

## NGÀNH KHU TRỤC TRONG KLVNCH



### **Lời nói đầu:**

Ngành khu trục được xem là hỏa lực chính yếu của Không Lực Việt Nam Cộng Hòa vì chúng ta không có các đơn vị oanh tạc chuyên biệt. Khởi đầu với Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát (tiền thân của Phi Đoàn 514 "Phượng Hoàng") được chính thức thành lập ngày 1 tháng 6 năm 1956, tính tới tháng 7 năm 1974 – giai đoạn chót của thời kỳ bành trướng – ngành khu trục của KLVNCH đã phát triển tới mức tối đa với 19 Phi Đoàn, gồm 3 Phi Đoàn khu trục cánh quạt A-1, 6 Phi Đoàn phản lực siêu thanh F-5, và 10 Phi Đoàn phản lực A-37.

Chính vì tầm quan trọng của ngành khu trục, trước đây đã có nhiều bài viết rất công phu, chi tiết về ngành này của các vị niên trưởng, các cấp chỉ huy cũ, trong đó đáng kể nhất là các bài Phi Đoàn 1 Khu Trục của cố NT Nguyễn Quang Tri, hai bài Phi Đoàn 1 Khu Trục và Phi Đoàn 518 Phi Long của NT Phượng Hoàng Kim Cương, bài Phi Đoàn 2 Khu Trục của NT Trần Bá Hợi; trong số này chỉ riêng bài Phi Đoàn 1 Khu Trục của NT Phượng Hoàng Kim Cương + hình ảnh đã trải dài 103 trang trên Internet.

Công việc của chúng tôi chỉ là dựa vào các bài viết nói trên, phối hợp với những nguồn tài liệu tham khảo, đúc kết thành một bài tương đối ngắn gọn, nhưng có nhắc tới tất cả 19 Phi Đoàn trong ngành khu trục – gồm cả cánh quạt lẫn phản lực – để vinh danh một tập thể phi hành trong KLVNCH đã góp phần công lao lớn nhất, hy sinh xương máu nhiều nhất trong cuộc chiến bảo vệ lý tưởng Tự Do tại miền nam Việt Nam.

Vì thế, bài viết của chúng tôi, hình thức cũng như nội dung, chỉ mang tính cách tổng quát, sơ lược, nhất là phân viết về nhân sự và hoạt động của các Phi Đoàn phản lực. Ước mong sẽ được các vị niên trưởng, các chiến hữu trong ngành góp phần điều chỉnh.

Sau cùng, chúng tôi chắc chắn không tránh khỏi những sai sót, xin được cáo lỗi trước và mong sẽ được quý niên trưởng, quý chiến hữu, và các nhà sưu tầm góp phần điều chỉnh.

*[Phiên bản thứ nhất của bài viết này đã được phổ biến trên Đặc san Lý Tưởng – Úc Châu, số Xuân Đinh Dậu 2017 vào đầu tháng 1/2017. Đây là phiên bản thứ hai với một số sửa đổi, bổ khuyết sau khi chúng tôi liên lạc và sự giúp đỡ quý báu của các vị niên trưởng trong quân chủng, các cấp chỉ huy trong ngành khu trục, và Khối Đặc Trách Khu Trục BTL/KQ, như Trần Bá Hợi, Đan Hoài Bửu, Nguyễn Quý Chấn, Lê Như Hoàn, Nguyễn Thiện Ân, Hoàng Văn Hùng...].*

**Nguyễn Hữu Thiện**

o0o

## **PHẦN I – NGÀNH KHU TRỤC CÁNH QUẠT**

### **1. BỐI CẢNH CHÍNH TRỊ & THỜI CUỘC:**

Trong Đệ Nhị Thế Chiến, tại Âu châu, sau khi Pháp bị Đức Quốc Xã đánh bại, Thống chế Pétain đứng ra thành lập chính phủ thân phe Trục (Axis: gồm Đức, Ý, Nhật Bản). Tại Đông Dương, viên Toàn quyền Pháp là Decoux bắt buộc phải lệ thuộc vào Chính phủ Pétain ở mẫu quốc, vì thế vào tháng 9 năm 1940, khi Nhật Bản tiến chiếm vùng Đông Nam Á, Decoux đã miễn cưỡng để Quân Đội Thiên Hoàng tự do đổ quân vào Việt Nam. Rồi với nhiều bất đồng về chính trị và quân sự, vào ngày 9 tháng 3 năm 1945, quân Nhật đã làm một cuộc đảo chính chớp nhoáng lật đổ chính quyền Pháp tại Đông Dương. Sau đó, Nhật Bản tuyên bố Việt Nam là một quốc gia độc lập trong Khối Thịnh Vượng Chung Đại Đông Á do họ lãnh đạo.

Nhưng tới ngày 15 tháng 8 năm 1945, sau khi Hoa Kỳ thả trái bom nguyên tử thứ hai xuống Nagasaki (Trùng Kỳ), Nhật Hoàng phải lên đài phát thanh tuyên bố đầu hàng vô điều kiện. Sự thất trận của Nhật Bản đã tạo ra một cuộc khủng hoảng chính trị tại Việt Nam. Hồ Chí Minh cùng Mặt Trận Việt Minh lợi dụng cơ hội này để cướp chính quyền từ tay người Nhật vào ngày 19 tháng 8 năm 1945 – thực chất là cuộc “Tổng Khởi Nghĩa” của nhiều thành phần, lực lượng yêu nước mà về sau cộng sản nhận là cuộc “Cách Mạng Tháng Tám” của riêng họ.

Ngày 2 tháng 9 năm 1945 tại Hà Nội, Hồ Chí Minh tuyên bố thành lập nước Việt Nam Dân Chủ Cộng Hòa, tự phong làm “Chủ tịch”. Mấy tháng sau, vào ngày 6 tháng 3 năm 1946, họ Hồ ký Hiệp định Sơ bộ với Pháp để Pháp được đổ quân trở lại Việt Nam.

Mục đích của Hồ Chí Minh trong việc ký Hiệp định Sơ bộ 6 tháng 3 chỉ là tạm thời hòa hoãn với Pháp để rảnh tay tiêu diệt các đảng phái, các thành phần yêu nước chân chính trong Mặt Trận Việt Minh; để rồi sau đó quay sang chống Pháp, kêu gọi “toàn dân kháng chiến” vào tháng 12/1946.

Sau khi Việt Minh để lộ bộ mặt thật cộng sản, cuộc tranh chấp giữa hai phe quốc – cộng bắt đầu. Đa số người Việt quốc gia yêu nước nhận định không còn con đường nào khác hơn là dựa vào người Pháp để chống lại cộng sản.

Tháng 9/1947, một phái đoàn người Việt quốc gia gồm 24 đại diện của đủ mọi thành phần đã bay sang Hương Cảng, trình thỉnh nguyện thư lên cựu hoàng Bảo Đại xin ông trở về điều đình với người Pháp để cứu nước.

Ngày 5/6/1948, trên soái hạm Duguay Trouin đậu ngoài khơi Bắc Việt, Cao ủy Pháp tại Đông Dương Bollaert và cựu hoàng Bảo Đại đã ký kết Hiệp định Hạ Long, theo đó Pháp công nhận Việt Nam là một quốc gia độc lập, nằm trong Liên Hiệp Pháp.

Ngày 28/4/1949, cựu hoàng Bảo Đại về nước. Ngày 20/7, tuyên bố thành lập “Việt Nam Quốc Gia” do cựu hoàng làm Quốc trưởng, lấy Sài Gòn làm thủ đô.

Ngày 11/5/1950, Thủ tướng Trần Văn Hữu chính thức tuyên bố thành lập Quân Đội Quốc Gia Việt Nam.

Ngày 25/6/1951, Quốc trưởng Bảo Đại ký Dự số 9 thành lập ngành Không Quân.

Theo sử gia Phạm Văn Sơn, tác giả cuốn “QLVNCH trong giai đoạn hình thành” do Phòng 5 Bộ Tổng Tham Mưu xuất bản, khi trở lại Đông Dương, người Pháp không hề có ý định thành lập một quân đội riêng cho Việt Nam, mà chỉ thành lập những đơn vị bản xứ do sĩ quan Pháp chỉ huy, cũng chẳng khác nào “lính khổ xanh” thời trước.

Chỉ tới sau khi quân cộng sản Trung Hoa đánh bại quân Trung Hoa Dân Quốc vào cuối năm 1949, rồi tới đầu năm 1950 chính thức công nhận chính phủ Việt Minh do Hồ Chí Minh lãnh đạo, người Pháp mới chấp nhận việc thành lập Quân Đội Quốc Gia Việt Nam, với hai mục đích chính sau đây:

- (1) Nhận viện trợ quân sự của Hoa Kỳ, lúc đó đã nhận ra hiểm họa cộng sản tại vùng Đông Nam Á.
- (2) Thu hút các tôn giáo, đảng phái, các phân tử yêu nước chân chính trước kia chủ trương không hợp tác với thực dân Pháp.

Việc thành lập Quân Đội Quốc Gia Việt Nam được tiến hành mạnh mẽ từ cuối năm 1950, sau khi Đại tướng De Lattre de Tassigny, một người chống cộng quyết liệt, được cử sang làm Cao ủy Đông Dương kiêm Tổng tư lệnh Quân đội Pháp tại Viễn Đông. Ông thường tới các trường trung học Việt Nam diễn thuyết để khơi động lòng yêu nước của thanh niên bản xứ.

*[Jean de Lattre de Tassigny, sinh năm 1889, là một danh tướng của Pháp thời Đế Nhị Thế Chiến. Sau khi tới Đông Dương, vào tháng 1/1951, ông đã đập tan cuộc tấn công biển người đầu tiên của Võ Nguyên Giáp tại Vĩnh Yên với trên 10,000 bộ đội bị thương vong. Vì thế, nhiều người tin rằng nếu vào*

*năm 1954, De Lattre de Tassigny còn ở Đông Dương, đã không có cái gọi là “chiến thắng Điện Biên Phủ” của Việt Minh]*

Riêng việc thành lập ngành Không Quân trong Quân Đội Quốc Gia VN còn được nhiều ưu tiên nhờ sự quan tâm, vận động của Thiếu tướng Nguyễn Văn Hinh, Tổng tham mưu trưởng Quân Đội Quốc Gia Việt Nam, vốn là một người xuất thân từ Không Quân Pháp. (Chú thích 1)

Tuy nhiên, những “ưu tiên” ấy cũng chỉ là việc cấp tốc xây dựng một trung tâm huấn luyện tại Nha Trang để đào tạo các hoa tiêu quan sát, quan sát viên, chuyên viên kỹ thuật, và tuyển mộ khoá sinh gửi đi thụ huấn tại các trường Không Quân Pháp ở Bắc Phi, hoặc nội địa Pháp, đặc biệt là Trường Võ Bị Không Quân (Salon-de-Provence), nơi xuất thân của ông Nguyễn Văn Hinh, còn trước mắt chưa có một dự kiến nào về một “không lực” của Quân Đội Quốc Gia VN.

Mãi tới năm 1953, người Pháp mới chuyển giao hai Phi Đoàn quan sát của Không Quân Pháp tại Viễn Đông để thành lập hai đơn vị phi hành đầu tiên cho Không Quân Việt Nam, là Phi Đoàn 1 Quan Sát (Chỉ huy trưởng: Trung úy Nguyễn Ngọc Oánh) và Phi Đoàn 2 Quan Sát (Chỉ huy trưởng: Trung úy Võ Dinh).

Về phần Phi Đoàn 312 Đặc Nhiệm, có nhiệm vụ chuyên chở các yếu nhân, được thành lập ngày 1/8/1951 (tới năm 1954 trở thành Phi Đội Liên Lạc – ELAVN), thì do sĩ quan Pháp chỉ huy, mãi tới tháng 6/1955 mới được bàn giao cho Đại úy Huỳnh Hữu Hiền.

Tính tới ngày 1/7/1955, ngày người Pháp chính thức bàn giao quyền chỉ huy ngành Không Quân cho phía Việt Nam (ngày này về sau được gọi là “Ngày Không Lực 1 tháng 7”), đã có thêm hai đơn vị phi hành khác được thành lập cho KQVN là Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc vào tháng 1/1954, và Phi Đoàn 1 Vận Tải vào ngày 1/6/1955.

Trong số các đơn vị phi hành kể trên, Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc – gọi một cách đầy đủ là “Đệ Nhất Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc” (do danh xưng tiếng Pháp “1er Groupe de Combat et de Liaison”, viết tắt là 1er GC&L) – là đơn vị đầu tiên và duy nhất có khả năng “tác chiến”, dù rất giới hạn.



Lực lượng của Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc gồm 16 phi cơ hai động cơ MD-315 Flamant do hãng Pháp Marcel Dassault chế tạo sau Đệ Nhị Thế Chiến, có 2 rack bom dưới cánh, mỗi bên mang được 4 trái bom miêng loại 250 cân Anh, và 2 đại liên 50 (12.7ly) ở hai bên mũi phi cơ. Trong nhiệm vụ liên lạc, MD-315 có thể đáp xuống phi trường loại C (1000m) ở các tỉnh nhỏ để chuyên chở các yếu nhân; ngoài ra, MD-315 còn được sử dụng trong việc thả dù tiếp tế cho các tiền đồn.

Giữa năm 1956, Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc bị giải thể vì theo các điều khoản của Hiệp Định Genève 1954, mọi chiến cụ do người Pháp quản trị, trong đó có phi cơ, phải đem ra khỏi Việt Nam trước ngày 30/6/1956.

Vì thế, 16 chiếc MD-315 đã được người Pháp lấy lại, 10 chiếc giao cho Không Quân Hoàng Gia Căm-bốt, 6 chiếc bay về Pháp.

Nhưng cho dù Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc không bị giải thể, những chiếc MD-315 ấy, với hỏa lực rất hạn chế và khả năng thao tác của một “vận tải cơ hạng nhẹ”, cũng không thể gọi là phi cơ tác chiến đúng nghĩa. Cho nên sau khi Hoa Kỳ nhập cuộc, một trong những đòi hỏi ưu tiên hàng đầu của Tổng thống Ngô Đình Diệm sau khi lên nắm chính quyền là thành lập các Phi Đoàn khu trục.

Có thể viết, sự phát triển của Không Lực VNCH nói chung, ngành khu trục nói riêng, gắn liền và tiến hành song song với sự tham dự của Hoa Kỳ vào tình hình Đông Dương trước nguy cơ bành trướng của chủ nghĩa cộng sản tại vùng Đông Nam Á.

Sau khi chính thức công nhận ba quốc gia Đông Dương – Vương quốc Lào, Vương quốc Căm-bốt, và Việt Nam Quốc Gia – vào ngày 3 tháng 2 năm 1950, chính phủ Hoa Kỳ (thời Tổng thống Truman) đã quyết định viện trợ quân sự cho lực lượng Pháp tại Đông Dương thông qua Chương trình Viện trợ Phòng thủ Hỗ tương (MDAP: Mutual Defense Assistance Program), bắt đầu vào ngày 8/5/1950.

Tới tháng 8/1950, Phái Bộ Cố Vấn Quân Sự Mỹ (MAAG: Military Assistance Advisory Group) được thành lập, đặt trụ sở tại Sài Gòn, với mục đích giúp đỡ Việt Nam, Căm-bốt, và Lào chống lại cộng sản. Đây là những nhân viên quân sự đầu tiên của Hoa Kỳ tới Việt Nam, gồm các cố vấn về tổ chức quân đội, tác chiến, bảo trì, tiếp liệu, v.v.

Riêng Không Quân Hoa Kỳ, song song với việc tham gia Phái Bộ Cố Vấn Quân Sự, còn có một số quân nhân được luân phiên gửi tới Đông Dương để thi hành những công tác đặc biệt (được gọi tắt là các toán TDY: temporary duty); chẳng hạn các toán kỹ thuật từ Phi-luật-tân tới Nha Trang để giúp Pháp bảo trì các vận tải cơ C-47 “mượn” của Hoa Kỳ. Việc gửi các toán TDY diễn ra từ đầu thập niên 1950 cho tới khi trận Điện Biên Phủ kết thúc (1954).

Ngày 23/12/1950, Hoa Kỳ ký hiệp ước “ngũ phương” với Pháp, Việt Nam, Căm-bốt, và Lào, theo đó Hoa Kỳ sẽ viện trợ quân sự gián tiếp cho ba quốc gia Đông Dương thông qua Pháp.

Tới năm 1954, với viện trợ quân sự của Hoa Kỳ, Pháp đã đạt được những bước tiến đáng kể trong việc xây dựng và phát triển Quân Đội Quốc Gia Việt Nam. Nhưng riêng ngành Không Quân thì hầu như chưa có gì.

Sau khi thất trận tại Điện Biên Phủ và phải ký kết Hiệp Định Genève 1954, Pháp đã bị mất hoàn toàn ảnh hưởng ở Đông Dương. Theo thỏa thuận ký kết vào cuối tháng 9/1954 giữa Ngoại trưởng Hoa Kỳ và Bộ trưởng Pháp quốc Hải ngoại, kể từ ngày 1/1/1955, viện trợ của Hoa Kỳ trong chương trình Viện trợ Phòng thủ Hỗ tương (MDAP) sẽ được trao trực tiếp cho các quốc gia Đông Dương, và trách nhiệm huấn luyện quân đội Việt Nam sẽ được Pháp trao lại cho Hoa Kỳ.

Tháng 1/1955, người Mỹ chính thức nhận lãnh trách nhiệm huấn luyện cho toàn quân đội VN, tuy nhiên bên cạnh sự hiện diện của người Mỹ, người Pháp vẫn tiếp tục công việc huấn luyện và cố vấn tại các đơn vị Quân Đội Quốc Gia Việt Nam cho tới khi mãn hợp đồng. Vì thế vào ngày 20/1/1955, để tránh tình trạng giẫm chân nhau, người Mỹ đã tạm thời ngưng các hoạt động của Phái Bộ Cố Vấn Quân Sự (MAAG) để cùng với Pháp thành lập Phái Bộ Liên Lạc Huấn Luyện Mỹ-Pháp (Training Relations Instruction Mission, viết tắt là TRIM), với nhiệm vụ phối hợp trong việc cố vấn, huấn luyện, và bàn giao quyền chỉ huy các đơn vị cho Quân Đội Quốc Gia Việt Nam.

Phái bộ này gồm 200 sĩ quan Pháp và 217 sĩ quan Mỹ, do Paul Ély, Cao ủy Đông Dương kiêm Tư lệnh Quân Đội Pháp tại Viễn Đông và Tướng John O’Daniel, Trưởng phái bộ MAAG của Mỹ cầm đầu. Tuy nhiên trên thực tế, tất cả mọi chương trình đều thực hiện theo quan điểm của Hoa Kỳ (sau khi quân Pháp rút hết khỏi Việt Nam, phái bộ TRIM lại đổi thành phái bộ MAAG như cũ).

Vào khoảng thời gian này (đầu năm 1955), vì không muốn mang tiếng vi phạm các điều khoản của Hiệp Định Genève 1954 dù không đặt bút ký, Hoa Kỳ chỉ có ý định giúp miền Nam thành lập một không lực với khả năng giới hạn, khả dĩ đủ để đáp ứng các nhu cầu quan sát, liên lạc, và vận chuyển của Quân Đội Quốc Gia Việt Nam (sau ngày 26/10/1955, đổi danh xưng thành Quân Lực Việt Nam Cộng Hòa).

Việc huấn luyện và viện trợ trực tiếp đầu tiên của Hoa Kỳ cho Không Quân Việt Nam bắt đầu vào tháng 8/1955 với việc thay thế các phi cơ MS-500 Criquet của hai Phi Đoàn quan sát bằng phi cơ Cessna L-19 Bird Dog (L-19 sau này cải danh thành O-1). Tổng cộng 60 phi cơ L-19 đã được lần lượt giao cho KQVN.

Cùng khoảng thời gian nói trên, khoảng 20 phi cơ huấn luyện North American T-6G Texan đã được đưa tới TTHLKQ Nha Trang để sử dụng trong việc huấn luyện nâng cấp (advanced training) cho các phi công Việt Nam. Và tới năm 1957 thì các máy bay “bà già” (MS-500) quen thuộc đã hoàn toàn vắng bóng trên bầu trời Việt Nam sau hơn 10 năm hiện diện.



Sau khi miền Nam tuyên bố thành lập chính thể cộng hòa và Thủ tướng Ngô Đình Diệm trở thành vị Tổng thống tiên khởi vào ngày 26/10/1955, đã có những cuộc tiếp xúc giữa các đại diện hai miền Nam Bắc về việc tổ chức tổng tuyển cử thống nhất đất nước vào tháng 7/1956 theo điều khoản của Hiệp định Genève 1954. Tuy nhiên, bước sang đầu năm 1956, đã xảy ra hàng loạt vụ khủng bố, ám sát, bắt cóc tại miền Nam mà thủ phạm, theo lời tố cáo của chính phủ Việt Nam Cộng Hòa, chính là các cán bộ cộng sản nằm vùng do Việt Minh gài lại. Các cuộc tiếp xúc chấm dứt, Tổng thống Ngô Đình Diệm đơn

phương bác bỏ giải pháp tổng tuyển cử, viện lý do nhân dân miền Bắc sống dưới chế độ cộng sản độc tài đảng trị sẽ không được tự do sử dụng lá phiếu của mình.

Khi quyết định như thế, Tổng thống Ngô Đình Diệm đã tiên liệu việc cộng sản Bắc Việt, với sự yểm trợ của cộng sản quốc tế, sớm muộn cũng sẽ tiến hành xâm lược miền Nam, nên ông đã yêu cầu Hoa Kỳ khẩn cấp tăng cường viện trợ quân sự cho QLVNCH nói chung, KQVN nói riêng.

Mặc dù yêu cầu nói trên đã không được Hoa Kỳ đáp ứng một cách tích cực, ít nhất KQVN cũng có thêm được hai Phi Đoàn.

Ngày 1/6/1956, Phi Đoàn 2 Vận Tải được thành lập tại Tân Sơn Nhất, sử dụng phi cơ Douglas C-47 Dakota. Phi Đoàn này hợp cùng Phi Đoàn 1 Vận Tải thành Liên Phi Đoàn 1 Vận Tải.

Cùng ngày, Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát – đơn vị khu trục đầu tiên của KQVN – làm lễ xuất quân tại căn cứ không quân Biên Hòa, nơi sau này được mệnh danh là “cái nôi của ngành khu trục”.

## **2. THÀNH LẬP CÁC Phi Đoàn**

### **– Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát**

Danh xưng “Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát” được dịch từ danh xưng tiếng Pháp “Premier Groupe de Chasse et de Reconnaissance”, viết tắt là “1er GCR”, còn được nhiều người gọi miệng là “Đệ Nhất Phi Đoàn Khu Trục”.

Sở dĩ có chữ “trinh sát” trong danh xưng là vì một số phi cơ F-8F (kiểu F-8F-1P) của Phi Đoàn được trang bị máy chụp hình dưới bụng để chụp không ảnh.

Về sau, vào năm 1960 (có tác giả ghi là năm 1957) Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát đổi danh xưng thành “Phi Đoàn 1 Khu Trục”. Sau cùng, khi KQVN hệ thống hóa phiên hiệu các đơn vị vào năm 1963, Phi Đoàn 1 Khu Trục trở thành “Phi Đoàn 514”, danh hiệu “Phượng Hoàng”, và giữ danh xưng này cho tới ngày tàn cuộc chiến.

Việc thành lập Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát đã diễn ra 1 năm sớm hơn dự trù, do yêu cầu cấp bách của Tổng thống Ngô Đình Diệm để bổ sung vào chỗ trống sau khi Phi Đoàn Tác Chiến & Liên Lạc bị giải thể vì phải hoàn trả các phi cơ MD-315 Flamant cho Pháp.

Lúc ban đầu, ông Diệm yêu cầu Hoa Kỳ cung cấp ngay các oanh tạc cơ hạng nhẹ B-26 Invader, lúc đó đang được người Pháp sử dụng tại Đông Dương, nhưng Phái bộ Liên lạc Huấn luyện Mỹ-Pháp (TRIM) cho biết theo kế hoạch của Hoa Kỳ, đơn vị tác chiến đầu



tiên của KQVN sẽ được thành lập vào đầu năm sau (1957), và chỉ được trang bị các phi cơ cánh quạt F-8F Bearcat mà thôi. Ông Diệm không còn lựa chọn nào khác, tuy nhiên ông cũng yêu cầu rút ngắn thời gian huấn luyện của các phi công để thành lập đơn vị này sớm hơn. Kết quả, phái bộ TRIM đã chỉ thị cho hai Phi Đoàn khu trục của Pháp còn đồn trú ở Việt Nam là GC 1/21 Artois và GC 1/22 Saintogne tiến hành bàn giao cho KQVN càng sớm càng tốt. (GC là viết tắt của “Groupe de Chasse”)

Ngày 17/9/1955, 30 chuyên viên kỹ thuật, một số đã tốt nghiệp từ TTHLKQ Nha Trang, một số khác từng phục vụ trong các đơn vị Không Quân Pháp tại Viễn Đông, được chuyển tới căn cứ không quân Biên Hòa để học bảo trì phi cơ F-8F Bearcat tại Phi Đoàn GC 1/21. Sau đó có thêm 100 chuyên viên bảo trì khác mới tốt nghiệp ở Nha Trang được đưa tới.



Ngày 5/1/1956, 13 hoa tiêu khoá khu trục đầu tiên của KQVN tới Biên Hòa; những người này thuộc “nhóm Phạm Phú Quốc”, đi Pháp 50 người chỉ có 13 tốt nghiệp.

Gọi là “*khoá khu trục đầu tiên*” bởi vì 50 dân chính này được Không Quân Pháp tuyển mộ vào năm 1952 để “đi học bay khu trục”, khác với những người trước đây sau khi sang Pháp thụ huấn mới lựa chọn, hoặc được chỉ định ngành bay. Từ trường bay căn bản École de Début Aulnat tới trường khu trục tại Bordeaux, nhóm 50 người này bị đánh rớt dần, cuối cùng chỉ còn lại 13 người tốt nghiệp hạ sĩ quan hoa tiêu khu trục, sau khi về VN được đặc cách thăng cấp chuẩn úy, gồm:

- 1 – Phạm Phú Quốc (Thủ khoa)
- 2 – Nguyễn Thế Long
- 3 – Võ Văn Sĩ
- 4 – Nguyễn Tấn Sĩ
- 5 – Mạc Kinh Dung

- 6 – Vũ Khắc Huề
- 7 – Trương Đăng Lượng
- 8 – Lê Ngọc Duệ
- 9 – Nguyễn Đình Nam
- 10 – Nguyễn Hữu Bách
- 11 – Thái Văn Dương
- 12 – Võ Văn Xuân
- 13 – Huỳnh Hữu Bạc.

### – F-8F Bearcat: “Quan Tài Bay”

Sau lần đầu tiên “thả bay” các tân hoa tiêu (bay solo) trên F-8F Bearcat, một loại phi cơ cực mạnh và nổi tiếng “ngựa bất kham”, vào cuối tháng 1/1956, nhận thấy phi trường Biên Hòa có quá nhiều phi cơ của các đơn vị Pháp đang chờ giải thể nên việc huấn luyện rất khó khăn, đơn vị xuyên huấn được dời ra Vũng Tàu (Cap St. Jacques) vào tháng 2/1956.

Đơn vị xuyên huấn có tổng cộng 22 chiếc Bearcat, trong đó 7 chiếc F-8F-1D được lấy từ Công Xưởng Biên Hòa là tương đối còn tốt nhất. Ngày 23/2/1956, hai Phi Đoàn khu trục 1/21 Artois và 1/22 Saintogne của Pháp giải thể, các phi cơ được chuyển giao cho KQVN, gồm 25 chiếc F-8F và 6 chiếc L-19. Số F-8F này phần lớn đã rất cũ, được tàu chở sang Hongkong Engineering Company để tổng kiểm.

\* \* \*

F-8F Bearcat là kiểu chiến đấu cơ do hãng Grumman của Mỹ chế tạo riêng cho các đơn vị phi hành của Hải Quân và Thủy Quân Lục Chiến Hoa Kỳ vào cuối Đệ Nhị Thế Chiến. Tuy không kịp tham chiến, sau đó các F-8F cũng trở thành lực lượng chiến đấu cơ nòng cốt, trang bị cho 24 Phi Đoàn của Hải Quân và một số Phi Đoàn của TQLC.



Là chiến đấu cơ sử dụng động cơ nổ (piston–engined) cuối cùng của hãng Grumman, F–8F không chỉ phá tất cả mọi kỷ lục của các chiến đấu cơ cánh quạt mà còn được đánh giá có khả năng thao tác hơn hẳn nhiều chiến đấu cơ phản lực thuộc thế hệ thứ nhất.

Với khả năng thao tác đó, F–8F Bearcat đã được Phi Đội biểu diễn Blues Angels của Hải Quân Hoa Kỳ sử dụng để thay thế F6F Hellcat.

Trở lại với thời gian đầu thập niên 1950, sau khi quyết định tham dự vào công cuộc chống lại sự bành trướng của chủ nghĩa cộng sản tại Đông Nam Á, trong hai tháng 2 và 3 năm 1951, đáp lại lời yêu cầu của Pháp trong Chương trình Viện trợ Phòng thủ Hỗ tương (MDAP), Hoa Kỳ đã thay thế toàn bộ chiến đấu cơ cũ – gồm hai loại P–63C Kingcobra và F6F Hellcat – của 7 Phi Đoàn khu trục của Pháp tại Đông Dương bằng F–8F Bearcat.

Những chiếc Bearcat này nguyên là của Hải Quân Hoa Kỳ, được giao cho Thập Tam Không Lực (13th Air Force) đóng tại Phi–luật–tân cải biến hệ thống nhiều liệu cho phù hợp với hoạt động trên đất liền trước khi chuyển giao cho người Pháp.

\* \* \*

Tại Vũng Tàu, chương trình xuyên huấn được xúc tiến mạnh mẽ. Một chiếc F–8F–1P có khả năng chụp không ảnh cũng được trao cho đơn vị xuyên huấn. Nói chung, các huấn luyện viên Pháp rất hài lòng trước khả năng của các khoá sinh Việt Nam trên loại phi cơ nổi tiếng “khó trị” này.

Ngày 24/4/1956, một nhóm gồm 6 hoa tiêu khu trục Việt Nam được đưa tới đơn vị xuyên huấn. Họ đều là những phi công đã tốt nghiệp khu trục tại Pháp, hoặc phi công vận tải kinh nghiệm với giờ bay trung bình từ 500 tới 1000 giờ và đã tình nguyện chuyển sang

ngành khu trục. Trước khi đến Vũng Tàu, 6 người này đã được gửi tới Marrakech (Maroc) để bay lại trên phi cơ huấn luyện T-6 Texan, và tiếp theo, sang trường bay khu trục của Hải Quân Pháp ở Khouribga (cũng ở Maroc) để bay 30 giờ trên khu trục cơ F6F Hellcat.

