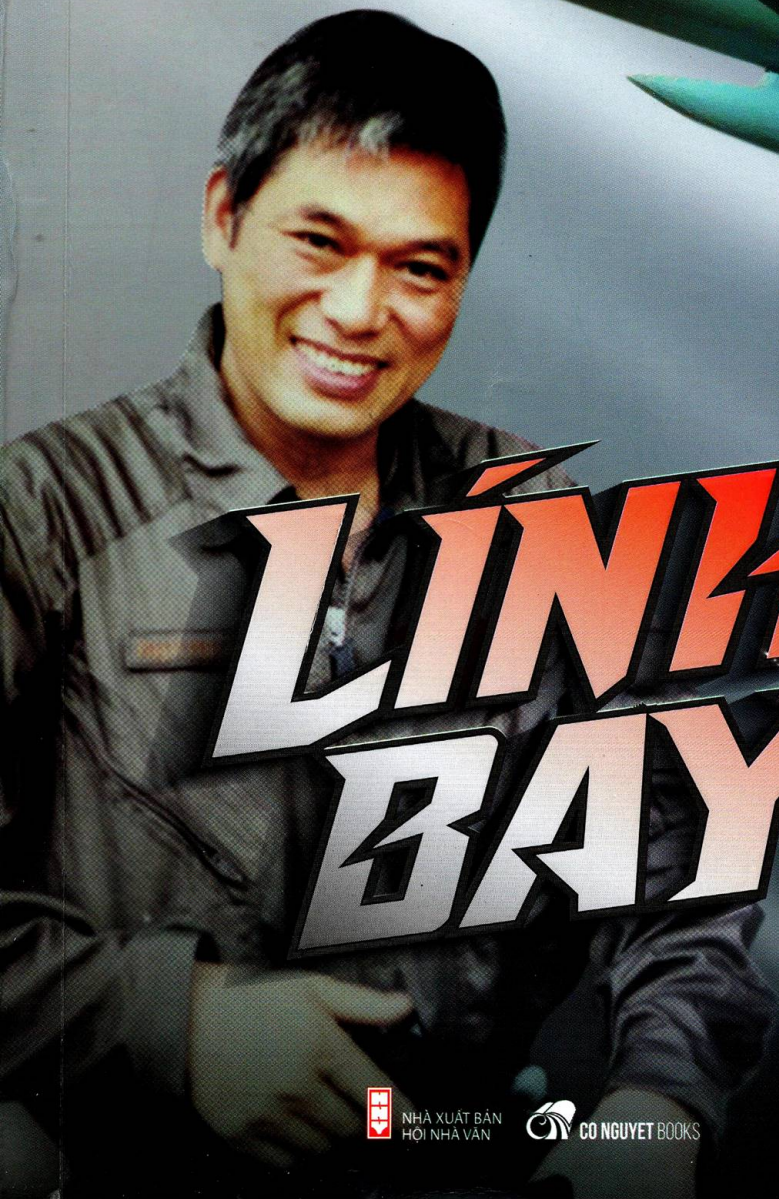


PHẠM PHÚ THÁI



LÍNH BAY



NHÀ XUẤT BẢN
HỘI NHÀ VĂN



CÔNG TY CỔ PHẦN SÁCH
CÔNG NGUYỄN 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.

**LINH
BAY**

- Kính tặng Bạn bè, Liệt sỹ Không quân nhân dân Việt Nam.

- Kính tặng Ba tôi - Phạm Thuần - cựu tù Hỏa Lò, Sơn La, Côn Đảo. Người đã hy sinh tuổi thanh xuân cho lý tưởng tự do, độc lập dân tộc.

Phạm Phú Thái

PHẠM PHÚ THÁI

LÍNH BAY

Hồi ký

(Tái bản lần thứ 2, có chỉnh sửa)

NHÀ XUẤT BẢN HỘI NHÀ VĂN

Đôi lời trước tái bản lần 2

Lính bay đã ra mắt được hơn 3 năm và đã nhận được sự chào đón nồng nhiệt của bạn đọc. Sách đã được tái bản và 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, Lính bay 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 cho tác phẩm. Tôi cũng 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 cuốn sách và yêu thích đề tài về không quân Việt Nam.

Phạm Phú Thái

Lời nói đầu

Thế hệ chúng tôi đã trải qua một thời kỳ chiến tranh đầy cam go, ác liệt cùng với không ít gian khổ và hy sinh. Tôi và một số đồng đội còn sống và qua được bom đạn chiến tranh là một sự may mắn hiếm hoi trong khi nhiều bạn bè khác ngã xuống, mãi mãi không trở về!

Tôi không phải nhà văn, không có khiếu văn chương nhưng từ thực tế làm công tác tham mưu, quản lý nhiều lĩnh vực trong Không quân, nhất là từ khi làm Tham mưu trưởng Không quân và trực tiếp làm Trưởng ban Biên tập Tạp chí chuyên ngành Không quân (sau là Quân chủng Phòng không – Không quân) hơn mười lăm năm, đồng thời trực tiếp viết và chỉ đạo viết khá nhiều đề tài khoa học quân sự và tổng kết chiến tranh, đã giúp tôi tích lũy kiến thức và biết diễn đạt ý tưởng... để hôm nay mạnh dạn kể lại những gì mình đã trải qua. Có lẽ bắt đầu bằng các bài viết về anh Võ Sĩ Giáp, Phạm Thành Nam theo yêu cầu của Tạp chí Không quân.

Trong một lần thay mặt Quân chủng Không quân chịu trách nhiệm tổ chức chuyển bay đưa Đại tướng Võ Nguyên Giáp tới

dự Lễ kỷ niệm chiến thắng ở Điện Biên Phủ. Hôm đó, tôi thấy chiếc xe con chở ông lằm lũi qua cổng gác ra sân đỗ máy bay ở sân bay Bạch Mai mà lòng đượm buồn. Bao nhiêu kỷ niệm trong lần được trực tiếp nghe Đại tướng - một nhân tài quân sự hiếm có của dân tộc Việt Nam chỉ đạo, giảng dạy cho cán bộ, chỉ huy quân chủng bằng những kiến thức uyên bác, thông tuệ ủa về. Tôi về phòng làm việc của mình, xem lại những đoạn tốc ký mà tôi đã ghi trong buổi Đại tướng nói chuyện đầu tháng 6 năm 1972 tại Sở Chỉ huy Quân chủng (nằm trong khu vực chùa Trầm) nhân dịp Quân chủng tổ chức rút kinh nghiệm tác chiến trong hơn một tháng Mỹ mở chiến dịch “chiến tranh phá hoại miền Bắc bằng không quân” lần thứ hai. Sau đó tôi viết thành một bài hoàn chỉnh, được cán bộ các cấp trong Quân chủng đánh giá cao và động viên tôi nên viết hồi ký.

Thế là tôi bắt tay vào viết từ sự thôi thúc nội tâm mãnh liệt. Tôi luôn cảm thấy như mắc nợ cuộc đời, mắc nợ hai quê hương nội, ngoại, mắc nợ những người bạn đã cùng chiến đấu với tôi và những người bạn đã hy sinh. Tôi gom góp những ký ức đơn lẻ, những ghi chép tốc ký với những con chữ rất khó nhìn do ngày xưa eo hẹp thời gian toàn phải tranh thủ ghi lại giữa các trận xuất kích. Từ đó, mỗi lần trực chỉ huy Quân chủng tôi đều dành thời gian sau bữa tối ngồi viết, thể hiện tình cảm, thái độ riêng của mình đối với từng sự kiện, từng dấu mốc lịch sử mà tôi đã trải qua. Khi tôi viết được khoảng vài trăm trang, anh Hà Quang Hưng - phi công cùng đoàn bay khóa 3 với tôi, người đã cùng tôi trong nhóm bốn người về nước sớm năm 1968 giục tôi: “Ông phải viết nhanh lên chứ! Cố gắng xuất bản tập một trước đi, kéo dài ông viết chậm như rùa thế thì nhiều anh em chúng tôi không kịp đọc đâu!”. Tôi giật mình. Chúng tôi đều ngấp nghé tuổi bảy mươi rồi. Có lẽ phải nhanh lên thật! Quý thời gian

của chúng tôi không còn nhiều nữa.

Cũng trong thời gian này, tôi được biết nhà văn Thủy Hương Dương - người đã từng chấp bút cho Anh hùng phi công Lưu Huy Chao cuốn “Chúng tôi và Mig-17”. Lúc đầu, tôi hơi lưỡng lự vì thực ra tôi không đánh giá cao cuốn “Chúng tôi và Mig-17” lắm vì cuốn này đã trích, sử dụng quá nhiều tư liệu trong các cuốn sử của các trung đoàn và Quân chủng khiến phần tư liệu lẫn át phần hồi ký của nhân vật. Nhưng tôi đã từng đọc trên Facebook và biết Thủy Hương Dương là nhà văn trẻ, đa tài, sắc sảo, đôi lúc hơi phá cách nhưng có nền tảng hiểu biết không quân khá chắc nên đã chọn và nhờ Thủy Hương Dương sắp xếp lại cấu tứ, biên tập lại bản đánh máy còn nhiều lỗi chính tả của nhân viên đánh máy quân chủng PKKQ dù đã sửa tới 2 lần về các đoạn viết ký ức đầy ngẫu hứng, theo dòng cảm xúc để trở thành một cuốn sách như cô ấy mong muốn “vừa mang tính chất hồi ký, vừa có chút văn học, vừa có mạch truyện logic cho dễ đọc”.

Như tôi đã thưa ở trên, tôi không phải nhà văn cho nên cuốn sách này đến được với bạn đọc là nhờ sự giúp đỡ, động viên của rất nhiều anh em, bạn bè, đồng đội cũ. Đặc biệt, Anh hùng phi công Nguyễn Văn Cốc thường xuyên gọi điện động viên. Tôi xin cảm ơn gia đình tôi, Đại tá Hà Quang Hưng, Trung tá Nguyễn Sỹ Hưng - nguyên Chủ tịch Hội đồng quản trị Vietnam Airlines, Ban văn thư - bảo mật của Quân chủng Không quân! Cảm ơn nhà văn Thủy Hương Dương đã giúp tôi hoàn thành bản thảo cuốn hồi ký để cuốn sách dễ đọc hơn nhưng vẫn tôn trọng tính trung thực của các sự kiện.

Tập I “Lính bay” ra mắt bạn đọc như một sự tri ân mà tôi đã mắc nợ bấy lâu nay với bạn bè, đồng đội, quê hương, gia đình. Chỉ mong sao, con cháu tôi và thế hệ con em chúng ta chiêm nghiệm được điều gì đó cho riêng mình về cuộc sống cũng như ý thức chính trị với non sông. Tôi sẽ hoàn thành tập II vào cuối

năm sau, trong đó tôi sẽ kể chủ yếu về những sự kiện xảy ra khoảng thời gian từ năm 1969 đến hòa bình năm 1975 tới lúc tôi nghỉ hưu năm 2010 trong vai trò Chánh thanh tra Bộ Quốc phòng nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Tôi sẽ cố gắng hoàn thành tập II cuốn “Lính bay” và sẽ ra mắt trong thời gian tới.

Hà Nội, tiết Thanh minh năm 2016
Trung tướng Phạm Phú Thái

Tôi - binh nhất, phi công tiêm kích!

Tháng 7-1968.

Hơn chục ngày qua, Không quân Việt Nam hoạt động ít hơn ở Khu 4 cho nên Không quân Mỹ thay đổi kế hoạch, gia tăng các trận đánh phá ác liệt dọc theo đường 15 và các đường nhánh nối đường 1 với đường 15 như đường 8, đường 34, đường 49. Phía Mỹ tập trung vào các trọng điểm từ Truong Bồn đến Xuân Sơn, Long Đại, Đồng Lộc, Linh Cảm. Việc Mỹ tăng cường hoạt động trở lại khiến chúng tôi gặp không ít khó khăn vì trực ở sân bay Thọ Xuân thời gian này gặp đúng đợt cao điểm nắng nóng, gió Lào. Hơn nữa, khi cất cánh biên đội 3 chiếc phức tạp hơn nhiều vì ở Thọ Xuân không thể dàn máy bay ra luôn đường băng dã chiến.

10-7-1968.

Tôi bám sát đội trưởng Phạm Thanh Ngân cất cánh ở đội hình mật tập, chỉ cách nhau 5-7m (đầu cánh-tới đầu cánh). Số 3 Đặng Ngọc Ngự phải chờ cho tan hết bụi mới cất cánh được nên biên đội tôi phải vòng lại để chờ tập hợp đủ đội hình 3 chiếc. Qua Nghĩa Đàn, chúng tôi bay vào Đô Lương ở độ cao trên địa tiêu 300 đến 500m. Ngoái cổ lại nhìn vẫn thấy số 3 Đặng Ngọc Ngự

bám phía sau ở cự ly 1,5 đến 2 km, tôi yên tâm vì đã có một “hậu vệ” tài ba khóa đuôi và bảo vệ chắc cho hai chúng tôi đánh khi chúng tôi bay hướng 160 độ qua Đô Lương về phía Nam Đàn tới Thành phố Vinh.

Khi biên đội bay qua núi Đại Huệ, rừng Thung Nưa thì số 3 Đặng Ngọc Ngự thông báo:

- Phát hiện hai chiếc phía trước!

Tôi căng mắt quan sát, đảo máy bay từ phải qua trái rồi lại sang phải bên trên ở phía sau số Một- Phạm Thanh Ngân mà không thấy gì.

Lại nghe số Ba giọng khẩn cấp:

- Nó bắn tên lửa đấy! Cơ động gấp!

Thoáng thấy số Một lật úp máy bay, kéo gấp lượn vòng xuống tôi bật vội tăng lực, đuổi bám theo số Một. Tôi không thể nhớ được mình đã kịp bỏ thùng dầu phụ hay đã có lệnh bỏ thùng dầu phụ chưa, vì sau đó tình huống diễn ra quá nhanh. Lúc đó tôi chỉ kịp kéo máy bay cắt lực bám theo số Một để tránh tên lửa địch. Số Một- Phạm Thanh Ngân tránh tên lửa rất dứt khoát, mạnh mẽ. Còn tôi, vì bị động nên tôi chỉ tập trung dõi mắt để bám theo số Một mà không bao quát được không gian xung quanh nữa. Tôi vừa cải máy bay bằng với góc xuống khá lớn theo số Một thì đã thấy tiếng: Rầm!

Tôi ngất xỉu, không còn biết gì nữa. Mọi động tác tiếp theo để nhảy dù ra khỏi máy bay có lẽ chỉ là phản xạ đã được tập luyện thành thói quen khi gặp nguy hiểm. Tôi chỉ tỉnh lại sau đó vài phút, khi đã treo lơ lửng dưới chiếc dù cứu sinh ở độ cao 2000-3.000m. Xung quanh yên ắng đến khó tả, thỉnh thoảng có tiếng chiu, chiu, rít rít và tiếng gió lồng lộng. Tôi mở mắt định thần và xác định được ngay tình thế khó chịu của mình: Thân xác treo rũ

rơi trên hệ thống dây bảo hiểm của chiếc dù! Tôi lẩm bẩm: “Bị bắn rơi mẹ nó mất rồi!” và tai tôi bắt đầu tiếp nhận những tiếng rin rít, chiu chiu, nổ lép bép như pháo tét. Một linh cảm xấu xuất hiện rất nhanh. Mình rất có thể bị dính đạn của dân quân! Thế là tôi tỉnh hẳn. Hé mắt nhìn xuống phía dưới, thấy dân quân chia súng lên bắn liên tục vào chiếc dù của tôi đang rơi xuống thật.

Trên độ cao, vì không khí loãng và không có vật chắn nên tiếng nổ của súng nghe nhỏ lắm! Tôi vội vàng thu người ngồi lại cho ngay ngắn dưới chiếc giá treo của dù cứu sinh, giơ hai tay kéo thật mạnh một bên dây dù khiến chiếc dù không còn hình dáng tròn trịa, rơi thẳng mà đu đưa, đu đưa, xoay tròn, tăng tốc độ rơi nhằm tránh đạn bắn lên từ mặt đất. Đây là bài học chúng tôi được dạy xử lý từ lâu và đây là lần đầu tiên tôi mang ra áp dụng mà chẳng mấy tin tưởng. Tôi cúi mặt xuống dưới hết to:

- Đùng bắn! Đùng bắn nữa! Tôi là phi công Việt Nam!

Hét bốn, năm lần đến khản cả cổ mà còn chẳng nghe được tiếng của mình nữa. Cũng đúng thôi, ở độ cao lớn, lại không có vật phản xạ, tiếng nói bay vèo mà chẳng để lại tiếng vọng nào...

Tôi lại ngất vì quá mệt mỏi và bị sốc nặng vì căng thẳng thần kinh từ cú nhảy dù ở tốc độ lớn gần 1.000 km/h. Cú phóng lên của ghế dù từ máy bay gây ra một xung gia tốc tới vài chục lần trọng lượng, tôi như viên đạn trên nòng đại bác vọt lên, ra khỏi ca bin thì gặp ngay luồng gió - tốc độ bay của máy bay tạo nên. Liên tục hai cú giật kinh hoàng và một cú đẩy mạnh tiếp theo của quả tên lửa dọc theo ghế đưa phi công lên thêm độ cao 45-50m nữa thì dù phụ 1 và 2 mới thoát và tách tôi khỏi ghế để chiếc dù mới kéo chiếc dù chính của phi công mở ra, làm giảm tốc độ rơi xuống đất. Có lẽ tốc độ rơi của dù lúc này khoảng 5-7m/ giây tức vào khoảng 20-25 km/h. Tôi đoán vậy.

Tôi cứ lơ mơ trong tiếng gió lồng lộng cho tới tận tối muộn

mới tỉnh dậy chừng vài chục giây thì thấy trời tối như bung và nhớ lại hình ảnh lúc tôi tiếp đất không chủ động nên bị va đập vào sườn đồi, rồi lại xỉu đi. Tôi chỉ thực sự tỉnh khi được bế xốc lên, xung quanh là hàng chục người có cả bộ đội phòng không và bộ đội địa phương. Phía dưới sườn đồi, cách vài chục mét có hàng chục người nữa với đủ loại vũ khí cầm tay: đòn xóc, đòn gánh, đòn cán, cuốc, thuổng, liềm hái... Tôi không biết gì nữa. Nghe loáng thoáng có người gọi tên mình, tôi giật mình mở mắt thì thấy một thanh niên gầy gò, đen đúa:

- Thái à! Tao Tuấn này! Tao học cùng mi ở cấp 3 Hùng Vương này!

Tôi gật gật cười méo mó. Hình như tôi được những người bộ đội, thanh niên, du kích lúc thì cõng, lúc thì khiêng chạy, lúc thì vào một doanh trại dã chiến, lúc thì tới một nhà dân, rồi lại chạy và bây giờ nằm đây, tỉnh dần.

Tôi nhìn quanh thấy lối nhỏ bóng dáng của dăm bảy người có vẻ như toàn con gái. Mùi hơi người đậm đặc trong gian nhà lá nhỏ, bóng họ in mờ mờ trên nền ánh sáng u u minh minh của chiếc đèn dầu hỏa vịn bắc đèn cho nhỏ nhất để tránh máy bay địch nhòm ngó. Nhìn ra ngoài cửa là ánh sáng đèn đụt, bàng bạc của trăng không rõ là đầu tháng hay cuối tháng nữa. Cũng đúng lúc này thính lực của tôi như mới trở lại. Tôi nghe tiếng riu riu của mấy cô gái, tiếng âm ỉ, nặng nề của động cơ máy bay cánh quạt, có lẽ C-130 đi săn lùng các đoàn xe vận tải. Thỉnh thoảng còn có cả tiếng bom. Mấy cô gái nói với nhau tôi không nghe rõ, vừa nghe vừa phải đoán: “Anh ấy tỉnh lại rồi!”

Có ánh đèn pháo sáng, tôi cựa mình. Trong một thoáng tôi vừa nghĩ thấy mùi hương là lạ vừa cảm thấy có gì đó vừa ấm và mềm sau lưng mình. Lúc này mới cảm giác là đang nửa nằm, nửa ngồi trong lòng một cô gái. Phản xạ giới tính của gã trai chưa

một lần tiếp xúc da thịt với người khác giới làm tôi hơi xấu hổ thấy mình trong trạng thái thật trớ trêu: Người tôi chỉ còn mỗi cái quần đùi! Chiếc quần đùi chính là quần lót rộng thùng thình của lính mà bọn phi công trẻ chúng tôi đã mang ra thọ may Đa Phúc biến tấu nó thành cái quần bó như quần tắm.

Các giác quan cũng bắt đầu dần trở lại, làm tôi thấy khát. Khát khô họng. Khát phồng rộp cả môi! Tôi thấy nóng quá mặc dù xung quanh có mấy người thi nhau quạt. Sao tối rồi mà trời vẫn nóng thế không biết. Tôi thều thào liếm liếm môi nói:

- Cho tôi xin cốc nước được không?

Có tiếng lách cách và ngay sau đó một cô gái bung đến cho tôi một bát nước với lời mời dễ thương, cung kính:

- Em mời anh xơi nước.

Tôi uống ừng ực hết ngay và hỏi xin bát nữa. Nước trong bát cũng nóng quá khiến tôi ước gì có được cốc nước mát! Tôi uống hết bát nước thứ hai mà chả biết là loại nước gì rồi thiếp đi. Trong giấc ngủ chập chờn, những hình ảnh của trận đánh lại hiện về. Tôi mơ màng phán đoán lúc mình đang bay dọc theo núi Thung Nưa thì gặp địch, chưa kịp thấy nó đã nghe giọng nói gấp gáp cảnh báo và phải cơ động máy bay thật gấp để tránh tên lửa theo chỉ dẫn của số Ba. Chắc là tôi bị rơi ở khu vực Thanh Chương, Nam Đàn gì đấy. Nghĩ mà tức anh ách. Từ lúc chính thức xuất kích tham gia mấy trận đánh đến giờ, tôi đã kịp bắn rơi chiếc nào đâu mà đã bị nó bắn rơi thế này.

Chìm vào giấc ngủ một lúc thì tôi tỉnh lại do nhu cầu “xả thải”! Mà bây giờ cái cảm giác đau toàn thân mới nhức nhối trở lại hay sao ấy. Nhất là đôi chân và sống lưng, đau đốn, mỗi nhủ. Cái cổ chân như thể bị lấp thêm quả tim phụ ở đúng chỗ sưng tấy, cứ thấy đập thình thình, bồng bồng... Hoàn cảnh thật trớ trêu. Làm thế nào bây giờ? Đưa mắt nhìn quanh chẳng thấy có bóng

dáng người đàn ông nào ngoài tôi - vẫn trần trụi trực trong vòng tay mấy cô dân quân thay nhau bế, ẵm như đứa trẻ - để nhờ việc tế nhị này.

Tôi liền nhớ đến bộ quần áo bay của mình, hỏi:

- Thế quần áo của tôi đâu, để tôi mặc vào chứ?

Mấy cô gái nhìn nhau, lắc đầu không biết. Tôi nén tiếng thở dài.

- À, khi anh rơi xuống có mấy anh bộ đội và dân quân đưa đi. Lúc đó anh ngất lịm, trên người lại máu me, xây sát khắp nên họ phải tháo bỏ hết ra để kiểm tra và tiêm thuốc cấp cứu. Nhưng dân kéo đến đông quá, có mấy người tưởng phi công Mỹ nên mang cả gậy gộc, dao, búa đến bắt, khí thế ầm ầm, không giải thích cho họ hiểu được, nên phải công, cáng anh chạy trốn mấy chỗ mới mang về được đến đây giao cho bọn em chăm sóc, bảo vệ. Để tụi em hỏi các anh huyện, xã thì may ra mới tìm được - Một trong các cô gái trả lời.

Tôi định nhੌm dậy nhưng cái lưng nhੌi buੌt, cái chân thì nhੌc nhੌi, đành nằm bẹp như dĩa khoai nướg! Im lặng một lát, tôi lại ý tứ hỏi:

- Thế đàn ông nhà mình đi đâu hết rồi? -

- Ở đây còn mấy đàn ông mô! (Ở đây còn mấy đàn ông đâu!- tiếng địa phương)

Thế là hết cách! Tôi nhìn ra ngoài sân thấy sát ven bờ rào xa xa có bóng dáng lờ mờ của những người du kích hay dân quân gì đó mang súng đang canh gác mà nóng cả ruột gan.

Trời vẫn nóng rang, khô khốc. Mấy cô gái vẫn thay nhau quạt, thay nhau đỡ tôi ở tư thế nửa nằm nửa ngồi. Một quá tôi lại thiếp đi. Không biết bao lâu thì tôi tỉnh lại, vì một mũi tiêm

đau nhói ở cánh tay. Chẳng biết họ tiêm cái gì gió gì vào người mình nữa! Chắc là thuốc trợ tim. Có vẻ như nhu cầu xả thải lại tăng thêm khi tôi tỉnh lại, nhất là sau khi uống mấy bát nước bổ sung. Tôi định tìm một người đàn ông dìu mình đi “xả” cho đỡ ngượng mà không được. Không nhin hơn được nữa, tôi đành liều nói với cô gái đang giữ tôi trong lòng:

- Chị giúp tôi đứng lên được không?

Cô gái ngạc nhiên líu lo giọng địa phương, hỏi:

- Anh dậy mần chi? Định đi mô?

Khổ quá! Nói thế nào được đây? Bực mình quá đi mất. Thế mà không hiểu. Còn định làm gì nữa chứ? Mà nói thật thì...thẹn chết đi được. Tôi nói liều:

- Ra kia đi dạo tí!

Tôi hất đầu chỉ ra phía mấy gốc chuối cuối vườn! Lặng đi vài giây, thấy các cô khúc khích và nói với nhau bằng tiếng địa phương, mình không hiểu nhưng đoán chắc là mấy cô ấy đã đoán ra động cơ “đi dạo” của tôi. Tôi đỏ mặt nhưng may trời tối không ai phát hiện ra! Tôi vừa gồng người lên định đứng dậy vừa với tay bám vào cái cột nhà gần đấy. Hai cô gái chạy vội lại xốc hai bên giúp tôi đứng lên. Tôi chuệnh choạng muốn ngã vì hai chân đau quá. Cứ liều xiêu, lê bước ra phía bụi chuối dưới sự dìu dắt đỡ đỡ tích cực của cô gái. Tôi dừng lại mà cô gái vẫn đứng sát ngay bên cạnh, giữ chặt một bên cánh tay tôi, một tay quàng ra giữ thân người tôi vì sợ tôi ngã. Cái bụng dưới của tôi căng như muốn vỡ mà tôi không biết xử lý thế nào trong khi cô gái vẫn kiên nhẫn đợi. Tôi đâm ra bực, xằng giọng:

- Cô quay mặt ra sau được không? Quay lưng lại cho tôi dựa tý được rồi!

Cô khúc khích rồi răm rắp làm theo. Hơi loạng choạng một

chút, tôi lấy lại được thăng bằng, tinh thần xả cái đồng nước thải đang ngày càng tăng áp suất vào thành bụng dưới. Từ từ xả cái vòi nước ứ đọng mấy tiếng đồng hồ thấy sao mà sướng thế không biết! Dưới ánh trăng mờ ảo giữa đêm khuya, thấy đất trời như cũng đẹp hơn!?

Lết về được chỗ nằm cũ, tuy đã nhẹ hẫng người nhưng tôi vẫn mệt mỗi đầu đốn dữ dội. Tôi nghĩ mình còn may mắn chán nhờ chiếc ghế dù Mig-21 hiện đại hơn hẳn của Mig-17 và Mig-19. Phi công tiêm kích chúng tôi mới vào chiến đấu nhiều khi cứ phải tự an ủi cứ xông vào trận mà nện nhau, có bị bắn chưa chắc trúng, trúng chưa chắc rơi, rơi chưa chắc chết. Mig-21 của mình còn có tính năng máy bay vượt trội so với Mig-17, lại có cái ghế dù tốt hơn hẳn còn phải lo gì. Các anh lái Mig-17 đánh nhau thế còn chả sao. Đây cũng là suy nghĩ mỗi khi cái chết lảng vảng đâu đây đe dọa làm nản chí chiến đấu của mình. Chúng tôi còn so sánh với mấy ông pháo cao xạ nữa. Cao xạ suốt ngày ngồi một chỗ, chờ nó đến nện vào đầu mình thì mình mới bắn lại được!

Khi nằm đây rồi, tôi mới thông cảm và thương các phi công Mig-17. Cứ này mà bay trên Mig-17 chắc toi mạng rồi. Phi công Mig-17 phải tự mình làm rất nhiều động tác mới nhảy ra được: thu gọn chân tay, thắt chặt dây dù, cúi đầu sát buồng lái, giật chốt vút nắp buồng lại, rồi mới giật chốt kích hoạt viên đạn làm cả ghế dù với người bắn lên, thoát ra ngoài buồng lái. Trong khi ghế dù Mig 21 gần như tự động hoàn toàn sau khi giật chốt nhảy dù. Điều đó cũng lý giải tại sao số phi công Mig-17 trong chiến tranh có tỷ lệ hy sinh nhiều hơn hẳn phi công Mig-21 như vậy.

Tôi chìm vào giấc ngủ mê mệt bên cạnh các nữ dân quân du kích nhiệt tình chăm chút, nâng giấc... Tới nửa đêm cảm giác

tê nhúc, đói, khát không cho tôi ngủ tiếp. Tôi thều thào ngỏ lời xin các cô du kích cốc nước chanh. Các o dân quân gần đó kéo nhau ra sau nhà lú lo rú rít gì đấy như là hội ý. Nhìn ra xung quanh thấy không gian như chùng lại. Không còn cảm giác khô rát, nóng ran như trước. Không khí đã dịu đi. Vẫn nghe tiếng rung rung âm ỉ của những đoàn xe ra trận, vẫn tiếng máy bay trầm, nặng dội vào tĩnh mịch của đêm hè và thỉnh thoảng vẫn lóe lên những vệt sáng. Cô dân quân nói:

- Nó bắn pháo sáng để canh chừng xe ta qua đấy anh.

Trên nền trời sáng ấy tôi vẫn nhìn thấy bóng người lính dân quân đeo súng đứng yên canh gác. Đêm đen như dày đặc hơn mỗi khi hết ánh pháo sáng. Tự nhiên tôi thấy ân hận việc xin nước chanh vì mãi không thấy cô gái được phải đi kiếm nước quay trở lại. Có lẽ đòi hỏi của tôi không hợp với điều kiện bà con ở đây. Hồi tôi còn ở nhà, ba mẹ tôi đều là cán bộ nhà nước mà mỗi người chỉ được phân phối mấy lạng đường một tháng. Còn mấy cô, dì, chú bác nhà tôi làm nông dân ở quê làm gì được mua đường phân phối, thế mà tôi lại đi xin nước chanh đường cơ chứ! Kiểu này chắc mấy cô vì tôi mà phải cật lực đi xin nhà ông cán bộ nhà nước hoặc nhà ai đó còn trồng mía, kéo mật làm đường đỏ cũng nên. Nhưng ở đây bom đạn suốt ngày, đêm tối thế này thì kiếm đâu ra?

Phải hơn nửa tiếng sau cô gái được cử đi xin đường chanh mới trở lại trong nỗi day dứt ân hận của tôi vì nghĩ mình đã làm khó cho những người cứu giúp mình. Chợt cánh cửa mở ra, cô gái trẻ trung với khuôn mặt rịn mồ hôi bóng loáng dưới ánh đèn mờ. Cô lú lú kể chuyện đi gõ cửa, xin đường những nhà ai, tận ngõ nào, xóm nào, còn chanh thì lấy ở cây chanh đầu bếp. Họ vừa làm vừa kể chuyện rú rít, cười rúc rích với nhau. Cuối cùng bát nước chanh cũng được pha xong. Cô gái đi xin chanh đường về có vẻ như được “vinh dự” phân công đưa bát nước

cho tôi. Đến gần thấy tôi nhìn chăm chăm cô hơi bối rối, hai tay run run đưa bát nước chanh cho tôi về cung kính, như dâng vật phẩm quý giá nào đó cho người bề trên, huynh trưởng hay bậc sinh thành ra cô. Tôi chỉ lo cô mất tập trung, vấp ngã thì tôi mất toi bát nước quý giá, trong khi tôi đang khát khô cả cổ. Cô bước đến gần như lướt đi trên mây mà nền nhà thì bằng đất nện thôi chứ có bằng phẳng gì.

- Em mời anh xoi!

Tiếng thánh thót xú Nghệ vang lên bên tai tôi. Tôi cố rướn người thẳng dậy đón bát nước:

- Cho tôi xin!

Tôi tranh thủ nhìn thẳng vào mặt cô gái. Ánh sáng lờ mờ nhưng cũng đủ để nhận thấy khuôn mặt thật xinh xắn. Còn cô gái thì đứng như chôn chân tại chỗ, giấu vội ánh mắt nhìn xuống khi biết tôi đang ngắm nhìn:

- Mời anh uống đi cho đỡ mệt!

Cô nhắc vì thấy tôi cầm bát nước “quý giá” trên tay chưa chịu uống ngay mà cứ mãi ngắm cô. Tôi lặng lẽ đưa bát nước chanh lên uống ừng ực, bát nước vẫn còn nóng vì có lẽ không thể mát hơn được nhiệt độ bên ngoài! Đường này là loại đường đỏ chứ không phải đường trắng. Còn chanh này là chanh non, mùi thơm hăng hăng của loại chanh cốm. Tôi uống mà không rời mắt khỏi cô gái, rồi tự trách mình. Tại sao mình ăn nói gì mà cộc cằn, cứng nhắc thế nhỉ? Đưa chiếc bát trả lại cô gái mà chỉ nói được câu “Cảm ơn các cô”, không cả dám xin thêm bát nữa dù vẫn còn thòm thèm muốn uống.

Cầm lại chiếc bát, cô gái hỏi:

- Anh có uống nữa không anh?

Cái chữ “anh” ở cuối câu sao nghe ngọt lịm vậy? Lần đầu tiên trong tôi xuất hiện thứ tình cảm xao xuyến rất lạ mà hình như tôi chưa như vậy bao giờ. Tôi mới 19 tuổi, đi học lái máy bay từ năm mười sáu. Hai năm, sáu tháng học bay ở Liên Xô và hơn tháng sau đã lao vào trực chiến ngay, chưa kịp biết cảm giác có bạn gái như thế nào.

Tôi lại lẫn ra ngủ vật vờ, trong giấc ngủ lẫn lộn những hình ảnh xen kẽ của những ca trực, những lần xuất kích, trận đánh vừa xảy ra, bạn bè và cả bóng hình cô gái xứ Nghệ ấy. Rồi buổi tối nóng như rang, như hun ấy cũng qua. Tôi tỉnh lại khi trời đang dần hửng sáng và tiếng côn trùng như cũng nhỏ lại. Sẽ thật thanh bình nếu thỉnh thoảng không nghe tiếng bom đạn xa xa vọng lại. Có tiếng nam thanh niên ào vào nhà hỏi thăm:

- Ông Thái nằm mô mấy o?

Nghe giọng quen quen làm tôi chợt nhớ lại khoảnh khắc suýt bị dân quân bắt khi mới tiếp đất hôm qua. Vòng trong giữ tôi là mấy người lính, như là của đơn vị cao xạ gần đó, cùng mấy dân quân du kích. Còn vòng ngoài là dân chúng vài chục người trang bị nòng súng, cuốc, xẻng, gậy, đòn xóc với những khuôn mặt đầy phẫn nộ, sát khí đằng đằng! Vài nông dân ý thế đông người xô đẩy mấy người lính bảo vệ và giờ cao vũ khí thô sơ ấy để đánh, để phang, phang không được thì xỉa, chọc vào người tôi. Nhưng may thay những hành động phẫn nộ ấy đều được những người đứng sát bảo vệ tôi, gạt, đỡ nên tránh được gần hết.

Mặc dù đã có một người mặc quân phục đứng ra giải thích rằng đây là phi công của ta, người của ta nhưng đám đông không nghe, không ngừng chen lấn, xô đẩy. Cho đến khi có tiếng hét với giọng nam cao, đúng quê xứ nghệ “Bớ bà con...” thì đám người mới dịu xuống và lắng nghe. Rồi anh quay lại nhìn tôi, thoáng ngỡ ngàng anh hét ầm ỹ:

- Ôi! Thái phải không? Tao là Tuấn đây. Tuấn cháu thầy Lam, cùng học Hùng Vương với mi đấy! Tao học lớp D, mi học lớp C, đúng không?

Và thế là sáng sớm nay hấn - chính là Tuấn ấy lại xuất hiện. Tuấn kể, tối qua phải đi trực chiến trong tổ dân quân ven quốc lộ 15 nên giờ mới đến thăm tôi được. Rồi nghe hấn kể lại quãng đường “giải cứu” tôi khỏi đám đông dân chúng đang phần nộ như thế nào, phải cống tôi vào trận địa pháo gần đó ra sao, phải cõi bỏ hết đồ bay để kiểm tra thương tật rồi thay đồ, nguy trang, chạy từ nhà nọ sang nhà kia thế nào... rồi kết luận:

- Mãi mới bí mật đưa được cái xác ông về đây giao cho mấy o này quản lý đấy. Mà ông thông cảm cho bà con ở đây nhé. Mỹ nó đánh ác quá, dân chết nhiều quá nên người ta căm lắm. Khi biết được đây là phi công mình rồi thì lại thương vô cùng đấy. - Hấn liếc sang mấy o dân quân đang ngồi hóng chuyện, nói thêm - Mà thương anh nhất là mấy o ngồi đây đó!

Mấy cô gái ré lên, thi nhau đám thùm thụp vào người vào lưng Tuấn. Rồi hấn quay sang nói tiếp:

- Nghe mấy ông xã bàn, tý nữa phải đưa ông sang nhà khác để khỏi lộ đấy.

- Thế bộ quần áo bay của tôi đâu? - Tôi chợt nhớ ra hỏi.

- Cái đó thì ông hỏi mấy o này. Chớ tui nỏ biết mô! - Hấn cười khinh khịch nhấp nháy mắt liếc nhìn mấy cô gái đầy bí hiểm!

Thế là hấn lại hứng trọn trận đòn, đấm từ những cô gái làm tôi cũng bật cười! Họ vui thật.

- Thôi tôi phải về ngủ chút, thức suốt đêm mệt quá! - Tuấn chào tôi.

- Ừ, ông về nghỉ đi!

Nhìn kỹ mới thấy ông bạn mình hom hem, đen đũi và càng hốc hác hơn sau một đêm trắng, râu tóc bù xù trông như “ông lão 30”. Tuổi hơn tôi hai tuổi, nhà nghèo, đi học muộn. Khi Không quân, Hải quân Mỹ đã đánh ra Bắc (1964-1965) thì Nghệ An, Hà Tĩnh là những trọng điểm bị đánh phá ác liệt nên gia đình gửi Tuấn ra học cấp 3 Hùng Vương do thầy Lam, bác Tuấn làm hiệu trưởng. Thực ra, tôi chỉ biết Tuấn lảng máng cho tới khi rơi vào hoàn cảnh này. Về sau, khi chiến tranh kết thúc, tôi có dịp về thăm lại nơi xưa thì được biết Tuấn đã qua đời vì ung thư năm 30 tuổi. Thật tiếc cho người bạn học và cũng là một trong nhiều ân nhân giúp tôi trong cái ngày định mệnh nhớ đời.

Sáng hôm đó tôi được mấy cô dân quân cho ăn bữa sáng là một bát tô to cháo gà. Tôi lấy làm lạ. Trong nhà không thấy động tĩnh dao thớt gì mà sao có cháo nhỉ? Tôi hỏi các cô gái như vậy. Không dám nấu ở nhà vì sợ khói lên, lộ bí mật chỗ này, các cô trả lời. Còn thế nữa chứ! Cảnh giác cao độ và bảo mật tuyệt đối chỗ che giấu phi công ta đây mà! Tôi ăn bát cháo thật ngon vì đang rất đói! Bữa trưa qua, tôi ăn ở tận Nội Bài cơ mà! Gần như cả con gà nhỡ nhỡ được gỡ ra và cho vào nồi cháo, chỉ tội hơi có mùi oi khói! Chắc phải nấu vội bằng rơm rạ gì đây mà. Tôi ăn xong rất nhanh, thấy thèm cốc café sữa như sau bữa ăn sáng ở bếp bay Trung đoàn mà không dám ho he vì biết chắc mình sẽ làm khó cho mọi người. Thôi thì uống bát “Nác chat”¹ cũng tốt lắm rồi nhưng lại đến cơn thèm thuốc. Tôi cũng không dám hỏi. Bao thuốc tôi để quên ở lán trực sân bay Thọ Xuân rồi.

Một cán bộ xã đến yêu cầu chúng tôi chuyển nhà khác. Tôi được đưa lên cáng và nhanh chóng chuyển đi lúc trời còn chập choạng, chưa rõ mặt người. Ông cán bộ xã tầm trên dưới 40 tuổi, mặt già đanh, khắc khổ giải thích:

1. chè xanh nấu đặc.

- Đồng chí thông cảm. Đây là chuyện bảo vệ cán bộ, bảo vệ phi công ta. Vì cấp trên lo chỗ này bị lộ sẽ bị máy bay nó ném bom tiêu diệt mất nhân lực cao cấp của Đảng, của Quân đội!

Nghe nghiêm trọng quá!

Trước khi chuyển nhà, tôi được trả lại bộ quần áo bay đã được giặt giữ tinh tươm. Họ còn trao lại cho tôi cả khẩu súng ngắn, tám bản đồ bay, khiêng theo cả cái ghế dù và cả chiếc dù đã cứu mạng tôi chiều qua. Một vị cán bộ xã nói, về ái ngại:

- Cái dù thì còn và bị rách một số chỗ vì trúng đạn, nhưng dây dù thì thiếu một ít vì dân thích quá mỗi người cắt, xin một đoạn làm kỷ niệm và để sau này bắt phi công Mỹ trời cho chặt anh ạ.

Tôi không khỏi buồn cười nhưng cố nhịn, trả lời:

- Không sao, tôi còn sống được nhờ bà con thế này là quý lắm rồi! Và lại nếu có mang về thì dù cũng không dùng lại được! Thế còn cái áo phao? Có ai biết cái áo phao của tôi ở đâu không?

- Các anh bộ đội bàn giao cho chúng tôi có thể thôi. Lúc cởi đồ ra cấp cứu cho anh nó lẫn lộn trong đám nhốn nháo, chả ai còn nhớ nữa.

Chúng tôi lục tục chuyển sang nhà khác cách nhà cũ vài trăm mét. Nhưng vừa yên vị được một lúc định đi nghỉ thì thấy có mấy người có quân hàm đỏ trên ve áo bước vào nhà. Một người đứng ra giới thiệu:

- Báo cáo đồng chí! Đây là đồng chí Huyện đội trưởng đến làm việc!

Ô, bình nhất mà lại được báo cáo nữa kìa! Tôi hơi đỏ mặt thầm nghĩ vậy. Huyện đội trưởng có vẻ mặt rần rở, kiên nghị, ve áo mang quân hàm Thượng úy tiến lại bắt tay tôi và giới thiệu

mấy cán bộ thấp tùng, hình như là cán bộ chính sách, quân báo, bảo vệ gì đó.

Tôi được dìu ra ngồi trên chiếc ghế đầu đối diện người Huyện đội trưởng qua chiếc bàn viết nhỏ. Anh tự giới thiệu rồi chuyển qua tôi. Nghe giọng thì có lẽ anh không phải người Nghệ An, dễ nghe, dễ hiểu hơn. Anh nói:

- Chúng tôi đã biết đồng chí là phi công của ta. Nhưng đây là thủ tục quy định mong đồng chí thông cảm!

Anh quay sang chỉ thị cho mấy người trợ lý ghi chép đầy đủ và nói tiếp:

- Đề nghị đồng chí cho biết họ, tên!

- Tôi là Phạm Phú Thái.

- Đồng chí cho biết ngày sinh, nơi sinh, quê quán?

- Tôi sinh ngày... tháng... năm 1949 tại... Phú Thọ.

- Đơn vị công tác của đồng chí ở đâu?

- Tôi là phi công chiến đấu Mig-21, phi đội Một, Trung đoàn Không quân Sao Đỏ, Bộ Tư lệnh KQ 371 thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân! - Tôi trả lời có chút tự hào.

- Đề nghị đồng chí cho biết cấp bậc, quân hàm của đồng chí?

- Tôi là binh nhất! Phi công chiến đấu!

Huyện đội trưởng hình như hơi giật mình, ngẩng mặt lên nhìn tôi, giống như nhìn sinh vật ngoài hành tinh:

- Anh nói gì?

Tôi nhắc lại rành rọt, không giấu vẻ hãnh diện:

- Tôi, binh nhất, phi công chiến đấu Phạm Phú Thái!

Huyện đội trưởng hơi chùng xuống, về suy tư, quay lại nhìn tôi lần nữa với ánh mắt khó mà diễn tả nổi, rồi khẽ khọt, nửa như năn nỉ, nửa như thuyết phục:

- Đồng chí không phải giữ bí mật đâu, chúng tôi cũng là người của Đảng, của tổ chức, đồng chí cứ nói thật.

Xem chừng ông định tiếp tục thuyết phục tôi khai đúng “sự thật” theo như ông đã hình dung, tưởng tượng về tôi nên tôi cắt ngang với vẻ không bằng lòng:

- Tôi nói thật rồi, chả giấu giếm làm gì cả.

- Tôi hiểu! Tôi hiểu! Các đồng chí phải giữ bí mật là đúng rồi.

- Huyện đội trưởng ra vẻ hiểu biết cắt ngang - Chúng tôi không có ý gì cả. Nhưng tôi nói thật nhé, anh chẳng giấu được tôi đâu. Là phi công Mig-21, lại có cái dù đẹp thế này, thì ít nhất đồng chí cũng phải là Trung úy lâu rồi!

Tôi gượng cười, thâm nghĩ đúng là hết cách giải thích thật rồi. Trên thực tế Không quân Việt Nam có chủ trương hạn chế tuyên truyền rộng rãi nhằm giữ bí mật lực lượng. Có trận đánh nào hay cũng chỉ dám viết trên báo mỗi họ và chữ cái tên của phi công, rất hiếm khi kèm theo cấp bậc. Chỉ những phi công đã được công bố công khai khi phong Anh hùng hay thật nổi tiếng như anh Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan - chỉ huy biên đội đánh thắng trận đầu ngày 3 và 4.4.1965 mới được công khai cấp bậc Đại úy.

Có lẽ vì điều đó cộng với chuyện khi bắt được tù binh phi công Mỹ, người ta hay so sánh loại dù nào đẹp là cấp to hơn theo cách tuyên truyền kiểu thiếu thông tin, ít hiểu biết về một nghề rất mới, rất xa lạ của quân đội từ một số người ngoài Không quân nên họ đoán nếu đã là phi công thì cấp bậc thấp nhất cũng phải là trung úy. Hầu như dân thường không thể biết được là mỗi loại máy bay Mỹ được trang bị loại dù khác nhau cho phù hợp với

đặc tính, chủng loại máy bay. Một sự hiểu nhầm đáng tiếc khiến tôi hơi bực mình. Tôi hơi sảng giọng:

- Tôi chỉ có thể trả lời sự thật như vậy thôi. Tin hay không tùy các đồng chí. Cứ báo cáo ra Hà Nội như vậy đi.

Người Huyện đội trưởng ngồi suy nghĩ một lúc rồi nhẹ nhàng:

- Thôi, thôi được rồi! Nếu đồng chí ngại thì thôi. – Huyện đội trưởng đưa tờ giấy ra nói nhỏ - Đồng chí cứ viết vào đây vậy.

Trời ơi! Cứ như hoạt động tình báo ấy thôi. Chắc anh ấy nghĩ nếu tôi nói ra thì mọi người sẽ nghe được và sẽ lộ bí mật, nên để tôi viết vào giấy thì sẽ không ai nghe được nữa, vừa giữ được bí mật cho tôi mà vừa được việc cho anh ấy chẳng? Đến nước này, tôi đành cù nhây:

- Anh không tin tôi thì thôi vậy! – Tôi bám bàn định đứng dậy, kết thúc cuộc nói chuyện.

- Thôi mà đồng chí. - Huyện đội trưởng năn nỉ - Đây cũng là việc chung cả thôi. Quân khu đang yêu cầu trực tiếp tôi phải báo cáo gấp để Quân khu còn báo cáo với Bộ Quốc phòng. Rất mong đồng chí hợp tác để chúng ta cùng hoàn thành nhiệm vụ!

Tôi không nhận được nữa:

- Tôi chỉ có vậy. Anh cứ thế mà báo cáo đi! - Lần này tôi bám lấy chiếc ghế, kiên quyết đứng dậy - Xin lỗi đồng chí tôi phải nằm một chút, đau quá!

Thấy tôi nhăn nhó, Huyện đội trưởng vội đứng dậy dìu tôi về chiếc giường và đưa mắt cho mấy người trợ lý “các đồng chí cứ ra xe trước đi!” Khi mấy người kia đã ra hết khỏi cửa, ông lại thì thầm vào tai tôi:

- Vậy là anh nói thật đấy à?

Tôi cười như mếu:

- Khổ quá, tôi giấu các đồng chí làm gì cơ chứ!

Huyện đội trưởng vẫn chưa tin hẳn. Ông lại lẩm nhẩm:

- Lạ thật! Cầm cái tàu bay đất là thế, sao lại chỉ có binh nhất được cơ chứ! Không thể tin được!

Tôi lại bật cười trả lời ông một cách tự hào:

- Có gì đâu anh. Binh nhất hay trung úy cũng đều là người lính cầm súng, cầm cần lái, cũng đều đánh nhau như thế cả, có ảnh hưởng gì đâu!

Điui tôi ngồi xuống chiếc giường con, ông gật gù:

- Nếu đúng là như vậy thì Không quân Nhân dân Việt Nam quả là anh hùng!

Ông bắt tay tôi chúc sớm bình phục, rồi nhanh nhẹn quay ra cửa trở về. Ông Huyện đội trưởng và các cán bộ đi rồi, tôi được nằm, được giãn cái lưng và cơ bắp, chân tay thấy thoải mái và đỡ đau hơn. Chỉ còn bên chân trái vẫn nhức nhối khó chịu. Các cô du kích hình như trước đó ý tứ tản đi đâu hết để mình tôi với cán bộ Huyện đội làm việc, bây giờ các cô ùa vào lại thay nhau quạt, thay nhau xoa bóp cái chân đau nhức cho tôi. Tôi vô tư thiếp đi, không còn thấy ngại ngùng gì nữa. Được một lúc thì có người lay nhẹ tôi dậy, thông báo:

- Anh ơi có lãnh đạo xã đến thăm anh này!

Một cô dân quân giúp tôi ngồi dậy. Trời tuy đã sáng nhưng nhà đóng cửa kín mít nên trong nhà vẫn lờ mờ lảm. Tôi nhìn ra phía những người vừa xuất hiện chỗ cánh cửa ngược sáng và hơi giật mình vì thấy có cô giống cô gái hôm qua cho tôi uống nước chanh. Một cô gái đứng gần tôi giới thiệu:

- Báo cáo đồng chí, đây là chị V - ủy viên Ban chấp hành Đảng bộ xã Thanh Trường, huyện Thanh Chương, phụ trách Hội phụ nữ xã dẫn đầu, thay mặt lãnh đạo đến thăm đồng chí, cùng đi có các đồng chí...

Tôi chả còn nghe thêm được gì nữa. Ngượng quá. Tự nghĩ mình hơn có mỗi ông binh nhì mà cũng được “báo cáo đồng chí”, còn người vừa được giới thiệu là Phó chủ tịch xã ấy đúng là cô gái xinh đẹp cho tôi uống nước chanh tối qua. Cô gái giới thiệu chưa hết câu thì cô V đã sà ngay vào ngồi sát tôi, tay cầm lấy cái quạt từ cô gái đang quạt cho tôi, ra hiệu đổi chỗ và nói:

- Anh cứ nằm nghỉ cho đỡ mệt đi anh.

Cô đặt tôi nằm hẳn xuống. Đúng là khuôn mặt thanh thoát, xinh xắn ấy. Chỉ khác mái tóc hôm nay cô búi cao hơn, để hở cái cổ cao trắng ngần và đặc biệt là mùi hương từ mái tóc, từ cơ thể cô toát ra. Không lẫn được. Tôi bối rối! Thực sự bối rối hơn khi cô cất tiếng nói dịu dàng, véo von trong khi tay vẫn liên tục quạt mát cho cả hai.

- Em được Đảng phân công đến thăm anh!

Nghe thế, tôi choáng! Ừ hết cả tai, chỉ còn nghe loáng thoáng đâu như V là bạn của Tuấn, học cùng với Tuấn, “vậy mình là bạn của nhau”. Tự nhiên thấy tự ti ghê. Mình là thằng thanh niên vô chính phủ (lớp học bay chúng tôi hay nói đùa với nhau như thế), vừa mới được kết nạp Đoàn cách nay mấy tháng trước khi tốt nghiệp Trường Sĩ quan Không quân Liên Xô. Trên đường trận mạc, số phận vô tình đưa đẩy gặp một cô gái trẻ, đẹp, xinh xắn và đáng yêu thế này mà nghe cô nói sao khác hẳn với vẻ e thẹn, rụt rè tối hôm qua. Đã thế cô ấy chức tước cao siêu vời vời.

Tôi lẩm nhẩm tính, nếu bạn của Tuấn thì chắc cũng trạc tuổi mình. Tôi chăm chăm nhìn vào khuôn mặt trái xoan, đôi môi gọi cảm, cái miệng cười duyên, tươi tắn với đôi mắt mượt như nhung, kiên nghị nhưng hơi buồn buồn của V. Tôi ngấm nhìn cái cổ cao trắng ngần, khuôn ngực phập phồng theo những lúc cô nói như kẻ bị hút mất hồn cho đến khi cô đặt tay lên ngực tôi, dịu dàng hỏi:

- Anh có ra nói chuyện với bà con một chút được không?

- Bà con nào? Tôi ngỡ ngác.

- Bà con xã nhà biết anh chuyển đến đây nên đã kéo đến từ sáng sớm. Bà con muốn được gặp anh, muốn được tận mắt nhìn thấy phi công Việt Nam mình như thế nào. Anh cố gắng ra cho bà con thấy mặt, nói với bà con mấy câu đi. Bà con đến đông lắm. Mấy chú dân quân giữ mãi mới được.

Tôi chợt nhớ lại những ngày vào trực chiến ở Khu 4 thường xuyên có tình trạng bà con mình từ cách xa sân bay đến vài chục ki lô mét cũng cơm nắm, cơm gói đi bộ đến tận nơi để xem, để sờ được vào cái máy bay phản lực chiến đấu Mig, nhất là được nhìn thấy, được giao lưu, sờ mó vào người chúng tôi xem có đúng là phi công Việt Nam không. Vì nhiều người không tin, cho rằng người Việt Nam làm sao mà đã lái được máy bay. Họ nghe ở đâu nói lái máy bay Mig 21 toàn là phi công Liên Xô, chứ không phải người Việt Nam.

Nhưng có một sự thật là các tiểu đoàn tên lửa của ta những ngày đầu mới thành lập đều do các bạn chuyên gia Liên Xô đến tận nơi huấn luyện từng ly, từng tý. Từ lý thuyết đến thực hành chiến đấu. Hầu như các trận đánh thắng đầu tiên của các tiểu đoàn tên lửa đều do các bạn Liên Xô. Vài trận đầu bạn chỉ cho các kíp chiến đấu của ta xem, sau đó bạn kèm bằng cách cầm tay chỉ việc, kiểm tra, cuối cùng ta mới tự đánh. Hơn nữa, cơ động chiến đấu khắp nơi trên miền Bắc hầu hết đều có mặt của những người lính Xô Viết nên dân ta nghĩ rằng Tên lửa cũng chỉ toàn do người Liên Xô điều khiển. Về sau này, kể cả khi ta đã làm chủ, tự chủ hoàn toàn trang bị tên lửa phòng không thì việc bảo đảm kỹ thuật, sửa chữa hỏng hóc và tư vấn về những vấn đề sử dụng vẫn còn nhờ các sỹ quan Xô Viết giúp đỡ.

Tôi giờ tay lên vuốt mớ tóc bù xù, gật đầu đồng ý. Một phần vì hiểu được tâm trạng của bà con. Một phần vì không thể từ

chối một đề nghị quá dễ dãi thương của cô gái xinh đẹp. Một cô gái cầm lược giúp tôi chải tóc và V-Phó chủ tịch xã điu tôi ra ngoài hiên nhà. Cánh cửa vừa mở ra thì hình ảnh đầu tiên đập vào mắt tôi là vườn rau nho nhỏ của chủ nhà nằm cách sân đất trước cửa một đoạn đã bị giẫm, xéo nát cả. Đứng sát chân hàng rào tre là cả hàng trăm người già, trẻ, phụ nữ, trẻ con đứng ngồi kiên trì chờ đợi trong cái nắng, nóng của buổi sớm. Khi thấy chúng tôi bước ra, cả trăm người đồng loạt đứng dậy như muốn lao đến thật gần hơn để nhìn cho rõ. Nhưng mấy đồng chí dân quân đã kịp thời cản lại.

Cô Phó chủ tịch xã đã bước lên trước tôi một chút rồi hướng về mọi người nói:

- Thưa bà con! Đây là người phi công không may bị thương chiều qua, đã được bà con xã mình cứu giúp. Anh bị thương khá nặng chưa tự đi được nhưng cố gắng ra gặp và nói chuyện với bà con mình. Sau khi nghe anh nói chuyện xong xin bà con giải tán ngay vì đã sắp đến giờ cao điểm hoạt động của Không quân Mỹ!

Cô lùi lại, nhường tôi lên trước nhưng vẫn đứng sát để giữ thăng bằng cho tôi khỏi ngã. Tôi hơi lúng túng một chút nhưng trấn tĩnh lại ngay và nói chậm rãi:

- Thưa bà con! Tôi là Phạm Phú Thái, phi công của phi đội Một Trung đoàn Không quân Sao đỏ anh hùng của Không quân Nhân dân Việt Nam. Nơi có các anh hùng Trần Hanh, Nguyễn Văn Bảy... Chiều qua Phi đội trưởng của tôi là đại úy Phạm Thanh Ngân dẫn tôi tham gia đánh đuổi máy bay Mỹ để bảo vệ tuyến giao thông chi viện cho Miền Nam thì không may máy bay tôi bị trọng thương. Tôi phải nhảy dù xuống xã nhà. May mắn được quần dân và bà con xã, huyện nhà tận tình cứu giúp. Hôm qua tôi còn đau nặng, hôm nay đã đỡ nhiều. Tôi xin được cảm ơn xã, huyện và tất cả bà con.

Tôi dùng một chút, không biết nói gì thêm. Bà con xì xào “Phi công mình hơi gầy!”, “Phi công mình tóc dài thế!”...Chợt nhớ lời nhắc nhở của Phó chủ tịch xã, tôi nói tiếp:

- Thừa bà con. Tôi là phi công Việt Nam, người Việt Nam đây. Bà con đã thấy tôi rồi. Tôi vẫn còn đau, cần nghỉ ngơi, mong bà con thông cảm, không nói thêm được nữa. Mong bà con giải tán về nhà. Vì đã đến giờ cao điểm đánh phá của Không quân Mỹ!

Xem chừng họ vẫn chưa thỏa mãn, chưa muốn về. Có mấy chú nhóc vọt qua được mấy anh chàng dân quân lao tới gần chỗ tôi đứng, giơ tay vượt vượt người tôi. Chỉ đến khi nghe thấy tiếng nhắc nhở nghiêm khắc của lãnh đạo xã và mấy dân quân mới chịu chạy đi. Cô Chủ tịch xã vừa kéo tôi vào, vừa nhắc mấy người dân quân:

- Các đồng chí cho bà con giải tán ngay đi nhé!

Tôi lại được dìu vào nhà. Mấy cô gái lú lú mang đặt trước mặt tôi đủ thứ quà của bà con dân làng vừa gửi tặng. Vừa cầm từng thứ lên vừa giới thiệu quà này của ông A, bà B, ông C, anh X, chị Z, em Y... Tôi hoa cả mắt nhìn, cảm động trước đủ thứ quà chất chiu từ sự nghèo khó. Nào cam, nào chuối, mấy quả bưởi, trứng gà, trứng vịt bọc trong miếng giấy bao bì xi măng và lá chuối, mấy tấm mía, đôi chim bồ câu, cân gạo nếp. Tôi thấy thương bà con mình quá nghèo, đói, khổ sở, khó khăn thế mà vẫn dành cho tôi những tình cảm trân quý. Một cô gái cầm cái lồng gà nhỏ xinh như cái lồng chim có hai chú gà con cỡ 2-3 lạng giơ lên:

- Đây là quà của cái bác đã dùng đòn xóc nhọn, xông vào đâm suýt trúng người anh hôm qua, may nhờ mấy anh bộ đội nhanh tay gạt ra được. Nhà bác ấy nghèo, mới bị bom đánh, có mấy người chết nên cảm thành Mỹ lắm. Nhà bác ấy cách mấy

cây số mà cứ chạy phăm phăm cùng chiếc đòn xóc đòi sống chết với “phi công Mỹ” hôm qua đấy - Rồi cô cười.

- Nhà bác ấy nghèo khó thế mấy cô nhận làm gì? Tôi trách.

- Không nhận không được với bác đâu anh ơi! Quyết đến gặp anh bằng được để xin lỗi và gửi quà, nhưng dân quân người ta không cho vào.

Tôi lặng người trước tấm lòng chân tình của người dân quê hương cách mạng, rung rung.

Đưa tôi vào giường nghỉ, cô Phó chủ tịch xã dùng khăn lau mặt rồi nói:

- Em phải về để triển khai công việc được phân công. Anh ở lại đây với mấy em nhé. Chắc phải chiều tối xe của Quân chủng mới vào đón anh được. Phải đi ban đêm cho an toàn anh ạ! - V quay sang dặn dò mấy cô dân quân được phân công ở lại săn sóc tôi xong, cô bước lại gần tôi lần nữa - Em phải đi thôi anh!

Tôi gật đầu, không nói gì được. Chẳng hiểu sao lúc ấy tôi lại vụng về thế. Suốt ngày hôm đó tôi nằm chờ xe đón về Hà Nội trong cái nắng nóng, gió Lào và những cơn đau đốn, nhức nhối từ các vết thương trên thân thể. Tôi cứ thiếp đi rồi tỉnh lại với những hình ảnh của mây trời, của những cánh bay, những sân bay tôi đã qua, những chiếc máy bay F8 - bám dai như đĩa, và cả những cô gái xứ Nghệ, người dân xứ Nghệ...

Rồi cũng đến lúc xe của Quân chủng đến đón. Từ lúc chiều tà, cô Phó chủ tịch xã cùng mấy người trong Ban chỉ huy xã đội đã đến trước. Cô Phó chủ tịch bịn rịn, nói nhỏ với tôi:

- Em muốn ở lại với anh luôn từ tối qua đến lúc chia tay. Nhưng em còn có trách nhiệm của mình. Mong anh hiểu cho em.

Trước khi tôi lên xe, cô gái Phó chủ tịch xã dúm vào tay tôi một bức thư, kèm theo lời dặn “Anh đọc để hiểu em, nhớ biên thư cho em nhé!”. Tôi chỉ muốn mở ra đọc ngay nhưng không tiện, đành nhét bức thư vào túi áo. Đưa tôi ra xe còn có Tuấn cùng mấy người lãnh đạo xã. Tuấn ôm tôi thật chặt chúc sớm bình phục và hẹn gặp ở Hà Nội. Tôi lên chiếc xe GaZ 69 với bao nhiêu suy nghĩ ngổn ngang, lộn xộn. Chẳng biết mình còn có dịp nào quay lại nơi này? Gặp lại những người dân đôn hậu, nghĩa tình, những cô gái, chàng trai dân quân kiên cường, dũng cảm và vô cùng trách nhiệm này?

Chiếc xe dít vuông vạt vã suốt đêm để chạy ra đến Thanh Hóa. Chiều hôm sau thì tôi về đến khoa cấp cứu Bệnh viện 108. Sau mấy ngày hồi sức, tôi về khoa A6 - Không quân của Viện 108, mở thư của cô Phó chủ tịch xã ra đọc. Thư viết trên mặt sau của tờ hóa đơn màu xanh, giấy poluya mỏng, mở đầu bằng câu “Em được Đảng phân công đến thăm anh!”. Bức thư này, sau mấy chục năm lưu giữ, tôi đã tặng lại Bảo tàng Không quân như một bằng chứng đẹp về tình nghĩa quân dân trong những năm chống Mỹ gian khổ, hào hùng.

Từ ngày tôi khám tuyển phi công năm 1965 đến giờ tôi mới quay trở lại khoa A6 - Viện Quân y 108. Trở lại bệnh viện khi bị thương, đó là điều tôi từng nghĩ đến nhưng mà nó lại đến sớm quá làm tôi ảm ức. Tôi vào nằm viện với nỗi lo ám ảnh không hiểu sức khỏe có bị ảnh hưởng gì không? Có được về bay lại không? Khi kiểm tra và xác định thương tật thì tôi càng thêm lo hơn. Tôi đã van vỉ bác sỹ Định và bác sỹ Bòn ở khoa A6 đừng làm thương binh cho tôi để tôi còn được bay tiếp. Tôi cố làm ra vẻ bình thường với những đau đớn, bầm dập trên mặt mũi, thân thể và đặc biệt là đôi chân. Cũng may những chấn thương chưa gây ra sứt mẻ xương cốt, chỉ bị xẹp nhẹ ở đốt L7-8 cột sống và chân thì trật khớp nên gây đau đớn nhiều nhưng cũng không

quá nghiêm trọng vì sau khi nắn lại thì hồi phục cũng nhanh. Nó chỉ làm trầm trọng thêm đáng đi hơi lắc lư của tôi hơn mà thôi. Tôi cố gắng tập tành, ăn uống đầy đủ, hết suất để nhanh chóng trở lại đội ngũ. Bác sĩ Bòn còn an ủi “Cậu cứ yên tâm, phi công Mic-21 các cậu có người còn nhảy dù 2-3 lần vẫn về bay và chiến đấu tiếp cơ mà!”

Hàng ngày đi làm “vật lý trị liệu” và điều trị ở các khoa chuyên ngành, tôi đi qua những con đường, những hàng cây rợp bóng, xanh tươi của viện Quân y 108 mà thấy như được điều trị, an dưỡng trong một công viên chứ không phải bệnh viện. Trong khuôn viên bệnh viện, không khí luôn trong lành, dễ chịu. Tôi thường ngồi tha thẩn ở các ghế đá dọc con đường xanh tươi mát mẻ. Thỉnh thoảng chứng kiến cảnh các y tá đẩy những chiếc xe lăn cho các chiến sĩ thương binh nặng ở chiến trường về. Phần nhiều là những ca chấn thương rất trầm trọng từ miền Nam ra, hoặc từ các trận địa phòng không trên miền Bắc mà các bệnh viện tuyến dưới không giải quyết được. Nói qua về các tiêu chuẩn “được” vào viện 108 thời đó. Cán bộ có cấp quân hàm từ Thiếu tá trở lên (mà thời kỳ chiến tranh chống Mỹ thiếu tá hiếm lắm) thì được vào kiểm tra và điều trị bệnh tật, thương tật tại Viện 108. Các thương binh nặng là cấp úy và chiến sĩ, hạ sĩ quan cũng được vào điều trị khi tuyến bệnh viện cấp dưới không có đủ năng lực, trang thiết bị để điều trị. Vì vậy Viện 108 được coi là tuyến cuối của toàn quân. Còn Viện 109 lại là tuyến cuối chuyên trị về xương đối với các thương binh bị chấn thương nặng về xương từ các chiến trường.

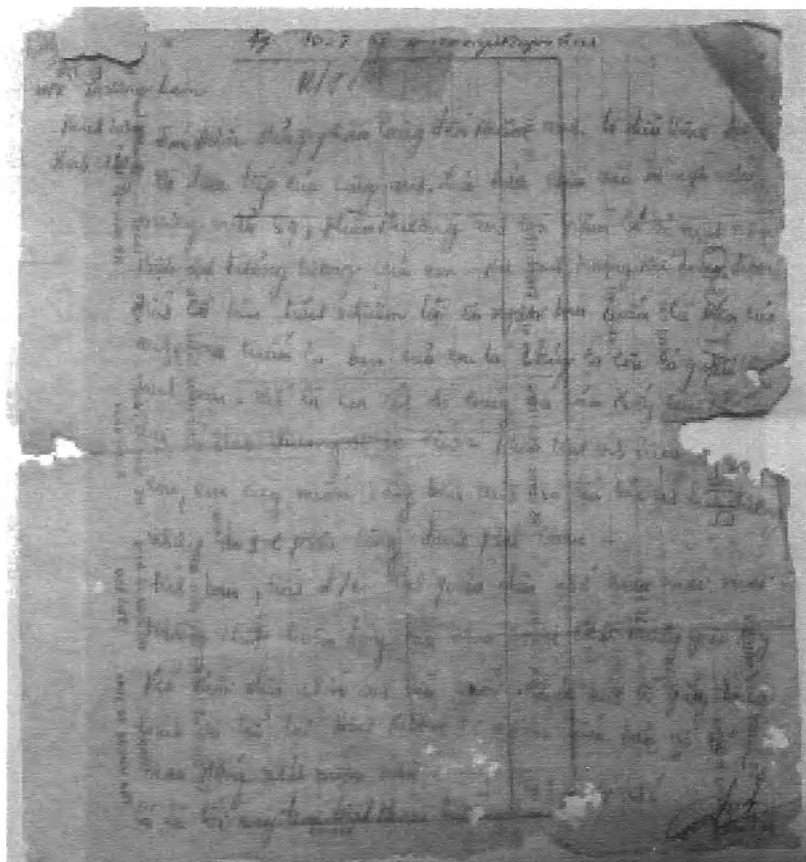
Phi công nằm điều trị ở khoa A6 Viện 108 lúc đó không nhiều. Sau vài ngày tôi nằm ở đây thì gặp lại anh Hà Quang Hưng bị thương trước tôi (sau đó anh được đưa về khu sơ tán của Viện 108 ở huyện Tam Dương sát chân núi Tam Đảo), gặp anh Đặng Ngọc Ngự vào viện vì bị viêm loét hành tá tràng và vài phi công

Mig 17 nữa. Dịp này, viện đang kỷ niệm ngày Thương binh Liệt sĩ 27/7/1968 cho nên tôi và một số thương binh nặng khác có cơ hội được xem các em trong Cung Văn hóa thiếu niên Hà Nội đến biểu diễn văn nghệ phục vụ các “chú” thương binh một lần duy nhất trong đời. Sân khấu được dựng lên ngoài trời, ngay trên sảnh vào một tòa nhà biệt thự hai tầng cũ của nhà thương Đồn Thủy do Pháp xây dựng nằm giữa con đường lớn từ cổng chính vào đến giáp bệnh viện Việt Xô. Tiếng vỗ tay rầm trời sau mỗi màn biểu diễn làm sôi động cả không gian, làm quên đi những phút giây giành giật với sự sống của thương binh.

Sau buổi biểu diễn, tôi rơi vào trạng thái bồn chồn lo lắng. Không thấy người của Trung đoàn, Binh chủng tới hỏi han về trận đánh làm tôi bị thương hôm đó. Có lẽ các anh Phạm Thanh Ngân và Đặng Ngọc Ngự đã trình bày quá rõ ràng. Tôi tự rút ra bài học xương máu: Không thấy địch trước sẽ rơi vào bị động và không thấy địch khi lâm trận thì sớm muộn cũng sẽ bị bắn hạ. Tôi nung nấu ý nghĩ phải rèn cặp mắt, phải phát hiện được và phát hiện sớm mới mong tìm cơ hội đánh và thắng. Chỉ mong sao sớm bình phục để quay lại trực chiến. Bỗng nhiên tôi bật cười vì nhớ lại lúc tôi mới đi bộ đội.



Binh nhất Phạm Phú Thái, năm 1967



Bức thư của nữ cán bộ xã Thanh Trường,
huyện Thanh Chương, Nghệ An năm 1968

16 tuổi, tôi vào bộ đội

Năm 1965.

Năm học lớp 8 phổ thông của tôi diễn ra trong bối cảnh thật sôi động. Sôi động vì tình hình chiến sự, vì nhiều ngã rẽ bất ngờ trong cuộc đời các học sinh cấp ba Hùng Vương, tỉnh Phú Thọ nói riêng và lớp thanh thiếu niên miền Bắc nói chung. Chiến tranh, bom đạn đã trực tiếp lan rộng ra miền Bắc. Đài truyền thanh liên tục truyền đi những tin tức về sự can thiệp trực tiếp của Mỹ vào Việt Nam. Những tấm gương hy sinh dũng cảm của các liệt sỹ, nhân dân, bộ đội của cả hai miền được đưa ra học tập, thông báo khơi dậy lòng căm thù. Từng lớp, từng lớp người tòng quân ra trận. Không khí náo nức đó đã tác động rất nhiều vào chúng tôi. Các bạn bè tôi lần lượt được chuyển thành Đoàn viên thanh niên lao động. Có người còn được đi học cảm tình Đảng để được kết nạp Đảng vào cuối năm.

Tôi vì chưa đủ tuổi vào Đoàn nên vẫn phải đeo khăn quàng đỏ đến trường. Nhưng đến đầu năm 1965 thì người tôi tự nhiên dài ra rất nhanh. Đứng xếp hàng luôn phải đứng cuối vì chiều cao 1m67 trông lộc lộc. Tôi hơi bị ức chế khi “phải” đeo khăn

quàng đồ đến trường nên thay vì phải đeo khăn quàng từ nhà thì tôi và một số bạn nữa đến trường mới đeo, đeo trước khi vào cổng để tránh đội “trật tự” ghi sổ nhưng rồi sau đó thì bỏ hẳn. Vào học lớp 8, những bạn bè quen từ cấp I, cấp II cũng vắng mặt bớt vì một số do học lực, số khác do điều kiện kinh tế gia đình hoặc do thiên hướng cá nhân nên bỏ học để đi làm hay học trung cấp để sớm ra nghề. Tôi tỏ ra chín hơn, tập trung và đứng đặc hơn một chút trong học tập nên kết quả học tập tương đối khả quan, nhưng trong đầu đã nảy sinh ý định “thoát ly” gia đình để cùng các anh, các bạn đi bộ đội.

Sau mấy lần báo động Phòng không do máy bay Mỹ, các gia đình và cơ quan gần nhà tôi cũng phải đào hầm, hố tránh bom và giao thông hào cùng công sự bắn máy bay. Một hôm, tôi về nhà thì nghe thấy cô tôi bàn với ba, mẹ tôi với vẻ lo lắng:

- Thế này thì chiến tranh lan ra đến đây rồi. Lo sớm cho thằng Thái đi học Liên Xô đi chứ không người ta lại lấy vào bộ đội mất. Hòn tên mũi đạn chả biết đâu mà lần đâu!

- Nó mới 15 tuổi - Ba mẹ tôi chỉ âm ừ.

Tôi hơi bức với cô nhưng không dám thể hiện. Chẳng gì tôi cũng sắp là thanh niên. Sợ gì hòn tên mũi đạn chứ.

Mãi sau này tôi mới hiểu ý bà cô tôi. Hàng chục năm, từ ông bà nội đến gia đình chú, bác và các cô tôi, mọi người quá vất vả trong cuộc mưu sinh và biến động xã hội, thời cuộc. Bác cả Thanh thì không có con, ba tôi đi hoạt động cách mạng sớm, khi mới sinh chị tôi thì đã bị Pháp bắt giam, tù đầy làm gia đình tan tác. Cho nên cô tôi cứ đau đầu nỗi lo phục hưng dòng giống. Cô từng bôn ba, buôn bán Bắc Nam cùng với chị ruột là bà Tèo. Có được ít đồng vốn thì lại nghe tin ruộng vườn nhà cửa bị lần lượt bán, để gán nợ do ông tôi đánh bạc. Cô vội về, chuộc lại được một ít.

Khi nghe tin mẹ tôi sinh được tôi là con trai, lúc ông nội tôi sang tuổi 70, cả nhà mừng lắm. Cô tôi quyết định về chăm cháu đích tôn của dòng họ. Cô đã được thím ruột tôi dẫn đường chỉ lối và lặn lội đi bộ từ Thái Bình qua Bắc Ninh, Bắc Giang, Thái Nguyên, Tuyên Quang về tới quê ngoại tôi là Đan Thượng, Hạ Hòa, Phú Thọ để trông nom tôi rông rã ba tháng liền. Chuyến đi của bà có thể kể thành câu chuyện ly kỳ và dài dòng, tôi sẽ kể lại sau này. Phải nói bà cô rất phong kiến, coi trọng việc gìn giữ sự tiếp nối của dòng tộc. Cũng vào thời gian đó, chú Hoài kể ba tôi đã đưa thím tôi từ Bắc Cạn - Thái Nguyên về quê để sinh ra em Phương, nhưng bà vẫn kiên quyết lên ở với gia đình tôi vì Phương sinh trước tôi vài tháng nhưng lại là con gái. Nhà hiếm cháu trai, cô chẳng muốn tôi phải ra trận.

Cuối học kỳ II lớp 8, có một đoàn cán bộ quân y đến trường cấp III Hùng Vương khám tuyển bộ đội. Tụi học sinh nam lớp tôi được các bác sỹ đến ngắm nghía và chỉ định cho những ai được đi khám tiếp. Đâu được hơn chục người, tôi là một trong số đó. Về nhà, tôi giấu không kể với ai. Mấy hôm sau chúng tôi cùng với khoảng vài chục người học lớp trên được triệu tập tới dãy nhà lợp lá cọ ở chân đồi phía trước, bên trái dãy nhà học đường chính - dãy nhà được dùng làm phòng thí nghiệm của trường để khám theo từng chuyên khoa. Chúng tôi được cân, đo, đong, đếm kỹ: chiều cao, cân nặng, tim mạch, huyết áp, mắt mũi, răng, hàm, miệng, phản xạ thần kinh, vòng đo các loại.

Trong khi khám chúng tôi mới lảng máng biết đây là đợt khám tuyển phi công cho Không quân. Thế là trường tôi được một phen bàn tán sôi nổi. Thời gian này, tiếng tăm lừng lẫy của các phi công Việt Nam Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan và đồng đội đánh thắng Không quân Mỹ ngày 3 và 4 tháng 4 năm 1965 đang

làm hao hức lớp thanh niên miền Bắc, cộng với hình ảnh các máy bay phản lực của ta bay qua bầu trời êm ả của cái thị xã nhỏ bé yên lành, càng làm cho đề tài tranh luận, tìm hiểu, nghe ngóng sôi động hơn...Được một thời gian ngắn tình hình trở lại yên ắng vì không thấy kết quả gì từ đợt khám tuyến, chúng tôi lại lao đầu vào học tập, chờ đợi và thực hiện các công việc chuẩn bị cho sơ tán. Bà cô tôi ngán ngẩm lắc đầu “lại tản cư, chiến tranh đến nơi rồi, lại khổ lắm đấy cho mà xem”.

Nhịp điệu chiến tranh lan tỏa và khuấy động mạnh mẽ ngày một tăng lên mỗi khi thị xã chúng tôi có báo động Phòng không đánh trả máy bay Mỹ. Sau tiếng còi báo động là tiếng chạy gấp gáp của các đội tự vệ, du kích, tiếng thép va chạm vào nhau từ các khẩu súng trường, súng tiểu liên của đội tự vệ nhà máy điện và Ban thể dục thể thao, tiếng hô gấp gáp của người chỉ huy tổ bắn máy bay, tiếng loa truyền thanh thông báo tình hình máy bay địch trên không và tiếp đó là tiếng quát tháo yêu cầu xuống hầm trú ẩn của đội trật tự đi kiểm tra...làm cho tình hình rất căng thẳng, rồi im lặng trở lại. Một lúc sau, nghe lờ mờ âm thanh âm âm, nặng nặng đập vào lồng ngực. Chúng tôi tò mò nhảy lên khỏi đường hào, dỏng tai nghe ngóng và tìm kiếm hình bóng những chiếc máy bay phản lực Mỹ liền bị mấy chú, mấy anh tự vệ quát, mắng chửi thậm tệ lại phải nhảy tụt xuống hào. Mắt vẫn dõi về hướng có tiếng động cơ máy bay. Bỗng có tiếng hô: “có hai chiếc ở hướng ga!” Thế là tiếng súng nổ liên hồi. Tôi nhìn mãi và thấy hai chấm bé xíu bay xa xa, có lẽ phải cách 5-10 km. Những tiếng nổ của súng trường, súng máy loại nhỏ bắn vào không gian từ một nơi thanh bình cả chục năm, hôm ấy sao mà nghe to thế. Mùi thuốc súng lan từ trận địa bắn máy bay của tổ dân quân du kích hay tự vệ gì đó đến khu hầm trú ẩn như một sự kích hoạt cho ham muốn lên đường của tôi cũng như nhiều thanh niên cùng thời.

Sở dĩ có trận địa chiến đấu Phòng không gần nhà tôi vì khu vực nhà tôi gần giữa bốn cây cầu, gồm cầu đường sắt đi qua sát nhà và hai cầu đường bộ vào thị xã Phú Thọ. Ngoài ra, còn có cây cầu bắc phía trên đường sắt để vào cơ quan lãnh đạo Tỉnh ủy và UBND tỉnh. Ga Phú Thọ cũng chỉ cách nhà tôi khoảng 500 - 700m. Ở sát cạnh nhà tôi một bên là Ban thể dục thể thao, một bên là nhà máy điện chạy bằng dầu mới xây dựng năm 1961-1962 thì phải. Hai cơ quan đó có hai tổ tự vệ chiến đấu bắn máy bay Mỹ và xây dựng trận địa cách nhà tôi khoảng 50m đến 100m là cùng. Trận địa Phòng không khi đó cũng rất sơ sài. Chỉ có một đường hào vòng tròn với mấy cái cọc tre, phía trên có hình chữ V như súng cao su chúng tôi dùng để bắn chim bằng những viên đạn là đá, sỏi, đất nung để kê cho súng ghếch lên trời.

Tiếng súng của “trận đánh” phòng không đó như thúc đẩy thêm các hoạt động xã hội cũng như sinh hoạt của các gia đình. Bạn bè cùng lớp cũng bắt đầu thừa vãng dần. Người thì theo bố mẹ đi sơ tán, người thì bỏ học, người thì đi làm. Các thầy đến lớp dạy học mà gương mặt mang đầy nét ưu tư. Còn học trò chúng tôi cũng bớt quậy phá hơn, có vẻ chín chắn lên nhưng cũng sôi sục hơn với mong muốn tham gia đánh Mỹ. Kết thúc năm học, chúng tôi không tổ chức chia tay, mà chỉ lặng lẽ ra về. Cũng ngày hôm đó, hơn 20 anh em học sinh trường Hùng Vương chúng tôi được thông báo chuẩn bị về Hà Nội để tiếp tục khám sức khỏe vòng II, vòng III ở khoa A6 - Bệnh viện Quân y 108.

Tôi qua được các xét nghiệm, kiểm tra thần kinh, phản xạ, trí nhớ, liệu pháp gắng sức... không hề gặp trở ngại nào nhờ nền tảng thể lực được tập luyện từ nhỏ. Nhưng khi vào phòng kiểm tra cao áp - buồng kín tạo môi trường, điều kiện như trên máy bay khi bay lên cao thì tôi run! Các buồng kín mít trông hiện đại

quá làm tim tôi nghe rõ tiếng đập thành thịch. Chúng tôi được hướng dẫn tự bắt mạch và ghi chép vào một tờ giấy, chứ chưa có máy tự động theo dõi và chuyển số liệu huyết áp và nhịp tim như sau này. Còn huyết áp thì chỉ đo được ở bên ngoài, trước và sau khi vào buồng khí áp.

Mỗi lần vào buồng khí áp chỉ cho phép được vài người. Khi nắp buồng khí áp đóng lại chúng tôi còn cảm giác mình bị tách khỏi thế giới quen thuộc của con người. Ánh sáng mờ ảo và sự im lặng, sau đó là tiếng máy tạo áp suất môi trường không gian làm việc. Một số người không chịu được, buộc phải dùng máy để đưa ra. Mặt mũi những người này xanh lét, nằm vật ra thở hoặc nôn ọe làm tôi càng hồi hộp. Nhưng cuối cùng tôi cũng chịu được, tuy mạch đập tăng lên tới 180-200 lần/phút. Không biết chỉ tiêu yêu cầu phải như thế nào và liệu có trúng tuyển không, nhưng trong lòng tôi cũng hơi hy vọng.

Sau đó chúng tôi ra tàu về nhà, tiếp tục quay trở về hiện thực của cuộc sống chuẩn bị cho chiến tranh. Gia đình tôi đã thu xếp cho anh em tôi rời khỏi thị xã Phú Thọ để sơ tán về quê ngoại ở Đan Thuợng, Hạ Hòa, Phú Thọ. Cuộc sống tuy còn rất vất vả nhưng thanh bình ở quê ngoại khi đó đã kéo chúng tôi tham gia vào các hoạt động lao động, vui chơi, nghịch ngợm cùng các anh chị em, họ hàng, bạn bè cùng trang lứa. Nhưng chỉ một thời gian ngắn thì tôi được thông báo phải về đi bộ đội. Tôi đến chào bà ngoại, bác Thụ, bác Huấn, các bá, các dì và trở về thị xã Phú Thọ ngay vào sáng hôm sau.

Không quân Mỹ đã đánh phá ra tới một số tỉnh quanh Hà Nội trong đó có ga Tiên Kiên- Phú Thọ nên chính quyền thị xã lệnh sơ tán cho nhân dân và các cơ quan, trường học, bệnh viện; yêu cầu thực hiện rất nghiêm túc, khẩn cấp. Tôi xuống ga Phú Thọ, qua thị xã thấy vắng lặng hơn nhiều. Tôi gặp ba tôi. Ba đưa cho tôi lệnh gọi nhập ngũ và nói:

- Con được gọi “đi bộ đội” này. Giờ đến gặp bác Tỉnh đội trưởng làm thủ tục nhập ngũ nhé!

Tôi chỉ “vâng” một tiếng rồi cầm tờ giấy, đi bộ lên cơ quan tỉnh đội cách nhà khoảng hơn 1km. Qua cổng gác của Tỉnh đội – là một căn cứ cũ của Pháp ở góc ngã tư đường vào thị xã cắt với đường nối từ Ủy ban hành chính và Tỉnh ủy Phú Thọ đi sang xã Thanh Minh - tôi vào gặp Tỉnh đội trưởng mang hàm Trung tá mà mãi về sau tôi mới biết tên là Hùng Thế Bằng. Chưa kịp xem giấy tờ, ông đã hỏi ngay:

- Cháu là Thái con bác Thuần bên Ủy ban phải không? Bố cháu vừa điện cho chú.

- Vâng ạ. -Tôi lý nhí - Ba cháu bảo sang gặp bác làm thủ tục nhập ngũ.

Ông nhìn tôi khắp lượt và nói:

- Cháu đã đến tuổi đi bộ đội đâu mà đi sớm thế? Nhưng lần này được vào Không quân. Đi học lái máy bay đấy!

- Vâng, cháu không biết...

Ông cho người dẫn tôi tới chỗ mấy sỹ quan phụ trách tuyển quân để làm các thủ tục và được hẹn ngày hôm sau tập trung tại sân ga Phú Thọ để lên đường. Mọi chuyện cứ đơn giản như một định mệnh là phải thế và chỉ đơn giản như thế. Trước khi lên đường tôi được mẹ cho mười đồng tiền tiêu vặt. Một bát phở thường là ba hào, phở ngon là năm hào, mười đồng là được hai mươi bát phở ngon rồi. Tôi mang thêm một bộ quần áo lót, cái khăn mặt, bàn chải để trong một cái túi nhỏ rồi tự đi bộ ra sân ga, gặp người sỹ quan hôm trước đã nhận tôi.

Ở sân ga đã thấy gần chục người lố nhố đứng đợi. Tôi nhận ra Nguyễn Đắc Hoạt học cùng tôi từ lớp 1 và mấy người nữa ở lớp trên là Ngô Duy Thu, Nguyễn Văn Toàn, Tạ Ngọc Thản. Người

nhà, họ hàng của anh Hoạt kéo ra sân ga khá đông. Anh Hoạt là dân Phú Thọ gốc, có nhiều bạn bè học cùng và họ hàng xa gần đều gọi anh ấy là anh hoặc chú - một thứ vị khá oách trong dòng tộc. Chỉ có tôi là không có ai trong gia đình đưa tiễn và bạn bè thì hình như đi sơ tán hết. Tôi lính luôn lên toa tàu và đứng ngắm cái sân ga nhỏ bé đang diễn ra cảnh chia tay lưu luyến của những gia đình có con đi bộ đội. Chợt mấy câu thơ trong bài “Những bóng người trên sân ga” của nhà thơ Nguyễn Bính mấy năm trước tôi được đọc khi đi học thêm ở nhà anh họ tôi dưới làng Tám - Giáp Bát ủa về trong ý nghĩ.

“...Những chiếc khăn màu thồn thức bay.

Những bàn tay vẫy những bàn tay.

Những đôi mắt ướt tìm đôi mắt.

Buồn ở đâu hơn ở chốn này...”

Tự nhiên lúc đó thấy hơi chạnh lòng, nhưng rồi tôi tặc lưỡi, rất ngang và cũng rất gàn: “Đi đánh nhau thì cứ xác định là phải hy sinh thôi chứ cứ xao xuyến thế kia thì chỉ có làm nản lòng người chiến sĩ!”. Tôi chuyển sang nghĩ về nhịp điệu của bài “Cảm tử quân”: ...Tới sa trường ta xứng danh là cảm tử quân... Đó là ngày 05/7/1965 ngày tôi chính thức được công nhận tham gia cách mạng, ngày nhập ngũ, ngày từ biệt tuổi thơ, gia đình, quê hương để lên đường đánh Mỹ theo tiếng gọi thiêng liêng của Tổ quốc. Tôi mới được 15 năm 6 tháng 5 ngày tuổi, chưa kịp bỏ khăn quàng đỏ, chưa kịp kết nạp Đoàn, chưa kịp có bạn gái hay người nhớ, người thương nào, chưa kịp chào từ biệt thầy cô giáo, quá nhiều thứ chưa kịp! Tôi bước sang trang mới của cuộc đời.

Tân binh dự bị bay

Tiếng còi tàu dồn dập vang lên những hồi dài xé vụn không gian, nhanh chóng chấm dứt cảnh chia ly bịn rịn, buồn ngủi dưới sân ga. Con tàu từ từ chuyển bánh tạm biệt phố nhỏ Phú Thọ thân thương. Vĩnh biệt tuổi thơ, vĩnh biệt tuổi học trò nhé! Tôi lẩm nhẩm trong đầu và quay lại ngắm nhìn thị xã nhỏ bé lùi dần, lùi dần về phía sau cùng những hàng cây bạc hà, phượng vĩ, những dãy nhà lá, những con đường trải đá pha nhựa đường từ thời Pháp xen lẫn đường đất đỏ. Cuối thị xã là dãy cây hoa gạo cao lớn, mới mấy tháng trước còn đỏ rực màu hoa, nay đã xum xuê lá xanh...

Tôi âm thầm chào từ biệt tuổi thơ và quê hương, lòng tự nghĩ “phải lớn nhanh, phải khỏe mạnh, phải cố gắng nhiều, thật nhiều, mình còn quá trẻ!” rồi lại tự hứa “sẽ nhanh về đánh giặc Mỹ thôi”. Hồi nghỉ hè năm ngoái, lúc Không quân Mỹ chưa đánh vào ga Tiên Kiên, tôi mượn được xe đạp của Ba đi chơi cùng mấy người bạn. Chúng tôi đã đạp xe xuống tận thành phố Việt Trì thanh bình. Thế mà bây giờ gần tới Việt Trì đã thấy nhấp nhô những nòng pháo 57ly Phòng không bảo vệ thành phố.

Khi tàu vào ga Tiên Kiên, nghe tiếng hành khách ồn ào chỉ trở, tôi nhào người khỏi cửa sổ tàu để nhìn cho rõ mấy hố bom Mỹ. Ga Tiên Kiên thừa thớt, chẳng có gì ngoài dãy đôi phía đối diện nhà ga. Mấy hố bom còn mới toanh màu đất vàng sẫm. Tôi ngửi thấy thoang thoảng mùi thuốc súng cháy như khi các chú, các anh dân quân tự vệ bắn máy bay Mỹ ngày nào cạnh nhà tôi. Một cảm giác nôn nao khó tả chột trăn đến. Tàu lăn bánh tiếp về ga Việt Trì, chúng tôi xuống tàu, hành quân bộ vào một khu tập thể công nhân phía đầu thành phố. Tại đây tiếp chúng tôi tiếp nhận thêm gần hai mươi anh em nữa từ các huyện phía nam Phú Thọ, trong đó có các anh Hoàng Văn Lương, Nguyễn Văn Giá, Nguyễn Ngọc Chân, Đỗ Anh Dũng, Nguyễn Đức Duệ.

Hôm sau, con tàu đưa tiếp đoàn chúng tôi về Hà Nội. Từ ga Hàng Cỏ, chúng tôi được hướng dẫn hành quân bộ về phía sân bay Bạch Mai và được đưa đến tập trung ở dãy nhà một tầng phía giữa đường tàu² gần cổng vào Bộ tư lệnh Phòng không-Không quân bây giờ. Ở đây, đã có một tiếp đến trước đang loay hoay bố trí chỗ nghỉ tạm. Tiếp trước, tiếp sau nhìn nhau dò xét. Các bạn này ở tỉnh Hà Đông. Một người có khuôn mặt nhỏ nhắn, thư sinh, trắng trẻo như con gái, dáng cao, gầy, hơi lẻo khoẻo. Rồi một người nữa có khuôn mặt trông rất quen và tôi chột nhớ là đã nhìn thấy trên tờ quảng cáo dán ở Hà Nội - Nguyễn Công Huy người trúng giải độc đắc chiếc xe máy³. Rồi một người tầm thước, có cái nhìn thân thiện, phúc hậu. Một người nữa “cao đột ngọt”, loảng ngoảng, tay dài như vượn, chân to như tây... cùng một số nữa. Sau khi làm quen thì biết đó là các anh Hoàng Thế Thắng được chúng tôi đặt tên là Thắng bột; Nguyễn Công Huy; Nguyễn Đức Lâm biệt hiệu Lâm Cò rạt, vì anh là Việt kiều Thái Lan về nước và cuối cùng là Nguyễn Đức Soát với câu giới thiệu

2. ngày nay có tên đường Trường Chinh.

3. chiếc xe gắn máy có giá bằng mấy ngôi nhà hồi đó.

rất ấn tượng “tớ là dân Hà Đông su tử hống đây”. Tòì chả hiểu “su tử hống” là thế nào suốt những năm chiến đấu.

Chúng tôi lĩnh quân trang giấy dép, quần áo, mũ, sao, quân hàm, chân, mào và được phổ biến quán triệt những quy định đầu tiên của cuộc đời quân ngũ. Kỷ luật và giữ bí mật là những yêu cầu rất khắt khe mà thanh niên chúng tôi đã quá quen với những câu được nghe từ bé như “Quân lệnh như sơn”, “Kỷ luật quân đội là kỷ luật thép” từ những anh bộ đội Cụ Hồ với những chiến công lừng lẫy năm châu, chấn động địa cầu nên không ngỡ ngàng lắm. Nhưng chúng tôi lại được dặn thêm là không được để ai biết mình là bộ đội gì, chuẩn bị đi đâu, làm gì, kể cả đối với gia đình. Chúng tôi phải khắc sâu vào tâm trí chuyện gián điệp Mỹ, Ngụy luôn rình rập, theo dõi, nắm tin tức của ta nên phải đặc biệt giữ bí mật, giữ mồm giữ miệng.

Xúng xính trong những bộ quân phục mới, trên ve áo là quân hàm đồ binh nhì, chúng tôi lại hành quân bộ ra ga Hàng Cỏ để đi Hải Phòng tới sân bay Cát Bi. Ba lô của chúng tôi chắc chỉ khoảng 5-7 kg nhưng cuộc đi bộ này làm một số anh đau rất chân vì không quen đi giày vải bộ đội cao cổ, cứng đơ. Nếu anh nào không may chọn giày không vừa cỡ chân thì chỉ cần đi một cây số là sưng bóng chân lên ngay. Vì vậy, nhiều người phải tháo giày ra để đi dép. Nhưng kể cả tháo giày thì nhiều người vẫn bị sưng phồng chân do chặng hành quân tiếp theo từ ga Hải Phòng về sân bay Cát Bi đường xa gấp đôi.

Ở cả hai miền quê tôi, các anh, em họ hàng trong các gia đình không phải nhà ai cũng có bản chải đánh răng, xà phòng thơm để tắm cho nên giày là thứ không bao giờ mơ tới được. Còn dép thì không phải ai cũng có riêng cho mình một đôi. Áo may

ô ba lỗ cũng là thứ hàng xa xỉ không hiện diện ở hầu hết các gia đình. Còn khăn mặt thì không ít gia đình cả nhà chỉ dùng chung một chiếc duy nhất. Bản thân tôi, mãi tới khi học lớp bảy mới dành tiền mua được đôi giày ba ta để tập. Tiền này là công đi lao động làm thêm như tham gia giặt bao bột mỳ cho cửa hàng lương thực chỗ mẹ tôi làm việc, đi kéo dây điện thoại và truyền thanh cho đài truyền thanh tỉnh, hay có lúc đi làm trong đội khoan địa chất ở Km số Bốn thị xã Phú Thọ. Vì vậy việc đi giày và nhất là giày bộ đội có đế đúc cao su cứng như đánh làm nhiều người sung phồng chân là chuyện dễ hiểu. Trong những thanh niên được tuyển chọn đi học làm phi công từ khắp nơi trên miền Bắc lần này không hiếm người lần đầu tiên được đi ô tô hay đi tàu. Có vài trường hợp sau này lái được máy bay rồi nhưng vẫn không biết đi xe đạp.

Chúng tôi đến được vị trí tập kết sân bay Cát Bi trong bộ dạng thất thểu vì hành quân bộ không quen. Nhưng lần đầu tiên đến một sân bay, tận mắt được quan sát, sờ mó vào các dụng cụ tập luyện của phi công đã nhanh chóng làm chúng tôi vui vẻ, hăm hở trở lại. Nào là cầu thăng bằng, vòng quay, đu quay, bãi tập xà. Nào là tạ, nhảy dài, nhảy cao được sắp xếp bố trí trật tự, đẹp mắt trong không gian thông thoáng, rộng rãi. Đang tò mò tìm hiểu “môi trường mới” thì chúng tôi thấy một tốp các phi công đi bay về. Chúng tôi ngược nhìn họ với niềm ngưỡng mộ ra mặt, kính phục và đầy mơ ước. Ai trông cũng to cao khỏe mạnh, da dẻ hồng hào. Nhất là trong bộ đồ lạ mắt với áo liền quần, thêm cái cặp bản đồ bay treo lưng lửng dài tới đầu gối với phong thái đầy tự tin nhưng cũng thật lãng tử. Họ như những anh hùng trước lũ tân binh con nít chúng tôi.

