

Tên sách: Chiến công thầm lặng (Tập 2)

Nhà xuất bản: Quân đội Nhân dân

Năm xuất bản: 2005

NHỮNG NGƯỜI THỰC HIỆN:

- Thiếu tướng PGS - TS HỒ THANH MINH

- Đại tá TRẦN THANH (NA)

- Đại tá TRẦN ĐÌNH HUỖNH

- Đại tá MAI BÁ QUÁT

- Đại tá DƯƠNG NIẾT

- Đại tá NGUYỄN VĂN BẮNG

LỜI NÓI ĐẦU

Nhân 50 năm ngày truyền thống Không quân nhân dân Việt Nam, nơi mỗi

người cán bộ, chiến sĩ không quân được sống, làm việc, học tập, chiến đấu, cống hiến trọn tuổi thanh xuân của mình, có biết bao kỷ niệm sâu sắc trong cuộc đời quân ngũ, có biết bao chiến công đã được ghi vào sử sách và biết bao chiến công không được nêu danh, chỉ như đốm lửa âm thầm sưởi ấm lòng tự hào của mỗi người..., Ban Liên lạc Cựu chiến binh ngành Kỹ thuật Không quân tổ chức xuất bản tập sách mang tên “CHIẾN CÔNG THẦM LẶNG” (Tập 2), nhằm lưu giữ những hình ảnh đẹp về mỗi tập thể, mỗi con người của Không quân nói chung, ngành Kỹ thuật Không quân nói riêng, đã thầm lặng đóng góp mồ hôi xương máu vào chiến công chung của Không quân nhân dân Việt Nam trong kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ cứu nước.

Cuốn “CHIẾN CÔNG THẦM LẶNG” (Tập 2) có thể chưa phản ánh hết những kỳ tích của mỗi cán bộ, chiến sĩ trong lao động, chiến đấu, xây dựng Không quân phát triển và trưởng thành, nhưng phần nào nói lên được tình cảm đầm ấm đặc biệt của Bác Hồ, của Đảng, Quân đội và của nhân dân đối với Không quân, đối với ngành Kỹ thuật Không quân và phần nào nói lên được tình cảm của những người chỉ huy, của phi công đối với những người lính thợ Không quân và ngược lại. Một điều chắc chắn cuốn “CHIẾN CÔNG THẦM LẶNG” (Tập 2) làm được, đó là tô thắm thêm truyền thống kiên cường, vượt qua bao nhiêu gian khó trong suốt 50 năm qua để góp phần xây dựng Không quân nhân dân Việt Nam anh hùng, xứng đáng truyền thống đấu tranh bất khuất của dân tộc Việt Nam.

Ban liên lạc xin chân thành cảm ơn các tác giả đã tham gia viết bài cho “CHIẾN CÔNG THẦM LẶNG” (Tập 2). Mong nhận được ý kiến đóng góp về tập sách này.

Hà Nội, ngày 22 tháng 12 năm 2004

BAN LIÊN LẠC CCB NGÀNH KỸ THUẬT KQ

VÀI ĐIỀU NHỚ LẠI VỀ BAN NGHIÊN CỨU KHÔNG QUÂN SAU HƠN NỬA THẾ KỶ (1949-2004)

HÀ ĐỒNG*

(Nguyên trưởng ban nghiên cứu Không quân)

Hơn nửa thế kỷ về trước, khi còn là học sinh Trường Quốc học Huế, thỉnh thoảng tôi được thấy 2 chiếc máy bay của vua Bảo Đại bay trên bầu trời cố đô Huế. Tôi rất thèm muốn được ngồi trên những chiếc máy bay đó, chỉ “ngồi” chứ không dám mơ đến việc được điều khiển chúng. Thực dân Pháp không cho phép người “An Nam” học lái máy bay, chỉ được làm thợ bảo dưỡng máy bay cho Pháp. Muốn được làm phi công phải vào “làng Tây”, nghĩa là phải đi lính cho Pháp, như Đỗ Hữu Vị, đại úy, trong không lực Pháp đã bị Đức bắn hạ trong thế chiến 1914-1918.

Không ngờ, nhờ có cách mạng, sau này tôi được quản lý 2 máy bay đó.

Sau khi thoái vị, vua Bảo Đại được mời ra Hà Nội làm cố vấn cho Chính phủ ta. Trong tài sản mà ông ta chuyển giao cho chính quyền cách mạng có 2 máy bay, chiếc Tiger Moth (tạm dịch là “mỗi chúa”) và chiếc Morane Saulier (do Pháp chế tạo).

Chiếc Tiger Moth do Anh sản xuất từ những năm 1931-1944, tổng số 9.000 chiếc, bay an toàn, dễ điều khiển nên được không lực Hoàng gia Anh dùng để tập lái rất có kết quả. Nét đặc trưng của máy bay này là: Trọng lượng không tải 544 kg; 1 động cơ 142 HP; bán kính hoạt động 442 km; tốc độ tối đa 172 km/h; trần bay cao nhất 4444 mét.

Ngoài công dụng để tập lái, nó còn dùng chở người, ra mệnh lệnh, quan sát... và có thể hạ cánh xuống bãi cỏ, đường ô tô...

Chiếc Morane có dáng khí động học hơn, bay nhanh hơn, được Bảo Đại dùng khi đã lái thạo chiếc Tiger Moth (có phi công huấn luyện người Pháp bay kèm).

Ông cố vấn đề nghị đưa 2 máy bay ra Hà Nội để thành lập Câu lạc bộ Hàng không và được Chính phủ ta chấp thuận. Hai máy bay được tháo rời cánh, chở bằng tàu hoả và đưa đi cất giấu ở sân bay Tông (Sơn Tây) vì lúc này sân bay Bạch Mai và Gia Lâm đang bị quân Tàu Tưởng đóng giữ. Cùng đi theo có một tổ bảo dưỡng gồm: Đồng chí Đồng (tổ trưởng) và các đồng chí Mai, Khánh, Nghệ, Chất. Sau ngày kháng chiến toàn quốc bùng nổ (19-12-1946), tháng 1-1947, 2 máy bay lại được đưa lên Soi Đứng (Chiêm Hoá) cất giấu và bảo quản. Tại đây có bãi đất trồng ngô được san phẳng và gia cố thêm làm bãi cất hạ cánh bay thử.

Hai lần di chuyển từ Tông lên Bình Ca (Tuyên Quang) và từ Bình Ca lên Chiêm Hoá bằng thuyền ngược dòng sông Lô trong điều kiện rất nguy hiểm vì máy bay địch thường xuyên lùng sục, phải đi đêm, ban ngày phải chặt cây nguy trang... thật gian khổ. Song các anh Lê Văn Nho và Lê Thạch Liên, với sự giúp đỡ của nhân dân địa phương 2 bờ sông, đã đưa được máy bay đến đích an toàn. Tuy nhiên, khi dừng ở Bình Ca (có tên là Hang Hùm), bị máy bay địch bắn phá một lần, thiệt hại không đáng kể: Chiếc Tiger Moth bị đạn làm thủng vài chỗ. Anh em trong tổ bảo dưỡng đã về Hà Đông mua lụa vá lại bằng sơn ta...

Cuối năm 1947, tôi được lệnh của đồng chí Tạ Quang Bửu, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, lên Soi Trinh nắm tình hình (đồng chí Tạ Quang Bửu là Thứ trưởng, riêng giai đoạn từ 8-1947 đến 8-1948 là Bộ trưởng, sau đó lại giữ

chức Thứ trưởng). Cùng đi có anh Đức Việt, nhân viên Nha Nghiên cứu kỹ thuật quân giới, nguyên là phi công Đức ra hàng ta từ năm 1945 và có tên thật là Verner Schultze.

Đầu năm 1948, tôi và anh Đức Việt được lệnh đi vào Nghệ An làm bãi cất hạ cánh dã chiến để đón máy bay từ Xiêm (Thái Lan) chở hàng là linh kiện và máy móc thông tin do một cán bộ đài phát thanh mua được ở bên đó chuyển về. Đến miền tây Nghệ An, đoạn đường trên 500 km, chúng tôi phải đi bộ gần nửa tháng mới tới nơi và khi làm xong bãi cất hạ cánh thì chủ hàng bên Thái Lan không cho thuê máy bay nữa, chúng tôi lại lóc cóc đi bộ trở về. Qua chuyến đi dài, tôi được học hỏi nhiều ở anh Đức Việt những kiến thức cơ bản về hàng không, từ yêu cầu kỹ thuật cơ bản của một sân bay đến các thiết bị trên máy bay...

Trong số tài liệu được anh Tạ Quang Bửu mang về từ Hội nghị Fontainebleau, có 3 cuốn có lợi cho trường cán bộ không quân sau này, đó là Aircraft recognition (nhận dạng máy bay) chủ yếu của Anh và Mỹ, có hình vẽ rõ ràng và tính năng kỹ thuật của máy bay Mỹ và Pháp dùng đánh ta; Kỹ thuật lái máy bay của một tác giả người Pháp; Sách huấn luyện bắn máy bay bằng súng bộ binh tập trung của Đức. Nhờ anh Đức Việt dịch ra từ tiếng Đức, tôi kết hợp với cuốn "...bắn máy bay bằng súng bộ binh...", biên soạn ra cuốn "Bắn máy bay bằng súng trường tập trung", được Bộ Tổng Tham mưu in và phổ biến rộng rãi vào năm 1948.

Đầu năm 1949, đồng chí Võ Nguyên Giáp và các đồng chí Hoàng Văn Thái, Phan Phác đến báo cáo và xin ý kiến Bác Hồ về việc thành lập một cơ sở ban đầu của không quân gọi là Đội Huấn luyện không quân. Bác cho ý kiến, đại ý là, chỉ nên là Ban nghiên cứu thôi, chỉ tổ chức một lớp gọi là lớp không quân để phối hợp nghiên cứu, vừa học vừa làm.

Ngày 9-3-1949, đồng chí Võ Nguyên Giáp, Tổng Tư lệnh Quân đội quốc gia Việt Nam đã quyết định thành lập Ban Nghiên cứu không quân. Gần như cùng một lúc, Ban Nghiên cứu thủy quân ra đời.

Ngày 14-9-1949, xảy ra việc đáng buồn, làm ảnh hưởng đến tương lai của Ban và của trường, nguyên do là chiếc Tiger Moth sau khi bay kiểm tra ở Soi Trinh chuẩn bị cho lớp lái bay tập về hạ cánh thì bị nạn. Song may là 2 chiếc máy bay vẫn nguyên vẹn, ngay cả khi ca nô Pháp chạy trên sông chỉ cách chỗ giấu 2 máy bay có vài trăm mét. Hai máy bay tiếp tục được bảo quản, chờ lệnh phục vụ cho công tác huấn luyện. Chiếc Tiger Moth được đưa về trường không quân ở Ngòi Liễm làm học cụ. Thật đáng tiếc vì nó là loại máy bay dễ lái, rất thích hợp cho việc học lái sơ đẳng. Loại máy bay này vẫn còn được trưng bày ở Bảo tàng không quân Anh, Mỹ, Tân Tây Lan. Anh Tôn Thất Hiền, khi thăm Bảo tàng không quân ở Đức có chụp được ảnh của nó.

Lớp phi công khóa 1 tại Việt Bắc (năm 1949)

Mặc dù không còn khả năng bay tập cho học viên khoá 1 (28 học viên lái), nhưng Bộ Tổng Tham mưu vẫn chỉ thị khai giảng khoá 2 (87 học viên, gồm 28 học viên học lái; 31 học viên học khí tượng và 28 học viên học máy). Các lớp học của khoá 1 và 2 đạt kết quả tốt, đặc biệt là lớp khí tượng và máy, không bị ảnh hưởng bởi “sự cố Tiger Moth”. Tham gia giảng dạy, ngoài số giáo viên nước ngoài do Bộ tổng Tham mưu cử về, còn có các giáo viên Việt Nam. Trong số họ, ngoài anh Đức Việt đã có từ trước còn có: Trần Hà (tên Việt Nam), phi công Nhật đã đánh ở Singapore; Nguyễn Ba, thợ máy Nhật; Malenbach, thợ máy Đức; Lubrish, gấp dù và nhảy dù (Đức); Schertaner, thợ máy Áo. Đó là những nhân viên kỹ thuật đã tham gia trong việc huấn luyện học viên các lớp lái và máy, đồng thời góp một số ý kiến cho các tiểu ban “sân bay”.

Trước tình hình ngày càng có lợi cho ta, cả về quân sự lẫn chính trị, bạn viện trợ cho ta pháo mặt đất và pháo phòng không. Bộ Quốc phòng quyết định giải thể Ban Nghiên cứu không quân, chuyển đa số anh em sang pháo binh và phòng không. Tôi được cử đi nước ngoài, đi bộ từ Tuyên Quang sang Côn Minh (Trung Quốc), học bộ binh tại Học viện Lục quân Minh Hồ. Học được một năm thì được giữ lại để học lớp pháo binh thêm một năm nữa. Trở về nước tôi rất tiếc vì chiến dịch Điện Biên Phủ đã kết thúc.

Một hôm, tôi đang đi với đoàn giảm tô thì nhận được thư của anh Hoàng Văn Thái, Tổng Tham mưu trưởng, bảo về ngay. Trở về, tôi được bổ sung vào Đoàn tiếp quản thủ đô của anh Hà Văn Lâu. Chúng tôi vào Hà Nội tiếp quản trước ngày 10-10-1954 độ một tuần, đấu tranh kịch liệt với phía Pháp về vấn đề tiếp quản sân bay Gia Lâm. Nhờ vốn kiến thức có được trong ba năm ở Ban Nghiên cứu không quân, tôi đã giúp anh Hà Văn Lâu buộc phía Pháp phải chấp nhận giao đủ các trang thiết bị của sân bay (Chúng có ý định mang đi hoặc phá huỷ những thứ không mang đi được, chỉ giao cho ta đường cất hạ cánh và xác nhà ga)...

Ban Nghiên cứu không quân tồn tại trong thời gian không lâu, những lớp học tổ chức trong điều kiện dã chiến, cơ sở vật chất kỹ thuật của ta còn thiếu, lại chưa hình dung hết tính phức tạp và khó khăn của một binh chủng kỹ thuật hiện đại, nhưng những gì Ban đã làm được thật hết sức có ý nghĩa. Nhiều cán bộ chiến sĩ được đào tạo qua hai khoá học đầu tiên của trường đã trở thành những hạt nhân xây dựng ngành Hàng không dân dụng và Không quân Nhân dân Việt Nam sau này.

Viết những dòng này trong dịp kỷ niệm 55 năm ngày thành lập Ban Nghiên cứu không quân, tôi bồi ngùi nhớ lại những ngày gian khổ trên chiến khu Việt Bắc. Ngày đó thực sự gian khổ nhưng rất ấm áp tình đồng đội trong sáng giữa cán bộ và chiến sĩ, giữa thầy giáo và học viên, không khí thực sự chan hòa đoàn kết trong sự đùm bọc và hết lòng giúp đỡ của nhân dân các dân tộc vùng đóng quân.

Hà Nội, 3.2004

CHUYẾN BAY ĐẦU TIÊN CỦA KHÔNG QUÂN VIỆT NAM

LÊ THẠCH LIÊN*

(Nguyên cán bộ Tiểu ban khí tượng, Ban Nghiên cứu Không quân)

Đầu tháng 4-1947, Cục Quân huấn, bí danh Tiểu đội 240, thành lập một đơn vị gọi là không đoàn, lấy tên dân sự là Nhà 440, sau đổi thành trung đội Anh Lâm (1948). Đơn vị được lệnh tháo rời 2 máy bay (chiếc Tiger Moth và chiếc Morane, cả 2 chiếc đều do vua Bảo Đại giao lại cho chính quyền cách mạng sau khi thoái vị), cho lên 3 thuyền lớn cùng với 7 anh em thợ máy sửa chữa máy bay và tôi phụ trách đơn vị, chèo lên theo sông Gâm đến Soi Đứng, thuộc xã Vinh Quang, huyện Chiêm Hoá, cách huyện lỵ khoảng 10 km. Đây là một bãi đất trồng ngô tương đối bằng phẳng, rộng khoảng 80 mét và dài khoảng 500 mét, có thể dễ dàng thiết lập một bãi cất hạ cánh cho loại máy bay Tiger Moth và Morane hoạt động. Nhiệm vụ của Cục Quân huấn giao cho đơn vị là: Tiến hành sửa chữa lại chiếc Tiger Moth bị không quân địch bắn hỏng nhẹ và bảo dưỡng chiếc Morane; thiết lập một bãi cất hạ cánh nhỏ có kích thước 440 mét X 25 mét trên bãi ngô ven sông Gâm; nghiên cứu tình hình khí tượng để cho các chuyến bay trong tương lai không xa; chuẩn bị điều kiện để khi nào chiếc Tiger Moth sửa chữa xong thì cho bay thử.

Trong hai năm 1948 - 1949, đơn vị đã khắc phục khó khăn để sửa chữa, tìm các nguyên vật liệu thay thế và sau khi mở máy thử động cơ nhiều lần, kết quả động cơ chạy tốt, hệ thống điện bảo đảm, duy chỉ có 3 đồng hồ chỉ độ cao, xăng và dầu không tháo và sửa chữa được vì không có thợ chuyên môn về các thiết bị này.

Về bãi cất hạ cánh, trên cho tuyến 12 vệ binh ở địa phương và Cục điều thêm một số anh em bộ đội bổ sung cho đơn vị nên việc san bằng bãi cất hạ cánh bảo đảm được cho việc bay thử.

Xong mọi công tác chuẩn bị, tôi báo cáo về Cục Quân huấn và đề nghị Cục xem xét, cử phi công sang thị sát, nếu được có thể cho bay thử.

Ngày 13-9-1949, Bộ Quốc phòng cử anh Hà Đồng và anh Nguyễn Đức Việt, phi công hàng binh Đức, mang thư của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, đồng chí Tạ Quang Bửu, đề nghị tôi phối hợp với các anh Đồng và anh Việt cho tiến hành bay thử chiếc máy bay Tiger Moth.

Sau khi đi xem xét lại máy bay, cho thử động cơ, chúng tôi quyết định ngày hôm sau sẽ cho bay thử quãng thời gian khoảng trên dưới 15 phút vào buổi chiều, vì vào thời gian đó máy bay dịch ít hoạt động.

5 giờ chiều ngày 14-9-1949, chúng tôi kéo máy bay ra, qua một quả đồi nhỏ và qua một mảnh ruộng của dân chùa cày, tới bãi cất hạ cánh và được tổ chức canh gác cẩn thận.

Anh Việt cùng bay với cụ Nguyễn Văn Đồng, Trưởng ban cơ khí của đơn vị. Hai người chỉ mang theo hai cặp kính che mắt và không mang theo dù. Máy bay chạy đà khoảng 250 mét thì bắt đầu cất cánh, lên cao khoảng 100 mét, lượn về phía nam, sau đó hạ thấp độ cao, anh Việt có ý định bay theo dòng sông Gâm trở về, nhưng vì máy bay xuống quá thấp, cánh bên trái chạm mặt nước nên máy bay đâm xuống sông.

Hôm sau, anh em đơn vị lội xuống sông tháo từng bộ phận của máy bay đem về cất giữ. Việc này theo nhận định chung của anh em trong đơn vị cũng như của Cục Quân huấn và Bộ Quốc phòng, đơn vị đã có nhiều cố gắng, khắc phục khó khăn sửa chữa máy bay song vì bay quá thấp dẫn đến tai nạn đáng tiếc.

Sau đó Bộ Quốc phòng quyết định sáp nhập Bộ phận không đoàn vào Ban Nghiên cứu không quân và mở được hai lớp hoa tiêu, một lớp khí tượng, một lớp cơ khí (máy).

Hà Nội, 5.2004

ĐOÀN BAY CỦA KHÔNG QUÂN NHÂN DÂN VIỆT NAM
TRÊN SÂN BAY MÔNG TỰ (TRUNG QUỐC)

Thiếu tướng, PGS-TS. HỒ THANH MINH*

(Nguyên Phó tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn kỹ thuật - Trung đoàn 921.

Nguyên Phó cục trưởng Cục Kỹ thuật Không quân)

Từ những năm 1956 - 1957, để xây dựng không quân, Nhà nước, Quân đội đã cử nhiều đoàn cán bộ trẻ tuổi lần lượt sang Liên Xô, Trung Quốc học lái máy bay phản lực MiG-15, máy bay ném bom TU-2, máy bay vận tải quân sự và học kỹ thuật không quân. Ngoài việc đào tạo con người có tri thức kỹ thuật không quân hiện đại, những năm 1960 - 1963, mặc dầu còn rất nhiều khó khăn về kinh tế, Nhà nước và Quân đội không ngừng đầu tư sức người sức của xây dựng cơ sở kỹ thuật hạ tầng bảo đảm cho không quân hoạt động,

như: Sân bay, hệ thống thông tin, ra đa, trường, xưởng, kho trạm... Bộ Quốc phòng và Bộ Tổng Tham mưu đã chỉ đạo, tổ chức thực hiện từng bước theo hệ thống đồng bộ và phát triển kịp theo yêu cầu, như: Tiếp quản sử dụng các sân bay, thành lập Trung đoàn không quân vận tải, Trung đoàn Huấn luyện bay, Trường Huấn luyện quản lý không phận, điều phái, chỉ huy bay... Năm thời cơ, tranh thủ kịp thời sự giúp đỡ của Liên Xô, Trung Quốc và các nước xã hội chủ nghĩa khác, tạo đủ điều kiện xây dựng một trung đoàn không quân chiến đấu.

Năm 1959, đoàn học viên lái máy bay phản lực MiG-15 đầu tiên tốt nghiệp, được chuyển ngay đến sân bay Cao Mật (Trung Quốc) tiếp tục học lái máy bay MiG-17. Cùng thời gian này, đoàn thợ máy MiG-17 tốt nghiệp trường số 9 ở Trường Xuân (Trung Quốc) cũng được chuyển đến sân bay Cao Mật thực hành. Cuối năm 1959, Không quân nhân dân Việt Nam đã có một đoàn bay gồm các phi công và thợ máy đóng quân trên sân bay Cao Mật. Từ năm 1960, Cục Không quân Việt Nam đã chỉ đạo hoạt động của đoàn bay như một trung đoàn không quân tiêm kích. Năm 1962, Liên Xô giúp ta 32 máy bay phản lực MiG-17, 4 máy bay huấn luyện UMiG-15 và trang thiết bị vật tư cần thiết, đồng bộ theo tỷ lệ 1/1, 1/4, 1/10, 1/20 cho máy bay (1/1 tức là một bộ trang thiết bị vật tư cho một máy bay, 1/4 là một bộ trang thiết bị vật tư cho 4 máy bay...), đủ để thành lập Trung đoàn Không quân. Những thiết bị quân sự này Liên Xô chuyển đến Trung Quốc và các chuyên gia Liên Xô cùng chuyên gia Trung Quốc lắp ráp và bay thử từng chiếc tại sân bay Cao Mật. Cuối năm 1963, Trung Quốc giúp ta chuyển 36 máy bay phản lực do Liên Xô giúp cùng người lái và nhân viên kỹ thuật (thợ máy) đến sân bay Mông Tự ở tỉnh Vân Nam (Trung Quốc).

Tại Việt Nam, từ đầu năm 1961, sân bay Nội Bài được triển khai khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn cất hạ cánh của máy bay phản lực chiến đấu. Năm 1962, triển khai xây dựng. Năm 1963, hoàn thành việc xây dựng sân bay và sử dụng vào giữa năm 1964. Ngày 30 tháng 5 năm 1963, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Trung đoàn Không quân tiêm kích 921, nhưng do nhiều nguyên nhân khách quan, chủ quan nên trung đoàn với lực lượng và trang bị chiến đấu vẫn ở lại trên đất Trung Quốc.

Ngày 22-10-1963, tại sân bay Bạch Mai (Hà Nội), Quân chủng Phòng không - Không quân được thành lập. Ngày 3-2-1964, công bố Quyết định thành lập và tổ chức trọng thể lễ ra mắt Trung đoàn Không quân tiêm kích đầu tiên của Việt Nam tại sân bay Mông Tự (Trung Quốc). Một số cán bộ tham mưu, chính trị, hậu cần Không quân Nhân dân Việt Nam (KQND Việt Nam) lần lượt đến Mông Tự phục vụ hoạt động bay của trung đoàn.

Sân bay Mông Tự thuộc tỉnh Vân Nam, cách Lào Cai (Việt Nam) khoảng 120 km, cách biên giới Lào - Việt khoảng 160 km và cách sân bay Nội Bài (Việt Nam) chừng 300 km, nằm gần trục đường sắt Hà Nội - Côn Minh, qua cửa khẩu Lào Cai. Mông Tự là vùng đồi núi hoang vắng thời Vũ Đế (109 TCN), được gọi là Mông Tự đã hơn 800 năm. Nơi đây từng có dạ Mông Tự nổi tiếng để may áo mùa đông. Ngay từ năm 1887, nơi đây đã là chốn buôn bán sầm uất, mặc dầu dân cư chỉ khoảng trên dưới 10 ngàn người, nhưng đã có đến trên 200 cửa hàng, cửa hiệu của các thương gia nước ngoài như Anh, Pháp, Đức, Hy Lạp, Nhật Bản... Trong thời kỳ chống Nhật (1941 - 1945), đường phố tràn đầy quân Tưởng Giới Thạch, có đội máy bay Phi Hổ của Mỹ chuyên bay sang Việt Nam ném bom quân Nhật rồi về hạ cánh ở sân bay Mông Tự. Giao thông lúc đó bị phá hoại, đi lại chủ yếu bằng ngựa thồ. Mông Tự là tụ điểm của các loại phi và tàn quân Tưởng Giới Thạch, Pháp, Nhật.

Sau ngày giải phóng (1949), sân bay hoạt động trở lại. Đoàn Không quân Việt Nam đóng quân trên sân bay Mông Tự được phía bạn chăm lo khá đầy đủ về ăn ở, sinh hoạt. Phi công một ngày bay, một ngày giảng bình kỹ thuật. Thợ máy làm việc theo cơ chế “ta làm bạn xem”, nghĩa là có sự kèm cặp giúp đỡ của thợ máy bạn. Sống và làm việc xa Tổ quốc, người lái và thợ máy lúc nào cũng mong ngóng ngày trở về Tổ quốc, góp phần với đồng bào miền Nam đánh Mỹ.

Ngày trở về Tổ quốc được ấn định là ngày 6-8-1964, nghĩa là chỉ sau một

ngày khi đế quốc Mỹ dùng không quân đánh phá miền Bắc XHCN. Phi công Đào Đình Luyện, vốn là sĩ quan bộ binh, được tuyển chọn học lái máy bay ném bom TU-2, sau được chuyển sang học lái máy bay phản lực tiêm kích MiG-17 là Trung đoàn trưởng đã dẫn Trung đoàn máy bay tiêm kích phản lực đầu tiên của KQND Việt Nam, với đầy đủ trang bị vũ khí, cất cánh từ sân bay Mông Tự trở về đất nước quê hương. Khi vào vùng trời đất Mẹ Việt Nam, trên dọc đường bay, những nòng pháo phòng không đã vươn cao yểm hộ cho 36 máy bay chiến đấu mang trên mình cờ đỏ sao vàng với các số hiệu 2310, 2316, 2416... nhằm hướng sân bay Nội Bài bay về và hạ cánh an toàn.

Chiều 6-8-1964, trung đoàn nhận nhiệm vụ chiến đấu và hai biên đội máy bay đã vào trực ban sẵn sàng chiến đấu trên sân đỗ đầu tây sân bay.

Hoạt động chiến đấu của Trung đoàn Không quân 921 trong những ngày đầu về nước được Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân trực tiếp chỉ đạo.

Hà Nội, 22.12.2003

CHUẨN BỊ ĐƯA ĐOÀN KHÔNG QUÂN TIÊM KÍCH VỀ NƯỚC

Thiếu tướng, PGS-TS. HỒ THANH MINH*

(Nguyên Phó tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn kỹ thuật - Trung đoàn 921.

Nguyên Phó cục trưởng Cục Kỹ thuật Không quân)

Từ quý II năm 1964, người trong nước sang sân bay Mông Tự giảm dần. Tình hình chiến sự ngày càng căng thẳng, dồn dập không chỉ ở miền Nam mà

cả ở miền Bắc. Máy bay trinh sát địch ngày đêm xâm nhập vùng trời miền Bắc XHCN, tuy bị ta đánh trả nhưng chúng vẫn không giảm cường độ hoạt động, trái lại càng vào sâu vùng giới tuyến, vùng lãnh hải và không phận của ta. Một cuộc chiến tranh phá hoại miền Bắc bằng không quân đang được đế quốc Mỹ ráo riết chuẩn bị. Máy bay cường kích của không lực Hoa Kỳ được tăng cường trên các sân bay ở miền Nam...

Trước âm mưu thủ đoạn của địch, cấp trên giao nhiệm vụ cho không quân chuẩn bị lực lượng sẵn sàng chiến đấu. Một phái đoàn của Quân chủng Phòng không - Không quân do đại tá Đặng Tính đã sang làm việc với các đại diện Không quân Trung Quốc bàn kế hoạch bí mật đưa Trung đoàn Không quân 921 về nước để sẵn sàng chiến đấu và sẽ chuẩn bị trực ban chiến đấu ngay sau khi hạ cánh xuống sân bay.

Đầu tháng 7-1964, đại đội định kỳ (Xưởng bảo dưỡng kỹ thuật) được lệnh chuẩn bị về nước. Từ giờ phút đó, đơn vị hối hả chuẩn bị đóng hòm các thiết bị, dụng cụ chuyên dùng, gói quân tư trang, lên danh sách những người đi tiền trạm... Đêm 27-7-1964, đại đội bốc hàng lên xe và tiến về phía ga Khai Viễn. Tàu Trung Quốc lăn bánh trong đêm hướng về phía Lào Cai. Mờ sáng hôm sau, tàu đến cửa khẩu Hồ Kiều, không ai được phép xuống ga, tàu tiếp tục lăn bánh qua cầu và từ từ tiến vào mảnh đất Tổ quốc Việt Nam thân yêu. Thế là bao nhiêu tháng ngày mong đợi chúng tôi đã được trở về đất nước mình. Bám theo bờ trái sông Hồng đang mùa nước, con tàu đưa chúng tôi qua các rừng cọ, đồi chè Hạ Hoà, Phú Thọ, Vĩnh Phúc... và xế chiều, tàu dừng lại ở ga Đông Anh thay đầu máy rồi chuyển hướng ngược lên Thái Nguyên, đến ga Đa Phúc tàu dừng hẳn khi màn đêm buông xuống. Hàng hoá, khí tài từ ga Đa Phúc được bốc lên ô tô và chuyển vào khu nhà khí tượng trên sân bay Nội Bài vừa mới xây dựng xong. Ngay sau đó, chúng tôi được đưa đến tiếp quản những lán trại của công nhân xây dựng sân bay, chuẩn bị nơi ăn chốn ở. Lúc này, thợ máy, phi công và các máy bay vẫn tiếp tục ở lại sân bay Mông Tự đợi lệnh.

Ngày đầu tiên trở về Tổ quốc, đứng ở trên cao nhìn xuống toàn cảnh sân bay Nội Bài, tôi sung sướng, tự hào. Sân bay Nội Bài nằm giữa một vùng đất cuối trung du Vĩnh Phúc, trải rộng với đường cát, hạ cánh (đường băng) kéo dài từ đông sang tây. Cuối hai đầu đông, tây là hai sân đỗ có thể đỗ vài chục máy bay tiêm kích, được nối liền bằng đường lăn. Phía ngoài đường băng, ở khoảng giữa hai đầu đường cát hạ cánh là nhà khí tượng, được xây dựng to đẹp. Không xa nhà khí tượng là các dãy nhà bảo đảm kỹ thuật cho máy bay: Trạm nạp ắc quy, trạm khí nén, trạm nạp ô xy, trạm điện nước... Buổi sáng, sân bay hiện rõ trên thảm màu xanh của cánh đồng lúa, khoai, ngô đang vào vụ... Được ngắm nhìn toàn cảnh sân bay càng thấy tự hào về sức mạnh của dân tộc ta dưới sự lãnh đạo của Đảng, của Bác Hồ kính yêu, dù chưa hàn gắn xong vết thương chín năm trường kỳ kháng chiến chống thực dân Pháp đã lại phải đương đầu đánh Mỹ. Mặc dù còn rất nhiều khó khăn về kinh tế, Nhà nước và Quân đội vẫn ưu ái dành không ít sức người sức của xây dựng sân bay Nội Bài, sẵn sàng cho cuộc chiến đấu bảo vệ vùng trời Tổ quốc.

Tuy toàn bộ phi công, thợ máy và máy bay đang ở lại, ngày vẫn bay luyện tập trên bầu trời Trung Quốc, nhưng đêm đến cứ hướng nhìn về Tổ quốc, mong đợi lệnh trên được bay về nước. Sự tích cực chuẩn bị đưa Trung đoàn Không quân tiêm kích đầu tiên về nước, góp phần cùng cả nước bảo vệ miền Bắc XHCN đáp ứng lòng mong mỏi của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta.

Đóng quân trên mảnh đất Sóc Sơn, Trung đoàn 921 được kế thừa và phát huy truyền thống chống giặc ngoại xâm của tổ tiên ta. Nơi đây gắn liền những địa danh lịch sử như: Đền Hùng đời vua thứ 6 (năm 258 TCN); Đền Sóc Sơn thờ Thánh Gióng cũng vào thời gian này; Đền Cổ Loa thời Thục Phán An Dương Vương (năm 208 TCN); Đền Hạ Lôi (Mê Linh) thời Trưng Vương (Năm 43 SCN)...

Mọi việc chuẩn bị đưa Trung đoàn Không quân tiêm kích đầu tiên trở về Tổ quốc đã sẵn sàng, nhưng phải đến mãi ngày 6-8-1964, chiếc máy bay phản lực đầu tiên mới hạ cánh xuống sân bay Nội Bài trong tiếng hoan hô của cán

bộ chiến sĩ trung đoàn.

Cũng từ ngày đó trở đi, Trung đoàn Không quân tiêm kích luôn nêu cao tinh thần chiến đấu dũng cảm, ngoan cường trong cuộc chiến đấu chống chiến tranh phá hoại miền Bắc xã hội chủ nghĩa của không quân Mỹ, bắn rơi nhiều máy bay các loại của không lực Hoa Kỳ, góp phần chiến đấu giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, bảo vệ biên giới và hải đảo của đất nước Việt Nam.

Điều đặc biệt là chỉ trong vòng 10 năm (1965 — 1975), Trung đoàn 921 đã góp phần thực hiện được và đúng những lời căn dặn mang tính tiên tri của Chủ tịch Hồ Chí Minh, mở ra trang sử vàng của Không quân Nhân dân Việt Nam Anh hùng chiến đấu và chiến thắng trước không lực Hoa Kỳ.

Hà Nội, 12.12.2003

CÓ MỘT ĐOÀN “HỒ NAM” TRONG NGÀNH KỸ THUẬT KHÔNG QUÂN

Đại tá TRẦN THANH*

(Trưởng ban liên lạc Bạn chiến đấu Đoàn Hồ Nam

Nguyên Phó cục trưởng Cục Hậu cần Không quân)

Tất cả các con sông, suối dù to hay nhỏ, dù ở miền xuôi hay miền ngược, dù phải chảy qua các thác ghềnh thăm thẳm, uốn khúc quanh co, hay êm ả nhẹ nhàng trôi, thì cuối cùng mọi con sông suối, đều tìm cách dồn nước chảy ra biển cả, thiên nhiên đã an bài như vậy. Đoàn Hồ Nam cũng giống như một

con sông, suối, cùng với nhiều đoàn của các ngành trong bộ đội không quân, được Đảng, Bác Hồ trao nhiệm vụ góp sức xây dựng Không quân nhân dân Việt Nam lớn mạnh.

Đoàn Hồ Nam, đó là cái tên rất đổi thân thương mà đoàn chúng tôi được Trường Hàng không số 9 của quân Giải phóng Nhân dân Trung Quốc đặt cho, mang ý nghĩa “Bác Hồ - Quân đội nhân dân Việt Nam” để phân biệt với các đơn vị học viên khác đang theo học trong trường.

Ngày ấy, 187 cán bộ chiến sĩ bộ binh rất trẻ tuổi đời đã trực tiếp tham gia đánh Pháp, có đồng chí đã là cán bộ cấp đại đội, tiểu đoàn ở các đơn vị trong toàn quân... được tuyển chọn về tập trung ở Hà Nội, chuẩn bị đi nước ngoài học khoa học kỹ thuật không quân hiện đại về xây dựng quân đội.

10 giờ 45 phút ngày 28-8-1957, đoàn chúng tôi lên tàu liên vận quốc tế xuất phát từ ga Hà Nội lên đường sang Trung Quốc. Ngày 30-8, đoàn đến ga Bắc Kinh và ngày 4-9, đoàn lại lên đường đi đến Trường Xuân, một thành phố ở vùng đông bắc Trung Quốc. Tại đây chúng tôi được mang tên là Đoàn Hồ Nam với 4 ngành học: Máy bay động cơ; Thiết bị hàng không; Vũ khí hàng không và Vô tuyến điện tử. Trưởng đoàn là đồng chí Phan Văn Dường. Trước ngày lên đường du học, đoàn được đồng chí Nguyễn Chí Thanh, Chủ nhiệm Tổng cục Chính trị gặp động viên tại nhà khách Bộ Quốc phòng ở số 33 Phạm Ngũ Lão, Hà Nội và nghe đồng chí căn dặn, đại ý “... Là những người lính bộ binh, các đồng chí được Đảng, Bác Hồ, Quân đội cử ra nước ngoài học tập để trực tiếp tham gia xây dựng bộ đội không quân chiến đấu, xây dựng Quân đội nhân dân Việt Nam (QĐND Việt Nam) tiến lên chính quy hiện đại. Đó là một vinh dự, trách nhiệm lớn, phải cố gắng học tập thật tốt, nắm vững khoa học kỹ thuật tiên tiến, khi Tổ quốc cần các đồng chí về nước hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao...”. Nhận thức được những điều căn dặn của đồng chí Nguyễn Chí Thanh, chúng tôi hiểu rằng, tiếp xúc với khoa học kỹ thuật hàng không cũng là một mặt trận, cần phải dũng cảm vượt qua, học tập đạt kết quả cao nhất, xứng đáng là bộ đội Cụ Hồ. Những ngày đầu sống

và học tập trên nước bạn chúng tôi rất nhớ nhà, nhớ quê hương, đất nước. Lúc đó chúng tôi thường động viên, an ủi nhau và nhắc nhở nhau về lời căn dặn của đồng chí Nguyễn Chí Thanh, Chủ nhiệm Tổng cục Chính trị Quân đội nhân dân Việt Nam.

Trước yêu cầu nhiệm vụ đó, chúng tôi hiểu rằng được sống và học tập trong một giai đoạn lịch sử đầy biến động của đất nước, đã trải qua cuộc chiến đấu lâu dài gian khổ, đã chiến thắng thực dân Pháp và đang chiến đấu chống sự can thiệp của đế quốc Mỹ âm mưu chia cắt lâu dài đất nước ta, càng phải ra sức nỗ lực học tập đạt kết quả cao nhất, sau này trở về nước góp phần xây dựng không quân non trẻ. Với quyết tâm như vậy, sau 3 năm miệt mài học tập, các học viên trong Đoàn Hồ Nam đã học xong chương trình của khoá đào tạo và được đại sứ Việt Nam tại Trung Quốc nhận xét: “Đoàn Hồ Nam là đoàn 3 nhất: Quân số đông nhất; thành tích học tập cao nhất; kỷ luật và đoàn kết tốt nhất”.

Tốt nghiệp 100% khá giỏi, ngày 24-8-1960, đoàn chúng tôi được chuyển từ Trường Xuân đến căn cứ không quân Cao Mật tỉnh Sơn Đông vùng Hoa Trung. Đây là những ngày khó khăn đối với chúng tôi về tình cảm. Nỗi nhớ nhà, nhớ quê hương da diết. Thấm thoắt đã gần 4 năm xa Tổ quốc... Ngày 11-9, đoàn học viên học lái máy bay MiG-17 gồm 34 đồng chí tốt nghiệp Trường Hàng không số 3 Cẩm Châu, Phúc Tân tỉnh Liêu Ninh, do đồng chí Đào Đình Luyện phụ trách về nhập cùng Đoàn - người anh em sinh đôi của Đoàn Hồ Nam, như anh Luyện thường nói. Như vậy hai đoàn sáp nhập lại thành một, có phi công và thợ máy, mang tên Hồ Nam số 17. Ba tháng sau, đồng chí Lê Văn Thọ dẫn đầu một đoàn gồm 12 đồng chí: 6 đồng chí phụ trách công tác chính trị; 5 đồng chí công tác tham mưu và đồng chí bác sĩ, chuẩn bị bước đầu hình thành trung đoàn không quân. Sáu tháng sau, đoàn bay do đồng chí Trần Mạnh trưởng đoàn, đồng chí Nguyễn Phúc Trạch, phó đoàn từ trường bay số 3, do nhà trường không đủ đầu bay huấn luyện cũng hội tụ về cùng đoàn chúng tôi. Như vậy về cơ bản đã đủ lực lượng hình thành trung đoàn không quân, chỉ còn thiếu máy bay. Tại đây chúng tôi vừa được bạn kèm cặp giúp đỡ, vừa không ngừng học tập để nhanh chóng độc lập công tác. Cùng với bạn công tác kỹ thuật đã sáu tháng rồi mà khẩu hiệu “Bạn làm

ta xem, ta làm bạn xem” vẫn chưa thay đổi. Nhưng chúng tôi luôn tự động viên nhau dám nghĩ dám làm, dám chịu trách nhiệm, biết mình, biết bạn, biết tự khắc phục khó khăn... từng bước bảo đảm kỹ thuật hàng không cho các chuyến bay của Không quân Việt Nam non trẻ.

Để bảo đảm xây dựng đồng bộ ngành Kỹ thuật hàng không (KTHK), đoàn đề nghị về nước. Được cấp trên chấp nhận, và có quyết định được gửi sang. Ngày 14-3-1961, Đoàn Hồ Nam được cử 10 người do đồng chí Nguyễn Khắc Dực làm trưởng đoàn, theo các chuyên ngành hàng không đến quân đoàn không quân bảo vệ Bắc Kinh, vào xưởng trùng tu máy bay của quân đoàn ở căn cứ Dương Thôn tỉnh Thiên Tân học lý thuyết và phương pháp thực hành sửa chữa, trung tu máy bay MiG-17, thời gian học 6 tháng. Ngày 4-10-1961, Đoàn Hồ Nam lại được cử tiếp 16 người nữa, theo các chuyên ngành kỹ thuật, từ tỉnh Sơn Đông đi bằng tàu hoả đến tỉnh Thiên Tân sáp nhập với đoàn 10 người thành một đoàn do đồng chí Nguyễn Phú Khang làm trưởng đoàn, tổ chức hành quân đến tỉnh Cát Lâm vùng đông bắc vào nhà máy số 17 của quân giải phóng Trung Quốc học sửa chữa, đại tu máy bay MiG-17. Đó là lực lượng chỉ huy kỹ thuật đầu tiên ở A39, A32, A41, A42, A44... sau này.

Ngày 24-3-1963, Đoàn Hồ Nam tiếp nhận 32 máy bay MiG-17A và 4 chiếc máy bay huấn luyện UMiG-15. Đây là những vũ khí chiến đấu hiện đại đầu tiên chúng tôi được quản lý, bảo quản, sử dụng.

Ngày 5-6-1963, đoàn chúng tôi rời căn cứ không quân Cao Mật chuyển về căn cứ không quân Mông Tự, tỉnh Vân Nam vùng Hoa Nam sát biên giới Việt Nam.

Như vậy, đã 7 năm xa Tổ quốc kể từ ngày rời ga Hà Nội, những năm tháng học tập gian khổ giúp chúng tôi nhanh chóng trưởng thành và sẵn sàng nhận lệnh trở về đất nước tham gia chiến đấu. Chúng tôi đã không phải chờ đợi

lâu...

Ngày 3-2-1964, trên sân vận động của căn cứ không quân Mông Tự rộn ràng như một ngày hội. Đó chính là ngày lễ chính thức thành lập Trung đoàn Không quân tiêm kích đầu tiên, Trung đoàn 921. Thay mặt lãnh đạo Bộ Quốc phòng, đồng chí Trần Quý Hai đọc Quyết định thành lập Trung đoàn và trao lá cờ “Quyết chiến quyết thắng” cho trung đoàn. Đồng chí Trung đoàn trưởng Đào Đình Luyện lên nhận cờ và trao lại cho tổ Quân kỳ. Tiếp theo là cuộc duyệt đội ngũ: Đi đầu là Trung đoàn trưởng Đào Đình Luyện và Chính uỷ Đỗ Long, tiếp đến là tổ Quân kỳ (cầm cờ là đồng chí Nguyễn Ngọc Diễm, chuyên ngành máy bay động cơ, đi bên phải là đồng chí Ngô Thế Quý, ngành máy bay động cơ, đi bên trái là đồng chí Trần Thu, ngành quân giới - cả 2 đồng chí Quý và Thu đều đã đi xa), dẫn đầu khối duyệt đội ngũ là Tham mưu trưởng Lê Văn Thọ, tiếp theo là hai khối phi công, đi sau là hai khối kỹ thuật máy bay động cơ, rồi đến khối quân giới, khối thiết bị hàng không, khối vô tuyến điện, cuối cùng là khối cơ quan trung đoàn. Ngày trọng đại đó đã ghi sâu mãi vào ký ức mỗi cán bộ Trung đoàn không quân tiêm kích đang đi những bước đi đầu tiên. Đoàn Hồ Nam tham gia thành lập tiểu đoàn thợ máy của trung đoàn, nhiều cán bộ của đoàn được giao trọng trách từ tổ trưởng máy bay đến cán bộ tiểu đoàn. Tiểu đoàn trưởng là đồng chí Võ Duy Cư.

Cuối tháng 6-1964, trung tá Nguyễn Văn Tiên, Phó tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân sang Mông Tự làm việc bàn biện pháp tổ chức đưa trung đoàn về nước. Ngày 25-7, đồng chí Nguyễn Trọng Sự, đại đội trưởng đại đội 14 được cử làm trưởng đoàn cùng với 40 cán bộ kỹ thuật lên đường về nước bằng tàu hoả. Các toa tàu chở đoàn cán bộ kỹ thuật trung đoàn được bịt kín từ khi rời biên giới Trung - Việt và khi về tới ga Đa Phúc, tức là cách sân bay khoảng 3 km, mọi người vẫn không được xuống tàu. Mãi đến 21 giờ 30 phút, khi các toa tàu được kéo đẩy vào ga xép sân bay Nội Bài, mọi người mới được xuống. Bước xuống ga xép, được nhìn lại những dãy đồi núi quen thuộc, được hít thở không khí mát mẻ, trong lành miền trung du, được gặp lại đồng chí, đồng đội, mắt ai nấy đều ứa lệ, những giọt lệ tràn ra từ nguồn vui vô bờ bến sau bao năm xa quê hương nay được trở về Tổ quốc thân yêu.

Một thử thách mới đang chờ phía trước. Ngày 5-8-1964, lấy cớ sự kiện Vịnh Bắc Bộ, Mỹ bắt đầu ném bom miền Bắc. Những tin tức mới này nhanh chóng bay sang Mông Tự và lực lượng còn lại của trung đoàn không thể không sốt ruột trước ngày trở về. Ngay ngày hôm sau, lực lượng còn lại của trung đoàn được lệnh chuẩn bị về nước. Để tiếp thu máy bay về nước an toàn, trung đoàn cử thêm một đội tiên trạm do đại đội trưởng đại đội 12, Vũ Hiếu dẫn đầu cùng 20 cán bộ kỹ thuật đáp máy bay Li-2 về nước.

Sau khi tiếp nhận, được báo cáo Li-2 hạ cánh an toàn, trên sân bay Mông Tự những máy bay MiG xếp thành một hàng dài ở sân đỗ chờ lệnh. Có lệnh cất cánh phát ra từ đài chỉ huy, những con én bạc lần lượt rời mặt đất, xếp đội hình chỉnh tề, bay vòng trên sân bay nghiêng cánh chào tạm biệt đồng đội, chào bạn bè quốc tế, nhằm hướng Nội Bài bay về. Khi biên đội đầu tiên hạ cánh an toàn là tiếp các biên đội sau hạ cánh trong niềm vui vô tận của mỗi cán bộ chiến sĩ trung đoàn. Bộ phận cuối cùng rời khỏi Mông Tự vào ngày 10-8-1964, do đồng chí Trần Sơn phụ trách và kết thúc những tháng năm “dùi mài kinh sử” trên đất bạn.

Đã hơn ba tháng về nước, mọi người hăng say lao động kỹ thuật, bảo đảm an toàn các chuyến bay huấn luyện. Nhiệm vụ của chúng tôi lúc này là không ngừng huấn luyện bay thành thạo trên không để sẵn sàng làm nhiệm vụ. Bất ngờ một vinh dự to lớn, thiêng liêng và xúc động đến với toàn trung đoàn: Ngày 9-11-1964, Bác Hồ đến thăm trung đoàn, cùng đi với Bác có đồng chí Lê Duẩn, đồng chí Trường Chinh. Bác đã dành gần một buổi sáng nói chuyện, đến tận bên máy bay, thăm nơi ăn ở của cán bộ chiến sĩ trung đoàn, rồi Bác cho quà... Lời Bác dạy vẫn còn đọng mãi trong trái tim chúng tôi: Tổ tiên ta ngày xưa đã có những chiến công oanh liệt trên sông, trên biển như Bạch Đằng, Hàm Tử; trên bộ như Chi Lăng, Vạn Kiếp, Đống Đa... Ngày nay chúng ta phải mở mặt trận trên không thắng lợi. Trách nhiệm ấy trước hết là của các chú...”. Những ngày tháng sau, nhiều lần Bác còn đến thăm trung đoàn. Đồng chí Phạm Văn Đồng, Đại tướng Võ Nguyên Giáp và các đồng chí uỷ viên Bộ Chính trị cũng đến thăm đơn vị, đem đến cho trung đoàn lòng tự

hào, quyết tâm chiến đấu và chiến thắng.

Quyết tâm thực hiện lời Bác dạy, ngày 2-4-1965, Thường vụ Đảng uỷ Bộ tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân xuống đơn vị kiểm tra công tác chuẩn bị chiến đấu và giao nhiệm vụ cho trung đoàn.

Sáng 3-4-1965, cán bộ chiến sĩ Trung đoàn 921 thức dậy từ 3 giờ sáng, nhanh chóng ra sân bay chuẩn bị máy bay sẵn sàng cất cánh chiến đấu với tinh thần quyết chiến quyết thắng. 5 giờ 30 phút, 6 máy bay được chọn làm nhiệm vụ và 4 máy bay làm dự bị chiến đấu. 9 giờ 45 phút, chỉ huy lệnh cho biên đội trực ban vào cấp 1. Các phi công ở biên đội tấn công là Lan, Túc, Quỳ, Phương nhanh chóng ngồi vào buồng lái; các phi công ở biên đội yểm trợ cũng nhanh chóng vào buồng lái. Lệnh xuất kích được phát ra. Những con én bạc lần đầu tiên đã hiên ngang bay lên bầu trời tìm diệt quân thù và đã giành chiến thắng: Trong 37 phút chiến đấu, biên đội đã bắn rơi 2 F-8U của Mỹ và 5 máy bay về sân bay hạ cánh an toàn. Riêng máy bay số 30 do phi công Phạm Ngọc Lan lái (tổ trưởng máy bay là đồng chí Đinh Quang Luận) về gần sân bay thấy đồng hồ chỉ lượng dầu báo hết, phải hạ cánh bắt buộc xuống bãi cát ven sông Đuống. Phát huy thắng lợi trận không chiến ngày hôm trước, ngày 4-4, 12 máy bay được chuẩn bị, trong đó 8 máy bay làm nhiệm vụ, 4 máy bay dự bị. 10 giờ 20 phút, 4 máy bay nghi binh do các phi công Lan, Túc, Quỳ, Phương điều khiển cất cánh. 4 phút sau, 4 máy bay thuộc biên đội tấn công do các phi công Hanh, Giầy, Huân, Năm điều khiển cũng được lệnh cất cánh. Trong vòng 9 phút, Sở chỉ huy nhận được báo cáo từ trên không, biên đội tấn công đã bắn rơi 2 máy bay Mỹ, nhưng 3 đồng chí đã anh dũng hy sinh. Đồng chí Trần Hanh sau khi bắn rơi “Thần sấm” đã làm nhiều động tác phức tạp để tránh tên lửa không đối không của địch nên không đủ lượng dầu bay về sân bay, đành hạ cánh bắt buộc xuống một mảnh ruộng trong thung lũng bản Ké Tầm ở miền tây Nghệ An.

Như vậy, trong hai ngày 3 và 4-4-1965, những con người từng gắn bó với nhau trong tập thể mang tên Đoàn Hồ Nam, kể cả phi công và thợ máy đã

cùng sát cánh bên nhau chiến đấu làm nên chiến thắng đầu tiên cho Không quân nhân dân Việt Nam anh hùng. Những đồng đội đi chiến đấu không trở về để lại lòng tiếc thương vô hạn trong trái tim mỗi người, trong lòng xót xa thương nhớ. Nhưng tổn thất không làm nản lòng những người anh em sinh đôi, trái lại càng hun đúc ý chí chiến đấu ngoan cường cho mỗi cán bộ, chiến sĩ trung đoàn. Ngay khi biết tin máy bay phải hạ cánh bắt buộc, hai đội công tác đã được phái đi làm nhiệm vụ tháo dỡ, vận chuyển đưa bằng được máy bay đó về sân bay để sửa chữa hồi phục.

Sau ngày không quân đánh thắng trận đầu, do yêu cầu phát triển không quân, những “chiến binh” thuộc Đoàn Hồ Nam không còn được ở chung trong Trung đoàn 921, mỗi người đều đã trưởng thành, đều có thể độc lập công tác và đó chính là hạt giống quý báu cùng mọi người vun trồng xây dựng không quân. Theo quyết định của cấp trên, 1/3 con số của Đoàn Hồ Nam trong Tiểu đoàn kỹ thuật Trung đoàn 921 đi tham gia thành lập Trung đoàn 923, Trung đoàn Không quân tiêm kích thứ 2. Đồng chí Trần Ngọc Châu, thành viên của Đoàn Hồ Nam được bổ nhiệm làm Tiểu đoàn trưởng kỹ thuật Trung đoàn 923. Các năm tiếp sau, với những cương vị chỉ huy kỹ thuật khác nhau, được cấp trên điều động đi cùng các đoàn kỹ thuật nối tiếp sau tham gia thành lập các trung đoàn, sư đoàn, các cơ quan trong Binh chủng Không quân. Với những chiến thắng đầu tiên của không quân có sự góp sức của mỗi người lính của Đoàn Hồ Nam sẽ mãi mãi là những kỷ niệm in đậm ấn tượng sâu sắc trong cuộc đời lính thợ không quân.

