



TRẬN ĐÁNH CUỐI CÙNG

Người Việt Utah – Ngày 13 tháng 6, 1996, hãng thông tấn Reuter đánh đi một bản tin về Nguyễn Thành Trung, phi công A-37 của Không Lực VNCH đã lấy máy bay xạ kích dinh Độc Lập và hướng dẫn hai chiếc A-37 khác đánh phá phi trường Tân Sơn Nhất chiều ngày 24 tháng 4, 1975, ngày hấp hối của miền Nam Việt Nam.



Di tản ngày 29 tháng 4, 1975, tâm hình tác giả chụp từ trên cockpit của chiếc trực thăng cánh phụ nhân tác giả đang bế cháu thứ nhì, Quỳnh Hà, 11 tháng tuổi cùng một vài bạn đồng đội chờ ra đáp Đệ Thất Hạm Đội buổi trưa ngày 29 tháng 4.

Bản tin cho biết, Nguyễn Thành Trung, phi công chiến đấu của KLVNCH được huấn luyện tại Hoa Kỳ từ năm 69 tới 72, là hoa tiêu trưởng phi cơ của Hàng Không Việt cộng, năm 1995, đã lái chiếc Boeing 767 chở tên chủ tịch nhà nước Lê Đức Anh qua New York dự ngày kỷ niệm thứ 50 của Liên Hiệp Quốc. Trả lời cuộc phỏng vấn của thông tin viên

Reuter tại Tân Sơn Nhất, Nguyễn Thành Trung kiêu hãnh nói, “Năm ngoái tôi bay trở lại Hoa Kỳ, đến Nữ Ước bằng chiếc phi cơ này, đáp tại phi trường Kennedy với máy bay riêng của chúng tôi, mang huy hiệu và sơn cờ riêng của chúng tôi, đến thẳng đất Mỹ!” (Last year, I flew back to America, to New York, in this aircraft, with our logo, with our flag, to the American land, he says proudly - Reuter).

Nguyễn Thành Trung, tên Việt cộng nằm vùng được địch gài trong hàng ngũ chúng ta. Trung đã góp phần gây hoang mang, làm sụp đổ tinh thần chiến đấu của quân dân miền Nam, gián tiếp đày đọa, giết hại anh em đồng đội trong các trại tù cải tạo để đổi lấy vinh thân, được Việt cộng tưởng thưởng công lao phản nghịch đó bằng địa vị hôm nay.

Cuộc oanh kích dinh Độc Lập và sau đó là phi trường Tân Sơn Nhất vào chiều 28 tháng 4, 1975 của năm chiếc phi cơ A-37, đã được Việt cộng tuyên dương như một chiến tích anh hùng. Hàng năm, đến ngày 30 tháng 4, báo chí của chúng đều nhắc đến cái gọi là “thành tích lịch sử” của Phi Đội Quyết Thắng do Nguyễn Thành Trung dẫn đầu với một phi công A-37 khác của Không Lực VNCH là Trần Văn On, cùng bọn giặc lái Việt cộng Từ Đễ, Mai Vượng, Nguyễn Văn Lục, Hán Văn Quảng. On và Xanh là hai phi công VNCH, tù binh bị Việt cộng bắt ở Đà Nẵng, ép buộc phải thi hành công tác huấn luyện cấp tốc cho giặc lái MIG Việt cộng, để theo Nguyễn Thành Trung bay vào đánh Sài Gòn.

Bài tường thuật đăng trên tờ Lao Động của Việt cộng xuất bản ngày 2 tháng 5, 1996 cho biết Phi Đội Quyết Thắng do Nguyễn Thành Trung bay ở vị trí số một, vừa là chỉ huy “Biên đội” (Phi đội), vừa là người dẫn đường. Bay số hai là Từ Đễ (con trai giáo sư Từ Giấy, Đại học Tổng Hợp Hà Nội), hiện đeo quân hàm Đại tá ở Bộ Tham Mưu Không Quân Cộng sản. Bay số ba là Nguyễn Văn Lục, Phó chỉ huy Biên đội. Số bốn là Hán Văn Quảng, hiện là Đại tá Sư trưởng Sư đoàn Không Quân của chúng. Máy bay số năm có hai người: Mai Vượng, quê ở Diễn Châu, Nghệ An (đã chết năm 1976) và Trung úy phi công “Ngụy” Trần Văn On.

Bọn giặc lái Việt cộng (Lục, Đễ, Quảng, Vượng) từ trước đến nay chỉ quen với máy bay MIG-17 của Nga, chưa từng biết tới A-37 của Mỹ bao giờ. Giặc lái Việt cộng vào Đà Nẵng từ ngày 22 tháng 4, 1975 để học lái A-37 cấp tốc trong vòng năm ngày. Nguyễn Văn Lục cho biết y chỉ bay tập được ba chuyến trong năm ngày đó. Lục nói, “Các bộ phận điều khiển của máy bay A-37 toàn là tiếng Anh, anh em chúng tôi nhờ người dịch ra tiếng Việt, rồi cắt giấy dán đề lên tiếng Anh để biết mà xử dụng...”

Tư Lệnh Không Quân Việt cộng thời đó là Lê Văn Tri, thiếu tướng, đã trực tiếp giao nhiệm vụ cho bọn Lục. Y khoe, “Sau chiến thắng trở về, đồng chí Đinh Đức Thiện gặp chúng tôi, nói rất vui, “Chúng mày rất giỏi. Lính tao chuyển loại xe ô-tô cũng phải mất năm ngày, huống gì là máy bay của chúng mày. Giỏi, giỏi lắm!”

