

Chiếc Vespa Định Mệnh

Nguyễn Hải Hoàn



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

Giữa năm 1969, trong một lần biệt phái hành quân tại Kontum, tôi ngồi hoa tiêu phó cho Đ/U Nguyễn quý An biệt đội trưởng của 4 phi hành đoàn: Đ/U An số 1, Tr/U Sinh số 2, Tr/U Cung số 3, Tr/U Thắng số 4. Ngày hôm ấy phi hành đoàn số 1 nghỉ. Tôi cùng Đ/U An đang nhâm nhi cà phê ngoài phố Kontum, một chiếc xe jeep của biệt kích Lô Hổ trắng gấp trước cửa tiệm mang đến cho chúng tôi tin không lành: Chiếc H-34 của số 2 bị bắn, đâm vào núi bốc cháy, PHĐ Tr/U Sinh tử nạn. Chúng tôi bàng hoàng, hồi hải trở về trại B-15, hậu cứ của biệt kích Lô Hổ vùng cao nguyên Pleiku-Kontum mà PĐ 219 làm việc với họ. Lúc bấy giờ tôi không biết Tr/U Sinh là chủ một chiếc xe Vespa mà tôi không ngờ sau này chiếc xe của anh đi vào huyền thoại của PĐ 219. Trở về Đà Nẵng, tôi lại tiếp tục các chuyến biệt phái Phú Bài, Quảng Trị, Đông Hà.

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

Chỉ vài ngày sau, tôi sững sốt nhận hung tin từ biệt đội Kontum: Thời tiết xấu, 2 phi hành đoàn tử nạn vì bị "Vertigo", PHĐ số 1 gồm Đ/U Vượng, Tr/U Sang, Tr/Sĩ Truật – PHĐ số 2 có Đ/U Cung, Th/U Đạt, Tr/Sĩ Liên. Buổi chiều tôi nhận tiếp báo cáo từ biệt đội: Cơ phi chiếc số 2 là Tr/Sĩ Liên, em ruột Đ/U Long sống sót và chỉ bị thương nhẹ. Riêng Đ/U Trần văn Long bay chiếc số 3 đã quay trở lại Kontum đáp nên thoát nạn.

Đầu tháng 10 /1971 biệt phái Quán Lợi, Đ/U Thắng bay số 1 là biệt đội trưởng, Tr/U Sâm bay số 2 và tôi bay số 3, Quán Lợi chỉ cách Sài Gòn khoảng hơn 1 giờ bay, và vì lý do an ninh chúng tôi mỗi tối đều về Sài Gòn ngủ. Đặc biệt trong lần biệt phái này Đ/U Thắng đã mua lại chiếc Vespa của cố Đ/U Vượng và anh đã đem chiếc Vespa này về Sài Gòn làm phương tiện di chuyển. Sáng hôm ấy trời còn mờ sương, tôi chuẩn bị sẵn sàng chờ Đ/U Thắng đến đón đi bay. Vừa tính bước ra cửa quyền lịch treo ngay đầu cầu thang đập vào mắt tôi: 9 tháng 10-1971. Tôi thầm nghĩ còn đúng 1 tháng nữa là mình lên 25 tuổi rồi.

Anh Thắng và tôi lúc này thân nhau như anh em nên anh không ngần ngại lái Vespa từ Phú Nhuận sang Khánh Hội đón tôi, rồi ngược vào căn cứ KQ Tân Sơn Nhất. Dọc đường anh ghé phở Công Lý bao tôi một chén ăn sáng. Vui miệng, anh đã tâm sự về chiếc Vespa anh đang sử dụng. Anh cho biết chiếc Vespa khởi thủy là của một vị Đ/U nhảy dù. Trên đường ra miền Trung công tác, chiếc C47 chở vị Đ/U nhảy dù này lâm nạn đâm vào núi bốc cháy. Không biết trong một liên hệ nào, chiếc Vespa được chuyển qua cho Tr/U Tôn thất Sinh. Một thời gian sau, Tr/u Sinh tử nạn trong một phi vụ gần Dakto, phi cơ bị bắn đâm vào núi bốc cháy. Kế tiếp người sử dụng chiếc Vespa là Đ/U Ngô viết Vượng. Trong phi vụ liên lạc Kontum – Đức Cơ do anh hướng dẫn, phi cơ của anh bị “vertigo” đâm xuống đất. Kể đến đây, anh Thắng muốn tỏ cho tôi biết anh không hề kiêng kỵ khi mua lại chiếc Vespa của gia đình Đ/U Vượng. Rồi anh cười hỏi đùa tôi “Sao chú muốn mua chiếc Vespa của tôi không?”.

