)
- 5) Phi-cơ tuần-tiễn (avion de surveillance).

Phi-cơ khu-trục

Phi-cơ khu-trục dùng để đánh đuổi phi-cơ địch, ngăn không cho đến ném bom xuống những thành thị đông đúc, những khu kỹ-nghệ, những cơ quan quân sự trong nước. Ngoài việc phóng thủ xù-sở, phi-cơ khu-trục còn đi hộ-tống các đoàn phi-cơ phóng-pháo sang ném bom bên địch, và nếu cần, phi-cơ khu-trục còn đi nhận trọng trách vãng thường giao cho phi-cơ chiến-dấu: dùng bom nhẹ và đại-bác cùng súng liên-thanh phá hủy các chiến-xa, các xe vận tải, đình các đoàn quân địch đang

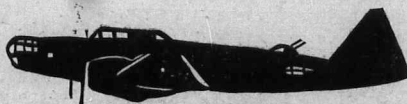
tập trung gần biên-thùy. Đặc tính của phi-cơ khu-trục là bay cao và nhanh. Cao thì lên tới một vạn, một vạn hai

Bài và tranh của
NGUYỄN HUỖN TỈNH

ngàn, thước, nhanh thì một giờ có thể bay từ bốn trăm đến sáu, bảy trăm cây số. Số dĩ tốc-độ cao như vậy là vì thân máy (fuselage) rất nhỏ, rất nhẹ và động-cơ thì sức mạnh có thừa. Những động-cơ kiểu Hispano-Suiza, Gnome-Rhône (Pháp) Mercedes-Benz, Junkers (Đức) Rolls-Royce, Bristol (Anh), Wright, Pratt-Whitney (Mỹ), Fiat, Isotta (Ý), Kisei, Kotobuki (Nhật) sức mạnh tính từ chín trăm đến một nghìn mã-lực.

Máy bay khu-trục thường một động-cơ (monomoteur), một chỗ ngồi (monoplace) và một cánh (monoplan). Hiện nay cũng có một vài kiểu hai động-cơ (bimoteur) như kiểu Hanriot-220, Romano-110 của Pháp, kiểu Bell « Airacuda » của Mỹ, nhưng cũng không nhanh hơn, mạnh hơn được là mấy. Máy bay khu-trục hai cánh (bimoteur) rất hiếm, trừ có khi nào là hạng máy tốt, nhanh, và dễ điều khiển như kiểu « Gloster Gladiator » của Anh thì mới được giữ lại để dùng. Kể về khí-giới, phi-cơ khu-trục mang đại-bác và súng liên-thanh. Những súng liên-thanh nòng từ 7 li đến 13 li 2, kiểu Lewis, Browning, Vickers, Bren, Darne, Hotchkiss, Nordenfeld, Châtelleraut, Breda, Madsen, bắn đạn thép, từ 400 đến 1000 phát một phút. Súng đặt ở đằng mũi tàu, trên động-cơ (mitrailleuses de capot) bắn qua

« Pháo-dài bay » Boeing V-B của Mỹ



cánh quạt hoặc đặt dưới thân tàu (mitrailleuses sous le fuselage) hoặc đặt trong hai bên cánh (mitrailleuses d'aile). Những đại-bác kiểu Stock, Krupp, Bofors, Madsen, Oerlikon, nòng 20 li, 23 li, 25 li, 37 li, bắn mỗi phút từ 100 đến 200 trái-pháo nhỏ có nhồi thuốc nổ mạnh. Đại-bác đặt ở hai cánh hoặc dưới thân tàu, hoặc trong động-cơ, bắn qua chốt cánh quạt (mơ-ecur-canon). Những súng liên-thanh và đại-bác đều đặt theo chiều dọc và đều điều khiển bằng hơi (commande pneumatique). Mỗi khi giáp chiến, viên phi-công (vừa lái máy bay vừa điều khiển súng, vừa có vô-tuyến-điện) lờ cho máy bay dịch in hình vào đường phân kim của máy ngắm (collimateur) rồi bóp cò máy nổ vào cơ quan tự động bằng một sợi giây bọc thép. Tức thì đạn trái phá và đạn súng liên-thanh ở chốt cánh quạt và hai bên cánh bay ra rì rào, phá hại các bộ phận quan trọng trên máy bay địch như cánh, động-cơ, đuôi lái,

Phi-cơ khu-trục trên thế giới kể cũng nhiều kiểu, nhưng xét ra chỉ có một vài kiểu sau đây là đặc sắc:

Kiểu « Morane 406 » của Pháp, tốc-độ 500 cây số một giờ, bay cao 11.000 thước, mang một đại-bác trong chốt máy và hai súng liên-thanh hai bên cánh. Chính phi-cơ khu-trục Morane 406 đã là một địch thủ đáng sợ cho phi-cơ phóng-pháo và cho các phi-cơ khu-trục nữa.

Kiểu Spitfire Supermarine mà các báo văn thường nói đến luôn, đi đôi với kiểu Hawker-Hurricane, hai kiểu phi-cơ nữa của phi-quân Anh, tốc-độ từ 545 đến 600 cây số một giờ, bay cao 11.900 thước, mỗi kiểu mang 8 khẩu súng liên thanh đặt mỗi bên cánh 4 khẩu.

Kiểu Defiant (Boulton and Paul) là kiểu máy bay khu-trục mới nhất của Anh, cũng na ná như kiểu Spitfire, chỉ khác là mang thêm một lầu (lourelle) hai khẩu súng liên-thanh ghép một, bắn được các chiến.

Phi-quân Đức có phi-cơ khu-trục Messerschmitt B.F. 109 mang một đại-bác 23 li và 4 súng liên-thanh, tốc-độ quá 600 cây số một giờ và bay cao 11.400 thước.



Phi-cơ hồ nhào Junker: Ju-87 — K « Stukas » của Đức

Kiểu Heinkel 112, lên cao 8.600 thước, bay nhanh 480 cây số một giờ, ngoài 2 đại-bác, 2 súng liên-thanh, lại mang 6 quả bom nhỏ 10 cân.

Phi-quân Ý có các kiểu máy bay khu-rục Breda-65, Fiat-C R-32 G. 50, mang súng cối-say và bom nhẹ, tốc-độ vào khoảng 4, 5 trăm cây số một giờ.

Những kiểu phi-cơ khu-trục Nhật-dân Mitsubishi-96-95 và Nakajima 90, đều mang súng liên-thanh và bay nhanh từ 4 đến 5 trăm cây số.

Mỹ có các kiểu phi-cơ khu-trục: Curtiss P. 36, P. 37, P. 40 bay nhanh được linh 600 cây số và mang nhiều súng liên-thanh và một

đại-bác 37 li; Northrop-A-17 mang 5 súng liên-thanh và nhiều bom nhỏ.

Phi-quân Nga Xô-viết, có máy bay khu-trục kiểu Z.K.B. 19, kiểu I. 16, mang một đại-bác và hai súng liên-thanh, bay nhanh một giờ được 4, 5 trăm cây số.

Phi-cơ chiến-dấu

Phi-cơ khu-trục vì mang ít dầu xăng nên bay không được xa. Và lại, một đôi khi cần



Phi-cơ khu-trục Curtiss P-40 của Mỹ



Phi cơ phóng pháo 4 động cơ Consolidated B-24 Liberator của Mỹ

dùng để đánh phá những căn cứ nhỏ, những đội-lực-quân, khi giới của phi-cơ khu-trục chưa có thể gọi là hoàn hảo được. Bởi vậy các nhà chuyên môn mới sáng-chế ra kiểu phi-cơ chiến đấu, nhanh không kém gì phi-cơ khu-trục mà lại bay xa và mạnh hơn nhiều. Phi-cơ chiến đấu mang nhiều đại bác và súng liên-thanh, hoặc đặt liền vào thân máy, hoặc đặt ở các lầu súng xoay đi các chiều. Phi-cơ chiến đấu mang nhiều bom hạng vừa mỗi quả từ 10 cân đến 50 cân. Phi-cơ chiến đấu bảo vệ cho phi-cơ phóng pháo những khi bay đi ném bom ở một nơi xa căn cứ, và là một kẻ thù đáng sợ của các bộ đội cao-xa. Một chiếc phi-cơ chiến đấu bay thấp xuống nã súng và ném bom có thể làm rối loạn hàng ngũ một đội quân cơ-giới và có thể đánh tan một đội phòng-không được. Thuộc về loại chiến đấu, trong phi-quân các nước có những kiểu sau đây:

Kiểu Potez 631 hai động-cơ của Pháp mang 2 đại bác 20 li dưới thân máy, hai súng liên-thanh ở phía sau, và 8 quả bom 50 cân, bay nhanh hơn 460 cây số một giờ và lên cao 11.000 thước.

Kiểu Breguet 690 hai động-cơ của Pháp mang nhiều đại bác và bom, bay nhanh 480 cây số một giờ cũng rất lợi hại.

Phi-cơ chiến đấu Đức, có kiểu Messerschmitt 110 hai động cơ mang 2 đại bác, 4 súng liên-thanh bay nhanh được 500 cây số một giờ, kiểu Heinkel 170, một động-cơ, bay nhanh 430 cây số, mang 1 súng liên-thanh ở phía mũi, 2 súng liên-thanh ở chòi súng phía sau và 6 quả bom 50 cân, kiểu Heinkel 118, một động cơ, mang 300 cân bom, 5 súng liên-thanh với tốc độ 400 cây số một giờ.

Trong phi-quân Anh có kiểu phi-cơ chiến

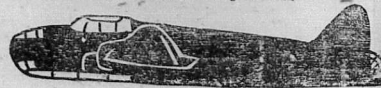


Phi cơ khu trục Spitfire của Anh

đầu Fairey « Battle » bay nhanh 420 cây số, mang 2 súng lên thân và nhiều bom hạng nhẹ; kiểu Westland « Lysander » bay nhanh 300 cây số. Hai kiểu này đều có một động-cơ.

Phi-cơ chiến đấu Mỹ có kiểu Bellanca 28-90 một động cơ bay nhanh 450 cây số, mang 3 súng liên-thanh và 450 cân bom; kiểu Vultee V. 11, một động cơ mang 4 súng liên-thanh đặt liền vào thân tàu, 2 súng liên-thanh xoay đi các chiều và 20 quả bom nặng 13 cân. Máy bay có thể bay một mạch 2 nghìn cây số với tốc độ từ 3 trăm đến 4 trăm cây số một giờ.

Phi cơ phóng pháo hạng nặng Stirling của Anh



Phi-cơ chiến đấu Breda-64 của Ý mang từ 50 đến 400 cân bom và có nhiều súng liên-thanh, cũng rất nhanh và rất lợi hại. Phi-cơ đó thuộc về loại một động cơ.

Phi-cơ phóng-pháo

Phi-cơ phóng pháo khác hẳn hai hạng trên vì to lớn và nặng hơn nhiều.

Phi-cơ phóng pháo mang nhiều động cơ (từ 2 cho đến 6) thân máy nặng có khi đến 30 tấn.

Ngoài súng liên-thanh và đại bác đặt từ đằng mũi tới đuôi lái, trong những chòi súng (poste de tir) xoay đi xoay lại được, phi-cơ phóng pháo lại mang rất nhiều bom. Bom nhỏ (từ 10 cân đến 50 cân) mang trong hầm chứa đặt dưới thân máy bay, và bom



Phi cơ phóng pháo 4 động cơ Lockheed-Huson của Mỹ

lớn (nặng từ 50 cân đến 2 tấn), đeo ở hai bên cánh bằng những vòng thép. Phi-cơ phóng pháo dùng để làm cho quân địch phải thiệt hại hoặc đánh phá các nơi căn cứ, các bến tàu, trường bay, hoặc ném bom xuống các thành thị, khu kỹ nghệ, để làm cho sự sản xuất bị tê liệt, cho dân chúng phải khiếp sợ.

Phi-cơ phóng pháo có nhiều chỗ ngồi, vì phi-hành-gia mỗi người giữ một phận sự. Viên chỉ huy điều khiển máy, viên sĩ quan coi bộ vô-tuyến điện nhận và đánh các tín tức, các viên coi súng, bom điều khiển các súng lớn nhỏ và giữ máy ném bom.

Máy bay phóng pháo thường toàn thân làm bằng kim khí và các động cơ và cơ quan cốt yếu đều bọc thép dày để đỡ đạn của bên địch. Máy bay mang hàng nghìn, vạn lít ét-săng, nên có thể bay rất xa để gieo rắc sự khủng bố xuống đất địch.

Máy bay phóng-pháo gồm có mấy loại: loại nặng mang hàng ba bốn tấn bom, có sáu bẩy chỗ ngồi, ba, bốn động-cơ.

