**Sân bay ở Vinh thời thuộc Pháp**

Phạm Xuân Cần[[1]](#footnote-1)

***Nói đến sân bay ở Vinh, người ta nghĩ ngay đến sân bay Vinh hiện nay, còn được biết đến với cái tên “sân bay Yên Đại”, vì đóng trên địa bàn giáo xứ Yên Đại, xã Nghi Phú, thành phố Vinh. Thế nhưng, ít ai biết rằng trước khi xây dựng sân bay Yên Đại ở vị trí hiện nay, người Pháp đã có ít nhất hai sân bay khác ở Vinh, hoạt động suốt mấy chục năm trời.***

**1. Trước khi có sân bay**

Từ đầu những năm 1910 người Pháp đã đưa máy bay vào hoạt động ở Đông Dương, kể cả hoạt động quân sự và dân sự. Năm 1920 có một chương trình thí điểm sử dụng máy bay để thực hiện một số dự án như chụp ảnh, quản lý đất đai, bưu điện, y tế. Nghệ An và vùng Vinh là địa điểm nằm trong dự án thí điểm đó. Thế nhưng, do chưa có sân bay, nên năm 1920, máy bay phải sử dụng bãi đất trống ở khu vực Tòa Giám mục Xã Đoài để làm điểm lên xuống(1). Đặc biệt là, trong năm 1922, Vinh đã hai lần đón thủy phi cơ Pháp hạ cánh xuống mặt nước ở Cửa Hội và Bến Thủy.

Năm 1921 thống tướng Ernest Joseph Blondlat được cử sang Sài Gòn làm tư lệnh đội quân Pháp ở Đông Dương. Dịp tháng 4 năm 1922 khi phải ra Hà Nội để hội kiến với tư lệnh quân đội Pháp ở Bắc kỳ, Blondlat có nguyện vọng đi bằng máy bay. Cùng đi với ông ra Bắc kỳ có đại tá Rene Debailleul - Tổng tham mưu quân đội Pháp ở Sài Gòn. Hồi đó, sau Đại chiến thế giới lần thứ 1, quân đội Pháp được trang bị khá nhiều thuỷ phi cơ, là loại máy bay khá phù hợp. Nó cơ động vì không cần sân bay hay đường băng mà đô thị hay các vùng trọng điểm lớn của Đông Dương thì sẵn sông hay các hồ lớn. Để phục vụ cho chuyến đi của Thống tướng, Quân đội Pháp huy động 1 phi đội thuỷ phi cơ gồm 6 chiếc, chia làm hai toán, được bay sát theo đường biển để tiện tiếp nhiên liệu. Đội hình xuất phát bay từ ngày 04.04.1922 và chia làm 3 chặng, trong đó chặng thứ 3 bay từ Huế ra Hà Nội 600 km với điểm nghỉ là Bến Thuỷ. Cuối cùng máy bay hạ cánh vào buổi sáng ngày 08.04 ở Bạch Mai, Hà Nội. Đây là chuyến bay xuyên Việt đầu tiên trong lịch sử hàng không của Pháp ở Việt Nam, cũng là lần đầu tiên Bến Thủy đón một đội thủy phi cơ đến hạ cánh(2).

Hai tháng sau, tháng 6 năm 1922, lại có một chiếc thủy phi cơ nữa hạ cánh xuống Cửa Hội, sau đó chạy vào Bến Thủy. Báo Thực nghiệp Dân báo số ra ngày 10/6/22 đưa tin:

“Tàu bay: Sáng hôm thứ 4, ngày 7/6/1922 có một chiếc máy bay (Hydravion) chạy trên mặt nước từ Cửa Hội vào Bến Thủy, người đến xem đông lắm, vì chưa mấy khi thấy tàu bay chạy trên mặt nước. Chiếc tàu bay này tên là Jeneral Laperrtne của đội tàu bay Đông Pháp, ở Nha Trang bay ra Hà Nội, nhưng đến gần Cửa Hội thì hỏng két nước (caisse) cho nên phải lượn xuống bể, chạy trên mặt nước vào Bến Thủy chữa, sáng hôm sau sửa xong lại bay ra Hà Nội. Hãng tàu bay gọi là Hydravion, khác những chiếc máy bay có bánh xe, và lúc xuống thì xuống trên mặt nước vì nó có cái đáy phẳng như đáy tàu thủy, cho nên thả trên mặt nước không chìm”.

Sau đó, những năm 1930 Bến Thủy cũng đã có thêm một số lần đón thủy phi cơ hạ cánh xuống. Trong đó có lần thủy phi cơ hạ cánh xuống ngay trước nhà máy Diêm, sau đó được cẩu lên(3).

**2. Sân bay Trường Thi**

Sân bay Trường Thi thực chất chỉ là “bãi đáp hàng không” (Champ d'Aviation), thế nhưng đã hoạt động suốt mười mấy năm trời, từ khoảng năm 1920 đến 1934, nằm sát nhà máy xe lửa Trường Thi thời đó, nay thuộc khu vực của Quân khu 4(4).

