

Sưu tầm  
Chủ đề: Máy bay  
Tác giả: Gman

## Phi cơ TIỀN PHONG 1 - VNCH



Đây là tên của một chiếc phi cơ do Không Quân Việt Nam chế tạo, dựa theo “blueprint” của hãng Pazmany (<http://pazmany.com/wp>) ở California.

Đáng lý ra, câu chuyện này phải do những người trong cuộc viết lại, vì họ đều có mặt tại Mỹ bây giờ. Chúng tôi sợ dĩ viết ra để tự mình giải quyết những thắc mắc mà không ai giúp đỡ. Có viết sai thì mới có người lên tiếng để còn hiểu được sự thật bên trong.

Chiếc phi cơ TIỀN PHONG, có nghĩa là “ngọn gió đi trước”, dự trù sẽ trang bị cho Trường Phi Hành của Bộ Chỉ Huy Huấn Luyện của chúng ta, do ngân sách quốc gia Việt Nam đài thọ. Phần thiết kế dự án do Bộ Tư Lệnh Không Quân/Văn Phòng Tham Mưu Phó Tiếp Vận phụ trách. Công tác thực hiện được phân phối cho Bộ Chỉ Huy Kỹ Thuật & Tiếp Vận và các Sư Đoàn Không Quân cùng nhau đóng góp công sức của mình. Chính Không Quân Đại Hàn cũng có ý định này. Lúc đó, Đại Tá BAE, sĩ quan liên lạc Đại Hàn tại Việt nam, cũng là sĩ quan cùng học khóa Chỉ Huy & Tham Mưu với Trung tướng Tư Lệnh Không Quân và Chuẩn tướng Tham Mưu Phó Tiếp Vận có tới xem phi cơ Tiền Phong của chúng ta, và đã xin chính phủ Đại Hàn cử một phái đoàn do Thiếu tướng Lee, Tham Mưu Phó Tiếp Vận Không Quân Đại Hàn hướng dẫn sang Việt Nam để xem cung cách việc chế tạo. Chính vị này cũng cùng học khóa Chỉ Huy & Tham Mưu với Trung tướng TLKQ chúng ta. Dường như sau này, Đại Hàn đã chế tạo được phi cơ này để dùng vào việc huấn luyện.

Sau một thời gian bỏ nhiều công sức, rồi có một ngày, tại phi trường hết sức bận rộn như Tân Sơn Nhất(\*), máy bay được mang ra bay thử. Không biết ai là người đầu tiên bay chiếc máy bay độc đáo này, nhưng biết rõ chỉ có ba người đã bay trên Tiên Phong 1. Đó là cố Thiếu tướng Võ Xuân Lành, Trung tá Lê Xuân Lan, và Trung tá Nguyễn Tú.



Trước hết xin kể đến KQ Nguyễn Tú. Lúc đó đang phục vụ tại Văn Phòng Tham Mưu Phó Tiếp Vận, KQ Nguyễn Tú xuất thân khóa 55 Trường Võ Bị Không Quân Pháp, theo ngành kỹ sư cơ khí. Vào những năm 1964-65, anh sang Mỹ lấy bằng Master về Mechanical Engineering. Nói cách khác, anh Tú là người có khả năng vẽ ra một "blue print" để "design" một máy bay loại đồ chơi này chứ không cần phải mua "blue print" của người khác. Chiếc Tiên Phong 1 là máy bay nhỏ, cánh thấp, trang bị bánh mũi, hai chỗ ngồi cạnh nhau như trên T-37, hai đầu cánh có gắn hai bình xăng (\*\*). Về khả năng bay, cũng gần như chiếc T-34 của các quân trường Mỹ một thời gian, nhưng sau được thay bằng T-37 nên không còn sản xuất T-34 nữa. Tuy chưa được bay T-34, nhưng khi nghe các bạn kể lại, chúng tôi rất lấy làm thích, nếu KQVN chúng ta có được một máy bay như vậy để huấn luyện. Một chiếc không khó lắm thì không mấy tốt, vì sau khi tốt nghiệp, khóa sinh sẽ khó khi lên một chiếc ở đơn vị chiến đấu khó bay hơn máy bay của trường. Nhưng chiếc T-34 có nhiều khả năng, như bay phi cụ, bay nhào lộn không thua gì chiếc T-6 nhưng dễ lái hơn nhờ bánh mũi. Tóm lại, ai bay T-34 rồi thì có thể mừng tượng chiếc Tiên Phong 1 cũng có những khả năng tương tự. Phòng lái có mui plastic một mảnh

úp lên trông rất xinh đẹp và có vẻ "phản lực" lắm. Như trên đã kể, Nguyễn Tú có phải là một người lái bay thử không? Không! Nhưng Nguyễn Tú có mặt trên nhiều lần bay thử khi các hoa tiêu bay thử có điều không hiểu. Những khuyết điểm ghi nhận trong lúc bay thử đều được ghi chép cẩn thận để về sau sửa chữa kỹ càng. Nghĩa là Nguyễn Tú là kỹ sư trưởng dự án và là người theo dõi dự án từ đầu đến cuối, từ A đến Z, từ tổ chức lớn nhất như Không Đoàn Tân Trang & Chế Tạo thuộc Bộ Chỉ Huy Kỹ Thuật & Tiếp Vận Không Quân đến các Không Đoàn Bảo Trì và Tiếp Liệu thuộc các Sư Đoàn Không Quân. Sở dĩ anh Tú phải bay, hay là được bay trong chuyến bay thử đầu tiên, tuy không hưởng lương phi hành, vì anh nắm vững kỹ thuật về máy bay này, vì anh nhận lãnh trách nhiệm hoàn thành phần chế tạo đúng [tiêu] chuẩn những gì thay đổi trong "blue print", vì anh là tinh thần của dự án.

Hoa tiêu bay thử chính là cố Thiếu tướng Võ Xuân Lành, lúc đó là Tư Lệnh Phó Không Quân chúng ta. Ông xuất thân Trường Võ Bị Thủ Đức, theo học khóa 2 hoa tiêu tại Trung Tâm Huấn Luyện Không Quân Nha Trang, cùng khóa với các ông Vũ Thượng Văn, Trần Đình Hòa và Nguyễn Khắc Ngọc. Dường như ông cũng đã tốt nghiệp khóa B-25 tại Hoa Kỳ. Về nước, ông phục vụ tại TTHLKQ Nha Trang, chỉ huy phó TTHLKQ dưới quyền ông Từ Bộ Cam. Vào đầu năm 1964, ông chỉ huy Phi Đoàn 514 tại Biên Hòa, và Không Đoàn 23 khi thành lập Không Đoàn này, sau đó về Tân Sơn Nhất làm Tư Lệnh Phó Không Quân cho đến ngày cuối cùng. Ông đã bay trên nhiều loại máy bay của Không Quân Việt Nam, từ máy bay "Bà Già" MS-500, cho đến L-19, T-6, A-1H, T-37, F-5... Thích nghiệp bay, khiêm tốn, anh dũng, hòa mình với mọi người trong nghề hay chỉ là thợ đá banh, anh quân cảnh thực bi-da, uống bia Quân Tiếp Vụ, hút thuốc lá Ruby Queen Quân Tiếp Vụ... Ông là người đơn giản, không thích gái vì ông đã có gia đình mà ông dẫu rất kỹ đến độ nhiều người cứ tưởng là ông vẫn sống độc thân, mãi cho đến khi đã sang Mỹ rồi, người ta mới biết ông có một gia đình hoàn chỉnh. Ông làm nhiều, nói ít. Mỗi khi dẫn một phái đoàn thăm viếng đơn vị, đơn vị trưởng đơn vị được, hay bị thăm viếng, đều biết đây không phải là phái đoàn ăn chơi, nên ráo riết chuẩn bị để trả lời những vụ việc đúng theo nhiệm vụ ấn định cho tổ chức liên hệ. Ông giải quyết vấn đề đến nơi đến chốn, và mười lần như một, báo cáo cặn kẽ cho Tư Lệnh Không Quân, đầy đủ, về tình như về lý. Ông là người mà trên dưới Không Quân ai cũng thương mến và cảm phục. Trái lại, ngoài Không Quân, những người biết ông nhiều có lẽ là các đội bóng tròn của sinh viên, các hội bóng lão tướng quanh vùng Sài Gòn, Chợ Lớn, các đội bóng ở những tỉnh lẻ khi tổ chức giao hữu khi ông còn là Tư Lệnh Không Đoàn 23 ở Biên Hòa. Ông thành thật với người và với chính mình. Khi không rõ điều gì thì ông hỏi cho hiểu rõ, không ngại người ta chê mình thiếu sót về năng khiếu hay kiên thức. Nhờ vậy mà ông học nhanh, tiến bộ vững chắc trong ngành nghề của ông. Cũng như nhiều người, ông bay giỏi, nhưng khác hơn người là ông dùng tài năng của ông để phục vụ. Ông xông pha mọi chiến trường với vai một hoa tiêu không cần cấp bậc trên áo bay. Nhưng mọi người đều biết là ông khi ông lên tiếng trên máy vô tuyến trong những trường hợp cấp bách nhất. Nói về bay thử, đây là vụ đầu tiên, chứ không như Bob Hoover của hãng Northrop. Do