Loại nhẹ hơn hơn phi-cơ chiến đấu một đôi

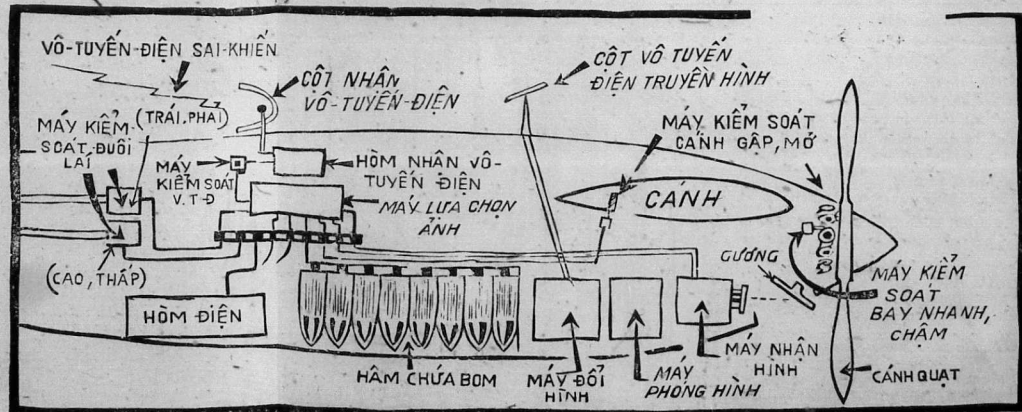
chút và bay rất nhanh, số bom mang đi tuy không tới 3, 4 tấn nhưng cũng ngoài 1 tấn.

Loại bỏ nhào hường chỉ mang một quả bom nặng (hạng 500 cân) nhưng rất lợi hại vì đánh rất trúng đích. Thường dùng để đánh các đích nhỏ như: đầu cầu, chiến-hạm, pháo đài, v.v.v.

Loại sau cùng là loại phóng-ngư-lôi mang một quả ngư-lôi tự động để thả đánh các đoàn tàu buôn. Phi-cơ phóng-ngư-lôi là kẻ thù đáng sợ của các hạm-đội không có máy bay khu-trục hộ-vệ.

Cách ném bom vô-tuyến-điện truyền-hình (bombardement par télévision) là dùng một chiếc máy bay điều khiển (mother ship) có đủ cả hoa-liên và sĩ-quan vô-tuyến-điện, sai khiển một đoàn máy bay không có người bề lái.

Đoàn máy bay không người bay trước « máy bay mẹ » một quãng xa và bay nhanh chậm, cao thấp, liệng-bỏ phả, ngoặt bên trái là do những máy kiểm soát: máy kiểm soát bánh lái, máy kiểm soát đuôi để bay lên cao hay hạ thấp xuống, máy kiểm soát động-cơ nhanh chậm, máy kiểm soát bộ phận cánh hạ xuống, gập lên. Những máy kiểm soát đó đều do vô-tuyến-điện sai khiển. Vô-tuyến-điện do đài của « phi-cơ mẹ » phát ra và do cột vô-tuyến-điện của phi-cơ tự động nhận lấy.



Hình vẽ những bộ phận trong một hệ thống phi-cơ phóng pháo bằng vô-tuyến-điện truyền hình

Bộ phận cốt yếu của máy bay tự-dộng trong lúc đánh bên địch là bộ máy vô-tuyến truyền hình. Bộ máy đó gồm có: một chiếc gương để nhận lấy hình ảnh của địch, ảnh đó dội vào một chiếc máy thu hình và do máy phóng làm rõ hơn lên, do máy đổi hình truyền lên một chiếc căn phát vô-tuyến truyền-hình phát ra ngoài, truyền về máy bay điều khiển. Nhận được hình ảnh bên địch, máy bay điều khiển cứ việc dùng vô-tuyến-điện mà sai khiến máy bay tự-dộng. Trên máy bay tự-dô có bôm điện để điều khiển máy móc. Một khi thuộc vô-tuyến của «mẹ» phát ra, máy thu thuộc vô-tuyến-điện nhận lấy, máy «lựa chọn» lựa chọn ảnh, máy kiểm soát hình cứ đúng như sự chỉ bảo của máy bay chỉ huy, làm cho những quả bôm dựng trong hầm chứa lần lượt bay xuống địch.

Các kiểu phi-cơ phóng-pháo xuất sản trên thế-giới rất nhiều, nhưng ngày nay, chỉ có một vài kiểu là đáng để ý tới:

Về hạng nặng, có các kiểu: *Amiot-370* của Pháp, 2 động-cơ, mang 2 tấn bom với tốc-độ 480 cây số; *Dornier D-O-19*, của Đức mang 3 tấn bom, 4 động-cơ, bay nhanh 400 cây số; *Junker J.U-86* hai động-cơ, của Đức, mang hơn 1 tấn bom, bay nhanh hơn 300 cây số một giờ. Phi-quân Anh-Mỹ có các kiểu *Wellington-Vicker*, *Stirling* (Anh), *Boeing B. 17, Consolidated « Liberator » B-24* (Mỹ) hai, và bốn động-cơ, mang 3, 4 tấn bom và nhanh từ 3 đến 4 trăm cây số. Chính những kiểu *Boeing B.17*, bốn động-cơ, 4 nghìn mã-lực, nặng 19 tấn, bay nhanh 400 cây số một giờ, mà các nhà chuyên-môn đã đặt cho cái huy hiệu «pháo-đài bay» đã đưa vào các cuộc đánh phá các tỉnh *Cologne*, *Essen* bên Đức, cạnh những chiếc *Lockeed « Hudson »*, to lớn cũng không kém (xem bài riêng).

Về loại ném bom hạng nhẹ, nước Pháp có kiểu 2 động-cơ *Lioré et Olivier Léo-46* nhanh và mạnh nhất hoàn-cầu (vì bay tới 480 cây số một giờ và số bom mang đi kể có hơn

một tấn, Đức có kiểu 2 động-cơ *Dornier D-O-215*, bay nhanh 450 cây số và mang được hơn 2 tấn bom. Phi-quân Ý có kiểu *Savoia S. 79* bay nhanh 480 cây số, 3 động-cơ, mang 1000 cân bom. Kiểu *Glenn-Martin-B 106* của Mỹ có 2 động-cơ cũng thuộc về loại này nhưng kém các kiểu trên kia về sức mạnh và tốc lực. Về loại ném bom nhỏ, ta thấy đứng đầu là kiểu *Junker-Ju-87* của Đức mà trên báo vẫn thường nói đến luôn. Chính kiểu *Ju-87*, biệt hiệu *Stukas*, một động-cơ, 2 súng liên-thanh, 2 chỗ ngồi, một quả bom 500 cân đeo ở dưới bụng, giữa 2 bánh, đã từng duy vào những trận thủy-không-chiến, kịch liệt ở Địa-trung-hải và đã từng tung-hoành trên gầu khắp lục-địa Âu-châu.

Phi-quân Anh có kiểu *Blacburn « Skua »* cánh gấp lại được, có phần kém chiếc *Ja-87* của Đức. Mỹ dùng phi cơ bỏ nhào *Curtiss SB-c-3*, Ý dùng kiểu *Pichiatelli*, nhưng những kiểu này đều phải nhường phần lợi hại cho kiểu máy bay bỏ nhào *Stukas-Ju-87* của Đức.

Về loại máy bay phóng-ngư-lôi, ta có thể kể các kiểu *Lateroer 298* của Pháp, *Dornier Do-22, Arado-95* của Đức, *Fairey « Swordfish »*, *Blacburn Bessin* của Anh, *Cant-Z. 506* của Ý. Những máy bay về loại phóng-ngư-lôi không có điều gì đặc sắc đáng kể. Sức máy sản sản ngang nhau và ngư-lôi mang theo nặng từ 300 đến 800 cân.

Phi-cơ trinh sát dùng để do thám tiền-quân và hậu-quân địch. Phi-cơ trinh sát bay sang đất địch, chụp ảnh các nơi quan hệ để tiện đường cho các phi-cơ phóng-pháo đến đánh phá.

Phi-cơ trinh-sát bay không nhanh lắm, nhưng có thể bay rất cao để tránh phi-cơ khu trục của kẻ thù. Khi giới mang đi chỉ có vài khẩu súng liên thanh, nên lắm khi cần phải có phi-cơ chiến đấu đi kèm mới có thể làm đủ phận sự.

Về loại này, các nước trên hoàn-cầu có những kiểu sau đây:

(xem tiếp trang 25)

Có những phi-cơ như thê, phải có những phi-công như thê nào ?

Phi-cơ là chúa-tể trong cuộc chiến-tranh ngày nay

Đó đại-khải phi-cơ và khí-giới của phi-cơ ngày nay lợi-hại như vậy.

Nhưng nếu không có phi-công, thì phi-cơ dù chế-tạo tinh-xảo, khí-giới mãnh-liệt cũng là những cái xác không hồn, những đồng sắt vô dụng.

Vậy bài này nói đến phi-công.

Phi-công ngày nay cũng không phải là những người biết vận lái phi-cơ hay là đã bay được đủ bao nhiêu giờ đồng-hồ đó để được cấp bằng.

Nếu trong thời chiến-tranh, phi-cơ không phải là phi-cơ hạng thường, thì phi-công cũng vậy, cũng toàn là những người phi-thường cả.

Thật vậy.

Những phi - cơ Chánh-phủ đặt các xưởng chế-tạo, khi làm xong Chánh-phủ giao cho các sở thí-nghiệm thử sức phi - cơ rồi mới nhận.

Thử sức xem phi-cơ bỏ máy đâm bổ xuống mạnh yếu thế nào, cốt xem sức chịu đựng của phi - cơ đối với những sức ép di-thường như thế nào. Người ta chính-thức gọi là cuộc thí - nghiệm siêu-lực (surviesse). Thật là một cuộc thí - nghiệm nguy-hiểm vô cùng. Trong khi phi-cơ đâm bổ từ trên cao xuống, hết thấy các

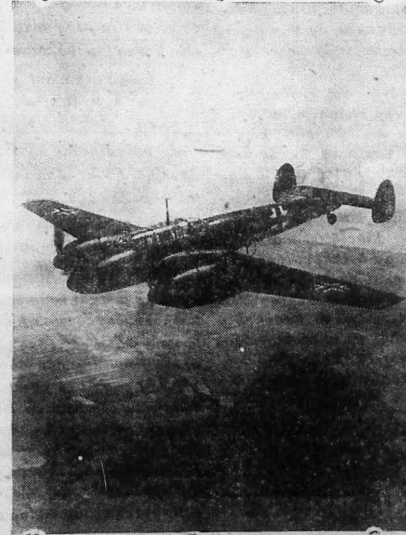
bộ phận phi-cơ từ máy-móc tới cánh và bánh-lái, đều như bị đổ hết sức mạnh xuống không-khí, chịu sức ép vô-cùng mãnh-liệt, nếu một bộ-phận nào không được chắc-chắn, tức thì phải đập gãy ngay ra từng mảnh vụn chét không còn. Nghĩa là những phi-cơ dùng đâm bổ đượ đều là những phi-cơ kiên-cố tinh-géo lạ thường.

Nhưng lại cần có những phi-công thiện-nghệ mới điều khiển nổi những cuộc thí nghiệm tối nguy đó.

Thí dụ khi đâm bổ xuống, cách mặt đất độ bao nhiêu nếu phi-công với-vàng hấp-lấp hăm dọa lại, bắt phi-cơ phải dừng cuộc đâm bổ một cách đột-ngột, thì không tài nào tránh khỏi phi-cơ vỡ tan ra từng mảnh. Lúc ấy, dù

đem theo hai ba chiếc dù đồ ngã, phi - công cũng không đủ thì-giờ cứu thoát tánh-mình. Vậy cho phi-cơ đâm bổ xuống đôi tất cả một khoa-học, một nghệ-thuật tinh-lẽ và nhu-nhuần.