Ngày 21 tháng 7 năm 1920, Toàn quyền Đông Dương có Công văn số 501 cho phép Công sứ Vinh mua đất cần thiết để làm bãi đáp máy bay. Tuy nhiên, văn bản này cũng quy định số tiền dùng để mua đất và các khoản bồi thường khác không vượt quá 5.000$(5).

Theo sách “Guide aérien pour l'Indochine. Edition de mars 1923”, xuất bản năm 1923, thì sân bay Trường Thi cách Vinh 1,5km, nằm trên đường Vinh đi Bến Thủy, bên cạnh nhà máy Xe lửa Trường Thi, bao quanh là cánh đồng lúa. Toàn bộ sân bay có kích thước 500m (theo chiều dọc Bắc - Nam) và 400 mét (theo chiều ngang Đông - Tây). Như vậy sân bay chỉ rộng khoảng 20.000m2. Nền đất ở đây được xác định là tốt, tuy nhiên vẫn có một phía có thể bị ngập nếu mưa lớn. Toàn bộ khu vực cất hạ cánh là bãi cỏ trống. Trong sân có ba nhà chứa máy bay, mỗi nhà có thể chứa được một chiếc máy bay nhẹ, sải cánh 15 mét. Bên cạnh đó có kho chứa thiết bị phụ tùng và kho nhiên liệu. Ngoài ra, còn có nhà ở (phòng ngủ và nơi nấu ăn) cho nhân viên. Thời kỳ này máy bay nhỏ, sân bay Trường Thi chủ yếu chỉ làm vai trò trung chuyển cho các sân bay khác theo trục Sài Gòn - Hà Nội, hoặc bay chặng Viên Chăn, Thà Khẹc - Vinh và ngược lại, phục vụ các yêu cầu quân sự, không ảnh, hoặc bưu điện, y tế.

Những năm 1930 sân bay Trường Thi hoạt động khá nhộn nhịp. Trước diễn biến của phong trào Xô viết Nghệ Tĩnh, Khâm sứ Trung Kỳ Le Fol từ Huế ra Vinh và trở lại Huế đều bằng máy bay xuống và lên ở sân bay Trường Thi. Ngày 1/8/1930 hai chiếc máy bay đã được điều từ sân bay Bạch Mai (Hà Nội) đến Vinh. Từ sân bay Trường Thi hai chiếc máy bay này đã bay tuần tra và ném bom, bắn súng, đàn áp các cuộc biểu tình ở Nghệ Tĩnh, trong đó có đàn áp đẫm máu cuộc biểu tình ngày 12/7/1930 ở Thái Lão, Hưng Nguyên.

Ngày 14/1/1933 sân bay này đã đón chuyến bay của một phi công bay vòng quanh thế giới viếng thăm. Báo Thanh Nghệ Tĩnh tân văn số ra ngày 5/5/1933 đăng bài và ảnh cho biết ngày 25/4/1933 có tới 21 chiếc máy bay cùng hạ cánh xuống sân bay Trường Thi để tiếp dầu, sửa chữa, sau đó lại bay tiếp vào Nam.

 Đến năm 1934 sân bay Trường Thi được chuyển đi. Vị trí sân bay Trường Thi được xây dựng thành doanh trại lính, mang tên Thống chế Hebert Lyaute.

**3. Sân bay Yên Dũng**

Từ năm 1929, người Pháp đã quy hoạch một khu đất khác thuộc Hưng Dũng, giáp với Hưng Hòa để xây dựng sân bay lớn hơn. Thế nhưng, việc thu hồi đất xây dựng sân bay đã gặp phải sự kháng cự mãnh liệt của nông dân. Lịch sử phường Hưng Dũng, thành phố Vinh cho biết: Năm 1929 khi thực dân Pháp thu hồi 300 mẫu ruộng ở bờ Bắc sông Lam làm sân bay, nhân dân Yên Dũng đã kêu kiện lên chính quyền, nhưng không được giải quyết. Khi chánh tổng Yên Trường là Nguyễn Hữu Hợp cùng tri phủ Hưng Nguyên xuống gặp dân ở Đình Trung, dân đã bắt giam tri phủ Hưng Nguyên và đánh gãy chân chánh tổng Nguyễn Hữu Hợp. Sau đó Công sứ Pháp và Tổng đốc Nghệ An buộc phải yêu cầu đền bù thỏa đáng cho dân.

Tuy vậy, sự kiện thu hồi đất để xây dựng sân bay cũng chính là một ngòi nổ hết sức quan trọng dẫn đến phong trào Xô viết Nghệ Tĩnh 1930 - 1931. Trong khi phong trào Xô viết Nghệ - Tĩnh nổ ra, sân bay ở Hưng Dũng vẫn tiếp tục được xây dựng. Báo Thanh Nghệ Tĩnh tân văn có bài phản ánh việc một số phu xây dựng sân bay khi nằm ngủ vẫn bị nhét truyền đơn cộng sản vào túi.