Cái “giỏi lắm” của bọn giặc lái Việt cộng Từ Đễ, Nguyễn Văn Lục, Hán Văn Quảng là cái giỏi “nói phét”! Việt cộng tổ sư nói phét không biết ngưng là gì trong bất cứ ngành

nghề, giai cấp nào của chúng. Tên tướng Không quân Việt cộng xuất thân từ giới lơ xe đò Đinh Đức Thiện khen ngợi bọn Lục “giỏi lắm” chỉ là thói quen “mèo khen mèo dài đuôi” của bọn “đỉnh cao trí tuệ” mà anh em tù cải tạo ai cũng biết. Việt cộng làm gì cũng tự cho là giỏi. Không thấy ai khen, chúng tự vỗ tay khen chính mình, khen líu lo nồng nhiệt không biết ngưng thì cái chuyện anh Thiện khen em Lục chẳng có gì là lạ!

Để biết rõ cái “giỏi lắm” của những chiến sĩ “người lái anh hùng” nhãn hiệu Vi-Xi thế nào, mời bạn đọc hãy cùng chúng tôi đọc truyện ngắn “Trận Đánh Cuối Cùng” của văn sĩ Hữu Mai viết ca tụng “anh hùng” Nguyễn Thành Trung và các đồng chí giặc lái Vi-Xi của y một cách trơ trẽn vô duyên trong tuyển tập “Văn 1957-1982” do Tạp chí Văn nghệ Quân đội, số kỷ niệm lần thứ 25, xuất bản năm 82, để thấy trình độ nói phét của Vi-Xi nó “siêu” đến chừng nào mà cười đau khóc hận cho vận số hẩm hiu đất nước....

oOo

Hữu Mai mở đầu “**Trận Đánh Cuối Cùng**” bằng câu “*Một ngày thật dài....*” Y cho biết buổi sáng hôm đó còn ở Gia Lâm, có lệnh đi công tác ngay bằng chiếc IL-18. Đi người không và một giờ sau đáp phi trường Đà Nẵng. Hữu Mai viết theo thể văn tự thuật, dùng chữ “chúng tôi” nên người ta có thể hiểu y chính là một trong những tên giặc lái Vi-Xi được cử vào Nam làm cái “Mission Impossible” này và viết bài tường thuật. IL-18 là phi cơ vận tải như C-47 của Không Quân miền Nam. Y nói “lần này chúng tôi đi công tác người không” - chắc là cho nhẹ, để chuyển về còn chờ theo chiến lợi phẩm “hia” được của miền Nam “phần vinh giả tạo.” Có lẽ bọn y không mang theo cả vỏ cau khô đánh răng, khăn mặt hay cơm nắm muối vừng làm chi cho nặng. Hữu Mai chắc ăn, không cần bắt chước đàn anh Không Văn Tuyết ngày xưa tay đôi không chiến với máy bay “Con Ma” (Phantom) hay “Thần Sấm” (Thunderbolt) của đế quốc Mỹ xâm lược. Anh hùng Không Văn Tuyết bay phi cơ MIG đem theo cơm nắm muối vừng, một ấm nước vối và cả cái điều cày lên trời, tắt máy phây phả nằm gác chân chữ ngũ mai phục trong mây, đợi từ sáng tới chiều cho khỏi tốn xăng, khi thấy phi cơ Mỹ tới là mở máy nhào xuống bắn hạ cái một!

Bọn giặc lái Vi-Xi hạ cánh xuống phi trường Đà Nẵng sau một giờ bay. Sân bay Đà Nẵng “rộng và dài hun hút” được Hữu Mai mô tả là “siêu cấp,” hơn gấp bội phi trường Gia Lâm của miền Bắc anh hùng. Cái phi trường Gia Lâm của nước Việt Nam Dân Chủ Cộng Hòa Độc Lập Tự Do Hạnh Phúc, theo lời cậu Trác “Thuốc Lào” phi công C-130 kẹt lại, đã từng bay chở cán bộ, bộ đội Vi-Xi từ Bắc vào Nam công tác và chở đồ thổ phỉ gồm cả kềm gai, tôn gỗ và... ghé đá công viên từ Nam ra Bắc; sau còn được trưng dụng dạy bay và dạy Địa huấn cho bọn giặc lái Việt cộng trước khi “thầy” bị cho đi tù cải tạo. Hồi vượt biển qua Mỹ, cậu Trác đã kể lại với kẻ hèn này rằng:

- Phi trường Gia Lâm vắng như nghĩa địa bỏ hoang, cỏ tranh mọc cỡ đầu người. Tớ đáp xuống, thấy bộ đội lữ lượt từng đoàn vác liềm vào cắt cỏ tranh rồi gồng gánh đi ra. Sau đó lại một bầy dân chúng kéo vào mót những đám tranh còn sót lại! Phi trường này cũng

như phi trường Bạch Mai không có đài Kiểm soát Không Lưu. Mỗi lần có máy bay ngoại quốc đến, chúng nó mượn một thằng Air Traffic Control người Nhật nói tiếng Anh vào hướng dẫn cho phi cơ đáp hoặc cất cánh xong rồi về.

Nên chi nhìn thấy phi trường “siêu cấp” Đà Nẵng, bọn pilot Việt cộng cứ nghệt mặt ra. Hữu Mai cho biết, “Ngay sau khi đáp xuống Đà Nẵng, có đồng chí tham mưu trưởng đứng đợi bên chiếc A-37 sơn màu vân vân, hình thù dữ dội, giống như một con thú rừng chưa thuần hóa.” Đàn anh ra lệnh cho các đàn em tập buồng máy ngay, “chỉ có từ ba đến năm ngày chuẩn bị.”