Tôi có cảm giác đây mới đúng là phi công chứ không giống như mấy anh phi công bay máy bay trực thăng chuồn chuồn mà có lần tôi đã gặp khi họ chở Cụ Hồ lên thăm Phú Thọ năm 1962.

Lúc đó, trực thăng hạ cánh trong sân vận động thị xã và phi công trong tổ bay ăn cơm ngay tại nhà ăn của Ban Thể dục thể thao trước cửa nhà tôi. Họ phải qua sân nhà tôi mới vào được nhà ăn nên tôi nhớ rõ lắm. Bọn tôi đã bàn tán rất lâu để so sánh suất ăn của các vận động viên thể dục thể thao tiêu chuẩn 1,5 - 1,8 đồng/người/ngày với phi công. Bọn tôi quá ngạc nhiên khi nhà bếp bưng hết mâm nọ đến mâm kia cho các phi công của tổ bay chuyên cơ ăn.

Bữa trưa ở sân bay Cát Bi cũng là lần đầu tiên chúng tôi được nghe đến các từ “đại táo”, “trung táo” và “tiểu táo” rồi “táo bay”, “đặc táo”, “táo bay phản lực”, “táo bay cánh quạt” là các suất ăn và tiêu chuẩn ăn của bộ đội Bộ binh và bộ đội Không quân. Khi vào nhà ăn, chúng tôi được xếp ngồi bên cạnh dãy bàn ăn của các phi công. Mới chỉ được ăn tiêu chuẩn gọi là “tiểu táo” thế mà thấy cơm gạo dự thơm phức với thức ăn chia phần từng đĩa, từng suất khá đầy đặn. Bữa cơm quá ngon so với bữa cơm ở nhà khiến chúng tôi chén như bay, đến nỗi khi thấy chúng tôi vét xoong, mấy anh phi công còn mang đến thêm cho chúng tôi ít cơm nữa. Gần như không có thời gian nghỉ trưa, ngay chiều hôm đó chúng tôi được lệnh đi sơ tán khỏi sân bay. Tôi mệt mỏi và buồn ngủ, nên cứ lơ mơ bước thấp bước cao khoác ba lô hành quân dọc theo bờ ruộng, bờ nương, theo người đi trước như đi vào cõi vô định. Đến nơi tôi mới biết đó là làng Xâm Bồ, cách sân bay Cát Bi vài ki lô mét.

Chúng tôi được chia ra các tiểu đội và bố trí vào ở nhà dân trong các xóm thuộc xã Xâm Bồ. Tiểu đội tôi được bố trí ở trong ba gia đình gần nhau. Ngay sau khi ổn định chỗ ở, chúng tôi bắt tay đào hầm trú ẩn. Đất vùng này toàn là đất thịt nhờ phù sa và bùn bồi đắp nên chỉ trong thời gian ngắn hệ thống hầm trú ẩn được đào xong nhưng hầm, hào đều bị nước ngầm vào tới lưng bụng chân. Hầm vừa xong thì ngày hôm sau có lệnh báo động

Phòng không luôn. Chúng tôi được lệnh tản ra các hầm, hào trú ẩn quanh nhà. Khi chạy ra hầm mới phát sinh rắc rối cho đám học sinh, sinh viên mặc áo lính. Không biết phải tháo giày ra hay để cả giày xuống hầm, vì nước trong hào đã lên tới gần đầu gối.

- Sao không xuống hào còn đứng đấy làm gì? - Có tiếng ai đó quát.

Thế là người nhanh tay thì lột giày vứt trên bờ. Còn những người đi dép hoặc chưa kịp tháo giày đành phải nhảy xuống hào chịu ướt. Tiếng máy bay rẹt qua xen lẫn tiếng súng nổ lép bép. Tiểu đội trưởng của tôi lại quát tiếp:

- Vào hầm ngay! Mấy đồng chí kia sao còn đứng mãi đấy?

Tôi loay hoay bước vào mà không biết phải như thế nào. Đứng thì phải lom khom, mà ngồi thì ướt đũng quần vì nước đã dâng gần khoeo chân. Tôi thấy Nguyễn Văn Nghĩa, học sinh cấp ba ở Gia Lâm đứng lom khom, hai tay chống lên vách hầm, đầu cúi gục xuống vì vương nắp. Ở tư thế này nếu nhét hai người vào thì bí rì rì. Thế là tôi nửa người ở trong, nửa người ở ngoài, phía bờ hào. Ngó nhìn, thấy ổn ổn tôi lại chui ra, đứng nép vào bờ hào và nghĩ về cái tăng xê bất lợi thế này thì phải đào thêm mấy chục phân nữa mới vừa người đứng. Nghĩa kéo giạt tôi vào vừa cần nhả “Người ta đã nói thế rồi thì vào đi chứ, cứ đứng đấy làm gì?”

Sau vụ đó chúng tôi lại sửa sang hầm hào và rút kinh nghiệm. Nhất là chuyện ăn mặc, giày dép như thế nào để không chậm trễ. Luôn gọn gàng và sẵn sàng xử lý mọi tình huống là mục tiêu mà mỗi chúng tôi phải cố gắng. Chúng tôi phải nghiêm túc giữ bí mật toàn diện tên đơn vị, chuẩn bị làm gì, đi đâu bao nhiêu người và quán triệt tinh thần: ăn tập trung ở sân một hợp tác xã; học tập chính trị, điều lệnh thì ở đình, chùa. Tiểu đoàn học viên dự bị bay của chúng tôi lên tới ba trăm người mà cái đình làng ở đây cũng vẫn chứa đủ.

Trong đợt học tập chính trị này, chúng tôi chủ yếu học Nghị quyết 15 BCHTW khóa 3 về đường lối cách mạng Việt Nam và phương pháp cách mạng chủ yếu là bạo lực cách mạng - tức là đấu tranh bằng quân sự, cùng các nghị quyết chỉ thị của Quân ủy về xây dựng lực lượng, về các hoạt động quân sự của chiến tranh giải phóng. Các nghị quyết, chủ trương của Đảng phải giữ bí mật tuyệt đối nên việc học tập quán triệt cũng chỉ được tiến hành trong nội bộ Đảng và những người thực hiện nhiệm vụ trực tiếp. Tóm lại, trong thời gian học tập gần mười ngày đó, chúng tôi được trang bị thêm một số kiến thức và được xây dựng một quyết tâm sắt đá là phải đánh Mỹ, thắng Mỹ để giải phóng miền Nam thống nhất đất nước. Chỉ có đánh và đánh thắng Mỹ-Ngụy mới làm tròn sứ mệnh lịch sử của thanh niên của anh bộ đội Cụ Hồ trong sự nghiệp Cách mạng giải phóng dân tộc. Ngoài việc học tập chính trị, quân sự chúng tôi còn phải làm nhiệm vụ cảnh vệ, canh gác, bảo vệ khu vực đóng quân. Ban ngày thì các “binh nhì” chúng tôi phải học tập, huấn luyện. Nhưng buổi tối, chúng tôi phải tự canh gác, bảo vệ từng địa bàn đóng quân của đại đội, trung đội và tiểu đội. Phải hiệp đồng với dân quân xã, thôn để phân chia địa bàn và các khu vực tuần tra, chốt gác. Còn việc tổ chức, duy trì, quản lý chung là do tiểu đoàn và các đại đội đảm nhận.

Nhìn chung, cánh “binh nhì” từ trường phổ thông hay đại học mà được phân công gác cùng các cựu binh hạ sỹ, trung sỹ thì rất yên tâm. Vì họ là những người đã dày dạn binh nghiệp, có thâm niên trước chúng tôi hai đến ba năm. Nhưng số “cựu binh” không nhiều nên vẫn phải chấp nhận “binh nhì” công “binh nhì”. Sở dĩ yên tâm khi gác cùng các “cựu binh” vì trong số chúng tôi không ít người “hơi ngại ma”. Phải gác vào ca từ nửa đêm về sáng cũng run lẩy. Một lần tôi được phân công gác cùng anh

Hoàng Văn Phú⁴ cũng được chứng kiến tình cảnh đó. Không ít lần phải sồn gai ốc lên vì những con mèo hay chó chạy rông giữa đêm khuya tĩnh mịch. Chỉ có tiếng ếch nhái, côn trùng rên rỉ ở con hẻm bé tý ngăn cách giữa khu nhà ở với đồng ruộng. Chúng tôi thỉnh thoảng “e hèm” đánh tiếng hay kéo qui lát roẹt roẹt để tự trấn an và dọa dẫm từ các loại “ma” cho đến kẻ gian. Những hôm không phải trực, khi tự nhiên thức giấc lúc quá nửa đêm về sáng tôi cũng lại nghe thấy những tiếng đằng hắng, tiếng lên qui lát sùng y như vậy. Hóa ra, ông tân binh nào cũng giống nhau.

Ở cùng nhà với tổ tôi hồi đó còn có hai người đã là phi công Mig-17 học ở Liên Xô về. Đó là anh Hà Đình Bôn và anh Nguyễn Hồng Thái⁵. Được các anh cho xem những bức ảnh chụp khi ở Liên Xô học bay. Sau đó nghe các anh nói mới biết là đang học bay dở Mig-17 thì phải về nước vì hai nước bất đồng với nhau. Cũng vì điều này mà số phận nhiều cán bộ Không quân thời đó cũng vất vả, lỡ làng. Tiểu đội trưởng của tôi là anh Ngô Sơn cũng bị như vậy. Nhưng anh Sơn và một số anh cùng đoàn bay còn chưa học bay nên phải chờ đợi mãi để rồi đi học cùng chúng tôi. Đó là lý do khóa học bay của chúng tôi có độ tuổi chênh 5-10 tuổi là bình thường.

Ở Xâm Bô được hơn chục ngày, mặc dù cố gắng giữ bí mật tuyệt đối (ăn mặc như bộ binh đeo quân hàm đỏ, học tập và ăn

4. Anh Phú học đại học Nông nghiệp I năm thứ nhất, sau vì sức khỏe không học bay được nên chuyển sang học kỹ thuật, làm thợ máy. Sau đó được đi học tiếp ĐHKQT quân sự. Trước khi về hưu làm Giám đốc một nhà máy Quốc phòng.

5. Mãi sau này, khi tốt nghiệp về nước, chúng tôi mới biết tin các anh sau đó lại về trường Không quân của ta khi đó đóng quân ở Trung Quốc để hoàn thành chương trình huấn luyện trên loại Mig-17. Tốt nghiệp xong về Trung đoàn 923 tham gia chiến đấu. Anh Bôn bắn rơi một chiếc A4E ngày 29/4/1967. Bị tên lửa phòng không ta bắn nhầm hy sinh ngày 20/6/1967; còn anh Thái hy sinh trong một trận chiến đấu ác liệt bảo vệ Hà Nội 17/12/1967.

uống tập trung và tách biệt, khi về nhà dân không bàn chuyện tập luyện) nhưng chúng tôi vẫn bị nghi ngờ và bị lộ chút xíu. Đúng là không gì qua mắt được nhân dân và nhất là các em bé chăn trâu, cắt cỏ. Chúng phát hiện ra từ suất ăn nhà bếp nấu. Chúng kháo nhau là bộ đội gì mà ngày nào cũng ăn cỗ. Người lớn thì đoán già đoán non. Chắc đây là bộ đội đặc biệt, chắc là lính đặc công, lính cảm tử, hay loại binh chủng gì đặc biệt lắm. Được bồi dưỡng với tiêu chuẩn cao thế này để vào chỗ ác liệt lắm đây. Không biết còn ai quay ra được nữa không?

Vào ngày kết thúc học tập, chúng tôi được tập trung ở sân đình để công bố danh sách các đoàn đi học. Phấn khởi, háo hức chờ đợi những sự kiện vô cùng trọng đại sẽ thay đổi số phận cuộc đời của mỗi người. Mãi đến khi công bố danh sách đoàn, chúng tôi mới biết người đoàn trưởng, đoàn phó của mình là anh Đinh Tôn và Đào Minh Châu - hai sỹ quan, phi công của Không quân nhân dân từ Trung đoàn Không quân Vận tải 919. Anh Đinh Tôn đang đeo quân hàm trung úy, là phi công vận tải, trông trẻ lắm. Còn anh Đào Minh Châu đeo quân hàm thiếu úy, cũng là phi công vận tải. Các anh đều đã tuổi 30. Quân số bộ đội dù nhiều thế nhưng binh lính chúng tôi ở với nhau chỉ thấy cấp hàm binh nhì, binh nhất hạ sỹ, trung sỹ, hiếm thấy thượng sỹ. Khi thấy sỹ quan trung úy, thượng úy đã là sự lạ chứ chưa nói cấp tá. Mà chỉ huy của chúng tôi vừa cấp úy lại vừa là phi công nên chúng tôi thêm kính nể, e dè, nhưng cũng tự hào lắm.

Khi anh Đinh Tôn tập trung đoàn chúng tôi để làm quen điểm danh, kiểm tra phổ biến công tác chuẩn bị đi học thì thấy một viên thiếu úy rất trẻ ăn mặc không giống ai từ đâu xuất hiện báo cáo xin vào hàng. Đó là thiếu úy Hà Quang Hưng ở chiến trường khu 4 vừa về. Anh mặc bộ đồ quân phục nhưng nhuộm loang lổ màu xanh lá cây, trên cổ lại còn đệm thêm chiếc khăn màu đỏ lót ở trong cổ áo có ve áo màu đỏ với sao và gạch. Anh

ăn nói hào sảng, chững chạc nhưng không giấu được vẻ phớt đời của lính chiến. Chúng tôi vừa ngạc nhiên, vừa nể phục, vừa buồn cười vì cách ăn mặc “chẳng giống ai” đó. Hàng quân hơi xì xào một chút rồi im lặng nghe đoàn trưởng phổ biến nhiệm vụ. Đoàn bay của chúng tôi hôm đó có 60 người. Tham gia chống Pháp có anh Đình Tôn và anh Đào Minh Châu. Ngoài ra đoàn còn có sĩ quan mới ra trường, có hạ sỹ quan đang học dở trường sỹ quan hoặc từ các đơn vị quân đội trong toàn quân, có các sinh viên đại học và học sinh phổ thông. Tất cả tập trung ở bãi cỏ cạnh con mương - nơi chúng tôi vẫn ra tắm, giặt chung với dân làng (và cả trâu bò), cách xóm chúng tôi ở vài trăm mét.

Sau khi phân thành các tiểu đội, trung đội học viên, chúng tôi được giới thiệu các sỹ quan và hạ sỹ quan từ các trường của quân đội được tuyển chọn về: Thiếu úy Nguyễn Văn Khánh, chuẩn úy Phạm Ngọc Trường, chuẩn úy Bùi Văn Cơ. Tôi được phân về tiểu đội chuẩn úy Ngô Sơn, trong tiểu đội còn có một số anh Nguyễn Mạnh Trùng đại học năm thứ tư, Trần Đình Chung - đại học năm thứ hai, Phạm Thành Nam - đại học Bách Khoa năm thứ nhất; Nguyễn Hồng Mỹ - đại học Nông nghiệp 1 năm thứ nhất. Học sinh Hùng Vương - Phú Thọ chỉ còn lại tôi, Ngô Duy Thu, Tạ Ngọc Thản và số lính Phú Thọ nhập ngũ cùng ngày là các anh Hoàng Văn Lượng, Vũ Xuân Cương, Đỗ Anh Dũng (Thanh Thủy); Nguyễn Đức Duệ, Nguyễn Văn Giá (Phù Ninh); Hán Văn Quảng (Lâm Thao) nhập ngũ từ Đại học Thể dục thể thao Từ Sơn; Lê Văn Thân (Thanh Ba).

Lớp học sinh Hùng Vương - Phú Thọ và học sinh Hà Đông cùng một số anh đang học đại học được phân công đi học Liên Xô. Một số khác được bố trí đi học bay ở Trung Quốc. Một số đông nữa mới tập kết về cùng những người còn lại của đợt chúng tôi phải ở lại và sau đó thì đi học thợ máy Hàng không quân sự. Hơn nửa tháng học tập, chuẩn bị của chúng tôi trôi qua nhanh

chóng. Vào một buổi chiều chúng tôi được lệnh hành quân ra ga Hải Phòng để về Hà Nội làm thủ tục đi học. Dọc đường đi thấy Hà Nội vắng vẻ, êm đềm. Có lẽ do lệnh sơ tán bớt dân và một số cơ quan ra khỏi thành phố đã được triển khai. Chúng tôi được bí mật lặng lẽ đưa về số 1 Hoàng Diệu bằng lối cửa ngách. Cửa chính là trụ sở của Bộ Quốc phòng. Bên phải trụ cổng chính chỉ có một tấm biển nhỏ ghi dòng chữ khiêm tốn Bộ Quốc phòng nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa. Đây là ngôi nhà ba tầng kiểu Pháp được xây dựng từ đầu thế kỷ.

Chúng tôi nghe phổ biến các quy định, chỉ thị khi đi học và tiếp xúc với bạn nước ngoài ở căn phòng rộng của tầng một. Ngày cuối cùng trước khi lên đường, đại tá Trịnh Hoài Ân đến động viên, yêu cầu phải tập trung cao độ cho học tập để nhanh chóng làm chủ khoa học kỹ thuật, để kịp về tham gia đánh Mỹ giải phóng miền Nam. Ông nhấn mạnh, nếu không học nhanh thì không còn được đánh Mỹ nữa. Ngoài ra, chúng tôi còn được nhắc nhở về chấp hành kỷ luật, giữ bí mật, giữ mối quan hệ đoàn kết quốc tế.

Khi triển khai các chỉ thị của Bộ Quốc phòng, chúng tôi được phổ biến về số hòm thư quân sự để kiểm duyệt trước khi gửi về nhà và địa chỉ để người nhà gửi thư sang. Đây là biện pháp giữ bí mật tuyệt đối để không ai được quá đà kể lể về những nội dung được học. Muốn gửi thư về nhà phải gửi tập trung để đoàn trưởng kiểm tra và gói thành từng tập theo từng đợt để chuyển qua tùy viên quân sự rồi mới chuyển về nước theo địa chỉ. Chúng tôi được dặn kỹ là hạn chế đi chơi phố, hạn chế tiếp xúc với người nước ngoài, khi đi chơi phải đi theo tổ ít nhất ba người v.v... Lý do của việc quản lý chặt chẽ như vậy được giải thích là tránh sự nhòm ngó, theo dõi của gián điệp nước ngoài. Ngoài ra còn phải cảnh giác với một số trường hợp học sinh, sinh viên và cả quân nhân được nhà nước cử đi học nhưng đã đảo ngũ, trốn ở lại. Những trường hợp như vậy rất hiếm, bị du

luận lên án mạnh mẽ. Mỗi người Việt Nam yêu nước đều coi đó là hành động phản bội Tổ quốc, rất nhục nhã.

Chúng tôi cũng được cấp phát hai bộ quân phục mùa đông cao cổ kiểu Tôn Trung Sơn cùng mũ kepi, giày da, một bộ comple màu đen, một chiếc ca vát, hai chiếc áo sơ mi trắng và đồ lót bộ đội cùng một chiếc va ly vải nho nhỏ. Ở Hà Nội mấy ngày, chúng tôi bị cấm trại hoàn toàn. Ngoài mấy người có gia đình là cán bộ lãnh đạo cao cấp và bộ đội ở trong thành được người nhà đến thăm còn lại không ai được ra ngoài. Mãi tới gần ngày khởi hành, tôi mới xin phép leo lên tàu điện đến thẳng chỗ chị tôi làm việc ở đối diện bến xe Kim Liên (nay là khách sạn Nikko của Nhật) trên đường Nam Bộ. Tôi chỉ thông báo được một câu là em đã đi bộ đội, bây giờ chuẩn bị đi học xa. Chị cũng lảng máng đoán ra tôi đi đâu, nhưng không hỏi lại vì trước đó khi đi khám tuyển vào Không quân chị cũng đã biết. Trong những năm chiến tranh mọi người dân đều ý thức được việc giữ bí mật nên chị tôi không hỏi sâu chuyện đi học mà chỉ khoe với những người cùng phòng về chuyện có cậu em đi bộ đội. Tôi chào mọi người rồi đi bộ đến Cửa Nam thăm chú Phạm Kim Tôn.

Chú Phạm Kim Tôn với Ba tôi là anh em con chú bác ruột. Nhà chú ở sát với nhà ông nội tôi ở Thái Bình. Ông để ra chú là em út của gia đình có sáu anh em trai, mà ông tôi là thứ năm. Cả sáu ông khi đó ở trong một xóm, nhà liền sát nhau và chỉ ngăn cách giữa các vườn bằng hàng giậu mỏng manh. Sân giữa các nhà thì thông thoáng, rộng rãi nên tụi trẻ con chúng tôi khi đó vui chơi chạy nhảy thoải mái lắm. Chú Phạm Kim Tôn theo các anh là bác Phạm Quang Lịch, Phạm Thuần... đi hoạt động cách mạng sớm và là Chủ tịch huyện Kiến Xương đầu tiên của chính quyền Cách mạng (1945). Ông và bà vợ trước đều là những người có công với cách mạng, đã bị Pháp bắt và tù đầy. Lúc này, ông đang làm quyền vụ trưởng Vụ Vật tư của Bộ Nông nghiệp ở Hà Nội. Tôi đến gõ cửa

phòng làm việc của chú ở tầng hai, ngôi nhà kiểu Pháp. Chú mở cửa cho tôi vào, nhìn tôi từ đầu đến chân rồi hỏi:

- Chú nghe ba cháu thông báo cháu đã vào bộ đội Không quân đúng không?

- Cháu đã nhập ngũ được hơn nửa tháng. Bây giờ được đi thăm người thân vài tiếng đồng hồ, sau đó phải về đơn vị. - Tôi thưa với chú.

- Đúng rồi, quân lệnh như sơn! - Ông cười hà hà - Phải chấp hành nghiêm kỷ luật chứ. Còn một tiếng rưỡi nữa cơ mà. Hai chú cháu ta đi đánh một bữa thịt chó để tiễn cháu lên đường. Chú biết sau đây cháu còn phải đi học. Cố mà học cho giỏi còn về “oánh nhau với Không quân Mỹ nhé”.

Chú đứng dậy kéo tôi ra khỏi phòng, đóng cửa và nhắc nhở gì đó với người cán bộ phục vụ rồi dẫn tôi đi thẳng ra chợ gần đó. Chú vào một quán thịt chó, gọi món rất nhanh. Hai chú cháu tôi ăn cũng nhanh để tôi còn kịp về số 1 Hoàng Diệu đúng giờ.

Tôi về trạm khách Bộ Quốc phòng thì thấy một số gia đình đến tiễn người thân cùng đoàn ríu rít chúc mừng, thăm hỏi. Tối hôm đó có lệnh giới nghiêm và kiểm tra quân tư trang, đồ đạc để chuẩn bị ngày hôm sau lên đường. Tiểu đội trưởng Ngô Sơn, nhắc nhở:

- Để tiết kiệm tiền rúp, mỗi người nên mua thêm ít đồ dùng cá nhân như bàn chải, thuốc đánh răng. Đồ đạc, quần áo dân sự mang theo từ gia đình, bộ nào dùng được thì mang đi, không thì gửi lại.

Trước ngày lên đường một số sỹ quan trong đoàn được thăng quân hàm. Anh Đinh Tôn lên Thượng úy, anh Đào Minh Châu lên

Trung úy, Tiểu đội trưởng Ngô Sơn lên Thiếu úy...

Lên đường

Tháng 7-1965.

Đúng ngày Thương binh Liệt sỹ 27/7/1965, chỉ sau hơn 20 ngày nhập ngũ với liên tiếp các sự kiện nối nhau của cuộc đời tân binh, chúng tôi bước lên con tàu liên vận để sang Liên Xô học tập. Đón chúng tôi lên tàu là những nữ tiếp viên đường sắt Trung Quốc, mặc đồng phục đẹp, gọn. Tôi cố gắng huy động vốn liếng tiếng Trung ra để nói chuyện với các cô nhưng chỉ được một lúc thì hết vốn. Tôi quay ra cửa sổ quan sát ngôi nhà ga cổ, ngắm quang cảnh trên sân ga. Không có nhiều gia đình được phép đưa tiễn và tôi vẫn không nằm trong số người có gia đình đưa tiễn. Con tàu từ từ rời ga, mang theo bao nhiêu tâm tình và nỗi niềm của cả kẻ đi, người ở...

Đến ga Đồng Đăng rồi Hữu Nghị quan, con tàu tiếp tục lăn bánh qua vùng biên giới hai nước. Chúng tôi đổ xô ra cửa sổ, tò mò ngắm nhìn thời điểm mình được “xuất ngoại” như thế nào, xem biên giới có gì khác lạ. Không thấy gì đặc biệt. Hai bên đường không dân cư, không nhà cửa, không bóng dáng con người. Tàu đi chậm nên chúng tôi quan sát khá rõ những vách ta-luy xẻ đôi

những quả đồi dựng đứng để làm đường ray. Đi khá lâu mới thấy cột mốc biên giới quốc gia Việt Nam, sau đó là Trung Quốc. Tôi hơi rờn rợn vì vùng biên giới sao mà hoang vu thế. Cảm giác này lặp lại khi tôi được quay trở lại Liên Xô năm 1977 để học tiếp ở Học viện Chỉ huy- tham mưu Không quân Liên Xô Gagarin.

Dừng ở ga Bằng Tường-Trung Quốc, chúng tôi phải chờ đợi hơi lâu để làm thủ tục xuất nhập cảnh và chuyển sang tàu liên vận chạy trên đường ray rộng 1,4 m. Chúng tôi lên tàu, chia thành từng tiểu đội để dễ quản lý. Mỗi “cupe” phòng có bốn người. Tôi được bố trí nằm cùng “cupe” với anh Nguyễn Mạnh Trùng và hai người nữa. Anh Nguyễn Mạnh Trùng là sinh viên năm thứ tư Đại học Giao thông, quê Quảng Trị, là học sinh miền Nam tập kết từ 1954, có giọng nói nhẹ nhàng, cách cư xử mềm mỏng dễ mến. Tàu Trung Quốc sang trọng hơn kiểu tàu “dã chiến” của ta, sạch và rộng rãi hơn nhiều. Có lẽ trừ anh Đinh Tôn, Đào Minh Châu và một số anh “lính không quân” cũ như anh Ngô Sơn thì hầu hết chúng tôi lần đầu được ra nước ngoài, nên cứ hết bám lấy các cửa sổ trong phòng lại ra cửa sổ hành lang để ngắm nhìn sự thay đổi dần dần của phong cảnh một cách thích thú. Tàu liên vận chỉ dừng lại một số ga chính tại các thành phố lớn để thay đầu kéo hoặc nạp thêm nước, đồ ăn uống phục vụ cho hành khách trên tàu.

Cảnh trí thay đổi dần, từ chỗ dân cư thưa thớt chỉ có rừng núi, bản làng gần giống Việt Nam thì bây giờ đến gần các thành phố lớn thấy nhà cửa nhiều hơn, kiến trúc, xây dựng đã có khác biệt. Trang phục của người dân cũng thay đổi. Màu xám, tối ở vùng nông thôn thì ở thành phố người ta mặc áo hoa, quần hoa hoặc váy. Tàu qua Ninh Minh, Nam Ninh, sang ngày sau nữa mới đến Vũ Hán. Tôi nhờ người ra ngắm chiếc cầu bắc qua sông Trường Giang nghe nói là dài nhất châu Á hay thế giới và chợt nghĩ đến người bạn Trung Quốc đã gửi tặng tôi huy hiệu

Mao Trạch Đông. Càng gần tới Bắc Kinh, trời càng lạnh dần. Tàu chạy liên tục có lẽ tới ba ngày gì đó chúng tôi mới tới Bắc Kinh - thủ đô của nước XHCN thứ hai thế giới, ông “anh hai” của Việt Nam⁶. Ở Bắc Kinh, chúng tôi được đưa về nghỉ tại khách sạn Bắc Vĩ. Tôi và có lẽ phần lớn anh em trong đoàn lần đầu thấy Bắc Kinh đều choáng ngợp. Chúng tôi so sánh Bắc Kinh với Hà Nội, thấy Bắc Kinh to đẹp, rộng rãi hơn mặc dù khách sạn Bắc Vĩ lúc đó tọa lạc tại khu phố nhỏ, nhưng gọn gàng, ngăn nắp. Dân Bắc Kinh ăn mặc đẹp hơn. Trên các dãy phố nhỏ quanh khách sạn thấy khác Hà Nội là được treo nhiều biển quảng cáo và các khẩu hiệu, cờ xí trông rất vui mắt.

Chúng tôi được đưa đến chào Đại sứ Việt Nam tại Trung Quốc và được Đại sứ dẫn dò một số điều. Sau đó mỗi chúng tôi được phát tiền tiêu vặt 10-15 nhân dân tệ và 10 rúp và được đưa ra trung tâm mua sắm Bách hóa Đại Lầu nằm ở một phố trung tâm thành phố Bắc Kinh. Ở đây, chúng tôi lại được choáng ngợp lần nữa bởi qui mô to lớn rộng rãi, hàng hóa nhiều và thật đẹp mà ở Việt Nam hầu như ít thấy bán. Tôi vào mua được một chiếc bút kim tinh - loại hàng hiếm ở Việt Nam, mấy chiếc khăn mùi soa, mấy hộp thuốc đánh răng, bàn chải, cuốn sổ tay nho nhỏ để ghi chép. Bỗng dưng tôi có dịp được sử dụng tiếng Trung Quốc để giao dịch nên cũng thấy thích thú.

Rồi chúng tôi đi thăm Quảng trường Thiên An Môn, ngắm nhìn Đại lễ đường và những cung điện nguy nga tráng lệ tự nhiên thấy tự ti với thân phận nước nhỏ. Nhưng cảm xúc đó thoáng qua rất nhanh. Tôi bị thu hút vào tiếng cười phá lên khá to và cánh tay chỉ trở về phía hai cô gái đang đi dạo gần đó. Thì ra một cơn gió nhẹ vô tình làm chiếc váy mềm, mỏng của một cô gái cuốn tung lên khiến nội y của các cô bị lộ trước mắt mấy thanh

6. Khi đó người Việt thường ví Liên Xô là “anh cả”.

niên Việt Nam. Họ ngạc nhiên và đã không tìm được cảm xúc thiếu nhã nhặn đó. Thế là bị đồng chí đoàn trưởng chấn chỉnh ngay một bài về văn hóa và giao tiếp.

Về khách sạn chúng tôi được chiêu đãi một bữa ăn nhớ đời. Thấy có một bát nước trắng để trước mặt tôi liền làm một hơi cạn luôn. Uống xong mới được các anh đi học trước nói cho biết đây là nước để rửa tay hay tráng đĩa thìa gì đó. Những món ăn được lần lượt đưa lên. Tiểu đội tôi may có anh Ngô Sơn đã biết trước cách tiếp khách của họ nên cảnh báo, các chú cứ ăn từ từ thôi, người ta sẽ còn đưa nhiều món lên đây. Còn một số bàn khác do không được “cảnh báo” nên nhiều người chén cật lực, khi nhà bếp đưa ra các món tiếp theo thì no quá không ăn được nữa, tiếc ngẩn ngơ.

Hôm sau chúng tôi được lệnh thu xếp để chuẩn bị ra ga, lên tàu đi Moscow. Tàu chuẩn bị chuyển bánh thì thấy một người Trung Quốc dáng tất bật hốt hải chạy ra ga và nhảy lên tàu để gặp đoàn Việt Nam. Tay anh này cầm một gói giấy khá xinh xắn gọn gàng, vuông vắn, xin gặp người đã ở phòng... tầng 3 của khách sạn Bắc Vĩ. Chúng tôi, người nọ hỏi người kia một hồi mới tìm được Phạm Văn Va là người nhân viên khách sạn cần tìm. Anh long trọng trao lại cho anh Va gói giấy và nói:

- Anh đã để quên ở khách sạn đôi dép Bác Hồ.

Đội người nhân viên đi khuất, chúng tôi cười vang cả toa tàu. Anh Va xấu hổ, mặt đỏ lựng và ngáy ra đến phát “thộn” làm cho mọi người càng cười tợn.

- Mình đã bỏ đôi dép ấy vì đã mua được đôi dép nhựa Trung Quốc ở Bắc Kinh rồi! - Anh Va phân trần.

Câu chuyện này trong rất nhiều năm sau, chúng tôi vẫn băn khoăn, không hiểu là do qui định của khách sạn như vậy, hay

nhân viên khách sạn rất thật thà, trung thực đối với tài sản để quên của khách Việt Nam hay đằng sau đó còn ẩn chứa sự thâm thúy gì nữa...Chúng tôi rời Bắc Kinh, tạm cất đi những tò mò, háo hức, choáng ngợp và sự hài lòng vì được tiếp đón trọng thị. Những nhân viên khách sạn biết chúng tôi là người Việt Nam đã tỏ thái độ rất quý mến. Họ ủng hộ Việt Nam đánh Mỹ.

Lại đổi tàu. Tàu liên vận lần này là của Liên Xô đưa chúng tôi đi qua Mãn Châu Lý, cửa khẩu Trung -Xô. Nhà ga ở đây to, đẹp và thật hoành tráng. Vào trong sân ga mới thấy qui mô to lớn của nó với hàng chục tuyến đường sắt, san sát, qui củ. Máy thanh niên “nhà quê” như tôi luôn luôn thấy bất ngờ từ hôm rời Hà Nội đến giờ. Mới có bốn ngày mà cứ như lâu lắm, xa lắm, xa lắc xa lơ. Lên tàu liên vận của Liên Xô cảm giác đập vào đầu tiên là mùi gây gây, khó tả, rất khó chịu. Anh Ngô Sơn giải thích đó là “mùi Tây”. Tôi đâm ra bối rối. Không hiểu người Việt Nam mình có mùi gì đặc trưng không? Hay là mình sống mãi trong cái mùi đó rồi nên không cảm nhận được chẳng? Rồi tôi tự giải thích, có lẽ mỗi dân tộc có một mùi riêng, người Tây chắc cũng phải chấp nhận cái “mùi Việt Nam” của mình. Thì thôi mình phải chấp nhận cái mùi đó của họ, mặc dù không thích tý nào. Mà phía trước còn dài lắm, chắc phải làm quen dần.

Tàu chạy ngược về phía Đông Bắc Trung Quốc. Trời lạnh dần. Chúng tôi đã phải dùng mấy bộ áo len và Complet đồng phục để khoác thêm. Cảnh trí cũng đã khác nhiều với các tỉnh phía Nam. Ra khỏi các thành phố, đô thị lớn, thấy nhà cửa càng đìu hiu và thưa thớt hơn. Người dân có vẻ nghèo hơn, nhà cửa thấp nửa nổi nửa chìm để chống rét. Bữa ăn “Tây” đầu tiên của phần đông chúng tôi là ở trên tàu hỏa. Các anh Đinh Tôn, Ngô Sơn hướng dẫn bọn tôi cầm dao, dĩa nhưng chúng tôi vẫn cứ

lóng nga lóng ngóng. Bánh mì bơ, sữa tươi, sữa chua, súp là những món lần đầu tiên được dùng trong bữa ăn chính. Nó cứ nhàn nhạt thế nào ấy nên có người không ăn được. Mọi người cố nhét thật nhiều bánh mì và súp vào dạ dày cho đỡ đói. Có người không quen nổi với sữa chua, vừa uống đã phun tóe ra.

Tại Mãn Châu Lý, chúng tôi được xuống tàu và làm các thủ tục xuất nhập cảnh. Thời tiết năm đó không biết có lạnh sớm không mà chúng tôi đã thấy lạnh lắm, cứ co ro rồi nhảy lò cò cho ấm người. Nhưng bù lại được hít thở không khí thật trong lành nên ai cũng thích. Chúng tôi lên tàu đi tiếp vào lãnh thổ Liên Xô. Đường xe lửa trong địa phận Liên Xô luôn có hai đường ray song song, khác hẳn Trung Quốc và luôn có những đoàn tàu đi ngược chiều với chúng tôi với tốc độ ghê gớm. Ngày hôm sau khi tàu dừng lại ở một ga, chúng tôi được phép xuống sân ga co duỗi chân tay năm phút. Dưới sân ga, những bà mẹ Nga xách những xô táo, giỏ táo nhìn rất thích mắt. Chúng tôi liền mua mấy xô. Mỗi xô cũng chỉ có đầu ba rúp. Lần đầu tiên được bữa ăn táo tây xả láng. Ngon vô cùng.

Phục vụ trên toa xe chúng tôi là một phụ nữ khoảng trên dưới 30 tuổi, cao, to, ngồn ngộn sức sống trong bộ đồng phục hỏa xa. Váy cao hơn đầu gối một chút, nhưng gọn gàng như một cầu thủ. Chị ấy cao xấp xỉ chúng tôi nhưng chắc phải nặng hơn cả chục ký. Lần đầu tiên tiếp xúc với bà đầm Tây, mắt xanh, mũi lõ, tóc hung hung, tôi tò mò quan sát, tìm hiểu bằng mắt và cảm nhận bằng trực giác là chính. Vì vừa không biết tiếng Nga, vừa e ngại nữa. Chị ấy làm tôi nghĩ đến sự nghiêm túc và kỷ luật của người lao động. Hàng ngày liên tục thấy chị đi lại từ đầu toa đến cuối toa kiểm tra, nhắc nhở mọi người không được làm cái nọ, không được làm cái kia để bảo đảm an toàn cho tàu và hành khách. Mỗi buổi sáng và buổi tối chị còn đi từng cupe để phục vụ trà nóng cho mọi người. Nhưng uống xong phải trả tiền với

giá khá đắt nên sau đó mọi người ít uống hẳn.

Tàu liên vận đưa chúng tôi vào vùng rừng Taiga, Siberi. Ở đây có những cây thông to lớn tua tủa ngọn đâm lên trời trong cả rừng cây mang màu xanh đậm, không đổi màu dù đã bước vào đầu mùa Thu. Cũng chính ở đoạn đường này, khi đi ra ngoài hành lang để ngắm cảnh từ ghế ngồi, tôi mở cửa cupe không may đóng lại hơi mạnh tay, không để ý thấy anh Nguyễn Mạnh Trùng lúc đó cũng nhoài cổ, thò đầu ra ngoài, thế là bị tôi kéo sập cánh cửa đập vào đầu gối⁷. Có dịp gặp nhau sau nhiều năm anh vẫn nhớ chuyện này và nói đùa “Vì cú đập cánh cửa kéo trên tàu mạnh quá nên tớ mới bị cắt bay đó!”

Đi gần hai ngày thì tới địa danh nổi tiếng thế giới của nước Nga là hồ Baican, hồ nước ngọt lớn nhất thế giới. Ngày xưa có nằm mơ chúng tôi cũng chưa bao giờ được thấy cái hồ lớn thế này. Tàu chạy với tốc độ hơn 100km mà cũng phải đi mấy ngày mới hết. Lẽ ra phải gọi là biển Hồ thì đúng hơn vì vừa dài, vừa rộng. Đi bên này hồ không thể nhìn thấy bờ bên kia. Địa hình từ lúc sang địa phận Liên Xô chủ yếu là rừng và núi. Rừng cây lá nhọn chủ yếu là thông, dưới tán cây xòa ra trông rất thoáng đãng chứ không âm u rậm rịch như rừng nhiệt đới ở ta.

Mấy ngày liền nằm tịt trên tàu nên phát sinh thêm chuyện. Quân ta quen ở xứ nóng nhiệt đới, anh nào cũng tắm hàng ngày mà trên tàu lại không cho phép tắm. Tàu “xịn” Liên Xô chỉ cho phép dùng nước đánh răng, rửa mặt. Chúng tôi nghĩ cách tắm trộm trong nhà vệ sinh vì nhu cầu tắm rửa rất lớn. Chúng tôi đều đang ở độ tuổi đang phát triển nên số tế bào chết nhiều, sinh ra ngứa ngáy, khó chịu lắm. Mà muốn vào tắm thì phải thay

7. Anh Trùng sau không được bay vì sức khỏe không cho phép nên chuyển học thợ máy, phục vụ ở E921 được ít năm anh chuyển ngành ra ngoài, học xong đại học và làm việc ở một cơ quan Trung ương ở Hà Nội.

nhau canh chừng người phục vụ tàu mẫn cán thường xuyên đi kiểm tra. Mỗi người chỉ có mười phút để lau rửa nhanh mọi bộ phận! Mà lại không có nước nóng trong khi nhiệt độ bên ngoài đã xuống 5⁰-7⁰. Có người không quen đã bị cảm lạnh. Tôi thì khác hơn vì quen tự lập và hơn nữa thường xuyên tắm nước lạnh buổi sáng cả mùa đông và mùa hè, tập luyện theo ba tôi. Tuy nhiên, tắm nước giếng vẫn có độ ấm nhất định từ đất, đằng này nước trên bình chứa của tàu phải hứng trọn cái lạnh ngoài trời. Dội nước lên người mà cứ như kim châm vào da thịt ấy.

Qua hồ Baican, núi non ít hơn. Đây đó bắt đầu xuất hiện những cánh đồng và những dòng sông. Bỗng thấy anh Ngô Sơn thông báo:

- Chúng ta sắp qua ranh giới châu lục Á - Âu nhé!

Chắc là anh nghe qua thông báo trên đài nội bộ trên tàu và phiên dịch lại cho chúng tôi. Chúng tôi lại xô ra cửa sổ ngắm nhìn. Chẳng thấy gì lạ và khác nhau cả. Trừ một tấm biển ghi bằng tiếng Nga được dịch ra là “Hết lục địa châu Á, bắt đầu châu Âu”.

Rồi chúng tôi lại thấy một con sông đẹp đẽ khác. Nước sông không sâu nhưng trong vắt, nhìn rõ cả những tảng đá lớn, tạo thành ghềnh, thác nhỏ trông thật ngoạn mục. Hai bên bờ sông được trang điểm thêm những mảnh lá phong đang chuyển màu vàng đỏ, trên nền rừng thông xanh thẫm. Cảnh vật này làm tôi nhớ tới bức tranh nổi tiếng của họa sỹ Nga Levitan vẽ cảnh mùa thu Nga thật thơ mộng, cũng thật buồn. Khi tận mắt được thưởng ngoạn mới thấy nó đẹp và sinh động hơn nhiều. Có lẽ “bồng lai tiên cảnh” cũng đến thế mà thôi. Sau hơn một tuần nằm tàu từ Bắc Kinh chúng tôi cũng đến được Moscow. Ga Moscow mới vĩ đại làm sao. Bao nhiêu là cầu tàu, cầu vượt đường tàu, rồi cửa ra, cửa vào. “Ông anh cả” xã hội chủ nghĩa này có nhiều thứ vĩ đại quá.

Hai sỹ quan Nga, một thiếu tá, một đại úy ra đón chúng tôi về chỗ nghỉ tạm để hôm sau sẽ đưa chúng tôi lên tàu đi tiếp về trường Không quân. Trong lúc tạm nghỉ, chúng tôi được đi tham quan Moscow bằng xe ô tô. Đường phố Moscow xe ô tô chạy nườm nượp, hoa cả mắt. Dừng chân trên núi Lenin - trước trường Đại học Tổng hợp thì trời đã tối và hơi lạnh. Nhìn quanh bốn phía chỉ thấy điện sáng như sao sa, kéo dài đến hết tầm nhìn. Thấy mình nhỏ bé và choáng ngợp. Mới có hơn chục ngày từ đất nước đang có chiến tranh nghèo nàn, lạc hậu chúng tôi liên tục di chuyển, liên tục được thấy, được cảm nhận một thế giới khác từ cảnh quan, môi trường, đến kiến trúc, xây dựng, rồi con người. Quá nhiều cảm xúc cộng thêm sự mệt mỏi lúc đi tàu nên không thể nhớ tới hôm đó chúng tôi ăn nghỉ như thế nào. Chỉ biết rằng trong đầu vẫn nghe âm âm tiếng bánh sắt của toa tàu cọ vào đầu tiếp nối đường ray. Đôi lúc còn như hơi say say với mùi toa tàu, mùi thức ăn phương Tây, mùi người.

Chúng tôi lại lên tàu nội địa chạy từ Moscow để về trường Không quân ở thành phố Krasnodar. Toa tàu nội địa không đẹp và sang trọng bằng tàu Liên vận Quốc tế nhưng cũng hơn tàu ta chán. Chúng tôi đi từ phía Bắc xuống phía Nam. Qua vùng sông Đông lại nhớ tới Solokov với tuyệt phẩm “Sông Đông êm dềm” có những chàng Codak trong trang phục dân tộc gọn gàng, đẹp mắt như mấy chú gà trống hoa, phi ngựa, bắn súng trở tài với nhau khi giao lưu trong các trò chơi dân gian nhưng vô cùng quyết liệt.

Tới ga tàu hỏa thành phố Krasnodar, hai chiếc xe đón chúng tôi về sân bay quân sự nằm ở ngoại ô thành phố - nơi đóng quân của Hiệu bộ trường Không quân, cùng với một trung đoàn bay của trường. Trường bố trí cho chúng tôi nghỉ tạm ở tòa nhà

doanh trại kiêm khách sạn quân đội trên con đường trục chính. Tại đây chúng tôi được biết có một lớp sỹ quan phi công Việt Nam đang học bay chuyển loại từ Mig-17 lên Mig-21. Nhưng đập vào mắt chúng tôi ngay từ đầu lại là hình dáng những chiếc máy bay chiến đấu màu bạc nằm phía xa hơn, gần cuối con đường. Tôi cùng một số anh em trong đoàn ào ra khỏi xe và băng băng đi tới bãi đỗ máy bay với tâm trạng vô cùng háo hức. Tôi nhận ra đó là Mig-17, loại máy bay mà từ khi ở Phú Thọ đã có đôi lần được nhìn thấy khi các phi công Việt Nam bay tập.

Đang định vượt qua rào để được vào sờ tận tay chiếc chiến đấu cơ đang hiện rõ từng chi tiết thì có tiếng quát bằng tiếng Nga. Tôi chẳng hiểu mô tê gì cả nhưng đoán qua khẩu khí thì lơ mơ hiểu có lẽ đây là vật quý giá, “lũ con nít” chúng tôi không được phép lại gần. Tất cả mọi người khựng lại, sau đó được nghe giải thích “không được đi lại lộn xộn trong khu vực quân sự, không được tùy tiện sờ mó vào các hiện vật”. Sau này, tôi được biết đây là nơi lưu giữ các máy bay đã quá hạn sử dụng. Hàng chục máy bay xếp thành hàng, chẳng che đậy gì cả, trên một bãi trống mênh mông.

Quay lại khách sạn và vào phòng hành chính của trường để làm các thủ tục đi tiếp về địa điểm mà chúng tôi sẽ học năm đầu tiên - một thành phố nhỏ có cái tên dài dằng dặc - Primorcko Akhtarsk - gọi tắt là Akhtary nhưng thực tế nó chỉ như một thị trấn ven biển A dớp. Trên bức tường bản tin của cơ quan hiệu bộ, chúng tôi nhìn thấy ảnh hai đoàn bay chuyển loại Mig-21 rất đẹp. Ai cũng trầm trồ khâm phục, thán phục. Các anh trong ảnh trông người nào cũng đẹp trong bộ quân phục mà ở Việt Nam ít khi được nhìn thấy. Trông các anh thật oách. Biết đến bao giờ tôi mới được như các anh nhỉ? Ước thì ước thế thôi, đường còn

dài lắm.

Chúng tôi được đưa xuống trung đoàn đào tạo phi công sơ cấp chuyên đào tạo phi công bay năm đầu tiên trên máy bay sơ cấp. Đây cũng là trường đào tạo cơ bản cho phi công, để sau khi tốt nghiệp ở đây, sẽ đào tạo tiếp trên các loại máy bay khác. Năm học này rất quan trọng đối với người mới bước vào ngành hàng không nói chung và hàng không quân sự nói riêng. Tại đây các học viên bay sẽ được đánh giá, sàng lọc trước hết là ai bay được, phù hợp với nghề bay, ai không thể phù hợp, không thể bay được. Sau đó mới là ai phù hợp với loại máy bay nào. Ví dụ người nào phù hợp với loại máy bay chiến đấu, máy bay tiêm kích, máy bay cường kích, ném bom, hay vận tải, trực thăng... để từ đó phân ngành và định hướng đào tạo năm tiếp theo.

Đưa chúng tôi về trung đoàn là hai chiếc máy bay vận tải quân sự Li2 - được đánh giá là tương đương với C47 của Mỹ. Từ trên máy bay bay ở độ cao trung bình, tôi dán mắt qua ô cửa sổ nhỏ ngắm nhìn những cánh đồng thẳng tít tắp, rộng mênh mông đang ngả dần sang màu vàng. Xen kẽ màu vàng của mùa thu là các làng mạc, đô thị nhỏ xinh xắn với các nóc nhà không quá cao cùng vườn tược xung quanh. Nhưng cuộc đi này không thú vị lắm với phần đông chúng tôi vì trời hơi nhiều mây. Loại mây mà sau này được học mới biết gọi là “mây đóng!” thường có ở tầng thấp và tầng trung làm máy bay xóc, rung bần bật và khiến không ít người phát nôn ọe. May mà tổ bay đã chuẩn bị sẵn cho mấy cái xô bằng sắt tây, nên không bị các phi công tương lai của Việt Nam cho tung tóe ra sàn. Nhưng mùi của các chất thải này không dễ chịu chút nào. Nhiều người cố chịu đựng nhưng bị cái mùi khó chịu này tống vào mũi thì buộc phải chạy vội ra giành lấy cái xô mà nôn! Tôi cố nghĩ rằng chịu đựng, hết ngoảnh sang chỗ khác đến lấy khăn ra bịt mũi, mồm lại tìm đủ mọi cách để chống chọi mà chỉ sợ bị dính phản ứng dây chuyền. Mấy ông

tây Liên Xô thì cười khàn khạch nói xilaxilo gì đấy. Anh Ngô Sơn dịch là “ôi các ông phi công tương lai Việt Nam sao mà yếu thế!”. Máy bay giảm độ cao vào hạ cánh. Vừa tiếp đất và phanh lại thì cảnh tượng thi nhau lao vào máy cái xô lại tiếp diễn vì có những người đã cố nhịn mà không nhịn được nữa. Đầu óc quay cuồng, ruột gan lộn phèo cả lên thật khủng khiếp.

Khi máy bay vừa dừng lại ở sân đỗ, tôi vội lao ra cửa máy bay và nhảy luôn hai bậc thang lẫn nhào xuống đất để hít thở thứ không khí trong lành hơn. Tôi và một số anh em khác không bị nôn mửa khi đi trong chuyến bay này nhưng mỗi khi nghỉ lại vẫn thấy kinh hoàng và cũng vừa buồn cười. Thử thách đầu tiên trên không trung của chúng tôi là như vậy! Trước khi trở thành phi công - “người giời” - như sau này người dân ở thế hệ chúng tôi tôn vinh thì chúng tôi cũng là những người bình thường như mọi người khác. Chỉ khác chăng là ở ý chí mãnh liệt, ở sự tập luyện, rèn luyện nghiêm túc đôi khi khát khe đến mức cực đoan để vươn dậy từ những thử thách quyết liệt kiểu như trên mà lột xác và trưởng thành, trở thành những phi công tài ba, dũng cảm, can trường - một thế hệ vàng của Không quân nhân dân Việt Nam. Đây là về sau, còn bây giờ, chuyến đi máy bay đầu tiên này làm hầu hết đám lính mới chúng tôi ám ảnh mãi. Sau này có anh còn bị dị ứng với loại máy bay Li.2 này đến mức cứ nhìn thấy nó là nôn ọe.

Mùa đông nước Nga và Tết đầu tiên ở nước ngoài

Chúng tôi được thiếu tá có tên gọi dễ nhớ Phomin - Chỉ huy trưởng trung tâm lý thuyết hàng không, cũng là người chịu trách nhiệm quản lý khối học viên chúng tôi dẫn về khối nhà năm tầng. Khu nhà này là doanh trại dành cho những học viên phi công quốc tế.

Sau khi bố trí sắp xếp chỗ ăn ở, sinh hoạt theo mỗi phòng 3-4 người, chúng tôi được triệu tập để phổ biến nội qui nhà trường, đơn vị bay và thông báo chương trình, kế hoạch học tập. Thượng úy - đoàn trưởng Đinh Tôn - và trung úy - đoàn phó Đào Minh Châu - phổ biến, nhắc lại những qui định của Quân đội trong việc quản lý và tự quản lý con người đối với các học viên quân sự Việt Nam ở nước ngoài như đã được dặn khi ở Bộ Quốc phòng. Các anh nhấn mạnh thêm là không được tùy tiện quan hệ với người nước ngoài, nhất là với phụ nữ. Một tháng được đi chơi phố một lần nhưng phải đi từ ba người với nhau trở lên. Đi thăm thú các nơi phải do lãnh đạo đoàn tổ chức đi chung. Gặp người Việt Nam ở nước ngoài phải hết sức cảnh giác. Không được để lộ thông tin về việc học hành của mình kể cả với người thân trong

gia đình.

Những qui định khắt khe nêu trên xuất phát từ yêu cầu bí mật của nhiệm vụ một phần nhưng phần lớn là do ảnh hưởng bởi mối quan hệ giữa Việt Nam và hai quốc gia đứng đầu phe XHCN khi đó là Liên Xô và Trung Quốc. Thêm vào đó, một số cán bộ trong và ngoài quân đội khi được cử sang Liên Xô học đã bỏ trốn ở lại, nhập quốc tịch Liên Xô ảnh hưởng nghiêm trọng sự đầu tư “hạt giống đỏ” của Chính phủ Việt Nam nên lãnh đạo ta phải cảnh giác với mọi tình huống. Cũng vì các mối quan hệ quốc tế phức tạp này⁸ mà có những cán bộ ta được cử đi học bay ở Liên Xô (1963-1964) phải về nước khi chưa tốt nghiệp và sau đó được sắp xếp đi học lại cùng với chúng tôi.

Sau này chúng tôi mới biết sự kiện Việt Nam gửi gần 300 học viên sang Liên Xô học tập năm 1965 là nhờ Thủ tướng Liên Xô Kosighin đã sang Việt Nam để ký với ta Hiệp định ủng hộ Việt Nam chống Mỹ trước tình hình Mỹ mở rộng chiến tranh phá hoại Bắc Việt Nam bằng không quân. Trong đó có những điều khoản về viện trợ quân sự và tiếp tục đào tạo phi công chiến đấu, viện trợ máy bay, tên lửa và cử chuyên gia sang Việt Nam đào tạo sĩ quan tên lửa và các kíp chiến đấu tên lửa. Trước chúng tôi khoảng hơn một tháng, một đoàn học viên bay 60 người đã được cử sang và đang học tập đưa số lượng học viên bay Việt Nam ở đây tăng lên đột ngột gần 120 người. Người dẫn đầu đoàn bay này là Thiếu úy Nguyễn Chính Hậu, người Hà Tĩnh.

Dự kiến chương trình học tập của chúng tôi năm thứ nhất ở đây sẽ là ba tháng học tiếng Nga và các kiến thức toán, lý, liên quan đến giải quyết các nội dung của lý thuyết bay, khí động lực học, cấu tạo máy bay và các môn liên quan. Ba tháng tiếp theo sẽ đi sâu vào học lý thuyết bay, địa lý, dẫn đường, các bộ môn

8. tôi đã kể ở chương trước.

thông tin, khí tượng, thiết kế, cấu tạo máy bay, động cơ, thiết bị hàng không được lắp trên máy bay, các loại máy ngắm, vũ khí hàng không. Sau khi thi các môn lý thuyết sẽ có một tháng để tiến hành công tác chuẩn bị bay bao gồm học các bài bay, dẫn đường, địa hình khu vực bay. Tháng 3.1966 bắt đầu bước vào bay đào tạo phi công.

Chúng tôi - những chàng lính mới vẫn còn chưa hết bàng hoàng vì những thay đổi lớn lao ghê gớm trong cuộc đời đang diễn ra chưa có điểm dừng. Sau gần nửa tháng, trải qua một cuộc hành trình dài hàng vạn cây số, liên tục di chuyển, bằng cả tàu hỏa, ô tô, máy bay, xuyên qua hai lục địa Á-Âu để đến nơi này - thị trấn Akhtary và trở thành học viên bay của Trường sĩ quan Không quân liên bang Xô Viết... khi nghe xong chương trình học tập của năm thứ nhất mà thấy rộn cả người. Chúng tôi được biết các sinh viên Việt Nam sang học ở nước ngoài, thường bao giờ cũng phải bỏ ra một năm để học tiếng. Còn chúng tôi, không kể người đã học tiếng Nga ở trong nước hay không học ngoại ngữ nào cũng chỉ có ba tháng học tiếng, liệu có kham nổi không, liệu có theo được không?

Tôi, một nửa chữ tiếng Nga không biết và phải bắt đầu từ số không. Buộc phải ráng sức mà chinh phục từng đỉnh cao để theo kịp anh em, mà đỉnh cao đầu tiên là tiếng Nga. Và chúng tôi bước vào vòng quay như bất tận của thời gian biểu học tập. Bắt đầu từ 5h30 sáng cho tới 21h hàng ngày. Giờ nào cũng kín việc. Tối thứ tư và thứ bảy được nghỉ tại trại để viết thư cho gia đình. Chỉ có ngày chủ nhật là được nghỉ tại doanh trại, còn buổi tối chủ nhật phải tham gia sinh hoạt, sơ kết tuần.

Chúng tôi được may, đo quần áo, giày, mùa đông như tiêu chuẩn lính Nga. Gồm áo choàng gọi là áo Shinhen giống áo Banto bằng dạ thô, dày, nặng màu xám. Mũ lông, ủng da cá cũng dày và nặng cùng quần áo lót, vải lót chân màu trắng để đi

ủng. Quần đi ủng cũng làm bằng dạ thô dày, ấm, phần dưới bó sát cẳng, tới bụng chân để xổ vào ủng. Mặc vào trông cũng rất ấn tượng, oách ra phết. Có mấy người có khung xương to, cao mặc đồ này vào trông giống người Udobêch lắm. Mà giống nhất là anh Đặng Xây.

Sau đó chúng tôi được dẫn đi một vòng để giới thiệu từng khu vực doanh trại nhà trường: đâu là trung tâm học tập, giảng đường, đâu là doanh trại của học viên, của lính Nga, đâu là nhà ăn, nhà thể thao, sân bóng đá, khu vực tập luyện thể lực, khu vực nhà tắm nước nóng (một tuần được tắm một lần), rạp chiếu bóng, câu lạc bộ sỹ quan... Kiến trúc xây dựng rất lạ. Tường các nhà đều để trống với gạch xây và các đường chỉ vữa xi măng chứ không trát kín tường như ở ta. Các nhà đều không có ban công và cửa sổ đều bằng kính chứ không thấy cửa gỗ. Các nhà doanh trại hay giảng đường 4-5 tầng đều xây vuông vức, thẳng tuột trông như những hộp diêm khổng lồ xếp lại với nhau. Qua khu vực đường băng, sân đỗ, người ta chỉ cho chúng tôi đâu là đài chỉ huy bay, đâu là sở chỉ huy, khu vực xưởng bảo dưỡng máy bay...

Thế rồi tiết học đầu tiên của chúng tôi cũng đến. Phần đông chúng tôi xúng xính trong bộ quần áo dạ loại bốn túi của sỹ quan nhưng lại mang quân hàm binh sỹ nhanh chóng đứng dậy khi giáo viên mở cửa bước vào lớp. Tiểu đội trưởng kiêm lớp trưởng Ngô Sơn hô khẩu lệnh nghiêm và báo cáo bằng tiếng Nga với cô giáo dạy ngoại ngữ - cô Klara Ivanovna, gọi tắt là Kladivan, trạc gần 40 tuổi, to béo, phúc hậu. Chúng tôi bắt đầu từ bảng chữ cái tiếng Nga, một số từ ngữ giao tiếp cơ bản và các đại từ nhân xưng, những câu chào hỏi. Tôi cầm đầu cầm cổ ghi ghi, chép chép theo lời phiên dịch của lớp trưởng. Sau ba tiết tiếng Nga đầu tiên thấy đầu óc rối tinh cả lên, nhìn vào vở học thì chữ tiếng Nga ghi thiếu chữ cái, thiếu nét, chữ tiếng Việt thì nghệch ngoạc,

nát be nát bét chả hiểu kiểu gì nữa.

Rồi tiếng chuông báo hết giờ học buổi sáng cũng vang lên. Theo lệnh của lớp trưởng chúng tôi đứng dậy, nghiêm trang chào cô giáo và lục tục xếp sấp sách vở vào ngăn bàn và ào ra khỏi lớp, lao nhanh xuống cầu thang để xếp hàng và đi đều xuống nhà ăn của học viên nước ngoài. Khi xuống sân của tòa nhà giảng đường xếp hàng mới thấy thật đông học viên các nước cũng đang học ở đây. Chúng tôi được mấy anh đã học trước bày cho cách nhận biết quốc gia qua trang phục. Điềm qua đã thấy có tới 6 - 7 nước gửi học viên sang học bay. Riêng Việt Nam có hai đoàn với gần 120 người, Indonesia cũng có tới 40-50 học viên, các nước Đông Âu có Hungari, Tiệp Khắc, Rumani và Mỹ la tinh có Cu Ba nữa. Tổng cộng cũng phải tới hơn 200 học viên các quốc gia.

Nhà ăn của chúng tôi cao hai tầng, cách học đường chưa đến 100m. Nhưng chúng tôi vẫn phải xếp hàng, đi đều và hát những bài hát truyền thống. Có khi chưa hát xong bài hát đã đến nơi nhưng vẫn cứ phải hát cho khí thế và giúp nhịp bước đi đều hơn. Mỗi lần gặp đội hình đi đều của các học viên nước khác hoặc các đơn vị binh lính Nga thì phải đập cao chân, đánh mặt sang phía trái để chào nhau theo khẩu lệnh người chỉ huy đội hình. Nề nếp, trật tự, kỷ luật cực kỳ nghiêm chỉnh.

Vào bữa ăn, những ngày đầu chưa quen với bơ, sữa, sữa chua, phô-mai và thức ăn khai vị châu Âu nên cũng hơi khó khăn nhưng chúng tôi cũng thích ứng rất nhanh. Chỉ phải cái, ăn bánh mì chóng đói và nhẹ bụng hơn ăn cơm nên suất bánh mì cứ hết veo veo. Tuy vậy vẫn còn hơn ở Việt Nam gấp nhiều lần. Các gia đình ở Việt Nam không có sổ hộ khẩu thành phố và tiêu chuẩn của những nhân viên, công nhân, cán bộ Nhà nước ăn uống rất đậm bạc và không đủ no. Chúng tôi tăng cân vù vù, có mấy người còn tăng 7-10kg trong tháng đầu tiên. Kỷ lục ăn khỏe, lên cân nhanh khi đó là Đào Công Trị. Anh là sinh viên Đại

học Thể dục thể thao, môn cử tạ. Ngoài hàng xếp bánh mỳ, anh còn cho tất cả bơ và đường thừa từ các mâm khác hòa với nước chè để uống hết làm chúng tôi kinh ngạc. Bọn tôi trêu “làm gì mà uống lấm thế?”, anh trả lời “uống cho nở bèo” làm mọi người phì cười.

Vào giờ học buổi chiều khi bụng còn no và mắt díp lại vì buồn ngủ cũng là thử thách không đơn giản với chúng tôi vì thói quen ngủ trưa một tiếng ở Việt Nam chưa bỏ được. Cho nên, nếu phải lên lớp thì phải tìm đủ cách mà tỉnh táo, mở mắt ra để nghe giảng. Nếu là giờ tự học thì đều gục xuống bàn mà ngủ trộm. Trục ban trường thỉnh thoảng đi kiểm tra, quát lên một tiếng, giật mình ngồi nghiêm trở lại trong tình trạng mắt vẫn cay xè, đỏ ngầu...

Buổi chiều vào giờ thể thao, chúng tôi được tập hợp để chạy dài và tập các bài võ thể dục. Sau đó thì chơi tự do các môn bóng đá, bóng rổ, xà, tạ, vòng quay, đu quay. Trừ hai môn cuối là thể thao đặc chủng, các môn khác tôi đều dễ dàng vượt qua vì đã được chơi và tập luyện từ bé. Nhất là khi nhà tôi ở cạnh Ban Thể dục thể thao tỉnh Phú Thọ và sân vận động thị xã, còn học lỏm được các kỹ thuật cơ bản của hầu hết các môn như chạy dài, nhảy cao, nhảy xa, xà đơn, xà kép, tạ, ném lao, đẩy tạ, bóng đá, bóng bàn, bóng rổ. Tôi lao vào tập luyện với tất cả tinh thần và sự ham mê, hứng khởi với mong ước có đủ thể lực để khi khám lại sức khỏe mình có thể vượt qua...

Tiếng Nga quả là một ngôn ngữ khó nhằn, lại chỉ được học trong ba tháng! Chúng tôi phải đánh vật với những cách chia động từ theo từng thì hiện tại, quá khứ, tương lai, với từng động từ nhân xưng trong những câu, cú, rồi những tính từ, tính động từ, đổi đuôi danh từ ở cả 6 cách và hàng loạt vấn đề về ngữ pháp vô cùng rắc rối và phức tạp. Trừ một số anh em đã được học tiếng Nga ở trong nước trước đó, nhất là các sinh viên đại học, còn tại hầu hết chúng tôi phải học thêm vào ban đêm. Với từng tổ 2, 3

người hỏi bài truy bài, tập hội thoại, thông thường chúng tôi học đến 22h đêm mới tạm nghỉ. Nhiều người vẫn còn phải học thêm nữa tới 1-2 giờ sáng. Nhưng muốn học thêm sau 22h cũng khó. Ở doanh trại quân đội, giờ giấc phải chấp hành nghiêm. 22 giờ, chậm nhất là 22h30 tất cả các phòng phải tắt đèn đi ngủ. Trục ban nội vụ trung đoàn, các bà phục vụ của từng tầng thường xuyên đi kiểm tra, nhắc nhở. Nếu ai muốn học thêm phải bí mật trốn ra phòng là quần áo, phòng nghỉ chung để học, không được gây ồn ào. Việc học thêm trong giờ qui định là giờ ngủ cũng không được tự do tùy tiện.

Khoảng vài tuần sau khai giảng thì chúng tôi được lệnh đi khám sức khỏe. Lại một đợt tuyển chọn lần nữa. Lần này do các bác sỹ y học hàng không Nga tiến hành. Tôi vượt qua được các vòng kiểm tra cùng phần lớn anh em trong đoàn. Gần mười người bị loại vì các loại bệnh tật bẩm sinh mà trong nước chưa phát hiện được hoặc vì những lý do rất vớ vẩn mà các bác sỹ của ta có chút chiều cố như thấp, chân ngắn hay mặt dưới bàn chân bằng phẳng quá. Các bác sỹ Nga nói là nếu mặt bàn chân phẳng như vậy sẽ kém sức bật, khi có sự cố máy bay phải nhảy dù hay ngay khi tập luyện nhảy dù trước khi vào bay sẽ dễ bị gãy chân, không đảm bảo an toàn. Đây là sự xáo trộn đầu tiên trong đoàn bay của chúng tôi từ khi rời Tổ quốc sang Liên Xô học. Số anh em bị loại vì không đủ tiêu chuẩn này sau đó được chuyển về Hiệu bộ ở thành phố Krasnodar để nhập vào đoàn học viên học kỹ thuật hàng không. Nhưng cũng chỉ một thời gian ngắn sau, chúng tôi được bổ sung hơn mười người được tuyển chọn lại từ hơn 300 học viên kỹ thuật hàng không ở Krasnodar, trong đó có Phạm Tuấn, Nguyễn Thanh Quý...

Chúng tôi cứ thế “chúi mũi” vào học. Quay cuồng chạy theo thời gian biểu và mấy địa điểm chính: học đường- doanh trại - nhà ăn - sân thể thao - học đường.

Bỗng một hôm thấy mưa rơi với bầu trời xám xịt. Trời lạnh hơn. Ai đó nói đấy là tiết cuối Thu của vùng này rồi đấy. Vào giờ thể thao buổi chiều, chúng tôi phải mặc thêm quần áo ấm. Nhìn vườn táo cạnh sân bóng đá, thấy lá đã rụng bớt đi nhiều nhưng vẫn còn lác đác những quả táo màu đỏ lịm, trông thật thích mắt. Hàng cây ven đường quốc lộ chạy gần sân bóng đá chuyển gần hết sang màu vàng. Mỗi cơn gió lạnh thoảng qua làm lá bay lả tả thành tấm thảm vàng rộm phía dưới. Xa xa, bên kia đường quốc lộ đưa về thị trấn Primorck Akhtapck là cánh đồng phẳng lì, trống trải mênh mông vì hoa màu đã được thu hoạch hết. Từ bầu trời đến mặt đất, tất cả một màu xám ngợt!

Cái sự học tiếng Nga vô cùng vất vả sau hai tháng cuối cùng cũng tạm ổn trong giao tiếp. Thế là qua được đỉnh đầu tiên. Bây giờ là đỉnh thứ hai: bổ sung thêm các môn toán, lý cao cấp, phục vụ trực tiếp cho học lý thuyết hàng không sắp tới. Các anh đã học đại học thì không thành vấn đề, nhưng với những học sinh chưa tốt nghiệp cấp III, nhất là các anh mới học chương trình cấp II (phần đông là chuyển từ các đơn vị quân binh chủng khác về) thì còn vất vả hơn nhiều. Các anh đã học đại học phải dùng tiếng Việt để giảng giải lại các bài mà thầy giáo đã lên lớp trước đó, sau đó mới chuyển ngữ sang tiếng Nga để trả bài ngày hôm sau. Vì vậy chúng tôi lại phải học thêm mọi lúc, mọi nơi, bằng mọi hình thức, biện pháp để ghi nhớ, học thuộc bài. Từ học tổ, học nhóm, đôi bạn học tập đến truy bài, ôn bài. Chúng tôi có cảm giác như mình sắp trở thành người máy! Cứ rập khuôn làm theo chương trình, lập trình kế hoạch, chẳng còn lúc nào nghĩ được cái gì khác nữa. Thậm chí không còn có thời gian để nghĩ về gia đình hay nghĩ về một người bạn thân cùng lớp ngày xưa.

Cuối năm 1965.

Rồi ba tháng học tiếng Nga cơ bản cũng qua. Trường tổ chức kiểm tra để chuyển sang giai đoạn tiếp theo: Học lý thuyết bay. Cũng đúng thời gian này, trong những buổi họp đoàn, họp giao ban chúng tôi được nghe tổng hợp tình hình chiến sự trong nước, thông báo tình hình địch trên chiến trường miền Nam, miền Bắc cùng những lời động viên trách nhiệm học tập tốt để nhanh chóng về nước tham gia đánh Mỹ. Đoàn trưởng Đinh Tôn biểu dương kết quả học tập giai đoạn qua, đồng thời thông báo việc phong quân hàm cho chúng tôi. Các anh cán bộ đã là sỹ quan, thì được phong thêm một cấp. Các chiến sỹ mới, từ năm thứ ba đại học thì phong chuẩn úy, năm thứ hai thì thượng sỹ, năm thứ nhất thì trung sỹ, học sinh lớp 10 là hạ sỹ. Còn lại lên binh nhất. Tôi được phong binh nhất nhưng hoàn toàn không hiểu binh nhất với binh nhì nghĩa là gì! Hơi băn khoăn sao binh nhất có hai sao trên ve áo, còn binh nhì chỉ có một sao?⁹ Kể từ nay, hàng lính (binh nhất, binh nhì) chúng tôi được hưởng mức phụ cấp 8,3 rup/tháng.

Chúng tôi chuyển sang học lý thuyết bay cũng là lúc mùa đông lạnh lẽo của nước Nga tràn xuống địa phận phía Nam của đất nước rộng lớn này - vùng Rostov-Krasnodar. Những bông tuyết đầu tiên rơi xuống trong sự háo hức của những nam nhi trẻ tuổi đến từ vùng khí hậu nhiệt đới. Những đóa hoa tuyết còn nặng vì độ ẩm và nhiệt độ xuống chưa sâu nên rơi hơi nhanh, nhưng năm cánh hoa tuyết đầu mùa chao đảo theo gió lạnh, đập vào ô cửa kính rồi tan nhanh không chỉ làm chúng tôi xúc động khó tả mà còn làm cho các thầy, cô giáo người Nga cũng tràn trề cảm xúc. Họ giải thích rằng tuyết rơi sớm và dự báo rơi dày, nhiều thế này sẽ giúp mùa màng bội thu vào năm tới...

9. Quân hàm binh nhất còn gần bó với tôi hơn ba năm nữa, tôi tận sau khi tốt nghiệp trường Không quân Liên Xô gần một năm mới được chuyển từ hàng "binh lính" lên hàng sỹ quan cấp úy.

Tranh thủ nghỉ giải lao giữa giờ, chúng tôi lao xuống cầu thang, chạy xuống đường để được cảm nhận trực tiếp những cánh hoa tuyết đang rơi xuống. Tôi ngửa mặt lên trời, mở mắt nhìn cả rừng hoa trắng đang đổ xuống. Từ bé đến giờ, lần đầu tiên trong đời được thấy, được bắt, được đỡ và nâng niu những cánh hoa chao liêng, rơi xuống từ trên không trung đang vùn vụt một màu mây xám. Kỳ lạ thay, bắt được bông hoa nào thì bông hoa tuyết ấy lại tan biến trong bàn tay như sự dâng hiến cho người bắt được và chuyển sang kiếp sống khác- những giọt nước lạnh! Và cái lạnh thấm dần vào da mặt, hai bàn tay cùng những làn gió buốt như đá xen vào các lớp quần áo làm tôi thoáng rung mình, phải chạy vội vào trong nhà cho đỡ lạnh. Lúc này mới thấy hệ thống sưởi ấm trong nhà phát huy tác dụng.

Chiều hôm đó, sau nhiều giờ tuyết rơi đã thấy khung cảnh khác hẳn. Trời như tối hơn, xung quanh là một màu trắng tinh khiết, kỳ ảo. Tuyết đã rơi, trời đã lạnh hơn nhiều, nhưng không ai bỏ được giờ thể thao. Chúng tôi mặc ấm hơn và xuống sân thì đã thấy mấy “ông tướng quạ” Vũ Hữu Lý và Lê Toàn Thắng hai cầu thủ trẻ của Thể Công cũ cùng vài anh nữa đang cúi trần bốc tuyết xoa lên người. Anh Châu đoàn phó nhắc:

- Các cậu không cẩn thận là bị cảm lạnh đấy! Thôi cái trò ấy đi.

- Tây nó còn tắm tuyết, tắm băng được thì mình ngán gì hả anh? - Lý cố cãi.

Tôi tuy cũng là dân chơi thể thao từ bé nhưng thấy cũng ngán, không dám tham dự vào trò chơi xoa tuyết lên người này. Chúng tôi tiếp tục ra sân vận động, xếp hàng chạy hơn chục vòng thì nghỉ sớm. Trời lạnh, làm quen dần thế đã. Tiết trời lạnh giá, băng tuyết như thế này mỗi bước chạy, hít thở không cẩn thận là dễ viêm đường hô hấp lắm.

Sáng sớm hôm sau, giờ tập thể dục sáng chúng tôi không được xuống sân nữa mà tập trong hành lang của cư xá doanh trại đang ở. Cả đoàn chúng tôi tập chạy tại chỗ, cứ rầm rầm, huỳnh huých trên sàn gỗ đánh xi bóng lộn. Hết mười phút chạy đến các bài tập thể dục, bài tập các động tác võ thể dục tay không. Đúng 30 phút mới được nghỉ. Nhưng khi điểm danh, kiểm tra quân số thì thấy thiếu mất mấy người. Đoàn phó Châu đi kiểm tra và thông báo mấy anh này không nghe lời tắm tuyết hôm qua nên đang bị sốt, rên hừ hừ trong giường rồi.

Cái guồng máy học tập rèn luyện, sinh hoạt cứ cuốn hút theo thời gian trôi đi. Một hôm, các thầy cô giáo Nga với sắc mặt đầy hân hoan, vui vẻ thông báo:

- Chúc mừng các đồng chí Việt Nam nhân các ngày lễ lớn của tháng 12!¹⁰

Tôi giật mình, thời gian trôi nhanh thật! Thế là chỉ còn vài ngày nữa là đã bước sang năm mới 1966!

“Tết Tây” các thầy được nghỉ hẳn ba ngày! Trong chỗ ở của chúng tôi được dựng lên một cây thông, trang trí đẹp mắt với các dây bạc, các con giống, búp bê nhỏ xinh trên cành cùng đèn nhấp nháy xung quanh. Bên ngoài khu nhà ở cũng được trang trí mấy cây thông như vậy, mỗi tầng một cây, nhưng nhỏ hơn. Mấy ngày nghỉ tết năm mới trôi đi khá lặng lẽ. Chúng tôi người thì tranh thủ viết thư về thăm gia đình, người thì vào phố Akhtary, người thì tranh thủ đi quanh quanh, khám phá khu vực đóng quân của đơn vị và đường sá, vườn cây, đồng ruộng trong vùng.

10. Đó là các ngày 12/19 toàn quốc kháng chiến, 20/12 Thành lập Mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam, 22/12 thành lập Quân đội nhân dân Việt Nam.

Tôi viết thư về thăm gia đình, về lớp học cũ của tôi đang đi sơ tán, sau đó là hành trình khám phá và chụp ảnh. Chuẩn úy Nguyễn Mạnh Trùng “khá giàu” với mức lương trợ cấp tới 20rup/tháng nên đã mua được một chiếc máy ảnh. Có cơ hội, tôi nghiên cứu kỹ thuật ảnh gồm chụp hình, tráng phim, rửa ảnh qua cuốn sách dạy bằng tiếng Nga. Tôi mê mẩn với các cuốn sách dạy nhiếp ảnh, đọc, tra từ điển, dịch ra tiếng Việt và thực hành cùng các anh cũng có đam mê, sở thích như mình.

Nghỉ Tết tây vừa hết thì đoàn học bay xảy ra việc mất tiền trong nội bộ khiến học viên xôn xao. Đây là sự việc đáng buồn khiến đoàn bay như chùng xuống. Nhưng rồi mọi chuyện cũng qua đi nhanh chóng bởi nghiệp bay phía trước đang cuốn hút mọi người. Cũng phải nói thêm là đồng tiền Rúp rất giá trị. Anh nào lương 20 rúp/tháng đã có thể mua được máy ảnh. Một số thực dụng hơn chút thì sắm đài bán dẫn Transitor kiểu như Socol, số khác thì để dành tiền mua xe đạp. Đám “binh lính” chúng tôi hầu hết đều mua được cái đồng hồ giá trên dưới 30 rúp. Riêng tôi cũng sắm cho mình cái đồng hồ hiệu Raketa, mặt trắng giá 24 rúp - một vật dụng tối thiểu của những người làm việc theo kế hoạch, thời gian biểu sát sao.

Qua Tết, chúng tôi tiếp tục lao vào “cuộc chiến” mới với các môn lý thuyết bay, thông tin, khí tượng, khí động lực học, cấu tạo máy bay, động cơ máy bay... đồng thời vẫn phải học tiếng Nga, toán, lý. Thường thường, trước khi bước vào giờ học chính (tức là sau khi đã được học kỹ các tín hiệu, âm thanh kể cả các tín hiệu bằng cờ của Hải quân trong môn học thông tin) chúng tôi có 15 phút để tập luyện nghe, ghi các tín hiệu tích tề đánh bằng ma-núp phát qua loa truyền thanh để viết thành các chữ cái.

Lúc đầu chỉ có 30-40 chữ cái được mã hóa và phát đi trong một phút, sau đó tăng dần đến 70-80 chữ và nhiều hơn nữa. Ngồi nghe ghi, dịch mà thần kinh căng thẳng, toát mồ hôi, có

lúc mắc lỗi một chữ cái thôi mà phải bỏ cả dòng vì đầu óc cứ vẫn lơ đãng về cái chữ không dịch được ấy. Tình trạng này không chỉ có ở riêng tôi mà khá đông anh em khác cũng mắc phải. Mãi về sau mới được thầy giáo phát hiện ra có nhắc nhở cách thức xử lý. Cùng với sự giúp đỡ của thiếu úy Nguyễn Văn Khánh từng học trường Sĩ quan Thông tin chúng tôi mới biết dứt bỏ ngay tín hiệu chữ đó ra khỏi đầu để cách ra một dòng và tiếp nhận, xử lý ngay thông tin của chữ cái sau đó. Rồi lục lại trí nhớ âm thanh tít-tà còn lưu lại trong đầu điền nốt vào chỗ đã bỏ trống.

Nhưng có lẽ môn học khí tượng là vui nhất. Tên thầy là Katremiropski người thấp, đậm, vui tính dạy chúng tôi không chỉ bằng tiếng Nga mà thỉnh thoảng còn xen vào tiếng Việt không dấu nghe ngồ ngổ. Có lần đang giảng về hệ thống không khí lạnh, hệ thống không khí nóng trong sự giao hòa của trời đất sẽ tạo ra các loại mây gì thì chợt ông nhớ được một câu tiếng Việt, quay xuống chúng tôi ông nói “May mưa đông”. Chúng tôi ngẩn tò te. Người thì đoán là “Mây mùa đông”. Người nói là “Mây mùa Đông”. Cuối cùng thì hiểu ra đó là loại mây mà dịch ra tiếng Việt là “Mây mưa đông” - là một trong các loại mây mưa khi tiết trời vẫn vũ sinh ra những cụm mây to lớn như những đồng rơm rạ và phát triển thành mây dông kèm theo mưa.

Bây giờ tôi mới hiểu vì sao thi thoảng tôi nói tiếng Nga mà người Nga cũng ngẩn tò te ra không hiểu gì! Bà giáo tiếng Nga Kladivan cũng nhiều lần sửa “trọng âm” cho tôi, nhưng tôi lại không để ý. Cái phần trọng âm của tiếng Nga giống như phần dấu của tiếng Việt. Phát âm sai là sai ý nghĩa ngay. Tôi phát hiện ra học tiếng Nga qua bài hát Nga rất hiệu quả. Nhất là sau này khi bắt đầu vào bay, được giao tiếp với lính Nga làm cho chúng tôi có điều kiện phát triển khá tốt về ngôn ngữ.

Chúng tôi tiếp tục đánh vật với những định đề, định lý, những công thức lực nâng, lực cản, lực đẩy, dòng khí, độ nhớt,

mật độ không khí của môn khí động lực học. Rồi đến lý thuyết bay của máy bay phản lực, dưới âm, cận âm rồi vượt âm tốc, và những khái niệm về góc tấn, góc tấn tới hạn, xoáy ốc. Những nội dung này chúng tôi buộc phải tiếp nhận và ghi nhớ vô điều kiện. Khi học đến phần cấu tạo máy bay, động cơ, các thiết bị hàng không, dẫn đường trên máy bay và mặt đất thì gặp phải thử thách khắc nghiệt nữa vì các thầy yêu cầu thuộc nguyên lý, từ đó nắm cấu tạo các thành phần, bộ phận các chi tiết của toàn bộ máy bay, động cơ... Cứ thế học và học. Mục đích đã được xác định rõ, có học giỏi lý thuyết mới có cơ sở thực hành tốt, mới mong nhanh chóng làm chủ loại máy bay đầu tiên - ngưỡng cửa bước vào không quân chiến đấu.

Bằng đi một thời gian, chúng tôi thấy mình đang ngập chìm trong mùa đông đầy tuyết trắng, giá lạnh của nước Nga. Mặc dù nơi chúng tôi học năm đầu tiên là địa điểm nằm sâu ở phía nam nước Nga (ở hơn 40° vĩ Bắc, cách Biển Đen không xa nên cái lạnh, độ phủ của tuyết không cao, chỉ dưới 5° - 10° âm và tuyết thì chỉ 5-10 phân) nhưng đã thấy rét, lạnh lắm. Độ ẩm không khí lại thấp nên không ít người bị chảy máu cam, đau nhức xương khớp chân, bàn tay, xoang. Một số anh đã phải vào viện điều trị như Phạm Văn Va, Đặng Xây, Nguyễn Mạnh Trùng, toàn là những người có tố chất thể thao. Anh Đặng Xây người Quảng Nam, đang học năm thứ hai Đại học Xây dựng thì trúng tuyển vào Không quân. Dáng người cao tới hơn 1,8m sống mũi thẳng, cao, tóc hơi hoe vàng, xoăn, bị xoang phải vào viện nằm để mổ. Phạm Văn Va vào viện sau, nằm cùng phòng điều trị với Đặng Xây. Đặng Xây biết Va vào viện nhưng mới mổ xoang phải băng bó phần mặt một chút, tính đã kiếm lời nay lại đang bị đau nên cũng chẳng nói năng gì được. Thấy Va được đưa vào, cũng chỉ gật nhẹ đầu chào. Nằm mấy ngày không thấy Xây nói gì, Va lâu lâu:

- Mẹ cái thằng tây này, sao nó chẳng nói với mình lấy một

lời thế?

Một lúc sau chịu không nổi, vả lại muốn ôn luyện tiếng Nga mới học thế là Va xỏ ra một tràng tiếng Nga bồi để làm quen. Đến lúc này thì Đặng Xây không nhịn được cười. Nhưng cười thì đau nên mặt mũi càng nhăn nhúm khó nhìn. Va thấy thế đâm khó chịu, lại lẩm bẩm chửi:

- Cái thằng tây lão toét, đã không nói gì lại còn...

Cuối cùng Đặng Xây phải lấy giấy bút ra viết: “Tôi là Đặng Xây, mổ đau, không nói được”. Va ngẩn tò te ra một hồi rồi cười khùng khục. Có chuyện cười ra nước mắt đó là vì chúng tôi tứ xứ tập hợp lại thành hai đoàn hơn 100 người, sau lại nhập làm một! Mới sang học được mấy tháng với chương trình học đến bù đầu nên chẳng thể nhớ được hết mặt nhau. Anh Va lại đặc sệt là con người chất phác, phong thái như anh nông dân, xe đạp chưa biết đi, đã được ai hướng dẫn giao tiếp đối ngoại đâu.

Rồi 3 tháng nữa cũng trôi qua, chúng tôi chuẩn bị cho kỳ thi lý thuyết trong tiết trời chuyển dần sang mùa xuân. Tuyết tan dần, mặt đất đang từ chỗ trắng xóa một màu đã xuất hiện những vết đen nho nhỏ, rồi loang to dần. Nhiệt độ lúc 1-2 độ dương lúc lại xuống âm vài độ. Cảm giác như rét hơn. Các thầy Nga giải thích độ ẩm tăng cao hơn do nhiệt độ tăng, làm tuyết tan và hơi nước bốc lên. Ở Nga, mùa đông dễ chịu nhất là lúc nhiệt độ đều đều 5-7° âm. Những ngày đó, chúng tôi vẫn có thể ra sân chơi thể thao, chạy dài... Cảnh vật trở nên đẹp đẽ, lộng lẫy hơn hẳn khi mỗi buổi sáng, trên các cành, nhánh cây khẳng khiu xuất hiện những dải băng trong suốt, óng ánh như pha lê phản chiếu ánh sáng mặt trời mùa xuân. Tôi có cảm giác như lạc vào cảnh vật của chuyện cổ tích “Nữ chúa Tuyết” mà mình được đọc khi còn nhỏ.

Sáu tháng đã qua, ngoài học tiếng Nga, chúng tôi học thêm

được nhiều thứ từ cuộc sống, sinh hoạt trong một tập thể quân sự khá đặc biệt, trong một môi trường cũng đặc biệt và thực hiện một nhiệm vụ cũng đặc biệt: Bí mật học bay tại một nước châu Âu, cách xa quê hương, đất nước nhiều vạn dặm. Có lần tôi được theo mấy anh trong đoàn ra thị xã Akhtari, cái thị xã mà người ta quen gọi là thành phố. Ở đây có vài dãy phố tập trung một số nhà tầng không cao lắm với các cửa hàng, cửa hiệu nhỏ bán các đồ bách hóa, ăn uống, gia dụng. Đi thêm một chút nữa về phía Nam là ra tới bờ biển Adov. Biển Adov là một phần nhỏ Biển Đen nổi tiếng, nằm sâu trong đất liền, tuy cũng mặn nhưng không được trong và xanh sẫm như màu mẹ Biển Đen của nó. Trời còn rất lạnh nên nước biển đóng băng trên bề mặt. Phóng tầm mắt ra xa tít ngoài khơi vẫn còn thấy nước biển lặn tẩn sóng. Có lẽ chỉ vài ki lô mét nước ven bờ biển bị đóng băng.

Đi ngược lại về phía khác của thành phố chỉ vài trăm mét là đã thấy khu nhà một tầng kéo dài, như kiểu “nhà vườn”, với những hàng rào gỗ, xung quanh là vườn rau, vườn cây ăn quả. Kiến trúc kiểu nhà này trông khá đẹp, mái chầy, có nhiều phần mái sắp xếp ngang dọc, hợp lý theo bố trí các phòng ốc ở dưới. Nhà nào cũng có một ống khói với nhiều cửa kính buồng rèm trắng. Trời lạnh, đi dạo một hồi đã thấy hai bàn chân, tai và tay buốt, cóng. Chúng tôi chui vào cửa hàng bách hóa xem các loại hàng bày bán ở đây chủ yếu là đồ dùng sinh hoạt, thỉnh thoảng còn có quạt tai voi và quần áo thời trang. Tôi nghĩ với vài rúp một tháng làm sao đủ tiền mà mua được cái gì và cũng chưa ý thức được những vật dụng này rất có ích cho người thân ở quê nhà nên chỉ đi xem là chính. Thấy hiệu kem, chúng tôi sà vào mua, ăn thử. Thấy khác lạ so với kiểu kem que mà tôi biết ở Việt Nam. Khác lạ từ hình dáng kem được bọc trong một bao gói bằng bột mỳ nướng có hình chóp nón, còn ruột có vẻ nhiều sữa hơn.

Thành phố Akhtari thanh bình có nhiều lúc làm tôi liên

tưởng đến Phú Thọ quê tôi.

Chúng tôi bước vào kỳ thi lý thuyết của năm thứ nhất nhưng thực tế mới chỉ được sáu tháng. Nhưng sáu tháng này chúng tôi đã phải đi qua quãng đường kiến thức của cả năm học trong thời bình của cả bạn lẫn ta. Vì vậy cũng có dăm bảy môn phải thi “quốc gia”. “Thi quốc gia” là cụm từ mới mẻ mà khi còn học phổ thông tôi chưa từng được nghe. Chúng tôi ai cũng lo lắng, ai cũng cố gắng hết sức để ôn tập, chuẩn bị cho từng môn thi.

Cũng vào thời gian này chúng tôi bị “chấn chỉnh” một việc rất “ngây thơ, ấu trĩ”. Đó là việc thay đổi bóng đèn tín hiệu nhỏ như đầu bút bi màu đỏ bằng đèn màu xanh trên chiếc bản đồ chính trị thế giới đặt ở hành lang học đường. Khi đó Liên Xô cho rằng phe XHCN có 13 quốc gia và trên bản đồ chính trị được gắn bóng đèn (kiểu như đèn led) màu đỏ vào thủ đô của các quốc gia đó. Gồm Liên Xô, Trung Quốc, Cu Ba, Việt Nam, Triều Tiên, Ba Lan, Đông Đức, Hunggari, Rumani, Bungari, Anbani, Tiệp Khắc, Nam Tư. Nhưng phía Việt Nam và Trung Quốc thì cho rằng Nam Tư là xét lại nên không tính quốc gia này vào khối các nước XHCN. Và thế là nhiều lần cái bóng đèn đỏ gắn lên thủ đô Belgrat của Nam Tư bị thay bằng màu xanh. Cứ nhà trường thay lại thì lại bị đổi một cách âm thầm. Phía nhà trường cho là đoàn Việt Nam làm nên thầy chủ nhiệm Trung tâm huấn luyện lý thuyết tập trung chúng tôi lại để chấn chỉnh.

Tôi chỉ nghĩ đơn giản, việc này là việc của người ta, mình hơi đầu mà cãi với họ. Hơn nữa, về lý luận chính trị lẫn ngôn ngữ đều chưa đạt trình độ để tranh luận, mình thì còn đang học nhờ người ta, việc này đâu có đến lượt cấp “Bình bát” như mình đứng ra tranh đấu. Vì vậy tôi cũng đặt sự việc này ra ngoài sự

quan tâm. Tuy nhiên đến khi ngồi viết lại những dòng này thì thế giới đã đổi thay quá nhiều. Những sự tranh đấu quyết liệt về quan điểm trên “mặt trận” tư tưởng đã được các đảng viên Đảng LĐVN có thể thậm chí cả đoàn viên đoàn TNLD trong đoàn bay của tôi khi đó thể hiện bản lĩnh chính trị của mình rất rõ ràng?! Tôi không hiểu có sự chỉ đạo nào hay không từ phía lãnh đạo Đoàn, nhưng theo tôi cảm nhận thì hai anh Đinh Tôn và Đào Minh Châu (trưởng, phó đoàn) không tham gia vào chuyện này.

Tôi sức nhớ, trong đoàn bay của chúng tôi còn bố trí một cán bộ chính trị làm đoàn phó, không học bay, mà chỉ theo đoàn để giúp cho đoàn trưởng chỉ huy và quản lý cấp dưới của mình. Ông mang quân hàm trung úy. Việc này không biết do người cán bộ này chỉ đạo hay không nhưng các đoàn bay sang học sau chúng tôi đều được bố trí một người như thế. Về phía Liên Xô, như sau này tôi được biết, rất không có cảm tình với các cán bộ này. Phía Liên Xô gọi những người này là “mật vụ” vì biết có người trong số cán bộ lãnh đạo đoàn trước đó làm ở cơ quan bảo vệ chính trị.

Rồi không khí chuẩn bị thi cử rất khẩn trương choán mất tâm trí nên tôi cũng không để ý đến chuyện này nữa. Tôi phải thức khuya, dậy sớm để ôn bài, luyện tập trả lời các câu hỏi bằng tiếng Nga, cả thi vấn đáp, cả thi viết. Có đêm mải học mà cơn buồn ngủ sập đến, thế là gục luôn trên bàn, ngủ không biết trời đất gì nữa. Đến gần sáng - có lẽ do ngủ ngồi trong tư thế không thoải mái nên chân tay co cứng. Giật mình tỉnh dậy mà mắt vẫn cay xè. Phải tự xoa bóp một lúc cho khí huyết lưu thông mới có thể đứng dậy đi lại được. Tôi lặng lẽ trở lại phòng ngủ, loáng thoáng vẫn còn thấy có người thức để học. Lăn vào giường, tôi lại nhanh chóng chìm vào giấc ngủ thật sâu, thật say. Đến giờ báo thức sớm hôm sau, có người phải đến giật chăn ra và quát như hét vào tai tôi mới vùng dậy vội vàng thu dọn giường, chăn rồi làm vệ sinh buổi sáng mà cứ như người mộng du. Phải phả

nước lạnh buốt như băng vào mặt, tôi mới định thần lại được và mới tỉnh hẳn. May sao, điểm số của các môn thi của tôi đều đạt 4, đến 5 điểm. So với các anh em trong đoàn cũng được xếp vào loại khá. Thế vẫn chưa là gì so với các anh từ đại học vào. Có anh điểm thi toàn 5 và nhiều lần được trường biểu dương như Lương Vĩnh Thịnh, Nguyễn Mạnh Trùng.

Thi xong môn cuối cùng, tôi lâng lâng, bay bổng như trút được gánh nặng trên quãng đường dài, mà không có gì tả xiết. Ra khỏi phòng thi tôi chạy như bay về nhà để nguyên quần phục, giày tất lao lên chiếc giường đơn của mình nằm thẳng cẳng. Cảm giác sung sướng vô biên. Con tạo xoay vần cho thời thế biến đổi chúng tôi nhanh thật. Chúng tôi đã đặt được một bước chân khá vững chắc vào nghiệp bay của mình rồi. Lại nghĩ, nếu không vào Không quân chắc tôi vẫn đang cùng bạn bè trường lớp sơ tán, trốn tránh máy bay Mỹ. Thế mà vào một cái sắp được vào bay... Tôi thiếp đi trong suy tư, lặng lẽ gặm nhấm niềm vui sướng của mình.

Tôi tỉnh dậy bởi ai đó hét to “Dậy ăn cơm thôi!”. Nhìn đồng hồ mới hơn 5 giờ chiều. Như vậy, tôi mới thiếp đi được hơn nửa tiếng. Một trạng thái thanh thần lan tỏa toàn thân. Tôi bước nhanh khỏi phòng, ra hành lang, nhập vào đoàn người xuống cầu thang ra sân tập hợp vào đội hình, bước đều xuống nhà ăn trong bài hát hoành tráng “Vùng đông đang hừng sáng, núi non xanh ngàn trùng xa...”

Tiết trời đã sang xuân nhưng vẫn còn khá lạnh. Băng tuyết tan nhanh về trưa nhưng buổi sáng và tối nước vẫn đóng băng. Hàng cây bạch dương, cây phong trơ trụi lá bây giờ đã hé ra những lộc non nho nhỏ trên đầu nhánh khẳng khiu xám xám

của thân cành. Trên cánh đồng xa xa phía bên kia đường băng sân bay, băng tuyết đã tan gần hết. Một màu xám đen của đất hiện ra, lẫn át dần màu trắng của tuyết. Đất ở đây sao mà phì nhiêu thế! Không thấy bón phân gì nhưng đất đã đen như màu phân ủ kỹ, tôi xộp. Chưa cần cày xới vẫn có thể thọc cả bàn tay xuống, ngập tới cổ tay. Đất thế này nhà nông ai mà không thích, trồng gì chẳng tốt. Có lẽ mùa xuân là mùa mà thiên nhiên đổi thay nhanh nhất trên đất nước Nga. Chúng tôi nhận thấy sự thay đổi từng ngày từng ngày một. Chỉ sau một tuần đến mười ngày mà chồi non, lộc biếc của cỏ cây đã làm thay đổi hẳn bộ mặt nhợt nhạt xám xám của mùa đông. Có một anh phải nằm ở trạm xá một tuần thôi mà khi ra khỏi trạm xá phải ngỡ ngàng vì sự đổi thay kỳ diệu của mùa xuân Nga. Mùa xuân đến với vùng đất Kubăng này cũng là lúc chúng tôi chuyển sang giai đoạn mới - giai đoạn chuẩn bị bay.