Đến hôm nay, tất cả cán bộ chiến sĩ Đoàn Hồ Nam đã nghỉ hưu, nhiều đồng chí đã mất. Được sống, làm việc hết mình trong một giai đoạn lịch sử của đất nước, đặc biệt được trực tiếp tham gia góp phần mở mặt trận trên không thắng lợi là một vinh dự lớn. Đó là ý nguyện, tâm tư, suy nghĩ, là trách nhiệm, nghĩa vụ đã được Đảng, Bác Hồ, Quân đội giao cho Đoàn Hồ Nam, rất hợp với 4 câu thơ của Chế Lan Viên trong bài: “Tổ quốc bao giờ cũng đẹp thế này chăng”:

“... Mỗi gié lúa đều muốn thêm nhiều hạt
Gỗ trăm cây đều muốn hoá nên trầm
Mỗi chú bé đều nằm mơ ngựa sắt
Mỗi con sông đều muốn hoá Bạch Đằng...”.

Hà Nội 12.2004

CƠ ĐỘNG RA PHÍA TRƯỚC

Thiếu tướng PHẠM NGỌC LAN*

(Nguyên Cục trưởng Cục Huấn luyện nhà trường Quân chủng Không quân)

Vào quãng giữa tháng 7 năm 1971, có một cuộc đàm thoại ngắn gọn giữa hai đầu dây: đầu dây đằng kia là anh Trần Hanh, ở sân bay Vinh - sở chỉ huy tiền phương (B1) và đầu dây đằng này là tôi, được giao phụ trách Sở chỉ huy phía trước ở sân bay Đồng Hới (B4):

B1: Thế nào người anh em, mấy hôm nay nghe nói cậu buồn quá rồi phát khóc cả ngày?

B4: Vâng, vắng mặt anh em, tôi phải rơi lệ mất một ngày rưỡi, bây giờ khuây khoả rồi!

B1: Mặt mày cậu bây giờ ra sao, nghe nói cậu bị địch bắn tã, dính mấy vết thương vào mặt, có nặng không?

B4: Có xây xát phần mềm, các bác sĩ chữa trị quá tốt nên chỉ còn sẹo thôi, thừa anh tôi vẫn còn đẹp trai chán!

B1: Nghe rõ đây! Ba má đồng chí cho tổ chức cưới. Cậu ngày mai đón em gái vào được không?

B4: Tôi sẵn sàng! Còn tổ chức cưới, theo tôi ngắn gọn theo kiểu thời chiến thôi anh ạ!

B1: Thôi được, thời gian tùy cậu. Báo cáo sớm để bọn mình gửi quà tặng.

Đó là cuộc đàm thoại bằng tiếng lóng, đại để sở chỉ huy tiền phương ở sân bay Vinh, có các đồng chí Trần Mạnh, Trung đoàn trưởng, đồng chí Trần Hanh và nhiều đồng chí tham mưu dẫn đường sừng sỏ, yêu cầu Sở chỉ huy phía trước, ở sân bay Đồng Hới báo cáo một số tình hình cụ thể về các mặt: Thời tiết trên sân bay, việc khắc phục hậu quả sau khi bị địch oanh tạc, việc xử lý bom nổ chậm, khả năng tiếp thu máy bay cơ động vào chiến đấu... Sau khi cân nhắc tình hình mọi mặt, kể cả công tác bảo đảm kỹ thuật và hậu cần, tôi báo cáo Sở chỉ huy tiền phương sẵn sàng tiếp thu MiG-21 và tổ chức cất cánh theo lệnh tiêu diệt B-52, phối hợp với mặt trận Đường 9 - Quảng Trị. Những trao đổi thông tin nói trên, chúng tôi phải dùng tiếng lóng trên đường dây điện thoại chứ không sử dụng điện cơ yếu để bảo đảm yếu tố bí mật, bất ngờ.

Trước đó một tháng, chúng tôi nhận được lệnh phải nhanh chóng với thành phần gọn nhẹ, đồng bộ hành quân tới Đồng Hới, dựng Sở chỉ huy phía trước, lập cầu nối liên lạc với Sở chỉ huy tiền phương, với tỉnh đội và các đơn vị lân cận, đào hầm sơ tán nguy trang cho người và khí tài, tên lửa mang theo. Đối với ngành kỹ thuật không quân, cơ động nói là “gọn nhẹ”, nhưng thật ra chẳng thể thiếu được bộ môn nào (vì chẳng ai thay chuyên môn đó được).

Lần đầu tiên vào khu Bốn, chưa có kinh nghiệm lại phải hành quân ban đêm với chiếc đèn gầm ở đầu xe để che mắt trinh sát của không quân địch, đại bộ phận cán bộ, chiến sĩ đội cơ động, nhất là các lái xe đều rất căng thẳng. Đội cơ động của chúng tôi toàn các loại xe đặc chủng cỡ to. Bộ phận hậu cần mang theo các xe chở nhiên liệu công kênh và một số xe tải chở đạn dược, tên lửa khí tài. Bộ phận kỹ thuật quản lý các xe chở giá kích, cần dắt, thùng phụ dài và to, trông như tên lửa không đối đất. Bộ phận thông tin còn công kênh hơn, các loại xe đặc chủng toàn là xe đối không, đèn chiếu, máy nổ, cùng với những dây dợ cần thiết. Bộ phận công binh có vẻ gọn hơn nhưng cũng không dưới bốn xe “ben”... Ngày ngủ trong rừng, đêm hành quân theo đường 15, đội chúng tôi cũng như bao nhiêu đoàn xe cơ động của các quân binh chủng khác phải hành quân dưới ánh đèn chiếu của máy bay địch, vượt qua các điểm trọng yếu mưa bom tãi đạn như: Dốc Bò Lăn, ấp Thái Hoà, Đò Lèn, cầu Tào, cầu Hàm Rồng, Bến Thủy... Tôi cùng một số sĩ quan tham mưu, chính trị, quân y lèn nhau trên chiếc xe commăngca đít vuông, lúc vượt lên trên, lúc tụt lại phía sau đội hình để đón đốc giữ vững đội hình hành quân, không cho đơn vị khác chen ngang. Mặc dầu hành quân rất khẩn trương, nhưng phải đến ngày thứ ba chúng tôi mới tới được sân bay Vinh. Đến đây chúng tôi có được một đêm nghỉ lấy sức để hôm sau tiếp tục lên đường.

Đoạn đường hành quân còn lại chúng tôi đã có kinh nghiệm hơn, nhất là cánh lái xe tỏ ra từng trải qua ba ngày đêm được thử thách. Trên đường chúng tôi hành quân, đi đến đâu cũng được anh em bộ đội, chị em thanh niên xung phong vẫy tay reo hò động viên, lòng chúng tôi phấn khởi rạo rực, pha chút kiêu hãnh ngồi trên những chiếc xe to hùng. Đâu đó trên một chiếc xe trong đoàn vang lên tiếng hát, “...Đường ra trận mùa này đẹp lam...”, cầm trong tay tờ mệnh lệnh hành quân được ưu tiên nhất nên qua phà, qua cầu, hay phải

qua một bãi bom..., chúng tôi được các đồng chí công binh sửa đường tạo điều kiện đi qua dễ dàng thuận lợi nhất. Cuối cùng, vào đêm thứ sáu của cuộc hành quân, chúng tôi đã tập kết trên sân bay Đồng Hới vào lúc 3 giờ sáng mà không hề bị sút mẻ, hư hại gì. Biết trước có bộ đội không quân cơ động vào tỉnh nhà chiến đấu, các đồng chí Bí thư, Chủ tịch tỉnh và Tỉnh đội trưởng Quảng Bình đã chờ sẵn đón chúng tôi trên đường. Một cạnh sân bay, động viên, chúc mừng và tiến hành ngay công tác hiệp đồng chiến đấu.

Sau khi tiếp thu sân bay, chúng tôi triển khai công việc bố trí đội hình đóng quân theo sơ đồ chuẩn bị sẵn, tiến hành công việc đào hầm trú ẩn cá nhân và kiểm tra đường băng để sẵn sàng tiếp nhận máy bay cơ động vào. Mọi việc, theo chỉ thị của trên, được triển khai một cách rất khẩn trương và hoàn thành trước khi trời sáng.

Đường băng sân bay Đồng Hới, nói cho “oai”, chỉ là dải đất dài trên 2 km, rộng chừng 60 đến 70m, nằm giữa vệt mòn ô tô chạy từ đầu bắc xuống đầu nam, cỏ dại lúp xúp cao đến 20 - 30 cm, chỉ chút những bãi đất mới, dấu vết của những hố bom vừa được san lấp. Theo yêu cầu của tôi, các đồng chí công binh của tỉnh đội đã chỉ căn kê cho thấy từng bãi bom nổ chậm chưa nổ. Năm sơ qua tình hình đường băng, tôi cho triển khai ngay công tác “tu sửa đường băng” bằng các phương tiện thô sơ có trong tay, đặc biệt yêu cầu sửa chữa tốt hai đầu bắc, nam đường băng.

Vất vả nhất bộ phận kỹ thuật hàng không, khí tài thì công kênh với đủ loại lớn bé khác nhau, vừa phải đào hầm sơ tán, vừa phải đào hầm trú ẩn cá nhân, vừa sẵn sàng tiếp nhận máy bay cơ động vào chiến đấu.

Ngay chiều hôm đó tôi nhận được điện thoại của anh Trần Hanh từ Sở chỉ huy tiền phương gọi đến, với giọng “đùa”:

B1: Nghe rõ không?

B4: Nghe rõ!

B1: Chiều nay chủ động đón em gái.

B4: Rồi!

B1: Có gì rắc rối không?

B4: Mọi việc tốt đẹp. Trang hoàng khá tốt!

Cuối cùng đồng chí động viên, tâm sự, cứ như anh em chúng tôi lâu lắm không được gặp nhau. Sau cuộc đối thoại trên, tôi hiểu nhiệm vụ đã đến và phải chuẩn bị sẵn sàng để hoàn thành. Sau khi trao đổi xong những vấn đề cần thiết, tôi cho triệu tập đầy đủ các chỉ huy đầu ngành đến đài chỉ huy cạnh đường băng, hội ý chớp nhoáng, nhắc lại phương án hành động từng bộ phận... sẵn sàng đón nhận nhiệm vụ. Lúc này là 15 giờ 30 phút. Lệnh được phổ biến ngắn gọn như sau: 16 giờ 30, cõm nước xong; 17 giờ, tất cả vào vị trí chiến đấu. Trời hè, mặt trời sắp lặn, ánh nắng dịu dần, những tia nắng cuối cùng như còn lưu luyến bầu trời trên dãy núi Trường Sơn cũng lụi dần. 17 giờ 15 phút tôi lệnh cho thông tin mở máy đối không. Theo phán đoán của tôi thì chỉ ít phút sau sẽ liên lạc được với phi công Đinh Tôn đang theo đường bay về phía sân bay đóng quân của chúng tôi. Bỗng trong tai nghe của tôi vang lên hai tiếng “rẹt, rẹt!”, đó là mật hiệu phi công báo cáo đã vào đến sông

Gianh. Đến đây mọi việc tưởng như thuận buồm xuôi gió và không lâu nữa chúng tôi sẽ đón đồng chí Đinh Tôn hạ cánh xuống sân bay. Mọi việc lúc này chỉ còn bình tĩnh chờ đợi.

Đột nhiên một sĩ quan quan trắc khí tượng chạy đến bên tôi, miệng nói không ra hơi: “Báo cáo đồng chí... ở phía đông... ở phía đông..”. Tôi vặn hỏi: “Ở phía đông làm sao?”. Thay cho câu trả lời, đồng chí đó chỉ tay về phía đông và tôi nhận ra phía đó đang nổi cơn giông bất ngờ. Mây đen sát mặt biển xám xịt. Trên bờ cát tung mù mịt. Ánh chớp nháy trong đám hỗn độn đó liên hồi.

Từng cơn gió mang hơi lạnh phả vào trên toàn bộ sân bay. Tôi gắng không để lộ nỗi lo lắng của mình cho mọi người thấy. Đây đúng là một tai họa đang rình rập chúng tôi. Không còn nhiều thời gian nữa, máy bay của chúng tôi sẽ hạ cánh xuống sân bay. Giông kéo đến, sẽ không hạ cánh được, quay trở về sân bay Vinh thì nhiên liệu không đủ. Lúc này tôi vẫn chưa nghe thấy tiếng sấm, có nghĩa là đám mây giông quái ác kia vẫn còn cách sân bay khoảng 15 km. Chỉ còn duy nhất biện pháp cho phép nhảy dù vứt máy bay, bảo toàn tính mạng cho phi công. Điều lệnh chiến đấu cho phép như vậy. Trong lúc khó khăn đó mọi người đều hướng mắt về phía tôi chờ đợi. Một đồng chí thợ máy tổ trưởng máy bay nhìn tôi không chớp mắt. Tôi biết anh đang cầu mong tôi đừng ra mệnh lệnh nhảy dù. Tôi trấn an anh em: “Tất cả bình tĩnh, nhiên liệu còn bay được 18 phút nữa”. Ngay lúc đó tôi nghe đồng chí Đinh Tôn báo cáo khẩn cấp: “96 báo cáo, khí tượng trên sân bay rất xấu, không nhìn thấy đường băng” (mặc dù đèn đường băng mở sẵn từ lâu. Hai vệt đèn song song đường hạ cất cánh sáng rực). Tôi hạ mệnh lệnh: “96 bình tĩnh! Nhìn bên trái 100 độ phía sau, khống chế độ cao 150m”. Sau mệnh lệnh, tôi nghe tiếng phản lực ở phía tây - nam và tôi đoán đồng chí Tôn đã bay qua sân bay. Tôi ra lệnh: “Vòng trái! 96 tiếp tục vòng trái, hướng bay 360 độ, báo cáo”. 15 giây sau, 96 báo cáo hướng bay 360 độ vẫn chưa thấy đường băng. Tôi lệnh tiếp cho đồng chí Tôn, nhìn phía dưới trước 30 độ, độ cao 150 mét, khi nào thấy thị xã Đồng Hới thì báo cáo. Từ giây phút đó tôi vừa để ý theo dõi bầu trời vừa để ý lắng nghe tiếng phản lực. Những giây phút tiếp theo đồng chí Tôn báo cáo vẫn không nhìn thấy sân bay ở đâu, có lúc đồng chí đã gắt trong máy, hơi mất bình tĩnh vì đồng hồ nhiên liệu đã báo hết. Cuối cùng, khi nghe đồng chí Tôn

thông báo nhìn thấy thị xã Đồng Hới, tôi liền lệnh cho thả càn, thả cánh tà, bật đèn pha, hạ thấp độ cao, giữ tốc độ và thông báo đèn chiếu sáng đường băng đã bật sẵn. Ít giây sau, đồng chí Tôn thét to trong máy: “96 nhìn thấy đường băng. Xin hạ cánh”. “Được phép hạ cánh”, tôi lệnh trả lời. Nhìn thấy máy bay đáp xuống đường băng an toàn, chúng tôi quên cả cơn giông đang đe dọa từ phía đông. Và khi ào ra đón đồng chí Tôn, mới biết những lời chúc mừng của chúng tôi bị tiếng mưa rơi, tiếng sấm gào thét của cơn giông vừa ập tới làm loãng đi mất. Tôi khen Đinh Tôn: “Chú mày giỏi lắm, cảm ơn!”. Đinh Tôn thét lên như người bị bỏng: “Chính ông, ông là “thủ phạm”! Ông đã cứu được chiếc MiG-21 này”. Tổ trưởng và toàn thể thợ máy vây quanh Đinh Tôn vui mừng khôn xiết vì họ hiểu rằng nếu không có sự chỉ huy kiên quyết sáng tạo, phi công không dũng cảm, bình tĩnh xử lý tình huống phức tạp thì chiếc máy bay không còn hiển hiện ở trước mắt họ lúc này.

Rõ ràng đây là một tình huống ngoài sức tưởng tượng của chúng tôi. Đây là chưa nói đến sự cố mà phi công phải hạ cánh ngược với chiều chuẩn bị của đường băng. Bởi vì theo phương án, máy bay sẽ hạ cánh trực tiếp từ đầu bắc xuống đầu nam theo đường bay, và do vậy các phương tiện thông tin đều bố trí ở dài chỉ huy đầu bắc. Do không nhìn thấy đường băng, đồng chí Tôn đã phải lượn trên sân bay và khi nhìn thấy sân bay thì đang từ phía đầu nam đáp xuống. Cũng may, đồng chí Đinh Tôn là một phi công xuất sắc, có trình độ bay đêm giỏi, luôn hiểu ý đồ chỉ huy một cách nhanh chóng và đã hạ cánh thành công trên sân bay với nhiều khó khăn như vậy. Sau này khi tâm sự, mới biết đồng chí Đinh Tôn bị mất phương hướng tạm thời khi bay qua sông Gianh vì phía đông cơn mưa giông đen kịt làm không nhìn thấy gì cả, cũng may đã không vượt qua sông Bến Hải.

Sau khi hoàn thành công tác chuẩn bị chiến đấu, tôi điện báo cáo Sở chỉ huy tiền phương. Tuy trong tiếng sấm chớp gào thét, nghe tiếng được tiếng mất của đầu dây phía bên kia, tôi cũng nhận ra được mệnh lệnh: “Hoãn cưỡi”. Thế có nghĩa là đêm nay thủ tiêu phương án vượt sông Bến Hải đánh B-52.

Trận mưa giông quái ác bất ngờ, không những làm kế hoạch đánh đòn phủ đầu bất ngờ vào đội hình B-52 ở phía bên kia sông Bến Hải phải bị huỷ mà còn để lại hậu quả khôn lường đối với chúng tôi. Đường băng sân bay Đồng Hới là đường đất. Mưa xuống đất nhão ra, máy bay không thể lăn trên đất nhão cất cánh được. Trời tạnh, cũng phải mất vài ngày may ra đường băng mới khô và khi đó mới nghĩ đến việc cho máy bay cất cánh bay trở ra Bắc. Trong điều kiện thời tiết xấu, máy bay nằm lại sân bay, sớm muộn sẽ bị trinh sát địch phát hiện, không chỉ bị oanh tạc mà yếu tố bất ngờ công kích địch sẽ không còn. Đó là điều hết sức bất lợi đối với chúng tôi. Bởi vậy tôi lệnh cho bộ đội nhanh chóng bằng mọi giá phải đưa máy bay đi sơ tán, cất giấu vào nơi an toàn theo hướng dẫn của tổ trưởng kỹ thuật máy bay, sau đó tiến hành nguy trang theo sự chỉ huy của Tiểu đoàn trưởng công binh.

Một mặt ra mệnh lệnh như vậy, mặt khác tôi đề nghị đồng chí Phó chủ nhiệm chính trị trung đoàn triệu tập họp khẩn cấp chủ trì các bộ phận, gồm: Phó chủ nhiệm chính trị trung đoàn, Trục ban trưởng, Chủ nhiệm hậu cần, Tiểu đoàn trưởng công binh và tôi - Chủ nhiệm kiểm tra kỹ thuật bay. Sau khi bàn bạc và đi tới thống nhất ý kiến: Bất kỳ tình huống nào cũng phải hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ; sơ tán triệt để, nguy trang khí tài kín đáo, nguy trang máy bay thật tốt, nuôi dưỡng phi công tốt; hiệp đồng chặt chẽ với dân quân sửa chữa đường băng nhanh nhất; giữ vững liên lạc với Sở chỉ huy cấp trên.

Sau khi có chủ trương, việc đầu tiên chúng tôi triển khai làm là đưa máy bay vào vị trí cất giấu kín đáo nhất. Ngay trong đêm, chiếc MiG đã được đẩy từng phân một đưa vào đúng vị trí sơ tán táo bạo nhất, bất ngờ nhất và nguy trang kỹ lưỡng. Chỗ chiếc MiG được giấu là một khoảng trũng nằm giữa hai ta luy đường sắt cũ, cách sân bay về phía tây 2 km. Phía trên máy bay được căng lưới nguy trang, đồng thời được rải đầy cỏ dại có màu sắc giông như màu cỏ trên đồi. Vòng trong, các cán bộ nhân viên kỹ thuật bố trí chỗ nằm nghỉ để canh gác máy bay cả đêm ngày. Vòng ngoài là trung đội dân quân có cả nam lẫn nữ, bố trí nơi canh gác và nơi ngủ để trông máy bay. Phía hai đầu cánh được giao cho bộ phận công binh chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn cho máy bay. Họ tỏ ra như những người công nhân đường sắt làm nhiệm vụ bình thường hằng ngày như không hề có gì đặc biệt.

Một ngày mới lại bắt đầu. Hướng đông mặt trời ửng hồng. Đường băng ráo nước. Nhiệm vụ chiến đấu đang ở phía trước.

Sân bay Đồng Hới là sân dã chiến, từng tiếp thu MiG-21 cơ động vào chiến đấu và là sở chỉ huy phía trước phối hợp với chiến trường chính Quảng Trị, Đường 9 Nam Lào. Việc Không quân đưa máy bay vào đây nhằm mục đích phục kích đánh B-52, quấy rối, làm giảm đáng kể số lượng và sự hoạt động của không quân địch. Sự cơ động chiến đấu của không quân ta đã góp phần đáng kể vào chiến công bắn bị thương B-52 của phi công bay đêm Vũ Đình Rạng và bắn cháy, bắn chìm hạm tàu chiến địch xâm phạm vào bờ biển nước ta của biên đội Lê Xuân Dỵ, Nguyễn Văn Bảy bằng MiG-17.

Dù bị không quân địch đánh phá nhiều nhưng đường băng sân bay Đồng Hới lúc nào cũng sẵn sàng, bảo đảm cho cơ động chiến đấu của không quân trong bất cứ tình huống nào.

Hà Nội, 8.2004

CHIẾN CÔNG THẦM LẶNG PHI THƯỜNG

Thiếu tướng NGUYỄN HỒNG NHỊ*

(Nguyên Sư đoàn trưởng Sư đoàn không quân 372)

Sau ngày miền Nam hoàn toàn giải phóng, không quân ta thu hồi được số lượng lớn máy bay, phụ tùng và nhiều trang thiết bị kỹ thuật hàng không của chế độ Mỹ - ngụy Sài Gòn để lại, bao gồm hàng trăm máy bay chiến đấu các

loại như F-5, A-37, UH-1 vũ trang... và hàng chục kiểu loại máy bay vận tải, trinh sát, chỉ điểm như C-130, C-47, C-119, L-19, ... Để đảm bảo khai thác có hiệu quả số lượng lớn máy bay và các trang thiết bị thu hồi được, cấp trên quyết định giao tất cả số lượng máy bay, một phần khí tài và trang thiết bị kỹ thuật đó cho Sư đoàn 372 để quản lý, sửa chữa, hồi phục, khai thác, phục vụ cho nhiệm vụ chiến đấu và các nhiệm vụ khác của quân chủng.

Thực hiện nhiệm vụ trên, Sư đoàn không quân 372 tập trung toàn bộ lực lượng bảo đảm kỹ thuật của sư đoàn để quán triệt nhiệm vụ, đồng thời tiến hành hiệp đồng với các xưởng, nhà máy của quân chủng đóng quân trên địa bàn hoạt động của sư đoàn để cùng phối hợp tiến hành các biện pháp hồi phục, sửa chữa tất cả các loại máy bay của sư đoàn, đáp ứng số lượng, chất lượng cho chiến đấu và các nhiệm vụ khác cho quân chủng ở phía Nam.

Tình hình miền Nam sau ngày giải phóng, vừa thoát khỏi ách thực dân kiểu mới của Mỹ - ngụy, còn nhiều khó khăn, an ninh chính trị, an toàn xã hội còn phức tạp... Nhiệm vụ khắc phục hậu quả chiến tranh đang là hàng đầu của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân thì bất ngờ quân Polpôt (Campuchia) gây ra chiến tranh biên giới, hải đảo phía tây nam của Tô quốc. Bè lũ Polpôt đã gây ra nhiều tội ác dã man tàn bạo đối với đồng bào ta.

Sư đoàn không quân 372 trở thành sư đoàn không quân mặt trận phía nam của Quân chủng Phòng không - Không quân (PK-KQ) có nhiệm vụ vừa hiệp đồng chiến đấu chi viện hỏa lực cho Lục quân, Hải quân vừa phải tổ chức đánh độc lập các mục tiêu mặt đất, mặt nước theo lệnh hoặc theo kế hoạch tác chiến. Ngoài ra còn đảm bảo nhiệm vụ vận chuyển thương binh, liệt sĩ, tiếp tế lương thực, thuốc men, vũ khí đạn dược cho các mặt trận, đồng thời đảm đương phần lớn nhiệm vụ vận chuyển Nam - Bắc.

Trước tình hình nhiệm vụ được giao, Sư đoàn gặp không ít khó khăn, đó là

đội ngũ cán bộ kỹ thuật, nhân viên chuyên môn, tuyệt đại bộ phận được đào tạo sử dụng máy bay của Liên Xô, chưa ai được đào tạo sử dụng máy bay hệ II (của Mỹ), mặt khác vốn tiếng Anh của anh em làm công tác kỹ thuật lại hầu như không mấy ai biết. Trong khi đó các tài liệu hướng dẫn kỹ thuật máy bay hệ II, kể cả các ký hiệu trong buồng lái máy bay đều ghi bằng tiếng Anh, viết tắt, viết rút gọn vừa khó đọc, khó nhớ... thành thử việc nhanh chóng nắm bắt và sử dụng được máy bay khí tài hệ II để chiến đấu và thực hiện các nhiệm vụ bay khác không đơn giản. Mặt khác, nhiều cán bộ kỹ thuật được đào tạo sử dụng kỹ thuật máy bay, song do nhiệm vụ phải chuyển làm các nhiệm vụ khác hoặc vì sức khoẻ đã được nghỉ... Nay do nhiệm vụ lại yêu cầu các cán bộ đó trở lại làm kỹ thuật, kể cả một số anh em là phi công. Khó khăn là vậy, song với tinh thần cách mạng tiến công, với ý chí làm chủ khoa học - kỹ thuật, với lòng nhiệt tình say mê nghề nghiệp, anh em kỹ thuật đã không ngại gian khổ, không quản khó khăn, lao vào công việc bất chấp giờ giấc, ngày đêm lăn lộn trên sân đỗ máy bay, trong xưởng máy, tìm tòi học hỏi ở một số thợ máy của chế độ cũ có tay nghề cao... để nghiên cứu, nắm bắt được cách sử dụng các loại máy bay, khí tài thu hồi được, đồng thời phát huy nhiều sáng kiến, có nhiều biện pháp hồi phục, sửa chữa từng loại máy bay. Với lòng quyết tâm làm chủ khoa học kỹ thuật mới, anh em kỹ thuật đã đặt ra phương châm là hồi phục, sửa chữa từ dễ đến khó, từ đơn chiếc đến những tổ hợp kỹ thuật phức tạp, sửa chữa đến đâu đưa ra kiểm tra bay thử và khai thác đến đó. Nhờ vậy khi sư đoàn bắt tay vào làm nhiệm vụ chiến đấu, ngành kỹ thuật đã đáp ứng máy bay vượt yêu cầu về số lượng và đảm bảo chất lượng cao.

Đầu năm 1976, khi nhân dân cả nước vui xuân đón tết cổ truyền của dân tộc đầu tiên trong khung cảnh hoà bình, Sư đoàn 372 còn hân hoan đón tết bằng một loạt máy bay các kiểu loại đã được hồi phục, sửa chữa xong sẵn sàng cất cánh làm nhiệm vụ như máy bay F-5, A-37, C-47, UH-1,... Thật hết sức vui mừng và tự hào. Nó không đơn thuần là sự quyết tâm của mọi cấp, mọi ngành mà còn thể hiện rõ sự đoàn kết nhất trí của tập thể sư đoàn, dám nghĩ, dám làm, dám vượt mọi khó khăn, trở ngại để hoàn thành nhiệm vụ, đặc biệt là đội ngũ kỹ thuật với vốn kinh nghiệm chỉ khai thác máy bay hệ I (của Liên Xô) đã vận dụng và sáng tạo trong nắm bắt khai thác máy bay hệ II thành công chỉ trong một thời gian rất ngắn trong hoàn cảnh khó khăn phức tạp ở vùng

mới giải phóng. Những con người làm công tác kỹ thuật đó đa số họ từ ngoài Bắc mới vào miền Nam lần đầu, chưa quen với cái nóng nực ở các sân bay miền Nam, chưa quen với nếp sinh hoạt của người miền Nam và đời sống ở các sân bay mới giải phóng còn nhiều thiếu thốn, kham khổ. Trong khi đó, bên ngoài sân bay, hàng hoá đầy rẫy cùng với lối sống phồn hoa giả tạo theo kiểu thực dân mới hấp dẫn cuốn hút sẵn sàng lôi cuốn những người không vững vàng. Chính vào thời điểm khó khăn về nhiều mặt đó, truyền thống kiên cường của ngành kỹ thuật Không quân nhân dân được hun đúc từ những năm chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ trên miền Bắc, được khơi dậy và phát huy mạnh mẽ. Nó thấm sâu vào máu thịt của từng cán bộ, nhân viên kỹ thuật không quân vốn là những chiến sĩ luôn mang trong mình tinh thần: “Người sẵn sàng, máy bay sẵn sàng”. Song dù làm gì, dù giữ cương vị gì, họ vẫn chỉ là những chiến sĩ thầm lặng, luôn chịu thương, chịu khó chăm lo không để mất mát, hư hỏng từng cái đinh, con ốc, cái đệm... để luôn bảo đảm cho máy bay mỗi lần cất cánh bay được an toàn. Những tấm gương bình dị về những con người đó rất nhiều. Những người đầu ngành có thể kể đến như các đồng chí Hồ Thanh lịnh, Trương Khánh Châu... (Cục Kỹ thuật); Nguyễn Trung Thứ, Dương Niết (Phòng Kỹ thuật sư đoàn); Đinh Tường Long (UH-1); Phạm Văn Bối (A-37); Phạm Ngọc Đễ (F-5)... Đặc biệt đồng chí Nguyễn Đình Lầu cùng với nhóm thợ sơ cấp kỹ thuật đã quản lý, hồi phục bảo đảm hàng trăm trực thăng UH-1 trên sân bay Biên Hoà để sẵn sàng bổ sung cho Trung đoàn 917 làm nhiệm vụ.

Những cán bộ nhân viên kỹ thuật còn đảm nhiệm nhiệm vụ thu gom các loại máy bay, trực thăng UH-1 nằm rải rác trên các sân bay đã chiến, cánh đồng hoặc trên vùng rừng núi Tây Nguyên và cả ngoài hải đảo. Công việc thu gom phải bảo đảm nhanh chóng và an toàn. Tiêu biểu cho những tấm gương không ngại vất vả lặn lội tìm kiếm thu gom được nhiều trực thăng UH-1 tốt đưa về sân bay cơ bản phải kể đến các đồng chí như Tưởng Phi Đăng (sân bay Biên Hoà); Phạm Văn Bối (sân bay Bình Thuỷ)...

Sánh vai cùng ngành kỹ thuật trong thực hiện nhiệm vụ hồi phục máy bay phải kể đến cán bộ nhân viên ngành hậu cần, những con người luôn luôn đặt nhiệm vụ phục vụ lên trên hết, luôn luôn là người đi trước về sau, không quản

ngày đêm, bất cứ lúc nào kỹ thuật cần là hậu cần đáp ứng có ngay. Nào xăng dầu, xe máy, cần trục, xe nâng, xe đẩy, xe kéo dắt máy bay..., nào cung cấp vật tư, khí tài... cho đến việc canh gác bảo vệ máy bay, sân bay và công tác bảo đảm đời sống cho mọi đối tượng của sư đoàn. Chính những con người làm công tác hậu cần, chiến công của họ cũng thầm lặng phi thường như những người làm công tác kỹ thuật.

Một lực lượng không nhỏ góp phần đưa nhiều máy bay hệ II vào khai thác nhanh với số lượng lớn như vậy, không thể không nói đến sự đóng góp trí tuệ công sức của họ, đó chính là những người thợ kỹ thuật, trước kia đã từng phục vụ cho không quân nguy quyền Sài Gòn, ở lại miền Nam sau ngày giải phóng. Họ được tuyển dụng vào sư đoàn theo chính sách nhân đạo của Nhà nước ta. Khi sư đoàn tiếp thu quản lý, khai thác với số lượng lớn máy bay thu hồi được đang cần có những tay nghề kỹ thuật, có kinh nghiệm đã từng làm việc bảo đảm kỹ thuật cho từng loại máy bay đó. Mặt khác để nhanh chóng góp phần nhanh chóng ổn định tình hình xã hội cần phải tạo ra việc làm cho họ, có thu nhập cho đời sống gia đình và bản thân, thiết thực góp phần giảm bớt khó khăn phức tạp cho vùng mới giải phóng. Theo chủ trương của cấp trên, sư đoàn đã tuyển dụng hàng ngàn nhân viên kỹ thuật của chế độ cũ, và họ được gọi là “nhân viên mới”. Dưới sự quản lý của sư đoàn, họ đã tích cực làm việc, tham gia sửa chữa hồi phục máy bay, xe máy và các phương tiện kỹ thuật khác. Trong số họ, nhiều người nhanh chóng giác ngộ cách mạng, họ tự giác làm tốt công việc được giao, đồng thời họ cũng truyền lại những kinh nghiệm bảo đảm an toàn khi sử dụng máy bay hệ II. Nhiều người lập được thành tích tốt, được khen thưởng xứng đáng.

Đầu năm 1979, chiến tranh biên giới phía Bắc lại xảy ra quyết liệt. Sư đoàn không quân 372 nhận lệnh chuyển một phần lực lượng máy bay, phương tiện kỹ thuật và khí tài chiến đấu ra Bắc để làm nhiệm vụ. Đó là nhiệm vụ rất khó khăn, phức tạp. Đây là lần đầu tiên sư đoàn đưa số lượng lớn máy bay hệ II ra Bắc. Điều lo ngại nhất đối với chỉ huy sư đoàn là công tác bảo đảm kỹ thuật máy bay làm sao cho đủ số lượng máy bay và bay ra Bắc đúng ngày quy định của mặt trận. Cán bộ nhân viên kỹ thuật của sư đoàn dốc sức ngày đêm chuẩn bị cho đủ số lượng máy bay và bảo đảm chất lượng để cơ động. Chỉ trong

một thời gian rất ngắn bằng những nỗ lực không mệt mỏi, các bộ phận cơ động của sư đoàn đã tập kết tại căn cứ mới đầy đủ, đúng ngày quy định. Tại sân bay mới, máy bay chiến đấu của sư đoàn (F-5, A-37, UH-1 vũ trang) đã lắp đầy đủ cơ sở bom, đạn đợi lệnh cất cánh. Lúc này thời tiết trên miền Bắc đang còn đọng lại từng đợt rét cuối mùa, đứng trực ban chiến đấu trên sân bay gió lộng làm cho tai buốt, tay cứng, nhưng trong lòng những cán bộ, người lái máy bay, nhân viên kỹ thuật, hậu cần... luôn sôi sục muốn góp phần mình bảo vệ vững chắc từng tấc đất thiêng liêng của Tổ quốc.

Cuộc cơ động lực lượng từ Nam ra Bắc để làm nhiệm vụ chiến đấu đánh dấu bước trưởng thành của cán bộ chiến sĩ sư đoàn nói riêng, của không quân nói chung. Đó là cuộc hành quân xa hàng ngàn cây số bằng loại máy bay khí tài hệ II ta vừa mới làm chủ, bảo đảm an toàn tuyệt đối, bảo đảm đúng ngày quy định để sẵn sàng tham gia chiến đấu. Thông qua cuộc hành quân chiến đấu này càng tô thắm chiến công thầm lặng phi thường đáng ghi nhớ nhất của những người thợ kỹ thuật không quân. Họ đã thấm nhuần lời dạy của Bác Hồ vĩ đại: "... Quân đội ta trung với Đảng, hiếu với dân, sẵn sàng chiến đấu hy sinh...", ghi sâu lời dạy đó trong tâm can của mỗi người và biến nó thành sức mạnh không gì ngăn cản được. Những cán bộ, chiến sĩ ngành kỹ thuật không quân nhân dân luôn xứng đáng là những người kế tục truyền thống của dân tộc anh hùng, quân đội anh hùng, Không quân Nhân dân anh hùng. Nhiều cán bộ, chiến sĩ làm công tác kỹ thuật máy bay đã đạt nhiều thành tích xuất sắc. Tuy nhiều người chưa được tặng thưởng những phần thưởng cao quý, nhưng trong lòng cán bộ, chiến sĩ Phòng không - Không quân họ vẫn là những chiến sĩ kiên cường chiến đấu trên mặt trận thầm lặng.

Đồng chí Nguyễn Hồng Nhị (bên phải) trao đổi với đồng chí Phạm Thanh Ngân nội dung bài "Chiến công thầm lặng phi thường"

Tam Đảo - Vinh Phúc, 28.6.2004

CHÚNG TÔI ĐI CƠ ĐỘNG CHIẾN ĐẤU

Đại tá MAI BÁ QUÁT*

(Nguyên Đại đội trưởng Đại đội 12, Trung đoàn 921

Nguyên Phó trưởng đoàn kỹ thuật chuyển loại máy bay MiG-21)

Là người lính được sống, chiến đấu và công tác ở Trung đoàn Sao Đỏ anh hùng nhiều năm, trong tôi lưu lại nhiều kỷ niệm sâu sắc khó quên của đời quân ngũ, trải qua khói lửa chiến tranh đã giúp tôi trưởng thành.

Cuối tháng 12-1967, cuộc leo thang chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ ra miền Bắc thất bại, chúng tạm thời ngừng đánh phá từ vĩ tuyến 17 trở ra nhưng lại tăng cường đánh phá từ vĩ tuyến 20 trở vào nhằm ngăn chặn sự chi viện của miền Bắc cho chiến trường miền Nam. Trước tình hình đó, Binh chủng Không quân chủ trương di chuyển một bộ phận lực lượng vào gần vĩ tuyến 17, sẵn sàng tiêu diệt địch.

Tôi và anh Đinh Quang Luận, Đại đội trưởng Đại đội 11, vinh dự được các anh Phan Văn Dưỡng, Trưởng phòng và anh Phạm Tâm, Chính uỷ Phòng Kỹ thuật Binh chủng Không quân gọi lên giao cho nhiệm vụ này. Lúc này, Binh chủng đang đóng quân sơ tán trên đất Hà Đông nên hai anh em tôi phải đạp xe đạp theo đường tắt đi nhận nhiệm vụ.

Đọc đường, chúng tôi phán đoán đến một nhiệm vụ đặc biệt gì đó lãnh đạo Phòng Kỹ thuật mới triệu tập chúng tôi gấp thế này. Gặp được lãnh đạo phòng, các anh Phan Văn Dưỡng và Phạm Tâm hồ hởi tiếp chuyện, hỏi han tình hình sức khỏe từng người, tình hình đơn vị... và sau đó mời chúng tôi bữa cơm trưa thân mật, đậm bạc của thời chiến. Trong bữa cơm, anh Luận vốn tính tình cởi mở tỏ ra vô tư, giọng cười sang sảng, nói chuyện thoải mái,

còn tôi vẫn canh cánh trong lòng những băn khoăn về nhiệm vụ quan trọng mà các anh ấy chưa nói thẳng ra. Tôi tự trấn an mình bình tĩnh, trước sau gì rồi sẽ biết, phải chén cái đã, “có thực mới vực được công việc”...

Sau bữa cơm, anh Phạm Tâm vẫn tắt nói về tình hình địch, ta rồi anh Dưỡng giao nhiệm vụ cho tôi và anh Luận. Anh Luận phải tổ chức một lực lượng kỹ thuật với những trang bị cần thiết và đủ cho một biên đội máy bay MiG-21 cơ động vào sân bay Thọ Xuân (Thanh Hoá), còn tôi phụ trách một lực lượng cơ động đi sân bay Vinh, sẵn sàng làm nhiệm vụ chiến đấu. Nhiệm vụ đã rõ, chúng tôi chẳng còn gì phải băn khoăn, đầu óc thoải mái và bữa cơm trưa nhanh chóng giúp chúng tôi đi vào giấc ngủ. Buổi chiều hôm đó, chúng tôi báo cáo thêm với lãnh đạo phòng về tình hình kỹ thuật của đơn vị mình và kiến nghị những vấn đề cần thiết để Binh chủng sớm bổ sung, chi viện khi các bộ phận cơ động tập kết trên sân bay mới. Sáng hôm sau, nhẹ nhàng điểm tâm chiếc bánh bao “không người lái”, chúng tôi vội vàng đạp xe trở về đơn vị triển khai nhiệm vụ.

Thời gian này tôi là chỉ huy Đại đội 12, Trung đoàn 921. Sau khi nhận nhiệm vụ trở về, tôi bắt tay ngay vào việc chuẩn bị lực lượng đi cơ động, về con người, tôi nhận trách nhiệm là Đội trưởng Đội cơ động. Anh Hiến phụ trách công tác chính trị, anh Trịnh Đình Khoa phụ trách công tác kỹ thuật, bao gồm máy bay động cơ, thiết bị hàng không, vô tuyến điện tử, vũ khí hàng không.

20 giờ ngày 28-12-1967, Đội cơ động của chúng tôi xuất phát từ làng Hương Đình, huyện Đa Phúc. Ngày 29 chúng tôi trú quân tại làng Điền, Chương Mỹ, Hà Đông. Ngày 30 đến làng Dục Tú, Quảng Tân, Quảng Xương, Thanh Hoá. Ngày 31 chúng tôi tới Diễn Châu, Nghệ An và sáng ngày 1-1-1968, chúng tôi tới xóm 8, Nghi Liêm, Nghi Lộc, Nghệ An. Xóm 8 là một làng quê không xa thành phố Vinh. Nơi đây nhà cửa đơn sơ, đời sống nhân dân rất khó khăn nhưng khi có bộ đội không quân đến đóng quân thì nhân dân vô cùng phấn khởi và sẵn sàng dành cho bộ đội không quân tất cả những gì tốt nhất. Những ấn tượng ban đầu về tình cảm của nhân dân, khiến chúng tôi rất cảm động.

Tôi đặc biệt nhớ gia đình ông bà Xin và nhiều gia đình khác, dù rất nghèo, vẫn một mực nhường giường cho bộ đội nằm, còn gia đình nằm đất.

Khi tạm ổn định được chỗ ăn ở, chúng tôi bắt tay ngay vào việc sửa chữa đường băng và tìm các vị trí sơ tán, cất giấu khi máy bay vào hạ cánh. Ngay những ngày đầu, Tư lệnh Binh chủng Không quân, thượng tá Nguyễn Văn Tiên vào sân bay Vinh và việc đầu tiên đồng chí đi kiểm tra nơi chúng tôi dự định sơ tán máy bay. Anh Tiên không dùng ô-tô mà đòi đi xe đạp. Đi cơ động tôi thường mang theo chiếc xe đạp Phượng Hoàng và hai chúng tôi đi chung, cả hai đều nặng ký (kg), nhưng anh Tiên có phần nặng hơn và sau khi phân giải ai chở ai, cuối cùng tôi chịu thua đành ngồi phía sau để anh Tiên đèo.

Sau khi kiểm tra tình hình thực tế về bảo đảm mọi mặt cho máy bay có thể cất cánh chiến đấu tại sân bay, Tư lệnh Binh chủng Không quân quyết định chuyển máy bay vào. Người lái máy bay MiG-21 vào sân bay Vinh và hạ cánh an toàn là phi công Đinh Tôn. Anh cũng là phi công nhận nhiệm vụ trực chiến bay đêm, sẵn sàng phục kích đánh B-52, máy bay ném bom chiến lược của đế quốc Mỹ. Những đêm trực chiến, chúng tôi kéo máy bay ra đầu đường băng, đặt đúng đường tâm và chuẩn bị đủ điều kiện nếu có lệnh là cất cánh ngay. Phi công và thợ máy rải chiếu dưới cánh máy bay, thay nhau trực và ngủ tại đó. Đồng chí Chu Duy Kính, Chính uỷ trung đoàn cũng thường nằm cùng chúng tôi để động viên quyết tâm chiến đấu giành chiến thắng.

Địch phát hiện không quân ta hoạt động trên sân bay Vinh, lập tức đánh phá ác liệt. Mỗi lần địch đánh phá, sân bay bị hỏng, nhân dân Nghi Lộc lại cùng bộ đội quyết tâm sửa chữa bằng được và tất nhiên trong một số trường hợp ác liệt nhất cả quân và dân đều bị tổn thất, nhưng không vì thế mà sòn lòng, quân và dân càng đoàn kết hơn bao giờ hết, càng quyết tâm sửa chữa để máy bay có thể cất cánh chiến đấu.

Tuy nhiên, sân bay đất sau những lần sửa chữa không hẳn đã đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cần thiết vì vậy có lần máy bay hạ cánh đất cát đã lọt vào động cơ làm một lá máy nén bị sút một chút bằng hạt đỗ xanh. Tình trạng này không thể cho máy bay cất cánh chiến đấu được, lập tức phải thay động cơ. Trên sân bay Vinh, do không đủ trang thiết bị cần thiết nên không thể thay động cơ. Chúng tôi quyết định kiểm tra đầy đủ các tham số động cơ và khi thấy mọi tham số tốt nên quyết định cho máy bay trở về căn cứ (sân bay Nội Bài). Đây chính là sự mạo hiểm của chúng tôi. Nếu máy bay gặp sự cố trên không, chắc chắn chúng tôi phải chịu trách nhiệm. Chúng tôi hồi hộp đợi tin từ căn cứ và chỉ khi nhận được tin máy bay hạ cánh an toàn mới yên tâm.

Mùa xuân 1968, miền Nam tổng tiến công nổi dậy đồng loạt, nên các loại máy bay An-2, Li-2... đều vào tập kết sân bay Vinh để tham gia chiến đấu. Trong số những máy bay này khi hạ cánh thường không có bộ phận kỹ thuật đi cùng, bởi vậy mỗi lần có hỏng hóc, chúng tôi lại cùng nhân viên kỹ thuật trên không của đơn vị bạn nghiên cứu sửa chữa bằng được.

Suốt những tháng năm cơ động chiến đấu trên sân bay Vinh, không phải không có tổn thất. Nhiều cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ trên sân bay đã anh dũng hy sinh, trong số đó có cán bộ trung đoàn như đồng chí Tho - Phó chính uỷ; đồng chí Huyền - Trung đoàn phó và một số cán bộ chỉ huy kỹ thuật.

Ngày nay, khi nhớ lại những tấm gương chiến đấu quên mình của những đồng chí đã hy sinh, tôi tự nhắc nhở mình không bao giờ được phép quên công ơn của các Anh hùng, liệt sĩ của Không quân nói riêng, của Quân đội nhân dân Việt Nam nói chung đã dâng hiến cuộc đời mình cho cuộc sống hoà bình hôm nay.

Hà Nội, 3.2004

CHÚNG TÔI CHIẾN ĐẤU Ở “CHẢO LỬA”

PHẠM CÔNG KẾ*

(Nguyên Đại đội trưởng Đại đội 14, Trung đoàn 919)

B6 là mật danh dùng để gọi sân bay dã chiến trên dãy Trường Sơn, phía tây bắc Quảng Bình thuộc huyện Bố Trạch. Sân bay vốn là bãi cỏ có chiều dài chiều rộng đủ điều kiện cho máy bay An-2 hạ cánh. Trên mặt bãi không có cây to, chỉ những bụi cây thấp như sim hoặc cỏ dại. Bãi nằm sát một số trọng điểm là mục tiêu bắn phá của máy bay Mỹ như đập Đá Mài, ngã ba Nông trường, ngã ba Chánh Hoà, phà Ròn, Quán Hâu, Long Đại. Dọc theo đường 15A là các trận địa cao xạ suốt ngày đêm chiến đấu với máy bay địch bảo vệ tuyến đường. Rải rác có trận địa tên lửa phục kích đánh máy bay B52 của Mỹ. Bầu trời Bố Trạch lúc đó hầu như chỉ có máy bay Mỹ hoạt động, chúng gồm đủ loại: F-105, F-4, A-3J, B-57, C-130, RF-101. Các máy bay Mỹ bay thấp bay cao, bổ nhào tọa độ, đánh phá, chụp ảnh suốt ngày đêm. Pháo sáng chúng thả xuống suốt từ 4 - 5 giờ chiều ngày hôm trước đến 5 - 6 giờ sáng ngày hôm sau. Dù đèn rơi trắng bãi. Cũng chính vì cường độ đánh phá của địch như vậy, gọi sân bay dã chiến B6 là chảo lửa quả không ngoa.

Ngày 19-5-1967, đồng chí Phan Khắc Hy thay mặt Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân đến Trung đoàn 919 giao nhiệm vụ cho đơn vị. Theo lệnh cấp trên, trung đoàn tổ chức một lực lượng, chủ yếu lấy quân từ đại đội 14, gồm 16 người trang bị 2 xe GAZ-63, do Đại đội trưởng đại đội 14 dẫn đầu, hành quân đi làm nhiệm vụ ngay trong đêm. Đội cơ động chiến đấu của chúng tôi với trang bị gọn nhẹ, không đông người nên ngày nghỉ, đêm hành quân. Để bảo đảm an toàn không bị máy bay trinh sát địch phát hiện, xe chạy đèn gầm, qua 8 ngày đêm vào được B6 thì hết tuần trăng của tháng 5. Từ tháng 6 đến tháng 8 âm lịch, hầu như vài ngày một lần, đội chúng tôi phải vào rừng Trường Sơn chặt không biết bao nhiêu cây dùng để ngụy trang khi máy bay cơ động vào.

Những ngày đầu vừa sẵn sàng chiến đấu, chúng tôi vừa tìm hiểu đời sống nhân dân địa phương. Lúc đó mới thăm lời đồng chí Phan Khắc Hy: “Nhân dân Quảng Bình rất mến khách, sẵn sàng nhường cơm sẻ áo cho bộ đội, nhưng hiện nay Quảng Bình đang bị hạn hán rất nặng, suối khe không còn nước, không có lấy một bụi rau nào sống, ngay cả đến rau má cũng không sống nổi, chỗ nào còn sót lại thì cháy sém hết lá. Bộ đội phải tự túc nơi ăn chốn ở và nếu có điều kiện giúp đỡ đồng bào sản xuất”. Trước khó khăn về đời sống nhân dân như vậy, chúng tôi vui vẻ chấp nhận những thiếu thốn của những người đi cơ động chiến đấu và như vậy suốt mấy tháng trời, từ Trung đoàn trưởng Bính (đồng chí Bính vào sau) đến chiến sĩ, mỗi bữa cơm chỉ có nước suối nấu tai chua và cho thêm chút thịt hộp vào, người nào cũng gầy rộc hốc hác, có người bị kiệt lực vì mấy tháng không có rau.

Tuần trăng tháng 7, nhân lúc đi chặt cây đùng đình chúng tôi phát hiện bụi giang, lập tức chặt về và phân công cho những người biết đan lát bắt tay ngay vào việc đan lờ, đan dó (rủi) đánh bắt tôm, cá. Có phương tiện bắt cá, chúng tôi phải đi khá xa, đến nơi có nguồn nước mới may thực hiện được việc đánh bắt. Tuy nhiên cũng vẫn phải tránh giờ cao điểm. Mỗi lần chúng tôi chỉ cử 1, 2 “anh sát cá” đi đánh bắt. Nhờ có những mớ cá tôm bắt được, chúng tôi có những bữa ăn được cải thiện, đời sống “vật chất” nâng lên.

Suốt ba tháng ém quân ở “chảo lửa” chờ máy bay cơ động vào, ngày 8-8, chúng tôi mới nhận được tin báo: Máy bay chuẩn bị cất cánh từ sân bay Gia Lâm. Chúng tôi không giấu giếm niềm vui. Ai cũng náo nức chờ đợi những cánh bay giang rộng trên bầu trời, rồi nhẹ nhàng đáp xuống nơi “chảo lửa” này hạ cánh. Vùng trời Bồ Trạch hôm đó êm ả, từ chập tối đến 3, 4 giờ sáng không thấy máy bay địch đánh phá, cũng không có RF-101 trinh sát. Nhìn về hướng Đèo Ngang, chúng tôi nhận ra những cánh bay của Không quân ta xuất hiện. Anh Trần Liêm Khê, chỉ huy bay, lệnh cho chúng tôi sẵn sàng tiếp thu máy bay. Khi anh Phan Như Cẩn xin phép vào hạ cánh thì chỉ huy bay lệnh cho chúng tôi bật đèn hàng hành, đèn sáng lên làm hiện rõ chiều dài, chiều rộng sân bay đã chiến. Nhận ra sân bay, anh Cẩn điều khiển máy bay

nhẹ nhàng đáp xuống đường băng và máy bay chỉ chạy được nửa quãng đường đã dừng lại.

Sau máy bay đầu tiên hạ cánh an toàn là hai máy bay nữa cũng vào hạ cánh. Chúng tôi lập tức đẩy những chiếc máy bay đó đi đến nơi sơ tán. Lúc này những cây đùng đình mới được sử dụng để che đậy, nguy trang máy bay.

Từ ngày có máy bay hạ cánh, công việc của chúng tôi bận rộn, vất vả hơn nhiều. Khó khăn nhất vẫn là khâu bảo quản, chuẩn bị máy bay. Vì tính chất “chảo lửa” nên phát hiện được một chút dấu vết lạ nào trên mặt đất là máy bay Mỹ không tiếc bom đạn vãi xuống, ngay cả khi nhận thấy lá cây đổi màu, sớm muộn cũng sẽ là mục tiêu oanh tạc của địch. Cũng vì vậy nhân dân quanh vùng không dám ở lại trong làng mà phải đưa nhau ra cánh đồng dựng tạm từng lều nhỏ ở. Trong hoàn cảnh đó, chúng tôi phải hết sức nâng cao cảnh giác, đặc biệt công tác phòng gian, bảo mật và nguy trang máy bay. Việc đi lại, phơi quần áo đều phải hết sức thận trọng, nhất là ô tô sao cho không tạo ra những đường mòn mới và những vết xe hằn trên mặt đường nơi chúng tôi đóng quân. Việc bảo dưỡng, thử máy máy bay, chúng tôi thường tiến hành vào lúc nhập nhoạng tối và khi đó vẫn phải cử ra những người chuyên làm nhiệm vụ cảnh giới máy bay địch để đồng đội kiểm tra, bảo dưỡng, nổ máy máy bay được yên tâm.

Thời gian khốc liệt trôi đi, thấm thoát đã 2 năm đơn vị chúng tôi ém quân trên “chảo lửa” chờ ngày đánh địch. Máy bay của chúng tôi vẫn chỉ có ba cái, nhưng hằng ngày vẫn phải tổ chức nguy trang. Trong hai năm không biết bao nhiêu cây xanh chúng tôi đã đốn về. Khi tươi thì dùng nguy trang, lá héo là phải thay và sau đó dùng làm củ đun.

Ngoài sân bay B6, đơn vị chúng tôi còn quản lý các sân bay B5 (thuộc thôn Nghi Công, xã Nghi Kiều, huyện Nghi Lộc, tỉnh Nghệ An), sân bay B7

(thuộc thôn Rào Đá). Tại sân bay B5, chúng tôi tạo ra những hình đồng rơm để nguy trang máy bay, còn ở B7, chúng tôi dựng 6 cái nhà lá để nguy trang. Nói cách khác, việc nguy trang đều phải căn cứ vào địa hình, địa vật nơi giấu máy bay.