Trong số này có Đại úy Huỳnh Hữu Hiền, Đại úy Nguyễn Kim Khánh, Trung úy Dương Thiệu Hùng, Trung úy Huỳnh Bá Tính, và Trung úy Hà Xuân Vịnh.

Ngày 1/6/1956, các phi công khu trục VN lái những chiếc F-8F đồng loạt từ Vũng Tàu về rầm rộ đáp xuống phi trường Biên Hòa, khi ấy không còn bóng dáng một phi cơ nào của Pháp, đánh dấu ngày thành lập Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát.

Ban chỉ huy đầu tiên của Phi Đoàn gồm:

- Chỉ huy trưởng: Đại úy Huỳnh Hữu Hiền
- Chỉ huy phó: Đại úy Huỳnh Bá Tính
- Trưởng Phòng Hành quân: Đại úy Nguyễn Kim Khánh
- Phi đội trưởng Phi Đội 1: Trung úy Dương Thiệu Hùng
- Phi đội trưởng Phi Đội 2: Trung úy Hà Xuân Vịnh.

(Về sau, khi F-8F Bearcat được thay thế bằng A-1 Skyraider, Phi Đoàn có tới 4 Phi Đội)

Cùng với 7 hoa tiêu (cũng đã từng bay trên khu trục cơ F6F Hellcat ở Khouribga):

- 1 – Trung úy Nguyễn Hữu Chân
- 2 – Trung úy Nguyễn Quan Huy
- 3 – Chuẩn úy Nguyễn Ngọc Biện
- 4 – Chuẩn úy Trần Công Chân
- 5 – Chuẩn úy Võ Văn Hội
- 6 – Chuẩn úy Hồ Xuân Đệ
- 7 – Chuẩn úy Nguyễn Thông.

Và 13 chuẩn úy thuộc “nhóm Phạm Phú Quốc” đã nhắc tới ở trên, tổng cộng 25 hoa tiêu.

Cùng ngày, KQVN đã tiếp nhận Công Xưởng Không Quân (Biên Hòa) trong đó có 21 phi cơ F-8F bất khiển dụng. Vì phí tổn phục hồi hoạt động quá cao, các phi cơ này chỉ được giữ lại để tháo gỡ lấy cơ phận rời.

Tổng cộng trước sau, 69 phi cơ F-8F đã được bàn giao cho KQVN nhưng trên thực tế, vào thời điểm cuối tháng 6/1956, chỉ có 18 chiếc tại Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát có thể hành quân được. Với số lượng phi cơ này, Phi Đoàn chỉ hy vọng sẽ duy trì được hoạt động huấn luyện trong lúc chờ 25 chiếc gửi đi tổng kiểm ở Hương Cảng được đưa về nước.

Ngày 6/6/1956, Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát chính thức ra mắt công chúng bằng một buổi biểu diễn ngoạn mục của 6 chiếc F-8F nhào lộn ở cao độ thấp trên không phận thủ đô Sài Gòn.

Theo các báo cáo của phái đoàn xuyên huấn Pháp, các phi công Việt Nam có đủ khả năng để chế ngự “những con ngựa chứng” Bearcat, tuy nhiên mức hoạt động càng gia tăng, sự già yếu của chúng càng lộ rõ!

Ngày 11/7/1956, Chuẩn úy Nguyễn Tấn Sĩ phải hạ cánh ép buộc vì chân đạp của F-8F không nhả ra hết. Ngày 21/9 cùng năm, Chuẩn úy Huỳnh Hữu Bạc tử nạn khi bay chạm phải một F-8F khác, và trở thành phi công khu trục đầu tiên của KQVN bị tử nạn. Cũng trong tháng 9, thêm một chiếc F-8F bị phế thải vì lý do kỹ thuật.

Mặc dù các chuyên viên bảo trì Việt Nam đã được các huấn luyện viên Pháp đánh giá là “có khả năng cao ngoài dự liệu”, và đã trở tài biến ứng bằng cách tháo gỡ bộ phận rời từ những động cơ phế thải để ráp vào động cơ của những chiếc còn bay được, tới cuối năm 1956 số lượng F-8F khả dụng cũng chỉ còn được 15 chiếc.

Trong khi đó, nhu cầu huấn luyện cứ gia tăng. Các hoa tiêu mới tốt nghiệp ở Pháp – nơi họ được huấn luyện trên các loại phản lực T-33, Vampire và Ouragan, và trước khi về nước được xuyên huấn trên khu trục cơ cánh quạt F6F Hellcat ở Kouribga – cần thao dợt về nghênh cản (không chiến). Rất tiếc vì thiếu phi cơ, số giờ bay huấn luyện đã bị hạn chế. Trung bình một tháng, các Phi tuần trưởng chỉ được bay 15 tiếng đồng hồ, còn các Phi Tuần viên chỉ có 7 tiếng.

Ngày 25/9/1956, một Biệt Đội 4 chiếc Bearcat được đưa ra Nha Trang. Đây là lần đầu tiên các khu trục cơ được biệt phái hoạt động ngoài căn cứ không quân Biên Hòa. Về sau, các Biệt Đội còn được đưa ra Ban Mê Thuột hoặc Pleiku.

Qua năm 1957, 25 chiếc Bearcat gửi đi tổng kiểm ở Hương Cảng từ 12 tháng trước đã được đưa về nước, giúp gia tăng mức khả dụng hành quân và tiếp tục công tác huấn luyện. Mỗi hoa tiêu đều được bay 15 giờ mỗi tháng và số phi xuất hành quân từ 172 vào tháng 9/1956 đã tăng lên 325 vào tháng 3/1957. Trong thời gian này, Phi Đoàn đã tham dự một chiến dịch lớn tại vùng Đà Nẵng với sự phối hợp của cả hải lực không quân.

Các phi cơ Bearcat (kiểu F-8F-1P) cũng thực hiện những phi vụ chụp không ảnh. Những không ảnh đầu tiên do Bearcat chụp là các phi trường Biên Hòa, Tân Sơn Nhất, Nha Trang, Đà Nẵng, và Sóc Trăng. Những tấm ảnh này đã được một toán giải đoán không ảnh khai thác và rút tia kinh nghiệm cho nghề nghiệp của họ về sau.

Tới giữa tháng 7/1957, Phi Đoàn được các huấn luyện viên Pháp xác định hoàn toàn đủ khả năng hành quân. Một phái đoàn hỗn hợp Pháp-Mỹ đến lượng giá đơn vị đã tỏ ra rất

ngạc nhiên, nhất là với kết quả tác xạ vô cùng chính xác. Tuy nhiên, trong khoảng thời gian hơn 1 năm đó, Phi Đoàn cũng đã mất đi 5 phi cơ và 3 hoa tiêu tử nạn là Huỳnh Hữu Bạc, Võ Văn Xuân, và Nguyễn Thông.

Về nhân sự, tính tới khi Phái bộ Quân sự Pháp rời VN vào giữa năm 1957, tức là khoảng một năm sau ngày thành lập, Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát đã có 8 hoa tiêu được cấp bằng Huấn luyện viên khu trục, là:

- Thiếu tá Huỳnh Hữu Hiền
- Đại úy Nguyễn Kim Khánh
- Đại úy Dương Thiệu Hùng
- Trung úy Hà Xuân Vĩnh
- Thiếu úy Lưu Văn Đức
- Thiếu úy Nguyễn Quang Tri
- Chuẩn úy Phạm Phú Quốc
- Chuẩn úy Nguyễn Thế Long.

Cũng trong năm 1957, một số sĩ quan hoa tiêu xuất thân trường Võ Bị Không Quân Pháp Salon-de-Provence và tốt nghiệp Trường Khu trục ở Mecknès, Maroc, trên các loại phản lực cơ T-33 Shooting Star và MD-450 Ouragan, về phục vụ tại Phi Đoàn, gồm:

- 1 – Trung úy Nguyễn Thanh Tòng
- 2 – Trung úy Phạm Long Sửu
- 3 – Trung úy Vũ Thượng Văn
- 4 – Thiếu úy Trần Duy Kỳ
- 5 – Chuẩn úy Nguyễn Đức Khánh.

Tới cuối năm 1959, có thêm 6 hoa tiêu của Khoá 58A Trần Duy Kỳ ở TTHLKQ Nha Trang về Phi Đoàn, gồm:

- 1 – Chuẩn úy Ché Văn Nghĩa, thủ khoa
- 2 – Chuẩn úy Lê Xuân Lan, xuất sắc về phi huấn
- 3 – Chuẩn úy Đặng Thành Danh, xuất sắc về địa huấn
- 4 – Chuẩn úy Lê Bá Định
- 5 – Chuẩn úy Đinh Văn Chương
- 6 – Chuẩn úy Hà Ngọc Hạnh.

*(Thiếu úy Trần Duy Kỳ tử nạn trên F-8F tại Tuy Hòa đầu năm 1958, được đặt tên cho Khoá 58A)*

Trên lý thuyết, Bearcat có tầm hoạt động đủ để yểm trợ bất cứ chiến trường nào ở miền Nam, tuy nhiên trên thực tế, vì những phi cơ này đã quá cũ, mức tiêu thụ dầu máy quá cao, lại chỉ có thể sử dụng một số phi trường, nên các phi vụ thường phát xuất từ Biên Hòa và chỉ có thể kéo dài tối đa 1 giờ 15 phút, vừa đủ để yểm trợ xuống tới vùng đồng

bằng sông Cửu Long. Nhưng dù sao chẳng nữa, với tốc độ nhanh và khả năng thao tác ngoạn mục, các phi cơ Bearcat cũ kỹ này cũng đã trở thành biểu tượng cho sức mạnh của Không Lực VNCH thời bấy giờ, và hình ảnh của chúng đã góp phần không nhỏ trong việc củng cố niềm tin của người dân miền Nam trong công cuộc đánh dẹp quân du kích cộng sản.

Bên cạnh đó, sức mạnh của phi cơ Bearcat và những kỹ năng cần có để chế ngự, biến nó thành một vũ khí lợi hại đã tạo cơ hội để các phi công VN chúng tỏ họ là những phi công khu trục thượng thặng. Họ không chỉ cần có đầu óc sáng tạo để tận dụng khả năng của phi cơ mà còn phải biết biến ứng tùy theo từng loại mục tiêu dưới đất – những thứ mà không có bất cứ trường huấn luyện nào dạy cho họ cả.

Cũng như đối với các phi công Pháp trước kia, khu trục cơ F-8F Bearcat rất được các phi công VN ưa chuộng vì khả năng và hỏa lực. Tuy nhiên sau 3 năm bị tận dụng vào nhu cầu hành quân, những phi cơ vốn đã quá cũ từ lúc người Pháp bàn giao, nay đa số trở nên bất khiển dụng, hoặc mất an toàn tới mức trầm trọng (trước đó, người Pháp đã tặng cho F-8F hõn danh “cercueil volant”: quan tài bay!)



Phi công cuối cùng, và cũng là người nổi tiếng nhất, tử nạn trên phi cơ Bearcat là Đại úy Lưu Văn Đức vào cuối năm 1960. Vào thời gian này, kể từ tháng 8/1960, Hoa Kỳ đã bắt đầu xuyên huấn một số phi công Bearcat kinh nghiệm để bay trên AD-6 Skyraider và đã chuyển giao 8 chiếc AD-6 cho KQVN, nhưng vì những phi cơ này được dành ưu tiên cho công việc xuyên huấn, các phi cơ Bearcat vẫn tiếp tục được sử dụng để đáp ứng nhu cầu hành quân ngày càng gia tăng. Hơn nữa, một số không ít phi công khu trục Việt Nam

kinh nghiệm trong đó Đại úy Lưu Văn Đức, vị Chỉ huy trưởng đời thứ ba của Phi Đoàn – vẫn thích bay trên Bearcat hơn. (Chú thích 2)

Hôm đó là ngày 22/11/1960, sau khi phi cơ L-19 phát giác một đoàn ghe thuyền của Việt cộng tập trung trong vùng Đồng Tháp, Đại úy Lưu Văn Đức đã đích thân chỉ huy một Phi Tuần hai chiếc Bearcat đến tấn công. Ngay khi chiếc Bearcat của Đại úy Đức xuống thấp sát ngọn cây để thả bom napalm, trúng mục tiêu chính xác 100% theo trái khói đánh dấu của L-19, thì cánh bên phải bị gãy lìa. Phi cơ lật úp trước khi đâm xuống mục tiêu. Vị Chỉ huy trưởng Phi Đoàn 1 Khu Trục tử nạn khi tuổi đời mới 26. (Chú thích 3)

Sau cái chết của Đại úy Lưu Văn Đức, một vị Chỉ huy trưởng Phi Đoàn tài ba được mọi người yêu mến, Tổng thống Ngô Đình Diệm đã ra lệnh ngưng bay toàn bộ phi cơ Bearcat; nhưng rồi vì số lượng AD-6 Skyraider lúc đó còn quá ít, không đáp ứng nổi nhu cầu chiến trường đòi hỏi, dù biết rằng khung phòng của những chiếc Bearcat đã “rệu”, các phi công dày dặn kinh nghiệm vẫn tiếp tục bay trên những “quan tài bay” cho tới năm 1961, khi Phi Đoàn có đủ AD-6 theo cấp số.



Từ đó, F-8F Bearcat chỉ còn trong huyền thoại, ngoài những chiếc được giữ lại để trưng bày: một ở sân cỏ phía sau Bộ Tư Lệnh KQ, một ở trước Câu lạc bộ Sĩ quan Huỳnh Hữu Bạc, Tân Sơn Nhất, một ở trước Bộ Tư Lệnh KĐ23CT (SĐ3KQ sau này), một ở trước Câu lạc bộ sĩ quan Lưu Văn Đức, Biên Hoà, một ở TTHL/KQ Nha Trang.

(Trong số những chiếc F-8F nói trên, cho tới năm 2015 có ít nhất một chiếc vẫn chưa “về với cát bụi”. Trang mạng wwii equipment used after the war, phần viết về những chiếc F-8F được chuyển giao cho KLVNCH (cập nhật hóa năm 2015) có đoạn kết như sau:





VNAF F8F-1 (Số đuôi 95255) trưng bày trước Câu lạc bộ Sĩ quan Huỳnh Hữu Bạc



Ex-VNAF F8F-1 Câu lạc bộ Sĩ quan Huỳnh Hữu Bạc

... Sau khi F-8F “về hưu”, một chiếc được trưng bày trước Câu lạc bộ Sĩ quan Huỳnh Hữu Bạc ở CCKQ Tân Sơn Nhất, nơi nó hiện diện cho tới cuối cuộc chiến. Khi cộng sản Bắc Việt chiếm miền Nam vào năm 1975, chiếc F-8F này đã được sơn cờ hiệu của Không Quân miền Bắc lên một cách nham nhở, và bị để mặc cho xuống cấp trong suốt thập niên 1980. Khi Hoa Kỳ và CSVN tái lập quan hệ ngoại giao vào thập niên 1990, CSVN đã bán lại chiếc F-8F này cho một nhà sưu tầm người Mỹ, và được chủ nhân mới phục hồi, bảo quản)

### – A-1 Skyraider: “Thiên Thần Diệt Cộng”

Nhu cầu thay thế các phi cơ F-8F Bearcat đã được đặt ra hơn 1 năm trước ngày Đại úy Lưu Văn Đức tử nạn. Sau khi có nhiều tai nạn xảy ra, vào tháng 8 năm 1959, Tổng thống Ngô Đình Diệm đã ra lệnh hạn chế tối đa các phi vụ hành quân của Phi Đoàn 1 Khu Trục

và yêu cầu Hoa Kỳ khẩn cấp thay thế Bearcat bằng các phi cơ phản lực, như họ đã trang bị cho các quốc gia khác ở Đông Nam Á: Đài-loan, Thái-lan, Phi-luật-tân...

Thoạt đầu, các giới chức Không Quân Hoa Kỳ dự định cung cấp loại phản lực Lockheed F-80 “Shooting Star”, tuy nhiên việc này lại trái với điều khoản của Hiệp định Genève 1954, theo đó cả hai miền Nam Bắc không được phép trang bị chiến đấu cơ phản lực. Mặc dù Hoa Kỳ và Việt Nam Cộng Hòa không đặt bút ký vào bản hiệp định này nhưng Bộ Ngoại Giao Hoa Kỳ vẫn kịch liệt phản đối việc trang bị chiến đấu cơ phản lực cho miền Nam. Hơn nữa, sau đó chính các giới chức Không Quân Hoa Kỳ cũng nhận ra rằng qua kinh nghiệm chiến tranh Triều-tiên, nơi loại phản lực F-80 được sử dụng lần đầu tiên, trong công tác yểm trợ diện địa, các phi cơ cánh quạt vẫn tỏ ra hữu hiệu hơn.

Tuy nhiên, để làm hài lòng Tổng thống Ngô Đình Diệm, phía Hoa Kỳ cũng ra lệnh tiến hành việc chuyển giao 6 chiếc F-80 Shooting Star, gồm 2 chiếc T-33 (là phiên bản huấn luyện của F-80) và 4 chiếc RT-33 (phi cơ thám thính), nhưng thực ra chỉ có trên giấy tờ, bởi sau đó việc chuyển giao đã không hề được tiến hành.

Cùng thời gian, các giới chức Không Quân Hoa Kỳ đã gấp rút nghiên cứu để tìm một loại phi cơ cánh quạt thích hợp cho chiến trường Việt Nam.

Đầu tiên, họ nghĩ tới loại oanh tạc cơ hạng nhẹ B-26 Invader, loại phi cơ mà trước đây Không Quân Pháp đã sử dụng rất hữu hiệu trong chiến tranh Đông Dương. Tuy nhiên, mặc dù sau đó một số B-26 đã được Không Quân Hoa Kỳ đem sang Việt Nam trong chương trình “Farm Gate” vào năm 1961, tất cả đã được đem về nước sau một thời gian sử dụng, chứ không chuyển giao cho KQVN. Nguyên nhân: B-26 cũng sắp tới tuổi “về hưu”!

Cùng thời gian, một nguồn tin có thẩm quyền từ phía Hoa Kỳ cho biết họ sẽ chuyển giao cho KQVN các phi cơ North American T-28 “Trojan”. (Chú thích 4)

Đây là một loại phi cơ huấn luyện 2 chỗ ngồi tương đối hiện đại, được cải biến, trang bị bom đạn để sử dụng trong việc yểm trợ các lực lượng diện địa, nhưng khả năng mang bom của nó không bằng F-8F Bearcat.



Một cách chi tiết, T-28 và F-8F đều có 4 racks bom dưới cánh, nhưng trong khi T-28 chỉ có thể mang 4 trái bom 500 cân Anh thì F-8F có khả năng mang 4 trái 1000 cân Anh. Về súng, T-28 được trang bị 2 khẩu đại liên 50 (12.7ly), trong khi F-8F, tùy loại, được trang bị 4 khẩu đại bác 20ly hoặc 4 khẩu đại liên 50.

Tin này đã khiến các hoa tiêu của Phi Đoàn 1 Khu Trục thất vọng. Bởi trước đó, họ tin rằng F-8F Bearcat sẽ được thay thế bằng phi cơ phản lực; thậm chí trong các cuộc trao đổi với cố vấn Hoa Kỳ, họ còn cho biết “ưu tiên lựa chọn” của họ là chiếc A-4E “Skyhawk” của Hải Quân Hoa Kỳ, một loại phản lực nhỏ nhưng được trang bị hùng hậu, sử dụng phi đạo ngắn, mà họ cho là phi cơ lý tưởng để thay thế Bearcat trên chiến trường Việt Nam.

Tuy nhiên, sau đó vì thiếu chuyên viên kỹ thuật, việc chuyển giao T-28 đã không thể thực hiện được ngay, và thay vào đó là một loại phi cơ cánh quạt khác: chiếc Skyraider của Hải Quân Hoa Kỳ.

Skyraider do hãng Douglas chế tạo vào cuối Đệ Nhị Thế Chiến cho Hải Quân và TQLC Hoa Kỳ, từng được sử dụng trong chiến tranh Triều-tiên (1950–1953).

Skyraider gồm nhiều đời, nhiều kiểu khác nhau, được mang phiên hiệu từ AD-1 tới AD-7.

*[Tới năm 1962, khi Hoa Kỳ thống nhất cách đặt phiên hiệu cho tất cả các loại phi cơ của Hải, Lục, Không Quân, và TQLC (với các mẫu tự A: attacker, B: bomber, C: cargo, F: fighter, T: trainer... đi đầu), tất cả các kiểu Skyraider còn đang sử dụng đều được cải danh thành A-1: AD-5 (2 ghế ngồi) thành A-1E, AD-6 (1 ghế ngồi) thành A-1H, AD-7 thành A-1J hoặc A-1G (2 ghế ngồi). Đa số Skyraider của KQVN sử dụng là A-1H là kiểu được sản xuất nhiều nhất, một số nhỏ là A-1E, và vài chiếc A-1J, A-1G].*

Lúc đầu, Hoa Kỳ dự định mua lại một số AD-4 cũ đã bán cho Pháp trước đây để trang bị cho KQVN, nhưng lúc đó Pháp (dưới thời Tổng thống De Gaulle) và Hoa Kỳ đang có sự bất hòa nên Pháp không chịu bán lại. Hơn nữa, vì Hải Quân Hoa Kỳ đã ngưng sử dụng kiểu AD-4, không thể bảo đảm việc cung cấp phụ tùng, cho nên cuối cùng kiểu AD-6, hiện đang sử dụng trong các hạm đội, được chọn để thay thế.

Cũng cần viết thêm, khi quyết định đem Skyraider sang Việt Nam, thoạt tiên người Mỹ dự tính sẽ áp dụng mô thức AVG (Allied Volunteer Group), nghĩa là lấy các hoa tiêu tình nguyện của Hải Quân Hoa Kỳ cho “nghỉ phép” (on leave) để lái các phi cơ này.

Người đầu tiên sử dụng mô thức AVG là Tướng Claire Chennault, Tư lệnh Thập Tứ Không Lực (14th Air Force) của Hoa Kỳ đóng ở Côn Minh trong Đệ Nhị Thế Chiến; ông đã thành lập các Phi Đội Phi Hổ (Flying Tigers) đầu tiên cho Trung Hoa Dân Quốc để đánh quân Nhật nhưng do hoa tiêu Mỹ (đang được “nghỉ phép”) lái.

Thế nhưng dự tính nói trên (mô thức AVG) đã bị các hoa tiêu Việt Nam phản đối kịch liệt. Bởi vì họ, cũng như tuyệt đại đa số người dân miền Nam, muốn tự đảm trách công việc chiến đấu và chiến thắng cộng sản; họ chỉ cần sự hậu thuẫn về chính trị và viện trợ vũ khí của Hoa Kỳ mà thôi.

Kết quả, để tiến hành việc thay thế Bearcat bằng Skyraider, vào giữa năm 1960, sáu hoa tiêu của Phi Đoàn 1 Khu Trục đã được chọn để sang Hoa Kỳ xuyên huấn, gồm có: Trung úy Nguyễn Quang Tri, Trung úy Nguyễn Quan Huy, Trung úy Tô Minh Chánh, Thiếu úy Phạm Phú Quốc, Thiếu úy Nguyễn Ngọc Biện, và Chuẩn úy Nguyễn Văn Long (một số sách và tài liệu ngoại quốc viết là Thiếu úy Nguyễn Hữu Chấn thay vì Trung úy Tô Minh Chánh là không chính xác).

Thời gian xuyên huấn kéo dài 3 tháng, gồm 40 giờ với đơn vị huấn luyện phi hành ATU-301 tại Căn cứ Hải Quân Corpus Christi, Texas, và 40 giờ tại Căn cứ Hải Quân LeMoore, San Diego, với Phi Đoàn Tác Chiến VA-122 của Hải Quân Hoa Kỳ.

Trong số sáu hoa tiêu nói trên, có những người đã là huấn luyện viên khu trục (Trung úy Tri) hay Phi tuần phó (Thiếu úy Quốc), lại có những người chưa được xác định hành quân trên khu trục, nhưng tất cả đều làm quen với chiếc Skyraider một cách dễ dàng; và khi bước sang phần thực tập chiến thuật (tác xạ, oanh kích), họ đã chứng tỏ là những hoa tiêu xuất sắc.

Về mặt tinh thần, sau khi thấy tận mắt hình dáng “khổng lồ” của chiếc Skyraider (so với F-8F và T-28) và khai triển hỏa lực hùng hậu của nó, các hoa tiêu khu trục Việt Nam cũng vui bót phần nào nổi thất vọng vì đã không được bay trên phần lực.

Tổng cộng trước sau đã có 5, hoặc 6 đợt xuyên huấn tương tự dành cho các hoa tiêu khu trục Việt Nam. Sau ba tháng xuyên huấn, sáu hoa tiêu đầu tiên trở về Biên Hòa để chờ đợi những chiếc Skyraider đang được tổng kiểm và tân trang (zero-timed) tại công xưởng của Hải Quân Hoa Kỳ ở Rhode Island.

Đầu tháng 9/1960, sáu chiếc Skyraider đầu tiên được tàu chở tới cảng Sài Gòn, và được kéo về căn cứ Tân Sơn Nhất; sau khi kiểm soát, đã được Hải Quân Đại úy Kenneth E. Moranville bay thử trước khi chuyển giao cho KQVN. Đại úy Moranville là người trước đây đã đảm trách việc xuyên huấn cho sáu hoa tiêu Việt Nam đầu tiên tại Corpus Christi, nay được phái sang Việt Nam cầm đầu toán cố vấn của Hải Quân Hoa Kỳ đảm trách công việc chuyển giao và xuyên huấn Skyraider tại chỗ cho các hoa tiêu khác.

Buổi bay thử và biểu diễn hỏa lực của chiếc Skyraider đầu tiên – do Đại úy Moranville lái – được tổ chức tại căn cứ Tân Sơn Nhất dưới sự chủ tọa của Trung tá Nguyễn Xuân Vinh, Tư lệnh KQVN, đã gây ấn tượng mạnh nơi quan khách vì hỏa lực hùng hậu và mức độ chính xác của loại phi cơ này. Thực tế sau đó đã chứng minh trong giai đoạn địch quân chưa được trang bị các loại vũ khí phòng không hiện đại thì Skyraider là loại phi cơ hữu hiệu nhất trong chiến tranh chống du kích tại miền nam Việt Nam, được mệnh danh “Thiên Thần Diệt Cộng”.

Tổng cộng trước sau đã có 308 chiếc Skyraider được chuyển giao cho KQVN để lần lượt trang bị cho 7 Phi Đoàn khu trục, gồm có:

- Phi Đoàn 1 Khu Trục (PĐ-514 Phượng Hoàng),
- Phi Đoàn 2 Khu Trục (PĐ-516 Phi Hồ), và các
- Phi Đoàn 518 Phi Long, 520 Thần Báo, 522 (?), 524 Thiên Lô, và 530 Thái Dương.

Trong số này, PĐ-530 được thành lập tại Pleiku vào năm 1970 – thời gian KQVN đã bước sang giai đoạn phản lực – để đáp ứng tình hình chiến sự tại Tây Nguyên, đã chứng tỏ khả năng yểm trợ tiếp cận chính xác mà không một loại phản lực nào có thể so sánh.

- Phi Đoàn 2 Khu Trục

Việc thành lập Phi Đoàn 2 Khu Trục (sau cải danh thành Phi Đoàn 516 Phi Hồ) nằm trong chương trình “Farm Gate”.

“Farm Gate” là hoạt động tham chiến trực tiếp đầu tiên, mặc dù rất giới hạn, của Không Lực Hoa Kỳ vào cuộc chiến Việt Nam.

Khởi đầu vào năm 1960, Quân Đội Hoa Kỳ đã cho thành lập những đơn vị đặc biệt để đối phó với chiến tranh du kích của cộng sản ngày càng lan rộng trên thế giới. Riêng trong Không Quân, đơn vị đầu tiên với danh xưng chính thức là Phi Đoàn Huấn Luyện Phi Hành Đoàn Tác Chiến 4400 (4400th Combat Crew Training Squadron, viết tắt là 4400th

CCTS) đã được thành lập vào tháng 4/1961 tại căn cứ không quân Eglin, Florida. Trên thực tế, các thành viên của 4400th CCTS thường được biết tới qua danh hiệu “Air Commando” (Không Quân Cắm Tủ), hoặc nickname “Jungle Jim”.

(“Jungle Jim” nguyên là một loạt truyện phiêu lưu rừng xanh rất phổ biến của Mỹ, từ năm 1948 tới năm 1955 đã được thực hiện thành 16 cuốn phim)

Do những nhu cầu đặc biệt của chiến tranh du kích, Air Commando chỉ sử dụng các loại phi cơ cánh quạt, có khả năng bay chậm, như T-28, B-26, C-47...

Tháng 10/1961, Tổng thống Hoa Kỳ John F. Kennedy chấp thuận việc gửi một toán “Jungle Jim” sang Việt Nam với hai mục đích:

(1) Xác định cam kết của Hoa Kỳ trong việc hỗ trợ miền Nam VN trong công cuộc chiến đấu chống lại cộng sản, và

(2) Huấn luyện các hoa tiêu Việt Nam trong việc sử dụng T-28 và B-26 trên chiến trường. Hoạt động này được mang tên “Chương Trình Farm Gate” (Farm Gate Programme).

Ngày 4/11/1961, Biệt Đội 2A (Detachment 2A – danh xưng chính thức của toán “Jungle Jim” nói trên) gồm 151 quân nhân, 8 phi cơ T-28, 4 phi cơ SC-47, và 4 phi cơ RB-26 được sơn cờ VNCH và huy hiệu Không Quân Việt Nam, đã tới Biên Hòa để “phục vụ dưới quyền chỉ huy của Phái Bộ Cố Vấn Quân Sự với nhiệm vụ huấn luyện tác chiến, và không tham chiến trong thời gian hiện tại...”

Nhưng trước khi sang Việt Nam, các chàng “Không Quân Cắm Tủ” (Air Commando) Mỹ đã định ninh nhiệm vụ “huấn luyện tác chiến” (combat training) có nghĩa là huấn luyện nhân viên phi hành VN bằng những phi vụ tác chiến. Vì thế trong thời gian đầu ở VN, họ đã tỏ ra thiếu phần khởi khi chỉ được thực hiện các phi vụ tuần thám dọc theo bờ biển để phát giác sự xâm nhập của cộng sản Bắc Việt bằng đường biển, hoặc lái phi cơ bay theo để quan sát các Skyraider của Phi Đoàn 1 Khu Trục của KQVN thi hành nhiệm vụ tấn công mục tiêu địch.

