

Phi Vụ Cuối Cùng của 3 Người Phi Công Mất Nước

Tôi là một trong 3 phi công F5 đã đáp xuống phi trường U-Tapao sáng ngày 29 tháng 4 năm 1975 trên một chiếc F5E. Chuyến bay của tôi cũng là phi vụ duy nhất trong ngày di tản với 3 phi công trên một



chiếc phản lực một chỗ ngồi đáp an toàn ở phi trường U-Tapao. Thâm thoát đã 41 năm trôi qua, tôi ít khi nghĩ đến chuyến bay cuối cùng đó chỉ trừ những lúc trà dư tửu hậu, bạn bè tôi thường hỏi tôi câu "anh qua Mỹ bằng cách nào? tôi chỉ mỉm cười và nói đùa "chúng tôi ba người vượt biên trên một chiếc phản lực F5 đã đáp xuống U-Tapao ngày 29 tháng 4, 1975", nhiều người bạn đã khuyến khích tôi viết lại chuyến bay hi hữu này để gởi lại một chút gì kỷ niệm của một đời phi công.

Rạng sáng ngày 29 tháng 4, chúng tôi bị đánh thức từ lúc 4 giờ sáng bởi những đợt pháo kích dữ dội của bọn VC vào phi trường Tân Sơn Nhất. Lúc đầu tinh thần tôi rất căng thẳng vì chưa bao giờ nằm chịu pháo kích như vậy, nhưng sau vài tiếng đồng hồ, chúng tôi quen dần và chấp nhận "trời kêu ai thì người đó dạ". Tuy nhiên những sự kiện xảy ra sáng hôm đó đã thay đổi quan điểm của tôi về sự sống chết, số mạng, tình bạn bè, tình đồng đội.

Đêm 28 chúng tôi trải chăn, giăng mùng ngủ trên sàn xi măng của phòng dù tạm thời gần khu hangar, sau đợt pháo kích đầu, tôi nghe tiếng nói lao xao từ khu mùng kế bên, tôi nghe tiếng

anh Trương Phùng bên Phi Đoàn 518 sửa soạn dù và helmet ra phi cơ để bay hành quân, mục tiêu sáng hôm đó là vị trí pháo kích của địch, đó là lần cuối tôi nghe tiếng nói của anh. Đến 7 giờ sáng chúng tôi được tin anh đã bị bắn rớt trong chuyến bay buổi sáng đó.

Vào khoảng 9 giờ sáng, tôi đã chứng kiến chiếc gun ship C-119 bị bắn rơi tại vòng đai phi trường, tôi thấy phi hành đoàn nhảy ra nhưng không thấy chiếc dù nào bọc, lòng tôi nặng trĩu vì thấy những hoa tiêu trẻ đã bị hy sinh trong giờ phút cuối cùng của cuộc chiến. Tôi tự nhủ sẽ không là nạn nhân của cuộc chiến tàn này, sau đó tôi được biết người trưởng phi cơ của chiếc C-119 là Trang Văn Thành, một người đàn em cùng xuất thân trường Thiếu Sinh Quân, hình như Thành học sau tôi hai lớp.



Cả buổi sáng những quả pháo kích vẫn dội vào phi trường đều đặn, tình trạng trong phi trường rất hỗn loạn, tôi có cảm giác giờ thứ 25 sắp điếm. Cuối cùng chúng tôi được lệnh của KĐ trưởng đi về chờ lệnh ở phòng Hành Quân Chiến Cuộc của Bộ Tư Lệnh KQ, khi đến phòng hành quân, anh em kẻ đứng người ngồi la liệt trong hành lang của phòng hành quân. Tôi kiếm được một góc trống dưới cầu thang và ngã lưng ngủ một giấc, tôi không nhớ bao lâu. Trong giấc ngủ tôi nghe thoảng tiếng phản lực xé gió vọng về từ ngoài phi đạo, hoang mang không biết là mơ hay thật, tôi ngồi dậy nhưng vẫn không biết mình đang ở đâu, một lúc sau tôi mới tỉnh giấc và thấy phòng hành quân vắng hẵn đi, phản ứng đầu tiên của tôi là đi kiếm người bạn thân là Lê Thiện Hữu. Đêm trước chúng tôi đã bàn với nhau nếu có "zulu" thì sẽ đi chung với nhau. Không thấy Hữu đâu, vừa lúc đó Vũ Ngô Châu đi đến và nói nhỏ với tôi "mấy ông zot rồi", tôi hỏi Châu có thấy Hữu không, Châu nói hình như Hữu đã đi ra phi đạo với anh Toàn L. và Trung G. lâu rồi, tôi hơi chán nản và thầm trách Hữu sao đi mà không gọi tôi. Tôi nói với Châu "ông đi theo tôi ra phi đạo xem còn chiếc máy bay nào đủ xăng để cất cánh hay không".