Sang tháng 9, mới tuần đầu mùa mưa, những trận mưa như trút nước đã ập đến, xối xả hết ngày này qua ngày khác, suối khe ngập hết, nước chảy băng băng, hầm hào sục lở. Cây lá nguy trang gặp mưa xanh tươi được chút ít nhưng nắng lên là nhanh héo và rụng lá. Mỗi lần như vậy, dù đang mưa, chúng tôi vẫn phải đi kiểm canh lá về nguy trang máy bay. Những ngày mưa kéo dài, hy vọng được tham gia chiến đấu trở nên xa vời và nhiều lúc ngồi nhìn về phía Đèo Ngang, chúng tôi mong trời trở nắng, mây quang để máy bay cất cánh...

Vào một ngày đẹp trời, chúng tôi nhận được lệnh sẵn sàng chiến đấu. Trước đó chúng tôi đã được trên tăng cường thêm một máy bay. Rồi một đêm, biên đội An-2 cất cánh theo đội hình bốn chiếc đã bất ngờ tập kích vào trạm radar của Mỹ ở Pa Thí. Bằng những loạt đạn (rốc két và đạn cối 120 ly) chính xác, biên đội An-2 của Phan Như Cần đã xóa sổ trạm radar chuyên dẫn dắt máy bay đánh phá miền Bắc và cũng là lúc kết thúc đợt cơ động chiến đấu của đơn vị.

Chiến công của biên đội An-2 ngày 12-1-1968 đã góp phần vào chiến thắng chung của Không quân nhân dân Việt Nam anh hùng trong sự nghiệp chống Mỹ cứu nước.

MỘT THỜI ĐỂ NHỚ KHÔNG QUÂN NÉM BOM IL-28 (T-16)

Thượng tá PHẠM CHU HẢI*

(Nguyên cán bộ kỹ thuật Tiểu đoàn độc lập 929)

Trong 3 ngày cuối tháng 6-1965, 8 chiếc máy bay ném bom tầm trung IL-28 lần lượt hạ cánh xuống sân bay Nội Bài sau chuyến bay dài từ sân bay quân sự của Liên Xô và quá cảnh trên đất Trung Quốc. Trong số máy bay này có 4 chiếc chiến đấu (2082, 2084, 2086, 2088), 3 chiếc trinh sát chụp ảnh (2182, 2184, 2186) và một chiếc huấn luyện (2180). Cùng hạ cánh xuống sân bay còn có chiếc máy bay vận tải cỡ lớn chở vật tư khí tài và các chuyên gia kỹ thuật Liên Xô.

Đón và tiếp nhận máy bay là những cán bộ nhân viên kỹ thuật IL-28, tốt nghiệp Trường không quân Krasnodar (Liên Xô) về nước từ cuối năm 1964, do đồng chí Bùi Minh Hứa phụ trách. Đây là đoàn cán bộ kỹ thuật trên 100 người được gửi sang đào tạo ở Liên Xô từ năm 1961, sau đó tách ra thành hai bộ phận, một bộ phận học kỹ thuật máy bay MiG-17, bộ phận chúng tôi học kỹ thuật máy bay IL-28. Về nước, do không có máy bay, trong anh em chúng tôi có người được đi học chuyển loại kỹ thuật máy bay MiG-21, số người khác chuyển sang công việc theo yêu cầu của tổ chức. Vào thời điểm tiếp thu máy bay từ Liên Xô sang, đoàn không còn đủ quân số như lúc trở về. Hôm làm nhiệm vụ chỉ còn 14 người, đó là các đồng chí: Bùi Minh Hứa, Lê Thanh Quảng, Phạm Diệt, Dương Đức Thắng, Nguyễn Tấn Hùng, Trần Hải và Nguyễn Tấn Sơn (cơ giới); Nguyễn Hữu Công và Đặng Sĩ Từ (vô tuyến điện); Nguyễn Tiến An và Cao Bá Hồng (đặc thiết); Nguyễn Văn Tư, Lê Minh Cang và Phạm Chu Hải (quân giới), do đồng chí Bùi Minh Hứa phụ trách. Một tuần sau, đơn vị được bổ sung thêm các đồng chí trung cấp kỹ thuật MiG-17 tốt nghiệp Trường Hàng không ở Cát Bi cùng một số thợ sơ cấp kỹ thuật của các bộ môn khác nhau. Đó là các đồng chí: Nguyễn Duy

Mật, Đào Đình Đoán, Cao Trợ, Huỳnh Minh Tâm, Nguyễn Văn Minh, Phạm Ngọc Bảo và Nguyễn Văn Nhâm (cơ giới); Đặng Khắc Tú (vô tuyến điện). Tiếp đó một số cán bộ từ Trung đoàn 919 được bổ sung về: Nông Mạnh Luân (đặc thiết); Ngô Căn và Đặng Trần Mơ (vô tuyến điện). Các đồng chí này học kỹ thuật Mi-4 ở Liên Xô về. Khoảng 2 tuần sau có thêm 5 cán bộ kỹ thuật học MiG-17 ở Trung Quốc về đơn vị, đó là các đồng chí Ngô Thế Quý, Lê Đình Bốc và Lê Nam (cơ giới); Lê Trần Phương (vô tuyến điện); Trần Trung Nghĩa (đặc thiết) và Đỗ Công Phúc (quân giới).

Đoàn học viên phi công và kỹ thuật máy bay IL-28 và MiG-17 đầu tiên (khóa 1961-1964)

tại trường Không quân KRASNODAR (Liên Xô)

Đội ngũ kỹ thuật không quân ném bom IL-28 (T-16) được biên chế thành đại đội 16 thuộc Trung đoàn 921 gồm 5 trung đội: Vô tuyến điện tử; Đặc thiết; Quân giới và 2 trung đội Cơ giới. Ngoài ra có bộ phận kỹ thuật không ảnh gồm 4 đồng chí: Trương Công Tôn, Nguyễn Anh Khoát, Ngô Phong Cảnh và Ninh Văn Suý, do đồng chí Tôn phụ trách. Bộ phận này thuộc biên chế của tham mưu T-16.

Tháng 10-1968, lực lượng T-16 trở thành Tiểu đoàn độc lập 929, trực thuộc Binh chủng Không quân và bộ phận kỹ thuật thành đại đội 2, Tiểu đoàn 929.

Tháng 9-1972, Tiểu đoàn độc lập 929 giải thể. Phần lớn cán bộ kỹ thuật được tập trung lên trường kỹ thuật ở Thập Thành (Phước Thọ) học chuyển loại kỹ thuật máy bay MiG-21, còn lại 9 người gồm các bộ môn, do đồng chí Cao Trợ phụ trách. Sau đó các đồng chí này và 2 máy bay được điều động về Trung đoàn 919 ở sân bay Gia Lâm.

Trong 8 năm hình thành và tồn tại Không quân ném bom T-16, đội ngũ cán bộ và nhân viên kỹ thuật luôn có những biến động. Từ giữa năm 1967 đến đầu năm 1969 có đến 2/3 số cán bộ kỹ thuật tốt nghiệp ở Liên Xô, Trung Quốc và 1/3 số nhân viên sơ cấp kỹ thuật rời đơn vị đi chiến đấu ở các chiến trường B, C và pháo cao xạ.

Ngay từ những ngày đầu xuất hiện lực lượng không quân ném bom, buộc Mỹ và nguy quyền Sài Gòn phải tìm phương thức đối phó. Đầu năm 1966, 2 máy bay trinh sát vũ trang A-3J của Mỹ phát hiện được 10 chiếc IL-28 của đơn vị đổ ở dọc xóm Tân An đến Gò Trai, đã lao vào phóng nhiều loạt bom bi quả dứa xuống khu vực máy bay đổ làm chiếc 2084 hỏng nặng.

Những năm tiếp theo, máy bay không được bổ sung. Những chiếc còn lại do qua nhiều lần đại tu ở Liên Xô trước khi đưa sang Việt Nam nên thời hạn sử dụng không còn nhiều, thường phát sinh hỏng hóc. Khó khăn là vậy nhưng đội ngũ kỹ thuật T-16 luôn phấn đấu vượt bậc bảo đảm máy bay luôn đạt hệ số kỹ thuật cao (90%) và luôn sẵn sàng nhận, hoàn thành nhiệm vụ trên giao. Nhiều lần đơn vị được giao nhiệm vụ chuẩn bị máy bay đi chiến đấu ở các chiến trường B, C, cơ động đến nhiều sân bay, duy trì 4 chiếc máy bay tốt sẵn sàng cất cánh. Hàng trăm quả bom các loại, hàng ngàn viên đạn pháo được lắp lên máy bay sẵn sàng đợi lệnh. Song vì những lý do khách quan, máy bay ném bom không có dịp cất cánh chiến đấu.

Năm 1970 và 1971 là 2 năm khó khăn nhất đối với T-16. Lúc này đơn vị chỉ còn 2 chiếc máy bay tốt (2088 và 2184). Chiến trường lại rất cần sự chi viện hỏa lực của không quân ném bom.

Tháng 7-1971, trên quyết định cho đơn vị cải tiến máy bay trinh sát chụp ảnh

(2184) thành máy bay ném bom. Việc cải tiến không phải dễ vì phải thay đổi toàn bộ hệ thống máy ngắm ném bom, hệ thống lái tự động, ra đa PSB-NM, hệ thống máy tạo và phân xung điều khiển ném bom và phải làm mới hoàn toàn hệ thống cáp điện từ buồng lái, buồng dẫn đường đến buồng bom. Song với sự quyết tâm của toàn đơn vị, với trí thông minh sáng tạo của các cán bộ kỹ thuật, nhất là hai thợ quân giới Hà Văn Như và Nguyễn Văn Ngọ, chúng tôi hoàn thành công việc cải tiến kỹ thuật một cách xuất sắc: Thay toàn bộ hệ thống máy ngắm OPB-5S của máy bay trinh sát bằng máy ngắm ném bom OPB-6SR có tính năng và độ chính xác cao hơn, đặc biệt có chế độ hoạt động đồng bộ với radar PSB-NM mà máy bay trinh sát không có; thay toàn bộ hệ thống máy tạo xung và phân xung điều khiển ném bom ESB-45S bằng ESB-49M và KSB; thay 4 giá bom KD-2 của máy bay trinh sát bằng giá KD-3 của máy bay ném bom. Việc cải tiến hoàn thành, phi công - dẫn đường Thân Xuân Hạnh trực tiếp kiểm tra và làm những thao tác kỹ thuật phù hợp đã cho nhận xét tốt. Tiếp đó là cuộc bay thử và ném bom thật trên trường bắn Hoà Lạc, xác suất trúng mục tiêu rất cao và công việc cải tiến đã hoàn tất, đạt kết quả tốt. Chiếc máy bay trinh sát chụp ảnh (2184) có chức năng mới: Ném bom.

Chiều 5-10-1972, số anh em lên trường kỹ thuật Thập Thành được gần nửa tháng thì tôi cùng các đồng chí Đinh Công Chính, Nguyễn Tiến Bách và Phạm Văn Đăng được đồng chí Bùi Minh Hứa gọi lên giao nhiệm vụ. Nhận lệnh, 8 giờ tối chúng tôi xuất phát từ Phú Thọ trên 3 chiếc xe đạp phóng về Hà Nội. Trời tối, gió rét, mặt đường ổ gà, chúng tôi vẫn gò lưng tòm vùi và trở về Trung đoàn 919 và phải đến 4 giờ sáng mới tới sân bay Gia Lâm. Nhiệm vụ của chúng tôi là chuẩn bị gấp 2 máy bay ném bom làm nhiệm vụ chiến đấu.

Sáng 9-12-1972, chúng tôi cơ động lên sân bay Nội Bài, đưa 2 máy bay vào sân đỗ trước xưởng định kỳ, kiểm tra thông điện lần cuối, kiểm tra đồng bộ bom đạn. Phương án treo mìn bom được chuẩn bị như sau: Máy bay 2184 treo 8 quả bom phá mảnh OFAB-250 (250 kg), chiếc 2088 treo 8 bom bi (mỗi quả mẹ chứa 150 quả bom con). Sau hơn một tiếng đồng hồ, 2 máy bay hoàn thành công tác chuẩn bị và đợi lệnh sẵn sàng cất cánh.

Các tổ bay được giao nhiệm vụ chiến đấu là: Bùi Trọng Hoan (phi công), Nguyễn Đình Nhân (dẫn đường), Nguyễn Hùng Cường (bắn súng - vô tuyến điện) và Nguyễn Văn Trừ (phi công), Thân Xuân Hạnh (dẫn đường), Ngô Văn Trung (bắn súng - vô tuyến điện).

17 giờ ngày 9-10-1972, hai tổ bay lần lượt cất cánh theo hiệu lệnh chiến đấu và bay thẳng đến mục tiêu, đó là căn cứ phi Vàng Pao ở Loong Chặng và thực hiện nhiệm vụ theo đúng phương án đề ra. Trận tập kích của 2 IL-28 đã đánh trúng mục tiêu địch, sát thương phần lớn sinh lực và khí tài chiến đấu của địch, lập chiến công đầu cho lực lượng không quân ném bom duy nhất của QĐND Việt Nam. Sau chiến thắng này, 2 máy bay về hạ cánh ở sân bay Nội Bài, rồi chuyển trường về sân bay Hoà Lạc. Hạ cánh xuống sân bay Hoà Lạc, máy bay không tắt máy, từng phi công điều khiển máy bay lăn thẳng vào ụ sơ tán theo hướng dẫn của tổ trưởng kỹ thuật. 8 giờ tối, mọi việc sơ tán và nguy trang máy bay vừa xong thì F-111 đến ném bom, anh em chúng tôi cũng như máy bay đều an toàn.

Chuẩn bị cho cuộc duyệt binh vào ngày 2-9-1973, cùng với các loại máy bay khác của Không quân, 2 máy bay (2088 và 2184) được sơn trả lại màu trắng bạc như lúc ban đầu và phù hiệu Không quân Việt Nam, để chuẩn bị tham gia duyệt binh. Song vì máy bay đã hết niên hạn sử dụng nên kế hoạch không thực hiện được.

Quá trình bảo đảm kỹ thuật máy bay IL-28 là một quá trình gian lao vất vả. Có lần do yêu cầu cải tiến bom phức vụ huấn luyện, bom nổ, một nhân viên quân giới hy sinh, một bị thương nặng (11-1968); hoặc khi đưa máy bay về Hoà Lạc sơ tán, anh em kỹ thuật chúng tôi loay hoay vất vả mãi mới đẩy được 2 máy bay vào sát khu đồi Trầu nằm trên đường vào chợ Cò, Hoà Bình; hoặc khi bị bom bi, máy bay hỏng nặng, chúng tôi phải huy động toàn bộ trí tuệ, tính sáng tạo và sức lực của cán bộ kỹ thuật trong đơn vị để sửa chữa, hồi

phục... Cho đến nay, kể cả ở Bảo tàng Không quân, không ai còn được thấy hình ảnh chiếc IL-28, nhưng với thời gian không dài tồn tại, không quân ném bom T-16 cũng đã góp phần vào chiến công chung của KQND Việt Nam.

Hà Nội, 12.2004

NGƯỜI CHIẾN SĨ QUYẾT THẮNG NĂM ẤY

Đại tá NGUYỄN VĂN BẰNG*

(Nguyên trung đội trưởng vô tuyến điện, Đại đội 14, Trung đoàn 921)

Người chiến sĩ Quyết thắng đó là Nguyễn Văn Kinh, trung đội trưởng trung đội radar kỹ thuật không quân. Anh là một trong số ít học sinh miền Nam tập kết ra Bắc được tuyển chọn cử đi học kỹ thuật không quân hiện đại ở Liên Xô từ những năm đầu thập kỷ sáu mươi. Tuổi trẻ, lại được cấp trên tin tưởng cử đi đào tạo ở nước bạn, quê hương của Cách mạng tháng Mười vĩ đại, từng chiến thắng phát xít Đức và đang chiếm lĩnh khoa học kỹ thuật hàng đầu thế giới, Kinh đã nhận thức niềm vinh dự đại diện cho thế hệ trẻ đến với kỹ thuật hiện đại để về xây dựng không quân, góp phần giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc. Năm đầu học Nga văn và lý thuyết cơ bản về lý, điện - điện tử..., Kinh đã được các thầy cô giáo yêu mến và khâm phục về sự ham hiểu biết, nhận thức của mình. Trong học tập, Kinh không chỉ học cho mình còn dành thời gian giúp đỡ các đồng chí yếu Nga văn, yếu chuyên môn, thường là các đồng chí có niên hạn phục vụ trong quân đội tiếp thu chậm hơn lứa học sinh mới ra trường chúng tôi. Tốt nghiệp với tấm bằng đỏ chuyên ngành kỹ thuật radar - vô tuyến điện máy bay ném bom IL-28, trở về nước chưa kịp nhận công tác, Kinh lại được cử sang trường cũ chuyển loại kỹ thuật radar - vô tuyến điện MIG-21. Trở lại Liên Xô lần này, lớp ra đa - vô tuyến điện chúng tôi chỉ có 3 người: Kinh, Trần An Nhân và tôi, trưởng đoàn là anh Mai Bá Quát.

Cuối năm 1965, chúng tôi về nước sau khoá chuyển loại kỹ thuật 6 tháng. Kinh được điều về trung đội radar, Đại đội 14 định kỳ, Trung đoàn 921. Thời gian này trung đoàn đang chuẩn bị lắp ráp máy bay MiG-21, có chuyên gia Liên xô đủ các ngành nghề sang lắp ráp máy bay. Đây là thời cơ quan trọng cho Kinh có điều kiện học hỏi chuyên gia bạn trong xử lý mọi tình huống hỏng hóc kỹ thuật ra đa. Thời tiết Việt Nam mưa gió thất thường, độ ẩm cao vốn khắc nghiệt với những thiết bị điện tử chưa được nhiệt đới hoá vì vậy radar trang bị trên MiG-21 (loại CĐ-30) thường hay hỏng hóc. Nhiều máy bay lắp ráp xong không thể bay thử được vì radar hỏng, đôi khi bay thử xong, máy bay chưa kịp bàn giao, radar đã hỏng. Thời gian này tôi cũng có may mắn được làm việc cùng chuyên gia Liên Xô và tôi nhận ra rằng hiếm có những người bạn như những người bạn Liên Xô trước đây sang giúp Việt Nam tận tình đến vậy. Mỗi lần gặp hỏng hóc radar, không kể ngày đêm, chuyên gia bạn tận tình sửa chữa bằng được. Những lúc đó Kinh có điều kiện bám bạn như hình với bóng để học hỏi kinh nghiệm. Kinh tâm sự với tôi: “May cho mình là thằng CĐ-30 lại trái tính trái nết đến vậy, nó hỏng nhẹ hỏng nặng đủ cả, bám bạn học hỏi phương pháp phát hiện và sửa chữa hỏng hóc, mình đã tích lũy được khối kinh nghiệm. Đến khi bạn bàn giao máy bay trở về nước, mình có thể độc lập bảo đảm kỹ thuật được”.

Những năm 1966, 1967, 1968..., không quân Mỹ thường xuyên đánh phá dữ dội các mục tiêu kinh tế, chính trị, quân sự trên miền Bắc, trong đó có sân bay Đa Phúc (nay là sân bay Nội Bài). Trung đoàn phải cất cánh chiến đấu liên tục ngày đêm trong mọi tình hình thời tiết để bảo vệ các mục tiêu trọng yếu. Hơn lúc nào hết, ngoài tên lửa điều khiển, tự điều khiển, thiết bị trên máy bay không thể thiếu để chiến thắng không quân địch chính là CĐ-30, loại radar sục sạo phát hiện mục tiêu và giúp phi công điều khiển tên lửa đi trúng đích. Đây là lúc thử thách người trung đội trưởng Nguyễn Văn Kinh. Không ít lần trong huấn luyện bay, radar CĐ-30 đã không hoàn thành nhiệm vụ, vậy thì trong chiến đấu khi thời cơ tiêu diệt địch chỉ tính bằng giây đồng hồ, radar hỏng khác nào phi công bị bịt mắt và trận đánh đương nhiên thất bại. Làm thế nào để radar không bị hỏng trong chiến đấu, làm thế nào để sửa chữa radar nhanh nhất khi máy bay chuẩn bị cất cánh? Đó là vấn đề đau đầu đặt ra

cho chỉ huy trung đoàn, cho phi công, cho các cán bộ tham mưu trung đoàn và bản thân Kinh. Trước tình hình đó Kinh đề nghị với trên cần tổ chức đội sửa chữa radar cơ động do chính Kinh làm tổ trưởng. Trên chuẩn y phương án này và tổ sửa chữa radar cơ động được thành lập. Trang bị của tổ sửa chữa cơ động cũng rất đơn giản : một bộ radar được đặt trên giá xe đẩy cùng với những thiết bị kiểm tra như máy tạo xung, máy hiện sóng, đồng hồ nhiều tác dụng, máy phát điện... và các bộ cáp phù hợp. Thời gian này Đại đội 14 định kỳ đang đóng quân sơ tán ở thôn Linh Môn gần sân bay, riêng trung đội radar được giao nhiệm vụ “ém quân” tại vị sơ tán máy bay 53 trên trục đường kéo dặt máy bay. U-53 trở thành “ốc đảo” vì nó cách “căn cứ” (đại đội) khoảng gần 1 cây số và cách sân bay trên cây số. Do vậy, ba bữa ăn trong ngày phân đội đều phải cử trực nhật về đơn vị gánh cơm ra “ốc đảo”. Có bữa không còn đủ người để cử ra trực nhật đi gánh cơm và đơn vị cũng không có người đưa cơm ra, trung đội đành nhịn.

U-53 trở thành cái xưởng nhỏ chuyên sửa chữa radar CD-30. Những máy bay có radar hỏng nặng đều được kéo vào đây sửa chữa. Lúc đó các máy nổ, máy điện thi nhau gầm và chỉ nghe tiếng chúng cũng đủ ù tai nhức đầu. Đây là chưa kể lúc radar phát sóng, sóng xung cực ngắn sẵn sàng làm mất đi khả năng làm bố của các chàng trai kỹ thuật radar nếu không chịu mặc quần áo bảo hộ phòng sóng. Trường hợp có hỏng hóc nhẹ thì tổ cơ động lên đường với bộ radar cùng những thiết bị cần thiết đặt trên giá, dưới sự chỉ huy trực tiếp của trung đội trưởng, hối hả đẩy “xe cơ động” đến bất cứ chỗ nào. Tổ cơ động thường phải làm đêm, có khi ngay trên bãi trực chiến máy bay, có khi ngay ở nơi sơ tán. Đã nhiều lần “ốc đảo” hứng chịu những trận bom bi của địch nhưng trung đội vẫn kiên trì bám trụ.

Đối với công việc thì Kinh “tả xung hữu đột” chạy đua với thời gian. Chiếc quần công tác của Kinh lúc nào cũng vén cao gần đầu gối và chiếc áo xanh lấp lánh các mảng trắng của mồ hôi muối, nhưng đứng trước một cô thôn nữ thì cái “khí phách” của chàng sĩ quan người miền Nam này như lặn vào trong khuôn mặt hơi bầu và cặp má “búng ra sữa”. Chẳng thế mỗi lần cần gặp Kinh, chúng tôi thường hỏi anh em trong trung đội “cô Kinh có nhà không?”.

Nhờ kinh nghiệm cùng với tinh thần trách nhiệm cao của Kinh, rất nhiều thiết bị radar CD-30 trên máy bay đã được trung đội anh sửa chữa kịp thời, chất lượng tốt, góp phần cho mỗi lần xuất kích của phi công bắn rơi máy bay địch. Với những thành tích ấy, Nguyễn Văn Kinh được bầu là “Chiến sĩ quyết thắng” của trung đoàn.

Hà Nội 9-2003

THỬ THÁCH

Đại tá VŨ ĐÌNH HỘ*

(Nguyên Trưởng phòng Thông tin Quân chủng Không quân)

Năm 1971, vừa được bổ nhiệm Chủ nhiệm Thông tin Binh chủng Không quân chưa đầy một tháng, một hôm, tôi được Tư lệnh Binh chủng gọi lên giao nhiệm vụ vào gấp Sở chỉ huy phía trước của binh chủng ở Giang Sơn, Đô Lương, Nghệ An. Ở đó đang có khó khăn về thông tin mà đơn vị thông tin sở chỉ huy (SCH) chưa khắc phục được. Tư lệnh không giải thích gì thêm, có lẽ vì lý do bảo mật nên tôi cũng không dám hỏi, nhưng trong lòng rất phân vân, không rõ là khó khăn về tổ chức, trang bị hay về kỹ thuật. Nếu là kỹ thuật, SCH phía trước có tới chục xe máy vô tuyến điện đặc chủng khác nhau, nhiều xe không còn đủ tài liệu kỹ thuật, không biết nên chọn lọc mang theo những gì. Khi bước lên trực thăng, thấy ngoài tổ lái không còn ai cùng đi chuyến này, tôi càng cảm thấy tính chất quan trọng và cấp bách của nhiệm vụ, do vậy lại càng lo hơn.

Vào đến Giang Sơn, gặp đồng chí Lê Oánh, chỉ huy trưởng SCH phía trước, tôi mới được quán triệt rõ nhiệm vụ.

Để ngăn chặn tuyến giao thông vận tải chiến lược của ta, trong những tháng mùa khô, ban đêm địch tăng cường dùng B-52 đánh phá các cửa khẩu và trọng điểm giao thông, dùng AC-130 phát hiện, bắn phá các đoàn xe vận tải, dùng máy bay trinh sát kiểm soát các đợt vận tải lớn. Theo yêu cầu của Bộ tư lệnh 559 và SCH tiền phương của Tổng cục Hậu cần, không quân ta đưa một số biên đội vào hoạt động trên tuyến giao thông chiến lược, làm giảm hoạt động của B-52 và AC-130, tạo điều kiện cho các đoàn xe vận tải vượt khẩu, vượt các trọng điểm an toàn. Khu vực hoạt động của máy bay ta ở phía tây, địa điểm triển khai SCH phía trước của Binh chủng ở phía đông, cách nhau một dãy núi cao, nhiều khi máy bay ta xuống thấp sẵn AC-130 nên việc liên lạc giữa SCH và máy bay trên sóng VHF rất khó khăn. Không thể di chuyển SCH vì còn liên quan đến trận địa radar dẫn đường và điều kiện liên lạc với các SCH hiệp đồng. Về thời gian cũng không cho phép. Tôi bàn với đồng chí Song, đội trưởng thông tin SCH phía trước và đồng chí Phạm Duy Nhi, cán bộ kỹ thuật thông tin, khai thác tất cả trang bị hiện có, tổ chức một tuyến tự động chuyển tiếp đối không VHF dùng cho việc chỉ huy bay. Một mặt cử người đi khảo sát các cao điểm ở phía đông SCH, ở khoảng cách ngoài 30 km, một mặt cho chuẩn bị xe đối không VHF 250W và xe tiếp sức P-405, huấn luyện nhân viên sử dụng tự động chuyển tiếp tại chỗ, đồng thời chuẩn bị lều bạt, xăng dầu, lương thực... cho tổ đài sẵn sàng đi làm nhiệm vụ. Trưa hôm sau, tìm được địa điểm, lập tức cho tổ đài hành quân và triển khai xe đài. Tối chiều, mọi việc đã xong, đồng chí Chỉ huy trưởng SCH gửi điện báo cáo về Hà Nội. Ngay đêm đó, để giữ bí mật khu vực hoạt động, Tư lệnh Binh chủng cho một chiếc MiG-21 cất cánh từ sân bay Nội Bài bay về phía Yên Bái và từ SCH phía trước ở Đô Lương, đồng chí Chơn, sĩ quan dẫn đường bay, dẫn đường chuyển bay đó qua tự động chuyển tiếp đối không. Cuộc thử nghiệm thành công tốt đẹp. Nhiệm vụ của tôi đã hoàn thành. Sáng hôm sau, tôi lên trực thăng trở về Hà Nội, lòng tự tin trên cương vị công tác mới được củng cố thêm rất nhiều. Kinh nghiệm tổ chức tự động chuyển tiếp đối không VHF để chỉ huy máy bay, sau này còn được phát huy trong chiến dịch phía tây nam Tổ quốc. Trong cuộc chiến tranh biên giới phía Bắc năm 1979, thông tin không quân cũng đã tổ chức lắp ráp thiết bị tự động chuyển tiếp giữa các loại máy đối không VHF và UHF để các SCH không quân và các đại đội radar dẫn đường có thể chỉ huy cả các loại máy bay F-5 và A-37 ra hoạt động ở

phía Bắc.

PHI CÔNG VIỆT NAM QUA KÝ ỨC MỘT CỰU BINH MỸ

(Bài của tác giả HNМ đăng trên Báo Hà Nội mới, ra ngày 10-11-2004)

J.Clower, thiếu tá, từng phục vụ trên hàng không mẫu hạm Enterprise năm 1967 và đại úy G.Estes trong chuyến thăm thành phố Hồ Chí Minh năm 2000 có hứa sẽ cho tư liệu về trận không chiến ngày 19-11-1967 tại vùng trời Kiến An, Hải Phòng. Năm 2001, ông gửi cho tôi tư liệu trận đánh đó theo trí nhớ và những gì mình biết được thông qua những tài liệu lưu trữ chính thức đã được công khai tại Mỹ. Tất nhiên, về phía tôi trận đánh đó liên quan đến một phi công đó là Nguyễn Phi Hùng trong biên đội MiG-17 cùng Hồ Văn Quỳ, Lê Hải và Nguyễn Đình Phúc.

Nguyễn Phi Hùng là người Hà Nội chính gốc, đẹp trai, cao lớn. Anh thuộc dạng người ít nói. Tốt nghiệp phổ thông trường Chu Văn An, Hà Nội, có giấy gọi vào đại học, nhưng anh nhập ngũ vào lực lượng không quân. Là một học viên bay thuộc lớp bay phản lực đầu tiên do Trường Hàng không Việt Nam tự đào tạo. Năm 1967 ra trường, được bổ sung về đơn vị chiến đấu, anh là lớp phi công mới, trẻ trung cùng với lớp phi công đàn anh dày dạn chiến trận của Không quân nhân dân Việt Nam.

Ngày cuối cùng, Clower cùng ngồi trên một chiếc F-4B với Estes. Ông là phi công chính, còn Estes là hoa tiêu ngồi phía sau, cũng là người điều khiển vũ khí. Điều Clower cùng Estes muốn tìm hiểu chính là ai đã bắn rơi họ?

Tôi giờ tấm bản đồ miền Bắc tỷ lệ 1/500.000 hỏi: “Ông bị bắn rơi ở đâu?”.

Mặc dù đã trên 30 năm nhưng dường như không bao quên được. Clower chỉ vào huyện Vĩnh Bảo, thành phố Hải Phòng bây giờ.

8 giờ 30 phút, thiếu tá Clower chỉ huy một liên đội cường kích 12 chiếc A4 trên tàu Ranger, ném bom oanh tạc sân bay Kiến An. Clower đã được xem không ảnh... sân bay gần như tan hoang. Đoạn đường băng ở phía tây bị cắt đôi, những hố bom sâu hoắm, đất đá ngổn ngang. Các chuyên gia hàng đầu của Hải quân cho rằng, giới lính phải mất 3 ngày Bắc Việt Nam mới sửa xong.

6 giờ 30 phút ngày 19-11-1967, tức là chỉ sau 22 giờ sân bay Kiến An bị ném bom, biên đội MiG-17 do Hồ Văn Quý chỉ huy cùng với Lê Hải, Nguyễn Đình Phúc và Nguyễn Phi Hùng hạ cánh nhẹ nhàng xuống sân bay Kiến An... Như vậy, chỉ sau một đêm, hàng trăm dân làng và công binh không quân đã sửa gấp sân bay một cách tài tình.

9 giờ 30 phút chiếc F-4B mang số hiệu 1438 NAVY do Clower và Estes lái được đặt vào băng chuyền động xuất phát. Sau đó 20 phút toàn bộ 24 chiếc máy bay mang bom, 16 chiếc tiêm kích trong đội hình “mật tập” của Mỹ đã tập hợp xong.

10 giờ biên đội MiG-17 của không quân ta cất cánh. Biên đội được lệnh bay thẳng ra Đồ Sơn, tạo thế rồi bất ngờ lao vào đội hình phi cơ oanh tạc của Mỹ từ hướng biển.

Clower bỗng thấy 4 chiếc MiG-17 hình thành thế đan xen với tốp F-4 của mình, tạo thành những vòng tròn lệch tâm, kéo những chiếc F-4B về gần sân

bay phát huy thế mạnh cơ động ngang của MiG-17, ghìm buộc tốp F-4 phải xuống thấp. Cuộc không chiến diễn ra hết sức ác liệt.

Clower nhắc Estes: “Chuẩn bị phóng tên lửa”. Estes đã cho 2 chiếc MiG vào vòng ngắm. Ngón tay Estes đã để vào nút đỏ, chỉ chờ Clower ra lệnh... Nhưng Clower thấy từ bên dưới, một chiếc MiG-17 nhằm thẳng vào máy bay của mình lao tới rất nhanh... Clower trợn mắt, kéo cần lái, theo phản xạ ép sang trái, lượn vòng né tránh...

Chỉ đợi có vậy. Chớp thời cơ, Nguyễn Phi Hùng, người lái chiếc MiG-17 ép chiếc F-4B vào góc trong, đưa vào vòng ngắm, anh bóp cò, loạt đạn chính xác, chiếc F-4B bùng cháy...

Bị đòn đau, mất tên chỉ huy, tốp F-4 rối loạn rút lui. Thời cơ thuận lợi, Quý và Hải hạ luôn 2 chiếc F-4B trong chưa đầy nửa phút. Nhân dân Kiến An và sân bay Kiến An tận mắt nhìn thấy những chiếc phản lực Mỹ bốc cháy trên vùng trời Hải Phòng. Trận này ta bắn rơi 3 máy bay giặc.

Nguyễn Phi Hùng lúc đó mới có hơn 200 giờ bay. Còn Clower, thiếu tá, “người hùng” của Hạm đội 7 có tới 3.600 giờ bay, lái chiếc F-4B là loại máy bay hiện đại nhất của Mỹ lúc đó. Clower và chiếc F-4B đã phơi xác trên thành phố cảng. Nguyễn Phi Hùng hạ Clower lúc anh mới ngoài 20 tuổi, đó là chiếc phản lực thứ ba bị anh bắn rơi. Chiếc thứ tư là chiếc F-105 vào ngày 19-12-1967 và chiếc thứ năm là chiếc F-8E ngày 9-7-1968 trên vùng trời Nghệ An quê Bác...

Nguyễn Phi Hùng, người con trai của Thủ đô, một phi công tài hoa đã bắn rơi 5 máy bay Mỹ. Tháng 12-1995, anh được Nhà nước ta truy tặng Anh hùng

lực lượng vũ trang nhân dân.

Cuộc chiến ở Việt Nam đã lùi xa trong quá khứ, nhưng đối với Clower và biết bao nhiêu tướng lĩnh, binh sĩ Hoa Kỳ, ký ức về những cuộc giao tranh ác liệt đã trở thành kỷ niệm mang theo suốt cuộc đời. Cũng như Clower và biết bao nhiêu cựu chiến binh Mỹ còn sống đến hôm nay, điều làm họ ngạc nhiên đến bàng hoàng là mình đã bị bắn hạ và thua cuộc bởi những người lính Việt Nam cực kỳ trẻ tuổi, trong đó có những chàng trai Hà Nội mà Nguyễn Phi Hùng chỉ là một trong trăm ngàn những chàng trai như vậy.

(NVB sưu tầm)

MÁY BAY “VỀ LÀNG”

Đại tá TRẦN ĐÌNH HUỲNH*

(Nguyên trợ lý kỹ thuật Trung đoàn 923, Sư đoàn 371)

Cách đây gần 40 năm, chính xác là 38 năm, những chiến sĩ thợ máy không quân chúng tôi đã đưa máy bay “về làng” trước sự ngạc nhiên và thán phục của bạn bè và sự vui mừng của nhân dân. Hôm máy bay của chúng tôi “đặt chân về làng”, dân làng lần lượt kéo nhau ra xem đông như xem hội. Máy bay dân đâu có lạ, chỉ có điều mọi người chưa bao giờ được tận mắt nhìn ở khoảng cách mà đưa tay ra là được đụng vào máy bay. Từ người già cho tới trẻ em tỏ ra hết sức vui mừng được nhìn “mặt” con chim sắt suốt ngày gầm rít trên đầu, nay bỗng nhiên “đậu” xuống làng cho mọi người tận mắt nhìn rõ mười mươi.

Đó là quãng năm 1966, sau khi tốt nghiệp Học viện Cáp Nhĩ Tân (Trung

Quốc), nhóm cán bộ kỹ thuật chúng tôi có 5 người trở về nước. Lúc này cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ đã leo thang ra các khu vực phía Bắc và cả phạm vi Hà Nội. Cả đất nước dấy lên phong trào “làm việc bằng hai”, “tất cả cho tiền tuyến miền Nam”... Được điều động về Trung đoàn 923, và trong không khí sục sôi đánh Mỹ, chúng tôi nhanh chóng hòa mình vào không khí chiến đấu, quyết tâm chiến thắng quân xâm lược. Lúc này Trung đoàn 923 có nhiệm vụ bảo vệ Thủ đô Hà Nội và điều đó càng làm cho mỗi cán bộ chiến sĩ trung đoàn nhận thức rõ trách nhiệm và vinh dự của mình.

Nhiệm vụ chiến đấu của trung đoàn rất phức tạp, nặng nề. Đơn vị phải cơ động đi nhiều sân bay: Hoà Lạc, Kép, Gia Lâm... Nhưng cơ động đến sân bay nào thì sớm muộn trình sát địch cũng phát hiện ra và chúng không tiếc bom đạn dội xuống sân bay nhằm tiêu diệt sinh lực chiến đấu của trung đoàn. Vấn đề đặt ra cho đội ngũ cán bộ chiến sĩ kỹ thuật là làm sao phải bảo đảm hệ số kỹ thuật của từng máy bay tốt, đi đôi với việc bảo đảm không để máy bay nào bị tổn thất khi địch đánh sân bay. Thực chất đó là hai nhiệm vụ khác nhau, nhưng cuối cùng vẫn chỉ là một. Muốn không bị tổn thất, chúng tôi phải đưa máy bay đi sơ tán và sơ tán thế nào để địch không phát hiện ra mới quan trọng. Có vị trí sơ tán rồi, chúng tôi sẽ tiến hành những công việc kỹ thuật cần thiết giữ tốt hệ số kỹ thuật cho máy bay, luôn sẵn sàng làm nhiệm vụ chiến đấu. Việc kéo dặt máy bay đi sơ tán, nhiều trung đoàn đã tiến hành, song đâu phải chỗ nào cũng cho phép kéo dặt được, nếu không vì đường quá hẹp thì cũng vì cây cối không cho phép rải cánh máy bay vượt qua.

Cuối cùng chúng tôi nghĩ đến phương pháp đổ bộ từ trên không xuống bằng thiết bị cầu. Trong thời gian này, cán bộ Phòng Kỹ thuật vừa mới sáng chế ra chiếc cầu máy bay mà thiết bị cầu chủ yếu là Mi-6 cùng với hệ thống cáp cứng, cáp mềm, đã được cầu thử thành công. Đây là cơ hội cho chúng tôi có thể đưa máy bay MiG “về làng” một cách dễ dàng. Sau khi chuẩn bị chỗ cho máy bay “đậu”, chúng tôi đã đưa máy bay xuống vị trí sơ tán an toàn, đó là làng cầu, xã Long Biên, huyện Gia Lâm. Nhân dân địa phương hồ hởi đón chúng tôi và cùng chúng tôi canh giữ bảo vệ con én bạc đậu an toàn trên quê hương mình.

Vấn đề còn lại, tại nơi sơ tán có thể tiến hành công tác bảo đảm kỹ thuật đúng quy trình và chất lượng? Lúc đó anh Nguyễn Trọng Sự, Chủ nhiệm kỹ thuật trung đoàn, đặt vấn đề với chúng tôi: “Các cậu là kỹ sư, vậy làm bảo dưỡng kỹ thuật theo giờ bay ở nơi sơ tán như thế có đủ bảo đảm chất lượng, an toàn và thời gian? Cần những yếu tố gì để giải quyết được những yêu cầu về kỹ thuật?”. Chúng tôi khẳng định với anh mọi việc sẽ được tiến hành tốt ở nơi sơ tán. Tuy nhiên, để khẳng định được với Chủ nhiệm kỹ thuật vấn đề này, chúng tôi đã phải trao đổi và thống nhất ý kiến với một số đồng chí cán bộ chủ chốt của Xưởng bảo dưỡng kỹ thuật máy bay, như các anh: Dần, Hợi... (Anh Dần sau này là Trung đoàn phó kỹ thuật Trung đoàn 923).

Sau khi đưa được máy bay vào nơi đậu an toàn, chúng tôi tiến hành ngay những biện pháp cần thiết triển khai công tác bảo dưỡng kỹ thuật: San ủi mặt bằng đưa thiết bị kỹ thuật đặc chủng tập kết vào; căng dù vừa nguy trang vừa làm mái che phòng khi mưa nắng thất thường của thời tiết...

Chiếc máy bay đầu tiên vừa tiến hành công việc bảo dưỡng được hai ngày đã có lệnh cấp trên yêu cầu báo cáo tình trạng máy bay và sẵn sàng đưa cầu đến cầu về chiến đấu. Những công việc cơ bản đã xong, vấn đề còn lại là thử máy máy bay. Thử máy thì cần dầu (khoảng một ngàn lít) mà xe dầu thì không vào được. Các anh Dần và Hợi bàn với tôi phương pháp gánh dầu đổ vào máy bay. Nghe xong, tôi thấy không ổn. Dầu bay đâu có thể tùy tiện dùng thùng, xô rót vào máy bay. Có thể thùng, xô không sạch đã đành, quá trình mang chuyển không bảo đảm, bụi trong không khí chẳng cần kính hiển vi cũng thấy phong phú. Bụi không khí lẫn vào dầu sẽ làm cho các máy bơm trên động cơ dễ có nguy cơ bị tắc và khi đó động cơ đột ngột dừng lại là cái chắc. Đối với máy bay - động cơ thì như vậy, các bộ môn khác như vô tuyến điện tử, radar, thiết bị hàng không... công việc tiến hành thuận lợi hơn. Tuy nhiên, trong điều kiện sơ tán như vậy, để làm tốt được công việc của từng ngành, họ phải tranh thủ cả ngày lẫn đêm, bằng phương tiện thô sơ với chiếc xe đạp đi chặng đường vài chục cây số để đưa thiết bị cần thiết đến nơi sơ tán làm bảo dưỡng kỹ thuật.

Sau khi cân nhắc những điều kiện bảo đảm an toàn cho máy bay, kết hợp với các bộ phận đã hoàn tất công việc, chúng tôi cho Mi-6 cất máy bay về ụ sơ tán gần sân bay, nạp dầu nổ máy và tiến hành những công việc cuối cùng việc xác định những tham số cần thiết của động cơ máy bay.

Chiếc máy bay đầu tiên được bảo dưỡng kỹ thuật ở nơi sơ tán tuy có vất vả, và gặp không ít khó khăn, nhưng những gì thu lượm được trong công tác tổ chức và bảo đảm an toàn, chất lượng cho máy bay, tạo điều kiện cho chúng tôi mạnh dạn thực hiện những nhiệm vụ tiếp theo.

Đã qua đi bao năm tháng, mỗi khi nhìn lại chặng đường đã qua vẫn cứ tưởng mới đây đây, chỉ có điều gặp lại đồng đội một thời thấy mái đầu đều đã bạc và hầu hết đã trở về đời thường, cũng có người sớm về cõi vĩnh hằng... Thời gian có thể làm phai nhạt nhiều thứ, nhưng kỷ niệm về những năm tháng chiến đấu oanh liệt của các cán bộ, chiến sĩ kỹ thuật không quân là còn ấm áp mãi trong trái tim mỗi người chúng tôi.

Hà Nội, 10.2004

CHÚNG TÔI LÀM HẦM CHỐNG BOM BI

Đại tá BÙI VĂN CO*

(Cựu học viên kỹ thuật trường Không quân Krasnodar (Liên Xô))

Tháng 12-1967, hoàn thành khoá đào tạo kỹ thuật MiG-21 ở Liên Xô về nước, đoàn chúng tôi với quân số trên 300 người, do các đồng chí Trần Ứng

và Lê Đắc Tước phụ trách, được bổ sung về Trung đoàn 921. Thời gian này số lượng MiG-21 rất ít vì đang chờ đợt lắp ráp mới và cũng là thời kỳ không quân địch ráo riết tìm diệt khí tài chiến đấu, nhất là MiG-21 bằng mọi thứ vũ khí, trong đó đặc biệt các loại bom bi (có loại hình quả ổi, có loại hình quả dứa). Những loại bom bi này rất nguy hiểm, nó có thể tiêu diệt lực lượng và khí tài chiến đấu trên diện rộng (một quả bom mẹ chứa đến 360 quả bom bi hình quả ổi, hoặc quả dứa và mỗi quả bom bi con khi nổ tung ra vài trăm viên bi, kích cỡ như viên bi ổ trục giữa xe đạp). Hiệu lực sát thương như vậy, nhưng sức công phá lại hạn chế, vì bản thân viên bi không có khả năng xuyên thủng bức tường đất độ dày trên 20 cm. Nhằm được đặc điểm của loại bom này, kết hợp với kinh nghiệm của quân và dân ta, không quân chủ trương làm các hầm chống bom bi cho người, máy bay và các phương tiện khí tài chiến đấu khác. Chủ trương này được thực hiện trên tất cả các sân bay ở miền Bắc như Nội Bài, Kép, Yên Bái, Hoà Lạc, Thọ Xuân... Trên sân bay Nội Bài, toàn lực lượng trung đoàn ra quân đắp ụ và làm các hầm chống bom bi cho máy bay, các phương tiện kỹ thuật khác.

Lúc này đang là thời kỳ ác liệt nhất. Máy bay địch thường xuyên trinh sát và oanh tạc sân bay. Đủ các loại bom được chúng ném xuống, không chỉ ban ngày mà cả ban đêm. Việc triển khai làm hầm không phải lúc nào cũng thuận lợi. Dù sao cũng phải tiến hành, càng chậm trễ càng dễ bị tổn thất.

Đoàn chúng tôi được giao nhiệm vụ đi đầu trong việc này. Với chủ trương sơ tán trên diện rộng vẫn phải bảo đảm sẵn sàng chiến đấu, máy bay khi sơ tán phải bám theo các trục đường chính trong khu vực sân bay, sao cho vừa giảm mức tổn thất khi địch đánh phá, đồng thời bảo đảm thuận tiện mọi hoạt động kỹ thuật: Sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ, chuẩn bị bay, chuẩn bị trực tiếp cho các trận đánh theo từng tuyến quy định của trung đoàn và ý định của trên. Nhằm được yêu cầu đó, chúng tôi triển khai các ụ và hầm chống bom bi trên dọc tuyến đường kéo dài máy bay với số lượng ban đầu 15 cái. Về phần ụ, chúng tôi tận dụng những ụ có sẵn, cái nào chưa đủ độ cao thì đắp cao thêm theo đúng quy định. Phía trong ụ, triển khai làm hầm chống bom bi hình mái nhà không có chái. Song lấy vật liệu gì làm mái mới quan trọng bởi phía trên mái phải đắp lớp đất dày khoảng 20 cm mới có tác dụng chống những viên bi

xuyên qua. Cuối cùng, bằng trí sáng tạo của tập thể, chúng tôi quyết định sử dụng những thanh ray đường sắt cũ làm khung đỡ, dùng những tấm ghi cũ của sân bay làm phen, trên đó phủ những tấm cốt rồi đến lớp đất bùn trộn với rơm như nhà quê ta thường dùng trát vách đắp lên. Đó là nghĩ như vậy, với số lượng hầm lớn lấy đâu ra vật liệu làm, chưa nói đến phương tiện vận chuyển.

Triển khai công việc, chúng tôi được chi viện vài xe vận tải, một cần cẩu. Tập dụng tối đa phương tiện có, chúng tôi dùng tất cả sức người, cùng với ý chí quyết tâm của mình để hoàn thành nhiệm vụ trên giao. Hàng trăm tấn sắt thép (đường ray tàu hoả, ghi sắt Pháp, Mỹ, Liên Xô...) được chuyển từ xa về nơi tập kết thi công, hàng ngàn khối đất được đào đắp lên. Công việc thực sự nặng nhọc, nhưng lại tạo cho chúng tôi một niềm vui mới: Trở thành những người thợ mới, biết làm những công việc cụ thể bằng chính bàn tay khối óc của mình. Đối với những cán bộ trẻ cũng là dịp được rèn luyện tinh thần chịu đựng gian khổ, khắc phục khó khăn để trưởng thành.

Hơn ba tháng thi công, đoàn chúng tôi cùng với mọi lực lượng trong đơn vị hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ làm hầm chống bom bi cho toàn căn cứ, sẵn sàng bước vào nhận nhiệm vụ mới. Sau đó, tất cả lại toả về các đơn vị, vừa củng cố nơi ăn chốn ở, vừa lo chuẩn bị cơ sở sơ tán, vừa tham gia công việc lắp ráp máy bay.

Có máy bay, phương tiện khí tài mới, hệ thống hầm chống bom bi thực sự phát huy tác dụng: Lúc bình thường, hầm hình mái nhà chống bom bi giúp che mưa nắng cho máy bay, phương tiện kỹ thuật và đây cũng là mái che cho những người lính thợ ngày đêm ở bên cạnh chăm lo cho máy bay. Người lính thợ đã từng nằm phơi trong nắng hoặc sương đêm khi canh gác máy bay thì giờ đây có thể yên tâm dưới mái nhà đặc biệt này.

Quá trình sử dụng hầm chống bom bi, đặt ra cho chúng tôi một yêu cầu kỹ

thuật là mỗi lần đẩy hoặc kéo máy bay ra khỏi hầm phải bảo đảm an toàn, không để xảy ra những va quệt đáng tiếc làm hỏng máy bay. Trong chúng tôi, những người có kinh nghiệm trong việc này có thể kể đến các đồng chí: Sùng, Tâm, Du, Đễ, Cảnh, Ngạnh... Các đồng chí này được coi là những tay điều khiển đầy kinh nghiệm.

Đã hơn 35 năm đất nước hoà bình, bộ mặt sân bay Nội Bài đã có nhiều thay đổi. Các hầm chống bom bi ngày trước đã được phá dỡ đi và trên nền đất nơi đó có nhiều chỗ được dựng lên những ngôi nhà cao tầng, những cơ sở dịch vụ kinh tế nhộn nhịp. Song với chúng tôi, hình ảnh hệ thống hầm ụ chống bom bi, những ngôi nhà thực sự của thợ máy luôn là những kỷ niệm đẹp của thời chống Mỹ cứu nước.

Hà Nội, 1.2003

ĐẠI ĐỘI TÔI GIỮ “CHỐT”

Đại tá BÙI VĂN CỎ*

(Nguyên cán bộ Đại đội 11, Trung đoàn 921)

Năm 1972, cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ trên miền Bắc bước sang giai đoạn mới. Thất bại liên tiếp trên các chiến trường, Mỹ âm mưu dùng quân bài chiến lược B-52 đánh phá miền Bắc, nhằm giành lợi thế trên bàn Hội nghị ở Pari. Chúng cho rằng, khi sử dụng B-52, lực lượng cần phải được tiêu diệt trước là máy bay MiG-21 của Không quân Việt Nam. Biết rõ ý đồ của địch, ta chủ trương sơ tán lực lượng rộng trên toàn bộ sân bay miền Bắc. Tuy nhiên, vẫn phải có một lực lượng nhất định sẵn sàng làm nhiệm vụ tiêu diệt địch. Trên sân bay Nội Bài, với mục đích sơ tán rộng bảo đảm an toàn lực lượng chiến đấu, thợ máy triển khai nơi đóng quân ở khắp thôn xóm,

dọc các nhánh đường có hầm chống bom bi, ụ sơ tán máy bay, khi có lệnh đưa máy bay vào làm nhiệm vụ được ngay; đối với máy bay, phần lớn được kéo vào hầm kiên cố, còn tất cả các phương tiện kỹ thuật bảo đảm đều được bố trí trên các xe công trình.

Đại đội 11 thợ máy được Tiểu đoàn giao nhiệm vụ giữ “chốt”. Ban đầu chúng tôi không hình dung ra “chốt” thế nào. Tiểu đoàn trưởng kỹ thuật Mai Bá Quát chỉ quán triệt cho chúng tôi những vấn đề chung của nhiệm vụ, đại để: Nhanh chóng ổn định nơi đóng quân, thường xuyên bảo đảm kỹ thuật tốt số máy bay của đơn vị, đáp ứng yêu cầu chiến đấu huấn luyện; sẵn sàng hỗ trợ các đơn vị thay đổi vị trí để máy bay trong hầm và tăng cường lực lượng ứng cấp cho các đơn vị ở gần nơi sơ tán máy bay; sẵn sàng bắn máy bay địch bay thấp... Sau khi nhận nhiệm vụ, chúng tôi tổ chức đi khảo sát tình hình thực tế, mới vỡ lẽ “chốt” đâu có nhỏ vì chiều dài chốt không dưới 1.000 mét. Vị trí chọn để đặt bếp bố trí gần bờ suối, tiện việc sử dụng nguồn nước, cách nơi dự kiến dựng nhà ở cũng đến 400 - 500 mét, còn từ trục đường chính lên đến chỗ ở cũng khoảng 200 - 300 mét, ngược theo triền dốc.

Ban chỉ huy đại đội họp triển khai nhiệm vụ, phân công trách nhiệm cho từng cá nhân. Tôi và anh Tiên, đại đội phó, được ưu tiên thời gian cho việc sửa chữa máy bay và tổ chức trực ban chiến đấu; anh Ngô Văn Cung, chính trị viên và anh Lê Quang Gần, chính trị viên phó, tập trung vào việc tổ chức di chuyển đơn vị và củng cố nơi ăn chốn ở trên “chốt”.

Ở nơi đóng quân mới, với quân số gần 100 người, dầu ít khi có đủ 1/2 quân số tại trại, vẫn phải làm đầy đủ chỗ ăn ngủ cho từng bộ phận. Ngoài ra, phải chuẩn bị bếp, nhà ăn, nhà kho để khí tài tiêu hao và những trang bị kỹ thuật khác. Nơi đóng quân mới cái gì cũng thiếu, nhất là nước sinh hoạt, cả ngày chỉ dùng một bi đông nước đánh răng, rửa mặt... Việc tắm rửa kết hợp vào lúc đi làm nhiệm vụ ở những nơi sơ tán máy bay. “Chốt” cũng là nơi xa dân, xa chợ. Các anh chị em nuôi quân phải chạy chợ mua thực phẩm, chuẩn bị bữa ăn cho gần trăm con người đâu có đơn giản. Tiếp phẩm phải đi 15 đến 20

cây số đường đá dốc. Chiếc xe đạp tiếp phẩm cứ theo thời gian hồng lên, hồng xuống...

