

Suu tâm



# KQVNCH Làm Cho A-1 Skyraider Nổi Tiếng



**A**i cũng biết *A-1 Skyraider là thiên thần diệt cộng*, nhưng ít ai ngờ rằng, chính *Không Quân Việt Nam Cộng Hòa* chúng ta đã làm cho chiếc máy bay này trở thành nổi tiếng. Chúng ta thử duyệt qua quá trình sinh ra và lớn lên của nó, và tìm hiểu tại sao nó được nổi tiếng nhờ chúng ta, những người hoa tiêu can trường ngoài tiền tuyến cũng như các chiến sĩ đổ mồ hôi tại các phi trường.

Sanh ra vào năm 1946 từ hãng Douglas, nơi mà các phi cơ chiến đấu được chế tạo rất nhiều. Tên được đặt ra từ đầu là AD-... sau đó là số thứ tự. A có nghĩa là Attack. Người ta phân biệt Attack khác với Bomber ở chỗ loại Attack mang bom ở ngoài cánh, còn Bomber mang bom ở trong thân máy bay. D, chữ thứ nhì là Douglas, là hãng chế tạo chiếc máy bay này. Hãng này nay đã đổi tên vì hãng Boeing đã mua hãng Douglas. Sau năm 1960, người ta thống nhất việc đặt tên cho phi cơ chiến đấu không phân biệt binh chủng, nên đã thay tên chiếc Skyraider thành A-1. Trong số phi cơ bắt đầu bằng chữ A, ta có thể ghi:

- A-1 là Skyraider
- A-3 là Skywarrior
- A-4 là Skyhawk
- A-5 là Vigilante
- A-6 là Intruder
- A-7 là Corsair II
- AV-8B là Harrier (VTOL)
- A-10 là Thunderbolt II
- A-37 là Dragonfly
- AC-130 là Spectre

Riêng chiếc A-1 Skyraider được hãng Douglas sản xuất tất cả 3,180 chiếc theo 28 kiểu khác nhau để có thể đảm trách nhiều phi vụ khác nhau. Cho đến năm 1957 thì hãng ngưng sản xuất loại này.

Để làm gì? Tức nhiên là dội bom trên đầu địch. Nó có thể mang đến 8,000lbs (cân Anh hay 3,628.7kg) bom các loại, từ bom nổ tổng quát cho đến bom napalm hay bom nguyên tử, như chiếc AD-4B có thể làm được bằng một đà tấn công đặc biệt (“toss-bombing” hay “over the shoulder”). Nhưng thường thì người ta trao cho nó các loại phi vụ như sau:

- có thể dùng trên hàng không mẫu hạm hay xuất phát từ phi trường trên đất liền;
- để hoạt động ngày cũng như đêm;
- để tấn công các mục tiêu diện địa;
- để chụp hình;
- để thám thính;
- để quấy nhiễu điện tử;
- để làm trạm chỉ huy trên không;
- để chở yếu nhân liên lạc lên xuống hàng không mẫu hạm hay bất cứ nơi nào khác;
- để dò tìm “tiềm thủy đĩnh” hay chiến hạm địch trong một vùng biển rộng lớn.

Vì thế có nhiều kiểu khác nhau mà ta có thể nhận thấy được trong các đơn vị hải quân Hoa Kỳ. Có loại một chỗ ngồi như chiếc A-1H. Có loại hai chỗ người lái như chiếc A-1E (hay là AD-5), hay một người lái và một chuyên viên khác như điều khiển radar, và nếu có hai phi hành đoàn cùng bay để thay phiên nhau thì cũng có chỗ để phi hành đoàn thứ 2 nghỉ ngơi ở phía sau. Cái phòng rộng rãi đó có thể chứa đến 12 người dễ dàng khi cần đến, như trong vụ di tản khẩn cấp hồi 1975.