Châu và tôi leo lên chiếc Yamaha cũ mèm của tôi phóng thẳng ra khu đậu F5, khu này gồm có hai dãy hangar hình vòm cung mỗi ụ đậu có một hay hai chiếc F5. Khi ra tới khu hangar, tôi thấy nhiều hỏa tiễn tầm nhiệt AIM-9 nằm rải rác trên mặt sàn xi-

măng, sự kiện này xác nhận chiến dịch "Zulu" đã bắt đầu từ lâu rồi vì KQVN quý những chiếc hỏa tiễn đó hơn vàng mà giờ đây bị bỏ la liệt khắp nơi. Tôi và Châu bỏ xe gắn máy đi bộ vào từng ụ để kiểm soát và hy vọng kiếm được một chiếc còn đủ xăng và không có trở ngại kỹ thuật, cuối cùng không hên mà gặp nhau tại một ụ đậu có hai chiếc F5, chiếc đậu phía trước hình như mới bay hành quân về chỉ còn 1200 lbs xăng. Nằm phía sau là một chiếc F5E đầy xăng và có một trái bom 500 lbs ở rack bomb bên cánh trái, hình như đang thời kỳ làm bảo trì, khi giờ sổ maintenance thấy đề "100 giờ kiểm kỳ". Chiếc này có vẻ là máy bay mới, tôi và Châu mừng hóm, nhưng chưa biết làm sao lấy chiếc máy bay này, đang tính đẩy chiếc trước ra khoảng vài mét để đủ chỗ cho chúng tôi taxi ra khỏi ụ. Vừa lúc đó anh Thuyên đi tới (anh T/T Thuyên là phi đoàn phó của tôi), anh hỏi tôi còn chỗ cho anh đi cùng, tôi trả lời anh Thuyên "tụi tôi kiếm được chiếc F5E nhưng chỉ một chỗ ngồi và tôi với Châu đã hứa đi cùng". Tôi đề nghị anh lấy chiếc phía trước tụi tôi đang tính đẩy khỏi hangar; chiếc này có 1200 lbs xăng đủ bay tới Cần Thơ. Sau một lúc suy nghĩ, anh Thuyên đồng ý, Châu vội kéo máy APU (Auxiliary Power Unit, đây là một máy thổi rất mạnh, máy này thổi vào máy phản lực để trợ giúp trong khi quay máy) để anh Thuyên quay máy. Tôi làm kiểm phi chiếc F5E và leo lên cockpit (phòng bay) sửa soạn quay máy. Vài phút sau tôi nhìn ra thấy anh Thuyên đã taxi khỏi ụ đậu nhưng có một người phi công nửa ngồi trên vai anh, tôi rất ngạc nhiên nhưng không suy nghĩ gì thêm vì tiếng pháo kích mỗi lúc một gần.

Châu đã gắn APU vào chiếc máy bay của chúng tôi, tôi đang loay hoay sửa soạn quay máy, bỗng có một tiếng nổ lớn rất

gần, tôi tưởng đã có trái pháo rớt vào khu hangar trước mặt, khi nhìn qua phía tiếng nổ, tôi thấy Trần Ngọc Bửu đang đứng chống nạnh bên cạnh một chiếc F5 với những bó rocket và bình xăng phụ đang lăn lóc dưới sàn, chiếc này tôi và Châu đã kiểm soát rồi nhưng bỏ qua vì dưới cánh vẫn còn 4 bó rocket đã bắn rồi và thêm hai bình xăng phụ nữa. Có lẽ Bửu muốn jettison 4 bó rocket nhưng 2 bình xăng phụ cũng rớt theo nên mới tạo tiếng nổ lớn vậy.

Khi quay xong hai máy, tôi nhìn xuống để ra dấu cho Châu disconnect APU và ngạc nhiên thấy Bửu đã đứng dưới máy bay từ hồi nào rồi. Bửu nói "anh Cường cho tôi đi với". Tôi trả lời Bửu "chiếc này một chỗ ngồi, tôi và Vũ Ngô Châu đã hứa đi chung rồi nên không thể thêm một người nữa, tôi cũng mới từ chối anh Thuyên hồi nãy". Bửu vẫn đứng tần ngần không chịu đi, Bửu lại nói "nếu anh bỏ tôi lại tại nó sẽ giết tôi". Tôi nhìn vào mắt Bửu và cảm thấy sự thất vọng và cô đơn. Trần Ngọc Bửu là một hoa tiêu xuất thân khóa 23 trường Võ Bị



Đà Lạt, tôi và anh không thân thiết lắm nhưng nghĩ đến tình đồng đội lòng tôi rất bối rối, không lẽ tôi bỏ Bửu trong hoàn cảnh này. Tôi nhìn Châu suy nghĩ một lúc nhưng không thấy Châu phản ứng gì. Sau cùng tôi nói với Bửu "anh biết đi 3 người là vào chỗ chết, nếu anh muốn chết chung thì

bỏ hết đồ phụ tùng và leo lên sau cùng". Xong tôi ra dấu cho Châu leo lên cockpit, lúc đó tôi nghĩ nếu tại tôi đi tay không có thể nhét được 3 người trong cockpit, quyết định này có thể là lỗi lầm lớn của tôi. Sau khi Châu leo lên và ngồi vào ghế để giữ thẳng, Bửu kéo hai cái chocks khỏi bánh máy bay và vội leo lên cockpit, lúc đó tôi đã xích qua bên phải và ngồi trên radio console, một chân thò xuống bên cạnh chân của Châu. Bửu nhanh nhẹn ngồi vào lòng Châu và sẵn sàng taxi. Tôi quay qua nói với Bửu "anh bay đi, đừng lo gì hết, khi cất cánh xong tôi sẽ chỉ anh bay về hướng nào và tôi đã có "plan" trong túi áo bay của tôi rồi".

Đêm trước tôi và Hữu đã nghiên cứu đường thoát thân và chỉ thấy U-Tapao là gần nhất chỉ cách khoảng 350 miles thôi nên đã thuộc hết đường bay.

Chúng tôi taxi khỏi hangar rất lẹ làng, khi gần đến phi đạo tôi ra dấu cho Bửu đóng canopy, lúc đó tôi mới thấy phải ngồi gập người theo hình vòm cung của canopy, một chân gác lên mé bên phải của "instrument panel", chân kia thòng xuống phía dưới như một con tôm nằm trong giỏ, nhưng đã quá trễ để thay đổi, đến đầu phi đạo 25L, Bửu tổng ga và sẵn sàng cất cánh, tôi hỏi "có trở ngại gì không?", Bửu trả lời "không", Tôi nói cất cánh lẹ đi kéo chúng pháo trúng phi đạo là phiền. Không ngần ngại, Bửu nhả thẳng, chiếc F5E với rất nhiều sức đẩy lướt nhanh trên phi đạo, tôi nhìn mấy marker bên lề phi đạo khi quá 6 ngàn bộ tôi vẫn chưa thấy "lift off" tôi đang lo thì chiếc máy bay rời khỏi mặt phi đạo nhưng tôi cảm thấy có gì không ổn vì ra khỏi vòng đai phi trường mà vẫn chỉ lên khoảng 2, 3 trăm bộ, nhìn qua tôi thấy Bửu dùng cả hai tay để rắng kéo cần lái chỉ thả tay trái để kéo cần chân đạp, nhưng đã quá tốc độ lên chân đạp nên đèn đỏ báo hiệu chớp lên. Tôi thấy tình hình trở nên rất khẩn trương khi chúng tôi vẫn bay trên ngọn cây với tốc độ đã trên 400 knots, lúc đó tôi mới thấy tình trạng khó xử của Bửu vì nếu kéo ga về thì máy bay sẽ đâm xuống đất, nếu để ga tối đa thì tốc độ sẽ tăng rất nhanh. Bây giờ tôi mới khám phá ra là cần lái bị cản bởi chiếc giày bốt của Châu nên không kéo lên được. Nhìn đồng hồ tốc độ, tự nhiên tôi thấy rất "relax" khi nghĩ đến trường hợp máy bay đâm xuống đất vì với tốc độ này, chúng tôi sẽ chết rất nhanh và sẽ không cảm thấy đau đớn gì hết.

Nhưng trong đầu tôi bảo phải làm gì đó trước khi mình buông tay chịu thua, tôi với tay phải qua chụp vào hai tay của Bửu và hét lớn vào tai Bửu "kéo", một thời gian ngắn trôi qua vẫn không thấy gì thay đổi, bỗng nghe một tiếng "click" và chiếc F5E hướng mũi thẳng lên trời. Vì không (thể) cột seat belt, nên ba đứa tôi lỏng chỏng, phiêu bồng như mấy astronaut trong vùng chân không, khi phi cơ bắt đầu chậm lại Bửu bình tĩnh hạ mũi và kéo bốt tay ga về, lúc tôi ngồi được xuống chỗ của tôi thì thấy đồng hồ cao độ chỉ 15 ngàn bộ. Tôi nhắc Bửu recycle chân đạp (thả cần đạp xuống rồi kéo lên lại), và lần này nghe

tiếng chân đạp xếp vào bụng phi cơ và đèn đỏ báo hiệu cũng tắt, chúng tôi xuống bình phi ở 12 ngàn bộ cho đến khi đáp. Khi lấy lại bình tĩnh, tôi nhìn xuống để xác định vị trí và liền nhận ra sông Tiền Giang ở phía trước có lẽ cách Phnom Penh không xa, bây giờ chúng tôi mới nhớ còn một trái bom 500 lbs ở cánh trái và phải tìm cách giải tỏa trước khi đến lãnh thổ của Thái Lan. Tôi đề nghị với Châu và Bửu giải tỏa trái bom an toàn trên sông Tiền Giang vì lúc đó rất vắng không thấy thuyền bè gì hết. Bửu bay theo chiều con sông và thả trái bom ở thể bình phi, tôi quay mặt nhìn về phía sau một lúc lâu mới thấy trái bom đục nước. Sau đó chúng tôi bay theo sông Tiền Giang qua Phnom Penh rất ung dung vì tôi rất quen thuộc với lãnh thổ và khả năng không lực của Kampuchia. Lúc tôi bay A-37 ở Cần Thơ đã bay nhiều phi vụ yểm trợ hành quân ở Kampuchia, một lần tôi đáp xuống phi trường Phnom Penh vì phi cơ bị trục trặc, tôi được chứng kiến những chiếc MIG của không quân Kampuchia đậu ở vòng đai phi trường, cỏ mọc đến cockpit và họ dùng những chiếc T-28 để thả bom.

Chúng tôi bay về hướng Tây cho đến khi đục biển rồi bay dọc theo bờ biển về hướng đông bắc, tôi biết trước sau cũng gặp phi trường U-Tapao. Tuy không nói ra nhưng trong bụng ai cũng lo nghĩ đến vấn đề hạ cánh, với chiếc giày bột của Châu kẹt cứng vào cần lái làm sao "round down" được (trước khi phi cơ chạm bánh, mũi phi cơ phải được nâng cao để tốc độ được giảm nhanh chóng). Cuối cùng chúng tôi đồng ý phải giải quyết nạn kẹt chân này, tôi sẽ cầm cần lái bằng tay trái để cho Bửu đứng lên, tôi sẽ nhấn cần lái tới trước một chút để Châu có thể rút chân ra khỏi thể kẹt. Tuy chỉ đơn giản như vậy, nhưng lúc thực hành thì rất khó và nguy hiểm vì tôi ngồi khom người theo canopy nên không thấy được đường chân trời mà cũng không thấy được instrument để bay bình phi, hơn nữa chúng tôi đang bay trên mặt biển rất dễ bị vertigo. Tuy màn đời vị thế này chỉ kéo dài khoảng 30 giây cho đến một phút nhưng tôi có cảm tưởng thời gian dài cả tiếng đồng hồ. Sau cùng rồi Châu cũng rút chân ra khỏi vị trí kẹt và Bửu ngồi xuống lấy lại cần lái.