Khi thử « siêu-lực » một chiếc phi-cơ, phi-công bay cao độ 6, 7, 8 hay 9000 thước, rồi cho nghiêng hẳn, phi-công chúi đầu xuống đất, cổ sức đè vào cho phi-cơ rơi theo, chiều dọc thẳng băng, nhưng vẫn giữ luôn cho máy chạy hết tốc-lực. Trong phi-cơ bấy giờ có những máy móc riêng đang ghi trên những thời gậy số tốc-lực



Phi-cơ trinh sát và phóng-pháo hạng nặng Messerschmidt 110 của Đức

HÃY ĐỌC

Vàng Sao

Văn xuôi của thi sĩ CHẾ LAN-VIỆN

In toàn trên giấy vergé bouffant giá đặc biệt 2450

NHÀ XUẤT BẢN TÂN - VIỆT — 49, TAKOU HANOI

SẮP CÓ BÁN :

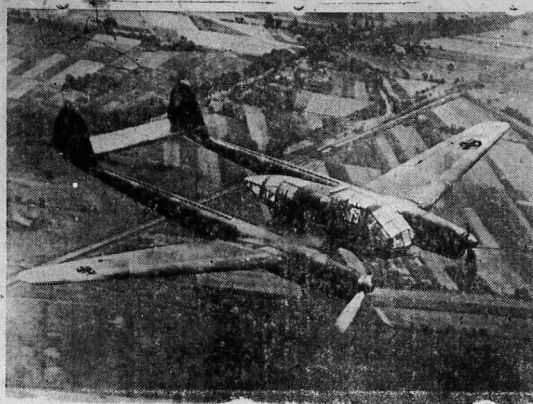
TRIẾT HỌC KANT

của NGUYỄN-ĐÌNH-THI

ĐANG IN :

Triết học Nietzsche

« Tủ sách triết học » TÂN VIỆT



Phi cơ phóng pháo F.cke Wulf 119 bay rất nhanh và dễ điều khiển của Đức

phi-cơ tính ra từng giây đồng hồ và sức đẩy của nó không-khí.

Thí dụ mỗi giây 200 thước, thế tức là phi-cơ đâm bổ xuống theo tốc-lực 720 cây số một giờ; 250 thước một giây tức là tốc-lực 900 cây số một giờ.

Một giây đồng hồ, thật là một khoảng thời-gian vô-hà, chẳng đủ cho chúng ta lau xong mũi và nhét mũi-xoa vào túi, thế mà trong khoảng thời-gian ngắn-ngươi ấy, phi-cơ đâm dọc xuống được tới 250 thước lấy, thật là mau lạ như sao sa vậy.

Từ trên cao 8000 thước, khi phi-cơ đã đâm bổ theo chiều dọc xuống được 5000 thước, tức là sau đúng 20 giây đồng hồ, thì phi-công phải nghĩ cho ngừng phi-cơ lại và bay theo chiều ngang như thường. Tuy ở dưới, còn 3000 thước nữa mới tới đất, song 3000 thước chỉ có nghĩa là 12 giây đồng hồ, nếu chậm một chút, e nhỡ xảy ra sự gãy máy, liệt máy chẳng hạn, thì phi-công sẽ không đủ thì giờ nhảy dù xuống

ĐÃ CÓ BẢN:

KÈ ĐÈN SAU

Tâm lý tiểu thuyết của LÊ VĂN - RỪNG
250 trang — giá 1550

Nhà xuất-bán BỐT MÚT 62 Hàng Cót, Hanoi

nữa. Nghĩa là xuống cách mặt đất độ 3000 thước, phi-công phải hết sức thận-trọng cho phi-cơ đi rất chậm-chạp Rồi, rất từ từ, êm dịu, trở hết lại-nghe ra, phi-công cho phi-cơ ngược đầu lên, để bay theo chiều ngang như lúc thường.

Một cái đầu máy xe-hỏa 100 tấn đi nhanh mỗi giờ 120 cây số, thì mỗi lực(force vive) 'inh theo mỗi giây đồng hồ 54.450.000 kilos. Một chiếc phi-cơ hai tầng rơi từ trên không xuống theo tốc-lực 50 thước một giây, thì mỗi lực(force vive) mỗi giây đồng hồ được 62.500.000 kilos.

Bởi thế, nên đang bay mỗi giây 250 thước, mà phi-công đột ngột cho phi-cơ ngược lên, thì cái sức phản-động sẽ mạnh ghê gớm, làm phi-cơ vỡ tan ra từng mảnh vụn, và phi-công sẽ chết không kịp thở hơi cuối cùng.

Cái thân-hình mảnh-rẻ của con người là vốn có đủ sức chịu-đựng được những ảnh-hưởng khốc-hại của sự tăng tốc-lực đâu?

Một vật rơi trong khoảng không thì mỗi giây đồng hồ tốc-lực tăng được độ 9 l nước 81, nhà toán-học lấy chữ g thay cho sức ấy.

Theo các cuộc thí-nghiệm của các nhà bác-học, thì sự tăng tốc-lực độ 2m5g, đã làm cho thân-thể người ta phải đau đớn khế chịu ỏi.

Ta lấy một cái bong-bóng cao-su đồ đầy nước vào rồi buộc vào một sợi giây. Ta cầm sợi giây ấy quay lẳng cái bong-bóng đi vun vút, ta sẽ nhận thấy rằng dần dần 'a quay nhanh, thì nước ở trong xô cá về một đầu bong-bóng, làm bong-bóng rắn rúm cả. Nếu ta quay mau hơn nữa, thì cái bong-bóng sẽ nổ tan như xác pháo. Thân-thể con người ta cũng vậy, cũng giống cái bong-bóng ấy. Nếu đang rơi với phi-cơ rất mau theo chiều dọc trên cao xuống, mà bỗng đột-ngột cho quay ngang ra, hoặc đột-ngột cho ngược lên thẳng-cao, thì thân-thể phi-công cũng có thể vỡ tan như chiếc bong-bóng cao-

su bị quay lẳng mau quá. Chạy ngang ra một cách đột-ngột thì phi-công sẽ hoa mắt, ù tai, tay chân bần-rần. Thình-lình cho phi-cơ ngược lên, thì óc sẽ choáng váng, náu ở trong tim sẽ hoặc bị xô dờn cả xuống chân hoặc bị xô dờn cả lên đầu, làm cho con người không thể chịu được.

Dù luyện-lập tinh-thực đến đâu và có một cơ-thể khỏe mạnh hoàn-toàn đến đâu, phi-công cũng chỉ chịu được sự tăng tốc-lực 3 hay 4 g. trong độ 30 hay 40 giây là cùng.

Có viên phi-công người Mỹ chỉ chịu sức tăng tốc-lực 10, 5g. trong có mấy giây, mà phải nghĩ việc luôn trong hai tháng trời, vì cơ-thể bị rung-động suốt từ đầu chí cuối.

Như vậy, chưa kể những tai-nhệ chuyên-nghiệp, trí mẫn-tiếp, lòng can-dảm, chỉ một sự lái phi-cơ đi ngang theo tốc-lực 500 hay 550 cây số một giờ, và lái phi-cơ đâm bổ xuống tốc-lực 700 hay 900 cây số một giờ, cũng đủ khiến cho chúng ta bài phục sức kiên-cố của cơ-thể các phi-công, cuối phi-cơ khu-trục hoặc thủ tiêu-tốc-lực các phi-cơ trước khi giao cho các sở chuyên-môn quốc gia. Hơn-hết là những người phi-thường. Và nhiều khi họ cũng nhớ những trường-hợp phi-thường mà thoát nhiều tai-nạn nguy-hiểm. Như đạo nào, báo Mỹ

đang trung-ủy g Keith đang bay cao trên 9000 thước, bỗng bị ngã đi bất tỉnh nhân sự đánh đổ phi-cơ đâm bổ xuống. theo tốc-lực kinh đi là 1.080 cây số một giờ. Mỗi khi phi-cơ cách mặt đất độ 300 thước, phi-công bỗng tỉnh lại và vừa kịp đủ thì giờ để phi-cơ bay ngang ra, tránh được một tai-nạn kinh khủng.

Có những phi-cơ như thế, có những phi-công như thế, trách nào phi-quân chẳng làm chúa-tể trong cuộc chiến-tranh ngày nay!

Đổi với sức mạnh đó có cách gì chống lại chúng?

Ngoài cách phòng-thủ «thụ-tộng», cũng

nhiều cách phòng-thủ «chủ-động» khả dĩ ngăn cản được phi-cơ địch-phương.

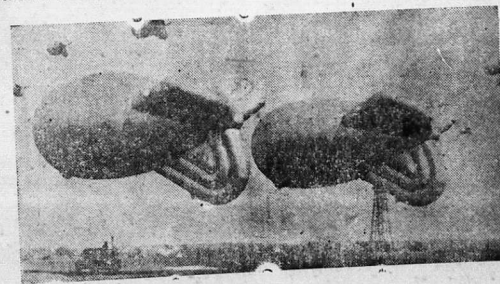
Tại trung có cách sau sau này là điệu dụng đặc lực hơn hết:

Đặt những khi-cầu thành hàng lối như một bức hàng rào lơ-lửng ở không-trung, để phi-cơ địch-phương phải giằng khi cầu là tự-nhiên bị hạ, chẳng khác gì con ruồi mắc lưới mỏng-như vậy.

Lối này chẳng mới gì. Từ lâu, từ khi có nạn không-chiến, nhiều nhà chế-tạo đã nghĩ ra cái ý nghĩ chẳng trên không, bao kín thành-phố một tấm lưới sắt không-lỗ do khi-cầu thả lên đỡ lấy, để phòng phi-cơ địch-quân. Hồi đại chiến trước, người ta đã dùng công chế tấm lưới sắt bao la đó, thả khi cầu lên cho đỡ lấy tấm-lưới ở trên thành Longueau. Nhưng khi-xấu không đủ sức đỡ tấm lưới sắt. Nó chùng xuống và rơi ụp xuống nhà ga Longueau chụp lấy mấy đầu máy xe lửa. Thế là cuộc thí-nghiệm thất-bại hoàn-toàn.

Tấm lưới sắt không dùng được. Nhưng người ta vẫn tin ở lực-lượng các khi-cầu và hồi 1917, khi-cầu Ý đã hỗ-vệ được thành Venise khỏi nạn phi-cơ quân địch. Giây chằng bước của khi-cầu, ban đêm không trông rõ, phi-cơ địch sợ mắc bẫy nên không dám tới.

Thấy phương pháp phòng-thủ đó thành công, bộ tham-mưu Pháp ở Chalais-Meudon hồi bấy giờ cũng áp-dụng khi-cầu vào công cuộc phòng-không. Có điều là khi-cầu Pháp hồi ấy đã



Hàng rào khi cầu thả trên không để ngăn cản phi-cơ địch

tinh xảo hơn khi-cầu Ý, không có lam-bô (nacelle) có thể thả lên cao đủ để ngăn cản những phi-cơ bay thấp cao.

Những kiểu khi-cầu Pháp thời ấy là khi-cầu kiểu Caquot, chính người Đức cũng phải bắt chước kiểu. Nhưng tới nhất là kiểu khi-cầu của đại-là Leclercq hình tròn, có mũi, coi tựa trái dưa-tần. Gó lùa vào làm phình những mũi ấy ra thành một thứ khi-cầu rất mạnh. Nó

bay cao được tới 70'0 thước; nếu lắp liền hai cái làm một thì có thể bay cao tới 9000 thước. Theo nguyên-tắc thì kiểu khi-cầu ấy có thể lên cao mãi tới 30.000 thước mới thôi. Sức mạnh giấy thép của khi-cầu thép ấy lớn bằng cái lông ngỗng sức mạnh được 1.200 kilos.

Những khi-cầu ấy có làm nên công-chuyện gì không? Có xin trưng ra đây một vài tang-chứng:

Hồi đại-chiến 1914-1918, một đoàn phi-cơ Pháp đang làm phải một khi-cầu chiếm-thiên ở gần Nancy: Ba chiếc phi-cơ vương giấy rơi xuống đất vỡ tan nát.

Tại Metz hai phi-cơ Pháp, rồi hai phi-cơ Anh và hai phi-cơ Đức bị hạ ở vương phải giấy khi-cầu. Đã thành cái lệ chung là phi-cơ nào vô phúc vương phải giấy neo khi-cầu là đi dơi nhà ma.

Trong hồi đại-chiến trước, còn nhiều chuyện phi-cơ bị hạ vì khi-cầu, không sao thuật ra hết được.

Tôi nay khi-cầu cũng chưa mất giá-trị cổ-hũ của nó. Đứng vững rằng phi-cơ ngày nay bay nhanh tới 500 cây số một giờ thì có thể cắt đứt được những giấy neo thép. Trái lại, phi-cơ bay càng nhanh, thì mỗi nguy càng chắc-chắn, nếu lỡ vương phải giấy khi-cầu.

