

PHẠM PHÚ THÁI



LÍNH BAY 2



NHA XUẤT BẢN
HỘI NHÀ VĂN



CÔNG TY CỔ PHẦN NGUYỆT HẰNG
CỔ NGUYỆT BOOKS



PHẠM PHÚ THÁI

*Anh hùng lực lượng vũ
trang nhân dân.*

Sinh năm 1949, quê tại Thái Bình, ông là một sĩ quan cấp cao trong Quân đội Nhân dân Việt Nam, hàm Trung tướng, nguyên Phó Tư lệnh kiêm Tham mưu trưởng Quân chủng Không quân, Phó Tư lệnh thứ nhất Quân chủng Phòng không - Không quân, Chánh Thanh tra Bộ Quốc phòng.

LÍNH BAY 2

PHẠM PHÚ THÁI

LÍNH BAY 2

Hồi ký

(Tái bản lần 1, có chỉnh sửa)

NHÀ XUẤT BẢN HỘI NHÀ VĂN



Tưởng nhớ các thế hệ đi trước đã hy sinh vì độc lập
tự do của Tổ quốc.

Kính tặng các Liệt sĩ, các Phi công quả cảm và Anh
hùng trong trận chiến trên không ác liệt với Không
quân Mỹ!



Đôi lời trước tái bản lần 1

Bộ sách **Lính bay** đã ra mắt cuốn đầu tiên được hơn 3 năm và đã nhận được sự chào đón nồng nhiệt của bạn đọc. **Lính bay 2** và tái bản **Lính bay** được in và giới thiệu cách đây 2 năm cũng đã nhanh chóng được phân phối hết trong khoảng thời gian ngắn. Nhiều bạn đọc vẫn liên lạc tôi hỏi mua và xin ký tặng. Nhiều người còn xin mua cả chục cuốn để tặng bạn bè. Tôi rất xúc động trước những cảm nhận của bạn đọc gửi tới sau khi đọc xong cuốn sách, cũng như chia sẻ từ những người mới biết đến sách qua bạn bè.

Tái bản lần này, cả 2 cuốn **Lính bay** và **Lính bay 2** đều đã được sửa chữa và điều chỉnh những chi tiết sai sót được quý độc giả góp ý. Tôi xin trân trọng cảm ơn bạn đọc đã dành tình cảm và đóng góp ý kiến tâm huyết và chi tiết cho tác phẩm. Tôi xin trân trọng cảm ơn Công ty Cổ phần In Cổ Nguyệt đã thực hiện việc tái bản sách lần này, giúp cho tác phẩm có thể tới tay được nhiều hơn các bạn đọc yêu quý bộ sách **Lính bay**.

Phạm Phú Thái

Lời nói đầu

Thưa bạn đọc!

Lính bay xuất bản tháng 6 năm 2016 và trong vòng chưa đầy ba tháng đã phải nhanh chóng tái bản thêm 1000 cuốn do nhu cầu bạn đọc săn lùng tìm kiếm cho tới hôm nay vẫn chưa ngừng. Tôi xin chân thành cảm ơn các thủ trưởng, anh em, bạn bè trong và ngoài nước đã dành cho **Lính bay** sự quan tâm đặc biệt! Đây chính là nguồn động lực to lớn thúc đẩy tôi nhanh chóng viết tiếp **Lính bay II**. Bằng nguồn tư liệu “khổng lồ”, tôi mong muốn tái hiện lại những trận đánh hào hùng của các phi công thế hệ chúng tôi trong những năm 1970 - 1972 với thật nhiều chiến công nhưng cũng đầy máu và nước mắt.

Cuộc chiến tranh toàn dân đánh giặc, toàn quân ra trận đã tạo thành sức mạnh nuôi dưỡng thế hệ những người lính chúng tôi mà không một đội quân xâm lược nào có thể đánh thắng dù trên đất liền, trên biển hay trên không. Lính bay chúng tôi tự hào đã góp sức cùng quân và dân miền Bắc, đặc biệt là các lực lượng phòng không mặt đất đánh bại cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ hai bằng Không quân và Không quân Hải quân của Mỹ ra miền Bắc, bẻ gãy các đòn tấn công đường không trong chiến dịch Linebaker và kết thúc bằng chiến dịch bảo vệ Hà Nội trong mười hai ngày đêm tháng Chạp năm 1972 - Linebaker là “Điện Biên phủ trên không” đối với các lực lượng quân đội Mỹ.

Trong hồi ký **Lính bay II**, tôi đã sử dụng thêm các tư liệu tổng kết chiến tranh, các tài liệu từ hồi ký của Cố vấn Lê Đức Thọ, hồi ký của Thượng tướng Phùng Thế Tài, hồi ký Trung tướng Nguyễn Xuân Mậu để dựng lại bối cảnh cục diện chiến tranh cũng như các chi tiết liên quan đến hoạt động tác chiến của Quân chủng Phòng không - Không quân và của bộ đội Không quân chúng tôi. Từ đó làm rõ những nhiệm vụ, những trận đánh cụ thể của cá nhân tôi và các đồng đội mà tôi được chứng kiến.

Lính bay II viết xong từ cuối tháng 5.2017 nhưng qua góp ý chân thành của những người thân trong gia đình, tôi dành thời gian nhiều hơn cho khâu biên tập để cuốn sách không còn bị những lỗi văn bản như **Lính bay**. Tôi xin cảm ơn nhà văn Kao Sơn và Thủy Hương Dương đã đồng hành, giúp tôi biên tập **Lính bay II**. Tôi cũng cảm ơn các thành viên trong gia đình đã góp ý, đánh máy và sửa chữa gần 900 trang viết tay với những nét chữ khó xem của tôi thành bản thảo đầu tiên để biên tập. Chúng tôi đã hết sức cố gắng nhưng khó tránh khỏi sơ suất, rất mong được bạn đọc góp ý.

Hà Nội, ngày 15.10.2017

PHẠM PHÚ THÁI



Tác giả báo cáo người chỉ huy cũ là phi công lừng danh Nguyễn Văn Cốc sau khi in tác phẩm *Linh bay* (6.2016)

Đặt bút viết

Thế là mất mấy tháng, tôi không viết lách gì được kể từ tháng 3, tháng 4 năm 2016 khi quyết định tập trung nỗ lực để xuất bản **Lính bay**. Đang cố gắng tập trung để viết thì Anh hùng phi công Nguyễn Văn Bảy gọi điện cho tôi. Ông khen cuốn sách, động viên tôi viết tiếp “nhưng theo tau thì mày nên a, b, c... mà đây mày nói với ông Phan Tương nhé”. Tôi nghe người đàn ông bên kia đầu dây điện đàm nói bằng chất giọng miền Trung hay miền Nam không rõ ràng lắm:

- Chú Thái hả? Anh Phan Tương đây. Anh đã đọc xong cuốn “Lính bay” của chú rồi. Mà anh đọc nhờ đấy nhé.

- Vâng, xin lỗi bác. Em tưởng bác ở Đà Nẵng nên hôm đó không mời đến dự và tặng sách.

- Ủ. Không sao đâu. Hôm nào gửi tặng anh sau. Sách viết hay và hấp dẫn lắm. Anh muốn chú khi viết đề cập thêm các trận đánh của Mig 17 những năm trước. Viết thêm về anh Trần Mạnh - một người chỉ huy Không quân, sau đó là lãnh đạo Hàng không dân dụng rất có tài, có tâm, có đức và có nhiều công lao đóng góp xây dựng Không quân và Hàng không dân dụng. Chú cũng biết là vào thời kỳ đầu đổi mới, anh cũng bị húng “nạn” cùng với anh Trần Mạnh và anh Tiểu - Tổng Giám đốc cảng Hàng không Đà Nẵng.

Tôi viết thì vắn tắt vậy nhưng thực tế ông nói khá dài để thuyết phục tôi nghiên cứu viết tiếp và bổ sung những nội dung đó vào hồi ký của mình. Quả thật, cuốn hồi ký của tôi được giới thiệu lần đầu ở Hà Nội, sau đó ở Thành phố Hồ Chí Minh đã được đọc giả nhiều thế hệ đón nhận và đánh giá tốt ngoài sự mong đợi. Cảm động nhất là những người lãnh đạo, chỉ huy Không quân cũ. Thậm chí, nhiều “cụ” đã chống gậy đến để chia sẻ cảm xúc với tác giả và đọc giả bằng phát biểu vô cùng xúc động. Những người chỉ huy bây giờ đã là những cụ già U90 một lần nữa lại đặt thêm niềm tin và trách nhiệm lên ngòi bút của tôi làm tôi thật khó nghĩ.

Tôi quan niệm, viết hồi ký là phải viết trung thực những sự kiện, con người, thời gian, địa điểm cùng thái độ của mình với các sự kiện đã chứng kiến. Yêu cầu của anh Phan Tường có nhiều nội dung tôi không được trực tiếp tham dự, nhưng tôi sẽ nghiên cứu để có cách tiếp cận hợp lý, cố gắng phản ánh được một phần các vấn đề đó một cách khách quan, chân thực nhất vào thời điểm thích hợp của hồi ký. Hoặc cũng có thể tôi sẽ viết hẳn thành cuốn khác dưới dạng nghiên cứu chiến thuật hay lịch sử chiến thuật của Không quân Nhân dân Việt Nam trong chiến tranh bảo vệ Tổ quốc.

Ở cuốn **Lính bay II** này, vì tư liệu về một số trận không chiến còn được giữ kín, chưa công bố cũng như trong các câu chuyện truyền miệng cứ ngồn ngộn, đầy ắp nên có thể đôi lúc tôi hơi sa đà vào viết như kiểu tổng hợp cho công tác nghiên cứu chiến thuật và các sự kiện chưa được nhắc tới trong sách vở chính thống. Và như vậy có lẽ sẽ làm những độc giả kỳ vọng vào một cuốn hồi ký đậm “chất đời” hơi buồn. Nhưng tôi cho rằng, những gì thuộc về tư liệu đều đáng ghi nhớ. Với tinh thần đó xin được để cho ký ức của tôi được trải theo tháng năm của các sự kiện tiếp nối với **Lính bay**.

Đi phép trên chuyến tàu thời chiến

Bước vào năm 1969. Hoạt động bảo vệ giao thông chiến lược của chúng tôi có vẻ như chùng hẫng xuống ở khu Bốn. Mặc dù chiến sự ác liệt vẫn diễn ra phía nam giới tuyến 17 rồi lan cả sang Lào, Campuchia, nhưng không khí “hòa bình trong chiến tranh” đã dần quay lại trên miền Bắc. Cư dân các thành phố lớn ở miền Bắc lần lượt quay về nhà từ các khu vực sơ tán. Chúng tôi cũng được nối lỏng sức ép từ trực chiến, từ các nhiệm vụ và từng bước giải quyết các đợt nghỉ “tranh thủ”⁽¹⁾. Một buổi chiều sau Tết Kỷ Dậu 1969, tôi được chính trị viên gọi lên:

- Đồng chí được tranh thủ về nghỉ thăm gia đình trong ba ngày. Bắt đầu từ ngày mai!

Tôi được dặn dò giữ gìn sức khỏe, an toàn, bí mật nhưng hầu như chẳng nhập tâm gì hết. Chỉ biết rằng, lòng tôi vui phơi phới, rộn ràng, náo nức, chỉ mong được về nhà cho nhanh. Tôi buột miệng hỏi:

1. Một kiểu về nghỉ phép không chính thức nhưng không ban bố trong quân đội vì chưa hết chiến tranh.

- Thế tôi xin đi ngay chiều tối nay được không anh? Vì chiều nay có chuyến tàu khách qua ga Phúc Yên, ngược Phú Thọ, Lào Cai.

Suy nghĩ một chút, chính trị viên trả lời:

- Cậu thu xếp về tối nay cũng được.

Chỉ kịp nói câu cảm ơn, xã giao, tôi chào chính trị viên và lao ngay về phòng. Tin tôi được nghỉ phép lan nhanh. Anh em trong đơn vị ai cũng mừng. Bao lời khuyên, bao lời dặn dò được đưa ra. Có người lại nhắc xuống quân nhu xem có mua được ít kẹo, bánh gì đó làm quà không? Thật là tíu tít cả lên.

Cuối cùng thì mọi chuyện cũng ổn. Tôi mượn được chiếc xe đạp của anh Nguyễn Văn Lý. Một chiếc Favourit hàng hoàng để đi chuyển phép đầu tiên đời quân ngũ. Tôi cũng kịp có ít kẹo, cà phê. Không có bánh thì thay bằng vài gói lương khô 701 của Trung Quốc viện trợ. Trong túi rủng rỉnh tiền lương sỹ quan (truy lĩnh 3 tháng lương thiếu úy) cộng với số tiền lương binh nhì, rồi binh nhất từ tháng 7 năm 1965 chẳng mấy khi dùng đến, tổng cũng được gần 400 đồng. Tôi chào mọi người rồi nhảy lên xe, cúi rạp người phóng.

Mới hơn năm giờ chiều mà trời đã nhá nhem tối. Tôi cho xe uốn lượn theo lề đường để tránh đá sỏi lở nhổ ở giữa. Qua khu E, ven đập Đồng Quan, rồi ra đường lẩn nấp sân bay với rặng núi Dây Diều (Am Lợn). Đoạn từ khu E ra là đường đất nên khá bằng phẳng. Trời rét ngọt, mưa xuân nhẹ nhẹ, trong lòng càng hứng khởi. Xe tôi lao vun vút trên đường đồi núi vắng vẻ. Thỉnh thoảng mới gặp xe chở các tổ thợ kỹ thuật đi làm máy bay ở các ụ sơ tán trở về. Nhận ra tôi, mấy anh bạn quen réo rất gọi tên “Đi đâu muộn thế? Phép à? Vui vẻ nhé!”. Tôi gật đầu chào, toét miệng cười, giơ tay vẫy và vắn gò lưng tăng tốc.

Quốc lộ số 2 - huyết mạch nối Hà Nội với các tỉnh Tây Bắc những ngày này thưa thớt xe cộ các loại nên tôi vẫn phóng khá thoải mái, mặc dù trời tối. Hai bên đường hầu như không có nhà cửa, vào trong thị xã mới thấp thoáng có bóng điện. Điện áp yếu nên bóng đèn đường đỏ quạch, chỗ có chỗ không.

Nhà ga thời chiến tranh khá đơn giản. Phòng đợi tàu kiêm bán vé chỉ vài chục mét vuông. Trong phòng kê mấy cái ghế băng nhưng không còn chỗ trống. Người nằm, người ngồi rất lộn xộn. Tôi cảm nhận được những ánh mắt tò mò, xét nét chiếu vào mình.

Nhìn ra xung quanh, khách đi tàu dù già, trẻ, hay trung niên đều ăn vận một màu tối tối, xám xám, hoặc cỏ úa của bộ quân phục cũ. Bây giờ thì tôi hiểu tại sao mình gây chú ý: chiếc áo bốn túi phát cho sỹ quan mới được lĩnh bằng chất vải bông, cái quần màu xanh bằng vải ga-ba-din Liên Xô được phát ở trường Không quân tuy đã gần mất hết ly nhưng vẫn bảnh bao nét là lượt, lại thêm đôi giày đen bóng loáng. Những thứ mang trên người đều vừa khít với tôi, tạo thêm dáng khỏe khoắn cho tuổi trẻ, trong vóc dáng cao ráo. Chợt nhớ đến vụ tổng kết kiểm điểm cuối năm bị phê bình mới đây, tôi cười buồn! Nhanh chóng mua vé cho người và xe đạp xong, nhìn tấm bảng thông báo thấy còn hơn một tiếng nữa tàu mới đến, tôi lẩn vội ra ngoài, chọn quán nước xa nhất chui vào. Tôi cởi chiếc áo bốn túi sỹ quan nhét vào chiếc ba lô mang theo, ngồi xuống:

- Cho xin chén nước chè, bà chị!

- Mời chú ngồi, có ngay đây! - Bà chủ quán cỡ tuổi gần bốn mươi xởi lởi.

- Chè ở đâu mà thơm thế! - Tôi buột miệng khen.

- Chè Thái Nguyên đây chú. Uống đi, uống đi. Nhà có cậu em, đóng quân trên Thái Nguyên mới mua hộ được mấy lạng...

Tôi vừa nhâm nhi chén trà ngon vừa nghe bà kể lể chuyện cậu em mang mấy lạng chè mà phải xin xỏ, đưa giấy tờ là quân nhân về phép ra sao mới được người ta chiếu cố cho đi. Bà chủ quán cười tí mắt, vừa nói chuyện vừa nhìn tôi chăm chăm rồi hỏi:

- Chú là lính sân bay hả? Được về phép à?

Tôi hơi ngạc nhiên, hỏi lại:

- Sao chị đoán vậy?

- Nhìn chú cái là biết ngay, việc gì phải đoán. Quán chị thường xuyên tiếp lính quần xanh các chú từ sân bay lên mà. Trông chú nào cũng đẹp, ăn mặc đều giống nhau thế này.

- À ra thế! - Tôi ậm ừ cho qua chuyện, rồi chỉ im lặng nghe bà chủ quán kể lể những ai, tên gì ở sân bay hay ghé qua quán này và đủ thứ chuyện trên đời khác. Ngồi chờ thêm một lúc, tôi dắt xe ra ga.

Khách đi tàu như đông hơn. Thấp thoáng bóng dáng các trật tự viên nhà ga đeo băng đỏ cùng với công an đường sắt và hình như có cả nhân viên thuế. Họ cố gắng vẫn hồi trật tự với những người buôn chuyến đang tranh chấp nhau xếp hàng. Thoáng trông thấy một người công an đứng phía xa, ghé tai nghe một người mặc đồ bộ đội cũ, chỉ chỗ về hướng tôi đang xếp hàng. Tôi đang loay hoay mở cái túi nhỏ đựng đồ đạc thường dùng để lấy ví tiền, vé tàu thì đã thấy ba người đàn ông tiến đến sát lúc nào không rõ. Một thượng sỹ công an, tầm trên dưới ba mươi tuổi, cùng hai người đeo băng đỏ dừng lại trước mặt tôi, khẽ nói một cách lịch sự:

- Xin đồng chí cho xem giấy tờ. Đồng chí là bộ đội về phép à?

- Có chuyện gì thế? - Tôi hỏi lại với vẻ hơi khó chịu.

- Không có gì nghiêm trọng đâu. - Người công an vẫn bình tĩnh trả lời:

- Có tý chuyện chúng tôi cần làm rõ thôi. - Anh ta vẫn giọng mềm mỏng. - Mời đồng chí dắt xe ra đây đã.

Tôi miễn cưỡng đi theo họ, lòng bực bội. Tuy vậy, tôi vẫn cố giữ bình tĩnh. Nhìn viên thượng sỹ công an nhỏ thó, sần chắc có cái giọng ngọt ngào khó cưỡng tôi bộp luôn một câu, vì chợt nghĩ tới chuyện bà bán nước chè mới đây.

- Các ông nghĩ tôi đi buôn lậu hả?

- Ấy ấy, không phải thế đâu đồng chí ơi! - Viên công an xua tay, giọng vẫn mềm nhũn. - Còn nghiêm trọng hơn một tý đấy!

Tôi chột dạ.

- Là cái gì vậy? - Tôi hỏi luôn khi cả bốn người đã đứng lại và thấy rõ mặt nhau dưới ánh sáng từ chiếc bóng điện soi xuống.

- Việc là như thế này - Viên thượng sỹ nhũn nhận trình bày - đơn vị tôi mới nhận được thông báo từ cấp trên. Sau khi Mỹ buộc phải dừng ném bom nhưng vẫn âm mưu xảo quyệt lắm. Gần đây nó tung một loạt gián điệp ra thăm dò miền Bắc.

À, lại thêm một lão lên lớp chính trị nữa. Từ nãy giờ tôi nghĩ thầm như vậy và nhẩn nại im lặng nghe. Nhưng bây giờ tôi phát khùng lên, bộp chát:

- Trông tôi giống gián điệp lắm hả?

- Ấy, ấy, ấy! Bình tĩnh, bình tĩnh đồng chí. Nghe giọng nói, âm hưởng tự tin của đồng chí thì tôi không nghĩ vậy rồi. - Dừng lại một tý như để chọn từ ngữ, anh ta nói tiếp - Chẳng là thế này, lúc nãy chúng tôi được tin mật báo từ nhà ga, có một người cao to, trắng trẻo, mặc quần áo sỹ quan không quân rất trẻ, nhưng không mang quân hàm quân hiệu. Vào mua vội tấm vé đi tàu ngược, sau đó quay ra ngoài sân ga, đến chỗ tối tối thì lại cởi áo khoác quân phục, chỉ còn mặc chiếc áo

bay, sau đó đi về ngồi ở quán nước chè xa nhất phía cuối phố. Chúng tôi đã kiểm tra, đồng chí mua vé người và xe đạp đi Phú Thọ đúng không?

Tôi giật mình. Chết thật, mình vào tầm ngắm của đội quân chiến tranh nhân dân lúc nào đây? Viên thượng sỹ lại cười cười nửa đùa, nửa thật:

- Thế nào anh chàng đẹp giai! Đúng không? Vấn đề bây giờ là đồng chí cho phép chúng tôi kiểm tra giấy tờ tùy thân, chúng mình thư, giấy nghỉ phép của đơn vị để chúng tôi xác minh nguồn tin của chúng tôi chính xác đến đâu thôi.

Tôi bực mình lắm nhưng quả là không thể không thực hiện yêu cầu của họ. Tôi miễn cưỡng móc trong ví tầm chứng minh thư thiếu úy mới coong, cùng giấy nghỉ phép mới được cấp lúc chiều đưa cho viên thượng sỹ.

Tôi im lặng theo dõi sắc thái khuôn mặt của anh ta, một người đen đui, hơi khắc khổ nhưng khá thông minh. Anh ta đọc chứng minh thư, nhìn tôi rồi lại nhìn vào tấm ảnh như để so sánh, đánh giá giữa người trong ảnh và người đang đứng trước mặt, rồi lại chăm chú đọc tờ giấy phép của trung đoàn do Thiếu tá Trần Hanh ký. Anh ta nhíu mày mấy lần, giống như đi giám định giấy tờ. Tất cả đều im lặng, hơi nặng nề. Bỗng anh ta cất giọng nửa như ngạc nhiên, sững sốt, nửa như khẳng định:

- Giỏi! Trẻ! Trẻ quá! Đồng chí thiếu úy.

Tôi hơi giật mình sau câu nói như quát. Sau câu nói có vẻ như “giật gân” đó, viên thượng sỹ cười. Nụ cười khó tả, nhưng có thể thấy sự thỏa mãn sau khi đã mục kích được tận mắt giấy tờ của “kẻ nghi phạm”. Tôi cúi hơn, hỏi xẵng:

- Thế ông đã kiểm tra xong chưa? Trả lại giấy tờ để tôi còn đi!

Người công an còn nhũn nhặn hơn, giọng mềm oặt:

- Thưa đồng chí sỹ quan, thưa đồng chí thiếu úy. Theo quân lệnh thì tôi phải đứng nghiêm chào đồng chí cơ đấy. Hề hề hề, nhưng đồng chí không mặc quân phục nên thôi nhé. Quân đội ta giỏi thật! Trẻ lắm đồng chí thiếu úy! Tôi đi lính công an mười năm rồi mà bây giờ mới là thượng sỹ phụ trách an ninh. Chưa thấy sỹ quan công an nào trẻ như đồng chí. - Vừa nói anh ta vừa trao lại giấy tờ cho tôi. - Chúc đồng chí có kỳ nghỉ vui vẻ. Mấy năm rồi đồng chí chưa về thăm nhà?

- Hơn ba năm rồi. Giờ mới được về đây! - Tôi cầm lại giấy tờ trả lời giọng lạnh nhạt.

- Được rồi, được rồi, mấy chú bảo vệ sẽ dẫn đồng chí ra gửi xe. Cảm ơn đồng chí. Mà này, xin hỏi nhỏ, lính lái hả? Hi hi!

Lại một lần nữa tôi chẳng thể nổi khùng đành chỉ xẵng giọng:

- Việc đó thì không liên quan đến anh!

- Tôi biết đồng chí sẽ trả lời như thế. Cũng phải thôi, phải giữ bí mật chứ!

Tôi bỏ giấy tờ vào túi, quay lại dắt chiếc xe đạp đi vào sân đợi tàu qua cổng soát vé với một người đeo băng đỏ đi kèm như để bảo vệ (!?).

Chờ thêm khoảng mười lăm, hai mươi phút nữa, con tàu cũng xình xịch, chậm rãi vào ga. Cảnh chen lấn, nhốn nháo diễn ra một lúc, nhưng có sự can thiệp kịp thời của các trật tự viên và công an nên cũng ổn.

Khách đi tàu không thật đông do tàu muộn, nên cũng đủ chỗ. Ngồi sát cửa sổ là một người lính có khuôn mặt đen xạm. Anh xởi lởi chìa tay ra với tôi:

- Tôi vừa ở B ra. Ông về phép à? Thấy cái túi của ông hơi giống kiểu túi mìn clay-mo của tôi, nhưng mà chữ Nga. Ông là lính kỹ thuật hả? Về đâu đấy?

- Tôi xuống ga Phú Thọ.

- Thế thì xuống sau tôi rồi. Tôi xuống Vĩnh Yên.

Anh lính nói và không cần biết tôi có hưởng ứng. Anh cứ thế rôm rả kể chuyện chiến trường. Nhìn kỹ thì con người xởi lởi, vui vẻ này cũng phải hơn tôi vài ba tuổi. Anh nói đi lính từ năm 1965, học khóa cơ yếu thông tin mấy tháng thì vào B, mạn Tây Nguyên.

- Số tôi cũng may ông ạ! Đi lính cơ yếu chứ mấy thằng bạn tôi vào bộ binh, sau vụ Mậu Thân giờ hy sinh gần hết rồi. Ác liệt lắm! Ác liệt lắm!

- Ông lính cơ yếu, toàn phía sau với các thủ trưởng chắc ít dính bom đạn! - Tôi đùa.

- Gọi là phía sau nhưng cũng hứng bom rải thảm, pháo bầy rồi phục kích đủ cả đấy ông! - Anh hào hứng kể. - Số tôi còn may thôi chứ mấy thằng công vụ, cảnh vệ sở chỉ huy cũng khối thằng dính, chết la liệt đấy! Nhưng nói thật, bom đạn ác liệt không sợ mà cái đói, cái sốt rét rừng mới kinh hoàng chứ.

Tôi ngẩng nhìn người lính chiến trường đen sạm, hơi gầy, đôi mắt sáng, thông minh và có duyên đang phần khích kể chuyện. Mãi nói chuyện, tàu rời ga lúc nào không biết. Quay sang xung quanh thấy mọi người cũng đều đang “vĩnh tai” nghe anh. Chợt tôi buột miệng:

- Ông về được lâu không?

- Được nửa tháng. - Anh cười to. Ông bà già biên thư, nhắn tin đã “dắm” cô bé hàng xóm cho rồi. Hồi tôi đi lính nó còn bé tí, còm nhom. Nó là em thằng bạn. Phải để xem đã. Đời lính phong trần. Chẳng biết đâu mà lần. - Nói đến đây, giọng anh chùng xuống. - Thằng bạn tôi qua được Mậu Thân, nhưng lại hy sinh cách đây mấy tháng rồi, tận miền Đông Nam Bộ.

Mặt anh như tối lại, đắm chìm trong suy tư. Mọi người xung quanh dường như cũng sẻ chia, đồng cảm.

Người lính đồng hành lại tiếp tục câu chuyện trong tiếng xình xịch của đầu tàu, tiếng rin rít của bánh sắt với đường ray, tiếng gió bên cửa sổ. Tuy nhiên, giọng anh trầm hẳn xuống, nhưng không phải kể chuyện nữa mà là giai điệu bài hát với những ca từ hơi lạ tai “Đời lính phong trần nơi chiến tranh mờ phai, ôi giấc mộng tan tành...”

Một lát, anh lại chuyển sang bài hát về cô gái người yêu xóm đạo gì đó. Nghe buồn bã quá, tôi bèn đập nhẹ vào vai ông bạn đồng hành:

- Ông kể tiếp chuyện đi. Hát mấy bài Sài Gòn ẻo ọt bỏ mẹ!

Anh hơi giật mình, cười, có vẻ hơi ngượng:

- Tôi đang nhớ mấy thằng bạn đi cùng tôi, giờ hy sinh gần hết. Buồn quá!

- Chiến tranh mà. Mặt trận nào cũng ác liệt cả! - Tôi đập tay lên đùi anh an ủi, chợt ân hận vì thấy mình vô tâm.

Tôi quay lại và hơi giật mình vì một ánh mắt chiếu vào tôi từ hình hài một người phụ nữ gần như giấu kín mặt ngồi ở ghế đối diện. Gặp cái nhìn của tôi thì ánh nhìn biến mất. Tôi nhắm mắt lại vừa nghe anh chàng cơ yếu tâm sự, vừa thầm đoán về ánh mắt kỳ lạ.

Anh lính kể tiếp:

- Đợt này ra Bắc được đi học bổ túc sỹ quan khoảng sáu tháng. Nhưng có lẽ tôi xin rẽ ngang thôi. Ông không biết chứ làm lính cơ yếu tuyển chọn ba đời trong sạch cùng đủ mọi tiêu chí khác. Khi về đơn vị rồi cũng như bị giam lỏng ấy. Ngoài mấy ông sỹ quan, cán bộ trong ngành lúc nào cũng xét nét, để ý và quản lý thì còn mấy ông bảo vệ, mấy ông cán bộ quân pháp nhắm nhe, soi xét nên lúc nào cũng có cảm tưởng mình

luôn bị theo dõi ấy. Kinh bỏ mẹ. Thế ông làm lính gì mà trông thư sinh thế?

- Tôi đi học nước ngoài về rồi phục vụ ở một đơn vị không quân.

Tôi trả lời cho qua chuyện và bật mở mắt, nhìn thẳng vào “đối tượng theo dõi” trước mặt thì phát hiện khuôn mặt đẹp đến thần thờ của một cô bé giấu trong chiếc nón luôn che nửa mặt dưới vỏ bọc một phụ nữ mặc áo bộ đội. Hai ánh mắt giao nhau trong một phần giây nhưng như bị thôi miên. Cũng lúc đó, anh chàng cơ yếu chào tôi và mọi người để xuống ga Vĩnh Yên.

Con tàu lại lăn bánh. Tôi tiếp tục kín đáo quan sát và nhận ra một “khuôn trăng đầy đặn”, trong sáng, tinh khiết của cô bé với đôi mắt mượt mà, ngậy thơ khi em bỏ chiếc nón che nửa mặt để đứng dậy cùng người phụ nữ lớn tuổi đồng hành, chuẩn bị xuống ga Việt Trì. Em ý tứ, kín đáo nhìn lại tôi như gửi lời tạm biệt trước khi xoay người đi ra phía cửa toa tàu. Tôi thần thờ nhìn theo cho tới khi bóng dáng ấy chìm dần vào dòng người xuống ga. Tôi thở dài thầm nghĩ, ước gì gặp lại em lần nữa trong đời...



- Chú bộ đội ơi, đến ga Phú Thọ rồi đấy. Đang thiêu thiêu ngủ tôi bỗng giật mình nghe tiếng ai giục. Tôi quơ vội cái túi xách, quên cả cảm ơn người đã nhắc nhở, nhảy ào xuống sân ga. Đôi ba chục người cũng xuống. Nhận xe xong thì cũng là lúc đoàn tàu rú còi, chuẩn bị chuyển bánh đến ga tiếp theo.

Nhìn đồng hồ đã quá 12 giờ đêm. Tôi lặng lẽ ngẩng nhìn lại cái nhà ga bé nhỏ ngày xưa, giờ như bé hơn vì bị bom Mỹ đánh sạt một góc. Liếc qua bên đường, loạt cửa hàng hai, ba tầng chỉ còn tro khung hoang tàn. Vài bóng đèn đêm từ sân ga chiếu ra ánh sáng vàng vọt, lờ mờ, không đủ sức xuyên qua

màn đêm dày đặc của tháng Giêng. Những dây phố tấp nập đông vui trước chiến tranh với những hàng quán và cửa hàng quốc doanh tấp nập vào những giờ tàu khách đến và đi mà bây giờ im lìm xám ngoét.

Tôi bồi hồi nhớ lại mới ngày nào từ nơi này nhập ngũ mà giờ đã sắp bốn năm rồi. Bạn bè cũ chắc đã theo các trường đại học đi sơ tán đâu đó. Bỗng tôi vấp phải hòn đá đau điếng, nhận ra đã đến đường rẽ vào chùa Mật, một ngôi chùa nổi tiếng ở vùng này còn lưu giữ những kỷ vật sắc phong từ thời Hùng Vương. Tiếng chó sủa dữ dội lan truyền từ nhà này sang nhà khác làm tôi giật mình. Xung quanh tối “như đêm ba mươi”. Tôi vội lục tìm trong chiếc túi xách lấy ra khẩu súng ngắn, lên đạn, khóa cò và giắt vào cạp quần rồi nhanh chóng lên xe đạp.

Chiếc đèn pha nhỏ xíu trước xe chỉ soi được tầm 3-4m đường trước mặt không đủ giúp tôi quan sát lại hình hài những đường phố, dãy nhà quen thuộc xưa nhưng vẫn đủ để tôi nhận ra con dốc đầy tre rủ bóng năm nào khi tôi còn phải gánh nước từ chiếc giếng ở ngã ba trước cửa hàng hóa chất. Từ đây, muốn đi lên phía dốc Tỉnh phải qua cây cầu nhỏ bằng bê tông xi măng bắc qua hai vùng ao đầm, sau này thành ruộng trũng, có con suối chảy nổi hai bên mà người dân hay trồng rau cần ta. Lên đến dốc Tỉnh, phóng qua hàng cây long não trồng từ thời Pháp thuộc, nếu rẽ vào đường sân vận động là đến nhà tôi thời trước khi tôi vào lính. Còn bây giờ mọi người đã đi sơ tán hết, không còn ai ở nhà.

Tôi tiếp tục đạp xe vượt qua dốc Tỉnh, rồi cầu Trắng, sân vận động thị xã, khu cơ quan tỉnh ủy và ủy ban, rồi vườn ươm cây. Tiếp theo là ngã tư, rẽ trái vào trường Hùng Vương và ngay góc ngã tư là tỉnh đội Phú Thọ cũ - nơi mà cách đây hơn ba năm tôi vào đăng ký nhập ngũ. Cứ thế tôi đạp xe, trong đêm

khuya khoắt đi xuyên qua những kỷ niệm nóng bỏng, gần lắm của một thời thơ ấu, thời học sinh trong sáng, vô tư.



Loanh quanh sau mấy lần bị lạc trên chính quê mình, cuối cùng tới gần sáng đêm đó tôi mới tìm được về nhà. Nhà chỉ còn mẹ tôi, cô Mỹ và mấy em Thuởng, Thúy, Thành. Ba tôi ở lại luôn nơi sơ tán của cơ quan tỉnh nằm ở một xã của huyện Phù Ninh. Chú em thứ hai là Thông bị bệnh động kinh thấy bảo đỡ nên đi học ở cơ sở dạy may quần áo và ở luôn tại đó. Chú thứ ba, Thăng, được đưa sang tận Thanh Sơn, Yên Lập để chữa chân bị rò xương.

Thuởng và Thúy cứ thay nhau bám tôi và hỏi đủ thứ trên đời, nhất là chuyện những ngày ở lính của tôi vừa qua. Riêng Thành thì hơi e dè và ngại ngùng, vì khi tôi nhập ngũ, cậu út mới được sáu tuổi, nay đã mười tuổi. Cô tôi, bà Phạm Thị Mỹ, thì vẫn chu đáo, tận tình, yêu quý các cháu. Nửa đêm, khi tôi về, cô đã tắt bật xua mấy con chó đang ra sức sủa ăng ẳng rồi ra mở cổng, mở cửa đón đứa cháu được bà bế ẵm từ bé. Sáng dậy, cô đã “biệt đãi” mấy anh em bữa sáng cơm nếp muối vừng và sườn băm rang thơm xanh mận chát. Tôi ăn đến no bụng. Trước khi chúng tôi ra khỏi nhà, mẹ tôi nói “có khi tý nữa ba con về đấy”, còn cô tôi dặn đi chơi thì nhớ về sớm.

Chúng tôi vâng dạ rồi ào ào kéo nhau ra cái chợ quê họp ở ven đồi cách đó vài trăm mét. Cảnh chợ quê tạm bợ, không có gì đặc biệt. Vài chiếc lều lợp cọ sơ sài để che mưa nắng, còn lại các mặt hàng tươi sống đều bày bán ngoài trời. Hàng hóa cũng chỉ là mớ tép, con cua, con cá, hãn hữu mới thấy mấy con gà chứ không có bán bán thịt lợn hay thịt bò như bây giờ. Hồi đó ngành thuế và thương nghiệp quản lý rất chặt chẽ mặt hàng chiến lược này. Cạnh đó là các loại hàng rau, củ, quả bày trong mẹt, trên sàng. Chỉ có các bà bán mấy loại bánh sắn, bánh tai

(đặc sản Phú Thọ), bánh nếp, bánh tẻ là có vẻ nhộn nhịp. Trời gió nhẹ kèm theo mưa phùn lất phất. Tôi vừa đi ngắm chợ vừa để mắt xem có ai quen hay bạn bè gì không.

Tôi có mấy đứa bạn thân nhưng từ ngày nhập ngũ đến nay tôi hầu như bật mọi tin tức. Một phần vì công việc đòi lính bộn bề, phần vì yêu cầu bảo mật hạn chế thư từ, nhiều khi nhớ tụi nó đến cháy lòng mà đành chịu.

Mãi gần chiều mới có xe cơ quan ba tôi đi công tác qua nhà đón tôi về chỗ sơ tán ở Phù Ninh. Chiều hôm đó, tôi theo ba đến cơ quan tỉnh ủy và ủy ban đang sơ tán ở xã gần Gia Thanh. Chỗ này cách nhà tôi có hơn chục cây số thôi nhưng phải chiều tối tôi mới đến được nơi ông làm việc vì còn phải đi thăm một số người quen cũ của gia đình theo yêu cầu của mẹ.

Chiếc xe com-măng-ca đưa hai ba con tôi dừng lại ở con đường đất nhỏ ven rừng cọ khá rậm rạp. Một người lính công an vũ trang, vai khoác súng ra dẫn đường. Ba dẫn tôi vào chào hỏi nhà các ông Kim Ngọc, Nguyễn Thành Đô, Hoàng Quy. Mỗi nhà bố trí ở cách nhau một vài trăm mét và đều nằm dưới tán cọ khá dày dặn. Đến mỗi nhà, ba con tôi đều được đón tiếp nồng hậu nhưng nhà nào cũng chỉ có vài người. Sau này tôi mới hiểu, khi đó gia đình các cán bộ lãnh đạo tỉnh không tập trung về ở cùng được vì các bà vợ có khi còn phải sơ tán theo cơ quan làm việc, còn các con thì đôi khi phải gửi sơ tán về quê nội hay quê ngoại để đi học tiếp ở các trường. Thậm chí có những người chỉ một mình ở cơ quan và sinh hoạt tập thể như trong quân đội. Cũng phải nói là việc bố trí, sắp xếp cơ quan lãnh đạo cao cấp nhất của tỉnh rất hợp lý. Đây là kinh nghiệm từ thời chống Pháp phải bảo đảm bí mật, gần sông, suối, dễ cơ động, thuận tiện cho công tác bảo vệ.

Cả ba căn nhà của lãnh đạo chủ chốt tỉnh mà ba dẫn tôi đến thăm hôm ấy có vẻ giống như nhà của các hộ nghèo miền

rừng đồi trung du. Mái lợp cọ, ba gian trên nền đất, trần nhà che chắn bằng cốt, còn tường kiểu toóc-xi⁽²⁾. Gian tiếp khách và làm việc ở giữa với bộ bàn ghế tựa, bộ ấm chén pha chè xanh đặt trên bàn cùng ít sổ sách. Đến nhà Chủ tịch tỉnh Nguyễn Thành Đô đã thấy ông mừng rỡ ra đón:

- Anh đưa cháu Thái đến chơi đây à? - Ông quay sang tôi ngẩng ngó - Lớn quá rồi! Vừa rồi nghe tin cháu bị thương, có nặng lắm không?

- Cháu bị nhẹ thôi. Vừa rồi cháu lại vào trực, đi đánh nhau tiếp rồi ạ! - Tôi trả lời.

Tôi khá thoải mái ở ngôi nhà này vì ông Đô với ba tôi đã cùng nhau về Ủy ban hành chính tỉnh Phú Thọ từ những năm 1956 - 1960 thì phải. Khi ở cùng ba tôi trên cơ quan tôi vẫn thường chạy chơi loanh quanh phòng các bác, các chú như bác Đô, bác Dụ, cô Quyển, cô Nhung, chú Học, cụ Ky. Chính vì thế nhiều lãnh đạo tỉnh Phú Thọ thời kỳ đó cũng biết tôi.

Sau đó ba dẫn tôi sang quả đồi khác, nơi “đóng quân” của cơ quan tỉnh ủy. Vào nhà ông Kim Ngọc, tôi loáng thoáng thấy một bé gái chừng bảy hay tám tuổi ra vào căn bếp bên cạnh. Tôi không nhớ kỹ cuộc thăm hỏi tại đây, chỉ còn cảm giác vẫn đọng rất lâu sau đó không khí lành lạnh, thiếu ấm áp từ những biểu cảm của ông Kim Ngọc khi tiếp chuyện hai ba con tôi. Tôi chắc chắn hơn về điều này khi vào năm 1970, ông đến sân bay Nội Bài, được sự hướng dẫn của Chính ủy Chu Duy Kính cùng lời giới thiệu nhiệt tình vào thăm biên đội trực ban chiến đấu. Tôi là Biên đội trưởng thay mặt đội trực ban chiến đấu ra báo cáo Bí thư Tỉnh ủy, nhưng thấy mặt ông vẫn lạnh tanh.

2. Tường toóc-xi là kiểu ngăn gian nhà bằng vách có cốt (khung) tre, bên ngoài trát bằng hỗn hợp rơm, bùn, vôi.

Cuộc thăm hỏi cuối cùng của tôi ngày hôm đó diễn ra tại gia đình Phó Bí thư Tỉnh ủy Hoàng Quy. Ông ra cửa đón tiếp hai ba con tôi với nụ cười tươi tắn, xởi lởi. Tôi có cảm giác đỡ ngọt ngào hơn, mặc dù đây cũng là lần đầu tiên tôi biết mặt ông. Tôi thở phào khi làm xong “nghĩa vụ” thăm hỏi cùng ba tôi:

- Con chưa gặp bác Kim Ngọc và bác Hoàng Quy từ trước như bác Đô nên chẳng biết nói chuyện thế nào cả.

Nghe tôi nói xong, ba tôi mỉm cười trả lời:

- Ông Kim Ngọc vốn là Thượng tá quân đội. Ông ấy tốt, rất có tâm với dân nhưng có lẽ quen với tác phong ít cởi mở.

Rồi ba kể cho tôi nghe thêm về hai ông Kim Ngọc và Hoàng Quy. Trước khi về làm Bí thư Tỉnh ủy Vĩnh Phúc, ông Kim Ngọc là Cục phó Cục Động viên dân quân⁽³⁾. Còn ông Hoàng Quy trước đã từng là Bí thư liên Huyện ủy Tam Nông, Thanh Thủy, Thanh Sơn và Bí thư Tỉnh ủy Lào Cai. Ông được Trung ương điều lên Lào Cai khá sớm. Sau Cách mạng tháng Tám, tình hình khá phức tạp nên ông Hoàng Quy cũng đã từng sát cánh với lực lượng vũ trang tham gia tiểu phỉ và lãnh đạo chiến tranh du kích tỉnh Lào Cai từ 1947 đến tháng 12.1953. Về sau ông được Trung ương điều về làm Phó Ban Tuyên huấn khu tự trị Thái Mèo (Tây Bắc) rồi Ban Dân tộc Trung ương. Đến năm 1959 thì lại điều về Lào Cai làm Phó Bí thư - Quyền Bí thư Tỉnh ủy. Đến năm 1963 thì về Phú Thọ làm Phó Bí thư Tỉnh ủy Phú Thọ, rồi Vĩnh Phú đến bây giờ.



Thời gian qua đi, sau này tôi được biết thêm về gia đình ông Hoàng Quy. Trong việc kê khai lý lịch gia đình, ông

3. Sau này là Cục Dân quân tự vệ.

trung thực ghi vào bản khai: “thành phần xuất thân là tư sản mại bán...”



Trong một lần đi tiểu phí. Từ phải qua trái: Bí thư Tỉnh ủy Hoàng Quy, chỉ huy bộ đội phối thuộc Lê Thủy và Hoàng Trường Minh

Mẹ ông, cụ bà Nguyễn Thị Uông vốn quê ở làng Mát, xã Nhân La, huyện Kim Động, tỉnh Hưng Yên nhưng theo bố mẹ lên Hưng Hóa lập nghiệp từ rất sớm và trở nên giàu có. Hai cụ đã ngấm ngấm ủng hộ, tạo mọi điều kiện khi biết người con lớn Hoàng Quy đang học ở trường Gia Long - Hà Nội được giác ngộ và tham gia cách mạng từ năm 1944. Các cụ cũng tạo điều kiện để người con thứ hai Hoàng Văn Thục xung phong tham gia Vệ quốc đoàn.

Nhưng cho dù có công với cách mạng thời kỳ cải cách ruộng đất thì gia đình ông Hoàng Quy cũng gặp nhiều khó khăn như những gia đình địa chủ, tư sản yêu nước khác. Khi gia đình bị

quy địa chủ ở quê (Nhân La, Kim Động, Hưng Yên) cụ Uông đã dứt bỏ tất cả, kiên cường với số phận, một mình chống chọi, bươn chải sau khi cụ ông mất và con trai Hoàng Văn Thục hy sinh khi đang là tiểu đoàn trưởng trong trận đánh cuối cùng ở Điện Biên Phủ. Những năm chiến tranh chống Mỹ, cụ mua một mảnh đất đồi ở vùng Hưng Hóa để trồng gia, sản xuất các loại rau quả, hoa màu và chăn nuôi. Cụ đã dạy dỗ hơn một tiểu đội các cháu sơ tán khi Mỹ dùng Không quân đánh ra miền Bắc. Cụ nấu nướng các món ăn, làm bánh trái, chế biến các loại rau quả tương cà, cá thính đến trồng trọt các loại cây trái đều rất bài bản. Việc gì cũng tự tay làm, vườn cây luôn mùa nào thức nấy, xanh tốt trĩu quả.

Những lúc rảnh rỗi, mỗi lần cậu em Hoàng Ngọc gợi ý cụ kể lại thời buồn sơn đều thấy đôi mắt cụ bừng sáng lên. Cụ nhắc lại tên những người Nhật, những hăng sơn của Nhật đã làm ăn với gia đình với niềm hào hứng vui vẻ như chuyện mới xảy ra hôm qua.

Nói đến ông Hoàng Quy thì không thể không nhắc đến vợ ông là bà Nguyễn Thị Bảo Tuệ. Tôi gặp bà lần đầu tiên hình như vào cuối năm 1974. Hôm đó tôi được nghỉ vài ngày thăm gia đình ở Phú Thọ và ba tôi nhờ “xuống thăm chú Hoàng Quy vì nghe nói chú bị đau lưng nặng”.

Hôm đó, theo sự ủy quyền của ba, tôi đến thăm hỏi gia đình chú Quy, cô Tuệ. Lúc về, cô Tuệ thân mật tiễn tôi ra cửa. Đang loay hoay dắt xe lên dốc thì tôi nghe có tiếng phanh kít kít của chiếc xe đạp từ phía trên đi xuống. Tôi ngẩng đầu lên chưa kịp định thần thì thoáng nhận ra người con gái mà tôi gặp trên tàu hỏa năm nào, và chỉ kịp:

- Ô... ơ...

- Con đi học về đây à? Anh Thái con bác Thuần đến thăm nhà. - Cô Tuệ giới thiệu.

Tôi nhận thấy em cũng thần thờ giây lát, chúng tôi chỉ kịp nhìn vào mắt nhau thật nhanh và nhận ra.

- Em chào anh!

- Thế là em!? Đi học về... à...?

Thế là tôi đã tìm thấy “cô bé tàu hỏa” xưa, cô bé mà thỉnh thoảng tôi vẫn nhớ lại trong vô vọng.

Ký ức lộn xộn đưa tôi đi qua nhiều năm tháng xen lẫn vào ngày phép đầu tiên đời quân ngũ. Hôm sau, tôi về đơn vị trên chuyến tàu xuôi Hà Nội, lại mơ màng về cuộc gặp thoáng qua với người đẹp mấy hôm trước trong tiếng lách cách liên hồi của bánh xe với đường sắt.

Ấn tượng sau mười năm gặp lại Bác Hồ

Tôi trở lại đơn vị và tiếp tục nhiệm vụ của những phi công thời chiến. Chúng tôi đã chuẩn bị xong việc trang trí đón Tết Kỷ Dậu (1969) với tranh Đông Hồ vẽ gà do Phạm Thành Nam thể hiện. Còn hoa tươi, cành đào phai thì xin trong xóm trại của dân trước cửa hầm, cùng một mâm ngũ quả với bánh chưng do nhà bếp nấu. Đang vui vẻ ngắm nghía thì anh Cốc và tôi được Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân triệu tập.

- Hai đồng chí sáng sớm mai, quân phục chỉnh tề về Quân chủng nghe cấp trên chúc Tết nhé!

Anh Ngân chỉ nói ngắn gọn như thế. Chúng tôi không ai biết cấp trên đó là ai. Riêng tôi còn được nhắc nhở, đây là vinh dự, đồng chí là đại diện phi công trẻ của đơn vị đi đón cấp trên...

Tối 15.2.1969, tôi chuẩn bị quần áo quân phục mùa đông tinh tươm, vuốt cho phẳng phiu cái cổ áo với bộ quần hàm thiếu úy mới cóng trên ve áo rồi treo lên đầu giường. Nhìn sang phía bên kia dây giường, tôi thấy Trung đội trưởng, Đại úy Nguyễn Văn Cốc đang sắp xếp, cài gấn các huân chương,

huy hiệu Bác. Nhìn nét mặt anh Cốc bồn thần, tôi chỉ biết thở dài. Không biết có phải anh cũng đang nghĩ đến đội viên Trần Hóa?

Sáng sớm hôm sau, chúng tôi được đánh thức cùng thời gian với đội phi công trực chiến. Sau đó, chúng tôi được đưa về Hà Nội cùng một số người từ các bộ phận của Trung đoàn 921. Trên xe, chúng tôi được nghe phát lại lời chúc Tết của Hồ Chủ tịch. Còn nhớ hồi Tết Mậu Thân 1968, khi chúng tôi đang học bay ở Liên Xô, nghe bài thơ chúc Tết sôi động của Bác như một bài hịch khởi đầu cho cuộc Tổng tiến công⁽⁴⁾.

Về tham gia chiến đấu ở Trung đoàn Không quân 921, chúng tôi cũng thường nghe đi, nghe lại bài thơ chúc Tết này trên sóng Đài Tiếng nói Việt Nam bằng nhạc và lời. Sau này tôi mới ngẫm ra cái triết lý, sự chỉ đạo chiến lược đầy trí tuệ uyên bác của một nhà cách mạng dày dạn, lão luyện trong bài “thơ hịch” ấy. Kim chỉ nam của Bác cho cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước.

Bài thơ chúc Tết rất tài tình, rất tinh tế của Bác Hồ đã biểu dương thắng lợi của Mậu Thân “năm qua thắng lợi vẻ vang” và cũng chỉ rõ mong muốn Bắc Nam sum họp để có độc lập tự do. Mà muốn vậy thì phương châm chỉ đạo chiến lược phải là “Đánh cho Mỹ cút” rồi mới có thể “đánh cho ngụy nhào”. Rõ ràng Cụ Hồ đã khẳng định tầm tư duy lãnh đạo đất nước để chỉ ra bước đường tiếp theo của cách mạng: phải đuổi được Mỹ ra đã rồi ta mới thắng được trong cuộc chiến tranh giải phóng đất nước.

Chúng tôi đến Bộ Tư lệnh Quân chủng và được đưa về hội trường của Cục Chính trị, khi đó nằm ở phía bắc đường sân bay Bạch Mai, cùng dãy với các biệt thự mà Pháp đã xây

4. Lúc đầu được gọi là Tổng công kích - Tổng khởi nghĩa.

cho chỉ huy Không quân và gia đình các phi công Pháp. Đã có nhiều bài viết, lời kể về cuộc thăm cuối cùng này của Hồ Chủ tịch tới Quân chủng Phòng không - Không quân. Tôi không muốn kể lại những gì đã được trích dẫn lặp đi, lặp lại nhiều lần trong các sách báo mà chỉ muốn kể lại những gì tôi cảm nhận được, thấy được mà người khác chưa viết.

Hôm đó, hình ảnh Bác Hồ ra khỏi xe ô tô ở ngay lối vào cuối hội trường Cục Chính trị như khắc vào tâm trí tôi. Nếu tôi không nhầm thì trong đoàn đi cùng Bác có ông Nguyễn Lương Bằng, Thượng tướng Văn Tiến Dũng, Đại tá Phùng Thế Tài, Đặng Tính, Thượng tá Nguyễn Xuân Mậu và Chủ tịch thành phố Hà Nội Trần Duy Hưng.

Tôi rất có cảm tình với Chủ tịch thành phố Hà Nội Trần Duy Hưng. Tôi không thể quên nhiều lần trong những năm tháng khó khăn của chiến tranh, ông vẫn dành thời gian xuống thăm, giúp đỡ trung đoàn. Các thế hệ Chủ tịch Hà Nội sau này hình như chỉ có ông Phạm Thế Duyệt có xuống thăm trung đoàn một lần trong một sự kiện kỷ niệm gì đó tôi không nhớ rõ.

Mỗi lần tới thăm trung đoàn, Chủ tịch Hà Nội Trần Duy Hưng thường xuất hiện với cặp kính trắng quen thuộc trên khuôn mặt xương xương, với dáng gầy gầy, dong dong. Ông bắt tay các cán bộ chỉ huy, lãnh đạo trung đoàn. Khi đến Chính ủy Chu Duy Kính, ông cười rất tươi, dang tay ôm Chính ủy của chúng tôi thật thân tình, sau đó còn xoa đầu nói:

- Chu Duy Kính hả? Người lính biệt động dũng cảm năm nào của Hà Nội, nay đã là Chính ủy Trung đoàn Không quân hiện đại nhất Quân đội rồi hả?

Trong ngày đón Chủ tịch Hồ Chí Minh tới chúc Tết Kỷ Dậu đó, tôi được bố trí ngồi ở hàng ghế thứ sáu hay thứ bảy gì đó ngay giữa khối nên chứng kiến đầy đủ buổi gặp mặt, chúc

Tết của Bác. Tôi nhấp nhóm, đứng lên, ngồi xuống khi nghe tiếng nhiều người reo lên “Bác Hồ! Bác Hồ!” rồi nhớ lại hình ảnh mười năm trước được ngồi ngay cạnh Bác mà lòng nao nức. Không biết sau mười năm, bây giờ Bác thế nào?

Khi Bác bước vào cửa phía trên hội trường thì tôi cùng mọi người bật cả dậy. Tôi hồi hộp nhìn, ngắm và thấy da dẻ Bác hồng hào hơn hẳn hồi đến thăm Phú Thọ, mặt đầy đặn hơn nhưng phải có người sẵn sàng diu đỡ khi bước lên, bước xuống bậc. Rõ ràng tôi không còn thấy độ nhanh nhẹn, hoạt bát trong bước đi của Bác như trước nữa. Tôi nghĩ thầm, “Bác ơi, Bác có biết thằng bé được vinh dự đón Bác cách nay mười năm đã thành phi công chiến đấu đang phục vụ ở một trung đoàn danh tiếng của Không quân Nhân dân Việt Nam? Khi ở trung đoàn, có lần Người xuống sân bay để đi chuyên cơ, chúng con chỉ được nhìn từ xa trong khu vực trực ban chiến đấu. Sau thì được nhận kẹo và thuốc lá Bác để dành cho chúng con!”

Tôi đã đọc những bài báo, những đoạn hồi ký của Thượng tướng Phùng Thế Tài, Trung tướng Nguyễn Xuân Mậu, thấy đều lướt qua và hơi giống nhau ở kiểu giọng tuyên huấn khi nói về Bác. Còn tôi, hôm đó, ngoài tình cảm xúc động của tôi đối với vị lãnh đạo tối cao của dân tộc, tôi còn cảm nhận được tư duy, sự chủ động, không dài dòng, không cần người đứng ra giới thiệu mà Cụ giới thiệu luôn những người đi cùng rồi nói thẳng vào vấn đề một cách giản dị không lý thuyết cao siêu, dễ hiểu, dễ gần. Ngoài việc “chúc cho Không quân có nhiều Cốc hơn nữa” đã nhiều lần được nhắc đến trên các sách báo, còn một tình tiết rất ấn tượng của Cụ mà tôi còn nhớ đến tận giờ.

Sau khi gọi một nữ chiến sỹ là chiến sỹ thi đua hai năm Vũ Thị Huệ lên căn dặn, thì Bác yêu cầu gặp các chiến sỹ nuôi quân. Có lẽ đã có sự chuẩn bị trước, hai chiến sỹ Tạ Thị Nhung và Dương Công Lực được đưa lên. Bác hỏi: “Cháu làm gì?”

Tạ Thị Nhung hơi luống cuống, cảm động trả lời: “Dạ, thưa Bác, cháu làm anh nuôi ạ.” Thế là Bác cười, cười rất vui, rất sáng khoái. Với giọng nói và ánh mắt hóm hỉnh, đầy biểu cảm và rất “Bác Hồ”. Bác bắt tay nữ chiến sỹ này rồi quay sang xung quanh hội trường dí dỏm: “Cô bé hồi hộp quá lại nói là cháu làm anh nuôi”... và Bác cười vui.

Nhưng nhiều báo đài, kể cả hồi ký của hai vị tướng hàng đầu Quân chủng Không quân khi đó đều không nói đến chữ “làm anh nuôi”. Tôi không rõ có phải vì mọi người không muốn có bất kỳ một tí tỳ vết nào kể cả trong cuộc sống đời thường của Bác nên cứ phải nói lái sang “là anh nuôi” như vậy không. Còn tôi, lúc đó còn trẻ, tai rất thính nên nghe rất rõ Bác đã nói như vậy. Cuộc gặp với vị lãnh tụ tối cao mà giản dị để lại trong tôi những tình cảm biết ơn, sự ấm áp và lòng tin tuyệt đối vào chiến thắng. Và thật không ngờ đây lại là lần cuối cùng tôi được thấy Bác.

Hội diễn văn nghệ quần chúng và vài kỷ niệm với Lưu Quang Vũ

L ừa lính bay và lính thợ máy 1965 - 1967 chúng tôi đều học ở trường Không quân Krasnodar mang tên Serov, sàn sàn tuổi nhau, mà phần đông là học sinh, sinh viên nên dễ thân thiết. Bắt đầu từ khi Mỹ buộc phải dừng hẳn ném bom miền Bắc (30.10.1968) thì việc giao lưu, thăm hỏi giữa từng cá nhân chúng tôi cũng như đơn vị mới được diễn ra thường xuyên hơn. Giao lưu qua thi đấu thể thao, bóng chuyền là bộ môn dung hòa được sự tham gia của cả khối các đại đội bay và các đại đội thợ máy. Hồi đó, khi chúng tôi mang bóng chuyền ra đại đội - xưởng bảo dưỡng (C14) thi đấu thường hay gặp “dân” thể thao của lớp thợ máy. Hay chơi với chúng tôi có Vũ Chính Nghĩa, Phạm Ngọc Lễ, Trần Đình Chung và một vài người nữa. Cũng ở đó, tôi quen biết với Lưu Quang Vũ, rồi qua hội diễn văn nghệ thì biết thêm Đặng Đoàn Lãnh, Thủy Sinh, đều là “dân” văn nghệ cả.

Trước khi giáp mặt và bắt tay Lưu Quang Vũ ở C14, tôi đã được nghe một vài xì xào, không chính thống từ mấy người trợ lý chính trị về một nhà thơ có tài, con một nhà viết kịch nổi

tiếng⁽⁵⁾ được Thủ tướng Phạm Văn Đồng rất ưu ái thân thiết, giống như ông ưu ái gia đình nữ nghệ sỹ Ai Liên. Anh chàng thi sĩ trẻ này, trong con mắt những người làm chính trị chính thống thời đó có tính tự do, vô kỷ luật, hay vạ vạ những cái yếu và thiếu hiểu biết của cán bộ. Anh thường bị bắt phạt vì những “tội” rất bình thường với giới nghệ sỹ như đi chơi về muộn giờ điểm danh, trốn đơn vị về Hà Nội với người yêu, bị phạt đi chăn bò thì để mất, để lạc cả bò, v.v...

Hôm gặp nhau ở C14, Phạm Ngọc Lễ kéo tay tôi: “Này Thái, tao giới thiệu mày thành Lưu Quang Vũ!” Lễ đưa tôi đến cuối sân bóng chuyền để gặp một người lính gầy guộc, cao dong, môi thâm, chỉ có đôi mắt là sáng sủa trên khuôn mặt khá bầu bĩnh nhưng da dẻ hơi tái tái, chắc do thiếu dinh dưỡng. Khi đó Vũ được đơn vị phân công lấy vôi về để kẻ đường biên cho sân bóng. Chúng tôi bắt tay và nhìn nhau dè dặt. Phía tôi thì có thể giải thích thái độ đó vì đã nghe chính huấn hơi nhiều về những cái gọi là “mặt trận tư tưởng, văn hóa”, “nhân văn giai phẩm”. Nghe đâu, Lưu Quang Vũ đã phản ứng với Thủ tướng Phạm Văn Đồng bằng câu nói “Đảng dám trao cho tôi khẩu súng, mà lại không dám trao cây bút!”.

Thực tình, câu nói của Lưu Quang Vũ với người đứng đầu Chính phủ khi mới ở tuổi ngoài hai mươi một chút đã làm tôi nể phục Vũ về sự dũng cảm dám nói thẳng, buộc tôi phải nghĩ lại về chiều sâu tư duy của một người “nổi tiếng quậy phá, kém kỷ luật...”

Còn sự e dè, ngại ngùng từ phía Lưu Quang Vũ với tôi, sau này tôi hiểu được, là do trông cái mặt tôi hời đó nó khắc khổ, già trước tuổi. Hơn nữa, mặc nhiên đặt trong tâm trí, tình cảm của các anh em phục vụ ở sân bay cũng như nhiều người trong xã hội khi đó là sự nể phục, tôn trọng rất lớn vì sự chừng chạc,

5. Sau này mới biết tên là Lưu Quang Thuận.

vì những chiến công chưa từng có ở mặt trận trên cao, cũng như cấp bậc quân hàm, vị trí chỉ huy, lãnh đạo đơn vị Không quân hơn hẳn họ. Chúng tôi được hưởng cái vinh quang đó, vinh hạnh đó nên không phải dễ hòa đồng trong các bộ phận của trung đoàn, mặc dù trong các đơn vị phục vụ nhiều người lớn tuổi hơn chúng tôi khá. Khi đó Lưu Quang Vũ chắc cũng mới chỉ có quân hàm binh nhất, hạ sỹ gùi đó, nhìn chúng tôi cứ tưởng đều đã là sỹ quan, thiếu úy, trung úy rồi nên càng ngại. Vào những năm 60 thế kỷ trước, sỹ quan đâu có nhiều, sỹ quan phi công lại càng ít nên rất được nể trọng.

Hội diễn văn nghệ quần chúng trung đoàn vào dịp chuẩn bị Tết và ba ngày kỷ niệm của tháng Mười hai (thành lập Mặt trận Dân tộc giải phóng, Toàn quốc Kháng chiến, thành lập Quân đội) giúp chúng tôi có dịp gặp gỡ và tìm hiểu thêm về nhau hai, ba lần nữa. Vẫn chưa thể gọi là hòa đồng, nhưng đã có thiện cảm với nhau hơn.

Buổi công diễn những tác phẩm đoạt giải được chọn để đi “thi thố” ở Binh chủng Không quân được tổ chức tại hội trường lợp lá của trung đoàn, bên dốc đá gần con đường từ Đa Phúc qua trạm xá vào khu E. Nơi đây, cách ít bữa trước, tôi đã được nhận quyết định quân hàm Sỹ quan Thiếu úy. Do những quy định chặt chẽ của ban tổ chức hội diễn, các tác phẩm phải do cán bộ chiến sỹ các đơn vị, bộ phận tự biên tự diễn. Xen kẽ là một vài tác phẩm của các nhạc sỹ, viết kịch chuyên nghiệp nhưng phải tuân thủ nội dung phản ánh tinh thần chiến đấu, chiến công, mối quan hệ đoàn kết quân dân với ý chí quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Từ sân chơi hội diễn này bắt đầu lóe sáng những tài năng văn nghệ của Lưu Quang Vũ, Thủy Sinh (sáng tác và tham gia diễn), Đặng Đoàn Lành (hát) và một số người nữa. Lưu Quang Vũ đã trình làng hai, ba hay bốn tác phẩm của mình.

Không khí buổi diễn thật náo nhiệt nhưng hơi lộn xộn. Có lẽ, vì các diễn viên và người xem có nhiều người quen biết nhau nên tạo ra không khí nháo nhào đó. Tôi có cảm giác khán giả thích các vở chèo và kịch hơn. Sau mới biết và ngẫm ra, phần đông anh em ở đơn vị có quê ở vùng đồng bằng Bắc Bộ. Họ thực sự sinh ra, lớn lên, thấm thấu nền văn hóa lễ hội sân đình với các làn điệu chèo, chiếu chèo, đã ăn sâu nhiều đời. Vì vậy khi các làn điệu chèo cất lên thì nhiều người rất nhiệt tình vỗ tay, lẩm nhẩm theo các giai điệu đó. Tôi mang tiếng quê Thái Bình nhưng mất gốc nên hoàn toàn không có cảm nhận gì về những làn điệu chèo, nghe chèo không có sự hào hứng lắm.

Khi chương trình đã chạy được gần nửa, một tiết mục chèo tiếp sau được chuẩn bị lên sân khấu, thì đội chèo phát hiện ra nhạc công chơi nhị không thấy đến. Trong đoàn bay của chúng tôi dự xem ở đó có người lớn tiếng: “Ông Cung, ông Cung đâu rồi? Lên trợ giúp đội văn nghệ này tý đi!”

Ngạc nhiên tưởng ai đó trêu đùa anh Trần Văn Cung. Nhưng không! Trái với dự đoán cho rằng anh sẽ từ chối, anh đứng thẳng dậy, mạnh dạn đi lên sân khấu trong tiếng vỗ tay, tiếng huýt sáo âm ỹ. Mọi người hồi hộp, tôi cũng vậy, vì đã thấy anh chơi cái nhạc cụ của mấy ông hát xẩm này bao giờ đâu. Trần Văn Cung tự tin cầm chiếc nhị, lấy tay búng búng mấy cái rồi ngồi phịch xuống ghế vắt chân chữ ngũ, đặt chiếc nhị lên đùi, so dây, vặn khóa kéo đồng thời lướt cái vĩ kêu ư ừ. Anh gật gật đầu với tay nhạc trưởng (hay chỉ huy vở diễn), phong thái thật tự tin, chừng chạc, khuôn mặt hơi rạng rỡ và phần khích. Tiếng vỗ tay, tiếng huýt sáo động viên nổi lên.

Vở diễn đó, nhất là ông nhạc công - phi công bắt đặc dĩ Trần Văn Cung được đánh giá cao. Tôi thở phào và cũng thật bất ngờ với tài năng tiềm ẩn của anh. Đó là kỷ niệm đáng nhớ nhất của hội diễn năm đó với tôi. Tôi bỏ chỗ ngồi, ra cánh gà sân khấu đón và bắt tay chúc mừng anh Trần Văn Cung:

- Ngạc nhiên, ngạc nhiên quá! Chúc mừng anh!

Đúng lúc đó Lưu Quang Vũ cũng từ đâu xuất hiện bắt tay chúc mừng anh Cung với câu nói:

- Em không ngờ các anh phi công cũng giỏi thế!

Tôi quay sang Vũ vừa như chúc mừng, vừa trêu ghẹo týt:

- Suốt ngày thấy ông đi quét rác, dọn bếp còn lúc nào mà sáng tác được nhiều tác phẩm để tham gia hội diễn thế?

- Vừa chăn bò, vừa sáng tác đấy anh ạ! - Vũ cười. Có cảm giác Vũ vẫn có ý giữ khoảng cách đối với tôi. Tôi đẩy vai Vũ bổ bã:

- Bỏ mày lại vừa gây chuyện gì à, sao phải chăn bò?

Thấy Vũ cười cười, lảng tránh trả lời, tôi định bỏ đi thì Vũ nói:

- Nay, tôi được nghe mấy tay thợ máy ở đơn vị nói về anh nhiều. Có lẽ tôi sẽ viết gì đó về các anh. Tôi thích cái tí phi công hơi quậy phá một tí chứ mấy thủ trưởng kia anh hùng thật nhưng tròn trịa quá, khó viết.

- Lốp chúng tôi giờ mới bắt đầu vào trận, đã nên công cán mẹ gì đâu, lại còn thương vong búa xua nữa! Viết cái đếch! - Tôi tuy ngạc nhiên nhưng chỉ cười trừ, trả lời.

Một thời gian sau, tôi nghe tin Vũ đã “đào ngũ”. Mấy anh cán bộ cơ quan chính trị nói, nó bị loại ngũ rồi! Kỷ luật rồi! Không truy nã là may! Gặp Phạm Ngọc Lễ và Cảnh ở sân bóng chuyền, tôi hỏi về Vũ. Lễ trả lời như muốn qua chuyện: “Nó bỏ ngũ rồi! Về theo con X... Tính nó nghệ sỹ thế, bắt nó vào kỷ luật giờ nào việc nấy thế chó nào được! Chả biết có theo được nghiệp ông già nó không!?”

Rồi chiến tranh qua đi, thỉnh thoảng tôi có gặp lại mấy anh em thợ máy tham gia hội diễn văn nghệ xưa. Họ bảo, Lưu

Quang Vũ nó bỏ con X rồi! Vài năm sau thì “nó đang abc với Xuân Quỳnh”, “nó lấy Xuân Quỳnh rồi”. Rồi sau nghe tin cặp đôi ấy cùng đứa con bị tai nạn thảm khốc tại Hải Dương sau những tác phẩm đình đám, lừng danh sân khấu Việt trước đó. Những bạn bè, người quen cũ lại có dịp tưởng nhớ lại anh, một tài năng xuất chúng của nền sân khấu những năm bảy mươi, tám mươi thế kỷ trước.

Nhưng số phận đưa đẩy cho tôi gặp con trai anh là Lưu Minh Vũ làm ở VTV3 cùng với anh Lại Văn Sâm đến giúp tôi giới thiệu cuốn *Lính bay 1*. Tôi đã nhắc lại những kỷ niệm đứt đoạn, không nhiều về bố của Lưu Minh Vũ khi còn là lính Trung đoàn Không quân 921. Hai chú cháu nói chuyện thoải mái và qua câu chuyện thì gia đình Lưu Quang Vũ cũng đều biết và không giấu giếm gì những chuyện “tày đình” khi đầu quân ở đơn vị quân đội. Lưu Minh Vũ nói:

- Bà cháu kể suốt về chuyện bố cháu vô kỷ luật, trốn đơn vị, nhiều lần bị đơn vị phạt, kỷ luật mà vẫn không sửa...

- Chú cũng có những kỷ niệm với bố cháu tuy không nhiều.
- Tôi nói - Nhưng mà viết về người đã quá nổi tiếng như bố cháu mà lại đưa cái lý lịch “đen” thì nó mất hay. Chỉ ca ngợi thì không thể, vì vào thời kỳ đó bố cháu còn chưa có chỗ đứng vững chắc cả trong cuộc đời lẫn trên văn nghiệp. Thấy cháu và gia đình đã hiểu, đã biết về một giai đoạn khó khăn của bố cháu như vậy thì chú sẽ có một đoạn về kỷ niệm với bố cháu, đúng như những gì đã xảy ra. Coi như vài dòng tưởng niệm về một người đồng đội, người bạn cũ, mà tài năng đang nở rộ sau những sóng gió cuộc đời thành vàng sáng chói lợi rồi vụt tắt vì một lý do lãng xẹt: tai nạn giao thông!

Sơ tán chiến đấu cơ sang Trung Quốc

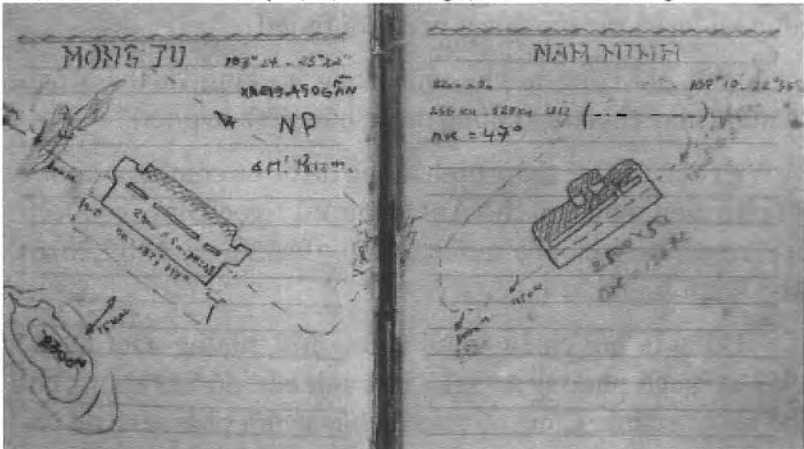
Năm 1969, chúng tôi được giao nhiệm vụ sơ tán cất giấu máy bay sang “Trường Không quân Việt Nam” tại Tường Vân, một tỉnh phía nam Trung Quốc cách 300 - 400km phía bắc biên giới Mianmar. Sân bay này nằm trên vùng núi cao 1.886m so với mặt nước biển có tọa độ 100° 44’ kinh độ, 25° 26’ vĩ độ, nằm cách không xa một hồ nước rộng lớn có tên Đại Lý. Theo các anh phi công lớp trước làm giáo viên thể hệ đầu của trường, đây là nơi mà cả nghìn năm trước Lý Thường Kiệt đã mang quân lên chinh phạt, phá tan âm mưu chuẩn bị tấn công xâm lược của nhà nước phương Bắc. Các anh bảo, xung quanh Đại Lý còn khá nhiều đền, miếu ghi lại biến cố lịch sử này⁽⁶⁾.

Ngay khi về nước tham gia chiến đấu, chúng tôi được phổ biến thông báo về một thỏa thuận giữa Việt Nam với Trung Quốc là các sân bay của Trung Quốc nằm ở giáp với biên giới Việt - Trung sẵn sàng tiếp nhận vào bất cứ lúc nào các máy bay chiến đấu của Không quân Nhân dân Việt Nam khi đánh nhau với Không quân Mỹ mà không còn sân bay hạ cánh (bị Không quân Mỹ đánh, khống chế), hay vì hết dầu mà nơi gần nhất an toàn nhất để hạ cánh là các sân bay này. Chúng tôi phải

6. Không biết bây giờ còn không.

học thuộc số liệu địa hình, cấu trúc, hướng cất hạ cánh, tần số và tín hiệu các đài dẫn xa, gần về các sân bay Ninh Minh, Côn Minh, Mông Tự và thuộc hướng bay từ các sân bay, điểm chuẩn khác tới đó, cũng như quy chế hoạt động cơ bản của họ. Dù có thỏa thuận cho phép hạ cánh khẩn cấp ở các sân bay Trung Quốc, trên thực tế chỉ có loại Mig-21 là có đủ dầu liệu, bán kính hoạt động để có thể sang đó hạ cánh. Mig-17 do chỉ hoạt động gần các sân bay cùng với sự hạn chế về tốc độ cũng như dầu liệu nên không có tác dụng. Trong những năm 1966 - 1967, chúng tôi được phổ biến lại là đã có gần chục lần Mig-21 của ta đã phải hạ cánh bắt buộc ở sân bay Ninh Minh. Lốp phi công chúng tôi cả Mig-21, Mig-17 sau năm 1968 về chiến đấu thì không ghi nhận được có chuyến bay nào phải hạ cánh như vậy.

Sơ đồ vẽ tay sân bay Mông Tự và Nam Ninh của Trung Quốc được chỉ định làm sân bay dự bị cho Không quân Việt Nam trong chiến tranh.



Gần đây tôi mới biết được các phi công Nguyễn Hồng Nhị, Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Đăng Kính, Nguyễn Văn Lý, Nguyễn Văn Thuận, Hoàng Biểu, Nguyễn Văn Cốc đã từng hạ cánh ở bên đó, sau khi đi chiến đấu về. Một trong những phi

công trên buộc phải vượt qua biên giới về sân bay của Trung Quốc hạ cánh thì bị một tốp Mig-19 lên đánh chặn ở ngay gần biên giới. Khi phát hiện ra vấn đề, người phi công ta đoán mấy phi công Trung Quốc này bị nhầm giữa Mig-21 với F-4 nên anh đã bật tăng lực, kéo thẳng lên độ cao 9-10km. Khi đi qua sân bay dự kiến hạ cánh thì anh tắt tăng lực, giảm hết lực đẩy động cơ và cho máy bay lộn xuống từ 9-10km tới 500m độ cao. Mấy chiếc Mig-19 theo không được khi phi công ta bật tăng lực kéo lên độ cao, nên đành bỏ con mồi. Sau khi phi công ta hạ cánh thì khoảng mười phút sau các phi công Trung Quốc cũng hạ cánh. Họ đã gặp nhau, bắt tay nhau. Viên phi công Trung Quốc cao hứng kể:

- Chúng tôi lên yểm hộ đồng chí, gặp một tốp F-4, chúng tôi bủa vây, làm nó phải cơ động cật lực mới thoát chạy được. Nhưng phải công nhận với đồng chí, đấy là tên phi công vô cùng tài ba và rất xảo quyệt nên mới thoát!

Người phi công ta chỉ cười trong im lặng và thâm nghĩ “Chúng mày chặn tao không được, bây giờ bốc phét!”

Viết đến đây, để thẩm định thông tin đó có chính xác không, tôi cầm điện thoại gọi cho Anh hùng Vũ Ngọc Đình, người chỉ huy, người thầy cũ của mình để hỏi. (9h55 ngày 13.11.2016). Anh Đình trả lời:

- Đúng là hồi chiến tranh chống Mỹ, những năm 1966 - 1967 ta đã có phương án sang hạ cánh bên đó khi không còn chỗ nào hạ cánh. Cũng có tới sáu, bảy người phải sang đó rồi.

- Anh đã bị lần nào chưa? - Tôi hỏi.

- Chưa, nhưng anh sang đây cùng với Nguyễn Đăng Kính theo một nhiệm vụ bí mật, rất đặc biệt, rất ít người biết.

- Nhiệm vụ gì thế anh? - Tôi mừng quỳnh, hỏi vội.

- Đến nay đã năm mươi năm, chắc chẳng phải giữ nữa, giải mật chắc được rồi. - Anh trả lời.

- Việc gì mà anh dẫn đo thế? - Tôi sốt ruột. - Ngày xưa tụi em có biết một số nhiệm vụ các anh đã làm mà không phổ biến, không biết có phải việc này không?

- Ủ. Có thể có vài người ở trung đoàn biết và có thể vài người trong các cậu biết nhiệm vụ này đây. Theo lệnh từ Quân chủng, anh và Nguyễn Đăng Kính được lệnh mang hai chiếc máy bay Mig-21 PFL (76) với bốn quả tên lửa đối không (P3C và PC-2YC) sang Nam Ninh và giao cho bạn giữ. Lúc đầu tưởng chỉ để cất giấu nhờ, nhưng sau mới biết là ta cho họ luôn hai chiếc máy bay đó.

- Ô, thế à? Em biết là mình có giúp và cho họ một số xác máy bay Mỹ còn khá nguyên vẹn. Sau 1975 cũng cho họ một số nữa (cả Liên Xô và Trung Quốc). Nhưng không nghĩ là lại nguyên chiếc máy bay Mig-21 mới và tên lửa mới như thế. Như vậy là anh cũng góp sức cho Trung Quốc xây dựng lực lượng không quân như bây giờ rồi đây nhé! - Tôi nói đùa trêu anh.

- Ủ, hồi đấy làm theo lệnh từ trên mà.

Một thông tin giúp tôi nghĩ thế. Nhưng sau đó ít bữa, tôi có dịp gặp và hỏi anh Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Đăng Kính hỏi thì các anh khẳng định không có chuyện cho Trung Quốc nguyên chiếc máy bay mới như thế. Anh Kính thì nói là “bay sang thì có, cho thì không”. Không biết là do bộ nhớ của anh Kính lâu ngày bị mai một hay là anh không muốn tiết lộ sự thật. Tôi cho rằng, việc giải mã này giống như việc xác định thời điểm Bác Hồ bí mật thăm Sở Chỉ huy Trung đoàn 921 tại làng Hương Gia. Anh Trần Hanh, lúc đó là Trung đoàn phó nói có, nhưng một số anh khác bảo không.

Câu chuyện cho hay tặng Trung Quốc hai máy bay Mig-

21 của anh Vũ Ngọc Đình tôi cho là anh nhớ nhầm vì thực ra những biến động về số lượng máy bay do Liên Xô viện trợ được các chuyên gia kỹ thuật của họ nắm khá chắc. Họ sẽ phản đối nếu có chuyện như vậy xảy ra.



Sau khi ăn Tết Kỷ Dậu một thời gian ngắn, vào cuối tháng 2, đầu tháng 3.1969, chúng tôi được lệnh làm công tác chuẩn bị. Lúc này, số lượng máy bay Mig-21 để ở sân bay Nội Bài đã lên tới hơn bốn mươi, gần năm mươi chiếc, kể cả những chiếc đang phải sửa chữa do bị thương trên không hay bị đánh bom ở mặt đất. Có cả loại Mig-21 F-13, F-76, các máy bay huấn luyện hai chỗ ngồi UMIG, cùng hơn ba mươi chiếc F-94 mới lắp ráp xong hồi giữa năm 1968. Chúng tôi sẽ đưa mười hai chiếc sang gửi ở Tường Vân, sử dụng toàn bộ các phi công của Phi đội 1 và Phi đội 5. Lúc đó, các biên đội được sắp xếp như sau: Mai Văn Cương - Nguyễn Ngọc Thiên; Nguyễn Văn Lý - Nguyễn Văn Khánh; Hà Quang Hưng - Bùi Văn Long; Nguyễn Cát A - Vũ Xuân Thiều; Phạm Phú Thái - Phạm Thành Nam; Trần Văn Cung - Nguyễn Hồng Mỹ. Dự kiến sẽ bay thành từng biên đội bốn chiếc, hạ cánh ở sân bay Mông Tự, sau đó nạp dầu để bay tiếp đến Tường Vân. Tổng quãng đường bay gần 1.000km nên buộc phải hạ cánh ở sân bay nằm giữa đoạn đường để đảm bảo an toàn. Đó là sân bay Mông Tự. Còn sân bay dự bị là Côn Minh.

Chúng tôi chuẩn bị đường bay, tính toán dẫn đường, học thêm ít tiếng Trung để báo cáo chỉ huy và các đài dẫn đường, định hướng của họ. Đồng thời chuẩn bị những tình huống xấu nhất khi trời xấu, hết dầu phải bỏ máy bay, nhảy dù xuống vùng núi đồi cao nguyên đầy đá và rừng. Tôi đã học qua tiếng Trung từ hồi phổ thông nên việc nói mấy câu xưng danh “tôi là phi công Việt Nam”, “cho tôi ăn cơm”... không khó khăn

gì. Nhưng mấy anh chưa được học qua thì đành chấp nhận hội thoại bằng tiếng bồi. Vừa chuẩn bị, chúng tôi vừa chờ đợi lệnh, vừa tham gia trực chiến và diễn tập cho tới tận cuối tháng 6, đầu tháng 7.1969 thì nhiệm vụ này mới được khởi động lại. Ngày 28.6.1969, chúng tôi chính thức nhận lệnh cũng như thay đổi một vài vị trí trong biên đội để lên đường.

Số liệu thông tin, tên gọi phi công, các sân bay và địa danh trên đường gửi máy bay đi Trung Quốc

<p> <u>ANH 1</u> 12. T. H. 13. M. H. 14. T. H. 15. T. H. 16. T. H. 17. T. H. 18. T. H. 19. T. H. 20. T. H. 21. T. H. 22. T. H. 23. T. H. 24. T. H. 25. T. H. 26. T. H. 27. T. H. 28. T. H. 29. T. H. 30. T. H. 31. T. H. 32. T. H. 33. T. H. 34. T. H. 35. T. H. 36. T. H. 37. T. H. 38. T. H. 39. T. H. 40. T. H. 41. T. H. 42. T. H. 43. T. H. 44. T. H. 45. T. H. 46. T. H. 47. T. H. 48. T. H. 49. T. H. 50. T. H. 51. T. H. 52. T. H. 53. T. H. 54. T. H. 55. T. H. 56. T. H. 57. T. H. 58. T. H. 59. T. H. 60. T. H. 61. T. H. 62. T. H. 63. T. H. 64. T. H. 65. T. H. 66. T. H. 67. T. H. 68. T. H. 69. T. H. 70. T. H. 71. T. H. 72. T. H. 73. T. H. 74. T. H. 75. T. H. 76. T. H. 77. T. H. 78. T. H. 79. T. H. 80. T. H. 81. T. H. 82. T. H. 83. T. H. 84. T. H. 85. T. H. 86. T. H. 87. T. H. 88. T. H. 89. T. H. 90. T. H. 91. T. H. 92. T. H. 93. T. H. 94. T. H. 95. T. H. 96. T. H. 97. T. H. 98. T. H. 99. T. H. 100. T. H. </p>	<p> 1. T. H. 2. T. H. 3. T. H. 4. T. H. 5. T. H. 6. T. H. 7. T. H. 8. T. H. 9. T. H. 10. T. H. 11. T. H. 12. T. H. 13. T. H. 14. T. H. 15. T. H. 16. T. H. 17. T. H. 18. T. H. 19. T. H. 20. T. H. 21. T. H. 22. T. H. 23. T. H. 24. T. H. 25. T. H. 26. T. H. 27. T. H. 28. T. H. 29. T. H. 30. T. H. 31. T. H. 32. T. H. 33. T. H. 34. T. H. 35. T. H. 36. T. H. 37. T. H. 38. T. H. 39. T. H. 40. T. H. 41. T. H. 42. T. H. 43. T. H. 44. T. H. 45. T. H. 46. T. H. 47. T. H. 48. T. H. 49. T. H. 50. T. H. 51. T. H. 52. T. H. 53. T. H. 54. T. H. 55. T. H. 56. T. H. 57. T. H. 58. T. H. 59. T. H. 60. T. H. 61. T. H. 62. T. H. 63. T. H. 64. T. H. 65. T. H. 66. T. H. 67. T. H. 68. T. H. 69. T. H. 70. T. H. 71. T. H. 72. T. H. 73. T. H. 74. T. H. 75. T. H. 76. T. H. 77. T. H. 78. T. H. 79. T. H. 80. T. H. 81. T. H. 82. T. H. 83. T. H. 84. T. H. 85. T. H. 86. T. H. 87. T. H. 88. T. H. 89. T. H. 90. T. H. 91. T. H. 92. T. H. 93. T. H. 94. T. H. 95. T. H. 96. T. H. 97. T. H. 98. T. H. 99. T. H. 100. T. H. </p>
---	---

Lẽ ra việc bay sẽ bình thường như trong các chuyến bay nhiệm vụ khác, nhưng đối với chúng tôi thì đây là chuyến xuất ngoại đầu tiên trên cương vị công tác chứ không phải đi nhờ qua đường đi học như trước kia nên có chút háo hức. Quá trưa, chúng tôi mới được phép mở máy và cả phi đội bay theo đúng hành trình trong điều kiện khí tượng khá thuận lợi rồi lần lượt hạ cánh xuống sân bay Mông Tự - một sân bay quân sự cách Côn Minh hơn 120km, có độ cao trên mặt nước biển 1.300m, đường băng dài 2.400m, rộng 50m, hướng hạ cánh 137° và 317°.

Tiếp đất nhẹ nhàng, chuẩn xác, đúng điểm chuẩn (T) cho máy bay. Thoát khỏi đường băng, trên đường lăn về sân đỗ trung tâm, tôi quan sát thấy có bốn chiếc Mig-19 và hai chiếc Mig-21 F-13 của Không quân Trung Quốc trực chiến ở ngay bãi đỗ đầu đường băng. Đón chúng tôi tại sân đỗ trung tâm là tổ thợ máy của trung đoàn được đưa sang từ trước bằng máy bay vận tải quân sự IL-14 cùng với các trang bị, khí tài bảo đảm cơ động cho một phi đội. Ngày mai, khi chúng tôi cất cánh, bay tiếp về Tường Vân thì họ sẽ lại lên máy bay vận tải quân sự này trở lại Nội Bài. Ở sân bay Tường Vân, đơn vị đã triển khai một tổ tiếp nhận và bảo quản máy bay theo quy trình kỹ thuật.

Sân bay Mông Tự là nơi đóng quân của sư đoàn bộ một sư đoàn không quân và một trung đoàn máy bay tiêm kích của Trung Quốc. Để ý quan sát, tôi thấy những máy bay chiến đấu của họ (Mig-21 F-13 và Mig-19) đều thuộc loại đã cũ, sử dụng từ rất lâu. Nếu tôi nhớ không nhầm thì ngay từ giữa những năm năm mươi thế kỷ trước, Liên Xô giúp Trung Quốc sản xuất các máy bay chiến đấu dòng tiêm kích Mig-17, Mig-19 và Mig-21 F-13. Vì vậy nền công nghiệp quốc phòng và công nghiệp hàng không Trung Quốc đã có cơ sở để phát triển. Tuy nhiên giữa hai nước có nhiều bất đồng nên Trung Quốc không được Liên Xô cho tiếp cận các trang thiết bị cải tiến của Không quân cũng như vũ khí, khí tài khác. Nhìn các máy bay sản xuất thế hệ đầu của Mig-21, Mig-19 thấy sự cũ kỹ, nhưng lại được bảo quản, lau chùi cực kỳ sạch sẽ, bóng lộn. Những đợt công tác sang các sân bay quân sự Trung Quốc sau đó, tôi vẫn thấy như vậy và thậm ước các máy bay của ta cũng được giữ gìn kỹ thế kia thì tốt biết bao nhiêu!

Một nhận xét nữa về các căn cứ không quân của họ mà

tôi được tận mắt trông thấy⁽⁷⁾ là họ có hệ thống hầm giấu máy bay được bảo mật rất kỹ càng. Không bao giờ thấy họ dàn máy bay từng dãy trên mặt đất như Việt Nam sau 1975. Chỉ có hai hay bốn máy bay trực chiến để ở hai đầu đường băng để có thể mở máy, xuất kích nhanh nhất. Sân bay quân sự Mông Tự này cũng chính là nơi làm lễ ra mắt công khai Trung đoàn Không quân tiêm kích 921 - Trung đoàn Không quân chiến đấu đầu tiên của Quân đội Nhân dân Việt Nam vào ngày 3.2.1964. Tôi chăm chú quan sát căn cứ không quân này. Đây chính là nơi tập hợp cuối cùng trên đất Trung Quốc của các phi công tiền bối để tập luyện, chờ đợi thời cơ trở về nước đánh Mỹ.

Khi chiếc xe đi sát qua mấy chiếc máy bay Mig-21 F-13 trực, tôi bỗng phát hiện hình như trong buồng lái máy bay cũng có sách đỏ “Mao Tuyển” và chỉ cho mọi người. Gần chiếc lán trực phía sát sân đỗ là các phi công chiến đấu Trung Quốc, nai nịt gọn gàng trong bộ đồ bay, người ngồi, người đứng nhìn chúng tôi, không thấy biểu hiện thái độ. Tôi tự nhiên giơ tay vẫy vẫy họ thay lời chào thì họ vẫy lại và mấy anh em trên xe cũng vẫy tay theo trả lời. Tôi thấy ánh lên từ khuôn ngực áo của họ tấm huy hiệu Mao Trạch Đông, to gần bằng lòng bàn tay cùng với cuốn sổ đỏ cầm một bên tay nữa làm nên một “đặc sản” của cách mạng văn hóa. Tôi cũng đã nghe về chuyện Trung Quốc làm cách mạng văn hóa nhưng không nghĩ là cuộc “cách mạng” này của họ còn kéo dài thế. Khi chiếc xe ca vòng vào khúc cua, từ trên cao có thể thấy toàn cảnh sân bay Mông Tự. Ấn tượng chính là mười hai chiếc Mig-21 PFM (F-94) của Việt Nam nằm gọn gàng, sáng rực, nổi trội trên sân bay. Cho đến giờ, tôi vẫn nhớ được hình ảnh tự hào đó.

Chúng tôi về căn cứ đóng quân, doanh trại của đơn vị

7. Kể cả đến năm 2.000, khi tôi là thành viên trong Đoàn Quân sự Bộ Quốc phòng.

không quân Trung Quốc. Qua sân vận động, nơi ra mắt Trung đoàn 921. Khu tập thể lực có cả tổ hợp thể thao gồm các sân bóng rổ, bóng chuyền, xà, tạ... một ngôi nhà khá lớn giống như hội trường và sân bóng rổ rộng rãi, chắc là sân thi đấu. Chúng tôi được lệnh xuống xe chờ để ban lãnh đạo đơn vị chiêu đãi.

Bữa chiêu đãi chiều hôm đó đã diễn ra vô cùng long trọng với đủ loại “sơn hào hải vị”. Đồ ăn, thức uống chồng chất những cửa ngon vật lạ, những lời có cánh được đưa ra về Bác Hồ, Bác Mao, về cách mạng Việt Nam, cách mạng Trung Hoa, về keo sơn gắn bó môi hở răng lạnh... và những bài hát hữu nghị *Việt Nam - Trung Hoa núi liền núi, sông liền sông, Hoa một miên* cùng những bài ca cách mạng của cả hai nước. Bữa chiêu đãi kéo dài. Chúng tôi thấy thấm mệt muốn về nghỉ ngơi từ lâu mà thấy họ vẫn liên tục đưa thức ăn, rượu, ca, múa, hát. Đến lúc Đội trưởng Mai Cương thay mặt anh em phi công cảm ơn, xin về nghỉ ngơi để mai còn làm nhiệm vụ mà họ cũng còn dùng dằng mãi mới cho về.

Tối sáng hôm sau, ra tiếp thu máy bay, chúng tôi mới tá hỏa. Các anh em tổ thợ máy báo cáo “Dầu niêm phong máy bay đã bị phá hết rồi!”. Rõ ràng, có ai đó đã mở hết các khoang máy bay của chúng ta, đây là các máy bay Mig-21 PFM (F-94) do Liên Xô viện trợ cho Việt Nam và đã có những cải tiến mới nhất. Cuối cùng chúng tôi quyết định phải kiểm tra kỹ khả năng bảo đảm an toàn cho nhiệm vụ chuyển máy bay về cất giữ ở sân bay Tường Vân. Vụ việc này sẽ được báo cáo lên cấp trên khi về nước. Chúng tôi không còn lựa chọn nào khác, cất cánh bay tiếp về Tường Vân.

Từ Mông Tự, lấy hướng Tây Bắc rẽ qua Côn Minh rồi đi tiếp. Từ đây trở đi, chúng tôi hầu như chỉ bay trên núi non hiểm trở, bay qua những đám mây lơ lửng trên nền màu xám bạc của núi đá và rừng già. Từ độ cao 5.000 - 6.000m nên quan sát được địa hình khá rộng. Đến từng điểm quy định, chúng tôi

báo cáo và xin hướng bay về bằng tiếng Hoa, rồi so sánh vị trí các đài điểm và đài dẫn xa các sân bay để xác định vị trí. Bay một quãng đường dài trên địa hình xa lạ, toàn núi non, ít làng mạc và con người, khiến tôi có cảm giác hơi cô đơn và ảo não. Cho đến khi nhìn thấy hồ Đại Lý thì tôi mới thở phào, dẫn đội bay tiếp về sân bay Tường Văn gần đó. Trên đài chỉ huy sân bay giờ đã là người Việt, là phi công, cán bộ chỉ huy của Trung đoàn 910 đứng ra chỉ huy. Chúng tôi lại được nhắc nhở về độ cao sân bay lớn, phải chú ý mật độ không khí thấp, hạ cánh phải giữ tốc độ lớn hơn bình thường 20-30km/h, cảnh báo về gió cạnh⁽⁸⁾ phải chú ý chống dạt cho máy bay v.v...

Rồi chúng tôi cũng hạ cánh ngon lành trên sân bay lạ, có độ cao hơn mặt biển gần 2.000m. Tôi lăn về sân đỗ theo chỉ dẫn, mở nắp kính buồng lái thì một luồng khí lạnh tràn vào kèm theo tiếng gió rít vi vút. Người cán bộ thợ máy đón tôi ở chân cầu thang máy bay trong bộ trang phục Quân Giải phóng nhân dân Trung Quốc làm tôi hơi ngỡ ngàng. Nhưng khi bỏ mũ bay, nghe anh nói và chào bằng tiếng Việt thì tôi cũng bật cười:

- Ôi giỏi! Cứ tưởng bố là quân Tàu ra đón!

Chúng tôi thông báo tình hình máy bay cho người thợ máy ghi vào sổ lý lịch theo dõi. Tiếp sau biên đội tôi là biên đội anh Trần Văn Cung. Tôi cùng Phạm Thành Nam đứng chờ anh Cung để cùng về. Anh Trần Văn Cung xuống thang máy bay cười rất tươi. Thấy người mặc quân phục Trung Quốc tới liền hỏi:

- Nỉ hảo, nỉ hảo!

8. Gió cạnh là gió thổi vào máy bay đang bay nhưng có góc khác với hướng bay. Là gió từ cạnh sườn thổi vào từ hai bên. Gió thổi vuông góc với hướng bay là gây tác động lớn nhất làm máy bay dạt sang bên cạnh, nếu tính cùng tốc độ gió.

- Anh viết nhận xét vào sổ này nhé!

Người thợ máy cười cười, nói lý nhí. Anh Cung tiếp tục vừa ngoáy ngoáy hai lỗ tai, vừa tươi cười:

- Ủa pu tung, ủa pu tung!

Tôi với Nam buồn cười lắm rồi nhưng cố nén. Thấy người thợ máy tiếp tục chìa cái cuốn sổ ghi chép ra và nói gì đó, anh Cung lớn tiếng:

- Pu tung, pu tung! - Liếc thấy tôi và Nam đứng gần đấy, anh gọi cầu cứu - Ông Thái, ông Thái. Cái thằng Tàu nó nói gì mà tôi không nghe được, tai ù quá!

Tôi với Nam không nhìn được nữa, cười phá lên:

- Ông cứ nói tiếng Việt đi, nó là thằng vô Tàu, ruột Việt nên hiểu tiếng Việt đấy!

- Cái gì? - Anh Cung quát to. Tôi lại gần, ghé sát vào tai anh nói:

- Nó là thằng người Việt, thợ máy của ta, sao cứ phải nỉ hảm ba tiếng Tàu bồi ra làm gì?

Lúc đó mới thấy mặt anh giãn ra, cười ngất:

- Ôi, thế à! Tớ cứ tưởng...

Về sau thỉnh thoảng chúng tôi lại lôi chuyện này ra trêu thì anh bảo, vừa mở cabin ra, thấy toàn lính Tàu, cứ tưởng bọn mình hạ cánh nhầm sân bay!

Sau đó, chúng tôi lên xe về nơi đóng quân của thầy trò trường Không quân Việt Nam tại Tường Vân. Do nằm ở độ cao lớn gần 2.000m sâu trong lục địa, tại vĩ tuyến 25°26', trên cả chí tuyến Bắc nên không khí Tường Vân khô rang, nhiệt độ mùa hè nhưng cũng thấp. Trên xe nhìn ra cửa sổ thấy một màu vàng vàng cỏ úa với đất, đá và sỏi hoang vu. Thỉnh thoảng, cơn gió cao nguyên tung bụi mù mịt. Con đường ngoằn ngoèo dẫn qua từng dãy đồi vắng lặng như vậy một đoạn dài mới ra khỏi

địa giới sân bay. Lác đác trên đồi có một vài cây chịu rét, chịu hạn khảng khiu. Còn sát mặt đất, hình như chỉ có cỏ, loại cỏ lá nhọn hoắt. Chợt phát hiện một bầy chó hoang đang xâu xé con mồi gì đó dưới một tán cây đứng trơ trọi giữa sườn đồi. Khi xe đến gần thì chúng tôi thấy có một cái bọc treo ở chạc ba thân cây. Tôi căng mắt nhìn:

- Cái gì như một bàn chân người, chân một em bé đang lủng lẳng thò ra kia?

Một cán bộ trường Không quân đáp:

- Đúng đấy. Ở đây người ta có tục lệ Mộc táng như thế cho những đứa trẻ không may mất sớm. Người dân ở đây nói, những gia đình có điều kiện thì sẽ đóng quan tài nhỏ bằng gỗ rồi treo lên cây. Còn dân nghèo không có tiền mua quan tài, chỉ bọc xác đứa trẻ vào mấy mảnh chiếu, quần áo cũ rồi treo lên cây thôi!

Một cơn rừng mình chạy dọc sống lưng tôi. Người sỹ quan chỉ tay về phía dưới đồi, nơi đang diễn ra cảnh rượt đuổi của một binh sỹ gác sân bay người Trung Quốc với một người dân rách rưới, khắc khổ.

- Kìa, những cảnh như thế này chúng tôi thấy thường xuyên. Dân ở đây đói khổ lắm nên họ mò vào một số bãi rác từ các đơn vị trong sân bay để kiếm ăn. Nếu gặp lính Trung Quốc là bị đánh cho thẳng cánh. Lính quay báng súng, động thẳng vào đầu, vào mặt đến tóe máu, bất kể già trẻ, phụ nữ, trẻ con. Mao Chủ tịch nói: “Chính quyền trên đầu ngọn súng mà!” - Chúng tôi vẫn còn chưa hết kinh hoàng vì cảnh sói hoang xé xác em bé chết thì tiếp tục sốc vì cảnh người dân bị đánh.

Nhân dịp gần đây mạng xã hội rộ lên chuyện nữ phi công J-10 Trung Quốc tử nạn, các phi công chúng tôi ngồi với nhau vẫn chia sẻ một sự thật của Trung Quốc mà tôi không tìm thấy

được ở Việt Nam. Đó là, khi xảy ra “Đại nhảy vọt” hay “Cách mạng Văn hóa” dù có muôn vàn khó khăn về kinh tế, mức sống vốn đã thấp kém càng sa sút thấp kém, xăng dầu, vật tư, phụ tùng không phải lúc nào cũng đủ cho Không quân (cũng như các ngành khoa học kỹ thuật mũi nhọn khác) thì Trung Quốc vẫn đầu tư duy trì lực lượng Không quân chiến đấu và đội bay biểu diễn, duy trì các phòng nghiên cứu kỹ thuật cao (tên lửa, máy bay, nguyên tử và sau này vào những năm 1990 - 2000 là Công nghệ thông tin, chiến tranh mạng, công nghệ cao). Phải nói họ đã dám thất rất chặt lưng, buộc rất chặt bụng để có bước tiến vĩ đại như ngày nay.

Về đến doanh trại, chúng tôi được phát thêm áo ấm cùng những lời cảnh báo giữ gìn sức khỏe trong điều kiện khí hậu khắc nghiệt ở đây. Đứng ngoài trời một lúc mà không có áo ấm thì lạnh thấu xương ngay. Tuy là trường Không quân Việt Nam, nhưng trong bộ khung giáo viên và các cơ quan của ta vẫn có phi công, sỹ quan các ngành của Trung Quốc. Họ giúp ta cả trong tổ chức, điều hành, hiệp đồng với các đơn vị của họ, cả trong đào tạo phi công cùng các giáo viên bay Việt Nam. Có lẽ, công tác hậu cần, bảo đảm thì hoàn toàn do phía Trung Quốc làm, nên khi vào nhà ăn theo tiêu chuẩn bay (hình như cho cả phi công, giáo viên Trung Quốc) thì cách thức, tiêu chuẩn, các món ăn hoàn toàn theo kiểu Trung Quốc.

Vào trong nhà ăn tiêu chuẩn bay ở Tường Vân đã thấy ngay mùi vị ẩm thực Trung Hoa dạt dào đưa vào mũi. Những nồi to hấp bánh bao, mì mằn thắn, trứng luộc sẵn cho chúng tôi tự chọn. Các món ăn mặn khác nấu riêng từng loại như thịt, cá, rau... thì phải đặt. Nhưng phải tự lấy hay có người mang đến tôi không nhớ nữa. Có vẻ thức ăn rất hợp khẩu vị của Phạm Thành Nam và Hà Quang Hưng nên thấy hai ông bạn chén cật lực rất vui vẻ. Ngoài ra, còn có cả sọt hoa quả

như lê, táo, mắc cạp rửa sạch sẽ để tráng miệng cùng một số loại bánh ngọt cũng được để sẵn bên cạnh thùng nước chè pha sẵn. Ngon và tiện. Tôi đánh giá Trung Quốc nuôi phi công tốt hơn Việt Nam.

Bữa ăn sáng ngon lành, đủ chất, hợp khẩu vị trong không khí khá lạnh ở Tường Văn càng khiến tôi hào hứng ăn đến căng bụng. Báo hại cho chúng tôi, việc phải đến đã đến. Chúng tôi phải cấp tập xếp hàng ở khu nhà vệ sinh công cộng, một căn nhà gần như nửa chìm, lợp mái tranh dài. Mỗi không gian nhỏ bé có vách ngăn cao ngang đầu, có cửa chắn phía trước cùng móc khóa thô sơ. Dãy nhà này có tới 30 hay 40 gian “buồng cá nhân” như vậy. Phía sau là tường và một lối đi phía dưới cho người vào thu dọn phân. Người sử dụng tiện ích vệ sinh nặng đồng loạt ngồi trên một thanh xà chắc chắn để xả thải xuống phía dưới sâu tới 1-1,5m. Tôi còn nhớ ở Phú Thọ xưa cũng đã có kiểu nhà vệ sinh này ở đường dốc Tỉnh, gần cầu Trắng, nhưng nhỏ hơn nhiều. Nhưng chỗ đó chỉ đủ chỗ cho 4-5 người. Mục đích là để lấy phân về ủ thành phân bắc bón rau, màu.

Buồn cười nhất là khi một ông người Việt đi vào thì gặp một ông người Trung Quốc đi ra. Ông người Việt chào to như đã quen biết từ lâu “nỉ-hảo, nỉ-chư-phan-lơ-mấy-yếu?” (chào anh, anh ăn cơm chưa?) làm tôi bật cười và người Trung Quốc kia cũng bối rối. Tôi lắc đầu: “Đây là chỗ đi ị mà bố lại hỏi người ta chưn-phan-lơ-mấy-yếu - tức là ăn cơm chưa thì không được nhé”. Anh chàng Việt Nam cười ngượng ngịu.

Trong mấy ngày chờ cho anh em thợ máy làm công tác bọc dầu bảo quản máy bay gửi lại Trung đoàn 910, đồng thời chờ chuyển bay của máy bay vận tải quân sự sang đón, chúng tôi được dẫn đi thăm quan chợ Tiền Sở. Tôi tranh thủ mua mấy cuốn sổ ghi chép, ít dầu xoa về làm kỷ niệm.

Khi về, Phạm Thành Nam kể “tao ra chợ nhìn thấy mấy con lợn dài loãng ngoằng, bé tí xiu, gầy gơ xương nom cú như là mấy con rồng” làm chúng tôi cười nghiêng ngả! Đây là mấy con lợn thả rông, gầy guộc, thân dài, mõm dài, trông rất lạ mắt, chạy lông nhông bới rác, ăn bần khắp chợ. Chỉ có Phạm Thành Nam bằng con mắt họa sỹ mới nhận ra sự khác biệt vui vui như thế.

Chúng tôi còn được sang Tường Văn vài lần nữa, không có gì đặc biệt. Chỉ khác là không được đón tiếp long trọng như lần các máy bay chúng tôi ở sân bay bị mất dấu niêm phong. Cũng có vài lần được đơn vị sở tại và trường Không quân bố trí đi tắm nước nóng ở suối nước nóng tự nhiên. Nhà tắm nước nóng có đội ngũ “thợ tắm”. Người ta kỳ cọ cực kỳ sạch sẽ, có bài bản từ đầu đến chân và cuối cùng vo tròn ghét bần từ người thành viên rồi ném bệt một phát xuống cho ta thấy. Anh nào lấm ghét thì “quả ghét” to bằng quả bóng bàn, ít thì bằng quả táo ta hay quả quất. Người thợ tắm là nam giới, cỡ ngoại tứ, ngũ tuần, chứ không có thợ khác giới.



Viết đến đây, tôi liên tưởng đến cuộc Chiến tranh biên giới 1979, dấu mốc lịch sử tằm tối giữa hai nước mà thế hệ chúng tôi trực tiếp tham gia, chứng kiến. Hồi đó, lớp chúng tôi năm anh em, trừ anh Phạm Tuân chuyển sang đào tạo phi công vũ trụ, còn bốn người tốt nghiệp học viện Gagarin tháng 6.1980. Sau ba năm học (tiết kiệm 1 năm học tiếng Nga) phải về nước sớm tới cả tháng để nhường chỗ cho việc tổ chức Ô-lym-píc Matx-cơ-va 1980.

Chiến tranh biên giới mới qua hơn một năm. Tình hình kinh tế, sinh hoạt, đời sống của nhân dân cực kỳ khó khăn. Vừa về tới Hà Nội, tôi lấy ngay xe đạp chạy một vòng quanh

thành phố để nhìn, ngắm và cảm nhận cuộc sống. Trên đường hầu như toàn xe đạp, rất ít xe máy. Tôi thấy những khuôn mặt gầy guộc, đăm chiêu, sạm nắng gió, cắn cúi, vội vàng đạp xe trên các con đường thủ đô.

Suốt dọc đường, không thấy được một nụ cười, không thấy được những khuôn mặt rạng ngời niềm tin như trong chiến tranh chống Mỹ chứ chưa nói là sau giải phóng Sài Gòn 1975. Rõ ràng đã và đang có một cái gì đó đổi thay theo hướng tiêu cực trong cuộc sống và trong tư tưởng của mỗi người.

Tôi về Phú Thọ thăm ba mẹ tôi. Ba tôi gần đây sức khỏe giảm sút nhiều, ba phải đi cấp cứu ở bệnh viện vì dính hậu bối. Trong lần về nhà mang đồ đạc vào viện cho ông, thấy cuốn sổ ghi chép công tác của ông và tôi đã giữ để đọc những lúc trực chăm trông ông ở bệnh viện. Nhân tiện nói về tình hình chống Trung Quốc đang nóng bỏng, ông có chỉ cho tôi đoạn ghi chép mà ông và số ít lãnh đạo tỉnh Phú Thọ được phổ biến từ những năm 1960 về tình hình quan hệ với các nước lớn trong phe xã hội chủ nghĩa. Trong đó, tôi nhớ là những ghi chép này đã phân tích kỹ tính chất quan hệ giữa lãnh đạo Trung Quốc với lãnh đạo ta; giữa nước lớn Trung Quốc với Việt Nam; định hướng đoàn kết, tận dụng tối đa tính tích cực của người cộng sản Trung Quốc, Liên Xô để giúp ta kháng chiến.

Lãnh đạo Đảng, Nhà nước ta đã luôn hiểu tình thế, mối quan hệ phức tạp với Trung Quốc. Việc một số dư luận và thông tin cáo buộc ta mất cảnh giác trong chiến tranh 1979 ở biên giới phía Bắc là không đúng sự thật. Hoặc là họ chỉ thấy một vài hiện tượng cụ thể mà không thấy tổng thể. Thực ra có thể có nhiều đối sách trong quan hệ đối ngoại và ý kiến khác nhau là chuyện bình thường, nhưng phê phán lịch sử khi không có đầy đủ thông tin vào thời điểm xảy ra sự kiện thì không nên và không cần thiết. Lịch sử đã đặt Việt Nam ta nằm

cạnh Trung Quốc và ta nên học tiền nhân cách ứng xử để vừa bảo vệ được Tổ quốc vừa giữ được bản sắc, văn hóa Việt.



Lần thứ hai mang gửi máy bay sang trường Không quân ở Trường Văn Trung Quốc, chúng tôi phải hạ cánh và tá túc tạm thời ở sân bay Yên Bái. Lúc này, sân bay mới được công binh Trung Quốc giúp xây dựng xong và được biên đội Phạm Ngọc Lan, Nguyễn Văn Khánh và Hoàng Biểu, Hà Quang Hưng bay nghiệm thu từ tháng 4.1969. Các công trình phụ trợ, bảo đảm chưa hoàn chỉnh nên chúng tôi được đưa vào “tạm trú” trong một dãy nhà lợp lá cọ, cách sân bay 5-6km. Xung quanh là rừng cây rậm rạp. Thời tiết xấu. Mây thấp. Mưa phùn. Độ ẩm cao tới mức quần áo khô ráo đem treo trên mắc thì sáng hôm sau đã như sũng nước, mặc trên người thì hôi hám, khó chịu. Nhưng sợ nhất là những con vắt.

Vắt màu xanh lá, từ những cành, lá cây ven đường ven nhà luôn sẵn sàng “nhảy dù” vào người đi qua hay bám vào vách, vào tường rồi chui vào trong nhà. Nửa thân dưới vắt bám trụ vào một vật cứng, nửa thân trên vươn lên ngo ngoáy xung quanh đánh hơi, thấy chỗ nào có mùi người thì lần tới. Lúc vắt bò như con sâu bình thường, lúc như con sâu đo. Chúng lặng lẽ tiến công, lặng lẽ đeo bám vào quần áo, giày dép, từ đó lần vào trong, chỗ nào da dẻ mềm mại, mạch máu lưu thông nhiều thì cắm một đầu vòi vào hút. Đến khi thấy nhột nhột, ngứa ngứa, nhóp nhóp, đưa tay lên gãi, xoa tay lên cổ, kê chân, bấp chân, thậm chí lên tới cả đùi, bẹn mới tá hỏa, nhảy dựng lên, giật mạnh cái cục thịt lành lạnh, bầy nhầy đầy máu ấy mãi mới ra được. Chúng tôi phải đốt một cái bếp củi khói mù giữa nhà để xua độ ẩm, hong phơi quần áo và để trị mấy con vắt này bằng cách lấy than củi dể vào đốt - nó mới chịu nhả ra và rơi xuống

nền đất. Chúng tôi dùng que gấp bỏ vào bếp than. Nghe nổ đánh bép! Bốp túc!

Hôm sau chúng tôi đi kiểm tra và “thông điện”⁽⁹⁾ cho máy bay trên chiếc xe tải không mui với hai dãy ghế chạy song song với thành xe. Ra khỏi khúc ngoặt vào lán ở, thấy từng tốp lính Trung Quốc từ tám đến mười người thành từng tiểu đội, cuốc, xẻng trên vai cùng những khẩu hiệu và ảnh lãnh tụ Mao Trạch Đông. Họ vừa đi vừa hát “san-ta, xí-ta...”, cố nghe nhưng chẳng hiểu họ hát gì. Tôi thắc mắc với viên sỹ quan tác chiến:

- Bọn họ làm gì thế?

- Lính công binh Trung Quốc giúp ta làm sân bay về quá nửa rồi. Đây là lính đào hầm. Họ đào hầm ngang dọc quanh sân bay này nhiều lắm. Nói là để làm hầm phòng thủ.

- Các anh có biết hết chỗ họ đào không? - Chúng tôi hỏi tiếp.

- Chúng tôi sao biết được hết. Chắc quân khu, tỉnh đội biết thôi!

Xe đi tiếp ra đến mấy thửa ruộng giữa hai hẻm đồi, chỉ vào lính Trung Quốc đang làm ruộng, viên sỹ quan sân bay nói tiếp:

- Họ cũng tự tăng gia sản xuất rau cỏ, nuôi trâu bò, lợn gà để cải thiện đời sống.

Nhìn ra giữa ruộng, thấy mấy đồng phân chuồng to tướng, chắc để bón lót, chuẩn bị cho vụ trồng rau tiếp theo. Khi gặp những tốp lính, tôi chú ý tới những khuôn mặt họ và nhận thấy một sự căng thẳng, nhẩn nhện như hóa đá. Không thấy một biểu cảm nào của sự vui vẻ, một nụ cười. Đi tiếp đoạn nữa, có lẽ bếp ăn của đơn vị Trung Quốc, thấy một dãy chuồng lợn,

9. Từ kỹ thuật để sấy sười ẩm thiết bị điện, điện tử trên máy bay.

chuồng bò. Chúng tôi vô cùng ngạc nhiên thấy trong một chiếc chuồng bỏ không có một người lính Trung Quốc đang quỳ, mặt cắm xuống đất, không dám ngẩng lên. Viên sỹ quan sân bay cho biết:

- Thằng này bị phạt đấy. Ở đây họ phạt lính kinh lắm. Những người bị đầu tở, giết, xong vùi xác ở góc rừng xung quanh đây không ít.

Gần đến sân đỗ máy bay, chúng tôi thấy một lũ trẻ Việt Nam. Chắc là chúng đi vào rừng lấy măng. Vừa đi vừa hát “trên to, dưới to, không bằng ở giữa nó to!...” theo giai điệu bài hát của lính Trung Quốc khi đó. Chúng tôi bật cười. Công nhận mấy chú ga-vơ-rốt rừng rú này giỏi sáng tác.

Điện Kính Thiên và nhiệm vụ siêu mật

Song song với nhiệm vụ gửi bớt máy bay sang Trung Quốc thì chúng tôi vẫn thay nhau trực ban chiến đấu, thực hiện các nhiệm vụ tác chiến theo yêu cầu của Bộ Quốc phòng là tham gia chi viện, yểm hộ bộ đội ta trên các chiến trường, đường vận tải chiến lược, khu vực cửa khẩu nối sang nước bạn.

Một buổi tối trung tuần tháng Tư, sau khi đi trực về, tôi được Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân gọi lên gặp riêng. Ngắn gọn là sáng sớm mai, tôi đi với Đại đội trưởng lên Bộ Quốc phòng nhận nhiệm vụ đặc biệt. Phán đoán lần này chắc phải đi xa, vào sâu trong chiến trường phía Nam để chuẩn bị cho các đòn đánh của Không quân thời gian tới nên thủ trưởng trung đoàn đã chỉ thị chuẩn bị một chiếc xe com-măng-ca đít vuông (Gaz-69), mấy can xăng, vài yển gạo, nồi niêu xoong chảo và cả mấy lồng gà cùng mấy thùng lương khô để ăn trên dọc đường đi.

Đêm đó, tôi đã thao thức một lúc lâu vì phần khởi được trên tin tưởng lựa chọn đi làm nhiệm vụ với người anh, người thầy dày dạn kinh nghiệm như Đại đội trưởng. Nhưng tôi cũng thấy lo lo không biết nhiệm vụ là gì, vào chiến trường thì ác liệt gian khổ đến thế nào. Tôi chỉ mong ước nếu phải hy sinh thì ngồi trên máy bay mà đánh nhau chứ bị bom rơi, đạn bắn

ở dưới đất thì chán lắm! Lo thì lo vậy nhưng chỉ ít phút sau tôi đã ngủ say sưa, không mộng mị... cho tới khi có người kéo rồi giật mạnh vào chân, tôi mới bừng tỉnh. Tôi vụt dậy như cái máy, thu xếp chăn màn, gấp nếp vuông vắn. Sau đó cầm theo chiếc ba lô đựng đồ đạc, quần áo quân phục, quần áo bay, thùng mũ bay đã được chuẩn bị từ tối hôm trước ra cửa hầm. Đại đội trưởng đã đứng chờ sẵn. Tôi bước theo anh xuống con dốc gập ghềnh tới chỗ đỗ xe trước cửa nhà ăn của chúng tôi dưới chân đồi.

Hai chiếc xe, một chở các phi công trực chiến hôm nay là của Đại đội Ba và một chiếc xe con chở chúng tôi. Xe rẽ vào con đường đi ra thị trấn Đa Phúc. Trời buổi sáng đầu hè mát mẻ, vắng lặng. Lấp ló phía đông vài sợi mây phản chiếu ánh mặt trời ửng đỏ, báo hiệu ngày nắng đầu hè đã tới. Ra tới Quốc lộ 3, xe tăng tốc lao vun vút về phía Hà Nội. Từ khi Mỹ buộc phải ngừng ném bom miền Bắc, những đoàn xe vận tải quân sự vẫn còn phải nguy trang bọc kín vài màu cỏ úa nhưng không còn phải chạy vào ban đêm nhiều như trước nữa. Vì vậy con đường trông thông thoáng và rộng rãi hẳn. Thỉnh thoảng có đoàn xe tải vài chục chiếc nép hẳn vào lề đường, dưới tán rừng cây xà cừ, bụi tre ngủ yên lành. Mặt đường tuy đã được sửa gấp sau các trận bom đạn và mưa gió nhưng cũng không được bằng phẳng lắm.

Gần một giờ chạy xe, chúng tôi mới đến cầu Đuống. Đường càng xấu hơn. Cầu Đuống đã dính bom Mỹ từ năm 1967⁽¹⁰⁾. Ngành giao thông vận tải đã phải gia cố để bảo đảm tạm thời việc đi lại thời chiến. Nhưng phía trước còn một cửa ải nữa mới sang được Hà Nội, đó là cầu Long Biên.

Cầu Long Biên sắp vào tuổi bảy mươi, vừa bị thương nặng

10. Trước kia cầu Đuống còn có tính năng là cầu xoay.

nề qua trận chiến ác liệt. Cầu bị đánh sập một nhịp ngày 11.8.1967 và được sửa chữa tạm để bảo đảm giao thông, giờ đây đã quá tải vì số lượng xe qua cầu tăng nhanh. Đường từ cầu Đuống đến cầu Chui khá vắng vẻ, hai bên đường chỉ có ruộng vườn. Nhưng ra đến đường giao cắt với quốc lộ 5 ở cầu Chui, lại có thêm lượng không nhỏ xe cộ từ cảng Hải Phòng mang các loại hàng hóa quân sự, dân sinh về Hà Nội và các tỉnh phía bắc sông Hồng thì có vẻ tấp nập hơn nữa. Trời đã sáng hẳn. Chúng tôi vượt sông Hồng khi cầu Long Biên đã nhận những tia nắng sớm đầu tiên từ phía hạ lưu, hướng đông. Theo hướng dẫn từ trước, người lái xe đưa chúng tôi đến chiếc cổng bé nhỏ trên tường thành ở phố Hoàng Diệu. Từ đó có thể nhìn thẳng ra Quảng trường Ba Đình lịch sử (qua phố Bắc Sơn và Đài liệt sỹ bây giờ).

Chúng tôi vừa bước xuống xe thì chiếc cổng nhỏ bằng sắt cũng mở. Tôi theo chân Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân bước vào. Trước mặt tôi là không gian xanh tươi rộng rãi, yên ắng, rợp bóng cây. Tôi lảng máng đoán đây có thể là Tổng hành dinh. Không khí vắng lặng làm tôi có cảm giác hơi rờn rợn, giống như khi còn nhỏ lạc vào mấy ban thờ của ngôi đền Đôm ở thị xã Phú Thọ. Cảm giác hồi hộp càng tăng khi tôi theo bước Đại đội trưởng dẫn đường đi sâu vào bên trong.

Đi trong sự u tịch, thanh khiết và cảm giác linh thiêng ấy mà tôi đâu biết hàng nghìn, hàng trăm năm trước, nơi này thực sự là chốn thiêng liêng không mấy ai được vào. Tôi mãi mê ngắm khối kiến trúc tự nhiên cao vọt, vuông vắn bên trái, hai con rồng đá từ phía trên sân chạy theo các bậc thềm bằng gạch lao xuống dưới nhưng chỉ hình dung đó là những con linh vật trang trí trong đền đài chùa chiền. Tôi bỗng giật mình thấy mọi người chứng lại, đứng nghiêm chờ đợi. Càng sống sờ hơn vì người đang tiến về phía bậc thềm lại chính là vị Đại tướng huyền thoại Võ Nguyên Giáp. Một sĩ quan chạy vội từ bậc

thềm xuống đón và nói nhỏ với ông:

- Thưa anh, hôm nay Bộ Tổng Tham mưu triệu tập mấy anh em phi công của Trung đoàn 921 lên nhận nhiệm vụ do anh Phùng Thế Tài giao.

Tôi ngẩng nhìn vị Đại tướng, Tổng Tư lệnh trong sự ngưỡng mộ. Ông mặc bộ quần áo quân phục màu cỏ úa. Áo dài tay bỏ trong quần gọn gàng. Tôi ngạc nhiên khi dưới chân Đại tướng không phải đôi giày đen tương xứng với bộ quân phục giản dị trong hình ảnh quen thuộc mà lại là đôi dép lê bằng xốp, quai nhựa mềm màu xanh. Tôi không thích đôi dép ở vị trí đó và tôi nhớ nó là vì thế.

Đại tướng nghe báo cáo xong, đưa mắt nhìn về phía chúng tôi, gật gật và bước tiếp lên bậc thềm giữa hai bên rồng đá. Bước đi của ông vẫn khoan thai, nhưng có lẽ phía trước là những việc quân, việc nước nặng nề nên tôi có cảm giác như ông hơi vội. Chúng tôi được dẫn tiếp theo bậc thềm mà vị Đại tướng vừa đi qua để vào một khoảng sân khá rộng trước khi tới tòa nhà hai tầng án ngữ gần hết bề ngang chiếc sân. Mở cửa hội trường ở tầng một, phía bên trái tòa nhà chiếm tới ba hay bốn gian phòng khá rộng, chúng tôi đã thấy các sỹ quan của Bộ Tổng Tham mưu đang làm công tác chuẩn bị cho buổi giao nhiệm vụ cùng với những bản đồ và sơ đồ.

Tôi không còn nhớ khi đó Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ Tư lệnh Không quân cử những ai đi cùng chúng tôi lên nhận nhiệm vụ, nhưng chắc chắn phải có tới gần một chục vị quần xanh cùng đến dự. Một vị sỹ quan, hình như Thượng tá của Bộ Tổng Tham mưu đứng ra chỉ dẫn chỗ ngồi và thông báo: “Khi có báo động phòng không, mời các đồng chí đi ra phía cửa trái này để tới hầm trú ẩn”. Ồ, thì ra chỗ này được nâng cao lên đồ sộ như vậy là để đặt hầm trú ẩn cho Tổng hành dinh của Bộ Tổng Tham mưu. Chỗ này chính là Bộ Chỉ

huy Quân sự Pháp để lại đây ư?

Khi nhận nhiệm vụ xong, anh Ngân có báo cáo với các đồng chí ở Bộ Tổng Tham mưu:

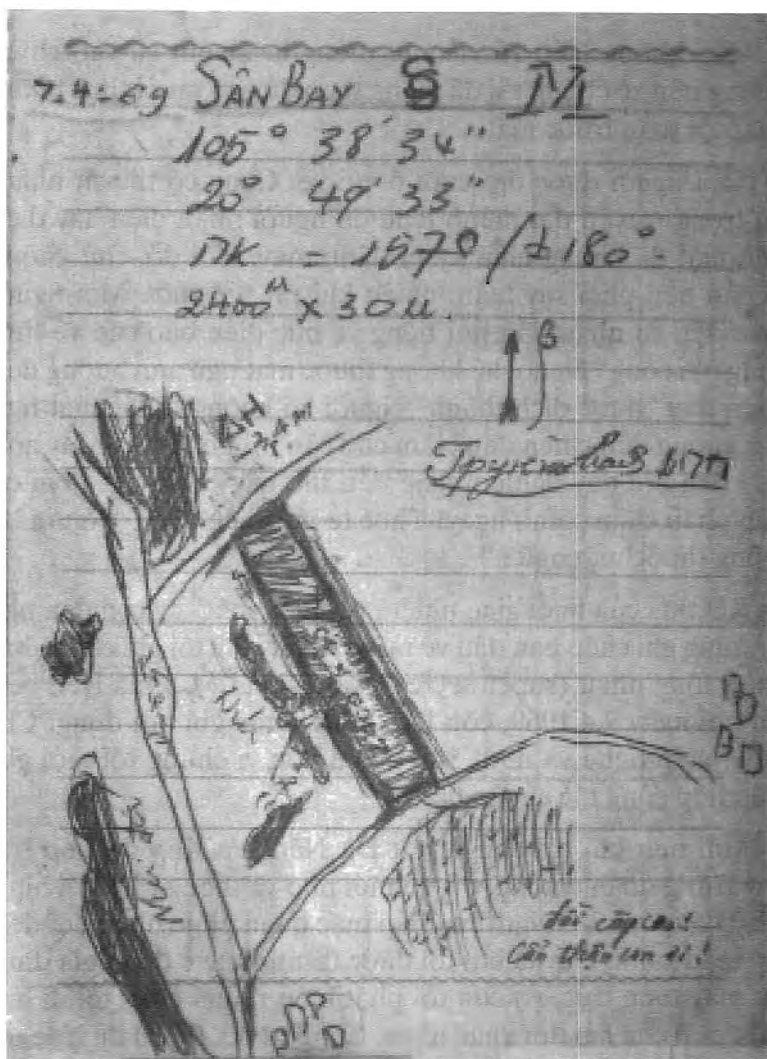
- Vì không hiểu rõ việc gì, tưởng là nhiệm vụ vào chiến trường nên xe chúng tôi đã mang theo đủ gạo muối thực phẩm cho một tuần trước mắt.

Mọi người được dịp cười ồ vui vẻ. Cũng có thể sự nhầm lẫn trong truyền đạt mệnh lệnh do người nhận điện hay dịch điện mật đã không hiểu ký tự đánh máy. Hồi đó, chữ không có dấu nên phải suy luận, nhiều khi rất tức cười. Mọi người nhắc đến sự nhầm lẫn nổi tiếng về bức điện báo cáo về tình trạng phi công “Nguoi lai khong thuoc mat ngu anh huong den chien dau” được dịch thành “Người lái không thuộc mắt ngu ảnh hưởng đến chiến đấu” làm cho cấp trên bức xúc. Mấy anh phi công hồi này nghiện ngập đến thế này thì hỏng! Phải có biện pháp chấn chỉnh ngay! Thực tế bức điện đó là “Người lái không thuộc mật ngữ...”

Kết quả của buổi giao nhiệm vụ “siêu mật” ấy còn đến nay là những ghi chép ban đầu về một sân bay mà tôi ghi chú là hai chữ S lồng nhau (super secret!) và chữ cái M. Phía trên bên trái ghi ngày 7.4.1969, còn lại không được ghi nội dung. Chỉ được phép nghe và nhớ! Sau đó về đơn vị chúng tôi mới ghi chép tiếp công tác chuẩn bị.

Mãi đến khi tôi chuyển từ Đà Nẵng ra Kép để tiếp tục làm Trung đoàn trưởng, thì tôi mới nhớ và thông cảm với hình ảnh Đại tướng Võ Nguyên Giáp mặc quân phục nhưng đi dép xộp màu xanh. Đây là khi tôi được tranh thủ về thăm gia đình sau mấy tuần trực, vợ con tôi phát hiện ra hai chân tôi đi hai chiếc dép của hai đôi khác nhau. Cũng từ đó, tôi có đủ lý lẽ để biện minh cho hình ảnh mặc quân phục đi dép lê của vị Tổng Tư lệnh là khi tuổi tác và công việc đè nặng lên đôi vai trách

nhệm thì không phải lúc nào con người cũng “complete” được.



Sơ đồ sân bay Miếu Môn

Trung đoàn trưởng Trần Mạnh

Công tác chuẩn bị cấp tập diễn ra ngay khi trở về đơn vị, nhưng không hiểu sao nhiệm vụ bị gác lại sau chuyến đi khảo sát sân bay Miếu Môn do Trung đoàn trưởng Trần Mạnh dẫn đầu diễn ra vào tháng 5.1969. Tôi nhớ hôm đó trung đoàn tổ chức tới ba xe đi khảo sát địa hình sân bay. Xe số 1 do Trung đoàn trưởng làm trưởng xe. Cũng trên xe, có Trung đoàn phó kiêm chủ nhiệm dẫn đường Phạm Ngọc Lan và một đến hai sỹ quan tham mưu tác chiến. Xe số 2 có Trung đoàn phó kiêm chủ nhiệm xạ kích Nguyễn Nhật Chiêu. Cùng xe có Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân, tôi và hình như có cả Nguyễn Tiến Sâm cùng vài phi công nữa của Đại đội 3 đi xe dít vuông Gaz-69. Xe số 3 là xe hậu cần, mang các thứ bảo đảm hành quân. Cuộc đi từ căn cứ không quân Nội Bài đến sân bay Miếu Môn kéo dài hai ngày. Tuy đường sá không xa nhưng khó đi, phải qua mấy chiếc cầu nên không thể tăng tốc độ xe chạy. Việc xem xét, kiểm tra địa hình, chất lượng đường bằng hay tĩnh không sân bay không để lại dấu ấn trong trí nhớ của tôi. Nhưng việc đi công tác cùng Trung đoàn trưởng Trần Mạnh làm tôi có thêm kỷ niệm âm áp về ông.

Hôm đó trời bắt đầu vào hè, nắng nóng đầu mùa và những cơn gió Lào sớm làm chúng tôi ai cũng muốt mồ hôi. Trên

đường về từ sân bay Miếu Môn ra Quốc lộ 6, tự nhiên thấy xe phanh lại đột ngột. Chúng tôi được yêu cầu trật tự và ngồi yên trên xe. Tuy nhiên, trời nắng nóng nên mắt trước mắt sau chúng tôi nhảy búng ra khỏi chiếc xe dít vuông để chui vào tán mấy cây xoan dọc đường đứng đợi. Nhìn xa hơn ra phía trước, thấy Trung đoàn trưởng đang lò dò men theo mấy bụi cây ven đường, rồi thấy ông kê súng lên ngắm. Bộp! Tạch! Tiếng súng thể thao giữa đồng ruộng vắng vẻ chả có tí gì ra dáng cuộc đi săn mà tôi tưởng tượng như phim ảnh đã được xem.

- Trượt rồi cụ! - Có tiếng ông trợ lý - Cụ làm phát nữa đi!

Tôi mon men đến gần, thấy Trung đoàn trưởng lom khom, lò dò lựa chiều để tiến thêm mấy bước nữa rồi kê súng lên thân một cây xoan mọc ở chân bờ đường. Tôi ngược nhìn lên phía “mục tiêu” mà Trung đoàn trưởng nhắm tới: một con chim cu đi ăn lẻ. Hơi chói mắt nếu ngắm bắn từ vị trí mà ông đang ngồi. Bộp! Tạch! Lại không trúng! Tôi tiến sát tới ông và rụt rè ngỏ ý:

- Hơi bị chói. Thủ trưởng cho em bắn thử một phát được không ạ?

- Thái hả? - Ông nhìn tôi móm mém cười thật hiền - Có biết bắn không?

- Cứ cho thanh niên này thử một phát xem sao cụ ơi! - Có tiếng ai đó ủng hộ.

- Dạ, em chưa bắn súng này bao giờ. Nhưng thủ trưởng cứ cho em thử ạ!

Ông vẫy tôi lại gần, trao khẩu súng rồi thân thiết cốc vào đầu tôi nói:

- Ngắm kỹ nhé, chia đôi khoảng sáng, đầu ruồi chính giữa điểm bắn là trúng đấy!

Tôi thấy ẩm áp trong lòng khi ông cốc nhẹ vào đầu. Tôi ngồi xổm, kê súng lên ngắm vào con chim cu gáy bị bắn hụt hai lần mà vẫn điềm nhiên “gù, gù”. Lấy điểm ngắm kỹ càng, tôi từ từ xiết cò. Bụp! Con chim lộn cổ rơi xuống. Đám cây mâm xôi đầy gai có những trái chín đỏ. Mọi người cùng reo lên trúng rồi, rơi rồi, khá lắm. Nó bị thương nặng, thôi vào tìm đi. Người lái xe của Trung đoàn trưởng lao đến bụi cây rậm rạp, rồi quay ra lắc đầu:

- Không chui vào được! Cũng không thấy nó đâu nữa!

Tôi quay lại trao trả súng, cảm ơn thủ trưởng Trần Mạnh. Ông tươi cười cầm lại khẩu súng:

- Lần đầu bắn thế là được đấy. Chỉ tội không phát được bụi cây để tìm được đuôi chim như tìm đuôi máy bay để tính công thôi!⁽¹¹⁾

Anh em phi công chúng tôi đều rất yêu quý ông và hay bàn tán:

- Cụ Mạnh có đáng cán bộ chính trị nhiều hơn quân sự ấy nhỉ!

Tôi nhớ có lần ông vào chủ trì rút kinh nghiệm một trận đánh ở khu Bốn (1968) trong mấy căn hầm mà phi công chúng tôi ở sơ tán. Ông xuất hiện bất ngờ đúng lúc Lương Thế Phúc, tôi và hai, ba anh em nữa đang làm trò đi đều kiểu lính Nga áp sát ngay sau anh Phạm Ngọc Lan, dáng điệu khệnh khạng cùng đôi chân bè bè ra hai bên. Ông làm chúng tôi giật mình không kịp xử lý gì sau câu chào của anh Lan với Trung đoàn trưởng. Ông bắt tay anh Lan, cười hiền hậu với chúng tôi rồi ông xoay bàn tay gõ vào trán tôi:

11. Mỗi khi phi công bắn rơi được một chiếc máy bay địch, người ta thường tìm đuôi máy bay bị bắn rơi để ghi công cho phi công.

- Ồ, lại còn định trêu cả Trung đoàn phó nữa cơ à?

Tôi vội đứng nghiêm đần mặt ra chịu trận y như khi xưa nghịch ngợm trong lớp bị thầy bắt được. Mấy anh em đều như ngong cả lưỡi rồi cười trừ:

- Dạ, chúng em đang tập đi đều theo Trung đoàn phó ạ!

- Mấy thằng... phi công rồi mà đùa như con nít. - Ông móm mém cười khà khà.

Tôi cảm nhận được từ ông sự bao dung, độ lượng như bậc cha chú, lòng nhân ái, vị tha như người anh cả với tội em út quậy phá trong gia đình.



Có lẽ lớp phi công đoàn Mig-21 khóa 3 đều cảm nhận được tình cảm từ ông khi đã được trực tiếp gặp gỡ, tiếp xúc. Trước đó, chúng tôi chỉ được nghe về ông qua các anh em phi công lớp trước, qua các anh sỹ quan tham mưu, chính trị trong trung đoàn về một người chỉ huy tâm huyết, tài ba, nhân ái, về vị thủ trưởng đam mê săn bắn thú rừng, chim muông, về một Trần Mạnh móm mém, có thể một mình chén hết cả phích kem Tràng Tiền hay kem Bốn Mùa mà anh em cơ quan mỗi lần qua Hà Nội công tác về mua quà tặng ông. Nhưng đến giờ tôi biết thêm về một Trần Mạnh đầy suy tư, đầy trăn trở, cõi trần ngồi như tạc tượng ở lán trực cạnh cửa hầm sở chỉ huy; mắt nhìn xa xăm mà không thấy gì ngoài những tình huống chiến thuật giữa máy bay ta với máy bay địch, với những dần vật liệu mình chỉ huy, dẫn dắt anh em vào đánh như thế được chưa, tại sao không đánh được. Chúng tôi càng thấy ông đau đầu hơn, khắc khổ hơn mỗi lần có tổn thất. Những lúc ấy, đôi tay ông không ngừng xoa lên ngực, lên bụng, lên vai như đang kỳ cọ tắm rửa. Đã có lúc, anh em tham mưu trung đoàn khắc họa người chỉ huy của mình bằng hình ảnh “vừa kỳ ghét vừa nghĩ kè, nghĩ

mèo đánh giặc!”. Và không chỉ có vậy, ông trở nên dữ dằn trong một tình huống đau xót, bất lực khi nhìn thấy phi công của mình hy sinh trong trường hợp vô cùng đau đớn...

Đó là vào ngày 26 tháng 4 năm 1967. Biên đội máy bay Mig-21 của phi công Trần Thiện Lương xuất kích chiến đấu quay về sân bay hạ cánh thì bị biên đội Mig-17 đang bay tuần tiểu bảo vệ sân bay phát hiện. Chiếc máy bay của phi công Trần Thiện Lương bị biên đội hai chiếc Mig-17 bám theo. Mig-17 tưởng nhầm đây là máy bay F-4 của Mỹ. Chọn đúng lúc chiếc Mig-21 đang giảm tốc độ và vòng vào tuyến bay quy định để hạ cánh ở bãi đỗ trước đài chỉ huy bay của sân bay Nội Bài, Mig-17 lạnh lùng bám theo, đưa chiếc Mig-21 thành mồi ngon vào vòng ngắm.

Trung đoàn trưởng Trần Mạnh lúc này đang có mặt tại đài chỉ huy bay ngay giữa sân bay, đã phát hiện ra ý đồ nguy hiểm từ những chiếc Mig-17 khi thấy chúng ngoặt gấp làm các động tác chiến đấu quyết liệt để bám theo chiếc Mig-21 lúc này đang quá yếu ớt với tốc độ nhỏ, động tác từ tốn, nhẹ nhàng vòng vào hạ cánh. Ông phát cảnh báo với những chiếc Mig-17, rồi chỉ huy Mig-21 làm động tác cơ động. Không ai làm theo lệnh của ông cả, vì Mig-17 không cùng rãnh sóng liên lạc, còn Mig-21 lại yên trí là mình đã về tới căn cứ, có pháo tên lửa và cả biên đội Mig-17 đang yểm hộ đây rồi. Ông liên tục ra lệnh, từ khẩu lệnh mạnh mẽ, cứng rắn đến nổi khùng lên mà không thể ngăn được. Phi công Mig-17 lạnh lùng bám cò. Chiếc Mig-21 của Trần Thiện Lương linh trợn ổ đạn bắn thẳng từ những khẩu pháo ca-nông 30 ly và 23 ly trong thân và cánh chiếc Mig-17. Khựng lại! Chòng chành! Bốc cháy! Rồi nhanh chóng rơi xuống. Trung đoàn trưởng Trần Mạnh nghiêng rằng, ném mạnh chiếc micro vì bất lực nhìn chiếc Mig-21 rơi và phi công Trần Thiện Lương không kịp nhảy dù.

Phi công Trần Thiện Lương sinh năm 1942 tại huyện Chợ Lách, tỉnh Bến Tre. Anh tập kết ra Bắc năm 1954, đi bộ đội năm 1961, học bay ở Liên Xô, tốt nghiệp trong đoàn 2 Mig-21 cùng các anh Phạm Thanh Ngân, Hà Văn Chúc, Đặng Ngọc Ngự, Nguyễn Văn Cốc. Anh là một trong số người được vào tham gia trực chiến đầu tiên của đoàn bay và có số lần xuất kích khá cao vào thời điểm đó nhưng chưa có dịp đánh và bắn rơi máy bay Mỹ. Anh được đánh giá là phi công có nhiều triển vọng của đoàn bay này.

Trung đoàn trưởng Trần Mạnh là cán bộ quân đội, trưởng thành từ người lính trên chiến trường Khu 8 Nam Bộ. Ông được kết nạp Đảng và học trường Quân chính Quân khu 8. Khi thành lập Tiểu đoàn 308 thì ông được bổ nhiệm làm Chính trị viên tiểu đoàn. Ông theo tướng Đồng Văn Cống ra Bắc từ trước khi có Hiệp định Paris năm 1954. Sau đó ông được đi học khóa 9 trường Sĩ quan Lục quân, được bổ nhiệm chính ủy trung đoàn trước khi đi học bay. Cùng cảnh xa quê hương miền Nam nên ông đặc biệt yêu quý những phi công người miền Nam như Đồng Văn Đe, Nguyễn Văn Lung, Nguyễn Đức Thuận, Trần Thiện Lương. Sau sự việc đau buồn xảy ra với phi công Trần Thiện Lương, ông đã mạnh tay gia tăng một loạt các biện pháp bảo đảm chỉ huy, thông tin liên lạc, hiệp đồng giữa không quân với các lực lượng phòng không mặt đất và giữa các đơn vị không quân với nhau, cũng như việc nhận diện máy bay ta - địch của các phi công để tránh nhầm lẫn.



Tôi đang miên man nghĩ về vị Trung đoàn trưởng yêu quý của chúng tôi trong nắng, nóng, bụi đường và những cú xóc nảy người thì chiếc xe phanh kít, dừng lại trước quán nước trên đường vào một thị trấn nhỏ. Quán nghèo, vài ấm nước chè xanh, chè mạn, mấy chiếc lọ đựng kẹo dổi, kẹo vùng, lạc, thêm

một vài bao thuốc lá Tam Đảo, Tam Thanh bán từng điếu. Cô chủ quán tuổi cỡ hai năm, hai bảy, da bánh mật, người đầy đặn, có duyên, nhanh nhẹn mời chào, rót nước ra chén, ra bát xới lời mời mọc. Anh chồng lấy thêm bát uống nước, ghé ngồi cho khách. Tôi không nhớ lúc đó đã có những đối thoại gì giữa anh chàng Nguyễn Tiến Sâm với cô chủ, chỉ thấy anh chồng có vẻ hơi già và yếu ớt so với cô chủ quán cứ gườm gườm nhìn Sâm với ánh mắt không mấy thiện cảm.

Chắc Nguyễn Tiến Sâm lại buông lời trêu ghẹo cô chủ quán. Mấy anh em chúng tôi thốn hết cả ruột gan khi nghe Nguyễn Tiến Sâm bô bô:

- Này em gái! Đàn ông tụi anh như cái gậy của thằng mù ấy mà. Đến đâu chọc đấy! Thông cảm nhé!

Tôi toát mồ hôi hột vì cái sự mạnh mẽ đến trơ trụi như thế. Trung đoàn trưởng Trần Mạnh thì vẫn mỉm cười, móm mém⁽¹²⁾. Ông đứng dậy và để anh chồng giảm bớt căng thẳng, ông cốc một cái rổ đau vào đầu Sâm:

- Ôi! Cái thằng! Cứ mồm mép quá trời thế này à!

Tôi mỉm cười ngấm cái biệt danh mà anh Ngô Văn Phú đặt cho Sâm là “Sâm sành” thật chính xác. Anh giải thích “nó tán láo không biết ngược, mặt cứ trơ trơ như mảnh sành ấy!”.

- Thôi, tranh thủ uống nước rồi lên xe đi, muộn giờ rồi. - Trung đoàn trưởng giục. Chúng tôi hiểu ý hóp vội mấy ngụm nước rồi kéo nhau đứng lên. Sâm vẫn hí hí cười.

12. Hình như hàm dưới của ông bị hàm ngược hay bị rụng mấy cái răng gây ra móm, tôi không nhớ nữa.

Hạ cánh thử nghiệm ở sân bay Miếu Môn

Chuẩn bị cấp tập như là ngay ngày mai phải thực hiện, nhưng phải hơn một năm rưỡi sau, nhiệm vụ hạ cánh thử mới thành sự thật. Theo một dòng ghi chép ngắn ngủi với hai chữ S lồng vào nhau và chữ M thật to (nghĩa là siêu mật “Miếu Môn thực hiện 4.11.1970”) thì người được giao nhiệm vụ hạ cánh thử trên Mig-21 ở Miếu Môn cuối cùng lại là biên đội Cốc - Thái. Lúc này Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân đã đi học tại Học viện Ga-ga-rin Liên Xô cùng với anh Hà Quang Hưng. Người kế nhiệm chức Đại đội trưởng Đại đội 1 là anh Mai Cương, anh Nguyễn Văn Cốc được bổ nhiệm làm Đại đội phó, còn tôi là Biên đội trưởng⁽¹³⁾.

Chiều hôm trước, chúng tôi tiến hành rà soát lại phương án hạ cánh thử ở sân bay dã chiến bằng đất do công binh ta làm tại Miếu Môn. Nhiệm vụ được bổ sung tập cất giấu, sơ tán máy bay vào hầm đục thông trong núi mà năm trước khảo sát còn chưa có. Được cơ quan tham mưu binh chủng phổ biến đường sá đi lại, hướng dẫn đường lăn máy bay vào trước cửa hầm, chúng tôi chuẩn bị thêm về các phương án xử lý bất trắc khi hạ

13. Hồi đó là Trung đội trưởng trung đội bay.

cánh ở sân bay dã chiến bằng đất có địa hình không thật thuận lợi, không đạt tiêu chuẩn như ở Nội Bài.

Tháng 11.1970, những đợt gió mùa đông bắc đã thay nhau thổi về, xua dần cái nắng, nóng, oi ả của thời tiết giao mùa. Tiết trời đã lành lạnh với mây ngàn lúc ào ạt tràn về rồi nhanh chóng tan biến, lúc xầm xì, lắt rắc mưa rơi. Lớp phi công chúng tôi trải qua hai mùa huấn luyện chiến đấu đề cao với nhiều bài bay thực nghiệm kết hợp các loại máy bay, tập không chiến, đánh mục tiêu mặt đất, mặt nước với các trận đánh trình sát không người lái ở mọi độ cao đã rất vững chắc, tự tin cùng kỹ thuật bay, chiến thuật, cách đánh cơ bản. Tôi thực sự không cảm thấy lo lắng tí nào về nhiệm vụ này.

Trời hơi se lạnh. Mây tầng thấp nằm đến bảy phần ở độ cao sáu, bảy trăm mét. Tầng cao mây mỏng tám đến mười phần, độ cao trên hai, ba nghìn mét. Chúng tôi được sở chỉ huy nhắc nhở, ở Miếu Môn mây dày sát mấy ngọn núi gần đó. Yêu cầu chú ý quan sát và điều chỉnh đường bay cho phù hợp địa hình và độ cao đám mây.

Khoảng 9 giờ sáng hôm sau, từ sân bay Nội Bài, biên đội tôi được báo động cấp 1, lên máy bay chờ lệnh mở máy. Sau ít phút lệnh mở máy được phát ra từ sở chỉ huy. Hôm nay người trực chỉ huy là Thiếu tá, Trung đoàn phó Nguyễn Nhật Chiêu. Tôi lẫn máy bay theo Đội trưởng Cốc xếp hàng ngay ngắn trên tuyến xuất phát. Lệnh cất cánh vang lên, tôi bóp chặt tay phanh và đưa tay ga lên lớn nhất, chăm chú quan sát thời điểm phát lệnh bật tăng lực, nhanh chóng thực hành theo lệnh rồi bỏ phanh, đưa chiếc chiến đấu cơ như được xổ lồng vọt lên cùng Đội trưởng.

- Thu càng! Thu cánh tà! - Lệnh từ Đội trưởng. Tôi bỗng thấy một đám khói đen phọt ra dữ dội từ ngay ống xả phản lực

của động cơ cùng một vật tung tóe ra từ đám khói. Tôi giật mình, vội điều khiển máy bay tránh ra:

- Máy bay anh có bị sao không?

- Máy bay không sao. - Đội trưởng Nguyễn Văn Cốc trả lời.

Tôi nghe tiếp lệnh từ sở chỉ huy, tiếng của Thiếu tá Nguyễn Nhật Chiêu:

- Số Một chú ý giữ trạng thái. Kiểm tra các chỉ số của động cơ và các hệ thống liên quan.

- Nghe rõ! - Tiếng Đội trưởng trả lời.

- Lên độ cao 1500m, vòng lại trên đỉnh một vòng. - Ngay sau đó sở chỉ huy phát lệnh tiếp cho tôi. - Số Hai báo cáo lại tình hình.

Tôi báo cáo lại những gì mình thấy và dự đoán, chắc không đi nữa rồi đây. Chỉ ít giây sau, trực chỉ huy Nguyễn Nhật Chiêu ra lệnh dứt khoát:

- Số Một đình chỉ nhiệm vụ! Số Hai tiếp tục thực hiện nhiệm vụ. Chú ý Mig-17 đang vào hạ cánh ở M rồi!

Cả hai chúng tôi đều trả lời “Nghe rõ!”. Anh Cốc chỉ huy tiếp:

- Số Hai tách đội, thực hiện nhiệm vụ!

- Nghe rõ!

Tôi điều khiển máy bay, bay theo hướng 193° ở độ cao 800m, giơ tay trái tắt khóa phanh bánh trước theo quy định khi phải hạ cánh ở sân bay đất nện như Miếu Môn.

Tôi hơi bất ngờ khi được chỉ định đi làm nhiệm vụ một mình ngay sau khi cất cánh thể này. Tuy nhiên, tôi nhanh chóng trấn tĩnh, bay đúng hành trình. Do được bay qua khu

vực này khá nhiều lần, nhất là khi làm nhiệm vụ diễn tập làm “quân xanh”, “quân đỏ” cho các sư đoàn bộ binh “tập trận” trước khi vào chiến trường hai năm vừa rồi nên địa hình khu vực dù có bị mây che phủ năm đến bảy phần tôi vẫn nhận ra.

Tôi cho máy bay bay qua đỉnh sân bay theo hướng cắt chéo với đường băng. Máy bay trườn qua những dãy núi đá trùng điệp của khu vực chùa Hương, Ninh Bình, Hòa Bình để vòng lại, theo hướng hạ cánh từ vòng bốn. Tôi từ từ giảm độ cao, chui xuống dưới mây, lách nhẹ qua mấy đỉnh núi, giảm tốc độ 700km/h, bay qua đỉnh sân bay, lắc cánh mấy lần để quan sát, nhận biết địa hình sân bay, tôi xin phép vào tuyến bay để làm động tác hạ cánh thử một lần trước khi vào hạ cánh thật. Được chỉ huy cất hạ cánh sân bay đồng ý, tôi cho máy bay bay vào vòng một, thiết lập đường bay theo tuyến hạ cánh. Từ vòng bốn, tôi ngắm chuẩn các vị trí địa hình, thả cánh tà 45° và cho máy bay lao xuống. Tới 100m độ cao, cách đầu đường băng 1000m - chỉ huy cất hạ cánh nhắc “Đường xuống tốt rồi. Anh bay lại vào hạ cánh đi!”

Theo đúng kịch bản, tôi vẫn cho máy bay xuống thấp hơn vì thực ra cái khó nhất của cú hạ thử hôm đó là ảnh hưởng từ vật cây cao đầu đường băng tới tâm lý, tới quan sát và quyết định của phi công trong điều khiển máy bay để bảo đảm không quá cao vì sợ hàng cây mà không hạ cánh được đúng chỗ quy định cách đầu đường băng 100-150m. Nếu hạ quá sâu vào trong đường băng sẽ dẫn tới chạy xả đà đến hết sân bay mà không dừng máy bay được. Việc thứ hai là xem ảnh hưởng của dãy núi đá, tuy không cao nhưng nằm gần sát đường băng, cách hơn 100m với độ cao tới 50-70m. Tuy nhiên, người chỉ huy cất hạ cánh (tôi không nhớ là của Trung đoàn 923 hay 921) hôm đó rất nguyên tắc nên liên tục giục giã tôi “Bay lại! Bay lại đi” với giọng điệu ngày càng căng và gắt. Tôi tiếp tục giảm độ cao và chỉ bay lại khi máy bay ở độ cao chuẩn bị ra băng để hạ cánh

từ 7-10m sau khi đã tường tận các chương ngại vật khó chịu ở sân bay.

Cú hạ cánh thật trong lần tiếp theo không có gì khó khăn nữa. Tôi được hướng dẫn lẫn vào con đường nhỏ xíu do công binh ta mới làm để vào cửa hầm giấu máy bay mà lần đi khảo sát trước chưa thấy có. Cú hạ cánh để lại phía sau đám bụi vàng khè, nhưng rồi nhanh chóng tan đi vì gió thổi ngang, vuông góc với đường băng, khá mạnh. Theo sự chỉ dẫn của những người lính công binh đứng làm cọc tiêu, tôi lẫn vào sát dãy núi đá dựng đứng và dừng lại ở một bãi trống bằng bê tông mới dọn dẹp ngay trang mà người thợ máy của trung đoàn đã cơ động xuống trước. Tắt máy, dừng máy bay xong đã thấy chiếc thang sắt quen thuộc bắc ngay cạnh buồng lái. Tôi mở nắp buồng lái, nhanh chóng xuống thang và trả lời người tổ trưởng “máy bay tốt”. Ngay sau đó, tôi đứng nghiêm báo cáo với Phó Tổng tham mưu trưởng Phùng Thế Tài:

- Báo cáo thủ trưởng...

Chưa kịp để tôi nói hết câu, ông phẩy tay:

- Máy bay thằng Cốc hỏng gì à?- Rồi cũng không đợi tôi kịp trả lời thì ông đã tiến đến sát tôi, khịt khịt mũi, giơ tay bắt - Hạ cánh có khó không?

Tôi vội trả lời như sợ “cụ” lại chuyển sang vấn đề khác:

- Báo cáo thủ trưởng, cũng không khó lắm ạ!

Đi sau ông còn cả mười lăm, hai mươi sỹ quan của Bộ Tổng Tham mưu, Không quân, Công binh. Ông vỗ vỗ tay ra hiệu cho mọi người chú ý, rồi nói nhát gừng:

- Ta đã tiếp thu và đưa vào hầm hai chiếc Mig-17. Tốt rồi. Giờ đến lượt thằng Mig-21 này. Đưa nó vào cho an toàn! Vì

trần của hầm và cửa hầm còn vướng kết cấu cửa sắt, nó nhỏ và thấp hơn hầm của các ông ở Nội Bài đấy. Xin các ông cẩn thận cho! Há?

Rồi ông quay lưng bỏ vào đứng ngay trước cửa hầm. Từ vị trí này, ông trực tiếp chỉ huy việc đẩy máy bay vào hầm. Đúng như ông dự tính, chiếc đuôi đứng của Mig-21 cao gần sát trần của công trình hầm chứa máy bay, nên phải xoay đi xoay lại vài lần mới qua được cái vị trí cao nhất của khung sắt giữ cánh cửa. Tôi đồ rằng khi thiết kế người ta quên tính đến bộ khung đỡ phía trên và dưới cỡ nào cho phù hợp. Khi phát hiện ra nó chiếm mất độ cao an toàn cho máy bay khi đưa vào hầm thì các bộ phận thi công đã phải cắt một khoanh khung sắt cỡ 30-40cm ở chính giữa hầm chừa chỗ cho chiếc đuôi đứng chui lọt và đục đẽo để gắn thêm kết cấu giữ bộ khung sắt đó nằm sát đỉnh cao nhất của trần. Khi đẩy máy bay vào giữa hầm, cái ngã ba để xoay xở máy bay làm quá khít nên cũng phải quay đi quay lại nhiều lần mới yên vị được. Nhìn sang bên cạnh, tôi đã thấy hai chiếc Mig-17 để gọn ghẽ.

