

Trần Văn On- Tên phi công hèn phũn bỉ

Tác Giả- Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

Hãy đọc bài báo Pháp Luật của Việt Cộng nói về cuộc sống hiện nay lam lũ, nghèo đói, khổ sở của tên Phi Công A.37 Trần Văn On.

Y đã phũn bỉ Tá Quốc, phũn bỉ QLVNCH đi theo Cộng Sản VN cùng với Nguyễn Thành Trung trên máy bay và không kích bũn phá phi trường TSN đã đi c nhà nác CSVN u đãi nhũ thũ đi y.

Ông nông dân tũng ném bom Tân Sĩn Nhũt

Giác ngộ cách mạng vũn vũn hai tuũn, anh Trần Văn On là mũt trong năm phi công đi m nhũn trũn oanh tũc vào sân bay Tân Sĩn Nhũt cách đây 36 năm. Sau ngày giũi phóng đũt nác anh trũ thành mũt nông dân thũc thũ.

Mũt ngày cuũi tháng 4-2011, chúng tôi vũ xã Vĩnh Hũu, huyũn Gò Công Tây, Tiũn Giang, tìm gũp anh Trần Văn On, ngũũi cũm lái mũt trong năm chiũc máy bay A-37 ném bom sân bay Tân Sĩn Nhũt ngày 28-4-1975.

Đũũc chũn vào Phi đũi Quyũt Thũng

Cuũi tháng 3-1975, ta giũi phóng Đà Nũng, ngày 16-4-1975 thì giũi phóng Phan Rang. Trong nhũng máy bay thu đũũc ở Đà Nũng và Phan Rang có sáu chiũc phũn lũc ném bom A-37 vũi đũy đũũn đũũc.

Trần Văn On- Tên phi công hèn phũn bỉ

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

Vũ quyät tâm säm chäm dät chiän tranh, ngày 19-4-1975, Bộ Tä länh chiän däch Hä Chí Minh chä đäo Quân chäng Phòng không-Không quân tham gia chiän däch, mä thêm mät trän trên không. Bộ Tä länh Phòng không-Không quân quyät đänh sä däng phäng án dùng sä máy bay thu đäc cäa Mä đánh bom vào Sài Gòn đä gây bät ngä.

Tuy nhiên, nhóm phi công lúc bäy giä chä có Nguyän Thành Trung täng lái máy bay Mä. Các phi công tä miän Bäc chä quen lái máy bay MiG cäa Liên Xô.



Trần Văn On (bìa phäi) trong mät länh häp mät cùng Phi đäi Quyät Thäng. änh: H.LäC (chäp läi)

Trong nhóm hàng binh täi Đà Näng, Trung úy Trần Văn On tä thái đä giác ngä cách mäng. Đó là mät phi công A-37 đäc đäo täo bài bän ä Mä. Ngay trong đêm 19-4, Trần Văn On và mät sä thä lái väa ra trình diän bät tay ngay vào viäc säa chäa chiäc máy bay A-37 mà ta thu đäc ä Đà Näng. Đän chiäu ngày 20-4, chiäc A-37 đä nä máy và có thä cät cánh. Ngày 21-4, Quân chäng Phòng không-Không quân quyät đänh chän Trần Văn On cùng Nguyän Thành Trung huän luyän mät sä phi công väa tä Hà Näi vào lái A-37.

Bäc đäu các phi công lúng túng väi kiäu máy bay hoàn toàn khác lä. Träc đäy, hä chä yäu sä däng máy bay tiêm kích chiän đäu trên không đä đánh chän. Län này nhiäm vä cäa hä là phäi sä däng thành thäo nhäng “con chim sät” A-37 mà träc đä còn là đäi thä cäa MiG trên bäu träi đä làm nhiäm vä oanh täc mäc tiêu. Nhäng nút đäu khiän bäng tiäng Anh trên chiäc A-37 đäc thay bäng tiäng Viät cät dán lên. Chä sau hai ngày huän luyän, các phi công län lät bay thä thành công.

Trần ném bom chiän läc

Trần Văn On- Tên phi công huyền thoại

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

Trưa 27-4-1975, các phi công chuyển vào sân bay Phù Cát - Bình Định với nhiệm vụ hoàn toàn bí mật. Tại đây, phi đội chỉ định đầu tiên thành lập lấy tên “Phi đội Quyết Thắng”, gồm các phi công Nguyễn Thành Trung, Tô Đ, Mai Xuân Văn, Hán Văn Quang và Trần Văn On. Phi đội nhận nhiệm vụ máy bay A-37, mang chỉ số đầu tiên lập bom 500 kg, hai quả bom phá 250 kg và bốn thùng dầu phụ chuyển cho chuyển bay xa. Đúng 9 giờ 30 ngày 28-4-1975, các phi đội rời sân bay Phù Cát hướng sân bay Thành Sơn (Phan Rang) sau 1 giờ bay đã rút ngắn khoảng cách với Sài Gòn.

“Đến sân bay Thành Sơn chúng tôi nhận nhiệm vụ, mục tiêu công là khu vực đầu máy bay chỉ định, đường băng, kho bom đầu của không quân Mỹ tại sân bay Tân Sơn Nhất. Phi đội ném bom chính xác vào mục tiêu, đảm bảo tuyệt đối an toàn cho nhân dân và hai đoàn đi trước của ta trong tay ban quân sự bên đang tại David tại sân bay Tân Sơn Nhất. Nguyễn Thành Trung thay mặt phi đội hứa với Quân chủng sự chắc chắn nghiêm minh, bảo đảm bí mật, bất ngờ, công kích mãnh liệt, chính xác, tuyệt đối an toàn, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ Địch và nhân dân giao phó” - anh On kể lại.

Các phi đội theo luận tác chỉ định, phân công vị trí bay trong đội hình, tổ chức hiệp đồng, đặc biệt tình huống, cách xử trí. Đường bay đầu tiên là từ Thành Sơn hướng ra Vũng Tàu rồi vòng về Sài Gòn. “Trong quá trình bay, tất cả chúng tôi không được dùng bất kỳ đàm thoại lái đầu tiên trang bị sẵn trên máy bay mà phải dùng vô tuyến để không vướng bận thêm đảm bảo tuyệt đối bí mật” - anh On kể lại.



Trần Văn On và đồng đội là chỉ số A-37 mô hình. Ảnh: H.L.C

Đúng 16 giờ 30 ngày 28-4-1975, Phi đội Quyết Thắng xuất kích. Để tránh tiêu hao nhiên liệu,

Trần Văn On- Tên phi công hèn phàm bình dị

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

Tên của máy bay khoảng 230 knot/giờ (tên gọi khoảng 370 km/giờ, 1 knot = 1,6 km - PV). Để đi vào lòng máy bay cỡ nhỏ kích đây là tên máy bay để tránh radar địch.

Chỉ huy cho người lái, công phi đội đã đến Tân Sơn Nhất mà địch không hay biết. Tên gọi máy bay quân sự, dân sự, ô tô, nhà kho hiện rõ phía dưới. Nguyễn Thành Trung phát lệnh tên công, công phi đội lên không tạt vào xưởng nhòm vào khu đặt máy bay quân sự, đường băng, kho xăng cất bom. Hoàn thành nhiệm vụ, công năm chiếc máy bay trở về sân bay Thành Sơn an toàn.