Thành tích chiến đấu trước khi đến Việt Nam là chiến tranh Cao Ly (1950-53), hồi đó, hàng không mẫu hạm Mỹ đã chở đến nơi cho 29 phi đoàn Skyraider tham gia chiến trường từ tháng 10 năm 1951 cho đến năm 1955. Vào năm 1960, chiếc Skyraider được tham chiến ở Việt Nam trong đơn vị đầu tiên là Phi Đoàn 1 Khu Trục tại Biên Hòa (sau đổi tên thành Phi Đoàn 514). Sau đó, Skyraider tiếp tục hoạt động cho đến năm 1975, với tình trạng què quặt, yếu ớt, nhưng cũng đã bay một số phi xuất cuối cùng trong những ngày cuối của cuộc chiến, không vì phi cơ mệt mỏi, nhưng vì lòng hoa tiêu còn chẳng muốn ngừng.

Trên chiến trường Cao Ly, chắc chắn chiếc Skyraider cũng đã đóng góp rất nhiều công sức. Tuy nhiên, trên chiến trường này, cái mà ta đã có ở Việt Nam không có ở Cao Ly: đó là ưu thế tuyệt đối trên không phận. Phải nhờ đến chiếc F-86 Sabre để dành lại ưu thế không phận những nơi nào có quân bạn hoạt động ở diện địa. Và do đó, chiếc F-86 đã lừng danh, vì có nhiều cơ hội diệt Mig-15 để tranh dành ưu thế không gian.

Trên chiến trường Việt Nam, lực lượng diện địa sướng nhất khi có được sự có mặt trên vùng hầu như liên tục, mỗi khi có sự tham dự của Skyraider. Tuy bay không nhanh,

nhưng Skyraider có thể treo trên vùng, giống như VC thường nói là “phục kích trên mây”. Ví dụ bay từ Biên Hòa xuống đến Cà Mau, phải mất hết một giờ bay. Vậy mà khi có nhu cầu bao vùng, Skyraider có thể ở lại vùng ba giờ, và vào cuối giờ còn có thể tiêu thụ bom đạn trong vòng 30 phút rồi mới rời vùng. Thường khi thì các phi tuần trưởng am hiểu cách làm sao để thực hiện điều này. Bay một phi tuần nhẹ hai phi cơ, khi đã đến vùng rồi thì chọn một cao độ thích ứng thường là 4,500 bộ (1.37km) cao ngay trên vùng hoạt động của quân bạn để bất cứ lúc nào cũng có sẵn cao độ tấn công tức thời khi có lệnh. Phi tuần trưởng cho sử dụng cơ chế bay lâu tối đa, nghĩa là để 1,500 vòng/phút (RPM), và kéo cần hòa khí về còn bay với tốc độ chừng 120kts [**knot/nautical mile/hải lý**] (138miles/h, 222.2km/giờ). Xong, khóa ở cơ chế đó mà bay vòng vòng. Với cơ chế này, sự tiêu thụ xăng dầu rất ít. Với trọng lượng bom đạn trung bình cho một phi xuất bao vùng tổng quát chừng 2 tấn rưỡi thì chiếc Skyraider có thể thực hiện một phi vụ tổng cộng là 5 giờ bay. Đó là lý do đầu tiên làm cho quân bạn an tâm. Họ có lý để an tâm, vì chỉ cần có một cặp A-1H có mặt trên vùng thì VC chỉ biết có trốn lánh. Vì thế, các cánh quân muốn tìm và diệt địch thì họ không muốn có A-1H bay trên đầu. Chừng đó, chúng tôi phải tránh xa một tí, núp vào một chỗ cách đó chừng 5 phút bay để trở tài bất thần.

