

## Chiếc Vespa Định Mệnh

Tháng 11 năm 1968 về trình diện Phi Đoàn 219 [PĐ219] tại hậu cứ Đà Nẵng tôi bắt đầu làm quen với chiến trường cũng như làm quen với các anh em trong phi đoàn. Đối với PĐ219, dùng chữ chiến trường không còn mấy đúng nghĩa bởi tất cả các phi vụ đều âm thầm và không số. Thời điểm đó, PĐ219 là phi đoàn có số thương vong cao nhất trong các phi đoàn Không quân. Và ngay tuần lễ đầu tiên về phi đoàn, tôi được cử đi gác quan tài Đại úy Hường văn Năm thuộc phi hành đoàn Minh-Năm-Thân. Cho đến nay tôi vẫn tự hỏi là tỷ số thương vong của PĐ219 mà trong đó có một số phi công trực thăng đầy kinh nghiệm nhưng thiếu may mắn thuộc PĐ219 có mật hệ gì với chiếc Vespa? Một huyền thoại!

Giữa năm 1969, trong một lần biệt phái hành quân tại Kontum, tôi ngồi hoa tiêu phó cho Đại úy Nguyễn quý An biệt đội trưởng của 4 phi hành đoàn. Đại úy An số 1, Trung úy Sinh số 2, Trung úy Cung số 3, Trung úy Thắng số 4. Ngày hôm ấy phi hành đoàn số 1 nghỉ. Tôi cùng Đại úy An đang nhâm nhi cà-phê ngoài phố Kontum, một chiếc xe jeep của Biệt kích Lôi Hồ thắng gấp trước cửa tiệm mang đến cho chúng tôi tin không lành: Chiếc H-34 của số 2 bị bắn, đâm vào núi bốc cháy, PHĐ Trung úy Sinh tử nạn.

Chúng tôi bàng hoàng, hỏi hỏi trở về trại B-15, hậu cứ của Biệt kích Lôi Hồ vùng cao nguyên Pleiku-Kontum mà PĐ219 làm việc với họ.

Lúc bấy giờ tôi không biết Trung úy Sinh là chủ một chiếc xe Vespa mà tôi không ngờ sau này chiếc xe của anh đi vào huyền thoại của PĐ219.

Trở về Đà Nẵng, tôi lại tiếp tục các chuyến biệt phái Phú Bài, Quảng Trị, Đông Hà.

Một hôm, tôi đang ngồi trong phòng trực phi đoàn, Đại úy Ngô viết Vượng một trưởng phi cơ kỳ cựu của phi đoàn bước vào, anh nhờ tôi đưa anh ra phi đạo để chuẩn bị cất cánh đi biệt phái Kontum. Anh dùng chiếc Vespa của anh chở tôi ra phi đạo và muốn tôi giúp anh đem chiếc Vespa về cất tại phi đoàn. Trên đường ra phi đạo, anh cho biết là đã mua lại chiếc Vespa này từ gia đình cố Trung úy Tôn thất Sinh. Anh bắt tay cảm ơn tôi với đầy tin tưởng là tôi sẽ cất xe cho anh chu đáo.

Chỉ vài ngày sau, tôi sững sờ nhận hung tin từ biệt đội Kontum: Thời tiết xấu, 2 phi hành đoàn tử nạn vì bị “Vertigo”, PHĐ số 1 gồm Đại úy Vượng, Trung úy Sang, Trung sĩ Truật; PHĐ số 2 có Đại úy Cung, Thiếu úy Đạt, Trung sĩ Liên. Buổi chiều tôi nhận tiếp

báo cáo từ biệt đội: Cơ phi chiếc số 2 là Trung sĩ Liên, em ruột Đại úy Long sống sót và chỉ bị thương nhẹ. Riêng Đại úy Trần Văn Long bay chiếc số 3 đã quay trở lại Kontum đáp nên thoát nạn.