Xong việc, chúng tôi được dẫn qua bên kia hầm, xuyên ngang dãy núi đá để tới vị trí đóng quân của đơn vị công binh làm hầm. Tôi gặp hai phi công Mig-17 đã hạ cánh trước tôi gần một tiếng. Hình như đó là anh Nguyễn Phi Hùng với Lương Đức Trường hay là Hoàng Ích. Phong cảnh nơi đây thật đẹp. Các dãy núi đá cứ liên tiếp xếp thành hàng theo hướng Tây - Tây Bắc, Đông - Đông Nam cách nhau từ vài trăm mét đến vài cây số. Giữa các dãy núi đá là những rừng cây, phần nhiều là tre trúc mọc bên các bờ suối, còn trên lưng chừng núi chủ yếu là những cây có bộ rễ khỏe bám chắc, xuyên sâu qua từng ngách nhỏ của kẽ đá mới sống được. Phía dưới các tán cây cao là những cây gai, cây mâm xôi hay còn gọi là chùm dũm. Nơi nào có tí đất thì có sim, mua hay cây si, cây gạo.

Ra tới một con suối khá rộng, nước trong xanh, nhìn tận đáy với gần 1m nước, tôi giật mình khi nhìn thấy mấy cô gái, chắc người Mường, mặc áo chèn có hoa văn, nhưng để hở phần bụng trên chiếc váy màu chàm. Chưa được nhìn thấy kiểu ăn mặc ngồ ngổ, lạ mắt thế này bao giờ nên tôi rất nhớ và ấn tượng. Họ mang theo mấy ống bương to đi lấy nước cùng chiếc sọt đựng sau lưng, trông thật duyên dáng. Cách đây khoảng 1km là nơi đóng quân của đơn vị công binh. Ở đó có một bản dân tộc Mường, các anh công binh thường giao lưu với dân bản. Chắc các cô gái này từ bản Mường đó.

Tổng Tham mưu phó Phùng Thế Tài chiêu đãi anh em chúng tôi bữa cơm, rượu. Món canh măng là đặc sản ở đây tôi thích nhất. Về món khoái khẩu RTC (rượu, thịt chó) của Tổng Tham mưu phó Phùng Thế Tài, tôi không nhớ đơn vị công binh có làm không. Phải mang máy bay về đơn vị ngay buổi chiều nên mấy anh em phi công chúng tôi không uống hợp rượu nào, gắp ăn nhanh để về nghỉ.



Hơn bốn mươi năm sau, trong một lần gặp gỡ với anh Cốc, anh Chiêu, tôi nhớ và kể lại chuyện hạ cánh thử ở Miếu Môn cho hai anh nghe. Thật mừng vì các anh đều nhớ. Tôi hỏi:

- Căn cứ vào đâu mà anh ra quyết định nhanh thế, khi yêu cầu tôi một mình đi thực hiện nhiệm vụ, còn Đội trưởng Cốc thì ở lại?

Anh Nguyễn Nhật Chiêu trả lời:

- Các cậu bay thế nào thì chúng tớ biết cả. Tớ tin là có Đội trưởng hay không có Đội trưởng thì những phi công như các cậu đã được thử lửa, đã được chuẩn bị ắt sẽ hoàn thành nhiệm vụ!

Tôi vẫn thắc mắc, chất vấn:

- Anh biết là lúc đó em mới có hai mươi một tuổi, sao vẫn tin? Vì sau này nhiều anh em phi công về đơn vị ba, bốn, thậm chí năm, bảy năm mới vào trực chiến được. Khi em ở cơ quan về chỉ huy đơn vị các phi công đã có thâm niên giờ bay, có tuổi đời hai năm, hai bảy rồi mà cho bay tập chuyển trường đến sân bay cấp 1, đầy đủ điều kiện bảo đảm mà một số cán bộ trung đoàn còn e ngại, không dám cho bay.

- Phải biết tin tưởng cấp dưới, mạnh dạn bồi dưỡng, thử thách. Hãy cho họ vào chỗ khó để họ tìm cách thoát ra ngay trong thời bình thì mới có được phi công chiến đấu thực thụ. - Anh Chiêu trăm ngâm nói.

Tôi hiểu ra và sau này tôi cũng đã làm đúng như các anh đã làm với mình. Từ khi còn ở Trung đoàn 921, đến sau này 927, 929, khi làm Trung đoàn trưởng thì mục tiêu hàng đầu của tôi là bồi dưỡng, huấn luyện cho phi công lòng tự tin và kỹ năng bay. Khi làm Sư đoàn trưởng và Tham mưu trưởng Quân chủng thì tôi hướng tới bồi dưỡng, huấn luyện cho chỉ huy các trung đoàn, cơ quan từ sư đoàn tới đơn vị về công tác tham mưu, điều hành để họ có đủ tài năng chỉ huy chiến đấu và huấn luyện phi công.

Luyện tập không chiến kiểu Topgun và đánh máy bay trinh sát không người lái

Tranh thủ nền “hòa bình” mong manh ở miền Bắc dưới sự giám sát hàng ngày của các loại máy bay trinh sát điện tử tăng thấp đến tầng cao của sự o bế bằng hải quân ở biển Đông, bằng các máy bay chiến thuật và cả bằng máy bay chiến lược ven biên giới Việt Lào, chúng tôi - các đơn vị Không quân một mặt vẫn sẵn sàng chiến đấu và chiến đấu thật sự với các loại máy bay Mỹ, một mặt tăng cường hết sức để huấn luyện kỹ thuật, chiến thuật, hiệp đồng cho phi công.

Năm 1969 là năm của công tác huấn luyện bay đạt được dấu mốc rất quan trọng cho phi công Mig-21 và Mig-17. Còn phi công Mig-19 được biên chế về Trung đoàn 925 chỉ mới đủ sức ổn định tổ chức và đóng quân. Đầu tiên Trung đoàn 925 tạm đóng quân ở Kép, nhưng khi sân bay Yên Bái xây dựng xong thì đơn vị được lệnh chuyển về đó trong khi các công trình nhà ở, sở chỉ huy và các mặt bảo đảm khác còn rất tạm bợ.

Do không được coi trọng từ trong chiến tranh nên bây giờ việc đánh máy bay trinh sát không người lái của tất cả các đơn vị tên lửa, pháo cao xạ, không quân thu lại hiệu quả thấp. Phần

nữa cũng do các máy bay trinh sát của Mỹ có kích thước bé, diện phản xạ về radar nhỏ, dễ lẫn vào nhiễu nên việc nắm địch rất hạn chế. Có đơn vị tên lửa bắn vừa tốn đạn, không trúng mục tiêu mà còn vào cả khu cấm. Đơn vị không quân thì xảy ra cả tai nạn khi đánh trinh sát. Bộ Tổng Tham mưu, rồi Bộ Tư lệnh Quân chủng đã phê phán gay gắt chỉ huy các đơn vị và ra chỉ thị phải nghiêm khắc rút kinh nghiệm, kiên quyết nâng cao chất lượng, hiệu quả đánh trinh sát của không quân và của các đơn vị tên lửa, pháo cao xạ.

Chúng tôi tổ chức liên tục các hội nghị quân sự dân chủ bàn cách đánh. Để giải quyết việc nắm địch và dẫn dắt máy bay ta, ngoài việc sử dụng radar dẫn đường thì phải tận dụng được hết và kịp thời các thông tin tình báo từ các trạm radar phân tán của mạng quốc gia. Nhưng máy bay trinh sát địch vừa nhỏ vừa bay thấp, lại thay đổi đường bay liên tục nên không phải lúc nào cũng đáp ứng đầy đủ thông tin để báo lên mạng cho Không quân sử dụng. Những người chỉ huy, cơ quan tham mưu và nhất là phi công chúng tôi nhận thấy, phải sử dụng cả các đài quan sát đặt ở những vị trí mà các đường bay máy bay trinh sát hay đi qua để trợ giúp, thông báo, thậm chí dẫn đường cho phi công đến đánh. Còn phi công, khi sở chỉ huy chưa nắm được địch thì cứ tạm bay trực trên không vực mà đài hỗ trợ chỉ huy có thể nhìn thấy.

Đội ngũ phi công phải tập bay ở độ cao thật thấp, tập đánh chặn, tập công kích ở độ cao thấp bằng nhiều cách, khác với bài bay kinh điển, đó là đánh chặn không vực. Xác định được hướng bay của mục tiêu, các máy bay đánh chặn sẽ bay thành hình hộp mà hai cạnh dài cắt ngang, vuông góc với hướng mục tiêu. Đầu tiên, chúng tôi tập bay ngay trên đỉnh sân bay để tận dụng đài chỉ huy cất hạ cánh làm đài hỗ trợ dẫn đường cho máy bay đánh chặn, rồi tổ chức rút kinh nghiệm sau mỗi đợt tập luyện. Đối với các phi công chúng tôi thì đây là bài bay đầy thử

thách. Thử thách trong điều khiển, cơ động máy bay ở độ cao thấp với cường độ mạnh và cực mạnh vì vị trí so sánh khi phát hiện mục tiêu có thể là đối đầu (có dẫn cách và dẫn cách rất nhỏ), có thể là cắt chéo từ vuông góc đến xuôi chiều và ngược chiều. Phi công phải xử lý cực nhanh để chọn phương pháp cơ động, điều khiển máy bay, động cơ sao cho nhịp nhàng và bám theo mục tiêu để tiến hành xạ kích mà không bị vượt trước hoặc tụt hậu quá xa để mất mục tiêu và không còn nhìn thấy.

Thử thách thứ hai là khả năng nhanh nhạy trong quan sát, phát hiện mục tiêu bay ở độ cao thấp, luôn bị lẫn trong các nhiễu xạ từ phong, nền mặt đất luôn thay đổi. Thử thách thứ ba là khả năng tự dẫn đường, thuộc địa tiêu để thật nhanh chóng tận dụng thông báo của đài hỗ trợ và thời gian ít ỏi để điều khiển máy bay cắt vào đường bay của mục tiêu ở góc có lợi nhất, để quan sát phát hiện nhất, đó là góc 45° - 60° . Và thử thách cuối cùng: ngắm bắn chuẩn xác ở độ cao rất thấp: 200-300m với nhiều ảnh hưởng của địa hình, hoặc khi máy bay địch kéo lên độ cao với góc lên và tốc độ lên cao khá lớn cũng như khi mục tiêu bay ở tầng bình lưu, kéo khói trắng xóa...

Từ cuối năm 1968, chúng tôi lần lượt được bồi dưỡng làm chỉ huy đội bay, rồi biên đội bay. Còn về công tác chỉ huy bay thì trước mắt được bồi dưỡng chỉ huy cất hạ cánh. Tốp bốn người về trước cùng các sỹ quan cũ trong đoàn bay như các anh Khánh, Phú... cũng được ưu tiên để bồi dưỡng. Vì vậy, chúng tôi có điều kiện để bay với nhau tìm hiểu thêm về nhau ở khía cạnh nghề nghiệp mà đời thường không thể hiện được hết. Có thể nói chiến tranh đã tạo ra những điều kiện hết sức ngặt nghèo nhưng công bằng, sòng phẳng để lớp phi công chúng tôi có được môi trường phát triển cả về kỹ thuật, chiến thuật, tâm sinh lý và khả năng chỉ huy điều hành mà cho đến nay chưa có được. Ở đó, những thanh niên - phi công chiến đấu tuổi đôi mươi chúng tôi được tự do phát triển các tố chất của những

người lính chiến, những chiến binh không gian - lính bay cho cuộc giáp mặt quyết liệt cuối cùng của năm 1972 Linebacker.

Giờ bay tổng thể của năm 1969 trung bình cho mỗi phi công Mig-21 chúng tôi khi đó khoảng 60 giờ thôi, nhưng nội dung bay thì vô cùng ác liệt. Nhiều bài bay còn ở mức nguy hiểm khi phải tập luyện và sử dụng tới tính năng tới hạn của máy bay, tới hạn sức chịu đựng về thể lực, tâm sinh lý của phi công. Đó là khi chúng tôi tập bay không chiến giữa Mig-21 và Mig-17, thay nhau giả làm F-4 cho Mig-17 tập và F8 cho Mig-21 tập.



Tôi nhớ một trong những chuyến bay tập không chiến như thế khi Đội bay Mig-21 của tôi do Đội trưởng Nguyễn Văn Cốc dẫn đầu và tốp bốn Mig-17 do một phi công sừng sỏ của Trung đoàn 923 Lê Hải dẫn đầu với những Võ Sỹ Giáp, Nguyễn Văn Lục, Lương Quốc Bảo, hay Lương Đức Trường gì đó. Bài bay là không chiến tự do. Địa điểm ấn định cho bài tập này là khu vực từ bắc Cầu Đuống đến Đông Anh, Yên Phong, Từ Sơn. Công tác chỉ huy chung do Sở Chỉ huy Binh chủng điều hành, hai sở chỉ huy Trung đoàn 921 và 923 tự dẫn quân của mình vào khu vực và tự tìm kiếm để “đánh lộn” tùy ý⁽¹⁴⁾, đây là nói theo kiểu dân dã. Còn thực ra chúng tôi còn bị ràng buộc vào độ cao an toàn, hướng bay vào khu vực để tránh va chạm nữa... Ngoài ra, khi vào đến khu vực này, chúng tôi phải chuyển về cùng rãnh sóng liên lạc.

Hôm đó, khi chúng tôi được dẫn vào khu vực dự kiến từ phía sân bay Nội Bài, được lệnh chuyển về rãnh sóng liên lạc chung thì cũng là lúc tôi phát hiện bốn chiếc Mig-17 đang bám

14. Từ tiếng Anh là “dogfight” có thể hiểu là “cận chiến cơ động”.

nhau từng đôi một khá đẹp mắt. Vừa lúc đó nghe thông báo của Đội trưởng Cốc:

- Phát hiện bốn chiếc bên trái phía trên 30°, cự ly 7km.

Tôi bấm trả lời ngay:

- Anh vào công kích đi, tôi yểm hộ!

Đồng thời điều khiển máy bay mở rộng cự ly, dân cách, và bật tăng lực theo lệnh số 1, vượt lên cao hơn vài trăm mét so với số 1 để quan sát. Nhưng tai hại là vì cùng rãnh sóng nên khi biết chúng tôi đã phát hiện và vào công kích thì tốp Mig-17 giả F-8 kia cũng thông báo cho nhau “Nó phát hiện mình rồi đấy! Phản kích” thế là khi còn cách tới 3-4km nữa thì cả tốp Mig-17 quay ngoắt đầu lại. Quả thật tôi đã hết sức kinh ngạc với độ vòng lượn bé xiu của những chú Mig-17 khi phản kích. Cả bốn chiếc máy bay kéo khói trắng ở đầu mút cánh. Từ buồng lái của mình tôi thấy những chiếc máy bay này như đứng nguyên tại chỗ và xoay ngược đầu lại 180° mà không có tí bán kính vòng nào. Có thể nói cực kỳ ấn tượng. Tôi vô cùng phấn khích hết:

- Nó phản kích đấy! Số Một tăng lực toàn phần kéo lên đi thẳng đi!

Tôi lại lách thêm ra bên cạnh và tăng thêm độ cao để cho cả tốp Mig-17 và máy bay số Một nằm ở phía trái bên dưới kính buồng lái, rồi hô tiếp:

- Anh đi thẳng thêm tý nữa đi rồi ta chơi trò giả gạo với tụi này!

Nhưng cũng ngay lúc đó, tôi nghe vang giọng nói của một phi công với âm hưởng ngữ điệu không thể nào quên của quê hương Võ Sỹ Giáp ở Nghi Viên, Nghi Xuân, Hà Tĩnh:

- Phát hiện hai thằng phía trên bên trái rồi. Hê hê! Còn lâu mới già gạo được nhé!

Và sau đó là liên tiếp các phi công Mig-17 khác nói, thông báo, báo cáo, lao xao, lạo xạo đến tắc cả đường phát vô tuyến điện... Số Một - Nguyễn Văn Cốc kéo máy bay lên, đi thẳng được một đoạn thì lại muốn quay lại vì sợ mất mục tiêu khỏi tầm nhìn nên anh cho máy bay vòng một chút rồi lại đi thẳng. Tôi đã mở rộng dân cách tới 2-3km cách số Một và ở phía trên, nên vẫn quan sát được tốp Mig-17 đang cố gắng vòng ngược lại để bám theo chúng tôi. Tôi trấn an anh:

- Tôi vẫn thấy cả anh lẫn mục tiêu. Anh cứ lên cao thêm và bay thẳng chút nữa!

Thấy độ cao của chúng tôi đã lên tới hơn 6km, tôi thu tăng lực và vòng lại, đồng thời nhấn số Một:

- Anh vòng gấp lại được rồi, tôi vẫn yểm hộ ở phía sau. Tụi nó đang đuổi rồi, không lên được nữa đâu.

- Nghe tốt! Tôi vòng gấp đây! Anh chú ý không để mất mục tiêu!

Tôi nghe tốp “bên kia” cũng láo nháo rào rào thông báo cho nhau, “Nó vòng lại rồi đấy! Tách ra làm vòng tròn hai tâm đi!” Thấy Đội trưởng vòng ngược lại và có vẻ như chưa thấy lại được mục tiêu, tôi nhắc anh:

- Số Một giảm xuống độ cao 4.000 đi. Mục tiêu đang quần tròn ở phía dưới đấy. Độ cao khoảng 2.000!

- Nghe tốt. Tôi thấy rồi. Giờ ta đi ở vòng tròn ngoài nhé!

Thế là chúng tôi vòng ở vòng ngoài và cao hơn mấy chiếc Mig-17. Tuy nhiên, mấy anh chàng tinh quái này do biết là chỉ có hai chiếc Mig-21 giả F-4 quần ở vòng ngoài nên họ cũng tách đội ra xa hơn, không tụ tập cả bốn chiếc và vòng gấp như

khi gặp F-4 thật nên chỉ cần kéo cho máy bay ra xa hơn một chút là quan sát rất khó. Có lúc chỉ thấy hai chiếc vừa lúc số Một hô “Tôi xuống công kích thử, anh cứ giữ độ cao ở vòng ngoài quan sát!”. Tôi trả lời “Nghe rõ!”. Tôi giữ máy bay số Một trong tầm quan sát và vừa bám theo số Một và cố gắng quản lý cả bốn chiếc Mig-17, mà có lúc chỉ thấy hai chiếc. Khi số Một bám vào sau được hai chiếc thì đột nhiên thấy đôi Mig-17 vòng chúi xuống độ cao. Còn đôi thứ hai ẩn chỗ nào không thấy. Tôi nghi ngờ, lật ngửa máy bay, ngoài đầu quan sát phía dưới bụng thì phát hiện hai chiếc còn lại đang nhắm nhe lao theo chiếc Mig-21 số Một. Thấy được tình thế, tôi thông báo: “Số Một vào công kích khẩn trương đi, có một đôi đã tách đôi đang bám sau anh đấy!” Anh trả lời: “Nghe rõ. Tôi công kích đây. Nếu nó vòng gấp tôi sẽ thoát ra để anh vào công kích!”

Tôi phán đoán, đôi Mig-17 đi đầu vòng nhẹ nhàng làm mồi, khi thấy nguy hiểm mới vòng gấp, tránh tên lửa còn đôi thứ hai tranh thủ lúc này để bám vào đánh đây. Không chờ lệnh số Một, tôi thông báo: “Anh thoát ly ngay đi! Để hai chiếc đi sau cho tôi!” và nhanh chóng cầm máy bay xuống giảm độ cao bám theo đôi thứ hai, vừa quan sát động tĩnh của số Một. Thấy anh đang mãi bám theo cặp thứ nhất, tôi hô dứt khoát: “Anh thoát ly ngay đi! Tăng lực kéo lên đi!”

Cùng lúc thấy chiếc Mig-21 của số Một bật tăng lực, kéo dựng đứng máy bay lên theo kiểu thất vòng nghiêng. Tôi bám theo đôi Mig-17 đi sau, sung sướng vì đã đưa được vào vòng ngắm và hô to thông báo cho số Một “Tôi bám được nó rồi, chuẩn bị bắn đây!” thì thấy hai chiếc Mig-17 một lần nữa như biểu diễn trò “xoay người tại chỗ” trước nắp buồng lái của tôi, kèm theo câu nói tục “Mẹ kiếp! Còn lâu mới lừa được ông nhé!”. Và hai chiếc Mig-17 như hai bóng đen đổ ập sát máy bay tôi biến mất. Tôi lầm bầm: “mẹ hai thằng này quá thể!” rồi tổng tăng lực lên toàn phần, cũng kéo một vòng chiến đấu gắt

lên hẳn độ cao hơn 6.000m và tôi báo cáo số Một “Tôi không bám được anh nữa rồi! Thoát ly thôi!”. Vừa may Đội trưởng đã thông báo “Tôi đã thấy anh. Để nguyên tăng lực. Thoát về hướng Bắc đi. Tôi phía sau, bên trái anh 110° thấp hơn 1000 m”. Và tôi thấy ngay số Một.

Cuộc tập dượt căng thẳng nhưng thú vị. Tuy yếu tố “địch - ta”, “sống - chết” nó không căng như không chiến với máy bay địch thật, nhưng lại giúp cho các phi công tỉnh táo điều khiển máy bay, theo ý đồ chiến thuật và nhận biết đúng sai, hay dở của các động tác kỹ chiến thuật không chiến. “Trận” này chúng tôi tính với nhau là hòa. Nếu yếu tố bí mật, bất ngờ giữ được cho bên nào thì bên đó sẽ có cơ hội thắng nhiều hơn. Từ tập luyện đánh chặn không vực và không chiến tự do như vậy, chúng tôi chuyển sang bay đánh chặn không vực ở độ cao thấp đối với loại trinh sát không người lái. Cái khó nhất đối với loại máy bay này là bay thấp (250-300m) khi qua vùng đồng bằng miền Bắc. Tốc độ khá lớn 800-820km/h mà máy bay thì bé tí tẹo, nên khó phát hiện, khó cơ động bám đuổi, khó ngắm bắn.

Từ đầu năm 1969, đã liên tiếp có các trận đánh máy bay trinh sát không người lái ở các đơn vị trong không quân. Mở đầu có lẽ là trận không thành công của biên đội Cốc - Hóa. Trần Hóa trở thành phi công hy sinh đầu tiên của đoàn Mig-21 Khóa 3 chúng tôi. Tiếp sau là cuộc rượt đuổi không thành công của biên đội Cương - Đạo với chiếc trinh sát từ biển vào cửa Văn Úc, sân bay Kiến An, dọc đường số 5 qua sân bay thủ đô (Nội Bài), sau đó vòng trái trinh sát khu vực phía tây Hà Nội, dọc theo đường 1 rồi ra cửa Trà Lý. Ngày 6.2, Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân đã ban hành chỉ thị về việc đánh máy bay trinh sát để chấn chỉnh tình trạng không coi trọng nhiệm vụ này ở các đơn vị Không quân và Phòng không.

Sau một đợt chấn chỉnh, huấn luyện thì vào ngày 9.2.1969, trong một lần trực với Đại đội phó Mai Cương, chúng tôi đã đánh một trận hay, nhanh gọn. Khoảng 10:30 sáng, chúng tôi được lệnh xuất kích để đón đánh chiếc trinh sát bị radar ta phát hiện từ phía nam đảo Cát Bà, đột nhập qua cửa sông Trà Lý bay ngược với đường bay hôm trước của biên đội Cương - Đạo. Chúng tôi xuất kích, bay vòng và chờ ở khu vực nam Bắc Ninh hai vòng ở độ cao 300-500m. Trời lác đác mây thấp nên việc giữ đội không dễ dàng chút nào. Tuy thế, tôi vẫn nhận rõ địa hình. Nhất là hai con sông Đuống và sông Cầu, cũng như dãy núi kéo dài từ Bắc Ninh theo hướng đông ra đến Phả Lại. Sau hai vòng, nghe sở chỉ huy thông báo máy bay trinh sát đã vào đến Tiên Hưng và cho hướng vòng về 150°. Cùng lúc đó số Một - Mai Cương thông báo “Chúng tôi thấy sông Hồng bên phải, phía dưới đây rồi.” Lúc đó, tôi thấy hai chiếc Mig-21 vẫn còn đang ở bắc sông Đuống. Tôi chợt dạ, mình nhầm hay Đội trưởng nhầm đây? Nhưng không thể chậm trễ được, tôi nhấn nút phát vô tuyến điện “Đây là sông Đuống đấy! Anh cứ vòng về hướng 150° theo lệnh sở chỉ huy đi!”. Dẫn đường màn hình khẳng định thêm, “Đúng rồi đó! Các anh vòng về hướng 150° đi. Phía dưới là sông Đuống đấy!”. Tôi nghe số Một trả lời “Nghe rõ!” nên yên tâm bám theo.

Chúng tôi bay qua Thuận Thành, Mỹ Văn và phía đông Kim Thi thì được lệnh vòng phải vào tiếp địch ở hướng 270° rồi 300°, 320°. Tôi căng mắt vừa điều khiển máy bay giữ đội hình cao hơn Đội trưởng 30-50m, vừa quan sát thật kỹ từ dọc phía trước máy bay đến ngang cánh trái, phía trên rồi phía dưới. Khi vừa nhìn rõ chiếc trinh sát bé tí hiện ra thì cũng là lúc Đội trưởng thông báo “Phát hiện mục tiêu. Số 2 kéo dài cự ly vào công kích sau tôi!”. Chiếc máy bay trinh sát bay ổn định ở độ cao khoảng 300m, tốc độ 800km/h, trông thật ngon ă. Tôi chấp hành lệnh kéo dài cự ly mà trong lòng dùng dằng chỉ

muốn xin phép được vào công kích trước. “Số Hai nghe rõ! Đã kéo dài!”. Tôi nói như dối, như trách móc tại sao số Một chẳng “bồi dưỡng” số Hai thế? Nhưng chỉ là suy nghĩ thoáng qua.

Tôi kéo máy bay cách xa số Một khoảng 2km, sẵn sàng vào công kích ngay sau số Một. Thấy rất rõ đường bay tiếp cận của Đội trưởng với chiếc trinh sát đến cự ly khoảng 1,2 - 1,5km. Thấy rõ quả tên lửa bên cánh trái số Một xẹt khói trắng cùng chớp lửa sáng đỏ, trắng, lao thẳng về phía trước. Hơi chìm xuống sau khi rời khỏi bệ nhưng sau đó, tên lửa bay thẳng căng, lao trúng ngay vào đuôi chiếc trinh sát. Tôi hồ hởi reo vang “Trúng rồi! Trúng rồi!”.

“Nó rơi tung cả dù ra rồi!”. - Tôi hô lên phấn khởi với chiến thắng của biên đội vì lần đầu tiên được chứng kiến rõ ràng đến thế cả quá trình phóng và đường bay tới mục tiêu của tên lửa không đối không hiện đại vào lúc đó. Chúng tôi được lệnh tập hợp đội hình về sân bay. Trên đường về, tôi hơi chạnh lòng vì ngẫm thấy cái số mình sao mà vất vả thế, mãi mà chẳng có thời cơ bắn, thời cơ “nổ súng” vào kẻ thù. Đến khi biên đội thông qua sân bay vào hạ cánh thì tôi nảy ra ý định và lăm bằm, mãi không đánh được chiếc nào, thì hôm nay quây một phát, thả dù trên không trước lúc tiếp đất vậy!

Sau lệnh giải tán đội hình vào hạ cánh, tôi kéo dài cự ly sau đội trưởng xa hơn mọi lần với ý định quây luôn cả cú vào hạ cánh độ cao thấp nữa. Thế là tôi lờ mờ xuống 300m, lập tuyến bay bé tẹo phía trong núi Am Lợn của sân bay Nội Bài. Khi ngang đài gần, tôi thả càng và vòng gấp vào vị trí giữa đài gần và đầu đường băng, nhanh chóng thả cánh tà 25°, rồi 45°. Giảm dần độ cao xuống 50-60m thì vòng luôn vòng bốn, cách đầu đường băng 500-700m. Tôi vừa vòng nghiêng, vừa quan sát tính toán độ cao, tốc độ, điểm rơi và lúc cải bằng máy bay ra khỏi độ nghiêng thì cũng có độ cao ra bằng máy bay ở 0,75-1m.

Không hiểu sao, chỉ sau huấn luyện tăng cường một thời gian ngắn mà cả lớp bay chúng tôi đã đạt được kỹ năng điều khiển máy bay thiện nghệ đến như vậy. Chiếc phi cơ chiến đấu F-94 ấy quả thật rất ngoan ngoãn dưới bàn tay điều khiển của tôi dần dần xuống độ cao 0,5m cũng là lúc máy bay ập vào đầu mép bê tông đường băng. Tôi vừa quan sát giữ độ cao, vừa giữ tay ga và đánh mắt “xoẹt” một cái để định vị vị trí nút bấm thả dù đồng thời dùng ngón cái của tay trái ấn nhanh vào cái công tắc nằm hơi lõm vào trong rồi kéo mạnh hết cần lái cùng tay ga về phía sau. Chiếc máy bay rơi hơi nhanh hơn sau khi dù đuôi bay ra, tới khi bung ra hết với độ giật ngược trở lại cùng tiếng “phịch” của dù thì đôi lớp bánh sau cũng vừa chạm nhẹ xuống ô bê tông cách đầu đường băng khoảng 70m. Đầu máy bay ngóc lên cao ngạo nghễ nhất có thể. Ngay sau đó, tôi đặt bánh mũi xuống, giữ hướng và nghiêng răng nghiêng lợi bóp hết cỡ tay phanh. Chiếc máy bay lại bị một lực cản cực lớn nữa giữ khựng lại, nhanh chóng giảm tốc độ rồi dừng lại hẳn khi mới qua ngang đường thoát số hai, cách đầu đường băng khoảng 400m.

Bỗng nhiên, tiếng người chỉ huy cất hạ cánh vang lên trong bộ đàm “Tuyệt vời!” làm tôi giật mình. Có thể nói, cú hạ cánh thả dù phanh trên không đầu tiên này là cú hạ cánh tiêu chuẩn nhất trong gần một chục lần làm động tác hạ cánh tương tự trong cả đời bay trên Mig-21 của tôi. Tôi ấn nút thả vút bỏ dù phanh ngay đường lăn vào số 2. Cũng vừa lúc thấy số Một - Mai Cương lăn về từ cuối đường băng. Tôi cho máy bay dừng lại để nhường Đội trưởng vào mà lo ngay ngáy. Mình lại can tội vô kỷ luật rồi đây. Liệu mà lo tự kiểm điểm là vừa!

Tôi lặng lẽ cho máy bay lăn về sau máy bay Đội trưởng. Xuống máy bay, tôi vội đến chỗ Đội trưởng dập gót giày đứng nghiêm báo cáo, vừa chúc mừng vừa thăm dò:

- Báo cáo Đội trưởng, tôi đã hoàn thành nhiệm vụ. Chúc mừng đồng chí! Xin chỉ thị!

Tôi còn nở một nụ cười “cầu tài”. Thật là may, vì chiến công vừa rồi nên Đội trưởng đã không để ý đến trò nghịch ngợm quậy phá của tôi. Anh giơ tay bắt, nhìn tôi cười cười, không nói gì. Khi anh quay vào căn nhà trực để báo cáo kết quả chiến đấu thì mấy ông bạn thợ máy xúm lại khen tôi “hạ cánh như chuyên gia”, “bay như Liên Xô!”, “hết chê!”. Tôi được thương hiệu rồi nhé! Mọi người liên tục giơ tay bắt để chúc mừng.

Những khó khăn khi đánh máy bay không người lái

Hơn chục ngày sau, vào ngày 20.2.1969, phi công Nguyễn Văn Khánh của Đại đội 1 xuất kích đánh chiếc trinh sát không người lái. Nhưng lần này là chiếc trinh sát tầng cao, bay từ Lào vào, qua Yên Bái, Phú Thọ, Việt Trì, Hòa Bình, rồi bay thẳng vào Nghĩa Đàn và ra biển. Chiếc trinh sát này bay ở độ cao 15-17km. Máy bay của phi công Khánh được dẫn áp vào vết bay trên đoạn từ ngang Hòa Bình ở độ cao 13km, tốc độ tăng lên 1,85M bằng giảm nhẹ độ cao và tăng lực lớn nhất. Được lệnh kéo lên 18km độ cao nhưng không nhìn thấy máy bay địch kéo khỏi nên sở chỉ huy cho lệnh bật radar. Trên màn hình radar hiện ra dấu vết máy bay địch ở cự ly hơn 10km, bên trái 10°-15°. Khánh điều khiển máy bay để đưa điểm ngắm vào máy bay địch. Đến cự ly cách 5km thì phát hiện bằng mắt, anh rời bỏ màn hình radar để điều khiển máy bay trong tình trạng khó khăn, bùng nhùng ở cận lái vì độ cao và tốc độ đều quá lớn nên điều khiển không ăn. Tốc độ tiếp cận giữa máy bay đánh chặn với chiếc trinh sát lên tới gần 1.000km/h. Khánh đặt máy bay địch vào vòng ngắm quang học, chưa kịp ổn định thì cự ly đã khá gần. Anh phóng một quả tên lửa ở cự ly 2km, chỉ kịp lật

máy bay thoát ly khỏi chiếc máy bay địch như đang muốn đâm vào đầu máy bay ta. Tên lửa trượt mục tiêu.

Trong các báo cáo ghi chép của cơ quan tham mưu tác chiến cũng như dẫn đường không còn chút dấu vết nào về diễn biến, trận đánh chỉ còn ghi chép thống kê đơn thuần của một vài cá nhân trong sổ công tác và diễn biến này được viết lại từ cuốn sổ ghi chép của cá nhân tôi năm 1969.

Tiếp theo đến ngày 4.3.1969, biên đội Ngự - Long xuất kích đánh trinh sát điện tử không người lái được phóng vào cửa sông Thái Bình bay thẳng lên Hải Dương, dọc đường 5 qua Yên Viên, nam sân bay Nội Bài về Sơn Tây, vòng trái và bay dọc phía tây Hà Nội thì bị biên đội chặn đánh và phát hiện ngay lúc đang vòng về phía nam. Đặng Ngọc Ngự phát hiện trước bám theo và bắn luôn một phát khi đang vòng. Do bắn vội, chưa ổn định điều kiện phóng nên không trúng. Anh tiếp tục bám theo bắn tiếp quả thứ hai ở cự ly 1,5km, điều kiện ngắm ổn định. Chiếc trinh sát điện tử rơi tại chỗ.

Ngày 13.3.1969, hai biên đội Nhu - Soát và Song - Sâm được tung lên chặn đánh chiếc trinh sát bay dọc đường 5 vào trinh sát phía nam Hà Nội, đang vòng về hướng nam thì bị Nguyễn Đức Soát phát hiện trước. Được số Một cho phép, anh lao vào công kích khi chiếc trinh sát đang vòng trái nên cự ly quá gần, buộc phải cải máy bay ra và vào chiếm lại vị trí khi địch vừa cải bằng thì anh bắn quả thứ nhất ở độ cao 300m, tốc độ lên đến 1.050km/h, cự ly bắn 1.500m. Nhưng quả tên lửa nổ bên trái chiếc trinh sát, có lẽ do điểm ngắm chưa ổn định. Thấy thế, anh tiếp tục giữ điểm ngắm và bắn luôn quả thứ hai ở cự ly dưới 1.000m, đồng thời thoát ly luôn, nhưng bị một mảnh của chiếc trinh sát bắn trúng, văng vào chóp nón, bể một miếng, nhưng may không sao. Chiếc trinh sát rơi tại chỗ.

Trong những ngày tháng sôi nổi đánh máy bay trinh sát điện tử và tăng cường các bài bay huấn luyện chiến thuật, các bài bay không chiến, đánh chặn ấy, tôi được bồi dưỡng làm chỉ huy biên đội hai chiếc rồi bốn chiếc. Khi chúng tôi đã tổng hợp được quy luật các đường bay trinh sát điện tử của loại máy bay 147-S là vào thấp - ra thấp, vào thấp - ra cao theo các đường vào đất liền. Chủ yếu là các cửa sông đổ ra biển Đông, từ cửa Bà Lạt, Trà Lý, Diêm Điền, Thái Bình, Văn Úc đến Lạch Tray, Nam Triệu. Mục tiêu trinh sát chủ yếu của chúng là hệ thống hỏa lực phòng không, các sân bay của lực lượng không quân, đầu mút giao thông, chân hàng, kho tàng, bến bãi từ Hải Phòng dọc đường 5 đến Hà Nội, sân bay Nội Bài, Kép, Hòa Lạc, Gia Lâm và dọc đường Một đến Phú Lý, sau đó bay ra biển hoặc lên cao qua phía tây tỉnh Thanh Hóa.

Đánh máy bay trinh sát U-2

Từ trận đánh ngày 20.2 của phi công Nguyễn Văn Khánh, Không quân Mỹ bắt đầu đưa thêm máy bay U-2 vào trinh sát tầng cao không. Cao điểm là tháng 4, 5, 6 và kéo dài đến hết năm 1969. Đường bay của U-2 chủ yếu từ phía tây của Thanh Hóa đến Sơn La, Hòa Bình. Tránh xa các vị trí bố trí tên lửa phòng không, bay dọc biên giới, phía trong lãnh thổ của ta từ 30-50km, độ cao bay 17-19km, tốc độ xấp xỉ 800km/h và cơ động liên tục khi bay ra tới vùng Quan Hóa, Bá Thước đến Mai Châu. Vì vậy ngoài việc thường xuyên trực đánh máy bay địch ở độ cao trung bình và thấp thì chúng tôi phải tăng cường thêm lực lượng trực từ một đến hai chiếc đánh cao không. Trực cao không thì khổ nhất là suốt thời gian trực từ 4h30' - 5h00' sáng tới 17h00' - 17h30' chiều luôn phải nai nịt kín mít trong bộ quần áo gần giống như của nhà du hành vũ trụ. Mùa đông thì không sao, mùa hè thì nóng kinh khủng. Và kinh hoàng nữa là những lần trực cao không vào mùa hè ở khu Bốn. Chúng tôi không ít người bị rộp cả da, rôm sảy thậm chí hắc lào, lang ben ở các vùng kín. Lưng, đầu cũng đều bị.

Tháng 5.1969, trong một ngày nắng nóng đầu hè, tôi được phân công trực đánh trinh sát điện tử tầng cao. Trời đã nắng, oi và nóng đến khó chịu khi độ ẩm không khí cao ngất ngưỡng.

Phía tây và tây nam, nhất là những vùng núi đã xuất hiện những đám mây giông dày đặc. Có những đám mây phát triển mạnh, rộng cả hàng trăm cây số, hình cái đe, đen kịt với sấm, chớp, gió, lốc và độ cao của nó có khi tới 15-16km. Nhìn những đám mây này phát triển nhiều khi che kín cả bầu trời để rồi sau đó là sấm chớp, mưa giông, gió quật không khác gì trận bão, làm tôi nhớ lại ông thầy dạy môn khí tượng vui tính khi học bay năm thứ nhất⁽¹⁵⁾. Đang nhớ lại thời học trò bay thì lệnh báo động vang lên:

- Thái, cao không, cấp 1!

Cái dòng thứ tự động tác nhuần nhuyễn tới hàng trăm lần báo động trực được lặp lại. Nhưng vì trực đánh tầng cao nên thời gian nai nịt trang bị quần áo, mũ mao cao không mất thời gian hơn. Chuyến này tôi được dẫn dắt đuổi đánh chiếc máy bay trinh sát vô tuyến tầng cao U-2. Trước đó, cơ quan tham mưu quân chủng, binh chủng đã cung cấp các thông tin tổng hợp ít ỏi về hoạt động của loại máy bay này. Chúng tôi chỉ nắm chắc một điều là U-2 hoạt động ở vùng ven biên giới Tây, Tây Nam, giáp với Lào là chính. Độ cao bay của U-2 thường khá ổn định từ 17-20km. Còn máy bay trinh sát điện tử không người lái S-147 là máy bay trinh sát chiến thuật, không bay ổn định trên độ cao lớn, và lên cao nhất là 13-15km. Một điểm quan trọng khác nữa: U-2 là máy bay có người lái. U-2 nổi tiếng từ 1.5.1960 khi bị tên lửa Liên Xô bắn hạ. Sau đó là vụ khủng hoảng tên lửa Cuba 1962. Một chiếc U-2 chụp được ảnh lắp đặt tên lửa mang đầu đạn hạt nhân và một chiếc khác bị lực lượng phòng không Cuba bắn hạ. Sau thành công của chiếc thứ nhất trong nhiệm vụ trinh sát và cung cấp không ảnh, đến 1964, Bộ Tư lệnh Không quân Chiến lược (SAC) đã đưa một đơn vị U-2 tới Biên Hòa. Từ đó tiến hành các chuyến bay trinh

15. Xem ở *Lính bay I*.

sát chiến dịch và chiến lược trên chiến trường Đông Dương. Đến năm 1970 đơn vị này chuyển sang đóng tại một căn cứ khác ở Thái Lan.

Tôi được lệnh cất cánh và vòng ngay về mạn Thanh Sơn (Phú Thọ) - Hòa Bình và được sở chỉ huy lệnh cho tăng dần độ cao. Bộ đồ cao không với chiếc mũ bay cao áp gần vào vòng cổ bằng titan nên cử động bị hạn chế nhiều. Tới 8.000m - chiếc van oxy chuyển hoàn toàn để cung cấp oxy nguyên chất cho phi công làm việc. Mỗi hơi thở, nhịp thở là van lại đóng, mở, nghe rõ mồn một. Không biết lý do tại sao bộ phận dẫn đường dẫn tôi không được ngon lành lắm. Cứ phải liên tục thay đổi hướng bay là điều tối kỵ khi dẫn đánh cao không. Đây là không kể trên đường bay tôi phải vượt xuyên qua những lớp mây, những tầng mây tích điện trải dài của những đám mây giông cao ngất ngưỡng, đang cuộn cuộn phát triển chạy suốt từ vùng núi Nghĩa Lộ - Hòa Bình, Ba Vì, Tây Thanh Hóa. Một số đụn mây đã hình thành kiểu dáng chiếc đe của thợ rèn với độ cao đỉnh mây tới 15km.

Sau này tìm hiểu thì tôi biết được có hai lý do khiến sự dẫn dắt không được thông suốt. Đó là chiếc máy bay trinh sát tầng cao ấy được các trắc thủ radar và dẫn đường màn hình viko trong xe chỉ huy radar xác định là U-2 đã liên tục có những động thái cơ động. Còn tình hình thời tiết, khí tượng thì rất phức tạp khi có nhiều cụm mây giông phát triển mạnh ở phía tây và tây nam Hà Nội.

Với những cú vòng tránh bên rìa các đám mây giông và lựa chiều để chọn đoạn bay ra thẳng của chiếc máy bay trinh sát cũng làm tôi bả cả người vì những cú rung, lắc, lên xuống của các dòng khí đối lưu trong và gần những đụn mây giông. Thậm chí qua một số cụm mây này đã thấy những tia chớp sáng chói cùng sự vùn vủ cuộn cuộn của các lớp sóng mây. Cảnh quan

thật vô cùng hùng vĩ và ghê rợn. Trông vào đó, những phi công như chúng tôi đều phán đoán được nó đang phát triển và sẽ còn mạnh lên nhiều hơn nữa và sẽ còn lên cao hơn nữa. Sự căng thẳng thần kinh tăng dần theo những lần vòng đi vòng lại và những cú xóc từ bên rìa của những đám mây khổng lồ, cuộn cuộn, cuộn cuộn. Theo lệnh sở chỉ huy, tôi vút bỏ dầu phụ, bật tăng lực và vượt lên hẳn độ cao 11km, 12km, bắt đầu giai đoạn tích lũy tốc độ. Có lúc máy bay như lặn đi, chỉ còn nghe tiếng phì phò đóng mở của van cấp oxy. Tôi được lệnh tăng tốc độ lên 1,7 rồi 1,8M, hướng bay 180°. Đường bay đã tương đối ổn định ở độ cao 13km rồi 15km. Các đám mây giông đều đã ở phía dưới, trừ một đám mây hình chiếc đe kéo dài từ Ba Vì - Hòa Bình đến tận tây Ninh Bình, Thanh Hóa là có đỉnh mây vẫn còn cao ngang bằng với máy bay tôi, nhưng nằm cách 40-30km về bên trái.

Tôi được sở chỉ huy thông báo, “mục tiêu phía trước 40km, độ cao 17km!” rồi “30km”. Tôi cố gắng ngoái đầu ra quan sát phía trước, bên trên xem có dấu hiệu kéo khói hay không, nhưng không thấy.

- Mục tiêu phía trước 20km độ cao 18km! Kiểm tra bật radar về vị trí chuẩn bị phát sóng! Lệnh sở chỉ huy liên tục phát - Lên độ cao 17km! Bật công tắc phát sóng!

Tôi nhắc đầu máy bay lên thêm vài độ để tăng lên độ cao 17km. Đưa tay trái bật công tắc “phát sóng” đồng thời vẫn tranh thủ quan sát bằng mắt, rồi quay vào màn hình radar để tìm kiếm phát hiện mục tiêu nhưng chỉ thấy một màu xanh mịn màng, óng ả, hiếm thấy (vì không có tí nhiễu địa hình cũng như mây giông nào). Tôi đang bay tốc độ gần hai lần tiếng động, độ cao hơn 17km rồi.

Sở chỉ huy tiếp tục thông báo “mục tiêu phía trước bên trái 50°, cự ly 17km, độ cao 18km”, “15km”, “10km”. Vẫn không

thấy gì hiện trên màn hình cũng như phía trên buồng lái khi tôi quan sát ra bên ngoài. Người căng như dây đàn. Chênh lệch tốc độ cả 1.000km/h, liệu còn mấy giây nữa thì húc vào nhau đây? Tôi ngoái nhìn độ cao máy bay tôi lúc đó là 17,5km, chênh có 500m và nhắm tính. Nếu bay 900km/h thì có tốc độ 15km/phút. Hiện máy bay mình chênh với mục tiêu hơn 1.000km/h thì khoảng cách 10km, tính nhanh cũng chỉ mất hơn 30 giây.

- Tôi vẫn không thấy mục tiêu! Đề nghị thông báo tiếp!
 - Tôi nói như cầu xin. Lời lẽ như muốn tắc nghẽn ở cổ vì nỗi lo sợ và chạp khi không nhìn thấy máy bay địch. Cảm giác có vẻ như có những thoáng ngập ngừng không dứt khoát trong thông báo địch từ cả sở chỉ huy đến radar dẫn đường qua cách thức và nhịp độ thông báo. Khi bắt được tín hiệu và nắm chắc địch - ta thì khẩu lệnh của sở chỉ huy và dẫn đường màn hình radar đưa ra thường dứt khoát dồn dập với âm ba rõ ràng như khẳng định. Đàng này rời rạc, thiếu dứt khoát.

Tự nhiên, không biết đài nào hỏi:

- Anh đã thấy địch chưa?

Xen vào đó là tiếng lao xao như có ai nói vọng vào “xem còn đủ dầu không?”

- Vẫn chưa thấy gì! - Tôi trả lời và vội liếc nhanh về phía đồng hồ đo lượng dầu, thấy còn dưới 1000 lít, hơi chột dạ khi nhìn xuống phía dưới. Mặt đất từ độ cao này hiện rõ cả đường ven biển và vùng núi rừng tây nam Thanh Hóa với năm, sáu phần mây các loại. Tôi trấn an mình, nếu phát hiện được thì còn kịp bắn! Tôi tiếp tục quan sát, sục sạo bằng cả mắt và nhìn vào radar vẫn không thấy mục tiêu nhưng có phần yên tâm hơn khi thấy máy bay còn cách vị trí khi đánh chiếc trinh sát cao không S-147 cùng Đội trưởng Hoàng Biểu hồi tháng 4.1969 tới 50-70km nữa.

Tôi không còn nhớ chính xác, hình như sau khi được lệnh đình chỉ nhiệm vụ vòng về sân bay từ vị trí tây nam Thanh Hóa khoảng 50km trên vùng trời Quỳ Hợp, Nghĩa Đàn thì dầu liệu máy bay cũng chỉ còn khoảng 700-800 lít. Tôi được lệnh giảm độ cao xuống 15km, tắt tăng lực, giữ động cơ ở chế độ vòng quay lớn nhất và bay về đài xa sân bay Nội Bài. Tuy nhiên cái đám mây giông phát triển nhất, mạnh mẽ nhất đã có độ cao đỉnh mây tới 16km, nên tôi không dám tắt tăng lực, mà chỉ giảm về tăng lực nhỏ và bay ở độ cao 16,5km. Nhìn đám mây hình đe dựng đứng, kéo dài như thành trì phía trước mà lòng tôi thật bất an.

Ánh mặt trời soi vào những cuộn mây vần vũ, quần lộn, trắng xóa đến rờn rợn. Bên cạnh và bên dưới đỉnh mây trắng còn thấy những cuộn mây xám xám, có chỗ đen chui chui, thi nhau phát ra những tia chớp sáng rực... Tiếng sở chỉ huy nhắc nhở:

- Chú ý giữ tốc độ tiết kiệm. Dầu liệu còn bao nhiêu?

- Nghe rõ, dầu còn 500 lít, độ cao 16,5km, chưa giảm tốc độ được. Để tôi vượt qua đỉnh mây giông ở đây đã!" - Tôi lẩm nhẩm - Cứ bay ở tăng lực toàn phần trong ba phút không vượt qua đỉnh mây này mà cứ phải bay ở chế độ tăng lực nhỏ thì chỉ được bốn phút nữa là hết béc dầu. Tôi nhìn xuyên qua kẽ hở những đám mây giông, ước chừng máy bay còn đang ở ngay Vụ Bản, Quan Hóa. Lại thêm cảm giác bất an nữa từ mối lo hết dầu...

Bay thêm chừng hai phút nữa mà tôi cảm thấy thời gian dài đằng đẳng. Nhìn kim đồng hồ dầu liệu cứ chạy vù vù về hướng số 0 mà lòng càng nản. Khi tôi có cảm giác như đã bay tới sát đỉnh cái "ngọn mây đe" khổng lồ thì tôi đột ngột nảy ra một suy tính, chắc có thể tắt tăng lực để giảm độ cao được rồi. Tôi hành động ngay sau khi tính toán. Bắt đầu từ đây mới là sự dầy

ải chưa từng có đối với tôi vì một sự phán đoán vừa sai lầm, vừa ngu ngốc. Khi vừa đặt tay ga về vị trí tắt tăng lực thì đồng thời nghe thấy tiếng động cơ lịm dần. Chiếc phi cơ như chững lại. Người tôi bị đẩy về phía trước, trong khi bức tường thành mây giống hình đe kia phải dảm bảy cây số nữa mới vượt qua được. Một loạt dự kiến xử lý vụt lóe lên trong đầu. Mở máy trên không. Không được. Vì độ cao này không đủ oxy, phải xuống 8km mới được mở máy. Phải đưa ga về vị trí STOP đã! Xong! Vòng gấp sang cạnh để tránh. Không kịp vì máy bay đã sắp ập vào mây. Hay là giữ nguyên độ cao để vượt qua đỉnh mây? Cũng không xong! Vì tốc độ giảm rất nhanh về 400km/h. Mà 400km/h là tốc độ điều khiển được máy bay thấp nhất có thể! Chỉ còn cách: liều chết! Giữ tốc độ bay xuống 500-550km/h lao vào thách thức kinh hoàng kia thì cũng là lúc máy bay tôi đâm ào vào mây.

Tôi cố gắng định thần để thật tỉnh táo cho máy bay lao xuống giữ được tốc độ điều khiển máy bay. Buồng lái bừng sáng chói chang khi mới vào mây do hiệu ứng phản xạ ánh mặt trời. Chiếc phi cơ bắt đầu rung lắc. Từ nhẹ nhàng, đều đều cho đến mạnh mẽ dần. Tôi chửi đổng, mẹ kiếp, chơi đúng giữa thằng mây đe búa này rồi đây. Thì ông liều vậy! Thế là tôi cho máy bay cắm thẳng vào cái mớ mây bùng bùng nhùng ấy. Cố giữ cho máy bay thăng bằng và có tốc độ đồng hồ 500-550km/h để bảo đảm tính điều khiển cho máy bay. Mây dày hơn, rung lắc mạnh hơn, tuy nhiên tôi vẫn còn giữ được trạng thái cân bằng. Cho đến khi bóng tối như ụp xuống giữa ban ngày. Tất cả các đèn chiếu sáng cho đồng hồ bỗng rực lên màu đỏ ghê rợn, còn người tôi bỗng như treo lơ lửng, rơi như không trọng lượng. Chết mẹ rồi! Dòng khí giáng thế này mất vài trăm đến hàng nghìn mét như chơi! Tôi cố gắng đẩy mạnh cần lái về phía trước khi thấy máy bay mất độ cao nhanh như thế nhưng tốc độ máy bay lại giảm đi rất nhanh, đặc biệt góc tấn của máy

bay tăng đột ngột, đến mức đèn góc tần chớp chớp sáng lòa màu đỏ chói mắt...

Chưa kịp định thần thì những tia chớp đã sáng chói lòa mắt, rạch ngang dọc trước sau máy bay. Tôi kinh hoàng thâm rủa mình ngu ngốc để rơi vào tình cảnh khốn quẩn này. Có lẽ Hỏa Diệm Sơn của Tôn Ngộ Không cũng chỉ đến thế. Tôi tưởng máy bay tôi đã nổ tung được ra nghìn mảnh khi tự nhiên máy bay không rơi nữa mà lại bốc ngược lên. Đồng hồ đo độ cao và độ lên xuống của máy bay cứ liên tục báo lên xuống gập. Có cảm tưởng như một cú va chạm mạnh khi bị gió đẩy thốc lên cùng với tia sét như đánh thẳng vào mặt, vào thân máy bay! Tôi kinh hoàng đưa tay vớ vội vào dây quai dù định giật công tắc nhảy dù. Đang nghiêng rỗng rỗng lợi định kéo thì bỗng nhớ lại lời thầy Kachemirovsky “nếu nhảy dù, ba ngày sau mới xuống tới đất và người thì đóng băng như cục đá” làm tôi rụt vội tay lại, nắm chắc vào cần lái. Một lần nữa nghiêng rỗng rỗng điều khiển, cố giữ trạng thái máy bay mà thấy mồ hôi lạnh ứa đầm sống lưng. Sau hồi lên xuống đột ngột thì máy bay đã được giữ theo quỹ đạo lao xuống ổn hơn với tốc độ lúc lên lúc xuống từ 450-550km/h.

Máy bay vẫn không có động cơ, vẫn trong màn tối đen của mây giông với những trời sục, lên xuống, xô đẩy, trái phải, rung lắc liên hồi cùng cái màu đỏ quạch đáng ghét của hệ thống đèn đêm trên bảng đồng hồ và những tia sét, ánh chớp chói lòa đánh suốt quá trình ngật ngưỡng của chiếc phi cơ. Rất may là trên các máy bay hiện đại đã có hệ thống phóng thoát điện áp khi bị sét đánh trúng nên máy bay của tôi không bị ảnh hưởng gì. Nhìn vào đồng hồ độ cao vẫn còn hơn 10km. Đang có vẻ như rung lắc bớt đi thì cảm giác có tiếng va đập chát chúa. Tranh thủ quan sát khi ánh chớp lóe lên, tôi thấy những vệt nước dài, nhỏ li ti như sợi chỉ chạy dọc theo nắp kính buồng lái. Thôi chết rồi! Mưa. Không cần thận dĩnh phải mưa đá thì

bể cả kính như chơi! Không biết khi nào mới ra khỏi mây đây. Căng thẳng đến mức tôi đã không còn nghe được sở chỉ huy và đài chỉ huy cất hạ cánh nói gì. Tôi chợt nghe như có giọng ai đó gọi số hiệu của tôi để truyền lệnh từ sở chỉ huy. Nghe giọng nhang nhác như giọng anh Nguyễn Văn Thuận, anh trai của anh Nguyễn Phú Đức. Tôi vội trả lời và lại nghe giọng anh:

- Sao không trả lời sở chỉ huy thế?

- Tôi bị tắt động cơ, chui vào mây giông, giờ chưa ra được. Không biết đây mây bao nhiêu! - Tôi vội thanh minh.

- Thế à! Tôi cũng vừa ra khỏi đáy mây 8.000m!

Tôi thấy máy bay mình đã bớt rung lắc nhiều. Ánh sáng màu đỏ của đèn buồng lái đã nhạt bớt vì ánh sáng trắng ban ngày đang dần chiếm ưu thế. Tôi vội trả lời “Nghe rõ!”

Áng chừng vị trí gần tới Ba Vì thì máy bay của tôi chui tọt ra khỏi đám mây. Tôi thở phào sung sướng như được hồi sinh. Mặc dù mồ hôi lạnh đã lấm chấm khuôn mặt. Tôi giật vội nắp kính cao không, kiểm tra độ cao máy bay, gần 8.000m. Giữ ổn định độ lao xuống với tốc độ 500km/h, tôi bật công tắc mở máy trên không và đưa tay ga từ vị trí “STOP” lên vị trí ga nhỏ nhất. Hồi hộp chờ đợi! Tiếng máy từ từ reo lên o...o... cùng với kim đồng hồ chỉ vòng quay, áp suất dầu mỡ, nhiệt độ tăng dần. Sau 15 giây, tin chắc động cơ đã được mở máy thành công, tôi đẩy cần điều khiển động cơ về phía trước trong niềm sung sướng khôn tả. Quay sang tắt công tắc mở máy trên không ngay sát vị trí nút thả dù phanh, phía trên cần ga và yên tâm báo cáo:

- Đã mở máy thành công. Độ cao 5km, trên sân bay Hòa Lạc! Xin phép về vòng 4 hạ cánh trực tiếp. Dầu còn 250 lít!

Tôi bay về trong niềm sung sướng tột độ khi vừa thoát được một tình cảnh vô cùng hiểm nghèo. Cái cảm giác đó quả là không lời nào tả hết, không bút nào viết đủ...

Trận xuất kích đánh máy bay trinh sát này tôi cũng để công đi tìm nhưng không thể tìm thấy trong hồ sơ lưu trữ. Ngay cả trong ghi chép của tôi cũng chỉ có vài dòng “Xuất kích đánh trinh sát tầng cao U-2 hụt. Hút chết!”. Nhưng những ấn tượng kinh hoàng khi chui vào giữa đám mây giông ấy cứ khắc ghi trong tâm can, trong bộ nhớ từ thời trai trẻ ấy bằng lời hứa với chính mình “Từ sau phải tránh xa đám mây hình đe. Số mình may mới không vút cái máy bay nữa chứ không thì chưa biết số phận sẽ đi đến đâu”.

Lại lỗi hẹn với một trận đánh thắng, mà nguyên nhân chẳng phải do ai cả. Sau này được đọc và tìm hiểu mới biết thêm máy bay trinh sát chiến lược tầng cao U-2 vào Liên Xô nhiều lần, mãi mới bắn được. Còn U-2 vào trinh sát Trung Quốc thì hàng chục lần mới bị phục kích bắn rơi đâu ba hay bốn chiếc gì đấy!



Bồi dưỡng chỉ huy đội bay hai chiếc xong thì vào ngày 24.6.1969, tôi được giao nhiệm vụ trực chiến ở cương vị Biên đội trưởng. Để phê chuẩn thì đơn vị cử Đại đội phó Mai Văn Cương làm số Hai để gọi là sát hạch. Suốt từ cuối tháng 4.1969 đến nay, chúng tôi đã liên tục xuất kích mà không đánh được. Cũng đã liên tục tập trung nghiên cứu quy luật hoạt động của các loại máy bay trinh sát, rồi cũng liên tục tổ chức các chuyến bay, đợt bay tập luyện đánh chặn không vực độ cao thấp. Có thể nói trình độ kỹ thuật, chiến thuật bay của chúng tôi nâng lên rất nhanh. Biết tầm quan trọng của lần trực ban chiến đấu này nên tôi cũng đã bỏ công nghiên cứu kỹ chức trách, nhiệm vụ của người đội trưởng, chỉ huy biên đội trong công tác huấn luyện, trong chiến đấu. Rồi thứ tự, phương pháp hành động, động tác chỉ huy của biên đội trưởng trong các tình huống đánh máy bay địch ở các tư thế, góc độ phát hiện khác nhau, tương quan vị trí trên không giữa ta và địch và thứ tự hiệp đồng

biên đội. Sau vài lần báo động xuất kích hụt vì các máy bay trinh sát địch ngày càng ranh ma, liên tục thay đổi thời gian đột nhập, đường đi lồi lại, độ cao, tốc độ bay nên các radar và các sở chỉ huy vô cùng vất vả để nắm thời cơ xuất kích và dẫn dắt vào đúng máy bay địch. Theo đề nghị của các phi công, binh chủng đã triển khai một số đài chỉ huy hỗ trợ trên các vị trí mà máy bay địch thường bay qua. Và chúng tôi phải học thuộc địa tiêu, học thuộc đường bay cơ bản của địch để có thể phán đoán và tự dẫn vào vị trí có lợi cho phát hiện và cơ động đánh địch giống như đã làm ở khu Bốn.

16 giờ chiều, tôi đã thấy nản vì khó còn thời cơ xuất kích đánh trinh sát được nữa, chỉ còn hy vọng cho một chuyến bay rút ban tập đánh chặn máy bay ta thì lệnh báo động vang lên gấp gấp “Thái - Cường cấp 1, Ấp Bắc, Cờ Hồng!”

Chúng tôi bật dậy, lao nhanh ra máy bay, mở máy, xuất kích. Lúc này sở chỉ huy binh chủng, dưới sự điều hành của Tư lệnh Đào Đình Luyện đã cho báo động, xuất kích một đội Mig-17 của Trung đoàn 923 đón đánh máy bay địch ngay tại đỉnh căn cứ Kiến An. Chiếc máy bay trinh sát bay vào cửa Thái Bình rồi qua đỉnh Kiến An, nhưng biên đội Mig-17 không phát hiện được, bỏ lọt chiếc trinh sát bay lên hướng đường 5. Biên đội Mig-21 của Nguyễn Văn Lý - Nguyễn Văn Khánh được lệnh xuất kích từ sân bay Thọ Xuân ra chờ và đón đánh địch ở khu vực Nam Trục rồi được lệnh ra Thanh Oai - Hà Đông. Biên đội Thái - Cường được lệnh đón đánh địch trên đường bay vào Nội Bài, từ hướng đường 5 qua Từ Sơn. Theo lệnh từ sở chỉ huy, chúng tôi qua Yên Phong rồi bay thẳng về khu vực Mỹ Hào, Kẽ Sặt. Trên đường bay chờ ở khu vực đó thì đài radar C26 báo mất tín hiệu địch khi vừa chớm đến Kẽ Sặt. Dẫn đường sở chỉ huy Nguyễn Văn Chuyên cho lệnh dẫn chúng tôi bay vòng về hướng đón địch theo kiểu “dẫn mò”, nhưng không kết quả.

Trực chỉ huy binh chủng Đào Đình Luyện quyết định tập trung dẫn máy bay ta đánh địch trên đường bay ra biển, yêu cầu radar và các đài hỗ trợ nhanh chóng phát hiện, báo cáo vị trí máy bay địch để có phương án chọn, chỉ huy cho đội bay ra đánh. Tôi dẫn đội vòng thành hình chữ nhật có một cạnh bay sát với nhà thờ Kẻ Sặt, một địa tiêu nổi bật và cao nhất khu vực này lúc đó. Hơn nữa, chúng tôi còn được biết binh chủng bố trí ở đây một đài quan sát bằng mắt cùng chỉ huy hỗ trợ. Chúng tôi được lệnh bay ở độ cao 500m. Nghe thông báo từ đài hỗ trợ Kiến An, rồi sở chỉ huy, trạm radar, tôi hình dung ra đường bay của tên trinh sát ma quái này. Tôi còn cách Kẻ Sặt chục cây số thì radar cũng vừa mất tín hiệu do mục tiêu giảm độ cao xuống còn 200-300m khi chuẩn bị vào vùng hỏa lực phòng không của Hà Nội và sân bay Nội Bài. Lật đi, lật lại máy bay để tăng diện quan sát mà không phát hiện được mục tiêu. Đang lúc căng thẳng thì nghe đài hỗ trợ sân bay Gia Lâm thông báo mục tiêu qua Gia Lâm, hướng bay 140°, độ cao 300m.

Tôi đoán, chiếc trinh sát như vậy sẽ quay ra luôn chứ không đi dọc đường 1 để trinh sát nút giao thông Phủ Lý rồi qua Nam Định nữa, nhưng cũng sẽ ra cửa Bà Lạt đây! Tôi lẩm nhẩm tính toán vị trí của tôi với chiếc trinh sát quỷ quyệt này và ra lệnh “số Hai, vòng trái gấp theo tôi”. Tôi vòng từ hướng 360° về hướng 240° để cắt vào đường bay của chiếc trinh sát. Vừa nhìn thấy dòng chảy sông Hồng, tôi cho máy bay quay về hướng 200° và nhắc số Hai “Chú ý giữ độ cao chênh lệch, tôi xuống 300 đây!”. Dẫn đường sở chỉ huy Nguyễn Văn Chuyên nói, “hướng bay 180°!”. Tôi vừa đưa máy bay về 180° thì lại giọng gấp gáp: “Vòng gấp hướng 90°, tốc độ 900! Mục tiêu bên trái 30°, 8km, độ cao 300m!”.

Tôi căng mắt vừa giữ độ cao, tốc độ, hướng bay, vừa quan sát, phán đoán, có lẽ sắp qua phải rồi và từ từ vòng máy bay sang phải. Cùng lúc chiếc trinh sát bé tí hiện trên nền đất địa

hình, ngay sát dưới đường chân trời ở cự ly chỉ 5km bên trái 20°. Tôi vội thông báo cho số Hai, cũng là báo cáo sở chỉ huy luôn: “Số Một phát hiện mục tiêu bên trái 20°, 5km, phía dưới. Số Hai kéo dài cự ly theo tôi vào công kích!”. Mai Cương trả lời từ tốn: “Số Một vào công kích đi. Tôi theo sau anh!”

Dán mắt vào chiếc máy bay trinh sát bé xíu, có chiều dài khoảng trên dưới 7m và sải cánh trên dưới 4m, tôi bật tăng lực, tăng tốc độ lên hơn 1.000km/h và đặt chiếc máy bay vào giữa hình chữ thập của kính ngắm quang học. Chiếc Mig-21 căng mình xông tới, tôi cảm nhận sức nặng đè lên cần lái, liếc nhìn đã thấy tốc độ 1050km/h, hơi khó điều khiển. Tôi vội liếc vào đồng hồ chân trời và kiểm tra độ trượt của máy bay: hơn hai hòn bi. Hửn nào! Tôi tỳ chân phải cho hòn bi vào giữa và giữ vòng quang ở 2,5 ly giác phía trên. Tiếng đầu tên lửa kêu ro ro khá to. Cự ly giảm dần từ 2,5km còn 2km. Thấy đề tăng lực không còn cần thiết nữa, tôi tắt tăng lực. Tốc độ tiếp cận khoảng 200-250km/h. Cự ly giảm xuống 1,5 rồi 1,2km. Tôi nhấn cò phóng tên lửa. Quả tên lửa bên cánh trái lao ra khỏi bệ, đẩy nhẹ vào cánh, tạo ra độ nghiêng nhỏ. Có vẻ như cự ly quá gần, tôi kéo dựng máy bay sang bên phải thì nghe số Hai: “Tên lửa anh chui xuống đất rồi! Tôi vào công kích đây!”

Tôi vội lật máy bay lại nhìn xuống bên trái, không tin là chiếc trinh sát vẫn còn bay được sau quả tên lửa của tôi. Nhưng rõ ràng nó vẫn bay! Tôi lệnh cho số Hai vào công kích. Một nỗi buồn mênh mông không bờ bến ập đến! Tôi bay lên cao, tránh xa hơn chiếc trinh sát để quan sát và không làm ảnh hưởng tới số Hai. Bằng một quả tên lửa chính xác, anh Mai Cương bắn hạ tại chỗ chiếc máy bay thứ tám của anh trong tổng số máy bay Mỹ bị anh bắn hạ. Trận đánh thắng, được cấp trên đánh giá cao về công tác chỉ huy biên đội, nhưng để lại trong tôi nỗi buồn khôn tả và vị đắng ngắt trong miệng. Tôi được phê chuẩn Chỉ huy biên đội sau những đánh giá cao của

kíp trực sở chỉ huy và những lời có cánh của người chỉ huy đi làm số Hai để sát hạch cho tôi. Mọi người đều an ủi, thôi, buồn làm gì, còn có cơ hội khác. Chiếc trình sát này nó đi độ cao quá thấp, lại bị nhiễu địa hình lớn vào buổi chiều hè, còn dính cái lò vôi hay lò gạch gì đó ở dưới đất tỏa nhiệt lớn quá hút mất quả tên lửa vào, v..v... và v..v...

Tôi vẫn không thể nguôi, cảm thấy như bị vướng “dóp” chi đó. Không biết đến bao giờ mới tự tay bắn hạ được một chiếc máy bay địch! Day dứt kinh khủng.

Huấn luyện biên đội lớn, chuẩn bị bay trong Quốc tang tiễn biệt Bác Hồ

Trong lúc đang say sưa với các nhiệm vụ chiến đấu, huấn luyện đề cao và chuẩn bị chào mừng ngày Tết Độc lập 2.9.1969 thì chúng tôi được thông báo nội bộ về tình hình sức khỏe Bác Hồ. Không thấy ai đã động gì đến công tác chuẩn bị và tổ chức mít tinh hay lễ lạt gì cả. Ngày 2.9 thì chúng tôi nhận thông báo lần hai, sức khỏe Bác đã rất nguy cấp! Ngày mùng 3 tháng 9 thì có thông báo chính thức: Bác đã mất.

Chúng tôi được chỉ thị bay tiễn biệt trong lễ tang Bác Hồ ngày 9.9 sắp tới. Nhiệm vụ không làm chúng tôi lo lắng nhiều vì những tháng trước đó, khoa mục bay biên đội lớn tám chiếc, mười hai chiếc theo đội hình ba đến bốn chiếc mỗi tốp theo hàng dọc đã được chúng tôi bay khá thành thạo, lúc thì song song với các chuyển bay không chiến hai hay bốn chiếc, lúc đánh chặn bốn chiếc, không chiến Mig-21 với Mig-17, bây giờ chỉ cần luyện đội hình vài bữa là ổn. Nhưng tin Bác mất làm anh em phi công chúng tôi bàng hoàng.

Nhiệm vụ bay này làm tôi chợt nhớ lại mấy lần khi còn đang tập bay đội hình lớn. Bay biên đội tám hoặc mười hai chiếc thì những tốp bay đi sau bao giờ cũng vất vả hơn vì luôn bị động, nên chỉ huy thường chọn những phi công có tay lái cứng, phản xạ và xử lý tình huống nhanh. Tuy nhiên, những vất vả khó khăn ban đầu khi phải “cò cưa” tay lái, bàn đạp, tay ga rồi cũng qua. Biên đội trong đội hình lớn ngày càng ổn định và đẹp mắt. Nhưng chán nhất là những chuyến bay đội hình lớn theo đường dài cố định với những đoạn bay “thẳng đuồn” khá lâu. Nếu phải bay vào gần giữa buổi trưa còn dễ làm phi công buồn ngủ. Trong một lần bay như vậy, biên đội Cốc - Thái - Hưng - Nam, để khỏi buồn ngủ tôi lắc đầu mấy cái rồi tiện thể làm luôn cú khoan ngang⁽¹⁶⁾ khi cải máy bay ra bằng thì vị trí biên đội không suy chuyển. Nhưng bay số Hai theo đội hình bàn tay xòe thì số Hai ở một bên của đội trưởng. Còn số Ba, số Bốn ở phía bên tay đối diện nên còn có khoảng trống bên cạnh để dự trữ cho không gian an toàn. Gay cấn nhất khi anh bay số Ba bị kẹp giữa đội trưởng và số Bốn đi sau cùng mà làm động tác khoan ngang mới khó và vô cùng nguy hiểm. Không hiểu sao, lúc đó tôi như kẻ thiêu thân, sau cú khoan ở vị trí số Hai lại muốn chinh phục thêm một độ khó nữa của nghề bay.

Tôi về giờ sách ra nghiên ngẫm lại hướng dẫn động tác kỹ thuật khoan ngang. Sau đó, khi bay một mình ở độ cao 500-700m trở lên, khi nào có điều kiện là tập. Tôi chú ý tập trung vào điều chỉnh chính xác để máy bay không trượt ngang, không mất hay tăng độ cao, nghĩa là khoan ngang trên một trục thẳng bằng của quỹ đạo bay. Biên đội bay bốn chiếc Lý - Long - Thái - Nam (hay Cốc - Dũng - Thái - Nam?) đang trên đường bay tiêu dầu trên sân bay từ vòng hai Trung Dã bay về núi Thần Lăn nằm phía tây hồ Đại Lải. Ngó trước, ngó sau thấy biên đội đang cực kỳ tề chỉnh, theo đúng yêu cầu của ngành quân huấn

16. Xoay máy bay theo trục dọc 360°.

đề ra, cự ly dẫn cách giữa máy bay với nhau trong hai chiếc là 30x50 và đôi bay sau cách đôi bay trước khoảng 50-70m, tôi tăng nhẹ tay ga lên 93-95% công suất, nhấc đầu máy bay lên 3-5°, phối hợp đánh tay lái sang trái, về phía trước và mớm nhẹ chân đạp - xoay! Xong 360°. Máy bay khoan ngang xong lại về nằm yên ở vị trí ban đầu trong biên đội! Quá trình xoay máy bay như vậy mất khoảng 4-5 giây. Tôi vô cùng sung sướng chỉ muốn hét lên “Làm được rồi! Làm được rồi!” nhưng phải im thin thít vì thực ra những động tác bay kiểu này được cho là “manh động” hay “holigan trên không” không được cấp trên khuyến khích. Tôi chỉ dám làm khi biết chắc mình giấu được số Một.

Vụ việc này các cấp chỉ huy, lãnh đạo không biết. Nhưng lập tức sôi động ngầm ngầm trong đội ngũ phi công Mig-21 ở mấy Đại đội Bay. Động tác bay khoan, một số anh em cũng làm và làm được, nhưng phần đông là bị “tan nát” đội hình bay vì động tác không chuẩn. Máy bay không xoay trên một trục thẳng của quỹ đạo bay mà lại làm cả quỹ đạo bay chao đảo, vòng lên, tụt xuống, sang phải, sang trái như cách chúng tôi gọi là “hình cái thúng” làm cho các máy bay sau và bên cạnh phải đánh ngay cần lái sang cạnh, tránh va chạm. Mấy anh em kể lại, có những cú khoan được nhưng lại bị vào mây, bị mất đội... mãi mới tìm thấy nhau, rồi cười rúc rích mà không hở cho cán bộ lãnh đạo chỉ huy biết. Khi được bay ở vị trí Đội trưởng bốn chiếc, tôi cũng thử sức bằng một cú khoan ngang ngoặt mục như vậy. Nhưng tôi cảm giác, áp lực khi làm động tác này ở vị trí dẫn đội nó nhỏ và dễ hơn nhiều so với khi ở vị trí bay số Hai hay số Ba.



Mãi sau này, cách đây vài năm, khi được đọc cuốn hồi ký của Thượng tướng Phùng Thế Tài, tôi mới giật mình vì hóa ra

từ những năm 1968, chúng tôi được tổ chức tăng cường bay đội hình lớn ngoài việc để phục vụ nhiệm vụ nâng cao trình độ kỹ thuật, chiến thuật thì còn một mục đích lớn, ẩn sau đó là chuẩn bị cho bay trong tang lễ Quốc gia sẽ cử hành tiễn biệt Bác Hồ khi Bác ra đi!

Đây là sự chỉ đạo của nguyên Tổng Tham mưu phó Quân đội Nhân dân Việt Nam. Đại tá Phùng Thế Tài từ cuối năm 1967 đã được Bộ Chính trị giao một nhiệm vụ đặc biệt: nghiên cứu chuẩn bị phần nghi lễ khi tổ chức Quốc tang cho Hồ Chủ tịch¹⁷. Nhờ đã có công tác chuẩn bị trước như vậy nên khi được lệnh phối hợp phi đội mười hai chiếc Mig-17 của Trung đoàn 923 thì chỉ còn là việc tính toán dẫn đường và các phương án điều hành của sở chỉ huy binh chủng, hai sở chỉ huy của hai Trung đoàn 921 và 923 cũng như các đài hỗ trợ, chỉ huy bằng mắt đặt ở đỉnh tòa nhà Quốc hội và đầu đường Thanh niên kéo sang bên kia sông Hồng.



Trong những ngày có thể nói là u ám trong tâm tư, tình cảm của người dân Việt Nam bấy giờ, chúng tôi đã bay trong tâm thế của những phi công đến để báo công với Bác lần cuối cùng, tiễn người đi xa, giống như các phi công đàn anh đã hai lần được Bác cho gặp để báo công ở Phủ Chủ tịch. Nhưng đây là lần báo công đặc biệt, lần báo công cuối cùng nên rất thiêng liêng. Ai cũng cố gắng giữ đội thật chuẩn, thật đẹp. Trong một lần bay tập thì xảy ra một việc hy hữu. Vừa hợp luyện với mười hai chiếc Mig-17 qua Ba Đình về, từ độ cao 2.000m trên đỉnh dãy núi Dãy Diều (hay Am Lợn), mười hai chiếc Mig-21 do anh Nguyễn Hồng Nhị dẫn đầu đang chuẩn bị giảm dần độ cao để bay qua đường băng giải tán đội hình vào hạ cánh thì

17. *Hồi ký Thượng tướng Phùng Thế Tài - Trọn một đời đi theo Bác* - Nhà xuất bản Văn học, tái bản lần 2, 2014 (trang 25-27).

tôi bị một cơn đau bụng quần quai. Toát mồ hôi lạnh ra khắp người. Tôi không chịu đựng được bèn vừa báo cáo vừa vòng gấp máy bay xuống hạ cánh:

- Tôi xx - sức khỏe có vấn đề, xin rời đội hình vào hạ cánh gấp!

Không đợi trả lời, cố gắng nén cơn đau quần quai, tôi liên tục thực hiện các động tác thả cánh cản, giảm tốc độ, thả càng, vòng gấp giảm độ cao về vòng 4, thả cánh tà 25°, vòng 4, thả cánh tà 45° và cứ thế ào ào xông vào hạ cánh. Đầu óc mù mịt những câu hỏi từ sở chỉ huy (của dẫn đường sở chỉ huy, trực chỉ huy, của chỉ huy điều phối sân bay, của đội trưởng...), tôi chỉ trả lời phều phào “Sức khỏe xấu!”

Hạ cánh xong, tôi cho máy bay chạy về cuối đường băng, lăn vào sân đỗ đầu đông, cởi bỏ mũ bay (vẫn giữ cái lót mũ), quần áo kháng áp, máy vẫn để nổ. Tôi lấy sợi dây từ quần kháng áp buộc chặt tay phanh cho máy bay dừng sát mương thoát nước chạy dọc sân bay với ý định sau đó sẽ lên máy bay lăn về. Tôi nín chặt hơi, mở nắp buồng lái, bò ra sau thùng dầu trên lưng máy bay, bò xuống cánh, đạp chân lên bệ tên lửa đu nhẹ nhàng xuống đất, rồi vừa chạy vừa đi, vừa nín nhịn các cơn đau quặn từ bụng dưới. Lao ra được mép mương nước, tôi trượt xuống dưới và tháo vội các loại chướng ngại trên người rồi ngồi sụp xuống, lả hết cả người trong lúc miệng phun ồng ộc các loại đồ ăn ứ đọng trong bụng làm tôi quần quai gần chục phút vừa qua. Xả xong mà người tôi như lả đi, lạnh toát. May mà con mương không còn nhiều nước, may mà còn mang theo chiếc lót mũ bay bằng vải mềm để dùng thay cho giấy vệ sinh, và may nhất là không “bính ra” buồng lái.

Tôi tỉnh dần. Đang tìm cách leo lên thì thấy lao xao tiếng người gọi í ới, rồi tiếng nổ nặng trĩch của mấy cái xe ZIL-131, cứu hỏa, cứu thương... Tôi vừa thò cổ lên khỏi mương thì có

người đã hét tướng “Đây rồi! Đây rồi!”. Tôi nhìn lên, gần hai chục người chạy quanh cái nhà trực chiến bỏ không phía đầu đông và những người thợ máy thì xúm xít quanh chiếc máy bay, giờ đã bị tắt máy và đang được cắm vào chiếc cần đất. Anh Chuân quân y sỹ chạy lại dìu tôi ra ngay chiếc xe cấp cứu cạnh đó để đo huyết áp.

- Thấp quá! Chỉ có 90/60 thôi!

Tôi hỏi anh trong vô thức:

- Thế sáng nay anh đo bao nhiêu?

- 115/75, mạch 68. Giờ mạch hơn 50 thôi! - Anh Chuân trả lời.

Mấy ông thợ máy cười khinh khích:

- Chúng tôi đến nơi thấy mỗi máy bay đang nổ máy. Nắp buồng lái thì mở, không thấy phi công đâu. Thế là đủ mọi giả thuyết đưa ra!

- Giờ thì biết chưa? - Tôi cười như mếu.

- Chúng tôi giả định là bị bắt cóc nữa chứ! Ha... ha... ha!

- Ông làm chúng tôi lo cuống cả lên! Cả phi đội hạ cánh xong lẫn qua đây đều báo cáo về sở chỉ huy “Máy bay đổ ở sân đỗ đầu đông. Buồng lái mở! Không thấy phi công đâu cả!” - Máy ông sỹ quan tác chiến huấn luyện của trung đoàn cười ngất.

Mọi người cười nói vui vẻ quay về tuyến huấn luyện ở đầu tây sân bay. Riêng tôi được đưa về ngay trạm xá. Sau khi được uống ca chè đỗ đen - suất ăn thêm ở tuyến bay - tôi thấy bụng ấm dần, người cũng nóng lên. Tôi nói với chủ nhiệm quân y trung đoàn, không sao rồi anh! Tôi khỏe rồi! Tôi được đo lại tim mạch, huyết áp với chỉ số huyết áp 110/65, mạch 60. Bác sĩ bảo hơi thấp, nghỉ tại trại để theo dõi tiếp, không được bay đâu.

Thế là mất mấy ngày nằm ở “doanh trại hầm” chỉ để nhìn đồng đội bay tập, chuẩn bị cho ngày ra mắt đội diễu binh. Cái bệnh tôi hôm đó chỉ là ngộ độc thực phẩm gì đấy, sau khi thải ra được thì lại bình thường. Ở nhà với một số anh em không được xếp vào đội hình bay thì chuẩn bị, trang trí phòng sinh hoạt chung của đại đội cho những ngày để tang Bác sắp tới. Phân công nhau làm bàn thờ nho nhỏ có ảnh Bác quần khăn đen, bát hương, đĩa ngũ quả, khẩu hiệu, v.v...

Hết việc, cuồng chân, tôi rủ Hà Quang Hưng và một người nữa (không nhớ là Long hay Dũng) đi lùng tìm ít hoa sen về cắm bình hoa bàn thờ. Thế là chúng tôi kiếm được hai chiếc xe đạp để đi lùng tìm theo trí nhớ mang máng là gần Phủ Lỗ có đường rẽ đi bên Đò Lo - Yên Phong, mà có lần đi cơ động Kép bằng đường bộ qua thấy bên đường có mấy ao đầm trồng sen. Phải đi gần hai chục cây số chúng tôi mới tìm thấy một vạt ruộng nước, giống như một dải kênh, có trồng sen và còn khá nhiều hoa đang nở đẹp. Chỉ có điều phải lội xuống cách bờ dăm mét mới có hoa, mà bây giờ đã hơn 12 giờ trưa.

Vừa mệt, vừa đói, đang tính cách tìm người chủ hoa để xin hoặc mua thì bỗng có một chiếc xe Craz to dừng ập đến, đỗ xích trước mặt chúng tôi. Từ trên xe bước xuống là một viên trung sỹ, quân hàm kết hợp màu xanh mang quả đạn tên lửa. Tôi trông khuôn mặt quen quen, đang đoán cha này chắc dân lái xe kéo tên lửa của F361. Tôi đã có lần cùng đội bóng chuyền trung đoàn đến đấu giao lưu bên trung đoàn bộ của sư này đóng quân bên Nam Hồng. Tôi khẳng định tay này không phải cầu thủ bóng chuyền vì người thâm thấp, trông hơi nhem nhốc. Tôi vừa định bật ra tiếng “Chương hôi!” thì hắn đã hét toáng lên “Ông có phải là Thái ở Phú Thọ không?”. “Ồ, Chương hôi!”. Thế là chúng tôi ôm chầm lấy nhau.

Hắn thì thầm:

- Tao trông mày oách quá, éo dám gọi tên, phải gọi ông!

Tôi cười phá lên, ghé tai hắn:

- Trông mày vẫn bô nhếch như xưa, Chương “hôi” ạ.

Cuộc tái ngộ bạn bè quá bất ngờ và diễn ra nhanh chóng. Sau khi biết ý định của chúng tôi, Chương liền bảo:

- Ra đây, thế nào cũng có cái thuyền mủng của người chủ hoa giầu quanh đây. Các ông cứ ra lấy. Có gì tôi chịu. Đơn vị tôi đóng quân ở đây nên biết nhau hết. Đây là vạt ruộng ao của nhà tôi quen.

Thế là chúng tôi hái được hẳn một bó khá to đem về. Cảm ơn ông bạn học từ thời phổ thông với tôi ở thị xã Phú Thọ.

Hơn một giờ trưa tôi mới về đến nhà. Mấy cô chị nuôi vẫn phần cơm. Điều đó khiến tôi cảm thấy ấm áp tình nghĩa đồng đội. Hôm ấy chúng tôi được chính trị viên biểu dương vì đã “biến niềm yêu kính Bác thành hành động!”.

Theo dòng hồi tưởng của cựu phi công Nguyễn Văn Lý thì phi đội mười hai chiếc Mig-21 được sắp xếp đội hình như sau: Nguyễn Hồng Nhị, Lê Toàn Thắng, Phạm Đình Tuân, Nguyễn Đức Soát, Nguyễn Văn Lý, Phạm Phú Thái, Lê Thanh Đạo, Nguyễn Hồng Mỹ, Mai Văn Cương, Phạm Thành Nam, Nguyễn Văn Khánh, Bùi Văn Long. Đây là đội hình đã tập luyện trước đó, chứ ngày bay thực binh hôm 9.9.1969 ngày tổ chức quốc tang thì tôi không tham gia vì sự cố sức khỏe. Tôi còn được biết người dự kiến sẽ dẫn đội hình Mig-21 là Phạm Thanh Ngân, nhưng anh đi công tác về không kịp nên sau đó Bộ Tư lệnh binh chủng xếp anh vào làm dự bị cho anh Nhị cùng với hai phi công ngồi ghế dự bị nữa là Đặng Ngọc Ngự và Bùi Đức Nhu. Tôi không biết ai đã vào thay tôi trong chuyến bay lịch sử đó. Tôi thực sự rất tiếc.

Khi lục tìm các tư liệu của cả hai Trung đoàn 921 và 923 để viết thêm về sự kiện này thì chỉ có một dòng về sự kiện bay tiến biệt Bác Hồ mà không ghi nhận tên của các phi công tham gia bay. Mig-21 chỉ ghi nhận người chỉ huy đội hình là Nguyễn Hồng Nhị. Còn Mig-17, có chỗ thì ghi là Nguyễn Văn Bảy, chỗ lại ghi Cao Thanh Tịnh. Các anh giờ đều đã ngoài tám mươi rồi, sao mà nhớ được. Chỉ mong những người làm công tác tham mưu tác chiến và huấn luyện của hai trung đoàn đó nếu còn lưu giữ được ghi chép cũ thì mới khẳng định được thật chính xác.

Nhiệm vụ phát sinh và những chuyến bay cảm tử

Những ngày u ám của tang lễ rồi cũng qua. Chúng tôi lại lao vào các nhiệm vụ khác nhau. Đáng nhớ nhất là các đợt sinh hoạt chính trị, chỉnh Đảng sau khi Bác Hồ mất để thắt chặt đoàn kết xung quanh Ban Chấp hành Trung ương, đứng đầu là Bí thư thứ nhất Lê Duẩn và xây dựng lòng tin, niềm tin vào sự lãnh đạo của ê-kíp kế cận Bác.

Về chiến trận, cuối năm 1969, vào độ tháng 10 thì chúng tôi được nhắc phải gia tăng các hoạt động cảnh giới, sẵn sàng chi viện cho chiến trường Lào và tiếp tục tiến sâu hơn về phía Nam để bảo vệ cho các tuyến đường chiến lược tới cửa khẩu sang Lào. Nhiệm vụ quan trọng nữa là tiếp tục tìm cách tiếp cận và đánh B-52 để rút kinh nghiệm. Và để dàn thế trận, bố trí lại lực lượng, từ tháng 9 năm 1969, quân chủng đã cho lực lượng Mig-19 của Trung đoàn 925 chuyển từ Kép về Yên Bái và Mig-17 từ Gia Lâm, Kiến An về Kép. Lúc này Trung đoàn 921 chúng tôi có tới hơn năm mươi phi công, máy bay còn khá nhiều nên lực lượng được dàn ra cả hai sân bay Nội Bài và Thọ Xuân. Ngoài ra, chúng tôi thường xuyên cơ động bí mật vào Anh Sơn và Vinh để trực chiến, sẵn sàng thực hiện các nhiệm

vụ cho cả chiến trường miền Bắc, miền Nam và Lào.

Cũng vào quãng thời gian của năm 1969, có mấy vụ tai nạn bay đã xảy ra ở khu vực sân bay Kép.

Ngày 4.3.1969, anh Nguyễn Quang Sinh, phi công Mig-17, Trung đội trưởng bay của Trung đoàn 923 trong lần bay thử máy bay sau khi sửa chữa ở nhà máy⁽¹⁸⁾ đã hy sinh vì bị mất điều khiển.

Tháng 9.1969, sau Lễ Quốc tang ở Hà Nội, Thượng úy Dương Trung Tần, Phi đội trưởng của Trung đoàn Không quân 925 mới thành lập, nguyên là phi công chiến đấu có thành tích của Trung đoàn Không quân 923 sang chuyển loại Mig-19, làm cán bộ khung cho đơn vị mới, khi làm nhiệm vụ chuyển máy bay từ Kép về Yên Bái thì máy bay cũng bị mất điều khiển và hy sinh. Rồi ở Trung đoàn 921, tuy chưa gây tai nạn chết người nhưng máy bay cũng bị hỏng hóc nghiêm trọng khi va chạm trên không, buộc phải hạ cánh ở sân bay Thọ Xuân.

Các cấp chỉ huy bắt đầu đôn đốc đội ngũ cán bộ chỉ huy lãnh đạo không quân và đội ngũ phi công ngăn chặn tai nạn, bảo đảm an toàn bay. Theo thống kê, suốt mấy năm chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965 - 1968), trong số 45 phi công hy sinh thì số bị địch bắn chỉ có 27, nhưng số bị tai nạn trong chiến đấu chủ yếu do ham đánh, mất độ cao đâm xuống đất, núi... có tới 10 phi công và số bị tai nạn trong huấn luyện có 4 người. Cũng có 4 người nữa hy sinh do ta bắn nhầm lẫn nhau. Nếu cộng cả hai vụ của năm 1969 thì có 47 phi công các loại máy bay hy sinh, còn tổn thất máy bay thì nhiều hơn gần gấp rưỡi nữa, chủ yếu do bị Không quân Mỹ đánh vào sân bay. Một số phi công nhảy dù an toàn, một số phi công phải hạ cánh bất buộc ngoài sân bay làm hỏng máy bay.

18. Máy bay phải sửa chữa do dính bom bi của Không quân Mỹ đánh sân bay.

Vào thời gian này, ở miền Bắc, tuy bom đạn tạm ngừng rơi nhưng các hoạt động tác chiến của lực lượng vũ trang Việt Nam trên mặt trận miền Nam Việt Nam, Lào vẫn diễn ra căng thẳng. Tuy không đánh sâu vào miền Bắc nhưng ở các khu vực cửa khẩu đường Trường Sơn Đông nối với Trường Sơn Tây - tức sang đất Lào, Không quân Mỹ tập trung đánh khá ác liệt. Ngoài ra, Mỹ còn sử dụng lực lượng phản động Lào, lính đánh thuê Thái Lan mở chiến dịch Cù Kiệt lấn chiếm Cánh Đồng Chum (8.1969) uy hiếp căn cứ địa vùng giải phóng Lào - Sầm Nưa, đồng thời cũng uy hiếp miền Bắc Việt Nam vùng phía tây Thanh Hóa, tây nam Hòa Bình, Sơn La, và tây bắc Nghệ An.

Bom đạn, lính Sài Gòn, lính Mỹ cùng chư hầu liên tiếp mở các cuộc càn quét, đánh phá căn cứ hậu phương ta ở ven biên giới với Campuchia. Đến đầu tháng 3.1970 thì giật dây cho Lon Non, Xi-rich Ma-tắc đảo chính, lật đổ chính quyền trung lập Xihanuc. Bằng hành động này, Mỹ đã mở rộng chiến tranh ra toàn cõi Đông Dương.



Từ khi được về đầu quân cho Trung đoàn 921, trong các lần trung đoàn hay cơ quan tham mưu tổ chức hội nghị về quân sự, tôi thường thấy một người nhỏ nhắn, da đen sạm, khuôn mặt kiểu người Kh'me, tóc xoăn. Trông ông rất hiền lành trong chức danh tham mưu phó Trung đoàn, giúp việc cho Tham mưu trưởng - Thiếu tá Thạch Quang Nhung. Tên ông là Lý Xe, nghe rất ngộ. Đến khi chiến sự ở Campuchia bùng nổ, tự nhiên chúng tôi không còn thấy ông đâu nữa. Một lần bịa lời cho bài hát “tiếng hát người lái xe” có đoạn kết là “hiệp đồng luôn luôn bên anh, tôi, người lái xe” thì Trần Hóa ôm đàn guitare bập bùng bịa thành “hiệp đồng luôn bên anh Nhung, tôi là Lý Xe” thì chúng tôi mới giật mình nhớ đến Lý Xe. Cơ quan tham mưu nói, đồng chí Lý Xe được điều động

đi mặt trận mới, về tham gia lực lượng cách mạng Campuchia. Nhưng các đồng chí nhớ cho là phải giữ mồm giữ miệng để bảo vệ đồng chí ấy.

Sau đó, phe Kh'me Đỏ lật đổ Lon Non và quay sang tiêu diệt hết những cán bộ dân chính Đảng, cán bộ quân đội đã được Việt Nam đào tạo. Những cán bộ này đã trưởng thành và góp sức vào công cuộc kháng chiến của ta từ chống Pháp đến chống Mỹ. Ông Lý Xe cũng nằm chung trong số phận những người tham gia Đảng Cộng sản và lực lượng kháng chiến Việt Nam bị Kh'me Đỏ tàn sát như vậy. Chỉ có điều, hình như ông đã có gia đình, có vợ là người Việt. Không biết bây giờ số phận họ ra sao? Vì ngày đó ông Lý Xe đi khỏi trung đoàn cũng lặng lẽ trong bí mật.

Cũng từ đây, nhiệm vụ tác chiến của lực lượng Không quân, Binh chủng Không quân tuy ít ỏi nhưng đã có những yêu cầu chuẩn bị, vươn xa, thọc sâu hơn vào nam Vĩ tuyến 17, rồi sang cả vùng trời Lào, Campuchia. Với hai loại máy bay chiến đấu hạng nhẹ, bán kính chiến đấu trung bình, chỉ từ 100 - 200km và nhiệm vụ được giao như vậy thì chúng tôi chỉ có hai cách. Một là bí mật tổ chức, chuẩn bị căn cứ cất hạ cánh gần chiến trường nhất. Hai là cảm tử, nghĩa là cứ đi đánh cho tới hết tầm hoạt động của máy bay theo cách nói đùa của chúng tôi với nhau lúc đó “Cứ đánh! Chết bỏ!”, rồi tính sau.

Làm quen với lịch sử Không quân Nhân dân, chúng tôi sơ sơ được biết những chiến tích của các phi công lớp trước. Ngay từ khi ta chưa có máy bay chiến đấu, thì Trung đoàn Không quân vận tải quân sự 919 đã nhận và thực hiện những chuyến bay kiểu như vậy. Đó là những chuyến bay giải cứu lãnh tụ của Nhà nước, Đảng Cộng sản Lào, đưa đón cán bộ cao cấp của nước bạn từ các vùng giải phóng, “vùng lõm” về Việt Nam. Trong đó, có chuyến bay tuy không thành công về nhiệm vụ

nhưng được ghi vào lịch sử khá sâu đậm. Đó là chuyến bay của tổ bay Nguyễn Đình Cường sang vùng giải phóng Lào đón lãnh đạo của bạn. Phương tiện trang bị của máy bay và mặt đất còn thô sơ, không có điều kiện nắm chắc khí tượng ở địa điểm thực hiện nhiệm vụ. Gặp trời xấu, bay lạc sang Thái Lan, tổ bay đã đốt máy bay và tài liệu, đi bộ ba tháng mới về được vùng giải phóng. Khi vượt qua sông Mekong, một đồng chí đã hy sinh.

Với các đơn vị Không quân chiến đấu, chúng tôi được biết đầu tiên tới hai người đã chuẩn bị làm nhiệm vụ này vào dịp chuẩn bị ở màn “Tết Mậu Thân”, một chiến dịch mang ý nghĩa chiến lược với dự kiến ban đầu để kết thúc chiến tranh với tiêu đề là: “Tổng công kích - Tổng khởi nghĩa”. Đó là biên đội hai phi công Phạm Thanh Ngân và Nguyễn Văn Cốc. Họ đã không có cơ hội thực hiện nhiệm vụ lịch sử trong thời khắc lịch sử đó, nhưng đã để lại những dấu ấn và kinh nghiệm quý báu cho thế hệ sau, lớp phi công sau tiến hành công tác chuẩn bị cả về tinh thần, tâm lý, ý chí, nghị lực, cũng như kỹ thuật, chiến thuật cho các nhiệm vụ khác nhau sau đó.

Cuối tháng 10.1969, tôi trực trong biên đội Biểu - Thái tại Nội Bài thì Biên đội trưởng nhận điện từ sở chỉ huy: “Biểu - Thái chuẩn bị ngăn chặn, đánh B-52 để bảo vệ bộ đội Việt Lào ở khu vực cánh đồng Chum Xiêng Khoảng! Sẵn sàng đánh đuổi đến biên giới Lào - Thái!”. Nghe phổ biến nhiệm vụ xong, anh Biểu và tôi đang giở bản đồ bay ra nghiên cứu, tính toán thì chiếc xe con chở một đồng chí thủ trưởng cơ quan tham mưu sỹ quan tác chiến và dẫn đường trung đoàn cùng cán bộ chính trị, đồ xích ngay trước của nhà trực chiến.

Sỹ quan dẫn đường trải tấm bản đồ lên chiếc bàn với các tính toán dẫn đường có sẵn. Người tham mưu phó nói:

- Đồng chí Trung đoàn trưởng giao nhiệm vụ trực tiếp cho biên đội qua máy điện thoại rồi, nhưng “cụ” lại phải chúng tôi ra phổ biến kỹ hơn nhiệm vụ này cho các đồng chí. Vì trên điện thoại nói không hết và có việc không tiện! - Ngừng một chút, ông nói tiếp - Liên minh Việt Lào đang mở chiến dịch để giải phóng Cánh Đồng Chum Xiêng Khoảng. Nhưng Không quân Mỹ - Thái nó đánh rất quá. Ngoài ra Không quân Chiến lược B-52 cũng được huy động để yểm trợ cho quân đội phản động Lào nên bộ chỉ huy chiến dịch tha thiết yêu cầu Không quân ta xuất kích ngăn chặn. Tổng hành dinh và Bộ Tổng Tham mưu lệnh cho Không quân phải sử dụng lực lượng sẵn sàng xuất kích làm nhiệm vụ theo yêu cầu chiến trường. Trung đoàn trưởng và Chính ủy dẫn tôi ra truyền đạt với các đồng chí: Đây là nhiệm vụ đặc biệt. Dứt khoát phải thực hiện. Dù có thể vượt quá bán kính hoạt động của máy bay, dù không về sân bay ở Việt Nam hạ cánh được cũng xuất kích, cũng đánh! Nếu có vấn đề gì phải nhảy dù thì cố gắng về đất ta, nếu không về được, chúng tôi sẽ dẫn các đồng chí về vùng giải phóng Lào để nhảy dù. Các đồng chí quân đội Việt Lào sẽ có trách nhiệm đưa các đồng chí về!

Nghe hơi rờn rợn! Tôi thầm nghĩ, đánh B-52 phải từ độ cao 8-10 km. Đến biên giới Lào - Thái cũng phải 350km cách sân bay Nội Bài. Căng đây! Đánh xong, cố gắng lắm thì mới có thể về được đến gần biên giới Lào - Việt...

Anh Biểu nhận nhiệm vụ cụ thể xong, hứa với trung đoàn sẵn sàng hoàn thành nhiệm vụ. Chúng tôi quay ra hiệp đồng với dẫn đường sở chỉ huy về đường đi lối lại, các phương án tiếp cận và đánh địch v.v. Xong việc, dặn anh em kiểm tra thêm một số trang bị cấp cứu cá nhân, rồi cùng chờ đợi giờ xuất kích. Trời đất bước vào giao mùa rồi. Sáng trời se lạnh. Mây thấp từ đợt gió mùa đông bắc còn lảng vảng đến 50- 70m độ cao. Trời khá u ám, chắc do mây dày nên giảm độ sáng dưới

bề mặt đất. Trời đất thế này mà phải xuất kích thì chắc chắn phải bỏ máy bay lại mà nhảy dù chứ khó mà xuyên mây vào hạ cánh được.

Đang suy tư lo lắng như vậy thì có lệnh báo động xuất kích “Biểu - Thái! Áp Bắc, Cờ Hồng!” với giọng hô dứt khoát. Mọi ưu tư tan biến.

Chúng tôi nhanh chóng mở máy, lăn ra đường cất hạ cánh và đưa hai chiếc phi cơ phản lực lao thẳng vào bầu trời xám xám. Mây thấp lè tè, vừa thu càng, chưa kịp thu cánh tà đã lốt phốt vào mây. Sở chỉ huy cho vòng ngay về hướng 240^0 , hướng bay tới Sầm Nưa. Tôi không dẫn ra để cùng lấy hướng xuyên qua mây lên trên mà quyết định kéo khoảng cách lại thật gần chỉ cách đội trưởng 10-15m để vẫn quan sát, giữ đội đến khi vòng về hướng mà sở chỉ huy đã ra lệnh. Tôi hy vọng bay trong mây với đội hình mật tập trong thời gian không dài sẽ giúp giữ được biên đội tề chỉnh khi triển khai đội hình để cùng xuyên lên mây. Đội trưởng nhận lệnh xong trả lời: “Nghe rõ, 240^0 ” thì tôi cũng báo cáo luôn “Tôi giữ đội hình đến 240^0 mới dẫn ra đây!”

Hiểu ý nhau, đội trưởng thiết lập cú vòng nhẹ nhàng, từ tốn với độ nghiêng $40 - 45^0$. Khi đạt được hướng bay quy định, đội trưởng báo cáo sở chỉ huy đồng thời lệnh cho tôi “từ từ tăng dần cách, vòng quay lớn nhất, hướng 240^0 xuyên lên”. Tôi bổ sung thêm cho đội trưởng yên tâm “tôi vòng về 250^0 , sau 30 giây sẽ về 240^0 . Độ cao thấp hơn anh 200m”. Máy bay số Một mờ dần rồi mất hẳn trong làn mây màu sữa đục. Chúng tôi cùng xuyên lên đến độ cao 5.000m thì ra khỏi mây. Nắng chói chang. Tầm nhìn không giới hạn. Tôi nhanh chóng nhìn thấy và tập hợp với số Một đồng thời báo cáo “Số Hai xin phép tập hợp đội hình chiến đấu từ bên phải”. Chúng tôi lạng lẽ bay. Độ cao tăng dần lên 8 rồi 9km. Điều khiển đã có phần

khó khăn. Phía trước thấy mây vỡ dần, loáng thoáng thấy mặt đất sau lớp mù khô. Không thấy mặt đất nói gì. Căng thẳng tăng lên. Bay hơn mười phút hướng 240°, chắc đã ở khu vực biên giới. Có tiếng “xẹt, xẹt” vang lên trong tai nghe, rồi một giọng nói nghiêm trang vang lên: “XX... hướng bay 210°. Độ cao 9.00, vận tốc 950”. Tôi hơi giật mình! Đây là hướng sẽ đối diện với đường vào của B-52 đây. Đội trưởng trả lời: “Nghe rõ. 210; 9.00; 950” giọng rất đĩnh đạc, đồng thời từ từ cho máy bay vòng nhẹ nhàng về hướng 210°...

Lại có lệnh: “XX bỏ dầu phụ. Định phía trước 180km”. Nhìn xuống dưới, mây chỉ còn 5-7 phân, nhưng khá mù. Tuy vậy vẫn có thể nhận ra địa hình núi non hiểm trở của đất nước Lào tiếp giáp với Thanh Hóa. Tôi phán đoán biên đội đang bay về hướng bản Ban và xa hơn chút nữa đã là Xiêng Khoảng. “Định phía trước 150km, độ cao 8,5km. Hướng bay...”, “Chú ý giữ đội hình kéo dài. Sẵn sàng cơ động lần lượt công kích!” Nghe thông báo mà thấy lạnh lạnh sống lưng. Tôi thầm nghĩ, cú này mà đánh xong chắc phải nhảy dù mất. Nhìn đầu cũng thấy toàn đồi núi, rừng rú. Tuy nhiên, tôi vẫn dõng dạc, nén cảm xúc trả lời “Nghe rõ!”. Tôi nhận ra giọng Trung đoàn phó Nguyễn Ngọc Độ đang trực chỉ huy ở Thọ Xuân, “XX, dầu liệu còn bao nhiêu?”

- Dầu liệu còn 1.800 - Số Một trả lời.

- Chúng tôi đã sẵn sàng tiếp nhận các anh!- Vẫn là giọng chỉ huy từ Thọ Xuân.

Tôi thầm nghĩ, giờ mà được dẫn vào đánh thì sẽ về Thọ Xuân chứ không về được Nội Bài rồi.

Căng thẳng tột độ khi không thấy sở chỉ huy chính của trung đoàn và binh chủng nói gì. Cuối cùng chúng tôi cũng nhận được lệnh từ sở chỉ huy binh chủng “Vòng trái, hướng bay 60°, độ cao 8,0. Tốc độ tiết kiệm!”

Thế là xong. Chắc mấy thằng B-52 phải bỏ nhiệm vụ quay lại căn cứ rồi. Tôi thở phào, tập hợp lại đội hình chiến đấu cơ bản, chúng tôi về hạ cánh sau đó gần hai mươi phút. Trong buổi rút kinh nghiệm với cấp chỉ huy, dẫn đường, tôi có nói nửa đùa nửa thật:

- Mấy anh cho chúng em treo lủng lẳng tận 9-10km độ cao, bay biên đội khó lắm, sao không cho bay thấp hơn, để bay lại giữ được bí mật...

- Quân chủng và binh chủng không có ý định đánh theo kiểu thí quân, vì thế mới dùng phương án dọa, bay thật cao cho máy biết là không quân Việt Nam xuất trận, nhưng cũng sẵn sàng đánh thí quân nếu B-52 không chịu rút. Cho nên phải cho vút đầu phụ sớm, tạo thế để sẵn sàng đánh thật nếu tụi nó vẫn liều mạng. Ngồi ở sở chỉ huy chúng tôi cũng toát hết mồ hôi cái trò đấu trí này đấy! Cuối cùng kẻ nao núng bỏ cuộc là B-52.

Thì ra thế! Mà cũng hay, không đánh được, không bắn rơi được, nhưng đuổi được lũ này đi, không để bom đạn rơi vào đầu quân mình cũng là thắng lợi rồi còn gì.

Những năm tháng chiến tranh, đã có không ít phi công Việt Nam đã xuất kích đánh địch theo kiểu cảm tử như chúng tôi vừa rồi. Có những lần nhìn bạn mình xuất kích ra đi mà chắc chắn không có lỗi về trên sân bay, nhẹ là bỏ máy bay, nhảy dù, nặng là không trở về được nữa... mà thấy ngậm ngùi. Tất cả chúng tôi đều đã sẵn sàng tư thế nhận và thực hiện những nhiệm vụ cảm tử như vậy. Tôi còn nhớ vài sự kiện tiêu biểu và sẽ đề cập dần theo từng thời gian. Những sự kiện này còn khốc liệt, hiểm nguy và căng thẳng hơn nhiều lần chuyến bay này của tôi với Đội trưởng Hoàng Biểu.

Tai nạn bay của Nguyễn Duy Tường

Cuối năm 1970, Tết Tân Hợi sắp tới, Đại đội trưởng, Chính trị viên gọi tôi lên giao nhiệm vụ thay Phạm Thành Nam làm chủ bút tờ báo tường đại đội. Tôi khẳng khái từ chối vì tôi đâu có năng khiếu viết lách, vẽ vời. Nhưng rồi các anh cứ động viên, bảo có gì sẽ giúp đỡ thêm. Vấn đề chính là phải xem cử thêm ai viết chữ đẹp để thể hiện các bài thơ văn, còn tôi chỉ việc lo cái đầu đề với cảnh Tết. Tôi lo sốt vó, đêm về nằm lại nhớ Nam. Việc này mà có hấn thì chỉ là chuyện nhỏ. Mới đây mà đã gần một năm Nam hy sinh rồi. Hồi tháng Tư, anh Phạm Thanh Ngân đưa cho tôi một lá thư của người con gái gửi cho Nam và nói:

- Cậu là bạn thân thiết, gần gũi với Nam. Giao cho cậu thay mặt đại đội viết thư trả lời, thông báo cho cô ấy biết!

Tôi bật hỏi:

- Là ai thế ạ?

- À, đây là con gái cụ Hoàng Văn Thái. Tết vừa rồi, ngay khi từ miền Nam ra, bác ấy cùng gia đình lên thăm trung đoàn. Hôm đấy anh Cương và Nam trực và cùng đón đoàn ở sân bay đấy!



Biên đội trực Mai Cường - Phạm Thành Nam
với các con của Trung tướng Hoàng Văn Thái

Tôi mở thư đọc, thấy người gửi là Hoàng Minh Phượng, xưng hô với Nam là chú cháu. Tôi bèn viết thư trả lời cũng với giọng xưng hô “chú cháu” để thông báo tình hình mà trong lòng hơi áy náy vì biết thủ trưởng có con cũng lớn, có khi hơn cả tuổi mình. Chúng tôi trao đổi thư từ được vài lần. Phượng có gửi cho tôi một bức ảnh và hỏi xin “chú Thái” một bức ảnh để biết mặt và làm kỷ niệm¹⁹.

Loay hoay cả ngày với “Con lợn mới” Tần Hợi, rồi việc làm cái tờ báo tường ấy cũng xong. Tờ báo có tiêu đề là “Quyết thắng” có cảnh đào, một con lợn, cùng mấy cây khoai môn phồng theo tranh Đông Hồ mà tôi ra cửa hàng văn hóa phẩm mua và sao chép lại. Mọi người động viên:

19. Tới năm 1972 tôi bị thương thì Phượng cũng đã hai lần đến thăm tôi nhưng đều không gặp vì tôi phải chuyển viện liên tục từ 108 về 109, rồi lại 108 sơ tán rồi lại về Viện Không quân. Ấy là mãi sau này gặp lại nghe Phượng kể tôi mới biết.

- Nhìn cũng ra đây là con lợn, mà không cần ghi chú! Thế là được rồi! (!?)



Chúng tôi vẫn phải triển khai trực chiến ở mấy sân bay để làm các nhiệm vụ kiểu hòa bình trong chiến tranh. Các phi công chuyển loại từ Mig-17 lên đã bay đơn khá nhiều bài bay và được chuyển về các đại đội để chúng tôi giúp thêm trong các bài bay ứng dụng chiến đấu. Một hôm, triển khai bay huấn luyện lúc gần trưa để tranh thủ điều kiện khí tượng, chúng tôi đang ngóng chờ xem lệnh của chỉ huy bay cho ra sân bay chưa thì viên sỹ quan trợ lý huấn luyện qua nhà mấy Đại đội Bay hô to:

- Thời tiết đang tốt lên. Đã triển khai thợ máy. Chỉ huy cho phép phi công hôm nay ăn cơm trước keng!

Giọng hân oang oang, nhất là khi đi qua giữa Đại đội 3 và bếp bay. Thế là mấy cô bé nuôi quân cuống cà kê, hò nhau:

- Nhanh lên! Nhanh lên chúng mày ơi! Các thủ trưởng đang lên đây! Nhanh lên không thủ trưởng ăn đến đít rồi!

Dù nghe đã quen lắm mà chúng tôi vẫn không nhịn được cười vì trò chơi chữ của mấy “anh em nhà lính”. Cái gì mà “ăn cơm trước keng” với cả “thủ trưởng ăn đến đít rồi” vậy?



Cái Tết năm con Lợn (1971) ấy hình như đến sớm. Chưa qua tháng Một Tây đã đến Tết ta. Đối với cánh lính bay chúng tôi thì nó chỉ gợn lên một chút nhớ về Tết quê nhà. Vì cứ phải triển miên trong các nhiệm vụ khác nhau, làm gì có thời gian mà băng khuâng?

Đón Tết xong được ít bữa, chúng tôi được phổ biến và triển khai nhiệm vụ, phương án tác chiến mới. Nổi lên là chia các

khu vực tác chiến đánh đổ bộ đường biển, đường không và khu vực Hà Nội dọc theo bờ biển từ Cửa Đáy qua Hòn Mê, Nghi Xuân, Mũi Ròn... với phương châm: Sẵn sàng dốc sức, sử dụng tối đa lực lượng và trong thời điểm quyết định có thể dùng tổng lực chặn đứng cuộc chiến tranh cục bộ ra miền Bắc của Mỹ. Ngày 9.2.1971, một chuyến bay chuyển sân đầy khó khăn, phải bỏ máy bay của phi công Nguyễn Tiến Sâm đã buộc trung đoàn phải tổ chức phổ biến rút nghiệm tới ba lần (vào ngày buổi tối 9.2.1971 tại sở chỉ huy và các ngày 23, 25.2.1971).

Hôm trước, biên đội Ngự - Sâm được giao nhiệm vụ chuyển máy bay từ sân bay Vĩnh Phú (Nội Bài) vào trực ở Anh Sơn. Sở chỉ huy không nắm chắc địch nên xảy ra việc ta - địch “bắt ngờ” gặp nhau trên không nhưng sau đó cả hai bên đều “mất nhau”. Sở chỉ huy lập tức quyết định cho biên đội về hạ cánh ở Thọ Xuân khi không còn giữ được đội hình. Đặng Ngọc Ngự về Thọ Xuân hạ cánh. Nguyễn Tiến Sâm thì loay hoay tìm đường đến hết dầu phải nhảy dù. Vụ này không thấy có trong báo cáo, tổng hợp. Có lẽ vì không muốn kể lể những sơ suất yếu kém của công tác tổ chức, chỉ huy hôm đó. Tôi đã phải tìm lại tài liệu gốc của sổ đăng ký chiến đấu, đăng ký trận đánh nhưng chỉ có một dòng ghi trong tổng hợp các trường hợp nhảy dù như sau: “Nguyễn Tiến Sâm ngày 9.2.1971 - hết dầu, nhảy dù ở Thanh Hóa trên máy bay 5058 khi chuyển trường từ VF vào B4. Gặp địch quay ra.” Những thử thách, tai họa rình rập chúng tôi mọi lúc, mọi nơi như vậy đây.

Khi các phi công chuyển loại Mig-17 đang bay ngon lành và một số đã về các Đại đội Bay của Trung đoàn 921 tham gia trực chiến thì xảy ra một trường hợp tai nạn thốn tim khác vào ngày 12.5.1971. Đó là vụ tai nạn bay của phi công Nguyễn Duy Tường khi bay huấn luyện đã xuống quá thấp, vướng dây điện cao thế ở Việt Trì trên máy bay F-94 - số 5017, buộc phải nhảy dù. Nguyễn Duy Tường là con trai Phó Thủ tướng, Ủy viên

Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Nguyễn Duy Trinh. Nguyễn Duy Tường sau đó được phân công chuyên làm chỉ huy cất hạ cánh ở các sân bay trung đoàn có nhiệm vụ trên dải đất miền Trung ra miền Bắc.

Kỷ luật cất bay một tuần và chuyện Chiêu đãi sở

Khi chúng tôi chuyển từ hầm sơ tán về ở doanh trại tại khu E thì lại bắt đầu có thêm các “tiết mục” rèn quân bằng các phong trào thi đấu thể thao và hội thi văn nghệ quần chúng ở cấp binh chủng và quân chủng. Còn ở cấp nhỏ hơn như tiểu đoàn và Đại đội Bay thì được giao chỉ tiêu tăng gia sản xuất rau, thịt, rồi thì phát động các phong trào thi đua với nhiều tiêu chí khác nhau. Các phong trào, các hội thi nọ kia vẫn phải xoay quanh một cái trục sẵn sàng chiến đấu, huấn luyện đề cao, tổng kết kinh nghiệm tác chiến và bàn cách đánh, rồi tập huấn, diễn tập chiến thuật, chiến dịch...

Mùa hè năm 1970, không nhớ trong một lần bay huấn luyện, tôi có làm một thử nghiệm nguy hiểm hay gì không mà bị cấp trên phát hiện. Trung đoàn phó Trần Hanh tuyên bố “Cất bay một tuần vì vi phạm quy định an toàn”. Tôi bị phê bình gay gắt nhưng tôi biết các thủ trưởng rắn đe, ngăn chặn là chính. Việc của tôi mà lan truyền rộng thì dễ sinh ra tai nạn nếu phi công non tay lái. Tôi chấp nhận hình phạt ở nhà đi hót phân bắc và nhặt phân trâu bò để tăng gia, sản xuất rau, nộp cho nhà bếp.

Tôi lại nghĩ ra trò quây để trêu chọc bạn bè và ra vẻ thể hiện “sự ăn năn hối cải” để làm gương cho các phi công khác. Tôi kiếm cho mình được đôi quang gánh, sọt đựng phân, cái nón mê, cái áo toí và bộ quần áo cũ. Chờ sáng hôm sau, sau khi ăn sáng, mọi người tập trung đi bay huấn luyện thì tôi cũng xuất hiện, ra vẻ chăm chú hót đồng phân trâu trên đường, gần đôi quang gánh để chềnh ềnh. Thế là mặc kệ tiếng còi inh ỏi từ xa, tôi cứ ung dung, từ tốn “làm việc”. Đến khi thấy anh chàng lái xe và mọi người có vẻ nóng tiết lên rồi, tôi mới chậm rãi kéo dẹp cái quang gánh vào, từ từ ngửa cái nón mê ra sau khoe cái bộ mặt rất chi là “hối hận, dăm chiêu”. Lúc ấy, đội phi công trên chiếc xe tải mui trần mới phát hiện ra tôi, cười rũ ra chỉ chỉ, chỗ chỗ:

- Thăng Thái đang sám hối ăn năn kìa. Ha... ha... ha... hi... hi... hi...

Lúc đó tôi mới ngoác miệng ra cười, hét lên “Chúc bay an toàn!” và giơ nắm đấm ra dứ dứ mấy cái. Xong cái vụ đóng kịch đi lượm phân trâu bò, tôi phải chạy vội vào kiếm cái khăn mùi xoa buộc vào mũi để đi lấy phân bắt vì cái mùi nó kinh hoàng lắm. Lần trước đi với mấy người, tôi phải nín thở từ xa, vào xúc vội một, hai xéng cho vào sọt rồi lại nhảy bắn ra ngoài để thở. Rồi lại hít sâu, nín thở nhảy vào làm một, hai xéng sau đó lại nhảy ra... Nhưng lần trước đi cùng nhiều người có thể thay nhau được. Lần này phải làm một mình, phải được một gánh nộp vào chỗ quy định để chôn xuống đất⁽²⁰⁾.

Hồi đó cánh lính bay chúng tôi có thành phần xuất thân khá đa dạng: Nông thôn, thành thị, học sinh, sinh viên, công nhân, nông dân, cán bộ chiến sỹ từ các quân binh chủng khác. Có cảm giác như bọn học sinh, sinh viên, xuất xứ thị thành hay con nhà quan chức là hay bị để ý giám sát rên kỷ luật,

20. Gọi là ủ phân cho mục ra và hết mùi mới bón rau được.

sức chịu đựng và các thứ khác nhiều hơn cả. Chúng tôi luôn được chính trị viên nêu gương những người tốt, việc tốt như: chăm chỉ quét sân, quét nhà; chăm chỉ trồng rau, nuôi gà, lấy phân; chịu khó xuống bếp giúp đỡ anh chị em nuôi quân. Những người được cấp trên chú ý bồi dưỡng thường là thuộc tầng lớp công nông binh những người được cho là có ý thức lãnh đạo gương mẫu, chững chạc, chăm chỉ, chủ động quán xuyến việc (quét nhà, trồng rau, gánh nước, nuôi lợn, v.v...). Họ thực sự khác với đám học sinh, sinh viên chúng tôi. Các anh Nguyễn Văn Khánh, Vũ Đình Rạng, Bùi Văn Long, Lê Thanh Đạo luôn được cho là những người có ý thức và tác phong lãnh đạo, là đối tượng được bồi dưỡng thành nguồn cán bộ chỉ huy, lãnh đạo.

Từ khi chuyển về khu E, trung đoàn cho dựng thêm mấy căn nhà lợp tranh dọc đường từ Đa Phúc vào, cách chỗ chúng tôi đóng quân khoảng 300m, gọi là “Chiêu đãi sở”. Chiến tranh đã tạm lụi, ít nhất là cách xa hơn khu vực thủ đô ngoài trăm cây số, nên Chiêu đãi sở là nơi các cặp vợ chồng quân nhân có dịp, có nơi tụ hội, gặp gỡ để thỏa lòng mong chờ, nhớ nhung, yêu thương. Phi công lớp trước của các phi đội hầu hết đều đã có gia đình trừ các anh Lê Trọng Huyền, Nguyễn Văn Lung và Nguyễn Đăng Kính còn đang kén chọn. Lớp chúng tôi mới có anh Đình Tôn lập gia đình và vài anh nữa đang xúc tiến câu chuyện tình duyên để trong hai năm 1970 - 1971 sẽ làm đám cưới. Lứa phi công có tuổi đời 23-25 trở lên thì tích cực nghe ngóng, giới thiệu, dắt díu nhau vào những bạn bè, người nhà, anh em tìm hiểu những cô gái ở các trường đại học Hà Nội.

Giữa năm 1970 có thêm đoàn bay chuyển loại từ Mig-17 lên và tháng 10.1970 có đoàn bay Mig-21 khóa 4 từ Liên Xô về thi cường độ hoạt động của Chiêu đãi sở tăng lên trông thấy và rất nhộn nhịp. Mấy phi công trẻ, không phải trực vào ngày đó mặc nhiên phải lo mang cơm nước cho các chị là vợ

hoặc người yêu của phi công trong phi đội mình. Hồi đó, tôi hay được mang cơm tiếp đón các chị vợ, người yêu của các anh Nguyễn Văn Lý, Mai Văn Cương, Nguyễn Văn Khánh, Lê Thanh Đạo... Nhưng ở đây không phải chỉ chứng kiến những chuyện vui vẻ, hạnh phúc mà còn cả những chuyện đau buồn khi vợ, người yêu của phi công nào đó vừa bị hy sinh lên thăm. Lúc đó thì cả cơ quan chính trị trung đoàn, chính trị viên và ban chỉ huy đại đội phải chủ trì, phân công các anh em còn lại lần lượt ra thăm hỏi. Có lúc phải đóng kịch, nói dối, phải giả vờ vui vẻ để tạm giấu đi cái tin xấu cho người thân phi công.

Con đường đá qua Chiêu đãi sở, vắt qua yên ngựa giữa hai quả đồi ra trạm xá để đến Đa Phúc ấy, cứ mỗi lần tôi đi qua lại gọi lên một kỷ niệm đau xót. Đó là ngày mà anh Bùi Văn Long, Đại đội phó Đại đội 1 bị tai nạn ngay tại sân bay vì một bên càng máy bay (bên phải) không ra hết, khiến máy bay không giữ được hướng sau hạ cánh, chạy lệch khỏi đường băng. Chiếc máy bay đâm xuống mương nước, bên kia đường đất chạy song song với đường cất hạ cánh chính. Cả Đại đội 1 và toàn thể phi công Trung đoàn 921 sống sờ thương tiếc anh.

Trước đó vài tháng, Đại đội phó Nguyễn Văn Khánh hy sinh trong một ngày mà Không quân Mỹ trắng trợn khiêu khích, vi phạm thỏa thuận ngừng ném bom miền Bắc, đưa cả một đàn máy bay qua Hà Nội làm náo động lực lượng phòng không ta. Bùi Văn Long thay Nguyễn Văn Khánh làm Đại đội phó được ít ngày, vừa mới hôm qua còn cùng chúng tôi lăn lộn, tranh cướp trên sân bóng rổ cực kỳ vui vẻ mà hôm sau đã xảy ra chuyện bàng hoàng, đau đớn.

Cùng lúc đó là tin về chiếc máy bay vận tải quân sự Li-2 chở hai Trung đoàn phó Lê Trọng Huyền, Phan Anh Tho và phi công Mig-21, Trung đội trưởng Phạm Văn Mạo cùng gần hai mươi anh em thợ máy bị tên lửa ta bắn nhằm ngay đầu bắc

sân bay Vinh khi trung đoàn triển khai lực lượng cơ động vào miền Trung. Những ngày này, Trung đoàn 921 như có tang tập thể. Một bầu không khí nặng nề, u uất bao trùm.

Buổi tối hôm đó, tôi và mấy người bạn nữa rủ nhau ra viếng và nhìn mặt lần cuối cùng Bùi Văn Long - người bạn học bay cùng đoàn đang được quàn tại trạm xá trung đoàn. Nhưng chúng tôi bị chặn lại từ ngoài cổng trạm xá. Kỳ kèo mãi thì qua được mấy chiến sỹ cảnh vệ, nhưng vào trong trạm xá thì gặp tiếp một “hàng rào” nữa chặn lại. Hàng rào đó là các sỹ quan ở cơ quan chính trị trung đoàn và binh chủng. Họ là trợ lý chính sách, cán bộ, bảo vệ, tuyên huấn được phân công ra để can, giữ không cho các phi công vào nơi quàn thi hài. Nói thế nào cũng không được, chúng tôi đành quay về. Một cảm giác rất nghẹn đê nặng lên lồng ngực. Có cả điều gì như buồn tủi nữa. Ông trời hay số mệnh đây, vừa hôm nào cả Khánh, cả Long còn vui vầy tham gia vào các hoạt động của Đại đội mà nay đã thay nhau đi cả.⁽²¹⁾



Tôi đạp chiếc xe Phụng Hoàng sắm được sau lần về phép đầu tiên, cưỡi đi trong màn đêm với mây và mưa giăng trên con đường đầy đá gộc. Nước mắt tôi trào ra cổ kìm nén, không muốn để ai biết. Có lẽ mấy anh em bạn bè hôm đó cùng chung suy tư ấy nên cố ý đi cách xa nhau để không ai biết tình cảm của ai. Thương bạn quá.

Trời tối, sương mù dày đặc nên không còn nhìn rõ đường để tránh đá, sỏi, và chiếc xe cứ nhảy chồm chồm. Khi về tới trạm bơm cũ cạnh nhà ở của các phi công Đại đội 5 bay đêm

21. Nhưng rồi sau này ai cũng hiểu và thông cảm vì khi làm cán bộ chỉ huy từ trung đoàn trở lên, phải tiếp xúc với các vụ tử nạn, hy sinh do tai nạn bay thường để lại những ký ức, hình ảnh cực kỳ sốc. Phi công phải có thần kinh thép thì mới không bị ảnh hưởng trầm trọng đến tinh thần và tâm lý.

thì trời càng mù tịt hơn. Đã thế, ánh sáng điện từ chiếc bóng bảo vệ đầu nhà soi rọi tạo nên màn sáng đặc quánh như sữa khiến tôi bị chói không còn nhìn thấy đường nữa.

Bỗng nhiên, cả xe và người tôi nhẹ bẫng. Ụch! Cả người và xe tôi rơi xuống lòng cống thoát nước, cú ngã mạnh khiến tôi ngất lịm đi một lúc! Khi tỉnh dậy thấy người và đầu đau ê ẩm.

Tôi hồi tỉnh dần khi nghe thấy tiếng xe đạp cùng tiếng nói chuyện của hai người nữ chiến sỹ thông tin vào trực ở sở chỉ huy gần đó. Không dám nhúc nhích vì tự nhiên tôi thấy ngượng nếu để mọi người thấy tôi trong hoàn cảnh như thế này. Chờ cho mọi người đi qua tôi cố gượng đau leo lên, lồm lũi dắt xe về lán.

Khu E là nơi ghi nhiều dấu ấn kỷ niệm của những phi công, những người bạn bay cùng lớp cũng như đàn anh khi họ buộc phải chia tay nghề bay như một sự đứt gánh giữa đường sau khi đã trở thành phi công chiến đấu. Có nhiều nguyên nhân khác nhau, nhưng chủ yếu là sức khỏe không bảo đảm. Anh Nguyễn Cát A, tôi còn ghi rõ một câu trong cuốn sổ ghi mật ngữ thông thoại vào ngày 14.1.1971 “Ngày liên hoan tiễn ông Nguyễn Cát A về Cơ quan Tác chiến trung đoàn”. Chỗ khác là Nguyễn Văn Quang về Ban Huấn luyện. Một số người nữa được chuyển ngành hay ra khỏi quân đội về học tiếp đại học như Trần Văn Nhuận.

Tuy nhiên, có mấy phi công có nguyên nhân cất bay không rõ ràng. Có lần trong một buổi sinh hoạt chính trị, chúng tôi được công báo:

- Đã phát hiện và bắt giữ được một tên đầu thú, phản Đảng đã leo lên được vị trí cao cấp và bị một Đảng viên kỳ cựu của ta phát hiện khi ông ta đi theo đoàn cán bộ của ta từ miền Nam ra học tập nghị quyết ở miền Bắc(!?).

Mãi sau này chúng tôi mới được biết là do mấy anh Cơ quan Chính trị binh chủng và trung đoàn nói lại. Đó là để bảo đảm sự trong sạch tuyệt đối trong công tác bảo vệ Đảng, bảo vệ cán bộ, mà ở không quân thì đối tượng hàng đầu là phi công và chỉ huy, lãnh đạo các ngành.

Việc những phi công của đoàn bay chúng tôi bị cắt bay vì những éo le, lắt léo của lịch sử, tôi và bè bạn vẫn chỉ giữ mãi trong lòng. Tới khi bắt tay vào viết cuốn hồi ký *Lính bay*, tôi mới thấy cần phải hỏi cho ra ngọn nguồn để mọi người khi đọc về một thời binh đao khói lửa ấy có thể hiểu được bối cảnh và lý do. Còn những người trong cuộc cũng phần nào giải tỏa được tâm lý mặc cảm.

Tháng 5.2015, tôi được Ban Tổ chức và Lãnh đạo Thành phố Hồ Chí Minh mời vào dự kỷ niệm 40 năm giải phóng Sài Gòn. Nhân dịp này, tôi đến thăm người Phó Chính ủy cũ của Trung đoàn 921 vào thời kỳ xảy ra sự kiện cắt bay các phi công đó để tìm hiểu. Ông là Nguyễn Thành Út - Anh hùng quân đội thời chống Pháp, được tuyển đi học lái máy bay. Trong một lần công đồn, bị thương sổ cả ruột ra ngoài, ông vẫn vừa lấy một tay đè giữ cái khúc ruột đó, một tay cầm súng xung phong, vừa hô anh em đồng đội tiến công, đánh thắng. Ông được phong anh hùng vì hành động này. Nhưng để làm nghề bay với vết thương lớn như thế ở bụng thì không được nên ông chuyển sang học rồi làm công tác chính trị. Anh em vốn quý nhau nên ông rất vui vẻ tiếp và kể lại sự việc xảy ra cách đây tới bốn mươi lăm năm. Ông nói:

- Mày ơi! Hồi đó công tác bảo vệ nội bộ được làm gắt lắm. Nhưng cũng phải thôi, vì kẻ địch luôn tìm cách chui sâu, leo cao vào nội bộ ta, nên phải cực kỳ cảnh giác. Bây giờ nhìn lại thấy có trường hợp các ổng làm nặng tay quá. Như hai anh

em thằng Thuận, Đức ấy. Anh Long⁽²²⁾ làm Đại tá, Giám đốc Công an Hà Nội. Mà đại tá hồi đó phải do Quốc hội bầu, phê duyệt, có chức hàm tương đương Thứ trưởng nhé. Ông có tỷ cực đoan trong xử lý ba cái vụ xét đi, xét lại, bắt bớ, tù đầy gì đó thôi chớ có gì là lập trường tư tưởng, hay dao động tay sai cho giặc đâu.

- Thế còn chuyện của Nguyễn Tuấn Ngồi, Lê Toàn Thắng?
- Tôi hỏi tiếp.

- Mấy phi công này tổ phải lên tận Ban Tổ chức Trung ương hỏi thì được trả lời. Một số trường hợp tổ nghe Ban Tổ chức Trung ương nói lại là chúng ta cần một đội ngũ phi công chiến đấu cực kỳ trong sạch và trung thành, nên cần điều chỉnh một chút trong nhiệm vụ của họ thôi. Trung ương cũng giải thích kỹ hơn vài trường hợp. Riêng trường hợp của Lê Toàn Thắng thì các anh ấy bảo phải hỏi trực tiếp anh Trường Chinh. Nguyễn Thành Út cười và tiếp - Minh đâu có dám lên tận ông mà hỏi được. Vụ xử lý đó xảy ra khi ông là Tổng Bí thư! (1947 - 1949)

Nhớ đến những đòi hỏi khắt khe của thời bình đao ấy, tôi muốn nhắc đến một kỷ niệm không quên. Đó là vào tận cuối năm 1969, chúng tôi tổ chức giao lưu bóng chuyền với các chuyên gia bay và thợ máy Liên Xô ở một làng, bên kia đường băng Nội Bài có tên là Thụy Hương. Vui vẻ, hữu nghị, bia bọt với cá Vobla ngon và đậm đà sau giao hữu bóng chuyền. Các bạn Liên Xô tặng chúng tôi số cá còn lại của bạn với hai hộp kềm sắt 5kg nguyên đai và một hộp ăn dở còn khoảng 2kg. Trên đường đi xe ô tô về khu hầm sơ tán thì viên sỹ quan trợ lý bảo vệ đi theo, đứng dậy và nói: “Theo quy định của công tác bảo vệ nội bộ, yêu cầu các đồng chí lái nộp lại số quà tặng phẩm bạn Liên Xô tặng hôm nay để chúng tôi kiểm tra. Khi

22. Ông Nguyễn Văn Long là thân phụ của hai phi công Thuận, Đức - TG.

kiểm tra bảo đảm an toàn xong sẽ trả lại các đồng chí.”

Khoảng hai tuần sau thì mấy phi đội bay chúng tôi được nhận lại số cá khô muối ấy, nhưng các hộp kềm đều đã bị bóc ra hết. Mãi sau ngày giải phóng miền Nam, khi tôi có đến chơi và thăm người anh họ Phạm Quốc Tá đang làm Vụ Phó Vụ bảo vệ nội bộ trực thuộc Ban Tổ chức Trung ương, tôi có đề cập đến chuyện mấy con cá khô. Anh cười, trả lời:

- Đây là giai đoạn phức tạp. Ta phải rải trinh sát để theo dõi, dè chừng cả ông anh cả lẫn ông anh hai, vì ông nào cũng muốn nắm, thao túng ta cả. Có hôm quân ta phải chạy theo hàng trăm cây số để theo dõi họ và xử lý những động thái không mong muốn đấy!

Tôi gọi là anh Tá nhưng anh tầm tuổi mẹ tôi. Anh tham gia chống Pháp, được phong Thiếu tá khi quân đội phong quân hàm lần đầu tiên năm 1958. Sau đó do yêu cầu công tác, anh chuyển ngành về làm công tác ở Cơ quan Bảo vệ Trung ương. Khi sắp đến tuổi nghỉ hưu thì lại được chuyển về Bộ Ngoại giao, sang Pháp đầu quân làm phó cho Đại sứ Võ Văn Sung (1977 - 1978). Qua anh, tôi có thêm một số hiểu biết ở cấp cao hơn về một mặt khác của cuộc kháng chiến và cuộc sống chính trị xã hội của một thời ở ngay thủ đô Hà Nội với những rơi rớt, hậu quả của cải cách ruộng đất, của “nhân văn giai phẩm”, của “xét lại”, của “phòng Trung”, v.v...

Chuẩn bị cho đòn hiểm và những nhiệm vụ tuyệt mật

Song song với công tác tổng kết quân sự, Bộ Tổng Tham mưu, cơ quan quân chủng và binh chủng đã tích cực chỉ đạo và tổ chức các đợt học tập, tập huấn và lý luận tác chiến hiện đại. Chúng tôi được làm quen, nghiên cứu, tham gia quân sự dân chủ, bàn cách đánh trong chống đỡ bộ đường biển của Mỹ để chuẩn bị cho công tác hiệp đồng các lực lượng vũ trang miền Bắc, phòng khi Mỹ liều lĩnh đẩy cuộc chiến tranh Mỹ - Việt lên một nấc cao mới: mở rộng chiến tranh cục bộ ra miền Bắc.

Thiếu tá Lê Kỳ Mỹ, Trưởng phòng Quân báo phổ biến bài giảng này ngày 31.12.1970. Chúng tôi phải chuẩn bị vượt qua hỏa lực tiêm kích và phòng không hải quân đánh vào khu đổi tàu cách bờ 30-40km; khu tập hợp xuất phát đổ bộ và tuyến xuất phát xung phong. Cùng lúc, chúng tôi được bổ sung kiến thức về chống tập kích đường không chiến lược. Hai cuộc tập huấn này diễn ra liên tiếp vào tháng 10 và tháng 12 năm 1970. Vào cuối tháng 11.1970, chúng tôi tham gia cuộc diễn tập lớn của lực lượng không quân với hàng chục chiếc Mig-17, Mig-19, Mig-21 cả quân xanh, quân đỏ hiệp đồng với các sư đoàn

phòng không theo phương án đánh trả Không quân Mỹ từ tất cả các sân bay của Không quân Nhân dân Việt Nam lúc đó.

Khi chúng tôi đang tăng cường huấn luyện và hồi phục bay trong mùa bay phức tạp thứ ba⁽²³⁾ thì có lệnh cho Đại đội 1 chúng tôi bay cường kích để sẵn sàng cho “nhiệm vụ ở chiến trường xa!”. Thế là chúng tôi vừa bay khí tượng phức tạp, vừa tranh thủ khi trời ít mây thì huấn luyện đánh mặt đất, mặt biển.

Nhiều nội dung kỹ thuật ngắm, điều khiển máy bay, giữ độ cao để ước lượng được điểm ngắm khi ném bom thia lia vào tàu chiến địch đang chạy trên biển. Tôi nhớ rõ nhất là cách tính nhanh để nhận dạng đúng kiểu loại, kích thước tàu địch. Nếu tàu địch chạy mà vệt sóng đuôi tàu bằng một nửa thân thì khi đó nó đang chạy với tốc độ trung bình, nghĩa là bằng một phần hai tốc độ lớn nhất của tàu. Khi đuôi sóng kéo dài bằng thân tàu thì đó là lúc nó chạy hết tốc độ, v.v...

Tuy nhiên, công tác huấn luyện chiến đấu cho nhiệm vụ của chúng tôi có bị chững lại vì vào khoảng giữa năm 1970 khi Quân chủng điều từ Trung đoàn 923 về hơn một chục phi công Mig-17 để bay chuyển loại sang Mig-21 trong đó có các anh Đỗ Văn Lanh, Võ Sỹ Giáp, Cao Sơn Khảo, Trần Sang, Lê Văn Khương, Lê Minh Dương, Nguyễn Duy Tường, Hạ Vĩnh Thành, Phạm Tuấn. Sau đó ít tháng nữa lại đưa thêm Hán Vĩnh Tường, Nguyễn Văn Nhượng, Hoàng Tam Hùng, Lê Thanh Quý, Đinh Văn Bồng⁽²⁴⁾...

Đến cuối năm (11.1970) thì đoàn bay 25 người khóa 4 Mig-21 ở Liên Xô về nước nhập vào Trung đoàn 921, làm cho tổng số phi công Trung đoàn cuối 1970 đầu 1971 lên tới hơn bảy mươi người. Các máy bay của đơn vị phải hoạt động

23. Thu đông 1970 và đông xuân 1970 - 1971.

24. Có tới ba lần điều phi công Mig-17 lên chuyển loại Mig-21 nên tôi không nhớ chính xác các đợt về E921.

hết công suất, nhưng vẫn không đủ bảo đảm cho nhiệm vụ. Đã bắt đầu có tình trạng thiếu, khan hiếm vật tư, khí tài, xăng dầu, lốp máy bay. Chúng tôi lại được lệnh sang Trung Quốc lấy máy bay từ Tường Vân về. Hành trình đi lấy máy bay của chúng tôi theo đường ngược lại lần trước. Máy bay vận tải quân sự IL-14 chở đến Côn Minh, nạp dầu bay tiếp đến Tường Vân. Người Trung Quốc đón tiếp chúng tôi lạnh nhạt. Hơi hướng của Cách mạng Văn hóa vẫn còn đậm đặc cả khi ở Mông Tự, cả ở Côn Minh. Có lẽ họ chả còn gì để khám phá trên chiếc Mig-21 này nữa.

Việc bay chuyển loại của các phi công Mig-17 hầu hết do chuyên gia Liên Xô đảm nhiệm trong các ban bay do trung đoàn tổ chức. Chúng tôi thì thoải mái tham gia kèm, làm giáo viên cho một số bài bay khi phía Liên Xô không đủ người bay giáo viên. Cường độ bay lớn, nhất là sau khi Bác mất. Con số 79 được đưa ra để phấn đấu tổ chức bay đạt được số lượng chuyển bay bằng tuổi đời 79 của Bác. Tôi được bồi dưỡng làm chỉ huy bay cấp phi đội với số lượng máy bay tham gia bay 12-15 chiếc và tổng số lần cất hạ cánh đạt 55-60 trong bốn giờ bay. Nhu cầu tổ chức bay cấp trung đoàn cũng tăng lên để tận dụng thời gian và nâng cao cường độ ban bay, nhanh chóng huấn luyện cho cả lớp phi công chuyển loại rồi sau đó là lớp phi công mới.

Anh Đinh Tôn được phân công kèm và phê duyệt làm chỉ huy bay cấp trung đoàn cho tôi. Trong ban bay kèm đầu tiên, ngồi được hai giờ ở đài chỉ huy bay xong thì anh bảo tôi “Cứ thế mà làm nhé!”. Rồi anh đi đâu đó không biết.

Đến lần thứ hai, làm các thủ tục giao nhiệm vụ và tiến hành xong công tác tổ chức bay thì anh nói “Thôi nhé, kèm lần này nữa là xong. Cứ thế mà làm nghe mày!”. Nói rồi anh bỏ xuống đài chỉ huy. Tôi cứ điều hành ban bay theo kế hoạch và

cũng không để ý đến việc có mặt hay không có mặt của người được giao kèm và phê chuẩn cho tôi. Cho tới tận lúc tổ chức rút kinh nghiệm sơ bộ sau ban bay mới thấy anh quay lại trong trạng thái vui vẻ, có phần phấn kích. Ngồi vào ghế chủ tọa, anh buông mỗi câu:

- Chỉ huy bay báo cáo!

Tôi báo cáo xong, thì phát hiện ra nửa dưới ống quần bay của anh còn ướt và dính đầy cỏ may và quả cây ké. Anh nói ngắn gọn:

- Tổ chức bay tốt. Hoàn thành nhiệm vụ 100% kế hoạch. Cơ quan huấn luyện đưa sổ tôi ký phê duyệt đồng chí Thái làm chỉ huy bay cấp trung đoàn! Giải tán!

Mọi người lục tục đứng dậy ra về, tôi tranh thủ lên “chiều tướng”:

- Thầy kiếm được mấy con mà ngon thế?

Anh cười rất tươi:

- Ủ mẹ! Hơn chục. Nhưng tau cho hết mấy thằng đi theo. Chỉ giữ lại mấy con để chiều làm bữa cháo thôi!

Đình Tôn là một tay súng săn cừ khôi. Mỗi lần vào mùa thu, khi bắt đầu xuất hiện những đàn chim di cư thì hồ Đồng Quan là một địa điểm tụ tập của các loại vịt trời, cò bè, cò giang, le le... Anh kiếm được khẩu hai nòng đạn ria và chuẩn bị từ chiều hôm trước cả chiếc bè nhỏ phủ bèo tây và cài lá nguyệt trang neo giấu sát bờ. Sáng sớm hôm sau dậy cùng các phi công trực chiến, anh xách súng cùng đồ nghề lặng lẽ tiến ra nơi giấu chiếc bè nửa nổi nửa chìm cỡ khoảng 1,5 - 2m² gì đó. Mặc đồ xà lỏn, trườn xuống, đặt cây súng lên giá đỡ rồi anh từ từ cho bè “ra khơi”. Phải đi hoặc bơi thật chậm để lữ chim trời tưởng đấy chỉ là đám bèo và cây hoang trôi giạt theo gió. Anh

tiếp cận dần vào “đội hình” khi lũ chim trời còn đang ngủ đập dềnh trên mặt nước.

Tiến được vào càng gần lũ chim càng tốt, nhưng khó lắm vì tụi này nó rất cảnh giác. Phát đạn thứ nhất thường không hiệu quả vì chỉ bắn để xua chúng bay lên. Viên này may ra được một đến hai con. Nhưng viên thứ hai, và nếu có duyên, nạp nhanh hai viên để chờ cả đàn bay qua đầu mà bắn, tiếp viên thứ 3, thứ 4 thì phải gọi người ra vớt và khiêng mới đủ sức vì mỗi phát đạn vào đúng đội hình dày đặc vừa vỗ cánh lên như thế cũng phải hạ được 15-20 con. Anh bảo “Nếu có hai người chặn hai đầu thì hiệu quả còn lớn hơn nữa”. Những cuộc đi săn của anh như vậy thu hoạch ghê lắm. Có hôm mang về cả bao tải nặng trĩu. Anh làm đồ nhậu và nấu cháo chim le le thì ngon tuyệt. Cách làm của anh là xẻ thịt sống để riêng, xương cho vào hầm kỹ rồi mới cho gạo vào nấu cháo. Thịt tươi anh thái mỏng ra đĩa, tẩm ướp gia vị, hành tẩm, nước mắm. Khi ăn thì cho thịt vào bát, đặt lên trên hành lá, rau răm, rồi múc cháo đổ lên trên khi còn đang sôi trên bếp lửa. Vừa làm, anh vừa khoái chí ngâm nga câu dân ca miền Trung, Bình Định quê anh “thương chồng nấu cháo le le...”

Lớp phi công chúng tôi ngày càng trưởng thành và dạn dĩ trong chiến trận. Chúng tôi cũng được tin tưởng nhiều hơn khi thực thi các nhiệm vụ cũng như bồi dưỡng kỹ năng chỉ huy chiến đấu trên không trong đội hình hai chiếc, bốn chiếc và chỉ huy, điều hành hoạt động bay cấp phi đội và trung đoàn. Khi các phi công bay chuyển loại từ Mig-17 và lớp kế tiếp về đơn vị thì chúng tôi cơ bản được bồi dưỡng xong, làm giáo viên bay và tham gia kèm cặp, bồi dưỡng các tân binh của trung đoàn. Công việc, nhiệm vụ đan xen rất nhiều, kể ra theo thời gian sẽ dễ bị rối và khó theo dõi nên cho phép tôi kể theo từng chuyên mục mà không nhất thiết theo thời gian thứ tự công việc.

Chuẩn bị đòn tiến công đường không vào căn cứ Vàng Pao trên đất Lào (Nhiệm vụ K60 & K61)

Năm 1970 ghi nhận những nỗ lực to lớn của cả hai bên Mỹ và Việt Nam trên chiến trường. Để thực hiện “Việt Nam hóa chiến tranh”, Mỹ chủ trương rút dần lính Mỹ, tăng cường đổ tiền và phương tiện chiến tranh, vũ khí các loại cho chính quyền Việt Nam Cộng hòa để tăng nhanh số lượng lính người Việt trên chiến trường. Người Mỹ bắt đầu tăng cường công khai mở rộng chiến tranh ra toàn cõi Đông Dương với việc lật đổ nhà vua Xi-han-uc, đẩy quân Sài Gòn cùng quân đội các nước chư hầu do Mỹ dẫn đầu tiến công, đánh phá sang đất nước Chùa Tháp để tiêu diệt đầu não kháng chiến của ta ở vùng ven biên giới và chặn đứng tuyến đường vận tải chiến lược Hồ Chí Minh. Đồng thời thúc quân phản động Lào cùng quân đội Thái Lan mở các cuộc hành quân, tiến đánh vào vùng giải phóng Lào dưới sự yểm trợ đường không bằng bom đạn của Không quân Mỹ và Thái Lan.

Còn phía Việt Nam, Bộ Quốc phòng tiến hành huấn luyện, chuẩn bị quân đội cho những trận đánh quy mô lớn hơn, hiệp

đồng đa dạng hơn với sự xuất hiện của các loại hình binh chủng hiện đại, hỏa lực mạnh, hiệu quả lớn trên chiến trường.

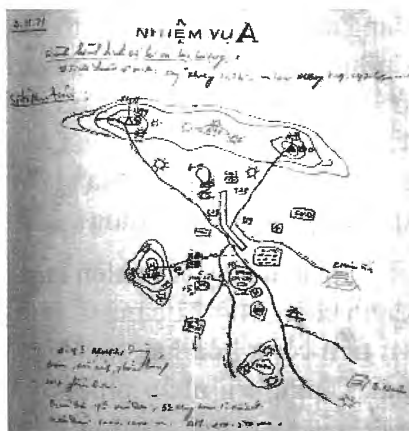
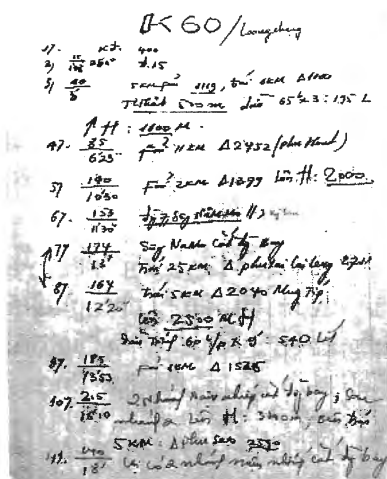
Trong kháng chiến chống Mỹ, Liên Xô chỉ viện trợ cho ta tám máy bay tiến công IL-28, trong đó có hai chiếc trinh sát, hai chiếc huấn luyện và bốn chiếc chuyên ném bom. Vì giữa các nước lớn đã có những thỏa thuận với nhau về số lượng, kiểu loại (tính năng, chất lượng) vũ khí cho nước có xung đột quân sự với nước lớn nào đó nên Liên Xô cũng có những hạn chế trong giúp đỡ Việt Nam khi đó. Ví dụ, Mig-21 đầu phải là vũ khí tốt nhất, nó là loại hiện đại với Việt Nam nhưng trong khối Warszawa đang được thải loại dần. Chỉ có các nước xã hội chủ nghĩa cấp hai như Trung Quốc, Việt Nam, Mông Cổ là được mua hay được viện trợ loại máy bay này. Tên lửa cho máy bay cũng như tên lửa phòng không SAM-2 cũng là loại vũ khí xếp hạng trung bình yếu và đang được họ thay thế. Vì vậy, khi chúng ta muốn có một đòn đánh vào hậu phương địch thì cũng phải cân nhắc nhiều. Tuy nhiên, những người chỉ huy quân sự của Việt Nam lại không cho phép tự hạn chế mình trong những tính năng kỹ thuật, chiến thuật của các loại vũ khí và máy bay đang có trong tay. Họ đã tổ chức những trận tiến công hỏa lực đường không vào sở chỉ huy, dẫn đường tiền phương của Mỹ ở Đông Bắc Lào, trên đỉnh núi Pa Thí bằng loại máy bay vận tải hai tầng cánh AN2.⁽²⁵⁾ Quân đội Nhân dân Việt Nam cũng sử dụng loại máy bay “bà già” này để đánh tàu biển của Mỹ và quân đội Sài Gòn ở vùng ven biển Thanh Hóa.

Hai loại máy bay chiến đấu phản lực Mig-17 và đặc biệt loại đánh chặn Mig-21 cũng được huấn luyện, chuẩn bị cho nhiệm vụ tiến công hỏa lực, các đòn đánh không đối đất, không đối hải. Chúng tôi nhận nhiệm vụ K60 tiến công hỏa lực đường

25. Loại máy bay sau này Liên Xô chuyên dùng để phun thuốc trừ sâu, rải phân cho các nông trường.

không vào căn cứ quân phi Vàng Pao ở Loong Chặng trên một vùng núi cao cách tây nam Xiêng Khoảng khoảng 50km vào buổi tối ngày 3.11.1971. Trên chiến trường Lào từ tháng 6.1971 ta đã giải phóng cao nguyên Bo-lo-ven. Nhưng quân địch đã tung ngay ba mươi ba tiểu đoàn quân Thái Lan và Vàng Pao mở cuộc hành quân lấn chiếm Cánh Đồng Chum - Mường Sủi. Chúng định chiếm đóng lâu dài khu vực này. Quân tình nguyện Việt Nam và quân giải phóng Lào tập trung lực lượng tương đương cỡ quân đoàn, mở chiến dịch tấn công địch, giải phóng Cánh Đồng Chum, Sầm Thông, Loong Chặng.

Đại đội 1 lúc đó được lệnh chuẩn bị tám phi công để nhận nhiệm vụ. Tối hôm đó, tại phòng họp đại đội, chúng tôi tập trung để nhận nhiệm vụ với sự bảo vệ nghiêm ngặt của các trợ lý bảo vệ, quân báo, điều tra hình sự, các cơ quan từ trên xuống đến trung đoàn với số lượng đông gấp hai, ba lần phi công đi làm nhiệm vụ. Mọi người được yêu cầu ghi chép vào sổ bảo mật, bảo đảm tuyệt đối bí mật cho nhiệm vụ. Khởi đầu có cảm tưởng không khí căng như dây đàn. Nhưng khi đi vào phổ biến tình hình địch, nhiệm vụ, dự kiến căn cứ xuất phát và ha



Phương án và sơ đồ nhiệm vụ A
(K60)

cánh sau khi làm xong nhiệm vụ, chúng tôi thấy đỡ căng thẳng hơn. Sau đó chúng tôi phối hợp với dẫn đường, tính toán các phương án sử dụng vũ khí, bom đạn, đường bay và hình thành kế hoạch chi tiết. Cuốn sổ ghi chép của tôi được lưu giữ tới bây giờ còn rõ ràng các chi tiết đường bay khi xuất kích từ sân bay Thọ Xuân và Anh Sơn.

Trong quãng đường dài gần 300km ấy, phải bay ở độ cao thấp, lượn lách qua các vùng thung lũng, núi cao và các khu dân cư hồi đó bé xít, khó nhận diện hơn các ngọn núi, dãy núi, sông ngòi. Chúng tôi phải học thuộc nhận dạng các địa tiêu để tự dẫn đường đi, vì không có sự hỗ trợ của hệ thống radar, sở chỉ huy trên dọc đường bay. Chúng tôi phải ghi nhớ khoảng gần hai mươi nhận dạng địa hình dọc đường bay theo thứ tự thời gian, ví dụ: sau 6'23" từ khởi điểm, nhìn bên trái cách 11km sẽ là ngọn Phu Hoát cao 2.452m sát biên giới Việt Lào. Qua thị trấn có tên Quế Phong rồi đi tiếp tới 11'30" sẽ có con sông Nậm Mo chạy song song rồi cắt ngang, đó cũng là thị trấn Mường Xén. Rồi sẽ tới ngọn Phú Sao cao 2.590m, Phú Bia 2.817m... Ứng với từng thời gian và mỗi điểm sẽ có yêu cầu về độ cao bay khác nhau.

Rồi chúng tôi được lệnh vào trực và sẵn sàng xuất kích vào Thọ Xuân cùng các bộ phận bảo đảm. Nhưng đúng vào ngày 12.12.1971, bất ngờ lệnh ban ra là trao lại toàn bộ nhiệm vụ này cho lực lượng T-16. Có lẽ vì lúc đó Cơ quan Chỉ huy Tham mưu không quân đã tính toán, thấy rằng để Mig-21 đi đánh như vậy là nguy hiểm vì dầu liệu về hạ cánh ở sân bay ta chỉ còn 250-450 lít⁽²⁶⁾. Nếu gặp máy bay tiêm kích địch thì sẽ khó có đường về. Vì Loong Chặng chỉ cách biên giới Lào - Thái chỗ gần nhất là 80-90km. Ngoài ra thì hiệu quả đánh sẽ thấp hơn dùng T-16 vì một Mig-21 chỉ đeo được cao nhất là một tấn

26. Số dầu đủ dùng cho khoảng 1,5 - 2,5 phút tăng lực.

bom (hai quả 500kg). Phần còn lại của chúng tôi cho nhiệm vụ này là sử dụng hai chiếc của Đại đội 3 và 5 yểm hộ ngày đêm từ Anh Sơn và bốn chiếc Mig-21 của Đại đội 1 từ sân bay thủ đô cho T-16. Khi ta mở chiến dịch giải phóng Cánh Đồng Chum từ 18-22.12.1971 thì trên lại không sử dụng không quân tham gia nữa. Kết thúc nhiệm vụ K60.