Nhiệm vụ trên “chốt” thực sự căng thẳng trong chiến dịch 12 ngày đêm, khi quân và dân ta đánh trả cuộc tập kích đường không chiến lược bằng B-52 của đế quốc Mỹ. Lúc đó toàn bộ máy bay của Trung đoàn 921, 927 và các đơn vị khác cơ động đến sân bay Nội Bài đều phải đưa cất giấu trong hầm bê tông, ngay cả lúc máy bay địch đang quần đảo trên bầu trời sân bay. Tên lửa, pháo phòng không đánh trả máy bay địch dữ dội, mảnh đạn từ trên trời rơi xuống có lúc nghe rào rào, có anh em bị mảnh đạn rơi trúng mũ sắt... Công việc cất giấu máy bay vào hầm thường tiến hành ban đêm, xe kéo dắt máy bay không được bật đèn, thời gian yêu cầu khẩn trương, công tác bảo đảm an toàn phải tuyệt đối. Do vậy mỗi khi kéo dắt hoặc đẩy máy bay vào hầm phải bật sáng đèn cảnh giới hàng hành cánh và đuôi, cái chính là để xác định sai cánh và chiều cao đuôi, không để xảy ra va quệt đáng tiếc làm hỏng máy bay. Người chỉ huy kéo dắt phải đứng ngoài cửa buồng lái cạnh lái xe, còn trên máy bay, ngoài một nhân viên kỹ thuật ngồi trong buồng lái điều khiển tay phanh, có hai nhân viên khác ngồi trên hai đầu cánh quan sát chướng ngại vật có thể va chạm vào đầu mút cánh... Công việc tưởng như đơn giản, song nếu chúng tôi không quán triệt tốt nhiệm vụ cho bộ đội, chỉ cần một chút lơ là làm va quệt máy bay thì hậu quả không thể lường, lập tức máy bay đó bị loại ra khỏi đội ngũ chiến đấu. Nhiều đêm chúng tôi không ngủ vì phải kéo máy bay từ sân bay hoặc từ các vị trí sơ tán khác về hầm, hoặc phải thay đổi vị trí máy bay trong hầm, chọn ra những chiếc chất lượng tốt làm nhiệm vụ chiến đấu. Có trường hợp phải kéo ra khỏi hầm hàng chục máy bay mới chọn được chiếc cần thiết theo yêu cầu của đơn vị.

Do hầm cất giấu máy bay chỉ có một cửa ra, một lối vào nên công việc mới phức tạp như vậy. Ngoài ra, đơn vị chúng tôi còn có nhiệm vụ thường xuyên thay đổi vị trí để máy bay trong hầm, gọi tắt là đảo hầm, nghĩa là không bao giờ được phép để máy bay nằm lâu một chỗ quá thời hạn quy định. Chúng tôi phải có sổ sách theo dõi máy bay nào vào hầm ngày nào, chiếc vào lâu được xếp ra phía ngoài, chiếc vào sau xếp phía trong... tiện cho việc sử dụng hoặc bảo dưỡng kỹ thuật. Công việc đảo hầm thường phải tiến hành vào ban đêm,

bởi mỗi lần đảo hầm, số lượng lớn máy bay đưa ra khỏi hầm và như vậy, làm không đúng quy định khác gì phơi ra cho không quân địch tiêu diệt.

Nhiều lúc chúng tôi cũng gặp những tình huống bất ngờ. Đó là lúc chuẩn bị kéo một máy bay nào đó thì phát hiện thấy thiếu khí nén, hoặc lốp bị xẹp không kéo được, hoặc phanh không bảo đảm độ tin cậy... Rút kinh nghiệm, chúng tôi chuẩn bị sẵn các loại dầu, khí cần thiết để bổ sung, sao cho việc kéo dặt máy bay nhanh nhất.

Là người tổ chức thực hiện nhiệm vụ của đơn vị, nhiều lúc tôi thấy có những khó khăn không thể vượt qua, không thể chịu nổi, song thật lạ, chính những lúc như vậy, sự cố gắng vượt bậc, những phẩm chất cao đẹp, đức hy sinh cao cả vì sự nghiệp chung của mỗi thành viên trong đơn vị được phát huy một cách đầy đủ nhất và không có khó khăn nào là không vượt qua, góp phần vào chiến thắng chung của trung đoàn.

Hà Nội, 2003

KỶ NIỆM VỀ CHUYẾN BAY AN-2

Đại tá, Kỹ sư TRẦN VĂN NAM*

(Nguyên thợ máy trên không máy bay An-2, Quân chủng PK-KQ)

Vào cuối năm 1961, tình hình nội bộ Chính phủ Hoàng gia Lào xảy ra phân hoá phức tạp, nội bộ có nhiều quan điểm chia rẽ khác nhau...

Sau khi nhận được thông tin từ các chuyên gia quân tình nguyện Việt - Lào, được biết có một vị khách đặc biệt trong Chính phủ Hoàng gia Lào muốn sang Hà Nội gấp mà tình hình lúc đó không cho phép mạo hiểm đi bằng đường bộ. Để đón vị khách này, ngày 15-11-1961, Bộ Quốc phòng nước ta đã điều động một trực thăng Mi-4 của Trung đoàn 919, lái chính là phi công Phạm Đình Cường, kỹ thuật trên không là đồng chí Nguyễn Văn Lao, cùng hoa tiêu, thông tin trên không... cất cánh từ sân bay Gia Lâm đi Sầm Nưa, hạ cánh nạp thêm xăng và bay đến địa điểm X, cách Viên Chăn khoảng 25 km. Nhưng do thời tiết xấu và do một số nguyên nhân khác, chuyến bay không thực hiện được như kế hoạch, bay lạc sang đất Thái Lan, phải huỷ máy bay, còn tổ lái tự tìm đường vượt sông Mê Kông, trở về nước sau 17 ngày lưu lạc.

Để tiếp tục chấp hành nhiệm vụ, cấp trên giao cho Trung đoàn 919 nghiên cứu, có thể sử dụng máy bay An-2? Cán bộ Cục Tác chiến xuống làm việc với phân đội máy bay An-2, cùng nhau phân tích các yếu tố thuận lợi khó khăn có liên quan đến việc quyết định của trên. Vấn đề được đặt ra là do tính năng của máy bay An-2, với dung lượng chứa nhiên liệu chỉ đủ cho máy bay bay đến địa điểm, muốn bay về sân bay Gia Lâm phải nạp thêm 600 - 800 lít. Máy bay đến địa điểm có hạ cánh được không? Hạ cánh an toàn, nhưng có bảo đảm nạp thêm nhiên liệu hay không, trong điều kiện dã ngoại hoàn toàn không có kỹ thuật bảo đảm?...

Cuối cùng, sau khi phân tích, tổ bay nêu một số yêu cầu về công tác tham mưu, chỉ huy, dẫn đường đề nghị các cơ quan liên quan của các cấp chịu trách nhiệm, còn việc nạp bổ sung nhiên liệu cho máy bay sau khi hạ cánh, do ngành kỹ thuật hàng không bảo đảm. Sở dĩ kỹ thuật hàng không đảm nhận việc này vì quá trình khai thác sử dụng An-2 đã nắm chắc hệ thống bơm điện BNK có trên máy bay, nhưng chưa bao giờ sử dụng. Bây giờ có dịp sử dụng do yêu cầu nhiệm vụ. Đúng ra phải tiến hành thử nghiệm, nhưng do thời gian quá gấp nên cán bộ kỹ thuật hàng không căn cứ vào thực trạng máy móc chỉ yêu cầu chuẩn bị hai bình ắc quy mặt đất thật tốt mang theo.

Sau khi phân tích các yếu tố đảm bảo được, cấp trên quyết định dùng máy bay An-2 thực hiện nhiệm vụ. Đó là chiếc An-2 mang số hiệu 31C với thành phần tổ bay gồm: Đồng chí Phan Như Cần, lái chính; đồng chí Hoàng Cần, hoa tiêu dẫn đường; đồng chí Hồ A, thông tin trên không và tôi, Trần Văn Nam, thợ máy trên không.

Sáng sớm 18-11-1961, máy bay được lệnh cất cánh từ sân bay Gia Lâm. Ngoài tổ bay, trên máy bay còn có hai chuyên gia địa chất người Liên Xô đi cùng. Trên máy bay mang 2 phuy chứa 600 lít xăng B95/130 và đôi bình ắc quy mặt đất. Cục Đối ngoại gửi theo ba bộ com-lê dành cho khách mặc trước khi về Hà Nội.

Sau hơn một giờ bốn mươi phút bay, phần lớn thời gian bay trên đất Lào là qua vùng địch kiểm soát, tổ bay tìm được địa điểm X. Điều hoài nghi là trên sân cỏ X, những tín hiệu theo quy ước với Cục Tác chiến không ai thực hiện. Tổ bay phải bay thấp quan sát trực tiếp mới nhận ra trên sân cỏ có nhiều lá cờ đỏ, đây là cơ sở để tổ bay tin rằng chỉ có quân bên ta mới có màu cờ này và tổ bay quyết định hạ cánh. Tuy nhiên, để bảo đảm an toàn trong trường hợp bị nhầm lẫn, tổ bay chủ trương sau khi tiếp đất, máy bay sẽ không tắt máy, nếu phát hiện lực lượng địch thì lập tức tăng ga cất cánh để địch không kịp trở tay... Nhưng may thay, sau khi hạ cánh, tổ bay nhận diện người của ta ra đón, đó là đồng chí Bí thư của Chính uỷ Quân khu Tây Bắc rất quen thuộc với tổ bay. Mọi người thở phào nhẹ nhõm. Lúc này máy bay mới từ từ lăn vào bãi đỗ chờ đón khách.

Trong khi những đồng chí có trách nhiệm đi đón khách thì thợ máy trên không cùng đồng chí thông tin lăn hai phuy xăng xuống đất, triển khai cắm điện ắc quy mặt đất và tiến hành bơm nhiên liệu lên máy bay. Chỉ không đầy 18 phút, bằng sự tự tin với thao tác đúng quy trình, chúng tôi đã bơm được số nhiên liệu cần thiết cho máy bay. Công việc xong cũng là lúc khách đi Hà Nội vừa kịp đến và chúng tôi nhanh chóng chuẩn bị cho chuyến bay trở về.

Chuyến bay về có phần chủ động hơn. Chúng tôi đã có kinh nghiệm trong chuyến đi và khi cất cánh, lấy độ cao, máy bay nhắm thẳng hướng Gia Lâm, Hà Nội bay về theo đường bay mới vạch, tuy có xa hơn nhưng tránh được sự cố do địch mặt đất phát hiện... Sau khoảng hai giờ bay, máy bay của chúng tôi đáp xuống sân bay Gia Lâm an toàn.

Chúng tôi bất ngờ và ngạc nhiên thấy Đại tướng Võ Nguyên Giáp trực tiếp ra đón vị khách quý Lào. Đại tướng khen ngợi, tặng tổ bay bó hoa tươi thắm và hứa sẽ có phần thưởng xứng đáng dành cho chúng tôi hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trên giao. Xúc động trước sự quan tâm của vị Tổng Tư lệnh Quân đội nhân dân Việt Nam, chúng tôi thề hứa sẽ không ngừng học tập nâng cao trình độ, hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ Tổ quốc giao.

Về sau, chúng tôi mới được biết vị khách quý Lào mà Chính phủ ta tranh thủ được là ông Ki-nin-phôn-xê-na, nguyên Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Lào, nửa muốn sang Pháp, nửa muốn sang Việt Nam trong tình hình rối ren của Chính phủ Hoàng thân Phuma. Uy tín Việt Nam được tăng thêm trong mối quan hệ hữu nghị và xây dựng đối với đất nước Lào anh em.

Chúng tôi tự hào là những người chiến sĩ Quân đội nhân dân Việt Nam nói chung, ngành Kỹ thuật không quân nói riêng, đã đóng góp vào việc giúp đỡ cách mạng Lào những ngày khó khăn, tự hào vì với tinh thần dám nghĩ dám làm đã bảo đảm kỹ thuật cho chuyến bay An-2 làm nhiệm vụ đặc biệt thành công.

Hà Nội, 2004

DUYÊN NỢ VỚI AN-2

Đại tá CAO VĂN BÌNH*

(Nguyên cán bộ Viện Kỹ thuật Không quân)

Tốt nghiệp khoa cơ khí chế tạo máy trường Đại học Bách khoa Hà Nội, tôi được điều động vào quân đội. Sau khoá huấn luyện quân sự ngắn hạn ở trường Sĩ quan Lục quân, tôi được bổ sung về Ban cơ vụ Cục Không quân. Cuối năm 1962, tôi được điều động về xưởng sửa chữa máy bay A33, đóng trên sân bay Bạch Mai, làm trợ lý kỹ thuật thuộc Ban kỹ thuật. Được tiếp xúc với kỹ thuật hàng không, lúc đầu tôi rất ngỡ ngàng, song nhờ có các anh Lộc, Ninh, Sâm, Mâu, Huy... và các thủ trưởng lúc đó như anh Lê Minh, Trần Ngọc Khanh, Trịnh Xước chỉ bảo, với nỗ lực của bản thân, tôi nhanh chóng nắm bắt được kỹ thuật cơ bản sửa chữa máy bay và đã làm được công tác kiểm tra xuất xưởng các máy bay đại tu (IAK-18), trung tu (An-2). Những kiến thức học được qua các anh Khanh, Ninh, Mâu, Huy..., tôi đều ghi chép cẩn thận vào sổ tay làm tài liệu cho quá trình công tác của mình sau này, đặc biệt kiến thức và kinh nghiệm trung tu máy bay An-2, các anh đó đã học tập được ở Trung Quốc.

Cũng vì những kiến thức học được liên quan đến máy bay An-2, tôi cảm thấy cả cuộc đời công tác trong ngành kỹ thuật không quân luôn có duyên nợ với loại máy bay này. Đó chính là lý do để tôi kể lại những mau chuyện về máy bay An-2 dưới đây.

Chuyện thứ nhất: “CẢI TỬ HOÀN SINH” AN-2 TRƯỚC CHIẾN TRANH CHỐNG MỸ.

Hồi đó máy bay An-2 có nhiệm vụ bay thăm dò địa chất do phi công chuyên

gia Liên Xô lái. Khi bay ở vùng trời Hà Tĩnh, ông chuyên gia rất lẫm mẫm, thường hạ cánh xuống một thung lũng ở trong rừng hái hoa về tặng những người phụ nữ ở nhà khách thành phố Vinh.

Trong một lần hái hoa, không may cho ông ta, khi cất cánh chẳng may gặp cơn gió to quạt mạnh máy bay dạt xuống rừng rậm, làm đổ cây cối và máy bay bị hỏng nặng: Cánh quạt cong vẹo, cánh gãy, thân máy bay biến dạng...

Được trên giao nhiệm vụ, nhà máy cử người vào khảo sát đưa máy bay về sửa chữa. Có thông tin chúng tôi được nghe, nếu không sửa chữa được, Liên Xô sẽ đền cho máy bay khác. Với tinh thần trách nhiệm cao và lòng khao khát muốn được cống hiến, các anh được xưởng cử đi khảo sát đều nêu quyết tâm sửa chữa.

Máy bay rơi trong rừng rậm, muốn đưa được ra đường ô tô phải vượt qua 4 quả đồi có độ dốc khá lớn. Để đưa được máy bay ra, các anh Đặng Đình Ninh, Hồ Hữu Mậu có sáng kiến dùng đường goòng, tời để kéo máy bay ra bãi tập kết. Nhà máy liên hệ mượn đường ray của Sở xe điện Hà Nội và tự làm goòng đặt máy bay lên ray. Công việc thật vất vả gian nan, nhưng cuối cùng cũng đưa được máy bay ra bãi tập kết và dùng ô tô chở về Hà Nội. Việc sửa chữa gặp rất nhiều khó khăn. Để có cánh quạt thay thế, các anh Khang, Đạt đã dồn lắp, sửa chữa và hoàn chỉnh, cân bằng được một bộ cánh quạt đủ tiêu chuẩn để dùng. Các xà cánh bị gãy, các chỗ bị biến dạng, tôi tính toán và vẽ các bản vẽ sửa chữa, thay thế. Các đầu nối của xà chính được phay từ cánh quạt phế thải, các vách ngăn được chế tạo mới. Trong điều kiện không có lò tôi dùng cách bôi xà phòng lấy màu theo cách của Trung Quốc. Các rive đường kính lớn và dài để nối chặt các xà lớn không có, chúng tôi đã phải đục lấy các ri vê ở máy bay An-12 của Liên Xô bị nạn, có chiều dài và đường kính thích hợp. Anh Nguyễn Hữu Huy cùng các anh ở bộ phận bọc cánh và sơn đã hoàn thành công việc cuối cùng sửa chữa bộ cánh và thân máy bay.

Ngày lắp ráp máy bay thật vui. Đích thân các anh Trần Ngọc Khanh, Đặng Đình Ninh đo thẳng bằng bảng tọa độ nghiêng chép được ở Trung Quốc (không phải đưa máy bay nằm ở đường nằm ngang). Vấn đề niên hạn và thời hạn sử dụng máy bay được đặt ra. Sau nhiều hội nghị bàn bạc trên tinh thần cầu thị và trách nhiệm cao, cuối cùng đã được cơ quan cấp trên chấp thuận.

Khi tổng kiểm tra máy bay, các chuyên gia Liên Xô đã rất ngạc nhiên, khâm phục trình độ kỹ thuật và ý chí cách mạng của những người lính thợ Việt Nam. Ông chuyên gia làm hỏng máy bay nhận trách nhiệm bay thử. Sau khi hoàn thành các bài bay theo quy định, với máu Nga, ông bay rất thấp qua khu Kim Liên, nơi vợ ông ở và vì vậy chủ tịch Hội đồng bay thử bị nhắc nhở, phê bình.

Dù sao cũng rất vui khi chiếc máy bay đã bay thử thành công. Tuy vậy, chúng ta không được bận “đền” cho máy bay mới bởi vì những người thợ kỹ thuật của không quân Việt Nam đã làm “sống” lại chiếc máy bay tưởng rằng đã phải bỏ đi.

Chuyện thứ hai: “CẮT CÁNH LÚC BÌNH MINH”

Hồi đó Mỹ và nguy quyền Sài Gòn cho tàu biệt kích xâm nhập hải phận miền Bắc nhằm gây rối, phá hoại hậu phương và thư thập tình báo về lực lượng bảo vệ bờ biển của ta. Phi đội An-2 được giao nhiệm vụ đánh chặn và tiêu diệt tàu biệt kích Mỹ. Trong một lần đánh tàu biệt kích, máy bay An-2 bị trọng thương, phải hạ cánh xuống bãi biển Sầm Sơn, Thanh Hoá. Xưởng A33 được giao nhiệm vụ đưa máy bay về sửa chữa. Lúc đó cầu Hàm Rồng bị máy bay Mỹ đánh hỏng, mọi phương tiện giao thông qua sông bằng phà. Việc đưa máy bay qua sông bằng phà là không thể vì thân máy bay quá dài, không xuống được phà. Chẳng lẽ phải tháo dỡ và huỷ máy bay. Máy bay đang rất ít, mất đi chiếc nào là ảnh hưởng tới sức chiến đấu của không quân. Qua khảo

sát tại chỗ, chúng tôi thấy máy bay bị trúng đạn làm hỏng nhẹ một lá cánh quạt, vỡ kính buồng lái, hỏng nhẹ bó dây điện và đường ống. Qua một số lần sửa chữa máy bay An-2, tôi có kinh nghiệm sửa chữa những hỏng hóc này và có thể tiến hành tại chỗ. Nhưng khi đã sửa xong làm cách nào bay lên được? Tôi nhớ lại một số phim ảnh đã xem, thấy nhiều trường hợp máy bay cất cánh ngay trên bãi biển khi nước thủy triều vừa rút. Trường hợp cát khô, người ta phải múc nước tưới lên cát. Hiểu vấn đề như vậy, tôi liền ra bãi biển, nhận thấy ở mép nước, nền cát rất chắc. Tôi báo cáo với lãnh đạo xin sửa chữa máy bay tại chỗ và đợi khi nước thủy triều rút xuống bãi cát lộ ra sẽ cho máy bay cất cánh. Đề nghị đó được trên chấp thuận.

Chúng tôi khẩn trương bắt tay vào chuẩn bị vật tư và dụng cụ. Tôi và 2 chiến sĩ là Thịnh và Đang là thợ gò phần khởi lên đường vào Sầm Sơn. Sau một ngày làm việc chúng tôi đã khắc phục được các hư hỏng và chuẩn bị đưa máy bay ra bãi. Nhờ anh Thịnh quê ở Sầm Sơn, chúng tôi liên hệ với địa phương và được bà con cho mượn ván lót. Mặc dầu rất vất vả, cuối cùng chúng tôi cũng đưa được máy bay ra bãi biển. Trên bãi xuất phát, 2 bánh trước máy bay được lót 2 tấm ván. Sau khi làm các thủ tục thử máy chuẩn bị cất cánh, phi công ra hiệu máy bay tốt. Lệnh cất cánh được phát ra. Chiếc An-2 nhẹ nhàng rời mặt đất lúc rạng đông. Biển rì rào sóng vỗ và đang căng phồng lồng ngực đẩy mặt trời lên cao. Cánh ban mai trên bờ biển thật nên thơ. Lòng chúng tôi rạo rực niềm vui khó tả. Chúng tôi sung sướng vì đã góp phần đưa được chiếc máy bay bị hỏng trở lại đội ngũ chiến đấu.

Trong suốt những năm miệt mài phục vụ không quân huấn luyện, chiến đấu, kỷ niệm về chuyến bay lúc bình minh ấy không bao giờ phai mờ trong tôi.

Chuyện thứ ba: “CẢI TỬ HOÀN SINH” AN-2 TRONG CHIẾN TRANH.

Tôi nhớ rất rõ chiếc máy bay An-2 mang số hiệu 33C làm nhiệm vụ ở sân bay

Kiến An, khi hạ cánh đã lao vào đồng đá, bị hỏng nặng: Đầu bị cắt, động cơ, cánh quạt hỏng, vách động cơ và khoang buồng lái biến dạng nặng. Về góc độ kỹ thuật đơn thuần, máy bay hỏng như vậy sẽ bị loại bỏ.

Biết rất khó khăn hồi phục, nhưng cấp trên vẫn động viên và giao nhiệm vụ tìm biện pháp sửa chữa máy bay. Được giao nhiệm vụ sửa chữa, ai nấy đều phấn khởi sẵn sàng hoàn thành chức trách được giao. Song khi nhìn thấy máy bay trong trạng thái hỏng như vậy, tôi rất ngại, làm được thì không sao, không làm được có khi trách nhiệm lại đổ hết lên đầu. Vậy cần ai giúp đỡ bây giờ, cần ai làm cùng mình bây giờ? Lo thì lo vậy, sau khi lên phương án sửa chữa, được trên chấp nhận và tạo mọi điều kiện giúp đỡ, tôi rất phấn khởi đem quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ.

Máy bay được đưa về xưởng. Kiểm tra kỹ, chúng tôi thấy 4 điểm bắt giá động cơ bị biến dạng nặng. Rất may cho chúng tôi trước đó có đoàn chuyên gia Trung Quốc sang sửa chữa máy bay IL-14 bị tai nạn, tôi học tập được rất nhiều điều bổ ích từ các chuyên gia bạn, nhất là công nghệ sửa chữa máy bay bị tai nạn. Những kiến thức và kinh nghiệm tích lũy được, tập thể anh em trong xưởng động viên nhau sẵn sàng đem hết trí tuệ và tinh thần trách nhiệm hoàn thành nhiệm vụ.

Sau 2 tháng vừa làm phương án sửa chữa, vừa chế tạo các bộ phận chi tiết bị hư hỏng, hầu như chúng tôi đã làm mới hoàn toàn phần đầu máy bay từ vách buồng lái đến vách động cơ. Kết quả này giúp tôi có được tay nghề ngày càng vững chắc để tham gia chế tạo máy bay sau này, cũng như sửa chữa máy bay sau trận bão lớn năm 1982 ở sân bay Vinh. Những ngày lao động vất vả, anh em trong xưởng luôn đoàn kết, gắn bó và tin tưởng nhau, sẵn sàng giúp đỡ nhau, chung sức chung lòng sửa chữa cho máy bay tốt đánh thắng giặc Mỹ xâm lược.

Sau khi sửa chữa hồi phục xong, cấp trên cho phép tổ chức bay thử. Các phi công cũng vui vẻ nhận bay với lòng tin tưởng tuyệt đối vào tay nghề và trách nhiệm của cán bộ kỹ thuật trong xưởng.

Ra xưởng, máy bay có nhiệm vụ đi tiếp tế cho chiến trường Lào, sau đó làm nhiệm vụ bay thăm dò địa chất và được mang số hiệu 44C.

Chuyện thứ tư: “CẢI TỬ HOÀN SINH” AN-2 TRONG HOÀ BÌNH.

Năm 1982, có một sự việc gây ấn tượng mạnh đối với tôi, một trận bão rất to đổ bộ vào sân bay Vinh trong lúc các máy bay An-2 đỗ trên sân bay, làm nhiều chiếc bị hư hại nặng, có chiếc không còn khả năng sửa chữa hồi phục.

Sau một số ngày nghỉ phép lo việc gia đình ở Quảng Ngãi, trên đường ra Hà Nội, qua Vinh, tôi thấy cảnh tan hoang khó tả, có một số toa xe lật nhào, cây cối bị đổ, bị gãy, nhà cửa bị tốc mái, có cái bị đổ... Ra tới Hà Nội, về đơn vị trả phép, tôi nhận ra ngay không khí đơn vị đang bận rộn công việc chuẩn bị lên đường đi sửa chữa máy bay bị nạn. Tôi được phân công cùng anh Dương Niết và một số các anh khác đáp máy bay lên thẳng vào Vinh. Trước đó, tôi được biết anh Trần Thanh (Quyền Viện trưởng Viện Kỹ thuật không quân), cùng anh Bùi Thanh Châu đã vào khảo sát tình hình trong sân bay Vinh và đã kiến nghị với Tư lệnh Quân chủng về việc khắc phục hậu quả sau cơn bão. Đến nơi tôi gặp anh Miền ở bãi đỗ máy bay. Thật là một cảnh tàn phá khủng khiếp khó tin, toàn bộ máy bay, chiếc thì gãy đầu, chiếc gãy đuôi bay đi mất, chiếc lật ngửa, chiếc bẹp dúm, chiếc gãy cánh... Có những đuôi máy bay bay vào tận trong làng cách đó hơn 2 km. Theo thói quen nghề nghiệp, tôi quan sát một vòng trạng thái các máy bay rồi tiến hành ghi chép tỷ mỉ từng chiếc với những hỏng hóc cụ thể, những bộ phận còn tốt có thể sử dụng được, bộ phận có thể sửa chữa... Qua kinh nghiệm sửa chữa các loại máy bay do Liên Xô và các nước Đông Âu sản xuất, tôi thấy tính lặp lẩn rất cao, nghĩa là bộ

phận của máy bay này có thể tháo ra lắp vào máy bay khác rất dễ dàng, do vậy, trước mắt phải tính đến phương án dồn lắp để có thể có được một vài máy bay tốt ngay. Việc sửa chữa dã ngoại là rất khó khăn, nhất là ở sân bay Vinh. Sau ngày khảo sát, chúng tôi quay về Viện Kỹ thuật báo cáo tình hình cụ thể, cùng phương án dự định khắc phục những máy bay hỏng và công việc cần chuẩn bị.

Phương án khắc phục đối với các máy bay hỏng của tôi là: 2 máy bay sẽ khắc phục hỏng hóc bằng việc dồn lắp và sửa chữa tại chỗ; 2 chiếc khác vận chuyển về Viện Kỹ thuật để sửa chữa.

Đoàn công tác đi Vinh theo đề nghị của tôi gồm có: Tôi, phụ trách chung và 12 người là các anh Mùi, Phong, Ty, Chương, Sơn, Hoà, Hiến..., đem theo xe công trình vào sân bay, dựng lều bạt làm việc tại chỗ. Chọn 2 máy bay có buồng lái còn tốt làm cơ sở, chúng tôi nhanh chóng sửa chữa, nối ghép các phần của những máy bay khác nhau lại với nhau, lắp ráp hệ thống điều khiển, lắp ráp lại hệ thống cung cấp nhiên liệu, hệ thống điện, dồn lắp cánh quạt cân chỉnh, đo thẳng bằng cân chỉnh máy bay. Với phần cánh, chúng tôi chọn các cánh còn phần xà chính tốt làm cơ sở, dồn lắp phần xương, dùng phần vải ở cánh khác làm nẹp phụ ghép sang cánh mới nhằm tránh phải bọc cánh mới, vừa tốn kém, vừa không thể làm dã ngoại, nhất là trong điều kiện mưa liên miên như ở sân bay Vinh. Được sự hỗ trợ tích cực của cán bộ kỹ thuật phi đội An-2 do đồng chí Miền phụ trách, máy bay được bay thử tốt và bàn giao lại cho phi đội sử dụng.

Chúng tôi đã vận chuyển về Viện Kỹ thuật 2 bộ thân máy bay và các bộ phận bảo đảm sửa chữa hồi phục cần thiết đủ để sửa 2 máy bay. Chúng tôi tập trung mọi cố gắng nhanh chóng hoàn thành công việc và chiếc đầu tiên đã sửa chữa xong, bàn giao lại cho đơn vị sử dụng.

Do có thành tích trong sửa chữa và hồi phục máy bay An-2, xưởng chế thử của Viện Kỹ thuật không quân đã được tặng thưởng huân chương Chiến công hạng Nhì.

Hà Nội, 12.2004

BALASOP - MÁI TRƯỜNG XƯA

Đại tá TRẦN ĐÌNH HUỲNH*

(Cựu học viên Trường sĩ quan Không quân Balasop)

Mùa thu năm 1954, cách đây tròn 50 năm, chúng tôi là lớp thanh niên Việt Nam, tuổi 19 - 20, đầy lòng nhiệt huyết, pha chút lãng mạn của mùa thu vàng, đi ra từ vùng cát bụi của đất nước vừa trải qua cuộc kháng chiến chống Pháp trường kỳ, đặt chân lên con tàu liên vận xuyên suốt từ Á sang Âu, đến với đất nước Liên Xô, quê hương của cuộc cách mạng tháng Mười vĩ đại. Như người ta thường nói: “Liên Xô ngày nay là ngày mai của Việt Nam ta đó!”. Và được học tập trên đất nước này là niềm mơ ước, là sự khát khao cháy bỏng của bao trái tim tuổi trẻ người Việt Nam. Không ai khác, chính chúng tôi lại là những người may mắn đó. Được thực mắt nhìn thấy công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội trên đất nước Liên Xô anh em với những thành tựu về khoa học, kinh tế, đời sống vật chất tinh thần... là những hình ảnh đẹp nhất cổ vũ, động viên và khích lệ chúng tôi lao vào học tập như những người chiến sĩ trên mặt trận đánh giặc, bất chấp những khó khăn về ngoại ngữ, thời tiết...

Sau 18 tháng học khoá tiếng Nga cấp tốc (từ 10-1954 đến 3-1956), đoàn thiếu sinh quân Việt Nam chuẩn bị trở về Tổ quốc. Bất ngờ đến với chúng tôi, trong đoàn có 4 người (Hùng, Thuật, Diệu và tôi), được lệnh của Đại sứ Việt

Nam tại Liên Xô, tiếp tục ở lại nhận nhiệm vụ đặc biệt. Nghe nói đến nhiệm vụ đặc biệt, trái tim chúng tôi cứ rung lên, hồi hộp chờ đợi để biết đó là nhiệm vụ gì. Chia tay những người đồng đội thiếu sinh quân trở về quê hương, trong lòng chúng tôi cứ trào lên nỗi nhớ nhà, nhớ Tổ quốc.

Sau đó ít ngày, bốn chúng tôi được giao nhiệm vụ làm phiên dịch cho đoàn học viên quân sự Việt Nam sẽ sang học tập kỹ thuật không quân. Hiểu ra nhiệm vụ đặc biệt chỉ là làm phiên dịch, chúng tôi thấy hơi thất vọng, vậy mà sự quán vẫn giữ bí mật cho đến mãi ngày 2-5-1956 mới công bố.

Mùa xuân 1956 đến sớm. Tuyết tan. Tiết trời ẩm áp. Đây đó cây cối lên màu xanh. Tôi và anh Trần Hữu Thuật được lệnh đi đón đoàn học viên tại ga xe lửa Mat-xcơ-va. Chuyến tàu liên vận Hà Nội - Bắc Kinh - Mat-xcơ-va từ từ lăn vào ga, những âm điệu Nga vang lên và chúng tôi thấy hồi hộp như chính mình là những người chuẩn bị bước xuống tàu chứ không phải là những người đi đón. Cùng đi với hai chúng tôi là một sĩ quan không quân Liên Xô, đồng chí V.Vinơgoratđop. Ông có vóc người cao, cân đối, rất đẹp trai và oai vệ trong bộ quân phục không quân. Giây phút gặp gỡ những người đồng chí từ quê hương sang rất cảm động. Họ cũng chỉ là những thanh niên còn rất trẻ, nhưng có vẻ dày dặn trong chiến đấu. Và thực sự phần lớn trong số họ đã tham gia chiến đấu trong các chiến dịch ở khu Ba, biên giới và Điện Biên Phủ. Gặp nhau trên đất nước xa xôi này, chúng tôi như được thấy nhau trên quê hương mình và chúng tôi ôm nhau, hỏi thăm sức khỏe của nhau trong tình cảm thân thiết nhất.

Nhìn những người đồng đội từ Tổ quốc sang, chúng tôi không kìm nén được xúc động khi nhìn trang phục và hành trang của mỗi học viên. Mỗi người trong số họ chỉ được cấp hai bộ quần áo xanh công nhân. Anh em gọi đùa là “quần áo giấy”. Và khi nói đến chuyện ăn mặc, anh em kể lại, đoàn chỉ có 30 người mà kiếm không đâu đủ giày để đi, có đồng chí đã phải xỏ vào đôi giày mỗi chân một cỡ.

Thời gian dừng lại ở Mat-xơ-va rất ngắn. Sau đó chúng tôi lại lên tàu tiếp tục cuộc hành trình đến Trường không quân Balasop.

Trường không quân Balasop như một thành phố thu nhỏ, được xây dựng trên một diện tích khá rộng. Nơi đây có khu học tập, có khu gia đình, khu vui chơi giải trí, có các cửa hàng bán các đồ dân dụng và thực phẩm, hoa quả, nước giải khát, đặc biệt có cả sân bay phục vụ huấn luyện học viên bay... Tất cả được quy hoạch rất khoa học và tương đối hiện đại, thuận tiện cho công tác đào tạo và đời sống sinh hoạt. Một môi trường như vậy tránh sao khỏi sự ngạc nhiên trước con mắt của những người đồng đội của chúng tôi vừa từ đất nước sang, một đất nước nghèo mới đi ra từ cuộc trường kỳ kháng chiến.

Điều đầu tiên đối với đoàn học viên là phải được “tổng vệ sinh”, sau đó nhận trang phục “học viên”. Khoác bộ trang phục mới trên người, nhìn bề ngoài, chúng tôi chẳng khác học viên của các nước cộng hoà vùng Trung Á là mấy.

Những ngày đầu nhập trường, đoàn học viên được học điều lệnh, được huấn luyện đội ngũ. Những bài học cơ bản của một quân đội chính quy hiện đại giúp chúng tôi chững chạc hẳn lên. Người quản lý học viên và trực tiếp huấn luyện điều lệnh đội ngũ cho học viên là trung tá V.Vinơgơratđop, người sĩ quan đã cùng chúng tôi đi đón đoàn học viên Việt Nam tại sân ga xe lửa Mat-xơ-va.

Trong suốt ba năm học tập, có lẽ phần lý thuyết là khó nhất vì nó liên quan đến kiến thức phổ thông trung học, chủ yếu là kiến thức về toán, lý và hoá học. Đây là điều khó khăn vì dù sao chúng tôi đâu có điều kiện theo học phổ thông, có chăng chỉ là được bổ túc và chẳng có môn nào được hiểu cho cặn kẽ thấu đáo và chính điều đó, trong quá trình học tập, có những vấn đề chúng

tôi phải công nhận một cách miễn cưỡng. Tuy nhiên, các thầy giáo Xôviết hết sức tận tình với chúng tôi. Những nội dung nào không hiểu, thầy giáo thường tìm mọi phương pháp giúp chúng tôi hiểu được một phần nào, càng nhiều càng tốt. Nhờ vậy khó khăn cũng vượt qua và khi kiểm tra mọi người đều đạt được kết quả khá. Thẳng lợi bước đầu giúp chúng tôi không ngừng chịu khó vươn lên trong học tập và nhờ vậy có đồng chí đã vươn lên đạt loại giỏi và xuất sắc. Có lần đến thăm đoàn học viên, nhìn thấy chúng tôi miệt mài học tập, bà vợ ông giám đốc nhà trường phải thốt, lên: Cần có quy định cho các học viên Việt Nam phải dành giây phút thư giãn, còn cứ lao vào học thế này, sẽ phát điên mất thôi!

Sự chăm chỉ học tập của đoàn học viên, cùng với tính kỷ luật nghiêm túc trong việc chấp hành đầy đủ nội quy của nhà trường, chúng tôi đã nhận được tình cảm sâu sắc của mọi người trong nhà trường. Rồi năm học đầu tiên qua đi, tiếp đến là năm thứ hai, mọi cái xem ra đã thuận lợi hơn. Phần lý thuyết cơ bản đã học xong, xen kẽ là những công việc thực tế về kỹ thuật. Đối với các phi công đã hoàn thành phần bay kèm với những bài bay đơn giản và đang tiến dần đến những bài bay đơn. Nghề bay xem ra cũng rất cuốn hút nhưng cũng vô cùng phức tạp. Vậy mà cũng không ít đồng chí đã bi quan khi lên bay là nôn mửa và đặc biệt khi hạ cánh thấy sao mà khó thế. Khó khăn thường làm nảy sinh tư tưởng bi quan, không tin vào bản thân và khi đó chỉ muốn thôi bay. Được sự giúp đỡ tận tình của các thầy giáo bay, cùng với sự động viên của tập thể, anh em phi công lại tiếp tục vượt qua chính mình để hoàn thành nhiệm vụ.

Nghề bay cũng như công tác bảo đảm kỹ thuật ở mặt đất luôn gắn liền với công tác bảo đảm an toàn. Mọi sai sót đều có thể dẫn đến mất an toàn bay, dẫn đến mất đồng đội, mất máy bay. Do đó, không ở đâu tính kỷ luật lại được đề cao hơn tất cả đối với đội ngũ những người bay và bảo đảm kỹ thuật bay. Mọi thao tác trong bay, mọi công việc bảo đảm kỹ thuật bay đều đòi hỏi một tính kỷ luật rất khắt khe, một độ chính xác cao, không cho phép một sự tùy tiện và đại khái. Đó chính là những yêu cầu thường xuyên đối với học viên Việt Nam được đào tạo tại trường.

Năm học thứ ba (1958 - 1959), là năm học quan trọng nhất đối với các học viên học lái cũng như học kỹ thuật. Đối với học viên lái, bắt đầu các chuyến bay đường dài, đường bay về phía Nam, qua biển, qua miền Capcadơ, qua thành phố... Đối với các học viên kỹ thuật đi sâu vào công tác tổ chức bảo đảm kỹ thuật bay, công tác tổ chức bảo dưỡng kỹ thuật... và cuối cùng khi đã vượt qua kỳ thi quốc gia, nhìn lại chặng đường dài một ngàn ngày miệt mài học tập mới thấy đầy đủ ý nghĩa của kết quả thi 100% đạt yêu cầu là cả một thành tích đáng tự hào. Giá như không có một đồng chí phải bỏ cuộc trở về nước thì trọn vẹn biết bao. Kết thúc khóa học chúng tôi có thể tự tin về kiến thức của mình. Chúng tôi không chỉ biết lái máy bay, biết tổ chức bảo đảm kỹ thuật cho mỗi chuyến bay mà còn rèn luyện được tính kỷ luật theo yêu cầu của một quân đội chính quy và hiện đại.

Mùa xuân năm 1959, chúng tôi trở về nước. Với những gì học tập được, chúng tôi háo hức cống hiến hết mình cho sự nghiệp bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa của chúng ta.

Trong cuộc chiến đấu bảo vệ đất nước trong những năm chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ, nhiều đồng chí trong đoàn đã nêu cao tinh thần dũng cảm, đem hết trách nhiệm hoàn thành nhiệm vụ trên giao và đã có 3 đồng chí anh dũng hy sinh, một đồng chí được truy tặng Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân, đó là Phan Như Cần. Thời gian đã trôi đi và đến nay (năm 2004) đã chẵn 45 năm kể từ ngày chúng tôi trở về nước. Trong số chúng tôi, 7 đồng chí đã mất, còn lại có 21 người, sau những năm tháng oanh liệt đã trở về với đời thường, sống thanh thoi bên các con cháu và vẫn giữ được đầy đủ bản chất của những chiến sĩ không quân có kỷ luật.

Thật sung sướng và tự hào biết bao khi nhìn lại những kỷ niệm đã qua và cũng thật cảm động xiết bao mỗi khi nhớ về những người bạn Nga Xôviết đôn hậu với tình cảm quốc tế cao cả đến vậy.

Hà Nội, 9.2004

NHỚ MÃI HỌC VIỆN CÔNG TRÌNH CẤP NHĨ TÂN (TRUNG QUỐC)

Đại tá TRẦN THANH*

(Cựu học viên Học viện Cấp Nhĩ Tân (Trung Quốc))

Nguyên Trưởng phòng Đo lường Quân chủng PK-KQ)

Đầu năm 1960, đoàn học viên quân sự chúng tôi gồm 40 người được Quân đội ta gửi sang đào tạo tại Học viện Công trình quân sự Cấp Nhĩ Tân. Đến trường, chúng tôi được biết nhiệm vụ của Học viện là đào tạo cán bộ khoa học kỹ thuật có trình độ đại học và sau đại học cho quân đội. Học viện có nhiều hệ đào tạo chuyên ngành: Hệ đào tạo các chuyên ngành không quân, tên lửa, hải quân, pháo binh, xe tăng và vô tuyến điện tử. Đội ngũ cán bộ lãnh đạo của Học viện là các sĩ quan cấp tướng, đã trải qua chiến tranh cách mạng. Đội ngũ giảng viên đều là các giáo sư, phần lớn là các nhà khoa học có tiếng của Trung Quốc. Hệ trưởng hệ Hải quân là đồng chí Quang, từng tham gia kháng chiến chống Pháp ở Quân khu 4 (Việt Nam). Học viện Cấp Nhĩ Tân nằm ở khu Nam Cương, thành phố Cấp Nhĩ Tân, tỉnh Hắc Long Giang, trên một diện tích hơn 80 ha. Đây là một học viện chính quy, được thiết kế xây dựng quy mô và hiện đại, có đầy đủ khu học tập, hệ thống phòng thí nghiệm hiện đại, có khu rèn luyện thể lực, khu thư viện đồ sộ đầy đủ sách tham khảo nghiên cứu với đủ các thứ tiếng. Học viện cũng có các nhà máy trực thuộc cho học viên, sinh viên thực tập.

Mùa đông, ở Cấp Nhĩ Tân nhiệt độ ngoài trời thường -20 độ C, có lúc đến -35 độ C, tuyết phủ trắng xoá. Mùa xuân hoa cỏ tuyệt đẹp, cây cỏ xanh tươi. Mùa hè khí hậu mát mẻ của một miền khí hậu ôn đới.

Chúng tôi là những học viên quân sự, được gửi sang đào tạo các chuyên ngành quân sự (chỉ huy và kỹ thuật). Trước khi sang Học viện, quân đội đã gửi chúng tôi đến các trường văn hoá quân đội, học xong chương trình phổ thông, như trường văn hoá quân đội ở Kiến An, ở Lạng Sơn. Năm 1957, Đại tướng Võ Nguyên Giáp sang thăm Trung Quốc và đến thăm Học viện. Đại tướng dành thời gian làm việc với Giám đốc học viện, Đại tướng Trần Canh, nguyên là cố vấn cho quân đội ta trong chiến dịch biên giới Cao - Bắc - Lạng (1950).

Sang Học viện Cáp Nhĩ Tân, chúng tôi là đoàn thứ hai, vì trước chúng tôi, vào năm 1958, đã có đoàn học viên được Quân đội ta gửi sang đào tạo các chuyên ngành khí tượng không quân, các ngành kỹ thuật máy bay, công binh, pháo binh, hải quân, không quân...

Những tháng đầu, năm đầu tại Học viện, chúng tôi học tiếng Trung Quốc. Các thầy cô dạy tiếng Trung rất nhiệt tình, rất quý học viên Việt Nam. Đó là cô giáo Cao Mãn Hoa, thầy Vạn... rất tận tình hướng dẫn, uốn nắn từng cách phát âm, cách viết chữ Hán, vì vậy chỉ qua 6 tháng học tiếng, chúng tôi đã có thể nghe nói, giao tiếp được. Bước vào học chính khoá, chúng tôi có thể nghe được các thầy giáo giảng các môn theo chương trình môn học bằng tiếng Trung trên giảng đường. Tuy nhiên, năm đầu, một số đồng chí không nắm được tiếng Trung nên cũng vất vả trong tiếp thu bài giảng. Ngoài việc chúng tôi phân công giúp đỡ lẫn nhau, Học viện cũng cử các giáo viên kèm cặp phụ đạo, bồi dưỡng thêm kiến thức, giúp anh em học yếu nắm được kỹ thuật chuyên ngành.

Học viên Việt Nam được Học viện bố trí ở một nhà riêng, có cán bộ của Học viện phụ trách. Đó là đồng chí Tiêu Cương, một người có tinh thần trách nhiệm rất cao, luôn luôn tìm mọi cách đảm bảo cho học viên Việt Nam có đủ điều kiện sinh hoạt để tập trung học tập. Đối với các đồng chí chẳng may bị ốm đau, được chăm sóc chu đáo, tận tình như anh em ruột thịt. Các nhân viên phục vụ cũng hết lòng chăm sóc anh em chúng tôi, đặc biệt các nhân viên bảo

đảm đời sống. Chúng tôi nhớ mãi hình ảnh bác bếp trưởng ở tuổi 60, mỗi lần vào nhà ăn, thấy chúng tôi bác luôn niềm nở động viên ăn no, ăn khoẻ để có sức học tập.

Các năm 1961 - 1962, tình hình lương thực Trung Quốc có khó khăn, trong khi học viên Trung Quốc phải ăn bo bo, thì học viên Việt Nam vẫn được ăn cơm và các thực phẩm khác vẫn được bảo đảm đầy đủ. Các ngày lễ, tết Học viện cũng chăm lo khá đầy đủ, giúp chúng tôi vui đi nỗi nhớ nhà khi đang sống xa Tổ quốc.

Liên tiếp các năm từ 1958, 1960 đến 1962, đều có các đoàn học viên quân sự Việt Nam sang đào tạo tại Học viện về các chuyên ngành của không quân, hải quân. Về không quân, có các chuyên ngành máy bay - động cơ, vũ khí hàng không, vô tuyến điện tử - radar, thiết bị hàng không, dẫn đường, thông tin-radar khí tượng... Về Hải quân là các chuyên ngành vỏ tàu máy tàu, điện tàu, thanh nạp, thông tin, máy tính... Năm 1965, do tình hình xét lại ở Liên Xô, nhiều học viên chưa tốt nghiệp ở Liên Xô được đưa về Học viện Cáp Nhĩ Tân đào tạo tiếp cho đến khi tốt nghiệp. Trong vòng 10 năm, từ 1958 đến 1968, đã có gần 200 học viên quân sự Việt Nam, trong đó có gần 100 kỹ sư không quân, được đào tạo tại Học viện này. Về nước với kiến thức đã học được, mỗi người lính được trang bị kiến thức đại học đã đem hết nhiệt tình góp phần xây dựng quân đội, góp phần đánh Mỹ cứu nước.

Nhớ về Học viện Cáp Nhĩ Tân, cái nôi đào tạo những cán bộ không quân Việt Nam, chúng tôi vô cùng tự hào. Càng tự hào hơn, khi biết Trung Quốc ngày nay đã phát triển với tốc độ cao mà cả thế giới đều kinh ngạc. Đặc biệt trong lĩnh vực kinh tế và khoa học công nghệ, trong đó có khoa học công nghệ quân sự có những bước tiến vượt bậc. Việc đưa người vào vũ trụ và chế tạo tên lửa đưa người vào vũ trụ, Trung Quốc xứng đáng đứng thứ 3 sau các nước Nga, Mỹ về khả năng chinh phục vũ trụ. Những thành tựu Trung Quốc đạt được cho chúng tôi nhận thức rằng, một đất nước biết đào tạo nhân tài và sử dụng nhân tài thì chắc chắn đất nước đó sẽ phát triển.

Là những lớp người đầu tiên được đào tạo ở Học viện Cáp Nhĩ Tân về khoa học quân sự, lại được rèn luyện trong những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước, nhiều anh em trong chúng tôi đã trở thành cán bộ cao cấp của quân đội, được giao những trọng trách, cương vị nặng nề và chúng tôi đều đã hoàn thành nhiệm vụ. Tiêu biểu là các đồng chí: PGS - TS. Trương Khánh Châu, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng, Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân và các đồng chí Cao Thạch Khanh, Phan Văn Hoè, Nguyễn Trung Thứ, Vũ Đình Hộ, Huỳnh Tùng, Trần Thanh, Trần Đình Huỳnh, Lê Mạnh Trụ, Nguyễn Đức Tâm, Phạm Ngọc Hồ, Đào Ngọc Hậu, Nguyễn Sáng, Ngô Ngọc Vĩnh... đều là các cán bộ cao cấp phụ trách đầu ngành kỹ thuật trong Quân chủng Không quân và Hàng không dân dụng Việt Nam. Ngoài ra, được phục vụ ở các quân binh chủng khác như Hải quân, Tăng, Công binh, Pháo binh... với trọng trách bảo đảm kỹ thuật, nhiều đồng chí đã hoàn thành nhiệm vụ được giao và trưởng thành, trong đó có đồng chí được tuyên dương Anh hùng LLVTND như đồng chí Phan Xuân Yên.

Họp mặt bạn chiến đấu Học viện KTQS Cáp Nhĩ Tân ngày 28-11.2004

Đến nay, số anh em tốt nghiệp Học viện Cáp Nhĩ Tân chúng tôi đều xấp xỉ tuổi 60, 70, và có những đồng chí đã vĩnh viễn ra đi vì tuổi cao sức yếu hoặc vì bệnh hiểm nghèo. Nhìn lại chặng đường đã đi qua trong những năm tham gia đánh Mỹ, với những cống hiến dù rất nhỏ trong công tác bảo đảm kỹ thuật không quân, chúng tôi luôn cảm thấy vinh dự và tự hào. Thế hệ chúng tôi đã hoàn thành sứ mệnh của mình một cách vẻ vang. Có được điều đó chính là nhờ công lao rèn luyện của Đảng và Bác Hồ, trong đó có một phần công lao của Học viện Cáp Nhĩ Tân, Trung Quốc.

Hà Nội, 9.2004

CHÚNG TÔI ĐƯỢC GIAO NHIỆM VỤ CHUYỂN LOẠI

Đại tá MAI BÁ QUÁT*

(Nguyên Phó trưởng đoàn kỹ thuật chuyển loại máy bay MiG-21)

Năm 1964, sau 3 năm học tập kỹ thuật máy bay chiến đấu MiG-17 và IL-28 về nước, chúng tôi lao ngay vào không khí sôi sục chuẩn bị đánh trả cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ ra miền Bắc. Là những cán bộ được học tập kỹ thuật máy bay hiện đại, chúng tôi mong muốn đem sức lực nhỏ bé của mình góp phần bảo vệ miền Bắc xã hội chủ nghĩa, đấu tranh thông nhất nước nhà. Và với nhiệm vụ được giao, đoàn chúng tôi, kể cả phi công và thợ máy, phần lớn được điều động về Trung đoàn Không quân 921 để góp sức xây dựng trung đoàn, một bộ phận khác đi chuẩn bị xây dựng Trung đoàn Không quân 923, số còn lại được tạm thời biên chế vào lực lượng cơ động tham gia xây dựng cơ sở sơ tán máy bay sẵn sàng đón nhận khí tài trang bị mới.

Tháng 4-1965, chúng tôi nhận được lệnh cấp trên tiếp tục đi học chuyển loại máy bay. Tất nhiên không phải tất cả, nhưng những ai được chọn đi lần này đều nhận thức rõ đó là một vinh dự lớn lao nhưng cũng hết sức nặng nề. Số anh em chúng tôi bao gồm 16 phi công và 28 thợ máy, gồm đủ các thành phần: Máy bay - động cơ, vũ khí hàng không, thiết bị hàng không, vô tuyến điện tử và bộ phận cao không. Phụ trách đoàn là đồng chí Phạm Tâm, đại úy.

Buổi tối trung tuần tháng 4, chúng tôi tập trung tại Sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Phòng không - Không quân nhận nhiệm vụ. Đã lâu lắm chúng tôi mới có dịp được đến nơi trang nghiêm thế này. Nhớ ngày nào, mới chân ướt, chân ráo từ bộ binh được gọi về, có cả anh em rất trẻ từ học sinh được tuyển vào không quân, trước khi sang Liên Xô học, chúng tôi cũng đã được tập trung ở nơi

trang nghiêm trên Tổng cục Chính trị nhận nhiệm vụ. Lần này Tư lệnh Quân chủng, đồng chí Phùng Thế Tài, trực tiếp giao nhiệm vụ cho chúng tôi. Đồng chí Tư lệnh lướt nhìn một loạt với tình cảm xúc động như muốn gửi gắm niềm tin của cá nhân đồng chí, của Bộ Tư lệnh tới tất cả chúng tôi. Tư lệnh thông thả, ân tình và thực sự xúc động: “Hôm nay Bộ Tư lệnh gặp mặt các đồng chí, giao cho các đồng chí một nhiệm vụ quan trọng và rất nặng nề. Các đồng chí phải hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong một thời gian ngắn để về tham gia chiến đấu và phục vụ chiến đấu...”. Sau giây phút yên lặng, hình như Tư lệnh muốn cho chúng tôi kịp nhận thức được tầm quan trọng của vấn đề, đồng chí tiếp, đại ý: Âm mưu của đế quốc Mỹ rất thâm độc và xảo quyệt, chúng đang có ý đồ đưa miền Bắc của chúng ta trở về thời kỳ đồ đá. Vì vậy chúng ta phải có trách nhiệm cùng quân và dân cả nước đánh bại cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, chi viện miền Nam giải phóng ách thống trị của Mỹ - nguy và bè lũ tay sai, thống nhất đất nước. Tiếp đó, Tư lệnh dặn dò chúng tôi phải đoàn kết, hết lòng giúp đỡ nhau trong học tập, không kể phi công hay cán bộ kỹ thuật. Đồng chí động viên chúng tôi, đã thạo ngoại ngữ (tiếng Nga), đã nắm được những vấn đề cơ bản về kỹ thuật máy bay, dù đó là của MiG-17 hay IL-28, còn đối với phi công đều đã hoàn thành khóa huấn luyện bay trên MiG-17, những thuận lợi đó là cơ sở để chúng tôi đủ khả năng tiếp thu trang bị kỹ thuật trên loại máy bay mới và khi trở về nước không chỉ tham gia chiến đấu ngay, mà còn là lớp người nòng cốt trong việc sử dụng loại trang bị mới. Rồi đồng chí đặt vấn đề cho chúng tôi tự giải đáp, có cố gắng, quyết tâm thực hiện nhiệm vụ nặng nề của quân chủng không?