Cũng vào những ngày này “Tết ta - Bính Ngọ 1966” ập đến. Tôi nói “ập đến” vì thấy thời gian đi nhanh thế. Mới được các thầy chúc mừng 3 ngày lễ lớn của ta, rồi lại mấy ngày Tết Tây 1966 và bây giờ được đón Tết ta - Tết âm lịch đầu tiên của mình trên đất nước xa xôi, băng giá này. Hai sỹ quan cấp trên trực tiếp của đoàn bay chúng tôi nói riêng và các đoàn học viên quân sự tại Liên Xô nói chung là tùy viên quân sự Việt Nam từ Moscow đã xuống kiểm tra, phổ biến tình hình đất nước, cũng như tình hình thế giới và quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam, Liên Xô, Trung Quốc. Nhân thế, họ mang xuống cho chúng tôi một gói thư khá to từ các gia đình ở Việt Nam gửi sang. Chúng tôi cũng nhận được quà tết mang hương vị quê hương như chè Hồng đào, thuốc lá.

Qua phổ biến của tùy viên quân sự, chúng tôi được biết ở miền Nam - quân và dân ta đã đánh bại chiến tranh đặc biệt, buộc Mỹ từ giữa năm 1965 phải ồ ạt đưa quân vào trực tiếp

chiến đấu, thực hiện chiến lược “Chiến tranh cục bộ”, huy động cả quân của một số nước đồng minh ở châu Á và Đông Nam Á (thuộc khối quân sự SEATO). Vừa rồi, không quân Indonesia rút các học viên của họ ở trường không quân Việt Nam này về có lẽ cũng xuất phát từ động thái quân sự - chính trị nêu trên. Miền Bắc đã bước đầu đánh bại chiến tranh phá hoại bằng Không quân và Hải quân. Cả hai miền đã giành được những chiến thắng rất vang dội, rất oanh liệt. Thời gian tới Mỹ sẽ tiếp tục đưa quân vào miền Nam, sẽ mở rộng chiến tranh phá hoại ra miền Bắc, mở rộng chiến tranh đặc biệt ở Lào. Chiến sự sẽ còn rất ác liệt! Yêu cầu các học viên nhanh chóng làm chủ khoa học kỹ thuật để còn về nước tham gia đánh Mỹ.

Đại diện tùy viên quân sự cũng nhắc nhở chúng tôi phải giữ tốt mối quan hệ quốc tế: với nhà trường, với học viên các nước xã hội chủ nghĩa khác đang cùng học tập. Riêng thông báo tình hình quan hệ đối ngoại và chỉ đạo của trên chỉ phổ biến tới một số cán bộ đoàn trưởng, đoàn phó và địa điểm là ở ngoài sân vận động- để tránh bị ghi âm, theo dõi từ phía cơ quan an ninh tình báo Liên Xô. Nội dung như thế nào tôi không được biết. Câu dặn cuối cùng tôi còn nhớ được là “Tình báo Mỹ và phe đế quốc trong mạng lưới theo dõi lực lượng Không quân ta rất rộng. Phải hết sức cảnh giác. Hạn chế ra ngoài phố xá, hạn chế, cấm quan hệ riêng tư với tất cả người nước ngoài, chấp hành nghiêm các qui định đi lại, quản lý con người, quy định về bảo mật, phòng gian...”



Bà giáo dạy tiếng Nga - Klara Ivannovna - dạy từ 1965-1967



*Giờ luyện tập thể thao đặc chủng năm thứ nhất (1965)
Tiểu đội của thiếu úy Ngô Sơn tập luyện vòng quay. Người trên vòng quay
là Nguyễn Văn Sinh. Hàng đứng từ trái qua: Đỗ Hạng, Đoàn Hồng Quân, Vũ
Hữu Lý, Nguyễn Văn Nghĩa, Trịnh Văn Quy.*

Học nhảy dù

Ăn Tết xong, đoàn bay 120 người chúng tôi được chia thành các phi đội. Tôi ở phi đội 1 của trung tá Viatxkich. Chúng tôi bắt tay vào công tác chuẩn bị bay. Học các môn như địa hình, không vực, đường bay trong khu vực sân bay; số liệu hình học, hệ thống thông tin liên lạc sân bay chính và các sân bay dự bị; các bài bay; động tác kỹ thuật từng động tác lái; các chế độ làm việc của động cơ và mọi hệ thống lắp trên máy bay... Nhưng có lẽ môn học gây nhiều sự chú ý và khá mạo hiểm đối với chúng tôi là học tập và chuẩn bị thực hành nhảy dù từ máy bay vận tải quân sự.

Huấn luyện và tập nhảy dù là quy trình bắt buộc trong đào tạo phi công. Lý do được các thầy giải thích rõ ràng như sau: Nghề bay là nghề mạo hiểm và nguy hiểm, nhất là lái máy bay chiến đấu, vì vậy các máy bay chiến đấu, máy bay thể thao 1-2 chỗ ngồi đều được thiết kế hệ thống cứu nạn cho phi công. Trước khi ngồi vào buồng lái máy bay, các học viên phi công đều phải biết sử dụng thành thạo các thiết bị cứu nạn này. Tập luyện nhảy dù là ngưỡng cửa đầu tiên cho mỗi người để bay vào bầu trời. Trước khi nhảy dù, trường sẽ điều về đây các vận động viên để biểu diễn nhảy dù từ máy bay vận tải, trực thăng và cả

từ máy bay phản lực Mig-15.

Thế là chúng tôi lao vào học cấu trúc, tính năng các loại dù, cách gấp dù, điều khiển dù, cách nhảy rơi tự do và nhảy tự mở khóa dù từ trên máy bay, cách sử dụng dù phụ nếu dù chính không mở được và động tác rất quan trọng cuối cùng là cách thức tiếp đất như thế nào cho đúng tư thế khỏi bị gãy chân, vẹo hoặc xẹp cột sống. Vì thiết kế dù chỉ đủ sức bảo đảm cho lực tiếp đất của mỗi người tương đương với trọng lực khi ta rơi từ độ cao khoảng 1-1,5m xuống đất. Chúng tôi phải đeo một dù phụ trước ngực và tập luyện nhảy từ bậc cao xấp xỉ 1m xuống đất để làm quen. Mỗi người phải làm vài chục lần như vậy trong tư thế khép hai chân thật chắc vào thời điểm tiếp đất.

Thời gian này chúng tôi phải ra ngoài trời nhiều hơn. Sắp vào mùa bay nhưng thời tiết vẫn còn lạnh lắm nên trường phát cho chúng tôi quần áo bay mùa đông: áo bông hoặc da lộn. Khổ người Việt Nam thấp bé nên mặc dù đã chọn những bộ nhỏ nhất nhưng không phải ai cũng mặc vừa. Một số người đòi đổi số nhỏ hơn nhưng trung đoàn trả lời là đã xuất hết cho chúng tôi những bộ có kích cỡ bé nhất rồi. đành chịu, nhưng vẫn ấm ức. Một hôm đang chuẩn bị ra sân đồ để tập buông lái thì chúng tôi được lệnh dừng lại để đón Hiệu trưởng đến kiểm tra. Đang lục đục kéo nhau đến xếp hàng thì xoẹt một cái, chiếc máy bay phản lực màu bạc, thân dài, cánh vát, lao vút qua sân bay ở độ cao rất thấp, rồi kéo dẹt lên, giảm tốc độ, nhanh chóng vào hạ cánh. Thấy các thầy mồm mím cười lắc đầu rồi nói nhỏ với nhau câu gì đấy (mãi sau này tôi mới đoán ra). Romachenco - Thiếu tướng, anh hùng Liên Xô, Hiệu trưởng của chúng tôi, người đã tham gia chiến tranh Ái quốc, bắn rơi 27 chiếc máy bay của phát xít Đức đã đến!

Lần đầu tiên đứng trong đội hình trung đoàn Không quân Liên Xô và chúng kiến nghi lễ đón tướng đã để lại trong tôi ấn

tượng thật sâu sắc. Trung đoàn trưởng- đại tá Colodèdep ra khẩu lệnh “Nghiêm” bằng giọng trầm, vang động cả hàng quân rồi xoay người đẹp mắt trên chân trái đồng thời đưa tay lên vành mũ, dùng động tác đi nghiêm như duyệt binh - những bước đi không dồn dập, vội vã mà thông dong, đỉnh đặc, nghiêm trang đến trước mặt Hiệu trưởng dập gót ủng, đứng nghiêm báo cáo. Báo cáo xong, ông bước né sang bên cạnh nhường bước cho Hiệu trưởng tiến đến giữa hàng quân. Cả hai lúc đó mới xoay người lại, vẫn trong tư thế nghiêm và tay để trên vành mũ. Hiệu trưởng chỉ nói vắn tắt một câu, âm điệu cũng dứt khoát và vang động:

- Xin chào các đồng chí!

Cả hàng quân hô to:

- Chúc tướng quân khỏe! Ura! Ura! Ura!

Lễ nghi chỉ diễn ra trong vài phút nhưng thật đơn giản và rất nghiêm túc. Hiệu trưởng cùng Trung đoàn trưởng bắt tay chào hỏi qua các sỹ quan Nga rồi bước đến khối học viên. Ông bắt tay từng người, hỏi han và có lẽ cả kiểm tra trình độ tiếng Nga nữa về tình hình ăn ở, sinh hoạt, bảo đảm trang bị...

Khi ông bước đến chỗ đứng của Lê Toàn Thắng - cựu cầu thủ Thể Công, thì Thắng tranh thủ “tố cáo” về chuyện lĩnh phải bộ quần áo da lộn quá rộng. Nhưng do vốn liếng tiếng Nga chưa đủ cộng với cách phát âm chưa chuẩn - như hầu hết chúng tôi hồi đó, nên Hiệu trưởng nghe cứ ngỡ ra không hiểu, buộc Thắng phải trình bày lại. Không ăn thua. Thế là Thắng phải dùng cả động tác hình thể để mồm nói, tay chỉ, tay kéo quần, người thì ưỡn ẹo, mặt thì đỏ gay nhăn nhó làm chúng tôi phì cười vì những động tác cố ý làm trầm trọng cái vấn đề quần áo rộng thùng thình của Thắng. Đến lúc thầy Hiệu trưởng hiểu ra vấn đề thì ông cũng bật cười ha hả. Tiếng cười vang, to, rất sáng khoái. Ông trả lời một cách dí dỏm:

- Anh còn trẻ, còn lớn để mặc vừa. Nếu không lớn kịp thì chúng tôi sẽ kiểm tra xem trong kho của trường nếu còn cỡ nhỏ hơn nữa thì sẽ đổi!

Sở dĩ ông cho rằng Thắng còn trẻ vì anh sở hữu khuôn mặt bầu bĩnh và trắng hồng như con gái, vóc dáng không cao lắm, chỉ khoảng 1,63 - 1,64m. Cũng vì dáng vẻ đáng yêu đó mà đoàn bay chúng tôi đặt cho anh cái tên cũng rất đặc biệt “Thắng bông”.

Mấy ngày hôm nay quang cảnh thiên nhiên thay đổi nhanh chóng đến kỳ lạ. Từ những cành cây khẳng khiu, nay đã bung ra những chồi non xanh nhạt. Mặt đất, đồng ruộng quanh sân bay cũng biến màu nhanh chóng và đã phủ dần màu xanh non của cây cỏ, hoa màu.

Trước ngày tập nhảy dù từ máy bay, chúng tôi được quan sát các vận động viên nhảy dù - những người lính dù đặc nhiệm biểu diễn kỹ thuật nhảy dù tại khu vực đường băng đất của sân bay. Chỉ với dăm lần cất cánh của chiếc máy bay Li-2 hàng trăm lượt người đã thả xuống với các động tác cơ bản, xếp hình, nhào lộn, rơi tự do bằng các loại dù khác nhau trông rất đẹp mắt. Cuối cùng là màn biểu diễn của vận động viên nhảy dù từ máy bay Mig-15. Đang bay ở độ cao vài trăm mét qua đường băng sân bay bỗng nhiên thấy làn khói trắng mỏng vụt lên từ thân máy bay, cùng lúc đó là một vật đen đen bắn lên cao rồi tách làm đôi. Từ một vật đen to hơn bung ra một chiếc dù mà phía dưới là một người đang treo lơ lửng. Đây là pha biểu diễn nhảy dù từ máy bay chiến đấu cho chúng tôi xem.

Sau này tôi mới ngẫm ra, có lẽ đó là cách mà trường Không quân làm công tác động viên tinh thần cho các học viên chuẩn bị tập nhảy dù và đào tạo phi công. Cũng phải nói phương cách đó

khá hiệu quả, vì không phải ai cũng dũng cảm ngay khi chuẩn bị dấn thân vào những thử thách, nguy hiểm trước mắt. Học nhảy dù làm tôi liên tưởng đến cú sảy chân suýt ngã từ cây cầu Trắng bắc qua đường sắt ở khu vực ngày xưa gọi là dốc tỉnh ở thị xã Phú Thọ. Khi đó tôi hay nổi máu yêng hùng bắt chước mấy anh chàng “siêu quậy” đi trên lan can cầu. Đến gần giữa cầu tự nhiên tôi không tập trung vào nhìn lan can để bước nữa mà lại nhìn xuống dưới, thế là tự nhiên thấy bụng dưới như quặn lên, tóc tai lúc đó chắc cũng đã dựng ngược và người loạng choạng tý nữa thì rơi xuống đường sắt. May mà tận dụng lúc đang nghiêng ngả vào phía trong tôi ngã lăn xuống mặt cầu. Xây xát nhẹ nhưng hú vía! Lần sau tôi tập trung hơn, không nhìn xuống dưới nữa và đi qua được cái lan can đó! Nhưng phải nói thật, mỗi lần từ độ cao lớn nhìn xuống vẫn có cảm giác nôn nao khó chịu như vậy. Đẳng này phải chuẩn bị lao qua cánh cửa máy bay từ độ cao vài trăm mét. Không biết dù có mở không?

Lúc này các lớp học Tiểu đội 12 đến 15 người của chúng tôi đã phân thành các tổ bay. Mỗi tổ bay có 4 đến 5 người. Tổ bay của tôi có thiếu úy Ngô Sơn, thượng sĩ Trịnh Văn Qui, binh nhất Trần Việt và tôi. Vào ngày nhảy dù, trời ít mây, gió nhẹ nhưng vẫn còn rét. Chúng tôi đi ủng bay, mặc quần áo bay mùa đông lần lượt xếp hàng ra bãi nhảy dù. Tại đó, theo nguyên tắc của lính dù là: dù của ai thì người đó phải tự gấp! Nhưng các học viên bay như chúng tôi không phải đào tạo thành lính dù chuyên nghiệp nên chỉ cùng làm với các vận động viên - lính dù kỳ cựu của bạn, những người mới nhảy biểu diễn hôm trước.

Chúng tôi được họ hướng dẫn, chỉ bảo nhiệt tình. Khi dù được gấp xong họ giúp chúng tôi đeo dù chính vào lưng, còn dù phụ đeo trước ngực. Giúp chúng tôi đeo dù xong, họ ấn vào tay chúng tôi cái móc khóa dù và dặn:

- Đây là cuộc sống của anh, hãy nhớ móc nó vào hàng dây

cáp đọc máy bay trước khi nhảy!

Theo kế hoạch, chúng tôi lên máy bay và nhảy ở chuyến thứ tư. Trong lúc đợi các chuyến bay thả dù lên trước, chúng tôi đeo nguyên cả hai dù ngồi bệt xuống cỏ theo hàng ngang chờ tới lượt lên máy bay mà tim cũng đập rộn ràng. Có một thầy đi ngang qua chỗ chúng tôi cười cười:

- Có mấy đ/c người nước XYZ lên máy bay run cầm cập, không dám nhảy ra, buộc chúng tôi phải đập vào lưng để đẩy ra khỏi máy bay đấy. Tôi hy vọng Việt Nam đang đánh Mỹ nên các anh sẽ dũng cảm hơn. Có phải không?

- Vâng! Dĩ nhiên là thế rồi - Chúng tôi đồng thanh trả lời cú “khích tướng” của thầy.

Nói vậy nhưng tôi vẫn hồi hộp, vẫn có cái cảm giác ớn lạnh và quần quặn lên ở bụng dưới. Một số người phải liên tiếp đi tiểu. Bỗng có tiếng hô:

- Tiểu đội tiếp theo đứng dậy, chuẩn bị lên máy bay!

Chúng tôi vội đứng bật dậy, nhưng anh nào cũng hơi loạng choạng vì phải đeo hai cái dù. Dễ có đến trên 15kg chứ không ít, lại còn cồng kềnh nữa! Không ai nói năng gì nữa. Về mặt ai cũng thấy căng thẳng, trừ mấy anh phi công cũ như Đinh Tôn, Đào Minh Châu hay lính dù cũ như Lương Huy Trường...

Thầy giáo nhắc nhở:

- Chạy nhẹ nhàng tại chỗ. Siết lại các đai dù, cầm chắc móc khóa dù!

Việc này sẽ làm cho nóng người và bảo đảm cho hệ thống dây dù đã bám chắc vào người nhằm tránh lực giật khi dù mở. Cứ khởi động làm chúng tôi sôi nổi hẳn lên, cảm thấy người cũng ấm áp lại nhờ lưu thông khí huyết.

Khoảng 5-10 phút sau chúng tôi bước theo hàng dọc, đi bộ khoảng 50 mét đến cửa máy bay. Rồi lần lượt leo lên cầu thang, bước vào khoang máy bay. Ở đây đã có 3- 4 giáo viên/huấn luyện viên nhảy dù. Khuôn mặt người nào cũng rắn rỏi, từng trải. Trên người họ cũng đeo dù, đội mũ bảo hiểm mềm và có kính gắn ở trên. Họ đón từng người chúng tôi ngay tại cửa, kiểm tra móc khóa dù của mỗi người rồi yêu cầu chúng tôi tự tay móc cái khóa mở dù đó vào đường dây cáp chéch trên đầu, chạy dọc theo thân máy bay. Người tiếp theo cầm hệ thống quai dù phía trên đuôi lắc, giật thật mạnh, rồi vỗ bốp bốp vào dù trước, dù sau rồi mới cho đi tiếp. Người thứ ba đứng ở phía cuối máy bay quan sát, kiểm tra, nhắc nhở thêm. Cuối cùng cửa máy bay đóng sập lại. Máy bay mở máy và lăn ra đường cất hạ cánh. Đây là loại máy bay vận tải có từ thời chiến tranh thế giới thứ hai, nên các tiện nghi không tốt lắm, lại là máy bay dùng cho quân sự nên chỉ có hai hàng ghế chạy dọc thân máy bay. Cửa sổ hai bên thân máy bay hơi nhỏ, chúng tôi lên ngồi vào thì cũng che gần kín. Vì vậy bên trong khoang máy bay, ánh sáng chỉ còn lờ mờ. Tiếng động cơ cánh quạt phành phạch ầm ỉ. Muốn nghe được thì phải hét, phải ghé sát tận tai. Trong lúc máy bay lấy độ cao thì các huấn luyện viên dù chia nhau đến từng người ghé sát vào tai, dặn:

- Khi nào còi hú, đèn đỏ sáng thì đứng dậy chuẩn bị, đèn xanh sáng thì bắt đầu nhảy, ra đến cửa máy bay động tác phải khẩn trương dứt khoát.

Tôi nghe tiếng được tiếng mất nhưng cũng đoán ra. Thế nhưng khi máy bay lấy đủ độ cao khoảng 700-800m và đổi hướng vào bãi thả dù, tiếng còi hú chói tai, thúc giục như còi xe cấp cứu làm chúng tôi giật thót mình. Mọi người đồng loạt đứng dậy, cùng lúc thấy cửa máy bay bật ra; ánh sáng chói chang rọi vào làm lóa cả mắt. Đèn xanh bật sáng, chúng tôi lần lượt bước nhanh ra phía cửa theo thứ tự, một tay vẫn cầm đoạn dây

khóa dù dòn theo đường dây cáp, một tay giữ vào dù dự bị phía trước. Giây phút quyết định đã đến! Tôi nín thở liếc chéo qua vai mấy người nhảy trước thấy hun hút. Cái cảm giác quặn ở bụng lại nổi lên. Liếc sang người huấn luyện viên dù đứng ở cửa thấy khuôn mặt rắn rỏi của ông thấy có thêm sức mạnh. Có cảm giác như nghe được tiếng phàn phật giống tiếng gió giật khi thổi vào tấm vải. Gió từ cửa máy bay đập vào làm từng thớ thịt trên khuôn mặt ông rung rung và gợn lên từng đợt như sóng nước. Những thớ thịt trên khuôn mặt, vằn vẹo như sóng trào trên mặt nước mùa mưa lũ. Bên cạnh ông là người huấn luyện viên thứ hai đứng đó sẵn sàng “giúp” những người còn chân chù ở bậc cửa. Nhưng không thấy người đó phải dùng động tác mạnh mẽ hay thô bạo để đẩy người nào ra mà chỉ nhẹ nhàng đặt tay lên vai một vài người như giúp đỡ đi trên quãng đường dài.

Tuy sợ nhưng có lẽ lòng tự tôn dân tộc, sĩ diện hay tự trọng gì đó thúc đẩy nên tôi nín thở, nhắm mắt, liều mạng lao đầu thẳng xuống khoảng không mênh mông phía dưới bằng động tác sai hẳn so với hướng dẫn. Đáng lẽ chỉ cần bước ra, xoay lưng về hướng bay của máy bay, gió sẽ tự đẩy thân người về phía sau và dây khóa dù đã được móc vào hệ thống cáp sẽ giúp mở khóa dù thì tôi đã lao ra như kiểu lao đầu xuống nước. Thành ra tôi bị hẫng nhiều và khi dù mở thì bị giật rất mạnh. Trong tích tắc khi vừa ra khỏi máy bay, tôi như bị mất cảm giác, không còn biết trời đất gì nữa cho đến khi dù mở, một lực giật thật mạnh giống như bị ném với tốc độ rất nhanh vào một tấm lưới. Có cảm giác như vừa bị ngắt đi bây giờ tỉnh lại. Đầu tiên là thính giác làm việc. Tại sao lại im lặng đến thế nhỉ? Chỉ nghe tiếng gió nhẹ nhẹ. Tôi từ từ tỉnh táo trở lại, mở mắt ra thấy mình đang bị treo lơ lửng dưới vòm chiếc dù to tướng. Nhìn xuống đất thấy mọi vật bé tí xíu. Tôi sướng quá hét rú lên thật to, như muốn vỡ lồng ngực “Dù mở rồi!”

Tôi hét như gầm lên mà tiếng hét như rơi tòm đi đâu đấy. Tai mình không nghe được như mọi khi hay sao nhỉ? Tôi quay sang gọi mấy người cùng lớp đang treo lơ lửng trên không như tôi. Mà tiếng của mình cũng như tan biến đi đâu ấy. Lại thật! Mãi sau tôi mới hiểu, do ở độ cao lớn như vậy nên xung quanh không có vật phản xạ âm thanh, hơn nữa không khí lại loãng nên dù có hét lên rất to mà tai mình cũng không cảm nhận được như khi đang nói trên mặt đất.

Tôi rơi tiếp đến khoảng 200-300m cách mặt đất, đã thấy bãi tiếp đất với dấu chữ thập màu trắng, xe cộ và mọi người đang đứng ngược mắt về phía chúng tôi. Cảm giác thấy điểm rơi của dù sẽ cách tiêu chuẩn “chữ thập trắng” hơi xa, tôi vận dụng kiến thức điều khiển dù để tăng tốc độ rơi về phía trước. Nhưng hiềm một nỗi tôi lại đang quay mặt một góc 90° với hướng bay tới của dù. Thế là lại bắt chéo tay, kéo, giật một hồi hai chiếc dây điều khiển làm cho chiếc dù lắc lư, chao đảo mãi mới xoay được đúng hướng. Còn hơn 100m độ cao nữa, phải tăng độ lướt thì mới vào được gần chiếc vòng chữ thập. Tôi dùng cả hai tay kéo hai dây dù phía sau. Cố lắm, nhưng hiệu quả rất thấp. Đến dưới 100m thì tôi đã nghe khá rõ tiếng loa của người điều hành trên bãi đáp:

- Chụm chân lại, chụm chân lại. Giữ chắc hai dây dù phía trước. Không điều khiển dù nữa!

Tôi bỏ trạng thái điều khiển, chuyển sang nắm hai dây dù trước, chuẩn bị tư thế tiếp đất. Gần đến mặt đất rồi mới thấy dù rơi khá nhanh. Rầm! Oạch! Tôi tiếp đất ngã và lăn quay! Tôi vội vàng vùng dậy hai tay nắm chắc một bên dây dù, dùng hết sức kéo, chiếc dù từ từ xẹp xuống. Cùng lúc nhìn sang bên cạnh, thấy một người tiếp đất như tôi nhưng không hiểu sao không làm cho chiếc dù xẹp đi được. Cứ thế chiếc dù lôi người đó đi gần trăm mét nữa mới dừng lại được nhờ có một thầy giáo huấn luyện viên dù chạy theo kéo giúp bên dây dù nằm ở dưới; làm

cho chiếc dù bị méo xệch đi và từ từ xệch xuống.

Tôi tự thu chiếc dù của mình ôm thành một đồng to mang về tập trung ở khu vực quy định. Gặp một huấn luyện viên dù, tôi thắc mắc về việc điều khiển dù không hiệu quả lắm khi ở trên không. Người này cười và trả lời rằng, loại dù cho các học viên nhảy tập những lần đầu tiên là loại dù có diện tích vòm rất rộng để bảo đảm tốc độ rơi vừa phải, nên việc điều khiển nó sẽ rất tốn sức và hiệu quả thấp. Tôi gật gù và hiểu ra vấn đề.



Phi đội 1, mùa bay L29 năm thứ nhất (1966)

Hàng đầu là các cán bộ phi công chỉ huy phi đội và trung đội cùng trưởng đoàn Đinh Tôn (thứ ba từ phải qua), phó đoàn Đào Minh Châu (thứ tư từ trái qua). Phi đội trưởng, giáo viên phi đội 1 - Thiếu tá Viatxkich - ngồi giữa đoàn trưởng và đoàn phó.

Học bay

Tổ bay chúng tôi hồi hộp chờ đợi để đón nhận thầy dạy bay đầu tiên - thiếu tá Không quân Liên Xô, giáo viên bay cấp một kiện tướng thể thao Hàng không có tên đầy đủ là Svyklist Livyi Petrovich. Cánh cửa phòng bật mở, chúng tôi bốn người đứng bật dậy theo tiếng hô của tiểu đội trưởng Ngô Sơn.

- Báo cáo đồng chí thiếu tá, tổ bay thuộc lớp số... có mặt đủ bốn người!

Thầy giáo phẩy nhẹ tay:

- Mời các anh ngồi xuống!

Ông bước tiếp vào lớp, đặt chiếc cặp màu đen vào bàn và ngồi xuống ghế, rồi từ tốn mở cuốn sổ ghi chép sau đó ngẩng lên nhìn chúng tôi một lượt, khẽ mỉm cười.

- Chào các anh! Người báo cáo tôi chắc là thiếu úy Ngô Sơn? Còn đây là...? - Ông chỉ từng người, bắt tay và lại quay vào cuốn sổ ghi chép của mình sau khi chúng tôi lần lượt báo cáo tên, họ. Chắc là để đánh dấu những nhận biết đầu tiên về những học trò của mình.

Thầy Svyklist là người tầm thuốc nhưng so với người Nga thì không cao. Tóc đã hoa râm, đuôi mắt đã có những vết nhăn. Ông tự giới thiệu 38 tuổi, phục vụ trong không quân đã được hơn 20 năm. Tôi nhắm tính trong đầu “ông già này chưa kịp đánh nhau trong chiến tranh”. Có lẽ thầy tôi vào loại già nhất trong các giáo viên bay và có quân hàm cao nhất so với các thầy khác. Tôi sung sướng, chắc thầy có nhiều kinh nghiệm trong không quân lắm đây.

- Các anh mới thi lý thuyết xong. Tôi thấy có nhiều điểm tốt.
 - Thầy Svyklist nói - Nhưng bây giờ vào bay, các anh dẹp bớt mớ lý thuyết đi. Không cần ba cái công thức lực nâng, lực cản, độ nhớt, mật độ không khí làm gì!

Tôi sững người ngạc nhiên. Lạ thật! Thầy nói tiếp:

- Bây giờ cần các anh hiểu được bản chất của những vấn đề lý thuyết đó trong tính năng kỹ chiến thuật máy bay như thế nào? Tính năng động cơ và sử dụng thiết bị hàng không ra sao? Để khi điều khiển máy bay không vượt quá giới hạn của nó. Nếu không máy bay sẽ rơi vào trạng thái nguy hiểm. Mà phi công không có lần thứ hai để sửa chữa khuyết điểm đâu. Tôi nói như vậy các anh hiểu cả chứ?

Chúng tôi lặng lẽ gật đầu, sau đó đồng thanh:

- Vâng chúng tôi hiểu thừa thiếu tá!

Thầy tiếp tục:

- Bây giờ các anh học thuộc lòng cho tôi những nội dung sau.

1/ Chế độ động cơ và sử dụng động cơ.

2/ Thứ tự hành động từ lúc mở máy, lăn ra đường băng, động tác cất hạ cánh.

3/Địa hình sân bay, khu vực bay, hệ thống thông tin dẫn đường sân bay chính, sân bay dự bị và thứ tự bay từ sân bay chính đến các sân dự bị.

4/ Vẽ sơ đồ các bài bay từ bài 1 đến bài 3 vào sổ ghi bay.

Chúng tôi chú ý lắng nghe và hý hoáy ghi chép làm ông có vẻ hài lòng. Viết lại thì ngắn gọn, thông thoáng thế này chứ thực ra là phải mất gần hai tiếng đồng hồ để thầy trò hiểu được nhau vì vốn tiếng Nga của chúng tôi cũng còn bập bõm lắm. Mặc dù thầy Svyklist đã cố gắng nói chậm, phát âm rõ ràng nhưng vẫn phải dừng lại nhiều lần để hỏi đi hỏi lại, giải thích cả bằng ngôn ngữ nói và cả ngôn ngữ hình thể cho chúng tôi. Những người học ngoại ngữ cấp tốc như chúng tôi thường mắc bệnh quen giọng điệu của các thầy dạy trước nên khi tiếp xúc với người khác, thầy khác thì chưa đủ khả năng tiếp nhận phân tích và hiểu được ngay nội dung câu nói bằng âm điệu giọng nói mới.

Có lẽ hiểu được những khó khăn của chúng tôi trong tiếp thu và sử dụng ngôn ngữ nên các giáo viên của trường có rất nhiều cố gắng, dùng nhiều biện pháp để giảng dạy, truyền thụ những kiến thức cần thiết cho chúng tôi. Ngoài ra, các thầy cũng cố gắng hiểu được chúng tôi khi trình bày vấn đề bằng tiếng Nga ngọng lú ngọng lờ! Đáng quý là các thầy chỉ yêu cầu chúng tôi hiểu được bản chất của những nội dung giảng dạy mà không cần quá đi sâu vào ngôn ngữ trình bày. Nếu có những trường hợp khi kiểm tra, có những từ ngữ kỹ thuật mà chúng tôi quên, thì các thầy cho phép dùng cả phấn, bảng để vẽ, dùng cả ngôn ngữ hình thể để diễn đạt và có lúc cũng cho phép cả việc dùng phiên dịch tại chỗ - tức là cho phép người khác nhắc từ.

Có lẽ cũng vì vậy mà chúng tôi mới học được, nếu không thì không thể có được tỷ lệ tốt nghiệp thành phi công cao như đoàn chúng tôi. Tất nhiên việc này cũng có hệ lụy xấu là sau đó dù

đã tốt nghiệp trường Không quân, đã trở thành phi công chiến đấu, thậm chí có người sau này nổi danh, trở thành Anh hùng trong Không quân nhưng tiếng Nga vẫn kém vì nói tiếng Nga bồi là chính. Kết thúc buổi học, thầy đứng dậy bắt tay từng người, dừng lại nhìn kỹ và đọc tên mỗi chúng tôi theo kiểu người nước ngoài “Đây là Nơ Gô Son (Ngô Sơn)! Đây là Chinh-Van-Kiu (Trịnh Văn Qui)” làm chúng tôi bật cười. Thầy cũng cười, vui vẻ nói lại “Không sao, tôi sẽ học dần cách phát âm tiếng Việt cho chính xác”. Rồi thầy lại cười rũ ra.

Anh Ngô Sơn giải thích với chúng tôi:

- Cái từ Qui đọc không cẩn thận sẽ thành một từ lóng chỉ bộ phận sinh dục của đàn ông cho nên bố ấy cười rũ ra đấy.

Thì ra vậy! Thầy cười xong, lấy khăn mùi soa chấm nước mắt. Giờ học với thầy bay đầu tiên của mấy anh em chúng tôi kết thúc như vậy, khá nhẹ nhàng.

Bây giờ, trời ấm hơn. Cây cỏ bùng nở, phát triển nhanh chóng làm thay đổi cảnh quan. Những hôm trời mưa không ra tập buồng lái ở sân đỗ được thì chúng tôi lại trở về học đường. Thường thì có mấy phương án dự bị. Một là học thêm tiếng Nga với các bài khóa ngắn gọn súc tích về lịch sử cận đại và văn hóa Nga. Món này tôi thích nên chịu khó đọc sách, khám phá thêm. Hai là các tổ bay học theo hướng dẫn của giáo viên bay và ba là thể thao trong phòng tập.

Phòng tập thể thao của trường, đúng ra là của phân hiệu bay sơ cấp - trung đoàn bay đào tạo phi công, là một không gian rộng, chứa vừa một sân bóng rổ và một số phòng nhỏ tập tạ, thể hình, bóng bàn nằm bên cạnh. Trần mái của phòng tập nhỏ

này khá thấp, để phía trên là những ô cửa kính lấy ánh sáng cho phòng tập lớn là sân bóng rổ (khi cần có thể chuyển thành sân bóng chuyền). Đây là phòng tập thể thao của sỹ quan cán bộ giáo viên và học viên bay. Vào mùa đông phòng tập lúc nào cũng bố trí kế hoạch tập luyện cho các đối tượng, trong đó có chúng tôi. Tôi thích sân bóng rổ ở đây vào mùa đông vì bảo đảm được nhiệt độ khá ấm áp $15^{\circ} - 20^{\circ}$ kể cả khi tuyết, băng bao phủ bên ngoài. Hơn nữa sân bóng lại được lát bằng gỗ rất bằng phẳng mịn màng, trông đã thấy sướng mắt chỉ muốn tập ngay.

Ở Việt Nam thời kỳ này việc tập luyện, thi đấu thể thao chủ yếu diễn ra trên nền sân đất nện, sân cỏ, và bằng chân đất là chính. Nay trông thấy mặt sàn gỗ như vậy cảm thấy sang trọng và xa xỉ. Đoàn bay chúng tôi không phải ai cũng đã làm quen với môn thể thao này trước đó, nhưng tố chất thể lực, sức khỏe, phản xạ của phi công tương lai làm cho chúng tôi nắm bắt khá nhanh kỹ thuật rê dắt bóng, chuyền bóng, lên rổ, ném rổ, sau đó là chiến thuật. Tôi thuộc loại có thể chất, thể hình khá tốt lại đã được làm quen, rèn luyện, thi đấu bộ môn thể thao này từ khi còn ở trường cấp III Hùng Vương nên nhanh chóng trở thành một trong những cầu thủ thuộc loại “nặng ký” trên sân.

Ngoài bóng rổ đôi khi chúng tôi còn chơi bóng đá mi mi, hay bóng chuyền nữa khi phải tập trong nhà thể thao, hay chơi bóng bàn. Hầu hết chúng tôi ai cũng có ham thích, có sở trường về các môn thể thao. Bóng rổ có Vũ Văn Ngừ, Lương Thế Phúc, Đặng Xây, Lê Khương. Bóng chuyền có anh Đình Tôn, Vũ Văn Ngừ, Ngô Văn Phú, Phạm Thành Nam. Bóng đá có Vũ Hữu Lý, Lê Khương, Lê Toàn Thắng, Nguyễn Tuấn Ngòi. Bóng bàn có Trần Việt, Phạm Thành Nam. Xà tạ thể hình có Nguyễn Công Huy. Các loại đu quay, vòng xoay, nhảy lưới có Trần Hóa. Cũng có nhiều người thích chạy dài như anh Đào Minh Châu, Bùi Văn Cơ, Nguyễn Văn Khánh. Riêng tôi môn nào cũng chơi được

nhưng có lẽ ham thích là bóng rổ, bóng chuyền, xà đơn, xà kép. Riêng bóng đá, chúng tôi bị hạn chế gần như cấm tập vì cấp trên sợ chúng tôi bị gãy chân, không bay được. Nhưng đôi khi ra sân rồi kể cả đoàn trưởng Đinh Tôn cũng nhảy vào quần nhau với chúng tôi trên sân bóng. Tuy vậy trước khi vào đá anh Đinh Tôn vẫn dọa “Đừng có ăn thua, chơi ác với nhau, làm gãy chân thì cất bay hết đó nghe!”

Rồi những ngày chuẩn bị chung ở mặt đất cũng kết thúc. Chúng tôi lại được kiểm tra, sát hạch bởi các chỉ huy trung đoàn và phi đội bay. Sau đó trực tiếp chuẩn bị cho ngày bay đầu tiên - thực hiện chuyến bay đầu tiên trong đời. Đây là chuyến bay cảm giác để làm quen với bầu trời, địa hình mặt đất và với máy bay, chủ yếu giáo viên thực hiện, được gọi là bài Một.

Sáng sớm hôm sau chỉ với vài phút chuẩn bị sau khi báo thức chúng tôi đã ào xuống sân trong bộ đồ bay mùa đông của Liên Xô, đầu đội mũ lông nhân tạo, vai đeo cặp mi ca đựng bản đồ, sổ ghi chép chuẩn bị bay, sách hướng dẫn sử dụng máy bay, tay xách chiếc túi mũ bay nhanh chóng xếp hàng vào nhà ăn dùng bữa sáng. Trong ai nấy đều đã rất ra dáng phi công. Có cảm giác ai cũng hớn hở, hồi hộp và rất hưng phấn với chuyến bay đầu tiên của mình. Tuy nhiên trên xe buýt chở chúng tôi ra sân bay, không khí lại khá nghiêm trang, không ai nói với ai chuyện gì. Đến khu vực sân đỗ máy bay chúng tôi tản về các máy bay được phân công cho mỗi tổ bay và xếp hàng ngang trước máy bay chờ thầy của mình đến.

Các thầy đến khu sân đỗ huấn luyện bằng chiếc xe nhỏ hơn và cũng nhanh chóng chia nhau về các máy bay đã xếp thẳng hàng. Tiểu đội trưởng Ngô Sơn hô:

- Nghiêm! Báo cáo đồng chí Thiếu tá, các học viên đã sẵn sàng cho ngày bay đầu tiên!

Thầy Svyklist vui vẻ bắt tay, thăm hỏi và thông báo kế hoạch bay. Cùng lúc đó chiếc máy bay trinh sát khí tượng do Trung đoàn trưởng Kolodiev và phi đội trưởng Viatxkich điều khiển mở máy ào ào lăn ra đường băng cất cánh. Trời mới hửng sáng, ít mây và vẫn còn lạnh. Chiếc máy bay phản lực L-29 nổ máy lao vút lên khoảng không và mất hút về phía xa. Thầy Svyklist yêu cầu chúng tôi thay nhau lên tập buồng lái. Ôn lại các động tác điều khiển, phương pháp, thứ tự quan sát, phân phối tinh lực trong chuyến bay sắp tới.

Đang “truy bài” với nhau trên buồng lái và thang máy bay thì xoẹt một cái, chiếc máy bay trinh sát khí tượng đã trở lại sân bay, lao qua đường băng ở độ cao khá thấp rồi ngoặt về phía vòng lượn để thả càng, hạ cánh. Thầy Svyklist lệnh cho chúng tôi kết thúc tập buồng lái, xuống xếp hàng, đi đều về phòng giao nhiệm vụ trước khi bay ở cuối sân đỗ máy bay huấn luyện. Chúng tôi vừa ổn định chỗ ngồi thì trung đoàn trưởng và phi đội trưởng cũng lần về đến nơi, xuống máy bay, đi vào phòng giao nhiệm vụ. Phi đội phó hô chúng tôi đứng dậy và báo cáo Trung đoàn trưởng: “Các bộ phận đã sẵn sàng nhận nhiệm vụ của ngày bay huấn luyện đầu tiên của năm học!”

Trung đoàn trưởng hơi nghiêm nghị quay sang vẫy tay:

- Mời phi đội trưởng, báo cáo tình hình khí tượng!

Phi đội trưởng Viatxkich cao to từ tốn bước lên. Một tay cầm lược, một tay vuốt tóc theo hướng chải từ trước ra sau, sửa mái tóc vàng hơi bù xù vì mới thoát khỏi cái mũ bay da khá điệu đà, đẹp mắt. Ông cất chiếc lược vào túi ngực rồi quay sang thông báo ngắn gọn về tình hình thời tiết, khí tượng ở khu vực sân bay, và các khu vực bay, khí tượng trên các đường hành trình

và một số sân bay dự bị. Hướng gió, tốc độ gió, tầm nhìn xa từ các vị trí mà máy bay trinh sát khí tượng đã bay qua. Tiếp theo là các thành phần bảo đảm bay như chủ nhiệm khí tượng, dẫn đường thông tin, kỹ thuật hàng không, hậu cần báo cáo ngắn gọn tình hình chuẩn bị của từng ngành. Mỗi người nói trong hơn một phút.

Trung đoàn trưởng kết luận ngắn gọn:

- Các bộ phận đã sẵn sàng, cho phép tổ chức ban bay. Mời phi đội trưởng giao nhiệm vụ cho phi công.

Phi đội trưởng tiếp lời:

- Giờ cất cánh là... Thứ tự cất cánh như sau... Yêu cầu các đồng chí chỉnh giờ đồng hồ. Giờ Moscow bây giờ là... Hết! Giải tán theo từng máy bay!

Chỉ mất khoảng 15-20 phút giao nhiệm vụ. Mọi người lục đục đứng dậy ra khỏi phòng. Một chiếc xe con chờ sẵn đón trung đoàn trưởng và phi đội trưởng về trung tâm điều hành bay nằm trong sở chỉ huy ở giữa sân bay. Các thầy xách túi lững thững bước, hướng về các máy bay. Những học viên được bay chuyển đầu tiên trên các máy bay có vẻ khẩn trương và hơi căng thẳng bước vội vã về máy bay của tổ mình. Số còn lại chia nhau ngồi xung quanh phòng giao nhiệm vụ, hào hứng quan sát và đều đặn tai lên chờ nghe các cuộc đối thoại giữa đài chỉ huy bay và phi công được truyền trực tiếp qua chiếc loa đối không gắn ngay phía sau, chờ đến lượt được bay.

Tôi được xếp lịch bay vào đợt thứ ba nên còn phải chờ một tiếng rưỡi nữa. Chỉ còn 10 phút nữa đến giờ cất cánh của chiếc máy bay đầu tiên thì bỗng nghe tiếng cạch... cạch... cạch.. vang lên trên loa. Rồi có tiếng nói "Baltimor - Tôi số hiệu... xin mở máy" bằng tiếng Nga. Đây là giọng của đoàn trưởng Đinh Tôn. Nghe lạ quá!

- Cho phép số... mở máy! Tiếng trả lời oai vệ có chút điệu đà của phi đội trưởng chỉ huy bay Viatxkich.

Tiếng động cơ phản lực ầm ầm, rít lên theo từng chiếc máy bay khởi động động cơ và lần lượt nối đuôi nhau lăn khỏi sân đỗ, hướng về đầu đường băng. Khi chiếc máy bay được cất cánh đầu tiên yên vị trên vị trí xuất phát ở đầu đường băng thì phi đội trưởng Viatxkich cất giọng nói nghiêm trang, đồng dục, oai vệ:

- Bây giờ là bảy giờ không không, giờ Moscow ngày... tháng 3 năm 1966. Ban bay ngày của đơn vị... bắt đầu. Số hiệu XY... cất cánh.

Đây là giọng nói chuẩn xác tôi từng chữ cái cất lên trong suốt quá trình học bay năm thứ nhất và thứ hai của chúng tôi trên loại máy bay L-29 tại cơ sở đào tạo phi công sơ cấp ở Thành phố Primorsco Akhtarsk. Giọng nói này thỉnh thoảng trở về ký ức của tôi trong những năm tháng sau này.

Chờ đợi mãi rồi cũng đến lượt tôi ra máy bay. Tôi đứng nghiêm giọng tay chào thầy:

- Báo cáo đồng chí thiếu tá, tôi, binh nhất, học viên Phạm Phú Thái đã sẵn sàng cho chuyến bay!

- Đã sẵn sàng rồi à? – Ông mỉm cười hỏi lại - Sẵn sàng rồi thì lên máy bay, các kỹ binh của Cutudov và Budiônnoi thì nói là “lên ngựa” đấy.

Thấy ông nói đùa, tự nhiên tôi cảm thấy nhẹ cả người, giảm hẳn căng thẳng. Thầy hướng dẫn tôi cách thức đi kiểm tra bên ngoài máy bay và kiểm tra buồng lái theo thứ tự và phân phối chú ý vào những điểm cần thiết. Chờ tôi ngồi vào cabin buồng lái trước và cài dây dù xong, ông mới chậm rãi bước lên cầu thang, dùng tay kiểm tra hệ thống dây dù giật giật mấy cái và nói ngắn gọn:

- Đây là cuộc sống của phi công, phải cẩn trọng và kiểm tra kỹ trước khi bay. - Ông nói tiếp - Chuyến bay này tôi sẽ bay, nhưng anh vẫn phải đặt hai tay vào cần lái và tay ga, đặt và giữ hai chân vào bàn đạp. Không cầm chặt quá để cảm nhận được các động tác điều khiển. Còn mắt thì phải quan sát, phân phối chú ý cho đều theo thứ tự tôi đã hướng dẫn. Nhớ chưa?

- Thừa đồng chí thiếu tá! Rõ ạ!

- Thế thì tốt! Ta lên đường thôi!

Tôi bình tĩnh nhưng vẫn hơi hồi hộp vừa lăm lăm trong đầu vừa dùng tay phải bật các công tắc ác qui bơm dầu, bơm nhớt, vô tuyến và quay nhìn về phía Von kế*, các đồng hồ, đèn báo sẵn sàng của các hệ thống động cơ. Kiểm tra thấy mọi việc ổn thỏa rồi tôi mới bấm thử vào nút phát vô tuyến điện mấy cái cách cách thì nghe thấy thầy ngồi buồng sau nhắc qua thông thoại nội bộ:

- Đừng có bấm nút phát nhiều làm nhiễu, rối thông tin. Bây giờ gọi Sở chỉ huy xin mở máy đi!

Tôi bấm nút phát vô tuyến điện và gọi:

- Baltimor! Số 43 xin mở máy!

- Cho phép 43 mở máy!

- 43 nghe rõ! - Tôi trả lời và ấn nút thoại nội bộ báo cáo thầy “chỉ huy bay cho mở máy rồi!

Thấy thầy có vẻ không hài lòng:

- Cho mở máy thì làm đi! Không phải báo cáo tôi!

Ra thế! Tôi dùng ngón trỏ tay trái để lật chiếc nắp đỏ ở thành bên trái, phía trước cabin, sát với bảng đồng hồ rồi dùng sức ấn mạnh chiếc nút bên trong nắp đỏ và giữ nó trong 2-3 giây. Thân

máy bay như rung lên nhè nhẹ rồi tiếng máy khởi động động cơ hơi rít lên. Tôi bỏ tay ra khỏi nút khởi động lật nắp đồ trở lại vị trí, đồng thời cũng thấy tiếng rầm rầm lớn dần và vỡ òa mạnh mẽ hơn khi động cơ bắt đầu tự hoạt động bằng hệ thống buồng đốt phản lực của mình. Bắt đầu có cả tiếng gió rít nhẹ qua hai ống hút khí nằm hai bên thân máy bay.

Cú nổ máy thành công. Tôi bật thêm gần chục các công tắc lần lượt cho các hệ thống khác nữa và đưa mắt quan sát hơn chục chiếc đồng hồ phía trước để đánh giá tình trạng làm việc của tất cả các hệ thống trên máy bay. Mọi thứ ổn cả. Tôi lại bấm nút thoại nội bộ theo phản xạ để báo cáo thầy. Lần này thì thấy thầy có vẻ cáu hơn:

- Cứ làm theo thứ tự, không cần báo cáo tôi!

Tôi hơi mất bình tĩnh, tưởng là làm cái gì cũng phải nói, phải báo cáo. Đúng là những người không cùng ngôn ngữ, dạy nhau cũng mệt thật. Tôi vội bấm nút vô tuyến báo cáo chỉ huy bay:

- 43 nổ máy xong, xin lăn ra!

- Cho phép lăn ra! Tiếng chỉ huy trả lời từ đài chỉ huy.

Lúc này thầy mới lại bấm nút thoại nội bộ nói với tôi từ tốn, nhẹ nhàng:

- Bây giờ bóp chặt phanh vào.

Tôi nhìn sang bên trái, thấy thợ máy đã lấy chèn ra và đang giơ tay trái chỉ về phía trước, tay phải giơ lên mũ chào ra hiệu lăn ra được rồi. Tôi cũng giơ thẳng tay trái lên báo hiệu “Tôi lăn ra đây!”

Thầy Svyklist tiếp tục hướng dẫn:

- Bây giờ để tôi lăn ra cho. Anh hãy chú ý quan sát việc sử dụng động cơ, tay ga, chân phanh nhé. Cố gắng cảm nhận và tiếp nhận càng nhanh thì mọi thứ sẽ ổn thôi!

Rồi thầy đột ngột tăng ga lên gần tới lớn nhất và nhả phanh. Thấy tôi vẫn giữ chặt phanh thầy nhấn thêm nấc và lấy điều khiển phanh về buồng sau. Tay phanh của tôi tụt hẳn, mất tác dụng. Chiếc phản lực cơ rú ầm ầm rồi dồn lên lao về phía trước. Chưa kịp phản ứng gì thì thấy thầy lại thu hết ga, tiếng động cơ như xủ đi, nhưng tốc độ lao ra của máy bay còn khá lớn. Thầy đạp chân phải, nhấn phanh vừa phải cho máy bay vòng đồng thời lại tăng ngay ga. Chiếc máy bay tưởng chừng dừng lại nhưng nhờ có lực đẩy từ cú tăng ga sau đó nên vẫn giữ tốc độ vòng cua đều đặn đẹp mắt, không hề có sự giật cục. Khi chuẩn bị đổi chuẩn thẳng đường lần, thầy từ từ giảm ga và nhẹ nhàng nhả phanh hết ra. Chiếc máy bay chạy thẳng vút theo vạch trắng giữa đường lần.

Bỗng thấy tiếng thầy nói “Bây giờ anh hãy tự lần đi”. Thoáng chút bối rối tôi nhấn nhấn đạp nhẹ một bên chân khi thấy máy bay chệch một chút khỏi tim đường và bóp phanh. Chiếc máy bay quay ngoắt sang phía ngược lại, vụt chạy ra khỏi tim đường. Tiếng thầy nhẹ nhàng từ buồng sau:

- Dừng làm động tác giật cục như thế. Nhẹ nhàng thôi!

Do chưa ước lượng được, chưa cảm nhận được máy bay nên tôi đánh vật với bài học lần này đến toát mồ hôi. Máy bay cứ ngoằn ngoèo siêu vẹo, dật dẹo sang phải, sang trái như thăng say rượu. Nhưng thầy mặc kệ. Chạy gần hết đường lần gần 1km tới lúc sang đến khúc vòng vào đường bằng cất cánh, thầy thu điều khiển về buồng sau rồi nói:

- Bây giờ để tôi. Nhưng hãy báo cáo chỉ huy bay xin vào đường băng đi đã.

Tôi vội bấm nút phát vô tuyến điện:

- 43 xin lên đường băng!

- Cho phép vào đường băng 43! - Chỉ huy sở trả lời.

Thầy nhẹ nhàng điều khiển cho chiếc máy bay từ từ vòng và đổi chuẩn giữa đường tim của dải phi đạo rộng thênh thang, đồng thời giải thích:

- Để chuẩn bị cất cánh, phải điều khiển làm sao cho máy bay thẳng trục và giữa tâm như thế này, tiếp theo làm gì?

Tôi nhấn nút phát vô tuyến điện: “43 xin phép cất cánh!”

- 43 cất cánh, bay theo nhiệm vụ! - Tiếng phi đội trưởng vang lên.

Thầy cũng nói “Nào ta đi thôi” và ông đẩy nhanh tay ga hết về phía trước đánh kịch một cái, đồng thời nhả hết phanh. Chiếc phản lực gầm rú, chúi đầu xuống rồi vọt lên phía trước. Người tôi trong tích tắc như bị đẩy về phía sau, lưng dán vào ghế ngồi. Cảnh vật hai bên cứ lao vùn vụt về phía sau. Tốc độ tăng nhanh chóng mặt. Chưa kịp phản ứng gì thì thầy lại nhắc:

- Chú ý tốc độ. Giữ hướng cho thẳng. Chuẩn bị nhắc bánh trước!

Tôi liếc nhanh vào đồng hồ tốc độ, chưa kịp xác định như thế nào. Thầy nhắc tiếp:

- Kéo cần lái, nhắc bánh mũi, đặt que chỉ thị càng trước ngang với đường chân trời!

Tôi kéo cần lái cật lực về phía sau nhưng có cảm giác thầy vẫn giữ, bảo hiểm.

- Dứt khoát nhưng nhẹ nhàng thôi! Ấy, giữ thẳng bằng máy bay chứ!

Chưa kịp phản ứng gì thì đã thấy máy bay tách khỏi mặt đất. Không còn nghe thấy tiếng lốp cọ xát đường băng rồi vùn vụt lao vào không trung. Tiếng thầy lại vang lên:

- Thu càng đi!

Tôi định thần lại, vội thò tay trái bật nắp và ấn nút thu càng. Đã thấy mặt biển Adov rộng mênh mông phía trước, bên trái là phố Akhtary xinh xắn, thanh bình. Bỗng máy bay nghiêng mạnh về bên trái, bỗng bênh, sợ mình bị rơi ra khỏi máy bay, tôi lên gân gờ tay ra chống vào thành ca bin như một phản xạ tự nhiên. Thầy cười khà khà và nói:

- Không sao! Hãy giữ tay vào cần ga đi, ta bắt đầu vào chuyển đường dài làm quen địa hình nhé!

Thầy lần lượt giới thiệu các không vực bay, các địa tiêu cần nhận biết dọc theo đường bay. Mỗi khi có thời gian bay theo đoạn thẳng của hành trình, thầy lại nói lỏng tay cho tôi tập điều khiển để có cảm giác. Mỗi lần như thế tôi lại đánh vật với chiếc máy bay đến toát mồ hôi. Lúc thì máy bay bị nghiêng phải rồi lại nghiêng trái, lúc thì độ cao không giữ được, lúc thì thầy nhắc chú ý giữ hướng, lúc thì liếc nhìn xem tốc độ có giảm không, hay là thỉnh thoảng phải liếc nhìn xem các hệ thống động cơ làm việc thế nào, hay nhìn và so sánh đường chân trời trên mặt trước của buồng lái để giữ chế độ bay bằng mắt. Rồi tỉnh hết cả lên! Mỗi lần đi đến một điểm vòng thầy lại nhắc tôi sử dụng đối không để báo cáo vị trí điểm vòng 1,2,3... Đến gần cuối hành trình, thầy chỉ cho tôi:

- Nhìn bên trái, phía trước có thấy sân bay không?

Tôi quan sát và reo lên sung sướng:

- A! Tôi thấy rồi!

- Tốt! Bây giờ ta sẽ vào không vực.

Thầy liên lạc với đài chỉ huy bay xin vào khu vực phía bắc. Vào đến khu vực thầy cho tôi tập điều khiển bay lên, xuống, vòng phải, vòng trái một lúc thì giành lại điều khiển về buồng lái

sau để chỉ thêm cho tôi vài động tác. Thế là một loạt động tác kỹ thuật nhào lộn được thầy biểu diễn kèm theo thuyết minh. Đây là động tác khoan; đây là vòng gấp; đây là lộn xuống; đây là thất vòng đứng.

Tôi hoa cả mắt từ khi bắt đầu các động tác nhào lộn. Chiếc quần kháng áp căng phồng, chặt cứng bó lấy bụng, đùi và cẳng chân. Khi chuẩn bị vào động tác thất vòng đứng, chiếc phi cơ đang lao xuống tích lũy tốc độ thì nghe tiếng thầy lao xao trong mạng thoại nội bộ câu gì đó, hình như câu “Nu! Poe –khan –li” của người Nga khi uống rượu. Tôi gồng người lên chống đỡ tải trọng đang đổ sập vào người và cũng dùng tay phải kéo cật lực cần lái đến mức thầy phải đỡ lại và kêu lên “Thế thôi! Thế thôi!”

Tôi nghiệm ra một điều, nếu mình chủ động thì sức chịu tải sẽ khá hơn. Nhìn đồng hồ gia trọng thấy mức tải tới 6G, bằng 6 lần trọng lượng cơ thể, tức là gần ba tạ rưỡi lực đè lên người tôi lúc đó là 57 kg. Chưa làm trọn động tác thất vòng đứng, khi máy bay đang vượt qua đỉnh phía trên, còn đang nằm ngửa thì thầy lật ngược máy bay lại và xin chỉ huy bay về sân bay, thầy bảo tôi:

- Điều khiển cho máy bay hạ độ cao đi!

Tôi đẩy mạnh cần lái về phía trước, thấy người trôi lên khỏi ghế và vụt về cảm giác hẫng hụt, như bị ném vào không trung, rơi tự do. Bụng dưới lại quặn lên. Thầy văng tục, giật cần lái cho máy bay nghiêng trái, để máy bay từ từ chúc đầu xuống nói gần như quát:

- Đừng có ấn thẳng cần lái như thế, mà hãy nghiêng máy bay để nó tự cấm đầu xuống sẽ không bị tải trọng âm!

Về đến sân bay thầy hướng dẫn tôi cách quan sát, lập đường bay vòng hình hộp, các điểm chuẩn để xác định bằng mắt độ rộng, hẹp của từng vị trí. Nhắc tôi báo cáo xin hạ cánh thả càng, cánh tà và vào hạ cánh. Quá trình hạ cánh thầy cũng chỉ cho tôi

từng điểm chuẩn và ước lượng bằng mắt ở từng độ cao: 50m, 30m, 10m, 7m... chuẩn bị kéo bằng, thu cửa dầu và tiếp đất. Lăn về đến sân đỗ, thầy cho dừng máy bay và nhắc tôi tắt các công tắc tiêu thụ điện, tắt máy và làm các động tác bảo hiểm tiếp theo. Tôi hí húi làm việc thì nghe tiếng lạch xạch. Thầy mở nắp buồng lái nhảy phốc ra khỏi máy bay, nhanh nhẹn, tươi tắn.

Mở nắp buồng lái, một luồng khí mát lạnh, tươi rói ủa vào. Nhiệt độ bên ngoài chỉ khoảng 5°-7°, chênh lệch so với nhiệt độ trong buồng lái tới hơn 20°. Lúc này tôi phát hiện cái lạnh ập vào phía sau lưng rất rõ. Thì ra, tôi đã toát mồ hôi đầm đìa lưng áo bay khi tập lái quá căng thẳng. Tôi xuống máy bay chạy lại phía thầy đang đứng hút thuốc lá phía sau đuôi máy bay, đứng nghiêm dập gót ủng:

- Báo cáo đồng chí thiếu tá, chuyến bay đã hoàn thành. Xin chỉ thị đồng chí!

Ông cười tùm tùm trả lời:

- Chúc mừng bay chuyển đầu tiên trong đời. Không tồi!

- Không tồi là được lắm rồi! - Tôi lẩm nhẩm trong đầu.

Thầy giảng giải một số khuyết điểm của tôi trong chuyến bay. Trên đường đi bộ về phòng giao nhiệm vụ, khi gặp và được một thầy khác hỏi han tình hình, tôi nghe được thầy tôi đáp lại có vẻ hài lòng:

- Nó còn giúp tôi làm động tác nhào lộn cơ đấy!

Tôi thầm nghĩ, mình cứ kéo dài cần lái chứ đã biết gì đâu mà gọi là giúp. Tuy nhiên, những tín hiệu đầu tiên như vậy làm tôi tin rằng mình sẽ bay được.

Còn gần hai tiếng nữa mới kết thúc ban bay, chúng tôi có bữa ăn phụ ngay tại sân bay gồm có bánh mì kẹp thịt, xúc xích hoặc

giò và bơ cùng hai quả trứng gà luộc. Tôi ăn ngẫu nhiên hết veo khẩu phần của mình mà vẫn còn thòm thềm. Cầm cốc sữa – khẩu phần cuối cùng của bữa phụ – dốc thẳng vào cuống họng mà thấy vẫn đói. Bỗng thấy một đôi mắt xanh trên khuôn mặt tươi tắn của cô bé phục vụ nhìn tôi chằm chằm, khẽ mỉm cười bước đến bên cạnh cùng bình sữa trên tay hỏi:

- Anh có uống nữa không?

Tôi gạt đầu lia lịa và được rót thêm một cốc nữa. Vừa cầm cốc sữa đưa lên miệng vừa nhìn theo dáng đi uyển chuyển, nhẹ nhàng của cô gái thấy quen quen mà sao lạ thế. Đến lúc nhận ra đó là cô gái phục vụ trong nhà ăn phi công của Trung đoàn tôi hơi ớ người ra vì hôm nay trông cô khác hẳn trong bộ váy sáng màu. Và mặc dù cô đã khoác thêm chiếc áo bờ lu trắng nhưng đường nét thân thể vẫn trẻ trung, lồ lộ. Hình như tên cô ta là Olga khoảng 20 tuổi.

Như đoán được tôi vẫn nhìn theo, cô ta quay ngoắt người lại, làm tôi giật mình, đỏ mặt. Tôi vội vàng uống hết cốc sữa rồi đứng vụt dậy, bước ra khỏi phòng. Hình như cô ấy cười khúc khích và thấy tiếng của mấy ông giáo viên trên ghẹo gì đấy. Lần đầu tiên tôi nhìn người khác giới với cảm xúc khác lạ mà trước đó chưa từng có. Tôi vội xóa hết những ý nghĩ vớ vẩn đó đi, ra chiếc ghế sát với loa đối không để tiếp tục theo dõi ban bay. Tôi lấy sổ theo dõi bay ghi lại những nhận xét của thầy và tự rút kinh nghiệm, chuẩn bị cho chuyến bay tiếp vào ngày mai cùng những cảm xúc của chuyến bay đầu tiên trong đời.

Trong những ngày bay tiếp theo chúng tôi được tập luyện điều khiển máy bay thực hiện những động tác kỹ thuật bay đơn giản trong không vực như vòng tròn trái, phải với độ nghiêng

nhỏ dưới 45° , thuật bổ nhào rồi vọt thẳng với góc lên, xuống 30 đến 40° , những cú vòng “chiến đấu”... Những động tác này chỉ để làm quen với điều khiển máy bay ở độ cao tương đối an toàn khi mới tập bay. Tôi có cảm giác thầy Svyklist chưa khắt khe lắm với các động tác kỹ thuật bay đơn giản này. Ông chỉ hướng dẫn, chỉ bảo tương đối nhẹ nhàng và yêu cầu khắc phục dần. Khi chuyển sang bài tập bay theo vòng kín hình hộp để tập các động tác giữ chế độ bay trên chuyển bay và hạ cánh ông mới dành nhiều công sức và khắt khe hơn để truyền dạy. Vì thực ra, cất, hạ cánh mới là động tác kỹ thuật khó nhất, đòi hỏi độ chính xác cao nhất và cũng dễ gây ra mất an toàn nhất.

Muốn được bay đơn thì phải vượt qua bài bay này và theo số thứ tự đó là bài bay thứ 3. Đây là bài bay có tính chất sinh tử, quyết định ai có thể trở thành phi công. Vượt qua được bài bay này là coi như đã trở thành phi công đến 70%. Đây cũng là bài bay được bố trí số chuyển bay kèm nhiều nhất, từ 20 đến hơn 40 lần. Số dĩ có mật độ bay kèm lớn như vậy là để giáo viên bay căn cứ vào khả năng cụ thể của từng học viên mà cho phép vượt qua “cửa ải bài 3”.

Những ngày đầu luyện tập cất, hạ cánh quả là gian nan. Trong thời gian rất ngắn tính bằng giây, người phi công phải xử lý rất nhiều thông tin từ các hệ thống chỉ báo của hàng chục đồng hồ, hàng chục đèn tín hiệu từ trong buồng lái và từ quan sát, so sánh vị trí, trạng thái của máy bay trong không gian để có một quyết định chính xác và chuyển những quyết định đó thành hành động điều khiển máy bay, động cơ hoặc bật, tắt, ấn vào các công tắc, nút ấn, cần điều khiển các hệ thống khác nhằm đưa máy bay theo đúng quỹ đạo yêu cầu. Khi thực hiện động tác cất, hạ cánh thì lại càng phải khẩn trương chuẩn xác hơn nữa vì chỉ cần sai một ly, máy bay sẽ đâm xuống đất ngay. Cũng vì vậy mà tai nạn máy bay theo các số liệu thống kê trên

thế giới và số liệu thực tế của Việt Nam phần lớn xảy ra trong giai đoạn cất, hạ cánh.

Trong những chuyến bay tập cất, hạ cánh đầu tiên của tất cả các học viên, phi công do chưa có khả năng phân phối chú ý, chưa biết cách quan sát một cách khoa học, nên tinh lực phân tán ra mọi hiện tượng xung quanh và vượt quá khả năng xử lý thông tin của hệ thần kinh làm cho việc đánh giá tình thế bị rối và hạ quyết tâm thiếu chính xác. Mà tất cả những khó khăn nêu trên lại chồng chất trong khoảng thời gian 45 giây từ lúc bắt đầu cất cánh và cùng khoảng thời gian đó cho động tác hạ cánh. Thật khó mà kể ra hết những gì chúng tôi đã trải qua trong những ngày này.

Thầy Svyklist đã rất cố gắng để truyền thụ những kiến thức, kinh nghiệm, phương pháp thực hiện từng động tác của giai đoạn cất cánh và hạ cánh cho bốn anh em chúng tôi. Ông còn khuyên chúng tôi cần phải chịu khó đọc sách hướng dẫn sử dụng máy bay dành cho phi công. Cuốn sách này được đúc rút từ xương, máu và kinh nghiệm thực tế của nhiều thế hệ phi công không chỉ trên loại L-29. Phải tiếp thu chỉ bảo của giáo viên, hướng dẫn của sách, phải biến nó thành kỹ năng thực hành của mình thì mới có kết quả tốt được.

Có lẽ tiếp nhận được những chỉ giáo của thầy cộng với nỗ lực của bản thân mỗi người nên tổ bay chúng tôi gồm Ngô Sơn, Trịnh Văn Quy, Trần Việt và tôi đều được chuyển bài 3. Đối với mọi học viên bay các lớp, các thế hệ phi công thì có lẽ việc được chuyển từ bài 3 sang bài tiếp sau thực sự là việc mở được cánh cửa vào bầu trời và nó thực sự là một ngày hội, ngày kỷ niệm khó quên.

Để chuyển được bài bay này trường cũng phải làm rất chặt chẽ. Trong quá trình bay kèm và huấn luyện chúng tôi, các thầy giáo là trung đội trưởng, rồi phi đội phó, phi đội trưởng sẽ lần

lượt xuống bay ở vị trí giáo viên để nghiên cứu, đánh giá chất lượng từng học viên. Đến khi giáo viên chính của tổ bay báo cáo với phi đội trưởng là học viên A, B... đã có thể chuyển bài thì cán bộ phi đội sẽ bay kiểm tra, sát hạch và phê chuẩn nếu chất lượng bay của học viên đạt yêu cầu của bài bay. Bản chất của chuyển bay sát hạch này là đánh giá xem học viên đã có thể tự mình cất, hạ cánh được chưa.

Những ngày bay tập bài 3 có lẽ là một giai đoạn mà mọi tâm trí, suy nghĩ của tôi đều đã dành cho việc chinh phục động tác cất, hạ cánh rất khó khăn này. Nghiên ngẫm những lời thầy chỉ dẫn, đọc sách hướng dẫn phi công tôi nhận ra điều mấu chốt của vấn đề là phải biết phân phối quan sát một cách hợp lý, nhanh chóng nhảy bén trong phán đoán đánh giá tình thế, trạng thái máy bay và thật khéo léo, dứt khoát trong điều khiển sử dụng cần lái, tay ga. Giở sách hướng dẫn phi công tôi thấy trong đó có một sơ đồ thứ tự, phương pháp phân phối chú ý, quan sát trong các động tác bay như thế nào. Vấn đề là lúc nào quan sát từ đồng hồ A đến B, C... để đạt được cái gì và xử lý như thế nào... Vì thế công việc nhẹ hẫng đi, không bị mù mịt đầu óc như những chuyển bay đầu tiên nữa.

Lại nói về chuyện mù mịt đầu óc khi tập bay cất, hạ cánh. Trong đoàn bay của tôi có một số anh gặp phải ông thầy có “máu Trương Phi” dễ nổi nóng nên hay mắng chửi học viên, thậm chí có ông còn nổi khùng. Thấy học viên làm không được là giảng lấy cần lái đập mạnh sang hai bên, sung cả đầu gối học viên. Thực ra việc chửi mắng đa số chúng tôi không có suy nghĩ nặng nề lắm vì dân tộc nào chẳng có chuyện văng tục, chửi thề khi cáu. Nhưng một số anh lại đưa thành vấn đề như là “Nó khinh mình”, “Nó coi thường mình”. Thế là có sự hiểu lầm xảy ra trong một lần tập bay. Có người trong đoàn đã rất nhiều lần để máy bay mang độ nghiêng lớn mà mãi không phát hiện ra, không xử

lý gì cả và thế là máy bay cứ từ từ chúc đầu xuống biển. Ông thầy tức quá, chửi “mẹ kiếp” rồi giằng lấy cần lái đập mạnh sang phía ngược với độ nghiêng sau đó kéo dựng máy bay lên. Đầu óc đang mụ mị chợt tỉnh lại do bị cần lái đánh vào đầu gối đau điếng, đã vậy còn bị thầy quát tháo làm cho lòng tự ái dân tộc nổi lên, lắm bầm chửi bằng tiếng Việt “Đ.mẹ mày! Mày đánh ông, mày chửi ông thì ông cho mày biết!” Chửi xong, giật lại cần lái, dùng hết sức đẩy cho máy bay đâm đầu xuống biển Adov, rửa tiếp “Ông chết thì cho mày cũng chết theo luôn”.

Thế là một cuộc giằng co quyết liệt xảy ra. Thầy ra sức kéo cần lái mà không thể kéo lên, vì trò đang có thế, khi đã dùng hết sức đẩy cần về phía trước và giữ khư khư như vậy. Còn máy bay thì mới cất cánh lên được vài ba trăm mét. Nhưng người thầy - một đại úy phi công có nhiều danh hiệu, tài năng dày dạn kinh nghiệm, đã hiểu ra vấn đề, thôi không chửi qua thông thoại nội bộ nữa, chỉ dám lằm bằm ở buồng sau và cũng thật khéo léo chuyển hóa tình thế nguy ngập bằng cách lật ngửa máy bay lại. Máy bay lại ngóc đầu lên nhưng có gia trọng âm khá lớn. Học viên tối mắt tối mũi vì tự nhiên thấy đầu chúc xuống dưới còn người thì như muốn rơi ra khỏi ghế, ruột gan, phèo phổi lộn hết cả ra. Thua! Vì lúc này người như bị rơi tự do, bị hẫng y như lúc nhảy dù, mới ra khỏi máy bay.

Máy bay ra khỏi thế bổ nhào xuống biển, ông thầy cho máy bay lật lại 180°- trở về đúng vị trí cân bằng. Trò thì như ngất xỉu vì bị cú quá tải âm bất chợt và chắc cũng ân hận vì phản ứng bột phát quá đà của mình nên ngồi im chịu trận, không dám ho he gì nữa. Thầy thì cũng im lặng, đưa máy bay về hạ cánh, không cho trò bay tiếp hôm đó nữa. Xuống sân bay thầy mới hỏi trò: “Tại sao anh lại làm vậy?” Trò im lặng. Biết nói gì? Vốn tiếng Nga cũng chưa đủ để “cãi nhau tay đôi”. Hơn nữa, khi bình tĩnh lại mới thấy mình quả là láo thật. Nền giáo dục của Việt Nam

từ ông cha để lại lúc nào cũng nói về đạo, về nghĩa thầy trò, về câu nói thuộc lòng “Bán tự vi sư, nhất tự vi sư” kia mà. Trò đành đứng nghiêm, cúi mặt mà nói “Tôi xin lỗi thầy”. Trò đã biết lỗi, ông thầy “Trương Phi” cũng không còn nóng nữa, khoác tay lên cổ cậu học trò cũng khùng khùng không kém vừa đi vừa giảng bình. Sau cú trục trặc này, chúng tôi cảm giác một số ông thầy “Trương Phi” đã bớt nóng nảy hơn. Quan hệ thầy trò càng được thông cảm và hiểu biết nhau hơn.

Sau khi bay xong bài 3, tôi được chuyển sang bay bài 4, tập điều khiển máy bay trong không vực để củng cố kỹ năng điều khiển với kỹ thuật giản đơn và làm quen với các động tác kỹ thuật bay phức tạp. Tất nhiên hai thành phần quan trọng để khởi đầu và kết thúc mỗi chuyến bay là cất và hạ cánh vẫn phải tiếp tục củng cố, trau chuốt. Bay bài này với thầy không để lại trong tôi ấn tượng nhiều. Thầy cũng giảng bình, nhận xét khi bay xong bài bay này đúng tiêu chuẩn 4 lần, trong giới hạn 3-5 lần, nhưng tôi chưa thực sự hài lòng với mình lắm khi tự chấm điểm cho mình cũng chỉ đạt loại khá 7/10 điểm. Vì cái khó của động tác kỹ thuật này chính là chưa đủ khả năng điều khiển cho máy bay theo đúng quỹ đạo với sai sót thấp nhất. Ví dụ: động tác lượn vòng máy bay trên một mặt phẳng chỉ được sai lệch về độ cao không quá 30m, tốc độ 15km/h, ra vào lượn vòng không quá 3⁰ theo hướng chỉ của la bàn, độ trượt của máy bay không được vượt quá 0,5 đường kính viên bi chỉ độ trượt và gia trọng phải giữ đều theo độ nghiêng để đảm bảo “vòng tròn” đó không bị méo.

Về sau khi đã bay đã khá nhiều giờ bay tôi mới thấy chỉ một động tác lượn vòng đơn giản như vậy thôi nhưng phải có quá trình tích lũy rất lâu kinh nghiệm, phải thật sự, luôn luôn nghiêm khắc với bản thân để liên tục trau chuốt từng li, từng tý động tác điều khiển trong mỗi chuyến bay mới mong đạt được yêu cầu của điểm 10, tương đương điểm 5 của Liên Xô.

Ngày được bay đơn chuyển đầu tiên trong đời luôn là sự kiện trọng đại của người phi công. Bắt đầu mùa thả bay đơn là chuyến bay của đoàn trưởng Đinh Tôn. Tiếp sau là một số anh em trong đó có anh Lê Toàn Thắng. Chuyến bay sát hạch để thả đơn cho tôi do vị Trung đoàn trưởng lạnh lùng, nghiêm nghị Kolodiev đảm nhận. Thầy Svyklist, có lẽ đoán được tâm lý học trò nên động viên:

- Cứ mặc kệ ông ấy. Coi như tôi đang ngồi buồn sau bay với anh. Hơn nữa phải tự tin lên thì mới bay đơn được chứ!

Tuy vậy tôi vẫn thấy căng thẳng khi ngồi bay với vị Đại tá này. Ngồi trong buồng lái phía sau của giáo viên, ông không nói năng gì và cũng chẳng thêm động tay vào cần lái từ đầu đến cuối. Bay xong tôi phải chạy đuổi theo ông từ máy bay vào đến tận chỗ nghỉ tạm để được dập gót giày đánh rộp một cái và báo cáo:

- Thưa đồng chí đại tá, chuyến bay đã được thực hiện. Xin chỉ thị đồng chí.

Ông vẫn không dừng lại mà tiến về phía thầy tôi đang đứng gần đó. Đến lúc này tôi thật sự run. Không biết ra sao nữa. Nhưng thầy tôi không tỏ ra căng thẳng, thậm chí nét mặt còn có vẻ tươi tắn. Thấy tôi dò hỏi bằng mắt như vậy, ông cũng nháy mắt ra chiều “Yên tâm đi, xong rồi!” Trung đoàn trưởng vẫy thầy tôi, rồi chỉ vào tôi và nói:

- Tốt! Cho nó bay đơn!

Nói xong ông bỏ đi, mặt vẫn lạnh như tiền. Thầy tôi vui lắm. Ông đến bắt tay tôi chúc mừng và hướng dẫn tôi chuẩn bị để bay đơn vào giờ bay sau. Ông cười rất tươi, lắc mạnh vai tôi tin tưởng, có lẽ còn tự hào nữa vì tôi được bay đơn trong топ những người đầu tiên của phi đội với tổng số lần bay kèm chưa đến 30 chuyến.

Tôi được thả bay đơn hôm đó cùng với anh Nguyễn Đức Lâm là hai người được bay đơn thứ 5 và thứ 6 trong đoàn. Người bay đơn đầu tiên là anh Đinh Tôn - đoàn trưởng, trước đó cả tuần rồi với số lần bay kèm chỉ có hơn chục chuyến vì khi dẫn chúng tôi đi học bay máy bay chiến đấu anh đã trở thành phi công máy bay thể thao của Tiệp Khắc, rồi làm phi công lái chính trên loại máy bay Li-2. Từng có nhiều lần bay nhiệm vụ trên chiến trường Lào cùng với Lữ đoàn Không quân vận tải Liên Xô mở chiến dịch vận chuyển đường không chi viện cho quân đội Pathet Lào, những năm đầu thập niên 60 của thế kỷ trước.

Đến giờ ra máy bay để thực hiện chuyến bay đơn đầu tiên. Tôi cảm mũ bay bước đi tự tin trong bộ quần kháng áp thít chặt bụng và toàn bộ phần đùi, chân. Thấy tôi cùng đi với tôi không nói gì thêm, ra đến tận máy bay để kiểm tra những thao tác cuối cùng của tôi trước khi mở máy, lăn ra đường băng. Tôi thực hiện chuyến bay đầu tiên khá tự tin. Nhưng khi mới cất cánh thu càng, cánh tà xong thì một cảm giác như là hẫng hụt ập đến. Một mình chơi vui, một mình đơn côi trên bầu trời và thấy hơi lạnh lạnh phía cột sống. Cảm giác ấy đột ngột bị cắt đứt khi tôi nghe được tiếng gọi của chỉ huy bay - phi đội trưởng Viatkich:

- 43 đã thực hiện vòng một chưa?

Câu hỏi rõ là lời nhắc nhở nhẹ nhàng, không phải khẩu lệnh cứng nhắc để làm phi công giật mình vậy mà vẫn làm tôi bối rối nhận ngay ra lỗi của mình là đã bị phân tâm vào thời điểm đáng lẽ phải vòng máy bay lại. Trong giai đoạn bay thẳng để về vòng ba vào vòng bốn hạ cánh tôi chợt có một cảm giác khác lạ ủa vào. Sung sướng! Tột độ sung sướng! Tôi chỉ muốn hét lên thật to rằng hôm nay ta đã được bay đơn. Hôm nay ta đã trở thành phi công. Tôi lật đi, lật lại máy bay thật mạnh để tự cảm nhận điều kỳ diệu này. Nhưng rút kinh nghiệm lần vừa rồi, tôi không để tình cảm chi phối nữa, tập trung vào làm đầy đủ các thao tác

để chuẩn bị vào hạ cánh. Tôi lặn máy bay về đường băng sau đó bay tiếp luôn chuyến thứ hai trong niềm hứng khởi dâng trào...

Khi về đến chỗ nghỉ cho phi công và học viên giữa các chuyến bay - Tôi đã thấy trên bảng tin có hai tờ áp phích với dòng chữ chúc mừng hai học viên Phạm Phú Thái và Nguyễn Đức Lâm bay đơn. Tờ áp phích có dính ảnh của hai người chúng tôi. Anh em trong tổ bay rồi thấy Svyklist và các anh em khác ùa đến bắt tay chúc mừng từ nay có thêm hai học viên đã vượt qua “cửa tử” để bước vào con đường tiếp tục chinh phục bầu trời!

Chiều hôm ấy trời có mưa. Người Nga đã làm lễ tiễn đưa mùa đông từ gần giữa tháng Hai. Bây giờ đã là trung tuần tháng Tư, cây cỏ đã đồng loạt bừng giấc ngủ đông từ hơn tháng trước, xung quanh chúng tôi cây lá đã xum xuê, xanh tươi kỳ lạ. Trận mưa nhỏ cuối xuân đầu hè không làm giảm sự hân hoan tốt độ đang trào lên trong hai anh em chúng tôi, bừng lên trên khuôn mặt và ánh mắt. Chúng tôi cố gắng kìm chế cảm xúc đó, lặng lẽ nhìn nhau, tươi cười bắt tay rồi tự nhiên hai người vòng tay ôm chặt lấy nhau lắc lắc thật mạnh và nói khẽ vào tai nhau “Chúc mừng Lâm” - “Chúc mừng Thái”. Sở dĩ chúng tôi phải kiềm chế cảm xúc vì cũng trong thời gian đó, các thầy đã xác định được một số người sẽ không thể tiếp tục học bay. Giấc mơ bầu trời của họ sẽ sớm chấm dứt trong ít ngày nữa. Niềm vui của chúng tôi sẽ làm cho nỗi buồn của họ tăng lên, họ sẽ phải từ giã đoàn bay chúng tôi để quay về trường và nhập vào đoàn học kỹ thuật. Như thế, ai mà không buồn chứ...

Từ sáng sớm chủ nhật, cả đoàn bay nhộn nhịp hẳn lên. Đoàn trưởng Đinh Tôn phân công chúng tôi mỗi người một việc. Một tốp đi câu ếch ở cái đầm phía đầu tây sân bay, cạnh một cái áp

nhỏ có ít dân cư sinh sống. Một tốp đi hái rau dại quanh doanh trại, sân bóng đá, dọc đường đi. Mùa này đủ các loại cỏ cây, rau dại mọc xum xuê xanh tốt. Tôi nhận ra rau sam - loại rau mà khi còn ở nhà tôi vẫn đi hái về cho mẹ và cô tôi nuôi lợn, rau rệu, rau cải dại. Còn mấy loại nữa thì tôi không biết. Mấy ông anh lớn nhắc: việc này phải làm kín đáo, không để người nước ngoài biết. Mình là dân nước nghèo đói, lại đi mót rau dại ăn trước mắt người nước ngoài thì không còn ra thể thống gì. Thế là cả hai tốp xách theo túi xách kín đáo, còn có vẻ sang trọng nữa để “thực thi công vụ”. Tốp ở nhà thì vận động làm sao đó xoay sở mượn mấy bà phục vụ được một cái nồi nhôm loại 30 lít và cái xoong hay chảo gì đấy để chuẩn bị cho việc nấu nướng. Việc bếp núc, hậu trường đã có các anh nhiều tuổi hơn đảm nhận.

Tôi thực sự kinh ngạc khi bữa “rau dưa, đạm bạc” trưa hôm ấy được dọn ra có rau luộc chấm nước mắm pha tỏi ớt. Thịt ếch xào hành ớt. Mâm nào cũng đầy ụ ụ. Thán phục việc tổ chức một phần mà thán phục công tác chuẩn bị thì phải gấp 10 lần. Tôi không hề biết rằng những người đã có kinh nghiệm đầy mình như các anh Đinh Tôn, Ngô Sơn, Đào Minh Châu đã bàn bạc và phân công cho nhau chuẩn bị từ trong nước các loại đồ nêm, gia vị như nước mắm cô đặc, mắm tôm khô, hành tỏi, ớt khô... Khi qua Bắc Kinh các anh ấy còn làm mấy lọ xì dầu nữa để sẵn sàng chế biến các món ăn theo khẩu vị Việt Nam. Sau tôi còn biết có bàn tay giúp đỡ đắc lực của chị Diên Hồng - là người yêu của anh Đinh Tôn. Chị Diên Hồng là học sinh miền Nam, cha chị là cán bộ cách mạng của tỉnh Bình Định và đang học năm cuối Đại học Y Hà Nội. Bây giờ chỉ còn chờ chị ra trường là anh chị sẽ tổ chức cưới. Nhưng nhận nhiệm vụ đi học và dẫn đoàn đi bay máy bay chiến đấu nên anh chị gác lại chuyện cưới xin.

Việc nấu nướng bữa ăn nhỏ như thế này cũng là một kỳ công và được tính toán thời điểm khá kỹ. Phải chọn ngày Chủ nhật để

cả trường, cả đơn vị đều nghỉ. Doanh trại vắng tanh. Mấy anh chàng học viên Đông Âu thì đều đã vào phố thăm viếng, tìm chỗ chơi với các bạn gái Nga. Mấy tầng doanh trại của học viên bay chỉ còn lại người Việt Nam. Khi nấu các món ăn của ta thường phải tra nước mắm, mắm tôm nên thường gây ra mùi khó chịu cho người nước ngoài chưa quen với ẩm thực Việt. Mà không khí ở Nga lại khô nên độ khuếch tán mùi vị càng mạnh nên chúng tôi đưa hẳn lên tầng thượng nấu, không cho lan tỏa mùi vị vào các phòng và hành lang.

Bữa trưa ngon quá sức tưởng tượng vì hầu hết mấy anh em chúng tôi bụng dạ lúc nào cũng nhẹ bẫng, luôn thấy nóng bụng do thiếu rau từ lúc rời quê hương để “dấn bước sang trời tây du học”. Bởi vì ở đây khác với lúc ở nhà quen ăn nhiều thức ăn thô như rau, củ quả, sắn, ngô, khoai độn cơm thường xuyên. Mà bữa trưa này, nếu không có anh Đinh Tôn tổ chức thì khó mà thành công. Điều này tôi có thể khẳng định luôn vì khóa bay năm thứ nhất, khi chúng tôi sử dụng chiến thuật đột nhập kiểu đặc công vào vườn táo cạnh trường dưới sự hướng dẫn của anh, tuổi đã 30 nhưng quả thật rất thanh niên, rất năng động và cũng rất nghịch ngợm.

Những ngày bay sau đó chúng tôi thực hiện những chuyến bay đơn xen kẽ với các chuyến bay kèm nhằm chinh phục tiếp theo kỹ thuật bay phức tạp và kỹ thuật bay cao cấp. Vào mùa bay năm 1966, sân bay Akhtary đã phải làm việc hết công suất để bảo đảm bay cho chúng tôi. Bước vào bay, hơn một trăm người của chúng tôi cộng với mấy chục học viên Đông Âu chia ra thành 3 phi đội của Việt Nam, còn các bạn Đông Âu tôi không nhớ tham gia bay ở đâu nữa.

Ngay những ngày đầu tiên, Ban giám hiệu đã chọn 20 người của lớp anh Nguyễn Chính Hậu. Gồm hầu hết là sinh viên đại học và hai anh học lớp 10 đã biết tiếng Nga cùng với số các anh đã học ở Liên Xô những năm 62-64 nhưng phải về Việt Nam vì quan hệ căng thẳng ngoại giao giữa hai nước để tổ chức học lý thuyết bay loại máy bay huấn luyện cánh quạt iak-18. Đội này sau còn được bổ sung mấy anh được tuyển lại từ hơn 300 học viên thợ máy để sau đó bay theo quy trình cũ của Liên Xô: bay Iak-18 rồi Mig-17 và kết thúc là Mig-21. Số còn lại của đoàn anh Hậu cùng với đoàn anh Đinh Tôn phân ra hai phi đội bay theo quy trình đào tạo mới hơn: bay thẳng máy bay phản lực L-29 sau đó lên bay Mig-21. Khi cả 3 phi đội đều bước vào bay thì công tác tổ chức bay phải rất giỏi mới thu xếp, bố trí được kế hoạch. Sau đó, vì cường độ bay lớn quá nên phải đưa phi đội Iak-18 đi bay ở sân bay đất Titarobsk. Hai phi đội với khoảng hơn 70 học viên bay L-29 phải tổ chức bay hai ca chia nhau sáng - chiều và bay gần như suốt tuần không nghỉ với mỗi ban bay hơn 20 máy bay.

Khi đang bay nhịp nhàng với cường độ bay ngày càng lớn như vậy thì khoảng cuối tháng 5 đầu tháng 6-1966 chúng tôi được nghỉ mấy ngày để Trường tổ chức thi Quốc tế thuật lái cao cấp trên loại máy bay L-29 và biểu diễn máy bay thể thao ZAK-52. Lúc này chúng tôi đã tiếp thu được một số kiến thức và cũng đã có chút ít thực tế về kỹ thuật bay nên đã biết nhận xét, đánh giá và cảm thụ được cái đẹp của mỗi động tác kỹ thuật bay.

Gọi là cuộc thi Quốc tế nhưng khi đó thực ra chỉ có hầu hết là các nước Xã hội chủ nghĩa tham gia. Vì loại máy bay L-29 do Tiệp Khắc sản xuất theo sự phân công lao động trong khối XHCN và trang bị cho các trường Không quân của Quân đội các nước này. Việc trang bị máy bay L-29 để đào tạo năm đầu tiên cho học viên bay thời kỳ này cũng là bước đột phá trong quan niệm đào tạo phi công khi mà khoa học và công nghệ đã có bước phát triển

mới. Đưa L-29 vào đào tạo năm đầu để sau đó đưa thẳng học viên lên bay các loại máy bay chiến đấu hiện đại khác như Mic-21, Su-7 là thay đổi hẳn quy trình đào tạo 3 bước¹¹. Quy trình mới này có lẽ cũng vừa được đưa vào và đang từng bước thay thế quy trình cũ khoảng vài ba năm thì chúng tôi được sang học. Đó cũng là lý do lớp bay hơn 100 học viên chúng tôi được đào tạo quy trình hai bước.

L-29 có tên là Dolphin - (Nato ký hiệu là Maya) do hãng AeroVolođochy Tiệp Khắc sản xuất. Từ những năm 1963 đến 1974 với tổng số lượng tới 3.500 chiếc cung cấp cho khối Varsawa. Đây là loại máy bay phản lực hạng nhẹ để huấn luyện sơ cấp, không phức tạp trong chế tạo, vận hành cũng như bảo dưỡng kỹ thuật. L-29 được xuất ra gần hai mươi nước trên thế giới. Ngoài Không quân các nước XHCN (Đông Âu), còn có Không quân các nước Ai Cập, Ghana, Ghine, Indonesia, Mali, Irac, Syria, Việt Nam... L-29 có trọng lượng khoảng 3 tấn, tốc độ bay lớn nhất gần 800km/h khi bỏ nhào. Trần bay trên 8km có thể cất hạ cánh ở các loại đường băng bê tông, đất nện. Máy bay còn được trang bị một số vũ khí nhẹ để huấn luyện chiến đấu cho phi công như súng, bom, rốc két. Sau này Tiệp Khắc phát triển từ L-29 thêm các loại L-39 mà Việt Nam đang sử dụng và L-59, máy bay chiến đấu hạng nhẹ.

Khi tìm hiểu về các cuộc thi trình diễn thuật lái kiểu như chúng tôi được xem vào giữa năm 1966 tại AkhTary, tôi nhận biết thêm về một phong tục rất hay của không chỉ Không quân Liên Xô mà trong Không quân tất cả các nước. Trong nội bộ từng nước trên các loại máy bay thể thao của các câu lạc bộ, các máy bay huấn luyện hạng nhẹ của Không quân, hàng năm đều tổ chức các cuộc thi thố như vậy dưới sự điều hành chung của

11. qua Iak-18, Mig-17 và Mig-21.

một bộ phận ban tổ chức của Hiệp hội hàng không, CLB hàng không, hay cơ quan chỉ đạo huấn luyện của Quân chủng Không quân trong nội bộ từng khối (phe Xã hội Chủ nghĩa hay Tư bản chủ nghĩa) và kể cả giữa các nước khác nhau về chế độ chính trị người ta cũng vẫn đứng ra tổ chức các cuộc giao lưu, thăm viếng, thi đấu giữa các câu lạc bộ hàng không với các bộ môn nhảy dù, bay kỹ thuật cao cấp trên các loại máy bay thể thao tương đương tính năng hoặc cùng bay trên một loại máy bay được phi công các nước chọn và chấp nhận. Những cuộc trình diễn, giao lưu, thi đấu như vậy đã góp phần không nhỏ vào việc nâng cao trình độ thuật lái máy bay, nhảy dù cho các phi công và vận động viên.

Không khí thi đấu như ngày hội. Không chỉ các thành viên gia đình sỹ quan, binh sĩ của đơn vị không quân mà hầu như rất đông thanh, thiếu niên của thị trấn Akhtary đổ vào sân bay để xem, để vui chơi. Những cú trình diễn ngoạn mục của loại máy bay thể thao cánh quạt Iak-52, Iak-18 ở độ cao cực thấp, khiến chúng tôi không ít lần rợn tóc gáy. Trên độ cao 20-30m chiếc máy bay Iak-52 vọt qua đỉnh sân bay sau đó lật ngửa máy bay lại để thực hiện cuộc nhào lộn thẳng đứng. Tôi lắc đầu lè lưỡi kinh ngạc thán phục vì biết rằng với động tác thuật lái “siêu cao cấp” như vậy - người phi công sẽ liên tục phải chịu quá tải âm. Tư thế ngồi bay lại là tư thế ngửa, nếu bay bằng thì đầu luôn ở dưới. Khi đó máu sẽ dồn ngược từ chân lên đầu. Chúng tôi bay với quá tải dương, tư thế ngồi và vị trí máy bay trong không gian là đầu và nắp buồng lái ở trên, chân và bụng máy bay ở dưới. Khi làm các động tác kỹ thuật cao cấp thì máu sẽ dồn từ đầu xuống chân, gây thiếu máu não, làm cho mắt tối đen lại, không thấy gì. Nhưng với động tác ngược như trên thì máu lại dồn lên đầu và mắt sẽ “nổ đom đóm” trong màu đỏ quạch, hơn nữa người từ trạng thái như trên mặt đất sẽ phải đối mặt với sự hấp hụt như bị mất trọng lượng khi nhảy dù, sau đó là lực đẩy ngược làm cho “đít không dính vào được ghế mà đầu thì lại dính chặt vào nắp buồng lái”, nếu hệ thống dây đỡ không siết đủ chặt.

Một động tác bay khác cũng làm nổi gai ốc cho người xem là chuyển bay đội hình hai chiếc úp cánh vào nhau và cùng nhào lộn. Tôi phát khiếp và nghĩ không hiểu những phi công siêu đẳng này còn nghĩ ra những điều “quái gở” nào hơn được nữa không? Hai chiếc máy bay úp cánh vào nhau chỉ cách dăm bảy mét mà vẫn làm các động tác bay như thế thì quả là không tưởng!

Đến lượt các máy bay L-29 thi đấu. Chúng tôi lại có dịp theo dõi, bình luận sôi nổi. Tuy nhiên, đây là máy bay phản lực, phạm vi tốc độ và độ cao sử dụng lớn hơn loại máy bay cánh quạt nên việc theo dõi khó hơn và phải cũng có “tý nghề” mới có thể đánh giá, nhận biết được cái đẹp và độ chuẩn xác của mỗi động tác bay. Các phi công L-29 thay nhau lần lượt trình diễn các động tác bay cao cấp liên hoàn, không nghỉ ngơi khoảng bảy, tám phút, thể hiện được trình độ bay siêu đẳng, mà với trình độ học viên chúng tôi thì thật khó phân biệt được ai hơn ai. Những chuyển bay trình diễn của các loại máy bay thể thao, các vận động viên nhảy dù cũng sôi động không kém.

Nhưng một rủi ro xảy ra với chiếc Iak-18. Khi vừa bay qua đầu khán giả dưới sân bay thì tự nhiên máy bay bốc cháy ở độ cao khá thấp. Lần đầu tiên chúng kiến tận mắt vụ tai nạn bay tôi thấy rờn rợn đến cứng cả người. Do máy bay cánh quạt với động cơ piston chỉ sử dụng xăng để bay nên từ khi bốc khói đến lúc lửa trùm kín máy bay diễn ra chỉ trong vài giây. Nhưng chỉ trong tích tắc thấy máy bay được kéo dựng lên, lật ngửa ra và từ buồng lái người phi công đã nhanh chóng thoát khỏi máy bay, kịp bung dù ra trước khi tiếp đất chỉ khoảng chưa đến mét. Còn chiếc máy bay thì cháy như bó đuốc đâm sầm xuống đất cách người phi công vài chục mét. Nhiều người nói phi công đó may mắn. Nhưng tôi cho rằng đó là một phi công đầy bản lĩnh. Tài năng và bản lĩnh mới có thể xử lý tình huống cận kề với thảm họa trong một phần của tích tắc. Nghề bay mạo hiểm và cũng thật nguy hiểm! Nhưng muốn thoát hiểm thì phải giỏi và bản lĩnh!

Sau mấy ngày sôi động của cuộc thi, chúng tôi lại tiếp tục khổ luyện. Khi vào bay các bài bay kỹ thuật cao cấp và phức tạp trong đoàn bay đã xuất hiện một vài người sức khỏe không phù hợp với máy bay chiến đấu, đòi hỏi phải luôn cơ động máy bay với nhịp độ khẩn trương, quyết liệt. Vì những động tác bay này luôn làm cho ruột gan lật tung phèo hết cả lên. Quả thật, chúng tôi không dễ dàng gì để vượt qua những cảm giác đó trong những chuyến bay kỹ thuật phức tạp đầu tiên. Nó giống như người say xe ô tô và không ít người bị nôn thốc nôn tháo hay “mặt xanh, mặt vàng” ra luôn cả ca bin buồng lái máy bay. Và thật khổ cho những người làm kỹ thuật máy bay phải chui vào mà dọn dẹp mà lau chùi, moi móc từng tí ở bảng đồng hồ phía trước, các kẽ hẹp của các công tắc xung quanh thành buồng lái.