Tuy nhiên, diễn biến chiến trường Lào buộc những người chỉ huy quân đội phải tính đến việc một lần nữa sử dụng không quân. Lần này nhiệm vụ có mật danh K61 và được giao cho Đại đội 1. Chúng tôi lần nữa lại có mặt tại phòng họp đơn vị. Nhiệm vụ được giao là phối hợp với lực lượng đơn vị oanh tạc cơ T-16 đánh Buôn Loọng, một căn cứ lớn của lực lượng phản động Lào nằm cách bản Ban (Mường Kham) 25-30km về phía tây bắc. Lần này sử dụng lực lượng bốn chiếc Mig-21 để đánh bom và có thêm nhiệm vụ đánh máy bay tiêm kích địch để bảo vệ cho hai chiếc T-16. Đường bay từ Thọ Xuân qua Mường Lầm đến bản Ban và cao điểm 2218 Phu San. Từ đây, lấy hướng về Buôn Loọng để lựa góc vòng vào bờ nhào đánh bom hoặc bắn rocket. Các phương án tính toán dầu liệu trừ hai phút dự bị đều còn ít dầu khi về sân bay xuất kích hạ cánh. Công tác hiệp đồng với T-16 chủ yếu theo thứ tự, thời gian, theo đó T-16 đánh trước, Mig-21 đánh bồi vào mục tiêu còn lại trên cùng một rãnh sóng liên lạc khi vào khu vực mục tiêu đánh. Nếu đến trước T-16 thì chúng tôi sẽ lên độ cao, chờ và bảo vệ cho các máy bay ném bom hoạt động xong mới vào đánh tiếp.

Nhưng rồi, những hành động gây hấn của Không quân Mỹ ra miền Bắc ngày càng gia tăng. Nhiệm vụ K61 giao lại hoàn toàn cho đơn vị T-16. Việc thực hiện nhiệm vụ này trì hoãn tới tận chiều ngày 9.10.1972.

Tổng Tham mưu phó Thượng tướng Phùng Thế Tài

Sáng sớm ngày 21.11.1970 xảy ra vụ tập kích Sơn Tây của Không quân đặc nhiệm Mỹ hùng cứu hàng trăm phi công tù binh Mỹ mà họ cho rằng đã bị giam ở đó. Tầm 1-2 giờ sáng, chúng tôi bị đánh thức bởi những tiếng nổ khá rõ của pháo cao xạ vang vọng trong đêm khuya tĩnh mịch. Sau đó là vài tiếng nổ âm u nhưng rung động tới tận khe núi nơi chúng tôi đóng quân. Tôi vùng dậy, chạy ra ngoài, nhìn chếch về phía tây nam thấy rõ những luồng sáng trắng như cửa dù - pháo sáng và ánh hồng đỏ của đám cháy phía dưới, vọng về những loạt đạn cao xạ rời rạc, vài quả đạn tên lửa xé toang màn đêm bay lên. Mọi người như muốn hướng về phía sở chỉ huy trung đoàn mới chuyển về gần chỗ đóng quân ở khu E dò hỏi, nhưng chưa có lời giải!

Ngay sau đó, chúng tôi được lệnh cấp trên sẵn sàng chiến đấu và tăng cường lực lượng trực. Sự việc đêm qua chúng tôi chỉ biết những thông tin nhỏ giọt trong nội bộ rằng “Biệt kích Mỹ đã sử dụng hàng trăm lần máy bay tổ chức cuộc tập kích giải cứu tù binh phi công Mỹ ở trại giam gần Sơn Tây. Nhưng ta đã đoán biết từ trước (!?) nên đã cho di chuyển sở tù binh

gần 100 tên đi chỗ khác. Không những thế, ta còn bắn rơi hai chiếc, thêm một chiếc trực thăng bị rơi ở sân trại giam cũ vì hạ cánh không chuẩn!”



Mãi sau này, khi chiến tranh kết thúc, có dịp gặp gỡ Thượng tướng Phùng Thế Tài khi ông sang chơi, thăm Bộ Tư lệnh Phòng không Không quân sau hợp nhất, tôi có hỏi lại về chuyện này.

- Thưa thủ trưởng, có phải hồi cuối năm 1970 ta đã lừa được Mỹ trong vụ tập kích, giải cứu phi công không ạ?

- Hèm! Bốc phét! - Ông nhìn tôi, mặt lạnh tanh. - Nói phét cả đấy! Có mà ta bị bất ngờ thì có!

Tôi vặn lại ông:

- Ta không biết trước thì sao lại kịp thời di chuyển tụi phi công tù binh ấy đi? Còn bắn rơi được mấy chiếc máy bay Mỹ?

Như chọc đúng chỗ bức xúc, mặt ông thoáng cau lại, giọng gằn lên:

- Ai bảo mày thế? - Nhưng thấy hơi quá lời, ông dịu giọng kể lể - Chuyển tụi phi công đi chỗ khác chỉ là chuyện tình cờ ăn may thôi. Vì trước đó vào cuối năm 1969, sau nhiều lần đề nghị, ta đã cho phép họ tổ chức một đoàn thăm hỏi úy lạo phi công tù binh. Đoàn có một cha cô, có ca sỹ Mỹ tham dự. Nhưng ta cũng cử người đi cùng để theo dõi kỹ những hành động của họ. Không phát hiện được vấn đề gì lớn để quy chụp vi phạm quy định đối với những người trong đoàn. Duy nhất có tay cha cô đòi đi xem chỗ ăn ở, xem xét hết các phòng giam. Việc di chuyển phi công Mỹ đi chỗ khác cũng là sự tình cờ của mấy việc cộng lại. Một là cơ sở vật chất của trại cần tu sửa. Thứ hai, ta vẫn có sự luân chuyển như vậy cho họ từ năm, bảy tháng

đến một năm/ một lần. Thứ ba mới đến là có gì đó không rõ trong những người làm nhiệm vụ bảo vệ, quản lý tù binh tù trên xuống dưới. Không thật yên tâm nên thôi thì cứ chuyển đi cho chắc. Sau này ta mới biết là nó (Mỹ) đã chuẩn bị cả năm trời cho việc giải cứu tù binh phi công.

Rồi ông quay sang hỏi tôi:

- Thế cậu đã đọc cuốn *Vụ tập kích Sơn Tây* chưa? Của Nhà xuất bản Công an ấy?

Tôi cười cười:

- Báo cáo cụ, em đọc rồi. Nhưng chỉ lướt lướt mấy chỗ sự kiện chính. Tội nó viết kiểu này đọc ù hết cả tai, vì kể lể dài dòng, vụn vặt!

Ông bật cười sáng khoái:

- Cậu giống tớ! Văn vẻ, viết lách kiểu Mỹ nó không hợp với mình!

Tôi lái câu chuyện sang đời thường hỏi:

- Thấy cụ thay mấy cái răng thế này, có còn chén được thịt chó không ạ? Để tui em mời! Cơ quan Tham mưu Quân chủng cú tổng kết cuối năm là RTC - đúng kiểu của cụ thích!

- Vẫn còn được. Vẫn còn khoái. Hôm nào liên hoan thì báo cho tớ! - Ông cười rất vui.



Tôi lại muốn viết thêm mấy dòng về người chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân đầu tiên của quân đội ta. Khi chúng tôi đi học bay về Trung đoàn 921 thì ông đã lên nhận chức Tổng Tham mưu phó, phụ trách mảng công tác của các quân binh chủng giúp Tổng Tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng, nhưng đặc trách về Quân chủng Phòng không - Không

quân và chống chiến tranh phá hoại bằng không quân ra miền Bắc. Tôi cảm nhận ông là con người giản dị và thẳng thắn, chất phác. Một số cán bộ chính trị thì cho ông là tướng võ biền. Nhưng tôi cho rằng ông không biết khéo léo, ông “thẳng ruột ngựa” nên đôi khi cách nói năng, hành xử của ông rất “lính tráng”, không rào trước đón sau mà đi thẳng, chọc thẳng vào vấn đề cần giải quyết nên hơi khó nghe và được nhiều người đặt cho cái tên “Phùng Thế Uych”. Lính tráng chúng tôi thích nhưng mà sợ ông! Chỉ mãi sau này, khi đã làm cán bộ chỉ huy lãnh đạo từ trung đoàn, sư đoàn trở lên, có điều kiện gặp gỡ trong công việc nhiều hơn, chúng tôi mới đỡ sợ, đỡ ngại.

Không có lý luận cao siêu, cơ bản, nhưng ông được tôi luyện, rèn giũa trong thực tế cách mạng nên có thể nói những quyết sách của ông ở cương vị Tư lệnh hay Tổng Tham mưu phó phụ trách chống Chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ là những quyết định từ thực tiễn xương máu, góp công lớn cho sự trưởng thành, phát triển và đánh thắng Không quân Mỹ. Ông không thích màu mè, võ ngực. Ông luôn thẳng thắn với sự thật nên được chúng tôi quý mến. Kể cả trong đời thường, cả trong hồi ký ông chỉ rõ, không giấu giếm, che đậy những chuyện mà cho đến giờ nhiều người lãnh đạo từ Quân chủng tới Bộ Quốc phòng vẫn cứ nửa kín nửa hở. Ví dụ như việc quan hệ với Trung Quốc; việc quân Trung Quốc muốn vào và nằm ỳ ở Việt Nam; công trạng giúp Việt Nam một năm thì vổng lên bằng cái thúng; hay sự thừa nhận, khẳng định các sỹ quan, binh sỹ tên lửa phòng không Liên Xô đã đánh những trận mở màn của bộ đội tên lửa, góp nhiều công lao cho lực lượng tên lửa phòng không đánh thắng; là kíp chiến đấu của quân đội Liên Xô “đánh cho ta xem” để sau đó cùng đánh và cuối cùng là kíp chiến đấu Việt Nam tự đánh. Ông cũng khẳng định những chuyện có thật về quan hệ với Bắc Triều Tiên, về những chuyện bắn rơi máy bay Mỹ bao nhiêu chiếc là chính xác.

Cả hai đội quân Trung Quốc và Triều Tiên sang đánh nhau ở Việt Nam với Không quân Mỹ thì anh nào cũng báo cáo vồng lên số lượng máy bay Mỹ mà họ bắn rơi. Đến nỗi mà ông phải chỉ thẳng vào những người chỉ huy của họ nói:

- Bác Hồ nói, phải nắm được đuôi máy bay Mỹ rơi, báo công lên chúng tôi mới thừa nhận nhé!

Ông khẳng định các sư đoàn phòng không Trung Quốc sang bảo vệ mấy sư đoàn công binh làm đường, làm hầm của họ chỉ bắn rơi ba mươi chiếc. Còn Triều Tiên là hai mươi sáu chiếc. Chứ không phải cả trăm chiếc như họ báo cáo. Có thể nói, ông là một trong những người chỉ huy quân chủng, quân đội hết mực yêu quý, cảm thông với những phi công chiến đấu chúng tôi. Những người tham gia chiến tranh chống Mỹ trong lớp chúng tôi ông đều nhớ tên. Ông cũng để lại nhiều chuyện như là huyền thoại với bộ đội không quân mà nhiều người còn nhớ. Trong cuốn hồi ký của mình, ông dành nhiều trang viết về Không quân hơn các lực lượng khác như tên lửa, radar, pháo cao xạ, hay những chuyện về đường Hồ Chí Minh trên biển mà sau đó ông được giao đặc trách. Qua đó, ông cũng gửi gắm tình cảm yêu thương quý trọng của mình tới các phi công chúng tôi.

Chuyện bên lề chiến trận

Rất nhiều việc, nhiều nhiệm vụ chúng tôi đã triển khai từ đầu năm 1970, vào mùa bay phức tạp thứ ba của lớp bay chúng tôi, nhưng lại là mùa đầu tiên của tốp phi công Mig-19 của Trung đoàn 925. Ngày 6.4.1970, từ sân bay Yên Bái, Trung đoàn trưởng Lê Quang Trung và phi công Trung đội trưởng Bùi Đình Đoàn kèm nhau bay khí tượng phức tạp đã bị rơi trên đường xuyên mây xuống sân bay và hy sinh. Trung đoàn 925 mới thành lập, mới chuyển từ sân bay Kép về Yên Bái mấy tháng, có vẻ như vụ tai nạn nặng nề đến kinh hoàng này đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến nhiều mặt của trung đoàn và nó như báo hiệu trước những gian nan, vất vả của đơn vị cho tới tận rất nhiều năm về sau.

Khoảng giữa năm 1970, chúng tôi đón lớp phi công chuyển loại từ Mig-17 lên thì họ được bay khá đều đặn để sau đó vào tham gia trực chiến cho các nhiệm vụ cùng lớp phi công Mig-21 khóa 3. Tuy nhiên, lớp phi công tốt nghiệp Trường Không quân Liên Xô về vào tháng 10-1970 thì không còn đủ điều kiện bảo đảm về dầu liệu, vật tư khí tài nên sau khi đồng loạt phong quân hàm Thượng sỹ thì được biên chế tập trung về thành một đại đội phi công (mà không bay) chỉ để làm các công việc tạp

vụ. Tôi không nhớ rõ nhưng có lẽ phải sau nửa năm họ mới được vào bay hồi phục kỹ thuật, rồi bay huấn luyện chiến đấu.



Cũng trong thời gian này, Hãng phim Quân đội đã xuống các đơn vị Mig-17 và Mig-21 để làm bộ phim *Từ trận đầu đánh thắng*. Một dạng phim nửa phim truyện, nửa tài liệu, nửa sử thi, nửa văn nghệ, tuyên truyền. Ấy là theo cách đánh giá của cá nhân tôi, vì phim lấy cốt truyện là sự kiện có thật, người thật, việc thật để làm hồn cốt, chứng minh sự trưởng thành, phát triển và những chiến công chói sáng của các lớp phi công con nhà nghèo Việt Nam mà đánh thắng Không quân Mỹ. Ngoài những phi công huyền thoại của lớp người đi đầu tiên từ những chỉ huy Đào Đình Luyện, Trần Mạnh, tới các phi công Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan... đến các lớp sau như Nguyễn Hồng Nhị, Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Văn Cốc, được các nhà làm phim tập trung miêu tả kỹ. Đến các cảnh quay phụ trợ khác thì đoàn làm phim gọi đến mấy anh em trẻ chúng tôi vào diễn vai phụ, mờ ảo. Sau khi công chiếu thì thấy rõ được Lương Thế Phúc, Đại đội 3 trong cảnh quay bay trong mây. Người ta làm giả mây bằng cách đốt rơm cho có khói mù mịt để kéo máy bay qua. Tôi ở cảnh cuối phim, cười toe toét cùng với anh Nguyễn Hồng Nhị!

Bước sang năm 1971, số lượng phi công của trung đoàn tăng nhanh,



Cảnh trong phim *Từ trận đầu đánh thắng*

lên gần gấp đôi. Máy bay, xăng dầu, săm lốp... không bảo đảm kịp cho yêu cầu bay của đơn vị thì chúng tôi lại được yêu cầu phải bay đội hình lớn để Hãng phim Quân đội quay được cảnh trên không mà từ trước chưa có cảnh quay nào. Hai nhà quay phim và đạo diễn phim là Ngô Đăng Tuất và Lê Thi được biệt phái nằm vùng, ăn tiêu chuẩn bay, tập theo lính bay để ngồi lên máy bay huấn luyện UMiG-21 có hai chỗ ngồi, từ đó quay phim với các góc độ khác nhau. Tôi được “tín nhiệm” sẽ bay kèm một trong hai nhà làm phim này. Đội làm phim thực ra có bốn, năm người do anh Phạm Lệnh phụ trách, chủ nhiệm phim Trần Khắc Ẩn thỉnh thoảng mới xuống kiểm tra cùng một anh nữa là Nguyễn Nhân. Nhưng có hai người gần bó hơn cả với anh em phi công. Đó là anh Lê Thi trẻ nhất đoàn và anh Nhân (hay anh Tuất) được ăn hai suất cơm bay của phi công. Nhưng các anh không ăn ở bếp bay mà lấy cơm về để “chia ngọt sẻ bùi” với anh em trong đội làm phim. Chúng tôi cũng biết ý nên khi gặp các anh đến bếp bay lấy cơm, mỗi người lại xẻ thêm ít thức ăn vào suất của hai “phi công hờ” này.

Sau mấy chục năm, tôi chỉ còn gặp lại được anh Lê Thi, nay đã là Nghệ sỹ Nhân dân. Chúng tôi ngồi ôn lại chuyện xưa và anh vẫn còn xúc động nói:

- Hồi lên E921 quay phim, đội chúng tôi được các anh bồi dưỡng ghê quá! Suất ăn cho hai phi công mang về mà cả đội bốn, năm anh em ăn mãi không hết! Hồi đó khắp nơi thiếu ăn, khổ quá. Đến chỗ các ông, bọn tôi mới được chén kiểu lính bay, thằng nào cũng lên cân!



Khi chờ mãi không xếp được các biên đội lớn để bay vì thiếu lớp do trực trực vận chuyển từ Liên Xô qua Trung Quốc thì các anh nghĩ ra phương án giao cho tôi lên máy bay quay phim hộ các anh. Tôi được các anh giao cho một máy quay phim 35mm

loại nhỏ để luyện tập trước dưới mặt đất. Tôi chỉ còn nhớ máy này có ba loại ống kính, có thể theo yêu cầu xa, gần của cảnh quay mà xoay ống kính vào vị trí cần thiết. Tôi khoái chỉ tập được vài buổi thành thạo rồi thì trung đoàn lại giao cho đội làm phim ngồi lên máy bay T-16 (IL-28) chỗ buồng dẫn đường phía trước để chúng tôi bay qua dưới bụng chiếc máy bay ném bom này, tạo ra cảnh quay từ trên lưng những chiếc Mig-21. Biên đội bốn người bay nhiệm vụ này là Nguyễn Văn Lý, Phạm Phú Thái, Lê Thanh Đạo, Nguyễn Hồng Mỹ. Còn tổ bay T-16 thì tôi không còn nhớ. Cảnh quay của tổ quay phim hôm đó khá đẹp với đội hình tề chỉnh bốn chiếc Mig-21 lướt trên ruộng đồng, sông núi, mây mù thật sự nên rất đẹp. Những hình ảnh này được chọn vào đoạn mở đầu truyền hình Quân đội và các bộ phim của điện ảnh Quân đội trong nhiều năm sau đó.

Trận lụt lịch sử 1971

Mùa hè năm 1971 là mùa hè để lại dấu ấn kinh hoàng cho tất cả nhân dân miền Bắc Việt Nam. Mưa gió, bão bùng mà đỉnh điểm là trận lũ lụt giữ kỷ lục hàng thế kỷ xảy ra vào tháng Tám làm vỡ đê trên mười ba tỉnh thành, khiến miền Bắc Việt Nam trở nên tiêu điều trong một thời gian. Cả đợt đó, tôi trực chiến với Võ Sỹ Giáp, một phi công Mig-17 chuyển loại về Đại đội 1 từ giữa năm 1971. Chúng tôi hợp nhau và quý trọng nhau. Đối với chúng tôi, những phi công chiến đấu khi đó, những chuyến bay tuần tiễu, bảo vệ đê điều cho Hà Nội là những hình ảnh đậm nét nhất.

Nói về trận lụt, hồi đó không thấy thông báo gì về tổn thất người. Mãi gần đây, khi lũ lụt hoành hành miền Trung gây nhiều tổn thất, tôi mới có điều kiện xem xét, nhìn nhận lại một thời gian khó ấy và mới biết số liệu mười vạn người thiệt mạng vào tháng 8.1971. Cũng may bây giờ là thời đại internet, nhiều số liệu thống kê cũng như một số sự kiện của quá khứ có thể tìm kiếm trên công cụ Google.

Khi đó, sân bay Gia Lâm bị ngập, lụt, động nước nên các máy bay vận tải quân sự của Trung đoàn 919 (Đoàn bay 919 của Vietnam Airline bây giờ) phải sơ tán lên Nội Bài. Không

khí cứu lụt rất khẩn trương. Các máy bay trực thăng, vận tải được phái đi để đưa lãnh đạo Đảng, Nhà nước đi kiểm tra thị sát. Khi đê bị vỡ hàng loạt thì đi thả bánh mỳ, gạo, lương khô, nước uống sạch cho nhân dân. Chiếc Mi-6 làm nhiệm vụ hạ cánh ở mạn gần Yên Phong bị chết máy không khởi động lại được nhưng không kịp về lấy ắc quy mở máy để thay. Khi nước lũ tràn về đã không kịp cất cánh, nằm chổng chơ giữa biển nước, từ mạn đường số 3 nhìn ra vẫn còn thấy.

Trong tổng kết của Trung đoàn 919 sau đợt lũ lụt này, trung đoàn đã thực hiện một chiến dịch với 570 chuyến bay để vận chuyển hơn 500 tấn hàng cứu trợ, trong đó có 283 tấn lương thực, 27 tấn vải vóc, chăn màn quần áo, 211 tấn hàng hộ đê, cứu và cầu 2.693 lượt người và 5 ô tô lên chỗ cao ráo. Huy động 100% lực lượng trung đoàn với tất cả các loại máy bay: IL-14, Li-2, AN-2, Mi-6, Mi-4, bay liên tục trong thời gian từ 20.8 đến 3.9.1971. Mi-6 đã cầu rọ đá hàng chục tấn để hàn khẩn cấp đoạn đê Nhất Trai.

Cánh phi công lái máy bay chiến đấu chúng tôi vẫn xuất kích ngăn chặn máy bay Mỹ vào phá đê, bay tuần tiễu từ sân bay Nội Bài đi về Lục Đầu giang, Phả Lại, cắt xuống Hải Dương, Nam Định, về Gia Lâm rồi Bắc Ninh. Bay qua vùng lũ lụt, chúng tôi chỉ thấy nước và nước. Hôm trước giao ban trung đoàn, chúng tôi còn được biết Hà Nội đã phải cho một đoàn tàu hàng chất đầy đá để ém lên mặt cầu Long Biên, giữ cho nước khỏi cuốn trôi cầu. Nhiều xà lan chất đầy các rọ sắt đá học, sẵn sàng thả xuống để hàn những chỗ đê vỡ. Kể cả máy bay Mi-6 cũng phải sẵn sàng chở đầy đá thả xuống hàn đê, nhất là đê phía Hà Nội. Quân đội đã mang cả xe tăng ra nhưng cũng bị cuốn đi hàng trăm mét. Chúng tôi bay theo quy định ở độ cao 500 - 2.000m tùy theo độ cao đáy mây. Nhưng thấy biển nước mênh mông quá, tò mò chui xuống thấp để xem. Trên một đoạn đê sông Đuống, thấy nước mấp mé mặt đê, nhiều

người quần áo ướt đầm đìa chạy đi chạy lại lấp chỗ này, hàn chỗ kia. Lúc chúng tôi bay qua, tất thấy đều ngẩng đầu lên vẫy tay khẩn thiết.

Khi tôi bay qua Gia Lâm, gần cầu Long Biên, thấy Hà Nội lúc đó thật mỏng manh vì nước gần ngập cầu, nước lấp xấp mặt đê, cao hơn cả hàng loạt nhà tầng ở Hà Nội. Sau này, nghe người ta nói lại là mực nước lúc cao nhất lúc đó ngang mặt chiếc đồng hồ ở ga Hà Nội. Trước nguy cơ vỡ đê làm ngập Hà Nội, nhà nước đã phải chủ động phá một đoạn đê ở chỗ khác để xả lũ, giảm mực nước lúc nào cũng ngập nghé tàn phá thủ đô. Tôi nhớ mãi cảnh biển nước mênh mông từ Lục Đầu giang về tới Bắc Ninh khi bay về sân bay. Không thấy nhà cửa làng mạc đâu nữa, chỉ phát phơ mấy ngọn tre dập dờn trên mặt nước. Thỉnh thoảng có chiếc thuyền với một, hai người ở trên chèo chống, chậm chậm lướt đi. Khi bay qua vùng núi nổi lên ở vùng Quê Võ, đông Bắc Ninh, hay Yên Dũng, đông nam Bắc Giang thì thấy lều trại cắm la liệt cho người dân chạy lũ lụt lên trú tạm...

Trên đoạn đường về sân bay hôm đó, tôi đã dẫn Võ Sỹ Giáp đi tuần tiểu tới 35-40 phút bay rồi⁽²⁷⁾. Tôi bỗng nổi hứng, lệnh cho Giáp:

- Anh bay lui ra sau chút nhé!

Tôi cho chiếc Mig chui lủi xuống thật thấp trên mặt nước, ý định bay là bên cạnh một chiếc thuyền có một người đang chống sào đẩy thuyền đi. Tôi xuống 30m rồi 15m rồi 10m rồi 5m cho đến khi Giáp kêu lên “Tóe nước rồi đấy!” thì tôi cho máy bay từ từ nhấc lên 50m rồi 70m. Tôi hứng chí cho máy bay xoay vào một phát qua trục dọc 360°. Nhưng chiếc máy bay hôm đó không nghe theo cần lái ở động tác này. Tôi thấy nó

27. Bay bằng Mig-21 F-96 có ba thùng dầu phụ thì có thể tuần tiểu được lâu hơn.

chao một vòng 360° nhưng không đi thẳng mà thành chao đảo và lúc máy bay ra bằng thì chỉ cách mặt nước chút xíu.

Võ Sỹ Giáp vội hét lên “Ấy! Ấy!”

Tôi cũng hoảng hồn, thót tim và thót hết các bộ phận khác. Sau rồi cũng về được sân bay. Vừa ra khỏi buồng lái, Giáp lao đến:

- Ông làm gì thế! Tôi tưởng xong rồi đấy!

Tôi cười xuê xoa:

- Tôi quên là hôm nay mang tới ba thùng dầu phụ nên cú khoan ấy không được tròn trịa, trơn tru. Tỹ thì phải trả giá cho cái sự nổi hứng mà ngu! Quên mẹ nó ba cái thùng dầu phụ! He... he...

Hình như hôm đó là 22.8.1971, một ngày trực vào chủ nhật. Trận lụt này làm tôi nhớ về kỷ ức tuổi thơ khi chứng kiến cảnh lũ lụt ở quê ngoại, Hạ Hòa, Phú Thọ.

Mây mưa vẫn về từng đợt khiến bầu trời lúc nào cũng xám xịt. Trong những ngày này, đám bạn thời phổ thông cấp ba Hùng Vương (Phú Thọ) của tôi đang học đại học thì được lệnh động viên, nhập ngũ. Một số vào làm lính phòng không đóng quân phía nam sân bay đã vượt qua đội cảnh vệ, băng qua sân bay chui vào tận chỗ chúng tôi đang trực. Dẫn đầu là Ma Mạnh Lâm cùng một số anh em, chắc cùng trường đại học với Lâm. Hôm đó, tôi đang trực ở đầu đông sân bay, đã rất bất ngờ trước cuộc viếng thăm này. Thậm chí rất bối rối khi thấy mấy cán bộ bảo vệ, cán bộ chính trị theo trực cùng chúng tôi, sau nữa là cả tay Trung đội trưởng cảnh vệ sân bay cũng mon men đến chỗ trực với những khuôn mặt đầy vẻ hình sự, nghi vấn về những ông khách mặc quân phục có mỗi cái ve áo màu xanh gắn hai quả đạn (pháo) trên nền đang được tôi tiếp đón, nói chuyện thân mật.

Biết ý cả về công tác bảo vệ, cả về quy định của khu vực trực ban chiến đấu của phi công ở sân bay, tôi nhanh chóng giải thích cho mấy ông “hình sự viên”:

- Đây là mấy anh bạn tôi, thuộc đơn vị phòng không bảo vệ sân bay qua thăm khi biết tôi đang trực ở đây. - Tôi quay lại nói với Ma Mạnh Lân - Các ông thông cảm nhé. Quy định không được tiếp khách ở chỗ trực chiến! Cảm ơn đã đến thăm!

Rồi tôi vội vàng gọi điện cho anh bạn cũ Nguyễn Đắc Hoạt ở C12 kỹ thuật để nhờ tiếp tục tiếp khách hộ. Quân lệnh không thể nào vi phạm, cho dù đó là những người bạn thân thiết.

Cùng với Phạm Tuân thách đấu bóng chuyền

Cũng từ năm 1971 ấy, mỗi mùa mưa lụt thì cả Trung đoàn 919 đều “vác máy bay” chạy lên Nội Bài sơ tán cho tới tận năm 1976 mới không phải lên nữa. Năm 1971 cũng xảy ra nhiều sự kiện ngay từ đầu năm. cất bay một loạt phi công Mig-21, hình như còn cả ở Mig-19 và Mig-17 nữa và hàng loạt công việc như tôi đã nói ở các chương trên.

Bề bộn công việc nhưng chúng tôi vẫn kịp tham gia các cuộc hội thao thể dục thể thao cấp binh chủng và quân chủng. Phi công chúng tôi có hai môn mũi nhọn là bóng chuyền và bóng rổ thì tôi cũng được tham gia cả hai trong đội tuyển trung đoàn. Tuy vậy, vẫn có lúc không được tham gia vì nhiệm vụ chiến đấu quan trọng hơn. Bù lại, tôi có thêm kênh giao lưu thi đấu ở các địa phương có phong trào thể thao tốt như khu vực Đông Anh, Hà Nội, Hải Phòng, Bắc Giang, Phúc Yên, Vĩnh Yên... khi cơ động chuyển trường⁽²⁸⁾.

Các thủ trưởng trung đoàn và binh chủng như Đào Đình Luyện, Nguyễn Nhật Chiêu, Trần Hanh, Nguyễn Ngọc Độ,

28. Chuyển trường là chuyển máy bay sang sân bay khác đi làm nhiệm vụ.

Phạm Ngọc Lan... đều là dân thể thao và yêu thích phong trào thể thao nên chúng tôi được tham gia khá nhiều giải đấu. Thậm chí chúng tôi còn được “mượn” hay cho “thuê” lẫn nhau khi tham gia thi đấu ở giải phong trào các địa phương. Cầu thủ được “thuê, mượn” nhiều nhất không quân khi đó là Phạm Tuấn, người sau này được phong Anh hùng có câu nói nổi tiếng:

- Tôi toàn đổ vé vớt. Đi bộ đội phải vớt vì nhà có lý lịch trung nông lớp trên! Vì sức khỏe vào được không quân cũng do vớt và chỉ được học thợ máy! Sang Liên Xô thì được vớt từ thợ máy lên học bay. Chỉ bay Mig-17 thôi, nhưng nhờ tài đánh bóng chuyền mà Tư lệnh Đào Đình Luyện chọn về bay chuyển loại Mig-21 từ mùa hè 1970, cũng vé vớt. Đến gần hết chiến tranh mới được xuất kích mười lăm hai chục lần vì xung kích đánh đêm là những Đinh Tôn, Hoàng Biểu, Vũ Đình Rạng, Đặng Xây... Nhưng đến tận gần ngày cuối cùng của cuộc chiến tranh thì số phận đã “vớt” cho một trận đánh vét mới được cái B-52 thôi!

Tôi nói đùa với anh:

- Khỏi thăng muốn vớt được như bố mà không được!⁽²⁹⁾

Tôi biết Phạm Tuấn từ khi học bay Iak-18 năm thứ nhất ở Akhtary. Nhưng biết nhiều hơn từ khi cùng nhau tham gia đội bóng chuyền của binh chủng, nhất là khi tham gia chung đội bóng Trung đoàn 921. Anh có thể lực dồi dào, sung mãn và đặc biệt có sức bật vào hàng nhất nhì của không quân khi đó. Anh có sức bật tốt, cổ tay khỏe, khéo, nên quả đập cực kỳ uy lực. Có lần đội bóng chuyền Thể công đánh với đội Bát nhất Trung Quốc, được mời tham gia, anh đã đập một quả trúng mặt cầu

29. Phạm Tuấn sau khi tôi nói với anh và các anh em phi công cũ viết lại những chuyện hay của không quân có nói nếu viết anh sẽ lấy đầu đề như cuộc đời anh trải qua là luôn kiếm được vé vớt.

thủ đội bạn, vãi máu toe toét... Hình như chuyện xảy ra sau chiến tranh, tôi không còn nhớ năm nào.

Nhân dịp Trung đoàn 919 đưa máy bay lên Nội Bài chạy lũ, không biết hôm đó say sưa với nhau thế nào, mà Phạm Tuấn cao giọng thách đấu:

- Ôi giờ! Các ông để đấy. Tôi với ông Thái, hai thằng chúng tôi chấp các ông ba người, cho chọn!

Tôi nghe thách đấu mà hoảng. Phía bên kia là anh Lênh, một cao thủ bóng chuyền - bốc, chuyên gia đánh phễu ở trung đoàn và cả mấy sân bãi đất nện ngoài thị trấn Gia Lâm cười khềnh khệch:

- Thằng Tuấn, nhớ nhé. Bao giờ đấu? Nói ngay!

Phạm Tuấn khoái chí gọi:

- Thái ơi! Thái ơi! Ông Lênh nhận thách đấu rồi đây này!

Tôi ngần ngừ nhìn lão trách móc:

- Hai thằng thắng thế ế nào được mấy lão chuyên gia Bốc hốt cao thủ đánh phễu này cơ chứ?

Tuân kéo tôi đến trước mặt anh Lênh:

- Mai đánh luôn! Giải một can rượu, một con chó!

Tôi cười méo mặt vì không tin vào khả năng đánh thắng, nhưng cũng đành liều mạng:

- Ừ, thì chơi! Chơi thì chơi!

Chiều hôm sau có đến cả trăm con người của Trung đoàn 919, Tiểu đoàn 929 và mấy đơn vị, cơ quan Trung đoàn 921 đóng quân ở khu E tùm tùm lại để xem trận giao đấu. Ba giờ rưỡi chiều, chúng tôi có mặt đã thấy bên đối kháng có ba người: anh Lênh, Tuệ và một ai nữa không nhớ tên đứng chờ sẵn, đang khởi động. Tuấn bước vào sân đã đe luôn:

- Cầm ăn gian! Được “bốc” nhưng không được “cầm” bóng rồi vứt như mọi khi nhé. Ông Lệnh nhớ chưa?

Chúng tôi lúc đó mới ngoài hai mươi. Có thể nói đang ở đỉnh cao của thể lực, sức bật, độ nhanh nhạy, phản xạ thần kinh mới chịu đựng được trận đấu nhớ đời ấy. Tuân phát huy được hết thể mạnh của sức bật, quả đập từ mọi vị trí, không kén chọn bóng nêu. Còn tôi cũng phát huy được hết khả năng nhanh nhạy, bao sân, phòng thủ, cơ động, kiến tạo và sẵn sàng giáng trả đội bạn những quả đập hiểm hóc, mạnh mẽ. Nhưng trận đấu quả là không dễ dàng. Đội bạn quá thừa kinh nghiệm và hiểu biết để hạn chế tối đa quả đập sấm sét của Phạm Tuân nên thường phát bóng hay truy bóng và tấn công trên lưới đến tấn công từ phía sau vạch 3 mét luôn nhằm vào chỗ tôi đứng.

Rất may là Tuân đủ sức bật, thừa độ dừng trên không để xử lý những pha bóng tôi nêu trực tiếp. Ngon thì lão bám bồ đập đến lún sân đối phương, khiến đội bạn chỉ có cách che mặt mà tránh đòn. Ngon vừa thì đập khéo, đập hiểm để không cho đội bạn cơ hội tổ chức phản công. Nếu không ngon thì lão nêu lại cho tôi. Cũng phải cảm ơn tuổi trẻ đã cho tôi sức khỏe, độ dẻo dai, khéo léo để tôi đập mạnh, đập hiểm dứt điểm khi ngon ăn và bỏ nhỏ khi quả nêu không tốt.

Chúng tôi đánh dằng dai séc thứ nhất không lâu, thắng 0-1. Đối sân, đội đối kháng hội ý. Bên ngoài sân, người kéo đến ngày một đông hơn. Vì thi đấu ngay sân bóng chuyền tự làm ở phía trước tòa nhà hai tầng của cơ quan chính trị trung đoàn, sát con suối chảy qua giữa hội trường và tòa nhà này nên cả tầng một, cả hành lang tầng hai đông nghịt người xem. Tiếng la hét, động viên cho cả hai bên râm ran, ầm ỹ! Vào séc hai, đội đối kháng đánh thận trọng hơn. Những quả đánh về phía tôi nhiều hơn, hiểm hóc hơn, khiến tôi liên tục chạy lên, chạy xuống với những cú cứu bóng ngay sát lưới bằng cú “bông

không” lộn nhào 360° hay rạc cẳng chạy ra sau sân bóng để “móc” bóng lên cho Tuấn đánh sang. Tôi thở hồng hộc vì chạy theo chiến thuật này của đội bạn. Đội tôi bị dẫn liên tục với dẫn cách thường xuyên đến 3, 4 trái/điểm! Đã thế, đội trưởng Lênh đối thủ của chúng tôi lại chơi trò khích bác. Mỗi khi tôi nêu không được ngon, biết là không thể đập mạnh xuống sân được thì lại “Thôi! Thôi! Không thêm chấp, không thêm đỡ quả này!” hay “Kệ cho thằng Tuấn nó đập! Đỡ dễ ợt ấy mà!”...

Tuấn tức lắm, đập hồng liên tục. Tôi phải động viên:

- Quả khó không nêu ngon được thì ông đừng đập mạnh chứ!

Có lẽ Tuấn cũng nhận ra cái trò “chiến tranh tâm lý” và “khích tướng” của đội bạn nên xử lý tỉnh táo hơn. Sau một lần vận hết cả người để vừa đỡ vừa nâng lên thật ngon, Tuấn giáng một quả như sấm sét, sạt tai một đối thủ đối phương. Hấn khoái lắm, chạy hấn sang vỗ về khích bác:

- Thế nào? Đã phải đi cấp cứu chưa? Đây có bác sỹ, y tá trực đây rồi!

Anh Lênh kêu ầm lên:

- Trọng tài! Phạm luật, phạm luật! Không tính quả này. Bóng chưa chết đã nhảy sang sân đối phương!

Thế là cả khán giả hai bên hò hét cãi nhau ỏm tỏi. Tôi tranh thủ nghỉ, tranh thủ hít thở. Cảm tưởng như sắp đứt hơi. Mà tỷ số vẫn đang là 13-11 nghiêng về phía đối phương. Ầm ỹ một lúc, trọng tài phán:

- Bóng đã chết, khi chạm đất ở sân đối phương. Quả đập tốt. Cầu thủ sang sân đối phương không phạm luật bóng chuyền. Nhưng không được khích bác nhau!

Hòa cả làng! Trận đấu còn kéo dài nữa. Chúng tôi tiếp tục

trận đánh, quả tiếp sau tôi nêu lên cực ngon. Cả ba cầu thủ bạn né hết sang bên cạnh khi Tuân nhảy lên. Nhưng lần này, rất khôn ngoan, Tuân vừa cười khinh khịch, vừa dùng năm đầu ngón tay phẩy nhẹ cho bóng rơi ngay bên cạnh đội trưởng Lênh, kèm theo tiếng dọa “vỡ đầu này!”. Anh Lênh vừa giơ tay lên đầu, vừa cứng người trong tư thế khom khom nên khi quả bóng chậm chạp rơi ngang phía sau lưng cũng chỉ kịp xoay người vừa bốc, vừa như cầm giữ bóng một lúc trên tay rồi ném lên. Tuân hét âm ỹ:

- Phạt, phạm luật, phạm luật!

May mà quả bóng bị bốc lên ấy lăn ra phía ngoài biên nên đội bạn không có ai lên cứu được. Nếu không chắc còn cãi nhau chán. Nhưng rồi chúng tôi không cảm cự được thêm nữa sau một hồi hòa, đổi phát bóng đến cả chục lần. Kết thúc séc hai thua hai bàn và tỷ số trận là hòa 1-1. Gần hai tiếng cho hai séc bóng. Tôi mệt bã buoi, thở không ra hơi. Trọng tài tuyên bố nghỉ giải lao mười phút.

Chúng tôi tu nước ừng ực, có người cảnh báo, uống vừa thôi, không dão cơ ra đấy! Nhưng khát quá, uống xong mồ hôi ra càng nhiều. Có ai đó đẩy cho tôi một chai nước muối loãng bảo uống đi không có chuột rút đấy! Tôi uống cạn chai, chạy vào sân tiếp tục vận động một lúc, thấy người đỡ mệt hẳn. Hai chúng tôi bàn nhau:

- Mình thể này còn mệt thì các lão ấy còn mệt hơn. Cố lên, vượt qua được cái ngưỡng này thì sẽ dẻo dai hơn đấy!

Chúng tôi tiếp tục vào trận. Thấy đối phương có vẻ dăm dăm, chăm chú, Tuân phủ đầu:

- Ông Lênh ơi, mệt chưa? Sao căng thẳng thế! Tặng ông một quả mang xà beng ra mà đào nhé!

Chúng tôi chơi được thêm mấy lần phát bóng nữa thì đúng là đã vượt qua được cái ngưỡng đó của thể lực, nên chạy khỏe,

phản xạ nhanh, xử lý chuẩn xác, khéo léo hơn, hơn nữa cũng biết tiết kiệm, chắt chiu trong từng quả đánh hơn. Chúng tôi nhanh chóng dẫn điểm, uy hiếp, tấn công đối phương bằng cả hai người đều sẵn sàng công, sẵn sàng thủ vừa khéo léo chuẩn xác trong kiến thiết bóng. Đội bạn chịu thua sau chưa đến nửa giờ của séc thứ ba.

Kết thúc trận mà tôi đi như người đang bay trong mây vì mệt, vì vui và vì không thể nuốt được gì vào bụng nữa ngoài nước và nước. Đây quả là trận đấu để đời đối với tôi trong những năm tháng gian lao vất vả nhưng rất hồn nhiên, tươi trẻ, vui vẻ ấy.

Tìm cách đánh và săn B-52

Bây giờ đã có nhiều tài liệu, hồi ký, bài viết nói về dự đoán thiên tài của Hồ Chủ tịch như: “Mỹ nhất định dùng B-52 đánh ra miền Bắc”, “Mỹ sẽ dùng B-52 đánh vào Hà Nội”, “Mỹ nhất định sẽ thua, nhưng sẽ chỉ thua sau khi thua trên bầu trời Hà Nội!”... đại loại thế. Nhưng hồi đó, khi chúng tôi tham gia chiến đấu, những thông tin như trên chắc chỉ có các thủ trưởng cấp trên biết, hiểu rõ và biến nó thành công tác chuẩn bị cho cấp dưới chúng tôi thực thi.

Lần theo các văn kiện tác chiến chúng tôi thấy ngày 27.2.1968, Bộ Tư lệnh Quân chủng đã hoàn thành kế hoạch đánh B-52 mà trong *Lính bay* - tôi đã cho in ở trang 514 một tấm hình vẽ sơ sài, xấu xí của tôi về phương án sử dụng B-52 dự kiến của Không quân Chiến lược Mỹ nếu đánh vào Hà Nội. Trong suốt thời gian từ năm 1968 đến năm 1972, lực lượng Mig-21 của Không quân Nhân dân Việt Nam đã luôn được giao nhiệm vụ quan trọng “vươn xa, chủ động săn tìm, tiêu diệt B-52!”. Đã có những phi công cảm tử đầu tiên dự kiến được giao làm nhiệm vụ này là Phạm Thanh Ngân và Nguyễn Văn Cốc dịp mở màn chiến dịch Tết Mậu Thân 1968 tổng công kích, tổng khởi nghĩa. Tiếp theo là một số phi công khác như biên đội Hoàng Biểu - Phạm Phú Thái mà tôi đã viết ở phần trên, cùng một số anh em khác mà tôi không nhớ rõ.

Nhận thấy độ bảo đảm chắc thắng trong những lần xuất kích kiểu hú họa như vậy không thể đạt được yêu cầu nên Bộ Tư lệnh Không quân đã đưa một bộ phận chỉ huy, cơ quan tham mưu, dẫn đường và phi công đi đường bộ vào tận đèo Mụ Giạ, đường 20, đường 12 để trực tiếp quan sát, nghiên cứu đội hình bay, cách đánh của B-52, đường bay của B-52 làm căn cứ để huấn luyện cho các phi công Mig-21. Trước đó, ngay từ khi Mỹ tuyên bố ném bom hạn chế từ vĩ tuyến 20 trở vào (tháng 3.1968), Bộ Quốc phòng và Bộ Tư lệnh Quân chủng đã có chủ trương đưa thật nhiều lực lượng Phòng không Không quân vươn sâu, vươn xa về phía nam để bảo vệ tuyến đường vận tải chiến lược Hồ Chí Minh. Trong đó, lực lượng tên lửa đã vượt qua nhiều khó khăn, hy sinh mất mát để vào tìm cách đánh B-52. Nhiệm vụ được Tổng Tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng giao từ tháng 4.1966, ngay sau khi B-52 lần đầu tiên đánh ra miền Bắc ở đèo Mụ Giạ ngày 12.4.1966. Đến đầu năm 1967, cả bốn tiểu đoàn của Trung đoàn 238 tên lửa phòng không mới tập kết được tới khu vực Vĩnh Linh. Và ngày 17.9.1967, Tiểu đoàn 84 đã bắn rơi chiếc B-52 đầu tiên.

Riêng đối với Không quân ta, vì điều kiện phải bảo đảm về hậu cần kỹ thuật sân bay, kỹ thuật hàng không, bảo đảm radar dẫn đường, v.v... nên tới đầu năm 1968 mới tổ chức được bộ phận trinh sát, tiền trạm do Trung tá Trần Mạnh, Trung đoàn trưởng 921 cùng các cơ quan Bộ Tư lệnh Không quân vào nghiên cứu chuẩn bị. Theo tôi nhớ thì phi công đi theo trong đoàn của đồng chí Trần Mạnh còn có anh Đinh Tôn, Hoàng Biểu, Nguyễn Tiến Sâm. Khi Mỹ buộc phải chấm dứt không điều kiện ném bom ra miền Bắc thì chúng tôi có được thêm thời gian nghiên cứu cách đánh, quân sự dân chủ chuyên bàn về đánh B-52.

Cuối cùng đã có những kết luận cơ bản như sau: điều kiện bay của B-52 dự kiến độ cao 8-10km, tốc độ 800-850km/h,

đường bay có 5 đường bay chính, đội hình từng tốp ba chiếc trong phi đội 9-12 chiếc kéo dài thành hàng dọc, lần lượt từ 2-3 phi đội của một đơn tiền công. Đội hình B-52 sẽ được số lượng tiêm kích F-4 nhiều gấp 2-3 lần bảo vệ cùng các lực lượng máy bay cường kích, ném bom tiền công chế áp tên lửa, pháo cao xạ, đánh phá và chế áp các sân bay miền Bắc. Ngoài ra, còn có các lực lượng máy bay bảo đảm khác như chế áp/ tác chiến điện tử, chỉ huy trên không, các máy bay nạp dầu trên không. Phía ngoài biển sẽ có các tàu chiến của Hạm đội 7 áp sát ven biển, sẵn sàng dùng tên lửa phòng không “hạm đối không” để chế áp Không quân ta.

Cách đánh của chúng tôi là sử dụng từng biên đội hai chiếc đến bốn chiếc, xuất kích từ các vị trí sân bay phân tán, bí mật, có sự điều phối phân bổ mục tiêu (B-52) tập trung cho từng mũi công kích. Dẫn đường vào đánh, kết hợp cả cách chặn kích cơ bản, sử dụng radar, cả cách đánh chặn sử dụng quan sát, phát hiện bằng mắt, có góc cắt vào lớn 30-40° với vệt bay của B-52; có độ cao chênh lệch với mục tiêu 3-5km và tốc độ tiếp cận chênh lệch vào đánh lên tới 500km/h tùy theo vị trí ban đầu. Từ độ cao thấp hơn 3-5km kéo lên độ cao bằng hoặc chênh thấp hoặc cao hơn tới 1.000m, v.v... Khi bắn, dùng máy ngắm quang học nhìn trực tiếp để xác định cự ly bắn hoặc dùng radar bắn hai quả tên lửa một lần, phóng ở cự ly 1,8-3km. Với cách đánh đó, chúng tôi đặt thành bài tập bay đánh chặn B-52 để chuẩn bị cho trận “quyết chiến trên bầu trời Hà Nội”.

Đầu tiên, Quân chủng cho phép sử dụng máy bay ném bom IL-28 làm mục tiêu. Dùng hai đường bay chính là đường bay từ hướng tây nam và hướng đông nam. Độ cao bay cho IL-28 là 7km-8km, tốc độ bay 700-750km/h. Các chỉ số về tốc độ và độ cao không được giống như B-52. Sau đó, do điều kiện bảo đảm vật tư khí tài nên không dùng IL-28 làm mục tiêu được nữa. Bộ Tư lệnh Phòng không Không quân phải xin

phép Chính phủ để sử dụng chiếc máy bay chuyên cơ IL-18 của Bác Hồ làm mục tiêu thay cho IL-28.

Mỗi phi công chúng tôi hồi đó đều được bay tập đánh chặn B-52. Người ít thì 2-3 chuyến, người nhiều thì 5-7 chuyến. Bay tập chủ yếu vào ban ngày. Tôi không nhớ các anh bên phi đội bay đêm có được sử dụng IL-28 và IL-18 làm mục tiêu để huấn luyện tập đánh B-52 ban đêm hay không. Nhưng có thể nói những chuyến bay tập luyện như vậy để lại ấn tượng sâu sắc và mạnh mẽ. 100% phi công đều phát hiện được máy bay B-52 ở trên không, ở cự ly ngoài 10km. Xa nhất có thể nhìn thấy từ 30km, thậm chí tới 40km. Những cuộc thông thoại vô tuyến điện đầy hào hứng, phấn khích khi phát hiện mục tiêu. Đồng thời các động tác bay, chiếm lĩnh vị trí để vào công kích nghe rất náo nhiệt. Thậm chí có lúc cao hứng lên còn đe nẹt kiểu như “B-52 vào thế này thì sẽ cho rụng như sung!”

Không biết những trạm thu vô tuyến điện tử hay nghe lén của Không quân Mỹ hoặc máy bay trinh sát của Không quân Mỹ có thu và nghe được hay không? Nhưng có một điều rất rõ ràng mà chắc chắn những người chỉ huy không quân nào cũng có thể thấy: với sự cồng kềnh, không có khả năng tự vệ trước tên lửa đối không của Mig-21 khi đó, nếu B-52 vào đánh ban ngày chắc chắn khó qua được cửa ải Mig-21. Vì chỉ bằng khả năng quan sát phát hiện bằng mắt tới trên 30km với loại máy bay có kích cỡ chỉ bằng một phần ba B-52 như IL-28 và IL-18 thì các phi công Mig-21 Việt Nam không cần phải dẫn dắt chính xác như các cuộc đánh chặn bài bản⁽³⁰⁾ đã hoàn toàn có thể tự mình thiết lập đường bay tốt nhất vào để bắn hạ mục tiêu. Có lẽ vì lo ngại điều này mà phía Không quân Chiến lược Mỹ đã ra một quyết định mà tôi cho là rất thông minh, sáng suốt. Đó là chuyển các đòn tiến công đường không chiến lược

30. Với radar Mig-21 lúc đó chỉ “nhìn thấy” xa nhất là 18 - 20km.

sang đánh đêm.

Trong những thời điểm quan trọng của từng chiến dịch, theo yêu cầu của Tư lệnh chiến trường, không quân sẽ phái những “biệt đội cảm tử” để quyết giành và giữ quyền làm chủ không gian trận đánh quan trọng của lực lượng các binh chủng hợp thành trên chiến trường.

Tuy Tổng thống Mỹ cam kết dừng ném bom hoàn toàn trên miền Bắc, nhưng lực lượng Không quân Chiến thuật Mỹ vẫn rình rập, sẵn sàng đánh sâu vào các mục tiêu trên hướng miền Trung, nhất là các sân bay Anh Sơn, Vinh, Đồng Hới. Lực lượng Mig-21 chúng tôi được giao nhiệm vụ thay nhau từng phi đội vào thường trực ở sân bay Thọ Xuân và tham gia chiến đấu ở khu vực cửa khẩu vận tải chiến lược đường 12, 20 Khe Ve, Tân Ấp, Mụ Giạ. Trận đánh mở màn của chúng tôi trong năm 1970 là trận đánh ác liệt của biên đội Vũ Ngọc Đỉnh - Phạm Đình Tuấn vào ngày 28.1.

Từ sớm, biên đội đã bí mật vào hạ cánh và trực chiến ở sân bay Vinh. Nhiệm vụ là phối hợp với cụm hỏa lực phòng không bảo vệ vận tải chiến lược, sẵn sàng đánh cả máy bay B-52. Sáng hôm đó, cụm phòng không Khe Ve - Tân Ấp - Mụ Giạ bắn rơi máy bay và phi công Mỹ phải nhảy dù. Các lực lượng cứu hộ của Không quân Mỹ phái lực lượng đến đánh rất ở gần khu vực cứu phi công. Biên đội được lệnh xuất kích lúc 14h30'. Từ Vinh qua Hương Khê, Hương Sơn, tây Cẩm Xuyên, đến ngang đèo Ngang thì được dẫn đường thông báo có địch. Số Hai - Phạm Đình Tuấn phát hiện bốn chiếc F-4 ở cự ly 5-7km khi biên đội Mig-21 gần như lọt vào giữa ở thế bất lợi vì hai đội F-4 này bay ở độ cao khác nhau và đối đầu nhau, cắt qua phía trước đội Mig-21. Số Một - Vũ Ngọc Đỉnh lệnh vòng phải đối đầu với hai chiếc bên phải, trong khi số Hai lại thấy hai chiếc bên trái phía dưới đang bay từ trái sang phải nên xin vào công kích. Đội

trưởng đồng ý cho số Hai vào công kích đồng thời lật máy bay lại để tìm và yểm hộ đội viên sau khi đã loại trừ được uy hiếp từ biên đội hai chiếc F4- mà anh phát hiện trước đó. Nhưng khi quay lại thì không thấy cả ta lẫn địch.

Nhìn thấp hơn xuống dưới, sát mấy ngọn núi thì Vũ Ngọc Đình thấy ba chiếc trực thăng địch đang bay cắt chéo mũi máy bay ở bên trái. Đây là khu vực Không quân Mỹ đang tổ chức cứu phi công bị bắn rơi nên có nhiều máy bay các loại hoạt động trong một khu vực không gian hạn hẹp. Đội trưởng Vũ Ngọc Đình bám ngay vào chiếc thứ ba, lao xuống công kích và ở cự ly 1.500-1.800m, tốc độ 1.100km/h. Anh nhấn nút phóng, còn nhìn thấy tên lửa lao vào chiếc trực thăng làm nổ tung ra từng mảnh. Anh kéo mạnh máy bay thoát ly mà vẫn còn bị dính mấy mảnh vào chóp nón, thân và cánh chiếc Mig-21. Trong lúc đó, số Hai lao vào công kích đội F-4, bắn rơi được một chiếc. Nhưng ngay sau đó, biên đội F-4 khác đã đến tiếp ứng và hai bên quần nhau kịch liệt ở khu vực tây bắc, cao điểm 2.017m. Khi lệnh của sở chỉ huy cho rút quân thì vẫn nghe Phạm Đình Tuấn báo cáo “Nghe rõ hướng thoát ly 340°”. Đó là khẩu lệnh cuối cùng của anh, lúc 14h53’. Diễn biến tiếp theo của trận đánh với phi công Phạm Đình Tuấn không ai được biết rõ nữa vì trận đánh đã ra khỏi tầm quan sát của lực lượng phòng không tại Khe Ve - Tân Ấp - Mụ Giạ.



Nhiều năm sau, người cháu gọi liệt sỹ Phạm Đình Tuấn là cậu, lúc đó đang làm Chính ủy Bộ Tư lệnh Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh có gọi điện mời những anh em cùng đoàn bay cũ với liệt sỹ Phạm Đình Tuấn về dự lễ đón hài cốt anh về quê ở xã Định Hóa, huyện Kim Sơn, tỉnh Ninh Bình vào năm 2007. Lúc đó chúng tôi mới biết thêm về câu chuyện tiếp sau của trận đánh. Xin kể vắn tắt, còn diễn biến rất dài dòng và ly kỳ

thì xin mời bạn đọc liên hệ với anh Lâm - nguyên Chính ủy Bộ Tư lệnh Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh. Gia đình phi công liệt sỹ Phạm Đình Tuân đã nhờ đến nhà ngoại cảm tìm về nơi chiếc máy bay anh bị rơi và hy sinh, gặp người dân để nghe họ kể về chiếc máy bay và phi công gặp nạn để xác định chính xác là thân nhân của gia đình. Vị trí rơi đó cách địa điểm diễn ra trận đánh tới hơn 150km ở khu vực gần kinh thành Huế. Trận đánh này được chỉ huy từ sở chỉ huy tiền phương binh chủng do Tham mưu phó Thọ và Trung đoàn trưởng Trần Mạnh trực tiếp điều hành, kíp trực dẫn đường Phạm Minh Cậy và Lê Thành Chơn tại sở chỉ huy, Hoàng Kế Thiện tại màn hình radar và hai đại đội radar bảo đảm là C41 và C45 tại Cẩm Xuyên và Nghi Lộc.



Tiếp theo là trận đánh 28.3.1970 mà tôi đã viết ở chương trước, trong nỗ lực yểm hộ lực lượng liên quân tình nguyện Việt Nam - Lào mở chiến dịch ở Cánh Đồng Chum - Xiêng Khoảng và giải tỏa cho khu vực đường 7 nối sang Lào khi bị Không quân Mỹ tiến công, o bế. Cho đến lúc này, việc săn, tìm, tiêu diệt B-52 vẫn còn đầy rẫy những khó khăn. Rõ ràng Bộ Tư lệnh Không quân Chiến lược Mỹ đã tính toán kỹ khả năng sử dụng Mig-21 của không quân Bắc Việt Nam nên họ đã không dám cho B-52 vào hoạt động ban ngày ở những nơi giáp ranh (Vĩ tuyến 17, Vĩnh Linh, Mụ Giạ...) mà chỉ từ sẩm tối và tối khuya mới vào đánh. Ngoài ra Không quân Chiến thuật và Không quân Hải quân Mỹ thường xuyên rình rập, sẵn sàng đổ bom đạn phá nát các sân bay tiền tuyến như Đồng Hới, Anh Sơn, Vinh nếu phát hiện máy bay ta cơ động vào hạ cánh.

Ngày 13.4.1971, phi công Đinh Tôn được lệnh phục kích ở Anh Sơn và từ đây xuất kích đánh địch bảo vệ giao thông chiến lược ở khu vực Khe Ve - Tân Ấp đến cao điểm 2.017m

và đèo Mụ Giạ. Nhưng B-52 không xuất hiện. Sở chỉ huy cho đánh vào chiếc trinh sát OW-10. Anh phát hiện địch ở cự ly 8km, 20° bên phải, vào công kích ở tốc độ 850 - 800km/h, độ cao 2.500m, bắn một quả tên lửa ở cự ly 1.200 - 1.300 bằng máy ngắm quang học. Thấy máy bay địch xit khói, loạng choạng rơi xuống dưới. Sau đó tình báo ta thu được tín hiệu báo cáo của địch, chiếc máy bay này rơi ở bản Sôi lúc 18h30'. Đinh Tôn về Anh Sơn hạ cánh an toàn.

Phi công Đặng Xây được lệnh xuất kích từ sân bay Vinh vào ngày 22.4.1971 lúc 22h52', cũng không tìm được B-52 ở khu vực Mụ Giạ. Sở chỉ huy định cho vào đánh máy bay cường kích tốc độ nhỏ kiểu như AC-130 nhưng không phát hiện được, mà lại phát hiện tiêm kích tốc độ lớn vụt qua từ phải sang trái. Thấy khó đánh được nên sở chỉ huy cho lệnh về Vĩnh Phú (Nội Bài) hạ cánh. Máy bay Mỹ bám theo ta đến đường 7 thì bị tên lửa của D66 bắn rơi một chiếc F-4.

Ngày 24.4.1971, không biết do rò rỉ nguồn tin hay địch có trinh sát nằm vùng không mà khi biên đội hai chiếc Mig-21 do Biên đội trưởng Lương Thế Phúc chỉ huy vào hạ cánh ở Anh Sơn vừa hạ cánh xong, chưa kịp kéo máy bay vào chỗ sơ tán thì đã bị các máy bay của Không quân Mỹ ập đến đánh tới tấp. Lực lượng pháo phòng không đã không đủ lực để cản phá nên cả hai chiếc Mig bị thiêu cháy. Một đồng chí thợ máy, chuẩn úy Nguyễn Văn Truật, C13 Tiểu đoàn Kỹ thuật hàng không Trung đoàn 921 đã hy sinh. Với tấm gương dũng cảm dùng thân mình và nắp đậy đường hút khí (chóp nón máy bay) để che chắn máy bay khỏi bị bom bi của địch phá hủy.

Ngày 10.5.1971, biên đội Mai Văn Cương - Lê Thanh Đạo được lệnh xuất kích từ Thọ Xuân chặn đánh địch ở khu vực Mường Xén - Tương Dương trên đường 7 nối sang Noong Hét (Lào). Không gặp cường kích mà lại gặp máy bay chỉ

điểm kiểu OW-10. Số Một vào công kích bắn một quả tên lửa ở cự ly 2.000m, độ cao 2.500m. Đạn nổ sau mục tiêu. Số Hai vào công kích nối tiếp, bắn hai quả: một nổ dưới bụng, một nổ phía trước. Chiếc máy bay địch bị công kích thì liên tục cơ động, vòng gấp làm các động tác cho máy bay rơi, quay như lá rụng để tránh tên lửa. Số Một tiếp tục vòng thêm để vào bắn nhưng không được. Biên đội trở về Thọ Xuân hạ cánh. Chiếc máy bay địch bị thương nhưng không rơi.

Rồi những nỗ lực săn tìm B-52 của trung đoàn cũng được hé mở khi tăng cường lực lượng đánh đêm Mig-21 vào khu Bốn. Các phi công Hoàng Biểu, Đinh Tôn, Đặng Xây, Vũ Đình Rạng... cùng một vài phi công nữa được huấn luyện kỹ năng bay đêm, đánh đêm sau đó được tung thêm vào cuộc săn lùng mà đơn vị đã triển khai mấy năm qua khi biết rằng khó tìm được thời cơ đánh B-52 vào ban ngày.

Chiều ngày 4.10.1971, theo lệnh từ sở chỉ huy, phi công Phi đội trưởng Đinh Tôn, bí mật cơ động từ Nội Bài vào Anh Sơn ngay sau khi nắm chắc khả năng bảo đảm bí mật tuyệt đối thì cho anh cơ động tiếp vào Đồng Hới ở độ cao cực thấp. Kéo máy bay vào nơi sơ tán, tổ chức ngụy trang máy bay và vào trực chiến luôn.

Anh được lệnh báo động và xuất kích lúc 19 giờ 13 phút dự kiến đón đánh B-52 bay ném bom dọc theo đường số 12 tây Tuyên Hóa, hoặc đường 20 Mụ Giạ. Sở chỉ huy cho đi hướng 284⁰ về khu vực dự kiến B-52 sẽ đánh. Theo phương án là sẽ dẫn dẫn song song đôi đầu, sau đó vòng ngược lại áp vào tuyến bay của B-52. Nhưng địch gây nhiễu quá nặng nên radar ta ở khu vực đó không bắt được cả ta lẫn địch trong suốt thời gian đến bốn phút. Đến 19 giờ 18 phút mới bắt được vài chấm dứt quãng trên bàn tiêu đồ. Đến 19 giờ 21 phút, dẫn đường màn hiện hình mới thông báo mục tiêu bên trái 30⁰, cự ly 26km phía trên.

Hôm đó trời quang mây, nên khi nhìn lên trên về phía trước bên trái thấy cả vệt khói cùng ánh chớp đèn hàng hàng đang bay về phía máy bay ta. Lúc này nhiều lại dày đặc trên màn hình hiện sóng nên không thể thông báo và chỉ huy nữa. Đinh Tôn tự phán đoán, vòng ngược lại để áp vào vệt bay của B-52 thì dây đèn trên B-52 vụt tắt. Hình như là phi công địch được thông báo có Mig tấn công. Đồng thời, thấy vệt qua ngay phía dưới máy bay của anh là vệt đèn của loại máy bay nhỏ hơn, đó là tụi tiêm kích đi yểm hộ B-52. Thấy khó có thể dẫn phi công vào vị trí thuận lợi để công kích được, lại gặp các máy bay bảo vệ của địch nên sở chỉ huy chủ động yêu cầu Đinh Tôn nhanh chóng tăng tốc độ, thoát ly khỏi chiến trận về hạ cánh ở sân bay Thọ Xuân.

Kinh nghiệm được rút ra sau lần đầu tiên dẫn Mig-21 tiếp cận được và phát hiện được B-52 của địch là yếu tố bí mật. Bí mật phục kích, bí mật xuất kích, bí mật tiếp cận địch ở độ cao thấp hơn với tính toán để sau đó kéo nhanh máy bay lên độ cao có đủ tốc độ tiếp cận và phát hiện bằng radar hay bằng mắt và vào công kích. Mà theo yêu cầu tại các buổi “quân sự dân chủ” cũng như khi trung đoàn giao nhiệm vụ là phải bắn hai quả tên lửa một lần để bảo đảm hiệu quả tiêu diệt địch cao nhất. Tuy nhiên, chờ đợi hàng tháng trời mà B52- không dám vào đánh ở khu vực trên nữa.

Mãi sau một tháng rưỡi kiên trì mai phục vất vả thì thời cơ lại đến. Lần này rơi trúng vào ngày trực của Vũ Đình Rạng. Đó là vào đêm 20.11.1971. Vũ Đình Rạng xuất kích từ sân bay Anh Sơn. Sau khi sở chỉ huy tiền phương B8 (Bố Trạch, Quảng Bình) phát hiện dấu hiệu có B-52 hoạt động từ việc gây nhiễu vô tuyến của địch. Sở chỉ huy B3 - Đức Thọ - cho cất cánh lúc 20h37', sửa hướng về phía đông Quốc lộ 15 rồi giao cho B8 dẫn dắt.

Kíp chỉ huy và dẫn đường ở sở chỉ huy tiền phương B8 do Phó tư lệnh, tham mưu trưởng binh chủng Trần Mạnh và Trung đoàn trưởng Trần Hanh chỉ huy, dẫn trên bàn tiêu đồ là Nguyễn Văn Chuyên, màn hình radar là Lê Thiết Hùng và hai đại đội radar bảo đảm là C41 và C45. Có lẽ chưa bao giờ điều kiện lại có thể thuận lợi được như vậy để dẫn phi công ta vào đánh B-52, vì không có nhiều cản trở radar dẫn đường. Sau vài lần điều chỉnh hướng 230^0 , 180^0 , 160^0 rồi 130^0 , 90^0 và độ cao tăng từ 5 lên 6 rồi 10,5km là đã áp máy bay ta vào phía sau tốp ba chiếc B-52 khoảng 13-14km. Sở chỉ huy lệnh cho mở radar máy bay khi cách địch 11km, tốc độ bay là $M=1,3$. Phi công Vũ Đình Rạng phát hiện ba chiếc trên màn hình ở khoảng cách 10km, góc vào 20^0 . Anh đặt máy ngắm radar vào bám sát chiếc đi bên trái, chờ đến cự ly 2,5km thì phóng quả tên lửa bên trái. Nhìn ra, thấy chiếc bên phải còn bật đèn nên ngắm vào chiếc thứ hai bắn tiếp quả nữa rồi thoát ly về hạ cánh ở Anh Sơn.

Đây là một trận đánh không phức tạp về diễn biến, nhưng kết quả thì đến nay lại có những ý kiến khác nhau. Văn bản ghi chép cá nhân của tôi cũng rất ngắn gọn, nhưng vẫn nhớ cái không khí của buổi rút kinh nghiệm trận đánh này. Theo đó, từ quan sát trực tiếp trên khu vực chiến đấu, hai chiếc B-52 mà Vũ Đình Rạng ngắm, bắn thì người ta đã không thấy rơi chiếc nào. Chỉ căn cứ vào báo cáo của phi công và quan sát trên radar dẫn đường về các yếu tố, phần tử xạ kích mà Bộ Tư lệnh binh chủng kết luận nhiều khả năng chiếc B-52 này bị thương. Nếu phi công bắn loạt hai quả một lúc thì chắc chắn sẽ rơi. Đây chính là lý do phi công bị phê phán chỉ trích nhiều nhất vì làm mất cơ hội bắn rơi B-52 trong tầm tay sau rất nhiều nỗ lực của cả binh chủng, quân chủng, trung đoàn và nhiều bộ phận bảo đảm phục vụ trong rất nhiều năm qua. Do đó, Bộ Tư lệnh cho rằng đây là một trận đánh thắng, đuổi được B-52 ra

khỏi khu vực tác chiến của bộ binh ở mặt trận. Cho thấy trình độ tổ chức, chỉ huy, phi công đã được nâng lên một bước quan trọng; công tác bảo đảm kỹ thuật hàng không, vũ khí, máy móc bảo đảm khá tốt. Nhưng cũng chỉ ra trận đánh thắng lợi nhưng chưa triệt để, trọn vẹn. Thứ hai là phi công còn nhiều sơ suất, sai sót như quên sai công tắc bật phim chụp màn hình radar, quên sai điều chỉnh âm lượng tên lửa khi bắt được mục tiêu. Phê phán nghiêm khắc nhất là đã thiếu ý thức tổ chức kỷ luật, không chấp hành quy định bật tên lửa về bắn loạt, bắn một lần mà lại để bắn từng quả một làm cho trận đánh trở nên không trọn vẹn.



Cho tới tận sau năm 1975, một cựu sỹ quan ngành tham mưu dẫn đường không quân là Lê Thành Chơn⁽³¹⁾ đã gặp được một viên sỹ quan Không quân Mỹ cũng viết về chiến tranh Việt Nam. Ông này đã thổ lộ một câu chuyện. Đó là vào năm 1971, Không quân Mỹ còn có một chiếc B-52 bị Không quân Việt Nam bắn bị thương, buộc phải hạ cánh ở sân bay không phải căn cứ đóng quân của phi đoàn B-52 ở Thái Lan. Về sau chiếc B-52 này không thu hồi lại được nữa để sửa chữa, coi như bị loại khỏi vòng chiến đấu.

Tuy nhiên, Quân chủng Phòng không rồi Quân chủng Phòng không - Không quân (tên gọi sau năm 1999) không đủ cơ sở để kết luận phi công Vũ Đình Rạng bắn rơi chiếc B-52 đó nên chỉ quyết định tặng thêm một Huân chương Chiến công hạng Ba cho anh vì đã bắn bị thương B-52. Tức là được tính ngang với các phi công khác bắn rơi tại chỗ một chiếc F-4 hoặc một chiếc F-105. Thậm chí khi các phi công chúng tôi bắn rơi từ chiếc thứ ba hay thứ tư trở đi thì không được tặng

31. Sau này Lê Thành Chơn chuyển sang viết những kỷ niệm về không quân dưới dạng truyện, ký.

ngay một huân chương chiến công mà phải chờ khi bắn rơi tiếp một chiếc nữa thì tặng huân chương chiến công cấp cao hơn.



Có lẽ từ những nhu cầu đánh B-52 đêm như vậy nên có một số phi công bay ngày được chuyển sang bay đêm như Nguyễn Ngọc Thiên, Nguyễn Công Huy và một số phi công lớp sau như Bùi Doãn Độ, Lưu Văn Hình, Đặng Văn Đình... nâng số lượng phi công đánh đêm tới khoảng hai mươi người. Như trên tôi đã nói, việc Mỹ đã chọn phương án đưa B52- đánh miền Bắc vào ban đêm là cách lựa chọn thông minh và tối ưu. Có thể nhắm tính rằng đã loại được hai phần ba số phi công Mig-21 tham gia vào tiến công B-52. Thậm chí còn nhiều hơn nữa vì số liệu phân tích chỉ ra rằng dẫn Mig-21 đánh đêm thì phải dùng radar là chính. Không quân Bắc Việt Nam chỉ có hai trung đoàn Mig-21, hai sở chỉ huy cộng thêm một sở chỉ huy binh chủng nữa là ba thì một đợt đánh mỗi sở chỉ huy dẫn được hai chiếc, vậy tổng số Mig-21 lên tham gia đánh cũng chỉ được sáu chiếc. Nếu tính cả sự hỗ trợ của tác chiến điện tử, của chế áp các sân bay, của các máy bay tiêm kích bảo vệ trên không thì hiệu suất tổ chức đánh tương đương 0,3-0,4. Tức là chỉ có khả năng tìm đến được B-52 là hai, cùng lắm đến ba chiếc trong một đợt đánh đêm. Vì vậy cho dù có tăng số lượng phi công đánh đêm lên cũng không thể tổ chức Mig-21 xuất kích và tham gia đánh với số lượng nhiều hơn được.

Ngược lại, nếu Không quân Mỹ cho B-52 vào đánh ban ngày thì hàng chục phi công ta có thể xuất kích với sự dẫn dắt không cần chi ly quá như đánh đêm nhưng vẫn có thể phát hiện B-52 từ rất xa (35-50km), họ hoàn toàn có thể tự lựa chọn phương án tiếp cận, tấn công và sẽ gây tổn thất lớn cho B-52. Thế là gánh nặng đã được đặt lên vai lực lượng tên lửa phòng không. Vừa là cơ hội, vừa là thách thức chưa từng thấy. Anh

em các đơn vị tên lửa đã khắc phục khó khăn, ác liệt của bom đạn, nhất là đạn tên lửa Shrai - tìm diệt theo sóng radar, nhiều tích cực và tiêu cực dày đặc. Đã có nhiều cách đánh hay, đánh trúng, đạt hiệu suất hiệu quả chiến đấu cao. Họ thực sự làm nòng cốt trong mười hai ngày đêm tháng Chạp năm 1972.

Đánh B-52 khó! Đúng! Nhưng không phải vì bản thân B-52 mà vì hệ thống máy móc bảo đảm tác chiến điện tử đặt trên B-52 và các máy bay tác chiến điện tử đi cùng hoặc gây nhiễu từ khu vực, hướng vào để che lấp, không cho ta thấy B-52; và vì nguyên nhân nữa là lực lượng tiêm kích bảo vệ B-52 được phái đi dày đặc đội hình, vừa để chế áp sân bay, đài chỉ huy, radar dẫn đường, vừa sẵn sàng nghênh chiến từ xa không cho máy bay ta tiếp cận B-52...



Những nỗ lực săn, tìm, tiêu diệt B-52 của lực lượng Mig-21 còn kéo dài suốt tới những trận đánh cuối cùng của chiến dịch phòng không miền Bắc đánh trả Linebacker 2 để bảo vệ Hà Nội. Đã có không ít những chuyến xuất kích cảm tử để ngăn chặn, sẵn sàng đánh “thí quân” để tạo điều kiện thuận lợi nhất cho mở màn chiến dịch lớn. “Thí quân” là cách nói không được hoan nghênh của những người làm công tác chính trị. Nhưng phải nói như vậy mới đúng bản chất của sự việc. Những phi công chúng tôi khi đó đều chấp nhận và nghiêm chỉnh thi hành khi có lệnh, khi có nhiệm vụ do số phận lịch sử đưa đến cho mỗi người. Có thể những người có quan điểm chính thống không để gì bỏ qua cho nội dung viết quá trần trụi này của tôi. Xin mọi người hiểu cho, sự thật này không thể là nội dung tốt cho tuyên truyền kiểu cũ. Nhưng nó là sự ca ngợi những phi công anh hùng của chúng ta trong chiến tranh ác liệt năm xưa mà quá nhiều người đã không còn biết tới và chắc chắn sẽ bị quên lãng trong vài năm nữa. Vì trong các sách sử của các đơn

vị tới Quân chủng Phòng không - Không quân không đâu có được một dòng ghi nhận. Đơn giản vì những cuộc xuất kích này đã không thành một trận đánh, một chiến công mà còn buộc phải vứt bỏ máy bay. Tôi viết lại để mong còn có ai đọc và nhớ tới một thời khốc liệt đến trần trụi của chiến tranh như vậy đây.

Ngày 30.3.1972, ngay sau khi được Bộ Chính trị thông qua quyết tâm và kế hoạch cuộc tiến công chiến lược năm 1972 trên toàn chiến trường Đông Dương nhằm tạo ra một bước chuyển biến chiến lược cơ bản, tiến lên làm thay đổi cục diện chiến trường miền Nam và Đông Dương⁽³²⁾, vào lúc 11g30', ta nổ súng mở màn chiến dịch tiến công Trị Thiên với những địa danh chiến công làm sôi động, nóng bỏng hệ thống thông tin quốc tế lúc đó như Động Toàn, Bến Ngự, rồi điểm cao 365, Động Ngô, căn cứ Phụng Hoàng (điểm cao 52), Đông Hà, cho tới tây La Vang, nam Thạch Hãn, động Ông Do...

Trước đó, lực lượng không quân được huấn luyện, chuẩn bị cho nhiều phương án sử dụng, đánh trên không, trên biển, trên đất liền đã triển khai hàng chục máy bay Mig-17, Mig-21 vào các sân bay tiền duyên và căng thẳng trực chiến để chờ đợi thời cơ sử dụng. Trong thời khắc căng thẳng tột độ đó, để ngăn chặn, răn đe Không quân Chiến lược Mỹ sử dụng B-52 hay AC-130 trút bom đạn xuống lực lượng tấn công trên mặt trận của ta thì phi công Hoàng Biểu được lệnh xuất kích. Điều kiện thời tiết không cho phép bay vì mây mù thấp, lác đác mưa khắp dải miền Trung từ Thọ Xuân vào đến Quảng Bình. Tất cả mọi người ở sân bay lúc đó và nhất là người phi công được lệnh xuất kích hiểu rất rõ điều này - xuất kích cất cánh đi là không mong trở lại hạ cánh. Nhưng mệnh lệnh, yêu cầu từ sở chỉ huy chiến

32. **Tổng kết tác chiến chiến lược**, Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam, Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân, 2005. (Trang 558 - 559).

dịch ban ra, chiếc máy bay Mig-21 bình tĩnh lăn ra đường băng trong đêm tối, mưa gió. Đến cất cánh cũng còn khó an toàn chứ chưa nói đến hạ cánh. Tất cả anh em còn lại trên sân bay chỉ còn cách im lặng, thầm cầu chúc cho phi công hoàn thành được nhiệm vụ và trở về bằng cách nào đó. Có người còn lẩm bẩm những câu vịnh biệt với chiếc Mig thân yêu.

Chuyến xuất kích đó được sở chỉ huy tiền phương dẫn sâu vào phía nam, đến gần Vĩ tuyến 17 và giáp biên giới với Lào, ở nam cao điểm 1624 (Co-la-run). Vòng hai vòng để chờ được dẫn tiếp vào mục tiêu, nhưng có vẻ như đòn “đe nẹt” đối với loại B-52 hay AC-130 đã có hiệu quả, hoặc cũng có thể Không quân Chiến lược Mỹ không có nhiệm vụ bay ném bom hôm đó nên sau đó Hoàng Biểu được dẫn quay lại Anh Sơn. Đây mới là cú thử thách cho thần kinh thép khi bay xuyên mây để xuống hạ cánh tới ba lần mà không ra khỏi được đáy mây thấp tịt. Phi công nào đã buộc phải bay trong điều kiện sống mái như thế, với điều kiện thời tiết ở một sân bay dã chiến ba bên là núi, chỉ có một đường xuống trong lúc trạng thiết bị máy móc chưa được hiện đại như thế thì mới thấy hết và cảm thông với căng thẳng tột độ của thần kinh. Lúc nào cũng canh cánh một nỗi lo sợ mơ hồ đâm vào núi hoặc đâm xuống đất.

Sự căng thẳng, mệt mỏi đến mức mà Anh hùng huyền thoại Mig-17 Nguyễn Văn Bảy sau một trận đánh cũng đã phải thốt lên rất thật khi một cán bộ lãnh đạo hỏi: “Đồng chí có thấy phấn khởi, tự hào khi mình đã biến cấm thù thành hành động xả đạn vào đầu thù, bắn rơi giặc cướp trời Mỹ?”

- Mệt mỏi chết mẹ! Muốn nhảy dù luôn ra khỏi máy bay cho nó đỡ chứ còn nghĩ được gì mà các ông hỏi!⁽³³⁾

Cuối cùng, Hoàng Biểu cũng được giải tỏa khi mà sở chỉ

33. Cũng chính vì câu trả lời này mà anh không được những người lãnh đạo đánh giá cao về cái gọi là ý thức lãnh đạo, ý thức chính trị.

huy cho anh từ bỏ những nỗ lực đưa chiếc máy bay về hạ cánh an toàn. Sở chỉ huy dẫn anh bay về hướng Đô Lương, ra lệnh:

- Chuẩn bị các điều kiện để nhảy dù! Từ bỏ máy bay!

Đó là giây phút được ghi nhớ rất rõ trong tâm khảm người phi công Hoàng Biểu. Anh cho máy bay giảm tốc độ đến 500-550km/h, ở độ cao 2.000 -1.500m, tiếc nuối đưa mắt nhìn một lượt buồng lái chiếc Mig-21 còn thơm mùi sơn, sáng láng dưới màu hồng hồng của những chiếc đèn chiếu sáng bảng đồng hồ vào ban đêm. Anh đưa tay nắm chiếc cần giạt kẹp giữa hai đùi, bóp mạnh để mở khóa, rồi giạt mạnh lên phía trên. Tiếng nổ của quả đạn tạo một lực đẩy cực lớn tới vài chục lần trọng lượng ngay sau đó bị át đi bởi tiếng động cực mạnh của sự va chạm với luồng không khí có tốc độ tới 500- 550km/h. Mắt anh mờ đi, không gian xung quanh tối mù ập tới để tiếp ngay sau đó trong phần trăm của tích tắc ấy lại sáng bừng lên vì động cơ tên lửa đẩy ghế làm việc và phản chiếu ánh sáng ra quanh mây mù xung quanh. Rồi rất nhanh sau đó là tối đen ập đến! Các cơ cấu mở dù tự động làm việc để cuối cùng một cú giạt mạnh làm cho người như bị ném mạnh vào bàn nhảy lưới mà chúng tôi vẫn tập, xác định dù mở an toàn...

Lại thêm một chuyến bay đánh B-52 theo kiểu cảm tử có kết thúc tương tự như vậy lại xảy ra đêm tối ngày 13.4.1972, khi Mỹ đưa B-52 ra đánh miền Bắc trong chiến dịch Linebacker, mở đầu cuộc chiến tranh bằng không quân ra miền Bắc lần thứ hai. Lần này số phận đưa Vũ Đình Rạng vào cuộc thử thách nhưng lại không cho anh điều kiện đẹp như lần gặp B-52 trước (20.11.1971). Không đánh được mà trời thì xấu đến mức không thể xuyên mây xuống hạ cánh ở bất kỳ sân bay nào ở miền Bắc. Sở chỉ huy cho anh bay về khu vực Đan Phượng, Hà Tây để nhảy dù.

Chuyến bay cảm tử tiếp theo vào sáng sớm sau đó vài ngày,

khi chúng tôi đã ra trực chiến và tiếp thu máy bay xong, chuẩn bị thay ca. Một trời mây giông tố, sấm sét. Chiếc máy bay do phi công Trần Thông Hào điều khiển lao vút lên trời, lao vút vào những chớp lửa, mây giông cuộn cuộn. Tất cả phi công ra trực trong buổi sáng hôm đó nhìn theo im lặng, cúi đầu, như mặc niệm. Nhưng may thay, sau nửa tiếng săn tìm B-52 không được thì trời cũng đã sáng. Trần Thông Hào được dẫn về một sân bay dự bị và anh đã chọn được “lỗ thủng” của màn mây để lao xuống hạ cánh vì lúc này đã nhìn rõ mặt đất. Nếu là ban đêm thì không thể làm được việc hạ cánh khó khăn này.

Ngày 16.4.1972 tất cả phi công Mig-21 được tung lên trời để đón đánh B-52. Nhưng hóa ra những tín hiệu mà radar xác định là B-52 ấy lại không chính xác. Về sau mới biết đó là cú lừa ngoạn mục của các máy bay F-4 từng tốp bốn chiếc bay mật tập để có tín hiệu phản hồi về màn hình radar giống như B-52 và cũng bay giống như đội hình từng tốp B-52 vào đánh mục tiêu trên những đường bay dự kiến của ta.

Nhưng sau vài ngày mở đầu chiến dịch từ 10.4 đến 16.4.1972 cùng những chuyến bay thả bom vào các khu vực từ miền Trung ra tới sân bay Thọ Xuân, Hải Phòng vào ban đêm, Không quân Mỹ không dùng B-52 nữa mà sử dụng gần 1.000 máy bay chiến thuật của Không quân, Không quân Hải quân, Không quân của Thủy quân lục chiến đánh vào miền Bắc. Cho tới 12 ngày đêm cuối 1972, được gọi là Linebacker II, mới tung đòn B-52 cấp tập đánh vào Hà Nội.

Những chuyến bay chào mừng

Do có kỹ thuật bay biên đội cơ bản khá tốt nên tôi là một trong những phi công nhiều lần được giao nhiệm vụ bay chào mừng, đón các phái đoàn trong và ngoài nước. Đó là những lần đón đoàn các Anh hùng Dũng sỹ miền Nam, đón đoàn Phó Tư lệnh các Lực lượng vũ trang giải phóng Nguyễn Thị Định, đoàn của Luật sư, Chủ tịch Mặt trận dân tộc giải phóng Nguyễn Hữu Thọ, không kể đến đoàn của các đồng chí lãnh đạo quân đội từ miền Nam ra thăm đơn vị với tư cách gia đình người nhà trong quân đội - lính Cụ Hồ. Đón các đoàn nước ngoài thì phần lớn là Campuchia (ông Hoàng thân Xihanuc và phu nhân, ông Pe-nut...); Lào (như Chủ tịch Xu-pha-nu-vông); đoàn Liên Xô, tôi có được dự đón và bay chào mừng Nguyên soái Kulicov.

Lần đầu tiên tôi được tham gia bay là năm 1968 với Biên đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Chúng tôi được Phó Chính ủy Chu Duy Kính hào hứng giới thiệu cho các vị khách quý:

- Nguyễn Văn Cốc, phi công bắn rơi nhiều máy bay Mỹ nhất của Không quân Nhân dân Việt Nam!

Tới tôi, chưa có thành tích gì, thì được Phó Chính ủy giới thiệu:

- Phạm Phú Thái, phi công tiêm kích Mig-21 trẻ nhất Việt Nam, mười chín tuổi!

Tôi nghe mà xấu hổ đỏ mặt vì bị ăn gian mất một tuổi. Tôi thường được bố trí bay cùng anh Cốc trong các lần bay chào đón đoàn, coi như đặc sản của đơn vị. Đón đến cả chục đoàn, qua nhiều năm vẫn được Phó Chính ủy giới thiệu như thế. Chính vì điều đó, mấy anh em phi công cùng đoàn bay thường trêu tôi:

- Hoan hô thằng Thái đứng tuổi mười chín hơi lâu!

Bay chào mừng, bay biểu diễn thì không có gì nhớ như lần đầu bay vào Ba Đình 1.5.1968. Bởi vì yêu cầu, mục đích, thứ tự bay mỗi lần đều na ná như nhau. Nhưng lần đón đoàn của Hoàng thân Xihanuc và hoàng hậu Monic thì nhiều người nhớ. Hôm đó, sau khi xong phần nghi lễ quốc gia, quốc tế thì có mục đưa hai vợ chồng Hoàng thân ra tham quan máy bay. Để giảm bớt thời gian thì đơn vị bố trí hai máy bay đỗ gần nhau cho hai vợ chồng ông cùng được xem. Hoàng hậu Monic chọn đúng máy bay mà Nguyễn Tiến Sâm đang đứng đầu hàng cùng tổ thợ máy. Khi bà tiến đến gần máy bay, Nguyễn Tiến Sâm ra hiệu tổ thợ máy báo cáo:

- Thưa hoàng hậu Xihanuc Monic, tổ bay nhiệt liệt chào đón và mời bà đến xem máy bay!

Sau khi người phiên dịch đã dịch xong, anh đồng dục ra lệnh:

- Tổ bay theo vị trí phân công, chuẩn bị đón khách!

Khi Hoàng hậu Monic trèo lên cầu thang máy bay thì váy của bà dài quá nên vướng vào chỗ khớp cố định thang có chốt dây bảo hiểm bằng sắt. Nếu không cẩn thận dễ giẫm lên váy, ngã như chơi. Phát hiện ra tình huống nhạy cảm rất nhanh, Nguyễn Tiến Sâm tiến đến, rất kiểu cách, rất ga-lăng nói:

- Xin phép bà! - Rồi anh nâng, gỡ chiếc váy ra khỏi chỗ mắc. Rất ý tứ, không ngẩng đầu nhìn lên, anh nói tiếp - Thưa bà, xong rồi! Mời bà tiếp tục lên thang.

Khi về doanh trại, mấy anh em phi công sau đó đều đồng thanh “Nguyễn Tiến Sâm hôm nay vợ bắt!” Hình như là anh Ngô Văn Phú, biệt danh “Phú rấn” là người hô to nhất.

Còn kỷ niệm về chuyến bay chào mừng Nguyên soái Kulicov thì lại không ở chuyến bay mà ở tiệc chiêu đãi của vị Nguyên soái tại Đại sứ quán Liên Xô. Nơi ấy bây giờ là dãy nhà Bộ Tư pháp. Hôm đó, đích thân Đại tướng Võ Nguyên Giáp dẫn vị khách này xuống thăm đơn vị. Tôi được phân công bay số Hai cho anh Đặng Ngọc Ngự. Trước khi bay, Đại tướng mời viên Nguyên soái ra chụp ảnh với các phi công của trung đoàn. Bay xong, Nguyên soái Kulicov đã nói chuyện với anh em trung đoàn về tình hữu nghị, về sự tiếp tục ủng hộ và giúp đỡ của Đảng Cộng sản, Chính phủ và nhân dân Liên Xô cho sự nghiệp chống Mỹ, v.v...



Đại tướng Võ Nguyên Giáp và Nguyên soái Kulicov
chụp ảnh kỷ niệm với các phi công và chỉ huy đơn vị

Hôm sau, chúng tôi nhận được giấy mời dự tiệc. Lần đầu được dự tiệc chiêu đãi mang tầm quốc gia như thế này mới thấy nhiều nghi thức, nghi lễ ngoại giao phức tạp, long trọng và khá dài dòng trước khi vào ăn. Bữa tiệc có cả Phó Thủ tướng và một số bộ trưởng. Riêng Bộ Quốc phòng thì có Đại tướng Võ Nguyên Giáp cùng nhiều tướng lĩnh của Bộ Tổng Tham mưu. Tôi và anh Ngự kéo nhau đứng vào một góc, tay cầm ly rượu. Nguyên soái đi quanh một vòng để cảm ơn và nói những lời xã giao với toàn bộ khách mời, thấy chúng tôi đứng ở góc, ông tiến đến cụng ly, khen thưởng mấy câu khích lệ biên đội. Đối với chúng tôi lúc đó là niềm vinh hạnh vô bờ!

Khi các phi công chuyển loại lần lượt vào trực chiến thì các phi công Mig-21 ở Liên Xô về cuối năm 1970 được đưa về các đại đội để bay hồi phục và bồi dưỡng kiến thức chuẩn bị cho huấn luyện ứng dụng chiến đấu từ cuối năm 1969 đến đầu năm 1970. Đơn vị cũng có những thay đổi về nhân sự. Cấp trung đoàn thì Trung tá Trần Hanh thay Trung đoàn trưởng để Trung tá Trần Mạnh lên làm Phó Tư lệnh Binh chủng. Phó Chính ủy Chu Duy Kính lên làm Chính ủy. Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân, được điều đi học Học viện Không quân Gagarin về công tác chỉ huy, tham mưu không quân cấp chiến dịch, chiến lược. Cùng đi học đợt này còn có các anh Vũ Ngọc Đình, Đồng Văn Song, Nguyễn Văn Lung từ Đại đội Ba và Hà Quang Hưng, người bạn chí cốt của tôi và Nam. Vì đợt này có nhiều phi công chuyển loại, phi công Mig-21 từ Liên Xô về nên trung đoàn có nghiên cứu, điều chuyển một số phi công sang huấn luyện bay đêm cho nhiệm vụ đánh đêm ở Đại đội Năm. Nguyễn Ngọc Thiên từ Đại đội Một, hình như cả Nguyễn Công Huy từ Đại đội Ba cũng chuyển về Đại đội Năm bay đêm. Bùi Văn Long và tôi cùng được bổ nhiệm Trung đội trưởng, hình như cuối năm 1970. Tôi viết thư báo tin cho Hà Quang Hưng, anh phần khởi chúc mừng:

- Thế là đã trở thành “com-man-dir đờ-ve-na” ngang với thầy Xviclist rồi! Thầy ba tám tuổi cũng chỉ làm Trung đội trưởng như Thái hai mươi mốt tuổi thôi nhé!



Cũng vào giữa cuối năm 1971 thì Liên Xô viện trợ đợt Mig-21 mới - kiểu F-96. Chúng tôi lại phải tổ chức bay chuyển loại với sự giúp đỡ của chuyên gia Liên Xô, để tiếp tục truyền đạt cho lớp sau. Hầu hết phi công chúng tôi bay F-96 xong đều lắc đầu chê vì tính điều khiển không nhạy, không “ăn khớp” với cần lái bằng loại F-94, trừ mỗi ưu điểm có bốn mẫu, lắp được bốn bộ treo tên lửa và các vũ khí khác. Khi chúng tôi chưa thành thạo sử dụng loại F-96 này thì đã buộc phải dùng nó trong chiến đấu nên gặp không ít bất cập mà có lẽ chưa có ai tổng hợp để kết luận về vấn đề này. Riêng tôi thì rất thất vọng. Tôi đã bị mất một cơ hội bắn rơi máy bay địch chỉ vì nhầm lẫn công tắc bắn.

Vào những năm tháng khó khăn chồng chất trên chiến trường sau Mậu Thân 1968, có những đoàn cán bộ lãnh đạo từ miền Nam ra Bắc học tập, quán triệt nhiệm vụ, nghị quyết và được dẫn dắt đi thăm bộ đội không quân. Tôi nhớ mãi một câu nói của bà Nguyễn Thị Định đã nói khi thay mặt đoàn phát biểu. Câu nói đã thúc đẩy, động viên anh em chúng tôi trong cuộc chiến sống mái với kẻ thù. Bà nói: “Chúng tôi ra thăm miền Bắc, được các đồng chí lãnh đạo cấp cao của Đảng, Nhà nước, Quân đội tiếp đón, động viên, chúng tôi rất cảm động. Được lên thăm đơn vị Không quân hiện đại như thế này, được tận mắt chứng kiến các phi công Việt Nam bay trên những chiếc phi cơ hiện đại, vượt mấy lần tiếng động, được tận tay sờ lên chiếc Mig thân yêu, dũng mãnh của Không quân Nhân dân Việt Nam, được nghe các anh kể chuyện chiến đấu, kể về thành tích của đơn vị, chúng tôi vô cùng xúc động, vô cùng tin

tướng vào ngày chiến thắng! Chúng tôi ra miền Bắc trong lúc ở miền Nam còn vô vàn khó khăn. Kẻ thù luôn tuyên truyền sự xấu xa, yếm ớt của “Việt Cộng”. Những lúc phong trào bị đàn áp, không thấy tương lai sáng sủa, thì lòng tin cũng dao động, mông lung. Ra đây, được nhìn thấy các anh phi công Việt Nam khỏe mạnh, tài hoa, đánh thắng Không quân Mỹ thế này đã là liều thuốc tinh thần, sự động viên vô giá cho chúng tôi tiếp tục cuộc chiến đấu. Sau cuộc thăm này, niềm tin của chúng tôi vào chiến thắng tăng lên gấp bội. Hẹn tiếp tục thi đua với các đồng chí trên hai mặt trận, cùng đánh, cùng thắng Mỹ!”

Chúng tôi cũng được chụp ảnh với các phái đoàn từ miền Nam ra thăm đơn vị. Cá nhân chúng tôi không được tặng riêng ảnh, vì có những người, những đồng chí vẫn phải hoạt động bí mật. Nhưng sau này tôi được biết mình có hình với đoàn bà Ba Định cùng các anh hùng, dũng sĩ⁽³⁴⁾.

Ngoài câu chuyện về những chuyến bay chào mừng còn có cả chuyện bi hài khác.

Vào thời kỳ cuối năm 1971, đầu năm 1972, khi tôi đang trực chiến với anh Nguyễn Văn Cốc ở sân đỗ đầu đông - sân bay Nội Bài, thì được “dụng dậy” để đón tiếp một đoàn cán bộ bản làng vùng núi cao Tây Bắc. Họ đều là những già làng, trưởng bản cùng những cán bộ hội thanh niên, phụ nữ cốt cán của các địa phương núi rừng. Sau màn chào hỏi, giới thiệu về đơn vị không quân, về máy bay và các tính năng máy bay, vũ khí trên máy bay thì đến màn giới thiệu phi công và máy bay trên “thực địa”. Cuộc gặp gỡ diễn ra vui vẻ, rôm rả. Và vẫn một kịch bản cũ, Chính ủy Chu Duy Kính lại giới thiệu anh Nguyễn Văn Cốc là phi công tài ba, dũng cảm, bắn rơi nhiều

34. Đến bây giờ tôi vẫn chưa kiếm được ảnh, nhưng được biết có hình ảnh của mình chung với một số đoàn công tác đang trưng bày tại Khu lưu niệm Nguyễn Thị Định tại Bến Tre.

máy bay Mỹ; còn tôi được mang ra để giới thiệu là phi công chiến đấu máy bay tiêm kích Mig-21 trẻ nhất Việt Nam.

Khi dẫn đoàn đi giới thiệu, thông thường cơ quan chính trị cử các cán bộ có trách nhiệm vừa làm công tác tổ chức, vừa làm công tác bảo vệ, tuyên truyền cùng với phi công đi trước để giúp họ trực tiếp giới thiệu máy bay. Vì là nhân vật phụ, nên tôi thường đi lùi lại phía sau đoàn người tham quan. Có lẽ hầu hết những người trong các đoàn đến thăm sân bay đều bày tỏ sự ngưỡng mộ với bộ đội không quân và các phi công chiến đấu. Họ đều có một mong muốn “sờ vào hiện vật”, sờ mó vào con chim sắt đã giúp những phi công ta làm nên chiến thắng. Niềm tự hào ánh trên khuôn mặt, ánh mắt mỗi người. Mong muốn thứ hai là thực sự được nhìn thấy, chứng kiến những phi công lái máy bay hiện đại ấy đích thực là người Việt Nam, được trò chuyện, cầm tay, bắt tay, sờ mó vào bộ đồ bay (mũ bay, găng tay bay, quần áo kháng áp). Tôi bỗng nhớ, có lần một bà má miền Nam đến thăm. Bà đến thật gần, chăm chú nhìn tận mặt từng phi công, rồi xoa đầu, vuốt má hỏi han chúng tôi và thốt lên:

- Ô! Đúng là người Việt Nam, đúng là phi công Việt Nam đây rồi! Thế mà trong Nam chúng nó cứ tuyên truyền bảy thằng Việt Cộng trèo lên cành đu đủ không gãy. Rồi toàn thuê người Liên Xô, Trung Quốc vào lái máy bay chứ Việt Cộng sao mà lái được! Ôi chào!

Sau khi đi được nửa vòng máy bay thực thì một cô gái dân tộc xinh tươi nhất đoàn dân tộc vùng cao ấy đã rất mạnh dạn đến sát và kéo tay tôi rời khỏi đoàn để sang phía sau đuôi của chiếc máy bay thứ hai. Vừa kéo, cô vừa nói:

- Anh phi công! Anh phi công! Anh cho em nói riêng với anh một chuyện được không? Em không muốn mọi người nghe được!

Tôi được nghe mấy anh em phi công người dân tộc nói rằng, người dân tộc người ta thật thà, mạnh dạn, thẳng thắn lắm, kể cả trong chuyện yêu đương, tỏ tình, nên tôi hơi ngại. Bất ngờ, cô dừng lại đột ngột, làm tôi va nhẹ, suýt đâm sầm vào người cô. Tôi hồi hộp xen chút tò mò. Cô gái thì thăm sát vào tai tôi:

- Em nói anh phi công đừng cười em nhé!

- Không cười đâu. - Tôi nghiêm trang.

- Và cũng không nói cho ai biết nhé - Cô gái lại tiếp - xấu hổ lắm!

Tôi giật mình, không có lẽ cô bé xinh đẹp này lại “tỏ tình” với mình thật!?

- Chuyện nghiêm túc thế à? - Tôi vờ nửa đùa, nửa thật hỏi lại.

- Vâng, rất nghiêm túc lắm đấy! Anh phi công à!

Cô nói tiếp:

- Hôm nay được thấy cái máy bay ta, nó đẹp quá! Thấy mấy anh phi công nữa. Cũng đẹp luôn anh à!

Tôi ngắm cô bé. Da trắng bóc, khuôn mặt trái xoan ửng hồng, khung người cao ráo, đầy đặn, tràn đầy sức xuân. Ước gì... Tôi đang thầm nghĩ thế thì giật mình vì câu hỏi.

- Anh ơi, giờ em mới thấy cái máy bay này. Nó giống cái máy bay hay bay qua bản em lắm.

- Thế à? - Tôi ậm ừ - Thế bản em ở chỗ nào để anh biết. Lần sau anh sẽ bay qua, lắc cánh chào bà con ở bản!

- Ôi, thế ạ! Thế thì em vinh dự lắm đấy.

Tôi đang hí hửng, tưởng bỏ thì cô gái nói luôn:

- Anh ơi, em thấy cái Mig này bay qua bản nhiều lần. Lần nào tụi em trực chiến cũng bắn vào nó. Không biết có anh nào bị bắn trúng không anh?

Tôi chung hứng! Thót tim! Lạnh buốt sống lưng! Và cũng tỉnh ngộ khỏi cái màn “ảo tưởng” từ nãy đến giờ. Tôi cười kéo cô gái ra khỏi chỗ khuất sau đuôi chiếc máy bay và nói:

- Nếu nó không bỏ nhào xuống bản làng em thì có vãi đạn cũng khó mà trúng được.

- Không ai việc gì hả anh? - Cô bé lại nín tôi lại - Thế thì may quá. Suốt từ lúc đến đây, nhìn thấy chiếc máy bay là em cứ lo lắng vì đã bao nhiêu lần bắn vào các anh.

- Thế các em bắn tụi anh bằng súng gì? - Tôi thở phào hỏi lại.

- Súng phòng không 12 ly 7, anh ạ. Mà tụi em đã bắn rơi một máy bay Mỹ rồi đấy!

Tôi chợt dạ, nhớ tới bài hát *Người Châu Yên em bắn máy bay*, nhưng tôi chỉ nói:

- Đây là khi nó bỏ nhào vào bản làng em, xuống thật thấp để ném bom, bắn súng, rốc-kết thì 12 ly 7 mới bắn trúng được.

Giải đáp xong thắc mắc của cô gái, chúng tôi cắt đường bám theo đoàn tham quan để vào nhà trực. Có ai đó đã nói nhỏ, trên chộc:

- Anh chị đi tâm sự hay quá. Có tìm hiểu được vấn đề gì không?

Tôi cười sáng khoái, nhìn thẳng vào mặt người ra câu hỏi, một cán bộ cơ quan cấp trên:

- Được chứ! Giải đáp được thắc mắc của chị em về việc dùng súng 12 ly 7 bắn mục tiêu trên không.

Phi công chuyển loại Võ Sỹ Giáp vào trận

Sang khoảng giữa cuối quý hai năm 1971, các phi công chuyển loại từ Mig-17 lên được đưa về các phi đội chiến đấu. Phi đội một được nhận các anh Lê Minh Dương, Võ Sỹ Giáp, Lê Khương, Cao Sơn Khảo, Trần Văn Sang và Nguyễn Duy Tường. Tôi được sung chức Trung đội trưởng, lúc đó trong trung đội có các anh Võ Sỹ Giáp, Trần Sang, Nguyễn Cát A. Đến quý ba năm đó thì thêm Bùi Thanh Liêm và ai nữa tôi không còn nhớ. Khi đó luôn có sự biến động, thay đổi phi công giữa các phi đội. Tôi rất ấn tượng với Võ Sỹ Giáp vì tính tình hòa đồng, có vẻ ngang bướng chút nhưng rất biết phục thiện. Nhiều người còn rất nhớ câu nói của anh với lớp phi công Mig-21 chúng tôi hôm hội mới về bay chuyển loại:

- Ở Trung đoàn 923, tụi tôi chẳng chịu thằng nào đâu nhé. Nhưng về đây thì phải chịu các ông thôi!

Tổp đầu tiên phi công Mig-17 lên chuyển loại Mig-21 phần đông là những người bay giỏi nhất và có thể lực tốt nhất. Một số anh cũng đã cùng chúng tôi xông pha trận mạc ở chiến trường khu Bốn. Như Võ Sỹ Giáp thì đã bắn rơi được một chiếc máy bay trinh sát không người lái.

Vì đã là lính chiến vào sinh ra tử cả nên tôi có sự đồng cảm với cả cái tính ngang tàng kiểu bất cần đời. Có lần chỉ vì cái tính cách ấy mà các anh bị một ông cán bộ chính trị (Phó chủ nhiệm) Trung đoàn 921 “tặng” cho một câu phủ đầu “Một phi công yếu kém nhất của 921 cũng còn hơn phi công tốt nhất của 923”. Không biết ông ấy dùng chiêu “khích tướng” hay là không kìm nén được sự bức xúc đối với họ. Nhưng rõ ràng câu nói này đã để lại dấu ấn sâu đậm với cánh phi công chuyển loại, mà mỗi lần ngồi với nhau ôn lại chuyện cũ, anh Phạm Tuấn và các phi công bay chuyển loại đều nhắc tới với sự chê trách hơn là trân trọng một kỷ niệm. Tuy vậy, cũng có thể nhờ câu nói này mà mấy anh em tốp chuyển loại đã nỗ lực học hỏi, cố gắng không ngừng nghỉ để làm chủ loại máy bay mới và khi tham gia chiến đấu đều thể hiện sự dũng mãnh đáng khâm phục.

Khi các phi công chuyển loại từ Mig-17 lên đã bắt đầu vào trực thì tốp phi công tốt nghiệp Trường Không quân Liên Xô cuối năm 1970 cũng bắt đầu vào bay hồi phục kỹ thuật lái và huấn luyện kỹ năng chiến đấu sau bốn, năm tháng chỉ đi lao động tập vụ. Khi được chia về ba Đại đội Bay thì Đại đội 1 chúng tôi tiếp nhận Bùi Thanh Liêm, Công Phương Thảo, Nguyễn Hùng Thông, Lê Văn Hoàn, Nguyễn Đức Chiến và một số nữa. Ngay sau khi đã được bay hồi phục kha khá thì lại tiếp tục chia về Đại đội 5 làm nhiệm vụ bay đêm. Khi mới vào bay được ít bữa thì xảy ra tai nạn bay do giáo viên Liên Xô Poiartrop-iu-ri Nhi-co-lai-ep kèm phi công là hạ sỹ Công Phương Thảo rơi ở khu vực Tam Đảo mà tới tận bây giờ sau nhiều lần tìm kiếm vẫn chưa thấy.

Tôi bay với Võ Sỹ Giáp rất ăn ý. Cùng trực, xuất kích nhiều lần với các nhiệm vụ khác nhau. Anh vào lính không quân khi đang học đại học ở Vinh. Nhập ngũ sau chúng tôi ít ngày, học ở trường Không quân Việt Nam tháng 9.1965, tốt nghiệp Mig-17

rồi về Trung đoàn 923 tháng 4.1968. Võ Sỹ Giáp có khuôn mặt chữ điền, trắng trẻo, râu quai nón rất đàn ông. Có lẽ anh vào loại đẹp trai nhất đội Mig-17 hồi đó. Anh có tính cách hòa đồng, vui vẻ, dí dỏm. Tôi thường vừa khen, vừa trêu anh:

- Ông con địa chủ hệt, nhà có cửa, không phải lao động nên trông trắng trẻo, đẹp trai, thư sinh. Đã đẹp trai nhất trường đại học Vinh chưa?

- Ông biết không? - Anh hồ hởi trả lời - Bà chị tôi cũng tên Thái, ngày bà còn đi học xinh đẹp nhất thành phố Vinh đấy! He... he... he... - Rồi nói tiếp về cam chịu - Tôi phải cái hơi ngẩn! Dài thêm dăm phân nữa thì cũng dám đọ với các bố 921 đấy!

Đúng là Giáp có dáng người đậm, hơi thấp (khoảng 1m65 gì đấy) nên hơi bị tự ti thật. Rồi hẳn tiếp:

- Về 921 thấy những Phúc, Soát, Thái cứ đẹp lòng lòng thế này... mình chỉ đáng xách dép! Mà này, tôi cứ tưởng ông người Phú Thọ, lại thành ra là Thái Bình. Mấy thằng phi công người Thái Bình nhà ông cũng nhiều thằng đẹp giai phết. Tôi mới gặp thằng Phạm Gia Thế, nó bảo cùng quê có họ hàng với ông. Thằng ấy vừa đẹp giai, vừa cao to lồng lộng tới mét tám mấy. Nó bảo, nó là cháu ông! Hai chú cháu ông mà đi với nhau có mà gái chết hết!

- Thôi thôi, tôi xin bố - Tôi trả lời vợ - Tôi chỉ ước có bộ râu quai nón như bố là bao nhiêu em ở 108 đã chết hết rồi kìa!

Thế là hẳn lại cười cười:

- Ngày tôi đi lính, tý nữa bị loại đấy ông ạ! Có người kêu nhà tôi địa chủ xuống trung nông lớp trên! Ông già tức lắm. Ông ấy mới nói cho chúng nó biết là năm 1945 ông đã từng là Huyện ủy viên. Cần thiết thì ông còn bận bịu công tác ở tỉnh, ở trung ương chứng giám nữa! Lúc đó tôi mới được cho vào không quân đấy!

- Ba cái đó kệ cha nó đi! Tuần này có xin về Hà Nội cho mấy em 108 kiểm tra sức khỏe không?

Bị bắt thóp, Giáp cười tí mắt. Tôi lại trêu:

- Bỏ này cười tí thế thì gái Hà Nội nó bắt cóc sớm đấy! Ha... ha... ha...

Hỏi Giáp mới về 921, tôi không nghĩ là quê anh ở Hà Tĩnh vì nghe giọng nói thuần Bắc. Khi về trung đội, tôi “soi” lý lịch mới biết rõ hơn, anh ở Xuân Viên, Nghi Xuân, Hà Tĩnh. Hỏi tại sao anh toàn nói giọng Bắc, anh bảo, ở trong ấy có nơi nói giọng nhẹ như ở miền Bắc. Chắc hồi đó anh giấu giọng, chứ sau này về thăm quê anh, nghe bà mẹ anh nói chuyện với mấy cô em mà tôi chẳng hiểu gì, phải nhờ mấy cô em anh “phiên dịch”. Qua các bạn anh cùng đi học bay ở trường Không quân Việt Nam bên Tường Vãn Trung Quốc tôi còn biết, anh là một trong không nhiều anh em học viên phi công hồi đó đã đều đặn tích lũy phụ cấp 5 đồng/tháng để gửi về nhà giúp bố mẹ. Nhà anh có tới chín anh chị em cơ.

Giáp hồi đó đang “tìm hiểu” một người con gái làm quân y sỹ ở Bệnh viện Quân đội 108. Khi có điều kiện, anh lại phóng xe đạp về Hà Nội thăm người yêu. Tôi không còn nhớ có khi nào người yêu anh lên thăm anh ở đơn vị không, nhưng trong tốp bay chuyển loại thì các phi công Ngô Duy Thu và Lê Khương được người yêu lên thăm nhiều hơn cả. Tuy nhiên, thỉnh thoảng Giáp cũng tâm sự về những chuyến đi “thăm nhau” của họ. Có lần về thăm thì người yêu lại phải đi trực cấp cứu. Anh phải lang thang, chờ đợi, nhắn tin cho người quen của hai người. Đến khi tham gia ca cấp cứu kéo dài vài tiếng xong, thì anh cũng đến giờ phải về đơn vị. Hai người chỉ kịp đứng nói chuyện, nhìn nhau đắm đuối được ít phút là đã phải

chia tay. Cũng có lần do không kịp thư từ⁽³⁵⁾ hay nhắn tin qua người quen, anh vội vàng đạp xe về Hà Nội thì chị đã phải theo đoàn đi cấp cứu ở xa Hà Nội hàng tuần mới về.

Cũng có lần Giáp kể anh hẹn với người yêu gặp nhau ở một bến đò bên sông Đuống để bớt đi thời gian đi đường, để sớm gặp nhau, để có thể yên tâm bên nhau trong cảnh êm đềm sông nước và nhất là không phải gặp người quen của cả hai người. Hôm đó về, Giáp tươi tắn, hoạt bát, vui vẻ hẳn so với lần gặp nhau hụt trước đó. Ôi! Thiêng liêng thế, mỗi tình thời chiến!

Qua tâm sự ít ỏi của anh tôi biết họ định cuối năm 1971 xin nghỉ tranh thủ ít ngày, đưa người yêu về ra mắt gia đình ở Hà Tĩnh. Sang năm 1972, nếu tổ chức cho phép, họ sẽ cưới. Theo lý lịch khai vào bộ đội thì anh sinh năm 1945, nhưng sau này gặp mẹ anh, bà mới nói đặt tên anh là Giáp vì bố anh chọn lấy chữ đầu trong con giáp của năm sinh 1944 Giáp Thân để đặt nổi vào họ tên đệm thành Võ Sỹ Giáp.

Qua tiếp xúc trong sinh hoạt đời lính và những cuộc dẫn dắt nhau vào chiến đấu, xuất kích, tôi càng thấy ở Võ Sỹ Giáp lối sống chân tình, khảng khái. Có lẽ cuộc sống cần kiệm của gia đình và bản thân, cộng với sự giáo dục sát sao của các thế hệ trước, của các cơ quan chính trị đã giúp cho anh có một tinh thần đặc biệt yêu quý máy bay, khí tài được nhà nước, quân đội giao cho quản lý. Anh càng nung nấu ý nghĩ Mig-17 hạ cánh bắt buộc được thì Mig-21 cũng hạ cánh được. Quyết tâm này nhờ sự ảnh hưởng của các bậc đàn anh Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan.

Hai Biên đội trưởng Trần Hanh và Phạm Ngọc Lan đã đánh hai trận mở màn cho mặt trận trên không thắng lợi ròn

35. Thư từ Hà Nội về Đa Phúc cũng phải 3-7 ngày.

rã trên loại Mig-17 cổ lỗ theo mệnh lệnh của Bác Hồ. Và cả hai người đều đã hạ cánh bắt buộc thành công. Trần Hanh đi đánh về hết dầu, trời xấu, đã hạ cánh bắt buộc xuống bản Tầm, thuộc huyện tây bắc Nghệ An, trong một thung lũng hẹp. Máy bay bị hỏng nặng. Bù vào đó, anh đã mang về được cuộn phim ghi hình rõ ràng chiếc F-105 nằm gọn trong vòng quang kính ngắm khiến tất cả các hãng thông tấn có xem xong được cũng đều phải ghi nhận bắn trúng. Còn Phạm Ngọc Lan, sau khi đánh xong, thoát ly về từ cự ly quá xa sân bay, nên khi phát hiện một bãi cát trên sông đã hạ cánh bắt buộc xuống bãi sông đó. Sau mới biết là sông Đuống. Máy bay bị hỏng.

Những tháng cuối năm 1971 chiến sự diễn ra căng thẳng trên các mặt trận phía Nam, Lào, Campuchia. Mỹ có những biểu hiện phá vỡ tuyên bố dừng ném bom hoàn toàn vô điều kiện miền Bắc khi Không quân Mỹ vẫn tăng cường hoạt động trinh sát, tổ chức các chuyến bay lặn sâu vào đất ta; mở chiến dịch cứu phi công Mỹ ở Sơn Tây với hàng trăm lần bay. Trên chiến trường Lào, sát với miền Bắc, sau thắng lợi trong chiến dịch Đường 9 Nam Lào, tháng 6.1971 ta giải phóng cao nguyên Bô-lô-ven. Kể đó tháng 12.1971, ta tiến công giải phóng Cánh Đồng Chum - Loong Chẹng (mà Không quân ta được giao nhiệm vụ K60), đồng thời ta và bạn Lào đánh đuổi địch ra khỏi Xa-ra-van, giải phóng Tha Teng. Quân ngụy Lào và quân chư hầu Thái Lan ở Pắc Loọng bỏ chạy về Pắc Xế.

Trên chiến trường Campuchia, từ đầu tháng 10, ta mở chiến dịch bao vây cô lập địch ở Rùm Luông, chặn đánh tiêu diệt địch từ phía nam lên chi viện cho cuộc hành quân Chen La 2. Sau đó phải rút phần lớn lực lượng về vì quân ta tấn công uy hiếp Phnôm Pênh. Bộ Tổng chỉ đạo Bộ Tư lệnh miền chuyển hướng tấn công chiến dịch vào Công Pông Thom. Tới đầu tháng 12.1971 ta làm chủ hoàn toàn Công Pông Thom, Ba

Rài. Còn ở đồng bằng Nam Bộ, ta tiến hành cuộc phản công chiến lược, tiến công địch trên đường 22, Cần Đăng, Xa Mát giành thắng lợi ròn rã. Đầu tháng 12.1971, biên đội tôi với Võ Sỹ Giáp có cuộc gặp địch đầu tiên, khi chúng tôi được lệnh xuất kích sẵn sàng đánh trả Không quân Mỹ để bảo vệ chiến dịch quân sự của ta ở khu vực Trung và Bắc Lào.

Hôm đó trời đầy mây. Chúng tôi được dẫn ra bay trực ở phía tây khu vực Hồi Xuân, Lang Chánh, Bá Thước, phía tây bắc Thanh Hóa. Phía bên kia biên giới là khu vực địa danh Xầm Tơ, Viêng Xay cho đến Sầm Nưa lại là khu tuần tra, tuần tiễu của các máy bay Không quân Mỹ để sẵn sàng ngăn chặn Không quân ta tiến sang không phận Lào. Bay được một vòng trên khu vực mây lỗ chỗ 6-7 phần nên cũng nắm được vị trí tương đối theo địa hình. Sở chỉ huy bỗng ra lệnh dẫn ra đối đầu một tốp F-4 bay thẳng vào khu vực chúng tôi đang bay trực. Thông báo địch khá rõ ràng: “Bên trái 20°, cự ly 30km, độ cao 4.000m” rồi “25°, 20km”, “30°, 15km”... Tôi lệnh cho Giáp “tăng cường cảnh giới, phía dưới 30°, 15km” và ngay sau đó, tôi phát hiện, báo cáo sở chỉ huy đồng thời thông báo cho số 2: “Phát hiện hai chiếc mục tiêu, bên trái phía dưới 40°, 10km”. Tôi liếc phía sau kiểm tra vị trí của số Hai, thấy Giáp vẫn bám đội rất chặt. Tôi yên tâm, tập trung quan sát, tìm kiếm thêm. Hai bên bay đối đầu nhau nên tốc độ tiếp cận cực lớn, phải tới 2.000km/h. Tôi nhắc số Hai:

- Anh phát hiện chưa? Chuẩn bị cơ động!

Giáp trả lời:

- Thấy tốt hai chiếc thôi!

Tôi lựa thế khi còn cách khoảng 3-4km, mở góc nhìn ra 45° - 50°, tôi hô giật giọng:

- Bật tăng lực, vòng gấp theo tôi!

Tôi đồng thời kéo ngược máy bay lên theo kiểu vòng chiến đầu gấp, sau đó lật úp máy bay xuống bám theo vào phía sau hai chiếc F-4.

Kể từ trận đánh máy bay trinh sát có người lái cuối cùng 28.3.1970 với Phạm Thành Nam ở Ninh Bình, tới lúc này đã gần hai năm. Bao nhiêu thay đổi đã đến, tôi cảm thấy tự tin hơn một chút khi xông trận. Tuy nhiên, khi phát hiện được địch, tim vẫn đập rộn ràng, thần kinh căng ra tột độ để quan sát, đánh giá đối thủ, để điều khiển máy bay phản ứng kịp với các động thái của hai chiếc F-4. Nhưng vừa thấy chúng tôi lật cánh hướng về phía chúng là hai chiếc F-4 cũng kéo gấp máy bay vòng về phía 2 chiếc Mig. Và thế là chúng tôi quần lấy nhau trong những động tác vòng tròn lên xuống. Tôi kéo vòng mạnh, lên độ cao, thấy hai chiếc F-4 có vẻ cũng vòng gấp bám theo và cũng lên độ cao. Tôi đang lẩm nhẩm, mày mà lên cao theo tao thì chỉ thêm một vòng nữa là mày toi! Tức thì thấy hai chiếc F-4 có vẻ chới với, lơ dờ. Chắc biết là không chơi với Mig-21 ở độ cao được nên chỉ bằng một động tác lật nghiêng rồi cho đầu máy bay chìm thật sâu như cắm thẳng xuống đất, mấy “con ma” F-4 này đã hun hút, xa dần. Tôi thẩm thán phục, công nhận tính năng tăng tốc ở độ cao dưới trung bình (dưới 4km) của F-4 hơn hẳn Mig-21. Biết là có bám theo cũng khó đánh, tôi vẫn giữ máy bay địch trong tầm quan sát, vừa xin phép sở chỉ huy:

- Địch cơ động đổi đầu, xuống độ cao thấp. Xin thoát ly!
- Cho phép thoát ly, hướng bay 30° cao 8.000 - Sở chỉ huy đáp - Dầu liệu còn bao nhiêu?
- Nghe rõ hướng 30°, độ cao 8.000, dầu còn 1.600 - Tôi trả lời.

Tôi vừa sửa cho máy bay về hướng 30°, lên độ cao 8km và lệnh cho số Hai tắt tăng lực thì nghe sở chỉ huy thông báo:

- Phía sau 25km, độ cao 5km có hai chiếc đang bám theo!

- Xin thoát ly! - tôi trả lời dứt khoát - Số 2 bật tăng lực. Theo tôi!

- Nghe rõ! - Giáp trả lời.

Tôi quay lại thấy Võ Sỹ Giáp vẫn bám theo. Sau khi quần nhau một vòng thì đội hình đã bị kéo dài. Tuy vậy, tôi vẫn yên tâm. Thu bớt tăng lực về nhỏ, phần để chờ số Hai, tôi nhắc tiếp:

- Anh chú ý cơ động, quan sát, cảnh giới phía sau. Tôi bật tăng lực nhỏ, chờ anh lên đấy!

Bay thêm một đoạn thì sở chỉ huy lại thông báo:

- Định phía sau, hai chiếc, vẫn đang bám theo. Chú ý tăng tốc độ, thoát ly nhanh.

- Nghe rõ! - Tôi trả lời và liếc qua kính phản quang thì thấy số Hai đang rất miệt mài cơ động hết sang phải lại sang trái để cảnh giới. Tôi nhắc, nếu chắc chắn ở cự ly dưới 10km không có địch thì bay thẳng. Tăng tốc độ nhanh bám theo tôi!

Tôi nhìn tốc độ đã vượt qua tiếng động. $M=1,2$, tốc độ thật đã lên trên 1.400km/h, nên tin chắc F-4 không thể bám theo rút ngắn cự ly để bắn được. Tôi nhìn xuống, thấy cả nền mây như rạn nứt ra, chỉ còn 7-8 phần, phán đoán đã đến gần phía nam Hòa Bình. Tôi nhấn số Hai tắt tăng lực, chuẩn bị xuống dưới mây. Cùng lúc, sở chỉ huy báo địch đã quay ra. Tôi yên tâm giảm tốc độ và độ cao, quay lại tìm số Hai thì không thấy.

Tôi chợt dạ, vội hỏi “Số Hai, vị trí? Tôi không thấy anh”... nhưng chỉ nghe thấy tiếng sột soạt trên tai nghe vô tuyến điện. Tôi lo quá! Không biết chuyện gì xảy ra với Giáp. Tôi vòng gấp máy bay quay lại, căng mắt quan sát. Phía dưới đã thấy lộ ra những mảng hình núi rừng xanh thẫm. Tôi phán đoán mình đã

đến gần khu vực Ba Vì. Đột nhiên nghe Giáp báo cáo “Tôi đã xuống dưới mây, đang trên đỉnh Hòa Lạc!”

Tôi bực mình lắm lắm, văng tục một câu, nhưng trấn tĩnh ngay được để không phát ra vô tuyến điện. Tôi nhanh chóng vòng máy bay quay về hướng sân bay Nội Bài, vừa nói vào vô tuyến điện:

- Nghe rõ số Hai, chú ý độ cao. Lấy hướng về đài xa Nội Bài đi!

Tôi lo Giáp xuống độ cao sớm không bao quát được địa hình để bay lạc vào khu vực cấm của hỏa lực phòng không Hà Nội. Tôi vào hạ cánh trước vì bay thẳng về giữa đoạn Vĩnh Yên, Phúc Yên rồi thả càng hạ trực tiếp. Giáp phải loay hoay một lúc với vòng dưới mây và kéo dài vòng ba để vòng lại thành kiểu hai lần 180° nên hạ cánh sau. Tôi chờ Giáp ngay cạnh máy bay. Tôi lấy bộ mặt đe dọa, gườm gườm nhìn hắn để trấn áp kiểu bay “chui lủi” xuống độ cao thấp rất dễ mất đội. Có lẽ hiểu được sự bực bội của đội trưởng, hắn vừa cười hềnh hếch, vừa thanh minh:

- Tôi nghe thông báo địch phía sau, lo cảnh giới một hồi thì không thấy anh. Không dám báo cáo vì biết là anh chỉ ở quanh quanh đâu đây thôi!

- Ông không biết là bao nhiêu thằng phi công bỏ mạng vì húc vào nhau khi mất đội kiểu ấy à? - Tôi tức.

- Xin lỗi! Xin lỗi! - Giáp lại cười - Tôi cũng lo thế nên phải giảm ngay độ cao. Thấy “hốc mây” to tướng ở mạn gần Hòa Bình, tôi chui luôn xuống. Tỹ va vào Ba Vì đấy ông ạ!

- Ối giờ ơi! Sao bố lại bay kiểu vậy chứ? Cái hốc mây ấy, bay Mig-17 chỉ cần làm cái roẹt là chui xuống đúng chỗ được ngay. Vì tốc độ nhỏ, bán kính vòng bé tý. Mig-21 thì không làm thế được. Thôi, may mà không đâm vào núi là tốt rồi!

Chúng tôi cùng đi vào nhà trực và rút kinh nghiệm chuyển xuất kích, gặp địch và cách xử lý của biên đội theo tình huống đã xảy ra. Tôi nhắc Giáp thêm lần nữa:

- Anh nhớ cho, ưu thế của Mig-21 là tốc độ so với Mig-17. Nó có ưu thế hơn F-4 và F-105 của Mỹ khi ở độ cao 5-6 km cả về khả năng cơ động, cả về khả năng tăng tốc. Vì vậy đánh Mig-21 phải hạn chế bám đuôi, quần nhau ở độ cao 2-3km trở xuống như Mig-17. Cơ hội và điều kiện đánh thắng sẽ tốt hơn khi giữ được ưu thế tốc độ và độ cao đấy!



Tôi lần giở lại những trang ghi chép trong các cuốn sổ được văn thư trung đoàn cấp thì những dòng cuối của năm 1971 được ghi vào ngày 14.12. Xin chép ra đây ít tư liệu để hình dung ra thời điểm này. Ngày 14.12 là thứ ba, tôi được phân công trực chỉ huy cất hạ cánh (dạng điều phối lực lượng trực chiến đấu trong giai đoạn cất, hạ cánh) ở khu vực sân bay Nội Bài, khi đó vẫn gọi là sân bay Vĩnh Phú hay Thủ Đô. Phi công trực của Đại đội Bay 3 là Bùi Đức Nhu, Cao Sơn Khảo và Nguyễn Văn Lung, Hạ Vĩnh Thành. Đại đội 1 là: Nguyễn Văn Khánh, Lê Minh Dương, Hoàng Quốc Dũng, Lê Khương. Tối hôm đó có cuộc giao ban tuần, tóm tắt như sau:

Tình hình địch ở miền Nam, Campuchia, Lào như tôi đã viết ở phần trên. Tình hình địch ở miền Bắc thì các hạm tàu vẫn duy trì như cũ ở phía biển (?). Ba lần trinh sát so với sáu lần tuần trước. Trinh sát cửa khẩu, đường 15, sân bay B4, B1, Đồng Hới. Hai lần trinh sát SR-71 các sân bay Thủ Đô, Kép, Gia Lâm. Ba lần U-2 trinh sát Quảng Bình đến Thanh Hóa. Hoạt động của Không quân Mỹ có 44 tốp máy bay tương đương 66 lần/chiếc F-4, F-105 (giảm 16 lần vì trời xấu). Tại Nghệ An có 4 chiếc F-4, 2 chiếc F-105; Hà Tĩnh có hai lần ở Hương Khê; Quảng Bình 24 tốp tương đương 33 lần dọc đường 12, 15, 20.

Vĩnh Linh 15 tốp, 25 lần ở khu vực Bến Hải, Cửa Tùng, đến Đồng Lộc. Ở khu vực Lào, ngày 9.12.1971 địch xuất hiện bốn chiếc ở Sầm Tểu, sau đó đuổi theo máy bay ta (tôi và Võ Sỹ Giáp). Ngày 10.12 bị phòng không ta bắn rơi, địch dùng trực thăng cứu phi công. Sáu chiếc B-52 đánh Hướng Lập, Vĩnh Linh, F-4 dùng Shrai bắn radar ta ở Khe Ve, Hương Khê. Ngày 11.12, địch đánh các radar điều khiển tên lửa. Ngày 12.12, B-52 đánh Hướng Lập, Vĩnh Linh (từ 5-8 giờ).

Kết quả công tác tuần được tôi ghi lại như sau:

Trực ban chiến đấu thường xuyên tám chiếc ở Thọ Xuân và Nội Bài. Xuất kích hai lần ban ngày, và hai lần ban đêm. Nhiệm vụ tuần tới là phải bay huấn luyện ứng dụng chiến đấu 4 ngày, thứ 2, 3 (20, 21.12), thứ 4 (22.12) rút kinh nghiệm và làm cơ giới máy bay; thứ 5, 6, 7 (23, 24, 25.12) học chính trị. Từ ngày 19 đến 25.12.1971 có năm chiếc máy bay mới về đơn vị. Tình hình các chiến trường đều tăng nhiệt, báo hiệu chuẩn bị diễn ra những sự kiện rất quyết liệt của cả hai bên. Ta, theo quy luật vài năm lại tiến hành những hoạt động quân sự có tầm chiến dịch, chiến lược để tạo thời cơ, bước nhảy vọt về thế và lực để giải quyết chiến tranh. Mỹ thì ngóng chờ một cách bị động để phản công lại tiến công quân sự của ta. Nhưng Mỹ có nhiều bế tắc, bức bối cả trên chiến trường, cả trên bàn đàm phán, cả trong nội bộ nước Mỹ. Tình thế đòi hỏi Nixon phải có “nước cờ” quyết liệt nào đó để giải quyết bế tắc của đường lối, chủ trương chiến lược và học thuyết quân sự để vẫn trúng cử Tổng thống một nhiệm kỳ nữa mà vẫn giải quyết được cuộc chiến tranh ở Việt Nam. Không khí chính trường, quân sự Mỹ ngột ngạt như trước cơn giông tố.

Tuy căng thẳng như vậy nhưng quân chủng, binh chủng rồi trung đoàn vẫn tổ chức cho chúng tôi đi nghỉ an dưỡng ở Tam Đảo, Đàm Vạc (Vĩnh Yên) theo thông lệ hàng năm đều tổ

chức các cuộc hội thao thể dục thể thao, hội diễn văn nghệ quần chúng từ cơ sở trở lên. Những năm 1969 - 1971 thì hội thao do binh chủng không quân tổ chức làm ở nơi đóng quân của cơ quan binh chủng (nay đã thuộc về Đoàn Nghi Lễ Quân đội 781). Khu nghỉ dưỡng Tam Đảo hồi đó không có dịch vụ cho dân mà chỉ dành cho cán bộ, công chức, quân nhân với số ít nhà nghỉ của Trung ương, tỉnh Vĩnh Phúc và vài Bộ, ngành. Tam Đảo hồi đó đẹp huyền ảo, tĩnh lặng, thưa thớt và có phần hoang vu khi đi bộ dọc theo con đường phía trên sườn núi, quanh các biệt thự nghỉ dưỡng của Pháp. Mới đây, năm 2016, tôi có dịp lên thăm Tam Đảo, bây giờ chỉ còn lại những viên đá xây tường và rào chắn xưa, do bị chất củi đốt phá vào năm 1945 - 1946.

Trong các kỳ nghỉ đó, cánh phi công chúng tôi từ các trung đoàn đều tổ chức thành các đội bóng chuyền và bóng rổ để giao lưu nội bộ, rèn luyện thể lực. Ngoài ra, còn giao lưu với các đội bóng có tiếng tăm ở địa phương. Hồi đó, hay thi đấu ở Vĩnh Yên với đội trường trung cấp cơ điện. Những trận đấu giao hữu thường vào ngày Chủ nhật, Lễ Tết nên được người đến xem và cổ vũ rất đông, chủ yếu là công nhân và cán bộ ở các trường từ Hà Nội lên sơ tán. Sân đấu chỉ là sân đất nện nằm cạnh con đường từ Hà Nội vào trung tâm Vĩnh Yên. Còn ở Phúc Yên có đội Thành Đỏ của trường cơ yếu thì chúng tôi tổ chức gặp gỡ nhau thường xuyên hơn. Ngày cuối cùng dự kiến tổ chức giao hữu giữa đội bóng chuyền Trung đoàn 921 và đoàn Thành Đỏ vào ngày 18.12.1971 đã không thành công, cho tới mãi sau chiến tranh không còn lần nào gặp lại.

Bùng phát đối đầu

Ngày 18.12.1971.

Mấy ngày nay nghe giao ban thông báo tình hình chiến sự, chúng tôi đều có cảm giác tình hình nóng lên từng ngày. Các triệu chứng của việc mở lại chiến tranh phá hoại bằng không quân ra miền Bắc ngày càng rõ. Trung đoàn cũng đã triển khai một loạt biện pháp sẵn sàng chiến đấu. Gần nửa quân số đang cơ động, triển khai chiến đấu ở các sân bay Thọ Xuân, Anh Sơn. Sáng sớm, tôi và Giáp cùng các biên đội Khánh - Dương; Dũng - Khương; Cương - Sang triển khai trực ở Nội Bài. Trực chỉ huy cất hạ cánh là Phi đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Ở Thọ Xuân và Anh Sơn có sáu chiếc, trong đó có biên đội Sâm - Huy. Trực chỉ huy trung đoàn tại Nội Bài là Trung đoàn phó Nguyễn Hồng Nhị, trực ban trưởng là anh Nguyên. Dẫn đường sở chỉ huy là các anh Hạnh, Thông, Ngự; dẫn đường màn hình radar là anh Chính.

Buổi sáng, sau vài lần báo động nhưng không có xuất kích, chúng tôi ăn trưa. Vừa xong thì có điện thoại từ sở chỉ huy gọi ra cho Phi đội trưởng Nguyễn Văn Cốc và anh truyền đạt lại cho tôi là “Đồng chí Đạo sẽ ra thay đồng chí trực, để đồng chí cùng đội bóng chuyền trung đoàn lên Phúc Yên thi đấu giao hữu với đội Thành Đô”.

Một lát sau, xe đưa anh Lê Thanh Đạo ra thay tôi trực, còn một chiếc xe ca khác chở đội bóng qua đón tôi đi Phúc Yên. Chiếc xe chở đội bóng mới đi đến gần thị trấn Kim Anh thì thấy tiếng máy bay mở tầng lực âm âm xuất kích. Sau đó mười, mười lăm phút thì lại một biên đội nữa được tung lên trời và bay rẹt qua đầu chúng tôi! Khi đó mới đi ngang đoạn đường 2, gần đài xa sân bay. Thế là có ai đó dẫn đội đi thi đấu đập vào thùng xe ầm ầm, vừa đập vừa nói như quát: “Thôi, không đi nữa! Quay lại ngay! Tình hình phức tạp rồi!”. Thế là chúng tôi quay về căn cứ ở khu E.

Về đến doanh trại, tôi chạy vội ra sở chỉ huy trung đoàn hóng tin thì biết biên đội Đạo - Giáp đã bắn rơi tại chỗ một chiếc F-4. Người bắn rơi chiếc F-4 là Lê Thanh Đạo. Đây là chiến công đầu của anh, khởi sự cho những chiến công liên tiếp của anh trong năm 1972 với năm chiếc nữa bị anh tiêu diệt. Tôi chỉ còn biết vỗ đầu bứt tai mà tiếc rẻ! Ôi số phận quá trêu ngươi! Cái thằng tôi lê lét trực ngày qua ngày với bao nhiêu lần xuất kích thì không có được thời cơ đánh một trận cho ngon lành! Số phận lại mỉm cười với Lê Thanh Đạo, người vừa thay tôi trực được nửa tiếng, xuất kích và gặp ngay được hai chiếc F-4 đang bay ra khỏi không phận Việt Nam.

Tôi tìm và đọc lại các tổng hợp, thống kê, ghi chép của các sỹ quan tác chiến như anh Lê Văn Nhã khi đó ở sở chỉ huy Quân chủng, anh Quốc Hưng dẫn đường sở chỉ huy Trung đoàn 921 để tìm hiểu cùng các báo cáo, tổng hợp trận đánh của trung đoàn thì toàn cảnh cái ngày diễn ra chiến sự ác liệt này như sau:

Từ 12h44' đến 13h41' có bốn tốp địch hoạt động ngoài biên giới trên đất Lào, có một tốp bay thẳng vào Hồi Xuân. Từ 14h21' đến 14h46', có bốn tốp lượn nhiều vòng ở nam Sầm Nưa. Có một tốp chọc thẳng vào Hồi Xuân một lần nữa như

một sự khiêu khích. 13h12', sở chỉ huy binh chủng lệnh cho Trung đoàn 925 bố trí biên đội Bùi Văn Sư - Phạm Cao Hà xuất kích ra khu vực Vạn Yên. 13h20' cho biên đội Đạo - Giáp xuất kích ra khu vực Lang Chánh để sẵn sàng yểm hộ Mig-19. Cùng lúc, phát hiện một tốp đi vào, Bộ Tư lệnh binh chủng dẫn Đạo - Giáp ra đánh. Giáp phát hiện một chiếc bay đổi đầu, thông báo cho Đạo. Đạo phát hiện, định lựa thể vòng gấp bám theo thì chiếc máy bay lại vòng ra. Vừa vận cho việc áp máy bay vào, đưa chiếc F-4 vào vòng ngắm thì thấy chiếc F-4 vòng nhẹ sang trái, rồi sang phải như để quan sát, cảnh giới chứ chưa phải hành động đối phó. Anh giữ nguyên điểm ngắm bằng mắt, chờ đến cự ly 1.200m, âm lượng từ đầu tên lửa báo hiệu bám sát nguồn nhiệt vang lên ròn rã. Anh nhấn cò. Quả tên lửa đi thẳng căng từ tốc độ bay 1.300km/h đâm thẳng vào chiếc F-4, tạo thành vùng nổ sáng như chớp lòe và ngay lập tức lửa, khói trùm lên chiếc máy bay địch. Hai tên phi công Mỹ, một thiếu tá và một trung úy nhảy dù và bị bắt. Vài chục năm sau, Không quân Mỹ thừa nhận hôm đó bị Mig-21 của không quân Bắc Việt bắn rơi hai chiếc, nhưng Không quân ta chỉ ghi công một chiếc cho Lê Thanh Đạo.



Khi biên đội Đạo - Giáp được dẫn vào tiếp địch thì hai biên đội khác được lệnh xuất kích để yểm hộ. Đó là Khánh - Dương lúc 13h34' từ sân bay Nội Bài và Sâm - Huy từ Thọ Xuân. Sau khi hoàn thành nhiệm vụ, cả sáu chiếc máy bay đều về Nội Bài hạ cánh lúc 14h10' - 14h15'. Tuy nhiên, ở biên giới phía tây vẫn còn nhiều tốp máy bay địch hoạt động nên lúc 13h52', Trung đoàn 925 cho biên đội Nguyễn Tử Dung và Phạm Hùng Sơn C bay ra Vạn Yên, còn biên đội Sư - Hà ra Mộc Châu. Thấy một số tốp máy bay địch bay vào sâu hơn nên dẫn đường sở chỉ huy Yên Bái cho Sư - Hà bay tiếp về Quan Hóa. Thấy tình hình địch tăng cường hoạt động sau khi chiếc F-4 bị Đạo

bắn rơi nên sở chỉ huy binh chủng đưa tiếp lực lượng lên ngăn chặn và dẫn hai biên đội Mig-19 về sân bay Yên Bái. 14h50' lệnh cho xuất kích hai chiếc Mig-19 của biên đội Hoàng Cao Bồng - Nguyễn Hồng Sơn A dẫn ra Vạn Yên. 14h55' biên đội Mig-21 từ Nội Bài do Hoàng Quốc Dũng - Lê Khương xuất kích và dẫn tới khu vực Mộc Châu.

15h00' chiều, biên đội Mig-21 Mai Cương - Trần Sang xuất kích, được dẫn lên phía Vạn Yên, lên độ cao lớn để sẵn sàng yểm hộ và cũng để làm mờ mắt cho máy bay địch bám theo vào hỏa lực cho tên lửa đánh, sau đó bay về Tuyên Quang, Chợ Mới. Khi Dũng - Khương ra Mộc Châu thì một đội F-4 của địch từ bên kia biên giới chọc sang đất ta ngênh chiến. Số Hai - Lê Khương phát hiện địch ở cự ly 18km, thông báo cho số Một, nhưng số Một chưa phát hiện được thì đã tự động tách đội lao vào công kích hơi giống kiểu đánh của phi công Lưu Huy Chao trên Mig-17⁽³⁶⁾. Hơn nữa khi bỏ đội vào đánh, Lê Khương cũng đã không báo cáo cho số Một nên không còn giữ được đội hình biên đội. Vì vậy, chiến thuật không còn “đánh có công kích, có yểm hộ” như yêu cầu của chiến thuật cũng như kỷ luật chiến trường.

Lê Khương vào công kích nhưng bị địch phát hiện. Chiếc số Hai của địch tách đội sang phải, về phía Lê Khương, sau đó vòng gấp lại, đẩy chiếc Mig-21 vào thế càn rãng lược. Phía trước là chiếc F-4 số Một, giữa là Mig-21 và phía sau, bên cạnh là chiếc F-4 số Hai. Tuy ở cự ly khá xa cách chiếc Mig-21 nhưng chiếc F-4 số Hai vẫn dùng tên lửa bắn chặn phía trước chiếc Mig. Khương thấy không đánh được bèn thoát ly về. Trong lúc Đội trưởng Dũng cũng đã được lệnh thoát ly khỏi khu vực chiến đấu. Cùng lúc, biên đội Cương - Sang đã dẫn dụ được hai tốp F-4 bám đuổi theo vào hỏa lực của tên lửa bảo vệ phía

36. Ảnh hùng Lưu Huy Chao bắn rơi 6 chiếc máy bay Mỹ.

Bắc Hà Nội. Bầu trời miền Bắc sau mấy năm lại âm ỹ tiếng máy bay địch. Những tràng pháo phòng không, những luồng đạn tên lửa nhắm máy bay địch lao lên vun vút. Thấy máy bay địch tiếp tục bay vào như khiêu khích lực lượng Phòng không Không quân ta, sở chỉ huy cho tiếp biên đội Nguyễn Văn Khánh - Lê Minh Dương xuất kích lần thứ 2 lúc 15h46' và dẫn về phía Kép, Bắc Giang để chặn đánh địch bay ra phía biển Đông.

Trong lúc cả trung đoàn tất bật với các chuyển xuất kích thì tôi và ba phi công nữa được lệnh ra trực chiến tăng cường. Tiếp thu xong máy bay thì chúng kiến cảnh biên đội Khánh - Dương xuất kích. Biên đội vòng trên đỉnh sân bay, lên độ cao và lấy hướng về phía đông bắc. Vài phút sau thì thấy liên tiếp hai quả tên lửa bắn lên từ phía trận địa đầu đó ở mạn Phổ Yên, Thái Nguyên. Thấy điểm nổ và một chiếc máy bay trúng đạn nổ tung, bùng cháy rơi xuống. Tất cả mọi người ở sân bay được chứng kiến cảnh đó đều reo hò âm ỹ: “Rơi rồi! Trúng rồi! Cho chết mẹ chúng mày đi!”

Trước đó, chúng tôi đã được lệnh báo động cấp 1. Vào cabin máy bay, mở vô tuyến điện nghe được mấy cuộc thông thoại cuối cùng không ra đầu ra đũa của sở chỉ huy với vài phi công còn lại trên không trung. Tôi thầm đoán, có chuyện rồi vì sau đó là sự im lặng đáng sợ. Những câu hội thoại bắt buộc theo quy định của các phi công khi về hạ cánh nó mới lạnh lẽo, nặng nề làm sao. Những khẩu lệnh khô khốc, không biểu hiện tình cảm phát đi từ các đài, sở chỉ huy nghe nó mới bức bối làm sao... Sau đó thì mọi việc sáng tỏ dần. Phi đội phó Nguyễn Văn Khánh đã bị tên lửa ta bắn rơi và hy sinh. Theo một ghi chép còn lại của anh Lê Văn Nhã trong cuốn “sổ đăng ký chiến đấu của Không quân Nhân dân” xin được trích nguyên văn là “Khánh nghe nhầm khẩu lệnh, vòng trái vào hỏa lực của D44, tên lửa phòng không bắn nhầm. Khánh hy sinh.”

Nỗi ám ảnh kinh hoàng xuyên chiến tranh

Buổi tối hôm đó, trung đoàn tổ chức rút kinh nghiệm trong không khí khá nặng nề, mặc dù có chiến công của biên đội Đạo - Giáp và thông báo về việc tên lửa phòng không bắn rơi thêm hai chiếc máy bay Mỹ, cùng với gần như cả biên đội sáu chiếc F-4 của Không quân Mỹ bay vào khiêu khích lực lượng Phòng không Không quân ta phải chạy ra biển Đông bị rơi thêm mấy chiếc nữa vì không kịp nạp dầu cũng không làm cho mọi người vui vẻ lên được. Biên đội Cương - Sang và anh Lê Minh Dương sau đó được cho về Kép hạ cánh nên không dự rút kinh nghiệm để trình bày diễn biến sự việc xảy ra. Ít hôm sau, tôi được phái lên Kép trực. Gặp anh Dương mà thấy anh vẫn trong trạng thái thất thần. Sau được nghe anh kể lại những giây phút kinh hoàng ấy, tôi cũng dần dần thông cảm với anh hơn.

Cảnh đó có thể mô tả như thế này:

Sau khi xuất kích lần thứ hai trong ngày, biên đội Khánh - Dương chỉnh tề đội ngũ, sẵn sàng giáp trận với kẻ thù để kiểm được “cái đuôi” F-4 làm chiến công đầu trong bộ sưu tập của mình. Nhất là khi họ lại được động viên sau chiến thắng của

biên đội Đạo - Giáp với thành tích bắn rơi tại chỗ, bắt sống giặc lái Mỹ của Lê Thanh Đạo. Vòng một vòng tại đỉnh để lấy độ cao sau đó được dẫn về phía sân bay Kép. Nhưng mới đi được gần nửa đường thì sở chỉ huy phát hiện tốp địch từ biên giới Việt - Lào bay vào phía Phú Thọ, Yên Bái nên đã cho họ vòng về phía Bắc Cạn để đón đánh địch từ đó bay về Tuyên Quang, Thái Nguyên. Không biết do tính toán hay do nghe nhầm khẩu lệnh giữa vòng trái với vòng phải mà biên đội bay sát ngay vào rìa vùng hỏa lực của tên lửa phòng không bảo vệ Thái Nguyên. Hai quả tên lửa đã nhắm vào biên đội phóng lên. Quả thứ nhất chắc do máy bay mục tiêu còn nằm ở rìa bán kính hỏa lực nên bay suýt qua trước mũi máy bay của biên đội. Nhưng chưa kịp phản ứng thì vài giây sau quả tên lửa thứ hai đã nhằm trúng máy bay số Một - Nguyễn Văn Khánh mà đâm sầm vào, khiến chiếc Mig-21 nổ tung.

Số Hai - Lê Minh Dương bay trong đội hình chiến đấu, chỉ cách số Một khoảng 300 - 400m nên chứng kiến toàn bộ giây phút kinh hoàng đó. Hình ảnh quả tên lửa to bằng nửa máy bay Mig-17 lao từ phía dưới bụng máy bay số Một đâm thẳng vào giữa, cắt máy bay thành ba, bốn mảnh to, bốc cháy, rồi tan rã thành từng mảnh nhỏ rơi xuống có lẽ đã ám ảnh anh suốt đời. Dương còn kịp thấy trong mấy khoảnh khắc kinh hoàng đầu tiên, lúc máy bay vừa gãy làm ba, bốn mảnh, hình như số Một - Nguyễn Văn Khánh còn kịp giật cần kích hoạt kịp nổ cho ghề dù bay ra khỏi máy bay. Sau đó rơi xuống lún lộn trong những mảnh vỡ máy bay xuống phía dưới. Lê Minh Dương cứng người, mãi mới phản xạ được và cho máy bay cơ động thật gấp để tránh những quả tên lửa tiếp sau có thể đang phóng lên. Anh được lệnh về Kép hạ cánh trong sự dờ dẩn đến mù mịt, đầy ám ảnh...

Khi tôi lên trực ở Kép, thỉnh thoảng vẫn thấy Dương một mình đi lang thang trên những đỉnh đồi hoang vu của khu sơ

tán như người mất hồn. Những ngày đó, nhiều đồng đội trông thấy anh lang thang khi thì giữa trưa hè nóng bức, lúc là đêm hôm khuya khoắt. Chúng tôi không dám bố trí cho anh trực chiến nữa. Mọi người đều hiểu rằng, cú sốc khi chứng kiến Nguyễn Văn Khánh bị tên lửa ta bắn rơi đã tác động tới thần kinh, tâm lý của anh như thế nào. Nhưng đang chiến tranh, không thể cứ u mê, ủ rũ mãi như thế được. Các cán bộ chính trị đã tiếp xúc, làm việc với Dương nhưng có vẻ như không thành công. Vì thực ra lúc này có lẽ anh cần một bác sỹ tâm lý hơn là những người chỉ đến làm công tác tư tưởng, động viên kiểu “đồng chí phải thế này, đồng chí phải thế kia...”

Năm tháng sau, khi toàn quân đã bước vào cuộc chiến quyết liệt chống lại Chiến tranh phá hoại bằng không quân lần thứ hai ra miền Bắc thì nỗi ám ảnh trong Lê Minh Dương vẫn vô cùng nặng nề. Tôi còn nhớ có lần ra trực đài chỉ huy cất hạ cánh thôi, không phải trực chiến xuất kích đánh nhau nữa, khi mọi người trong lán trực đang nghỉ ngơi, tĩnh lặng, sau bữa cơm trưa thì giật mình nghe anh hét:

- Chạy! Chạy đi! B-52 nó đánh!

Anh vừa hét vừa lao ra phía chiếc hầm kê tạm để tránh bom bi cạnh lán trực. Chiếc hầm lộ thiên này được dựng bằng cách xếp chồng các tấm bê tông, xi-măng cỡ 0,6-1m² nổi trên mặt đất. Cú lao mạnh và vô thức trong cơn mê, hoảng loạn của anh làm anh xây xát hết một bên vai, sườn, đùi, chân. Chỉ đến lúc biết mình đã bị thương thì anh mới tỉnh. Anh xấu hổ, lồm lũi đi vào chọn góc khuất trong lán trực ngồi gục đầu xuống nức nở. Có lẽ anh đã khóc...

Đơn vị đã cố lôi kéo anh ra khỏi mê sảng, hoảng loạn bằng cách vận động viên, tổ lòng tin tưởng, tổ chức cho anh bay huấn luyện để hồi phục kỹ thuật bay và kỹ năng chiến đấu nhưng không được. Đoàn phải đưa anh hoàn toàn ra khỏi

danh sách chiến đấu một thời gian khá dài mới vào bay tiếp chuyển bay định mệnh ngày 5.5.1972. Hôm đó, sau khi bay đơn hồi phục, đến chuyển bay đường dài thì anh lại bị cơn ám ảnh, không còn tự chủ được trong các phán đoán, đánh giá tình hình máy bay. Để đến lúc máy bay bay hết dầu, động cơ tắt phụt đi, mới giật mình báo cáo và được lệnh nhảy dù.



Có thể nói cú bắn nhằm ngày 18.12.1971 ấy đã tiêu diệt sinh lực của cả biên đội hai phi công Mig-21 của Đại đội 1, Trung đoàn 921. Trong đó, một hy sinh tại chỗ, một còn lại gần như hoàn toàn mất sức chiến đấu.

Sau này qua phân tích, nghiên cứu hiện trường vụ này, các chuyên gia có kết luận lại về việc ghế dù bật ra khỏi máy bay mà Lê Minh Dương có vẻ như cũng nhìn thấy ấy không phải do sự chủ động nhảy dù của phi công, mà do sự tác động của hàng mấy ngàn mảnh tên lửa từ sức nổ của hàng chục căn thuốc nổ đã phá vỡ máy bay vô tình chạm vào (điểm chỉ vào) viên đạn nổ của ghế và kích động một chuỗi liên hoàn các hoạt động tự động của ghế dù sau đó. Ghế dù bay ra trong mớ hỗn độn của sức ép, cháy nổ nên dù không mở ra được. Phi công Nguyễn Văn Khánh đã rơi xuống từ độ cao 5-6km như vậy. Theo một chuyên gia đến khảo sát hiện trường thì cái cần giật nhảy dù vẫn nằm lẫn lộn trong đồng cháy nát của buồng lái và phần đầu máy bay.

Vài mối tình thời chiến mà tôi biết

Bước vào những tháng cuối cùng của năm Canh Tuất 1970, chiến sự diễn ra dằng dai, căng thẳng trên khắp chiến trường Đông Dương. Cái không khí nửa chiến tranh, nửa hòa bình, nửa tươi vui, hạnh phúc, tình yêu, nửa ác liệt, hy sinh, buồn thảm chuyển hóa trong gang tấc của thời gian ấy không phải ai cũng thích nghi, ai cũng chịu đựng và vượt qua được. Đã có những mối tình dang dở, có những tình yêu chia lìa không hẳn vì ai đó hy sinh. Đơn giản vì một phía nhận ra rằng trong cuộc chiến ác liệt này, yêu vào chỉ khổ cho người kia. Phía còn lại nhận thấy sự vô vọng của đợi chờ theo một kết cục bình thường là 50/50, nhưng khi ác liệt của chiến tranh lần nữa lan đến thì những tình cảnh và tình cảm bình thường mong manh ấy sẽ chuyển hóa theo chiều hướng xấu hơn: vợ mất chồng, con mất cha. Và họ chủ động xa nhau, để mãi mãi nhớ về những kỷ niệm đẹp của một tình yêu đã qua.

Tuy nhiên, cho dù đã có những đổ vỡ, những chông chênh nhưng vẫn có những mối tình vượt được sức ép của thời gian và bom đạn.

Tôi nhớ đến người em gái của anh Nguyễn Văn Khánh. Có một sự trùng hợp kỳ lạ giữa hai người thân của hai phi

công trong sự kiện ngày 18.12.1971 là chị Nguyễn Thị Xuân Dung vợ anh Lê Thanh Đạo và Nguyễn Thị Nánh em gái anh Khánh đều có mặt và gặp nhau tại Chiêu đãi sở trung đoàn. Ngày 18.12.1971 là thứ Bảy nên chiều hôm đó chúng tôi có khá nhiều “khách” đến thăm. Sau gần ba năm tạm thời không còn bom đạn rơi trên miền Bắc, những người lính chúng tôi cũng chấp nối liên lạc được với gia đình, anh em, bạn bè. Và mặc dù thông tin liên lạc cũng như đường sá, phương tiện giao thông đi lại rất khó khăn nhưng nhiều cặp đôi được kết nối, nên duyên. Chiêu đãi sở là nơi gặp gỡ, giao lưu tình cảm của những người thân trong gia đình, của những cặp đôi đang độ yêu đương hay những cặp vợ chồng.

Suốt từ trưa hôm 18.12 ấy, những người ở Chiêu đãi sở đã vô cùng nóng ruột vì đã lâu mới được chứng kiến các máy bay ta liên tục xuất kích. Họ hồi hộp, ngóng chờ tin tức người thân từ lượng thông tin ít ỏi và chậm trễ. Mà phần nhiều là tin không chính thức nghe được từ thân nhân những người khác khi ra thăm chơi hoặc mang cơm cho người nhà mình hoặc đồng đội. Lúc thì mừng vui, lúc buồn bã, đan xen khó tả. Cũng bởi lâu lắm bầu trời miền Bắc hôm đó mới lại nghe tiếng nổ của pháo phòng không tầng cao, rồi tiếng nổ đanh, âm, vang động của tên lửa phóng lên làm xáo động tâm can những người ở Chiêu đãi sở. Họ hồi hộp, có lúc nhón nhác ngóng tin, họ sốt ruột quây tụ với nhau thành từng nhóm để hỏi han, chia sẻ và kiên nhẫn chờ đợi.

Ngay khi Nguyễn Văn Khánh hy sinh, Chính trị viên đại đội và cơ quan chính trị trung đoàn đã ra thăm hỏi người nhà anh tại chiêu đãi sở. Họ đã phải nói tránh đi là anh Khánh xuất kích chiến đấu, máy bay bị hỏng nên phải hạ cánh sân bay khác rồi, chưa về ngay được. Đến chiều tối, như với các thân nhân gia đình phi công khác, chúng tôi lấy cơm từ bếp bay mang ra cho hai gia đình của đại đội hôm đó là chị Dung - Đạo và em

gái anh Khánh. Đối với tôi, đi làm chính sách kiểu này vô cùng căng thẳng vì không quen nói dối, không quen nhìn vào mặt người thân của bạn bè, đồng đội mới vừa hy sinh. Tôi lụi cụi đi theo mọi người. Cũng còn may đây không phải là chị Hiền, vợ anh Khánh mà tôi cũng đã có mấy lần mang cơm cho chị, khi đến thăm lúc anh Khánh đi trực. Yên lặng đi, im lặng nghe những lời thăm hỏi xã giao của các đồng đội, nhưng tôi không dám nhìn vào mặt Nánh. Tôi cố gắng tránh ánh mắt dò hỏi của em.