Khoảng 20 phút sau chúng tôi thấy phi trường U-Tapao với phi đạo rất dài theo trục đông-tây, lúc đó chúng tôi thật sự đã quá kiệt quệ về cả tinh thần lẫn thể xác nên không ai nhớ thủ tục đáp không có liên lạc vô tuyến. Tôi hỏi Bửu "đáp được không?" Bửu trả lời "được" rồi xuống cao độ gấp rút và queo phải vào ngay "final approach" theo trục tây-đông tức là từ ngoài biển vào. Sau khi "touch down" chiếc máy bay chạy mãi vẫn chưa đến cuối phi đạo, đến gần cuối phi đạo tôi thấy hai chiếc F-4 đang đậu kế bên phi đạo như sửa soạn cất cánh, tôi mới nhận thấy chúng tôi đã đáp ngược chiều phi đạo. Vừa queo vào taxi-way, một chiếc xe pickup của căn cứ U-Tapao đã đợi sẵn chúng tôi ở đó gắn bảng "Follow Me", tụi tôi taxi theo chiếc pickup này, Bửu mở canopy, sau một tiếng đồng hồ tôi mới được ngồi thẳng người và cảm giác thật thoải mái. Trong lúc taxi, tôi nhìn qua con đường bên tay phải và thấy một xe staff Falcon, phía trước gắn lá cờ có hai sao, tôi cũng không nghĩ ngợi gì thêm vì đang tận hưởng cảm giác "tự do và hạnh phúc" của người mới thoát chết.

Cuối cùng chúng tôi đến khu đậu dành riêng cho những chiếc F5 của KQ VNCH, tôi thấy hơn mười mấy chiếc F5 đã đậu ở đó rồi. Tôi chợt nhớ lại câu nói của Châu lúc ở phòng Hành Quân Chiến Cuộc "mấy ông zọt rồi", tôi nghĩ thầm "mình cũng zọt theo!" Chúng tôi leo xuống phi cơ rất lẹ vì không ai cột seat belt và cũng không vương dù, chân vừa chạm đất, tôi nghe một giọng Mỹ "*who is the captain of this flight?*", tôi nhìn lại thấy một tướng Mỹ mang hai sao. Tôi dơ tay chào "*me, sir*", trong lòng bắt đầu lo có lẽ bị xài xể vì đáp ngược phi đạo và xem đụng 2 chiếc F4. Ông tướng Mỹ tiến tới quàng tay lên vai tôi và kéo tôi về một khoảng trống, giọng ông rất ôn tồn và thành thật "*son, don't worry, you will be OK. This reminds me of my flight to freedom in 1949, we crammed into a P-38 and landed in Taiwan after Chiang Kai Shek was defeated*". Tôi cảm động rớt nước mắt, ông nói thêm vài câu nữa rồi bắt tay tôi leo lên chiếc Falcon. Tôi không biết ông là ai, mãi sau này được đọc bài "Escape to U-Taphao" của Ralph Wetterhahn đăng trên tờ Air & Space của Smithsonian tôi mới biết ông này là Thiếu tướng Harry Aderholt, vị tướng này là người đặc trách

về cuộc di tản những người Mỹ và thân nhân của cuộc chiến VN trong chiến dịch "Frequent Wind".