Chúng tôi vào đến Tân Sơn Nhất trời đã sáng và sương chưa tan hẳn. Lúc này tôi được biết vì lý do kỹ thuật, chiếc số 2 cần sửa chữa nên Tr/U Sâm nghỉ bay hôm đó, chỉ có Đ/U Thắng và tôi số 3 lên trực hành quân tại Quản Lợi. Trên phi trình tới Quản Lợi, chúng tôi bình phi ở cao độ 2.500 bộ, vừa qua khỏi Chơn Thành khoảng 15 phút, tình hình số 1 giảm cao độ thật nhanh và xà vào một bìa rừng. Anh Thắng gọi tôi trên tầng số FM: “Số 2 xuống đi, heo rừng nhiều lắm”. Trời ơi ! tôi thảm kêu khổ. Anh đã từng biết tôi không thích bắn nai, bắn heo... Lúc còn ở quân trường, các bạn cùng khoá hay cười tôi vì tối tối trước khi đi ngủ, tôi bắt từng con muỗi trong mùng bỏ ra ngoài cửa sổ, bây giờ bảo bắn heo làm sao tôi dám.

Tôi từ chối, anh tỏ ra giận dữ, đe dọa: “*Thôi chú về Sài Gòn đi, mai anh gửi chú ra Đà Nẵng.*” Vì đã khá thân và cả nể, tôi chiều ý anh, cắt ga xà xuống rồi tính nói người cơ phi xạ thủ của tôi đừng bắn gì cả. Hỏi ời Tr/Sĩ Cần, người xạ thủ của tôi đã lạnh tay nỗ hàng loạt đại liên trên đàn heo đang chạy tứ tung, 2 con nằm tại chỗ. Trong khoảnh khắc, Cần đã chuyển 2 con heo xấu số lên tàu rồi cùng nhận lệnh từ anh Thắng đến “pick-up” luôn 6 con heo anh đã bắn được. Vì mãi bắn heo gần 9 giờ sáng chúng tôi mới đáp Quản Lợi. Anh em biệt kích và cố vấn Mỹ chờ sẵn ngoài phi đạo, Đ/U Miller , cố vấn trưởng tỏ ra bức tức và hơi to tiếng với anh Thắng vì sự chậm trễ của chúng tôi. Hắn đã nhanh tay rút ra chiếc máy ảnh nhỏ đưa lên chụp liên tiếp chiếc H-34 của tôi với 8 con heo còn nằm chình ình bên trong. Tôi thảm nghĩ: “*Thôi rồi. chuyến này thế nào tôi cũng bị vãi củ ... trọng cấm.*”

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

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

Bình phi ở 2 ngàn bộ chúng tôi trực chỉ Sài Gòn . 10 phút sau tôi nghe giọng Đ/U Thắng trên tầng số FM 41.0 : “Kingbee 2-3 nghe Kingbee Lead?” Anh Thắng cho biết thời tiết xấu, có mưa cẩn thận trong lúc bay hợp đoàn. Chúng tôi đã bay dưới cơn mưa khá nặng hột trong đêm tối, chẳng khác nào “đục mây” như Đ/U Vượng ngày trước. Quả nhiên chỉ 5 phút sau tôi không còn thấy gì ngoài bức màn đen trước mặt. Tôi bắt đầu chăm chú bay phi cụ và cảm thấy lo sợ trước viễn ảnh một thảm nạn “Vertigo”. Tôi bấm máy gọi Đ/U Thắng để báo anh biết là tôi không còn thấy anh và số 2. Không nghe anh trả lời, tôi đã thực sự toát mồ hôi, mặc dầu mưa lạnh hắt vào người vì cửa sổ không đóng. Tôi chợt nghĩ có lẽ anh đang hốt hoảng trong trạng thái “Vertigo” quá ác kìa nên không còn trả lời tôi được. Nhưng còn Đ/U Long thì sao? Cũng cùng tâm trạng chẳng? Một sự im lặng đến sợ hãi. Tôi biết tôi phải chiến đấu với tử thần “Vertigo” và tôi phải tự quyết định mọi chuyện vào lúc này. Tôi dự định giảm độ cao nhưng tôi cũng kinh nghiệm rằng đang bay phi cụ mọi thay đổi trạng thái của phi cơ rất dễ làm cho hoa tiêu bị “Vertigo” nên tôi lại tiếp tục bình phi. Không đầy 2 phút sau, tôi phát hiện ánh đèn pha (landing light) vừa được bật lên trong khoảng cách chưa đầy nửa dặm phía bên phải của tôi.