Nghĩ thấy khổ! Những giây phút ấy như bị tra tấn về tâm lý. Tôi có cảm nhận Nánh đã lờ mờ đoán ra sự việc với anh mình qua thái độ có phần gượng gạo của những “diễn viên nói dối” không chuyên. Cuối cùng, anh Lê Thanh Đạo nói một câu giúp chúng tôi thoát khỏi tình huống khó khăn ấy:

- Nánh cứ yên tâm, mang cơm sang đây ăn với anh chị. Mai kia sửa xong máy bay anh Khánh sẽ bay về thôi mà!...

Chúng tôi đồng thanh:

- Đúng đây! Vào ăn với anh Đạo, chị Dung đi này!

Chúng tôi sắp cơm cho ba người ăn rồi ra về nhưng vẫn như đi trong mơ. Vừa đi vừa nghĩ về những câu chuyện tình yêu, gia đình của lớp phi công chúng tôi. Nghĩ đến chuyện sống, còn. Nghĩ đến người ra đi, người ở lại chỉ trong khoảnh khắc.

Tiếp theo phải kể đến mối tình đầy khó khăn, trắc trở của anh chị Đình Tôn - Nguyễn Thị Diên Hồng. Khi anh chị chuẩn bị cưới nhau thì anh được lệnh dẫn chúng tôi đi bay với vai trò đoàn trưởng. Mới đầu nghe nói anh Đình Tôn sinh năm 1939. Khi dẫn chúng tôi đi học (1965), anh 26 tuổi. Còn chị Hồng khi đó đang học năm thứ ba Đại học Y Hà Nội. Nhưng sau mới biết lúc đó anh đã 29.

Năm 1966, khi chúng tôi bước vào bay năm thứ hai, có một đạo thầy thần sắc anh Đinh Tôn không bình thường. Bọn tôi lo lắng, dò hỏi anh Đào Minh Châu, Đoàn phó, anh trả lời cụt lủn:

- Hình như bà Hồng ở nhà có chuyện!

Chúng tôi đoán thăm với nhau hay là bà chị không chờ được ông anh mình, giờ định chuyển hướng? Chiến tranh mà. Lại thêm được mấy ông anh già của đoàn bay tán dương thêm câu:

- Ừ, mình là lính. Nhất cự ly, nhì cường độ! Đi suốt năm suốt tháng, vợ nó còn chán, còn muốn bỏ nữa là người yêu!

Học thêm được một câu, hiểu thêm được một sự đời. Tôi lảm nhảm vậy. Cho đến khi bốn chúng tôi về nước thì thấy tình hình anh chị lại êm thấm. Chắc chắn phải thế chứ! Cự ly gần hơn nhiều rồi! Ai mà còn dám tranh giành được với ông anh phi công chiến đấu đeo hàm thượng úy cơ chứ. Tuy nhiên, về để bù lực lượng vào sự thiếu hụt, tổn thất phi công của trung đoàn nên anh cũng xác định phải lùi thời gian cưới xin lại. Anh lao vào chiến trận, đánh thắng, bắn rơi máy bay địch liên tục trong hai tháng liền ngay sau ngày trực đầu tiên (15.4 và 26.5.1968). Trước đó, Trung đoàn trưởng Trần Mạnh vừa là cấp trên, vừa là người miền Nam, nửa đùa nửa thật với hai anh chị:

- Thôi nhé! Khởi phải hỏi xin thêm. Khi nào bắn rơi được ba chiếc thì cho tụi bây về cưới!

Không biết có phải vì động cơ nhanh chóng lấy vợ hay không mà ngay tháng sau, ngày 16.6.1968, anh xung trận ở khu Bốn cùng Nguyễn Tiến Sâm, bắn rơi ngay một chiếc F-4 của hải quân Mỹ tại Thanh Chương, Nghệ An. Ba tháng bắn rơi ba máy bay Mỹ ngay từ khi vào trực. Thế là đạt yêu cầu của cấp trên đề ra để được lấy vợ!



Con trai người phi công Mỹ bị Đình Tôn bắn rơi tại Nghệ An ngày 16.6.1968 đã sang Việt Nam tìm hiểu về đối thủ của cha mình sau hơn 45 năm, nhưng chỉ còn gặp được vợ phi công Đình Tôn là chị Trần Thị Diên Hồng cùng đồng đội cũ của ông tại Hà Nội năm 2016

Hồi đó, chiến sự vẫn căng thẳng vô cùng. Anh đâu có được về nghỉ phép dài ngày để mà làm các thủ tục rình rang như chạm ngõ, ăn hỏi, đăng ký kết hôn rồi mới được tổ chức hôn lễ. Chị kể lại cái cuộc đi đăng ký kết hôn mà thấy muốn cười ra nước mắt. Vì anh không thể về để cùng chị đi đăng ký nên chị phải đi một mình. Sợ bị gây khó dễ, nên chị phải nhờ một người anh làm phó phòng chỗ chị công tác đi cùng để phòng tình huống xấu nhất sẽ đóng thế. Đến phòng đăng ký kết hôn, chị nói anh bạn phó phòng cứ chờ chị ở ngoài đã, nếu cần lắm mới phải nhờ anh xuất hiện. Chị mặc quân phục bước vào. Người đàn ông đứng tuổi thay mặt ủy ban nhân dân làm đăng ký nhìn thấy chị trong bộ quân phục, ngẩng đầu lên hỏi:

- Đồng chí bộ đội nữ, có việc gì mà vào đây?

Chị nhìn quanh thấy người ta đến đăng ký đều đi có đôi, ngồi sát bên nhau tình tứ, chị hơi chột dạ, xen chút tủi thân. Chị nén cảm xúc, trả lời một cách cứng rắn:

- Cháu đi đăng ký kết hôn!

- Thế sao đi một mình, anh ấy đâu? - Người đàn ông tròn mắt.

- Anh ấy còn đang trực chiến trên sân bay ạ! - Chị trả lời tiếp, có phần mạnh dạn hơn.

- Ấy dà dà! Lính chiến không quân hả? Thế thì ưu tiên! Ưu tiên bộ đội làm thủ tục trước.

Chị trình các giấy tờ xác nhận của hai bên, được ông xem xét nhanh chóng vui vẻ, rồi ông nói với chị:

- Đây đủ, hợp lệ. Xong rồi! Nhưng tôi yêu cầu một điều là anh ấy phải đến đây ký vào sổ đăng ký này rồi mới được cưới nhau nhé. Anh ấy có thể đến đây ký vào bất kỳ lúc nào. Thời chiến mà!

Không hiểu sao, ngày cưới của anh chị được xác định vào ngày 27.7.1968, Ngày Thương binh Liệt sĩ Việt Nam. Cũng là đúng ngày này ba năm trước, anh dẫn chúng tôi lên tàu liên vận để đi qua Trung Quốc rồi sang Liên Xô học bay trên máy bay chiến đấu.

Đám cưới anh chị Đinh Tôn - Diên Hồng được tổ chức tại số nhà 21 phố Bà Triệu, lúc đó là trụ sở của Cơ quan Dân chính Trung ương. Mượn được cái hội trường để làm đám cưới với điều kiện không được bật nhiều đèn quá sáng vì lý do “thời chiến” và chỉ được làm trong 40 phút từ 7h30’ tối ngày 27.7. Trước đó, Phó chủ nhiệm Chính trị Nguyễn Thành Ut hứa “cho cả Đại đội Bay về dự cho vui!” nhưng dự cưới anh chị tại

phòng cưới lúc 19h30' chỉ có anh Nguyễn Thành Út và một hai người của Trung đoàn 921. Còn số phi công được chở về dự đám cưới, cùng một bu gà với năm đến bảy con, cân nặng từ 1,5 đến 2kg thì mãi đến gần 20h30', lúc lễ cưới gần xong mới có mặt. Để rồi chỉ kịp ngồi một lát lại phải bắt xe ô tô của đơn vị hện về sân bay.

Rốt cục, đám cưới anh chị chỉ có anh em, bạn bè của gia đình và người quen của bố mẹ hai bên cũng hoạt động từ kháng chiến chống Pháp đến dự. Còn cô dâu, chú rể, hai người hai bộ quân phục ra mắt trong ngày cưới với nước chè, thuốc lá, ít kẹo bánh bày trên bàn. Khi kết thúc lại lui cùi dọn bàn, thu ghế trả lại cảnh quan ban đầu cho trụ sở cơ quan.

Hôm sau, giờ lại giấy tờ cấp phép mua theo tiêu chuẩn kết hôn tại Hà Nội lúc đó thì được mua tại cơ sở thương nghiệp nhà nước thấy ghi: một bộ comple vải cotton, một bộ áo dài, một nhẫn cưới, một giường đôi. Khi đi mua thì anh được mua một quần, chị được mua một áo dài và giường. Thắc mắc hỏi thì được giải thích là trước mắt nhường cho các gia đình chính sách. Thấy tôi tùm tùm cười, chị nói luôn:

- Chị cũng nghĩ như chú, hỏi luôn ông bán hàng, áo dài phải kèm theo quần mà các anh bán thế này thì cô dâu chả lẽ không mặc gì bên dưới vào cưới à?

Tôi bật cười ha hả...

Ấy là chuyện tâm sự của chị với tôi và anh Hà Quang Hưng vào cuối năm 2016 khi chúng tôi đến chơi thăm chị và gia đình tại chung cư chị mới chuyển đến. Nghĩ chắc bà chị nói vui chứ lúc đấy chắc chưa đủ bản lĩnh để nói được một câu như vậy. Tôi hỏi tiếp chị:

- Thế tại phi công về ăn cưới nó đi đâu hả chị?

- Xe đưa về từ chiều - Chị trả lời - có cả Nguyễn Ngọc

Thiên, Phạm Thành Nam, Trần Hóa, Đặng Xây và mấy người nữa không nhớ hết. Nhưng chúng nó lấy cớ về dự cưới anh chị để tranh thủ chạy về thăm gia đình hay người yêu gì đó chứ có chờ dự đâu!

Hồi đó, hình như anh Đinh Tôn đã về Đại đội 5 làm Đại đội trưởng bay đêm, nên chắc lính bay đêm về dự nhiều.

Nói đến Nguyễn Ngọc Thiên, tôi lại nhớ đến cuộc tình đẹp đẽ của anh với một nữ sinh viên một trường đại học, đẹp người đẹp nết, cũng là “dân tập kết” 1954. Mỗi lần ngồi riêng với nhau, dù rất kín tiếng, kiệm lời, nhưng khi nhớ người yêu anh vẫn trầm trở về khả năng uốn dẻo và sự thông tuệ trí óc của cô. Anh chuyển sang bay đêm, bạn gái anh vẫn lên thăm chơi ở Đa Phúc. Hai người đã hẹn cả ngày cưới xin, nhưng chiến tranh đã cướp mất chàng “Sáu cơ” của chúng tôi và người yêu của em.

Hôm về giỗ anh tại nhà ba anh, ông Nguyễn Huân, ở ven chiếc hồ rộng (gần khu tập thể Thành Công bây giờ, lúc đó là hồ nuôi cá và ruộng rau muống, đối diện với bãi đỗ xe của công ty xe khách 14) thì “Cô bạn gái ngày xưa” của Thiên cũng đến. Ba Thiên đứng trước bát cơm, quả trứng cùng mâm cơm trên bàn, khấn trong nước mắt:

- Con ơi! Con hy sinh khi còn quá trẻ, chưa kịp có được cuộc sống gia đình. Ba con, các bạn con, bạn gái con vẫn chờ con trở về đây.

Ông nức lên. Người bạn gái của Thiên cũng nức nở trong nhớ thương, tiếc nuối. Cả mấy anh em chúng tôi lặng đi. Nghe rõ cả tiếng cá nhảy chách chách trong căn nhà lá đơn sơ của người cựu binh miền Nam tập kết.

Mỗi khi có những cuộc chia ly trong máu và nước mắt như vậy, trong cánh lính bay trẻ chúng tôi thường có những cuộc

tranh luận, trao đổi về việc yêu đương, cưới xin trong thời chiến. Số không nhiều cho rằng thời chiến là phải xả thân, cứ vương vী vào ba cái vòng này thì làm sao còn chí khí. Số ít khác có vẻ thực dụng hơn, việc thế rồi thì cứ yêu đi khi ta còn có thể. Số đông còn lại thì cứ thuận theo chiều của quy luật cuộc sống. Đến tuổi thì phải lấy vợ, việc khác tính sau. Riêng quan điểm của tôi, cứ đánh đấm ra trò đi đã, việc kia tính sau nếu còn sống sót sau chiến tranh.

Tôi nhớ ngày 12.8.1971, tôi và anh Trần Sang được cử đi dự đám cưới của anh chị Lê Thanh Đạo - Nguyễn Thị Xuân Dung tại quê anh, Chèm Vẽ - Thụy Phương, Từ Liêm, Hà Nội. Anh chị yêu nhau từ thời còn là học sinh. Khi đó anh hoạt động công tác đoàn, tham gia phụ trách thiếu niên ở địa phương. Số phận ngẫu nhiên gắn kết tôi với anh, sau này là hai gia đình, con, cháu. Hai lần vào Đoàn và vào Đảng, anh đều là một trong hai người giới thiệu. Trong chiến tranh, lúc thì ở cùng đại đội, trung đoàn, lúc thì khác cả trung đoàn nhưng rồi số phận lại đẩy lại gần nhau. Chúng tôi cùng nhau thi đua bắn rơi chiếc máy bay Mỹ thứ 4.000 ở miền Bắc. Cả hai đều bị thương cùng trong một giờ và cùng vào Viện 108, rồi Viện 9, Viện Phòng không Không quân. Rồi hai nhà lại cùng sát vách sát tường nhau ở D8 Trung Tự, đến khi “hạ thổ”⁽³⁷⁾ lại cùng về Lê Trọng Tấn, Thanh Xuân, Hà Nội.

Ngày dự cưới đó chỉ còn lại vài ký ức cùng tấm ảnh chụp trên bờ đê sông Hồng gần lối rẽ xuống nhà anh. Cô dâu, chú rể mặc quần áo lính. Chị cũng là cựu chiến sỹ Sư đoàn Phòng không Hải Phòng. Cỗ cưới cũng chỉ là đĩa kẹo, chén nước, điều thuốc với sự chứng kiến của bạn bè và họ hàng hai bên. Đơn giản. Khẩn trương. Nhanh chóng để còn ai về việc này.

37. Cách nói vui khi chuyển từ nhà tầng tập thể xuống đất.

Thủ trưởng đại đội có Chính trị viên dự cưới và chúng tôi phải về ngay để trực vì đang vướng vào triển khai thêm nhiệm vụ cường kích. Anh Đạo hình như được nghỉ thêm vài ngày nữa. Đây là mối lương duyên nổi tiếng “có hậu”, còn bền chặt tới bây giờ.



Chú rể Lê Thanh Đạo (thứ hai từ trái qua) và các phù rể

Những năm 1969 - 1971, thỉnh thoảng chúng tôi được nghỉ, tiện thể đi dự cưới các anh lớn tuổi. Về tham gia hội thao Quân, Binh chủng thì về thăm nhà Phạm Thành Nam ở Trần Phú, hoặc tá túc nhà Lương Thế Phúc trong ngõ 162 cạnh nhà thờ Hàng Bột. Thường thường, chúng tôi hay kéo về ngủ ở nhà Lương Thế Phúc cho có bè có lũ. Vào những năm đó, Phúc đang “tắm” một cô bé học ở đại học Dược, tên là Nguyễn Thị Lệ Chung. Cuộc tình của cặp đôi này cũng đầy sóng gió, trực trặc vì lý lịch thành phần. Khi tình cảm đã chín muồi, Phúc báo cáo tổ chức. Câu trả lời nhận được là “Không” lạnh lùng. Lý do hình như là ông ngoại của mẹ Chung là địa chủ hay quan

chức phong kiến, thuộc diện không được duyệt (!?). Mặc dù các cô, cậu, chú, bác đi theo Đảng làm cách mạng cả. Có người đang là Tỉnh ủy viên, có người đeo hàm Đại tá làm Tùy viên quân sự.

Họ buộc phải chia ly trong nước mất một thời gian khá khá. Tưởng như đã có thể ai đi đường nấy thì lại được tổ chức “bật đèn xanh” cho phép cưới. Sau đó, chúng tôi mới biết xảy ra sự việc này là vì có ai đó trong gia đình Chung nhận thấy cái sự việc không chấp nhận cho con (cháu) họ kết hôn với một viên sỹ quan phi công trẻ măng, mặt còn búng ra sữa là một sự vô lý. Và họ đã lên gặp cấp cao hơn để chất vấn. May sao, đã có cuộc gặp với người có chức trách để yêu cầu giải thích sự ngăn cản này, giải thoát cho một mối tình có nguy cơ đi vào ngõ cụt và tai tiếng cho gia đình. Rồi đám cưới của họ tổ chức tận trong Thanh Hóa nên tôi không dự được. Có lẽ, ngày đó tôi đang lặn lội trong mây sơn bay Vinh, Đồng Hới, Anh Sơn.

Tôi nhớ lắm một thời đến lấy vợ cũng phải mang “tính giai cấp”, “tính Đảng” làm không ít lửa đôi lứa làng ấy. Tôi cũng thông cảm với người chỉ huy, phi công làm Trung đội trưởng đầu tiên của tôi - anh Nguyễn Văn Cốc, cũng đã gặp phải tình cảnh trở trêu. Khi chúng tôi mới về Trung đoàn 921 đã nghe về quan hệ của anh và chị Hiền làm nhân viên ở bếp bay. Hai người có vẻ như đã rất quý mến nhau, lại được anh em phi công lớp trước và cùng lớp cổ vũ, gán ghép nên anh chị đã đến độ “tình trong như đã, mặt ngoài còn e”. Và họ cứ e ấp yêu thương nhau trong tâm tưởng như vậy cho đến khi được cảnh báo “Stop!” vì trước đây gia đình chị Hiền này có người đã làm phục vụ trong ngành hậu cần quân đội Pháp. Cho đến khi anh đi học ở học viện Gagarin về, tình trạng xét lý lịch đã được cải thiện, mọi người đã yên tâm hy vọng đoạn kết có hậu cho mối tình này thì đã muộn. Hai người đã không đến được với nhau.

Một mối tình để lại dư âm đắng ngắt trong Không quân Nhân dân Việt Nam. Sau này chị chuyển về Trung đoàn 919, làm nhân viên hàng không dân dụng và ở vậy cho đến giờ.

Hồi đó, việc xét lý lịch “đối tượng” tìm hiểu của đám lính bay chúng tôi khắt khe lắm. Không kém gì xét kết nạp Đảng viên. Vũ Xuân Cương, người Phú Thọ nhập ngũ cùng ngày với tôi, sau về bay Mig-17 ở Trung đoàn 923, yêu một cô gái theo đạo Thiên Chúa. Mấy năm liền không được duyệt. Hình như sau 1974 thì đỡ xét nét hơn nên Vũ Xuân Cương mới được phép kết hôn với “người em xóm đạo” Đỗ Thị Liễu. Nhưng thủ tục cũng còn rườm rà lắm. Tận năm 1976 khi tôi xin phép đơn vị về cưới vợ, người ta vẫn cử người về tận Tỉnh ủy Vĩnh Phú để xin lý lịch gia đình vợ tôi. Nhưng vì nhạc phụ tương lai của tôi khi đó đang là Phó Bí thư thường trực Tỉnh ủy Vĩnh Phú nên người ta chỉ nhận được câu trả lời: “Chúng tôi không được phép đưa lý lịch của đồng chí Hoàng Quy cho bất kỳ ai. Muốn tìm hiểu thì mời các anh lên hỏi Ban Tổ chức Trung ương. Đó là nơi được phân công quản lý cán bộ cấp này!”

Thế đấy! Một thời để nhớ! Tự nhiên lại nhớ về những lớp người từ ông, cha, đến chúng tôi đã đồng lòng, chung sức dâng hiến mọi thứ từ tuổi xuân đến sinh mạng, của cải, chất bóp hy sinh mọi thứ cho Tổ quốc. Họ cũng đã buộc phải tiết chế, kìm hãm ham muốn, tình cảm bình thường vốn có của con người cho mục đích, lý tưởng mà mình đã nguyện thề theo đuổi. Tự trung, chúng tôi đã chiến đấu xứng đáng dưới ngọn cờ, dưới khẩu hiệu tự do, độc lập cho Tổ quốc.

Trước cơn bão

Những động thái của Không quân Mỹ và Bắc Việt Nam trong ngày 18.12.1971 như sự báo hiệu một cuộc chiến mới trên không đang đến rất gần. Hai bên đều có tổn thất. Tuy nhiên các máy bay Mỹ không gây ra tổn thất nhiều cho Không quân Việt Nam mà chủ yếu do nội bộ lực lượng Phòng không Không quân gây ra. Một phi đội phó hy sinh và một phi công khá già dặn mất sức chiến đấu là tổn thất nặng nề cho Đại đội 1 và Trung đoàn không quân 921. Nhất là khi cuộc chiến tranh không quân lần thứ hai ra miền Bắc đã cận kề cùng với những biến động lớn về tổ chức, biên chế, lực lượng, trang bị. Điều này cũng cảnh báo sớm về công tác tổ chức, chỉ huy, hiệp đồng chiến đấu giữa các lực lượng tác chiến của quân chủng.

Bước vào năm 1972, tình hình chiến sự trên chiến trường cả ba nước Đông Dương ngày càng nóng bỏng. Chúng tôi được yêu cầu tích cực hoạt động để yểm hộ chiến dịch của quân giải phóng Lào - Việt. Nhiệm vụ chính là ngăn chặn B-52 đánh vào đội hình quân ta, sẵn sàng lực lượng cường kích Mig-21 đánh Loong Chặng và Buôn Loọng; đồng thời tích cực huấn luyện, tập luyện trên loại Mig-21 mới F-96. Lực lượng cán bộ, phi công Trung đoàn 921 “phình” ra to tướng và triển khai trên bốn sân bay: Đa Phúc, Thọ Xuân, Vinh, Anh Sơn. Còn

bộ máy chỉ huy thì vào tận tới Quảng Bình, Vĩnh Linh, và một số sỹ quan tham mưu tác chiến, dẫn đường còn theo các tổ chỉ huy, trinh sát tới các vị trí mà Không quân ta dự kiến đánh như Sầm Thông, Loong Chặng và Buôn Loọng. Chúng tôi thay nhau trực. Đại đội 1 sau tổn thất đã được trên bổ nhiệm Bùi Văn Long làm Đại đội phó. Phi công thì tổ chức thêm một đại đội vừa huấn luyện vừa chiến đấu do anh Mai Cương chỉ huy. Anh Đặng Ngọc Ngự được chuyển sang làm Đại đội trưởng Đại đội Ba từ giữa hay đầu năm 1971. Sau một thời gian trấn tĩnh, anh Lê Minh Dương cũng đã quay lại bay hồi phục và trực ban chiến đấu.

Năm 1972, cú đụng độ đầu tiên giữa Mig-21 với Không quân Mỹ vào ngày 15.1, phi công Nguyễn Công Huy từ Thọ Xuân xuất kích sang Lào. Với mục đích chặn đánh và răn đe B-52, bảo vệ bộ binh trên khu vực nam Xiêng Khoảng 90km. Mig của ta đến nam Xiêng Khoảng lên độ cao 11km thì radar ta phát hiện có hai tốp máy bay địch cũng lên 9km vào chặn đánh. Sau đó lên độ cao 13km thì ta vọt lên 14km. Sở chỉ huy cho vòng gấp lại thì Nguyễn Công Huy phát hiện địch dưới bụng máy bay ta. Khi vừa vòng lại thì địch bắn liên tiếp ba quả tên lửa vào máy bay. Nhận thấy việc ngăn chặn B-52 vào đánh khu vực Cánh Đồng Chum, Xiêng Khoảng đã thành công, sở chỉ huy lệnh cho Nguyễn Công Huy thoát ly về Thọ Xuân. Đồng thời, cho biên đội Mig-21 Trần Việt - Đỗ Văn Lan xuất kích ra khu vực biên giới để bảo vệ máy bay Nguyễn Công Huy về hạ cánh. Thấy ta có lực lượng tiếp viện, mấy chiếc F-4 đeo bám Nguyễn Công Huy cũng bỏ về bên kia biên giới.

Hai ngày sau, 17.1.1972, trong chuyến bay diễn tập bảo vệ Thọ Xuân và cầu Hàm Rồng, Thanh Hóa, biên đội Nguyễn Hồng Mỹ - Lê Minh Dương xuất phát từ Nội Bài 16h26' được dẫn ra đánh tốp địch mà radar C26 cầu Diễn bắt được. Đó là một tốp hai chiếc từ đông nam Sầm Nưa 30km chọc thẳng vào

biên giới. Ra đến Hòa Bình thì hai chiếc F-4 địch vào đến suối Rút. Được dẫn tiếp ra hướng địch thì số Hai phát hiện, thông báo cho số một lúc 16h34'. Ngay sau đó, số Một phát hiện và lao vào công kích, bắn một quả tên lửa tầm nhiệt. Có lẽ do cự ly xa, tên lửa nổ sau mục tiêu khoảng 200m. Tiếp đó số Hai vào công kích ở tốc độ 1,3M cự ly 1,2- 1,3km. Bắn một quả khi địch đang vòng, điểm ngắm chưa ổn định nên trượt. Số Một thoát ly xong quay lại thì thấy một chiếc F-4 đang bám số Hai, anh vòng máy bay, kê tiếp kính ngắm vào chiếc F-4 bóp cò. Một quả tên lửa nữa phóng ra, nhưng điểm ngắm chưa chuẩn nên không trúng. Số Một thoát ly, số Hai bám theo thì thấy có một chiếc F-4 đuổi theo số Một, số hai tăng tốc ngắm vào chiếc F-4 bắn quả tên lửa thứ hai, cũng không trúng, mà theo anh trình bày là bắn chiến thuật để bảo vệ số Một.

Lúc biên đội Mỹ - Dương tiếp địch thì sở chỉ huy lệnh cho biên đội Nguyễn Ngọc Hưng và Đỗ Văn Lanh xuất kích ra Cẩm Thủy chặn đánh địch, yểm hộ cho đội Mỹ - Dương. Phát hiện ta có thêm lực lượng tiếp viện, những chiếc F-4 quay về phía bên kia biên giới. Trong buổi rút kinh nghiệm trận đánh của Mỹ - Dương, trung đoàn đánh giá thấp về ý đồ chiến thuật, kỹ thuật xạ kích và yêu cầu đại đội xem xét có yếu tố tư tưởng tinh thần hay tâm lý gì của phi công không mà xạ kích kém vậy. Ngoài ra, tổ chức chỉ huy, chuyển cấp, đưa biên đội tiếp ứng từ Thọ Xuân hơi chậm, mất thời cơ tiếp địch.

Trên chiến trường Lào lúc này, từ 14.1 - 6.2.1972, địch tập trung 27 tiểu đoàn quân Vàng Pao và quân Thái Lan có Không quân Mỹ yểm trợ. Tiến hành phản kích quyết liệt nhằm chiếm lại Sầm Thông và tiến hành phản đột kích chiến dịch ra hướng nam Cánh Đồng Chum. Cùng lúc, ta tiến công Loong Cheng nhưng chỉ chiếm được một số điểm ngoại vi vì địa hình hiểm trở và lực lượng phòng ngự của địch mạnh. Tiếc là lực lượng không quân Mig-21 của Đại đội Một, Trung đoàn 921 được

chuẩn bị cho đòn tiến công đường không vào căn cứ này lại đã không được sử dụng.

Chiến sự trên mặt đất căng thẳng. Chúng tôi trực chiến với số lượng rất lớn ở các sân bay, liên tục thay nhau xuất kích. Không phận trực ban chiến đấu trên không thường xuyên ở khu vực từ Trạm Tấu đến Phù Yên, ngược về Yên Bái dành cho Mig-19. Từ tây Hòa Bình - suối Rút dọc theo đường 15 đến Quan Hóa, Bá Thước, Lang Chánh đối diện với Xăm Tơ, Viêng Xay, Sầm Nưa (Lào) là khu vực của Mig-21. Cho đến ngày 19.1.1972 thì có thể thấy rõ hơn ý đồ của cuộc chiến tranh phá hoại miền Bắc lần thứ hai, chiến dịch “Linebacker” đã hiển hiện. Hồi đó tại Nội Bài, Trung đoàn 921 trực thường xuyên từ tám đến mười hai chiếc Mig-21 tùy theo số lượng nhiệm vụ được giao. Ở Thọ Xuân từ bốn đến sáu chiếc, tại Anh Sơn và Vinh mỗi nơi hai chiếc. Trung đoàn 925 ở Yên Bái trực sáu đến tám chiếc. Mig-17 của Trung đoàn 923 thường xuyên trực tám đến mười hai chiếc trên các sân bay Kép, Kiến An.

Hôm đó, tôi trực chỉ huy cất hạ cánh ở Nội Bài. Lúc 14h07', mạng radar tình báo B1 báo có một tốp địch sát biên giới, nam Yên Châu. 14h18', sở chỉ huy lệnh cho biên đội Nguyễn Hồng Mỹ - Trần Sang xuất kích rời đất lúc 14h27' và được sở chỉ huy binh chủng dẫn một đoạn rồi giao lại cho trung đoàn dẫn tiếp về hướng tây nam Hà Nội. Biên đội được cho lên độ cao 2.000m, 4.000m, rồi 8.000m và chuyển từ hướng bay 240° rồi 220°. Chiếc máy bay địch sau khi qua Mộc Châu cứ thẳng 180° bay về hướng nam tăng độ cao dần lên 10, rồi 11, 12km dọc theo biên giới Việt - Lào, làm dấy lên nghi vấn đây là chiếc máy bay trinh sát không người lái tầm cao. Khi bay qua suối Rút thì có lệnh cho biên đội vút đầu phụ, bật tăng lực và lên độ cao 9500m, đồng thời thông báo cho biên đội máy bay địch bên phải 45°, 50km rồi 30° bên phải 25km, tốc

độ tăng lên 1,1M (1,1 lần tốc độ âm thanh), độ cao cũng tăng dần lên 11,5km.

Cùng lúc, sở chỉ huy Thọ Xuân lại thông báo địch bên trái 30° cách 25km. Số Một - Nguyễn Hồng Mỹ bức xúc: “Vậy thì tôi chấp hành lệnh của ai đây?” Không được hỏi âm nên anh quan sát về cả hai phía. Bỗng nhiên, đập vào mắt là luồng khói trắng cuộn cuộn tuôn ra từ bên trái 20°, cự ly khoảng 20km ở độ cao cao hơn khảng 1.000m. Số Một - Mỹ phần khởi báo cáo phát hiện mục tiêu và ra lệnh: “Số Hai kéo dài cự ly, cảnh giới, sẵn sàng vào công kích sau tôi!”.

Anh từ từ ép độ nghiêng đưa chiếc máy bay mục tiêu vào kính ngắm chuẩn bị công kích. Tốc độ đã lên tới 1,2M nhưng bỗng thấy số Hai từ phía sau xông lên. Thấy vậy, anh giảm tăng lực và lệnh cho số Hai - Trần Sang vào công kích để anh yểm hộ. Nhưng số Hai không công kích được vì lúng túng trước tốc độ tiếp cận quá lớn, khi bật cò phóng tên lửa ở gần lải lại làm chập điện nên vô tình phóng đi một quả tên lửa K-13. Giật mình, anh kéo máy bay ra khỏi mục tiêu và thoát ly về hạ cánh ở sân bay Nội Bài.

Số Một - Nguyễn Hồng Mỹ thấy số Hai không vào công kích được, mới hạ quyết tâm vào đánh. Cự ly cách địch lúc đó là 7km. Anh đặt điểm ngắm trên kính quang học vào máy bay địch đồng thời bật radar để bám sát. Độ cao lúc đó khoảng 12,5-13km, tốc độ 1,4M. Đến cự ly 1.000-1.200m thì phóng quả thứ nhất. Đồng thời thoát ly sang bên phải. Thấy tên lửa nổ phía trước máy bay địch 300m, anh quyết tâm vòng lại để công kích tiếp. Vì thấy máy bay địch vẫn ở phía trước 6- 7km, sở chỉ huy thấy đã đi khá xa căn cứ nên cho lệnh thoát ly. Nhưng số Một nhận định còn cơ hội nên xin phép được tiếp tục công kích. Tuy nhiên, vẫn còn nghi ngại mình nhìn nhầm số Hai, nên chỉ sau khi hỏi và khẳng định số Hai đã thoát ly và

bay về hướng 30° còn mục tiêu bay hướng 190° thì anh mới tiếp tục đưa chiếc máy bay trinh sát địch vào vòng ngắm. Nhấn nút bấm sát radar ở cự ly 4-6km và chờ đến cự ly 1.800-2.000m thì nhấn nút phóng quả tên lửa thứ hai. Chiếc máy bay địch trúng tên lửa gây ra từng mảng đuôi rồi cánh và rơi xuống bốc cháy. Nhưng máy bay ta cũng vào luồng khói tên lửa nên cũng bị tắt máy. Đưa máy bay trở lại cân bằng, xuống đến độ cao và giữ tốc độ quy định, anh mở máy thành công và được dẫn về hạ cánh ở Thọ Xuân vì dầu gần hết.

Đồng thời với xuất kích của biên đội Mỹ - Sang, từ Yên Bái biên đội Mig-19 của Phạm Ngọc Tâm và Nguyễn Tử Dung cũng được lệnh xuất kích vào lúc 14h26'. Tiếp theo là biên đội Mig-21 của Nguyễn Đức Soát với Hạ Vĩnh Thành cũng lao vút về hướng Thanh Sơn để tiếp viện cho biên đội Mỹ - Sang đánh địch. Tuy nhiên, toàn bộ cuộc xuất kích và diễn biến các tình huống tiếp sau của hai biên đội này không có một dòng ghi chép trong bất kỳ sổ sách đăng ký chính thống nào của đơn vị. Cho đến khi tôi đọc được vài dòng trong cuốn sổ ghi đăng ký chiến đấu của anh Lê Văn Nhã.

Tôi xin được lược ghi những diễn biến chính, không hiểu vì lý do gì cứ bị “nằm trong im lặng”. Mặc dù mọi phi công, sỹ quan tham mưu, chính trị và lãnh đạo chỉ huy cấp trung đoàn trở lên khi đó đều biết rõ vụ này. Biên đội Mig-19 Tâm - Dung được lệnh bay trực tại đỉnh sân bay Yên Bái, khi có lệnh sẽ tiếp viện cho các máy bay Mig-21. Nhưng có lẽ sở chỉ huy 925 cũng phát hiện được tốp máy bay địch xuất hiện ở phía bắc Mộc Châu nên nóng ruột chủ động dẫn Mig-19 ra Nghĩa Lộ, Vạn Yên nhưng quên không báo cáo Bộ Tư lệnh. Trong khi đó, biên đội Soát - Thành đang trực ở Thanh Sơn, Phú Thọ. Khi thấy trạm radar C53 bắt được một tốp nghi là địch đột ngột xuất hiện ở Nghĩa Lộ, Bộ Tư lệnh hỏi Sở chỉ huy 925 thì được báo cáo Mig-19 đang trực tại đỉnh. Bộ Tư lệnh đồng ý cho 921

dẫn Soát - Thành ra đánh. Biên đội phát hiện hai chiếc mục tiêu và nhanh chóng triển khai đội hình vào công kích. Soát nhắm chiếc số Hai lao vào đánh, nhưng không ngờ đó là máy bay Mig-19 của Nguyễn Tử Dung. Hai chiếc Mig-19 không hề có phản xạ gì khi bị công kích.

Nguyễn Đức Soát ngấm và bắn ở các điều kiện tiêu chuẩn làm chiếc Mig-19 bùng cháy và ngay lập tức rơi xuống. Hạ Vĩnh Thành hoảng hốt hô lớn: “Bắn nhầm bạn rồi!” Bộ Tư lệnh cho Soát - Thành về sân bay Nội Bài hạ cánh, dẫn Tâm về Yên Bái. Các phi công trực hôm đó cũng được báo động ngồi chờ trong buồng lái và bật vô tuyến điện lên nên nghe rõ từ đầu đến cuối thông thoại của các phi công. Khi biên đội Soát - Thành về hạ cánh thì các biên đội trực cũng xuống cấp. Tôi từ đài chỉ huy cất hạ cánh xuống chỗ máy bay của Soát và Thành lăn về. Thấy Soát ra khỏi buồng lái mặt buồn rười rượi, rồi chùng như không kìm được, Soát bật khóc: “Tôi bắn nhầm thằng Mig-19 rồi!”

Sự kiện chỉ có vậy. Người chỉ huy của Trung đoàn 925 ngày hôm đó sau bị đưa ra Tòa án binh xử lý theo luật định. Tuy nhiên, vì ông là phi công có nhiều công trạng và là trung đoàn phó có kinh nghiệm ở đơn vị mới thành lập nên hình như chỉ hưởng án treo tại đơn vị và bị giữ quân hàm khá lâu. Sai sót của chỉ huy Trung đoàn 925 cho thấy rõ một điều là công tác phối hợp, hiệp đồng của các lực lượng trong Quân chủng Phòng không - Không quân có nhiều vấn đề. Chỉ trong vòng một tháng một ngày, hết tên lửa bắn nhầm máy bay ta đến máy bay ta bắn nhầm nhau. Chưa kể, lúc này chưa phải lúc chiến tranh đang ác liệt và các tình huống trên không phận chưa có gì là phức tạp.

Chia tách trung đoàn

Có thể nói vào thời gian này, chúng tôi quay cuồng với các nhiệm vụ: đánh trên không, đánh mặt đất, bảo vệ A1 (Hà Nội, miền Bắc), bảo vệ chiến trường Lào, tăng cường lực lượng về phía nam cho các nhiệm vụ, các chiến dịch sắp mở của năm 1972.

Ngày 3.2.1972, có một buổi lễ ra mắt Trung đoàn 927 mới thành lập theo quyết định 226/QĐ-QP do Thứ trưởng Bộ Quốc phòng Trần Quý Hai ký từ ngày 1.12.1971. Tôi không nhớ buổi lễ do quân chủng hay binh chủng đứng ra tổ chức, nhưng có vẻ không được long trọng lắm. Chỉ nhớ là toàn bộ phi công của Trung đoàn 921, hình như có cả các sỹ quan tham mưu, chính trị được triệu tập ra sân bóng rổ bằng bê tông miếng⁽³⁸⁾ rồi công bố quyết định. Tổng số phi công của 921 lúc đó phải hơn 70, được chia làm hai, nửa về 927, nửa ở lại 921. Hôm đó, phi công cũng không về được đầy đủ vì một số đang ở Thọ Xuân, Vinh, Anh Sơn. Sau này đọc lại lịch sử Trung đoàn 927 thấy ghi là Đại tá Phùng Thế Tài, Tổng Tham mưu phó xuống làm lễ ở hội trường Trung đoàn 921, trao cờ truyền thống cho đơn

38. Sân bóng chúng tôi tự làm từ các miếng bê tông đúc sẵn dành phục vụ sửa chữa gấp sân bay khi chuyển về khu E.

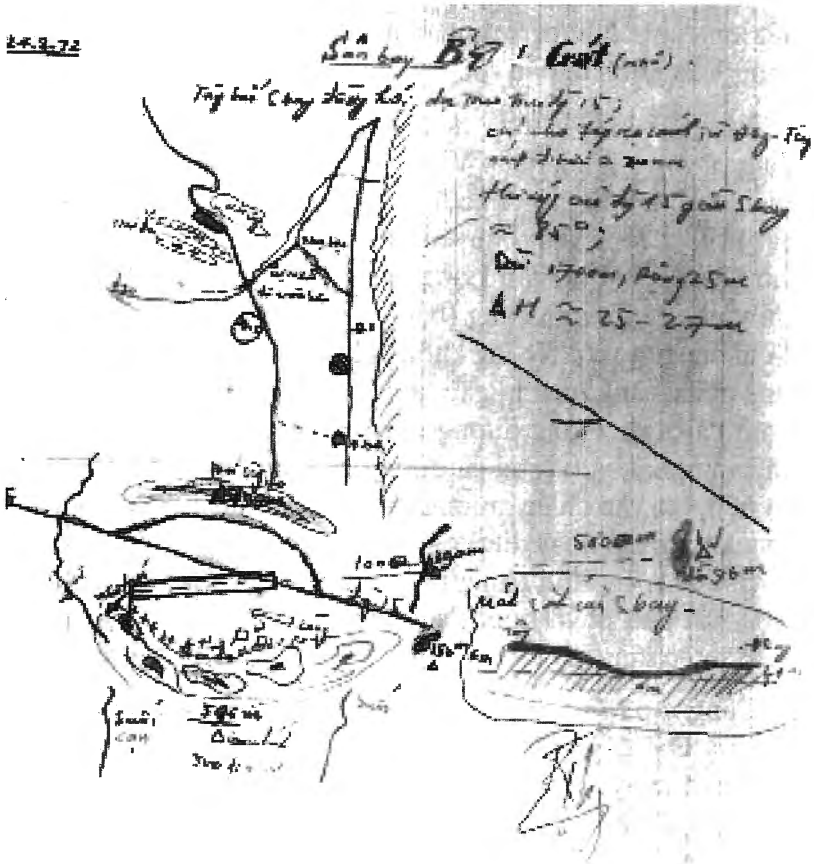
vị mới thành lập. Nhưng lạ nhất là không có một hình ảnh nào được ghi nhận tại buổi lễ ra phải rất long trọng này.

Ngày công bố và ra mắt Trung đoàn 927 với bộ máy lãnh đạo gồm có Trung đoàn trưởng Nguyễn Hồng Nhị - Thiếu tá Anh hùng Lực lượng vũ trang; Thiếu tá Trần Ứng - Chính ủy; Thiếu tá Nguyễn Nhật Chiêu - Anh hùng Lực lượng vũ trang; Đại úy Nguyễn Văn Nhiên, Nguyễn Đăng Kính làm Trung đoàn phó. Đại úy Đinh Văn Dây được bổ nhiệm Phó Chính ủy và Đại úy Nguyễn Văn Tính làm Tham mưu trưởng; Đại úy Nguyễn Trọng Yên làm Chủ nhiệm Chính trị Trung đoàn 927. Trung đoàn 927 gồm toàn bộ Đại đội 3 của Trung đoàn 921 cùng với Đại đội 9 mới thành lập mấy tháng trước do Thượng úy Bùi Đức Nhu làm Đại đội trưởng, Thượng úy Nguyễn Văn Minh làm Chính trị viên Đại đội 3 và Thượng úy Nguyễn Văn Lung làm Đại đội trưởng cùng Trung úy Phan Minh Thành làm Chính trị viên Đại đội 9 đóng quân ở sân bay Thọ Xuân nên Trung đoàn được lấy tên là đoàn Lam Sơn.

Cùng trong ngày ra mắt Trung đoàn 927 thì quân chủng cũng công bố bộ máy lãnh đạo chỉ huy và cơ cấu biên chế, tổ chức, đóng quân của Trung đoàn 921. Theo đó, đồng chí Trần Hanh được bổ nhiệm Phó Tư lệnh Binh chủng. Trung đoàn trưởng được giao cho Thiếu tá Nguyễn Ngọc Độ. Các anh Đinh Tôn, Mai Văn Cương, Nguyễn Trọng Huyền được bổ nhiệm làm Trung đoàn phó. Các chức danh khác tôi đã không còn nhớ rõ. Trung đoàn 921 còn giữ lại ba Đại đội Bay: Đại đội 1 do Đại úy Nguyễn Văn Cốc làm Đại đội trưởng, Trung úy Bùi Văn Long làm Đại đội phó. Đại đội 7 do Thượng úy Đặng Ngọc Ngự làm Đại đội trưởng và Đại đội 5 bay đêm do Thượng úy Hoàng Biểu làm Đại đội trưởng. Theo quyết định của Bộ Quốc phòng thì Trung đoàn 921 giao hết số máy bay Mig-21 F-94 cho Trung đoàn 927, Trung đoàn 921 chỉ sử dụng Mig-21, F-96.

Những ngày đầu bề bộn công tác tổ chức biên chế, trang bị nên xem chừng còn rất nhiều lúng túng. Trung đoàn 927 được giao căn cứ đóng quân là Thọ Xuân nhưng nhiều nhiệm vụ tác chiến của binh chủng đang được Trung đoàn 921 thực hiện trên địa bàn khu Bốn nên lại quyết định để Trung đoàn 921 vào Thọ Xuân, giao lại căn cứ Nội Bài cho Trung đoàn 927. Về máy bay cũng chưa thể dứt khoát giao toàn bộ F-94 cho Trung đoàn 927 vì F-96 chưa chuyển loại xong cho phi công cũng như các ngành bảo đảm khác nên chúng tôi phải dùng chung. Có thể nói việc tổ chức lại lực lượng không quân là nhu cầu cấp thiết cho nhiệm vụ tác chiến của quân chủng cũng như binh chủng. Nhưng xem ra hơi cấp rập, nhất là Trung đoàn 921 đang bị phân tán ra quá nhiều nhiệm vụ, nhiều sân bay ở miền Trung nên có ảnh hưởng không nhỏ tới kết quả chiến đấu sau này.

Ngày 24.2.1972, phổ biến thêm sân bay dã chiến Khe Gát, nằm dọc trục đường 15, tây bắc sân bay Đồng Hới và cách phà Xuân Sơn khoảng 5-7km. Sân bay dài 1.700m, rộng 25m bằng đất nện, chính là một đoạn đường 15 cắt ra. Xung quanh là núi, cát và hạ cánh từ cùng một đầu 87° (267°). Về sau, chúng tôi còn được nghe sân bay này được chính Tướng Đồng Sỹ Nguyên, Tư lệnh đường 559 khi đó cùng với Tư lệnh Phòng không Không quân và Tham mưu trưởng Binh chủng Không quân Trần Mạnh tìm và xác định. Chuẩn bị sân bay bí mật, dã chiến này để Không quân ta tiến thêm một bước về phía Nam. Cũng trong dịp này, lớp phi công chúng tôi được trao quân hàm Trung úy theo quyết định ngày 22.12.1971.



Sân bay Khe Gát B7 Quảng Bình - nơi 2 Mig-17
xuất kích đánh trọng thương 2 tàu chiến Mỹ

Ngày 1.3.1972, lúc hơn 20 giờ đêm, phi công bay đêm Đặng Văn Đình được lệnh xuất kích theo đề nghị của sở chỉ huy phía trước của Trung đoàn 927 tại Mộc Châu để đánh tốp F-4 thọc sâu vào Sầm Tểu - Mường Lát. Bộ Tư lệnh có ý định cho phi công Đình bay về xuôi rút sau vòng về phía nam, sát với biên giới Việt - Lào nhằm thu hút địch để phi công Phạm Tuấn bí

mật lên đánh. Nhưng ý định chưa thực hiện được thì phi công Đặng Văn Đình bị bắn rơi.

Ngày 3.3.1972 là ngày tang thương của Trung đoàn 921 nói riêng và của Không quân Việt Nam nói chung. Buổi trưa sang chiều, trung đoàn tổ chức huấn luyện đề cao và bay chuyển loại F-96. Trong một chuyến bay trên Mig-21 F-96, Đại đội phó Đại đội 1 Bùi Văn Long vừa nhậm chức đã gặp tai nạn. Khi về hạ cánh, một càng (bên phải) không thả ra hết mà cả tổ chỉ huy bay và phi công không phát hiện ra, đến khi hạ cánh xong chiếc càng phải bị gấp lại, chiếc Mig nghiêng sang phải, chạm cả cánh xuống đường băng rồi theo quán tính lao ầm ầm sang phải, vượt qua cả đường hạ cất cánh bắt buộc bằng đất nện, lao vào chiếc mương thoát nước, cắm đầu xuống. Phi công không kịp nhảy dù thoát ra được, chiếc Mig tan vỡ, chùn lại, phi công hy sinh trong bùng lái. Khó khăn lắm mới kéo được, rồi đưa phần buồng lái cùng phi công ra khỏi mương thoát nước sâu.

Cũng vào thời gian đó, chiếc máy bay Li-2 do Đại đội phó bay của Đại đội 4 Tiểu đoàn 2 Trung đoàn không quân 919 thực hiện chuyến bay cơ động triển khai lực lượng của Trung đoàn 921 từ sân bay Nội Bài qua Thọ Xuân vào sân bay Vinh thì bị tên lửa phòng không bảo vệ sân bay bắn nhầm. Toàn bộ phi hành đoàn và hành khách là cán bộ lãnh đạo, chỉ huy và phi công Mig-21 cùng cán bộ thợ máy, tổng cộng hai mươi hai người của Trung đoàn 921 hy sinh ngay đầu sân bay Vinh. Trong số hành khách chiếc Li-2 xấu số ấy có Trung đoàn phó, Thiếu tá Lê Trọng Huyền, Phó Chính ủy Trung đoàn Phan Anh Tho, Trung úy phi công Trung đội trưởng bay đêm Trung đoàn 921 Phạm Văn Mạo. Anh Mạo sinh năm 1941, cưới vợ được một vài năm, vợ anh mới sinh con gái. Anh định thu xếp về thăm con mà chưa kịp thì hy sinh. Một trường hợp hành khách nữ, trẻ nhất cũng hy sinh ngày hôm đó là Nguyễn Thị

Mạ, sinh năm 1953, quê ở Cẩm Giàng, Hải Dương. Cô là chiến sỹ quân y Sư đoàn 371 vào thay trực cho người khác để giúp theo dõi sức khỏe phi công khi triển khai trực chiến ở sân bay Vinh. Đội ngũ thợ kỹ thuật hàng không hôm đó chủ yếu của Đại đội 12, còn lại là Đại đội 13 và 15 thuộc Tiểu đoàn Kỹ thuật hàng không Trung đoàn 921. Phần đông các anh đều chơi với tốp phi công Mig-21 khóa 3 vì có thời gian học cùng ở khu học xá của trường Không quân Serov (Liên Xô).



Ngày 6.3.1972, Không quân Mỹ tăng cường các hoạt động ở cả phía biển Đông và đánh các sân bay ở khu Bốn. Phát hiện địch có khả năng đánh vào Anh Sơn, biên đội Nhu - Nghĩa được lệnh cất cánh. Đến Đô Lương vòng về Anh Sơn thì Nghĩa phát hiện hai chiếc A-7 nhưng phán đoán là F-8. quần nhau vài vòng thì Nghĩa lựa thế phóng một quả tên lửa uy hiếp địch ở thế đối đầu rồi thoát ly về Thọ Xuân hạ cánh. Biên đội Nhu - Nghĩa xuất kích hơn mười phút thì biên đội Mig-17 của Lê Hải - Hoàng Ích cũng được lệnh cất cánh đánh trả không quân địch bảo vệ Anh Sơn.

Từ Thọ Xuân, biên đội Hải - Ích bay vào Tân Kỳ, ém mình chờ ven sườn núi ở độ cao 800m. Được sở chỉ huy tiền phương B3 dẫn theo hướng 140°, sau là 270° lên độ cao 3.000m. Đến Anh Sơn, biên đội bay trực chiến tại đỉnh 3 vòng. Đến vòng thứ 4, Lê Hải thấy tên lửa địch bắn liên tục mấy quả về phía biên đội. Anh lật cánh máy bay quan sát thì phát hiện liền hai chiếc F-4 ở độ cao 3-4km và hai chiếc khác bay thấp hơn ở độ cao 1,5 - 2km đang lao vào đội hình hai chiếc Mig-17. Lê Hải vòng gấp máy bay về phía mấy chiếc F-4 rồi nhanh chóng cắt vào bán kính trong của một trong hai chiếc phía dưới. Anh đưa mục tiêu vào vòng quang máy ngắm rồi nhấn cò súng ba lần.

Chiếc F-4 trúng đạn, bốc cháy, cổ lết thêm không được, cắm đầu xuống đất. Số liệu xạ kích của Hải: cự ly bắn khoảng 500m, góc bắn 30-35°, tốc độ bay 700km/h, độ cao 1.000-1.500m.

Trong lúc đó, Hoàng Ích vòng gấp lại chọn cho mình hai chiếc bay phía trên. Hai chiếc F-4 thấy chiếc Mig-17 tách đội nghênh chiến thì quay lại bám theo. Nhưng chưa đến một vòng đã bị chiếc Mig-17 đặt vào kính ngắm. Thêm nửa vòng nữa thì hoàn toàn nằm trong vùng bắn hiệu quả. Bị chiếc Mig-17 nã cho mấy loạt đạn, chiếc F-4 chao đảo, bùng khói rồi cháy. Ích thoát ly về đến Nghĩa Đàn thì bị chiếc F-4 khác bắn rơi và hy sinh. Đúng lúc biên đội Mig-17 được dẫn vào tiếp địch thì từ Thọ Xuân hai chiếc Mig-21 do Trần Việt và Nguyễn Công Huy điều khiển được lệnh xuất kích yểm hộ cho Mig-17 theo phương án tác chiến, đồng thời sẵn sàng bảo vệ sân bay Thọ Xuân.

Như vậy, trong ngày 6.3.1972, ở khu vực miền Trung Việt Nam, không quân đã xuất kích ba tốp sáu chiếc trong thời gian từ 12h20' đến 12h32'. Mig-17 được xác nhận bắn rơi hai chiếc F-4. Nhận xét, đánh giá kết quả hoạt động của sở chỉ huy binh chủng như sau:

- Ưu điểm: Quyết định của chỉ huy bay tổ chức đánh địch vào thời điểm đó là chính xác. Phương án đánh hiệp đồng hai loại máy bay là đúng. Phi công Mig-17 có quyết tâm chiến đấu tốt. Trong tình thế chưa có lợi cả về số lượng cả về thế trận nhưng đã cơ động quyết liệt, hợp lý nên đã chuyển hóa tình hình. Cả hai phi công đều nổ súng, bắn rơi địch.

- Khuyết điểm của chỉ huy và tổ chức chiến đấu được chỉ ra rõ là: công tác hiệp đồng, quán triệt phương án chiến đấu cho phi công không đầy đủ. Khi xuất kích rồi mà không biết đánh theo phương án nào. Còn trắc thủ dẫn màn hình cũng không biết có cả Mig-17 tham gia đánh. Đài hỗ trợ tại Anh Sơn kém

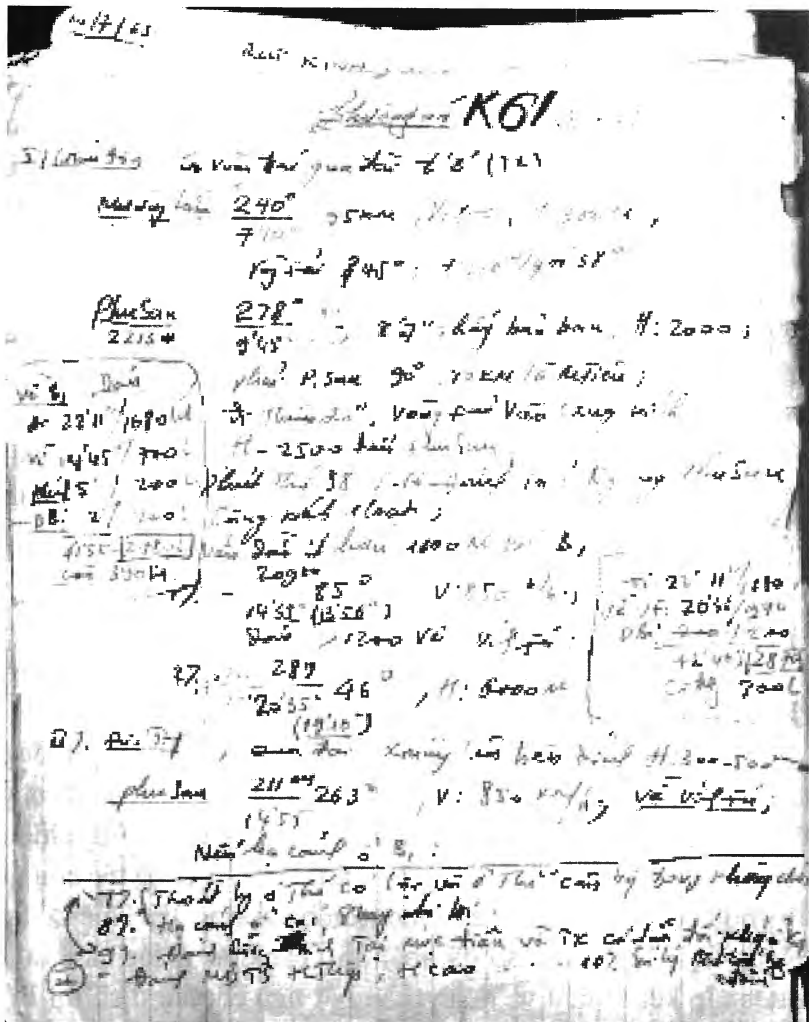
hiệu quả, không thích hợp nếu sân bay bị đánh và mất thông tin liên lạc ngay từ đầu. Không sử dụng được kịp thời lực lượng cho nhiệm vụ hiệp đồng, bảo vệ, yểm trợ lẫn nhau của Mig-21 từ Thọ Xuân cho Anh Sơn để F-4 địch từ biển vào bắn rơi phi công Hoàng Ích ngay ở Nghĩa Đàn mà không làm gì được.

Khuyết điểm của phi công Mig-21 Nhu Nghĩa là xuất kích chậm 3 phút do mở máy không thành công nên không chặn đánh địch từ xa được, nhận dạng máy bay địch không chuẩn (A-7 thành F-8) làm cho động tác khẩn trương, cấp rập. Số Hai mất đội, động tác chiến thuật không phù hợp, chiếm vị trí công kích chậm nên không bám được địch, việc sử dụng tên lửa bắn đối đầu là không cần thiết. Mig-17 cũng không thực hiện đánh có công kích có yểm hộ được. Mỗi người đánh một mục tiêu, sau đó mất đội. Số Một bắn tốn đạn, hết đạn nên khi có thời cơ lần sau không bắn được nữa. Số Hai rút khỏi chiến đấu ở độ cao quá thấp, radar không bắt được, phi công bị phân tán nên không phát hiện F-4 địch bám sau và để địch bắn rơi khi đã thoát ly chiến trận, bay về được quá nửa quãng đường.

Ngày 7.3.1972, Thiếu tá Nguyễn Ngọc Độ, Trung đoàn trưởng Trung đoàn 921, chủ trì buổi giao ban trung đoàn đầu tiên từ khi nhậm chức. Cố gắng không động đến nỗi đau mất mát mấy ngày trước, anh phân tích tình hình, nhiệm vụ của trung đoàn và đặt ra yêu cầu đối với các đơn vị, bộ phận trực thuộc. Bộ phận còn lại ở miền Bắc (Nội Bài) cần phát huy hết tinh thần trách nhiệm, đoàn kết, hiệp đồng chặt chẽ với các đơn vị bạn, các chuyên gia Liên Xô, hoàn thành tốt nhiệm vụ huấn luyện chuyển loại F-96, huấn luyện ứng dụng chiến đấu cho các phi công đủ tiêu chuẩn để vào chiến trường phía Nam. Nghiêm chỉnh chấp hành chỉ thị, mệnh lệnh cấp trên, sẵn sàng nhận nhiệm vụ cơ động chiến đấu vào khu Bốn. Nghiên cứu kỹ tình hình địch, cách đánh các loại máy bay địch ở chiến trường này. Huấn luyện thật tốt kỹ thuật xạ kích, kỹ chiến thuật biên đội...

Phần lớn chúng tôi, phi công, thợ máy, sỹ quan tham mưu, chỉ huy, tác chiến dẫn đường, v.v... được tiếp tục đưa vào các sân bay miền Trung. Sở chỉ huy trung đoàn “dọn” vào Thọ Xuân. Ngay sau đó, chúng tôi được phổ biến phương án đánh địch từ các sân bay Anh Sơn, Vinh, Đồng Hới và Khe Gát. Trong đó, nổi bật là đánh B-52, mà chiến trường được xác định kéo sang nam Lào, giáp sông Mekong. Tiếp theo là phổ biến các số liệu hệ thống sân bay cùng cơ sở bảo đảm thông tin liên lạc, bảo đảm bay. Rồi chúng tôi tiến hành các cuộc quân sự dân chủ, bàn cách đánh, nghiên cứu các thủ đoạn chiến thuật của Không quân Chiến lược, Không quân Chiến thuật trong nhiệm vụ bảo vệ B-52 của địch.

Ngày 13.3.1972, Đại đội 1 Trung đoàn 921 lại bị khuấy động lên với nhiệm vụ chuẩn bị đi đánh Buôn Loọng - K61 (không nhớ lần thứ mấy). Lần này là sử dụng máy bay mới F-96. Chúng tôi phải giở ra ôn lại phương án, kế hoạch bay từ căn cứ đến các điểm vòng, phải tính toán lại dầu liệu, học cách sử dụng vũ khí, bom, đạn, rốc-két trên loại máy bay mới, nhất là hệ thống công tắc vũ khí, các nút bấm (cò súng, cò tên lửa, nút thả bom, vút vật treo)... đã thay đổi so với F-94 quen thuộc. Để bảo đảm bí mật, chúng tôi được chỉ định sẵn sàng chọn một trong ba căn cứ xuất kích cho nhiệm vụ này là Thọ Xuân, Nội Bài, Anh Sơn. Với tính toán dầu liệu còn ghi nhận được là dầu sẽ còn 1.500 - 1.600 lít sau khi bay đến, thực hiện nhiệm vụ thay nhau lần lượt công kích mục tiêu trong năm phút. Về căn cứ là sân bay Thủ đô (Nội Bài) dầu còn 500 lít, mức dầu được báo động cho phi công tìm ngay sân bay để hạ cánh. Chúng tôi kiến nghị cho bay, bắn, ném bom tập trên F-96 trước khi đi đánh.



Phương án K61: Chuẩn bị cho một đòn tấn công đường không vào căn cứ địch ở Lào

Cũng vào khoảng thời gian này, tôi được chỉ định thay thế anh Bùi Văn Long làm Đại đội phó cho anh Nguyễn Văn Cốc - Đại đội trưởng Đại đội 1. Thoáng một nỗi buồn xen chút lo

lắng vì những tổn thất liên tục của trung đoàn, đặc biệt là của Đại đội 1 với cả hai đại đội phó trong thời gian ngắn vừa qua.

Với Trung đoàn 927 mới thành lập, được biên chế tới gần 2/3 số phi công Mig-21 khóa 4 và phân nửa số phi công chuyển loại loạt đầu tiên từ Mig-17 sang, nên cấp trên có ưu tiên để tập trung củng cố biên chế, tổ chức, huấn luyện ứng dụng cho nhiệm vụ chủ yếu là tiêm kích phòng không bảo vệ miền Bắc. Tuy nhiên, khi sử dụng lực lượng chiến đấu thì binh chủng vẫn bố trí các phi công cũ của 921 sang 927 cùng nhau làm nhiệm vụ ở cả miền Bắc và miền Trung, trừ nhiệm vụ cường kích. Còn Trung đoàn 921 dường như được mặc nhiên từ bỏ chiến trường quen thuộc ở miền Bắc cùng các căn cứ không quân quen thuộc trên chiến trường này để dần bước vào trận chiến quyết liệt ở vùng ngã ba biên giới miền Trung và miền Nam.

Tình hình chiến sự trên khắp chiến trường Đông Dương lúc đó như u uất, nóng bỏng nhưng kìm nén với nhiều dự đoán khác nhau từ phía Mỹ và Việt Nam Cộng hòa. Họ đã chờ đợi một cuộc tổng tiến công vào dịp Tết 1972 nhưng không thấy gì. Còn phía ta vẫn âm thầm chuẩn bị, âm thầm thúc đẩy hoạt động nghi binh, các cuộc chiến phòng ngự ở những chiến trường khác nhau. Cho đến giữa tháng 3.1972, công tác chuẩn bị cho cuộc tấn công chiến lược trên ba hướng Trị Thiên, Tây Nguyên, Đông Nam Bộ đã hoàn tất, các đơn vị tác chiến đã được tập kết bí mật và hoàn toàn bất ngờ cho kẻ địch thì Bộ Tổng Chỉ huy mới đưa kíp chỉ huy của sở chỉ huy tiền phương Bộ Quốc phòng, Bộ Tổng Tham mưu do thủ trưởng Bộ Tổng Tham mưu, nếu tôi không nhầm thì khi đó là Tổng Tham mưu phó Cao Văn Khánh, cùng các thủ trưởng tổng cục vào trực tiếp chỉ huy chiến dịch tấn công quan trọng nhất - Chiến dịch Trị Thiên.

Chuẩn bị đánh Buôn Loọng mãi mà không thấy động tĩnh, chiều ngày 24.3.1972, tôi được nằm trong thành phần các cán bộ của Trung đoàn 921 trực tiếp lên Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân nhận nhiệm vụ chiến đấu mới. Tôi không còn nhớ trong đoàn cán bộ đi nhận nhiệm vụ có những ai, chủ trì giao nhiệm vụ cho chúng tôi là vị nào của Bộ Tư lệnh. Nhưng tôi đã lược ghi được vài trang ngắn gọn trong buổi giao nhiệm vụ này. Xin được trích vài dòng. Sau khi thông báo ngắn gọn về dự kiến hoạt động tác chiến, chiến lược của lực lượng vũ trang ta trong thời gian tới, thì trên có nhận định rằng Không quân, Không quân Hải quân, Không quân Chiến lược Mỹ có nhiều khả năng đánh trở lại miền Bắc. Lực lượng Phòng không Không quân phải tổ chức tác chiến bảo vệ vững chắc miền Bắc. Trong đó, không quân có nhiệm vụ hiệp đồng chặt chẽ với các lực lượng phòng không mặt đất.

Mig-21 đánh địch từ xa, đánh ngoài hỏa lực. Chú ý là xung quanh Hà Nội có 8 tiểu đoàn tên lửa bảo vệ, trong đó có hai tiểu đoàn ở hướng Nội Bài. Vì vậy yêu cầu người lái có tinh thần kỷ luật cao trong thực hành hiệp đồng tác chiến. Thông báo rõ phạm vi, bán kính hỏa lực tên lửa để tránh nhầm lẫn. Sau khi đánh xong muốn về các sân bay hạ cánh cũng phải đi đúng hành lang quy định. Mig-17 sẽ đánh trong hỏa lực, cùng với hỏa lực phòng không bảo vệ trực tiếp các sân bay, các mục tiêu trọng yếu ở miền Bắc. Mig-17 sẽ hiệp đồng theo thời gian, hướng (rẻ quạt) và khu vực. Chỉ trong trường hợp khẩn cấp mới được về hạ cánh Gia Lâm, nhưng phải có liên lạc, thông báo lẫn nhau.

Về bố trí tổ chức lực lượng tác chiến Trung đoàn 921 có bốn chiếc trực ở mỗi sân bay Thọ Xuân, Anh Sơn, Vinh. Trong đó có một chiếc đánh đêm. Sẵn sàng hai chiếc ở Đồng Hới, Khe Gát đánh sâu vào Đường 9. Trung đoàn 921 chú ý kiên trì đóng quân lâu dài ở các sân bay miền Trung. Quân chủng

điều hai chiếc Mig-17 trực bảo vệ sân bay căn cứ của 921 ở Thọ Xuân. Chuẩn bị đánh B-52 phải sẵn sàng đánh cả từng biên đội hai chiếc, bốn chiếc, cả từng chiếc một. Yêu cầu các sở chỉ huy cho người lái xuất kích là phải dẫn ra đánh được ngay, không mất thời gian chờ đợi ở các “khu chờ”.

Đối với chiến trường A1 miền Bắc, yêu cầu nhận thức rõ mối liên quan giữa các chiến trường với nhiệm vụ bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng. Định có thể tập trung lực lượng “đánh miền Bắc trong một thời gian”. Đội hình tiến công của máy bay địch có thể 30-40 chiếc với nhiều tiêm kích yểm hộ, các loại nhiễu tích cực, tiêu cực cho radar, thông tin vô tuyến điện và chỉ huy các máy bay trên không. Mig-19 đánh chủ yếu tại căn cứ (bảo vệ Yên Bái và Thác Bà), có thể đánh gần căn cứ bằng lực lượng nhỏ. Mức độ xuất kích trung bình 20, cao nhất 40 lần chiếc một ngày, có thể lên tới 60 lần chiếc, trong đó Trung đoàn 921 và 927 là 16 lần chiếc; E925 Yên Bái 8 lần chiếc, E923 Kép 12-8 lần chiếc; Kiến An 4 lần chiếc...

Và lạ nhất, khi đến bây giờ xem lại kế hoạch này là chuẩn bị để đến 20.4 tổ chức diễn tập các lực lượng Phòng không Không quân đánh địch bảo vệ Hải Phòng và 1.5.1972 diễn tập bảo vệ Hà Nội. Rõ ràng, thực tế đã diễn ra khác hẳn. Ngay từ nửa đầu tháng 4.1972, Mỹ đã mở lại cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ hai ra miền Bắc bằng những cuộc không kích ác liệt chưa từng thấy. Và lúc đó lực lượng Mig-21 thiện chiến của Không quân ta là Trung đoàn 921, cùng với phần lớn đơn vị tên lửa vẫn tản mạn ở miền Trung (theo hồi ký của Thượng tướng Phùng Thế Tài).

Sau buổi họp giao nhiệm vụ, chúng tôi lại căng người ra trực ở các sân bay miền Trung và miền Bắc. Ngay ngày hôm sau 30.3.1972, quân giải phóng tiến công tuyến phòng thủ vành ngoài của địch ở Quảng Trị, Kon Tum. 11h30', ta nổ súng

mở đầu Chiến dịch Trị Thiên và chiến sự ác liệt diễn ra. Bộ chỉ huy Mỹ và quân Sài Gòn hoàn toàn bất ngờ. Máy bay Không quân Chiến lược B-52 địch bắt đầu rục rịch hoạt động. Tối hôm đó, từ sân bay Vinh, phi công Hoàng Biểu được lệnh xuất kích đánh B-52 khi sở chỉ huy tiền phương quân chủng bắt được B-52 địch đi từ biên giới Thái Lan qua Tà Lư, Xa Mắc lên. Hoàng Biểu được dẫn vào Tân Ấp, nam Hương Hóa 30km nhằm thẳng các tốp B-52 xông tới. Khi còn cách 60km, thấy B-52 vội vã vòng quay ra thì sở chỉ huy cũng cho máy bay ta quay về Vinh hạ cánh. Anh xuyên mây xuống đến 100m chưa thấy mặt đất, sở chỉ huy cho anh bay về Anh Sơn. Sau hai lần xuyên lên xuyên xuống không ra khỏi mây, sở chỉ huy cho lên độ cao 2,5km bay về vùng Yên Thành, Diễn Châu nhảy dù.

Sáng sớm hôm sau, Hoàng Biểu được đưa về sở chỉ huy tiền phương quân chủng ở khu vực núi Đại Huệ, được Chính ủy Hoàng Phương và Tư lệnh Lê Văn Trị tiếp - anh kể lại. Ngay lúc mới gặp, hai ông đã tươi cười, bắt tay, động viên. Chính ủy Hoàng Phương nói: “Ta vừa mở màn chiến dịch tiến công chiến lược ở Trị Thiên - Huế mà B-52 đã rình rập bay vào. Bộ chỉ huy chiến dịch khẩn thiết yêu cầu không quân chi viện. Biết là cho cậu xuất kích đi khó mà trở về toàn vẹn được. Nhưng vẫn phải làm. Giờ còn người là quý rồi. Đi bệnh viện kiểm tra sức khỏe xong quay lại chiến đấu nhé!”

Để đáp trả lại đòn tiến công chiến lược trên toàn bộ chiến trường miền Nam, từ 30.3 đến 4.5.1972, Mỹ vội vàng tăng cường lực lượng không quân và hải quân sang chiến trường Đông Dương. Với 337 máy bay chiến thuật, 50 máy bay chiến lược B-52, nâng tổng số máy bay chiến thuật lên 931 chiếc (13 liên đoàn Không quân) và 140 B-52. Số tàu chiến của hạm đội 7 ở ngoài khơi Vịnh Bắc bộ và biển Đông từ 18 lên 58 tàu, ngày cao nhất là 66 tàu. Đồng thời tiến hành cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ 2 ra miền Bắc từ ngày 10.4.1972. Trước đó

trong các ngày 7, 9, 13.4.1972, Quân ủy Trung ương, Bộ Tổng Tham mưu và Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân đã liên tục ban hành các chỉ thị, mệnh lệnh “tăng cường sẵn sàng chiến đấu” rồi “chuyển các lực lượng vũ trang miền Bắc vào trạng thái thời chiến”, chỉ thị “kiên quyết đánh bại âm mưu leo thang bằng không quân của giặc Mỹ”.

Bay thử nghiệm tên lửa bổ trợ cất cánh

Để sẵn sàng đối phó với khả năng Không quân Mỹ sẽ đánh bom hủy diệt các sân bay trong cuộc chiến sắp tới, phía Việt Nam đã đề đạt Liên Xô, qua đoàn chuyên gia quân sự không quân, viện trợ ngay các tên lửa đẩy bổ trợ cất cánh có tên CPRD-99. Cùng thời gian đưa loạt máy bay F-96 vào Việt Nam, Không quân ta cũng nhận được các tên lửa đẩy này. Một buổi tối đầu năm 1972, tôi và anh Đặng Ngọc Ngự được triệu lên giao nhiệm vụ bay thử nghiệm tên lửa cất cánh. Hôm sau thì chúng tôi trực tiếp làm việc với hai chuyên gia Nga để nghe giới thiệu về tính năng của loại tên lửa đẩy và kinh nghiệm bay khi sử dụng tên lửa đẩy trên đường băng dã chiến, ngắn và hẹp. Theo vị chuyên gia phi công này (tôi không còn nhớ tên và cấp bậc) thì phi công Liên Xô cũng ít sử dụng. Lý do Mig-21 không phải là trang bị rộng rãi của lực lượng không quân tiêm kích nữa, và Liên Xô chưa cần sử dụng ở các đơn vị không quân do đang thời bình, nhu cầu bay ở đường băng ngắn, hẹp (500-700m x 20-30m) chưa có.

Lúc ra về, anh Ngự lâu bầu:

- Máy ông phi công này có khi cũng còn chưa được bay ấy chứ. Khéo lại giống tay phi công Liên Xô cũng thả dù trên không trước khi tiếp đất hạ cánh, làm rơi vãi lung tung tên lửa, bệ phóng ở đầu đường băng! - Rồi quay sang tôi, anh nói - Mình cứ đọc kỹ tài liệu hướng dẫn sử dụng mà các cậu vừa tham gia dịch từ tiếng Nga ra, hoặc xuống bảo mật mượn bản gốc tiếng Nga mà đọc rồi thực hiện như sách là được ấy mà!

- Vâng, ta cứ làm theo sách anh ạ! - Tôi khẽ trả lời.

Nhưng chúng tôi chưa được bay ngay vì có trục trặc gì đấy. Trong mấy ngày chờ đợi đó, chúng tôi lại tham gia vào trực chiến và huấn luyện chiến đấu cho các phi công mới. Hôm đó, trời tự nhiên chuyển xấu với sương mù khá dày, làm giảm tầm nhìn, ảnh hưởng nhiều đến tâm lý và kỹ năng điều khiển máy bay vào hạ cánh. Tôi bay làm mục tiêu cho một biên đội mà số Hai là phi công mới tập đánh chặn. Biên đội đánh chặn đã về hạ cánh trước, nhưng số Hai vẫn loay hoay không vào đường băng hạ cánh được. Thấy tình hình không ổn, tôi xin phép chỉ huy bay - Phi đội trưởng Nguyễn Văn Cốc để vào hạ cánh ngay sau khi phi công này phải bay lại lần thứ nhất. Thời tiết quá xấu, từ vòng ba để vòng quay lại đài xa rồi từ đó chỉnh hướng và tầm cho máy bay vào đường băng mà không thể nhìn thấy đường băng. Tôi lặng lẽ quan sát thẳng xuống mặt đất để tìm các địa tiêu quen thuộc và trung thành với các số liệu bay quy định. Đến gần đài xa, tôi đã lơ mờ nhận ra các địa tiêu dẫn vào đầu đường băng. Thực hiện các thao tác cho hạ cánh và đặt máy bay vào hướng đường băng xong thì tôi cũng thấy sân bay. Tầm nhìn gần 4km.

Hạ cánh xong, tôi lăn nhanh về bãi đỗ, vẫn nghe chỉ huy bay và phi công mới trao đổi các khẩu lệnh và báo cáo. Một lần nữa, anh không vào được đúng hướng hạ cánh. Lệnh chỉ huy bay cho bay lại. Khẩu khí của cả hai bên xem chừng đã khá

căng thẳng. Tôi lao nhanh máy bay về sân đỗ đầu tây và khi qua ngang đài chỉ huy bay. Cách chỗ đỗ máy bay của tôi hôm đó khoảng 100m đã thấy viên thợ máy trưởng ra đứng gờ tay, ra hiệu cho tôi lặn về. Nhưng tôi phanh gấp máy bay lại, một quyết định đột xuất đến trong đầu “phải lên ngay đài chỉ huy để trợ giúp cho phi công vào hạ cánh!”. Tôi tắt máy, mở khóa dù, mở nắp buồng lái rồi nhảy vội qua thành buồng lái, trườn qua lưng máy bay ra cánh và nhảy xuống đất.

Tôi tháo bỏ vội mũ bay ra cầm tay rồi chạy vội tới cầu thang lên tầng hai, nhảy hai, ba bậc một lần để trèo tới vị trí đài chỉ huy bay. Bộ sậu chỉ huy đang căng thẳng theo dõi chiếc máy bay vừa bay rẹt qua đầu về phía vòng 3. Tôi lao đến dứt khoát:

- Xin phép anh, để tôi chỉ huy thăng này! Tôi biết nó bay thế nào!

Tất cả hơi ngơ ngác một chút. Sau đó, anh Cốc trao chiếc micro cho tôi rồi nói:

- Ủ! Cậu quen thì chỉ huy đi!

Tôi cầm nhanh chiếc mi-cơ-rô, nén giọng cho nhẹ nhàng, gọi:

- 129, nghe tôi rõ không? - Và được nghe trả lời:

- Tôi nghe rõ anh!

- Dầu liệu còn bao nhiêu? Anh nhận ra tôi không? - Tôi hỏi tiếp.

- Tôi nhận ra anh, dầu còn 750 lít.

- Nghe rõ. Vị trí anh ở đâu?

- Tôi sắp ngang đài gần!

- Tôi nghe rõ anh, - tôi trầm giọng, nhẹ nhàng - dầu còn đủ để qua sân bay vài lần nữa. Giờ anh không bay theo địa tiêu, tăng độ cao lên 1.200m. Bay theo kiểu xuyên mây hình hộp nhé! Ngang đài gần thì ghi thời gian.

- Nghe rõ. - Nghe giọng phi công đã có vẻ bớt căng thẳng hơn. - Qua đài gần ghi thời gian. Hướng bay 290° tốt!

- Tốt rồi đây - tôi lại nhẹ nhàng hướng dẫn - lên độ cao 1.200m. Đi một phút thì thả càng, một phút vòng trái đổi chuẩn dài!

Nghe giọng phi công đã tự tin hơn hẳn. Anh đã lần lượt thực hiện các động tác quy định hạ cánh. Qua đài xa, anh nói như reo lên: “Tôi thấy đường băng tốt!”.

Xong việc, tôi trao đổi thêm với anh Cốc, nên tạm dừng bay vì thời tiết không còn phù hợp với các phi công mới. Tôi quay về tuyến bay huấn luyện. Chiếc máy bay đổ ngang phè trước đài chỉ huy bay đã được đội thợ máy dùng xe ô tô kéo về bãi đỗ. Thực ra việc cũng chỉ xảy ra trong vòng vài phút và hầu như tôi đã quên hẳn nếu không có người nhắc lại kỷ niệm này.



Năm 1984, tình hình biên giới vẫn còn căng thẳng tột độ trên các cao điểm mà Trung Quốc cố giành giật chiếm đoạt, tôi đã bí mật tổ chức báo động toàn đơn vị, và báo cáo riêng cho chỉ huy và tham mưu trưởng sư đoàn biết về nội dung báo động. Sau đó là diễn tập thực hành phương án phòng ngự tích cực mang tên PT với việc đeo vũ khí, bom đạn, hiệp đồng xuất kích chiến đấu cùng lực lượng vũ trang quân khu A và quân đoàn B phòng ngự và đáp trả tiến công của quân lính phía Bắc. Cuộc diễn tập kết thúc thì tôi nghe một sỹ quan tác chiến đến báo cáo có thủ trưởng cơ quan chính trị cấp trên đến kiểm tra. Tôi vội quay ra đầu nhà đón, thì là người quen. Anh Trịnh Thắng lúc đó đang làm Chính ủy Sư đoàn (hay Chủ nhiệm Chính trị tôi không còn nhớ rõ) tươi cười, bắt tay tôi:

- Diễn tập của cậu tổ chức hay lắm! Tổ sẽ báo cáo sư trưởng nhân rộng mô hình diễn tập thực sự thực tế thế này cho các đơn vị khác!

- Cách như thế này mấy anh chỉ huy các đơn vị khác làm được cả ấy mà. Nếu quyết chí là làm được. - Tôi cười cười. - Vấn đề làm sao không lộ để cấp dưới nó đổi phỏ thôi!

- Hay! Hay! Hay lắm!

Anh khen thêm một hồi nữa đúng như các nhà chính trị thường động viên cấp dưới. Rồi anh nhắc lại kỷ niệm vút máy bay trước đài chỉ huy, lên trợ giúp anh Cốc cho phi công mới hạ cánh an toàn năm nào của tôi. Tôi hơi ngơ ngác vì chưa nhớ ra ngay. Anh kể tiếp: Hồi đó tớ đang làm Chính trị viên đại đội 13 thợ máy. Tớ phải lệnh cho anh em lên kéo máy bay cậu về. Tớ đánh giá cậu rất cao từ khi đó!



Một buổi chiều sau đó vài ngày, anh Đặng Ngọc Ngự và tôi nhận lệnh ra sân bay để bay thử nghiệm tên lửa bổ trợ cất cánh. Trung đoàn tổ chức một ban bay riêng, vừa để rút kinh nghiệm, vừa để bảo đảm an toàn, không ảnh hưởng tới các chuyến bay khác. Trên đài chỉ huy có đông đủ ekip chỉ huy trung đoàn, phi đội cùng các chuyên gia Liên Xô, gồm cả phi công và kỹ sư hàng không. Dưới sân đỗ thì các xe cấp cứu, kéo dắt, cứu hỏa, cứu thương cũng được lệnh nổ máy sẵn sàng khi chúng tôi ra đường băng cất cánh. Khoảng 3 giờ chiều, trời mây khá nhiều, có đáy khoảng 700-800m, tầm nhìn 7-8km, gió nhẹ.

Hai quả tên lửa bổ trợ được lắp sát thân phía sau hai càng chính, bổ sung thêm lực đẩy tới 2,2 tấn cho động cơ phản lực có lực đẩy 6,2 tấn khi bật tăng lực lớn nhất để cất cánh. Tổng lực đẩy máy bay lên tới 8,4 tấn cho trọng lượng trung bình của máy bay 8,2 tấn. Với sự trợ giúp của lực đẩy tăng thêm này, máy bay có thể giảm cự ly chạy đà từ khoảng 850-950m xuống chỉ còn 360-430m. Tuy nhiên, việc điều khiển máy bay sẽ khó khăn hơn khá nhiều. Đòi hỏi phi công phản xạ nhanh, hành

động chính xác đến từng giây và có lúc phải như được tự động hóa. Ấy là lúc động cơ tên lửa ngừng hoạt động (sau 10-17 giây phụ thuộc vào môi trường không khí như nhiệt độ và độ đậm đặc không khí) người phi công phải ấn nút vứt bỏ tên lửa. Khi đó, độ cao mới rời khỏi mặt đất được 20 -15m và tốc độ còn khá nhỏ, cùng lúc phải thu càng.

Ngoài ra, việc xử lý khi tên lửa có trục trặc trong hoạt động mới càng làm khó cho phi công. Nếu không bình tĩnh, chính xác, khéo léo điều khiển thì máy bay sẽ va chạm ngay với mặt đất và xảy ra tai nạn. Chúng tôi còn phải rất chú ý trong trường hợp tên lửa đẩy bị hỏng phải vứt đi. Lúc ấy phi công phải chọn vị trí và độ cao an toàn. Vì khi va chạm với mặt đất, tên lửa có thể nổ như một quả bom. Hôm nay chúng tôi bay ở đường băng dài, rộng. Nếu được đài chỉ huy bay thông báo tên lửa đẩy đã tắt thì phải có độ vòng nhẹ sang bên cạnh đường băng mới được vứt bỏ tên lửa. Nếu vứt ngay trên đường băng bê tông, nó sẽ văng và bật lên gây nguy hiểm cho máy bay và công trình trên sân bay. Sau khi cùng chuyên gia kỹ thuật và phi công Liên Xô kiểm tra kỹ máy bay, chúng tôi được lệnh lên máy bay chuẩn bị và tập luyện thêm các động tác bật tắt nguồn điện, nút phóng và nút vứt bỏ tên lửa cho thật thành thực.

Lệnh mở máy cho máy bay của anh Đặng Ngọc Ngự. Theo kế hoạch, tôi sẽ cất cánh sau 15 phút. Tôi lặng lẽ theo dõi chuyến bay thử nghiệm đầu tiên với tên lửa đẩy CPRD do phi công Phi đội trưởng dày dặn kinh nghiệm và chiến tích đầy mình, Đại úy Đặng Ngọc Ngự thực hiện. Anh mở máy, từ tốn lăn ra đường băng, nhưng lên quá đường ngang số Hai mới dừng lại theo phương án dự kiến. Lệnh cất cánh ban ra, chiếc phi cơ hơi chúi đầu xuống như để lấy đà. Một luồng sáng trắng kèm theo tiếng nổ xé tai khi động cơ máy bay được bật lên chế độ tăng lực lớn nhất. Cùng lúc chiếc máy bay rung mình, bật

tung khỏi chỗ đỗ kèm theo hai tiếng nổ sát nhau gầm rú theo sau hai luồng sáng trắng phụt ra từ hai động cơ, phả thẳng xuống mặt đường băng. Không gian như bị nén lại đặc quánh, dồn dập thúc ép vào lồng ngực. Chiếc phi cơ như con mãnh thú bị xiềng xích nay hắt tung, đứt đứt tất cả, lồng lộn lao thẳng lên phía trước. Chỉ vài giây sau, ba luồng sáng phản lực như bốc thẳng chiếc Mig tung lên trời, in trên nền mây xám của một buổi chiều yên ả.

Không thể có từ nào hơn từ “Đẹp!”. Tôi theo dõi và thấy người phấn chấn lạ. Vừa lúc có lệnh cho tôi mở máy. Tôi thực hiện các thao tác chính xác rồi từ từ lăn ra đường băng. Chợt một ý nghĩ nghịch ngợm lóe lên trong đầu “Cái chỗ đài điều hành giữa đường băng kia giờ là chỗ ở của tụi C14 kỹ thuật hàng không, trong đó có tụi Phạm Ngọc Lễ, Cảnh, Trần Đình Chung, Lưu Quang Vũ. Rẹt qua đầu tụi này cái chơi!”.

Thế là tôi phăm phăm lao lên vạch xuất phát quy định. Lệnh cất cánh vang lên. Tôi bật tăng lực, ngay tiếp sau nhấn nút bật tên lửa “PUSK”. Chiếc phi cơ vọt lên, tôi chỉ kịp kéo giạt cần lái về phía sau và dùng bàn đạp để giữ hướng. Ba vệt sáng chói lòa tung chiếc Mig lên trời với chỉ hơn 300m chạy trên đường băng. Sau đó hơi chệnh choáng, lắc lư vì tốc độ còn quá nhỏ. Nhanh tay thu càng ở độ cao 12 -10m, tôi ghìim máy bay không cho tăng độ cao và từ từ cho máy bay nghiêng nhẹ bên trái. Chỉ huy bay thông báo “động cơ tên lửa đã tắt”. Chiếc phi cơ rà sát cánh xuống cạnh chiếc đài chỉ huy trung tâm, vượt ra khỏi đường lăn. Liếc thấy mấy tay thợ máy đang chơi bóng chuyền, chỉ trỏ. Tôi vẫn nhớ là phải vứt bỏ ngay cái vỏ tên lửa đã đốt hết nhiên liệu ra khu ruộng trồng khoai lang của đơn vị, liền thò tay nhấn nút. Chiếc máy bay được giải thoát khỏi lực cản nên hơi vòng lên. Tôi thực hiện tiếp nhiệm vụ rồi về hạ cánh.

Vào phòng họp và giao nhiệm vụ cho phi công, mọi người đã tề tựu đông đủ để rút kinh nghiệm. Chúng tôi được yêu cầu trình bày lại chuyến bay và nhận xét. Sau cùng, tôi được các thủ trưởng trung đoàn hỏi về khả năng bay của anh em phi công các lớp khác thế nào khi sử dụng tên lửa đẩy. Tôi trả lời, cứ cho anh em bay đều và chọn các phi công có kết quả cất hạ cánh ổn định thì sẽ bay được cả. Chỉ cần tập trung chú ý và tập luyện một chút là ổn.

Sang tuần, mấy anh em được tranh thủ về thăm gia đình ở quanh Hà Nội lên, rí tai nhau:

- Người Hà Nội đang xì xào đồn đại rằng Không quân ta có trang bị mới, loại máy bay gì mà cất cánh như tên lửa phóng lên trời. Phen này Không quân Mỹ liệu hồn!

Nghe mà nở từng khúc ruột!

Linebacker chiến tranh phá hoại lần thứ hai

Đáp trả lại đòn tổng tiến công chiến lược của ta ở miền Nam, chính quyền Mỹ đã tiến hành chiến dịch mang tên “Linebacker”, mở màn từ ngày 10.4 đến 16.4.1972. Khoảng 3 giờ sáng ngày 10.4, hơn 50 lần chiếc máy bay Mỹ trong đó có 12 chiếc B-52 đánh bom rải thảm khu vực vịnh Bến Thủy. Từ 2h30’ đến 3h00’ ngày 13.4.1972 có 70 lần chiếc trong đó có 6 chiếc B-52 đánh phá sân bay Thọ Xuân, khu vực cầu Hàm Rồng. Từ 3 giờ sáng đến chiều ngày 16.4.1972, hơn 270 lần chiếc máy bay trong đó có 9 chiếc B-52 đánh phá Hải Phòng.

Trung đoàn 921 trong đó có Đại đội 1 vẫn định hướng theo nhiệm vụ trên chiến trường khu 4 vào đến vùng Vĩnh Linh, Quảng Trị. Tôi và Võ Sỹ Giáp đã bay vào trực ở sân bay Anh Sơn gặp được mấy phi công của cả hai Trung đoàn 921 và 927, trong đó có anh Đặng Ngọc Ngự, Lương Thế Phúc và mấy người nữa lại được lệnh bay ra Nội Bài. Tại căn cứ Anh Sơn, chúng tôi biết hơi ít về các trận ném bom của Không quân Mỹ trong các ngày 10, 13.4 nên vẫn kéo nhau ra trực. Báo động, xuất kích mà thông tin về các đòn tiến công đường không và

các hoạt động quân sự khác trong thời gian này đến chúng tôi không đầy đủ và chậm trễ lắm.

Anh Sơn - một căn cứ không quân hình thành cuối năm 1969 đầu năm 1970 từ ý định của Bộ Tư lệnh Không quân và Quân chủng Phòng không - Không quân về xây dựng mạng lưới sân bay bí mật để ém quân, bất ngờ đánh địch. Sân bay được xây dựng trên nền tảng của con đường số 7, nối từ Nghệ An, Đô Lương đi Tương Dương, Mường Xén sang Lào (ở Noọng Hét đi bản Ban). Phía bắc sân bay cách 1-2km là con sông Lam kéo dài theo hướng đông, đông nam - tây, tây bắc giữa thung lũng dài của hai triền núi cao, rừng sâu của dãy Trường Sơn. Con đường số 7 bị đẩy ra sát bờ sông Lam uốn thành chữ U bao lấy sân bay. Phía nam sân bay là những rặng núi đá xen đất cao dần về hướng tây và hướng nam, và chỉ cách biên giới Việt Lào khoảng trên dưới 20km thẳng về hướng nam.

Hồi đó, sân bay được lát một lớp ghi lổ tròn của Liên Xô viện trợ với chiều dài khiêm tốn 1800m và rộng 32m. Cách vài trăm mét về phía đầu đông nam sân bay, có một dãy núi đá không liền thành dải, trong đó có một hòn núi cao gần 100m được công binh ta đục hang, cải tạo thành hầm chứa được 6 máy bay Mig-21. Cửa hầm hướng về phía sân bay và nối với đường cất hạ cánh bằng một con đường lăn đắp đất, chênh vênh cao so với ruộng của người dân và dẫn vào bãi trống phía trước cửa hầm. Tại đây chúng tôi có một lần trực chiến cho phi công và một lần trực cho các thành phần còn lại cùng với hai chiếc ụ đất làm chỗ躲, trực cho hai máy bay.

Dân cư hồi đó thưa thớt lắm. Đất rừng đồi núi cũng còn rất hoang vu, trống trải. Dân chủ yếu sống bên phía bờ sông. Trong khu vực núi, nơi chúng tôi có hầm máy bay, lần trực chiến và nhà ở thì chỉ có từng xóm bản nhỏ chơ vơ vài mươi

nóc nhà nằm ở phía sau cách về phía nam ngọn núi có hầm máy bay gần 1km. Hoang vu nhưng thanh bình, êm ả. Các loài thú lớn như voi, hổ, gấu vẫn còn lảng vảng gần đó. Anh Đinh Tôn vào trực ở đây vẫn có thú vui với cây súng săn. Nhưng anh kể lại khi đi dọc con đường 7 về phía Lào, cách sân bay 2-3km anh đã gặp liền mấy con gấu đang nằm phơi nắng trên đường. Từ xa nhìn thấy chúng đang hướng mũi đánh hơi khình khịt về phía mình đe dọa, anh phải vội quay lui, cong lưng đạp xe chạy biến. Không nhanh là không chạy kịp với tụi gấu này đâu. Hôm đấy gặp đàn gấu ngựa, to cao trông phát khiếp. - Đinh Tôn kể thế.

Tôi đã qua Anh Sơn trực vài lần, nhưng chỉ đi phục kích hạ cánh xuống, chờ, xuất kích và bay về luôn Thọ Xuân hay Nội Bài. Không hiểu sao đợt Không quân Mỹ mở lại chiến tranh ra miền Bắc ác liệt thế mà tôi lại nằm dí dỉ trong đó mấy ngày liền. Nhưng cũng nhờ đó mà tôi có thêm thời gian, điều kiện thám hiểm một vùng đất mới. Cảnh quan nơi này đẹp thật. Ấy là vào những buổi chiều với màn khói lảng bâng dọc triền sông Lam, quanh các xóm làng. Hàng cây hai bên sông gợi vẻ nên thơ, thanh bình và yên ả. Vào buổi sớm mai với đủ tiếng chim ríu rít từ sườn núi, bìa rừng hót về như bản nhạc rừng êm tai vui vẻ. Cả một vùng cây cối mềm mại, mượt mát màu xanh. Vào buổi trưa, những triền núi cao ngất hùng vĩ uốn lượn, đan xen tới tận chân trời, cái nắng chói chang đến lóa mắt chiếu rọi khắp nơi, tỏa hơi nóng rừng rực...

Dân ở đây thân thiện, hiền lành, nhiệt tình và rất yêu quý bộ đội. Với các phi công thì còn dành nhiều tình cảm hơn nữa, nhất là các thanh, thiếu niên. Yêu quý, ngưỡng mộ, quần quýt. Đã có vài phong thư được dúi vội vào tay các anh chàng lính bay từ các thiếu nữ thôn bản. Tiếc là tôi không xin được của ai đó những bức thư này.

Ngày 16.4.1972, tôi và Võ Sỹ Giáp còn ở lại trực với bốn chiếc máy bay, ém sẵn để trong hầm sẵn sàng cho cả nhiệm vụ cường kích, đánh ngày, đánh đêm. Chúng tôi trực trên loại Mig-21 F-96 với mỗi máy bay hai thùng dầu phụ ở cánh và hai tên lửa đối không tầm nhiệt K-13 (P-3C). Buổi sáng trời vẫn còn se se lạnh. Một lớp mây ti tầng Cs mỏng, dự kiến sẽ tan nhanh khi mặt trời lên. Sau đó, từ các vùng núi lại hình thành những đám mây giông chờ cơ hội để phát triển thành những đám mây cao ngất. Chúng tôi được thông báo có khả năng hôm nay địch sẽ đánh lớn ra miền Bắc, nhiều khả năng sử dụng cả B-52. Nhiệm vụ của chúng tôi là chặn đánh từ vòng ngoài (bản Ban, Noọng Hết đến Sầm Nưa và ngược lại). Ưu tiên đánh mục tiêu B-52 khi bay vào và rời khỏi Hà Nội về Thái Lan. Hiệp đồng chiến đấu xong, tôi hỏi Giáp:

- Cứ cơ động, chạy liên miên từ Nội Bài, Thọ Xuân, Anh Sơn. Lâu lâu không được về gặp em gái 108 nhỉ? Tình hình đến đâu rồi?

- Hồi đầu năm định xin về tranh thủ mấy ngày đưa “T” về quê ra mắt - Giáp hơi băn khoăn trả lời - nhưng sau vụ anh Khánh, rồi đến Long hy sinh, lại đến bay cường kích rồi diễn tập với các nơi, liên tục lên cấp sẵn sàng chiến đấu, rồi các trận đánh... nên dự định vẫn chưa làm được. E921 nhiều nhiệm vụ hơn E923. Tôi định sau đợt cơ động này xin về mấy ngày đây!

Tôi nắm tay Giáp thông cảm. Giờ ngồi viết lại thấy những cặp đôi yêu nhau thời đó thật thương. Khi tôi được lên làm cán bộ chỉ huy Phi đội, biết mấy anh chàng cấp dưới của mình thường tìm cách trốn về Hà Nội thăm người yêu hay hẹn hò gặp nhau ở quảng trường giữa Hà Nội và Đa Phúc cũng đành im, giả vờ như không biết. Tôi nói với Giáp mà như nói với mình:

- Ủ, sau đợt này về thăm bà già luôn thể. Chắc mẹ và mấy đứa em cũng mong. Nhưng tình hình căng thẳng thế này chắc phải lâu lâu nữa đây ông ạ!

Không ngờ, đây là cuộc nói chuyện cuối cùng của tôi và Giáp về đề tài này. Anh chẳng còn cơ hội nào để dẫn người yêu về ra mắt ở quê nữa. Trận chiến đã lan rộng ra miền Bắc. Nixon đã trở mặt, mở lại cuộc chiến tranh phá hoại tàn độc hơn ra miền Bắc với chiến dịch mang tên gọi Linebacker. Để bạn đọc có đầy đủ thông tin về ngày này, tôi xin được tổng hợp hoạt động của Không quân ta trong đó có biên đội của tôi với Võ Sỹ Giáp.

Lực lượng trực ngày 16.4.1972 của Không quân ta có 36 chiếc. Sân bay Vinh Phúc (Nội Bài) 10 chiếc Mig-21, Kép 8 chiếc, Kiến An 4 chiếc Mig-17, Yên Bái 8 chiếc Mig-19, Thọ Xuân 4 chiếc, Anh Sơn 2 chiếc Mig-21. Nhưng sân bay Thọ Xuân tối hôm trước bị bom B-52, chỉ trực sẵn sàng mà chưa thể xuất kích. Mỹ có khả năng dùng B-52 đánh Hà Nội nên lực lượng Không quân ta triển khai phương án đánh B-52 trên tất cả các sân bay.

Lúc 9h07', biên đội Nguyễn Hồng Mỹ - Lê Khương xuất kích từ sân bay Nội Bài. Máy bay F-96 với 3 thùng dầu phụ 490 lít cho mỗi máy bay cùng hai quả tên lửa K-13. Biên đội được sở chỉ huy dẫn ra Thanh Sơn rồi Hòa Bình. Ban đầu định dẫn đánh cường kích F-4 nhưng sau radar phát hiện B-52 bay ở phía trên nên đổi lại dẫn đánh vào tín hiệu B-52. Sở chỉ huy lệnh cho biên đội tăng lực lấy thêm độ cao, nhưng phi công lại phát hiện F-4 bám đuôi nên tiến hành phản kích. Biên đội Mỹ - Khương quần nhau với 12 chiếc F-4 một hồi, sau đó lần lượt bị F-4 bắn hạ. Lê Khương chỉ kịp chuyển công tắc để bắn một loạt súng RW- 23. Cả hai phi công nhảy dù ở khu vực Hòa Bình và Yên Bái.

Vào 9h21', biên đội Nguyễn Văn Lung - Vũ Văn Hợp xuất kích từ Nội Bài và được dẫn ra Hòa Bình, Suối Rút. Biên đội Lương Thế Phúc - Nguyễn Văn Ngải xuất kích trên F-96 với

thùng dầu 800 lít và bốn tên lửa được dẫn từ Nội Bài ra Thanh Sơn, Vạn Yên. Cả hai biên đội này ra khu vực đó để chờ dẫn vào đánh B-52, nhưng không dẫn ra được, sau về Vĩnh Phúc hạ cánh. Lúc 9h30', biên đội Mig-17 Nguyễn Văn Thọ - Huỳnh Hiền - Âu Văn Hùng - Tạ Đông Trung xuất kích và sau đó lúc 10h03' biên đội hai chiếc Hoàng Văn Cống - Đinh Văn Bồng xuất kích trực tại đỉnh để bảo vệ sân bay Kép. Lúc 9h50' từ Kiến An, biên đội Mig-17 Trần Cao Thăng - Hoàng Thế Thắng - Nguyễn Văn Ngợi - Nguyễn Văn Sinh xuất kích trực tại đỉnh sẵn sàng bảo vệ sân bay. Sau về Kép hạ cánh. Toàn bộ lực lượng Mig-17 không gặp địch. Tại sân bay Yên Bái, lúc 9h21', biên đội Mig-19 của Hoàng Cao Bổng - Sơn B; sau đó lúc 9h47', biên đội của Phạm Ngọc Tân - Sơn C - Lê Văn Tường - Phùng Văn Quảng xuất kích trực tại đỉnh để bảo vệ sân bay đều không gặp địch.

Vào lúc 9h55', biên đội chúng tôi được lệnh báo động và sau đó được lệnh xuất kích. Mở máy và lăn ra trên con đường như con trạch, chênh vênh cao vút so với mặt ruộng mà chỉ có chiều rộng mặt đường khoảng hơn chục mét, chúng tôi ào ra đường băng, bật tăng lực cất cánh luôn về hướng tây bắc. Lúc đó là 10h56'. Trời gần trưa, nắng nóng. Mây không nhiều nhưng có một lớp mù khô lên tới 1.500 - 2.000m. Vượt qua lớp mù, trời lại trong xanh với tầm nhìn tưởng như vô tận. Nhưng nhìn xuống thì mặt đất hiện ra lơ mờ. Chúng tôi bay qua Con Cuông, Tương Dương, Mường Xén theo chỉ dẫn của sở chỉ huy. Giọng anh Phạm Ngọc Lan vang lên rất rõ: “Địch đã vào đánh Hà Nội! Chúng tôi sẽ dẫn biên đội đánh B-52 đang bay về Thái Lan!”

Lời khẳng định làm chúng tôi nóng ran hết người. Tôi đoán sẽ gặp được rất nhiều chủng loại máy bay Mỹ đang trên đường về các căn cứ ở Thái Lan. Hy vọng sẽ chớp được thời cơ đánh địch ngon lành. Nhưng rồi thông báo tình hình địch thưa dần.

Chúng tôi qua Tương Dương được một đoạn thì sở chỉ huy đưa lên độ cao 6km và dẫn về hướng 330°. Một lúc sau thì bắt đầu dẫn vào đội hình địch với những thông báo cự ly, hướng bay, độ cao mục tiêu rất đông đặc. Tôi nhắc Võ Sỹ Giáp:

- Tăng cường cảnh giới. Giữ đội chắc vào nhé!
- Đội hình tốt. - Giáp đáp đông đặc. - Tôi bên phải.
- Đề nghị tiếp tục thông báo địch. - Tôi yên tâm nói với sở chỉ huy.

Im lặng. Người tôi bắt đầu căng lên khi có tiếng “bíp, bíp” và đèn đỏ sáng nhấp nháy thông báo máy bay đang nằm trong tầm chiếu xạ của radar địch. Hồi đó Mig-21 F96 chỉ có thông báo được đến mức độ như vậy, không phân biệt được radar của máy bay, radar mặt đất. Mức độ chiếu xạ đó của radar là ở chế độ “sục sạo” hay “bám sát” để phóng tên lửa. Tôi lật đi lật lại máy bay quan sát phía sau và hai bên sườn, đồng thời cảnh báo cho số Hai:

- Chú ý cảnh giới. Có chiếu xạ radar vào máy bay ta đấy!
- Nghe rõ!

Ngay lúc đó, sở chỉ huy lại bắt đầu thông báo mục tiêu hai chiếc bên trái 15km 30°, độ cao 7km, rồi 10km, 40°. Tôi hô Giáp:

- Bật tăng lực. Lên độ cao 8km!

Tôi căng mắt quan sát, tìm địch trong cái khói mù ở khu vực lục địa núi cao của miền đông bắc Lào. Bỗng tôi phát hiện hai chấm trắng ở bên trái phía trước chỉ cách 10 - 12km liền báo sở chỉ huy:

- Phát hiện hai chiếc cự ly 12km phía trước, xin vào công kích! Số Hai, bật tăng lực theo tôi!

Tôi không dám cho Giáp kéo dài cự ly để lần lượt công

kích vì chưa định dạng được loại máy bay gì của địch. Hai chiếc phi cơ tăng tốc lao đi vun vút về phía trước. Tôi đặt mục tiêu vào kính ngắm quang học và yên tâm chờ đợi rút ngắn cự ly với máy bay địch để công kích. Nhìn hướng bay thì đang bay về hướng 200° , vị trí bay là tây bắc Noọng Hét, khoảng 40-50km. Máy bay tôi tăng tốc độ lên đến 1,2 rồi 1,3M. Tốc độ theo đồng hồ chỉ đã lên 1.400 - 1.500km/h, độ cao 7,5km. Sở chỉ huy nhắc:

- Công kích xong thoát ly hướng 90° .

- Nghe rõ - 90° !

Nhìn ra hai chấm trắng tròn như quả bóng dẹt, có vẻ to hơn lúc mới phát hiện nhưng không thể rút ngắn thêm cự ly. Tôi lẩm nhẩm nghĩ trong đầu, chẳng lẽ đây là bóng thám không của Mỹ? Nhưng nếu là bóng bay, nghĩa là chỉ có thể bay lên xuống thẳng đứng và hầu như không có tốc độ bay ngang nếu không có gió đẩy thì sẽ có tốc độ tiếp cận rất lớn rồi chứ. Đầu óc tôi càng căng hơn khi thỉnh thoảng lại có những tiếng bíp bíp, tí tí của chiếc máy báo chiều xạ radar. Lúc từ phía trước, lúc phía sau, lúc bên phải, lúc bên trái. Tôi lao theo hai chấm trắng cứ lơ lửng phía trước với tốc độ đã lên đến 1.500 - 1.600m thì giật mình tỉnh ngộ! Có cái gì đó không phải ở đây rồi! Vậy thì đây chỉ có thể là đĩa bay? Vật thể bay lạ của người ngoài hành tinh? Tôi vội liên lạc với sở chỉ huy và báo cáo, mắt không rời hai chấm trắng vẫn lơ lửng phía trước:

- Tôi không thể tiếp cận mục tiêu nữa. Xin đình chỉ công tác! Sở Hai, tắt tăng lực, thoát ly theo tôi!

Có lẽ đã ở quá xa với đài chỉ huy nên tôi chỉ nghe tiếng loạt xoạt, bập bồm, câu được câu chăng. Tuy không rõ lệnh từ sở chỉ huy nhưng tôi biết rằng mình được quyền quyết định đánh hay không để thoát ly khỏi khu vực rất mờ mờ về địch. Rất không rõ ràng về cái mục tiêu màu trắng cứ lơ lửng ở cự ly

7-10km mà không thể nào vào gần hơn sau một quãng đường dài truy đuổi. Tôi vòng máy bay về hướng 90°, cố liên lạc thêm với sở chỉ huy. Bay thêm một lúc thì nghe rõ hơn giọng chỉ huy của anh Phạm Ngọc Lan từ sở chỉ huy tiền phương binh chủng ở khu vực Vinh, Đại Huệ:

- Thoát ly về hướng 90°, về Anh Sơn hạ cánh!

Sau rất nhiều năm, bí ẩn về hai chiếc mục tiêu này không thể có lời giải đáp. Tôi tự cho rằng chắc đó là UFO!



Chúng tôi hạ cánh xuống Anh Sơn trong không khí khẩn trương của cuộc chiến. Tự tin trên đường xuống hạ cánh, tôi bật dù trước khi tiếp đất một cách thành thực, yên trí kéo dựng đầu chiếc Mig-21 lên ngay sau khi tiếp đất trên nền ghi lỗ Liên Xô mới lấp ráp. Tôi đã quên một điều quan trọng: tối hôm trước có mưa! Nền đường lát ghi vẫn còn chỗ trũng vì đầm, nén chưa đều sau khi bom Mỹ đánh nên nước vẫn có chỗ lấp xấp, cộng thêm gió cạnh, tuy không lớn nhưng đủ để từ từ đẩy chiếc máy bay chệch dần khỏi tâm đường băng, trong khi tôi vẫn giữ đầu máy bay “ngênh ngang, cao ngạo” chạy xả đà mà không phát hiện ra ngay được sự sai lệch từ từ êm ả này. Khi máy bay hết tốc độ, dần hạ đầu mũi xuống, tôi mới thấy được sự nguy hiểm khi xu thế chệch dần khỏi tâm đường băng đang tăng dần. Tôi vội đẩy nhanh cần lái về hết phía trước, nghiêng rằng bóp phanh, đạp chân phải để giữ và xoay máy bay vào tâm nhưng không được. Nước lấp xấp không cho lốp máy bay bám được vào những tấm ghi. Dù đầu máy bay có xoay ngang sang phải được một tý nhưng cái dù căng phồng vẫn kéo máy bay sang trái. Lúc này tốc độ đã giảm chỉ còn vài chục km/h rồi vài km/h và máy bay chạy trên đường băng “ngang như cua bò” đầu ghéch sang phải, dít sang trái nhưng hướng chuyển động lại xiên xiên và cứ thế từ từ ra mép trái đường băng.

Chỉ còn 5-7km/h mà chịu không thể điều khiển cho chiếc phi cơ lúc này chạy ở trong đường lát ghi nữa. Bên ngoài đường lát ghi thì lầy lội như ruộng và phía trước còn vài chục mét nữa là hố bom mới san, chưa kịp đầm nén cho bằng phẳng, giờ chỉ còn là vũng nước như cái ao nhỏ. Hết cách! Toát mồ hôi hột, không cần thận lao vào đấy là máy bay chống ngược lên ngay! Tôi buộc phải thò tay tắt máy. Tiếng động cơ phụt tắt, chiếc máy bay như khựng lại, nhưng quán tính vẫn đẩy nó từ từ, lừ lừ tiến về cái hố bom chết tiệt. Đành chịu thua số phận. Im lặng chờ đợi trong sự yên ắng căng thẳng đến khôn cùng. Tốc độ giảm chỉ còn 1-2km/h và dù giảm tốc không còn tác dụng, tôi nhấn nút vút dù. Cuối cùng nó cũng chạy hết đà, phải dừng lại với chiếc bánh trước lún tới một nửa ngang sát mép hố bom. Hai bánh sau đứng chơi vơi trên mép hố. Thế là chiếc phi cơ yêu quý, sạch sẽ, đẹp đẽ mới ra lò từ từ chúc đầu xuống cái hố bom trong sự bất lực của tôi.

Tôi mở nắp buồng lái, nhảy đại xuống đường đất lép nhép nước thì thấy chiếc máy bay của Võ Sỹ Giáp vừa hạ cánh, chạy vút qua. Biết là đội trưởng đã gặp tình huống bất trắc nên Giáp chăm chú vào động tác hạ cánh và chạy giảm đà. Anh vòng quay lại để chạy vào bãi đỗ trước cửa hầm. Tôi giơ tay làm hiệu cho anh chạy ngay để giải phóng đường băng cho xe cấp cứu vào kéo máy bay tôi ra khỏi hố bom. Cái hố bom chỉ cách mép đường băng hơn chục mét đã báo hại tôi trong ngày mở màn chiến tranh.

Chỉ vài phút sau, chiếc xe “cứu - kéo” đã ra đến nơi và cũng chỉ mất 15-20 phút để lôi chiếc máy bay ra khỏi “vũng bùn”. Tôi trèo lên ngồi trên thùng xe lòng buồn rười rượi. Nó (Mỹ) đánh lớn miền Bắc rồi mà mình xuất kích chả kiếm được thắng nào, lại còn bị thế này! Khi chiếc xe kéo máy bay rẽ phải để đi vào con đường lẩn từ cửa hầm chứa thì tôi càng thêm bức bối nữa. Chiếc máy bay của Giáp nằm chéo bên cạnh con đường,

dầu thì cắm xuống phía dưới ruộng, còn đuôi thì chống ngược lên. Tôi chỉ còn biết than trời cho số phận của hai thằng tôi sao mà đen đủi. Mỗi lần về chạy thẳng băng trên con đường đất không đến nỗi quá chật hẹp⁽³⁹⁾ mà sơ sển thế nào để đến nỗi cả hai thằng đều bị cái hậu quả gần giống nhau đến thế này!?...

Về đến chỗ trực đã thấy Giáp đứng đón sẵn, mặt ỉu xiu nhìn tôi vẻ hối lỗi. Bực lắm, nhưng còn biết nói gì. Mình cũng bị, tuy có thể bao biện ở cái điều kiện hạ cánh nó khác lẫn về, nhưng mình là đội trưởng, là chỉ huy còn bị thế thì nói được gì nữa. Xem ra, cái tư thế nằm của chiếc máy bay số Hai lại khó cứu kéo hơn, vì nó nằm chênh vênh, sẵn sàng lao hẳn xuống ruộng. Mấy tay thợ ô tô, thợ máy bay bàn bạc một hồi, phải huy động thêm mấy ô tô ra để chằng dây, chằng cáp giữ chặt rồi mới từ từ kéo, nhích từng phân để đưa dần máy bay lên đường lăn và lấy lại thăng bằng. Mất cả tiếng đồng hồ mới cứu được cái máy bay số Hai, rồi kéo về hầm. Khi máy bay đã được kiểm tra, rửa ráy sạch sẽ xong thì đội thợ máy báo cáo cả hai máy bay đều không việc gì, có thể vào trực ngay. Tôi thở phào, vào lán trực cầm máy báo cáo tình hình. Tôi nhận được lệnh chuẩn bị sẵn sàng để xuất kích tiếp và đánh xong sẽ ra Bắc hạ cánh.

Lúc chúng tôi đang trên đường dẫn ra gặp địch thì 11h09' biên đội Nguyễn Ngọc Hưng - Dương Đình Nghi Trung đoàn 921 được lệnh xuất kích từ sân bay Đa Phúc ra Mộc Châu và dẫn ra chặn đánh hai tốp máy bay địch ở độ cao 5-6km. Mới gặp nhau chưa được bao lâu thì Dương Đình Nghi bị địch bắn rơi phải nhảy dù tại chợ Bờ, Hòa Bình. Đến cuối ngày, vào lúc 15h05', biên đội Mig-17 của Trung đoàn 923 Nguyễn Văn Thọ - Từ Để - Âu Văn Hùng - Tạ Đông Trung xuất kích để bảo vệ

39. Quả thật cũng hơi ghê ghê vì mặt đường cao chon von, còn ngồi trên buồng lái nhìn xuống thì mặt đường bé tý, chênh vênh!

sân bay Kép. Đề phòng hai tốp F-4 vào đánh sân bay Kiến An, ta chủ động cho Kép xuất kích để ngăn ngừa.

Sau đó, Bộ Tư lệnh thấy cần tập trung lực lượng không quân ra khu vực miền Bắc để bảo vệ Hà Nội nên đã yêu cầu Trung đoàn 921, từ các sân bay Thọ Xuân, Vinh, Anh Sơn quay trở lại Nội Bài. Thế là trung đoàn vừa triển khai lực lượng, dàn trận ở khu 4 được hơn một tháng đã lại lục tục kéo nhau chuyển quân ra Bắc. Khoảng 15h30', biên đội Thái - Giáp từ Anh Sơn được lệnh xuất kích, sau đó được dẫn thẳng ra Thọ Xuân, rồi từ Thọ Xuân qua Phủ Lý. Sở chỉ huy thông báo địch vào đánh Kiến An, nhưng không thấy dẫn chúng tôi ra hướng đông để tiếp địch. Hình như có sự chần chừ, do dự về việc cho chúng tôi rút về sân bay nào hạ cánh. Chúng tôi được dẫn về phía đông bắc và những thông báo địch cũng rất chung chung ở hướng Hải Phòng. Khi bay từ Phủ Lý qua Kẻ Sặt ở độ cao 4.500m, tôi cảnh giác nhắc Giáp:

- Chú ý quan sát về hướng đông!

Chỉ vài chục giây sau, Giáp thông báo:

- Có hai vệt khói trắng từ phía Hải Phòng bắn lên đây, anh thấy chưa?

Tôi hướng mắt quan sát về phía tay phải, đã thấy hai vệt khói như từ phía chân trời vọt lên cao về hướng chúng tôi. Tôi giật mình, chả lẽ lại là Talos? Sao mà nó bắn được xa thế? Tôi vội ra lệnh:

- Theo tôi giảm độ cao gấp. Có thể Talos bắn vào đây!

Tôi vừa vòng nhẹ về bên phải để dễ giảm góc cho máy bay vào bổ nhào gấp, vừa báo cáo:

- Phát hiện hai luồng khói, nghi Talos bắn từ biển, chúng tôi giảm độ cao gấp! Dầu còn 1200, xin sân bay hạ cánh!

- Biên đội về Kép hạ cánh!

Chúng tôi giảm nhanh độ cao, một mặt dè chừng thằng Talos, một mặt lấy hướng bay về Kép. Hạ cánh xong, chúng tôi được hướng dẫn lặn về mấy chiếc hầm bí mật dành cho máy bay ở sát dòng sông Máng, được đào sâu vào lòng những quả đồi cao. Chúng tôi bị giam chân cả tuần ở đây. Trục tại hầm, ăn ngủ luôn tại một chiếc lán gần đó! Vì chỉ có mỗi bộ quần áo bay với một chiếc khăn mặt, một quần đùi, một bàn chải... nên chúng tôi thường thường hai ngày giặt quần áo bay một lần. Hàng ngày tắm trên dòng sông Máng, nước lờ lờ như nước luyệt trai, hén, ốc...

Sau này tìm hiểu, tổng kết lại thì thấy ngày 16.4 là một ngày rất ác liệt cho các lực lượng phòng không không quân nói chung và không quân nói riêng. Có vẻ như tuần đầu tiên của chiến dịch Linebacker của Không quân Mỹ đã thành công, gây ra cho quân chủng và cư dân tổn thất lớn. Hôm đó Không quân ta đã xuất kích hơn ba mươi lần, nhưng chỉ có hai lần gặp địch và bị rơi luôn ba máy bay. Ba phi công phải nhảy dù. Thật đáng tiếc là các trung đoàn đều không đưa vào sổ sách tổng kết, báo cáo trận đánh những trận đánh thua này. Đặc biệt ngày hôm đó lực lượng phòng không hầu như không bắn rơi được chiếc B-52 nào của địch. Ở Hải Phòng, tuy mới tổ chức diễn tập cấp trung đoàn và chuẩn bị diễn tập cấp sư đoàn, nhưng gần trăm quả đạn tên lửa không hạ được chiếc nào. Đây vẫn là câu hỏi cũng là nỗi đau cho đến tận ngày nay của anh em tên lửa.

Theo tôi, có lẽ do chỉ đạo và bố trí binh lực cũng như hỏa lực không đúng. Lực lượng phòng không và không quân đã tập trung lực lượng chiến đấu tinh nhuệ cũng như đội ngũ chỉ huy, lãnh đạo của quân chủng, binh chủng để chỉ đạo tác chiến ở miền Trung mà lỏng lẻo hơn ở miền Bắc. Nhất là sau này nghĩ

lại việc chúng tôi, Trung đoàn 921 “được” đưa hết vào miền Trung đến khi Không quân Mỹ đánh lớn trở lại thì cả trung đoàn lại “được” triệu ra Bắc sau khi vừa chia tách làm hai đơn vị. Vì thế khi chuyển ra thì chúng tôi có cảm giác như kẻ “ăn nhờ, ở đậu” trong cả tháng đầu. Thực tế là tôi và Võ Sỹ Giáp “chạy ra” Kép gần như bị “quên lãng”. Không báo động, không xuất kích đến gần một tuần liền. Còn nhiều sự kiện nữa có thể chứng minh điều này. Nhưng sợ rằng đánh giá đó của mình bị phiến diện, tôi phải tìm lại các tài liệu tổng kết của Quân chủng Phòng không - Không quân sau khi chiến tranh kết thúc. Thấy có sự trùng hợp. Tôi sẽ biên lại sau.

Đến ngày 20.4.1972, tôi và Võ Sỹ Giáp mới bay trở lại Nội Bài. Các phi công chúng tôi lại được đưa về ở trong mấy căn hầm xung quanh sân bay. Đầu tiên là ở mấy căn hầm pháo ngay cuối con đường lăn dẫn từ sân bay về hệ thống hầm ụ⁽⁴⁰⁾. Mấy căn hầm mà phi công E921 đến ở to rộng, có phần lộ liễu trông trái, nhìn thẳng ra sân bay và Hà Nội. Chúng tôi chưa kịp tìm hiểu gì về căn hầm vì suốt ngày đi trực, xong tối về lăn ra ngủ thì được lệnh chuyển sang mấy căn hầm khác trên quả đồi thấp ngay cạnh tượng đài Không quân bây giờ⁽⁴¹⁾. Rồi đến lần thứ ba thì về lại căn hầm sơ tán từ năm 1968 - 1969. Cho tới tháng 8.1972 thì Quân chủng mới quyết định sân bay Gia Lâm là căn cứ đóng quân của Trung đoàn 921. Còn Trung đoàn 927 được sử dụng toàn bộ hệ thống căn cứ, bảo đảm mọi mặt của Trung đoàn 921 trước đây ở Nội Bài.

Xem lại tổng hợp hoạt động của Không quân ta cho tới khi chúng tôi quay lại Nội Bài thì thấy rằng có thể Không quân Mỹ

40. Ngày nay, khu vực hầm pháo đã được bán hết đất rừng. Nhiều đại gia đã mua đất ở khu vực này, mà nổi tiếng nhất là Việt Phú Thành Chương, nằm sát con đường vào chiếc hầm có thể cất giấu cả trung đoàn không quân, 36 máy bay.

41. Ở sát ban chỉ huy Sư đoàn 371.

dùng không kích để nghe ngóng hoặc tổ chức lại tác chiến nên vẫn đánh ít. Hoặc cũng có thể Không quân ta hình như có vẻ choáng với màn mở đầu chiến dịch Linebacker nên xuất kích khá nhỏ giọt.

Vào buổi tối ngày 20.4.1972, chúng tôi tham dự buổi rút kinh nghiệm chiến đấu của trung đoàn về trận đánh của biên đội Nguyễn Hồng Mỹ - Lê Khương, trong đó cả hai phi công của Đại đội 1 Trung đoàn 921 bị bắn rơi. Nhìn lại trang viết, vẽ đề ngày 20.4 của bốn năm năm trước với ba dòng gạch đầu dòng, hai dòng hoa thị và những nét vẽ xanh cho địch, đồ cho ta thể hiện trận đánh lại thấy buồn vì không tìm thấy báo cáo trận đánh của trung đoàn và tổng hợp của binh chủng. Có lẽ khi đó không ai muốn nhìn nhận trận thua đau như vậy trong ngày mở màn chính thức đánh ra miền Bắc của Không quân Mỹ vào hai địa điểm nhạy cảm nhất của Việt Nam là Hải Phòng (với B-52 và cả máy bay cường kích của hải quân) và Hà Nội (đánh Đức Giang bằng máy bay cường kích).

Ngày hôm sau các biên đội Mig-21 của 921, 927 và Mig-19 của 925 đều được lệnh xuất kích nhưng đều không gặp địch do sở chỉ huy không nắm bắt được ý đồ tác chiến không quân của chúng. Đến ngày 22.4.1972, trung đoàn tổ chức quán triệt và phổ biến lại các phương án tác chiến đánh B-52 bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng, Thanh Hóa. Mọi nỗ lực của chỉ huy và phi công chúng tôi hầu như tập trung thảo luận cách đánh B-52.

Sáng sớm ngày 24.4.1972, chúng tôi ra trực. Vừa đến sân bay thì có lệnh báo động và xuất kích cho Trần Thông Hào, phi công đánh đêm của Đại đội 5 Trung đoàn 921. Thời tiết xấu không thể tưởng tượng được. Mây giông, sấm sét nổi lên bốn phía. Nhìn thời tiết khí tượng này, chúng tôi đều lắc đầu trầm ngâm. Chắc B-52 vào! Mà kiểu này đi là khó có đường quay về. Chúng tôi vẫn còn nhớ những chuyến bay cảm tử gần đây khi

được tung lên đánh B-52 của phi công, Phi đội trưởng Hoàng Biểu và Vũ Đình Rạng. Khi đuổi được B-52 ra thì không còn có thể hạ cánh được vì thời tiết quá xấu. Chúng tôi nhìn chiếc Mig lồm lủi lăn ra đường băng trong mưa nhẹ với sấm, chớp sáng lóe giăng khắp đất trời, thấy đều lặng yên như mặc niệm sớm với chiến binh phi công cảm tử. Lặng yên nhìn chiếc Mig bật tăng lực sáng chói từ buồng đốt phía sau, nhả vệt sao băng lao vút vào màn đêm đen thẫm, vô định. Không nói được và cũng không cần nói. Vì ai cũng hiểu giây phút trọng đại dần thân của người lính bay mà phần đông chúng tôi đã được trải qua. Không thấy Trần Thông Hào về hạ cánh cho tới khi chúng tôi vào thay trực hoàn toàn cho kíp trực đêm. Sau đó được thông báo Hào xuất kích đón B-52 vào đánh Hải Phòng. Nhưng B-52 không vào. Khi dẫn về thì may còn sân bay Kép đủ điều kiện tối thiểu cho Trần Thông Hào xuyên mây hạ cánh. Hút chết!

Phải mất nhiều công sức truy tìm lại những tài liệu, tư liệu, ghi chép của các cơ quan binh chủng trung đoàn về những ngày này nhưng không thấy có dòng nào. Tôi phải lục tìm từ những ghi chép cá nhân của các sỹ quan tác chiến ở sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân với danh nghĩa là sổ nháp công văn số 508T⁽⁴²⁾. Trong đó có đoạn lược ghi lại kết quả đánh giá, rút kinh nghiệm đợt hoạt động mười ngày từ 10.4 đến 24.4.1972 của sở chỉ huy quân chủng. Hệ thống tổ chức chỉ huy của quân chủng đã thăng thấn chỉ ra những mạnh, yếu, thiếu sót, khuyết điểm trong cuộc đọ sức mở màn chiến tranh phá hoại bằng không quân ra miền Bắc lần thứ hai của Mỹ. Đặc biệt có nhắc tới đội ngũ phi công chiến đấu là hăng hái, có chí khí chiến đấu tốt nhưng giữ đội kém, do số Một không chiều cổ số Hai! Khả năng sục sạo, cảnh giới, quan sát kém, không phát hiện được địch từ xa! Đánh mà không thể

42. Nhưng được chuyển sang thành sổ đăng ký chiến đấu của không quân. Được phát từ tháng 6.1967 cho cá nhân.

hiện rõ chiến thuật, động tác công kích không quyết đoán, còn cầu toàn trong điều kiện địch đông hơn ta.

Về tổ chức chỉ huy:

- Nắm bắt địch khi có nhiều rất khó khăn nên phán đoán địch không chắc.

- Radar tình báo nhiều lần hoang báo về B-52, dẫn đến không phân biệt được đâu là cường kích, đâu là tiêm kích. Vì vậy chọn tốp đánh không chính xác, không quản được hết địch trong khu vực không chiến.

- Công tác tổ chức chỉ huy đánh lớn, đánh địch trong nhiều, dẫn đường trong nhiều rất khó khăn.

- Sở chỉ huy không quân mở radar dẫn đường chậm, chỉ thị mục tiêu quá nhiều, dẫn không có trọng điểm.

- Các trung đoàn tổ chức xuất kích chậm, không liên tục và không theo phương án, dẫn tới các tốp xuất kích không hỗ trợ được cho nhau khi gặp địch.

- Việc phân công trách nhiệm giữa sở chỉ huy binh chủng không quân với các sở chỉ huy trung đoàn Không quân chưa rõ ràng, đôi lúc còn bao biện.

- Dẫn đánh B-52 chưa thể hiện được cách dẫn đánh hợp lý. Đưa biên đội Mỹ - Khương vào khu vực tiêm kích địch hoạt động ở thế bất lợi, cũng như tốp Hưng - Nghi vào khu chiến hờ hênh để địch bám theo và bắn từ dưới lên. (Ta bị rơi 4 Mig-21 2F96, 2F94, phi công thoát hiểm an toàn)

- Cần nghiên cứu kỹ phương án đánh B-52 khi có lượng lớn tiêm kích yểm hộ từ các khu vực, hay trực tiếp trong đội hình từ các hướng, đặc biệt trong nhiều tích cực và tiêu cực dày đặc, có sự hiệp đồng nhuần nhuyễn với tên lửa phòng không...

Ngày 26.4.1972, biên đội Mig-21 Đặng Ngọc Ngự - Lê Văn Hoàn, biên đội Mig-19 Nguyễn Ngọc Tiếp - Nguyễn Đức Tiêm - Nguyễn Văn Cương - Nguyễn Hồng Sơn xuất kích nhưng địch không vào. Tối 26.4.1972, biên đội Mig-21 Hoàng Biểu - Bùi Doãn Độ xuất kích nhưng không thấy B-52. Ngày 27.4.1972, biên đội Mig-21 Nguyễn Văn Nghĩa - Ngô Duy Thư, sau đó là các biên đội Phạm Phú Thái - Võ Sĩ Giáp; Nguyễn Tiến Sâm - Dương Bá Kháng xuất kích theo lệnh cũng không kịp thời cơ chặn đánh tốp F-4 vào đánh sân bay Thọ Xuân. Buổi trưa các biên đội Mig-21 Hoàng Quốc Dũng - Cao Sơn Khảo, biên đội Mig-17 Lê Hải - Lưu Kim Ngọc - Trần Cao Thăng - Trương Công Thành. Tiếp theo biên đội Mig-21 Nguyễn Văn Nghĩa - Ngô Duy Thư; Nguyễn Tiến Sâm - Dương Bá Khoáng cùng biên đội bốn chiếc Mig-17 Hải - Ngọc - Thăng - Thành và biên đội hai chiếc Mig-21 Thái - Giáp; biên đội bốn chiếc Mig-17 Thọ - Hiên - Hạng - Trung liên tiếp xuất kích nhưng đều muộn, chậm, mất thời cơ đánh. Hôm đó mấy biên đội chúng tôi đều xuất kích ít nhất hai lần và đều không đánh được vì thông tin về tình hình địch không chắc chắn, không rõ ràng.

Cuối cùng đã có một trận đánh hay, nhanh, gọn và quyết liệt diễn ra giữa biên đội Hoàng Quốc Dũng - Cao Sơn Khảo với tốp F-4 vào đánh ở khu vực Thọ Xuân, Hàm Rồng, Thanh Hóa. Tối hôm đó về rút kinh nghiệm chiến đấu thì diễn biến trận đánh như sau:

Trực chỉ huy Bộ Tư lệnh Không quân là đồng chí Nguyễn Đình Đán. Trực chỉ huy Trung đoàn 927 là đồng chí Trung đoàn phó Nguyễn Văn Nhiên. Kíp trưởng Sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Không quân là Đính. Kíp trưởng sở chỉ huy trung đoàn là Phụng. Dẫn đường sở chỉ huy trung đoàn là Được và Bình. Dẫn đường hiện hình là Trinh. Dũng - Khảo trực loại Mig-21 F-94 trên các máy bay số 52 và 26 với một thùng dầu phụ 490 lít và hai tên lửa tầm nhiệt P3C (K-13).

Đây là giai đoạn mới chia tách trung đoàn nên hai Trung đoàn 921 và 927 dùng chung một sở chỉ huy và các bộ phận bảo đảm của ngành hậu cần, thông tin, radar dẫn đường... Sau đó, được Bộ Tư lệnh Không quân phân chia ra cho mỗi trung đoàn được trực chỉ huy chính tại sở chỉ huy trong một vài ngày và sẽ chỉ huy chung lực lượng của cả hai trung đoàn. Lần này Dũng - Khảo biên chế của 921 nhưng lại do 927 dẫn, bay trên máy bay F-94 biên chế của 927. Đây chính là những bất lợi đầu tiên của Trung đoàn 921 về công tác tổ chức, chỉ huy, bảo đảm trong cuộc chiến tranh phá hoại bằng Không quân Mỹ lần thứ hai ra miền Bắc.

Trận đánh này diễn ra cũng khá đơn giản và rất nhanh chóng nhưng quyết liệt. Vào lúc 16h20', biên đội cất cánh, được dẫn đi hướng 190° ở độ cao 500 - 1000m về Phủ Lý. Nhưng sau đó, lúc 16h25' cho về hướng 270° và cho lên độ cao 3.500 - 4.000m. Đến 16h34' cho lệnh rút đầu phụ, dẫn vào tiếp địch. Đội trưởng Hoàng Quốc Dũng phát hiện hai chiếc F-4 đi ngược chiều ở phía dưới bên phải 30° cách 6km. Anh bật tăng lực, lật ngửa máy bay xuống từ độ cao 4.000m. Tốc độ đang căng (1050km/h) độ cao không thật lớn nên động tác lộn xuống phải kéo vô cùng mạnh mẽ, quyết liệt để sau đó bám ngay phía sau đuôi chiếc F-4 ở độ cao 2km. Anh gồng người lên để giữ cho máu không chạy tuột xuống chân gây tối mù mắt khi gia trọng tới 10,5 lần trọng lượng mới giữ được chiếc F-4 trong tầm nhìn. Động tác quyết liệt ấy đã cho phép máy bay của Hoàng Quốc Dũng bám ngay sau đuôi cách chiếc F-4 đi sau chỉ khoảng 3km với tốc độ tối đa hơn 1.150km/h. Anh chỉnh điểm ngắm và chỉ sau ít giây quả tên lửa được phóng ra từ cự ly khoảng 1,5 - 1,8km đã làm nổ tung chiếc F-4.

Cao Sơn Khảo kéo vội máy bay theo số Một nhưng động tác không đủ quyết liệt được như số Một nên mất đội. Tuy vậy, anh vẫn quan sát và phát hiện trong vùng trời diễn ra trận

không chiến chiếc máy bay thứ 2. Cao Sơn Khảo vòng gấp vào đánh nhưng không theo kịp, quay lại tìm đội trưởng và chiếc F-4 mục tiêu công kích của số Một nhưng không thấy, nên được lệnh quay về. Theo ghi nhận của trợ lý tác chiến sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân thì hôm đó ta bắt sống hai giặc lái, một đại úy và một trung úy. Với phụ tải 10,5 lần trọng lượng, Hoàng Quốc Dũng đạt kỷ lục của Không quân Việt Nam trên Mig-21.

Ngày 27.4.1972 ấy, với mười ba tổ máy bay xuất kích (32 lần chiếc) chỉ có một tổ hai chiếc tiếp cận được mục tiêu và đánh địch trong thế vô cùng khó khăn. Phi công chỉ được tung ngay vào khu vực có địch mới kịp đánh nên hoàn toàn không được tạo thế có lợi như trong chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, giống như những trận đánh bảo vệ giao thông năm 1968 - 1970... Những dấu hiệu này cho thấy cuộc chiến sắp tới sẽ quyết liệt đến chừng nào. Liên tiếp trong các ngày sau đó, các biên đội chiến đấu của các trung đoàn không quân tiêm kích liên tục xuất kích nhưng cũng thường xuyên ghi nhận là chậm thời cơ, cất cánh muộn, địch không vào hoặc là gặp tiêm kích nên sở chỉ huy chủ động không dẫn ra đánh.



Chiều ngày 6.5.1972, khi 4 chiếc A-7, 4 chiếc A-6 và 8 chiếc F-4 của hải quân Mỹ vào đánh các mục tiêu ở sân bay Thọ Xuân thì biên đội Nguyễn Văn Lục - Nguyễn Văn Bảy (B) xuất kích từ đây mới kịp gặp địch và Lục bắn rơi một chiếc A-6. Nhưng Nguyễn Văn Bảy (B)⁽⁴³⁾ bị F-4 bắn rơi và hy sinh. Nguyễn Văn Lục sau đó về Gia Lâm hạ cánh, xông ra ngoài bãi cát bảo hiểm hỏng, bị nổ ba lốp và càng. Sân bay Thọ Xuân hôm đó cũng bị đánh vào đường băng, hỏng một xe quy hàng gần và một xe định hướng. Trung sỹ Nguyễn Khắc Giám hy

43. Phi công mới đánh cháy tàu chiến Mỹ.

sinh và hai chiến sỹ khác bị thương. Hôm đó biên đội Sâm - Đức - Nghĩa - Lập (Trung đoàn 927) và Thăng - Ngợi - Quảng - Thăng (923) đều xuất kích nhưng không kịp thực hiện nhiệm vụ đánh hiệp đồng với biên đội Lục - Bảy để bảo vệ Thọ Xuân.

16h30' xuất hiện đội hình địch ở Cửa Đáy. Không quân ta tới tận 17h24' mới tiếp tục xuất kích khi phát hiện 16 máy bay (4 chiếc A-7, 4 chiếc A-6, 8 chiếc F-4) chia thành các tổp nhỏ từ Phà Ghép, Lạch Trường, Cửa Đáy thâm nhập vào đất liền từ hướng biển. Sở chỉ huy ta phán đoán địch đánh Nam Định, chế áp sân bay Thọ Xuân nên cho tổp bốn chiếc Mig-17 (Đang - Sơn - Văn - Ngũ) xuất kích từ Gia Lâm lên chặn địch từ Phủ Lý, bốn chiếc Mig-21 (Sâm - Đức - Nghĩa - Lập) từ Nội Bài bay ra Vụ Bản. Mới qua gần Phủ Lý thì nhiễu vô tuyến điện rất mạnh, không thể liên lạc được nên sở chỉ huy đã chủ động chuyển sang rãnh dự bị theo phương án. Nhưng radar C43 không mở được về đúng rãnh. Dẫn đường buộc phải mở thêm máy khác mới liên lạc được. Tình thế khó khăn khiến dẫn đường màn hình Lê Thiết Hùng hỏi Trung đoàn trưởng Nguyễn Hồng Nhị:

- Có dẫn đánh tiếp không?
- Đánh! - Trung đoàn trưởng trả lời quả quyết.

Biên đội được dẫn vào tiếp địch.

Khi đó, biên đội bay ở độ cao 2.000m, 4 chiếc F-4 địch bay ở 3.000-4.000m. Khi cách địch 42km, sở chỉ huy cho vút dầu phụ, nhưng phải hai đến ba lần nhắc khẩu lệnh biên đội mới nghe được. Ở cự ly cách địch 7km, biên đội gặp và phát hiện địch bay ngược hướng ta, hơi qua phía sau. Đội trưởng Sâm hô "vòng gấp!" đồng thời thấy hai tên lửa của địch phóng ra và trúng ngay máy bay của Lập. Đội hình bốn chiếc Mig-21 tung tóe. Sâm hô "Nhảy dù! Nhảy dù!" khi thấy máy bay Lập bốc

cháy mà không thể làm gì cứu giúp đội viên. Anh nghĩ rằng kéo máy bay vòng một cú hết sức quyết liệt và bám theo được vào một tốp hai chiếc. Nhưng tốc độ giảm nhanh quá, không đuổi kịp. Máy bay địch càng ngày càng xa. Túc mình anh nhấn nút phóng một quả tên lửa như một lời đe dọa. Nguyễn Thế Đức mất đội ngay khi đội trưởng hô vòng gấp và cũng bị mất tốc độ, ngo ngắc bay tìm đồng đội. Nghĩa ở phía sau, phía trên một chút nên quan sát bằng mắt và giữ được liên hệ với số Một. Sau đó vào tập hợp với số Một bay về Nội Bài. Đức được lệnh thoát ly, vòng gấp về hướng tây bắc, tăng tốc độ cao hơn. Anh còn kịp nhìn thấy chiếc F4- từ bên cạnh phóng hú hỏa một quả tên lửa xẹt dưới bụng máy bay.

Tối 17h45', biên đội Dũng - Liêm mới được lệnh xuất kích bay về phía tây Hưng Yên với ý định hỗ trợ, yểm hộ cho tốp Mig-17 đang đón địch ở khu vực Phủ Lý. Nhưng cả hai tốp đều không gặp địch, quay về căn cứ Gia Lâm và Nội Bài hạ cánh. Xuống sân đỗ rồi, tôi vẫn thấy sự bức xúc vì trận đánh thua còn vương trên nét mặt Nguyễn Tiến Sâm. Anh bực mình nói:

- Mẹ kiếp! Sắp xếp lực lượng như thế này thì đánh thế quái nào được!



Tối 6.5.1972, cả hai trung đoàn Mig-21 tổ chức rút kinh nghiệm, nghe thông báo tình hình chiến sự, bàn cách đánh. Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ thông báo cho toàn bộ Trung đoàn 921:

- Do cả hai trung đoàn mới thành lập với nhiều phi công mới vào trận, vừa qua đánh không được lại có tổn thất nên chủ trương của Quân chủng và Binh chủng là Trung đoàn 921 có lực lượng chọn lọc và thiện chiến hơn sẽ được sử dụng làm nhiệm vụ “kỳ binh” thu hút tiêu diệt địch và yểm hộ cho hai Trung đoàn 925 và 927 đánh thắng trong những trận đánh sắp tới.

Cũng giống như một số trận đánh không thắng hoặc bị thua vừa qua, trận đánh của biên đội Sâm - Đức - Nghĩa - Lập không thể tìm thấy trong các tài liệu, báo cáo hay tổng kết của đơn vị. Tôi đã phải dùng ghi chép ít ỏi của mình cùng với tham khảo một số ghi chép cá nhân của một số trợ lý tác chiến và dẫn đường quân chủng để dựng lại. Tôi vẫn nhớ cảm giác khi Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ giao nhiệm vụ cho phi công Trung đoàn 921. Việc đó không làm chúng tôi phấn khởi hay tự hào được chút nào, cho dù anh đã nói:

- Chúng ta là “anh cả đỏ”, phải chịu thiệt để dìu dắt các đơn vị đàn em mới thành lập!

Ngày 7.5.1972, các đơn vị không quân trực với số lượng khá lớn. Nhưng chỉ ghi nhận một đợt xuất kích của biên đội Nhu - Kháng - Soát - Toàn làm nhiệm vụ phân tán và thu hút máy bay địch cho pháo và tên lửa đánh ở khu vực Đồng Giao, Ninh Bình.

Trung đoàn 921 vẫn loay hoay với chỗ ở sơ tán cho phi công sau khi từ các sân bay tiền duyên quay trở lại Nội Bài, để cuối cùng lại quay về mấy căn hầm sơ tán từ năm 1968. Lực lượng Mig-21 của hai trung đoàn chúng tôi khi đó được chia ra bố trí ở các sân bay Nội Bài, Kép, Hòa Lạc, đôi khi về Gia Lâm hay lên Yên Bái, cứ thay nhau trực và cơ động liên tục như vậy. Để hiểu hết những khó khăn ác liệt ngay từ những ngày đầu, tháng đầu của cuộc chiến bảo vệ miền Bắc trong cuộc chiến tranh phá hoại của Không quân Mỹ, tôi đã lần giở lại những trang viết cá nhân, tổng hợp, phân tích, đánh giá những đặc điểm mới từ những hoạt động tác chiến không chỉ của không quân, hải quân Mỹ trên chiến trường miền Bắc mà cả trong tương quan của các hành động tác chiến, chiến lược của cả Việt Nam và Mỹ trên toàn bộ chiến trường Đông Dương thì mới rõ ra được. Theo đánh giá của tôi khi đọc lại các tài liệu tổng kết

tác chiến - chiến lược, tổng kết tác chiến của lực lượng Phòng không Không quân và các hồ sơ tài liệu các trận đánh thì thấy vốn dĩ Mỹ chưa có ý định đánh lại miền Bắc vào đầu tháng 4.1972, vì đang tập trung vào các chiến dịch, các hoạt động tác chiến khác để thực hiện chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh”, tập trung ở dưới Vĩ tuyến 17.

Chỉ khi Việt Nam mở cuộc tiến công chiến lược trên khắp chiến trường miền Nam, khởi đầu là Quảng Trị (30.3), rồi Tây Ninh (1.4), Lộc Ninh (5.4). Tiếp theo đó là đồng loạt tiến công ở Kon Tum, Tân Cảnh (Tây Nguyên), Hiệp Đức, Bồng Sơn, Tam Quan (Khu 5). Trên chiến trường Nam Bộ, đẩy quân đội Sài Gòn vào thế thua, lực lượng quân sự bị đánh tơi tả. Tuyến phòng ngự khắp nơi bị uy hiếp nghiêm trọng, thì chính quyền Mỹ mới buộc phải bị động đối phó bằng tăng cường hỏa lực yểm trợ của không quân và pháo hạm. Mỹ không đủ sức kham nổi bằng lực lượng hiện đang trú quân ở Đông Nam Á nên buộc phải gấp rút tăng cường lực lượng.

Chỉ sáu ngày sau khi ta mở màn chiến dịch Quảng Trị, Mỹ phải tung lực lượng không quân còn ít ỏi, chưa kịp tăng cường đánh ra miền Bắc. Nhưng cũng chỉ có vài trận dùng B-52 và cường kích đánh thẳng ra Hải Phòng, Hà Nội, Thanh Hóa (Thọ Xuân).

Mỹ vẫn tập trung đánh mạnh ở miền Trung, gần khu vực chiến sự Quảng Trị để giải tỏa sức ép cho lực lượng quân Sài Gòn bị bao vây và ngăn chặn chi viện chiến dịch. Ngoài ra, sau bốn năm Mỹ nghiên cứu, cải tiến, bổ sung và thay đổi trang bị vũ khí (1968 - 1971) thì việc sử dụng lực lượng tuy ít hơn chiến tranh phá hoại lần thứ nhất nhưng chất lượng, hiệu quả các đòn đánh tăng lên nhiều. Lực lượng Phòng không Không quân Bắc Việt Nam đã rất khó khăn trong việc chống trả các đòn tiến công của không quân, Không quân Hải quân, Không

quân Chiến lược Mỹ. Chủ yếu do hệ thống tác chiến điện tử của Mỹ được hoàn thiện cho từng máy bay. Chế áp điện tử với các loại nhiễu tích cực trên các dải tần; nhiễu tiêu cực; chế áp, tiêu diệt làm mù hệ thống radar bằng tên lửa Shrike. Mỹ còn sử dụng bom chính xác, bom thông minh rộng rãi, hiệu quả. Vì vậy, đội hình tấn công của các máy bay Mỹ thường chỉ dùng 12-8 máy bay⁴⁴. Trong đội hình từ tám đến mười hai chiếc đó chỉ có từ hai đến bốn chiếc mang bom. Còn lại là đội hình bảo đảm làm nhiệm vụ diệt radar, gây nhiễu, chế áp (đánh) các trận địa tên lửa, nghênh chiến với Mig bằng cả tiêm kích trong đội hình, cả tiêm kích làm nhiệm vụ khống chế chế áp các sân bay, tiêm kích chặn đánh ở các khu vực thường xuyên xuất hiện Mig. Ngoài ra mục tiêu đánh của Không quân Mỹ tập trung vào các cầu cống, nút giao thông, kho hàng, chân hàng...

Lực lượng không quân và tên lửa phòng không nói riêng và phòng không Bắc Việt Nam nói chung trong những ngày đầu, tháng đầu chiến tranh đánh khá chật vật, hiệu quả không cao. Có lẽ có hai lý do chính. Một là lực lượng mỏng: 5 trung đoàn tên lửa, 3 sư đoàn phòng không, 10 trung đoàn pháo phòng không và phòng không tầm thấp bị hút vào nhiệm vụ bảo vệ, yểm trợ trong tác chiến hiệp đồng chiến dịch Quảng Trị. Hai là, toàn bộ Trung đoàn không quân 921 phân tán lực lượng vào miền Trung. Chỉ đến khi Không quân Mỹ đánh ra miền Bắc mới vội thu quân về. Vì vậy ta chưa khái quát được quy luật hoạt động của không quân địch, chưa phán đoán được mục đích địa điểm các đòn tấn công đường không của địch mỗi khi địch xuất hiện. Radar phát hiện chậm, dẫn đến mất thời cơ đánh.

Gần như tháng đầu tiên của cuộc chiến tranh có lẽ cả Không quân Mỹ và lực lượng Phòng không Không quân ta hoạt động ở thế thăm dò. Cũng có thể Mỹ chưa có đủ lực lượng

44. Thay vì 24 - 36 chiếc như trước.

đánh lớn, đánh liên tục. Chỉ từ ngày 8.5.1972, cuộc chiến trên không ác liệt mới thực sự bắt đầu. Những niềm vui chiến thắng xen lẫn hy sinh, mất mát, đau đớn, xót thương khi đồng đội tôi lần lượt ra đi mãi mãi ở tuổi hai mươi cùng bao ước mơ, hy vọng còn dang dở.

Võ Sỹ Giáp tượng đài trong lòng dân

Tối ngày 7.5.1972, giao ban đơn vị xong, Đại đội trưởng Nguyễn Văn Cốc yêu cầu tôi ở lại để trao đổi công việc.

- Thái à, sắp tới mình được Quân đội cho đi học Liên Xô, Học viện Gagarin, cùng mấy anh em nữa. Thái phải ở nhà chèo chống công việc của đại đội là vất vả đấy!

Tôi lặng lẽ cúi đầu. Biết nói gì đây? Chỉ biết trả lời anh “vâng” rất gọn.

- Thế mà đã hơn bốn năm anh em ở với nhau rồi. - Nguyễn Văn Cốc nói tiếp như ở chốn xa xăm nào đó.

- Nhanh thế anh nhỉ? - Tôi trầm ngâm. Hình như anh Cốc không chờ đợi câu trả lời của tôi nên hỏi lại:

- Thái nói cái gì nhanh cơ?

- Dạ, nói thời gian nhanh quá. Anh Phạm Thanh Ngân và Hà Quang Hưng cũng đi học Học viện Gagarin được mấy năm rồi. Giờ lại đến anh!

- Ủ... ừ! Hình như sắp tới mình phải tập trung đi ôn văn hóa ở Lạng Sơn nữa đấy!

- Vâng! - Tôi suy nghĩ miên man rồi nói tiếp - Đại đội mình mấy tháng nay tổn thất nhiều quá anh ạ. Nếu không bổ sung lực lượng thì gay đấy! Mang tiếng xung kích với anh cả đỏ mà người thì ít lại chuyên đi thu hút tiêm kích với bảo vệ đội bạn thế này thì...

- Chắc cấp trên sẽ có quyết sách phù hợp. Mình cứ phải tin tưởng thôi! Ở nhà cố gắng chèo lái đại đội nhé!

- Vâng, mai tôi đi trực với Võ Sỹ Giáp rồi. Hồi này thấy Giáp trầm lắm. Để tôi ra xem thế nào anh ạ!



Tôi chui từ gian hầm nằm sâu trong quả đồi ra ngoài. Gian hầm này vốn dĩ được bố trí làm chỗ nghỉ ngơi chống bom đạn của khẩu đội pháo mặt đất theo đường dẫn vài chục mét có chiều rộng khoảng 1m và cao khoảng 1,75-1,8m. Anh em ở đại đội đã làm vệ sinh cá nhân xong, chuẩn bị lên giường ngủ. Người đang đọc báo, người làm việc riêng. Đã hơn 21h00. Thấy giường Giáp đã buông màn. Anh đang thấp đèn pin để viết lách cái gì đấy. Tôi đi qua, vừa kéo màn, vừa đùa:

- Tranh thủ viết thư cho em T à? Xong chưa? Ra đây tý đã!

Có vẻ hơi giật mình nhưng Giáp quay ra đùa lại tôi ngay:

- Báo cáo Đại phó, iem mới chuẩn bị viết thôi ạ! Hề, hề, hề! Ra ngay đây!

- Bắt chước giọng iem T à? - Tôi cũng trêu lại. - Sắp giống rồi đấy!

Giáp chui ra khỏi màn theo tôi bước ra ngoài cửa hầm, mở cánh cửa của căn nhà lá bước ra sân. Bầu không khí mát mẻ đầu hè ùa vào hai lá phổi, mơn man trên khuôn mặt thật dễ chịu. Trời tối. Trăng cuối tháng chưa lên. Bầu trời thấp thoáng những ánh sao đêm. Nhìn xa xa về phía Hà Nội, một quãng

sáng mờ hắt lên in rõ hình dáng những rặng cây, triền đồi phía trước. Chúng tôi ngồi bệt xuống bệ xi măng xây theo hình chiếc mũ lôm ra phía ngoài để giữ bánh xe và không gian thoáng cho nòng pháo. Thấy tôi chưa nói gì, Giáp chủ động:

- Có chuyện gì không anh?

Để tránh căng thẳng, tôi trả lời theo cách rất lính tráng với nhau:

- Có cái đêch gì đâu! Muốn báo ông mấy việc thôi!

- Thế à? Tưởng gì. Vậy anh nói đi! - Giọng Giáp đã thấy đỡ căng hơn.

- Anh Cốc vừa gọi tôi lên thông báo anh ấy sắp rời đơn vị đi học Liên Xô. Khả năng sẽ có điều chỉnh, thay đổi, bổ sung lực lượng cho đại đội. Ông về 921 được gần hai năm và về Đại đội 1 được một năm rồi nhỉ?

- Vâng! Nhanh nhí. Hồi chuẩn bị về 921 tôi được về thăm nhà mấy hôm. Thế mà đã hai năm rồi.

- Từ hồi đấy chưa được về nhà đúng không? Chắc tụi em cũng lớn tướng rồi ông trưởng nhỉ? - Tôi có ý trêu Giáp - Chiến tranh lại lan ra miền Bắc rồi! Đợt này có nhận được thư nhà không?

Như động chạm đến tâm sự sâu kín của mình, anh trút bầu tâm sự:

- Nhà tôi còn bốn đứa em nữa. Ông bà già nhà tôi còn vất vả lắm, ăn không đủ no! Về trông đứa nào cũng gầy như cái que ấy! - Rồi anh giọng chùng xuống - Tôi thương chúng nó lắm ông ạ. Hôm tôi trả phép, chúng nó cứ đòi theo tôi ra Bắc! Khổ thế chứ!

Chúng tôi im lặng. Tiếng lá cây bạch đàn reo nhẹ theo từng cơn gió. Tiếng dế, tiếng côn trùng nổi lên giữa đêm hè

tính mệnh làm tôi cũng rưng rưng nhớ về ba mẹ, cô Mỹ và các em tôi. Thăng thì đang đi học ở Đại học Kiến trúc. Thường thì sắp thi vào trường Cảnh sát. Ở nhà chỉ còn người lớn với cô em gái và chú em bệnh tật kể tôi. Chắc đợt này lại phải đi sơ tán.

Bỗng có một con cú lao xoẹt xuống sườn đồi, ngay sau đó là tiếng chuột kêu chít chít hoảng sợ. Chắc là nó bị con cú tóm gọn. Chúng tôi chột tỉnh. Tôi hỏi tiếp:

- Lúc này định viết thư cho ai đây? Giờ về viết nốt không?

- Tôi định viết thư về thăm nhà - Anh trả lời. - Mấy tháng không biết tin tức gì. Muốn hỏi thăm tin tức ông bà già và mấy đứa em!

- Thế có viết tiếp không thì về viết đi.

- Muộn rồi, về ngủ thôi. Mai còn đi trực.

- Thế cũng được - Tôi nói tiếp - Nhưng mà này, ông bay Mig-21 thấy đã tự tin, ngon lành chưa?

- Gần bằng con Mig-17 rồi - Giáp trả lời. - Nhưng tôi vẫn thắc mắc tại sao nó cấm hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay hả ông?

- Thì ông không thấy cánh nó bé tí trông như cánh con dế chọi ấy à? Cánh nhỏ nên tốc độ hạ cánh của nó lớn gấp rưỡi, gấp đôi Mig-17. Hạ ngoài sân bay có mà gãy đôi, gãy ba ra ấy chứ!

- Nếu phải vớt máy bay bao nhiêu tiền của như thế này đi thì tiếc lắm. - Giáp suy tư.

- Ông đừng ảo tưởng về việc hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay như Mig-17 nhé! - Tôi ngăn chặn luôn - tiếc cũng phải bỏ máy bay để giữ lấy người mà còn quay về đánh nhau chứ. Không thấy mấy ông anh lớp trước nhảy dù xoành xoạch xong lại về bay đi đánh nhau tiếp à?

Trước khi biết Giáp, tôi đã nghe Phạm Tuân và vài anh từ Mig-17 lên chuyển loại Mig-21 nói “Cái thằng này nó bay loại giỏi của Mig-17 đấy. Tự tin và luôn khẳng định từ hồi đang ở 923 là có vấn đề gì thì nó sẽ hạ cánh bắt buộc chứ không nhảy dù đâu! Mà hần đã nói là hần làm chứ không phải như người khác nói theo kiểu bốc đồng đâu!”

- Thôi vào ngủ đi. Mai có khi đánh nhau to đấy! Thấy hai bên dèn dứ nhau cả tháng nay rồi ông ạ! Mà nhớ nhé, hướng dẫn sử dụng Mig-21 nó nói thể là đúc rút từ thực tế xương máu ra đấy! Đừng dại nhé!