Có mặt lâu trên vùng, theo từ ngữ của Mỹ là có được một “loiter time” tốt, nghĩa là cứ lang thang đâu đó để chờ lệnh. Chúng tôi thường trang bị tốt, nhất là có CBU hay bom chùm chống người như lựu đạn miêng. Cộng thêm là súng đại bác 20ly với 800 viên đạn. Nhưng thông thường thì trang bị vào khoảng 2 tấn rưỡi bom đạn đủ loại: như bom nổ 100lbs, bom nổ 250lbs, hỏa tiễn 2.75”, đó là những thứ thường dùng nhất. Với sự huấn luyện công phu của các đơn vị sử dụng A-1H, chúng ta đã không phí đạn dược mà còn đạt một độ chính xác rất cao, vì bay tương đối thấp, quan sát rõ mục tiêu, và tấn công chính xác. Thường thì khi có lệnh, phi cơ điều không tiền tuyến chỉ điem nhanh chóng mục tiêu để chúng ta có thể oanh kích rất gần quân bạn mà không sợ lạc đạn, và làm tăng hiệu quả tấn công rất cao. Nhiều khi trái pháo màu chỉ điem vừa nổ là bom hay hỏa tiễn đã nổ ngay sau đó. Thời gian giữa khi chỉ điem đến khi bom đạn nổ càng ngắn bao nhiêu càng không cho phép địch tẩu thoát bấy nhiêu. Vì thế, mỗi quả bom hay viên đạn bắn xuống đầu địch đều thu hoạch kết quả tốt. Chẳng những quan sát viên nhìn rõ kết quả đó mà chính hoa tiêu khu trục cũng tận mắt thấy được và hành động sửa sai thích nghi. Người viết bài này đã hai lần thấy máu của địch loang cả trên ruộng đầy nước. Khác hơn loại máy bay khác như phản lực cơ, cũng oanh kích không kém chính xác, nhưng thường hoa tiêu khu trục phải lệ thuộc vào sự chỉ điem hoàn toàn của quan sát viên, vì cao độ tấn công của phản lực phải cao hơn nhiều. Còn nói về thời gian trên vùng của phản lực cơ càng bị rút ngắn rất nhiều, có khi chỉ được 15 phút tối đa, và tổng số giờ bay cho một phi xuất trung bình chỉ có 1 giờ, trong khi Skyraider có giờ bay trung bình một phi xuất là 2 giờ rưỡi, với bom đạn tiêu thụ trung bình là 2 tấn rưỡi.

A-1H Skyraider có thể bay lâu và bay xa, nhờ bình nhớt chứa đựng và mức tiêu thụ nhớt cho phép bay tối đa là 8 tiếng. Khi động cơ đã cũ thì mức tiêu thụ nhớt thường tăng cao và giảm giờ bay chỉ còn 5 tiếng. Giờ bay tối đa của phi cơ này tùy thuộc độ tiêu thụ nhớt

của động cơ hơn là số lượng xăng mang theo, vì phi cơ còn có thể mang theo bình xăng phụ ở các dàn bom của cánh trong.

### **Phi cơ chịu đựng tốt khi bị trúng đạn**

Nếu chỉ là đạn 12.7ly thì sức chịu đựng coi như vô hạn. Điển hình là phi cơ của Phạm Phú Quốc bị bắn từ dinh Độc Lập, có tất cả 72 phát đạn trúng đích, nhưng chỉ vì một phát đạn cạnh van của một xy-lanh nên xăng trào ra làm cháy máy. Anh Quốc đã phải đáp xuống sông Sài Gòn. Sau này, khi đã có SA-7 và các loại súng phòng không to hơn thì Skyraider trở thành môi ngon của chúng vì tốc độ bay quá chậm và cao độ hoạt động quá thấp.

Chở được nhiều bom đạn là yếu tố thứ nhì làm cho nhiều đơn vị diện địa ưa thích Skyraider. Thế nào gọi là nhiều? Tôi đa khi hành quân Lam Sơn 1 xuất phát từ phi trường Đà Nẵng trong năm 1961, mỗi chiếc A-1H trang bị như sau:

- 3 bom GP 1,000lbs (453.59kg), ở ba dàn phóng của cánh trong; mỗi dàn này có sức chịu đựng lên đến 3,000 lbs (1,360kg) khi người ta sử dụng loại torpedo để tấn công chiến hạm. Đặc biệt dàn chính giữa ngay dưới bụng còn có một khả năng tổng quả torpedo xuống dưới để cho khi buông ra nó không chạy tới trước nhanh và chạm vào chong chóng máy bay.
- 4 bom GP 500lbs ở các dàn trên cánh ngoài nhưng phía trong cánh xếp được. Trên cánh này đúng ra có 4 dàn chở được tới 500lbs, nhưng vì các bom 500lbs có tiết diện quá to, nên chỉ gắn được 3 quả trên bốn dàn này. Chỉ vì cánh có độ nhị diện (góc  $\alpha$  là dièdre lateral), nên bom phải thông xuống, và vì thế làm khoảng cách của hai bom trên dàn thứ ba và thứ tư quá hẹp, nên không đủ chỗ để gắn hai bom 500lbs như ở các dàn số một và số hai.
- 8 quả bom GP 250lbs trên các dàn còn lại.

Với trang bị này, chúng ta có trọng lượng là 7,000lbs (3,175kg) cho bom nổ và 800 viên đạn đại bác 20ly. Phi cơ chưa trang bị chỉ nặng khoảng đó mà thôi. Vì thế cho nên ta có thể nói chiếc Skyraider có thể nâng một trọng lượng bằng sức nặng của nó. Phi trường Đà Nẵng là phi trường đủ dài để cất cánh bay lên với trọng lượng tối đa này. Bắt buộc chúng tôi phải dùng cánh tăng nâng (Flaps) để cất cánh, vì số bom gắn nhiều sẽ làm cho trọng tâm của phi cơ di chuyển về phía trước. Khi để cánh tăng nâng thì ta tăng độ cong của cánh (courbure) và nhờ thế, tăng thêm độ nhị diện dọc là góc  $\beta$ . Khi tới tốc độ cất cánh thì hoa tiêu phải nâng cho phi cơ lên, nếu không, nó sẽ cầm đầu chạy mãi dù đã có tốc độ, đúng như các trường hợp bị trọng tâm nằm quá về đằng trước trên mọi loại máy bay. Sau khi cất cánh cứ giữ cánh tăng nâng để bay lên cao độ 10,000 bộ (3km), cao độ thích hợp nhất để tăng đà chúi lên đến 60° (dive bomb) Một điều khác nữa nên cẩn thận là khi mang quá nhiều trọng lượng bom trên cánh, nếu ta kéo quá nhiều G thì cánh sẽ

không chịu đựng nổi, nhất là phần cánh ngoài. Do đó, tốt nhất là nên thả bom ở cánh ngoài trước, thả hết càng tốt. Trong cuộc hành quân Lam Sơn 1, chúng tôi cố tình đánh các hầm hố là doanh trại của Tướng Đôn của lực lượng Bắc Việt, nên khó mà đánh trúng một hầm nào dù có thấy được từ 10,000 bộ đi nữa. Vì thế, thả tất cả bom một lần để tạo sức ép là thượng sách. Bom đã thả ở cao độ 3,000 bộ (914m) và mọi người đều thả trừ một người hỏng máy nên giải tỏa ra biển. Kết quả cuộc hành quân là quân Bắc Việt trong các hầm hố đều bị chảy máu lỗ tai mà chết vì sức ép của nhiều quả bom cùng lúc, dù không bị tan xác.