Sau đó, để giải quyết tình trạng mơ hồ về nhiệm vụ của các phi cơ võ trang (T-28 và B-26) thuộc Farm Gate, Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ ra chỉ thị một cách rõ ràng hơn, theo đó các phi cơ này được phép thi hành các phi vụ tác chiến “với điều kiện phải có ít nhất một nhân viên phi hành người Việt trên phi cơ”. Mục đích để trong trường hợp phi cơ bị bắn hạ, sự hiện diện của nhân viên phi hành Việt Nam này cùng với cờ hiệu VNCH trên phi cơ, sẽ chứng minh nhân viên Hoa Kỳ chỉ đóng vai trò cố vấn, nghĩa là Hoa Kỳ không vi phạm Hiệp định Genève 1954.

Thời gian đó, phi trường Biên Hòa vẫn chưa được trang bị hệ thống đèn phi đạo, các phi cơ Skyraider của Phi Đoàn 1 Khu Trục không thể thi hành các phi vụ đêm, trong khi các cuộc tấn công của Việt cộng lại thường xảy ra trong đêm tối, cho nên các phi cơ T-28 và B-26 của Farm Gate đã được sử dụng để thi hành các phi vụ yểm trợ ban đêm dưới ánh hỏa châu của các vận tải cơ SC-47 “Gooney Bird”, cũng thuộc lực lượng Farm Gate.

Tháng 12/1961, Hoa Kỳ quyết định đưa thêm T-28 sang Việt Nam, và với 25 hoa tiêu đã được huấn luyện tại Hoa Kỳ cũng như tại Việt Nam, Phi Đoàn 2 Khu Trục của KQVN được thành lập tại căn cứ không quân Nha Trang, do Đại úy Phạm Long Sửu làm Chỉ huy trưởng.

Đại úy Phạm Long Sửu, nguyên là thủ khoa Khoá 1 Hoa tiêu Quan sát (1952) tại TTHLKQ Nha Trang, sau đó theo học tại trường Võ Bị Không Quân Pháp (Salon-de-Provence), từng được huấn luyện trên các loại phản lực cơ Vampire và T-33, là một trong sáu hoa tiêu VN đầu tiên được kiểm định (check-out) trên khu trục F6F Hellcat tại Mecknès (Maroc).

Thành phần hoa tiêu nòng cốt của Phi Đoàn 2 Khu Trục đa số là những huấn luyện viên phi hành từ TTHLKQ Nha Trang chuyển về, như Trung úy Nguyễn Hồng Tuyển, các Thiếu úy Ôn Văn Tài, Nguyễn Tấn Sĩ, Trần Bá Hợi, Bùi Thanh Khiết, Nguyễn Quang Ninh, Nguyễn Huy Cương, Nguyễn Văn Giang... và hai hoa tiêu từ Phi Đoàn 1 Khu Trục là Thiếu úy Vũ Khắc Huê và Thiếu úy Nguyễn Hữu Bách.

Ít lâu sau, do nhu cầu cấp số, một số phi công đang phục vụ tại Phi Đoàn 1 Vận Tải hoặc các Phi Đoàn quan sát đã được chuyển bổ sung cho Phi Đoàn 2 Khu Trục, trong số này có các Thiếu úy Nguyễn Văn Tường, Nguyễn Quốc Hưng, Thái Bá Đệ, Nguyễn Văn Vượng, Lê Văn Thảo, các Chuẩn úy Đặng Duy Lạc, Đàm Thượng Vũ...

Trong số nói trên, những người sau này lần lượt giữ chức vụ Chỉ huy trưởng/Phi đoàn trưởng (kế tục 3 vị tiền nhiệm Phạm Long Sửu, Võ Xuân Lành, Dương Thiệu Hùng) gồm có: Ôn Văn Tài, Nguyễn Tấn Sĩ, Bùi Thanh Khiết, Thái Bá Đệ, và Nguyễn Văn Vượng.

Các phi công chưa được huấn luyện chuyên biệt về ngành khu trục, khi chuyển về Phi Đoàn 2 Khu Trục được biệt phái tới Biệt Đội Farm Gate (tức Biệt Đội 2A) tại Biên Hòa, để được kiểm định và huấn luyện về tác xạ, oanh kích trên phi cơ T-28.

Sau thời gian huấn luyện với Biệt Đội Farm Gate, các phi công trở về Phi Đoàn để hoàn tất phần huấn luyện chuyên biệt của ngành khu trục.

Tới giữa năm 1962, Phi Đoàn 2 Khu Trục làm lễ xuất quân, và một Biệt Đội 8 chiếc T-28 được biệt phái ra căn cứ không quân Đà Nẵng để yểm trợ cho Vùng 1 Chiến thuật; về sau thêm một Biệt Đội được biệt phái lên Pleiku để yểm trợ chiến trường Tây Nguyên.



Tháng 1/1963, Phi Đoàn 2 Khu Trục được cải danh thành Phi Đoàn 516 “Phi Hồ”. Tới tháng 2/1964 Phi Đoàn di chuyển ra Đà Nẵng để trở thành lực lượng tác chiến nòng cốt của Không Đoàn 41 Chiến Thuật vừa được thành lập, và đồn trú tại đây cho tới năm 1975. (Một số không quân cựu trào khi nhớ về “thuở ban đầu” của KQVN còn gọi Phi Đoàn 516 một cách trân trọng nhưng không chính thức là “Đệ Nhị Phi Đoàn Khu Trục”).

Trong khi việc thành lập Phi Đoàn khu trục thứ hai (Phi Đoàn 2 Khu Trục) diễn tiến tốt đẹp thì kế hoạch thành lập Phi Đoàn oanh tạc đầu tiên cho KQVN lại chết yểu.

Nguyên kế hoạch thành lập một Phi Đoàn oanh tạc gồm 25 oanh tạc cơ B-26 và 2 thám thính cơ RB-26 đã được phía Hoa Kỳ thông qua vào tháng 11/1962, nhưng tới giữa năm 1963, cùng với việc Hoa Kỳ chuẩn bị cho các oanh tạc cơ B-26 “về hưu”, kế hoạch nói trên đã bị dẹp bỏ, và thay bằng kế hoạch thành lập thêm các Phi Đoàn khu trục sử dụng khu trục cơ Skyraider (từ đoạn này, sẽ được gọi là A-1).

Như vậy, mặc dù đã có những chiếc B-26 mang cờ VNCH, huy hiệu KQVN, và có các nhân viên phi hành Việt Nam tháp tùng trong các phi vụ tác chiến, trên thực tế loại phi cơ này chưa hề được chuyển giao cho KQVN.

Về phần các phi cơ T-28 của Phi Đoàn 516 “Phi Hồ” (Phi Đoàn 2 Khu Trục) tới tháng 5/1964, đã được thay thế bằng A-1 Skyraider.

Tới năm 1969, trong chương trình hiện đại hóa KLVNCH, các khu trục cơ Skyraider của PD-516 đã được thay thế bằng phản lực cơ A-37 Dragonfly.

– Các Phi Đoàn khu trục 518, 520, 522, 524, 530

\* Phi Đoàn 518 Phi Long:



Ngày 1/1/1964, Phi Đoàn 518 “Phi Long”, Phi Đoàn khu trục thứ ba trong KLVNCH, được thành lập tại CCKQ Biên Hòa, “cái nôi của ngành khu trục”. Chỉ huy trưởng: Đại úy Phạm Phú Quốc. Lúc thành lập, Phi Đoàn này cũng được tạm thời trang bị phi cơ T-28, và tới giữa năm 1964 đã được thay thế bằng A-1 Skyraider, cùng thời gian với PĐ-516.



Giữa năm 1964, Không Đoàn 23 Chiến Thuật được thành lập tại Biên Hòa, Thiếu tá Phạm Phú Quốc lên làm phó cho Thiếu tá Phạm Long Sửu, Tư lệnh Không Đoàn 23, bàn giao Phi Đoàn lại cho Đại úy Trần Công Chấn.

Đầu năm 1965, Đại úy Chấn hy sinh trong trận Long Toàn, Thiếu tá Nguyễn Văn Long (Long “con”) lên thay thế. Ít lâu sau, Thiếu tá Long tử nạn trong một phi vụ huấn luyện cùng với Thiếu tá Nguyễn Thế Anh, Chỉ huy trưởng Yểm Cứ.

Tai nạn xảy ra khi Thiếu tá Anh, theo chỉ thị của Thiếu tá Phạm Long Sửu, phải bay huấn luyện với Thiếu tá Long để xác định trên A-1 Skyraider, bay trên một chiếc A-1E (AD-5, hai ghế ngồi), khi đáp đã chạy ra cỏ, lập úp xuống một vũng bùn, khiến cả hai người bị tử nạn.

Sau đó, Đại úy Lê Văn Thảo lên thay, trở thành vị Chỉ huy trưởng thứ tư chỉ trong vòng 1 năm trời!

Hai đời Chỉ huy trưởng kế tiếp của PĐ-518 là Đại úy Nguyễn Văn Lê và Thiếu tá Lê Quốc Hùng (Hùng “tây lai”).

**\* Phi Đoàn 520 Thần Báo:**

Ngày 1/7/1964, Phi Đoàn 520 “Thần Báo” được thành lập, cũng tại CCKQ Biên Hòa, với ban chỉ huy gồm:

- Chỉ huy trưởng: Đại úy Nguyễn Ngọc Biện
- Chỉ huy phó: Trung úy Võ Văn Hội
- Trưởng Phòng Hành Quân: Thiếu úy Nguyễn Văn Trương.



Có thể nói 520 là một Phi Đoàn “tân lập” đúng nghĩa: đại đa số hoa tiêu là những người mới tốt nghiệp ở Hoa Kỳ, sau khi về nước, trong lúc chờ đợi để xuyên huấn trên A-1 Skyraider với Liên Đoàn 34 Chiến Thuật của Không Lực Hoa Kỳ và Phi Đoàn Tác Chiến VA-152 của Hải Quân Hoa Kỳ tại Biên Hòa, họ đã tạm thời bay trên T-28 cho quen tay.

\* \* \*

**Đôi hàng về Liên Đoàn 34 Chiến Thuật và Phi Đoàn Tác Chiến VA-152:**

Từ giữa năm 1963 tới giữa năm 1965, có hai đơn vị tác chiến phi hành của Hoa Kỳ đồn trú tại CCKQ Biên Hòa đã kiêm nhiệm việc xuyên huấn các nhân viên phi hành Việt Nam, là Liên Đoàn 34 Chiến Thuật (34th Tactical Group) của Không Lực Hoa Kỳ và Phi Đoàn Tác Chiến VA-152 của Hải Quân Hoa Kỳ.



Liên Đoàn 34 Chiến Thuật đảm trách việc xuyên huấn các hoa tiêu A-1 Skyraider từ tháng 7/1963 tới tháng 7/1965, còn Phi Đoàn Tác Chiến VA-152 chỉ góp phần từ tháng 4 đến tháng 12/1964.

Liên Đoàn 34 Chiến Thuật là một đơn vị đặc biệt của Không Lực Hoa Kỳ, trong thời gian hoạt động tại Việt Nam trực thuộc Sư Đoàn 2 Không Quân (Hoa Kỳ).

Tại Biên Hòa, Liên Đoàn 34 Chiến Thuật có hai đơn vị phi hành là Phi Đoàn 1 Cẩm Tử (1st Air Commando Squadron) đảm trách việc xuyên huấn các hoa tiêu khu trục (A-1), và Phi Đoàn 19 Không Trợ Chiến Thuật (19th Tactical Air Support Squadron) đảm trách việc xuyên huấn hoa tiêu quan sát (O-1), và huấn luyện các quan sát viên.

Sau khi Liên Đoàn 34 Chiến Thuật chấm dứt nhiệm vụ xuyên huấn A-1 Skyraider cho hoa tiêu Việt Nam vào tháng 7/1965, qua năm 1966, công việc này được trao lại cho Phi Đoàn Huấn Luyện Phi Hành Đoàn Tác chiến 4400 (4400th Combat Crew Training Squadron, viết tắt là 4400th CCTS) ở Căn cứ Hurlburt Field, Florida, cũng là nơi đào tạo các hoa tiêu A-1 của Hoa Kỳ.

4400th CCTS chính là “đơn vị mẹ” của Biệt Đội 2A (Detachment 2A) của Chương trình Farm Gate. Biệt Đội này là tiền thân của Phi Đoàn 1 Cẩm Tử đã nhắc tới ở một đoạn trên.

Cũng xin viết thêm, trước khi có chương trình xuyên huấn A-1 Skyraider cho hoa tiêu Việt Nam tại CCKQ Hurlburt Field, đã có khoảng 140 hoa tiêu A-1 của Việt Nam thuộc 10 khoá (từ Khoá 61 tới Khoá 65D) được đào tạo tại Trường Phi Hành Hải Quân Pensacola (US Naval Air School Pensacola) nổi tiếng, cũng ở tiểu bang Florida.

Trong danh sách tốt nghiệp khoá đầu tiên (Khoá 61 Navy) có các vị sau đây:

– Hoàng Thanh Nhã (sau này giữ chức Không đoàn trưởng KĐ23CT)

– Lê Như Hoàn (Trưởng Khối Đặc Trách Khu Trục, Văn Phòng Tham mưu Phó Hành Quân/BTL/KQ)

- Đan Hoài Bửu (Phi đoàn trưởng PĐ-514)
- Hồ Viết Thanh (Phi đoàn trưởng PĐ-528)
- Phạm Đình Anh (Phi đoàn trưởng PĐ-538)
- Nguyễn Tiến Thành (Phi đoàn trưởng PĐ-540)
- Lê Trai (Phi đoàn trưởng PĐ-550).

Khoá kế tiếp (62B Navy) có ông Phạm Bình An (Phi đoàn trưởng PĐ-516).

*[Đặc biệt trong số sĩ quan khoá sinh hoa tiêu VN xuất thân từ trường bay nổi tiếng nói trên, ông Đan Hoài Bửu đã được ghi nhận là người duy nhất tốt nghiệp với kết quả xuất chúng (outstanding academic achievement)]*

\* \* \*

Trở lại với PĐ-520, sau khi được thành lập đã cùng với hai PĐ-514 và 518 thay phiên biệt phái xuống phi trường Bình Thủy, mỗi lần một tuần lễ, để yểm trợ các cuộc hành quân ở Vùng 4 Chiến Thuật (thời gian này, Không Đoàn 74 Chiến Thuật chưa được thành lập).

Vào khoảng đầu năm 1965, Đại úy Võ Văn Hội lên làm Chỉ huy trưởng thay Thiếu tá Nguyễn Ngọc Biện (Thiếu tá Biện ra Đà Nẵng thành lập Biệt Đội 615, gồm các oanh tạc cơ phản lực B-57 Canberra).



Tới tháng 9 năm 1965, PĐ-520 chính thức trở thành lực lượng tác chiến cơ hữu của Không Đoàn 74 Chiến Thuật, Bình Thủy, và đến ngày 15 tháng 1 năm 1966 (một tuần trước Tết Bính Ngọ) đã được lệnh di chuyển về đồn trú tại căn cứ này.

Giữa năm 1966, Đại úy Võ Văn Hội được đề cử giữ chức vụ Liên đoàn trưởng Liên Đoàn 74 Tác Chiến, Đại úy Nguyễn Văn Trương lên làm Phi đoàn trưởng PĐ-520 (từ năm 1966, danh xưng các chức vụ “Chỉ huy trưởng Liên Đoàn, Phi Đoàn” đã được đổi thành “Liên đoàn trưởng, Phi đoàn trưởng”)

Tuy đã lên nắm chức vụ Liên đoàn trưởng, Đại úy Võ Văn Hội vẫn tiếp tục bay các phi vụ hành quân, và đã bị hỏa lực địch bắn nát bàn tay trái trong một phi vụ yểm trợ quân bạn, được đưa về chữa trị tại Bệnh viện Đồn Đất (Grall), và được thăng cấp thiếu tá.

Cuối năm 1967, Đại úy Nguyễn Văn Trương đi nhận nhiệm vụ mới, Đại úy Huỳnh Văn Vui (nguyên là Chỉ huy phó PĐ-522, lúc này đã bị giải thể để thành lập Phi Đoàn phản lực F-5 đầu tiên) về thay thế trong chức vụ Phi đoàn trưởng PĐ-520.

Tháng 5/1968 (thời gian biến cố Tết Mậu Thân, tấn công đợt 2), PĐ-520 tạm ngưng hoạt động và được gửi sang Hoa Kỳ xuyên huấn trên phản lực cơ A-37.

Tới đầu năm 1969, PĐ-520 trở thành Phi Đoàn khu trục thứ nhì trong KLVNCH được trang bị phản lực cơ A-37.

Qua năm 1970, Thiếu tá Phạm Quang Điềm về đảm nhiệm chức vụ Phi đoàn trưởng.

### **\* Phi Đoàn 522**

Sự hiện hữu, tổ chức nhân sự, và hoạt động của Phi Đoàn 522 khu trục A-1 trước khi trở thành Phi Đoàn phản lực siêu thanh F-5 đầu tiên của KQVN vào đầu tháng 6/1967 được một số tác giả ghi lại khác nhau.

Trong cuốn *Flying Dragons* (Osprey Publishing, 1988), tác giả Robert C Mikesh viết PĐ-522 được thành lập ngày 1 tháng 4 năm 1965, trực thuộc Biệt Đoàn 83 “với phi cơ A-1 và hoa tiêu được tuyển chọn từ các Phi Đoàn khu trục hiện hữu”.

Còn theo một cựu hoa tiêu khu trục sau trở thành Phi đoàn trưởng phản lực trong KQVN thì PĐ-522 “được chính thức thành lập vào năm 1964 tại Tân Sơn Nhất, trực thuộc Biệt Đoàn 83 mà Đại úy Nguyễn Văn Trương là Chỉ huy trưởng đầu tiên”.

Trong khi đó, một số vị sĩ quan từng nắm giữ chức vụ chỉ huy, hoặc phục vụ trong Biệt Đội khu trục của Biệt Đoàn 83, đã khẳng định PĐ-522 không hề có trong tổ chức của Biệt Đoàn; và sau khi Phi Đoàn này bị giải thể vào giữa năm 1966, Biệt Đội khu trục của Biệt Đoàn 83 vẫn tiếp tục hoạt động cho tới khi Biệt Đoàn chấm dứt sự hiện hữu vào đầu năm 1968. (Chú thích 5)

Tới năm 2013, tức là ¼ thế kỷ sau khi cuốn Flying Dragons của Robert C Mikesh được phát hành, tác giả Byron E Hukee đã cho ra mắt cuốn USAF and VNAF A-1 Skyraider Units of the Vietnam War, cũng do nhà xuất bản Osprey Publishing phát hành.

Theo cuốn sách này (từ trang 36 tới 38), vào đầu năm 1964, cùng với việc Trung tá Nguyễn Cao Kỳ được thăng cấp đại tá và trở thành Tư lệnh KQVN, Biệt Đội “Cò Trắng” đã được tổ chức thành “Biệt Đoàn 83” (83rd “Special Air Group”, viết tắt là SAG), biệt hiệu “Thần Phong” (Divine Wind), do ông Nguyễn Cao Kỳ kiêm nhiệm chức Chỉ huy trưởng (Commanding Officer).

Vào thời gian đầu, ngoài những chiếc C-47 “Cò Trắng” đã có sẵn, lực lượng phi cơ của Biệt Đoàn 83 còn được tăng cường thêm 8 chiếc A-1H Skyraider, 2 chiếc U-6 Beaver, 2 chiếc Cessna U-17, và một số trực thăng H-34. Những chiếc A-1 này không phải phi cơ cơ hữu của Biệt Đoàn mà được luân phiên “mượn” của các Phi Đoàn khu trục trong KLVNCH.

Qua năm 1965, khoảng thời gian Hoa Kỳ chuyển giao ồ ạt A-1 cho KQVN, một “Phi Đoàn khu trục tân lập” là Phi Đoàn 522 đã được thành lập trên giấy tờ (nằm trong tổ chức của Không Đoàn 33 Chiến Thuật ở Tân Sơn Nhất) với nhiệm vụ duy nhất là đứng tên “nhận” những chiếc A-1 của Hoa Kỳ rồi giao cho Biệt Đoàn 83; kết quả, Biệt Đoàn 83 đã có một số lượng A-1 tương đương với cấp số của một Phi Đoàn, mà trên giấy tờ là phi cơ của “Phi Đoàn 522”.

Hơn một năm sau (1966), Phi Đoàn khu trục “chỉ có tên trên giấy tờ” này bị giải thể, phiên hiệu “522” được lấy để đặt cho Phi Đoàn phản lực cơ siêu thanh F-5 đầu tiên của KLVNCH, đó là Phi Đoàn 522 “Thần Ưng”, chính thức thành lập ngày 1/6/1967, Chỉ huy trưởng: Thiếu tá Nguyễn Quốc Hưng.

Về hoạt động của các khu trục A-1 thuộc Biệt Đoàn 83, tác giả Byron E Hukee cho biết trước khi có chiến dịch “Bắc Phạt” quy mô của KQVN vào đầu năm 1965 với sự tham dự của tất cả các Phi Đoàn khu trục, ngay từ năm 1964, Biệt Đội khu trục của Biệt Đoàn 83 đã thực hiện những phi vụ đêm tấn công các mục tiêu ở Đồng Hới.

Các phi cơ có nhiệm vụ tấn công mục tiêu ở phía bắc Đồng Hới được đưa sang “tạm trú” tại CCKQ Nakhon Phanom ở miền bắc Thái-lan, và xuất phát từ đây. Mỗi phi vụ gồm hai chiếc A-1, với bình xăng phụ 300-gallon dưới bụng và được trang bị 6 hoặc 8 trái bom Mk-82 (bom nổ 500 cân Anh để oanh kích ở cao độ thấp). Các phi cơ tấn công mục tiêu ở phía nam Đồng Hới thì xuất phát từ CCKQ Đà Nẵng.

Ngoài ra, các phi cơ A-1 của Biệt Đoàn 83 “tạm trú” tại Đà Nẵng còn thi hành những phi vụ trinh sát võ trang trên lãnh thổ Bắc Việt để theo dõi các hoạt động điều quân của CSBV từ phía bắc vùng phi quân sự cho tới Vinh. Các phi cơ thi hành nhiệm vụ này sẽ bay qua không phận Lào rồi từ đó thâm nhập không phận Bắc Việt.

Vì nhiệm vụ chính là “trình sát” cho nên dù được “võ trang”, các khu trục cơ này khi bị cao xạ bắn lên cũng chỉ được quyền trả đũa sau khi xin phép “dưới đất”; và theo ký ức của những người trong cuộc, chưa bao giờ “dưới đất” cho phép!

\* \* \*

Tuy nhiên, qua phối kiểm các nguồn tài liệu và ký ức của một số vị sĩ quan KQ từng nắm giữ các chức vụ quan trọng trong ngành khu trục nói chung, Biệt Đoàn 83 nói riêng, chúng tôi có thể đi tới kết luận:

Trước sau Phi Đoàn 522 không trực thuộc Biệt Đoàn 83 nhưng cũng không phải là “một Phi Đoàn chỉ được thành lập trên giấy tờ” như tác giả Byron E Hukee đã viết trong cuốn USAF and VNAF A-1 Skyraider Units of the Vietnam War.

Phi Đoàn 522, do Đại úy Nguyễn Văn Tường (Tường “mực”) làm vị Chỉ huy trưởng đầu tiên, là một thực thể có tổ chức nhân sự, bằng chứng là khi bị giải thể vào giữa năm 1966 để chuẩn bị thành Phi Đoàn phản lực siêu thanh F-5 đầu tiên của KQVN, ngoài một số hoa tiêu được tuyển chọn sang Hoa Kỳ xuyên huấn F-5, các hoa tiêu còn lại đã được bổ sung cho các Phi Đoàn khu trục khác; trong số này có Đại úy Huỳnh Văn Vui, nguyên Chỉ huy phó, và bốn hoa tiêu của PD-522 là Trung úy Nguyễn Ngọc Thức, Trung úy Nguyễn Hữu Thuyết, Thiếu úy Nguyễn Đăng Huân, Thiếu úy Bùi Đức Nhân về Phi Đoàn 520 ở Bình Thủy.

Sở dĩ có sự khác biệt, mâu thuẫn trong các tài liệu viết về Biệt Đoàn 83 và PD-522 là vì tính cách khác thường, và bí mật, về cả tổ chức lẫn hoạt động của Biệt Đoàn này – một đơn vị không có trong sơ đồ tổ chức của quân chủng Không Quân VNCH.

Một trong những thí dụ điển hình về sự mâu thuẫn, và khó hiểu là một tấm hình phổ biến trong cuốn USAF and VNAF A-1 Skyraider Units of the Vietnam War của tác giả Byron E Hukee, chụp 16 hoa tiêu khu trục VN mang phù hiệu PD-522 nhưng lại đứng trước một chiếc A-1 mang phù hiệu “Thần Phong”, được tác giả chú thích “các hoa tiêu khu trục của PD-522 thuộc Biệt Đoàn 83”, trong khi cũng chính Byron E Hukee đã viết trong cuốn sách này:

*“... Một ‘Phi Đoàn khu trục tân lập’ là Phi Đoàn 522 đã được thành lập trên giấy tờ (nằm trong tổ chức của Không Đoàn 33 Chiến Thuật ở Tân Sơn Nhất) với nhiệm vụ duy nhất là đứng tên ‘nhận’ những chiếc A-1 của Hoa Kỳ rồi giao cho Biệt Đoàn 83...”*

Một nửa thế kỷ đã trôi qua kể từ ngày Phi Đoàn 522 khu trục A-1 bị giải thể để trở thành Phi Đoàn 522 “Thần Ưng” trang bị phản lực F-5, tiếp theo Biệt Đoàn 83 bị “xóa sổ” vào đầu năm 1968, vẫn còn nhiều điều chưa được sáng tỏ. Cho nên trong bài viết này chỉ có thể kết luận:

Biệt Đội khu trục của Biệt Đoàn 83 và Phi Đoàn 522 khu trục là những lực lượng tác chiến được thành lập để thi hành những phi vụ đặc biệt, hoặc bí mật.



83rd Special Air Group



Phi Đoàn 522 "Thần Ứng"

\* Phi Đoàn 524 Thiên Lô



Ngày 15/9/1965, Phi Đoàn 524 “Thiên Lô” được thành lập tại Nha Trang, cũng được trang bị A-1 Skyraider. Chỉ huy trưởng: Đại úy Nguyễn Quang Ninh.

Tiền thân của PD-524 là một Biệt Đội của PD-516 (Đà Nẵng), do Đại úy Nguyễn Quang Ninh làm Biệt đội trưởng, được biệt phái tới Căn Cứ Không Quân 92 (Pleiku), sau di chuyển về Nha Trang; trách nhiệm yểm trợ Vùng 2 Chiến thuật, từ phía nam Quảng Ngãi đến tận phía nam Phan Thiết (Bình Thuận).



Tháng 9/1965, PD-524 được thành lập với thành phần nòng cốt là các hoa tiêu của Biệt Đội 516. Đại úy Nguyễn Quang Ninh trở thành Chỉ huy trưởng Phi Đoàn. Các vị Chỉ huy trưởng/Phi đoàn trưởng kế tiếp của PD-524 là Đại úy Đặng Duy Lạc, Đại úy Phạm Văn Phạm, Thiếu tá Bùi Gia Định, và vị sau cùng là Trung tá Sử Ngọc Cả.

*[Sự chính xác về cấp bậc của các vị chỉ huy trong từng thời điểm được nhắc tới trong bài viết này chỉ có giá trị tương đối; bởi vì các tài liệu để lại cũng như ký ức của người trong cuộc trong nhiều trường hợp đã không có sự thống nhất]*

Tới năm 1968, PD-524 trở thành Phi Đoàn đầu tiên của KQVN tiếp nhận phản lực cơ A-37.

### \* Phi Đoàn 530 Thái Dương

Cuối năm 1970, Phi Đoàn khu trục cuối cùng của KQVN trang bị A-1 Skyraider được thành lập tại Pleiku: Phi Đoàn 530 “Thái Dương” (Jupiter), trực thuộc Không Đoàn 72 Chiến Thuật.

Việc thành lập một Phi Đoàn khu trục cánh quạt vào lúc KLVNCH đã bước sang thời kỳ hiện đại hóa – PD-522 được trang bị F-5, các PD-516, 520, 524 thay A-1 bằng A-37, và

có thêm hai Phi Đoàn A-37 tân lập (PĐ-526 “Satan” và PĐ-528 “Hổ Cáp”) – dĩ nhiên phải có nguyên nhân đặc biệt của nó.

Nguyên nhân ấy là: tại vùng Tây Nguyên với địa thế núi non hiểm trở, thời tiết xấu quanh năm, nơi có nhiều căn cứ, tiền đồn, và có mức độ giao tranh cao nhất, A-1 Skyraider với khả năng oanh kích xạ kích vô cùng chính xác, với trang bị bom đạn hùng hậu, và với thời gian bao vùng lâu hơn, vẫn là loại phi cơ lý tưởng nhất trong nhiệm vụ yểm trợ tiếp cận.

Vị Phi đoàn trưởng đầu tiên của PĐ-530 là Thiếu tá Lê Bá Định, xuất thân Khoá 58A Trần Duy Kỹ, trước kia từng giữ chức Chỉ huy phó PĐ-514.

Thành phần nhân sự đầu tiên của PĐ-530 gồm 16 hoa tiêu từng trải kinh nghiệm tới từ Biên Hòa: 8 của PĐ-514, 8 của PĐ-518.

Về phi cơ, phần lớn là A-1 Skyraider của hai đơn vị phi hành đặc biệt của Không Lục Hoa Kỳ đồn trú tại phi trường Nakhon Phanom, miền bắc Thái-lan, là Phi Đoàn 22 Đặc Nhiệm (22nd Special Operations Squadron, danh hiệu “Zorro”) và Phi Đoàn 602 Đặc Nhiệm (602nd Special Operations Squadron, danh hiệu “Sandy”) cùng bị giải thể vào năm 1970.



Các hoa tiêu của PĐ-530, do Thiếu tá Lê Bá Định cầm đầu, được đưa sang Nakhon Phanom để tiếp nhận những chiếc A-1 nói trên và bay về Pleiku.