Phi công làm ruộng

Sau giờ phóng, Trần Văn On tiếp tục tham gia chiến đấu trong chiến tranh biên giới Tây Nam. “Tôi có ba lần oanh tạc ở Vai, mà đường cho bộ binh của ta chiến đấu” - anh On kể. Sau chiến tranh biên giới, anh xin ra quân, làm việc xã Vĩnh Hậu, huyện Gò Công Tây, Tiền Giang, trở thành một nông dân thực thụ, tận tâm chăm sóc vợ con.

Cuộc sống khó khăn, vợ anh nghèo nghèo giáo viên, nhà cùng anh cày cấy bên công ruộng nuôi sáu đứa con. Ngày ngày nông nhàn, anh On làm thuê để kiếm tiền. Hôm chúng tôi đến, vợ chồng anh On đang dắt bộ đội đàn heo nái. Anh On cho biết tên ruộng như xú anh đã chia ruộng phần cho người con trai ra riêng. Lâu nay, anh phải chăn nuôi thêm mấy đứa súc vật cho các con ăn học. Ngay trước cửa gia đình đầu tiên, công nhà anh lao đao vì toàn bộ đàn gà bị tiêu hủy. Sau biến đó, vợ chồng anh chuyển sang nuôi heo. Giá cả thị trường lên xuống thất thường nên người nông dân chiến tranh năm nào vẫn kiên trì bám trụ.

Đến chúng tôi đi thăm căn nhà công bình như xú, anh On khỏe, đây là thành quả lao động suốt mấy chục năm qua của vợ chồng anh, còn “tài sản” hiện nay bấy giờ là các con. Sáu người con đều trưởng thành ngoan hiền, hiếu học và thường yêu nhau.

Mâm mê chiếc A-37 mô hình bằng nhôm như xú mà đường đi tên gọi làm kỷ niệm, anh On kể về

Trần Văn On- Tên phi công hèn phàm bình dị

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

quãng đường “đăng lính” của anh ngày xưa. Học xong tú tài, làm nghề dạy học viên năm 1968 bước anh dấn bước giữa cơn bão chiến tranh. “Ngày tháng ngày quân ngũ, rồi 18 tháng đào tạo lái máy bay ở Mỹ, quay về Việt Nam trong màu áo quân lính Việt Nam Cộng hòa, tôi quá sợ hãi chán chường khi phải tham gia cuộc chiến và chỉ mong nó kết thúc!” - anh On tâm sự. Chúng tôi hỏi khi cầm lái chiếc A-37 tham gia ném bom sân bay Tân Sơn Nhất trong lúc Sài Gòn chao đảo của giờ phút phóng, anh sợ hãi bay cuộc, anh có thể rời bỏ đời lính, anh có ý nghĩ quay về quê nhà cũ không. Anh trả lời rất nhanh “Không! Khi quyết định ra trình diện quân cách mạng và đứng trước nguy hiểm xin được tham gia chiến đấu là mong sự thành công của chiến phi nghĩa!”.

Huyền thoại của Chiến công Giỏi phóng hàng Nhảy dù mà anh nhận vào đúng ngày 30-4-1975 được treo trang trọng gia đình, ghi: “Đông chí Trần Văn On đã có thành tích xuất sắc trong chiến đấu và phục vụ chiến đấu của Mặt trận dân tộc”. Đây là chứng tích minh chứng anh là người lính quân giỏi phóng. Ngày sau hơn 36 năm về chiến tích oai hùng, từng tham gia trận ném bom lên sân bay Tân Sơn Nhất và nhiệm vụ trận ném bom khác trên chiến trường biên giới Tây Nam, Trần Văn On vẫn chưa quên công nhận là cựu chiến binh.

Và xin mời đọc bài "Trần Văn On Đánh Cuộc Cùng" của đvnh để biết rõ hơn về khả năng của bạn "giỏi lái" Việt Cộng:

TRẦN VĂN ON ĐÁNH CUỘC CÙNG

Ngày 13-6-96, hãng thông tin Reuter đánh đi một bản tin về Nguyễn Thành Trung, phi công A-37 của Không Lực VNCH đã lỵ máy bay xé kích dính Địch Lốp và hòng ng dòn hai chiếc A-37 khác đánh phá phi trường Tân Sơn Nhứt chi u ngày 24-4-75, ngày họp hời của miền Nam Việt Nam.

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 trường phi của Hàng Không Việt Cộng, năm 1995, đã lái chiếc Boeing 767 chở tên chính trị gia nhà nước Lê Đức Anh qua New York để ngày kỷ niệm 50 của Liên Hiệp Quốc. Trường hợp của phi công và nhà thông tin viên Reuter tại Tân Sơn Nhứt, Nguyễn Thành Trung kiêu hãnh nói, “Năm ngoái tôi bay trở lại Hoa Kỳ, đến Nhà Trắng 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 thành phố 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 đưa ra giải 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 đẩy đưa, giết hại anh em đồng đội trong các trại tù cộng tởo để đẩy lỵ vinh thân, được Việt Cộng trường trường công lao phần nghề ch đó bằng đưa về hôm nay.

Cuộc oanh kích dính Địch Lốp và sau đó, phi trường Tân Sơn Nhứt chi u 28-4-75 của năm chiếc phi cơ A-37, đã được Việt Cộng tuyên dương như một chiến tích anh hùng. Hàng năm, đến ngày 30-4, báo chí của chúng ta như các đài chí là “thành tích chí sĩ” 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 bốn người lái Việt Cộng TĐ, Mai Văn, Nguyễn Văn Lực, Hán Văn Quang. On và Xanh là hai phi công VNCH, tù binh bằng Việt Cộng bắt ở Đà Nẵng, ép buộc phải thi hành công tác huấn luyện cấp tốc cho người lái MIG Việt Cộng, để theo Nguyễn Thành Trung bay vào đánh Saigon.

Bài tường thuật đăng trên tờ Lao Động công nhân Việt công xuất bản ngày 2-5-96 cho biệt Phi Đới Quyết Thắng do Nguyễn Thành Trung bay và trí sĩ mặt, và là chủ huy “Biên đội” (Phi đội), và là người dân đội. Bay số hai là Tô Đ (con trai giáo sư Tô Giây, Đội hực Tổng Hợp Hà Nội), hiện đeo quân hàm Đới tá Bộ Tham Mưu Không Quân Công nhân. Bay số ba là Nguyễn Văn Lạc, Phó chủ huy Biên đội. Số bốn là Hán Văn Quang, hiện là Đới tá Sĩ trưởng Sĩ đoàn Không Quân công chúng. Máy bay số năm có hai người: Mai Văn, quê ở Diên Châu, Nghệ An (đã chết năm 1976) và Trung úy phi công “Nguyệt” Trần Văn On.

Bốn người lái Việt công (Lạc, Đ, Quang, Văn) từ trước đến nay chủ quen với máy bay MIG-17 công Nga, chủ công biệt đội A-37 công Mỹ bao giờ. Người lái Việt công vào Đà Nẵng từ ngày 22-4-75 đến hực lái A-37 công trong vòng năm ngày. Nguyễn Văn Lạc cho biết y chủ bay từ trước ba chuyến trong năm ngày đó. Lạc nói, “Các bạn phi công đi u khi công công máy bay A-37 toàn là tiếng Anh, anh em chúng tôi nghe người dân ra tiếng Việt, rồi công giây dán đề lên tiếng Anh để biệt mà xem đến...”