Những trường hợp như vậy thì học viên ngồi buồng lái trước được chúng tôi coi và gọi là “chết rồi”. Vì họ chẳng còn làm được gì và buộc phải để máy bay cho người ngồi ở buồng lái sau, tức là giáo viên đưa máy bay về hạ cánh khẩn cấp. Hệ lụy của việc này còn kéo dài tới mấy ngày sau cho thầy- trò bay tiếp trên máy bay đó. Cái mùi khó chịu và khó tả ấy đôi khi là nỗi kinh hoàng cho những người bay sau. May mà tổ bay của tôi không ai bị nên cũng đỡ. Nhưng có một lần phải sử dụng máy bay của tổ khác, tôi đã phải được thưởng thức cái hương vị khủng khiếp này. Chuyến bay đơn hôm đó tôi đã phải tìm mọi cách để “chuồn” sớm về hạ cánh trong tình trạng suýt bị nôn. Thầy tôi hỏi vì sao lại kết thúc nhiệm vụ sớm hơn qui định, tôi khai thật “Cái mùi ấy, không chịu được”. Ông gật đầu thông cảm.

Trong chuyến bay sát hạch để thả đơn bài không vực kỹ thuật cao cấp do đại úy Semianov ngồi buồng lái giáo viên phía sau thực hiện, tôi đã được lĩnh hội những kiến thức và động tác kỹ thuật tinh tế, chuẩn xác làm tôi không thể nào quên. Thầy Semianov là người đã từng tham gia nhiều cuộc thi thuật bay

cao cấp trên một số loại máy bay iak-18, iak-52, L-29 trong, ngoài nước và nhận được nhiều giải thưởng, danh hiệu: vô địch, quán quân, kiện tướng. Ông có nền tảng kỹ thuật bay vô cùng chuẩn xác và thuật bay siêu đẳng. Thầy Semianov cũng là học trò của thầy Svyklist nhưng lại giữ chức chủ nhiệm dẫn đường bay của phi đội - được tính tương đương phi đội phó và là cấp trên của thầy tôi. Mấy lần đến kiểm tra tổ bay của tôi thầy Svyklist đeo quân hàm thiếu tá vẫn nghiêm túc hỏi các học trò của mình đứng dậy để báo cáo cấp trên Đại úy Semianov, học trò cũ của mình. Nhưng tôi thấy ông không bao giờ để thầy cũ của mình kịp đứng dậy, ông đã bước nhanh vào và liên tục “Mời ngồi! Mời ngồi!” Đó cũng là cái khéo của những người có văn hóa và biết tôn trọng lẫn nhau.

Thầy Semianov để tôi thực hiện đầy đủ nội dung cú nhào lộn liên hoàn trên các mặt phẳng, ngang, nghiêng, thẳng đứng xong, ông bảo tôi bỏ tay lái để ông chỉ dẫn:

- Anh làm được, tốt nhưng chưa đẹp!

Thế rồi ông vừa thực hiện các động tác một cách nhịp nhàng, chuẩn xác vừa giải thích, hướng dẫn. Những động tác này trước kia vẫn được thầy tôi và một số thầy ở phi đội, trung đoàn chỉ dẫn nhưng tôi vẫn thấy nhiều lúc tối mắt, hoa mắt hoặc bị xen vào gia trọng âm. Nhưng thầy Semianov chỉ dẫn cho tôi không hề có cảm giác đó mà máy bay lần lượt thực hiện liên hoàn các động tác nhào lộn mạnh mẽ mà không hề có chút gia trọng thừa làm tối mắt và không hề có phụ tải (gia trọng) âm. Tôi cảm thấy như mình được thưởng thức một tác phẩm tuyệt hảo của cánh chim sắt phản lực trên bầu trời.

Xuống sân bay, thầy Semianov giảng bình:

- Như chúng tôi vẫn nói đùa với các anh, nếu chỉ để bay được thì cứ đặt con gấu vào ghế phi công là nó cũng làm được. Làm

động tác thất vòng đứng nhiều người cứ tưởng chỉ cần kéo cần lái cật lực là sẽ làm được. Nếu thế thì con gấu nó kéo còn khỏe hơn người. Vì vậy phải thực hiện các động tác điều khiển nhịp nhàng, mạnh mẽ nhưng đúng mức độ cần thiết, khi nào đạt đến mức thật tinh tế, thật chuẩn xác thì mới có được cái đẹp của mỗi động tác bay. Ví dụ làm thất vòng tròn 360° mà không giữ được tốc độ chuẩn, cứ thay đổi độ cao xoành xoạch, lên xuống lung tung, gia trọng lúc mạnh, lúc nhẹ, độ nghiêng lúc lớn, lúc bé thì cái đó đâu còn gọi là “vòng tròn” mà là “vòng méo”. Méo trên mọi mặt phẳng. Tương tự với thất vòng đứng, chỉ lấy một số liệu là gia trọng thôi, không biết giữ, khống chế nhịp nhàng, chính xác thì vòng đứng đó sẽ chỗ to, chỗ nhỏ, lồi lõm theo đủ hướng. Bay như thế có phải con gấu nó cũng bay được không?

Rồi ông nói tiếp:

- Muốn làm như thế, trước hết phải học, phải đọc kỹ hướng dẫn sử dụng máy bay. Khi thực hành các động tác phải luyện tập cách quan sát, cách phân phối chú ý, phân phối tinh lực trong mỗi giai đoạn, mỗi thời điểm khác nhau và chuyển hóa thành hành động của tay, chân một cách tinh tế, nhịp nhàng, mạnh mẽ nhưng phải chính xác. Làm được như thế anh sẽ trở thành phi công giỏi!”.

Những chỉ dẫn này của ông thực sự là một bước ngoặt trong cách học và tập bay của tôi trong quá trình làm chủ chiếc máy bay cao cấp hơn là Mig-21 sau đó. Tôi thật may mắn khi có được những người thầy tài ba và tận tình như vậy. Sau chuyến bay với thầy Semianov, tôi càng chịu khó hơn, chăm chú hơn trong nghiên cứu các tài liệu về máy bay và hướng dẫn sử dụng cho phi công, tận dụng mọi thời cơ, điều kiện trong mỗi chuyến bay để tập để luyện dù chỉ là một đoạn đường nhỏ của chuyến bay, ví dụ tất cả các chuyến bay đều phải về thực hiện vòng lượn qui định thì mới vào hạ cánh được. Trước kia tôi đã quá dễ dãi với

mình, không giữ chính xác các số liệu bay khi bay bằng về vòng 3 vì cho rằng không cần thiết thì từ nay trở đi tôi luôn chăm chỉ tập trung để giữ thật chính xác mọi yêu cầu về tốc độ, độ cao, hướng bay dù chỉ là một đoạn bay bằng ngắn ngủi chưa đến một phút.

Khi bay hết các bài bay kỹ thuật “Một chiếc” theo quy trình đào tạo, chúng tôi được chuyển sang bay biên đội “Hai chiếc”.



*Phạm Ngọc Trường, Phạm Thành Nam với giáo viên tổ bay
người Nga năm 1966*



*Đôi bạn Phạm Thành Nam (trái) và Doãn Thắng (phải)
Hai sinh viên Đại học Bách Khoa Hà Nội hội ngộ tại trường
Không quân Liên Xô năm 1965. Anh Doãn Thắng sau chuyển ra
làm việc tại Bộ Ngoại Giao, là Đại Sứ CHXHCNVN tại Tiệp Khắc.*



*Bên bờ hạ lưu sông Volga, thành phố anh hùng Volgograd (1966)
Từ trái qua phải: Nguyễn Hồng Mỹ, Vũ Đình Rạng, lính Liên Xô, Phạm Thành Nam,
lính Liên Xô, Đào Minh Châu, Nguyễn Văn Nghĩa, và Phạm Phú Thái.*

Tập bay đội hình

Bay đội hình quả là một thử thách mới với mỗi chúng tôi. Khi bay kèm với thầy chuyển đầu, thấy máy bay mình cứ bồng bênh, chòng chành, lên xuống đến thót tim mà khi bay một mình không thể nào nhận ra được vì không có gì để so sánh. Khi nghiên cứu chuẩn bị mặt đất trước khi bay và trong giáo khoa hướng dẫn sử dụng máy bay đã chỉ dẫn rõ cách thức sử dụng tay ga, cần lái, bàn đạp như thế nào để giữ được đúng vị trí cự ly, giãn cách với đội trưởng (thường được gọi là số 1). Khi bay thầy cũng chỉ cho cách vào tập hợp đội hình, cách chuyển vị trí từ phải sang trái và ngược lại, cách giữ đội hình, cách phán đoán tốc độ chênh lệch, ước lượng cự ly, giãn cách rồi cách quan sát và đặt vị trí máy bay của đội trưởng ở vị trí nào trên nắp kính buồng lái. Nhưng đến khi được trao cần lái để tập thì đúng là khiếp đảm! Dù đầu óc đã căng ra như dây đàn, dù mắt đã tròn xoe mở ra hết cỡ, dù tay ga, tay lái, chân đạp đã cố hết sức để phản ứng thật nhanh mà cái máy bay vẫn như con ngựa bất kham, chẳng chịu nghe lời. Mồ hôi ướt đầm quần áo, mồ hôi nhỏ từng giọt trên mặt, vào mắt, vào mũi nhưng không có tay nào, không còn lúc nào rảnh mà đưa lên chùi. Còn máy bay thì cứ bồng bênh,

chòng chành dữ dội hơn, lúc xa, lúc gần, lúc lại vượt lên trước cả đội trưởng mặc dù đã thu hết ga, thả hết phanh - một loại cánh phụ mở ra để tăng lực cản nhằm giảm tốc độ. Đến lúc phát hiện ra máy bay mình đã bị thụt lùi thì dù đã tăng ga hết cỡ mà mãi chẳng thấy nó vọt lên được, vẫn lùi, càng ngày càng xa. Bất lực!

- Mẹ kiếp thu cánh cản đi chứ! - Có tiếng quát trong bộ đàm.

Giật mình! Thu xong được cánh cản thì máy bay số Một chỉ còn là chấm đen nhỏ xíu. Thầy giảng lấy cần lái dim đầu máy bay xuống để tăng tốc độ đuổi theo đội trưởng. Khi đã thấy rõ máy bay phía trước thầy bảo “Điều khiển đi”. Thế là cầm đầu cầm cổ, lao ầm ầm tiếp cận nhanh vào đội trưởng. Thầy lại nhắc “chú ý tốc độ” nhưng không thèm động tay. Chắc là để cho học trò được trải nghiệm “sự đau khổ” lần nữa. Đến lúc phát hiện có khả năng lại vượt lên trước đội trưởng, trò thu vội hết ga. Không hiệu quả, trò lại thả cánh cản, nhưng vẫn không dừng cái con ngựa bất kham được. Lần này, máy bay tôi lại vượt lên, vượt còn xa hơn lần trước, phải ngoái cổ lại sau mới thấy được đội trưởng. Cái chu kỳ “thì thụt, lên xuống” kiểu ấy còn kéo dài trong vài chuyến bay kèm nữa. Bay biên đội kiểu ấy như vắt kiệt sức chúng tôi sau mỗi chuyến bay. Thế mới thấy người ta bay biểu diễn biên đội hai chiếc rồi hàng chục chiếc phản lực chiến đấu bay qua Hồng trường Moscow trên ti vi sao mà vĩ đại thế! Sao mà người ta giỏi thế...

Thêm mấy tháng nữa đã trôi qua! Tôi qua được bài bay biên đội sau nhiều kỳ công tập luyện. Chúng tôi đã bay được quá nửa chương trình đào tạo năm thứ nhất nhưng vẫn còn nhiều thử thách ở phía trước. Chúng tôi miệt mài tập bay mà không kịp thấy sự đổi thay kỳ diệu đã diễn ra xung quanh. Hè đã đến

tự lúc nào! Những rừng cây, vườn táo, lê, mận đã tươi xanh, đã đơm hoa kết trái. Quả tuy còn non, xanh nhưng cũng đã bằng cái chén uống nước trĩu trĩu. Trông sướng cả mắt! Thiên nhiên thật hào phóng ban tặng cho mảnh đất này sự trù phú tưởng như vô cùng, vô tận. Từ dưới lòng đất, lên trên mặt đất và cả không gian, có cảm giác như sờ đến chỗ nào cũng có thể móc ra được tài vật quý giá. Tôi nghe loáng thoáng, không biết có chính xác không, trong chiến tranh trước đây Đức quốc xã đã từng phải chở cả đất từ vùng này về để làm phân bón cho đồng ruộng bạc màu xứ sở của họ trên những đoàn tàu hỏa, sau khi đã thả vũ khí, binh lính trang bị ra mặt trận. Nghe như chuyện hoang đường. Nhưng quả thật đất ở đây tươi tốt, phì nhiêu đến không tưởng. Chẳng biết từ “không tưởng” đến “hoang đường” còn cách bao xa...

Những ngày đầu tháng Năm ở nước Nga xa xôi, chúng tôi hòa cùng niềm vui với các bạn trong những ngày lễ 1.5 Quốc tế lao động, 7.5 chiến thắng Điện Biên Phủ và 9.5 chiến thắng phát xít Đức. Trong buổi liên hoan văn nghệ chung được tổ chức tại câu lạc bộ sỹ quan của trung đoàn, tất cả các học viên các nước học ở đó đều có những tiết mục văn nghệ tham gia vào cuộc vui và chúng tôi được chứng kiến thêm những tài năng văn nghệ của đoàn bay Nguyễn Phú Đức giọng hát Opera cao vời vọi cùng khả năng chơi đàn Piano và Lương Thế Phúc có giọng ca vàng từ cung thiếu nhi Hà Nội mang đến, Hoàng Quốc Dũng với cây đàn phong cầm làm sôi nổi cả khán phòng, Đỗ Anh Dũng với những bài thơ cảm xúc về quê hương và giọng ngâm làm xốn xang lòng người. Đặc biệt Mai Văn Chấn, cựu học sinh Hùng Vương - cựu sinh viên đại học bằng giọng trong trẻo trong bài hát “Tiếng hát người chăn bò”, cao hứng anh hát thêm “Trường ca” của trường cấp ba Hùng Vương chúng tôi nữa. Rồi Bùi Văn Long với sáo, Trần Cung với nhị, Trần Hóa guitar và tốp ca thì hát những bài hát của cả Việt nam và bài hát Nga. Tôi thầm tự hào về đoàn bay của mình, về những người đồng chí những người bạn, những

người anh em từ khắp nơi tụ họp lại mới chưa đầy một năm nhưng rất đoàn kết, kỷ luật, tài năng mà phần đông trong số họ là sản phẩm của nền giáo dục XHCN, của những lý tưởng cao đẹp mà tâm hồn nào cũng trong sáng.

Mùa hè ở vùng đồng bằng gần sát cực Nam của Liên Xô này thật dễ chịu. Thỉnh thoảng những cơn dông, những trận mưa rào buộc chúng tôi phải nghỉ bay một, hai hôm. Không được bay, chúng tôi vào học trong các giảng đường, các lớp học với các môn học bổ sung cho kiến thức hàng không, kiến thức xã hội, văn hóa và nâng cao trình độ tiếng Nga hoặc chuẩn bị cho khoa mục bay tiếp theo. Việc giao tiếp bằng tiếng Nga của chúng tôi đã khá hơn nhiều, vào giờ học tiếng Nga không còn cảnh thầy cô nói, hỏi, học viên nghe trả lời nữa, mà đã có sự hỏi han, trao đổi ngược lại. Chúng tôi tranh thủ luyện tiếng, hỏi thăm tình hình gia đình cô giáo Kladival về chồng, con, về cuộc sống. Và chúng tôi được biết cô đã bỏ chồng. Chồng cô quê ở vùng núi Capcadơ nước cộng hòa Chessina có thủ phủ là thành phố mang tên rất khủng khiếp Grodnui¹². Chồng cô là người dân tộc vùng núi, có cách hành xử kinh hãi, không chịu được nên hai vợ chồng bỏ nhau. Hiện tại, cô giáo đang sống với cô con gái 16 tuổi sau khi ly hôn.

Anh Ngô Sơn khoái chí cười khì khì nói với cô giáo:

- Gả nó cho thằng này đi! Anh chỉ vào tôi nói tiếp – Nó mới có 17 tuổi, đẹp đôi đấy.

Tôi đỏ mặt:

- Ông anh này. Bạ ai cũng vợ.

Chẳng là khi đi trên tàu mới cách đây vài tháng “Ông anh” này cũng đã kịp giới thiệu “Tao có cô em vợ, trạc tuổi mày, xinh

12. Groda là đồng tố, nếu thêm tiếp đầu ngữ u thành Ugroda- là sự đe dọa...

lắm!" Thế là bà giáo cười đến xoa đầu tôi và hỏi anh Sơn:

- "Diach" tiếng Việt đọc thế nào?

- Đọc là "Con rể" ạ! - Anh Sơn nhanh nhẩu.

- Con dê. Con dê! - Bà giáo nhắc lại giọng lơ lớ mất hẳn dấu.

Tôi ức. Trông anh Ngô Sơn có khuôn mặt đẹp trai hơi đen, có cái mồm lúc nào cũng như cười duyên thế mà phát ghét. Bực cả mình! Thế là từ đó mỗi khi gặp hoặc khi vào lớp, nhìn thấy tôi bà lại "Chao con dê" hoặc là "Con dê của tôi đâu rồi?" làm cả lớp cười ngất...

Những ngày nghỉ chủ nhật hiếm hoi được ra ngoài doanh trại, tôi thường có thú vui đi dạo dọc con đường quốc lộ dẫn vào thị trấn Akhtary. Con đường này cũng chạy qua, sát với doanh trại. Hai bên đường là hai rặng cây xanh ngắt. Có cả những cây lê, táo, mận như mọc hoang hoặc do người đi đường ăn xong vứt vỏ và hột ra và có cả những cây được trồng theo quy hoạch. Trái cây mọng nước, chín thơm và ngọt lịm làm tôi nhớ về thời trèo me, trèo sấu, hái ổi, sim, mua, chùm chùm ở khu đồi hoang vắng của Tỉnh ủy Phú Thọ những năm 1955 - 1956.

Có hôm mấy anh em chúng tôi gồm Phạm Thành Nam, Lương Thế Phúc, tôi và một vài anh nữa lại rủ nhau đi câu ở biển Adov. Màu nước biển ở đây gọi nhớ tới màu nước biển Đồ Sơn năm 1959 tôi cũng được ba tôi cho đi nghỉ cùng. Tôi không thích nước biển ở cả hai nơi này vì trông nó bẩn bẩn thế nào ấy. Biển Adov không có nhiều cá. Chúng tôi cũng chỉ câu được dăm con cá kiểu như cá bống bằng ngón tay, có lẽ chỉ đủ một bát canh cho một người ăn nhưng được cái vui và xả được những căng thẳng mệt mỏi của những ngày tập trung cao độ tinh thần, nghỉ

lực và quyết tâm vào những chuyến bay.

Đến thời điểm này đã qua hơn ba tháng bắt đầu từ ban bay đầu tiên, đoàn bay chúng tôi lại có thêm một số người buộc phải thôi bay vì sức khỏe. Đúng là nghề bay không dành cho tất cả mọi người. Và thế là lại có những cuộc chia tay buồn ngủi và xúc động với những người bạn “gãy cánh” ngang trời. Cái giá phải trả cho đào tạo thành một phi công chiến đấu như tôi nghe các thầy nói được tính bằng vàng ròng tương đương trọng lượng cơ thể mỗi người, mà những “tiêu hao” trong quá trình đào tạo sẽ phải tính cả chi phí cho quá trình sàng lọc, thải loại từng bước như thế này.

Những người không bị loại tiếp tục bay theo chương tình. Khu vực hoạt động của chúng tôi đã xa hơn các khu vực bay mà từ đó có thể nhìn thấy sân bay và các địa tiêu. Chúng tôi bắt đầu những bài bay đường dài theo hành trình bên ngoài các khu vực luyện tập kỹ thuật lái. Môn học dẫn đường trên không kéo chúng tôi vào nghiên cứu, thử nghiệm bằng cách ghi nhớ và vẽ lại toàn bộ địa hình khu vực xung quanh sân bay. Chúng tôi tiến tới bước định vị không gian từ những thông số ít ỏi của đồng hồ chỉ hướng về các sân bay. Sau khi được thầy hướng dẫn, tôi về lấy bản đồ bay kẻ kẻ, vẽ vẽ và lẩm nhẩm trên đầu những thao tác trên máy bay (ấn nút, xoay núm chọn tần số, nghe phát tín hiệu moóc và phân biệt xem của sân bay nào) ước lượng hướng chỉ của kim đồng hồ và so sánh trong óc, xác định điểm cắt của hai tia...

Cứ như thế chẳng mấy ngày tôi cũng thuộc được khá. Không biết do thầy dạy giỏi hay mình có khả năng định vị không gian tốt mà tôi nhập tâm khá nhanh các thủ thuật xác định vị trí máy bay trong không gian. Có lẽ do cả hai. Không thầy đổ mầy làm nên mà! Tôi nghĩ thế. Nhưng cũng chính nhờ khả năng này của mình từ khi còn học bay ở trường mà về sau khi phát huy trong chiến tranh không ít lần tôi đã tự cứu sống bản thân. Dù đánh địch ở trên mây nhưng lúc nào tôi cũng biết vị trí của mình

để về sân bay mà không bao giờ bị lạc.

Sau khi tập luyện khá thành thạo khoa mục biên đội “Hai chiếc” với các động tác kỹ thuật giản đơn như vòng tròn, lên, xuống nhẹ nhàng, chúng tôi chuyển sang khoa mục bay biên đội với lượng cơ động lớn hơn, như vòng gắt ở độ nghiêng lớn (60°); vòng chiến đấu, vòng xuống gắt, thất vòng nghiêng, thất vòng đứng. Bay những khoa mục này, giữ để không mất đội đã là may mắn lắm rồi! Nhưng hề không thấy học trò đâu hoặc là thầy ở cự ly xa xa một chút là bị thầy ngồi ở máy bay trước quát ầm ĩ. Sở dĩ có chuyện như vậy vì đã có mấy học viên bay số 2 bị mất đội mà không báo (hoặc chưa kịp báo) đang loay hoay tròn mắt đi tìm thì suýt nữa đâm vào máy bay của thầy bay trước. Cho nên phải cố “cò cưa” tay ga, tay lái, bàn đạp cho nhịp nhàng, kịp thời; chỉ cần chậm trễ một tí là lại xảy ra “trò chơi thì thụt lên xuống” như khi mới tập bay biên đội ngay. Càng cố bao nhiêu mồ hôi càng đầm dề ướt đầm bộ quần áo bay bấy nhiêu. Có những hôm còn ướt luôn cả bộ kháng áp mặc ở bên ngoài nữa. Cũng có chuyến bay tạm thấy hài lòng với mình, xuống sân bay thầy bước lại khen: “Bay tốt! Mồ hôi ra thế này cũng tốt!” Rồi thầy cười có vẻ rất khoái chí. Tôi nhìn lại thấy mồ hôi chảy ướt sũng cả giấy bay và tràn cả ra sân đỗ. Tự dưng nghĩ đến câu “được lời khen ho hen cả ngày”, mặt dài đuồn ra.

Kết thúc bài bay học búa này chúng tôi chuyển sang bay tập khoa mục công kích, với các bài tập công kích mục tiêu đi thẳng, mục tiêu vòng lượn, cơ động nhẹ nhàng, cơ động mạnh và tập chặn kích bằng mắt. Chúng tôi rất hào hứng khi được chuyển sang bay các bài bay tập chiến đấu. Hình như tôi có cảm giác những bài bay này giúp chúng tôi xích gần lại với chiến trận, với quê nhà đang trong bom đạn, chiến tranh. Cái háo hức càng được nhân lên sau mỗi chuyến bay là chờ xem kết quả rửa phim

chụp từ máy ngắm và kết quả phân tích từ phim”¹³. Không khí trong phi đội cũng náo nhiệt hẳn lên, sôi nổi hẳn lên sau những thước phim bắn mục tiêu giả là máy bay đi trước. Xem xét, đánh giá, tranh luận, rút kinh nghiệm bản thân sau khi nghe thầy giảng bình là các bước chúng tôi đã làm sau mỗi chuyến bay tập các khoa mục chiến đấu này. Nhưng có lẽ hào hứng nhất là khi chúng tôi chuyển sang bài tập đánh chặn mục tiêu trên không bằng mắt.

Tôi khá mù mờ về khái niệm đánh chặn. Chúng tôi đã tập bay từ biên đội “Hai chiếc” sau đó tách ra và coi máy bay bay trước làm mục tiêu, máy bay sau cơ động gấp bằng mọi cách để bám vào công kích từ phía sau. Còn máy bay mục tiêu thì cơ động cật lực để tránh bị công kích. Cứ thế thay nhau, quần đảo kịch liệt để có thời cơ “ấn cò súng” để chụp được những thước phim đánh giá đường đạn theo độ bao quát của vòng quang di động, độ rõ nét, cự ly, tốc độ tiếp cận với máy bay mục tiêu. Nhưng khoa mục bay này là đánh chặn. Tôi nhớ chuyến bay đầu tiên được thầy kèm bay đánh chặn mà không khỏi bật cười vì sự “ngớ ngẩn” của mình. Được dẫn vào khu vực “có địch” và được thông báo vị trí của “đối phương”, tôi căng mắt lên quan sát và đã phát hiện được từ khá xa, khoảng dăm bảy ki lô mét gì đấy. Nhưng thấy mục tiêu bé tí xíu. Tôi báo cáo thầy, hướng dẫn và chỉ cho thầy, vì ngồi buồng sau bị hạn chế nhiều về tầm nhìn nên thầy chưa phát hiện được và tôi cũng chẳng hành động gì vì quá mãi miết quan sát, tìm kiếm, phát hiện và thông báo. Đến lúc không thấy tôi hành động gì thì ông nổi cáu lên chửi tục rồi lắc mạnh cần lái:

- Phải bám theo mà công kích đi chứ!

Tôi giật mình đẩy hết tay ga, tăng tốc độ, vòng gấp bám theo

13. Trên máy bay L-29 của chúng tôi có gắn một chiếc máy ngắm kiểu như loại lắp trên Mig-17.

thì mục tiêu đã xa tít mù khơi! Đuổi mãi mới kịp thì cũng là lúc mục tiêu đến điểm vòng. Hết thời gian đánh chặn.

Tôi định vòng về thì thầy lại nổi câu lần nữa:

- Mẹ kiếp! Tranh thủ vào mà bắn đi một loạt chứ!

Tôi ngẩn người vội làm theo. Mà khi máy bay mục tiêu vòng nhẹ nhàng thế kia thì việc đưa vào vòng ngắm và nổ súng không có gì quá khó nữa rồi. Tôi bắn luôn hai loạt, rồi thoát ly, bụng nghĩ thầm “ông thầy mình cũng ăn gian góm!” Về giảng bình ông không thèm xem phim tôi bắn ra sao, chỉ té tát vì hành động không kịp thời, không cho máy bay bay cơ động bám theo ngay khi phát hiện để bị tụt hậu so với mục tiêu quá xa mất thời cơ đánh địch, không tạo thế, không có đà vào bắn thì chỉ có trượt và nếu làm nhiệm vụ chiến đấu thì coi như hỏng!

Tháng 7-1966, tôi nhận tin ba tôi nhắn được đi tham quan và nghỉ mát tại Liên Xô. “Nếu thu xếp được thì lên Moscow gặp ba”. Nhưng đang mùa bay thế này thì sao mà đi được chứ! Tôi báo cáo đoàn trưởng Đinh Tôn xin ở lại để bay, thấy anh mỉm cười vẻ hài lòng. Tôi thấy những bài bay tập chiến đấu như công kích, đánh chặn của tôi chưa đủ, chưa đạt yêu cầu vì còn lỏng ngóng lắm. Nhưng tôi biết, chúng tôi sẽ còn về đây bay lại, bay thêm nội dung huấn luyện chiến đấu với cường độ lớn hơn nhiều nữa trên loại máy bay hiện đại hơn.

Cũng vào dịp hè 1966, tin tức về cuộc “Đại cách mạng văn hóa” của Trung Quốc lan truyền khắp thế giới. Chúng tôi được biết tin qua đài truyền hình Liên Xô. Lúc đầu chỉ là tin tức rời rạc, lẻ tẻ, về sau càng dày đặc hơn kèm theo những bình luận từ dè dặt ban đầu sang chỉ trích nặng nề hơn. Về sau, thậm chí

còn có những bản tin của các hãng thông tấn nước ngoài Pháp, Đức, Anh... cũng được truyền lại. Chúng tôi, trong thâm tâm dù không có thiện cảm gì với “Đại cách mạng văn hóa” nhưng không biết chủ trương, không hiểu chỉ đạo của Đại sứ quán thế nào nên chỉ biết ngậm miệng làm thinh.

Một buổi sáng ra bay, ông thầy Svyklist mặt mũi hầm hầm, hất hàm hỏi:

- Chúng mày có biết Trung Quốc nó làm cái gì không?

Tôi nhanh mồm trả lời:

- Cách mạng văn hóa!

- Mẹ kiếp! Cái con tườu!

Thấm thoát lại đã mấy tháng nữa trôi qua. Mùa hè xanh tươi, đẹp đẽ, tràn trề nhựa sống xung quanh chúng tôi hình như cũng đã sắp vào đoạn cuối. Lác đác những quầng lá xanh ngắt trước đây đang từ từ chuyển màu và xuất hiện những chiếc lá vàng ươm. Nhìn qua vườn táo, thấy lá như ít hơn mà thay vào đó là những chùm quả đỏ tươi lúc lỉu bao kín thân cành. Không biết từ lúc nào đã thấy xuất hiện một lão nông trong chiếc áo khoác lửng, dày dặn với đôi ủng da cao đến gối liên tục đi lại quanh vườn, trên vai đeo một khẩu súng hai nòng, còn trên môi lúc nào cũng ngậm tẩu thuốc khói bay từng luồng như đầu tàu hỏa chạy than. Tôi nghe anh Ngô Sơn nói nhỏ “Là bảo vệ đấy. Súng mang toàn đạn muối. Phát hiện được kẻ trộm táo là ông ấy tương luôn vào đít. Đau rát hàng tuần”. Tôi thầm nghĩ, chắc bố này cũng đã từng ăn đạn muối rồi hay sao mà biết kỹ thế!

Táo rẻ lắm. Vài rúp là mua được cả xô, cả tiểu đội ăn xả láng. Anh nào dẻo mồm ra tán chuyện và chịu khó xin xỏ thì ăn thoải mái tại vườn ấy mà. Thế nhưng thấy cảnh ông lão khoác súng đi tuần quanh vườn táo lại kích thích không ít anh chàng quậy phá, thích phiêu lưu, mạo hiểm bọn tôi. Nhưng nhiều lần mấy ông trẻ cả tây lẫn ta tìm cách đột nhập không thành công. Có anh bị đuổi, bị bắn cảnh cáo chạy tóe khói mà không kiếm được quả táo nào. Ngứa mắt với mấy thằng nhóc không biết cách quậy, đoàn trưởng Đinh Tôn, cựu lính trinh sát của bộ đội Bình Định đâm ra “ngứa nghề”. Anh bảo:

- Cho hai thằng giỏi tiếng Nga ra tán ông lão. Mấy ông này chắc đã từng biết chiến tranh nên quý Việt Nam lắm, có thuốc lá Việt Nam thì mang ra mời hút thử luôn. Chúng mày làm nhiệm vụ đánh lạc hướng, phân tán chú ý. Hai thằng nữa làm trinh sát, một thằng phía ngoài sát đường quốc lộ, một thằng phía trong sát doanh trại. Có động tĩnh gì thì huyết sáo báo động. Còn lại ba tốp, từng tốp 2-3 thằng đột nhập sâu vào giữa vườn mà lấy. Mang cái quần thể thao ống dài mà chất vào. Làm lẹ, rút nhanh. Thế mới được, chứ chúng mày làm như mấy đứa trẻ con thì bị tóm là cái chắc.

Chúng tôi khoái quá thực hiện phân công như anh đã chỉ dẫn luôn. Cứ như là đánh trận thật vậy. Cũng hồi hộp, căng thẳng. Kết quả là chúng tôi được bữa chén táo đến căng bụng. Vui quá sức tưởng tượng. Phải nói ông anh đoàn trưởng cũng “chịu chơi” thật!

Cũng khoảng thời gian này, phân hiệu bay Akhtary lại đón tiếp một đợt học viên bay mới do đại úy Kiều Hữu Gác dẫn đầu với gần 100 người. Đoàn bay này phần lớn là học sinh, sinh

viên các trường đại học và cấp ba. Chúng tôi cơ bản đã bay xong chương trình năm thứ nhất trên máy bay L-29. Chỉ còn lại một số anh vào bay sau đang phải chạy cố chương trình. Đã có những bàn tán trong nội bộ về việc chia tách thành hai tốp đi bay năm tiếp theo: một tốp Mig-21 và một tốp bay Mig-17, nhưng quyết định không phải ở phía Việt Nam mà ở phía các thầy và nhà trường, và phải chờ ít ngày nữa cho kết thúc toàn bộ chương trình bay thì mới biết quyết định ai đi đâu, về đâu. Tôi không nhớ trong những ngày này tôi đã suy nghĩ gì, cảm xúc ra sao vì tính tôi cũng đơn giản. Phân cho việc gì thì cứ làm tốt đi cái đã, còn đi đâu mà chẳng được. Nhưng có lẽ mong ước được bay Mig-21 loại máy bay hiện đại nhất của Không quân ta lúc đó thì ai chẳng có. Vấn đề còn tùy thuộc vào kết quả, chất lượng tốt nghiệp năm thứ nhất ra sao đã.

Rồi ngày đó cũng đến. Những học viên bay giỏi nhất từ hai phi đội được lựa chọn về bay Mic-21. Sau gần một năm gắn bó với nhau tổ bay 4 người chúng tôi cũng bị chia làm hai: Anh Trần Việt và tôi đi bay Mig-21, anh Ngô Sơn và Trịnh Văn Quy về bay Mig-17. Trong số được chọn bay Mig-21 có 24 người và 24 người bay Mig 21 sẽ được thưởng chuyến nghỉ hè Biển Đen! Chúng tôi vui sướng tột độ đến nỗi không còn nhớ ngày hôm đó đã xảy ra chuyện gì khác nữa. Số đi bay Mig-17 được điều về thành phố Cushiov để học tiếp, còn chúng tôi về sân bay Krasnodar - nơi có hiệu bộ và trung đoàn đào tạo phi công Mic-21 đóng quân để học. Tối hôm trước ngày chia tay để theo đoàn Mig-17 đi nghỉ ở địa điểm khác, anh Đoàn Hồng Quân và Từ Đễ kỷ niệm cho tôi một bức ảnh chân dung nhỏ 4x6. Bức ảnh tôi vẫn còn giữ mãi đến bây giờ nhưng khá mờ.

Từ Akhtary - chúng tôi thu xếp toàn bộ đồ đạc lên máy bay Quân sự IL-14 được đánh giá là sang trọng hơn Li-2 để bay tới thành phố biển Adler ven Biển Đen nghỉ ngơi. Chúng tôi

hạ cánh ở sân bay dân dụng cách Adler không xa, khoảng gần chục ki lô mét. Trong lúc chờ xe ô tô đến đón, chúng tôi được chứng kiến hoạt động tấp nập của các loại máy bay chở khách của Liên Xô lên, xuống liên tục, cứ vài phút một chiếc. Người dẫn chương trình du lịch nói “Vào mùa hè sân bay luôn hoạt động hết công suất”. Ở đây, chủ yếu là máy bay của Hãng không dân dụng AEROFLOT độc quyền chở khách nội bộ trong nước Nga liên tục chở cán bộ, công nhân, viên chức nhà nước của 15 nước cộng hòa và tự trị đi nghỉ dưỡng, du lịch. Có nhiều loại máy bay như động cơ cánh quạt IL-18, phản lực Tu-104 và một số loại khác nữa mà tôi không biết tên luôn chật kín khách và nhà ga thì tấp nập hơn ga Hàng Cỏ ở Hà Nội.

Thời kỳ này, Liên Xô chưa mở cửa cho khách các nước tư bản chủ nghĩa đến nghỉ nên các hãng hàng không nước ngoài hầu như vắng bóng. Đây chính là thời kỳ mà người ta gọi là “chiến tranh lạnh” cho nên tuy là sân bay dân dụng nhưng phía bên kia đường băng chúng tôi còn thấy bóng dáng một biên đội máy bay chiến đấu Su-7 hay Su-9 gì đấy và một biên đội IAK-28¹⁴ vẫn đang túc trực, sẵn sàng cất cánh đánh chặn các máy bay xâm phạm từ phía Biển Đen.

Chúng tôi được một chiếc xe bus rộng rãi đưa tới khu nhà nghỉ ven biển. Rời khỏi sân bay một đoạn chúng tôi đã nhìn thấy biển. Đã được nghe nói về màu nước của Biển Đen mà chúng tôi vẫn không khỏi kinh ngạc. Từ xa thấy một màu thẫm đen thẫm thẫm tới tận chân trời. Nhưng khi ra đến bờ biển, rồi xuống tắm mình trong nước biển chúng tôi vẫn thấy rõ mồn một những viên đá cuội lấp lánh dưới đáy biển. Nước thật trong và cũng thật mặn. Bờ biển thì chỉ toàn sỏi, đá cuội chứ không có cát mịn

14. đây là hai loại máy bay chiến đấu đa năng hiện đại của Liên Xô thời kỳ đó.

màng như bờ biển Đồ Sơn hay Hạ Long của Việt Nam. Những ngày nghỉ này chúng tôi được xả hơi hết cỡ, được mặc sức tìm hiểu, khám phá những nét văn hóa, văn minh hiện đại qua quan sát sự đi lại, ăn ở, sinh hoạt của những người đến từ mọi miền của đất nước Liên Xô vĩ đại. Rồi được đi thăm viện bảo tàng, trong đó có bảo tàng OXTROPXKI nhà văn - vị tướng của thời kỳ bão lửa sau cách mạng tháng 10 Nga với cuốn tiểu thuyết tự truyện nổi tiếng “Thép đã tôi thế đấy”. Cuốn sách một thời được coi như gối đầu giường của thế hệ chúng tôi.

Chúng tôi mặc sức tắm biển phơi nắng và phát hiện trong đoàn tôi có người bơi lặn như rái cá. Đó là anh Hà Quang Hưng người miền quê Ý Yên - Nam Định. Anh Hưng từ bé đã lặn, ngụp, mò cua, bắt ốc, đánh dậm ở vùng nước ngập quanh năm nên tài bơi lặn của anh khó có ai sánh kịp. Chỉ cần một lần lấy hơi anh đã bò sát mình dưới đáy biển đi được vài chục mét.

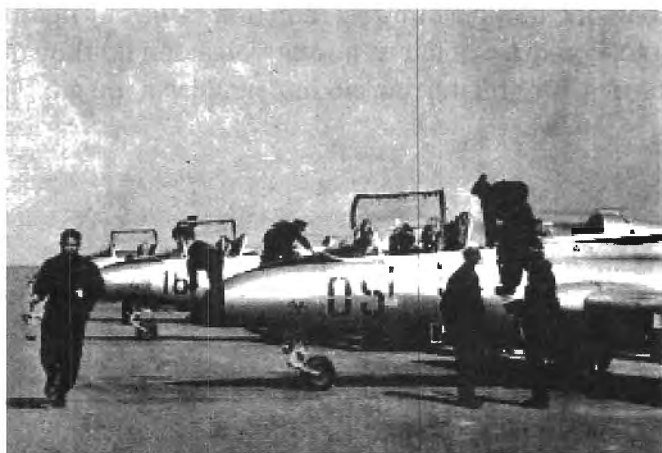
Mới được mấy ngày chơi biển mà nhiều chàng trai đã bắt nắng trông đen nhẻm. Nhất là anh Nguyễn Văn Khánh, Nguyễn Văn Quang, Trần Hóa, Nguyễn Đức Soát, còn anh Đặng Xây và tôi người cứ đỏ ửng, nhìn nhau thấy lạ. Rồi chúng tôi được ban tổ chức cho đi du lịch xe hơi, chạy qua mấy nước cộng hòa, khu tự trị Bắc Kapkado. Liên Xô quả là đất nước quá hùng vĩ. Xe ô tô đưa chúng tôi chạy men theo sườn núi, rồi lại chênh vênh trên đỉnh những ngọn đồi, nhìn xuống vực sâu thăm thẳm mà ruột gan cũng xốn xang, không kém gì như nhìn từ máy bay xuống đất trước lúc nhảy dù. Rừng núi quanh co, hiểm trở lên xuống liên tục, những ai chưa quen chắc sẽ bị say xe mà ói mửa dễ như chơi. Chúng tôi liên tục trầm trồ, ngợi ca, ngạc nhiên, thần phục. Rồi lại thấy ngậm ngùi khi nghĩ về quê hương tươi đẹp không kém phần hùng vĩ, nhưng còn quá nghèo nàn, lạc hậu bởi chiến tranh bom đạn, chết chóc vẫn đang lan rộng khắp nơi.

Tiếp theo, chúng tôi lại được máy bay quân sự chở tới tham

quan thành phố anh hùng VonGagrad. Đây là thành phố huyền thoại của Cuộc chiến tranh vệ quốc vĩ đại của Liên Xô (41-45). Trước đó thành phố này mang tên Stalin gọi là Stalingrad. Đây cũng là đô thị hoành tráng hạ lưu sông Vonga dài gần 100km men theo con sông thơ mộng. Có “Ngôi nhà Pavlop đầy mình thương tích được giữ lại như một chứng tích chiến tranh. Có các cụm tượng đài dọc đường dẫn lên bức tượng Người mẹ Nga vĩ đại vùng kiếm ưỡn ngực chỉ về hướng kẻ thù mà khi đứng dưới chân bức tượng, chúng tôi thấp hơn cả bề dày ngón chân. Chúng tôi còn được đi tàu trên sông Volga đến hồ thủy điện và chụp những bức ảnh mà đến giờ mọi người vẫn lưu giữ.



*Tổ bay L29 năm thứ nhất
 Từ trái sang: Ngô Sơn, GV bay Povoliaev,
 Phạm Phú Thái, Trịnh Văn Quy*



*Trong ngày bay huấn luyện L29 năm thứ nhất (1966)
Từ trái qua phải: Đào Công Trị, Hoàng Thế Thắng, Nguyễn Văn Giá và Nguyễn
Công Huy.*

Học bay năm thứ hai

Về tới Krasnodar, chúng tôi được bố trí nghỉ tại tòa nhà 5 tầng- được cho là khách sạn nằm trong giới hạn tường rào bảo vệ chặt chẽ của một căn cứ quân sự, nơi đóng quân của hiệu bộ - Trường sỹ quan Không quân mang tên Anh hùng Serov. Đây cũng là nơi đóng quân của trung đoàn bay đào tạo phi công, thợ máy hỗn hợp cho cả hai loại Mig-21 và Su-7. Cùng ở chung khách sạn với chúng tôi còn có các học viên bay của một số nước xã hội chủ nghĩa thuộc khối Warszawa, học viên bay và cả phi công sang học chuyển loại của Ấn Độ, các nước thuộc khối Ả rập có xu hướng thân thiện với Liên Xô và phe Xã hội chủ nghĩa. Ở cùng khách sạn nhưng chúng tôi hầu như không có quan hệ gì vì có những khác biệt khá lớn về văn hóa, nếp sống, mức độ kinh tế và đặc biệt là những quy định ngặt nghèo về mối quan hệ với người nước ngoài của Bộ Quốc phòng Việt Nam trong thời kỳ “chiến tranh nóng” ở Việt Nam và “chiến tranh lạnh” giữa phe Xã hội chủ nghĩa và Tư bản chủ nghĩa.

Khu vực hiệu bộ, có hệ thống giảng đường, các phòng ban của trường và được bố trí khép kín trong dãy tòa nhà 5-7 tầng có hình vuông với một cổng ra vào hiệu bộ hướng ra đường trục

chính, còn cổng kia ở phía ngược lại dành cho giáo viên, học viên, các sỹ quan và nhân viên phục vụ. Ở giữa là khoảng sân rộng, trồng cây cao và vườn hoa mỗi chiều đến cả trăm mét. Việc ra vào làm việc của phần đông sỹ quan, giáo viên, học viên được kiểm soát chặt chẽ với thẻ ra vào bảo mật từ phía cổng sau. Cổng chính phía trước chỉ dành cho Ban giám hiệu và các sỹ quan điều hành của sở chỉ huy trường Không quân Serov.

Ngày đầu bước vào giảng đường học Mig-21 chúng tôi được đi qua một phòng lớn, kiểu như phòng khánh tiết, nhưng được trang trí như phòng truyền thống của ta. Trên tường treo nhiều tranh, ảnh của lãnh đạo Đảng, Nhà nước Liên Xô, chỉ huy Quân đội và Không quân Xô viết các thời kỳ. Trên một bảng khác là ảnh của các học viên bay xuất sắc tốt nghiệp bằng đỏ của trường cùng các tấm ảnh khổ khá lớn chụp tập thể. Tôi dán mắt ngay vào những khuôn mặt Việt Nam, những phi công, những người anh đi trước đã tốt nghiệp ở đây. Lòng không khỏi tự hào xen lẫn xúc động khi chợt nghĩ trong các anh hiện ai mất ai còn? Không quân mình thì “bé tý” lại “chơi nhau” với Không quân Mỹ hùng mạnh như thế. Mong các anh trụ vững chờ “đàn em” này về tiếp sức nhé. Tôi thầm nhủ như vậy.

Học lý thuyết lần này chúng tôi được nghiên cứu sâu hơn và cao hơn với khí cụ bay siêu âm từ 1, 2 đến nhiều lần tiếng động, từ tầng bình lưu tới thượng tầng khí quyển và không gian vũ trụ. Các môn học tuy khó nhưng thật mới mẻ và vô cùng hấp dẫn về máy bay, trang bị vũ khí kèm theo máy bay Mig-21.

Mig-21 có rất nhiều khác biệt so với loại L-29 và Mic-17. Một thế hệ máy bay hiện đại có nhiều tính năng vượt trội đã ra đời và chúng tôi là thành viên của một đất nước rất lạc hậu, có lẽ lạc hậu nhất trong số các nước được Liên Xô đào tạo Mig-21 buộc phải nhanh chóng tiếp nhận. Vì vậy mà khó khăn, vất vả càng chồng chất lên chúng tôi. Nhịp điệu, cường độ học tập, sinh

hoạt không hề giảm. Kỷ luật, nề nếp vẫn được nghiêm túc duy trì. Tất cả chúng tôi đều gồng mình lên để chịu đựng, để vượt qua. Bây giờ đã có thêm chút kinh nghiệm, vốn liếng tiếng Nga, nhưng quyết định chính vẫn là ý chí phấn đấu của mỗi người và nền tảng thể lực, sức khỏe được cải thiện trông thấy qua hơn một năm ăn học, tập luyện nghiêm khắc, thậm chí khắc nghiệt. Mà động cơ sâu xa chính là được nhanh chóng trở về tham gia đánh Mỹ.

Có lẽ từ trong sâu thẳm tâm hồn, mỗi người trong chúng tôi có sự thi đua với nhau ghê gớm. Không chỉ trong đoàn bay chúng tôi đâu. Tôi còn nhớ một chuyện thế này. Trong số hàng trăm anh em chúng tôi tập trung ở Xâm Bồ tháng 5 đến tháng 8-1965 hồi ấy có nhiều người là bè bạn cùng trường lớp từ phổ thông hoặc đại học. Nhưng khi chia đoàn đi học bay thì một số người lại đi học ở Trung Quốc, một số lại học ở Trường Không quân Việt Nam và số chúng tôi đi học Liên Xô. Lúc chúng tôi đang tập L-29 thì một số bạn bè liên hệ được với nhau qua thư (đã được kiểm duyệt và đi vòng về Cục Cán bộ rồi mới tới tay người nhận) thông báo rằng số học bay ở Trường Không quân Trung Quốc đã vào bay hết, một số còn sắp được bay đơn. Thế là nhiều người chúng tôi cứ ước muốn được về bay ở Trung Quốc để nhanh được tốt nghiệp. Tất nhiên đó chỉ là ước. Và vì vậy chúng tôi ngầm hẹn nhau “phải cố gắng không để chúng nó vượt trước mình”.

Chúng tôi lại được đón mùa thu nước Nga lần thứ hai. Nhưng lần này ở Krasnodar - một thành phố khá lớn của nước Nga có một số trường đại học, trong số đó có trường Đại học Nông nghiệp - với mưa lạnh, lá vàng, những vườn táo trĩu quả đã được thu hoạch dồn dập chỉ còn lại cành cây khẳng khiu trông thật

buồn. Những buổi học lý thuyết của chúng tôi thường xuyên bị gián đoạn mất khoảng 20-30 giây mỗi khi có máy bay cất cánh. Những tiếng rít, tiếng rú của động cơ Mig-21 và Su-7 ở chế độ tăng lực khi cất cánh làm cửa kính của cả tòa nhà giảng đường rung lập cập. Còn không gian lớp học thì tràn ngập âm thanh chói tai, sóng âm như xuyên qua cả tường nhà đâm thình thịch lên ngực, lên tai, inh cả đầu. Mỗi lần như vậy các thầy nhún vai, giơ hai tay lên và buông thõng xuống tỏ vẻ bất lực vì có hét vào sát lỗ tai cũng không thể nghe được gì. Lý do đơn giản vì tòa nhà giảng đường và hiệu bộ nằm chỉ cách tâm đường cất cánh vài trăm mét. Hơn nữa, cấu trúc của tòa nhà lại là hình chữ nhật vuông bốn góc đã như hộp đàn cộng hưởng âm thanh, nên tiếng gầm rú của động cơ phản lực lúc cất cánh càng làm người ta thêm khiếp đảm. Đường băng sân bay và tòa nhà giảng đường của chúng tôi được thiết kế xây dựng vài chục năm trước, khi đó chỉ có máy bay cánh quạt là chủ yếu, nên chưa tính được tác động ghê gớm của âm thanh từ những chiếc động cơ phản lực.

Vào mùa đông 1966-1967, khi chúng tôi đang cố sức nhồi nhét các thứ lý thuyết bay và máy bay Mig-21 vào đầu thì được tin chuẩn bị đón một đồng chí cán bộ cao cấp của Đảng, Nhà nước sang Liên Xô công tác, tiện thể thăm con đang học bay ở trường. Chúng tôi đoán già đoán non không biết vị lãnh đạo này là ai, vì trong đoàn bay của chúng tôi khi đó có mấy người là con lãnh đạo cấp cao của Đảng, Nhà nước như Hoàng Quốc Việt, Nguyễn Duy Trinh, Nguyễn Tuấn Thúc (thân sinh ra các anh Hà Vĩnh Thành, Nguyễn Duy Tường, Nguyễn Tuấn Ngòi). Đến khi xem tivi thấy bộ trưởng Bộ Ngoại giao Nguyễn Duy Trinh thăm và làm việc tại Liên Xô thì đoán được ngay. Nhưng Nguyễn Duy Tường lúc đó lại đang học bay Mig-17 tại Thành phố Kishiniov, nên trường phải bố trí một chuyến máy bay loại nhỏ để đưa anh đến Krasnodar gặp bố.

Các nghi thức ngoại giao và tiếp đón của ban giám hiệu trường diễn ra nhanh chóng, sau đó ông vào gặp gỡ và nói chuyện với chúng tôi tại hội trường, trong khoảng 40-45 phút. Ông Nguyễn Duy Trinh nói nhiều vấn đề nhưng tôi nhớ nhất mấy nội dung kêu gọi chống Mỹ cứu nước của Hồ Chủ tịch tháng 7-1966 là “Không có gì quý hơn độc lập, tự do. Đánh thắng giặc Mỹ ta sẽ xây dựng đất nước ta giàu hơn, to đẹp hơn”.

Những thông tin ông đưa ra thì chúng tôi cũng đã được phổ biến. Không thấy có gì mới. Nhưng sau này tôi mới hiểu ở cương vị ông không dễ để nói được hết những gì chúng tôi muốn biết do yêu cầu bảo mật các chủ trương đường lối khi phải nói ở nước ngoài như thế. Vì vậy mà tôi có cảm giác ông nói không nhiệt tình, vẻ mặt thì lạnh lạnh. Có lẽ vừa phải lựa chọn nội dung chủ đề nói, vừa phải đề phòng tình báo nước ngoài?! Cuối cùng ông kết luận và động viên chúng tôi nhanh chóng làm chủ vũ khí trang bị để về mà đánh Mỹ. Tình hình còn phức tạp...

Tết thứ hai trên đất nước Nga.

Hơn 300 học viên học về kỹ thuật hàng không cộng với đoàn bay Mig-21 mới được bổ sung thêm 12 người bay theo qui trình Iak-18, Mig-17, Mig-21 thành 36 người, thành ra “cộng đồng người Việt” ở trường có số lượng áp đảo trong số học viên. Không khí chuẩn bị và đón tết khá vui vẻ. Rất đông anh em học kỹ thuật hàng không cũng xuất phát từ các trường phổ thông của các tỉnh trên miền Bắc nên chúng tôi hòa đồng với nhau dễ dàng. Mấy anh em nhập ngũ cùng tôi từ trường Hùng Vương, tỉnh Phú Thọ cũng có mặt trong đội ngũ này như Nguyễn Đắc Hoạt, Hoàng Văn Lượng, Nguyễn Văn Chân. Một số anh đang học bay dở, không đủ điều kiện bay cũng về học ở đây như Mai Văn Chấn,

Mai Thế Ngọc, Hoàng Văn Phú, Nguyễn Mạnh Trùng, Lương Vĩnh Thịnh. Khi chúng tôi quay về Primorsk Akhtarck nơi học bay năm thứ nhất để vào bay năm thứ hai trên loại L-29, cũng là lúc mùa xuân thứ hai của chúng tôi trên đất nước Nga đang đến. Tuy người xưa cảnh cũ mà lại thấy là lạ.

Về bay năm thứ hai ở đây chúng tôi được bố trí lại tổ bay Mig-21 cho cả năm thứ ba. Lần này tổ của chúng tôi là Hà Quang Hưng, Phạm Thành Nam, và tôi. Giáo viên bay có thay đổi một chút. Thầy cũ Svyklist Livii Petrovich đang đi lấy máy bay nên thầy mới là Povoliaep thay thế trong thời gian đầu. Povoliaep là Trung uý phi công ra trường được hơn hai năm, to cao đẹp trai, hình như lúc đó mới 26, 27 tuổi. Khi chúng tôi bay năm thứ nhất thì thầy dạy tổ bay khác. Mới gặp thầy, chúng tôi ai cũng trầm trồ khen ngợi, ngưỡng mộ vẻ đẹp trai rất đàn ông của ông thầy trẻ này nhưng khi biết ông đã lấy vợ ngay sau khi tốt nghiệp trường không quân chẳng hiểu sao chúng tôi lại thấy tiếc. Hình như hầu hết chúng tôi đều nghĩ tiếc như vậy vì khi tiếp xúc với một số gia đình các sỹ quan Nga hay phi công Nga, chúng tôi thấy các ông đang còn đẹp trai, nhưng các bà lại đã quá già. Ở tuổi 28-30 sau khi đã sinh con, phụ nữ Nga “phát tướng” và “về già” rất nhanh. Khó mà đoán được tuổi họ, nhất là khi đi với ông chồng thì như đi với em trai. Đôi khi, chúng tôi cứ thấy tiếc một cách rất vô lý!

Vào bay năm thứ hai đối với chúng tôi có khá nhiều thuận lợi vì mới giãn cách bay có vài tháng mà chúng tôi lại không bị phân tán ra các chuyện khác. Nghĩa là rất toàn tâm toàn ý cho nghiệp bay. Năm nay các bài bay chủ yếu là đề cao và ứng dụng chiến đấu trên loại L-29. Nhanh chóng bay đơn trở lại, nhanh chóng tiếp nhận kỹ thuật bay cao cấp và các bài bay ứng dụng như không chiến, đánh chặn, công kích mặt đất. Cùng với những kỹ thuật cơ bản, chúng tôi cũng đã tiếp thu, học lỏm, bắt chước

những “tiểu xảo”, những trò nghịch ngợm, quậy phá trên không của các thầy. Thỉnh thoảng, khi đang kèm học viên có thầy nổi hứng lên giành lấy cần lái bảo học viên “Để tao!” Thế là một loạt các động tác “siêu cao cấp” về kỹ thuật đến “siêu quậy” được các thầy thi triển làm cho học trò tối mắt, tối mũi. Sau đó, “ném” cần lái cho học viên rồi bảo “Đa vai! Đa vai! Điều khiển đi!” Thế đấy. Nhưng mà trò sượng.

Sau này khi đã về đơn vị có tích lũy giờ bay và kỹ thuật bay khá tốt rồi, phải ngồi bay kèm ở buồng lái sau cho học viên hay bay những bài bay có vẻ nhằm chán vì phải ngồi không cứ như “bao tải cát” ấy thì tôi cũng cảm thông với các thầy. Và nhiều khi cũng “nổi hứng” lên như vậy, làm những trò nghịch ngợm, quậy phá trên không.



Tại hạ lưu sông Volga, thành phố Volgograd (1966)
 Từ trái qua phải: Nguyễn Văn Quang, Đinh Tôn, Đại úy Liên Xô làm nhiệm vụ dẫn đoàn, Phạm Phú Thái.

Phạm Phú Thái, Phạm Thành Nam, Lê Toàn Thắng tại Sochi - Biển đen năm 1966



*Tại Sochi - Biển đen năm 1966
Từ trái qua phải: Phạm Phú Thái, Hà Quang Hưng và Đỗ Anh Dũng*

Tập lái Mig-21

Rồi chúng tôi cũng kết thúc luôn 40 giờ bay năm thứ hai trên L-29 khi có vẻ như đã có thể hoàn toàn làm chủ nó. Tôi có tổng giờ bay trên L-29 trong hai năm là 124^h,28' thuộc tốp có số giờ bay vào loại ít, vì không phải kèm đi kèm lại nhiều lần các bài bay. Nếu tính toán kinh tế thì thuộc loại được đào tạo với chi phí rẻ. Viết đến đây tôi giật mình nghĩ tới khái niệm và thực tiễn trên thị trường “hàng không giá rẻ” thì lớp phi công chúng tôi có lẽ cũng thuộc diện phi công giá rẻ.

Từ biệt thành phố nhỏ bé thanh bình Primorxk Akhtarxk, từ biệt “cô bé” L-29 chúng tôi trở lại thành phố Krasnodar với mục tiêu chinh phục loại máy bay chiến đấu, hiện đại Mig-21 vào lúc nắng hè đã tràn ngập lãnh thổ Liên bang Nga rộng lớn. Lúc này lớp bay theo quy trình Iak18, Mig-17 cũng đã xong chương trình về gộp với đoàn chúng tôi, thành số học viên bay Mig-21 lên tới 36 người. Phải mất cả tháng trời để ôn tập, kiểm tra, sát hạch lại lý thuyết Mig-21 và tập buồng lái. Tổ bay chúng tôi đã cố định từ năm thứ hai. Tổ trưởng vẫn là thiếu úy Hà Quang Hưng và thành viên là trung sỹ Phạm Thành Nam, binh nhất Phạm Phú Thái. Thầy dạy bay Mig-21 là thiếu tá Gladtrencó.

Hôm đầu tiên ra sân bay để tập buồng lái cũng là ngày trung đoàn tổ chức bay cho lớp học viên của nước khác. Thấy chiếc Mig-21 lao vút qua sân bay trong khi chưa kịp nhìn kỹ đã mất hút vào khoảng không phía xa, tôi cảm thấy ngợp. Đã học, đã biết đây là loại máy bay bay nhanh hơn hai lần tiếng động, nhanh gấp ba đến bốn lần loại L-29 rồi mà vẫn không thể tưởng tượng nổi. Choáng, ngợp có lẽ là cảm xúc của tất cả chúng tôi hôm đó, khi lần đầu tiên được chứng kiến chiếc Mig-21 lao ầm ầm qua sân bay. Thầy Gladtrencó thấy vẻ mặt ngơ ngác của tôi bèn vỗ vai tôi, cười khoái trá:

- Đây không phải máy bay! Đây là quả tên lửa đấy!

Có lẽ đúng, chỉ có tên lửa mới bay nhanh ghê gớm vậy. Tôi lẩm bẩm. Ông nói tiếp:

- Vì vậy phải nhanh, thật nhanh trong quan sát phát hiện, thật nhanh và thật nhạy trong điều khiển mới làm chủ được nó! Phải cố mà tập luyện thật kỹ mọi động tác từ dưới mặt đất cho thành thục. Đây là “quả tên lửa bay” chứ không phải cái loại L-29 mà các anh vừa mới bay đâu!

Tôi mới động nhẹ đến chân cầu thang của “em” Mig-21 mà đã bị dọa toát mồ hôi hột thế này ư. Nhưng cũng từ đấy trong tôi trào lên một suy nghĩ, một quyết tâm không thể lay chuyển, phải chinh phục bằng được chiếc Mig-21 xinh đẹp mà mạnh mẽ này!

Không hiểu có phải vì quá yêu quý Liên Xô xã hội chủ nghĩa không mà khi học về các loại máy bay của các nước Tư bản hồi đó như F105, F4, F104 chúng tôi vẫn thấy Mig-21 là loại máy bay vào loại đẹp nhất. Tình cảm đó cháy trong tôi còn giữ tới rất nhiều năm về sau này. Bây giờ nhìn lại, nghĩ lại quả đúng là những suy nghĩ cảm tính, chứ thật ra các máy bay chiến đấu của Mỹ, Anh, Pháp cũng có cái đẹp của nó chứ. Máy bay Mỹ trông hơi ngổ ngáo nhưng có lẽ “đàn ông” hơn. Còn máy bay

Nga “hiền lành, xinh đẹp, nữ tính” hơn. Chẳng khác gì kiểu so sánh cảm tính “đồng hồ Liên Xô tốt hơn đồng hồ Thụy Sĩ/Trắng Trung Quốc sáng hơn trắng nước Mỹ” trong một bài thơ của nhà thơ Việt Phương.

Chúng tôi được lĩnh những bộ đồ bay Trung không và Cao không. Bộ đồ Trung không thì có thêm cái mũ bảo hiểm trắng lồng ra bên ngoài, đã thấy oách hơn hẳn bộ đồ bay L-29. Nhưng khi vào phòng để đo và lĩnh bộ đồ Cao không thì lại thấy một đẳng cấp vượt trội hơn hẳn bộ Trung không. Đo xong rồi lại thử bơm áp suất vào cho căng phồng, siết chặt toàn thân, từ đầu đến chân trông cứ như những nhà du hành vũ trụ thực thụ. Lòng cũng thấy tự hào, mà quả thật, theo lý thuyết thì Mig-21 có trần bay 21km, nhưng để lập kỷ lục, có phi công thử nghiệm của Nga đã cho máy bay lên tới hơn 30km. Mà 30km độ cao thì còn cách khoảng không vũ trụ bao xa nữa đâu! Bộ quần áo cao không chúng tôi mặc bay cao không (trên 08km) để đề phòng trường hợp buồng lái bị hỏng. Khi hỏng buồng lái ở độ cao và tốc độ lớn như vậy sẽ tạo ra áp suất âm rất lớn, chỉ cần nhiệt độ bằng nhiệt độ cơ thể thôi cũng đã làm cho máu bị sôi lên rồi, và tất nhiên con người chẳng thể sống sót trong điều kiện như vậy. Bộ quần áo này chính là để giữ cho áp suất cân bằng bảo đảm cho điều kiện sinh tồn tối thiểu cho phi công để nhanh chóng xử lý, thoát xuống độ cao, tốc độ an toàn khi gặp phải tình huống bất trắc như vậy.

Công tác chuẩn bị bay của chúng tôi được các thầy hướng dẫn rất tỉ mỉ và yêu cầu cũng rất nghiêm khắc. Riêng về địa hình, chúng tôi phải học thuộc lòng bản đồ, tự vẽ bản đồ địa hình xung quanh sân bay cách vài trăm cây số chứ không phải chỉ vài chục đến dưới 100km như khi học bay L-29. Đặc biệt là hệ thống sông ngòi, đường sá, núi non và các thành phố lớn. Phạm vi khu vực bay rộng hơn khi bay L-29 đến cả chục lần, theo đó

là hệ thống sân bay trong vùng cũng phải thuộc lâu lâu cả chục chiếc với những kích thước, hướng hạ cất cánh, tín hiệu moóc và tần số phát của các đài chỉ hướng, cách ra vào các sân bay.

Còn về máy bay thì không thể kể hết, yêu cầu phải thuộc lâu tính năng các hệ thống rất hiện đại của máy bay Mig-21 có khối lượng lớn hơn cả hàng chục lần những thông tin về địa hình nêu trên. Máy bay thời này hệ thống máy tính có dung lượng nhỏ hơn nhiều so với thế hệ máy bay mới về sau, nên ngoài một số công đoạn đã được dùng máy thì phi công phải thuộc lâu lâu mọi thứ. Cho đến giờ nghĩ lại, thật không hiểu sao chúng tôi có thể nhồi nhét đủ các thứ như vậy vào đầu, rồi tạm thỏa mãn với kết luận rằng, thời đó đầu anh nào cũng rỗng tuếch như cái thùng rỗng nên người ta đổ cái gì vào cũng chứa được hết!

Chuyến bay trên Mig-21 đầu tiên của tôi do thầy Gladtrencó kèm. Ngồi tập buồng lái nhiều lần rồi nhưng khi mang đầy đủ “cân đai” của bộ đồ bay, ngồi vào buồng lái, mở máy, lăn ra đường lăn rồi mà tôi vẫn thấy chệnh choáng. Phần vì máy bay và vị trí buồng lái cao hơn L-29 đến cả mét, phần vì chẳng thấy hình ảnh quen thuộc của bộ cánh xò ngang ra phía trước của L-29, mà có ngoái cổ lại cũng chỉ thấy được một phần cánh hình tam giác như gắn sát vào tận phía đuôi. Đúng như thầy tôi nói “nó là quả tên lửa chứ không phải máy bay”.

Tuy nhiên trong lòng tôi đầy phấn khích! Sắp trở thành phi công chiến đấu dù khó khăn mấy tôi cũng phải làm chủ, phải chinh phục “quả tên lửa” xinh đẹp này. Đến đoạn đường lăn thẳng thầy nhường lại điều khiển cho tôi, bắt đầu làm quen từ việc tập lăn. Do đã có chút kinh nghiệm bay L-29 nên tôi nhanh chóng điều chỉnh hoạt động của các giác quan, phối hợp nhịp nhàng tay, chân để đưa máy bay ra đường cất cánh, và đặt máy bay khá chuẩn giữa tâm đường băng. Tôi tự nhận thấy là mình đã khá hơn nhiều so với chuyến bay đầu tiên trong đời trên L-29.

Nhưng có lẽ chỉ được thế thôi, vì sau đó khi thầy bắt đầu hướng dẫn cho làm quen với động tác cất cánh thì sự choáng ngợp mới lên đến đỉnh điểm.

Tôi xin phép cất cánh bằng tiếng Nga khá thuần thục và được đài chỉ huy bay cho phép cất cánh. Đang lần lượt làm các thao tác bật cần khống chế bánh lốp càng trước, mở khóa cần thu thả cùng kiểm tra nhanh một lượt hệ thống bảng đồng hồ thì nghe thầy nhắc:

- Tăng động cơ lớn nhất! Bật tăng lực!

Nghe tiếng động cơ ầm ầm vang động, đầu mũi máy bay chúm nhẹ xuống, nhưng khi bật tăng lực thì có cảm giác như chiếc phi cơ trở nên hung dữ, lồng lộn, không chịu bị giam hãm trong bó phanh của cả ba bánh nữa. Một tiếng nổ “ầm” vang lên và tiếng rú ghê gớm của động cơ như những tràng đại bác liên thanh đập ầm ầm vào không gian, nén vào lòng ngực. Chiếc máy bay run rẩy như không chịu nổi sự kìm nén nữa. Thầy nhắc nhanh:

- Thả phanh ra!

Và chỉ chờ có thể, tôi chỉ còn cảm giác người dán chặt vào ghế ngồi, còn chiếc “máy bay- tên lửa” thì bắn về phía trước, không kịp làm gì! Tôi như cái máy làm theo tiếng nhắc của thầy “Thu càng” “Thu cánh tà”, “Tắt tăng lực” và chỉ khi đã tắt tăng lực đi rồi tôi mới thấy hết cảm giác bị nén cứng vào ghế và mới hoàn hồn. Quả là khủng khiếp!

Thầy lần lượt dẫn tôi đi xem, làm quen với các khu vực bay địa hình, khu vực sân bay. Vào một cái, trong vòng có hơn 30 phút đã qua 300-400 km đường bay. Khi về hạ cánh, thầy vừa hướng dẫn vừa làm mẫu cho một loạt động tác. Tôi chưa kịp định thần sau động tác này, thầy đã nhắc làm động tác khác. Mà máy bay thì cứ lao ầm ầm về phía đường hạ cánh. Chỉ có hơn hai mươi giây kể từ lúc máy bay qua đài xa (đài chỉ hướng về sân bay

cách đầu đường bằng 4km). Tôi có cảm giác mặt đất trào dâng lên như nước lũ ở kính trước buồng lái. Đến lúc thấy nhắc đây là độ cao kéo bằng thì đã thấy tiếng động cơ gần như xủ đi, đồng thời máy bay chậm nhẹ xuống đường băng với đầu máy bay ngóc dựng đứng hẳn lên. Tôi có cảm giác như đang ngồi ở đầu cái sào dài và lao hùng hục về phía trước với tốc độ ghê người.

Tiếng thầy lại vang lên “Ấn nút thả dù!”. Tôi phải mất vài giây để định thần tìm nút thả dù và ấn vội. Một lực kéo giật mạnh vào thân mình và người như muốn lao rầm về phía trước. Nếu thắt dây dù không chặt có lẽ tôi đã đập mặt vào bảng đồng hồ. “Bóp phanh đi” – Tiếng thầy khẩn trương hơn. Tôi nghiêng răng bóp mạnh tay phanh, người lại càng rúm về phía trước. Từ tốc độ tiếp đất gần 300km/h chỉ ít giây sau máy bay đã đứng khựng lại gần cuối đường băng. Ghê rãnh!

Tôi rời khỏi buồng lái máy bay, trèo cầu thang xuống sân đỗ với bộ đồ ướt sũng mồ hôi. Tháo được hai lớp mũ bay ra thì thấy đầu tóc cũng đầm đìa như mới được dội nước từ vòi hoa sen trong nhà tắm ra. Không hiểu người mình “tóp đi” được mấy ký sau mỗi chuyến bay như thế này, còn đầu óc và thân xác thì vẫn chơi voi như trên đỉnh phù vân?! Nhưng tôi vẫn thấy thú vì một kiểu “hành xác” mạo hiểm, thú vị và hấp dẫn. Sự hấp dẫn chỉ dành cho những người ưa mạo hiểm, “đam mê” bầu trời, luôn luôn ao ước khám phá và chinh phục nó...

Chúng tôi đã bước vào mùa bay thứ ba như thế, tổ bay chúng tôi có ba người. Lớn tuổi và có quân hàm cao nhất là anh Hà Quang Hưng, thiếu úy sinh năm 1944. Thứ đến là anh Phạm Thành Nam sinh năm 1945 người Bình Định, chúng tôi hay gọi đùa anh theo kiểu Quân đội Sài Gòn “trung sỹ Nam”. Còn tôi

binh bét Phạm Phú Thái. Ba người chúng tôi coi nhau như bạn bè, anh em. Lớp phi công chúng tôi thời đó quá nửa là học sinh cấp ba nên cũng mang phong cách của học trò vào đội ngũ, kể cả cách gọi nhau. Trừ mấy “ông nhón” có cầu vai màu vàng, là sỹ quan từ chuẩn úy trở lên còn lại đều là đồng liêu, là bằng hữu hết. Dù có bất đồng tuế cũng mây tào và mọi người đều chấp nhận chuyện đó. Vì hầu hết học sinh ở miền Bắc thời sau 1954 học cùng lớp với nhau nhưng có độ tuổi chênh lệch 5-7 năm là thường. Và ai cũng có thể kể được chuyện “lớp tao” kiểu như: Có con bé học cùng hồi lớp Ba, lớp Bốn, đến cấp hai không thấy nó đâu nữa, thì ra đã về lấy chồng, mình mới có 9-10 tuổi, mà nó đã 17-18. Tôi và Phạm Thành Nam gọi anh Hưng là “ông Hưng”, Nam còn gọi “lão Hưng”, “Lão Hạc”.

Không biết có phải Nam nghiện hút thuốc lá từ nhà không? Một hôm, Nam ném bao thuốc lá cho tôi rồi nói:

- Hút đi mày.

Tôi lấy một điếu châm lửa hút một hơi. Ho sặc sụa. Hấn cười đắc ý lắm. Cả Hà Quang Hưng và Phạm Thành Nam đều có máu nghệ sỹ, nhưng mỗi người một kiểu. Hà Quang Hưng thì đàn ca, thơ phú. Còn Nam thì hội họa, mơ mộng. Có lần hứng chí lên Hà Quang Hưng còn rửa ảnh của ba đưa tổ bay trên một tờ giấy ảnh khổ to với dòng chữ cho mỗi tấm ảnh. Dưới ảnh của mình thì ghi là phi công ComPozitor, dưới ảnh Nam thì ghi là phi công Khudogionhich (họa sỹ) dưới ảnh tôi thì Sportmen (vận động viên thể thao). Hà Quang Hưng còn có tài lấy Kiều, thuộc Kiều lâu lâu và xuất khẩu thành thơ.

Nam hay rủ tôi đi vòng quanh mấy sân thể thao, sân bóng đá, vườn hoa quanh trường ngắm nghía kiến trúc các tượng đài, nhà cửa, và lần nào hấn cũng dụ dỗ tôi hút thuốc. Có lần hấn nói với tôi:

- Tao trông thể hình mày chuẩn đấy! Làm người mẫu cho tao về được không?

Tôi ngượng đỏ mặt vì chẳng bao giờ soi gương xem mặt mũi mình thế nào nữa là nhìn cái thân xác của mình. Tôi chối đây đẩy:

- Đẹp để cái chó gì! Tôi lạy ông!

- Dù mẹ, tao nói thiệt chứ mày cứ làm bộ! - Nam cúi.

Tôi cũng nổi khùng:

- Thôi! Dừng mẹ chuyện đi ông!

Hắn không thềm nói gì, vút cho tôi điều thuốc. Tôi hút vào thì không thấy ho he gì nữa, lại còn thấy ngon ngon. Rồi hai đứa tôi về khách sạn. Thế là nghiện từ đó. Giờ mới nghĩ lại, hay là hồi đó Phạm Thành Nam có chiêu dụ người ta hút thuốc bằng cách chọc người ta tức lên?

Phạm Thành Nam có khuôn mặt đẹp trai hiền hậu, vóc người thư sinh, dong dỏng. Đặc biệt là đôi mắt buồn buồn, mơ mộng. Từ sau khi nghe tin ba Nam mất hè 1966 vì bạo bệnh thì đôi mắt ấy càng buồn hơn. Năm 1966, Nam bay ở tổ bay khác, chúng tôi chơi với nhau khá thân thiết có lẽ một phần do cảm tình, một phần do định mệnh. Tôi tán phịch nhiều thứ ở anh, con người sống hơi ngang tàng, trung thực, quý trọng tình bạn và rất tài hoa. Ba má Nam đều là những người tham gia hoạt động yêu nước và trở thành Đảng viên Đảng Cộng sản Việt Nam khá sớm. Năm 1954 cả gia đình anh tập kết ra Bắc. Mấy anh em đều vào học trường học sinh miền Nam. Nam thông minh, học giỏi, đẹp trai, có đôi mắt như hút hồn nên được nhiều người khác giới để ý. Nhưng anh chỉ yêu có một người con gái cũng là học sinh miền Nam. Hình như đến cuối năm 1966 thì không thấy người con gái đó viết thư nữa, vốn đã buồn vì ba mất giờ Nam càng buồn bã hơn. Đôi mắt Nam lúc nào trông cũng xa vời vợi,

mệnh mông buồn nên tôi không còn dám trêu anh như mọi lần về “Nam Phương hoàng hậu” nữa. Nhưng tôi hiểu là anh cũng biết tới sự sẻ chia thâm lặng của tôi trong cả hai sự kiện buồn của năm 1966 đó trong đời sống tình cảm của mình.

Chúng tôi tiếp tục những chuyến bay kèm và đều cố gắng để vượt qua ngưỡng cửa “bài 3” của Mig-21 đến ngày cho máy bay cất cánh lên không còn cảm thấy lúng túng. Đặc biệt là ngày mà chỉ với 25 giây từ sau khi vòng để máy bay đổi chuẩn đường băng trên đài xa cho đến lúc đưa máy bay tiếp đất, khi mà chúng tôi cảm thấy đã có đủ thời gian để hành động và hành động tương đối chính xác thì cũng là lúc thầy giáo vỗ vai bảo:

- Ngày mai sát hạch bay đơn!

Tôi đập gót giày, đứng nghiêm báo cáo: “Tôi nghe rõ lệnh, thưa thiếu tá!” và run người lên vì sung sướng. Ôi! Niềm mơ ước kìm nén bấy lâu nay! Vượt qua bài này là coi như đã có thể trở thành phi công chiến đấu Mig-21. Còn niềm vui nào lớn lao hơn khi mà không còn xa nữa ta đã được sánh vai trong hàng ngũ với những phi công chiến đấu quả cảm của Không quân Nhân dân Việt Nam - những người được đánh giá là “hào hoa mặt đất, hào hùng trên không”.

Phi công chiến đấu ở mọi nước, mọi chế độ xã hội trên thế giới luôn được đánh giá rất cao, luôn được trọng vọng và mến mộ. Ngay nhạc sỹ lừng danh Văn Cao từ trong gian khổ chồng chất của kháng chiến chống Pháp cũng đã có câu “Ôi phi công danh tiếng muôn đời” trong bài “Hành khúc không quân Việt Nam”. Tôi bay đơn chuyến đầu tiên trên “quả tên lửa” Mig-21 trong sự tự tin nhưng không còn thấy cảm xúc dạt dào, hứng khởi như lần bay đơn đầu tiên trong đời trên máy bay L-29 nữa. Tôi được bay đơn vào hàng thứ ba hay thứ tư gì đấy và cùng với

số chuyến bay kèm khá ít. Người bay đơn đầu tiên vẫn là Đoàn trưởng Thượng úy Đinh Tôn, cánh chim đầu đàn của chúng tôi với hơn chục chuyến bay kèm.

Khi số lượng học viên bay của chúng tôi đã được thả bay đơn gần 2/3 thì lại xảy ra sự đảo thải tất yếu của quá trình đào tạo. Ba người trong số 36 anh em chúng tôi phải từ biệt Mig-21 để quay lại bay Mig -17, do sức khỏe do phản xạ thần kinh không đáp ứng các yêu cầu làm việc với cường độ cao trên loại máy bay siêu âm này. Đó là các anh Đào Minh Châu, Nguyễn Học Hải và Võ Xuân Quang. Người làm tôi bất ngờ nhất khi bị cắt bay Mig-21 là anh Đào Minh Châu. Anh đã từng là phi công lái máy bay AN-2, là người anh chân thành mẫu mực trong đoàn bay chúng tôi. Anh sinh năm 1936 quê gốc ở Hưng Yên, nhưng ba anh vào Nam hoạt động lấy mẹ anh ở Bình Định và sinh anh ra trong đó nên anh nói giọng đặc sệt miền Trung. Anh đã từng làm lính bộ binh ở Bình Định. Khi tập kết ra Bắc năm 1954 thì được chọn vào Không quân. Học bay ở trường Không quân Việt Nam và thành phi công lái AN-2 ở Trung đoàn Vận tải quân sự 919¹⁵.

Tôi tiếc cho anh và cứ nghĩ rằng đã là phi công rồi thì có thể bay và học bay các loại khác máy bay dễ hơn chúng tôi, những người mới vào nghề. Nhưng hóa ra không phải. Qua sinh hoạt tập thể, qua hoạt động thể thao và học tập thì thấy anh có phản xạ thần kinh chậm hơn, khả năng tiếp thu ngoại ngữ và học lực hơi yếu nên ở L-29 máy bay phản lực có tốc độ gấp 2-3 lần máy bay AN-2 thì anh vẫn bay được tốt nhưng lên Mig-21 thì đã khác quá nhiều. Phản xạ thần kinh và độ tinh tế mềm dẻo của anh không còn phù hợp được nữa với Mig-21 mặc dù sức mạnh cơ bắp của anh vẫn vào loại nhất nhì đoàn. Thêm một lần nữa chúng tôi bùi ngùi chia tay những người đồng đội, đã gắn bó

15. bây giờ là đoàn bay 919 của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam.

chia sẻ ngọt bùi với nhau gần hai năm qua. Như vậy đoàn bay Mig-21 đến giờ phút này chỉ còn 33 người.

Sau khi bay đơn để hoàn thiện kỹ năng cất hạ cánh, chúng tôi tiến vào các bài bay tập luyện các động tác kỹ thuật từ đơn giản đến phức tạp và cao cấp ở độ cao trung bình. Do diện tích cánh nhỏ nên lực nâng ở Mig-21 thấp, nếu ta để tốc độ nhỏ là dễ mất điều khiển. Đã có khác biệt rất lớn về nhiều mặt giữa L-29 và Mig-21 không kể các trang thiết bị, vũ khí. Phạm vi độ cao, tốc độ bay, tốc độ lên xuống thẳng đứng của Mig-21 rất rộng lớn mà điều khiển bằng thủy lực chứ không cơ học, trực tiếp như L-29 nên chỉ cần nhích nhẹ cần lái là máy bay đã vọt lên, lao xuống, xoay ngang với tải trọng tối tăm mặt mũi với tốc độ lên xuống thẳng đứng tới hàng trăm m/giây. Để làm một động tác kỹ thuật như vòng bằng, vòng chiến đấu, thất vòng đứng, lộn xuống thì tải trọng của hai loại này và cả các loại máy bay khác gần như nhau, nhưng thời gian chịu tải lại dài hơn hai đến ba lần trong phạm vi độ cao và tốc độ thay đổi cũng lớn gấp 2-3 lần.

Ví dụ độ cao tập luyện các động tác cơ động thẳng đứng của L-29 chỉ cần thực hiện trong giới hạn 1.000 đến 3.000m, tốc độ từ 300 đến 550km/h còn Mig-21 cần phạm vi độ cao 2.500m đến 6.000m, tốc độ 400 đến 950km/h. Còn tốc độ lên xuống thẳng đứng của Mig21 lúc cao nhất 200-250m/giây trong khi L-29 chỉ vài chục tới dưới 100m/giây. Vì vậy bay Mig-21 mất sức hơn L-29 nhiều lần. Về sau nay thực tế cho thấy đúng là Mig-21 là loại máy bay khó làm chủ, khó chinh phục kể cả so với loại máy bay rất hiện đại như Su-27, Su-30. Kể cả các phi công Nga, Mỹ cũng thừa nhận Mig-21 rất khó bay. Ngoài những khác biệt rất lớn về bán kính cơ động, thời gian chịu tải của phi công khi cơ động theo các chiều không gian mà mỗi chúng tôi phải sử dụng hết nguồn dự trữ tâm sinh lý, độ bền, sức dẻo dai, tinh nhạy của cơ bắp của thần kinh, trí tuệ để chinh phục thì cái đặc sắc nổi

trội của Mig-21 mà bất kỳ ai muốn trở thành phi công chiến đấu - máy bay tiêm kích đánh chặn Mig-21 đó là phải làm chủ được tốc độ và độ cao bay của máy bay.

Khi bay loại máy bay L-29 chúng tôi đã được trải nghiệm sự giảm sút nhiệt độ và oxy trong không khí. Theo đó, cứ mỗi km độ cao nhiệt độ không khí giảm đi từ 5°-6°C phụ thuộc vào vị trí địa lý của khu vực bay là ôn đới, bắc cực hay xích đạo, cùng đi với nó là áp suất độ ẩm, độ đậm đặc của không khí cũng giảm theo. Cảm nhận rõ nhất là nhiệt độ. Dù đang bay trong mùa hè trên 30° nhưng khi lên độ cao 1km, chúng tôi bật quạt thông gió của L-29 là nhiệt độ mát mẻ hẳn. Tiếp theo đó là cảm nhận về độ đậm đặc của không khí qua độ nhạy của cánh lái khi điều khiển máy bay. Ở độ cao từ trên 4km, máy bay L-29 điều khiển không nhạy, không ăn bằng ở độ cao 1-2km vì không khí bị loãng đi. Khi bay trên 2km thì bộ phận bù oxy cho phi công bắt đầu làm việc để khắc phục tình trạng thiếu oxy. Mỗi khi chúng tôi hít thở là cảm nhận được sự đóng mở của van xả oxy vào mặt nạ dưỡng khí, mùi thơm thơm, mát, ngọt của oxy tăng dần theo độ cao do hệ thống cung cấp oxy tự động bảo đảm nên thường chỉ cảm nhận được ở các chuyến bay đầu. Sau thì thành quen dần nên không để ý, nhưng khi nào hệ thống này bị trục trặc là tình trạng mệt mỏi gấp bội lan đến rất nhanh, nếu không phát hiện sớm để sử dụng hệ thống phụ thì hậu quả cho phi công là khó lường khi ở tình trạng thiếu oxy lâu như vậy.

Ngay khi mới lên bay Mig-21, ông thầy Gladtrencó dạy bay của tổ tôi đã phủ đầu chúng tôi bằng nhiều lời cảnh báo về loại “Tên lửa bay Mig-21” nên mọi người đều rất chú ý học hỏi để làm chủ. Những thay đổi đột ngột về tốc độ, độ cao khi luyện tập các bài bay cơ động cũng làm nhiều người nôn mửa tới mặt xanh mặt vàng. Nhưng đó mới chỉ dừng ở độ cao 5-7 km trở xuống, muốn làm chủ vũ khí chiến đấu để đánh được máy bay địch từ

trên 20km trở xuống thì phải làm chủ, điều khiển được máy bay ở trên tầng bình lưu và với tốc độ tới hơn hai lần tiếng động (từ hơn 10km đến hơn 20km độ cao, tốc độ bay tới 2.200-2.300km), tức khoảng 2,1 machM.

Để chuẩn bị cho chúng tôi bay tập ở độ cao và tốc độ tới hạn của máy bay, thầy Glatrenco đã hướng dẫn chúng tôi rất tỷ mỉ và kiểm tra chúng tôi rất kỹ về mức độ thành thực sử dụng thiết bị bay cao không, thứ tự hành động khi xử lý các bất trắc ở tốc độ và độ cao ghê người như vậy. Thầy nói: “Hồi đầu, khi con người chinh phục các đỉnh núi cao trên thế giới ở dãy Alper hay Himalaya... không ít người đã phải bỏ mạng. Không phải chỉ vì sự cheo leo, hiểm trở, hay sự lạnh lẽo nhiệt độ dưới âm độ C mà vì người ta bị một thứ bệnh gọi là hội chứng thiếu oxy và áp suất khí quyển giảm. Khi mắc hội chứng này con người dần dần mất đi sự sáng suốt phản xạ thần kinh. Tóm lại, tri giác của con người sẽ hỏng dần vì thiếu oxy. Các phi công đầu tiên trên thế giới khi chinh phục độ cao cũng đã từng bị như vậy. Vì máy bay còn thô sơ, hiểu biết về tầng khí quyển chưa đầy đủ, và không ít người đã phải trả giá bằng mạng sống của họ. Đó là sự cống hiến vinh quang cho khoa học để bây giờ chúng ta có chiếc phi cơ chiến đấu tiên tiến như Mig-21 đây, đã được trang bị đầy đủ các trang bị, phương tiện cho phi công hoạt động, thao tác các bài tập, nhiệm vụ chiến đấu trong điều kiện sống bảo đảm như dưới mặt đất. Khi bay từ trên độ cao 8km được tính là bay cao không, hệ thống bảo đảm sự sống cho phi công sẽ cấp 100% khí thở bằng oxy. Buồng lái kín được tăng áp thêm 0,3 Atmosphe (át-mốt-phe, đơn vị đo áp suất khí quyển). Hệ thống sưởi ấm cho phi công sẽ đưa thêm nhiệt từ tầng máy nén thứ 6 của động cơ. Để đề phòng đóng băng ở kính nắp buồng lái, chúng ta đã có hệ thống cồn chống đóng băng. Nếu mờ kính mũ kính cao không thì còn có hệ thống sưởi và làm tan hơi nước, hãy học thuộc cách sử dụng chúng!”.

Chỉ vào bộ quần áo cao không ông nói tiếp “Đây là hệ thống bảo hiểm, bảo vệ cuối cùng cho phi công. Nó được gắn với ghế dù và hệ thống oxy của buồng lái và cả hệ thống cấp cứu đặt theo ghế dù. Hệ thống ghế dù và trang bị này cho phép chúng ta nhảy dù và rơi từ độ cao trên 30km mà vẫn bảo đảm an toàn. Nếu có bay với tốc độ hơn hai lần tiếng động thì hệ thống buồng lái, ghế dù, trang bị bay cao không vẫn bảo đảm cho phi công nhảy dù, từ bỏ máy bay (khi buộc phải làm thế) mà vẫn an toàn”. Ông quay sang chúng tôi nói đùa:

- Tôi chỉ mong các anh khi ngồi trên “quả tên lửa” này đừng có kéo quá tay mà lao vào khoảng không vũ trụ thì khó mà đưa trở về trái đất! Lượng oxy dự trữ thì có hạn chỉ đủ cho mười, mười lăm phút bảo hiểm thôi! - Rồi ông nháy mắt cười bí hiểm - Trên 40km độ cao đã là tầng đáy của không gian vũ trụ rồi đấy! Phi công thí nghiệm công huân của Liên Xô khi bay thử nghiệm Mig-21 đã lên tới 35-36km!

Cái này là ông nói đùa hay nói thật? Ai chẳng biết các nhà thiết kế, chế tạo máy bay và các phi công thí nghiệm của Liên Xô rất thích các kỷ lục. Các loại máy bay chiến đấu, vận tải, thể thao, kèm theo những giới thiệu về các tính năng bay, bên cạnh bao giờ cũng có thêm mấy dòng kiểu như loại máy bay này đã xác lập bao nhiêu kỷ lục thế giới về độ cao, tốc độ, tầm bay, sức chở... do ai lập, vào thời gian nào, được những nước nào hay tổ chức nào công nhận. (Có lẽ Việt Nam bây giờ cũng đang ở giai đoạn đó của Liên Xô, thích các kỷ lục, danh hiệu nhưng ảo nhiều, thực ít hơn họ). Rồi thầy Gladtrencó kết luận:

- Muốn đánh được máy bay trinh sát chiến lược tầng cao như U-2 hay ném bom chiến lược B-52 thì phải thành thạo bay ở độ cao lớn, tốc độ lớn!

Vào khoảng cuối tháng 4-1967 nền khoa học du hành vũ trụ

của Liên Xô, niềm tự hào của phe xã hội chủ nghĩa chịu một tổn thất vô cùng đáng tiếc: Tàu vũ trụ Soyuz -1 chở nhà du hành Đại tá Vladimir Mikhailovich Komarop khi trở về trái đất gặp trục trặc kỹ thuật. Ông đã hy sinh để lại tiếc thương vô hạn cho người dân Xô viết, bạn bè, gia đình. Chúng tôi ai cũng ngẩn ngơ tiếc nuối vì được các thầy nói lại đó là một phi công giỏi, một người sống rất có đức độ, được giới phi công yêu quý, kính nể, là nhà du hành lần thứ hai bay vào vũ trụ thì gặp nạn. Rồi cả những thù địch, đồn đại, thần thánh hóa người anh hùng Xô viết này. Khi khoa học vũ trụ khá sơ khai, người nào có đủ dũng khí, can đảm, minh mẫn, tự chủ để ngồi lên con tàu đã xứng đáng anh hùng. Những khoảnh khắc cuối cùng trước khi hy sinh của ông mà chúng tôi được nghe càng khiến chúng tôi khâm phục.

Để trấn an chúng tôi trước khi bay cao không, thầy tôi nói:

- Các anh yên tâm đi. Máy bay Xô viết khi đã được sản xuất hàng loạt bao giờ cũng có hệ số an toàn cao hơn máy bay tư bản! Có thể có mặt này mặt khác không bằng nhưng hệ số an toàn luôn được bảo đảm! Cái đó xuất phát từ quan điểm nhân bản của người chế tạo. Vì vậy không nên lo lắng gì!

Và chúng tôi tin, rất tin vào lời nói của thầy...

Chúng tôi bước vào bay các bài bay ở tốc độ và độ cao tới hạn của máy bay với sự thận trọng và chuẩn bị tỉ mỉ, còn thần kinh thì tập trung cao độ. Vào phòng thay đồ và mặc bộ áo liền quần để bay cao không, tôi được người lính chuyên nghiệp của không quân Liên Xô hướng dẫn. Đầu tiên phải trút bỏ toàn bộ quần áo bay thường dùng, mặc vào bộ đồ dệt mỏng và dai như lụa tơ tằm, bó sát cơ thể. Người lính Nga lấy bộ đồ bay cao không có ghi tên tôi từ kho hút ẩm mang ra và giúp tôi mặc. Bộ quần áo với các loại dây, ống dẫn khí, khóa kéo, bó sát cơ thể từ cổ trở xuống. Để đội được mũ bay cao không, người ta thiết kế một

vòng đỡ hình tròn bằng kim loại nhẹ, có riềm bằng loại vải hóa học dai, mềm như quần áo bay cao không. Sau khi chui đầu qua vòng đỡ mũ, có cả một màng cao su trắng đục, dai, đàn hồi bó rất sát lấy cổ. Người lính Nga xếp, nhét toàn bộ cái riềm vải vào trong cổ áo, sau đó mới kéo hết chiếc khóa ngực để giữ vòng cổ kim loại cho chắc. Sau khi đi vòng quanh tôi, kéo, giật, nói lỏng chỗ này, thít chặt chỗ kia cho ôm khít lấy cơ thể, người lính Nga bê ra chiếc mũ bay cao không chụp lên đầu tôi. Lựa cho chiếc vòng cổ bằng kim loại sập cứng vào ren của vành mũ, anh ta mới kéo dây khóa trên vòng cổ để giữ chặt chiếc mũ bay nặng trĩu phải tới 2-3kg.

Trong nhà bật điều hòa mà bắt đầu thấy người nóng cả lên, quay đi quay lại rất khó khăn vì đầu đã bị bó cứng trong mũ bay. Mũ bay lại khóa chặt vào bộ quần áo qua chiếc vòng cổ, khiến tôi không thoải mái tí nào với bộ đồ bay này. Đứng dậy liếc mình trong chiếc gương đứng ở giữa phòng thấy thật oách, giống như phi công vũ trụ! Nhưng chưa xong! Người lính Nga dẫn tôi sang phòng bên để kiểm tra độ làm kín của quần áo và mũ, đồng thời kiểm tra điều chỉnh lại độ khít của nó với thân thể. Quả là rườm rà phức tạp! Sau khi nối các ống nối vào quần áo, anh ta yêu cầu sập và khóa kính mũ bay để mở van tăng áp suất. Khi van khí vừa mở, các ống khí quanh người tôi căng phồng. Bộ quần áo bây giờ chặt cứng, đến mức co duỗi chân tay cũng chỉ được một đoạn, còn mũ bay thì tự nhiên như có ai cầm kéo mạnh lên trên, phụt một cái! Tôi phì phò thở khó khăn. Sau khi nấn nấn, kéo kéo một lần nữa anh ta bảo tôi thử cử động, thử co duỗi chân tay và hỏi:

- Có việc gì không?

Tôi nói:

- Khó cử động lắm.

Anh ta giơ ngón tay cái lên “Thế là tốt rồi đấy” và đóng van xả khí ra khỏi bộ quần áo.

Công đoạn kiểm tra quần áo bay cao không hoàn tất sau tới 30 phút chuẩn bị. Khi rời khỏi phòng để ra máy bay theo lệnh gọi của thầy, người lính còn ấn vào tay tôi bộ găng tay da dùng để bay cao không và yêu cầu tôi đeo vào tay ngay:

- Bây giờ thì tháo nắp kính mũ bay ra được rồi. Mở máy xong hãy đẩy và khoá nó lại!

- Tôi biết rồi! Tôi lăm bắm với giọng hơi tự ái vì để một anh chàng lính nhắc nhở.

Ra đến phòng chờ đã thấy thầy Gladtrencô cũng đã nai nịt như tôi. Nhưng thấy bụng ông to quá! Tôi bật cười. Ông hỏi “Cười gì?” Định đánh trống lảng nhưng không biết làm cách nào đành chỉ vào bụng ông nói “cái bụng thầy”.

- Không sao! Không sao! - Ông cười ha hả - Tao ke trên xà còn được lâu hơn mày đấy! Thế nào? Đã nhớ các bước, thứ tự bay thế nào chưa?

- Thừa thiếu tá, tôi đã nhớ! Tôi trình bày vắn tắt một loạt những thao tác sẽ phải thực hiện.

- Tốt! Nhớ là khi bắt đầu vượt qua hàng rào âm thanh thì máy bay sẽ không được ổn định lắm theo trục dọc, đầu máy bay sẽ hơi bị chúi xuống. Nhớ giữ cân bằng. Từ khoảng trên dưới 10km độ cao, máy bay sẽ kéo khói trắng, nhìn qua gương phản chiếu sẽ thấy rất đẹp. Còn tiếng nổ của máy bay khi bay vượt âm tốc chỉ người ở dưới đất mới được hưởng chứ ngồi trong buồng lái thì sẽ chẳng có cảm giác gì đâu! Khi giảm tốc độ và độ cao về hạ cánh. Nhớ là phải giảm tốc độ xuống dưới âm tốc ở độ cao trên 6km. Không thì dân người ta sẽ kiện thầy trò mình vì làm vỡ cửa kính rồi giảm sản lượng sữa và sinh sản của trâu bò đấy! - Nói xong, ông nhếch mép và nháy nháy mắt cười.

Thầy trò chúng tôi lên máy bay để bay theo kế hoạch bài tập. Khi máy bay lên độ cao 11km và cách sân bay gần 200km tôi

tăng dần tốc độ. Sau khi vòng lại, hướng máy bay về sân bay từ độ cao 13km cho máy bay giảm nhẹ độ cao với tăng lực toàn phần. Chiếc phi cơ như được tiếp thêm sức mạnh vọt đi, vượt qua rào cản âm thanh và tăng dần lên 1,1, 1,2 rồi 1,3M. Tôi có cảm giác như tiếng động cơ nhỏ hẳn đi, chỉ còn nghe tiếng đóng, mở van oxy và tiếng thở phì phò của mình, còn cử động thì khó khăn hơn nhiều so với mặc bộ đồ bay trung không. Tôi chợt bật cười khi nghĩ, có lẽ mình đang ở tốc độ siêu thanh nên tiếng động cơ chưa kịp đến tai thì đã bị bỏ lại phía sau.