Hai đời Phi đoàn trưởng kế tiếp của PĐ-530 là Thiếu tá Nguyễn Văn Mười (nguyên Phi đoàn phó PĐ-514), và Thiếu tá Bạch Diễm Sơn.

\* \* \*

Năm 1974, viện trợ quân sự tài khoá 1974–1975 của Hoa Kỳ cho VNCH đã bị Quốc Hội Mỹ cắt giảm chỉ còn 300 triệu Mỹ kim cho cả QLVNCH (xin đưa ra một con số để so sánh: trước đó, trong tài khoá 1971–1972, chỉ riêng viện trợ cho KQVN đã lên tới gần 500 triệu).

Trước tình thế này, KQVN đã phải đóng cửa một số căn cứ và giảm bớt số Biệt Động. Về phi cơ, do trình trạng thiếu bom đạn, thiếu nhiên liệu, thiếu phụ tùng thay thế, vào tháng 9/1974, KQVN đã phải cho đình động (đình chỉ hoạt động) 224 phi cơ, trong số này có toàn bộ lực lượng khu trục cánh quạt, gồm 61 chiếc A-1 Skyraider của PĐ-514, PĐ-518 ở Biên Hòa, và PĐ-530 ở Pleiku.

Trước tình trạng “xếp cánh” của các phi cơ, sau này một số tác giả đã phải mỉa mai: Đây là khoảng thời gian duy nhất trong cuộc chiến 20 năm, KQVN... thặng dư hoa tiêu!

Giữa tháng 3/1975, sau khi Ban Mê Thuột bị thất thủ, Quân Đoàn II được lệnh triệt thoái khỏi Kontum và Pleiku về vùng duyên hải, Chuẩn tướng Phạm Ngọc Sang, Sư đoàn trưởng Sư Đoàn 6 KQ, đã chỉ được phía Quân Đoàn thông báo lệnh di tản trước 48 tiếng đồng hồ, khi địch quân đã gia tăng tối đa cường độ pháo kích phi trường. Tất cả những gì ông có thể làm chỉ là xin BTL/KQ cung cấp phương tiện di chuyển binh sĩ và gia đình họ ra khỏi vùng lửa đạn; còn 64 phi cơ đang bị đình động hoặc đang chờ sửa chữa, trong đó có toàn bộ A-1 Skyraider của PĐ-530, đã bị bỏ lại vì không có đủ thì giờ chuẩn bị.

Tới đầu tháng 4/1975, với khả năng tiêu diệt xe tăng, pháo binh địch, và yểm trợ tiếp cận chính xác, các khu trục cơ A-1 của hai PĐ-514 và 518 ở CCKQ Biên Hòa đã được cho tái hoạt động để yểm trợ phòng tuyến Phan Rang, tiếp theo là mặt trận Xuân Lộc (Long Khánh).

Sáng ngày 16/4/1975, trong lúc tấn công các đơn vị cộng sản đang tiến vào thị trấn Phan Rang, Thiếu tá Trần Sĩ Công, PĐ-514, đã bị bắn rơi và tử nạn, được ghi nhận là “Phượng Hoàng” cuối cùng hy sinh vì Tổ Quốc.

Vào tuần lễ cuối của tháng 4/1975, vì phi trường Biên Hòa bị pháo kích liên tục, tình trạng an toàn của phi đạo không được bảo đảm, tất cả các loại phi cơ fixed-wing [cánh bay cố định] được di tản về Tân Sơn Nhất hoặc Cần Thơ, chỉ còn lại lực lượng trực thăng của KD43CT (các trực thăng sau đó di tản vào đêm 27/4/1975).

Các phi vụ tác chiến cuối cùng của lực lượng khu trục cánh quạt trong KLVNCH được ghi nhận vào sáng ngày 29/4/1975 trên không phận thủ đô Sài Gòn. Hai chiếc A-1 của PĐ-518 do Đại úy Trần Văn Phúc (Phi Long 51) và Thiếu tá Trương Phùng cất cánh từ Tân Sơn Nhất, và hai chiếc A-1 của PĐ-514 do Thiếu tá Hồ Ngọc Ân (Phượng Hoàng 11) và Đại úy Nguyễn Tiến Thụy về từ Cần Thơ.

Trong phi vụ cuối cùng này, Thiếu tá Trương Phùng – người đã tình nguyện bay “wingman” cho Đại úy Phúc vì thiếu hoa tiêu – đã anh dũng hy sinh và được ghi nhận là hoa tiêu khu trục cuối cùng của PD-518, và cũng là của cả ngành khu trục KLVNCH đên nước.

### 3. KHẢ NĂNG & THÀNH TÍCH

KLVNCH lần lượt sử dụng ba loại khu trục cánh quạt khác nhau: F-8F Bearcat, T-28 Trojan, và A-1 Skyraider. Tuy nhiên, vì F-8F và T-28 chỉ được sử dụng trong một thời gian ngắn lúc ban đầu, khi lực lượng du kích quân cộng sản tại miền Nam VN chưa lớn mạnh, có thể nói lực lượng tác chiến chính yếu của KLVNCH trong thập niên 1960 chính là các khu trục cơ A-1 Skyraider, và kể cả khi đã bước sang thập niên 1970, các phản lực cơ F-5, A-37 đã làm chủ bầu trời, A-1 vẫn tiếp tục tạo được những thành tích mà không một loại phi cơ chiến thuật đương thời nào, kể cả cánh quạt lẫn phản lực, có thể đạt được trong nhiệm vụ yểm trợ tiếp cận.

Nhiều tác giả ngoại quốc nhận xét: chỉ tới sau khi được trao cho KLVNCH, A-1 Skyraider mới có cơ hội chứng tỏ khả năng siêu việt và mọi ưu điểm của nó.



Cũng cần nhấn mạnh, A-1 Skyraider không được chế tạo với mục đích chính là nghênh cản (không chiến) như F-8F, nó cũng không phải một phi cơ huấn luyện được cải biến thành khu trục cơ & oanh tạc cơ hạng nhẹ như T-28, mà được chế tạo với mục đích chính là tấn công mục tiêu dưới mặt đất, gồm yểm trợ tiếp cận (close air support) và đánh phá hậu tuyến địch (interdiction); cho nên nó được trang bị một động cơ cực mạnh, có khả năng mang tới 8000 cân Anh vũ khí bom đạn, có vỏ giáp thật dày để bảo vệ các vị trí trọng yếu chống lại hỏa lực từ mặt đất, có khả năng bay chậm và có tầm hoạt động xa hơn nhiều loại phi cơ lớn hơn.

“Tầm hoạt động” khi áp dụng vào chiến trường Việt Nam đồng nghĩa với “thời gian bao vùng”. Theo một tài liệu về chiếc A-1H của Hải quân Hoa Kỳ, trên lý thuyết nó có thể ở trên trời 10 tiếng đồng hồ liên tục, còn theo một tác giả trong KQVN, cũng là một hoa

tiêu khu trực kỳ cựu, những phi vụ của ông trên A-1H thường kéo dài tới 5 tiếng đồng hồ.

“Thời gian bao vùng” lâu của A-1 ngoài việc kéo dài thời gian yểm trợ, còn mang yếu tố tâm lý, khiến quân địch hoang mang, lo sợ, và quân bạn giữ vững tinh thần, bởi họ biết mình không chiến đấu cô đơn.

\* \* \*

Nhưng khả năng của phi cơ chỉ là một trong hai yếu tố quyết định, yếu tố còn lại là tài ba và nhiệt huyết của người phi công. Cuốn Quân Sử Không Quân VNCH (Liên Hội Ái Hữu Không Quân QLVNCH – Úc Châu, 2005) viết:

*“... tại Căn cứ Hải Quân LeMoore, San Diego, khi thực tập oanh kích, xạ kích bằng bom đạn thật, các hoa tiêu Việt Nam đã gây ‘tốn kém’ khá nhiều cho đơn vị huấn luyện trong việc thay thế các mục tiêu (xe tăng, chòi, công sự...) bị họ phá hủy!” (tr 57)*

Về mức độ tấn công chính xác, một trong những thí dụ điển hình nhất là thành tích của PĐ-518 tại mặt Quảng Trị trong Mùa Hè Đỏ Lửa 1972.

Ngày ấy, trước việc quân chính quy cộng sản Bắc Việt với hàng trăm chiến xa T-54 ồ ạt vượt Vùng phi quân sự tiến chiếm tỉnh Quảng Trị, và các phản lực cơ A-37 của KLVNCH không thể hoạt động hữu hiệu vì thời tiết xấu và không có khả năng bay thấp, ngày 3/4/1972, bốn Phi Tuần nặng (gồm 16 chiếc A-1) của PĐ-518 ở CCKQ Biên Hòa đã được điều động ra tuyến đầu.

Ngày ngày hôm sau, 4/4/1972, gần một chục chiến xa địch đã bị các hoa tiêu khu trực loại khỏi vòng chiến, trong đó có 3 chiếc là chiến công của Đại úy Trần Thế Vinh. Chỉ hai ngày sau, tổng số chiến xa bị Đại úy Vinh tiêu diệt đã lên tới hàng chục; và nếu người hoa tiêu khu trực tài ba 26 tuổi ấy không hy sinh vào ngày 9/4/1972 sau khi bắn hạ chiến xa thứ 20, chắc chắn con số ấy còn cao hơn nữa.

Các hoa tiêu khác của PĐ-518 cũng đạt được những thành tích đáng nể phục, như Đại úy Nguyễn Ngọc Lành với 17 chiến xa, Đại úy Trương Phùng với 15 chiếc...

\* \* \*

Trong hoàn cảnh khó khăn thiếu thốn, bên cạnh khả năng oanh kích, tác xạ chính xác, các hoa tiêu khu trực VN còn phải tùy theo nhu cầu chiến trường đòi hỏi và loại bom đạn có trong tay (do Hoa Kỳ viện trợ) mà trở tài biến ứng.

*“... Súng đại bác 20mm có thể duy trì yểm trợ từ 30 phút trở lên, có khi chỉ bắn mỗi lần hai khẩu để tiết kiệm đạn dược, mà độ chính xác thì rất cao, có thể nhắm bắn ngay mũi*

*một xuồng ba lá để làm võ tung xuồng thay vì bắn thùng xuồng (VC sẽ trét lại). Muốn đốt nhà thì chỉ cần bắn đạn lửa vào nhà bếp chứ không cần thả bom napalm.” (Phi Đoàn 1 Khu Trục, Nguyễn Quang Tri)*

Nhưng chỉ tài ba thì chưa đủ mà cần có nhiệt huyết, quyết tâm bảo vệ lý tưởng Tự Do.

*“... Chưa bao giờ chúng tôi được chứng kiến tinh thần chiến đấu cực kỳ hăng say của các cánh chim Phượng Hoàng vào những đợt tổng công kích Tết Mậu Thân 1968... Có nhiều anh đã thi hành đến bốn phi vụ trong ngày rồi mà vẫn còn tỉnh táo túc trực quanh phòng hành quân, đợi coi xem mình còn có thể xen vào chỗ trống nào trên bảng phi lệnh nữa không.” (Phi Đoàn 1 Khu Trục, Phượng Hoàng Kim Cương)*

Nhiệt huyết, quyết tâm ấy đã được cả phía đồng minh Hoa Kỳ khâm phục và trân trọng. Vào ngày 26/4/1965, PĐ-514 “Phượng Hoàng” đã hãnh diện trở thành đơn vị đầu tiên trong QLVNCH được ân thưởng Huân chương Tổng thống Hoa Kỳ cho cấp Đơn vị (Presidential Unit Citation), huân chương cao quý nhất của Hoa Kỳ dành cho các đơn vị anh hùng, đồng thời được mang dây biểu chương màu Bảo Quốc Huân Chương của QLVNCH.

Dĩ nhiên, PĐ-514 chỉ là một điển hình của truyền thống hào hùng bất khuất trong cuộc chiến đấu bảo vệ quê hương miền Nam VN của cả một tập thể phi hành trong KLVNCH, tập thể của những chàng phi công khu trục coi cái chết nhẹ tựa lông hồng.

Hãy thử điểm qua danh sách 13 người trong “nhóm Phạm Phú Quốc” vào ngày tàn cuộc chiến:

- 1 – Phạm Phú Quốc (hy sinh trên A-1H trong phi vụ Bắc Phạt)
- 2 – Nguyễn Thế Long (tử nạn trên F-8F trên sông Nhà Bè)
- 3 – Võ Văn Sĩ
- 4 – Nguyễn Tấn Sĩ (hy sinh trên A-1H trong phi vụ Bắc Phạt)
- 5 – Mạc Kinh Dung (hy sinh trên A-1H trên chiến trường miền Nam)
- 6 – Vũ Khắc Huê (hy sinh trên A-1H trong phi vụ Bắc Phạt)
- 7 – Trương Đăng Lượng
- 8 – Lê Ngọc Duệ
- 9 – Nguyễn Đình Nam
- 10 – Nguyễn Hữu Bách
- 11 – Thái Văn Dương
- 12 – Võ Văn Xuân (tử nạn trên F-8F tại miền Nam)
- 13 – Huỳnh Hữu Bạc (tử nạn trên F-8F tại miền Nam).

Nhưng bi thảm – và bi hùng – hơn cả phải là những gì được ghi lại trong hồi ký của Phó Đô đốc Kenneth E. Moranville, Tư lệnh Đệ Tam Hạm Đội Hoa Kỳ, đặt đại bản doanh tại Trân Châu Cảng, Hạ-uy-di (vào thời điểm 1987).

Phó Đô đốc Kenneth E. Moranville chính là vị Hải quân Đại úy trách nhiệm việc xuyên huấn sáu hoa tiêu A-1 Skyraider đầu tiên của Phi Đoàn 1 Khu Trục tại Corpus Christi, Florida vào giữa năm 1960. Tới đầu tháng 9/1960, sau khi những chiếc Skyraider đầu tiên được đưa tới Biên Hòa, Đại úy Moranville đã sang Việt Nam để phụ trách việc chuyển giao và xuyên huấn tại chỗ cho những hoa tiêu khác.

Cuối năm 1960, ông trở về Hoa Kỳ. Chín năm sau ông trở lại Vịnh Bắc Việt trong chức vụ Sĩ quan Hành quân của một Phi Đoàn A-7 Corsair II trên mẫu hạm. Sau này, trong cuốn hồi ký của mình có tựa đề “In 1969”, ông viết:

*“Theo kết quả cố gắng tìm hiểu của mình, tôi được biết trong tổng số 28 hoa tiêu mà tôi đã bay chung, nay chỉ còn duy nhất một người sống sót. Trong khi vào khoảng thời gian tôi ở Biên Hòa, mất mát duy nhất là cái chết trên Bearcat của vị Chỉ huy trưởng Phi Đoàn (tức Đại úy Lưu Văn Đức – chủ thích của người viết). Hẳn là trong những năm tháng qua, các hoa tiêu Việt Nam đã bay vô số phi vụ tác chiến.”*

Sau cùng, không thể không nhắc tới chiến dịch “Bắc Phạt” của lực lượng khu trục trong KLVNCH, với trên 30 phi vụ oanh kích quy mô, do các hoa tiêu A-1 thực hiện tại miền Bắc từ đầu năm 1965 tới đầu năm 1966 (chưa kể những phi vụ tuần thám võ trang, rải truyền đơn...), nhắm vào các doanh trại, đài ra-đa, kho vũ khí đạn dược, cầu cống đường xá, và cả phi trường Đồng Hới...

Trung tá Phạm Phú Quốc, Tư lệnh Không Đoàn 23 Chiến Thuật (Biên Hòa) và 5 hoa tiêu khu trục ưu tú khác – Đại úy Nguyễn Hữu Chấn, các Trung úy Vũ Khắc Huệ, Nguyễn Tấn Sĩ, và hai Thiếu úy Nguyễn Đình Quý, Nguyễn Thế Tế – đã hy sinh trong chiến dịch này.

Tổng kết danh sách hoa tiêu khu trục đã hy sinh trong cuộc chiến 20 năm là việc bất khả thi. Cho nên chỉ có thể viết một cách ngắn gọn:

Nếu trong cuộc chiến bảo vệ lý tưởng Tự Do tại miền Nam VN, Không Quân đã được ghi nhận là quân binh chủng có tỷ lệ sĩ quan đền nợ nước cao nhất, thì cũng có thể suy ra, trong tổng số sĩ quan Không Quân đã hy sinh ấy, hoa tiêu khu trục chiếm tỷ lệ cao nhất. Lưu Văn Đức, Phạm Phú Quốc, Nguyễn Hữu Chấn, Trần Thế Vinh, Phạm Văn Thặng, Trần Sĩ Công, Trương Phùng... Chỉ là một số tên tuổi điển hình trong số hàng trăm hoa tiêu đã tình nguyện phục vụ trong ngành khu trục, và đã bỏ mình vì lý tưởng “Tổ Quốc – Không Gian”.

*(Hết Phần I – Ngành Khu Trục Cảnh Quạt)*

**NGUYỄN HỮU THIÊN**

Melbourne, Australia, tháng 11/2016



## CHÚ THÍCH:

(1) Ông Nguyễn Văn Hinh là con trai của Thủ tướng Nguyễn Văn Tâm, sinh năm 1915 tại Mỹ Tho, Định Tường. Năm 1936, ông gia nhập Không Quân Pháp, được theo học khoá 2 tại Trường Võ Bị Không Quân Pháp (Salon-de-Provence). Trong thời gian Đệ Nhị Thế Chiến, ông chỉ huy một Liên Phi Đoàn Oanh tạc, bay phi cơ B-26 “Marauder” đóng tại Blida, Algeria, phục vụ dưới cờ Pháp Quốc Tự Do do Tướng De Gaulle lãnh đạo.

Ông đã thi hành nhiều phi vụ oanh tạc tại miền Nam nước Ý do quân Đức Quốc Xã chiếm đóng, và rất được người Pháp nể trọng. Sau Đệ Nhị Thế Chiến, ông chuyển sang ngành vận tải, giữ chức Chỉ huy trưởng Phi Đoàn GT 2/62 Franche-Comté.

Phi Đoàn này tới đồn trú tại Biên Hòa năm 1949. Qua năm 1950, ông xin ra khỏi Không Quân Pháp để giữ chức Tổng Thư ký Bộ Quốc Phòng của Việt Nam Quốc Gia mới được thành lập (Bộ trưởng là BS Phan Huy Quát). Năm 1952, ông được Quốc trưởng Bảo Đại thăng cấp đặc cách từ trung tá lên thiếu tướng, trở thành vị Tổng tham mưu trưởng đầu tiên của Quân Đội Quốc Gia VN, tiền thân của QLVNCH.

(2) Trước sau, Phi Đoàn 1 Khu Trục (PD-514 Phượng Hoàng) có 10 đời Chỉ huy trưởng/Phi đoàn trưởng, gồm các vị sau đây (với cấp bậc vào lúc bắt đầu đảm trách chức vụ):

- 1 – Đại úy Huỳnh Hữu Hiền, 1956
- 2 – Đại úy Hà Xuân Vịnh, 1958
- 3 – Đại úy Lưu Văn Đức, 1959
- 4 – Đại úy Nguyễn Quang Tri, 1960
- 5 – Đại úy Võ Xuân Lành, 1963
- 6 – Đại úy Võ Văn Sĩ, 1964
- 7 – Trung úy Chế Văn Nghĩa, 1965
- 8 – Đại úy Hoàng Thanh Nhã, 1967
- 9 – Đại úy Đan Hoài Bửu, 1970
- 10 – Thiếu tá Dương Bá Trát, 1974.

(3) Có hai giả thuyết về nguyên nhân gây ra cái chết của Đại úy Lưu Văn Đức: thứ nhất, khung phòng phi cơ quá cũ đưa tới việc cánh phải bị gãy; thứ hai, đạn đại bác 20ly bị kẹt và phát nổ trong ô súng đã làm gãy cánh phi cơ. Một số người còn đưa ra giả thuyết thứ ba: phi cơ bị địch bắn hạ bằng súng phóng hỏa tiễn. Một sự trùng hợp với giả thuyết thứ ba là sau đó không lâu, một toán tuần tiễu của QLVNCH khi tới được chỗ phi cơ bị rớt, đã tìm thấy một xác người cháy đen trong tay còn ôm khẩu súng phóng hỏa tiễn (bazooka), cạnh đó là những mảnh vụn của xác phi cơ. Tuy nhiên, về sau các viên chức điều tra đã không có đủ dữ kiện để đi tới một kết luận chính thức về nguyên nhân gây ra tai nạn.

(4) Một số tác giả khi viết về T-28 đã viết rằng “Trojan” là tên gọi kiểu huấn luyện, “Nomad” là tên gọi kiểu võ trang. Viết như thế là không chính xác!

“Trojan” là tên nguyên thủy và chính thức của T-28, kể cả loại sử dụng để huấn luyện lẫn loại được cải biến thành khu trục – oanh tạc cơ hạng nhẹ. Chỉ có một số nhỏ T-28A khi được cải biến để sử dụng trong Chương trình Viện trợ Phòng thủ Hồ tương (MDAP) mới có tên “Nomad”; còn lại tất cả các loại T-28 khác, trong đó có loại T-28D của Phi Đoàn 1 Cẩm Từ (Hoa Kỳ) và Phi Đoàn 2 Khu Trục (VN)



đều được gọi là “Trojan”. Còn trong hồ sơ, văn kiện chính thức của Hoa Kỳ, tất cả mọi kiểu T-28 đều mang tên “Trojan”.

(5) Cùng với cuốn USAF and VNAF A-1 Skyraider Units of the Vietnam War của tác giả Byron E Hukee, mới đây NT Trần Bá Hợi, người từng phục vụ tại Biệt Đoàn 83, và NT Nguyễn Ngọc Khoa (Khoa “đen”), nguyên Chỉ huy trưởng Biệt Đoàn 83 (sau khi Thiếu tá Lưu Kim Cương xuống Cần Thơ thành lập Biệt Đoàn 74, tiền thân của Không Đoàn 74 Chiến Thuật vào đầu năm 1964), cũng xác nhận PĐ-522 không có trong tổ chức của Biệt Đoàn 83, đồng thời danh xưng tiếng Anh của Biệt Đoàn là “83rd Special Air Group” (SAG) chứ không phải “83rd Special Operations Group” (SOG) như tác giả Robert C Mikesh đã viết trong cuốn Flying Dragons.

Cũng nên biết, trong quân đội Hoa Kỳ ba chữ viết tắt SOG là thay cho Studies and Observations Group, một đơn vị đa năng đặc biệt tối mật của Hoa Kỳ tại Việt Nam, trực thuộc MACV, thường được gọi một cách đầy đủ là MACV-SOG.

### **Trang mạng Wikipedia viết:**

*“Established on 24 January 1964, the unit (MACV-SOG) conducted strategic reconnaissance missions in the Republic of Vietnam (South Vietnam), the Democratic Republic of Vietnam (North Vietnam), Laos, and Cambodia; carried out the capture of enemy prisoners, rescued downed pilots, and conducted rescue operations to retrieve prisoners of war throughout Southeast Asia; and conducted clandestine agent team activities and psychological operations.”*

Trong số những số đơn vị phi hành của KLVNCH từng hợp tác với MACV-SOG, nổi tiếng nhất phải là Phi Đoàn 219 Long Mã, call sign “King Bee”, chuyên nghề thả Biệt Kích và cấp cứu các phi hành đoàn lâm nạn. Năm 1972, cùng với việc Hoa Kỳ rút quân khỏi VN, MACV-SOG bị giải thể.

\* \* \*

NT Trần Bá Hợi hiện vẫn còn giữ được phù hiệu “SAG” của Biệt Đội khu trực thuộc Biệt Đoàn 83 mà các phi công mang trên vai áo bên phải, có hàng chữ “THE LAST REAL FIGHTERS – 83 SAG”; tác giả của phù hiệu này là NT Nguyễn Quốc Phiên.



Về nhân sự của Biệt Đoàn 83, NT Trần Bá Hợi cho biết nguyên văn như sau:

“Phi công vận tải, quan sát, trực thăng, và khu trục đều từ các đơn vị trong KLVNCH chuyển về BĐ 83. Nhưng tất cả đều qua lời yêu cầu hoặc phải được sự đồng ý của Chỉ huy trưởng hoặc Trưởng phòng Hành quân BĐ 83. Sau khi đã trực thuộc BĐ rồi thì các phi công sẽ qua một chương trình huấn luyện đặc biệt để thi hành những loại phi vụ theo ngành của đương sự... Riêng Biệt Đội Khu Trục BĐ 83 thì ngay thời gian khởi sự được Huấn Luyện Viên Hải Quân Hoa Kỳ (US Naval Air Commando) huấn luyện tại Việt Nam bằng phi cơ A-1H...

Một số phi công khu trục như Trung úy Phạm Phú Quốc (không thuộc BĐ 83), Thiếu úy Nguyễn Hữu Bách, Thiếu úy Nguyễn Văn Long, Thiếu úy Nguyễn Quốc Thành... bay thực tập những phi vụ truy kích với phi cơ A-1H, cần những sự chính xác về thời gian, hướng bay, và cao độ thấp, cách mặt đất hoặc mặt biển độ chừng 50 feet cho ban ngày và 200 feet cho ban đêm qua Radar Altimeter, tức là cao độ chính xác từ mặt đất tới bụng phi cơ, cất cánh lúc tờ mờ sáng để bay tập những phi vụ này để sẵn sàng thi hành những phi vụ cảm tử trong tương lai, nhưng chương trình này đã bị hủy bỏ.

Huy hiệu Thần Phong trên thân phi cơ và chữ Cứu Sừng Cứu Sách, v.v. hai bên nắp đậy động cơ (cowling) của phi cơ A-1H thuộc Biệt Đội Khu Trục của BĐ 83 là do sáng kiến của anh Nguyễn Huy Cương (Cương khào), một Phi tuần trưởng khu trục thuộc BĐ 83.”

\* \* \*

### **TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

- Quân Sử Không Quân VNCH (Liên Hội Ái Hữu Không Quân – Úc Châu, 2005)
- Phi Đoàn 1 Khu Trục, Nguyễn Quang Tri
- Phi Đoàn 1 Khu Trục, Phi Đoàn 518 Phi Long, Phượng Hoàng Kim Cương
- Phi Đoàn 2 Khu Trục, Trần Bá Hợi

- Sơ lược về sự thành lập các đơn vị Không Quân, Trần Mạnh Khôi
- South Vietnamese Air Force, Jim Mesko
- Flying Dragons, Robert C Mikesh
- USAF and VNAF A-1 Skyraider Units of the Vietnam War, Byron E Hukee.

***KQ Nguyễn Hữu Thiện***

## PHẦN II – NGÀNH PHẢN LỰC



### 1. BỐI CẢNH CHÍNH TRỊ & THỜI CUỘC

Ngành Phản Lực trong Không Lực Việt Nam Cộng Hòa (KLVNCH) được hình thành vào năm 1965, khởi đầu của thời kỳ hiện đại hóa QLVNCH nói chung, KLVNCH nói riêng.

Trở lại với những năm đầu thập niên 1960, mặc dù Trung Ương Đảng cộng sản Việt Nam, lúc đó còn núp dưới danh xưng “Đảng Lao Động Việt Nam”, đã cho thành lập Mặt Trận Dân Tộc Giải Phóng Miền Nam để làm bình phong cho cuộc xâm lược miền Nam của cộng sản Bắc Việt, Hoa Kỳ vẫn chỉ đóng vai trò cố vấn, viện trợ quân sự cho QLVNCH ở mức độ hạn chế, và trang bị những loại vũ khí tương đối lạc hậu so với những gì Quân Đội Nhân Dân của CSBV nhận được từ khối cộng sản quốc tế.

Phải đợi tới năm 1964, thời gian được ghi nhận là bước ngoặt trong chiến tranh Việt Nam. Việc Việt cộng trong Nam mở những trận đánh quy mô, đẫm máu, đồng loạt tấn công các cơ sở của Hoa Kỳ, cùng với việc CSBV mở rộng chiến tranh sang các quốc gia láng giềng, đưa các Sư Đoàn quân chính quy xâm nhập lãnh thổ miền Nam, đã khiến Hoa Kỳ phải thay đổi chính sách: từ vai trò cố vấn nhảy vào vòng chiến, đổ quân lên miền Nam, tấn công miền Bắc. Từ đây, cuộc chiến trở nên toàn diện, dai dẳng, và không lối thoát.

Các nhà bình luận thời cuộc sau này đã quy trách cho chính sách thiếu dứt khoát của chính phủ Johnson, thường được mệnh danh là chính sách “củ cà-rốt và cây gậy”, đã dẫn đưa tới trình trạng bế tắc nói trên.



Trong bối cảnh ấy, việc Hoa Kỳ mãi tới năm 1965 mới bắt đầu hiện đại hóa QLVNCH đã được xem là khá muộn. Không chỉ muộn mà còn thiếu tính cách tận tâm tận lực.

Theo các nhà bình luận nói trên, và cũng là nhận định của quân dân miền Nam sau này khi nhìn lại cuộc chiến, công việc hiện đại hóa muộn màng ấy có mục đích trấn an quân dân miền Nam hơn là thực tâm giúp QLVNCH có đủ khả năng đóng vai trò quyết định trên chiến trường, trong một cuộc chiến mà Hoa Kỳ đã giành quyền lãnh đạo, với một lực lượng khổng lồ, tương như vô địch.

Chính vì thế, tới khi ông Richard Nixon lên thay ông Lyndon Johnson trong chức vụ Tổng thống Hoa Kỳ, và đề ra chương trình “Việt Nam hóa” chiến tranh, trao lại trách nhiệm cho người Việt để rút quân về nước càng sớm càng tốt, người Mỹ đã không còn thì giờ để chuyển giao chiến cụ một cách chu đáo, nói gì tới việc huấn luyện!

Nhưng dù sao chăng nữa, qua chương trình hiện đại hóa, QLVNCH cũng đã chứng tỏ được quyết tâm chống cộng, khả năng tiếp thu, tài biến ứng, tận dụng mọi điều kiện khách quan để trưởng thành về mọi mặt, ngõ hầu đủ sức bảo vệ miền Nam VN, dù có hay không có sự hiện diện của đồng minh Hoa Kỳ. Ý chí sắt đá đó đã được thể hiện, sự trưởng thành đó đã được chứng minh qua việc đập tan cuộc tổng tấn công của quân cộng sản trong Tết Mậu Thân 1968.

Riêng KLVNCH, trong khoảng thời gian bốn năm ngắn ngủi ấy (1965–1969), đã bước những bước thật dài và vững chắc để trở thành một không lực hiện đại, đa năng, và chuyên nghiệp bậc nhất ở vùng Đông Nam Á.