Tổng Lãnh Không Quân Việt công thì đó là Lê Văn Tri, Thiệu từ công, đã từ công tiếp giao nhiệm vụ cho bốn Lạc. Y khoe, “Sau chiến thắng trở về, đến công chí Đình Đới c Thiệu công chúng tôi, nói rất vui, “Chúng mày rất giỏi. Lính tao chuyến lái xe ô-tô cũng phải mặt năm ngày, huống gì là máy bay công chúng mày... Giỏi, giỏi lắm!”...”

Cái “giỏi lắm” công bốn người lái Việt công Tô Đ, Nguyễn Văn Lạc, Hán Văn Quang là cái giỏi... “nói phét”! Việt công từ sĩ nói phét không biệt công là gì trong biệt công ngành nghề, giai

Trần Văn On- Tên phi công huyền thoại

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

có lẽ nào của chúng. Tên thật của Không quân Việt cộng xuất thân từ gia đình xe đò Đình Đốc Thiển khen ngợi bạn Lê có “gia đình” chứ là thói quen “mèo khen mèo dài đuôi” của bạn “đỉnh cao trí tuệ” mà anh em từ cũ tới mới ai cũng biết. Việt cộng làm gì cũng tỏ cho là giỏi. Không thấy ai khen, chúng tôi vội tay khen chính mình, khen lú lo ngu ngốc không biết gì thì cái chuyện anh Thiển khen em Lê có gì là !

Đã biết rõ cái “gia đình” của những chiến sĩ “ngồi lái anh hùng” nhận hiệu Vi-Xi thế nào, bạn Lê đã cùng chúng tôi đi cùng chuyến bay “Trần Đánh Cuộc Cùng” của văn sĩ Hồ u Mai viết ca ngợi “anh hùng” Nguyễn Thành Trung và các đồng chí gia đình lái Vi-Xi của y mô tả cách trở trở vô duyên trong chuyến bay “Văn 1957-1982” do Tạp chí Văn nghệ Quân đội, số kỳ niệm lần thứ 25, xuất bản năm 82, đã thấy trình bày nói phét của Vi-Xi nó “siêu” đến chỗ nào mà cảm thấy đau xót hơn cho việc sự hình thành đội ngũ...

*

* *

Hồ u Mai mô tả “Trần Đánh Cuộc Cùng” bằng câu “Một ngày thật dài...”. Ý cho biết buổi sáng hôm đó còn có Gia Lâm, có anh đi công tác ngay bằng chiến đấu cơ IL-18. Đi ngắm không và mô tả giờ sau đáp phi trường Đà Nẵng. Hồ u Mai viết theo thói quen thu thập, dùng chữ “chúng tôi” nên người ta có thể hiểu ý chính là mô tả trong những tên gia đình lái Vi-Xi được đưa vào Nam làm cái “Mission Impossible” này và viết bài ngợi ca thu thập. IL-18 là phi công vận tải như C-47 của Không quân miền Nam. Ý nói “lần này chúng tôi đi công tác ngắm không” - chắc là cho nhàn, để chuyện vẫn còn chờ chờ chiền lập hình “hia” được của miền Nam “phần vinh gia đình”. Có lẽ bạn ý không mang theo câu chuyện đánh răng, khăn mặt hay cơm nếp muối và việc làm chỉ cho người. Hồ u Mai chắc ăn, không cần biết chuyện đàn anh Không Văn Tuyết ngày xưa... tay

Trần Văn On- Tên phi công huyền thoại bí ẩn

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

đôi không chỉ n v i máy bay “Con Ma” (Phantom) hay “Th n S m” (Thunderbolt) c a đ qu c M xâ m l c. Anh hùng Kh ng Văn Tuy t bay phi c MIG đem theo c m n m mu i v ng, m t m n c v i và c cái đ i u c y lên tr i, t t máy phâ ph n m gác chân ch ngũ mai ph c trong mây, đ i t sáng t i chi u cho kh i t n xãng, khi th y phi c M t i là m máy nhào xu ng b n h cái m t...!

B n gi c lái Vi-Xi h cánh xu ng phi tr ng Đà N ng sau m t gi bay. Sân bay Đà N ng “r ng và dài hun hút” đ c H u Mai mô t là “siêu c p”, h n g p b i phi tr ng Gia Lâm c a mi n B c anh hùng. Cái phi tr ng Gia Lâm c a n c Vi t Nam Dân Ch C ng Hòa Đ c L p T Do H nh Phúc, theo l i c u Trác “Thu c Lào” phi công C-130 k t l i, đã t ng bay ch cán b , b đ i Vi-Xi t B c vào Nam công tác và ch đ th ph g m c k m gai, tôn g và... gh đá công viên t Nam ra B c; sau còn đ c tr ng đ ng d y bay và d y Đ a hu n cho b n gi c lái Vi t c ng tr c khi “th y” b cho đi tù c i t o. H i v t bi n qua M , c u Trác đã k l i v i k hèn này r ng:

- Phi tr ng Gia Lâm v ng nh nghĩa đ a b hoang, c tranh m c c đ u ng i... T đ p xu ng, th y b đ i l l t t ng đoàn vác li m vào c t c tranh r i g ng gánh đi ra... Sau đó l i m t b y dân chúng kéo vào m t nh ng đám tranh còn sót l i! Phi tr ng này cũng nh phi tr ng B ch Mai không có đài Ki m soát Không L u. M i l n có máy bay ngo i qu c đ n, chúng nó m n m t th ng Air Traffic Control ng i Nh t nói ti ng Anh vào h ng đ n cho phi c đ p ho c c t cánh xong r i v .

Nên chi nhìn th y phi tr ng “siêu c p” Đà N ng, b n pilot Vi t c ng c ngh t m t ra. H u Mai cho bi t, “Ngay sau khi đ p xu ng Đà N ng, có đ ng chí Tham M u tr ng đ ng đ i bên chi c A-37 s n màu v n v n, hình thù đ đ i, gi ng nh m t con thú r ng ch a thu n hóa”. Đan anh ra l nh cho các đn em t p bu ng máy ngay, “ch có t ba đ n năm ngày chu n b ”.

Màn tiếp tành “ba đ̣n năm ngày” này qū là chuȳn phong th̄n. Nh̄ng ai không làm đ̄c ch̄ Vi-Xi cái gì mà làm không đ̄c? Không làm đ̄c b̄ng chân tay, trí óc, các con làm b̄ng... m̄m! H̄u Mai vīt, “N̄u tr̄c đây có ai nói nh̄ v̄y thì đó là nói đùa. Trong chīn tranh, nh̄ng l̄n chuȳn lōi máy bay ḡp gặp nh̄t cũng ph̄i m̄t ba tháng. Không th̄ đùa v̄i máy bay. ̄ trên không, không có đ̄u kīn đ̄ rút kinh nghīm cho nh̄ng sai l̄m...”