Đoàn trưởng của chúng tôi, đồng chí Phạm Tâm thay mặt toàn thể anh em phi công và cán bộ kỹ thuật hứa trước Tư lệnh Quân chủng sẽ đoàn kết, học tập nắm vững kỹ thuật, chiến thuật trang bị mới, đồng thời giữ nghiêm kỷ luật quân đội, trở về nước với đầy đủ quân số và sẵn sàng tham gia chiến đấu... Sau lời phát biểu của đồng chí Phạm Tâm, Tư lệnh vui vẻ nhìn anh em phi công hỏi: “Các đồng chí phi công có cùng quyết tâm như vậy không?”. Đồng chí Nguyễn Hồng Nhị, đại diện cho anh em phi công đứng bật dậy sau khi nghe Tư lệnh hỏi: “Phi công chúng tôi xin hứa sẽ sát cánh cùng anh em kỹ thuật học tập tốt, bay tốt, kỷ luật tốt để xứng đáng sự tin cậy của Bộ Tư lệnh”. Bầu không khí trở nên vui vẻ hơn khi Tư lệnh quân chủng chúc chúng tôi dồi dào sức khỏe sẵn sàng một lần nữa xa nhà, xa Tổ quốc sang nước bạn học hỏi

kỹ thuật tiên tiến của không quân Liên Xô hiện đại và anh hùng.

Sau cùng, Tư lệnh giao nhiệm vụ cụ thể: Trưởng đoàn, đồng chí Phạm Tâm, phụ trách chung; hai Phó trưởng đoàn: Đồng chí Nguyễn Hồng Nhị phụ trách bộ phận phi công; đồng chí Mai Bá Quát phụ trách bộ phận kỹ thuật.

Rời nơi làm việc của Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân, trong chúng tôi, tuy không ai bộc lộ lòng mình một cách công khai, nhưng tất cả đều hiểu sâu sắc nhiệm vụ được giao và tự khẳng định quyết tâm sẽ cố gắng hoàn thành nhiệm vụ thật tốt để không phụ lòng tin cậy của Đảng, của Bộ Tư lệnh quân chủng giao cho vào thời điểm lịch sử quyết liệt.

Vài ngày sau, chúng tôi lên tàu liên vận, thực hiện một chuyến đi suốt 6 - 7 ngày đêm từ Hà Nội, qua Bắc Kinh tới Mat-xcơ-va, thủ đô của đất nước Lenin vĩ đại. Chúng tôi rất đổi tự hào và cảm thấy vinh dự được trở lại nơi đây. Thời gian lưu lại đất nước Xôviết chỉ khoảng 6 tháng, nhưng phải hoàn thành khối lượng lớn kiến thức và công việc không làm chúng tôi nản lòng mà càng thấy phấn chấn khi đặt chân lên quê hương Cách mạng tháng Mười vĩ đại. Rời tàu liên vận, chúng tôi chuyển sang con tàu tốc hành chạy về phía thành phố Krasnodar.

Trở lại trường, nơi chúng tôi mới chia tay quăng hơn nửa năm, được gặp lại các thầy cô giáo đã từng tận tình dạy bảo chúng tôi suốt ba năm đèn sách, chúng tôi hết sức xúc động. Đó là thầy Krasnov, thầy Tobolev, cô giáo Ivashenko dạy môn vật lý (chúng tôi quen gọi là cô giáo Lý) người phụ nữ rất chăm học tiếng Việt và phát âm tiếng Việt cũng khá sôi. Đó là những người đã từng quản lý chúng tôi về mặt hành chính, lo lắng cho chúng tôi từng bữa ăn, từng giấc ngủ, từng bộ quần áo ngủ, từng chiếc ga trải giường, từng bộ quần áo quân phục, từng đôi giày đúng cỡ mỗi khi có đợt cấp phát hoặc may đo... như, thiếu tá Alecxenko, chuẩn úy Goluv, chị Masa...

Trái tim nhiệt huyết của các thầy cô, của những người bạn quốc tế chân tình như một động lực phi thường khích lệ chúng tôi nỗ lực học tập ngay từ ngày đầu cấp cặp vào lớp. Các phi công, các cán bộ kỹ thuật chúng tôi lao ngay vào học tập ngày đêm không biết mỏi mệt, không biết cả ngày nghỉ. Tất cả chúng tôi chỉ sợ không đủ thời gian ghi chép, học hỏi, nắm vững chuyên môn của mỗi người trước khi trở về nước. Đối với phi công, tập trung cao độ nắm chắc lý thuyết bay, tiếp theo là những chuyến bay kèm đầu tiên trên máy bay MiG-21 và bước đầu làm chủ được kỹ thuật có thầy giáo kèm. Bộ phận kỹ thuật, ngoài việc học tập thật tốt, đạt điểm cao, còn phân công nhau mỗi người một trách nhiệm tranh thủ buổi tối ghi chép vào sổ tay những tài liệu cần thiết, có khi cả tài liệu quan trọng để khi về nước có ngay tài liệu phục vụ cho công tác huấn luyện chuyển loại.

Thời gian thấm thoát trôi và chúng tôi không uổng công gắng sức để có một kết quả học tập đáng phấn khởi: Cuối khoá học 100% anh em thuộc bộ phận kỹ thuật đạt kết quả học tập khá giỏi. Riêng phi công, trong số 16 người sang vào tháng 4-1965, chỉ có 11 đồng chí bay được MiG-21, đó là: Nguyễn Hồng Nhị, Vũ Ngọc Đình, Hoàng Biểu, Đồng Văn Song, Nguyễn Đăng Kính, Nguyễn Văn Lý, Bùi Đức Nhu, Nguyễn Văn Thuận, Nguyễn Văn Lung, Nguyễn Văn Thọ và đồng chí Thành; 5 đồng chí còn lại vì lý do sức khoẻ, chỉ tiếp tục hoàn thiện khoa mục bay MiG-17; đợt thứ hai sang bổ sung vào tháng 7-1965, có 7 người đều hoàn thành nhiệm vụ, đó là các đồng chí: Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Văn Cốc, Trần Thiện Lương, Nguyễn Văn Minh, Đặng Ngọc Ngự, Hà Văn Chúc và Mai Văn Cường. Như vậy, 18 phi công đã được chuyển loại từ MiG-17 sang bay MiG-21, và sau khi hoàn thành khoá học, các phi công lên đường về nước trước.

Bộ phận kỹ thuật chúng tôi gồm: Tổ Máy bay - động cơ có: Mai Bá Quát, Nguyễn Đức Sảnh, Hoàng Đình Diễm, Phạm Đình Thắng, Nguyễn Như Chi, Nguyễn Tiến Vĩnh, Phạm Ngọc Đễ, Bùi Mạnh Phương, Lê Xuân Chúng, Phạm Minh Tường, Nguyễn Đức Cường, Nguyễn Văn Sảnh, Phạm Hồng Thanh, Nguyễn Hữu Thụ và Lê Văn Đảng; Tổ Vô tuyến điện tử có: Nguyễn

Văn Bằng, Trần An Nhân và Nguyễn Văn Kinh; Tổ Thiết bị hàng không có: Phạm Hồng Lợi, Nguyễn Quang Tấn và Đặng Ngọc Phát; Tổ Vũ khí hàng không có: Trần Đình Tiến, Ngô Viết Đế và Đinh Văn Luyện; Tổ Cao không có: Lê Xuân Ngải, Lưu Tiến Ty, Phạm Văn Lật và Võ Văn Nguyên.

Trung tuần tháng 11-1965, bộ phận kỹ thuật mới hoàn thành khoá học. Sáu tháng miệt mài học tập, chúng tôi không ngờ thời gian trôi đi nhanh như vậy. Mới hôm nào chúng tôi háo hức được trở lại đất nước Xôviết anh hùng vào độ tiết xuân sang, trời mát mẻ, tuyết đang tan... Những người thầy cô vui mừng chào đón chúng tôi trở lại, thì giờ đây chúng tôi và họ lại bịn rịn chia tay, khi những cánh tuyết đầu mùa bắt đầu bay lất phất trên bầu trời trong ngày vui chuẩn bị đón chào ngày kỷ niệm lần thứ 48 năm Cách mạng tháng Mười Nga vĩ đại. Lại một cuộc chia tay và những người bạn Xôviết hiểu rằng chúng tôi trở về nước lần này sẽ phải đương đầu với cuộc chiến tranh lâu dài, gian khổ nhất trong lịch sử đấu tranh vì độc lập, thống nhất Tổ quốc của mình.

Trở về nước, cuộc chiến tranh đã bước vào giai đoạn quyết liệt. Không lực Hoa Kỳ lần lượt leo thang đánh phá miền Bắc từ Quảng Bình trở ra. Đoàn chúng tôi được biên chế về Trung đoàn 921. Riêng bộ phận kỹ thuật được tách ra nhiều bộ phận: Bộ phận giáo viên, tham gia chuyển loại kỹ thuật cho cán bộ kỹ thuật, chỉ huy, phi công; bộ phận về đại đội 12 (Trung đoàn 921) trực tiếp làm công tác kỹ thuật bảo đảm bay và chuẩn bị cùng chuyên gia Liên Xô lắp ráp máy bay mới. Về đại đội 12, chúng tôi như được trở lại cuộc sống quen thuộc của mình, nơi mà những người đồng chí, đồng đội của chúng tôi đã từng sát cánh bên nhau trong học tập và công tác. Đại đội trưởng là người miền Nam, anh Nguyễn Trọng; Chính trị viên đại đội là anh Võ Văn Công và đại đội phó là anh Trịnh Khắc Tường. Trong không khí như một gia đình, chúng tôi nhanh chóng hoà nhập với công việc của đơn vị.

Trong những ngày làm nhiệm vụ lắp ráp máy bay chúng tôi lại được cùng sống, làm việc và học hỏi các chuyên gia Liên Xô, những người bạn tình

nguyên chiến đấu chung trong một chiến hào với nhân dân Việt Nam, những người thầy trong môi trường thực hành kỹ thuật đối với cán bộ kỹ thuật. Máy bay mới, loại MiG-21 PFL, nếu không được các chuyên gia dày kinh nghiệm hướng dẫn tỷ mỉ công tác bảo đảm kỹ thuật, thì khó có khả năng chúng tôi hoàn thành nhiệm vụ. Đặc biệt trong số cán bộ kỹ thuật, người khá tiếng Nga và cũng là người có mối quan hệ tốt với các chuyên gia Liên Xô, góp phần giúp chúng tôi nhanh chóng nắm được kỹ thuật mới, chính là kỹ sư Hồ Thanh Minh. Anh tốt nghiệp kỹ sư hàng không ở Liên Xô, về nước nhanh chóng lao vào nhiệm vụ cùng với vốn kiến thức vững chắc, là cầu nối giữa chuyên gia và những người làm công tác kỹ thuật còn thiếu kinh nghiệm.

Bộ phận được phân công làm giáo viên đứng trước một nhiệm vụ khá nặng nề, phải nhanh chóng chuẩn bị bài giảng lý thuyết và thực hành cho các đối tượng được chuyển loại, đó là các phi công bay MiG-17, được đào tạo tại Trung Quốc, như các đồng chí Đào Đình Luyện, Trần Mạnh, Trần Hanh, Nguyễn Ngọc Độ, Phạm Ngọc Lan, Nguyễn Nhật Chiêu... và, đó là các cán bộ chỉ huy đại đội, chủ nhiệm đầu ngành, phân đội, tổ trưởng, đa phần được đào tạo tại Trung Quốc hoặc ở Việt Nam, như các anh Luận, Ánh, Lầu, Nhẫn, Tiểu, Tuyển... Cái khó của bộ phận giáo viên là không có tài liệu soạn giáo án. Nguồn duy nhất là những tài liệu chúng tôi sao chép được trong quá trình học tập và những sách hướng dẫn kỹ thuật máy bay mới được các chuyên gia lắp ráp trao cho. Tổ giáo viên được biên chế tạm thời đủ các thành phần (trong bài viết này chỉ nhắc tới các đồng chí được học chuyển loại từ Liên Xô về): về máy bay động cơ có Cường, Vĩnh, Thắng; về vô tuyến điện - ra đa có Bằng, Kinh; về thiết bị hàng không có Tấn, Phát; về vũ khí hàng không có Tiến. Phụ trách tổ giáo viên là đồng chí Phan Văn Hoè, kỹ sư máy bay - động cơ được đào tạo ở Trung Quốc.

Với tinh thần quyết tâm cao, được sự quan tâm của các cấp, các lớp chuyển loại kỹ thuật nhanh chóng được tổ chức và tiến hành trong mọi lúc, ở mọi nơi, không kể chỉ là một học viên với một giáo viên. Tuy nhiên, do trình độ năng lực hạn chế, các phi công và cán bộ kỹ thuật được chuyển loại chưa phát huy được tính năng kỹ, chiến thuật của loại máy bay mới nên hiệu quả chiến đấu chưa cao, thậm chí có lúc còn bị tổn thất. Song với óc sáng tạo

không ngừng, với lòng dũng cảm, được sự chỉ đạo sát sao từng bước của cấp trên, hiệu quả chiến đấu của máy bay mới MiG-21 PFL ngày càng cao, tự nó xoá đi mặc cảm thiếu tin tưởng vào trang bị mới. Càng đánh, các phi công càng trưởng thành và càng phát huy được hiệu quả chiến đấu của vũ khí mới.

Trong quá trình chiến đấu, phục vụ chiến đấu chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, nhiều tập thể và cá nhân của Đoàn chuyển loại đã lập công xuất sắc. Phi công Nguyễn Văn Cốc bắn rơi 9 máy bay Mỹ. Các phi công Nguyễn Hồng Nhị, Phạm Thanh Ngân, Mai Văn Cường mỗi người bắn rơi 8 chiếc. Nhiều đồng chí đã được Nhà nước tuyên dương Anh hùng LLVTND. Phi công Nguyễn Đăng Kính cùng Đồng Văn Song bắn rơi 2 máy bay trinh sát điện tử RB-66. Đặc biệt phi công Hà Văn Chúc, một mình lao vào đội hình 36 máy bay địch và bắn rơi tên đại tá dẫn đầu đội hình bay, anh đã anh dũng hy sinh, để lại hình ảnh đẹp về lòng can đảm, tinh thần chiến đấu ngoan cường bảo vệ bầu trời Tổ quốc.

18 đồng chí phi công trong Đoàn chuyển loại đầu tiên bay MiG-21 đều đã tham gia chiến đấu, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ và đều đã bắn rơi máy bay Mỹ, ít nhất cũng được 1 - 2 chiếc. Riêng các phi công Hoàng Biểu và Nguyễn Văn Thuận được chuyển sang biên đội bay đêm và bản thân Hoàng Biểu đã nhiều lần cất cánh ngăn chặn nhiều tốp máy bay chiến lược B-52 hoạt động ban đêm, bảo vệ được tuyến giao thông chiến lược Bắc - Nam.

Về phía cán bộ kỹ thuật, không kể ngày đêm lẫn lộn bảo đảm huấn luyện, sửa chữa, bảo dưỡng máy bay để luôn có số lượng máy bay tốt tham gia chiến đấu và huấn luyện. Những tấm gương tiêu biểu đại diện cho tập thể Đoàn chuyển loại có thể kể đến: Nguyễn Văn Kính, người phụ trách máy radar CĐ-30 trên máy bay đã không có lúc nào vắng mặt trên sân bay, kịp thời bảo đảm radar tốt cho máy bay cất cánh; đó là Hoàng Đình Diễm, một con chim đầu đàn ở Xưởng bảo dưỡng máy bay đã ngày đêm tham gia bảo dưỡng, định kỳ, sửa chữa hàng nghìn lượt máy bay phục vụ chiến đấu; đó là các anh Sánh, Chi và Chúng, ba tổ trưởng máy bay MiG-21 gương mẫu, dũng cảm, đã phục

vụ hàng nghìn lượt máy bay cất cánh, trong số đó có các phi công: Trần Mạnh, Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan, Nguyễn Nhật Chiêu, Nguyễn Hồng Nhị...; đó là Nguyễn Đức Cường, một cán bộ kỹ thuật tài năng luôn nêu cao tinh thần dám nghĩ, dám làm, phát huy sáng kiến cải tiến kỹ thuật, góp phần tìm ra những nguyên nhân hỏng hóc để kịp thời rút kinh nghiệm, nâng cao chất lượng phục vụ bay; đó là các anh Để, Sản, Thanh, Đảng, Thụ... luôn nêu cao tấm gương dũng cảm trong phục vụ bay huấn luyện và chiến đấu; đó là các anh Lật, Ty, những cán bộ bảo đảm thiết bị cao không đã bảo đảm hàng trăm chuyến bay cao không (ở độ cao 16 - 18 km) huấn luyện và chiến đấu an toàn...

Họp mặt cựu học viên trường Không quan KRASNODAR (Liên Xô) khóa 1961-1964 (7-11-2004)

Sau mấy chục năm, nhìn lại chặng đường đã qua, không thể không xúc động mỗi khi nhớ đến những đồng đội của Đoàn chuyên loại đã không có may mắn được hưởng hạnh phúc trong hoà bình. Sự hy sinh quên mình của các anh và biết bao nhiêu chiến sĩ vô danh trên chiến trường, góp phần vào chiến thắng chung của quân và dân ta, chúng ta mới có ngày hôm nay. Nhân dân ta, quân đội ta và tất nhiên có cả những cán bộ chiến sĩ không quân chúng tôi mãi ghi nhớ công ơn các anh. Giờ đây mỗi người trong chúng tôi đều đã bạc đầu, có người đã sớm ra đi vì bệnh tật, nhưng không bao giờ xoá nhoà trong ký ức mỗi người về những năm tháng học tập, chiến đấu, công tác gian khổ ấy. Và chúng tôi không thể nào quên hình ảnh anh Phạm Tâm, người trưởng đoàn, đã luôn quan tâm giáo dục, rèn luyện chúng tôi lòng yêu nước, lòng quyết tâm trong học tập và tu dưỡng, tạo tiền đề cho chúng tôi trưởng thành.

Hà Nội, 9.2004

KHOA KỸ THUẬT HÀNG KHÔNG VỚI CHẶNG ĐƯỜNG 25 NĂM

Đại tá, TS. ĐỖ QUANG VIỆT*

(Trưởng khoa Khoa Kỹ thuật hàng không, Học viện PK-KQ)

Tôi được điều về Khoa Kỹ thuật hàng không (KTHK) khi anh Nguyễn Đức La đang là Trưởng khoa và khi anh Nguyễn Đức La lên giữ cương vị Phó Giám đốc Học viện, anh Vũ Văn Xoa lên làm trưởng khoa thì tôi được “đôn lên” Phó trưởng khoa. Nói vắn tắt thì như vậy, nhưng đó là cả một quá trình dài đi theo cùng năm tháng và tôi là một trong những người được may mắn chứng kiến những bước trưởng thành của Học viện Không quân (sau này là Học viện Phòng không - Không quân) nói chung và của Khoa Kỹ thuật hàng không với chặng đường hai mươi lăm năm nói riêng.

Hai mươi lăm năm về trước, việc đào tạo kỹ sư hàng không được bắt đầu ngay khi hình thành Trường Sĩ quan Tham mưu Không quân theo phương thức “liên kết đào tạo” cùng Trường Đại học Kỹ thuật quân sự (nay là Học viện Kỹ thuật quân sự), nghĩa là những nội dung gì Khoa Kỹ thuật hàng không đảm nhận được thì trường tổ chức giảng dạy, những môn học khoa không đảm nhận được thì mời giáo viên Đại học Kỹ thuật quân sự giảng dạy và kết thúc khoá học, Trường Đại học Kỹ thuật quân sự cấp bằng tốt nghiệp. Bằng phương thức huấn luyện này, trường đã đào tạo được bốn chuyên ngành kỹ thuật hàng không. Từ lúc ban đầu liên kết đào tạo, dần dần Khoa Kỹ thuật hàng không trưởng thành lên và cho đến nay đã đảm nhiệm được việc đào tạo các chuyên ngành kỹ sư hàng không.

Để có được khả năng tự đào tạo, Khoa Kỹ thuật hàng không gặp không ít khó khăn. Khó khăn đầu tiên phải kể đến là đội ngũ giáo viên, kể đến là tài liệu giảng dạy và cơ sở vật chất dạy học. Yêu cầu đào tạo kỹ sư các chuyên ngành hàng năm rất nặng nề, nhưng do đội ngũ giáo viên thiếu nên mỗi giáo viên hầu như phải làm việc bằng hai trong mỗi năm huấn luyện. Song với tinh thần trách nhiệm và ý chí, quyết tâm cao, Khoa KTHK đã luôn hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao. Tôi có thể nêu ví dụ vài con số: Trong một phần tư thế

kỷ qua, Khoa KTHK đã đào tạo được hơn một ngàn kỹ sư các chuyên ngành KTHK và cán bộ chỉ huy kỹ thuật, đã chủ trì đào tạo phần chuyên ngành các khoá cao học KTHK, tham gia cùng các cơ sở trong quân đội đào tạo nhiều thạc sĩ và tiến sĩ các chuyên ngành kỹ thuật khác, cũng đã đào tạo cho Hàng không dân dụng hàng trăm kỹ sư chuyên ngành máy bay động cơ và điện - điện tử hàng không; Cùng với việc đào tạo là không ngừng hoàn thiện, bổ sung hệ thống chương trình đào tạo cho phù hợp với mục tiêu, yêu cầu và đối tượng đào tạo, nhờ vậy 90% số môn học đã có giáo trình, cơ sở thí nghiệm, phòng học chuyên dùng bước đầu đáp ứng yêu cầu huấn luyện thực hành cho các đối tượng kỹ sư đào tạo tại trường; vấn đề nghiên cứu khoa học cũng được khoa hết sức quan tâm và các giáo viên đã có hàng trăm đề tài nghiên cứu trong các lĩnh vực khoa học KTHK, khoa học sư phạm (có nhiều đề tài cấp Nhà nước, cấp Bộ và cấp chuyên ngành). Chính công tác nghiên cứu khoa học đã góp phần nâng cao trình độ đội ngũ giáo viên trong khoa, nâng cao chất lượng đào tạo kỹ sư KTHK.

Nhìn lại chặng đường dài đi lên của Khoa, với lúc ban đầu thành lập, khoa chỉ có 7 giáo viên có trình độ đại học, đến nay (năm 2004), khoa có thể tự hào về đội ngũ giáo viên cả về số lượng và chất lượng, chỉ tính riêng số giáo viên có học vị tiến sĩ đã 9 người, số giáo viên thạc sĩ KTHK là 19 người.

Đôi khi tôi tự đặt ra giả thiết, nếu Quân chủng Không quân (nay là Quân chủng Phòng không - Không quân) không có chủ trương tự đào tạo kỹ sư hàng không trong nước mà chỉ trông chờ vào việc gửi đi đào tạo ở nước ngoài, chắc chắn chẳng có phép màu nào cung cấp cho quân chủng số lượng đáng kể các chuyên gia KTHK bậc đại học, góp phần duy trì sức chiến đấu của không quân khi Liên Xô và các nước Đông Âu sụp đổ.

Bởi vậy, nghĩ về sự bền bỉ phấn đấu hoàn thành nhiệm vụ của các thế hệ giáo viên Khoa KTHK trong hai mươi lăm năm qua là vô cùng to lớn và rất đáng trân trọng. Trong điều kiện muôn vàn khó khăn, một cách âm thầm, lặng lẽ, Khoa vẫn lần lượt cho ra đời các loại sản phẩm rất chất lượng.

Thành tích đạt được trong công tác đào tạo trong nhiều năm qua mặc dầu đáng được ghi nhận, nhưng không phải là không có vấn đề tồn tại và những vấn đề tồn tại đó như một vật cản trước tiềm năng lực lượng chuyên môn của khoa, và càng chưa ngang tầm với đòi hỏi của nhiệm vụ, chưa đáp ứng yêu cầu của việc xây dựng quân chủng chính quy, hiện đại. Những tồn tại đáng kể nhất có thể nói đến là số lượng, chất lượng giáo viên của Khoa (riêng về quân số còn thiếu đến 30%); hệ thống chương trình đào tạo chưa hoàn chỉnh; hệ thống sách giáo khoa, giáo trình chưa được đầu tư đúng mức; cơ sở vật chất cho dạy và học còn rất nghèo nàn; phương pháp giảng dạy chưa được cải tiến... Nghĩ cho cùng, trong bước đường phấn đấu để có được một khoa giáo viên hoàn thiện về mọi mặt hẳn là việc rất khó. Song một khi đã nhìn ra những mặt yếu của mình, những người trong cuộc chắc chắn sẽ có được những giải pháp cần thiết để đưa đơn vị đi lên.

Là những người kế tục lớp đàn anh đi trước, tôi sẽ cố gắng hết mình cùng tập thể khoa khắc phục dần những thiếu sót đang hiển hiện trước mắt, mong sao thời gian không dài, những tồn tại nêu trên sẽ sớm được khắc phục. Bởi lẽ trên mặt trận đào tạo tri thức cho ngành kỹ thuật không quân, mọi yếu kém trong đào tạo đều ảnh hưởng trực tiếp đến việc bảo đảm chất lượng kỹ thuật máy bay.

Hà Nội, 10.2004

TỔ BAY UH-1 ĐẦU TIÊN

Trung tá HOÀNG ĐỨC NGƯ

Vào đầu năm 1974, theo quyết định của Bộ Tổng tham mưu và Tư lệnh Binh chủng Không quân, Trung đoàn 919 cử một đoàn gồm 6 đồng chí: Thượng úy Nguyễn Huy Trí, đoàn trưởng và các đồng chí Trần Khánh Lĩnh, Vũ Quý Lự,

Phạm Văn Bờ, Nguyễn Xuân Trường và tôi về gặp binh chủng nhận nhiệm vụ. Trực tiếp giao nhiệm vụ cho chúng tôi là Chính uỷ Đỗ Long và Tư lệnh Đào Đình Luyện. Sau đó chúng tôi được đưa sang Trạm 66 gặp Tổng Tham mưu trưởng Quân đội nhân dân Việt Nam, Đại tướng Văn Tiến Dũng. Tổng Tham mưu trưởng giao nhiệm vụ cho chúng tôi xây dựng lực lượng không quân giải phóng. Nhận nhiệm vụ xong, chúng tôi được biết sẽ đi Lộc Ninh. Trước đó, chúng tôi ai cũng đoán già đoán non, nào là sẽ được đi học chuyển loại máy bay mới, nào là sẽ được đi Thụy Sĩ, Thụy Điển... Tôi và anh Xuân Trường đang nghỉ phép ít ngày để xây dựng gia đình, bây giờ có lệnh là sẵn sàng lên đường. Được đi vào Lộc Ninh, anh em chúng tôi ai cũng phấn khởi vì sẽ được trực tiếp góp phần tham gia giải phóng miền Nam.

Chúng tôi được biết, cuối năm 1973, phi công Hồ Duy Hùng thuộc lực lượng không quân nguy quyền Sài Gòn, quê Quảng Nam, là sinh viên bị địch bắt quân dịch, được sang Mỹ học lái máy bay nhưng khi bị phát hiện gia đình có người tập kết ra Bắc và có người theo “Việt cộng” nên Hùng phải thôi bay và xuất ngũ. Trở về, Hùng tham gia biệt động Sài Gòn, hoạt động bí mật.

Theo một nguồn tin, viên thiếu tá nguy sau chuyển bay công vụ đã lái chiếc UH-1 về khu nghỉ tại Đà Lạt (theo lính nguy sau này nói lại), tổ chức hoạt động bí mật của quân giải phóng giao nhiệm vụ cho Hùng tổ chức cướp chiếc UH-1 này đưa về vùng giải phóng. Hùng một mình đột nhập vào nơi để trực thăng và lái chiếc UH-1 số 601.139 từ Đà Lạt về vùng giải phóng Lộc Ninh.

Sau gần 3 tháng hành quân, ngày đi đêm nghỉ, đoàn chúng tôi vào tới Lộc Ninh hôm 6-3-1974. Ở đây chúng tôi được gặp đồng chí Nguyễn Văn Ba, nguyên Trung đoàn phó Trung đoàn 919, cho biết, các đồng chí Nguyễn Tường Long và Hồ Duy Hùng đang chịu trách nhiệm giữ gìn bảo quản chiếc trực thăng UH-1 này.

Hôm sau, chúng tôi được đồng chí Trần Văn Trà thay mặt Bộ Tổng Tham mưu tiền phương gặp mặt và giao nhiệm vụ. Nhiệm vụ của đoàn tại vùng giải phóng là nghiên cứu sử dụng sân bay Lộc Ninh làm nơi hoạt động của trực thăng. Sau khi kiểm tra thực địa, nhận thấy điều kiện hoạt động bay cũng như công tác bảo đảm kỹ thuật ở sân bay Lộc Ninh không thể đáp ứng, chúng tôi kiến nghị với Bộ Tư lệnh Miền nên tháo rời từng bộ phận trực thăng đưa ra miền Bắc. Kiến nghị được cấp trên chấp thuận và chúng tôi bắt tay ngay vào việc tháo rời từng bộ phận trực thăng, đưa lên 2 xe vận tải cỡ lớn ZIL-157 vận chuyển ra Bắc.

Ngày 26-3-1974, đoàn chúng tôi lên đường hành quân ra Bắc, cùng đi có các anh Ba, Long và Hồ Duy Hùng. Chuyển đi thật vô cùng vất vả với 2 xe vận tải chở trực thăng cồng kềnh, cao lênh khênh, trong điều kiện đường rừng Trường Sơn vừa đi vừa phải dọn đường, chặt cây, chèo chống sao cho cây không va quệt vào khí tài xếp cao trên thùng xe. Trên đường hành quân có những lần gặp mưa ở đỉnh dốc, đường trơn, xe xuống dốc như trượt tuyết, thậm chí có lúc lao xuống dốc mà đầu xe quay về hướng ngược lại, cũng có trường hợp lao vào xe cùng chiều, xe bị xoay ngang ra... Tuy vất vả, song với quyết tâm và trách nhiệm cao, ngày 26-4-1974, chúng tôi đã đưa được trực thăng UH-1 về sân bay Hoà Lạc an toàn.

Đơn vị tiến hành ngay công việc lắp ráp và sửa chữa những chỗ hư hỏng nhẹ. 8 giờ ngày 9-5-1974, phi công Hồ Duy Hùng được giao nhiệm vụ bay thử. Cuộc bay thử thành công. Sau cuộc bay thử, tôi cùng anh Nguyễn Đình Khoa, Nguyễn Xuân Trường được giao nhiệm vụ cùng các anh Hoàng Đức Địch, Nguyễn Văn Dường (cán bộ kỹ thuật Trung đoàn 916) chuẩn bị cho bay huấn luyện. Qua bài giới thiệu của Hồ Duy Hùng, mặc dù không có tài liệu, chỉ qua trí nhớ, chúng tôi vẫn nhanh chóng nắm được các tham số, tính năng kỹ thuật của UH-1. Sau một tuần, tự nghiên cứu, tổ bay Khoa, Trường và Ngự được Hùng kèm đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ sau 10 cuộc bay. Bay đơn xong, chiếc trực thăng được giữ lại để làm bảo vật truyền thống sau này.

Kết thúc đợt huấn luyện, tôi và anh Khoa trở về Tiểu đoàn 4, anh Trường ở lại Tiểu đoàn 5 Hoà Lạc. Sau khi Đà Nẵng được giải phóng, ngày 30-3-1975, tổ bay gồm Nguyễn Đình Khoa, Nguyễn Xuân Trường và tôi vào sân bay, thấy chiếc UH-1 tại kho xăng, kiểm tra đã đầy nhiên liệu, mọi chi tiết còn tốt, chúng tôi mở máy và bay lên bầu trời Đà Nẵng. Trở về sân bay, trong niềm vui của mọi người ra đón, có cả đồng chí Thượng tá Nguyễn Phúc Trạch và một số nhân viên “mới” (nhân viên kỹ thuật của chế độ cũ) được tuyển vào làm việc cho ta. Họ rất ngạc nhiên hỏi: “Các ông học lái từ bao giờ mà bay giỏi vậy?”. Chúng tôi cười bảo: “Chúng tôi đọc tài liệu và tự nghiên cứu là bay được”.

Ngày tiếp ngày, từ tổ bay đầu tiên, lữ đoàn lại cử thêm một số đồng chí lái và thợ máy vào bổ sung để học tập. Tổ bay chúng tôi (Khoa, Trường, Ngự) chịu trách nhiệm giới thiệu và chuyển loại cho các tổ bay mới: Nhậm, Tịch, Nga, Thuấn, Hùng, Sơn... Đội bảo dưỡng kỹ thuật có các anh: Bờ, Toàn, Thăng, Dũng, Hanh, Dân... Cuộc tổng tiến công đã chuyển sang giai đoạn quyết định. Cùng với các phi công A-37, chúng tôi hăm hở chuẩn bị 4 tổ bay sẵn sàng tham gia giải phóng Sài Gòn. Khi phi đội Quyết thắng dùng máy bay A-37 đánh vào sân bay Tân Sơn Nhất, đội bay UH-1 của chúng tôi đã có 4 tổ bay hoàn chỉnh sẵn sàng chi viện cho chiến trường.

Ngày 30-4-1975, kết thúc cuộc tổng tiến công toàn thắng, chúng tôi đã bay thẳng từ Phù Cát vào Tân Sơn Nhất trong niềm vui chiến thắng và lòng tự hào dân tộc.

Sau này, với cương vị của mình, mỗi chúng tôi còn góp phần vào chiến công chung của trung đoàn 917 trong cuộc chiến tranh bảo vệ biên giới phía Tây Nam Tổ quốc và chi viện giúp đỡ nhân dân Cam-pu-chia.

Hà Nội, 12.2004

KỶ NIỆM VỀ MỘT CHUYẾN ĐI NHẬN MÁY BAY TRÊN ĐẤT BẠN

Đại úy DƯƠNG XUÂN ĐÔ

Trên sân bay Kép, sau gần ba tháng vất vả, Trung đoàn 923 mới hoàn thành nhiệm vụ đợt huấn luyện bay duyệt binh, chuẩn bị lễ kỷ niệm ba mươi năm ngày Quốc khánh 2-9 tại Quảng trường Ba Đình. Tiếp đó, trung đoàn được lệnh chuyển trường về sân bay Kiến An để tiếp tục hoàn thiện các cuộc bay theo đội hình duyệt binh. Trong lúc toàn thể đơn vị đang tập trung ổn định nơi ăn chốn ở thì một tổ kỹ thuật được đồng chí Nguyễn Dân, Tiểu đoàn trưởng kỹ thuật gọi lên giao nhiệm vụ. Tổ kỹ thuật gồm: Dương Xuân Đô, cơ giới và phụ trách chung; đồng chí Nguyễn Tất Toan, cán bộ thiết bị hàng không (đặc thiết); đồng chí Hoàn, vô tuyến điện; đồng chí Tình, quân giới. Tổ bay có: Đồng chí Lê Hồng Điệp, Phó trung đoàn trưởng, Trưởng đoàn và đồng chí Nhơn, phi công bay chuyển trường. Đoàn chúng tôi được đưa sang sân bay Nam Ninh (Trung Quốc) bằng máy bay IL-14 để tiếp thu chiếc máy bay MIG-17 K56 đưa về nước làm nhiệm vụ.

Hôm đó là một buổi sáng mùa thu mát mẻ năm 1975, chiếc máy bay IL-14 cất cánh và sau ba giờ bay chúng tôi hạ cánh xuống sân bay Nam Ninh, một sân bay hoàn toàn xa lạ đối với chúng tôi. Lúc này trên sân bay bạn đang mùa rét đậm. Chúng tôi lại không ai biết tiếng Trung Quốc, kể cả các đồng chí phi công, nên mọi giao dịch với bạn đều phải qua phiên dịch. Chúng tôi được đưa về nhà khách sân bay nghỉ ngơi một ngày rồi bắt tay ngay vào công việc. Mọi công việc kiểm tra kỹ thuật máy bay vẫn theo quy trình chung đã được ghi trong Điều lệ, bao gồm: Thông điện kiểm tra, nổ máy kiểm tra các thông số động cơ... Riêng về cơ giới, chúng tôi được dặn dò phải kiểm tra kỹ ba hệ thống: Nhảy dù, điều khiển và nhiên liệu. Do vậy chúng tôi phải tập trung thời gian kiểm tra kỹ những nội dung này. Sau ba giờ thông điện, các bộ môn đã báo cáo xong. Chỉ còn hệ thống nhảy dù tôi kiểm tra thấy không bảo đảm đúng yêu cầu kỹ thuật. Tôi đề nghị phía kỹ thuật bạn kiểm tra lại và nếu cần có thể điều chỉnh sao cho bảo đảm đúng tiêu chuẩn kỹ thuật quy định, về

nguyên tắc, nếu đúng tiêu chuẩn thì máy AĐ-3 phải tự động mở khoá dù khi có va chạm mạnh. Suốt hơn một tiếng đồng hồ, các nhân viên kỹ thuật bạn kiểm tra rồi điều chỉnh nhưng không đạt được kết quả như mong muốn. Cuối cùng phía bạn nói: "... Nó cấu tạo thế đấy...". Tôi không tin chuyện về cấu tạo, mặt khác tôi thậm nghĩ hay các nhân viên kỹ thuật phía bạn muốn thử trình độ kỹ thuật của mình. Lúc này đã là 10 giờ 30 phút, mà theo kế hoạch, 12 giờ là phải chuyển trường về nước. Băn khoăn bởi ý kiến về cấu tạo của phía bạn, tôi không tiếp tục yêu cầu bạn điều chỉnh lại cho chuẩn nữa. Đồng chí Điệp giục tôi: "Hay đồng chí vào làm đi...". Thú thực, lúc đó tôi cũng thấy lo. Chẳng biết bạn muốn thử trình độ kỹ thuật của ta hay thực sự bạn không làm được. Dù sao vẫn phải làm cho đúng yêu cầu kỹ thuật, tránh để vì sai sót dẫn đến mất an toàn trên không thì không lợi chút nào. Nghĩ vậy, cùng với sự động viên của đồng đội, tôi mạnh dạn bước vào buồng lái. Tôi cảm thấy tự tin khi nghĩ về trình độ tay nghề của mình với kinh nghiệm của trên tám năm làm việc trong xưởng định kỳ và đã được các đồng chí như Nguyễn Dân, Đỗ Hời từng kèm cặp và chuyển giao kinh nghiệm cho. Mặt khác cũng xuất phát từ lòng tự trọng, không muốn để bạn hiểu lầm rằng mình phát hiện ra vấn đề không đúng sự thật. Nghĩ vậy, tôi tự tin bắt tay vào công việc. Không đầy 30 phút sau, việc điều chỉnh của tôi đã thực hiện xong. Kiểm tra lại, đập mạnh vào 3 ống lò so khoá dây chẳng vấn đảm bảo, chỉ khi rút chốt khoá AĐ-3 mới mở là tốt. Tôi yêu cầu phía bạn kiểm tra lại 4 - 5 lần, bạn thấy tốt, không nói gì chỉ đưa ngón tay cái lên làm hiệu rất tốt, còn miệng thì lặp đi lặp lại tiếng Trung Quốc "Hảo! Hảo!". Tôi hiểu bạn đã hiểu ra vấn đề và đang khen tốt. Tiếp đó, tôi điều chỉnh đồng hồ AĐ-3 ở mức 1,5 giây theo tiêu chuẩn kỹ thuật. Mọi việc đã được hoàn tất và được phía bạn chấp nhận.

Chúng tôi lên xe trở về nhà khách sân bay, ăn vội bữa cơm trưa và sau đó trở lại sân bay để kịp chuẩn bị cho máy bay cất cánh chuyển trường về nước. Mọi việc nhanh chóng được chuẩn bị cho đồng chí Nhơn vào trong buồng lái và khi đồng chí Nhơn đưa tay lên xin phép lăn ra vị trí xuất phát, chúng tôi lại vội vàng lên đài chỉ huy cất hạ cánh để theo dõi chuyển bay. Sau hơn một giờ đồng hồ, đồng chí Điệp, chỉ huy bay, cho biết máy bay đã về Việt Nam an toàn.

Cuộc chuyển trường an toàn, phía bạn chia tay chúng tôi bằng bữa tiệc nhẹ. Bạn chúc chúng tôi. Chúng tôi cảm ơn phía bạn.

16 giờ cùng ngày, trên sân bay Nam Ninh cao nguyên giá lạnh, mây mù lất phất bay, chiếc máy bay IL-14 chở chúng tôi cất cánh về nước, mang theo trong mỗi chúng tôi những tình cảm tốt đẹp về những người bạn đã nhiệt tình giúp đỡ chúng tôi trong việc chuẩn bị cho chuyển bay chuyển trường về nước đúng thời gian quy định và an toàn.

Đã qua đi gần 30 năm, nhưng mỗi lần có dịp nhớ về kỷ niệm sang nước bạn để chuẩn bị đưa máy bay chuyển trường về nước, trong tôi lại vang lên tiếng rè rè thông điện, tiếng máy bay nổ máy vang rền quyện với mùi nhiên liệu TC-1, mùi dầu bôi trơn MK-8... Có thể mỗi người đã già đi theo năm tháng, nhưng những kỷ niệm trong cuộc đời làm kỹ thuật không quân của chúng tôi vẫn trẻ mãi cùng với những cánh bay...

Bắc Hồng, 8.2002

CÔNG TÁC KỸ THUẬT TRONG NGÀNH THÔNG TIN KHÔNG QUÂN

Đại tá VŨ ĐÌNH HỘ*

(Nguyên Trưởng phòng Thông tin Quân chủng Không quân)

Cuối năm 1954, những ngày tiếp quản sân bay Gia Lâm, các cán bộ thông tin đầu tiên của KQ đã làm hết sức mình để ngày 1-1-1955 thực hiện buổi phát sóng đầu tiên làm việc với các sân bay trong nước và với các nước có liên quan, đánh dấu sự ra đời của ngành Thông tin Không quân.

Kháng chiến chống Pháp thắng lợi, miền Bắc hoàn toàn giải phóng, ngày 10-10-1954, bộ đội ta tiến vào tiếp quản thủ đô Hà Nội. Một lực lượng 3 tiểu đoàn vào tiếp quản sân bay Gia Lâm, nhưng việc chỉ huy bay và bảo đảm mặt đất tạm thời do phía Pháp đảm nhiệm. Bộ Quốc phòng quyết định thành lập đơn vị sân bay Gia Lâm do đồng chí Trần Quý Hai chỉ huy. Ngày 4-11-1954, đoàn cán bộ thông tin đầu tiên do đồng chí Lê Đức Thọ phụ trách được điều động từ Cục Thông tin liên lạc về sân bay Gia Lâm, trong đó có các đồng chí Dân, Hanh, Thanh, Sùng, Chi, Đỗ... Tiếp đó, các đồng chí từ các đơn vị khác nhau tập kết về Trạm 86 Lý Thường Kiệt cũng được bổ sung về sân bay Gia Lâm, như Đỗ Hùng, Vũ Đức Diễm, Lê Văn Duyệt...; các đồng chí Nhạ, Hùng, Hộ, Tê... (từ Quân khu 3); Đào Phi Phụng, Trần Anh, Huỳnh Tiến Giáo... (từ miền Nam ra tập kết); các đồng chí cán bộ kỹ thuật như Huỳnh Mãi, Quang, Huệ, Cang, Hội... và Nguyễn Văn Tình, kỹ sư vô tuyến hàng không từ Pháp về.

Ban đầu, tất cả anh em về nhận nhiệm vụ đều chưa ai biết gì về hệ thống trang thiết bị, nội dung, phương pháp làm việc trong thông tin hàng không. Mọi người phải phân tán đi tự tìm hiểu qua các nhân viên lưu dung. Ai biết chút tiếng Pháp, tiếng Anh thì tìm hiểu qua cai, đội, nhân viên Pháp để biết cách sử dụng các thiết bị và cách thức làm việc hoặc vờ dọn dẹp rồi học lỏm các quy ước liên lạc mặt đất với máy bay, các chữ tắt tiếng Anh, các luật Q, luật Z dùng trong hàng không quốc tế... Đầu tháng 12-1954, có đoàn chuyên gia hàng không Trung Quốc mang theo một số trang bị hàng không sang giúp ta, trong đó có các trang bị thông tin như các máy 601, 91, Trường thất, chỉ chuẩn 648... Ngành thông tin do đã chủ động học hỏi được khá nhiều nên nhóm chuyên gia thông tin bạn sớm rút về nước.

Ngày 31-12-1954, Pháp bàn giao cho ta công tác chỉ huy và bảo đảm mặt đất ở sân bay Gia Lâm. 0 giờ 1-1-1955, đồng chí Nguyễn Dân mở máy làm việc trước sự có mặt của các lãnh đạo, chỉ huy sân bay, bắt liên lạc được với đài Hồng Kông nằm trong mạng lưới không khu vực Đông Nam Á và phát đi bức điện đầu tiên bằng tiếng Pháp, thông báo cho thế giới “Sân bay Gia Lâm tiếp

tục hoạt động dưới sự quản lý của ngành Hàng không nước Việt Nam dân chủ cộng hoà”. Sau đó nhờ đài Hồng Kông chuyển tiếp cho các khu vực trên thế giới. Sáng ngày 1-1-1955 ta bắt liên lạc tốt với các sân bay Cát Bi, Tân Sơn Nhất (Việt Nam), Nam Ninh (Trung Quốc), Viên-chăn (Lào), sẵn sàng bảo đảm hoạt động cho máy bay của Ủy ban Quốc tế. Ngành thông tin không quân đã lấy ngày 1-1-1954 làm ngày truyền thống của mình.

Ngày 3-3-1955, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ký quyết định thành lập Ban Nghiên cứu sân bay do đồng chí Trần Quý Hai làm Trưởng ban. Thời gian này các cán bộ thông tin được cử đi theo các đoàn tiếp quản các sân bay như Cát Bi, Kiến An, Đồ Sơn; triển khai các trang thiết bị trên các sân bay Vinh, Đồng Hới, Lạng Sơn, Lào Cai, Tiên Yên... và đài dẫn đường Ninh Bình, Mường Xén... phục vụ cho Ủy ban Quốc tế.

Năm 1956, ta bắt đầu có các máy bay Li-2 và AERO-45. Các đồng chí Dân, Tê trở thành những báo vụ trên không đầu tiên và ngành thông tin không quân có thêm một thành phần mới. Ngày 1-2-1956, máy bay ta bắt đầu thay máy bay Pháp phục vụ Ủy ban Quốc tế. Tháng 3-1956, đoàn cán bộ được cử đi nước ngoài học về báo vụ trên không kiêm xạ thủ trên máy bay ném bom, có 8 đồng chí: Nghĩa, Đông, Thức, Hồ A... Mùa thu, năm 1957, chiếc Li-2, số hiệu VN198 đã đưa Bác Hồ về thăm quê. Các chuyến chuyên cơ đi nước ngoài đều do tổ bay Việt Nam đảm nhiệm, trong đó có các đồng chí báo vụ trên không.

Ngày 24-1-1959, Bộ Quốc phòng ra Nghị định thành lập Cục Không quân. Ngày 1-5-1959, Trung đoàn Không quân vận tải 919 được thành lập. Nhiệm vụ của trung đoàn không quân vận tải rất đa dạng và trên nhiều chiến trường khác nhau. Trung đoàn 919 cũng tiến hành lắp bom, súng máy, súng cối cho các loại máy bay IL-14, Li-2, An-2, T-28... Đêm 15-2-1964, T-28 đã bắn rơi máy bay C-123 của nguy quyền Sài Gòn bay vào thả biệt kích ở khu vực Hồi Xuân, Thanh Hoá. Trong trận này, thông tin đã triển khai xe đối không R-824 tại đại đội radar 41 để dẫn đường T-28. Ngày 3-2-1964, Trung đoàn 921 được

thành lập. Tiếp đó, là các Trung đoàn không quân 923, 925, 929, cả quân chủng bước vào giai đoạn chiến đấu ác liệt và anh dũng. Không quân trong giai đoạn này cũng có bước phát triển mới. Nhiều trang bị chỉ huy và bảo đảm bay hiện đại được triển khai: Xe chỉ huy tổng hợp KDPP, SKP-9; các xe máy đối không R-821, 822, 825, 839; xe dẫn đường PAR-8; xe định hướng ARP-6; xe sóng ngắn R-820, 102, 118; hệ thống lao lướt; hệ thống radar hạ cánh RSP-7; các xe đèn đêm, đèn chiếu, đèn tín hiệu... Địch đánh phá ác liệt các sân bay, sở chỉ huy... nhưng cán bộ chiến sĩ thông tin không sợ hy sinh, giữ vững vị trí chiến đấu, hoàn thành tốt nhiệm vụ trên giao.

Ngày 24-3-1967, Binh chủng Không quân được thành lập. Chiến tranh càng ác liệt, nhiệm vụ triển khai thông tin đã chiến càng nhiều, nhu cầu trang bị cơ động ngày càng lớn. Các cán bộ kỹ thuật thông tin đã nỗ lực khắc phục khó khăn, tận dụng các máy VHF trên máy bay như RSIU-3, RSIU-4, các máy trên tàu hải quân như R-609... để thiết kế lắp ráp thành các bộ đối không cơ động, lắp ráp các đài dẫn đường công suất nhỏ, các bộ đèn đêm dã chiến... đáp ứng yêu cầu triển khai các sở chỉ huy, các sân bay phía trước như Lệ Thủy, Đô Lương, Giang Sơn, Lộc Đại, Gát... và rất nhiều tổ chỉ huy hỗ trợ trên các khu vực chiến đấu của các trung đoàn bay. Thông tin không quân cũng còn tổ chức nhiều phương án tăng cự ly chỉ huy bay, chống nhiễu... như tổ chức tự động chuyển tiếp đối không, tổ chức kênh chỉ huy một chiều đối với máy bay qua đài dẫn đường xa hay qua đài phát thanh...

Trong cuộc tổng tiến công nổi dậy của quân dân ta năm 1975, nhiều đơn vị thông tin quân chủng đã đi cùng các mũi tiến công của bộ đội ta: Tháng 2-1975, đi với Bộ Tư lệnh tiền phương của quân chủng đến Làng Vây, Lao Bảo có đồng chí Bùi Như Thường và các đồng chí Huyền, Phụng, Bấy, Giáo, Hạ, Lân..., phụ trách tổ kỹ thuật có đồng chí Tô Văn Luân, phụ trách đội thông tin có đồng chí Nguyễn Xuân Kiên. Sau ngày giải phóng Đà Nẵng, đoàn đồng chí Thường cùng tổ kỹ thuật đã vào sân bay Đà Nẵng, còn đội thông tin tiếp tục hành quân cùng mũi tiến quân theo đường phía tây. Tại sân bay Đà Nẵng, đoàn đã kịp thời thu gom các thiết bị thông tin của địch và tập trung khai thác sử dụng một số trang bị thông tin, nhất là sóng ngắn đơn biên, đối không UHF..., cung cấp cho các mũi tiến công kịp thời phục vụ cho tác chiến

hiệp đồng quân binh chủng. Các đơn vị thông tin kịp thời triển khai thông tin ở các sân bay Phù Cát và Thành Sơn bảo đảm cho quân chủng chỉ huy “Phi đội Quyết thắng”, gồm 5 chiếc A-37 thu được của địch, chiều ngày 28-4-1975, đánh thẳng vào sân bay Tân Sơn Nhất, thúc đẩy nhanh sự hoảng loạn và tan rã của nguy quân, nguy quyền Sài Gòn. Bộ đội ta tiến quân đến đâu, các đoàn thông tin không quân cũng kịp thời vào tiếp thu các sân bay đến đó: Đồng chí Nguyễn Lương Ngọc, Nhâm Gia Thịnh phụ trách tiếp thu thông tin sân bay Đà Nẵng; đồng chí Phùng Văn Hạnh và Đỗ Hải ở sân bay Nha Trang; đồng chí Giáo ở sân bay Phù Cát; đồng chí Lung ở sân bay Thành Sơn; đoàn đồng chí Thường vào thẳng sân bay Tân Sơn Nhất; đồng chí Nguyễn Duy Phương ở sân bay Biên Hoà; đồng chí Hạ đi sân bay Cần Thơ; đoàn đồng chí Huyền và Luân đi triển khai sở chỉ huy ở Phú Quốc, bảo đảm cho không quân phối hợp với vùng 4 Hải quân chiến đấu giải phóng đảo Thổ Chu... Ngày 15-5-1975, đồng chí Giáo và Luân lại đi triển khai thông tin ở sân bay Côn Sơn chuẩn bị cho chuyên cơ đón đồng chí Tổng bí thư Lê Duẩn và Chủ tịch Tôn Đức Thắng về thăm lại nhà tù Côn Đảo...

Sau chiến thắng năm 1975, không quân phát triển thành 3 sư đoàn và 1 trường tương đương cấp sư đoàn, nhiều sân bay ở miền Nam được triển khai sử dụng, thông tin không quân lại bước vào thời kỳ phát triển mới. Rất nhiều trang thiết bị hệ II được nghiên cứu khai thác sử dụng như sóng ngắn KWM-2A, PRC-47, BC-610...; sóng cực ngắn có PRC-25, RT-524...; VHF có 807, GRT-18, BC-640...; UHF có ARC-51x, PRC-41, GRT-3, GRC-27...; hệ dẫn đường có TVOR, DME TACAN, BEACON, URN-5... Trong giai đoạn bộ đội ta phối hợp với lực lượng của bạn tiêu diệt bọn Polpôt (Campuchia), thông tin Sư đoàn 372 do đồng chí Mai Trung Cang phụ trách đã sử dụng hầu hết các trang bị thông tin hệ II đảm bảo cho sư đoàn chiến đấu hiệp đồng quân binh chủng trong suốt thời gian chiến dịch và hoàn thành tốt nhiệm vụ. Các trang bị thông tin hệ II còn được thông tin không quân duy trì sử dụng nhiều năm về sau.

Ngày 6-5-1977, Đảng và Nhà nước quyết định tổ chức thành hai quân chủng: Quân chủng Phòng không và Quân chủng Không quân. Trong cuộc chiến tranh ở biên giới phía Bắc, nhiều trang bị thông tin hệ II cũng được chuyển ra

triển khai trong các sở chỉ huy và sân bay phía Bắc.