Màn tập tành “ba đến năm ngày” này quả là chuyện phong thần. Nhưng ai không làm được chứ Vi-Xi cái gì mà làm không được? Không làm được bằng chân tay, trí óc, các con làm bằng mồm! Hữu Mai viết, “Nếu trước đây có ai nói như vậy thì đó là nói đùa. Trong chiến tranh, những lần chuyển loại máy bay gấp gấp nhất cũng phải mất ba tháng. Không thể đùa với máy bay. Ở trên không, không có điều kiện để rút kinh nghiệm cho những sai lầm...”

Nói vậy cho nổi bật cái khả năng thần thánh của con người cộng sản “siêu cấp” và để bọn Ngụy nghe mà sợ chơi. Câu nói trên là áp dụng cho việc chuyển loại phi cơ cộng sản thôi đấy, mà cũng cần tới ba tháng là tối thiểu. Vậy mà các “đỉnh cao trí tuệ” chỉ cần từ ba tới năm ngày, nghe phát rét. Huống hồ bọn giặc lái Vi-Xi tiếng Anh tiếng U không biết một mẩu, ngoài ba tiếng “oản tù tì”! Hữu Mai viết, “Mỗi feet bằng bao nhiêu đơn vị đo lường của ta nhỉ? Làm thế nào hiểu được hết những tiếng Anh trong buồng lái để khỏi phải nhớ các công-tắc, các đồng hồ bằng vị trí của chúng?...”

Cái này phải hỏi cậu Trác Thuốc Lào, tự nhà văn KQ Trác Vũ. Cậu Trác Thuốc Lào một lần chịu không nổi những quả ngu của lũ giặc lái con cháu lão Hồ, đã buột miệng chửi thề, xém bị mất cái chỗ đội mũ vì lỡ “hỗn,” lỡ coi thường các đấng đỉnh cao trí tuệ. Cậu Trác kể:

- Phi công Việt cộng, chúng nó từng qua Nga học bay MIG. Nhiều đứa ở Nga đến 6, 7 năm mà khi về nước vưỡn đếch biết nói tiếng Nga La Tư mới tếu! Bọn chúng nó đi học, có thông dịch viên đi kèm theo để theo dõi, kiểm soát.... Trong lớp thầy dạy gì, kê bố thầy, chúng không cần nghe vì khi về phòng có thằng thông dịch lại. Tớ bỏ công dịch tất cả sách kỹ thuật tiếng Anh ra tiếng Việt, dạy chúng nó hoàn toàn bằng tiếng Việt. Thế mà mình đọc, chúng không hiểu. Đánh vắn đi đánh vắn lại từng chữ như dạy trẻ con i-tờ-rít, chúng nó vẫn không biết viết ra làm sao. Tớ lập đi lập lại, bọn chúng vẫn ngớ ra như chúa tàu nghe kèn, mặt đần độn trông phát giận. Một lần, nhịn không được, tớ buột miệng chửi thề, “ĐM, sao các anh ăn gì mà ngu quá vậy?” Mình quen mồm như trước đây đùa giỡn với bạn bè. Chúng nó sùng sộ hỏi tội làm tớ xanh mặt.

Kẻ hèn này hỏi đó nghe cứ tưởng cậu Trác bồi bác Vi-Xi, không tin nổi, nghĩ rằng cậu phía ra để tếu chơi. Lại gì cái giống Không Quân, bạn bè gặp nhau, đúng tần số là tha hồ đấu hót vung vít, hư thực khó lường... nên bèn hỏi đều một câu:

- Thế hả? Thì ra chúng nó là bọn ngu cả lũ. Nhưng “ngu” mà chúng nó bay MIG, dám chơi “dog fight” tay đôi với pilot Mỹ? Cậu Trác nói vậy thì chúng tôi biết vậy.

“Dog fight” có nghĩa là “không chiến,” là vác máy bay uỳnh lộn trên mây, giữa tầng trời. Cậu Trác Thuộc Lào được coi là một pilot vận tải hiền nhất nước Không quân, thật thà như đếm. Nghe kẻ hèn này nói câu móc lò, cậu chỉ cười cười, phô hai hàm răng đầy nhựa thuốc Lào, kể tiếp:

- Đẳng ấy tưởng chúng nó bay MIG thật đấy hả? Mình làm hết. Máy cậu Mèo đồng mình mặc cảm, sợ quốc tế chê cười nên nhiệt liệt thôi phồng pilot Vi-Xi là ghê gớm để tăng giá trị của mình và để khỏi mang tiếng người nhón bắt nạt ranh con. Chúng nó có đi Nga thật, học tới sáu, bảy năm lận. Nhưng chúng chỉ lo buôn lậu “quần bò” đem về nước bán kiếm lời, bay với bông mẹ gì. Toàn là bọn con ông cháu cha hay thành phần chần trầu gánh nước có thành tích đấu tranh giai cấp tích cực, đấu cha, tố mẹ, dò la hàng xóm, được phong làm “anh hùng,” cho đi học lái nhưng chữ nghĩa đâu mà học? Các cuộc không chiến với phi cơ Mỹ đều do pilot Bắc Hàn hay Trung cộng lái. Pilot Vi-Xi được cho đi theo, nhiều đứa thú thật với tớ chỉ là... “thợ vịn”! Ngoài Bắc chúng gọi bằng danh từ rất kêu, là “tháp tùng tử”!

“Người lái” kiêm nhà văn Hữu Mai, hôm đầu tiên khi từ Bắc vô Nam tay không (cầm bó rau), mô tả rằng bọn y đêm đó lo cóc ngủ nghề gì được. Phần vì cấp trên giao phó cho nhiệm vụ học bay A-37 chỉ trong vài ngày - với sức các cậu - “sỏi đá làm thành cơm” tương đối dễ ợt, chứ bay bông loạn quạng là tan nát đời huê ngay. Cậu tả oán, lý do mất ngủ thứ hai là do... không khí. Mùi máy lạnh và vì cái nệm mút dày êm quá, các cậu ngủ không quen... “Không khí hơi ngọt ngọt. Chắc là còn phải một thời gian mới quen được với cái mùi nhân tạo của máy điều hòa nhiệt độ. Một mùi hăng hắc, nồng nồng. Mùi gì vậy?... Ngoài kia, ở thành phố đang tỏa một vùng ánh sáng xanh trong lên bầu trời đêm, chắc còn nhiều thứ chúng tôi còn phải lạ lắm!”