Đáng kể nhất là việc hiện đại hóa với các loại phi cơ phản lực B-57, F-5, và A-37 để thay thế (phần lớn) các phi cơ cánh quạt A-1, một loại khu trục tuy rất hữu hiệu trong chiến tranh chống du kích nhưng chậm chạp, không còn thích ứng với điều kiện chiến trường.

\* \* \*

Trở lại với năm 1964, sau khi xảy ra vụ khu trục hạm Maddox của Hải Quân Hoa Kỳ bị các ngư lôi đĩnh của CSBV tấn công ngoài khơi vịnh Bắc Biệt ngày 2/8/1964, đưa tới việc Hoa Kỳ oanh tạc trả đũa (5/8/1964) và Quốc Hội Hoa Kỳ thông qua Nghị Quyết Đông Nam Á (Southeast Asia Resolution) ngày 7/8/1964 trao quyền hạn tuyệt đối cho Tổng thống trong việc tấn công Bắc Việt mà không cần tuyên chiến, CSBV chẳng những đã không tỏ ra nao núng mà còn đưa 50 chiến đấu cơ phản lực MiG từ Trung cộng về đồn trú tại phi trường Phúc Yên, và ra lệnh cho Sư Đoàn 325 chính quy chuyên quân vào Nam theo đường mòn Hồ Chí Minh...

Trong bối cảnh chính trị và tình hình quân sự nói trên, các phản lực cơ của Không Lực Hoa Kỳ đã được đưa tới Việt Nam; và tiếp theo, KQVN cũng bắt đầu được hiện đại hóa.

## **2. OANH TẠC CƠ B-57 CANBERRA**



Nếu không kể các chuyến thăm viếng thân hữu (phi diễn trong các Đại Hội Không Quân) của các loại F-100, F-102 thì B-57 được ghi nhận là loại phản lực cơ đầu tiên của Không Lực Hoa Kỳ tới hoạt động tại miền Nam VN.

Thực ra trước đó đã có một số phản lực cơ trinh sát RF-101 “Voodoo” và nghênh cản F-102 “Delta Dagger” tới Việt Nam nhưng vì chỉ hoạt động trong một thời gian rất ngắn nên không được chính thức ghi nhận.

Trước hết nói về RF-101. Do nhu cầu theo dõi hoạt động của CSBV, ngày 18/10/1961, một Phi Đội đặc nhiệm có bí danh “Pipe Stem” gồm bốn phản lực cơ trinh sát RF-101C thuộc Phi Đoàn 15 Trinh Sát Chiến Thuật (15th Tactical Reconnaissance Squadron) của Không Lực Hoa Kỳ đồn trú tại Okinawa đã được đưa tới Tân Sơn Nhất. Trong 31 ngày tiếp theo đó, các phi cơ này đã thực hiện tổng cộng 67 phi vụ không thám trên Cánh Đồng Chum (Plain of Jars) thuộc lãnh thổ Lào và một phần đường mòn Hồ Chí Minh, trước khi phải rút đi vì có sự khiếu nại của CSBV với Ủy Ban Quốc Tế Kiểm Soát Đình Chiến. Nhiệm vụ của Phi Đội “Pipe Stem” sau đó đã được tiếp nối bởi Phi Đội “Able Mabel”, gồm bốn chiếc RF-101C của Phi Đoàn 45 Trinh Sát Chiến Thuật từ Nhật Bản tới đồn trú tại phi trường Don Muang, Thái Lan.



Về phần các phản lực cơ ngênh cản F-102 “Delta Dagger” thì chỉ đồn trú tại Việt Nam một tuần lễ duy nhất. Nguyên vào hai ngày 19 và 20/3/1962, đài kiểm báo Peacock ở Pleiku đã phát hiện những sóng ra-đa lạ tại miền Nam, đưa tới giả thuyết các phản lực cơ MiG hoặc phi cơ vận tải của khối Cộng có thể đã xâm nhập không phận miền Nam. Theo yêu cầu của Tổng thống Ngô Đình Diệm thông qua Đại sứ Nolting, Đô đốc Harry Felt, Tổng tư lệnh Lực Lượng Hoa Kỳ tại Thái Bình Dương (CINCPAC) đã lập tức ra lệnh đưa bốn chiếc F-102 từ căn cứ không quân Clark, Phi-luật-tân tới Tân Sơn Nhất.

Tuy nhiên sau một tuần lễ không thấy động tĩnh gì, bốn chiếc F-102 nói trên đã bay trở về Phi-luật-tân (sau này khi cuộc chiến leo thang, Không Lực Hoa Kỳ đã đưa nguyên một Phi Đoàn F-102 tới đồn trú tại căn cứ không quân Đà Nẵng để đề phòng trường hợp các phản lực cơ MiG của CSBV liêu lĩnh xâm phạm không phận miền Nam).

Tới đây viết về B-57 “Canberra”. Canberra nguyên là loại oanh tạc cơ phản lực đầu tiên của Anh quốc được đem vào sử dụng, do hãng English Electric chế tạo, và được hãng Martin rắp nhượng quyền tại Hoa Kỳ để sử dụng trong Không Quân Chiến Thuật từ năm 1954 tới 1972, gồm hai kiểu oanh tạc (B-57) và trinh sát (RB-57).

Đầu tháng 5/1963, hai chiếc RB-57E – loại cải tiến được trang bị máy chụp không ảnh ở mũi – của Phi Đội Trinh Sát 609 tới đồn trú tại Tân Sơn Nhất để thực hiện các phi vụ không thám.

Còn việc đưa các oanh tạc cơ B-57 sang Việt Nam tới đầu năm 1964 mới được các giới chức Không Quân Hoa Kỳ nghĩ tới, khi lực lượng phi cơ của Phi Đoàn 1 Cẩm Tử (ACS.1 trong chương trình Farm Gate) xuống tới mức thảm hại nhất. Tháng 2 năm đó, có thêm hai chiếc khu trục T-28 bị hỏa lực địch bắn hạ, và toàn bộ oanh tạc cơ B-26 của Phi Đoàn này bị cho nằm ụ vì khung phòng đã quá cũ, mất an toàn. Trước tình trạng đó, Đại tướng Jacob Smart, Tư lệnh Không Lực Thái Bình Dương (PACAF) đề nghị đưa một Phi Đoàn oanh tạc cơ B-57 sang Việt Nam, nhưng đã bị Bộ trưởng Quốc Phòng Robert McNamara bác bỏ, và thay vào đó chỉ tái trang bị Phi Đoàn 1 Cẩm Tử bằng các phi cơ A-1H và A-1E Skyraider.



Phải đợi tới sau khi xảy ra vụ các ngư lôi đĩnh của Bắc Việt tấn công khu trục hạm Maddox của Hải Quân Hoa Kỳ ngày 2/8/1964, các oanh tạc cơ B-57 mới được phối trí tại Việt Nam: ngày 4/8/1964, 20 chiếc B-57 thuộc hai Phi Đoàn 8 và 13 Oanh Tạc (8th Bombs Squadron, 13th Bombs Squadron), mới từ Nhật Bản tới đồn trú tại CCKQ Clark, Phi-luật-tân, đã được lệnh di chuyển tới Biên Hòa trong thời hạn ngắn nhất.



Những gì xảy ra sau đó cho thấy ngay từ lúc ban đầu, đã có những “điềm xấu” về sự hiện diện của loại phản lực cơ này tại Việt Nam.

Hai mươi chiếc B-57 nói trên được chia ra làm năm Phi Đội, mỗi Phi Đội bốn chiếc, lần lượt cất cánh. Đáp xuống một phi trường xa lạ dưới trời mưa tầm tã, một chiếc không rời khỏi phi đạo (runway) kịp thời nên đã bị chiếc đáp kế tiếp (bị hư thắng!) đụng phải, kết quả một chiếc bị phé thải; một chiếc khác khi chạm đất đã bị bể cả hai bánh và nằm kẹt cứng giữa phi đạo, khiến tất cả những chiếc còn lại phải đổi hướng để đáp xuống Tân Sơn Nhất, và trong số này đã có một chiếc không bao giờ tới đích: nó bị rớt trong một khu vực do Việt cộng kiểm soát, vì thế nguyên nhân gây ra tai nạn cũng không bao giờ được xác định!

Nhưng dù sao, giữa chiếc B-57 và chiếc B-26 (đã bị cho nằm ụ) cũng khác xa nhau một trời một vực. Cho nên việc Hoa Kỳ đưa B-57 tới chiến trường Việt Nam mang một ý nghĩa và tầm quan trọng đặc biệt.

Được trang bị hai động cơ phản lực với sức đẩy 7200lbs mỗi bên, B-57 có thể đạt vận tốc tối đa 777km/giờ, và có tầm hoạt động 3200km. Trang bị rất hùng hậu, gồm tám nòng đại liên 50 hoặc bốn nòng đại bác 20ly, có thể mang 8000 cân Anh (3600kg) bom trong khoang bụng và dưới hai cánh; có khả năng mang tám hỏa tiễn 5-inch hay 28 hỏa tiễn 2.75-inch, và nếu sử dụng cả “rack” ở hai bên cánh, tổng số hỏa tiễn sẽ lên gấp đôi.

Rất tiếc, cho tới lúc đó, mặc dù Hải Quân Hoa Kỳ và CSBV đã đụng độ nhau ngoài khơi vịnh Bắc Việt, các nhà lãnh đạo Hoa Kỳ vẫn còn e ngại sẽ vi phạm điều khoản của Hiệp Định Genève 1954 cấm hai phe không được đưa vũ khí “mới” vào VN, cho nên những oanh tạc cơ B-57 cũ kỹ nói trên đã phải chờ thêm 6 tháng nữa, khi Hoa Kỳ quyết định tham chiến trực tiếp tại miền Nam VN, mới được xuất trận lần đầu.

Nguyên vào đêm 1/11/1964, trong lúc các giới chức chỉ huy đang dự tiệc mừng kỷ niệm 1 năm “Cách mạng thành công” (đảo chánh lật đổ TT Ngô Đình Diệm), Việt cộng đã pháo kích phi trường Biên Hòa, gây thiệt hại và thương vong đáng kể.

Trong số 20 chiếc B-57 đậu sát cánh có năm chiếc bị thiêu hủy hoàn toàn, 15 chiếc còn lại đều bị hư hại, một trực thăng Hoa Kỳ và bốn khu trục A-1H của KQVN cũng bị thiêu hủy. Bốn quân nhân Mỹ chết và 72 người khác bị thương.

Sau đó, Tư lệnh MACV, Tổng tư lệnh Lực Lượng Thái Bình Dương (CINCPAC), Đại sứ Hoa Kỳ tại Sài Gòn, và cả Tổng tham mưu trưởng Quân Đội Hoa Kỳ đều yêu cầu Tổng thống Johnson cho phép tấn công CSBV để trả đũa, nhưng ông Johnson đã từ chối vì cuộc bầu cử tổng thống sắp tới, ông không muốn gia tăng cường độ chiến tranh, khiến cử tri phải lo ngại.

Trước đó, Bộ tổng tham mưu Quân Đội Hoa Kỳ đã chuẩn bị sẵn một kế hoạch trả đũa đại quy mô như sau: mở đầu là cuộc không tập kéo dài từ 24 tới 36 tiếng đồng hồ vào lãnh thổ Lào (những nơi bộ đội CSBV trú đóng hoặc mượn đường xâm nhập miền Nam), và mở các cuộc tuần thám ở cao độ thấp trên lãnh thổ Bắc Việt từ vĩ tuyến 19 trở vào Nam nhằm bảo đảm an toàn cho quân Mỹ đổ bộ lên miền Nam để bảo vệ các căn cứ và cơ sở của Hoa Kỳ tại đây; tiếp theo là ba ngày oanh tạc liên tục của các siêu pháo đài bay B-52 nhắm vào phi trường Phúc Yên (nơi cất giấu khoảng 50 phản lực MiG-15 và MiG-17) và các kho nhiên liệu chung quanh Hà Nội, Hải Phòng. Sau đó, mục tiêu sẽ là các cơ sở quân sự và kỹ nghệ của Bắc Việt, và các đường xâm nhập của bộ đội chính quy Bắc Việt từ Lào vào miền Nam.

Thời gian này, lực lượng không phòng (air defense) của Bắc Việt chưa đáng kể, chỉ có 50 phản lực MiG-15, MiG-17, và trong số các phi trường, ngoài phi trường Phúc Yên đang được hoàn tất, chỉ có phi trường Gia Lâm (Hà Nội) và Cát Bi (Hải Phòng) có thể sử dụng cho phản lực. Về phòng không (anti-aircraft), Bắc Việt chỉ có khoảng 700 súng đủ loại, và chưa hề có hỏa tiễn địa-không. Hệ thống ra-đa chỉ gồm khoảng 20 máy báo động (warning set), không có khả năng khám phá phi cơ thâm nhập từ xa.

Tóm lại, một cuộc không tập của Không Lực Hoa Kỳ vào thời điểm này sẽ không gặp một sức kháng cự đáng kể nào, nếu không muốn nói như đánh vào chỗ không người. Theo quan điểm của Đô đốc Ulysses Sharp, Tổng tư lệnh Lực Lượng Thái Bình Dương (CINCPAC), những cuộc không tập miền Bắc vào thời gian này sẽ tạo áp lực khiến Bắc

Việt phải ngưng, hay ít ra cũng giảm bớt hoạt động xâm lược miền Nam. Rất tiếc việc đó đã không xảy ra. Hay viết cách khác, mãi tám năm sau kế hoạch trả đũa này mới được đem ra thực hiện dưới thời TT Nixon (Operation Linebacker II), khi mà CSBV đã có đủ thời gian tạo dựng một hệ thống phòng không hùng hậu và hữu hiệu bậc nhất thế giới!

\* \* \*

Tới đây viết về việc hiện đại hóa KLVNCH. Thực ra, yêu cầu trang bị phi cơ phản lực cho KQVN đã được Tổng thống Ngô Đình Diệm đưa ra từ năm 1960, khi có nhu cầu thay thế các phi cơ F-8F Bearcat quá cũ kỹ, nhưng đã bị phía Hoa Kỳ liên tiếp bác bỏ vì không muốn vi phạm các điều khoản của Hiệp định Genève 1954 (!)

Tuy nhiên tới năm 1964–1965, trước việc bộ đội chính quy của CSBV ồ ạt xâm nhập miền Nam, lý do từ chối nói trên không còn đứng vững; và mặc dù một số giới chức Mỹ vẫn lo ngại VNCH có thể sẽ sử dụng phản lực tầm xa B-57 để tấn công miền Bắc, chính phủ Hoa Kỳ đã chấp thuận trang bị loại oanh tạc cơ phản lực này cho KQVN.

Ngày 1/8/1965, báo Anh ngữ Saigon Sunday Post chạy tít trên trang nhất: “B-57 Bombers for VNAF”.

Bản tin cho biết “KQVN sẽ tiếp nhận những chiếc phi cơ phản lực đầu tiên”, và “bốn chiếc oanh tạc cơ B-57 sẽ được chuyển giao cho KQVN trong nay mai”.

Nhưng trên thực tế, chương trình chuyển giao B-57 cho KQVN đã được các giới chức Không Quân Hoa Kỳ bí mật khởi sự từ hơn một năm trước đó.

Tháng 5/1964, tức là khoảng một tháng sau khi các phi cơ B-57 của hai Phi Đoàn 8 và 13 Oanh Tạc của Không Lực Hoa Kỳ từ Nhật Bản được đưa tới trú đóng tại Phi-luật-tân, qua sự “dàn xếp” giữa các giới chức này với chính quyền Phi-luật-tân, ba sĩ quan KQVN đã được đưa tới CCKQ Clark để được huấn luyện bay phi cơ B-57B, gồm Đại úy Nguyễn Ngọc Biện, Đại úy Nguyễn Văn Tường, và Đại úy Nguyễn Văn Long.

Vốn là những phi công khu trục dày dạn kinh nghiệm, khó khăn duy nhất đối với ba người chỉ là đang lái phi cơ cánh quạt (A-1 Skyraider) với bánh lái ở đuôi (tail-dragging) nay chuyển sang phi cơ phản lực B-57 với bánh lái ở mũi (tricycle landing gear). Theo lời kể lại của Đại úy Don Nation, người trách nhiệm chương trình xuyên huấn, sau khi nắm vững nguyên tắc mới, ba sĩ quan nói trên đã chứng tỏ họ là những phi công thượng thặng.

Đợt huấn luyện thứ hai thay vì tổ chức ở Phi-luật-tân, đã diễn ra ngay tại CCKQ Tân Sơn Nhất vì một nguyên nhân đặc biệt: ba sĩ quan được xuyên huấn chính là Chuẩn tướng Nguyễn Cao Kỳ, Tư lệnh KQVN, Đại tá Nguyễn Ngọc Loan, Tư lệnh phó, và Thiếu tá Vũ Thượng Văn, Chỉ huy trưởng Trung Tâm Hành Quân KQ.



Lễ chuyển giao ba oanh tạc cơ B-57 đầu tiên cho KQVN tại Tân Sơn Nhất

Hơn một năm sau, ngày 9/8/1965, lễ chuyển giao ba oanh tạc cơ B-57 đầu tiên cho KQVN đã diễn ra tại Tân Sơn Nhất. Ít lâu sau đó, vào ngày 20/9/1965, các khoá thực tập tác chiến trên B-57 đã được bắt đầu tại CCKQ Clark, dành cho những phi công đã xuyên huấn trên B-57 trước kia như Thiếu tá Nguyễn Ngọc Biện (mới được thăng cấp), Đại úy Nguyễn Văn Long, cũng như các phi công mới sang xuyên huấn đợt sau. Đợt mới này gồm sáu phi công, sau tôi thiếu 40 phi xuất với 70 giờ bay, họ sẽ được xác định khả năng bay trên B-57. Sau đó mới bước sang giai đoạn thực tập tác chiến.

Sau này, Đại úy Don Nation kể lại:

*“Vì họ đều là những phi công với nhiều năm kinh nghiệm chiến trường, khi bước sang giai đoạn thực tập tác chiến, tôi cho rằng họ đã dạy chúng tôi chứ không phải chúng tôi dạy họ!... Tôi còn nhớ ngày đó Đại úy Long đã khiến (huấn luyện viên) Harry Zahn phải choáng váng với kỹ thuật nhào xuống đánh bom của ông. Trái bom thứ nhất của ông thả cách mục tiêu khoảng 150 mét, trái thứ hai trúng phóc. Khi được hỏi về việc thả trái thứ nhất trật mục tiêu – một cách cố tình mà ai cũng thấy rõ – ông giải thích một cách tự tin: ‘Trái thứ nhất để địch hoảng sợ chạy dôn về phía mục tiêu, sau đó mình mới gom hết!’”*

Đợt tiếp theo gồm 12 phi công, 12 điều hành viên, và một số nhân viên kỹ thuật. Sau khi việc huấn luyện hoàn tất, các nhân viên này trở về VN phục vụ tại Biệt Đội 615 mới được thành lập tại CCKQ Đà Nẵng do Thiếu tá Biện chỉ huy. Trên phương diện quản trị quân số, Biệt Đội này trực thuộc Không Đoàn 41 Chiến Thuật của KQVN, nhưng trên phương diện hành quân, Biệt Đội hoạt động chung với Phi Đoàn 8 hoặc Phi Đoàn 13 Oanh Tạc của Hoa Kỳ (gốc ở CCKQ Clark thay phiên nhau tới đồn trú tại Đà Nẵng).

Để có thêm kinh nghiệm, các nhân viên phi hành Việt Nam mới thuyên chuyển tới Biệt Đội thường bay chung với phi công hoặc điều hành viên Hoa Kỳ. Cũng có khi cả phi hành đoàn là người Việt và bay trên những chiếc B-57 sơn cờ hiệu KQVN, nhưng tất cả mọi phi vụ hành quân vẫn được đặt dưới quyền điều động của phía Hoa Kỳ.

Theo ký ức của một vị sĩ quan từng phục vụ tại Biệt Đội 615, thời gian đầu đơn vị có 10 nhân viên phi hành gồm sáu hoa tiêu (Nguyễn Ngọc Biện, Đàm Thượng Vũ, Lê Xuân Lan, Phạm Văn Tỹ, Nguyễn Quốc Hưng, Nguyễn Hữu Hoài) và bốn điều hành viên (Tô Tiến Phát, Phạm Kim Lân, Nguyễn Tấn Ngân, Trần Văn Lộc). Ngoài ra còn một số nhân viên kỹ thuật VN làm việc chung với nhân viên Mỹ.

Nhiệm vụ chính của các phi cơ B-57 là oanh tạc các đoàn xe tiếp tế của CSBV trên đường mòn Hồ Chí Minh – từ đèo Mụ Già (Thanh Hóa) chạy qua Lào, vòng xuống Attapeu, Kontum... nhiệm vụ phụ là yểm trợ các cuộc hành quân nội địa theo yêu cầu của Quân Đoàn I.

Mỗi phi vụ oanh tạc đường mòn HCM gồm sáu chiếc B-57, bốn do Mỹ, hai do VN lái, cất cánh vào lúc 5:30g chiều; khi thấy đoàn xe, hai B-57 của VN có nhiệm vụ đánh chặn đầu và đuôi của đoàn xe để bốn chiếc của Mỹ tấn công tiêu diệt. Xong nhiệm vụ, về nghỉ ngơi, tới 8:30g tối lên Phòng Hành Quân xem lại khúc phim quay lúc tấn công để biết kết quả.

Tại Đà Nẵng, trung bình chỉ có khoảng bốn chiếc B-57 của Hoa Kỳ được sơn cờ hiệu KQVN dành riêng cho những phi hành đoàn (tất cả là người Việt) nói trên; vì nhu cầu thu hồi để bảo trì, số phi cơ này không cố định, người ta có thể lấy bất cứ chiếc nào khả dụng và cho sơn cờ hiệu KQVN lên.



Vì những hạn chế vừa kể, chương trình B-57 đã không tạo được sự phấn khởi tinh thần như chính phủ Việt Nam Cộng Hòa đã mong mỗi lúc ban đầu. Để thay đổi tình trạng này, ngày 29/10/1965, năm chiếc B-57 được sơn cờ hiệu KQVN, trang bị bom đạn tối đa, xuất phát từ Đà Nẵng để thi hành một phi vụ đặc biệt: trên đường bay về thủ đô Sài Gòn, ô ạt oanh tạc một vị trí nghi ngờ tập trung quân của địch và sau khi đáp xuống Tân Sơn Nhất, đã tham gia một cuộc phi diễn của KQVN. Bay trong đội hình chữ V thật khít khao và với cao độ chỉ khoảng 100 mét trên Dinh Độc Lập và các đường phố chính của Sài Gòn, năm chiếc B-57 nói trên đã tạo một ấn tượng mạnh mẽ nơi người dân thủ đô, nhất

là khi họ được biết các oanh tạc cơ phản lực này vừa trở về từ chiến trường! Nhưng phía KQVN thì bất mãn ra mặt. Bởi vì họ biết rõ năm phi hành đoàn B-57 nói trên đều là... người Mỹ!

Bước sang đầu năm 1966, chính các nhân viên phi hành Việt Nam trong chương trình B-57 cũng không còn hăng hái nữa. Thêm vào đó lại xảy ra một tai nạn trong lúc huấn luyện tại Phi-luật-tân: một phi công Việt Nam cùng với huấn luyện viên Hoa Kỳ đã mất điều khiển khi đáp thực tập xuống căn cứ hải quân Cubi Point, phi cơ bị phé thải. Tai nạn này đã hỗ trợ cho lập luận của những phi công Việt Nam cho rằng loại oanh tạc cơ điều khiển hoàn toàn bằng sức người (fully manually controlled) này không thích hợp với kích thước và thể lực của họ.

Trong lúc chờ đợi các biện pháp để giải quyết khó khăn trên, bước sang tháng 2/1966, một tai nạn thảm khốc xảy ra đã khai tử chương trình B-57. Hôm đó, một B-57 với phi hành đoàn Việt Nam do Thiếu tá Nguyễn Ngọc Biện ngồi ghế phi công, trong một phi vụ oanh tạc tại Vùng 1 Chiến Thuật đã gặp phải thời tiết quá xấu. Không thể đáp xuống Đà Nẵng vì lý do thời tiết, và vì còn bom đạn trên phi cơ, Thiếu tá Biện đã quyết định đổi hướng để đáp xuống phi trường Cù Hanh, CCKQ Pleiku.

Nhưng sau khi phi cơ đáp xuống an toàn và tháo gỡ hết bom đạn, các nhân viên phi đạo đã không thể tái khởi động động cơ của loại phản lực mà họ chưa từng học qua; cuối cùng họ quyết định dùng sức người để đẩy phi cơ (đang choán chỗ trên phi đạo), Thiếu tá Biện ngồi trên phòng lái để điều khiển bánh lái và thắng. Nhưng trong lúc lực thủy điều đã bị mất và độ dốc của phi đạo Pleiku khiến phi cơ lăn bánh càng lúc càng nhanh, Thiếu tá Biện không thể điều khiển phi cơ theo ý muốn. Thế rồi trong lúc bối rối khi thấy chiếc B-57 đâm đầu ra khỏi phi đạo, Thiếu tá Biện đã nhảy xuống và tử nạn khi bị bánh đáp bên trái của chiếc phi cơ nặng 25 tấn cán lên người.

Cái chết của Thiếu tá Nguyễn Ngọc Biện, Chỉ huy trưởng Biệt Đội 615, đã gây xúc động mạnh vì ông là một cấp chỉ huy được cả phía Việt Nam lẫn Hoa Kỳ kính phục. Ông cũng là người hết lòng ủng hộ và là xương sống của Chương trình B-57, cho nên sau khi ông tử nạn, chẳng còn mấy người thiết tha tới việc bay loại phản lực “sát chủ” này.

Hai tháng sau, cùng với việc giải thể Thập Tam Không Lực Hoa Kỳ (13th Air Force) ở Phi-luật-tân, chương trình B-57 dành cho KQVN cũng được lặng lẽ chấm dứt vào ngày 20/4/1966. Có thể nói cả hai phía Việt Nam và Hoa Kỳ đều cảm thấy nhẹ nhõm trước sự chết yểu của chương trình B-57: Việt Nam không còn phải sử dụng loại phi cơ mà họ cho là không thích hợp, Hoa Kỳ không còn lo ngại KQVN sẽ sử dụng B-57 để tấn công miền Bắc!

Sau đó, ba phi công của Biệt Đội B-57 đã được chọn để xuyên huấn phản lực cơ siêu thanh F-5, gồm Đại úy Lê Xuân Lan, Đại úy Nguyễn Hữu Hoài, và Trung úy Đàm Thượng Vũ.

### 3. PHẢN LỰC CƠ F-5 FREEDOM FIGHTER



Northrop F-5 “Freedom Fighter” là loại phản lực cơ mà tên tuổi đã gắn liền với chiến tranh Việt Nam, đồng thời đem lại uy tín (và bạc tỷ) cho hãng chế tạo (Northrop) vì hai nguyên nhân sau:

(1) F-5 là loại phi cơ mới tinh được Không Quân Hoa Kỳ thử nghiệm tại chiến trường Việt Nam.

(2) Các hoa tiêu của KLVNCH qua những thành tích tạo được trên F-5, đã “quảng cáo” một cách vô cùng hữu hiệu cho loại phi cơ phản lực đa năng “dành cho nhà nghèo” này, khiến sau đó F-5 đã trở thành một trong những loại chiến đấu cơ phản lực phổ biến nhất trong khối tự do, hãnh diện mang cờ hiệu của gần 40 không lực trên khắp thế giới!

Thế nhưng lịch sử chế tạo chiếc F-5 lại là một chuỗi ngày dài lận đận. Kể cả sau khi đã ra chào đời, F-5 vẫn còn bị nhiều người “hiểu lầm” và đánh giá thấp. Nguyên do là vì xưa nay Hoa Kỳ thường có khuynh hướng tiết kiệm tiền bạc bằng cách cải biến một số kiểu phi cơ huấn luyện thành phi cơ võ trang để viện trợ cho các quốc gia đồng minh, hoặc bán rẻ cho các không lực “nhà nghèo”. Thí dụ điển hình là chiếc T-28 Trojan.

Nhưng nếu chỉ vì do cùng một hãng chế tạo và có hình dáng giống hệt nhau mà cho rằng chiến đấu cơ F-5 Freedom Fighter nguyên là chiếc phi cơ huấn luyện T-38 Talon, như một số tác giả đã viết, thì hoàn toàn không đúng, và không nhiều thì ít đã làm giảm giá trị của chiến đấu cơ bán chạy nổi tiếng này. Một cách chính xác, chỉ có thể viết: tiền thân của cả F-5 lẫn T-38 chính là chiếc N-156 của hãng Northrop.

Khởi đầu vào năm 1954, một toán kỹ sư của hãng Northrop do vị Phó tổng giám đốc dẫn đầu, sau một vòng thăm viếng các quốc gia đồng minh ở Âu Châu và Á Châu, đã nhận ra một điều: tới khi bắt buộc phải thay thế các phản lực F-84, F-86 cũ kỹ lỗi thời, đại đa số các quốc gia này sẽ không đủ khả năng tài chánh để mua các loại phi cơ đắt tiền trong

“Century Series” hoặc các loại tối tân hơn sẽ ra đời sau này, vì thế Hoa Kỳ cần phải chế tạo một loại chiến đấu cơ siêu thanh đa năng với giá thành rẻ và bảo trì ít tốn kém để đáp ứng nhu cầu của các quốc gia nói trên.

[“Century Series” gồm bảy loại “F siêu thanh”: F-100 Super Sabre, F-101 Voodoo, F-102 Delta Dagger, F-104 Starfighter, F-105 Thunderchief, F-106 Delta Dart, và F-110 sau này cải danh thành F-4 Phantom II]



Cùng thời gian, hãng General Electric đã thành công trong việc chế tạo J-85, một loại động cơ phản lực nhỏ nhưng có sức đẩy rất mạnh để sử dụng cho các loại hỏa tiễn, mà hãng Northrop cho là động cơ lý tưởng để trang bị cho loại phi cơ mà họ dự định nghiên cứu chế tạo. Với vốn tự túc của công ty, Northrop bắt đầu dự án N-156, gồm hai kiểu N-156F (chiến đấu cơ) và N-156T (phi cơ huấn luyện).

Cũng trong năm 1955, Bộ Không Quân Hoa Kỳ công bố bản Yêu cầu Khả năng Hoạt động Tổng quát (GOR: General Operational Requirement) của thế hệ phản lực cơ huấn luyện siêu thanh, qua đó hãng Northrop nhận thấy chiếc N-156T của mình hội đủ các yêu cầu căn bản, liền tiến hành công việc bổ túc, hoàn chỉnh cho phù hợp với GOR. Cuối năm 1955, kiểu N-156T được Bộ Không Quân chính thức chấp thuận và đặt phiên hiệu T-38 “Talon”.

Năm 1959, chiếc YT-38 thứ nhất (“Y” nghĩa là phi cơ thử nghiệm – prototype) được bay thử và tới đầu năm 1961, chiếc T-38 đầu tiên đã được chuyển giao cho Bộ Chỉ Huy Huấn Luyện Không Quân (ATC: Air Training Command). Từ đó, bắt đầu lịch sử của một kiểu phi cơ huấn luyện an toàn, đa năng, tiết kiệm, và bền bỉ nhất trong lịch sử Không Quân Hoa Kỳ; 20 năm sau, trong số 1187 chiếc T-38 được chế tạo, vẫn còn hơn 1000 chiếc tiếp tục hoạt động; và 40 năm sau, những đặc tính căn bản của T-38 vẫn không thay đổi.





Trước những đặc tính và khả năng của T-38 Talon, sau này Phi Đội biểu diễn “Thunderbirds” lừng danh của Không Quân Hoa Kỳ đã thay thế các phi cơ F-4E Phantom II của Phi Đội bằng T-38.

\* \* \*

Sau khi kiểu N-156T được chọn để trở thành phi cơ huấn luyện siêu thanh T-38, công việc nghiên cứu chế tạo kiểu chiến đấu cơ N-156F tuy có bị đình trệ nhưng chưa bao giờ bị dẹp bỏ, vì hãng Northrop vẫn tin tưởng sẽ có ngày Hoa Kỳ cần tới một loại chiến đấu cơ tương tự để viện trợ hoặc bán rẻ cho các đồng minh “nhà nghèo”.

Vì thế, vững tâm nhờ hợp đồng cung cấp T-38 cho Không Quân, hãng Northrop quyết định “đánh bạc” bằng cách tự bỏ vốn tiếp tục nghiên cứu chế tạo chiếc N-156F. Những khác biệt chính giữa hai kiểu phi cơ là hai ống hút không khí (engine intakes) của N-156F lớn hơn để tăng công suất của động cơ, cánh mỏng hơn để giảm sức cản, thêm cánh tăng nâng ở phía trước cánh (leading-edge wing flaps) để gia tăng sức nâng khi cất cánh và gia tăng trọng tải của phi cơ, đồng thời một dù thắng cũng được trang bị ở phía sau đuôi.

Năm 1958, những cố gắng của hãng Northrop tưởng đã được đền bù xứng đáng khi Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ nhận ra rằng một loại phản lực siêu thanh gọn nhẹ như N-156F sẽ là phi cơ lý tưởng để cung cấp cho các quốc gia đồng minh trong Chương trình Viện trợ Quân sự (MAP: Military Assistance Program). Trong một văn thư gửi cho hãng Northrop, Bộ Quốc Phòng đã chấp thuận trợ cấp ngân khoản 50 triệu Mỹ kim cho hãng này chế tạo 3 chiếc N-156F để bay thử tại căn cứ không quân Edwards, California.

Tháng 5/1959, chiếc N-156F đầu tiên – được đặt một cái tên mang ý nghĩa rất “quốc tế” là “Freedom Fighter” – đã được trình diện quan khách, và bay thử một tháng sau đó. Ít lâu sau, chiếc thứ hai cũng được hoàn tất và bay thử. Tuy nhiên, bước sang năm 1960, khi chiếc thứ ba còn đang nằm trong xưởng ráp thì chính phủ Hoa Kỳ đã dẹp bỏ chương trình viện trợ MAP, chương trình đặt mua “Freedom Fighter” vì thế cũng bị dẹp bỏ theo.

Hai năm sau (1962), tình hình quốc tế thay đổi, cuộc chiến tranh lạnh trở nên cực kỳ gay gắt với sự đối đầu trực tiếp giữa Hoa Kỳ và Liên Xô; quyết tâm “bảo vệ hòa bình thế giới bằng mọi giá” của chính phủ Kennedy đã giúp hồi sinh chương trình chế tạo “Chiến Sĩ Tự Do” (Freedom Fighter).



Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ chính thức loan báo việc chọn chiếc N-156F để cung cấp cho các đồng minh trong chương trình MAP (đã được tái tục), và hãng Northrop được yêu cầu chế tạo hai kiểu: 1 chỗ ngồi để tác chiến và 2 chỗ ngồi để vừa tác chiến vừa huấn luyện. Kết quả, chiếc F-5A và chiếc F-5B ra đời.

Thoạt đầu, Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ chỉ đặt mua 71 chiếc F-5A và 15 chiếc F-5B, tuy nhiên hãng Northrop một lần nữa đã tiên liệu được tương lai rực rỡ của loại phi cơ này nên đã chuẩn bị sản xuất với số lượng lớn, đồng thời nhắm vào cả những khách hàng không phải đối tượng viện trợ (MAP) của Hoa Kỳ, chẳng hạn Gia-nã-đại, Hòa-lan, và Tây-ban-nha.

Về phía Không Quân Hoa Kỳ, những chiếc F-5 đầu tiên đã được trao cho Phi Đoàn Huấn Luyện Phi Hành Đoàn Tác Chiến 4441 (4441st Combat Crew Training Squadron) tại căn cứ không quân Williams, Arizona, vào năm 1964. Đơn vị này có nhiệm vụ huấn luyện phi công cho những quốc gia sẽ nhận lãnh F-5 trong chương trình MAP, đồng thời còn huấn luyện cả một số phi công Hoa Kỳ thuộc các Phái Bộ Cố Vấn Quân Sự (MAAG) với mục đích hướng dẫn, giúp đỡ các quốc gia đồng minh trong việc thích ứng loại phi cơ mới với các điều kiện và môi trường tại mỗi địa phương.

Đợt F-5 thứ hai được trao cho Phi Đoàn 4503 Khu Trục Chiến Thuật (4503rd TFS: Tactical Fighter Squadron) gồm toàn những phi công dày dạn kinh nghiệm, tình nguyện tới căn cứ không quân Williams để bay thử và lượng giá chiếc F-5. Sau đó, để thử nghiệm F-5 trên chiến trường thực tế, Không Quân Hoa Kỳ đã tiến hành “Chiến Dịch Cọp Con”, tức Operation Skoshi Tiger (“Skoshi”, tiếng Nhật có nghĩa là “nhỏ”) đưa một

số F-5 sang tham chiến tại Việt Nam để lượng giá. Đơn vị F-5 đặc biệt này mang danh xưng Phi Đoàn 10 Khu Trục Cẩm Tử (10th Fighter Commando Squadron).



Ngày 20/10/1965, 12 chiếc F-5 đầu tiên rời căn cứ không quân Williams, sau hai chặng nghỉ đã đáp xuống Biên Hòa vào trưa ngày 23/10, và 5 tiếng đồng hồ sau đó đã xuất trận lần đầu tiên.

Nhiệm vụ của Phi Đoàn 10 Cẩm Tử là thử nghiệm khả năng của F-5 trong tất cả mọi nhiệm vụ dự trù cho loại phi cơ này: oanh kích, yểm trợ tiếp cận, hộ tống các phi cơ trinh sát trên không phận Lào và Bắc Việt. Vì bán kính hoạt động hạn chế của F-5, những phi vụ bay sang Lào và ra miền Bắc đều xuất phát từ Đà Nẵng và được tiếp tế nhiên liệu trên không. Ngoài ra, những chiếc F-5 này còn tham gia các cuộc không tập Bắc Việt với nhiệm vụ bảo vệ các phi cơ làm nhiệm vụ oanh kích (loại phi vụ tuần tiễu, khám phá, và ngăn chặn phi cơ địch được gọi là MiG CAP; CAP: Combat Air Patrol). Rất tiếc, vào thời gian đó những chiếc MiG của Bắc Việt chưa dám lên nghênh chiến cho nên F-5 đã không có cơ hội để “đọ sức”.



Sau bốn tháng tham chiến, Phi Đoàn 10 đã chứng minh F-5 đúng là loại phi cơ lý tưởng cho các không lực nhỏ và nghèo. So với tất cả các loại chiến đấu cơ phản lực của Hoa Kỳ đang được sử dụng tại chiến trường Việt Nam vào lúc đó, F-5 tuy mang ít bom đạn hơn nhưng lại đạt được những thành tích ở chiến trường không thua gì F-100, F-4. (Chú thích 1)

Nhưng quan trọng hơn cả phải là ưu điểm ít bị trục trặc nhất, có tỷ lệ giờ bảo trì/giờ bay thấp nhất, và công việc bảo trì cũng đơn giản nhất (các chuyên viên kỹ thuật của Phi Đoàn đã tạo kỷ lục thay động cơ trong thời gian chỉ mất 1 giờ 55 phút trong điều kiện “đã chiến”).

Bên cạnh đó, các phi công còn đánh giá F-5 là loại phản lực rất “dễ trị”, với các bộ phận điều khiển có độ chính xác rất cao.

Trong thời gian bốn tháng nói trên, Phi Đoàn 10 đã thực hiện 3500 phi xuất với hơn 4000 giờ bay tác chiến, và chỉ bị rớt hai chiếc vì hỏa lực phòng không của địch (có tài liệu ghi chỉ bị rớt một chiếc). Tất cả những chiếc còn lại về sau được chuyển giao cho KQVN.



Sau kết quả thử nghiệm, F-5 Freedom Fighter đã được Bộ Tư Lệnh Không Quân Chiến Thuật Hoa Kỳ (TAC: Tactical Air Command) đặt mua thêm để trang bị cho các Phi Đoàn tại nội địa cũng như ở hải ngoại. Sau này, F-5 còn trở thành chiến đấu cơ căn bản của gần 40 không lực trên thế giới, trong đó có những quốc gia đã ký hợp đồng với hãng Northrop để ráp nhượng quyền tại địa phương với một số cải biến, chẳng hạn các kiểu CF-5 của Gia-nã-đại, NF-5 của Hòa-lan, SF-5 của Tây-ban-nha...

Về sau, bước sang thập niên 1970, sự thành công vượt bậc của F-5A đã được nối tiếp qua thế hệ thứ hai là chiếc F-5E Tiger II (gọi là “Tiger II” vì trước kia đã có chiếc F-11 “Tiger” của Hải Quân Hoa Kỳ).

Trở lại với năm 1966, trong lúc Chiến Dịch Skoshi Tiger đang tiến hành, vào tháng 6 năm đó, Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ đã chấp thuận việc thay thế trang bị cho sáu Phi Đoàn khu trục A-1 Skyraider hiện hữu của KQVN bằng phi cơ phản lực, gồm hai Phi Đoàn F-5 và bốn Phi Đoàn A-37. Việc trang bị F-5 được tiến hành trước vì lúc đó loại phản lực này đã có sẵn tại Việt Nam.

#### – Các Phi Đoàn F-5:

##### \* Phi Đoàn 522 “Thần Ưng”

Vào giữa năm 1966, 33 hoa tiêu khu trục trong KLVNCH đã được tuyên chọn để gửi sang Hoa Kỳ xuyên huấn trên phản lực cơ siêu thanh F-5.

Ưu tiên một được dành cho các hoa tiêu của Biệt Đội 615 oanh tạc (B-57) mới bị giải thể, và ba người đã được tuyên chọn:

- Đại úy Lê Xuân Lan
- Đại úy Nguyễn Hữu Hoài
- Trung úy Đàm Thượng Vũ.

Kế đến là những hoa tiêu được đề nghị và tuyên chọn từ các Phi Đoàn khu trục cánh quạt A-1, mỗi Phi Đoàn một Phi tuần trưởng và ba Phi Tuần viên.

##### **Phi Đoàn 514 (Phượng Hoàng):**

- Thiếu úy Lê Như Hoàn
- Thiếu úy Thăng Quốc Phan
- Thiếu úy Nguyễn Trí Kiên
- Thiếu úy Trịnh Hữu Trí.

##### **Phi Đoàn 516 (Phi Hồ):**

- Trung úy Phạm Quang Điềm
- Thiếu úy Nguyễn Văn Ghi
- Thiếu úy Vũ Việt Quý
- Thiếu úy Mạc Đức Ninh.

##### **Phi Đoàn 518 (Phi Long):**

- Thiếu úy Phạm Đình Anh
- Thiếu úy Nguyễn Quang Vinh
- Thiếu úy Nguyễn Xuân Dũng
- Thiếu úy Võ Anh Tài.

##### **Phi Đoàn 520 (Thần báo):**

- Thiếu úy Trịnh Bửu Quang

- Thiếu úy Nguyễn Đạm Thuyền
- Thiếu úy Trương Công Chánh
- Thiếu úy Nguyễn Thành Tri.

**Phi Đoàn 522:**

- Thiếu úy Lê My
- Thiếu úy Nguyễn Quốc Trị
- Thiếu úy Lê Hải
- Thiếu úy Vũ Ngô Dũng.

**Phi Đoàn 524 (Thiên Lôì):**

- Thiếu úy Nguyễn Văn Tường
- Thiếu úy Nguyễn Anh Tăng
- Thiếu úy Nguyễn Văn Côn
- Thiếu úy Đào Văn Lập.

Ngoài ra còn có một số phi công được Bộ Tư lệnh KQ chọn trực tiếp theo đề nghị của Thiếu tá Võ Văn Sĩ, trưởng toán đi xuyên huấn, gồm:

- Đại úy Nguyễn Quốc Phiên
- Trung úy Lưu Tùng Cương
- Trung úy Nguyễn Thành Dũng
- Trung úy Nguyễn Văn Vui.

Cùng với Đại úy Nguyễn Quốc Hưng, vừa mãn nhiệm Sĩ quan liên lạc Không Quân tại Căn cứ Lackland, người sau này sẽ giữ chức vụ Phi đoàn trưởng đầu tiên của Phi Đoàn.

Vì tất cả đều là những phi công khu trục dày dạn kinh nghiệm chiến trường, việc xuyên huấn không gặp trở ngại nào đáng kể. Mỗi khoá học kéo dài từ ba tháng rưỡi tới bốn tháng, sau 88 giờ học bay phản lực siêu thanh trên phi cơ huấn luyện T-38 Talon, các sĩ quan khoá sinh được thực tập trên chiến đấu cơ F-5A. Ngày 11 tháng 4 năm 1967, các hoa tiêu tốt nghiệp khoá xuyên huấn đầu tiên trở về Việt Nam.

Trong số 33 phi công của khoá, chỉ có hai người không tốt nghiệp (vì lý do sức khỏe), và trong số tốt nghiệp, có bốn hoa tiêu đoạt các giải xuất sắc, gồm Trung úy Nguyễn Đạm Thuyền với giải tác xạ chính xác (Top Gun trophy), Trung úy Nguyễn Thành Dũng, Thiếu úy Nguyễn Văn Ghi, và Trung úy Trương Công Chánh với các giải tốt nghiệp ưu hạng (Academic trophies).



Trước đó, vào tháng 9/1966, một số chuyên viên kỹ thuật đã được gửi sang CCKQ Clark ở Phi-luật-tân để học bảo trì F-5. Trở về nước, các hoa tiêu và nhân viên kỹ thuật VN đã tới làm việc tại Phi Đoàn 10 Cẩm Tử của Hoa Kỳ để chuẩn bị cho công việc chuyển giao. Trong thời gian này, mặc dù chưa chính thức tiếp nhận phi cơ, các phi công VN cũng đã thực hiện một số phi vụ tác chiến trên F-5.

Về tổ chức nhân sự của Phi Đoàn phản lực F-5 đầu tiên của KLVNCH, trong số 31 phi công đầu tiên tốt nghiệp F-5, Thiếu tá Võ Văn Sĩ trở lại chức vụ cũ tại Không Đoàn 23 Chiến Thuật, Đại úy Nguyễn Hữu Hoài và Trung úy Lưu Tùng Cương trở về Liên Đoàn 23 Tác Chiến, Đại úy Lê Xuân Lan về Bộ Tư Lệnh KQ, còn lại 27 phi công về Phi Đoàn 522.



Ngày 1/6/1967, trong một buổi lễ trọng thể tại CCKQ Biên Hòa với sự hiện diện của Đại sứ Hoa Kỳ, 20 chiếc F-5 (có tài liệu ghi 19 chiếc, gồm 17 F-5A và hai F-5B) được Phi Đoàn 10 Cẩm Tử của Hoa Kỳ chính thức chuyển giao cho phía VN, đánh dấu ngày thành lập Phi Đoàn 522 “Thần Ưng”, trực thuộc Liên Đoàn 23 Tác Chiến, Không Đoàn 23 Chiến Thuật (Biên Hòa).



Thế là đúng 11 năm sau ngày những “quan tài bay” F-8F Bearcat từ Vũng Tàu bay về đáp xuống Biên Hòa, đánh dấu ngày thành lập Phi Đoàn 1 Khu Trục (1/6/1956), KQVN đã bước sang kỷ nguyên phản lực siêu thanh.

### **Ban chỉ huy đầu tiên của Phi Đoàn 522 Thần Ưng gồm:**

– Phi đoàn trưởng: Đại úy Nguyễn Quốc Hưng (được thăng cấp thiếu tá vào ngày thành lập Phi Đoàn)



- Phi đoàn phó: Đại úy Nguyễn Quốc Phiên
- Trưởng phòng Hành Quân: Đại úy Đàm Thượng Vũ
- Sĩ quan Phụ tá Hành Quân: Trung úy Phạm Quang Điềm
- Phi đội trưởng Phi Đội 1: Trung úy Nguyễn Thành Dũng
- Phi đội trưởng Phi Đội 2 kiêm SQ An Phi: Trung úy Phạm Đình Anh
- Phi đội trưởng Phi Đội 3 kiêm SQ Huấn Luyện: Trung úy Nguyễn Văn Tường
- Phi đội trưởng Phi Đội 4: Trung úy Trịnh Bửu Quang.

Và các phi công:

- Trương Công Chánh
- Trịnh Thành Châu
- Nguyễn Văn Cồn
- Nguyễn Xuân Dũng
- Vũ Ngô Dũng
- Nguyễn Văn Ghi
- Lê Hải
- Nguyễn Trí Kiên
- Đào Văn Lập
- Lê My
- Mạc Đức Ninh
- Thăng Quốc Phan
- Vũ Việt Quý
- Võ Anh Tài
- Nguyễn Anh Tăng
- Nguyễn Đạm Thuyên
- Nguyễn Thành Tri
- Nguyễn Quốc Trị
- Trịnh Hữu Trí
- Nguyễn Quang Vinh.

*[Các đời Phi đoàn trưởng kế tiếp của PD-522 lần lượt là: Thiếu tá Đàm Thượng Vũ (1970), Thiếu tá Nguyễn Thành Dũng (1972), và Thiếu tá Nguyễn Đình Lộc, 1973]*

Ngay sau đó, các phi cơ F-5 đã được phân bố tới một số căn cứ có khả năng tiếp nhận phản lực cơ với hai mục đích: yểm trợ chiến trường và... biểu dương lực lượng!

F-5 rất được phi công VN ưa thích vì khả năng thao tác và dễ điều khiển. Có thể nói, sau khi được trao cho các phi công của PD-522, chiếc F-5 mới chứng tỏ được sự hữu hiệu và thi thố mọi khả năng của nó tới mức tối đa.



Dù rất ít kinh nghiệm bay phản lực, các phi công VN có thể tấn công mục tiêu với một độ chính xác gần như tuyệt đối nhờ hệ thống điều khiển tối tân nhưng đơn giản. Đối với các chuyên viên kỹ thuật VN, F-5 cũng được xem là loại phi cơ tương đối dễ bảo trì nhất.

Nói chung, về cả mặt tuyên truyền lẫn chiến đấu, việc được trang bị chiến đấu cơ phản lực siêu thanh F-5 đã đưa KLVNCH bước vào một kỷ nguyên mới. PĐ-522 Thần Ưng trở thành biểu tượng sáng giá nhất của quân chủng.

Trong tháng đầu tiên chính thức hoạt động (tháng 6/1967), Phi Đoàn đã thực hiện 388 phi xuất với 443 giờ bay; sang tháng 7, lên 436 phi xuất với 477 giờ bay. Tới tháng 12, số phi xuất đã lên tới 527 với 556 giờ bay. So với tiêu chuẩn của Không Lực Hoa Kỳ thì con số nói trên được mô tả là vượt mức quá xa! Sau này, các hoa tiêu F-5 của KQVN cũng là những phi công đầu tiên trên thế giới được hãng Northrop trao bằng tưởng lệ “1000 giờ bay trên F-5”.

Rất tiếc, việc chuyển giao phi cơ cho Phi Đoàn F-5 thứ hai đã không được tiến hành ngay sau đó mà phải đợi tới 5 năm sau (1972), khi Hoa Kỳ đã rút khỏi VN và trao toàn bộ trách nhiệm yểm trợ chiến trường cũng như bảo vệ không phận lại cho KQVN.

Nguyên nhân của sự chậm trễ này, theo phía Hoa Kỳ, là cần phải cải tiến hệ thống vũ khí tấn công các mục tiêu diện địa.

Sau này người ta được biết những chiếc F-5 đầu tiên được đưa sang thử nghiệm tại chiến trường VN (Operation Skoshi Tiger), đã không thực sự “hoàn hảo” như trong bản lượng giá của các phi công Phi Đoàn 10 Cẩm Tử, mà các “Cọp Con” cũng có ít nhất hai khuyết điểm sau đây:

(1) Trong một số trường hợp, bom dưới cánh khi thả đã bị kẹt lại, giống như trường hợp chiếc F-4 Phantom II.

(2) Khi tác xạ bằng đại bác 20ly ở hai bên mũi phi cơ, khói của thuốc súng tỏa ra đã che khuất tầm nhìn của phi công, một khuyết điểm tuy không đáng ngại đối với các oanh tạc cơ B-26 chậm chạp của thời Đệ Nhị Thế Chiến nhưng với một chiến đấu cơ siêu thanh như F-5 thì rất nguy hiểm, nhất là khi đang chú xuống đất. (Chú thích 2)

\* \* \*

KLVNCH không chỉ là không lực đầu tiên trên thế giới (sau Hoa Kỳ) sử dụng phản lực cơ F-5 trên chiến trường mà còn là không lực có số lượng F-5 nhiều nhất trong số gần 40 không lực ngoại quốc sử dụng loại phản lực này.

Những không lực kể trên ngoài các quốc gia thành viên Minh Ước Bắc Đại Tây Dương (NATO) còn có:

- Gia-nã-đại ở Bắc Mỹ;
- Hy-lạp, Hòa-lan, Thụy-sĩ... ở Âu Châu;
- Iran, Ả-rập Saudi, Jordan... ở Trung Đông;
- Ba-tây, Chí-lợi... ở Nam Mỹ;
- Nam Hàn, Đài Loan, Thái Lan, Tân-gia-ba, Nam Dương, Phi-luật-tân... ở Á châu;
- Ethiopia, Kenya... ở Phi châu.

Riêng tại Hoa Kỳ, F-5 được trang bị cho các Phi Đoàn của Bộ Tư Lệnh Không Quân Chiến Thuật (TAC). Về sau, khi F-5 đã được thay thế bởi F-16 Fighting Falcon, Không Quân Chiến Thuật vẫn giữ lại trên 100 chiếc F-5E Tiger II trong bốn Phi Đoàn huấn luyện vũ khí (Fighter Weapons Squadron) để đóng vai “phi cơ đích” trong các chương trình huấn luyện về không chiến. Trường Huấn Luyện Vũ Khí của Hải Quân Hoa Kỳ (Top Gun) cũng sử dụng F-5E và F-5F (2 ghế ngồi) với mục đích tương tự.

\* \* \*

Trở lại với chương trình hiện đại hóa KLVNCH, phải đợi hơn 5 năm sau ngày Phi Đoàn đầu tiên trang bị phản lực cơ siêu thanh F-5 được chính thức thành lập (PD-522), mãi tới cuối năm 1972, phía VN mới có thêm, không phải một mà tới năm Phi Đoàn F-5; việc tăng cường ồ ạt này nằm trong dự án Tăng Cường (Enhance) của chương trình “Việt Nam hóa”.

Trước đó, phía VN đã căn cứ vào những thỏa thuận giữa đôi bên tại hội nghị thượng đỉnh Mỹ-Việt ở Midway (giữa TT Nixon và TT Nguyễn Văn Thiệu) để yêu cầu Hoa Kỳ chuyển giao ba Phi Đoàn phản lực F-4 Phantom II đóng tại Đà Nẵng, tuy nhiên Hoa Kỳ đã từ chối và cho biết trước khi Không Lực Hoa Kỳ rút đi hết để trao lại toàn bộ trách nhiệm bảo vệ không phận cho phía VN, KQVN sẽ được trang bị F-5E Tiger II, là loại có

khả năng không chiến tương đương với MiG-21 – chiến đấu cơ tối tân nhất của Không Quân Bắc Việt lúc bấy giờ. (Chú thích 3)

Về hình dáng, F-5E giống F-5A tới 95% (chỉ dài hơn 1.5m, sải cánh rộng hơn 7cm, đuôi cao hơn 10cm), kể cả khi đậu dưới đất cũng chỉ có các phi công và nhân viên bảo trì mới có thể phân biệt.

Về trang bị căn bản và khả năng, F-5E cũng không mấy khác F-5A; lượng bom đạn trang bị chỉ hơn 800lbs.

Nhưng đó chỉ là “bề ngoài”, còn “bên trong” đã có rất nhiều cải tiến với mục đích biến F-5 thành một chiến đấu cơ có khả năng không chiến khả dĩ đương cự được với MiG-21.

Trước hết, F-5E được trang bị hai động cơ mạnh hơn 25% để đạt được thăng tốc 8.750m/phút, và tốc độ tối đa Mach 1.6 (so với Mach 1.4 của F-5A).

Kế đến là hệ thống ra-đa tối tân Emerson Electric APQ-153 (loại trang bị trên F-4C Phantom II), khả năng thả bom theo hệ thống hướng dẫn BOBS, trang bị hỏa tiễn không-đổi-không AIM-9 Sidewinder đời mới nhất và các trang bị điện tử để hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết, bất kể ngày đêm.

Ngoài ra, các cánh tăng nâng (flaps) cũng được cải tiến để gia tăng khả năng thao tác (manoeuvre) trong không chiến. Theo các chuyên gia về không chiến của Hoa Kỳ, F-5E chắc chắn ăn đứt MiG-17 và ngang ngửa với MiG-21. Từ khi KQVN nhận được F-5E, tại Biên Hòa và Đà Nẵng luôn luôn có hai chiếc ứng trực ở đầu phi đạo, sẵn sàng cất cánh để nghênh cản phi cơ địch.

Tuy nhiên, vì vào năm 1972 kiểu F-5E còn đang được thử nghiệm, Hoa Kỳ đã tạm thời chuyển giao F-5A cho VN, khi nào có F-5E thì sẽ “một đổi một”. Vì không có đủ số F-5A (và B), Hoa Kỳ đã phải mượn tạm một số của các không lực Nam Hàn, Đài Loan, và Iran (lúc đó còn là đồng minh của Hoa Kỳ) để kịp chuyển giao cho KQVN trước thời hạn ngưng viện trợ vũ khí, chiến cụ (ngày 10/11/1972) theo Hiệp Định Paris.

Trong hai dự án Tăng Cường (Enhance) và Tăng Cường Thêm (Enhance Plus), tổng cộng 118 chiếc F-5 sau khi tháo gỡ cánh đã được các vận tải cơ khổng lồ C-5A Galaxy chở tới Biên Hòa, trang bị cho năm Phi Đoàn tân lập, gồm có:

**Bốn Phi Đoàn đặt căn cứ tại Biên Hòa (nơi đã có sẵn Phi Đoàn 522 Thần Ưng), gồm:**

- PD-536 Thiên Ưng (Phi đoàn trưởng đầu tiên: Thiếu tá Đàm Thượng Vũ)
- PD-540 Hắc Ưng (Thiếu tá Nguyễn Tiến Thành)

– PD-542 Kim Ưng (Thiếu tá Trịnh Bửu Quang)

– PD-544 Hải Ưng (Thiếu tá Nguyễn Văn Tường).

– Một Phi Đoàn đặt căn cứ tại Đà Nẵng để nghênh cản trong trường hợp các MiG của CSBV xâm nhập từ hướng bắc: Phi Đoàn 538 Hồng Tiến, Phi đoàn trưởng: Thiếu tá Phạm Đình Anh.

Trừ Phi Đoàn 538 trực thuộc Không Đoàn 61 Chiến Thuật, SĐ1KQ, tất cả các Phi Đoàn F-5 còn lại đều trực thuộc Không Đoàn 63 Chiến Thuật, SĐ3KQ, cho nên Không Đoàn này thường được gọi là “Không Đoàn F-5”. Không đoàn trưởng: Đại tá Võ Văn Sĩ – nguyên trưởng toán đi xuyên huấn F-5 trước kia.

Vào những tháng cuối năm 1973, đầu 1974, các phi cơ F-5E Tiger II được chuyển giao (một đôi một) cho KQVN, các F-5A “mượn tạm” của Nam Hàn, Đài Loan, và Iran được hoàn trả cho chủ cũ.

Tính tới tháng 3/1974, sau khi nhận tám chiếc F-5E cuối cùng, KLVNCH có tổng cộng 153 phần lực cơ F-5, đưa tới tình trạng dở khóc dở cười là không đủ hoa tiêu để bay, cho nên có 36 chiếc đã không bao giờ được đem ra sử dụng!

Về số lượng F-5E chuyển giao cho KQVN, không có bất cứ tài liệu chính thức nào ghi lại. Chỉ biết theo dự án Tăng Cường Thêm, KQVN sẽ có ba Phi Đoàn trang bị F-5E; và theo báo cáo chính thức của Hoa Kỳ, trong số phi cơ bay sang Thái-lan vào những ngày cuối tháng 4/1975, có 22 F-5E. (Chú thích 4)

*(Còn tiếp: A-37 Dragonfly)*



#### **CHÚ THÍCH:**

(1) Một tác giả viết về F-5 cho biết như sau “... trên thực tế theo Đại úy Bob Terbet trong ‘Air Enthusiast’ số 105 May/June 2003 thì lượng bom đạn F-5 trang bị trong các phi vụ hành quân tương đương với F-100”.

Theo chúng tôi, nếu có sự “tương đương” ấy là do F-100 mang ít hơn số lượng cho phép. Tất cả mọi tài liệu chúng tôi tham khảo từ trước tới nay, trong đó có Freedom Fighter (USA) – F-5A– USNI Military Database, đều cho biết khả năng trang bị bom đạn của F-5A là 6, 200lbs (2, 812kg), trong khi của F-100 là 7040lbs (3190kg).

(2) Sau này người ta được biết chắc chắn công việc cải tiến hệ thống vũ khí trên F-5 đã không kéo dài tới... 5 năm! Bằng chứng là khi chương trình Tăng Cường Thêm (Enhance Plus) được tiến hành gấp rút vào cuối năm 1972, để có đủ số lượng phần lực cơ trang bị cho KLVNCH, Hoa Kỳ đã “mượn tạm” F-5A, F-5B của các Không Lực Nam Hàn, Đài Loan, Iran, và tất cả những chiếc F-5A, F-5B này đều ĐÃ

ĐƯỢC cải tiến hệ thống vũ khí. Suy ra, việc Hoa Kỳ tạm ngưng cung cấp F-5 cho KLVNCH vào năm 1967, 1968 phải có một nguyên nhân khó hiểu nào đó.



(3) Theo ký ức của một vị sĩ quan từng phục vụ tại Khối Đặc Trách Khu Trục BTL/KQ, ngày ấy đã có kế hoạch thành lập hai Phi Đoàn sử dụng F-4 Phantom II và sáu Phi Đoàn sử dụng A-10 Thunderbolt cho KQVN.

Chương trình F-4 sẽ khởi sự thực hiện vào tháng 7 năm 1975: một số hoa tiêu F-5 nhiều kinh nghiệm cùng với những hoa tiêu trẻ được gửi sang Hoa Kỳ để xuyên huấn trên F-4. Kế tiếp vào khoảng tháng 9/1975 sẽ lần lượt gửi các hoa tiêu A-37 sang Hoa Kỳ để được xuyên huấn trên A-10. Chương trình “hấp dẫn” này đã có trên giấy mực. Rất tiếc, vận nước sớm suy vong!

(4) Nguyên nhân khiến phía Hoa Kỳ không tiết lộ tổng số F-5E được chuyển giao có lẽ vì lúc đó việc “một đổi một” này đã bị phía CSBV tố cáo là vi phạm Hiệp Định Paris: Hà Nội cho rằng F-5E là một loại chiến đấu cơ mới, khác hẳn F-5A. Cũng nên biết nguyên tắc căn bản trong việc “một đổi một” là “hàng cũ” và “hàng mới” phải cùng một loại. Thế nhưng trong khi Hoa Kỳ âm thầm đổi F-5E cho VNCH, một phi công F-5E (cấp tá) của KQVN khi được các phóng viên tiếp xúc đã ra sức đề cao khả năng không chiến của loại phi cơ mới, vô tình gây ra rắc rối ngoại giao. Sau đó, đích thân Chuẩn tướng Võ Đình, Tham mưu trưởng Bộ Tư Lệnh KQ, đã phải mở một cuộc họp báo để “đính chính”, cho biết khả năng của F-5E cũng chỉ tương đương với F-5A.



Đa số tác giả tin rằng tổng số F-5E được chuyển giao cho KQVN là 40 chiếc, mà theo Ralph Wetterhahn, tác giả bài viết “Escape to U Taphao”, chỉ có 21 chiếc F-5E bay được sang Thái Lan trong những ngày cuối tháng 4/1975. Như vậy số F-5E bị bỏ lại VN phải lên tới hàng chục.



Theo những nguồn tin không chính thức, ít nhất đã có hai F-5E trong số bị bỏ lại VN sau đó đã được tháo gỡ, chở sang Liên Xô để lượng giá. Tuy nhiên, trong một tuyên bố chính thức, các giới chức thẩm quyền của Hoa Kỳ cho biết trong số tất cả các loại phi cơ bị bỏ lại VN không loại nào có những trang bị “tối tân tới mức phải quan ngại” (khi bị lọt vào tay địch). Dĩ nhiên, với không ít người, “tuyên bố chính thức” nói trên không đủ sức thuyết phục!

Sau đây mời độc giả đọc thêm một đoạn mới được cập nhật hóa trên trang mạng Wikiwand viết về số phận những chiếc F-5 bị lọt vào tay CSVN:

*“Khi miền Nam VN bị quân cộng sản Bắc Việt tràn ngập vào ngày 30 tháng 4 năm 1975, có khoảng 877 phi cơ bị lọt vào tay địch. Trong số đó, nghe nói có 87 chiếc F-5A và 27 chiếc F-5E. Tới tháng 11 năm đó, nhà cầm quyền CSVN đã ‘mời’ Liên Xô lựa chọn bất cứ chiến cụ nào của Hoa Kỳ bị tịch thu đem về để lượng giá, và Liên Xô đã đem một chiếc tàu tới chở một chiếc F-5, hai động cơ (J-85) rời, tất cả các loại phụ tùng và thiết bị bảo trì về Liên Xô. Một số F-5 khác được gửi tới Ba-lan, Tiệp-khắc để tìm hiểu thêm về kỹ thuật hàng không của Hoa Kỳ, một số bị phế thải được đem trưng bày tại các viện bảo tàng ở VN. Đoàn Khu Trục 935 thuộc Sư Đoàn 372 Không Quân Nhân Dân (CSVN) là đơn vị không quân duy nhất trên thế giới vừa sử dụng MiG-21 vừa sử dụng F-5. Theo thời gian, việc thiếu phụ tùng thay thế đã đưa tới tình trạng toàn bộ F-5 bị cho nằm ụ. Nhưng mới đây, vào tháng 5 năm 2017, nghe nói CSVN đang có ý định khôi phục một số để đưa vào hoạt động trở lại.”*

*([http://www.wikiwand.com/en/Northrop\\_F-5](http://www.wikiwand.com/en/Northrop_F-5))*

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

- Quân Sử Không Quân VNCH, Liên Hội Ái Hữu Không Quân – Úc Châu
- Sơ lược về sự thành lập các đơn vị Không Quân, Trần Mạnh Khôi
- South Vietnamese Air Force, Jim Mesko
- Flying Dragons, Robert C Mikesh
- Phi cơ Phản lực và KQ/VNCH, Trần Lý
  
- Ký ức của các niên trường, chiến hữu KQ: Trần Bá Hợi, Đan Hoài Bửu, Nguyễn Quý Chấn, Lê Như Hoàn, Nguyễn Thiện Ân, Lê Tuấn Đạt, Phan Huy Bách, Hoàng Văn Hùng...



## PHẦN II – NGÀNH PHẢN LỰC *(tiếp theo)*

Ngành Khu Trục trong Không Lực Việt Nam Cộng Hòa  
*Nguyễn Hữu Thiện*



### 4. PHẢN LỰC CƠ A-37 DRAGONFLY

Cessna A-37 “Dragonfly” là loại phi cơ phản lực tấn công diện địa (ground attack) hạng nhẹ, hai chỗ ngồi phía trước, để sử dụng trong chiến tranh chống phiến loạn (COIN: counter-insurgency), được biến cải từ phi cơ huấn luyện phản lực căn bản T-37C “Tweety Bird” của Không Quân Hoa Kỳ. (Chú thích 1)

A-37 được trang bị hai động cơ mạnh hơn gấp hai lần động cơ của T-37, độ cứng của hai cánh được tăng cường gấp bội, với tám rack bom dưới cánh, hai bình xăng phụ ở đầu cánh, một minigun 7.62ly sáu nòng ở mũi phi cơ. Khả năng mang bom đạn: 5680lbs (2576kg).

Vào tháng 5/1967, kiểu A-37A được bay thử tại căn cứ không quân England, Louisiana, trước khi trao cho Phi Đoàn 604 Cẩm Tử (604th Air Commando Squadron) thử nghiệm tại chiến trường Việt Nam trong thời gian 4 tháng.

Cuối tháng 7/1967, chín chiếc A-37A đầu tiên (đã tháo gỡ cánh) được các vận tải cơ C-141 Starlifter chở tới Biên Hòa, sau đó lắp ráp lại. Trước sau, Phi Đoàn 604 đã nhận được tổng cộng 25 chiếc A-37A, đặt căn cứ tại Biên Hòa và Pleiku. Ngày 15/8/1967, các phi cơ A-37A xuất trận lần đầu tiên. Tính tới cuối tháng 9/1967, các phi công của Phi Đoàn 604 đã thực hiện được 1673 phi xuất.

Mặc dù khả năng bị hạn chế về một số mặt (chẳng hạn tầm hoạt động), và những bất tiện, trở ngại không thể tránh khỏi khi được cải biến từ loại phi cơ huấn luyện với hai chỗ ngồi ngang ở phía trước (nhưng nay chỉ có một hoa tiêu điều khiển), phản lực cơ A-37A đã tỏ ra rất hữu hiệu trong chiến tranh chống du kích. Với vận tốc nhanh gấp đôi A-1 (khoảng 800km/giờ), khả năng chúi thẳng từ cao độ 2000m (6000 feet) xuống để thả bom rồi vọt lên cao, khả năng cất cánh từ những phi đạo ngắn, thô sơ... A-37 quả là loại phi cơ lý tưởng để thay thế A-1 trong nhiệm vụ yểm trợ bộ binh trên chiến trường.



Vào thời gian này, việc chế tạo hàng loạt A-37 đã bắt đầu, và qua rút ưu khuyết điểm của dự án Combat Dragon, đã có những cải tiến cấp thời để phi cơ thêm hoàn hảo. Những chiếc A-37 xuất xưởng sau khi đã có sự cải tiến này được gọi là A-37B, có khả năng tiếp tế nhiên liệu trên không, và với hai động cơ mạnh hơn có thể tăng lên đến 6G, thay vì 5G như kiểu A-37A.

Vào thời gian dự án Combat Dragon đang tiến hành, 103 phi công Việt Nam thuộc ba Phi Đoàn khu trục 516-Phi Hồ, 520-Thần Báo, và 524-Thiên Lô đã được chỉ định tiếp nhận phản lực cơ A-37 để thay thế A-1.

Ngày 1/1/1968, Phi Đoàn đầu tiên trong số này là PD-524 ở Nha Trang được lệnh ngưng hoạt động để xuyên huấn trên A-37. Một tháng sau, toán đầu tiên gồm 18 phi công của Phi Đoàn được đưa sang căn cứ không quân England, Louisiana, học lái T-37.



Tới tháng 5/1968, một toán huấn luyện lưu động của Hoa Kỳ đã tới Nha Trang để huấn luyện các chuyên viên bảo trì A-37. Trong thời gian chuyển tiếp này, 14 chiếc A-1 của PD-524 đã được phân phối cho các Phi Đoàn khác để bổ sung cho số phi cơ đã bị thiệt hại: ba chiếc cho PD-516 ngoài Đà Nẵng, 10 chiếc cho PD-518 tại Biên Hòa và một chiếc cho PD-520 ở Bình Thủy.

Tuy nhiên, công việc trang bị A-37 cho PD-524 đã bị đình trệ nhiều tháng trời do ảnh hưởng của các cuộc tấn công của Việt cộng trong Tết Mậu Thân (1968). Vì thế mãi tới tháng 11/1968, KQVN mới nhận được những phi cơ đầu tiên, nguyên là những chiếc T-37 của Bộ Chỉ Huy Huấn Luyện Không Quân (ATC) Hoa Kỳ được cải biến thành A-37A.

**Tháng 3/1969**, các phi cơ A-37 của PD-524 bắt đầu xuất trận.

Ngày 19/4/1969, trong một buổi lễ long trọng dưới sự chủ tọa của Tổng thống VNCH Nguyễn Văn Thiệu, sự hiện diện của Phó Tổng thống Nguyễn Cao Kỳ cùng nhiều viên chức cao cấp trong chính phủ, lễ bàn giao phi cơ và cũng là lễ xuất quân chính thức của PD-524 dưới quyền chỉ huy của Thiếu tá Đặng Duy Lạc đã được tổ chức tại CCKQ Nha Trang.

Về phần PD-520, vào khoảng cuối tháng 6/1968, nhóm phi công đầu tiên cũng được đưa sang căn cứ không quân England, Louisiana, để xuyên huấn A-37, và tốt nghiệp vào tháng 11 cùng năm. Tháng 3/1969, Phi Đoàn nhận được 5 chiếc A-37 đầu tiên từ Nha Trang.



A-37B của Phi Đoàn 520 “Thần Báo”  
A-37B of the 520th Fighter Squadron, 74th Tactical Wing, 4th Air Division at Binh Thủy during 1970.  
A-37s were well liked by VNAF aircrews for their agility and load carrying capability.

PD-516, Phi Đoàn A-37 thứ ba, bắt đầu được xuyên huấn vào tháng 9/1968 và mãn khóa vào tháng 3/1969.

Tới tháng 5/1969, KQVN tiếp nhận thêm 54 chiếc A-37B để lần lượt trang bị cho ba Phi Đoàn nói trên.

Chỉ một thời gian rất ngắn sau khi bay A-37, các phi công khu trục VN đã nhận ra đây là một loại phi cơ tuyệt vời, lại vừa vặn với kích thước của người Á đông. Dù chưa có nhiều kinh nghiệm bay trên A-37, các phi công đã thực hiện những phi vụ oanh tạc với mức chính xác ngoài dự tưởng (các phi công A-37 kinh nghiệm chỉ cần thả bom trật mục tiêu 20 mét là đủ “tự bắt mẫn”!)

Phản khởi trước sự hữu hiệu của loại phản lực võ trang được mệnh danh là “nhỏ nhất thế giới”, các giới chức KQVN và KQHK đã nỗ lực tiến hành chương trình thay thế A-1 bằng A-37.

Sau khi việc thay thế A-1 cho ba Phi Đoàn 524, 520, 516 hoàn tất, trong thời gian từ cuối năm 1969 tới cuối năm 1970, đã có thêm 2 Phi Đoàn trang bị A-37 được thành lập là các Phi Đoàn 526 Quỷ Vương (Satan) và 528 Hồ Cáp.

Giữa năm 1971, nằm trong chương trình Việt Nam hóa, việc đào tạo các phi công mới đã được khởi sự tại căn cứ không quân Sheppard ở Wichita Falls, Texas. Sau 30 tiếng “vỡ lòng” trên phi cơ cánh quạt T-41 Mescalero, các khóa sinh được chuyển sang học lái T-37.

Tới cuối năm 1972, đã có thêm năm Phi Đoàn A-37 được thành lập gồm các Phi Đoàn 532-Gấu Đen, 534-Kim Ngưu, 546-Thiên Sứ, 548-Ó Đen, và 550-Nhện Đen.

Về số lượng phi cơ, tổng cộng trước sau KQVN đã nhận được 248 phản lực cơ A-37 (không kể 24 chiếc T-37 dùng vào việc huấn luyện của Phi Đoàn 920 thuộc TTHLKQ).

[Trong tổng số phi cơ A-37B được hãng Cessna chế tạo, KLVNCH đã chiếm tới 40%. Số còn lại bán cho các “không lực nhà nghèo” ở châu Mỹ La-tinh, gồm có Peru, Chí-lợi, Columbia, Ecuador,

*Uruguay, Honduras, Guatemala, El Salvador, và sử dụng trong Vệ Binh Quốc Gia (Air National Guard) và các đơn vị Không Quân Trừ Bị tại nội địa Hoa Kỳ]*

Theo sơ đồ tổ chức cuối cùng của KQVN (tháng 7/1974), 10 Phi Đoàn phản lực A-37 được phân bổ như sau:



### **SD1KQ (Đà Nẵng):**

- PD-516 Phi Hồ (PDT đầu tiên: Thiếu tá Nguyễn Văn Vượng)
- PD-528 Hồ Cáp (Thiếu tá Cao Văn Khuyên)
- PD-550 Nhện Đen (Thiếu tá Lê Trai)

### **SD2KQ (Phan Rang):**

- PD-524 Thiên Lôi (Thiếu tá Đặng Duy Lạc)
- PD-534 Kim Ngưu (Thiếu tá Nguyễn Văn Thi)
- PD-548 Ó Đen (Thiếu tá Trần Mạnh Khôi)

### **SD4KQ (Bình Thủy):**

- PD-520 Thần Báo (Thiếu tá Phạm Quang Điềm)
- PD-526 Quỷ Vương (Thiếu tá Huỳnh Hữu Hải)
- PD-546 Thiên Sứ (Thiếu tá Lê Mộng Hoan)

### **SD6KQ (Phù Cát):**

- PD-532 Gấu Đen (PDT cuối cùng: Thiếu tá Lê Tuấn Đạt)



## 5. KHẢ NĂNG & THÀNH TÍCH

### \* Phản lực cơ F-5:

Đang từ khu trục cơ cánh quạt A-1 Skyraider chuyển thẳng sang phản lực cơ siêu thanh F-5 phải được xem là một “bước nhảy vọt” trong thời gian chỉ có mấy tháng trời. Vậy mà chính những “cựu phi công cánh quạt” này – chứ không phải các phi công của Phi Đoàn 10 Khu Trục Cầm Tử (10th Fighter Commando Squadron) của Hoa Kỳ, đơn vị có nhiệm vụ thử nghiệm F-5 trên chiến trường Việt Nam – đã khiến F-5 trở nên nổi tiếng quốc tế.

Với ưu điểm can thiệp chiến trường mau lẹ nhờ vận tốc siêu thanh, F-5 được sử dụng tối đa vào việc oanh tạc các vị trí tập trung quân của địch, phá hủy các hệ thống tiếp liệu, hoặc tiêu diệt chiến xa, xe vận tải bằng rocket.

Về thành tích, ngoài những phi vụ thường nhật, F-5 đã được sử dụng tới mức tối đa trong cuộc phản công Tết Mậu Thân (1968), đạt số phi vụ kỷ lục với những thành tích đáng nể phục.

Tiếp theo là cuộc hành quân vượt biên Cầm-bốt năm 1970, cuộc hành quân Lam Sơn 719 tiến đánh vùng Hạ Lào năm 1971, và Mùa Hè Đỏ Lửa 1972.

Một trong những mục đích của Hoa Kỳ trong việc trang bị F-5 cho KQVN là để bảo vệ không phận sau khi Không Quân Hoa Kỳ rút đi, vì thế sau khi Phi Đoàn 522 Thần Ưng được thành lập, một Biệt Đội F-5 của Phi Đoàn đã được đưa tới CCKQ Đà Nẵng để sẵn sàng nghênh cản trong trường hợp các phi cơ MiG của CSBV xâm nhập không phận từ hướng Bắc.

Tới cuối năm 1972, nằm trong dự án Tăng Cường (Enhance) của chương trình Việt Nam hóa, khi đã có thêm năm Phi Đoàn F-5 khác được lần lượt thành lập, nhiệm vụ bảo vệ không phận phía Bắc của Biệt Đội 522 đã được trao lại cho Phi Đoàn 538 Hồng Tiến.

[Với nhiệm vụ chuyên biệt là bay lên nghênh cản phi cơ địch, Phi Đoàn 538 Hồng Tiễn là Phi Đoàn F-5 đầu tiên được trang bị F-5E Tiger II, và cũng là Phi Đoàn F-5 duy nhất không có chữ “Ưng” trong danh hiệu]

Theo lời một cựu phi công của Phi Đoàn 538, khi được lệnh báo động, Phi Đội ứng trực phải bay vút lên cao (scramble), sẵn sàng nghênh cản địch trong thời gian năm phút, nhưng trong đa số trường hợp, các “Hồng Tiễn” đã chỉ mất ba phút rưỡi!



Rất tiếc, cho tới ngày tàn cuộc chiến, tuy có vài lần các phi cơ MiG của CSBV từ hướng Bắc vượt vĩ tuyến 17 với tốc độ thật nhanh, nhưng khi các F-5E bay bên thì chúng đã bay mất sang không phận Lào, có lẽ các “Bạch Nhạn” của CSBV không muốn đọ sức với các “Hồng Tiễn” của VNCH.

Tới đầu năm 1974, lẽ ra các phi công F-5 trong KLVNCH đã thực hiện kế hoạch tấn công các chiến hạm Trung cộng ở vùng biển Hoàng Sa, nhưng cuối cùng đã phải hủy bỏ vì “lệnh trên không cho đánh”.

Theo các cuộc phỏng vấn các nhân vật liên quan, trong đó có cựu Thiếu tá Hồ Kim Giàu, người từng giữ chức vụ “quyền Phi đoàn trưởng” PĐ-538 Hồng Tiễn, sau này người ta được biết vào sáng ngày 20/1/1974, lực lượng nói trên sẵn sàng lên đường nhưng tới trưa thì có lệnh từ phủ tổng thống hủy bỏ.

Về sau, các tài liệu lịch sử được bạch hóa cho biết ngày ấy “Đông Minh” Hoa Kỳ không chỉ bật đèn xanh và làm ngơ cho Trung cộng đánh chiếm Hoàng Sa của VNCH mà sau đó còn áp lực TT Nguyễn Văn Thiệu hủy bỏ cuộc tấn công trả đũa.

Đệ thất Hạm đội của Mỹ cho biết họ sẽ không giúp đỡ việc liên lạc trên tần số, sẽ không thông báo cho phía VN biết một khi ra-đa của họ phát hiện MiG của Trung cộng cất cánh từ đảo Hải Nam (theo tình báo Mỹ, cứ mỗi 15 phút một Phi Tuần), và họ cũng sẽ không tham gia việc cứu vớt các phi công VNCH trong trường hợp bị bắn hạ phải nhảy dù xuống biển. (Chú thích 2)

### \* **Phản lực cơ A-37:**

Trong những năm sau cùng của cuộc chiến, A-37 đã trở thành nguồn hỏa lực chính yếu của KLVNCH, và không ai có thể phủ nhận những chú “chuồn chuồn” (Dragonfly) bé nhỏ này quả là loại phi cơ lý tưởng nhất để thay thế các chàng “thiên kích” (Skyraider) trong nhiệm vụ yểm trợ bộ binh trên chiến trường.

Trong bài “Người Khu Trục Việt Nam” tác giả Vân Đình viết:

*“Có những người KQ ‘đặt-tên-không-máy-đẹp’ (nghề của chàng) cho A-37, như là ‘Slow-jet’, hay là ‘Nòng-nọc-bay’, hay gì-gì đi nữa... A-37 LÀ MỘT PHI-CƠ TỐT cho chiến trường VN. Phi cơ dễ bay, dễ bảo trì, nhỏ bé trên cao độ (khó bắn), là một platform vững khi dive-bomb (nhờ hệ thống yaw-dumper) nên bomb thả rất chính xác...”*



Ngày 19/4/1969, sau buổi lễ xuất quân chính thức của PĐ-524, BTLKQ đã tổ chức buổi biểu diễn hỏa lực của AC-47 (PĐ-817 Hỏa Long) và giải thi đua tác xạ tại bãi biển Nha Trang giữa các loại phi cơ “fixed-wing”, gồm A-1H (PĐ-518 Phi Long), F-5 (PĐ-522 Thần Ứng), và A-37 (PĐ-520 Thần Báo, PĐ-524 Thiên Lô), với kết quả như sau:



- A-37 của PD-520: đạt số điểm 214/240
- A-37 của PD-524: 162/240
- F-5 của PD-522: 156/240.

Cũng nên biết, A-37 có khả năng bay một máy: để tiết kiệm nhiên liệu (gia tăng thời gian ở trên không), trong thời gian chờ đợi tấn công, hoa tiêu có thể tắt một máy tối đa 30 phút, sau khi mở máy lại kiểm soát nếu thấy tất cả đều bình thường có thể tắt máy kia trong khoảng thời gian tương tự.

Có thể viết, tương tự hai chiếc A-1 và F-5 trước đây, chỉ trên chiến trường Việt Nam và trong tay các phi công Việt Nam, A-37 mới chứng tỏ được sự hữu hiệu và khai triển mọi khả năng của nó tới mức tối đa.

Sau khi việc thay thế A-1 bằng A-37 cho ba Phi Đoàn đầu tiên (524, 520, 516) hoàn tất vào giữa năm 1969, hình ảnh của những “nòng-nọc-bay” đã trở thành niềm tin cho quân bạn và nỗi kinh hoàng cho quân địch. Nhờ khả năng tiếp ứng mau lẹ, không một vùng đất nào của Vùng 1 Chiến Thuật vắng bóng các Phi Hồ (516), không núi rừng nào của Vùng 2 Chiến Thuật không có các Thiên Lô (524), về phần các Thần Báo (520), tiếng là đồn trú tại Vùng 4 Chiến Thuật nhưng địa bàn hoạt động chính của họ lại là Vùng 3 Chiến Thuật, vì vào khoảng thời gian này, tình hình chiến sự ở Vùng 4 chưa mấy sôi động, trong khi ở Biên Hòa và Tân Sơn Nhất không có A-37.

\* \* \*

Năm 1971, lực lượng A-37 đã đóng vai trò không yếm chính yếu trong cuộc Hành quân Lam Sơn 719, tiến đánh các đơn vị chính quy của CSBV trên lãnh thổ Lào.

Lực lượng địch gồm khoảng 31000 bộ đội và 1800 xe vận tải được CSBV đem sang Hạ Lào, chuẩn bị mở một cuộc tấn công lớn vào miền Nam trong mùa khô. Để đoạt thế thượng phong, Bộ Tổng tham mưu QLVNCH đã quyết định tấn công trước với cuộc hành quân vượt biên quy mô mang tên Lam Sơn 719.

Lực lượng của KQVN tham gia cuộc hành quân này gồm SĐ1KQ và một phần của SĐ2KQ, chủ yếu là phần lực A-37 và trực thăng UH-1.

Khác với cuộc hành quân vượt biên Cầm-bốt gần một năm trước đó, lần này các phi cơ của KQVN đã phải đối đầu với hỏa lực phòng không tối tân, hùng hậu chưa từng thấy, gồm hỏa tiễn SAM, SA-7, đại bác phòng không 57ly điều khiển bằng ra-đa... Theo sự mô tả của các phi công Mỹ từng tham chiến trên bầu trời Bắc Việt, hỏa lực phòng không của địch tại Hạ Lào không thua gì ngoài Bắc!

Nhưng các phi công Việt Nam đã không chùng bước trước những hiểm nguy, khó khăn đó. Trong bốn tuần lễ đầu tiên của cuộc hành quân, các phi công phần lực A-37 của hai

Phi Đoàn 516 Phi Hồ (SĐ1KQ) và 524 Thiên Lô (SĐ2KQ) đã bỏ xa các phi công Mỹ về cả tổng số phi xuất lẫn giờ bay cá nhân. Đa số chiến xa địch bị tiêu diệt là thành tích của các phi công A-37.

Rồi tới Mùa Hè Đỏ Lửa 1972, bắt chập cái chết trước mắt khi trở thành mồi ngon cho hỏa tiễn SA-7 và các loại phòng không tối tân của địch, các phi công A-37, cùng với các phi công A-1, F-5, trực thăng võ trang đã anh dũng thi hành mọi phi vụ yểm trợ chiến trường.



Tại Vùng 1 Chiến Thuật, lực lượng A-37, A-1, F-5 đã góp công đầu trong việc tái chiếm Quảng Trị.

Tại vùng 2 Chiến Thuật, trong cao điểm cuộc công hãm tỉnh lỵ Kontum của quân CSBV, mỗi ngày các phi công A-1, A-37 đã thực hiện trên 150 phi xuất yểm trợ tiếp cận.

Kết quả, cả ba mưu đồ của CSBV trong Mùa Hè Đỏ Lửa – cắt đứt hai tỉnh Quảng Trị và Thừa Thiên ra khỏi lãnh thổ VNCH, đánh chiếm tỉnh lỵ Kontum, đánh chiếm quận lỵ An Lộc – đã thất bại một cách thê thảm.

## 6. NGÀY TÀN CUỘC CHIẾN

Ngày 27/1/1973, một hiệp định được gọi là “ngừng bắn và tái lập hòa bình” đã được bốn phía Hoa Kỳ, Việt Nam Cộng Hòa, cộng sản Bắc Việt, và Việt cộng trong Nam (Mặt Trận Giải Phóng) ký kết tại Paris, với các điều khoản hoàn toàn thất lợi cho phía VNCH.

Thực ra, nếu tính đầu người, vào thời gian ký kết Hiệp định Paris, so sánh lực lượng bộ binh thì quân số của đôi bên ngang ngửa, nhưng vì phải phòng thủ tới ¾ lãnh thổ miền Nam, lực lượng VNCH đã bị phân tán mỏng. Từ đó, ưu thế của miền Nam tùy thuộc phần lớn vào Không Quân.

Về phần KLVNCH, sau khi nhận được F-5E Tiger II sẽ có đủ khả năng bảo vệ không phận và yểm trợ chiến trường miền Nam, với hai điều kiện: CSBV không vi phạm Hiệp định Paris, và Hoa Kỳ duy trì viện trợ quân sự (phụ tùng phi cơ, nhiên liệu, bom đạn...)

Thế nhưng ngay sau khi đặt bút ký vào bản Hiệp Định, CSBV đã bắt đầu tiến hành cuộc xâm lược miền Nam, và tới tháng 7/1973, sau khi được Quốc Hội Mỹ bật đèn xanh với Tu chính Cooper-Church (cấm các lực lượng Hoa Kỳ, trong đó có Không Quân, tham chiến tại 3 quốc gia Đông Dương), Hà Nội đã công khai tuyên bố nhiệm vụ của miền Bắc là “giải phóng miền Nam để tiến tới thống nhất đất nước”.

Về phía Hoa Kỳ, Quốc Hội Mỹ do các thế lực phản chiến lũng đoạn, đã cắt giảm viện trợ 1.6 tỷ Mỹ kim trong tài khoá 1973-1974 do Chính phủ Nixon đề nghị xuống còn 700 triệu. Số tiền này còn bị khấu trừ 220 triệu là giá thành của 100 chiến đấu cơ F-5 dự trù chuyển giao, vì chỉ còn lại 480 triệu cho cả QLVNCH, trong khi viện trợ của Liên Xô và Trung Cộng cho CSBV đã lên tới mức cao nhất trong suốt chiều dài cuộc chiến.

Hậu cứ miền Bắc đã được (Hiệp định Paris) bảo đảm không còn sợ bị phi cơ Hoa Kỳ oanh tạc, nên toàn bộ hỏa tiễn SAM và các loại súng phòng không tối tân, các giàn ra-đa hướng dẫn đã được di chuyển vào Nam để đối phó với phi cơ của KLVNCH.

Cũng cần nhắc mạnh, tất cả mọi loại phi cơ do KQVN sử dụng đều không được trang bị hệ thống điện tử chống ra-đa địch (ECM: electronic counter-measures) như các chiến đấu cơ của Hoa Kỳ, vì thế khi hoạt động tại những vùng do địch kiểm soát, rất dễ dàng trở thành mục tiêu cho hỏa tiễn SAM và các loại cao xạ hướng dẫn bằng ra-đa.