Skyraider còn sử dụng được nhiều loại bom đạn khác nhau. Theo kinh nghiệm cho thấy thì các dàn ngoài chở được trọng lượng 500lbs còn có thể chở Napalm. Công dụng của Napalm không phải là đốt cháy nhà cửa, mà chính là gây nên một sức nóng kinh khủng lên đến 1,500°C. Vì thế, trong trường hợp ta cần tạo nên sức nóng dữ dội đó trên một mục tiêu nhất định, ta phải tập trung sức đốt trên vùng đó một cách liên tục. Napalm sẽ được thả chồng lên nhau, chứ không phải thả trùm lên một vùng rộng lớn phân phối đều số lượng napalm được thả trên một diện tích tối đa. Những mục tiêu nào được dùng napalm?

- Thứ nhất là hầm cá nhân, những loại hầm ngầm dưới đất, có khi không thấy miệng hầm ở đâu. Người sống dưới hầm cần có oxygen [dưỡng khí] để thở. Nếu ta đốt tất cả oxy mà họ cần dùng thì phổi của họ sẽ khô đi và chết, trong khi da thịt vẫn còn nguyên. Sức nóng trên mặt đất đốt oxy trên mặt đất, và không khí dưới hầm hố cũng được rút lên và đốt cháy cả. Vì thế, các lỗ thông hơi trở thành nơi tiếp xúc của khí đốt với không khí trong hầm.

- Thứ nhì là tạo nên sức nóng khủng khiếp đó sẽ làm cho các nòng súng đều cong. Nòng súng bị cong rồi thì không còn sử dụng được nữa. Nòng súng đó có thể là AK-47, nhưng cũng có thể là đại bác 37 hay 57ly. Nếu địch chủ trương ác ôn là cật xạ thủ vào nơi đặt súng phòng không thì xạ thủ sẽ bị chết cháy. Phá hủy súng phòng không không cần phải làm cho súng hư hỏng mà chỉ cần tiêu diệt nhân viên chuyên môn phục vụ súng, vì đây là súng cộng đồng, và phải có chuyên viên, nên không thể lấy người không chuyên để thế vào.

Muốn tạo sức nóng đó, chúng tôi đã sử dụng napalm loại nhỏ của Nhật để lại gắn ở cánh ngoài và napalm loại lớn gắn ở cánh trong. Chúng tôi còn nhớ, khi mang napalm của Nhật để lại di chuyển ra phi đạo, dọc đường để lại dấu napalm bị rò rỉ chảy dài theo đường di chuyển. Những khi thả thì thả một lần salvo, tất cả napalm, ba quả ở cánh trong và 4 quả ở cánh ngoài. Phi tuần viên theo sau có thể cũng làm y như vậy theo sự hướng dẫn của sĩ quan điều không để thả cho đúng nơi cần. Chúng tôi dùng một phi tuần 4 chiếc để thả napalm thì có thể bảo đảm một vùng khá rộng lớn, mà sự việc xảy ra rất nhanh, khó mà lường được để tẩu thoát nếu địch muốn cũng không còn đủ thì giờ để ra khỏi hầm.



Skyraider chở rất nhiều loại bom đạn khác nhau, từ tân tiến đến cổ lỗ, đều mang theo được. Điều khác biệt là KQVN biết sử dụng bom đạn đúng sở trường của Skyraider, một chiếc có thể gánh nhiều đòn, mang nhiều bom, hỏa tiễn nhờ các dàn phóng hỗn hợp của nó. Sự linh động sử dụng khai thác được công dụng tối đa của phi cơ này.

KQVN còn nắm vững thời gian quay vòng để trang bị lại một phi tuần nhẹ 2 phi cơ. Vào khoảng 1963, chúng tôi chỉ cần 90 phút, nghĩa là một tiếng rưỡi để quay vòng, vừa thay phi hành đoàn, đổ đầy xăng nhớt, và trang bị lại. Thời gian quay vòng càng ngắn sẽ giúp người điều quân tận dụng được khả năng đơn vị khi cần thiết. Đơn vị của bạn cần bao nhiêu thời gian để quay vòng? Như trong chiến tranh giữa Do Thái và A-Rập vào năm 1967, gọi là chiến tranh 6 ngày, người Do Thái quay vòng một chiếc oanh tạc cơ nhẹ loại Vautour là 30 phút. Đó là một kỷ lục khó vượt qua.

KQVN còn được tiếng biết sử dụng loại động cơ Wright R-3350-26B. Đó là loại động cơ trang bị cho AD-6 và AD-7, loại mà chúng ta sử dụng trong KQVN. Sau này còn thêm loại AD-5 hay là A-1J. Tôi còn nhớ lúc Phi Đoàn 1 Khu Trục sử dụng A-1H thì hãng Wright đã cho chúng tôi có một đại diện kỹ thuật, gọi là Tech Rep, đó là ông Coleman. Không biết tôi nhớ có đúng không, nhưng ông này là vị có thẩm quyền để giao dịch với hãng Wright về những gì liên quan đến động cơ. Ông Coleman người nhỏ nhắn, dễ mến. Ông sinh hoạt rất gần gũi với chúng tôi, với anh em kỹ thuật đã đành, giới hoa tiêu cũng đều thích ông. Điều mà ai cũng thích là ông có một cô đào người Việt ở Sài Gòn, rồi cô đó dạy ông hát bài “Chiều Mưa Biên Giới”. Nhưng không phải vì thích mà ông phát biểu cái gì cũng tốt cho KQVN. Tôi nhớ có lần, khi chuyển đơn vị về TSN để hoạt động vì phi trường Biên Hòa đang được xây dựng phi đạo mới là 27-09. Lúc đó, tôi cất cánh với đầy bom đạn, nhưng bị đèn Oil sum Warning Light cháy, nên tôi trở về đáp gấp. Người ta lấy ra một mảnh nhỏ trong lọc nhớt, nhỏ chừng bằng 2mm mà thôi, nhưng ông cũng đoán ra đó là một mảnh của bộ phận điều chỉnh chong chóng (Propeller Regulator). Thật là tài. Ông Coleman đã đề nghị cho hãng Wright tăng thêm giờ hoạt động của động cơ lên cao mãi. Có lẽ anh em trong ngành bảo trì nhớ rõ hơn tôi, nhưng cứ tăng thêm mãi không chịu gửi về Mỹ để đại tu động cơ thì đối với chúng ta không mấy an toàn. Ông viện lý do là nhân viên bảo trì cũng như hoa tiêu KQVN sử dụng động cơ đúng cách, có kỷ luật, nên tránh được vấn đề overboost, vì đó là lý do làm cho động cơ mau hư hỏng khi xài nhiều. Về kỷ luật lái thì chúng tôi công nhận, chúng tôi luôn áp dụng tiêu lệnh hành quân và sử dụng máy rất nghiêm khắc, vì đó dính liền với sinh mạng của mình. Mỗi khi vào vòng tác xạ, chúng tôi đều nhắc nhau đưa vòng máy lên 2,500RPM, và với cơ chế 45” trên tay ga, chúng ta có thể khóa cần ga ở đó mà chỉ lo nhắm bắn, không đá động đến cần ga nữa. Có người không hiểu, khi vừa chúi mũi thấy áp xuất hòa khí giảm bèn tăng ga, khi xuống cao độ thấp sẽ bị overboost, nghĩa là để ga quá cao so với vòng máy đang dùng. Nhờ các ưu điểm sử dụng đó, KQVN đã làm tăng thêm uy tín của chiếc Skyraider.

## **KQVN đã Không Quân hóa chiếc Skyraider**

Tôi nhớ việc đầu tiên mà Không Quân biến cải Skyraider là làm cho nó bay đêm theo kiểu không quân. Nghĩa là sao? Nghĩa là đáp đêm phải có đèn đáp. Tôi nhớ lần đầu tiên tôi xin đáp tại phi trường Tân Sơn Nhứt ban đêm, đài kiểm soát bảo “Show your landing light!”. Tôi đành phải nói rất tiếc là tôi không có đèn đáp. Họ lấy làm lạ, một chiếc máy bay không có đèn đáp??? Cái đèn đáp đêm mà họ yêu cầu, có nghĩa là khi chân đáp ra rồi và khóa thì mở đèn đáp mới được. Đó là an phi của họ. Vì thế, các cố vấn Không Quân Hoa Kỳ bèn nghĩ ra cách gắn đèn đáp cho KQVN trên Skyraider. Thử nghĩ nói chuyện này cho các hoa tiêu Hải Quân thì họ cười bể bụng. Vì khi đáp xuống hàng không mẫu hạm mà để đèn đáp thì sẽ chói các vị điều khiển hạ cánh trên boong tàu. Lần đầu tiên tôi bay thử đèn đáp gắn dưới bộ phận chân đáp, thật là vất vả. Khi bật đèn lên, ánh sáng phản chiếu trên chong chóng làm cho hoa tiêu chỉ thấy có chong chóng mà thôi, không còn thấy gì chung quanh nữa, kể cả phòng lái của mình. Đành phải tắt ngay để đáp như trước kia không có đèn, hầu nghiên cứu cách gắn trở lại. Mò mẫm mãi rồi cũng xong, một cặp đèn đáp được gắn dưới chân đáp để các cố vấn Không Quân có thể đáp đêm.

Cũng theo nhu cầu của Không Quân, một chiếc máy bay đầy đủ an phi phải có phương tiện phóng ra ngoài khi nguy cấp. Trên phản lực cơ, người ta đều có ghế phóng, gọi là “ejection seat”. Tại sao vậy? Vì tốc độ phi cơ quá nhanh, ta không thể nhảy ra từ phòng lái và rớt ra ngoài mà không chạm phải cái đuôi phi cơ ở đằng sau đang chờ bạn. Phải nhờ một bộ phận là “ghế phóng” để tổng cả con người lái ra khỏi phi cơ bằng hai đại bác cực mạnh đặt ngay sau ghế. Khi ghế đã phóng ra ngoài, tức nhiên chở theo hoa tiêu, thì hoặc tự động, hoặc do hoa tiêu điều khiển, hoa tiêu sẽ rời khỏi ghế, và dù bọc ra. Có nhiều ghế phóng cho hoa tiêu thoát hiểm ở cao độ mặt đất đang trên phi đạo, và tốc độ bằng không. Thế mà ghế phóng cũng giúp cho hoa tiêu thoát hiểm, dù bọc đang hoang tuy không có cao độ gì cả. Những hoa tiêu quen bay mấy chiếc phản lực tân kỳ đó, sang Việt Nam phải bay một chiếc cổ lỗ nên hơi ngại. Họ nghiên cứu chế tạo một bộ phận giúp hoa tiêu ra khỏi phòng lái, mà họ gọi là “Extractor”, nghĩa là kéo hoa tiêu ra ngoài, hoa tiêu mang dù sẵn, và tới độ cao đủ thì dù sẽ bọc. Họ cũng dùng hai hỏa tiễn để kéo hoa tiêu sau khi hoa tiêu tổng bỏ mui kiếng của mình. Không biết tại sao họ quá quan tâm cho hoa tiêu như vậy, trong lúc máy bay vẫn bay với tốc độ dưới 200 kts ở cao độ từ 4,500 đến 1,000 bộ trong các phi vụ thường thức. Dù sao, đó cũng là điều mới lạ mà chỉ có KQVN mới có khi sử dụng A-1 Skyraider.