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

500 bộ, tôi bắt đầu bớt tốc độ và chuẩn bị bay đứng một chỗ (hovering). Tôi bật đèn đáp (landing light) ánh đèn phản chiếu những hạt mưa làm tôi loá mắt. Liếc sang bên phải, tôi đã nhìn thấy những ngọn cây và mưa rào lớn lắm nhưng trời ơi!! Định thần lại thì ngọn cây vẫn còn li ti phía dưới, như vậy phi cơ tôi còn cao lắm chưa thể bay đứng được. Tôi rùng mình vội đẩy cần lái (cyclic stick) về phía trước với mục đích cất cánh trở lại. Đột nhiên nghe tiếng người cơ phi hét lên trong máy: “de, de ,de” Thì ra trong phút hốt hoảng, tôi không đẩy cần lái về phía trước mà còn kéo thêm vào người, phi cơ bắt đầu bay lùi và mất độ cao. Tôi đã thực sự bị “Vertigo” May mắn tiếng thét của người cơ phi đã kéo tôi ra khỏi cơn mê và với tất cả sức mạnh (power) của chiếc H-34, tôi đã giữ được phi cơ đứng trên ngọn cây. Tôi vừa thoát chết trong gang tấc. Dùng bàn đạp (pedals) tôi xoay con tàu một vòng để tìm lại đóm lửa và di chuyển phi cơ tới gần hơn. Lửa vẫn cuộn cuộn, bao trùm chiếc H-34 mặc dầu mưa như trút nước. Tôi tìm bãi đất trống và đặt phi cơ xuống để quan sát. Không hy vọng có người sống sót trong chiếc H-34 lâm nạn, tôi quyết định rời khỏi vùng bằng cách bay xà trên ngọn cây với tốc độ chậm và nhắm hướng 180 độ để tìm thành phố gần nhất. Đêm đó chúng tôi ngủ lại Chơn Thành. Sáng hôm sau Tr/U Sâm, phi hành đoàn số 2 của biệt đội Quân Lợi đến đón tôi vì phi cơ tôi đã bị “overtorque” phải chờ toán kỹ thuật từ Biên Hoà lên kiểm máy lại.

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

....

Bước vào nhà tù thuộc Tử Sĩ Đường căn cứ KQ Tân Sơn Nhất, tôi không khỏi ngậm ngùi nhìn 6 chiếc quan tài phủ quốc kỳ xếp thẳng hàng. Nhất là khi nhìn 2 chiếc quan tài của anh em Đ/U Long mà năm trước đã một lần thoát nạn thật kỳ diệu. Hôm đó gặp chị Cúc , phu nhân Đ/U Thắng, tôi giúp chị tìm người mở khoá chiếc Vespa để đem về nhà chị. Tôi rùng mình nghĩ lại “giai” thoại của chiếc xe. Cả bốn người chủ xe đều bị chết cháy trong tai nạn phi cơ!!! Thêm một điều làm tôi phải ngẫm nghĩ khi mở bản đồ tìm kiếm phi cơ lâm nạn: cùng là khu vực mà Đ/U Thắng đã xà xuống bán heo rừng buổi sáng cùng ngày.

Hồi ký

Tưởng nhớ thảm hoạ

ngày 09/10/1971

California 12/01/2010

Nguyễn Hải Hoàn

Cựu Đại Úy Pilot KQVNCH