Đến nỗi tới nay đã nhiều nhà sáng-chế định ra một thứ của giấy thép đặt ở phía trước phi-cơ, để phòng khi gặp những khi-cầu tai-hại. Nhưng không được. Đặt thêm mấy cửa vào phi-cơ, phi-cơ sẽ nặng-nề thêm, tốc-ực và giá-trị chiến đấu hay khu-trục sẽ giảm. Và ban đêm thì biết rằng nào mà mò những khi-cầu thả lung-lung cao trên trời không mà cửa phá cho hết những giấy neo oan-nghiệt? Thật là một việc không thể nào làm nổi. Có người lại bảo phi-cơ nên bay hàng đoàn theo chiều dài, « thì » một chiếc đầu để làm hư-hỏng khi-cầu, mở đường cho các phi-cơ đi sau. Nhưng sự

thật không thế. Chiếc đầu vương giấy khi-cầu bị rơi xuống; giấy khi-cầu không đứt dần, nó chùng lại một lát rồi căng thẳng, và lại sủa-sang chờ đợi cái « mồi » mới.

Nghĩa là chưa có cách gì đặc-lục để phá hủy hàng rào khi-cầu.

Hồi đại-chiến trước, số đi thành Paris nước Pháp không bị nạn bom, cũng là nhờ ở hàng-rào khi-cầu ấy dang ra gần khắp quanh thành phố.

Như vậy, ai cũng biết rằng khi-cầu có thể ngăn được phi-cơ. Và muốn phòng-thủ cá-thành-phố lớn như Ba-lê, Luân-đôn, Bá-linh, chỉ cần có một hàng rào khi-cầu gồm độ từ 250 tới 500 chiếc. Về số khi-cầu ấy, tiền kiah-phi hết độ vài trăm triệu đồng, nhưng đổi với những thành-phố lớn đẹp như vậy, mà so với khoản ngân-sách quốc-phòng hàng mấy nghìn triệu, thì số tiền ấy có thấm vào đâu.

Nhưng... khi-cầu đã có công-hiệu như thế thì sao hiện giờ thỉnh-thoảng thành Luân-đôn là thành-phố có khi-cầu phồn-hủ, vẫn bị phi-cơ Đức tới dơi bom? Phải. Phi-cơ vẫn có thể khinh-thường và phá-hủy những khi-cầu phòng-không, nhưng bất-buộc phải bay hết sức cao, cao lắm để vượt hẳn lên trên hàng rào khi-cầu, đâm bổ xuống hết sức mau lẹ, ném bom xuống đích, rồi lại phải cho phi-cơ thăng cao-mau-lẹ không kém gì thế, để tránh súng cao-xe, và những giấy neo khi-cầu. Chuyển đi cũng như chuyển về, lúc nào phi-cơ cũng phải bay thật cao, thì mới thoát được nguy-hiểm.

Ái cũng hiểu rằng trong những trường-hợp vội-vàng hấp-lấp như vậy, ném bom trúng đích là một chuyện chẳng dễ gì. Và bay trên mãi thượng tầng không-trung theo những tốc-ực ghê-gớm, đâm bổ xuống một cách liều mạng như vậy, theo những điều đã nói ở trên, chẳng phải là việc mà bất cứ phi-công nào cũng làm nổi đâu.

VĂN-HOÈ

Phi-cơ là chúa tể cuộc chiến tranh hiện đại

(Tiếp theo trang 26)

Pháp: kiểu Mureaux-113 một động cơ.
Đức: kiểu Arado-96 một động cơ.
Anh: kiểu Blackburn-Shark một động cơ.
Mỹ: kiểu Stearman một động cơ.
Ý: kiểu Caproni-134 một động cơ.
Nhật: kiểu Kawanishi-94 một động cơ.

Phi-cơ tuần-tiểu

Phi-cơ tuần-tiểu dùng để canh phòng mặt bể. Máy bay không cần phải bay nhanh lắm, chỉ cần bay được xa và mang nhiều khi giới tu vệt.

Loại này thường gồm có các kiểu thủy-phi-cơ.

Phi-quân Pháp có kiểu Loire-Nieuport-130 có thể bay 7 giờ liền để tuần phòng ven bể.

Những kiểu phi-cơ tuần-tiểu của Anh, Đức, có phần to và mạnh hơn: như kiểu Short Sunderland 3.400 mã-lực, 4 máy (của Anh) mang nhiều súng liên thanh (tất cả bảy khẩu) vẫn tuần tiễu trong Địa-trung-hải, kiểu Dornier Do-18 hai động cơ của Đức mang hai chòi súng, có thể bay một mạch được hơn bốn nghìn cây số.

Máy bay tuần-tiểu thông tin bằng vô-luyến-diện với các đội phi-cơ phòng thủ và các căn cứ thủy quân nên một khi máy bay địch lảng đến gần hải-phạm là các lực-lượng của hải-lực-không-quân nước nhà sẵn sàng để ứng-chiến.

Ngoài những kiểu phi-cơ kể trên, ta còn có thể kể những kiểu máy bay dùng vào việc bình hành không bắn súng và ném bom.

Đó là những kiểu máy bay tải-quân, máy bay thông tin, máy bay « Hồng-thập-lự ».

Hồi trước, không quân chỉ là tay sai của hải-quân và lục-quân, ngày nay không-quân hoàn toàn biệt lập để hành động.....

Hàng trăm máy bay âm-âm tiến đánh một tỉnh thành, bom nổ, đạn bay, nhà đổ, người chết, giữa những làn khói lửa bốc ngút trời.

Cảnh tượng kinh khủng đó, chính óc loài người đã tạo ra sau bao nhiêu năm khổ công nghiên cứu. Người ta đã dùng trí thông-minh đoạt quyền thiên-công, chế ra phi-cơ nặng hơn khi giới mà bay được, thì ngày nay, giống cây đời ngày ăn quả, chính nhân-loại lại bị ngay thứ khi-giới khốc hại đó làm cho điều đứng lăm than.

NGUYỄN HUYỀN TÍNH

PHUC - MY chaussures

Một tiệm giày tây nổi danh khắp Hồng-Dương, Bán-buôn và bán lẻ. Có catalogue kinh-biển. Thư từ và mandat để cho:

TRƯƠNG-QUANG-HUYỀN
204, RUE DU GOUTON - HANOI

ĐÃ CÓ BẢN:

Nhà bên kia

Truyện tâm lý của ĐO ĐỨC-THU giá 0\$65
Đọc trong cuốn NHÀ BÊN KIA của ĐO ĐỨC-THU, các bạn sẽ phải, ngẫm nghĩ hàng tháng hàng năm về thế sự. Các bạn sẽ có thêm rất nhiều tư tưởng lạc quan, hay chưa biết có đời người. Thật là một áng văn-chương tuyệt-tuyệt, mà đã là người có học thức thì không ai có thể bỏ qua.

NGƯỜI THỢ RÈN

Sách Hoa Mai số 23 của Nam-Cao giá 0\$12

VỢ ĐÈ

Hoa Mai số 24 của SỬU (Nguyễn-Ngọc) giá 0\$12
Nhà xuất-bản CỘNG-LỰC 9 Takou Hanoi

Phan MURAT

THƠM NHE. KHÔNG LEM Ồ
CHẤT THIẾT TỐT TỐT
NGANG HANG CÁC HIỆU
PHẦN ẬU. MỸ DANH TIẾNG

PHẦN

SUPER-MURAT

CÓ ĐỦ 7 MÀU, TỔ THƯỢNG
HẢO HẠNG, MỘT MỸ-PHẨM
CHO CÁC GIAI-NHÂN THƯỢNG
DỒI ĐÈ ĐI DỰ TIỆC SANG

Trong mỗi hộp có bản chữ Quốc ngữ chỉ cách lựa màu phần, cách trang điểm thế nào cho thật khéo



BÁN KHẮP CỦA HÀNG LỚN
Tổng phát hành Bắc-kỳ, Ai-lao
Etablissements VẠN - HÓA
8 - rue des Cantonnais - Hanoi

4 MÓN THUỐC BỒ CỦA NAM.
* PHỤ, LÃO ẬU DO NHÀ THUỐC

Đu-c-Phong

BÁN BUÔN, BÁI LẺ BÙ THUỐC SÔNG
THUỐC BẢO CHẾ VÀ CÁC THỨ SẮM

45, PHỐ (HÚC-KIẾN HANOI PHÁT HÀNH

Các cụ nên dùng:
THUỐC BẠ BỒ CỰC-PHONG. 1\$50

Các ông làm việc nhiều nên dùng:
THUỐC BỒ THẬN ĐỨC-PHONG 1,50

Các bà các cô nên dùng:
THUỐC ĐIỀU KINH BỒ HUYỆT. 1,20

Các bà phải cho trẻ em uống thuốc:
THUỐC BỒ TÝ TIỂU CAM. 1,00

Các phương-pháp chiến - đấu thần - diệu của phi quân ngày nay

và các

« Phi quân đã trở nên bà chúa trong các trận chiến đấu ngày nay diễn ở trên mặt đất hay dưới bề ». Đó là một câu mà ta thường đọc thấy trên các báo và trong các tin tức hàng ngày về chiến tranh từ hơn ba năm nay.

Thực thế, ở khắp các mặt trận ta đã thấy phi quân luôn luôn chiếm công đầu trong khi hợp tác với các thứ lực quân hay hải quân cũng như trong khi hành động một mình. Một ý ến đại tượng Y, Giulio Douhet sau cuộc đại chiến trước đã dự đoán rằng « trong một cuộc chiến tranh tới tận, phi quân sẽ giữ địa vị trọng yếu nhất và sẽ mang ý cuộc toàn thắng ».

Bắt đầu từ năm 1925, ở Ý một đại tướng chỉ huy phi quân nước đó là tướng Mecozzi đã cổ động rất về việc dùng phi quân để công phá bên địch và đã đặt cho thứ phi quân đó một cái tên riêng : « l'aviazione d'assalto » (aviation d'assaut : phi quân công kích). Cái tên đó ngày nay đã thành tên n-ững đ-ội thần binh của các n-ước dự chiến, nhất là của Đức mà mỗi khi người ta nghe thấy đều phải kinh không. Ta nên nhận rằng trong các công việc của phi cơ sự công phá là quan hệ nhất. Cũng vì thế, phi quân công kích so với các thứ phi quân khác được mở mang và chú ý hơn trong lúc chiến tranh. Phi quân công kích, tức là thứ phi quân can thiệp một cách trực tiếp vào cuộc chiến đấu trên mặt đất, từ cuộc nội chiến ở Tây ban nha đến nay, đã bao lần tỏ rõ sự lợi hại trong nhiệm vụ quan hệ của nó nên càng được mở mang và ngày thêm tinh xảo.

Người ta thường nói thứ « phi quân công kích » có từ cuộc Âu chiến trước và nhất là từ các cuộc tấn công của quân Đức và sau này của quân đồng minh trong năm 1918 là năm chiến tranh kết liễu. Hồi đó người ta đã thấy những phi cơ phóng pháo hạ thấp xuống bắn vào các đạo quân đang tiến hoặc ném bom dữ dội vào các trận địa và phá các đường giao thông dùng để tiếp tế lương thực của bên địch. Ngay khi cuộc Âu chiến trước mới phát khởi ngày 20 Aout 1914, một bản thông cáo Pháp đã thuật rằng một chiếc phi cơ Pháp gặp một đoàn kỵ binh Đức đã bắn và ném bom xuống làm cho đoàn quân đó bị rối loạn. Nhưng mãi đến Novembre 1914 ở

trận không chiến ghê gớm trong cuộc đại chiến này

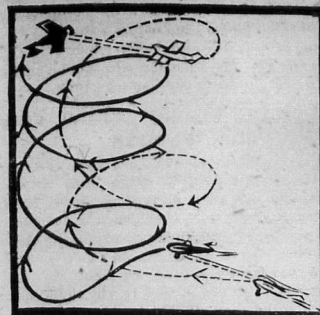
Pháp mới có một đội phi cơ phóng pháo đặc biệt và đến năm sau mới có những đội phi cơ khu trục.

Cuộc chiến tranh kết liễu, người ta đã có thì giờ nghiên cứu kỹ về các kết quả đã thu được. Người ta phải công nhận rằng ảnh hưởng về tinh thần của các cuộc công kích bằng cách bay thấp rất rõ rệt và có thể giúp ích nhiều cho quân đội được phi quân hộ vệ. Nhưng người ta lại cho rằng ảnh hưởng về vật chất không có gì nên không mấy ai để ý. Sau khi Ý lập ra một đội phi quân chuyên môn về việc công phá, các nước Nga xô viết, Đức và Hoa kỳ mới bắt đầu chế những thứ phi cơ để dùng riêng về việc công kích.

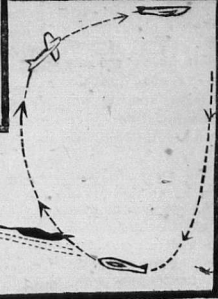
Kịp đến lúc Ý đem quân chinh phục xứ Ethiopie (1935) phi quân công phá mới giữ một trách nhiệm quan hệ trong các cuộc hành binh dưới đất. Nhưng người ta lại nói cuộc chiến tranh ở Ethiopie chỉ là một cuộc viễn chinh để chiếm thuộc địa của Ý. Quân đội xứ Ethiopie không có phi quân lại không có cả các bộ đội cao xa và phòng không. Đến khi giới của quân lính xứ đó cũng rất xoàng và họ tư l-ên rất kém.

Nhưng người ta đã quên không nói đến những sự khó khăn về địa thế trong việc dùng phi cơ ở Ethiopie. Ở đây địa thế hiểm trở, đất đai lại rộng nên việc quân đánh đuổi quân địch có lẽ còn dễ dàng hơn phi quân nhiều và các cuộc ném bom bằng phi cơ không có hiệu quả mấy.

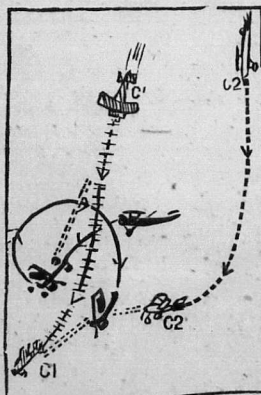
Lại đến cuộc nội chiến ở Tây-ban-nha (1936-1939), ngay khi mới xảy ra người ta đã thấy phi quân công kích của Ý dự chiến ngay. Những đội quân quốc gia tinh nhuệ nhất hồi đó là các đội quân mà chính tướng Franco chỉ-huy ở Maroc. (hở được các đội quân đó về Tây-ban-nha qua biển là một việc khó vì hải quân của chính-phủ



Cách đánh nhau của các phi cơ khu-trục ngày xưa và ngày nay rất khác nhau. Ở trên, hồi 1914-1918, chiếc phi cơ trắn, đâm nhào xuống đánh phi cơ đen ở dưới bụng, phi cơ đen phải bay vòng tròn ốc để tránh. Hình dưới, phi cơ khu-trục ngày nay cũng đâm bổ xuống đánh bên địch, nhưng bên địch bay nhanh có thể vòng để tránh đạn ngay



binh dân giữ bá quyền trên mặt biển. Nhờ có một đoàn phi cơ Ý Savoia S-81 mà Franco mới có thể đem quân qua eo biển về nước lập thành đội quân quốc gia thứ phát ở đất Tây-ban-nha. Các phi cơ Ý đã đánh nhau với một hạm đội của chính-phủ Tây-ban-nha gồm có một thiết giáp hạm, hai tuần dương hạm, bảy diệt ngư lôi và tám chiếc tàu ngầm và đã phá được hàng rào cùng giải tán được hạm đội. Nhờ thế mà hôm 6 Aout 1936, đoàn tàu vận tải thứ nhất gồm năm chiếc đã chở được 4.000 quân, cùng chiến cụ và pháo binh từ Ceuta về được tới Algésiras. Các phi cơ đi hộ tống đã đánh đắm được một trong hai chiếc tàu khác của bên địch. Đến cuối tháng Aout, chính phủ ở Barcelone đã cho một đạo quân đổ bộ lên đảo Majorque và tình hình phòng thủ trong đảo đã nguy ngập, vì thiếu cả quân lính lẫn chiến cụ. Sau chỉ nhờ có một tội phi cơ công kích



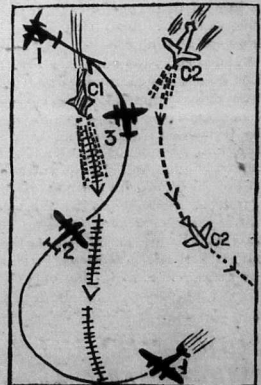
TRÊN: Hai phi cơ khu-tru vây đánh một phi cơ chiến đấu, phi cơ này phải bay vòng để tránh.

DƯỚI: Ngày nay khác hẳn, vì phi cơ chiến đấu tốc-lực lớn hơn có thể lợi dụng tốc-lực để chạy và đồng thời bắn vào các phi cơ địch.

của Ý mà ngăn được cuộc tấn công của quân chính-phủ và cả việc chở lương thực cho các quân đó nữa. Mấy hôm sau, bộ tư-lệnh chính phủ binh dân Tây-ban-nha đành phải rút các đội tàn quân ở đảo đó về nước.

Sau cùng đến lượt các đội quân tinh nguyện Ý bị phi-quân của chính-phủ binh dân ngăn cản trong cuộc tấn công đến Guadalajara. Một sư đoàn cơ giới hóa Ý, đã tiến được 40 cây số một cách dễ dàng, từ Malaga đã bị một đoàn gồm có 115 chiếc phi cơ, phần nhiều là loại phi cơ có kiểu R-5 của Nga đón đánh. Các phi cơ đó đã ném tới 500 quả bom và bắn 200.000 viên đạn, cuộc tấn công bị thất bại và quân Ý phải lui mất cả trật tự.

Sau này chỉ vì phi-quân của bên chính-phủ yếu đi mà quân Franco mới có thể thắng lợi được. Phi-quân Đức và Ý đã luôn luôn hộ vệ các sư-đoàn quân quốc-gia trong lúc tấn công và đã ngăn



được hết các cuộc tấn công và phản công của quân chính-phủ.

Cuộc nội chiến Tây-ban-nha thực là một dịp tốt cho phi-quân của Đức, Ý luyện tập trong việc công-kích bên địch. Nhờ đó mà sau này, phi-quân Đức đã có lịch duyệt về việc chiến đấu và đã gập lức và hải-quân Đức trong nhiều cuộc thắng lợi lớn lao.

Đến Septembre 1939, trong cuộc chiến tranh giữa Đức với Ba-lan phi-quân và các đội thiết-giáp đã giữ một trách nhiệm vô cùng trọng yếu không ai không phải công nhận. Nhưng vì phi-quân và các sư-đoàn thiết-giáp đã hợp tác một cách rất chặt chẽ nên người ta không thể nào phân biệt được rạch ròi nhiệm vụ và công lao của mỗi thứ quân. Vì quân đội Đức đã mạnh hơn quân đội Ba-lan cả về các phương diện nhiều quá, nên ta mới thấy Ba-lan đã bị thất bại một cách quá nhanh chóng.

Nếu xét rõ về kết quả đã thu được thì công của phi-quân và các đội chiến xa có thể nói là ngang nhau và hai thứ quân đó có thể thay nhau và phụ-lực nhau một cách có hiệu quả. Các sư-đoàn thiết giáp và các đoàn phi-cơ công kích là những thứ chiến cụ có thể sánh với các đội trọng và khinh-kỵ trong quân đội ngày xưa. Trách nhiệm của phi-quân công kích và của các đoàn thiết giáp là làm cho quân đội Ba-lan không thể trở tay kịp và hành động dễ đối phó với quân địch.

Ngay hôm khai chiến phi-quân Đức đã chia nhau đi đánh phá khắp các nơi có quân địch tập trung và phá được một phần lớn lực lượng của phi quân bên địch. Phi-quân Đức lại ngăn cản hẳn việc vận tải các đội quân cứu viện từ phía sau ra trận địa vì đã cắt được các đường giao thông chính. Sau cùng phi-quân và chiến-xa Đức lại đánh phá được các nơi đặt trọng pháo và làm cho pháo binh không thể liên lạc được với bộ binh nữa.

Rồi đến cuộc tấn công của Đức sang Na-uy, cuộc đại-tấn-công sang các nước phía Tây (1940) cuộc chinh phục các nước về Đông Nam Âu-châu (Nam-tư và Hi-lạp) và cuối cùng đến cuộc Nga-Đức chiến tranh, ở mặt trận này ta cũng được thấy phi-quân Đức chiếm địa vị trọng yếu và giúp cho lực lượng quân thù được những kết quả rất lớn. Ta có thể nói phi-quân đã làm thay đổi cả tình thế các trận đánh và các trận địa.

Không một trận thắng lớn nào, không ở trận địa nào, là không có phi-quân Đức can thiệp một cách trực tiếp. Những trận như trận ở công phá nước Anh, ở trận lấy đảo Crète và các

trận đại chiến ở mặt trận Nga thì phi-quân lại càng giữ trách nhiệm lớn lao hơn nữa.

Từ nay đến lúc thế-giới chiến tranh kết liễu, chắc ta còn thấy phi-quân lập nên nhiều chiến công rực rỡ chưa biết đến đâu mà lường.

Các phương pháp chiến đấu của phi-quân

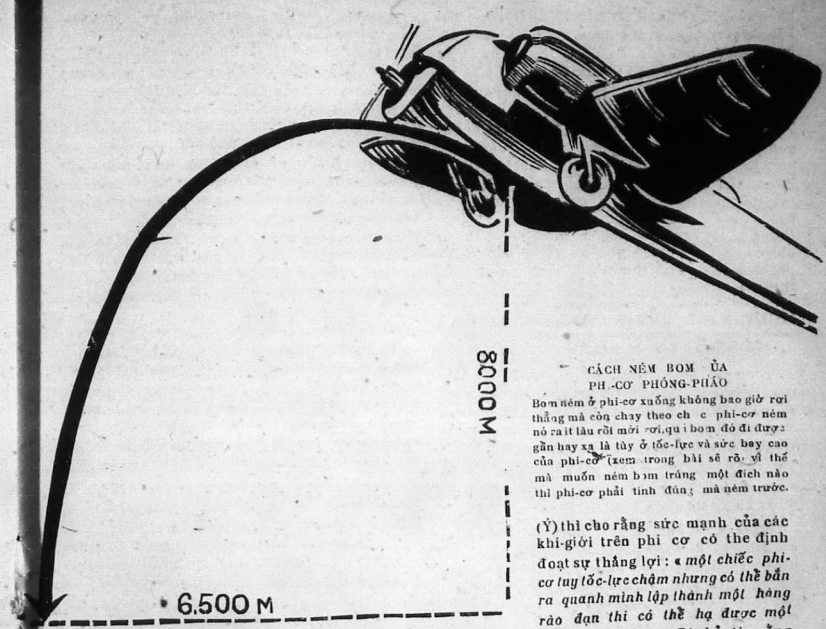
Từ cuộc Âu-chiến 1914-1918 đến cuộc thế-giới đại chiến này, ta đã thấy chiến lược về phi quân tiến bộ một cách dị thường. Trong cuộc chiến tranh trước, các phi-cơ khu-trục, là những phi-cơ mạnh nhất trên không trung, nhưng ngày nay thì đã khác và có người dự đoán phi-cơ khu-trục sẽ càng ngày càng suy kém. Điều đó ta không dám bàn đến, chúng ta chỉ thuật qua lại các phương pháp mà phi-cơ khu-trục (xem bài riêng) thường dùng nhất ngày nay để đánh đánh phi-cơ khác hay đánh một mục đích gì. Đó là cách đâm bổ từ cao xuống rồi khi xuống thấp nhất mới bắn hoặc thả bom và ngóc lên ngay. Cách công kích này rất nhạy và rất nhanh chóng, 10 lần đến 7, 8 lần có kết quả tốt.

Còn các phi-cơ khu-trục mỗi khi muốn đón đánh các phi-cơ phóng-pháo bên địch thì một là phải luôn luôn bay đi tuần tiễu trên không quanh chỗ trường bay, hay một thị trấn, hai là phải đón phi-cơ bên địch ngay trên đường mà các phi-cơ đó tất phải qua. Cách thứ ba là phải đặt ở giữa miền biên giới và các nơi có thể bị phi-cơ bên địch đánh phá nhiều đồn canh gác dự-đặt để do các phi-cơ phóng-pháo bằng tiếng kêu của động cơ hoặc bằng cách trông thẳng. Sau khi nhận thấy, những người giữ việc canh gác gọi giầy nói báo tin cho nơi cần cử phi-cơ khu-trục bên mình ở gần nhất, phải nói rõ cả số phi-cơ, bay cao thấp và bay về chiều nào.

Được tin lập tức các phi-cơ khu-trục bay lên để đón đánh các phi-cơ bên địch. Nếu giữa lúc đó mà phi-cơ bên địch đổi chiều bay đi phía khác thì lập tức có người canh gác khác báo tin về nơi cần cử rồi từ nơi cần cử phải gọi tin bằng vô tuyến điện cho các phi-cơ khu-trục đang bay trên không.

Một trận không-chiến giữa hai đoàn phi-cơ

Dưới đây chúng tôi tả một trận không chiến giữa hai đoàn phi-cơ theo sự xét nghiệm của một nhà chuyên môn về phi-quân là đại-uý Hénot. Trước hết, đoàn phi-cơ phóng-pháo đang tiến có phi-cơ khu-trục hộ vệ xếp thành



CÁCH NÉM BOM ỬA PH-CƠ PHÓNG-PHÁO

Bom ném ở phi-cơ xuống không bao giờ rơi thẳng mà còn chạy theo các phi-cơ ném nó rất lâu rồi mới rơi, qua bom đó đi được gần hay xa là tùy ở tốc-lực và sức bay cao của phi-cơ (xem trong bài về radar, về thứ mà muốn ném bom trúng một đích nào thì phi-cơ phải tính toán; mà ném trước.

(Ý) thì cho rằng sức mạnh của các khi-giới trên phi-cơ có thể định đoạt sự thắng lợi: « một chiếc phi-cơ tuy tốc-lực chậm nhưng có thể bắn ra quanh mình lập thành một vòng rào đạn thì có thể hạ được một

hàng chữ V cứ mỗi đoàn năm hoặc 3 chiếc và tất cả có độ 45 chiếc. Đoàn phi-cơ hộ vệ thứ nhất bay về phía trái cao hơn độ 300 thước, đoàn này có tám chiếc. Đoàn thứ hai cũng tám chiếc cũng bay về phía trái, nhưng cách xa độ bốn, năm cây số. Tất cả phi đoàn có 6 chiếc đều có thể thông tin với nhau bằng vô-tuyến-điện và tốc lực độ 350 cây số một giờ. Đang bay sang địa-phận địch thì bỗng các quan-sát-điền báo tin có một phi-đội 20 chiếc phi-cơ khu-trục bên địch đón đánh.

Lập tức vâng tu-lệnh chỉ huy phi-đoàn bị công kích dùng vô-tuyến-điện ra lệnh cho các phi-cơ phóng-pháo bay về phía tả. Đồng thời, do phi-cơ hộ vệ thứ nhất được lệnh bắn và đoàn phi-cơ hộ vệ thứ nhì phải giữ lại đón đánh các phi-cơ bên địch trông thấy trước mặt. Thế là các phi-cơ chiến-đấu bên địch dưng vào một tình thế bất lợi vì bị ba đoàn phi-cơ bắn vào, ha bốn phi-cơ phóng-pháo bay sau cùng và hai đoàn phi-cơ chiến-đấu đi hộ vệ.

Các phi-cơ địch không thể kháng cự được đành phải bay trốn.

Trong các nhà chuyên môn phi-quân, có người

« chiếc phi-cơ bay nhanh hơn mình ». Có lẽ tin rằng muốn đối địch với phi-cơ khu-trục thì phải chế những đoàn phi-cơ phóng-pháo tốc-lực ngang hoặc hơn phi-cơ khu-trục và các khi-giới đầu có kém mạnh cũng không có hại gì. Người ta cho rằng nếu thế thì không thể xảy ra cuộc chiến-đấu được vì phi-cơ khu-trục không đuổi kịp phi-cơ phóng-pháo. Vì thế mà theo nguyên-tắc này người ta đã dùng những phi-cơ phóng-pháo tốc-độ lớn mà lại có những khi-giới mạnh và nhiều hơn.

Các phi-cơ khu-trục ngày nay trong khi đang bay với một tốc-độ từ 5 đến 6 trăm cây số một giờ không thể nào lộn như các phi-cơ khu-trục trước kia, nhưng trong khi một chiếc phi-cơ khu-trục nào đâm bổ xuống thì sức mạnh của nó có thể hơn sức mạnh một tòa máy nặng 100 tấn, chạy nhanh 120 cây số một giờ. Nếu một phi-công sai khiến chiếc phi-cơ của mình một cách quá táo-bạo thì một là phi-cơ có thể vỡ tan từng mảnh, hai là phi-công không thể chống lại được với cơn giết đi vì xuống mau. Một chốc phi-cơ khu-trục lúc đâm bổ để đánh một chiếc phi-cơ phóng-pháo chỉ có rất ít thì giờ (một nhân 25 của giây đồng hồ) để bắn trúng đích, nghĩa là

Nhà sản xuất lớn các thứ áo dệt (pull-overs, chemisettes, slips, maillots, v.v.) chỉ có...

HÀNG PHỤC-LẠI 87-89 route de Hué — Hanoi

BÁN BUÔN KHẮP ĐÔNG-PHÁP — AO TỐT KHÔNG ĐAU SÁNH KIP

khẩu súng liên-thanh bắn nhanh nhất cũng chỉ bắn được một phát thôi (xem bài riêng). Một phi công chỉ huy một phi đoàn đã lập được nhiều chiến công rực rỡ và hạ được 22 phi-cơ địch đã nói rất đúng « Tốc-lực lớn của các phi-cơ khu-trục đã khiến các phi-cơ đó không thể một mình dự chiến để đánh một phi-cơ khác. Ta không còn được trông thấy những trận không-chiến giữa hai phi-cơ khu-trục như hồi 1914-1918 nữa. Phi-cơ tấn-tấn có cách đâm vào mỗi cựa nó rồi dùng đại-bác hoặc súng liên-hanh bắn ngay vào. Nếu cần phải đổi chiến thi trọng-lượng và tốc-lực của phi-cơ khu-trục bắt buộc phi-cơ đó bay ra một khoảng rộng, nên chiếc phi-cơ bị công kích thường có đủ thì giờ để trốn thoát. »

Công kích bằng cách bỏ nhào : các phi cơ Stukas của Đức

Trong các chiến lược về phi quân mà Đức thường dùng để công kích bên địch một cách rất có hiệu quả, người ta phải kể đến chiến-lược đâm bỏ nhào của một thứ phi cơ riêng dùng về việc đó gọi là Stukas.

Với cách công kích này phi quân Đức đã thu được những kết quả rất là mỹ mãn và đã thắng được nhiều trận lớn lao.

Stukas tức là thứ phi cơ Junker 87-B, một động cơ, 2 cánh, 2 người ngồi. Trông bề ngoài thì phi cơ này không có vẻ nguy hiểm như các hạng phi cơ Junker 86 và 88 cũng là những phi-cơ phóng pháo của Đức. Thứ phi cơ Stukas có thể coi là hạng phi cơ công kích tốc-độ nhanh và dễ sai khiến nhất trong các thứ phi cơ công kích ngày nay. Phi cơ này có thể quay lộn trong một khoảng rất hẹp trong khi đâm bỏ xuống rất nhanh đến nỗi các máy động cơ do tiếng động-cơ của các bộ-đội phòng-kông t nh xấu nhất cũng không thể nào nhận thấy được. Phi-cơ này thường khi đi công kích không phải dùng phi-cơ khác hộ vệ. Đó là con đẻ của kiểu phi cơ Junker dùng làm phi cơ phóng pháo ở mặt trận Tây ban-nha hồi 1936, 37, 38, nhưng chế tạo một cách tinh xảo hơn và có một vài đặc-diểm mới rất nguy hiểm. Kiểu Junker 87-A cũng là một thứ phi cơ với kiểu Stukas khi đâm nhào xuống rất nhanh nhưng phi cơ đó phải ngóc lên trước khi chưa thả được bom xuống đích. Kiểu Junker 87 B hơn hẳn là vì có thể thả được bom đặt phía trước xuống đích định công kích. Phi-cơ Stukas ném bom rất đúng, nếu các khi-cơ dùng trên phi-cơ đã sửa soạn trước. Tốc-lực của chiếc Junker 87 B cũng nhanh hơn và phi cơ đó có thể ngóc lên rất chóng nên ít bị súng cao-xạ bắn trúng. Hình dáng thứ phi-cơ bỏ nhào này mới khi đã được trông thấy một lần thì lần sau không thể nhầm ở phi cơ khác được nữa. Cái đầu của thứ phi-

cơ này không giống một thứ phi - cơ nào khác, đầu bay cao hay thấp cái đầu của Stukas vẫn có hình một chữ V lớn rất nhọn. Thường các đoàn Stukas vẫn bay nhanh 600 cây số một giờ để đến chỗ đích định đánh phá, khi gần tới, đoàn phi-cơ đó bỗng bay chậm lại chỉ còn độ 350 cây số một giờ rồi đâm thẳng xuống rất nhanh, khi đến chỗ thấp nhất mới nhả bom ra rồi lại ngóc thẳng lên. Khi người ta trông thấy một chiếc phi cơ Stukas đâm thẳng xuống rồi lại ngóc lên ngay được, người ta tưởng đó là một sự không thể nào có được. Người ta lại tưởng các phi-công ngồi trong phi cơ đó khi nó đâm xuống thì phải chết ngất đi chốc lát như người mất tinh thần sự. Phi cơ Stukas ném bom một cách rất đúng, trăm quả nhiều khi đúng cả trăm và chỉ một quả bom của nó là đủ để đánh đắm một chiếc khu-trục-hạm. Phi cơ đó đánh các tàu chiến Anh trong eo biển Pas de Calais người ta tưởng như một đoàn địch-hầu đến một những con cá đuối bề. Người ta ước lượng số phi-cơ Stukas của Đức độ từ 2 đến 3 trăm chiếc, có lẽ hơn nữa cũng nên. Đức chỉ dùng phi cơ đó trong khi phải cần đến để đánh những chỗ trọng yếu vào hạng nhất.

Ngoài thứ Stukas, Đức còn có kiểu phi-cơ phóng pháo đâm bỏ như những chiếc Heinkel 118 và một vài thứ phi cơ phóng pháo hạng nhẹ khác nhưng các thứ đó không thể đeo bom ở trước và không thể ném bom một cách rất trúng như kiểu Stukas được. Phi-quân công kích của Đức còn gồm có hàng ngàn chiếc phi cơ phóng pháo hạng nặng như các kiểu Junker 86, 88, 96 và các kiểu Dornier mang được nhiều bom.

Còn phi cơ khu trục thì Đức có rất nhiều, không thể kể hết được. Thường khi người ta thấy những đoàn phi cơ Messerschmidt bay che rợp cả một góc trời để hộ vệ các phi cơ phóng-pháo hạng nặng. Người ta ước số phi - cơ của phi quân Đức có tới 20.000 cá khu trục và phóng pháo. Lại còn phải thêm vào số đó các phi-cơ dùng về việc huấn luyện, các phi cơ vận tải và phi cơ của các hãng buôn. Tất cả số phi cơ trong nước Đức không được số 40.000 chiếc. Kỹ-nghệ hàng-không Đức lại càng ngày càng mơ mang thêm nên số phi cơ tuy bị hạn chế mà vẫn có thể tăng thêm mãi.

ĐÃ CÓ BẢN : Chuyện vô lý

phiếm luận
của Lăng Nhân Phụng tất Đắc
tựa của Nguyễn Giang Giá 1920
Nhà xuất bản «Mới» 57 Phúc-Kiến Hanoi

Cách công kích táo bạo nhất : nhân lôi hay là « trái phá người »

Cách này từ trước đến nay ta chỉ thấy các phi-công của Nhật, Đức và Nga dùng tới. Đó là một chiến lược công kích táo bạo đến cực điểm chỉ dùng trong lúc cần kíp để công phá những cơ quan quan-sự tối trọng yếu và những chiến hạm lớn (thiết giáp hạm và hàng không mẫu hạm) của bên địch. Dùng chiến lược này, các phi công đã phải hi sinh cả phi cơ và thân mình lao xuống đích với cả bom, đạn còn lại trong phi cơ. Một tiếng nổ long trời lộng đất phát ra tức thì cả phi cơ, phi công và cơ quan quan-sự bên địch bị tan tành ra trăm nghìn mảnh.

Không vượt qua biển giới, các phi cơ có thể đánh phá được các thị trấn trong nước

Người ta đang nghiên cứu hoặc đã tìm ra được những phương pháp đánh phá, nhờ đó có thể công kích được những đích ở xa chỗ phi cơ bay hàng trăm cây số. Muốn tránh mọi sự nguy hiểm trong khi đi ném bom, phi cơ phải bay rất cao và rất nhanh. Như thế thì vừa có thể tránh được đạn của súng cao xạ và của các phi-cơ khu-trục.

Nhưng muốn ném trúng đích thì trái lại phải bay thấp và chậm. Vì những sự trái ngược đó nên các nhà chuyên môn đã nghĩ ra một cách ném bom mà chúng thuật ra sau đây :

Trong lúc phi-cơ bay ngang nhiều người vẫn tưởng rằng chỉ khi nào bay cao trên đích mới ném bom xuống. Đó là một sự lầm lớn. Quả bom mỗi khi rơi ra không rơi thẳng và còn chạy nhanh như chiếc phi-cơ đã nhả nó ra trong ít lâu rồi mới từ từ rơi xuống. Nếu muốn ném trúng một nơi đã định thì phi-cơ phải ném bom trước khi bay tới đích. Ví dụ một phi-cơ bay cao 5.000 thước và tốc-lực 360 cây số một giờ thì phải ném quả bom cách đích 2850 thước. Quả bom phải đi 32 giây mới rơi xuống đất được. Vì như muốn đánh phá đài kỷ niệm chiến thắng ở Paris thì phải thả bom khi bay qua miền điện Tuileries.

Phi-cơ càng bay cao thì càng phải ném bom sớm hơn.

Phi-cơ càng bay nhanh, quả bom càng đi xa hơn. Nếu phi-cơ bay cao 8.000 thước và tốc-lực 540 cây số một giờ thì phải ném bom 6 cây số trước khi đến đích. Nếu có những phi-cơ tinh-xảo thì chắc hẳn lúc bay ở xa có thể ném bom rất đúng để tàn phá một khoảng rộng máy trăm cây số hay là một thị-trấn lớn chẳng hạn.

HỒNG-LAM

KỲ SAU : Các trận không chiến lớn lao từ năm 1940 đến nay

ĐANG IN :

Việt-nam cổ văn học sử

tác giả : NGUYỄN-ĐỒNG-CHI
tựa của : TRẦN-VĂN-GIÁP
lời bạt của : HUỖNH-THÜC-KHÁNG

500 trang - Bìa cứng Nguyễn - đồ - Cứng
Giá 4\$50 - Bản Impérial d'Annam : 25 \$
Bìa đỏ lụa sông Thợ : 20\$ - Bản Super
glace : 15\$. Ai gửi tiền mua trước ngày
1er Octobre 1942 sẽ được trừ 10% và
không phải trả tiền bưu phí

HANOI - THUYỀN 71 TIỀN TSIN - HANOI

CÁC GIA-BÌNH NÊN DÙNG THUỐC :

Điều - Nguyễn

- 1) Thuốc đau dạ dày B.Đ. - Nguyễn
- 2) Thuốc ho gà. . . Điều - Nguyễn
- 3) Thuốc ho lao. . . Điều - Nguyễn
- 4) Thuốc bổ hân. . . Điều - Nguyễn
- 5) Thuốc bổ huyết. . . Điều - Nguyễn
- 6) Thuốc cam sai. . . Điều - Nguyễn
- 7) Thuốc cam sai. . . Điều - Nguyễn

Tổng - cục : 123 Hàng Bông Hanoi

Đại-ly Đức-thăng, Mai-Thanh, Nam-tiến, Saigon
Nam-cường : Mytho. Vinh-hưng Vientiane

Thuốc lậu số 2

Chuyên trị các chứng lậu - 0\$80

Nhà thuốc TẾ-DÂN 131, phố hàng Bông Hanoi
Đại-ly. - Hải-phong : Mai - Thanh 60-62 Cầu-jới, Nam-định
Việt - Long 28 Bến cũ. Phi - Thọ : Vạn - Thọ 86 gần tỉnh
Hưng-yên : Chi-Tướng 36 ai Marchand



Blanchit les dents
et
conserve l'émail

EN VENTE PARTOUT

Trận hải-chiến giữa Hòa-lan với ta năm 1644

Cái thuyết của cố Bé-ligne Vachet có lẽ đúng với sự thật hơn.

Nhà truyền giáo này đến ở Hội-an và ở Huế luôn 15 năm, từ 1673 đến 1682, xa cách thời kỳ Hoa-Việt hải chiến có ba chục năm, tự nhiên còn có thể dò tin hỏi chuyện được dễ dàng, không bị truyền văn lẫn ngày làm cho thất thố. Huống chi cố Vachet thường đi lại giao thiệp với các nhà cầm quyền ta, lại biết cả nghề làm thuốc cho nên có một hai lần được chúa Nguyễn cho triệu từ Hội-an vào kinh-đô để chữa bệnh khảm cấp cho một vị đại-hầu trong triều hoặc một tôn-nhân trong vương-phủ; sự giao thiệp quý hóa như thế, dễ khiến cố Vachet hỏi được câu chuyện Hòa-Việt hải-chiến một cách đầy đủ hơn người ta.

Theo cố Vachet biết, thì nguyên nhân xung đột khác bần.

Lúc bấy giờ n ười Hòa-lan mở hiệu buôn bán ở Hội-an có vẻ to tát, thịnh vượng. Họ dùng người bản xứ làm công trong hiệu cũng nhiều. Một hôm họ thấy hàng hóa mất mát, tình nghi một người làm công đã lấy trộm đem đi bán, rồi dùng lối vũ-phu tra hỏi, đánh đập người ấy đến chết. Muốn che mắt quan quyền, họ nói rằng người ấy đang lấy trộm hàng hóa trong hiệu, bị bắt quả tang.

Quan trấn thủ Quảng-âm thấy họ đánh chết một người bản xứ với cách tàn-bạo như thế, rất lấy làm bất-bình; ngài liền mở cuộc thẩm vấn cho biết hư-mục. Những người Hòa-lan đã không biết tội thì chờ, lạ còn trả lời hỗn xược.

Giặc lăm, quan trấn thủ Quảng-nam liền soạn xe ngựa đi ra kinh-đô, trình bày sự tình với chúa Thượng. Chúa cũng nổi giận, cho quan trấn-thủ được toàn quyền hành động, để giữ lấy uy-quyền và thể diện nơi cùng, dù có phải về chuyện ấy mà gây nên chiến-tranh với Hòa-lan cũng không ngại.

Nắm được đặc quyền trong tay rồi, quan trấn-thủ trở về Quảng nam đến bằng cửa hiệu Hòa-lan ở Hội-an, bắt hết cả bọn, rồi

Hải-quân Việt-nam ta đại thắng — Hai chiếc tàu chiến Hòa-lan bị đánh chìm — Thủy-sư đô-đốc VAN LIESVELT tử trận

II

sai lính chnyên vận bao nhiêu hàng hóa trong hiệu đem ra giữa sân, rồi lửa mà đốt. Thứ nào không đốt được, thì cho thuyền trở ra ngoài bể xa, đồ xuống bể hết.

Những người Hòa-lan bị trời giải về nha-môn kết án.

Kết quả 7 người bị xử trảm-quyết, còn 2 người được tha, cho đáp thuyền khách, trở về Batavia để họ báo nhau cho biết công việc bị thảm xảy ra là thế.

Lúc ấy Hòa-lan làm chủ hải-đảo Chà-và (Java) đã nửa thế kỷ (từ năm 1596), có chiến-thuyền hải quân tụ tập ở đấy khá nhiều. Những người sang nước ta buôn bán, đều do công ty Hòa-ấn (Compagnie Néerlandaise) ở đảo Chà-và phái đi.

Hai người sống sót, trở về thủ đô Batavia báo-cáo v ệc thảm thiết đã xảy tới cho cửa hiệu ở Hội-an, nét mặt người nào cũng hốc hác, xám xanh chưa hết hải-hùng kinh khủng. Công-ty Hòa-ấn tức lắm, liền phái ba chiếc chiến-thuyền hạng to, có đủ khí giới quân lính, chạy thẳng sang Quảng-nam có ý lấy võ lực rửa thù với chúa Nguyễn.

Không ngờ đội chiến-thuyền ấy bị hại trận đầu dớn, thủ đô chẳng rửa được, còn hao binh tổn tướng thêm.

Sử ta chép rõ thủy-sư hai bên giao chiến là trước cửa Thuận-an, gần kinh thành Huế, nhưng trong sách của cố Vachet lại ấn-định chiến-trường là vịnh bể Đà-nẵng.

Cố Vachet thuật chuyện rằng hôm ấy, một trong ba chiếc tàu chiến Hòa-lan đầu ở phía ngoài, còn hai chiếc thì xông vào tận trong vịnh, đội có thủy-triều lên thì vào sông Hàn

ý chừng muốn đến bão phá tỉnh thành Quảng-nam.

Nhưng thủy-sư An-nam trông thấy, sáu chiếc thuyền trận liền xông ra nghinh-chiến.

Chiến-thuyền An-nam tuy bé nhỏ và khí-giới cũng thua kém bên địch, song nhờ có chiến lược khôn khéo, tướng sĩ đều can đảm, cứ lần xà vào mà đánh không hề sợ hãi, thành ra giao-chiến một lúc, hai chiếc đại-thuyền Hòa-lan bị đánh chìm, còn chiếc thứ ba vội vàng chạy thoát.

Có một thuyết khác, theo nhà viết sử Maybon, sở dĩ có vụ đóng cửa hiệu, đốt hàng hóa của thương cuộc Hòa-lan tại Hội-an, rồi xây đến trận thủy-chiến, là vì chúa Nguyễn bắt được tang-chứng người Hòa-lan có bí-mật giao thiệp với chúa Trịnh h, mưu sự bất lợi cho miền nam.

Nguyên hồi năm Tân-ty, 1644, có hai chiếc

tàu Hòa-lan ở xứ Bắc chạy vào đàng-trong, mắc cạn ở cù-lao Châm; trong tàu có mấy người mà chúa Thượng—hay là Công-thương-vương theo người lấy-dương lúc bấy giờ—cho là gián-điệp của chúa Trịnh, ngài hạ lệnh bắt họ giam lại để xét hỏi.

Cuộc thẩm-vấn đang tiến hành thì qua đầu năm Nhâm-ngọ, 1642, có một chiếc tàu Hòa-lan khác, do Van Liesvelt làm thuyền trưởng, từ ngoài bắc chạy đi Batavia, nhưng tiến đường ghé vào Hội-an, để xin chúa Nguyễn trả lại vật do cho những người bị bắt làm người.

Khốn nỗi trên tàu ấy có chở mấy vị quý-khách, chính là từ thủ đô của chúa Trịnh sai đi sang Batava, chắc hẳn sẽ giao thiệp với nhà đương cuộc Hòa-lan ở đấy, một là mua khí-giới về cho xứ bắc, hai là yêu cầu đừng bán quân nhu thuốc đạn gì cho miền nam.

Công-thương-vương do biết như thế, càng thêm bất bình. Có lẽ vì thế ngài mới từ chối, không chịu thả những người tình nghi đang giam trong ngục.

Thấy việc giao thiệp hòa bình không có kết quả, Công-ty Hòa-lan bèn quyết định lấy vũ-lực để uy-hiếp chúa Nguyễn phải thả những người kia ra mới nghe. Cuối năm 1643 họ phái 5 chiếc chiến-thuyền sang Quảng-nam, chở 172 lính thủy và 50 lính bộ, cũng do Van Liesvelt làm tướng kéo đi rầm rầm rộ-rộ, không khác gì một cuộc viễn-chinh.

Đội chiến-thuyền ấy đến Đà-răng, tướng Van Liesvelt thì-hùng, thần dân mấy chục tên đổ lên bờ, địch cướp lấy đồn trại An-nam ở ven bể. Không ngờ bị quân An-nam vây đánh rất bừa. Van Liesvelt và hơn chục tên lính bị giết tại trận, còn dư thì bị bắt sống.

Viên phó-tướng Hòa-lan là Van Linga vừa hô thẹn vừa tức g ận uất lên, muốn ra tay anh hùng lấy mạng đối-mạng một cách rất giản tiện, là có 20 người An-nam dân-cư ven bể đã bị bắt-cóc từ trước để làm « con tin »,



giờ họ đem những kẻ vô tội ấy ra hành hình ngon lành, cho được báo thù, hả giận. Tướng Van Linga chỉ làm thế thôi, chứ không dám mạo hiểm đem thủ-bạ lên bờ để huyết chiến với quân lính An-nam, hầu phục thù tuyệt

hận cho những người đã bị từ tận và bị bắt.

Mắtchơi mắt, rằng chơirằng, Công-thương-vương lựa trong đám thương-gia Hòa-lan đang giam trong ngục, lấy một người có vẻ đáng báo quan hệ nhất, lời ra pháp-trường trảm-quyết cho hả vong linh 20 tên dân ven bể đã bị chết oan vì quốc sự.

Tướng Van Linga vẫn không dám ra mặt giao-chiến, chỉ thừa cơ lên bờ, xông ngay vào mấy làng ở ngay bờ bể, cướp lấy 107 người An-nam đem xuống thuyền rồi kéo buồm chạy ra xứ bắc. Từ đấy người Hòa-lan mới quyết tâm giúp đỡ chúa Trịnh một cách công khai để chống với chúa Nguyễn.

Chính bởi vụ ấy, Công-thương-vương mới ra lệnh đóng cửa hiệu của người Hòa-lan ở Hội-an và thiêu hủy hàng-hóa, xử trảm 7 mạng, như chuyện chúng ta đã biết. Rồi kẻ

đó tới trận thủy chiến ở cửa Thuận-an giữa năm Giáp-thân, 1844, mà hải-quân ta đại-thắng.