Tập một số động tác cơ động máy bay ở độ cao và tốc độ này thấy khó thật. Điều khiển máy bay nhùng nhằng bán kính vòng cả vài chục ki lô mét, vòng mãi, máy bay mới quay đi được vài chục độ thế này mà còn ngắc, bấn, đánh chặn mục tiêu nữa thì còn khó đến nhường nào. Khi máy bay đạt tới trị số 2,05m tức là gấp 2,05 lần tiếng động, tôi chưa giảm tốc độ vội có ý để thử xem thế nào thì thầy đập nhẹ vào tay lái :

- 2,1M rồi! Quá giới hạn rồi! Giảm tốc độ! Quay về sân bay!

Tiếng thông thoại Radio nghe cũng lạ hẳn! Tôi tắt tăng lực, cho máy bay giảm tốc độ và độ cao. Đến độ cao 7km thấy tôi vẫn để tốc độ 1,2 thầy lại nhắc:

- Cho máy bay về tốc độ dưới âm tốc ngay đi!

Tôi liền cho máy bay giảm tốc độ và độ cao và khi tới dưới 4km liền mở nắp kính mũ bay để nhìn cho dễ.

Trong chuyến bay lên trần bay cao nhất của máy bay, thì thầy tôi còn dặn thêm: “Ở độ cao lớn như vậy, con người phải chịu thêm một số tia có hại từ vũ trụ cũng như sự phát tác của các loại vật liệu sơn, mạ mà ở dưới mặt đất hoặc độ cao thấp không gây ra tác hại. Điều này khiến con người dễ bị quên, sai động tác khi điều khiển máy bay. Do vậy phải hết sức tập trung chú ý, kiểm soát thật kỹ mọi hành vi, hành động khi bay!”.



*Các học viên bay Mig 21 tại sân bay Krasnodar năm 1967
Từ trái qua phải: Phạm Thành Nam, Nguyễn Công Huy, Lê Toàn
Thắng, Nguyễn Tiến Sâm và Nguyễn Tuấn Ngòi.*



*Thầy dạy bay Mig 21 - Thiếu tá Gladtrenko
Người luôn nói với chúng tôi khi mới bước vào bay Mig 21:
“Đây là quả tên lửa chứ không phải máy bay!”*

Tập sử dụng vũ khí trên Mig-21

Chúng tôi kết thúc các bài bay với tốc độ và độ cao lớn để chuyển sang các bài tập sử dụng vũ khí trang bị chiến đấu. Sự khác biệt nổi bật của thế hệ máy bay chiến đấu Mig-21 so với thế hệ trước như Mig-15, Mig-17 là trang bị radar và tên lửa không đối không, điều khiển bằng đầu dẫn nhiệt theo tia hồng ngoại K-13 (hay P-3c), tương đương với tên lửa AIM-9B Sidewinder được gọi là tên lửa rắn đuôi kều của Không quân và Hải quân Mỹ và loại tên lửa điều khiển bằng sóng ra đa loại K-5 (hay PC-2yc). Đây là sự phát triển nhảy vọt của khoa học kỹ thuật và công nghệ thế giới nói chung và ngành Hàng không quân sự nói riêng. Hơn 20 năm trước trong Chiến tranh thế giới thứ 2 (1941-1945) người ta mới chỉ đưa được các khẩu súng, pháo lên máy bay để tiến hành các trận không chiến¹⁶. Nhưng đến chiến tranh Triều Tiên, với các máy bay phản lực của hai bên tham chiến như Mig-15, Mig-17 & F-86 đã đưa được tới 2-3 khẩu pháo 23 ly và đại bác 30 li lên máy bay, biến máy bay thành các khẩu đội pháo cao xạ

16. trên máy bay cánh quạt với tốc độ trung bình vài ba trăm, cao nhất là 500-700 km/h thì máy bay chiến đấu đã trở thành loại vũ khí khủng khiếp rồi.

bay đầy uy lực trên bầu trời. Và đến năm đầu 60 của thế kỷ 20 người ta đưa tên lửa các loại lắp trên máy bay, một lần nữa biến nó thành “các tiểu đoàn tên lửa bay” - loại vũ khí tối thượng cho Không quân tất cả các nước trên thế giới. Chúng tôi phải học, phải tập làm chủ, để sử dụng nó cho nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc. Để độ cánh với Không quân Mỹ, ngăn chặn chúng trút bom đạn xuống đất nước tươi đẹp của chúng ta.

Làm quen và sử dụng thành thạo ra đa RP-21 trong các điều kiện độ cao, khí tượng, với các loại tên lửa khác nhau quả là không dễ dàng gì. Mỗi người chúng ta trong thế giới tự nhiên thường dùng các giác quan để trực tiếp nhận biết vạn vật quanh ta từ đó có nhận xét, đánh giá, tư duy, suy nghĩ theo thói quen của kinh nghiệm. Còn khi học bay sử dụng L-29 tập không chiến là từ việc nhìn rõ đối thủ, điều khiển máy bay để chĩa súng của máy bay mình vào để bắn, để tiêu diệt mục tiêu (như kiểu Mig-17). Trong khi với súng, pháo trên máy bay thì cự ly bắn hiệu quả chỉ 200 đến 300m và hoàn toàn nằm trong tầm quan sát của phi công. Nếu sử dụng máy ngắm ra đa trên máy bay như Mig-21 để phát hiện, bám sát, ngắm, bắn, phóng tên lửa vào mục tiêu thì người phi công không còn trực tiếp nhìn thấy máy bay địch nữa, mà chỉ thấy một cách gián tiếp qua các tín hiệu biểu tượng trên màn hình. Đó là những dấu chấm sáng, những hình chữ thập, những vạch ngang vạch dọc không khác gì ảo ảnh, rất trừu tượng. Vì vậy mà đòi hỏi người phi công lái Mig-21 phải có trí tưởng tượng phong phú hơn. Phải tìm ra cái thật trong cái ảo, cái trừu tượng của hình ảnh mà tiêu diệt kẻ địch.

Chúng tôi tập luyện trên máy tập, tập quan sát phát hiện cả bằng cách vẽ màn hình ra đa ra giấy ở các góc độ, các tình huống khác nhau trên không để ghi nhớ. Thật không dễ gì! Vì đã quá quen với kiểu tư duy kinh nghiệm: Cái gì cũng phải “mắt thấy tai nghe”. Mà cũng là do xuất phát điểm của học thức, văn hoá,

tri thức của lớp người chúng tôi quá thấp so với nền khoa học kỹ thuật quân sự thế giới. Phần lớn chúng tôi là những anh chàng nông dân, nhà quê. Có được vài anh ở thành thị nhưng không khác gì mấy so với nông thôn, cũng vẫn chỉ là nhà quê so với nền văn minh đời sống xã hội của các “thành phố thủ đô ánh sáng Paris”, “thành phố Silicon của Mỹ” hay là thủ đô rộng lớn Moscow, Bắc Kinh, London... của thế giới. Cả đoàn chúng tôi trừ anh Đinh Tôn và một vài người trước đó đã sang học dở ở Liên Xô rồi phải quay về vì ta cho họ là xét lại thì đã ai nhìn thấy cái vô tuyến tuyến hình nó như thế nào đâu?

Nếu như ở mặt đất, chúng ta đã có tên lửa phòng không loại “Sam-2” do Liên Xô viện trợ, mà mỗi tiểu đoàn là đơn vị chiến thuật, một đơn vị hoá lực với hệ thống ra đa, máy phân biệt địch-ta, bộ điều khiển tên lửa, các bộ phóng tên lửa và tên lửa cùng với cả hệ thống bảo đảm và mỗi tiểu đoàn cũng chỉ sử dụng một loại tên lửa với mấy đại đội khác nhau tham gia điều khiển quả tên lửa, thì ở Không quân, tất cả các bộ phận đó của tiểu đoàn tên lửa được tích hợp nhỏ, gọn, hiện đại và hết sức tinh vi, hợp lý trên một chiếc máy bay để sử dụng nhiều loại tên lửa khác nhau. Máy bay Phantom F-4 của Mỹ phải sử dụng hai người điều khiển. Một phi công điều khiển máy bay, một trợ thủ để điều khiển hoá lực, điều khiển thiết bị ra đa, điều khiển sử dụng các loại tên lửa vũ khí khác. Nhưng với Mig-21, chỉ có một phi công làm tất cả. Đó là những khó khăn mà mỗi chúng tôi đã phải trải qua trong quá trình học tập ở trường Không quân Liên Xô. Không còn cách nào khác, nếu muốn nhanh chóng về nước tham gia đánh Mỹ thì chỉ có cách làm chủ toàn bộ kỹ năng điều khiển Mig-21 và những vũ khí của nó.

Sau những bài tập công kích, không chiến với vũ khí đánh

địch ở cự ly gần, chúng tôi chuyển sang tập luyện sử dụng ra đa, tên lửa cho các trận đánh máy bay địch ở cự ly xa hay còn gọi là không chiến từ xa bằng các bài tập đánh chặn mục tiêu ở các độ cao từ trung bình, cao, thấp với các tốc độ dưới và vượt âm tốc. Vượt qua được các bài tập ứng dụng chiến đấu cơ bản này chúng tôi được đưa đi trường bắn của Không quân Liên Xô ở khu vực Astrakhan để tập bắn tên lửa hồng ngoại và tên lửa điều khiển bằng sóng ra đa trên máy bay. Đoàn bay Mig-21 số 3 của chúng tôi được chia ra vài tổp để đi bắn theo tiến độ bay của mỗi người và khả năng tiếp nhận của trường bắn.

Trường bắn Astrakhan gần như sa mạc nằm ở phía nam Liên bang Nga, gần cuối dòng sông Volga đổ ra biển Caspien. Đây là trường bắn quốc gia có chiều rộng mỗi bề vài trăm ki lô mét, được dùng cho tập trận, bắn thử các loại vũ khí của các lực lượng vũ trang Liên Xô và chủ yếu là Phòng không- Không quân Xô viết, cũng là nơi cho các học viên phi công trước khi tốt nghiệp tập bắn. Ngoài ra, đây cũng là nơi tập bắn và thử nghiệm các loại vũ khí phòng không như các tổ hợp tên lửa đối không, súng pháo phòng không. Nơi đây được bảo vệ và bảo mật nghiêm ngặt.

Tổp chúng tôi đến Astrakhan vào mùa đông bằng máy bay vận tải quân sự. Khí hậu lúc đó ít mây, khô và rét, tuyết không nhiều nhưng nhiệt độ luôn âm. Dân cư ở khu vực thành phố và thị trấn quân sự gần trường bắn khá thưa thớt. Trong thị trấn quân sự này hầu như chỉ có các quân nhân và những cán bộ, công nhân viên quốc phòng làm công tác phục vụ. Chúng tôi được bố trí nghỉ ngơi, sinh hoạt và chuẩn bị ở một khu nhà trông đơn giản, đủ tiện nghi theo kiểu dã chiến. Trong mấy ngày chuẩn bị, chúng tôi được giới thiệu về địa hình, khí hậu khí tượng khu vực trường bắn, quy tắc sử dụng trường bắn, sơ đồ bay bắn từng loại vũ khí, hệ thống thông tin liên lạc, cấp cứu. Các thầy đi theo chúng tôi thì ráo riết kiểm tra.

Với bài bắn tên lửa hồng ngoại P-3C (K.13) mục tiêu bắn sẽ là một thùng cháy được thiết kế đặc biệt treo dưới 1 chiếc dù khá to do máy bay vận tải quân sự thả ra từ độ cao 8km đến 10km. Thùng cháy - mục tiêu - này chính là nguồn nhiệt, nguồn hồng ngoại cho đầu dẫn tên lửa bắt được và điều chỉnh cánh lái tên lửa hướng vào nguồn năng lượng hồng ngoại đó, bay đến tiêu diệt mục tiêu bằng cách “chạm-nổ” hoặc ngòi nổ vô tuyến. Khi bay cách mục tiêu khoảng hơn 10m thì kích nổ khối thuốc nổ làm văng ra các mảnh kim loại của phần “chiến đấu”. Khi tên lửa nổ, phần chiến đấu sẽ văng ra bốn phía theo chớp nón với hàng nghìn mảnh, có tốc độ hàng nghìn km/h với tác dụng trong cự ly gần 20m. Nếu là máy bay, mảnh tên lửa sẽ tiện đứt luôn cả đuôi, thân hoặc cánh nếu linh trúng quả tên lửa vào phần đuôi hoặc cánh. Loại tên lửa này của Nga có tầm bắn theo lý thuyết là khoảng từ 1,5 km đến 7 hay 8 km tùy theo độ cao bắn và tốc độ tiếp cận chênh lệch với mục tiêu.

Theo các thầy Nga dạy chúng tôi trong trường thì đầu tiên là phải đưa máy bay tiếp cận từ phía đuôi máy bay địch, rồi bật ra đa lên để sục sạo, tìm kiếm mục tiêu. Khi đã phát hiện được mục tiêu và nhận rõ là máy bay của địch thì tiến hành dùng ra đa bám sát và giữ mục tiêu lại trong tầm ngắm ra đa. Lúc đó mục tiêu sẽ có hình dạng chữ thập thiếu phần dưới và có hai vạch thẳng đứng ở hai bên để chỉ rõ cự ly từ máy bay ta đến mục tiêu. Ra đa cũng giúp phi công xác định vùng phóng tên lửa hiệu quả, bằng các nét đứt của vạch ngang, nằm cùng hàng với vạch ngang của chữ thập thiếu. Chúng tôi được khuyến cáo phóng tên lửa khi 2 vạch đứng chỉ cự ly vào đến giữa vùng phóng đồng thời phải nghe rõ được âm lượng reo vang từ đầu tên lửa để chứng tỏ là tên lửa đã bắt được, bám sát mục tiêu.

So với loại tên lửa cùng thời của Mỹ là AIM9 (A, B) Sidewinder thì tên lửa của Nga kém hơn về cự ly phóng hiệu quả, nhưng hơn

tên lửa của Mỹ (các loạt sản xuất đầu A, B) là có hai đầu kích nổ, chạm nổ và kích nổ bằng sóng vô tuyến phản xạ từ mục tiêu. Tuy nhiên ngay sau những trận không chiến đầu tiên trong chiến tranh Việt Nam - khiếm khuyết này đã được Không quân và nhất là Không quân Hải quân Mỹ khắc phục. Nhược điểm chung của hai loại tên lửa này của Mỹ và Nga là đầu dẫn nhiệt hồng ngoại dễ bị dính nhiều nhiệt từ mặt trời, mây hay các nguồn nhiệt khác từ mặt đất. Vì vậy ngắm và bắn loại tên lửa này đòi hỏi phải cực kỳ khéo léo, chuẩn xác với lượng cơ động máy bay từ tải trọng 2G trở lại.

Với tên lửa K-5 (PC-2YC) thì mục tiêu bắn của chúng tôi lại là chiếc máy bay không người lái bay ở tầng cao 6 - 8km. Đây là loại tên lửa được điều khiển bằng tia ra đa. Sau khi bám sát, sóng ra đa sẽ co lại thành một tia nhỏ hình chóp nón dài và tên lửa sẽ điều chỉnh cánh lái để đi vào trung tâm của chùm tia hình chóp đó. Phi công phải luôn giữ tâm của chùm tia này vào mục tiêu bằng cách điều khiển máy bay không ngừng bám chắc vào mục tiêu đến khi máy bay địch bị tiêu diệt. Bắn loại tên lửa này còn khó hơn bắn loại tên lửa hồng ngoại kiểu “Bắn rồi quên”.

Tôi khá hồi hộp khi đeo quả tên lửa chiến đấu - tên lửa thật đi bắn tập. Đây cũng là chuyến bay sát hạch hay còn gọi là cuộc thi quốc gia về thực hành bay. Kết quả sẽ được tính vào điểm thi tốt nghiệp. Sự hồi hộp có nguyên nhân chính là do tôi muốn biết cái cảm giác bắn tên lửa nó như thế nào. Tôi đã được bay tập một số lần với loại tên lửa “Học tập”. Chúng chỉ cho tôi được cái cảm giác “ảo” trên màn hình. Cũng giống như tập ngắm, bắn súng bộ binh mà không có đạn ấy! Không thể có cảm giác súng giật, đạn nổ với mùi thuốc súng khét lẹt khi bắn đạn thật.

Trong khi tài liệu hướng dẫn sử dụng tên lửa và chỉ giáo của thầy thì quá nhiều phức tạp và khá nguy hiểm: nào là khi tên lửa rời bệ sẽ làm máy bay bị giật nhẹ, cánh máy bay nghiêng đi, nếu

không giữ chuẩn chế độ bay khi bắn sẽ chui vào luồng khí lưu phụt ra từ tên lửa sẽ làm tắt động cơ; nào là bắn gần quá sẽ bị đâm vào mảnh vỡ của mục tiêu, hoặc đâm vào mục tiêu nếu nửa chừng để mất nó trên màn hình vv... Rồi chúng tôi cũng hoàn thành đợt bắn sát hạch ở trường bắn Quốc gia Astrakhan với thành tích tốt. Tốp chúng tôi đều đạt từ khá trở lên. Tôi lĩnh hai điểm giỏi cho thực hành bắn hai loại tên lửa. Nhưng vẫn hậm hực vì đã không bắn được cho mục tiêu nổ tung! Trong đợt bắn của chúng tôi hình như chỉ có hai người bắn rơi mục tiêu tại chỗ và cũng đã có một trường hợp sau khi bắn xong thì bị tắt động cơ vì để máy bay luru chui vào luồng khí lưu từ động cơ tên lửa.

Tôi được nghe kể lại về việc xử lý rất tốt của học viên, phi công Nguyễn Đức Soát khi động cơ máy bay bị tắt. Anh đã rất bình tĩnh điều khiển máy bay lao xuống để giữ tốc độ có lợi nhất cho việc mở máy động cơ trên không. Kinh nghiệm xử lý của anh sau này trở thành chuyện “thần kỳ” làm cho những người trong nghề vẫn không thể tưởng tượng được cho đến bây giờ. Đó là khi anh dùng tay để bật nắp khoá bảo hiểm cái công tắc khổng chế mở máy khẩn cấp trên không. Do phải đeo găng tay cao không, với bàn tay và ngón tay quá khổ nên Nguyễn Đức Soát đã không làm sao lôi được cái nắp ra, trong lúc khẩn trương như vậy, cái máy bay giống như quả tên lửa không có động cơ ấy đang vẫn phải lao ầm ầm xuống đất để giữ tốc độ bay ổn định, thời gian dự trữ thì càng lúc càng ngắn lại. Rồi không biết sức lực khủng khiếp từ đâu truyền tới mà anh đã giật gần tung được cả hai thanh kim loại bằng đầu đũa giữ hai bên nắp bảo hiểm để bật được cái công tắc khổng chế mở máy trên không ấy¹⁷ vừa lúc quỹ độ cao mở máy trên không đã cạn đến tận cùng. Rất may chỉ một lần nhấn tay vào nút nổ máy, chiếc động cơ đã lại hoạt

17. mà bình thường thì chắc phải dùng búa đập thật mạnh - may ra mới làm nó long ra được.

động sau hơn chục giây. Hút chết! Học viên Nguyễn Đức Soát đưa máy bay về hạ cánh trong niềm hồ hởi, phấn khích của các thầy và đồng đội.

Sau này khi tìm hiểu kỹ, chúng tôi mới được biết, khi các học viên phi công đến bắn đạn thật ở trường bắn thì các loại tên lửa chiến đấu được dùng đã bị lấy bớt tới một nửa thuốc nổ để “tiết kiệm” mục tiêu. Và để bảo hiểm cho trường hợp không thu hồi được máy bay mục tiêu không người lái do không có ai bắn trúng được mục tiêu (vì bị lấy $\frac{1}{2}$ phần thuốc nổ của phần chiến đấu) nên cứ 4-5 phi công học viên đi bắn thì người cuối cùng trong tốp đó được mang một quả tên lửa có đủ trọng lượng phần chiến đấu. Dự bị cuối cùng sẽ là một phi công thiện xạ của trường bắn sẽ có nhiệm vụ “bắn tiêu diệt” cái “mục tiêu may mắn” của đợt bắn đó không để mục tiêu bay ra và rơi ngoài trường bắn. Tuy nhiên trường hợp này ít xảy ra, vì người phi công đeo tên lửa có đủ trọng lượng thuốc nổ bay đợt cuối cùng tốp 4-5 người đó thường bắn rơi mục tiêu.

Trở lại Krasnodar bằng máy bay vận tải quân sự, chúng tôi lại vào bay tiếp một số nội dung rất quan trọng cho nhiệm vụ chiến đấu ngày mai - đó là bay trong điều kiện khí tượng phức tạp mà trong nghề gọi là bay xuyên mây một chiếc và biên đội hai chiếc. Nội dung này cũng chỉ để làm quen chứ chưa thể thành thực nên có những buổi không có mây thì thầy lại dùng loại màn che kín buồng lái lại để chúng tôi tập bay theo đồng hồ, đến gần hạ cánh mới bỏ màn che ra để bay bằng mắt.

Tốt nghiệp trường Không quân Liên Xô

Mùa thu năm 1967.

Ở Liên Xô thường hay tổ chức cho các học viên, sinh viên nước ngoài và sinh viên trong nước tham gia lao động công ích hay còn gọi là lao động xã hội chủ nghĩa bằng cách tham gia cùng các nông trang viên thu hoạch mùa vụ. Chủ yếu là các loại trái cây đang chín rộ, cần phải thu hoạch cấp tập. Đối với người nước ngoài thì đó cũng là một đợt tham quan, tìm hiểu cuộc sống của các nông trang, nông trường, một hình mẫu lao động nông nghiệp tập thể cấp cao ở nông thôn các nước XHCN. Cấp thấp hơn là hợp tác xã nông nghiệp mà thời kỳ đó ở miền Bắc nước ta đang tổ chức tới tất cả các xã, thôn.

Sáng sớm một ngày giữa tháng 11 chúng tôi được nhà trường tổ chức đến nông trường có địa danh là Briukhoveskaia trên chiếc xe ca quân sự. Từ trường đến Briukhoveskaia khoảng 50-60km. Xe đi khoảng một tiếng là tới nơi. Lần đầu tiên chúng tôi được chứng kiến cảnh tiếp đón truyền thống của cư dân ở đây, những người sinh sống ở đồng bằng phì nhiêu thuộc lưu vực sông Đông. Tôi biết về vùng đất này qua tiểu thuyết “Sông Đông

êm đêm” của nhà văn Nga Mikhail Alevsandrovich Solokov. Tôi đã đọc bộ tiểu thuyết này khi đang là học sinh lớp 8 và sau đó còn được xem bộ phim cùng tên. Nhân vật trung tâm là anh lính Kodak Grigori và mối tình ngang trái với cô gái Aksinhia trải dài suốt thời kỳ chiến tranh thế giới thứ nhất đến những năm đầu của cách mạng tháng 10 Nga 1917-1921. Tôi còn nhớ mãi hình ảnh cuối cùng khi Grigori trút bỏ hết súng ống băng đạn xuống dòng sông Đông, sau đó thất thế bế đứa con của người vợ chính thức Natalia đi về vô định trong một buổi chiều tà. Đây là bộ sử thi hiện thực gây nhiều tranh cãi, mà sau đó bộ phim không được chiếu ở Việt Nam vì cho rằng cảnh cuối cùng là mềm yếu, là thủ tiêu đấu tranh.

Chúng tôi xuống xe đã thấy hai dãy lính Kodak oai vệ trong bộ đồ chiến binh màu cỏ úa, áo sọc trắng hoặc sọc đen chào đón, trên người đeo hai băng đạn vắt chéo. Các anh lính đi ủng, cưỡi ngựa, giơ cao thanh kiếm tuốt trần sáng quắc. Tiếp theo là các cô gái trong bộ quần áo dân tộc nồng nhiệt chào đón với bánh mỳ đen và muối trắng - một phong tục tiếp đón khách quý. Hàng lính Kodak oai vệ làm tôi liên tưởng đến cảnh trong phim “Sông Đông êm đềm”. Sau các nghi lễ, chúng tôi được dẫn đi tham quan cơ sở sản xuất, chế biến nông nghiệp hiện đại, với những xưởng nông cụ, nơi vắt sữa bò, chế biến xay xát lúa mỳ, kho tàng.

Mất hơn một tiếng chúng tôi mới được dẫn ra cánh đồng nho, rồi táo, lê, mận. Những quả nho trắng to hơn ngón tay cái trong chùm nho to tướng, phải đến mấy ki lô gam một chùm. Rồi đến các vườn táo, mận, lê nom sượng cả mắt. Đến đâu chúng tôi cũng được mời chào nếm thử. Đang lúc đói bụng tôi ăn ngấu nghiến, nhưng chỉ một tí là bụng đã không thể ních được. Cho đến lúc thu quân thì bụng đã óc ách đầy quả, nhưng vẫn đói vì ăn nhiều quả thì chỉ có đường và axít chứ ngũ cốc, thực phẩm

quen thuộc lại không có. Chúng tôi được mời vào phòng tiệc chiêu đãi. Ở đây, người ta bố trí chúng tôi ngồi xen kẽ với các thanh niên, thiếu nữ, cùng các ông bà trung niên. Trông ai cũng đẹp đẽ, hồng hào, các bà thì rất phúc hậu. Bữa tiệc hôm đó đông lắm, phải tới hơn trăm người vì trường Không quân cũng có một đội cán bộ sỹ quan đi theo nữa.

Khi được giới thiệu chúng tôi là những học viên phi công sắp tốt nghiệp Trường Sĩ quan Không quân Liên Xô để trở về đánh Mỹ, tôi có cảm giác không khí hơi lặng đi. Một số bà trung niên thì thút thít, chấm nước mắt. Các ông trung niên và thanh niên trai tráng sau ít giây trầm lắng thì cố gắng làm sôi động không khí lên. Họ tỏ thái độ, tinh thần ủng hộ Việt Nam đánh Mỹ. Họ đồng loạt đứng dậy đúng phong cách dân tộc thượng võ chúc tụng chúng tôi với mỗi người gần đầy một cốc (0,2 lít) Vodka. Tôi thì đang đói cồn cả bụng, chỉ muốn nhón miếng thịt nướng cho vào miệng thật nhanh mà không được vì ngại. Dù sao đây cũng là bữa tiệc ngoại giao với nước bạn kia mà. Thế là tôi cũng phải đứng dậy cùng mọi người chạm cốc chan chất với bộ mặt méo xệch. Ai đó thì thảo, phong tục người ta đã uống thì ít nhất ly đầu phải cạn chén 100%. Mọi người nhìn nhau, lần lượt ngửa cổ dốc ngược cốc.

Tôi nhắm mắt, nín thở đưa cốc rượu lên miệng, đã nín thở mà mùi Vodka vẫn xộc lên gây ngất. Tôi lấy hết lòng dũng cảm, cũng bắt chước mọi người dốc hết cốc rượu vào cổ họng, nuốt ừng ực như người sành rượu lắm! Sau đó là tiếng “ura-ura” gì đó tôi không nhớ nữa. Bỗng thấy một bà người Nga đi đến bên tôi, xoa đầu rồi khóc nức nở:

- Ôi! Con trai! Thế này mà lao vào chiến tranh thì phi công Mỹ nó bắn chết mất! Hãy ở lại với các mẹ. Rồi chúng tao sẽ cưới vợ cho! Ở đây có nhiều con gái xinh tươi, đẹp đẽ lắm!

Tôi chưa kịp nghe hết đã thấy đầu óc choáng váng, thấy mọi người xung quanh chao đảo, ngã nghiêng. Tôi không đứng vững được nữa, bèn ngồi phịch xuống ghế. Chắc là khuôn mặt tôi ngây ngô lắm, miệng thì cố gắng “rặn” ra một nụ cười ngoại giao, mắt thì cố mở thật to để nhìn mà không còn thấy gì rõ ràng nữa. Nhoè nhoẹt hết! Tôi gục xuống bàn, không còn biết gì nữa.

Hình như, người ta phải diu tôi vào một phòng làm việc bên cạnh và đưa tôi đến gần cái giường đơn, đệm lò xo là tôi ngã vật ra... Mãi đến tối khuya tôi mới tỉnh. Lần đầu tiên uống rượu trong đời tôi đã diễn ra như vậy. Chỉ láng máng tỉnh lại khi mấy anh em trong đoàn diu tôi lên xe ô tô, cố gắng mở mắt ra để nhìn, để định thần thì thấy rõ nhất là khuôn mặt đỏ lựng của anh Đặng Xây, màu đỏ choán cả từ chân tóc trên đầu tới tay, chân. Còn những người khác thì vẫn rất phấn khích.

Trong những ngày này, bên cạnh niềm vui hăng say luyện tập của tuổi trẻ cũng còn có những việc đáng tiếc xảy ra. Đó là vài học viên đã trốn học đi chơi một mình bị đồng đội phát hiện được và đưa ra tập thể kiểm điểm. Nhưng theo tôi, đó chỉ là hành vi nhất thời bỗng bột, nông nổi, hiếu kỳ của tuổi trẻ.

Trở về trường chúng tôi lại tiếp tục lao vào các ban bay, các chuyến bay. Thời gian cứ trôi đi trong tiếng động cơ gầm rú suốt ngày đêm, trong sinh hoạt căng thẳng không ngơi nghỉ. Tất cả chúng tôi đều gồng mình lên, chạy nước rút về đích. Tiền tuyến gọi! Năm 1967 là năm đỉnh cao của chiến tranh Việt - Mỹ ở cả hai miền Nam và Bắc. Hàng ngày chúng tôi được xem ti vi của Liên Xô. Mấy anh mua được đài thì mở trạm đài BBC, còn đài tiếng Việt thì đến tối mới nghe được vì tăng điện ly vào buổi tối mới dâng cao và mới bắt được sóng từ Đài tiếng nói Việt Nam đến chỗ chúng tôi học. Nhưng nghe rất nhỏ và hay bị gián đoạn.

Năm 1967 là năm nước Mỹ có những nỗ lực cao nhất nhằm sớm giải quyết chiến tranh. Thực hiện tiến công chiến lược toàn diện trên toàn bộ chiến trường miền Nam, quyết tâm “tìm diệt” đánh quy chủ lực ta và “bình định” vùng nông thôn nam Việt Nam bằng áp đặt hệ thống “ấp chiến lược” cho phép hệ thống nguy quyền quản lý, cai trị chặt chẽ người dân. Thiết lập một hệ thống an ninh liên hoàn cắt đứt dân khỏi sự lãnh đạo của Mặt trận dân tộc giải phóng và liên hệ với các lực lượng cách mạng. Quân số của Mỹ và đồng minh tăng dần lên. Cao nhất vào cuối 1967 là hơn 55 vạn, cộng với các lực lượng được vũ trang của chính quyền Sài Gòn hơn một triệu người. Tiến hành nhiều cuộc tiến công chiến lược. Nổi bật là Attetboro, Junctioncity với hàng ngàn máy bay chiến thuật, hàng trăm máy bay ném bom chiến lược B-52 tham gia. Đặc biệt Mỹ còn sử dụng chất độc hóa học rải xuống nhiều nơi, gây phần nộ trên toàn thế giới.

Với miền Bắc, Không quân Mỹ tăng cường các hoạt động đánh phá. Tần suất sử dụng máy bay đánh phá miền Bắc không ngừng tăng từ 4.000 lần/chiếc/tháng năm 1965 tăng lên 6.000lần/chiếc/tháng đầu năm 1966 và tới 12.000 lần/chiếc/tháng vào cuối 1966 rồi sang 1967 còn tăng hơn nhiều nữa. Năm 1967, quân và dân miền Bắc đã đối phó có hiệu quả với các đòn đánh phá các chiến dịch tiến công đường không mang tên “Sấm rền” của Không quân chiến lược, Không quân chiến thuật, Không quân Hải quân Mỹ và tiêu diệt hàng nghìn chiếc máy bay xâm lược. Không quân Nhân dân Việt Nam cũng bắn rơi cả trăm chiếc, nhưng các phi công ta cũng bị bắn rơi, hy sinh hàng chục người. Trong đó có những người mà chúng tôi mới quen biết khi tập trung ở Xâm Bồ - Hải Phòng như anh Hà Đình Bôn, Nguyễn Hồng Thái. Sôi sục và nóng ruột nhiều hơn cả là mấy anh em miền Nam như anh Đình Tôn, Phạm Thành Nam, Đặng Xây, Trần Hoá. Vì thế mà khi học sang phần chiến thuật thì những vấn đề về không chiến, các miếng đánh, đòn đánh cơ

bản của Mig-21 được chúng tôi tiếp thu nồng nhiệt, ghi nhớ rất nhanh, và ứng dụng luôn cho các bài bay tập đang chuyển sang nội dung ứng dụng chiến đấu.

Vào lúc cả đoàn đang sôi sục lên như vậy thì chúng tôi được thông báo có hai phi công anh hùng lái Mig-21 sẽ sang làm việc với Trường Không quân để cùng các thầy nghiên cứu, đưa thêm một số nội dung huấn luyện ứng dụng chiến đấu từ kinh nghiệm các trận không chiến giữa Mig-21 với máy bay của Không quân Mỹ trong thời gian gần đây để huấn luyện thêm cho số phi công sắp ra trường. Đó là vào khoảng tháng 12-1967. Chúng tôi háo hức lắm. Ai cũng muốn được nhìn tận mắt những người anh hùng Việt Nam của chiến trận trên không, người đã đánh nhau trực tiếp với Không quân Mỹ như thế nào. Rồi danh tính của hai phi công những con “át chủ bài” tiếng anh gọi là “Ace” của Không quân Nhân dân Việt Nam cũng đã được tiết lộ. Đó là Đại uý Nguyễn Hồng Nhị bắn rơi 7 máy bay Mỹ và Đại uý Vũ Ngọc Đỉnh bắn rơi 5 máy bay Mỹ. Tôi lẩm nhẩm tính toán, các anh đã đánh bao nhiêu trận, xuất kích bao nhiêu lần mới đánh được ngần ấy máy bay như vậy? Trong các anh phi công, có bao nhiêu người thương vong, hy sinh mới còn lại được những “người hùng” như thế này? Không hiểu mình về đánh nhau “chịu được” mấy trận thì toi!? Tôi đã bắt đầu nghĩ đến cái chết. Cũng thấy ghê ghê.

Ngày được gặp các anh hùng, chúng tôi thực sự vừa “mãn nhãn” lại vừa tự hào. Trên thế giới đã có Không quân nước nào chơi nhau được với Không quân Mỹ lại còn lập thành tích “khủng” đến thế? Không quân Liên Xô xưa với Không quân Đức cũng ghê gớm lắm, nhưng đã xưa rồi, 22 năm rồi, tình hình thế giới đã khác nhiều, chủng loại máy bay, vũ khí càng khác nhiều lắm. Chiêm ngưỡng các anh từ xa đã thấy trong lòng dấy lên sự ngưỡng mộ, bái phục không thể nói hết. Thấy cả hai người đều

đẹp thế! Da dễ trắng trẻo, hồng hào chứ không sạm nắng như chúng tôi, lại béo tốt nữa chứ! Thật là ngoài trí tưởng tượng của tôi. Đặc biệt là anh Vũ Ngọc Đỉnh, vừa rất đàn ông, đẹp trai, da thì trắng hồng như con gái dậy thì, nhìn suông cả mắt. Thế mà họ lại là những con “át” của Không quân Việt Nam đấy. Ngưỡng mộ, ngưỡng mộ đến sùng bái! Và tự hào cũng tràn ngập. Các anh đến bắt tay chúng tôi, từng người một mà tôi vẫn như trong cơn mơ. Anh Vũ Ngọc Đỉnh về sau này tôi vẫn cho là một trong số những phi công đẹp trai, tài giỏi nhất. Mặc dù sau đó 1968 tôi còn được gặp anh Phạm Thanh Ngân, Mai Văn Cương cũng vào loại đẹp trai không kém.

Khi các anh làm việc với trường và các lãnh đạo của đoàn, chúng tôi được biết thêm trong những trận đánh ác liệt của Không quân ta với Không quân Mỹ năm 1967, Không quân ta tổn thất cũng khá lớn. Có ngày phải ghép cả mấy phi đội của trung đoàn lại mới có đủ người trực. Phải huy động cả lực lượng dự bị chiến lược các phi công đánh đêm ra đánh ngày. Riêng hai anh Nguyễn Hồng Nhị và Vũ Ngọc Đỉnh cũng mới bị thương, phải nhảy dù, quân y chưa cho phép bay lại. Ở nhà đang thiếu người quá nên tranh thủ lúc chưa được bay lại nên cấp trên cử các anh sang với hai nội dung. Mà hiện tại, chúng tôi mới được biết một nội dung, nội dung thứ hai vẫn đang giữ kín tới khi các anh sang làm việc với trường xong mới được tiết lộ.

Nội dung thứ hai là chọn gấp 4 người trong số các học viên bay ở đoàn tôi để về bù vào chỗ đã tổn thất và đang thiếu người trực, khi chiến tranh xem chừng vẫn còn đang rất ác liệt. Rồi chẳng hiểu sao tôi được lựa chọn là một trong số 4 người đó. Gồm các anh Đỉnh Tôn, Hà Quang Hưng, Lương Thế Phúc và tôi. Lúc này tôi còn hơn chục chuyến bay ứng dụng chiến đấu và tập bay xuyên mây thì kết thúc chương trình đào tạo. Số các anh 3 người kia chắc cũng vậy. Chúng tôi được ưu tiên tập trung bay

nhiều hơn trong mỗi ban bay đến nỗi tôi không còn nhớ tết năm 1968 được đón thế nào nữa.

Các ban bay vào dịp đó tổ chức rất khó khăn vì thời tiết liên tục xấu với mưa tuyết và lạnh lẽo kéo dài. Những ngày tổ chức bay được thì trường phải huy động các xe ủi để dọn sạch tuyết trên đường băng, đường lăn. Có hôm trời lúc nóng ẩm, lúc lại mưa tuyết lạnh, lại tạo thêm một lớp băng khá dày. Để chúng tôi bay được, trường phải huy động thêm một loại công cụ đặc biệt để làm tan băng. Công cụ đó là chiếc động cơ phản lực của máy bay Mig-17 đặt chèn chếch trên một chiếc giá có bánh xe và bộ điều khiển, khi động cơ làm việc thì nhiệt lượng từ khí ga của động cơ tới cả nghìn độ khi ra khỏi miệng phun thổi vào bề mặt làm băng tan chảy thành nước. Thật là kỳ công nhưng cũng thật vô cùng tốn kém và nếu tính toán thì chẳng kinh tế chút nào. Vì như tôi nhớ lại khi đó giá một chai nước chanh có ga 65ml đắt gấp đôi, gấp ba giá tiền một lít xăng. Chúng tôi cứ nghĩ là chỉ có Xã hội Chủ nghĩa mới được như thế! Đúng là Liên Xô - cường quốc hàng đầu, anh cả của phe Xã hội Chủ nghĩa, niềm tin tưởng và ước mong phấn đấu của chúng ta mới làm được thế. Bốn anh em chúng tôi nóng ruột, khắc khoải chờ ngày kết thúc chương trình đào tạo mà cứ bị thời tiết làm khó dễ!

Đúng lúc ấy thì tết đến và cuộc tổng tiến công Mậu Thân nổ ra làm chấn động thế giới. Cả trường, cả đoàn bay và nhất là bốn anh em chúng tôi hồi hộp theo dõi tin tức, nóng lòng muốn về nước. May sao, mấy ngày đó thời tiết tốt hơn, thế là chúng tôi được bay thêm mấy ban nữa cùng lúc trường được trang bị thêm một số máy bay Mig-21 đã được cải tiến ở một số bộ phận, trong đó có hệ thống thổi gió vào cánh tà để giảm bớt tốc độ khi hạ cánh. Đó là loại F-94, Mig-21PFM. Trước đó chúng tôi chủ yếu được đào tạo trên loại Mig-21 PFL, F-76. Tôi bay đến lúc đó đã khá thành thạo và cũng rất tự tin. Các thầy chưa dám cho chúng

tôi bay đơn sử dụng hệ thống thổi gió cánh tà gọi tắt là hệ thống SPS mà chỉ cho bay kèm. Vì khi mới trang bị hệ thống này, một số phi công của bạn đã gây tai nạn bay do thu tay ga quá nhỏ theo thói quen trước đó làm cho hệ thống này tự ngắt, máy bay mất tốc độ nhanh chóng và bị rơi trước khi vào đến đường băng.

Tôi về thư viện mật của trường mượn phần bổ sung hệ thống SPS cho Mig-21 PFM - F94 và cầm cúi đọc, nghiên cứu phân tích và nhận thấy mình làm được. Tự tin chinh phục thêm một tính năng mới của Mig-21. Và trong chuyến bay cuối cùng để tốt nghiệp Trường Không quân Liên Xô mang tên Serov tôi đã trở thành kẻ vô kỷ luật suýt thành của đoàn bay. Tôi gọi là “suýt thành” vì lý do sau khi hoàn thành tốt nhiệm vụ chuyến bay, cho máy bay về hạ cánh, đầu óc tôi chỉ chú ý tới phần sử dụng SPS để hạ cánh như thế nào. Khi đã đổi chuẩn đường băng ở đài xa cách đầu đường băng 4km tôi nhấn nút thả cánh tà ra 45° để sử dụng hệ thống này. Dọc đường bay xuống tôi lần lượt kiểm tra độ cao, tốc độ, hướng bay, tất cả đều rất ổn, trên cả mức tốt là đẳng khác. Đang hí hửng chuẩn bị cho máy bay tiếp đất thì vào một cái cú như có hai cái bóng ma bay ngược chiều, vừa cất cánh, tôi giật mình và cũng lúc đó, hình như tới tận lúc đó cái tai mới chịu làm việc, tôi nghe một loạt câu chửi tục bằng tiếng Nga, kiểu như:

- Đ.me! Thằng nào hạ cánh bố lão thế! Định đâm nhau à?

Tôi thực sự hoảng sợ, vội vàng tăng ga lớn nhất, từ từ cho máy bay lên, không dám hạ cánh nữa. Lúc đó tôi mới chợt nhớ ra là lúc xin về sân bay thì chỉ huy bay đã thông báo là “Gió đã đổi chiều. Về hạ cánh theo hướng ngược lại lúc cất cánh”. Mà lúc đó tôi còn nhớ rõ là mình đã trả lời rất đông dạc, đĩnh đạc và kể cả chuẩn xác trong phát âm tiếng Nga nữa là khác “43 Vas Ponhian” nghĩa là “43 tôi hiểu rõ lệnh!” Không phải “nghe rõ” mà là “hiểu rõ”. Thế mới khốn nạn thằng tôi. Đúng là chưa kịp

ăn vụng đã bị ngăn chặn bởi một lý do lãng xẹt. Vì thế tôi chúi mép bằng cách nhận lỗi là đã “Quên, cứ tưởng vẫn hạ cánh theo hướng cũ” gây ra vụ uy hiếp an toàn nghiêm trọng và giấu nhẹm đi cái vụ định hạ cánh với hệ thống SPS. Để khắc phục sai lầm, tôi quay lại hạ cánh với cánh tà 25° bằng cú hạ cánh rất tiêu chuẩn ở hướng quy định nên thầy cũng không còn gay gắt nữa. Dù sao đây cũng là chuyến bay tốt nghiệp của tôi.

Chuẩn bị về nước! Đó là sự kiện lấn át hết mọi niềm vui sướng tự hào khi tôi hoàn thành chuyến bay tốt nghiệp. Mọi suy nghĩ của tôi lúc đó là một dấu hỏi về nước thì sẽ “đánh nhau” thế nào đây? Rồi lại lo lo, đêm nằm nghĩ lại thấy rờn rợn thế nào ấy. Nhưng rồi mọi việc cứ cuốn hút đi theo sự sắp xếp của số phận. Trường Không quân Liên Xô mang tên Serov tổ chức một buổi lễ tốt nghiệp đặc biệt cho bốn anh em chúng tôi. Tôi đã không còn nhớ được buổi lễ đó có hoành tráng không? Có đông người dự không? Nhưng tôi thì thấy vô cùng xúc động khi được gọi tên. Tôi nén mọi cảm xúc trào dâng trong lòng để bước lên sân khấu dưới ánh đèn chói chang và tiếng kèn hùng tráng, vang động, giục giã của đội quân nhạc.

Tôi run run nhận tấm bằng tốt nghiệp từ tay vị thiếu tướng, hiệu trưởng Romanhenco cùng lời chúc của ông. Tôi lí nhí nói lời cảm ơn trong trạng thái cảm xúc vỡ oà, nước mắt như muốn trào ra. Tôi liếc nhìn tấm bằng đỏ có dấu chìm quốc huy Liên Xô nhưng mầu hơi thẫm cùng bức hình của mình trong tấm áo quân phục kiểu Tôn Trung Sơn với cầu vai học viên và ve cổ đeo binh nhất, trông gầy gò, đen nhẻm, có vẻ xơ xác sau những năm tháng dồn hết tâm sức vào những ban bay, những chuyến bay. Tôi quay vào đứng trong hàng ngang bốn anh em mà đầu óc cứ ong ong. Hình như trong buổi lễ, anh Hà Quang Hưng

được đoàn trưởng Đinh Tôn ủy nhiệm đứng ra cảm ơn trường và các thầy cô giáo đã tận tình dạy dỗ để chúng tôi trở thành phi công chiến đấu. Buổi lễ kết thúc, chúng tôi rời khỏi sân khấu bước xuống trong vòng tay, những lời chúc, những giọt nước mắt của các thầy giáo, cô giáo, rồi bạn bè, anh em trong đoàn bay. Tôi đi như người mộng du, như trong cơn mơ!



Phi công, binh nhất Phạm Phú Thái trước ngày tốt nghiệp Mig-21 khóa 3 tại trường không quân Sherov - Krasnodar.

Vào Đoàn - Trở về Tổ quốc

Đã gần lắm rồi chiến trận! Mấy tuần nay tin tức về Cuộc tổng tiến công Tết Mậu Thân vẫn đầy ắp các trang báo, truyền hình. Đoàn bay ai cũng như sôi lên. Trong lúc chuẩn bị thu dọn đồ đạc để vài ngày nữa lên tàu về nước thì tôi được gọi lên yêu cầu làm đơn vào Đoàn Thanh niên Lao động Việt Nam. Người giới thiệu vào Đoàn là tập thể Ban Chấp hành chi đoàn của Đoàn bay và anh Lê Thanh Đạo - Bí thư Chi đoàn¹⁸. Cuối cùng mới vỡ lẽ ra lý do phải vội vàng kết nạp tôi vào Đoàn là vì tôi bị “lọt lưới” Đoàn lâu quá.

Ngày còn ở trường cấp 3 Hùng Vương các thầy cô đã dự kiến khi vào lớp 9 sẽ làm lễ bỏ khăn quàng đỏ của Đội thiếu niên để kết nạp tôi vào Đoàn. Thế mà tôi lại nhập ngũ vào lúc chưa khai giảng năm học (5/7/1965). Nhỡ hết cả việc! Sang Liên Xô học thì lo tập trung học tập, mà công việc thì do chỉ huy đoàn bay và chi bộ đoàn bay triển khai cả rồi. Đến chi bộ, rồi các trung đội, tiểu đội cũng lại triển khai nội dung đó. Chi đoàn, tổ học tập, tổ bay

18. sau này anh Lê Thanh Đạo là Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân, Viện trưởng Viện Kiểm sát nhân dân tối cao.

còn gì nhiều để làm nữa đâu? Mọi người thì hình như quên, còn tôi thì nghĩ rằng, miễn là mình hết lòng, hết sức học hành để đạt kết quả tốt nhất thì đoàn viên hay đảng viên thì cũng vậy. Có gì khác nhau đâu. Nhiệm vụ chính trị đều như nhau cả.

Có lẽ chỉ đến khi hai anh Nguyễn Hồng Nhị và Vũ Ngọc Đình sang và yêu cầu chọn bốn người trong đó có hai đảng viên và hai đoàn viên về nước sớm để “rèn luyện” và bù vào quân số hao hụt sau năm 1967 khốc liệt thì dần dần mọi việc mới được bóc tách ra. Và bây giờ các anh mới có dịp đọc kỹ các bản sơ yếu lịch để rồi có yêu cầu với đoàn bay phải triển khai ngay. Anh Nguyễn Tiến Sâm sau này kể lại với bạn bè chúng tôi:

- Chúng tao phải đề cổ thằng Thái ra để kết nạp đấy.

Tôi được (hay bị?) kết nạp vào Đoàn như là trách nhiệm buộc phải tuân theo. Người ta đã lý luận rằng: “Đã tốt nghiệp, trở thành phi công, về tham gia đánh Mỹ rồi thì phải là đoàn viên chứ!”. Nhưng tôi vẫn không thông lắm. Đến bây giờ cũng vậy. Yêu nước, hy sinh vì Tổ quốc đâu có phải “đặc quyền” của riêng ai? Tôi tâm sự với Phạm Thành Nam những lý lẽ “ngược” đó của mình thì anh chỉ nhẹ nhàng nói:

- Việc nó đã vậy thì cứ vậy mà làm để còn về mà đánh nhau. Lý sự làm gì cho mệt!

Thế là tôi vào Đoàn. Tôi trở thành đoàn viên. Đôi lúc tôi vẫn tự trách mình tại sao lại dừng dưng trong chuyện này như vậy. Trong khi có nhiều bài báo, mẫu chuyện nêu những tấm gương cao cả và những cảm xúc vô cùng rung động lòng người khi được đứng trong đội ngũ dự bị của Đảng, thế mà tôi lại nhảy dưng? Xin ai đừng hỏi, đừng trách tôi về việc này!

Thế là tổ bay ba người của chúng tôi có tới hai người được về nước sớm. Còn lại mình “phi công- họa sỹ” Phạm Thành Nam chắc sẽ buồn. Sự chọn lựa này là của số phận chứ chẳng phải anh Hưng hay tôi giỏi hơn Nam và anh em khác trong đoàn. Được về nước tham gia đánh Mỹ sớm có lúc thấy tự hào và phấn khởi lắm nhưng không dám biểu lộ ra ngoài, sợ làm buồn những người ở lại, nhất là Phạm Thanh Nam.

Cơ cấu thành phần tập bốn anh em về nước sớm chúng tôi là khá đầy đủ, đại diện cho miền Nam, miền Bắc, có cả đảng viên, đoàn viên. À, lẽ ra là cả thanh niên yêu nước mới đúng nếu tôi chưa kết nạp Đoàn. Còn độ tuổi cũng đủ cả từ 30-20 và có cả tuổi teen. Rồi cũng đến ngày chúng tôi lên đường trở về Tổ quốc, phải từ biệt ngôi trường đã nuôi dạy chúng tôi trong suốt 2 năm 6 tháng qua. Cảm ơn Liên Xô vĩ đại, đất nước của V.I.Lenin, người sáng lập ra Đảng Cộng sản Liên Xô và Liên bang Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Xô Viết, người thầy của cách mạng vô sản thế giới. Cảm ơn các thầy, các cô, các bạn người Nga đã tận tâm đào tạo để chúng tôi có ngày hôm nay. Mới chỉ sau hai năm rưỡi từ một thanh niên mới lớn đã trở thành phi công chiến đấu trên loại máy bay tiêm kích đánh chặn hiện đại nhất Việt Nam. Sao chúng tôi lại không được quyền tự hào?!

Chiếc xe ca quân sự của trường chở chúng tôi ra ga trung tâm thành phố Krasnodar để tới Moscow rồi chuyển tàu liên vận về Bắc Kinh và Hà Nội. Ra tiễn chúng tôi có một số thầy cô giáo và anh em cùng đoàn bay. Mấy bà giáo khóc suốt suốt:

- Các con về nước bây giờ thì chiến tranh sẽ nuốt chửng mất, hay là ở lại với các mẹ đi!

Các thầy thì quá nhiều trạng thái, trầm ngâm, xúc động, nhưng cố kìm nén chỉ ôm chặt, thật chặt chúng tôi và chúc lên đường bình an. Trong những người đi tiễn có cả bà giáo tiếng

Nga Klara Ivanovna. Bà ôm chặt và thì thầm vào tai tôi bằng thứ tiếng Việt không dấu:

- Chúc con dề bình an!

Giờ nghe bà nói thế, tôi không cười được nữa. Nước mắt chực trào ra nhưng tôi cố ghìm lại nên cứ nghẹn ngào không nói được gì. Còn bà thì đầm nước mắt.

Con tàu từ từ rời ga. Tôi vẫn đứng lặng ở đầu toa nhìn trân trối những người thầy, người bạn ra tiễn đang lùi dần. Bây giờ thì nước mắt tôi ướt đầm. Những cố gắng kìm nén đã không còn hiệu quả. Tôi nấc lên rồi khóc hu hu như đứa trẻ. Tôi không còn nhớ tôi đã khóc lần cuối cùng trước đó là bao giờ nữa. Thỉnh thoảng có người đi qua giữa hai toa xe, tôi cố không khóc to nhưng người vẫn rung lên nhẹ nhẹ rồi thút thít! Tôi đứng đó khá lâu thả cho tình cảm và cơn xúc động dâng trào. Khi vẫn còn đang nức nở thì một cánh tay đặt nhẹ lên vai làm tôi giật mình trở về với thực tại. Tai tôi vang lên giọng nói ấm áp quê hương Bình Định của anh Đình Tôn:

- Thôi! Khóc thế đủ rồi, vào đi em, ngoài này lạnh đấy!

Tôi quay lại, gục đầu vào vai anh, trong vòng tay ôm chặt của anh, thút thít thêm một lúc nữa rồi nói nhát gừng:

- Em vào đây! Họ tốt quá! Anh yên tâm, về đánh nhau em không khóc nữa đâu!

Viết đến đây tôi vẫn rơm rớm nước mắt. Đó là lần đầu tiên và duy nhất tôi khóc trong vòng tay người đồng đội, người anh của đoàn bay.

Về đến Moscow, chúng tôi được chuyển luôn sang tàu liên

vận đi Bắc Kinh. Lại tiếp diễn những ngày dài nghe tiếng bánh sắt nghiền lên đường ray cạch cạch, cạch cạch, cạch cạch... Lại được chiêm ngưỡng lại những cảnh quan hùng vĩ của Liên bang Xô Viết trải dài từ Âu sang Á đang ngập tràn trong màu trắng tinh khôi của tuyết. Về đến Mãn Châu Lý, tàu dừng lại để chúng tôi làm thủ tục nhập cảnh qua Hải quan và công an Trung Quốc. Đập vào mắt chúng tôi là cảnh những nhân viên hải quan, công an Trung Quốc một tay cầm sổ đỏ in hình Mao Trạch Đông và trên ngực là những tấm huy hiệu to bằng nửa bàn tay có hình nổi của ông. Trước khi làm thủ tục họ đồng thanh nói một tràng dài mà chúng tôi đoán như là lời dạy của lãnh tụ của họ.

Nhìn ra xung quanh, cảnh quan nhà ga ở đây có vẻ tiêu điều nhem nhuốc cùng với những tấm khẩu hiệu và bảng chữ Trung Quốc in rất to kèm theo hình ảnh của những quan chức Trung Quốc bị đầu tở. Thì ra đại cách mạng văn hoá ở Trung Quốc vẫn chưa kết thúc. Trong số những hình ảnh in trên những tấm giấy khổ lớn có những ảnh bị gạch chéo ấy, tôi chỉ nhận ra một số lãnh tụ của Trung Quốc như Lưu Thiếu Kỳ, Bành Đức Hoài. Làm xong thủ tục hải quan, chúng tôi lại tiếp tục lên đường, sau khi được anh Đinh Tôn dặn dò không được tỏ thái độ bất cần. Đi cùng tàu hôm đó có một tốp người giống như người Triều Tiên. Họ khoảng 25-30 tuổi, nhưng luôn có thái độ phản ứng khiếm nhã, miệt thị. Chúng tôi không biết tiếng nhưng rõ ràng đó là thái độ với cách mạng văn hoá. Nhất là mỗi khi tàu phải dừng lại vì xảy ra chuyện gì đó trên đường với các Hồng vệ binh.

Đến Bắc Kinh vào một buổi tối khoảng nửa cuối tháng 2/1968 chúng tôi được nhân viên sứ quán và tùy viên quân sự ra đón. Họ nói, sẽ đưa chúng tôi về ăn nghỉ tại toà đại sứ chứ không được nghỉ ở khách sạn như lúc đi học. Lý do được đưa ra là tình hình an ninh không đảm bảo, vì các nhóm Hồng vệ binh thỉnh thoảng vẫn kéo về quậy phá. Cách mạng văn hoá đã không còn

cao trào như năm trước nhưng tình hình tranh giành quyền lực và đấu tố giữa các phe nhóm vẫn diễn ra phức tạp, khó lường. Đèn điện ở Bắc Kinh vào buổi tối vẫn sáng trưng, nhưng không còn sạch sẽ ngăn nắp như cách đây mấy năm chúng tôi qua. Đồng chí Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Việt Nam tại Trung Quốc Ngô Thuyền nghe tin có một tốp phi công chiến đấu vừa tốt nghiệp ở Liên Xô về qua Bắc Kinh đã ra tận xe đón, bắt tay chúng tôi rất nồng ấm. Vào được khu toà đại sứ chúng tôi đã cảm thấy như ở Việt Nam rồi.

Chiều tối, chúng tôi được vị đại sứ Việt Nam tiếp và mời ăn bữa cơm Việt. Ông thông báo những tin tức nóng hổi về Cuộc tổng tiến công Mậu Thân, ta đang đánh mạnh và thắng lớn làm chúng tôi nóng ran cả người. Có cảm tưởng như sắp giải phóng được miền Nam đến nơi rồi ấy. Chỉ muốn nhanh nhanh về nước. Ông còn phấn khởi động viên:

- Có mau mau về thì còn kịp đánh vài trận, không thì lỡ mất đấy!

Rồi ông thông báo vắn tắt về tình hình cách mạng văn hoá với lời nhấn nhủ cuối cùng:

- Ngày mai nhân viên đại sứ quán sẽ dẫn các đồng chí đi mua sắm quà về cho gia đình. Nhưng khi đi phải cẩn thận với tội Hồng vệ binh nhé. - Ông nửa đùa, nửa thật - Sinh mệnh phi công như các đồng chí bây giờ là quý giá lắm với Tổ quốc. Chúng tôi mà để các đồng chí có mệnh hệ gì là cũng có tội với Tổ quốc. Nên phải giữ gìn thật cẩn thận đấy nhé! Qua cách tiếp xúc và thái độ của ông, tôi thấy ông rất trân trọng những người lính như chúng tôi, những người mà chỉ còn vài ngày nữa sẽ vào sống ra chết trong mưa bom bão đạn. Lúc này Không quân Mỹ vẫn còn hoạt động khá mạnh và đánh phá nhiều mục tiêu ở miền Bắc. Việc đi lại bằng tàu liên vận Bằng Tường về Hà Nội không phải lúc nào cũng được thông suốt.

Chúng tôi vừa ăn vừa nói chuyện. Sau hai năm rưỡi bây giờ mới được ăn bữa cơm quê ngon đến thế ở Bắc Kinh. Hôm sau, mỗi người chúng tôi nhận 20 đồng nhân dân tệ - tiền công tác phí, rồi được dẫn đến Bách hóa Đại Lầu. Dọc đường đi, những tờ áp phích chữ to tướng treo la liệt. Cái to, cái nhỏ, cái rách, cái lành, cái cũ cái mới chồng chất lên nhau trông nhem nhuốc, thậm hại lắm. Bắc Kinh không còn hoa lệ, rực rỡ, tươi tắn như lần trước chúng tôi đã qua. Mặt người Bắc Kinh luôn đầm chiêu vôi vãi, trong những bộ quần áo sẫm màu, hoặc màu xanh ô-liu của Hồng vệ binh. Ai cũng đeo huy hiệu Mao Trạch Đông và tay ai cũng cầm một quyển sổ màu đỏ¹⁹.

Vào Bách hoá Đại Lầu, chúng tôi dạo xem hàng hoá là chính. Có tiền nhiều đâu mà phải vất vả tìm chọn? Cuối cùng thì tôi cũng mua được mấy cái khăn mùi xoa nho nhỏ xinh xinh, hai chai magi, một lọ nước hoa đầm xoè và cái bấm móng tay. Hầu hết chúng tôi khi đi học ít ai nghĩ đến chuyện mua cái này cái nọ có giá trị kinh tế cao để về Việt Nam “đổi đời” như sau này. Tốt nghiệp trường Không quân Liên Xô xong, chỉ có một số người là sắm được chiếc xe đạp đua Liên Xô, cái đài, cái quạt điện, cái đồng hồ đeo tay hoặc cái máy ảnh. Riêng tôi, ngoài chiếc đồng hồ đeo tay tôi còn sắm được một lọ nước hoa và một lọ nước thơm Liên Xô, định về tặng cho cô em gái và bà chị. Thế mà sau chiến tranh, nhớ về chuyện này nhà tôi ai cũng khen tôi “giỏi đi buôn”.

Ngày hôm sau chúng tôi lại lên tàu liên vận Bắc Kinh - Hà Nội. Gắn thêm một chút Tổ quốc và Chiến tranh. Chúng tôi tới Bằng Tường vào buổi chiều tối sau hai ngày. Nhưng thay vì được chuyển tàu thì chúng tôi phải dừng lại, qua đêm ở đây, vì đường

19. Sổ in lời dạy của Mao Trạch Đông.

Một Bắc²⁰ mới bị Không quân Mỹ đánh phá, cầu đường hư hỏng chưa đi được. Một cô gái người Trung Quốc trong bộ đồ đồng phục may vừa khít, khuôn mặt xinh xắn, dáng người cao ráo, đẹp đẽ khá hấp dẫn đưa tới khách sạn nằm trên lưng chừng một ngọn núi đá thuộc dãy núi đá màu xanh thẫm uy nghi trải rộng phía sau, cách nhà ga 500-700m. Cảnh quan ở đây rất đẹp, vừa hùng vĩ vừa thơ mộng. Chúng tôi lếch thếch vừa xách va ly và túi đi theo cô gái. Hình như không ai rời mắt được khỏi dáng đi điệu đà, uyển chuyển, rất nữ tính của cô gái dẫn đường. Bỗng anh Đinh Tôn buột miệng:

- Trời ơi! Sao mà con bé trông ngon gớm vậy chúng mày!

Quả là đúng ý chúng tôi. Thế là cả bọn cười, quên cả mệt. Đi thêm vài chục mét nữa, bỗng cô gái quay lại nói bằng tiếng Việt:

- Đây là nhà nghỉ của các anh. Trong đó đã có nhân viên phục vụ, em xin phép!

Cô hơi cười mỉm, kiêu kỳ rồi quay gót. Chúng tôi điếng người, không anh nào dám mở miệng nói thêm một câu, quên cả chào lại cô cho phải phép. Khi cô gái đi xa xa một chút, bọn tôi nói như tranh nhau:

- Mẹ kiếp! Con bé nó biết tiếng Việt chúng mày ạ! Đúng là không có lỗ nẻ nào mà chui nữa!

May mà trời tối không ai nhìn thấy chúng tôi ngượng chín cả mặt.

Mãi tới chiều hôm sau mới có người của Cục cán bộ Bộ Quốc phòng từ Việt Nam sang đón chúng tôi. Ông ấy phổ biến tình hình chiến sự mấy ngày gần đây. Đường Một Bắc vẫn đang tắc không đi được do Không quân Mỹ đánh sập cầu,

20. đường 1 từ Hà Nội đi Lạng Sơn được gọi như vậy.

ta đang nỗ lực chữa. Chuyển đi của chúng tôi sẽ phải giữ bí mật và đi ngay vào buổi chiều tối hôm đó bằng xe tải nhỏ. Ông ấy cũng dặn dò một số nguyên tắc khi phải rời xe nếu bị Không quân Mỹ đánh dọc đường.

Nghe phổ biến xong, chúng tôi được yêu cầu ra xe ngay để về biên giới, kịp đến ga Đồng Đăng trước khi trời tối. Một chiếc xe tải nhỏ bịt kín thùng đang chờ chúng tôi ở phía dưới. Chúng tôi chất đồ lên xe, quay lại ngẩng mảnh đất Trung Quốc thanh bình - hoà bình lần cuối rồi cùng trèo lên xe. Ngay sau đó, chiếc bạt được đóng kín lại và xe khởi hành. Ngồi trên xe bịt kín như vậy, chúng tôi chỉ có thể nhận biết được thời điểm bàn giao xe ở biên giới khi đi hết con đường khá êm ái cùng những tiếng trao đổi cuối cùng bằng tiếng Trung Quốc sau đó là tiếng Việt. Chiếc xe bắt đầu liên tục lắc lư, xóc nảy người. Hình như người dẫn đường của chúng tôi có giấy phép đặc biệt nên chúng tôi lách qua các xe bị ùn tắc dọc đường khá thuận lợi từ Lạng Sơn về đến Hà Nội. Thỉnh thoảng mới phải dừng lại vì đường mới bị bom Mỹ đánh và dừng lại để trình bày với các tổ bảo vệ, tuần tra. Sau đó chúng tôi lại được dẫn đi vòng vèo qua làng xóm, tránh chỗ đường hỏng, để lại mùi bom đạn còn khét lẹt ở đằng sau. Căng thẳng đến nỗi không lúc nào có thể chợp mắt được vì chiếc xe cứ lắc lư, xóc liên tục, tay bám chặt vào thành xe đến tím ngắt mà có lúc vẫn không giữ được người.

Đến sân bay Kép thì chúng tôi buộc phải dừng lại vì Không quân Mỹ đang thả bom. Tiếng súng, pháo phòng không âm trời. Từng loạt đạn lúc dồn dập, lúc thưa thớt phóng vào không trung. Ngừng tiếng bom đạn chúng tôi lại tiếp tục lên đường, xông qua mùi khét của thuốc súng, của bom đạn lao nhanh về Hà Nội. Tờ mờ sáng hôm sau xe chạy về đến Từ Sơn. Phố xá, nhà cửa thưa thớt, vắng bóng người đi lại. Đến cầu Đuống thì đã rõ mặt người. Từng đoàn xe quân sự bịt kín, những chiếc xe kéo pháo tranh

thủ lúc yên tiếng súng để cơ động lực lượng, vận chuyển khí tài lác lư, nghiêng ngả chạy trên đường.

Xe chúng tôi phải qua phà sông Đuống rồi phà sông Hồng. Phải vài tiếng mới qua được hai chiếc phà trong tình trạng xe bịt kín. Qua được phà sông Hồng. Chúng tôi kéo bạt hé nhìn ra ngoài. Ô! Hà Nội đây rồi! Người đi lại đông đúc hơn, không tấp nập, rất bình yên, họ đập xe và đi bộ với khuôn mặt điềm tĩnh. Gần trưa thì xe chúng tôi dừng lại ở khu vực sơ tán của trường Tuyên giáo. Tầm bạt được mở ra, nhìn rõ khuôn mặt bốn anh em đều phờ phạc, bụi đường bám bạc phếch từ đầu tóc đến quần áo, mi mắt thâm quầng, người mỗi nhừ. Chúng tôi bò xuống xe như những ông già, không dám nhảy vì chân tay tê cứng, sợ rơi xuống không đỡ được người. Bỗng tiếng còi báo động rú lên đỉnh tai nhức óc. Lần đầu tiên chúng tôi được nghe gần đến thế. Quả là rộn người. Chúng tôi được hướng dẫn chạy ra tăng-xe cạnh nhà. Lom khom nửa đứng nửa ngồi, nhìn nhau nhem nhuốc đến phì cười.

Chúng tôi bước vào chiến tranh như vậy đấy!

Ngay sau khi còi báo yên vang lên, chúng tôi được hướng dẫn làm các thủ tục bàn giao cán bộ cho Quân chủng Phòng không-Không quân. Chúng tôi phải lấy mấy bộ quần áo quân phục, comple, mũ kêpi được phát trước kia từ va ly ra để trả lại cho trạm tiếp nhận cán bộ của Cục Cán bộ Bộ quốc phòng. Bây giờ có thể sẽ có người cười về các việc kỳ lạ đó vì số đồ đạc quần áo chẳng đáng bao nhiêu giá trị lại đã cũ mầu. Nhưng với nước nghèo như Việt Nam lúc đó có lẽ đây là việc phải làm. Những bộ đồ, sau đó chắc sẽ được sửa chữa, giặt là lại để phát cho cán bộ khác đi học, cũng như chúng tôi đã nhận những bộ đồ như vậy.

Làm xong thủ tục thì cũng là lúc một chiếc xe com-măng-ca đít vuông ập đến và đưa ngay chúng tôi về Chùa Trầm, nơi đóng

quân của Sở Chỉ huy Quân chủng và Binh chủng Không quân. Có vài chục cây số mà cũng phải gần một tiếng rưỡi chúng tôi mới đến nơi. Chúng tôi từ Quân chủng Phòng không - Không quân ra đi tháng 7/1965, hôm nay trở lại Quân chủng là cuối tháng 2/1968. Trọn một vòng sau hai năm rưỡi. Bao nhiêu sự kiện đã xảy ra trong bước ngoặt cuộc đời của những người trong đoàn bay sau thời gian ngắn ngủi ấy.

Đón chúng tôi là hai người đàn ông trung niên. Một người cao, to, mặt vuông chữ điền, gò má cao, mồm rộng, da xám đen, đôi mắt sáng linh hoạt. Đó là Tư lệnh binh chủng Không quân Đào Đình Luyện. Bên cạnh ông, một người có vẻ già hơn, nhỏ nhắn, tóc húi cua, trắng trẻo, thư sinh, mắt sáng và rất tinh nhanh, đó là Chính ủy binh chủng Không quân Đỗ Long. Cả hai đều từng là chiến sỹ Điện Biên, từng là cán bộ chỉ huy cấp Trung đoàn, Sư đoàn bộ binh trước khi sang Không quân. Tư lệnh và Chính ủy tươi cười bắt tay và chủ động gọi tên anh Đình Tôn. Chắc họ đã biết nhau từ trước. Anh Đình Tôn đứng nghiêm báo cáo:

- Chúng tôi đã hoàn thành nhiệm vụ huấn luyện, nay trở về nước sẵn sàng tham gia chiến đấu!

Sau đó anh quay sang giới thiệu chúng tôi với hai vị chỉ huy. Buổi đón tiếp diễn ra trong bầu không khí thân mật đầm ấm và vui vẻ. Ba anh em chúng tôi gồm Hà Quang Hưng, Lương Thế Phúc và tôi chủ yếu ngồi nghe. Một lần nữa, Tư lệnh và Chính ủy thông báo ngắn gọn tình hình chiến trường miền Nam, chiến trường miền Bắc, một số trận đánh gần đây của Không quân ta và Không quân Mỹ. Hai vị động viên chúng tôi về đơn vị nhanh chóng bay hồi phục kỹ thuật và huấn luyện thêm một số bài chiến thuật để tham gia đánh Mỹ. Chính ủy Đỗ Long cười: “Nhanh nhanh mà ỵch nhau với Không quân Mỹ kéo nó thua chạy thì chẳng kịp đánh đâu đấy!”.

Tiền chúng tôi ra khỏi nhà thì đã thấy một chiếc xe khác của Trung đoàn Không quân 921 về đón. Chào hai vị chỉ huy Không quân xong chúng tôi chui lên xe. Tôi thiếp đi mê mết, không còn biết gì nữa vì suốt từ sáng hôm qua đến giờ đã gần cuối giờ chiều, chúng tôi có ngủ ghê gì được đâu! Tôi chỉ tỉnh lại khi có một cú lắc cực mạnh do xe bị nghiêng hẳn làm đầu đập vào khung sắt thành xe. Tôi mở mắt ra thì thấy chiếc xe con đã lấy lại được thăng bằng và đang ì ạch lăn qua mép hố bom. Lái xe phân trần, nó mới đánh sân bay, chỗ này sửa chưa kỹ nên lún quá! Tôi tỉnh hẳn! Thế là đã về đến sân bay đóng quân của Trung đoàn Không quân tiêm kích 921.

Trung đoàn Không quân tiêm kích 921

Chiếc xe trượt theo con đường đá rải nhựa vòng vèo quanh mấy quả đồi trống toàn thông và dừng lại gần căn nhà nghỉ lợp lá nằm kín đáo dưới tán cây ven sườn đồi. Phía dưới là một dãy nhà mà trước đây có lẽ là xưởng sửa chữa xe và kho khí tài, nay bị bỏ hoang, không còn mái, tường nhà xiêu vẹo. Tôi đoán chắc bị bom Mỹ tàn phá. Chúng tôi nhảy xuống xe, vươn vai, vận người, hít thở sâu không khí trong lành của miền núi rừng trung du. Còn đang ngơ ngác thì nghe anh Đình Tôn nói:

- Anh Phạm Ngọc Lan kia!

Chúng tôi ngược nhìn theo tay anh chỉ. Từ trên sườn đồi đang đi xuống là một người dáng đậm, chân đi khuỳnh khuỳnh sang hai bên, thân người lắc lư trong bộ quần áo da bay kiểu Trung Quốc. Bên hông anh ấy là chiếc cặp mê ca đựng bản đồ và sách ghi chép. Cách chúng tôi gần chục mét đã thấy anh phấn khích nói:

- Chào các cậu, biết tin các cậu về, tôi trực K-5 trên đỉnh đồi trên kia xuống đón các cậu đấy. - Anh cười khà khà, đến bắt tay từng người.

Tôi đắm đắm ngưỡng mộ nhìn người anh hùng, đã nổi tiếng từ khi tôi còn đang học phổ thông thầm nghĩ “Ồi trời, Phạm Ngọc Lan đấy ư? Người đã cùng với Trần Hanh khuấy đảo bầu trời Hàm Rồng- Thanh Hoá, lập kỳ tích bắn rơi cả “Thần sấm” lẫn “Con ma” của Không quân Mỹ đấy ư?” Tôi cố giấu kỹ hơn thần tượng của mình ở khoảng cách thật gần. Anh khoảng ngoài 30, khuôn mặt anh sạm đỏ như đồng thau, tươi cười, cởi mở, dễ gần. Vì quá chăm chú nhìn anh nên tôi hơi giật mình khi anh hỏi:

- Cậu nhìn gì tớ mà khiếp thế? - Anh cười hề hề, nói tiếp - Thấy tớ đen quá hả? Tớ đi nói chuyện ở đâu người ta cũng hỏi thế. Biết tớ trả lời thế nào không? Là vì phi công chúng tôi bay cao, gần mặt trời, nắng, nóng quá nên mới đen như thế đấy!

Câu nói đùa của anh làm cho chúng tôi cảm thấy không còn khoảng cách khách khí. Cuộc gặp gỡ đầu tiên của tốp bốn người chúng tôi tại Trung đoàn Không quân tiêm kích anh hùng 921 với người phi công của huyền thoại đã diễn ra như vậy. Không khí hôm đó vẫn còn tươi rói trong tôi đến tận bây giờ. Sau này khi tìm hiểu về lịch sử trung đoàn tôi mới biết anh Phạm Ngọc Lan lúc đó chưa được phong Anh hùng. Máy bay Mỹ mà anh bắn rơi là loại F-8 chứ không phải “con ma, thần sấm” (F4, F105) của Mỹ như tôi biết mà do đọc báo, nghe đài từ những ngày hè 1965 cũng mới chỉ biết chung chung.

Trung đoàn tiếp đón như thế nào tôi không nhớ thật rõ. Chỉ biết là Trung đoàn trưởng Trần Mạnh, Trung đoàn phó Trần Hanh phải đi công tác đâu đó chưa về. Anh Hà Quang Hưng và tôi được phân về phi đội 1 do Đại uý Phạm Thanh Ngân làm phi đội trưởng, Thượng uý Mai Cương làm phi đội phó. Còn anh Đinh Tôn và Lương Thế Phúc về phi đội 3. Trời tối sập xuống rất nhanh. Chúng tôi được dẫn về nơi đóng quân của các đơn vị bay. Chiếc xe con đưa chúng tôi đi vòng vào giữa các dãy đồi, núi rồi một lúc sau dừng lại ở lưng chừng núi khá cao. Một sỹ quan

của ban cán bộ đưa chúng tôi đi tiếp lên đỉnh núi. Vừa đi, anh vừa tranh thủ giới thiệu thêm về Trung đoàn 921 và hai phi đội bay của chúng tôi.

Chúng tôi đi trên con đường mòn bé tí gồ ghề, mấp mô, tối om. Trời khá lạnh mà trời mãi, toát cả mồ hôi ra mới lên tới nơi. Tôi và anh Hà Quang Hưng được dẫn vào khoảng trống, bằng phẳng, phía trước có ánh đèn hắt ra vàng vọt không đủ sáng để nhìn rõ xung quanh. Đến thật gần tôi mới nhận ra đó là một chiếc hầm bằng bê tông to tướng, phía trong kê một dãy giường một, phía ngoài được che chắn thành một bức vách, chắc là để tránh nắng, gió và hạn chế ánh đèn. Đang chiến tranh mà! Tôi chợt nhớ ai đó đã nói, Không quân Mỹ hồi này tăng cường đánh vào ban đêm. Người tôi mệt bã ra. Đầu óc mụ mị cả đi rồi nhưng vẫn cố tỉnh táo để nhận ra người tiếp chúng tôi là anh Phạm Thanh Ngân. Anh tươi cười bắt tay chúng tôi với câu nói:

- Lực lượng Ganefo đây. Quý lắm đấy!

Đã được giới thiệu sơ bộ về người phi công anh hùng này mà khi gặp tôi vẫn không khỏi ngạc nhiên. Anh quá đẹp trai! Trạc 30 tuổi, tóc cắt cao, trắng trẻo, người tầm thước, khuôn mặt hơi thư sinh, đôi mắt rất tinh nhanh và phong thái cực kỳ đỉnh đạc. Chà chà! Đại đội trưởng của tôi đây! Đại uy! Oách thế chứ. Bắn rơi tới 7, 8 máy bay Mỹ rồi cơ đấy. Sao mà anh ấy giỏi thế! Tôi cứ miên man ngắm nhìn, suy nghĩ mà không nhớ nổi anh đã nói những gì. Sau đó, có lẽ thấy chúng tôi đã mệt rũ rượi, anh chỉ cho tôi và anh Hưng hai chiếc giường đơn, chăn màn gấp gọn ghề ở đầu giường. Tôi vút oạch cái túi du lịch “đồ đạc của nả đi tây về” xuống nền xi măng phía đầu giường và vội vã mặc màn rồi trèo ngay lên giường ngủ mê mệt như chưa bao giờ được ngủ.

Tôi thức dậy vào rạng sáng hôm sau, khi có tiếng người xì xào và có ánh đèn pin chỉ để một lỗ nhỏ để hạn chế ánh sáng. Tưởng đã báo thức, tôi vùng dậy theo phản xạ. Tôi lúi húi thu, gấp chăn, màn trong không gian vô cùng yên tĩnh. Chợt nghe có tiếng bước chân rất gần đằng sau, rõ ràng tiếng giày và bước đi lịch bạch, hơi nặng nề. Còn đang lẩn bắn định thần thì đã thấy tiếng nói sát sau lưng:

- Mới về hả? Chưa báo thức đâu. Chúng tớ đi trực chiến nên phải dậy sớm thôi. Cứ ngủ đi!

Tôi quay người lại. Trước mặt tôi là khuôn mặt vuông chữ điền đầy đặn, tóc cắt cua, lông mày rậm. Chưa kịp vâng thì người đàn ông, tuổi cỡ dưới 30, đẹp trai theo kiểu rất đàn ông ấy tự giới thiệu:

- Tớ là Ngự. Tối qua trực về muộn đã thấy các cậu ngủ rồi! Đại đội được bổ sung hai cậu là quý lắm. Đang thiếu người lắm! Thôi cậu lên giường ngủ tiếp đi!

Tôi thấy bóng hai người nữa đi từ sâu trong hầm ra. Tôi nghiêng cổ nhìn qua vai anh Ngự. Anh quay lại chỉ hai người giới thiệu tiếp:

- Đây là anh Nguyễn Văn Cốc, đây là anh Nguyễn Văn Lý!

- Chào các anh ạ! - Tôi bắt tay các anh.

- Chúng tớ đi trực đấy! Cậu cứ lên giường ngủ đi! - Các anh ra khỏi hầm, tay xách theo thùng gỗ đựng đồ bay.

Nhưng lúc này tôi đã tỉnh hẳn, có lẽ vì tối hôm qua ngủ sớm lại ngủ rất sâu. Không mắc màn lại, tôi nằm xuống giường, miên man suy nghĩ. Chỉ mới sáng hôm kia thức dậy còn đang ở Bằng Tường, chiều hôm kia được tống lên chiếc xe tải bịt bùng băng qua biên giới về với đất mẹ Việt Nam mà trưa hôm qua về tới Hà Nội, tối qua đã về tới Trung đoàn chiến đấu 921. Bao nhiêu

sự kiện đã diễn ra nhanh như chong chóng. Lấy tay xua xua đàn muỗi không xuể, tôi chui tụt đầu vào chiếc chăn bông bộ đội và có cảm giác như đã có hơi người nằm ở đây rồi. Chắc chắn không phải chăn màn mới, có lẽ của ai đó! Chui vào chăn được một lúc thấy khó thở vì thiếu không khí, tôi lại thò đầu ra ngoài. Đã nghe rõ tiếng gió lạnh vi vu thổi mà lũ muỗi vẫn không chịu từ bỏ con mồi là cái mặt tôi. Không nằm thêm được nữa tôi vụt vùng dậy vừa lúc có tiếng gọi đánh thức. Bên ngoài cửa hầm trời đã sáng rõ, nhưng nhìn sâu vào phía trong hầm vẫn u u, minh minh.

Tôi nhìn dây giường nhắm đếm được hơn chục chiếc. Chỉ còn hai người nữa đang gấp chăn màn. Đại đội bay sao còn ít thế? Tôi thoáng nghĩ rồi nhanh chóng lấy gói đồ ra làm vệ sinh buổi sáng. Trời lạnh nên tôi lấy thêm chiếc áo quân phục bốn túi kiểu Tôn Trung Sơn ra mặc. Đây là chiếc áo được Quân đội Liên Xô phát thêm khi đang học bay năm thứ hai. Hai chiếc cũ được phát từ lúc đi học thì đã trả lại cho bộ phận cung cấp, thu hồi quân trang của Cục cán bộ. Tôi chui ra cửa hầm thì đã thấy có một thùng nước khá to để sẵn. Ngâm miếng nước vào mà buốt lộng lên từ chân răng tới óc. Tôi làm vệ sinh qua loa rồi đi tới nhà ăn lộp bộp bằng lá gồi cạnh đó. Tôi gặp lại anh Đình Tôn, Hà Quang Hưng và Lương Thế Phúc. Là lính mới nên cả bốn chúng tôi lại gần như tập hợp thành một cụm cùng đi. Anh Đình Tôn nhắc anh Hưng, Phúc và tôi:

- Ở đây có mấy ông học ở Tàu về hay xét nét lắm đấy. Các cậu phải chú ý chút nha!

Chúng tôi im lặng gật đầu rồi cùng bước qua mấy tầng đá kê tạm trên sườn dốc đi vào nhà ăn. Căn nhà lá ba gian, hai đầu coi nói thêm phòng. Chắc dành cho quản lý và phục vụ. Ở phía sau cùng là bếp đun. Xa xa hơn vài chục mét phía dưới là những chiếc lều tạm, tôi đoán là chuồng gà, vịt, vì thấy chúng đứng lố nhố xung quanh. Chúng tôi chọn chiếc bàn gỗ xa, khuất một

chút để dễ quan sát. Chưa kịp ngồi thì đã thấy từ phía cửa sau mấy cái đầu con gái thấp thò, ngó nghiêng rồi rúc rích cười. Ở lạ thật! Còn chưa hết ngỡ ngàng thì thấy một người con gái nhỏ bé, tầm 23-25 tuổi trông già dặn, khuôn mặt hơi đỏ hoa bước vào:

- Chào các thủ trưởng!

Tôi làm bữa với Phúc:

- Thủ gì! Bình nhất đấy! Có hai ông thủ thôi!

Một lát sau, các phi công cựa trào của trung đoàn lần lượt bước vào. Mọi người đều vui vẻ tới chào hỏi bắt tay, tự giới thiệu. Chúng tôi được bê lên cho mỗi người một bát phở gà đầy đặn với hai quả trứng gà và một cốc café sữa thơm phức. Lâu lắm mới được bữa phở gà khá ngon ăn đến đầy bụng thế này! Nhưng chúng tôi ăn trong im lặng - một sự im lặng khác thường. Gần kết thúc bữa sáng mới thấy một người đáng tầm thước bước vào. Một anh ngồi bên nói nhỏ:

- Chủ nhiệm bay của trung đoàn. Bắn rơi 5 máy bay Mỹ rồi đấy.

Người này ăn mặc, phong thái sao trông giống Tàu thế. Mặt to, mắt một mí, tóc húi cao, đỉnh đặc, từ tốn bước đến chỗ chúng tôi bắt tay, chào hỏi. Quay sang tôi, anh nghiêm mặt nói:

- Áo bốn túi kiểu này chỉ cho cán bộ trung cấp từ thượng úy trở lên mặc thôi! Ai cho cậu mặc?

Anh nói xong, quay lưng bỏ đi về bàn ăn phía đầu xa xa. Có lẽ bàn đó đã được mặc định cho người có chức sắc!

Tôi ớ người! Tức! Trời thì rét, mà tôi có đeo quân hàm quân hiệu gì đâu? Thoạt đầu, tôi nghe giới thiệu anh là phi công tham chiến bắn rơi 5 máy bay Mỹ trong lòng đang dâng trào sự ngưỡng mộ và niềm kính trọng cơ đấy. Thế mà chưa gì tôi đã bị

phủ đầu bằng một chuyện chẳng ra đầu vào đầu cả. Tôi ngồi đuồn đuột ra vì bức. Lỗi đầu phải của mình? Tôi vừa về đơn vị đã được phát trang phục đầu? Làm gì còn quần áo ấm gì mà mặc nữa? Đường như anh Đinh Tôn hiểu được tâm trạng của tôi, anh rí tai tôi nói nhỏ:

- Chúng mày phải cẩn thận từ cả chuyện ăn mặc, đi đứng nói năng đấy! Ba cái ông Tàu khi nãy là hay xét nét quân đi Tây về lắm đó!

Tôi không nói lời nào, ức quá chén nốt hai quả trứng và cốc cà phê sữa rồi đứng lên.

Về!

Sự ẩm ướt chẳng thể kéo dài vì có quá nhiều ấn tượng, cảm xúc mới mẻ, lạ lẫm đang xảy ra trước mắt tôi. Ra khỏi nhà ăn tuềnh toàng kiểu dã chiến, tôi ngược nhìn trời đầy mây, gió đông bắc mạnh và lạnh. Trên đỉnh núi những đám mây thấp vẩn quần tụ, bao bọc. Nhìn xuống chân núi, tôi ước chừng ngọn núi cũng phải cao tới dăm trăm mét, chỗ chúng tôi đứng cũng phải cao hơn 300 mét. Tôi cứ băn khoăn mãi, tại sao cả một trung đoàn bay mà phi công ít thế? Chỉ có hơn chục người ăn bữa sáng hôm nay. Mà những phi công này đều trầm ngâm, ít nói? Mới kịp nghĩ đến đó thì đã về đến hầm ở của phi đội tôi. Không thể gọi là “nhà ở” vì quả thực nó là hầm! Đó là những chiếc hầm do công binh Trung Quốc giúp ta đục xuyên qua núi. Đây là hầm xây cho đơn vị bộ binh, hướng quay về phía đông nên khi có gió đông bắc nó cứ thông thoáng. Tôi chui sâu vào hầm thấy phía trong lòng hầm thu hẹp lại, nếu một người đi thì thoải mái, hai người đi phải né nhau.

Hầm khá sâu, càng vào trong càng tối dần. Đi thêm một đoạn nữa thì thấy có ánh sáng, vọng lại tiếng nói, như của người nước ngoài. Định thần nghe kỹ và đoán cách nói, cách phát âm tôi nhận ra là người Triều Tiên. Tôi không dám đi tiếp nữa vì sợ

người ta nghĩ mình rình mò, nghe trộm. Mà không cẩn thận, chưa biết quy định, nguyên tắc gì, đi lung tung thế này sẽ lại bị chính như vừa rồi ở nhà ăn. Tôi bật cười quay lại, về chỗ ở của mình. Mất quen dần với bóng tối lơ mờ, tôi nhận rõ hơn các đồ vật được bố trí trong căn phòng ngoài cửa đường hầm. Cửa hầm được thu nhỏ, cao cỡ khoảng 1,3m, rộng 0,8m bằng sắt rất dày. Sắt cửa hầm phía bên ngoài là căn phòng đổ bê tông dài khoảng 15m, rộng khoảng 4m-5m kê dãy giường sắt một bên cho chúng tôi nằm.

Tôi nhận ra chiếc giường mình nằm ngủ tối qua đặt ở vị trí thứ 3 từ ngoài vào. Sau mới biết đó là chiếc giường ngủ của Phi Đội phó - Thượng úy Hà Văn Chúc người vừa mới hy sinh cách đây khoảng một tháng do bị tên lửa ta bắn nhầm ngay gần bên đồ Chèm. Bỗng nghe tiếng anh Hà Quang Hưng gọi:

- Đi đâu mà để mọi người tìm mãi không thấy? Nhanh lên, hôm nay lên nhận nhiệm vụ!

Tôi vội hỏi:

- Thế tôi mặc thế này có được không?

- Tốt nhất là bỏ áo đại cán lại. – Anh trả lời - Có loại áo ấm gì thì mặc hết vào trong rồi khoác cái áo quân phục dài tay mùa hè vào cho xong chuyện. Nhớ lời anh Đình Tôn chưa? Quần áo thì đừng có là lượt. Càng nhàu nhĩ càng tốt! Cạo râu xong thì đừng có mà dùng nước thơm nước hoa làm gì. Kéo lại thành tư sản với tiểu tư sản đấy! Mấy cái đĩa hát Nga thì giấu cho kỹ và gửi về nhà đi!

Tôi cười hì hì, rồi bắt chước giọng Phạm Thành Nam:

- Thế mấy cái đĩa hát hay hay của lão vứt đi đâu rồi?

- Vẫn giấu ở đây và ly chờ xử lý sau!

Học nghị quyết

Nhiệm vụ mới của chúng tôi là: học Nghị quyết 14! Nghị quyết của Quân chủng, của Trung đoàn, tìm hiểu truyền thống trung đoàn khoảng nửa tháng, sau đó chuẩn bị bay và vào bay để nhanh chóng vào trực ban chiến đấu. Nghe phổ biến nhiệm vụ, kế hoạch xong, chúng tôi đi lĩnh quân trang nghiệp vụ bay, mũ bay. Tôi mừng rơn vì được lĩnh chiếc áo da bay Liên Xô, vừa đẹp, vừa ấm lại gọn gàng và có vẻ rất modern nữa. Khởi phải mặc áo bốn túi kiểu Tôn Trung Sơn, khởi bị lên lớp. Kể từ lúc này, cuộc đời phi công của tôi luôn gắn với những bộ quần áo bay, hết đông lại đến hè như vậy. Hơn nữa, thời chiến luôn phải đi cơ động các sân bay, chả mấy khi được mặc long trọng cả. Chúng tôi quen với những bộ quần áo công tác như vậy trong nhiều năm cho tới hết chiến tranh năm 1975.

Chúng tôi chỉ hào hứng học chính trị, nghị quyết mấy bữa đầu. Thời gian sau cảm thấy nhàm chán, lặp đi lặp lại tưởng như kéo dài hàng tháng trời. Trong khi hàng ngày chúng tôi nghe đài, đọc báo Quân đội nhân dân và Nhân dân thì tin tức thời sự về các trận đánh của cuộc tổng tiến công và nổi dậy tràn ngập ở khắp nơi trên địa bàn cả nước. Chúng tôi bắt đầu thấy nóng

ruột, càng ngày càng nóng ruột, chỉ muốn nhanh chóng kết thúc đợt học tập chính trị này để được ra bay hồi phục, được đi chiến đấu. Còn gì khó chịu hơn khi cả nước sôi sùng sục lên trong những ngày hào hùng thế này mà mình lại cứ ngồi ở đây?

Mấy anh phi công lớp trước thì nai lưng ra trực chiến. Trung đoàn còn quá ít người nên thường buổi tối chúng tôi mới được gặp các anh một lúc khi đi trực về. Các anh Đinh Tôn và Hà Quang Hưng thì không thấy tỏ thái độ gì nhưng tôi và Lương Thế Phúc thì đúng là rất nóng ruột kiểu “ngựa non háu đá”. Chỉ muốn cho nhanh nhanh cái công đoạn học chính trị này để còn được đi đánh, vót vát vài trận cho bổ công bổ sức. Sau này chúng tôi mới hiểu và thấy hai ông anh này đã xử trí đúng hơn hai thằng học sinh non nớt chúng tôi, mà không cẩn thận sẽ bị qui chụp: nặng là coi thường chính trị, nhẹ là quân sự đơn thuần, nếu tỏ thái độ sốt ruột khi chúng tôi còn đang trong giai đoạn có thể được gọi là xây dựng quyết tâm, ý chí chiến đấu, để luôn tin tưởng tuyệt đối vào sự lãnh đạo của Đảng!

Còn một lý do quan trọng nữa, theo cách gọi từ thời kháng chiến chống Pháp là bắt buộc phải “chỉnh huấn” và “tẩy não chất xết lại” trong đầu những người vừa ở “đất xết lại” về. Rồi chúng tôi cũng qua được cửa ải học tập “chỉnh huấn” ấy để bước vào những ngày tháng sôi động trực chiến tiếp theo sau khi tôi đề nghị rút ngắn thời gian học chính trị lại để chúng tôi sớm được ra bay hồi phục để vào chiến đấu, vào trực chiến, đỡ cho các phi công cũ của Trung đoàn. Có lẽ động cơ của đề nghị này khá rõ nên sau đó tôi không bị qui chụp nặng nề lắm, ngoài dòng nhận xét “kỹ thuật đơn thuần” và “có ý chí chiến đấu”.

Sau đợt học chính trị này, chúng tôi được “chuyển nhà”. Từ

chỗ ở gần đỉnh núi “Dây diều” phía Bắc, cách sân bay Nội Bài khoảng 5km mà chúng tôi quen gọi là Bản Mèo do địa hình hiểm trở, cheo leo chúng tôi chuyển về địa điểm mới cách đó khoảng hơn 1km về phía đông. “Nhà mới” vẫn là một dãy bốn hầm nằm cạnh nhau, nhưng to, rộng hơn hầm cũ vì được xây dựng cho pháo mặt đất. Khu hầm này nằm ở dãy đồi khá thấp, miệng hầm chỉ cao hơn mặt đường 20-30 mét, nên khá thuận tiện cho đi lại, sinh hoạt. Ba đại đội bay của trung đoàn được bố trí đóng quân trong ba căn hầm pháo như vậy. Mỗi đại đội bay một hầm, nhưng thông với nhau ở sâu phía trong lòng quả đồi to lớn, có đầy đủ hệ thống thông hơi, chống được bom và còn có bể dự trữ nước ngọt, cửa sắt bê tông chịu được bom tấn.

Chúng tôi được bố trí ở phía ngoài chiếc cửa bê tông, giống căn phòng có chiều rộng tới 5-6m, dài tới 20m. Bên ngoài cùng miệng hầm pháo được thiết kế loe ra hai bên hình rẽ quạt, khá rộng rãi. Một buổi tối chúng tôi ra tán gẫu thư giãn ở trước cửa hầm, bỗng phát hiện ra các hầm pháo lớn như thế này đều hướng về trung tâm Hà Nội. Không hiểu tại sao? Và được giải thích đây là hệ thống đường hầm phòng thủ được công binh Trung Quốc xây dựng giúp ta để bảo vệ Hà Nội. Tôi có tìm hiểu thêm được biết có khá nhiều trận địa pháo lớn xây dựng dọc theo sườn của dãy Tam Đảo kéo dài ra hướng đông đều có hướng bắn như vậy. Nghĩa là, ta sẽ bố trí pháo tầm xa từ đây bắn vào thành Hà Nội khi đã thất thủ? Hay là đặt pháo ở đây để uy hiếp Hà Nội?²¹. Chúng tôi chỉ dám đưa ra các giả định để tự giải thích. Không còn lúc nào đi sâu vào vấn đề này nữa vì kẻ thù trực tiếp trước mắt đang kéo đến từ hướng khác - tận tây bán cầu. Vì vậy việc trước mắt là phải nhanh chóng vào bay hồi phục kỹ thuật và huấn luyện thêm các bài bay ứng dụng chiến đấu và bay khí tượng phức tạp nữa.

21. đây là câu hỏi vẫn còn day dứt trong tôi đến tận khi tôi giữ vị trí khác trong Quân đội.

Những ngày này, chúng tôi cũng đã được tiếp cận dần với tình hình chiến sự qua các cuộc giao ban ở đại đội và rút kinh nghiệm chiến đấu của các đơn vị Không quân. Ở miền Nam, cuộc tổng tiến công Mậu Thân đã qua cơn choáng váng, địch đang nỗ lực tổ chức các đợt phản công bằng những trận phản kích quyết liệt. Ở miền Bắc, Không quân địch vẫn tiến hành các đợt không kích nhưng chủ yếu ở khu Bốn, ven biển Hải phòng, Quảng Ninh, các mục tiêu cách Hà Nội 50-70 km về phía Nam và phía Tây.

Bước vào năm 1968, lực lượng Không quân tuy đã bị nhiều tổn thất nhưng vẫn dốc sức tham gia các đợt đánh trả Không quân Mỹ bảo vệ Hà Nội và các mục tiêu miền Bắc. Các phi công của E921 liên tiếp lập công. Phi công Đồng Văn Song bắn rơi một chiếc máy bay trinh sát EB66. Trung tuần tháng 1/1968 Biên đội 4 An-2 do đại uý Phan Như Cẩn chỉ huy đã tiến hành một đòn tập kích đường không táo bạo, bất ngờ và đầy uy lực san phẳng các mục tiêu chủ chốt của tổ hợp căn cứ trinh sát chỉ huy dẫn đường Không quân của Mỹ ở Pathí, đông bắc Lào. Ngay trước lúc chúng tôi về tới Trung đoàn, các anh Ngân, Cốc đã bắn rơi tại chỗ một chiếc máy bay trinh sát chiến thuật F-102.

Trước đó, để chuẩn bị cho Không quân ta tham gia Cuộc tổng tiến công và nổi dậy Mậu Thân 1968. Quân chủng đã thành lập một Sở chỉ huy tiền phương Không quân ở khu vực Quảng Bình do Trung tá, trung đoàn trưởng E921 Trần Mạnh dẫn đầu cùng các sỹ quan tham mưu, dẫn đường của một số cơ quan, đơn vị Không quân tham gia. Đây là lý do mà chúng tôi không gặp được Trung đoàn trưởng của mình vào ngày về tới Trung đoàn. Ngày 23/2/1968, trung đoàn chỉ còn một chiếc máy bay tốt, phi công Hoàng Biểu người Tày vẫn dũng cảm tung hoành trên bầu

trời bắn rơi một chiếc F4; ngày 3/3/1968, phi công Nguyễn Văn Thuận bắn rơi tại chỗ một chiếc trinh sát không người lái.