Nói v̄y cho n̄i b̄t cái kh̄ năng th̄n thánh c̄a con nḡi i c̄ng s̄n “siêu c̄p” và đ̄ b̄n Nḡy nghe mà s̄ ch̄i. Câu nói trên là áp đ̄ng cho vīc chuȳn lōi phi c̄ c̄ng s̄n th̄i đ̄y, mà cũng c̄n t̄i ba tháng là t̄i thīu. V̄y mà các “đ̄nh cao trí tū” ch̄ c̄n t̄ ba t̄i năm ngày, nghe phát rét. H̄ng h̄ b̄n gīc lái Vi-Xi tīng Anh tīng U không bīt m̄t m̄u, ngoài ba tīng “ōn tù t̄i”...! H̄u Mai vīt, “M̄i feet b̄ng bao nhiêu đ̄n v̄ đo l̄ng c̄a ta nh̄? Làm th̄ nào hīu đ̄c h̄t nh̄ng tīng Anh trong būng lái đ̄ kh̄i ph̄i nh̄ các công-t̄c, các đ̄ng h̄ b̄ng v̄ trí c̄a chúng?...”

Cái này ph̄i h̄i c̄u Trác Thūc Lào, t̄ nhà văn KQ Trác Vũ. C̄u Trác Thūc Lào m̄t l̄n ch̄u không n̄i nh̄ng qū... ngu c̄a l̄u gīc lái con cháu lão H̄, đã būt mīng ch̄i th̄, xém b̄ m̄t cái ch̄ đ̄i mũ vì l̄ “h̄n”, l̄ coi th̄ng các đ̄ng đ̄nh cao trí tū. C̄u Trác k̄:

- Phi công Vīt c̄ng, chúng nó t̄ng qua Nga h̄c bay MIG. Nhīu đ̄a ̄ Nga đ̄n 6, 7 năm mà khi v̄ n̄c v̄n đ̄ch bīt nói tīng Nga La T̄ m̄i t̄u! B̄n chúng nó đi h̄c, có thông đ̄ch viên đi kèm theo đ̄ theo dõi, kīm soát... Trong l̄p th̄y đ̄y gì, k̄ b̄ th̄y, chúng không c̄n nghe vì khi v̄ phòng có th̄ng thông đ̄ch l̄i... T̄ b̄ công đ̄ch t̄t c̄ sách k̄ thūt tīng Anh ra tīng Vīt, đ̄y chúng nó hoàn toàn b̄ng tīng Vīt. Th̄ mà mình đ̄c, chúng không hīu. Đánh v̄n đi đánh v̄n l̄i t̄ng ch̄ nh̄ đ̄y tr̄ con i-t̄-rít, chúng nó v̄n không bīt vīt ra làm sao. T̄ l̄p đi l̄p l̄i, b̄n chúng v̄n nḡ ra nh̄ chúa tàu nghe kèn, m̄t đ̄n đ̄n trông phát gīn... M̄t l̄n, nh̄n không đ̄c, t̄ būt mīng ch̄i th̄, “ĐM, sao các anh ăn gì mà ngu quá v̄y?” Mình quen m̄m nh̄ tr̄c đây đùa r̄n v̄i b̄n bè... Chúng nó s̄ng s̄ h̄i t̄i làm t̄ xanh m̄t.

Khèn này hỏi đó nghe cậu tớ ng cậu Trác bồi bác Vi-Xi, không tin nời, nghĩ rờ ng cậu phả ra đờ tớ u chời. Lờ gì cái gì ng Không Quân, bởn bè gờ p nhau, đúng tớ n sỏ là tha hỏ đờ u hót vung vít, hỏ thỏ c khó lờ ng... nên bèn hỏi đờ u mỏ t câu:

- Thỏ hỏ ? Thì ra chúng nó là bởn ngu cậu lữ. Nhỏ ng “ngu” mà chúng nó bay MIG, dám chỏ i “dog fight” tay đôi vỏ i pilot Mỏ ? Cậu Trác nói vỏ y thì chúng tôi biỏ t vỏ y...

“Dog fight” có nghĩa là “không chiỏ n”, là vắc máy bay uýnh lỏ n trên mây, giỏ a tớ ng trỏ i. Cậu Trác Thuỏ c Lào đờ c coi là mỏ t pilot vỏ n tớ i hiỏ n nhỏ t nỏ c Không quân, thỏ t thỏ nhỏ đỏ m. Nghe khỏ hèn này nói câu móc lò, cậu u chỏ cỏ i cỏ i, phô hai hàm răng đờ y nhỏ a thuỏ c Lào, kỏ tiỏ p:

- Đờ ng vỏ y tớ ng chúng nó bay MIG thỏ t đờ y hỏ ? Mình lỏ m hỏ t. Mỏ y cậu Mỏ o đờ ng mình mỏ c cỏ m, sỏ quỏ c tớ chỏ cỏ i nên nhiỏ t liỏ t thỏ i phỏ ng pilot Vi-Xi là ghỏ gỏ m đờ tăng giá trỏ cỏ a mình và đờ khỏ i mang tiỏ ng ngỏ i nhỏ n bỏ t nỏ t ranh con. Chúng nó có đi Nga thỏ t, hỏ c tớ i sáu, bỏ y năm lỏ n. Nhỏ ng chúng chỏ lo buôn lỏ u “quỏ n bò” đờ m vỏ nỏ c bán kíỏ m lỏ i, bay vỏ i bỏ ng mỏ gì. Toàn là bỏ n con ông cháu cha hay thành phỏ n chỏn trầu gách nỏ c có thành tích đờ u tranh giai cỏ p tích cỏ c, đờ u cha, tớ mỏ , dò la hàng xóm, đờ c phong làm “anh hùng”, cho đi hỏ c lái nhỏ ng chỏ nghĩa đờ u mà hỏ c?... Các cuỏ c không chiỏ n vỏ i phi cỏ Mỏ đờ u do pilot Bỏ c Hàn hay Trung cỏ ng lái. Pilot Vi-Xi đờ c cho đi theo, nhiỏ u đờ a thú thỏ t vỏ i tớ chỏ là... “thỏ vỏ n”! Ngoài Bỏ c chúng gỏ i bỏ ng danh tớ rỏ t kỏ, là “tháp tùng tớ”!

“Ngỏ i lái” kiêm nhà văn Hỏ u Mai, hôm đờ u tiên khi tớ Bỏ c vô Nam tay không (cỏ m bó rau), mô tớ rỏ ng bỏ n y đờ m đó lo cóc ngỏ nghỏ gì đờ c. Phỏ n vì cỏ p trên giao phó cho nhiỏ m vỏ hỏ c bay A-37 chỏ trong vài ngày – vỏ i sỏ c các cậu – “sỏ i đá làm thành cỏ m” tớ ng đờ i đỏ t, chỏ bay bỏ ng lỏ ng quỏ ng là tan nát đờ i huỏ ngay. Cậu tớ oán, lý do mỏ t ngỏ thỏ hai là do...

không khí. Mùi máy lạ nh và vì cái n m mát d y êm quá, các c u ng không quen... “Không khí h i ng t ng t. Ch c là còn ph i m t th i gian m i quen đ c v i cái mùi nhân t o c a máy đi u hòa nhi t đ . M t mùi hăng h c, n ng n ng. Mùi gì v y?... Ngoài kia, thành ph đang t a m t vùng ánh sáng xanh trong lên b u tr i đêm, ch c còn nhi u th chúng tôi còn ph i l l m!”

Đúng dz y! Các con s còn th y nhi u th “a” h n n a mi n Nam . Cái mùi đó là mùi “hăm-b-g” c a đ qu c, khi đã quen r i, các con s ghi n và khi ghi n t i đ n ng là các con s ch t không k p ngáp đ y. M t ng , suy nghĩ đ n g n phát ho ng, H u Mai d p t ái “đ nh cao trí tu ”, ao c c, “Giá có m y anh nhân viên lái cũ c a Ng y g n đây đ yêu c u h ghi i cho nh ng hàng ch Anh trong bu ng lái thì hay quá. M i t i tr c khi ng say s in luôn nó vào trí nh ...”

M ki p, khi t nh h c còn cóc vô, h c theo l i “ng say” thì h c v i hành th chó nào đ c? Mà ch có t ba t i năm ngày đ bay cho đ c chi c A-37. Ng y chúng nó tr c khi h c lái, ph i t i Lackland tr i ít nh t vài tháng h c Anh ng . H u Mai sau đó k r ng y và đ ng b n đ c hai “nhân viên lái” m i đ c l a ch n t tr i t p trung v kèm cho các c u h c Anh vẫn và h c bay. “C hai đ u g y nhóm. Ng i cao đ râu tên là Xanh, ng i Qu ng Bình, theo gia đình di c vào Nam năm 1954. Ng i th p nh là On, quê Gò Công. C hai ng i đ u ng c nhiên khi th y chúng tôi không h i đ n v n đ c b n, không h i v cách x trí trong tr ng h p máy móc h ng học, mà h i ngay vào công-t c đi u khi n nh ng đ ng h bay...”

Cái này ph i xét l i . “Nh ng v n đ c b n” nghĩa là c n đi u khi n phi c , là nh ng nút b m, nút b t đ m máy, đ ch nh đ ng c , đ đi u khi n bánh đáp, góc đ ng cánh lái đuôi, vv... các con không c n h i t i thì bay cái c gì? Các con mu n ch ng t ta đã ránh ngh , đầu c n bi t t i vài ba cái l t , hay h i nh ng cái “c b n” s quê x v i b n gi c lái Ng y? B n gi c lái Ng y, phi công ph n l c A-37 b các con khi d , chê là “g y nhóm”, đầu ph i vì mi n Nam đói kh , thi u dinh đ ng? Mà vì h m i đ c móc t trong “tù c ng s n” ra đ y!

Cậu Trác Thuộc Lào kể chuyện hồi đó trong chuyến bay chèo đò thả phao ra Bắc, có một thằng đi tá Không quân Việt cộng đi theo, đòi lên phòng lái ngồi ghế copil thay thằng công an “báo vệ” như thằng nó. Trên đường bay, trời êm ả, cậu Trác lên cabin ghiền, móc cái điếu cày ra, rít một điếu thuốc Lào. Đang phê phê khoái tai thì anh đi tá Không quân Nhân dân tò mò hỏi chàng giở cái lái miền Nam :

- Cái đường hòm này là đường hòm gì, có mấy mét cánh tay?

- Dò, nó là cái đường hòm “ây-đi-ép” (ADF), dùng để bay phi cơ khi trời xấu không thấy đường, tìm điểm này thì vị trí khác. Có nó mới đi đúng hướng đường, không sợ phi cơ mất hướng, bay lạc...

ADF là “Automatic Directional Finding”. Tên Đi tá Vi-Xi nhìn cậu Trác Thuộc Lào vui vẻ nghi hòm cồng cồng:

- Anh nói thật chứ? Đố nghe anh gì thích thêm cho tôi đường cồng thông. Tôi không hiểu sao lại có thể đường hòm gì lạ như vậy?

Cậu Trác nhà ta cũng nhìn tên Đi tá báo vệ nghi hòm cồng cồng không kém:

- Phi cơ có ba cái đường hòm phi cơ căn bản là đường hòm chèo cao đò, vận tốc và đường hòm chèo hòm, hay la bàn. ADF là đường hòm tìm hướng khác, dùng tần số đài phát tuyến cồng để nhận đường đi.

Khi thấy máy bay cha Đồi tá hỏi, tôi tưởng nó muốn hỏi, muốn khám sát trình độ và khả năng của mình, nên tôi im lặng không nói. Nhưng sau thấy nó có vẻ không biết thật ông . Nó đưa tay sờ sờ cái đồng hồ, trầm ngâm nghĩ ngợi rồi hỏi, “Anh nói biết đồng hồ này lấy lấy để đúng đồng hồ à?”. Nó bỏ tay ra, lúc bấy giờ tôi mới tin là nó không biết thật! Tôi cho phi công vòng trái vòng phải, nhào lên chúi xuống, quẹo trái quẹo phải, tăng giảm cao độ lung tung xong mới đem về bình phi, lấy cao độ cũ và chuyển mũi phi công bay theo đúng đồng hồ cũ của đồng hồ ADF. Thấy Đồi tá ngồi bên ghế vertigo, mặt công thần ra. Mãi nó mới hoàn hồn, tôi mỉm cười:

- Hi vọng tôi thật...! Đúng là Mọi có khác!

Pilot C-130 Trác Thuộc Lào sau đó mới cảm thấy tự nhiên, thấy hân hoan vì mình “nhận” hồn anh Đồi tá Vi-Xi nhieu – phi tài bay và kiên nhẫn phi hành. Trác Thuộc Lào tôi hôm đó mới biết rõ:

- Mọi miền Nam đau quá. Chúng nó ngu hồn chó chó tài gì gì. Chúng chỉ giỏi là bốp và nói phét! Trình độ mặt hàng Đồi tá, khả năng và kiên nhẫn không bằng mặt Thiệu úy của mình. Tôi có hỏi nó, ngoài Bên phi công của các ông không có đồng hồ gì ng như ADF của chúng tôi, làm sao mà bay tốt như này tôi như kia khi thời tiết xấu hay bay đêm được?

Xin bà con Không Quân lắng nghe câu chuyện của cựu Đồi tá Không quân Hà Nội rất đáng đồng tiền bát gạo như thế này:

Trần Văn On- Tên phi công hèn phàm bình dị

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

- Ngoài Bắc chúng tôi đi t khoát không bay đêm. Chúng tôi có khẩu hi u “T Đi, T Đ n, T V”. Nghĩa là khi nhìn thấy rõ đường đi làng mạc bên dưới thì người lái c vi c t mình bay theo con đường lúc đi và khi về cũng bay theo đường cũ mà về, về a an toàn mà về a không c n có người dưới đi t đi u hành ch o đ ng bay như các anh!

- Hèn chi, c u Trác nói, có l n t đ cho m t th ng gi c lái Vi-Xi lái t Hà n i đi Tuyên Quang. Nó bay như th ng say r u, bay r t th p d i mây và c lò dò bay theo đường . Bu i chi u, theo l i đ n, b n gi r i phi t r v Hà n i, t ra m máy... Đang loay hoay check máy thì ba th ng Vi-Xi xách súng AK chĩa vào t quát t t máy đi xu ng...