Các năm 1982 - 1985, quân chủng được trang bị nhiều loại máy bay mới, trang bị thông tin - radar - ánh sáng bảo đảm bay cũng đồng thời được bổ sung nhiều trang thiết bị hiện đại: Xe sóng ngắn; xe dẫn đường; xe chỉ huy tổng hợp; hệ thống radar hạ cánh; hệ thống dẫn đường gần; xe định hướng; các xe radar. Biên chế thông tin sân bay từ một đại đội tổ chức thành tiêu đoàn thông tin radar, gồm đại đội sở chỉ huy, đại đội vô tuyến ánh sáng bảo đảm bay và đại đội radar dẫn đường. Giai đoạn này thông tin không quân phải triển khai phục vụ rất nhiều cuộc diễn tập của quân chủng và của quân binh chủng hợp thành. Yêu cầu đối với thông tin chỉ huy phải cao hơn nhiều, nhưng hệ thống thông tin mặt đất lại chưa có gì thay đổi, chủ yếu vẫn dựa vào vô tuyến điện báo, trình độ báo vụ lại kém nên việc bảo đảm thông tin chỉ huy ngày càng khó khăn. Phương thức thông tin vô tuyến điện truyền chữ có chất lượng cao hơn, nhưng đòi hỏi có những loại phương tiện phức tạp, đắt tiền, hơn nữa yêu cầu phải có các nhân viên chuyên nghiệp mới có thể duy trì liên lạc được tốt. Phòng Thông tin cân nhắc các phương án và quyết định chọn cách cải tiến tải báo TVT của Hungary để có thể ghép nối máy truyền chữ vào tất cả các loại kênh truyền: VTĐ sóng ngắn, sóng cực ngắn và hữu tuyến tải ba... để nâng cao chất lượng và tốc độ liên lạc. Các đồng chí kỹ sư Trần Trọng Thịnh, tiến sĩ Nguyễn Xuân Đoá đã kết hợp với Phòng VT - ĐT Viện Kỹ thuật Không quân lắp ráp rơ le điện tử thay thế rơ le cơ khí trong máy tải báo nâng cao được chất lượng liên lạc truyền chữ trên kênh VTĐ sóng ngắn. Để có thể làm được liên lạc trên tất cả các kênh thông tin hiện có, kỹ sư Trần Thanh Bình (Phòng Thông tin) đã thiết kế, lắp ráp một loại tải báo vi mạch thay cho tải báo TVT, sao cho trong lúc làm việc chỉ cần tắt mở máy mà không cần điều chỉnh gì, như vậy sẽ ghép nối truyền chữ vào tất cả các loại kênh liên lạc, việc sử dụng cũng đơn giản đi rất nhiều.

Việc sử dụng nhiều máy truyền chữ gây ồn ào trong sở chỉ huy không quân. Năm 1986, Tư lệnh quân chủng quyết định cho thông tin mua 2 máy tính quả táo II, kỹ sư Trần Thanh Bình đã dùng máy vi tính liên kết 3 mạng truyền chữ vào một máy tính dùng ở sở chỉ huy thay cho 3 máy truyền chữ, nhân viên sử dụng cũng được giảm đi. Tiếp đó đồng chí Bình kết hợp với Trung tâm toán -

máy tính quân đội thiết kế lắp ráp tổng đài truyền chữ điện tử 8 kênh, dùng loại CPU-8085A, bộ nhớ RAM-8KB. Lúc này trong quân chủng đã hình thành tổ chức thông tin truyền chữ rộng khắp từ Bắc đến Nam, sử dụng các kênh VTĐ sóng ngắn và sóng cực ngắn, cải tiến một bước chất lượng thông tin chỉ huy.

Tuy rằng tốc độ truyền chữ đã nhanh hơn tốc độ VTĐ báo nhiều lần, nhưng vẫn còn hạn chế bởi tốc độ 50 bit/s của máy truyền chữ. Muốn nâng cao tốc độ liên lạc, nâng cao tính bảo mật và khả năng chống nhiễu, Phòng Thông tin chủ trương thiết kế lắp ráp một thiết bị ghép nối chuyên dụng khác thay thế cho loại tải báo vi mạch. Giai đoạn này tính năng của máy vi tính còn bị hạn chế nên trong thiết bị ghép nối phải có bộ nhớ và thực hiện truyền tin từ bộ nhớ sang bộ nhớ của thiết bị ghép nối, do đó giải phóng cho máy vi tính trong thời gian truyền tin, giúp cho máy vi tính trung tâm có khả năng quản lý nhiều mạng truyền chữ cùng một lúc. Đồng chí Bình đã cùng với các cán bộ Viện kỹ thuật quân sự thiết kế lắp ráp thiết bị TSL-2 rồi Datacom. Thiết bị tự động thực hiện việc bắt liên lạc, tự động truyền tin với tốc độ 300 bit/s, có chương trình kiểm tra và sửa lỗi, có khả năng tương thích với các loại kênh truyền có chất lượng khác nhau, có địa chỉ để tiện việc tổ chức liên lạc mạng. Thiết bị này còn được kết hợp để thiết lập một mạng báo động nhanh dùng hình thức hiện số và phát âm thanh.

Sử dụng máy truyền chữ loại T-100 khá hơn loại máy Đức T-51 hoặc máy Mỹ FGC-97 (phụ tùng vật liệu khan hiếm). Thời gian này ở Việt Nam đã có vi tính XT, giá tiền xấp xỉ máy T-100 nên quân chủng đồng ý cho thông tin mua máy vi tính XT thay cho máy truyền chữ. Đồng chí Bình kết hợp với Viện Kỹ thuật quân sự II và Trung tâm toán - máy tính quân đội thiết kế lắp ráp thiết bị chuyên dụng dùng cho việc truyền số liệu giữa các máy tính thông qua các loại kênh thông tin. Thiết bị này vẫn được thiết kế để thực hiện truyền tin từ bộ nhớ sang bộ nhớ của thiết bị ghép nối, giảm nhẹ công việc cho máy tính trung tâm. Nếu đầu cuối dùng máy truyền chữ thì có lắp thêm thiết bị hỗ trợ để chuyển đổi mã ASCII thành mã truyền chữ và đưa số liệu ra với tốc độ 50 bit/s. Nếu đầu cuối là nhân viên báo vụ thì lắp thêm thiết bị hỗ trợ chuyển mã ASCII thành mã moóc và phát tín hiệu moóc cho báo vụ nhận.

Khi nạp số liệu vào thì báo vụ gõ manip, thiết bị hỗ trợ sẽ chuyển mã móoc thành mã ASCII và chuyển số liệu sang thiết bị ghép nối để phát đi. Thông tin không quân đã trở thành đơn vị đi đầu trong toàn quân thực hiện được việc truyền số liệu bằng máy tính qua các kênh truyền sóng ngắn và sóng cực ngắn.

Tiếp đó, Phòng Thông tin dùng máy vi tính thiết kế tổng đài truyền số liệu đa kênh, có thể ghép nối với nhiều loại kênh truyền khác nhau và làm việc với nhiều tốc độ truyền tin: 300, 600, 1200 bit/s. Hệ thống thông tin truyền số liệu thực sự trở thành hệ thống chủ yếu bảo đảm thông tin chỉ huy cho quân chủng trên phạm vi cả nước.

Khi hệ thống thông tin bưu điện và quân đội đã được hiện đại hoá, các máy vi tính cao cấp, các máy fax, các môđem truyền số liệu tốc độ cao... đã có nhiều trên thị trường, hệ thống thông tin truyền số liệu trên sóng VTĐ vẫn không hề giảm đi ý nghĩa và công dụng đối với thông tin quân sự, nhất là khi cần tổ chức thông tin cơ động và phân tán trên diện rộng.

Ngày 1-7-1999, hai quân chủng hợp nhất thành Quân chủng Phòng không - Không quân. Trong thời kỳ đổi mới, khoa học công nghệ, trong đó có công nghệ thông tin phát triển như vũ bão, đang tác động mạnh mẽ biến đổi kinh tế, xã hội và đời sống tinh thần, vật chất của con người, thông tin không quân cũng lại có bước phát triển mới. Nếu trước đây thông tin đứng vị trí cuối cùng trong 5 yếu tố: Cơ động, hỏa lực, phòng hộ, chỉ huy, thông tin thì nay trong lý luận mới lại coi khống chế thông tin là yếu tố hạt nhân để khống chế không gian tác chiến. Do vậy, yêu cầu đối với công tác kỹ thuật thông tin lại càng phải cao hơn, đòi hỏi khắt khe hơn. Với trí thông minh và rất sáng tạo, cán bộ kỹ thuật thông tin sẽ tạo ra nhiều kỳ tích phục vụ cho nhiệm vụ xây dựng và sẵn sàng chiến đấu của quân chủng.

Hà Nội, 10.2004

XƯỞNG ĐẠI TU MÁY BAY A33

Trung tá ĐẶNG ĐÌNH NINH*

(Nguyên Xưởng trưởng Xưởng đại tu máy bay A33)

Ngày 11-7-1960, thi hành hiệp định giữa Chính phủ Việt Nam và Trung Quốc, một đoàn thực tập sinh 21 người được cử sang Trung Quốc thực tập đại tu các loại máy bay IAK-18, Li-2, An-2 và IL-14. Hiệp định ký kết có sự tham gia của đồng chí Hoàng Thế Thiện, thượng tá, Phó chính uỷ Cục Không quân. Đoàn thực tập sinh được đưa đến trường Hàng không số 3 ở Cẩm Châu thuộc tỉnh Liêu Ninh, cách Bắc Kinh khoảng 800 km về hướng đông bắc, thực tập máy bay IAK-18. Đây là trường đào tạo phi công và nhân viên kỹ thuật của Trung Quốc. Sau khi đến trường, theo quyết định của cấp uỷ, mọi người được phân công như sau: Trưởng đoàn Lê Minh, thượng uỷ, thực tập vị trí Xưởng trưởng; Trần Ngọc Khanh, trung uỷ - Phó trưởng xưởng; Lê Đắc Tước, thượng uỷ - Chính trị viên xưởng; Trịnh Xước, chuẩn uỷ - Trưởng ban kế hoạch - vật tư; Đặng Đình Ninh, thiếu uỷ - Trưởng ban kỹ thuật; Vũ Hữu Thư, chuẩn uỷ - Chủ nhiệm phân xưởng đặc thiết; Trần Văn Đạt, thượng sĩ - Chủ nhiệm phân xưởng phụ tùng; Đặng Văn Ba, thượng sĩ - Chủ nhiệm phân xưởng cơ khí.

21 thành viên đoàn đi thực tập đều đã có 5 năm làm việc ở sân bay Gia Lâm nên chỉ sau 4 tháng thực tập đại tu loại máy bay IAK-18, một loại máy bay nhỏ để huấn luyện, nhà trường đã giao đoàn thực tập hoàn toàn đảm nhiệm đại tu một chiếc hoàn chỉnh đạt chất lượng tốt.

Tháng 1-1961, đoàn trở về Bắc Kinh thực tập máy bay Li-2, IL-14 ở sân bay

Đông Giao. Nhận thấy nhân viên tổ cơ khí đã nắm vững kỹ thuật, Xưởng trưởng Lê Minh cùng 6 nhân viên về nước trước chuẩn bị thành lập xưởng, đồng chí Trần Ngọc Khanh phụ trách số người còn lại.

Từ tháng 1 đến tháng 6-1961, việc thực tập đại tu 2 loại máy bay trên hoàn thành, 10 đồng chí được trở về nước, còn lại 4 người là Trần Ngọc Khanh, Đặng Đình Ninh, La Sâm và Nguyễn Văn Nhân chuyển đến xưởng đại tu máy bay An-2 ở sân bay Thượng Hải thực tập. Chỉ trong vòng một tháng, 4 cán bộ kỹ thuật đã nắm vững yêu cầu kỹ thuật đại tu và tháng 8-1961, kết thúc chuyển đi thực tập của đoàn.

Ngày 20-10-1961, Xưởng đại tu máy bay cánh quạt được thành lập theo quyết định của Bộ Quốc phòng và đóng ở sân bay Bạch Mai vì tại đây sẵn có hanggar với diện tích khoảng 500m² và có sẵn đường băng cho máy bay lên xuống.

Đầu năm 1962, được phép của cấp trên đồng chí Lê Minh đã tuyển dụng được gần 200 chiến sĩ nghĩa vụ, phần đông quê ở Hà Nội và Thanh Hoá để đào tạo các nhân viên kỹ thuật của xưởng do các đồng chí thực tập ở Trung Quốc về làm nòng cốt, biên chế xưởng được hình thành, vừa học vừa làm những trang thiết bị cần thiết.

Do xưởng đóng trên sân bay Bạch Mai nên mọi người quen gọi là xưởng Bạch Mai. Năm 1967, khi quân chủng PK-KQ có 9 xưởng ký hiệu từ A31 đến A39, xưởng Bạch Mai mang phiên hiệu A33.

Năm 1963, đánh dấu bước trưởng thành của xưởng: Kiểm tra kéo dài niên hạn cho 4 chiếc IAK-18 của Trung đoàn 910 và đại tu thành công chiếc IAK-18 đầu tiên mang số 14. Năm 1964, đại tu thành công chiếc Li-2 số 61628. Năm 1965, mặc cho đế quốc Mỹ điên cuồng đánh phá các sân bay, ở sân bay

Gia Lâm 2 chiếc IL-14 số 482 (chuyên cơ) và 516 bị sập càn hư hỏng nặng, xưởng đã thành lập thêm phân xưởng 14 do đồng chí Đặng Đình Ninh phụ trách, biệt phái sang làm việc ở sân bay Gia Lâm gần 8 tháng. Được sự giúp đỡ của 6 chuyên gia Trung Quốc, phân xưởng 14 đã sửa chữa nặng và đại tu thành công các máy bay này.

Tháng 1-1966, khi đưa máy bay IL-14 số 516 sang Bắc Kinh kiểm tra chất lượng sau đại tu, Xưởng trưởng Lê Minh cùng các đồng chí Đặng Đình Ninh và kỹ sư Cao Bình đi theo sang làm việc với Ban Giám đốc xưởng đại tu máy bay ở sân bay Đông Giao. Do khéo léo ngoại giao của đồng chí Lê Minh, ông Giám đốc xưởng Đông Giao đã nhận kết nghĩa với xưởng Bạch Mai và nhận được hơn một tấn vật tư phụ tùng gồm hơn 200 mặt hàng bên ta đang rất khan hiếm như các loại đệm cao su, dây điện, ống dầu mềm, đinh tán... Nhờ có số hàng này xưởng đã vượt qua được khó khăn những năm tiếp theo.

Trong số những máy bay An-2 được xưởng đại tu phải kể đến chiếc máy bay mang số hiệu C555. Chiếc máy bay này do phi công Liên Xô lái bị vướng cây rơi ở Hà Tĩnh và hỏng nặng. Các chuyên gia Liên Xô đề nghị huỷ bỏ, nhưng về phía xưởng, sau khi cử người đến tận nơi xem xét, Ban Giám đốc đã uỷ nhiệm cho thợ gò bậc cao Hồ Hữu Mậu cùng một số nhân viên vào Hà Tĩnh đưa máy bay về xưởng hồi phục. Sau 3 tháng, máy bay An-2 số C555 đã cất cánh trên bầu trời Hà Nội.

Tháng 9-1964, một chiếc máy bay khác của nước ngoài hạ cánh bắt buộc xuống một ruộng khoai ở miền tây tỉnh Quảng Bình. Xưởng đã cử đồng chí Đặng Đình Ninh phụ trách một tổ kỹ thuật vào đó để tổ chức tháo rời máy bay làm 3 phần, chuyên lên 3 chiếc xe vận tải, vượt qua hơn 400 km và gần chục cầu phà trong thời chiến để đưa máy bay về sân bay Bạch Mai.

Thời gian này chiếc T-28 số 963 đã hỏng động cơ và hệ thống điện, thiếu sắm

lốp nên đã phải ngừng hoạt động. Có chiếc T-28 đưa từ Quảng Bình về, Xưởng trưởng Lê Minh đề xuất lấy một số phụ tùng của máy bay này lắp cho chiếc 963. Một tháng sau, chiếc T-28 số hiệu 963 được sửa chữa hoàn chỉnh và được bàn giao cho Trung đoàn 919 đưa vào trực chiến. Đêm 15-2-1964, chiếc máy bay này do phi công Nguyễn Văn Ba và Lê Tiến Phước lái đã bắn rơi chiếc C-123 của Mỹ - nguy cơ biệt kích tung ra miền Bắc trên bầu trời Hồi Xuân, Thanh Hoá, lập chiến công đầu cho Không quân Việt Nam.

Ngoài những nhiệm vụ nói trên, xưởng còn được giao nhiệm vụ đi tìm xác chiếc máy bay A-4D của Mỹ bị bắn rơi ở vịnh Hạ Long ngày 5-8-1964; tìm xác chiếc AD-6 của Mỹ bị bắn rơi ở biển Lạch Trường (Thanh Hoá) đưa về cho Bộ Tổng Tham mưu nghiên cứu; sang Nậm Thà (Lào) ngay sau ngày giải phóng Nậm Thà kiểm tra kỹ thuật 2 chiếc C-47 giặc còn bỏ lại...

Sau đó, xét khả năng phát triển của xưởng, theo đề nghị của Chính phủ Việt Nam, Chính phủ Liên Xô viện trợ cho xưởng toàn bộ trang thiết bị của một nhà máy đại tu máy bay cánh quạt hiện đại mang ký hiệu công trình 3656. Vừa sản xuất vừa tổ chức tiếp nhận trên 2000 tấn hàng mất hơn một năm mới hoàn thành, nhưng chưa triển khai sử dụng được bao nhiêu thì đúng lúc giặc Mỹ đánh phá ác liệt, xưởng nhận lệnh phải di chuyển về các vùng nông thôn, chờ theo trên 2000 tấn hàng mới tiếp nhận.

Năm 1976, sau khi đất nước hoàn toàn giải phóng, Liên Xô dự định viện trợ cho ta một xưởng đại tu MiG-21 mang phiên hiệu công trình 75414. Bộ Tư lệnh quân chủng quyết định giao cho xưởng A33 chuẩn bị tiếp nhận công trình này, cùng với xưởng A39 chuyển từ sân bay Yên Bái về Đa Phúc hợp nhất thành xưởng A32 với quân số trên ngàn người. Năm 1979, do xảy ra chiến tranh ở biên giới phía Bắc, xưởng A32 được lệnh bàn giao 200 công nhân sang Cục Hàng không dân dụng và di chuyển vào sân bay Đà Nẵng (Cục phó Cục Kỹ thuật Trần Kim Ngọc và Xưởng trưởng Đặng Đình Ninh ký quyết định bàn giao 200 công nhân này).

Năm tháng xây dựng và lớn mạnh của xưởng đại tu máy bay A33, phải kể đến sự đóng góp của những con người đã có nhiều sáng kiến kỹ thuật có giá trị và những bàn tay vàng góp phần không nhỏ vào sự nghiệp của xưởng như: Thợ gò Hồ Hữu Mậu, thợ động cơ La Sâm, thợ điện Hồ Ân, thợ sơn Nguyễn Hữu Huy, thợ hàn Kiều Dương Thụ, thợ nguội Đặng Văn Ba, thợ tiện Đào Công Rép, kỹ sư Cao Văn Bình, trung cấp kỹ thuật Phan Bàng, Nguyễn Văn Đản, Xưởng phó Trần Ngọc Khanh và người có công đầu chính là Xưởng trưởng Lê Minh, đã về hưu sau 11 năm mang quân hàm đại úy.

Hà Nội, 2004

NGÀNH KỸ THUẬT ĐO LƯỜNG KHÔNG QUÂN NHỮNG NGÀY ĐẦU XÂY DỰNG

Đại tá TRẦN THANH*

(Nguyên Trưởng phòng Đo lường Quân chủng PK-KQ)

Cuối tháng 6-1965, đang công tác ở Trung đoàn 921, tôi nhận được lệnh điều động về Phòng Máy bay, Cục Hậu cần Quân chủng. Buổi gặp gỡ đầu tiên giao nhiệm vụ là đồng chí Cục trưởng, Trung tá Trần Thái Vĩnh và hai đồng chí Cục phó: Trung tá Lương Hữu Sắt và Thiếu tá Lê Phước, về Phòng Máy bay, tôi được gặp các lãnh đạo, chỉ huy Phòng là các anh: Thiếu tá Nghiêm Xuân Quỳnh, Trưởng phòng và Đại úy Phan Văn Dưỡng, Phó phòng. Sau đó tôi được giao nhiệm vụ trợ lý Vô tuyến điện, giúp Trưởng bộ môn Phạm Tẩy.

Cuối tháng 12 năm đó, Cục trưởng gọi tôi lên tìm hiểu về chuyên môn, ngành nghề được đào tạo. Cái chính là Cục trưởng muốn tìm hiểu ngành học vô

tuyến điện của tôi có liên quan gì đến các thiết bị đo lường. Sau khi nghe Cục trưởng hỏi và được Cục phó Lương Hữu Sắt động viên, với những kiến thức học được, tôi mạnh dạn nhận nhiệm vụ mới.

Tôi bắt tay ngay vào việc tự học tập nghiên cứu máy đo. Qua thời gian công tác ở Cục Hậu cần, tôi biết có trạm A20 thuộc Phòng 23 tên lửa. Chức năng của trạm là kiểm chuẩn và sửa chữa máy đo tên lửa đất đối không. Được sự đồng ý của Cục Hậu cần, qua lời giới thiệu của trợ lý máy đo tên lửa, kỹ sư Phạm Duy Nhất, tôi gặp đồng chí Trưởng phòng Tên lửa, thiếu tá Đỗ Đức Dục, trình bày nguyện vọng muốn học tập và nghiên cứu tất cả các loại máy đo có trong trạm. Đồng chí Dục tỏ ra rất nhiệt tình và tạo điều kiện cho tôi được tiếp xúc với các trang bị máy đo hiện có.

Với sự tận tình học tập của mình, sau thời gian ngắn tìm tòi học tập, tôi mạnh dạn báo cáo Cục phó Cục Hậu cần về những gì đã thu lượm được. Tôi cũng đã giới thiệu với Cục phó những thiết bị đo lường mới được trang bị cho tên lửa, còn đối với thiết bị đo lường không quân, tôi sắp xếp các loại máy đo theo từng nhóm họ cho dễ nhớ và đồng chí Cục phó tỏ ra hài lòng, tin tưởng vào kiến thức mới tôi tích lũy được.

Để tiếp tục nâng cao kiến thức, tôi xin phép lãnh đạo Cục được tiếp tục đến A20 học tập. Lúc này tại A20 có các chuyên gia Liên Xô làm việc về công tác quy chuẩn máy đo và cũng nhân dịp này, tôi đề nghị thủ trưởng Cục đưa một số thiết bị đo lường của không quân sang A20 quy chuẩn. Trạm trưởng A20 lúc đó là đồng chí Hoàng Khánh Toàn, rất nhiệt tình giúp đỡ công việc quy chuẩn máy đo của không quân.

Sau một quá trình nghiên cứu học tập, tôi tự hỏi vì sao bộ đội tên lửa mới ra đời lại có sự đảm bảo kỹ thuật đo lường chu đáo đến như vậy. Không quân được ra đời sớm hơn, nhưng công tác chăm lo tới kỹ thuật đo lường dường

như còn bỏ ngỏ, chưa được quan tâm đúng mức. Xuất phát từ suy nghĩ đó, tôi mạnh dạn đề nghị lãnh đạo Phòng Máy bay và thủ trưởng Cục những vấn đề cần thiết quan tâm đến công tác bảo đảm kỹ thuật đo lường. Sau khi phân tích những vấn đề thực tế về công tác bảo đảm an toàn, chất lượng các chuyên bay, thủ trưởng Cục nhất trí xây dựng công tác kỹ thuật máy đo cho không quân. Vừa hay lúc đó lãnh đạo Cục nhận được bản Điều lệ công tác đo lường của Quân đội nhân dân Việt Nam do một đồng chí chuyên gia Liên Xô giúp biên soạn. Có trong tay bản Điều lệ, lãnh đạo Cục quyết tâm triển khai tổ chức công tác bảo đảm kỹ thuật đo lường. Tôi được Cục phó gợi ý dựa vào đó để nghiên cứu biên soạn dự thảo Điều lệ công tác máy đo quân chủng.

Tháng 6-1966, Phòng Tham mưu Cục Hậu cần được bổ sung kỹ sư Đinh Công Tuấn, chuyên theo dõi tình hình máy đo của quân chủng và điều động kỹ sư Nguyễn Hữu Dự tăng cường cho A20, Cục phó Lê Phước chính thức giao nhiệm vụ cho tôi đặc trách biên soạn dự thảo bản Điều lệ nói trên. Mọi việc trở nên bận rộn và việc biên soạn Điều lệ mà tôi phụ trách cứ bị ngắt quãng. Mặc dầu vậy, tôi vẫn quyết tâm phải hoàn thành nhiệm vụ. Sau một chương Điều lệ được biên soạn, tôi lại trình đồng chí Cục phó Lê Phước xem và góp ý. Quá trình được tham gia ý kiến vào bản dự thảo điều lệ công tác máy đo và qua các cuộc hội thảo về vấn đề này, nhận thức của cán bộ chỉ huy các cấp về tầm quan trọng của công tác bảo đảm kỹ thuật máy đo được nâng lên. Phó Tư lệnh phụ trách kỹ thuật Quân chủng Phòng không - Không quân (PK-KQ) Nguyễn Văn Tiên cũng rất quan tâm đến vấn đề này.

Tháng 2-1967, bản dự thảo Điều lệ công tác máy đo được soạn thảo xong và trình lên Phó Tư lệnh Quân chủng Nguyễn Văn Tiên để phê duyệt.

Tháng 4-1967, Tư lệnh Quân chủng ký ban hành một số quy định về công tác kỹ thuật đo lường và Phó Tư lệnh Quân chủng Nguyễn Văn Tiên ký ban hành bản dự thảo Điều lệ công tác đo lường trong quân chủng. Tháng 5-1967, Ban máy đo thuộc Cục Hậu cần hình thành và tôi được bổ nhiệm làm Trưởng ban. Đầu năm 1968, hội nghị về công tác đo lường lần đầu tiên được tổ chức ở

Quảng Bá với sự có mặt đông đủ của cán bộ chỉ huy các cấp từ quân chủng đến các trung đoàn, tiểu đoàn và đại biểu của các cơ quan kỹ thuật Bộ Quốc phòng, Viện nghiên cứu kỹ thuật. Tư lệnh Quân chủng đã quán triệt nội dung bản Điều lệ dự thảo và yêu cầu cán bộ chỉ huy các cấp nghiêm chỉnh thực hiện.

Ban máy đo lúc đầu chỉ có 5 đồng chí: Kỹ sư Đinh Công Tuấn, kỹ sư Phạm Duy Nhất, 2 cán bộ trung cấp máy bay là Lại Văn Năm, Phạm Duy Thành và tôi. Tuy ít người, nhưng trên cơ sở quy định của bản Điều lệ, chúng tôi tích cực triển khai xuống các đơn vị, trạm, xưởng và hình thành một hệ thống quản lý kỹ thuật đo lường thống nhất từ quân chủng đến các đơn vị cơ sở. Lúc này, Trạm A20, cơ sở kiểm tra chất lượng và sửa chữa máy đo của quân chủng, được dời về Quảng Bá và tổ chức thành xưởng máy đo A38 của quân chủng dưới sự chỉ đạo của Ban máy đo. Với sự bổ sung các cán bộ kỹ thuật cao cấp, trung cấp, ở A38 đã hình thành phân đội đo lường không quân do đồng chí Đào Duy Tuyến phụ trách. Đồng chí Đặng Thị Nhu, kỹ sư vật lý học ở Liên Xô về, được giao phụ trách tổ đo lường chuyên dùng vô tuyến điện không quân.

Mùa hè năm 1968, A38 bắt đầu tổ chức đội cơ động đến các đơn vị không quân 921, 923, 919... kiểm chuẩn máy đo do đồng chí Đặng Thị Nhu phụ trách. Đội có thêm một chuyên gia Liên Xô cùng 6 nhân viên kỹ thuật. Bước đầu tổ chức đội cơ động kiểm chuẩn máy đo, kinh nghiệm còn hạn chế, nhưng đã giúp đơn vị kiểm chuẩn được trên 50% máy đo có trong trang bị.

Thành công ban đầu của đội cơ động kiểm chuẩn máy đo đã nâng cao uy tín của Ban máy đo quân chủng. Để chuẩn bị cho những bước đi tiếp theo, Ban máy đo đề nghị quân chủng tiếp tục mời chuyên gia sang huấn luyện, hướng dẫn kiểm tra chất lượng, sửa chữa các loại máy đo chuyên dùng không quân. Chính trong thời gian này có hai chuyên gia rất giỏi đã hướng dẫn cho hai tổ máy đo đặc thiết và vô tuyến chuyên dùng ở A38 hoàn thành nhiệm vụ một cách xuất sắc.

Để phát huy hiệu quả việc sử dụng các chuyên gia Liên Xô, quân chủng đã điều động đồng chí Hồ Đắc Trứ, kỹ sư vô tuyến không quân thông thạo tiếng Nga về làm Xưởng trưởng xưởng A38, trực tiếp tổ chức và chỉ đạo công tác triển khai bảo đảm kỹ thuật đo lường cho không quân. Từ năm 1970, việc bảo đảm máy đo cho không quân cơ bản đi vào nề nếp.

Cùng với sự lớn mạnh của Quân chủng PK-KQ, Phòng Máy đo đã được thành lập với sự bổ sung nhiều trợ lý kỹ thuật KQ như: Nguyễn Văn Linh, Phan Ngọc Bái, Ngô Quang Hải, Tạ Quốc Sử, Tạ Hữu Tuynh, Dương Quang Ngọc... Ngành Máy đo phòng không - không quân nhanh chóng trưởng thành và có uy tín đối với ngành Máy đo quân đội.

Năm 1975, sau khi miền Nam được giải phóng, Phòng Máy đo cùng với các cán bộ kỹ thuật A38 đã có mặt hầu hết trên các sân bay thu được của địch để tiếp quản các khí tài và thiết bị đo lường, đồng thời tiến hành những biện pháp cần thiết bảo quản trang thiết bị này phục vụ không quân. Đặc biệt là việc tiếp quản hai Trung tâm quy chuẩn lớn trên sân bay Biên Hoà và Tân Sơn Nhất của không quân ngụy đã giữ được nguyên vẹn. Đây là các trung tâm được trang bị khá hiện đại, riêng trung tâm quy chuẩn Biên Hoà là Phòng thí nghiệm quy chuẩn cấp I, có thể quy chuẩn cho không quân cả vùng Đông Nam Á. Vì vậy, trong thời gian ngắn, cán bộ nhân viên kỹ thuật đo lường quân chủng cùng các “nhân viên mới” từng làm trong các Trung tâm quy chuẩn kể trên, được tuyển chọn vào làm việc theo chính sách nhân đạo của Đảng và Nhà nước ta, nhanh chóng nghiên cứu làm chủ các Trung tâm quy chuẩn thu hồi được, phục vụ tốt việc quy chuẩn các máy đo dùng để kiểm định chất lượng các loại máy bay F-5, A-37, UH-1...

Năm 1977, khi Quân chủng PK-KQ được tách ra thành Quân chủng Phòng không và Quân chủng Không quân, Phòng Máy đo cũng được tách ra thành hai phòng với chức năng chuyên sâu hơn và có hai trung tâm quy chuẩn:

Trung tâm quy chuẩn phòng không A38 và Trung tâm quy chuẩn không quân A45. Đây cũng là cơ sở để hình thành ngành Tiêu chuẩn đo lường chất lượng của quân đội ta hiện nay.

Hà Nội, 20.10.2001

XƯỞNG A-32 ĐƯỢC NHÂN DÂN CHE CHỞ, ĐÙM BỌC ĐỂ TRƯỞNG THÀNH

Đại tá NGUYỄN GIAO*

(Nguyên Phân đội trưởng Vô tuyến điện - Radar Xưởng A32)

Năm 1966, chúng tôi gồm 3 người, Nguyễn Văn Soạn, Nguyễn Xuân Cầu và tôi được giao nhiệm vụ lên phía Bắc tiếp nhận bộ xe công trình PAS-12M (PIAC-12M) do Liên Xô viện trợ. Đây là bộ xe với đầy đủ thiết bị đồng bộ giúp cho việc sửa chữa máy bay chiến đấu phản lực ở mức độ trung tu trong điều kiện dã chiến.

Trong các năm 1966, 1967..., đế quốc Mỹ điên cuồng đánh phá miền Bắc và không quân ta, với những trang bị chiến đấu như MiG-17, MiG-19, MiG-21, không ngừng cất cánh chiến đấu giành thắng lợi. Số lượng máy bay của ta không nhiều lại hoạt động với cường độ cao nên không tránh khỏi những hỏng hóc, đòi hỏi công tác sửa chữa, bảo dưỡng phải tiến hành thường xuyên, trong mọi điều kiện, không kể ngày đêm. Trước yêu cầu nhiệm vụ đó, Bộ Tư lệnh Quân chủng quyết định điều bộ xe công trình PAS-12M về giao cho Xưởng A-32 và yêu cầu việc triển khai bộ xe không được gần khu vực sân bay, mọi việc bảo dưỡng kỹ thuật và sửa chữa máy bay cũng phải tiến hành trong điều kiện dã chiến, không để địch phát hiện đánh hỏng.

Chấp hành mệnh lệnh cấp trên, chúng tôi đi nhận bộ xe về. Vấn đề là phải bố trí bộ xe ở đâu vừa bảo đảm được an toàn trong phòng không, vừa thuận tiện cho việc kéo dặt máy bay vào sửa chữa. Bộ xe đâu có nhỏ, khi triển khai, nó đâu có khác một xưởng máy thu nhỏ, chưa kể đến việc khi có máy bay vào sửa chữa, một mục tiêu khá lớn hiện ra dưới bầu trời, tránh sao được “con mắt” trinh sát của máy bay địch. Khó khăn như vậy, không có nghĩa là bó tay. Chúng tôi quyết định cử một bộ phận tiền trạm đi khảo sát mọi nơi, cố tìm ra một nơi không quá gần sân bay, nhưng cũng phải thuận tiện cho việc kéo dặt máy bay đến sửa chữa và lại có khả năng nguy trang che mắt không quân địch. Sau nhiều lần khảo sát, chúng tôi chọn địa điểm triển khai bộ xe là một khu vườn cây thuộc xã Bắc Hồng, huyện Đông Anh. Nơi đây từng là căn cứ nổi tiếng trong những năm kháng chiến chống Pháp và hiện nay vẫn là một xã có truyền thống chống Mỹ xâm lược. Nhiều con em trong làng xã đã lên đường vào Nam đánh Mỹ. Tình cảm của nhân dân địa phương đối với bộ đội trước sau thủy chung, đầm thắm nghĩa tình như cá với nước.

Từ làng Mỹ Nội, làng Thượng Phúc thuộc xã Bắc Hồng nhìn ra Quốc lộ 3, khoảng 3 km là ga xe lửa Đông Anh và cũng từ đây khoảng cách trên cùng trục đường là trạm biến thế Đông Anh, trạm biến thế to nhất miền Bắc lúc bấy giờ và cũng từ địa điểm này lên sân bay Nội Bài khoảng 10 km. Chính nơi đây có hai mục tiêu máy bay địch thường xuyên đánh phá, đó là trạm biến thế và ga xe lửa Đông Anh. Việc chúng tôi quyết định chọn nơi đây làm nơi đặt bộ xe công trình quả là táo bạo, nếu không muốn nói đến từ mạo hiểm. Phân tích cho cùng, chúng tôi nghĩ rằng một nơi thường xuyên bị đánh phá thế này, địch không thể ngờ bỗng nhiên mọc lên một xưởng nhỏ để sửa chữa, trung tu máy bay. Sau khi nghe báo cáo và đi kiểm tra thực địa, cấp trên đã chuẩn y cho chúng tôi triển khai bộ xe công trình đúng nơi đã lựa chọn.

Được cấp trên chuẩn y, chúng tôi tiến hành làm việc với Đảng uỷ, chính quyền địa phương. Đảng uỷ, chính quyền và nhân dân địa phương biết được chúng tôi triển khai trên địa bàn xã Bắc Hồng thiết bị kỹ thuật hiện đại bảo đảm cho không quân chiến đấu, đã coi đó là một vinh dự được góp phần vào

công cuộc đánh Mỹ của cả nước. Khi làm việc cụ thể với chi bộ và cán bộ 2 thôn Mỹ Nội và Thượng Phúc, chúng tôi cũng được cán bộ và nhân dân nhiệt tình ủng hộ và sẵn sàng đón bộ đội về đóng quân. Nhân dân tình nguyện cho bộ đội mượn cả khu vườn cây xanh cùng với lũy tre và được đào giao thông hào, đắp ụ cần thiết bảo đảm an toàn cho người và cho khí tài chiến đấu, được dựng nhà ăn, nhà bếp kê cả hội trường sinh hoạt. Nhờ sự giúp đỡ của địa phương, những thiết bị xe máy công kênh đã có chỗ đậu an toàn. Ngoài ra, các gia đình trong hai thôn, dù chật hẹp vẫn dành chỗ cho bộ đội ở, coi như con cháu, anh em trong nhà. Dân quân địa phương phối hợp chặt chẽ với đơn vị trong việc tuần tra canh gác cả ngày đêm, trong việc bố phòng và cả việc báo động phòng không.

Bộ đội không quân đối với nhân dân địa phương không chỉ trọn vẹn nghĩa tình, chấp hành nghiêm kỷ luật dân vận mà còn biết giúp dân thu hoạch mùa màng, chăm sóc sức khỏe cho nhân dân... nên được nhân dân hết lòng tin yêu.

Trong một lần đến thăm và kiểm tra tình hình đơn vị đồng chí Nguyễn Văn Tiên, Phó Tư lệnh Quân chủng tỏ ra hài lòng về công tác tổ chức bảo đảm kỹ thuật, công tác dân vận và sẵn sàng chiến đấu của đơn vị. Đồng chí đã tin tưởng giao nhiệm vụ cho đơn vị. Xưởng A-32 được ra đời từ ngày đó. Ban lãnh đạo Xưởng đầu tiên gồm các đồng chí: Nguyễn Phú Khang, Xưởng trưởng; Hoàng Sum, Xưởng phó; Phan Văn Đính, phụ trách kỹ thuật chung; Nguyễn Khắc Dực, phụ trách kỹ thuật động cơ máy bay; Phạm Hồng Công và Nguyễn Năm, phụ trách công tác kiểm tra chất lượng; Lê Phương Đông, phụ trách cung cấp vật tư - khí tài; Thái Văn Bài và Nguyễn Lương Thuần, phụ trách phân đội sửa chữa thân cánh máy bay; Trần Thanh và Đặng Phùng Thời, phụ trách phân đội thiết bị hàng không; Lê Đình Tám và Đặng Dư, phụ trách phân đội vũ khí; Nguyễn Giao, phụ trách phân đội vô tuyến điện - radar; Lê Văn Sơn và Nguyễn Văn Hiến, phụ trách kỹ thuật phân đội phụ tùng, phụ kiện máy bay; Đào Duy Tuyến, phụ trách phân đội đo lường và phân xưởng sản xuất ôxy, nitơ. Cùng với việc quyết định thành lập xưởng, nhiều cán bộ, kỹ sư, trung cấp kỹ thuật, thợ bậc cao (từ bậc 3 trở lên), nhân viên kỹ thuật lành nghề qua đào tạo ở Liên Xô, Trung Quốc, các nước Đông Âu và ở Việt

Nam được tập trung về xưởng. Những ngày đầu thành lập, mặc dầu được sự quan tâm của các cấp, nhưng chúng tôi không phải không có những khó khăn nhất định. Cái chính là anh em chưa sử dụng thành thạo những trang bị có trong tay. Phải nhờ sự có mặt của các chuyên gia Liên Xô về từng chuyên ngành giúp đỡ, chúng tôi mới dần dần tháo gỡ được những khó khăn. Và khi chúng tôi thành thạo vận hành quy trình công nghệ sửa chữa thiết bị, các loại máy bay MiG-17, MiG-21 lần lượt được đưa vào xưởng để sửa chữa và trung tu. Mặc dù trong điều kiện dã chiến còn khó khăn và thiếu thốn, nhưng những gì chúng tôi làm được đều đem lại kết quả tốt, bảo đảm nâng nhanh số máy bay tốt tham gia chiến đấu, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trên giao. Trong số những máy bay hỏng, có MiG-21 bị trúng bom bi, hỏng cả buồng lái và thân cánh, nhưng sau thời gian gắn vào xưởng đã được hồi phục để trở lại đội ngũ chiến đấu.

Gần 4 năm sống sơ tán và làm việc trong lòng nhân dân, được sự đùm bọc, che chở của nhân dân, chúng tôi càng thấm thía khi nghe Bác nhắc lại lời nhà thơ Thanh Tịnh: “Để trăm lần không dân cũng chịu. Khó vạn lần dân liệu cũng xong”.

Xưởng A-32 lớn mạnh như ngày nay một phần là nhờ sự giúp đỡ to lớn của nhân dân xã Bắc Hồng, mà cụ thể là nhân dân hai làng Mỹ Nội và Thượng Phúc.

Đã lâu tôi không có dịp trở lại nơi này, nhưng những gì còn đọng lại trong tôi, đó chính là tình người, tình quân dân và ý chí đánh Mỹ đến cùng của toàn quân, toàn dân để có thắng lợi vĩ đại năm 1975.

Hà Nội, 9.2004

CỘI NGUỒN CỦA NHỮNG CÔNG TRÌNH KHOA HỌC

Thượng tá NGUYỄN PHƯƠNG ĐIỆN*

(Phó phòng Tuyên huấn Cục Chính trị Quân chủng PK-KQ)

Suốt gần 4 giờ ngồi với anh, với mong muốn được hiểu sâu thêm về những sáng kiến cải tiến kỹ thuật hàng không của anh, nhưng anh chỉ toàn nói về đồng đội mình, về những thành công trong công tác nghiên cứu cải tiến kỹ thuật của tập thể Viện Kỹ thuật quân sự Phòng không - Không quân của anh. Cuối cùng tôi lại phải tìm đến với bạn bè anh - Những người đã cùng anh vật lộn với công việc hàng chục năm qua để thực hiện ý định của mình.

Huỳnh Tùng sinh ra từ đất võ Bình Định, trong một gia đình cán bộ cách mạng. Năm 1954 khi vừa tròn 9 tuổi Huỳnh Tùng được tập kết ra Bắc và học trong các trường học sinh miền Nam. Năm 1961 anh nhập ngũ và được cử đi học ở Học viện Kỹ thuật hàng không Giu-cốp-xki (Liên Xô). Năm 1964, anh cùng đồng đội được về Học viện công trình Cáp Nhĩ Tân (Trung Quốc) hoàn thành nốt chương trình đào tạo kỹ sư hàng không.

Năm 1968 tốt nghiệp về nước giữa lúc cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân của đế quốc Mỹ đối với miền Bắc đang diễn ra ác liệt, kỹ sư Huỳnh Tùng được điều về làm trợ lý Phòng Máy bay của Quân chủng, rồi được đi bổ túc kỹ sư ở nước ngoài sau đó về làm trợ lý Phòng Nghiên cứu kỹ thuật của Cục Kỹ thuật. Đây chính là thời kỳ anh cùng cố kiến thức tích lũy kinh nghiệm từ thực tế hoạt động của ngành kỹ thuật hàng không. Tuy là trợ lý ở cơ quan nhưng thời gian này các cán bộ ngành kỹ thuật hàng không thường xuyên có mặt ở các sân bay cùng bộ đội giải quyết những vấn đề phức tạp của công tác bảo đảm kỹ thuật để phục vụ chiến đấu. Huỳnh Tùng ấp ủ mơ ước đóng góp thật nhiều cho ngành kỹ thuật hàng không nhưng chiến tranh chưa cho phép anh tập trung vào nghiên cứu. Nhiệm vụ lúc này của các anh là tập trung khai thác vũ khí trang bị và đảm bảo tốt công tác kỹ thuật phục

vụ cho không quân ta đánh thắng.

Những sáng kiến cải tiến kỹ thuật của Huỳnh Tùng thật sự nở rộ sau năm 1975. Khi miền Nam giải phóng, Huỳnh Tùng được cử phụ trách khối nghiên cứu kỹ thuật không quân, nhiệm vụ chủ yếu của các anh là tập trung khai thác trang thiết bị của nhà máy, tăng tầm bay cho các loại trực thăng, máy bay chiến lợi phẩm như UH-1, C-119, CH-47.

Năm 1976, trước yêu cầu của cuộc chiến tranh bảo vệ biên giới Tây Nam của Tổ quốc, Huỳnh Tùng được giao nhiệm vụ cùng với kỹ sư Nguyễn Kim Khôi nghiên cứu cải tiến máy bay vận tải C-130 để ném bom. Theo tài liệu để lại của địch thì Mỹ cũng có phương án dùng C-130 để thả bom theo phương pháp trượt lồi của đuôi máy bay. Thực hiện phương án này phải có radar, phải tính toán nhiều yếu tố phức tạp. Trên thực tế Mỹ chưa áp dụng cách này, đối với chúng ta việc khôi phục sửa chữa ra đa lúc bấy giờ gặp rất nhiều khó khăn. Huỳnh Tùng suy nghĩ và đề xuất phương án thả bom theo phương pháp thả hàng. Phương án được phê chuẩn, anh cùng kỹ sư Nguyễn Kim Khôi lao vào tính toán các yếu tố kỹ thuật. Tìm đọc, nghiên cứu các tài liệu của địch để lại và bắt tay vào thiết kế, sau những tháng ngày làm việc căng thẳng vất vả rồi những lần thử nghiệm đề tài cải tiến máy bay vận tải C-130 để ném bom do kỹ sư Huỳnh Tùng phụ trách đã thành công được Bộ Quốc phòng trao giải thưởng. Sáng kiến cải tiến kỹ thuật này được tiếp tục bổ sung hoàn thiện và áp dụng cho loại máy bay khác của không quân ta.

Trong các năm 1977, 1978, 1979 khí tài vật tư chiến lợi phẩm hàng không bắt đầu khan hiếm dần do không có nguồn nhập. Trong khi nhiệm vụ chiến đấu, huấn luyện của không quân ta có yêu cầu rất lớn. Nổi lên là vấn đề lớp máy bay, các loại máy bay dùng nhiều thì hết lớp, có loại không dùng hoặc dùng ít thì lớp dự trữ khá nhiều. Hiếm một nổi mỗi loại máy bay có loại lớp riêng với kích cỡ, tải trọng khác nhau nên không thể lắp lẫn cho nhau được. Kỹ sư Huỳnh Tùng được giao nhiệm vụ nghiên cứu giải quyết bài toán về lớp máy bay.

Anh bắt đầu đi từ việc nghiên cứu đắp lốp. Đọc tài liệu của địch để lại, Huỳnh Tùng biết Mỹ cũng có phương pháp đắp lốp nhưng đắp như thế nào lại không hề có một tài liệu nào đề cập. Anh tìm đến nhà máy Z751 đặt vấn đề phối hợp nghiên cứu và thực hiện. Khi đắp xong thử nghiệm không thành công, lốp đắp bị bóc. Không chịu bó tay, Huỳnh Tùng lại tiếp tục nghiên cứu tìm tòi thử nghiệm, cuối cùng anh tìm ra nguyên nhân không thành công của phương pháp đắp lốp là do sử dụng vật liệu khác loại vật liệu chế tạo ban đầu. Điều này hiện tại không thể thực hiện được do chính sách cấm vận kinh tế của Mỹ đối với nước ta đồng thời điều kiện kinh tế của đất nước chưa cho phép chúng ta nhập khẩu những vật tư, vật liệu đắt tiền. Trước mắt công việc đắp lốp tạm dừng để tìm giải pháp khác. Huỳnh Tùng đã mạnh dạn cải tiến tang trống, tính toán lại tải trọng để dùng lốp của máy bay C-123 lắp cho máy bay C-130, sau đó thay cho cả máy bay C-119. Sáng kiến này đã cho phép tiếp tục khai thác sử dụng các loại máy bay hiện có đồng thời tiết kiệm trong việc sử dụng các loại vật tư khí tài dư thừa phục vụ cho chiến đấu, huấn luyện.

Tuy bước đầu giải quyết được những khó khăn về lốp nhưng kỹ sư Huỳnh Tùng vẫn trăn trở. Anh nghĩ nước mình là một nước nhiệt đới có nguồn nguyên liệu cao su dồi dào, có đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật được đào tạo bài bản lẽ nào lại chịu bó tay không tự sản xuất được lốp máy bay. Anh mơ ước sẽ nghiên cứu thành công phương pháp sản xuất lốp máy bay ở trong nước. Thật may mắn, năm 1979, Huỳnh Tùng được cử đi nghiên cứu sinh ở Liên Xô, anh xác định sẽ đi sâu nghiên cứu hệ thống cất hạ cánh của máy bay. Sang Liên Xô anh được sự giúp đỡ nhiệt tình của một chuyên gia giỏi về hệ thống cất hạ cánh. Biết anh say sưa nghiên cứu về đề tài này, ông thầy khuyên: Trong cất hạ cánh hay nhất là càng, trong càng không gì hay bằng lốp, mà lốp cũng là khâu khó nhất trong hệ thống càng vì vậy muốn thành công phải kiên trì nghiên cứu. Thế là đề tài “Nghiên cứu độ bền mỏi của lốp máy bay tiêm kích trong điều kiện sử dụng của Việt Nam đối với máy bay MiG-21” của Huỳnh Tùng được hình thành. Anh hiểu rằng đề tài thành công sẽ góp phần rất lớn vào việc giải quyết những khó khăn về lốp máy bay ở trong nước, đồng thời nó mở ra hướng nghiên cứu mới cho những người làm

công tác khoa học kỹ thuật hàng không của Việt Nam là mạnh dạn đi thẳng vào những vấn đề hóc búa nhất. Để thực hiện đề tài trước hết phải giải được bài toán siêu tĩnh, lập trình giải quyết vấn đề hội tụ. Bước sang năm thứ hai với bao công sức bỏ ra Huỳnh Tùng vẫn chưa đạt được kết quả. Được nghỉ hè, anh quyết định ở lại nước bạn nghiên cứu, anh biết ở nhà vợ anh rất mong anh về phép, đã bao năm chị xoay sở một mình vừa công tác vừa nuôi con để anh yên tâm công tác, học tập. Ngày đó hai con gái anh đều còn nhỏ, gái lớn mới 5 tuổi, cháu bé vừa tròn một tuổi. Anh cũng rất muốn được về thăm con và đỡ đần vợ phần nào để bù đắp lại những ngày vợ chồng dang dở xa nhau. Thế nhưng công việc nghiên cứu vẫn chưa xong, dịp hè là một điều kiện tốt để làm trên máy tính. Ở trường mỗi học viên chỉ có một phiếu máy tính, nghỉ hè anh em về nước, Huỳnh Tùng được sử dụng bốn, năm phiếu máy tính để thực hiện các chương trình khác nhau. Tính toán, xử lý mãi vẫn không hội tụ được. Cuối cùng Huỳnh Tùng nghĩ ra phương pháp chặn thay đổi tham số và đã thành công, trước khi kết thúc kỳ nghỉ hè cũng là lúc anh giải quyết xong vấn đề nan giải nhất.

Cuối năm 1982, anh bảo vệ thành công luận án Phó tiến sĩ khoa học kỹ thuật và trở về nước công tác. Thời gian này ở trong nước anh em đồng nghiệp của anh vẫn đang nghiên cứu đắp lớp cho máy bay nhưng chưa thành công. Câu hỏi của Bộ Quốc phòng và Quân chủng đặt ra với Huỳnh Tùng lúc đó là có sản xuất được lớp không. Anh khẳng định là làm được.

Thế nhưng sự đời lại không đơn giản. Khi đưa vấn đề này ra các cơ sở sản xuất trong nước đều từ chối, họ rất ngại đi vào một lĩnh vực vừa mới, vừa khó vừa có những đòi hỏi khắt khe. Tìm đến Công ty cao su Sao Vàng, Huỳnh Tùng được Tiến sĩ Nguyễn Duy Đang, Giám đốc công ty ủng hộ. Anh được bố trí một buổi giới thiệu cho Phòng Kỹ thuật công ty về công nghệ sản xuất lớp máy bay và đề xuất phương án nghiên cứu chế tạo lớp máy bay MiG-21BIS. Trước đó Công ty cao su Sao Vàng đã làm lớp cho máy bay chở khách Tu-134 nhưng yêu cầu về tính năng của loại lớp này không cao bằng tính năng của lớp máy bay tiêm kích, mặt khác máy bay Tu-134 có cụm hai lớp nên khi sản xuất ra lớp mới, quá trình thử có thể thử từng chiếc kèm theo lớp do nước ngoài sản xuất nên nhà máy rất yên tâm khi thử nghiệm. Lần này

tuy hào hứng với công việc mới nhưng trong thâm tâm nhiều cán bộ kỹ thuật của nhà máy rất lo lắng.

Đề tài do Phó tiến sĩ Huỳnh Tùng và Tiến sĩ Nguyễn Duy Đang, Giám đốc Công ty cao su Sao Vàng đồng chủ nhiệm.

Đề tài tập trung giải quyết các vấn đề: Xây dựng các tham số kỹ thuật của sấm, lớp và tính năng cơ, lý, hóa của vật liệu làm sấm lớp, thiết kế sản phẩm, pha chế vật liệu, thiết kế khuôn, hoàn thiện công nghệ sản xuất, thiết kế các thiết bị thử nghiệm như: Thiết bị phá nổ, hệ thống cân bằng tĩnh, dụng cụ ép tĩnh, máy tải động càn, tổ chức sản xuất và thử nghiệm.

Sau quá trình hợp tác nghiên cứu, thiết kế và chế thử, những chiếc lớp chính của máy bay MiG-21BIS đã ra đời. Quân chủng tổ chức tiến hành bay thử lớp, kết quả thử nghiệm tốt, an toàn tuyệt đối. Hội đồng nghiệm thu Bộ Quốc phòng đã đánh giá đề tài đạt xuất sắc và kiến nghị cho sản xuất tiếp để sử dụng. Quân chủng đã cho sản xuất loạt nhỏ rồi loạt lớn cung cấp cho các đơn vị sử dụng, từng bước thay thế việc nhập ngoại. Chất lượng lớp do Viện Kỹ thuật Không quân cùng Công ty cao su Sao Vàng sản xuất tương đương chất lượng lớp cùng loại của Nga và Ấn Độ. Kết quả của đề tài này còn tạo tiền đề cho việc nghiên cứu, sản xuất tiếp các loại sấm, lớp trên các loại máy bay khác của Quân chủng.

Năm 1994, 1995, Phó tiến sĩ Huỳnh Tùng và Tiến sĩ Nguyễn Duy Đang cùng các cán bộ của nhóm nghiên cứu lại thực hiện đề tài: “Nghiên cứu sản xuất sấm của lớp máy bay MiG-21Bis”. Đề tài thực hiện thành công và nghiệm thu đạt loại xuất sắc. Năm 1996, cũng tổ đề tài trên đã thực hiện đề tài: “Nghiên cứu sản xuất lớp máy bay C-52 (54)”. Từ năm 1997, sấm lớp của máy bay C-52 (54) đã được sản xuất hàng loạt và đưa vào sử dụng ở các đơn vị.

Năm 1998 do có thành tích đóng góp vào chế thử sấm, lớp máy bay đại tá Phó tiến sĩ Huỳnh Tùng được tặng thưởng Huân chương Chiến công hạng Nhì. Tập thể đồng tác giả tạo ra công nghệ chế tạo sấm, lớp máy bay đã đoạt giải nhì, giải thưởng VIFOTEC dành cho các công nghệ ưu tiên năm 1998.