đó, có nhiều điều chưa hiểu, ông thương lượng với anh hoa tiêu bay thử thứ hai là anh Lê Xuân Lan.

Lê Xuân Lan tốt nghiệp hạng nhì khóa 58A lấy tên Trần Duy Kỳ. Vì điểm tổng kết thua anh Chế Văn Nghĩa, nhưng điểm phi huấn của anh là số một. Anh được bổ nhiệm về Phi Đoàn 514 để được huấn luyện tiếp tục trên T-6G và A-1H. Từ đó anh là hoa tiêu khu trục chuyên nghiệp dưới cái lò đào tạo khó khăn này. Sau này, anh có dịp theo học A-37 và đã được chọn theo khóa huấn luyện viên A-37. Anh lưu lại Hoa kỳ rất lâu để làm sĩ quan liên lạc Không Quân, giải quyết những vấn đề loại hay không loại khóa sinh trên A-37 tại các quân trường dạy lái. Về nước, anh được bổ nhiệm về Văn Phòng Tham Mưu Phó Huấn Luyện của Bộ Tư Lệnh Không Quân. Sau đó, anh đã bay trên F-5 và một thời gian ngắn được bổ nhiệm về Văn Phòng Phụ tá Phòng Không tại BTLKQ. Khi thành lập Trung Tâm Phòng Không Bắc, anh được cử làm Giám Đốc Trung Tâm Phòng Không Bắc cho đến cuối cùng. Cũng là một hoa tiêu can trường, đã từng lập nhiều chiến công trên mặt trận, mà lại có tài bay như một thiên phú. Nói ít, hiểu nhiều. Tự tin nhưng không khoe khoang. Có ngày anh hỏi tôi về những điều anh thắc mắc về chiếc máy bay Tiên Phong 1. Anh bảo dường như máy bay không chịu đáp khi kéo là, mà cứ trôi mãi trên không. Nếu gặp gió ngang thì bị bê ra ngoài phi đạo dễ dàng. Chỉ vì mặt cánh nâng quá to, khi sát mặt đất tạo ra một gối khí động (air cushion) làm chân đáp quá ngắn không chạm được đất. Anh còn nói khi "roll" thì không ngọt vì như có sức cưỡng lại. Chỉ vì độ nhị diện quá to để làm cho phi cơ vững vàng khi bị gió động sẽ tự sửa chữa về thể bay trước. Muốn giải quyết hai khuyết điểm đó, có lẽ điều dễ thực hiện nhất là chặt bỏ bớt hai đầu cánh. Nhưng làm thế thì rất tốn công, nhất là hai đầu cánh có gắn hai bình xăng, một mặt tăng thêm trữ lượng xăng, mặt khác giảm được sức cản do luồng gió xoáy (\*\*\*) tạo ra ở hai đầu cánh. Có lẽ anh Lan đã thảo luận với kỹ sư Tú, nhưng kết quả vẫn giữ nguyên như cũ. Và sau nhiều lần bay thử, chiếc máy bay Tiên Phong 1 được lưu giữ trong hangar của Sư Đoàn 5 Không Quân cho đến ngày tàn.