Có Alexandre de Rhodes đến Huế vào năm ấy, về sau có thuật chuyện ở trong hai quyển sách « *Divers voyages* » và « *Tunchinensis historia libri duo* »; chắc hai quyển sau có viết bằng chữ La-tinh. Những người Âu-tây viết về Việt-nam, coi sách vở của cô A. de Rhodes là tài liệu quý hóa, (thường nhắc đến luôn).

Cũng ở trong quyển « *Việt-nam cận-đại-sử* » của ông Maybon, chúng tôi thấy chép về trận Hòa Việt hải chiến như sau này :

Ba chiếc tàu chiến Hòa-lan do tướng Pierre Baeck chỉ huy, từ cũ-lao Samatra khởi hành sang Quảng-nam vào cuối năm 1843.

Lúc đến chỗ mới bị gọi là *Quatre caps* (?), hạm-đội Hòa-lan gặp đội chiến-thuyền An-nam đến sáu chục chiếc, chặn đường ở đó để đánh, mà nguyên-sứ chính là thế-tử của Công-thượng-vương, về sau nối ngôi, tức là chúa Hiền (chúa Hiền là Đổng-quận-công Nguyễn-phúc-Tân, lên nối-ngiệp chúa từ 1648 đến 1687; lúc cô trận Hòa Việt thủy-chiến, ngài đang ở ngôi thế-tử, thường vàng mệnh phụ hoàng sai cấm binh đi trận-mạc luôn, khi thì trên bộ, khi thì dưới thuyền, tỏ ra người giỏi thao-lược).

Chiếc tàu của viên đề-đốc Hòa-lan, to nhất trong hạm-đội, bị bốn chiếc chiến-thuyền An-nam xúm lại bao vây và đánh rất quá; chặt gãy bánh lái, bắn ngã cột buồm. Quân lính An-nam như cầm chặt lấy hai bên sườn tàu mà chiến đấu dữ dội, thủy-bình Hòa-lan cố gỡ mình thế nào cũng chẳng được.

Một lúc xem ra thế cùng lực kiệt, không còn cách nào tẩu thoát được nữa, viên đề-đốc Hòa-lan tự châm lửa vào kho thuốc súng để đánh đắm tàu mình và chết theo.

Còn hai chiếc kia, ông Jean Gobyn nói rằng chạy bán sống bán chết mới tìm được chỗ ẩn nấp ở đảo Trần-châu (?)

Nhưng theo cô A. de Rhodes thì một trong hai chiếc tàu đó bị chiến thuyền An-nam đuổi theo đến gót, đến nổi va mình vào một mỏm đá mà vỡ tan tành, còn chiếc kia tìm đường chạy ra mạn bắc. Chúa Trịnh-Tráng thấy họ thối lui như thế, tức giận vô cùng; họ ghé vào cửa bể nào cũng đuổi cổ đi, lại cấm cả dân-cư duyên hải, không ai được bán lương thực cho chiến-tàu bại trận xu xác ấy nữa.

Như vậy thì ra việc chiến thuyền Hòa-lan

đến đánh Quảng-nam lúc ấy, có chúa Trịnh dự mưu hoặc thúc-gục bên trong.

Cô A. de Rhodes kể chuyện sai cất mũi 7 người Hòa-lan thoát nạn chết đuối, gộp với những tử thi đã vớt được dưới biển, rồi cho người đem tất cả ra bắc, kính bêu chôn ở Trịnh, kèm theo mấy chữ thế này: « *Hỡi Trịnh-Tráng! này bình bành-dũng-tướng của nhà ngươi đây; nên nhà ngươi biết nghe lời ta khuyên nhủ, thì bấy giờ tìm lấy ngoại-viện nào khác cho cứng cáp hơn, có thể nhà ngươi mới bắt chước được ta có cuộc thắng trận này mà nhà ngươi đã cầm chắc mình được* ».

Ta góp xem tất cả mấy nguồn tài-liệu, tuy thấy khác nhau về thời-kỳ, về chỗ giao-chiến, về số chiến-thuyền hải bên tương địch, cho đến tên họ viên đề-đốc Hòa-lan từ trận dũ là Van Liesvelt hay Pierre Baeck không biết, nhưng đến cái cốt-yên câu chuyện thì vẫn chỉ có một: nghĩa là hải giữa thế-kỷ XVII có một trận Hòa Việt hải chiến mà thủy-sư ta thắng.

Trong tập ký-sự *Divers Voyages* cô A. de Rhodes là bực người cho chúng ta đáng tin, đáng kính, đáng nhớ cho nghề nghiệp hơn hết, đã viết mấy câu phán đoán rõ ràng như vậy: « *Người Hòa-lan đã phải thiệt thòi mà được kinh-nghịem rằng những chiếc thuyền nhỏ của An-nam có thể công kích mà bằng nổi những thuyền khổng-lô của họ; bấy lâu nhờ có thuyền ấy họ vẫn tự phụ mình là chúa trùm trên mặt bể* » (*Les Hollandais ont expérimenté à leur préjudice qu'elles (les galères annamites) peuvent attaquer avec avantage leurs grands vaisseaux avec lesquels ils se croient les maîtres de la mer*).

QUẢN-CHI



nhà MAI - LINH
120 Georges Gagneur Saigon

CHÍNH RƯỢU «CÁC-KÊ»
bà-tông cụ Yune-Hing ở 41 rue des Papes Hanoi. Thử rượu này thực sự dùng con «CÁC-KÊ» ngâm chế chuyên đường dài để thận trọng công hiệu, các tinh đều có bản

THẾ CHIẾN QUỐC

tại nhà hát tây đêm thứ bảy 10 octobre 1942.

Mùa kịch hát của Hà thành đã bắt đầu bằng hai vở kịch: « *Thế chiến quốc* » và « *Lông giai nhân* », « *Thế chiến quốc* » là một vở kịch lịch-sử do ông Trần từ-Anh soạn, và do ông Lan Khai thủ vai chính; vai Ngô thời Nuiem.

Ông Lan Khai với giọng nói âm áp và điệu bộ dạn-dĩ đã được công chúng Hà - thành tán thưởng và ngạc nhiên về cái tài diễn kịch của ông, tuy mới lần đầu ông bước lên sân khấu.

« *Bông giai nhân* » là một vở kịch bằng thơ do ông Nguyễn Bình và Yến Lan soạn. Vở kịch này về thần tiên Diêm là này đã làm nổi tài ông Trần huyền Trân thủ vai đạo sĩ, và ông Vũ-hoàng-Chương, vai tráng sĩ.

Tuy nhiên cách diễn kịch và chiều dài chưa có thể nói là đẹp chỗ hoàn toàn, đã làm gảm mất ít nhiều vẻ huyền ảo của mau thơ k. ch.

SÁCH MỚI

T. B. C. N. vừa nhận được.

MỘT NỀN GIÁO-DỤC VIỆT NAM MỚI của THÁI PHỈ, giá 151 trang, giá 0p.80, pha ĐỔI MỚI xuất bản.

CHUYỆN VÕ LÝ (phiếm luận của LĂNG NHÃN giá 135 trang, giá 1p.20, nhà MỚI xuất bản **HỒN ĐUỖM MƠ TIÊN** của KHAI HƯNG giá 136 trang, giá 0p.90, nhà ĐỜI NAY xuất bản

QUYỂN SÁCH VU (sách hồng số 5) của KHAI HƯNG giá 0p.12 **HAI CHI EM** (sách hồng số 6) của THIÊN SĨ giá 0p.12.

Ba truyện học sinh: **THÂN KHỎE, THĂNG NGỒ** của THÁI PHỈ, **SÂN ĐUÔI** của LÊ VĂN TRƯỞNG mỗi số 0p.15.

MUỐN có ngay những bắp thịt rắn chắc
MỘT thần hình cân đối!
MỘT sức khỏe để tự vệ

nền cơ quyền : THANH NIÊN KHỎE
200 trang — 200 hình vẽ — Giá 1\$00 — Tác giả Đào - văn - Khang
NHÀ IN XẤU BẮT MÓI 62 TAKOU HANOI

Biểu Catalogue

Xin gửi về 0p.07 tem làm tiền gửi để có quyền xem biểu giá ngay 100 trang, coi đủ về các bệnh trẻ em từ lúc mới lọt lòng; là: các bệnh sản nưc và

Thuốc Nhặt-Bản

chứa các bệnh phong tình hué lậu, đau dạ dày, ho, ho hen, rức đầu mới mất và kinh niên, loạn thần kinh, c-m số, phụ nữ kinh không đều, khi m, huyết bạch, thuốc đỏ v. v. và

Cai A - Phấn

Trước cai ngày 10 NHẬT KHUỐC YÊN HOÀN và nhà 1p, lon 3p.50. 0 xai cai nhện gửi: nghiêm nhẹ 3p.50, nặng 7p để khỏi cai đó đang mà hết thuốc. Các cụ già lão, các ông yếu đuối, trước khi cai nên dùng đó nửa là thuốc bổ tiếp - Âm hoàn 1p.50 mới cai - Thứ m thuốc này không kém theo ngàn phần để M. NGUYỄN-VI-VI, nhà trước số 10, xin miễn gửi thuốc, miễn trả lời - VIỆT-LONG 88 Hàng Bè Hanoi, Mail-Inn Haiphong Saigon, Việt - Long Namdinh, Quang-huy Hà đương.

Giáo sư VŨ ĐỒN

Gồng gỏi: một bí thuật của phật giáo tại Cao Mên, học dân dĩ, không kiêng cử nhiều phực. Học lối giữ thủ để nhiều người có kết quả mỹ-mãn. Nhận chữa những bệnh thần kinh, hữu sanh vô dưỡng. Coi triết tư, từ vi số 2\$, cần cần tuổi, ngày, giờ, tháng để giấy vẽ theo lối giữ thủ. Mandat để VŨ ĐỒN 131 route de Hué Hanoi Hối cần có \$0.06

MỜI CHẾ TẠO

Bột tạt Normandie

LEB-IVE DE POTASSE NORMANDE
Thu bột tạt giặt có nhiều chất sa phòng rất tốt hơn hết. Các nhiều đại lý các tỉnh. Mua buôn giá riêng! Viết thư về: **M. UÔNG TỊ 45 Lamblot Hanoi**

Tuần-lễ Quốc - 12

(Tiếp theo trang 3)

Bản về lời tuyên bố đó phảng viển hừng hực đã nói rằng nên phân các nước đồng minh phải làm thế nào cho Đức phải rút ngay từ 30 đến 40 sư đoàn về phía tây thì mới có thể cứu được Nga. Một là Đức Thuy-sĩ, báo « *Bund* » vừa rồi lại có ở một bài nói một sự đáng cho người ta rất chú ý là trong ba bài diễn văn của MM. Ribbentrop, Hitler và Goring gần đây không thấy công kích chủ nghĩa Cộng sản và nước Nga một cách kịch liệt như trước nữa. Các nhà cầm quyền Đức lại có ý đồng kích, chế diêm MM Churchill và Roosevelt nhien non nhà đức tái độ

Vì điều đó mà báo đó dự đoán rằng biết đến nay mới là sẽ không trông thấy một sự « bất ngờ » xảy ra trong cuộc giao thiệp giữa Nga và Đức như hồi Thúi 1941. Biết đến rồi đây là sẽ phải ngạc nhiên khi trông thấy hai nước đại cừu địch lại cùng bắt tay nhau giảng hòa để cho Đức thừa lực lượng quay lại đánh các nước Anh, Mỹ những kẻ thù chính của chủ-nghĩa Quốc xã Đức?

Tại Madagascar, quân Anh sau khi chiếm mấy làng Sakaraha và Longober vẫn tiến về phía Nam Antsirade; nhưng tiến rất chậm vì quân Pháp tuy ít nhưng vẫn kháng chiến rất hăng hái.

LẬU, GIANG

mác bệnh tình dục có biến chứng nên tìm đến

ĐỨC - THO - ĐUỖNG

131, Route de Hué - Hanoi

Thuốc để uống, không công phạt, không hại sinh dục, chữa đủ các bệnh, xem mạch cho đơn. Các bệnh vô sĩ, các bệnh vận động nên dùng kiên nhẫn, bởi các thành thuốc sẽ thấy hấp thụ rất chắc chắn đây đây.

Fé Hémédemadire du Trung-Bac Tân-Van N
Imprimé chez Trung-Bac Tân-Van
36, B. Henri d'Orléans - Hanoi
Ceruficé 1942
Tingé à 100000
L'Administrateur Gérant: Ng. d. VUONG

Vuong 35