Trên đường vào hầm ngủ, tôi chợt nhớ về chuyện đi sơ tán của gia đình Giáp bèn hỏi. Giáp cười:

- Nhà tôi có phải ở gần trọng điểm gì đâu mà phải sơ tán tránh máy bay. Đào hầm, bom đạn quanh nhà để phòng thôi. Chỉ lo pháo hạm hay bộ binh nó đổ bộ thì phải chạy lên núi Hồng Lĩnh cách đó mấy cây thôi!

- Thế còn việc với em Tê tê của bố đến đâu rồi?

- Vẫn tiến triển trên giấy tờ, văn bản - Giáp hóm hỉnh - Còn ông nhé! Mấy đứa ở thông tin, văn thư mắt cứ sáng lên khi thấy bóng ông đấy! Có đứa nào lọt mắt chưa?

- Tôi thấy lọt hết. Mà đang đánh nhau bỏ bố thế này, dây vào mệt lắm! - Tôi cười hì hì, đánh trống lảng.

- Đừng vợ cả nắm nhé. Nhìn ông tôi cũng còn mê nữa chứ đừng nói con gái. Liệu đấy - Giáp lại trêu.

- Thôi! Thôi! Lạy bố!



Sáng sớm chúng tôi ra sân bay trực chiến. Hôm đó ở sân Đa Phúc (Nội Bài) có sáu chiếc Mig-21 của hai Trung đoàn 921 (Thái - Giáp) và 927 (Soát - Thư, Nghĩa - Thành). Chúng

tôi được sở chỉ huy thông báo về lực lượng chiến đấu mà chúng tôi sẽ hiệp đồng. Trung đoàn 923 có hai biên đội tám chiếc Mig-17 trực tại Kép và Gia Lâm. Trung đoàn 925 có hai biên đội tám chiếc Mig-19 trực tại Yên Bái. Trung đoàn 927 có sáu chiếc Mig-21. Trong đó bốn chiếc trực ở đầu tây sân bay Nội Bài, hai chiếc ở Hòa Lạc. Trung đoàn 921 có bốn chiếc ở đầu đông sân bay Nội Bài. Nhiệm vụ của 921 chúng tôi là nghi binh, hấp dẫn thu hút tiêm kích địch; yểm hộ, bảo vệ cho 925 và 927 đánh thắng trận đầu. Trực chỉ huy ở sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Không quân là Phó Tư lệnh Trần Mạnh với kíp trưởng là sỹ quan tham mưu tên là Dương. Tại sở chỉ huy trung đoàn là Trung đoàn trưởng 927 Nguyễn Hồng Nhị với kíp trưởng tên là Nguyễn; dẫn đường sở chỉ huy là Được, Diễm; dẫn đường trên màn hình radar là Trinh.

Vì có nhiệm vụ như thế nên hai chiếc máy bay F-96 của chúng tôi mang ba thùng dầu 490 lít để bay được dài hơn và nghi binh, thu hút địch từ sớm. Nhận nhiệm vụ, nghe thông báo tình hình và hiệp đồng với dẫn đường sở chỉ huy xong, tôi giờ bản đồ chiến đấu ra để thông báo cho Giáp tình hình và hiệp đồng các động tác chiến thuật khi thực hiện nhiệm vụ hút tiêm kích và không chiến với tiêm kích địch. Tôi nói với anh:

- Minh trực đầu đông thế này thì xuất kích bay thẳng lên khu vực Yên Bái - Tuyên Quang làm bia cho tụi F-4 đấy. Nhớ bám đội cho chắc vì thế nào cũng phải cơ động kịch liệt. Nhớ nữa là hút tiêm kích F-4 thì phải dụ nó lên cao chứ đừng kéo xuống thấp như Mig-17 đâu nhé!

Giáp gật gật đầu nhất trí. Chúng tôi vào nghỉ, chờ lệnh xuất kích.

Tại sở chỉ huy binh chủng, lúc 8h12', trên mạng B1⁽⁴⁵⁾ xuất

45. Mạng B1 hay mạng tình báo xa B1, là những thông tin từ các trạm radar cảnh giới bầu trời quốc gia được phát trên các tần số liên lạc quy định

hiện tín hiệu về các tốp máy bay địch ở nam Kỳ Sơn 50km đang bay lên Sầm Nưa. Đến 8h32' bay từ Tương Dương đến Sầm Tơ thì mất tín hiệu. Phán đoán địch sẽ vào đánh từ hướng tây nam và đã hạ độ cao để tránh radar bắt, Phó Tư lệnh Trần Mạnh phát lệnh mở các radar dẫn đường và lệnh cho biên đội Thái - Giáp vào cấp 1 rồi xuất kích lúc 8h40'. Tôi và Võ Sỹ Giáp mở máy, lặn ra đường băng. Từ khi Giáp về Đại đội 1, hầu như luôn bay với tôi, trong huấn luyện, diễn tập và xuất kích chiến đấu. Chúng tôi ngày một hiểu nhau hơn. Tôi quý anh, đồng cảm với anh cũng giống như với Phạm Thành Nam trước đây.

Hai chiếc Mig-21 lặc lè cất cánh với hai quả tên lửa tầm nhiệt và 3 thùng dầu phụ treo hai bên cánh và dưới bụng máy bay. Chiếc Mig như có vẻ nặng nề, cồng kềnh hơn cả lúc lặn lặn lúc cất cánh. Trời gần như kín mây với bốn phần mây thấp ở độ cao 500m và tám phần mây tầng ở độ cao từ 1.200 - 3.000m. Sở chỉ huy cho chúng tôi hướng bay về Tuyên Quang, bắt đầu truyền cho nhau những khẩu lệnh ngắn gọn. Và chúng tôi bay vọt lên trên mây. Sở chỉ huy cho chúng tôi lên 7.000m để bộc lộ sớm lực lượng nhằm hút hỏa lực tiêm kích địch về phía mình. Các radar dẫn đường C-26, C-53 đã bắt được địch xuất hiện ở Sầm Nưa đang bay vào Vạn Yên. Ý đồ đánh các mục tiêu ở Yên Bái đã khá rõ. Sở chỉ huy binh chủng lệnh cho Trung đoàn 925 xuất kích bốn chiếc Mig-19 của biên đội Nguyễn Ngọc Tiếp - Nguyễn Đức Tiêm - Nguyễn Hồng Sơn (A) - Nguyễn Hùng Sơn (B) và cho biên đội thứ hai là Phạm Ngọc Tâm - Phạm Hồng Sơn (C) - Phùng Văn Quảng - Vũ Chính Nghị vào cấp 1 sẵn sàng xuất kích chi viện cho biên đội thứ nhất đang nối đuôi nhau trực chờ đánh địch trên khu vực Thác Bà - Yên Bái.

cho các đơn vị chiến đấu của quân chủng phòng không và các đơn vị không quân, cũng như ban chỉ huy phòng không ở các thành phố lớn.

Biên đội Tiếp - Tiêm - Sơn A - Sơn B được lệnh xuyên lên trên mây, độ cao 3.000m để đón tốp địch cũng vừa từ độ cao thấp kéo lên 4.000m. Sở chỉ huy thông báo cho biên đội tôi:

- Địch đã vào Yên Bái. Có một tốp đang bay về phía các anh. Vút dầu phụ!

- Nghe rõ. Số Hai, vút dầu phụ!

Cả sáu thùng dầu được sáu quả đạn bắn thẳng vào vị trí chốt thùng dầu ngay sau khi khóa thùng dầu mở ra và tổng mạnh vào trục treo đẩy mạnh thùng dầu ra xa máy bay.

- Số Hai tăng cường cảnh giới! Đề nghị thông báo địch!

Có lẽ cả sở chỉ huy đang bận với việc dẫn dắt Mig-19 vào tiếp địch nên cũng không để ý tới chúng tôi nữa. 30 giây trôi qua. Lúc này mới lại có thông báo “Mục tiêu 4 chiếc bên trái, phía dưới 30°, cự ly 12km!” Tôi trả lời vội “Nghe rõ! Số 2 tăng cường quan sát, phía dưới 30°, bay đổi đầu đấy!” Đồng thời cả hai chúng tôi đều thấy hai quả tên lửa bắn ra từ phía trước hướng về phía chúng tôi. Nhưng xem chừng chỉ là những quả tên lửa bắn chiến thuật. Tôi nhắc Giáp: “Bật tăng lực, giữ đội! Chuẩn bị vòng gấp!”

Lựa khi mấy chiếc F-4 ở góc 45° dân cách khoảng 3km thì tôi lật máy bay kéo gấp xuống theo kiểu “xoắn xuống” để bám vào đuôi tốp F-4. Nhưng những chiếc F-4 cũng nhanh chóng lật máy bay với độ nghiêng lớn bám theo chúng tôi ở phía dưới. Chúng không dám lên độ cao cùng Mig-21. Chúng tôi kẻ thấp, người cao trong tình trạng trận đánh “đòn gió”, dền dứ, không buông thả nhau ra. Có lẽ những chiếc F-4 cũng hài lòng vì giữ chân được hai chiếc Mig-21 ở đây để đồng đội của họ làm xong nhiệm vụ đánh bom vào mục tiêu ở Yên Bái. Còn chúng tôi cũng hài lòng vì thu hút, giữ chân được các máy bay tiêm kích Mỹ, để Mig-19 của Trung đoàn 925 yên tâm tấn công các máy

bay ném bom vào đánh Yên Bái. Như vậy là đã đạt yêu cầu bước đầu...

Để đề phòng các đòn tiến công đường không của Không quân Mỹ vào các mục tiêu khác, sở chỉ huy binh chủng đã ra lệnh cho biên đội Mig-17 Hoàng Văn Cống - Nguyễn Văn Giá - Nguyễn Hồng Văn - Lê Ngọc Sơn xuất kích từ Gia Lâm lên bảo vệ sân bay Hòa Lạc và sẵn sàng đánh địch. Tuy nhiên, các máy bay Mỹ bay trên mây ở độ cao 5km nên sở chỉ huy cho trực dưới mây, không dẫn vào tiếp địch. Cùng lúc ấy, sở chỉ huy lệnh cho hai chiếc Mig-21 của Trung đoàn 927 ở Hòa Lạc cũng xuất kích chặn đánh địch đang vào vùng Việt Trì - Nghĩa Lộ - Vạn Yên. Nhưng hai máy bay này bị trục trặc trong bố trí rãnh sóng liên lạc vô tuyến điện nên phải hủy xuất kích.

Khi biên đội Mig-21 của tôi và Võ Sỹ Giáp gặp địch cũng là lúc Mig-19 của 925 vào trận. Binh chủng lệnh cho bốn chiếc Mig-17 của 923 gồm Nguyễn Văn Thọ - Nguyễn Xuân Hiến - Đỗ Hạng - Âu Văn Hùng từ Kép về sân bay Vĩnh Phú để bảo vệ sân bay và trợ giúp cho Mig-21 sau trận đánh về hạ cánh. Không khí trong sở chỉ huy binh chủng không quân căng thẳng tột độ.

Phó Tư lệnh Trần Mạnh cùng kíp trực chỉ huy dán mắt theo dõi đường chỉ trên bảng tiêu đồ đứng⁽⁴⁶⁾, tiêu đồ gần⁽⁴⁷⁾, căng tai nghe thông thoại giữa sở chỉ huy các trung đoàn với các máy bay của đơn vị. Ông điềm tĩnh quan sát, nghe ngóng, đánh giá tình hình và liên tục ra các khẩu lệnh ngắn gọn chuẩn xác. Thỉnh thoảng ông cầm điện thoại yêu cầu nối máy với các trạm radar dẫn đường để hỏi han, ra lệnh cho dẫn đường màn hình hay với chỉ huy các đơn vị để nhắc nhở. Không khí càng khẩn trương hơn khi các máy bay ta gặp địch. Tiếng báo cáo,

46. Mạng tình báo B1.

47. Mạng radar dẫn đường tuyên về sở chỉ huy - trên bàn tròn.

tiếng ra lệnh, tiếng trả lời nghe rõ, tiếng chuông điện thoại từ các nơi gọi về, rồi tiếng gọi đi tới các sở chỉ huy sư đoàn phòng không, trung đoàn tên lửa, v.v... Trên khuôn mặt người chỉ huy và các sỹ quan dẫn đường lộ vẻ tập trung cao độ...

“Báo cáo Mig-21 gặp địch!”... “Báo cáo Mig-17 vào vị trí trực ban trên không!”... “Báo cáo Mig-19 gặp địch!”... “Chuyển vô tuyến điện về kênh của 925!”... Lúc này Biên đội trưởng Nguyễn Ngọc Tiếp vừa dẫn biên đội của mình xuyên lên trên mây. Khi đang bay về phía Hạ Hòa, Phú Thọ thì số Ba - Sơn A phát hiện địch và báo cáo có địch bên trái, phía trên, 30°, 5km, độ cao địch 4km. Sở chỉ huy nhắc, biên đội chú ý phân biệt, ta có Mig-21 yểm hộ ở độ cao 6km. Nhưng biên đội khẳng định đây là máy bay địch! Chúng đang phóng tên lửa về phía ta.

Rồi kênh liên lạc của Mig-19 như tắc nghẽn vì các khẩu lệnh, báo cáo chằng chéo giữa các phi công trên trời theo các tình huống cơ động, bám đuổi, cảnh báo lẫn nhau cũng như khẩu lệnh từ sở chỉ huy phát ra. Cường độ nhiễu vô tuyến điện cũng ngày một nặng thêm làm cho không ai có thể hiểu được chuyện gì xảy ra với các phi công Mig-19. Sở chỉ huy bình chúng lại nhắc, biên đội chỉ được đánh địch tại khu vực sân bay, không được ra xa!

Và đến tận lúc số Một - Nguyễn Ngọc Tiếp báo đầu còn 1200 lít thì lệnh của sở chỉ huy cho biên đội Tâm - Sơn C xuất kích để bảo vệ bốn chiếc Mig-19 lâm trận về hạ cánh. Biên đội Quảng - Nghị tiếp tục chờ lệnh. Lúc này, tôi với Võ Sỹ Giáp đã quần với bốn chiếc F-4 đến vòng thứ hai. Thình thoảng chúng lại tách ra hai chiếc, lấy tốc độ rồi kéo lên bắn vào phía chúng tôi. Với cung cách này, hai chiếc Mig-21 ở độ cao 6-7km, bốn chiếc F-4 lúc ẩn, lúc hiện ở độ cao 3,5-4km thì chắc không làm gì được nhau...

Khi thấy Mig-19 đã hoàn thành nhiệm vụ ra quân, chặn đánh tốp tám chiếc F-4 vào đánh khu vực Thác Bà và sân bay Yên Bái, sở chỉ huy binh chủng ra lệnh cho chúng tôi thoát ly. Tôi gọi cho Giáp và kéo máy bay lên độ cao 8.000 - 8.500m, sau đó vòng gấp, bổ xuống độ cao lấy tốc độ và kéo dựng máy bay lên khi máy bay đã vượt qua giới hạn âm thanh ở tốc độ theo số 1,15 - 1,2M bút phá khỏi khu chiến. Khi tôi quay lại không thấy Giáp đâu, vội hỏi:

- Anh còn thấy tôi không?

- Hình như máy bay tôi bị làm sao rồi ấy! - Giáp trả lời.

- Máy bay còn điều khiển được không? Tôi quay lại ngay!

Không đợi Giáp trả lời nữa. Tôi vòng ngược máy bay lại để tìm Võ Sỹ Giáp.

- Anh ở chỗ nào? Thoát khỏi khu chiến chưa? - Tôi bắt đầu lo lắng.

- Thoát ra rồi! Điều khiển tốt!

- Thế thì cứ đi theo hướng 150°!

Tôi vừa điều khiển máy bay, vừa tìm kiếm mà không thấy gì và cũng vòng về hướng thoát ly mà sở chỉ huy đã hướng dẫn thì nghe tiếng Võ Sỹ Giáp:

- Dầu liệu hết rất nhanh. Có lẽ hỏng ống dẫn dầu rồi!- Tôi áng chừng vị trí của tôi lúc đó đang ở vùng trời giữa Việt Trì và Vĩnh Yên, có lẽ Giáp cũng ở gần đây thôi.

Tôi nhìn xuống qua kẽ mây lúc ẩn lúc hiện dáng hình đồng ruộng, sông núi, hỏi Giáp:

- Dầu còn bao nhiêu?

- 500 lít.

- Anh có thấy địa tiêu không?

Không thấy trả lời. Tôi nhắc:

- Nếu dầu tiếp tục giảm thì nhảy dù ngay!

- Cho phép nhảy dù ngay! - Tôi nghe cả tiếng sở chỉ huy cũng nhắc Giáp. Rồi cả tiếng Nguyễn Đức Soát vọng lên - Hết dầu thì nhảy dù đi! Nhảy dù ngay đi!

Từ lúc đó không còn nghe tiếng thông thoại vô tuyến điện của anh nữa...

Tôi lặng lẽ bay trở về hạ cánh trong hy vọng mong manh Võ Sỹ Giáp đã nhảy dù. Ở sân đỗ, sỹ quan tác chiến sân bay thông báo:

- Sở chỉ huy biểu dương biên đội Thái - Giáp đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Mig-19 của 925 đã bắn rơi tại chỗ 2 F-4 của Không quân Mỹ. Chúc mừng anh!

Tai tôi như ù đặc. Tôi không trả lời sỹ quan tác chiến mà hỏi luôn:

- Có tin gì về Võ Sỹ Giáp chưa?

- Đang thông báo và hỏi tỉnh đội Vĩnh Phúc!

Tôi có dự cảm bất an, vô cùng nóng ruột trong sự cố gắng chờ đợi một tin tức tốt lành về việc Giáp nhảy dù. Không hiểu sao máy bay lại bị chảy dầu nhanh thế. Hay là bị dính mảnh tên lửa lúc thoát ly khỏi trận chiến? Tại sao mãi không thấy tin tức gì? Những câu hỏi cứ lùng bùng trong đầu tôi như thể hơn một tiếng cho đến khi nhận được thông báo Giáp phải hạ cánh bắt buộc tại Vĩnh Tường. Bị thương nặng. Đang đưa về bệnh viện 108 cấp cứu rồi.

Khổ quá! Giáp vẫn không chịu nhảy dù. Không nghe tôi dặn rồi...

Ngày 8.5.1972, chiến thắng trận đầu tròn rã cho Trung đoàn 925 với chiến công của phi công Nguyễn Ngọc Tiếp và Nguyễn Hùng Sơn (B) mỗi người bắn rơi một chiếc F-4. Nguyễn Ngọc Tiếp bắn chính xác với 24 viên 30 ly và Sơn 105 viên. Theo ghi chép của tác chiến sở chỉ huy quân chủng, một chiếc rơi ở xã Yên Kháng Trấn Yên, một chiếc rơi ở xã Tân Hưng, Yên Bình, Yên Bái. Có lẽ bị dính đòn đau nên hầu như suốt ngày hôm đó không ghi nhận thêm một chiếc máy bay nào của Không quân Mỹ hoạt động vào sâu miền Bắc buộc chúng tôi phải xuất kích nữa.

Vào lúc 14h45' ngày 8.5.1972, không quân địch chỉ hoạt động ở phía đông Hải Phòng. Trung đoàn 923 chủ động xuất kích biên đội Thọ - Hiến - Hạng - Âu Hùng từ Kiến An nhưng địch không vào. Sở chỉ huy cho về Kép hạ cánh.

Ngày 9.5.1972, không quân địch chỉ hoạt động buổi sáng mấy tốp ở đông Đồ Sơn, không vào sâu. Sở chỉ huy cho biên đội Sâm - Thông và Soát - Thư của 927 xuất kích khi Không quân Mỹ vào đánh ở Phủ Lý, Ninh Bình. Nhưng chủ trương của quân chủng là để dành mấy chiếc F-4 này cho pháo phòng không và tên lửa đánh. Mig-21 cho ra chờ ở Suối Rút và Tuyên Quang. Biên đội Mig-17 Thọ - Trung - Nhượng - Kiếm lên ngăn chặn ở khu vực cầu Lai Vu. Khi biên đội đang bay trực ở độ cao 1,5 - 2 km lại xuất hiện địch dùng tên lửa hạm bắn vào.

Tối ngày 8.5.1972, diễn ra cuộc họp rút kinh nghiệm khá đơn giản. Tôi lên trình bày ngắn gọn trận không chiến - làm mỗi nhử tiêm kích địch. Chỉ có điều làm tôi day dứt mãi không tự giải thích được là Võ Sỹ Giáp mất đội và khả năng bị dính mảnh tên lửa địch vào thời điểm nào của trận chiến?

Trung đoàn đã liên hệ và cử trợ lý chính trị về bệnh viện 108 thăm và tìm hiểu tình hình sức khỏe của Võ Sỹ Giáp. Anh bị thương khá nặng, gãy xương đùi, cổ chân, tay và sườn. Vẫn

tỉnh táo. Tóm lại là đa chấn thương và lo nhất là chấn thương sọ não. Do chấn động mạnh khi hạ cánh bắt buộc ở địa điểm không đủ điều kiện nên máy bay bị gãy vỡ làm ba, bốn mảnh. Trong tôi chỉ nhen lên chút hy vọng sống chứ với chấn thương như thế chắc Giáp sẽ phải từ biệt nghề bay. Trung đoàn đọc thông báo chiến thắng trận đầu của Trung đoàn 925 và biểu dương biên đội Thái - Giáp đã hoàn thành rất tốt nhiệm vụ. Đầu óc tôi trống rỗng, hầu như không có cảm xúc gì khi buổi rút kinh nghiệm kết thúc.

Kể cả sau khi hội ý cấp ủy về sử dụng lực lượng trực ngày hôm sau tôi cũng không còn nhớ được gì vì đầu óc cứ quay cuồng với câu hỏi máy bay Võ Sỹ Giáp bị dính mảnh tên lửa địch hay do hỏng hóc kỹ thuật? Tại sao không thấy Giáp báo ngay? Anh mất đội lúc nào? Tại sao không nhảy dù?

Không còn Võ Sỹ Giáp bay cùng, lực lượng đại đội đã mỏng giờ lại càng mỏng. Tôi đã mất số Hai - Phạm Thành Nam rồi, giờ lại mất thêm một người bạn chiến đấu rất hợp nhau thế này, không biết sẽ chọn ai thay thế được? Liệu mình dẫn đội như thế có làm khó gì cho số Hai không? Xâu chuỗi lại các sự kiện trước tình huống chấn động tâm can này thì thấy rõ ràng Giáp đã có thể và phải bỏ máy bay để cứu mình chứ! Hay là anh tiếc chiếc máy bay đẹp đẽ nhưng đất đỏ ấy nên muốn cứu máy bay? Câu nói của Phạm Tuân hôm nào bỗng văng vẳng bên tai: “Giáp bay giỏi, tự tin, đã nói là làm! Và đã nhiều lần hấn đề cập đến việc hạ cánh bắt buộc dù phải gặp muôn vàn hiểm nguy!” khiến tôi không tài nào ngủ được. Mãi gần sáng tôi mới chìm vào giấc ngủ nặng nề đầy mộng mị. Một giấc ngủ không sâu, mỗi lần tỉnh dậy là một lần trần trọc, suy tư, cố gắng trấn an mình bằng hy vọng Giáp sẽ qua khỏi tai nạn này...

Thức dậy sớm hôm sau với cái đầu nặng trĩu, tôi cố gắng chạy ra ngoài tập ít động tác thể dục cùng mấy anh em phi công của hai trung đoàn. Sau đó, cùng nhau xuống ăn sáng tại căn nhà ăn phía dưới chân đồi. Ở hành lang nhà ăn, mấy cô gái trẻ mới nhập ngũ cuối năm 1971 được phân về bếp bay nhìn thấy tôi bỗng nắc lên rồi chuyển sang khóc dầm dút. Có lẽ nhìn thấy tôi sáng nay làm các cô nhớ Võ Sỹ Giáp - người đồng đội luôn bay số Hai cùng tôi, trong lòng dâng lên nỗi xót thương không kiềm chế nổi. Hôm qua các cô đã phải thu đi một suất ăn của Võ Sỹ Giáp khi được tin anh xuất kích không về rồi... Buổi chiều, tôi không nhớ trợ lý chính trị của trung đoàn gặp tôi, mặt buồn thiu:

- Tình hình Giáp gay lắm. Nhưng các bác sỹ, giáo sư giỏi nhất đã được tập trung để cố gắng cứu cậu ấy.

Trợ lý chính trị đưa cho tôi chiếc áo may ô đầm máu được cắt ra khỏi người Võ Sỹ Giáp và gói trong một tờ giấy báo. Tôi giở ra xem thì thấy màu máu đã thâm đen, loang lổ và bị cắt xén mấy chỗ. Tôi cầm chiếc áo bê bết máu ấy lặng đi, không nói được câu nào, thầm nghĩ “Giáp ơi! Cố lên nhé! Máu anh đã đổ cho Tổ quốc, nhân dân. Giờ phải cố mà sống. Cố mà sống nghe chưa?” Rồi tôi ôm mặt, nước mắt chảy giàn giụa! Một linh cảm rất xấu về Giáp làm tôi như muốn quy hẩn xuống...

Tôi cứ thế, lặng lẽ khóc và không dám khóc thành tiếng vì muốn giấu lòng mình, muốn giấu sự yếu đuối, nhất là lúc này bên cạnh tôi còn có vài anh em phi công và cán bộ cơ quan nữa. Mặc dù, trợ lý chính trị như cảm thông với người lính chiến vừa sắp mất đi người đồng đội đã lặng lẽ quay ra.

Tôi càng cố nén thì cổ họng càng như nghẹn lại, như có vật gì dâng lên cuộn cuộn, đến nghẹt thở. Tôi cắn răng, không dám bật thành tiếng làm nước mắt càng chảy dầm dìa. Rồi như người mất kiểm soát, tôi áp mảnh áo may ô của Võ Sỹ Giáp

lên mặt để lau nước mắt. Mùi tanh của máu, mùi hăng hăng ngai ngái của mồ hôi, mùi dầu máy bay... xông thẳng vào mũi làm tôi giật mình, bừng tỉnh. Đến lúc này, tôi bắt đầu nghe thấy tiếng khóc của chính mình cùng tiếng nấc ằng ặc. Tôi giật mình nghiêng răng thật chặt, bỏ mảnh áo xuống giường, kiên quyết đứng dậy, cố lôi mình ra khỏi sự mềm lòng yếu đuối ấy và đi ra thùng nước để ở ngoài cửa hầm. Tôi múc một chậu nước, vục đầu vào vừa gội đầu, vừa rửa mặt, chà xát thật mạnh. Nước làm tôi bình tĩnh hơn. Tôi quay vào gói ghém mảnh áo của Võ Sỹ Giáp bằng tờ báo Quân đội Nhân dân mới, cất dưới đáy chiếc thùng tên lửa được phát để đựng đồ...



Đến năm 1973, tôi mới kiếm được chiếc bọc bằng nilon, trang trọng cất giữ đến tận giữa những năm 1980, khi tôi đã về ở tại khu sân bay Bạch Mai mới lấy ra với ý định tặng lại Bảo tàng Không quân. Nhưng khi giở ra thì chiếc áo đã mốc đen và rách lổ chỗ. Vợ tôi khi đó mới hỏi đây là cái gì. Tôi kể lại sự việc và sự vật như thế, như thế. Nga lè lưỡi lắc đầu:

- Khiếp! Tài giữ! Nhưng mà hỏng hết thế này, không ai có thể nhận ra là gì nữa rồi. Chẳng nên đưa ra bảo tàng làm gì anh ạ!

Tôi thấy có lý.



Lại nói, chiều tối hôm đó, Chính trị viên Trần Xuân Tùng gặp tôi:

- Anh Cốc được trên cử đi học, đang làm thủ tục tập trung học ôn văn hóa trước khi đi nên sẽ không trực chiến được với anh em. Ta trao đổi về bố trí lực lượng trực chiến ngày mai nhé.

- Anh Cốc giờ là của quý của không quân, của quân đội

rồi, cũng cần phải “bọc dầu” thôi. Chúng tôi sẽ thay anh ấy trực! - Tôi trả lời.

- Liệu hôm nay anh có trực được không? Thấy anh thế này... - Rồi anh bỏ lửng.

Tôi cúi mặt, cảm giác xấu hổ, ngượng. Vì quả thực lúc đó trong lòng vẫn còn cảm giác hái hùng, sợ sệt đến lạnh cả người. Nhưng tôi quyết đối mặt với sự thật đó, mạnh dạn ngẩng mặt lên, nhìn thẳng vào mắt Chính trị viên nói:

- Anh Tùng ạ, anh báo cáo trung đoàn cho tôi nghỉ trực một, hai bữa. Tôi có cảm giác mình chưa sẵn sàng, chưa thể đi đánh nhau được.

Có lẽ hiểu và thông cảm với cú sốc của tôi khi biết tin Giáp bị trọng thương chưa biết sống chết ra sao, hiểu được tình cảm và mối quan hệ của tôi với Võ Sỹ Giáp nên anh từ chối:

- Tôi hiểu, và tôi cũng định báo cáo trung đoàn để anh tạm nghỉ trực ít bữa. Thế mai ta nên bố trí ai trực? Trung đoàn yêu cầu trực hai đôi, có một đôi mạnh dạn để đối phó với tuyên bố của Nixon phong tỏa cảng biển Hải Phòng ngày hôm qua.

- Vâng! Chắc sẽ căng đấy. Đài báo ta đã tố cáo, phản đối lệnh phong tỏa cảng, biển Hải Phòng bằng thủy lôi và tàu chiến. Giờ lực lượng mạnh có lẽ chỉ còn biên đội Huy - Khảo và Dũng - Liêm thôi anh ạ!

Khu E

nơi lưu giữ vui buồn của lính bay

Tôi đang chìm đắm trong kỷ niệm về khu E thì chợt giật mình vì điện thoại của anh Cốc. Anh hỏi thăm sức khỏe, tình hình đồng đội, bạn bè, rồi dặn thu xếp đến chơi khi giải lao khỏi việc viết lách. Tôi nhân tiện trình bày đang viết về những kỷ niệm với khu E và hỏi anh:

- Tại sao lại có tên khu E, khu C, khu FK-2. Còn khu A, khu B, khu D là khu nào?

- Khu A là khu đài chỉ huy điều phái ở giữa sân bay mà hồi các phi công lớp đầu tiên và đến lớp tôi, anh Ngân, anh Cương... cũng về đây ở. Khu B là khu trước đây là trung đoàn căn cứ, bây giờ là Trung đoàn 921 đóng quân. Khu C trước là khu dành cho các đại đội bay và cơ quan Trung đoàn 921, giờ là Sư đoàn bộ 371. Khu E rồi FK-2 thì chỉ nhớ là nơi đóng quân của đơn vị kỹ thuật và các loại kho tàng hàng không quân sự⁽⁴⁸⁾. Như vậy khu E mà chúng tôi ở chính là doanh trại của các đơn vị bảo đảm.

48. Khi chúng tôi về 921 vẫn còn một đường tàu hỏa quân sự nối nhánh từ ga Thạch Lỗi, dưới Đa Phúc một đoạn, dẫn thẳng vào vùng đồi núi căn cứ.

Khu E, nơi các đại đội bay, đại đội thợ máy và cơ quan Trung đoàn 921 đóng quân những năm 1970, 1971, 1973 và sau đó gắn bó với chúng tôi bằng nhiều kỷ niệm của một thời trai trẻ, của những chàng thanh niên tuổi đôi mươi; của buồn vui, tình yêu và những khắc khoải của nỗi nhớ nhung, hy vọng, xen kẽ với cả những đớn đau từ những mất mát, hy sinh. Chúng tôi chuyển từ chỗ “ăn hằm ở hang” về chỗ doanh trại được cho là vào loại khang trang, lại tập trung được cả cơ quan và mấy đại đội thợ máy vào một khu vực nên không khí sinh hoạt đơn vị nhộn nhịp hẳn. Các phong trào thể dục thể thao, văn hóa văn nghệ, tăng gia lao động, học tập, rèn luyện gia tăng cường độ, tạo không khí khá vui tươi, sôi nổi.

Sau khi cải tạo, lắp ráp được sân bóng rổ bằng các miếng bê tông đúc sẵn, chúng tôi có thêm một lựa chọn nữa cho giờ thể thao buổi chiều. Môn bóng rổ thu hút được cả các lớp đàn anh kỳ cựu là cán bộ trung đoàn như Trần Hanh, Nguyễn Ngọc Độ, Phạm Ngọc Lan, Nguyễn Nhật Chiêu cùng các anh lớp cán bộ chỉ huy phi đội khi đó như Nguyễn Đăng Kính, Nguyễn Văn Cốc và hầu như tất cả anh em đoàn bay Mig-21 khóa 3. Những trận so tài trên sân bóng chuyền, bóng rổ đôi khi cũng căng thẳng ghê lắm. Ăn gian, cãi cự, khích bác từ các cổ động viên luôn là chất xúc tác cho cái sự âm ỹ, náo nhiệt và làm các cầu thủ chờ đợi được vào thay đội. Chúng tôi mặc nhiên quy định với nhau là “Ăn gian trên sân bóng, đến khi ra giềng tẩm là phải thú nhận. Không được để thêm”. Ở đây cũng là lúc được cười thêm một trận vui vẻ nữa khi mọi người xúm vào mổ xẻ, trêu ghẹo anh chàng nào đó vì cay cú, ăn thua quá đà mà không biết đã bị “gài bẫy” bởi các trò ăn gian hay khích bác trong, ngoài sân.

Hôm qua là cú phòng ngự tích cực của một thành viên có bộ túc dài dẳng đặc với bên đối địch có cựu cầu thủ thể công trẻ, nhanh nhẹn, nhưng lại thấp bé hơn. Kết quả của cú giang

tay, xoạc cẳng cẳng phá lên rổ đúng vào mí mắt của thành viên bên tấn công, phải đưa đi cấp cứu ở tiểu ban quân y gần đó, nhưng chỉ sau hai phút dán băng cầm máu đã thấy hấn lộ mặt ra sân với lý do: chỉ rách tý mí mắt. Trận đấu tiếp tục sau khi thay người và được cười đến lúc ra đi tắm. “Thi sỹ đồng quê” Hà Quang Hưng bèn ngẫu hứng viết luôn cả bài thơ “Mùa xuân quả thui đưa thoi/Thằng Lê Toàn Thắng suýt lòi con người...” và còn dài dài nữa mà tôi không còn nhớ hết.

Hôm khác là chuyện trêu ghẹo với anh chàng học sinh miền Nam Trần Việt. Anh được tiếng là “vua cay cú” nổi tiếng cùng các anh “Phú rần”, Đặng Ngọc Ngự. Trận đấu bóng rổ có sự tham gia của Trung đoàn phó Trần Hanh ở bên đối kháng. Trần Việt mấy lần bị kèm chặt, mất bóng do anh Hanh xoay người che bóng hợp lệ khiến Việt ta xô ầm ầm vào lưng. Tức mình, hấn khạc một phát, nhổ luôn bãi nước bọt vào lưng anh Trần Hanh. Chúng tôi thấy đều kinh hoàng trước hành vi quá đà này. Anh Hanh vừa là thủ trưởng, vừa lớn hơn chúng tôi mười, mười lăm tuổi. Sân bóng chìm trong mây giây sững sờ, như chết đứng lại. Chúng tôi thấy anh Hanh chạy thêm một hai bước cho hết đà rồi quay lại. Chúng tôi nín thở. Anh Hanh nói:

- O, cái thằng Việt này! Sao mày nhổ bọt vào lưng tao?

Anh Hanh nói mà trông cái mặt anh không hề có chút giận dữ, lại có vẻ như hài hước, tiểu lâm. Lúc này, trông mặt Trần Việt còn tức cười hơn nữa vì tới lúc đó hấn mới phát hiện ra người bị mình nhổ nước bọt cay cú lại là thủ trưởng trung đoàn, Anh hùng Quân đội Trần Hanh. Mặt hấn đỏn ra sau khi có ai đó trong sân nói như xoa dịu “Cho nên nó có tên là Việt gian mà anh!”.

Chúng tôi nhẹ cả người. Thế là giải tỏa được một sự kiện có thể liệt vào dạng “kinh hoàng”. Tôi đến giờ cứ nghĩ mãi, không biết có ở nước nào trên thế giới có cái tình “trên - dưới, quan - lính, chỉ huy - bị chỉ huy” như trong quân đội ta hay không?

Khu E khi đã được ổn định vị trí đóng quân thì cũng được quân chủng quan tâm đầu tư. Quan trọng hàng đầu với chúng tôi là hệ thống trang bị luyện tập thể thao đặc chủng và thể thao thông thường khác như vòng quay, đu quay, xà đơn, xà kép, bãi tập nhảy cao, nhảy xa, bàn bóng bàn và vợt. Tuy nhiên, những loại vật chất tiêu hao của thể thao khi đó không phải lúc nào cũng được cung ứng đầy đủ. Đó là bóng rổ, bóng chuyền, bóng bàn, lưới bóng chuyền, lưới bóng rổ... Bóng chuyền được khâu lại từ những múi da hình chữ nhật. Chúng tôi, những thanh niên ở tuổi “phá phách” nên luôn sung sức với những cú đập như phá bóng, phá lưới, tiêu hao nhanh lắm. Mà ngành thể thao, hậu cần không cung cấp đủ và kịp. Vậy là “những bàn tay vàng” lại tìm cách khắc phục bằng cách khâu vá lại, nào bóng, nào lưới. Trong đoàn tôi có Vũ Đình Rạng là cây nều bóng chuyền rất chịu khó vá vúi, sửa chữa. Lớp sau thì có thêm Lưu Văn Hình, nhà có nghề làm da ở Hải Phòng.

Khi được trang bị thêm bàn bóng bàn thì chúng tôi lại có thêm điều kiện chia sẻ ham thích thể thao cho bộ môn này. Một lần ghé qua phòng kê bàn bóng, thấy anh Phạm Ngọc Lan, Nguyễn Nhật Chiêu cùng Trần Việt, Phạm Thành Nam và một số anh em khác đang giao đấu vui vẻ. Tôi lại ngứa ngáy tay chân xung trận. Sau vài séc thăm dò, anh Lan đề xuất “đánh đôi đi, Nam đứng với Việt, Thái đứng với tôi”.

Chúng tôi lao vào chiến đấu trên mặt bàn. Tôi vốn tham gia đội năng khiếu bóng bàn từ thời học cấp 1, cấp 2 ở thị xã Phú Thọ nên có động tác chơi bóng cơ bản được cho là đẹp mắt, có phần hoa mỹ của đoàn bay Mig-21 khóa 3, được anh Lan tín nhiệm. Nhưng với tôi, bóng bàn không làm tôi thỏa sức nên tôi chuyển sang bóng đá, bóng rổ và khi nhập vào làng Không quân thì thêm môn bóng chuyền. Trận giao đấu rất căng thẳng nhưng kết quả là đội tôi với anh Lan thua. Anh tỏ ý không bằng lòng với tôi vì anh phát hiện ra là tôi không

“máu” thắng. Nhiều lúc chơi hơi hợt, lấy tập thể lực và đẹp là chính chứ không lấy thắng là chính. Cuối cùng anh đành nhận thua bằng câu rất chính trị “thôi, đội nó là Việt - Nam nên nó thắng, mình là đội Thái - Lan thua là phải rồi!”

Mỗi căn nhà, vạt cây rừng, mỗi sân bóng hay con đường đất đỏ ngằn ngoằn bao bọc mặt trước khu doanh trại ra tới con đường nhựa còn tro đá lởm nhổm vắt qua hai quả đồi để đi tới thị trấn Đa Phúc, cùng hai, ba dãy nhà lá ven đồi dùng làm nơi đón tiếp các gia đình quân nhân đến thăm thân... tất thấy đều ghi lại trong trí nhớ chúng tôi khi gắn vào nó những kỷ niệm vui, buồn thời chiến trận. Nhưng hồi ức về những người bạn mãi ra đi ở tuổi đôi mươi luôn sống động và khắc ghi lâu dài hơn cả.

Phạm Thành Nam, dù viết đã nhiều nhưng vẫn còn lấm lấm những kỷ niệm với anh khi anh được giao làm “chủ bút” tờ báo tường của đại đội. Trên hàng tit và nền trên cùng của tờ báo Xuân là cành đào, là bánh chưng, là cây nêu, chùm pháo. Anh tập trung vẽ hai chiếc Mig-21 có hình chiếu hơi xiên xiên, một phần tư từ phía sau với đầy đủ vũ khí. Nét vẽ giống như thật đến nỗi không ít người nghi ngờ là cắt hình ở đâu ra rồi dán vào. Ngay tới lúc mới xem cũng phải lấy tay cạy thử xem có phải dán hình vào không.

Nguyễn Ngọc Thiên, trước khi chuyển qua bay đêm ở Đại đội 5, là người cùng ở Đại đội 1 cũng mê các môn thể dục dụng cụ thì tôi nhớ mãi đôi vòng treo được chúng tôi treo lên thanh tre bắc qua hai cây phi lao ngay trước cửa nhà ở. Thiên miệt mài tập luyện nào xà, nào tạ, và cuối cùng là vòng treo, nên trông người anh cuộn cuộn cơ bắp. Chúng tôi đặt cho anh cái tên “Sáu cơ” không nhớ có phải vì anh là con thứ năm trong gia đình Bình Định hay vì có sáu múi cơ trên bụng. Anh chuyển sang Đại đội Bay đêm cùng với Phạm Tuân, Vũ Đình

Rạng và Trần Văn Cung. Một lần xuất kích truy tìm máy bay ném bom của địch ở chiến trường khu Bốn, trên đường về căn cứ thì anh bị F-4 địch truy kích. Máy bay anh trúng đạn thù trong đêm tối, đầy trời mưa giông. Anh hy sinh ở vùng Bá Thước, Thanh Hóa.

10.5.1972 Không quân Việt - Mỹ ngày dài trận mạc

Theo nghiên cứu tổng kết của chúng tôi, cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân của Mỹ ra miền Bắc lần thứ hai chiến dịch Linebaker bắt đầu từ 6.4.1972 đến tháng 1.1973 và có thể phân chia thành hai giai đoạn.

Giai đoạn 1, từ ngày 6.4.1972 (khi R. Nixon ra lệnh đánh lại miền Bắc) đến 23.10.1972 chia làm hai đợt.

Đợt 1, do bị động ứng phó với cuộc phản công chiến lược trên toàn miền Nam nên Mỹ chỉ sử dụng một phần lực lượng Không quân (Không quân Chiến lược, Không quân Chiến thuật và Không quân Hải quân) đánh phá thẳng vào Hà Nội, Hải Phòng. Còn lại, lực lượng chủ yếu tập trung vào giải cứu cho quân Sài Gòn trong các chiến dịch bao vây, tiến công của quân ta, nhất là chiến dịch Huế - Quảng Trị. Đồng thời gấp rút điều động, tăng cường lực lượng Không quân và Hải quân để tiến tới phong tỏa cảng Hải Phòng (9.5.1972) và tăng thêm cường độ đánh miền Bắc.

Đợt 2, từ 9.5.1972 đến 22.10.1972, bắt đầu thực sự ngay khi R. Nixon ra lệnh phong tỏa biển và cảng Hải Phòng lúc 13h40'

ngày 8.5.1972, giờ Mỹ, tức khoảng 1-2 giờ sáng ngày 9.5.1972 giờ Hà Nội⁽⁴⁹⁾.

Mỹ tập trung lực lượng Không quân và hải quân phong tỏa, cô lập các nước chi viện cho Việt Nam và ngăn chặn miền Bắc tiếp viện cho miền Nam. Mỹ cũng phải lo đối phó với lực lượng Phòng không - Không quân Bắc Việt Nam khi Không quân Mỹ tàn phá, hủy diệt kho hàng, cầu cống của Hà Nội, Hải Phòng.

Giai đoạn 2, bắt đầu từ 23.10.1972 đến 29.12.1972. Đến tháng 10 năm 1972, do tổn thất lớn trong các cuộc không kích vào miền Bắc và thể trận trên chiến trường Đông Dương, cùng với sức ép chính trị ngay trong nội bộ nước Mỹ và dư luận trên thế giới, từ bàn đàm phán Paris, tổng thống Mỹ Nixon buộc phải tạm dừng chiến dịch Linebacker. Nhưng vì thói “kẻ cả” nước lớn, không cam chịu thất bại đã khiến R. Nixon và lãnh đạo nước Mỹ tráo trở, lật lọng, lừa đảo cả người dân Mỹ và thế giới để đẩy cuộc chiến này lên đến tột cùng của sự khốc liệt bằng tiếp tục tiến hành Linebacker ở mức độ hủy diệt hơn, quyết liệt hơn. Để rồi sau mười hai ngày đêm nỗ lực tột độ trong đòn tập kích chiến lược B-52 vào Hà Nội và các thành phố, tỉnh thành khác ở Bắc Việt Nam, bị đánh trả quyết liệt và thất bại cay đắng; Nixon buộc phải kéo cờ hàng - không khác gì Đờ-cát thua trận ở Điện Biên Phủ. Một số nhà báo phương Tây cho rằng chiến dịch Linebacker thất bại đã buộc Mỹ phải ngồi lại vào bàn đàm phán để ký kết Hiệp định Paris theo những điều kiện có lợi cho phía Việt Nam, giống như Pháp thua ở Điện Biên Phủ và phải ký Hiệp định Giơ-ne-vơ.

49. Có một số sách sử ghi là ngày 9.5.1972 là ngày Nixon ra lệnh phong tỏa cảng Hải Phòng, đây chắc là do chênh lệch múi giờ nên có cách ghi nhận khác nhau. Và không phải riêng vụ này, nếu xem lại tư liệu của vụ tập kích Sơn Tây cũng sẽ có chỗ ghi 21.11.1970, có chỗ là 20.11.1970.

Tháng 9/2017, một số cựu phi công của Không quân Nhân dân Việt Nam trong chuyến đi giao lưu, gặp gỡ ở thành phố căn cứ Hải quân và Không quân tại California có tiếp xúc và hiểu thêm về vấn đề này. Phần đông phi công Mỹ và người Mỹ vẫn cho rằng họ không thua mà đã thắng trong cuộc chiến đó. Họ được tuyên truyền rằng nhờ đòn tiến công đường không Linebaker và nhất là sau khi dùng B-52 đánh miền Bắc, họ mới buộc được Lê Đức Thọ quay trở lại Paris để ký hiệp định. Các nhà sử học gán cho chiến dịch này cái tên “Linebacker 2”, còn tổng kết của Quân chủng Phòng không - Không quân Việt Nam gọi đó là giai đoạn 2 cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ 2 ra miền Bắc.

Ngày 9.5.1972 không thấy ghi nhận các cuộc đụng độ giữa không quân hai bên. Nhưng đến 10.5.1972, một ngày sau khi Mỹ đẩy cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ hai ra miền Bắc lên tới đỉnh cao của sự đối đầu ác liệt mới, cùng với hoàn thành điều động lực lượng hải quân và không quân làm cơ sở cho việc phong tỏa cảng, biển... thì đây biển động. Mỹ tăng cường đánh phá các mục tiêu như kho hàng, cầu cống, nút giao thông, sân bay, trận địa tên lửa và cơ sở kinh tế. Đụng độ ác liệt đã xảy ra liên tục giữa lực lượng Phòng không Không quân Việt Nam và Không quân Mỹ. Liên miên từ thời điểm này cho đến khi không chịu đựng được trước những thất bại trên các mặt trận quân sự (đánh phá miền Bắc, chiến trường miền Nam, Lào, Campuchia), ngoại giao (bị tố cáo, vạch mặt trên trường quốc tế mà cả Liên Xô, Trung Quốc không tác động được vào quyết tâm và ý chí của Việt Nam), làn sóng chống đối ngay từ nội bộ nước Mỹ, phe cánh các nước tư bản, cũng như gay gắt trước cuộc đua vào ghế Tổng thống Mỹ lần hai của R. Nixon... thì Tổng thống Hoa Kỳ mới buộc phải ra lệnh tạm dừng ném bom miền Bắc Việt Nam một lần nữa từ bắc vĩ tuyến 20 vào ngày 22.10.1972.

Về ngày đối đầu ác liệt của không quân Việt - Mỹ trên bầu trời bắc Việt Nam 10.5.1972, phía Mỹ đã có những tài liệu, phim ảnh nói về ngày này với tiêu đề: *One day in a long war, North Vietnam* và *The bloodiest day* của tác giả Jeffrey Ethett và Alfred Price. Phía Việt Nam, trong cuốn *Các trận không chiến trên bầu trời Bắc Việt Nam nhìn từ hai phía* do Nguyễn Sỹ Hưng chủ biên, sau đó có phi công tài hoa Nguyễn Công Huy với hơn một chục ấn phẩm thơ, truyện về bầu trời, cuộc đời và những phi công xuất sắc của Không quân Việt Nam đã cho ra mắt cuốn *10.5.1972 - Ngày dài không chiến* xuất bản cuối năm 2016. Nguyễn Công Huy với tư cách là người tham gia trận chiến ác liệt vừa là người tổng hợp lại sự kiện đẫm máu này.

Sau khi mất cả tuần đọc, nghiên cứu tài liệu của cả hai phía, tôi xin được khái quát diễn biến liên quan và những gì mình đã chứng kiến trong ngày 10.5.1972 ấy...

Trước đó, ngày 30.3.1972, ta mở các chiến dịch phản công chiến lược trên toàn miền Nam, trong đó trọng tâm là Quảng Trị. Lực lượng quân sự Mỹ trên chiến trường miền Nam, chủ yếu là bộ binh, đang phải rút nhanh về Mỹ để bàn giao chiến trường cho quân đội Sài Gòn, thực hiện Việt Nam hóa chiến tranh. Lực lượng Không quân Chiến thuật ở khu vực Đông Nam Á của Mỹ khi đó có 634 máy bay trong đó có 50 chiếc B-52, 3 tàu chở máy bay. Toàn bộ lực lượng này tập trung ở chiến trường miền Nam, nhưng chủ yếu ở khu vực Quảng Trị và địa bàn hậu phương chiến dịch ở khu vực Quảng Bình, Hà Tĩnh.

Không chịu được sức ép và để cứu Việt Nam Cộng hòa khỏi bị thua, ngày 6.4.1972, R. Nixon quyết định đánh lại miền Bắc. Nhưng vì chưa kịp điều động lực lượng nên từ 10.4.1972 Mỹ mới thu xếp được một phần lực lượng Không quân Chiến thuật, Không quân Hải quân và Không quân của Thủy quân lục chiến cùng một số ít B-52 kéo ra đánh miền Bắc. Không

quân Mỹ tập trung đánh Vinh, Bến Thủy (10.4), sân bay Thọ Xuân, Thanh Hóa (13.4) và Hải Phòng, Đức Giang, Hà Nội (16.4) với kế hoạch cực kỳ tỷ mỷ, cẩn thận trong nghi binh, gây nhiễu điện tử cho radar, phương tiện vô tuyến điện liên lạc, với máy bay và các vũ khí được cải tiến, hiện đại hóa. Trong đó, số B-52 sử dụng cao nhất là khi đánh Hải Phòng 9 chiếc; Vinh, Bến Thủy và Thọ Xuân - Thanh Hóa là ba chiếc. Trong ngày 16.4.1972, Không quân ta phản ứng quyết liệt với 32 lần chiếc máy bay các loại xuất kích. Ta quyết tâm cao, ý chí quyết đánh và quyết thắng tràn ngập tinh thần các phi công nhưng lại là một ngày tổn thất nặng nề với ba chiếc máy bay Mig-21 bị bắn hạ.

Sau đó, có lẽ vừa chưa tập hợp đủ lực lượng, vừa nhận thấy không quân và lực lượng phòng không ta giáng trả quyết liệt nên từ đó Không quân Mỹ vào đánh nhỏ giọt theo các mục tiêu trải rộng mà chủ yếu đánh các mục tiêu từ Phủ Lý, Thanh Hóa vào phía trong. Cường độ xuất kích của không quân Việt Nam chỉ trung bình từ 4-6 lần chiếc ngày, cao nhất 10-12 lần/chiếc cho tới ngày 27.4.1972, cường độ xuất kích của ta tăng vọt 32 lần/chiếc, ngày 28.4 còn 10 lần/chiếc và 29.4 là 20 lần/chiếc. Sau hơn hai mươi ngày điều động lực lượng Không quân và Hải quân đã hội đủ số máy bay và tàu chiến để đánh mạnh hơn ở miền Bắc với 1077 máy bay chiến thuật (chiếm 31% số máy bay chiến thuật thường trực của nước Mỹ), 193 chiếc B-52 (46% số máy bay này của Mỹ), và 5-6 tàu sân bay, tăng gấp đôi số lượng trước ngày 6.4.1972.

Tiếp đó, ngày 6.5.1972, Không quân ta xuất kích 20 lần/chiếc. Có một trận đánh trọng thương hai tàu chiến hạm đội 7 và một trận đánh của biên đội bốn chiếc Mig-21, ta bị bắn rơi một chiếc. Ngày 8.5.1972, với 24 lần máy bay các loại xuất kích ngăn chặn không quân địch đánh vào Yên Bái. Trung đoàn 925 được sự yểm trợ tích cực của Trung đoàn 921 đã đánh thắng

trận đầu bắn rơi hai chiếc F-4. Cũng tới thời điểm này, khi đã tập kết xong lực lượng ở Đông Nam Á, Nixon ra lệnh phong tỏa biển, đồng thời đẩy cường độ đánh phá của Không quân Mỹ lên mức mới.

Chiến sự ngày 10.5.1972 chia thành bốn đợt hoạt động lớn. Đợt 1 từ 8h20' đến 9h30', Không quân Mỹ tập trung đánh khu vực Hải Phòng, ngăn chặn Không quân ta để Không quân Hải quân và Hải quân Mỹ thả bom, mìn, thủy lôi. Không quân ta xuất kích 12 lần/chiếc (10 Mig-17 và 2 Mig-21). Ta cho các máy bay Mig-17 xuất kích từ Kép và Gia Lâm để bảo vệ cầu Lai Vu và các sân bay Kép, Gia Lâm. Hai chiếc Mig-21 biên đội Ngự - Ngãi (Trung đoàn 921) xuất kích từ sân bay Kép, nhưng bị F-4 Không quân Hải quân Mỹ trong nhiệm vụ chế áp sân bay, đi độ cao thấp qua bắc dãy Yên Tử vào Kép phát hiện và bắn rơi Nguyễn Văn Ngãi khi vừa thu càng ở độ cao 15-20m. Anh hy sinh ngay đầu sân bay Kép. Đại đội trưởng Đặng Ngọc Ngự được trợ giúp của chỉ huy cất hạ cánh đã quay lại cầm cự và chuyển từ thế bị động sang thế cân bằng rồi bắn rơi một chiếc F-4 của địch. (Các phi công Mig-17 Trung đoàn 923 xuất kích trong đợt này gồm có: Vũ Văn Đang, Nguyễn Công Ngũ, Trịnh Văn Quy, Nguyễn Văn Lâm, và Đỗ Hạng, Nguyễn Xuân Hiến xuất kích từ sân bay Kép; Lương Quốc Bảo, Nguyễn Văn Hùng, Nguyễn Hồng Văn, Lê Ngọc Sơn xuất kích từ Gia Lâm)

Đợt thứ 2, từ 9h30' đến 10h30', Không quân Chiến thuật đánh khu vực Hà Nội và Yên Bái (ở Hà Nội địch đánh cầu Long Biên và khu vực ga Yên Viên). Đợt này Không quân ta xuất kích 24 lần/chiếc (10 chiếc Mig-17, 8 chiếc Mig-19, 6 chiếc Mig-21). Biên đội 4 chiếc Mig-17 thuộc Trung đoàn 923: Nguyễn Văn Thọ, Tạ Đông Trung, Nguyễn Văn Nhượng, Trà Văn Kiểm từ Hòa Lạc về bảo vệ sân bay Nội Bài. Biên đội 2 chiếc Mig-21 Huy - Khảo từ Nội Bài về Yên Bái, Tuyên Quang cũng với vai trò thu hút tiêm kích địch, yểm hộ Mig-19 đánh

địch bảo vệ các mục tiêu ở Yên Bái. Cao Sơn Khảo đã bắn rơi một chiếc F-4 nhưng đã hy sinh.

Biên đội 4 chiếc Mig-19 của Trung đoàn 925 gồm Phạm Ngọc Tâm, Phạm Hồng Sơn (C), Nguyễn Văn Phúc, Lê Đức Oánh xuất kích chặn đánh 16-20 chiếc máy bay địch. Mười phút sau biên đội 4 chiếc Mig-19 tiếp theo gồm Hoàng Cao Bổng, Phạm Cao Hà, Nguyễn Văn Cương, Lê Văn Tường được tung lên chi viện cho biên đội trước. Lần lượt bốn chiếc Mig-19 Tâm - Sơn - Phúc - Oánh gặp địch tại khu vực đỉnh sân bay Yên Bái và đã quyết liệt xông vào đánh trả các đòn tiến công của máy bay địch. Được sự trợ giúp của đài chỉ huy mặt đất, phi công Nguyễn Văn Phúc lựa thế kéo gấp chiếc phi cơ, cắt xéo vào chiếc F-4 đang vòng từ đầu xuống đầu nam sân bay, đưa mục tiêu vào vòng ngắm, nhanh chóng rút ngắn cự ly và ra đòn liên tiếp 3 loạt đạn pháo 30mm. Luồng đạn chính xác của khẩu pháo đã xé đôi chiếc F-4 trước sự chứng kiến trực tiếp của quân và dân khu vực sân bay và ngoại vi thị xã Yên Bái. Vì bắn quá gần nên Nguyễn Văn Phúc phải dùng hết sức kéo giật máy bay với gia trọng lên gấp 10 lần trọng lượng mới khỏi bị đâm vào chiếc F-4 vỡ tung tóe.

Biên đội thứ hai được tung lên và khi phát hiện máy bay địch ở thế có lợi để chiếm vị trí vào công kích thì phi công Nguyễn Văn Tường - số Bốn đã mạnh dạn xin phép sở chỉ huy cơ động quyết liệt bám theo, xả hai loạt đạn. Chiếc F-4 bốc cháy. Cùng lúc trận đánh ác liệt diễn ra ở Yên Bái, biên đội 4 chiếc Mig-21 Nguyễn Đức Soát, Ngô Duy Thư, Nguyễn Văn Nghĩa, Hạ Vĩnh Thành được lệnh xuất kích từ Nội Bài lên Đại Từ, Nhã Nam đề phòng địch đánh vào Hà Nội từ hướng bắc và tây bắc. Lúc 9h50', biên đội Mig-17 của Trung đoàn 923 gồm Đặng - Ngũ - Quy - Lâm xuất kích từ Kép ra Bồ Hạ, Hiệp Hòa ngăn chặn địch từ hướng đông vào đánh sân bay. Ngay sau đó, Trung đoàn 923 đã tung biên đội Mig-17 Đỗ Hạng - Nguyễn

Xuân Hiền lên đỉnh sân bay Kép sẵn sàng hỗ trợ biên đội ở Hiệp Hòa, Bồ Hạ bảo vệ Kép.

Đợt oanh kích thứ 3 trong ngày, Không quân Hải quân Mỹ tập trung đánh các mục tiêu khu vực Hải Dương, tập trung đánh vào cầu Lai Vu, với 66 lần/chiếc từ 12h30' đến 14h30'. Lúc 12h50', biên đội Nguyễn Văn Thọ - Tạ Đông Trung - Đỗ Hạng - Trà Văn Kiếm được lệnh xuất kích từ sân bay Kép bay về khu vực Hải Dương, Lai Vu. Một trận đánh ác liệt đã diễn ra giữa bốn chiếc Mig-17 với đội hình lớn máy bay Mỹ đánh cầu Lai Vu. Khi còn cách Hải Dương 15km, theo chỉ dẫn của sở chỉ huy biên đội trưởng phát hiện bốn chiếc A-7 đang bay vào đánh mục tiêu. Nguyễn Văn Thọ ra lệnh vút dầu phụ, bật tăng lực, tăng tốc độ bám theo chiếc máy bay số 3 nhưng bị lạc hậu nên chuyển sang chiếc số 4. Đưa vòng quang máy ngắm vào mục tiêu và nhấn cò, thấy đạn bay trùm lên phía trước đầu máy bay địch làm nó lật ngửa, lao xuống phía dưới. Bỏ chiếc A-7, anh quay sang quan sát thì lại phát hiện tám chiếc F-4 đang bay từ phía biển vào. Anh quay gấp máy bay lại đổi đầu, sau đó không thấy nữa.

Số Hai - Tạ Đông Trung cũng phát hiện tốp A-7. Anh bám theo một chiếc, liên tục ngắm bắn nhưng chiếc A-7 đã khôn ngoan chúi đầu xuống tăng tốc độ, bay thẳng ra biển, khiến cho Trung vào bắn với góc rất nhỏ và cự ly ngày càng xa dần. Cho đến khi giật mình thấy mình đã ở sát bờ biển anh mới quay lại về Kép hạ cánh. Đỗ Hạng và Trà Văn Kiếm bám theo biên đội trưởng được một lúc cũng phát hiện các tốp A-7 rồi sau đó F-4 nối đuôi nhau lao tới. Hai phi công bám theo một tốp A-7 nhưng lại bị tốp F-4 bám đuôi nên quay lại phản kích. Trận chiến trở nên hỗn độn giữa bốn chiếc Mig-17 với hàng chục máy bay Mỹ (sau này theo báo cáo tổng hợp của các lực lượng phòng không thì có tới 38 máy bay Mỹ vào đánh ở khu vực cầu Lai Vu). Khi Nguyễn Văn Thọ quay lại thì thấy bốn

chiếc F-4 đang bám theo biên đội Hạng - Kiểm và phóng tên lửa tới tấp. Anh hô to “Cơ động gấp! Nó bắn tên lửa đấy!” nhưng chỉ có số Bốn - Trà Văn Kiểm tránh được. Đỗ Hạng trúng tên lửa, nhảy dù. Nhưng sau đó anh bị máy bay Mỹ quay lại dùng súng bắn vào dù (theo thông báo tại buổi rút kinh nghiệm tôi 10.5 thì đó là loại A-7). Anh bị trúng đạn máy bay địch từ trên không và hy sinh. Trà Văn Kiểm sau đó cơ động quyết liệt, đuổi bám theo máy bay địch và bị địch bám theo bắn hạ bằng tên lửa. Không thể nhảy dù ra được.

Sau này một số phi công Mỹ và tác giả phim truyện đã mô tả cuộc không chiến ác liệt chưa từng có của Trà Văn Kiểm là phi công chiến đấu “Nguyễn Tâm” trong thế giới tưởng tượng của họ đã bắn rơi 13 máy bay Mỹ với cách tả trận đánh giống như cách đánh của loại máy bay cánh quạt thời Thế chiến thứ hai (!?). Như vậy rất không đúng với tính năng thực tế của F-4 và Mig-17. Một số độc giả ngoài ngành thì thấy vô cùng hấp dẫn và thú vị nhưng đọc xong thì tôi chỉ cười vì cho rằng tác giả quá giàu trí tưởng tượng! Tôi dám chắc những người trong nghề từ phía Không quân Mỹ có lẽ cũng nghĩ như vậy!

Cũng xuất kích và bay ra hướng Hải Dương còn có biên đội Lê Thanh Đạo - Vũ Văn Hợp với mục đích đánh địch ở tầng cao hơn, tăng cường cho các máy bay Mig-17 đánh ở tầng thấp. Các anh được dẫn vào độ cao hơn 2.000m rồi nhận thông báo địch cách 30km, 25km bên trái 30°, độ cao 5.000m. Đạo phát hiện hai chiếc nhỏ xíu cùng hai vệt khói đen. Biên đội vút đầu phụ, bật tăng lực thì cùng lúc thấy hai chiếc F-4 tách đội. Một chiếc vòng trái chui xuống dưới bụng máy bay ta, một chiếc vòng phải kéo lên trên. Đạo lệnh cho số Hai đánh chiếc kéo xuống, còn anh bám theo chiếc kéo lên. Chỉ chưa đến một vòng, Hợp đã bám theo, ngắm bắn trúng ngay chiếc F-4. Còn Lê Thanh Đạo bám theo chiếc kéo lên cao. Có vẻ như cả hai chiếc F-4 không phát hiện máy bay Mig-21 của ta nên sau khi

vòng lại chúng đều bay thẳng. Đạo tăng tốc độ tiếp cận nhanh. Tối cự ly 1.500m anh phóng một quả tên lửa. Chiếc máy bay bùng cháy rơi xuống.

Biên đội tiếp theo của Trung đoàn 923 lúc 12h50' là Trịnh Văn Quy, Nguyễn Văn Lâm được cho lên trực tại đỉnh sân bay để bảo vệ sân bay Kép và yểm trợ các máy bay khác đánh địch về hạ cánh. Vào lúc 13h05', biên đội Hoàng Quốc Dũng, Bùi Thanh Liêm cũng xuất kích và được dẫn ra khu vực Nhã Nam, Yên Thế sẵn sàng yểm hộ, bảo vệ sân bay Kép. Khi hết dầu bay về Nội Bài hạ cánh thì biên đội Mig-17 Vũ Văn Đăng, Nguyễn Xuân Hiến được tung lên trực tại đỉnh sân bay Kép. Kết thúc đợt đánh thứ 3 trong ngày.

Đợt thứ 4, máy bay Mỹ vào đánh các mục tiêu ven biển Quảng Ninh, Hòn Gai từ 16h20' đến 17h20'. Trung đoàn 923 xuất kích ba biên đội Lương Quốc Bảo, Hoàng Tam Hùng, Nguyễn Hồng Văn, Lê Ngọc Sơn lúc 16h20' từ Gia Lâm ra Thanh Miện, Kiến An. Biên đội Nguyễn Phú Ninh, Trương Công Thành, Trần Cao Thắng, Hán Văn Quảng lúc 17h00' xuất kích từ Kép ra Kiến An trực thay thế biên đội Lương Quốc Bảo, cùng lúc cho Hán Vĩnh Tường - Hoàng Mai Vượng lên đỉnh sân bay Kép để bảo vệ sân bay. Trung đoàn 927 lúc 16h49' đưa biên đội Nguyễn Đức Soát - Ngô Duy Thư lên khu vực Ân Thi đón đánh địch bảo vệ khu vực Hải Dương. Biên đội Nguyễn Văn Nghĩa, Hạ Vĩnh Thành xuất kích lúc 17h05' đến Thái Nguyên trực sẵn sàng đánh địch bảo vệ Hà Nội từ hướng bắc và đông bắc. Trung đoàn 927 cho Đỗ Văn Lanh, Vũ Văn Hợp từ sân bay Kép lên trực ở khu vực Đồng Mô - Lạng Sơn.

Buổi tối, kết thúc một ngày vô cùng ác liệt trong chiến tranh, binh chủng tổ chức rút kinh nghiệm chung tại khu vực hầm sơ tán phi công Trung đoàn 921 và 927. Có lẽ chỉ thiếu người của Trung đoàn 925 vì đường sá quá xa xôi trắc trở,

không kịp về dự. Cuộc họp rút kinh nghiệm chiến đấu có sự hào sảng, khí thế xen lẫn với sự ngậm ngùi.

Chiến thắng trận đầu của Trung đoàn 927 Đạo - Hợp bắn rơi hai máy bay Mỹ tại chỗ. Chiến công của Trung đoàn 925 Phúc - Tường bắn rơi hai chiếc F-4. Các phi công của Trung đoàn 921 Huy - Khảo, Ngự - Ngải bắn rơi hai chiếc F-4. Nhưng tình huống chiến đấu cực kỳ khó khăn khiến hai phi công hy sinh. Thiệt hại nặng nề nhất là Trung đoàn 923, trong các cuộc cận chiến với máy bay địch có tính năng vượt trội và số lượng đông đảo. Trận đánh này diễn ra trong khung cảnh có thể nói khá hỗn độn vì đánh địch ngay trên đỉnh mục tiêu bảo vệ cầu Lai Vu. Các máy bay Mỹ một mặt cố gắng lao vào thả bom, bắn phá mục tiêu, đối phó với đạn phòng không bảo vệ; mặt khác cũng liên tục phải đối phó quyết liệt với Không quân ta nên đội hình cũng tán loạn. Ba phi công Mig-17 bị bắn rơi, trong đó hai phi công hy sinh, chỉ bắn rơi một máy bay địch. Ghi nhận cho biên đội Thọ - Trung - Hạng - Kiểm.

Có thể nói, ngày 10.5.1972 là ngày Không quân ta đánh thắng ròn rã, bắn rơi 7 máy bay Mỹ của các phi công Đạo, Hợp, Ngự, Khảo, Thọ, Phúc, Tường. Ta tổn thất 7 máy bay, trong đó bị bắn rơi 6 chiếc (2 Mig-21, 1 Mig-19, 3 Mig-17), 1 Mig-19 bị tai nạn vì hạ cánh sau chiến đấu, 6 phi công hy sinh. Đó là ngày chiến tranh khốc liệt với nhiều kỷ lục sau đó được ghi lại như: có những trận không chiến liên tục kéo dài nhất, Không quân ta xuất kích nhiều nhất, bắn rơi địch nhiều nhất, tổn thất hy sinh nhiều nhất... Nhưng đọng lại trong tôi đến nay là hình ảnh cũng như lời nói mạnh dạn, hào sảng không khí chiến thắng của Lê Thanh Đạo, đại ý “Khi bay ngang qua cầu Long Biên, thấy cây cầu bị gãy do đánh bom mà lòng trào sôi căm giận lũ giặc trời Mỹ!”. Mấy anh em phi công ngồi dưới đá vào chân nhau, thăm thì “câu này chắc được bồi dưỡng, mớm lời rồi!”.

Mãi vài chục năm sau, trong một lần gặp gỡ, vui vẻ cỏi mở với nhau sau mười lần chúc tụng cạn chén, khi ôn lại kỷ niệm chiến tranh, tôi bỗng nhớ ra và buột miệng hỏi:

- Hôm đấy ông có bay qua Long Biên đâu mà nói thấy cầu Long Biên làm ông sôi sục căm thù thế?

- Cậu thật là! - Anh cười văng nhà trả lời - “Thời thế thế thời thời phải thế”, để còn động viên tinh thần và lòng căm thù giặc chứ!

- Thôi nào, chúc người phi công tài ba và cũng bốc phét giỏi! - Chúng tôi cùng nâng ly, cười vang.



Đến lượt Tạ Đông Trung đứng lên, đại diện cho các phi công Mig-17 của biên đội trình bày diễn biến trận đánh thì thấy đó là trận hỗn chiến trên không với các tình huống chẳng biết đâu mà ghi chép. Chỉ nhớ anh đã đuổi theo cái thằng A-7 đó tới tận bờ biển để tìm cơ hội tiêu diệt. Cho đến lúc thấy mình đã theo nó qua xa mục tiêu bảo vệ mà nó vẫn không giảm tốc độ, không vòng vèo cho mình cơ hội tiếp cận nên đành bỏ. Nhìn Tạ Quang Đông lúc này dằng dấp bơ phờ, mệt mỏi, có phần nhếch nhác sau trận đánh ác liệt thật đáng thương và giống như kẻ thất trận. Mà đúng là thất trận thật. Biên đội bốn chiếc, rơi ba, hy sinh hai còn mỗi mình anh quay về. Trong lúc đồng đội đều bị bắn rơi chưa biết sống chết ra sao thì làm gì còn giữ được tâm thế, dáng vẻ của người chiến thắng!

Tự nhiên tôi lại thấy xót xa cho những người đồng chí, người bạn chiến đấu chỉ trong có mấy ngày mà rơi rụng quá nhiều, quá nhanh. Đại đội 1 của chúng tôi sau khi mất Khánh, Long, giờ lại mất Khảo. Giáp thì chỉ còn hy vọng mong manh. Ấy là còn chưa kể Mỹ, Khương bị bắn rơi phải nằm điều trị ở bệnh viện.

Sáng ngày 11.5.1972, cường độ hoạt động của Không quân Mỹ vẫn rất cao. Một số mục tiêu đánh cũng gần vào khu vực Hà Nội hơn. Buổi sáng, Không quân Mỹ hoạt động chủ yếu ở ven biển. Tập trung đánh phá mục tiêu ở khu vực Quảng Ninh, Hòn Gai, có 30 lần/chiếc. Từ 8h00' đến 9h30' có 60 lần/chiếc đánh Hải Phòng (cầu Thượng Lý, xi măng Cần Rào, cầu Niệm). Lúc 9h40' đến 11h10' Không quân Chiến thuật cho hai mươi chiếc vào Yên Bái khiêu khích Mig-19 lên không chiến. Sau này chúng tôi còn được nghe kể Không quân Mỹ thả truyền đơn thách đấu. 12h00' - 13h00' Không quân Hải quân tổ chức đánh lớn ở Hải Dương với 78 lần/chiếc đánh ga Hải Dương, cầu Lai Vu, Phú Lương, có tiêm kích yểm hộ ở Phả Lại, Đông Triều, Gia Lương, Thuận Thành. Từ trưa sang chiều, Không quân Mỹ từ Thái Lan đưa đội hình máy bay chiến thuật vào đánh sở chỉ huy không quân Bạch Mai, cầu Long Biên và dùng tiêm kích khổng lồ chế sân bay Hòa Lạc và Nội Bài. Ghi nhận của mạng tình báo B1 có năm tập với tổng cộng 46 lần/chiếc máy bay địch hoạt động nhưng không có nhiều đụng độ giữa hai bên.

Lúc 7h57', biên đội bốn chiếc Mig-17 Trung đoàn 923 Trần Cao Thăng, Âu Văn Hùng, Hán Văn Quảng, Trương Công Thành xuất kích trực tại đỉnh để bảo vệ căn cứ Kép. Vào 11h52', biên đội hai chiếc Mig-17 Hán Văn Quảng, Trương Công Thành cũng được tung lên bảo vệ căn cứ Kép. Lúc 14h45', biên đội Mig-21 Ngô Văn Phú, Ngô Duy Thư xuất kích chặn đánh tốp máy bay địch ở phía nam và tây nam bay vào. Biên đội được dẫn ra Phú Lý - Vụ Bản - Hòa Bình, bay ở độ cao thấp và kéo cao lên 7.000m khi ra đến vùng núi Phú Lý đến Hòa Bình. Sau bốn phút, biên đội Nguyễn Tiến Sâm, Nguyễn Hùng Thông được lệnh xuất kích tiếp theo để yểm hộ cho Phú - Thư; được dẫn ra khu vực Thanh Sơn, Mộc Châu, Phú Thọ lên độ cao 9.000m.

Trong khi đó Phú - Thư được dẫn ra tiếp địch ở độ cao 8.000m. Ra đến Mộc Châu thì vòng về hướng 360°, rồi 30° để áp vào vệt bay của tốp máy bay địch. Số Hai - Thư phát hiện một chiếc có hình thù giống F-102 và xin vào công kích. Phú hô:

- Cứ bình tĩnh, tiếp tục quan sát phát hiện hết địch đã!

Bay được một đoạn nữa, Thư phát hiện bốn chiếc bên trái phía dưới và xin vào công kích, đồng thời lật máy bay lao xuống bám theo chiếc số 4. Khi đến gần thì thấy máy bay có hình cánh vát giống Mig-17, nhưng khi thấy rõ cả hình đầu nhọn thì khẳng định đây là F-105. Tới 1200m, điểm ngắm ổn định, anh ấn cò, quả tên lửa lao thẳng băng vào đuôi chiếc máy bay địch. Chưa thấy máy bay địch cháy đã thấy bung ra một chiếc dù. Anh kéo máy bay thoát ly trái, dự định bám theo tiêu diệt máy bay số 3 bay phía trước. Đồng thời cảnh giác quay về phía sau quan sát thì thấy bốn chiếc F-4 đang bám theo từ phía trên phóng tên lửa. Thấy chưa uy hiếp đến mình, anh tiếp tục tiếp cận chiếc máy bay phía trước nhưng đã vào quá gần. Lại thấy tên lửa địch phóng tiếp, anh kéo gấp máy bay tránh đạn và thoát ly về hạ cánh ở Vĩnh Phúc (Nội Bài) lúc 15h07'.

Sau khi Phú cho phép Thư vào công kích chiếc bên phải thì cũng phát hiện địch và vào công kích chiếc bên trái, nhưng không phải tốp mà Thư đã đánh. Tới cự ly 1500m, nhận thấy điểm ngắm ổn định nên anh nhấn cò phóng quả tên lửa bên trái. Nhưng máy bay địch vẫn chưa rơi. Anh giữ điểm ngắm và phóng tiếp quả tên lửa thứ hai. Chiếc F-4 của Trung tá Joseph Kittinger⁽⁵⁰⁾ rơi ở Vĩnh Phú. Hôm đó ta bắt được bốn phi công Mỹ làm tù binh. Nhưng vừa kéo máy bay thoát ra khỏi chiếc F-4 và lật máy bay lại quan sát, thấy số Hai ở dưới bụng và bay

50. Joseph Kittinger - phi công điều luyện của Không quân Mỹ, có 7300 giờ bay trên nhiều loại máy bay, là một chuyên gia về không chiến, có chức vụ lúc đó là Phó Tư lệnh Không đoàn TRW432.

với tốc độ quá nhỏ. Phú vừa nhắc “chú ý tốc độ nhỏ đấy..” thì bị ngay chiếc F-4 số Hai của Kittinger bắn rơi.

Cũng trong khoảng thời gian này, biên đội bốn chiếc Mig-19 Tiếp - Tùng - Hà - Quảng xuất kích, trực chiến tại đỉnh sân bay để bảo vệ các mục tiêu khu vực Yên Bái và sân bay căn cứ. Biên đội Mig-17 Thăng - Âu Hùng - Quảng - Thành lúc 14h55' xuất kích từ Kép về Nội Bài yểm hộ các máy bay Mig-21 về hạ cánh và bảo vệ sân bay. Sau đó hạ cánh luôn ở Nội Bài. Sau khi bị bắt Kittinger khẳng khái không chấp nhận bị Mig bắn rơi. Nhưng sau đó khi Ngô Duy Thư vào Hỏa Lò gặp và tả lại trận đánh, Kittinger mới im lặng chịu nhận thất bại trước Ngô Văn Phú.



Ngô Duy Thư và Kittinger tại nhà tù Hỏa Lò

Ngày 11.5.1972, cầu Long Biên bị đánh hỏng. Hà Nội đã phải làm gấp các phà qua sông Đuống - Đông Trù (sau là cầu

phao) và phà Khuyến Lương qua sông Hồng để bảo đảm giao thông từ các tỉnh phía bắc và tây bắc về phía nam. Sau những ngày chiến đấu ác liệt, chúng tôi thường xuyên tổ chức rút kinh nghiệm chiến đấu từng trận đánh ở cấp Đại đội Bay và quân sự dân chủ, bàn cách đánh ở cấp trung đoàn. Nhiều vấn đề được đưa ra bàn thảo, thống nhất từ đó hình thành cách đánh... Trong khi đó, lực lượng phòng không cũng rất chật vật đối phó với Không quân Mỹ, hiệu quả chiến đấu thấp, nhiều mục tiêu bị đánh hỏng mà lực lượng quân chủng không bảo vệ được. Lý do là lực lượng tác chiến mỏng. Chỉ còn khoảng 50% lực lượng tên lửa và pháo cao xạ còn lại ở miền Bắc. 50% tập trung triển khai làm nhiệm vụ bảo đảm cho tác chiến - chiến dịch ở Quảng Trị và khu vực hậu phương chiến dịch là Quảng Bình, Hà Tĩnh, Nghệ An.

Để đỡ cho lực lượng phòng không mặt đất, Bộ Quốc phòng yêu cầu Không quân ta tăng cường hoạt động đánh trả Không quân địch. Bộ Tổng Chỉ huy thấy được vấn đề này nhưng vì mục tiêu chính trị, mục đích đấu tranh ngoại giao dựa trên kết quả chiến trường nên quân chủng vẫn phải dồn lực lượng phòng không mặt đất bảo đảm cho chiến dịch Quảng Trị. Như vậy lực lượng phòng không bảo vệ “yếu địa” buộc phải làm cả nhiệm vụ phòng không dã chiến. Từ đầu tháng 5 đến đầu tháng 8.1972, Bộ Quốc phòng đã phải liên tục tổ chức lại lực lượng phòng không mà khởi đầu là khôi phục Trung đoàn tên lửa 237 và tổ chức thêm Trung đoàn tên lửa 268, rồi lần lượt các Sư đoàn phòng không 375 cùng 4 Trung đoàn pháo cao xạ để bảo vệ đường 1 Bắc⁽⁵¹⁾ tổ chức các trung đoàn pháo phòng không cho các quân khu. Bước tiếp theo là từng bước điều động các sư đoàn phòng không, trung đoàn tên lửa từ miền

51. Đường 1 Bắc là Đường quốc lộ 1A, đoạn phía Bắc từ Hà Nội đến Lạng Sơn.

Trung, miền Nam ra bảo vệ xung quanh Hà Nội. Đến tháng 9.1972, đội hình bảo vệ miền Bắc mới tạm ổn.

Những sai sót, khuyết điểm của hệ thống chỉ huy điều hành đến các hoạt động chiến thuật của các phi công được đem ra mổ xẻ, tìm cách khắc phục và rút kinh nghiệm. Chúng tôi đặc biệt lưu ý việc nắm địch của hệ thống sở chỉ huy các cấp. Không quân Mỹ đã có nhiều thay đổi, phát triển khi tiến hành chiến tranh phá hoại lần thứ hai trên nhiều mặt. Đó là hệ thống nhiều radar, vô tuyến điện. Về máy bay đã loại bỏ F-105 khỏi nhiệm vụ tấn công đường không để thay vào đó là F-4 các kiểu loại cho cả Không quân Chiến thuật và Hải quân. Trên từng máy bay có các loại khí tài tác chiến điện tử, nhận biết Mig. Vũ khí thì cải tiến có tầm bắn xa hơn, hiệu quả hơn. Đặc biệt khi làm nhiệm vụ tấn công đường không, F-4 được trang bị máy ngắm, điều khiển bom lazer - một loại vũ khí chính xác mới nên không cần dùng nhiều máy bay để đánh phá như trước.

Đội hình máy bay tấn công của địch chỉ có hai đến bốn chiếc mang bom. Còn lại 70-80% là tiêm kích và máy bay đối kháng điện tử bảo vệ đội hình bằng chế áp tiêu diệt radar (từ radar trinh sát, quản lý vùng trời đến radar dẫn đường, radar điều khiển tên lửa) với các loại Shrike cải tiến, tăng tầm bắn và thuốc nổ trong quả đạn, cũng như khả năng điều khiển khi có nhiễu... không bị trắc thủ của ta dùng thủ thuật “gạt” tên lửa như trước. Ngoài ra là các biện pháp chiến thuật, hiệp đồng cũng có những thay đổi khiến hệ thống chỉ huy, tham mưu ta không đoán được số lượng, kiểu loại, hướng và mục tiêu đánh.

Về phía phi công ta, nổi lên là khả năng phát hiện địch và đội hình bay của địch kém. Phi công có trình độ nhưng có thể do ham đánh mà số Hai không giữ được đội nên không yểm hộ được cho số Một. Chúng tôi đề xuất phương pháp, kỹ thuật bay đội hình và cách biến hóa đội hình chiến đấu cho từng tình

huống cụ thể, đồng thời kiến nghị với dẫn đường cố gắng dẫn phi công có góc vào từ 30°-40°, chênh lệch tốc độ 300-400km/h và cao hơn ít nhất 1km, với cách đi thấp và chỉ lên cao khi vào tiếp địch.

Cũng trong cuộc họp rút kinh nghiệm tối ngày 11.5.1972, chúng tôi nhận được thông báo Võ Sỹ Giáp đã qua đời tại Viện Quân y 108. Ngoài những chấn thương mà mọi người đã biết thì lý do khiến anh không thể sống sót là từ những chấn thương nội tạng, vỡ cơ hoành cách... do cú va đập quá mạnh khi tiếp đất làm máy bay vỡ tan. Anh được mai táng tại nghĩa trang Văn Điển.



Ngày 12.5.1972, Trung đoàn 925 có một trận đánh của biên đội Tâm - Long - Sơn A - Tản với các máy bay tiêm kích F-4 của Không quân Mỹ tại đỉnh sân bay. Mây tám, chín phần mà địch bay bốn đến sáu tốp nhiều tầng, chủ yếu ở độ cao trên mây. Đây là hành động chủ động khiêu khích dụ Mig-19 của ta vào không chiến. Đã có những lần máy bay tiêm kích của chúng sà xuống sát đường băng, thả truyền đơn, thư thách đấu nhưng bị các cán bộ bảo vệ và quân báo thu giữ tiêu hủy, một số gửi lên trên để báo cáo. Tôi tiếc là không biết tìm những tài liệu này ở đâu bây giờ!

Đụng độ xảy ra khi Sơn (A) và Tản phát hiện bốn chiếc F-4, Tản đã lao vào công kích, bắn hai loạt đạn nhưng không có kết quả. Thấy Không quân Mỹ tăng cường sức ép lên sân bay Yên Bái quá lớn, Bộ Tư lệnh chuyển bớt Mig-19 về các sân bay trung tâm. Ngày 12.6.1972, biên đội Thuyết - Tùng - Hà - Quảng có nhiệm vụ bay về Gia Lâm trực.

Các trận đánh của Không quân Chiến thuật Mỹ đợt này đã giảm đi đáng kể. Bộ chỉ huy Không quân ta đã phán đoán được lý do, đó là phía Mỹ phải tìm kiếm và cứu nạn phi công

Mỹ. Theo các tài liệu công bố của Mỹ cho biết, sau khi bị Mig-19 bắn rơi, viên thiếu tá phi công Lodger bị chết, còn Locher nhảy dù ra được, lẩn trốn quanh khu vực rừng núi Yên Bái tới 23 ngày. Đến ngày 2.6.1972, trực thăng HH-53 của Không quân Mỹ mới cứu được Locher đưa về Thái Lan.

Biên đội Mig-17 Cổng - Giá xuất kích hai lần vào khu vực Mai Châu, Thanh Sơn để tìm đánh máy bay cứu hộ của Không quân Mỹ mà không thấy. Cũng trong nhiệm vụ này, biên đội Phạm Phú Thái - Hoàng Quốc Dũng cũng được phái ra khu vực Tuyên Quang, Phú Thọ để vừa trợ giúp biên đội Cổng - Giá vừa sẵn sàng đánh trả các máy bay của Không quân Mỹ vào khu vực này. Biên đội Sâm - Thông của 927 cũng được lệnh xuất kích lên khu vực Kép, Đồng Mô để đề phòng địch đánh sân bay, khi có tin tình báo B1, Không quân Hải quân định vào đánh ở khu vực Hải Phòng, Hải Dương và ven biển.

Một chút với Nguyễn Công Huy

Chúng tôi tăng cường trực chiến. Từ 13 đến 17.5 ghi nhận các biên đội của E921, E923, E927, E925 đã liên tục xuất kích. Nhưng sau khi chấn chỉnh việc chọn đối tượng đánh thì có vẻ như chỉ huy các trung đoàn cẩn trọng hơn, kỹ càng hơn. Ghi chép cũng cho thấy việc tìm ra đúng cường kích để đánh là xác suất rất nhỏ. Các sở chỉ huy đều phát lệnh thu quân khi phát hiện dẫn máy bay Mig vào tiêm kích địch khi đến cự ly 25-30km. Riêng biên đội Thái - Huy (E921) vẫn ghi chép là “sử dụng để nghi binh thu hút” ở độ cao 6-7km cho Mig-19 đánh.

Thời gian qua đã quá lâu để nhớ thời điểm Nguyễn Công Huy được điều về Đại đội 1. Tôi có cảm tình với anh ngay từ khi gặp nhau trong ngày nhập ngũ ở sân bay Bạch Mai. Tôi đã nhận ra khuôn mặt của “kẻ trúng thưởng độc đắc” chiếc xe máy trên tờ áp phích ở bách hóa Tràng Tiền năm xưa. Nguyễn Công Huy sâu sắc, hóm hỉnh, nghịch ngợm, không khoa trương lên gân ầm ĩ là những cảm nhận của chúng tôi từ ngày còn là “học sinh bay” năm thứ nhất ở Liên Xô. Sau này về E921 thì anh ở Đại đội 3. Khi chia tách trung đoàn hình như anh về Đại đội 7. Và có lẽ đầu tháng 5 anh mới về Đại đội 1. Theo ghi chép của tác chiến sở chỉ huy binh chủng thì lần đầu anh xuất

kích chiến đấu trong đội hình Đại đội 1 (ngày 5.5.1972) với Cao Sơn Khảo. Chúng tôi vẫn gặp nhau hàng ngày trong các trận bóng chuyền, bóng rổ hay tại nhà ăn và các ban bay huấn luyện do trung đoàn tổ chức. Và chúng tôi phát hiện ra một Nguyễn Công Huy - nhà thơ (kiểu Nguyễn Bính), một “thăm tử” nghiệp dư, một anh chàng tarzan thích giật gân nhưng có trái tim thật ủy mị, đầy yêu thương, nhân ái, rất được “các em” từ đơn vị thông tin, bệnh xá, văn thư bảo mật tới các “chị nuôi” yêu quý.

Anh rất có cảm tình với “đội nữ binh Quảng Ninh” nhập ngũ 1971, và từng đạp xe đưa từng đứa về thăm quê... và không biết có tình cảm gì không với cô bé tên Toan mà trong một lần ngẫu hứng anh “quát” một câu làm mọi người bổ chứng “Nếu mà yêu được cái Toan, thì tao sẽ làm chục cái khoan giữa trời!”.

Nhưng chắc chỉ là câu nói thành thơ cho có vần điệu, chứ nếu có tình cảm thật thì chắc Huy sẽ không ra những “tuyên ngôn” công khai như vậy và chắc chắn anh chàng Lê Văn Kiên - phi công Mig-21 khóa sau khó có thể thành đôi với cô em Toan này. Đây là chưa kể khi anh “bập” vào yêu một cô bé trên đỉnh Tam Đảo thì ai cũng phải ngưỡng mộ tình yêu mãnh liệt của đôi này. Chuyện thấy anh sáng đạp xe lên đỉnh Tam Đảo, chiều đạp xe về đơn vị là “chuyện thường ngày ở xóm tôi”. Chúng tôi còn nói đùa rằng, người ta khi đi xe đạp xuống dốc từ đỉnh Tam Đảo mới cần nhặt một cành cây rừng rở to buộc vào sau xe làm bàn phanh. Nhưng Huy thì ngược lại, khi lên thăm người yêu phải buộc cây sau xe đạp từ lúc leo dốc! Hình như đó là các dấu hiệu báo trước sau này anh thực sự trở thành “nhà thơ bay” và “nhà văn phi công” để viết về bầu trời, tình yêu, đồng đội... sau khi anh đã chuyển từ chức vụ Phó Tư lệnh - Tham mưu Trưởng Sư đoàn không quân 371 sang làm Phó Tổng Giám đốc cụm cảng hàng không Nội Bài với quân hàm Đại tá rồi về hưu.

Tôi và Huy có nhiều kỷ niệm, trong đó có những lần dắt nhau đi phục kích ở các sân bay ngoại vi Hà Nội, trong đó có chuyện bắt dúi và rắn nước ở sân bay Yên Bái. Những trận đánh mà Huy đã yểm hộ để tôi bắn rơi hai máy bay Mỹ, tôi sẽ dần dần kể lại. Tôi và Nguyễn Công Huy có sự đồng cảm, đồng điệu về nhiều mặt... Đó là những tâm tư sau khi cả hai đều mất đi người phi công, đồng đội bay số Hai cho mình liên tục trong hai ngày 10 và 11.5. Cả hai đều có cảm giác không hứng thú với cái trò bay “nghỉ binh, thu hút” theo kiểu làm bia đỡ đạn trong thời gian quá lâu, quá dài. Cả hai chúng tôi đều thích những trò bay lượn mạo hiểm.

Có lần sau khi nghe xong nhiệm vụ, chúng tôi ngồi thừ mặt ra, không ai nói gì nhưng đều nghĩ rằng các đơn vị mới đều đã ra quân, đều đã đánh thắng trận đầu, cả E925 và E927 đều đã đánh thắng đến trận thứ hai, thứ ba liên tiếp rồi.

Hiệp đồng chiến đấu biên đội xong, nhận thấy Không quân Mỹ đã có nhưng động tác kỹ thuật và chiến thuật mới như đan chéo, tách tốp theo những kiểu cách khác trước. Tôi đề xuất:

- Nếu tôi với ông gặp địch mà rơi vào thế bị động, địch phát hiện và tấn công ta trước từ phía sau thì ta cũng sẽ phân tốp hẳn theo hướng ngược lại 180°. Nhưng anh không phải khư khư bám giữ đội bằng mắt trong thời gian cơ động mạnh để tránh đạn nữa. Vì số Hai sẽ luôn bị động và dễ bị dính tên lửa vì hành động sau và chậm hơn số Một. Vì vậy sẽ cùng nhau vòng thật gấp lại theo kiểu xoắn xuống hay nửa lộn xuống ra ngược lại hướng bay ban đầu và khi ra thì giữ chênh lệch độ cao với nhau từ 500m trở lên để tránh va chạm và tìm nhau cho dễ.

Huy đồng ý. Chúng tôi hiệp đồng thật kỹ về việc nhanh chóng xác định hướng và độ cao bay ban đầu, hướng và độ cao từng người sau khi lộn hoặc cho máy bay xoắn ngược 180°

hướng bay cũ. Lại còn nhắc nhau, nếu xuất kích về mà không đánh được thì qua đỉnh sân bay ta tập lại động tác này vài lần xem có được không nhé!

Ngày 17.5.1972, chúng tôi được lệnh xuất kích yểm hộ bằng cách nghi binh thu hút địch từ hướng tây nam vào cho biên đội Mig-19 (Bồng - Cương - Tầm - Long) ra đánh. Biên đội này của E925 xuất kích từ sân bay Đa Phúc ra đến Việt Trì nhưng do radar dẫn đường của trung đoàn không bắt được, lại không thể liên lạc được với đài chỉ huy hỗ trợ nên Bộ Tư lệnh không cho đánh, yêu cầu dẫn trở lại. Biên đội Thái - Huy được dẫn lên Kép - Bắc Sơn rồi quay về sân Đa Phúc. Theo hiệp đồng trước, tôi và Huy dàn đội hình ra ở cự ly dẫn cách 400m và 800m trên đỉnh sân bay. Khi tôi ra lệnh cơ động gấp thì cả hai đều cấm cổ kéo tàu bay của mình làm động tác “xoắn xuống gấp”. Tôi lật máy bay về bên phải còn Huy về bên trái. Từ hướng bay 110° độ cao 4.000m, tôi quay máy bay lại hướng 290° , độ cao 1500m còn Huy ở 2.000m. Ngay khi quay ngược lại hướng bay cũ, tôi quay sang phía Huy thì cũng thấy máy bay số Hai ở đúng vị trí như trước khi cơ động. Tôi phấn khởi: “Tôi thấy anh tốt!”. Huy trả lời: “Tôi cũng thấy tốt!”.

Tôi tiếp: “Làm phát nữa - vòng chiến đấu nhé! Tăng lực toàn phần. Cơ động gấp!”

Chúng tôi lại làm cú cơ động tiếp theo kiểu vòng chiến đấu ngược nhau và sau khi cải máy bay ra theo hướng ngược lại đã lại nhìn thấy nhau. Phấn khởi, tôi đề nghị “Một cú nữa rồi về hạ cánh nhé!” Huy ngắn gọn: “Nghe rõ anh!”

Thế là thêm một cú cơ động ă ý nữa giữa tôi và Huy diễn ra rất ngoạn mục. Hạ cánh xong thì mấy phi công trực cùng hôm đó tra vấn:

- Các bồ này diễn trò gì thế!?

Chúng tôi cười hì hì:

- Thì tách đội, phản kích, tránh tên lửa cho nó quen tay ấy mà!

Tôi còn những kỷ niệm nữa với Nguyễn Công Huy khi cùng nhau “mũ nón” lê la trực chiến ở các sân bay, trong đó có sân bay Yên Bái. Sẽ kể tiếp...

Những trận đánh tháng Năm

Ngày 18.5.1972, có ba trung đoàn tổ chức 26 lần xuất kích đánh trả máy bay địch vào đánh kho xăng Đức Giang (Hà Nội), các cầu lớn thuộc đường 1 Bắc, đường 2, đường 5. Biên đội bốn chiếc Mig-17 Tường - Điển - Quy - Lâm và hai chiếc Mig-17 Tường - Điển (xuất kích lần 2) đánh địch từ biển vào khu vực Chũ và Hải Dương. Nhưng có lẽ do thời cơ nên không gặp địch, quay về sân bay Kép hạ cánh. Buổi trưa, trong đợt hoạt động tiếp theo các biên đội Mig-21 của E927 (Nhu - Thư), Mig-19 của E925 (Tiếp - Sơn B - Hà - Quảng) xuất kích bảo vệ mục tiêu ở hướng tây bắc gặp địch ở thể đối đầu. Địch chủ động phóng tên lửa, kéo ta vào không chiến. Biên đội thấy thể đánh không còn có lợi nên chủ động không tiếp chiến, về Nội Bài hạ cánh. Máy bay của Thư bị dính mảnh đạn tên lửa. Biên đội bốn chiếc Mig-19 cũng được dẫn vào tiếp cận địch trên đỉnh sân bay Yên Bái, phát hiện địch phóng tên lửa đối đầu, biên đội dàn đội hình nghênh chiến thì địch không tiếp chiến. Trận đánh không thành.

Trong khi đó, Trung đoàn 923 lúc 11h55' xuất kích bốn chiếc Mig-17 (Tường - Điển - Quy - Lâm) từ sân bay Kép, theo thứ tự từng đôi một. Tường - Điển sau khi cất cánh, vòng phải ở độ cao 500m đã phát hiện địch ở độ cao 1.500m, liền xông

vào trận sau khi hô cho số Hai bỏ đầu phụ. Tưởng bám theo một tốp hai chiếc kéo lên rồi nhắm vào một chiếc nổ ba loạt súng. Thấy đạn nổ bên sườn, địch tiếp tục tăng tốc độ kéo lên. Tưởng giữ ở độ cao thấp và cùng số Hai và số Bốn về hạ cánh Nội Bài. Quy - Lâm khi nghe khẩu lệnh cơ động gấp thì kéo mạnh máy bay vòng ngược lại nhưng không phát hiện địch. Số Bốn mất đội, theo số Một và số Hai về Nội Bài. Trận này Tưởng được công nhận bắn rơi một chiếc F-4.

Cùng lúc với biên đội Mig-17, từ sân bay Nội Bài có bốn chiếc Mig-19 Tâm - Long - Sơn A - Tàn xuất kích bay về khu vực Lục Nam, Kép thì gặp địch và lao vào tấn công quyết liệt. Tâm bắn ba loạt ở độ cao 700-800m và khi vào 500m, anh xả một loạt đạn pháo 30 ly thì trúng ngay máy bay địch. Hôm đó, sở chỉ huy quân chủng ghi nhận báo cáo của đồng chí Lâm Văn Lích - Trung đoàn 923 đã thấy một chiếc F-4 bị bắn rơi ở đài xa, một giặc lái chết, không thấy một phi công khác. Còn huyện đội Tân Yên báo cáo thấy một chiếc F-4 rơi ở núi Đanh huyện Tân Yên. Xác máy bay còn thấy đầu và thân. Hai chiếc rơi cách nhau 5km.

Đến 12h11', biên đội Mig-21 Hưng - Tuế của Trung đoàn 927 xuất kích về phía tây Đình Lập (bắc sân bay Kép) thì gặp bốn chiếc F-4 bay ngược chiều, biên đội từng đôi kéo dài. Hưng bám đôi đi trước, Tuế bám đôi sau. Hưng tạo được cơ hội bám theo một chiếc F-4, phóng tên lửa bắn rơi chiếc F-4 này. Quay lại thấy tiếp một chiếc F-4 nữa, anh lao tới phóng thêm quả thứ hai nhưng không trúng. Tuế cũng tạo được cơ hội để phóng hai quả tên lửa vào máy bay địch nhưng không trúng. Biên đội về hạ cánh ở Nội Bài. Trong lúc chiến đấu, Hưng - Tuế được biên đội Nghĩa - Toàn Mig-21 của Trung đoàn 927 bay lên yểm hộ.

Đến 16h30', biên đội Mig-19 Tâm - Long của Trung đoàn 925 xuất kích lên bảo vệ sân bay Kép. Khi radar sở chỉ huy

phát hiện có nhiều máy bay địch xuất hiện ở khu vực Hạ Long, Quảng Ninh. Khi tới gần sân bay Kép thì biên đội phát hiện hai chiếc F-4 của hải quân đang làm nhiệm vụ chế áp sân bay và sân lũng Mig. Hai bên vào không chiến và cả hai bị bắn rơi. Vì đồng hồ la bàn của số Một bị hỏng, nên sở chỉ huy cho số Hai lên dẫn đội chỉ huy trận đánh. Nhưng Long lại đi không đúng đường bay tới Kép. Vừa nghe thông báo từ đài chỉ huy mặt đất ở Kép là trên đỉnh sân bay có địch, Long - Tâm liền tăng tốc độ vòng gấp về hướng sân bay Kép khi đã nhận ra địa tiêu là núi Bảo Đài và phát hiện hai F-4 bay đối đầu. Vì dùng tốc độ quá lớn nên bị văng ra ngoài, anh kéo máy bay dựng lên để lấy độ cao rồi bổ xuống đánh. Khi vừa lật máy bay lại thì trúng tên lửa của chiếc F-4 đi sau. Tâm không thấy Long nhảy dù nên cứ bám theo Long hô khẩu cả cổ để Long bung dù ra, quên cả cơ động tránh đạn. Một kết quả buồn cho Tâm khi quên mình vì bạn nhưng lại mất cảnh giác. Trận này Mig-19 thua nặng.

Qua ngày 20.5.1972, hôm nay lực lượng trực Mig-21 chủ lực là Trung đoàn 921 với Phúc - Lanh và Thái - Huy; Trung đoàn 927 là Sâm - Thông. Không quân Mỹ vào đánh Yên Viên, Đức Giang. Số lượng máy bay mang bom không nhiều nhưng có rất nhiều tiêm kích bảo vệ, gồm tiêm kích bảo vệ trực tiếp bay cùng đội hình, tiêm kích chế áp các sân bay Yên Bái, Đa Phúc, tiêm kích tại các khu vực trực chiến trên không sẵn sàng bổ sung và bay về các hướng có máy bay ta để chặn đánh. Ngoài ra, còn có những cặp tiêm kích săn lũng Mig tự do trên từng hướng, từng khu vực cùng các máy bay chế áp các loại radar. Biên đội Thái - Huy xuất kích ba lần theo yêu cầu nhiệm vụ đón, đánh địch vào hướng tây nam lên khu vực Việt Trì, Phú Thọ, Yên Bái lúc 11h39' đến 12h20' nhưng địch không vào theo hướng đó. Đến gần 15h00' chúng tôi lại được báo động và nhanh chóng xuất kích về hướng Hòa Bình chặn đánh lực lượng không quân vào

cứu giặc lái. Nhưng khi ra đến nơi thì địch quay ra hết. Quay về hạ cánh, vừa nạp dầu và chuẩn bị máy bay xong thì lại được báo động và xuất kích lúc 16h53' sau biên đội Sâm - Thông để làm nhiệm vụ nghi binh, thu hút địch. Sau đó vào đến Thạch Thành, vòng quay ra để tốp F-4 bám theo tới Tân Lạc. Tốp này bị D-61 tên lửa bắn rơi một chiếc F-4.

Biên đội Phúc - Lanh xuất kích hai lần. Buổi sáng lúc 9h00' ra Nho Quan để chặn đánh cường kích nhưng radar ta không thấy địch vào. Đến 14h40' biên đội xuất kích ra khu vực Hòa Bình để đón đánh tốp 12 chiếc bay vào nhưng bay đến đường 6 thì chỉ còn thấy bốn chiếc. Phúc bám theo hai chiếc, trong lúc Lanh cũng phát hiện thêm một chiếc đi ngược chiều và hai chiếc đi sau và thấp hơn hai chiếc mà Phúc đang bám đuổi. Hai chiếc này bắn hai quả tên lửa từ dưới lên, Lanh hô Phúc cơ động tránh tên lửa. Lanh bám ngay vào chiếc F-4 vừa khai hỏa và bắn luôn một quả tên lửa, nhưng lại phát hiện bên phải hai chiếc F-4 khác vòng gấp theo số Một và phóng liên tiếp hai quả tên lửa nữa. Anh liền bám theo đôi này, chọn chiếc số Một của địch làm mục tiêu và phóng nốt quả thứ 2. Cả hai thoát ly về Nội Bài hạ cánh an toàn. Chiếc máy bay bị Lanh bắn rơi, có hai phi công nhảy dù. Địch cứu được một còn một bị bắt làm tù binh. Cùng lúc với Phúc - Lanh xuất kích thì Sâm - Thông cũng được tung lên làm nhiệm vụ yểm hộ.

Ngày 21.5.1972, Không quân và Không quân Hải quân Mỹ vào đánh Hải Phòng và các mục tiêu ven biển, đường 1 Bắc và khu vực Phủ Lý, Ninh Bình. Không quân ta xuất kích 18 lần chiếc, trong đó Trung đoàn 921 xuất kích 10 lần chiếc (Ngự - Việt xuất kích 3 lần, Huy - Liêm 2 lần), Mig-17 của E923 xuất kích một lần biên đội Thăng - Thành - Ngợi - Quảng và Mig-19 của E925 xuất kích một lần của biên đội Văn - Sơn C - Phúc - Sơn B. Các đợt xuất kích không chọn được cường kích mà chỉ có tiêm kích địch chặn đường nên ta không cho tiếp cận. Duy

có biên đội Ngự - Việt xuất kích lúc 9h36' từ Nội Bài bay ra chặn địch ở hướng Uông Bí, gặp hai chiếc F-4 tiêm kích, hai bên quần với nhau hai vòng không không thể xác định hơn thua nên cả hai bên đều quay về căn cứ.



Ngày 22.5.1972, hai Trung đoàn 921 và 925 xuất kích 8 lần chiếc. Dự kiến đánh địch tấn công vào các mục tiêu ở Yên Bái, trong đó có bốn chiếc Mig-21 vừa làm nhiệm vụ yểm hộ, vừa hiệp đồng với Mig-19 đánh trả máy bay Mỹ. Trận đánh không thành vì chỉ gặp máy bay tiêm kích Mỹ, không đúng đối tượng nên quay về.

Ngày 23.5.1972, không quân địch đánh lớn ở các hướng Hải Phòng, ven biển, đường 1A và khu vực Nam Định, Phủ Lý. Phía ta xuất kích 32 lần chiếc cả ba loại máy bay. Gặp địch và không chiến 3 trận.

Gần 12 giờ, biên đội Mig-21 của E927 Soát - Thư xuất kích từ Gia Lâm, được dẫn xuống Nam Định. Từ độ cao 2.500m, Soát phát hiện một chiếc A-7 ở độ cao 3.000m. Tên lửa địch phóng đối đầu về phía máy bay ta. Anh nhanh chóng kéo gấp máy bay, bám theo chiếc A-7 đến 1.800m, đồng thời thông báo và tắt tầng lực, chỉnh điểm ngắm bắn một quả ở độ cao 1.200m. Không thấy máy bay địch cháy, anh bắn tiếp quả thứ hai thì chiếc A-7 bùng cháy rơi xuống dưới. Viên phi công địch nhảy dù và chết trận ở Xuân Thủy, Xuân Trường, Nam Định.

Trong đợt đánh thứ tư của không quân địch cuối ngày vào cầu Bắc Giang, bốn chiếc Mig-19 của Trung đoàn 925 gặp 8 chiếc F-4 của Mỹ. Phi công Bổng bám vào chiếc số Hai, bắn ba loạt, thấy máy bay địch tóe lửa trên núi Bảo Đài - phía đông sân bay Kép khoảng 15km. Khi đó, Vũ Chính Nghị không nghe được lệnh chuyển rãnh sóng liên lạc nên loay hoay xử lý theo biên đội nên bị một chiếc F-4E bám theo bắn trọng thương.

Máy bay mất điều khiển, anh đã nhảy dù an toàn. Nguyễn Hồng Sơn A và Nguyễn Hồng Sơn C phát hiện hai chiếc F-4. Sơn A vào công kích một chiếc, bắn ba loạt làm chiếc F-4 lật ngửa và chúi xuống phía dưới. Sơn C bám theo chiếc khác bắn loạt thứ nhất nhưng khoảng cách xa, không trúng. Anh tiếp tục bám theo, rút ngắn cự ly bắn thêm một loạt dài. Chiếc máy bay địch trúng đạn bốc khói, chúi đầu xuống dưới. Sơn C hô to: “Cháy rồi!”

Đợt đánh thứ năm của không quân địch từ 16h32', biên đội Mig17- của E923 xung trận, quần nhau quyết liệt với bốn chiếc F-4. Phi công Đặng bắn rơi một chiếc nhưng ngay sau đó bị chiếc F-4 bắn rơi và hy sinh. Trong các văn bản ghi chép ban đầu ghi nhận biên đội bắn rơi một chiếc. Sau đó ghi nhận thêm một chiếc nữa cho Điển. Trận này, Điển và Ngũ đều bị tai nạn chiến đấu nhưng Ngũ nhảy dù ra được khi máy bay mất điều khiển ở độ cao 1.000 - 1.500m. Còn Điển thì đâm xuống đất hy sinh.

Ngày 23.5.1972 ghi nhận ta bắn rơi năm chiếc máy bay Mỹ. Ta rơi bốn chiếc, hai phi công hy sinh. Không thể kể hay liệt kê hết những trận đánh, những lần xuất kích căn phá, đối phó với Không quân Mỹ mà tôi và đồng đội đã trải qua trong những ngày giữa tháng 5 năm 1972.

Tôi quyết định không nói, không kể thêm nữa để viết được sâu hơn về những phi công, những người lính trên mặt trận rất đặc biệt trong những trận không chiến của mặt trận trên cao. Tôi cũng xin lỗi trước các anh em, bạn bè, đồng đội, các cựu phi công chiến đấu trên cả ba loại Mig-17, Mig-19, Mig-21 khi đặt kỳ vọng vào sự thể hiện của tôi trên hồi ký này về các trận đánh và câu chuyện của các bạn mà tôi không thể đưa hết vào được một cách tỉ mỉ.

Những ngày của tháng 5 ác liệt, nóng bỏng này, chúng tôi đã liên tục xông trận có chiến công nhưng cũng liên tục tổn thất. Mỗi buổi tối sau những lần thông báo kết quả chiến đấu và rút kinh nghiệm trận đánh, tôi luôn có cảm giác ớn lạnh. Có gì đó không ổn mỗi khi nghĩ về những mất mát, hy sinh của đồng đội. Cảm giác hụt hẫng, chông chênh khi lần lượt những khuôn mặt thân quen, gần gũi từ sâu thẳm ký ức như Phạm Thành Nam, Phạm Đình Tuân, Trần Hóa, Phạm Văn Mạo đến nóng hổi những gương mặt sáng láng đầy kỷ niệm còn nóng bỏng, gần gũi như Võ Sỹ Giáp, Bùi Văn Long, Nguyễn Văn Khánh hay Cao Sơn Khảo cứ lớn vồn lượn quanh. Những người bạn tuy khác trung đoàn nhưng cùng đoàn bay cũ như Đỗ Hạng, Nguyễn Văn Bảy hay Trà Văn Kiêm, Hoàng Ích, Lê Văn Tường, Nguyễn Văn Ngãi và mới nhất như Vũ Văn Đăng, Nguyễn Văn Điển đều là những phi công quen biết, tuy tuổi tác có thể khác biệt nhưng đều cùng trang lứa, đều quý mến nhau như những người đồng đội thân thiết...

Mỗi khuôn mặt hiện lên luôn đồng thời với câu chuyện về hoàn cảnh cuộc đời của họ. Những cái đó hiện lên rõ nét cả lúc không ngủ được cũng như trong những giấc ngủ nặng nề, đôi lúc mê sảng... khiến đôi lúc tôi không biết tôi là kẻ ủy mị hay đã là kẻ hữu khuynh dao động trước dòn dập những hy sinh của bạn bè đồng đội?

Rồi những hình ảnh ác liệt của những trận đánh từ 1968 ở khu Bốn, cảnh những chiếc F-8 bám dai như đĩa, liên tục xả tên lửa về phía máy bay mình, những trận quần nhau với máy bay Mỹ trong biên đội với Võ Sỹ Giáp, Phạm Thành Nam và Nguyễn Công Huy... Những cái rùng mình khi bị trúng đạn địch, máy bay rung lắc dữ dội, quay cuồng điên loạn trên không, cái giây phút khó khăn lắm mới đủ sức lực, trí tuệ để nhớ và kéo giật thật mạnh cái cần thoát hiểm. Rồi phó mặc cho thân thể tôi tả, rũ rượi sau cú nổ, bắn tung lên, thoát khỏi

cái buồng lái đã đầy khói và lửa của trận đánh năm xưa. Nó ám ảnh kinh hoàng. Đáng sợ thật!

Đến lúc này, tôi bắt đầu thấy thông cảm hết với Lê Minh Dương khi anh chứng kiến quả tên lửa Sam-2 lao vào, nổ tung, vỡ vụn chiếc máy bay của đội trưởng Nguyễn Văn Khánh ngày 20.12 năm ngoái. Tôi bắt đầu hiểu tâm trạng của Lê Minh Dương cùng những buổi mộng du của anh trên những triền đồi ở khu sơ tán sân bay Kép. Tôi cứ nghĩ mình chưa đến mức ấy vì còn nén được nỗi sợ hãi khi vào trận, nhưng tại sao cơ hội mãi không đến với mình một cách ngon lành như một số chúng bạn?

Lúc nào gặp địch cũng chỉ là những máy bay tiêm kích và những “thợ không chiến” của Không quân Mỹ. Đến bao giờ mới hết cảnh đi “Thu hút, làm mồi và yểm hộ cho đội bạn?”

Có lẽ chiến thuật này khiến tôi giảm đi sự xông xáo, xả thân, quyết liệt trong trận đánh. Tôi hoàn toàn không thích cái chiến thuật lúc nào cũng phải đề phòng vì không quản lý, không nắm bắt được hết địch của radar, sở chỉ huy và cả mối phi công chúng tôi khi vào trận. Một tinh thần phòng ngự ư? Vì khi đi thu hút, làm mồi thì đâu cần lăn xả vào chúng? Chỉ cần nhử cho nó ra khỏi khu vực mà bạn bè đang đánh trong dăm phút đến mười phút. Thuận lợi thì đánh, bị quây thì tìm cách thoát khỏi bằng cách phản kích, rồi tìm cách rút lui là ổn. Sở chỉ huy cũng không dám quyết đoán vì khả năng phân biệt địch, ta của radar quá yếu nên toàn vướng vào máy bay tiêm kích địch, phải thoái lui nhiều lần.

Ngày 24.5.1972 có lẽ là ngày không bao giờ quên với tôi. Bốn phi công của Trung đoàn 921 (Thái - Huy, Phúc - Lanh) ra trực ở sân bay Nội Bài từ sáng sớm. Chúng tôi được thông báo dự kiến có hai, ba đợt hoạt động của Không quân Mỹ trong ngày. Vào lúc 8h25', tôi và Huy được lệnh xuất kích

chặn đánh địch từ Hải Phòng, Kiến An, Quảng Ninh vào đánh đường 1 Bắc. Chúng tôi có nhiệm vụ bảo vệ cầu Đấp Cầu nhưng địch không vào. Chờ một hồi không được, chúng tôi được lệnh quay về.

Lúc 10h32', biên đội tôi lại xuất kích. Ngay sau đó Phúc - Lanh cũng được tung lên. Lúc đầu chúng tôi được dẫn về Hòa Bình nhưng thấy địch xuất hiện trên tiêu đồ kéo vào đánh Thái Nguyên theo đường đi Phú Thọ, Tuyên Quang, Thái Nguyên nên sở chỉ huy lại dẫn chúng tôi về Việt Trì. Chúng tôi phát hiện đủ 12 chiếc, từng biên đội bốn chiếc đội hình bàn tay xòe kéo dài. Khí tượng, thời tiết hôm đó khá lý tưởng. Chỉ có bốn, năm phần mây giông nhiệt nhỏ ở vùng núi, độ cao mây từ 600 đến 1.500m. Sau khi thông báo, phân công thứ tự vào công kích, tôi bật tăng lực toàn phần, nhắm chiếc cuối cùng của tốp đi sau công kích với ý định đánh "xuyên táo" từ dưới lên. Trong lúc tiếp cận địch, tôi cũng nghe tiếng biên đội Phúc - Lanh đàm thoại. Phúc kêu to "Lại gặp OTK rồi!". Tôi bật cười, OTK nghĩa là ổ tiêm kích mà lính bay E921 hay đụng độ đấy mà.

Chúng tôi lao vào tấn công trong một tâm thế vừa mừng lại vừa lo lắng, cảnh giác, không yên tâm lắm với kết quả quan sát, phát hiện của mình nên đầu tôi cứ ngo ngoáy, quay phải, quay trái liên tục để xem có phát hiện thêm "thằng F-4" nào không. Cơ động cắt lực để bám vào phía sau tốp F-4 ở cự ly 3-4km, với tốc độ chênh lệch 300-400km/h và vẫn đang tăng. Đầu óc tôi căng như dây đàn. Cự ly rút ngắn dần. Tôi phát hiện tốp đi đầu có xu thế vòng trái nhẹ, không hiểu tại này phát hiện được mình chưa. Càng thêm căng thẳng hơn. Vào đến 2km, từ từ lật cò súng, chờ thêm một chút nữa, thêm chút nữa, tôi nhủ thầm. Bỗng rầm! Rầm! Thôi, thế là xong. Chắc lại ăn đạn rồi! Tay tôi nhả cò cũng như bị điện giật bốp, nháy luôn hai lần. Hai quả tên lửa phụt ra ở cự ly khoảng 1,8km trong lúc tốc độ

máy bay đang 1.300km/h, độ cao 5.500m-6.000m. Nhưng kìa máy bay vẫn bay thẳng, không vấn đề gì? Tôi chợt hiểu ra... vừa đau đớn, vừa xấu hổ vì mất thời cơ “ngon ăn” chưa từng thấy - thời cơ mà bao năm nay tôi vẫn chờ đợi để lập công, ghi dấu ấn cho mình.

Tiếp sau tôi, Huy cũng vào công kích với hai lần phóng tên lửa nhưng cũng không có kết quả. Trong khi cả tốp 12 chiếc máy bay địch đã phát hiện và cơ động gấp. Hình như bọn F-4 này đang bỏ bớt bom đạn để quay lại không chiến, quần nhau với chúng tôi. Nhưng chúng tôi tận dụng tốc độ lớn, khả năng cơ động tốt hơn ở độ cao này nên dễ dàng bỏ lại tốp F-4. Phúc - Lanh cũng đã quần nhau một lử với tốp F-4 khác. Loáng thoáng nghe đàm thoại, Lanh báo cáo hết dầu, tắt máy và đã được lệnh của sở chỉ huy cho phép nhảy dù.

Biên đội tôi và Nguyễn Công Huy về hạ cánh trước. Vài phút sau là máy bay của Phúc, sau đó là Lanh hạ cánh. Hạ cánh xong thì máy bay của Lanh dạt vào cạnh đường băng nằm chờ xe kéo về. Vì anh đã hạ cánh khi động cơ không còn làm việc từ Vĩnh Yên. Anh về hạ cánh như một kỳ tích của loại Mig-21, nhiều năm sau còn được nhắc mãi.

Buổi tối rút kinh nghiệm chiến đấu, Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ động viên tôi “Ta đã bẻ gãy được một đợt không kích của Không quân Mỹ” mà không làm tôi vui lên được. Cả hai biên đội đều nổ súng mà không có kết quả.

Tối 24.5.1972 ấy là một trong những buổi tối buồn bã nhất trong đời lính chiến của tôi. Tôi tự vấn, tự dằn vặt, tự đối diện với chính mình. Cái thời khắc máy bay bị rung lắc, rầm, rầm ấy là có thể do dính vào chút khí lưu của máy bay địch đi trước. Địch đi 6.000-6.500m. Ta từ 5.000m kéo lên. Hoặc đơn giản chỉ là “hố xoáy khí quyển” do tác động từ mây giông đang phát

triển ở miền núi. Lúc đó có lẽ chúng tôi đang ở vùng núi Sơn Dương, Tam Đảo.

Nhưng rõ ràng khi đó là tâm trạng bất an, lúc nào cũng sợ địch bám đuôi và bắn tên lửa vào mình. Chỉ một tý rung lắc cũng giật mình tưởng bị dính tên lửa địch! Việc tôi bắn hai quả một lúc, không phải do để nhằm nút phóng hai quả mà vì giật mình! Khi vừa lật nắp bảo hiểm bắn tên lửa (như của loại F96) để dùng ngón tay cái, thì lại mới nhớ ra là hôm nay bay F94, nắp bảo hiểm để bắn tên lửa là ở ngón trỏ! Tôi tự chán mình, tự mắng mỏ, xỉ vả mình cho đến lúc ngủ thiếp đi.



Trung đoàn 927 cũng liên tục xuất kích với các biên đội Nhu - Soát, Đạo - Hợp, Nhu - Xuân, cùng các biên đội Mig-17, Mig-19 và cũng có những cuộc chạm trán nhưng phần nhiều phải rút vì không tìm được đúng đối tượng đánh theo yêu cầu nhiệm vụ. Chỉ có biên đội Đạo - Hợp gặp và bắn một quả tên lửa vào máy bay địch nhưng không trúng.

Ngày 31.5.1972, lại một tổn thất lớn xảy ra với Đại đội trưởng Đại đội 3 Trung đoàn 927. Nguyễn Văn Lung cùng Mai Văn Tuế đánh máy bay địch bảo vệ các mục tiêu ở Bắc Giang đã trúng tên lửa địch hy sinh.

Sau này tìm kiếm các trang ghi chép, tổng kết của Quân chủng Phòng không - Không quân, tôi mới thấy đầy đủ hơn về trận chiến ác liệt trong những ngày tháng 5 sục sôi máu lửa ấy của năm 1972.

Chiều 8.5.1972, theo giờ Washington, R. Nixon ra lệnh phong tỏa cảng Hải Phòng và các cửa biển đồng thời tăng cường đánh phá bằng không quân. Ngày 11.5 cầu sông Hóa bị đánh hỏng. Ngày 13.5, cầu Hàm Rồng, biểu tượng chiến thắng suốt từ năm 1965 hiên ngang đứng vững cũng bị bom laser

đánh trúng. Riêng ngày 22.5, có tới năm chiếc cầu lớn trên các trục đường giao thông huyết mạch bị đánh hỏng. Ngoài ra, các kho hàng lớn ở các khu vực như Yên Viên, xăng dầu Đức Giang, cảng Hải Phòng... liên tục bị đánh.

Do lực lượng phòng không (lúc đầu có cả không quân) bị dần mỏng cho chiến dịch Quảng Trị nên không đủ sức cản phá, bảo vệ được các mục tiêu nên chúng ta đã không có khả năng đối phó có hiệu quả với bom điều khiển laser. Trong khi Không quân ta chủ yếu gặp tiêm kích F-4. Vì trong đội hình của Không quân Mỹ lực lượng bảo vệ chiếm tới 80- 90%, chỉ cần 2-4 chiếc F-4 mang bom laser lẫn trong đội hình của hàng chục máy bay địch thì khó có cách tìm ra chính xác đâu là cường kích, đâu là tiêm kích.

Tổng kết của lực lượng pháo phòng không viết, “Đánh cầu nhỏ như cầu Kỳ Lừa, chỉ có hai chiếc đánh bom laser, còn lại 28 chiếc yểm hộ. Trung bình đánh cầu giao thông bằng bom laser Không quân Mỹ phải sử dụng tới 40 lần chiếc, chia thành nhiều tốp, mỗi tốp từ 8-12 chiếc làm cho không những sở chỉ huy Không quân tên lửa mà những người lính cao xạ pháo trực tiếp bảo vệ cũng khó tìm ra kẻ đeo bom”. Qua đó thấy rõ hơn những khó khăn của cơ quan tham mưu và người chỉ huy các cấp, không chỉ riêng của bộ đội không quân trong những ngày tháng 5 năm 1972 ấy.

Ngày 9.5.1972, Hải quân và Không quân Mỹ phong tỏa biển. Chúng ta đã phải điều chuyển phương tiện và hướng tiếp nhận hàng viện trợ chiến tranh từ các nước xã hội chủ nghĩa qua lãnh thổ Trung Quốc bằng tàu hỏa sau khi diễn ra các cuộc họp giữa phía Việt Nam với Liên Xô và Trung Quốc. Việt Nam còn phải giàn hòa cho Liên Xô - Trung Quốc những vấn đề nảy sinh trong việc áp tải hàng quân sự. Phía Liên Xô thì không muốn để lính Trung Quốc làm việc này. Ai cũng hiểu

Liên Xô sợ Trung Quốc lấy bớt, sao chép những khí tài hiện đại mà Trung Quốc chưa có.

Khi pháo phòng không và tên lửa khắc phục được những yếu kém, thiếu sót trong đánh trả đội hình đánh bom laser bằng cách đánh ba điểm trong giải nhiễu xạ bằng kết hợp kính quang học RA-00 để hỗ trợ cùng cách gạt tên lửa bắn theo radar Shrike rất dũng cảm và hiệu quả thì cũng là lúc Không quân ta đỡ được gánh nặng để hiệp đồng với hai lực lượng này đánh trả Không quân Mỹ ngày càng tốt hơn, bắn rơi nhiều máy bay Mỹ hơn.

Tháng Sáu vinh quang

Từ tháng 6, Việt Nam bắt đầu nhận hàng viện trợ nước ngoài qua cửa khẩu Lạng Sơn là chính. Đường Quốc lộ 1 trở thành huyết mạch giao thông mà Không quân Mỹ tăng cường đánh bom, bắn phá.

Sau gần cả tuần “tự vấn”, “tự đáp” và tự xác định cho mình về mặt tinh thần, tự rút kinh nghiệm cho mình về mặt kỹ thuật và chiến thuật, tôi cảm thấy tự tin hơn và cũng rắn rỏi hơn trước những biến cố, tổn thất của đơn vị, mất mát đồng đội bạn bè. Nhưng những lần xuất kích cuối tháng 5 lại không gặp địch. Tình trạng liên tục gặp và phải đối phó với các ổ tiêm kích làm cho chúng tôi có vẻ thêm lì lợm, chai sạn. Giáp mặt những chiếc máy bay cánh vênh, đuôi quặp⁽⁵²⁾ không còn làm chúng tôi phải hồi hộp. Nhịp tim có thay đổi nhanh lên một chút chứ không giống sùng liên thanh như trước.

Ngày 1.6.1972, Trung đoàn 921 có hai biên đội. Tôi với Nguyễn Công Huy và anh Đặng Ngọc Ngự - Trần Việt trực ở sân bay Đa Phúc, trực trên loại Mig-21 F-94, số máy bay 72 và 52. Trực chỉ huy binh chủng là Phó Tư lệnh Trần Mạnh và Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ tại sở chỉ huy trung đoàn.

52. Đặc điểm riêng của F-4.

Trời đã vào hè, chúng tôi được gọi dậy trực lúc 3h30' sáng. Tiếp thu máy bay, hiệp đồng chiến đấu với dẫn đường sở chỉ huy và kiểm tra sức khỏe xong, tôi tranh thủ làm vài động tác thể dục buổi sáng trong buổi sớm trong lành, không khí thoáng mát, dễ chịu.

Lúc 4h45' bắt đầu ca trực chiến thì 5h25' biên đội tôi được lệnh báo động. Dự kiến của sở chỉ huy là cho chúng tôi đánh tốp hai chiếc máy bay trinh sát chiến thuật RF-4 từ biên giới Lào - Việt vào Yên Châu, Nghĩa Lộ, Đoan Hùng. Lệnh xuất kích, chúng tôi cất cánh bay về Thanh Sơn, Vạn Yên để chặn hai chiếc trinh sát trên đường bay ra, nhưng không kịp vì thời cơ xuất kích hơi muộn. Định bay ra ngoài biên giới và chúng tôi quay về sân bay Đa Phúc. Vừa nằm thiu thiu ngủ được một chút thì viên sỹ quan tác chiến giật giọng:

“Ngự - Việt cấp 1!”

Chúng tôi cùng bật dậy. Chưa thấy gọi tên mình, nhưng ai mà nằm được nữa. Sở chỉ huy gọi điện thông báo sẵn sàng đối đầu với không quân địch vào đánh đường 2 và đường 1 Bắc từ hướng tây nam. Mười phút sau (theo ghi chép còn lại, lúc đó là 9h34'), chúng tôi được lệnh vào cấp 1 và xuất kích ngay lúc 9h45'. Lúc này địch vừa vào đánh các mục tiêu mặt đất nhưng lại kết hợp đánh và tìm kiếm phi công Mỹ rơi từ trận bị Mig-19 bắn ngày 10.5, nên các tốp máy bay địch trên không xuất hiện không theo quy luật nào, gây khó cho cả sở chỉ huy các cấp lẫn phi công trên trời.

Lúc này, biên đội Ngự - Việt được đưa ra khu vực Vụ Bản, Thanh Sơn nhưng lại lỡ thời cơ phải về Gia Lâm hạ cánh. Không biết công tác thông báo, hiệp đồng với phòng không ra sao nhưng khi Đặng Ngọc Ngự bay đến vòng 4 đối chuẩn hướng cất hạ cánh của sân bay thì bị hai quả đạn tên lửa Sam-2 nhắm bắn. May mà máy bay của Đặng Ngọc Ngự đã xuống

độ cao thấp, nên độ chính xác của tên lửa không cao. Tên lửa nổ cách máy bay tầm bảy chục mét, gây chấn động, chao đảo cho máy bay nhưng vẫn điều khiển được. Hạ cánh xong, kiểm tra máy bay Đặng Ngọc Ngự và anh em thợ máy phát hiện hai mảnh tên lửa Sam cắm vào chóp nón. Thật hù vía.

Chúng tôi được dẫn ngược lên hướng Tuyên Quang, Đoàn Hùng rồi vòng về Việt Trì. Phía trên có 6-7 phần mây Sc còn phía dưới 5-6 phần mây Cu - mây đồng - đang phát triển. Tầm nhìn xa trên 10km. Khi bay đến gần Việt Trì thì tôi phát hiện 4 chiếc F-4 có độ cao bay 6.000-7.000m. Tốp máy bay này cũng phát hiện ra bị chặn đánh nên tách ra thành hai tốp: hai chiếc kéo lên, hai chiếc chúi xuống. Chủ yếu để lừa cho tôi và Huy chúi vào giữa để quay lại đánh. Thấy hai chiếc kéo xuống có thể bám được và nhanh chóng rút ngắn cự ly để bắn nên tôi hô “Vút dầu phụ. Bật tăng lực. Tôi đánh hai thằng vòng xuống. Anh không chế hai thằng sau.” Có góc vào lớn nên tôi nhanh chóng rút ngắn khoảng cách nhờ tốc độ tăng lên rất nhanh ở độ cao gần 6km cộng với máy bay đã nhẹ đi rất nhiều sau khi vút dầu phụ và tiêu hao được phân nửa số dầu trong thân. Cự ly từ 1.800m rút nhanh xuống 1.500m. Tôi hồi hộp lật cò phóng tên lửa, tập trung cao độ giữ điểm ngắm vào chiếc F-4 đang vòng với độ nghiêng nhỏ và nín hơi nhân cò. Quả tên lửa phụt ra, làm lật nghiêng cánh máy bay và lao thẳng vào mục tiêu. Nó nổ bùng sát cánh trái. Thấy cự ly đã quá gần, tôi kéo máy bay dựng lên sang phải rồi lật cánh máy bay sang trái thì thấy chiếc máy bay xịt khói, như khựng lại mất tốc độ lao xuống dưới...

Tôi tiếp tục kéo máy bay lên độ cao, tìm nốt chiếc bay phía trước, không thấy. Quay sang tìm hai chiếc F-4 phân tốp lúc trước cũng đã mất dạng không còn bóng dáng trên khu vực trận đánh. Sở chỉ huy liên tục thông báo các tốp địch gần đó.

Tôi báo cáo “công tác xong, uống bia một chai!”⁽⁵³⁾. Sở chỉ huy cho tôi thoát ly ngay. Tôi thăm nghĩ, hôm nay sở chỉ huy nắm địch chắc thề! Tận dụng kẽ hở của hai đám mây lớn ở khu vực Vĩnh Yên, tôi lật máy bay, lao xuống. Tốc độ quá lớn, tôi không chui vào khoảng trống giữa hai đám mây mà lại xông thẳng vào đám mây to, bao phủ cả khu vực từ Vĩnh Yên đến Phúc Yên. Mây không dày, phát triển từ mấy đám mây đồng, chưa thành mây giông thì đã tan, nên độ cao chỉ từ 2.500 m và đáy khoảng 600-700m nên tôi yên tâm lao xuống. Thêm một lý do nữa khiến tôi làm như vậy là theo thông báo của sở chỉ huy thì có mấy tốp F-4 đang vẫn còn quanh quẩn gần chỗ chúng tôi vừa chiến đấu nên tôi muốn nhờ những đám mây che chắn để thoát khỏi tầm nhìn của các phi công F-4⁽⁵⁴⁾. Đang yên trí vì chẳng thể có “thằng” F-4 nào theo đuôi mình được thì tôi bỗng chợt dạ khi nghĩ đến địa hình ở khu vực này. Cách phía đông - đông bắc thị xã Vĩnh Yên có một dãy núi cao cỡ 600-700m. ôi tá hoả, chết rồi, mình đang lao vào núi! Thế là tôi nghiêng răng, nghiêng lợi kéo giạt máy bay ra khỏi cú bổ nhào vào cửa tử. Cú giạt mạnh, đột ngột khiến chiếc phi cơ như khựng lại, tiếng động cơ cũng như tắt ngấm và tôi thấy râm râm... Vừa lúc máy bay thoát ra khỏi đám mây và ngọn núi đã sát sạt bên cạnh. Tôi nhìn rõ cả mấy cây thông cùng những hòn

53. Mật ngữ là đã bắn một tên lừa.

54. Mãi sau này chúng tôi mới biết vào thời gian đó Không quân Chiến thuật Mỹ - đại úy Roger C. Locher vừa thực thi nhiệm vụ tấn công các mục tiêu mặt đất vừa tiếp tục chiến dịch tìm kiếm viên phi công bị phi công Mig-19 Nguyễn Văn Phúc bắn rơi vẫn còn đang loanh quanh ở khu vực rừng núi Yên Bái - Nghĩa Lộ. Sau hơn một tuần viên phi công này mới mở máy vô tuyến điện cấp cứu để liên lạc với các máy bay cứu nạn Mỹ, chủ yếu thông báo mình còn sống và đang lẫn trốn trong rừng. Sau đó lại tắt máy để lẫn trốn tiếp vì sợ bị Việt Nam định vị được vị trí sẽ cho người đến bắt. Viên phi công này đã thoát khỏi được sự truy lùng của hệ thống dân quân, du kích, bộ đội địa phương để cuối cùng được cứu thoát sau 23 ngày lẫn trốn. Đó là ngày 2.6.1972.

đá tảng to như cái sân hợp tác xã mà rùng hết cả mình. Rồi thấy máy bay như có vẻ xóc rầm rập. Tôi chưa kịp hiểu chuyện gì đang xảy ra thì thấy phía trước ống không tốc của máy bay đã gãy đôi, lủng lảng trên phần còn lại nhờ những dây dẫn và cáp điện giữ lại. Tôi thất kinh hơn nữa khi nghĩ đến khả năng mấy đoạn dây mong manh kia mà đứt ra thì cái ống sắt chắc chắn sẽ chui tọt vào động cơ. Không cần giàu trí tưởng tượng lắm cũng có thể biết hậu quả khi các cục sắt này chui vào tuốc-bin máy nén khí đang quay với cả hàng vạn vòng phút kia sẽ tan tành như thế nào. Cảm giác ớn lạnh khi biết mình đang đối diện với một thảm họa ập đến.

Thế là chưa kịp vui với việc bắn trúng máy bay địch tôi vội giảm ngay tốc độ bay và chế độ làm việc của động cơ rồi báo cáo sở chỉ huy. Tôi điều khiển máy bay về sân bay theo chế độ làm việc của động cơ. Lúc này các loại đồng hồ liên quan đến các cảm biến đo áp lực, áp suất không khí qua ống không tốc như đồng hồ độ cao, tốc độ, chỉ số M, đồng hồ lên xuống, điều khiển cánh tay đòn của hệ thống lái tự động (APY-3B) đều hỏng... May mà sau hơn năm năm bay Mig-21, tôi đã thuộc lòng cách xử lý để chỉ bay theo một số đồng hồ thay thế như vòng quay động cơ, đồng hồ chân trời, đo độ cao buồng lái và độ cao vô tuyến điện... vẫn có thể về hạ cánh. Tôi chỉ lo nhất là đứt dây giữ phần đầu ống không tốc bị gãy. Giờ mà gặp địch thì biết xử lý thế nào? Cuối cùng mọi việc cũng tạm ổn. Khi thợ máy ra kiểm tra thấy trị số quá tải hơn 9,5 lần trọng lượng. Họ nói, do chất lượng ống không tốc bị hạn gở ở phần lỗ thông khí hai bên cạnh, có nguyên nhân từ độ ẩm cao của Việt Nam. Đã vậy máy bay để trong hầm kín ẩm ướt hoặc nằm bờ, nằm bụi ven xóm làng không có che đậy đầy đủ...

Ngay sau khi hạ cánh, Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ gọi điện ra tuyến trực nắm tình hình và thông báo về chiếc F-4 bị tôi bắn rơi có hai phi công Mỹ nhảy dù, nhưng được cứu ngay rồi!

Tôi không có cảm giác phấn khích, vui vẻ với chiến công đầu này trong buổi tối rút kinh nghiệm chiến đấu tại căn hầm của các phi công. Vì không kịp nhìn thấy chiếc máy bay của kẻ thù bốc cháy tại chỗ, tôi không sướng lắm. Vậy là sau nhiều năm lăn lộn, chiến đấu nhiều trận hôm nay tôi mới có được một chiến công. Điều này làm tôi thêm vững tin hơn trong những lần xuất kích chiến đấu tiếp theo. Mấy hôm sau tôi được cán bộ chính trị của trung đoàn mang xuống trao cho chiếc Huân chương Chiến công và hộp đựng huân chương cùng giấy chứng nhận. Bên trong hộp huân chương ấy có kèm theo cả tấm Huy hiệu Bác⁽⁵⁵⁾.

55. Phần thưởng quý giá mà trước đây Bác trao cho phi công mỗi khi bắn rơi máy bay địch. Nay theo nguyện vọng từ trước đó của Bác, Tổng Cục Chính trị báo cáo Chủ tịch nước để tặng kèm luôn huân chương.

Đại tướng - Tổng Tư lệnh chỉ đạo tác chiến không quân

Tôi còn trực xuất kích trong biên đội với các anh Nguyễn Công Huy, Bùi Thanh Liêm thêm mấy lần nữa. Các biên đội của các Trung đoàn 921, 927, 925 như Phúc - Sang, Huy - Liêm, Đạo - Được, Việt - Lanh, Văn - Quảng - Phúc - Sơn... cũng có hàng chục lần xuất kích. Một số lần chúng tôi gặp địch nhưng chủ yếu gặp tiêm kích đã dàn đội hình nghênh chiến. Cũng có khi chúng tôi xuất kích muộn khi địch đã ra ngoài biên giới hoặc ngoài tầm bay nên đều phải rút quân về.

Ngày 6.6.1972, tôi trực với Bùi Thanh Liêm, 6h30' được lệnh xuất kích ra đến Thanh Sơn, Nghĩa Lộ chặn đánh hai chiếc trinh sát vũ trang. Nhưng sở chỉ huy dẫn đến nơi thì địch giảm độ cao mất hút trên mạng radar dẫn đường và radar trinh sát của ta. Sau một hồi bay loanh quanh tìm kiếm không thấy, chúng tôi được lệnh quay về.

Buổi chiều tôi nhận chỉ thị đổi trực để tối lên đường dự hội nghị rút kinh nghiệm chiến đấu ở bình chủng. Buổi tối chiếc com-măng-ca đón chúng tôi từ chân đồi sở chỉ huy trung đoàn. Tôi không còn nhớ những người đi cùng trên xe hôm đó. Trời tối, không trăng, chiếc xe lắc lư chạy theo con đường đất vòng

vèo qua mây quả đồi, ra đường liên huyện Kim Anh - Đa Phúc rồi mới tới Quốc lộ số 3. Hồi này Không quân Mỹ bắt đầu tăng cường A-7, F-111 đánh đêm nên xe chạy chỉ sử dụng đèn gầm, ánh sáng mờ, soi về phía trước dăm mét. Những hình khối đen đúa của hàng cây hai bên đường khiến tôi liên tưởng đến cuộc phiêu lưu, trốn chạy trong lòng hầm dày đặc bóng đêm từ thời tiền sử. Thi thoảng mới thấy hình khối vài ngôi nhà trong thứ ánh sáng của đèn dầu được vịn về nấc nhỏ nhất lọt qua khe cửa, khe vách và tỏa ra một màu vàng khè, dùng đục soi rọi được 1-2m. Vì chiến tranh, nên người dân tự giác, từng nhà hạn chế dùng đèn sáng để tránh sự dòm ngó của máy bay Mỹ, cũng là thực hiện yêu cầu của phòng không.

Mỹ mở lại chiến tranh phá hoại bằng Không quân ra miền Bắc mới được hơn một tháng mà hầu hết các cầu ở các trục đường lớn đều bị đánh sập. Xe chúng tôi sau khi qua Đông Anh thì rời khỏi đường Quốc lộ để đi vào con đường liên xã, liên thôn chạy về bến phà Đông Trù vừa được lắp cầu phao. Cách Đông Trù hàng cây số, hàng trăm xe tải quân sự, dân sự, xe khách, xe con xếp hàng rồng rắn, nhích từng mét trong trật tự. Xe chúng tôi bỏ qua xếp hàng vượt lên thì bị chặn lại, nhưng nhờ có giấy phép đặc biệt của quân đội, công an Thành phố Hà Nội nên sau khi kiểm tra, hội ý tổ bảo vệ, bảo đảm giao thông thì chúng tôi được một người trong tổ đứng hẳn lên bậc xe dẫn thẳng xuống phà.

Qua Đông Trù chúng tôi phải chạy ven đê sông Đuống rồi sông Hồng để tới cầu phao Khuyến Lương mới sang được Hà Nội vì cầu Long Biên đã bị sập một nhịp. Dọc con đường bờ đê sông Hồng rồi đường từ Quốc lộ 5 qua xã Thạch Bàn từng hàng xe nối dài chờ đợi. Sự nhộn nhịp, tấp nập ở cầu phao này còn hơn hẳn Đông Trù. Ngoài xe ô tô, còn có cả hàng đoàn người xe đạp thồ linh kính các đồ dùng gia đình. Họ tiếp tục đi sơ tán khỏi Hà Nội theo lệnh phòng không được ban ra. Có cả

những người mẹ thò một, hai đứa con trên xe, khuôn mặt đầm chiêu, căng thẳng, vừa thận trọng dắt xe qua những khớp nối cầu phao, vừa mắng mỏ trấn an hai đứa trẻ ngồi trên gác-ba-ga vẫn vô tư trêu chọc nhau. Bọn trẻ đâu đã biết thế nào là chiến tranh, là bom đạn, là chết chóc...

Đến giữa cầu phao, ngược nhìn về phía thượng nguồn, hình ảnh chiếc cầu Long Biên bị gục mất một nhịp làm tôi nhớ mãi. Tôi liên tưởng ngay đến độ chính xác của bom laser mà Mỹ đã sử dụng, rồi lan man nghĩ về các hoạt động của Không quân Mỹ trong cuộc chiến tranh phá hoại lần hai này đã có bao nhiêu là khác biệt so với cuộc chiến tranh lần trước. Từ vũ khí laser chính xác đến hệ thống vũ khí trên máy bay cho nhiệm vụ đối không cũng như tên lửa Shrike đánh radar. Đặc biệt là số lượng máy bay bảo vệ, hỗ trợ cho cường kích mang vũ khí laser tăng đột xuất làm cho lực lượng phòng không cực kỳ khó khăn trong hoạt động tác chiến. Những trận đánh, những lần dẫn dắt không đúng thời cơ hay toàn “vô” phải các “OTK” phải được đặt ra để tìm cách tháo gỡ. Có thể phải xem xét nghiên cứu về hệ thống gây nhiễu dày đặc của các lực lượng không quân Mỹ. Nếu không thì sẽ còn nhiều tổn thất. Rồi có lẽ cũng phải đề xuất về nhiệm vụ cường kích đánh mặt đất vào hậu phương địch thế nào, giải quyết cho nhanh để còn tập trung sang vụ đánh trả không quân địch, cứ rền dứ thế này rất phân tán tinh lực...

Mãi miết suy nghĩ, chúng tôi lao qua thành phố chỉ có ít ỏi ánh điện chiếu sáng loang loáng qua thành chiếc xe con rồi lại vào vùng ven, qua Hà Đông ra đường 6, chạy về hướng Chùa Trầm, nơi đặt sở chỉ huy hỗn hợp của không quân và lực lượng phòng không. Tới khi chiếc xe giảm tốc độ, bỏ con đường số 6 rẽ vào đoạn đường đất mới thấy ai đó reo lên “Đến rồi!”. Xe lại lắc lư, vòng vèo thêm gần 2km nữa thì chúng tôi dừng lại trước một trạm gác. Người lính cảnh vệ đón xe, kiểm tra giấy

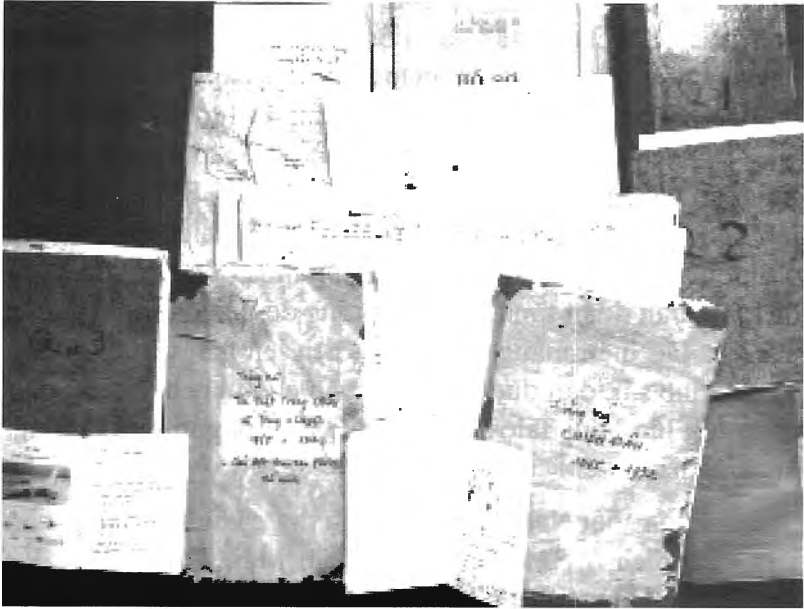
tờ xong, hướng dẫn xe chạy vào chỗ nghỉ chờ. Một sỹ quan của cơ quan quân chủng ra đón, hướng dẫn một sổ quy định về công tác bảo vệ, bảo mật, đóng quân canh phòng ở khu vực. Sau đó anh ta dẫn tiếp chúng tôi vào nghỉ ở một căn nhà lá, được dựng trong vườn của một nhà dân gần đó...

Lâu lắm tôi mới có được một đêm yên tĩnh, không phải suy nghĩ, trần trọc để chuẩn bị nhiệm vụ cho ngày hôm sau nhưng cũng không ngủ ngay được. Tôi đoán đây là một cuộc rút kinh nghiệm quan trọng do Quân chủng chỉ đạo, Bộ Tư lệnh Không quân đứng ra tổ chức nhằm giải đáp những câu hỏi, vướng mắc về nhiều vấn đề như chiến thuật, cách đánh, công tác dẫn đường, chỉ thị mục tiêu ra sao mà hiệu quả chiến đấu thấp. Rồi công tác hiệp đồng, thông báo giữa các lực lượng như thế nào để không ảnh hưởng lẫn nhau, không nhầm lẫn nhau như vừa qua...

Rồi tôi cũng ngủ thiếp đi nhưng theo thói quen 3h30' - 4h00' đã thức và chờ lệnh gọi đi trực. Đến khi nhận ra sự việc thì cũng không ngủ được nữa. Lặng yên nằm nghe tiếng côn trùng ri rí, ra rả, thỉnh thoảng có tiếng những người lính thay gác, hỏi mật khẩu, tiếng lên đạn lách cách... Tự nhiên tôi nhớ thời mới nhập ngũ được giao đi gác mà vẫn còn run. “Nhanh thật! Đã bảy năm. Minh giờ đã là quyền Phi đội trưởng của phi đội mà Anh hùng nổi tiếng Trần Hanh là người chỉ huy đầu tiên. Đến mình đã là thứ 5 hay thứ 6 rồi...”

Sáng sớm, 7.6.1972 chúng tôi được dẫn đi bộ gần cây số nữa mới tới Chùa Trầm. Sở chỉ huy đặt trong căn hầm đá tự nhiên, rộng rãi. Nhưng hội nghị lại làm ở bên ngoài, trong căn nhà lá rộng chứa được 30-40 người, dựng dưới tán cây già ngay cạnh đường dẫn vào hầm. Chắc để dùng làm chỗ chờ giao ban của sở chỉ huy. Buổi sáng hôm đó chúng tôi được nghe cơ quan tham mưu binh chủng trình bày tổng hợp tình hình địch, ta từ

ngày 10.4 đến 2.6.1972 và kết quả chiến đấu của các loại máy bay, các đơn vị không quân.



Một số tài liệu tham khảo và 4 quyển bản thảo viết tay “Hồi ký Linh bay”

Theo đó Không quân ta đã xuất kích 128 lượt với 350 lần chiếc. Gặp địch 62 lần, 38 lần nổ súng. Bắn rơi 19 máy bay địch, nhưng ta cũng bị rơi 19, trong đó, do địch bắn là 15, do ta gây tai nạn là 4, hy sinh 11 (do địch bắn là 9 và do tai nạn chiến đấu là 2). Hai ngày xuất kích nhiều nhất là 10.5 (64 lần/chiếc) và 23.5 (32 lần/chiếc). Tỷ lệ thắng thua của Mig-21 là 9/4, Mig-19 là 7/5, Mig-17 là 3/6...

Khái quát tình hình địch - Không quân địch từ ngày tuyên bố mở lại chiến tranh bằng không quân ra miền Bắc đã không “leo thang” từng nấc như cuộc chiến tranh lần trước mà chỉ vài ngày sau khi Nixon tuyên bố đánh lại miền Bắc Việt Nam thì

địch đã đánh thẳng ra Hà Nội, Hải Phòng. Tổ chức đối phó với Không quân ta quyết liệt, tích cực với tỷ lệ tiêu kích các loại chiếm từ 3/4, tới 4/5 đội hình gồm tiêu kích bảo vệ đi trong đội hình, tiêu kích chế áp sân bay, tiêu kích trực sẵn ở các khu vực mà chúng dự kiến Không quân ta xuất hiện cũng như tiêu kích tự do. Ngoài ra, Mỹ còn có một bộ phận lực lượng - chủ yếu là F-105 chuyên mang tên lửa Shrike đi diệt các loại radar và các thủ đoạn tạo nhiễu giả B-52, đội hình bay giả B-52. Đội hình tiền công của không quân địch chỉ từ 8-12 chiếc nhưng chia ra nhiều lần thành nhiều tốp vào đánh mục tiêu gây khó khăn lớn cho phán đoán tìm đúng đối tượng để dẫn đánh. Mỹ cũng phái các tàu biển mang radar của địch lên gần ven biển Bắc Bộ để trinh sát, dẫn đường, thông báo cho máy bay cũng như mang tên lửa hạm Talos để bắn sâu vào tới gần Hải Dương, Hưng Yên...

Còn phía Việt Nam cũng xác định được khu vực chiến của tiêu kích địch ở Hòa Bình đến Xuân Mai, Thanh Sơn, Vụ Bản, Tuyên Quang, Vũ Nhai, Đình Cả...

Về công tác tổ chức chỉ huy của ta, số liệu tổng hợp của cơ quan tham mưu cũng chỉ rõ không ít trận chủ trương không rõ ràng. Sử dụng lực lượng phân tán, chưa tổ chức đánh hiệp đồng có hiệu quả. Tồn tại khuyết điểm của ta là nắm thời cơ, hạ quyết tâm đánh địch thường muộn, đánh không đúng đối tượng do radar bắt được địch ở cự ly gần, làm cho dẫn dắt không tạo được thế có lợi (thường đối đầu, hoặc vào giữa đội hình, chưa kịp có ưu thế độ cao và tốc độ...).

Đối với đội ngũ phi công, vẫn đánh giá cao tinh thần ý chí chiến đấu nhưng lưu ý nghiên cứu cách đánh, động tác kỹ chiến thuật, xạ kích còn yếu, khả năng quán xuyên không gian trận đánh, phát hiện địch còn hạn chế, nhiều trận không phát hiện hết. Chú ý một số thường xuyên bị mất đội khi chưa tiếp

địch, số Một chỉ huy biên đội chưa linh hoạt và nhiều vấn đề khác được đề cập trong báo cáo.

Về phương hướng khắc phục và giải quyết những vướng mắc, cơ quan tham mưu đề xuất nhiều biện pháp về hình thức tác chiến, quy mô sử dụng lực lượng, cách đánh cho từng loại cũng như công tác hiệp đồng tác chiến, công tác tổ chức chỉ huy, dẫn đường, nắm địch...

Buổi tối, khi đang chuẩn bị thảo luận tiếp thì được tin Đại tướng đến dự, chỉ đạo Hội nghị. Các đồng chí trong Bộ Tư lệnh Quân chủng và Binh chủng vội ra đón. Xe chở Đại tướng đỗ cách chỗ chúng tôi họp khoảng vài chục mét. Chúng tôi hơi bất ngờ vì nghĩ Đại tướng bận công tác chỉ đạo tác chiến chiến lược cho cả ba chiến trường Đông Dương căng như dây đàn, thế mà ông vẫn bố trí thời gian dự và chỉ đạo Hội nghị.

Lúc đầu tôi hơi ái ngại về nội dung ông sẽ nói vì cho rằng tác chiến của lực lượng Phòng không Không quân nói chung và Không quân nói riêng là một chuyên ngành hẹp của nghệ thuật quân sự, khoa học quân sự, liệu ông có nói giống như một vài “cụ” lãnh đạo của Quân chủng xuống đơn vị tôi làm việc, chỉ đạo tác chiến mà những phi công chiến đấu chúng tôi nghe đến hết rồi vẫn không hiểu ông ấy nói gì? Nếu mà như thế thì thà Đại tướng nói riêng với lãnh đạo Quân chủng, lĩnh vực này đâu phải thuộc sở trường của ông...

Nhưng không! Ông đã cuốn hút tôi và mọi người trong hội nghị ngay từ cách đặt vấn đề đầu tiên. Tôi ngây người ra nghe, một lúc sau mới nhớ phải ghi chép lại. Vội lấy cây bút bi Trung Quốc ba màu Đỏ, Xanh, Đen ra, nhấn vào thanh trượt màu đỏ ghi theo kiểu tốc ký... Đến nay, giở cuốn sổ nhỏ từ 45 năm trước trong đó chỉ có khoảng hai trang ghi bằng mực đỏ ấy ra để viết lại mà trong lòng vẫn đầy cảm phục. Những

tình cảm vừa trân trọng, vừa ngạc nhiên theo từng lời của Đại tướng vẫn tràn trề cảm xúc như buổi tối ở Chùa Trầm năm ấy. Đúng là chỉ có bộ óc siêu việt, tài năng lỗi lạc, tri thức quân sự uyên thâm của vị Tổng Tư lệnh - Tổng chỉ huy các lực lượng vũ trang Việt Nam từ trong chiến tranh ác liệt với hết Pháp, Nhật đến Mỹ mới có thể thay mặt lãnh tụ Hồ Chí Minh, thay mặt Bộ Thống soái tối cao của Đảng mới dẫn dắt quân đội ta chiến thắng vẻ vang như vậy...

Tôi xin lược lại khái quát bài nói hôm đó. Chắc là còn thiếu nhiều vì khả năng ghi chép có hạn, không theo kịp từng lời nói, câu chữ của ông.

Vào đề ông nói về tình hình quốc tế và tác động tới cuộc đấu tranh của nhân dân Việt Nam. Về sự ủng hộ giúp đỡ to lớn của phe Xã hội chủ nghĩa, sức mạnh của dư luận và nhân dân thế giới, nhân dân Mỹ, của làn sóng chống Mỹ, phản đối chiến tranh... và quyết tâm của ta “đánh thắng giặc Mỹ” là không gì lay chuyển nổi. Chúng ta sẽ tiếp tục đánh, tiếp tục thắng, sẽ đánh to và thắng to hơn nữa.

Về cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ hai, ông phân tích tính chất của cuộc “chiến tranh kiểu Nixon” khác gì so với Johnson. Nhiệm vụ của Quân chủng Phòng không - Không quân là phải đánh thắng giòn giã, gây thiệt hại nặng nề nhất cho kẻ xâm lược. Cuộc chiến tranh của ta với đế quốc Mỹ có sự chênh lệch lớn về vũ khí, trang bị kỹ thuật. Ta phải nỗ lực nhiều hơn, lớn hơn để nâng cao trình độ sử dụng vũ khí trang bị và cách đánh. Định chắc chắn sẽ còn dùng B-52 đánh miền Bắc. Tuyến đường tiếp nhận hàng hóa, viện trợ quân sự của ta đã phải chuyển dần qua đường sắt từ biên giới về Hà Nội sau khi chúng phong tỏa cảng Hải Phòng. Vì vậy không quân địch sẽ tập trung đánh phá để chặn đường tiếp tế, chi viện từ nước ngoài vào Việt Nam và từ miền Bắc vào miền Nam.

Quân chủng Phòng không - Không quân tập trung, nghiên cứu kỹ, sâu sắc tình hình địch, để nắm vững địch, hiểu thật rõ địch để có biện pháp đối phó hợp lý, hiệu quả. Phải nắm vững tình hình đặc điểm của ta. Không quân ta non trẻ nhưng anh dũng, không sợ hy sinh, sẵn sàng xả thân. Ta có trang bị kỹ thuật tương đối hiện đại thôi nhưng nhìn chung còn kém xa địch cả về chất lượng và số lượng nhất là về tổ chức, chỉ huy. Người chỉ huy không quân phải nắm chắc đặc điểm, yếu tố chi phối hoạt động của Không quân ta là chiến trường thì chật hẹp, địa hình, khí tượng thì phức tạp vì vậy phải huấn luyện phi công có trình độ kỹ thuật bay giỏi, trình độ chiến thuật, cách đánh phải thông minh, không ngừng hoàn thiện, cải tiến khâu tổ chức chỉ huy chiến đấu...

Từ những vấn đề trên ông yêu cầu “Phải nghiêm túc rút kinh nghiệm cả những trận thắng, cả những trận thua, để càng đánh càng thắng, càng giỏi hơn. Quân ủy luôn quan tâm theo dõi đến từng trận đánh của Không quân tới từng người lái. Phải lấy thất bại, hy sinh làm bài học xương máu, rút kinh nghiệm sâu sắc nhất. Đừng để xảy ra những trường hợp hy sinh đáng tiếc như vừa qua, trong trận đánh mà đồng chí Nguyễn Văn Lung hy sinh⁽⁵⁶⁾.”

Về công tác tổ chức chỉ huy, ông nêu rõ:

“Các đồng chí phải chủ động, đánh theo chủ trương của ta. Chủ động đánh hay không đánh phải cho dứt khoát. Đã cất cánh, đã cho phi công xuất kích là phải chủ động, phải tiến công, phải áp đảo quân thù. Các đồng chí hay dùng từ

56. Nguyễn Văn Lung sinh năm 1939 quê huyện Cái Ngang, Vĩnh Trà, nay là huyện Tam Bình tỉnh Vĩnh Long. Theo gia đình tập kết ra Bắc và học trường học sinh miền Nam. Nhập ngũ tháng 9.1961. Học bay ở Liên Xô (1962 - 1965), phi công chiến đấu Mig-21 tại Trung đoàn 921 từ 1965 đến 1970. Học viện Không quân Liên Xô 1970 - 1972. Đại đội trưởng bay Trung đoàn 921 năm 1972...

“khu chờ” - hãy hạn chế “chờ”, hãy cho phi công xuất kích không phải để chờ, vừa phải nắm chắc thời cơ để đã xuất kích là đánh, là tiến công tiêu diệt kẻ thù. Tôi đề nghị bỏ chữ “khu chờ” để đổi thành “khu trực chiến”, hay “khu phục kích đánh địch trên không”.

Ông tiếp:

“Về công tác tổ chức chỉ huy, để đảm bảo chắc thắng phải hết sức tạo ra được yếu tố bí mật, bất ngờ. Phải có nhiều sân bay bí mật, đã chiến để bố trí lực lượng, chủ động sử dụng lực lượng, xuất kích là đánh được và nhờ bí mật bất ngờ mà ta có ít lực lượng nhưng chế áp được kẻ địch đông hơn. Yêu cầu các sở chỉ huy phải quyết đoán cao, phải chủ động cao, không chần chừ khi hạ quyết tâm như vừa qua...”

Cuối cùng ông chúc lực lượng Phòng không Không quân đánh thắng kiểu chiến tranh của Nixon để cùng quân nhân miền Nam đánh thắng chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh - tạo cơ sở cho đàm phán của ta ở Paris thắng lợi”.

Buổi nói chuyện thực ra là Đại tướng chỉ đạo và ra chỉ thị nhưng khi giới thiệu với chúng tôi, Bộ Tư lệnh dùng cụm từ “mời Đại tướng nói chuyện với hội nghị”. Vì vậy trong ghi chép, tôi cũng chỉ ghi là “Đại tướng nói chuyện tại hội nghị...”. Cuộc nói chuyện diễn ra chỉ trong một giờ đồng hồ nhưng đã giải tỏa và giải đáp được nhiều vấn đề vướng mắc mà chúng tôi đôi khi ngại ngùng, không dám nói thẳng ra như: trong nhiều trận chủ trương đánh không rõ ràng, rất nhiều lần xuất kích không đúng thời điểm, lỡ thời cơ, không chọn đúng mục tiêu cần đánh, sử dụng lực lượng phân tán, hiệp đồng không tốt, còn để bắn nhầm lẫn nhau, hoặc dẫn phi công vào thế khó khăn...

Chúng tôi ra về trong tâm trạng phấn khích, đầy niềm tin vào chiến thắng và kết quả tác chiến của không quân nói chung, Trung đoàn 921 nói riêng. Những chỉ đạo của Đại

tướng đã thấm sâu vào những người chỉ huy, những lãnh đạo không quân các cấp và phi công chúng tôi, quân chủng, sau đó đã cùng nhau làm nên những chiến công vang dội. “Đánh thắng Linebacker”, để từ đây là chỗ dựa, làm cơ sở cho việc tập trung lực lượng Phòng không Không quân miền Bắc bảo vệ thành công Thủ đô Hà Nội, biến cuộc tiến công chiến lược cuối cùng bằng B-52 vào Hà Nội thành “Hà Nội - Điện Biên Phủ trên không”. Cho đến khi Mỹ tuyên bố “tiếp tục chiến dịch Linebacker - ném bom miền Bắc” trong 12 ngày đêm cuối cùng thì Linebacker có thêm số 2 tức là “Linebacker-2”. Còn toàn bộ chiến dịch ném bom miền Bắc là Linebacker.

Tôi viết về hội nghị rút kinh nghiệm này vào năm 2004 lúc 55 tuổi cho đến bây giờ đọc và viết lại vào hồi ký *Lính bay II* mà những ký ức, tình cảm về buổi nói chuyện của Đại tướng vẫn còn sống động như vừa mới xảy ra ngày hôm qua. Xin cảm ơn cuộc đời đã cho tôi được gặp, được nghe một vĩ nhân của thế hệ cha ông đầy trí tuệ, nhiệt huyết, yêu nước và bản lĩnh. Ông thật xứng đáng với danh xưng “Người anh cả của quân đội”.



Gặp lại Đại tướng Võ Nguyên Giáp 29 năm sau Hội nghị tại Chùa Trầm

Sau hội nghị, chúng tôi “ai về nhà nấy”, lại trực chiến, xuất kích, gặp địch, đánh trận và lần lượt lập công. Ngày 8.6.1972, Nguyễn Thanh Xuân (biên đội Soát - Xuân) lập công đầu bắn rơi một chiếc được cho là RF-4 với ba quả tên lửa. Xuân bắn hai quả, Soát bắn một quả.

Đến ngày 10.6.1972 tôi và Bùi Thanh Liêm lại xuất kích chặn đánh địch vào từ hướng tây nam. Chúng tôi được dẫn đi Thanh Sơn, Hòa Bình, Nghĩa Lộ, Yên Bái. Đến Nghĩa Lộ thì chúng tôi phát hiện hai tốp. Đầu tiên số Hai thấy hai chiếc bên trái phía trước, sau thêm hai chiếc nữa ở cự ly 10km. Sau đó mất. Cùng lúc tôi thấy tám chiếc bên phải 40-30°, cự ly 7-8km. Tôi lệnh cho số Hai “vút dầu phụ, bật tăng lực, tăng cường cảnh giới, tôi vào công kích”. Vừa định bỏ xuống đánh thì thấy phía trước còn có thêm đội hình 12 chiếc cách tốp sau khoảng 3-5km. Thông báo cho số Hai xong, tôi hô “tăng lực toàn phần” và xông vào bốn chiếc đi cuối cùng. Đưa chiếc máy bay bên trái đội hình địch vào vòng ngắm, tôi chỉnh lại điều kiện bắn và chờ đợi, đến cự ly 1,5 - 1,8 km thì địch cơ động sang trái. Tôi căng người giữ chắc điểm ngắm, nghe tín hiệu tên lửa tốt - cự ly giảm xuống 1.200 - 1.300m thì tôi nhấn nút phóng. Quả tên lửa nhắm máy bay địch vút tới. Tôi lập tức kéo máy bay lên, ngắm tiếp vào tốp đi phía trước nhưng thấy địch cơ động kéo gấp máy bay xuống độ cao, đội hình tung tóe. Thấy vào công kích không còn cơ hội bắn nữa nên tôi kéo máy bay lên cao để quan sát và giữ thế thì sở chỉ huy lệnh “thoát ly hướng 60°”...

Tôi kéo dựng máy bay lên độ cao và tăng tốc độ thoát khỏi vùng chiến. Nhìn lại không thấy số Hai đâu thì anh trả lời: “Tôi bị lạc phía sau anh 2km. Tôi nhìn thấy anh tốt...” Sau khi về rút kinh nghiệm, Liêm nói lúc đó hơi chần chừ, định bám vào công kích tốp 12 chiếc đi phía trước nhưng sở chỉ huy cho thoát ly nên phải bám theo số Một về hạ cánh. Tôi rất áy náy

về quả tên lửa đã phóng đi. Điều kiện bắn khá lý tưởng vì địch đang vòng nhưng gia trọng của máy bay mình chưa phải quá lớn và cự ly phóng rất chuẩn, còn âm lượng bám theo luồng nhiệt từ động cơ reo vang rất rõ. Không thấy thông báo gì về kết quả trận đánh, tôi rất buồn. Tự nhủ mình phải xem xét kỹ thuật xạ kích, không tham đánh nhiều, phải bắn cho địch bốc cháy tại chỗ rồi tính sau.

Ngày 11.6.1972, một biên đội Mig-19 “Sơn A - Sơn C - Phúc - Sơn B” xuất kích từ Gia Lâm. Không chiến xảy ra với các máy bay ở khu vực Bình Đà - Chương Mỹ không thành công. Hai phi công Sơn B và Phúc bị bắn rơi. Phúc hy sinh vì không nhảy dù ra được. Ngày 12.06.1972, biên đội 2 Mig-21 của Trung đoàn 927 Lê Thanh Đạo, Trương Tôn gặp địch ở khu vực Đồng Mỏ - Nhã Nam, Đạo bắn rơi thêm một chiếc F4- của địch...

Ngày 13.06.1972, Trung đoàn 921 cử hai biên đội Mig-21 Thái - Huy và Phúc - Lanh trực. Sáng sớm ra trực, đang tiếp thu máy bay thì có lệnh báo động xuất kích cho Phạm Tuấn. Chiếc Mig-21 lùi lùi, một mình đơn độc xuất kích. Nghĩ thấy thương cho các phi công đánh đêm. Chỉ vèn vèn hai chục người trong phi đội, phải chia nhau trực ở mấy sân bay, sau lại xẻ thành hai bộ phận cho hai trung đoàn. Trực nhiều, xuất kích ít, gặp địch ít, cơ hội lập công thật khan hiếm nên thấy ai cũng tâm tư lăm, chỉ muốn chuyển sang đánh ngày. Từ khi chiến tranh phá hoại lần hai ra miền Bắc, phi công đánh ngày đã xuất kích hàng trăm lần, trong khi các phi công đánh đêm mới xuất kích một vài chục lần mà đã có ba phi công phải nhảy dù, trong đó có hai lần xuất kích đánh B-52 theo kiểu cảm tử vì trời xấu không có khả năng hạ cánh sân bay nào cả. Một phi công được dẫn ra đánh địch thì bị bắn rơi...

Khi chúng tôi tiếp thu máy bay xong để vào trực thì cũng không thấy Tuân về hạ cánh. Anh được dẫn ra đánh tốp trình sát sớm ở khu vực từ Mộc Châu lên Yên Bái. Nhưng ra đến Mộc Châu thì địch đã bay ra biên giới vì xuất kích chậm, không kịp đánh. Hơn 9h00', Phúc - Lanh được lệnh báo động xuất kích ra phía tây chặn đánh địch vào Việt Trì. Khi bay từ Thanh Sơn đến Hạ Hòa thì phát hiện 8 chiếc F-4 bay ngược chiều ở độ cao 3.500m. Địch cũng thấy ta và phân thành hai tốp, Phúc bám một tốp quần nhau kịch liệt không bắn được, về Đa Phúc hạ cánh. Lanh bám theo bốn chiếc tốp thứ hai. Anh chọn chiếc máy bay gần nhất, ngắm và phóng tên lửa ở cự ly 1.500 m, tốc độ 900km/h. Thấy tên lửa nổ trên lưng chiếc F-4. Thoát ly về bên phải lại thấy chiếc F-4 nữa, anh vòng gấp vào, đặt kính ngắm vào đuôi máy bay địch và phóng cự ly khoảng 1.000m. Thấy tên lửa nổ bên phải máy bay địch. Cự ly bắn khá gần, anh thoát ly về Nội Bài hạ cánh...

9h14', Thái - Huy được lệnh cấp 1 và xuất kích về hướng Sơn Dương - Chợ Chu. Tôi phát hiện hai chiếc, cự ly hơi xa, thấy địch vòng gấp xuống độ cao như không muốn tiếp chiến. Sở chỉ huy cho lệnh bay về hướng 360° rồi 270° và thông báo địch. Tôi và Huy căng mắt quan sát và có cảm giác máy bay địch hoạt động trong khu vực này hơi lộn xộn. 2 chiếc lúc này vừa phát hiện xong đã lẩn đâu mất nên cũng thấy lo lo. Mây đồng tầng thấp hôm đó hơi nhiều nên cũng gây khó cho chúng tôi. Đi hướng 270° chúng tôi đã bay sang phía tây Tam Đảo, có lẽ giữa Vĩnh Yên và Sơn Dương thì Huy hô phát hiện được 4 chiếc F-4 bên phải 30°, độ cao 4.500, cự ly 13km, nhưng sau đó lại mất. Sở chỉ huy cho vòng lại hướng 90°, rồi 100°, 110°, thì tôi và Huy cùng lúc phát hiện 4 chiếc F-4 đang bay biên đội kéo dài ở bên phải 30°-40°, cự ly 12km độ cao 4.500m và bay về hướng 240°. Đỉnh mây đồng đang phát triển có chỗ lên 4.500 - 5.000m nên chúng tôi phải lách qua, lách lại, cùng với các động

tác cảnh giới như “múa võ” phía sau nên cự ly giữa Huy và tôi lên đến 1,5-2km.

Tôi ra khẩu lệnh:

“Tôi vào công kích 2 chiếc phía sau, bật tăng lực”.

Tôi chọn chiếc đi sau cùng đưa vào vòng quang kính ngắm. Cự ly rút ngắn dần. Đầu tiên còn thấy cả bốn chiếc, sau chỉ thấy hai chiếc, đến cự ly 2km thì chỉ tập trung vào chiếc máy bay mục tiêu đang nằm trong kính ngắm. 2.000m, 1.500m, tôi lật cò súng, lăm bắm “phải bắn cháy bùng thẳng này cho rơi tại chỗ luôn”. Vừa lúc thấy tên địch nghiêng sang phải, tôi nín thở ép máy bay theo để giữ tầm ngắm, tiếng đầu tên lửa nhiệt kêu ro ro to dần vì đã bám được mục tiêu. 1.200m tôi nhấn cò, quả tên lửa phụt ra, hơi chìm một chút rồi căng như kẻ chỉ lao rầm vào chiếc máy bay địch. Tôi kéo dưng đứng máy bay lên và hô to “Cháy rồi! Cháy rồi!”.

Cùng lúc thấy ba chiếc đi trước vòng cực mạnh, như xoáy xuống, ập vào phía bụng máy bay tôi, rồi kéo lên bám theo. Huy thấy ba chiếc vòng lại bám theo máy bay ta nhưng cự ly xa, chênh lệch độ cao lớn nên chúng bắn hai quả tên lửa với theo nhưng không thể làm được gì.

Buổi tối rút kinh nghiệm chiến đấu, Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ chúc mừng tôi và thông báo tại địa phương chiếc máy bay bị bắn rơi, ta đã bắt sống hai phi công Mỹ.

Sau trận này, sự tự tin và phấn khích trong tôi đã tăng lên nhiều. Tôi hy vọng vào những trận đánh sau sẽ có kết quả tốt hơn. Nhưng tôi có nhiệm vụ khác đang chờ. Đó là giúp mấy anh em phi công Đại đội 1 bay hồi phục đánh mục tiêu mặt đất để sẵn sàng làm nhiệm vụ. Chỉ dùng 4-6 phi công với bốn Mig-21 cho nhiệm vụ này. Như vậy, lúc này Đại đội 1 của tôi chỉ còn lại bốn phi công cho nhiệm vụ tiêm kích phòng không mà chủ công là Huy - Liêm.

Nhiệm vụ chuẩn bị đánh mặt đất chưa được phổ biến cho ai nhưng thấy chúng tôi tranh thủ miệt mài tập luyện vào buổi chiều hoặc giữa các đợt đánh lớn của Không quân Mỹ nên mọi người cũng đoán là sắp có chuyện gì đó khác thường xảy ra. Theo dõi qua Đài Tiếng nói Việt Nam thì đây là giai đoạn căng thẳng trên chiến trường Quảng Trị. Cuộc tiến công của ta đã bị chứng lại. Giới quân sự Sài Gòn đã điều chỉnh và bổ sung lực lượng cơ động chiến lược bom đạn từ các máy bay B-52, AC-130 và Không quân Chiến thuật được sử dụng tăng vọt. Vì thế ở một số tuyến chiến đấu, quân ta đã phải quay về phòng ngự.

Rồi không biết chỉ đạo từ đâu, trong suất ăn của mấy anh em chuẩn bị đi làm nhiệm vụ đánh mặt đất được nhà bếp xếp riêng ra một chỗ. Thức ăn được bổ sung nhiều chất bổ, chất dinh dưỡng như món gà đen tần thuốc Bắc hay chim bồ câu tần nhân sâm...

Mấy anh em phi công từ Đại đội 7 (E921), Đại đội 3, 9 (E927) và Đại đội 5 bay đêm hiểu rằng đây là suất ăn dành cho đội quân cảm tử đi đánh Quảng Trị nên đã rất chia sẻ, thông cảm. Họ cứ làm như là ngày mai đi đánh là chúng tôi sẽ mất dạng luôn. Thế là họ cũng lặng lẽ chuyển bớt thức ăn ngon, bổ từ suất ăn của mình cho chúng tôi. Thế là cái bàn ăn xếp riêng cho sáu anh em bay cường kích lúc nào cũng có thêm hai đĩa thức ăn béo bổ nữa. Chúng tôi cảm động vì sự chia sẻ, thầm cảm ơn những người đồng đội. Mặc dù đối với phi công chúng tôi, ngành hậu cần quân đội và quân chủng không bao giờ để thiếu.

Những ngày chiến tranh ấy hầu như chúng tôi được ăn theo nhu cầu. Một hôm tôi lại thấy mấy phi công đại đội khác gấp thức ăn bỏ sang đĩa cho chúng tôi, dù rất xúc động và muốn cảm ơn họ nhưng tôi làm bộ nghiêm giọng, nói to:

- Mẹ kiếp! Chúng mày tưởng chúng tao hưởng suýt tử tù được ăn tự do trước khi lên máy chém hay sao mà cứ làm kiểu này?

Thế là mọi người cùng cười. Những nụ cười méo mó vì thương cảm. Hình như Nguyễn Tiến Sâm hay Nguyễn Đức Soát đã nói:

- Thôi cổ mà ăn! Không có mai chắc gì được ăn!

Nghe nói thế, chúng tôi quay lại mắng mỏ, trêu đùa văng tục với nhau cho ra vẻ mạnh mẽ, cố át đi cảm giác dỗi dằn với cái chết nay mai. Kỷ niệm này vẫn in đậm trong tôi sau hơn 45 năm từ những ngày ấy...

Trong những ngày chúng tôi được tách ra không tham gia nhiệm vụ đánh trả Không quân Mỹ. Các đơn vị khác vẫn trực và chiến đấu trên các hướng để bảo vệ đường 1 Bắc, đường 5, kho tàng và các khu vực Hà Nội, Hải Phòng, Thái Nguyên, Phủ Lý, Việt Trì. Tuy nhiên, cường độ xuất kích cũng giảm...

Cho tới ngày 21.6 mới có thêm trận đánh của Đạo - Tuế (Đại đội 9 - Trung đoàn 927). Tuế bị bắn rơi nhảy dù an toàn. Vào buổi chiều 21.6, biên đội Phúc - Lanh Mig-21 của Đại đội 7, Trung đoàn 921 gặp địch. Các anh đã gặp hai tốp sau khi vượt qua Việt Trì và bị pháo phòng không của ta bắn lên làm cho máy bay số Hai của Đỗ Văn Lanh bị dính mảnh pháo vào đuôi và cánh, nhưng máy bay vẫn điều khiển được. Anh tiếp tục bám đội bay về phía Thanh Sơn - Phú Thọ. Số Một - Phúc phát hiện và vào công kích một tốp trong điều kiện khá thuận lợi. Hai lần bắn ở cự ly 1.200 - 1.500m nhưng cả hai quả tên lửa đều không ra, trong khi địch vẫn còn ở phía trước. Bức xúc, bực mình một chút, anh quyết chí lao vào chuyển công tác vũ khí sang bắn súng để đánh giáp lá cà với địch. Đây là một hạ sách trong cách đánh của Mig-21 nhưng không còn lựa chọn nào nữa. Dầu thế, anh vẫn không thực hiện được đòn đánh

cuối cùng này vì tên địch đã cắm đầu xuống, tăng tốc độ, sau đó thoát khỏi tầm bắn của chiếc Mig-21. Phúc thoát ly về hạ cánh ở Đa Phúc.

Lanh bám theo Phúc, phát hiện thêm 8-10 chiếc đội hình bay kéo dài của địch ở bên phải, quan sát thêm phía dưới còn thấy 6 chiếc nữa. Anh quyết định đánh bốn chiếc trong tốp đi phía trên. Tiếp cận đến cự ly 1.800 - 2.000m bắn quả thứ nhất vào chiếc thứ ba của biên đội bốn chiếc đi trước - không trúng. Anh bắn tiếp quả thứ hai thì máy bay địch bùng cháy, nổ tung ra cả từng đám sợi bạc - nhiều tiêu cực. Hai phi công Mỹ nhảy dù và bị bắt.

Buổi chiều tối từ sân bay về, ăn tối xong, khi leo lên dốc dẫn vào hầm sơ tán của mấy đại đội bay, đã thấy ai đó đặt một tấm bảng vẽ một chiếc F-4 bốc cháy đâm đầu xuống đất, phía trên, xa xa là chiếc Mig-21 và cận cảnh là viên phi công Mỹ quỳ gối giơ tay đầu hàng. Một hàng chữ đậm nét phía dưới “Hoan hô thằng Lanh”. Chúng tôi đều vui vẻ bình phẩm:

- Hay! Giống kiểu “báo liếp” của Liên Xô ở tuyến bay huấn luyện phi công khi còn ở trường không quân!

- Bức tranh kiểu này không thể do cơ quan chính trị vẽ được!

- Phải là của tên phi công nào đó trong đoàn bay Mig-21 được đào tạo ở Liên Xô!

Cuối cùng bọn tôi đồng thanh hỏi: Ai? Ai đã vẽ bức tranh này nhỉ?

- Ngoài thằng Nguyễn Công Huy ra thì còn ai vào đây nữa!

Bọn tôi cười vang. Buổi tối rút kinh nghiệm xong, chính trị viên đứng lên phê bình “Động viên nhau cái kiểu gì mà đồng chí, đồng đội với nhau lại gọi là thằng!” Sau đó tấm bảng vẽ

ấy bị thu dọn đi đâu không biết nữa! Trong cuốn *Tôi từng là phi công tiêm kích* (Nhà xuất bản Văn học, 2008 - Tự truyện), Nguyễn Công Huy đã “khai” là sau vụ này bị chính trị viên gọi lên chấn chỉnh nghiêm khắc!!!



Lúc này chúng tôi đã bay hồi phục xong các bài bay cường kích với các khoa mục bắn súng, rocket và ném bom mà vẫn thấy chưa có dấu hiệu gì để đi làm nhiệm vụ. Sau buổi rút kinh nghiệm chiến đấu, tôi xin gặp riêng Trung đoàn trưởng:

- Báo cáo Trung đoàn trưởng, nếu chưa đi làm nhiệm vụ cường kích đề nghị anh cho chúng tôi được tham gia đánh cùng anh em chứ đại đội tôi còn ít người quá. Mấy anh trực liên tục rồi mà không có người thay!

Trung đoàn trưởng trấn an:

- Nhiệm vụ của các đồng chí là rất quan trọng nên phải biết chờ đợi. Trung đoàn ta là đơn vị dự bị chiến lược đấy. Phải giữ sức để còn đánh B-52 nữa chứ không chỉ có cường kích đâu! Đề nghị của đồng chí, chúng tôi sẽ xem xét.

- Vâng! Cho chúng tôi chia sẻ với anh em đang quá vất vả!
- Tôi phấn khởi.

Ông không nói gì thêm. Tối khuya hôm ấy thì tôi nhận được lệnh ngày mai được trực với Bùi Thanh Liêm.



Ngày 22.6.1972, tôi và Liêm lại ra trực cùng biên đội Phúc - Sang của Trung đoàn 921. Cả hai biên đội chúng tôi hôm đó đều xuất kích. Biên đội tôi và Bùi Thanh Liêm xuất kích hai lần nhưng có vẻ như hệ thống radar và tổ chức chỉ huy vẫn còn gặp nhiều khó khăn trong xác định thời cơ xuất kích. Chúng tôi đều được dẫn ra tiếp địch nhưng chỉ có một lần xuất kích

buổi trưa lúc 10h40' ra khu vực Thái Nguyên - Thất Khê chặn đánh địch bảo vệ đường 1B là phát hiện sáu chiếc máy bay địch từ cự ly rất xa, tiếp cận gần hơn vào thì thấy địch đã cùng nhau vứt bỏ dầu phụ, quay lại đón đánh máy bay ta. Sở chỉ huy nhận định đây là tốp tiêm kích địch đã chủ động chờ, dàn trận sẵn đón đánh ta nên cho lệnh rút, không đánh. Tôi quay lại không thấy số Hai vội hỏi:

- Số Hai báo vị trí, tôi không thấy anh?

- Tôi bị kéo dài cự ly, vẫn nhìn thấy anh.

- Rút ngắn cự ly biên đội lại đi! - Tôi hơi bực - Sao mà...

Định nói thêm nhưng lại thôi. Vì có vài lần xuất kích với tôi, Liêm hay bị mất tập trung, để cự ly biên đội kéo quá dài, không tạo được liên kết và trợ giúp hỏa lực cho nhau khi gặp địch. Tôi đã góp ý mấy lần nhưng Liêm vẫn chưa khắc phục được. Có lần thì mãi khi về tới sân bay mới nhìn thấy Liêm. Có lần thì Liêm mất đội luôn trước khi vào gặp địch...



Mấy ngày sau Trung đoàn 927 lại liên tiếp lập công với chiến công đầu của Nguyễn Văn Nghĩa trong biên đội Nghĩa - Toàn. Ngày 23.6 bằng một quả tên lửa K-13, Nghĩa bắn rơi một chiếc F-4 ở khu vực Vạn Yên - Thanh Sơn.

Ngày 24.6, biên đội Soát - Thu đánh một trận xuất sắc bắn rơi hai chiếc F-4 - bằng 3 quả tên lửa (Soát bắn một quả), có ba phi công Mỹ bị bắt và một bị chết. Ngày 25.6, biên đội Đạo - Tôn lại bắn rơi một chiếc F-4. Chiến công này thuộc về phi công mới Trương Tôn.

Nóng ruột quá, chúng tôi lại kỳ kèo với Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ để xin được trực chiến. Nhưng gần hết buổi sáng mới được bổ sung lực lượng, cho biên đội Thái - Liêm vào

trục. Vừa tiếp thu xong máy bay thì đã được lệnh báo động xuất kích. Lúc đó là 10h30'. Đến 17h hơn lại xuất kích lần nữa. Nhưng cả hai lần không được tiếp địch vì sở chỉ huy phát hiện tiêm kích địch chủ động đổi phó. Lần hai khi ra gần đến vị trí tiếp địch thì radar mất mục tiêu, sở chỉ huy cho dẫn về hạ cánh.

Hôm sau Đại đội 1 Trung đoàn 921 chúng tôi gồm hai biên đội Thái - Liêm và Huy - Sang trực cùng Việt - Lanh (Đại đội 7) và một biên đội của Trung đoàn 927 là Hưng- Được. Biên đội tôi xuất kích lúc gần 9h30' về phía Chợ Bến (Hòa Bình) chặn một tốp 12 chiếc F-4 cùng 3 tốp khác đang bay từ Sầm Nưa vào. Nhưng ra đến gần Suối Rút thì địch lại quay ra, không đánh được. Trong khi đó Huy - Sang cất cánh chậm hơn 10 phút thì lại gặp được một tốp khác ở mạn Thanh Sơn - Suối Rút. Huy bắn một quả tên lửa vào hai chiếc F-4 kéo gấp, vòng ngược lại và xuống độ cao. Huy bám theo và chọn một chiếc đưa vào vòng quang kính ngắm và bắn nốt quả thứ hai rồi thoát ly gấp không kịp nhìn điểm nổ tên lửa. Anh được ghi nhận bắn rơi chiếc máy bay này. Số Hai - Trần Sang khi vào gặp địch đã mất đội và được sở chỉ huy cho về hạ cánh.

Cho đến cuối tháng 6.1972, lực lượng phòng không ba thứ quân miền Bắc và Quân chủng Phòng không - Không quân đã có một ngày hiệp đồng và đánh thắng rất ròn rã. Đó là ngày 27.6.1972.

Mở đầu là tự vệ Nhà máy Phân lân Văn Điển phục kích đón lõng đúng đường bay thấp của máy bay Mỹ vào đánh Hà Nội ở trận địa Tam Hiệp - Thanh Trì và bắn rơi một máy bay Mỹ. Ở đây phải nói thêm, trong những năm chiến tranh ác liệt như vậy Đảng, Nhà nước Việt Nam đã phát động và huy động một lực lượng vô cùng lớn trong nhân dân, đã trang bị các loại súng bộ binh và súng phòng không cho các địa phương trên mọi địa bàn: các nhà máy, công xưởng, mỏ than và tổ chức

họ lại thành các đơn vị chiến đấu là dân quân và tự vệ (nhà máy, công xưởng) từ cấp tiểu đội, trung đội đến tiểu đoàn hoặc trung đoàn tự vệ... Lực lượng này đã tạo thành lưới lửa phòng không tầm thấp rất đáng sợ và khá hiệu quả. Họ đã lập công, bắn rơi nhiều máy bay Mỹ, nhưng cũng gây không ít rắc rối phiền toái cho máy bay ta khi bay qua chỗ bố trí trận địa của họ. Họ cũng gây ra nhiều chuyện tức cười, khó tin như khi phái đoàn bà con, anh chị em dân tộc Tây Bắc đến thăm sân bay mà tôi đã kể...

Tiếp theo là lực lượng Không quân ta liên tiếp bắn rơi năm máy bay Mỹ trên vùng trời tây và tây bắc Hà Nội. Lực lượng bộ đội tên lửa sau một thời gian dài lao đao vì Shrike, vì nhiễu xạ, nhiễu đội hình, nhiễu tích cực, nhiễu tiêu cực cũng đã tìm ra cách đánh và bắn rơi máy bay Mỹ. Trong nhiều nguy trạng dày đặc bằng phương pháp “ba điểm” có sử dụng hỗ trợ kính ngắm quang học. Ngày 27.6 này, Tiểu đoàn 57 thuộc Trung đoàn 261 tên lửa phòng không ở Cổ Loa, Tiểu đoàn 79 thuộc Trung đoàn tên lửa 257 ở Thượng Thụy đều đã bắn rơi máy bay Mỹ. Như vậy lực lượng phòng không “Ba thứ quân” đã bắn rơi 8 chiếc máy bay Mỹ xung quanh khu vực Hà Nội. Không quân và hải quân Mỹ phải ngừng bớt các trận không kích ra miền Bắc trong một tuần để nghiên cứu, rút kinh nghiệm... để bước vào tháng 7 - cuộc chiến trên không phận miền Bắc Việt Nam lại phức tạp, quyết liệt hơn.

Trận đầu đánh thắng của Bùi Thanh Liêm

Sáng sớm ngày 27.6.1972, sau khi tiếp thu xong máy bay sở chỉ huy trung đoàn ra lệnh cho biên đội Thái - Liêm bí mật cơ động lên phục kích đánh địch từ vòng ngoài. Chúng tôi lặng lẽ cất cánh. Đã có hiệp đồng trước là không mở radar dẫn đường, không sử dụng đối không liên lạc với mặt đất, bay ở độ cao thấp nhất có thể. Tôi dẫn Bùi Thanh Liêm bay dọc theo Sông Hồng về Yên Bái. Đến khúc ngoặt ở vùng Hạ Hòa - Phú Thọ, tôi lắc cánh báo cho Liêm biết chuẩn bị bay thông qua đường băng sân bay. Tôi cho máy bay bay chệch về hướng Đông Bắc để số Hai nhìn rõ đường băng, sau đó tôi lắc cánh liên tục về bên trái ra hiệu giải tán đội, cho phép số Hai vào hạ cánh trước.

Theo đúng hiệp đồng, Liêm bay lên trên rồi vòng trái gấp ngay sát buồng lái của tôi. Tôi gật gù. Được lắm! Động tác chuẩn xác dứt khoát. Chợt nghĩ, kỹ thuật cơ bản của Liêm vào loại tốt của đoàn bay tốt nghiệp 1970 - 1971 mà xuất kích với mình cứ bị mất đội đến mấy lần là sao nhỉ? Lần này phải để ý nhiều hơn đến anh chàng này mới được. Nếu không, sẽ lại mất cơ hội đánh địch thì phí công phục kích lắm. Tôi vòng bay phía

sau số Hai khoảng 2km để quan sát, sẵn sàng trợ giúp vì Liêm không quen thuộc địa hình khu vực này bằng tôi. Đây cũng là cách để cảnh giới máy bay địch, sẵn sàng bảo vệ máy bay ta vào hạ cánh trước nếu có tình huống địch tập kích bất ngờ.

Bay theo Liêm đến tận lúc tiếp đất an toàn tôi mới bay vòng chéo qua khu vực tiếp đất của Bùi Thanh Liêm, làm một vòng cua cực hẹp vào hạ cánh. Vừa giảm tốc độ, vừa thả càng cánh tà, vừa vòng máy bay ở độ cao dưới 100m, vừa tính toán bán kính vòng sao cho chuẩn xác cả về hướng, độ cao, tốc độ mà khi đổi chuẩn đường băng cũng là lúc có độ cao đủ để từ từ kéo bằng ở 7-10m và cách đầu đường băng 100-150m. Tôi cho máy bay tiếp đất nhẹ nhàng với chiếc dù được thả trước khi tiếp đất ở độ cao 0,3-0,5m. Vừa chạm đất, tôi thả luôn bánh trước, nghiêng răng nghiêng lợi bóp phanh, ra sức giữ hướng để máy bay chạy giữa tâm đường băng. Chỉ cần hơn 300m xả đà, chiếc phi cơ đã ngoan ngoãn dừng lại gần sát đường thoát đầu tiên. Tôi cho máy bay vòng ngược lại, chạy thẳng vào khu cất giấu máy bay trực chiến. Thoát khỏi đường băng nhìn sang phía đường lán thấy máy bay của Liêm cũng đang bám theo sát phía sau.

Bàn giao máy bay cho tổ thợ máy xong, chúng tôi lên chiếc xe tải mui trần chạy về lán trực của phi công mà tôi đã khá quen thuộc. Trên đường vào lán trực, chúng tôi dừng lại ven rừng già, nơi có hầm sở chỉ huy của Trung đoàn 925. Tại đây, đồng chí Trung đoàn phó 925 thông báo tình hình địch, nhiệm vụ mà binh chủng vừa giao cho chúng tôi...

Về đến lán trực, tôi hiệp đồng lại với Bùi Thanh Liêm thứ tự từ lúc mở máy trong hầm, ụ đến khi lán ra đường dã chiến để vào đường lán chính ra sân bay, rồi thứ tự cất cánh giữ đội hình. Tôi đặc biệt nhấn mạnh:

- Muốn vào đánh được thì phải giữ tốt đội hình chiến đấu. Máy lần xuất kích vừa rồi mới cách địch 30-40km anh đã báo mất đội thì chẳng sở chỉ huy nào dẫn tiếp mình tôi vào tiếp địch được. Vì vậy lần này không được phép để mất đội đâu đấy!

Tôi nhìn thẳng vào mắt Liêm. Thấy vẫn còn vẻ nghi ngại nào đấy. Tôi động viên:

- Phải vượt qua một lần rồi mới quen được. Anh vẫn chưa đánh được trận nào trong khi cùng đoàn của anh ở E927 đã có mấy cậu lập công rồi đấy.

Tôi truyền đạt tiếp kinh nghiệm của mình từ cách phân phối chú ý, quan sát phát hiện, đến cơ động giữ đội hình và các “miếng” chiến thuật khi xử lý các tình huống khác nhau trên không. Cuối cùng tôi nói:

- Cố gắng giữ đội tốt đi, có điều kiện tôi sẽ để anh lên đồng thời công kích. Lưu ý, cái khó nhất trong những lần xạ kích đầu tiên là việc xác định cự ly bắn. Nếu anh giữ đội tốt, có điều kiện đồng thời công kích thì cứ ngắm cho tốt, khi nào tôi hô bắn hoặc thấy tên lửa tôi xẹt khói trắng vọt ra khỏi cánh thì anh cũng nhấn nút phóng là bảo đảm đúng cự ly hiệu quả nhất của tên lửa. Nếu anh giữ tốt điểm ngắm thì chắc chắn sẽ bắn rơi máy bay địch.

Bấy giờ, tôi mới thấy trong mắt Liêm ánh lên tia hy vọng. Nhưng vẫn tự nhủ, phải kèm chắc thêm cậu này một trận thôi, tình hình sẽ ngon lành ngay.

Hôm đó quả là một ngày bận rộn. Khoảng hơn 9h00', chúng tôi được gọi ra trực ở ụ sơ tán máy bay, nài nịt gọn gàng ngồi chờ dưới cánh máy bay đã được nguy trang kín mít bằng các loại cây rừng. Chỉ ít phút sau đã có lệnh từ sở chỉ huy cho vào cấp 1, mở máy, cất cánh. Trong phút chốc, đám cành lá nguy trang được thu dọn, máy anh chàng thợ máy vát vả đẩy máy

bay lên trước khoảng chục mét nữa để luồng phụt của động cơ không làm bay hết đồ lễ, vật dụng và các cành cây nguy trang. Xung quanh máy bay đã được quét sạch sẽ, đất được nén chặt để tránh bị hút các vật gây hại cho động cơ. Chúng tôi nhanh chóng mở máy và lần lượt lăn ra đường băng và được lệnh xuất kích luôn.

Lúc bí mật cơ động lên đây thì trời quang đãng mà giờ này đã nổi lên khá nhiều mây mà chúng tôi gọi là mây Qui (Cu) thành từng đồng, từng đồng trên bầu trời, nhất là khu vực dọc theo sông Hồng. Đồng mây này về trưa và chiều sẽ phát triển thành mây giông⁽⁵⁷⁾ thì mệt lắm. Chúng tôi được dẫn về mạn Nghĩa Lộ rồi vòng về Thanh Sơn, rồi lại hướng ra Sơn La. Mây đồng (Cu) phát triển khá nhanh. Đã lên tới năm, sáu phần bầu trời và cao từ năm, bảy trăm mét đến hai, ba ngàn mét. Chúng tôi được lệnh bay lên trên mây độ cao 4.000m. Dẫn đường dẫn chúng tôi vào một tốp bốn chiếc F-4 đang bay vòng ở khu vực tây Thanh Sơn. Định bay ở độ cao từ 2.000 - 3.000m. Tôi nhìn xuống phán đoán, tụi này chắc là tiêm kích khu vực đây. Chúng nó bay thế này thì khó mà tiếp cận được vào thế có lợi như mọi lần chúng nó đi đội hình lớn vào đánh Hà Nội. Trời lại nhiều mây và mù thế này khó mà phát hiện xa được.

Quay chếch về phía sau thấy số Hai vẫn giữ đội ở cự ly xa. Tôi nhắc:

- Giữ đội thế hơi xa đấy. Lên gần lại tý nữa!

Tôi cứ thế vừa nhận lệnh từ sở chỉ huy vừa chấn chỉnh đội hình cho Bùi Thanh Liêm. Đến lúc thấy khẩu lệnh khá dứt khoát, dồn dập từ radar dẫn đường thông báo có địch thì tôi tập trung hơn cho quan sát tìm kiếm máy bay địch. Khẩu lệnh thông báo, lệnh dẫn đường liên tục phát ra: “Ồ đen bên trái

57. Từ chuyên môn gọi là Cb.

40 độ 20 cây”, rồi “35 độ 15 cây”... “30 độ 10 cây... phía dưới bên trái”.

Tôi căng mắt quan sát, tìm kiếm. Khéo mà nó chui sang phải hay nằm dưới bụng mình rồi cũng nên. Tôi đảo máy bay sang phải rồi sang trái với độ nghiêng 70-80° đồng thời đập ngược chân với hướng nghiêng để máy bay không mất độ cao. Liên tục như vậy mà không thấy gì. Trong khi các khẩu lệnh thông báo và dẫn đường cũng không còn vẻ tự tin dứt khoát nữa. Có lẽ cánh dẫn đường không còn thấy địch nữa rồi. Tôi nghĩ Sở chỉ huy còn không thấy gì thì mình cũng dễ thành mồi ngon cho tụi Không quân Mỹ như chơi. Tôi quay sang nhắc số Hai:

- Tăng cường cơ động cảnh giới. Ta nắm địch không chắc lắm đâu.

- Nghe rõ! Tôi cũng đang cơ động theo anh đây. - Số Hai đáp.

Tôi nghe thấy cả tiếng thở hổn hển vì gia trọng đề lên người số Hai. Báo cáo ấy của Liêm phải hiểu ngầm là “Tôi cũng đang bỏ hơi tai cơ động cảnh giới theo anh mà cũng chẳng thấy gì cả đây!”. Đúng lúc ấy tôi chợt thấy hai dải khói đen đen, rất mỏng hiện lên trên nền một đụn mây đồng đang phát triển mạnh phía dưới. Tôi dán mắt, căng hết tinh lực ra nhìn thì đúng là có hai chiếc máy bay đang dần lộ ra. Tôi liền báo sở chỉ huy: “Phát hiện hai chiếc đang bay về hướng tây ở bên phải 30° phía dưới cách 18km. Xin tiếp cận... Số Hai bật tăng lực, bám sát đội hình!” Vệt khói rõ dần. Hình hài hai chiếc máy bay cũng hiện lên bé xíu như cái đầu kim. Tôi ép độ nghiêng, đưa hai mục tiêu vào phần kính trước buồng lái và quay sang hỏi số Hai: “Anh đã thấy mục tiêu chưa?”

Im lặng! Tôi hồi hộp, hơi lặng người đi vì sợ số Hai lại mất đội thì nghe Liêm trả lời: “Tôi vẫn bám theo anh nhưng chưa

thấy mục tiêu”. “Tốt rồi cứ bám chắc vào” - Tôi động viên, vừa đưa mục tiêu vào kính ngắm, vừa thông báo vị trí máy bay địch cho số Hai. Bỗng chẳng còn thấy gì nữa. Thấy dấu liệu không còn nhiều mà tình thế có vẻ không ổn, tôi liền báo cáo sở chỉ huy “Tôi mất mục tiêu rồi. Xin thoát ly!”

Ngay lập tức, sở chỉ huy ra lệnh cho biên đội thoát ly khỏi khu vực chiến đấu. Chúng tôi về hạ cánh gấp và sau đó phải kéo máy bay vào chỗ sơ tán. Tôi và Bùi Thanh Liêm được chiếc xe tải chở thẳng vào sở chỉ huy. Tại đây, chúng tôi được biết từ 8h40' đến 9h40' Không quân Mỹ đã sử dụng 24 chiếc máy bay đánh vào Hà Nội, khu vực Kim Liên, Đống Đa, Sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân tại sân bay Bạch Mai, khu Thanh Mai, Xí nghiệp May 20, Phà Chèm. Ngoài ra, chúng sử dụng số lượng lớn máy bay tiêm kích chế áp Không quân ta ở Đông Nam sân bay Nội Bài bốn chiếc, đông nam Gia Lâm bốn chiếc, khu vực Nghĩa Lộ, Yên Lập, Thanh Ba tám chiếc.

Lúc 8h53', biên đội Bùi Đức Nhu, Hạ Vĩnh Thành đã xuất kích và đã lập công bắn rơi một chiếc F-4 ở khu vực tây nam Phú Thọ. Phi công Mỹ bị bắn rơi đã nhảy dù xuống khu vực tây Hòa Bình, Sơn La. Vừa rồi biên đội tôi đã xuất kích vào gần khu vực đó nhưng các tốp máy bay Mỹ đang quay về hỗ trợ cứu giặc lái nhảy dù nên tình hình rất rối.



Nằm chờ xuất kích ở lán trực ven bờ rừng Yên Bái, tôi lại nhớ đến Nguyễn Công Huy. Đây là nơi tôi và anh ấy đã lên trực, phục kích mấy lần. Có lần chờ mãi không xuất kích, Nguyễn Công Huy bảo tôi:

- Ông cứ ở đây trực nghe máy, có gì gọi to to lên nhé! Để tôi chạy quanh xem có con gì kiếm về cải thiện tý.

Tôi đe:

- Ông đi gần gần thôi, gọi còn biết đường mà về cho kịp đây!

Thế là Huy vắt cái áo bay lên vai, ôm cả bộ mũ, quần kháng áp, tay xách cái thuổng mượn nhà dân, một tay chỉ sang quả đồi phía trước mặt:

- Sang ngay kia thôi mà!

Bên đó là cả một dải rừng tre, vầu xanh um rậm rạp. Thoắt cái đã thấy Huy bì bõm lội qua khe suối nhỏ giữa hai quả đồi rồi khuất trong tán lá xanh ngất. Khi trực kiểu này chúng tôi không bị ràng buộc quá chặt chẽ về thời gian từ lúc báo động cấp 1 tới lúc xuất kích và cũng không phải mặc sẵn quần áo bay như khi trực cấp 2 ở sân bay. Vì thế, tôi đồng ý để Huy đi thư giãn.

Tính Nguyễn Công Huy như vậy. Ngồi không là không chịu được. Dứt khoát Huy phải nghĩ ra việc gì đó để làm. Hôm trước, Huy đã đi tìm và đào được mấy vị thuốc Nam. Hôm nay chắc Huy đi đào dúi. Gần một tiếng sau, Huy về, mồ hôi nhễ nhại. Huy gánh trên vai bằng chiếc thuổng, một bên là túi đồ bay, một bên là chiếc gùi lá cọ nặng nặng. “Lão” này hôm nay lại gặp hên rồi! Nhìn mặt mày nở nang, hớn hờ lắm! Mình phải bịa ra chuyện gì để dọa lão cái chơi.

Khi Huy bước vào lán, tôi làm bộ cau mặt:

- Ông vừa đi một lúc thì cha sỹ quan tác chiến dẫn ông tham mưu phó đến kiểm tra tình hình trực. Tôi không có cách nào để báo cho ông về kịp! Tôi phải bịa là ông xin phép đi gặp “ông quận công”⁽⁵⁸⁾, phải đuổi ông xa xa tý để tránh mùi hôi. Ông tham mưu phó bảo, ừ ừ phải giữ vệ sinh chứ. Rồi tôi lại phải tranh thủ nói nhỏ với cha sỹ quan tác chiến “Bố kéo ông ấy đi

58. Linh chúng tôi thường dùng cụm từ này để chỉ việc đi đại tiện, như một cách nói vui.

nhanh cho, lão Huy ở bên kia đôi đang đào dúi”. May quá, cha sỹ quan tác chiến hiểu ý tôi ngay. Thế là tôi tranh thủ báo cáo công tác chuẩn bị các phương án đánh của biên đội. Mãi ông tham mưu phó mới chịu đi đấy. Trước khi về, ông ấy còn nhắc “Sở chỉ huy yêu cầu biên đội chuẩn bị kỹ, hiệp đồng ăn ý. Chiều nay sẵn sàng đánh địch đợt thứ 3 - từ 13 đến 15h00’ nhé.”

Huy đứng ngẩn tò te ra nghe tôi bịa, quên cả bỏ đồ đạc xuống. Lúc này tôi mới ra về “quan tâm” tới chiến tích của lão.

- Thôi, chuyện qua rồi, giờ bỏ cái sọt của lão xuống xem được mấy con mà trông nặng thế!

Huy chợt nhớ ra, quay sang thuyết trình về phương pháp, cách thức tiến hành bắt con dúi như thế nào, phải rình mò trình sát mãi mới phát hiện ra cái hang dưới gốc bụi tre vầu ra sao, phải tìm đường thoát của nó thế nào để chặn đầu, rồi mới đào từng bước một... Tôi sốt ruột:

- Ông giải thích gì lâu thế? Được con nào đưa đây xem nào.
- Tôi định giằng lấy cái sọt, nhưng lão nhanh tay hơn vừa giữ chặt, vừa ôn tồn:

- Ấy, từ từ kéo nó xống ra mắt!

- Lại còn thế nữa. Thế ông không buộc nó lại à?

- Buộc chứ - Lão trả lời.

Tôi hồi hộp theo dõi. Lão từ từ mở cái sọt bằng lá cọ loạch xoạch. Rồi lão cầm sợi dây rừng kéo ra. Mãi mới thấy lộ dần chiến tích của lão: một con rắn nước bằng ngón tay út dài độ 30cm! Tôi thất vọng bảo:

- Tưởng ông đào được con dúi về chứ cái con này... ăn tanh thấy mò!

- Muốn bắt được nó (dúi) phải đổ nước như đổ dế chứ đào có mà đến tới. - Huy cười khè khè - Rủ bố đi, mà bố lười bỏ mẹ! Làm sao mà bắt được!

Ờ hay! Giờ lão lại đổ lỗi cho mình! Mà chả hiểu cái quy trình bắt dúi có giống bắt dế như lão nói không nữa.

- Không lẽ cả hai thằng bỏ đi cả thì ai nghe điện thoại trực? Ông chỉ được cái... - Tôi ngán ngẩm nhìn con rắn hỏi Huy - Thế cái con rắn bé tí kia, ông bắt ở đâu thế? Thả bég nó ra đi chứ bỏ bèn gì mà nấu với nướg!

- Ấy ấy, thả thế nào được - Huy xua tay - Không bắt được em dúi nào chán quá bỏ về. Trên đường phát hiện em này ngay cái khe phía trên kia đấy. Tí thì phải về tay không! Ông cứ để đấy tôi!

Thế là lão xách con rắn xuống khe suối trước lán trực chiến cùng cái túi dù (trong đó có con dao nhỏ để sử dụng khi phải nhảy dù). Mười phút sau lão xách lên một túm lá khoai nước rồi bảo:

- Ông nhóm hộ tôi cái bếp, để tôi đi rửa cái lòn sữa bò làm nồi.

Tôi lấy bật lửa trong túi cấp cứu của phi công, nhóm bếp với ba ông đầu rau là một viên gạch vỡ và hai viên đá. Huy cũng sửa soạn xong cái nồi đa dụng bằng ống bơ sữa bò Liên Xô. Tôi bàn giao luôn cho lão cái bếp khói mù mịt để chạy vào lán trực, ngồi chờ mấy cô em nuôi mang cơm trưa ra. Bọn tôi lúc rảnh rồi hay thắc mắc, mình chẳng nuôi nấng gì đứa nào nhưng ở quân đội cứ gọi cấp dưỡng là chị nuôi là sao? Nghe không phục tí nào! Mấy đứa tuổi bé tí sao phải gọi là chị chứ? Thế là chúng tôi chuyển sang gọi các cô ấy là “Em nuôi”! Khi mấy cô em nuôi mang cơm ra tới nơi thì món rắn của Huy cũng làm xong. Trời ơi, không có gió, căn lán lại nằm ở khe đồi nên khói chẳng bay đi mà cứ lan tỏa ra xung quanh, tha hồ hun mù mịt vào căn lán lá cọ. Mấy cô em nuôi kêu ầm lên:

- Trời ơi! Các anh lại nấu nướg ăn uống lung tung gì đây?

Các anh mà đau bụng là chúng em không chịu trách nhiệm đâu. Quân y nhắc các anh mãi rồi đấy!

- Mấy đứa tội bay cú nấu mãi mấy món ăn từ ngày này sang ngày khác chịu sao được! Để chúng tao cải thiện tý chút!
- Chúng tôi cười xòa đầu lại.

- Nhưng mà các anh nấu nướng mất vệ sinh lắm.

- Này, ở E925 có ông Sưu ăn bắn nhất chim nhỏ lông sơ sơ cho vào nướng nguyên cả con, chỉ cần tãi tãi là ông ấy chấm muối ớt chén luôn cả, có việc gì đâu mà cứ vẽ chuyện. - Chúng tôi cười hề hề cãi - Cứ về mà báo với cái Q⁽⁵⁹⁾!

Mấy cô bé tức, không làm gì được vùng vằng định bỏ về thì Nguyễn Công Huy ôn tồn:

- Ấy ấy! Ngồi lại tý đã, để anh kể quy trình bảo đảm vệ sinh cho mà nghe. Với lại, bọn em chưa sắp cơm cho tụi anh ăn mà. Sắp đi, sắp đi!

Thế là mấy cô bé ngoan ngoãn vừa sắp cơm, vừa nghe anh Huy kể chuyện bắt dúi, bắt rắn... quên cả giận dỗi. Có lúc nghĩ lại, tôi hỏi Huy “Chả biết là chúng nó có giận mình thật hay giả vờ ông Huy nhỉ?...”

Huy rất hào hứng với món rắn luộc của lão. Vào mâm, lão lảy thêm cái bát ăn cơm để đổ món ra, mời rồi rít:

- Ăn đi ông! Ngon phết đấy. Giá mà có mấy cái lá chanh cho vào thì thơm hơn.

Nhìn mấy khoanh thịt rắn bé tí như đầu đũa, tôi ngán ngẩm:

- Nếu ở quê tôi thì các cụ không luộc thế này mà băm ra

59. Q là bác sỹ dinh dưỡng chuyên theo dõi vệ sinh, dinh dưỡng cho phi công hải đồ.

làm chả lá lốt thì mới ngon được. Con rắn bé tí, chẳng ai rồi hơi mà làm vì vừa ít thịt vừa tanh, khó ăn lắm!

Huy không để ý đến câu nói của tôi, chọn khúc giữa to nhất gấp cho tôi, mời mọc ăn cần. Tôi không nỡ từ chối, đưa bát cho lão. Vừa đưa lên gần sát mũi ngửi thì mùi tanh khó tả xộc lên tận óc. Tôi vội gấp trả lại:

- Thôi thôi! Tôi xin bỏ! Tôi không thể chén được cái này...

- Ấy ấy. Đưa đây, đưa đây đừng lãng phí. - Huy tưởng tôi vứt đi nên tiếc rẻ - Ông phải chấm dấm vào nước mắm chanh ớt rồi chén thì mới cảm nhận được cái ngon!

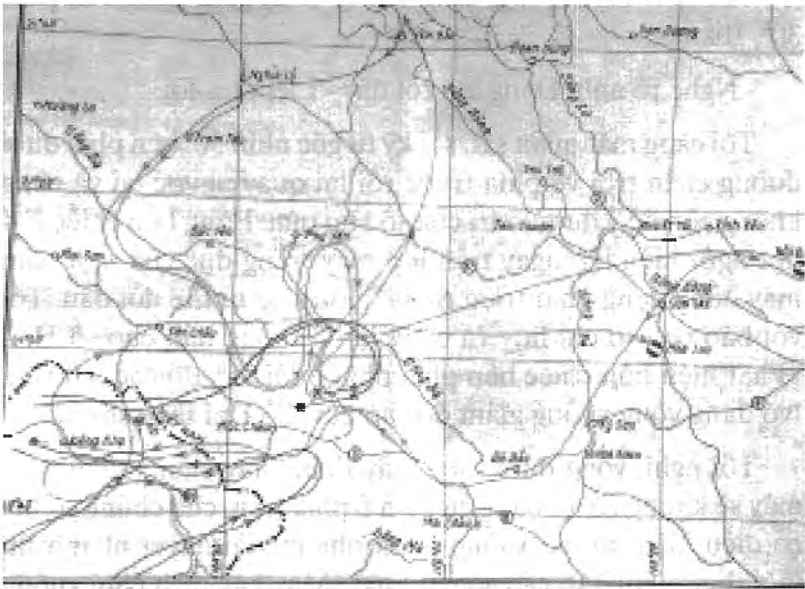
Cuối cùng, Huy cũng chén được nốt cả mấy khúc còn lại một cách ngon lành.



Ngay từ sáng sớm, binh chủng quyết định tổ chức cho cả hai trung đoàn đánh tại máy bay cứu giặc lái mà biên đội Nhu - Thành mới bắn rơi. Trung đoàn 927 có biên đội Soát - Thư từ sân bay Nội Bài, cùng biên đội của Trung đoàn 921 Thái - Liêm từ Yên Bái hợp thành hai gọng kìm đánh địch ở khu vực Phù Yên, Yên Châu, Mộc Châu. Sau đó, các biên đội lại về trực tại lán trực và sẵn sàng đợi lệnh xuất kích. Biên đội E921 sẽ do kíp trực Sở chỉ huy binh chủng dẫn đánh. Kíp trực chỉ huy Binh chủng hôm đó là Phó Tư lệnh Trần Hanh, trực ban trưởng Trần Chiến, dẫn đường sở chỉ huy Phạm Minh Cậy, dẫn đường màn hình radar là Vương Kính.

11h49', chúng tôi được lệnh xuất kích bí mật bay qua Nghĩa Lộ, Trạm Tấu, Mai Sơn thọc xuống khu vực Yên Châu, Mộc Châu. Trong lúc dẫn vòng vèo để lựa thế và chọn tốp đánh thì sở chỉ huy binh chủng cũng thông báo bằng mật ngữ là biên đội Soát - Thư đang tiếp cận địch rồi. Ngay sau đó radar bắt được một tốp và sở chỉ huy dẫn ra để đánh. Mây giông, mây

tầng cùng những đám mây thấp lớn vờn đỉnh núi khiến việc phát hiện địch gặp không ít khó khăn. Radar ta cũng gặp khó vì máy bay địch vào khu vực cứu phi công thường chẳng theo quy luật nào. Một lần nữa sở chỉ huy thông báo có địch. Biên đội tôi phát hiện rồi lại để mất mục tiêu. Sở chỉ huy liền cho chúng tôi lên độ cao 8.000m hướng bay 210^0 , chuẩn bị đánh tốp bốn chiếc đang vào Mộc Châu.



Sơ đồ trận đánh 27.6.1972.

Màu đỏ từ Yên Bái là biên đội Thái - Liêm, từ Nội Bài là biên đội Soát - Thư

“Nghe rõ! 210^0 8.000m.” - Tôi trả lời.

Hơn một phút sau, sở chỉ huy lệnh: “Vòng trái hướng 90^0 , tốc độ 950”. Chúng tôi liên tục được thông báo tình hình của địch. Nắm được địch hoạt động ở độ cao 3.000-4.000m, sở chỉ huy lệnh cho chúng tôi tăng cường cảnh giới. Tôi trả lời và

ngoái ra sau kiểm tra vị trí số Hai. Sốt ruột vì Liêm vẫn bay khá xa ở phía sau, tôi nhắc:

- Anh lên đi. Xa quá đấy.

Ngay sau đó tôi nhận được lệnh “Vòng phải, hướng bay 120^0 , máy bay địch bên phải 30^0 , cự ly 10km. Chú ý địch đang vòng phải”. Tôi gọi luôn cho số Hai:

- Số Hai bay sát lên, tăng cường cảnh giới. Địch bên phải 30^0 , 10km.

- Nghe rõ anh. Đang lên rồi đây - Liêm trả lời.

Tôi căng mắt quan sát, soi kỹ từ góc nhìn 30^0 bên phải dưới đường chân trời về phía trước rồi lại quay ngược lại và cũng không còn để ý được vị trí của số Hai nữa. Bỗng bốn chiếc F-4 đột ngột hiện lên ngay trên lớp mây trắng đục của một đám mây đồng đang phát triển thành giông - ở tư thế đối đầu. Tôi vội báo cáo sở chỉ huy và cũng là để thông báo cho số Hai: “Phát hiện bốn chiếc bên phải phía dưới 35^0 , độ cao 3.000m. Nó đang vòng xuống giảm độ cao đấy. Số Hai thấy chưa?”.

Tôi nghĩ, vòng đuổi theo mấy thằng này chui xuống dưới mây sẽ không có lợi bằng cứ bám ở phía trên, chờ chúng sơ hở, có điều kiện thì lao xuống đánh nhanh giải quyết nhanh thì mới được. Tôi báo cáo sở chỉ huy: “Máy bay địch chui xuống dưới mây. Chúng tôi chờ trên mây. Đề nghị tiếp tục thông báo”.

Lúc này sở chỉ huy vẫn bắt được địch nên vẫn liên tục thông báo và dẫn biên đội vòng vèo ở phía trên. Tuy nhiên, do thời tiết xấu nên biên đội không giám sát liên tục được. Một lần nữa, tôi kéo vọt máy bay lên và báo cáo sở chỉ huy:

- Tôi chỉ còn thấy hai chiếc. Xin phép tăng độ cao lên 5.000m. Đề nghị dẫn lại. Số Hai tăng cường cảnh giới phía sau.

- Đồng ý. Anh vòng về 360° . Độ cao 5 km. - Sở chỉ huy đáp.

Tôi vừa đưa máy bay về 360° về hướng bắc thì có lệnh gấp gáp: “Vòng trái gấp về hướng 190° , độ cao 5km”. Bắt đầu thông báo liên tục với giọng dứt khoát: “Bốn mục tiêu địch bên trái 40° 20km, độ cao 3.500m”.

- Nghe rõ. Số Hai chú ý quan sát, cảnh giới chặt phía sau.

Tôi căng hết cả người vừa điều khiển máy bay theo yêu cầu mà sở chỉ huy giao cho, vừa quan sát, tìm kiếm theo kinh nghiệm. Không khí có cảm giác như được cô lại, đặc sệt. Tiếng động cơ phản lực quen thuộc mà như không còn nghe thấy được. Chỉ còn sự tập trung tuyệt đối vào việc sục sạo, quan sát, tìm kiếm bóng dáng kẻ thù. Cố gắng phân biệt, lắng nghe âm thanh trên vô tuyến điện liên lạc. Bởi vì, nếu không thấy địch trước thì sẽ phải trả giá...

Đột nhiên nhìn thấy bốn chiếc F-4 hiện rõ trong tầm nhìn. Tôi phần chấn báo cáo và quyết định đánh: “Phát hiện bốn chiếc F-4 bên trái 30° , 15km phía dưới. Số Hai vút đầu phụ, tăng lực. Vòng trái theo tôi vào công kích”.

Sở chỉ huy trả lời: “Công kích. Đánh xong thoát ly hướng 30° ”. Đột nhiên, tôi thấy hai chiếc F-4 giảm độ cao chui tọt xuống dưới mây, vội hỏi Liêm: “Hai chiếc đã tách đội chui xuống dưới mây. Số Hai thấy địch chưa? Chú ý cảnh giác hai chiếc tách đội”. Tôi thông báo tiếp hai lần nữa mà không thấy số Hai trả lời. Quay lại nhìn thì thấy Liêm ở xa tới 1,5km phía sau, đúng lúc Liêm hồ hởi báo cáo: “Tôi thấy rồi. Ngay phía trước”.

Tôi hơi bực. Thu tăng lực về chờ, nói tiếp: “Tôi thu tăng lực nhỏ chờ anh rồi đấy. Lên nhanh đi. Sao cứ leo đèo xa thế!” Mấy giây chờ số Hai mà sao lâu kinh khủng! Tôi chỉ lo địch quay lại đối phó đánh không được. Vừa lo không để mất mục

tiêu, vừa lo lựa chọn cách đánh, lại phải lo số Hai cứ nhắm nhe mắt đội nên càng căng thẳng. Tôi nói như quát:

- Lên nhanh đi. Nó bắt đầu đan chéo rồi đấy. Anh giữ đội bên trái đánh chiếc bên trái. Giữ đội ngang tôi đi. Khi nào thấy tôi bắn thì anh bóp cò!

- Nghe rõ - Liêm trả lời - Tôi công kích chiếc bên trái, tôi lên ngang anh rồi!

- Tăng lực toàn phần - tôi hô tiếp. - Giữ điểm ngắm chuẩn. Khi nào tôi bắn thì anh phóng tên lửa, rõ chưa?

Tôi tổng căn ga lên tăng lực lớn nhất. Chiếc phi cơ vút tăng tốc lên đến hơn 1.300km/h. Một lần nữa quay đầu quan sát chiến trường xung quanh, không thấy xuất hiện thêm tên địch nào nữa. Tôi yên tâm đưa chiếc máy bay địch vào vòng quang máy ngắm. Giữ ổn định điểm ngắm. Liếc nhanh kiểm tra các số liệu bay như độ trượt, độ cao, tốc độ... Cự ly nhanh chóng rút xuống từ 4km-3,5km rồi 2,5km. Liếc sang bên thấy số Hai vẫn giữ được vị trí, tôi hô:

- Biên đội đồng thời công kích!

Tập trung toàn bộ tinh lực để ghìm giữ chiếc máy bay địch trong vòng ngắm khi tốc độ đạt tới gần tới hạn ở độ cao này thường rất khó giữ. Cự ly 2km rồi 1,7km. Tôi lật cò để phóng tên lửa. Chờ thêm một giây, hai giây! Cự ly còn 1.500m. Tôi nhấn cò. Quả tên lửa bên cánh trái vụt lao nhanh về phía trước, đẩy nhẹ lên cánh máy bay. Chiếc máy bay F-4 với hai mút cánh vĩnh lên trên còn hai cánh đuôi cụp xuống làm nó không thể lẩn với loại máy bay khác rất nhanh chóng to dần trong kính ngắm. Tôi thấy quả tên lửa rời khỏi cánh máy bay hơi chìm xuống rồi nhằm thẳng chiếc F-4 lao tới căng như kẻ chỉ.

Tôi kéo mạnh cần lái tiện độ nghiêng phải do tác động của quả tên lửa gây ra, đưa máy bay vọt lên sát ngay phía sau chiếc

F-4 vừa lĩnh trọn quả đạn. Tôi vội lật máy bay lại để quan sát và hướng dẫn số Hai công kích. Thấy Liêm đã vào vùng bắn hiệu quả, tôi hô to:

- Bắn đi. Được rồi đấy!

Vừa lúc cánh trái máy bay Bùi Thanh Liêm xẹt ra làn khói trắng, đồng thời quả tên lửa phóng ra, lao vun vút về phía mục tiêu. Chiếc F-4 bị tôi bắn bùng cháy dữ dội, từng mảng thân, cánh rời khỏi nhau chìm trong cuộn lửa sáng trắng từ từ xoay xoay, rơi xuống. Đúng lúc đó chắc chỉ ba, bốn giây sau chiếc thứ hai cũng dính đạn của Bùi Thanh Liêm, vỡ tan tành, bốc cháy rơi xuống. Tôi hét lên:

- Cháy rồi! Cháy rồi! Cả hai chiếc! Đẹp quá.

Liêm cũng phấn khởi lạc giọng:

- Cháy! Rơi rồi! Cháy rồi!⁽⁶⁰⁾

Hai thầy trò tôi cùng lúc hét toáng lên làm nhộn nhạo đôi không một lúc. Tôi còn nhớ lệnh thoát ly về hướng 30° nên nhắc lại cho Liêm: “Thoát ly hướng 30°. Tắt tăng lực đi. Tôi phía sau, bên trái, phía dưới anh. Giảm tốc độ đi!” Nhưng chắc Liêm lo địch đuổi theo nên chơi trò “cao chạy xa bay”.

Nhìn từ trên cao về phía hai chiếc F-4 bị bắn cháy gần như cùng một lúc trông như hai đồng rơm bị đốt vào mùa hanh khô, rơi lá tả xuống miền núi rừng Tây Bắc trông thật sinh động và rất kích thích. Một lúc sau, tôi tập hợp vào đội hình và thông báo vị trí cho Liêm để biên đội cùng về hạ cánh. Vừa lần ra khỏi đường băng đã có lệnh lặn gấp về hầm cất giấu máy bay để vào ngay sở chỉ huy báo cáo kết quả và diễn biến trận đánh.

60. Đến ngày 20.9.2017 trong buổi giao lưu tại San Diego, phi công Tom Hanton đã nói về sự kiện này rằng “Các ông bắn nhanh quá làm cho Bộ Tư lệnh Không quân chúng tôi lúc đầu tưởng hai máy bay chúng tôi bị đâm nhau trên trời không kịp báo cáo về sở chỉ huy”.

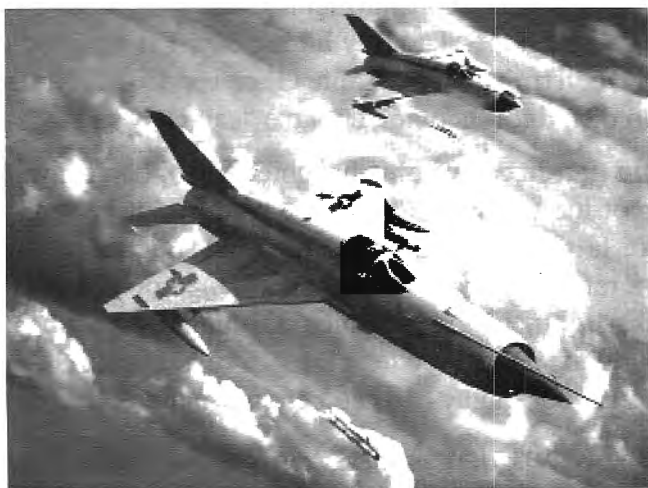
Máy bay vừa dừng lại trước cửa chiếc hầm khoét sâu vào chân ngọn đồi cao đã thấy cánh thợ máy nét mặt rạng ngời lao chiếc thang vào vị trí lên xuống, cánh thợ máy cười hớn hở cùng những lời chúc tụng ấm ỹ:

- Chúc mừng biên đội! Chúc mừng biên đội!

Tôi như bay ra khỏi buồng lái, phần khởi nhận lời chúc mừng, bắt tay từng người và nói:

- Chúng tôi phải về ngay sở chỉ huy để báo cáo tình hình đã. Cảm ơn các bạn.

Đây là chiếc máy bay Mỹ thứ ba bị tôi bắn hạ từ đầu tháng 6. Nhưng độ hưng phấn và phần khởi thì lại hơn hẳn mấy chiếc trước vì chính thức dứt được tay “số Hai” Bùi Thanh Liêm vào trận và đánh thắng. Cả hai chúng tôi đều bắn rơi máy bay địch, đều tận mắt nhìn thấy mục tiêu mình bắn bùng cháy gần như cùng lúc, rơi lả tả xuống núi rừng Tây Bắc. Trận đánh nhanh gọn và trở về đầy đủ với đội hình tề chỉnh!



Ảnh minh họa biên đội đồng thời công kích

Sự thật về việc diệt gọn cả tốp 4 chiếc F-4

Vào tối cửa hầm sở chỉ huy đã thấy mấy thủ trưởng trực của Trung đoàn 925 cùng anh em cơ quan tham mưu, một số phi công Mig-19 ùa ra chúc mừng. Tôi nhớ nhất câu nói của một phi công Trung đoàn 925:

- Nghe đồn không thấy các ông đi đánh nhau sao nó trật tự nhân nhả thế. Chả bù cho chúng tôi!

Trực ban trưởng sở chỉ huy gọi với từ trong hầm ra:

- Đồng chí Thái vào nghe máy thủ trưởng Bộ Tư lệnh.

Người gọi tôi là Phó Tư lệnh Trần Hanh. Tôi lần lượt báo cáo diễn biến và kết quả trận đánh. Ông biểu dương:

- Trận đánh của biên đội rất tốt. Trước khi biên đội Thái - Liêm bắn rơi máy bay địch chỉ mười phút, thì Soát - Thư cũng đã xoi gọn hai chiếc ở sát biên giới Việt - Lào, cách chỗ các anh đánh 60-70km. Trận đánh này, cậu đã chỉ huy rõ ràng, đưa được số Hai vào đánh thắng, bắn rơi máy bay địch là bước đột phá để sau này số Hai của cậu liên tục lập công nhiều hơn.

Phó Tư lệnh còn dặn tôi tiếp tục rút kinh nghiệm cho bản thân và giúp đỡ các đồng đội khác đánh thắng. Tôi cảm động

vì tình cảm ông dành cho tôi và các phi công trẻ. Cuối cùng ông nói:

- Sẵn sàng bí mật quay về Nội Bài ngay nhé. Vì Không quân Mỹ đánh hơi thấy Mig của ta quay về Yên Bái phục kích đánh rơi máy bay chúng. Thế nào nó cũng sẽ đánh vào sân bay Yên Bái đấy.

Tôi vâng dạ rồi chuyển máy cho một thủ trưởng trực nghe tiếp. Ngay chiều tối hôm đó, chúng tôi quay trở lại Nội Bài. Trong buổi họp rút kinh nghiệm chiến đấu chúng tôi được nghe và biết thêm diễn biến của biên đội Soát - Thư. Trung đoàn 927 hôm đó trực chỉ huy là Trung đoàn trưởng Nguyễn Hồng Nhị. Dẫn đường sở chỉ huy là Nguyễn Văn Được, dẫn đường màn hình radar là Lê Thiết Hùng. Trực chỉ huy tại sở chỉ huy 921 là Trung đoàn phó Mai Cương.

Sáng sớm, biên đội Nhu - Thành xuất kích. Nhu đã bắn rơi một chiếc F-4 ở khu vực Hạ Hòa - Phú Thọ, nhưng phi công Mỹ nhảy dù ở vùng giáp Sơn La 11h53', Soát - Thư xuất kích được Sở chỉ huy Trung đoàn 927 dẫn đánh ở phía tây Hòa Bình. Sở chỉ huy thông báo dịch hoạt động ở 25km tây nam Suối Rút. Liên đó có bốn chiếc từ Phù Yên bay xuống Mộc Châu, hướng ra biên giới và bốn chiếc từ biên giới bay vào. Sở chỉ huy binh chủng nhận định khả năng hai tốp này thay nhau. Trung đoàn 927 quyết định đánh tốp bay vào. Được binh chủng đồng ý, sở chỉ huy trung đoàn dẫn Soát - Thư bay ra hướng 270°, rồi 290° và tăng độ cao lên 2.000m. Bốn chiếc F-4 bay vào không phận Việt Nam được 20-30km thì đột ngột quay ra. Soát - Thư được lệnh "tăng gấp độ cao 5.000m, mục tiêu phía trước bên trái 30° 18km. Rồi vòng trái gấp hướng 180°, độ cao 5.000m."

12h04' Soát báo cáo: "Phát hiện 2 chiếc bên phải 30° đang bay ra". Sở chỉ huy lệnh vút đầu phụ, bật tăng lực vào công kích. Hai chiếc F-4 cơ động đan chéo. Chắc để cảnh giới quan

sát bảo vệ đuôi phía sau (giống như thủ đoạn đối phó với biên đội Thái - Liêm). Soát lệnh cho số Hai cảnh giới yểm hộ để mình bám đuôi theo địch. Cùng lúc sở chỉ huy cảnh báo biên đội đã vượt qua biên giới Việt - Lào, nếu không công kích được thì thoát ly hướng 40°. Thấy biên đội đã sang đất Lào, sở chỉ huy lệnh thoát ly hướng 90°. Soát trả lời nghe tốt. Thư tướng Soát bỏ về không đánh nữa, tiếc rẻ hô to:

- Mục tiêu rất ngon đấy. Số Một công kích đi. Tôi yểm hộ. Anh công kích chiếc nào?

Soát trả lời:

- Chiếc số Hai.

Thư chọn chiếc số Một của địch bám theo, đưa vào vòng ngắm. Cụ ly giảm dần, đường ngắm ổn định. Soát nhấn nút phóng quả thứ nhất, thấy chiếc F-4 xì khói. Để chắc ăn, anh phóng tiếp quả thứ hai. Chiếc F-4 bốc cháy và đâm xuống đất.

Trong lúc đó, Thư bám sát chiếc số Một. Khi cách chiếc F-4 số Một 3km thì phát hiện thêm hai chiếc khác. Nghĩ hai chiếc này vào công kích đội trưởng của mình nên anh bỏ chiếc F-4 đang đuổi để bám theo hai chiếc này. Khi còn cách 2km, hai chiếc F-4 tách đôi đội hình một vòng trái, một vòng phải. Thư nhận thấy bám theo chiếc vòng phải có lợi thế hơn nên cho máy bay vòng gấp theo chiếc này. Điều chỉnh điểm ngắm, Thư bắn một quả, ngay sau đó để chắc ăn anh bắn luôn quả thứ hai. Chiếc F-4 nổ tung rơi xuống. Sở chỉ huy cho thoát ly hướng 90°. Soát về Nội Bài hạ cánh. Thư về Hòa Lạc vì không đủ dầu liệu.





Từ trái sang: biên đội Thái - Liêm và Soát - Thư năm 1973.

Tháng Bảy của Nguyễn Tiến Sâm

Tháng 7.1972 còn nhắc tôi hai kỷ niệm. Đó là vào một buổi chiều tôi không nhớ ngày khi chúng tôi đang tổ chức huấn luyện ở bãi đỗ sân bay Đa Phúc thì bị máy bay Mỹ đến tập kích. Bom đạn bắn vào xưởng bảo dưỡng kỹ thuật, đường băng và hình như cả đài chỉ huy trung tâm ở giữa đường băng. Mọi người đều chạy dạt về phía các hầm, hào đào sẵn. Tôi thì đứng như chôn chân và rợn người theo những tiếng nổ, tiếng hô hào chạy vào nơi trú ẩn, những làn sóng xung kích dội đến từ những quả bom nổ gần đó. Lúc này mới nghe tiếng súng cao xạ bắn lên rầm rầm bốn phía xung quanh. Nhìn về phía nhà xưởng bảo dưỡng thấy những chớp lóe sáng rồi những cột khói, vài đám cháy bốc lên giữa tiếng bom, đạn, một cảm giác bất lực tràn ngập tâm trí, sức lực. Chưa bao giờ tôi có cái cảm giác thấy mình nhỏ bé đến như vậy trước bão lửa chiến tranh, vì là lần đầu tiên trong đời đứng dưới mặt đất, vừa chứng kiến vừa hứng trọn một đợt không kích kinh hoàng như vậy. Tôi chỉ ước gì lúc này mình đang có mặt ở buồng lái được cất cánh lên để đối đầu với chúng.

Cũng may, đợt không kích không kéo dài vì lực lượng phòng không bảo vệ sân bay đánh trả quyết liệt. Chúng tôi

được gấp rút đẩy lên chiếc xe tải và tức tốc chạy khỏi sân bay về nơi sơ tán. Khi chạy qua xưởng bảo dưỡng thấy một chiếc máy bay Mig-21 đang làm bảo dưỡng bị dính mảnh bom được anh em ngành kỹ thuật và các đơn vị xung quanh đến cứu, kéo đi, nhìn rõ một mảng tường và mái trần nhà xưởng bị sập. Mấy hố bom còn bốc khói trước cửa xưởng hơn 100m trên thửa ruộng hoang còn lấp xấp nước.

Sau đó Trung đoàn 921 chúng tôi được lệnh về Gia Lâm. Mục đích là vừa để giãn mật độ máy bay, phi công nhưng quan trọng là giải quyết được việc tổ chức chỉ huy của trung đoàn với một sở chỉ huy riêng, không phải dùng chung với Sở chỉ huy Trung đoàn 927 nữa. Mà việc dùng chung nhau một sở chỉ huy như thời gian qua là rất bất tiện cho cả cơ quan tham mưu, chỉ huy và cả đội ngũ phi công.

Trước khi chuyển căn cứ về Gia Lâm, đại đội tôi có một bữa chia tay, liên hoan tiễn cộ Đại đội trưởng Nguyễn Văn Cốc và công bố một số điều chỉnh, bổ nhiệm cán bộ đại đội. Tôi được giữ chức Đại đội trưởng, anh Trần Việt từ Đại đội 7 được điều về làm Đại đội phó. Theo trí nhớ của anh Cốc thì “Buổi liên hoan hôm đó được tổ chức ở ngay trong hầm sơ tán của đại đội. Là ngày tổ chức bàn giao đại đội cho cậu, dù trước đó cậu đã giữ quyền chỉ huy khi tôi đi học văn hóa”. Nhưng tôi không nhớ ra được, chắc vì thời gian đó chuyện đánh nhau, chuyện sống chết, hy sinh của đồng đội, của bạn bè đã choán hết đầu óc...

Những ngày cuối tháng 6, mặt trận Quảng Trị có chuyển biến mới. Sau khi giải phóng hoàn toàn tỉnh Quảng Trị, lực lượng chiến dịch triển khai tiến công tiếp về Trị Thiên - Huế ở phía Nam sông Mỹ Chánh (20.6 - 27.6.1972). Còn ở Đông Nam Bộ, bộ đội ta cũng đã giải phóng Lộc Ninh. Việc triển khai lực

lượng đánh miền Bắc Việt Nam bằng chiến dịch Linebacker không ngăn cản được chi viện của miền Bắc cho miền Nam đã buộc Mỹ và chính quyền Sài Gòn phải tiếp tục tung những lực lượng cơ động chiến lược vào loại mạnh nhất ra mặt trận cùng với “hỏa lực Mỹ” chi viện ác liệt chưa từng thấy. Ta buộc phải đưa ra chủ trương ngừng tiến công để chuyển sang tác chiến phòng ngự. Có nhiều lý do, nhưng một trong những lý do đó là lực lượng phòng không chiến dịch phải điều chỉnh để chuyển ra Bắc đối phó với cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ hai của Nixon. Miền Bắc cũng đang gặp nhiều khó khăn do lực lượng tác chiến phòng không mỏng, không đủ sức kéo dài sự cầm cự, đối phó. Theo dự báo của Bác Hồ nhất định Mỹ sẽ đưa B-52 vào đánh Hà Nội và chỉ chịu thua trên bầu trời Hà Nội! Nếu không đưa lực lượng ra để quyết chiến một trận cho Mỹ phải thua thì chắc cuộc chiến tranh cũng như việc đàm phán giải quyết việc kết thúc chiến tranh với Mỹ sẽ khó có kết quả...

Cuộc chiến càng thêm ác liệt ở Quảng Trị từ 22 đến 27.6. Mỹ dùng từ 70-80 lần B-52 và cả trăm lần máy bay chiến thuật tiến hành hỏa lực chuẩn bị ném 2.750 tấn bom vào các khu vực Trường Phước, Thủy Nguyên, Trường Xuân, Hải Lăng, Mỹ Thủy, để tới 28 đến 29.6 quân đội Sài Gòn bắt đầu tiến công với sự yểm trợ của 227 lần B-52, hơn 300 lần máy bay chiến thuật tiến hành chi viện hỏa lực, đánh phá ác liệt từ đông sang tây Hải Lăng, tạo điều kiện cho thiết giáp và bộ binh tấn công. Các mũi tiến công trên bộ, đổ bộ đường không, đổ bộ đường biển của địch làm ta tổn thất lớn và không kìm giữ được bước tiến của quân địch. Sau một tuần (28.6 - 3.7) địch chiếm lại được một vùng khá rộng bao quanh thị xã Quảng Trị. Biên phía đông “Thành cổ Quảng Trị” dần dần trở thành điểm giao tranh khốc liệt chưa từng có trong chiến tranh Đông Dương.

Tôi và các phi công Mig-21 của Đại đội 1 Trung đoàn 921 lại vào trực sẵn sàng cho nhiệm vụ đánh các mục tiêu ở Quảng

Trị. Mở đầu các trận chiến trên không là giữa đêm về sáng ngày 1 sang ngày 2 tháng Bảy với cú xuất kích của phi công Nguyễn Khánh Duy từ sân bay Nội Bài lên phía nam đón đánh một tốp hai chiếc máy bay địch từ phía đông Hải Phòng đi ngược lên phía bắc để theo trục đường 18 lên đánh đường 1 Bắc. Khi được dẫn ra tiếp thì địch cũng phát hiện nên giảm độ cao bay ra. Thế là Duy mất cơ hội đánh.

Ngày 4.7.1972 ba biên đội bay của Trung đoàn 921 là Phúc - Lanh; Ngự - Việt, Huy - Sang trực và xuất kích chỉ có đội Ngự - Việt gặp địch trong tình thế đánh quần vòng phức tạp mỗi người phóng một quả tên lửa nhưng không có kết quả. Phúc - Lanh thì lên chậm thời cơ. Huy - Sang thì lên yểm hộ. Tôi bắt đầu có những suy nghĩ “ngghi vẩn” về công tác tổ chức chỉ huy và hiệp đồng. Tại sao bị lỡ thời cơ nhiều thế? Tại sao Trung đoàn 921 dẫn phi công vào trận có vẻ như “khó nhằn” hơn của Trung đoàn 927? Việc tổ chức các cuộc xuất kích yểm trợ có vẻ như không được chi tiết. Nếu một đôi gặp địch thì đôi yểm hộ thường ở quá xa, không chi viện được cho nhau lúc gặp khó. Mà khi có điều kiện thuận lợi cũng không phát huy được hiệu quả.

Ngày 5.7.1972 đã ghi nhận một chiến công xuất sắc của biên đội Sâm - Thành với cú “đánh đúp” cự ly gần bằng tên lửa nhiệt kinh ngạc đến khó tin của Nguyễn Tiến Sâm. Đây cũng là lần đầu ghi tên cả hai phi công vào bảng vàng lập công của Đại đội 3 Trung đoàn 927. Tôi gọi đây là cú “đánh đúp” do trước đó Sâm bắn một quả tên lửa vào chiếc F-4 hơi xa, lại đang cơ động, nên không trúng. Đồng thời nghe thấy Hạ Vĩnh Thành reo vang “cháy rồi! cháy rồi!” làm anh càng trở nên quyết đoán đến liều lĩnh. Thoáng thấy chiếc F-4 khác gần đó, anh cầm đầu máy bay xông thẳng vào chiếc F-4 tới cự ly chỉ khoảng 700m, phóng quả thứ hai. Sâm chưa thoát ly ngay

để đợi xem kết quả nên không kịp tránh. Chiếc máy bay F-4 vừa bị bắn nổ tan xác thì chiếc Mig-21 của anh đã chui thẳng vào tâm quang lửa. Chỉ một phần giây, máy bay anh thoát ra khỏi đám khói mù mịt mà chưa tin là máy bay mình không bị va chạm vào những mảnh vỡ rồi nổ tung cùng chiếc F-4 đang bị bốc cháy kia. Thật hú vía. Chiếc Mig chỉ “rùng mình” một cái vì sức nổ và dính vài chục mảnh máy bay địch rồi lại ngoan ngoãn theo điều khiển của anh về hạ cánh trước sự kinh ngạc của tất cả những người có mặt ở sân bay hôm đó. Máy bay đã chuyển sang màu đen thui vì khói dầu cháy từ máy bay địch bám chặt vào. Thợ máy còn nhặt được một vốc mảnh nhỏ cắm vào nhiều chỗ trên thân chiếc Mig.

Không phải ai cũng lý giải được chiến công “kinh hoàng” này. Nguyễn Tiến Sâm là một trong những phi công Mig-21 có mặt sớm nhất ở chiến trường khu Bốn, đã cùng phi công Đinh Tôn đánh thắng một trận. Trận ấy anh Đinh Tôn đã bắn rơi tại chỗ một chiếc F-4 ngày 16.6.1968 ở khu vực Nghệ An. Nguyễn Tiến Sâm sau đó đồng hành cùng chúng tôi trên chiến trường này khá lâu. Nhưng tới tháng 2.1971 thì anh gặp hạn. Trong một chuyến chuyển máy bay từ sân bay Nội Bài vào Vinh cùng Đặng Ngọc Ngự thì máy bay hải quân Mỹ chọc vào. Sở chỉ huy cho quay ra để tránh vì máy bay không đủ dầu cho không chiến. Mải quan sát, cảnh giới và cơ động thế nào mà anh mất đội và gần như lạc đường, khi bay về Thọ Xuân, phải nhảy dù, bỏ máy bay (số 5058).

Bước vào 1972 ác liệt, Nguyễn Tiến Sâm đã tham gia xuất kích chiến đấu trong biên đội Phú - Thư - Sâm - Thành rồi Phú - Thành - Sâm - Thư. Đến ngày 6.5.1972 hai lần anh chỉ huy biên đội Sâm - Đức - Nghĩa - Lập xuất kích và trong lần thứ hai gặp địch thì biên đội tan tác không đánh được còn bị rơi một chiếc do Lập điều khiển. Bực mình, nên sau hạ cánh, Sâm

đã vắng tục “xếp người thế này thì đánh thế chó nào được”. Từ đó anh luôn “bị” xếp vào lực lượng kế tiếp, chuyên đi vòng ngoài ở các sân bay Gia Lâm, Kép. Sâm trở nên lảm lì, hay nổi nóng. Tôi hiểu tâm trạng ấy của Sâm còn có lý do là lớp phi công chúng tôi đều đã tham chiến và đã lập công (Nguyễn Đức Soát 4 chiếc có một không người lái; Lê Thanh Đạo 3 chiếc F-4, Đỗ Văn Lanh và tôi 3 chiếc; Nguyễn Văn Nghĩa 2 chiếc). Việc “chạy rông” mấy sân bay xung quanh các sân bay với số lần xuất kích ít ỏi (từ Kép 2-3 lần, Gia Lâm 2-3 lần, Đa Phúc 3-4 lần...) thì xác suất gặp địch và được thể hiện mình rất ít...

Một lần tôi có chuyến bay cơ động lên Kép, gặp Nguyễn Tiến Sâm cùng một số phi công Mig-17 của Trung đoàn 923 ở đó. Tạ Đông Trung trêu anh:

- Anh em Mig-21 lập công rầm rầm mà chả thấy tên Nguyễn Tiến Sâm đâu là thế nào?

Sâm quắc mắt, nổi khùng chỉ mặt Tạ Trung Đông:

- Đ. mẹ mày chứ...

Lần đầu tiên tôi thấy Sâm giận dữ, đáng sợ với câu đe dọa tục tĩu. Sau đó, có lẽ không chịu được sự châm chọc ấy lâu hơn nữa, anh gọi điện trực tiếp cho Trung đoàn trưởng Nguyễn Hồng Nhị xin được về Nội Bài tham chiến. Có lẽ vì anh quá “cay” với những lời khích bác của Tạ Đông Trung. Mặc dù Tạ Đông Trung biết mình đã đùa quá nên rất nhún nhún “anh cho em xin lỗi...”.

Phải nói thêm ở đây cái tài và cái tâm của người chỉ huy Nguyễn Hồng Nhị. Anh đã mạnh dạn, kiên quyết bỏ qua những ý kiến khác nhau về Nguyễn Tiến Sâm để sử dụng người phi công hơi cá tính này cho trận chiến. Và anh đã đúng, khi “cởi trói” cho Nguyễn Tiến Sâm. Và Nguyễn Tiến Sâm đã vụt đứng dậy và chói sáng. Chỉ trong tháng 7.1972 Nguyễn Tiến

Sâm đã ra quân liên tiếp bắn rơi ba trong tổng số năm chiếc máy bay Mỹ trong suốt cuộc chiến chống Mỹ. Một điểm đặc sắc nữa trong các trận đánh của Nguyễn Tiên Sâm là có tới ít nhất ba trận đánh mà cả hai phi công đều lập công bắn rơi hai chiếc trong một trận. Các trận đánh đều có những động tác chiến đấu cực kỳ quyết đoán, dũng mãnh và hiệu quả...



Vì những thất bại trong tháng 6 Không quân và Không quân Hải quân Mỹ có lúc phải tạm dừng hoặc giảm cường độ đánh phá để tìm cách đối phó. Về phía quân ta cũng vậy, Mig-19 hầu như không xuất kích vì máy bay hư hỏng, tổn thất nhiều và người lái cũng trở nên thiếu thốn. Mig-17 chỉ còn lác đác vài lần xuất kích “giữ nhà” trên đỉnh các sân bay và vài chuyến xuất kích đánh đêm nhưng không hiệu quả. Gánh nặng cuộc chiến trên không dồn vào lực lượng Mig-21 của hai Trung đoàn 921 và 927. Trong tháng 7, Không quân ta đã nỗ lực để có gần 100 lần/chuyến xuất kích đánh trả Không quân Mỹ. Nhưng có đến 2/3 số lần xuất kích, dẫn đánh không thành.

Qua ghi nhận của tư liệu cá nhân và tổng hợp của các sỹ quan tác chiến, sở chỉ huy thì trong tháng Bảy chỉ có khoảng mười lần không quân hai bên gặp nhau và hình thành trận đánh. Trong các trận đánh ác liệt ấy có tới năm phi công Mig-21, một phi công Mig-17 hy sinh, một phi công Mig-21 nhảy dù thành công.

Ngày 8.7.1972 là một ngày Không quân ta bị tổn thất nặng nề. Đại đội trưởng Đặng Ngọc Ngự - một phi công dày dặn chiến trận đã bắn rơi bảy chiếc máy bay Mỹ⁽⁶¹⁾ anh dũng hy sinh, cùng lúc với cả biên đội Nguyễn Ngọc Hưng - Vũ Văn Hợp.

61. Trong đó có 3 chiếc trinh sát không người lái.

Hôm đó có bốn đội Mig-21 của hai trung đoàn tham gia trực chiến với Ngự - Việt, Phúc - Lanh, Thái - Liêm (Trung đoàn 921) và Hưng - Hợp của Trung đoàn 927. Sáng sớm biên đội Ngự - Việt đã xuất kích ra khu vực Sơn Dương rồi Thanh Sơn (Phú Thọ) chặn đánh tốp địch xuất hiện từ phía nam Sầm Nưa đi vào phía tây bắc Mộc Châu. Nhưng radar sau đó không bắt được địch nên buộc phải dẫn về hạ cánh. Gần 10h, Phúc - Lanh xuất kích ra Vạn Yên - Yên Châu chặn đánh đội hình Không quân Mỹ từ Thái Lan vào đánh các mục tiêu gần Hà Nội. Đến Vạn Yên, Phúc - Lanh phát hiện tốp bốn chiếc F-4, vào quần nhau hai vòng. Thấy bất lợi nên sử chỉ huy cho rút về Yên Bái hạ cánh. Lúc 10h05', 10h08', và 10h25' các biên đội Thái - Liêm, Ngự - Việt, Hưng - Hợp được lệnh xuất kích về khu vực Vụ Bản, Suối Rút, Mộc Châu, Hòa Bình...

Thái - Liêm được dẫn vào đánh tốp địch ở Vụ Bản có 8-12 chiếc. Nhưng chúng tôi căng mắt quan sát, cảnh giới, tìm kiếm mà không hề thấy chiếc nào. Có ý kiến cho rằng do chúng tôi không phát hiện được địch nên không đánh được. Nhưng nếu suy luận ngược lại - vậy tại sao địch cũng không thấy ta? Mọi khi mới đến gần đội hình vào đánh của Không quân Mỹ thì đã thấy các máy bay tiêm kích xông ra chặn đánh, bắn tên lửa, mà trong trận này thì cả hai bên không ai thấy ai? Có phải do sai sót của radar nên đã để cho biên đội Ngự - Việt và Hưng - Hợp dàn trận trong một thế rất yếu trước đội hình địch. Ta mất cả ba chiếc máy bay, hy sinh ba phi công. Chỉ có Trần Việt gặp may mắn. Anh vào công kích lần đầu trượt ra ngoài vì tốc độ lớn thì lại thấy ngay hai chiếc khác ngay bên cạnh. Anh xông vào công kích bắn rơi một chiếc F-4, cũng là chiến công đầu của anh. Ba phi công Ngự, Hưng, Hợp hy sinh ở gần nhau trong khu vực Mộc Châu, Tân Lạc, Đà Bắc tỉnh Hòa Bình.

Khi tôi và Bùi Thanh Liêm được dẫn ra Vụ Bản không tìm thấy địch, được dẫn vòng một vòng rồi quay về thì nghe

được thông thạo vô tuyến điện của biên đội Ngự - Việt. Tôi có cảm tưởng địch cũng đang nghe được các khẩu lệnh thông thạo giữa hai phi công và sở chỉ huy ta. Đến bây giờ, gỡ lại ghi chép, tài liệu của mình và của sở chỉ huy ra thì thấy chúng tôi chỉ xuất kích cách nhau ba phút mà sao không có phương án dẫn bổ sung tăng cường lực lượng cho biên đội khác đang quần nhau ác liệt với máy bay Mỹ như hai biên đội chúng tôi. Có cảm giác cách hiệp đồng giữa các biên đội, kể cả biên đội được cho là đi bảo vệ, yểm trợ cho biên đội khác cũng không có được sự ràng buộc, kết nối với nhau khi cần. Không phải chỉ lần này, cách yểm hộ, chi viện cho nhau đều phải qua dẫn dắt của sở chỉ huy có mục tiêu, mục đích, nhiệm vụ rõ ràng.



Những ngày tiếp theo đã có một trận “tao ngộ chiến” giữa biên đội bay huấn luyện của Hán Vĩnh Tường - Hoàng Thế Thắng trên vùng trời sân bay Kép với bốn chiếc F-4J của Hải quân Mỹ. Theo phán đoán, bọn này có thể là lực lượng tuần tiễu tự do hoặc là được giao nhiệm vụ chế áp sân bay, kiểm chế Mig để tốp đánh mặt đất rảnh tay thực hiện các thao tác tấn công mục tiêu được giao. Hán Vĩnh Tường cùng Hoàng Thế Thắng chuyển ngay sang chiến đấu. Vút dầu phụ, xông thẳng vào tốp F-4. Hán Vĩnh Tường chọn một đôi, quần một vòng thì chiếm được vị thế thuận lợi để nhả ba loạt đạn và được công nhận bắn rơi một chiếc F-4J. Số Hai - Hoàng Thế Thắng bám theo một chiếc khác quần nhau đến Hiệp Hòa nổ súng và bắn rơi tại chỗ một chiếc F-4 khác. Sau đó anh bị trúng tên lửa của đôi F-4 đi phía sau và hy sinh⁽⁶²⁾...

Đến ngày 18.7, biên đội Soát - Đức xuất kích quần nhau một hồi. Địch bắn tên lửa liên tiếp về ta và khi được lệnh thoát

62. Sau chiến tranh, phía Mỹ không thấy ghi chép công nhận chiến công bắn rơi chiếc Mig-17 này cho phi công nào của họ.

ly thì số Hai - Đức bị lạc đường, khi cho về Kép hạ cánh thì lại loay hoay ở khu vực Hòa Lạc, Chương Mỹ. Sau khi mất đội, Đức đã bị địch bắn rơi, hy sinh. Có lẽ điểm sáng hơn cả của tháng Bảy là vào ngày 24.7 khi Đạo - Tôn, Sâm - Thành cùng lập công trong đó biên đội Đạo - Tôn bắn rơi hai chiếc, Nguyễn Tiến Sâm ghi thêm chiến công thứ ba trong sự nghiệp lái máy bay tiêm kích của mình.

Từ phi trường Gia Lâm

Ngày 23.7, chúng tôi dự sơ kết chiến đấu của Bộ Tư lệnh Binh chủng, phổ biến phương án đánh B-52 và nghiên cứu chuẩn bị cách đánh cho Mig-21 đối với B-52. Trong 6 tháng, Không quân bắn rơi 41 máy bay Mỹ. Tính từ 16.4 bắn rơi 38 chiếc.

Sang tháng 8, Trung đoàn 921 ổn định vị trí đóng quân ở sân bay Gia Lâm, bắt đầu xuất kích đánh trả Không quân Mỹ từ căn cứ mới. Lúc đầu mấy đại đội bay của chúng tôi ở mấy dãy nhà nằm cạnh bãi đỗ máy bay vận tải quân sự của Trung đoàn 919. Được ít bữa thì chúng tôi chuyển về xã Đa Tốn, Gia Lâm - Hà Nội. Đây là một xã ngoại thành, dân còn nghèo, đường sá đi lại chủ yếu đắp bằng đất, đất thấp nên khá lầy lội mỗi khi mưa xuống. Hai Đại đội Bay C1 và C7 về ở gần sở chỉ huy trung đoàn làm nửa chìm nửa nổi, ngay sát một con sông nhỏ xíu, mà quê nội Thái Bình của tôi thường gọi là con ngòi, còn quê ngoại Hạ Hòa - Phú Thọ hay gọi là suối vì nó chỉ rộng khoảng hơn chục mét.

Chỗ ở này vốn trước là một trường học có bốn dãy nhà lá chạy song song, đối diện nhau qua khoảng sân đất khá rộng, không có bóng cây cao nào che phủ. Nước sinh hoạt ăn uống

do ngành hậu cần chở về từ phố Gia Lâm. Tắm rửa thì dùng nước giếng và nước ở con sông nhỏ. Nền nhà ở chúng tôi chắc chỉ cao hơn mặt ruộng 30-40cm nên gặp hôm nào mưa to thì ếch nhái, rắn nước bò lổm ngổm.

Chúng tôi chỉ ở đó vào buổi tối. Sáng sớm thì đi trực nên hầu như ít tiếp xúc được với dân cư địa phương. Một lý do nữa chỗ đóng quân này của chúng tôi lúc đó ở biệt lập, cách chỗ của bà con cư dân vài trăm mét. C5 (Đại đội Bay đêm) của các anh Biểu, Rạng, Cung, Tuân ở trong một ngôi chùa nhỏ cách đó khoảng 200-300m. Vì xe chỉ vào đến vị trí gần ngôi chùa đó nên vào buổi sáng đi trực chúng tôi phải đi bộ, xách chiếc túi mũ bay, đồ bay kéo nhau theo con đường đất qua ven ngôi làng đến chùa để lên xe ra trực. Từ đây chúng tôi đi ngược lên con đường ven đê sông Hồng, qua chợ Bún, Cự Khối về sân bay Gia Lâm. Buổi tối thì hành trình ngược lại sau khi hết trực.

Thông thường các phi công trực ngày được rút quân nhường cho phi công trực đêm vào thời điểm mặt trời lặn. Vì vậy, giờ rút và thay ban không cố định mà theo từng mùa. Trên đường về chỗ đóng quân vào buổi tối, tuy có chiến tranh nhưng những cặp đôi vẫn hay dẫn nhau ra ven đê ngồi tâm sự hóng mát gọi lên một không gian thật thanh bình... Mỗi lần xe chúng tôi đi qua, các cặp đôi ấy lại cúi đầu vào nhau và cúi thật thấp xuống như muốn giấu mặt. Thỉnh thoảng, khi rút khỏi trực ban về nơi sơ tán trên chiếc xe com-măng-ca “đít vuông”, không có cửa kính tôi thò tay ra ngoài xoay chiếc đèn pha lắp thêm phía trước và quay 90° chiếu một dọc dài theo các đôi trai gái. Đèn pha dừng lại ở một cặp đôi nào đó là chúng tôi reo lên phấn khích “Này thì thích giấu mặt này!”. Nghĩ lại, ngày ấy chúng tôi thật ngô nghê... nghịch quái quỷ.

Có lần được nghỉ một buổi chiều mấy anh em rủ nhau ra con sông cạnh đó tắm rửa. Nước không sạch sẽ gì lắm vì dân ở

đây trông đây nên phải ngâm nước để bóc vỏ, tước lấy sợi, se lại để đan lưới. Đồng ruộng khi đó chỉ bón bằng phân chuồng nên mỗi khi có mưa lớn lại đổ ra sông. Tôi chần chừ vì không biết bơi, lại lo sợ dìm nước nhưng rồi theo lời rủ rê ngọt ngào của ông bạn Trần Việt tôi đi theo các anh cả Trần Sang, Lê Minh Dương... ra tắm sông. Con sông bé tí, mọi người thi nhau bơi, lặn vùng vẫy trông thật thích. Việt lại gạ:

- Có mấy mét thôi, bơi sang bờ kia đi!

- Nhưng mà tôi nói rồi, không bơi được. Chỉ biết lặn thôi! Bơi chìm, lặn nổi! Nên đùa chơi với các bố đâu! - Tôi lắc đầu.

- Cứ bơi đại đi - mấy người nữa xúm vào - chúng tôi bơi theo hộ tống! Chỉ ba sải tay là sang đến bờ kia. Ngại gì!

Nghe nhưng tôi vẫn chần chừ thì có người từ sau đẩy một phát. Thế là tôi lao ra sông. Bơi được 2/3 thì tự nhiên thấy hẫng hẫng dưới chân thế là chìm dần. Tuy nhiên tôi vẫn còn tỉnh táo không luống cuống để cổ trôi lên hít một hơi dài rồi lại cầm mặt xuống đập tay loạn xạ. Thấy thế Trần Việt sấp tới sát người tôi kêu “bám vào tao”. Tôi vẫn tỉnh táo và chưa phải uống ngụm nước nào nên tôi chỉ đưa tay trái giữ hờ hờ vào vai Trần Việt, sải thêm mấy sải nữa thì đến bờ sông!

- Đã bảo, tôi không bơi được mà!

- Nhưng bây giờ còn phải về lại bờ bên kia. Cố lên!

Không còn cách nào khác, phải quay lại thật. Được mọi người động viên, tôi lại cùng anh em bơi quay lại bờ bên kia và lăm lăm “Thề! Không thềm đi bơi với các bố này nữa!”. Mọi người trêu tôi, cười ầm ỹ.



Đợt này về sân bay Gia Lâm, chúng tôi lại bị hạn chế tham gia nhiệm vụ tiêm kích phòng không để sẵn sàng đi đánh bom

Quảng Trị. Diễn biến ở chiến trường Quảng Trị đang trở nên vô cùng khốc liệt. Đến 10.7.1972 thì địch đã chiếm lại được hầu hết các vùng đất quan trọng. Ta chỉ còn giữ lại được khu vực thị xã thành cổ Quảng Trị. Quân lực Sài Gòn và hỏa lực Mỹ đã tiến hành liên tục ba đợt tấn công lớn bằng các lực lượng tinh nhuệ nhất trên địa bàn nhưng điểm chốt cuối cùng là thành cổ Quảng Trị vẫn không chiếm được. Ta cũng liên tục mở năm đợt phản kích để cải thiện thế trận phòng ngự cũng không thành. Cuộc chiến càng ác liệt hơn khi địch cố gắng tái chiếm thị xã Quảng Trị bằng cuộc hành quân “Lam Sơn 72” nhằm tạo thế cho cuộc đàm phán Paris dự kiến vào 13.7.1972.

Về phía ta, sau mấy tháng tấn công thắng lợi đã đến lúc cả thể và lực bộ đội suy giảm, buộc Bộ chỉ huy Mặt trận phải chuyển sang phòng ngự phản công. Quân ta phải lùi dần về Quảng Trị, kiên cường chặn đòn tiến công của địch ở ngã ba Long Hưng đến Thạch Hãn. Ý định chiếm thị xã Quảng Trị trước 10.7 của địch không thành.

Quân Sài Gòn mở cuộc tấn công lần thứ hai từ 14.7 để cố gắng chiếm thị xã trước ngày 18.7. Cũng vì lý do sẽ có cuộc gặp riêng giữa cố vấn Lê Đức Thọ, Bộ trưởng Xuân Thủy với H. Kissinger vào ngày 19.7. Trong trận phản kích - phòng thủ này, ta vẫn giữ vững thị xã và thành cổ. Nhưng thương vong rất lớn. Tình hình vô cùng khó khăn.

Quân Sài Gòn mở cuộc tấn công lần thứ ba, thay Sư đoàn Dù bằng Sư đoàn Lính thủy đánh bộ. Cuộc chiến giằng co với nhiều thiệt hại lớn cho tới đợt quân Sài Gòn mở cuộc tấn công mang tên “Kế hoạch phóng lôi” (từ 7.9 - 16.9 đổi thành “Chiến lược thành cổ Quảng Trị”). Như vậy tính từ khi Bộ Chỉ huy chiến dịch quyết định chuyển từ tấn công sang phản công 28.6 thì cuộc chiến đấu bảo vệ thành cổ Quảng Trị diễn ra 81 ngày đêm⁽⁶³⁾.

63. Tham khảo tổng kết tác chiến chiến lược TK tác chiến Quân chủng

Tôi xin trích một phần trong tổng kết tác chiến chiến lược như sau:

“Về quân sự - thành cổ Quảng Trị là một mục tiêu chiến thuật. Nhưng để phục vụ nhiệm vụ chính trị và đấu tranh ngoại giao lúc đó thì rõ ràng các trận chiến trên không trong cuộc “chiến tranh phá hoại lần thứ hai bằng không quân và hải quân Mỹ” và “chiến dịch Linebacker” để giữ vững hậu phương miền Bắc, bảo đảm tiếp nhận các hàng hóa, viện trợ quân sự và vận chuyển cho các chiến trường có một ý nghĩa to lớn cả trên bình diện quân sự, chính trị, ngoại giao. Đồng thời đảm bảo cho các hoạt động tác chiến, chiến lược của lực lượng vũ trang Việt Nam và ba nước Đông Dương tiến tới những thắng lợi to lớn hơn. Cũng chính vì điều đó Bộ Thống soái tối cao đã phải đưa gấp lực lượng tác chiến phòng không đang bị phân tán ở chiến trường Quảng Trị ra miền Bắc để bảo vệ Hà Nội và cả miền Bắc, bảo đảm đánh bại chiến dịch “Linebacker” của các lực lượng Không quân Mỹ.”

Vào những ngày ác liệt đó, một buổi chiều, tôi được Sở chỉ huy thông báo bàn giao trực cho người khác để về tiếp khách! Tôi ngạc nhiên vì đơn vị mới về Gia Lâm đã cho ai biết đâu mà có người đến thăm. Khi đó chúng tôi chưa chuyển ra khu sơ tán ở xã Đa Tốn nên tôi từ chỗ trực chiến về nhà cũng khá nhanh. Tôi quá bất ngờ vì thấy ba tôi đang ngồi ở phòng khách với vài ba anh em trong đại đội bay, trong đó có Nguyễn Duy Tường. Thấy tôi vào, mọi người ý tứ rút ra khỏi phòng. Ba tôi nói ngắn gọn, giọng buồn bã và trầm mặc:

- Bác cả Thanh mất rồi con ạ, ba về Thái Bình dự đưa tang tiện thể rẽ vào thăm con.

Tôi sững người thảng thốt:

- Bác bị bệnh gì hay sao ạ?

- Bác đi bừa, bị rơi cái bừa vào chân. Cái đinh bừa cắm vào xuyên từ trên xuống dưới bàn chân. Rút ra được, nhưng ít lâu thì nhiễm trùng nặng, mất vì uốn ván do không có thuốc kháng sinh.

Tôi im lặng ngậm ngùi. Một lát ba tôi nói:

- Anh Tường con bác Trinh, tù cùng ba ở Côn Đảo muốn hỏi chuyện về bác ấy. Lúc này chưa kịp nói gì. Con gọi cho anh ấy sang chơi.

Tôi gọi Tường sang. Anh rất vui vẻ hỏi chuyện của những người tù Côn Đảo, chuyện của bố anh là ông Nguyễn Duy Trinh trong những ngày ở tù cùng với ba tôi... Khoảng nửa tiếng sau ba tôi đứng dậy tạm biệt mấy anh em để kịp sáng mai xuống thăm mấy địa phương vừa qua bị bom Mỹ đánh phá theo phân công của Thường vụ.

Tiến ba tôi về, tôi vào phòng ngồi thờ ra. Nghĩ mà thương bác cả một đời chân chất, hiền lành nhưng phải gánh chịu đủ phong ba cuộc đời. Bác từng phiêu dạt ra Cẩm Phả (Quảng Ninh) làm phu mỏ có đến cả dăm mười năm rồi lấy người vợ đầu. Sau những biến động xã hội, số phận lại đưa ông trở về quê làm anh nông dân với hai bàn tay trắng, lấy vợ hai là người cùng huyện đã từng sinh hai con mà không để cho ông được người con nào. Nhớ đến hai bác, tôi lại thấy hiện lên hai khuôn mặt khắc khổ, kiên nghị, cam chịu số phận cho đến lúc đi về cõi thiên thu. Bác tôi luôn nhún nhường, khiêm tốn, không nhờ vả ai nhưng năm nào hai bác cũng dành ra mấy sào ruộng tốt nhất để cấy lúa tám thơm chỉ để thỉnh thoảng các em cùng gia đình về thăm thì mang ra chiêu đãi một cách phóng khoáng. Trong khi hai người ở nhà thì ăn uống vô cùng dè xẻn,

cần kiệm. Tôi nhớ cái quang treo lúc nào cũng có niêu cá kho đến cứng đanh, mặn chát, xương cá nục ra để không phải bỏ đi cái gì. Đôi khi có thêm bát tép rang khế cũng mặn không kém để làm thức ăn chủ đạo trong cả tuần. Đến khi lâm bệnh không có thuốc chữa cũng không dám đánh điện, biên thư cho các em để giúp cho mấy lọ kháng sinh. Tôi ngồi lặng yên, nuốt nước mắt thương bác cho đến lúc Nguyễn Duy Tường đập cửa gọi đi ăn cơm chiều. Tôi hỏi Tường:

- Ba tôi có nói được gì nhiều về ông già nhà ông không?

- Cũng được. Ba anh cho tôi biết thêm nhiều chuyện ở trong tù... - Tường cười.

Tôi cũng cười:

- Tôi hôm nay cũng mới được nghe ông kể chứ ở nhà các cụ có nói gì với con cái đâu!

Nguyễn Duy Tường sau khi bị tai nạn bay ngày 12.5.1971 đến giờ vẫn đang lĩnh án treo không tuyên bố. Không được bay, chưa xét kỷ luật chỉ chạy loanh quanh làm anh “thợ chỉ huy bay cất hạ cánh chuyên nghiệp” trên khắp các sân bay mà trung đoàn có quân vào trực chiến, từ Thọ Xuân, Anh Sơn, Vinh, đến Vinh Phú, Gia Lâm, Yên Bái, Kép... Thấy tội tội. Anh theo chúng tôi đi các sân bay. Với nhiệm vụ chỉ là trợ giúp cho phi công lúc cất cánh, hạ cánh về mặt kỹ thuật và quan sát, thông báo tình hình địch (nếu có) trên vùng trời sân bay, can thiệp, nhắc nhở, giúp phi công khi hạ cánh, cất cánh nếu có những sai sót về kỹ thuật bay...

Tôi cảm thông với anh. Cứ nghĩ nếu không dính vào cái tai nạn (có khi là tai họa cuộc đời) này chắc sẽ phải có một Nguyễn Duy Tường khác không thua kém với Hạ Vĩnh Thành. Hai người đều có xuất xứ gần như nhau với những ông bố đều là những nhà lãnh đạo Cộng sản hàng đầu mà Hạ Vĩnh Thành

đã liên tục xuất trận và lập công... (Tới cuối cuộc chiến, Hạ Vĩnh Thành bắn rơi hai máy bay Mỹ, một không người lái vào 3.7.1970, một F-4 vào 5.7.1972)

Đại đội tôi cứ bị dùng dằng với nhiệm vụ cường kích nhưng vẫn phải đi trực và hạn chế xuất kích đánh địch trên không. Thi thoảng cho xuất kích một lần. Nhìn bảng tổng hợp các lần xuất kích và gặp địch trong tháng 8 thì chủ yếu là của Trung đoàn 927. Ngoài ra, cường độ xuất kích đánh đêm cũng tăng lên nhiều hơn (trong hai tháng 7 và 8.1972 - có 18 lần chiếc xuất kích với 10 Mig-17, trong đó riêng anh Lê Hồng Điệp có bảy lần, Nguyễn Chính Hậu hai lần, Từ Để một lần). Lực lượng Mig-17 chủ yếu đánh máy bay A-7, A-6 đánh đêm của hải quân. Mig-21 tập trung xuất kích sẵn sàng đánh B-52 với các phi công Tuấn, Thiên, Thiều xuất kích hai lần, Nguyễn Khánh Duy xuất kích một lần...

10 ngày đầu tháng Tám hầu như không xảy ra trận đánh nào. Duy có cuộc truy đuổi B-52 vào đêm 10.8.1972 chi viện cho mặt trận Quảng Trị của phi công Nguyễn Ngọc Thiên buộc B-52 địch phải quay lui trước khi vào ném bom thì ít được biết. Sử sách của cả trung đoàn, sư đoàn chỉ nói rằng đã gặp tai nạn dọc đường về, phi công hy sinh...

Việc chi viện cho Quảng Trị đang cực kỳ khó khăn, Thiên được lệnh cơ động vào Thọ Xuân trực, sẵn lòng B-52. 18h50' ngày 10.8.1972 radar tình báo xa bắt được một tốp B-52 xuất hiện ở Tây Nam Huế. 18h57' Thiên được lệnh xuất kích bay vào đến Đồng Hới lúc 19h13'. Anh được thông báo và chuẩn bị tiếp cận đánh vào tốp ba chiếc B-52 này thì tụi nó đã bỏ chạy. Chắc do được thông báo có Mig-21 xuất hiện. Sở chỉ huy tiền phương Quân chủng ở Đồng Hới lệnh cho Thiên quay về. Khi đến ngang Đô Lương thì radar ta phát hiện có hai chiếc máy bay địch từ phía biển Đông bay vào chặn đánh máy bay ta. Cự

ly cách Thiên chỉ còn 2km. Sở chỉ huy tiền phương binh chủng ở khu vực Vinh phát lệnh cảnh báo cho phi công cơ động tránh vì ta không chủ trương đánh khi dầu không đủ để không chiến. Khi máy bay Thiên đến ngang Nam Đàn thì hai chiếc máy bay địch bám sát phóng hai quả tên lửa. Lúc đó Thiên đã giảm độ cao xuống 1.000m và tốc độ 900km/h... Anh báo cáo máy bay bị thương, buồng lái bị vỡ, nhưng vẫn bay được. Thiên tiếp tục hướng máy bay về phía sân bay Thọ Xuân. Nhưng Thọ Xuân lúc đó mưa giông rất lớn không hạ cánh được.

19h31' tối, sở chỉ huy ở Vinh cho lệnh “căn cứ tình hình, cho phép nhảy dù!” Đến 19h35' thì mất liên lạc. Anh vẫn cố gắng điều khiển máy bay lết về phía Bắc và tăng dần độ cao. 19h36' trạm radar C43 bắt được máy bay ta ở Bá Thước. 19h39' lại báo mất mục tiêu. Nhưng ngay sau đó lúc 19h40' sở chỉ huy Thọ Xuân báo radar C47 bắt được máy bay ta ở Cẩm Thủy và đang theo dõi, nhưng không liên lạc được. Lúc này ở vùng núi Hòa Bình đến Bá Thước, Cẩm Thủy mây giông sấm sét nổi lên ầm ầm. Đến 19h43' C47 lại báo bắt được máy bay ta đến Tân Lạc, Hòa Bình thì mất mục tiêu. Nhưng địa điểm hy sinh của Thiên là phía bắc Bá Thước - Thanh Hóa. Tình huống hy sinh tại thời điểm đó thì chưa thể xác định được.

Điều duy nhất có thể khẳng định được là với chiếc máy bay bị thương như vậy, buồng lái bị bắn vỡ ra như thế mà Thiên vẫn kiên cường điều khiển máy bay xuyên đêm tối, xuyên mây giông với mong muốn phải đưa bằng được máy bay về. Đó là sự thật. Tình huống này nếu không phải người có lòng dũng cảm vô song, có tình yêu và quý trọng khôn cùng với tài sản quý giá của quân đội, của nhân dân để bất chấp hiểm nguy, quyết tâm đưa chiếc phi cơ yêu quý về sân bay thì không dám làm. Anh hy sinh trong lúc cuộc chiến còn đang gay go ác liệt sau 15 lần xuất kích với ước mơ cháy bỏng: Cùng đồng đội tiêu diệt lũ giặc trời!

Những kỷ niệm của anh với chúng tôi vẫn còn sống mãi tới ngày nay. Hành động của anh làm tôi nhớ lại tình huống hy sinh của Võ Sỹ Giáp ngày 8.5.1972. Cũng máy bay bị thương, cũng được lệnh nhảy dù, nhưng đến lúc anh chuẩn bị nhảy thì lại thấy phía trước ngay sát dưới cánh máy bay là trường học phổ thông, các em học sinh đang trong giờ ra chơi ở sân trường. Vì vậy anh bỏ ý định nhảy dù để tránh gây thảm họa cho bao em nhỏ. Anh kéo giạt máy bay lên để lết qua sân trường, sau đó lao vào chướng ngại vật - một bờ ruộng cao, dốc xuống từ triền đồi thấp. Chiếc phi cơ tan nát và Giáp hy sinh.

Ngày nay người dân ở xã Thượng Trưng, huyện Vĩnh Tường đã lập một đài tưởng niệm ghi nhớ công ơn của anh. Khi tôi còn đang làm việc, Quân chủng Phòng không - Không quân và nhân dân xã Thượng Trưng đã đưa đề nghị phong anh hùng cho anh, nhưng không được xét duyệt, không rõ vì lý do gì.

Câu ốc ở sân bay Gia Lâm

Đến ngày 12.8, Phúc - Huy lại vào trận. Phát hiện máy bay địch đổi đầu, chưa kịp hành động thì mười giây sau sở chỉ huy thông báo từ radar có hai chiếc bám sau. Ngay sau đó là lệnh thoát ly (lúc 8h40'26). Đến 8h28' thì sở chỉ huy mất liên lạc với Huy. Anh bị rơi và nhảy dù ở Phù Ninh - Phú Thọ. Phúc thoát về an toàn và hạ cánh ở sân bay Gia Lâm. Bố trí lực lượng hỗn hợp “liên quân” của 2 đại đội bay (C1 và C7) lúc này cho thấy sự thiếu hụt lực lượng chiến đấu ban ngày của Trung đoàn 921 rất lớn. Trong khi một số phi công Đại đội 1 vẫn phải “ngóng” chờ một quyết định đánh mặt đất.

2.9.1972, tôi với Trần Việt trực ở Gia Lâm. Mấy hôm trời mưa to nên có lúc nước tràn ngập lênh láng cả mặt đường băng lẫn sân đỗ. Máy chiếc ụ đất để máy bay trực đậu ở bên cạnh đường lẩn phía bờ đê sông Hồng cũng xâm xấp nước. Mùa mưa cũng là mùa cá, ếch giao hoan, cua, ốc phần khởi chúc mừng hay sao ấy nên cảnh cá chạy rẽ nước trên mặt đường băng, đường lẩn, cua, ốc bò lổn nhồn vào cả lán trực của chúng tôi là chuyện không hiếm. Mấy anh em thợ máy và nhân viên phục vụ hò nhau mang nôi, chậu ra bắt cá cải thiện. Còn mấy anh em phi công chúng tôi mừng rỡ vì được món khoái khẩu ốc nướng và ốc luộc...

Lán trực của đội Mig-21 chúng tôi nằm gần cuối đường băng, gần đường lán ra thứ hai về phía đê sông Hồng, sát phía sau, bên cạnh ụ để máy bay trực chiến bằng đất, không có che dầy. Ngay phía sau ụ là một khoảng ruộng thấp, dù không mưa cũng lấp xấp nước. Ngành hậu cần làm một chiếc nhà vệ sinh sơ sài bằng lá cách ụ đất khoảng 30-40m phía bên kia khoảnh ruộng trũng. Để ra được nhà vệ sinh, người ta bắc một cây cầu kiểu “cầu khỉ” với hai cây tre gắn vào nhau bắc lên hai cọc tre đóng vắt chéo chữ X và đặt lên trên 1 tấm gỗ bìa, với 3 nhịp... Vào ngày mưa lớn, nước cũng ngập tới gần mặt cầu.

Buổi sáng ra trực thấy trời đã tạnh mưa. Không gian thoáng đãng, không khí trong lành. Hy vọng có ngày được xuất kích đánh địch. Nhưng báo động hai lần mà vẫn không được xuất kích. Khi thông báo xuống cấp để trực cấp hai tại lán trực chiến, tôi và Trần Việt rủ nhau đi câu ốc. Gọi là câu cho oai thôi, thực ra là đi nhặt một ít những chú ốc bò lên thân cầu khỉ và ngọn mấy cây cỏ. Những con ở xa tầm với thì chúng tôi sáng chế ra cái vợt nhỏ bằng miệng bát, ở dưới là tấm vải khâu vào cái vòng sắt để hình thành cái giống như chiếc phễu, gắn vào đầu que tre. Thế là nghiêm nhiên chúng tôi có vũ khí chiến đấu tự tạo tiêu diệt bọn ốc làm tăng “bán kính hoạt động” và “tầm với hiệu quả”.

Đang say sưa với “cuộc chiến” câu ốc thì thấy hai chiếc Mig-21 hạ cánh. Tôi tò mò hỏi sỹ quan tác chiến. Anh ta nói Nguyễn Đức Soát, Nguyễn Văn Toàn vừa xuất kích từ Đa Phúc về hạ cánh ở đây. Chúng tôi yên tâm tiếp tục công việc. Thấy chiếc Mig-21 lán về và đỗ gần chỗ trực, tôi nhòm đứng dậy định ra đón thì Việt buông một câu:

- Kệ xác nó! Câu tiếp đi! - Việt nháy mắt.

- À ừ, cũng được! Hội đồng cho hấn một phát cũng hay! - Tôi cười đồng lõa.

Nguyễn Đức Soát bước vào lán trực, không thấy chúng tôi đâu, hỏi người sỹ quan tác chiến thì được chỉ ra chiếc cầu khi “Hai bố ấy đang câu ốc!” Vứt mũ ở giường, Soát bước nhanh ra phía sau. Bọn tôi thấy Soát ra nhưng hiểu ý nhau từ trước nên cả hai chúng tôi càng làm ra vẻ “mặt lạnh như tiền”, không thèm nhìn lên và chăm chú vào việc câu, vớt ốc! Đến tận khi những bước chân nặng chình chịch của đôi giày quá khổ số 44 hay 45 gì đấy đập ầm ầm lên mặt cầu, chúng tôi mới “giả vờ” ngẩng mặt lên niềm nở một chút:

- Chào! Đến lúc nào?

Soát tức lắm:

- Mẹ kiếp! Đã đánh không được về còn chẳng thèm chào đón nhau một câu!

Việt vờ ầm ức:

- Thế là còn khá, tụi này còn chẳng được đi đánh cơ! Có ăn ốc luộc thì vào. Câu được khá rồi đây!

Việt tâm trạng không vui vì mãi mới đánh được một trận bắn rơi được máy bay địch thì Đại đội trưởng Đặng Ngọc Ngự lại hy sinh. Mà suốt từ đó đến nay thỉnh thoảng mới được xuất kích thì lại toàn vào thể khó, không đánh được hoặc chậm thời cơ, khi địch ra khỏi mục tiêu về bên kia biên giới hoặc ra biển mất rồi. Mà mấy tháng qua sau trận 8.7 (Ngự - Việt), Việt mới xuất kích được có năm lần, trong khi các phi công của 927 liên tục xuất kích, lập công. Tâm trạng của Việt cũng là tâm trạng anh em 921 chúng tôi. Hôm ấy chúng tôi quyết định “chiêu đãi trọng thể” Soát và Toàn một bữa trưa có món ốc luộc lá chanh ngon đến nỗi Soát còn nhớ đến tận bây giờ. Sau này gặp nhau, Nguyễn Đức Soát vẫn vui vẻ kể lại chuyện đó.

Ba ngày sau khi Huy phải nhảy dù thì Sâm - Thông gặp địch phát hiện mấy tốp địch liền ở khu vực Việt Trì - Tuyên

Quang, Phú Thọ. Cả phía trước, phía sau có tới gần 20 chiếc trong hai tốp. Sầm cơ động liên tục để cải thiện vị thế cho trận đánh nhưng không được nên anh chủ động lệnh cho đội viên thoát ly. Nhưng Thông không thoát ra được, bị địch bắn rơi ở khu vực gần thành phố Việt Trì. Đó là ngày 15.8.1972. Đến 19.8, Đạo - Được cũng bị lâm vào thế trận khó khăn như vậy. Anh thoát ra được nhưng số Hai - Nguyễn Thắng Được bị bắn rơi, hy sinh.

Hơn 10h00' ngày 26.8, biên đội Nhu - Toàn được dẫn ra khu vực Thanh Sơn - Vụ Bản - Nho Quan chặn đánh địch. Trận chiến có vẻ thuận lợi hơn một chút. Nhưng hai phát tên lửa phóng ra không trúng vì địch cơ động liên hồi. Trong khi Toàn chọn được thời cơ bám theo một tốp công kích, bắn rơi một chiếc bằng phát tên lửa đầu tiên. Quả thứ hai vào mục tiêu khác không trúng. Cùng lúc đó Soát - Kiên xuất kích về khu vực Phú Yên - Mộc Châu phát hiện hai chiếc. Soát bắn chiếc bên trái (số Hai) bốc cháy. Hai phi công nhảy dù.

Ngay chiều hôm đó biên đội Mig-17, Qui - Va lập công hiếm hoi, bắn rơi một chiếc trinh sát không người lái sau khi cả hai phi công đều sử dụng tên lửa A-72 cải tiến lắp lên Mig-17, nhưng tên lửa đều bay không theo quỹ đạo mong muốn. Các anh phải sử dụng súng, nã 96 viên đạn 23 ly và 19 viên đại bác 37 ly thì Phạm Văn Va bắn rơi chiếc trinh sát này.

Trục mãi rồi tới ngày 27.8, hai biên đội Thái - Liêm và Phúc - Lanh được xuất kích về Hải Dương, Sơn Động, Lục Ngạn để chặn đánh không quân hải quân địch từ hướng đông. Nhưng có vẻ như cả hai biên đội đều rơi vào chỗ phục kích của địch. Lần lượt số Một, rồi số Hai phát hiện địch phía trước rồi phía sau, bên phải bên trái và những quả tên lửa từ máy bay địch thi nhau phóng tới tấp về phía chúng tôi. Ấy là chưa kể khi đi từ Hải Dương lên Lục Ngạn thì còn có tới bốn tên lửa từ hạm đội

bắn vào. Sở chỉ huy lệnh cho chúng tôi thoát khỏi chiến đấu về hạ cánh. Tôi nhắc số Hai cánh giác khi về gần tới vòng hỏa lực phòng không bảo vệ Hà Nội. Mới chiều hôm qua Phúc - Lanh xuất kích về Gia Lâm hạ cánh bị Đại đội 5 cao xạ của Trung đoàn 260 bắn nhầm 63 viên 37 ly và 50 viên đạn khác. Lý do là đơn vị pháo được thông báo yểm hộ máy bay ta về hạ cánh lại tưởng nhầm là lệnh đánh máy bay địch, may mà không ai việc gì.

Cùng thời gian hai biên đội chúng tôi xuất kích thì biên đội Đạo - Tôn được cho lên khu vực Thanh Sơn nhằm chặn đánh địch từ Sầm Nưa đi lên. Nhưng khi thấy lực lượng địch đang tập trung đánh từ hướng đông nên cho về sân bay Đa Phúc hạ cánh. Đồng thời cho biên đội Mig-17 Cổng - Giá lên yểm trợ. Nhưng địch lại không chế ở đầu đông sân bay Đa Phúc nên cho Đạo - Tôn về Gia Lâm hạ cánh... Mãi mới được xuất kích đánh địch mà lại rơi vào tình thế lao đao, vất vả. Cuối cùng vút 10 dầu phụ mà không bắn được chiếc nào.

Ngày 28.8 ghi nhận có hai biên đội xuất kích. Thái - Liêm Trung đoàn 921, Bổng - Hà Trung đoàn 925. Biên đội Mig-19 không gặp địch vì phán đoán không đúng, địch không vào. Còn biên đội tôi được dẫn ra Vụ Bản - Hòa Bình chặn đánh tốp 12 chiếc do trạm radar C26 phát hiện ở đông nam Pa Háng 18km và hai tốp khác đang bay vào Mộc Châu - Phú Thọ. Sở chỉ huy trung đoàn (do Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ, dẫn đường Hưng, Nghĩa, dẫn hiện hình radar Trinh, Tuất) phán đoán có đội hoạt động đánh phá trục đường số 2.

Trực chỉ huy Bộ Tư lệnh Binh chủng là Trung tá Lê Oánh - Phó Tư lệnh đồng ý với nhận định của trung đoàn, quyết định cho biên đội Thái - Liêm xuất kích lúc 9h47' từ sân bay Gia Lâm lên đánh tốp địch ở tây Yên Châu đang bay vào. Bay hướng 230° đến nam Hòa Bình thì được lệnh bay về hướng

250° và thông báo địch 80° bên phải cách 15km, độ cao 5.000. Sau 40 giây thì lệnh vòng phải hướng 270°, tăng độ cao lên trên mây. Ra khỏi mây ở độ cao 9.500m thì được lệnh bay về hướng 360°. Khi ra khỏi mây tôi quay lại thì thấy số Hai cách sau tôi 6-7km. Tôi thông báo vị trí và yêu cầu số Hai tập hợp đội hình. Thấy tình hình như vậy nên Trung đoàn trưởng quyết định cho thoát ly, nhưng dẫn đường hiện hình radar không hiểu ý lại dẫn chúng tôi vào đánh tiếp, cho hướng bay 30°, Sở chỉ huy Trung đoàn 921 lệnh về hướng 90°. Nhưng Bộ Tư lệnh lại cho về nam Hòa Bình.

Tình hình lúc đó khá rối, lúc này lại nghe thông báo địch phía sau 15km⁽⁶⁴⁾ cùng lúc sở chỉ huy thông báo địch bên trái 20° cự ly 8km, mà số Hai vẫn chưa tập hợp xong đội hình. Tôi vừa nhìn thấy bốn chiếc thì nghe Liêm thông báo phát hiện mục tiêu bên trái. Tôi vừa bật tăng lực kéo gấp máy bay vòng theo bốn chiếc, vừa báo cáo xin phép công kích thì lại thấy thêm tám chiếc nữa đang bay từ bên trái 90° lao đến. Tôi tiếp tục giữ độ cao 8,5 km, không kéo xuống như ý định ban đầu thì thấy bốn chiếc phía dưới liên tiếp phóng tên lửa.

Tôi hỏi, “Số Hai còn tám đội không?”... “Tôi mất anh rồi”! - Bùi Thanh Liêm trả lời. Sở chỉ huy tiếp tục lệnh “Biên đội không đánh nữa, thoát ly”. Tôi còn đang lẩn tránh vì không biết số Hai ở đâu thì thấy một chiếc bay ở phía trước cách 4-5km. Cho rằng đó là số Hai - Bùi Thanh Liêm nên tiếp tục quần thêm một vòng nữa với tám chiếc F-4. Đến nửa vòng thứ hai thì thấy phía dưới bụng máy bay hai chiếc F-4 ở độ cao 5-6 km phóng liên tiếp hai quả tên lửa. Liêm bất ngờ báo cáo “Xin phép nhảy dù! Máy bay bị thương rồi!”. Tôi lệnh gấp “Máy bay hỏng, nhảy dù ngay”.

Sở chỉ huy phát lệnh yêu cầu tôi thoát khỏi khu chiến ngay,

64. Sau mới biết là của đài radar C26.

lên độ cao 12km, hướng 90°. Lúc này tám chiếc F-4 vẫn lẻo đẻo bám theo tôi ở phía dưới, không dám lên cùng độ cao 8,5km. Tuy nhiên, vì số lượng đông nên chúng cứ thi nhau hai chiếc một, kéo dài cự ly, cách nhau 500-700m lần lượt ngóc đầu lên bắn tên lửa về phía máy bay của tôi. Cổ cảm giác lúc nào tôi cũng nằm trong vòng ngắm của hai chiếc nào đó, trong cái vòng tròn khốc liệt của trận không chiến. Máy bay tôi lúc này chỉ còn giữ được tốc độ đồng hồ 500 - 550km/h. Tiếng run rẩy, lật bật của dòng khí từ thân và cánh máy bay do lúc nào cũng đang ở vị trí sắp tới hạn góc tấn cho phép cao nhất làm cho tôi tự nhiên bật nghĩ ra. Hay là thả búng cánh tà ra 25° để tăng lực nâng và chỉ kéo một cần là có thể bám ngay vào đuôi tốp cuối cùng kia.

Dùng tay phải điều khiển cần lái, vừa ngoái cổ nhìn lại phía sau quan sát cảnh giới, vừa bỏ tay trái khỏi tay ga để lần kiểm nút thả cánh tà thì “rùng, rùng!”. Hai cú lắc đột ngột làm tôi giật mình “Thôi! Dính đạn rồi!” Không kịp làm động tác thả cánh tà 25°, tôi lật úp máy bay xuống, quay ngược lại, đối đầu với tốp máy bay địch, thấy máy bay vẫn điều khiển ngon lành tôi nói dần cần lái để cho chiếc Mig phát triển tốc độ tối đa. May mà dầu còn ít, nên chỉ mấy giây sau chiếc phi cơ đã đạt tốc độ xấp xỉ tiếng động. Nhưng độ cao chỉ còn 5.000m, tôi từ từ cho máy bay chiếm lên độ cao. Tôi khê nghiêng cánh, thấy còn bốn chiếc bám theo ở cự ly 7-8km và đang đuổi dần. Độ cao 12km, tốc độ 1.400km/h, 1,2M lần tiếng động. Thế là thoát ra khỏi trận đánh vô cùng mù mịt về địch, ác liệt vì những cú vòng, lượn, ngoặt, lên xuống độ cao đột ngột, vì không thấy số Hai từ khi ra khỏi mây, nhấc vào tập hợp đội hình, vì những quả tên lửa được bắn xối xả cả vào số Hai và vào mình...

Tôi về lại Gia Lâm hạ cánh một mình, dầu còn 250 lít. Bùi Thanh Liêm hạ cánh bằng dù ở nam Hòa Bình. Rút kinh nghiệm buổi tối hôm đó cho thấy ta phán đoán không đúng

mục tiêu đánh của không quân địch (Không quân Mỹ hôm đó đánh các mục tiêu đường 1 quanh khu vực Thái Nguyên chứ không phải đường 2), đưa biên đội vào đánh không đúng đối tượng và nhiệm vụ, phải quần nhau với tiêm kích địch chứ không phải cường kích. Không nắm chắc khí tượng khu vực chiến đấu, để cho hai chiếc xuyên mây lên 9,5 km mới ra khỏi mây, và hiệp đồng giữa các sở chỉ huy và các đài radar dẫn đường không chặt chẽ, không hiểu ý người chỉ huy. Công tác chỉ huy thì không dứt khoát giữa cho đánh và không cho đánh. Phi công thì ham đánh, biên đội không giữ được, không phát hiện được hết địch... là trận đánh thua không đáng có. Hôm đó tôi mang số hiệu 913 còn Liêm là 960. Máy bay của tôi và Liêm là loại F-96 số 03 và 06.

Thế là lại một trận đánh nữa thất bại. Đại đội tôi lúc này đã hao hụt đến hơn nửa quân số, chỉ còn năm người trực chiến được (Thái, Việt, Dương, Sang, Hoàn) và một phi công trực chỉ huy cất hạ cánh chuyên nghiệp là Nguyễn Duy Tường. Tôi và anh Trần Việt, Đại đội phó cũng phải đi trực với nhau và thỉnh thoảng phải lấy người của Đại đội 1 và Đại đội 7 ghép để trực như các biên đội Việt - Lanh, Lanh - Hoàn, hay Việt - Dương...

Sau trận nhảy dù ngày 16.4.1972, phi công Lê Khương điều trị xong, từ bệnh viện trở về bay hồi phục ở sân bay Vĩnh Phú (Nội Bài). Khi bay xong phần kỹ thuật cơ bản với chuyên gia Liên Xô thì anh về lại đại đội để chúng tôi bay hồi phục kỹ năng chiến đấu cho anh từ Gia Lâm.

11h29' ngày 2.9.1972, biên đội Mig-19 Hoàng Cao Bổng - Phùng Văn Quảng xuất kích, gặp địch ở khu vực Vĩnh Yên và sau khi mỗi người bắn hết hai quả A-72⁽⁶⁵⁾ thì xông vào cận

65. Loại tên lửa vắc vai, đất đối không được cải tiến lắp lên Mig-17 và Mig-19 từ cuối năm 1971 nhưng khi phóng khỏi máy bay đều bay tứ tung.

chiến bắn pháo 23 và đại bác 37 ly trúng hai máy bay địch. Nhưng Hoàng Cao Bồng bị địch bắn, phải nhảy dù.

Trước đó hai biên đội Mig-21 Phúc - Lanh và Soát - Toàn xuất kích lúc 11h15' nhưng do nhầm lẫn trong tính toán dẫn đường nên không đánh được tốp địch tới 40 lần/chiếc vào đánh sân bay Vĩnh Phú. Trong trận tấn công đường không đánh vào sân bay Đa Phúc hôm 2.9.1972 người quân y sỹ hàng không là Nguyễn Văn Chuân có nhiều năm gắn bó với các lớp phi công thời chiến đã hy sinh vì dính bom Mỹ. Chúng tôi vẫn nhớ tới anh, một con người hiền lành, tận tụy với công việc, quý trọng anh em phi công và cũng được chúng tôi dành cho anh những tình cảm quý mến. Tôi lặng người nghe tin anh hy sinh vì cố gắng cấp cứu cho anh em bị thương khác khi máy bay Mỹ đang dội bom xuống sân bay.

Tiếp sau ngày 5.9, tôi với Trần Việt trực chiến và xuất kích lúc 12h05' theo ý định đánh bảo vệ đường 1 Bắc, từ Gia Lâm lên Đồng Mô thì được lệnh bỏ dầu phụ và bật tăng lực lên độ cao 6.000m bay về hướng 130°. Sở chỉ huy thông báo địch bên phải 30° cách 60km. Tôi phát hiện lần đầu là một chấm đen nhỏ xíu, sau đó là hai chiếc và hai chiếc đi tiếp phía sau thành đội hình bốn chiếc bàn tay xòe kéo dài. Tôi hô biên đội bật tăng lực kéo cần lái đưa máy bay lên thêm độ cao để vòng gấp bám theo, thì vừa lúc mấy chiếc F-4 này cũng vòng gấp vụt chui qua dưới bụng ra phía sau. Thấy hai bên chưa thể làm gì được nhau nên tôi tiếp tục quan sát thì thấy luôn phía trước bên trái 20-30°, đội hình 4 chiếc F-4 khác cách 5-6 km ở độ cao thấp hơn. Tôi chợt nhớ tới trận đánh cách đây mấy ngày trong tình huống rất tù mù về địch mà cuối cùng Bùi Thanh Liêm bị bắn rơi. Tôi hơi chần chừ, hô cho số Hai: "Tăng cường cảnh giới. Phát hiện hết địch!". Lại thấy bốn chiếc F-4 này bắt đầu vòng sang bên trái. Có vẻ như đã nhận được thông báo máy bay ta xuất hiện. Trần Việt đi sau tôi lúc này đồng thời thấy đủ tám

chiếc bay đội hình kéo dài bốn chiếc một cách nhau 3-4 km, nhưng cũng lo bốn chiếc vừa quay ngược đối đầu với ta bám theo nên lại tiếp tục cơ động cảnh giới.

Thấy địch cơ động chưa quyết liệt lắm, tôi lật máy bay, lao xuống, bám theo chiếc máy bay số Ba của tốp đi sau cùng. Máy bay địch tiếp tục vòng cự ly nhanh chóng rút ngắn tới 2.000 vừa cố giữ tầm ngắm liếc nhìn tốc độ thấy hơn 1.350km/h (gần 1,2M). Tôi lật cò, tính toán ở độ cao 6.000m và tốc độ tiếp cận 400-450 km/h thì 1.800m là vùng phóng tên lửa đã vào gần một nửa. Âm lượng tên lửa nghe đã rõ ràng. Tới cự ly 1.500-1.600m, tôi nhấn nút phóng. Khi tên lửa vọt ra khỏi cánh thì tôi cũng kéo thẳng máy bay vượt lên bên cạnh tốp máy bay địch. Phải cơ động ngay sau khi bắn để tránh tên lửa của tốp địch mà mình bỏ qua trước đó. Quay lại nhìn thì thấy cả hai tốp máy bay địch phía trước vòng rất gấp xuống phía dưới và mất hút rất nhanh khi hai bên đã ở thế ngược chiều nhau. Chúng tôi về Gia Lâm hạ cánh, dầu còn 600-700 lít.

Rút kinh nghiệm chiến đấu tối hôm đó khi đã thu thập được đầy đủ thông tin về địch thì mới thấy rằng tình hình như thế là đơn giản hơn nhiều so với những trận trước đây chúng tôi được dẫn vào. Tôi tiếc mình bắn như thế tại sao không thấy trúng và cứ tiếc mãi. Trước khi vào rút kinh nghiệm Trung đoàn trưởng có gọi tôi ra nói riêng:

- Chiếc máy bay mà cậu bắn hôm nay có khả năng rơi đây. Sở chỉ huy được thông báo có tín hiệu cấp cứu phi công ở mạn Đông Bắc rồi.

Rồi trong buổi rút kinh nghiệm, Trung đoàn trưởng vẫn nói kiểu nước đôi:

- Có khả năng máy bay này bị bắn rơi!

Tôi đứng dậy, xin được phát biểu:

- Báo cáo Trung đoàn trưởng, tôi đã bắn và không thấy máy bay địch cháy. Mà số Hai của tôi là anh Trần Việt cũng nói là không thấy máy bay địch rơi. Vì vậy tôi không dám nhận bắn rơi chiếc này đâu ạ!

Tôi cảm thấy không khí buổi họp rút kinh nghiệm trầm hẳn xuống. Có lẽ cả ban chỉ huy và cơ quan trung đoàn ai cũng mong có một chiến công mang về vì mấy tháng gần đây trung đoàn đánh mãi mà bắn rơi địch ít lại tổn thất và mất thời cơ nhiều quá. Tôi cũng buồn rĩ. Cứ tự trách mình sao lúc ấy không cố thêm mấy giây nữa cho cục ly bắn rút xuống còn 1.200-1.300m có phải hay không? Mặc dù điều kiện bắn lúc đó khá chuẩn.



Mấy ngày sau các biên đội Đạo - Tuế, Soát - Toàn (Mig-21 Trung đoàn 927) cũng liên tục xuất kích gặp địch nhưng không đánh được vì lỡ thời cơ hoặc gặp địch trong tình huống bất lợi. Sở chỉ huy cho thoát ly. Đến 9.9.1972 lúc 10h25' biên đội Đạo - Tuế Mig-21 Trung đoàn 927 xuất kích về phía Hữu Lũng - Sơn Động. Đạo phát hiện bốn chiếc lao vào tấn công và bắn rơi một chiếc. Tuế mất đội cũng phát hiện lần đầu thấy hai chiếc, lần sau thấy bốn chiếc nhưng cảm thấy không có lợi, xin thoát ly. Cùng lúc biên đội Mig-19 Nguyễn Tử Dung - Phạm Cao Hà xuất kích với ý định tiêu diệt không quân địch vào đánh sân bay Vĩnh Phú và phát hiện bốn chiếc F-4 ở Đông Anh. Hai bên quần nhau sau đó địch tách thành hai tốp, đưa biên đội Dung - Hà vào giữa. Hà bị bắn rơi, nhảy dù ở gần sân bay. Cùng thời gian đó hai tốp Mig-21 Phúc - Lanh và Việt - Sang xuất kích 10h22' và 10h41'. Tốp xuất kích sau để yểm hộ cho tốp trước về hạ cánh.

Phúc - Lanh cất cánh muộn do hạ quyết tâm chậm nên được dẫn đánh địch lúc bay ra biển. Sở chỉ huy trung đoàn

định cho về khi thấy lỗ thời cơ, nhưng Sở chỉ huy Bộ Tư lệnh do Phó Tư lệnh Trần Hanh chỉ huy đã cho lệnh vứt dầu phụ vào tiếp địch là mười hai chiếc F-4 đang bay theo thông báo từ radar ở khu vực Sơn Động - Lục Ngạn. Tiếp theo trung đoàn cho lệnh tăng độ cao lên 6.000m, hướng bay 100° và thông báo địch phía trước 17km, ba tốp kéo dài. Đuổi ra đến lúc nhìn thấy biển thì số Một phát hiện bốn chiếc F-4 phía trước 17-18km, góc 30°. Mở rộng tầm quan sát thì thấy hai chiếc đi phía sau, rồi thêm bốn chiếc F-4 nữa cách 8-9 km bay cuối đội hình. Số Một - Phúc bám vào công kích hai chiếc gần nhất. Khi đưa địch vào kính ngắm ổn định, tới cự ly 1.700 - 1.800m bắn một quả tên lửa trái, thấy máy bay địch cắm xuống đất thì số Hai hô lớn: “Cơ động gấp. Nó bắn súng 20 ly đấy.” Sở chỉ huy trung đoàn lệnh cho thoát ly hướng 360° về Kép hạ cánh. Khi đến bắc Sơn Động thì Phúc báo cáo dầu còn 450 lít.

Gần về đến sân bay Kép, Phúc đang chuẩn bị thả càng, cánh tà thì nghe lệnh “Thu càng, phản kích!”. Anh vội tăng ga, thu càng cơ động gấp quay máy bay lại thì thấy hai quả tên lửa vụt ngay cạnh máy bay. Vừa kịp bám thêm hai chiếc F-4 thì động cơ hết dầu, tắt máy. Hai chiếc F-4 thừa cơ bám theo, phóng hai quả tên lửa nữa. Phúc tận dụng đà lướt của máy bay kéo gấp, tránh được hai quả tên lửa thì độ cao cũng xuống quá thấp, thấy không còn cơ hội mở máy nữa, anh quyết định nhảy dù xuống huyện Tân Yên. Số Hai Đỗ Văn Lanh từ khi thấy chiếc F-4 bắn súng vào đội trưởng đã quay đầu máy bay, bắn một quả tên lửa vào trước mũi hai chiếc đang bám theo số Một để cảnh báo. Hai chiếc F-4 này vội lách ra cạnh ngoài để tránh đạn, Lanh vừa cố bám theo số Một vừa tận dụng cơ hội đưa một chiếc vào vòng ngắm. Tới cự ly 1.500 - 1.600m anh phóng nốt quả tên lửa vào đuôi, máy bay địch bùng cháy, cắm đầu xuống đất. Cùng lúc nghe lệnh thoát ly. Anh kéo dựng máy bay lên độ cao 13km.

Bổng thấy số Một hô to: “Chú ý không vào tầng kéo khói!...” Lanh cầm đầu máy bay giảm độ cao xuống 10km, rồi 8km về Gia Lâm hạ cánh. Lanh về tới Gia Lâm thì nghe lệnh phản kích cho Phúc nhưng lại tưởng là lệnh cho mình nên anh cũng quay ngoắt máy bay lại. Không phát hiện gì nên anh quay luôn vào hạ cánh trực tiếp vì thấy dầu đã gần hết. Tốc độ còn lớn, đường xuống còn cao, nhưng cố hạ cánh nên tiếp đất sâu vào quá 1/3 đường băng. Đài chỉ huy cất hạ cánh hôm đó (không nhớ là Nguyễn Duy Tường hay Lê Minh Dương) hô cho anh tắt máy, thả dù. Nhưng dù bị đứt vì tốc độ lớn. Máy bay lao ra ngoài, xuống ruộng nước, hỏng động cơ và phải thay một số thiết bị khác. Trận đánh này bắn rơi hai máy bay địch nhưng đầy gian nan...

19 phút sau khi Phúc - Lanh xuất kích, biên đội Việt - Sang được lệnh yểm hộ cho Phúc - Lanh dẫn về Nhã Nam - Kép. Lần đầu, vào tiếp địch không phát hiện được. Sở chỉ huy lại dẫn tiếp địch lần hai thì phát hiện được bốn chiếc F-4. Hai bên quần nhau một hồi không bên nào bắn hạ được bên nào. Việt - Sang về Gia Lâm hạ cánh.

Như vậy, trong thời gian này (tháng 8, 9.1972) không quân và Không quân Hải quân Mỹ tăng cường thêm nhiều lực lượng tiêm kích chuyên săn tìm, ngăn chặn, khống chế các sân bay chiến đấu của Không quân ta ở miền Bắc, nhằm hạn chế xuất kích cũng như bắn hạ các máy bay ta đánh trận xong trở về hạ cánh. Thời điểm này các phi công ta đã tiêu hao rất lớn cả thể lực, tinh lực và gần như toàn bộ sinh lực vào cuộc sống mái với địch khi cơ động, không chiến.



Một trận đánh duy nhất có mặt phi công Liên Xô

Lê Khương sau một thời gian điều trị ở bệnh viện 108 đã về bay hồi phục để vào trực chiến. Ngày 11.9.1972, chúng tôi có kế hoạch bay biên đội hai chiếc Thái - Khương theo bài bay đánh chặn trên đường bay của mục tiêu là Gia Lâm - Tuyên Quang - Phố Bình Gia - Gia Lâm vào buổi chiều, tranh thủ sau giờ cao điểm hoạt động của Không quân Mỹ. Chúng tôi cất cánh lấy độ cao và hướng bay về Tuyên Quang. Trên sóng vô tuyến điện tôi nghe thấy thông thoại giữa máy bay UMiG-21 do anh Đinh Tôn điều khiển cùng bay với chuyên gia Liên Xô. Anh Đinh Tôn là Đoàn trưởng đoàn bay chúng tôi năm 1965 - 1968. Khi tốt nghiệp, anh dẫn theo 3 phi công Hà Quang Hưng, Lương Thế Phúc và tôi về nước trước để nhanh chóng bù đắp vào thiếu hụt phi công sau năm 1967 và anh đã có chiến công bắn rơi 4 máy bay Mỹ. Vào năm 1972, khi 921 tách ra thành hai trung đoàn, anh được bổ nhiệm làm Trung đoàn phó 921. Ngồi trực trong sở chỉ huy nhiều, bị dân cách bay nên anh phải bay hồi phục kỹ thuật lái theo quy định. Hôm nay, anh về sân bay Nội Bài để bay với chuyên gia phi công Liên Xô.

Khi bay qua sân bay từ độ cao trên 2.000m tôi còn nhìn rõ quang cảnh thanh bình trên sân bay và cố quan sát xem có thấy chiếc Mig của anh Đinh Tôn cất cánh từ đường băng để luyện mắt. Rồi chồm vào đầu dây Tam Đảo chúng tôi được lệnh chuyển sang rãnh liên lạc khác, sau khi nghe được sở chỉ huy ở sân Vĩnh Phú “cho phép công tác tại đỉnh”.

Chúng tôi được sở chỉ huy từ Gia Lâm cho lệnh lên độ cao 5.000m và dẫn hướng áp vào đường bay của mục tiêu. Đi thêm một đoạn không thấy dẫn nữa, tôi nhấn nút liên lạc và yêu cầu ê kíp dẫn đường dẫn tiếp biên đội. Bỗng có lệnh của sở chỉ huy: “Vòng tại chỗ độ cao 5.000m. Có địch vào Vĩnh Phú!”

Tôi giật mình nghĩ giờ này mà tụi đánh lén vẫn chịu khó đi săn Mig? Tôi lệnh cho số Hai - Lê Khương: “Dàn đội hình chiến đấu. Kiểm tra lại công tác quân giới!” Chúng tôi vòng thành hình hộp mỗi chiều bay một phút ở phía Sơn Dương - Việt Trì. Thỉnh thoảng lại nhắc số Hai và cũng để nhắc sở chỉ huy, tăng cường quan sát, cảnh giới, sẵn sàng tham chiến!

Tôi không hiểu tình huống ở sân Vĩnh Phú có vấn đề gì không. Chỉ mong sở chỉ huy dẫn về để giải tỏa cho sân bay khỏi bị ném bom hoặc nếu máy bay ta giáp trận ở đó thì chúng tôi cũng sẵn sàng trợ giúp, yểm hộ, tăng cường thêm lực lượng. Vì tuy là bay huấn luyện, nhưng trong thời chiến, các máy bay chúng tôi đều mang tên lửa, vũ khí đầy đủ. Nhưng không thấy động tĩnh gì.

Rất nóng ruột nhưng không dám ngó ý với sở chỉ huy trung đoàn và cũng không dám tự tiện chuyển sang rãnh liên lạc của sở chỉ huy sân bay Vĩnh Phú. Sau này tôi có hỏi lại thì biết rằng cũng đã có ý định đưa biên đội tôi về giải tỏa cho chiếc UMig đơn độc của anh Đinh Tôn nhưng lại thôi vì anh Lê Khương lúc đó mới bay phục hồi kỹ thuật nên sở chỉ huy lo rằng anh chưa được chuẩn bị sẵn sàng.

Về hạ cánh rồi tôi mới tìm hiểu về diễn biến trận đánh kỳ lạ này. Trước hết, gọi là trận không chiến thì liệu có được không. Vì theo định nghĩa thì đó phải là hành động chiến đấu của phi công và máy bay của cả hai bên được mang đầy đủ vũ khí, dùng các động tác kỹ thuật và chiến thuật để đưa đối thủ vào tầm ngắm, và sử dụng vũ khí để tiêu diệt đối thủ. Còn trong trận này, máy bay của ta là máy bay huấn luyện (UMig-21), không mang theo vũ khí, nên hành động áp đặt và sử dụng vũ khí chỉ có từ biên đội máy bay đánh lén của Mỹ. Máy bay của ta chỉ hoàn toàn mang tính tự vệ, tránh tên lửa vũ khí bắn ra từ máy bay địch. Nhưng cũng có ý kiến cho rằng vẫn có thể phải gọi là trận không chiến vì đã có một bên dùng vũ khí để bắn vào phía bên kia...

Vậy thì cứ gọi đây là một trận không chiến và đây là trận không chiến duy nhất trong chiến tranh chống Mỹ ở Việt Nam có mặt người Liên Xô trên buồng lái. Nhưng không phải với tư cách chiến đấu viên mà chỉ là huấn luyện viên kỹ thuật bay. Chiếc UMig hoàn toàn bị động và thụ động đối phó với biên đội F-4. Nhưng các phi công Mỹ đã không thể làm gì được chiếc UMig khi gặp một tay lái sừng sỏ như Đinh Tôn điều khiển. Chỉ đến khi hết dầu, hai phi công của chiếc UMig-21 chủ động rời bỏ máy bay thì biên đội F-4 mới bắn rơi chiếc máy bay lúc đó đã là máy bay không người lái.

Anh Đinh Tôn kể lại:

- Khi đã hoàn tất các động tác kỹ thuật bay cao cấp tại đỉnh, anh đưa máy bay thiết lập đường bay theo vòng tuyến quy định vào hạ cánh. Khi đang bay về vòng 3 - Khu vực hồ Đại Lải để chuẩn bị thả càn thì như có linh tính, anh khẽ lật nghiêng máy bay sang trái thì giật mình thấy hai làn khói xịt ra từ hai chấm đen của đôi F-4 từ khoảng cách 2,5-3km. Vừa lúc đài chỉ huy bay ra lệnh “Cơ động gấp. F-4 bắn tên lửa”. Anh lập tức tổng

tay ga lên lớn nhất, bật tăng lực đồng thời kéo dựng máy bay lên, làm vòng lượn trái mà theo từ ngữ trong nghề không quân gọi là vòng chiến đấu và sau đó thành nửa thất vòng nghiêng cực gấp. Bản thân chiếc UMiG-21 đã nhẹ và cơ động nhanh hơn máy bay chiến đấu MiG-21, lại đã tiêu hao quá nửa số dầu liệu nên nó càng linh hoạt hơn, nhất là dưới bàn tay khéo léo điều luyện của phi công tài năng bậc nhất của không quân chiến đấu nên nhanh chóng lấy lại thế cân bằng với tốp F-4.

Anh cũng chỉ giữ máy bay ở thế cân bằng để quan sát tình hình vì biết mình không có vũ khí. Nhưng tốp F-4 đã nhanh chóng triển khai, dân cự ly để kẹp máy bay ta vào giữa, tạo thành thế chân kiềng. Thình thoảng một chiếc lại nói rộng vòng lượn để lấy thế rồi kéo gấp bám vào đuôi chiếc UMiG-21, phóng tên lửa. Biết rõ thủ đoạn này nên Đinh Tôn lại kéo dựng máy bay vừa lên độ cao vừa vòng gấp tránh tên lửa. Ngoài ra đài chỉ huy sân bay cũng quan sát và trợ giúp đắc lực, mỗi khi có chiếc F-4 nào phóng tên lửa ra lại nhắc nhở cơ động gấp nên hai chiếc F-4 không có cách gì bắn hạ được.

Phản ứng của viên phi công Liên Xô thế nào? - Tôi hỏi anh.

- Khi đang ở vòng ba chuẩn bị vào hạ cánh, thấy anh điều khiển máy bay cơ động đột ngột tránh tên lửa thì ông ấy mới biết là đang bị máy bay Mỹ bám đuôi. Anh chỉ kịp nói: “Ép tre-tư-re” (F-4)! Ông ấy hiểu ngay và hoàn toàn buông cần lái cho anh điều khiển. Không có lực lượng cứu trợ, giải tỏa nên chiếc UMiG-21 chỉ có thể cầm cự, không cho mấy chiếc F-4 đó bắn trúng được thôi.

Đèn báo hiệu dầu khẩn cấp sáng đỏ, nhấp nháy, báo hiệu chỉ còn 450 lít dầu. Nếu bật tăng lực thì chỉ còn vài phút nữa là hết dầu. Anh nghĩ ngay ra phương án phải thoát khỏi máy bay trước khi động cơ bị tắt và trước khi mấy chiếc F-4 có thời

cơ bản trúng máy bay mình. Nếu không, sẽ rất nguy hiểm cho cả hai thầy trò.

Bằng một động tác cơ động với kỹ thuật phức tạp, anh cho máy bay vòng chiến đấu gắt đến nửa chừng độ nghiêng, kéo dựng đứng máy bay lên. Từ độ cao khoảng 3.000m, anh làm động tác lộn xuống cực gấp. Khi xuống tới độ cao 200-300m làm luôn động tác vòng chiến đấu lần nữa, được nửa chừng thì dùng hết sức kéo máy bay bổ nhào xuống cùng độ vòng nghiêng cực lớn để cắt bỏ hoàn toàn khả năng bám đuôi, bắn tên lửa của mấy chiếc F-4. Anh cải bằng máy bay và nói với chuyên gia Liên Xô “Chúng ta nhảy dù nhé!”⁽⁶⁶⁾. Rồi giật cần nhảy dù khẩn cấp. Hai chiếc dù bung ra. Chiếc UMig vì không còn ai điều khiển, tròn trành, tròn trành bay thẳng về phía trước. Khi hai chiếc dù từ từ rơi xuống cũng là lúc chiếc UMig-21 không còn người lái bị chiếc F-4 từ phía sau phóng hai quả tên lửa nổ tung.

Hai phi công Việt - Xô rơi xuống ngay gần khu sơ tán bí mật của các chuyên gia Liên Xô. Thế là hai vị phi công rẽ luôn về phòng nghỉ của người phi công Vashily Motlop. Vashily lòi trong tủ ra chai Vodka Nga, rót ra hai cốc đầy uống mừng vừa vượt qua một tai nạn đầy bất ngờ. Tôi nghe Đinh Tôn kể mà bật cười. Hai ông vua rượu này mà chỉ có một chai Vodka 75ml, liệu có thấm tháp gì không?

Hôm sau, ngày 12.9.1972, tôi và anh Lê Khương trực chiến. Xuất kích sau khi biên đội Sâm - Toàn đã bắn cháy hai chiếc F-4 ở hướng đông bắc. Ý định của sở chỉ huy là cho chúng tôi vào chặn đánh địch ở hướng tây nam vào Hà Nội. Nhưng địch lại đi thẳng qua Phủ Lý lên Mộc Châu - Yên Bái. Khi chúng tôi qua Phủ Lý đến khu vực Suối Rút thì có lệnh tăng tốc độ, độ cao và sửa hướng bay để đuổi theo chúng. Vì có nguy cơ

66. Mư ta-ca pun-ti-ru-em! - phiên âm tiếng Nga.

mất mục tiêu nên chúng tôi đồng thời được lệnh bỏ dầu phụ bật tăng lực, lên độ cao 7.000m. Đuổi theo địch một đoạn thì bắt đầu có thông báo. Khương phát hiện bên trái 30°, 15km có bốn chiếc F-4 bay đội hình kéo dài ở độ cao 6km. Tôi cũng nhìn thấy bốn chiếc đang bay cắt vào dưới bụng chiếc Mig. Nhìn tiếp về phía sau đội hình, tôi phát hiện thêm hai chiếc F-105 - chắc là máy bay mang tên lửa chống radar. Tôi quyết định vào đánh hai chiếc F-105 thì nghe Khương nhắc nhở phía sau có địch và phía trên còn có F-4 đấy.

Tôi cải bằng máy bay để quan sát thì không thấy Khương đâu nữa, nhưng lại thấy bốn chiếc F-4 vòng gấp, cắt chéo, giảm độ cao chui xuống dưới, hai chiếc F-105 cũng vòng gấp theo. Tình hình bất lợi lại không quán xuyên được hết địch. Tôi lo số Hai sẽ lao vào cận chiến không rút ra được như ngày 16.4 vừa rồi nên ra lệnh “Theo tôi thoát ly ngay”. Không nghe thấy Khương trả lời. Tôi vòng gấp giảm một chút độ cao để giảm tốc độ thì thấy phía sau cách 5-6km vẫn có đội F-4 bám theo, đang cố gắng phóng hai quả tên lửa. Không còn cách nào khác, tôi kéo ngược máy bay lấy độ cao lên 8km rồi 9km thoát khỏi sự đeo bám của 2 chiếc F-4. Tôi bay về Gia Lâm hạ cánh.

Lê Khương bị bắn rơi sau khi đã kịch chiến với tốp F-4 còn lại. Khương kể, đã thấy bốn chiếc F-4 nhưng nó đi cao hơn biên đội. Số Một lúc đó lại phát hiện tốp bốn chiếc F-4 và F-105 khác bay ở dưới. Khi số Một vòng gấp bám theo tốp địch bên dưới thì Khương thấy còn bốn khác đang bám theo và phân thành hai tốp: hai chiếc bám theo, còn hai chiếc vòng phải rồi ngoặt lại bay theo hai chiếc đi trước. Khương vòng gấp lại phóng một quả tên lửa vào phía trước mũi hai chiếc máy bay F-4 đang bám theo số Một. Thấy hai chiếc này cơ động gấp để tránh tên lửa, Khương liền bám theo và đến cự ly 1.500m bắn quả tên lửa thứ Hai, thấy nổ phía sau bên phải cánh đuôi. Chiếc F-4 cắm đầu xuống, chui vào đám mây đồng, sau đó

không thấy nữa. Vội vàng kéo máy bay lên thì nghe thông báo của sở chỉ huy phía sau 150° có địch... Bất ngờ máy bay rung, lắc mạnh một cái, giật mình ngược nhìn qua kính phản chiếu thì thấy chỗ để dù, đuôi bị bung, toác ra làm hai mảnh. Có cảm giác động cơ kém dần lực đẩy, máy bay mất dần tốc độ.

Thấy hai chiếc F-4 xông ngay lên phía trước, tôi ép máy bay vào bắn một loạt đạn pháo 23 ly, khi lật lại thì thấy hai chiếc khác, tôi lại ép vào ngắm, bắn một loạt nữa nhưng không thấy trúng mục tiêu. Máy bay vẫn đang mất dần tốc độ và độ cao. Quay nhìn sang phải có hai chiếc F-4, sang trái cũng có hai chiếc F-4 khác. Khi xuống đến độ cao 250m, tôi quyết định nhảy dù sau khi vượt qua một đỉnh núi. Tôi tiếp đất ở một triền đồi dốc, nên xương sống bị đau nhức ghê gớm. Lê Khương nhảy dù xuống xã Phù Nham huyện Phù Ninh tỉnh Phú Thọ. Trong biên bản hồ sơ lưu trữ tra cứu được thì ghi có khả năng số Hai bắn rơi một chiếc, chờ xác minh. Ghi chép của sở chỉ huy quân chủng thì ghi “Khương nhảy dù Yên Bái (!?) Phán đoán địch sai nên đi vòng đường bay xa. Và vì lạc xa phải đuổi dài nên địch phát hiện và quay lại đối phó...”

Khương bị thương phải nằm bệnh viện năm tháng sau mới trở về đơn vị. Những ngày đó, tôi hay nghĩ và tự chất vấn “Một người như Lê Khương - thể thao giỏi, phản xạ nhanh mà hai lần xuất kích, gặp địch là hai lần phải bỏ máy bay. Liệu có phải là số mệnh?”. Không chỉ tôi mà các phi công chiến đấu thời kỳ đó cũng đều cho rằng đây là một hiện tượng lạ trong không quân.

Sau giải phóng miền Nam (1975), Lê Khương được chuyển vào Biên Hòa bay trên máy bay F-5, chiến lợi phẩm thu được từ quân đội Sài Gòn. Ngay sau đó, anh cùng đồng đội lao vào cuộc chiến tranh bảo vệ biên giới và biển đảo Tây Nam khi quân đội Khmer Đỏ tiến đánh qua biên giới Việt Nam

- Campuchia, và lần chiếm một số đảo, tàn sát dã man nhân dân các làng xã ven biên giới phía Tây Nam. Anh đã lập công xuất sắc và được tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang, sau chiến dịch Tiến công đánh tan quân đội Khmer Đỏ, tham gia giải phóng Campuchia khỏi chế độ Angka tàn bạo hơn cả Hitle xưa.

Nhiệm vụ tiêu diệt Nguyễn Văn Thiệu

Sau trận 12.9.1972, chúng tôi lại được trưng dụng làm nhiệm vụ cường kích. Tuy nhiên nhiệm vụ và mục đích nhiệm vụ giờ lại khác trước. Vào những tháng ngày ta mở chiến dịch Quảng Trị, chúng tôi được huấn luyện và chuẩn bị để tiến hành chi viện hỏa lực cho các đơn vị chiến đấu của Quân giải phóng bằng bom, đạn, rocket. Nhưng khi ta không còn giữ được Thành cổ và thị xã Quảng Trị nữa, quân ta quay về tiến hành các hoạt động phòng ngự bảo vệ và giữ đất vùng mới giải phóng.

Chiến dịch Quảng Trị cùng các đòn tiến công chiến lược từ đầu năm 1972 trên khắp miền Nam và chiến thắng của lực lượng phòng không ba thứ quân ở miền Bắc trong chiến dịch Linebacker đã góp phần quan trọng thúc đẩy kết quả đàm phán Paris ngày càng làm cho nhân dân và chính quyền Mỹ thấy rõ con đường duy nhất cứu vớt danh dự của Mỹ là rút khỏi Việt Nam. Cuộc chiến tranh bằng không quân và chiến dịch phong tỏa biên giới miền Bắc đã bị thất bại thảm hại khi ngày càng nhiều máy bay bị lực lượng Phòng không Không quân ta bắn rơi, ngày càng nhiều phi công Mỹ bị ta bắt vào trại giam. Mỹ hoàn toàn vô vọng trong mục đích xoay chuyển

ý chí, quyết tâm của lãnh đạo Việt Nam Dân chủ Cộng hòa, cũng như việc ngăn chặn tiếp viện từ miền Bắc vào miền Nam. Lượng vận chuyển hàng hóa cho miền Nam không hề giảm mà ngày càng tăng.

Vào những ngày cuối tháng 9 đầu tháng 10 này, phái đoàn đàm phán của Mỹ có vẻ như càng nhún nhon hơn, nhưng lần khuất sau những trò xảo trá là những âm mưu, kế sách hoãn binh để giúp đỡ chính quyền Sài Gòn, để chi viện ngày càng nhiều vũ khí, bom đạn, tiền của cho Nguyễn Văn Thiệu.

Một buổi tối sau những ngày xuất kích làm nhiệm vụ tiêm kích phòng không. Mấy anh em chúng tôi trong Đại đội 1 được triệu tập lên sở chỉ huy để nhận nhiệm vụ. Trong căn phòng họp nhỏ, khoảng 15-20m² có hơn chục người, chúng tôi thấy có đến hai cán bộ bảo vệ của trung đoàn và binh chủng cùng chủ nhiệm quân báo, tác chiến dẫn đường sở chỉ huy, một thủ trưởng binh chủng, một thủ trưởng trung đoàn. Nhìn vào thành phần dự đã thấy tính chất cuộc họp tối nay rất nghiêm trọng và quan trọng.

Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ báo cáo thủ trưởng binh chủng để xin phép giao nhiệm vụ. Ông nói ngắn gọn:

- Theo tin tình báo, sau khi chiếm lại được Quảng Trị, Nguyễn Văn Thiệu chuẩn bị tổ chức một cuộc úy lạo binh sỹ để lên dây cót tinh thần cho Quân đội Sài Gòn và khuếch trương thanh thế cho chính quyền tay sai trong đàm phán Paris. Nhiệm vụ của các đồng chí là mang bom đạn đánh thẳng vào nơi mà Thiệu tổ chức mít tinh, như một cuộc không kích ám sát tên tay sai đầu sỏ của chính quyền bán nước. Thứ tự làm việc như sau:

1. Chủ nhiệm Quân báo sẽ báo cáo tình hình địch ở khu vực thực hiện nhiệm vụ.

2. Chủ nhiệm dẫn đường sẽ thống nhất đường bay, sử dụng vũ khí, phương pháp tìm kiếm và các động tác kỹ thuật, chiến thuật đánh bom, rocket...

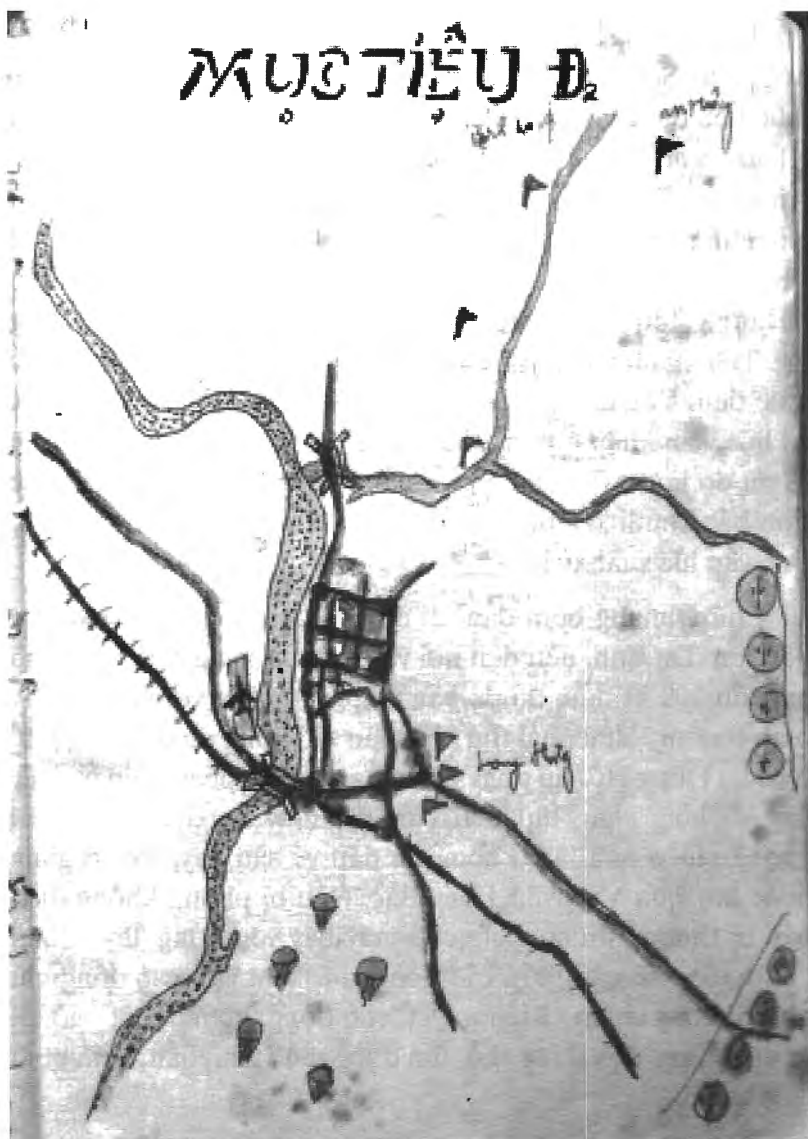
3. Thủ trưởng cơ quan chính trị và chính ủy trung đoàn có ý kiến.

4. Kết luận...

Tôi yên lặng, chăm chú nghe, nhập tâm các thông báo về tình hình địch, phương án dẫn đường, mang bom... và ghi chép lại. Ghi chép tuy rất sơ sài nhưng lại có tác dụng vô cùng quý giá để đến sau này mỗi khi giở những trang viết cũ ra là có thể nhớ lại toàn bộ những chi tiết quan trọng của cuộc họp, kể cả những giây phút thoáng qua, rất dễ đi vào quên lãng.

Tại thời điểm này (tháng 9.1972) địch đã chiếm được huyện Hải Long, thị xã Quảng Trị kéo dài 7km về phía bắc thị xã và toàn bộ phía đông sông Thạch Hãn ra đến biển. Lực lượng địch ở khu vực từ ngã ba Long Hưng về phía bắc là lính thủy đánh bộ, phía nam Long Hưng là lính dù. Lực lượng này gồm 8 tiểu đoàn lính thủy đánh bộ rải từ Bích La Trung, An Hưng về đến thị xã (ngã ba Long Hưng). Ba đến năm tiểu đoàn lính dù ở phía nam ngã ba Long Hưng đến Triệu Phong, Hải Lăng. Năm tiểu đoàn pháo binh ở phía đông thị xã tới ven biển.

Vì chưa nắm chắc vị trí, địa điểm địch tổ chức mít tinh nên biên đội phải chuẩn bị cả phương án tự tìm kiếm và tiêu diệt mục tiêu dọc theo con đường từ phía nam qua Hải Lăng, Triệu Phong tới Thành cổ. Khu vực tập trung tìm kiếm là xung quanh ngã ba Long Hưng về phía Bắc. Địch có thể dùng một mặt thành cổ còn sót lại để làm sân khấu để tuyên truyền, nhưng cũng có thể chỉ ở gần đó. Đây là tin tình báo tuyệt mật gửi ra từ phủ Tổng thống ngụy. Thiệu định làm xong để quay phim, chụp ảnh rồi mới tuyên truyền. Vì sợ ta phản kích, tập kích vào khu vực mít tinh. Hiện nay, quân ta hiện đang phòng ngự ở khu vực vùng núi phía tây cách xa thị xã Quảng Trị.



Mục tiêu Đ2 - mặt danh của Thành cổ Quảng Trị và số liệu bay

Tiếp theo là phương án dẫn đường để bay vào sân bay Vinh hoặc Anh Sơn. Từ đây lắp bom đạn để bay theo hành trình vào mục tiêu được giao. Theo đó đường bay sẽ là Gia Lâm - Gián Khẩu - Thọ Xuân - Đô Lương, hạ cánh ở sân bay Vinh hoặc Anh Sơn. Độ cao bay từ 200m trở xuống, tốc độ bay 800km/giờ. Đường bay tiếp theo khi nạp vũ khí từ sân bay Vinh - Đức Thọ - Tân Ấp - điểm cao 1624 - Đông Hà. Từ đây tăng độ cao đi hướng 150° trong một phút để tới mục tiêu thị xã Quảng Trị. Tiến hành bay tìm kiếm theo kiểu “Bừa ruộng” ở khu vực mục tiêu. Yêu cầu tập trung quan sát tìm nơi có nhiều xe cộ, cờ hoa, sân khấu, rạp ngoài trời với hàng ngũ binh lính chỉnh tề thì đó là nơi Thiệu đang chuẩn bị mít tinh. Nếu có tin tức tình báo chính xác thì chúng tôi sẽ thông báo vị trí cuộc mít tinh vào lúc xuất kích.

Chú ý, mang bom đạn, đi độ cao thấp nên tiêu hao dầu liệu lớn. Dự tính, nếu đến nơi và đánh được ngay thì về Vinh chỉ còn 100 lít dầu, đủ để bay thêm hai phút với chế độ bay bình thường. Nếu phải tìm kiếm lâu sẽ không đủ dầu về Vinh. Nếu hạ Đồng Hới thì phải sơ tán ngay tránh pháo biển và máy bay Mỹ hoặc Ngụy tập kích. Nếu gặp máy bay địch buộc phải không chiến quá lâu, không đủ dầu về sân bay, thì cố gắng hoặc bay qua Vĩ tuyến 17 ra Bắc. Nếu bị phòng không địch bắn bị thương thì cố gắng cho máy bay về hướng Tây. Quân giải phóng sẽ cứu giúp các đồng chí. Yêu cầu các đồng chí nhớ phương châm “Kiên quyết, chủ động, bí mật, bất ngờ, đi đúng đường, đến đúng chỗ, tìm đúng mục tiêu, bắn, ném bom chính xác...”

Cuối cùng, một cán bộ chính trị phát biểu động viên và yêu cầu: “Trong trường hợp xấu nhất nếu nhảy dù bị địch bắt thì các đồng chí phải giữ vững chí khí chiến đấu. Ta còn nhiều thứ

để có thể trao đổi với địch”⁽⁶⁷⁾. Nghe đến đoạn cuối tôi thấy gai gai người! Nhưng chiến tranh thì phải chuẩn bị tất cả các phương án thôi.

Sau khi nhận nhiệm vụ xong, chúng tôi ở lại thêm để vẽ lại quang cảnh khu vực mục tiêu để ghi nhớ vì sẽ không được mang bất cứ tài liệu nào lên máy bay. Chúng tôi phải cùng với ngành kỹ thuật hàng không và dẫn đường tính toán lựa chọn vũ khí. Dự kiến thực hiện nhiệm vụ này chúng tôi sẽ mang hai đến bốn quả bom RBK-250, hoặc thùng Rocket 32 quả 57mm. RBK là loại bom bi có 150 quả con, có bán kính sát thương mảnh là 12m. Về các tính năng kỹ thuật, chiến thuật cùng những yêu cầu về tốc độ, độ cao, góc bổ nhào... bảo đảm bắn, ném bom trúng mục tiêu.

Nhận nhiệm vụ đánh bom bắn rocket tiêu diệt Nguyễn Văn Thiệu xong, chúng tôi về tự chuẩn bị nghiên cứu và sẵn sàng thực hiện khi trên quyết định. Chuẩn bị xong nhiệm vụ đặc biệt này, chúng tôi lại ra trực. Tóm lại, tính chất của cả hai nhiệm vụ là: đánh địch ở miền Bắc và sẵn sàng cơ động vào một trong hai sân bay ở miền Trung để đem bom, đạn vào đánh ở Quảng Trị. Nhưng rồi nhiệm vụ không được cấp trên quyết định, phải bỏ dở như nhiệm vụ đánh Buôn Loọng - Loọng Chặng.

Tháng 9, 10.1972, cường độ xuất kích và các trận không chiến đã giảm nhiều. Trung đoàn 921 chỉ còn 1-2 biên đội trực đánh ngày. Chỉ có hai biên đội thường xuyên trực chiến và xuất kích là Lanh - Hoàn và Việt - Dương. Ngày 30.9.1972, Việt - Lanh xuất kích đánh vào đợt tấn công đường không từ hướng tây nam từ 40-50 chiếc theo dự báo. Thực tế, sở chỉ huy dẫn ra tây Thái Nguyên thì phát hiện bốn chiếc cự ly 12km. Việt lao vào công kích. Địch phân tốp hai chiếc kéo lên, hai

67. Ý nói đến tù binh Mỹ.

chiếc lao xuống ra bên trái, bên phải. Việt bám hai chiếc vòng phải kéo lên, bắn một quả ở cự ly 2km. Đến 1.500m, Việt bắn tiếp quả nữa vào chiếc F-4 đã chọn công kích. Thấy chiếc F-4 cắm xuống dưới. Trong khi Lanh đang ở phía sau và cao hơn sẵn sàng tiếp viện thì thấy bốn chiếc từ phía sau Việt lao đến, tới tấp phóng tên lửa. Lanh hô thoát ly. Cả hai về Gia Lâm hạ cánh. Trần Việt được ghi nhận bắn rơi một chiếc F-4 trong trận này.

Ngày 5 và 6 tháng 10. Liên tiếp hai biên đội Nhu - Sâm và Nghĩa - Năm xuất kích bắn rơi bốn chiếc F-4. Trong đó có ba chiếc rơi tại chỗ, bắt sống giặc lái là những chiếc F-4 do Nhu, Sâm và Năm bắn. Cũng trong ngày 6.10.1972, biên đội Mig-19 Nguyễn Hồng Sơn A - Nguyễn Hùng Việt xuất kích từ Gia Lâm lên bảo vệ đường 1A đoạn từ Kép đi Bắc Giang. Biên đội gặp địch ở Bắc Sơn - Kép và vào quần nhau với tám chiếc F-4. Cả hai đều nổ súng nhưng Nguyễn Hùng Việt đã bị mất liên lạc. Sau đó đã tìm thấy xác máy bay của anh ở khu vực Võ Nhai, Thái Nguyên.

Vào thời gian này các máy bay B-52 - đối tượng săn lùng của Mig-21 gia tăng hoạt động lần dần ra phía Bắc cho nên các phi công đánh ngày, đánh đêm của Không quân ta lại ra sức chuẩn bị đối phó. Vào 3h48' ngày 7.10.1972, Phạm Tuấn xuất kích chặn đánh B-52 nhưng lỡ thời cơ phải quay về. Hôm đó B-52 vào đánh ngã ba Vọt. Đến 15h20', phi công Trần Việt xuất kích một mình đi chặn đánh tốp ba chiếc B-52 vào đánh Quảng Bình. Nhưng bị muộn lại phải quay về.

Lần giờ lại ghi chép này tôi mới giật mình, nghi vấn mà không có lời giải thích. Tại sao đánh ngày với mục tiêu là B-52 mà chỉ có một máy bay xuất kích? Mới nhớ rằng qua mấy tháng chiến tranh, lực lượng chúng tôi hao hụt nhiều quá. Cả phi công, cả máy bay cũng không còn nhiều nữa. Đã vậy, đại

đội tôi lại phải cử một lực lượng thường trực để đi đánh Quảng Trị nên càng thiếu.

Hôm sau chúng tôi phải mang máy bay từ Gia Lâm lên Nội Bài để kiểm tra bảo dưỡng định kỳ thì buổi chiều biên đội Nghĩa - Nghi xuất kích gặp địch ở khu vực Tuyên Quang. Nghĩa bắn một quả tên lửa không có kết quả. Nghi bám vào đánh tốp sau nhưng bị bắn rơi. Nghĩa về Gia Lâm hạ cánh lúc 10h00'. Vào lúc 1h50', Phạm Tuân lại xuất kích săn lùng B-52 mà sở chỉ huy phán đoán đánh vào Quảng Bình. Nhưng nó chỉ đánh ở Quảng Trị. Tuân vào đến Nghĩa Đàn thì phải quay ra vì B-52 đã quay về Thái Lan.



Lâu lâu, tôi mới lại quay về mấy căn hầm sơ tán quen thuộc ở sân bay Đa Phúc (Nội Bài, Thủ đô) gặp lại các bạn bè tay bắt mặt mừng, nhưng vắng nhiều quá. Năm giờ chiều, tôi và Nguyễn Đức Soát đang dạo bước trước khu bếp ăn của phi công thì nghe thấy tiếng động cơ phản lực là lạ vọng về từ phía sân bay. Chúng tôi ngược nhìn mặt trời rồi chiếu ánh sáng vào một dải mây tầng cao hắt xuống trông vừa có một vẻ gì đó đẹp, ma mị. Và hai chiếc máy bay ném bom T-16 (tức IL-28) của Không quân ta xuất kích, lừng lững in trên bầu trời đầy ma mị ấy, vòng qua sân bay để lấy khởi điểm đi đánh theo nhiệm vụ K61. Tôi và Soát cùng thốt lên:

- Nó đi đánh Buôn-Loọng!

- Chuẩn bị mãi để đi đánh cùng với T- 16 từ Loong-Cheng cho tới Buôn-Loọng. Cuối cùng chúng nó đi một mình. Phí cả công! - Tôi tiếc rẻ.

Chúng tôi đứng nhìn trên trời theo hai chiếc T-16 lăm lăm bay độ cao thấp đi về hướng Tây. Linh cảm duy nhất mà chúng tôi có lúc này là cả hai tổ bay đang bay vào một thử thách

không mấy dễ dàng. Lần này, T-16 không có tiêm kích bay kèm và yểm hộ. Chỉ chờ vào sự may rủi của số phận, vào sự bất ngờ, vào sự bí mật tuyệt đối của thời cơ và thời điểm đánh. Mà theo kế hoạch cũ, sẽ có sáu chiếc Mig-21 của đại đội tôi với bốn chiếc mang bom rocket cùng hai quả tên lửa đối không, hai chiếc mang tên lửa vừa cùng đánh, vừa bảo vệ cho T-16.

Họ đang bay nhiệm vụ này với tinh thần cảm tử. Vì mục tiêu đánh hoàn toàn nằm trong vùng khống chế của Không quân Mỹ từ Thái Lan. Tự nhiên, cả tôi và Soát cùng có chung một suy nghĩ, cúi đầu “mặc niệm trước” hai tổ bay, vĩnh biệt những người đồng chí, người anh, người bạn đã quen biết nhau từ những năm 1965 - 1967. (Khi chúng tôi vào Trường Không quân Liên Xô thì các anh sang bay bổ túc, sau đó lại về cùng Trung đoàn 921. Đó là các anh Bùi Trọng Hoan, Nguyễn Đình Nhấn, Nguyễn Văn Tá, Nguyễn Văn Trừ, Thân Xuân Hạnh, Ngô Văn Trung...)

Và thật may mắn, trận tập kích đường không này của các anh rất suôn sẻ, đòn tấn công có hiệu quả rất lớn vào căn cứ của lực lượng phản động Lào. Chiến công này có được phải nhờ vào tính toán thời cơ, thời điểm xuất kích đánh địch bảo đảm vô cùng bí mật và vô cùng bất ngờ. Đòn tấn công gần như san phẳng căn cứ của địch ở Buôn-Loọng, phá hủy, phá hỏng nặng 78 căn nhà, cháy một kho xăng, kho bom đạn, đánh hỏng sở chỉ huy, phá hủy một đoạn đường băng, tiêu diệt gần 300 tên địch. Chiến công này đã được ghi nhận bằng những huân chương chiến công cao quý cho tổ bay và từng người⁽⁶⁸⁾.

Lúc 20h50' ngày 10.10.1972, Nguyễn Khánh Duy xuất kích đánh B-52, được dẫn đến Vụ Bản, Hồi Xuân thì quay ra. Sáng sớm hôm sau lúc 00h25', Vũ Xuân Thiều xuất kích đánh B-52

68. Bạn đọc có thể tra trên trang vnmilitaryhistory.net hoặc vi.wikipedia.org về loại máy bay IL-28.

cũng được dẫn đến Vụ Bản thì quay ra. Về sau mới xác định cả hai lần đều là tín hiệu giả (hoang báo), không có B-52 trên thực tế.

Nhiệm vụ đánh Quảng Trị lúc này chỉ còn giao cho một biên đội Thái - Sang. Chúng tôi vẫn phải ra trực để sẵn sàng khi có lệnh, chớp thời cơ bí mật, bay vào sân bay Anh Sơn hoặc Vinh hạ cánh lắp bom đạn rồi từ đó vào Quảng Trị. Song song với nhiệm vụ này cũng phải sẵn sàng đánh trả Không quân Mỹ bảo vệ miền Bắc. Thực tế 11.10.1972, Không quân địch đánh vào sân bay, ga và cả thị xã Yên Bái. Còn Không quân Hải quân địch đánh nhà máy xe lửa Gia Lâm, Đông Anh. Máy bay tiêm kích địch không chế các sân bay Vĩnh Phú, Gia Lâm và đánh vào thị xã Thái Bình. Buổi sáng sở chỉ huy thông báo sẽ có vài ba hoạt động của không quân địch ở đường 1 Bắc và khu vực Hải Dương, Phủ Lý. Vừa ăn trưa ở tuyến trực chiến Gia Lâm thì biên đội Lanh - Hoàn xuất kích. Biên đội tôi được lệnh báo động cấp 1 - trực trên máy bay, với vô tuyến điện mở để sẵn sàng nhận lệnh.

Lanh - Hoàn vừa cất cánh được vài phút thì ngay tại đỉnh sân bay Gia Lâm xuất hiện một đôi F-4J. Bắt đầu có tiếng pháo cao xạ bắn lên. Hai chiếc F-4 bay dọc đường băng từ phía đầu bắc rồi hạ thấp độ cao. Tôi giật mình vì tiếng pháo phòng không các loại bắn lên dày đặc. Tôi đội mũ bay, qua hai, ba lớp ốp vào tai mà những tiếng nổ căng, đánh của các loại đạn pháo từ 12,7 đến 37 rồi 57 ly vẫn như xé tai. Tôi nhấn nút vô tuyến điện hỏi: “Có lệnh nổ máy chưa?” Mãi sau mới có tiếng trả lời không dứt khoát: “Anh chờ lệnh!”

Hai chiếc F-4 bay qua đầu chúng tôi thì giảm độ cao xuống thấp hơn rồi vòng lại. Tiếng súng, pháo phòng không vẫn nổ chát chúa, đinh tai. Giờ còn nghe rõ thêm cả tiếng súng AK- 47 lẹt đẹt bắn lên nhát một. Chắc của các tổ dân quân tự vệ. Tôi

nhìn lên thấy hai chiếc F-4 lần này lượn xuống thấp hơn nữa, thấy cả hai cái mũ trắng của phi công. Tôi tức lắm, giờ nắm tay chửi rủa. Hai chiếc F-4 vọt qua đường băng chỉ với độ cao 30-40m, độ nghiêng nhẹ, nên có lẽ chỉ cách máy bay chúng tôi đang đỗ chờ lệnh xuất kích 100-150m. Tôi còn thấy cả bàn tay của tên phi công đang vẫy vẫy, như khiêu khích “Có giỏi lên đây chơi!”. Pháo cao xạ vẫn nổ đến văng tai bốn xung quanh. Tôi chưa bao giờ thấy mình bất lực yếu đuối, bức bối, bức mình như vậy trước kẻ thù đang lượn lơ trước mặt. Đây cũng là lần đầu tiên được nghe, được chứng kiến, cảm nhận cả một rừng súng phòng không các loại thi nhau nhả đạn vào hai chiếc F-4 bay ở độ cao cực thấp đến như thế...

Đang trong tâm trạng như vậy thì viên sỹ quan chính trị trực ở tuyến trực chiến của chúng tôi trèo lên cầu thang, đứng ghé vào phía sau người thợ máy bay, chắc cũng đang nóng ruột chờ đợi lệnh từ sở chỉ huy như tôi, nói với vào:

- Dịch đánh rất thế này, anh xem xuống máy bay vào hầm tránh đạn đi!

- Anh nên vào hầm đi thì đúng hơn - đang bức bối, tôi xẵng giọng trả lời. - Còn tôi, chưa có lệnh, tôi sẽ không rời bỏ vị trí của mình!

Thấy tôi có vẻ “nổi khùng” nhưng có lý, người sỹ quan chính trị im lặng không nói gì tụt xuống thang máy bay, ra đứng bên cạnh chiếc ụ đất. Người thợ máy hôm đó có vẻ thông cảm với tôi, nói thêm: - Đúng đây, chưa có lệnh từ sở chỉ huy mà anh bỏ xuống hầm là sẽ phức tạp đấy!

Lúc đó, tôi chưa nghĩ đến hậu quả nếu tôi hành động như vậy. Chỉ đơn giản nghĩ là sở chỉ huy mới là người có quyền ra lệnh, tự động làm sai lệnh trong trường hợp này sẽ là trốn tránh và hèn nhát. Vừa lúc hai chiếc F-4 bay sát mặt đường băng lần nữa, lắc cánh rồi vút bay đi mất trong tiếng súng nổ rầm trời của pháo phòng không bảo vệ Hà Nội.

Khi lệnh báo động xuống cấp 2, vào lán trực tôi mới nghĩ, có lẽ đây là hai thằng F-4 có nhiệm vụ chế áp sân bay Gia Lâm để hỗ trợ cho tốp Không quân Hải quân địch đánh các mục tiêu ở khu vực Hải Dương, Hưng Yên, Phủ Lý. Chúng tôi chờ mãi biên đội Lanh - Hoàn không thấy về hạ cánh ở Gia Lâm. Sở chỉ huy cho biết hai anh được dẫn ra Bắc Ninh - Cẩm Phả nhưng không có địch vào đánh đường 1 Bắc từ hướng Đông, Gia Lâm đã bị khống chế nên Sở chỉ huy cho hai anh về Kép...

Cuộc đua bắn rơi máy bay Mỹ thứ 4.000 trên chiến trường Bắc Việt Nam

Quân chủng Phòng không - Không quân phát động đợt thi đua bắn rơi chiếc máy bay thứ 4.000 của Mỹ trên miền Bắc. Từ khi công bố đạt con số 3.990 trở đi, cấp trên (không rõ ai) chỉ đạo Quân chủng tạm dừng và đếm số lượng máy bay Mỹ rơi chậm lại với mục đích chọn chiếc máy bay nào có ý nghĩa chính trị lớn nhất để tuyên truyền. Quân chủng có ý định dành vinh dự này cho không quân. Vì vậy có ngày biết chắc là lực lượng phòng không miền Bắc đã bắn rơi một, hoặc hai, ba chiếc thì trên cũng để từ từ. Nhất là khi đã công bố đến chiếc thứ 3.995, 3.996...

Tối hôm đó, tôi vừa bức xúc vì mấy thằng F-4 trên người khiêu khích, vừa nóng ruột vì kiểu trực chiến kiểu nước đôi nửa đánh mặt đất, nửa đánh trên trời, mãi không được trận nào cho nó ra môn ra khoai, sau khi dự giao ban trung đoàn xong, tôi xin gặp Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ:

- Báo cáo anh! Nếu chưa làm nhiệm vụ cường kích, xin Trung đoàn trưởng cho xuất kích đi đánh ở ngoài này thôi.

Mấy anh em 927 nó đánh thắng liên tục rồi! Ta thì đánh chật vật mãi mới được một chiếc.

Đây là tôi chưa nói thêm, cả Quân chủng đều náo nức chiếc 4.000. Ông trầm ngâm một lát rồi nói:

- Ủ! Để tôi báo cáo trên. Sử dụng các cậu giờ phải Bình chủng và Quân chủng cho phép mới được. Tinh thần thế là tốt. Mai cứ sẵn sàng đi!

Nghe ông nói thế, tôi xin phép về nghỉ, hy vọng mấy ngày tới sẽ được xuất kích đều đều....

Sáng sớm 12.10.1972, tôi và Trần Sang vẫn được gọi đi trực sớm. 1h30' sáng Nguyễn Đức Chiến đã xuất kích từ Gia Lâm theo tin tình báo B-52 xuất hiện phía đông Côn Cỏ. Chiến lên chờ ở khu vực Tân Lạc, Hòa Bình sẵn sàng ra đánh, nếu B-52 vào Hà Nội. Nhưng B-52 lại rẽ vào đánh ở khu vực Quảng Trị, nên sở chỉ huy lại dẫn Chiến quay về.

Giữa trưa hôm đó, chúng tôi được báo động. Nghe qua vô tuyến điện thì ở sân bay Vĩnh Phú biên đội Soát - Sâm xuất kích. Nguyễn Đức Soát bắn rơi một chiếc máy bay khi Soát phát hiện bốn chiếc F-4 bên phải, định vào công kích thì Sâm phát hiện tám chiếc bên trái và thông báo cải ra, phía sau còn địch. Từ độ cao 7.000m Sâm bổ nhào, lao vào đánh tốp tám chiếc thì chúng quay lại sáu chiếc vòng trái, hai chiếc vòng phải. Soát thừa cơ bám theo hai chiếc vòng phải đi cuối cùng, nhanh chóng tiếp cận tới cự ly 1.200m, anh phóng một quả tên lửa thì nghe Sâm báo bắn xong thoát ly ngay, phía sau còn địch.

Soát kéo dựng máy bay lên để tránh tên lửa địch. Sau đó lật cánh quay lại nhìn thấy máy bay địch đang cháy bùng bùng lao xuống dưới. Đây là chiến công thứ sáu của anh. Chiếc F-4E rơi ở Hà Bắc, ta bắt sống hai phi công Mỹ xuất kích từ sân bay

Cò Rạt (Thái Lan). Anh quay về sân bay Vĩnh Phú hạ cánh. Nguyễn Tiến Sâm thấy bốn chiếc đang còn bám theo sau, chưa thoát ly được ngay nên quay lại phản kích. Rồi bất ngờ thấy máy bay mất điều khiển quay tròn rất nhanh, đến tối cả mặt mũi. Anh quyết định nhảy dù. Nguyễn Tiến Sâm bị rơi ở Đồng Mỏ - Lạng Sơn.

Ngày 13.10.1972, tin nội bộ thông báo ta đã bắn rơi chiếc máy bay thứ 3997 của Mỹ. Trên vẫn ưu tiên cho không quân chiến công này, nên vẫn từ từ mới công bố hết! Lại có mấy nhà báo đòi lên Nội Bài đã chuẩn bị bài viết của trận thắng của không quân. Chỉ còn điền tên phi công vào là sẽ có bài đăng ngay. Chúng tôi càng thêm nóng ruột. Tôi và Trần Sang vẫn đi trực và... vẫn án binh bất động. Sáng sớm, Vũ Xuân Thiều xuất kích lúc 0h25' theo tin tình báo B-52 bay ra đông Quảng Bình đang tiến dần lên Thanh Hóa. Thực tế không có. Thiều được dẫn ra đến Hòa Lạc rồi quay về. Qua một số trận đánh của Không quân ta mấy tháng gần đây rõ ràng việc nắm địch vẫn còn rất nhiều khó khăn. Việc dẫn dắt phi công ta vào trận ít tạo được lợi thế về tốc độ, độ cao, góc quan sát. Nhất là tìm chọn đúng máy bay cường kích mang bom hoặc B-52 là rất hiểm. Có thể nói đây là những khó khăn không chỉ của lực lượng không quân mà cả hệ thống phòng không.

Ngày 14.10.1972 tôi vẫn trực với anh Trần Sang cho cả hai nhiệm vụ. Buổi trưa thấy biên đội Mig-17 Lương Quốc Bảo - Trịnh Văn Quy của Trung đoàn 923 phục kích ở Kiến An, không đánh được vì địch không vào. Biên đội về Gia Lâm hạ cánh. Cùng thời gian đó biên đội Mig-19 của Trung đoàn 925 Nguyễn Văn Cương - Phùng Văn Quảng xuất kích từ Gia Lâm để yểm hộ cho Bảo, Quy cùng về hạ cánh sau biên đội Mig-17 khoảng năm phút. Tới tận 13h44' thì biên đội Thái - Sang mới được xuất kích khi radar C53 bắt được một tốp tám chiếc và một tốp mười hai chiếc mà ta dự đoán đánh đường 1 Bắc.

Chúng tôi được dẫn ra Phả Lại rồi xuống Hải Dương. Nhưng địch không vào, chúng tôi được lệnh quay về.

Không biết có phải do ta tuyên truyền rất mạnh phong trào thi đua bắn rơi chiếc thứ 4.000 mà Không quân và Không quân Hải quân Mỹ có vẻ e dè, ít đánh phá hơn. Chúng chỉ tung lực lượng tiêm kích vào đối phó là chính. Nhiều lần sở chỉ huy dẫn ra đều không gặp địch hoặc chỉ gặp tiêm kích. Trong mấy ngày mà Không quân ta liên tục bị rơi vì lực lượng tiêm kích này. Ngày 8.10, Nghi bị bắn rơi, nhảy dù an toàn. Ngày 12.10 Sâm bị bắn rơi, nhảy dù an toàn. Ngày 13.10 Tuế hy sinh.

Trận đánh cuối cùng

15.10.1972.

Sáng sớm tôi với anh Trần Sang lên xe từ chỗ sơ tán Đa Tổn về Gia Lâm trực. Buổi sáng, trời mát mẻ, báo hiệu một ngày thời tiết tốt để xuất kích đánh địch. Tiếp thu máy bay xong thì trời đã hửng sáng. Sở chỉ huy gọi tôi vào hiệp đồng với dẫn đường về các phương án dẫn đánh. Gặp Trung đoàn trưởng qua điện thoại, tôi nài nỉ xin được xuất kích. Trung đoàn trưởng đồng ý. Tôi và Trần Sang làm công tác chuẩn bị cá nhân, hiệp đồng biên đội rồi chờ đợi tại lán trực ngay cạnh ụ máy bay đầu nam sân bay Gia Lâm. Tôi nhắc Trần Sang:

- Có khả năng hôm nay được xuất kích đánh chiếc 4.000 đấy. Nhớ giữ đội tốt và sẵn sàng đánh nhé. Tôi đã báo cáo Trung đoàn trưởng rồi.

Gần 12h trưa, biên đội Đạo - Năm xuất kích, dự định đánh địch vào đường 1 Bắc từ hướng đông. Là lực lượng Không quân Hải quân Mỹ. Biên đội được dẫn đến khu vực Nhả Nam để chặn hướng vào của không quân địch. Nhưng địch không vào theo hướng đó. Đạo - Năm được dẫn quay trở lại hạ cánh sân bay Đa Phúc.

Hơn một tháng nay tôi thường đi trực với Trần Sang vì cùng được giao nhiệm vụ đặc biệt chuẩn bị đánh bom tập kích vào đoàn úy lạo của Nguyễn Văn Thiệu. Chúng tôi biết nhau từ khi cùng học bay năm thứ nhất ở Akhtary. Đến năm thứ hai thì anh về bay Mig-17 ở thành phố Kushopka. Còn tôi cùng các bạn khác được chọn bay Mig-21 thì về Krasnodar. Chúng tôi gặp lại nhau nhiều hơn khi Trần Sang được về bay chuyển loại từ Mig-17 lên Mig-21 vào giữa năm 1970 và khi bay chuyển loại xong thì về với chúng tôi ở Đại đội 1 Trung đoàn 921. Anh bay chắc chắn, phản xạ thần kinh không nhanh nhẹn một phần do nhiều tuổi, một phần do tầm vóc (anh chỉ cao có 1m62) trông hơi cục mịch và béo tốt. Chúng tôi đều quý anh vì tính tình hiền lành tốt bụng, vui tính nhưng cũng rất nghiêm túc trong công việc.

Anh sinh năm 1942, nhập ngũ năm 1963, làm lính danh dự trong đoàn nghi lễ quân đội cho đến năm 1965 thì đi học bay cùng chúng tôi. Anh hay kể cho chúng tôi nghe những chuyện vui vui, hài hước của đời lính danh dự trước đó, cũng như những chuyện “quê tôi”, vui mà hài. Chuyện anh kể giản dị không lớp lang mở bài, thân bài, kết thúc nên hay bị đồng đội xen vào, trêu chọc kiểu như “Ông Sang hôm nay kể chuyện không hay, nhưng cảm động!”. Anh kể về việc các anh phải đứng nghiêm trong đội danh dự, nhưng nhiều người chỉ chịu đựng được 30-40 phút. Có người còn bị ngất xỉu, có người đứng như tượng làm mấy cô bé đi dự buổi lễ lại tưởng đấy là tượng làm bằng đất bèn lại gần sờ cả vào mặt, mũi, tai! Thế mà các anh vẫn đứng nghiêm đến mức làm mấy cô gái hét toáng lên “Ơ, người thật chúng mày ạ!...”

Kể hết chuyện đội danh dự thì anh kể đến chuyện quê, chuyện tình tứ, trai gái cái thời cầm tay nhau mà náo nức cả cõi lòng, đêm về thao thức không ngủ được. Có cả chuyện làm nông, tát gàu giai gàu sòng vào những đêm trăng sáng hay

những buổi thanh niên đi làm thủy lợi. Hôm anh kể về cô gái hàng xóm cùng thôn đẹp gái, nét na, trắng trẻo. Anh tả đến đoạn cô thôn nữ xắn quần lên đến gần bẹn, những cánh bèo tấm dính trên đôi chân trắng nõn như trứng gà bóc khiến anh “trộm nhìn”, thì cả bọn cười phá. Phạm Tuấn kết luận:

- Hay nhất là những cánh bèo! Từ giờ cứ gọi ông là Sang Bèo nhé!

Từ đó Trần Sang có thêm biệt danh “Sang Bèo”. Tôi thì thích nhất giọng hát xẩm của anh. Những bài xẩm của những năm 1950 - 1960 như “Thấy anh bộ đội hiên ngang, lòng em luống những mơ màng ngày đêm”, hay “Chiều chiều ra đứng bờ đê, thấy anh đang dắt trâu về em mơ. Tuổi em 18 còn thơ. Nhân duyên chưa định đang chờ đợi anh!...” Anh có giọng hát trầm ấm, sâu lắng, đi vào lòng người, nghe rất dễ chịu. Hồi đại đội mới được cấp cái đàn guitar, tôi cũng bập bùng mấy nốt hát theo và đệm cho anh hát. Anh khoái chí bảo, kiểu này tớ với cậu hôm nào lên tàu điện kiếm tiền được rồi đấy! Tôi đùa, phải kiếm cái kính đít chai đen ngòm và cái nón mê đội vào thì mới đi hát được ông ạ!

Mỗi lần nghĩ đến anh lòng tôi luôn ảm áp - sự ảm áp của tình nghĩa bạn bè, đồng nghiệp đặc biệt là tình nghĩa anh em. Năm 1971, anh cưới chị Phạm Thị Minh Nguyệt. Ngày anh chị làm đám cưới, hình như tôi đã không về dự được do nhiệm vụ và do yêu cầu khá khắt khe đối với các phi công trong thời chiến, chúng tôi chỉ được “thả” về Hà Nội với số lượng rất hạn chế. Trần Sang về Đại đội 1 ở cùng phòng với tôi nên chúng tôi khá thân thiết. Thấy tôi cứ lêu têu, anh có vẻ sốt ruột lắm. Có lần, trong phòng chỉ còn hai anh em, anh cau mặt, nói giọng không hài lòng:

- Lớn rồi! Sao không lo yêu đương rồi tích lũy tiền mà cưới vợ đi còn gì nữa.

Tôi cười trừ trả lời:

- Đi đâu mà vội, đánh nhau nay sống - mai chết, lo xa làm gì?

Thực tế, vì không có nhu cầu tiêu xài gì nên tôi dùng toàn bộ lương thiếu úy cố gắng gửi cho gia đình và thỉnh thoảng gửi cho mấy đứa em. Có lần Nguyễn Đắc Hoạt, anh bạn học phổ thông, nhập ngũ cùng ngày với tôi tìm gặp tôi với vẻ mặt rầu rầu:

- Có lẽ sắp tới tôi phải ra quân ông ạ! Thấy cán bộ gọi lên động viên rồi! Có thể vào cuối 1970 đầu 1971.

Tôi không ngạc nhiên vì thời điểm này Bộ Quốc phòng có chủ trương giảm quân số, chuyển ngành, giải ngũ về địa phương cho binh sỹ, quân đội. Mấy hôm sau tôi gặp Hoạt hỏi lại tình hình thì Hoạt cho biết “người ta” đang làm thủ tục cho Hoạt ra quân. Tôi cầm tiền lương mấy tháng đưa cho Hoạt bảo:

- Tôi có ít tiền tiết kiệm này. Ông cầm tạm về lo cho những ngày đầu tìm việc!

Hoạt cầm tiền cảm động, mãi mới nói:

- Cảm ơn ông. Giờ cũng chưa biết lúc nào ra. Thôi thì phải theo số phận thôi!

Có lẽ Trần Sang biết tôi giúp Hoạt nên anh cứ trách tôi không biết tích lũy tiền nong cho tương lai. Nhiều lúc, tôi thấy anh như người anh cả trong gia đình. Mỗi khi anh vào trận tôi thường rất lo. Chỉ sợ anh phản xạ không được nhanh, khi tập luyện đánh chặn chỉ phát hiện máy bay mục tiêu cách 5-7km thì rất dễ bị địch bắn rơi. Từ khi tôi mất số Hai Bùi Thanh Liêm bị nhảy dù nằm viện thì anh bay với tôi nhiều hơn. Mấy tháng nay cùng nhận nhiệm vụ đánh mặt đất thì càng đi trực với nhau nhiều hơn nữa⁽⁶⁹⁾.

69. Rất tiếc, năm 1980 khi chúng tôi chuẩn bị tốt nghiệp Học viện Không quân Gagarin thì nghe tin anh hy sinh ở Đà Nẵng trong chuyến bay trình

13h20', tôi đang nằm dài chờ đến lượt xuất kích thì sở chỉ huy gọi điện. Theo tin tình báo, bắt đầu từ 14h00' Không quân Mỹ sẽ có một đợt hoạt động với 50-60 lần/chiếc ở hướng tây bắc và hướng bắc. Hôm nay biên đội Thái - Sang sẽ hiệp đồng với biên đội Đạo - Năm đánh vào đội hình này. Biên đội Đạo - Năm sẽ đánh từ Hòa Bình đến Yên Bái. Còn biên đội Thái - Sang sẽ đánh tiếp đoạn từ Yên Bái - Tuyên Quang, Thái Nguyên. Trung đoàn trưởng Nguyễn Ngọc Độ còn động viên chúng tôi:

- Biên đội cố gắng bắn rơi tại chỗ nhé. Sẽ là chiếc 4.000 trên miền Bắc và chiếc thứ 150 của trung đoàn đấy!

13h55'. Mạng tình báo B1 thông báo xuất hiện bốn tốp địch từ Pác-San (Lào) bay lên phía bắc. Sở chỉ huy trung đoàn lệnh báo động cấp 1 và cho mở radar C53 dẫn đường. 14h04', biên đội Thái - Sang vào cấp 1. Lúc 14h06', C53 radar phát hiện tốp khoảng 8-12 chiếc ở độ cao 6.000m đang từ Mộc Châu bay theo hướng 90° vào phía Hà Nội. Bộ Tư lệnh thông báo cho biên đội (Đạo - Năm) của Trung đoàn 927 đánh vào tốp này. Vào 14h12', radar C53 phát hiện tiếp một tốp 12 chiếc từ Sơn La. Bốn phút sau phát hiện thêm một tốp 26 chiếc ở tây nam Sơn La, cách 45km. Cả hai tốp này thấy đều bay về hướng Tuyên Quang - Thái Nguyên. Sở chỉ huy lệnh cho biên đội tôi mở máy, cất cánh, dự kiến đánh vào tốp mười hai chiếc. Lúc đó là 14h12'.

Cất cánh từ Gia Lâm, biên đội chúng tôi được lệnh vòng phải bay qua phía nam Hà Nội về hướng 270°. Đến Hà Đông thì tôi xin bay về hướng 250°, vì phía trước Ba Vì có một đám mây mưa giông rất lớn, không thể bay ở độ cao 1.000m theo

sát khí tượng ở biển Đông. Tin xấu đến khi chúng tôi vừa hoàn thành thi quốc gia một môn học, làm cho tôi, Phạm Tuấn và cả mấy anh em đều sững sờ...

lệnh. Đến gần Miếu Môn thì có lệnh quay lại hướng 270° và thông báo “Địch bên phải phía trước 30° cự ly 65km,” rồi “ $40^\circ/40\text{km}$ ”.

Đến Kỳ Sơn sở chỉ huy lệnh cho chúng tôi vút đầu phụ, hướng bay 360° , tăng lực lên độ cao 8.000m. Tôi thông báo lệnh cho số Hai, cùng bật tăng lực, vọt nhanh lên độ cao 8.000m. Sở chỉ huy thông báo tiếp “Bên trái phía trước độ cao 5.000 - 6.000 biên đội bạn đang hoạt động!”. Tôi đoán Đạo - Năm đang quần nhau với địch rồi. Sở chỉ huy thông báo tiếp “Anh vượt qua tốp tiêm địch ở phía sau 150° cự ly 16km. Tiếp tục lên trước!”. Radar hiện hình cũng thông báo: “Địch phía trước 15km, vòng phải hướng 20° ”. Tôi trả lời: “Nghe rõ. Số 2 bám đội, tăng cường cảnh giới”.

Đầu óc tôi căng dần. Các giác quan mở hết cỡ để tìm kiếm, phát hiện địch. Tôi ngoái lại phía sau không thấy số Hai đâu. Định nhắc số Hai không được kéo dài cự ly thì phát hiện ngay bên phải 60° cự ly khoảng 7km, hai chiếc, rồi bốn chiếc F-4 đang bay đội hình mở rộng dần cách. Nhìn ngược lại phía sau thì thấy chiếc Mig-21 của số Hai đang lẻo đẻo trông giống như đang bay bám theo mấy chiếc F-4, cự ly cách nhau chưa đầy 2km. Tôi hỏi Trần Sang:

- Anh còn thấy tôi, còn giữ biên đội không?
- Tôi vẫn thấy anh bên trái nhưng hơi xa! - Sang trả lời.
- Bỏ qua tốp tiêm kích tám chiếc đi - sở chỉ huy lại nhắc. - Lên phía trước đánh tốp mười sáu chiếc.
- Nghe rõ! - Tôi trả lời.

Tôi đang chần chừ, bay thẳng về phía trước hay ép vào đánh luôn tụi bốn chiếc này thì thấy hai chiếc F-4 bay thẳng ngay trước mũi máy bay của số Hai đúng tầm bắn. Thời cơ lập công “có một không hai” cho số Hai. Tôi vội nói:

- Số Hai, ngay phía trước máy bay anh 2km có hai chiếc F-4, bên phải nó còn hai chiếc nữa. Vào ngắm, bắn nhanh lên. Ngon ăn lắm. Nó đang bay thẳng!

- Tôi không nhìn thấy! - Sang trả lời.

- Anh còn thấy tôi không? - Tôi hơi lo lắng.

Lúc này giữa tôi và bốn chiếc F-4 chỉ còn cách nhau khoảng 4km, bên phải 90°. Sang vẫn im lặng! Tôi gọi và thông báo lần thứ ba với giọng đã không còn được bình tĩnh nữa thì thấy hai chiếc rồi cả bốn chiếc (hình như chúng đã nhìn thấy tôi) ép độ nghiêng trái cực lớn, chui luôn dưới bụng, phía sau máy bay tôi. Tôi đẩy tăng lực lên toàn phần rồi ra lệnh cho Sang:

- Anh mất đội rồi! Quay về đi. Thoát ly ngay đi!

Tôi trầm nghĩ, thời cơ ngon đến thế mà không thấy thì chịu rồi! Giờ thì tôi một mình một ngựa vậy! Tôi quay sang trái nhìn lên phía trước thì thấy tám chiếc đang theo nhau vòng ngược lại. Có lẽ đây là tám chiếc tiêm kích mà sở chỉ huy nhắc mình bỏ qua đây! Thấy tám chiếc vòng lại đổi đầu rồi bỏ đi, tim tôi đập thình thịch. Không biết cả mười hai “thằng” này có quay lại để bám mình nữa không.

Dẫn đường màn hình radar thông báo tiếp:

- Phía trước bên trái, 16 chiếc đang bay từ trái sang bên phải anh đây!

- Nghe rõ! Căng mắt nhìn và thấy luôn mười hai chiếc đang bay đội hình hàng dọc bốn chiếc một. - Tôi báo cáo - Phát hiện mục tiêu mười hai chiếc, xin vào công kích!

Từ độ cao 8km, tốc độ đã xấp xỉ tiếng động, tôi bỏ nhào vào cuối đội hình mười hai chiếc của địch. Cố gắng quan sát thêm phía trước, phía sau để phát hiện đủ số lượng theo thông báo của sở chỉ huy là hai tốp tám chiếc, tổng cộng mười sáu

chiếc. Nhưng không thấy thêm chiếc nào nữa. Đang yên tâm, chắc mẩm đưa vòng quang kính ngắm vào bốn chiếc đi sau cùng và chọn chiếc thứ hai bên trái thì thấy tám chiếc từ bên trái nối đuôi nhau từng đôi một vòng rất gấp từ thế đối đầu cắt ngay vào trước mũi máy bay tôi. Đang định cố lao lên bắn thì thấy mấy quả tên lửa từ tốp này bắn tới tấp về phía đầu chiếc Mig đơn độc. Nhưng cả mười hai chiếc bay phía trước cũng đã thấy nguy hiểm nên đồng loạt vòng gấp sang phải quay lại. Thế là hồng ăn rồi!

Tôi bỏ mấy con mồi đã ở trong vòng ngắm mà tiếc rẻ. Tôi kéo gấp máy bay lên độ cao và từ từ vòng theo để từ trên cao quan sát. Có lẽ ngoài đám lính bay chúng tôi, không ai hiểu và đánh giá được hết cái khó của F-4 đội hình bay lớn khi phải không chiến với đối phương Mig-21, cũng như sự linh hoạt trong cơ động của những chiếc Mig bay biên đội nhỏ hoặc bay đơn độc như lớp phi công chiến đấu hồi đó khi quần nhau với số đông máy bay địch. Nếu trong đội hình lớn thì việc phải tập trung chú ý, quan sát vào việc giữ đội hình đã chiếm từ 1/2 đến 2/3 tinh lực của phi công. Càng bay sau thì lại càng phải mất nhiều sự tập trung cho riêng kỹ thuật bay biên đội hơn. Mặc dù có tới hai phi công trong một chiếc F-4 thì cái anh ngồi sau để sử dụng radar, máy ngắm, điều khiển hỏa lực cũng hầu như chẳng có mấy thời gian để mà quan sát được không gian xung quanh. Tất nhiên đội hình lớn cũng có nhiều lợi thế - đó là số lượng máy bay, là khối lượng bom đạn và có điều kiện để bày binh bố trận một cách bài bản. Đã qua vài chục lần gặp địch và cơ động, không chiến với các máy bay Mỹ nên tôi biết số lượng địch lúc này đã quay lại và quần tụ, bám theo tôi tới hai mươi bốn chiếc, bất cứ lúc nào mỗi lần chúng cũng có thể nã tên lửa vào máy bay tôi. Tôi cứ quần nhau với chúng. Hàng chục quả tên lửa thì nhau từng chiếc, rồi từng đôi ngóc đầu lên phóng tên lửa rồi lại phải cắm đầu xuống để lấy tốc độ và giữ đội

hình. Tôi lựa thể lúc hai máy bay địch vừa phóng tên lửa, vòng gấp máy bay từ độ cao 8-9km bổ nhào xuống, bám vào giữa đội hình mười hai chiếc đi sau tốp vừa bắn tên lửa. Nhưng, chúng cũng phát hiện ra ý đồ của tôi nên cũng kéo vòng gấp. Biết không thể và không nên chui xuống độ cao dưới 6km, nên tôi hơi buông cần lái, lấy tốc độ định kéo lên thoát ly, thay đổi hướng từ vòng phải, sang vòng trái. Cú cơ động mạnh đến mức tôi không còn nghe thấy cả tiếng động cơ máy bay nữa mà chỉ còn là tiếng phì phà khó nhọc của van đóng mở ô-xy... chỉ lảng máng nghe tiếng sở chỉ huy gọi và ra lệnh thoát ly. Tôi ấn nút phát vô tuyến điện “Nghe rõ. Đang thoát ly đây!”.

Đúng lúc đó, bỗng nhiên phía trước, từ phải sang trái mũi máy bay xuất hiện thêm tám chiếc F-4 nữa. Hơi bất ngờ, nhưng lại là thời cơ. Tôi cầm thẳng đầu máy bay vào một tốp bốn chiếc, chọn một chiếc ngắm và nhấn cò phóng tên lửa. Quả tên lửa phụt ra trong khi tôi không thật tin tưởng có thể bắn cho chiếc F-4 bùng cháy. Tôi kéo giạt máy bay lên, lật lại độ nghiêng thì thấy một chiếc xịt khói trắng, tách khỏi đội hình tám chiếc ra khỏi vòng chiến. Tôi không dám vòng theo vì dầu cũng đã sắp cạn và cố cơ động để tránh loạt tên lửa mới liên tiếp phóng vào máy bay tôi. Tôi vừa cơ động vừa nhắm tính một cú cơ động quyết liệt nữa để thoát ly:

- Mẹ nó chứ! Sao mà nó đeo được lăm tên lửa thế không biết! - Tôi lăm bắm.

Tôi gần như lật ngửa máy bay, đổi đầu với mấy chục chiếc F-4 ở phía sau rồi nối cần lái để tăng tốc độ bay về hướng 120° mà sở chỉ huy dẫn thoát ly. Lúc này nhìn xuống thì thấy mình ở phía đông Tuyên Quang. Phía thị xã Tuyên Quang cũng thấy những ánh chớp từ các quả đạn pháo và những cụm khói bé tí như quả trứng thi nhau nở rộ. Chắc là Tuyên Quang cũng đang đánh trả.

Khi tốc độ lên đến 1,2 - 1,3M (1.400 - 1.500 km/h) và độ cao 10,5km, tôi hơi nghiêng máy bay nhìn lại chiến trường lần nữa. Chỉ còn thấy bốn chiếc đang bám theo. Cự ly giữa chúng tôi lúc này tới hơn 6-7km. Tôi yên tâm “đồ mày đuổi được nữa!”. Tôi lấy làm lạ khi vừa thấy hai vệt khói tên lửa phụt ra dưới một chiếc F-4. Tên lửa nhiệt Sidewinder của Mỹ bắn ra thường có khói màu nâu trắng nhưng sao hai quả này màu khói lại đen thế? Dù vậy, vẫn còn yên tâm vì cự ly và độ cao cách khá xa so với mấy chiếc F-4.

Lần thứ hai gặp nạn

Tôi chưa kịp xử lý thì một cú nổ ngay sát thân máy bay nghe bực một tiếng rõ to và sau đó là vỡ òa như sấm rồi sững lại. Tôi bị quăng quật và ngất lịm.

Tôi chỉ tỉnh lại khi cảm thấy luồng gió mát rượi phả vào mặt. Tôi khê hé mắt ra thấy toàn cảnh núi rừng xanh thẫm. Ồ, đây là đâu thế này? Tôi cố gắng mở mắt thật to để tin đây là giấc mơ. Và rồi có tiếng động cơ máy bay vút qua cùng tiếng nổ lép bép, liên tục làm cho tôi tỉnh hẳn. Thôi chết rồi! Mình bị bắn và đã nhảy dù ra nhưng toàn thân bị treo trên bộ dây dù như cái xác rũ rượi, đầu thì gục xuống và hai chiếc đai dù giữ đùi thì kéo lên tận bẹn. Chiếc bàn để để ngồi thì tụt ra tận sau lưng. Tôi gơ hai tay lên định kéo người ngồi vào chiếc bàn thì buốt nhói đến tận óc từ cánh tay trái. Ôi trời ơi! Hạng nặng rồi. Gãy tay trái rồi! Tôi chỉ nghĩ được đến thế thì lại ngất xỉu vì cái xương gãy chọc vào đám thịt đau buốt óc.

Tôi tỉnh lại lần nữa khi nghe tiếng súng và tiếng máy bay. Cứ như vậy tỉnh lại và thiếp đi mấy lần, rồi trí óc bắt đầu dần nhớ lại...

Không hiểu sức mạnh từ đâu, có lẽ từ cận kề cái chết, khiến tôi tập trung hết sức lực của mình dùng tay phải, cuốn

một vòng dây dù vào bàn tay, ra sức kéo để ngồi ngay ngắn vào dù. Trên trời bốn chiếc F-4 vẫn quay lấy chiếc dù, từng đôi một xả súng. Cánh tay trái tôi buông thõng vì bị gãy 1/3. Chỉ còn có thể dùng cánh tay còn lại hết sức kéo một bên dây dù cho biến hình dù tròn thành méo để rơi nhanh hơn và xoay tròn để tránh đạn từ mấy chiếc F-4. Thỉnh thoảng cánh tay trái lại đu đưa, xương va vào nhau nghe lạch cạch, lạo xạo, buốt tới tận tận óc... cho đến lúc kiệt sức, ngất đi.



Đến tận tối khuya, tôi mới lại lơ mơ nhận biết... Lăn tỉnh dậy đầu tiên, lâu nhất mà tôi còn nhớ được là ánh đèn dầu soi chiếu lơ mơ, hắt lên tường một gian phòng trống trải. Toàn thân đau ê ẩm và thỉnh thoảng lại buốt nhói đến tận óc khi có ý định đưa tay trái lên để gãi hay chỉ trỏ. Tôi nhận ra mình đang nằm trên hai cánh cửa gỗ của căn nhà, giống như lớp học. Hai đầu của cánh cửa được kê lên hai chiếc bàn học sinh. Tôi có cảm giác tay chân mặt mũi mình đầy những vết xước, vết cắt. Mồm miệng thì sưng vù, nói năng rất khó khăn.

Tôi cố gắng hỏi một người đàn ông trung niên đang chăm chú theo dõi từng cử động của tôi:

- Đây có phải là Sơn Dương không?

- Đúng rồi. - Người đó còn nói thêm gì đó về làng xã mà tôi không sao nhớ ra được. Chợt nhớ và lo cho số Hai - Trần Sang, tôi lại hỏi:

- Các anh có thấy chiếc máy bay nào của ta bị rơi nữa không?

- Chỉ thấy có 1 chiếc nữa bị xì khói rồi đâm xuống phía Tuyên Quang thôi!

- Nhìn các anh đánh nhau với Không quân Mỹ thấy đẹp quá - một giọng thanh niên xuýt xoa. - Mấy chục máy bay quần nhau. Tên lửa bắn ra rợp trời!

Nghĩ bụng, tôi mà nói được thì sẽ nói:

- Đẹp cái đếch gì. Toàn bị nó bắn chứ mình có ai nữa mà bắn rợp trời!

Hể tôi cứ nhúc nhích người cho đỡ mỏi là hai đầu xương bị gãy cà vào nhau, nghe thấy cả tiếng lạo xạo và buốt không chịu nổi. Cũng lạ, vì không ai nói với mọi người là tôi bị gãy xương cánh tay. Không bị gãy thì làm sao phải nẹp thẳng đuồn ra thế này? Đáng lẽ phải gập cái nẹp lại 90° để treo cái tay gãy vào chứ, đây là kiến thức cấp cứu tối thiểu. Tôi hỏi:

- Đây là nhà nào thế các anh?

- Đây là trường tiểu học của xã, sơ tán ra từng lớp để tranh máy bay Mỹ.

- Tôi bị rơi ở đâu, sao mọi người đến cứu giúp được?

Mọi người nhao nhao trả lời, kể lể. Nhưng cuối cùng người công an xã điềm tỉnh nói khúc chiết:

- Chúng tôi biết anh tên là Phạm Phú Thái. Con một đồng chí lãnh đạo tỉnh Vĩnh Phú. Anh chiến đấu rất dũng cảm, nhưng nó đông quá nên anh không thoát ra được. Anh bị rơi mà nó còn bắn theo rách cả dù. Nhưng số anh may là lại rơi vào đúng bụi tre rừng rậm rạp của chiến khu xưa nên đỡ đi nhiều. Có điều anh rơi vào giữa bụi tre to rộng tới 50- 70m² và rậm rạp nên mãi chúng tôi mới lôi anh ra khỏi đó được. Còn làm xây sát hết cả người, rách hết cả quần áo vì gai tre đấy.

Tôi nhắm mắt lại. Ơn trời, ơn phúc ầm của tổ tiên, ơn những người dân nghèo đói của đất này đã cứu giúp tôi... Tôi lại lịm đi cho đến khi có tiếng người quát tháo, to tiếng và cả

tiếng xe ô tô cùng ánh đèn mờ mờ đổ xịch trước cửa nhà. Qua trao đổi giữa những người địa phương, có lẽ là công an và dân quân xã với những người trên xe thì tôi biết đó là xe của Thông tấn xã Việt Nam đi Tuyên Quang lấy tin chiến sự. Chiếc xe được trưng dụng để chở tôi về phố huyện Sơn Dương. Thật vô cùng vất vả và đau đớn tôi mới ngồi, sau đó đứng dậy được. Cũng chính lúc này tôi mới nhận ra mình chỉ còn một cái quần đùi trên người. Mỗi cử động, dù rất nhẹ cũng làm tôi đau nhói, nhức buốt vì cái cách cố định tay quá sai sót. Tôi nhích từng bước, nặng nề chân tay bủn rủn như không còn sức lực nữa...

Lúc đầu mọi người định cho tôi ngồi dựa vào ghế trên, nhưng thấy tôi mềm oặt như sợi bún và luôn đe dọa ngã lịm đi nên sau khi hội ý tôi được đưa quay lại sau đuôi chiếc xe com-măng-ca dít vuông. Họ lại dùng chiếc cánh cửa để khiêng tôi lên xe nằm. Ai đó vớt lên chiếc chăn bông đơn để kê cho tôi. Lên được đến xe thì tôi hoàn toàn không còn biết gì nữa. Tôi cứ lịm đi như vậy cho đến tờ mờ sáng hôm sau. Tỉnh lại được do cú chích đau nhói ở cánh tay phải. Thấy có tới bốn, năm người đang đứng xung quanh tôi. Thêm một cú đau nhói kinh hoàng nữa vào bắp tay làm tôi tỉnh táo hơn. Loáng thoáng có tiếng nói với giọng phấn khởi:

- Anh ấy tỉnh rồi! - Anh phi công tỉnh rồi, thủ trưởng ơi!

Rồi có những tiếng chân chạy lại. Rồi liên tục có các câu hỏi và câu trả lời. Tôi cứ lúc tỉnh, lúc mê, trả lời theo phản xạ rồi lại thiếp đi. Hình như cánh tay trái đã được bó lại, gấp 90° vào bụng theo chiếc nẹp, nên chỉ cảm thấy đau nhói từ chỗ hai đầu xương bị gãy cọ vào nhau.

Khi tôi tỉnh táo nhiều hơn thì lại nghĩ và lo cho số Hai - Trần Sang không biết có thoát ra được không. Định thì đông như thế, kỹ thuật và kinh nghiệm bay trên Mig-21 của Sang còn hạn chế. Tôi hỏi một người ra dáng chỉ huy ở đó:

- Hôm qua, ngoài tôi bị rơi, các anh có thấy và được thông báo có còn phi công nào của mình bị rơi ở khu vực này nữa không?

- Tôi chỉ được thông báo có một chiếc Mig do anh lái bị rơi ở khu vực này thôi! - Người sĩ quan trả lời.

Tôi thở phào:

- Hôm qua hỏi các anh ở xã rồi nhưng sợ dưới đó các anh ấy không có đủ thông tin như các anh, nên tôi phải hỏi lại!

Yên tâm về Trần Sang, tôi lại chìm vào giấc ngủ mê man vì người vẫn còn đau và mệt. Đang ngủ rất say thì lại bị một cú chọc nữa của kim tiêm làm tôi giật mình kêu ầm lên:

- Ôi. Lại tiêm cái chó gì mà tiêm lắm thế hả? Đau bỏ mẹ!

Tôi mở mắt ra thấy mấy cô gái mặc quần áo bộ đội cười rúc rích. Một cô giải thích:

- Tại anh cứ lịm, nên tụi em tiêm thuốc trợ tim cho anh tỉnh thôi mà!

- Tiêm thì tiêm nó nhẹ nhẹ người ta còn chịu được - Tôi vẫn còn tức, nên làu bàu. - Hay là các cô dùng kim tiêm cho trâu để tiêm tôi phải không?

Các cô ấy lại cười rũ rượi. Tôi càng tức:

- Tiêm với chọc như c*t ấy!

Lần này thì không ai cười nữa. Một cô gái có vẻ cự bình hơn thở thề:

- Anh ơi! Kim tiêm tụi em có được phát mới đâu. Toàn kim tiêm cũ phải mài đi để dùng lại nên nó hơi đau một tý! Anh chịu khó nhé!

Tôi im lặng, ân hận vì đã to tiếng. Còn biết nói gì hơn nữa... Trời đã tờ mờ sáng. Tôi thấy tỉnh táo hẳn, đòi uống nước. Một ca trắng men in dòng chữ “Quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ

xâm lược” đầy nước được cô gái mặc áo bộ đội mang lại cho tôi. Tôi ra hiệu nhờ cô dựng tôi ngồi dậy. Thật khó nhọc vì toàn thân vẫn đau nhức. Thỉnh thoảng, tôi quên mất nên nhắc cánh tay trái lên, lại thấy tiếng lạo xạo của hai đầu xương gãy. Cái đau kéo tận đỉnh đầu. Tôi run run cầm ca nước đưa lên miệng sừng vều như quả ổi dưới cằm trái. Nước bị rớt, chảy hết ra người. Miệng đắng ngắt mà uống nước vào vẫn thấy khô không khóc, không thể cảm nhận được vị ngon của nước. Tôi chợt nhận ra mình vẫn đang mặc quần đùi, cởi trần nên thấy ngượng ngượng với mấy cô gái bên hỏi:

- Bộ quần áo bay của tôi ở đâu hả các cô?

Các cô đem quần áo lại cho tôi nhưng tôi chỉ mặc được cái quần bay có dây đeo, còn áo chỉ khoác ở ngoài, xỏ được cánh tay phải, còn bên tay trái thì phủ lên vai. Tôi ngồi trên chiếc giường kê ở đầu hiên nhà, dựa người vào bức tường và đưa mắt nhìn ra xa xa. Thì ra căn nhà mấy hôm nay tôi được mọi người chăm bẵm nằm ở lưng chừng đồi. Phía xa là trập trùng núi rừng đang rõ nét dần dưới những tia sáng đầu tiên của bình minh. Tôi nhìn lên rồi hỏi:

- Mấy anh chị em hôm qua có thấy máy bay ta với máy bay địch quần nhau không?

Thế là họ thi nhau kể, nào là lần đầu tiên được chứng kiến nhưng mà cao quá nên chỉ thấy những chấm đen, chấm trắng. Rõ nhất là mỗi khi bắn tên lửa. Mà nhiều máy bay thế, nhiều tên lửa bắn ra thế. Rồi hôm qua phía Tuyên Quang cũng nổ súng dữ dội lắm. Có người hỏi tôi:

- Anh có bắn được quả tên lửa nào không? Có trúng chiếc nào không?

- Bắn được mỗi quả! - Tôi cười méo mó. - Thấy một thằng xẹt khói đậm xuống. Không biết rơi chỗ nào!

- Vâng, tụi em cũng thấy. Nhưng không thấy nó cháy bùng lên chỉ kéo khói trắng và dài. Chắc là nó bị thương nặng nên mới bỏ đội hình bay về căn cứ!

Tôi bỗng nhớ đến bao thuốc lá Điện Biên trong túi, nhờ một cô gái đứng gần lấy ra hộ vì tôi lại để ở túi áo bên trái. Tôi lấy ra một điếu châm lửa hút hít mạnh rồi nhả khói ngon lành... Nhìn mấy người sỹ quan, tôi mời:

- Còn mấy điếu đây! Mấy anh em hút đi!

Nhưng không ai động đến! Họ trả lời:

- Chúng em ở đây bắn thuốc lào thôi thủ trưởng! Có thuốc lá bán đâu mà hút.

Mấy cô gái nghe các sỹ quan nói thế, lùi ra sau nhìn tôi lạ lẫm... Ngồi một lúc mới, tôi lại nhờ mấy người đỡ nằm xuống và lan man suy nghĩ. Thế là hết chiến trận. Mấy tháng sau này được trực và đánh ít quá. Tham gia mấy vụ cường kích chẳng đi đến đâu. Không biết chiến tranh còn kéo dài đến lúc mình ra viện không? Tính đến chiếc F-4 hôm qua thì mình cũng chỉ mới bắn rơi bốn chiếc, thiếu một chiếc nữa theo ý định. Chẳng biết có còn cơ hội để đánh nữa không đây. Tự nhiên tôi thấy buồn hẫng khi nghĩ tới cuộc đua đánh chiếc thứ 4.000 mà bao nhiêu phi công thiện chiến bị rơi (Phúc, Huy, Sâm). Mà không biết cái biên đội Đạo - Năm có làm thêm được chiếc nào không? Tôi nghĩ đến Lê Thanh Đạo - một người anh mà số phận đưa đẩy cho mối quan hệ giữa hai chúng tôi trải theo năm tháng vẫn giữ được sự trân trọng quý mến nhau. Anh quả đúng là người của phong trào, nào đoàn, nào đội. Anh bay không giỏi về kỹ thuật nhưng đánh rơi được nhiều máy bay Mỹ. Hình như anh có số may mắn cho cả cuộc đời sau này nữa hay sao ấy. Các phi công 921, thiện chiến cỡ như anh Đặng Ngọc Ngự mà bước vào trận cũng rất chật vật, sau lại hy sinh mất rồi. Tiếc thật...

Tùng khuôn mặt người còn, người mất Phạm Thành Nam, Trần Hóa, Phạm Văn Mạo, Nguyễn Ngọc Thiên, Nguyễn Ngọc Hưng, Nguyễn Văn Lung cứ như thước phim quay chậm chiếu lại khiến lòng dạ tôi ngổn ngang. Bỗng có tiếng nói làm tôi giật mình:

- Báo cáo đồng chí! - Tôi mở to mắt định thần nhìn vào người sỹ quan đeo quân hàm cấp Trung úy. Anh ta nói tiếp:

- Một tiếng nữa máy bay trực thăng đến đón đồng chí tại sân vận động gần đây. Tôi được lệnh báo để đồng chí chuẩn bị!

- Cảm ơn anh, sân vận động có xa không? Nếu xa thì phải đi sớm nhé! '

- Vâng! Không xa lắm đâu ạ, cách gần cây số thôi!

Từ xa tôi đã thấy chiếc trực thăng Mi-6 hay Mi-8 gì đấy to đùng hạ cánh. Ra gần đến máy bay, tôi ra hiệu để tôi xuống cáng tự đi. Cô gái đã tiêm cho tôi mấy nhát đau điếng hôm qua dìu tôi đến gần máy bay thì dừng lại. Cô nói:

- Anh ơi! Chúng em sắp phải xa anh rồi! Chẳng biết bao giờ được gặp lại anh nữa... - Cô ngừng lại một chút làm tôi thấy bùi ngùi. Cô nói tiếp - Trước khi xa nhau, anh cho em phát biểu cảm tưởng với anh nhé!

- Vâng, cô nói đi! - Tôi nhìn cô gái một cách lạ lẫm, nghĩ bụng, lại còn phát biểu cảm tưởng nữa!

- Lần đầu tiên tiếp xúc với phi công của Không quân Việt Nam. Em thích lắm. Chắc anh không biết chúng em thích thể nào đâu. - Tôi ngẩn tò te nghĩ thầm, đau bỏ mẹ, còn đầu óc nào mà nhận ra nữa! Cô gái tiếp lời: - Thích lắm ý! Nhưng anh làm cho em rất ngạc nhiên đấy!

- Thế à. Ngạc nhiên thế nào? Nói nhanh đi. Máy bay người ta đang chờ! - Tôi bắt đầu sốt ruột.

- Ngạc nhiên thứ nhất là phi công mà cũng hút thuốc lá!

Tôi cười, mặt mũi chắc cũng méo mó hơn vì còn sưng tấy và đầy sứt sứt:

- Thế thứ hai là gì? Nói nhanh!

Cô hơi chán chừ rồi mạnh dạn:

- Là... là... phi công mà cũng biết chửi tục, nói bậy!

Đến đây thì tôi không nhịn được nữa, cười rung người, nhưng rồi lại tắt ngấm ngay vì phản xạ từ cái tay trái định giơ lên để lấy thẳng bằng khi cái chân mềm oặt muốn khụy xuống, mặt mũi nhăn nhó, méo mó. Cô gái sợ tôi ngã vội nhao vào ôm chầm lấy tôi.

- Em xin lỗi, em xin lỗi!

- Không sao mà. Vì tôi còn đau mà cô lại làm tôi cười mạnh quá nên tý ngã...

Cô ôm như ghì chặt lấy người tôi rất nhanh, rồi nói thầm:

- Anh về điều trị chóng khỏe nhé. Nhớ chúng em nhé!

Tôi gật gật rồi đi lên máy bay với các đồng đội được phái đến đón. Lên máy bay, mấy anh phi công trực thăng còn trêu tôi, cái màn tạm biệt gì mà lâm ly tình cảm thế? Tôi nằm bệt xuống sàn máy bay cứ thế lịm đi cho tới khi tỉnh dậy. Xung quanh tôi một màu trắng muốt. Ánh sáng đèn điện chói chang. Tôi chưa rõ mình đang ở chỗ nào, chỉ thấy giống như mình đang ở trong một căn hầm, vòm hầm giống như chiếc hầm mà anh em phi công chúng tôi ở sơ tán. Mấy dây dẫn truyền dịch nối từ các loại chai lọ lộn ngược đang nhỏ giọt đưa vào cơ thể những gì không biết. Không rõ cú chấn động từ quả tên lửa nổ sát máy bay trong lúc đang bay ở tốc độ gần 1500km/h ấy mạnh đến mức nào, tác động ra sao tới cơ thể mà tôi chỉ tỉnh lại được một lúc rồi lại mê man liên tục như vậy... Khi thấy bóng dáng

một người mặc blouse trắng bước tới gần, tôi ngược nhìn lên và hỏi:

- Đây là đâu thế đồng chí?

- Đây là viện 108 rồi. Anh đang nằm trong hầm cấp cứu của khoa A1 đấy!

Tôi yên lặng ngẫm nghĩ. Từ lúc nào thế nhỉ? Tôi buột miệng hỏi:

- Tôi được đưa vào đây lâu chưa? Tình hình có nặng lắm không?

- Mới hơn 1 tiếng thôi, anh chỉ bị gãy kín 1/3 xương cánh tay, cùng các chấn thương nhẹ ở đầu, cằm và xây xát toàn thân! Chúng tôi sẽ điều trị cho anh khỏi, rồi lại bay nhảy được!

Từ khi vào cấp cứu ở viện 108, chắc được tiêm, truyền cả các chất dinh dưỡng nên tôi thấy tỉnh táo hơn hẳn. Mặc dù còn đau nhức toàn thân, tê buốt cánh tay, hai đầu xương bị gãy thỉnh thoảng lại kêu lạo xạo, lạo xạo nhưng không còn cảm giác rủ rụi, mềm oặt toàn thân như lúc còn ở Sơn Dương. Đến gần trưa, sau khi được xét nghiệm thêm vài lần nữa thì người bác sỹ chủ nhiệm khoa nói với tôi:

- Ngoài bị thương ở cánh tay thì các chấn thương khác không nghiêm trọng. Anh có thể chuyển sang phòng điều trị để nhường phòng cấp cứu này cho người khác.

- Thế thì hay quá. Tôi thấy khỏe hẳn rồi đấy.

- Để khoa chấn thương chỉnh hình lo tiếp các xương cánh tay cho đồng chí - người bác sỹ mỉm cười. - Giờ các y tá sẽ đưa đồng chí về chỗ điều trị mới.

Tôi phấn khởi theo nhân viên y tá chuyển giường ra căn phòng đối diện hầm cấp cứu trong dãy nhà mới xây ngay sát đường Trần Hưng Đạo, cách hầm vài chục mét. Vừa yên chỗ thì tôi được một y tá của khoa báo:

- Anh có bạn vừa vào cấp cứu đây.

Tôi bật dậy như lò xo vì cứ tưởng mình còn lành lặn nhưng rồi phải ngồi xuống giường ngay vì cánh tay đau buốt. Tôi bất lực hỏi cô ý tá:

- Cô có biết ai vào cấp cứu không?

- Anh ấy bị thương hôm qua cùng với anh. Nhưng hôm nay trực thăng mới đưa về được.

Tôi hoang mang chưa biết ai bị thương, vội dùng tay phải giữ chặt cái nẹp và cả cánh tay trái bước vội ra sân. Đã thấy một cái cổng đặt dọc con đường nội bộ gần giữa tòa nhà để chờ khoa cấp cứu ra nhận. Tôi bước nhanh đến từ phía sau nên đập vào mắt đầu tiên là đôi chân trắng đơ to như cây chuối đã tím tái, thâm đen, dưới bàn chân được buộc chặt vào cả nẹp tre lẫn nẹp sắt. Đến khi nhìn rõ mặt thì tôi giật mình - Lê Thanh Đạo! Một tay lái thiện chiến cũng bị rơi rồi. Lê Thanh Đạo không còn nhận biết được gì nữa, mê man bất tỉnh, hơi thở nặng nề. Tôi lạnh cả người khi nghe một bác sỹ nói “Nặng quá rồi! Chắc phải cưa chân mất”.

Tôi nhìn kỹ lại đôi chân và khe khẽ lắc đầu. Khổ rồi Đạo ơi! Khoa cấp cứu ào đến đưa vội vào hầm cấp cứu. Cũng vừa lúc đoàn cán bộ Bộ Tư lệnh Không quân do Tư lệnh Đào Đình Luyện cùng các cán bộ cơ quan Bộ Tư lệnh hồi hã bước tới. Ông bắt tay, thăm hỏi tôi về trận đánh rồi nói:

- Quân chủng đã xác minh và công nhận chiếc máy bay cậu bắn đã bị rơi gần biên giới tây nam Hà Nội. Chúc mừng cậu đã bắn rơi chiếc thứ 4.000!

- Cảm ơn Thủ trưởng và các anh!

- Cậu tập trung điều trị cho nhanh khỏi để trở lại đội ngũ nhé. Có gì các đồng chí ở cơ quan sẽ hỏi thêm về trận đánh. Tôi vào thăm Lê Thanh Đạo chút đã.

Tôi không chắc chắn đã có ai ở lại để làm việc chính thức với tôi và ghi chép lại lời kể của tôi về trận đánh hay không. Nhưng theo tôi nhớ là không. Vì họ đã nghe tôi báo cáo vắn tắt với Tư lệnh Đào Đình Luyện. Sau đó mọi người cũng đi theo để vào hầm cấp cứu hỏi về trường hợp của anh Lê Thanh Đạo. Mãi sau này, khi về Quân chủng làm việc tôi mới có dịp tiếp xúc và xem lại bản viết trong hồ sơ trận đánh năm 1972 của Trung đoàn 921 thì có quá nhiều thứ không đúng. Có lẽ chỉ ghi lại từ lời kể của số Hai - Trần Sang (đã mất đội trước đó và tôi đã lệnh cho thoát ly về sân bay vì lo cho anh) kèm lời kể, bản can sơ đồ chuyển bay được chiến sỹ tiêu đồ ghi lại, thêm ý kiến của các sỹ quan dẫn đường sở chỉ huy và màn hình radar.

Vì đây là trận đánh cuối cùng của đời lính bay với Không quân Mỹ cho nên nhiều tháng, nhiều năm sau đó, tôi vẫn cứ nghiền ngẫm, suy nghĩ, tưởng tượng lại trận đánh đó với câu hỏi “Tại sao mình lại bị rơi, máy bay Mỹ dùng vũ khí, tên lửa gì mà có thể bắn xa thế, đến 7, 8km?”. Thật khó có thể viết lại với ít ỏi thông tin chỉ dăm dòng chữ đánh máy mô tả trận đánh với nhiều cứ liệu không chuẩn xác như vậy.



Thế là tôi và anh Lê Thanh Đạo bắt đầu bước vào cuộc chiến mới. Vài hôm sau, Phó Tổng Tham mưu trưởng Phùng Thế Tài và Chính ủy Hoàng Phương cũng vào thăm hai anh em chúng tôi cùng với thông báo: “Chiếc thứ 4.000 đã dành cho quân và dân Vĩnh Phú vì đã phục kích bắn rơi tại chỗ chiếc F-III và thu được tất cả giấy tờ của tên giặc lái. - Ông nói thêm với tôi - Chiếc của cậu dành xếp vào chiếc thứ 3.997 - 3.998 vậy. Vì F-III hiện đại hơn, nóng hổi hơn, có ý nghĩa chính trị lớn hơn.” Tôi chỉ biết vâng, dạ để trả lời ông.



Sau những lần chiếu chụp để hội chẩn thì các bác sỹ viện 108 quyết định không phải mổ để đóng đinh mà chỉ nắn chỉnh cho thẳng rồi bó bột để cố định và chờ cho xương tự can (liền) với nhau. Tôi được dẫn vào phòng bó bột có những cuốn băng to xù và cả chậu bột như thạch cao. Bác sỹ xem phim chụp cánh tay bị gãy của tôi rồi giải thích:

- Xương của anh bị gãy vát chứ không gãy thẳng. Lại thêm bốn mảnh xương vỡ nằm bên cạnh nên sau khi cố định bó bột xong thì phải hết sức giữ gìn. Không được để hai đầu xương bị trật ra, dẫn đến nhiều hệ lụy. Thứ nhất, có thể phải thay khớp giả, chỗ gãy đó sẽ giống như cái khuỷu tay nữa của anh đấy. Thứ hai, đầu xương chọc ra ngoài sẽ gây hoại tử hoặc làm vỡ mạch máu.

Tôi nghe mà rợn người, nên rất ngoan ngoãn thực hiện các yêu cầu của bác sỹ. Đầu tiên là kéo nắn cho hai đầu xương tựa thẳng vào nhau. Cái vụ này vô cùng căng thẳng và đau đến đến chảy nước mắt. Một người giữ thân, người và cánh tay tôi, còn người khác thì dùng sức để kéo cánh tay tôi để người nữa lựa thể đặt cho hai đầu xương nằm đối đầu với nhau. Vì xương bị gãy vát, bị các cơ tay giằng kéo, co rút lại nên hai đầu xương như chồng lên nhau thành một cục u khá to khi sờ vào. Tôi phải thả lỏng gân cơ để bác sỹ kéo nó ra, đặt hai đầu xương gối lên nhau. Nhưng do cơ, bắp khi đó còn khỏe lắm nên ba người chúng tôi phải vô cùng vất vả kéo mới đặt được đầu xương đối thẳng đầu vào nhau. Thật khó vô cùng vì hai đầu đều vát, nên chỉ một tý lại lạo xạo, quay về vị trí. Tôi nhúc buốt đến toát hết cả mồ hôi.

Sau cả tiếng đồng hồ mới đặt được vào vị trí tạm gọi là chắc chắn thì người tôi cũng như muốn lả đi. Các nhân viên y tế nhanh chóng dùng băng, bột thạch cao cuốn chặt cánh tay tôi rồi cuốn nốt cả nửa thân trên trừ cánh tay phải. Rồi từ cái

cánh tay bó bột ấy người ta nối thêm một chiếc cọc chống vào lớp áo thạch cao để giữ. Khi đứng lên thì có cảm giác như lúc nào cũng giơ tay lên xem đồng hồ...

Mới có hai ngày mà đã bao nhiêu sự kiện liên tiếp xảy ra. Sau đó hôm nào tôi cũng ghé xuống hầm cấp cứu để thăm và theo dõi tiến triển bệnh tình của Lê Thanh Đạo. Anh được các bác sĩ cấp cứu và điều trị tốt nên tôi thấy da dẻ anh đã có chút hồng hào. Duy có đôi chân vẫn phù nề, xám ngoét và to tướng như thân cây chuối. Anh vẫn còn có vẻ lỳ bì chưa tỉnh. Nhưng bác sỹ trực nói, các dấu hiệu đang dần tốt lên. Phải điều trị tích cực để rút máu đen ở chân và thông cho mạch máu chạy xuống nuôi dưỡng trở lại. Vì sau gần 24 giờ mới được vào cấp cứu ở bệnh viện nên phải có thời gian hồi phục dần. Liệu có phải của chân không, tôi hơi lo lắng. Nếu máu tươi chảy xuống được và có đủ sức khỏe, sức đề kháng thì có khả năng giữ được. Nhưng mấy đoạn xương chân và gân bị gãy đứt thì phải tới cả năm trời!

Vài ngày sau, cái áo may ô bằng thạch cao của tôi bắt đầu gây hậu quả. Nóng, mồ hôi, lại bị bó kín mít làm cho tôi phát điên lên với những cơn ngứa ngáy ngày càng khó chịu. Những tiếng lạo xạo trong khớp nối hai đầu xương lại dở chứng liên tục làm cho tôi đau nhói, buốt lên tận óc. Chịu không được, tôi phải đề nghị kiểm tra bó lại. Nhưng phải hơn chục ngày sau khi bó bột lần thứ nhất tôi mới được cho đi chụp phim và bó lại lần thứ hai.

Một lần xuống hầm cấp cứu thăm Lê Thanh Đạo, sau đó ít bữa thấy anh đã tỉnh hẳn, mặt mũi đã hồng hào trở lại. Đôi chân bị gãy xương và bị đứt một bên gân ở khoeo gối đã tụt lại chỉ còn màu hơi tối. Tôi hỏi anh về trận đánh ngày 15.10.1972, anh kể:

- Hôm ấy, khu vực phía tây sông Đà, sông Hồng từ Hòa Bình tới Phú Thọ vương mây giông nên biên đội tôi phải mở rộng đội hình xuyên lên trên mây. Nhưng tôi vừa ra khỏi mây và Năm chưa kịp tập hợp đội hình thì hai quả tên lửa của F-4 đã bắn ra và nổ ngay bên phải phía trước máy bay. Tôi hỏi Năm về vị trí thì Năm trả lời vẫn còn trong mây. Tôi vừa cơ động vòng gấp sang phải vừa lệnh cho Năm thoát ly ngay vì nghĩ rằng biên đội đã chui vào giữa đội hình địch và dường như chúng tôi đã bị chúng phục kích. Vừa lúc đó tôi thấy hai chiếc F-4, vội vã bám theo và kê đầu máy bay vào phía hai chiếc F-4, đưa vòng quang kính ngắm vào chiếc đi sau. Tôi định chờ ít giây nữa thì nhấn nút phóng tên lửa nhưng chưa kịp thì đã bị trúng tên lửa từ chiếc F-4 khác ở phía sau và không còn biết gì nữa. Đến tối mới tỉnh được một tý rồi lại ngất lịm chẳng nhớ gì cả cho đến khi vào đây. Lúc tỉnh, lúc mê, chỉ nhớ lúc mới vào bệnh viện có Tư lệnh và Chính ủy Quân chủng đến thăm rồi lại mê man lịm đi.

Khi viết về ngày 15.10 đen tối này của hai Đại đội trưởng⁽⁷⁰⁾ của hai trung đoàn, tôi đã cố tìm trong các tài liệu lưu trữ nhưng chỉ có trận của tôi xuất kích với anh Trần Sang, còn trận của Đạo - Năm thì không tìm được và có lẽ không có. Cuốn sổ đăng ký chiến đấu mà tôi tra được thì chỉ có mấy dòng: “Đạo - Năm cất cánh ra suối Rút. Lúc 14h16’ Đạo - Năm phát hiện mười hai chiếc F-4. Bộ Tư lệnh cho rút đầu phụ, tăng tốc độ vào công kích. Nhưng lúc đó phát hiện phía sau có một tốp bám theo. Thấy không có lợi, Bộ Tư lệnh cho thoát ly. 14h25’ mất liên lạc với đồng chí Đạo. Năm về Gia Lâm hạ cánh. Đạo nhảy dù ở Thanh Sơn xuống núi đá bị thương chân”.



70. Bây giờ gọi phi đội.

Sau chiến tranh, khi đó Lê Thanh Đạo đã chuyển sang làm Bí thư Trung ương Đoàn, vợ chồng đã quay trở lại huyện Thanh Sơn và tới nơi mà anh coi như “sinh ra lần thứ hai” để tri ân những người dân đã cứu giúp anh trong hoạn nạn. Còn tôi, mãi tới những năm gần đây khi đã được nghỉ hưu, tôi mới tìm ra được nơi tôi đã gặp nạn trong cùng ngày, cùng giờ, chỉ cách nhau vài phút với anh Lê Thanh Đạo sau 40 năm⁽⁷¹⁾. Chúng tôi đã nhiều lần cùng nhau về tri ân những người dân còn rất nghèo về vật chất nhưng rất giàu về lòng nhân ái của những năm chiến tranh ác liệt ấy. Ân tình ấy, làm sao chúng tôi quên được.

Đạo kể tiếp, trong một lần về lại xã Vinh Tiền trước thuộc huyện Thanh Sơn nay thuộc huyện Tân Sơn tỉnh Phú Thọ, tôi đã gặp lại được một nhân chứng sống và cùng hai người khác đã trực tiếp vượt đèo, núi lên đến tận nơi cấp cứu. Đó là ông Thọ lãnh đạo xã, ông Nhân dân quân xã (nay đã mất) và chị Bích - nữ y tá của xã. Chị kể rằng lúc đầu tưởng là phi công Mỹ nên tổ dân quân xung phong lên núi - cách bản người Dao mà chị sống khoảng 1,5km để bắt. Nhưng cuối cùng thì lãnh đạo xã nói rằng, mấy thằng người Kinh không leo được đâu! Thế là tổ ba người này được chọn đi bắt phi công Mỹ. Chị Bích được phân công cầm dây để trói “giặc lái” khi bắt được.

...Phải mất hơn một tiếng rưỡi mới trèo lên đến nơi vì núi đồi cheo leo, rừng âm u, rậm rạp. Đến nơi thì thấy “tên phi công Mỹ” vẫn còn nằm nguyên trong ghế dù và đã ngất xỉu. Bích thận trọng tiến sát gần vào “tên phi công Mỹ” thì thấy hần nửa nằm, nửa ngồi bất động nên cả ba người lao đến hô lớn “Hen-xơ-hấp”⁽⁷²⁾. Nhưng hần không cự quậy gì. Mọi người tiến sát hơn thấy hần vẫn thở, biết là hần còn sống! Cổ

71. Theo ghi chép từ Sở Chỉ huy Bộ Tư lệnh thì anh Đạo mất liên lạc lúc 14h25' thì tôi là 14h28'.

72. Phiên âm từ tiếng Anh “Hands up” - nghĩa là: Giơ tay lên!

gắng tháo dây nhợ buộc xung quanh người hẳn⁽⁷³⁾ thì phát hiện ra tấm băng đỏ quấn quanh tay trái đề chữ Không quân Nhân dân Việt Nam, bấy giờ thì biết là phi công mình rồi thấy thương vô cùng. Anh bị rơi xuống từ phía trên của tảng đá núi to như cái sân hợp tác rồi mới rơi tiếp xuống một bậc thang đá nữa cao vài mét để rồi cuối cùng ở tư thế nửa nằm, nửa ngồi, dựa vào núi như thế. Lúc ấy anh đã bị thương rất nặng, mê man bất tỉnh, không biết gì cả.

Mấy tiếng đồng hồ sau, mấy người họ mới đưa được anh xuống được núi. Chân, đùi sưng to dần. Phải cắt ống quần ra, họ phải huy động cả tiểu đội để khiêng anh từ đây ra đến nhà ông Thọ cách vài cây số mới có chỗ cho ô tô cấp cứu từ bệnh viện huyện Thanh Sơn lên đón. Tới 9h tối mới đưa được anh ra khỏi nhà ông Thọ vì đường đi (hồi đó) chỉ là đường mòn dành cho người và trâu, bò đi nương rẫy, cũng trùng điệp đồi núi, rừng rậm. Sau đó mới có xe đưa đi cấp cứu ở bệnh viện huyện. Sáng hôm sau máy bay mới đón đi Hà Nội được...



Nói chuyện một lúc, thấy anh còn mệt nên tôi giữ ý đi ra thì gặp chị Nguyễn Thị Xuân Dung - vợ anh Đạo cũng vừa tới, đang thập thò ở cửa hầm cấp cứu.

- Chị biết tin từ lúc nào?

- Anh Mỹ gõ đến báo tin từ hôm kia. Nhưng người ta chỉ cho vào thăm một lúc rồi lại đuổi ra! - Chị buồn thiu trả lời:

- Đây là phòng cấp cứu bệnh nhân nặng, lại phải vô trùng nên người ta hạn chế người nhà vào.

Tôi động viên chị và thông báo sơ qua tình hình đã trao đổi với bác sỹ. Chị nghe tôi nói vậy có vẻ yên tâm hơn, ánh mắt hơi

73. Hệ thống dây chằng dù.

sáng lên tia hy vọng trên khuôn mặt đen, gầy hốc hác trông già đi đến cả chục tuổi.

Sau khi kiểm tra phim chụp lại xương cánh tay, tôi được đưa lên để nắn chỉnh và bó bột lại. Sau gần nửa tháng bó chặt trong chiếc áo giáp bột thạch cao. Tôi được cắt bỏ để thay lớp áo mới. Chắc chỉ có những người lâm vào hoàn cảnh như tôi mới có thể hiểu và thông cảm với cái sự sung sướng đến vô cùng khi được cởi bỏ cái nóng bức, ngứa ngáy và nặng nề vì suốt ngày phải đeo cái áo bột. Tôi đề nghị cho tôi về tắm rửa trước khi bó lại, coi như được thêm một sự sung sướng nữa.

Khi chưa tháo áo bột ra, lúc ngứa ngáy quá tôi phải đi tìm các loại que rồi kể cả trộm chiếc đĩa tre ở bếp ăn để tìm cách lùa vào gãi những chỗ ngứa bên trong áo mà tay không thò vào được. Nhiều chỗ trong người sứt sứt, tấy đỏ, mẩn ngứa vô cùng khó chịu. Tháo bột xong tay tôi được nẹp lại, đeo trên cổ và về sì sụp dội nước tắm rửa. Tuy chỉ còn có một tay nhưng tôi cũng cố kỳ cọ cái thân thể còn cường tráng, đầy sức sọ và... đầy những ghét bản đến kinh người. Ôi chao, sao mà sướng đến mê mẩn, chẳng thể nào tả nổi!

Buổi chiều, tôi buộc phải tuân theo quy trình bó bột lặp lại hôm trước. Bác sỹ chỉ vào tấm phim X quang mới chụp cho tôi chỗ hai đầu xương và nói:

- Đã thấy có dấu hiệu hai đầu xương bắt đầu can⁽⁷⁴⁾ - Tôi phải xem thật kỹ hình ảnh mờ mờ mới nhận thấy chất xương đó. Vị bác sỹ vừa nắn chỉnh, co kéo một hồi vừa động viên - Lần này phải thật giữ gìn. Nếu không can được là thành khớp giả. Lúc đó phải mổ để đóng đinh vít và đặt nẹp để cố định đấy!

74. Can (CaL) tức là cơ thể đã sản sinh ra chất xương mềm để nối liền với nhau.

Nghe mà hoảng. Vừa mổ, đóng đinh, đặt nẹp lại còn bị bọc trong cái áo giáp như thế này thì có lẽ người tôi thối ra mất. Mới khoảng nửa tháng mang cái áo chết dấp này mà tôi ngủ đã phả ra mùi cóc chết rồi! Thực tế, tôi phải thay thêm một lần áo nữa vì cả cánh tay trái bị teo khá nhanh do phải nằm bất động. Vì vậy, cái ống tay áo bằng bột trở nên rộng thùng thình, thế là lại trật hai đầu xương nổi.

Lúc tôi phải bó bột lần thứ ba thì đôi chân của Lê Thanh Đạo đã dần trở lại bình thường, chân không còn sưng to nữa và máu đã xuống nuôi được tới bàn chân. Lê Thanh Đạo được đưa đi bó bột toàn bộ thân dưới (từ thắt lưng trở xuống). Thấy anh phải nằm suốt ngày nghĩ mà thương. Giá mà không bị thế này, chúng tôi đều là những thanh niên ưa hoạt động. Sau khi được bó xong, hàng ngày tôi được đưa đi vật lý trị liệu, uống thuốc, tiêm thêm canxi để tăng nhanh tốc độ liền của xương. Cái cảm giác nóng dần dần lên đến đỉnh đầu khi tiêm canxi đến giờ tôi vẫn còn nhớ.

Sau khi bó bột lần lại lần thứ ba, tôi và Lê Thanh Đạo được đưa về nơi sơ tán của viện 108 ở xã Hoàng Hoa, huyện Tam Dương ven chân núi Tam Đảo. Chiếc xe cứu thương kiểu của Liên Xô cũ đưa tôi đi vào một buổi sáng, trước Lê Thanh Đạo vài ngày. Đến gần trưa thì xe rẽ vào viện 9 để Giáo sư, Viện trưởng Nguyễn Văn Nhân⁽⁷⁵⁾ khám, kiểm tra và chỉ dẫn điều trị. Ông là chuyên gia hàng đầu về chữa trị chấn thương xương, khớp. Sau khi thăm khám, ông yêu cầu tạm thời giữ nguyên liệu trình điều trị của viện 108. Ít hôm nữa về thăm khám ở viện 108B (Tam Dương) ông sẽ kiểm tra lại và cho chỉ dẫn điều trị tiếp.

Vào đến khu căn cứ địa 108B thì trời đã về chiều. Tôi được thu xếp ở trong căn phòng riêng của dãy nhà lá dài chạy men

75. Không biết tôi có nhớ chính xác họ và tên đệm không.

theo con đồi. Một lát sau đã thấy nhà bếp bùng lên một mâm cơm đầy ứ thức ăn. Cô nhân viên bếp phân trần:

- Buổi tối không có điện nên phải ăn sớm hơn một chút để chúng em còn thu dọn.

Mới hơn 16h chiều thôi mà! Mâm cơm rất đáng nhớ với một đĩa thịt luộc, một đĩa rau xào thịt, đĩa đậu, một bát canh và hai quả trứng luộc. Có lẽ các món ăn này sẽ cố định cho cả tôi và anh Đạo sau này lên điều trị ở đây. Có chăng thì thay đổi thành món thịt rán, đậu rán và thêm đĩa rau luộc. Tôi ăn nhanh và qua quýt vì đi đường mệt, món ăn lại không được chế biến như ở đơn vị, hơn nữa cơ thể không hoạt động thể thao gì nên không thấy đói.

Cơm chiều xong thì trời còn sáng lắm. Tôi khệ nệ ôm cái “áo giáp bột” với cánh tay khuỳnh khuỳnh để “thăm hiểm” nơi tá túc mới. Tôi nhờ một bệnh nhân cùng dãy nhà hình như có tên là Toàn quê Hà Bắc đưa đi. Xung quanh dãy nhà này là những quả đồi nối tiếp nhau với những tán cây trám cao cao ven chân đồi. Từ giữa sườn đồi là những hàng cây mới trồng, cao 10-15m, xen kẽ ở dưới là những dãy cây dứa hoặc vài vạt cây hoa màu ngăn ngày do người dân hoặc nhân viên lâm nghiệp trồng. Phía gần chân đồi là các trại, lán thương binh, có chỗ đào nửa nổi nửa chìm. Xung quanh nhà là các giao thông hào với hầm tránh bom kiểu hầm ếch và hầm chữ A. Kiểu bố trí này giống như bệnh viện dã chiến hay trạm phẫu thuật ở chiến trường.

Tôi vừa đi vừa hỏi chuyện Toàn. Anh bị thương, mảnh bom, đạn cửa đứt mấy đoạn tay từ títt trong mặt trận Đông Nam Bộ năm 1968. Đã thế lại còn bị sốt rét rừng nên anh được cho ra Bắc điều trị. Anh phải đi hơn sáu tháng mới ra được đến Quảng Bình. Ra đến đây chỉ còn hơn 30kg. Cánh tay lủng lẳng gãy làm ba đoạn, bị thành khớp giả. Giờ phải mổ ra, đập đi để

làm nẹp, bắt vít cố định từng đoạn một. Trời dần tối, chúng tôi quay về. Qua một lán nửa nổi, nửa chìm đã thấy ánh đèn dầu được thắp lên. Bên trong có năm, sáu giường dành cho thương binh nặng. Bỗng có tiếng hét thất thanh:

- Bắn đi! Bắn đi! Giết chết mẹ chúng nó đi!

Tôi giật bắn người, chưa hiểu chuyện gì thì Toàn giải thích:

- Đây là khoa chấn thương sọ não.

Tôi ngó vào lán, thấy hai nữ y tá đang ra sức giữ lấy người thương binh, hai người đàn ông mặc áo blouse trắng cũng đang chạy đến để tiếp sức. Họ ra sức kìm giữ, vật lộn với người thương binh. Toàn kéo tôi đi, anh nói:

- Trông tội nó tội lắm. Có thằng trưa nắng cứ tồng ngồng chạy dọc đồi, chui xuống hầm hào, tăng- xê hô xung phong! Bắn! Có thằng nửa đêm khóc rống lên gọi bạn, gọi mẹ. Mấy anh chị em khoa này vất vả vô cùng.

Chúng tôi cùng rải những bước chân nặng nề về phía khu lán tranh của khoa chấn thương chỉnh hình tay, chân. Khi qua một lán, tôi nghe thấy những tiếng rên xiết đau đớn. Toàn bảo, đó là những thằng trên mình còn găm đầy mảnh đạn bom chưa lấy ra hết. Cứ đổi mùa hay sắp có cơn giông là đau đớn, quằn quại. Nghe khiếp lắm và không dám nhìn. Trời chiều, nhìn về phía Tam Đảo phủ một màu tím lịm. Ở chân quả đồi thấp hơn, phía trước đã thấp thoáng ánh đèn dầu. Toàn nói:

- Phía bên đây có một xóm nhỏ có khoảng vài chục nóc nhà. Dân cũng nghèo như quê em Hà Bắc ấy anh ạ.

- Dân mình còn nghèo còn khổ lắm - tôi tự lự. - Chắc phải sau chiến tranh, tập trung xây dựng đất nước thì mới khá lên được!

Mấy hôm nay tin tức về đàm phán Paris được đưa liên tục trên sóng phát thanh Đài Tiếng nói Việt Nam. Những hy vọng về một nền hòa bình cho đất nước đang tới gần. Tuy nhiên, sau khi Nixon trúng cử Tổng thống nhiệm kỳ hai, việc ký hiệp định theo những điều khoản tốt nhất mà phái đoàn ngoại giao của ta ở Paris đã đạt được với Mỹ lại có vẻ rất khó khăn, phức tạp. Đài Tiếng nói Việt Nam liên tục phát đi những bài phê phán chính quyền Mỹ trì hoãn không tôn trọng thỏa thuận và lên án chính quyền Sài Gòn và Nguyễn Văn Thiệu bán nước, ngoan cố...

Gần 9 giờ tối, chúng tôi được nhắc nhở chuẩn bị lên giường ngủ theo đúng giờ giấc, kỷ luật sinh hoạt ở đơn vị. Sau khi kiểm tra quân số, người phụ trách trực ban đi tắt từng ngọn đèn dầu trong các phòng. Đêm đen ập đến. Đau lưng, nhức khớp, mệt mỏi. Phần vì giường mới không có đệm, phần vì những sự kiện xáo động mạnh trong những ngày gần đây nên tôi không ngủ được. Lắng nghe tiếng rì rào, xào xạc của lá cây, tiếng rên rĩ của các loại côn trùng, thỉnh thoảng có tiếng vỗ cánh xoành xoạch của những con cú đêm kèm theo tiếng thảm thiết “chít chít” của con chuột đã nằm trong móng vuốt sắc nhọn của con chim săn mồi. Tôi nhìn ra xung quanh, thấy ánh trăng đã tràn trề xuyên qua lớp vách mỏng, chiếu vào phòng.

Tôi trở dậy, mượn chiếc ghế đầu của người trực ban quân y mang ra đầu nhà ngói. Vừa ngắm trăng đêm trong khu rừng còn khá rậm rạp của miền trung du, vừa buồn bã suy nghĩ. Đêm cuối hè, sắp sang thu rồi thì phải. Nhìn những luồng sáng bạc rọi chiếu qua lớp lá cây rừng đồi núi, trông kỳ ảo, ma mị khiến tôi càng có cảm giác chơi vơi, mong lung. Tôi nghĩ về những trận đánh ác liệt đã qua và tiếc là mình đã không kiên quyết trong trận này, bỏ lỡ thời cơ trong trận kia, nhớ những người bạn, những gương mặt thân yêu đã mãi xa lìa...

Nhớ và cảm động vì những người dân nghèo ở Thanh

Chương - Nghệ An, Sơn Dương và Tuyên Quang đã cứu giúp mình trong cơn hoạn nạn. Tự hứa là sau chiến tranh sẽ về thăm và tri ân họ. Nhưng chợt nhớ ra đã quên không hỏi rõ địa chỉ mình bị thương ở xã nào thuộc huyện Sơn Dương. Lần bị thương ở Sơn Dương nặng quá, lại chẳng có ai gửi thư cho mình như lần ở Thanh Trường - Thanh Chương nên càng mông lung hơn về địa điểm.

Tôi bỗng giật mình vì tự dưng có tiếng hát rất to, rất rõ vọng lại từ lán thương binh khoa thần kinh. “Ôi xương tan máu rơi lòng hận thù ngút trời, sông núi bao nhiêu năm cách rồi...”. Giọng hát cao vút, ngân vang trong đêm, làm tôi sồn gai ốc và lẩm nhẩm, chắc là ông thương binh nào đang nhớ lại bài hát “Quốc ca” Mặt trận Dân tộc giải phóng miền Nam đây. Chắc là ông ấy được hát trong giờ xuất trận của đơn vị, sau khi tuyên thệ với lời thề quyết chiến quyết thắng!

Đêm đầu tiên ở viện 108B không ngủ được. Người trực ban ra nhắc nhở vào giường ngủ đến lần thứ ba thì tôi mới đứng dậy, chui vào màn. Nhưng đầu óc vẫn còn sống động những trận chiến như vừa mới xảy ra hôm qua. Rồi giấc ngủ nặng nề, phiền muộn cũng ập đến trong tiếng vo ve của lũ muỗi rừng, tiếng côn trùng rả rích, tiếng lao xao, rào rạc của lá cây, tiếng gà gáy vọng lại từ thôn làng cách không xa trại thương binh dã chiến 108B. Tôi đếm thời gian trong nửa thức, nửa ngủ của từng đợt gà gáy: canh một, canh hai, canh ba...



Sau đúng 40 năm bị thương ở Sơn Dương, tức là vào năm 2012 tôi mới tìm được chính xác vị trí này. Mặc dù, tôi nhiều lần đi công tác từ Thái Nguyên đến Tuyên Quang, không ít lần dừng xe hỏi thăm cư dân hai bên đường trong phạm vi huyện Sơn Dương nhưng không ai biết, không ai nhớ. Kiểm tra lại sổ ghi chép về các lần phi công ta bị nhảy dù ở Tuyên Quang

đã có sáu, bảy người. Riêng ở Sơn Dương cũng có đến ba, bốn người nhưng chỉ ghi tên huyện chứ không có tên xã.

Khi tưởng chừng không thể tìm thấy thì bất ngờ có thông tin nhờ sự chấp nối từ gia đình bạn của vợ tôi. Câu chuyện bắt đầu từ năm 2010 khi tôi về nghỉ hưu, vợ chồng tôi lên Tuyên Quang thăm mấy người bạn học Đại học Bách khoa cũ cùng vợ tôi và vợ tôi đã nhờ họ tìm kiếm hộ.

Sau hai năm với nhiều lần điện đàm ghi chép, so sánh tư liệu của cô bạn Giang và anh Liêu (chồng người bạn học Bách khoa cũ) nhưng không trùng lặp. Đến khi chúng tôi tổ chức lên thăm sân bay Soi Đứng, xã Vinh Quang, huyện Chiêm Hóa, Tuyên Quang - là nơi Không quân ta có chuyến bay đầu tiên năm 1949 của Ban Nghiên cứu Không quân thì vô tình gặp lại anh Liêu ở nhà cụ Chủ tịch xã mà Ban Nghiên cứu Không quân đóng quân tại đó. Không ngờ, anh Liêu chính là con trai của vị cựu Chủ tịch xã từ năm 1945. Câu chuyện tìm lại chỗ nhảy dù của tôi được anh cho thêm một thông tin: người anh em đồng hao của bạn anh ấy lại quen biết người hiệu trưởng năm xưa và đã nghe ông kể lại chuyện xảy ra. Khớp lại các sự kiện thì thấy có thể chính xác tới 70% rồi. Và chúng tôi liên lạc với người quen đó của anh theo số điện thoại do anh Liêu cung cấp. Tóm lại, đây là cuộc tìm kiếm lắt léo, gian nan không kém gì lúc tôi được bà con Sơn Dương cứu khi phải nhảy dù.

Và đúng vào ngày 15.10.2012. Sau 40 năm, tôi cùng gia đình các anh Lê Thanh Đạo, Phạm Tuấn đã về tận nơi tôi đứng cái bụi tre ngày xưa tôi đã nằm gọn trong đó. Tư liệu cuối cùng khẳng định chính xác vị trí rơi là khi chúng tôi được ông Hiếu (thầy hiệu trưởng đã dành lớp học và sau đó cả một chiếc chăn làm đệm cho tôi) dẫn đến nhà ông Thông có bụi tre và giới thiệu với mọi người. Vợ chồng ông Thông đều đã mất. Ngôi nhà của ông giờ con dâu lớn và cháu đang ở. Ông bà có một

người con trai thứ khi đó làm Phó Chủ tịch Hội đồng nhân dân xã tên là Dân. Khi mọi người đang sôi nổi bàn tán, kể lại chuyện 40 năm trước thì bỗng nhiên có ai đó kêu ầm lên:

- Kia! Kia mới là nhân chứng còn lại của chính quyền xã 40 năm trước. Ông Ứng ơi, ông Ứng ơi! Lên gặp anh phi công ngày trước rơi ở đây này!

Tôi nhìn xuống thấy ông già đầu tóc bạc phơ đang chống gậy đi dưới vệ đường ven đồi. Nghe tiếng gọi, ông ngẩng đầu lên hỏi:

- Cái gì đây?

Mọi người cười ồ. Ông nghểnh ngẩng rồi. Tôi cùng mấy người nữa xuống đường đón ông lên. Sau khi được nghe rõ ràng mọi chuyện, ông im lặng một lúc như định thần lại rồi kể vanh vách:



Bụi tre - Nơi tôi nhảy dù tại Sơn Dương

- Hôm ấy khoảng 2h30' chiều. Anh Phạm Phú Thái (kèm theo 1 bản khai lý lịch đầy đủ) bị thương, rơi xuống bụi tre này, phía trên nhà ông Thông. Bụi tre khi đó to gấp ba, gấp bốn lần bây giờ và sát lên phía trên kia cơ. Chúng tôi đã phải khó khăn lắm mới lôi được anh ra khỏi bụi tre đó. Hồng phúc nhà anh lớn lắm chứ không thì anh chết rồi. Dù của anh bị máy bay nó bắn rách toi tả. May mà những ngọn tre dày đặc này đã đỡ cho, không thì thịt nát xương tan.

Nghe ông kể xong, tôi quay sang một trung niên hỏi:

- Lúc đấy Bác có chứng kiến không?

- Nhà cháu là hàng xóm của ông Thông, cháu thấy hết - Ông ta cười hiền hiền. Tôi nghĩ ông này vẫn giữ cung cách khiêm nhường của người vùng quê, chân chất, khiêm tốn với ai cũng xưng cháu, hoặc xưng em. Ông ta nói tiếp: - Nhưng mà cháu không dám sang. Hãi lắm. Vì thấy nó bắn ghê quá, nên cứ thập thò ở trong tầng-sê, mãi tới khi mọi người lôi được chú ra khỏi bụi tre, cháu mới dám sang - anh ta chỉ vào vạt đất - Chỗ này là chỗ người ta đặt chú nằm như chết rồi ấy!

- Thế bác hồi đó không tham gia du kích xã à? Sao không sang cứu tôi? - Tôi chột dạ.

- Cháu hồi đó còn bé! Mới mười ba tuổi, toàn cởi trường thôi! - Ông ta cười bên lên.

Tôi bật cười nhảm tính, thì ra bây giờ anh ta mới ngoài năm mươi tuổi. Tôi nén cười, hỏi tiếp:

- Mười ba, mười bốn tuổi rồi mà vẫn tổng ngồng là làm sao?

- Nhà cháu hồi đó nghèo lắm. Ăn không đủ no nên còi dí bé tí. - Lại cười bên lên - Mặc không đủ nên cởi trường là chính mà!

Mấy người đứng quanh cứ bùm miệng lại không dám cười to. Tôi hỏi tiếp:

- Thế cậu tên gì?

- Cháu là Cỏn, Nông Văn Cỏn, người Tày chú ạ!

- Thế từ giờ gọi tôi là anh thôi, Cỏn nhé? Năm ba, năm tư tuổi thì chỉ kém tôi gần chục tuổi thôi!

- Vâng ạ! - Anh ta lí nhí.

- Trông cậu già nua quá mà lại gọi tôi là chú nữa là làm tôi mất điểm đi đấy! - Tôi lại đùa tiếp.

- Hi hi. Bác rồi qua nhà cháu, à nhà em chơi!

Moretsev của Việt Nam Lê Thanh Đạo

Tới trung tuần tháng 11 năm 1972 thì Lê Thanh Đạo cũng được chuyển về cùng nơi tôi đang điều trị. Anh vẫn bị bó bột từ bụng xuống tới bàn chân.

Thấy tôi, anh giơ tay lên bắt và hỏi thăm tình hình. Nhưng chỉ được mấy câu thì tôi bị đuổi ra ngoài để các bác sỹ làm việc. Cũng tại nơi rừng núi này, tôi được hiểu thêm về người vợ, người bạn đời xốc vác, tần tảo, giỏi giang của anh: chị Nguyễn Thị Xuân Dung. Từ khi còn ở cùng Đại đội 1 cho đến đám cưới của anh chị vào tháng 8.1971, tôi chỉ biết sơ sơ trước đây anh phụ trách thiếu niên hồi còn ở làng Chèm. Chị là con vị Giám đốc Nhà máy Bê tông Chèm chỉ cách nhà anh vài trăm mét. Năm 1965 hay 1966 gì đó, chị là lính thông tin ở Sư đoàn Phòng không Hải Phòng (363). Sau đó (1970-1971) ra quân về làm việc ở nhà máy Thiết bị chế tạo biển thề ở số 10 Trần Nguyên Hãn, Hà Nội.

Những ngày Lê Thanh Đạo bị trọng thương bên cạnh sự chăm sóc tận tình của bác sỹ viện 108 và viện 9, còn có không ít công đóng góp của chị Dung.

Chị khi đó vẫn phải đi làm công ăn lương của một nhà máy quốc doanh. Mà thời đó kỷ luật công việc nghiêm lắm. Chị cứ đi làm mười ngày liên tục để sau đó xin được nghỉ bảy ngày lên chăm sóc chồng. Tôi vẫn nhớ cái dáng cao, gầy nhồng, mặt mũi hốc hác đen nhẻm của chị mỗi lần lên thăm anh ở viện 108B. Mà ngày ấy chị phải đạp xe đạp lóc cóc trên những con đường ổ trâu, ổ gà do bom đạn chưa kịp sửa chữa trên Quốc lộ 29, trên con đường đất liền thôn xã, liên huyện sau khi qua phà (đò) Chèm để đến ngã ba đi Tam Dương, phía trên đầm Vạc, Vĩnh Yên và viện 9 để đi tiếp đến xã Hoàng Hoa, để đến 40-50km chứ không ít. Khi đến nơi thì chăm tắm, tắm tấp, lau rửa và gãi ngứa cho anh bằng những chiếc que tre dài đủ mềm để luồn sâu vào những khớp, khuỷu chân, nhưng phải đủ cứng để không bị chặn lại bởi những bột, bông băng đệm ở trong. Sáu, bảy tháng liền vất vả, cặm cụi, kiên trì như vậy. Thật đáng khâm phục người phụ nữ kiên cường này.



Mãi sau này, khi chúng tôi được ở sát tường nhau trong khu tập thể nhà D8 Trung Tự, tôi mới biết thêm về ông thân sinh của chị. Ông là Nguyễn Đông (tên khai sinh là Nguyễn Văn Nắp) chiến binh quân đội nhân dân vào những năm 1945-1946. Ông có dáng người cao to, khuôn mặt cương nghị, có dáng võ quan hơn là nhà quản lý, kinh doanh. Cuộc đời sự nghiệp của ông cũng không mấy dễ dàng. Ông từng học trường võ bị của Pháp ở Hà Nội, được các ông Hoàng Phương⁽⁷⁶⁾, ông Hoàng Minh Thảo và cả ông Hoàng Văn Thái giác ngộ và đưa vào quân đội. Đã có lúc ông giữ chức Trưởng phòng (sau này là Cục) Tác chiến Bộ Tổng Tham mưu thời kỳ mới thành lập. Sau đó ông chuyển sang làm Hiệu trưởng Trường Quân chính

76. Sau này là Trung tướng - Chính ủy Quân chủng Phòng không - Không quân.

của ta ở làng Cao Thượng, xã Bảo Lý huyện Phú Bình. Đến năm 1959, thì chuyển về Bộ Xây dựng và làm việc ở Nhà máy Bê tông Chèm. Chị Dung rất giống bố.



Ít ngày sau khi Lê Thanh Đạo lên bệnh viện dã chiến 108B thì Giáo sư Nguyễn Văn Nhân vào thăm khám cho cả hai anh em tôi và một số thương binh nặng khác. Ông nói, trường hợp của tôi hai đầu xương đã bắt đầu CaL, đã có lớp xương mềm từ hai đầu bám vào nhau. Nhưng vì không cần thiết phải mổ, đặt nẹp và bắt đinh vít nên tay tôi sẽ ngắn đi khoảng 2cm, nhưng vẫn đảm bảo độ vững chắc. Ông còn nói đùa “Xem phim thì sẽ hơi xấu. Nhưng vẫn lấy vợ được vì chắc chắn không cô nào đòi đi chụp phim đầu mà lo”. Riêng trường hợp của Lê Thanh Đạo thì ông phải trở tài với nhiều thủ thuật để đặt nẹp, đóng đinh để cố định các đoạn gãy. Còn gân và dây chằng thì được mổ, kéo ra để nối lại. Hy vọng sẽ không bị tật nặng quá!

Những thương binh cùng nằm viện với chúng tôi có nhiều tâm tư khác nhau. Người buồn rầu, người u uất tâm sự, người thì có vẻ phấn chấn vì sắp được ra viện hoặc về trại thương binh nặng ở địa phương gần nhà. Xung quanh lán thương binh nặng vẫn có những tiếng rên la, đau đớn hay cũng có khi là những bài hát đủ các kiểu. Nhưng mỗi buổi chiều xuống, đêm về, nghe buồn bã nhất là những bài hát Sài Gòn và những bài hát chế lời từ bài ca cách mạng xen lẫn có cả những bài hát “tâm lý chiến” chắc học được từ đài “Mẹ hiền” của địch mà lần đầu tiên tôi được nghe.

Tôi bật cười khi mấy anh què chân què tay, đầu óc tỉnh táo thì toàn hát mấy bài éo ọt của Sài Gòn, nghe muốn bủn rủn chân tay, nản đầu óc. Còn mấy ông thần kinh bị thương vào đầu thì toàn la những bài xung trận đầy khí thế hùng hục tiến công.

Một hôm Toàn rủ tôi đến lán của một người bạn để động viên anh ấy mai lên bàn mổ. Anh ấy là người cùng quê Hà Bắc với Toàn, gặp nhau ở mặt trận, bị thương sau Toàn nhưng nặng hơn, chân bị gãy cả hai, được đưa theo đường giao liên ra Bắc. Gần một năm mới từ vùng U Minh ra đến Quảng Bình bằng đủ phương tiện và luôn phải nằm trên cáng. Vượt qua muôn trùng gian khó, khi anh ra đến viện 108A thì hai xương của hai chân đã liền nhưng... xoay lệch về hai bên. Cho nên bây giờ phải bác sĩ phải đập ra mổ để ép nẹp và gắn đinh cố định cho thẳng lại như bình thường.

Có ở bệnh viện tôi mới thấy thêm sự vất vả, hy sinh gian khổ vô cùng của những người lính miền Bắc vượt hàng ngàn cây số đến khắp các tỉnh thành miền Nam vừa chiến đấu, vừa xây dựng lực lượng vũ trang tại chỗ cho các địa phương. Và cũng thật gian khổ muôn trùng khi bị thương được đưa ra Bắc chữa trị. Có người còn bị thương thêm mấy lần vì bị phục kích, vì bị bom đạn từ máy bay Mỹ và không quân Sài Gòn và không ít người đã mãi nằm lại bên cánh rừng nào đó. Tôi thầm cảm phục những con người trông thật bình thường mà cao cả ấy. Tự so sánh thấy sự vất vả gian nan của mình không thấm thía vào đâu so với họ.

Lê Thanh Đạo phải nằm viện điều trị sáu tháng qua dăm bảy lần can thiệp ngoại khoa để nối gân, xương, dây chằng với những đốn đau khó tưởng tượng nối mới được ra viện. Và cũng phải gần bằng ấy thời gian để phục hồi sức khỏe ở viện không quân, rồi an dưỡng ở Đầm Vạc - Vĩnh Yên. Nhưng với ý chí và nghị lực phi thường, được người vợ kiên trung, đảm đang chăm sóc, với cái chân tập tễnh như vậy Lê Thanh Đạo cuối cùng đã chiến thắng thương tật để được có thể bay trở lại trên chiếc Mig-21 thân yêu. Anh thật sự là một Moretsev của

Việt Nam⁽⁷⁷⁾. Nhưng cuộc đời binh nghiệp của anh đã rẽ sang một bước khác khi cấp trên phát hiện năng khiếu làm công tác đoàn thể của anh. Anh chuyển sang học chính trị và sau đó chuyển về làm Ban Công tác Đoàn trong Quân đội rồi Bí thư Trung ương Đoàn. Sau này anh chuyển hoàn toàn sang làm chính trị, tham gia Hội đồng nhà nước, Viện Kiểm sát nhân dân tối cao, Ủy viên Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam.

77. Moretsev là nhân vật trong cuốn truyện **Một người chân chính** viết về phi công Liên Xô của nhà văn Boris Polevoi xuất bản 1946.

Những trận đánh cuối cùng tháng 12-1972 - Linebacker 2

Những ngày nằm viện thật buồn bã, đơn điệu và dễ làm cho người ta nổi nóng. Vừa phải chống chọi với đau đớn, thương tật vừa phải chống chọi, bứt rứt với những suy nghĩ tiêu cực, chán chường vì bỗng dưng trở thành phế nhân, thành người ngoài cuộc của cuộc chiến vẫn còn đang tiếp diễn trên khắp các chiến trường. Việc hàng ngày của chúng tôi là ban ngày chờ đến lượt thăm khám, điều trị của các bác sỹ, y tá trong khoa. Tối thì quây quần bên chiếc đài transistor để nghe tin tức qua Đài Tiếng nói Việt Nam. Bị thương như tôi ở đây là vào loại nhẹ, bó bột và ổn định xương khớp trong lớp “áo giáp bột” xong thì chỉ còn chờ cho xương tự mọc, tự nối vào nhau. Các bác sỹ cũng chỉ định dùng thêm các loại thuốc để tăng cường khả năng sản sinh ra canxi giúp chóng liền vết gãy. Hàng ngày ít phải can thiệp như anh Lê Thanh Đạo nên chỉ chờ ba bữa cơm.

Vì không có chuyên gia dinh dưỡng nên hai anh em tôi được phát suất ăn theo tiền ăn của phi công phản lực với tiêu chuẩn đặc biệt do không thể lập bếp riêng và cũng không biết cách chế biến các món cao cấp nên nhà bếp bù cho bằng cách

là cấp thêm thực phẩm như là trứng sống để lúc nào muốn thì ăn thêm. Sau mười, mười lăm ngày là tôi với Lê Thanh Đạo lại có cả rổ trứng chia cho anh em thương binh cùng nằm. Việc chia trứng này do vợ anh Đạo đảm nhận mỗi khi lên chăm sóc chồng.

Tháng 12.1972 đến với những bài bình luận nóng bỏng trên đài phát thanh cho thấy Mỹ một lần nữa buộc phải tạm ngừng ném bom từ vĩ tuyến 20. Nhưng bom đạn lại đổ dồn vào các trọng điểm ở khu Bốn và các chiến trường khác. Không hiểu sao tôi cứ linh cảm chắc chắn Mỹ sẽ đánh lại miền Bắc. Linh cảm ấy tăng dần tới khoảng trung tuần tháng 12.1972 sau khi nghe những bài xã luận với những lời lẽ đánh thếp tổ cáo sự tráo trở, lật lọng của Mỹ, sự ngoan cố của chính quyền Sài Gòn và quyết tâm, ý chí của toàn quân, toàn dân ta đã làm nóng thêm không khí “bữa tiệc trà đêm”. Tôi nói với anh em:

- Chắc nó sẽ đánh lại miền Bắc rồi.

Khi mọi người đã giải tán về giường ngủ, tôi vẫn ngồi. Không hiểu sao linh cảm Mỹ sẽ đánh lớn ra Hà Nội vẫn không buông tha cho tôi. Và cùng với đó là một nỗi lo cứ mỗi lúc một tăng. Nếu dùng B.52 thì Hà Nội sẽ thành bình địa mất. Tôi nghĩ về lực lượng còn lại của đơn vị mình. Đơn vị còn rất ít người mà các phi công thiện chiến của Mig-21 bị thương vong quá nhiều, không biết sắp tới có trụ lại được không.

Đêm đầu tiên của chiến dịch Linebacker, ngày 18.12.1972, tôi thao thức không ngủ được, ra đầu nhà lán thương binh ngồi hút thuốc vật thì bỗng nghe thấy tiếng động cơ lạ, trầm lặng, cứ từng đợt kéo theo âm thanh như nén vào tim chạy dọc triền Tam Đảo từ độ cao thăm thẳm. Tiếng động này làm tôi nhớ lại cảm giác lần đầu tiên nghe và thấy hai chiếc phi cơ của Pháp bay qua làng quê Đan Thượng, Hạ Hòa hồi còn bé tí. Tôi giật mình, hét lên: B-52 bay vào Hà Nội rồi!

Thế là mọi người ủa hết cả ra ngoài, ai cũng dỏng tai lên nghe, những chiến binh, thương binh đã từng nếm trải bom B-52 ở chiến trường đều đồng thanh:

- Đúng rồi! Đúng tiếng B-52 rồi!

Tôi lặng người. Thế là linh cảm của tôi đã đúng. Ai đó vào lấy chiếc đài Transistor ra nghe. Vẫn nghe thấy phát thanh viên. Một số anh em quay vào lán chụm đầu bên chiếc đài nghe ngóng. Tôi vẫn đứng chôn chân nhìn. Có cảm giác lồng ngực đang bị ép dần lại. Chỉ ít phút sau, bầu trời phía Hà Nội đột nhiên sáng rực ánh chớp đạn từ dưới bắn lên, bom từ trên thả xuống! Tiếng nổ nghe thăm thẳm xa xôi như văng lên từ địa ngục. Chỉ có tiếng các loại pháo cao xạ nghe còn đanh và rõ hơn. Cho tới quá nửa đêm, tiếng Đài tiếng nói Việt Nam tự nhiên phụt hẳn, lẹt xẹt, lẹt xẹt... Tiếng ai đó hét hoảng:

- Đài Tiếng nói Việt Nam bị đánh trúng rồi!

Tất cả ngồi chờ người ra. Tôi đứng dậy bỏ ra đứng dựa vào một gốc cây già bần chồn lồi thuốc ra hút. Chưa bao giờ cảm giác bất lực trong tôi lại lớn đến vậy. Rất lâu sau, có người lại hô to:

- Đài Tiếng nói Việt Nam lại hoạt động lại rồi!

Thế là cả bọn lại châu đầu vào cái đài phát ra tiếng nói rất nhỏ, nghe tiếng rất mỏng mảnh. Người thì phán đoán Đài đang sửa và phát chưa hết công suất, người lại bảo chắc phát bằng máy dự bị. Mặc dù tín hiệu kém nhưng thông báo về B-52 đánh Hà Nội cùng những lời nói đanh thép lên án Nixon lật lọng, hiêu chiến trên Đài chúng tôi nghe rõ cả.

Suốt mười hai ngày đêm của chiến dịch, tôi hoàn toàn mù tịt về tình hình đơn vị, tình hình Quân chủng và Binh chủng. Ruột gan lúc nào cũng như lửa đốt và rất hay khùng. Có lần nổi nóng với cô bé y tá người Tây Nguyên thực tập ở viện đến nay

vẫn thấy ân hận. Mà tôi cũng không còn nhớ nguyên nhân gì dẫn đến việc đó. Tôi cũng không nhớ là đến lúc nào mới nghe được tin chiến thắng bắn rơi B-52 đầu tiên ngày ở Phủ Lỗ.

Những ngày nằm ở 108B Tam Dương dần trở nên sau đó không thể chịu nổi. Sau chiến dịch 12 ngày đêm, tôi viết thư cho anh Bồn, Trưởng khoa của Bệnh viện Quân chủng để nhờ anh lên can thiệp và đón về viện quân chủng với hy vọng về đó tôi có điều kiện hòa đồng với anh em, bạn bè đồng đội và biết thêm được nhiều tin tức của đơn vị hơn. Sau khi kiểm tra “mỗi hàn” của hai đầu xương, thấy phát triển tốt nên Bệnh viện 108 đồng ý trả tôi về Bệnh viện Quân chủng.

Sau Tết Tây năm 1973, tôi được chuyển về chỗ sơ tán của viện quân chủng ở Sài Sơn, gần chùa Thầy. Đón tôi là cả gần hai chục phi công của cả bốn trung đoàn, nhưng chủ yếu là các phi công trên Mig-21 và Mig-19, trong đó có cả các anh Phạm Ngọc Lan, Bùi Đức Nhu, Dương Đình Nghi, Trần Văn Toàn, Nguyễn Đức Chiến, Nguyễn Thanh Quý và phi công Mig-19 có Nguyễn Thăng Long, Phạm Cao Hà, Nguyễn Mạnh Tùng. Hà Quang Hưng thì do bị bệnh nên không đón tôi được. Chúng tôi hàn huyên đủ thứ chuyện, vui, buồn lẫn lộn về người mất, người còn, người lập thêm công trạng từ lúc tôi và Lê Thanh Đạo gặp nạn ngày 15.10.1972.

Nơi đây cũng là căn nhà lá dã chiến giống như ở 108B, dựng ở bìa làng, ven sông, xung quanh là rừng mía cao lút đầu. Các phi công cùng nằm viện đều là bạn bè, quen biết nên tôi thấy vui vẻ hơn nhiều. Được mấy hôm thì ba tôi và cô tôi cùng mấy đứa em tôi tới thăm. Chuyển thăm diễn ra nhanh chóng, chắc chỉ để tận mắt xem tình hình thương tật của tôi ra sao. Mấy đứa em cứ lú lú hỏ thăm anh đau không, cái áo giáp có nặng không, có khó chịu không?

Thời gian rảnh rỗi nhiều nên tôi có điều kiện tìm hiểu thêm về những trận đánh xảy ra vào những ngày cuối năm 1972 ấy. Nhưng mãi sau này khi được về cơ quan Bộ Tham mưu Quân chủng làm việc, tôi mới có điều kiện nghiên cứu, tổng hợp đầy đủ. Theo đó, từ 16.10.1972 đến 31.12.1972, các trung đoàn không quân ta có thêm 97 lần xuất kích. Trong đó có tới 50 lần xuất kích đánh trinh sát không người lái (tập trung vào thời gian từ 16.12.1972 - 16.10.1972, 32 lần xuất kích đánh B-52, còn lại là xuất kích đánh vào các đối tượng khác. Đối với B-52, chỉ có một biên đội Mig-21 đánh ngày Soát - Thông Trung đoàn 927 xuất kích nhằm đánh B-52 vào lúc 13h25' ngày 5.11.1972 khi mạng radar tình báo B1 phát thông báo có B-52 từ Sepon bay ngang ra biển Đông, sau đó lên phía đông đèo Ngang. Biên đội xuất kích lên tới Vụ Bản thì sở chỉ huy phát hiện là không có B-52 nên cho về hạ cánh.

Trong ba mươi một lần xuất kích đánh B-52 ban đêm, thì Phạm Tuấn và Bùi Doãn Độ xuất kích bảy lần, Trần Văn Cung năm lần, Vũ Xuân Thiều và Nguyễn Khánh Duy ba lần, Vũ Đình Rạng và Nguyễn Văn Chiến hai lần. Kết quả thì đến giờ mọi người đều đã biết. Phạm Tuấn và Vũ Xuân Thiều mỗi người bắn rơi một chiếc B-52. Bùi Doãn Độ xuất kích đánh B-52 nhưng lại gặp F-4 và anh đã bắn rơi một chiếc F-4. Cuộc chiến còn lại rai sang đến tháng 1.1973 và Bùi Doãn Độ trong lần xuất kích đánh B-52 theo tin tình báo khi đang trên đường từ Miếu Môn qua Hòa Bình để sang khu vực biên giới Việt - Lào thì bị F-4 phát hiện và bắn rơi ở khu vực tây nam Lang Chánh 10km.

Qua những tư liệu cùng trao đổi trực tiếp với những bạn bè chiến đấu thời kỳ đó, tôi cũng tìm hiểu và thấy vài điều mà ít người biết đến trong những ngày có thể nói ngàn cân treo sợi tóc đó. Ấy là vài ngày cuối cùng của chiến dịch khi đạn tên lửa Sam-2 gần hết, Sam-3 thì còn lằng nhằng khi qua biên giới

phía bắc, số phi công chiến đấu cả bay ngày lẫn bay đêm cũng cạn gần đây. Đến nỗi Bộ Tư lệnh đã phải xuất cả Trung đoàn phó Đinh Tôn lên đánh B-52. Từ sân bay Vĩnh Phúc, anh xuất kích lên khu vực Mộc Châu và được dẫn ép vào đội hình B-52. Anh phát hiện bốn chiếc đèn chiếu sáng từ máy bay địch, xin vào công kích thì sở chỉ huy thông báo “Kiểm tra kỹ, không đánh vào F4-, để vượt qua đánh vào đội hình B-52” và cho anh vòng lại chờ thời cơ dẫn vào đánh B-52 nhưng không được, nên cho về hạ cánh. Đó là ngày 28.12.1972. Đây cũng là ngày Vũ Xuân Thiều xuất kích và đánh vào tốp B-52 ở khu vực biên giới ngang với Nà Sản.

Trước đó, ngày 20.12.1972, Thiều và Rạng cùng xuất kích đánh B-52 lúc 19h27'. Thiều phát hiện, bật radar bám sát nhưng về sau mất mục tiêu phải về Gia Lâm hạ cánh thì bị phòng không bắn thùng thùng dầu. Tối ngày 22.12.1972, Nguyễn Đức Chiến được dẫn đi đánh B-52 nhưng gặp F-4 bám theo. Sở chỉ huy cho thoát ly về sân bay Vĩnh Phú, dầu còn 100 lít, không thấy sân bay nên phải nhảy dù. Ngày 18.12.1972, cả ba phi công Cung, Tuấn, Rạng đều xuất kích, phát hiện mục tiêu. Nhưng khi bật radar để bám sát thì đèn trắng xóa. Sở chỉ huy cho Cung về Gia Lâm hạ cánh thì bị hỏa lực phòng không bắn nhiều quá không hạ cánh được. Sở chỉ huy phải cho Cung về sân bay Vĩnh Phú. Cùng lúc, Phạm Tuấn được sở chỉ huy cho xuất kích về Yên Bái, hạ cánh không được nên phải về sân bay Vĩnh Phú. Cả hai phi công đều bị sa vào hố bom địch trên đường băng, nhưng may mắn không ai bị thương vong gì. Sau này, Phạm Tuấn đã kể lại, nhờ ánh sáng chói rực của chiếc B-52 bị rơi ngay Phũ Lỗ ấy soi cho xuống hạ cánh vì không còn đèn đêm, không có đèn pha chiếu sáng trên sân bay. Thật là một chuyện không tưởng đối với các quy chuẩn kỹ thuật an toàn cho Mig-21. Nhưng vượt trên những quy chuẩn đó là lòng dũng cảm vô song của các phi công Việt Nam. Vũ Đình

Rạng được lệnh xuất kích lúc 4h26' nhưng 4h43' mới cất cánh được. Vũ Đình Rạng phát hiện được địch qua vết sáng của tăng lực từ máy bay địch, bám theo vết sáng đó bắn hai quả K-13, không trúng. Anh thoát ly về thì bị F-4 bám theo bắn bị thương, dính tám mảnh vào cánh, đuôi. Khi chạy lẩn về thì bị sa vào hố bom, gãy cẳng trước.

Các phi công đánh ngày cũng không còn sung túc lực lượng. B-52 lại không vào đánh ngày nên không quân được giao nhiệm vụ bảo vệ các đơn vị tên lửa, không để chúng dùng Không quân Chiến thuật từ Thái Lan và Không quân Hải quân từ biển vào đánh phá tiêu diệt các trận địa. Vì vậy, các trận đánh ngày diễn ra không nhiều nhưng cũng vô cùng quyết liệt.

Ngày 12.11.1972, biên đội Sang - Liêm Trung đoàn 921 xuất kích. Liêm bắn rơi một chiếc trinh sát không người lái. Ngày 15.11.1972 Sâm - Kháng Trung đoàn 927 xuất kích. Trong đó Kháng bắn rơi một chiếc trinh sát không người lái. Ngày 24.11.1972 Nghĩa - Lập Trung đoàn 927 xuất kích. Nghĩa bắn rơi một chiếc trinh sát không người lái. Ngày 22.12.1972, biên đội Soát - Quý xuất kích, đi Đại Từ, Sơn Dương nhưng gặp tiêm kích. Quý bị bắn rơi ở Sơn Dương, Tuyên Quang. Ngày 23.12.1972, biên đội Nghĩa - Kiên xuất kích lúc 13h41', được dẫn ra Vụ Bản, Suối Rút, Mộc Châu. Biên đội phát hiện bốn chiếc F-4 địch, phân làm hai tốp. Nghĩa - Hiền bám theo hai chiếc vòng phải. Nghĩa ngấm bán vào một chiếc đang vòng nhẹ sang trái thấy nổ trùm lên máy bay địch, sau đó phải cơ động gấp để tránh tên lửa địch. Lại phát hiện một chiếc khác phía trước cũng đang vòng trái gấp hơn, anh bắn luôn một quả tên lửa nhưng không nhìn được điểm nổ. Sau đó anh thoát ly khỏi chiến đấu về hạ cánh.

Số 2 Kiên bay phía sau, yểm hộ, thấy số 1 bắn quả tên lửa đầu tiên, chiếc F-4 chui ra từ đám khói, anh liền bám theo,

điều chỉnh điểm ngắm và phóng một quả tên lửa vào mục tiêu ở cự ly 1.000m. Anh nhanh chóng cơ động tránh hai chiếc đang bám theo và bắn tên lửa từ phía sau. Theo lệnh sở chỉ huy cho thoát ly, anh hạ cánh lúc 14h00'. Chiếc F-4 bị rơi được ghi nhận cho Nguyễn Văn Nghĩa. Ngày 27.12.1972 biên đội Lanh - Kháng xuất kích. Kháng bắn rơi một chiếc F-4 (biên đội ghép của hai Trung đoàn 921 và 927). Trần Việt xuất kích một mình từ Miếu Môn, bắn rơi một chiếc F-4 tiêm kích ở khu vực Hòa Bình, Vụ Bản. Ngày 28.12.1972, biên đội Kiên - Hùng xuất kích. Trong đó Hùng bắn hai quả tên lửa làm rơi một chiếc A-3J và một chiếc F-4 trọng thương. Sau đó anh được công nhận bắn rơi hai chiếc.

Bước vào cuộc chiến tranh này, phía Mỹ đã có rất nhiều cải tiến thay đổi về máy bay, trang bị, vũ khí và nổi bật là hệ thống tác chiến điện tử. Chính các hệ thống nhiễu được đặt trên các loại máy bay chiến đấu của không quân, Không quân Hải quân và Không quân Chiến lược đã gây ra những khó khăn vô cùng lớn cho lực lượng phòng không, không quân Việt Nam. Xem lại các ghi chép trận đánh từ sở chỉ huy quân chủng mới thấy rõ rất nhiều lần máy bay ta xuất kích bị lỡ cơ hội, hoặc không có địch mà phần lớn là do Mỹ đã khá thành công trong cuộc chiến tranh điện tử này. Trong số máy bay ta bắn rơi, rất ít máy bay mang bom laser.

Bom đạn thông minh, chính xác đã giúp các lực lượng Không quân Mỹ nhanh chóng hoàn thành nhiệm vụ đánh tiêu diệt, phá sập một loạt cầu cống, chân hàng và đã gây nhiều tổn thất cho phía Việt Nam, cũng như ảnh hưởng nhiều đến chi viện cho chiến trường miền Nam. Mỹ chuyển sang tập kích chiến lược B-52 ban đêm vào Hà Nội là một quyết định thông minh. Chỉ bằng quyết định này đã loại khỏi sự tham chiến 80% lực lượng không quân Bắc Việt Nam có thể tấn công vào các máy bay chiến lược của mình. Cộng với hệ thống

nhieu dày đặc và lực lượng tiêm kích bảo vệ B-52 nhiều tầng lớp đã hạn chế được tối đa các trận đánh của Mig vào B-52. Tuy nhiên, Mỹ đã không tính hết, không lường hết được hiệu quả của tên lửa phòng không nên đã bị bắn hạ đến mức không thể chịu đựng được.

Những nỗ lực của các chuyên gia, cố vấn kỹ thuật tên lửa Xô Viết hàng ngày, hàng giờ bám sát hoạt động tác chiến của bộ đội tên lửa nên đã trực tiếp tham gia cùng với lực lượng kỹ thuật viên Việt Nam liên tục cải tiến, nâng cấp, sửa chữa sau mỗi trận đánh thắng, bại của tên lửa, nhất là ở lĩnh vực chống nhiễu, tăng công suất tín hiệu điều khiển tên lửa. Có thể nói đã khắc phục được 60-70% tác động của nhiễu đối với tên lửa. Đó chính là đấu tranh điện tử giữa hai bên, đã tạo ra những điều kiện quan trọng cho đội ngũ cán bộ chiến sỹ tên lửa đánh thắng. Tuy nhiên, phần quyết định chính là sự quả cảm, thông minh, tài trí, kịp thời rút kinh nghiệm và phổ biến kinh nghiệm đánh B-52 của các kíp chiến đấu tên lửa. Hiệu quả, hiệu suất chiến đấu đánh B-52 ngày một cao, bắn rơi rất nhiều B-52 trong “một ván bài” sinh tử của Nixon, buộc chính quyền Mỹ chịu thua một trận đau đớn chưa từng có. Chính nhờ hiệu quả chiến đấu cao như vậy nên Hà Nội đã không bị san bằng như Chủ tịch Hồ Chí Minh đã cảnh báo “trong chiến tranh Triều Tiên, Không quân Mỹ đã san phẳng Bình Nhưỡng trước khi chịu đến Bàn Môn Điếm ký hiệp định đình chiến”⁽⁷⁸⁾.

Khi tôi về lại bệnh viện không quân, gặp được nhiều anh em phi công, có một kỷ niệm mà tôi không thể quên được. Đó là khi gặp phi công Bùi Doãn Độ, là người có lần xuất kích chiến đấu đêm vào những ngày chiến dịch Linebacker 2 ngang với Phạm Tuân. Anh bị bắn rơi vào 8.1.1973 khi đón đánh B-52 theo phán đoán của sở chỉ huy nhưng lại gặp tiêm kích. Anh

78. Ý của Bác Hồ nói với Đại tá Phùng Thế Tài vào mùa xuân năm 1968.

nói với tôi một câu mà đến giờ tôi không thể quên “Bị bắn rơi và về đến đây rồi mới chắc chắn là mình còn sống anh ạ!”. Thế mới biết cuộc chiến với sự chênh lệch về mọi mặt giữa Không quân ta với lực lượng Không quân Mỹ nó khốc liệt thế nào. Bùi Doãn Độ chỉ thực sự tham chiến hơn một tháng cuối cùng của chiến tranh nhưng câu nói của anh làm tôi hơi bất ngờ về sự thẳng thắn, trung thực của người đồng đội. Vì trong thời điểm lịch sử này, rất có thể câu nói của anh sẽ bị đánh giá nặng nề về ý chí, tinh thần và tư tưởng, nhất là vào lúc nước sôi lửa bỏng, ác liệt khôn cùng...

Khi viết xong những dòng này về Linebacker tôi chợt nghĩ như có gì đó chưa đầy đủ trong những đánh giá về ý nghĩa của chiến thắng trong hai cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và Hải quân Mỹ ra miền Bắc. Cũng trong thời gian này thì Quân chủng Phòng không Không quân, thành phố Hà Nội đang sôi nổi chuẩn bị kỷ niệm 45 năm ngày chiến thắng “Điện Biên Phủ trên không trên bầu trời Hà Nội” và tất cả các hãng truyền thông đều chỉ nói tới 12 ngày đêm. Nhưng sau khi nghiên cứu, đọc kỹ các tài liệu tổng kết chiến tranh, hồi ký của các lãnh đạo quân chủng, quân đội, tôi có cái nhìn nhận và đánh giá hơi khác.

Các đời Tổng thống Mỹ từ những năm từ 1960 đến 1972 đều đã phải đưa lực lượng tinh nhuệ, hiện đại nhất của quân đội Mỹ là Không quân, Hải quân, Không quân chiến lược, Không quân Lính thủy đánh bộ để mở thêm mặt trận isra miền Bắc Việt Nam Dân chủ Cộng hòa. Thời điểm mở thêm mặt trận mới của Mỹ chống lại Việt Nam Dân chủ Cộng hòa đều là lúc các học thuyết chiến lược của Mỹ áp dụng tại miền Nam Việt Nam: Chiến tranh đặc biệt và Việt Nam hóa chiến tranh đang đứng trước nguy cơ tan vỡ. Tiếp đó, cả hai lần mở mặt trận mới, dùng các lực lượng Không quân và Hải quân trực tiếp can thiệp quân sự, đánh phá miền Bắc với các chiến

dịch “Sấm rền” Roling Thunder và Linebacker đều thể hiện sự lúng túng của Mỹ trên mặt trận chính yếu giành dân lẫn đất cho chính quyền Việt Nam Cộng hòa - Và mặt trận mới không chỉ là mặt trận quyết định chủ yếu.

Quân đội Mỹ và chính quyền Sài Gòn đều hiểu họ đang đánh với ai ở chiến trường miền Nam. Và đều hiểu rõ đang dẫn dắt cuộc chiến tranh ở miền Nam và cả Đông Dương lúc đó đều xuất phát từ Hà Nội. Đánh trận cũng như chơi cờ, vây thành, chiếu tướng, bắt tướng để kết thúc chiến trận. Hai bên đều phải cố. Vì vậy, cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và Hải Quân Mỹ ra miền Bắc Việt Nam đều là những nước cờ độc để giải vây cho sự phá sản của các chiến lược và giữ cho chế độ Việt Nam Cộng hòa đứng vững, đồng thời buộc Hà Nội chấp nhận sự áp đặt chính sách từ phía Nhà Trắng.

Lâu nay các nhà sử học trong và ngoài quân đội đã viết nhiều về cuộc chiến tranh nhưng chủ yếu là ở miền Nam. Những nỗ lực hy sinh của cả hệ thống chính trị, chính quyền, lực lượng vũ trang, lực lượng phòng không nhân dân trong mưa bom bão đạn của chiến tranh trên không với Hải quân và Hải quân Mỹ ra miền Bắc nhưng khá chung chung, mờ nhạt. Cuộc chiến trên mặt trận đối không được Đảng và Nhà nước chỉ đạo, dẫn dắt bằng cuộc chiến tranh nhân dân trên mặt trận đối không, lấy quân chủng Phòng không Không quân làm nòng cốt là một cuộc chiến tranh lạ lùng, có một không hai trên thế giới. Và đã đánh thắng dù chịu không ít mất mát, hy sinh, tổn thất. Chúng ta đã giữ mãi trong bí mật về hàng trăm sinh mạng tổn thất trong mỗi trận chiến ở Hải Phòng, Nam Định, ở Hàm Rồng Thanh Hóa hay tại những cây cầu huyết mạch giao thông ở Ninh Bình, Phú Lương, Lai Vu v.v... Khi tôn vinh 12 cô gái Đồng Lộc, có ít người biết cạnh đó có cả hàng trăm chiến sỹ cao xạ pháo hy sinh trong trọng điểm này.

Chỉ có những cựu chiến binh khi đi qua những trọng điểm đó đều chỉ trỏ và nghiêng mình: Ở đây, các đơn vị X,Y,Z... đã chiến đấu ác liệt với bao đồng đội hy sinh mà không có một tấm bia ghi nhận, tôn vinh.

Quân và dân miền Bắc đã chiến thắng cả hai cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân của Mỹ. Đã góp phần quan trọng trong chiến thắng cuối cùng ở miền Nam. Đã chi viện sức người, sức của, trí lực để toàn dân ta giành thắng lợi. Đặc biệt, trong giai đoạn cuối của cuộc chiến tranh Mỹ - Việt là chiến thắng vô cùng ác liệt trong cuộc đối đầu với lực lượng Khoa học - Kỹ thuật tinh nhuệ nhất của quân đội chính quy Hoa Kỳ suốt từ tháng 4 đến hết tháng 12.1972 với 5 đòn tiến công dữ dội, hiểm hóc của Mỹ mà kết thúc bằng chiến dịch phòng không bảo vệ Hà Nội và miền Bắc đã làm nên một Điện Biên Phủ trên không lừng lẫy. Cùng với đó là những chiến thắng của ta trên các chiến trường mà trực tiếp là Quảng Trị đã buộc Mỹ phải thua, chấp nhận quay lại bàn đàm phán để ký Hiệp định Paris mà phía Việt Nam đề xuất. Để từ đây, chấm dứt (trên danh nghĩa) sự can thiệp, đụng độ trực tiếp giữa quân đội Mỹ với lực lượng vũ trang Việt Nam Dân chủ Cộng hòa. Đúng như lời tiên đoán của Chủ tịch Hồ Chí Minh: ***“Ở Việt Nam, Mỹ nhất định thua, nhưng chỉ chịu thua khi thua trận trên bầu trời Hà Nội!”***

“Chiến đấu” với sức khỏe để được bay lại

Sau hơn ba tháng nằm viện với đủ mọi “cực hình” khi phải mang chiếc áo giáp liên tục với đủ mọi thứ khó chịu ngứa ngáy, cồng kềnh, tôi được tháo bột và vứt bỏ bộ giáp ra khỏi người để được tắm rửa, kỳ cọ dưới làn nước sạch sẽ. Mặc dù trời lúc đó còn lạnh buốt và không có nước nóng, nhưng tôi vẫn cảm thấy sung sướng và vô cùng hạnh phúc. Lúc này chúng tôi đã được về nơi đóng quân cũ của bệnh viện Phòng không Không quân ở Tương Mai vào đúng dịp Tết. Chị tôi, Phạm Thị Thanh Nhã, cùng các cháu Hồng, Quân, Việt biết tin đã vào thăm với bó hoa lay-ơn, thực được cùng vi-ô-lét tím rất đẹp. Anh họ tôi Phạm Phúc Hải (cháu chú cháu bác với tôi) cùng mấy người con vào thăm với kỷ niệm đáng ghi lại để nhớ về một thời gian khó. Hai người con trai của anh Hải khoảng 10-15 tuổi vào thăm chú thấy lạ với cái giường đệm⁽⁷⁹⁾ nên cu cậu cứ nhảy lên ra sức nhún. Khi thấy có chỗ tuột chỉ nên cậu ta thò tay vào rút ra một đồng nút làm đệm và bị ông bố mắng cho một trận nên thân...

79. Vì hồi đó chỉ có ở bệnh viện mới có. Còn các gia đình cán bộ viên chức và nhân dân có tiền cũng chả có chỗ nào bán mà mua.

Sau mấy tháng nằm viện trị thương, tôi bị sút đi gần 7kg, từ 61 còn 54kg, người gầy nhẳng và cánh tay trái teo tóp gần một nửa và ngắn đi 1,5cm so với tay phải. Tôi lại được đưa về đội an dưỡng Đầm Vạc - Vĩnh Yên. Đến nghỉ và dưỡng thương lần này thấy cơ ngơi ở đây được xây dựng rộng rãi hơn. Số lượng nhân viên phục vụ cũng tăng lên, nỗi lo không được bay nữa sau khi bị thương nên tôi tự ép buộc mình gia tăng cường độ tập luyện sau mỗi ngày, mỗi tuần. Chạy dài buổi sáng tăng dần từ 1km đến 5km. Sau đó về tập tạ tay cho tay trái và tập treo người trên xà đơn. Buổi chiều thì bóng rổ, bóng chuyền.

Cứ như vậy, với thể lực và nội lực còn khá dư dả của tuổi thanh niên, sau hơn một tháng tôi tăng cân lên được 60kg, cơ bắp gần được trở lại như cũ. Duy chỉ có tay trái còn rất yếu. Tôi chỉ phát hiện ra điều đó khi tập xà kép, làm động tác trồng cây chuối thì thấy không có khả năng giữ được lâu vì tay trái run nên buộc phải thôi tập một thời gian do lo sợ hai đầu xương nổi không chắc mà bị gãy lại. Tôi hồi phục lại sức khỏe nhanh đến mức làm nhiều người ngạc nhiên, không tin. Cùng nghỉ an dưỡng với tôi khi đó lần lượt có các phi công của nhiều trung đoàn thay nhau từng tốp 10-15 người trong 10 ngày. Vì có nhiều phi công nghỉ nên đội an dưỡng được biên chế thêm một trung cấp nấu ăn và một y sỹ dinh dưỡng. Bữa ăn được cải tiến nhiều so với lần đầu tôi lên an dưỡng ở đây năm 1968.



Khoảng hơn tháng sau, tôi trở lại bệnh viện để giám định thương tật và sức khỏe với hy vọng được bay trở lại trong sự lo lắng khôn cùng. Không biết thương binh mức mấy thì còn được bay? Chỉ mong các bác sĩ đánh giá giảm thiểu mức độ thương tật tới mức thấp nhất. Cuối cùng, tôi được cả hai: thương tật vĩnh viễn 25% và đủ điều kiện sức khỏe để bay lại. Thế là trên cả mong đợi. Mừng quá! Tôi phóng xe xuống nghĩa trang Văn

Điễn để thắp hương lên mộ Võ Sỹ Giáp. Đi suốt dọc đường tìm bó hoa huệ mà chỉ gặp một hàng hoa bán theo kiểu gánh rong có hoa lay-ơn. Chẳng lẽ đi tay không, tôi đành mua một bó to và thì thầm với Giáp “Thông cảm nhé, không tìm được hoa huệ. Những người lính ở rừng chỉ hái hoa mua hoa sim để đặt lên mộ đồng đội được thì mày cũng đừng trách mang hoa lay-ơn vào thắp hương nhé!

Loay hoay mãi trước ngang dọc cả hàng nghìn ngôi mộ sắp xếp khá trật tự mà không biết Giáp đang nằm ở đâu, tôi tìm người quản trang để hỏi. Người quản trang nói:

- Anh không biết khu mộ nào thì sao mà tìm được?

- Đây là liệt sỹ, phi công, hy sinh ngày 11.5.1972. Chắc được chôn vào sau đó 1-2 ngày.

Người quản lý đưa cho tôi cuốn sổ ghi chép gọi là sơ đồ mộ chí những người được an táng tại đây và bảo:

- Anh chịu khó tìm trong này trước để biết bạn anh được chôn ở lô nào, số mộ bao nhiêu, sau thì ra đó tìm mới ra được.

- Mất đến nửa tiếng tôi mới tra ra “địa chỉ”, và nhờ người quản trang chỉ dẫn đường đến. Sau khi chỉ dẫn, ông ta còn nhắc: - Anh nhắn với gia đình là sau ba năm là phải chuyển mộ lên Bất Bạt - Sơn Tây đấy. Nếu quá hạn là chúng tôi sẽ tự bốc và chuyển lên trên đó!

Tôi hứa sẽ báo cho cơ quan chính sách đơn vị để liên hệ rồi báo lại gia đình và nói thêm:

- Nếu không quá gấp gấp thì các anh cứ từ từ hộ được không? Vì gia đình anh ấy ở tận Hà Tĩnh, mà đường sá chiến tranh như thế này.

Người quản trang nhìn tôi rồi nói:

- Tôi sẽ ghi nhận đề nghị của anh như là đại diện của đơn vị. Nhưng không quá 4 năm đâu nhé!

Trên đường đi ra tìm mộ, những hình ảnh, kỷ niệm với Võ Sỹ Giáp lại cuộn cuộn kéo về làm tôi lại rung rung thương tiếc. Tại sao không nhảy dù sớm đi hả Giáp? Lệnh cho nhảy dù trước đó lâu rồi mà! Tôi đặt hoa, thắp hương lên mộ anh và ngồi thờ ra rất lâu với dòng nước mắt tuôn rơi. Những kỷ niệm với Giáp còn như vừa mới hôm qua. Cho đến lúc tôi ra về thì đã cảm thấy nhẹ nhõm hơn trong lòng. Tới Gia Lâm thì trời cũng đã gần tối. Tôi vào báo cáo ban chỉ huy trung đoàn và nộp giấy tờ ra viện cùng lời đề nghị cho phép được sớm vào bay hồi phục. Anh Đinh Tôn vui vẻ tiếp tôi rồi nói:

- Về ôn tập lại mấy ngày lý thuyết rồi tập buồng lái xong thì báo cáo để trung đoàn đưa vào kế hoạch. Chắc chỉ vài ba chuyến kèm là bay đơn và hồi phục xong thôi mà!

Lúc này Trung đoàn 921 đã chuyển từ chỗ sơ tán về trong căn cứ Gia Lâm. Tôi đạp xe từ trung đoàn bộ về đại đội mà dọc đường vẫn còn thấy những căn nhà xây từ thời Pháp và sau hòa bình 1954 đổ ngổn ngang vì bom Mỹ, người ta chưa kịp dọn. Trong những ngày cuối 1972, tại sân bay Gia Lâm đã có tới gần hai mươi cán bộ chiến sỹ không quân hy sinh vì bom B-52, trong đó có ba người trong tổ bay vận tải quân sự. Chẳng hiểu sao, tôi có cảm tưởng như họ còn lẫn khuất quanh đây, trong thứ ánh sáng mờ ảo này.



Thăm mộ phi công Võ Sỹ Giáp
(từ trái qua phải: phi công Hà Quang Hưng, Phạm Phú Thái)

Trao trả tù binh Mỹ

Tôi nhanh chóng vào bay, sau một thời gian ngắn đã hồi phục cho mình kỹ thuật lái, dẫn đường và ứng dụng chiến đấu để bước sang hồi phục làm giáo viên, chỉ huy bay. Chuyển bay kèm và bay đơn lại đầu tiên sau bị thương làm tôi phần nào nhớ lại cảm giác xưa khi lần đầu tiên được bay và bay đơn trên chiếc L-29. Lâng lâng khoái cảm sau những sống chết cận kề, sau những tháng ngày đốn đau, gian khổ khi bị thương, sau những mất mát, xót xa...

Thời gian này ở miền Bắc, sau bom đạn hủy diệt của những ngày cuối năm 1972, không khí hòa bình được chào đón trong niềm vui lớn xen lẫn những nghi ngại. Đài báo vẫn liên tục tố cáo chính quyền Sài Gòn với sự bật đèn xanh của Mỹ, liên tiếp tổ chức những chiến dịch lấn chiếm đất đai, thu gom và bình định dân chúng vào các khu vực do chúng kiểm soát từ Cửa Việt cho tới đồng bằng sông Cửu Long. Việc này, khiến cho cái Tết 1973 ấy có vẻ như mờ nhạt trong nỗi nghi hoặc và đợi chờ một nền hòa bình bền vững từ mọi gia đình. Trong khi tin tức chiến sự với quân nguy Sài Gòn ngày càng dày đặc thì việc Mỹ thúc đẩy việc trao trả tù binh theo Hiệp định Paris cũng liên tục cập nhật.

Một buổi sáng, tôi đang tổ chức ban bay ở Gia Lâm cho đơn vị thì có lệnh hủy bay huấn luyện và tăng cường thêm lực lượng trực chiến. Tôi ở lại luôn trên đài chỉ huy hỗn hợp của sân bay Gia Lâm lúc đó đặt ngay trên tầng nóc của nhà ga hàng không. Từ đây, chúng tôi được chứng kiến cảnh bàn giao, trao trả các phi công tù binh Mỹ ngay trước sân đỗ của ga. Lúc này, đài chỉ huy quân sự và đài điều hành hàng không Gia Lâm khi đó đặt gần nhau, nên chúng tôi được biết sẽ có vài chuyến bay của máy bay vận tải quân sự Hoa Kỳ sẽ đến đón các quân nhân Mỹ về Philippines. Tôi đứng nhìn thật lâu, ước gì lúc đó có máy ảnh để ghi lại những khoảnh khắc lịch sử này.

Không biết trong những phi công Mỹ kia, bao nhiêu thằng đã gieo rắc bom đạn, giết chóc bao nhiêu sinh linh của đất Việt Nam này? Và bao nhiêu thằng bị anh em phi công chúng tôi bắn hạ, bao nhiêu thằng đã bắn hạ anh em, bạn bè chúng tôi? Chúng tôi thấy những chiếc xe ca chở phi công tù binh đến rồi yêu cầu họ xuống xe. Họ được chỉ dẫn xếp hàng, trên tay cầm chiếc túi xách du lịch mà phía Việt Nam may cho rồi chờ nghe đọc tên. Khi nào tên được đọc lên thì tù binh đang đứng ở phía có cờ Việt Nam tiến lên phía đại diện quân đội Mỹ, chào nhau và bước lên máy bay. Có vài người đi nặng và hình như có cả căng cứu thương. Có lẽ phi công này mới bị rơi trong chiến dịch Linebacker 2.

Khoảng cuối hay giữa tháng 3.1973 thì chúng tôi nhận lệnh tham gia bay duyệt binh ngày 1.5.1973 để chào mừng chiến thắng “đánh cho Mỹ cút”. Đây là nói nội bộ thôi, còn tuyên truyền thì chỉ nói là cuộc diễu binh nhân dân ngày Quốc tế Lao động 1.5 và ký kết Hiệp định Paris. Chúng tôi nghĩ đơn giản đã là lệnh thì phải làm thôi, nhưng trong lòng không phải thật hào hứng vì nghĩ rằng vừa mới đánh nhau “trầy vi tróc vảy” với chiến thắng dù rất oanh liệt, rất vĩ đại nhưng vẫn còn đánh nhau ở nam vĩ tuyến 17, đất nước đã được thống nhất đâu...

Có lẽ chưa thấu hiểu ý nghĩa vô cùng to lớn của việc ký kết hiệp định Paris, lại vừa ra khỏi cuộc chiến khốc liệt đầy hy sinh gian khó ấy mà các nhà chép và viết sử của các đơn vị không quân cũng như binh chủng, rồi sau là Quân chủng Không quân đã dành rất ít chữ cho sự kiện này. Sách lịch sử của cả ba trung đoàn chỉ ghi ngắn gọn. Trung đoàn 927, xuất bản năm 2002, trang 91: “1.5.1973 Trung đoàn 927 điều động một biên đội bốn chiếc Mig-21 tham gia bay duyệt binh Ba Đình cùng Trung đoàn 921”. Lịch sử Trung đoàn 923 xuất bản năm 2.000, trang 120: “Trung đoàn tham gia duyệt binh cùng các loại máy bay Mig-19, Mig-21”. Còn Trung đoàn 921: “1.5.1973 điều động một số biên đội tham gia bay duyệt binh cùng Mig-17”.

Trong quá trình bay tập duyệt binh đã xảy ra một chuyện buồn của Trung đoàn 921 và Đại đội 1. Ngày 29.3.1973, thiếu úy phi công Nguyễn Văn Hồng được phi công, chuyên gia bay Liên Xô bay kèm bài bay không vực trên đỉnh sân bay Hòa Lạc đã gặp tai nạn. Hai thầy trò đã hy sinh. Cơ quan điều tra tai nạn bay đã kết luận nguyên nhân là do chiếc U Mig đã bay xuống quá thấp, có lẽ thầy trò này muốn xem bộ đội ta tập trung huấn luyện chuẩn bị tổng duyệt trên đường băng nhánh của sân bay Hòa Lạc. Do không lường hết địa hình nên đã va vào một quả đồi gần đó gây ra tai nạn. Nguyễn Văn Hồng là phi công trong đoàn bay tốt nghiệp Mig-21 cuối năm 1972. Khi tôi về bệnh viện không quân sơ tán ở Sài Sơn có gặp các phi công của đoàn bay này vào kiểm tra và giám định sức khỏe.

Số phi công Mig-21 cuối năm 1972 sau này tập trung về hai Trung đoàn 921 và 927 lên tới 30-40 người. Trong đó có: Nguyễn Mạnh Hải, Vũ Quốc Bảo, Đinh Trọng Kháng, Phạm Văn Hùng, Trần Văn Thi, Lê Văn Khang, Nguyễn Văn Khuyên, Đoàn Duy Lưu, Tạ Văn Sửa, Bế Văn Thịnh, Trần Tuấn Việt và nhiều người khác... Trong số này có người lên chức Phó Tư lệnh Chính trị Quân chủng như Nguyễn Mạnh

Hải - Thiếu tướng; Trần Văn Thi - Phó Tư lệnh, Thiếu tướng; các Sư đoàn trưởng như Đinh Trọng Kháng - Thiếu tướng, sau làm Chính ủy Học viện Phòng không Không quân; Trần Tuấn Việt - Phó Tham mưu trưởng Quân chủng; Vũ Quốc Bảo - Sư đoàn trưởng sau là Chánh Thanh tra Quân chủng...

Tôi chỉ còn nhớ đã tham gia bay trong đội hình 12 chiếc Mig-21 mà không nhớ được tất cả đội hình bay ngày 1.5.1973 ấy. Hỏi lại các phi công còn sống thì dựng lại được đội hình như sau: Đinh Tôn - Nguyễn Văn Năm - Nguyễn Công Huy - Lê Khương; Phạm Phú Thái - Bùi Thanh Liêm - Trần Việt - Trần Sang, còn bốn chiếc của Trung đoàn 927 đi sau cùng thì không còn nhớ nữa. Các phi công của Mig-19 thì nhiều người nói là không bay, một số thì bảo có, nhưng thời tiết xấu nên không qua Ba Đình được. Mig-17 thì không biết ai bay nữa.



Lúc này, 921 lại được lệnh quay trở lại căn cứ sân bay Đa Phúc. Sau khi chứng kiến trao trả tù binh phi công Mỹ xong thì phi đội chúng tôi bay chuyển máy bay về căn cứ cũ. Tại đây, chúng tôi đón, tiếp tốp phi công từ trường sỹ quan không quân về đơn vị. Trong đó có các phi công: Nguyễn Sỹ Hưng, Vũ Khởi Nghĩa, Lương Xuân Chương, Nguyễn Như Nghi, Hoàng Thanh Xuân, Trần Quang Ngự, Bùi Thúc Cúc về bay chuyển loại Mig-21 ở hai Đại đội 1 và 7 của Trung đoàn 921. Song song với việc sẵn sàng chiến đấu, thay nhau vào khu Bốn trực chiến để sẵn sàng chi viện cho lực lượng bộ binh ở chiến trường miền Nam, Lào, chúng tôi còn có nhiệm vụ cùng với các phi công chuyên gia huấn luyện bay chuyển loại cho những anh em mới từ trường không quân về. Cũng thời gian này, anh Hoàng Thanh Xuân - cán bộ phi đội của trường Không quân được điều về thay Chính trị viên Phi đội 1 lúc đó là Phạm Văn Tầm. Anh Tầm lại thay anh Trần Xuân Tùng từ cuối năm 1971.

Ngay sau khi ký kết Hiệp định Paris, Mỹ buộc phải đình chỉ ném bom miền Bắc và các dính líu quân sự khác ở chiến trường Đông Dương. Bộ Quốc phòng Việt Nam đã cho chuyển ngay trường Không quân khi đó đang phải ở nhờ căn cứ Tường Văn của Trung Quốc về đóng quân ở Kiến An và Cát Bi Hải Phòng. Tình hình bảo đảm vật tư, khí tài cho không quân vẫn còn gặp khó khăn nên việc tổ chức bay chuyển loại cho các phi công mới về cũng không suôn sẻ, kéo dài cho tới tận 1975 chưa xong chương trình nên khi có thêm máy bay thu được khi giải phóng miền Nam, các phi công này lại được điều chuyển sang bay F-5, A-37 cùng với số đông phi công Mig-17 đang “tồn đọng” lớn vì không được bay. Các phi công Mig-21 là người miền Nam cũng được về các sân bay từ Đà Nẵng đến Biên Hòa, Cần Thơ để bay trên các máy bay Mỹ, phục vụ trong các chiến dịch bảo vệ biên giới Tây Nam và tham gia giải phóng Campuchia. Anh Lê Khương cùng các anh Nguyễn Văn Nghĩa, Dương Bá Kháng, Nguyễn Thanh Xuân cũng quay về “quê hương” bay F-5 và A-37.

Cuộc chiến với Không quân Mỹ sau Linebacker 2 còn kéo dài đến gần hết tháng 1.1973 với hơn 40 lần xuất kích đánh trinh sát không người lái và bắn rơi 3 chiếc. Đó là các phi công Nguyễn Văn Nhượng (ngày 4.1.1973); Hán Vĩnh Tường (6.1.1973) trên Mig-21 và Hoàng Mai Vượng trên Mig-17 (8.1.1973). Nhưng cũng có ba phi công hy sinh là các anh Hoàng Cống (8.1.1973); Lưu Kim Ngọc (12.1.1973); Nguyễn Văn Hùng (19.1.1973). Còn Phạm Văn Nền (5.1.1973) hy sinh tại Thọ Xuân do bị máy bay Mỹ ném bom. Tiếp theo Nguyễn Văn Hồng lại đến Lê Thanh Hải (10.7.1973) và Triệu Tiến Lê (Mig-19, ngày 20.7.1973) do tai nạn trong huấn luyện. Từ đây thì “cuộc chiến” để giữ an toàn trong hoạt động bay của Không quân ta cũng bước vào thời kỳ đầy thử thách với những tổn thất kinh hoàng mà trong phần này chưa nói hết được.

Tôi đón nhận tin Lê Thanh Hải hy sinh khi đang làm nhiệm vụ ở khu Bốn. Anh cùng học bay với chúng tôi tháng 7.1965, là con một vị cán bộ cao cấp trong quân đội. Anh hiền lành, khiêm tốn, nhã nhặn. Bị ngành y của không quân Liên Xô chê là chân ngắn nên chỉ cho anh bay Mig-17. Sau anh về làm giáo viên của trường không quân. Năm 1973, ta mới nhận được loại máy bay huấn luyện đào tạo phi công L-29 do Liên Xô viện trợ và anh được điều về làm giáo viên. Chuyến bay biên đội mà anh bay số Hai là chuyến bay định mệnh cuối cùng trong đời. Không biết vì lý do gì, chỉ với một va chạm nhẹ trên không với số Một, nhưng lại đúng phần buồng lái nên có vẻ như anh bị mất cảm giác và máy bay đã lao xuống đất ngay ở khu vực phía bắc, đông bắc Phúc Yên 5-6km.

Những ngày tháng còn lại của năm 1973 đối với tôi có vẻ như có sự hụt hẫng vì khi trở về đơn vị không còn nhiều cảnh căng người ra để trực chiến, cơ động, đánh nhau với Không quân Mỹ. Miền Bắc đã im tiếng bom rơi, đạn nổ, chiến sự đã lùi xa vào trong Vĩ tuyến 17. Kỷ luật thời chiến đã được nói lỏng ra chút ít. Từ đây, những mối tình đã nhen nhóm từ trong chiến tranh đã đơm hoa, kết trái. Nhiều cặp đôi đã nên vợ nên chồng và sinh con.

Hình như những người chỉ huy không quân lúc đó cũng đã có cảm nhận về nhu cầu chấn chỉnh và xiết chặt các điều luật về quản lý bay và bảo đảm an toàn bay cũng như tổng kết hoạt động tác chiến của không quân những năm chiến tranh vừa qua. Cán bộ tham mưu và các phi công được tập hợp thành các tổ nghiên cứu, tổng kết và biên dịch từ tiếng Nga các sách hướng dẫn sử dụng cũng như soạn thảo chấn chỉnh lại hàng loạt quy chế, quy định về bay và hoạt động trên các sân bay mà trước đây mới là các quy định quy chế tạm thời. Đối với các phi đội bay thì viết và vẽ thành mô hình, sơ đồ các bàn tay để thống nhất việc huấn luyện phi công chuyển loại và phi công mới về đơn vị.

Ngoài những việc về quân sự, các đơn vị cũng triển khai nhiều hội nghị về công tác Đảng, công tác chính trị. Anh Hoàng Thanh Xuân và tôi phối hợp công việc với nhau khá ăn ý. Trong nhiều trường hợp, vì lý do nào đó tôi cũng được giao soạn thảo nghị quyết lãnh đạo của chi bộ. Ngày 28.5.1973, Đại đội 1 chúng tôi tổ chức Đại hội Chi bộ chuẩn bị cho Đại hội Đảng bộ Trung đoàn.

Tuy không còn các cuộc xuất kích, không chiến, nhưng tình hình kỷ luật cùng những tổn thất về máy bay và phi công trong không quân nói chung, trung đoàn nói riêng là khá nghiêm trọng. Vì vậy Đảng ủy Trung đoàn có nghị quyết chuyên đề về huấn luyện và bảo đảm an toàn bay và phát động phong trào gọi là “Ba dứt điểm”. Đó là chấm dứt tai nạn bay nghiêm trọng, chấm dứt tình trạng vô kỷ luật và mất mát, hư hỏng vũ khí trang bị, tham ô lãng phí khí tài vật tư khác. Rồi đến cuối năm thì tổ chức học tập, quán triệt bài giảng của Chính ủy Hoàng Phương về rèn luyện kỷ luật, chấp hành điều lệnh. Tình hình căng đến mức Đảng ủy Binh chủng phải tiếp tục ra nghị quyết để chấn chỉnh tình hình tai nạn và kỷ luật. Suốt từ 24.9 đến hết tháng 9.1973, chúng tôi liên miên họp hành, quán triệt nghị quyết của binh chủng, trung đoàn, đến đại hội ra nghị quyết và kiểm điểm tập thể, cá nhân...

Vào khoảng giữa năm, chúng tôi đưa Nguyễn Duy Tường vào bay lại. Anh đã bay đơn, nhưng rồi vận xui như chưa muốn buông tha con người này. Anh lại bị một cú hạ cánh quệt đuôi máy bay xuống đường băng. Và trong lần kiểm điểm ở tổ Đảng mà tôi phải trực tiếp xuống dự, Tường đã trình bày tự đánh giá và kiểm điểm của mình. Đó là vào ngày 12.10.1973. Có lẽ đây là bước ngoặt quyết định để cấp trên sau nhiều thời gian xem xét để đi đến việc cho Nguyễn Duy Tường thôi bay, sau vụ tai nạn bay làm hỏng hoàn toàn một máy bay khi bay thấp quá

quy định ở thành phố Việt Trì bị vướng vào dây điện cao thế làm cho máy bay mất điều khiển, phải nhảy dù ngày 12.5.1971.

Cho đến tận cuối năm 1973, các đơn vị không quân chúng tôi liên tục được học tập, chấn chỉnh về các mặt chính trị, tư tưởng, tổ chức, kỷ luật. Giữa tháng 11, học nghị quyết bộ chính trị về “đường lối công tác cán bộ” và lại triển khai nghị quyết từ quân chủng, binh chủng tới trung đoàn, Đại đội Bay. Rồi nghị quyết về xây dựng kỷ luật, chính quy quân đội và lại tiến hành quán triệt, triển khai từ quân chủng trở xuống. Cho đến tháng 12.1973 thì học tập, quán triệt “tình hình, nhiệm vụ cách mạng thời gian tới” và tổng kết Đảng, chính quyền năm 1973. Tôi gỡ lại những trang ghi chép dài dằng dặc mà giật mình. Không hiểu sao tôi lại chịu khó ghi chép, tởm mẩn, đầy đủ thế! Mà hồi đó tôi tự kiểm điểm thấy nhiều lúc phát chán vì sự trùng lặp của mỗi lần học tập, quán triệt nghị quyết của trên. Vì cứ mỗi nghị quyết như vậy, chúng tôi phải mất từ 3- 5 ngày liên tục hoặc gián đoạn nhưng phải bảo đảm đủ ngày giờ học tập theo quy định.

Đang “tự khâm phục” mình vì “tài chịu đựng” và có vẻ như đã học được chữ “nhẫn” thì trong sổ ghi chép công tác năm 1973 của tôi hiện lên những bài hát mà tôi chép lại khi chán nghe các diễn giả trình bày. Các bài hát này được chép rải rác giữa các trang viết và thường là những bài tôi yêu thích như *Lời ca bên cánh võng*, *Trên những con đường quen thuộc...* Còn cả các bài hát Nga như *Chiều hải cảng*, *Cuộc đời ơi ta mến yêu người*, v.v... Ngoài ra còn những trang tự chơi cờ ca-rô một mình. Âu cũng là cách giải tỏa bớt căng thẳng.

Gần cuối năm 1973, tôi được trung đoàn cho về thăm nhà mấy ngày. Đạp xe từ khu E Trung đoàn 921 ra ga Phúc Yên thấy nhiều thứ đã đổi thay so với lần đi phép đầu tiên đời quân ngũ, dịp Tết năm 1969. Dân cư đã tụ hợp “về nhà” mình đông

hơn. Xe cô dân sự đi lại nhộn nhịp hơn và buổi sáng hôm ấy lên tàu cũng đông đúc, vui vẻ hơn. Khá đông khách nên tôi phải đứng bên ngoài giữa hai toa, vừa để cho thoáng gió, vừa để tiện hút thuốc. Tôi lại nhớ đến anh chàng công an viên ở ga Phúc Yên ngày xưa. Nhớ anh chàng cơ yếu, không biết đã lấy vợ và còn ở bộ đội không...

Về đến Phú Thọ, tuổi thơ cùng bao kỷ niệm ủa về. Tôi đạp xe một vòng quanh cái thị xã nhỏ bé, thanh bình mà cảm thấy không thay đổi gì cả, chỉ có điều mọi thứ như nhỏ bé hơn. Mấy anh em lâu lâu mới tụ họp khá vui vẻ. Mẹ tôi bảo, năm sau sẽ làm nhà, xây gạch đàng hoàng vì ba con chắc sắp nghỉ hưu. Mấy đứa em cũng đã lớn và trưởng thành nhiều hơn. Thăng sắp học xong năm thứ hai đại học kiến trúc. Thường đã vào đại học cảnh sát. Còn cô em gái duy nhất tên Thi⁽⁸⁰⁾ thì đang học lớp 9 rồi.

Riêng chú em mà cả nhà tôi thương nhất tên là Thông vẫn ra đón tôi bằng nụ cười hiền lành kèm theo một câu không thay đổi “Em chào anh cả sẹo!” rồi cười tí mắt. Hồi này trông em mập ra, vẫn ăn khỏe, đã đi làm ở cơ sở may theo kiểu vừa học vừa làm. Các anh trêu “Sắp tới nhận lương phải khao cả nhà một bữa nhé!”. Em chỉ cười hiền. Nhìn em tôi không khỏi chạnh lòng. Không biết rồi tương lai em sẽ ra sao? May mà ở nhà luôn có cô tôi, ngoài việc chăm lo mọi thứ trong gia đình như vườn tược, chăn nuôi gà, vịt, lợn cô cũng phải dành nhiều thời gian chăm chút, săn sóc em Thông. Hôm nào Thông về muộn một chút là bà làm om lên, bắt mấy anh em đi tìm về bằng được. Có lần em bị lên cơn động kinh ngã cả vào bếp, bị bỏng gần hết một bên đùi, một tay bà chăm sóc, lau rửa vết thương, thuốc thang, chăm bẵm mấy tháng liền mới khỏi.

80. Tên khai sinh là Thúy, nhưng ông nội tôi nói trùng tên với cụ bà nào đấy trong họ nên phải đổi là Thi.

Sang ngày thứ hai nhân lúc nhà chỉ có hai mẹ con, tôi rút tiền đưa cho mẹ và nói:

- Con đưa tạm cho mẹ trước 300, tiền đóng góp với ba mẹ để làm nhà, hôm nào về lĩnh lương con sẽ gửi tiếp!

Bà đẩy ra:

- Thôi, ba mẹ cũng đã có chuẩn bị rồi. Cứ giữ lấy để sau này còn cưới vợ!

- Để giải phóng miền Nam xong hăng hay - Tôi cười. - Giờ đã biết sống chết ra sao đâu mà mẹ cứ phải lo trước! Mẹ cứ cầm lấy. Làm nhà cho xong đi đã!

Sáng hôm sau, tôi ra ga lấy vé về Việt Trì. Đi có bốn ga thôi mà mất cả tiếng rưỡi, gần hai tiếng mới đến nơi.

Tôi đạp xe về phía thành phố, qua nhà máy giấy rồi nhà máy đường. Mùi hôi nồng nặc từ đám ruộng, giờ đã thành ao, hồ rộng bằng mấy sân bóng đá đen kịt màu nước thải tồn đọng. Khi vào đến đầu phố, ngó lên đường dây điện cao thế mà mấy năm trước Nguyễn Duy Tường đã vướng vào gây tai nạn, tự hỏi “Không biết mình có lỗi gì không trong vụ này nhỉ?” Tôi tự hỏi vậy vì sau vụ đó, Tường có lần tâm sự:

- Tôi về bay Mig-21, thấy các anh bay làm tôi hứng thú và thích lắm. Tôi bay vì cái sự Ctpactb ông hiểu không? Là Ctpactb! - Tường nhắc lại.

Có lẽ Tường sợ tôi nghe không rõ, vì chỉ cần cái đuôi của từ đọc không rõ là sẽ hiểu sang nghĩa hoàn toàn khác. Một đảng là “sự đam mê, yêu thích đến mãnh liệt”, một đảng là “nổi khiếp đảm, khủng khiếp”.

Tôi không nhớ đã bay được với Tường chuyến nào không, nhưng chắc chắn với lớp phi công tốt nghiệp cuối năm 1970 thì đã bay kèm vài người. Khi phải ngồi lâu ở buồng giáo viên, sau khi phi công buồng trước đã làm xong các động tác quy định,

tôi thường hay nổi hứng lên làm vài động tác bằng kỹ thuật cao cấp và hướng dẫn cách làm. Chỉ mong là những trò mạo hiểm kiểu ngẫu hứng ấy không phải là động cơ thúc ép để họ hành động vượt quá trình độ và khả năng thực tế mà gây ra nguy hiểm.



Tôi đến cơ quan ba tôi hôm đó được các chú, các anh đón tiếp nhiệt tình. Ông bố của phi công Đinh Văn Đanh (là phi công, giáo viên của Trường Không quân Việt Nam ở Nha Trang) mang ra cả một bi-đông rượu nói:

- Hôm nay chiêu đãi phi công phản lực món quốc tửu làng Văn này nhé! Chú mới được biếu. Thử xem tửu lượng người nhà giời thế nào!

Tôi không còn nhớ tên ông, chỉ biết ông là người dân tộc ở mạn Thanh Sơn, Thanh Thủy gì đấy. Khi ông mở nút bi-đông ra, một mùi hương quyến rũ của men, ngòn ngọt của cồn nhẹ văng vất khiến khúu giác, vị giác kích thích tột độ, tưởng như nuốt chửng được ít nhất nửa bi-đông⁽⁸¹⁾. Bữa cơm hôm đó có món đặc sản thịt chó làm cho men rượu càng thêm ngọt ngào. Nhưng chỉ đến chén thứ ba là tôi đã chuếnh choáng, người đỏ rần từ ngón chân lên đến đỉnh đầu. Ông cụ thân sinh ra Đinh Văn Đanh cười khà khà:

- Phi công mà uống kém thế à?

- Cháu có biết uống rượu đâu! - Tôi lí nhí.

Chỉ kịp trả lời ông cụ thế rồi tôi lão đảo xin phép lăn vào giường ba tôi ngủ đến chiều. Ba giờ chiều tôi tỉnh dậy ra chào ba tôi và các chú, các anh ở cơ quan Mặt trận Tổ quốc và lấy xe

81. Loại bình bằng nhôm 1 lít, phát cho binh lính đựng nước uống, thường mang theo trong trang bị hành quân.

ra ga. Đang lúc chào hỏi mọi người để dắt xe ra cổng thì có một tốp nữ sinh đi xe đạp qua. Thoáng một khuôn mặt quen quen xinh xắn lướt nhanh. Chưa kịp định thần thì đã mất dạng ở phía ngược lại. Tôi như người ngơ ngẩn đến nỗi ba tôi phải giục:

- Con đi ra ga đi cho kịp đón tàu!

- Vâng, vâng, con đi đây.

Tôi nhảy vội lên xe. Về tới đơn vị thì trời đã nhá nhem tối. Đã có thông báo chuẩn bị dẫn phi đội vào X2 (sân bay Vinh) trực.

Năm 1973 qua đi trong chút mơ hồ, ảo tưởng về một cuộc hòa hợp, bầu cử rồi các hoạt động chính trị của cả hai bên. Nhưng chính quyền Nguyễn Văn Thiệu đã tổ chức hơn một vạn cuộc hành quân lấn chiếm, bình định từ cấp tiểu đoàn trở lên với hơn 55 vạn lần máy bay chi viện (trong đó có 18 vạn lần của Không quân Mỹ, Không quân Chiến lược hơn hai vạn lần).

Từ giữa năm 1973, Hội nghị Trung ương lần thứ 21 ra nghị quyết về nhiệm vụ cách mạng. Ta đã tổ chức đánh trả quyết liệt làm cho kế hoạch “bình định, lấn chiếm” của Việt Nam Cộng hòa chững lại và bị đẩy dần vào thế bị động. Thiệu tuyên bố “Chiến tranh lại bắt đầu” và tăng cường các cuộc hành quân đàn áp kéo dài, nhất là ở khu vực Quảng Ngãi, Bình Định, nam Thừa Thiên, Bình Dương.

Cuối năm 1973, hầu hết chúng tôi được nhận quyết định thăng quân hàm Thượng úy. Một số phi công xuất sắc đã được phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang như Đặng Ngọc Ngự, Đinh Tôn, Lê Thanh Đạo, Phạm Tuấn, Nguyễn Đức Soát, Nguyễn Tiến Sâm, Đỗ Văn Lan... Anh Nguyễn Nhật Chiêu dù muộn màng cũng đã được nhận danh hiệu này cùng lớp đàn em. Không hiểu sao nhận quân hàm Thượng úy mà cái cảm xúc phấn khởi, vui vẻ không được giống như hồi

chúng tôi nhận quân hàm thiếu úy và hầu như không còn để lại dấu ấn gì đặc biệt. Có lẽ là do suy nghĩ quá nhiều về những tổn thất, mất mát bạn bè, đồng đội đã làm chai lỳ cảm xúc với các danh hiệu, quân hàm chẳng? Tôi bỗng nhớ đến những người thương binh cùng nằm viện cuối năm 1972 đầu 1973 và hiểu thêm cái vẻ bất cần đời của họ. Những người lính chiến, đã vào sinh ra tử, mang đầy thương tích trên người sau khi chứng kiến bao nhiêu đồng đội hy sinh. Sống được đã là may, đâu còn cần gì nữa. Hay là mình cũng bắt đầu giống họ?

Bước vào năm 1974, trong các đợt học tập, sinh hoạt chính trị kiểu như chỉnh huấn để chuẩn bị hành trang về tinh thần, tư tưởng cho trận “quyết đấu” với quân đội Sài Gòn nay mai thì có mấy sự kiện tai nạn kinh hoàng xảy ra. Đó là vụ tai nạn máy bay dân dụng của Trung đoàn 919 khi chở phái đoàn tùy tùng của Tổng thống Angieri bị mất tốc độ khi không hạ cánh được do thời tiết xấu. Tai nạn xảy ra cách đầu đông sân bay Đa Phúc 2km làm toàn bộ mấy chục người thiệt mạng. Trong đó có toàn bộ sáu thành viên tổ bay, tiếp viên và một số cán bộ Việt Nam đi phục vụ đoàn tùy tùng cho Tổng thống. Đó là một ngày nặng nề của Trung đoàn 919. Đó cũng là dấu ấn rất nặng nề khi quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam và Angieri đang trong thời kỳ tốt đẹp. Đó là ngày 8.3.1974.

Tiếp sau đó hơn một tháng, một tai nạn hy hữu khác xảy ra ngay dưới mặt đất, trên sân bay Thọ Xuân làm một phi công Mig-17 Trương Công Thành hy sinh tại chỗ. Cái ngày định mệnh đó của Thành đúng là do mấy cái sai cộng lại gây nên. Sai thứ nhất là khi xuất kích chiến đấu về, máy bay của anh đã được lên đạn để sẵn sàng tham chiến, nhưng lại không phải dùng đến. Thông thường, để bảo đảm an toàn với Mig-17 thì phải đưa về một ụ riêng và đầu máy bay phải được hướng về ụ đất, chờ thợ máy, quân giới viên ra tháo đạn. Nhưng hình như anh quên mất điều này nên đưa về chỗ đỗ như các máy bay

khác. Sai thứ hai là người tổ trưởng cơ giới đáng lẽ phải cho ô tô kéo máy bay vào ụ tháo đạn thì lại không làm. Sai thứ ba là người thợ quân giới đáng lẽ không được phép tháo đạn trong lúc này thì lại hì hụi chui vào bụng máy bay cạy, tháo đạn.

Trong khi đó, vô tình ác quy vẫn bật hoặc vẫn kết nối điện đã gây ra vụ cướp cò tai hại và oan nghiệt khi phi công Thành vừa đi tới phía trước máy bay trên đường quay về lán trực ngay trước mũi súng của mình. Viên đạn bị cướp cò ấy đã cướp đi sinh mạng của người phi công mới ngoài 26 tuổi. Vụ này đã gây chấn động một thời ở Trung đoàn 923. Kíp thợ máy nghe đâu sau đó phải ra tòa án binh và bị xử theo pháp luật. Tai nạn này là bài học đắt giá cho những người công tác ở ngành hàng không nói chung và hàng không quân sự nói riêng là phải chấp hành đầy đủ mọi quy định, điều lệ của công tác bay cũng như công tác kỹ thuật. Bởi lẽ, phải nhắc lại mọi điều luật trong đó đã được đúc kết bằng xương máu các thế hệ đi trước của ngành hàng không trên toàn thế giới.

Sân bay Vinh

Từ giữa năm 1974, chủ lực ta giải phóng một số địa bàn như Thượng Đức, Minh Long, Tánh Linh, Măng Đen, Đắc Pét, Ya-súp... mà địch không có khả năng chiếm lại. Bộ Quốc phòng Bắc Việt Nam nhận định một hình thái mới đã xuất hiện. Mặc dù lúc này quân đội Việt Nam Cộng hòa đã được Mỹ bàn giao một khối lượng khổng lồ vũ khí trang bị (1850 máy bay, 66 phi đoàn, hàng nghìn xe tăng, thiết giáp, pháo và quân số lên hơn 70 vạn chưa kể các loại bảo an dân phòng...). Trung đoàn 923 lúc này đã đưa một phi đội tăng cường vào Vinh và Đồng Hới trực chiến. Trung đoàn 927 và 921 thay nhau vào Thọ Xuân, đưa từng biên đội hai và bốn chiếc Mig-21 vào Anh Sơn và Vinh trực chiến sẵn sàng các phương án chi viện hỏa lực trực tiếp cho tác chiến trên chiến trường và bảo vệ không phận.

Sau một thời gian chuẩn bị và chờ đợi, ngày đầu tháng 8.1974, tôi được lệnh dẫn cả phi đội Mig-21 vào trực chiến ở sân bay Vinh. Đó là những ngày còn nhiều gian khó. Miền Bắc vừa hứng chịu sự tàn phá của cuộc chiến tranh bằng không quân và hải quân Mỹ nhưng vẫn gồng mình chi viện sức người, sức của cho miền Nam. Các căn cứ không quân tiền duyên như Đồng Hới, Vinh, Anh Sơn, Thọ Xuân chỉ làm công tác

sửa chữa gấp các sân bay để bảo đảm cho Không quân ta hoạt động ở mức tối thiểu. Nhiều hố bom đạn, sạt lở sạt đường cắt hạ cánh chưa kịp san bằng. Cơ sở bảo đảm ăn, ở cũng không khác gì các đơn vị quân đội khác, nhà tranh, vách nứa, nước sinh hoạt lấy từ hố bom hay ao, giếng đào. Đối với phi công thì được ưu tiên phát cho chiếc quạt nhỏ (loại 36 đồng/một chiếc) của điện cơ Hà Nội, được mua giá cung cấp ở các cửa hàng nhà nước do các tiểu đoàn căn cứ, bảo đảm sân bay chịu trách nhiệm.

Phi đội tôi được ban chỉ huy tiểu đoàn căn cứ Vinh nhường hẳn cho 2/3 căn nhà ngang, nằm vuông góc nhà ban chỉ huy với ba gian phòng. Nhà lợp lá và vách thì trát bằng rơm bùn trên cốt tre đan, trần cốt nứa che kín mái nhà. Ba căn nhà gối đầu nhau hình chữ U nhìn ra sân chào cờ, với cột cờ bằng một cây tre cao, thẳng tắp. Phía ngoài là một chiếc nửa ao, nửa giếng mà chúng tôi sử dụng làm nơi tắm rửa. Nhưng nước chỉ có khoảng 0,5-0,7m và lúc nào cũng lờ lờ, đục màu nước lục ố xen tí váng vàng vàng, nâu nâu. Trông cũng ngại lắm mà vẫn phải dùng. Sau ít bữa chúng tôi phát hiện dọc sân bay có một số ao, chuôm khá rộng có nước trong hơn vì có bèo, cây cỏ mọc xung quanh nên thường ra đó tắm rửa, chỉ ngại là hơi ngứa và có dĩa.

Đợt vào trực ở sân bay Vinh chúng tôi có cả Đỗ Văn Lanh, Trần Việt, Nguyễn Công Huy, Trần Sang, Bùi Thanh Liêm và một số anh em mới về cuối năm 1972 mà tôi không nhớ hết. Chúng tôi thay nhau trực chiến với bốn chiếc Mig21-. Số còn lại thì tranh thủ huấn luyện và bay nhiệm vụ tuần tiểu. Trung đoàn 921 cử đồng chí tham mưu phó, thượng úy Nguyễn Phụng Dương người miền Nam mới đi học ở Học viện Không quân Liên Xô về làm nhiệm vụ tổ chức chiến đấu và điều hành sở chỉ huy tiền phương của trung đoàn.

Hàng ngày sau khi trực và huấn luyện về, chúng tôi thường tổ chức giao ban, phân công nhiệm vụ ngày hôm sau và mở đài ra nghe tin tức. Khi các phi công chúng tôi vào đây trực thì tiểu đoàn căn cứ được phát thêm xăng dầu để chạy máy nổ cấp điện sinh hoạt cho chúng tôi đến 9 giờ tối. Chúng tôi tiếp quản mấy căn phòng mà các phi công Mig-17 vừa dọn đi vào Đồng Hới. Đêm đêm nằm nghe tiếng vi vút của hàng phi lao cùng gió biển thổi vào, tiếng côn trùng vang rền trong đêm thanh vắng, thỉnh thoảng lại có tiếng rầm rầm của đoàn xe quân sự hay tàu hỏa chở vũ khí, khí tài và bộ đội phóng về phía nam...

Một buổi sáng, tranh thủ không phải phiên trực, tôi rủ anh Trần Sang đi thăm gia đình Võ Sỹ Giáp. Hai chúng tôi mượn được hai chiếc xe đạp và phóng đi từ sớm. Gần chục cây số từ sân bay đến cầu bến Thủy, và từ Bến Thủy chúng tôi theo đường liên huyện để về Xuân Viên. Con đường nhỏ chủ yếu là đất nện mấp mô các loại ổ gà, ổ trâu. Nắng hè rất mặt và hầm hập hơi nóng của gió Lào, dù lúc này mới là 7-8 giờ sáng. Chúng tôi đạp xe bên nhau và theo đuổi những kỷ niệm riêng về Võ Sỹ Giáp. Phải hỏi thăm thêm hai lần nữa chúng tôi mới tìm ra nhà.

Nhìn căn nhà đơn sơ của gia đình anh mà thoáng buồn và cay đắng nhớ lại câu nói của anh: “Tý nữa thì tôi không được đi học bay đấy ông ạ! Vì nhà bị quy địa chủ, sau sửa sai họ mới cho xuống trung nông!”. Cha anh là ông Võ Sỹ Khang, là lớp người tham gia cách mạng sớm ở địa phương. Ông từng là huyện ủy viên vào giữa những năm 1940, dáng người gầy gầy, nho nhã, giản dị. Mẹ anh, bà Lê Thị Tính xấp xỉ tuổi ông lúc đó đã gần 60, có nét đẹp nền nã, hiền dịu, trắng trẻo. Hai ông bà và mấy đứa em Võ Sỹ Giáp ra đón chúng tôi trong rừng rưng nước mắt của hai người già, ngại ngùng, e thẹn xen lẫn háo hức của mấy đứa em Oánh, Ánh, Tám vẫn đang học phổ thông. Nhìn ra xung quanh nhà chỉ có ít cây cam hay bưởi gì

đỏ, mọc trên đất cát. Vào mùa nắng nóng, gió Lào nên trông xác xơ. Gia cảnh nhà anh rõ ràng chẳng có gì sung túc làm tôi liên tưởng đến chuyện binh nhì Võ Sỹ Giáp tiết kiệm năm đồng phụ cấp/mỗi tháng để gửi về giúp gia đình...

Cuộc gặp gỡ thật xúc động, bồi ngùi, thương tiếc với một người con hiếu thảo, người anh trai gương mẫu. Tôi thấy cần phải kể lại diễn biến trận đánh và hoàn cảnh hy sinh của liệt sỹ Võ Sỹ Giáp để cả nhà biết và tự hào về tấm gương hy sinh cao cả của anh khi anh đã chấp nhận hiểm nguy điều khiển máy bay tránh khỏi sân trường học ở xã Thượng Trưng, huyện Vĩnh Tường để tránh nguy hiểm cho đàn em nhỏ. Máy bay anh rơi chỉ cách cổng trường 150-200m. Cả nhà nức nở, thương cảm. Sau này, Võ Sỹ Giáp được nhân dân xã Thượng Trưng ghi nhớ và lập một đài tưởng niệm ngay tại nơi anh đã hy sinh. Nơi này đã biến thành địa chỉ văn hóa tâm linh của bà con và thanh thiếu niên địa phương.



Đài tưởng niệm phi công Võ Sỹ Giáp
tại Thượng Trưng, Vĩnh Tường

Tối gần trưa, chúng tôi xin phép ra về với lý do nhiệm vụ chiến đấu để khước từ bữa cơm mà gia đình có nhã ý mời chúng tôi. Chúng tôi biếu ông bà chút quà rồi từ biệt ngôi nhà “trung nông lớp trên” với căn nhà nhỏ xíu nằm giữa vài sào vườn khô hạn của người bạn chiến đấu. Trên đường về, Trần Sang có vẻ day dứt hỏi tôi:

- Trông mấy gian nhà với mấy sào vườn xơ xác thế mà cũng được lên địa chủ nhỉ?

Tôi lắc đầu cười buồn:

- Chắc trong này giá địa chủ rẻ hơn!

Chuyến bay vượt giới tuyến 17

Tối ngày 21.8.1974, tôi nhận được thông báo của sở chỉ huy chuẩn bị đón Trung đoàn trưởng Đinh Tôn vào trực tiếp giao nhiệm vụ cho phi đội. Tôi cứ trần trọc cả đêm phán đoán nhiệm vụ gì sẽ được giao thêm cho phi đội đây? Chiến sự bên kia giới tuyến vẫn sôi động lắm. Nếu được tham gia cùng các anh em quân giải phóng đánh mấy trận cũng hay. Hay chỉ vào Đồng Hới tăng cường lực lượng tiêm kích phòng không để chi viện bộ binh chiến đấu? Tôi mừng tượng sân bay này vừa nhỏ, hẹp (40mx1800m) lại gần như gối đầu vào những cồn cát vươn ra biển, khó hạ cánh, khá nguy hiểm vì mặt sân lồi lõm “ăn” nhiều bom đạn của không quân và tàu chiến Mỹ. Chỉ cần chệch khỏi đường băng là máy bay làm trò nhào lộn và cháy bùng như chơi.

Sáng hôm sau, tôi ra trực ở đài chỉ huy cất hạ cánh để chờ đón Trung đoàn trưởng. Cái gọi là đài thực ra chỉ là một cái “chòi” dựng trên nóc chiếc hầm tránh bom, để chỉ huy các máy bay cất hạ cánh và cảnh giới, quan sát không phận sân bay xem có máy bay địch bám theo không để cảnh báo và trợ giúp phi công vào hạ cánh an toàn. Đang ngồi trong lán trực chiến với các phi công thì anh Nguyễn Phụng Dương gọi cho tôi từ sở chỉ huy tiền phương của trung đoàn, thông báo máy bay của

trung đoàn trưởng đã cất cánh lúc... và sắp vào hạ cánh. Tôi trả lời điện thoại, vợ vội chiếc mũ cối của anh chàng trợ lý tác chiến sân bay chụp lên đầu nhảy lên chiếc xe tải phóng tới đài chỉ huy cất hạ cánh cách vài trăm mét kiểm tra, mở các loại đài liên lạc, dẫn đường xa, dẫn đường gần.

Tôi xem đồng hồ. Còn vài phút nữa máy bay của Trung đoàn trưởng mới đến. Trời trong xanh không một bóng mây. Cái nóng hầm hập của gió Lào đang đẩy dần gió đông từ biển. Nắng chói chang, tầm nhìn xa tưởng như vô tận. Từ phía bắc, phía tây, hiện rõ màu xanh thẫm của những dãy núi nhấp nhô với những viền răng cưa trên đỉnh. Không thấy Trung đoàn trưởng liên lạc bằng vô tuyến điện trên sóng. Biết là những cuộc chuyển sân bay bằng máy bay chiến đấu kiểu này không bao giờ chúng tôi dùng sóng liên lạc trên đường bay nhưng vẫn thấy nóng ruột chờ.

Tôi vừa xoay ống nhòm TZK để quan sát phía đầu bắc, hướng đến của chiếc máy bay thì giật mình suýt ngã ngửa ra sau vì bóng dáng khổng lồ của chiếc Mig-21 như từ dưới đất chui lên, cùng với tiếng rít, réo kinh hoàng của động cơ ở chế độ tăng lực như muốn xé rách màng nhĩ. Tôi vội vàng nằm sấp xuống làm mấy anh em binh sĩ theo phản xạ nằm theo. Bình thường, chiếc Mig trông nhỏ bé mà thoáng vụt qua trên đầu tôi nhìn được cả hình hài những chiếc ốc, vít chữ thập trên thân và cánh. Tôi lắc đầu, xoay người lại, dõi theo chiếc máy bay đang bay dọc theo đường băng ở độ cao vài mét, kéo theo luồng bụi đất cuộn lên. Tôi lắc đầu, lẩm nhẩm:

- Ông anh còn ngon lắm!

Chiếc Mig đột ngột ngóc thẳng lên, dựng đứng với góc lên 50-60° và xoay (khoan) trái, phải rồi lại tiếp phải, trái và lật ngửa rồi từ từ “đổ xuống”. Tiếng động cơ như lặng đi. Chiếc Mig lộn xuống rồi lại rà sát xuống đường băng theo hướng

ngược lại. Một com-plex động tác kỹ thuật bay cao cấp tiếp theo được trình diễn ở độ cao cực thấp gồm thất vòng đứng, thất vòng nghiêng rồi vòng chiến đấu gấp về vòng 3. Khi im tiếng động cơ thì mấy anh chàng nông dân đang làm ruộng ngay sát đầu đường bỗng dưng nói:

- Bay kiểu nở, phi Đinh Tôn chặng cỏ ai bay nội!⁽⁸²⁾

- Răng mà tụi mi rành rứa? - Tôi bật cười, bắt chước tiếng Nghệ An.

Chiếc phi cơ trong đôi tay điêu luyện của phi công cự phách sau khi khởi động bằng chuỗi kỹ thuật bay cao cấp nhanh chóng vào hạ cánh với cú tiếp đất nhẹ nhàng, chuẩn xác ngay sát đài chỉ huy. Tôi vẫy tay ra hiệu cho chiếc xe tải đến đón rồi chạy về lán trực chiến của đơn vị, kịp cùng với Tham mưu phó Nguyễn Phụng Dương và vị Tiểu đoàn trưởng sân bay Vinh ra tận chân cầu thang đón Trung đoàn trưởng.

Trung tá, Anh hùng Lực lượng vũ trang, Trung đoàn trưởng Đinh Tôn nhanh nhẹn trèo ra khỏi buồng lái, bước xuống cầu thang. Khuôn mặt ửng đỏ, lấm chấm mồ hôi, anh cười niềm nở bắt tay chúng tôi sau khi nghe Thượng úy Nguyễn Phụng Dương báo cáo. Tại chiếc lán trực chiến đã có đủ thành phần của Sở chỉ huy tiền phương của Trung đoàn 921, phi đội bay và ban chỉ huy tiểu đoàn căn cứ Vinh. Trung đoàn trưởng giao nhiệm vụ cho chúng tôi, thông báo vắn tắt tình hình chiến trường sau Hiệp định Paris 1973 và gần đây. Anh nói tiếp:

- Không quân được giao nhiệm vụ tiến sâu vào phía Nam. Sẵn sàng tham gia tác chiến cùng với lực lượng binh chủng hợp thành trên mặt trận Quảng Trị, Quảng Bình, Thừa Thiên Huế, sẵn sàng làm cả nhiệm vụ chi viện hỏa lực mặt đất và tác chiến phòng không bảo vệ vùng trời mặt trận. Trung đoàn 923

82. Bay kiểu này, ngoài Đinh Tôn chẳng có ai bay nổi.

đã cử một phi đội tăng cường vào Đồng Hới. Bộ yêu cầu tăng thêm một biên đội Mig-21 để phối hợp với Mig-17 và lực lượng phòng không của quân chủng và phòng không mặt trận chuẩn bị cho các hoạt động quân sự tiếp theo. Trước mắt cử một biên đội hai chiếc vào hạ cánh thử ở Đồng Hới, trực chiến và bay tuần tiễu bảo vệ cho đợt chuyển quân, tập kết trang thiết bị quân sự vào chiến trường phía Nam.

Trung đoàn trưởng dừng lại nhìn và chỉ vào tôi nói:

- Anh sẽ bay với tôi vào Đồng Hới!

Tôi ngớ ngàng nhìn anh cười:

- Nhìn gì vậy? Có dám đi không thì bảo?

Tôi định hỏi lại anh vì sao không để cấp dưới làm. Anh là Trung đoàn trưởng, ngồi sở chỉ huy là được rồi! Nhưng thôi. Trung đoàn trưởng đã quyết. Mình cấp dưới chấp hành. Cũng hay. Mang tiếng là hai anh em cùng đoàn bay, quý trọng nhau, có những sở thích thể thao, săn bắn giống nhau nhưng chưa một lần tôi trực chiến và xuất kích cùng anh để đánh trận nào trong chiến tranh. Giờ anh chọn mình thế này cũng là thời cơ để hiểu thêm về con người anh.

Tôi nhanh chóng chuẩn bị đường bay và hiệp đồng với dẫn đường sở chỉ huy. Sau đó, tiến lại chỗ anh xin chỉ thị cùng hiệp đồng biên đội. Anh phẩy tay:

- Khởi, khởi! Có gì mà phải hiệp đồng. Bay mãi chuyển trường và hạ cánh sân bay ngắn hẹp còn gì!

Thấy anh vẫn có vẻ trầm tư, suy nghĩ gì đó, tôi hỏi nhỏ:

- Chị Hồng và cháu có khỏe không anh?

Anh không trả lời câu hỏi của tôi mà lẩm bẩm:

- Mấy thằng bạn tập kết hồi nào giờ quay lại trông (trong đó) hết rồi vậy! Tình thế này chắc sắp đến lượt mình rồi đây!

Tôi nghĩ, chắc là anh đã được phổ biến về hoạt động quân sự, thời gian tới có lẽ tổng tiến công. Tôi hỏi lại câu hỏi. Anh giật mình, gật đầu lia lịa, cười cười trả lời:

- Ờ, ờ... khỏe, khỏe!

Anh trả lời lầy lẹ. Có vẻ như anh đang xúc động trước thời khắc lịch sử trọng đại mà ở cương vị Trung đoàn trưởng, anh mới nắm được, để trực tiếp vào tận đây chọn một người cùng anh đi tiếp vào chiến trường.

Tôi chợt nhớ ra, anh xa quê đã hơn hai mươi năm. Hai mươi năm ấy có thể sắp xếp thành một cuốn phim về cuộc đời đầy biến động và hào hùng của người anh cả đoàn bay Mig-21 khóa 3 của chúng tôi. Đinh Tôn sinh năm 1936, nhập ngũ năm 17 tuổi, tập kết ra Bắc năm 1954. Đi học lái máy bay thể thao tại Tiệp Khắc năm 1956. Tham gia thành lập Trường Hàng không số 1 (Trung đoàn 910, tức Trường Sĩ quan Không quân sau này), rồi chuyển sang bay vận tải quân sự Li-2 ở đoàn bay 919. Tham gia chiến dịch vận chuyển đường không trong đội hình lữ đoàn vận tải không quân Liên Xô giúp đỡ cách mạng Lào 1961. Trong một lần bị máy bay địch truy đuổi, phẩm chất phi công tiêm kích chiến đấu trong anh bùng tỉnh bằng động tác quay ngược máy bay đối đầu với máy bay địch bằng tinh thần cảm tử kiểu TAPAH của các phi công Liên Xô! Tên phi công máy bay kia đã không chịu nổi đòn tiến công đối đầu quyết tử của chiếc vận tải quân sự, kéo giạt máy bay tránh xa thoát khỏi cú đâm liều mạng, trực diện. Tháng 7.1965, anh lãnh trách nhiệm dẫn chúng tôi đi Liên Xô học bay trên máy bay chiến đấu. Tháng 2.1968, tốt nghiệp bằng đỏ về nước tham gia chiến đấu. Với những chiến tích xuất sắc, anh đã được phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang tháng 12.1973.

(Tôi nhớ lại thời kỳ anh làm Trung đoàn trưởng đã không được một sổ cấp đánh giá cao, cho rằng anh chỉ là một phi

công kỹ thuật đơn thuần, công tác quản lý đơn vị lỏng lẻo, dẫn đến nhiều vụ việc. Tôi cũng đã từng bị lãnh đạo và một số đồng nghiệp đánh giá “Giống kiểu Đinh Tôn!” khi tôi tốt nghiệp Học viện Không quân Gagarin về nước năm 1980...)

Đối với tôi, anh luôn là tấm gương sáng trong thể thao, trong kỹ thuật bay siêu đẳng, trong tính cách khảng khái trung thực của dân đất võ Bình Định. Anh mới được bổ nhiệm Trung đoàn trưởng thay anh Nguyễn Ngọc Độ đi học Học viện Không quân Liên Xô hơn một năm nay. Anh là người rất tin vào cấp dưới. Tôi nghiệm thấy điều này từ cách anh thả đơn cho tôi làm chỉ huy bay trung đoàn chỉ sau hai lần kèm cặp cũng như công tác huấn luyện phi công.

- Chuẩn bị xong chưa mày? - Đinh Tôn hỏi tôi.

- Dạ! Xong rồi anh. - Tôi cười hì hì. - Em đã hiệp đồng với dẫn đường và sở chỉ huy và thống nhất các số liệu rồi ạ.

- Thế còn tư trang? - Anh lại hỏi.

Tôi thủng thẳng:

- Có gì nhiều đâu anh. Một bàn chải, một quần đùi, một khăn mặt. Cho tất cả vào túi áo bay như mọi khi là xong mà!

- Cũng chỉ cần thế thôi. Trong này khô, nóng. Tôi trực về giặt, để sáng mai lại khô cong ấy mà. - Anh cười, rồi anh quay sang nhắc trực ban tác chiến sẵn bay - Anh báo sở chỉ huy tiền phương báo cáo Bộ Tư lệnh là chúng tôi đã sẵn sàng nhé!

Đến gần cuối giờ chiều, nhận được lệnh “Cấp 1. Tôn - Thái cất cánh theo kế hoạch”. Chúng tôi nhanh chóng tản ra. Cất cánh lên mới thấy thời cơ rất hợp lý. Vì mặt trời ở hướng tây, giữ đội bên phải số 1 có thể quan sát rất rõ và rất xa về phía biển Đông, nơi máy bay hải quân Mỹ thường xuất hiện. Do yêu cầu phải giữ bí mật việc cơ động lực lượng vào sát giới tuyến và

sát biển nên chúng tôi bay thấp. Theo đường bay đi Đức Thọ - Tân Ấp - Tuyên Hóa, sau đó dọc theo sông Gianh ra hướng biển. Đến gặp sông Con thì vòng phải, men theo dãy núi phía nam sông Gianh để vào sân bay. Không được sử dụng vô tuyến điện, bay độ cao thấp (trên dưới 200m) theo địa hình núi đồi của dãy Trường Sơn tới đồng bằng, triển sông. Khi tới gần ngã ba sông, Biên đội trưởng lắc cánh hai lần, ra hiệu kéo dài đội hình để chuẩn bị vào hạ cánh trực tiếp.

Tôi giảm tốc độ, kéo dài cự ly với số 1, tăng độ cao lên 300m và bay thẳng về đài xa, phía sau đội trưởng 2,5-3km. Trung đoàn trưởng Đinh Tôn đã từng vào sân bay Đồng Hới phục kích đánh B-52, hơn nữa khi còn bay vận tải quân sự, anh thường bay trên vùng này nên có thể coi đây là địa bàn quen thuộc của anh. Còn tôi lần đầu tiên và có lẽ cũng là phi công Mig-21 thứ hai hạ cánh ở đây.

Ánh mặt trời chiếu chếch từ phải sang giúp tôi phát hiện đường băng sớm. Tôi lần lượt thả càng, cánh tà và từ từ cho máy bay trượt xuống. May là có số 1 hạ cánh trước nên có thể quan sát chỉ giới đường băng để đặt điểm xuống khá chuẩn xác. Chiếc Mig-21 của tôi nhẹ nhàng tiếp đất, nhưng ngay sau đó là tiếng lục cà lục cục dội lại từ những chiếc bánh lốp máy bay cho thấy đường băng chưa được bằng phẳng đúng tiêu chuẩn. Qua hết đoạn ghi sắt, tôi nhanh chóng đặt bánh mũi và bung dù giảm tốc. Chiếc Mig như khựng lại nhưng vẫn chạy, trượt trên mặt đất nện, đường đá nhựa còn lại từ thời Pháp. Tôi nhấn hết cỡ tay phanh, cố giữ cho máy bay chạy trong khuôn khổ đường băng nhỏ tí xíu cho đến gần tới giới hạn cuối cùng, chiếc Mig mới chịu dừng lại. Tôi nhấn nút thả dù và lăn theo số 1 vào sân đỗ.

Các chiến hữu Mig-17 nồng nhiệt chào mừng chúng tôi. Tôi nhớ là Phi đội Mig-17 do các anh Nguyễn Văn Bảy, Lưu

Huy Chao, Lê Hải dẫn quân vào trực ở sân bay tiền phương này. Phi công cùng lứa với tôi có các anh Lương Quốc Bảo, Nguyễn Văn Lực, Đinh Trọng Lực, Trần Cao Thắng, Từ Để và một vài người nữa giờ không nhớ chính xác. Đưa máy bay vào chỗ đỗ trực xong, thì cũng vừa đến giờ “rút ban”. Chúng tôi kéo nhau về nơi ở mà ban chỉ huy đơn vị căn cứ Đồng Hới bố trí. Tôi được ăn một bữa cá biển ngon lành, tươi rói mà ngành hậu cần sân bay chiêu đãi!

Buổi tối, khí hậu ở Đồng Hới thật mát mẻ, dễ chịu. Chúng tôi kéo nhau ra sân nằm trên những tấm phản gỗ, ngắm trời, nghe tiếng vi vu của rừng cây phi lao trên nền âm thanh trầm lặng của sóng biển. Ai đó chỉ về phía đông nam, nói: “Bảo Ninh đấy”. À ra thế. Quê hương mẹ Suốt cũng gần nhỉ, chắc chỉ 2-3km thôi! Chúng tôi nghe Đài Tiếng nói Việt Nam điểm tình hình thời sự, tới gần cuối bản tin thì anh Lưu Huy Chao ra nhắc chiếc đài lên và nói:

- Để nghe tý BBC xem nó nói gì!

Anh nhanh nhẹn chuyển băng tần sóng ngắn tới BBC. Hồi đó, với các sỹ quan sơ cấp, kể cả trung cấp, việc “nghe đài địch” như thế này là bị cấm kỵ lắm! Từ cấp cán bộ trung đoàn trở lên mới được nghe để nghiên cứu hay sao ấy. Nhưng đám lính bay chúng tôi vẫn thường mở BBC để nghe trộm. Chủ yếu xem “phía bên kia” người ta nói gì về tình hình chiến sự.

Càng về khuya, trời càng tối. Trăng đầu tháng mảnh mai, lặn dần. Nằm ở đây, bầu trời phương Nam này thấy cả một trời sao sáng rõ hơn hẳn. Các chòm sao Đại hùng tinh, Bắc cực, Tiểu hùng tinh rồi Thần nông, Sông ngân hà, Con vịt, hiện lên rõ mồn một. Lặng trong tiếng âm u của sóng biển, vi vút của hàng dương (phi lao), tôi còn lọc ra một âm thanh quen thuộc - tiếng máy bay lúc rõ lúc không. Tôi không dám chắc bèn hỏi các anh phi công Mig-17. Anh Bảy, anh Chao trả lời:

- Máy bay trinh sát điện tử Mỹ đó đây! Nó vẫn bay cách bờ vài chục cây số và giám sát ta chặt chẽ lắm đây!

Nằm ngửa nhìn trời sao mênh mông trong vòng chưa đến ba mươi phút, tôi còn đếm được gần chục “ngôi sao” di động và biết chắc đó là các vệ tinh trinh sát của Mỹ giám sát chiến trường Đồng Dương.

Hai anh em tôi trực ở Đồng Hới với các phi công của Trung đoàn 923. Thay nhau xuất kích theo yêu cầu nhiệm vụ chi viện cho công tác vận chuyển chiến lược và các trận chiến bên kia Vĩ tuyến 17. Đôi khi thay nhau huấn luyện và bay tuần tiểu dọc đường 15 ven giới tuyến. Ngày 23.8.1974, lại nhận tin phi công Thái Doãn Hộ bị tai nạn hy sinh. Trường hợp hy sinh thật đau lòng. Thái Doãn Hộ bay số Hai với Lương Thế Phúc, máy bay bị mất điều khiển. Anh nhảy dù ra an toàn nhưng lại rơi xuống sông và bị dù trùm lên người không thoát ra được. Có mấy con đò đi gần đó nhưng không ai cứu vớt vì hình như họ có lời nguyện sông nước như thế nào đó nên không cứu người bị chết đuối. Thái Doãn Hộ là người hiền lành, nhút nhát như con gái. Tôi vẫn nhớ khuôn mặt anh.

Cho tới một ngày, Trung đoàn trưởng Đinh Tôn yêu cầu tôi chuẩn bị một đường bay mới sát hơn với Vĩ tuyến 17. Tôi lấy bản đồ, vạch đường bay từ Đồng Hới đi Hồ Xá, cao điểm 1257 (Động Châu), cao điểm 1272 (Phu-xa-via) rồi quay ngược lại để về hạ cánh Đồng Hới, mang trình anh để phê duyệt thì anh nói:

- Hiệp đồng thêm với dẫn đường sở chỉ huy tiền phương Trung đoàn 923 và dự báo kế hoạch bay cho sở chỉ huy binh chủng!

Lại nói về Trung đoàn trưởng Đinh Tôn, mấy hôm vào trực ở Đồng Hới tôi vẫn cứ băn khoăn tại sao anh lại phải trực tiếp vào trực chiến ở tận sân bay tiền duyên thế này? Khi đánh

B-52 cuối 1972, lực lượng đánh đêm gặp rất nhiều khó khăn và rất thiếu người, nên mặc dù là Trung đoàn phó anh vẫn đề đạt và được trên phê duyệt cho vào trực chiến. Anh đã xuất kích, đã được dẫn vào đội hình B-52 nhưng lại gặp mấy tốp F-4 đi bảo vệ, sở chỉ huy cho anh vượt qua để lên đánh B-52 nhưng trận đánh không thành. Còn hôm nay, có việc gì khẩn thiết mà Bộ Tư lệnh từ binh chủng tới quân chủng đồng ý cho anh vào, kéo thêm mình tôi đi trực ở đây? Với cương vị Trung đoàn trưởng anh có thể ngồi trong sở chỉ huy, còn người thực thi nhiệm vụ thì đến phi đội trưởng như tôi là ngon rồi. Việc gì quan trọng thế nhỉ?

Tôi xâu chuỗi các sự kiện lại mà chỉ lảng máng một việc gì đó rất hệ trọng trong đợt vào trực ở đây. Chợt nhớ tới hôm còn ở sân bay Vinh, anh có nói đến những người bạn cùng tập kết với anh năm 1954 đã quay về quê hương. Liệu có động cơ gì sau việc tự mình vào trực chiến thế này không? Nghe tình hình chiến sự thấy rõ ràng xu thế, thời cơ lớn để đánh bại quân đội Sài Gòn, thống nhất đất nước đã đến gần lắm. Tôi cứ miên man nghĩ rồi ngủ thiếp đi tới khi được gọi dậy đi trực vào buổi sáng hôm sau.

Tiếp thu máy bay xong, anh yêu cầu tôi để lại mọi tư trang, giấy tờ, bản đồ và hỏi:

- Đã thuộc đường bay chưa?

Tôi đọc vanh vách số liệu về hướng, thời gian, địa tiêu kiểm tra. Anh gật đầu nói ngắn gọn:

- Cứ bám đội cho chặt. Luôn giữ đội hình chiến đấu. Cảnh giác cao với Không quân Hải quân Mỹ từ biển và không quân Sài Gòn từ Phú Bài, Đà Nẵng ra. Chỉ khi có tình huống mới liên lạc. Nói ngắn gọn, đủ, rõ để xử lý các tình huống chiến thuật theo thực trạng và kinh nghiệm! Tôi im lặng lắng nghe. Trầm ngâm giây lát anh nói:

- Ta bay chuyến này cũng còn để nắn gân thằng Mỹ xem nó xử lý thế nào. Vì vậy phải cảnh giác cao. Ta sẽ có bốn chiếc Mig-17 sẵn sàng yểm hộ!

- À thì ra vậy - Tôi nghĩ thầm - Chắc tụi Không quân Mỹ sẽ chẳng làm gì kịp. Có chăng thì sau khi bọn ta hạ cánh rồi, chúng tức mình lại dùng máy bay ném bom hủy diệt sân bay cất cánh như hồi 1972 đánh sân bay Khe Gát là cùng!

Bố anh nói:

- Xưa bay vận tải quân sự, tôi đã bay ở đây nên địa hình khá thuộc. Chắc mình không đi lạc được đâu Thái nhỉ?

Tôi vội trả lời:

- Lạc sao được anh. Địa bàn này anh đã bay cả khi ở vận tải quân sự, cả hồi đi săn B-52 năm 1971. Từ đây đến Bình Định quê anh còn mấy nữa đâu!

Anh gật gật:

- Đúng thế đấy mầy. Còn mấy nữa đâu!

Tôi cũng thấy thoải mái hơn khi anh dùng từ “mầy - tau” nghĩa là anh coi tôi như người thân, người em út của anh chứ không khách sáo như mấy từ “anh - tôi” hay “tôi - đồng chí” trong xã giao.

Đúng 7h15' ngày 4.9.1974, biên đội Tôn - Thái được lệnh báo động cấp 1. Khi vừa nai nịt xong thì trợ lý tác chiến hô lớn: “Tôn - Thái Ấp Bắc - Cờ hồng!” 7h25' chúng tôi rời đường băng, cất cánh. Tôi thận trọng giữ máy bay sát với đội trưởng trong đội hình gần như mật tập, cánh cách cánh vài mét để tránh bụi, đá bay vào đường hút khí động cơ và làm vỡ đầu dẫn tên lửa. Vừa mới tách đất, thu càng đã thấy biển Đông mở rộng, trong xanh và ngút ngàn tầm nhìn. Tôi nhẹ nhàng xoay hướng bay về Hồ Xá, đội trưởng lắc cánh nhắc tôi dẫn đội hình

chiến đấu hơi kéo dài 300x500m để quan sát về hướng biển. Tôi lặng lẽ bám theo người đội trưởng đang bay ở độ cao rất thấp, chỉ khoảng 100-150m. Từ trên cao, phía sau nhìn chiếc Mig của đội trưởng cứ như chiếc mô hình lướt sát mặt đất. Qua các dải cát, doi cát ven biển rồi các làng mạc, sông ngòi. Thị trấn Đồng Hới tiêu điều dần dần hiện ra. Chỉ có thể thấy rõ chiếc tháp cao của nhà thờ đạo nổi bật bên cạnh con sông Nhật Lệ xanh trong mà chúng tôi lấy làm vật chuẩn.

Tiếp tục bay về hướng nam. Địa hình khu vực này không khó nhận dạng nên dù bay ở độ cao rất thấp, tôi cũng nhận biết đầy đủ địa tiêu, so sánh các điểm đánh dấu kiểm tra trên bản đồ và thực địa. Bên dưới là con sông Kiên Giang và đường số 1. Nhìn về hướng đông là những doi cát trắng ven bờ biển. Nhìn ra xa nữa là biển Đông xanh thẳm. Qua Mỹ Tranh, sắp đến Hồ Xá là điểm vòng phải để bay dọc theo con sông Bến Hải. Thấy đội trưởng lắc nhẹ đôi cánh, biết là chuẩn bị vòng phải, tôi nhẹ nhàng kéo cần lái nhắc máy bay lên trên lưng đội trưởng 20-30m quan sát kỹ về hướng mà biên đội sắp xoay lưng lại. Thấy không có gì, tôi tiếp tục bám theo ở cạnh ngoài khi đội trưởng đang vòng. Sau khi cải bằng, tôi lại cho máy bay “trườn” sang phải để có thể quan sát về phía nam. Chỉ ít giây sau, tôi đã định hướng và quan sát thấy cây cầu Hiền Lương lịch sử, trông bé tí, mỏng manh khi nhìn từ trên cao. Tôi chưa từng đặt chân đến vùng đất lịch sử và định mệnh này của dân tộc, nhưng đã được nghe đến Vĩ tuyến 17, đến cầu Hiền Lương qua đài báo và đặc biệt bài hát *Câu hò bên bờ Hiền Lương*.

Tò mò, muốn nhìn rõ hơn cây cầu và mảnh đất kiên cường này, tôi từ từ, lặng lẽ giảm ga, tụt lại phía sau và chui xuống dưới bụng máy bay số Một. Có lẽ kịp thời phát hiện ra trò “quậy phá” của tôi nên đội trưởng nhấn nút vô tuyến điện “cách, cách, cách” để cảnh báo. Tôi nhìn lên số Một thấy máy bay lắc cánh mấy lần! Tôi mỉm cười, “nghịch tý mà thầy nghiêm

quá”, đồng thời ấn nút phát 2 cái “cạch, cạch” để báo hiệu đã nhận được tín hiệu cảnh báo. Tôi cho chiếc Mig bay sát đội trưởng để thông báo là đã vào đội hình rồi đây! Chỉ thấy đội trưởng lơ đãng nắm đũa khuấy khuấy mấy cái. Tôi gạt đầu và lắc cánh hai cái ra hiệu đã hiểu và dẫn cự ly máy bay về đội hình chiến đấu.

Khi bay ngang qua cầu Hiền Lương ở cự ly khoảng vài trăm mét, tôi thấy số Một giảm thêm độ cao rồi lắc cánh sang trái hai cái. Chưa kịp hiểu ra vấn đề gì thì đã thấy chiếc Mig của đội trưởng làm cú vòng trái dứt khoát cùng với độ cao giảm chỉ còn dưới 100m, hướng bay về nam. Tôi chỉ kịp ơ lên một tiếng, định bấm radio hỏi số Một bay đi đâu, thì trong tích tắc ấy, tôi bỗng hiểu ra. Một tích tắc để tôi xâu chuỗi các sự kiện khó hiểu trong cách đối xử, trong câu nói của người đội trưởng từ hôm gặp nhau ở sân bay Vinh đến tận sáng nay. Và tôi bỏ ngón tay khỏi nút bấm, tiếp tục bám theo máy bay đội trưởng. Tuy nhiên, thần kinh tôi căng dần lên vì biên đội đã bay vào sâu trong “đất địch”. Phía dưới có thể sẽ là tên lửa phòng không Hawk mới được Mỹ bàn giao cho quân đội Sài Gòn. Trên trời có thể sẽ là máy bay tiêm kích F-5E sẵn sàng chặn đánh.

Bất ngờ vì cú “vượt tuyến” không báo trước, tôi tò mò ngấm nhìn mảnh đất đầy đạn bom Quảng Trị lướt nhanh dưới cánh. Để dễ điều khiển và có điều kiện quan sát, tôi bay cao hơn đội trưởng 20-30m và lùi lại phía sau để có thể vừa giữ biên đội dễ dàng hơn, vừa quan sát được từ phía trên. Đồng ruộng, làng mạc có vẻ tiêu điều hoang vắng, xơ xác. Thỉnh thoảng lại “đảo cánh” sang trái rồi sang phải để cảnh giới địch từ phía sau và hai bên sườn. Căng thẳng càng tăng khi bay sâu về phía nam, bay rất thấp với độ cao của đội trưởng chỉ khoảng 70-100m, có lúc 50-70m, tốc độ 800-850km/h. Mồ hôi đã toát ra ướt đầm bộ quần áo bay mà vẫn thấy đội trưởng tiếp tục lao về phía trước. Sốt ruột vì chưa hiểu ý định của đội trưởng, mấy lần tôi định bấm nút vô tuyến điện để hỏi, nhưng lại kìm lại được và cũng

nhớ ra anh quy định không được sử dụng vô tuyến điện cho đến lúc cần thiết, khẩn cấp.

Nhìn chéo về phía trước, bên trái thấy hai con sông cắt ngang đường bay. Tôi kéo cho máy bay cao hơn để quan sát thì thấy đã ngang cửa biển Cửa Việt. Tôi lẩm nhẩm, thế thì sắp đến Thành cổ Quảng Trị rồi!

Và rồi cũng thấy thành cổ, nơi đã lỡ hẹn tham gia với các chiến binh Quảng Trị năm 1972, nơi mà tôi đã phải học thuộc lòng trong đầu địa hình, địa tiêu xung quanh và đã sẵn sàng xuất kích đánh bom, rocket vào đoàn úy lạo binh sỹ của Nguyễn Văn Thiệu sau khi quân đội Sài Gòn chiếm lại được Thành cổ Quảng Trị. Chiếc Mig của đội trưởng vẫn lăm lăm lao về phía trước như muốn tiến thẳng về Bình Định quê anh hay sao đây? Qua Triệu Phong, Hải Lăng sẽ là Trị Thiên - Huế rồi. Ở Phú Bài có cả F-5E cả tên lửa phòng không Hawk!

Tâm trí tôi căng ra như dây đàn, không thể kìm chế tò mò và đang định hỏi trên vô tuyến điện xem đội trưởng định làm gì thì nghe tiếng xẹt xẹt và giọng nói vang lên:

- Tăng vòng quay lớn nhất!

Tôi vội vàng tổng tay ga lên 100%, thì nhận tiếp lệnh “tăng lực”. Ngay lập tức, tôi bật tăng lực, bám sát đội trưởng. Cùng lúc tăng lực bật lên, chiếc Mig của đội trưởng tóe khói cánh và “bị” kéo dựng đứng lên cho đến khi đạt góc lên 50°- 60° mới thấy anh dừng lại. Tôi cũng nghiêng răng kéo cần lái cật lực để bám theo, mắt hơi bị tối lại. Quàn kháng áp căng cứng giữ bụng và đùi. Tôi đồng thời vận hết gân cốt, cơ bắp chống chọi để giữ được máu không tuột khỏi não, không để mắt tối đen và bám chặt đội trưởng. Đến độ cao 7.000m, đội trưởng lật ngửa máy bay và thực hiện cú lộn xuống. Khi đang nằm ngửa, góc lên còn khoảng 20°, tốc độ còn khoảng 450km/h anh liền tiếp ra lệnh “Tăng lực nhỏ!”, “Tắt tăng lực!”.

Khi máy bay đã hoàn toàn nằm ngang đường chân trời, hai chiếc Mig từ tư thế nằm ngửa bắt đầu lộn xuống. Ở tư thế này, anh kéo gia trọng vừa phải và tăng dần 3 rồi 4, 5 và khi gần tới góc chết (đâm thẳng xuống đất) thì tăng dần tới 6, rồi 7, 8 lần trọng lượng đồng thời ra lệnh “Ga nhỏ!”. Khi góc lao xuống giảm tới 60° , 50° rồi 40° anh cứ thế cho chiếc Mig đâm thẳng xuống. Tốc độ tăng lên tới hơn 1.000km/h thì độ cao cũng chỉ còn 50-70m. Cần lái cứng nhắc vì tốc độ lớn. Kính buồng lái lát phất màn khói trắng do tốc độ quá lớn. Chỉ sau ít phút, tốc độ giảm về 900 rồi 850 - 800km/h, anh mới tăng ga lên và giữ như vậy trên đường bay ra hướng đông bắc. Cú lộn xuống không đẹp về mặt kỹ thuật nhưng rõ ràng anh làm các động tác cơ động máy bay có ý đồ chiến thuật. Vọt lên độ cao 7.000m là để cho radar cảnh giới của địch bắt được để thông báo rằng không quân chiến đấu Mig-21 đã có mặt ở giáp ranh với Thừa Thiên Huế rồi nhé. Sau đó là cú lộn xuống và quay thật gấp về ở độ cao cực thấp để xem tên lửa phòng không Hawk và F-5E có làm gì được không.

Khi bay tới sát các doi cát ven biển, anh cho máy bay trượt qua rồi rà sát xuống mặt biển ở độ cao chỉ 30-50m. Với kỹ thuật bay điêu luyện của một phi công sừng sỏ, chiếc Mig ngoan ngoãn uốn lượn theo tay lái của anh tiếp tục xuống thấp hơn. Khi thấy từ phía sau luồng khí phụt ra từ động cơ kéo theo dải bọt nước trắng xóa, tôi đoán chắc độ cao chỉ còn 5-7m cách mặt biển là cùng. Tôi mỉm cười khoái trá, ông anh chơi ngon hèn! Tôi giữ máy bay cao hơn anh 20-30m và cách 150-200m để bảo đảm an toàn. Bay một đoạn dài kéo theo cái đuôi nước trắng, anh cho máy bay lên độ cao 50-70m, cách bờ biển 1-2km và chúng tôi cùng bay về phía bắc. Tôi liên tục cho máy bay sang trái rồi sang phải để tăng góc cảnh giới phía sau cho biên đội. Qua Cửa Việt, Cửa Tùng, có lẽ tới mũi Vĩnh Mốc thì bờ

biển chạy về hướng tây bắc. Biên đội uốn theo đường bờ biển ở độ cao cực thấp bay về tới ngang Đồng Hới, Nhật Lệ, anh lại sà xuống “nghịch ngợm” cho tung tóe sóng nước rồi mới chịu kéo máy bay lên.

Đến ngang sân bay Đồng Hới, anh mới liên lạc với đài chỉ huy xin vào vòng 3 để thông qua sân bay và vào hạ cánh. Tôi chuyển đội hình từ chiến đấu sang mật tập, cách đội trưởng 10-15m và theo anh sà xuống sân đỗ Mig-17 ở độ cao 15-20m. Chúng tôi hạ cánh, lăn về sân đỗ trong tiếng la ó, huýt sáo, kể cả văng tục phản kích của mấy anh chàng Mig-17 “Làm chúng tao dựng đứng cả dãy khi chúng mày thông qua”.

Sau chuyến bay mạo hiểm, có phần phiêu lưu và chứa đầy bất trắc ấy, chúng tôi nằm nghỉ ngơi, thư giãn với cả đội bay Mig-17 như những tối hôm trước trên những chiếc phản thì nghe được một đoạn thông báo của đài BBC, đại ý:

- Theo phát ngôn viên của quân lực Việt Nam Cộng hòa, sáng nay hai chiếc Mig của Bắc Việt đã vi phạm nghiêm trọng hòa đàm Paris, xâm phạm sâu vào không phận Việt Nam Cộng hòa, nhưng đã bị chiến cơ Tiger F-5E của không lực Việt Nam Cộng hòa lên đánh đuổi ra khỏi không phận!

Chúng tôi đều cười ồ khoái trá. Vì mọi người đều biết, với kiểu bay như biên đội chúng tôi thì làm sao không quân Sài Gòn có thể phát hiện ra chứ? Xuất kích còn chưa kịp mà dám “kêu làng” là đánh đuổi!

Trực thêm một, hai ngày nữa thì chúng tôi được lệnh quay ra sân bay Vinh. Khi nghe đài báo, biết khả năng chuẩn bị đánh lớn, chúng tôi rất phấn khởi. Nhưng rồi ít bữa sau, chúng tôi được lệnh đưa quân trở lại miền Bắc với lý do sẵn sàng đánh trả Không quân Mỹ nếu chúng phản ứng với cuộc tấn công lớn của ta ở miền Nam.

Nhiều năm sau chuyến bay vượt giới tuyến đầu tiên của máy bay chiến đấu Mig-21, tôi vẫn nhớ như in và đã ghi chép lại cẩn thận. Hiếm một nỗi, chỉ ghi được sự việc chứ thời điểm thực hiện chuyến bay thì không thể nhớ được. Rất may, cuối năm 2004, tôi được anh Nguyễn Đăng Áp, Trưởng phòng Tác chiến lúc đó mang tặng tôi hai cuốn sổ. Một sổ ghi chép của ngành huấn luyện không quân về đăng ký tai nạn và uy hiếp an toàn bay và một sổ của Cố vấn Phòng không Liên Xô về tổ chức và trang bị cho Quân chủng Phòng không. Tôi đã tìm được đúng ngày tháng của sự kiện, nhưng với lời ghi “Biên đội Đinh Tôn - Phạm Phú Thái xuất kích uy hiếp an toàn nghiêm trọng. Khi bay nhiệm vụ tuần tiểu mà không có dự báo và báo cáo để cho lực lượng phòng không khu vực Quảng Bình, Quảng Trị báo động máy bay địch”. Chẳng lẽ, chuyến vượt Vĩ tuyến 17 vừa rồi mà anh Đinh Tôn với tôi thực hiện là không có trong kế hoạch của Quân chủng và của Bộ Quốc phòng?

Đến lúc này tôi mới thấy quả là chúng tôi rất may mắn. Đã có nhiều vụ nhầm lẫn “ta - địch” gây tổn thất chỉ do trách nhiệm của một người trong bộ máy tham mưu, chỉ huy. Dự báo rồi nhưng quên không ghi chép, bàn giao cho kíp sau và báo cáo người chỉ huy. Còn một điều may nữa là có thể lực lượng phòng không của ta đã phát hiện nhưng chắc khó có điều kiện về thời gian để mà kịp ngắt bắn vào biên đội khi chúng tôi bay ở độ cao cực thấp và cơ động mạnh mẽ như vậy.

Các đơn vị không quân Mig-21 được kéo hết ra miền Bắc để sẵn sàng cuộc chiến với Không quân Mỹ bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng một lần nữa. Ấy là Bộ Thống soái tối cao đã lo trước và trù bị cho phương án xấu nhất nếu Tổng thống Mỹ lại nổi cơn điên điều quân đánh ra miền Bắc lần nữa. Cuối năm 1974, trong một lần công tác qua huyện Đa Phúc - Kim Anh, lúc đó là hai huyện này thuộc tỉnh Vĩnh Phú, ba tôi ghé thăm đưa tôi một bọc tiền, ông nói:

- Đây là số tiền con gửi mẹ con làm nhà!

Tôi hơi sững sốt thì ba tôi nói tiếp:

- Chuyện làm nhà của cán bộ lãnh đạo nó hơi phức tạp một chút, mẹ con muốn con gửi số tiền này qua bưu điện để mọi người xung quanh biết và thấy có sự đóng góp của con nữa!

Tôi nhanh chóng hiểu ra vấn đề. Anh Lê Thanh Đạo nghe tin ba tôi ra thăm cũng sang chia vui. Ba tôi nói:

- Tôi đã xin nghỉ hưu, muốn sửa sang cái nhà trước khi nghỉ, nhưng thấy ở địa phương cơ sở trường học, bệnh viện còn khó khăn lắm. Nên cũng còn chần chừ, để tính thêm xem sao đã.

Lê Thanh Đạo nghĩ thoáng hơn liền trả lời:

- Việc nào đi việc nấy. Bác cứ làm nhà rồi về nghỉ cho thành thoi, thiếu tiền thì bảo Thái nó đóng góp thêm. Thanh niên chưa vợ góp sức với bố mẹ là phải rồi.

Ba tôi trả lời:

- Vâng. Em nó cũng có ý định như thế. Cảm ơn các anh đã bảo ban em nó!

Sau đó tôi góp thêm mấy tháng lương Thượng úy nữa vào số tiền cũ và gửi qua bưu điện về cho gia đình làm nhà...



Bước sang năm 1975, năm thứ ba không có bom đạn trên miền Bắc. Không khí chuẩn bị đón Tết Ất Mão có vẻ như náo nức, vui vẻ hơn, mặc dù có đợt tổng động viên gọi nhập ngũ khá lớn. Tin tức từ chiến trường và các bài xã luận làm cho mọi người dấy lên niềm tin vào một trận quyết đấu cuối cùng sắp xảy ra. Không khí vẫn hừng hực khẩu hiệu “Tất cả cho chiến trường. Tất cả cho chiến thắng”. Tôi được trên cho phép tranh thủ nghỉ thăm nhà mấy ngày. Rất vui khi nhìn thấy căn nhà có

sự đóng góp của mình được xây dựng xong. Vui hơn nữa là chú em thứ ba Phạm Thăng bằng các bản vẽ thiết kế, thi công rất bài bản được học từ trường đại học kiến trúc đã có những đóng góp rất thiết thực trong việc hình thành ngôi nhà.

Ở sân bay Vĩnh Phú, chúng tôi vẫn căng người ra cho các nhiệm vụ trực chiến, huấn luyện phi công, dự các đợt học tập sinh hoạt chính trị, học tập các nghị quyết của Trung ương, Bộ Chính trị rồi Quân ủy. Ngoài ra, Trung đoàn 921 còn chuẩn bị Đại hội đại biểu Đảng bộ rồi chuẩn bị tổng kết năm 1974. Đến tháng cuối năm thì lại đón tiếp các phái đoàn của nhà nước, của thành phố Hà Nội, Vĩnh Phú và đoàn nước ngoài. Chúng tôi còn tất bật chuẩn bị để tổ chức lại các đơn vị cơ sở của không quân. Trước đây Đại đội Bay chỉ biên chế phi công. Thường thường có từ 15-20 người. Vào thời điểm cuối 1974 thì Đại đội 1 có 16 phi công. Sắp tới sẽ đưa bộ phận thợ máy về và được gọi là Phi đội Không quân.

Trong sổ ghi chép công việc của tôi thì ngày 18.12.1974 đón đoàn trung ương xuống thăm chúc Tết vào tại sân đỗ máy bay vào buổi sáng. Sau đó vào hội trường trung đoàn đón tiếp đoàn cán bộ lãnh đạo thành phố Hà Nội. Buổi chiều đón đoàn cán bộ lãnh đạo tỉnh Vĩnh Phú. Ngày 24.12.1974, trung đoàn đón tiếp Tổng Tham mưu trưởng Quân đội Liên Xô tại sân bay. Cũng nhân dịp ba mươi năm thành lập Quân đội Nhân dân Việt Nam, một số phi công là Phi đội trưởng và Anh hùng Lực lượng vũ trang của lớp bay chúng tôi được nhận quân hàm Đại úy. Lớp tiếp sau chúng tôi có một số được nhận quân hàm Thượng úy. Về việc phong quân hàm hồi đó cho một vài phi công chiến đấu có thành tích, khi kể lại ai cũng phải ngạc nhiên và bật cười, chuyện tưởng đùa mà có thật.

Một phi công của đoàn bay Mig-21 số 4 về trung đoàn cuối năm 1970, nhưng chỉ được phong quân hàm Thượng sỹ vì thiếu

vật tư phụ tùng, xăng dầu nên sang năm 1971 mới được vào bay. Sau đó mới được phong Thiếu úy. Vì giờ bay ít, chưa được rèn luyện nhiều đã phải vào trận nên số phi công của đoàn bay này hy sinh trong năm 1972 nhiều hơn hẳn các đoàn bay khác. Năm 1971, anh được phong Thiếu úy, 1973 anh được phong Trung úy. Trước khi một số anh em đoàn bay này khi được trao quân hàm Thượng úy năm 1974 thì có một chính trị viên phi đội căn dặn:

- Đồng chí để từ từ hãy đeo quân hàm này nhé. Vì lên nhanh quá, anh em nó tị!

Tôi lấy làm lạ, việc trao quân hàm cũng như huân chương không hiểu sao không được tổ chức long trọng như khi chúng tôi được nhận quân hàm Thiếu úy. Vì vậy tôi gần như không có kỷ niệm gì khi lần lượt nhận hàm Trung úy, Thượng úy, Đại úy. Tôi chỉ nhớ khi đã đeo hàm Đại úy, có dịp về Hà Nội họp trong buổi lễ mừng công thì nghe mọi người xì xào, chỉ trỏ “Đại úy cơ đấy! Sao mà trẻ thế nhỉ?” thì cũng thấy chút kiêu hãnh và hơi ngượng. Tôi không thích “bị làm tâm điểm” của các sự chú ý nên thường né tránh. Khi ra khỏi doanh trại, nếu đi một mình tôi thường tháo quân hàm dứt túi. Vào những năm đó thiếu thốn đủ thứ nên quần áo bộ đội cũ được thanh niên và các thành phần xã hội khác rất ưa mặc. Họ mặc không ngại ngần, thậm chí còn có cảm giác dễ hòa đồng hơn với tội lính chúng tôi.

Tháng 3.1975, Không quân Nhân dân triển khai tổ chức biên chế mới cho phi đội có cả phi công và các thành phần kỹ thuật hàng không. Phi đội tôi lúc đó có tổng cộng 15-16 phi công nhưng có tới bảy, tám trình độ, lớp lang khác nhau cùng tám chiếc máy bay và gần 50 cán bộ chiến sỹ ngành kỹ thuật hàng không. Ban chỉ huy phi đội có các anh Hoàng Thanh Xuân - Chính trị viên (phi công từ trường không quân về bay

chuyển loại xong) kiêm Bí thư Chi bộ. Anh Nguyễn Trọng Thêm - Phó Bí thư kiêm Phó Chính trị viên. Anh Phạm Thanh Sơn - Phó Phi đội trưởng phụ trách khối kỹ thuật và Phi đội phó phụ trách hoạt động bay Trần Việt (sau đó là Trần Sang). Sổ ghi chép còn được lưu lại, lúc đó phi đội tôi còn có các phi công Xuân, Ngự, Liêm, Sang, Chiến, Khương, Thi, Mậu, Thịnh, Tính, Đạo, Quý, Hùng và một số phi công chuyển loại từ Mig-17 sang gồm các anh Vũ Khởi Nghĩa, Nguyễn Sỹ Hưng, Bùi Thúc Cúc, Chương, Nghi... nhưng phần lớn phi công này chỉ vào bay Mig-21 một thời gian rồi chuyển sang sử dụng máy bay Mỹ và tham gia chiến tranh biên giới Tây Nam.

Các sỹ quan, quân nhân chuyên nghiệp của phi đội hồi đó có các anh Sơn, Thán, Viện, Bằng, Trì, Ân, Hợp, Nghiêm, Lân, Để, Hòa, Từ, Cát, Tuấn, Diên, Lành, Khải, Hà, Mạnh, Thêm. Ngoài ra ra còn có Lưu (Phó Bí thư Đoàn Thanh niên), Đậu (tham gia hội đồng quân nhân), Lành - văn nghệ, Hà, Chương - thể thao. Tôi viết lại những tên người, bạn bè, đồng đội cũ sau hơn 40 năm mà như thấy những khuôn mặt trẻ trung, rần rori hiện lên trong trí nhớ, tuy có người chỉ loáng thoáng ẩn hiện, không rõ nét. Không thể nhớ hết được cũng phải thôi. Vì sau đó không lâu lại có những biến động lớn lao, người đi, kẻ ở...

Ngày 4.3.1975, khi mở chiến dịch Tây Nguyên, chúng tôi được nâng cấp sẵn sàng chiến đấu cao nhất cho mọi tình huống. Hết Buôn Mê Thuột đến Trị Thiên - Huế - Đà Nẵng, rồi những cuộc truy kích dọc đường 1, chia cắt truy kích tiêu diệt địch tại Cheo Reo - Phú Bổn dọc đường 7. Với những tin tức, hình ảnh đầy đường xe, pháo, quần áo, giày dép của tàn quân Sài Gòn làm cho không khí khắp nơi sôi sục xen lẫn hồi hộp. Chiếc đài bán dẫn ở tuyến trực được mở ra từng đầu giờ và giữa giờ để nghe thông báo tin chiến thắng. Ngay sau khi giải phóng Đà Nẵng, lực lượng chủ chốt của không quân chiến

đầu bắt đầu có sự xáo trộn lớn dần. Phi đội Mig-17 Trung đoàn 923 ở Đồng Hới được lệnh cử người cùng các phi công, thợ máy vào tiếp quản Đà Nẵng, tiếp thu máy bay của không quân Việt Nam Cộng hòa bị bỏ lại. Một số cán bộ các ngành của trung đoàn cũng được tập trung để “Nam tiến” theo các đội tiền trạm. Riêng lực lượng chiến đấu Mig-21 của hai Trung đoàn 921 và 927 vẫn căng sức ra trực nhưng khi có lệnh, chúng tôi lại sẵn sàng bay vào trực ở Đà Nẵng. Những cán bộ người miền Nam được điều động theo về tiếp quản các sân bay và biên chế vào các đơn vị mới thành lập.

Tình trạng trực chiến căng thẳng tột độ khi ta bắt đầu mở chiến dịch tiến công Sài Gòn mang tên chiến dịch Hồ Chí Minh. Ngày 28.4.1975, sau hơn một tuần tiếp nhận và có hai, ba ngày để bay chuyển loại từ Mig-17 sang A37, lực lượng của Đại đội 2, Trung đoàn 923 được giao nhiệm vụ đánh bom Tân Sơn Nhất đã hoàn thành nhiệm vụ. Đội bay này do phi công, Đại đội trưởng Nguyễn Văn Lục chỉ huy chứ không phải Nguyễn Thành Trung như nhiều báo, thậm chí cán bộ cao cấp quân đội nhầm tưởng. Khi đó, Nguyễn Thành Trung vẫn còn là “phi công phản chiến” và còn phải chịu sự kiểm tra, giám sát trong một thời gian dài sau này nữa. Khi bố trí để anh bay trước dẫn đầu đội bay là để tận dụng sự thông thuộc địa hình của anh chứ không phải là chỉ huy. Đội bay sau đó được đổi tên thành “Phi đội quyết thắng” nhưng thực tế ở Trung đoàn 923 không hề có quyết định nào thành lập và không ghi chép nào có tên như vậy trong hệ thống tổ chức biên chế.

Sau này khi làm việc ở cơ quan Bộ Tham mưu Quân chủng Không quân, đọc lại các báo cáo diễn biến trận đánh thì tôi mới biết rõ thêm là Nguyễn Thành Trung đã không thả bom được trong hai lần đầu công kích. Chỉ đến lần thứ ba, cuối cùng thì bom mới ra. Có lẽ đây cũng là lý do sau một thời gian dài anh buộc phải bay loại máy bay vận tải quân sự chứ không

được bay máy bay chiến đấu. Sau thì anh chuyển sang bay và trở thành Đoàn trưởng Đoàn bay 919 và Phó Tổng Giám đốc của Việt Nam Airlines.

Ngày 30.4.1975, tin chiến thắng, giải phóng Sài Gòn, tiếp nhận đầu hàng của nội các Việt Nam Cộng hòa do tổng thống Dương Văn Minh đứng đầu được Đài Tiếng nói Việt Nam truyền đi khi chúng tôi đang trực ở sân bay Nội Bài. Tiếng la, hét của anh em với cảm xúc vỡ òa “Giải phóng rồi! Sài Gòn giải phóng rồi! Anh em ơi!...”.

Nhưng chỉ mấy ngày sau những âm ỹ, bàn tán, phấn khởi, cao hứng đến tột độ ấy được thay bằng một sự im lặng. Bỗng dưng một cảm giác hụt hẫng bao trùm lên tất cả “Giải phóng miền Nam rồi, mình làm gì tiếp theo đây?”

Cảm giác hụt hẫng này cứ kéo dài mãi trong tôi, mặc dù sau đó đơn vị vẫn còn bận bịu công việc. Đã có những cuộc tụm năm tụm ba bàn tán về tương lai, phần đông đều nghĩ đến việc giải ngũ trở về quê hương. Tôi đã nghĩ đến việc phải về học tiếp vào đại học nhưng trong sự chệnh choáng. Tôi như kẻ mất định hướng cuộc đời, như kẻ thừa thãi, bị ở lại bên lề công cuộc xây dựng đất nước trong tương lai. Gần như tôi không nghĩ là mình sẽ gắn bó với quân đội khi đất nước không còn chiến tranh nữa.

Ngay buổi chiều ngày 1.5.1975, đang tổ chức hội thao thì Lương Thế Phúc từ đâu bất ngờ xuất hiện, nhảy bổ lên lưng tôi từ phía sau kẹp tay vào cổ đến nghẹt thở. Phúc sôi nổi kể chuyện chứng kiến cảnh người Hà Nội đổ xuống đường từ trưa 30-4, với những bộ mặt tươi cười, sung sướng, mãn nguyện như thế nào. Họ cứ đổ ra đường, ngày càng đông cho tới tận chiều tối với những nụ cười, những giọt nước mắt. Đúng là một nét lạ của Hà Nội ngày chiến thắng. Phúc kể gặp một trung niên với chai rượu cầm trên tay líu lo nói, toe toét cười, rồi mời mọi

người uống rượu chung vui ngày giải phóng miền Nam ở ngã tư đường phố...

Năm 1974, các anh Lê Thanh Đạo, Lương Thế Phúc, Trần Văn Cung phi công Mig-21 cùng một số phi công Mig-17 được điều về Hà Nội để học một lớp chuyển loại sang công tác chính trị. Tôi hỏi thăm Lương Thế Phúc về gia đình, về cái ngõ 162 cạnh nhà thờ Hàng Bụt dẫn ra sau để vào ngôi nhà hai tầng dài rộng. Ngôi nhà có hành lang ở giữa được bố trí cho hàng chục hộ công nhân, trong đó có gia đình bố mẹ của Lương Thế Phúc. Nơi đó, không ít lần mấy anh em phi công chúng tôi khi được cùng nhau về Hà Nội lại tụ hội trên cái gác xếp chật ních của gia đình với nhiều kỷ niệm.

Khi việc trực chiến không còn căng thẳng, đơn vị lần lượt giải quyết cho các sỹ quan tranh thủ về thăm gia đình. Vào cuối tháng 5.1975 tôi được nghỉ vài ngày.

Gặp được ba tôi, ông nói:

- Ba đã được Trung ương thông báo chuẩn bị nghỉ hưu rồi. Giờ về nghỉ ngơi ít bữa rồi xuống làm thủ tục. Thái à, Thông em con sau ngày giải phóng Sài Gòn đã mất rồi. Nó mất đúng ngày 1.5.1975. Ba không báo cho con vì biết các con bận.

Tôi lặng người. Chống chèn khó tả. Nghĩ càng thấy thương đứa em bệnh tật, tội nghiệp. Chẳng ngờ, hồi đầu năm tôi về thăm nhà là lần cuối cùng được gặp em tôi. Ngồi lặng đi một lúc, tôi hỏi:

- Em Thông bị sao hả ba?

- Bác sỹ đến kiểm tra bảo là bị đột tử! - Ông trả lời. Đường như ba cũng muốn giấu cảm xúc khi nhắc lại cái chết của Thông nên ông giục tôi. - Xong rồi, ta lên đường thôi!

Tôi dắt chiếc xe đạp theo sau ông. Từ cơ quan ba tôi, Mặt trận tổ quốc, hồi đó nằm gần tháp nước, trên đường vào khu Tỉnh ủy Vĩnh Phú, đi theo đường đê về đến Phú Thọ khoảng 32- 33km. Đường đê chưa trải nhựa và còn nhiều ổ gà. Đường đất nhỏ nhưng hầu như không có xe ô tô nên khá thoải mái cho xe đạp lượn tránh. Nếu đi xe đạp theo đường này thì vừa êm, vừa gần hơn là đi theo Quốc lộ 2. Ba tôi đạp xe với tốc độ vừa phải, đều đều nên có lúc nhỡ chân tôi vượt lên một đoạn rồi lại giảm tốc độ để chờ. Ba tôi nói:

- Con còn khỏe, nếu đi nhanh được thì về trước đi. Mọi và các em con đang mong đấy!

Tôi ân hận và giật mình nghĩ thầm, mình thật vô ý quá! Chẳng gì thì năm nay ông cũng đã 70 tuổi rồi. Tôi trả lời:

- Thôi, để con đi cùng ba!

Nhân thế, tôi hỏi thêm chuyện ông về gia đình mình khi ở Thái Bình rồi Hạ Hòa - Phú Thọ. Lan man rồi cũng đến chuyện ông nghỉ hưu. Ông kể:

- Từ mấy năm trước ba đã đặt vấn đề xin nghỉ nhưng các anh ở Trung ương và ở Tỉnh nói là chiến tranh còn đang gay go nên chưa cho nghỉ. Nay giải phóng rồi, đặt vấn đề lại thì được các anh ấy đồng ý. Mới giải phóng, đất nước còn bẽ bộn công việc nên cần cán bộ trẻ năng động, khỏe mạnh. Đời ba thế này là mãn nguyện lắm rồi!

Chợt nhớ lại một chuyện cũ nghe lỏm được từ các bác, các chú ở Tỉnh ủy Phú Thọ, tôi hỏi ông:

- Sao hồi xưa có thời cơ về Hà Nội mà ba không về ạ?

Vừa đều chân guồng đạp xe, ông vừa nhú mồm nhớ lại:

- Ủ! Hồi cuối những năm 1950 - đầu 1960, sau khi đi học Nguyễn Ái Quốc thì Ban Tổ chức Trung ương cũng đặt vấn đề

đưa ba về một bộ ở Hà Nội. Các bạn tù Côn Đảo, Sơn La cũ với ba cũng động viên về Hà Nội. Nhưng hồi đó ba đấu tranh mãi rồi cuối cùng chấp nhận ở lại Phú Thọ vì nhà mình thì đông, mấy anh em con còn quá nhỏ. Em Thành con lúc đó mới sinh. Về Hà Nội thì xoay sở thế nào mà sống được. Mình quen ở địa phương rồi. Phú Thọ cũng dễ sống và có điều kiện để vợ con, cô Mỹ tăng gia sản xuất cải thiện thêm cuộc sống gia đình, chứ ở Hà Nội thì không có điều kiện như vậy được. Vả lại... - Ba tôi ngừng một chút như để vừa suy nghĩ, vừa để thở rồi tiếp - Vả lại, ở Trung ương cũng đâu phải tốt hơn địa phương. Các bác ấy có nói, đang ở Hà Nội mà muốn quay lại Phú Thọ thì sẽ không xếp về chỗ cũ cho ba được đâu, vì đã quy hoạch vị trí đó cho người khác rồi. Ba chấp nhận về và lui xuống làm phó, đến khi sát nhập Vĩnh Phú thì về mặt trận tổ quốc làm việc cho đến nay. Ba không thấy phải ân hận gì cả...

Tôi lặng lẽ đạp xe lùi lại và ngắm ông từ phía sau. Vẫn săn chắc, gầy guộc nhưng kiên nghị, tuy hơi thở đã có vẻ nặng nề hơn. Tôi thầm khâm phục cái ý chí, nghị lực phi thường của ông. Qua ba, bốn nhà tù Pháp, bị đánh đến hỏng một bên mắt và thương tật đến suy sụp thể lực. Năm 1936, ba tôi được thả từ Côn Đảo về đến nhà không còn đứng nổi. Ông nội tôi phải đi cất thuốc Nam, thuốc Bắc mấy năm mới đi lại được. Từ đó lại tiếp tục bắt liên lạc với tổ chức Đảng và lao vào hoạt động cách mạng. Lên đến chiến khu còn phải nhờ tới bàn tay vàng của thần y, bác sỹ Tôn Thất Tùng mới qua khỏi. Vậy mà nhờ tập luyện, rèn luyện thường xuyên và từ mùa hè đến mùa đông chỉ tắm nước lạnh sau khi tập vào buổi sáng và buổi chiều mà ông vẫn đạp xe đạp đi công tác các huyện trong vòng 50-70km không dùng đến ô tô cơ quan. Sau này chỉ đến khi hai ông bà chuyển về Hà Nội theo đề nghị của các con, khi đã ngoài 80 tuổi ông mới bỏ cái thói quen tắm nước lạnh.

Thấy tôi đạp xe lùi lại phía sau, ông nói đùa:

- Thanh niên mệt rồi à?

- Là con muốn ba giảm tốc độ đi cho đỡ mệt thôi. - Tôi cười trả lời.

Ông cũng cười theo và nói:

- Ba đi tốc độ này là vừa đúng sức mình rồi. Không phải lo đâu. - Rồi như muốn truyền lại một điều gì hệ trọng, ông trầm giọng nói - Ba thấy mấy năm vừa rồi con phát triển tốt lắm. Chú Hoài gặp ba cũng khen con cứng chạch, bản lĩnh hơn trước nhiều. Ba chỉ muốn nói với con một điều là mỗi người có một con đường, một khả năng. Lúc này thì phù hợp nhưng lúc khác, dưới một kip lãnh đạo khác thì lại không hợp. Lúc đó phải học lấy chứ “Nhẫn” thôi con ạ!



Tôi vâng vâng dạ dạ nhưng quả thật chưa nhập tâm với lời khuyên này của ông. Hai ba con tôi về đến ngôi nhà mới do chú em Phạm Thăng thiết kế và chỉ đạo thi công trông khang trang hơn hẳn ngôi nhà lá cọ trước đó. Tôi được nghe mẹ, cô và các em kể lại chi tiết về ngày chú em thứ hai Phạm Văn Thông mất mà lòng buồn khôn tả. Cô em gái duy nhất Phạm Thúy đang ôn thi đại học là người chứng kiến đầy đủ từ đầu đã kể lại, trưa hôm đó đi ôn thi về muộn, hai anh em ngồi ăn cơm cùng nhau. Vì Thông ăn khỏe nhưng chậm rãi nên mọi người đã ăn xong trước. Thúy thấy anh ăn chậm hơn mọi ngày mà mặt lại buồn buồn, Thúy bèn hỏi “Sao hôm nay trông anh buồn thế?”. Thông ậm ừ không trả lời. Ăn xong, Thông ra chum nước cạnh chiếc giếng ở đầu bếp súc miệng rửa mặt mũi xong, trên đường đi vào thi từ từ gục xuống. Thúy hốt hoảng chạy ra đỡ anh dậy thì đã thấy người mềm nhũn, khuôn mặt thất thần, đôi mắt hé mở như nhìn đi đâu xa xăm phía trước. Thúy kêu lên gọi mọi người trong nhà ra đỡ, khiêng Thông vào đặt trên chiếc phản gỗ. Mẹ tôi hốt hải chạy qua nhờ hàng xóm gọi bác sỹ ở bệnh viện Phú Thọ đến. Lúc đó là gần một giờ chiều.

Khi bác sỹ đến kiểm tra thì xác định “anh ấy đi rồi, bị đột tử”. Cái thời cả nước còn khó khăn lạc hậu, ngành y cả thế giới còn không chữa được bệnh động kinh thì việc xác định nguyên nhân sâu hơn cũng chẳng thể làm gì. Nhiều khả năng, Thông bị đứt mạch máu não do bệnh lý tim mạch, huyết áp. Ngày Thông mất, cả nhà tôi chìm trong đau buồn, thương tiếc nhưng cũng chẳng được làm tang lễ đầy đủ, chẳng kịp thông báo rồi xem ngày, xem tháng. Ba mẹ và cô Mỹ đồng ý đưa em tôi đi chôn cất ngay buổi chiều tối hôm đó. Trời hôm đó có đợt không khí lạnh cuối mùa về gây mưa và giông nhẹ. Em tôi đi trên chiếc xe ba gác, chẳng có tỵ nghi lễ của một đám tang nào diễn ra. Chỉ có năm, bảy người của gia đình, vài người hàng xóm và ông chủ xe ba gác đưa tiễn trong mưa buồn, tăm tối của ngày đầu mùa hạ.

Cho đến bây giờ, mỗi lần làm giỗ, mấy anh em tôi ngồi kể lại câu chuyện buồn bã mà vẫn nước mắt lưng tròng. Dù đã nghe đi nghe lại, kể đi kể lại nhiều lần. Tôi bản thân cứ để suy nghĩ của mình theo những câu hỏi có vẻ như muôn thuở. Thông ơi, em từ đâu đến nhà mình với cả một đời bệnh tật rồi lại bỏ ba mẹ, anh em đi nhanh thế? Em trở lại với cát bụi rồi nhưng cả nhà vẫn thương nhớ yêu quý em. Còn anh thì nhớ mãi nụ cười thật xinh, tươi, dịu dàng với câu chào quen thuộc “Chào anh Cả sẹ”. Viết lại kỷ niệm này với em mà nước mắt anh rơi lã chã đây. Thông ơi!



Thời gian lặng dần trôi và như một dòng sông lớn, nó cuốn những kỷ niệm của mỗi con người vào dòng chảy, xóa dần đi những nỗi buồn và làm lạnh lại những vết thương.

Sau lần được về thăm nhà lần ấy tôi trở lại đơn vị và bình thản với những nhiệm vụ mới, những kỷ niệm của những ngày được bên ba tôi không bao giờ phai nhạt. Tôi còn nhớ mãi

chuyến đi cuối cùng bằng xe đạp với ông trên con đường đê thuở nào. Sau khi đưa ba mẹ tôi về Hà Nội mua lại căn nhà của chị tôi ở ngõ Trung Tiền vào giữa những năm 1980, rồi khi tôi được phân đất thì hai ông bà bán phần nhà đất này chia cho mấy anh em. Sau này, ông bà về ở cùng gia đình tôi, ông vẫn giữ nếp sống kỷ luật nề nếp và duy trì tập luyện cho đến khi không còn sức để đứng vững. Tuổi già, số mệnh cho ông sống được đến năm 95 tuổi thì mất...

Duyệt binh mừng chiến thắng

Những ngày êm ái, vui vẻ, hưng phấn sau chiến thắng qua nhanh khi chúng tôi được thông báo về những hoạt động của các đơn vị ở phía Nam. Những ý nghĩ tiêu cực của tôi về vai trò, chỗ đứng của lính chiến trong thời bình cũng tan biến theo những nhiệm vụ mà cấp trên giao cho: Chuẩn bị vào Đà Nẵng tham chiến ở biên giới Tây Nam và chống Fulro ở Tây Nguyên. Tuy nhiên, còn một việc quan trọng khác phải làm ngay, đó là chuẩn bị cho cuộc duyệt binh mừng ngày giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước vào dịp 2.9 tới.

Cũng ngay sau ngày 30.4.1975, có đến 1/3 lực lượng Không quân bao gồm các thành phần từ chỉ huy, tham mưu, chính trị, hậu cần, kỹ thuật và các phi công của bốn trung đoàn không quân chiến đấu được điều động vào các sân bay miền Nam để tiếp thu cơ sở hạ tầng và các máy bay hệ 2. Các phi công ta đã rất nhanh chóng làm chủ các loại máy bay hệ 2⁽⁸³⁾ và tham gia ngay các hoạt động tác chiến với hải quân, bộ đội Quân khu 9 và Quân khu 7. Trong những ghi chép cuối cùng của tôi trước ngày giải phóng khi được phổ biến về lực lượng không quân Việt Nam Cộng hòa lúc đó như sau:

83. Tức là các loại máy bay thu được của quân đội Việt Nam Cộng hòa.

- Tổng số 1.832 máy bay các loại được biên chế trong 6 sư đoàn không quân với 66 phi đoàn, trong đó có 22 phi đoàn máy bay chiến đấu.

- Trong 22 phi đoàn đó có 6 phi đoàn F-5. Sư 1 đóng tại Đà Nẵng có ba Không đoàn (41, 51, 61) với 338 máy bay. Trong đó, máy bay chiến đấu có 116 chiếc (44 F-5, 72 A-37); 64 máy bay trinh sát, 16 vận tải quân sự và 192 trực thăng các loại (CH-47, Hu-1). Sư 2 Không quân đóng quân ở Nha Trang, có hai Không đoàn (62, 92) với 320 máy bay các loại. Sư 3 Không quân đóng quân ở Biên Hòa có 4 Không đoàn, 446 máy bay các loại. Sư 4 Không quân đóng quân ở Cần Thơ, có bốn Không đoàn với 329 máy bay. Sư 5 Không quân đóng quân Tân Sơn Nhất, có hai Không đoàn với 169 máy bay các loại. Sư 6 Không quân đóng quân ở Phù Cát và Pleiku có hai Không đoàn với 230 máy bay các loại.

- Ngoài ra còn có khối lượng kho tàng, nhà máy sửa chữa, trang bị kỹ thuật vô cùng lớn và hiện đại trải ra hàng trăm sân bay lớn, nhỏ khắp miền Nam. Lực lượng không quân của quân lực Việt Nam Cộng hòa hồi đó được đánh giá là xếp hạng thứ 4 thế giới, thứ 2 ở châu Á. Tuy nhiên, trong mấy ngày cuối cùng của chính thể Việt Nam Cộng hòa, đã có hàng trăm máy bay các loại đang sử dụng tốt đã bỏ chạy sang Thái Lan cùng vài nước khác và tàu sân bay Mỹ đậu ở ngoài khơi biển Đông. Còn lại trên 1.000 chiếc máy bay các loại, không quân Việt Nam Dân chủ Cộng hòa đã nhanh chóng tiếp nhận, sử dụng có hiệu quả cao trong nhiệm vụ bảo vệ biển đảo và biên giới Tây Nam Tổ quốc cũng như trong cuộc chiến trừng phạt, đánh tan quân Khmer Đỏ, giúp đỡ nhân dân Campuchia thoát khỏi nạn diệt vong dưới bàn tay tàn bạo của Polpot sau này.

Khi chuẩn bị cho cuộc duyệt binh lịch sử 2.9.1975, các Trung đoàn 921, 923, 925 được giao nhiệm vụ bay mỗi đơn

vị một phi đội 12 chiếc, lần lượt là Mig-17, Mig-19, Mig-21. Trung đoàn 927 khi đó đã điều gần một nửa lực lượng vào Biên Hòa rồi nên chỉ sẵn sàng làm dự bị. Ba phi đội, ba loại máy bay chiến đấu chủ chốt của Không quân Nhân dân Việt Nam cùng các loại tên lửa phòng không và pháo cao xạ tham gia trong khối lực lượng vũ trang duyệt binh trên Quảng trường Ba Đình. Chúng tôi được lệnh chuẩn bị bay qua hai lần vào cuối đội hình binh chủng hợp thành và trước khi các khối diễu hành của quân chúng đi vào quảng trường.

Trước đó gần hai tháng, chúng tôi phải tập luyện cho các phi công mới vào bay đội hình lớn. Từ bốn chiếc, tám chiếc, mười hai chiếc do từng trung đoàn tập cho phi công của mình ở các sân bay đóng quân. Khi đã thành thạo thì tổ chức bay hợp luyện hai loại rồi cả ba loại. Sau đó chúng tôi lại được chỉ đạo bay mỗi loại máy bay thành bốn tốp với mỗi biên đội ba chiếc để có thể kéo dài thời gian bay qua trên Quảng trường Ba Đình. Trong thời gian này, việc chuẩn bị cho duyệt binh và trực chiến cũng đã nhẹ nhàng hơn so với những ngày tháng chiến tranh nên chúng tôi có nhiều thời gian cho gia đình, bạn bè hơn.

Cứ khoảng hai tuần tôi lại xin được nghỉ một ngày chủ nhật để về Việt Trì và vào tận Trường Đại học công nghiệp nhẹ để thăm người yêu. Gọi là người yêu cho oai chứ thực ra từ sau lần gặp gỡ tình cờ do số phận ban tặng trong lần về thăm ba tôi hồi giữa năm 1975 thì cho đến thời điểm này, và sau mấy lần gặp nhau tiếp sau đó thì với tôi, Nga vẫn chỉ là “cô bé trên tàu hỏa”.

Khi các trung đoàn đã bay luyện tập xong phần kỹ thuật cá nhân và đội hình của mình, Bộ Tư lệnh Binh chủng tổ chức các chuyến bay hợp luyện giữa ba loại máy bay. Trước khi bay thực binh khoảng hơn hai tuần thì Phi đội Mig-19 được lệnh về Nội

Bài để từ đó tham gia đội hình duyệt binh cho tiện công tác tổ chức, chỉ huy và phối hợp giữa các loại máy bay.

Ngày 15.8.1975 khi tôi đang dẫn mười hai chiếc Mig-21 bay từ phía cầu Trung Dã đến hồ Đại Lải, lúc đang trên đỉnh dãy núi Am Lợn thì thấy giữa sân bay bùng cháy dữ dội một chiếc Mig-19 vừa hạ cánh và chạy lệch khỏi đường băng bê tông sang bên phải, gần với chỗ mà ngày 3.3.1972 phi công Bùi Văn Long của Đại đội 1 chúng tôi hy sinh. Đây là vụ tai nạn bay nghiêm trọng thứ hai sau ngày giải phóng miền Nam. Trước đó là vụ tai nạn bay trên loại máy bay A-37 khiến hai phi công Phan Đức Toán và Hoàng Mai Vượng hy sinh trên vùng trời gần Côn Đảo, ngày 15.7.1975. Thế là trong những ngày tập luyện này, một tai nạn bay quái ác đã cướp đi sinh mạng của một trong hai phi công xuất sắc lập công đầu trong trận ra quân 8.5.1972 của Trung đoàn 925.

Nhưng nhiệm vụ thì vẫn phải triển khai. Anh em phi công chúng tôi, nhất là đội bay Mig-19 của Trung đoàn 925 phải kìm nén tiếc thương, đau đớn trước sự hy sinh của đồng đội để tiếp tục nhiệm vụ. Ngày 23.8.1975, binh chủng tổ chức rút kinh nghiệm cả đợt tập luyện của các trung đoàn và thống nhất phương án triển khai thực hiện. Theo đó, ngày 25 và 27.8.1975 chúng tôi sẽ bay hợp luyện cả ba loại của ba trung đoàn với hai đợt bay, nhưng chỉ được bay qua Ba Đình một lần. Ngày 29.8.1975 sẽ kiểm tra và tập duyệt lần cuối. Trong ba ngày 29-31.8.1975 sẽ làm công tác chuẩn bị máy bay theo tiêu chí chuyên cơ sau đó niêm phong máy bay giao cho cơ quan bảo vệ và cảnh vệ làm công tác bảo vệ canh giữ tới khi làm nhiệm vụ vào 2.9.

Đội hình bay của Trung đoàn 921 chúng tôi giao cho Phi đội 1 thực hiện gồm mười hai máy bay - phi công với bốn tổ biên đội ba chiếc hình mũi tên đều. Theo thứ tự là Phạm Phú

Thái - Nguyễn Văn Khuyên - Trần Văn Thi; Đỗ Văn Lanh - Lê Văn Hoàn - Trần Văn Tư; Nguyễn Văn Chiến - Nguyễn Văn Thịnh - Phạm Ngọc Tính; Trần Việt - Nguyễn Xuân Mậu - Trần Ngọc Đạo. Thứ tự bay qua Ba Đình là mười hai chiếc Mig-17 (tôi không nhớ do anh Nguyễn Văn Bảy hay Lê Hải dẫn đầu và gồm những ai) của Trung đoàn 923. Tiếp theo là mười hai chiếc Mig-19 của Trung đoàn 925 và mười hai chiếc Mig-21 do tôi dẫn đầu sẽ bay cuối đội hình. Theo thứ tự như vậy chúng tôi sẽ nối đuôi nhau bay qua lần thứ hai. Nhưng sau do chênh lệch tốc độ giữa Mig-17 với hai loại Mig-19 và Mig-21 nên chỉ có Mig-19 và Mig-21 bay qua hai lần. Và mười hai chiếc Mig-21 của Trung đoàn 927 sẵn sàng bay tiếp vào cuối đội hình của Trung đoàn 921 qua Ba Đình một lần.

Tối ngày duyệt binh chính thức, trời khá nhiều mây, trong đó có cả mây dông và mưa nhỏ. Tuy nhiên vẫn có thể khắc phục để bay được. Hôm đó, tổ chỉ huy bay tại quảng trường Ba Đình có anh Phạm Ngọc Lan và Lương Thế Phúc cùng ekip trợ lý tác chiến, huấn luyện, thông tin, máy liên lạc được triển khai trên nóc tòa nhà quốc hội. Thời tiết không thật tốt, các Phi đội Mig-17 và Mig-19 bay trước phải điều chỉnh đường bay, độ cao, rồi tránh mây chỗ này, tránh mây chỗ kia nhưng đã đều lần lượt bay qua quảng trường Ba Đình khớp với thời gian quy định. Tôi dẫn Phi đội Mig-21 bay theo đường bay mà tôi đã khá thông thạo nên cố gắng tránh từ trước các cụm mây đang phát triển, tạo điều kiện cho các phi công bay sau giữ đội hình. Vừa kết hợp với chỉ dẫn của đài radar, thông báo của chỉ huy bay Lương Thế Phúc, tôi đã dẫn đội vào đúng điểm chuẩn từ bên kia sông Hồng để bay dọc đường Thanh Niên vào Ba Đình.

Nhưng ngay ở điểm chuẩn đó lại có một đám mây mưa hơi dày đặc. Tôi nhẹ nhàng lách sang bên trái đường bay, từ từ giảm độ cao, thông báo: “Trời hơi mưa, chú ý giữ đội hình.

Từ từ giảm độ cao!” Đúng như tôi phán đoán, xuống dưới mây thì tầm nhìn sẽ tốt hơn, tuy có hơi vi phạm quy định về độ cao. Ngay khi ra khỏi đám mây mưa, chiếc Mig-21 dẫn đầu của tôi đã nằm giữa sông Hồng, nhìn ra phía trước đã thấy đường Thanh Niên và sau đó là Quảng trường Ba Đình. Máy bay hơi lệch một chút, nhưng chỉ cần chỉnh lại vài độ là đã thẳng băng theo hướng bay quy định. Chúng tôi bay qua Ba Đình ở độ cao khoảng 120-150m. Đội hình đầy đủ, đẹp và rất hùng dũng. Phía dưới là hàng ngàn lá cờ, hoa và khối diễu hành của nhân dân, học sinh Hà Nội.

Thực hiện xong yêu cầu của nhiệm vụ, chúng tôi bay về sân bay căn cứ Đa Phúc mà trong lòng đầy hưng phấn xen lẫn tự hào. Hạ cánh xong, đưa máy bay về chỗ đỗ, tôi vào nhà trực thay vội bộ quần áo bay bằng bộ đồ dân sự và nhấc chiếc xe đạp đã giấu sẵn phía sau nhà trực của thợ máy, vượt qua chiếc nương nước và phóng về Hà Nội. Vừa phấn khởi vì đã hoàn thành nhiệm vụ quan trọng, vừa phấn khích vì được về Hà Nội chứng kiến một ngày lễ trọng đại kỷ niệm 30 năm thành lập nước, mừng ngày đất nước thống nhất. Tôi thầm hạ quyết tâm tỏ tình với người bạn gái để từ giờ chính thức được gọi là người yêu! Tôi phóng như bay và chỉ sau chưa đầy một tiếng, hơn 30km các loại đường đều bị tôi bỏ lại. Về đến Hà Nội, vào số nhà 55 Hàng Than mà mọi người ngỡ ngàng. Ai cũng hỏi:

- Thấy Nga bảo là Thái tham gia bay duyệt binh mà sao lại ở đây? Dạ, bay xong rồi ạ - Tôi chỉ hì hì, cười trừ.

Mấy ông cậu thì cứ xuýt xoa:

- Bay đẹp lắm! Bay đẹp lắm! Bà con tham gia diễu hành vẫn chưa về hết đâu!

Mấy bà dì trẻ thì có vẻ hiểu rõ và thông cảm, nhưng cũng chỉ ồm ờ:

- À! Á! Biết rồi đấy nhé!

Ngoài đường phố từng tấp nập thanh thiếu niên của khối quần chúng trong lễ chiến thắng với những bộ đồ đẹp mắt, cờ hoa trên tay, mặt mày hớn hởi, tươi tắn vừa trở về nhà vừa bàn tán sôi nổi về buổi lễ trọng đại có ý nghĩa lịch sử này của đất nước. Tối hôm đó là buổi tối trọng đại của tôi và «cô bé tàu hỏa» năm xưa. Chúng tôi tung tăng dạo chơi trên đường thanh niên và dừng lại trên một ghế đá hướng vào hồ Trúc Bạch. Tôi đã ngỏ lời yêu cô bé trong mộng xưa và được chấp nhận trong không khí tĩnh lặng sau ngày duyệt binh chiến thắng, dưới một cơn mưa rào nhẹ, đủ để các đôi lứa nép vào nhau gần hơn.

2.5-2017

Ngày 1 tháng Ất Ty năm Đinh Dậu

Vĩ thanh

Gần đây, vào ngày 13.4.2016 có một cuộc gặp mặt lịch sử giữa phi công Mỹ và phi công Việt Nam trong chiến tranh. Khi nói về trận đánh của biên đội Ngự - Ngãi. Trong đó, Ngãi bị bắn rơi ngay khi vừa cất cánh. Viên phi công Mỹ đã bắn rơi Ngãi vội đứng dậy thanh minh ngay là. “Các phi công Mỹ chúng tôi không bao giờ tiêu diệt đối phương khi còn ở thế yếu như vậy. Lúc đó máy bay Mig-21 (của Ngãi) này đã có đủ độ cao, tốc độ rồi tôi mới bắn!”.

Tôi bác luôn: “Chiến tranh nên chúng tôi chấp nhận điều đó như một sự thật nghiệt ngã. Nhưng không cần phải dùng những từ ngữ, hay ý tưởng hoa mỹ nào che đậy sự thật đó. Không phải tất cả, nhưng một số phi công chúng tôi sau khi bị bắn rơi, nhảy dù ra rồi, máy bay của các anh còn bám theo dù bắn tới tấp làm một phi công - đồng đội chúng tôi trúng đạn của các anh khi chưa kịp rơi chạm đất. Bản thân tôi cũng bị các anh bắn khi còn đang treo lơ lửng trên dù trong một trận đánh gần cuối năm 1972 đấy.”

Thế là viên phi công Mỹ phản ứng ngay “Không bao giờ, không bao giờ có chuyện đó!...”

Anh Lê Thanh Đạo sau đó điềm đạm đứng lên nói: “Việc chúng ta gặp nhau được ở đây thế này đã là quý rồi. Nhưng sự thật thì không được khỏa lấp nó đi. Hôm 10.5.1972, tôi là người trực ở sân bay Kép. Tôi chứng kiến từ đầu đến cuối. Tôi là người ra thông báo để biên đội cơ động tránh tên lửa từ máy bay các anh bắn xuống. Nhưng phi công Ngãi lúc đó chưa đủ tốc độ, độ cao, cánh tà còn chưa kịp thu lại đã bị bắn rơi ở độ cao chỉ khoảng 20-30m. Số Một - Đặng Ngọc Ngự mới lên độ cao 50-70m đã phải cơ động gấp để kịp tránh tên lửa...”

Cuộc gặp gỡ đó cũng còn nhiều tranh cãi về việc bắn rơi anh A, anh B hay không bắn rơi. Phía Mỹ công nhận nhưng phía Việt Nam không công nhận vì sổ sách lưu trữ của Việt Nam ghi rõ và ngược lại có những đoạn phía Việt Nam công nhận cho phi công bắn rơi thì phía Mỹ bảo là không có...

Đến giờ phút này và có lẽ tới mai sau này chắc sẽ chẳng thể thống nhất. Tuy nhiên cũng có trường hợp phía Mỹ công nhận là kết quả ta bắn rơi máy bay Mỹ vào ngày X tháng Y năm Z nào đó, nhưng phía Việt Nam không thấy, hoặc chưa xác định được phi công nào của mình đã lập công đó. Cuối cùng tôi có nói với các phi công Mỹ rằng, chiến tranh đã trải qua hơn 40 năm rồi. Ngày xưa các ông đến Việt Nam với bom đạn thì chúng tôi đón tiếp bằng súng ống, tên lửa, máy bay chiến đấu, pháo cao xạ. Ngày nay các ông đến không mang theo vũ khí bom đạn thì chúng tôi đón tiếp bằng những cái bắt tay và tình cảm dành cho khách đến chơi nhà, như mọi người Việt Nam khác. Mong rằng 2 đất nước hiểu nhau và không phải dùng vũ khí để tiếp nhau nữa!

Sau cuộc gặp tháng 4.2016 giữa các cựu chiến binh phi công Mỹ - Việt tại Hà Nội, theo lời mời từ phía các cựu chiến binh phi công Mỹ, ngày 20.9.2017, đoàn Cựu chiến binh Không quân Việt Nam làm nhiệm vụ “ngoại giao” lên đường đáp lễ.

Thành phần đoàn dự kiến có nhiều hơn những tên tuổi lớn của Không quân và sẽ ưu tiên các phi công từ cuộc gặp lần trước ở Hà Nội ngày 13 và 14.4.2016. Có nhiều người hỏi sao không có anh A hay B? Xin trả lời, đây là cuộc gặp gỡ do Quân chủng Hải quân Mỹ tổ chức cho những phi công của Việt Nam trực tiếp “phang” nhau trên trời với phi công của Không quân Hải quân và Không quân Chiến thuật Mỹ. Do đó những phi công không đánh nhau với họ thì không trong danh sách khách mời. Như vậy những thành viên chủ chốt là Đoàn trưởng Nguyễn Đức Soát, Anh hùng huyền thoại Mig-17 Nguyễn Văn Bảy, Anh hùng Lê Thanh Đạo, và tôi. Người chủ trì kế hoạch và tổ chức chuyến đi này là cựu Chủ tịch Hội đồng Quản trị Vietnam Airline Nguyễn Sỹ Hưng cùng các phi công Hà Quang Hưng, Phùng Văn Quảng (Mig-19), Trung tướng Nguyễn Kim Cách (Su-27), Từ Để (Mig-17 và A-37), Lữ Thông (cựu giáo viên Trường Không quân).

Chúng tôi hẹn nhau tập hợp đội hình từ trước 8 giờ sáng tại nhà ga Hàng không Nội Bài. Tại đây, chúng tôi phát hiện ngày 20.9 cũng là ngày sinh của Anh hùng Lê Thanh Đạo. Thế là một bữa tiệc nhỏ được mở ra để chúc mừng. Ngồi từ bên này đường băng nhìn sang căn cứ cũ của trung đoàn, chúng tôi bồi hồi nhắc lại những kỷ niệm thời chiến trận - thời mà điều thuốc chia đôi, chuyện tình cũng tâm sự. Bồi hồi nhớ lại những bạn bè đã hy sinh, chúng tôi nâng cốc tưởng nhớ tới họ. Nhắc lại kỷ niệm ngày sinh đến kỷ niệm ngày cưới và chuyện tình Đạo - Dung, chúng tôi nhắc tới phù rể Trần Sang rồi lan man đủ chuyện cho tới gần trưa mới ra tàu bay để đi Đài Bắc quá cảnh đi San Diego.

Đây là một thành phố thuộc bang California có quận Cam nổi tiếng với hàng chục vạn người Việt, với tàu sân bay Midway từng tham chiến ba đợt sang Việt Nam, cũng là tàu sân bay đón tiếp những máy bay của chính quyền Sài Gòn năm xưa

thua trận chạy trốn. Trong đó có cảnh ấn tượng khi tàu sân bay đầy ắp những binh lính, nhân viên của chính quyền Thiệu, Minh và khi không còn sức chứa nữa, chiếc trực thăng bị đẩy khỏi sàn tàu xuống biển để lấy chỗ cho các máy bay, trực thăng khác hạ cánh. Cũng tại đây có căn cứ Không quân nổi tiếng từ thời chiến tranh do Không quân Hải quân Mỹ quản lý. Đó là căn cứ Không quân Miramas. Những người chỉ huy Không quân Hải quân Mỹ đã nghiên cứu và tổ chức huấn luyện đề cao kỹ chiến thuật Không chiến với Mig của Bắc Việt cho các phi công Mỹ tại căn cứ này để chuẩn bị cho chiến dịch Linebacker năm 1972. Chính từ nguồn cảm hứng đó mà các nhà làm phim Hollywood đã làm thành bộ phim TOP GUN rất nổi tiếng đến tận bây giờ. Bộ phim bom tấn này quay trực tiếp tại đây đã làm nên tên tuổi của minh tinh màn bạc Mỹ Tom Cruise.

Từ sân bay quốc tế ở San Diego, chúng tôi lên xe đi tiếp phải tận tối muộn mới đến khách sạn mà phía Mỹ đã thuê hộ. Đi thêm mấy tiếng trong bóng chiều tà, chúng tôi dù đã mệt nhoài sau 17 giờ đi đường vẫn háo hức ngắm nhìn cảnh quan của vùng đất mới mà nhiều người lần đầu tiên đặt chân đến.

Tại sảnh khách sạn, những phi công Mỹ trong ban Tổ chức đã chờ đợi để mời chúng tôi dự bữa tối chào mừng, mặc dù chúng tôi đến muộn mất hai tiếng. Được biết đây là khách sạn hạng sang mà các phi công Mỹ từ các nơi khác trên đất Mỹ thường hay đến làm việc, nghỉ ngơi. Tôi thấy một “gã” phi công Mỹ đầu trọc cao tới hơn 1,9m lao đến trước mặt tôi ngấm ngấm, cho tôi xem tấm ảnh trên máy iphone có hình tôi khi trả lời phỏng vấn của Songmoi.com và hỏi có phải anh đây không? Rồi ông ấy tự giới thiệu tên là Roy Cash, người đã đựng độ và bắn rơi một máy bay Mig-21 trong trận 10.7.1968 tại Tây Bắc Vinh. Hóa ra đây chính là người bắn trúng chiếc Mig-21 của tôi, khiến tôi phải nhảy dù!

Ban tổ chức đã dự kiến ba cuộc gặp gỡ chính. Cuộc thứ nhất tại phòng họp của khách sạn Holiday NN - San Diego dành cho các phi công Mỹ - Việt đã trực tiếp gặp nhau trong các trận đánh trên bầu trời Bắc Việt Nam và đối thoại với các phi công, nhà văn, nhà sử học. Đây là cuộc gặp hơi riêng tư giữa các đối thủ cũ. Có khoảng hơn 40 người Mỹ và hơn 10 người Việt Nam tham dự cùng truyền hình CCB Mỹ. Cuộc gặp thứ hai tại sân tàu sân bay Midway, là cuộc gặp được truyền hình trực tiếp với dự kiến khoảng 500 phi công và người nhà họ cùng các fan hâm mộ. Sau đó Ban tổ chức báo lại đã có 670 người đến dự. Cuộc gặp thứ ba đối thoại theo chủ đề về lịch sử, nhân văn tại Bảo tàng Hàng không vũ trụ San Diego.



Giao lưu các phi công Việt - Mỹ năm 2017

Cuộc gặp đầu tiên do tôi chủ trì đã có những câu hỏi hiểm hóc từ các phi công và sử học Mỹ (có lẽ cả lãnh đạo quân đội và nhà nước Mỹ) như câu hỏi có hay không phi công Liên Xô, Trung Quốc tham chiến; tại sao trình sát điện tử của họ lại thu được đối thoại tiếng Nga, tiếng Trung; đánh nhau với Không quân Hải quân dễ hơn hay Không quân Chiến thuật dễ hơn

(câu này của các phi công hải quân); và có hay không huyền thoại Nguyễn Toon (bị Cunningham bắn rơi ngày 10.5.72) đã từng bắn rơi 13 máy bay Mỹ (câu này của phi công không quân để đá lại câu hỏi trước của phi công hải quân).

May mà khi viết Hồi ký **Lính bay 2**, tôi đã đọc hồi ký của Thượng tướng Phùng Thế Tài nên tôi đã rất yên tâm trả lời những vấn đề mà tôi vẫn nghĩ là phía Việt Nam còn giữ bí mật. Ví dụ lực lượng phòng không mặt đất Trung Quốc, không quân Triều Tiên tham gia đánh trả Không quân Mỹ và bác bỏ những câu chuyện được dựng lên như Nguyễn Toon, hay phi công Liên Xô, Trung Quốc tham gia chiến đấu bằng những lời lẽ dí dỏm, gây cười nên cả các phi công hải quân và không quân đều vỗ tay nhiệt liệt. Cả Roy Cash (người bắn rơi máy bay của tôi ngày 10.7.1968), cả Tom Hanton (người bị tôi bắn rơi ngày 27.6.1972) sau khi nghe tôi trả lời chất vấn đều rất vui vẻ, khen trả lời hay và giơ ngón tay cái lên làm hiệu.



Hội ngộ mặt đất của các đối thủ trên không năm 2017

Roy Cash rất khoái khi tôi trêu anh ta trên diễn đàn: “Chúc mừng chiến công của anh ở chiến trường Việt Nam, bắn rơi tôi khi tôi bị lỗ trớn, giờ đuôi cho anh nện. Nhưng bắn rơi tôi lúc đó là bình nhất cũng chẳng vẻ vang gì nhỉ?” Roy Cash nhanh trí trả lời: “May giờ mới biết chứ không thì đã phạm tội bắt nạt trẻ con rồi!” Có vẻ sau các câu đối đáp này, không khí cuộc gặp trở nên chan hòa, gần gũi hơn.

Hai cuộc gặp sau cũng diễn ra trong không khí thẳng thắn nhưng thân thiện. Từ e dè, tò mò, chưa mấy thiện cảm, nhưng qua những đối đáp thông minh, sắc sảo, tự tin, sòng phẳng pha chút hài hước như vậy đã làm cho những rào cản về sự nghi vấn được gỡ bỏ dần. Có cảm giác như họ thấy được những đối thủ cũ trên không của họ xứng đáng được tôn trọng - những người cũng tài ba, trí tuệ, hóm hỉnh và không ngại đối thoại trong mọi vấn đề nên phần đông họ cho rằng những người này thực sự có thể là bạn bè được. Cả Tom Hanton và Roy Cash đều ghi địa chỉ email, xin kết bạn trên facebook và hứa hẹn sẽ sang thăm Việt Nam trong năm tới. Có bao nhiêu phù hiệu, huy hiệu, băng tên mang theo lúc đó họ đều đưa tặng tôi làm kỷ niệm. Chuyến đi thành công có lẽ chính ở chỗ “Gác lại quá khứ thù địch”!

Hết

Mục lục

Đôi lời trước tái bản lần 1	5
Lời nói đầu	7
Đặt bút viết	11
Đi phép trên chuyến tàu thời chiến	13
Ấn tượng sau mười năm gặp lại Bác Hồ	31
Hội diễn văn nghệ quần chúng và vài kỷ niệm với Lưu Quang Vũ	36
Sơ tán chiến đấu cơ sang Trung Quốc	42
Điện Kính Thiên và nhiệm vụ siêu mật	61
Trung đoàn trưởng Trần Mạnh	67
Hạ cánh thử nghiệm ở sân bay Miếu Môn	74
Luyện tập không chiến kiểu Topgun và đánh máy bay trinh sát không người lái	82
Những khó khăn khi đánh máy bay không người lái	94
Đánh máy bay trinh sát U-2	97
Huấn luyện biên đội lớn, chuẩn bị bay trong Quốc tang tiễn biệt Bác Hồ	111
Nhiệm vụ phát sinh và những chuyến bay cảm tử	120
Tai nạn bay của Nguyễn Duy Tường	129
Kỷ luật cất bay một tuần và chuyện Chiêu đãi sở	134
Chuẩn bị cho đòn hiểm và những nhiệm vụ tuyệt mật	143
Chuẩn bị đòn tiến công đường không vào căn cứ Vàng Pao trên đất Lào (Nhiệm vụ K60 & K61)	148
Tổng Tham mưu phó Thượng tướng Phùng Thế Tài	153
Chuyện bên lề chiến trận	158
Trận lộn lịch sử 1971	162
Cùng với Phạm Tuân thách đấu bóng chuyền	167
Tìm cách đánh và săn B-52	174
Những chuyến bay chào mừng	192
Phi công chuyển loại Võ Sỹ Giáp vào trận	201
Bùng phát đối đầu	214
Nổi ám ảnh kinh hoàng xuyên chiến tranh	219

Vài mối tình thời chiến mà tôi biết	223
Trước cơn bão	235
Chia tách trung đoàn	242
Bay thử nghiệm tên lửa bổ trợ cất cánh.....	257
Linebacker chiến tranh phá hoại lần thứ hai	265
Võ Sỹ Giáp tượng đài trong lòng dân	291
Khu E nơi lưu giữ vui buồn của lính bay.....	308
10.5.1972 Không quân Việt - Mỹ ngày dài trận mạc.....	314
Một chút với Nguyễn Công Huy	333
Những trận đánh tháng Năm	338
Tháng Sáu vinh quang.....	351
Đại tướng - Tổng Tư lệnh chỉ đạo tác chiến không quân	357
Trận đầu đánh thắng của Bùi Thanh Liêm.....	380
Sự thật về việc diệt gọn cả tổp 4 chiếc F-4	397
Tháng Bảy của Nguyễn Tiến Sâm.....	401
Từ phi trường Gia Lâm.....	411
Câu ốc ở sân bay Gia Lâm	421
Một trận đánh duy nhất có mặt phi công Liên Xô.....	434
Nhiệm vụ tiêu diệt Nguyễn Văn Thiệu	442
Cuộc đua bắn rơi máy bay Mỹ thứ 4.000 trên chiến trường Bắc Việt Nam.....	454
Trận đánh cuối cùng.....	458
Lần thứ hai gặp nạn	468
Moretsev của Việt Nam Lê Thanh Đạo.....	495
Những trận đánh cuối cùng tháng 12-1972 - Linebacker 2	500
“Chiến đấu” với sức khỏe để được bay lại	512
Trao trả tù binh Mỹ.....	517
Sân bay Vinh.....	531
Chuyến bay vượt giới tuyến 17	536
Duyệt binh mừng chiến thắng.....	565
Vĩ thanh.....	572

Lính bay 2

Phạm Phú Thái

NHÀ XUẤT BẢN HỘI NHÀ VĂN

65 - Nguyễn Du - Hà Nội - Tel & Fax: 04. 38222135

Email: nxbhoinhavan@yahoo.com.vn

<http://nxbhoinhavan.com>

CHI NHÁNH MIỀN NAM

371/16 - Hai Bà Trưng - Quận 3 - Tp. Hồ Chí Minh

Tel & Fax: 08. 38297915

Email: nxbhvn.saigon@gmail.com

CHI NHÁNH MIỀN TRUNG & TÂY NGUYÊN

277 - Trần Hưng Đạo - Tp. Đà Nẵng

Tel: 0511. 3849516

Email: nxbhvn.mientrungtaynguyen@gmail.com

Chịu trách nhiệm xuất bản:

Giám đốc - Tổng biên tập: Nguyễn Quang Thiều

Biên tập: Đào Bá Đoàn

Bìa: Hoàng Vũ Hoài

Trình bày: Hồng Sương

Sửa bản in: Hương Ly

Liên kết xuất bản

CÔNG TY CỔ PHẦN SÁCH CỔ NGUYỆT

Liên hệ: 0985177818 hoặc 0983110418

E-mail: conguyetbooks@gmail.com

In lần thứ 2, số lượng: 1.000 cuốn, khổ 14x20.5cm, tại Công ty TNHH In Thương mại Thuận Phát, tổ dân phố Văn Trì, Bắc Từ Liêm, Hà Nội. Giấy đăng ký KHXB số: 66-2020/CXBIPH/14-01/HNV Số QĐXB: 07/QĐ-NXBHNV ký ngày 09/01/2020. In xong và nộp lưu chiểu quý I năm 2020. Mã số ISBN: 978-604-9900-00-6.

- Hồi hộp và mong chờ được xem Hồi ký LÍNH BAY. Đọc để hiểu thêm những gian nan, nguy hiểm những hy sinh anh dũng của những người anh hùng. Đọc để hiểu biết thêm cuộc sống đời thường và khoảnh khắc cuối cùng của người lính trẻ yêu quý. Cảm ơn anh Phạm Phú Thái đã tái hiện chân thực và đầy cảm xúc một giai đoạn oanh liệt và hào hùng của lực lượng không quân nhân dân Việt nam.

- Như Phương Nguyễn -

- Hồi ký Lính bay xứng đáng nhận được sự yêu mến của bạn đọc cả nước. Bởi tình chân thực về người lính không quân trên mặt trận vô cùng vinh quang nhưng thật nguy hiểm khôn lường. Tuổi trẻ lòng yêu nước sự thông minh quả cảm... đã làm nên chiến thắng. Một số sự kiện đã được cụ thể và chính xác hơn rất nhiều... Tình cảm đồng chí đồng đội thật sâu sắc và tuyệt vời.

- Quy Đoàn -

- Chúc mừng anh Phạm Phú Thái một phi công lái máy bay chiến đấu đã trực tiếp tham gia nhiều trận đánh lịch sử. Hôm nay Hồi ký Lính bay đã ra mắt bạn đọc. Đó là truyện người thực việc thực ghi lại những trang hào hùng của không quân nhân dân Việt Nam nói chung và của anh Thái nói riêng. Một cuốn sách rất đáng đọc!

- Thanh Van Nguyen -

LÍNH BAY 2



Trung tướng, Anh hùng Phi công Nguyễn Văn Cốc:

Tôi đọc hồi ký của Trung tướng Phạm Phú Thái - một trong những phi công tài hoa của Không quân nhân dân Việt Nam, người đã từng bay và chiến đấu với tôi từ chiến tranh chống Mỹ, tôi thấy thật bất ngờ!

Bất ngờ về khả năng lưu giữ sự kiện, bất ngờ về ý tưởng làm sống lại những kỷ ức của thế hệ phi công MiG-21 chúng tôi trong chiến tranh bằng những trang viết rất chân thực nhưng cuốn hút như tiểu thuyết!

Đọc "Lính bay", tôi có cảm tưởng như mình cũng đang bay, đang cầm lái cùng biên đội với phi công Phạm Phú Thái quần nhau với máy bay Mỹ năm nào. Mong rằng cuốn hồi ký sẽ là một trong những tài liệu quý giá giúp các thế hệ trẻ phi công Việt Nam học tập và vận dụng.



CÔNG TY CỔ PHẦN SÁCH CỔ NGUYỆT

Địa chỉ: C6 lô 15 Khu ĐTM Định Công, Hoàng Mai, Hà Nội
Tel: 0985177818 * Email: Conguyetbooks@gmail.com

LÍNH BAY 2

ISBN: 978-604 -9900-00-6



9 786049 900006

Giá: 240.000 đ