**Đó là những gì tôi biết được về chiếc Tiên Phong 1.**

Làm máy bay cho Không Quân Việt Nam ta là một hãnh diện, là một mơ ước cho nhiều kỹ sư chưa tốt nghiệp. Do đó, có một hôm, Quân Cảnh phối hợp với Cảnh Sát mang về Bộ Tư Lệnh Không Quân tại Tân Sơn Nhất một chiếc máy bay (không biết có nên đặt tên là Tiên Phong 2 hay không?). Chiếc này giống như chiếc O-1A, có cánh cao và dài, trang bị một động cơ của chiếc mô-tô Honda 50cc. Trong phòng lái ta thấy một chiếc ghế ngồi thường ở các phòng trà bỏ túi. Cũng có tay lái, cũng có đồng hồ. Chất liệu cánh và thân máy bay làm bằng loại kim khí hợp chất nhôm lấy từ các vỉ kiện hàng (palette) để các kiện hàng có thể thả từ máy bay vận tải có cửa phía sau như C-130, C-123, C-119. Hợp kim này rất chắc chắn nhưng rất nặng. Cánh quạt lấy từ một máy bay O-1A. Người chế tạo là một Trung sĩ thuộc Sư Đoàn 5 Không Quân. Anh đã tốn nhiều công sức ráp lên chiếc Tiên Phong 2 trong một nhà chứa xe của anh, và ngày tốt đẹp đã đến, anh mang chiếc máy bay này ra xa lộ Đại Hàn (\*\*\*) khoảng từ lộ Sài Gòn-Tây Ninh nối liền với Quốc Lộ 4 từ Phú Lâm về Tân An. Vì cản trở lưu thông trên xa lộ Đại Hàn, nên Cảnh Sát kết hợp với Quân Cảnh mang tác giả và chiếc Tiên Phong 2 về Bộ Tư Lệnh Không Quân. Chiếc này được lưu giữ ở ngay trước văn phòng của kỹ sư Tú ít nhất một tuần lễ. Thật là một thách đố cho các kỹ sư hàng không của chúng ta. Anh em tại BTLKQ thách nhau ai dám bay chiếc Tiên Phong 2, và mọi người đều hướng về vị Tư Lệnh của chúng ta mà... cười vỡ bụng.

### *Gman*



### *Chú thích:*

(\*) Phi trường Tân Sơn Nhất vào thời điểm này có hai phi đạo song song, cứ mỗi 30 giây đều có một [máy bay] cất cánh hay hạ cánh. So với phi trường Kennedy ở New York cũng cùng một mức độ bận rộn, nhưng ở New York, chỉ có những phi cơ hàng không dân sự, có đi và đến với tốc độ ngang nhau, rất dễ điều hành hơn nhiều. Trong khi đó, tại Tân Sơn Nhất, nào là máy bay nhỏ như O-1A, có trực thăng UH-1 của Không Binh Hoa Kỳ đồn trú, có hàng không quốc tế lui tới, có A-1H của Biệt Đoàn 83, thật là linh tinh, nhất là khi vào tần số, cùng nghe một loạt ba thứ tiếng Việt, Anh, Pháp, trên ba hệ thống vô tuyến FM, VHF và UHF, thật là có một không hai.

(\*\*) Hai bình xăng ở hai đầu cánh làm giảm đi các luồng gió xoáy thường được gọi là tourbillons de Karmann (do nhà bác học Von Karmann người Đức tìm ra), vì áp suất dưới cánh to hơn áp suất khí quyển ở trên cánh, nên ở đầu cánh, không khí di chuyển từ dưới lên trên. Chiếc MD-11 có một vách chặn nhỏ cũng có tác dụng chặn luồng khí quyển này. Trên Tiên Phong 1 có sáo kiến để bình xăng ở đầu cánh cũng làm giảm sức cản do các luồng gió xoáy Karmann.

(\*\*\*) Xa lộ Đại Hàn là do Công Binh Đại Hàn giúp đỡ xây cất. Đó là một vòng đai ven đô (belt) để ta có thể từ miền Nam đi về hướng miền Đông hay miền Trung thì khỏi cần chạy qua Đô Thị náo nhiệt Sài Gòn-Chợ Lớn, mà đi thẳng đến đường đi Tây Ninh hoặc đi Biên Hòa (xa lộ Biên Hòa). Lúc đó, xa lộ này tương đối ít xe chạy, ngoài xe nhà binh và xe Lambretta-500cc chở khách địa phương.

---

*Nguồn: Internet E-mail by Vũ Văn Chương chuyển*

*Đăng ngày Thứ Bảy, July 8, 2017  
Ban Kỹ Thuật Khóa 10A-72/SQTB/DD, ĐĐ11/TĐ1ND, QLVNCH*