Đầu tháng 10/1971 biệt phái Quản Lợi, Đại úy Thắng bay số 1 là biệt đội trưởng, Trung úy Sâm bay số 2 và tôi bay số 3, Quản Lợi chỉ cách Sài Gòn khoảng hơn 1 giờ bay, và vì lý do an ninh chúng tôi mỗi tối đều về Sài Gòn ngủ. Đặc biệt trong lần biệt phái này Đại úy Thắng đã mua lại chiếc Vespa của cố Đại úy Vượng và anh đã đem chiếc Vespa này về Sài Gòn làm phương tiện di chuyển.

Sáng hôm ấy trời còn mờ sương, tôi chuẩn bị sẵn sàng chờ Đại úy Thắng đến đón đi bay. Vừa tính bước ra cửa quyền lịch treo ngay đầu cầu thang đập vào mắt tôi: 9 tháng 10-1971. Tôi thầm nghĩ còn đúng 1 tháng nữa là mình lên 25 tuổi rồi.

Anh Thắng và tôi lúc này thân nhau như anh em nên anh không ngần ngại lái Vespa từ Phú Nhuận sang Khánh Hội đón tôi, rồi ngược vào căn cứ KQ Tân Sơn Nhất. Dọc đường anh ghé phở Công Lý bao tôi một chén ăn sáng. Vui miệng, anh đã tâm sự về chiếc Vespa anh đang sử dụng. Anh cho biết chiếc Vespa khởi thủy là của một vị Đại úy nhảy dù.

Trên đường ra miền Trung công tác, chiếc C47 chở vị Đại úy Nhảy dù này lâm nạn đâm vào núi bốc cháy, không biết trong một liên hệ nào, chiếc Vespa được chuyển qua cho Trung úy Tôn Thất Sinh. Một thời gian sau, Trung úy Sinh tử nạn trong một phi vụ gần Dakto, phi cơ bị bắn đâm vào núi bốc cháy. Kế tiếp người sử dụng chiếc Vespa là Đại úy Ngô Việt Vượng. Trong phi vụ liên lạc Kontum-Đức Cơ do anh hướng dẫn, phi cơ của anh bị “vertigo” đâm xuống đất. Kể đến đây, anh Thắng muốn tỏ cho tôi biết anh không hề kiêng kỵ khi mua lại chiếc Vespa của gia đình Đại úy Vượng. Rồi anh cười hỏi đùa tôi “Sao chú muốn mua chiếc Vespa của tôi không?”.

Chúng tôi vào đến Tân Sơn Nhất trời đã sáng và sương chưa tan hẳn. Lúc này tôi được biết vì lý do kỹ thuật, chiếc số 2 cần sửa chữa nên Trung úy Sâm nghỉ bay hôm đó, chỉ có Đại úy Thắng và tôi số 3 lên trực hành quân tại Quản Lợi.

Trên phi trình tới Quản Lợi, chúng tôi bình phi ở cao độ 2,500 bộ, Vừa qua khỏi Chơn Thành khoảng 15 phút, thành lình số 1 giảm cao độ thật nhanh và xà vào một bì rừng. Anh Thắng gọi tôi trên tần số FM: “Số 2 xuống đi, heo rừng nhiều lắm.” Trời ơi! Tôi thầm kêu khổ. Anh đã từng biết tôi không thích bắn nai, bắn heo... Lúc còn ở quân trường, các bạn cùng khóa hay cười tôi vì tối tối trước khi đi ngủ, tôi bắt từng con muỗi trong mùng bỏ ra ngoài cửa sổ, bây giờ bảo bắn heo làm sao tôi dám.

Tôi từ chối, anh tỏ ra giận dữ, đe dọa: “Thôi chú về Sài Gòn đi, mai anh gửi chú ra Đà Nẵng.” Vì đã khá thân và cả nể, tôi chiều ý anh, cắt ga xà xuống rồi tính nói người cơ phi xạ thủ của tôi đừng bắn gì cả. Hồi ơi Trung sĩ Cần, người xạ thủ của tôi đã lanh tay nổ hàng loạt đại liên trên đàn heo đang chạy tứ tung, 2 con nằm tại chỗ. Trong khoảnh khắc, Cần đã chuyển 2 con heo xấu số lên tàu rồi cùng nhận lệnh từ anh Thắng đến “pick-up” luôn 6 con heo anh đã bắn được.