Đúng dzậy! Các con sẽ còn thấy nhiều thứ “lạ” hơn nữa ở miền Nam. Cái mùi đó là mùi “hăm-bơ-gơ” của đế quốc, khi đã quen rồi, các con sẽ ghiền và khi ghiền tới độ nặng là các con sẽ chết không kịp ngáp đấy. Mất ngủ, suy nghĩ đến gần phát hoảng, Hữu Mai dẹp tự ái “đỉnh cao trí tuệ,” ao ước, “Giá có mấy anh nhân viên lái cũ của Ngụy ở gần đây để yêu cầu họ ghi lại cho những hàng chữ Anh ở trong buồng lái thì hay quá. Mỗi tối trước khi ngủ say sẽ in luôn nó vào trí nhớ...”.

Mẹ kiếp, khi tỉnh học còn cóc vô, học theo lối “ngủ say” thì học với hành thế chớ nào được? Mà chỉ có từ ba tới năm ngày để bay cho được chiếc A-37. Ngụy chúng nó trước khi học lái, phải tới Lackland trụ trì ít nhất vài tháng học Anh ngữ. Hữu Mai sau đó kể

rằng y và đồng bọn được hai “nhân viên lái” mới được lựa chọn từ trại tập trung về kèm cho các cậu học Anh văn và học bay. “Cả hai đều gầy nhom. Người cao để râu tên là Xanh, người Quảng Bình, theo gia đình di cư vào Nam năm 1954. Người thấp nhỏ là On, quê ở Gò Công. Cả hai người đều ngạc nhiên khi thấy chúng tôi không hỏi đến vấn đề cơ bản, không hỏi về cách xử trí trong trường hợp máy móc hỏng hóc, mà hỏi ngay vào công-tác điều khiển những đồng hồ bay...”.

Cái này phải xét lại a. “Những vấn đề cơ bản” nghĩa là cần điều khiển phi cơ, là những nút bấm, nút bật để mở máy, để chỉnh động cơ, để điều khiển bánh đáp, góc dựng cánh lái đuôi, v.v. các con không cần hỏi tới thì bay cái củ gì? Các con muốn chứng tỏ ta đã rành nghề, đâu cần biết tới vài ba cái lẻ tẻ, hay hỏi những cái “cơ bản” sợ quê xệ với bọn giặc lái Ngụy? Bọn giặc lái Ngụy, phi công phản lực A-37 bị các con khi dễ, chê là “gầy nhom,” đâu phải vì miền Nam đói khổ, thiếu dinh dưỡng? Mà vì họ mới được móc từ trong “tù cộng sản” ra đây!

Cậu Trác Thuộc Lào kể chuyện hồi đó trong chuyến bay chở đồ thổ phỉ ra Bắc, có một thằng đại tá Không quân Việt cộng đi theo, đòi lên phòng lái ngồi ghế copil thay thằng công an “bảo vệ” như thường lệ. Trên đường bay, trời êm ả, cậu Trác lên cơn ghiền, móc cái điều cây ra, rít một bi thuốc Lào. Đang phê phê khoái tì thì anh đại tá Không quân Nhân dân tò mò hỏi chàng giặc lái miền Nam:

- Cái đồng hồ này là đồng hồ gì, có mỗi một cánh tay?

- Dạ, nó là cái đồng hồ “ây-đi-ép” (ADF), dùng để bay phi cụ khi trời xấu không thấy đường, từ điểm này tới vị trí khác. Có nó mới lấy đúng hướng được, không sợ phi cơ mất hướng, bay lạc....

ADF là “Automatic Directional Finding.” Tên đại tá Vi-Xi nhìn cậu Trác Thuộc Lào với vẻ nghi hoặc kỳ cục:

- Anh nói thật chứ? Đề nghị anh giải thích thêm cho tôi được đả thông. Tôi không hiểu sao lại có thứ đồng hồ gì lạ như vậy?

Cậu Trác nhà ta cũng nhìn tên đại tá bằng vẻ nghi hoặc kỳ cục không kém:

- Phi cơ có ba cái đồng hồ phi cụ căn bản là đồng hồ chỉ cao độ, vận tốc và đồng hồ chỉ hướng, hay la bàn. ADF là đồng hồ tìm hướng khác, dùng tần số đài phát tuyến cố định dưới đất.

Khi thấy thằng cha đại tá hỏi, tởm tưởng nó muốn thử, muốn khảo sát trình độ và khả năng của mình, nên tởm ừ không nói. Nhưng sau thấy nó có vẻ không biết thật ông a. Nó đưa tay sờ sờ cái đồng hồ, trầm ngâm nghĩ ngợi rồi hỏi nữa, “Anh nói bị mất hướng, dùng đồng hồ này lấy lại được đúng hướng à?” Nó bảo tởm biểu diễn thử, lúc bấy giờ tởm

mới tin là nó không biết thật! Tớ cho phi cơ vòng trái vòng phải, nhào lên chúi xuống, queo tới queo lui, tăng giảm cao độ lung tung xong mới đem về bình phi, lấy cao độ cũ và chỉnh mũi phi cơ bay theo đúng hướng cũ của đồng hồ ADF. Thằng đại tá ngồi bên bị vertigo, mặt cứ thộn ra. Mãi nó mới hoàn hồn, tám tấc:

- Hiện đại thật...! Đúng là Mỹ có khác!