Trang bị thêm vô tuyến FM loại ARC-44 để khu trục cơ có thể liên lạc thẳng với lực lượng diện địa, cụ thể là các đồn đang bị địch tấn công, trong khi khu trục đã đến nơi trước cả phi cơ quan sát. Đó là trường hợp khu trục cơ đảm nhiệm phi vụ khác, được điều động cấp thời đến để giải vây đồn, ban ngày. Còn nếu ban đêm thì khu trục cơ cũng có thể đến nơi trước phi cơ soi sáng mà thường xuyên đóng vai trò điều không tiền tuyến ban đêm. Trong mọi trường hợp, nếu chỉ có khu trục cơ trên vùng thì có thể trực tiếp liên lạc được với lực lượng dưới đất đang cần sự yểm trợ hỏa lực. Phương tiện đó là tần số FM được gắn trên A-1 Skyraider.

Trang bị hỏa châu cũng làm tăng khả năng hoạt động ban đêm của Skyraider. Phi cơ túc trực bay đêm thường được trang bị bom đạn nhẹ. Đề 4 dàn phóng ngoài cùng (mỗi bên hai dàn) để trang bị hỏa châu, sẽ giúp cho khu trục cơ tự soi sáng lấy. Soi sáng cho quân bạn dưới đất thấy được mục tiêu và phi cơ thấy vị trí quân bạn ở đâu để tránh nhầm lẫn. Vì thế, nếu ta soi sáng không đúng cách thì sẽ giúp cho địch thay vì giúp cho bạn. Ví dụ, nếu ta cứ thả trái sáng ngay trên quân bạn thì có phải là giúp cho địch thấy bạn ở đâu để điều chỉnh tác xạ của chúng, phần nhiều là súng cối. Thường thì đồn bót dùng đạn lửa của trung liên hay đại liên để chỉ điểm, hướng tấn công của địch. Chính chúng ta phải soi sáng về hướng đó đủ xa quân bạn, ngay trên đầu địch là tốt nhất, thì trái sáng sẽ có công dụng thực tế hơn. Trái sáng xuống thấp phải rớt trên vùng địch hay sau lưng địch thì quân bạn dễ nhìn thấy địch hơn. Địch cũng thường vào hệ thống FM để chuyển cho máy bay nhiều công điện có lợi cho chúng, ví như, bảo chúng ta về đi vì địch đã rút lui rồi. Khu trục trang bị trái sáng thì thay phiên nhau thả. Trục tác xạ không đi ngang qua vùng bạn, và mạch gió xuôi nằm đối diện với vị trí bạn. Ngay trên mạch gió xuôi đó, khu trục cơ thả trái sáng.

Người ta phải công nhận rằng phi cơ Skyraider là phi cơ thích hợp nhất cho chiến tranh chống du kích. Khi trong nguồn tiếp liệu của Mỹ không còn Skyraider nữa, Mỹ đã cố gắng thuyết phục Pháp nhường lại số AD-4 mà Mỹ đã bán cho Pháp để trang bị Hải Quân Pháp trong chiến tranh Algérie. Nhưng Pháp không chịu bán lại số phi cơ đó, tuy đã cũ kỹ rồi. Người ta còn nghiên cứu chế tạo một loại phi cơ cánh quạt, tuy chạy với động cơ phản lực, ta thường gọi là turbo-prop, nhưng chiếc này không sản xuất được, nên đã được thay bằng những chiếc như A-37 và F-5 như ta đã biết. Theo người viết bài này, chiếc Skyraider đã có một thời vẻ vang mà không chiếc nào có thể thay thế nó được trong số máy bay đang có trong quân đội Hoa Kỳ. Và chính KQVN đã làm cho chiếc phi cơ này có giá trị vượt bậc. Người ta thường ví chiếc phi cơ mà người lái thích nhất giống như người đàn bà trăm năm của mình. Đối với bạn, chiếc Skyraider ở vào vị trí nào?

*Gman*

*10-2005*

<http://hoiquanphidung.com>

---

*Nguồn: Internet E-mail by Đào Hiếu Thảo, KQVNCH chuyển*

*Đăng ngày Thứ Ba, December 30, 2014  
Ban Kỹ Thuật Khóa 10A-72/SQTB/ĐĐ, ĐĐ11/TĐ1ND/SĐND QLVNCH*