Lần gặp anh gần đây anh kể cho tôi nghe về niềm vui của anh và gia đình anh sau 36 năm lặn lội đã làm xong thủ tục để trên công nhận liệt sĩ cho người cha thân yêu của anh đã hy sinh trên đường trở về Nam chiến đấu, anh nói: Mỗi khi nhắc đến gia đình, đến ba má là tôi không cầm được nước mắt. Trước lúc trở về Nam ba tôi đã động viên tôi nhập ngũ, ba tôi bảo: Vào quân đội con sẽ có một môi trường mới để phấn đấu, rèn luyện, ba mong con học hành đến nơi đến chốn để sau này có kiến thức góp phần xây dựng quê hương. Thật không ngờ đó lại là lời dặn dò cuối cùng của người cha thân yêu. Khi tôi trở thành người lính thì cũng là lúc ba tôi hy sinh trên đất bạn Lào. Má tôi ở lại quê hương, sau khi chồng và con tập kết, địch đã bắt bà đánh đập, hành hạ đến khi ho ra máu và chết. Trước khi nhắm mắt, má tôi ước ao làm sao tìm được hài cốt ba tôi đưa về quê để hương khói. Vậy mà... giọng anh nghẹn lại, tôi hiểu anh không thể nguôi ngoai nỗi đau mỗi khi nhắc đến gia đình, đến quê hương và cao hơn nữa, xa hơn nữa, từ những tình cảm thiêng liêng ấy anh đã lớn lên và trưởng thành, phải chăng những cống hiến của anh cho ngành kỹ thuật không quân đã có cội nguồn từ tình yêu thương đó.

SỰ RA ĐỜI CỦA BỘ CẦU DÂY MIG-21

Đại tá, Thạc sĩ NGUYỄN TIẾN VĨNH*

(Nguyên giáo viên kỹ thuật Máy bay - Động cơ MiG-21, Trung đoàn 921)

Năm 1966, những cuộc oanh tạc bằng không quân của đế quốc Mỹ trên miền

Bắc Việt Nam càng về cuối năm càng trở nên ác liệt. Máy bay Mỹ ném bom kho Đức Giang, Gia Lâm, tiểu đoàn bộ kỹ thuật đang đóng quân ở nhà 2 tầng khu A cùng trung đoàn bộ Trung đoàn 921, được lệnh đi sơ tán triệt để. Tiểu đoàn bộ phân tán ở xen kẽ trong các nhà dân, riêng chỉ huy tiểu đoàn được bố trí làm việc trong lán tự tạo ở rìa làng, nơi có giao thông hào, giáp cánh đồng, tiện cho việc cảnh giới máy bay địch, sơ tán khi họp đồng người và bảo đảm được bí mật quân sự.

Tháng 11-1966, tôi đang chuẩn bị tài liệu lên lớp chuyển loại cho các cán bộ kỹ thuật thì tiểu đoàn trưởng, đại úy Phạm Tâm, gọi lên giao nhiệm vụ mới. Chẳng đoán biết được nhiệm vụ gì, cứ nghe nói nhiệm vụ mới là thấy hồi hộp. Bước vào lán, tôi thấy tiểu đoàn trưởng chờ sẵn. Cùng dự giao nhiệm vụ, có chuẩn úy Nguyễn Đức Cường, trợ lý kỹ thuật tiểu đoàn. Có lẽ vì công việc khẩn trương, Tiểu đoàn trưởng vào đề luôn khi tôi vừa kịp ngồi xuống với tâm trạng hồi hộp, đại ý, theo nhận định của Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân (PK-KQ), giặc Mỹ thất bại nặng nề ở miền Nam sẽ tiếp tục leo thang đánh phá ác liệt Hà Nội, Hải Phòng...; các sân bay, trận địa pháo cao xạ và tên lửa phòng không... sẽ là mục tiêu oanh tạc; do vậy phải có kế hoạch và phương tiện phục vụ sơ tán triệt để khí tài quân sự, đặc biệt máy bay MiG-21, mối đe dọa đối với không lực Hoa Kỳ. Bộ Tư lệnh Quân chủng giao cho Trung đoàn 921 nghiên cứu phương án và thiết bị đưa MiG-21 đi sơ tán bằng đường không; trước mắt, tiểu đoàn giao nhiệm vụ này cho đồng chí Vĩnh, sau này tùy theo tình hình sẽ bổ sung thêm nhân lực, nếu có khó khăn gì, tiểu đoàn sẽ giúp đỡ.

Ngồi nghe nhiệm vụ và lúc trên đường trở về nơi sơ tán, tôi có cảm giác chỉ huy tiểu đoàn đang nghĩ đến chuyện không tưởng ở đâu đấy. Sơ tán MiG-21 bằng đường không, thật là chuyện lạ! Song nhiệm vụ đã được “cột” cho tôi rồi, thấy cũng mừng, nhưng cái lo thì chiếm hầu hết cảm giác. Với trình độ kỹ thuật có hạn, sao đủ năng lực nghiệp vụ giải quyết vấn đề hóc búa như vậy. Mặt khác, tài liệu, cơ sở vật chất rất thiếu thốn, dựa vào đâu tìm ra lời giải cho bài toán sơ tán máy bay bằng đường không? Lo là vậy, cũng lại thấy mừng. Cấp trên phải đánh giá trách nhiệm và năng lực nghiệp vụ của bản thân như thế nào mới chọn tôi giao nhiệm vụ này. Vậy con đường duy nhất

của tôi lúc này là phải tìm mọi biện pháp hoàn thành nhiệm vụ trên giao, mặt khác, bên cạnh tôi còn bao nhiêu đồng đội cùng khoá học có thể sẵn sàng giúp đỡ. Tôi bắt tay ngay vào công việc bằng việc xem lại kết cấu thân vỏ, thiết bị động lực, các mối ghép chịu lực cơ bản của máy bay để tìm ra phương án thiết kế.

Tôi được biết, tháng 8-1966, trong một buổi giao ban của Phòng Kỹ thuật Quân chủng, đồng chí Lê Quỳnh, Trưởng ban quân giới có nêu vấn đề cấu máy bay đi sơ tán bằng dây cầu, Cục Kỹ thuật chấp thuận và giao nhiệm vụ nghiên cứu chế thử, nhưng chưa triển khai. Vậy tôi phải bắt đầu từ đâu? Tiếp tục ý tưởng dây cầu (hay quang treo), tôi tìm được các điểm cố định để treo máy bay bằng bộ cầu dây, sao cho khi nâng máy bay lên độ cao cần thiết sẽ không bị tác động của gió làm lệch tâm máy bay, gồm 2 bu lông có móc treo ở 2 mối chốt chính lắp ghép sườn gốc hai bên cánh với thân máy bay; quang treo ở khoang số 6 (mối càng trước) và khoang số 28 (khoang ghép nối thân và đuôi máy bay), được định vị bằng dầm treo. Miệt mài khoảng một tuần lễ, bằng các phép tính khí động và độ bền vật liệu, tôi hoàn thành bản vẽ kỹ thuật thiết kế với các kích thước dung sai lắp ghép, chế độ tải và vật liệu cần thiết cho các kết cấu cơ bản của bộ cầu máy bay MiG-21. Bản thiết kế này được trình lên cơ quan kỹ thuật các cấp của Quân chủng PK-KQ và sau đó được xưởng A-33 không quân nghiên cứu chế tạo. Trong quá trình chế tạo cầu, theo tôi được biết, Phòng Kỹ thuật Quân chủng và cán bộ, công nhân xưởng A-33 đã vượt qua rất nhiều khó khăn để thiết kế chi tiết, tìm vật liệu phù hợp về kích thước và thành phần hoá học (ví dụ, phải lên khu gang thép Thái Nguyên tìm dây cáp cầu đúng kích cỡ thiết kế...). Họ phải làm việc trong điều kiện hết sức khó khăn, làm ngày làm đêm giữa các trận oanh tạc của không quân địch, thậm chí phải làm đêm trong điều kiện thiếu ánh sáng... để hoàn thành bộ cầu đưa vào thí nghiệm trong thời hạn sớm nhất.

Để hỗ trợ theo dõi và phối hợp với Quân chủng chế tạo bộ cầu, theo đề nghị của Tiểu đoàn kỹ thuật, Trung đoàn 921 đã tăng cường cho chúng tôi 2 người có rất nhiều kinh nghiệm trong việc khai thác và tháo lắp, sửa chữa máy bay ở đại đội định kỳ (Đại đội 14) là các đồng chí Hoàng Đình Diễm và Nguyễn Quang Hoàng, đồng thời cấp riêng cho 1 chiếc xe tải GAZ-53 phục vụ việc đi

lại và chuyên chở. Nhờ sự giúp đỡ kịp thời của trung đoàn, chúng tôi đã tìm được dầm treo có kích thước phù hợp (đường kính 80mm, dài 8.000mm) đưa về xưởng. Cuối tháng 12-1966, bộ cầu đã hoàn thành và được đưa về trung đoàn chuẩn bị thử nghiệm.

Sáng sớm một ngày đầu tháng Giêng năm 1967, tranh thủ lúc tạm yên tiếng súng phòng không, dưới sự chứng kiến và chỉ đạo của cán bộ Quân chủng, trung đoàn, tiểu đoàn kỹ thuật, nhóm chúng tôi tiến hành lắp ráp bộ dây cầu lên máy bay MiG-21 thử nghiệm, một máy bay đã bị hỏng còng trước, và treo nó lên trục thăng Mi-6 do phi công Nguyễn Xuân Trường lái. Giây phút hồi hộp, mong chờ nhất đã đến. Mi-6 nâng dần độ cao để căng dây cầu và nâng nhẹ nhàng MiG-21 khỏi mặt đất, treo trên không khoảng một phút, sau đó thực hiện một vòng khép kín vòng quanh sân bay Nội Bài an toàn (từ đầu tây, qua rìa làng Nội Bài, vòng qua đầu đông và trở về sân đỗ đầu tây).

Cuộc thử nghiệm thành công đã mở ra khả năng dùng Mi-6 để sơ tán MiG-21 bằng đường không an toàn và nhanh chóng, mặc dầu chuyên gia bạn không tin là có thể thực hiện được. Điều “không tưởng” như tôi nghĩ ban đầu đã trở thành hiện thực bằng trí sáng tạo và lòng quyết tâm của một tập thể cán bộ kỹ thuật không quân trong Trung đoàn 921 và trong Quân chủng, trong đó có cán bộ kỹ thuật xưởng A-33. Ít ngày sau, một chiếc MiG-21 đầu tiên được “không vận” bằng Mi-6, do phi công Nguyễn Văn San lái, đến một địa điểm sơ tán trên sườn một quả đồi thuộc dãy núi Thẩn Lăn, Vĩnh Phúc. Trong chuyến “không vận” này, tôi trực tiếp ngồi trên Mi-6 để theo dõi hoạt động của bộ cầu dây và tính ổn định của MiG-21 khi trục thăng bay, thông qua đó đánh giá kết quả của công việc sơ tán.

Chuyến “không vận” MiG-21 thành công, cho phép chúng tôi khẳng định việc sơ tán máy bay bằng đường không có thể thực hiện được. Đó chính là tiền đề bảo toàn lực lượng của không quân ta trong những ngày chiến tranh ác liệt sau này.

Hà Nội, 9-2004

THỢ MÁY “ĐÔNG DƯƠNG”

Đại tá NGUYỄN DUY LÊ*

(Trưởng phòng Quản lý điều hành bay Quân chủng PK-KQ)

Cụm từ “thợ máy Đông Dương” không biết xuất hiện từ đâu và có từ bao giờ. Song với tôi, những kỷ niệm về ngày tháng được làm việc cùng các anh, những người được mang danh “thợ máy Đông Dương” đó không bao giờ có thể quên. Đó chính là những người làm công tác bảo đảm kỹ thuật cho chiếc máy bay mang ký hiệu TL-1, do chính bàn tay, khối óc sáng tạo của những kỹ sư Việt Nam thiết kế, chế tạo và sản xuất.

Ngày ấy, tôi là người được điều động bổ sung về Viện Kỹ thuật không quân để tham gia chuẩn bị bay thử máy bay TL-1. Lúc này các anh thuộc bộ phận thiết kế, chế thử và phi công bay thử đã miệt mài làm việc từ rất lâu trước đó. Những vất vả nhọc nhằn với bao khó khăn, thiếu thốn về cơ sở vật chất kỹ thuật... trong những ngày chuẩn bị cho ra “lò” chiếc máy bay “tự lực”, tôi chỉ được nghe kể lại. Bây giờ nhìn thấy máy bay đã được hình thành, một thành quả bằng sức lao động sáng tạo của những anh em được tham gia vào công cuộc sáng chế ban đầu, đủ làm cho tôi thấy tự hào, tin tưởng và cảm phục. Khi được trực tiếp cùng làm việc, được chứng kiến những công việc cụ thể mà anh em trong tổ “thợ máy Đông Dương” thực hiện, tôi hiểu đầy đủ bản chất nổi nhọc nhằn và cái tâm trong sáng của người lính thợ không quân Việt Nam. Đó là các anh: Luân, Hồng, Tùng thuộc tổ động cơ - thân - cánh; các anh Khôi, Thệ thuộc tổ thiết bị hàng không; anh Hân thợ vô tuyến điện... Đây là những người lính thợ từng lăn lộn với nhiều chủng loại máy bay, từng phục vụ ở nhiều đơn vị, từng cơ động trên hầu hết các sân bay do không quân ta quản lý và ngoài ra đã từng tham gia phục vụ cho các chuyến bay trên chiến trường Lào và Căm-pu-chia. Phải chăng, các anh có vinh dự được đảm nhận những trọng trách trên cương vị thợ máy ở nhiều nơi như vậy nên mang

danh “thợ máy Đông Dương”. Những ngày phục vụ cuộc bay thử của TL-1 trên sân bay Hoà Lạc thật đáng nhớ. Giữa sân bay mênh mông nắng gió, chiếc máy bay TL-1 nhỏ bé như con cá nằm trên mặt nước biển mênh mông. Chuẩn bị bay thử, bao nhiêu việc phải làm: Kiểm tra thông điện, điều chỉnh, khắc phục những hỏng hóc phát sinh trong quá trình chuẩn bị... Nhiều giờ trong ngày, nhiều giờ trong đêm, nhiều ngày nối tiếp nhau, nhiều tuần nối tiếp nhau, mồ hôi không ngừng rơi, những khuôn mặt sạm đen đi vì nắng gió sân bay. Chúng tôi muốn cuộc bay thử đầu tiên phải thành công, như chiến thắng của một trận công kích vào đồn lũy địch. Chính vì vậy không bao giờ tôi có thể quên những nét mặt lo âu, trăn trở của đồng nghiệp khi máy bay có hỏng hóc mà chưa tìm ra nguyên nhân, chưa tìm ra hướng khắc phục. Chẳng hạn, cả một tập thể, bao gồm nhóm “thợ máy Đông Dương” và các nhà khoa học như các anh Châu “lớn”, anh Hải, anh Tộ, anh Bình, anh Châu “nhỏ”... lên cơn “sốt” chỉ vì không hiểu tại sao nhiệt độ động cơ máy bay không nằm trong giới hạn cho phép. Bao nhiêu ý kiến được đưa ra, bao nhiêu việc đã làm như mở cửa chớp cho vỏ bọc động cơ, điều chỉnh lượng nhiên liệu, lượng khí vào động cơ... mà không đạt hiệu quả. Tất cả trăn trở, mất ăn mất ngủ vì căn bệnh chưa tìm ra nguyên nhân để chữa trị. Hoặc có lần đồng hồ vòng quay dao động, điều chỉnh kiểu gì cũng không được... và mỗi lần như vậy tất cả lại lên cơn “sốt”. Ai cũng cảm thấy không thể ăn ngon, ngủ yên khi chưa có biện pháp khắc phục những sự cố như vậy. Tất cả lại lao vào làm ngày, làm đêm với một tinh thần hăng say, tận tụy, không tính toán đến chút đãi ngộ nào. Tất cả chỉ ôm ấp ước vọng nhỏ nhoi mong sao tìm ra căn bệnh của đứa con cưng “mang nặng đẻ đau” và chỉ khi tìm ra bệnh, chữa trị được mới dám cho máy bay cất cánh lên trời. Cuối cùng, thực tế không phụ công sức những người lính thợ, đứa con tinh thần của trí tuệ Việt Nam, phẩm vật của những bàn tay vàng Việt Nam đã bay lên bầu trời, lưu lại trong lòng những ai yêu quý nó những dấu ấn không dễ gì quên.

Tôi ghi lại những dòng tâm sự này để nhớ về những người đồng chí thân thiết, những người bạn đã cùng nhau chia sẻ ngọt bùi và hạnh phúc khi thấy được thành quả lao động sáng tạo của mình. Những người “thợ máy Đông Dương” hồi đó, cuộc đời quân ngũ mỗi người mỗi cảnh, giờ lại mỗi người mỗi nơi, hội ngộ chỉ là những cơ may hiếm hoi trong những dịp lễ lạt hoặc ngày truyền thống. Dù sao trong trái tim tôi vẫn mang nặng nỗi nhớ về các

anh. Xin gửi tới các anh lời yêu thương, quý trọng của những người luôn nặng lòng với bầu trời của Tổ quốc chúng ta.

Bạch Mai, 7.2002

NHỮNG CHIẾC MÁY BAY “MADE IN VIETNAM”

Thượng tá NGUYỄN PHƯƠNG ĐIỆN*

(Phó phòng Tuyên huấn Cục Chính trị Quân chủng PK-KQ)

Mơ ước chinh phục không luôn luôn là khát vọng cháy bỏng của con người. Từ thế kỷ thứ III trước công nguyên, nhà tiên tri nổi tiếng Archiredes đã tiên đoán rằng một vật thể có thể bay lên khi có trọng lượng bằng hoặc nhỏ hơn trọng lượng không khí mà nó chiếm chỗ. Tuy vậy, mãi tới cuối thế kỷ 18 loài người mới chế tạo được chiếc khí cầu đầu tiên và vài chục năm sau mới cho ra đời một số kiểu tàu lượn đơn giản nhất để bay lên không trung. Khả năng chế tạo máy bay của nhân loại được biết đến vào năm 1882 khi Mozaixki, một sĩ quan hải quân Nga đã nghiên cứu, làm ra được một chiếc máy bay hoàn chỉnh. Tiếp theo là anh em nhà Wrich (Mỹ) và một nhà chế tạo máy bay kiêm phi công của Pháp cho ra đời rồi bay thử thành công những kiểu máy bay hiện đại hơn trong những năm đầu của thế kỷ 20 đã mở ra tương lai cho một ngành công nghiệp mới: Công nghiệp chế tạo máy bay.

Ở Việt Nam, theo bước chân của người Pháp ngành hàng không xâm nhập vào khá sớm, nhưng trong suốt quá trình này chỉ tập trung vào khai thác, sử dụng còn việc sản xuất máy bay đều thực hiện ở chính quốc. Cách mạng tháng Tám thành công, Nhà nước ta đã thu được một số máy bay của chế độ cũ và giao cho Bộ Quốc phòng nghiên cứu, bay thử để huấn luyện phi công, thợ máy. Sau năm 1954, đặc biệt là trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu

nước, ngành hàng không nước ta mới thực sự phát triển khi được các nước anh em viện trợ cho các loại máy bay hiện đại. Giai đoạn này công việc của chúng ta là nghiên cứu khai thác, sử dụng, bảo quản, sửa chữa các loại máy bay hiện có, còn chuyện tự thiết kế, chế tạo máy bay chưa hề được đặt ra kể cả trong suy nghĩ.

Sau khi thống nhất đất nước năm 1975, với mục tiêu đào tạo một đội ngũ cán bộ nghiên cứu và công nhân kỹ thuật bước đầu biết thiết kế, chế thử và bay thử một số loại máy bay từ đơn giản đến phức tạp, làm nòng cốt cho nền công nghiệp hàng không Việt Nam trong tương lai, tháng 1 năm 1978, Đảng và Nhà nước đã gợi ý cho Quân chủng Không quân nghiên cứu xây dựng dự án chế thử máy bay. Tiến sĩ Trương Khánh Châu, Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân - người đã gắn liền với những sáng kiến cải tiến kỹ thuật nổi tiếng trong chiến tranh như: Nghiên cứu tháo dỡ, làm giá đỡ để vận chuyển sơ tán máy bay MiG-17 bằng ô tô; nghiên cứu sản xuất đệm chịu dầu cho máy bay MiG-17, IL-28; lắp dù hãm đà hạ cánh cho máy bay MiG-17; lắp rốc-két cho máy bay huấn luyện L-29; làm giàn cầu nguy trang cho máy bay MiG-21; cải tiến máy bay trinh sát IL-28 thành máy bay chiến đấu mang bom IL-28... được giao nhiệm vụ lập dự án: “Xây dựng cơ sở thiết kế và chế thử máy bay cánh quạt loại nhỏ”. Đối với nước ta thời điểm này việc thiết kế, chế tạo máy bay là một việc làm hết sức mới mẻ. Đội ngũ cán bộ, kỹ sư, nhân viên kỹ thuật hàng không của ta đều được đào tạo để khai thác, sử dụng các phương tiện bay, khi bắt tay vào nhiệm vụ mới phải tổ chức đào tạo lại và chuyển một bộ phận sang làm công tác thiết kế và công nghệ. Trong khi đó nền công nghiệp của đất nước còn ở trình độ thấp chưa đáp ứng được những yêu cầu cao của công nghiệp chế tạo máy bay. Giữa lúc chúng ta đang thiếu cán bộ kỹ thuật hàng không có kinh nghiệm trong lĩnh vực thiết kế, chế tạo máy bay được một Việt kiều là công trình sư thiết kế máy bay ở Pháp về nước giúp đỡ, hướng dẫn bộ phận nghiên cứu. Để thực hiện dự án, lúc đầu ta thành lập một tổ chức gồm các cán bộ, kỹ sư, nhân viên kỹ thuật hàng không có kinh nghiệm và trình độ làm công tác chuẩn bị. Do yêu cầu bảo mật, tổ chức này được gọi là ban X. Sau một thời gian tiến hành chuẩn bị cơ sở vật chất kỹ thuật cho chế thử và thiết kế sơ bộ máy bay, ban X phát triển thành phòng thiết kế máy bay và xưởng chế thử trực thuộc Viện kỹ thuật quân sự Không quân. Chiếc máy bay đầu tiên do ta thiết kế, chế thử sẽ dùng để thực hiện

nhiệm vụ trinh sát liên lạc mặt trận và được mang tên là TL-1.

Hồ sơ thiết kế đã được thẩm định theo tiêu chuẩn nước ngoài sau đó chuyển cho xưởng chế thử chế tạo. Xưởng chế thử đã phải thực hiện bản thiết kế và một quy trình công nghệ khá bài bản trong khi điều kiện máy móc, trang thiết bị thiếu thốn, lạc hậu. Tuy vậy, tập thể cán bộ, kỹ sư, nhân viên đã nêu cao tinh thần tự lực cánh sinh, khắc phục khó khăn tiến hành tốt các công việc như: Gò các tấm hợp kim nhôm cỡ lớn, làm khuôn để chế tạo các chi tiết có hình dáng phức tạp, làm mềm kim loại bằng phương pháp nung nóng tức thời, sản xuất các khung, xà chịu lực có kích thước lớn, chế tạo thùng nhiên liệu bằng phương pháp hàn điểm, uốn nắp buồng lái bằng mi ca... Những công việc này lẽ ra phải thực hiện ở cơ sở sản xuất hiện đại, nhưng ta chưa có điều kiện nên hầu hết phải làm bằng phương pháp thủ công. Với tinh thần lao động miệt mài, sáng tạo, tất cả vì mục tiêu tự sản xuất được máy bay, tháng 7 năm 1980, Viện Kỹ thuật quân sự Không quân đã cho ra đời chiếc máy bay cánh quạt 4 chỗ ngồi đầu tiên ở Việt Nam. Máy bay TL-1 do ta tự thiết kế, chế tạo toàn bộ phần kết cấu; chế tạo và lắp ráp hệ thống động lực điều khiển, thiết bị điện, hệ thống liên lạc vô tuyến điện tử. Máy bay TL-1 sử dụng động cơ IO-470F của hãng Continental (Mỹ). Sáng ngày 25 tháng 9 năm 1980 tại sân bay Hoà Lạc, Hội đồng bay thử Quân chủng Không quân đã quyết định cho TL-1 cất cánh. Hai phi công Nguyễn Xuân Hiến - Nguyễn Văn Sửu đã thực hiện thành công chuyến bay đầu tiên. Sau đó máy bay TL-1 tiếp tục thực hiện các bài bay quy định và hoàn thành hai giai đoạn bay thử: Bay thử khả năng bay và bay thử tính năng máy bay với 10 bài bay và bay được 102 phút trên không. Qua bay thử, các tính năng của máy bay TL-1 được xác định cơ bản gần đạt số liệu thiết kế: Tốc độ bay bằng lớn nhất đạt 220km/giờ, tốc độ cất cánh 125 km/giờ, tốc độ lên thẳng 5 mét/giây, khả năng cơ động, góc nghiêng cộng trừ 30 độ, trần bay 1400 mét.

Việc thiết kế, chế tạo thành công máy bay TL-1 đã ghi một dấu mốc quan trọng trong quá trình phát triển của ngành kỹ thuật hàng không Việt Nam. Thành công này khẳng định chúng ta không chỉ khai thác, sử dụng có hiệu quả các loại máy bay của nước ngoài mà còn tự mình thiết kế, chế tạo được máy bay, đồng thời nó gắn liền giữa nhiệm vụ khai thác kỹ thuật hàng không

với nhiệm vụ thiết kế chế tạo, mở ra hướng mới cho sự phát triển trong lĩnh vực quân sự và nền kinh tế quốc dân trong tương lai. Kết quả thiết kế, chế tạo thành công máy bay TL-1 đã vượt cả mục tiêu ban đầu, thông qua chương trình này không những nâng cao trình độ về công nghệ thiết kế, chế tạo máy bay cho đội ngũ cán bộ kỹ thuật mà đã làm ra sản phẩm có chất lượng tốt và bước đầu tích lũy được những kinh nghiệm quý báu làm cơ sở cho việc thực hiện những nhiệm vụ lớn hơn, quan trọng hơn. Đây thực sự là một niềm vui, một bất ngờ lớn đối với nhân dân cả nước, đúng như lời cố Tổng bí thư Lê Duẩn nhận xét sau khi xem bay báo cáo kết quả nghiên cứu, thiết kế, chế tạo máy bay TL-1 cuối năm 1980 tại sân bay Hoà Lạc: “Các đồng chí đã làm cho tôi bất ngờ, tôi mong rằng 5 năm tới các đồng chí sẽ làm cho tôi bất ngờ hơn nữa”.

Trước yêu cầu của công tác huấn luyện chiến đấu, tháng 9 năm 1982 Bộ Quốc phòng đã chuyển nhiệm vụ thiết kế và chế thử máy bay cánh quạt loại nhỏ thành chương trình thiết kế, chế thử máy bay huấn luyện.

Viện Kỹ thuật quân sự Không quân tiếp tục được giao thực hiện chương trình. Mục đích thiết kế, chế tạo máy bay lần này là sử dụng làm máy bay huấn luyện phi công sơ cấp, khi cần thiết có thể dùng làm máy bay trinh sát liên lạc hoặc máy bay chỉ điểm mặt trận. Máy bay được mang tên HL-1. So với máy bay TL-1, máy bay HL-1 có nhiều tính năng ưu việt hơn, đặc biệt nó có khả năng cơ động cao và được thiết kế để mang theo vũ khí phục vụ công tác huấn luyện. Nhờ được thừa hưởng kinh nghiệm khi thiết kế, chế tạo máy bay TL-1, công việc thiết kế và chế thử được tổ chức theo một quy trình khoa học hơn, các tiêu chuẩn thiết kế và phương pháp tính toán thực hiện thành thạo, chính xác hơn. Sau đúng 3 năm thiết kế, chế tạo giữa năm 1984 máy bay huấn luyện hai chỗ ngồi HL-1 được xuất xưởng và ngày 29 tháng 6 năm 1984 hai phi công Nguyễn Duy Lê - Nguyễn Đức Lâm thực hiện thành công chuyên bay thử đầu tiên. Quân chủng đã tổ chức bay thử nghiệm HL-1 với các bài bay khác nhau và chia làm ba giai đoạn: Giai đoạn bay thử khả năng bay, giai đoạn xác định khả năng kỹ chiến thuật của máy bay và giai đoạn bay hoàn thiện thiết kế và ứng dụng chiến đấu. Với 23 bài bay trong thời gian 9 giờ 30 phút trên không cùng hàng chục lần cất cánh giả, hội đồng bay thử

đã phát hiện, khắc phục một số thiếu sót trong thiết kế, chế tạo đồng thời xác định được giới hạn lớn nhất và nhỏ nhất của từng tính năng, của vùng bay, xác định tính điều khiển, tính ổn định của máy bay, điều chỉnh tối ưu trọng tâm và trọng lượng máy bay, hoàn thiện phần kết cấu và các hệ thống trên máy bay. Cuối cùng đã thử nghiệm hệ thống điều khiển hoả lực, chỉnh bia và bắn thử, xác định khả năng ứng dụng chiến đấu của máy bay HL-1. Kết quả bay thử cho thấy các số liệu về tính năng kỹ chiến thuật của máy bay rất phù hợp với các số liệu thiết kế, sự sai lệch không đáng kể. Như vậy, với việc thiết kế, chế tạo thành công máy bay huấn luyện HL-1, chúng ta đã có bước tiến mới, mục tiêu đặt ra không chỉ dừng lại ở việc đào tạo đội ngũ cán bộ, kỹ sư, nhân viên kỹ thuật hàng không biết thiết kế, chế tạo máy bay mà còn có thể sử dụng sản phẩm vào phục vụ nhiệm vụ huấn luyện chiến đấu của Quân chủng.

Tiếp theo HL-1, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Viện Kỹ thuật quân sự Không quân nghiên cứu chế thử một chiếc máy bay đậu nước có khả năng làm nhiệm vụ ở các đảo xa. Máy bay đậu nước có tên là ĐN-1 yêu cầu phải thiết kế để có thể đồng thời cất, hạ cánh trên đường băng và trên mặt nước. Trên cơ sở máy bay HL-1, Viện Kỹ thuật quân sự Không quân đã thay đổi về góc lắp và góc vênh cánh, góc lắp đuôi ngang, đồng thời thiết kế lắp thêm hệ thống phao đậu nước để máy bay có thể cất cánh và hạ cánh trên mặt nước. Tháng 4 năm 1987, máy bay đã được chế tạo xong và bắt đầu chương trình bay thử. Thời gian này do yêu cầu phải tập trung lực lượng cán bộ khoa học cho công việc khai thác các loại máy bay của Quân chủng, được sự đồng ý của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Tư lệnh Quân chủng Không quân quyết định không thí nghiệm phần đậu nước mà chỉ dừng ở phần bay thử khả năng bay.

Máy bay ĐN-1 được đổi tên thành HL-2. Kết quả bay thử HL-2 cho thấy các tính toán đều chính xác, tính năng máy bay đã thay đổi theo dự kiến. Tính ổn định ngang của máy bay lớn hơn máy bay HL-1. Tuy vậy, do gặp khó khăn khi sử dụng loại động cơ chiến lợi phẩm, sau khi thử nghiệm xong phần xác định khả năng bay, chương trình bay thử máy bay HL-2 phải tạm dừng. Chương trình thiết kế, chế thử máy bay cũng tạm gác lại để tập trung vào nhiệm vụ khác. Như vậy, trong vòng chưa đầy 10 năm, từ đầu năm 1978 đến

giữa năm 1987, được Đảng, Nhà nước và Bộ Quốc phòng khuyến khích, tạo điều kiện, Viện Kỹ thuật quân sự Không quân đã tự nghiên cứu, thiết kế và cho ra đời ba kiểu máy bay, điều đó chứng tỏ đội ngũ cán bộ khoa học của ta có khả năng và tiềm năng rất lớn cả trong khai thác, sử dụng và nghiên cứu, thiết kế, chế tạo máy bay. Nếu được đầu tư chúng ta hoàn toàn có thể tự làm ra được các khí cụ bay phục vụ cho quốc phòng an ninh và nền kinh tế đất nước.

Năm 1993, chương trình thiết kế, chế thử máy bay được khởi động trở lại bằng việc sản xuất ra loại máy bay nhỏ phục vụ nông nghiệp. Viện Kỹ thuật quân sự Không quân đã chế tạo thành công hai máy bay cánh mềm mang tên “Chim ưng” phục vụ bay trồng rừng đạt kết quả tốt, thực hiện đề tài độc lập cấp Nhà nước về chế tạo trực thăng loại nhỏ.

Tháng 6 năm 2003, Bộ Quốc phòng giao nhiệm vụ cho Quân chủng Phòng không - Không quân lập dự án chế thử một máy bay siêu nhẹ. Viện Kỹ thuật quân sự Phòng không - Không quân và Nhà máy A-41 thuộc Cục Kỹ thuật Quân chủng được giao nhiệm vụ thiết kế, chế thử chiếc máy bay này. Máy bay được lấy tên là VNS-41, là loại máy bay lưỡng dụng, vừa có khả năng cất hạ cánh trên đường băng cứng, vừa có khả năng cất hạ cánh trên mặt nước. Sau một năm rưỡi nghiên cứu, thiết kế và chế tạo, máy bay VNS-41 đã được Nhà máy A-41 xuất xưởng đúng vào dịp kỷ niệm 60 năm ngày thành lập Quân đội nhân dân Việt Nam, 15 năm ngày hội Quốc phòng toàn dân. Hội đồng bay thử Quân chủng đã tổ chức bay thử máy bay VNS-41 hơn chục lần để kiểm tra tính năng kỹ thuật và đánh giá kết quả thiết kế, chế tạo trước khi bay báo cáo. Ngày 24 tháng 12 năm 2004, tại sân bay Hoà Lạc, Bộ Tư lệnh Phòng không - Không quân đã chính thức tổ chức ban bay báo cáo Bộ Quốc phòng và Nhà nước. Trước sự chứng kiến của thủ trưởng và các cơ quan Bộ Quốc phòng, Bộ Khoa học công nghệ cùng các cơ quan chức năng của Chính phủ, đại tá Nguyễn Duy Lê, phi công cấp 1 - người đã từng bay thử thành công các loại máy bay HL-1, HL-2 trước đây đã điều khiển cho máy bay VNS-41 cất cánh từ đường băng bê tông bay lên bầu trời thực hiện các động tác kỹ thuật rồi nhẹ nhàng đáp xuống, lướt trên mặt nước hồ Đồng Mô. Để khẳng định khả năng cất cánh từ mặt nước, anh lại điều khiển cho máy bay

cất cánh bay lên, cuối cùng máy bay hạ cánh trên mặt hồ và “bơi” về bến đậu trong sự hân hoan của mọi người. Máy bay VNS-41 được đánh giá có nhiều tiến bộ về mặt thiết kế và công nghệ, trong đó có hai vấn đề quan trọng là đã nghiên cứu thay thế vật liệu kim loại bằng compozit và sử dụng phần mềm tin học cho các thiết bị trên máy bay. Khí động lực bay đảm bảo tính năng cân bằng, ổn định, hệ thống điều khiển và tính năng cất hạ cánh tốt, các tham số đạt yêu cầu so với tính toán, hệ thống động lực làm việc ổn định, tuổi thọ của máy bay theo tính toán là 10 năm với 3000 giờ bay và 500 lần hạ cánh nước. Phát biểu trong lễ biểu dương kết quả ngay sau chuyến bay báo cáo, Thượng tướng Phùng Quang Thanh, Ủy viên Trung ương Đảng, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng, Tổng Tham mưu trưởng Quân đội nhân dân Việt Nam đã đánh giá cao tập thể cán bộ, kỹ sư, phi công và nhân viên kỹ thuật đã có nhiều cố gắng trong quá trình nghiên cứu, thiết kế, chế tạo và bay thử thành công máy bay siêu nhẹ VNS-41. Đồng chí đã giao nhiệm vụ cho Quân chủng tiếp tục hoàn thiện máy bay VNS-41 và chuẩn bị mọi mặt để sản xuất từ 5 đến 6 chiếc chào mừng 60 năm cách mạng tháng Tám và ngày thành lập nước vào năm 2005.

Từ mục tiêu thiết kế, chế thử máy bay để đội ngũ cán bộ kỹ thuật làm quen với công việc, chỉ sau chiếc máy bay đầu tiên chúng ta đã sử dụng được sản phẩm phục vụ nhiệm vụ đó là một bước tiến quan trọng. Điều đáng ghi nhận là cả 5 loại máy bay do ta tự chế tạo và bay thử đều đảm bảo an toàn. Chất lượng loại sau cao hơn loại trước, so với máy bay các nước tiên tiến sản xuất thì máy bay của ta còn thua kém nhiều mặt song trong điều kiện trình độ khoa học công nghệ còn hạn chế, kinh tế khó khăn thì những thành công của chúng ta rất đáng ghi nhận và trân trọng. Ngoài 5 loại máy bay trên đây, trong thời gian vừa qua Quân chủng Phòng không - Không quân đã nghiên cứu, sản xuất ra nhiều loại khí cụ bay phục vụ công tác huấn luyện chiến đấu của Quân chủng. Với kinh nghiệm từ thực tế và những khả năng tiềm ẩn của con người Việt Nam, nếu được đầu tư thích đáng chúng hoàn toàn có thể tự làm ra những loại máy bay hiện đại hơn phục vụ cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc và mong muốn của chúng ta một ngày không xa những chiếc máy bay mang thương hiệu Việt Nam sẽ được xuất khẩu ra thị trường quốc tế. Những sản phẩm “MADE IN VTETNAM” sẽ tô thêm vẻ đẹp Việt Nam, sẽ tiếp tục khơi dậy lòng tự hào vốn có của con người Việt Nam và dân tộc

Việt Nam.

CẢI TIẾN UH-1 ĐỂ PHUN THUỐC TRỪ SÂU

Đại tá DƯƠNG NIẾT*

(Nguyên Phó sư đoàn trưởng - Chủ nhiệm kỹ thuật Sư đoàn 372)

Ở nước ta, nạn sâu cắn lúa, ăn lá cây rừng xảy ra thường xuyên, điển hình là mấy vụ sâu róm ăn lá thông ở Nghệ An, Thanh Hoá trong những năm vừa qua, gây nhiều khó khăn cho các địa phương. Không diệt sớm, diệt nhanh chúng sẽ lan rộng ra những nơi khác, trở thành nạn dịch, gây thiệt hại về kinh tế và làm ô nhiễm môi trường. Để ngăn chặn nạn sâu phá hoại mùa màng, nhiều nước trên thế giới đã dùng máy bay phun thuốc trừ sâu. Liên Xô (cũ) thường sử dụng máy bay An-2, loại máy bay cánh quạt, tốc độ nhỏ để phun thuốc. Đầu những năm 80 của thế kỷ trước, Việt Nam đã nhập một số máy bay loại này, nhưng bị một cơn bão lớn đổ bộ vào sân bay Vinh, nơi máy bay đổ, làm hư hỏng nặng số máy bay đó, chỉ sửa chữa hồi phục được rất ít nên không sử dụng để phun thuốc.

Dùng máy bay cánh quạt phun thuốc tuy có lợi là tốc độ nhanh hơn so với cách phun thủ công truyền thống của bà con nông dân thường làm và không ảnh hưởng đến sức khoẻ của người phun thuốc, nhưng yêu cầu phải có sân bay để cho máy bay lên xuống. Điều kiện đó ở nước ta ít có nơi phù hợp.

Nói về việc trừ sâu, tôi nhớ lại sau năm 1975, khi phục hồi xong số trực thăng của Mỹ thu được ở sân bay Biên Hoà, đồng chí Nguyễn Hồng Nhị, Sư đoàn trưởng Sư đoàn 372, giao nhiệm vụ cho Phòng Kỹ thuật Sư đoàn nghiên cứu cải tiến một trực thăng UH-1 để phun thuốc trừ sâu. Đây là công việc rất khó khăn đối với chúng tôi, mặc dù là lính kỹ thuật, nhưng là kỹ thuật máy bay,

chưa quen với việc đồng ruộng và càng không hiểu biết gì về kỹ thuật phun thuốc. Để thực hiện nhiệm vụ được giao, trước hết Phòng Kỹ thuật chúng tôi phải tìm hiểu yêu cầu kỹ thuật phun thuốc như thế nào? Ảnh hưởng của thuốc đối với các vật liệu dùng làm thiết bị hệ thống phun thuốc ra sao? Như ông cha ta thường nói: “Không thầy đố mày làm nên”. Không biết thì phải tìm thầy mà học. Nghĩ sao làm vậy. Nơi chúng tôi tìm đến đầu tiên là Chi cục Bảo vệ thực vật phía Nam, gặp các cán bộ kỹ thuật ở đây, đề nghị họ nói cho biết yêu cầu kỹ thuật của việc phun thuốc, tính chất hoá học của các loại thuốc và ảnh hưởng của từng loại thuốc (nếu có) đối với vật liệu dùng làm các thiết bị phun thuốc. Trên cơ sở những hiểu biết cơ bản yêu cầu kỹ thuật phun thuốc và các mặt về bảo đảm an toàn cho sức khoẻ, cho các thiết bị trên trực thăng, chúng tôi tiến hành nghiên cứu, thiết kế hệ thống phun thuốc lắp đặt trên trực thăng và tìm những vật liệu phù hợp dùng để sản xuất.

Việc thiết kế và sản xuất hệ thống thiết bị phun thuốc đặt trên trực thăng tương đối đơn giản, thùng chứa thuốc đặt ngay trong khoang bụng, dàn phun lắp ở dưới bụng phía đuôi, hệ thống điều khiển lắp trong buồng lái để tiện cho phi công điều khiển. Nguyên lý phun thuốc là dùng khí thải của động cơ, tạo sự chênh áp suất trong thùng chứa thuốc từ 0,2 đến 0,3 at (KG/cm²), sự chênh áp đó được xác định bởi một truyền cảm áp suất. Khi phun thuốc, phi công bật công tắc về phía “mở”, van sẽ mở, thuốc từ trong thùng chứa dưới áp lực của sự tăng áp, qua van chảy ra vòi phun. Khi thùng chứa hết thuốc, đèn tín hiệu báo sáng, phi công bật công tắc về phía “đóng”. Kết thúc việc phun thuốc. Khó khăn nhất trong khâu thiết kế và sản xuất hệ thống phun thuốc là chế tạo các vòi phun thuốc. Yêu cầu đối với vòi phun là khi thuốc được phun ra phải đạt độ mù, tức là kích thước hạt thuốc phải rất nhỏ và mật độ hạt thuốc phải đạt từ 15-20 hạt/cm² mới đáp ứng yêu cầu diệt sâu. Để đảm bảo được các yêu cầu đó, sau khi chế tạo xong, chúng tôi mời Chi cục Bảo vệ thực vật phía Nam vào sân bay Biên Hoà, theo dõi và đánh giá kết quả, xác định chất lượng của thiết bị qua việc bay phun thử bằng nước. Các cán bộ ở Chi cục đã mang theo vào sân bay nhiều tấm kính có kích thước 2x4 cm, đặt chúng trên đường băng rồi cho trực thăng bay qua để phun. Căn cứ vào kích thước và số lượng hạt nước thu được trên kính có thể đánh giá chất lượng của thiết bị. Lần thứ nhất kết quả không tốt, hạt nước còn to, mật độ thưa. Chúng tôi điều chỉnh lại vòi phun. Sau khi điều chỉnh vòi phun tiếp tục bay phun

thử. Và làm đi làm lại nhiều lần thí nghiệm cho đến khi đạt được các yêu cầu kỹ thuật của việc phun thuốc. Đến đây việc cải tiến UH-1 dùng để phun thuốc trừ sâu mới hoàn thành.

Chi cục Bảo vệ thực vật phía Nam cho rằng sử dụng trực thăng phun thuốc so với máy bay cánh quạt có các ưu điểm:

1. Cơ động cao, không cần sân bay, chỉ cần bãi hạ cánh kích thước khoảng 20 X 20m ở giữa cánh đồng, trực thăng có thể lên xuống lấy thuốc bay đi phun được.
2. Khi phun thuốc, trực thăng có thể bay thấp, dưới tác dụng của gió do cánh quạt tạo ra làm cho lá lúa hoặc lá cây lật đi lật lại, thuốc sẽ bám vào cả mặt trên và mặt dưới lá, hiệu quả diệt sâu cao hơn.
3. Diệt ổ dịch nhanh chóng, không để lây lan sang nơi khác.
4. Các thiết bị phun thuốc hoàn toàn có thể sản xuất ở trong nước, không phải mua của nước ngoài, giá thành hạ.
5. Việc gá lắp các thiết bị phun thuốc lên trực thăng đơn giản, dễ dàng, không cản trở các hoạt động khác của trực thăng.
6. Không ảnh hưởng đến sức khỏe của người phun thuốc.

Công việc cải tiến kỹ thuật vừa hoàn thành, gặp đúng dịp ở huyện Ba Tri tỉnh Bến Tre có nạn sâu cắn lúa, Chi cục Bảo vệ thực vật phía Nam đề nghị Sư đoàn 372 cho trực thăng đi phun thuốc, qua đó đánh giá chất lượng phun thuốc bằng thực tế. Kết quả thu được rất tốt. Sau đấy, theo yêu cầu của các địa phương, sư đoàn còn tổ chức nhiều chuyến bay đi phun thuốc trừ sâu ở một số nơi thuộc các tỉnh phía Nam, góp phần bảo vệ mùa màng cho nông dân có hiệu quả.

Nhưng rất tiếc, do yêu cầu nhiệm vụ chiến đấu trên chiến trường Tây - Nam, tất cả trực thăng phải tập trung cho chiến đấu, việc phun thuốc trừ sâu không tiếp tục thực hiện được nữa.

Tuy nhiên, dùng trực thăng phun thuốc giá thành cao hơn nhiều so với cách phun thủ công. Nhưng nếu đem so sánh giá thành đó với kết quả nó mang lại như diệt được ổ dịch, cứu được mùa màng trên diện rộng hoặc cả một khu rừng không bị sâu phá hoại thì chắc chắn phần lợi sẽ cao hơn. Hiện nay, trong Quân chủng Phòng không - Không quân có Tổng Công ty bay dịch vụ, đơn vị chuyên sử dụng trực thăng, nếu kết hợp được giữa nhiệm vụ kinh tế với quốc phòng, khi cần có thể sử dụng trực thăng phun thuốc trừ sâu thì sẽ ngăn chặn được nạn dịch, bảo vệ được mùa màng, bảo vệ được rừng.

Việc cải tiến UH-1 để phun thuốc trừ sâu mở ra khả năng của ngành Kỹ thuật không quân, khi được phép, cải tiến các trang thiết bị có trong tay tham gia vào mặt trận kinh tế.

CẢI BIÊN TÊN LỬA K-5 THÀNH MỤC TIÊU BAY

ĐỂ PHI CÔNG BẮN TẬP BẰNG TÊN LỬA HỒNG NGOẠI

Đại tá, GS, TSKH. NGUYỄN ĐỨC CƯỜNG*

(Nguyên Phó viện trưởng Viện Kỹ thuật Không quân)

Đại tá, TS. NGUYỄN VĂN THỌ**

(Trưởng phòng Vũ khí hàng không, Viện Kỹ thuật Phòng không - Không Quân)

... Cho đến bây giờ chúng tôi vẫn nhớ rõ giây phút theo dõi cuộc bay bắn thử trên đài chỉ huy bay khi nghe tiếng reo hò “trúng rồi!” của phi công Tăng Nguyên Ân khi phi công Nguyễn Văn Sửa phóng tên lửa diệt được mục tiêu bay BB-1. Đó là vào cuối năm 1982 tại Trung đoàn 921. Gần mười năm rồi, kể từ hồi chiến tranh phá hoại của Mỹ ở miền Bắc nước ta, Không quân ta không có được niềm vui bắn trúng mục tiêu trên không. Cuộc bắn thử được tiến hành như sau: Bay biên đội hai chiếc ở độ cao 8000m và tốc độ $M = 0,8$, số 1 phóng mục tiêu bay (bia bay), số 2 lao vào công kích bằng tên lửa hồng ngoại. Cuộc thử nghiệm đầu tiên đã thành công bước đầu: Phóng 3 mục tiêu bay đều bay ổn định theo tính toán ở tốc độ $M = 0,8 \dots 2,5$ (bay thẳng vài chục ki-lô-mét, hơi ngóc lên khoảng vài trăm mét), một mục tiêu đã bị diệt. Chúng tôi và anh em tổ đề tài Tô Văn Dực, Trần Thế Việt... đều hết sức vui mừng. Mừng vì sau bao ngày đêm tính toán, cải tiến, thử nghiệm vất vả nay đã bắn thử thành công. Mừng vì trút được “gánh nặng” về an toàn bay. Đồng chí Trần Việt (hồi đó là trung đoàn trưởng) đã dặn dò kỹ: Thử nghiệm có thể không thành công nhưng trước tiên phải đảm bảo an toàn. Mừng vì chúng tôi đã không phụ lòng tin của cấp trên. Chiều hôm trước đó, tại cuộc họp ở Sư đoàn 371 để xem xét kế hoạch bay bắn thử, có nhiều ý kiến lo ngại “Lỡ quả bia bay BB-1 nổ ngay dưới cánh máy bay khi phóng thì sao?”, “Lỡ mà khi phóng ra nó bay vòng lại thì sao?”, “Lỡ mà...”. Đồng chí Nguyễn Văn Cốc (lúc đó là sư đoàn trưởng) đã bình tĩnh kết luận: “Về kỹ thuật cụ thể tôi không hiểu hết, nhưng đồng chí Nguyễn Đức Cường làm, Viện Kỹ thuật Không quân làm, lại có Viện Kỹ thuật quân sự giúp, tôi rất tin tưởng” và vẫn quyết định triển khai kế hoạch.

Sau cuộc thử nghiệm đầu tiên thắng lợi, Quân chủng ra chỉ thị nhanh chóng chế tạo thêm 5 quả BB-1 và tổ chức bắn thử ở Trung đoàn 921. Tuy nhiên, lần này cả ba quả phóng ra đều bay vòng sang trái không đúng theo yêu cầu. Sau khi về tìm tòi suy nghĩ mấy tuần, chúng tôi đã phát hiện ra nguyên nhân: Độ ổn định tĩnh của quả đạn quá ít vì vậy chỉ một sai sót nhỏ khi kẹp cánh lái đã dẫn đến sai lệch lớn về quỹ đạo bay. Để khắc phục, tổ đề tài đã tăng độ ổn định tĩnh của quả đạn lên 1,5 lần, đồng thời tăng góc kẹp cánh lái từ 2° lên 3,5°. Ngoài ra, tốc độ bay của BB-1 quá lớn nên máy bay ta khó đuổi kịp trong thời gian tồn tại 35 giây của BB-1. Để khắc phục, tổ đề tài đã cắt bớt liều phóng theo một hình thù đặc biệt, đảm bảo biểu đồ lực đẩy cần thiết, đồng thời tăng quán tính của quả đạn bằng cách tăng khối lượng lên 20%.

Sau khi cải tiến, khắc phục được sai sót này lại nảy ra sai sót khác. Lại bay bắn thử, lại thất bại. Lần này là sai sót trong hệ thống điểm hoá của khối thuốc cháy để phi công nhìn thấy mục tiêu và tạo giả nguồn hồng ngoại cho tên lửa bắt mục tiêu. Trong Quân chủng đã có một số ý kiến đề nghị dừng đề tài. Tuy nhiên được sự ủng hộ mạnh mẽ của Bộ Tham mưu và Thủ trưởng Viện Kỹ thuật không quân, nhất là của đồng chí Trần Thanh, đề tài vẫn được tiếp tục.

Cuối cùng, tại Trung đoàn 921, vào ngày 4-10-1985 (đúng vào ngày kỷ niệm phóng vệ tinh đầu tiên bay vào vũ trụ) cuộc thử nghiệm lần thứ 4 kết thúc tốt đẹp: phóng cả thảy 5 quả BB-1 đều bay tốt, phi công đã dùng tên lửa hồng ngoại bắn tan xác 3 bia bay. Đạt đúng yêu cầu của đồng chí Trần Hanh (lúc đó là Phó Tư lệnh Quân chủng) khi giao nhiệm vụ triển khai đề tài: “Các cậu phải làm sao cho mục tiêu bắn được, không khó quá mà cũng không dễ quá”.

Cho đến nay, sau mấy chục năm rồi, BB-1M (BB-13M) vẫn được Viện Kỹ thuật không quân (nay là Viện Kỹ thuật Phòng không - Không Quân) sản xuất làm trang bị huấn luyện và đã góp phần không nhỏ vào công tác huấn luyện chiến đấu của không quân, sở dĩ mục tiêu bay này “sống lâu” được như vậy là vì có tính năng vượt trội hơn tên lửa - mục tiêu của Liên Xô RM-3V.

Hồi đó Liên Xô có cung cấp cho ta loại mục tiêu này, nhưng do thời gian tồn tại trên không chỉ được hơn 10 giây, lại bay theo quỹ đạo đường đạn nên rất khó bắn. Trong khi đó BB-1M có quỹ đạo bay gần giống máy bay trong thời gian gấp ba lần RM-3V. Mặt khác nguồn tên lửa K-5 khá dồi dào, vì đây là tên lửa của Liên Xô được thiết kế chế tạo từ những năm 50 của thế kỉ trước theo nguyên lí “ba điểm” rất lạc hậu, khó sử dụng và quá hạn sử dụng đã lâu. Vì vậy Quân chủng và Bộ Quốc phòng sẵn sàng cho phép sử dụng K-5 để làm mục tiêu cho tên lửa “không đối không” tự dẫn bằng đầu hồng ngoại. Người đầu tiên đề xuất việc cải biên này là đồng chí Tô Văn Dực (hồi đó là cán bộ Viện Kỹ thuật quân sự).

Trong quá trình thực hiện, tổ đề tài đã giải quyết thành công nhiều vấn đề khoa học công nghệ phức tạp:

- Đảm bảo quỹ đạo bay gần giống bay bằng trong điều kiện tốc độ thay đổi hơn hai lần (bằng cách kẹp các cánh lái của tên lửa với một góc nhất định);
- Kéo dài thời gian bay có điều khiển (ổn định cren bằng con quay 3 bậc tự do) từ 13 giây lên gần ba lần (35 giây);
- Giảm bớt 30% tổng xung lượng của động cơ phóng nhưng vẫn đảm bảo biểu đồ lực đẩy cần thiết (đảm bảo có hai nấc lực đẩy và kéo dài thời gian cháy lên gấp đôi);
- Tạo nguồn cháy đủ mạnh để tên lửa hồng ngoại bắt được mục tiêu và phi công có thể nhìn thấy bằng mắt thường (thời gian đầu sử dụng môi bầy hồng ngoại của Mỹ có khối chế bề mặt cháy để đảm bảo thời gian cháy 35 giây, sau đó thay thế bằng thuốc cháy của Viện Kỹ thuật quân sự - nay là Trung

tâm Khoa học kỹ thuật - Công nghệ quân sự);

- Thiết kế chế tạo mạch điện tử điểm hoả cho khối thuốc nói trên (có giữ chậm vài giây) để điểm hoả khối thuốc này sau khi phóng ra khỏi máy bay khá xa (việc này do Viện Kỹ thuật quân sự chủ trì thực hiện trong giai đoạn đầu);

- Cải biên giá phóng tên lửa (APU) trên máy bay và chế tạo thiết bị kiểm tra;

- Xử lý khối thuốc nổ của tên lửa và thay bằng trọng lượng tương đương.