Ngày 15/10/1930 Toàn quyền Đông Dương vẫn ra nghị định cho phép mua 11.670, 236 m2, để xây dựng đường vào sân bay.

Cho đến bản đồ Vinh - Bến Thủy năm 1936, người Pháp vẫn chú thích vùng đất đã được quy hoạch này là “sân bay” (Aeroport). Cho đến nay cánh đồng này vẫn có tên là “Đồng Tàu Bay”. Dấu vết của quy hoạch xưa vẫn còn, đó là đường bao xung quanh được đắp rộng, thẳng tắp và cao hơn mặt ruộng.

Thế nhưng, trên thực tế từ năm 1936, vì lý do vùng này thấp, thường bị úng lụt, nên chính quyền đã quyết định lựa chọn vùng đất khác để xây dựng sân bay. Còn vùng đất “đồng Tàu Bay” thì được bán lại. “Ruộng đất làng tôi cánh đồng Tàu Bay có 336 mẫu. Gọi là cánh đồng Tàu Bay vì năm 1927 Pháp cướp làm sân bay, chúng xây dựng mấy năm. Sau đó sân bay dời ra Nghi Lộc. Chúng bán lại ruộng đất. Bọn địa chủ, nhà buôn ở Vinh bỏ tiền ra mua. Dân làng phải cày rẽ”(7).

**4. Sân bay Yên Đại**

Từ năm 1936, việc quy hoạch sân bay Vinh ở Yên Đại đã được bắt đầu. Ngày 24 tháng 7 năm 1936, Toàn quyền Đông Dương có công văn số 62, về việc xây dựng sân bay Vinh. Trong đó yêu cầu xây dựng một đường băng bằng đá ong, dài 700 mét, rộng 40 mét, dày 0,08- 0,10 mét theo hướng bắc, đông bắc - nam, đông nam. Đường băng này nằm trên đường băng bằng đất dài 900 mét, rộng 100 mét. Văn bản cũng yêu cầu xây dựng nhà khách và một con đường rộng 40 mét vào sân bay. Văn bản này cho biết ngân sách cấp cho dự án này là 17.000 đồng(8). Tuy nhiên, sau đó, tại Công văn số 788A ngày 25 tháng 8 năm 1936 của Phòng Nhất - Tòa Khâm sứ Trung kỳ gửi Toàn quyền Đông Dương, có nói kinh phí xây dựng sân bay Vinh 17.000 đồng sẽ không đủ, mà tối thiểu phải lên đến 24.300(9) đồng. Công việc xây dựng sân bay được tiếp tục những năm sau đó.

Sau khi đảo chính Pháp (ngày 9/3/1945), Nhật đã tiếp quản sân bay và cho xây dựng thêm ở sân bay Yên Đại nhiều hầm chứa để bảo vệ máy bay. Việc này được miêu tả khá sinh động trong cuốn tiểu thuyết “Xóm thợ Trường Thi” của nhà văn Hoàng Ngọc Anh.

Ngoài ra, có thông tin năm 1942 người Pháp cũng đã khảo sát và quy hoạch xây dựng sân bay ở cánh đồng Nhà Nàng (Khu vực Nhà hàng Huynh Đệ, phường Hưng Phúc hiện nay), nhưng gặp lúc chiến tranh thế giới thứ hai nổ ra, nên kế hoạch này cũng mau chóng bị bãi bỏ.

Sân bay Vinh hiện là sân bay quốc tế, được mở rộng và xây dựng khang trang, hiện đại. Thế nhưng, vị trí và hướng tuyến về cơ bản vẫn dựa trên quy hoạch từ năm 1936.

**Chú thích**

1. Exposition coloniale internationale, Paris, 1931. Indochine Française... Section générale. Troupes de l'Indochine. L'aéronautique militaire de l'Indochine. 1931.

2. L´Avitation Francaise Indochine 1910-1945, Ấn bản tiếng Pháp, Ch. Cony M. Ledet.

3. AIR FRANCE INDOCHINE Icare, revue de l’aviation française éditée par le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), no 163, 4e trimestre 1997.

4. Guide aérien pour l'Indochine. Edition de mars 1923.

5. Hồ sơ số 3385 Trung tâm Lưu trữ quốc gia 4, Đà Lạt.

6. Lịch sử phường Hưng Dũng, thành phố Vinh, Nghệ An, tập I, NXB Nghệ An, 2000.

7. Lời cụ Nguyễn Văn Tỉnh, 72 tuổi, xóm Đông, tr 171, sách Nạn đói năm 1945 ở Việt Nam, GS Văn Tạo, GS Furuta Motoo, nxb KHXH 2005).

8. Hồ sơ 3385, Trung tâm lưu trữ Quốc gia 4, Đà Lạt.

9. Hồ sơ 3385, Trung tâm lưu trữ Quốc gia 4, Đà Lạt.

1. Nhà nghiên cứu, Tp. Vinh [↑](#footnote-ref-1)