Pilot C-130 Trác Thuộc Lào sau đó mới cảm thấy tự nhiên, thấy hân hoan vì mình “nhớ” hơn anh Đại tá Vi-Xi nhiều - ở tài bay và kiến thức phi hành. Trác Thuộc Lào từ hôm đó mới biết rõ:

- Mất miền Nam đau quá. Chúng nó ngu hơn chó chứ tài giỏi gì. Chúng chỉ giỏi lừa bịp và nói phét! Trình độ một thằng đại tá, khả năng và kiến thức không bằng một thiếu úy của mình. Tớ có hỏi nó, ở ngoài Bắc phi cơ của các ông không có đồng hồ giống như ADF của chúng tôi, làm sao mà bay từ tỉnh này tới tỉnh kia khi thời tiết xấu hay bay đêm được?

Xin bà con Không Quân lắng nghe câu trả lời của cậu đại tá Không quân Hà Nội rất đáng đồng tiền bát gạo như thế này:

- Ngoài Bắc chúng tôi dứt khoát không bay đêm. Chúng tôi có khẩu hiệu “Tự Đi, Tự Đến, Tự Về.” Nghĩa là khi nhìn thấy rõ đường đất làng mạc bên dưới thì người lái cứ việc tự mình bay theo con đường lúc đi và khi về cũng bay theo đường cũ mà về, vừa an toàn mà vừa không cần có người dưới đất điều hành chỉ đạo đường bay như các anh!

- Hèn chi, cậu Trác nói, có lần tớ để cho một thằng giặc lái Vi-Xi lái từ Hà Nội đi Tuyên Quang. Nó bay như thằng say rượu, bay rất thấp dưới mây và cứ lò dò bay theo đường lộ. Buổi chiều, theo lời dặn, bốn giờ rưỡi phải trở về Hà Nội, tớ ra mở máy.... Đang loay hoay check máy thì ba thằng Vi-Xi xách súng AK chĩa vào tớ quát tớ tắt máy đi xuống....

Lúc đó trời mưa lâm râm. Thằng cán bộ xếp sòng sừng sộ hỏi Trác:

- Đi đâu? Ai cho anh mở máy?

Trác phân bua:

- Cán bộ bảo bốn rưỡi về mà?

- Không về. Trời mưa. Ở lại đây tối nay.

- Nhưng mưa nhỏ.... Mưa phùn bay đâu có sao?

Y trợn mắt nhìn Trác:

- Anh không biết bay trong mưa nguy hiểm sao? Tôi nói ở lại hôm nay!

Khả năng của cậu đại tá Không quân ngành bay Việt cộng là như thế. Hữu Mai cấp bậc gì, y không giới thiệu, nhưng khả năng chắc cũng chẳng khác anh đại tá với tiết lộ về khẩu hiệu “tự đi, tự đến, tự về” làm té ngựa bà con Không Quân Ngụy, thoát nghe tưởng phi cơ được trang bị hệ thống ô-tô-pai-lôt “hiện đại,” tự nổ máy, tự cất cánh, tự bình phi, tự tìm lấy đường về căn cứ, tự hạ cánh, tự lồm cồm bò đi đổ xăng, và tự di chuyển vào bãi đậu...!

Đêm đầu tiên không ngủ. Đêm sau bớt lo vì đã có hai anh giặc lái Ngụy tên Xanh và On đến giúp nhưng cũng khó ngủ vì cái mùi “hăm-bơ-gơ” của đế quốc nó ám ảnh quá trời trời. Hữu Mai thuật lại rằng, Xanh và On đã rụt rè hỏi chúng tôi, “Chúng em muốn đề nghị các anh cho đi theo trong trận đánh được không? Chúng em sẽ không phụ lòng tin cậy của các anh....” Mẹ kiếp, toàn dân Không Quân chúng ta có ai tin được không, cái giọng “điều đóm” sắc mùi Vi-Xi nghe hèn không tả được. Pilot Không Lực Việt Nam Cộng Hòa làm gì có thói quen xưng hô “anh, em” với cấp trên và cấp trên “mày, tao” với cấp dưới như anh tướng lờ xe Đinh Đức Thiện của quân đội Vi-Xi? Nhờ các cậu một tí. Viết gì thì viết nhưng cũng phải gần với sự thật người ta mới tin. Đem bôi bác địch kiểu đó chỉ làm cho địch nó cười!

Sau đó Hữu Mai tường thuật đến kế hoạch dùng phi cơ A-37 của VNCH để tấn công bất ngờ phi trường Tân Sơn Nhất nhằm gây chấn động tâm lý và hoang mang quần chúng, đẩy nhanh đà di tản của Mỹ. Y nói đến những mối lo, cốt tăng phần nghiêm trọng cho phi vụ “Biên đội không có máy bay tiêm kích đi kèm để bảo vệ. Nếu kẻ địch phát hiện máy bay lạ từ phía Bắc bay xuống, chắc chắn chúng sẽ dùng bọn F-5 để ngăn chặn....” Và “Làm thế nào để lọt qua mạng lưới ra-đa tối tân của địch trên suốt chặng đường dài từ nơi máy bay cất cánh đến Tân Sơn Nhất? Lần này lại không có đài dẫn đường, chúng tôi đều chưa thuộc địa hình, làm sao bay đến đúng mục tiêu?”

Hữu Mai còn nói đến nguy hiểm thời tiết, mưa bất ngờ và kẻ ra nào hệ thống cao xạ phòng không của cả hai phía nhắm bắn vì không biết phi cơ phe nào. Y kể ra một lô những trở ngại nhưng sau đó kết luận, “Mọi trở ngại đều được lần lượt giải quyết (?)”