Vì mãi bắn heo, gần 9 giờ sáng chúng tôi mới đáp [xuống] Quán Lợi. Anh em biệt kích và cố vấn Mỹ chờ sẵn ngoài phi đạo, Đại úy Miller, cố vấn trưởng tỏ ra bức tức và hơi to tiếng với anh Thắng vì sự chậm trễ của chúng tôi. Hắn đã nhanh tay rút ra chiếc máy ảnh nhỏ đưa lên chụp liên tiếp chiếc H-34 của tôi với 8 con heo còn nằm chình ình bên trong. Tôi thầm nghĩ: Thôi rồi. chuyến này thế nào tôi cũng bị vài củ... trọng cảm.

Chúng tôi đưa toán biệt kích lên Lộc Ninh trực hành quân. Vì nhu cầu khẩn thiết. 1 chiếc H-34 được điều động tăng cường cho chúng tôi và Đại úy Trần văn Long từ biệt đội Ban Mê Thuật đã về Lộc Ninh xế trưa hôm đó trên 1 chiếc H-34 với người cơ phi là Trung sĩ Trần văn Liên, em ruột của Đại úy Long. Đây là lần đầu tiên 2 anh em Đại úy Long cùng chung một phi hành đoàn. Phi vụ rước toán hoàn tất và 3 chiếc H-34 về đáp an toàn tại Quán Lợi. Khoảng 8 giờ tối, chúng tôi cất cánh rời Quán Lợi để về Sài Gòn với đội hình:

- Số 1: Thắng - An - Mai
- Số 2: Long - Thành - Liên
- Số 3: Hoàn - Kim - Cần

Bình phi ở 2 ngàn bộ chúng tôi trực chỉ Sài Gòn. 10 phút sau tôi nghe giọng Đại úy Thắng trên tần số FM 41.0: “Kingbee 2-3 nghe Kingbee Lead?”

Anh Thắng cho biết thời tiết xấu, có mưa cẩn thận trong lúc bay hợp đoàn. Chúng tôi đã bay dưới cơn mưa khá nặng hột trong đêm tối, chẳng khác nào “đục mây” như Đại úy Vượng ngày trước. Quả nhiên chỉ 5 phút sau tôi không còn thấy gì ngoài bức màn đen trước mặt. Tôi bắt đầu chăm chú bay phi cụ và cảm thấy lo sợ trước viễn ảnh một thảm nạn “Vertigo”. Tôi bấm máy gọi Đại úy Thắng để báo anh biết là tôi không còn thấy anh và số 2. Không nghe anh trả lời, tôi đã thực sự toát mồ hôi, mặc dầu mưa lạnh hắt vào người vì cửa sổ không đóng.

Tôi chợt nghĩ có lẽ anh đang hốt hoảng trong trạng thái “Vertigo” quái ác kia nên không còn trả lời tôi được. Nhưng còn Đại úy Long thì sao? Cũng cùng tâm trạng chẳng? Một sự im lặng đến sợ hãi. Tôi biết tôi phải chiến đấu với tử thần “Vertigo” và tôi phải tự quyết định mọi chuyện vào lúc này. Tôi dự định giảm độ cao nhưng tôi cũng kinh nghiệm rằng đang bay phi cụ mọi thay đổi trạng thái của phi cơ rất dễ làm cho hoa tiêu bị “Vertigo” nên tôi lại tiếp tục bình phi. Không đầy 2 phút sau, tôi phát hiện ánh đèn pha

(landing light) vừa được bật lên trong khoảng cách chưa đầy nửa dặm phía bên phải của tôi.

Thế rồi ánh đèn pha đó bỗng quay cuồng, nhảy múa trước mặt, chẳng khác nào một chiếc đèn pin bật lên trong đêm tối và được cầm trong tay một đứa bé đang tập đi. Tôi hốt hoảng dán mắt vào ánh đèn pha và trong giây lát, ánh đèn lao vút xuống đất theo chiều thẳng đứng đối với chiếc phi cơ của tôi. Rồi một tia lửa lóe lên. Tôi định thần trở lại, đúng là chiếc H-34 của chúng tôi vừa chạm mặt đất nổ tung, lửa bốc lên cuồn cuộn. Từ cao độ 2 ngàn bộ cách mặt đất, tôi bám chặt lấy đóm lửa và cắt ga, giảm dần độ cao. Cách đóm lửa khoảng 500 bộ, tôi bắt đầu bớt tốc độ và chuẩn bị bay đứng một chỗ (hovering).