Lúc đó tr i m a lâm râm. Th ng cán b x p xòng x ng s h i Trác:

- Đi đâu? Ai cho anh m máy?

Trác phân bua:

- Cán b b o b n r i v mà?

- Không v . Tr i m a. i i đây t i nay.

- Nghe m a nh ... M a phòn bay đâu có sao?

Y tr n m t nhìn Trác:

- Anh không biết bay trong máy bay nguy hiểm sao? Tôi nói với anh hôm nay!

Khả năng của cậu Đợi tá Không quân ngành bay Việt công là như thế. Họu Mai công bố công việc, y không giấu gì thiều, nhưng khả năng chiến đấu cũng chiến đấu khá hơn đàn anh Đợi tá với tất cả vũ khí hiện đại “tên lửa, tên lửa, tên lửa” làm trẻ con Không Quân Nguyễn, thoạt nghe tiếng phi công đả công trạng báo thù ông ô-tô-pai-lốt “hiền đời”, tên máy, tên công tác cánh, tên bình phi, tên tìm kiếm đả công vũ căn công, tên hòm cánh, tên lòm công m bò đi đả xăng, và tên di chuyển vào bãi đả u...!

Đêm đả tiên không ngủ. Đêm sau bắt lo vì đã có hai anh giỏi lái Nguyễn tên Xanh và On đả giúp nhưng cũng khó ngủ vì cái mùi “hăm-bò-g” của đả quốc nó ám như quá khứ và hiện tại. Họu Mai thu thập tài liệu, Xanh và On đã nhắc nhở chúng tôi, “Chúng em muốn đả nghe các anh cho đi theo trong trận đánh đả công không? Chúng em sợ không phải lòng tin cậy của các anh...” Mọi kiếp, toàn dân Không Quân chúng ta có ai tin đả công không, cái gì ông “đả u đả” sợ mùi Vi-Xi nghe hèn không tên đả công. Pilot Không Lực Việt Nam Công Hòa làm gì có thói quen xưng hô “anh, em” với công bố trên và công bố trên “mày, tao” với công bố dưới như anh tên ông lái xe Đỉnh Đả Công Thiển của quân đả Vi-Xi? Như các công bố mốt tí. Với gì thì với như ông cũng phải gọi với sợ thốt ngẩng ta mốt tin. Đem bồi bác đả ch kiếu đả ch làm cho đả ch nó công!

Sau đó Họu Mai tên ông thu thập đả n kế hoạch dùng phi công A-37 của VNCH đả tên công bố công phi trình ông Tân Sơn Nhả nhả m gây chiến đả ông tâm lý và hoang mang quốc chúng, đả y nhanh đả di tên của M. Y nói đả nhả ông mốt lo, công tăng phần nghiêm trọng cho phi vụ “Biên đả không có máy bay tiêm kích đi kèm đả báo vụ. Nếu kế đả ch phát hiện máy bay lái tên phía Bắc bay xuống, chiến chiến chúng sẽ dùng báo F-5 đả ngăn chiến...” Và “Làm thế nào đả lốt qua mạng lốt ra-đa tên tân của đả ch trên suốt chiến đả ông dài tên nhả máy bay công tác đả Tân Sơn Nhả? Lốt này lốt không có đả đả đả ông, chúng tôi đả u chiến đả thu đả hình, làm sao bay đả n đúng mốt tiêu?”

Hồ u Mai còn nói đến nguy hiểm thì tiệt, mà a bắt ngó và kéo ra nào hì thì ng cao x phòng không c a c hai phía nh m b n vì không biết phe nào. Y kéo ra mặt lộ nh ng tr ng i nh ng sau đó kết luận, “M i tr ng i đ u đ c l n l t gi i quy t (?)”.

Vai trò của Nguyễn Thành Trung bày gi m i đ c nói đến, “Đ ng chí Nguyễn Thành Trung b o đ m s đ a toàn Biên đ i đ n m c tiêu. Anh là ng i c a ta ho t đ ng trong hàng ngũ Không Quân Ng y, m i t bên kia chỉ n tuyền tr v sau khi đã trút hai trái bom xu ng dinh Đ c L p. Ta s c tránh các tr n đ a cao x c c a ta và c a đ ch đ c ch ng nào hay ch ng y... Chúng tôi s c giáng cho kẻ đ ch m t đồn th t b t ng ...”

Nguyễn Thành Trung đ n đ u Biên đ i t i m c tiêu, v i On đ c tham gia tr n đánh. Trung là kẻ đã tích c c đóng góp ý kiến vào kế hoạch đánh Tân Sơn Nh t b i tên phi công ph n qu c này n m vùng, n m r t rõ tình hình và đ a hình cùng các y u t quan tr ng khác. Chúng dùng phi c A-37 phát xu t t phi tr ng “siêu c p” Phan Rang, sân bay Thành S n. Theo kế hoạch, Trung s xu ng đ u tiên “c t” b n l n b n trái bom thành m t v t dài làm chu n cho nh ng máy bay sau oanh kích.

Dù có khả năng siêu việt “t đi, t đ n, t v” nh ng b n gi c lái Vi-Xi cũng th p ph n v t v t Phan Rang bay vào vì... tr i m a! Đ ch ng t tr i m a nguy hiểm đ n đ phi công Ng y cũng teo bu-di cho đ m t m t b u cua, Hồ u Mai viết, “Sau này, đ ng chí Nguyễn Thành Trung nói l i v i chúng tôi, trên đ ng bay có lúc anh n y sinh ra ý nghĩ đ a Biên đ i quay tr v vì th y th i ti t quá x u.” Y mô t c nh rùng r n, khi chỉ c A-37 đ n đ u c a Nguyễn Thành Trung chui vào mây, các anh con gi c lái Vi-Xi tí n a thì... xón đá, th n kinh căng th ng, b i nh anh Đ i tá Vi-Xi đã nói, “Ngoài B c tr i m a, chúng tôi không bay!”

Cũng may công nhân mà anh họ và các công nhân bé tí xíu nên chúng ta đẩy ba mớ giấy đồng hồ bình không tên Vi-Xi đã bay ra vùng trời sáng rỡ ... “Chúng tôi đã ra khỏi mây. Không phải mất nhiều công tìm kiếm, tôi nhìn thấy máy bay của Biên đội trở lại...”

Hú vía. Vợ thoát nạn là các con tôi yên tâm nói phét ngay. Họ Mai, có lẽ là tên gì của lái Mai Vợ đồng nghiệp tôi này, “Chúng tôi nhìn xuống mặt đất. Phía trước không xa, hai dãy nhà thép cao lớn như nấm mọc theo mặt trời đồng loạt. Đúng là mặt trời trên. Bà Rùa đây rồi! Ngay khi bạn công nhân họ nhóm họ. Đồng bào đi lại rất đông trên mặt đất đồng loạt. Đột nhiên họ ngấm ngấm đồng loạt vờ ra, tóe sang hai bên đồng loạt và bóng chập quang họ đi. Chúng tôi hiểu ngay... Đồng bào đồng nghiệp họ nói chúng tôi là họ ngấm máy bay từ Saigon đến oanh tạc. Lòng chúng tôi se se và ý nghĩ có hàng ngàn công nhân đang ném về phía mình họ ngấm cái nhìn căm ghét và sữ hãi...”

Như công tử. Saigon là họ đồng nghiệp Nam của Bà Rùa, phi công các công nhân bay từ họ đồng nghiệp Bắc xuống, đồng bào “đồng nghiệp họ” thì quái nào đồng loạt? Đoàn đồng nghiệp sông Nam đẩy chày các công nhân đẩy, sữ các công nhân đẩy, căm ghét các công nhân đẩy. Không Quân miền Nam, trong chiến tranh, đôi khi xảy ra chuyện “ném chuốt về đất”, đồng bào có thể lâm vào cảnh tên bay đến lúc họ đồng nghiệp con số thì ít họ đồng nghiệp không ai thù ghét Không Quân bóng thù ghét cái bóng đi đến đâu là đem tang tóc điều linh đến đó họ lũ cha con đồng nghiệp chỉ của các công nhân. Vợ chôn sống mớ giấy ngàn đồng họ tôi Tôi Tôi Tôi Thân 68 họ họ khi đồng nghiệp đồng bào đồng loạt lên nhau mà chày, gây nên thảm kịch “Đội Lữ Kinh Hoàng” họ mùa hè đồng loạt 72 và cảnh di tản “Con Đồng nghiệp Máu” từ Pleiku về Tuy Hòa tháng 3, năm 1975...

Trần Văn On- Tên phi công huyền thoại

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

Hu Mai lòng thông cảm chi tiết “Trần Đánh Cuộc i Cùng” vào Tân Sơn Nhứt với đầy đủ tính chất lý giải gay gắt và đầy phết lác kiêu Vũ m ăn không nói có cớ c kẻ trộm trộm và nham nhảm, ba xỏ o không thể tả. Chúng hèn bay hành quân để kích Tân Sơn Nhứt “hoàn toàn bí mật và bất ngờ” nhưng lại dùng tên sự kiện quân của Không Quân VNCH để nói chuyện với nhau và nghe được c “mật giả ng thốt thanh, mật giả ng nói bợ ng tiếng Bợc”:

- Số Bợn đi đâu thế kia? Sao lại thế kia? Nhỡ y dù đi ch?

Trái tim chúng tôi thốt lại. Có lẽ nào chúng a kẻp làm nhiệm vụ mà mật ngợi trong chúng tôi đã phỉ hi nhỡ y dù? Nhưng nhìn nhau, viên thợ y để năm chiếc A-37 trên mặt đất ng bay ờn ờn.

Cái giả ng Bợc ban này thét to:

- Cháy rồi...! Số Bợn nhỡ y dù đi!

Nhìn lại hai tên đợch (?), chúng tôi chột hi u ra. Mật chiếc AD-6 đang bùng cháy. Chiếc nó trúng đợn của bợ đợi ta tợi nó tợi oanh kích, cợ lê vợ đợn đây, nhưng nó vợn không thoát. Tên lái chiếc AD-6 này không nhỡ y dù. Chiếc máy bay lao xuống đợt...

Bợ khợ. Cợ nhợ trong xi-nê-ma! Phợi có nhưng chi tiết gay gắt nợ y mợi nợi bợt chiợn công vĩ đợi của bợn Hu Mai. Rợi cợ nhợ đánh phá Tân Sơn Nhứt cũng đợợ cợ mô tợ y hợt cợ nhợ ngợ ngợi hùng trong phim “Bla Bla Black Ship” vợa bay bợ bom, bợn cà nông, vợa cợợi vui vợ ra cái đợu ngon lành dợng cợm. Nguyợn Thành Trung đánh trợợ cợ, bom không ra, làm vòng tợp. Đợi đợi phó Tợ Đợ theo sau Trung, nhợm hangar A-37 nhưng bom rợi mợ nó sát chiếc C-130 vợa hợ cánh ợ tuợt luợt bên này bãi đợu Whiskey Five (W-5). Rợi Đợi đợi trợợ ngợ Lợc thợ bợn trái nhưng lợng ngợng chợ rợi có hai. Sau đó là Vợợng và On, nhợm vào hangar A-37 nhưng đợu trợt ợt!

Hùng Mai viết, “Nhưng việc trên đã diễn ra hết sức nhanh chóng.” Chúng ta hãy tiếp tục tiếp tục những điều này để đây để xét giá trị toàn bộ bài viết “Trần Đánh Cuộc Cùng”...

Đến lúc đó mọi người nghe thấy tên trực thăng bay bắt đầu kêu lên:

- Tân Sơn Nhất bắt pháo kích...!

Một tên khác, nghe giọng nói có vẻ là một tên chuyên nghiệp, lập luận:

- Tân Sơn Nhất bắt pháo kích! Rồi họ nói tiếp – A-37 của Phi Đoàn nào, xin cho biết tên?

Giữa lúc đó, Biên đội trực thăng đã lao xuống sân bay lớn thứ hai. Nhưng rồi thấy anh kéo lên, tiếp tục vòng. Nhưng trái bom vẫn chưa chĩa ra.

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

- A-37 của Phi đoàn nào?

Giọng nói có vẻ hách dịch của tên Mỹ đã làm cho Đội đi phó TĐ Đới nóng. Anh quát to:

- Phi đoàn A-Mê-Ri-Ca đây!

Mà kiếp, thời không ngòi đũa c. Đang bay trên trời, trong phòng lái kín mít, lo bom, nhòm bìn mìn c tiêu mà có “thiên lý như”, nghe đũa c c “tiếng tên tróc sên bay bít đũa kêu lên...” thì qu là con đũa c a T Thiên Đợi Thánh! Rồi đang t m t th ng “ngòi i lái” m i vài hôm tróc không bít n i “m i feet là bao nhiêu đũa n v đo l ng c a ta” và “làm th nào hi u đũa c h t nh ng ti ng Anh trong buồng lái...” v y mà hôm sau đã nghe rành r t “gi ng m t tên M”, hi u đũa c nó nói gì và tên M còn bít t “l p l i”, d ch ngay t i ch ra ti ng Anh câu h i c a viên sĩ quan Vi t, m i ly k ! Tên gi c lái T Đ còn bi u di n màn Tarzan n i gi n, quát to lên cho th ng M s vãi đá! Ghê thi t..!

H u Mai sau đó, đũa c th , c ng thêm:

Bây gi t sên bay m i vang lên nh ng ti ng ho ng h t:

- B n A-37 ném bom Tân Sơn Nh t... Đ ng c các máy bay hãy tránh xa!

Cái v “nghe th y tên tróc sên bay” đũa n trên có th t m hi u là đũa ng s nghe trên t n s hành quân c a b n Ng y cũng đũa c đi. Nh ng vi c “t sên bay b y gi m i vang lên nh ng ti ng ho ng h t” thì đúng là... “bu-si t”! Không Quân Mi n Nam đâu có l i nói l ch s ki u Vi-Xi “đ ng nh”? Ng i mi n Nam nói “yêu c u tránh xa” ch trong tr ng h p b n xúc xích đó, làm quái gì có m c “đ ng nh tránh xa”?