Anh Nguyễn Văn Thuận là phi công Mig-21 khoá đầu tiên cùng với các anh Nguyễn Hồng Nhị, Vũ Ngọc Đỉnh, Nguyễn Đăng Kính. Anh Thuận là anh trai của anh Nguyễn Phú Đức cùng đoàn bay với tôi. Hai anh em Thuận, Đức là con một đồng chí lão thành cách mạng, lúc đó là đại tá, Giám đốc Công an Hà Nội. Anh Thuận coi tôi, anh Quang Hưng, Lương Thế Phúc như những người em đồng môn đồng khoá với em trai mình nên luôn thân thiết. Tính anh rất nghệ sỹ nên khi anh kể chuyện anh đã bắn rơi F105 như cách người ta kể chuyện vui, chứ không thấy gì là căng thẳng, hồi hộp hay khó khăn gì. Anh giỏi chơi Violon, mộng mơ và lấy một cô văn công của Quân chủng tên Nhung. Lúc kể chuyện chiến đấu anh vung tay, múa chân, sử dụng cả mồm miệng, mắt, khuôn mặt để diễn tả như một nghệ sỹ chứ không giống một phi công. Chúng tôi “rón rén” cười theo rất vui vẻ. Cách mà anh đối xử với ba chúng tôi rất thân thiện, dễ gần nên tôi cũng dành nhiều thiện cảm cho anh. Anh kể, ngày anh cưới vợ, Trung đoàn trưởng Trần Mạnh lúc đó là Trung tá vốn là người đồng đội, quen biết cũ với bố anh từ kháng chiến chống Pháp đến chúc mừng bằng một chai champagne tại nhà riêng của gia đình ở số 10 Dã Tượng. Chúng tôi nghe mà tròn mắt vì cách các cụ amateur và galant theo kiểu nửa văn hoá Pháp, nửa nho nhã của các bậc chí sĩ hào kiệt nước Nam đối đãi với nhau. Nhưng cuộc đời có những bước ngoặt không ngờ để rồi sau đó cả hai anh em Thuận, Đức không phục vụ ở Không quân nữa. Tôi gặp lại anh lần cuối cùng tại Moscow những năm 1977-1980 khi anh làm việc trong cơ quan đại diện mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam Việt Nam, rồi sau đó trực thuộc Đại sứ quán Việt Nam tại Liên Xô.

Lại nói, khi cuộc tổng tiến công Tết Mậu Thân nổ ra, lực

lượng Không quân Vận tải quân sự của Trung đoàn 919 đã hai lần phái 5 máy bay IL-14 và AN-2 tham gia chiến dịch ở Trị Thiên Huế. Những cách bay cảm tử đó đã thực hiện nhiệm vụ trong điều kiện cực kỳ khó khăn của thời tiết, khí tượng của mùa gió lạnh, mây thấp mà thiết bị dẫn đường quá đơn sơ. Trong khi không có lực lượng tiêm kích bảo vệ, nhiệm vụ của họ là vào đồn Mang Cá và thả dù, chi viện đạn dược cho chiến trường. Chưa kể tới lực lượng quân sự Mỹ ở miền Nam Việt Nam, thì lực lượng Phòng không và Không quân quân đội Sài Gòn cũng rất hiện đại sẵn sàng tiêu diệt những chiếc máy bay bà già, cánh quạt, tốc độ chậm rì rì này của ta. Vì vậy, trong thời gian ngắn của Đông Xuân 1967-1968 nhiều tổ bay của Trung đoàn 919 đã hy sinh.

Trước sức ép mạnh mẽ về quân sự trên chiến trường và đặc biệt sức ép về chính trị cả ở trong nước và trên thế giới, chính quyền Mỹ buộc phải xuống thang. Ngày 31/3/1968, Tổng thống Johnson tuyên bố lập trường “ba điểm” để xoa dịu sự phản đối của nhân dân và chính giới Mỹ đó là: Ngừng ném bom miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra; cử đại diện đến đàm phán ở Paris để tìm lối thoát cho chiến tranh; và “Phi Mỹ hoá” chiến tranh ở Việt Nam, từ bỏ sử dụng quân đội Mỹ làm nhiệm vụ tìm diệt và bình định.

Tôi bắt đầu chuyến bay đầu tiên trên bầu trời Tổ quốc do Đại úy Nguyễn Nhật Chiêu một phi công thiện chiến cả trên Mig-17 và Mig-21 kèm cặp. Anh đã bắn rơi 6 máy bay Mỹ và cũng là chủ nhiệm Kỹ thuật bay Trung đoàn. Anh kèm tôi trên máy bay huấn luyện hai chỗ ngồi Mig-21. Trời còn rất lạnh và khí tượng thì không tốt chút nào cho các phi công bay hồi phục như chúng tôi. Đã giữa tháng ba dương lịch và khoảng hạ tuần tháng hai âm lịch nhưng phải đến ngày thứ ba kéo quân ra sân bay, mây mới có đáy cao hơn 700m để chúng tôi vào bay tập ở vòng

lượn quanh sân bay. Đây là một ngày có gió mùa đông bắc khá mạnh, mây đầy trời, nhưng không có mây thấp, nhiệt độ không khí phải dưới 10°C. Do giãn cách bay không lâu nên các kỹ năng và kỹ thuật điều khiển máy bay của chúng tôi không bị mai một nhiều. Vừa mới hạ cánh sau chuyến bay đầu tiên thì chúng tôi được lệnh nhanh chóng lăn về ụ sơ tán máy bay trên đoạn đường ra thị trấn Đa Phúc. Thầy Nguyễn Nhật Chiêu bảo, có máy bay địch hoạt động, phải nhanh chóng rời khỏi sân bay.

Theo hướng dẫn của thầy Chiêu, tôi cho máy bay lăn nhanh trên con đường đá bé tý, được rải nhựa, hướng ra phía Đa Phúc. Ngồi trên máy bay chạy lăn trên con đường nhỏ, hẹp cảm thấy thật chênh vênh, chỉ sợ trượt ra mép ngoài một chút là đường lún, sụt và sẽ sa ngay xuống ruộng, hỏng máy bay là chắc chắn. Với sự khẩn trương nhưng cũng thận trọng hết mức có thể, cuối cùng tôi cũng đến được vị trí ụ sơ tán được chỉ dẫn. Từ xa tôi đã thấy người thợ máy cầm cờ đỏ đứng giữa đường chỉ dẫn cho tôi dừng máy bay lại. Ngay sau đó đã thấy có người mang chèn bánh, người kéo cần giắt, người cầm nắp đóng mang hút khí, người dựng thang ra cho chúng tôi xuống. Tôi cho máy bay dừng lại và tắt máy. Đội thợ máy người nào việc lấy nhanh như sóc. Mọi động tác hết sức khẩn trương, chính xác. Chỉ vài phút sau máy bay đã được đẩy vào trong ụ. Chúng tôi rời ụ sơ tán bằng chiếc xe tải nhỏ. Còn топ thợ máy, sau khi để lại hai người cùng với dân quân ấp Đặc Tài gần đó canh gác máy bay, cùng lên một chiếc xe tải khác chở khí tài, phụ tùng bảo đảm và cứu hộ rời khỏi ụ về sơ tán ở chỗ khác.

Công tác huấn luyện bay ở Trung đoàn Không quân vào những năm chiến tranh đó cực kỳ gian nan, vất vả. Cả ban chỉ huy Trung đoàn, Sở chỉ huy Trung đoàn cùng bộ phận bảo đảm của Trung đoàn căn cứ đều phải vào cuộc thì mới tổ chức bay được. Sở dĩ như vậy vì phải tranh thủ huấn luyện giữa hai đợt

đánh của Không quân Mỹ vào các mục tiêu miền Bắc. Các ban bay huấn luyện và kể cả nhiều chuyến bay huấn luyện của chúng tôi vào thời kỳ đó thường phải gián đoạn nửa chừng như vậy để nhường chỗ cho các máy bay trực chiến xuất kích chiến đấu và giải phóng không phận cho hoạt động của các lực lượng tên lửa, pháo phòng không bảo vệ sân bay.

Trước khi vào bay, chúng tôi đã được giới thiệu về hệ thống hầm, ụ máy bay quanh sân bay. Hệ thống này chủ yếu nằm ở phía Bắc sân bay, chạy men theo sườn núi của dãy Tam Đảo kéo dài tới thị trấn Đa Phúc. Cũng có gần hai chục chiếc ụ dã chiến kiểu hầm chữ A được gác lên bằng vì kèo (là những thanh ray đường sắt) chạy dọc theo con đường nhỏ nối Đa Phúc và thị trấn Kim Anh cũ, bây giờ có tên là tỉnh lộ 131. Các địa danh nằm trên con đường này như Dược Thương, Đặc Tài, Ấp Cút, Xuân Bách, đều được bố trí các ụ dã chiến kiểu chữ A để chứa vừa đủ một chiếc Mig-21 hoặc Mig-17. Nhiều chiếc nằm ngay rìa xóm ấp, giữa tán cây cao hoặc các lũy tre ven đường.

Từ làng Xuân Bách chạy thẳng vào hướng núi về phía Bắc, một con đường rộng hơn 20m đã được cây dựng làm đường lán cho máy bay từ các hầm, ụ từ trong núi ra sân bay. Con đường này còn có thể làm đường cất hạ cánh khẩn cấp cho máy bay khi cần thiết. Các làng xóm quanh sân bay như Nam Cường, Hiền Lương, Quang Tiến, Xuân Bách, Đặc Tài, Dược Thương, Dược Hạ, Núi Đồi, Mai Đình cho đến Thụy Hương, Phú Cường ở phía Nam đường 1A đều có các đơn vị của Bộ Tư lệnh Không quân và lực lượng Pháo cao xạ bảo vệ sân bay đóng quân.

Những ngày huấn luyện bay hồi phục và đề cao với các khoa mục ứng dụng chiến đấu đầu năm 1968 ấy tuy không kéo dài, nhưng chúng tôi đều được “hưởng” một kiểu tổ chức bay rất

sáng tạo, độc đáo và rất “dã chiến” ấy²². Công tác tổ chức bay hồi phục cho bốn anh em chúng tôi rất khó khăn vất vả như vậy nên chúng tôi được yêu cầu phải chuẩn bị thật kỹ, thật đầy đủ và thành thực mọi động tác ngay từ dưới mặt đất. Rất may là mấy anh em tôi đều sáng dạ và có trình độ kỹ thuật bay cơ bản khá tốt nên chỉ sau vài chuyến kèm là được thả bay đơn. Người bay kiểm tra để thả đơn chuyển đầu tiên ở Việt Nam cho tôi là Thiếu tá Trần Hanh, trung đoàn phó, người anh hùng bắn rơi tại chỗ một chiếc Thần sấm F105 trên bầu trời Thanh Hoá, góp công lớn cho nhiệm vụ “mở mặt trận trên không” thắng lợi theo chỉ thị của Bác Hồ khi lần đầu tiên đến thăm trung đoàn. Tiếng tăm của anh, lớp thanh niên chống Mỹ thời đó ai cũng biết. Bởi vậy, khi tốt nghiệp trường Không quân Serov, biết sẽ được bổ sung về Trung đoàn Không quân 921 thì chúng tôi người nào cũng thấy vô cùng tự hào được về gần các chỉ huy, những người anh, những người đồng đội đi trước đều là những người tài ba và rất nổi tiếng.

Trung đoàn phó - anh hùng Trần Hanh khiến tôi thực sự ngạc nhiên một cách thú vị. Anh trạc tuổi 35-36, đẹp trai theo kiểu nho nhã, thư sinh. Không giống những phi công cán bộ chỉ huy khác, anh có phong thái nhẹ nhàng, điềm đạm với nét mặt đôn hậu tươi tắn, dễ chịu. Có cảm giác anh không cáu giận với ai bao giờ. Có lẽ vì tố chất chính trị viên anh làm từ năm 1951 khi còn ở Tiểu đoàn bộ binh của Trung đoàn 48 nổi tiếng thuộc Sư đoàn đồng bằng của tướng Văn Tiến Dũng đã giúp anh có được phong cách này chăng? Anh chủ động tới bên tôi nhẹ nhàng hỏi:

- Cậu thấy tự tin chưa? Thả đơn là bay được rồi chứ?

Tôi đứng nghiêm trả lời:

22. Sau này trong tổng kết chiến tranh, công tác huấn luyện bay thời chiến cũng được đánh giá là một kỳ tích của Không quân Nhân dân Việt Nam.

- Báo cáo thủ trưởng, bay được ạ!

Anh mỉm cười rồi giảng giải thêm một số điều chú ý khi hạ cánh ở sân bay Nội Bài:

- Hạ cánh thì phải để máy bay tiếp đất thật êm dềm. Động tác vì vậy phải thật chuẩn xác và “nhẹ nhàng như thiếu nữ thêu hoa” mới được - Rồi anh nói thêm - Làm nghề phi công ở mọi quốc gia anh nào cũng phải “hào hoa mặt đất, hào hùng trên không” cậu ạ! Tớ xem chừng mấy cậu mới về đều có dáng vẻ “hào hoa” rồi đấy!

- Vâng ạ! - Tôi đáp và suy ngẫm. Chắc anh muốn nhắc nhở nhẹ nhàng là phải cố gắng để có được cả phần “hào hùng trên không” nữa đây. Trong suốt chuyến bay kiểm tra đó, anh thường xuyên động viên tôi bằng những câu nói nhẹ nhàng ngắn gọn kiểu như “tốt lắm”, “được đấy”.

Trời đầy mây, đáy mây khoảng 700-800m không đủ để thực hành những động tác kỹ thuật phức tạp. Chúng tôi phải chọn độ cao bay từ hơn 100m đến sát đáy mây với tốc độ bay 600 -800 km/h quanh sân bay. Khi bay qua rặng núi phía Bắc sân bay ra phía núi Thần Lăn (hồ Đại Lải) tôi cho máy bay uốn lượn theo độ cao triền núi, sau đó vào hạ cánh. Động tác ấy cũng không khó với phi công lớp bay chúng tôi, khi hạ cánh xong anh đã giảng bình rất kỹ và đánh giá tốt những xử lý tình huống trên không cũng như các động tác kỹ thuật bay trong điều kiện khí tượng tương đối khó khăn cho phi công mới. Anh khen tôi trước mặt cả mấy anh phi công lão luyện khác làm tôi ngượng đỏ mặt:

- Bay khá lắm! Còn biết uốn lượn máy bay theo địa hình ở độ cao thấp nữa đấy!

Tôi thầm nghĩ, hồi bay ở Liên Xô, chúng tôi “ngịch” còn ghê hơn thế này nhiều ấy chứ. Nhưng tôi im lặng. Vì quả thực chúng tôi chỉ là mấy con chim mới ra ràng chứ có là cái gì, so với mấy

phi công thiện chiến, mấy ông thợ không chiến, như các anh Nguyễn Hồng Nhị, Phạm Thanh Ngân, Đặng Ngọc Ngự. Hơn nữa, địa hình ở Việt Nam khác xa với Liên Xô. Ba cái trò nghịch ngợm trẻ con của chúng tôi chỉ là múa rìu qua mắt thợ.

Chúng tôi được thả bay đơn để hạ cất cánh trong vòng tuyến sân bay nhưng lại mắc một điều kiện của quy trình là phải được bay tập kỹ thuật lái giản đơn và phức tạp trong không vực trước khi bay đơn. Thế là Trung đoàn mới nghĩ ra cách là cho chúng tôi bay kèm luôn trong điều kiện khí tượng phức tạp để làm các động tác này trên mây. Có thể nói, đây là bước sáng tạo, đột phá trong công tác huấn luyện phi công vì chúng tôi chưa được đào tạo bay khí tượng phức tạp trước đó. Mà theo quy trình huấn luyện thì phải bay các bài tập kỹ thuật giản đơn, phức tạp trong điều kiện khí tượng giản đơn xong mới được chuyển sang bay trong điều kiện khí tượng phức tạp. Nhưng vào những tháng đầu năm, với các trận gió mùa đông bắc liên tiếp tràn vào Miền Bắc thì phải đợi đến tháng 5 tháng 6 trở ra mới bay được. Trong khi nhiệm vụ thì khẩn trương, chiến trường thì đang rất sôi động, ác liệt mà người trực thì còn quá ít. Các phi công cự binh thiện chiến ở đại đội bay của tôi mấy tháng liền đều phải trực 28 đến 29 ngày một tháng rôi.

Tôi rất ủng hộ chủ trương này của Trung đoàn và nỗ lực hết mình để chuẩn bị bay với chất lượng và hiệu quả cao nhất. Nhưng mấy anh em “lính mới” chúng tôi lại gặp phải một vấn đề khá rắc rối là bay trên loại máy bay Mig-21 F13 khác hẳn với kiểu loại Mig-21 PFL76 và PFM94 mà chúng tôi đã được đào tạo ở trường Không quân Liên Xô. Mà nếu cứ theo qui trình bay để chuyển loại thì phải mất hàng tháng trời²³. Tôi bỗng nhớ lại

23. Mig21 F13 là loại Mig21 chiến đấu đầu tiên của dòng máy bay này, đã được Liên Xô cấp phép cho Trung Quốc sản xuất từ những năm 1950.

chuyện của các thầy giáo ở trường Không quân Liên Xô đã kể về việc họ đã chuyển loại từ Mig-17 sang Mig-21 khi chưa có máy bay huấn luyện Mig-21, loại hai chỗ ngồi như thế nào, họ đã phải chuẩn bị ra sao khi phải tự mình bay chuyển loại, làm quen với Mig-21 thẳng từ Mig-17 lên. Những bài học đó đã giúp tôi rất nhiều khi cùng lúc có thể bay chuyển loại sang kiểu khác của loại máy bay Mig-21. Có lẽ tuổi trẻ và ham muốn chinh phục bầu trời còn nóng bỏng trong huyết quản khiến tôi lúc nào cũng có những bước chuẩn bị, suy nghĩ, đặt ra các tình huống xử lý cho mỗi loại máy bay mà tôi sẽ bay.

Cuối cùng thì bốn anh em chúng tôi lần lượt được kèm thêm vài chuyến bay tập xuyên mây và đều được thả bay đơn trong điều kiện khí tượng phức tạp. Hết chương trình hồi phục kỹ thuật cơ bản chúng tôi chuyển sang bay các bài bay tập không chiến, rồi đánh chặn của phần ứng dụng chiến đấu. Húng khởi lắm, vì mục tiêu vào trực chiến và tham gia chiến đấu đã rất gần. Thông thường Trung đoàn phải tranh thủ thời điểm giữa các đợt đánh của Không quân Mỹ để tổ chức cho chúng tôi bay. (Việc tổ chức các đợt đánh của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ ra Miền Bắc đã có quy luật, chúng thường đánh hai đến ba đợt tập trung trong một ngày). Sáng một hoặc hai đợt, chiều đánh một đợt tập trung nữa là xong. Vì vậy chúng tôi tranh thủ bay thật sớm, từ lúc bình minh cho đến khoảng 8h hoặc 8h30. Như vậy có hơn hai tiếng buổi sáng sớm và sẽ bay được hai thậm chí ba đợt cất cánh huấn luyện đồng nghĩa với việc chúng tôi cũng phải dậy thật sớm theo các biên đội trực ban chiến đấu khoảng 4h sáng. Còn mấy anh em làm công tác kỹ thuật máy bay thì lại phải dậy sớm hơn nữa, từ khoảng 2h30 đến 3h00 sáng để kiểm tra, chuẩn bị máy bay cho chúng tôi bay.

Vì lúc này các máy bay đều phải phân tán ra nhiều nơi cách xa nhau nên công tác hiệp đồng đều phải làm từ tối hôm trước

nếu có trục trặc ở bộ phận nào thì cả dây chuyền sẽ bị ngưng trệ hết. Chúng tôi quá quen thuộc với cảnh thợ máy giữa đêm hôm di chuyển bằng xe đạp, ngành hậu cần di chuyển bằng xe đặc chủng và những tiếng chửi thề hoặc quát tháo âm ỹ của cánh thợ máy. Phương tiện liên lạc hiện đại nhất là đường dây hữu tuyến và những chiếc máy TEA-57 chỉ có ở sở chỉ huy Trung đoàn, Tiểu đoàn và các Đại đội. Hàng chục vị trí sơ tán máy bay nằm phân tán ở các nơi không có được hệ thống thông tin này. Trong trường hợp không tổ chức được ban bay huấn luyện vào buổi sáng thì có lúc phải tranh thủ một tiếng đến một tiếng rưỡi giữa buổi trưa để bay hoặc chiều muộn sau đợt đánh của Không quân Mỹ, khoảng 16h -16h30 đến trước hoàng hôn. Chỉ riêng công tác tổ chức huấn luyện bay thôi cũng đã vô cùng vất vả.

Sáng 1/4/1968. Chúng tôi chính thức biết được tin Mỹ phải ngừng ném bom Miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra qua đài phát thanh tiếng nói Việt Nam. Tôi đón nhận tin này trong sự mâu thuẫn nội tâm sâu sắc. Nếu theo chủ trương thì đây là thắng lợi lớn của quân và dân ta. Johnson phải “xuống thang” nghĩa là quân Mỹ đang thua to, nhất là Miền Nam đang đánh mạnh, thắng lớn như thế. Mà đúng là như vậy. Khí thế mạnh mẽ đến mức tưởng như là sắp giải phóng Miền Nam đến nơi rồi, sự nghiệp thống nhất đất nước tưởng như xong rồi. Nhưng trong thâm tâm tôi lại thấy tiếc. Mình đi học bay về chỉ muốn được đọ sức với Không quân Mỹ được góp công, góp sức một chút cho sự nghiệp thống nhất đất nước vinh quang này. Tôi đâm ra buồn trong lúc đáng lẽ phải vui mừng. Tôi chỉ mong rằng đừng giải phóng Miền Nam vội, chờ chúng tôi một tý! Nhưng tôi không dám nói ra vì sợ bị cho là tư tưởng có vấn đề. Chỉ lúc có mặt ba anh em Hưng, Phúc và tôi với nhau mới dám thổ lộ ra một chút: “Thế là lỡ nhịp mẹ nó rồi”. “Thế này thì còn đánh đấm với thằng chó nào nữa” v.v...

Những ngày sau đó, chúng tôi được tập trung lại để học chính trị, để đả thông tư tưởng và quán triệt chủ trương mới của trên. Đại ý là, chiến thắng đang ở rất gần, nhưng càng gần thắng lợi càng nhiều gian nan, đế quốc Mỹ và bè lũ tay sai vẫn còn phản ứng quyết liệt để bảo vệ chế độ Sài Gòn. Đế quốc Mỹ như con thú dữ ở đường cùng rồi nên sẽ còn phản ứng quyết liệt theo kiểu thú dữ đường cùng cắn càn. Về phía ta phải dốc sức nỗ lực cao hơn để giành thắng lợi cuối cùng. Không được ảo tưởng với chiêu bài “leo thang” rồi “xuống thang” của chính quyền Mỹ khi đánh Miền Bắc. Không quân Mỹ lù vào trong vĩ tuyến 20 thì lực lượng Phòng không – Không quân ta sẽ phải tiến vào khu 4. Hiện nay đội tiền trạm của Quân chủng và Binh chủng đã vào chuẩn bị chiến trường rồi. Và việc của ta là đánh, còn việc “đàm” là của trên. Chúng ta sẽ “vừa đánh, vừa đàm” đến thắng lợi cuối cùng!

Các phi công cũ chuẩn bị vào chiến trường mới khu 4, còn mấy anh lính mới chúng tôi được yêu cầu bay nhanh tranh thủ Không quân Mỹ không đánh ra Miền Bắc nữa. Bay với cường độ cao nhất để thay các phi công cũ trực chiến. Vụ ngừng ném bom Miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra đã tạo điều kiện cho chúng tôi bay huấn luyện với tiến độ rất nhanh, chẳng mấy chốc mà đã có thể vào trực. Ngoài ra việc đi lại của đám phi công chúng tôi giữa các đơn vị, bộ phận của Trung đoàn quanh sân bay cũng được nói lỏng hơn một chút. Việc quản lý chặt chẽ đối với phi công trong thời chiến chủ yếu do yêu cầu của công tác bảo vệ chúng tôi khỏi các sự cố của bom đạn từ máy bay Mỹ khi chúng đánh vào nơi đóng quân và cũng vì lý do bảo mật, bảo vệ lực lượng. Vì thế tiếp xúc giữa chúng tôi với xã hội bên ngoài, kể cả những người đã lập gia đình với vợ con rất hạn chế.

Chúng tôi chấp nhận việc quản lý đó tất nhiên không được thoải mái lắm. Việc quản lý phi công chúng tôi khi đó được làm thông qua hệ thống tổ chức Đảng, Đoàn bằng sự kêu gọi tinh

thần tự giác, giác ngộ của từng người và còn thông qua hệ thống đội ngũ cán bộ chính trị ở mỗi bộ phận, đơn vị và cơ quan chính trị Trung đoàn, Tiểu đoàn. Chính trị viên Đại đội tôi khi đó là Đại úy Phạm Đình Trọng, lính chống pháp, quê ở khu 4 tuổi xấp xỉ bốn mươi nhưng trông khắc khổ lắm, tưởng như ngoài 50 rồi. Khi chúng tôi chuyển vị trí đóng quân từ gần đỉnh núi của dãy Dây Điều về dãy hầm pháo anh mới xuất hiện. Anh tự giới thiệu bằng giọng Nghệ, ấm:

- Tôi Phạm Đình Trọng, Đại úy, Chính trị viên Đại đội 1, Trung đoàn Không quân 921. Một vợ, hai con. Lính chống pháp, từ năm... đến năm... làm việc ở... tốt nghiệp Học viện Quân chính Lenin Liên Xô năm...

Tôi bật cười khẽ, vì thấy anh cứ như đọc bản khai lý lịch ấy. Tưởng sẽ bị chính trị viên mắng cho một trận, nhưng không, anh nhìn tôi mỉm cười rồi vẫn tiếp tục cái giọng đều đều ấy, giảng giải, giới thiệu cho chúng tôi truyền thống Trung đoàn, Đại đội với những cán bộ phi công anh hùng như Trần Hanh, Phạm Ngọc Lan, Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Văn Cốc, Nguyễn Nhật Chiêu... Về sau chúng tôi được biên chế thêm một chính trị viên phó Đại đội nữa, tên là Thành có cấp bậc chuẩn úy mới tốt nghiệp Trường sỹ quan Chính trị về thực tập. Anh Thành người nhỏ nhắn, trắng trẻo có dáng dấp thư sinh, trông trẻ hơn nhiều so với cái tuổi gần 30. Ngoài các cán bộ chính trị trực tiếp làm việc ở đơn vị, chúng tôi còn được đội ngũ cán bộ của cơ quan chính trị Trung đoàn Sư đoàn lúc đó là Binh chủng Không quân quản lý. Đó là các trợ lý cán bộ, bảo vệ, tuyên huấn, chính sách. Tất cả các cán bộ chính trị này nằm dưới sự chỉ đạo, lãnh đạo trực tiếp của các Chính uỷ, Phó Chính uỷ và chủ nhiệm chính trị Trung đoàn, Sư đoàn.

Đã có không ít những chuyện khôi hài xảy ra trong Trung đoàn xoay quanh việc quản lý tư tưởng cán bộ của đội ngũ cán bộ chính trị này. Có lẽ nó cũng là sự phản ánh trung thực các

mối quan hệ và đòi hỏi phải đổi mới công tác. Nhưng vào thời điểm đó, nó thực sự không đơn giản chút nào. Có thể nói vắn tắt, quản lý cán bộ thực ra là quản lý con người với rất nhiều mối quan hệ xã hội phức tạp của nó. Trong đơn vị kỹ thuật tiên tiến nhất, tối tân nhất của quân đội ta khi đó chủ yếu là những người có học thức và có chuyên môn được đào tạo khá sâu nên có trình độ hiểu biết, nhận thức, kiến thức khá tốt. Nhưng những cán bộ làm công tác quản lý những con người ấy thường được tuyển chọn từ các thành phần cơ bản đã làm công tác chính trị và lãnh đạo ở đơn vị bộ binh. Môi trường và điều kiện lãnh đạo đối với binh sĩ Bộ binh khác nhiều so với lãnh đạo đội ngũ sĩ quan, quân nhân chuyên nghiệp có tuổi đời và nhận thức cao hơn khi ở đơn vị kỹ thuật như không quân. Đây chính là mâu thuẫn giữa cách làm công tác tư tưởng, công tác giáo dục với đối tượng được giáo dục, lãnh đạo. Họ đã không phân biệt được rõ ràng vấn đề này nên trong quá trình “thao tác nghiệp vụ” họ đã bê nguyên xi cách lãnh đạo, quản lý, giáo dục chiến sĩ để áp đặt cho đội ngũ cán bộ kỹ thuật để rồi không ít người đã gặp phải “sự cố” hay “tai nạn nghề nghiệp”.

Ví dụ, một cán bộ chính trị của đơn vị thợ máy khi “3 cùng” với anh em ra sân bay chuẩn bị máy bay cho nhiệm vụ, thay vì tự mình phải học hỏi những điều không được đào tạo chuyên sâu, không có nhiều hiểu biết cơ bản, tối thiểu về công tác chuẩn bị của thợ máy, thậm chí còn không biết được những bộ phận chính của máy bay thì lại cứ luôn nghe ngóng, theo dõi, đánh giá chất lượng công tác của đội ngũ cán bộ kỹ thuật để thể hiện vị trí lãnh đạo của mình. Nên đã có lần cán bộ chính trị bị mấy anh em cán bộ kỹ thuật này phản ứng và cho vào tròng bằng một cách rất đơn giản, đầy chất kỹ thuật. Khi thấy cán bộ chính trị đến gần để nghe ngóng tình hình, chất lượng chuẩn bị máy bay như thế nào thì một cán bộ kỹ thuật lâu bầu cốt để người cán bộ chính trị nghe thấy:

- Mẹ cái thằng ABCD! Đến giờ này chưa thấy mặt mũi đâu. Chắc là lại chui bố nó vào ống không tốc ngủ rồi, thế này thì bao giờ mới làm xong máy bay?

Tối hôm đó giảng bình công tác bảo đảm kỹ thuật của đơn vị, cán bộ chính trị đã hùng hồn nhận xét:

- Trách nhiệm của vài đồng chí không cao! Trong lúc cả đơn vị tập trung cao độ chuẩn bị máy bay cho nhiệm vụ thì có đồng chí lại chui vào ống không tốc ngủ!

Thế là cánh thợ máy được một tràng cười rõ lâu, rõ dài và sau đó còn vỗ tay hoan hô ầm ỹ cùng với những tiếng huýt sáo inh tai! Cán bộ chính trị không hề biết ống không tốc là ống thép, nhỏ bằng cây nứa, dùng để đo tốc độ, độ cao bay, tốc độ lên xuống của máy bay bằng chênh áp và chuyển tín hiệu vào để biểu thị trên các đồng hồ trong buồng lái. Đến lúc này thì người chỉ huy đơn vị là sĩ quan kỹ thuật phải đỡ lời chuyển đề tài khác để “chữa cháy” giúp người cán bộ chính trị.

Sau ngày Mỹ tuyên bố ngừng ném bom miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra, nhịp độ sinh hoạt cường độ hoạt động của chúng tôi không giảm nhưng đỡ vất vả hơn. Những ban bay huấn luyện không còn phải dừng giữa chừng, các chuyến bay không còn phải tức tốc lăn về các hầm ụ sơ tán khi phát hiện hoạt động của máy bay Mỹ nữa. Chúng tôi cũng có điều kiện để gặp gỡ lại những người bạn, những đồng đội cũ của đoàn bay và những người quen mới của lớp học kỹ thuật trung cấp ở Krasnodar như Nguyễn Đắc Hoạt, Nguyễn Mạnh Trùng, Trần Đình Chung, Nguyễn Văn Chân, Mai Văn Chấn...

Một hôm từ sân bay về sau ban bay muộn, tôi và Lương Thế Phúc ghé thăm mấy anh bạn thợ máy đang làm kỹ thuật ở sân đỗ máy bay xong, nhảy lên chiếc xe ca chở bộ phận bảo đảm chỉ huy về tới giữa đường thì có mấy nữ chiến sĩ thông tin vẫy xe đi

nhờ. Chiếc xe dừng lại mở cửa đón mấy chị em lên xe. Thấy hai đứa chúng tôi mặc đồ bay ngồi chễm chệ hàng ghế đầu thì mấy cô hơi chững lại một tý, có vẻ e thẹn, thì thầm với nhau điều gì đó rồi đồng loạt chào rõ to:

-Chúng em chào các thủ trưởng ạ!

Tôi và Phúc ngớ người, không biết trả lời ra sao. Người cán bộ thông tin trong bộ phận bảo đảm bay ngồi ở sau đứng dậy đỡ lời hộ chúng tôi:

- Giới thiệu với các đồng chí. Đây là hai đồng chí phi công mới về trung đoàn ta, đồng chí Phúc và đồng chí Thái. - Quay sang chúng tôi anh nói tiếp - Còn đây là các đồng chí chiến sĩ gái của đại đội thông tin Sở chỉ huy. Đây là em Ban, đây là em Ngọc, đây là em Khôi.

Mấy cô lính dạ ran, rồi quay sang chúng tôi đồng thanh hô to:

- Chúng em chào thủ trưởng Phúc, thủ trưởng Thái ạ!

Phúc điềm tĩnh hơn đùa lại:

- Chúng em chào các chị ạ!

Tôi nói nhỏ với Phúc “Mình thì bình nhất, chúng nó toàn là hạ sĩ, trung sĩ. Mình phải chào chúng nó là thủ trưởng mới đúng chứ nhỉ?”. Các cô gái nghe Phúc chào lại thì cười ré lên, vui vẻ! Đây có lẽ là buổi tiếp xúc với các cô gái Việt Nam đầu tiên của chúng tôi từ khi đi học bay. Thẩm thoát đã 45 năm. Các cô gái ngày ấy nay chắc đã thành “bà gái” từ lâu. Không biết họ hiện tại ở đâu? Ai còn, ai mất?

Phi công Triều Tiên

Trong chương trình huấn luyện chiến đấu đề cao cho bốn anh em tôi có nội dung bay tập hạ cánh ở sân bay dự bị Kép, Hòa Lạc, Kiến An. Sân bay Gia Lâm thì quá nhỏ cho Mig-21 (đường băng dài 1.800m kể cả bảo hiểm và rộng 24m), còn Yên Bái thì đang được công binh Trung Quốc thi công xây dựng nên chưa có kế hoạch. Tuy nhiên khí tượng vẫn còn rất xấu và trời rất lạnh. Binh chủng Không quân bố trí cho chúng tôi một chuyến An-2 để đi khảo sát, làm quen với địa hình ba sân bay. Chúng tôi bay trên chiếc An-2 hai tầng cánh ở độ cao rất thấp 200-300m, hạ cánh ở sân bay Kép lúc gần 10h sáng một ngày đầu tháng 4. Sau khi xem địa hình và nắm được địa thế bố trí các hệ thống bảo đảm bay trên sân bay thì cũng đã gần trưa. Đứng quân ở sân bay Kép là phân đội không quân Mig-17 và Mig-21 của Triều Tiên.

Chúng tôi được Ban chỉ huy đơn vị Không quân ở đây dẫn về ăn trưa cùng các phi công Triều Tiên ở khu sơ tán cạnh sân bay, thuộc xã Tân Hưng. Một số lần gặp gỡ trước với các phi công Triều Tiên thường diễn ra nhanh chóng, vì đều ở sân bay, khi họ trực ở đầu đông sân bay Nội Bài. Chúng tôi đã được chứng kiến một số chuyến bay của cả phi công Mig-17 và Mig-21 khi họ bay

tập biên đội “Hai chiếc” và “Bốn chiếc” ở độ cao thấp và cực thấp ngay tại đỉnh sân bay. Tôi có ấn tượng rất tốt và nể phục họ ở kỹ thuật bay cơ bản. Biên đội “Hai chiếc” Mig-21, “Bốn chiếc” Mig-17 với động tác cơ động cực mạnh làm cho khói trắng ở rìa cánh tóe ra liên tục cho thấy mức độ cơ động của máy bay rất lớn nhưng biên đội lúc nào cũng gắn bó chặt chẽ, đẹp mắt.

Chúng tôi vào nhà ăn thì đã thấy các phi công Triều Tiên cũng đang dùng bữa trưa. Trông họ rất khỏe mạnh. Người nào cũng cao ráo sung mãn nhưng họ không còn trẻ. Có vẻ như ai cũng xấp xỉ tuổi 30 và ngoài 30, điềm đạm, chín chắn, ít nói và có dáng vẻ lạnh lạnh. Chúng tôi được mấy đồng chí Việt Nam phục vụ cho bộ phận Không quân Triều Tiên cho biết một số nét về nếp sống sinh hoạt của bạn. Sang chiến đấu cùng lực lượng Phòng không - Không quân của ta là do thỏa thuận giữa lãnh đạo cao cấp nhất của đảng nhà nước hai quốc gia. Nước bạn đề xuất đưa các phi công Triều tiên sang Việt Nam để rèn luyện, chuẩn bị cho giải phóng đất nước Triều Tiên, và cũng là để đối trọng với lực lượng quân sự Nam Hàn (còn gọi là lính Pak Chung Hee) theo chân Mỹ vào tham chiến ở Miền Nam.

Liên Xô và Trung Quốc cũng đã đề xuất về việc đưa một số Sư đoàn Không quân vào giúp ta đánh trả Không quân Mỹ, bảo vệ miền Bắc XHCN. Nhưng vì nhiều lý do đối nội, đối ngoại phức tạp nên lãnh đạo Việt Nam đã từ chối. Có lẽ không muốn biến cuộc chiến tranh bảo vệ Tổ quốc của ta thành cuộc chiến thế giới và cũng muốn giữ độc lập, tự chủ trong các quyết sách về quân sự, chính trị, ngoại giao.

Lương thực, thực phẩm của đoàn Triều Tiên có nhiều thứ tự họ mang sang. Thứ cơm hôm đó chúng tôi ăn giống như trộn lẫn gạo nếp với gạo tẻ hay là giống gạo gì đó rất dẻo. Các phi công Triều Tiên ăn rất khỏe. Mỗi người ăn vài bát cơm to gần bằng bát đựng canh trong bữa cơm người Việt. Ngoài ra, món ưa thích

của họ là thịt chó và mực khô. Trong túi áo bay của họ lúc nào cũng có mực khô, kiểu như mấy ông thầy dạy bay của chúng tôi ở Liên Xô lúc nào cũng tích trữ cá khô của biển Caspian. Còn sâm Triều Tiên là món ăn thường xuyên và bắt buộc đối với họ. Thảo nào trông ai cũng béo tốt hồng hào như phi công Liên Xô hoặc châu Âu ấy.

Thời gian này một bộ phận Không quân bạn Z²⁴ cùng trực với chúng tôi ở sân bay Đa Phúc, nhưng trực ở phía đầu Đông sân bay, còn chúng tôi ở đầu Tây, mạn Kim Anh. Khi có điều kiện các phi công Triều Tiên cũng tổ chức huấn luyện hoặc bay rút ban. Những chuyến bay tại đỉnh sân bay mà chúng tôi được chứng kiến chủ yếu là bay biên đội và tập không chiến ở độ cao thấp và trung bình. Với Mig-17 thường là biên đội “bốn chiếc” bay kỹ thuật cao cấp độ cao thấp và đôi khi là không chiến độ cao thấp và cực thấp. Khi bay kỹ thuật cao cấp thì biên đội “bốn chiếc” Mig-17 luôn giữ biên đội rất chặt chẽ, chiếc cách chiếc, đôi cách đôi đều chẵn chẵn và khói từ cánh máy bay thường xuyên bao phủ bề mặt phía trên cánh máy bay. Với Mig-17 thì việc “tóa khói cánh” là điều không lạ vì thiết kế khí động lực học của cánh Mig-17 khi cơ động tới gia trọng 5-6G và khi có độ ẩm hơi cao một chút là có thể thấy rõ mồn một.

Phải nói kỹ thuật cơ bản của các phi công Triều Tiên rất chuẩn. Họ được cử sang Việt Nam rèn luyện toàn những phi công giỏi, có giờ bay khá cao và cấp bậc thì thường là thiếu tá, đại úy. Còn với Mig-21 thì các phi công Triều Tiên bay với đội hình hai hoặc bốn chiếc trên Mig-21F13. Các động tác bay cũng siêu đẳng và cực kỳ chuẩn xác. Họ cơ động máy bay khi bay biên đội hay trong không chiến cũng cực kỳ mạnh mẽ. Mig-21 ít khi tóa khói trắng trên thân cánh. Nhưng với họ, những động tác

24. Tên bí mật chỉ đơn vị không quân triều tiên sang rèn luyện ở Việt Nam.

mạnh mẽ này vẫn diễn ra thường xuyên mà các phi công Việt Nam lúc đó không phải ai cũng làm được. Chúng tôi, nhất là bản thân tôi rất khâm phục.

Sau đó chúng tôi bay tiếp về Kiến An. Tại đây chúng tôi được làm quen gặp gỡ các phi công nổi tiếng như Nguyễn Văn Bảy, Lâm Văn Lích, Lưu Huy Chao, Lê Hải, và cùng gặp lại các anh em trước tập trung với chúng tôi ở làng Xâm Bồ, Cát Bi nhưng học bay ở trường Không quân Việt Nam như Hoàng Ích, Đỗ Văn Lanh, Lương Thế Trường, Lương Quốc Bảo, Võ Sỹ Giáp, Nguyễn Văn Lục, Cao Sơn Khảo... Chúng tôi không đến được Hoà Lạc vì đã quá muộn. Không sao, chúng tôi sẽ đến Hoà Lạc bằng Mig-21 chứ không bằng máy bay An-2 như thế này.

Ngày trực chiến đầu tiên

Những ngày bay huấn luyện hồi phục và đề cao rồi cũng qua. Chúng tôi lần lượt được xếp lịch tham gia trực ban chiến đấu²⁵. Những ngày này Không quân và Không quân Hải quân Mỹ tập trung lực lượng máy bay đánh liên tục ngày đêm vào khu vực miền Trung nhằm ngăn chặn tiếp tế, chi viện từ Miền Bắc vào Miền Nam, trên tuyến đường vận tải chiến lược qua khu 4 và biên giới Việt – Lào, đoạn qua các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình. Hoạt động tác chiến Phòng không diễn ra vô cùng ác liệt. Quân chúng đã điều động, tăng cường các đơn vị Pháo cao xạ, Tên lửa, ra đa cho khu 4 và chỉ thị cho Không quân vươn sâu vào phía nam.

Ở Miền Bắc, tuy không còn đánh phá bằng Không quân nhưng các máy bay trinh sát chiến lược SR-71, các vệ tinh trinh sát và các máy bay trinh sát chiến thuật, chiến dịch không người

25. Theo ghi chép và thống kê còn lại được đến bây giờ thì thứ tự vào trực ban chiến đấu của bốn anh em chúng tôi như sau: Hà Quang Hưng 14.4.1968; Đinh Tôn: 15.4.1968; Phạm Phú Thái: 18.4.1968; Lương Thế Phúc: 25.4.1968.

lái vẫn hoạt động tập nập. Không quân Việt Nam có nhiệm vụ sẵn sàng bảo vệ các mục tiêu miền Bắc, cùng các lực lượng tên lửa Pháo cao xạ tăng cường hoạt động, ngăn chặn lực lượng trinh sát của Không quân địch. Ngay trong ngày trực chiến đầu tiên 15.4.1968 thượng úy Đinh Tôn, đoàn trưởng đoàn bay của chúng tôi đã lập công xuất sắc bắn rơi tại chỗ một máy bay trinh sát chiến thuật không người lái của Không quân Mỹ. Mở đầu cho chiến công của lớp phi công Mig-21 khóa ba.

Ngày 18 tháng 4 năm 1968.

Tôi nhanh chóng mặc bộ đồ bay mùa đông, không quên choàng thêm chiếc áo bông bên ngoài chiếc áo da, nhanh chóng mang giày tất, súng ống chỉnh tề và lao ra khỏi hầm ngay khi được người sỹ quan tác chiến đánh thức dậy. Tôi đến chiếc thùng đựng nước bằng vỏ sắt đựng đầu tên lửa không đối không S-75 mức nước đánh răng rửa mặt. Nước trong thùng sắt lạnh buốt ê cả hàm răng, vĩa nước lên mặt là tỉnh ngủ hoàn toàn. Đã sau tiết thanh minh rồi mà trời còn lạnh thế! Các thao tác của tôi gần như chạy đua với thời gian, vì lúc nào cũng lo bị chậm trễ. Lính mới mà! Vệ sinh xong mới thấy đội trưởng Nguyễn Văn Cốc của tôi từ trong hầm bước ra khen “Cậu nhanh thế!”. Anh cũng lấy nước trong thùng ra vĩa lên mặt mấy cái, súc miệng ừng ực rồi nhổ toẹt vào sườn đồi. Những động tác trên chỉ chưa đầy 2 phút. Tôi cùng anh đi xuống, vừa đi vừa liếc sang anh nghĩ thầm: Đúng là lính chiến! Mọi thứ đều làm rất nhanh và rất đơn giản. Mình phải học các thầy này thôi. Không nên cầu kỳ phức tạp quá làm gì. Chiến tranh mà!

Trời vẫn còn tối, chúng tôi phải dùng đèn pin soi đường, bước từng bước xuống dốc. Phía dưới đã thấy chiếc xe tải nhỏ bịt kín bạt xung quanh đang chờ. Tổ nuôi quân hai người cùng một quân y sỹ đang hò nhau khiêng chiếc thùng cách nhiệt 10 lít bằng Inox của Liên Xô pha sẵn chè xanh, hai chiếc rổ đựng bát

đĩa, thức ăn buổi sáng được phủ bằng hai chiếc khăn trắng vừa để che bụi, vừa để làm khăn trải bàn ăn. Tất cả những thứ đó là để dành cho phi công trực chiến chúng tôi dùng trong một ngày.

Chúng tôi xuống đến nơi cũng vừa lúc mọi thứ đã được yên vị trên xe. Cô “chị nuôi” được anh Cốc ưu tiên chỉ lên ngồi trên buồng lái, còn lại chúng tôi bốn người gồm hai phi công trực chiến, một phi công trực ở đài chỉ huy cất hạ cánh và đồng chí quân y sỹ thì lên thùng xe phía sau. Tất cả xong xuôi, người quân y sỹ dùng tay đập bom bóp mấy cái vào nắp buồng lái xe ra hiệu xuất phát. Chiếc xe từ từ lăn bánh với đèn gầm phía trước, soi sáng đường đi khoảng vài mét. Xe không thể đi nhanh được trong khu vực đồi núi sơ tán mới bị đánh bom mấy tháng trước. Đường gồ ghề, nhấp nhô, làm chiếc xe lắc lư nghiêng ngả, thỉnh thoảng xóc nhẹ làm cho bát đĩa trong rổ va vào nhau lanh canh. Trên đường đi ra sân bay từ gần Đa Phúc qua đường liên huyện đi Kim Anh đến sân bay Nội Bài, làng xóm ven đường thưa thớt, vắng lặng, không một ánh đèn, không thấy bóng người, tất cả chìm trong màu xám đục. Đợt gió mùa đông bắc mới tràn về kéo theo lớp mây giấy che phủ toàn bộ khu vực như cố tình ngăn cản mùa xuân ấm áp sắp về.

Chiếc xe đứng khựng lại trước căn nhà trực chiến của chúng tôi ở đầu tây sân bay. Đây là căn nhà được xây dựng từ những năm 1963-1964 cùng với các công trình khác của sân bay chiến đấu để đón nhận trung đoàn Không quân tiêm kích đầu tiên của Quân đội Nhân dân Việt Nam. Nó đã hứng chịu không ít trận bom của Không quân Mỹ nhưng chưa sập được vì bom chỉ rơi bên cạnh. Lực lượng pháo phòng không bảo vệ sân bay đã không cho các phi công Mỹ rảnh tay bắn và ném bom trúng. Căn nhà chỉ bị xiêu vẹo, tốc mái chút ít, nhưng đã được sửa lại ngay và chúng tôi vẫn trực ở đó. Nhà trực có diện tích khoảng 40-45m². Tường nhà đã có đôi chỗ bị nứt do sức ép của bom, trần nhà trát

vừa tóc xi cũng loang lổ vì được vá vúi bổ sung sau mỗi lần bị Không quân Mỹ đánh phá. Duy chỉ có căn hầm trú ẩn cho phi công lặn sâu dưới nền nhà là còn nguyên vẹn.

Trong lòng nhà trực lúc đó được kê bốn chiếc giường đơn 1,2m cho phi công trực, hai chiếc giường nhỏ hơn cho sỹ quan trực tác chiến sân bay và quân y sỹ, một chiếc bàn nhỏ để mấy chiếc máy điện thoại kê sát giường của trực ban tác chiến, một bộ bàn ghế cho phi công ngồi trực, đọc sách, báo được đặt ở giữa phòng. Vị trí căn nhà này khá thuận lợi cho phi công trực chiến vì nó nằm ngay sát sân đỗ của các máy bay trực. Chúng tôi chỉ cần chạy vài chục mét là có thể ra đến máy bay. Tôi vừa nhảy ra khỏi thùng xe tải, đã thấy người sỹ quan tác chiến trực ở sân bay chạy đến. Anh đứng nghiêm báo cáo biên đội trưởng Nguyễn Văn Cốc:

- Máy bay và các phương tiện bảo đảm đã chuẩn bị xong, mời các đồng chí ra tiếp thu máy bay!

Anh Cốc xuề xòa:

- Ô! Chào đồng chí, chúng tôi tiếp thu máy bay ngay bây giờ!
- Anh đưa tay bắt rất chặt sỹ quan tác chiến còn lắc vài cái rồi nói thêm “Cảm ơn”.

Quay sang tôi anh giục:

- Ta vào lấy mũ bay rồi ra tiếp thu máy bay đi!

- Vâng - Tôi nói nhỏ, rồi theo anh bước vào phòng trực.

Ở đây, chúng tôi thấy hai nhân viên của bộ phận cao không²⁶, đứng sẵn và bàn giao cho chúng tôi các trang bị bay đã để sẵn trong thùng bay và túi đặc dụng. Tổ cao không có các

26. Đây là bộ phận chuyên nghiệp, chăm lo kiểm tra chuẩn bị các loại quần áo, mũ bay cao không, trung không cho phi công được gọi tắt là tổ cao không.

anh Nguyên, Vị, Lật, Ân... thường ra sân bay và gắn bó với chúng tôi trong cả các ban bay huấn luyện và trực ban chiến đấu. Cầm chiếc mũ bay và vòi dưỡng khí²⁷ theo sau đội trưởng bước về phía máy bay trực chiến. Khi thấy tôi đến gần đầu máy bay, người sỹ quan kỹ thuật hô khẩu lệnh cho đội hình kỹ thuật viên các ngành xếp hàng ngang sẵn trước đầu máy bay:

- Nghiêm! Báo cáo đồng chí...

Anh ngập ngừng một chút, có lẽ vì không biết xưng danh theo cấp bậc quân hàm như thế nào, khi ấy tôi vẫn mang quân hàm binh nhất, nhưng anh nhanh trí chuyển luôn thành:

- Báo cáo đồng chí phi công, máy bay đã chuẩn bị, sẵn sàng cho trực bay chiến đấu. Dầu liệu, oxy, khí nén đã được nạp đầy đủ, vũ khí treo đủ hai tên lửa K.13, đạn 200 viên. Mời đồng chí tiếp thu máy bay!

Tôi hơi ngượng ngịu khi được long trọng báo cáo như vậy, nên trả lời “Vâng, mời các đồng chí nghỉ” nhưng theo đúng quân lệnh thì chỉ cần ngắn, gọn, dứt khoát “Được! Nghỉ!”

Tôi không còn nhớ người sỹ quan kỹ thuật đã bảo đảm máy bay cho tôi trực chiến ngày đầu tiên tên là gì, chỉ biết rõ là anh thuộc lớp cán bộ kỹ thuật được đào tạo ở Trung Quốc trên loại máy bay Mig-17. Khi trung đoàn tiếp nhận máy bay Mig-21 thì anh chuyển sang phục vụ ở loại máy bay mới đồng thời kèm cặp cho lớp kỹ thuật viên mới học ở Liên Xô về. Anh mang quân hàm chuẩn úy, hơn tôi cũng phải chục tuổi, trông già dặn, khắc khổ, còn da thì đen sạm lại, vì nắng gió phi trường. Nhận báo cáo xong, tôi vòng ra phía trước máy bay để kiểm tra hệ thống hút khí vào động cơ, chóp nón, ống không tốc, truyền cảm góc tấn,

27. Có người gọi là mặt nạ dưỡng khí, có bộ phận chụp vào mũi, miệng nối với chiếc ống dài như vòi voi để lắp vào hệ thống ôxy trên máy bay.

càng, lớp trước, mang chống hóc, rồi tiến về phía cánh phải để kiểm tra các đường ống dẫn nằm trong hóc càng, lớp, bánh càng phải. Cùng đi kiểm tra với tôi có đồng chí tổ trưởng máy bay. Khi đi đến bệ, giá treo tên lửa hồng ngoại thì biên đội trưởng Cốc đã đến và hướng dẫn tỷ mỉ cách kiểm tra hệ thống tên lửa như thế nào. Mở nắp ốp đầu tên lửa anh dặn tôi:

- Phải chú ý kiểm tra kỹ vỏ kính bên ngoài đầu tự dẫn tên lửa. Không được để bụi bẩn bám vào hay bề mặt kính bị vỡ, sẽ làm giảm mất độ nhạy của đầu tên lửa.

Anh hướng dẫn tôi kiểm tra độ chắc chắn của bệ treo, vị trí móc khóa tên lửa vào bệ rồi cầm thân tên lửa lắc mạnh theo chiều ngang, chiều dọc, sau đó tháo ốp giữ cánh tên lửa lắc lên, lắc xuống mấy cái. Anh nói:

- Bộ cánh này rất quan trọng, nó bảo đảm cho điều khiển tên lửa bay tới mục tiêu nhờ nhận được tín hiệu từ đầu dẫn. Phải kiểm tra lắc lên, lắc xuống nhẹ nhàng. Nếu trơn tru là tốt, nếu bị kẹt nhẹ thôi cũng phải yêu cầu thay quả khác. Đã có một số trường hợp bắn ra nhưng tên lửa lại không đi vào quỹ đạo được vì bị kẹt cánh điều khiển này đấy.

Kiểm tra đến bộ cánh đuôi cố định của tên lửa, tôi thấy anh cũng lắc mấy cái, rồi dùng ngón tay trở bật nhẹ vào mấy bánh xe. Anh giải thích “Những bánh xe này cũng phải trơn tru, quay êm như thế này mới được. Nếu không là phải thay ngay. Vì những bánh xe này sẽ giúp tên lửa giữ thẳng bằng trong không gian, khi tên lửa bay với tốc độ lớn, không khí sẽ làm chúng xoay tròn và tạo ra các moment để cân bằng tên lửa”.

Anh cùng tôi và người tổ trưởng đi hết một vòng kiểm tra bên ngoài máy bay xong bảo:

- Kiểm tra bên ngoài thế được rồi, bây giờ cậu lên kiểm tra trên buồng lái, thông điện máy bay đi.

Tôi nhanh chóng chụp chiếc mũ bay vào đầu, cầm chiếc vòi dưỡng khí, trèo thang lên buồng lái. Tôi dừng ở nấc thang trên cùng để kiểm tra các hệ thống ghế dù, nhìn lướt qua bảng công tắc điện của các hệ thống điều khiển động cơ, vũ khí, oxy. Rồi trèo vào ghế ngồi trong buồng lái, đeo dây dù, đóng khóa và sửa hệ thống dây chằng cho sát người. Anh Cốc đưa cánh tay chắc nịch vào nắm chặt mấy chốt khóa dù lắc mạnh mấy cái rồi căn dặn:

- Khi báo động, dù có vội đến đâu cũng phải đóng và kiểm tra chắc chắn hệ thống khóa này. Đã có trường hợp quên đóng khóa dù mà phải hy sinh rồi đấy.

Chúng tôi đã được thông báo để nghiên cứu, học và giảng bình đầy đủ, nên vẫn nhớ việc đã xảy ra vào ngày 6 tháng 1 năm 1967 với phi công Đồng Văn Đe trong trận đánh ác liệt với Không quân Mỹ, khi chúng tổ chức chiến dịch truy quét Mig mà chủ yếu tập trung vào Mig-21 mang tên BoLo (thanh đoản kiếm). Sau này ta dịch nghĩa đó là chiến dịch “Quét sạch bầu trời!”. Đồng Văn Đe là một trong số các phi công liệt sỹ mà mấy anh em chúng tôi được nghiên cứu tìm hiểu. Không chỉ về bài học đóng khóa dù khi báo động mà còn bởi vì nhiều câu chuyện về anh như một phi công đầy tài năng hứa hẹn. Trong thể thao, văn hóa anh là cây đập bóng chuyền xuất sắc, cao lớn, đẹp trai, đàn sáo giỏi. Anh đã đánh một trận xuất sắc bắn rơi hai chiếc F-105 trong ba chiếc máy bay Mỹ ngày 14 tháng 12 năm 1966 của biên đội Nguyễn Nhật Chiêu, Đặng Ngọc Ngự, Đồng Văn Đe, Nguyễn Văn Cốc. Đồng Văn Đe còn là con của tướng Đồng Văn Cống nổi tiếng của quê hương Bến Tre.

Sau khi đã yên vị trong buồng lái chiếc Mig-21 tôi ngồi tĩnh lặng trong vài giây, nhìn ra phía trước kính ngắm và xung quanh để điều chỉnh ghế ngồi cho phù hợp rồi lần lượt tiến hành mở máy, thử động cơ ở các chế độ, kiểm tra các thiết bị thông tin

liên lạc, dẫn đường, hệ thống bật kín buồng lái, ô xy. Cuối cùng tôi đưa tay ra hiệu cho người thợ quân giới soi đèn pin từ xa để thử độ nhạy, khả năng bắt tín hiệu và âm thanh báo hiệu của đầu dẫn tên lửa. Từ cách xa vài chục mét, người thợ quân giới mà sau này gọi là vũ khí hàng không dùng chiếc đèn pin rọi ánh sáng vào đầu dẫn tên lửa. Tín hiệu “ro ro ro” vang lên, xác nhận tên lửa bắt được tốt tín hiệu nhiệt hồng ngoại từ chiếc đèn pin bé xíu.

Kết thúc chu trình kiểm tra, nghiệm thu máy bay để đưa vào trực chiến, người tổ trưởng kỹ thuật máy bay đưa cho tôi cuốn sổ ghi chép của ngành kỹ thuật. Tôi lướt qua các số liệu ghi chép việc chuẩn bị, tra nạp các loại nhiên liệu, dầu mỡ, khí nén, ôxy, adốt...có chữ ký kiểm tra của đại đội và tiểu đoàn kỹ thuật, rồi ghi nhận xét, ký tên vào mục phi công tiếp thu máy bay. Quay về phòng trực chiến, anh Cốc bảo tôi:

- Tranh thủ còn ít phút nữa, vào kiểm tra sức khỏe đi!

Chuẩn úy quân y Chuân, một người được lính bay bọn tôi rất quý mến - yêu cầu tôi nằm lên giường duỗi thẳng chân, để cơ thể thư giãn rồi anh lấy máy đo huyết áp ra đo. Đo xong, anh bắt mạch và hỏi han tình hình ngủ, nghỉ, ăn uống. Các chỉ số tim mạch, huyết áp của tôi là 68 lần/phút và 70/115. Chỉ số này cứ duy trì và dao động không đáng kể trong suốt đời bay của tôi cho tới tận cuối những năm 1990.

Sau khi kiểm tra sức khỏe xong, tôi chạy ra chỗ máy bay làm vài động tác thể dục, thấy người ấm và sáng khoái hẳn lên. Trở về phòng trực đã thấy Nguyễn Văn Cốc nai nịt gọn gàng, đang cầm máy điện thoại hiệp đồng với Sở chỉ huy Trung đoàn. Tôi cũng lấy vội bộ đồ công tác bay mặc vào và chờ chỉ thị của chỉ huy vừa lúc anh gác máy rồi đi về phía tôi, vẫy tay và nói:

- Lại đây mình hiệp đồng chiến đấu một tý.

Chúng tôi cùng ngồi xuống chiếc ghế băng cạnh đó, anh bắt đầu truyền đạt cho tôi chỉ thị, nhiệm vụ chiến đấu mà anh mới nhận từ Sở Chỉ huy (SCH) anh nói ngắn gọn với tôi đại ý: Mỹ dùng ném bom từ vĩ tuyến 20 nhưng lại dồn lực lượng Không quân để chặn ta chi viện cho miền Nam ở chiến trường khu 4. Chiến sự trên toàn chiến trường miền Nam vẫn rất ác liệt, các đòn tiến công Mậu Thân của ta vẫn đang tiếp diễn. Mỹ-Ngụy đang tổ chức phản công. Chiến trường Lào cũng đang diễn biến phức tạp trên khu vực cánh đồng Chum Xiêng Khoảng. Không quân Mỹ tung lực lượng trinh sát chiến lược, chiến dịch và chiến thuật để nắm các diễn biến, động tĩnh quân sự của các lực lượng dự bị của ta và công tác vận chuyển hàng tiếp tế từ các nước Xã hội Chủ nghĩa. Nhiệm vụ của không quân ta và của biên đội là sẵn sàng cao, đánh chặn các máy bay trinh sát, khi có lệnh phải vượt sang Lào chặn đánh cả B-52 để trợ giúp các lực lượng liên quân Việt -Lào và sẵn sàng cơ động vào khu 4. Trung đoàn đã triển khai lực lượng gồm có chỉ huy và bảo đảm vào sân bay Thọ Xuân, Vinh, Anh Sơn. Ngoài ra vẫn phải cảnh giác, sẵn sàng đánh tụi cường kích Mỹ nếu chúng vi phạm lệnh ném bom hạn chế, tấn công vào các chân hàng, đầu mối giao thông lớn ở miền Bắc.

Hiệp đồng cụ thể trong biên đội, anh Cốc hướng dẫn, giảng giải cách xử lý của đội trưởng và đội viên trong từng tình huống cụ thể với từng đối tượng như F-105, F4, máy bay trinh sát có người lái, không người lái vv... Có lẽ do tôi lần đầu trực chiến nên phải mất gần một tiếng chúng tôi mới hiệp đồng xong. Máy anh chàng sỹ quan tác chiến, quân y, nuôi quân cứ nem nép ngồi xa xa nghe chúng tôi hiệp đồng với vẻ sốt ruột. Khi thấy anh Cốc hỏi “Cậu còn gì nữa không?”, phán đoán là việc hiệp đồng biên đội đã xong nên viên quân y sỹ mới xuất hiện cạnh chúng tôi và nói với giọng thúc giục, khẩn khoản:

- Mời các anh ra ăn sáng đi, thức ăn nguội hết rồi.

Tôi thấy vui vui. Nhanh thật mới có chưa đầy 3 năm từ lúc nhập ngũ ngày 5 tháng 7 năm 1965 mà giờ đây tôi đã trở thành phi công chiến đấu, đã vào trực chiến với người chỉ huy- phi công tài ba Nguyễn Văn Cốc. Ngay ngày trực đầu tiên đã được giao bao nhiêu là nhiệm vụ, mà nhiệm vụ nào cũng rất quan trọng. Sẵn sàng sang cả Lào, vào miền Trung nữa. Không thể tưởng tượng được... Nhưng niềm vui này chỉ lóe lên một chút rồi tắt ngay bởi những nỗi lo to tương. Nếu báo động xuất kích mình có đủ nhanh nhẹn, đủ chính xác trong các thao tác từ nổ máy, lăn ra, cất cánh đến giữ chuẩn xác vị trí bay trong biên đội và bảo vệ được đội trưởng trong chiến trận? Nếu gặp địch thì sao nhỉ? Có đủ bình tĩnh nghe và chấp hành lệnh của biên đội trưởng của Sở chỉ huy? Có đủ minh mẫn để điều khiển máy bay đúng như hiệp đồng với Biên đội trưởng? Nếu bị máy bay địch bám đuôi, bắn tên lửa vào máy bay mình thì sẽ ra sao? Có một nỗi lo sợ cứ miên man, mơ hồ...

Một hồi chuông điện thoại vang lên rộn ràng, người sỹ quan tác chiến nghe và ấn vội vào tay đội trưởng Cốc:

- Sở Chỉ huy gặp anh!

Sau một hồi trao đổi, anh Cốc quay sang tôi - lúc đó cũng đã bật dậy, đứng cạnh anh:

- Sở Chỉ huy thông báo, phía đông cửa Bà Lạt 60-80 km có một số tốp máy bay chiến đấu Hải quân đang hoạt động. Sở Chỉ huy nhắc biên đội sẵn sàng.

Thấy tôi có vẻ căng thẳng anh hỏi:

- Vừa rồi cậu có chớp mắt được tý nào không?

Tôi nói dối:

- Dạ cũng được một tý ạ!

Anh cười khen:

- Ủ! Thế là thần kinh khá đấy. Nhiều anh ra trực ngày đầu tiên còn phát sốt lên ấy

Không biết đội trưởng có phát hiện ra mình nói dối không nhỉ? Nhưng có lẽ mình chưa đến mức phát sốt như ai đó. Tôi tự cười mình. Thật chả ra làm sao! Nhưng rõ ràng mấy câu thăm hỏi đó giúp tôi đỡ căng thẳng hơn, bình tĩnh hơn. Đội trưởng lại nhắc:

- Sở Chỉ huy thông báo thế để mình sẵn sàng thôi. Ta cứ nghỉ, chờ đến khi có lệnh nhé!

Nói rồi anh lăn ngay ra chiếc giường một, lấy tờ báo che lên mặt và mấy phút sau đã thấy tiếng ngáy cất lên. Nằm kề giường bên cạnh mà tôi không khỏi thán phục, không hiểu sao mà anh có được sự bình thản đến thế và tự lý giải rằng có lẽ khi đã đạt đến trình độ siêu quần cao thủ rồi mới có khả năng chế ngự cảm xúc đến mức thượng thừa của một võ sỹ như vậy! Lúc này, Nguyễn Văn Cốc đã bắn rơi được 6 máy bay Mỹ. Đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân đã bắn được 7 chiếc. Đại đội phó Mai Cương 5 chiếc.

Đang mãi suy nghĩ từ chuyện nọ sang chuyện kia như vậy thì một hồi chuông đánh, gong vang lên và ngay sau đó là lệnh “Cốc, Thái cấp 1, Ấp Bắc - Cờ Hồng!”.

Tôi bật dậy úp chụp chiếc mũ bay vào đầu, khoác vội chiếc áo bay, cầm theo đôi găng tay da, ra đến cầu thang máy bay đã thấy tốp thợ máy mỗi người một việc, mở buồng lái, nắp mang hút khí, đầu tên lửa. Tôi nhảy vọt lên buồng lái, tìm đập thành thích, người thợ máy giúp tôi đeo, khóa dây dù, đeo mặt nạ dưỡng khí. Tôi cũng nhanh tay bật khóa điện, công tắc liên lạc và hệ thống công tắc mở cửa động cơ. Tôi liếc sang máy bay đội trưởng, thấy

anh giờ tay lên trời xoay xoay mấy vòng, ra hiệu mở máy. Ấn nút mở máy thành công, bật tiếp hệ thống công tắc của các bộ phận khác trên máy bay thì có lệnh lặn ra đường băng. Tổ thợ máy nhanh chóng thu dọn thang máy bay, các nắp đậy, gỡ bộ chèn bánh để giải phóng máy bay. Tôi lặn ra đường băng tiếp sau đội trưởng và được lệnh cất cánh luôn.

Thấy tôi đã đứng đúng cự ly giãn cách chuẩn bị xuất kích, đội trưởng ra lệnh: “Vòng quay lớn nhất!”, “Tăng lực!”. Tôi chăm chú vào từng hành động của đội trưởng, nhả phanh và giữ đội hình cất cánh khá chuẩn. Sở Chỉ huy ra lệnh “Vòng phải, sông Hồng 200!”. Tôi lẩm nhẩm trong đầu “chắc Sở chỉ huy cho về chờ ở mạn tây Phú Lý- Ninh Bình đây!”. Cùng lúc đó đội trưởng Cốc ra lệnh:

- Tẩn ra, xuyên lên sông Hồng 200!

- Rõ! Tôi trả lời và cho máy bay tăng giãn cách 800-1.000m, lùi 300-400m đồng thời tăng ga cho động cơ làm việc 100% công suất.

Chúng tôi chui tụt vào mây ở độ cao 500m. Tôi chăm chăm bay theo đồng hồ, cố gắng giữ thật chuẩn chế độ bay xuyên lên, tập trung vào giữ hướng bay và tốc độ. Qua mỗi 1.000m độ cao đội trưởng lại thông báo. Tôi vội liếc nhìn đồng hồ độ cao để sẵn sàng hiệu chỉnh chế độ bay. Giữ chế độ bay trong mây chuẩn xác là việc rất khó, nhất là lại phải bay theo biên đội. Tôi rất lo sẽ mất đội sau khi ra khỏi mây vì mới tập bay xuyên mây biên đội được 3-4 lần, nên đầu óc căng thẳng như dây đàn.

Tôi chợt nghe được một giọng nói bằng tiếng miền Nam phát ra trong tai nghe: “Tôi thấy biên đội tốt rồi! Cứ thế xuyên lên trên mây đi”. Hình như đây là thông báo từ sỹ quan dẫn đường màn hiện hình. Tôi thấy nhẹ cả người và cũng đỡ căng thẳng hơn.

Chúng tôi ra khỏi mây ở độ cao hơn 4.000m. Tôi nhón nhác

quay đầu vừa tìm kiếm số 1, vừa phải chăm chăm giữ đúng chế độ bay. Và chỉ ít giây sau đã phát hiện được chiếc máy bay đội trưởng nằm ngay đường chân trời và lập tức báo cáo:

- Đã nhìn thấy số một, xin tập hợp đội hình!

- Rất tốt! Tập hợp đội hình chiến đấu! Đội trưởng Cốc có vẻ hài lòng.

Lại nghe Sở chỉ huy lệnh: “Vòng phải sông Hồng 250”. Tôi lẩm nhẩm tính toán, có lẽ về phía Tây Ninh Bình. Vào khu chờ chưa vòng xong một vòng thì chúng tôi được lệnh dẫn ra hướng Đông, để đón 4F4 từ phía trước 80km rồi 60km; 40km. Tôi theo lệnh đội trưởng hết sang phải lại sang trái, căng mắt quan sát, cảnh giới từ hai bên cạnh sườn và phía sau để bảo vệ biên đội.

Bỗng đi một lúc không thấy thông báo gì phát ra từ Sở Chỉ huy, đội trưởng Cốc phải lên tiếng:

- Đề nghị tiếp tục thông báo!

Đầu óc tôi căng thẳng tột độ vì nếu ra-đa ta không bắt được địch, Sở Chỉ huy không thông báo được tình hình trên không là lúc rất nhệch nhọ. Bài học từ mất mát của những trận đánh của Không quân Việt Nam ngày 2 và 6 tháng 01 năm 1967 do không nắm rõ tình hình địch vẫn còn mới toanh. Đội trưởng ra lệnh tiếp cho tôi:

- Tăng cường cảnh giới!

Thế là tôi lại cho máy bay nhảy nhót hết bên phải lại sang bên trái để quan sát với mong muốn phát hiện địch trước khi chúng có lợi thế và bắn tên lửa vào đội hình máy bay ta. Tất cả sức lực và tinh thần của tôi dồn vào việc điều khiển máy bay và quan sát, cảnh giới đến mức đầu óc muốn nổ tung ra. Ngoài trời thì lạnh thế mà người tôi ướt đầm mồ hôi.

Ít phút sau, Sở Chỉ huy lệnh lui quân với thông báo là địch đã quay ra biển và cho hướng bay về hạ cánh. Tôi thở phào nhẹ nhõm, điều khiển máy bay tập hợp đội hình bay cơ bản với đội trưởng và bay về sân bay.

Trên đường về sân bay tôi mới có thời gian ngấm ngấm không gian, mây trời Tổ quốc, chúng tôi lướt trên nền mây trắng xóa như bông, cảm tưởng như trải dài vô tận. Ánh nắng mặt trời chiếu xuống chói chang, tỏa ra ánh sáng lóa mắt. Sở Chỉ huy dẫn chúng tôi đến điểm giải tán đội hình để xuyên mây xuống sân bay hạ cánh. Đây cũng là một thử thách với những phi công mới như tôi.

Cách bay này được gọi là “xuyên mây bất kỳ”. Nghĩa là, từ bất kỳ vị trí nào xung quanh sân bay vài chục đến hàng trăm ki lô mét, Sở chỉ huy cho một vị trí bay đến và từ điểm này căn cứ vào phán đoán đánh giá của phi công để chọn thời điểm vòng về sân bay cho trùng với hướng hạ cánh. Từ đây hoàn toàn bay trong mây với sự trợ giúp của hệ thống la bàn, máy định hướng cùng các loại đồng hồ chỉ chế độ bay khác như tốc độ, độ cao độ lên xuống, hướng bay, chế độ động cơ. Phi công phải điều khiển máy bay cho trùng với vệt bay (hướng về đài chỉ chuẩn và trùng với hướng đường băng) và chuẩn xác với quỹ đạo bay xuống của máy bay (độ cao của máy bay phù hợp với cự li cách sân bay).

Thử thách này đối với tôi cũng không quá khó, nên khi vừa ra khỏi mây khoảng 400m - 450m, tôi đã nhìn thấy sân bay. Gió mùa đông bắc về khá mạnh và lạnh nên tầm nhìn xa tới 12-15km. Cú hạ cánh khá chuẩn xác, đã đưa tôi trở lại mặt đất an toàn. Biên đội trưởng chỉ huy Nguyễn Văn Cốc khi giảng bình, rút kinh nghiệm xuất kích đã khen tôi:

- Đồng chí đã hoàn thành tốt nhiệm vụ trong chuyến xuất kích vừa rồi. Cần tự nghiên cứu, rút kinh nghiệm để lần sau xuất

kích gặp địch có thể xử lý tốt hơn!

Ngày trực đầu tiên của tôi xuất kích ba phi vụ. Sau này tôi mới biết chuyến xuất kích đầu tiên là chuyến xuất kích tập do Sở Chỉ huy và Trung đoàn Trưởng chỉ đạo với mục đích để phi công mới làm quen với các thao tác của một lần làm nhiệm vụ chiến đấu. Đội trưởng Nguyễn Văn Cốc biết rõ mục đích nhưng giữ nguyên tắc bí mật không cho lính mới biết để giúp những người phi công mới tập luyện, làm quen với sức ép tâm lý, tinh thần để từng bước trau dồi ý chí, nghị lực và tự mình kiểm chế những cảm xúc thường xảy ra như lo lắng, sợ hãi, mất bình tĩnh, quên sai động tác. Từ đó mà người chỉ huy biên đội, Sở Chỉ huy và cán bộ trung đoàn đánh giá từng người phi công. Chuyến xuất kích này được dẫn dắt về hướng Đông Nam Hà Nội, với những tình tiết thông báo địch như thật, khiến tôi toát mồ hôi và trải nghiệm thật nhiều cảm xúc.

Một chiều nhớ mãi

...Và trong một trận bóng buổi chiều, sau cú ăn gian tỉ số như thật của Lê Thanh Đạo, anh Đặng Ngọc Ngự đội đối phương tức quá cầm quả bóng chuyền đã bị bể một đường chỉ nên hơi méo giật một phát rách luôn. Vừa giật, anh vừa tức:

- Này thì ăn gian này! Này thì ăn gian này!

- O, cái ông này làm gì kỳ vậy? - Nam cùng đội với anh Đạo kêu lên.

Thế là có cơ hội để “hội đồng” - một trò đùa bất ngờ tỏ thái độ lạnh nhạt với ai đó. Chúng tôi tỏ thái độ cách ly, không thèm chơi với Nam sau trận bóng chuyền đến bữa ăn chiều. Chúng tôi ngồi vào bàn, chừa một chỗ cho Nam và lạng lẽ ăn. Nam bước vào ngồi luôn vào chỗ mà chúng tôi đã dành sẵn, mặt mày hớn hở vì trận bóng chuyền thắng 3-2. Đang phấn khích kể lể thì nhận ra thái độ lạnh nhạt của mọi người. Nam

im bật, không nói gì nữa và chăm chú theo dõi. Bỗng tôi cần phải miếng sạn to tướng phát ra tiếng kêu khô khốc đến nỗi cả bàn đều nghe thấy. Tôi mặc kệ. Cứ nuốt và tỉnh bơ. Vài giây sau thì cả bàn không nhìn được nữa, cười phá lên. Nam bực mình nhìn chúng tôi lâu bâu:

- Chúng mày lại “hội đồng” tao chứ gì?

- Định hội đồng lâu hơn tí nữa nhưng mà nhìn mặt thằng Thái nó nghiêng răng nuốt cả cục sạn to đùng thì không nhìn được nữa. Hehe..Hehe.. – Lương Thế Phúc giải thích.

Chúng tôi vừa ăn, vừa bàn luận cái tài “ăn gian” khi chơi bóng chuyền của Lê Thanh Đạo. Lại vừa buồn cười vì anh Ngự không chịu được kích bác giống y hệt Đặng Xây có lần tức quá cầm luôn quả bóng chuyền đá thật mạnh ra ruộng nước gần đấy, vừa tức giận “Cái thằng Đạo ăn gian này!”. Tôi thì chẳng ngại gì mấy trò quậy phá của các ông bạn. Chúng tôi cứ vừa ăn vừa trêu chọc nhau như vậy cho đến khi người trợ lý ban chính trị hốt hải chạy lên thông báo:

- Anh Thái! Anh Thái ra ngay Chiêu đãi sở đi! Ông cụ nhà anh lên thăm đấy!

Tôi mừng luống cuống:

- Thế à? Thế mà tôi cứ tưởng...

- Lại tưởng chúng tao gạt mày như mấy ông mang cơm ra chiêu đãi sở đón vợ huyệt chứ gì? - Nam rình được cơ hội chọc tức tôi. Tôi mừng quá, không thêm chấp Nam, cười hềnh hếch:

- Ông nào còn để xe đạp ở đây không nhỉ? Cho tôi mượn cái.

Tôi vội đạp xe ra trạm gác trong lúc bóng đêm đã sắp bao trùm. Nhìn thấy ba tôi và một cô gái xinh xắn đứng bên cạnh, chẳng biết sao tôi lại chào:

- Ba đi đâu đấy?

Ba tôi cười, nửa như nói với tôi, nửa như nói với cô gái:

- Anh còn hỏi ba đi đâu nữa à?

Tôi ngượng ngịu. Ở sao mình lại ngốc nghếch nhất trần đời thế nhỉ? Nhưng quả thật, tôi hơi bức mình vì nghi ngờ ba muốn giới thiệu cô gái ấy với tôi. Ba đã 63 tuổi. Chắc là muốn lo sớm cho tôi đây mà. Như hiểu được bức bối của tôi, ba giới thiệu:

- Đây là chị Cường²⁸, công tác ở văn phòng huyện. Chị Cường có người quen ở sân bay. Nhân dịp Ba xuống Đa Phúc công tác biết tin con về nên ba nhờ chị Cường dẫn đường.

Ồ, thì ra là vậy. Tôi cũng vừa kịp bình tĩnh nhìn vào xe thấy mẹ tôi và hai đứa em Thắng và Thuồng vẫn còn trong đó. Tôi quay sang chào, định mở cửa xe cho mọi người xuống thì chị Cường nói:

- Cháu xin phép bác về nhà. Giờ để anh Thái dẫn hai bác và các em vào khu chiêu đãi sở ạ.

Tôi chào chị Cường rồi giục Ba lên xe để tôi đi trước dẫn đường. Chiêu đãi sở của Sư đoàn Bộ và của Trung đoàn tận dụng doanh trại của trạm xá để tiếp đón thân nhân gia đình cán bộ chiến sĩ sau khi phải sơ tán nhiều bộ phận vào các khu dân cư xung quanh. Quảng đường từ cổng gác cũ vào chiêu đãi sở (hay còn gọi là nhà khách) cũ của đơn vị chỉ cách nhau mấy trăm mét nên vài phút chúng tôi đã đến nơi.

Mọi người xuống xe để hai cậu em tôi ngắm nghía, riu rít hỏi ông anh đủ thứ chuyện. Tôi hỏi ba mẹ:

- Em Thông dạo này bệnh tình có đỡ không ạ?

28. chị Cường lúc đó là người yêu anh Đồng Văn Song ở đại đội 3. Anh học bay trong lớp Mig-21 đầu tiên. Hai năm sau anh chị cưới nhau.

- Lâu lâu mới lại lên con một lần. Giờ em đang đi học nghề may. Nhà cũng tìm mọi loại thuốc cho em điều trị. Không biết có khỏi được không? – Ba tôi đáp.

Trong mấy đứa em, tôi thương Thông nhất. Thông kể tôi, kém tôi hai tuổi. Bị bệnh động kinh từ nhỏ nên chịu nhiều thiệt thòi. Thông học đến lớp 4 thì ba mẹ tôi không dám cho em đi học nữa vì sợ ngã xuống ao, hồ, sông, rạch. Đây cũng là ý của Thông vì Thông mặc cảm, ngượng ngùng mỗi khi bị lên cơn xong tỉnh dậy thấy mọi người xúm xung quanh nhìn ngó thương hại. Mấy anh em tôi, ai cũng thương Thông hết. Nhất là mỗi khi thấy Thông vật vã, lăn lộn, lên cơn co giật chúng tôi phải xúm vào giữ cho Thông không va chạm vào vật cứng khi ngã trên cạn, giữ cho đầu Thông lên khỏi mặt nước khi ngã xuống ruộng, xuống ao.

Trong lúc tôi hỏi han gia đình nội, ngoại thì Thắng và Thuồng đã tốt ra chỗ ụ giấu máy bay gần đó, sờ mó chỉ trở lấy làm thích thú. Rồi chợt nhớ ra, tôi nói với ba mẹ:

- Con báo mấy suất cơm của đơn vị, mời ba mẹ và các em. Lát nữa các anh bạn trong đơn vị ra chào ba mẹ sẽ mang cơm ra luôn.

- Ba biết tin ngay từ khi con đi học về. Nhưng hôm nay xuống huyện họp nên mới tranh thủ kết hợp đưa mẹ con và hai em đến chơi với con một lát rồi về thôi. –Ba tôi dường như ngại phiền đơn vị, nói.

- Vâng, nhưng con muốn mời ba mẹ ăn cơm lính xong hãy về!

Tôi vừa nói xong thì đã thấy mấy anh em trong phi đội cùng chính trị viên mang cơm ra cho chúng tôi. Các anh vừa tíu tít hỏi chuyện ba mẹ tôi vừa sắp xếp mâm cơm báo vội ở bếp bay.

Chính trị viên sau khi thăm hỏi ba mẹ tôi từ chuyện gia đình,

đến chuyện “tĩnh nhà” thì quay sang tôi nói:

- Đồng chí Thái có gia đình đến thăm, nên mai không phải trực nữa nhé! Đơn vị đã bố trí người khác trực thay đồng chí.

Ba tôi nhẹ nhàng:

- Chúng tôi qua thăm em nó một lúc rồi đi ngay thôi. Không làm ảnh hưởng đến công việc của các đồng chí đâu. Cứ để em nó đi làm nhiệm vụ, các đồng chí ạ.

Sau đó mấy anh em phi đội và chính trị viên xin phép ba mẹ tôi, nhường lại thời gian ít ỏi cho bữa tối của gia đình. Thăng, Thuởng thấy mâm cơm ngon ngon thức ăn thì khoái lắm, liên tục nói:

- Sao các anh sướng thế? Anh báo có ba suất cơm mà như cỗ thế này à?

Ba mẹ tôi ăn không nhiều nhưng Thăng và Thuởng thì chén cật lực. Tôi nhìn hai đứa em ăn mà thương. Lại nhớ về nếp sống tằn tiện của gia đình từ nhiều năm trước. Cứ nhìn hai đứa em gầy guộc thế này là tôi biết ở nhà còn nhiều khó khăn lắm. Chắc còn khó khăn hơn ngày tôi đi bộ đội nhiều! Chưa đói là may lắm rồi chứ nói gì đến chuyện ăn ngon. Mặc dù lúc này ba tôi đã chuyển sang làm Chủ tịch Mặt trận Tổ quốc tỉnh Vĩnh Phú. Mẹ tôi vẫn làm phó cửa hàng lương thực thị xã Phú Thọ. Nhà cán bộ mà còn khó khăn thế thì các nhà bà con khác còn như thế nào? Tự nhiên, tôi cứ nghĩ lan man như vậy. Ba mẹ và các em về đã về Phú Thọ nhưng thỉnh thoảng tôi vẫn nhớ lời ba tôi dặn khi chia tay hôm ấy “Con cố gắng bằng anh em, bạn bè nhé! Chiến tranh chắc chưa thể kết thúc sớm được đâu! Còn ác liệt lắm đấy!”.

Trận đánh đầu tiên và nỗi lo hết dầu vì ham mục tiêu

Những ngày tháng tiếp theo bốn anh em chúng tôi “lăn” ra trực chiến, đỡ dần đáng kể cho các anh lớp trước đã “sút đầu mẻ trán” qua hai năm ác liệt của chiến tranh phá hoại bằng không quân của Mỹ. Hầu như tôi liên tục trực 24 đến 26 ngày/tháng. Người được “tín nhiệm” trực nhiều nhất trong một tháng là Lương Thế Phúc tới 28 ngày trong một tháng. Các anh phi công lớp trước, số còn khỏe mạnh thì lại xông pha vào chiến trường Khu 4, một số anh phải đi nằm viện an dưỡng do nhảy dù bị thương, số ít khác còn được tranh thủ về thăm gia đình, nhưng cũng chỉ một đến hai ngày.

Cuối tháng 4/1968, số lượng máy bay tốt của trung đoàn còn lại không nhiều. Mig-21 PFL76 còn 3-4 chiếc, nhưng không bay thường xuyên. Mig21-F13 còn khoảng gần chục chiếc. Chúng tôi phải trực trên cả hai loại nhưng có lúc không đồng bộ cả hai máy bay. Thường thì đội trưởng bay F76 còn chúng tôi đội viên bay F13. Mig-21-F13 nhẹ hơn, trông phần đầu thon gọn hơn, có khả năng tăng tốc và cơ động khá hơn, điều khiển cũng

nhẹ hơn. Nhưng ngồi trong buồng lái thì thấy không thích vì có cảm giác thành buồng lái dài hơn chứ không vừa vặn, gọn gàng như F76 hay F94 sau này.

Khi cất cánh trên Mig-21 F13 với đội trưởng bay F76 thì F13 rất hay rơi vào tình trạng xông lên trước. Nếu yếu tay lái hay phân phối tinh lực không tốt sẽ rất nguy hiểm. Ví dụ, khi bị xông lên vượt qua số 1 khi đang chạy đà cất cánh mà cứ chăm chăm chú ý vào máy bay trước theo quán tính sẽ dẫn tới không tập trung chú ý vào điều khiển máy bay, hoặc điều khiển máy bay mình không còn chuẩn xác, sẽ lảng sang phía đội trưởng hoặc mất độ cao ngay sau khi tách đất. Hậu quả của cả hai là hoặc đâm vào máy bay bay trước, hoặc đâm xuống đất. Chúng tôi được nhắc nhở rất nhiều lần từ các chuyên gia kỹ thuật bay Liên Xô cũng như các thầy đàn anh lớp trước và có cách xử lý an toàn cho tình huống này. Đó là, không nhìn sang số Một nữa mà tập trung vào cất cánh, đồng thời thông báo cho số Một biết tôi xông trước bên trái, hoặc bên phải. Đặc biệt không được điều chỉnh cần ga hay phanh giảm tốc, vì sẽ rất nguy hiểm từ việc không ổn định của hệ thống tăng lực. Động cơ có thể bị tắt đột ngột mà lúc này tốc độ còn nhỏ độ cao quá thấp, ngay sau tách đất chưa kịp thu càng, cánh tà, chỉ còn nước đâm xuống đất.

Những ngày tháng này chúng tôi trực nhiều, phải thường xuyên xuất kích sẵn sàng đánh trả, ngăn chặn các máy bay tấn công, công kích vào các mục tiêu ở miền Bắc và tham gia đánh máy bay trinh sát của Mỹ. Ngoài ra, ngày nào trực mà chưa xuất kích một lần hoặc không xuất kích thì cuối ngày trực chúng tôi lại được bay một chuyến mà chúng tôi gọi là bay rút ban. Không hiểu từ điển tiếng Việt có cụm từ này không, nhưng trong Không quân Việt Nam thì đó là chuyến bay vào giờ cuối của ban trực chiến, khi tình huống địch trên không, không có gì uy hiếp tới an toàn của không quân ta. Nội dung của chuyến bay rút ban cũng

đa dạng, nhưng chủ yếu là bay tập không chiến, đánh chặn. Thậm chí sau này khi các phi công gần hết giãn cách bay qua địch cũng được phép ra bay để giữ kỹ thuật lái với những bài bay nhẹ nhàng hơn như làm mục tiêu cho biên đội trực chặn kích, hay làm giả máy bay Mỹ để tập công kích. Nhờ vậy, chúng tôi tích lũy giờ bay, kinh nghiệm, kỹ năng điều khiển máy bay tăng lên đáng kể. Ai cũng hào hứng với những chuyến bay xuất kích căng thẳng hay bay “rút ban”.

Cuối tháng 4/1968, tôi được phân công trực với anh Hoàng Biểu. Chúng tôi được giao nhiệm vụ cùng với lực lượng Phòng không và Trung đoàn Không quân 923 (Mig-17) phải đánh rơi bằng được máy bay trinh sát của Không quân Mỹ. Thời điểm này, Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Không quân mới nắm được quy luật mấy đường bay trinh sát cơ bản của máy bay trinh sát không người lái của Mỹ. Xuất phát của máy bay trinh sát không người lái của Không quân Mỹ chủ yếu từ phía Đông và Đông - Nam Hà Nội. Máy bay mẹ là C-130 cách bờ biển phía Đông của Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định 50km đến 80km thì bắt đầu khởi động và thả không người lái bay theo đường bay vào cửa sông Văn Úc - Thái Bình, qua Kiến An - Hải Phòng, dọc đường 5 qua Hải Dương, Nội Bài, Hòa Lạc, sau đó vòng về Hà Nội, dọc đường 1 qua Phủ Lý, Ninh Bình sau đó bay ra biển ở cửa Sông Bà Lát, Trà Lý, hoặc ngược lại để trinh sát khu vực Đông - Bắc. Đường bay của không người lái thường là cửa Nam Triệu (Đồ Sơn) Bắc Hải Phòng, Chí Linh, Phả Lại, Kép, Nội Bài, Hà Nội (hoặc Hòa Lạc) và bay ra cửa Bà Lát, Trà lý, sau đó ra biển và được Hải quân Mỹ thu hồi sau khi hạ bằng dù.

Gió mùa đông bắc vẫn ào ạt, lần lượt kéo về gây mưa nhẹ nhưng còn lạnh lắm. Mây thì khá dày và đậm đặc. Biên đội Biểu, Thái được lệnh xuất kích và chặn đánh chiếc không người lái ở khu vực Hà Nội đến Hòa Lạc rồi vòng ra Phủ Lý. Lệnh báo động

xuất kích lúc gần 10h sáng. Chúng tôi được lệnh lên chặn địch ở khu vực đầu tây sân bay Nội Bài đến sân bay Hòa Lạc. Qua nghe đối thoại trên vô tuyến điện giữa Sở Chỉ huy, đài ra đa dẫn đường với một số trạm quan sát mặt, chúng tôi biết khả năng nắm tình hình địch của hệ thống chỉ huy rất khó khăn vì địch bay thấp. Sở Chỉ huy nhắc biên đội tăng cường cảnh giới về hướng có nhiều khả năng máy bay không người lái bay tới. Chúng tôi bay ở độ cao 300 đến 500m trên địa tiêu.

Bay phía sau, vị trí số Hai luôn luôn bị động, lại ở độ cao thấp nên rất căng thẳng. Vòng được vài vòng như vậy thì cuối cùng ra đa ta cũng bắt được vài mũi của chiếc máy bay không người lái ở khu vực giữa sân bay Hòa Lạc và núi Ba Vì. Chúng tôi được cấp tốc dẫn vào đánh. Sở Chỉ huy cho tăng dần độ cao lên 2.000, 3.000, 5.000 rồi 8.000m đồng thời thông báo địch cách 30, 20 rồi 15km nhưng vẫn không thấy gì. Sở Chỉ huy tiếp tục yêu cầu tăng độ cao lên 9.000m. Ở độ cao này việc giữ đội hình hơi khó vì mật độ không khí giảm, tốc độ thật so với mặt đất vẫn là 850km/h đến 900km/h nhưng tốc độ đồng hồ (tốc độ so với mật độ không khí) chỉ còn xấp xỉ 500km/h. Máy bay khó điều khiển và rất dễ mất độ cao. Hơn nữa độ cao này đã bắt đầu được tính là tầng cao không rồi. Trong khi chúng tôi chỉ mặc bộ đồ bay trung không. Việc này rất nguy hiểm cho phi công nếu buồng lái bị hở sẽ tạo ra sự chênh áp khủng khiếp và nhanh chóng dẫn tới tử vong.

Tuy nhiên, chúng tôi đâu có nghĩ được tới việc đó, mà chắc ở Sở Chỉ huy cũng vậy. Tất cả chỉ chăm chăm vào việc dẫn biên đội vào để phát hiện và đánh rơi chiếc trinh sát nguy hiểm này. Sở Chỉ huy tiếp tục thông báo:

- Ruồi trâu lên phải 30° phía trước 15km!..10km..

- Nó kéo lên bên phải 20° phía trước rồi! - Tôi bật reo lên sung sướng, chẳng còn kịp báo cáo đầy đủ, chính xác theo yêu cầu

theo điều lệnh.

Chiếc máy bay trinh sát bị tôi phát hiện đang bay vào tầng kéo khói (tầng bình lưu). Ở Việt Nam thông thường tầng kéo khói xê dịch trong khoảng từ 10 đến 10,5 km trở lên, tùy theo mùa đông hay mùa hè. Bây giờ đang là sau giữa mùa xuân nên chúng tôi đoán là chiếc không người lái đang ở độ cao 10,5 - 11km. Thông báo vừa dứt thì anh Hoàng Biểu đáp lại rất bình tĩnh:

- Thấy rồi! Bật tăng lực, kéo dài cự ly, chuẩn bị công kích.

Tôi hiểu ý đội trưởng muốn kéo giãn cự ly ra để hai người lần lượt vào công kích. Tôi nhấn nút radio:

-Nghe rõ! Tăng lực! Lần lượt công kích.

Tôi bật tăng lực, nói rộng giãn cách cự ly với số Một, mắt không ngừng quan sát mục tiêu. Tôi có cảm giác chênh lệch độ cao giữa chúng tôi với mục tiêu ngày càng lớn hơn. Luồng khói phụt ra sau đuôi chiếc trinh sát không người lái cũng dày và đặc hơn. Chiếc máy bay của đội trưởng Hoàng Biểu cũng đã bay vào tầng bình lưu, phía sau kéo theo một dải khói trắng còn to hơn khỏe hơn, cuộn cuộn hơn. Bất giác, tôi thấy cảnh trí thật đẹp, bầu trời xanh biếc, phía dưới là nền mây trắng muốt trải dài như vô tận, còn phía trên là hai luồng khói trắng một to một nhỏ đang đuổi theo nhau.

Tôi đã ở cách số Một khoảng 2-3km. Vẫn thấy rõ chiếc Mig-21 màu trắng sáng lấp lánh, bay trước luồng khói một đoạn. Còn mục tiêu chỉ là một chấm đen bé tí, nếu không có vệt khói thải ra sau thì khó mà thấy được. Tôi liếc nhìn vào bảng đồng hồ, thấy độ cao của máy bay mình cũng đã lên tới 11km, tốc độ thật khoảng gần 1.200km/h nhưng tốc độ đồng hồ chỉ khoảng 550km/h. Máy bay thì đã thấy khó điều khiển hơn nhiều vì không khí loãng lắm rồi. Tôi thấy số Một tiếp tục lao vào chiếc máy bay trinh sát. Cự

ly giữa hai máy bay rút ngắn dần 7km, 5km, 3km... Bỗng thấy chiếc Mig-21 cố góc đầu lên lần nữa, nhưng không được rồi. Máy bay số Một đổ lật xuống vì tốc độ quá nhỏ. Tôi nghe số Một ra lệnh:

- Số Hai vào công kích đi. Máy bay tôi không đủ tốc độ để bắn nữa!

Tôi nhanh chóng bám theo chiếc máy bay trinh sát. Lúc này là một chấm đen nhỏ xíu, kéo khói trắng đậm đặc ở phía trước. Rút kinh nghiệm từ số Một, tôi để máy bay hơi chìm độ cao để lấy đà. Vượt tiếng động số M lên 1,1. Tôi từ từ kéo máy bay lên, áp kính ngắm quang học vào chấm đen phía trước, luồng khói trắng như bay phần phật trên nắp buồng lái. Chợt giật mình. Lúc này tôi mới cảm nhận được tốc độ ghê gớm của chiếc phi cơ khi có vật so sánh ở ngay sát nắp buồng lái là vệt khói như đám mây trắng ngưng tụ từ luồng phụt khí thải của động cơ phản lực trên chiếc máy bay trinh sát. Hình dáng chiếc không người lái rõ dần và rất nhanh. Chênh lệch tốc độ của chiếc Mig với không người lái đã rất lớn tới 500km/h. Nhưng chiếc Mig như không muốn nghe theo điều khiển của tôi nữa. Nó dật dờ, loạng choạng, chao đảo!

Tôi hiểu là mình cũng đang rơi vào tình trạng của số Một lúc này. Nhìn vào đồng hồ tốc độ để xem có thể bắn liều một phát được không thì tôi biết rằng mình đã thất bại. Máy bay đã nhanh chóng mất tốc độ, chỉ còn gần 400km/h. Tôi đành cho máy bay đổ xuống để lấy tốc độ nhưng trong lòng vẫn sôi sục ý định phải vòng lại, lấy đủ tốc độ để kéo lên đánh rơi bằng được thẳng trinh sát này!

- Máy bay không đủ tốc độ bắn. Tôi vòng lại vào công kích tiếp! - Tôi báo cáo.