Tôi bật đèn đáp (landing light) ánh đèn phản chiếu những hạt mưa làm tôi loá mắt. Liếc sang bên phải, tôi đã nhìn thấy những ngọn cây và mưa rào lớn lắm nhưng trời ơi! Định thần lại thì ngọn cây vẫn còn li ti phía dưới, như vậy phi cơ tôi còn cao lắm chưa thể bay đứng được. Tôi rùng mình vội đẩy cần lái (cyclic stick) về phía trước với mục đích cắt cánh trở lại. Đột nhiên nghe tiếng người cơ phi hét lên trong máy: “de, de, de”. Thì ra trong phút hốt hoảng, tôi không đẩy cần lái về phía trước mà còn kéo thêm vào người, phi cơ bắt đầu bay lùi và mất độ cao. Tôi đã thực sự bị “Vertigo”. May mắn tiếng hét của người cơ phi đã kéo tôi ra khỏi cơn mê và với tất cả sức mạnh (power) của chiếc H-34, tôi đã giữ được phi cơ đứng trên ngọn cây. Tôi vừa thoát chết trong gang tấc.

Dùng bàn đạp (pedals) tôi xoay con tàu một vòng để tìm lại đóm lửa và di chuyển phi cơ tới gần hơn. Lửa vẫn cuồn cuộn, bao trùm chiếc H-34 mặc dầu mưa như trút nước. Tôi tìm bãi đất trống và đặt phi cơ xuống để quan sát. Không hy vọng có người sống sót trong chiếc H-34 lâm nạn, tôi quyết định rời khỏi vùng bằng cách bay xà trên ngọn cây với tốc độ chậm và nhắm hướng 180 độ để tìm thành phố gần nhất. Đêm đó chúng tôi ngủ lại Chơn Thành. Sáng hôm sau Trung úy Sâm, phi hành đoàn số 2 của biệt đội Quân Lợi đến đón tôi vì phi cơ tôi đã bị “overtorque” phải chờ toán kỹ thuật từ Biên Hòa lên kiểm máy lại.

Sau gần 3 tiếng đồng hồ tìm kiếm, tôi được biết chiếc số 1 bị cháy, chiếc số 2 cũng lâm nạn, phi cơ đâm xuống vùng sinh lầy, cách chiếc số 1 khoảng hơn nửa dặm.

••••

Bước vào nhà quán thuộc Tử Sĩ Đường căn cứ KQ Tân Sơn Nhất, tôi không khỏi ngậm ngùi nhìn 6 chiếc quan tài phủ quốc kỳ xếp thẳng hàng. Nhất là khi nhìn 2 chiếc quan tài của anh em Đại úy Long mà năm trước đã một lần thoát nạn thật kỳ diệu.

Hôm đó gặp chị Cúc, phu nhân Đại úy Thắng, tôi giúp chị tìm người mở khóa chiếc Vespa để đem về nhà chị. Tôi rùng mình nghĩ lại “giai” thoại của chiếc xe. Cả bốn người chủ xe đều bị chết cháy trong tai nạn phi cơ!

Thêm một điều làm tôi phải ngẫm nghĩ khi mở bản đồ tìm kiếm phi cơ lâm nạn: cùng là khu vực mà Đại úy Thắng đã xà xuống bắn heo rừng buổi sáng cùng ngày.

Hồi ký

Tưởng nhớ thảm họa

ngày 09/10/1971

California 12/01/2010

*Nguyễn Hải Hoàn*



---

*Nguồn: Internet eMail by Đoàn Hữu Định chuyển*

*Đăng ngày Chúa Nhật, February 17, 2019  
Ban Kỹ Thuật Khóa 10A-72/SQTB/ĐĐ, ĐĐ11/TĐ1ND, QLVNCH*