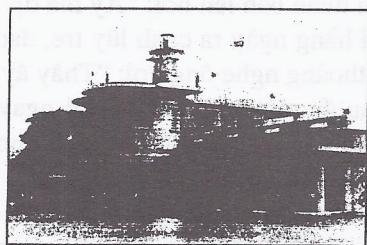
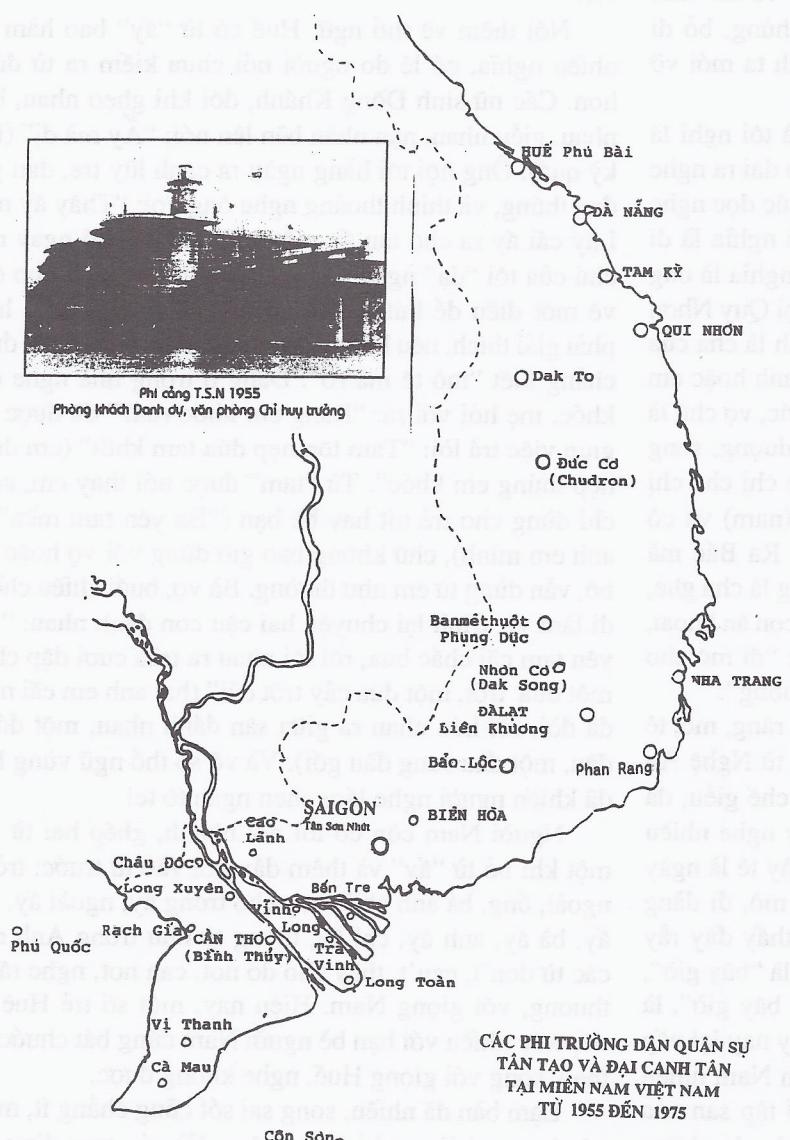


65 Năm Phát Triển Phi Trường Việt Nam

NGUYỄN ĐỨC SÚY



Phi cảng T.S.N 1955
Phòng Khách Danh dự, văn phòng Chỉ huy trưởng



CÁC PHI TRƯỜNG DÂN QUÂN SỰ
TÂN TẠO VÀ ĐẠI CANH TÂN
TẠI MIỀN NAM VIỆT NAM
TỪ 1955 ĐẾN 1975

PHẦN 1

THỜI KỲ PHÁP (1910-1954)

Từ năm 1910, với chuyến bay đầu tiên tại Việt Nam, trên không phận thành phố Saigon, vào ngày 10-12-1910, do ông Charles Van Den Born điều khiển phi cơ Henry Farman "Le Charognard", những bãi đất đầu tiên được sử dụng là các trường đua ngựa tại Saigon và Hanoi v.v.

Phải chờ đến năm 1917, mới có một căn cứ phi cơ quân sự tại Vĩnh Truy, gần Sơn Tây, gọi là căn cứ Tong, sau này được dời về phi trường Bạch Mai, ngoại ô Hà Nội.

Từ 1917 đến 1938, những phi trường đầu tiên là những thủy phi trường như Hà Nội/Hồ Tây, Hải Phòng, Nha Trang, Saigon/Dồng Nai. Chuyến bay đầu tiên Hà Nội-Saigon năm 1921 đã được thực hiện bằng thủy phi cơ với những trạm ghé tại các thủy phi trường Vinh, Thakhet, Pakse, Kratié và Nam Vang. Đến năm 1936, có tất cả 12 phi trường.