Đang say mục tiêu nên tôi cũng không còn nhớ là có được Sở Chỉ huy đồng ý không? Tôi quyết chí sửa chữa thiếu sót trong lần

tiếp cận vừa rồi với máy bay trinh sát. Cả hai anh em chúng tôi đã không tích lũy đủ tốc độ để đưa máy bay lên ngang với độ cao của máy bay địch do bị động khi phải chuyển từ đánh địch ở độ cao thấp và trung bình lên độ cao lớn trên tầng bình lưu. Cả hai đều không đủ tốc độ an toàn và hiệu quả để bắn tên lửa. Vì khi tốc độ đồng hồ dưới 450km/h nếu phóng tên lửa sẽ dẫn tới hai vấn đề. Một là, tên lửa sẽ rơi khỏi quỹ đạo đã ngắm bắn vì mật độ không khí quá loãng. Phải giữ tốc độ bay từ 500km/h giờ trở lên, khi ra khỏi bộ phóng, cánh tên lửa mới đủ độ nâng để giữ tên lửa trong quỹ đạo và mới có thể trúng mục tiêu. Hai là, đối với Mig-21, nhất là với loại F13 thiết kế chưa có van tiết lưu để bù ô xy vào động cơ nên khi bắn tên lửa dễ dẫn tới hỏng, tắt động cơ, đặc biệt là ở tốc độ đồng hồ nhỏ dưới 500km/h.

Tôi cho máy bay giảm độ cao xuống 9km, tắt tăng lực để tiết kiệm dầu và vòng gấp lại ở tốc độ đồng hồ 600km/h (tốc độ thật xấp xỉ 1.000km/h). Khi đã vòng lại 180° tôi ngoái đầu ra phía sau vẫn thấy luồng khói trắng từ chiếc trinh sát không người lái in rõ trên nền trời xanh. Tôi yên tâm vòng thêm một góc 45° nữa thì bật tăng lực để tăng tốc độ. Lúc này hướng bay của tôi đuổi theo chiếc máy bay trinh sát là 180°. Tôi đang bay về phía Nam, dự đoán đang ở phía tây Thanh Hóa. Tôi giữ máy bay ở độ cao 10-11km, tốc độ tăng lên nhanh chóng. Sở Chỉ huy thông báo:

- Cách mục tiêu 30km!
- Nghe rõ, tốc độ 1.500km/h m1,2.

Tôi nhắm tính tăng thêm M lên 1,5 (tốc độ khoảng 1.700-1.800km/h) thì sẽ kéo lên 15km độ cao để vào bắn, thì Sở Chỉ huy bỗng hỏi:

- Nước biển còn bao nhiêu?

Tôi đang say sưa nên cũng không để ý tới dầu liệu. Nước biển là mật hiệu chỉ dầu liệu. Tôi vội liếc nhìn vào đồng hồ và trả lời:

- Nước biển còn 1.500!

Nhưng thực ra đồng hồ chỉ còn hơn 1300 lít.

- Cách mục tiêu 25km! – Sở Chỉ huy lại thông báo

- Rồi!

Tôi tiếp tục cho máy bay tăng tốc. Qua phía Tây Thanh Hóa được một lúc, tôi thấy phía trước mây có vẻ ít hơn. Đã thấp thoáng thấy đất và cả eo biển Diên Châu -Nghệ An lúc ẩn lúc hiện. Tôi đang chuẩn bị kéo máy bay lên thì Sở Chỉ huy hỏi:

- Cách mục tiêu 20km anh có kịp uống bia không?²⁹.

-Tôi kéo lên tiếp cận đây! Tôi đáp, đồng thời kéo cần lái, đưa chiếc phi cơ phẳng phẳng bay ở độ cao 11km, tốc độ 1.700km/h.

- Nước biển còn bao nhiêu?

- 800! Tôi cũng chẳng còn kịp suy nghĩ tính toán xem mình có đủ dầu liệu bay về không.

- 43 đình chỉ nhiệm vụ vòng trái quay về, hướng bay 360°. –Sở Chỉ huy bất ngờ ra lệnh.

Tôi cố nấn ná thêm, nhưng Sở Chỉ huy gọi khẩn trương hơn:

- 43 cách mục tiêu 15km, quay về ngay!

Thế là không kịp rồi. Chỉ cần thêm một phút nữa là có thể bắn được mà đành chịu. Tôi tiếc ngẩn ngơ.

- Tắt tăng lực, vòng trái từ từ giảm độ cao xuống 10km hướng 360!

Nghe giọng chỉ huy đã có vẻ gấp gáp. Tôi vội vàng chấp hành lệnh dù vẫn còn ảm ức. Qua khoảng trống của nền mây phía

29. mật hiệu uống bia là bắn tên lửa.

dưới, tôi xác định mình đang bay ở khu vực Anh Sơn rồi. Đến lúc này tôi mới thấy sờ sờ cái cảnh hết dầu, không về được sân bay. Tôi nhìn đồng hồ dầu liệu còn đúng 500 lít mà rộn người khi nhắm tính mình còn cách sân bay Nội Bài khoảng 250km. Hay là hạ cánh ở sân bay Anh Sơn - một địa danh nằm ở phía tây Nghệ An, trên đường 7 nối sang Lào. Đây là một đoạn đường gấp khúc, công binh không quân đã san phẳng một bãi dài để làm sân bay dã chiến. Cùng lúc đó có giọng nói từ một đài dẫn đường hướng dẫn tôi:

- 43 chú ý, từ từ giảm độ cao, bay ở chế độ tiết kiệm!

Đây là giọng miền Nam, rất khúc chiết, nhẹ nhưng ầm ập, tôi cảm nhận được cả sự bình tĩnh tự tin từ giọng nói này. Nó làm tôi bớt lấn bấn, mang lại sự bình thản, sáng suốt trong các quyết định tiếp theo. Nhanh chóng cho động cơ về chế độ tiết kiệm để bay ở tốc độ có lợi nhất (480-500km/h) ở độ cao 10-11km, bay ngược ra phía Bắc.

Khi gần đến khu vực Nghĩa Đàn, tôi được lệnh chuyển đài định hướng về sân bay Thọ Xuân, Thanh Hóa và chuẩn bị chuyển liên lạc về Sở Chỉ huy tiền phương của binh chủng tại đây. Nhưng do thời tiết ở khu vực này xấu nên Sở Chỉ huy binh chủng lệnh cho tôi tiếp tục giữ chế độ tiết kiệm để bay về Nội Bài. Người dẫn đường trên màn hình ra-đa có giọng nói miền Nam ầm ập lại hướng dẫn tận tình cho tôi. Anh tên là Thành, ở mạn Bình Định, Phú Yên. Anh là lính chống Pháp, được đi học về dẫn đường tàu ngầm đầu những năm 1960. Nhưng tàu ngầm chưa có nên anh được chuyển sang làm dẫn đường không quân. Trong ký ức của tôi anh Thành có dáng người gầy guộc, hơi khắc khổ nhưng khuôn mặt toát lên sự thông minh sắc sảo nhanh nhẹn. Anh đã từng “Học Tây, học Tàu” nhưng cách ăn mặc vẫn xuề xòa, hơi luộm thuộm và lảng tử. Đối với cá nhân tôi, anh là một trong không nhiều Dẫn đường tài năng. Nhưng thật tiếc,

anh đã không phục vụ được lâu hơn trong không quân do chất lãng tử, đào hoa của anh mang lại. Từ những bí bách trong cuộc sống tình cảm không giải quyết được với bản thân và cả với tổ chức, anh đã chọn cho mình cái chết vào năm 1969 (hay 1970?)

Sở Chỉ huy binh chủng, trung đoàn, đài ra đa dẫn đường liên tục trấn an tôi trên đường bay về. Tuy ấm lòng nhưng vẫn đầy lo lắng. Tôi ngại và sợ nhất phải bỏ máy bay vì dầu liệu đã gần cạn. Khí tượng càng bay ra phía Bắc thì mây càng dày đặc hơn. Không biết có về hạ cánh được không? Tôi sợ phải nhảy dù. Không biết có đủ an toàn, có được về bay lại và đi đánh nhau tiếp hay không? Nhiều ý nghĩ khá tiêu cực thoáng qua, nhưng tôi vẫn đủ tỉnh táo và đủ ý chí để giữ thật nghiêm chế độ bay tiết kiệm nhất, bay được xa nhất theo tính năng máy bay. Lúc này đèn báo dầu liệu báo động khẩn cấp (450 lít) sáng đã lâu. Nỗi lo không đủ dầu về sân bay làm tôi liên tục kiểm tra đồng hồ dầu liệu. Có cảm giác mỗi phút bay lúc này kéo dài như vô tận. Máy bay thì chòng chành, nhẹ bẫng khi bay ở tốc độ nhỏ, độ cao lớn. Động cơ làm việc ở gần chế độ nhỏ nhất nên có cảm giác không gian cũng yên tĩnh đến kỳ lạ.

Tôi bắt đầu hối tiếc vì quá ham đánh mà đưa mình vào thế “ngàn cân treo sợi tóc” thế này. Mới gặp địch lần đầu, chưa làm được trò trống gì mà phải bỏ máy bay thì quá ngượng! Trong tôi lẫn lộn bao nhiêu cảm xúc. Tôi đã xuống độ cao 8.000m để bay ở tốc độ tiết kiệm dầu 500km/h được hơn 10 phút. Kiểm tra vị trí máy bay qua hệ thống đài dẫn đường và thông báo của ra-đa tôi biết mình đã qua sân bay Thọ Xuân. Dầu liệu chỉ còn khoảng 250 lít, mà cự ly đến Nội Bài còn hơn 100km nữa. Mây vẫn còn giăng đầy trời, chỉ đoán định được vị trí máy bay bằng các thiết bị tương đối đơn giản trên buồng lái. Chắc chắn mình phải về xuyên mây trực tiếp may ra mới kịp, mới đủ dầu liệu. Tôi tập trung mọi suy nghĩ, ý chí vào việc giữ số liệu bay theo hướng

dẫn của Sở Chỉ huy và đài dẫn đường. Anh Thành vẫn trấn an tôi bằng giọng nói ấm áp.

Khi tới khu vực Hòa Bình, tôi được hướng dẫn giảm dần độ cao để bay về giữa Vĩnh Yên và Việt Trì vẫn giữ chế độ bay tiết kiệm 500km/h. Đến điểm vòng đổi chuẩn hướng cất-hạ cánh của đường băng tôi được lệnh “vòng phải, đổi đài, vào hạ cánh trực tiếp. Cự ly cách sân bay 40km”. Tôi cho máy bay vừa vòng, vừa giảm dần độ cao. Vừa lúc đặt được hướng đổi chuẩn với đường băng thì máy bay cũng ập luôn vào mây. Đỉnh mây vẫn còn gần 4.000m. Tôi thoáng chút bối rối vì chưa kịp thả càng và cánh tà. Phải thật bình tĩnh! Tôi tự trấn an mình. Giữ cho máy bay lao xuống thật ổn định, tôi đặt nhanh cần điều khiển càng về vị trí “thả càng” rồi lại chăm chú vào giữ trạng thái máy bay, từ từ tăng vòng quay động cơ để giữ tốc độ.

Sở Chỉ huy liên tục nhắc nhở, thông báo cho tôi cự ly cách sân bay, quỹ đạo xuống của máy bay. Kiểm tra thấy cả ba càng máy bay đã ra ổn định và đã đứng vững chắc trong khóa, tôi tiếp tục thả cánh tà. Sở Chỉ huy nhắc:

- Đường xuống hơi cao, anh cứ giữ như vậy cho tới khi ra khỏi mây. Đáy mây 450m!

- Nghe rõ! Hình như Sở Chỉ huy lo mình hết dầu nên thủ thế cho mình tí độ cao đây! Tôi thở phào sung sướng khi máy bay vụt chui ra khỏi mây. Tầm nhìn tốt, nên tôi đã thấy sân bay ngay phía trước. Liếc nhìn xuống tôi thấy máy bay mình đang ở ngay phía trên Phúc Yên. Động cơ vẫn làm việc. Kim dầu nằm giữa vạch “100 lít và “0” lít”. Vẫn phải giữ đường xuống cao hơn bình thường để đề phòng hết dầu. Rất may là tôi vẫn tiếp đất được ngay sát đầu đường băng và kịp lăn về tới sân đỗ thì động cơ tự xui dần! Hết dầu! Hú vía! Toát mồ hôi!

Đón tôi ở sân đỗ có cả đội trưởng Hoàng Biểu cùng trợ lý tác

chiến, cả ban chỉ huy đại đội, thợ máy và tổ máy bay. Tôi đọc được những lo lắng của họ mặc cho những nụ cười tươi rói, rạng rỡ đang chào đón. Tôi có cảm giác mình đã đi từ lâu lắm nay mới trở về. Thực sự, về sau này tôi nghĩ, cái thử thách có vẻ “nhỏ nhỏ” ấy của chiến tranh đã làm tôi lớn lên nhiều, trưởng thành nhiều hơn. Buổi rút kinh nghiệm trận đánh hụt máy bay trinh sát của tôi diễn ra cũng nhẹ nhàng. Tôi được biểu dương về tinh thần và ý chí chiến đấu của lái mới. Phi công trẻ mà đã bình tĩnh xử lý tốt các tình huống phức tạp của chuyến bay xuất kích. Trung đoàn yêu cầu bộ phận dẫn đường và phi công nghiên cứu cách đánh, phương pháp đối phó với thủ đoạn trinh sát vào thấp (độ cao) ra cao (vọt lên 14-15km) rất mới này của địch.

Bay điều binh

Ngày 1/5/1968 tôi trực chiến với đội trưởng, thượng úy Nguyễn Văn Cốc. Đang nghỉ ngơi, chờ lệnh trong căn nhà trực đã trở nên quen thuộc ở đầu tây sân bay Nội Bài thì chuông điện thoại dưng dưng chúng tôi dậy. Tôi úp súp chiếc mũ bay vào đầu, cầm theo đôi găng tay da để chuẩn bị cò giò chạy vội ra máy bay thì viên sỹ quan tác chiến nói ngắn gọn:

- Anh Cốc có điện của Sở Chỉ huy!

Biết là không phải báo động nên tôi tháo bỏ mũ bay ngồi chờ tại ghế trực và phán đoán. Có nhiệm vụ gì mới chăng? Đội trưởng Cốc nhanh nhẹn đến cầm ống nghe điện thoại và ngồi xuống chiếc ghế mà sỹ quan tác chiến vừa đứng dậy nhường lại.

- Tôi là Cốc đây! Vâng! Chúng tôi sẽ hoàn thành nhiệm vụ ạ!

Tôi chỉ nghe được bấy nhiêu nên không đoán được nhiệm vụ gì. Sau câu “Nghe rõ rồi anh!” đội trưởng Cốc đứng dậy cầm tấm bản đồ bay quay về phía tôi:

- Ta hiệp đồng chuyển bay nhiệm vụ đặc biệt này một chút nhé.

Anh vừa trải tám bản đồ bay tỷ lệ 1/500.000 lên chiếc bàn nhỏ kê giữa phòng vừa nói. “Theo tin tình báo xa và các ra-đa trinh sát của ta cho thấy trong vài giờ nữa địch chưa có hoạt động gì trên miền Bắc. Bộ giao nhiệm vụ cho Quân chủng, trực tiếp là Không quân Mig-21 thực hiện nhiệm vụ đặc biệt. Đó là bay tuần tiểu, điều binh trên vùng trời Hà Nội. Sở dĩ phải có chuyến bay tuần tiểu, điều binh này là do thời gian qua Không quân ta đánh tốt, nhưng thiệt hại cũng đáng kể. Các báo đài phương Tây tuyên truyền là Không quân nhân dân Việt Nam đã bị Không quân Mỹ đánh quy. Nhân dân ta rất lo lắng về chuyện này vì nhiều anh em phi công ta bị hi sinh có vợ, con, người yêu ở khu vực Hà Nội nên tin tức lan truyền khá nhanh. Các hãng thông tấn nước ngoài, các đại sứ quán phương Tây đang tìm mọi cách để thâm nhập dò hỏi tình hình Không quân. Chuyến bay này vừa có ý nghĩa thị uy, tuần tiểu mà cũng là điều binh, điều hành của Không quân chiến đấu trên bầu trời Hà Nội vừa để kỷ niệm ngày Quốc tế Lao động ngày 1/5, vừa để nhấn nhủ với nhân dân ta rằng Không quân nhân dân Việt Nam vẫn còn máy bay, còn phi công để chiến đấu, vừa để cảnh báo với các hãng thông tin tuyên truyền là không có cơ sở! Đường bay và nội dung bay như sau...”

Anh Cốc giao nhiệm vụ cho tôi tiến hành tính toán các phương án dẫn đường và xử lý các tình huống để thống nhất với Sở Chỉ huy và hiệp đồng trong biên đội. Chúng tôi hiệp đồng, chuẩn bị xong thì Sở Chỉ huy cũng cho lệnh cất cánh làm nhiệm vụ. Theo sau đội trưởng, tôi cho máy bay cất cánh trong đội hình “hai chiếc” cách nhau 30-40m. Tiếng nổ của hai chiếc Mig-21 khi bật động cơ ở chế độ tăng lực như tiếng sấm rền, rung chuyển không gian đang tĩnh lặng của sân bay. Chúng tôi lao vào không trung như hai quả tên lửa rời bệ phóng về phía đông. Vòng ngược lại sân bay, lấy đài dẫn đường xa làm chuẩn và hướng về phía Tây Hà Nội.

Hà Nội trời nắng nhẹ, tầm nhìn xa khá tốt, với 5-6 phần mây cao 600-700m. Giữ đội hình chặt chẽ ở cự ly cách đội trưởng 20m-30m, hơi cao hơn vài mét để quan sát địa tiêu. Ngay khi bay qua khỏi điểm tôi đã nhìn thấy sông Hồng cắt ngang phía trước. Bay ở độ cao 300-400m nên nhìn khá rõ làng mạc, sông ngòi trôi dần về phía sau. Tôi đã nhiều lần bay tập sát thành phố, nhưng chưa có lần nào có thời gian dài dài để ngắm nghía thủ đô danh tiếng của đất nước nhưng cũng là vùng cấm bay này³⁰. Được bay chuyển bay ý nghĩa này làm tôi rất háo hức xen lẫn tò mò. Những lần trước bay qua gần Hà Nội thấy thành phố nhỏ xiu, xanh muốt long lanh giữa các ao, hồ thanh bình và dễ nhận biết trên địa hình vì nó nằm ở khúc gấp của con sông Hồng từ hướng Tây Bắc - Đông Nam chuyển về phía Nam ở đoạn cắt với sông Đuống và cầu Long Biên. Ngay sát đó là Hồ Tây, rộng gần bằng 1/4 thành phố.

Tôi giữ đội hình bên phải đội trưởng và quan sát địa hình qua tâm kính buồng lái. Chúng tôi bay qua phía Tây, cách hai cột điện Chèm vượt sông Hồng khoảng 1-2 km về hướng giữa thị xã Hà Đông và Hà Nội. Từ đây đội trưởng ép độ nghiêng trái 30° nhẹ nhàng cho máy bay vòng qua nam ga Giáp Bát, rồi cắt ngang sông Hồng để sang Gia Lâm. Từ máy bay tôi nhìn rõ những địa tiêu lớn như sân bay Bạch Mai, sân bay Gia Lâm; khi nhìn sâu vào thành phố là hồ Gươm, hồ Bảy Mẫu và Ba Mẫu, Hồ Tây và hồ Trúc Bạch. Nhưng nổi lên rất rõ là chiếc cầu Long Biên lịch sử bắc qua sông Hồng. Cho tới thời điểm này tôi mới chỉ qua Hà Nội trên dưới chục lần và mỗi lần không quá 3-4 ngày. Lần gần nhất, cách đây hơn hai tháng trong chuyến trở về sóng gió, bí mật trên chiếc xe tải từ bên kia biên giới qua cửa khẩu Hữu Nghị - Lao Cai về Hà Nội, sau khi trở thành phi công chiến đấu Mig-21. Cuộc trở về đó chỉ cho phép bốn anh em chúng tôi lưu lại Hà Nội chưa đầy một

30. Hồi đó gọi là khu A-Nội thành.

ngày, đủ để làm thủ tục với Cục Cán bộ Tổng cục Chính trị và bàn giao cho Quân chủng rồi đưa thẳng về sân bay Nội Bài - căn cứ của Trung đoàn Không quân tiêm kích 921.

Nhưng hôm nay tôi trở về thủ đô Hà Nội theo một cách thật đặc biệt, thật bất ngờ, mang đến cho tôi rất nhiều cảm xúc kể từ khi nghe và nhận nhiệm vụ bay với đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Trước kia, tôi chỉ mới biết Hà Nội qua mấy con phố chính từ ga Hàng Cỏ như Trần Hưng Đạo, đường Nam Bộ, phố Hàng Bót, Bách hóa Tràng Tiền, tháp Rùa, hồ Guom, công viên Bách Thảo, Cửa Nam. Nhưng hôm nay trở lại Hà Nội không phải đến ga Hàng Cỏ hay bến xe đầu phố Khâm Thiên cạnh công viên Thống Nhất mà lại từ một tình huống thật bất ngờ - bầu trời thủ đô, trong đội hình biên đội bay tuần tiễu với đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Tôi lần lượt nhận ra các địa danh nổi tiếng của Hà Nội từ trên không với những cảm xúc và so sánh thật khó tả. Thủ đô Hà Nội nhỏ bé, xanh tươi, thanh bình và hiền dịu. Cây xanh và ao hồ như trù lên những đường phố nhỏ, ít người đi lại. Đội trưởng lựa cho máy bay vòng một vòng xung quanh nội đô rồi chọn hướng bay qua đường Thanh Niên để lượn qua Ba Đình từ độ cao 300 mét. Tôi cố gắng bám thật sát đội trưởng trong cự ly gần cách 20-30m và tranh thủ quan sát phía dưới.

Bồng bềnh, lằng lằng qua sông Hồng, ngắm đường Thanh Niên với bên phải là hồ Tây, bên trái là hồ Trúc Bạch. Qua đường Thanh Niên, trông như con chạch chần giữa hai làn nước Tây Hồ - Trúc Bạch, tôi nhận ra dinh Phủ Chủ tịch và quảng trường Ba Đình. Nơi đây là đầu não của Đảng, Chính phủ, Quân đội, là nơi Bác Hồ và bộ thống soái tối cao của dân tộc đang ngày đêm trần trở lãnh đạo toàn dân, toàn quân cho cuộc kháng chiến anh hùng của đất nước. Tôi thấy thật tự hào vì được bay trong chuyến bay đặc biệt như thế này.

Có một yêu cầu đặt ra trong chuyến bay là làm sao chúng

tôi có mặt được ở nội đô Hà Nội lâu nhất, bay qua được những vị trí quan trọng nhất như khu vực Ba Đình, hồ Hoàn Kiếm, khu vực ngoại giao đoàn trong khi với tốc độ 750-800 km/h thì bán kính vòng của máy bay đã ôm trọn cả khu A Hà Nội. Và chúng tôi đã chọn cách bay thành hai vòng phải, trái, lên xuống theo trục Bắc-Đông Bắc, Tây - Tây Nam khi bay qua trung tâm. Thực tế là phải chia Hà Nội ra làm hai phần để điều chỉnh độ vòng của máy bay sao cho những lần xuống độ cao thấp 200-300m đều thông qua được những địa điểm cần thiết và khi sà xuống như vậy là phải bay thẳng. Khi ra ngoại thành thì vòng ngay trở lại. Nếu chỉ vòng đều đều thì sẽ phải mất vài phút mới quay lại được trung tâm nên khi ra đến ngoại thành chúng tôi phải cho máy bay vòng thật gấp với độ nghiêng 60-70° đồng thời lên độ cao 600-800m để dễ quan sát địa hình, nhờ đó mà tốc độ cũng giảm hơn, không để máy bay vắng quá xa và đi quá lâu khỏi nội đô.

Đấy cũng là lúc mà người bay số hai trong biên đội hết sức vất vả. Với mức độ cơ động mạnh, gắt như vậy việc giữ vị trí trong đội hình không dễ dàng chút nào. Đã vậy, thỉnh thoảng lại bị vướng vào mây hoặc tránh mây thì càng khó khăn hơn. Mỗi lần vòng lại như vậy tôi phải cố hết sức giữ đội hình, mồ hôi bắt đầu thấm ướt cả quần áo, thần kinh căng thẳng tột độ. Tôi ý thức rằng đây không đơn thuần chỉ là biểu dương lực lượng, mà là bộ mặt Không quân nhân dân Việt Nam, Quân đội Việt Nam trước các con mắt soi mói của tùy viên sứ quán nhiều nước sang đây để nắm bắt, tìm hiểu lực lượng quân sự của ta. Vì vậy phải nỗ lực hết mình để thể hiện cho đẹp mắt, hoành tráng, hùng dũng trước những người nước ngoài ấy. Về đối nội thì rõ ràng chuyến bay này sẽ như chuyến bay báo cáo với cấp trên, với nhân dân Thủ đô rằng những người lính Không quân vẫn hiên ngang, sẵn sàng đương đầu với mọi thử thách.

Chúng tôi cứ vòng qua, vòng lại, nhao lên, nhao xuống gần

chục lần qua Hà Nội như vậy trong đội hình chặt chẽ, cánh kẻ cánh, phải nói là khá đẹp mắt. Giờ thì tôi còn nhận ra những trận địa pháo trên bãi sông Hồng, cạnh cầu Long Biên, trận địa nổi trên mặt hồ Trúc Bạch, những trận địa pháo trực tiếp bảo vệ cầu Long Biên, quảng trường Ba Đình, nhà máy điện Hà Nội. Khi dầu đã gần cạn chúng tôi bay về sân bay Nội Bài sau cú lao qua Hà Nội với tốc độ hơn 900km/h ở độ cao khoảng 150-200m rồi lắt cánh nhẹ nhàng tạm biệt Thủ đô yêu dấu! Đây là chuyến bay vô cùng đặc biệt với tôi. Chuyến bay như mở đầu cho nhiều chuyến bay duyệt binh mà tôi được tham gia trong những sự kiện trọng đại của đất nước sau này³¹. Và qua chuyến bay này có lẽ tôi cũng được đánh dấu để chọn vào bay trong các chuyến bay chào mừng các nhà lãnh đạo nước ngoài Xi-han-uc, Pen-uth (Cam-pu-chia); hay lãnh đạo các đoàn của quân đội và chính phủ Liên Xô, Lào, nhất là các đoàn anh hùng dũng sỹ miền Nam ra thăm miền Bắc những năm 1968-1974 sau này.

Chúng tôi bay về hạ cánh trong sự mệt mỏi và phấn khởi. Đối với những phi công chiến đấu Mig-21, Mig-17 và Mig-19 chúng tôi thì chuyến bay liên tục ở độ cao thấp dưới 2.000m và cực thấp là dưới 500m luôn là chuyến bay tiêu hao thể lực, thần kinh khủng khiếp nhất. Vì với tốc độ 600-700km/h trở lên ở độ cao này luôn tiềm ẩn những nguy cơ mất an toàn cao nhất. Chỉ cần lơ đãng một phần của giây là máy bay có thể va chạm với nhiều vật cản như điều, bóng bay, chim hoặc chướng ngại từ mặt đất như cột điện cao thế (cột điện Chèm chẳng hạn, cột điện này có độ cao tới cả trăm mét).

31. Các chuyến bay sau này là năm 1969 tập luyện chuẩn bị lễ tang Hồ Chủ Tịch. Năm 1973 duyệt binh, diễu binh kỷ niệm ngày hoàn thành xứ mệnh “đánh cho Mỹ cút”. Năm 1975 duyệt binh kỷ niệm ngày thống nhất đất nước. Năm 1985 kỷ niệm 40 năm thành lập nước CHXHCNVN.

Đón đoàn bay số 3 trở về

Thế là Mỹ dùng ném bom miền Bắc (từ vĩ tuyến 20 trở ra) đã được gần hai tháng. Nhưng không khí chiến tranh trong đơn vị lại nóng hơn vì chúng tôi được lệnh tiến về phía Nam, nhưng vẫn phải cảnh giác đánh chặn Không quân Mỹ và tiêu diệt các máy bay trinh sát hàng ngày vẫn hoạt động hai đến ba lần vào miền Bắc. Cùng với các phi công lớp trước và được các anh dẫn dắt, lớp phi công chúng tôi cũng lần lượt tham gia chiến đấu cả ở chiến trường miền Bắc và khu Bốn.

Ngày 2 tháng 5 năm 1968.

Số 29 phi công Mig-21 còn lại của đoàn bay khóa Ba tốt nghiệp Trường Không quân Liên Xô chính thức về căn cứ Nội Bài bổ sung quân số đang thiếu hụt trầm trọng của Trung đoàn tiêm kích 921. Với sự bổ sung này, số phi công chiến đấu của Trung đoàn tăng hơn gấp hai lần, mang lại niềm phấn khởi chung cho lãnh đạo Binh chủng Không quân và cả Trung đoàn 921. Riêng đối với tôi còn trên cả hừng khởi nữa, rất hồi hộp! Bốn anh em chúng tôi mới xa đoàn bay có hơn hai tháng nhưng quá nhiều sự kiện đã xảy ra nên có cảm giác như nhiều năm trời chưa gặp lại.

Tôi đang ở hầm sơ tán, cũng là nơi đóng quân bí mật của bộ phận phi công Trung đoàn để nghiên cứu địa hình chiến trường khu Bốn thì tự nhiên nghe tiếng lao xao, khá âm ỉ của nhiều người, một hiện tượng không bình thường không mấy khi gặp. Tôi lao vội ra cửa hầm, băng qua khoảng sân mấp mô đá, sỏi phía trước và nhìn xuống. Tôi phát hiện ra chiếc xe ô tô vẫn chở phi công đi bay đổ trước của nhà ăn bếp bay. Tôi vui đến nghệt thở vì phát hiện ra các bạn bè cùng lớp bay đang lục tục xách đồ lẻ xuống xe. Tôi la hét vui mừng, chạy như bay từ trên đồi cao xuống với anh em đồng đội, đến mức thiếu chút nữa thì ngã đập mặt xuống sườn dốc cao, đá hộc lổn nhổn dưới chân. Tôi như lao vào vòng tay anh em, bạn bè cũ với tình cảm thân thương không gì diễn tả nổi. (Và ngẫm lại cả cuộc đời từ đó đến nay không có lần nào tôi bộc lộ được cái tình cảm kiểu như vậy được nữa).

Tuy vui sướng đến tột độ như vậy nhưng tôi vẫn nhận ra trong đó có những ánh mắt nửa như xét nét, nửa như ghen tỵ, hay một vài cử chỉ, hành động không thật vui sướng như tôi đối với họ hay như các anh em khác. Vài khuôn mặt lạnh tanh với những cái bắt tay hời hợt, nghi vấn điều gì đó. Nhưng những điều khác lạ đó thoáng qua rất nhanh bởi những vô vập, hỏi han quan tâm tới nhau của những bạn bè thân thiết như Phạm Thành Nam, hay bộc bạch, thân thiết như bí thư Đoàn Lê Thanh Đạo. Mọi người hỏi tôi là “Thế nào? Đánh đấm gì chưa?” “Mấy anh em tôi đã vào trực cả rồi. Anh Tôn bắn rơi một chiếc trinh sát. Chúng tôi đều trực, đều xuất kích nhưng chưa làm ăn được gì”. Tôi liên tục trả lời từng người như vậy.

Chúng tôi kéo nhau lên hầm nhà ở tạm theo sự hướng dẫn của cán bộ cơ quan chính trị và tham mưu. Sau những ồn ã rồi rít lúc gặp mặt, tôi được Vũ Xuân Thiều kéo ra hỏi nhỏ:

- Hôm qua ai bay biên đội độ cao thấp ở Hà Nội mà đội hình đẹp thế?

Tôi cười hì hì, hơi đỏ mặt vì được khen:

- Anh Cốc và tôi bay đấy!

- Biên đội đẹp lắm! – Vũ Xuân Thiều tấm tắc.

Những kỷ niệm của tôi với Vũ Xuân Thiều không nhiều vì khi làm học viên, anh bay theo chương trình bay khác và ở phi đội khác. Khi về chiến đấu anh cũng không ở cùng phi đội chiến đấu ban ngày mà về phi đội bay đêm. Có lẽ vì cấp trên thấy ở anh tính điềm đạm, chín chắn.

Mấy ngày sau khi anh em đoàn bay số Ba ra sân bay tìm hiểu chúng tôi hạ cánh thì loạt máy bay Mig-21 PFM (F-94) cũng được chuyển về sân bay Nội Bài bằng tàu hỏa nối từ ga Thạch Lỗi vào chân núi của dãy Tam Đảo kéo dài, cách thị trấn Đa Phúc khoảng 2 đến 3 km. Đội ngũ chuyên gia kỹ thuật Liên Xô cùng với các cán bộ ngành kỹ thuật Không quân dốc sức lắp ráp suốt ngày đêm để kịp thời phục vụ nhiệm vụ chiến đấu ở Quân khu Bốn và huấn luyện ở Nội Bài cho các phi công mới về đơn vị. Việc lắp ráp máy bay mới, lúc đầu do các chuyên gia kỹ thuật Liên Xô thực hiện, nhưng vì số lượng chuyên gia và thợ kỹ thuật ít nên tốc độ khá chậm không đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ. Vì vậy ngành kỹ thuật Không quân ta đã mạnh dạn đề xuất từ chỗ cùng làm với bạn để học hỏi, nghe bạn hướng dẫn, sau đó ta tự làm rồi bạn kiểm tra. Nhờ đó mà tốc độ lắp ráp tăng lên trông thấy.

Sáng kiến này đã thực sự nâng cao uy tín đội ngũ cán bộ kỹ thuật của Không quân Việt Nam. Việc lắp ráp máy bay mới cũng được giữ bí mật tuyệt đối, và được làm ở nhiều nơi. Tôi và một số anh em phi công được chứng kiến điểm lắp ráp máy bay mới ngay tại ụ đất sơ tán bí mật trong khuôn viên trạm xá Sư đoàn vào một buổi tối sau khi dự sinh hoạt. Chúng tôi cuộc bộ đi qua chỗ này thấy thợ kỹ thuật lắp ráp những chi tiết cuối cùng vào máy bay. Nhìn chiếc máy bay mới tinh còn thơm mùi sơn đứng

vững chãi trong ụ nổi mà lòng dạ xốn xang. Thích! Chỉ muốn nhanh chóng được ngồi lên chiếc máy bay mới này. Ngày mai chuyên gia kỹ thuật Liên Xô sẽ kiểm tra, nghiệm thu máy bay mới và giao tiếp cho chuyên gia phi công bay thử nghiệm từ nhà máy sản xuất máy bay cử sang bay thử, nghiệm thu trước khi chuyển giao cho phía Việt Nam.

Chúng tôi không ít lần được chứng kiến các chuyến bay thử máy bay kiểu này của các phi công thử nghiệm Liên Xô ngay tại sân bay Nội Bài. Mỗi máy bay mới lắp ráp này sẽ được bay thử nghiệm thu trong 3-5 chuyến để kiểm tra tính đồng bộ và hiệu chỉnh các hệ thống máy móc, hệ thống điện tử và tính năng bay. Nhưng thường thường các chuyên gia chỉ thực hiện kết hợp trong hai chuyến. Trong đó có một chuyến bay tại sân bay để kiểm tra tính năng máy bay, động cơ và các hệ thống thủy lực ở độ cao trung bình và một chuyến bay kết hợp bay cao không lên độ cao lớn nhất của máy bay 18-19km và lấy tốc độ lớn nhất (xấp xỉ 2.100km/h) gấp hơn hai lần tiếng động ($M=2,05$), kết hợp kiểm tra luôn cả hệ thống dẫn đường trên máy bay. Chúng kiến các chuyên gia phi công thử nghiệm Liên Xô bay thử máy bay, chúng tôi vô cùng nể phục trình độ, tài năng kỹ thuật bay của họ. Họ bay thử máy bay mà như cuộc trình diễn kỹ thuật bay siêu đẳng trên loại Mig-21. Những cú lộn vòng, cơ động cực mạnh ngay từ lúc máy bay rời đất và liên tục thực hiện ở độ cao cực thấp vài chục mét cách mặt đất, nhiều khi làm người xem thót tim!

Tôi thường chăm chú xem, ghi nhớ và tâm niệm sẽ cố học cho bằng “người ta” mới được. Tôi thường háo hức xem còn vì lý do khi học bay ở trường Không quân Liên Xô mới chỉ được xem trình diễn kỹ thuật bay cao cấp trong một số cuộc thi quốc gia, quốc tế trên loại máy bay L-29 và Iak-18, chứ chưa được xem Mig-21 biểu diễn như thế này. Phải nói rằng, những chuyến bay

của các phi công thử nghiệm nhà máy cũng có tác động không nhỏ tới các phi công chuyên gia kỹ thuật bay trong tổ chuyên gia quân sự Liên Xô sang Việt Nam. Những chuyên gia này với tư cách là phi công giáo viên kỹ thuật bay giúp Không quân Việt Nam hồi phục bay kỹ thuật cho chúng tôi khi có giãn cách vì nhiều lý do³² phải bay hồi phục khi giãn cách bay lớn hơn qui định. Cấp quân hàm của các giáo viên chuyên gia này thường là thiếu tá, đại úy nên tích lũy giờ bay, kinh nghiệm bay cũng như tài năng thì không thể so sánh được với các phi công thử nghiệm của nhà máy.

Khi kết thúc đợt bay thử máy bay và bàn giao cho Không quân ta, tôi nhận thấy các phi công giáo viên chuyên gia Liên Xô cũng cố gắng học, bắt chước phi công nhà máy làm các động tác, kỹ thuật cao cấp trên máy bay. Hầu như họ đều là những phi công tài ba, tiếp thu nhanh nên những động tác kỹ thuật cũng rất giỏi. Tuy nhiên không phải là tất cả đều giỏi. Có lần chúng tôi được chứng kiến một chuyến bay “không giỏi” như vậy của một chuyên gia bay Liên Xô khi tập làm động tác bay vào loại cực khó của Mig-21 khi hạ cánh đó là thả dù phanh trước khi máy bay tiếp đất lúc hạ cánh từ độ cao 0,5m đến 0,75m. Cú hạ cánh đó do thả dù phanh sớm, máy bay bị mất tốc độ rơi nhanh và tiếp đất ngoài đầu đường băng làm cho tên lửa và giá treo rơi lổm ngổm trên đường băng.

32. Lý do điều trị bệnh viện sau nhảy dù hoặc do điều kiện gì đó mà lâu quá thời hạn qui định.

Rèn bay chuyển trường

Như vậy, lớp phi công Mig-21 khóa Ba chúng tôi đã tập hợp đủ 33/36 người về Trung đoàn 921. Ba người rút lại bay sau trên loại Mig-17 do sức khỏe và kỹ thuật là các anh Châu, Hải, Quang. Bốn anh em chúng tôi về nước trước, lúc này vừa phải gồng mình lên trực vừa kết hợp bay đề cao với các khoa mục không chiến, đánh chặn và tập bay chuyển trường³³. Tổng 29 anh em về sau ít tháng lại lao vào học tập chính trị, bay hồi phục kỹ thuật cơ bản và sau đó là bay ứng dụng chiến đấu.

Lúc này, bầu trời miền Bắc tương đối yên ả. Các máy bay mới cũng được lắp ráp xong và khí tượng cũng đã chuyển mùa nên khá phù hợp với hoạt động bay huấn luyện. Không khí thi đua bay tốt để được vào trực chiến và tham gia chiến đấu sôi sục. Chúng tôi những người đã vào trực thì hăm hở chuẩn bị vào khu Bốn. Cán bộ chỉ huy Không quân rất mạnh tay trong việc phê duyệt các phương án tập luyện các chuyển bay cơ động chuyển

33. Chuyển trường hay chuyển sân là thuật ngữ dùng riêng trong không quân và hàng không lúc đó. Đó là các chuyển bay từ sân bay này tập hạ cánh trên các sân bay chính thức và sân bay dự bị khác.

sân đến các sân bay trong mạng sân bay quân sự ở miền Bắc. Một trong các cách thức để tập luyện về kỹ năng, kỹ thuật cũng như rèn luyện về tâm lý, ý chí cho chúng tôi – những con chim mới ra ràng – đó là sau những chuyến xuất kích làm nhiệm vụ, hay vào cuối chuyến bay khi chuẩn bị về sân bay căn cứ thì chỉ huy cho bay đi hạ cánh ở sân bay khác. Còn cách thứ hai bài bản hơn đó là chuẩn bị trước thật kỹ và sau đó thì tiến hành tập luyện như một chuyến bay huấn luyện. Thường thì được tổ chức cho một đợt có nhiều phi công tham gia.

Có hai chuyến bay chuyển trường được tôi nhớ nhiều trong ký ức. Chuyến bay chuyển trường từ sân bay Nội Bài về Gia Lâm, chúng tôi thực hiện theo cách cơ bản. Trước đó chúng tôi đã được làm công tác tư tưởng để hình dung trước những khó khăn, phức tạp khi thực hiện chuyến bay này. Trước hết, đây là chuyến bay mà đường vào hạ cánh của nó có đoạn bay qua sát nội thành - và vùng cấm Hà Nội, nơi có lực lượng pháo phòng không bảo vệ dày đặc, nên hiệp đồng phức tạp. Mà giới hạn của nội thành và ngoại thành thời kỳ này gần lắm. Phía nam là ngay đường Trường Chinh và đông nam là chợ Mơ kéo ra đường Minh Khai. Khi vào hạ cánh ở sân bay Gia Lâm chúng tôi phải vòng máy bay để đối chuẩn vào đường băng trên khu vực đài xa đặt đối diện với nhà máy Dệt 8-3.

Khó khăn lớn nữa là sân Gia Lâm có kích thước rất eo hẹp, nhỏ bé với độ dài 1.800m và rộng 25m. Phía đầu hạ cánh, cách vị trí máy bay phải tiếp đất 500-700m là con đê sông Hồng cao lừng lững chắn ngang đường xuống của máy bay. Con đê sông Hồng ở đoạn này ảnh hưởng không nhỏ tới việc điều khiển máy bay hạ cánh. Chúng tôi được cảnh báo, kể cả máy bay dân dụng, cánh quạt có tốc độ lướt xuống hạ cánh nhỏ cũng đã từng có vài chiếc phải để lại đôi càng ở bờ đê. Cũng có khi bị va quệt với thân đê gây mất an toàn bay, uy hiếp an toàn nghiêm trọng cho máy bay.

Phó chính ủy Trung đoàn 921- thiếu tá Chu Duy Kính rất nhiều lần kể chuyện về một chuyên gia bay rất giỏi của Liên Xô là Traban. Khi ông này đến Gia Lâm khảo sát sân bay để tư vấn cho Bộ Tư lệnh không quân đưa Mig-21 về Gia Lâm trực chiến cũng đã phải tính toán chần chừ mãi mới dám đồng ý với điều kiện để cho các phi công chuyên gia bay Mig-21 của Liên Xô xuống tận nơi đo đạc, nghiên cứu chuẩn bị và hạ cánh trước. Nếu thành công mới huấn luyện và cho phép phi công Việt Nam thực hiện. Chúng tôi luôn thấy thiếu tá Chu Duy Kính rất thán phục ông Traban. Ông luôn lấy Traban làm hình tượng để ca ngợi hay so sánh giữa phi công ta và con người này kiểu như “Bay giỏi như Traban!”, “Chả kém gì Traban”.

Sau những chuẩn bị công phu, tỷ mỉ cả về kỹ thuật lẫn tâm lý chúng tôi đã hạ cánh thành công ở Gia Lâm. Tuy cũng có vài trường hợp bị xông ra khỏi đường băng vì vị trí tiếp đất quá sâu trong đường băng hay tốc độ hạ cánh lớn, phải tắt động cơ, sử dụng hết các phương tiện hãm đà phanh khẩn cấp mới giữ được máy bay an toàn. Cũng có trường hợp ngợp với đường đê nên đường xuống cao, phải cho máy bay xuống gấp sau khi qua con đê nên cú tiếp đất thô, nổ lốp và chệch khỏi đường băng. Nhưng nói chung, đợt tập luyện này thành công về nhiều mặt và giúp chúng tôi cứng cáp, tự tin hơn khi phải chuyển trường đi các sân bay mới trong các điều kiện khó khăn của chiến tranh.

Chuyển chuyển trường thứ hai là cú về hạ cánh ở sân bay Hòa Lạc sau khi xuất kích chiến đấu về. Sân bay Hòa Lạc là sân bay dã chiến bằng đất nện mà cách đây mấy tháng chúng tôi được đến tham quan, học tập bằng máy bay cánh quạt AN-2 khi mới về nước. Máy bay Mig-21 được thiết kế chế tạo để không chỉ hạ cánh ở các đường băng tiêu chuẩn bằng bê tông, bê tông nhựa mà còn có thể hạ xuống đường băng bằng đất nện chặt. Việc tập luyện cất, hạ cánh xuống đường băng đất là rất cần thiết

đối với các phi công chiến đấu, đặc biệt là ở Việt Nam, khi mà nguồn kinh phí quốc gia không cho phép xây dựng thật nhiều sân bay tiêu chuẩn. Việc này giúp cho người chỉ huy Không quân và phi công có thêm nhiều lựa chọn khi quyết định tổ chức, triển khai lực lượng chiến đấu ở nhiều vị trí, xuất kích, tạo được yếu tố bí mật, bất ngờ.

Hôm đó, biên đội Đặng Ngọc Ngự, Phạm Phú Thái chúng tôi xuất kích về hướng tây-nam Hà Nội, mục đích bay tuần tiễu, canh chừng các tốp máy bay chiến đấu của Mỹ ở sát vùng biên giới Việt - Lào trong khu vực Sầm Nua - Sầm Tơ của tỉnh Hủa Phăn. Biên đội chúng tôi bay tuần tra, tuần tiễu ở khu vực Hồi Xuân - Lang Chánh - Thanh Hóa sẵn sàng nghênh tiếp, ngăn chặn các tốp máy bay chiến đấu của Mỹ. Sau khi phải tạm dừng ném bom miền Bắc, Không quân Mỹ chuyển hướng đánh vào khu Bốn, dưới vĩ tuyến 20 và tăng cường hỗ trợ lực lượng phản động Lào bị liên quân Lào - Việt đánh tan tác trong chiến dịch Nậm Bac - chiến dịch phối hiệp ăn ý với cuộc tổng tiến công xuân 1968 ở chiến trường miền Nam. Sau một hồi rình rập, dè dứ, máy bay hai bên quay đầu về căn cứ của mình. Trên đường về căn cứ Nội Bài không hiểu vì lý do gì, Sở Chỉ huy ra lệnh chúng tôi phải về hạ cánh ở Hòa Lạc. Thời tiết lúc đó ở độ cao từ 500-700m đến 1.200-1.500m có 5 đến 6 phần mây Qui (CuFra) nên vẫn lác đác thấy địa hình núi, sông phía dưới. Tôi nhận ra dãy Ba Vì, rồi sông Đà, lúc ẩn, lúc hiện thấp thoáng sau những đám mây.

Phải về Hòa Lạc, sân bay dã chiến bằng đất nện làm tôi hơi lo. Thứ nhất là khó tìm được sân bay do màu sắc sân bay không nổi bật như đường băng bê tông hay nhựa, thường bị lẫn vào phong địa hình xung quanh nên khó phát hiện nếu không thông thuộc địa hình như cánh phi công mới chúng tôi. Thứ hai là những yêu cầu cao của kỹ thuật hạ cánh. Đường băng đất nện

yêu cầu cú tiếp đất hạ cánh phải hết sức nhẹ nhàng để giữ bộ càng không bị cong gãy. Vì đất nện sẽ bị lún mạnh làm tăng lực tác động ngang nếu hạ cánh thô. Sau đó phải giữ chuẩn hướng để máy bay không được chệch khỏi đường băng, sa vào vùng đất yếu bên cạnh. Nếu để xảy ra tình huống này thì chuyện gãy càng, hỏng máy bay là điều khó tránh khỏi. Cuối cùng là sử dụng phanh thế nào cho phù hợp để giữ máy bay thẳng bằng nếu phanh bị bó một bên. Đường băng đã chiến còn có khó khăn nữa là hầu như không có đèn và hệ thống tín hiệu báo giới hạn đường cất hạ và đường lăn. Khi hạ, cất cánh và lăn máy bay về thường làm tung một khối lượng đất, bụi khổng lồ lên không trung hạn chế nhiều đến tầm nhìn và gây hại lớn cho động cơ và thiết bị trên máy bay.

Chúng tôi luôn lách giữa các đám mây đồng thời giảm độ cao. Địa hình tổng thể khu vực Hòa Lạc - Sơn Tây không khó để nhận biết vì có điểm chuẩn rất rõ là núi Ba Vì nhưng vì có mây che phủ 5-6 phần nên chỉ còn lộ ra vài đỉnh cao của dãy núi. Để xuống hạ cánh được chúng tôi phải: trên thì tránh mây, dưới thì tránh núi và phải xuống được dưới mây mới tìm được chính xác vị trí sân bay. Mặc dù đài dẫn hướng chỉ cho máy bay vị trí đặt đường xuống và hạ cánh nhưng không thể giúp cho phi công nhìn thấy sân bay. Nếu trời đầy mây chúng tôi phải bay theo hành trình quy định để từng bước tiếp cận. Từ xa đã phải chỉnh về hướng hạ cánh, khi máy bay cách đường băng 35 đến 40km. Nhưng với điều kiện khí tượng sau khi xuất kích thế này, khi mà lượng dầu dự trữ không còn nhiều thì thường thường phi công chiến đấu sẽ chọn cách về thẳng sân bay, tìm khoảng trống giữa các đám mây để lách xuống dưới đáy mây, tìm đường băng để vào hạ cánh.

Số Một là anh Đặng Ngọc Ngự, phi công dày dạn chiến trận dẫn tôi khéo léo lách qua các đám mây và giảm độ cao xuống dưới. Tôi thận trọng cho máy bay thu hẹp giãn cách ngang để

biên đội hơi kéo dài cho dễ quan sát và xử lý khi phải cơ động mạnh. Tôi thấy máy bay số Một trôi đi trên những thảm mây hình nấm giống như chiếc mũ bộ đội, thật đẹp mắt và thơ mộng. Một cú ngoặt hơi gấp và xuống độ cao khá nhanh, chúng tôi chui tọt xuống dưới mây. Tôi nhanh chóng nhận ra phía trước là địa hình bằng phẳng, xa hơn một chút là sông Hồng. Sân bay Hòa Lạc đã ở phía sau tuy chưa nhìn thấy đường băng. Ở độ cao khoảng 500m, số Một vòng trái gấp để quay về đài dẫn đường đầu sân bay³⁴.

Tôi cố gắng điều khiển máy bay cơ động, bám theo số Một thật sát. Vừa chăm chú giữ đội hình, vừa tranh thủ liếc mắt xuống dưới tìm kiếm sân băng mà không thấy. Liếc nhanh đồng hồ chỉ hướng thấy máy bay mình đang trên khu vực đỉnh đài gần mà vẫn không nhìn ra được đường băng. Chỉ đến khi số Một cho máy bay bay xuống độ cao khoảng 100m và lắc cánh liên tục cùng với dùng vô tuyến điện chỉ dẫn: “đường băng phía dưới bên trái, thấy chưa?” Cùng lúc tôi lướt qua một dải đất màu đỏ sậm, tôi mới nhận ra được đây là đường cất hạ cánh sân bay Hòa Lạc. Tôi bấm nút phát Radio trả lời:

- Tôi đã nhìn rõ! - và thả phào nhẹ nhõm.

Số Một ra lệnh giải tán, vào hạ cánh. Anh ngoặt gấp máy bay đến mức tóe khói trắng ra hai bên đầu cánh. “Thầy bay kinh thật!” - Tôi thầm khâm phục người phi công tài ba thuộc lớp bay Mic-21 thứ hai này. Tôi kéo cần lái cho máy bay lên độ cao và kéo dài cự ly với số Một để vào tuyến bay chuẩn bị hạ cánh. Lúc này máy bay của tôi đã ở ngay phía đầu Đông -Nam sân bay, gối sát vào đường số 21³⁵ nối Sơn Tây với Xuân Mai. Tôi thận trọng

34. vì đây là sân bay đã chiến được Liên Xô viện trợ khí tài có mức độ nên sân bay Hòa Lạc lúc đó chỉ được trang bị một đài dẫn đường định hướng đặt ở khu vực cách đầu đường băng 800-900m. Chúng tôi quen gọi là đài gần..

35. Con đường này còn có tên gọi đường Cu Ba vì do Cu Ba sang Việt Nam làm giúp.

vừa điều khiển máy bay, vừa ngoái cổ quan sát địa hình, nhận dạng sân bay trên nền địa tiêu để ghi nhớ. Trong những trường hợp thế này phi công sợ nhất là bị mất những địa tiêu để nhận dạng và dẫn tới lạc đường ngay trên sân bay. Mọi phi công đều cố gắng hết sức để tránh xảy ra điều này vì sẽ để lại tiếng tăm không đẹp đẽ gì cho lý lịch bay của mình. Vì vậy, tôi vừa phải điều khiển máy bay, quan sát ghi nhớ địa hình, vừa phải nghe trên đối không các khẩu lệnh, mệnh lệnh của số Một và Sở chỉ huy, vừa phải nhìn và giữ cự ly với số Một để tránh chổng chéo, gây tai nạn với máy bay đi trước.

Nghe số Một báo thả cánh tà 45° đồng thời theo dõi vị trí của anh tới khi đối chuẩn đường băng hạ cánh, tôi yên tâm về cự ly giữa hai máy bay không có sự nguy hiểm gì bèn thả càng và cho máy bay vào vòng lượn để bay vào vị trí đối chuẩn đường băng chuẩn bị hạ cánh. Tôi thấy số Một tiếp đất và kéo theo sau một đám mây bụi đỏ hồng cũng là lúc tôi đặt hướng máy bay xuống điểm kéo bằng sau khi thả cánh tà 25° với cú vòng chuẩn xác. Liếc nhìn kiểm tra độ cao, tốc độ, điểm xuống, tôi tự hài lòng “không thể chuẩn hơn!” và yên tâm cho máy bay giảm dần tốc độ, độ cao vào hạ cánh thật êm, ngay sau khi bụi đất từ máy bay số Một đã giảm độ đậm đặc, mù mịt, và đã được gió thổi cho bay chệch sang một bên. Nhưng tôi vẫn phải căng mắt quan sát để giữ hướng cho máy bay khỏi chệch đường băng, vừa phanh hết cỡ vừa thả dù giảm tốc mà vẫn lo. Đường băng hầu như không có vạch giới hạn sườn cũng như vạch tín hiệu báo kết thúc. May vừa lúc đó đội trưởng thông báo:

- Giữ thẳng hướng!
- Nghe rõ! - Tôi thở phào trả lời.
- Ở cuối đường băng, có người hướng dẫn lăn về sân đỗ.
- Tôi đã thấy! – Tôi trả lời và đưa máy bay về sân đỗ.



Phó chính ủy Chu Duy Kính với biên đội bay cảm tử
Ảnh chụp tại Nội Bài, phó chính ủy Chu Duy Kính chụp với biên đội bay cảm tử chuẩn bị xuất kích đánh B52 mở màn Tổng Công Kích - Tổng khởi nghĩa Mậu Thân 1968. Từ trái qua phải: Phạm Thanh Ngân, Chu Duy Kính, Nguyễn Văn Cốc.

Chính ủy Chu Duy Kính và công tác chính trị

Đầu tháng 4/1968, hai chiếc Mig-17 của Trung đoàn 923 bí mật cơ động vào hạ cánh ở sân bay Vinh nhưng bị Không quân của Hải Quân Mỹ phát hiện và tập trung lực lượng triệt phá sân bay. Hai chiếc Mig-17 bị hỏng nặng, Quân chủng phải điều lực lượng kỹ thuật vào tháo, dỡ, vận chuyển ra Bắc để sửa chữa. Bộ Tư lệnh Quân chủng và Binh chủng đều căng ra để lo tổ chức cho nhiệm vụ ở chiến trường này. Còn nhớ, lúc mới về Trung đoàn, Phó chính ủy Chu Duy Kính trong lúc xuống hầm phi đội Một nói chuyện, ông đã úp úp mở mở nói về hai người phi công mà ông rất yêu quý Phạm Thanh Ngân và Nguyễn Văn Cốc.

- Đây là hai phi công tiên phong, cảm tử trong nhiệm vụ đặc biệt phía Nam đấy! Ông chỉ lên bức ảnh chụp ba người Ngân-Kính-Cốc mặc áo phao!

Đây là bức ảnh chụp trước lúc chuẩn bị đi làm nhiệm vụ. Sau này tìm hiểu thì biết thêm đó là bức ảnh chụp vào khoảng cuối năm 1967, đầu năm 1968. Hai phi công được phái vào phía Nam đánh B52 phối hợp với mở màn tết Mậu Thân nhưng vì lý do nào

đó mà nhiệm vụ không được thực hiện.

Chu Duy Kính có cách giới thiệu về truyền thống của Phi đội Một và E921 rất tự nhiên khiến chúng tôi háo hức nghe về từng con người, người còn, người mất, từng chiến công trên “bảng vàng chiến công” đơn vị. Khi chỉ lên ảnh hai chiếc máy bay F8 và F105 do anh Phạm Ngọc Lan và Trần Hanh bắn rơi trong các trận đánh mở mặt trận trên không ngày 3 và 4 tháng 4-1965 ông giải thích về góc xạ kích về cự ly, về vòng quang kính ngắm rồi về xác suất tiêu diệt mục tiêu từ hai hình ảnh đó và những ý kiến của phi công trung đoàn nhận xét và đánh giá kết quả cứ như một phi công bay Mig-17 thực thụ. Tôi lảng máng, ngỡ ngờ điều gì đó mà phải nhiều năm sau lời giải mới dần dần được sáng tỏ...

Rõ ràng ngay từ đầu, việc tiếp cận và triển khai lực lượng không quân vào chiến trường Khu 4 để thực hiện các nhiệm vụ đã không thuận lợi báo hiệu một giai đoạn khó khăn cho chúng tôi. Chính ủy Chu Duy Kính khiến tôi không bao giờ quên được những câu nói đầy hình tượng mà ông đã sử dụng trong các đợt chỉnh huấn chuẩn bị chiến dịch tổng tiến công năm Mậu Thân 1968 như: “Địch thua to, thua đau! Nhưng càng gần thắng lợi, càng nhiều gian nan”, “Đế quốc Mỹ và chính quyền Sài Gòn như chó cùng đường, nên sẽ phản ứng, cắn càn dữ dội”, “Bạo lực cách mạng như những lớp sóng biển Đông. Hết lớp này đến lớp khác sẽ nhấn chìm dần dần bè lũ xâm lược và tay sai của chúng!”, “Chúng ta sẽ còn tiếp tục tiến công! Cách mạng là tiến công! Hết lớp sóng tiến công này đến lớp khác”, “Chúng ta phải hết sức tin tưởng Đảng, Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng, Quân Bình chủng. Mỗi người chúng ta phải xác định tinh thần, ý chí chiến đấu, sẵn sàng đánh, sẵn sàng hy sinh”.

Khi chúng tôi về Trung đoàn 921 thì ông đang là Phó chính ủy. Ông là người tận tâm, nhiệt tình, sắc sảo. Khi đứng trên bục giảng ông luôn say sưa, tâm huyết truyền đạt tới người nghe

những vấn đề lý luận, thực tiễn của nghị quyết, của những chuyên đề về chính trị, tâm lý, tinh thần... mà khi đã vào mạch diễn thuyết thì dường như ông không còn quan tâm gì thời gian, không gian. Ông hóa thân mình vào bài giảng như một nhà hùng biện “lên đồng”. Ở Quân chủng Phòng không - Không quân và Binh chủng còn có một số cán bộ lãnh đạo về công tác Đảng, công tác chính trị rất tài năng khác như Phan Khắc Hy, Văn Duy, Đỗ Long. Nhưng phải nói thật là chúng tôi sợ nhất, chán nhất và mất cảm tình nhất là sự “lên đồng” của các ông lại rơi đúng vào cuối giờ, mà lại thường kéo dài vào giờ ăn trưa, nghỉ trưa, giờ thể thao của chúng tôi tới cả tiếng.

Khi tôi về trung đoàn, tôi được tiếp xúc với các anh lớp trước, nhất là lứa sỹ quan tham mưu, kỹ thuật hàng không. Họ có rất ít thiện cảm với cán bộ chính trị về phong cách, công việc, phương pháp. Đặc biệt là một số cán bộ chính trị cấp thấp, xuất thân từ bản cố nông nhưng hay lên gân, dạy dỗ nhau bằng kiểu lên lớp, nhắc đi nhắc lại luận điểm của người khác và lúc nào cũng coi cấp dưới là đối tượng để chấn chỉnh, xét nét. Các cán bộ này theo dõi phi công như quản lý thành phần có vấn đề. Tôi có cảm giác những người thiên về nghiệp vụ chuyên môn và kỹ thuật không tôn trọng nếu không muốn nói là coi thường trình độ của độ ngũ cán bộ chính trị thời kỳ này. Cũng phải thôi. Không phải ai cũng hiểu được khó khăn của cán bộ chính trị xuất phát từ bộ binh sang làm chính trị ở đơn vị kỹ thuật hoặc hiểu được bề dày công tác, cống hiến của vài lãnh đạo công tác Đảng, công tác chính trị cấp trung đoàn trở lên như trường hợp Phó chính ủy Chu Duy Kính.

Một lần đơn vị tôi tổ chức bắn súng ngắn. Hôm đó là lần đầu tiên tôi tập bắn súng ngắn. Phát đầu tiên không hời hợt lắm được 9 điểm. Súng nổ, mùi thuốc súng khét lẹt cùng tiếng nổ sát người làm tôi giật mình, tung cả tay cầm súng lên. Tôi bắt đầu

run. Phát thứ hai, tôi bóp cò khi đầu ruồi cứ xoay tròn quanh điểm đen. Được 8 điểm. Phát thứ ba, tôi cố gắng trấn tĩnh mà tay vẫn run, khiến cái đầu ruồi cứ xoay quanh cả tấm bia. Tôi bóp đại cò súng. Chỉ được 6 điểm. Tổng cộng là 23 điểm cho ba lần bắn. Tôi thở phào. Anh Nguyễn Văn Khánh, nguyên sĩ quan trường Thông tin Sơn Tây động viên tôi:

- Tớ bắn mãi ở trường Sĩ quan Thông tin rồi. Có gì mà run.

Nhưng mà nhìn anh, tôi đoán anh nói vậy để tự trấn an mình là chính. Chứ anh cũng đang run như tôi đấy thôi. Kết quả đúng như tôi đoán, anh chỉ được 20 điểm.

Bất ngờ, một người (không tiện nêu tên) nói to, giọng hơi sỗ sàng:

- Ông Kính nháy xuống này! Chính trị thì biết đếch gì mà súng với chẳng ông!

Nhìn ra, thấy Phó chính ủy Chu Duy Kính đã đến xem mấy người bắn và nghe báo cáo kết quả. Ông không nói gì hết, rút súng ngắn từ sau lưng, tiến vào vị trí đứng bắn, yêu cầu thay bia mới. Sau đó ông giờ súng lên, người hơi nhao về phía trước trong tư thế chạy theo truy đuổi đối tượng. Chúng tôi thì thảo với nhau, kiểu đứng bắn thế kia làm sao mà trúng. Ấy thế mà ba phát súng liên tục vang lên. Báo bia về 27 điểm! Chúng tôi chưa hết choáng thì phó chính ủy lại tiếp tục bắn thêm ba phát nữa, cũng vẫn giữ tư thế đó. Báo bia 28 điểm! Ai cũng tròn tròn mắt ngạc nhiên, không hiểu “ông chính trị” này học bắn từ bao giờ mà giỏi thế!

Sau này mới biết Phó chính ủy Chu Duy Kính đã từng là biệt động thành Hà Nội. Ông có nhiều chiến công “hoành tráng” từ thời chống Pháp. Thịnh thoảng gặp tôi, ông hỏi:

- Thế nào? Anh Thuần (tức là ba tôi) có khỏe không?

- Anh ấy vẫn khỏe! – Tôi cười.

Nhiều người biết Chu Duy Kính hơn chị cả của tôi một tuổi. Cách gọi tếu của ông như vậy lại khiến cánh phi công bọn tôi rất khoái. Từ đó, toàn bắt chước ông hỏi trêu nhau: “Thế nào, Anh, Chị... có khỏe không?” nếu có dịp hỏi thăm bố mẹ của nhau. Nhưng anh Hà Quang Hưng thì không chấp nhận bị trêu như vậy, tức lắm, lâu bầu:

- Mẹ kiếp! Cái chó gì mà cứ réo tên bố mẹ người ta ra rồi gọi bằng Anh, Chị!

Phó chính ủy, sau này lên chính ủy của tôi như vậy đấy. Vừa trí tuệ nhưng cũng rất hóm hỉnh, hài hước. Ngay từ thời chiến tranh đã có nhiều ý kiến khác nhau về công tác chính trị trong Không quân nhưng tôi vẫn cho rằng những việc làm của đội ngũ cán bộ chính trị trong cuộc kháng chiến chống Mỹ đã góp phần không nhỏ, giúp phi công vững vàng ý chí, quyết tâm, tinh thần xả thân vì Tổ quốc; cũng chính là giúp phi công lập nên những chiến công hiển hách cho lực lượng Không quân non trẻ.

Những hôm thời tiết khí tượng ở miền Bắc và Bắc miền Trung xấu không thể bay huấn luyện hay xuất kích, chúng tôi phải tập trung học chính trị hay gọi là chỉnh huấn cũng được. Sau những chiến thắng vang dội mở đầu Tết Mậu Thân, chiến sự trở nên dằng dai, tin tức về chiến công, thắng lợi từ chiến trường về không còn dồn dập và nhiều như trước, mà ta tổn thất cũng khá nặng. Mỗi đợt “chỉnh huấn” kiểu này thường diễn ra 2-3 ngày. Có đợt lên tới 5 đến 7 ngày. Không tháng nào là không có chỉnh huấn. Nội dung đại ý là quán triệt tình hình chiến sự, ý nghĩa chiến thắng của quân và dân miền Nam trong Cuộc tổng tiến công xuân Mậu Thân, quyết tâm của Trung ương, Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương trong nhiệm vụ tiếp tục tiến hành tổng tiến công trong thời gian tới. Kiên quyết khắc phục tư tưởng hữu

khuynh dao động, mất lòng tin. Và nội dung cuối cùng là quán triệt nghị quyết và quyết tâm của Quân chủng, Binh chủng, Trung đoàn tiến quân vào khu Bốn. Đánh thắng trận đầu, đánh thắng liên tục trên chiến trường khu Bốn, bảo vệ yểm hộ đặc lực cho bộ đội 559 chi viện chiến trường. Các cán bộ, đảng viên, phi công phải xác định quyết tâm, ý chí chiến đấu, tinh thần sẵn sàng xả thân vì chiến thắng.

Ngày đầu tiên chỉnh huấn, chúng tôi được một đồng chí cán bộ chính trị cấp trên Phan Khắc Hy lên lớp. Bắt đầu từ 6h30 sáng đến 10h30 thì các tổ về thảo luận. Mỗi phi đội làm một tổ. Các phi đội hầu hết ở hầm pháo và phi đội Một ở hầm đầu tiên khi lên dốc. Chúng tôi phải vào trong ngách sâu của hầm để có chỗ rộng hơn ngồi thảo luận. Các cán bộ chính trị như Phan Khắc Hy, Nguyễn Phiếu hay Chu Duy Kính, Phạm Đình Trọng đều là những cán bộ chính trị đầy nhiệt huyết, hùng biện. Bài giảng của các ông thường ít khi có nghỉ giữa giờ. Đến ngày thứ ba thì người nghe bắt đầu mệt mỏi nhưng diễn giả vẫn say sưa lắm. Chúng tôi là lính mới nên không dám ho he nhưng một số phi công cũ như các anh Lý, Ngự, Biểu thì có vẻ bức xúc, vì theo các anh ấy, các diễn thuyết không nhiều cái mới, lại kéo quá dài làm đầu óc mệt mỏi.

Buổi thảo luận quán triệt tình hình chiến sự, quyết tâm của Đảng, Quân ủy Trung ương do đại úy - chính trị viên Phạm Đình Trọng có 2-3 cán bộ chính trị của Binh chủng và của trung đoàn nữa tham gia dự giờ. Không khí có vẻ chùng xuống. Chúng tôi oải hết rồi, nhưng vì chỉ còn hơn 20 phút là đến keng cơm trưa nên cố chờ cho hết giờ nhưng chủ tọa kiên quyết duy trì thời gian biểu. Với lại có phái viên cấp trên theo dõi nữa nên chúng tôi đành im thin thít. Ngó sang thấy nhiều người bứt rứt, bồn chồn lắm. Thế mà chủ tọa lại gọi ý sát sạt:

- Dành phát súng đầu tiên cho biên đội chuẩn bị đi tiên

phong vào khu Bốn nào!

Biên đội tiên phong là các anh Ngự, Cốc, Minh, và dự bị là Biểu, Lý. Với dáng bệ vệ, điềm đạm cố nén bức xúc, anh Đặng Ngọc Ngự vừa thở dài đánh sượt vừa giờ tay:

- Tôi xin phát biểu!

Anh chuẩn bị đứng dậy thì chủ tọa Phạm Đình Trọng giờ tay ra hiệu:

- Đồng chí cứ ngồi tại chỗ nói cho thoải mái!

Tôi thấy anh Ngự giờ cuốn sổ rồi lại ngồi phịch xuống. Trong cuốn sổ thấy chỉ ghi chép vài cái gạch đầu dòng. Anh bắt đầu phát biểu. 15 phút, 20 phút rồi nửa tiếng vẫn hùng biện, quán triệt và nhắc lại gần như đầy đủ bài diễn văn lên lớp của giáo viên! 45 phút vẫn chưa dừng! Hình như anh đang phản ứng trước việc duy trì thời gian học tập đấy chứ? Chúng tôi thì như bị kiến đốt. Thỉnh thoảng thấy người nọ đá vào chân người kia một cái. Phải tới đúng một tiếng, Trung đội trưởng - phi công, thượng úy Đặng Ngọc Ngự mới kết thúc phát biểu bằng lời hứa cùng biên đội xung kích đánh thắng trận đầu ở khu Bốn!

Ôi trời ơi! Lúc tuyên bố nghỉ trưa thì mọi người ào ào đứng dậy, kéo nhau ra khỏi hầm trên anh:

- Gớm! Phát biểu sao mà dài thế? Thấy sổ sách chả ghi chép gì mà nói dài như chính ủy!

Anh vẫn im lặng, mỉm cười. Đợi tới khi chỉ còn mấy anh em phi công với nhau xuống nhà ăn anh mới đứng đỉnh nói:

- Để họ biết duy trì thời gian biểu!

Anh Đặng Ngọc Ngự dáng người đậm đà, chắc chắn, khuôn mặt đẹp trai sáng láng pha chút hóm hỉnh, thâm trầm. Một phi công tài hoa nhưng cũng khá lặn độn trong con đường binh nghiệp. Tôi

tự hào khi được sống những năm tháng gian khổ của chiến tranh bên cạnh những người thầy, người anh, người bạn chiến đấu như anh và các anh Phạm Thanh Ngân, Mai Văn Cương, Nguyễn Văn Cốc, Hoàng Biểu. Sau này, tôi còn được xuất kích chiến đấu cùng anh một số lần ở chiến trường miền Bắc và khu Bốn trước khi anh chuyển sang đại đội khác của Trung đoàn 921.

Những đợt chỉnh huấn chính trị của chúng tôi trong chiến tranh như thế đấy! Có thể khẳng định hầu hết lớp phi công chiến đấu thời chống Mỹ ngoài sự thông minh, trí tuệ thì ý thức chính trị, ý thức quyết tâm chiến đấu, tinh thần sẵn sàng xả thân hy sinh vì Tổ quốc luôn luôn được đề cao và nằm trong máu của họ. Tuy có lúc bức mình phản ứng với cách làm của chính trị viên nhưng họ luôn là những con người trung thành, thẳng thắn. Sau đây là trích dẫn lời phát biểu của anh Đặng Ngọc Ngự trong buổi rút kinh nghiệm sau trận đánh thắng đầu tiên tại quân khu Bốn của biên đội Ngự-Cốc mà tôi lấy được từ tư liệu báo cáo tổng kết trận đánh:

“Đảng ủy Trung đoàn có quyết tâm rất lớn và giao cho ba anh em chúng tôi (Ngự, Cốc, Minh) vào khu Bốn chiến đấu và giành thắng lợi trận đầu! Đã phối hợp chặt chẽ với quân và dân miền Nam tiếp tục tổng tiến công, tìm địch mà diệt, cùng góp phần cổ vũ động viên quân và dân khu Bốn, bộ đội Trường Sơn. Khi chúng tôi vào hạ cánh ở sân bay tiền duyên, được Đảng ủy mặt trận, Tư lệnh Binh chủng trực tiếp kiểm tra, động viên, cổ vũ. Đại biểu Đảng bộ, chính quyền địa phương còn đến thăm hỏi động viên, làm cho biên đội chúng tôi có quyết tâm cao, nhận rõ trách nhiệm và nhiệm vụ đại diện cho binh chủng phải đánh thắng kẻ địch. Nhất là sau chỉnh huấn, chúng tôi được tăng thêm nghị lực, luôn đau đầu suy nghĩ làm sao để đánh thắng, không ngại gian khổ, không sợ hy sinh! Kiên quyết khắc phục mọi trở ngại, chuẩn bị kỹ mọi điều kiện cho trận đánh!”

Nhận nhiệm vụ và chiến công mở màn ở Quân khu Bốn

Chúng tôi nhận nhiệm vụ và tiến hành chuẩn bị chiến đấu khá đơn giản và cũng không “âm ỉ” vì không tổ chức cả trung đoàn. Thường thì phi đội, biên đội, hoặc thậm chí đội bay, biên đội trực chiến... nhận nhiệm vụ trực tiếp từ chỉ huy trung đoàn cùng các cơ quan (chủ yếu là tham mưu, chính trị). Cũng có khi trực tiếp từ Sở Chỉ huy Trung đoàn qua biên đội trưởng ngay tại tuyến trực chiến. Nhiều khi nhiệm vụ giao cho ai, người đó biết, vì có những nhiệm vụ phát sinh theo yêu cầu chiến trường được chuyển thẳng từ Tổng hành dinh tới Sở Chỉ huy Quân chủng rồi Binh chủng và tới Sở chỉ huy Trung đoàn. Đây cũng là việc gây khó khăn cho công tác tổng hợp, thông kê của cơ quan tác chiến. Có trường hợp, nhiệm vụ giao trực tiếp ngay từ Quân chủng, Binh chủng tới biên đội trực chiến đồng thời với thông báo cho Sở Chỉ huy trung đoàn. Do đó có nhiều nhiệm vụ triển khai thực hiện nhưng các ghi chép, lưu trữ của các ngành hầu như không có, hoặc rất sơ sài. Vì thường thì những trận đánh, có chiến công hay tổn thất trong không chiến với Không quân Mỹ mới được ghi chép cẩn thận và lưu trữ bảo mật còn những

trận hòa không thua, không thắng ít được ghi chép đầy đủ. Việc này đã gây không ít khó khăn cho công tác viết sử của các đơn vị cũng như Quân chủng, Binh chủng sau này; dẫn tới có những sự kiện được mỗi người nhớ lại, ghi lại một cách khác nhau. Nhưng sự thật của các sự kiện cần phải có những chứng cứ, ghi chép xác nhận thì mới có giá trị.

Như vậy, cùng lúc chúng tôi phải đảm nhận nhiều nhiệm vụ. Trong đó, thường xuyên là nhiệm vụ cảnh giác, sẵn sàng đánh trả Không quân Mỹ khi chúng đánh lại miền Bắc với các phương án đánh khác nhau, các phương pháp hiệp đồng khác nhau với các đơn vị không quân Mig-17 của E923, Mig-21 & Mig-17 của Triều Tiên E927, sư đoàn Phòng không với các trận địa tên lửa, pháo cao xạ dày đặc ở các mục tiêu lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Thái Nguyên, Việt Trì, Phú Lý, Hải Dương và các cầu lớn, các nút giao thông đầu mối. Tuy máy bay chiến đấu của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ không đánh ra miền Bắc nhưng chúng vẫn tang cường các hoạt động của máy bay trinh sát có người lái và sau này sử dụng nhiều máy bay không người lái để trinh sát các tuyến đường, chân hàng, kho hàng, sân bay, trận địa phòng không của ta. Nhiệm vụ đánh máy bay trinh sát được Bộ Tự lệnh Quân chủng giao thành nhiệm vụ chính thức cho không quân, pháo cao xạ và tên lửa. Khi còn chiến tranh phá hoại thì loại máy bay này thường ít được các đơn vị lựa chọn làm mục tiêu đánh. Nhưng khi Không quân Mỹ đã xuống thang, rút về dưới vĩ tuyến 20 thì nhiệm vụ này được xác định là một nhiệm vụ quan trọng.

Việc tiến quân về phía Nam, dưới vĩ tuyến 20 tham gia chiến đấu bảo vệ giao thông vận tải chiến lược và chi viện cho các chiến trường miền Nam, Lào là nhiệm vụ xung kích và chủ yếu. Nhưng do chiến trường hẹp, hệ thống căn cứ sân bay quá mỏng nên không thể đưa nhiều lực lượng vào tham gia. Hơn nữa, mấy lần cứ vượt qua vĩ tuyến 20 là bị phát hiện nên binh chủng chỉ

tổ chức cho Mig-17 tham gia đánh theo đội hình “bốn chiếc” hoặc “hai chiếc”, còn Mig-21 đánh theo đội hình “hai chiếc”. Có một điều rất lạ, khi chúng tôi hạ cánh ở sân bay Thọ Xuân mà không thấy Mỹ đựng đến? Không biết có phải vì Mỹ tuân thủ thỏa thuận dùng bắn ngoài vĩ tuyến 20 hay vì ta bố trí lực lượng phòng không bảo vệ sân bay tiền tuyến mạnh nên máy bay Mỹ ít lảng vảng gần khu vực này? Vì vậy, nhân cơ hội đó, số máy bay chúng tôi vào Thọ Xuân phục kích có lúc tăng lên sáu chiếc đến tám chiếc Mig-17, bốn chiếc Mig-21. Chỉ có điều cơ động vào phải rất bí mật và tuyến trực chiến ở sân bay cũng phải cách xa và có nguy trang kỹ.

Cuối tháng 4, đầu tháng 5 năm 1968, các phi công của E921, E923 được nghe tin “vía hè” là lần này đánh để giải phóng miền Nam luôn nên không khí vô cùng sôi sục. Ai cũng muốn được vào khu Bốn. Nhất là cánh phi công trẻ chúng tôi. Những bài hát ca ngợi các dũng sỹ trên mặt trận Khe Sanh, Trị Thiên Huế, Đường 9, Trường Sơn, các thanh niên xung phong khu Bốn trên tuyến đường Hồ Chí Minh làm cho tinh thần chúng tôi dâng tràn khí thế. Chúng tôi ra sân bay trực chiến nhưng ai cũng thuộc lòng và giờ phát thanh thời sự trên đài, nhất là giờ ca nhạc của Đài tiếng nói Việt Nam. Phòng trực của phi công và thợ máy lúc nào cũng tràn ngập tin chiến sự và những âm thanh thôi thúc, sống động, tình cảm của những bài hát mang đầy khí thế của chiến trường Khe Sanh, Đường 9, Trường Sơn, những cô gái mở đường.

Việc đưa lực lượng vào Khu 4 để đánh thắng Không quân và Không quân Hải quân Mỹ là không dễ dàng và đơn giản. Chúng tôi được tổ chức hội nghị quân sự dân chủ bàn cách đánh ở từng phi đội, rồi toàn bộ cơ quan chỉ huy tham mưu và phi công Trung đoàn quyết định lựa chọn các phi công thiện chiến nhất của hai loại máy bay Mig21 và Mig17 tham gia những trận đánh đầu tiên. Quả nhiên, các anh Đặng Ngọc Ngự, Nguyễn Văn Cốc

đã thực hiện trận đánh một cách xuất sắc với chiến công bắn rơi một chiếc F4 vào ngày 7/5/1968.

Ngày 6/5/1968

Hai chiếc Mig-21 do biên đội Đặng Ngọc Ngự, Nguyễn Văn Cốc được bí mật cơ động từ căn cứ đóng quân của Trung đoàn 921 vào sân bay tiền duyên Thọ Xuân. Anh Nguyễn Văn Minh vừa là phi công dự bị, vừa làm chỉ huy cất hạ cánh tại sân bay, được vào trước cùng các bộ phận chỉ huy, bảo đảm. Theo phương án tác chiến, khi đội hình tấn công của biên đội Mig-21 ở Thọ Xuân tiến xuống khu vực Nghệ An - Hà Tĩnh, đánh vào lực lượng máy bay Mỹ đang oanh kích, ngăn chặn vận chuyển trên tuyến đường vận tải chiến lược Hồ Chí Minh thì từ sân bay Nội Bài sẽ có một đôi Mig-21 cất cánh vào yểm trợ, nghi binh bảo vệ ở khu vực Nghĩa Đàn đến Đô Lương và ở độ cao cao hơn biên đội chủ công. Nhiệm vụ của hai chiếc Mig-21 sau là phân tán, thu hút lực lượng tiêm kích địch bay yểm hộ cho các máy bay cường kích của Không quân Hải quân Mỹ.

Thời tiết tại sân bay Thọ Xuân có 3 - 4 phần mây cao từ 300 - 500m. Vùng phía Nam sát dãy Trường Sơn bắt đầu phát triển mây giông và có chỗ có mưa. Lượng mây tăng 4 - 5 phần sau khi biên đội cất cánh 8h30 phút sáng và vòng về hướng 190°, đang lên độ cao 3.000m đi Đô Lương thì cũng nghe thấy biên đội yểm hộ Nguyễn Đăng Kính, Nguyễn Văn Lung từ Nội Bài bay vào, trên cùng rãnh song liên lạc. Dọc đường bay có chỗ gặp mưa giông, đến gần Đô Lương đã nhìn thấy sông Lam, biên đội được lệnh vòng trái về hướng 160° đi về Thanh Chương - Nam Đàn. Nhưng do có cơn mưa giông nhiệt ở đó nên biên đội xin đi tiếp 190°. Khi qua đám mây, biên đội vòng trái thì đột nhiên thấy những ánh chớp, nổ của đạn pháo phía trước. Đội trưởng Ngự

tưởng địch bắn nên vút ngay thùng phụ và vòng gấp lại ở khu vực Đô Lương. Cùng lúc nghe Sở chỉ huy Thọ Xuân cho đi hướng 60° ra phía Yên Thành, Diễn Châu nhưng Sở chỉ huy tiền phương X3 lại cho đi 360° tức là bay ngược lại Nghĩa Đàn - Tân Kỳ. Đội trưởng Ngự hỏi lại:

- Cho đi hai hướng thế thì chấp hành lệnh nào?

Khi số Một vòng gấp tránh đạn (tưởng là của máy bay địch, sau xác định là của pháo phòng không mặt đất) thì số Hai - Cốc - bị mất đội, không thấy số Một nữa do lúc đó trời xấu có mây, mưa nên tầm nhìn kém đi. Sở Chỉ huy thông báo địch từ biển vào, bên phải phía trước thấp hơn 500m. Đội trưởng Đặng Ngọc Ngự căng mắt quan sát, phát hiện hai chiếc F4 bên phải, phía dưới cách 5 km liền thông báo cho số Hai thì Nguyễn Văn Cốc nói:

- Anh vào công kích đi!

Nhưng khí tượng không cho phép lên độ cao. Vì sát đáy mây thấp, tầm nhìn xấu nên không dám mở rộng giãn cách để chiếm vị trí vào công kích và đành phải giữ hướng bay thẳng.

Thấy số Một phát hiện địch số Hai lúc này mới vút bỏ thùng dầu phụ cơ động phải, trái để tăng góc quan sát. Quay sang nhìn bên trái, Nguyễn Văn Cốc chợt thấy một chiếc đang bay qua. Lựa cho hai máy bay địch đã bay vụt qua đám mây, Ngự mới vòng lại bám vào đuôi hai chiếc F4. Nhưng chẳng may lại bay vào rìa đám mây giông nên bị mất luôn hai chiếc khỏi tầm nhìn. Biên đội trưởng Ngự sốt ruột hỏi:

- Sở Chỉ huy dẫn tiếp đi chứ, cho đi 340° bay trong mây không thấy gì nữa rồi!

Phán đoán mấy chiếc máy bay địch vẫn luẩn quẩn quanh đây nên Ngự vòng lại thêm một vòng và phát hiện được ba chiếc nhưng tầm nhìn xấu quá, đuổi theo một tí thì mất. Một lát lại

phát hiện một chiếc lò mờ trong mây, Ngự tưởng là số Hai nên bảo số Hai “Anh lắc cánh đi!” Anh bám theo một đoạn nhưng do trời xấu, tầm nhìn kém, lại mất địch nên được Sở Chỉ huy cho quay về hướng 360°. Số Một về Thọ Xuân hạ cánh.

Lại nói số Hai, Cốc, sau khi mất đội vứt bỏ dầu phụ, phát hiện được một chiếc, rồi ba chiếc. Nghe thấy số Một vòng qua vòng lại, phát hiện rồi lại mất và cuối cùng Sở Chỉ huy lệnh cho về căn cứ thì lúc này dầu còn 1.100 lít đủ để về hạ cánh nhưng trong bụng thấy tiếc nên còn chần chừ chưa muốn thoát ly khỏi khu vực chiến đấu. Cùng lúc ấy, anh phát hiện ngay phía trước một chiếc máy bay, có cánh dang ra to bè trông hơi giống Mig-21 (phán đoán là A3J, sau này gọi là RA-5C). Chiếc máy bay này đang bay ra phía biển thì đột nhiên vòng lại bên trái, rồi bên phải như muốn đan chéo với máy bay của Cốc hai lần rồi bỏ đi thẳng. Cự ly cách máy bay địch khoảng 4-5km. Anh hạ quyết tâm công kích. Bật tăng lực toàn phần, đưa kính ngắm vào đuôi máy bay địch. Cự ly giữa hai máy bay nhanh chóng rút ngắn. Anh thu tay ga về tăng lực nhỏ (có lẽ lúc này máy bay địch chỉ bay ở khoảng tốc độ 600-700km/h). Đến cự ly 2.000m thì đèn báo hiệu tên lửa vào vùng phóng. Âm lượng từ đầu dò âm thanh hồng ngoại kêu ro ro mạnh dần. Đến khoảng 1.500m anh nhấn nút phóng một quả, chuyển công tắc bắn tên lửa và nhấn nút phóng luôn quả thứ hai. Quả thứ hai vừa rời bệ phóng thì đã thấy chiếc máy bay địch bốc cháy và rơi ở ven biển phía đông bắc tỉnh Nghệ An.

Cuộc họp rút kinh nghiệm chiến đấu kết thúc với chiến công đầu ở chiến trường này thuộc về Nguyễn Văn Cốc và phát biểu đầy ý thức chính trị của đội trưởng Đặng Ngọc Ngự được đánh giá cao, mặc dù biểu cảm và ánh mắt anh đượm buồn. Có lẽ anh buồn vì một lần nữa thời cơ không đến được với anh trong trận đánh quan trọng này. Tôi trầm nghĩ, thời cơ trong một trận không chiến còn phụ thuộc cả vào sự may rủi nữa. Tôi thấy tiếc

cho anh. Cả hai anh đều chưa được phong danh hiệu Anh hùng. Số máy bay anh Ngự bắn rơi còn ít hơn anh Cốc hai chiếc. Mặc dù Đặng Ngọc Ngự đã bắn rơi 5 máy bay Mỹ, nhưng lại có tới hai chiếc trinh sát không người lái. Chiếc trinh sát không người lái bị anh bắn rơi ngày 24/4/1968 là lần gần nhất. Tuy không công bố, nhưng có vẻ như cả lãnh đạo và phi công hồi đó không đánh giá cao chiến công bắn rơi không người lái. Mà anh Đặng Ngọc Ngự lại muốn trong bộ sưu tập số máy bay Mỹ phải có đủ 5 chiếc ít nhất là A (cường kích) hoặc F (máy bay chiến đấu đa năng) của Không quân Mỹ - Loại có người lái.

Bất ngờ với tai nạn bay

Những ngày tháng này, số phi công đàn anh như các anh Ngân, Ngự, Cương, Cốc, Nhị, Đỉnh, Minh, Lý cùng với bốn anh em chúng tôi căng người ra để trực và đánh địch trên hai khu vực khu Bốn và miền Bắc. Tháng 5 và tháng 6 anh Lương Thế Phúc có số ngày trực chiến cao nhất tới 28 ngày trong một tháng. Tôi cũng trực 24-25 ngày. Còn các anh cùng đoàn về sau ít ngày thì đang “nai lưng” ra bay huấn luyện. Chủ yếu là bay trên loại Mig 21-F13. Máy bay Mig-21 F94 cứ lắp ráp được cái nào, bay thử xong là đưa vào trực chiến và huấn luyện ngay. Chúng tôi tuy phải trực nhiều nhưng bù lại là các chuyến bay xuất kích và cuối ngày trực thường được chỉ huy trung đoàn và binh chủng cho phép bay - mà chúng tôi gọi vắn tắt là “bay rút ban”. Chuyến bay trước khi kết thúc ban trực 45 phút đến một tiếng với các khoa mục bay ứng dụng chiến đấu như đánh chặn, công kích, không chiến tại đỉnh sân bay. Vì vậy giờ bay, kinh nghiệm và kỹ thuật bay cũng vẫn tích lũy khá.

Phong trào thi đua bay nhanh để vào trực sớm trong sự thôi thúc của chiến trường tổng tiến công Mậu Thân đang sôi sục thì bị chứng lại vì vụ tai nạn bay nghiêm trọng của phi công Nguyễn

Văn Nghĩa ngày 12 tháng 5 năm 1968 trên loại Mig-21 F13 khi đang bay bài không vực kỹ thuật ngay trên đỉnh sân bay. Máy bay bị thất tốc do sai sót động tác kỹ thuật bay. Phi công nhảy dù an toàn. Cũng chính vì vậy mà Nguyễn Văn Nghĩa vào trực muộn hơn mấy anh em cùng đoàn khá nhiều. Kể cả trong chiến trận sau này anh cũng bắt nhịp muộn hơn³⁶.

Sau bước chập chững, va vấp này chúng tôi lại đẩy mạnh huấn luyện đồng thời với các trận đánh ở khu Bốn bảo vệ giao thông và đánh trinh sát đường không chiến thuật và chiến thuật - chiến dịch của Không quân Mỹ ở miền Bắc. Các phi công tốp đầu vào trực sớm nhất lúc đó là các anh Nguyễn Tiến Sâm, Nguyễn Đức Soát ngày 2 tháng 6, Trần Hóa ngày 4 tháng 6, Phạm Đình Tuân, Lê Thanh Đạo ngày 8 đến ngày 9 tháng 6-1968. Cho đến giữa tháng 7 thì hầu hết đã vào trực. Và một số đã lần lượt được thử tên lửa với Không quân Hải quân Mỹ ở miền Trung - bước rèn luyện quan trọng cho những trận đánh tiếp sau đó.

Ngay sau trận thắng đầu do biên đội Ngự - Cốc trên chiến trường bảo vệ giao thông chiến lược khu Bốn, lớp phi công trẻ chúng tôi cũng được tin tưởng giao nhiệm vụ tham gia chiến đấu ở khu vực ác liệt này. Nghệ An - Hà Tĩnh đến Quảng Bình là “nút thắt cổ chai” xung yếu trên tuyến đường Hồ Chí Minh huyền thoại thường xuyên được nhắc đến trong các bản tin chiến sự của Đài tiếng nói Việt Nam cũng như giao ban chiến đấu hàng ngày, hàng tuần của chúng tôi. Với những Trùng Bồn, phà Xuân Sơn, Đồng Lộc, Khe Ve - Tân Ấp, những địa danh là điểm chuẩn khi bay chiến đấu ở đây như Đại Huệ, Rú Trọc, Đò Lương, Nghĩa Đàn, Thanh Chương, Yên Thành.

36. Tuy nhiên anh cũng có cơ hội thể hiện mình để được công nhận bắn rơi 5 chiếc máy bay Mỹ từ giữa năm 1972 đến hết chiến tranh phá hoại của Không quân Mỹ.

Tốp bốn anh em chúng tôi vẫn là những người được đi trước với các vị trí bay số Hai. Riêng anh Đinh Tôn ngay sau khi vào trực chiến, lập công xuất sắc trong trận đầu, ngày trực đầu của mình đã được bồi dưỡng bay số Một - vị trí chỉ huy biên đội. Làm nhiệm vụ chiến đấu ở khu Bốn, thời gian đầu Mig-21 đều trực ở sân bay Đa Phúc, khi có thời cơ và điều kiện thì mới bay vào Thọ Xuân (Thanh Hóa) phục kích và từ đó xuất kích đánh địch. Đánh xong hoặc xuất kích xong mà không đánh được, đều quay về Đa Phúc.

Sau trận 7-5-1968, của Biên đội Ngự-Cốc, Không quân và Hải quân Mỹ đã cảnh giác hơn, đối phó mạnh mẽ hơn với Không quân ta. Tàu chiến Mỹ có ra-đa cảnh giới và tên lửa hải đối không của Hải quân Mỹ vào gần sát khu vực eo biển Diễn Châu cách 35-60 km (ngoài tầm bắn của pháo bờ biển) để theo dõi, đối phó. Nhiều lần xuất kích của chúng tôi đều không đánh được vì ra-đa địch trên tàu cùng với các phương tiện trinh sát vô tuyến điện đều phát hiện được ta và thông báo cho lực lượng máy bay cường kích rút ra biển hoặc lui sang đất Lào chờ đợi. Thay vào đó, chúng tung các máy bay tiêm kích từ các khu vực chiến ngoài biển hay các tốp tiêm kích tự do vào chặn đường tiến nhập của máy bay ta. Tôi có mấy lần xuất kích trong biên đội với đội trưởng Đặng Ngọc Ngự và Nguyễn Văn Cốc vào những ngày này ở chiến trường Khu 4 nhưng đều không đánh được vì bị lộ phải quay về.

Hiểm họa tên lửa Talos từ hạm tàu chiến Mỹ

Chiều ngày 23/5/1968, biên đội Nguyễn Văn Cốc - Hà Quang Hưng xuất kích từ Thọ Xuân (Thanh Hóa) vào đánh tốp máy bay cường kích địch đang bay vào mạn Đô Lương - Thanh Chương. Qua Đô Lương ở độ cao 4.500 - 5.000m thì Sở Chỉ huy thông báo địch ở bên trái 2 - 3 lần. Sau đó lại có lệnh vòng gấp về hướng 360° lên độ cao 6.000m. Đội trưởng Cốc ra lệnh “tăng lực, vòng trái”. Biên đội vọt lên độ cao 6.000m thì đội viên Hà Quang Hưng chuyển từ bên phải sang bên trái đội trưởng để tăng tầm quan sát phát hiện địch bay từ phía biển vào. Vừa báo cáo “tăng lực tốt” thì cũng nhìn thấy vết khói trắng mờ ở phía trên, bên phải đi lên từ phía eo biển Diễn Châu rồi vọt lên khá cao trên đội hình bay của biên đội.

Hưng chợt nghĩ chắc là khói từ một máy bay dân dụng nào đó bay cao không nên không chú tâm theo dõi. Nhưng ngay sau đó ít giây máy bay anh như bùng nổ dữ dội và bị mất điều khiển. Thoáng mất mọi tri giác, nhưng phản xạ điều luyện của phi công chiến đấu đã giúp anh hành động một cách hoàn toàn theo quán

tính để thoát ra khỏi máy bay khi kịp thời nắm, giật nhanh chiếc cần nhảy dù khẩn cấp. Anh rơi tự do từ 6.000m, đến 4.000m thì hệ thống dù chính bật, mở và ổn định từ độ cao 2.000m.

Trận này không thấy có trong sổ ghi chép, rút kinh nghiệm chiến đấu như các trận đánh khác. Có lẽ vì trận đánh không có kết quả, lại bị tổn thất. Ở cấp phi đội, tôi được anh Nguyễn Văn Cốc thủ trưởng trực tiếp thông báo. Sau đó trong một lần rút kinh nghiệm chung của mấy trận đánh không thành công tiếp theo thì biết được rằng số Hai - Hà Quang Hưng - bị tên lửa phòng không của Mỹ (Talos) bắn lên từ tàu biển, thường đổ cách bờ eo biển Diễn Châu - Nghệ An 30 - 35 km. Loại tên lửa này có cách bắn là vọt lên độ cao trên 10km sau đó được điều khiển để từ trên cao bổ xuống mục tiêu. Khi lên độ cao lớn có để lại luồng khói trắng nên anh Hưng lúc đó mới thoáng nghĩ đó là một loại máy bay dân dụng đã bay vào tầng bình lưu nên không để ý nữa.

Sau đó, tôi còn được nghe chuyện ngoài lề rút kinh nghiệm của mấy sỹ quan dẫn đường, tác chiến Sở Chỉ huy tiền phương binh chủng là khi Hà Quang Hưng rơi xuống, người dân vẫn nghĩ anh là phi công Mỹ, hoặc Sài Gòn nên anh bị bà con cho một trận, vỡ tan cả cái mũ bay bảo hiểm phi công, cộng thêm mấy cú nện của đòn càn, đòn gánh vào người. May mà có một số cán bộ quân đội địa phương nhận ra phi công ta qua băng đeo tay đề chữ “Không quân nhân dân Việt Nam” và tấm thẻ đeo trước ngực là nền cờ Việt Nam Dân chủ Cộng hòa với số hiệu ghi rõ. Đây là tổn thất đầu tiên của đoàn bay chúng tôi, cũng là tổn thất đầu tiên của Trung đoàn và phi đội trên chiến trường mới. Hà Quang Hưng vừa tròn 24 tuổi. Không hiểu năm 1968 có phải năm hạn của anh không nhưng sau khi nằm viện Quân y 108 ba tháng điều trị đã có quá nhiều sự đổi thay đột ngột xảy ra trong cuộc đời người phi công tài hoa nhưng “yếu mệnh bay” này.