Văn nô Hòu Mai viết vát thò dĩn cho Biên đò trò ng Nguyò n Thành Trung và bòn thò gòn bom mà bom không nhò (có thò lính cò a ta bò ép buò c trang bò bom đò n cho Vi-Xi đã cò tình chò i đò u?)... “Chò c máy bay cò a Biên đò trò ng đã giòn dò lao xuò ng lòn thò ba. Lòn này, bòn trái bom cò a anh cùng rò i mò t lúc. Mò t đám cháy mò i bùng lên tò i khu vò c tò p trung máy bay tiêm kích F-5...” Xò o ke! Tân Sòn Nhò t làm chó gì có khu vò c nào tò p trung F-5?

Tò đò u đò n cuò i toàn nói phét. Nói phét lò liò u trò ng tròn và bò t chò p sò hò p lý cò a sò kiòn. Cò u văn nô liên tò c nói phét vò i mò c đích đáng bóng thành tích vò i nhò ng chi tiò t chò có thò đánh lò a đò c bòn lãnh đò o già nua ngò ngò n cò a các cò u, đánh lò a đám dân miòn Bò c đã đò c hò Hò làm cho ngu tò năm 1954... Còn đò i vò i nhân dân miòn Nam, nhò t là vò i “bòn giò c lái Ngò y”, thì chò tò làm trò cò i rò tiòn nhò cái phét vĩ đò i trong bài “Tròn Đánh Cuò i Cùng”, khi Hò u Mai viết vò chuyòn bay trò vò cò a đám không tò c Vi-Xi.

Tò Đò gòn hò t xăng khi vò gòn căn cò xuò t phát nhò ng y biò u dĩn màn “ngò i hùng” cò i lòn ng không chò u đò c. Y không báo cáo sò p hò t xăng, không chuòn bò nhò y dù và quyò t đò nh khi hò t xăng sò dùng “tò c đò thò a” đò chiò c A-37 tò t máy, thành máy lòn n, đáp êm ru bà rù cho thiên hò sò chò i. Y hò c bay A-37 trong vòng tò ba tò i năm ngày, khoe chò mò i bay thò có mò t lòn là ra tròn!

Vò cò n xăng chò là bò a đò t, tò o nò i lo sò cho có vò hò i hò p bà con chò i thôi. Đò ng chí Đò i đò i phó đã nhìn thò y phi trò ng! Nguyò n Thành Trung bay sau cùng, nhò c “sò Hai” Tò Đò nhò bò t đèn đáp trò c khi hò cánh.

Đò ng chí Đò i đò i phó nhìn nhò ng núm nút trò c mò t mình. Anh không tìm thò y công-tò c

Trần Văn On- Tên phi công hèn phàm bình dị

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

đèn pha ở đâu. Nhưng không sao, trời tuy gần tối, nhưng anh vẫn cảm thấy thoải mái vì anh vẫn còn nhìn thấy đường băng. Anh thở bả o, mình chắc còn giờ sao cho mình đường tác thật chính xác. Chiếc máy bay chỉ ở hướng đường băng hướng đến đường cao. Đài chỉ huy sân bay đã đường ý cho Đường cánh trực tiếp.

- Số Hai bắt đèn pha! Biên đội trực tiếp nghe nhắc mắt nhìn nã a vì trời đường đường chỉ Đường đội phó quên.

- Rồi! Đường đáp gần.

Anh không trực tiếp Biên đội trực tiếp đường đường c nhĩ u hĩ n vì đang phải đi đến toàn bộ tình hình vào vị trí tiếp đất.

Hai bánh xe phía trước đã chạm mặt đường băng. Thế là xong. Chiếc máy bay theo đường tiếp đất lăn t v̄ cū i s̄ n. Nó n̄ m̄ ch̄ l̄ i không ch̄ u s̄ đ̄ i u khī n c̄ a anh n̄ a. Anh không biết đất ở đâu của mình đã hết từ lúc nào. Có thể là từ khi máy bay chạm tiếp đất và anh đã hướng cánh bên đường trực tiếp a...

Đường giờ từ bao nhiêu năm sống trong xã hội ở vị trí miền Bắc chắc chắn số tin tức, phức tạp, vì dân trí đường đường Bác và Đường đường y đường phải tin nhưng gì Bác và Đường đường mū n dân nghe và tin. Nhưng trước đây phải nghe và tin máy bay Miền Nam làm bên đường giờ và dân quân miền Bắc l̄ y s̄ o tre... thō c phi c̄ “Con Ma, Thiên Sứ” rất nh̄ sung r̄ ng ch̄ ng h̄ n.

Nhưng cái bên nhân dân ngoan cường miền Nam thì phải xét lại. Nhất là bên đường đường lái Miền Nam thì dù ngu si cách mạng cũng bắt buộc phải khi đường sáng tác “Trần Đánh Cuộc Cùng” của Hồ Mai trong tuyển tập Văn 1957-1982 của Hội Văn Nghệ Sĩ Quân Đội Việt Cộng. Trong đó,

Trần Văn On- Tên phi công hèn phàm bình dị

Tác Giả: Đào Vũ Anh Hùng

Thứ Năm, 05 Tháng 5 Năm 2011 19:38

những “ngồi lái anh hùng” mang nhãn hiệu Vi-Xi đã húc Anh văn và húc bay phàm lác cạp chí n đừ u A-37 trong vòng năm ngày, có đừ a chừ bay thừ có mừ t phùa là bay vung vít, đánh đừ m vung vít, nói tiừ ng Anh vung vít. Cừ bừ y bay hừ hừ i từ i lúc sừ p cừ n xăng (chúng gừ i là đừ u) cũng cóc biừ t. Không biừ t cừ từ i cái công-từ c bừ t đừn pha nừ mừ chừ nào và đừp mò, đừp không đừn đừ mừ t phi trừ ng nhừ và xa đừ, khi phi cừ đã từ t máy và đừp nhừ đừ!

Cừ u Pilot Trác Thuừ c Lào nghe chuyừ n chừ cừ i khinh khừ nhừ ra cái đừ u “Biừ t rừ i, khừ đừ m, nói mãi!”... Hừ u Mai kừ t luừ n rừ t dzui thừ này:

- Mừ i ngừ i cừ i đừ m lên. Khi trừ n đánh đừ đã hoàn thành, khó khăn đã qua rừ i, thì nhừ ng chuyừ n nhừ vừ y lúc này đừ u có thừ trừ thành chuyừ n vui...

Đúng nhừ dzừ y. Dzui đừ sừ. Cũng may Hừ u Mai, có đừ là tên giừ c lái Vi-Xi Mai Vừ ng đã “hy sinh”, ngừ m cừ từ trong trừ n đánh nhau vừ i thừ ng đừn anh Trung Quừ c, bừ mừ y mừ xừ m du kích Từ u phù cừ m sào tre thoừ c rừ t, chừ t lẫn cừ đừo, nừ u không, bừ y giừ đừ c giừ còn đừ đừ c thừ đừ ng thừ c nhiừ u sáng tác dzui hừ n nừ a. Nhừ chuyừ n “ngừ i lái anh hùng” Hiừ p Sĩ Mừ cừ a đừ ng cừ p Vi-Xi đừp phi trừ ng Ngừ Năm Chuừ ng Chó chừ ng hừ n – và đừp không đừn. Thừ t đừng tiừ c!