Trong khu đậu của F5 vẫn còn lảng vảng vài hoa tiêu F5 đã đến trước tôi, chưa kịp chào hỏi ai thì người bạn nổi khổ của tôi từ hồi ở trường Thiếu Sinh Quân là Tôn Minh Chi nhào đến ôm tôi khóc, thật là cảm động; Chi tưởng tôi đã bị kẹt lại rồi. Một chuyện lạ là tôi thấy một người đàn ông đứng tuổi mặc thường phục; tôi còn nhớ chiếc áo sơ mi Hawaii của ông, cũng đứng lảng vảng ở khu này, dù không biết ông là ai tôi cũng quay qua chào. Ông ta nói với tụi tôi bằng một giọng Trung rất nặng "mậy anh anh hùng hỉ!", tôi rất thẹn vì câu khen của ông. Sau đó tất cả chúng tôi được đưa vào câu lạc bộ Hạ-Sĩ-Quan của căn cứ U-Tapao để tạm trú. Khi vào đến nơi tôi mới biết người mặc thường phục là Đại tá Đoàn Nu, Trưởng Phòng 7 Tổng Tham Mưu, Đ/T Nu đã đến U-Tapao từ ngày 21 tháng 4, ông đem theo giấy tờ tài liệu mật và cả gia đình. Đại tá Nu vui vẻ sai một người lính của ông mở một chai Remi Martin và ông đưa cho cả phi hành đoàn chúng tôi mỗi người một ly để ăn mừng. Thật là éo le, ngày hôm đó mở màn bằng những trái pháo kích, sau đó bao điều trắc trở và cuối cùng kết thúc bằng một ly Remi-Martin ! trong lòng tôi muốn tung hô "Remi Martin muôn năm" nhưng lặng lẽ "bottom up" ly rượu này. Tôi rất cảm động về cử chỉ của Đại tá Nu, vẫn mong có ngày được gặp ông ở Gaveston để có lời tạ ơn.

Đến chiều 29, chúng tôi được tin Lê Thiện Hữu bay chung một chiếc F5A huấn luyện (2 chỗ ngồi) với anh Toàn và Trung đã crash ở bờ biển Thái Lan, tôi rất đau lòng vì mất một người bạn thân thiết và rất hối hận vì đã thăm trách Hữu đi mà không gọi tôi. Nguyên tôi và Hữu là bạn chí thiết từ thời sinh viên sĩ quan KQ ở Nha Trang, tôi nhớ ngày đi du học ở Mỹ, lúc ở phi trường Tân Sơn Nhất mẹ Hữu kéo tôi qua chỗ vắng và nhấn nhủ tôi chăm sóc Hữu, tôi rất buồn cười vì Hữu cao hơn tôi 2 inches và lớn hơn tôi 2 tuổi, sau này mỗi lần Hữu không chịu đi uống rượu với tụi tôi, tôi lại dọa Hữu sẽ mét me Hữu cì không nghe lời tôi.

Vài ngày sau, tôi được tin anh Thuyên đã đáp ở Cần Thơ và quá giang một chiếc A-1 Skyraider đến U-Tapao ngày 30, mấy

năm sau khi gặp nhau ở Texas, tôi hỏi anh ai là người ngồi trên vai anh, anh tiết lộ người đó là Lân.

Sau ngày định cư ở Hoa Kỳ, chúng tôi mỗi người một nơi, tôi vẫn ước mong có ngày “reunion” với Vũ Ngô Châu và Trần Ngọc Bửu; nhưng chưa thực hiện được ước vọng đó Châu đã bỏ chúng tôi ra đi, một ngày nào đó khi gặp anh ở bên kia, tôi sẽ cảm ơn anh đã rất bình tĩnh tình nguyện làm người cơ trưởng để kéo chiếc APU cho chúng tôi quay máy và anh không hề than phiền một tiếng.

Mỗi lần nghĩ tới chuyến bay cuối cùng trong đời phi công của tôi, nhất là lời khen của Đ/T Nu, tôi lại thấy hổ thẹn vì có anh hùng gì khi phải bỏ chạy một cách rối loạn. Chỉ có một điều an ủi là tôi đã thể hiện được tinh thần "không bỏ anh em, không bỏ bạn bè" của một cựu TSQ.

2 Nov. 2016

AET Tô Phương Cường

Số quân 1918, ra trường 1966.