Trong thời gian này, tất cả những phi trường đều là những bãi đất nén, dài từ 500 m đến 1.100 m, ngang từ 300 đến 900 m. Ba phi trường chính là Bạch Mai, Vinh (để phi cơ ghé lấy nhiên liệu trên đường đi Vientiane, Saigon, Hà Nội v.v.) và Tân Sơn Nhứt.

Từ năm 1939 đến 1942, trong thời gian chiếm đóng bán đảo Đông Dương, do nhu cầu hành quân, quân đội Nhật Bản đã thực hiện một số đường bay cán đá, trải nhựa, tại Bắc Việt thì có phi trường Gia Lâm/Hà Nội v.v. tại Nam Việt có cả thảy 8 phi trường hạng ngày như Saigon/Tân Sơn Nhứt, Vũng Tàu v.v.

Tại phi trường Tân Sơn Nhứt, nhà ga hàng không đầu tiên được xây cất vào thời kỳ 1937-1938, đồng thời với nhà ga hàng không tại Gia

Lâm. Hai đường bay Nam Bắc 18/36 và Đông Tây 07/25 cũng được Nhật xây cất vào những năm 1940-1942, rồi được người Pháp nối dài thêm và tăng sức chịu và đến năm 1949 thì phi trường Tân Sơn Nhứt có hai đường bay dài 1.800m và 1.700m. Chuyện được ghi lại là phi cơ Nhật đã cất cánh từ Tân Sơn Nhứt để tấn công và hủy diệt ham đội Anh; vào năm 1954, sau khi Hiệp định Genève được ký kết, để có thể tiếp nhận nhanh chóng các phi cơ của cầu không vận Hà Nội-Saigon khởi sự vào ngày 9-8-54, đường phi cơ chuyển vận dài 750m bằng bê tông cho đường bay 18/36, là đường bay chính, đã được sáu nhà thầu tranh đua xây cất trong thời gian kỷ lục 45 ngày, nhà thầu nào, làm xong phần mình rồi, có thể làm tiếp phần kế cận của nhà thầu khác!

Năm 1948, có năm phi trường, với đường bay khá dài, có thể tiếp nhận được phi cơ DC-4, chở được hơn 60 hành khách, đó là Gia Lâm (1.290m), Tân Sơn Nhứt, Nha Trang (1.300m), Hải Phòng/Cát Bi (1.750m) và Đà Nẵng (1.800m). Riêng Tân Sơn Nhứt còn tiếp nhận được phi cơ Constellation, lớn hơn DC-4, là loại phi cơ dân sự đầu tiên được chế tạo sau chiến tranh. Ba phi trường Đà Lạt/Liên Khương (1.480m), Huế/Phú Bài (1.290m) và Banmethuot trong mùa khô (1.400m) tiếp nhận được phi cơ DC-3 (CT. cũng như phi cơ DC-3 có tên quân sự là C-47, C-54 là một loại phi cơ chuyên chở quân sự trong Đệ nhị thế chiến 1939-1945, được biến đổi thành phi cơ dân sự DC-4).

Cũng vào thời kỳ này, các đòn điền cao su có cả thấy 18 phi trường nhỏ xung quanh Saigon như Long Thành, Tây Ninh, Lai Khê, Quản Lợi v.v. các phi cơ dưới hai tấn đã được sử dụng đến tận năm 1975, ngoại trừ những năm 1954-1960, để

chuyên chở các cấp chỉ huy, tài thương và tài lương.

Năm 1954, số phi trường được kiểm kê chính thức là 46, trong đó có 26 phi trường dân sự.

PHẦN 2

THỜI KỲ VIỆT NAM (1955-1975)

Lời tác giả: Những sự việc dưới đây đã xảy ra hơn 20 năm, được lược trình theo trí nhớ giới hạn của tác giả, chắc không khỏi thiếu sót hoặc sai lầm, xin các bạn đọc giả miễn thứ cho.

Trước năm 1945, ở Việt Nam, hàng không thương mại mới phôi thai, hạ tầng hàng không thương mại lớn mạnh, nhu cầu về hạ tầng hàng không gia tăng nhanh chóng. Nhà cầm quyền Pháp đáp ứng những nhu cầu này bằng cách lập một cơ quan trung ương mới, lấy tên là Nha Hàng Không Cơ Sở Hàng Không (Direction de l'Infrastructure Aéronautique), để thực hiện một chương trình công tác trùng tu và phát triển hạ tầng hàng không trên tất cả các phi trường cần thiết cho hàng không quân sự cũng như dân sự. Những phi trường được Nha này đặt trong tâm hồi đó gồm có Hà Nội/Gia Lâm, Hải Phòng/Cát Bi, Đà Nẵng, Nha Trang và Saigon/Tân Sơn Nhứt. Nha này đã thực hiện hai điều đáng lưu ý là 1) hệ thống hóa ngân sách, thiết kế, lập đồ án, và quản trị công tác cho tất cả các phi trường thuộc thẩm quyền, và 2) du nhập vào Việt Nam kỹ thuật kiến tạo phi trường đã được khai sinh và phát triển bởi các chuyên viên Mỹ trong và sau đệ nhị thế chiến.