Phần lớn những việc này đều là những việc làm lần đầu tiên ở Việt Nam trong lĩnh vực kỹ thuật tên lửa. Để thực hiện được những việc nói trên mà chỉ cần vài đợt bay bắn thử, tổ đề tài đã tiến hành rất nhiều tính toán bằng phương pháp mô phỏng số trên máy tính (Minsk-32) về khí động học, động lực học bay, thuật phóng trong của động cơ tên lửa... Mặt khác đã tiến hành tối đa những thử nghiệm phân đoạn có thể thực hiện được trước khi bắn thử: thử đo biểu đồ lực đẩy động cơ, thử rung xóc và thử gia tốc (40g) các bản mạch, thử không chế bề mặt cháy của khối thuốc làm nguồn hồng ngoại, thử khả năng đầu hồng ngoại của tên lửa bắt được nguồn nhiệt của mục tiêu ở cự li nhất định... Trong quá trình thử nghiệm nói trên, đồng chí kỹ sư Hồ Sỹ Thước đã bị thương (khi xử lý khối thuốc cháy của Mỹ).

Mấy chục năm đã trôi qua, nhưng những bài học từ đề tài này về niềm tin vào đội ngũ khoa học kỹ thuật, về tinh thần quyết tâm cao, khắc phục mọi khó khăn, phát huy nội lực để cải tiến và tiến tới tự lực chế tạo vũ khí trang bị cho Quân đội ta vẫn còn nguyên giá trị cho ngày hôm nay, khi mà đội ngũ cán bộ khoa học công nghệ quân đội đang phấn đấu thực hiện Nghị quyết Trung

ương lần thứ 9 về chiến lược bảo vệ Tổ quốc.

NGHIÊN CỨU LÀM MỐC KHỞI ĐỘNG DÒNG ĐIỆN CÔNG NGHIỆP

Thượng tá NGÔ NGỌC VĨNH*

(Nguyên Giám đốc xưởng xe máy đặc chủng A36)

Đầu thập kỷ 90, tình hình Đông Âu trở nên phức tạp và đến năm 1991, Liên Xô bắt đầu tan rã, mọi viện trợ quân sự cho Việt Nam không còn. Khí tài chiến đấu của không quân ta phải tính đến phương án giữ tốt dòng bền, không chỉ đối với máy bay, các phương tiện kỹ thuật bảo đảm mặt đất cũng phải được xem xét đến khả năng này. Đặc biệt nổi lên vấn đề bảo đảm các nguồn điện trực tiếp cho máy bay, bao gồm điện một chiều 28,5 V để kiểm tra các thiết bị và nổ máy máy bay; điện xoay chiều 115 V, tần số 400 Hz dùng cho các thiết bị trên máy bay làm việc khi kiểm tra thông điện hoặc sửa chữa hỏng hóc. Các nguồn điện này do xe điện APA cung cấp. Song, nếu tiếp tục sử dụng xe điện này vừa không giữ được phương tiện cơ động chiến đấu, vừa rất tốn kém nhiên liệu ô tô (cũng đã trở nên khan hiếm). Thời gian này, Bộ Tư lệnh Quân chủng Không quân có chỉ thị niêm cất một số lớn xe điện APA ở các trung đoàn bay để làm phương tiện dự trữ chiến đấu.

Xuất phát từ tình hình thực tế và nhu cầu chiến đấu, chúng tôi, những người làm công tác kỹ thuật lâu năm trong các đơn vị không quân, lại có thời gian làm việc ở nhà máy của quân chủng, mạnh dạn đề xuất với cấp trên nghiên cứu việc sử dụng nguồn điện công nghiệp (mà ở sân bay nào cũng có), biến nguồn điện đó thành những nguồn điện cần thiết (một chiều 28,5 V và xoay chiều 115 V, 400 Hz) thông qua thiết bị trung gian với những nắn dòng phù hợp.

Sau khi nghe chúng tôi trình bày về phương án sử dụng điện công nghiệp để khởi động máy bay, cấp trên đồng ý và tạo mọi điều kiện cho chúng tôi thực hiện đề tài nghiên cứu, động viên sớm có kết quả đưa vào ứng dụng. Sau một thời gian dài thai nghén, chúng tôi đã có điều kiện đi vào nghiên cứu chế tạo moóc dùng điện công nghiệp khởi động các loại máy bay hiện có trong Quân chủng Không quân.

Với sự chỉ đạo của Cục Kỹ thuật Quân chủng, chúng tôi tiến hành thành lập nhóm nghiên cứu đề tài, gồm các đồng chí: Đinh Văn Tá, Giám đốc xưởng A36; Ngô Ngọc Vĩnh, Phó Giám đốc kỹ thuật; Nguyễn Thế Phán, Quản đốc phân xưởng đặc chủng; Trịnh Văn Thành và Trần Thanh Tùng đều là thợ điện đặc chủng.

Tập thể nhóm nghiên cứu bắt tay ngay vào công việc. Đầu tiên phải nghiên cứu tìm tòi giải quyết vấn đề hệ thống điện trên xe điện APA, các hệ thống điện trên máy bay để chọn phương án. Được sự hỗ trợ của Bộ Khoa học công nghệ & Môi trường, các cơ quan Quân chủng, đặc biệt Phòng Thiết bị hàng không, sau một năm gian nan tìm tòi nghiên cứu và chê thử, chiếc moóc đầu tiên ra đời và được thử nghiệm tại Trung đoàn 921. Niềm vui không thể nào diễn tả được, qua nhiều lần thử chúng tôi thấy tất cả các tham số đều đạt mức cho phép và ổn định.

Cuối cùng công trình nghiên cứu của chúng tôi được xếp vào đề tài cấp Nhà nước, được Hội đồng khoa học Bộ Khoa học công nghệ & Môi trường và Bộ Quốc phòng nghiệm thu, nhất trí đề nghị đưa vào sản xuất hàng loạt. Không dừng lại ở kết quả ban đầu, nhóm thực hiện đề tài tiếp tục cải tiến và hoàn thiện đứa con tinh thần của mình. Năm 1999, moóc khởi động máy bay sau khi cải tiến và hoàn thiện được mang tên MĐ-36M.

MĐ-36M sử dụng để thông điện, khởi động cho các loại máy bay và trang bị

cho bãi đỗ máy máy bay, cho xưởng định kỳ, cho các phòng thí nghiệm... Nguồn điện vào của moóc là dòng điện 3 pha, điện áp 380 V, tần số 50 Hz. Thiết bị chủ yếu là 2 biến thế công suất 30 KVA mắc theo sơ đồ Y/Y. Moóc đưa ra 2 nguồn điện: Nguồn điện một chiều có công suất 24 X 2 KW, điện áp 28,5 V + 10%, dòng điện 800A và nguồn xoay chiều có công suất 8 KVA, điện áp 115 V + 5%, tần số 400 Hz. Moóc điện lắp đặt hoàn chỉnh có xát-xi, vỏ chụp, được đặt trên 4 bánh xe, có thể kéo đi cơ động dễ dàng.

Có moóc điện khởi động, hầu hết các xe điện APA được niêm cất vì bản thân moóc có khả năng thay thế xe điện APA khi cần kiểm tra, thông điện và nổ máy máy bay, góp phần tiết kiệm xăng dầu, lốp xe và các phụ tùng thay thế khác.

Thành công của đề tài mở ra triển vọng của ngành kỹ thuật không quân nói riêng, Quân chủng Không quân nói chung trong việc phát huy sáng kiến cải tiến kỹ thuật, giữ tốt dùng bền những trang thiết bị khí tài chiến đấu, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc, trong lúc nền kinh tế của ta còn rất nghèo nàn, lạc hậu. Đó chính là niềm tự hào của những người làm công tác kỹ thuật chúng ta.

Hà Nội, 11.2004

HOA CỦA LÍNH THỢ

Thượng tá NGUYỄN PHƯƠNG ĐIỆN*

(Phó phòng Tuyên huấn Cục Chính trị Quân chủng PK-KQ)

Trong báo cáo tổng kết phong trào thi đua quyết thắng 5 năm từ 1994 - 1999 của Công ty bay dịch vụ miền Nam nêu ra một con số làm cho tôi thật sự kinh ngạc: “Năm năm qua, với các sáng kiến cải tiến kỹ thuật của ngành kỹ thuật hàng không đã mang lại hiệu quả kinh tế gần hai triệu đô la và trong năm năm, thực hiện việc kéo dài tuổi thọ động cơ, hộp số và các khối lớn đã làm lợi trên một triệu đô la”, vẫn biết những năm qua, ngành kỹ thuật của Công ty đã nêu cao tinh thần khắc phục khó khăn, phát huy tốt nội lực, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong bảo đảm kỹ thuật phục vụ bay, góp phần quan trọng vào kết quả sản xuất kinh doanh và nhiệm vụ huấn luyện sẵn sàng chiến đấu của Công ty, nhưng ít người nghĩ rằng các sáng kiến cải tiến kỹ thuật của Tiểu đoàn đảm bảo kỹ thuật hàng không lại có giá trị cao như vậy.

Thực ra, không chỉ năm năm qua những người thợ máy hàng không sân bay đầu khí Vũng Tàu mới có các sáng kiến cải tiến kỹ thuật mà từ những ngày đầu được tham gia xây dựng ngành dịch vụ trực thăng phục vụ nền kinh tế đất nước, đội ngũ cán bộ, kỹ sư và nhân viên kỹ thuật của Công ty bay dịch vụ miền Nam đã có nhiều sáng tạo, tìm ra cách làm mới và các giải pháp hữu ích để hoàn thành nhiệm vụ. Các sáng kiến cải tiến kỹ thuật trong năm năm qua là kết quả tiêu biểu của quá trình tìm tòi nghiên cứu nhằm tháo gỡ khó khăn nảy sinh từ một điều kiện, môi trường hoàn toàn mới mẻ. Là một doanh nghiệp kinh tế quốc phòng, Công ty bay dịch vụ miền Nam có nhiệm vụ cung cấp dịch vụ trực thăng cho công nghiệp thăm dò, khai thác dầu khí ngoài khơi và các nhu cầu về kinh tế - xã hội; quốc phòng an ninh của đất nước. Hằng năm Công ty tổ chức hàng nghìn chuyến bay để đáp ứng các nhu cầu đó. Tính liên tục và cường độ bay cao đã bắt buộc mọi thành phần của Công ty phải làm việc với năng suất cao và nhịp độ lao động hết sức khẩn trương. Từ thực tế như vậy mọi ngành nghề đều phải suy nghĩ tìm ra các biện pháp phù hợp để hoàn thành nhiệm vụ một cách tốt nhất.

Vào cuối những năm tám mươi, trực thăng của Công ty sử dụng để bay phục vụ đầu khí chủ yếu là Mi-17. Đây là loại trực thăng do Nga sản xuất mới được đưa vào sử dụng nên cấu tạo chưa thật hoàn thiện, các khối lớn tuổi thọ chưa cao như hiện nay, tuổi thọ của động cơ là 750 giờ, hộp số là 500 giờ. Tuy vậy, trong thực tế động cơ và các khối lớn chưa sử dụng hết niên hạn đã

phát sinh hỏng hóc. Cuối năm 1988, trong một lần làm việc với chuyên gia bảo hành của bạn, kỹ sư Tô Văn Mai, đội phó đội kỹ thuật được biết bạn đã tăng hạn động cơ lên 1000 giờ, anh báo cáo với đội trưởng Nguyễn Thượng Uyển và Giám đốc Công ty Trần Minh Châu về vấn đề này và đề nghị cho phép nghiên cứu tăng hạn động cơ cho trực thăng của Công ty.

Thời gian này Công ty đang trực thuộc Tổng cục Hàng không dân dụng. Đề xuất của Công ty được Cục Kỹ thuật của Tổng cục Hàng không dân dụng cho phép thực hiện. Đội kỹ thuật của Công ty được giao nhiệm vụ nghiên cứu quy trình công nghệ và tiến hành tăng hạn động cơ. Quá trình tăng hạn phát hiện lá máy nén động cơ tầng 1 mòn đáng kể, theo quy định độ mài mòn cho phép là 1,8, thực tế chỉ số này đã bằng 2. Tập thể cán bộ, kỹ sư và nhân viên kỹ thuật đã tập trung tìm nguyên nhân gây ra hiện tượng này. Khi dùng nước lã phun vào động cơ và quay máy nguội, hứng nước phoi trên giấy thấy muối biển kết tinh, như vậy nguyên nhân chính của sự mài mòn lá máy nén là do quá trình bay trên biển, hơi nước biển đã mang theo muối vào động cơ. Đội kỹ thuật đã quyết định dùng nước lã để rửa muối trong động cơ. Vấn đề đặt ra là bơm nước bằng cách nào, lưu lượng nước là bao nhiêu thì thích hợp, nếu sử dụng máy bơm dùng điện thì cấp điện bằng cách nào khi rửa động cơ ngoài sân bay... Kỹ sư Tô Văn Mai và kỹ sư Phạm Quang Hiếu được giao nhiệm vụ nghiên cứu chế tạo dụng cụ bơm nước. Thấy việc dùng máy bơm nước thông thường phải cung cấp nguồn điện công nghiệp rất phức tạp, các anh nghĩ đến việc sử dụng bơm nhiên liệu của máy bay đã hỏng cải tiến thành máy bơm nước. Qua thử nghiệm có một loại bơm trên máy bay có lưu lượng bơm phù hợp đồng thời nó dùng chính nguồn điện trên trực thăng nên rất tiện lợi. Theo phương pháp này sau khi phun nước rửa động cơ xong tiến hành quay máy nguội cho khô nước rồi nổ máy khoảng 3 phút. Động cơ sau khi rửa, công suất tăng lên rõ rệt, hoạt động ổn định hơn. Như vậy để đi đến sáng kiến khắc phục hỏng hóc của trực thăng các cán bộ, kỹ sư của đội kỹ thuật đã nảy ra sáng kiến mỗi từ khi tìm ra phương tiện dụng cụ để thực hiện sáng kiến ban đầu.

Mặc dù đã giải quyết những khó khăn trước mắt nhưng anh em cán bộ, kỹ sư, nhân viên kỹ thuật hàng không của Công ty cảm thấy phương pháp này vẫn

chưa ổn. Công ty còn nhiều động cơ chưa được tăng hạn sử dụng, các động cơ phải thay thế chủ yếu vẫn do độ mài mòn lá máy nén, điều đó chứng tỏ phương pháp rửa máy nguội chưa giải quyết được triệt để. Lúc này một số đơn vị trong Quân chủng đã có quy trình rửa máy nóng động cơ và có sử dụng dung dịch trung hòa muối cho các loại trực thăng bay biển. Trong tài liệu của chiếc trực thăng Công ty mới mua thêm cũng có quy trình rửa máy nóng động cơ nhưng không có dụng cụ rửa. Công ty quyết định nghiên cứu áp dụng quy trình rửa máy nóng động cơ thay thế phương pháp rửa máy nguội. Đo thử dụng cụ tự chế tạo dùng để rửa máy nguội nhưng công suất bơm nước không đạt yêu cầu. Thời điểm này có một công ty liên doanh trực thăng giữa ta và nước ngoài đang hoạt động ở Vũng Tàu, họ cũng có quy trình rửa máy nóng động cơ. Đối với loại trực thăng Super Puma họ có dụng cụ rửa gắn liền với máy bay còn loại trực thăng Puma, thiết bị rửa do nhà khai thác máy bay tự chế tạo. Anh em thợ máy đã mượn dụng cụ của công ty bạn về rửa thử động cơ và nghiên cứu chế tạo dụng cụ. Cấu tạo của dụng cụ rửa động cơ nhìn chung không có gì phức tạp, khả năng của Công ty có thể tự làm được. Với phương châm chế tạo loại dụng cụ đơn giản, hiệu quả, dễ sử dụng, ngành kỹ thuật đã phát động anh em hiến kế. Mỗi người đóng góp một ý kiến, cuối cùng đã tìm ra phương án là mua bình phun thuốc trừ sâu của Pháp về chế tạo thành dụng cụ phun nước rửa động cơ. Tổ cải tiến được thành lập với bốn kỹ sư của các ngành liên quan: Phạm Quang Hiếu, Đặng Hồng Hải ngành máy bay động cơ; Lưu Đức Hăng ngành thiết bị hàng không, Bùi Ngọc Trang, ngành cơ khí. Sau thời gian miệt mài nghiên cứu, chế tạo, bộ dụng cụ rửa máy nóng động cơ được hoàn thành và đưa vào thử nghiệm thành công. Từ đó việc rửa động cơ được tiến hành đều đặn hai lần trong một tuần đối với mỗi trực thăng. Nhờ áp dụng quy trình này các động cơ trực thăng được sử dụng hết niên hạn theo quy định. Sáng kiến cải tiến này không những có giá trị trong tiết kiệm công sức mà còn tận dụng được thời gian trước khi tắt máy sau mỗi chuyến bay. Thực hiện quy trình rửa máy nóng động cơ do tận dụng được quá trình hoạt động của động cơ chưa tắt máy nên không phải dùng động cơ khởi động của trực thăng và cấp khí như phương pháp rửa máy nguội. Chỉ riêng yếu tố này trung bình mỗi năm đã tiết kiệm được gần 30 giờ bay và hai động cơ khởi động. (Động cơ khởi động sau 500 giờ làm việc là hết hạn sử dụng, giá mỗi động cơ khoảng 50.000 đô la).

Hiện nay tuổi thọ động cơ trực thăng Mi-17 nhà máy sản xuất đã nâng cao lên trên 1000 giờ, Công ty đã thường xuyên thay đổi quy trình để kéo dài niên hạn sử dụng theo đúng thiết kế. Cùng với việc thực hiện quy trình tăng hạn động cơ Công ty đã thực hiện thành công việc tăng hạn sử dụng các khối lớn như hộp số chính, lá cánh quay v.v... ngành kỹ thuật còn tổ chức thay thế lớn đối với hệ trực thăng Mi, đại tu và tăng hạn đối với trực thăng Puma tại Công ty. Thông thường các công việc này ở các đơn vị phải đưa đến nhà máy. Công ty tự thực hiện được không những giảm chi phí do không phải dùng giờ bay chờ đợi khí tài vật tư đưa đi sửa chữa ở nhà máy mà còn tận dụng được lực lượng tại chỗ, sử dụng cơ sở vật chất kỹ thuật sẵn sàng để thực hiện nhiệm vụ.

Sáng kiến cải tiến bộ dụng cụ đo đặc tính động cơ của ngành kỹ thuật Công ty là một trong những sáng kiến có giá trị trong giải quyết khó khăn để thực hiện nhiệm vụ và đã mang lại hiệu quả kinh tế cao. Trước kia mỗi lần kiểm tra đo đặc tính động cơ thợ máy phải ngồi trên nắp máy động cơ quan sát bảng chia độ đặt trong khoang động cơ. Quá trình kiểm tra, cánh quay chính vẫn quay nên người kiểm tra làm việc trong tình trạng rất nguy hiểm, mặt khác theo phương pháp này chỉ kiểm tra được hai trong ba chế độ hoạt động của động cơ vì ở chế độ thứ ba tốc độ cánh quay rất lớn, máy bay như nhấc khỏi mặt đất nên không ai có thể ngồi để quan sát bảng chia độ được. Phương pháp này chỉ cho phép mỗi lần kiểm được một động cơ và mỗi lần như vậy đều phải phát động động cơ và cấp khí hai lần. Để đo và điều chỉnh được động cơ phải thực hiện nhiều lần rất mất thời gian đồng thời phải quay máy hàng chục phút.

Trước tình hình này, ngành kỹ thuật thấy rằng cần phải nhanh chóng tìm ra biện pháp khắc phục. Trong quá trình làm việc với các công ty trực thăng nước ngoài được biết họ đã có dụng cụ soi trong sử dụng rất tiện lợi và có hiệu quả cao. Trên cơ sở dụng cụ soi trong của nước ngoài dùng cho loại trực thăng khác ngành kỹ thuật của Công ty đã cải tiến cho phù hợp và tìm cách gá lắp lên các loại trực thăng của Công ty. Dụng cụ soi trong đã thay thế hoàn toàn dụng cụ đo đặc tính động cơ trước đây. Nó khắc phục được nhiều nhược điểm của dụng cụ cũ như: Trong một lần có thể kiểm tra được tất cả các chế

độ; cùng một lúc kiểm tra được hai động cơ; giảm một nửa số lần cấp khí và mỗi lần kiểm tra giảm được 30 phút quay máy. Trung bình mỗi năm thời gian không phải quay máy nhờ sử dụng thiết bị soi trong tương đương với 35 giờ bay, nếu tính theo giá giờ bay thông thường thì trong sáng kiến này hằng năm tiết kiệm được trên một tỷ đồng. Đặc biệt sử dụng thiết bị soi trong đảm bảo an toàn cho thợ máy, tránh được nguy hiểm trong quá trình kiểm tra động cơ.

Trong quá trình sản xuất kinh doanh nhiều yêu cầu được đặt ra từ phía khách hàng bắt buộc người cung cấp dịch vụ phải đáp ứng. Việc cải tiến trực thăng Mi-17 để đủ điều kiện bay biển phục vụ bay cho ngành dầu khí cũng xuất phát từ yêu cầu như vậy. Trực thăng Mi-17 được sản xuất ra không phải để chở khách và bay biển. Khi sử dụng làm phương tiện chở khách Công ty phải cải tiến hàng loạt nội dung như lắp ghế mềm, lắp đặt radar, lắp đặt máy định vị tinh, cửa khẩn cấp, máy điều hòa không khí... Để đủ điều kiện bay biển yêu cầu cốt yếu là trực thăng phải được lắp phao nổi trong khi đó toàn bộ trực thăng Mi-17 của Công ty đều không được trang bị phao. Công ty đã xây dựng đề án và lập phương án xử lý. Sau khi tìm hiểu, Công ty đã đặt hàng cho Công ty FPT của Anh, một công ty chuyên sản xuất phao nổi cho máy bay nghiên cứu chế tạo phao cho trực thăng Mi-17. Bộ phao đầu tiên Công ty thuê bạn lắp đặt. Từ bộ phao thứ hai Công ty đã tự tổ chức lắp đặt hoàn toàn. Hệ thống phao nổi của Mi-17 sau lắp đặt làm việc ổn định, nó tăng độ an toàn khi bay trên biển đồng thời tăng tính thương mại của trực thăng, được khách hàng chấp nhận.

Trong hai năm 1994, 1995 ngành kỹ thuật của Công ty đã nghiên cứu lắp đặt thành công hệ thống thông báo hành khách MNG-3 lên trực thăng Mi-8, Mi-17 và Puma. Đề tài nghiên cứu, lắp đặt hệ thống thông báo hành khách MNG-3 lên trực thăng Mi-8, Mi-17, Puma nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng đồng thời nâng cao tính an toàn cho trực thăng và hành khách. Trong quá trình bay tổ lái thường xuyên thông báo cho hành khách các thông tin cần thiết về chuyến bay và hướng dẫn hành khách sử dụng các thiết bị an toàn trên trực thăng. Hệ thống này còn dùng để cho hành khách nghe nhạc trong thời gian không có thông tin thông báo. Các loại trực thăng Mi-8, Mi-17 và Puma nguyên mẫu không có hệ thống thông báo hành khách.

Việc nghiên cứu lắp đặt thành công hệ thống này là một sáng kiến cải tiến kỹ thuật có giá trị cao của ngành kỹ thuật. Đề tài nghiên cứu, lắp đặt hệ thống thông báo hành khách MNG-3 đã tham gia phong trào “Tuổi trẻ sáng tạo Quân chủng Không quân năm 1995” và được Quân chủng tặng giải khuyến khích. Cũng trong năm 1995, ngành kỹ thuật của Công ty đã có sáng kiến cải tiến kỹ thuật lắp đặt thành công đài thu phát vô tuyến điện do Nga sản xuất lên trực thăng Puma do Pháp chế tạo. Đài thu phát vô tuyến điện do Nga sản xuất dùng để liên lạc giữa máy bay với nhau và giữa máy bay với mặt đất. Trong trường hợp máy bay bị sự cố nó bảo đảm tìm kiếm và định vị đơn giản bằng hệ thống Telephon của tổ lái trên máy bay bị nạn với máy bay tìm cứu trong khoảng cách 1000km. Trên trực thăng Puma đã có hệ thống HF-230 lắp thêm đài thu 1 phát vô tuyến điện sẽ tạo thành hệ thống HF đúp, tăng khả năng liên lạc của máy bay đồng thời công trình này tạo ra sự đồng nhất trong thiết bị trên các loại trực thăng khác nhau, tạo ra “nhóm sử dụng chung” nhằm tăng độ an toàn bay và mang lại hiệu quả kinh tế thiết thực. Tiến hành thực hiện đề tài này phải giải quyết một loạt vấn đề như tính toán trọng tâm, trọng tải trực thăng, chọn vị trí lắp đặt máy, lắp đặt bảng điều khiển, hệ thống dây dẫn và dẫn sóng. Kỹ sư vô tuyến điện tử máy bay Nguyễn Văn Len là chủ nhiệm đề tài, anh đã phải mày mò nghiên cứu thử nghiệm nhiều phương pháp khác nhau để tìm ra phương án tối ưu. Sau một thời gian vất vả tìm tòi, đài thu phát vô tuyến điện đã được lắp đặt đúng thiết kế, nó không làm ảnh hưởng đến tính năng trực thăng, phi công sử dụng thuận lợi, an toàn. Đề tài có giá trị cao về mặt sử dụng và kinh tế, giá thành giảm năm lần so với loại đài tương tự do nước ngoài sản xuất. Năm 1995 Quân chủng tặng giải 3 cho đề tài trong phong trào “Tuổi trẻ sáng tạo”.

Ngoài các đề tài trên ngành kỹ thuật Công ty bay dịch vụ miền Nam nay là tiểu đoàn đảm bảo kỹ thuật hàng không đã có rất nhiều sáng kiến cải tiến kỹ thuật và các đề tài nghiên cứu khoa học được đưa vào ứng dụng mang lại hiệu quả thiết thực như: Đề tài thiết kế hệ thống cung cấp điện cho khởi động máy bay; quy trình bảo dưỡng cuốn chiếu; cải tạo hệ thống đường ống xả dầu mặt đất, xây dựng hệ thống quản lý chất lượng sản phẩm v.v...

Tâm sự với chúng tôi, kỹ sư Tô Văn Mai, Tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn đảm

bảo kỹ thuật hàng không của Công ty cho biết, ngày nay nếu chỉ dừng lại ở thái độ làm việc tận tụy và các sáng kiến cải tiến kỹ thuật xuất phát từ yêu cầu cụ thể thì chưa đáp ứng được yêu cầu nhiệm vụ mà ngành kỹ thuật hàng không phải vươn lên tiên phong trong ứng dụng công nghệ mới; xây dựng hoàn thiện hệ thống quản lý chất lượng sản phẩm theo tiêu chuẩn quốc tế; khai thác và sử dụng có hiệu quả các trang thiết bị mới, đặc biệt là phải tiếp tục đào tạo bồi dưỡng nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ, kỹ sư và nhân viên kỹ thuật đạt trình độ của các nước trong khu vực và quốc tế. Vừa qua ngành kỹ thuật hàng không của Công ty được Cục Hàng không dân dụng cấp chứng chỉ là đơn vị bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn VAR-145 và chứng chỉ AOC cho nhà khai thác hàng không. Đây là đơn vị thứ hai của Việt Nam được cấp chứng chỉ này. Tôi hiểu, quá trình phấn đấu không mệt mỏi, vừa thực hiện nhiệm vụ thường xuyên hàng ngày vừa lo xây dựng ngành trước đòi hỏi ngày càng cao, ngành kỹ thuật hàng không của Công ty bay dịch vụ miền Nam đã bước chân vào những nấc thang của quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Được nghe phân tích cụ thể về giá trị các sáng kiến kỹ thuật và “mục sở thị” những việc làm hằng ngày của ngành kỹ thuật hàng không Công ty bay dịch vụ miền Nam tôi nhận ra một điều là các con số nêu trong bản báo cáo của Công ty chưa phải đã đầy đủ hoàn toàn. Tôi thầm cảm phục những người thợ máy hàng không trên mặt trận lao động sản xuất làm kinh tế ngày đêm lăn lộn trên sân bay đã gác lại những toan tính của cá nhân và gia đình để lo cho những chuyến bay an toàn thắng lợi. Thì ra kết quả hoàn thành nhiệm vụ của Công ty và lợi nhuận trong quá trình sản xuất kinh doanh được làm ra từ những việc làm như vậy. Lý giải với tôi về điều này kỹ sư Tô Văn Mai thủ thi: “Trong vườn hoa người tốt việc tốt đang nở rộ của Công ty, mỗi tấm gương mỗi việc tốt là một bông hoa, những sáng kiến cải tiến kỹ thuật của chúng tôi mới chỉ là một loài hoa trong các loài hoa đang đua nhau khoe sắc của Công ty anh ạ”.

Rời Công ty bay dịch vụ miền Nam, rời một vườn hoa đẹp của những người bay biển, lòng tôi lâng lâng lạ thường. Không hiểu những ngày tiếp theo của chuyên đi này tôi sẽ biết thêm được bao loài hoa mới?

Vũng Tàu, cuối năm 1999

KỂ CHUYỆN CHIẾN THẮNG B-52

(Trích - Nhân kỷ niệm 30 năm chiến thắng B-52, 1972-2002)

NGUYỄN DUY QUỲ

I

Ai có hỏi 30 năm về trước

Điện Biên trên không oanh liệt nhường nào

Mà vang dội cả năm châu, bốn biển

Cháu con hôm nay vẫn thấy tự hào

Không ai quên ngày 13 năm 72 nóng bỏng

Tháng Chạp căng đầy bể tắc tại Pari

Ngày 14, Lai-nơ bếch-cơ 2 lật lọng

Hòng chụp đầu Hà Nội để cứu nguy

193 B-52, gần nửa số “pháo đài bay” nước Mỹ

Xuất kích 444 lần đánh Hà Nội thẳng tay

50 “cánh cụp cánh xoè” khoe bay ầm ĩ

Mỗi tối vài chục lần xoèn xoẹt sát ngọn cây...

II

Tối 18 đúng 19 giờ 15 phút

Anh Đỗ Năm radar 291 báo về

Có B-52 hướng tấn công vùng trời Hà Nội

Tổ quốc không bị bất ngờ! Xin cảm ơn đồng đội!

Đến 20 giờ 13 phút

Giữa âm vang khói lửa ngút trời

D59 lập công đầu ấn nút B-52 rơi tại cánh đồng Chuôm

Võ Công Lạng nhanh tay cầm mảnh xác

B-52G về báo cáo “ông” Tài

Võ Đại tướng gọi điện liên tức khắc

Biểu dương Đoàn 361 đánh hay

6 giờ sau, địch đột nhập lần 2

4 giờ 39 phút, 19 tháng 12

D77 lại nhanh tay ấn nút

Xác B-52 rơi lả tả xuống Tam Hưng

Ngày 19 trôi đi trong lửa đạn

Đêm 20 tên lửa lại công đầu

B-52 ngáo ộp bị vắng râu

Rơi thẳng đứng xuống Yên Thường trên đó

Đêm 21 rồi 22 ngày hội
của lính ta và cũng của toàn dân
Gặt hái thêm nhiều mảnh xác xa gần
Đủ các loại B-52, F, E, G, H
Đêm 26, nhiều hạm tàu, nhiều EB-66
Nhiều dải dài rải lượt khắp tây, đông
Cách thủ đô 40 cây số một vòng
Hòng kích nổ các ngòi vô tuyến đạn
Và đêm 27, 22 giờ 20 phút, phía tây bắc
Phạm Tuân dẫn đầu không quân diệt địch
Trên bầu trời Sơn La, lao vào công kích
Hạ pháo đài bay, về Yên Bái nhẹ nhàng
Và Xuân Thiều từ Cẩm Thủy bay sang
Đêm 28 cũng vùng trời Sơn La rộng mở
Cự ly quá gần, vẫn công kích, tên lửa nổ
Anh nổ trên trời cùng tiếng nổ B-52
Vì Tổ quốc hy sinh, anh đã ngủ giấc ngủ dài...
Lửa căm thù sôi sục khắp nơi nơi
Đêm 27, 23 giờ thêm chiếc nữa
Rơi giữa cánh đồng Quế Võ, Kinh Bắc

Mừng làm sao chỉ sau vài khoảnh khắc

Làng hoa Ngọc Hà vui như trẩy hội

Chiếc B-52 rơi trước sân đình ngập lụt

Chưa kịp cắt bom đã bị hoá kiếp khỏi trời

III

Cùng Hà Nội, có Hải Phòng oanh liệt
Cùng Thái Nguyên đã hạ địch khá nhiều
34 B-52, 5 cánh cụp cánh xoè
42 máy bay đủ các loại F, A
Mà cao xạ, dân quân hiệp đồng tiêu diệt
Chiến thắng từng bừng 12 ngày đêm oanh liệt
Khiến 7 giờ trước nguyệt tận tháng 12
Mỹ phải ngừng ném bom bắc vĩ tuyến 20
Mời Hà Nội về Pari hội kiến
Và Mỹ phải rút! Không thể nào gượng gượng
Điện Biên trên không giữa Hà Nội sáng ngời...

HÈ PHAN RANG 1975

NGUYỄN VĂN SOẠN

Nhớ ngày hai tám tháng tư
Phan Rang trời nắng giữa trưa mùa hè
Đường không, đường bộ ta về
Công việc chuẩn bị mọi bề đã xong
Sài Gòn cả nước đang mong
Vẫn còn chờ hướng trên không trận này

Thời cơ sứ mệnh là đây
Năm A-ba-bầy rẽ mây lên đường
Vẫy chào đồng đội quê hương
Én bay vào tới chiến trường miền Đông
Sài Gòn chiều mới mưa xong
Kìa Tân Sơn Nhất đã trông rõ ràng
Cắt bom làm giặc kinh hoàng
Trừ đi cái lũ bạo tàn hại dân
Đẹp sao chiến thắng không quân
Góp vào đại thắng mùa xuân huy hoàng
Chiều hè lại nhớ Phan Rang
Thắm tình đồng đội chứa chan ngọt bùi

1999

NGƯỜI TUYẾN SAU

Kính tặng Ngành Kỹ thuật Không quân

ĐỖ QUYẾT

Trận tuyến trên cao, anh luôn ở phía sau

Bởi không bao giờ anh bay lên bóp cò nhả đạn

Cánh én bạc vút trời xanh bay lượn

Bè bạn cùng anh trên mặt đất này...

Thầm lặng, mê say... đêm cũng như ngày

Tay búa, tay kìm... cùng những trang sách mở

Tiếng máy reo là nhịp tim, hơi thở

Của anh, của đồng đội, quê hương...

Ánh đèn khuya, xóm nhỏ... mấy thân thương

Chở che đạn bom những ngày sơ tán

Hương sắc nếp nồng thơm mái lán

Máy reo vui ấm cả đêm sương

Chữa gấp sân bay, ánh đuốc sáng đêm

Tiếng cuốc, tiếng choòng... chìm trong tiếng hát

Em gái dân công rạng ngời ánh mắt

Lá nguyệt trang rung xanh sắc áo xanh...
Nô lệ, khổ nghèo... một thuở cha anh
Súng kíp, tầm vông, chân trần... đánh giặc
Mặt trận trên cao... sức mạnh từ mặt đất
Anh gửi hồn mình theo cánh én bay!
Dừng cảm, hy sinh... đâu chỉ chín tầng mây
Hoa chiến thắng nở từ lòng đất mẹ
Bên buồng lái, quên thân - người lính thợ
Che đạn bom cho người lái vững niềm tin!
Lệnh xuất kích rồi, cánh én bay lên
Mang theo cả tình yêu anh cháy bỏng...
Từ đất mẹ, sức mạnh dâng tràn muôn lớp sóng
Cho cánh bay quyết thắng - lập chiến công!
Tình yêu này mãi rục cháy trong tim
Dù năm tháng bão giông, bom rơi đạn nổ...
Người lính thợ quên mình trong hy sinh, gian khổ...
Có chiến công nào anh không ở tuyến sau!

Hà Nội, 6.3.2004

NHỚ PHAN RANG

ĐỔ QUYẾT

Nhớ Phan Rang là nhớ mùa khô
Đồng cỏ cháy những ngày nắng lửa
Đêm sân bay Thành Sơn mờ tỏ
Uống gió Lào rát cổ, chờ mưa
Nhớ Phan Rang là nhớ suối khe
Nước khô cạn, ẩn mình con rắn độc
Mộng trên môi chòm nho Mỹ Đức
Ly rượu màu sóng sánh hoàng hôn!
Mùa này gai ba cạnh ít hơn
Hoa bông vải nở trắng đồng Nha Hố
Chiều Quán Thê còi tàu ngân trong gió
Biển sáng bừng Cà Ná cánh buồm đêm...
Em gái Chàm Ninh Phước, Ninh Sơn
Có nghe biển gọi về Ninh Chữ
Tan gió chướng còn đâu sóng dữ
Biển mát lành con sóng dịu êm
Lên Tháp Chàm thả một nén hương
Cầu thần linh cho lòng thanh thản
Cây súng sẵn trong tay nhả đạn

Thịt thú rừng đãi bạn thâu đêm...

Rời đường bằng cánh én bay lên

Tình đất, tình người Phan Rang nâng cánh

Thiên hà xa xôi bao vì sao lấp lánh

Dẫn đường bay vươn tới khoảng trời xa!

Phan Rang, Thành Sơn cháy mãi khúc tráng ca

Tắm nắng lửa, canh trời, giữ lửa...

Tôi gửi trọn trái tim mình theo gió

Cùng nhịp đập nồng nàn về nơi đó - Phan Rang!

Hà Nội, 2000

ĐA PHÚC CHIỀU NAY

Kính tặng các liệt sĩ phi công đoàn Sao Đỏ

TRẦN NHUẬN

Chiều nay, anh đưa em về đây

Nào phải đến một vùng quê xa mới Nào còn đâu chiến trường xưa bom cày, đạn xối Chỉ một vùng đồi cỏ guột ngắt xanh Mấy tán thông quen, gió lay động thân cành Và văng vẳng tiếng gà gô gáy dồn bên sườn núi Bao kỷ niệm tháng năm dào dạt tới Để một chiều thương nhớ những chàng trai Ôi những tiếng cười vui còn ngân đến hôm nay Từng giọng nói âm vang một thuở.

Oi những chàng trai phi công tuổi đôi mươi ngày đó Những Thiên Thần bằng xương thịt của ta!

Lần cuối cùng đã cất cánh bay xa...

Chiều nay anh đưa em về đây

Nơi ngày xưa cũng có những chiều bình lặng Cũng có những chiều rạo rực bản tình ca Có những chiều, những Anh mong ngóng lá thư xa, Bởi chính những Em chậm một ngày chưa viết Ở nơi đó những Em đâu có biết

Chỉ mấy phút sau, Ai có thể không về

Cứ mỗi lần cất cánh bay đi...

Chiều nay, anh đưa em về đây

Để gặp lại những cuộc đời đồng đội Những phi công tuổi thanh xuân phơi phới vẫn rụt rè chưa dám nói lời Yêu!

Vội bóc thư em chưa đọc hết mọi điều Đã đem trọn tình yêu vào trận đánh Giữa trời cao Anh tiến công dũng mãnh Tan tác bóng thù và Anh mãi đi xa...

Chiều nay, anh đưa em về đây

Thăm mảnh đất trung du sỏi đá
Thăm quê của mọi miền quê một thuở
Quê của những chàng trai vạm vỡ
Đã một thời khói lửa về đây
Thánh Gióng ngàn năm hùng khí đất này!...

Hà Nội, 9.1994

NÓI VỚI CON

NGUYỄN CÔNG HUY

Bố đưa con đến dưới tượng đài
Nơi tưởng niệm những anh hùng, liệt sĩ
Nơi có biết bao người yên nghỉ
Người có danh, và cả vô danh
Trên đầu con thăm thẳm cao xanh Chan hoà nắng, thanh bình, yên ả
Cây óng biếc, mượt mà sắc lá
Giữa không gian lặng tĩnh đến không ngờ
Con biết chẳng, mảnh đất này năm xưa Bom đạn xối, bập dầm trong khói lửa
Những ngày ấy sục sôi bao trang lửa Rất nhiều người cùng trạc tuổi như con
Dám gạt đi mọi ước muốn cá nhân Chấp nhận hy sinh để giữ yên Đất Mẹ
Nếu không có những người như thế

(Có tên, và chưa tên trên bảng đá này) Thì cả con, cả bố hôm nay
Đâu được đứng dưới tượng đài chiến thắng Bố muốn nói với con
điều sâu lắng
Học đi con! Học nữa!
để làm Người!

KHOẢNG TRỜI - NỖI NHỚ

Em đến với chúng tôi
Giữa buổi trưa
Không gian yên tĩnh lạ
Với cái nắng mùa thu “rám trái bòng”
Với sắc trời thăm thẳm một khoảng không Với kho tàng kỷ niệm
Về chiến tranh
Đã mấy ai giữa cuộc sống thanh bình Ôn lại thời quá vãng
Cay đắng, giận hờn, hân hoan...
ngờ đi vào quên lãng
Bỗng thối bùng trưa nay
Cám ơn em đã đến với chúng tôi Với từng đồng đội
Với từng nỗi gian truân
Với những gì nông nổi

Chỉ xảy ra... ở ngày xưa

Còn bây giờ

Thoắt nắng Thoắt mưa

Gánh gió, leo mây, bán trời bằng văn tự

Cái thuở bao đời kiên cử...

Còn đâu!

Cám ơn em đã khơi lại nỗi đau

Cho mắt lại một lần rưng lệ

Chắc bạn bè nơi chân trời góc bể

Cũng mỉm cười bằng an

Rồi em về

Chống chénh không gian

Làn gió chao nghiêng khoảng trời - nỗi nhớ

Lòng những xôn xao câu ca quan họ “Người ơi, người ở...”

Cánh chim nào khuấy bóng nẻo trời xa!

Nội Bài, 10.1993

ANH VẪN ĐANG BAY

Tưởng nhớ các phi công liệt sĩ Việt Nam THẾ BẢO

Bao lần anh ngang dọc giữa trời Đối mặt quân thù một thời lửa khói Mỗi lần anh bay vào trận mới

Mẹ và em ngóng đợi anh về.

Nhưng rồi anh vĩnh viễn ra đi

Trong cuộc chiến bầu trời chớp lửa Cánh én ấy không bao giờ về nữa Anh hoá thành mây trắng quê ta.

Góp đời mình vào bản hùng ca

Anh - người phi công liệt sĩ.

Không gian mênh mông ru anh yên nghỉ, Trên sóng lúa xanh chao liệng cánh cò.

Cháy đỏ chiều hôm mòn mỏi mẹ chờ.

Anh có thường về tâm tình với mẹ.

Lầm lụi một mình vượt thì son trẻ, Khúc ca xưa, người vợ cứ hát thầm.

Các con anh gọi tên bố bao lần.

Anh sống mãi cùng mùa xuân đất nước Trong những cánh bay giữ trời Tổ quốc Giữa đội hình anh vẫn cùng bay.

Hà Nội, 27.7.1997

NHỚ NHỮNG MÙA BAY

Tặng thợ máy Không quân

VŨ XUÂN BÌNH

Những mùa bay mưa bão quá nhiều Đàn én bạc đã phai màu cũ kỹ

Thương người thợ bốn mùa không nghỉ

Lo từng ngày cho đàn én được bay Nếu mai rồi có đến một ngày
Cánh én cũ không bay lên được nữa Ta vẫn cứ nhớ hoài một thuở
Với từng cánh bay đã lẫn lộn hết mình.

TÍCH THỊ MẦU MÚA DƯỚI CÁNH BAY

TRẦN HỢI

Cô gái Không quân múa tích Thị Mầu Cánh quạt giấy xập xoè trong nắng
mới Giọt mồ hôi không kịp lau lẫn với Mặt đường bê tông nhiều lúc tưởng
chung chiêm.

Những người lái máy bay ngồi xem Ôm trước ngực một cung trời nho nhỏ

Từng chuỗi cười cứ chột dừng, chột rộ

Như vừa thương lại vừa bức cô Mầu.

Bây giờ yêu nhau người ta không mời trầu Sao vị cay vị nồng vẫn đắm đầu
lưỡi Trong tiếng nhạc lúc trầm lúc nổi Cánh yếm đào cứ thực thực, hư hư.

Những người lái máy bay ngồi kia Họ hiểu lắm đời cô Mầu khao khát Những
cuộc tình duyên dở cười, dở khóc Đã đi qua để dấu ấn một thời.

Tiếng nhạc đã im, cánh quạt gấp lại rồi Không gian băng khuâng thoáng giây
chùng lắng xuống

Thị Mầu hồn nhiên tựa tay vào Cánh én Nụ cười thật hiền nở trong nắng sân
bay.

THĂM TƯỢNG ĐÀI ĐA PHÚC

VĂN DUY

Về lại nơi đây,

Những đồi thông xưa, đường quen xóm núi Ai còn đây miệt mài tiếp nối

Ai đã xa, xa mãi chẳng về.

Cùng đồng đội lên Đài tưởng niệm Mỗi bậc chân, mỗi bậc bằng khuâng Giữa
đất trời cuộn chảy vào xuân Mà cách biệt, mệnh mang trào nổi nhớ

Các anh bay lên

Dồn vào trận đánh

Chẳng chút riêng tư

Ôi những vì sao mãi còn lấp lánh!

Gió ơi gió, phương nào ghi giữ lại Những vùng trời anh bay, và điểm ngừng
bay, Cỏ ơi cỏ, bến bờ nào xanh mãi

Cho nơi anh đủ ấm, chỗ anh nằm.

Tượng đài cao, cao vút

Đón các anh, đợi các anh

Những Ngọc Ngự, Như Cẩn, Xuân Thiều, Sĩ Giáp, Văn Lan...

Một lần đi xa, mãi là bất tử.

Đất nước một thời đạn bom dẫn dữ

Biết mấy chiến công, biết mấy nhọc nhằn Mặt đất, trên không chung lòng
gắng sức Nâng xuân về đất bạc Mảnh Trời Xanh Đa Phúc, xuân 1997

VỀ VỚI TƯỢNG ĐÀI

(Tưởng nhớ Anh hùng liệt sĩ Vũ Xuân Thiều) NGUYỄN VĂN BẮNG

Về thăm các Anh ở chốn tượng đài Từng bậc non cao lẫm đặng sương buổi
sớm Đọc tên Anh sống lại tình đồng đội Thời đạn bom điều thuốc ngắt làm
đôi Bông vọng về ký ức đêm trăng

Nghe tiếng mái chèo khua từ nổi nhớ

Ngọn đèn chong thức khuya cùng lòng mẹ

Tiếng ru hời tha thiết của đàn dây Xuất kích bay từ tiếng gọi đêm trăng Anh không về ngay trong đêm ấy Thăm gọi mẹ Anh hóa thân tên lửa Thăng lao vào đốt cháy “Pháo đài bay”

Khi mặt trăng rơi xuống cuối rừng xa Đồng đội nhìn nhau nỗi đau trào khoé mắt Nâng mẫu thuốc Anh còn chưa kịp hút Nụ cười Anh như chưa tắt bao giờ

Nhớ các Anh đem tên khắc tượng đài Mỗi chiến công đậm nét hình khuôn mặt Đồng đội hẹn mỗi mùa sim sum họp Cho đôi đường không cách biệt chia ly Hà Nội, 2003

CHIỀU XUÂN ĐỀN GIÓNG

NGUYỄN VĂN BẰNG

Em hẹn anh về Đền Gióng Sóc Sơn Chiều mưa xuân lâm thâm riu hạt Tiếng vó ngựa như hiện về Thánh Gióng Giữa điệp trùng núi núi của ngàn xưa Đâu xưởng định kỳ? Nơi giấu máy bay?

Đâu chỗ đóng quân chiều vương khói bếp?

Đâu chỗ em ngồi mỗi lần hong tóc?

Đâu mảnh vườn tía tốt ngọn rau thơm?

Ký ức in sâu từng khuôn mặt thân quen Áo bướm rách mặt chạt đen khói đạn Máu chảy sùng sục khư khư ôm chặt Bắn địch trên đầu, chân đạp lên bom Dẫn anh vào Đền bái vọng tuần nhang Thánh phù hộ mọi nẻo đường dẫn bước Trời quang mây không bóng điều hâu giặc Đón em về hạnh phúc dựng trăm năm Một chiều xuân anh trở lại Sóc Sơn Tiếng vó ngựa như hiện về Thánh Gióng Trong Lễ hội anh đợi chờ em đến Chỉ còn mưa lất rắt giữa lòng anh Hà Nội, 8.2003

KỶ NIỆM

NGUYỄN VĂN BẰNG

Nhớ lại những ngày khói lửa

Đi tìm kỷ niệm bỏ quên

Bàn chân ngược xuôi rất bóng

Đường băng đâu giữ dấu chân

Con đường đi lên dốc núi

Vào đêm bom rượt theo chân

Xe kéo máy bay trúng đạn

Ghé vai kịp đẩy vào hầm

Nhà ở bị bom đánh sập

Hì hục đào bới lối ra

Bom bi đốt nhà trực chiến

Vết bỏng còn nhức đến giờ

Chuyên bay cuối cùng hạ cánh

Vấp bom nằm kẹt đường băng

Sớm mai lại vào trực chiến

Đem về bảy sắc cầu vồng

Lật giở từng trang quá khứ

Bâng khuâng tuổi đã vào già

Bên nhau nhìn vào kỷ niệm

Thấy mình lại được trẻ ra.

Hà Nội, 2003

ĐÔI MẮT

NGUYỄN THỊ HỒNG YÊN

Có thể rồi anh sẽ trách em

Tình yêu đến có bao giờ hẹn trước Chỉ đôi mắt nhìn nhau là hiểu được Trái tim em giây phút ấy bồi hồi Dù cho bao trắc trở của cuộc đời Đôi mắt ấy vẫn làm em bối rối

Đúng vậy thật, tình yêu không có tuổi Suốt một thời quen thuộc vẫn xa xôi Anh và em nối tiếp những khoảng trời Giữa chớp giạt, mưa giông và nắng gió Cả hiện tại, tương lai, rồi quá khứ

Anh là người em rất đổi thương yêu Như chim trời, anh khao khát bay cao Tình cảm chưa một lần phung phí Riêng với em - Nếu đòi không tri kỷ

Em bắt đền đôi mắt ấy đã nhìn em!

GỬI EM - CÔ GÁI BÁO VỤ

“Tích tà, tích tích, tà tà...”

Dịu dàng như bản tình ca êm đềm Nhịp nhàng những ngón tay em

Tung bao tín hiệu nối đêm với ngày “Mắt thần” theo cánh sóng quay Dẫn đường cho Én Bạc bay canh trời Mai ngày diệt máy bay rơi

Có công em giữa chới ngời chiến công!...

ĐƯỜNG BĂNG - TÌNH YÊU CỦA TÔI TRẦN NGỌC HIỆP

Từ triền núi cao

Ta đứng nhìn đường băng bừng sáng Vặn mình trong lúc bình minh

Trong gió vi vu, biển lúa chao mình...

Rồi những tiếng âm vang

Hùng mạnh như nhịp kèn Tổ quốc

Gọi ta đi trong tiếng quân ca...

Ra đường băng, vào xưởng máy đậm đà Nghĩa cuộc sống - Đây đời ta trận tuyến Nơi chứa chan bao nhiêu lưu luyến Với bầu trời, với én bạc tự do

Đau đáu miền Nam, lòng yêu kính Bác Hồ

Nơi ấp ủ cả hồn thơ, hy vọng

Nghe tiếng rú vút bay trong gió lộng Mà lòng ta cuộn sóng ghen lời: Bay, bay đi diệt tan lũ cướp trời Cho cuộc sống nơi nơi chỉ còn tiếng cười, tình yêu nóng bỏng.

Ta yêu đường băng, phải đâu vì mỗi sớm?

Mà nghĩa tình sâu nặng đã bao năm: Những đêm trăng mát mẻ gió nồm

Những ngày đông ôm gió mùa trực chiến Những chuyến xe đi, về mùa huấn luyện Vui buồn - chiến thắng sẻ san đôi...

Ôi, mảnh đất quê hương, xưởng máy, núi đồi Ta mến yêu người là thế...

Bình minh ngược nhìn - Tổ quốc sao hùng vĩ

Cánh én bay mang trái tim đỏ vút cao Đường băng trải rộng vẫy chào

Tấm lòng đất mẹ, nghẹn ngào cánh chim Sâu bay Nội Bài, 8.1971

TỰ HÀO

Kính tặng các anh tuổi bảy mươi PHẠM CƠ

Có nhiều con đường đến với vinh quang Và nhiều dòng sông đổ về biển cả

Con đường anh đi buồn vui vất vả

Nhìn lại phía sau càng thấy tự hào Mới hôm qua từ dưới chiến hào

Từ bộ binh, anh vào kỹ thuật

Và từ đó gắn mình với mặt đất

Và bầu trời lịch sử sang trang

Ngày đầu tiên góp sức dựng trung đoàn Chín-hai-mốt nhớ ngày trên đất bạn
Những năm tháng hăng say học tập Cấp Nhĩ Tân, Cờ-rát-nô-đa...

Mùa tuyết rơi nhớ tiền tuyến quê nhà Ôi nhớ nhất những ngày chiến tranh
phá hoại Đội ngũ ta, nắng gió rám mặt mày Đa Phúc, Thọ Xuân, Hoà Lạc...
vẫn hăng say Tất cả vì chuyển bay chiến thắng Muôn sắc hoa chiến công lấp
lánh Có công anh, người thợ máy anh hùng...

Bây giờ tóc đã hoa râu

Thuộc lớp người xưa nay hiếm

Về đời thường, tất cả đều đơn giản Cái khó của đời là khi mỗi niềm vui Và
nỗi buồn dù rất nhỏ nhoi

Đều có mặt anh em đồng đội

Chúc thọ bảy mươi, với vần thơ vụng dại Gửi các anh tình cảm thủy chung
Từ con tim chân thành chúc mong Sống khỏe, sống vui, giúp đời có ích Chúc
các anh gia đình hạnh phúc Chúc bàn tay thợ máy tình đời

Ôi bàn tay chai sạn của ta ơi!

Trong giá buốt của “thị trường” vẫn ấm.

Hà Nội, 12.2002

LỜI CẢM ƠN

Ban liên lạc Cựu chiến binh ngành Kỹ thuật Không quân xin chân thành cảm ơn Bộ Tư lệnh, Cục Chính trị, Cục Kỹ thuật Quân chủng Phòng không - Không quân, Tổng công ty Hàng không Việt Nam... đã nhiệt tình giúp đỡ, hỗ trợ về tinh thần và kinh phí để xuất bản được cuốn sách “Chiến công thầm lặng” (tập 2).

Cũng xin chân thành cảm ơn Nhà xuất bản Quân đội nhân dân và Xưởng in Quân chủng Phòng không - Không quân đã tạo mọi điều kiện cho Ban biên tập tổ chức xuất bản được cuốn sách này kịp thời gian vào dịp kỷ niệm 50 năm ngày truyền thống Không quân Việt Nam (3.3.1955 - 3.3.2005).

BAN LIÊN LẠC CỰU CHIẾN BINH

NGÀNH KỸ THUẬT KHÔNG QUÂN