Vai trò của Nguyễn Thành Trung bấy giờ mới được nói đến, “Đồng chí Nguyễn Thành Trung bảo đảm sẽ đưa toàn Biên đội đến mục tiêu. Anh là người của ta hoạt động trong hàng ngũ Không Quân Ngụy, mới từ bên kia chiến tuyến trở về sau khi đã trút hai trái bom xuống dinh Độc Lập. Ta sẽ cố tránh các trận địa cao xạ cả của ta và của địch được chừng nào hay chừng ấy.... Chúng tôi sẽ cố giáng cho kẻ địch một đòn thật bất ngờ...”

Nguyễn Thành Trung dẫn đầu Biên đội tới mục tiêu, với On được tham gia trận đánh. Trung là kẻ đã tích cực đóng góp ý kiến vào kế hoạch đánh Tân Sơn Nhất bởi tên phi công phản quốc này nắm vùng, nắm rất rõ tình hình và địa hình cùng các yếu tố quan

trọng khác. Chúng dùng phi cơ A-37 phát xuất từ phi trường “siêu cấp” Phan Rang, sân bay Thành Sơn. Theo kế hoạch, Trung sẽ xuống đầu tiên “cắt” bốn lần bốn trái bom thành một vệt dài làm chuẩn cho những máy bay sau oanh kích.

Dù có khả năng siêu việt “tự đi, tự đến, tự về” nhưng bọn giặc lái Vi-Xi cũng thập phần vất vả từ Phan Rang bay vào vì... trời mưa! Để chứng tỏ trời mưa nguy hiểm đến độ phi công Ngụy cũng teo bu-gi cho đỡ mắt mặt bầu cua, Hữu Mai viết, “Sau này, đồng chí Nguyễn Thành Trung nói lại với chúng tôi, trên đường bay có lúc anh nảy sinh ra ý nghĩ đưa Biên đội quay trở về vì thấy thời tiết quá xấu.” Y mô tả cảnh rừng rợn, khi chiếc A-37 dẫn đầu của Nguyễn Thành Trung chui vào mây, các anh con giặc lái Vi-Xi tí nữa thì... sún đá, thân kinh căng thẳng, bởi như anh đại tá Vi-Xi đã nói, “Ngoài Bắc trời mưa, chúng tôi không bay!”

Cũng may cơn mưa nhẹ hều và cục mưa bé tí xíu nên chưa đầy ba mươi giây đồng hồ bọn không tặc Vi-Xi đã bay ra vùng trời sáng rõ.... “Chúng tôi đã ra khỏi mây. Không phải mất nhiều công tìm kiếm, lại nhìn thấy máy bay của Biên đội trưởng...”.

Hú vía. Vừa thoát nạn là các con lại yên tâm nói phét ngay. Hữu Mai, có lẽ là tên giặc lái Mai Vượng viết thế này, “Chúng tôi nhìn xuống mặt đất. Phía trước không xa, hai dãy nhà thấp cao lổ nhổ nằm dọc theo một trục đường.

Đúng là một thị trấn. Bà Rịa đây rồi! Người bỗng cảm thấy nhẹ nhõm hẳn. Đồng bào đi lại rất đông trên mặt đường. Đột nhiên những đám người đông đặc ấy vỡ ra, tóe sang hai bên đường và bỗng chốc quang hẳn đi. Chúng tôi hiểu ngay.... Đồng bào tưởng nhầm chúng tôi là những máy bay từ Sài Gòn đến oanh tạc. Lòng chúng tôi se lại với ý nghĩ có hàng ngàn cặp mắt đang ném về phía mình những cái nhìn căm ghét và sợ hãi...”.

Nhờ cậu tí. Sài Gòn ở hướng Nam của Bà Rịa, phi cơ các cậu bay từ hướng Bắc xuống, đồng bào “tưởng nhầm” thế quái nào được? Đoàn người xuôi Nam để chạy các cậu đây, sợ các cậu đây, căm ghét các cậu đây. Không Quân miền Nam, trong chiến tranh, đôi khi xảy ra chuyện “ném chuột vỡ đồ,” đồng bào có thể lâm vào cảnh tên bay đạn lạc nhưng con số thật ít nhưng không ai thù ghét Không Quân bằng thù ghét cái bọn đi đến đâu là đem tang tóc điêu linh đến đó như lũ cha con đồng chí của các cậu. Vụ chôn sống mười ngàn người hồi Tết Mậu Thân 68 ở Huế mới khiến đồng bào giẫm đạp lên nhau mà chạy, gây nên thảm trạng “Đại Lộ Kinh Hoàng” hồi mùa hè đỏ lửa 72 và cảnh di tản “Con Đường Máu” từ Pleiku về Tuy Hòa tháng 3, năm 1975....

Hữu Mai lòng thông kể chi tiết “Trận Đánh Cuối Cùng” vào Tân Sơn Nhất với đầy đủ tính chất ly kỳ gay cấn và đầy phét lác kiểu Vẹm ăn không nói có cục kỳ tro trên và nham nhở, ba xạo không thể tả. Chẳng hạn bay hành quân đột kích Tân Sơn Nhất “hoàn toàn bí mật và bất ngờ” nhưng lại dùng tần số hành quân của Không Quân VNCH để nói chuyện với nhau và nghe được “một giọng thất thanh, một giọng nói bằng tiếng Bắc”:

- Số Bốn đi đâu thế kia? Sao lại thế kia? Nhảy dù đi chứ?

Trái tim chúng tôi thất lại. Có lẽ nào chưa kịp làm nhiệm vụ mà một người trong chúng tôi đã phải nhảy dù? Nhưng nhìn nhau, vẫn thấy đủ năm chiếc A-37 trên một đường bay ổn định.