Năm 1954, mấy tháng sau khi Hiệp Định Genève được ký kết, nhà cầm quyền Pháp chuyển giao Nha Hàng Không Cơ Sở Hàng Không cho Bộ Công Chánh và Giao Thông của chính phủ Quốc Gia Việt Nam. Kỹ sư Tạ Huyền được cử giữ chức vụ

Giám đốc nha này. Một thời gian sau, danh xưng được đổi thành Nha Công Tác Phi Trường, rồi Nha Căn Cứ Hàng Không (NCCHK), phỏng theo danh xưng Direction des Bases Aériennes của Pháp, dịch ra Anh ngữ là Directorate of Air Bases. Danh xưng này tồn tại cho đến tháng 4/1975. Các Giám đốc kế nhiệm Kỹ sư Tạ Huyền là Kỹ sư Phan Đình Tảng (1964-1971) và tác giả bài này (1971-1975).

Trong thời gian 1954-1959, với hòa bình tạm trở lại trên đất nước, nỗ lực chính của NCCHK là trùng tu và phát triển hệ thống phi trường dân sự trên miền Nam Việt Nam cho phi cơ hàng không Việt Nam sử dụng. Đáng kể là phi trường Huế/Phú Bài và phi trường Đà Lạt/Liên Khương, đường bay và sân phi cơ được đại tu bổ, nhà ga hàng không được xây cất; ở phi trường Quảng Ngãi, đường bay được nối dài và nới rộng, sân phi cơ và trạm hành khách mới được xây cất; ở phi trường Saigon/Tân Sơn Nhứt, đường bay 07/25 được nối dài, đường bay 18/36 được đại tu bổ, dài kiểm soát mới được xây cất, nhà ga hàng không được nới rộng và tân trang. Đặc biệt tân phi trường Banmethuot/Phụng Dực được thiết lập với đầy đủ đường bay, đường vận chuyển, sân phi cơ, đường vào nhà ga hàng không. Các phi trường khác, hư hại hoặc bỏ phế trong thời kỳ chiến tranh, đều được tu bổ để tái lập tình trạng khả dụng cho phi cơ. Ngoài ra, vì nhu cầu quốc phòng, tân phi trường Đức Cơ (Chudron) được thiết lập gần Pleiku, ở vùng biên giới Kampuchia, và vì nhu cầu dinh diễn và bình định, tân phi trường Nhơn Cơ (Daksong) được thiết lập ở tỉnh Quảng Đức, gần Cao Nguyên.

Thời gian 1960-1964 được chứng kiến sự phát triển của hạ tầng hàng không ở miền Nam Việt Nam trong ba chương trình: 1) chương

trình phi trường hạng G, 2) chương trình phi trường hạng A và 3) chương trình canh tân hệ thống căn cứ không quân của Không Quân Việt Nam. Chương trình phi trường hạng G nhằm xây cất những phi trường mới có khả năng tiếp nhận các phi cơ loại DC-3 trên các tỉnh chưa có phi trường với khả năng này, để đáp ứng nhu cầu hàng không đã được tạo ra bởi sự thay đổi tình hình an ninh trên lãnh thổ bắt đầu từ năm 1959, nhất là tại vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tại vùng này, một loạt phi trường hạng G đã được NCCHK hoàn tất trong những năm đầu của thập niên 60 ở Bến Tre, Vĩnh Long, Cần Thơ, Trà Vinh, Long Toàn, Long Xuyên, Rạch Giá, Cao Lãnh, Cà Mau, Vị Thanh. Ngoài ra, tân phi trường hạng G cũng được thiết lập ở Dakto thuộc tỉnh Kontum, ở Phan Rang, và ở đảo Côn Son. Song song với chương trình hạng G, một đường bay hạng A có khả năng tiếp nhận các phi cơ phản lực thương mại lớn nhứt được xây cất ở phi trường Tân Sơn Nhứt, đây đủ với hệ thống đường vận chuyển và hệ thống đáp xuống trời mù băng phi cụ (ILS). Đồng thời, NCCHK cũng được cử đại diện Bộ Quốc Phòng để tham gia vào chương trình của Không Quân Việt Nam do Bộ Chỉ Huy Quân Viện Mỹ ở Việt Nam (MAC/V) tài trợ. Chương trình này đã canh tân hạ tầng hàng không tại các căn cứ Đà Nẵng, Nha Trang, Biên Hòa, Tân Sơn Nhứt và xây cất một căn cứ mới tại Bình Thủy (Trà Nóc) gần tỉnh lỵ Cần Thơ.

Trong thời gian 1965-1971, nỗ lực chính của NCCHK hướng về sự kiện toàn hệ thống phi trường quốc gia bằng cách thiết lập thêm phi trường ở những địa phương nào chưa có hạ tầng hàng không, và sự gia tăng khả năng phi trường của những địa phương quan trọng bằng cách nối

dài và tăng cường cơ sở hạ tầng (infrastructure) đường bay để có thể tiếp nhận các loại phi cơ lớn hoặc nặng hơn DC-3. Những phi trường được thiết lập thêm gồm có phi trường Tam Kỳ thuộc tỉnh Quảng Tín, phi trường Châu Đốc ở vùng Hậu Giang, phi trường Bảo Lộc ở Cao Nguyên. Những phi trường được gia tăng khả năng tiếp nhận gồm có phi trường Quảng Ngãi, phi trường Banmethuot/Phụng Dực, phi trường Cà Mau và phi trường Phú Quốc. Trong thời gian này, hạ tầng hàng không tại các phi trường Đà Nẵng, Nha Trang, Phan Rang, Tân Sơn Nhứt cũng được phát triển rất nhiều nhờ chương trình phát triển căn cứ không quân của MAC/V. Đường bay hạng A thứ nhì, dài 3.000 m của phi trường Tân Sơn Nhứt được xây cất trong thời gian này.

Năm 1972, với triển vọng ngưng chiến và hòa bình vẫn hồi và hệ thống phi trường quốc gia xem như đầy đủ về lượng, NCCHK bắt đầu chú trọng đến công cuộc 1) gia tăng tiện nghi cho hàng khách bằng cách chỉnh trang những nhà ga hàng không hiện có và tân tạo nhà ga hàng không tại những phi trường chưa có, và 2) gia tăng an toàn cho phi cơ sử dụng phi trường bằng cách cải thiện hạ tầng hàng không như nối dài đường bay và đường băng an ninh (safety area) cho đủ chiều dài cất cánh, xây thêm đường vận chuyển, nối rộng sân phi cơ, lập đường lề dọc theo đường bay (runway shoulder). Trong khuôn khổ của chương trình gia tăng tiện nghi cho hành khách, ở phi trường Tân Sơn Nhứt, một nhà ga mới được xây cất dành riêng cho hành khách các đường quốc nội, nhà ga hiện có được tân trang để sử dụng cho các đường quốc tế, sân xe hơi được nối rộng, và chỉnh trang, công tác nối rộng đường vào phi trường sắp được thực hiện; ở phi trường Đà

Nẵng, dự án thiết lập một khu dân sự trên địa phận của căn cứ không quân, gồm có nhà ga hàng không, sân phi cơ, sân xe hơi, đường vào riêng, đã hoàn tất các giai đoạn ngân sách, thiết kế, lập đồ án, đấu thầu, và sắp bước vào giai đoạn thực hiện công tác thi Đà Nẵng thất thủ; ở Quy Nhơn, vì phi trường hiện có quá chật hẹp và ở ngay trong thành phố, không có khả năng nói rộng, một dự án đã được tiến hành nhằm thiết lập một khu hàng không dân sự trên địa phận của Căn Cứ Không Quân Phú Cát để thay thế phi trường Quy Nhơn hiện có. Trong chương trình gia tăng an toàn cho phi cơ sử dụng phi trường, công tác cải thiện hạ tầng hàng không đã được thực hiện tại các phi trường Tân Sơn Nhứt, Huế/Phú Bài, Đà Lạt/Liên Khương và một số phi trường khác.

Chương trình phát triển hạ tầng hàng không nói trên sở dĩ đã thực hiện với kết quả mỹ mãn trong suốt 20 năm là nhờ ở sự đóng góp tích cực của các kỹ sư, chuyên viên và nhân viên mọi cấp của NCCHK. Họ đã không quản ngại gian lao và nguy hiểm, sống xa gia đình, có khi ở những nơi hẻo lánh, thiếu an ninh, từ lúc thám sát và đo đạc địa điểm cho đến khi hoàn tất công tác, từ vùng U Minh, Đồng Tháp sinh lầy đến miền Cao Nguyên, Trường Sơn hiểm trở, để hoàn thành nhiệm vụ giao phó. Ngày nay tản mác mỗi người một nơi, kẻ mất người còn, nghĩ đến không khỏi bùi ngùi. □