Chiến trường Khu Bốn

Chúng tôi lại tiếp tục thay nhau vào chiến trường mới. Nhưng hầu như lần nào xuất kích vào cũng bị ra-đa địch bắt được, chỉ còn tác dụng xua đuổi và làm giãn cường độ tập kích của máy bay địch trên tuyến đường vận tải. Không quân Mỹ tập trung lực lượng cao độ vào khu vực “nút chai” này để quyết ngăn chặn, phá hủy bằng được chiến dịch vận chuyển của ta trên đường Hồ Chí Minh. Mỹ quyết tâm đối phó, tiêu diệt các lực lượng Phòng không và Không quân tham gia bảo vệ giao thông trên toàn tuyến đường địa bàn Quân khu Bốn. Đặc biệt ở khu vực Bắc Sông Lam -Nghệ An. Tác động của Không quân địch làm việc vận chuyển hàng hóa, vũ khí chi viện cho các chiến trường trong tổng tiến công Mậu Thân 1968 bị đình trệ nghiêm trọng, ùn tắc ở một loạt trọng điểm gây cho ta thiệt hại lớn. Mà nghiêm trọng nhất là lượng hàng vận chuyển vào Nam mỗi ngày một giảm. Ví dụ, tháng 4/1968, hàng vào đến Hà Tĩnh là 6500 tấn nhưng đến tháng Năm chỉ có thể chi viện 1600 tấn và tháng Sáu là 1.430 tấn. Trong khi các chiến trường đều điện ra xin tăng cường vũ khí, đạn dược, lương thực thực phẩm để bảo đảm giữ nhịp độ tổng tiến công cho các đợt tiếp theo.

Cuối tháng 5/1968, Bộ Chính trị phải triệu tập các thành phần liên quan báo cáo tình hình vận chuyển cho chiến trường ở Quân khu Bốn. Ngay sau đó, ngày 6/6/1968, Bộ Chính trị giao ban Bí thư Trung ương ra thông tư về việc tăng cường lãnh đạo, chỉ đạo, tổ chức bảo đảm giao thông vận tải ở Quân khu 4, trong đó chỉ rõ: “Công tác lãnh đạo, chỉ đạo chưa thống nhất; tổ chức hiệp đồng chưa chặt chẽ; kỷ luật, trật tự trên tuyến đường chưa nghiêm. Công tác bảo vệ của các lực lượng chưa hiệu quả, gây một số tổn thất. Quyết định thành lập Ban chỉ đạo giao thông Quân khu Bốn để thống nhất chỉ đạo các lực lượng trên địa bàn. Đồng chí chính ủy Quân khu Bốn - Lê Quang Hòa làm trưởng ban”.

Đại tướng Võ Nguyên Giáp - Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bí thư Quân ủy Trung ương đã gửi điện cho đồng chí Lê Quang Hòa nhắc nhở: “Bất cứ bằng cách nào cũng phải bảo đảm cho bằng được giao thông thông suốt không để ảnh hưởng tới tiền tuyến. Việc bảo đảm giao thông là công tác quan trọng, nhất thiết phải thi hành cho kỳ được!”. Bộ tổng Tham mưu cũng chỉ thị cho Quân chủng Phòng không - Không quân nghiên cứu, rút bớt các lực lượng bảo vệ yếu địa Hà Nội và Hải Phòng tăng cường cho Quân khu Bốn. Tổ chức thêm lực lượng phòng không cho hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh. Yêu cầu Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Quân khu Bốn nghiên cứu việc tổ chức tác chiến phòng không bảo vệ tuyến giao thông chiến lược trên địa bàn này.

Lúc này ở Bắc Sông Lam có lực lượng phòng không của F367 khá mạnh nên việc bảo đảm giao thông khá hơn. Trong khi ở Nam Sông Lam lực lượng mỏng nên đánh địch không hiệu quả. Tình hình vận chuyển hết sức khó khăn. Vì vậy Quân chủng theo chỉ đạo của Bộ đã điều Sư đoàn 367 vượt Sông Lam tiến về phía Nam đồng thời bổ sung thêm 4 tiểu đoàn pháo cao xạ 37mm từ các sư đoàn phòng không khác về hai trung đoàn 210, 230

cùng 4 tiểu đoàn bổ sung để đảm nhận bảo vệ tuyến đường vận chuyển từ Linh Cảm đến Xuân Sơn. Tại tỉnh Hà Tĩnh, Bộ Tư lệnh Sư đoàn được đề nghị tăng cường bảo vệ trọng điểm Đồng Lộc. Trọng điểm này hiện đang bị ách tắc nghiêm trọng do bị Không quân Mỹ đánh phá rất ác liệt trong khi lực lượng phòng không địa phương chỉ có 12,7 ly nên tầm bảo vệ rất hạn chế.

Căn cứ vào tình hình nhiệm vụ và thực tế địa bàn, Bộ Tư lệnh Sư đoàn 367 đã bố trí Trung đoàn 210 với năm đại đội pháo cao xạ 57mm, ba đại đội 37mm của Tiểu đoàn 22 vượt Sông Lam, hành quân chiếm lĩnh trận địa bảo vệ Ngã ba Đồng Lộc và phá Linh Cảm. Trung đoàn 230 với sáu đại đội cùng hai Tiểu đoàn pháo 37mm số 23 và 13 cũng vượt Sông Lam trong lửa đạn của Không quân Mỹ để đến bố trí bảo vệ Ngã ba Tân Ấp, Tân Đức huyện Tuyên Hóa - Quảng Bình. Sư đoàn còn được bổ sung thêm Trung đoàn Pháo cao xạ 280 với trang bị hỗn hợp pháo 85mm, 37mm, 14,5mm và 12,7mm. Trung đoàn pháo cao xạ 280 là đơn vị cơ động của Quân chủng vào Quân khu Bốn từ năm 1966, có nhiều kinh nghiệm chiến đấu, đã lập công bắn rơi 166 máy bay Mỹ. Trung đoàn 280 được bố trí bảo vệ tuyến đường từ Ca Tang, Khe Ve, đến Xuân Sơn.

Thế chân Sư đoàn 367 là Sư đoàn 377 Phòng không, là sư đoàn được gấp rút thành lập 23/5/1968 bổ sung thêm trung đoàn Tên lửa Phòng không 285 từ Sư đoàn Phòng không 363 về. Sư đoàn 377 triển khai chiến đấu bảo vệ tuyến đường 15 và 7 trên đất Nghệ An. Lực lượng Tên lửa Phòng không tham gia chiến đấu ở Quân khu Bốn có tới bốn trung đoàn (275, 278, 285 và 238) trong đó Trung đoàn 238 vào chiến đấu ở Quân khu 4 từ giữa 1966³⁷.

37. Những ghi chép về bố trí binh lực của Quân chủng ở Quân khu Bốn này tôi đã phải mất khá nhiều công sức lực lại, tìm tòi từ những ghi chép cụt lủn của mình không được đầy đủ nên đã phải nhờ tìm sang các cuốn lịch sử các

Ngày nay sự quan tâm của dư luận xã hội nói nhiều đến Đồng Lộc, Trường Bồn. Nhưng còn nhiều lắm những địa danh ghi dấu ấn tàn khốc của chiến tranh chống Mỹ như hang núi đá ở Hoàng Mai (giáp Thanh Hóa - Nghệ An), hang đá trên đường 20 Quyết thắng và còn không ít nữa ở các địa phương miền Bắc từ thời chống Pháp, đến chống Mỹ đang dần dần hé lộ. Vì liên quan đến các trận đánh của Không quân ở chiến trường khu Bốn nên tôi chỉ viết và nhớ lại hai địa danh Trường Bồn và Đồng Lộc để thấy sự ác liệt của chiến tranh thời kỳ đó.

Trường Bồn thuộc địa phận xã Mỹ Sơn, huyện Đô Lương, tỉnh Nghệ An là đoạn đường độc đạo của tuyến đường 15A nên có vị trí chiến lược quan trọng trong tuyến đường vận chuyển chi viện cho miền Nam từ giữa những năm 60. Nơi đây càng trở thành “yết hầu” giữ vị trí chiến lược quan trọng hơn sau khi Mỹ tuyên bố ném bom hạn chế miền Bắc (30.3.1968) từ vĩ tuyến 20 trở ra. Sau khi Không quân Mỹ đánh phá ác liệt, phong tỏa, hủy diệt các đầu mối giao thông huyết mạch chi viện chiến trường qua tỉnh Nghệ An bằng cách đánh tan cầu Cẩm, hủy diệt các bến vượt dọc Sông Lam phía ngoài thành phố Vinh, bịt chặt Bến Thủy. Trên đường Một, chúng đánh từ cầu Nghèn đến ngã ba Giang. Trên đường 15, Không quân Mỹ tung lực lượng đánh từ Linh Cảm đến Địa Lợi - phía Nam sông Lam. Về phía ta, sau khi cầu Cổ Ngựa bị đánh sập thì yết hầu thứ ba mang tính chiến lược Ngã ba Đồng Lộc hình thành.

Những ngày cuối tháng 5 đầu tháng 6 năm 1968, lượng hàng hóa chi viện miền Nam tồn đọng, ách tắc ở khu vực Đồng Lộc quá lớn. Trung đoàn 210 triển khai lực lượng bảo vệ, giải tỏa ách tắc giao thông, đã liên tục chiến đấu, góp phần chủ yếu vào việc

đơn vị và lịch sử của Quân chủng để có tính khái quát và tổng hợp cao nhất cho những trang viết này.

chế áp Không quân Mỹ bảo vệ đặc lực cho công tác vận chuyển vận tải của các lực lượng Đoàn 559. Tổng đội thanh niên xung phong 553, 554 có 1.200 người và trong một tiểu đoàn công binh có 60 chiến sỹ rà phá bom mìn. Trong những ngày tháng ác liệt chiến đấu của Trung đoàn 210 tại Đồng Lộc từ đầu năm đến hết tháng 10 đã có năm trong sáu đại đội trưởng hy sinh, 122 liệt sỹ, 259 bị thương và có tới hàng trăm người bỏ ngũ. Ác liệt khôn cùng ở trọng điểm này. Ngày nay nhiều người đến viếng các cô gái hy sinh ở Ngã ba Đồng Lộc nhưng ít người biết xung quanh đó có hàng trăm liệt sỹ của đơn vị Phòng không Trung đoàn 210, hàng chục chiến sỹ các lực lượng khác như công binh, lái xe của Đoàn 559 cũng như nhân dân tham gia vào bảo vệ giao thông trên tuyến đường này.

Các trận đánh ác liệt của lực lượng Phòng không và các đơn vị Không quân chống trả các đòn tập kích, tiến công đường không của Không quân Mỹ đã mang lại hiệu quả tích cực. Trong ba ngày 15, 16, 17 tháng 6/1968 đã bảo đảm cho số hàng hóa vượt trọng điểm Đồng Lộc đạt 33% kế hoạch của cả tháng. Chỉ riêng hai tuần đầu chốt ở Đồng Lộc, Trung đoàn 210 đã bắn rơi 5 máy bay Mỹ. Hòa nhịp với các đòn tổng tiến công của quân và dân miền Nam, lực lượng Quân chủng Phòng không - Không quân và Phòng không Quân khu Bốn liên tục bắn rơi nhiều máy bay Mỹ nâng tổng số máy bay Mỹ bị rơi trên miền Bắc trong từng ngày. Sáng 25/6/1968, Đài tiếng nói Việt Nam vừa thông báo số máy bay Mỹ bị bắn rơi đã lên đến 2.999 thì trong Quân chủng chúng tôi được phát động thi đua bắn rơi chiếc thứ 3.000.

10 giờ sáng 25/6/1968, Trung đoàn 230 chốt chặn bảo vệ giao thông từ Tân Ấp, Tân Đức, huyện Tuyên Hóa - Quảng Bình đã bắn rơi chiếc RF-100 của Không quân Mỹ, đánh dấu chiến công bắn rơi chiếc máy bay Mỹ thứ 3.000, được Bác Hồ gửi thư khen. Ở Nghệ An, Sư đoàn Phòng không 377 triển khai lực lượng đánh

trả quyết liệt Không quân Mỹ trên các trọng điểm Truong Bồn, Phà Bến Thủy, Phà Nam Đàn, Phương Tích, Cầu Om..

Bị thiệt hại nhiều bởi quân và dân Việt Nam tại các trọng điểm kể trên, tháng 7-1968, Không quân Mỹ lại tăng cường lực lượng, cường độ đánh phá ác liệt các trọng điểm, gây khó khăn lớn cho ta trước khi bước vào mùa mưa. Không quân Mỹ sử dụng mỗi ngày 300 đến 350 lượt máy bay đánh phá ác liệt gây nên tình trạng ùn tắc trở lại. Ban Bí thư tiếp tục ra chỉ thị bổ sung về công tác bảo đảm giao thông và quyết định thành lập “Bộ Tư lệnh bảo đảm giao thông” do Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, Ủy viên Trung ương Đảng Phan Trọng Tuệ làm Tư lệnh. Ông Đinh Đức Thiện làm Phó Tư lệnh, ông Lê Quang Hòa làm Chính ủy. Ba chủ tịch Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình cùng các phó Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân Lê Văn Tri, phó Chính ủy Quân chủng Phòng không - Không quân Nguyễn Xuân Mậu làm ủy viên.

Phản ứng nhanh của lãnh đạo đất nước cho thấy tầm quan trọng của công tác vận chuyển chi viện miền Nam trên chiến trường Quân khu Bốn và cuộc đối đầu ác liệt với Không quân Mỹ ác liệt. Tôi xin trích một đoạn trong cuốn “Lịch sử Quân chủng Phòng không-Không quân” (1963-1977) quyển một trang 440 để thấy các lực lượng Không quân trong thời gian này đã hòa nhịp với các hoạt động của lực lượng phòng không mặt đất, tích cực tham chiến và gặp nhiều khó khăn tổn thất đến thế nào: “Các trận đánh của Không quân bảo vệ giao thông chiến lược trên chiến trường này không hề suôn sẻ mà diễn ra vô vùng ác liệt. Sau hai trận thắng 14 và 16-6-1968 các biên đội Không quân Mig-21 liên tục xuất kích nhưng đều bị tên lửa Talos từ tàu địch bắn chặn khi vừa lên cao 1000m (như biên đội Vũ Ngọc Đình-Phạm Phú Thái, Mai Văn Cương - Phạm Phú Thái) nên phải cơ động gấp để tránh tên lửa địch... Ngày 26/6/1968 máy bay của biên

đội trưởng Vũ Ngọc Đỉnh bị trúng đạn tên lửa địch nhưng đã kịp nhảy dù. Ngày 9/7/1968, biên đội Nguyễn Phi Hùng - Phạm Quang Sinh mới có điều kiện gặp địch. Sau một hồi kịch chiến bắn trọng thương hai chiếc F8 của địch thì Nguyễn Phi Hùng cũng bị trúng tên lửa địch, rơi và hy sinh. Ngày 10/7/1968, biên đội Phạm Thanh Ngân - Phạm Phú Thái - Đặng Ngọc Ngự được dẫn vào đánh máy bay địch đang phong tỏa các nút giao thông từ Trường Bồn - Linh Cẩm - Đồng Lộc nhưng các máy bay cường kích địch đã rút chạy ra biển và đưa tiêm kích F4 từ khu vực trợ chiến gần đó lao vào đối đầu và Phạm Phú Thái phải nhảy dù (lần nhảy dù này chính là chương đầu tiên của cuốn “Lính bay”).

Đến cuối tháng 7/1968, Quân chủng điều thêm F365 với hai Trung đoàn Pháo Cao xạ và điều chỉnh lực lượng tên lửa ở khu Bốn giao cho đơn vị này để bảo vệ giao thông trên tuyến đường số 1, số 7 và 34 trên địa bàn tỉnh Nghệ An với trọng điểm bảo vệ là kênh nhà Lê, cầu Phương Tích, thị trấn Nam Đàn và Cầu Mượn. Còn tại Ngã ba Đồng Lộc, Trung đoàn 210 sau một thời gian chiến đấu, tổn thất nặng đã phải điều chỉnh đội hình, bổ sung lực lượng tân binh từ tỉnh đội Hà Tĩnh, đồng thời bổ sung khí tài. Từ 8 đến 11/7/1968 Tổng cục Tiền phương của Bộ mở đợt vận chuyển đột xuất. Các đơn vị bảo vệ Đồng Lộc (Trung đoàn 210 và Tiểu đoàn 22) đánh trả quyết liệt bảo vệ được các đoàn xe qua trọng điểm nhưng các trận địa đều bị máy bay Mỹ đánh bom, gây thương vong không nhỏ.

Cao điểm là ngày 24/7/1968, khi Không quân Mỹ nhận thấy hiệu quả đánh phá tuyến đường chiến lược Hồ Chí Minh đã không ngăn chặn được dòng chảy vận tải vào Nam ngày càng cao thì chúng đã tổ chức đánh liên tục 15 trận, hơn 600 quả bom được ném xuống. Phòng không ta đánh trả mãnh liệt, khiến

phần nhiều bom đạn từ máy bay Mỹ chệch mục tiêu. Trong đó có quả bom định mệnh rơi trúng hầm trú ẩn của tiểu đội nữ dân quân, thanh niên xung phong ở Đồng Lộc khiến cả tiểu đội nữ hy sinh.

Tình hình bảo vệ và bảo đảm giao thông trên chiến trường Quân khu 4 vẫn vô cùng khốc liệt. Lại diễn ra tình trạng ách tắc vận chuyển ở Bắc Sông Lam. Cuối tháng 7 thường vụ Đảng ủy Quân chủng nhóm họp tại Giang Sơn - Nghệ An quyết nghị mở tuyến Sông Lam nhằm mục đích tiêu diệt một phần sinh lực địch. Đồng thời thu hút lực lượng Không quân địch, tạo điều kiện cho các tuyến khác đẩy mạnh hoạt động. Hướng chính là thông tuyến trục đường số 30 và 15 gồm các trọng điểm Đô Lương, Nam Đàn, hướng phối hợp là trục đường Một, đường 35, cầu Cẩm, phà Bến Thủy, phà Phương Tích. Lực lượng tham gia có Sư đoàn Phòng không 377 và 365, Trung đoàn Phòng không 222 Quân khu Bốn cùng các lực lượng Mig-17 và Mig -21 của hai Trung đoàn 923 và 921 Không quân.

Các đơn vị Không quân 921, 923 liên tục phá các biên đội bay giỏi nhất của mình tham gia các trận đánh. Tuy nhiên Không quân địch liên tục thay đổi thủ đoạn tác chiến và chiến thuật đối phó gây nhiều khó khăn, tổn thất cho bộ đội ta, buộc lực lượng phòng không ta phải đưa ra các biện pháp đối phó như cơ động, linh hoạt chia tách thành các cụm hỏa lực, mở rộng phạm vi hoạt động làm cho Không quân địch gặp nhiều lúng túng, giảm bớt độ chính xác của bom đạn khi đánh phá các trọng điểm. Lực lượng Không quân tuy không bắn rơi được nhiều máy bay địch nhưng lại phát huy tác dụng, uy lực răn đe cản phá rất lớn và rất hiệu quả. Các Sư đoàn phòng không của ta đóng quân rải rác trên các mục tiêu, địa bàn nhưng không có khả năng ngăn chặn, đẩy lùi các đợt tiến công của máy bay địch ra khỏi không phận. Vì máy bay địch vẫn tìm được nhiều chỗ để bay tới mục tiêu

đánh phá, nhưng chỉ cần một biên đội không quân ta xuất kích là hầu như tất cả máy bay tiến công (ném bom, cường kích) địch chạy dạt hết ra biển hoặc ra ngoài biên giới để các máy bay tiêm kích vào nghênh chiến. Và trong thời gian này các trọng điểm hoàn toàn vắng bóng máy bay địch. Đường thông suốt trong thời gian hàng tiếng.

Cũng chính vì lý do đó mà Bộ Tư lệnh Phòng không - Không quân cũng như Bộ Tư lệnh Không quân rất tích cực cho máy bay ta xuất kích để phát huy hiệu quả răn đe, ngăn chặn. Phối hợp chặt chẽ với các lực lượng phòng không mặt đất bảo vệ giao thông vận tải. Trong tháng 8/1968, lực lượng phòng không của Quân chủng và địa phương bắn rơi 53 máy bay Mỹ.



*Biên đội Đinh Tôn, Nguyễn Văn Minh giảng bình sau trận đánh thắng
ở mặt trận Quân khu Bốn (1968)*

Những đồng đội đoàn bay khóa Ba đầu tiên hy sinh

Khi đang miên man nhớ về những trận không chiến trên mặt trận Khu Bốn ác liệt thì bất chợt thấy tờ lịch 28/3. Ngày này 45 năm trước, Phạm Thành Nam đã hy sinh trên bầu trời Ninh Bình. Thời gian vụt như bóng chim. Đó là vào năm 1969, tuy không phải căng sức trực chiến như năm 1968 nhưng chúng tôi vẫn phải thay nhau vào trực chiến ở miền Trung để chi viện cho chiến trường Lào và bảo vệ giao thông đường mòn Hồ Chí Minh lúc này đã được mở rộng sang cả biên giới Lào, Campuchia và phía tây Trường Sơn. Bộ Quốc phòng và Bộ Tổng tham mưu chỉ thị về việc tăng cường đối phó với máy bay không và có người lái vào không phận miền Bắc nên các đơn vị Phòng không – Không quân phải triển khai lực lượng trên nhiều sân bay, nhiều trọng điểm nhưng có phần nhàn nhã hơn, có nhiều thời gian cho huấn luyện ứng dụng chiến đấu, huấn luyện chiến thuật và hiệp đồng tác chiến với các binh chủng.

Tổn thất đầu tiên trong năm của đoàn bay khóa 3 là phi công Trần Hóa trong trận đánh máy bay không người lái của Không

quân Hải quân Mỹ ngày 4/2/1969 cùng biên đội với thượng úy Nguyễn Văn Cốc làm biên đội trưởng. Chúng tôi đều sưng sờ tiếc thương người đồng đội tài hoa trong sự giằng xé giữa xót thương với những bức xúc về diễn biến và kết quả không rõ ràng của trận đánh được cơ quan tổng hợp, trình bày trong buổi rút kinh nghiệm. Trần Hóa bị rơi xuống biển Thụy Anh – Thái Bình đến mấy tháng sau người dân mới vớt được xác.

Sau đó, phi công Phạm Đình Tuân cùng đội trưởng Vũ Ngọc Đĩnh có trận đánh bảo vệ trọng điểm nổi từ khu vực Khe Ve - Tân Ấp sang Lào. Trận này cả hai anh, mỗi người đều bắn rơi một chiếc máy bay Mỹ. Trận đánh diễn ra ở độ cao rất thấp đã cướp đi người phi công quả cảm Phạm Đình Tuân khiến cho đoàn bay số 3 một lần nữa chấn thò, xúc động. Nhưng chúng tôi nén đau thương để tiếp tục xung trận. Thâm tâm chúng tôi ai cũng nghĩ rồi đến một ngày nào đó sẽ đến lượt mình. Nhưng không vì thế mà nhụt chí.

Sau tết Nguyên Đán 1970, quân chủng tổ chức sửa chữa sân bay Nội Bài. Phi đội 1 chúng tôi phải chuyển về sân bay Kiến An trực chiến và huấn luyện. Sau hơn một năm trực chiến liên tục, đầu năm 1969, tôi đã được bồi dưỡng và phê duyệt là biên đội trưởng cùng với các anh Hưng, Long, Đạo. Tháng 3 năm 1970 chiến trường miền Nam và Lào vẫn sôi động lắm. Không quân Mỹ tuy đã dừng ném bom miền Bắc nhưng vẫn tăng cường đánh mạnh ở Lào và Campuchia hòng ngăn chặn Không quân Bắc Việt Nam tiếp viện cho các chiến trường. Trung đoàn 923 đang triển khai chương trình huấn luyện đánh bom biển do chuyên gia phi công Cu Ba hướng dẫn. Nhưng nhiều chuyến bay Mig-17 bị Không quân Hải quân Mỹ từ biển Đông lao vào đánh chặn rất căng thẳng. Đã có một số lần Mig-21 chúng tôi phải xuất kích yểm trợ cho Mig-17 vì máy bay Mỹ đã đuổi Mig17 tới tận Nam sân bay Kiến An, tới tận phà Quý Cao.

Ngày 28/3/1970, tôi và Phạm Thành Nam được giao nhiệm vụ đánh trinh sát tầng cao, còn biên đội Bùi Văn Long – Hoàng Quốc Dũng làm nhiệm vụ trực đánh địch tầng trung. Chúng tôi mặc bộ đồ cao không ra trực. Trong lúc trực, Nam lôi giấy và bút chì ra phác họa quang cảnh sân bay. Hồi đó, không có giấy vẽ mà chỉ là giấy sổ tay, giấy vở học sinh. Anh phác họa xong rằng phi lao cạnh sân bay cùng biên đội Mig-17 đang phụt lửa xuất kích nhìn rất sinh động. Tôi buột miệng:

- Đẹp thế Nam ơi!

Nam đưa tôi bản vẽ bảo:

- Đẹp thì cầm lấy!

- Xi-ba xi-bơ khu-ốp-nhik! – Tôi vừa đùa, vừa cảm ơn Nam bằng tiếng Nga.

Anh vẫn thế, bất kể đi trực ở sân bay nào cũng luôn cầm cùi tranh thủ vẽ và chỉ một lát đã có những bức phác thảo chì rất đẹp. Vừa lúc đó “chị nuôi” ở sân bay Kiến An gánh com ra. Người con gái nuôi quân này có cái tên là Mùi, gương mặt xinh xắn, dễ thương lắm, nhất là dáng người rất thon thả. Nàng lại biết ăn mặc nên nhiều phi công Trung đoàn 923 chết mê mết. Nhưng chưa ai lọt vào mắt xanh của nàng. Tôi phát hiện ra Nam ngắm nàng từ lúc cô gánh com ra đến lúc cô về căn cứ phía rặng núi xa xa. Chắc là Nam đang “thai nghén” một bức họa về nàng cho mà xem. Lẽ ra phải cho Nam làm họa sĩ mới đúng. Tôi chợt nhớ bóng hồng “Nam Phương hoàng hậu” của Nam lâu nay không liên lạc gì làm Nam buồn ngơ ngẩn, khiến cho đôi mắt Nam vốn đã buồn nay càng buồn hơn.

Chúng tôi còn đang chờ thì biên đội Mig-17 đã cất cánh. Nam rục rịch đứng dậy, cầm cái túi đựng quần kháng áp (nhưng thường được chúng tôi “sử dụng sai mục đích” để đựng đồ dùng cá nhân) lạng lẽ đến ngồi phía sau nhà trực. Tôi vừa nhắm mắt

ngủ một lát thì có lệnh cho biên đội Long – Dũng vào cấp 1 và xuất kích. Tôi quay điện thoại về Sở Chỉ huy hỏi thì được trả lời Long – Dũng sẽ yểm trợ cho biên đội Mig-17 về hạ cánh và sang chặn Không quân Mỹ ở hướng Cánh đồng Chum - Sầm Nưa. Tôi buông điện thoại, lững thững đi về hướng Phạm Thành Nam. Anh đã hoàn thành xong bức vẽ. Nổi bật trên tờ giấy là hình ảnh cô nuôi quân xinh đẹp với đôi quang gánh đi về phía núi xa mờ và hai rặng phi lao mới trồng cao lút đầu người.

- Sao mà đẹp thế? Em Mùi dưới nét vẽ của anh Nam đẹp như nữ thần Venus ấy. – Tôi trầm trồ.

- Mà nó đẹp thật còn gì! – Nam cười hiền – Tao bảo mày hôm nào đứng cho tao vẽ mà không chịu.

- Đẹp đếch gì? Bối cú vẽ chuyện. Lại nhắc chuyện cũ à? – Tôi ngượng đỏ mặt.

- Hóa ra vẫn nhớ cơ à? Mà lần trước tao nói với mày ở đâu, nhớ không?

- Nhớ chứ sao không? Ở trường Krasnodar, sau khi đi xem các bức tượng chứ gì?

- Đúng rồi – Nam vừa nói vừa cuộn tròn bức vẽ cho vào túi.

Vừa lúc ấy Sở Chỉ huy báo động: “Thái – Nam cấp 1! Áp bắc – Cờ hồng!”. Chúng tôi xuất kích bằng qua Ninh Bình, xuyên lên mây về bắc Thanh Hóa. Bộ đồ cao không khiến tôi hơi khó chịu, vừa bay vừa nghe ngóng. Biên đội Long – Dũng đã về hạ cánh ở sân bay Kiến An. Có lẽ tình hình chiến sự ở Cánh đồng Chum phức tạp lắm thì Sở chỉ huy mới phải điều hai biên đội Mig-21 trực đánh trinh sát cao không xuất kích thế này. Trong khi ở Thọ Xuân còn mấy biên đội trực nữa cơ mà. Nghĩ đến đây, tôi nhắc Nam “Tăng cường cảnh giới! Tình hình phức tạp đấy”. Sở Chỉ huy liên tục thông báo. Lúc thì dẫn chúng tôi đến sát biên giới

và thông báo địch, lúc thì 50km, 30km, 20km rồi im lặng. Sau đó yêu cầu vòng gấp ra, vào sát biên giới. Tôi chỉ có thể hình dung ra chỉ huy của hai bên đang dẫn lực lượng của mình dần dừ, lùa miếng nhau trên khu vực chiến sự biên giới giữa liên quân Việt – Lào với lực lượng phản động được Mỹ và Thái Lan ủng hộ.

Không quân ta có ý định đe dọa, ngăn chặn B52 trước khi chúng đến sông Mekong đánh liên quân Việt – Lào. Còn Không quân Mỹ thì sẵn sàng ngăn việc này xảy ra. Sau một hồi dần dừ nhau như vậy thì Không quân Mỹ và Không quân ta đều cho thu quân. Dầu liệu của chúng tôi cũng chỉ đủ để về sân bay Kiến An. Từ Hồi Xuân, Lang Chánh, Thanh Hóa chúng tôi được dẫn về Ninh Bình. Khi còn cách Ninh Bình vài chục ki lô mét thì bất ngờ Sở Chỉ huy cho đổi hướng ra biển Đông và thông báo có địch. Từ 40, 30, 20 rồi 15km. Tôi nhắc Nam bám đội và tăng cường cảnh giới. Ngay sau đó tôi phát hiện địch có hai chiếc ở bên trái, phía trước 35 độ, cự ly 10-12km. Khi cự ly còn 5-7km 45 -50 độ bên trái, tôi hô Nam:

- Vút dầu phụ! Vòng trái! (kéo lên kiểu vòng chiến đấu)

Chúng tôi quần nhau một vòng hơn một phút. Bộ quần áo cao không vốn đã chật cứng giờ càng chật bó người tôi như bó giò. Tình thế không có lợi chút nào, đã thế dầu liệu còn rất ít. Tôi lật ngược máy bay kéo hết sức đối đầu với hai chiếc F4 và phóng 1 quả tên lửa với mục đích uy hiếp, tìm sơ hở của địch để dẫn đội thoát ly. Nhưng hai chiếc F4 vẫn cứ bám riết và liên tục nhả đạn về phía chúng tôi. Tự nhiên tôi có linh cảm bất an vì không thấy Nam nói với tôi câu nào. Tôi nhấn nút vô tuyến điện hỏi: “Anh còn giữ đội không? Chuẩn bị thoát ly nhé!” Không thấy Nam trả lời. Chột dạ, tôi quay ngoắt đầu về phía sau, quan sát cả hai bên mà không thấy số Hai của mình đâu. Tôi nói cần lái, kéo máy bay lên độ cao và mở rộng quan sát xuống phía dưới. Phía sau, chếch bên trái vẫn là hai chiếc F4 đang bám đuổi tôi. Bỗng trên

nền mây trắng hiện rõ chiếc Mig-21 của Phạm Thành Nam đang lằm lũi bay thẳng. Tôi thất kinh, vì trông chiếc Mig-21 như mỗi ngon cho bầy F4. Tôi gọi vào bộ đàm “Anh cơ động gấp!”. Tôi gọi Nam hai lần vẫn không thấy Nam trả lời. Từ phía sau máy bay Phạm Thành Nam xuất hiện hai vệt khói trắng nhẹ từ cặp tên lửa phóng ra từ đôi F4 khác. Tôi hô to gấp gấp: “Cơ động ngay! Nó bắn tên lửa đấy!”. Nhưng Nam vẫn lằm lũi bay thẳng. Tôi kéo gấp máy bay về phía hai chiếc F4 đang theo bám Nam, tạt ngang hướng bay của chúng. Đúng lúc đó tôi phát hiện ra hai quả tên lửa tiếp theo phóng về chiếc Mig21. Bất lực vì không thể làm gì hơn khi thấy hai quả tên lửa nổ sát máy bay Nam. Tôi gào lên trong vô tuyến điện “Nhảy dù đi, nhảy dù ngay đi!”. Nhưng chiếc Mig của Nam chỉ xịt khói trắng lừ lừ bay về phía trước và mất dần độ cao mặc kệ tôi gào khản cổ. Rồi máy bay chuyển sang khói đen, chui tụt vào nền mây mất hút.

Tôi nghe Sở Chỉ huy lệnh cho thoát khỏi chiến đấu. Tôi cho máy bay nhào thẳng xuống, lấy tốc độ rồi kéo dựng máy bay lên, tận dụng tính năng cơ động ở độ cao trên 4.000m của Mig21 cũng như khả năng bút phá về tốc độ khi máy bay đã nhẹ bẫng vì hết dầu liệu chỉ còn vài phút bay với chế độ tăng lực. Thấy về Kiến An không an toàn vì ngoài biển máy bay Mỹ vẫn rình rập, thời tiết lại xấu đi, cự ly bay xa lên Sở Chỉ huy cho tôi về hạ cánh ở sân bay Gia Lâm bằng kiểu xuyên mây trực tiếp. Tôi ngoảnh lại nhìn phía sau, thấy hai chiếc F4 xem chừng không theo nổi nên cũng vòng gấp ra biển. Sở chỉ huy và dẫn đường trên màn hình ra-đa thấy tôi khá rõ nên dẫn tôi về điểm xuyên mây xuống Gia Lâm rất chuẩn xác nhưng tôi vẫn không giấu nổi lo lắng, không biết người bạn thân thiết của tôi giờ này ra sao? Hy vọng anh có thể nhảy dù và sống sót như tôi hồi năm 1968.

Tôi cố gắng tập trung điều khiển máy bay hạ cánh ở sân bay Gia Lâm trong điều kiện mây thấp và có mưa phùn nhẹ, tầm

nhìn hạn chế chỉ 4 - 5km. Tôi cho máy bay lặn về sâu đổ như người mộng du. Không còn nhớ là mình đã được đưa về đâu. Có lẽ là Sở chỉ huy Sư đoàn (lúc này đã về đóng ở Gia Lâm). Tôi chỉ lảng máng nhớ hình như các cán bộ tham mưu, chỉ huy Bộ tư lệnh đã hỏi tôi về diễn biến trận đánh còn tôi thì trả lời một cách máy móc, vô cảm. Tôi chỉ hỏi đi hỏi lại một câu duy nhất "Nam có nhảy dù được không?" Không ai trả lời tôi. Tất cả đều im lặng. Có lẽ vì chưa nhận được thông báo từ địa phương. Tôi hơi bức:

- Chúng tôi đánh nhau trên đỉnh khu vực Ninh Bình. Chỉ cần gọi điện hỏi Tỉnh đội là xong chứ có gì mà lâu thế?

Tôi linh cảm về một điều xấu nhất đã xảy ra với Phạm Thành Nam nhưng vẫn hy vọng Nam nhảy dù ra được. Trớ trêu thay, một tin xấu bay về. Nam đã không thể nhảy dù và hy sinh ngay trong máy bay. Tôi suy sụp hẳn. Người tôi như mất trọng lượng. Tôi đi mà như bay lang thang trong mưa phùn gần suốt đêm trên dọc đường băng, ra tới tận bờ đê sông Hồng. Vừa đi, vừa tự hỏi tại sao Nam không liên lạc với mình? Tại sao anh không nhảy dù? Mình có hành động gì sai để đưa anh vào thế khó khi giáp trận? Mình có lỗi gì không trong sự hy sinh của anh? Đứng trên bờ đê sông Hồng ngắm hàng đoàn xe nhà binh, những đoàn người rỗng rảnh xếp hàng qua cầu phao mà đầu óc tôi trống rỗng. Tôi không nhớ mình đã như thế nào trong khi cứ lặng lẽ đi, lặng lẽ tự vấn, lặng lẽ buồn trong suốt đêm đó. Chỉ nhớ đến khi về lán nghỉ, có người hỏi tôi: Cậu đã đi lang thang ở đâu đấy? Làm mọi người lo, tìm cậu suốt mà không thấy. Tôi đáp gọn lỏn "vâng" rồi lên giường nằm. Nhưng không tài nào ngủ được vì những kỷ niệm gắn bó với Nam cứ thổn thức trong đầu. Không ngờ, khoảnh khắc nhìn thấy chiếc máy bay Mig của Nam chúi đầu lằm lũi chui tọt vào đám mây là lúc tôi không còn nhìn thấy Nam trên cõi đời này.

Tôi chợt nhớ tới hình ảnh gần đây, sau những giờ thể thao

dốc hết sức, mệt nhoài không ăn được cơm, anh phải pha nước chanh rồi chan vào cơm để cố húp. Hay là thời gian gần đây ý thức được sức khỏe và sức chịu đựng rất quan trọng với phi công nên anh đã ra sức tập luyện thể thao nhưng mà ăn không được nên mới nghĩ ra chiêu pha nước chanh đường chan cơm này? Máy hôm trước có ông “thi sĩ” đoàn bay sau vụ Lê Toàn Thắng bị “ăn cùi chỏ” trong trận bóng rổ sừng cả mắt của ai đó có chế thơ Kiều “Mùa xuân quả thui đưa thoi/Thằng Lê Toàn Thắng suýt lòi con người” đã viết thơ trêu Nam: “Nửa đêm gà gáy canh ba/Nam ta thức dậy làm ca nước đường”. Tôi nhớ về bức vẽ “cô chị nuôi” của anh trước khi xuất kích buổi sáng. Bỗng bật khóc nức nở.

Sau trận Phạm Thành Nam hy sinh, mãi sau này tôi mới biết kíp trực Sở chỉ huy đã phải kiểm điểm và người trực chỉ huy đã phải nhận kỷ luật về việc đưa biên đội vào trận đánh không hội đủ các yếu tố bảo đảm đánh thắng và đánh đúng đối tượng. Vì máy bay ta đã gần cạn dầu liệu lại dẫn ra đánh với tiêm kích Hải quân Mỹ - chúng đã mấy ngày liền phục kích máy bay ta khi về Kiến An hạ cánh. Chuyện kiểm điểm này mãi tới năm 1990 tôi mới biết khi đọc tài liệu về lịch sử Đảng bộ quân chủng. Mất một thời gian dài, có lẽ tới ba, bốn năm sau thỉnh thoảng tôi vẫn thấy Nam hiện về trong giấc ngủ của tôi. Anh về lặng lẽ, không cười, không nói, chỉ đắm chiêu nhìn tôi rồi lại biến mất. Cũng có lần tôi mơ thấy anh vui vẻ với bạn bè chúng tôi, cùng trêu đùa nhau như khi còn sống. Tôi mừng rỡ kêu lên “Ồ, Nam còn sống thật mà!” rồi giật mình tỉnh dậy, tim đập loạn xạ, chân tay rụng rời.

Những đêm như thế là những đêm dài thao thức. Có lẽ tôi không thể quen được cảm giác vắng Nam. Vài tháng sau, anh Hà Quang Hưng trước khi nhập đoàn đi học ở Học viện Quân sự Gagarin được nghỉ mấy ngày tranh thủ về quê Ý Yên (Nam Định) đã đến chỗ máy bay Nam bị rơi xuống và hy sinh. Khi lên đơn vị,

anh kể: “Tôi thấy chỉ còn lại một hố sâu trên đồng ruộng. Thấp một nén nhang cho Nam cùng một mảnh giấy ghi bốn câu lấy từ nhật ký: -Thái, Hưng, Nam tuy ba mà một/Lòng mỗi người tuy một mà ba/Bình Định, Phú Thọ, Nam Hà/Quê hương mấy nẻo tuy xa mà gần - rồi hóa cùng nén hương mà chỉ thấy những bong bóng nổi lên từ hố sâu đã chôn vùi anh cùng chiếc Mig-21”.

Rồi cuộc sống vẫn phải tiến về phía trước. Những người còn sống phải đi tiếp trên con đường dài còn lại của cuộc đời. Chúng tôi cùng sẽ chia những mất mát, đau thương sau sự hy sinh của Trần Hóa, Phạm Đình Tuân, Phạm Thành Nam để tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ của mình và gánh vác cả những ước mơ, mong mỏi của các anh vào chiến trận mới.

Bay xuyên mây và nguy cơ tai nạn do thất tốc

Ngày 16/5/1968

Dù đã đến tháng năm nhưng những đợt không khí lạnh từ phía Bắc vẫn liên tục tràn về, có đợt rất mạnh, gây ra gió rét. Nhưng với Không quân thì đợt không khí lạnh này gây mây, mù, mưa mới đáng ngại. Buổi sáng, chúng tôi xuất kích và chứng kiến một kiểu tiết trời khác lạ. Đợt gió mùa đông bắc cuối xuân đầu hạ này tuy mạnh nhưng không thể làm thành một tầng mây âm u, dày đặc, trải dài hàng trăm đến cả nghìn cây số như đang giữa mùa đông, mà nó tạo ra nhiều tầng mây từ thấp đến rất cao. Lớp phi công chúng tôi về vào đúng mùa gió bắc, rét mướt nên lẽ ra vào bay hồi phục kỹ thuật lái giản đơn nhưng lại vẫn phải bay trong điều kiện khí tượng phức tạp. Thử thách diễn ra ngay trong những chuyến bay đầu tiên. Học bay “xuyên mây” - tức là điều khiển máy bay trong mây với tầm nhìn từ một vài chục mét để bay lên trên mây đi làm nhiệm vụ chiến đấu hoặc xuống dưới mây để tìm về sân bay hạ cánh. Khi không khí lạnh tràn về cường độ mạnh thì đáy mây thường có độ cao khoảng 200-500m

và đỉnh mây lên đến 5.000 - 6.000m là cùng. Mây dày đặc liên khối từ dưới lên trên, tầm nhìn chỉ từ vài mét đến một hai chục mét trong mây.

Khi đã thành thạo xuyên mây một chiếc, chúng tôi phải tập luyện để có thể bay biên đội hai chiếc rồi bốn chiếc. Bay trong điều kiện như vậy mới mong vào trực chiến và tham gia chiến đấu. Khi bay xuyên mây biên đội như vậy thì yêu cầu việc giữ chế độ bay của cả hai phi công về tốc độ, độ lên-xuống, hướng bay...vô cùng nghiêm ngặt. Chỉ sai một độ hướng bay hay một vài mét giây lên xuống là không thể tập hợp được đội hình và đặc biệt nguy hiểm là có thể đâm vào nhau ngay trong mây. Mà hệ thống radar, điện tử, lái tự động của Mig-21 không được như sau này nên phi công phải hoàn toàn tự mình điều khiển máy bay mà không thể dựa dẫm vào máy móc. Hôm đó tôi trực với đại úy – đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân. Đang tranh thủ thư giãn trên giường trực thì có lệnh:

- Ngân - Thái cấp 1!

Người sĩ quan tác chiến hô lớn để cho cả lán thợ máy bên cạnh nghe được, sau đó xuống giọng với biên đội chúng tôi:

- Nhiệm vụ đánh máy bay trinh sát!

Chúng tôi nài nịt quần áo bay, mũ bay và lao ngay ra máy bay trực của mình như con lốc thì thấy mấy anh chàng thợ máy đã tháo bịt che, mở nắp buồng lái, tháo các nắp, ốp, bảo hiểm của các bộ phận và chờ sẵn. Vừa cài xong khóa dù, bật vô tuyến điện liên lạc thì đã nhận được lệnh: “Áp Bắc - Cờ Hồng!” Chúng tôi nhanh chóng mở máy, lăn ra đường băng theo thứ tự. Lướt mắt nhìn lên bầu trời phủ đầy mây, thấy trời khá sáng, mặc dù có ít mây thấp, tôi đoán chắc mây nhiều tầng và đỉnh mây chỉ khoảng 3.000 - 4.000m.

Vừa lúc Sở chỉ huy cho lệnh “Cờ hồng”. Đội trưởng trả lời và

lệnh tiếp cho tôi tăng lực. Tôi bật tăng lực, nhả phanh vọt theo đội trưởng. Tiếng động cơ của hai chiếc phản lực như xé nát bầu không gian yên tĩnh của buổi sáng. Ngồi trong máy bay mà tiếng động, độ rung lắc của máy bay như những xung lực của những làn sóng âm ba mãnh liệt đập vào thân thể và tai nghe. Tiếng động cơ như hăng đi trong một phần giây rồi kèm theo ngay sau đó là tiếng nổ. Tôi yên tâm dùng tay, chân điều khiển máy bay cất cánh cùng với đội trưởng. Chiếc máy bay lấy đà, nhanh chóng tăng tốc độ, tiếng lách cách lột sột từ bộ lớp máy bay giảm dần theo tốc độ và mất hẳn khi rời đất. Bồng bênh, chới với khi lực nâng mới vừa đủ cho con chim sắt lao vào không gian. Khi đội trưởng lệnh thu càng rồi thu cánh tà vang lên cũng là lúc chúng tôi chồm vào mây. Ngay sau đó là phải tắt tăng lực và mở giãn cách hướng 110^0 - xuyên lên. Căng! Chưa kịp giãn đội hình đã vào mây thế này là thử thách không dễ chút nào với một phi công mới.

Mây không đặc quánh như mùa đông nên vẫn loáng thoáng thấy được đội trưởng. Vừa định mở giãn cách theo bài bản tăng thêm 10^0 , bay tiếp 20 giây rồi quay về hướng cũ thì thấy máy bay đã bay vọt qua một tầng mây có đỉnh chỉ khoảng 500m. Liếc sang trái thấy đội trưởng còn cách mình không xa, mà phía trên còn tầng mây tiếp theo nữa, tôi tranh thủ đánh nhanh cần lái sang phải mở rộng giãn cách với đội trưởng rồi cho máy bay quay lại hướng 110^0 để cùng xuyên lên với đội trưởng thì máy bay lao bụp vào tầng mây tiếp theo.

Giật mình! Quay vội về quan sát và giữ chế độ bay theo các đồng hồ chỉ trạng thái máy bay. Đội trưởng thông báo “Độ cao 1.000”. Tôi liếc nhìn đồng hồ độ cao 900. Chênh lệch độ cao thế là tốt. Nhưng quay sang thấy tốc độ tăng đến 900km/h. Chết thật! Tôi vội kéo cần lái để giảm vận tốc bay bằng cách tăng tốc độ bay lên. Nhìn sang đồng hồ chỉ trạng thái thì lại đã thấy

máy bay đang nghiêng phải. Tôi cố dùng cần lái để loại trừ độ nghiêng mà thấy nặng trình trịch. “Sao thế nhỉ?” - Tôi tự hỏi. Rõ ràng không có cảm giác máy bay nghiêng mà sao đồng hồ chân trời vẫn bảo đang có độ nghiêng. Chợt nhìn sang đồng hồ chỉ hướng bay thì máy bay đã vòng phải đến 130° . Nguy rồi!

Đội trưởng lại thông báo “độ cao 2.000m”. Tôi nhìn đồng hồ thấy độ cao mình 1700. Chênh cao hơi lớn. Tôi lúi húi quay vào sửa chữa sai sót về hướng, độ cao thì chợt nhớ ra. Hồng rồi! Mình bị cảm giác sai rồi! Máy bay nghiêng phải mà mình cứ có cảm giác bay thẳng, nên cứ điều khiển theo cảm giác làm cho hướng bay tăng dần. Có độ nghiêng nên máy bay chúc xuống làm tốc độ tăng và độ lên xuống không ngang bằng với đội trưởng. Kiểu này máy bay mình càng bay càng xa dần, không chừng không còn nhìn thấy và tập hợp được với đội trưởng sau khi lên trên mây cũng nên. Thế là tôi nhớ lại rất nhanh phương pháp sửa chữa, khắc phục cái hiện tượng rất dễ xảy ra này đối với các phi công - hiện tượng cảm giác sai.

Tôi lắc đầu mấy cái thật mạnh, thả lỏng cơ bắp mà lúc đó tay, chân đang cứng đơ và tập trung cao độ điều khiển máy bay, tuyệt đối tin tưởng vào hệ thống đồng hồ. Đội trưởng lại thông báo “độ cao 3.000”. Máy bay tôi đang ở độ cao 2.800. Tạm được. Vừa mới tạm khắc phục được trạng thái cảm giác sai thì đã thấy đội trưởng hô “3.500m ra khỏi mây”. Tôi cố giữ theo hệ thống đồng hồ cho máy bay bay đúng quỹ đạo. Máy bay ra khỏi tầng mây thứ hai. Tôi nhón nhác tìm kiếm đội trưởng chưa thấy đâu đã thấy anh hô “chuẩn bị vào tầng mây tiếp theo, giữ đội hình xuyên lên!” Nhìn vội thấy chiếc Mig-21 của đội trưởng ở cự ly cách xa đến hơn 2 km, hơi xa, nhưng trong tầm quan sát.

Tôi vội chăm chú quan sát không gian, lấy lại thăng bằng cho trạng thái tâm thần, trí óc cũng như cho máy bay trước khi lao vào tầng mây thứ hai. Có lẽ tôi bị cảm giác sai là do khi bay vào

mây lần thứ nhất chưa ổn định nên cả máy bay và bộ thắng bằng của trí não bị ảnh hưởng. Bây giờ tôi yên tâm cho máy bay giữ đúng chế độ bay xuyên lên tầng mây thứ ba. Có cảm giác độ đậm đặc của mây giảm dần theo độ cao nên bầu trời phía trên đầu sáng hơn. Việc này cũng giúp cho giảm bớt cảm giác sai khi bay trong mây. Tôi tự tin giảm hướng bay về 105° so với 110° của đội trưởng để giảm giãn cách với đội trưởng còn khoảng 1.000 đến 1.500m. Lần này, có chuẩn bị nên khi lọt giữa hai tầng mây tôi khá tự tin điều khiển, giữ chế độ bay lên. Mất hẳn cảm giác tắt bật đến toát mồ hôi để sửa hết sai sót này đến sai sót khác khi cảm giác sai trong tầng mây phía dưới. Tầng mây thứ ba kết thúc ở độ cao 5.500. Khi đội trưởng báo ra khỏi mây thì độ cao của tôi cũng xấp xỉ 5.400m và chỉ vài giây sau chiếc phản lực của tôi lao vọt qua tầng mây này.

Cuối cùng chúng tôi cũng ra khỏi được mớ bùng nhùng mây ở độ cao lớn 9.500m. Đội trưởng lệnh “tập hợp đội hình, vòng trái hướng 90° . Chúng tôi đang ở độ cao 10.000m. Máy bay ở độ cao và tốc độ này có góc tấn hơi lớn khi bay bằng và điều khiển không “ăn tay” như ở 4-5 km. Bay thêm một chút nữa, nhìn ra phía trước thấy trời khá quang đãng, xa nữa đã là biển với những hòn đảo nổi lên lấm chấm trên nền nước xanh. Hình như vịnh Hạ Long! Sở chỉ huy tiếp tục dẫn và thông báo “Biên đội Z đang công kích máy bay trinh sát địch phía trước. Biên đội sẵn sàng tham chiến”.

Trước mắt tôi là ba vệt khói nối tiếp nhau đột ngột hiện lên phía chân trời, cách chúng tôi phải đến 50-60 km. Hướng bay của cả ba chiếc máy bay là Bắc - Nam, vệt khói đi trước nhỏ hơn, chắc là chiếc máy bay trinh sát. Hai chiếc tiếp sau đang đuổi theo có tốc độ khá lớn. Sở Chỉ huy và màn hình ra-đa dẫn đường cho chúng tôi chiếm vị trí phía sau hai chiếc Mig-21 của biên đội Triều Tiên (Z) khoảng 20-30 km để sẵn sàng tăng tốc vào

đánh tiếp, nếu máy bay trinh sát của địch không bị Z bắn rơi. Từ độ cao gần 10.000m nhìn ra phía Biển Đông, mây đang vỡ và tan dần, lộ toàn bộ dải đất ven biển Quảng Ninh, Vịnh Hạ Long. Chiếc máy bay trinh sát đã bay hẳn ra biển, cách bờ vài chục ki lô mét. Đưa mắt quan sát kỹ ba vệt khói, bỗng thấy làn khói từ chiếc máy bay thứ hai như bị vẹo vọ rồi nhạt dần và chúi xuống biển. Không lâu sau thì chiếc đi sau cũng vòng lại, quay về phía bờ biển. Chúng tôi cũng được lệnh đình chỉ nhiệm vụ.

Mãi lâu sau này khi truy tìm kho tư liệu chiến tranh, tôi mới biết hôm đó Không quân Z xuất kích sáu chiếc, hai Mig-21 và bốn Mig-17 để chặn đánh chiếc trinh sát này. Biên đội Mig-21 của Z hôm đó là Thiếu tá Coinhac bay máy bay Mig-21F13 số 58 và đại úy Xin Xan Hô bay máy bay Mig-21 F13 số 47. Số Một - Coinhac đã bắn một quả tên lửa nhưng không trúng chiếc trinh sát. Số Hai- Xin Xan Hô đã dùng động tác cơ động quá mạnh ở độ cao lớn (13.000-15.000m) nên bị thất tốc, rơi xuống biển Quan Lạn và hy sinh.

Trong không chiến cần thay đổi chiến thuật liên tục

Không quân Mỹ từ hạm đội 7 trên Biển Đông từ Thái Lan và từ các căn cứ Nam vĩ tuyến 17 quyết ngăn chặn con đường vận tải chiến lược và đối phó ác liệt với các đòn tiến công Mậu Thân đợt hai, rồi đợt ba của ta. Chúng tôi xuất kích hàng chục lần với tổng cộng hàng trăm máy bay nhưng ít gặp địch, đánh không được nhiều, hiệu quả bắn rơi địch lại không cao. Ngày 14 tháng 6 năm 1968. Sau nhiều lần phục kích, xuất kích, Trung đoàn 923 đã tổ chức và đánh thắng trận đầu tiên ở Khu 4. Kết quả sau đó xác định biên đội bắn rơi hai chiếc F4. Một rơi ở Nghi Kiều - Nghi Lộc, một rơi ở ngoài biển. Đây là chiến công thứ tư của phi công Lê Hải và thứ năm của phi công Lưu Huy Chao.

Sau khi được nghe vấn tắt kết quả rút kinh nghiệm chiến đấu của Trung đoàn 923, chúng tôi còn được nghe thêm từ các anh Chao, Hải tường thuật lại trận đánh này trong vài lần gặp khi thì ở sân bay Thọ Xuân, khi thì ở hầm sơ tán Nội Bài. Chúng tôi rút ra kết luận: Một là, ở khu Bốn, muốn đánh được thì phải bí mật được thời cơ phục kích, xuất kích. Hai là, phải thông thuộc

địa hình để có thể kết hợp nhiều thông tin, thông báo địch để tự dẫn máy bay mình vào khu vực có máy bay địch mà đánh. Ba là, đánh nhanh, rút nhanh ở độ cao thấp không để ra-đa địch bắt được để từ đó dẫn tiêm kích hạm đội và chặn đường ta về căn cứ.

Cuộc đấu trí của chỉ huy, cơ quan tham mưu để tổ chức các trận đánh tiêu diệt được máy bay địch là bài toán đầu đầu của các Sở chỉ huy Không quân. Đối với các phi công, chiến trận ở Khu Bốn đòi hỏi phải có kỹ năng rất điêu luyện để sẵn sàng chỉ cần nghe thông báo vị trí địa điểm địch đang đánh là có thể tự bay đến, tự phát hiện không có hỗ trợ dẫn đường chính xác như ở miền Bắc, tự xác định mục tiêu, quyết tâm đánh và cơ động máy bay hiệu quả nhất để tiếp cận nhanh, ngắm bắn chính xác trong thời gian ngắn nhất hạ thủ kẻ địch. Muốn như vậy phải bay thấp không để ra-đa địch bắt được. Không hoặc hạn chế tối đa sử dụng thông thoại vô tuyến điện cho đến lúc phát hiện địch và vào công kích. Đặc biệt phi công ta phải có kỹ năng không chiến tầm gần với các máy bay địch F4, F8 có tính năng cơ động, hỏa lực, dự trữ dầu liệu vượt trội so với Mig-21 và Mig-17.

Chúng tôi lao vào nghiên cứu, học thuộc địa hình khu vực chiến đấu bằng cách tự vẽ lại bản đồ trên giấy. Đo đạc, tính toán tọa độ, vị trí những điểm chuẩn, địa danh lớn trên bản đồ và xác định thời gian bay, hướng bay từ điểm nọ tới điểm kia. Tự kiểm tra và “đố” nhau khi làm công tác hiệp đồng biên đội, chuẩn bị trực chiến vào các buổi sáng. Cứ thế, thấm dần, thấm dần. Chúng tôi thuộc lòng địa hình kể cả khi bay trên mây không nhìn thấy địa tiêu hay dưới mây - khi bay ở độ cao thấp và rất thấp. Điều này tạo cho lớp phi công chúng tôi có khả năng định vị và định hướng không gian rất tốt trong các cuộc bay chiến đấu, bay nhiệm vụ cũng như huấn luyện các khoa mục phức tạp và cao cấp sau này. Lớp phi công chúng tôi rất hân hũu mới có vài trường hợp bị lạc đường trong hàng ngàn lần bay trên bầu trời

đất nước.

Để học thuộc địa hình bay - chúng tôi còn tự mình đắp nổi bằng đất sét cả mô hình địa lý từ miền Bắc tới chiến trường khu Bốn phỏng theo các bản đồ địa hình của Bộ Tổng Tham mưu, cả tập bản đồ nổi có tỷ lệ nhỏ xíu do nước ngoài không nhớ Liên Xô hay Trung Quốc cung cấp. Tôi có thể tự hào mà khẳng định mình là người có đồng sáng kiến cùng với Phạm Thành Nam, Hà Quang Hưng, Nguyễn Ngọc Thiên và nhiệt tình triển khai thực hiện dưới sự cổ vũ của đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân, đại đội phó Mai Văn Cương, trung đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Việc này cũng được chỉ huy Trung đoàn và cơ quan khi đó Trung tá Trần Mạnh - Trung đoàn trưởng, Thiếu tá Trần Hanh - Trung đoàn phó, Thạch Quang Nhung - Tham mưu trưởng đồng tình cổ vũ và đánh giá cao.

Trận thắng đầu tiên của Đại đội Ba trên mặt trận Khu Bốn

Hai ngày sau trận đánh của Trung đoàn 923, Biên đội Đinh Tôn – Nguyễn Tiến Sâm vào trận.

Lúc này Trung đoàn tổ chức cho các phi công thành hai đại đội bay: Đại đội Một và Đại đội Ba. Đại đội Một do Phi đội trưởng Phạm Thanh Ngân và Phi đội phó Mai Văn Cương chỉ huy. Có các Biên đội trưởng: Đặng Ngọc Ngự, Nguyễn Văn Cốc, Nguyễn Văn Minh, Hoàng Biểu, Nguyễn Văn Lý và hơn chục anh em đoàn bay chúng tôi. Tổng quân số Đại đội Một xấp xỉ hai chục. Đại đội Ba do các anh Lê Trọng Huyền, Vũ Ngọc Đỉnh sau đó là Đồng Văn Song, Đinh Tôn chỉ huy cùng các phi công lớp trước làm chỉ huy biên đội và đội trưởng Bùi Đức Nhu, Nguyễn Văn Lung, Nguyễn Văn Thuận và lớp phi công chúng tôi mới bổ sung. Tổng quân số đến hơn hai mươi phi công.

Ngày 16/6/1968, khí tượng, thời tiết từ sân bay Nội Bài vào tới Hà Tĩnh khá tốt. Mùa hè, nắng nóng với từng đợt gió đông nam, xen kẽ với gió Lào. Mây hình chớp mũ (Cu) - chỉ từ 2 đến 5 phần. Tầm nhìn tốt từ 10 - 15km. Có mù khô ở độ cao 2.500 -

3.500m trong khu vực Nghệ An - Hà Tĩnh. Không quân Mỹ trong ngày vẫn duy trì áp lực, tiến công, đánh phá các trục đường vận tải và các trọng điểm như Truong Bồn, Đồng Lộc, Đường 14, 15, Đường 7 bằng việc sử dụng liên tục thay nhau hai đến bốn chiếc F4B. Đánh phá giao thông từ Vinh đi Nam Đàn - Đô Lương. Khi cần tập trung thì tăng lên tám đến mười hai chiếc đánh các trọng điểm Truong Bồn, cầu, phà trên trục đường 1, đường 14, 15 từ Nghệ An tới Quảng Bình...

Gần trưa, Biên đội được lệnh cơ động bí mật vào sân bay tiền duyên lúc đó là Thọ Xuân. Biên đội Tôn - Sâm liên tục được lệnh báo động vào cấp 1 rồi lại xuống cấp 2 dưới cái nắng nóng, gió Lào. Tối gần 16 giờ thì được lệnh xuất kích. Do mới làm quen với sân bay Thọ Xuân nên đội trưởng Đinh Tôn chọn phương án cất cánh từng chiếc và tập hợp đội hình sau khi đội trưởng vòng ngược lại chờ và chủ động tiếp cận số Hai cất cánh sau và chỉ huy số Hai vào nhập đội³⁸. Bay đến Nghĩa Đàn ở độ cao 250 - 300m thì được lệnh lên 1500m và vòng tại chỗ chờ lệnh. Chưa hết vòng tròn thì được thông báo Đô Lương có địch. Sở chỉ huy cho hướng bay 160°. Cách Đô Lương 8 - 10km thì số Hai báo cáo:

- Bên trái hướng 90° có pháo bắn lên!

Căn cứ vào các ánh chớp từ nòng pháo và khói từ các điểm nổ của đầu đạn, đội trưởng Đinh Tôn phát hiện bốn chiếc máy bay địch ở cự ly 12-15km đang bay gần như đối đầu với máy bay ta. Cùng lúc, địch cũng phát hiện ra Mig-21 nên chúng bắt đầu cơ động đối phó. Hướng bay của biên đội Mig-21 là 160°. Hướng

38. Khi đã làm quen với sân bay lát ghi hai đầu như thế này và tay lái đã vững, chúng tôi thường cất cánh luôn cả hai chiếc một lúc với đội hình gần như một tổp. Cách nhau chỉ 7-10m để tránh bụi đất làm hỏng đầu cảm ứng tên lửa của máy bay số Hai. Cất cánh cùng lúc sẽ giúp cho thời gian xuất kích rút lại vài phút, tạo điều kiện cho tính toán dẫn đường và chọn được nhiều cơ hội tiếp cận và đánh địch hơn.

bay của địch là 310-320°, độ cao đều xấp xỉ 3.000m. Đinh Tôn vừa ra lệnh: “vứt dầu phụ, tăng lực”, đã thấy ba chiếc F4 chúi đầu xuống rồi vòng phải tăng tốc chạy ra hướng biển. Chiếc số 4 còn lại cắm đầu chúi thẳng dưới bụng máy bay ta. Đinh Tôn hơi nói cần lái về mình, đưa máy bay lên một chút rồi lật ngửa chiếc Mig-21 đuổi theo chiếc F4 đi một mình.

Số Hai - Nguyễn Tiến Sâm tuy nghe không rõ khẩu lệnh của số Một, nhưng thấy số Một bỏ dầu phụ, bật tăng lực anh cũng lập tức làm theo, bám theo số Một thật sát sao. Đúng lúc số Một lật ngửa máy bay đuổi theo địch thì số Hai lại chuyển vị trí từ trái sang phải nên hai máy bay suýt va chạm trên không. Cự ly cách nhau chưa đến 10m. Chiếc máy bay địch cắm đầu xuống độ cao 2.000m thì lại cải máy bay bay bằng rồi từ từ kéo lên, vòng gấp về bên trái giảm độ cao, tăng tốc độ. Có vẻ như phi công F4 này đang ngờ ngác tìm đội khi lạc mất ba chiếc đi trước. Đội trưởng Đinh Tôn vòng gấp, áp sát đuổi theo chiếc F4 tới cự ly xấp xỉ 2.000 - 3.000m. Anh nhanh chóng chỉnh điểm ngắm và bắn luôn khi cự ly cách máy bay địch 1.500 - 1.200m, đồng thời thoát ly thì thấy máy bay địch xịt khói đen và lao xuống dưới. Số Hai cũng nhìn thấy vệt khói đen và lửa kéo từ đuôi chiếc máy bay địch. Anh đã có ý định vào công kích tiếp nếu chiếc máy bay không rơi nhưng lại thấy luôn từ phía đuôi máy bay này có phát pháo hiệu vàng vọt ra giống như tín hiệu cấp cứu mà các phi công Mỹ hay dùng khi gặp nguy cấp nên cũng kéo gấp máy bay thoát ly khỏi chiến đấu.

Trận đánh diễn ra chỉ trong thời gian hơn 30 giây kể từ lúc phát hiện đến lúc bóp cò phóng tên lửa. Cả hai phi công lần lượt về Thọ Xuân hạ cánh. Số Hai - Nguyễn Tiến Sâm quá ấn tượng với trận đánh đầu tiên trong ngày trực đầu. Lần xuất kích đầu đã gặp địch nên khi về hạ cánh anh đã bay quá sát bay gần chục cây số mới phát hiện ra do không tập trung quan sát địa hình. Đây là

trận đánh thắng thứ hai của E921, trận thắng thứ ba của Không quân trên chiến trường mới Khu Bốn. Nhưng là trận thắng đầu tiên của Đại đội Ba. Cả hai phi công đều là những người mới tốt nghiệp bay Mig-21 ở Liên Xô cách 2-3 tháng trước. Trận thắng này giúp cho lãnh đạo chỉ huy Trung đoàn và Binh chủng đặt niềm tin cao vào lớp phi công chúng tôi.

Rút kinh nghiệm chiến đấu và tư duy chiến thuật

Viết đến đây, tôi bỗng thấy quả là thiếu sót nếu không nói được những khó khăn, tổn thất trong những ngày tháng lăn lộn ở chiến trường Khu Bốn gian khổ này. Hay nói cách khác, không có những trận đánh thua, đánh hòa ấy thì không có những kinh nghiệm mà chúng tôi đúc rút được cho trận đánh thắng tiếp theo. Tôi có thói quen ghi chép khá đầy đủ những lần rút kinh nghiệm trận đánh nên không khó để viết lại tuy cũng phải mất khá nhiều công sức để tìm lại các mẫu ghi chép, những câu chữ không đầy đủ của những trận đánh mà các cuốn lịch sử của các đơn vị đều bỏ qua hoặc viết sơ sài.

Sau trận đánh thắng giòn giã có phần may mắn về thời cơ và điều kiện của biên đội Ngự - Cốc ngày 7/5/1968 thì ngày 9 và 11/5/1968 hai biên đội Nguyễn Đăng Kính – Nguyễn Văn Lung và Nguyễn Đăng Kính – Đinh Tôn của đại đội 3 E921 được ưu tiên cơ hội đánh thắng trận đầu ở khu Bốn với hai lý do: bồi dưỡng chỉ huy và nhằm tạo thế cân bằng về thành tích và thi đua giữa các đơn vị bay trong trung đoàn. Anh Nguyễn Đăng Kính đang

là đại đội phó đã bắn rơi 4 máy bay Mỹ (1 EB-66; 1 F4; 1 F105 và 1 trinh sát không người lái). Anh là phi công dày dạn kinh nghiệm với những phi vụ xuất kích làm nhiệm vụ trên chiến trường miền Bắc. Còn anh Nguyễn Văn Lung do sức khỏe không thật tốt nên số lần xuất kích chiến đấu và đánh địch không nhiều mặc dù anh là một trong số hơn 10 phi công Mig-21 khóa Một. Anh chưa có thời cơ bắn rơi được máy bay Mỹ nào.

Xuất kích từ sân bay Thọ Xuân - Thanh Hóa. Biên đội Kính - Lung được dẫn vào khu vực Đô Lương rồi Nghĩa Đàn - Nghệ An. Số Hai - Nguyễn Văn Lung đã phát hiện trước đội hình máy bay F4 của địch. Biên đội đã quần nhau kịch liệt với các máy bay Mỹ trong khoảng thời gian gần bốn phút mà không tạo được thời cơ bắn lại còn bị địch liên tục dùng tên lửa bắn và uy hiếp đội hình. Trận đánh xảy ra lúc 17h20' không phân thắng bại, thời gian xuất kích là 35 phút. Sau đó hai ngày, cũng tại khu vực trên, vào lúc 17h15' biên đội Kính - Tôn được phái lên chặn đánh tốp máy bay địch vào đánh phá giao thông. Với thời gian không chiến ba phút quần nhau kịch liệt dù số Một - Nguyễn Đăng Kính phát hiện sớm từ cự ly 10 km nhưng các máy bay địch có dẫn dắt đối kháng nên chủ động vào không chiến với máy bay ta. Cả hai trận đều xảy ra ở độ cao 1.500 - 2.000m đến 4.000m.

Đến trận đánh ngày 23/5/1968 của biên đội Cốc - Hưng thì nhiều khả năng máy bay địch đã rút hết xuống độ cao thấp bay ra biển hoặc chạy về Thái Lan để dành bầu trời cho tên lửa Talos từ chiến hạm bắn lên. Hà Quang Hưng là phi công đầu tiên bị địch bắn rơi ở chiến trường Khu Bốn. Các cuộc hội nghị quân sự dân chủ được tổ chức từ cấp phi đội đến Trung đoàn và các Sở chỉ huy tiền phương của Binh chủng liên tục rút kinh nghiệm. Những ngày sau đó các biên đội Mig-17 và Mig-21 của hai trung đoàn 923 và 921 xuất kích nhưng phải tiến hành các trận đánh gian nan, ác liệt với các máy bay tiêm kích F4, F8 của Không

quân và Không quân Hải quân Mỹ. Tôi cũng được tín nhiệm xếp bay làm đội viên cho các phi công, những người chỉ huy dạn dày kinh nghiệm của cả hai đại đội đó là các anh Phạm Thanh Ngân, Mai Văn Cương, Vũ Ngọc Đình, Đặng Ngọc Ngự.

Cũng giống như nhiều chuyến xuất kích của các phi công khác khi chúng tôi vào đến khu vực các máy bay Mỹ dự kiến sẽ vào đánh phá thì ngược lại chúng rút chạy hết ra biển hoặc sang biên giới Việt-Lào mỗi khi chúng tôi nâng độ cao lên để ra-đa ta bắt được. Và cứ khi nào bắt đầu sử dụng vô tuyến điện để liên lạc với các đài chỉ huy, Sở chỉ huy, trạm ra-đa mặt đất thì đều bị địch phát hiện. Chỉ sau ít phút là các trạm quan sát, đài chỉ huy bằng mắt ở các trọng điểm đều tới tấp thông báo về việc xuất hiện các vệt khói phóng lên từ phía biển Diễn Châu. Những lần xuất kích đó chúng tôi đều phải sử dụng các động tác cơ động tối đa để tránh các tên lửa Talos được bắn lên từ các tàu chiến của Hải quân Mỹ từ cách bờ 30-40 km. Các cú cơ động tránh tên lửa của các “thầy chỉ huy” này vô cùng ngoạn mục và cũng thật khiếp vía!

Nhiều lần tôi phải sử dụng hết tính năng máy bay để cơ động bám theo máy bay của người chỉ huy. Vì để tránh tên lửa thì các động tác bay của phi công vô cùng quyết liệt, mạnh mẽ, nhiều khi phải bay vượt quá cả tính năng an toàn của máy bay, nhất là khi phát hiện muộn, phát hiện chậm thời điểm bắn của địch. Mà việc này thường xảy ra khi điều kiện trời nhiều mây, không cho phép phi công và đài trạm chỉ huy mặt đất có thể thấy sớm. Nếu không bị vương mây, che mất tầm nhìn thì chúng tôi có thể phát hiện sớm bằng mắt. Có lần tôi nhìn thấy được cả thời điểm tên lửa Talos khởi động, rời bệ phóng trên tàu chiến Mỹ từ cự ly 50-70 km. Lần khác, tôi đã nhìn thấy cú phóng này khi từ mặt biển xanh cách bờ 30-40 km nổi bật lên vết trắng xóa của nước biển bị ống thổi phản lực của tên lửa cuộn cuộn xoáy vào mặt nước tạo nên lớp bọt trắng xóa. Chiếc tàu chiến đen đúa nổi bật trên

nền bọt trắng này.

Trong trường hợp phát hiện sớm như thế, chúng tôi không khó để tránh các tên lửa đó. Chỉ có điều, khi đó các máy bay Mỹ đã rút hết ra ngoài tầm bắn của Talos nên chỉ còn cách thu quân về. Nhưng trên đường về chúng tôi vẫn phải cảnh giác vì cự ly bắn của loại tên lửa này khá xa. Có lần do sơ suất, biên đội máy bay của ta bay về Thọ Xuân ở độ cao hơi lớn (4.000-5.000) vẫn bị một cặp tên lửa này đuổi theo.

Tìm hiểu về một trận đánh của phi công Vũ Ngọc Đỉnh tại Khu Bốn

Cho tới trận đánh của biên đội Mig-21 Vũ Ngọc Đỉnh - Bùi Đức Nhu của đại đội 3 E921 thì coi như tạm thời chấm dứt đợt hoạt động cao điểm hai tháng 5 và 6/1968 của Không quân ta ở chiến trường Khu Bốn. Trong trận này, phi công dày dạn kinh nghiệm Vũ Ngọc Đỉnh phải nhảy dù³⁹. Trận này không được ghi chép, rút kinh nghiệm, cũng không được phổ biến cho các phi công chúng tôi nên khi chuẩn bị viết hồi ký, tôi đã phải trực tiếp gọi điện hỏi lại anh Vũ Ngọc Đỉnh và được trả lời:

- Biên đội đang đi độ cao thấp thì được lệnh lên độ cao 5.000m. Đang lấy độ cao tới khoảng 4.000 thì bị rầm một phát. Thế là nhảy dù.

- Thế anh có xác định được do loại vũ khí nào không? Do Talos hay tên lửa không đối không của địch hay Phòng không

39. Đây là một ẩn số nữa trong các trận đánh trên không giữa Không quân Việt Nam và Không quân Hoa Kỳ. Tuy nhiên sau này tra cứu các tài liệu của Mỹ thì phía Không quân Mỹ đã công nhận cho biên đội F8H của trung tá Lowell R. Meyer thuộc phi đoàn VE-21 bắn rơi.

của ta bắn nhằm?

- Không thấy ai nói gì! Sau đó Cơ quan tham mưu hay Sở chỉ huy tiền phương nói là bị F8 bắn chứ không phải Talos. – Vũ Ngọc Đình nói.

- Thế anh Nhu đi sau không thấy gì cả à?

- Nhu đi biên đội kéo dài và cũng chẳng thấy gì.

- Hồi đó, nhớ có lần hai anh em mình xuất kích vào chiến trường này, việc phát hiện và cơ động tránh Talos tuy có vất vả nhưng vẫn tránh được cơ mà. Còn nếu do F8 thì số Hai – Bùi Đức Nhu phải nhìn thấy chứ? – Tôi cố gắng hỏi.

- Hồi đó xuất kích với em vào Khu Bốn và tránh tên lửa Talos không chỉ một lần, mà vài lần. Có khó gì mà không phát hiện được. Còn việc Nhu không thấy gì cả thì anh cũng chịu – Anh trả lời.

Đây là đoạn phỏng vấn lúc 9h45' ngày 7.9.2015 qua điện thoại với anh Vũ Ngọc Đình khi anh đang ở Sài Gòn và bảo rằng “Anh đang uống café và tán phét với mấy đứa!”. Tôi thấy trong tai nghe điện thoại lao xao giọng nói của nhiều người tôi mới hỏi “Muốn hỏi anh về trận 26.6.1968 ở Khu Bốn, anh có trả lời được không?”

Thảo nào, ghi chép trong các sổ sách theo dõi chiến đấu từ Trung đoàn đến Binh chủng không thấy có dòng nào. Một trận đánh hy hữu phi công Vũ Ngọc Đình - một người thầy, một người anh mà tôi đã mến mộ ngay từ khi anh cùng anh Nguyễn Hồng Nhị sang Liên Xô để tìm hiểu, bàn bạc với Trường Không quân, bổ sung nội dung huấn luyện cho lớp phi công khóa 3 Mig-21 của chúng tôi và sau đó lựa chọn bốn người về nước sớm bổ sung lực lượng cho E921 khi đang bị rơi vào “khủng hoảng” cả về số lượng phi công và máy bay sau hai năm 1966-1967 ác liệt.

Về nước chúng tôi được Phó chính ủy Chu Duy Kính lúc đó giới thiệu, đánh giá cao dành nhiều lời lẽ rất trân trọng và yêu quý đối với anh. Tôi càng hâm mộ hơn khi được về chiến đấu cùng trung đoàn với anh. Tuy anh là chỉ huy của đại đội bay khác, nhưng trong các ban bay huấn luyện hoặc thỉnh thoảng trong các ca trực ban chiến đấu các đại đội bay vẫn “muộn” người của nhau để xếp vào biên đội trực. Chính vì vậy mà tôi mới có cơ hội được trực và xuất kích làm nhiệm vụ với anh một số lần. Tôi mến mộ, kính phục anh ngoài tài năng và chiến tích thì anh là một người dễ mến, dễ gần. Tôi vẫn nhớ cảm giác về anh lúc đó như một người đàn ông sao mà đẹp trai, sung mãn, tài năng thế!

Tuy nhiên cuộc đời chiến trận của anh phải nói là vất vả. Tính đến năm 1968 thì anh đã bắn rơi 5 máy bay Mỹ nhưng cũng bị Mỹ bắn rơi ba lần. Anh còn dẫn dắt tiếp lớp đàn em chúng tôi đến khi anh bắn rơi chiếc máy bay Mỹ thứ sáu vào ngày 28/1/1970 ở khu vực Khe Ve - Tân Ấp. Tất cả các máy bay Mỹ bị anh bắn rơi đều là phản lực, hiện đại (năm chiếc F105 và một chiếc trực thăng). Có một trận ngày 17/12/1967 anh bắn rơi 2 chiếc. Cuộc đời binh nghiệp của người phi công tài hoa này cũng thấy vất vả và sớm kết thúc khi anh chuyển sang lĩnh vực kinh tế Nhà nước thuộc ngành Hàng không. Phải chăng “tài hoa chi lắm để trời đất ghen” đâu chỉ dành riêng cho phái nữ? Đôi lần, tôi thật thà tâm sự và lấy làm tiếc cho cuộc đời binh nghiệp không thật trọn vẹn của anh. Nhưng anh chỉ cười.

Day dứt về một trận thua, lỗi chiến thuật hay kỹ thuật?

Lại nói, khi nghe tin anh Vũ Ngọc Đình bị bắn rơi (cuối tháng 6/1968) chúng tôi hết thấy đều bàng hoàng không thể tin một phi công như anh sao lại bị bắn rơi dễ dàng thế được? Nhưng chỉ ít thời gian sau, chúng tôi được thông báo “phi công nhảy dù an toàn ở Yên Thành”. Chúng tôi thở phào tuy vẫn lo lắng vì chiến trận ở khu vực này rõ ràng rất ác liệt. Trong khi đó, các trận đánh máy bay trinh sát ở khu vực miền Bắc cũng diễn ra khá sôi động nhưng hiệu quả cũng không cao cả trong Không quân lẫn các lực lượng Phòng không mặt đất. Đó là chưa kể các trận đánh không thành công do xuất kích muộn hay không bắn được vì nhiều nguyên nhân khác.

Chúng tôi lại được lệnh tạm dừng để rút kinh nghiệm và nghiên cứu cách đánh. Tôi không nhớ có đề xuất từ bộ phận hay cá nhân nào về việc sử dụng đội hình ba chiếc kéo dài hay là biên đội kiểu 2+1. Song song với việc nhấn mạnh yêu cầu bảo đảm tuyệt đối bí mật việc cơ động, phục kích, xuất kích vào vùng chiến sự bằng cách bay thật thấp, không sử dụng vô tuyến điện cũng như mở máy phát sóng ra đa và các loại máy bay thông tin

liên lạc khác.

Sau hai tuần tạm dừng các trận đánh trực tiếp, chúng tôi lại vào trận. Ngày 9/7/1968, biên đội Mig-17 của E923 Nguyễn Phi Hùng - Nguyễn Phú Ninh đã xuất kích chặn đánh đợt không kích của các máy bay F8 Hải quân Mỹ ở khu vực tây Nam Đàn - nam Thanh Chương - Nghệ An. Biên đội được lệnh xuất kích lúc hơn 7h30 phút sáng. Bay ở độ cao thấp qua Nghĩa Đàn, sát đường 15 và chân dãy núi Trường Sơn và tăng dần độ cao 700m. Vào đến Nam Đô Lương, được đài hỗ trợ thông báo có hai chiếc A4 đánh Cầu Cẩm. Biên đội căng mắt quan sát chỉ thấy bụi, khói màu vàng bốc lên từ khu vực địch ném bom đang tan dần. Sau đó lại có thông báo hai chiếc F8 ở khu B Nam Đàn. Số Hai - Nguyễn Phú Ninh phát hiện và thông báo cho số Một - Nguyễn Phi Hùng:

- F8 bên phải 45° phía trước!

Hai lần thông báo mà không nghe số Một trả lời. Sở chỉ huy cho lệnh lên độ cao 1.500m. Sợ mất thời cơ đánh, số Hai tăng tốc máy bay xin phép công kích. Số Một trả lời: “79 vào công kích”. Nguyễn Phú Ninh tăng độ cao lên trên 2.000m, vượt qua núi Thung Nưa, cắt bán kính vào một chiếc F8 đi trước thì phát hiện thêm hai chiếc F8 đã bật tăng lực kéo khói đen cắt ngang phía trước rồi vòng trái về phía núi Voi với độ nghiêng nhỏ. Số Hai - Nguyễn Phú Ninh bám đuổi theo chiếc F8, tăng tốc độ tới 900km/h quay sang thấy số Một đang bay phía sau để yểm hộ, đồng thời thấy chiếc F8 thứ hai đang vòng trái ở dưới thấp hơn số Một. Nguyễn Phú Ninh hô:

- Chú ý! Số hai của nó đang bám ở sau đuôi đấy!

- Cứ công kích đi! – Nguyễn Phi Hùng trả lời.

Số Hai tiếp tục bám đuổi, ngắm và bắn liên ba loạt. Loạt thứ nhất, đạn trông như trùn lên trên chiếc F8. Loạt thứ hai thì

chiếc F8 nghiêng phải nhẹ. Tốc độ gần 1.000 km/h. Anh bắn loạt thứ ba đồng thời xông lên sát chiếc F8 thấy rõ cả phù hiệu và cả ốc vít từ thân máy bay. Sau đó không thấy chiếc máy bay này đâu nữa. Quá trình vào công kích ở góc vào chỉ từ 10⁰-15⁰. Số Hai còn nghe rõ số Một chỉ huy:

- Chú ý tốc độ! Bắn đi! Bắn đi!

Số Hai - Nguyễn Phú Ninh sau khi bắn ba loạt xong, không thấy mục tiêu đâu nữa, thì quay lại và thấy số Một - Nguyễn Phi Hùng đang bám theo một chiếc F8 khác. Thấy số Một bắn và đạn trùn lên phía trước chiếc máy bay địch cùng lúc nghe đài chỉ huy bổ trợ hô to:

- 89 vòng lại! Quay lại! Vòng lại gấp lên!

Số Hai cùng tiếp lời đài chỉ huy nhắc “Số Một vòng lại!” nhưng không thấy số Một làm động tác gì. Số Hai lập tức lao lên cắt vào cạnh trong của số Một để phòng chiếc F8 số Hai của địch bị bắn. Nếu nó cơ động sang phải thì anh sẽ có cơ hội cắt bán kính và rút ngắn cự ly vào xạ kích. Nhưng chiếc máy bay này không vòng mà cứ đi thẳng và tăng tốc độ bay về phía biển. Nguyễn Phi Hùng tiếp tục đuổi theo. Số Hai - Nguyễn Phú Ninh cơ động quan sát để yểm hộ thì phát hiện chiếc F8 thứ ba bất ngờ xuất hiện từ bên cạnh đang ngóc đầu lên chuẩn bị bắn tên lửa. Số Hai hô to:

- Nó bắn tên lửa đấy!

Số Hai cơ động phản kích gấp về phía chiếc F8 mới xuất hiện. Quần nhau một hồi không bắn được. Chiếc F8 cắm đầu tăng tốc độ bay ra biển! Nguyễn Phú Ninh quay lại tìm và yểm hộ số Một nhưng không thấy. Được lệnh sở chỉ huy, anh bay về Thọ Xuân hạ cánh. Kết quả biên đội bắn rơi một chiếc F8. Phi công Nguyễn Phi Hùng hy sinh lúc anh mới ở tuổi 26! Khi anh đã bắn rơi năm máy bay địch.

Trận đánh tiếp theo của E921 sử dụng biên đội 3 chiếc Mig-21 Phạm Thanh Ngân, Phạm Phú Thái, Đặng Ngọc Ngự lần đầu tiên ở chiến trường này đã thất bại vì nguyên nhân chả ra đầu vào đầu. Nội Bài buổi sáng 10.7.1968, biên đội ba người chúng tôi tiếp thu máy bay và hiệp đồng chuẩn bị xong thì bắt đầu giai đoạn tự nghiên cứu tự chuẩn bị và trực chờ tại khu nhà trực đầu tây sân bay. Tuy đã có hàng chục lần xuất kích cả ở miền Bắc, miền Trung, Khu Bốn để đánh máy bay trinh sát và bảo vệ giao thông nhưng chưa có trận nào tôi đánh với phi công Mỹ. Trong đoàn bay, ngoài anh Đinh Tôn đoàn trưởng đã liên tục xuất kích và bắn rơi ba chiếc trong đó có cả trinh sát không người lái, cả có người lái F4 thì chưa ai lập công bắn rơi máy bay Mỹ.

Ai cũng nóng lòng vào trận. Sau bữa cơm trưa tại tuyến trực, chúng tôi đang lơ mơ nửa tỉnh, nửa ngủ thì có lệnh xuất kích. Khi ra đến gần máy bay, người sĩ quan tác chiến chạy vội theo nói to “Vào X1 nhé!” X1 là mật danh của sân bay Thọ Xuân - Thanh Hóa. Ba chiếc máy bay lần lượt hạ cánh xuống Thọ Xuân. Sau khi đưa máy bay lên về mấy chiếc ụ nổi bằng đất được đắp cao ở phía đầu tây-bắc của đường băng, chúng tôi vào trực trong chiếc lán bằng cọ, che chắn xung quanh là vách nửa đan lóng đoi, gần nơi để máy bay. Sĩ quan tác chiến Nguyễn Văn Thân người tầm thước, râu quai nón rậm rịt, da đen cháy ra đón và mời anh Ngân vào gặp máy Sở Chỉ huy (máy điện thoại) Tiền phương B3.

Tôi bắt tay Thân và chờ đợi:

- Mẹ! Cái mặt râu ria trông phát khiếp!

Anh nhe răng cười, hàm răng trắng xóa trên khuôn mặt râu ria:

- Hết mẹ nó dao cạo râu rồi. Hai hôm nay không cạo vì lưỡi

dao cũ, cùn, cứa sứt hết cả mặt!

- Thế mà không nhả ra, tội tôi mang vào cho! Vớ vẩn!

Thân lại cười khi, rảo bước theo chân đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân vào lán trực, quay máy nối liên lạc với Sở Chỉ huy tiền phương. Mỗi tháng chúng tôi được mua nhu yếu phẩm một lần. Trong gói nhu yếu phẩm thường có thuốc lá, dao cạo râu (lưỡi mỏng, để lắp vào bàn cạo!) và đôi khi có cả ít kẹo, khăn mặt. Phi công thường được ưu ái hơn nên cũng đủ dùng. Nhưng với cái ông “mất râu rậm” kiểu như ông bạn chúng tôi đây thì rất tốn lưỡi dao cạo. Chúng tôi thỉnh thoảng lại chi viện cho nhau.

Nhận chỉ thị trực tiếp từ Sở Chỉ huy tiền phương B3 xong, đại đội trưởng Phạm Thanh Ngân phổ biến cho biên đội tình hình địch, nhiệm vụ, phương án dẫn dắt, hiệp đồng chiến đấu với Phòng không và Mig-17 của E923. Hiệp đồng lại các phương án xử lý tình huống, cách đánh biên đội “ba chiếc” kéo dài xong, đang định ngả lưng nghỉ ngơi chút thì có lệnh báo động. Nhanh chóng nai nịt đầy đủ trang bị bay, mặc thêm áo phao, chúng tôi lao nhanh ra máy bay.

Từ khi triển khai lực lượng Không quân vào tham gia đánh ở khu 4 chúng tôi được yêu cầu phải luôn mang, mặc áo phao trong mỗi lần xuất kích vì đánh địch ven biển, đề phòng bất trắc. Trên đường chạy ra máy bay. Trèo lên cầu thang ngồi vào buồng lái mới cảm nhận cái nắng, nóng khốc liệt của gió Lào ở khu Bốn kinh khủng như thế nào. Mới kịp đeo một bên găng tay, nên khi bám vào thành buồng lái bằng bên tay không có găng mà thấy bỏng rẫy. Thấy tôi giật mình, rút tay lại. Người thợ máy cười khùng khục:

- Nóng cháy ra đấy! Ông đeo găng vào đi!

Tôi nhìn vào đôi bàn tay đen đui, xù xì của người thợ máy vẫn bám vào thành cabin như muốn hỏi “Thế tay ông không

nóng à?” Anh hiểu ngay, giờ đòi bàn tay lên “Tay thợ mà! Yên tâm đi!” Nhìn vào khuôn mặt cháy nắng, đen đui của anh, tôi thầm cảm ơn và gặt đầu thông cảm với những người lính âm thầm và lặng lẽ này.

Ngồi trực cấp 1 trong buồng lái được gần nửa tiếng thì có lệnh xuống cấp 2. Chúng tôi rời máy bay, chui vào lán trực và bám luôn vào chiếc quạt loại 35 đồng⁴⁰ để xua bớt cái nóng như rang, khô khốc mà không khí trong lán cũng chẳng mát hơn là bao. Lại có lệnh báo động. Chúng tôi lại tất tưởi chạy ra máy bay dưới cái nóng như hun. Nhiệt độ trên mặt đường băng, đường lăn, sân đỗ máy bay chắc phải 50⁰-60⁰. Vào buồng lái, đặt mũ xuống chiếc ghế mà tôi phải nhổm dậy, chờ một tý cho bớt nóng mới ngồi xuống, phải nhấp nhổm vài lần cho quen rồi mới ngồi yên được trên ghế! Lại có lệnh xuống cấp. Lại chạy vội vào lán trực và lại chờ! Đầu óc tôi như mụ mị đi vì nắng, nóng kinh hoàng lần đầu tiên được thưởng thức thế này trong đời.

Đến lần báo động thứ ba là khoảng 3 giờ chiều! Tôi lao ra máy bay, bỏ mặc chiếc áo phao trên ghế. Thế là ông bạn sĩ quan tác chiến tên Thân ấy cũng vọt theo. Tay cầm chiếc áo phao, miệng năn nỉ:

- Tôi lạy ông! Ông mặc ngay vào cho con nhò! Nếu có chuyện gì thì con cũng chết luôn đấy!

Tôi thương ông bạn chần chu, nguyên tắc, giật lấy chiếc áo phao vừa mặc vừa nổi khùng:

- Nóng bỏ mẹ! Chết thế đêch nào được mà chỉ được cái nói thối!

Tôi nói vậy thôi, nhưng vẫn “ngoan ngoãn” nghe anh mặc chiếc áo phao trong cái nóng chảy mỡ, rồi leo lên máy bay.

40. Hình như quạt của Nhà máy Điện cơ..

Có phải biên đội ba chiếc lợi ít hại nhiều?

Sau khi tôi bị thương trong trận 10.7.68, biên đội Nguyễn Đăng Kính, Phạm Văn Mạo, Nguyễn Hồng Nhị lại tiếp tục sử dụng chiến thuật biên đội “ba chiếc” và bắn rơi một chiếc F8. Chiếc F8 này cũng là chiếc thứ 8 bị anh Nguyễn Hồng Nhị bắn rơi trong bộ sưu tập của mình. Nhưng lần này cũng là lần thứ hai anh bị Mỹ bắn rơi.

Từ thực tế diễn biến các trận đánh trước đó, chúng tôi đã nhận thấy chỉ huy dẫn dắt máy bay ta vào thế có lợi như năm 1967 ở Miền Bắc trên chiến trường khu Bốn là rất khó vì diễn biến các trận đánh rất khó lường. Ta thường phát hiện địch muộn hơn vì đội hình địch nhỏ hơn, bay độ cao thấp hơn và thường được bổ sung, tăng cường lực lượng tiếp viện từ biển vào nhanh hơn. Trước khi sử dụng biên đội kiểu này, trung đoàn đã tổ chức cho chúng tôi thảo luận rất kỹ cách đánh trong quân sự dân chủ. Khi Không quân ta chọn đội hình “ba chiếc” thì chiếc số Ba thường là các phi công lão luyện, có khả năng tiếp viện, xử lý, đánh trả các máy bay địch tăng cường (thường là tiêm kích)

từ biển vào. Số Ba cũng có nhiệm vụ tạo điều kiện an toàn cho hai chiếc xung kích đi trước đánh vào đội hình cường kích địch. Số Ba thường phải đi một mình cách sau hai chiếc từ 1-1,5 km và thấp hơn vài trăm mét để giữ bí mật.

Vì trận đánh quá đặc biệt nên tôi đã để tâm nghiên cứu tìm hiểu như sau: Ngày 1.8.1968 lúc 12h34' biên đội được lệnh cấp một và xuất kích bay về hướng Đô Lương, độ cao 5.000 rồi 1.000m. Sau Sở chỉ huy tiền phương X3 cho lên 4.000m đến Đô Lương rồi chuyển hướng 170° đến Thanh Chương. Thông báo địch cách 40km, bên trái 30° có hai chiếc F8. Số Một lệnh bật tăng lực, bay được 30 giây thì nghe đài hỗ trợ báo "Ở Yên Thành có hai chiếc F8". Cùng lúc X3 cho hướng bay 160°, hướng về Nam Đàn kèm thông báo:

- Địch bên trái 80°, cự ly 40 km, có hai chiếc F8 đang bay vào.

Số Một hô:

- Biên đội vòng trái!

Gần như tức thì, số Ba thông báo:

- Có hai chiếc F4, bên trái, phía sau 120°, cách 12-15 km.

Sở Chỉ huy X3 cho lệnh vòng gấp hướng bay 60°. Ngay lúc vòng gấp thì số Một phát hiện hai F8, chệch phía sau, bên trái, bay ở độ cao 1.500-2.000m với cự ly hai chiếc kéo dài 1.000-2.000m. Số Một từ độ cao 4500m vòng trái gấp đồng thời cho biên đội vút dầu phụ. Cú vòng gấp, xoáy xuống giúp biên đội bám được vào phía sau, nhưng tụt lại hơi xa 6-8km. Lúc này hai chiếc F8 đâm bổ xuống độ cao thấp tăng tốc độ bay thẳng ra biển. Mig21 vương mấy cụm mây hình mũ nên số Một không còn thấy địch và số Hai sau cú cơ động mạnh cũng không còn thấy số Một nữa, báo cáo mất đội. Số Một cho lệnh số Hai thoát ly khỏi chiến đấu. Theo lệnh đó, số Hai bay về hướng 330° ra khỏi

vùng chiến đấu bay về căn cứ. Nhưng do không thuộc địa hình, không kiểm tra được vị trí theo hệ thống đồng hồ định vị nên lạc sang Lào 30 km. May mà Sở chỉ huy Thọ Xuân phát hiện đã dẫn về hướng 80° để hạ cánh an toàn ở Thọ Xuân.

Sau khi lệnh cho số Hai thoát ly, số Một - Nguyễn Đăng Kính kéo máy bay vọt lên 4.000m với độ nghiêng bên trái để quan sát thì số Ba thông báo:

- Hai chiếc! Máy bay địch quay lại rồi. Vòng phải gấp!

Số Một nhìn thấy hai chiếc F8 đang bay từ trái qua phải ở độ cao thấp hơn ngay phía dưới bụng máy bay mình. Chờ cho hai chiếc lọt qua bên phải, anh lật máy bay, ngoặt gấp, giảm độ cao đuổi theo. Sau đó lại mất mục tiêu. Ngay lúc này cả Sở chỉ huy và số Một - Nguyễn Đăng Kính đều nhắc:

- Số 3 thấy tốt, vào công kích!

Sở Chỉ huy lệnh cho số Một thoát ly khỏi chiến đấu, bay về căn cứ.

Số Ba - Nguyễn Hồng Nhị từ lúc cất cánh đã cảm thấy bộ phận tăng lực của máy bay làm việc không ổn định. Nhưng vì anh thấy thời cơ chiến đấu ở Khu Bốn rất hiếm hoi có được nên vẫn im lặng bám theo biên đội hai chiếc đi trước, đồng thời vừa bay, vừa kiểm tra bật, tắt tăng lực mấy lần thì lại thấy bình thường nên tiếp tục bay nhiệm vụ. Đến khi thấy số Một không bám được mục tiêu nữa thì số Ba quyết định từ độ cao 3.500m lao xuống công kích hai chiếc F8 ở độ cao 2.000m. Phát hiện có Mig bám theo, hai chiếc F8 tiến hành phân tốp chiến thuật. Một vòng trái, một vòng phải và giảm độ cao để kẹp ta vào giữa nếu như Mig-21 chọn bám theo bất kỳ chiếc nào. Số Ba so sánh máy bay hai bên và quyết định bám theo chiếc bên trái sẽ nhanh chóng chỉnh được đường ngắm và tiêu diệt địch nhanh hơn,

trước khi chiếc kia có thể vòng lại.

Máy bay của Nguyễn Hồng Nhị nhanh chóng bám theo và rút ngắn cự ly với chiếc bên trái. Nhưng chiếc máy bay này của địch lại vòng vèo với góc nghiêng khá lớn. Anh dùng một quả tên lửa bắn chiến thuật, đón trước đầu máy bay địch nhằm buộc chiếc máy bay này phải giảm độ nghiêng, tạo điều kiện phóng quả thứ hai, tiêu diệt dứt điểm. Đặt điểm ngắm trên vòng quang hơi cao hơn bình thường một chút, anh nhấn nút phóng tên lửa bên trái. Tuy nhiên, sau khi phóng quả thứ nhất và chưa kịp phóng tiếp quả thứ hai thì phát hiện ngay phía sau cách 2,5 km đã xuất hiện chiếc máy bay khác của địch. Thấy tình thế bất lợi, anh bật tăng lực để tăng cường tính năng cơ động. