

Saigon - Australia Những Năm Đầu Của Hàng Không Nguyễn Đức Hiệp

Cách đây đúng 100 năm, Saigon vào năm 1910 chứng kiến một sự kiện lịch sử: đó là chuyến bay đầu tiên trong lịch sử hàng không ở Viễn Đông.

Lúc 10:30 sáng, ngày 10 tháng 12 1910, phi công người Bỉ, Van den Born, bay trên chiếc máy bay Farman IV Boxkite cất cánh ở trường đua Phú Thọ trước sự hiện diện của một số người Pháp và Việt. Chuyến bay này xảy ra chỉ 7 năm sau khi hai anh em Orville và Wilbur Wright lần đầu tiên cất cánh bay ở Kittyhawk, North Carolina, Mỹ.

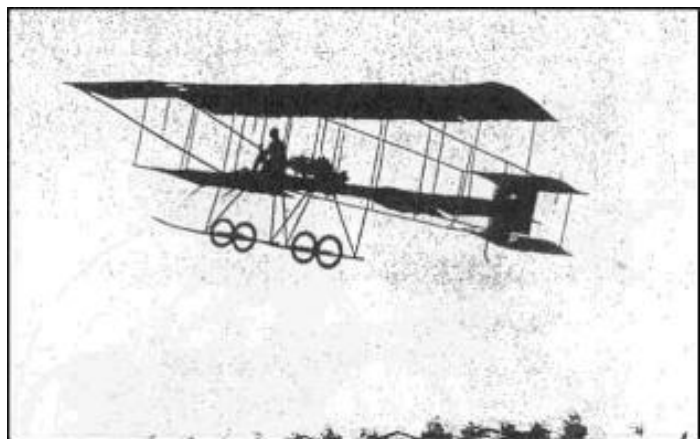


Van den Born cất cánh ở trường đua Phú Thọ, 10 tháng 12 1910 (<http://earlyaviators.com/eborn2.htm>)



Van Den Born trên chiếc máy bay Farman IV ở Saigon

(<http://earlyaviators.com/eborn2.htm>)



Charles Van den Born sinh năm 1874 ở Liege, Bỉ. Ông qua Pháp trong thời kỳ đầu của hàng không đầu thế kỷ 20, lúc Pháp bắt đầu phát triển cao độ kỹ nghệ hàng không. Henri Farman, một trong những người tiên phong về phi cơ, lập ra công ty Farman sản xuất máy bay nổi tiếng Farman và lập ra trường dạy lái ở Chalon. Van Den Born bay chiếc Farman năm 1909 và sau đó trở thành phi công dạy lái máy bay cho hãng Farman. Khách hàng của công ty Farman là dân sự và quân sự từ nhiều nước đến học và mua máy bay. Với đầu óc mạo hiểm và là một trong những người tiên phong trong lãnh vực hàng không, Van Den Born có ý tưởng đi đến Viễn Đông, giới thiệu và trình diễn phi cơ cho quần chúng, tập lái cho những người thích bay và kiếm sống qua các buổi trình diễn, thu lao dạy lái và có thể môi giới bán máy bay cho hãng Farman (4). Ông cùng vợ và phụ tá cơ khí mang chiếc máy bay Farman đã được tháo rời lên tàu cùng đi Viễn Đông. Ông dự định xin phép nhà cầm quyền ở Singapore, Thái Lan, Đông Dương thuộc Pháp, Hồng Kông, Quảng Châu (Trung Quốc) để được bay tại các nơi này. Lúc đầu ông cựa bến ở Singapore trước để thực hiện chuyến bay đầu tiên tại Đông Á, nhưng thống đốc Anh ở Singapore không cho phép nên ông đến Saigon để thực hiện chuyến bay lịch sử từ trường đua Phú Thọ.

Tin Van Den Born cất cánh ở Saigon đã được gửi điện tín đến Âu châu, ngay ngày hôm sau tờ báo lớn ở Pháp, Le Figaro số 345 ra ngày 11/12/1910 (trang 6) đã đưa mẫu tin ngắn như sau (5):

“Ở Saigon, phi công Van Den Born, đã bay trên máy cánh đôi (biplan) chiều qua giữa Saigon và Chợ Lớn, những chuyến bay đầu tiên ở Đông Dương và Viễn Đông. Thống đốc Nam kỳ và đại sứ Pháp ở Bangkok đã có mặt chứng kiến.”

Không lâu sau tờ Journal Amusant số 605 ra ngày 28/1/1911, trang 14, đã đăng tin như sau (6):

"Cát cánh bay đầu tiên ở Saigon

Van Den Born, bằng máy bay ở Saigon, đã ghi tên của ông và trang đầu của lịch sử hàng không trong các thuộc địa Pháp.

Đồng nghiệp của chúng tôi, tờ Courrier Saigonnais đã đăng những giòng khen tặng nồng nhiệt về người lái máy bay đầu tiên bay trên bầu trời thuộc địa Pháp, ông Van Den Born.

Trong một bài dài, đồng nghiệp chúng tôi đã bổ sung vài dòng điện tín ngắn đã đánh đi về chuyến bay bởi phi công người Bỉ dưới bầu trời đẹp ở Đông Dương và Viễn Đông.

Theo thường lệ của ông, nhà phi công đã thành công tuyệt đẹp, trong chuyến bay hoàn hảo, gây ra những tiếng hoan hô từ những người xem đầy ngạc nhiên và thán phục. Tất cả những người Việt và Hoa bản xứ tụ tập chung quanh phi trường theo dõi, miệng há hốc, ngạc nhiên cùng cực, bị thu hút bởi những bay lượn đẹp đẽ của con chim cơ khí.

Và đồng nghiệp chúng tôi tiếp tục:

".. Trước các khán giả, người ta thấy máy bay chúi về phía trước, rời khỏi mặt đất, bay lên với sự dễ dàng thoăn thoắt như một con chim khổng lồ thật sự. Tiếng động cơ bớt ồn đi vì khoảng cách được thay thế bởi những tràng vỗ tay nồng nhiệt, liên tục các tiếng hoan hô kéo dài từ đám đông..."

Sau khi thực hiện các chuyến bay, Van Den Born đã được chúc mừng bởi phó toàn quyền, đại sứ Pháp ở Siam (Thái Lan), thị trưởng Saigon, chủ tịch Hiệp hội Hàng không (Ligue Aerienne) chi hội Đông Dương, chủ tịch Ủy ban tổ chức lễ hội, ông Louis Caseau. Để chịu hơn là ông đã nhận được sự ngưỡng mộ duyên dáng từ các bà, các cô tất cả đều vui vẻ cười thán phục công trình của ông.

Và đêm đến, trong bầu trời lúc nào cũng xanh ở đó, các công nhân, đứa bé, nhà quê (nhacués) có cái nhìn dò xét, mong muốn trong hy vọng là sẽ thấy người chinh phục không khí này một lần nữa bay lên không trung. “

Cũng cùng ngày 10/12/1910, ở gần Tokyo, Nhật, chiều hôm đó một chiếc Forman IV cánh đôi khác cất cánh, điều khiển bởi viên sĩ quan quân lực Nhật tên là Yoshito Tokugawa. Chuyến bay này là chuyến bay đầu tiên ở Nhật nhưng đáng tiếc là Tokugawa đã trễ hơn Van Den Born vài tiếng ở Saigon.

Ở Saigon hơn một tháng thì Van Den Born được tin chính phủ Thái Lan chấp thuận dự định của ông tiếp tục bay ở Bangkok. Tháng 2 năm 1911, ông đến Thái Lan và đã bay thành công trước sự chứng kiến của nhà vua Thái Lan và hoàng gia ở trường đua ngựa Sa Pathum (Bangkok) trên chiếc máy bay Farman mà ông đã bay trước đó vào tháng 12/1910 ở Saigon. Chiếc máy bay Farman sau đó đã được trưng bày cho công chúng thưởng lãm tại trường đua Sa Pathum.

Van Den Born và chiếc máy bay của ông đã tạo một ấn tượng to lớn vào dân chúng Thái ở Bangkok. Ông được nhà vua Thái là Rama VI thưởng chiếc cúp bạc và nhiều tiền thưởng. Ngày 28 tháng 2 1911, chính phủ Thái Lan đã quyết định gọi 3 sĩ quan qua Pháp học lái và thành lập đội phi cơ. Sau 2 năm học ở Pháp, họ trở về ngày 2/11/1913 với 8 chiếc phi cơ đầu tiên và thành lập không lực hoàng gia Thái Lan. Một năm sau phi trường đầu tiên ở Đông Nam Á được thành lập ở làng Don Muang, cạnh Bangkok. Ngày nay Don Muang chính là phi trường quốc tế Bangkok.

Tháng sau Van Den Born cũng được phép chính phủ Anh ở Hong Kong cho ông được bay tại xứ này. Ngày 18 tháng 3 1911, trước sự chứng kiến của nhiều người ở bờ biển Sha Tin, trong đó có cả thống đốc Hong Kong Sir Frederick Lugard, đúng 5:10 chiều Van Den Born đã cất cánh đầu tiên trong lịch sử hàng không ở Hong Kong trên chiếc phi cơ Farman mà trước đó ông đã cất cánh ở Saigon. Ngày hôm đó đã có một xe lửa đặc biệt chở người xem đến Sha Tin để chứng kiến sự kiện này.

Tại phi trường quốc tế Hong Kong ngày nay, chiếc phi cơ Farman làm lại y hệt như chiếc máy bay của Van Den Born được treo trên sảnh đường to lớn của phi trường mà hàng triệu khách đã và đang đi qua để nhớ lại lịch sử hàng không ban đầu ở thành phố này. Cũng chính chiếc phi cơ làm lại này đã bay khánh thành phi trường mới của Hong Kong ngày 18/11/1997 trước sự hiện diện của 500 quan khách, trong đó nhiều người mặc lại y phục của thời 1911, 86 năm trước đó.

Sau đó ông đến Quảng Châu và bay thành công ở đó vào ngày 11/4/1911 trước sự chứng kiến của lãnh đạo Quảng Châu là tướng Fu Chi, và quan khách. Nhưng khi phi cơ đáp xuống, thì một người ám sát bắn chết tướng Fu Chi. Trong sự hỗn loạn khi binh lính bắn vào nhiều

thường dân, các giới chức Quảng Châu kêu nài ông phải rút đi ngay lập tức. Ông không thể kịp tháo phi cơ mang xuống tàu nên đành phải đốt chiếc Farman và vội vã lên tàu trở về Hong Kong và sau đó trở về Pháp (4).

Trong thế chiến thứ 1, 1914-1918 ông đã huấn luyện nhiều phi công và vào năm 1930 ông trở lại Saigon tiếp tục phổ biến hàng không ở Đông Dương và tham gia thiết lập phi trường Tân Sơn Nhất ở Saigon. Ông bị Nhật bắt, hành hạ và quản thúc sau khi Nhật lật đổ Pháp ở Đông Dương. Sau khi chiến tranh thế chiến thứ hai chấm dứt, ông trở về Pháp và mất ngày 24/1/1958 (4).

Saigon cũng chứng kiến một sự kiện hàng không khác. Hai mươi năm sau khi Van Den Born cất cánh ở Saigon, vào năm 1930, Marie-Louise Hilsz là phụ nữ đầu tiên bay một mình từ Pháp đến Saigon và trở lại Pháp trên phi cơ Moth-Morane. Lúc này phi trường Tân Sơn Nhất đã được thành lập. Phi cơ từ Âu châu và các nơi khác bắt đầu đến nhiều hơn, nên vài năm sau phi trường được mở rộng và đầu năm 1936 thống đốc Pages khai trương phi đạo mới được tráng nhựa dài 700 m rộng 40m, và sẽ có đèn hướng dẫn dọc phi đạo cho phi cơ đáp và cất cánh lúc ban đêm để phục vụ cho hai hãng máy bay Imperial Airways và KLM (KLM) bay đường Saigon – Singapore (7).

Đã 100 năm sau khi Van Den Born cất cánh đầu tiên ở Đông Á tại trường đua Phú Thọ. Ngày nay tại đây không có dấu tích gì ghi nhớ về sự kiện này. Ở Hong Kong và Bangkok, hiện nay ông được coi là biểu tượng xây dựng khởi đầu lịch sử hàng không ở hai nước này, thành tích của ông được ghi nhớ và họ đã dùng sự kiện lịch sử đầu tiên trên xứ họ để quảng bá và tiếp thị cho thành phố họ với thế giới bên ngoài. Đã đến lúc ta cũng nên làm như vậy với lợi điểm là Saigon đã là nơi đầu tiên có chuyến bay ở Đông Á sau hai anh em Wright ở Kittyhawk. Ít nhất phi trường Tân Sơn Nhất cũng nên ghi nhớ người thiết lập phi trường quốc tế này trong dịp kỷ niệm 100 năm chuyến bay đầu tiên trong lịch sử hàng không, không những ở Đông Nam Á mà ở khắp Đông Á.

Saigon còn liên hệ đến lịch sử hàng không ban đầu ở Australia. Năm 1919, để khuyến khích phát triển hàng không trên lục địa Australia và với bên ngoài, chính phủ Australia treo giải thưởng 10,000 bảng Anh cho phi công hay phi hành đoàn đầu tiên nào bay từ Anh đến Australia (khoảng 8400 dặm) trong vòng 30 ngày. Những phi công Australia nổi tiếng tham dự vào cuộc thi đua liên lục địa hàng không dài nhất này gồm có Bert Hinkler, Charles Kingsford-Smith, và hai anh em Ross và Keith Smith. Tuy không phải là công dân Australia như điều lệ cuộc thi đã ban nhưng một phi công người Pháp tên là Etienne Poulet tuyên bố ông sẽ tham dự và tiên đoán tự tin là ông sẽ là người đầu tiên bay từ Âu Châu đến Australia mà không cần được thưởng hay không. Vì vậy trong đầu óc và trí tưởng của dân chúng ở Australia và khắp nơi trên thế giới, Poulet cũng được coi như là người tham dự. Poulet không có sự tài trợ nào từ chính phủ Pháp hay hãng máy bay sản xuất chiếc phi cơ Caudron G4 mà Poulet tự bỏ tiền ra mua để tham gia cuộc thi xuyên lục địa (Âu-Á-Australia) dài nhất này (1).

Etienne Poulet và phụ tá cơ khí Jean Benoist rời Paris ngày 14 tháng 10 1919 và tuyên sẽ có mặt ở Melbourne (Australia) vào ngày 11th tháng 11 1919. Ông tự tin đến nỗi ông sơn hành trình của ông trên máy bay của mình. Không những thế, ông gửi đến ban tổ chức yêu cầu sắp xếp nhiên liệu và phụ tùng ở các điểm ở Australalia vì ông dự định sẽ bay đến Adelaide sau khi

ghé Darwin. Mặc dầu không chính thức dự thi, chính phủ Australia đã thực hiện các yêu cầu này. Lúc ban đầu rời Pháp đều tốt đẹp, nhưng từ Naples, Valona (Ý) và Karachi (Pakistan ngày nay), máy trục trặc và sau đó phụ tá Benoist bị bệnh. Sau nhiều gian truân, Poulet đến được Rangoon, Miến Điện. Nhưng từ Rangoon phải qua các dãy núi cao để đến Thái Lan và thời tiết xấu, bánh bị bể khi cất cánh... ông phải dờ lại nhiều lần và khi cánh quạt bị gãy và piston bị nứt ông bỏ cuộc ở Moulmein ngày 8 tháng 12 1919 trên đường đến Don Muang, Bangkok.

Nhưng các người ủng hộ ông ở Pháp đã mua một chiếc Caudron khác và gửi đến Ấn Độ để Poulet tiếp tục hành trình đến Australia. Nhưng máy bay Caudron không có hiệu năng tốt trong điều kiện thời tiết nóng ở gần xích đạo nên sự tiến triển rất là hạn chế. Cuối cùng chiếc Caudron cũng đến được Java. Chiếc này có thể là chiếc phi cơ thứ nhì đến Australia nếu Poulet cố gắng thêm, nhưng ông không tiếp tục nữa vì một lý do nào đó thật đáng tiếc (2).

Người thắng giải của chính phủ Australia trong chuyến bay dài nhất thế giới lúc bấy giờ là Captain Ross Smith trên chiếc phi cơ Vickers-Vimy bắt đầu từ Anh ngày 12 tháng 11 1919 và đã đến Australia trong 28 ngày sau đó. Toàn quyền Australia đã gửi điện tín đến Darwin chúc mừng phi hành đoàn của Captain Ross Smith như sau:

“Captain Ross Smith, Darwin — Hearty congratulations to you and your brother on your safe arrival and great achievement. — Governor-General”.

(“Gửi phi công trưởng Ross Smith, Darwin – Nồng nhiệt chúc mừng anh và em trai đã đến an toàn và đạt thắng lợi to lớn – Toàn quyền Australia”).

Sự kiện này có ý nghĩa lớn đối với nước Australia, một nước trẻ vừa qua khỏi thảm trạng của thế chiến thứ nhất với tổn thất to lớn, đánh dấu bước trưởng thành vươn ra khỏi sự cô lập và hòa mình liên hệ với thế giới bên ngoài. Thủ tướng Bill Hughes cho rằng trong cuộc thi này chính người Úc là người đầu tiên phá vỡ sự cô lập địa lý của lục địa Australia mang biểu tượng quan trọng và cảm xúc tự tin cho toàn dân trong nước.

Từ Darwin, Ross Smith đến Charleville ở Queensland. Ở đây, người bạn ông nhà làm phim và nhiếp ảnh nổi tiếng, Frank Hurley, mang máy quay phim đi cùng ông trên phi cơ để ghi lại sự kiện lịch sử trên đường bay đến Sydney. Khi máy bay qua Bourke đến Katoomba, Blue Mountain gần Sydney, chiếc máy bay của ông đã được dân chúng thấy. Điện tín được gửi ngay về Sydney GPO. Tại đây cả thành phố náo nức đón chờ, hàng chục ngàn người đổ ra đường đi đến phi trường Mascot. Chiếc Vickers-Vimy bay dọc theo đường từ Penrith đến Sydney và để cho mọi người ở Sydney không thất vọng, Ross Smith đã bay lượn vài vòng chung quanh vịnh Sydney để dân chúng có thể thấy rõ hơn trước khi đáp xuống phi trường Mascot (3). “Cơ sở hàng không lan khắp Sydney. Đông đảo mọi người túa ra đi về hướng phi trường, dùng các chuyến xe điện (tram) đặc biệt và đường xe một chiều cho sự kiện hi hữu này. Sau đó là lễ tân thành phố, các ban nhạc, hàng rào danh dự và tường trình tiến triển của người hùng – sau này tất cả cũng được lập lại ở thành phố Melbourne và Adelaide” (3). Năm sau, 1920, cuốn phim của Frank Hurley “Sir Ross Smith ‘s flight from England to Australia” được ra mắt ở tòa thị sảnh thành phố Sydney và được trình chiếu khắp nơi ở khắp nước.

Chiếc phi cơ Vickers-Vimy sau đó được tặng cho chính phủ Australia và trở thành kỷ vật của không quân Australia trong một thời gian dài. Ngày nay chiếc phi cơ này được trưng bày ở phi trường Adelaide, Nam Úc để ghi nhớ một sự kiện đáng nhớ trong lịch sử hàng không Australia.

Tuy vậy trong cuộc thi đua này, một thảm trạng đã xảy ra khi phi cơ của Captain M. Douglas và J. Ross bị rơi và 2 người đều tử nạn khi cất cánh ở Anh.

Thất vọng không phải là người đầu tiên bay liên lục địa đến Australia, từ Java, Poulet sau đó tiếp tục đi đến Đông Dương thuộc Pháp và hạ cánh ở Saigon. Hình ảnh dưới đây là chiếc Caudron của Poulet ở trường đua Phú Thọ Saigon năm 1920.

Phi cơ của phi công Poulet ở trường đua Saigon - L'aviation au champ de course (arrivée de l'aviateur français Poulet) – (Nguồn http://www.postcardman.net/vietnam_saigon.html)

Không lâu sau đó, Poulet rời Đông Dương đi sang Trung Quốc lập một đội không quân cho một tướng Trung quốc cát cứ ở thành phố Mukden, Mãn Châu và làm cho một ngân hàng Pháp ở vùng này. Ông ở Mukden trong các năm 1923 đến 1928 và sau đó trở về Pháp.

Hàng không tiếp tục phát triển nhanh chóng đến chóng mặt và 5 năm sau chuyến bay của Poulet, người đầu tiên bay từ Paris đến Saigon và Tokyo là nhà phi công Pháp Georges Pelletier-Doisy, ông nổi tiếng là phi công liều lĩnh gan dạ trong thế chiến thứ 1. Ngày 24/4/1924, ông bay 20146km từ Paris – Saigon – Tokyo trong 47 ngày (đến Tokyo ngày 9/6/1924). Ông đến Saigon (đáp xuống Biên Hòa) trên chiếc Breguet 19, 20 ngày sau khi khởi hành ở Paris.

Nguồn: <http://www.vanchuongviet.org>