



LÊN ĐÀ LẠT

BẰNG MÁY BAY

Đà Lạt có các đường bay nối liền với các nơi khác qua hai phi trường Cam Ly và Liên Khương:

- Phi trường Cam Ly cách Đà Lạt 5km về hướng Tây. Trước kia nơi đây là phi trường quân sự. Trong thời gian chiến tranh leo thang, nơi đây máy bay lên xuống liên tục để cung cấp nhu cầu vận chuyển quân sự và là một thị trường chợ rau.

- Phi trường Liên Khương cách Đà Lạt khoảng 30km. Sau ba năm xây dựng, vào năm 1933 phi trường Liên Khương bắt đầu hoạt động. Lúc đó phi trường dài 700m để đáp ứng nhu cầu vận chuyển, chi phí đáp ứng cho loại phi cơ có trọng tải nhỏ hai tầng.

1945 Nhật mở một trạm ở Đông Nam Á, do nhu cầu chiến tranh Nhật đã tu bổ phi trường Liên Khương. Phi trường lúc đó được các cán bộ dùng cho các loại phi cơ chiến đấu của Nhật thời bấy giờ.

1960 - 1975, vì chiến tranh, phương tiện giao thông được bố trí gián đoạn, một an ninh.

Hành khách sử dụng đường hàng không tăng nhanh chóng. Để đáp ứng nhu cầu đó, phi trường đã mở rộng. Phi trường cũ có chiều dài 1.480m, rộng 40m, có thể sử dụng cho các phi cơ từ 35 tấn trở xuống. Diện tích bãi đậu rộng 1.000m², có thể đậu một lúc năm chiếc máy bay. Số vốn phi trường Tân Sơn Nhất hay Đà Nẵng, phi trường Liên Khương chỉ vào với trí rất khiêm tốn: phi trường hàng hai. Trong những năm 70, sân bay này khá nhộn nhịp. Ngày nào cũng có chuyến bay và hành khách đi chi.

Có thể đến Đà Lạt nhanh nhất bằng phi cơ dân sự của hãng hàng không Việt Nam, còn gọi là Air Con Rồng. Chuyến từ Sài Gòn - Đà Lạt dài khoảng 300km, đi phi cơ chở một khoang chỉ 30 phút, nghĩa là người tiếp viên phi hành vừa ăn uống xong bữa ăn nhẹ cho hành khách thì đã sắp đến phi trường Liên Khương. Tuy phi trường sẽ có xe hire của hãng hàng không chở hành khách về thị trấn để đến cửa hàng không Việt Nam tại Đà Lạt. Sau đó du khách có thể đáp xe lam ba bánh hay xe taxi về khách sạn.

Giáo sư HOÀNG XUÂN HẪN năm 1946 đi du một hồi nghỉ cao cấp ở Đà Lạt sau này đã viết lại về chuyến bay của mình:

“Một giờ chiu máy bay li c t cánh, r i t i n th ng h ng Đông Nam, cũng m t Junker, nh ng nghe nói tàu này ch bay đ c 165 cây s m i gi . Trông xu ng đ t, ch th y mênh mông r ng th m xám xanh, th nh tho ng có v ch đ ng cong queo s c b c b i dòng n c c a sông ngòi. M t lúc g p b c t ng mây tr ng xóa. Tàu l c l g ng v t lên cao. Trong tàu ai cũng nôn nao. Mu n nói chuy n ph i ghé m ng vào tai mà nói l n. H t r ng r m đ n r ng khô, r i đ n cao nguyên c b i. Máy bay b t m i đ c m t ng n sông ch y t B c xu ng Nam. R i th y có h dài, có đ ng quanh co. Tàu đ m đ u xu ng m t qu núi cây, r i tr t trên bãi c đ c. Đó là sân bay Liên Khang g n phía Nam Đà Lạt. Đ ng h ch b n gi m i lăm .”... “ Ô tô nhà binh Pháp đ a v Đà Lạt cách sân bay ba m i cây s . Đ c đ ng nh n th y đ ng và các c u không b h h ng. Phái đoàn đ c đ a v khách s n Lang Biang, đ ng trên đ i cao

ngon như một xoài ngon lành...”

NGUYỄN THUYẾT Cầm lái chiếc phi cơ đi bằng máy bay, rời từ phi trường về Đà Lạt, nơi mình từng sống như ngày tuổi thơ:

“Chiếc máy bay Bristol hai động cơ đáp xuống phi trường Liên Khu ở vào buổi trưa có nắng và gió nhẹ. Tôi bắt đầu xúc động. Tôi thấy ngay rằng Đà Lạt của mình vẫn thanh bình như bây giờ vẫn giữ được một cách rất kín đáo những nét hoang sơ của ngày xưa và động thổ đang dần dần biến mất bao nhiêu hàng xóm, âm thanh, hình dáng mình. Tôi nghĩ đến những ý nghĩ và rồi tôi cũng đã quên mất rồi. Thấy ra tôi của những năm tháng ngu ngốc, thấy rồi làm sao những nhân vật khuôn mặt lung linh, huyền ảo của thành phố cao nguyên này. Chiếc xe hơi của hãng Hàng Không đưa tôi phi trường về trung tâm thành phố vượt qua những cánh rừng thông ngút ngàn, những thung lũng cũng thông xanh trùng trùng điệp điệp, vượt qua con đèo dài ngoằn ngoèo cũng thông và thông tràn ngập.

Tôi đi xuyên qua màu xanh phơn phớt của những đọt thông non chìa tay vẫy vẫy mình đi, màu xanh thẫm của những hàng thông mọc hai bên đường hân hoan đón mình, màu xanh thẫm của những cây thông chen chúc đứng sau nó như những chiếc đũa, hình dáng này khác, những màu xanh đậm nhạt khác nhau chụm lên nhau, dàn trải ra trên núi như một thảm.

Tôi cảm thấy tôi biến thành hàng không hòa tan vào những thanh màu của hoa rừng đỏ, của những cây thông khô, phơn phớt vàng. Tôi chìm trong tiếng thông reo. Hàng núi, hàng triền cây thông vẫy mình chào đón và đẩy chen nhau đứng sừng sững của ngõ Đà Lạt nghênh tiếp người đi về.

Tôi đi dạo trong những rừng âm âm, những rừng gió mát rười rượi, những vực sâu những phiếm phiếm trên những chướng khí. Tôi đi sâu vào bầu không gian càng lên cao càng tinh khiết hơn, càng dần dần ra cái nhè nhè se se, xao xuyến, đến bụi ngùi. Những cảm giác rừng núi. Những không có

hành khách đi cùng xe tôi khóc. Đi hết con đường đèo, thông thả đi. Qua khe núi rừng núi cao, kìa, thành phố của tu viện đây rồi, quen thuộc như đã thấy trong nhũn u giấc mơ, những mái ngói đỏ tươi, những mái ngói nâu sẫm, những hàng cây xanh mát, những công trình thông lác đác năm ba góc chạm vào nhau thướt thướt chuyển trò, những hàng rào làm bằng nẹp gỗ mộc mạc sơn trắng tinh tươm, thướt dài và thướt sà chuyển tung tăng lượn vòng ven theo mép dãy trái đất của chúng, những con đường thoải mái đi êm đềm xuống các khu vực trồng khoai tây, cà chua, xà lách, bắp sù. Và kia kìa, soi bóng cây trên đất, soi mây trời bụi bụi chi u, soi cái tháp chuông của ngôi nhà thờ trên cao có hình con gà, là một hồ nước trong xanh, sóng lăn tăn...”

Sau đây là những dòng ký “hỏi và trả lời” của TÂM ĐOÀN, một thành viên phi hành Hàng Không Việt Nam trong bài “Tôi đi bay”:

“Một ngày thướt đẹp, trời trong gió lộng; tôi chuyển bay có một chuyển thướt ngoạn: Saigon - Đà Lạt. Tôi sẽ có hoa hồng, hoa mimosa thướt đẹp, thướt tươi đẹp của mình nhà. Máy bay đang xuống thì bỗng nhiên tôi nghe tiếng động của “rú lên” và máy bay như có “ngóc đầu” lên. Với giọng mình hai ngàn giờ bay nên tôi quen thuộc và kinh nghiệm với những tiếng động của khi cất cánh cũng như khi hạ cánh hay khi máy bay trở về. Tôi kinh hoàng, lo sợ và chuyển cái chuyển. Tôi biết máy bay không thể nào lên được. Hành khách không ai biết gì cả. Tiếng động của càng lúc càng “rú” lên. Máy bay nghiêng đầu xuống đất giống như máy bay chuyển đầu. Tôi tin chắc máy bay sẽ lật ngã và đâm vào núi.

Những sự tôi còn nhớ, nên máy bay đã lấy lý do để chuyển “bình phi”, rồi quay trở lại đáp.

Tôi nghe một tiếng “rú m”, có lẽ chuyển hoàn hồn nên phi công đã đáp xuống rừng bắp trở về khi vào phi đạo. Sau khi phi công tắt máy, tôi mới có thể ra thì tắt của mình những phi công Đà Lạt (Liên Khuyển) chuyển ụa đầu phi công về tay và nhũn u những đã khóc (chuyển đi đón gia đình họ về bên bè) vì một tiếng của đầu tin là máy bay phi vào đâm vào núi. Đây là lý do của chiếc L19 (loại máy bay quân đội như xíu dùng để thám thính). Đài kiểm soát cho phép chuyển của Air Việt Nam đáp, những chuyển của L19 về chuyển phía dưới “bằng” của chiếc của Air Việt Nam để đáp xuống trở về.”

Còn buồn vui nơi phi trường Đà Lạt cũng mãi mãi được ghi lại trong hồi ký của KHÁNH LY:

“Yêu nhau quá nồng cồn máu phòn Đà Lạt, nồng con đực nhíp nhô, mái nhà ngói đỏ phôi mình giữa màu xanh của lá. Chả là nhíp nhíp nồng đờ đờ thu mình ở một góc nhỏ café Tùng. Hồi nóng thì ly café chuyển qua cầm trên hai tay giá lạnh. Thú vị lắm. Ngồi ở nhà Thủy Tiên, một mình nhìn máy bay trên hồ Xuân Hương. Máy bay du dương. Nơi buồn cũng du dương. Trong cồn điên du dương. Muốn Taxi chuyển xuống phi trường Liên Khu vực. Không đón đưa ai. Đón đưa nhìn máy bay ở đây đón nhau. Xem vui buồn ở đâu. Chuyển lên phi trường Cam Ly, cũng chẳng đón đưa ai. Phi trường vắng vẻ. Phi trường ở nơi mơ màng im lìm chẳng ai. Nhìn một người chuyển máy bay. Người không đón thì ta đi. Phi trường ở nơi mơ màng. Típ tốp chẳng ai. Nồng. Máu. Ngày. Đêm. Phi trường Cam Ly vẫn còn đó.”

**(Trích: “ĐÀ LẠT NGÀY THÁNG CŨ”
Số 1 ghi : LS. Ngô Thế Giao)**