Cái giọng Bắc ban nãy thét to:

- Cháy rồi...! Số Bốn nhảy dù đi!

Nhìn lại hai tên địch (?), chúng tôi chợt hiểu ra. Một chiếc AD-6 đang bùng cháy. Chắc nó trúng đạn của bộ đội ta tại nơi nó tới oanh kích, cố lê về đến đây, nhưng nó vẫn không thoát. Tên lái chiếc AD-6 này không nhảy dù. Chiếc máy bay lao xuống đất....

Bồ khi. Cứ như trong xi-nê-ma! Phải có những chi tiết gay cấn ấy mới nổi bật chiến công vĩ đại của bọn Hữu Mai. Rồi cảnh đánh phá Tân Sơn Nhất cũng được mô tả y hệt cảnh những người hùng trong phim “Bla Bla Black Ship” vừa bay bỏ bom, bắn cà nông, vừa cười vui vẻ ra cái điều ngon lành dửng dưng. Nguyễn Thành Trung đánh trước, bom không ra, làm vòng tiếp. Đại đội phó Từ Đễ theo sau Trung, nhắm hangar A-37 nhưng bom rơi mẹ nó sát chiếc C-130 vừa hạ cánh ở tuốt luốt bên này bãi đậu Whiskey Five (W-5). Rồi Đại đội trưởng Lục thả bốn trái nhưng lóng ngóng chỉ rơi có hai. Sau đó là Vương và On, nhắm vào hangar A-37 nhưng đều trật lất!

Hữu Mai viết, “Những việc trên đã diễn ra hết sức nhanh chóng.” Chúng ta hãy đọc tiếp những đoạn văn dưới đây để xét giá trị toàn bộ bài viết “Trận Đánh Cuối Cùng”....

Đến lúc đó mới nghe thấy tên trực ở sân bay bắt đầu kêu lên:

- Tân Sơn Nhất bị pháo kích...!

Một tên khác, nghe giọng nói có vẻ là một tên chỉ huy, lập lại:

- Tân Sơn Nhất bị pháo kích! Rồi hẳn hỏi tiếp số A-37 của Phi Đoàn nào, xin cho biết tên?

Giữa lúc đó, Biên đội trưởng đã lao xuống sân bay lần thứ hai. Nhưng rồi thấy anh kéo lên, tiếp tục lượn vòng. Những trái bom vẫn chưa chịu ra.

Một giọng nói khác bằng tiếng Anh, chắc là của một tên Mỹ, lập lại câu hỏi của viên sĩ quan trước đó:

- A-37 của phi đoàn nào?

Giọng nói có vẻ hách dịch của tên Mỹ đã làm cho Đại đội phó Từ Đễ nổi nóng. Anh quát to:

- Phi đoàn A-Mê-Ri-Ca đây!

Mẹ kiếp, thôi không ngủ được. Đang bay trên trời, trong phòng lái kín mít, lo bỏ bom, nhắm bắn mục tiêu mà có “thiên lý nhĩ,” nghe được cả “tiếng tên trực ở sân bay bắt đầu kêu lên...” thì quả là con đẻ của Tề Thiên Đại Thánh! Rồi đang từ một thẳng “người lái” mới vài hôm trước không biết nổi “mỗi feet là bao nhiêu đơn vị đo lường của ta” và “làm thế nào hiểu được hết những tiếng Anh trong buồng lái...” vậy mà hôm sau đã nghe rành rọt “giọng một tên Mỹ,” hiểu được nó nói gì và tên Mỹ còn biết “lập lại,” dịch ngay tại chỗ ra tiếng Anh câu hỏi của viên sĩ quan Việt, mới ly kỳ! Tên giặc lái Từ Đễ còn biểu diễn màn Tarzan nổi giận, quát to lên cho thẳng Mỹ sợ vãi đá! Ghê thiệt!

Hữu Mai sau đó, được thể, cương thêm:

Bây giờ từ sân bay mới vang lên những tiếng hoảng hốt:

- Bốn A-37 ném bom Tân Sơn Nhất.... Đề nghị các máy bay hãy tránh xa!

Cái vụ “nghe thấy tên trực sân bay” ở đoạn trên có thể tạm hiểu là đương sự nghe trên tần số hành quân của bọn Ngụy cũng được đi. Nhưng việc “từ sân bay bây giờ mới vang lên những tiếng hoảng hốt” thì đúng là... “bu-siệt”! Không Quân Miền Nam đâu có lối nói lịch sự kiểu Vi-Xi “đề nghị”? Người miền Nam nói “yêu cầu tránh xa” chứ trong trường hợp bắn xúc xích đó, làm quái gì có mục “đề nghị tránh xa”?

Văn nô Hữu Mai vót vát thể diện cho Biên đội trưởng Nguyễn Thành Trung và bọn thợ gắn bom mà bom không nổ (có thể lính của ta bị ép buộc trang bị bom đạn cho Vi-Xi đã cố tình chơi đều (?))....” Chiếc máy bay của biên đội trưởng đã giận dữ lao xuống lần thứ ba. Lần này, bốn trái bom của anh cùng rơi một lúc. Một đám cháy mới bùng lên tại khu vực tập trung máy bay tiêm kích F-5....” Xạo ke! Tân Sơn Nhất làm chó gì có khu vực nào tập trung F-5?

Từ đầu đến cuối toàn nói phét. Nói phét lộ liễu trắng trợn và bất chấp sự hợp lý của sự kiện. Cậu văn nô liên tục nói phét với mục đích đánh bóng thành tích với những chi tiết chỉ có thể đánh lừa được bọn lãnh đạo già nua ngớ ngẩn của các cậu, đánh lừa đám dân miền Bắc đã được họ Hồ làm cho ngu từ năm 1954.... Còn đối với nhân dân miền Nam, nhất là với “bọn giặc lái Ngụy,” thì chỉ tổ làm trò cười rẻ tiền như cái phét vĩ đại trong bài “Trận Đánh Cuối Cùng,” khi Hữu Mai viết về chuyến bay trở về của đám không tặc Vi-Xi.

Từ Đễ gần hết xăng khi về gần căn cứ xuất phát nhưng y biểu diễn màn “người hùng” cải lương không chịu được. Y không báo cáo sắp hết xăng, không chuẩn bị nhảy dù và quyết

định khi hết xăng sẽ dùng “tốc độ thừa” để chiếc A-37 tắt máy, thành máy lượn, đáp êm ru bà rù cho thiên hạ sợ chơi. Y học bay A-37 trong vòng từ ba tới năm ngày, khoe chỉ mới bay thử có một lần là ra trận!

Vụ cạn xăng chỉ là bịa đặt, tạo nỗi lo sợ cho có vẻ hồi hộp bà con chơi thôi. Đồng chí Đại đội phó đã nhìn thấy phi trường! Nguyễn Thành Trung bay sau cùng, nhắc “Số Hai” Từ Để nhớ bật đèn đáp trước khi hạ cánh.

Đồng chí đại đội phó nhìn những nút trước mặt mình. Anh không tìm thấy công-tắc đèn pha ở đâu. Nhưng không sao, trời tuy gần tối, nhưng anh vẫn cảm thấy thời tiết ở đây tốt lắm vì anh vẫn còn nhìn thấy đường băng.

Anh tự bảo, mình chỉ cần giữ sao cho mọi động tác thật chính xác. Chiếc máy bay chiếu hướng đường băng hạ dần độ cao. Đài chỉ huy sân bay đã đồng ý cho Để hạ cánh trực tiếp.

- Số Hai bật đèn pha! Biên đội trưởng nhắc một lần nữa vì tưởng đồng chí Đại đội phó quên.

- Rõ! Để đáp gọn.

Anh không trả lời biên đội trưởng được nhiều hơn vì đang phải dồn toàn bộ tinh lực vào việc tiếp đất.

Hai bánh xe phía trước đã chạm mặt đường băng. Thế là xong. Chiếc máy bay theo đà tiếp tục lướt về cuối sân. Nó nằm ịch lại không chịu sự điều khiển của anh nữa. Anh không biết đầu của mình đã hết tự lúc nào. Có thể là từ khi máy bay chưa tiếp đất và anh đã hạ cánh bằng tốc độ thừa....

Độc giả từ bao nhiêu năm sống trong xã hội ưu việt miền Bắc chắc chắn sẽ tin lắm, phục lắm, vì dân trí được Bác và Đảng dạy dỗ phải tin những gì Bác và Đảng muốn dân nghe và tin. Như trước đây phải nghe và tin máy bay Mỹ Ngụy làm bằng giấy và dân quân miền Bắc lấy sào tre... thọc phi cơ “Con Ma, Thần Sấm” rớt như sung rụng chẳng hạn.

Nhưng cái bọn nhân dân ngoan cố miền Nam thì phải xét lại ạ. Nhất là bọn giặc lái Ngụy thì dù ngu si cách mấy cũng bật cười phì khi đọc sáng tác “Trận Đánh Cuối Cùng” của Hữu Mai trong tuyển tập Văn 1957-1982 của Hội Văn Nghệ Sĩ Quân Đội Việt cộng. Trong đó, những “người lái anh hùng” mang nhãn hiệu Vi-Xi đã học Anh văn và học bay phản lực cơ chiến đấu A-37 trong vòng năm ngày, có đưa chỉ bay thử có một phễu là bay vung vít, đánh đấm vung vít, nói tiếng Anh vung vít. Cả bầy bay hồ hởi tới lúc sắp cạn xăng (chúng gọi là dầu) cũng cóc biết. Không biết cả tới cái công-tắc bật đèn pha nằm ở chỗ nào và đáp mò, đáp không đèn ở một phi trường nhỏ và xa lạ, khi phi cơ đã tắt máy và đáp như để...!

Cậu Pilot Trác Thuộc Lào nghe chuyện chỉ cười khinh khỉnh ra cái điệu “Biết rồi, khổ lắm, nói mãi!”.... Hữu Mai kết luận rất dzui thể này:

- Mọi người cười âm lên. Khi trận đánh đã hoàn thành, khó khăn đã qua rồi, thì những chuyện như vậy lúc này đều có thể trở thành chuyện vui....

Đúng như dzậy. Dzui dễ sợ. Cũng may Hữu Mai, có lẽ là tên giặc lái Vi-Xi Mai Vượng đã “hy sinh,” ngỏm củ tỏi trong trận đánh nhau với thằng đàn anh Trung Quốc, bị mấy mụ xảm du kích Tàu phù cầm sào tre thoọc rớt, chết lặn cù đèo, nếu không, bây giờ độc giả còn được thưởng thức nhiều sáng tác dzui hơn nữa. Như chuyện “người lái anh hùng” Hiệp Sĩ Mù của đảng cướp Vi-Xi đáp phi trường Ngã Năm Chuông Chó chẳng hạn - và đáp không đèn. Thật đáng tiếc!

*Người Việt Utah
Đào Vũ Anh Hùng*

Nguồn: Internet E-mail by Huỳnh Lương Thọ, K4-71/SQTB/TĐ, BĐTCDT/SĐND, QL-VNCH chuyển

*Đăng ngày Thứ Tư, April 17, 2013
Ban Kỹ Thuật Khóa 10A-72/SQTB/ĐĐ, ĐĐ11/TĐ1ND/SĐND, QL-VNCH*