Bên cạnh đó, CSVN còn được khối Cộng trang bị loại vũ khí phòng không cá nhân mới nhất, tối tân nhất, hữu hiệu nhất lúc bấy giờ là hỏa tiễn tầm nhiệt SA-7.

Nguyên nhân đưa tới việc Liên Xô nghiên cứu chế tạo và viện trợ SA-7 cho CSVN chính là sự hữu hiệu của KLVNCH trong công tác yểm trợ chiến trường. Trong báo cáo gửi về cho thượng cấp, các chuyên viên về phòng không của VC trong Nam cho biết khó khăn của họ là khi phi cơ (của VNCH) bay trên cao làm nhiệm vụ oanh tạc thì đại bác phòng không 37ly bắn không tới (lúc đó VC trong Nam chưa có 57ly), còn khi phi cơ xuống thấp làm nhiệm vụ yểm trợ tiếp cận thì đại liên 12.8ly không đủ mạnh, đủ nhanh để bắn hạ, chưa kể có thể còn bị hỏa lực của phi cơ tiêu diệt.

SA-7 đã giải quyết được khó khăn nói trên, đã tỏ ra vô cùng hữu hiệu trong việc bắn hạ các phi cơ bay thấp. SA-7 được sử dụng lần đầu tại chiến trường Trị-Thiên trong Mùa Hè Đỏ Lửa 1972, tới đầu năm 1973 đã được đưa vào chiến trường phía Nam cùng với đại bác phòng không 57ly hướng dẫn bằng ra-đa.

Kể từ khi có sự xuất hiện của hỏa tiễn địa không SA-7 tại chiến trường miền Nam, số lượng phi cơ bị tổn thất và số phi công hy sinh đã gia tăng một cách đáng ngại.

Trong sáu tháng đầu năm 1973, đã có ít nhất 22 hỏa tiễn SA-7 được địch phóng lên, hạ tám phi cơ của VNCH, gồm một A-37, một F-5A, ba A-1, hai UH-1, và một CH-47. Tất cả tám phi hành đoàn hy sinh.



Trong sáu tháng cuối năm, có thêm 20 phi cơ khác bị SA-7 bắn hạ.

Qua năm 1974, trong số tám chiếc A-37 bị địch bắn hạ trong nửa năm đầu, có tới năm chiếc rớt vì hỏa tiễn SA-7.

Nhưng dù gặp khó khăn, nguy hiểm gấp mấy lần thời gian trước mùa hè 1972, và cho dù đã có những thay đổi về chiến thuật tác chiến (không được xuống thấp trong nhiều trường hợp), trong những phi vụ yểm trợ quân bạn đang giao tranh với địch, các phi công khu trục A-1, A-37, và F-5 thay vì chỉ oanh tạc từ trên cao, vẫn xuống thấp để oanh kích, xạ kích địch quân một cách chính xác, bất chấp mọi hiểm nguy.

Trong giai đoạn này, tính chung về mọi mặt, A-37 là loại phi cơ hữu hiệu nhất vì vừa nhanh nhẹn (có vòng quẹo tương đối hẹp) vừa được trang bị để có thể oanh tạc theo sự hướng dẫn của hệ thống BOBS (Beacon Only Bombing System), giúp phi cơ có khả năng hoạt động về đêm hoặc trong điều kiện thời tiết xấu.

(Khu trục cơ cánh quạt A-1 và phản lực cơ siêu thanh F-5 cũng được trang bị hệ thống BOBS, tuy nhiên toàn bộ A-1 sau này đã bị đình động, còn F-5 thì giữ nhiệm vụ chính là phòng thủ không phận nên cũng ít khi thi hành các phi vụ BOBS).

Trong tháng 11/1973, các phi cơ A-37 của Phi Đoàn 524 Thiên Lô (SD2KQ) đã lập công đầu trong trận Quảng Đức, nơi Trung Đoàn 53 thuộc Sư Đoàn 23 Bộ Binh tái chiếm Quốc lộ 14 từ tay Công trường 9 của VC. Đây là trận đánh lớn nhất kể từ ngày Hiệp Định Paris được ký kết.

Bước sang đầu năm 1974, việc Hoa Kỳ cắt giảm viện trợ cho tài khoá 1973-1974 cùng với cuộc khủng hoảng dầu hỏa ở Trung Đông đã ảnh hưởng trầm trọng tới hoạt động của KQVN.

Nhưng dù phương tiện hoạt động bị hạn chế, trong năm 1974, lực lượng A-37 cũng đã lập được một chiến công để đời, nếu không muốn nói là vô tiền khoáng hậu: tiêu diệt nguyên một đoàn xe vận tải dài hàng chục cây số của CSBV.

Được tin tình báo do Quân Đoàn II cung cấp, phi cơ quan sát của Phi Đoàn 118 Bắc Đẩu (SĐ6KQ) đã theo dõi và phát hiện một đoàn xe Molotova vận chuyển vũ khí, đạn dược tại một đoạn đèo trong mật khu An Lão ở vùng Tam Biên. Lập tức, lực lượng A-37 của các Sư Đoàn KQ được điều động tới nơi, và áp dụng chiến thuật “đánh đầu chặn đuôi”.

Vì đoàn xe đang ở trên đèo, một bên là vách núi một bên là vực thẳm, cho nên sau khi những chiếc đi đầu và đi cuối bị tiêu diệt, cả đoàn xe bị kẹt cứng, trở thành những mục tiêu bất động cho A-37. Kết quả toàn bộ đoàn xe đã bị tiêu diệt.

Tuy nhiên, chiến tích nói trên cũng chỉ là một trường hợp hiếm hoi, và ít nhiều do sự chủ quan bất cẩn tới mức không thể chấp nhận của các cấp chỉ huy đoàn xe Molotova!

\* \* \*

Tại Vùng 1 Chiến Thuật, mức giới hạn hoạt động của KQVN còn cao hơn nữa do việc CSBV đã đưa các giàn hỏa tiễn địa không (SAM) SA-2 vào tận Quảng Trị. Bốn trong tổng số tám chiếc phản lực cơ thám tính RF-5 của KQVN đã bị SA-2 bắn hạ trong lúc thực hiện công tác chụp không ảnh trên đường mòn Hồ Chí Minh.



Tại Vùng 4 Chiến Thuật – vùng đồng bằng sông Cửu Long – trước kia thường được xem là tương đối an toàn nhất cho phi cơ vì địa thế bằng phẳng, trống trải, không thuận lợi cho việc bố trí các giàn phòng không, nay lại trở nên nguy hiểm nhất sau khi có sự xuất hiện của hỏa tiễn tầm nhiệt SA-7 (vì thế, đa số SA-7 của địch đã được đưa vào Vùng 3 và vùng 4 Chiến Thuật).

Trong năm 1974, SĐ4KQ đã bị thiệt hại nặng nề về phi cơ cũng như phi hành đoàn khi tham gia hai trận đánh lớn, một giữa Sư Đoàn 7 Bộ Binh và Công Trường 3 VC tại Kiến

Tường, một giữa lực lượng Tiểu khu Kiến Hòa và Trung Đoàn chủ lực Đồng Tháp của địch.

Tổng cộng trong năm 1974, KQVN đã mất 299 phi cơ các loại, phần lớn do hỏa lực phòng không địch.

Bước sang năm 1975, theo con số của Khối Đặc Trách Khu Trục BTL/KQ, chỉ trong tháng 1 đã có 17 phi cơ thuộc ngành khu trục bị bắn rớt, gồm 13 A-37, ba A-1, và một F-5. Đây là mức độ thảm hại nhất trong lịch sử ngành khu trục!

Tình hình càng thêm bi đát sau khi Quốc Hội Hoa Kỳ lại quyết định cắt giảm viện trợ quân sự cho tài khoá 1974-1975 xuống chỉ còn 300 triệu Mỹ kim cho cả QLVNCH (nên biết trong tài khoá 1971-1972, chỉ riêng viện trợ cho KQVN đã lên tới gần 500 triệu).

Vì thiếu bom đạn và nhiên liệu dự trữ chỉ đủ cho thời gian hai tháng, các phi vụ đã bị hạn chế tới mức tối đa. Bị ảnh hưởng nặng nề nhất là ngành khu trục, các phi cơ chỉ được trang bị phân nửa bom đạn, và mỗi trái bom được thả phải báo cáo chi tiết về Bộ tư lệnh Không Quân (Chú thích 3)

\* \* \*

Giữa tháng 12/1974, CSBV thăm dò phản ứng của Hoa Kỳ bằng cách cho hai Sư Đoàn chính quy Bắc Việt, được sự yểm trợ của pháo binh, xe bọc thép, và các lực lượng phòng không, tấn công Phước Long. Ngày 7/1/1975, tỉnh lỵ Phước Long thất thủ. Hoa Kỳ không hề có một phản ứng gì, cho dù chỉ là một lời tuyên bố suông!

Được “an tâm” về phía Hoa Kỳ, CSBV liền cho tiến hành cuộc tổng tấn công miền Nam VN, mà theo dự trù trước đây của Hà Nội, phải đợi tới năm 1976.

Sau khi chiếm Phước Long, CSBV đưa thêm hai Sư Đoàn quân chính quy vào Nam, nâng tổng số lên tới 15 Sư Đoàn (lúc đó CSBV có tổng cộng 18 Sư Đoàn).

Đêm 9/3/1975, cuộc tổng tấn công của CSBV bắt đầu với việc tiến đánh thành phố Ban Mê Thuột tại Vùng 2 Chiến Thuật. Mặc dù lực lượng đồn trú anh dũng chống trả, và các phản lực cơ A-37 tận tình yểm trợ, bắn cháy năm chiến xa T-54, nhưng với tỷ lệ quân số 1 chọi 5, tới chiều ngày 10/3/1975, phi trường và phân nửa thành phố đã lọt vào tay địch.

Từ Sài Gòn, Tổng thống Nguyễn Văn Thiệu ra lệnh cho Sư Đoàn 23 Bộ Binh phải giữ Ban Mê Thuột bằng mọi giá. Tuy nhiên trước một lực lượng địch áp đảo, cho dù các phi cơ A-37 (chủ yếu là của Phi Đoàn 532 Gấu Đen tới từ Phù Cát) đã thực hiện trên 200 phi xuất yểm trợ tiếp cận, gây cho địch những tổn thất đáng kể, tới ngày 14/3/1975, Ban Mê Thuột đã bị thất thủ.



Sau khi mất Ban Mê Thuột, Kontum và Pleiku “di tản chiến thuật”. Tối ngày 29/3/1975, Đà Nẵng lọt vào tay địch.

Sau khi Huế, Đà Nẵng ở Vùng 1 Chiến Thuật lọt vào tay Bắc quân, tối ngày 31/3/1975, thành phố Quy Nhơn ở Vùng 2 Chiến Thuật cũng bị mất. Tuy nhiên, địch quân đã phải trả một giá khá đắt trước tinh thần chiến đấu dũng cảm tới giờ phút chót của các phi công A-37.

Toàn bộ lực lượng A-37 của Không Đoàn 82 Chiến Thuật (Phù Cát) và Không Đoàn 92 Chiến Thuật (Phan Rang), gồm các Phi Đoàn 532 Gấu Đen, 524 Thiên Lôi, 534 Kim Ngưu, và 548 Ó Đen đã tham gia trận phản công, tiêu diệt hơn phân nửa tổng số chiến xa địch.

Tối đầu tháng 4/1975, tại phòng tuyến Phan Rang, sau khi Chuẩn tướng Phạm Ngọc Sang, Sư đoàn trưởng SĐ6KQ (từ Pleiku di tản về) được Bộ Tổng Tham Mưu QLVNCH chỉ định đặc trách việc phòng thủ Phan Rang, toàn bộ A-37 của Không Đoàn 92 Chiến Thuật – gồm ba Phi Đoàn 524, 534, và 548 – dưới quyền chỉ huy của Đại tá Lê Văn Thảo, đã xuất kích ngày đêm để chặn địch.

Sau khi Phan Rang và Xuân Lộc thất thủ, một trong những hoạt động sau cùng của các phản lực A-37 được ghi nhận là phi vụ oanh tạc trả đũa Phan Rang sau khi Tân Sơn Nhất bị Nguyễn Thành Trung và phi công địch tấn công.

Nguyên vào chiều ngày 28/4/1975, Nguyễn Thành Trung – viên Trung úy phi công F-5 phản bội đã oanh tạc Dinh Độc Lập ngày 8/4/1975 – hướng dẫn bốn chiếc A-37 của ta bị bỏ lại, từ Phan Rang bay về Tân Sơn Nhất oanh tạc các bãi đậu phi cơ với ý đồ ngăn chặn việc di tản; kết quả ba chiếc AC-119, một số C-47 bị hư hại, một số A-37 trang bị sẵn bom đạn bị phát nổ.

Ngay trong đêm đó, một Phi Tuần gồm bốn chiếc A-37 do Thiếu tá Nguyễn Phấn Chân (Phi Đoàn 548 Ó Đen) hướng dẫn đã bay ngược ra Phan Rang trả đũa, oanh kích phi trường đã bị địch chiếm.

Tại Vùng 4 Chiến Thuật, cho tới 9:00g sáng ngày 30/4/1975, phi công A-37 của các Phi Đoàn 520, 526 vẫn tiếp tục cất cánh bay về Vùng 3 để thi hành các phi vụ tác chiến, yểm trợ quân bạn ở vòng đai thủ đô Sài Gòn.

Khoảng 10:00g sáng, sau khi được tin quân cộng sản đã tràn qua Lộ Tẻ Ba Xe (thành phố Cần Thơ), Phòng Hành Quân Chiến Cuộc đã ra lệnh cho các phi công A-37 của PD-520 thực hiện phi vụ oanh kích ở ngay vành đai khu vực an ninh phi trường.

Sau này, một phi công hồi tưởng:

*“... Khi chúng tôi vác dù ra phi đạo lấy tàu đánh giặc, thì rất nhiều anh em quân nhân các cấp trong Sư Đoàn 4 Không Quân lúc ấy đã tràn ra dọc theo bãi đậu và cất tiếng hoan hô cổ vũ chúng tôi. Khi cất cánh thi hành công tác, tôi mở máy nghe lệnh đầu hàng của Tổng thống Dương Văn Minh mà nước mắt của mình tuôn trào...”* (Phạm Văn Bản – Những chuyến bay định mệnh)

Cùng lúc, các phi công A-37 thực hiện các phi vụ trên không phận thủ đô Sài Gòn, trên đường bay về căn cứ cũng có cùng tâm trạng bi ai khi nghe lệnh buông súng của vị “tổng thống ba ngày”...

## THAY LỜI KẾT

**Chiều 30/4/1975**, khi những chiếc phi cơ (di tản) cuối cùng rời phi trường Cần Thơ, nơi đặt bản doanh của SĐ4KQ, trang sử cuối cùng của Không Lực Việt Nam Cộng Hòa đã chính thức khép lại.

Tính từ ngày 1/7/1955, ngày lá cờ vàng ba sọc đỏ được thượng lên tại CCKQ Nha Trang, đánh dấu ngày quân chủng Không Quân Việt Nam Cộng Hòa được chính thức thành lập, chưa đủ 20 năm.

Riêng ngành khu trục, tính từ ngày 1/6/1956, ngày thành lập Phi Đoàn 1 Khu Trục & Trinh Sát tại CCKQ Biên Hòa, chưa tròn 19 tuổi.

Nhưng sau ngày tám màn nhung đã hạ xuống trên sân khấu chính trị Việt Nam, KLVNCH nói chung, ngành khu trục nói riêng, đã không bị chìm vào quên lãng, mà những tiếng thom, những chiến tích, những huyền thoại trong thời gian tồn tại ngắn ngủi ấy vẫn được trân trọng ghi lại trong lịch sử hàng không quân sự quốc tế.



Bài viết này chỉ là một đóng góp nhỏ bé vào việc xác định vị trí xứng đáng của ngành khu trục KLVNCH trong dòng lịch sử ấy.

*Nguyễn Hữu Thiện*

*Melbourne, Australia*

*(chỉnh sửa lần cuối tháng 11/2017)*



### **CHÚ THÍCH:**

(1) Mặc dù sau này cũng được bán cho một vài không lực “nhà nghèo”, lúc ban đầu việc chế tạo A-37 Dragonfly chỉ nhằm mục đích duy nhất là thay thế các khu trục cơ cánh quạt A-1 Skyraider đã quá cũ và chậm chạp của KLVNCH. Nhiều người còn tin rằng chính vì được dành riêng cho KQVN nên A-37 mới được người Mỹ đặt tên “Dragonfly” và chương trình thử nghiệm A-37 tại chiến trường VN được gọi là dự án “Combat Dragon”, chỉ vì con rồng là biểu tượng của KQVN!



Một trong hai chiếc A-37 của KLVNCH – bị CSVN phế thải – được Temora Aviation Museum, NSW, Australia, mua lại đem về Úc phục hồi để trưng bày và phi diễn trong các airshow

(2) Vào năm 2014, nhân đánh dấu 40 năm cuộc Hải chiến Hoàng Sa giữa Trung cộng và VNCH, báo Thanh Niên ở trong nước đã đăng một loạt bài về trận hải chiến này, trong số đó có bài phỏng vấn “Đại tá CSVN Nguyễn Thành Trung”, tức viên Trung úy phi công F-5 phản bội đã oanh tạc Dinh Độc Lập ngày 8/4/1975, và tới chiều 28/4/1975 đã hướng dẫn bốn chiếc A-37 từ Phan Rang bay về oanh tạc Tân Sơn Nhất.

Trong bài phỏng vấn, Nguyễn Thành Trung (NTT) đã bịa đặt, thêu dệt nhiều tình tiết, phóng đại các dữ kiện với mục đích để các thế hệ sinh sau để muợn tin rằng ngày ấy việc “tái chiếm” Hoàng Sa dễ như trở bàn tay, và đổ tội cho Tổng thống VNCH Nguyễn Văn Thiệu đã không chịu cho tiến hành, không ngoài mục đích đánh lạc hướng dư luận, để người dân quên đi cái “công hàm bán nước” của CSVN do Thủ tướng Phạm Văn Đồng ký năm 1958, nhìn nhận chủ quyền của đàn anh Trung cộng trên toàn cõi biển Đông, trong đó có Hoàng Sa.

Bài phỏng vấn NTT đã bị nhiều cựu đồng đội, cấp chỉ huy cũ lên tiếng bác bỏ, vạch trần mưu đồ “chạy tội” của chế độ CSVN.

Độc giả có thể tìm đọc bài phỏng vấn cựu Thiếu tá Hồ Kim Giàu, nguyên Phi đoàn phó PĐ-538, có thời gian giữ chức vụ quyền Phi đoàn trưởng PĐ-538 (khi Trung tá Phạm Đình Anh, Phi đoàn trưởng, đi du học), hiện được Ủy Ban Hoàng Sa phổ biến rộng rãi trên các website của người Việt hải ngoại, trong đó có Cánh Thép và Hội Quán Phi Dũng (tựa đề: KQVNCH và cuộc hải chiến Hoàng Sa).

Riêng tác giả bài viết này đã được cựu Đại úy phi công F-5 Phan Huy Bách, nguyên Phi đội trưởng Phi Đội 1, PĐ-542 Kim Ung, thuật lại nguyên văn như sau:

“Về kế hoạch đánh trả đũa cuộc lấn chiếm Hoàng Sa của Trung cộng thì trước Tết năm 1974, tôi về trình diện Bộ Tư Lệnh KQ để làm thủ tục đi học khoá ‘Tactical Weapons Delivery Instructor’, trong thời gian ở Bộ Tư Lệnh, tôi đã được gọi vào Khối Đặc Trách Khu Trục và được chỉ thị tính khả năng của F-5 ra Hoàng Sa tấn công chiến hạm của TC. Sau khi tính xong, tôi đã báo cáo là F-5 có thể ra Hoàng Sa được nhưng có một số vấn đề cần giải quyết như sau:

- Mặc dù F-5A luôn mang theo hai bình xăng phụ ở đầu cánh và một bình xăng phụ lớn ở dưới bụng nhưng vì khoảng cách ra Hoàng Sa quá xa nên sẽ phải mang thêm hai bình xăng phụ lớn nữa ở dưới cánh.
- Máy liên lạc UHF trên F-5 sẽ ra ngoài tầm hoạt động để có thể liên lạc được với đài kiểm soát Panama ở Đà Nẵng, do đó cần có một phi cơ bay giữa Đà Nẵng và Hoàng Sa để relay [chuyển tiếp].
- F-5 có bốn pylon ở dưới cánh nên khi phải mang thêm hai bình xăng phụ nữa thì chỉ còn chỗ mang hai quả bom. Cũng vì khoảng cách xa nên chỉ có thể mang hai quả bom nỏ loại 250lbs.
- Thời gian trên vùng không quá 15 phút và mỗi phi cơ chỉ làm hai pass để thả bom.

Người Mỹ ngoài việc không hỗ trợ cuộc trả đũa này còn cho biết là Hạm Đội 7 ở trong vùng nếu có thấy được MiG của TC cất cánh từ Hải Nam lên thì cũng sẽ không thông báo cho phía VN, và họ cũng sẽ không tham gia việc cứu vớt phi công VN khi phải nhảy dù xuống biển. Theo tôi, đây cũng là lý do khiến Tổng thống Thiệu phải ra lệnh hủy bỏ kế hoạch này.”

(3) Chương trình “tiết giảm” không chỉ dành cho Không Quân mà áp dụng cho toàn thể QLVNCH. Chẳng hạn về phía Hải Quân, các hoạt động trên biển bị giảm 50%, còn hoạt động trên sông ngòi giảm tới 72% (theo Air War in Vietnam, Phil Chinnery, trang 182). Trong cuốn Not With Guns Alone, một nhà báo Úc kể lại tại miền Tây, một Tiểu đoàn VNCH đã bị địch tiêu diệt sau khi bắn hết đạn, và tại miền Trung, mỗi khẩu đại bác chỉ được cấp mỗi ngày 4 viên đạn!

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

- Quân Sử Không Quân VNCH, Liên Hội Ái Hữu Không Quân – Úc Châu
- Sơ lược về sự thành lập các đơn vị Không Quân, Trần Mạnh Khôi
- South Vietnamese Air Force, Jim Mesko
- Flying Dragons, Robert C Mikesh
- Phi cơ Phản lực và KQ/VNCH, Trần Lý

– Ký ức của các niên trưởng, chiến hữu KQ: Trần Bá Hợi, Đan Hoài Bửu, Nguyễn Quý Chấn, Lê Như Hoàn, Nguyễn Thiện Ân, Lê Tuấn Đạt, Phan Huy Bách, Hoàng Văn Hùng...

## LỜI CẢM TẠ

*Xin chân thành cảm ơn sự quan tâm và những lời khích lệ quý báu của quý niên trưởng, chiến hữu trong Ngành Khu Trục đã dành cho chúng tôi trong việc biên soạn tài liệu này; cũng không quên cảm ơn “Bắc Đẩu” Võ Ý – cựu Phi đoàn trưởng PD-118 (SD6KQ) – đã giúp đỡ chúng tôi liên lạc được với các niên trưởng, chiến hữu nói trên.*

*KQ Nguyễn Hữu Thiện*

### **Biệt Đoàn 83 và Phi Đoàn 522**

Trong quá trình biên soạn loạt bài Ngành Khu Trục trong KLVNCH, vì các nguồn tài liệu tham khảo do một số tác giả ghi lại khác nhau, chúng tôi đã cố gắng liên lạc với nhiều vị niên trưởng tên tuổi từng phục vụ tại Biệt Đoàn 83 để tìm hiểu về đơn vị đặc biệt này, và liên hệ giữa Biệt Đội khu trục A-1 của Biệt Đoàn với Phi Đoàn 522 khu trục A-1 (trước khi PD-522 trở thành Phi Đoàn phản lực siêu thanh F-5 đầu tiên của KQVN vào tháng 6/1967).

Thế nhưng càng tìm hiểu, chúng tôi càng sa vào “mê hồn trận”. Khi bày tỏ tâm tư với một vị NT trong ngành khu trục mà bản thân rất quý trọng, chúng tôi đã được ông khuyên, đại ý như sau:

*“Biệt Đoàn 83 và Phi Đoàn 522 là hai đơn vị đặc biệt trong một giai đoạn bất ổn chính trị, bị chi phối bởi nhiều yếu tố phức tạp. Vì thế, có những sự thật không nên tìm hiểu, những sự kiện không nên mổ xẻ, những câu hỏi không nên đặt ra.”*

Thành thử mặc dù trong lòng vẫn còn “ám ức”, cuối cùng chúng tôi đã phải kết thúc phần này một cách vô thương vô phạt, và... vô tích sự, như sau:

*“Biệt Đội khu trục của Biệt Đoàn 83 và Phi Đoàn 522 khu trục là những lực lượng tác chiến được thành lập để thi hành những phi vụ đặc biệt, hoặc bí mật.”*

Nay đọc lại bài “*Nhớ Cả Khung Trời Mây Trắng Bay!*” của NT Trần Ngọc Nguyên Vũ, chúng tôi mới vui bốt “ám ức”, bởi ngay chính tác giả – một phi công khu trục kỳ cựu từng phục vụ tại Biệt Đoàn 83 – cũng đã phải dừng lại ở một giới hạn cần thiết.

Sau đây chúng tôi xin phép trích đăng phần viết về Biệt Đoàn 83 của tác giả:

*“Biệt Đoàn 83! Đơn vị đầu đời:*

*Biệt Đoàn 83! Cái tên nghe vừa bí mật lại vừa hào hùng và lẫm liệt. Nhưng chiếc áo không làm nên thầy tu, một cái tên không tự nó tạo ra huyền thoại mà là do những người mà phong độ và việc làm của họ đã đi vào huyền thoại tạo nên... những cái tên như Cò Trắng: Nguyễn Cao Kỳ, Phan Thanh Vân, Lưu Kim Cương, Nguyễn Ngọc Khoa, Nguyễn Văn Tâm... Thần Phong: Nguyễn Văn Tường, Huỳnh Văn Vui, Nguyễn Huy Cương, Nguyễn Thế Tế, Nguyễn V. Quý, Nguyễn Quốc Phiên, Trần Bá Hợi, Nguyễn Quốc Thành, Nguyễn Ngọc Thức... Long Mã: Hồ Bảo Định, Nguyễn Văn Nghĩa, Đỗ Văn Hiếu, Nguyễn Quý An, Nguyễn Văn Thắng, Phạm Công Khanh... Queen Bee Trương Văn Vinh...*



Từ trái: các NT Nguyễn Văn Tường (Tường mực), Nguyễn Quốc Phiên (Phiên rách), Lưu Kim Cương (Cương khềnh), Nguyễn Ngọc Khoa (Khoa đen, cần ảnh), và Nguyễn Huy Cương (Cương khảo). Chủ thích của NT Trần Bá Hợi

*Những người mà ngày đêm vẫn thân nhiên đi–về trên quãng đường sinh–tử để thi hành những công tác cực kỳ khó khăn và nguy hiểm... Những công việc họ làm tưởng chừng như chỉ được nghe kể trong những câu chuyện thần thoại... Họ chính là những người đã viết ra một pho ‘huyền sử’ được mang tên là ‘Biệt Đoàn 83’ ”.*

Hồi còn ở ngoài dân sự, tôi thường hay ghé phòng đọc sách của Trung Tâm Văn Hoá Việt–Mỹ ở góc đường Lê Lợi–Nguyễn Huệ để mượn những tạp chí có bài viết đăng hình ảnh của KQVNCH. Tôi say mê nhìn ngắm chiếc áo bay đen có thêu tám huy hiệu “Thần

Phong” và ước ao sau này mình được mặc nó... Khi ra nhập KQ và được huấn luyện để trở thành một phi công khu trục, rồi được chuyển về BĐ83, tôi tưởng mình đang nằm mơ... nhưng giấc mơ ấy đã trở thành sự thật...

Khi viết bài này tôi không viết “lịch sử của Biệt Đoàn 83” vì tôi không đủ tư cách mà chỉ viết theo cảm nhận và những trải nghiệm riêng của mình... “Biệt Đoàn 83”! Một đơn vị mà từ sự thành lập đến cách điều hành nhân sự quá phức tạp. Phạm vi hoạt động của nó trải khắp lãnh thổ hai miền Nam Bắc, vượt qua biên giới Lào, Thái, Miên... và liên quan đến nhiều tổ chức khác nhau...

Từ “Sở Liên Lạc” của Trung tá Kính thuộc “Tổng thống phủ” thời “đệ nhất Cộng Hoà” đến “Nha Kỹ Thuật” của Đại tá Nu thuộc phòng 7 của bộ Tổng Tham Mưu thời “đệ nhị Cộng Hoà” tới các cơ quan MACV, MACSOG của Hoa Kỳ. “Biệt Đoàn 83” tuy là một đơn vị KQ nhưng lại không thuộc quân số của BTL KQ, nó có thể coi như là một “Bộ Tư Lệnh KQ” thu nhỏ, nó sở hữu hầu hết các loại phi cơ của Không Lực VNCH thời bấy giờ, từ vận tải, trực thăng, quan sát đến khu trục...

Sự có mặt của “Phi Đoàn Khu Trục 522” cạnh BĐ cũng đã gây ra sự “hiều lầm” cho giới quan sát thời bấy giờ. Thật ra thì PD-522 không thuộc quân số của BĐ mà thuộc quân số của “Không Đoàn 33 Chiến Thuật”. Hầu hết những “nhân vật gạo cội” của Biệt Đoàn ngày xưa đã không còn nữa. Hiện nay người duy nhất có đủ uy tín để viết về BĐ 83 là Trung tá Nguyễn Ngọc Khoa, nhưng ông đã “rửa tay gác kiếm” già từ “giang hồ” từ lâu...

### *Nguyễn Hữu Thiện*

Chiếc A-37B S/N 10779 nguyên của Phi Đoàn 516 Phi Hồ, được Viện Bảo Tàng Hàng Không Temora, Úc-đại-lợi, phục hồi và “sao y bản chính” màu sơn, phù hiệu..., đã tung cánh trở lại vào đầu tháng 9 năm 2018 trong Air Show nhân weekend Father’s Day ở Úc:

*“After extensive restoration work on VH-XVA by the Temora Aviation Museum’s Engineering Team, the aircraft returned to flight in 2018 and regularly participates in Aircraft Showcase Days.”* (Chú thích của Temora Aviation Museum, Australia / Photos by courtesy of Duncan Fenn Photography)







**Nguyễn Hữu Thiện**  
nguồn: [hội quán phi dũng](#)



---

Nguồn: Internet eMail by **tkd** sưu tầm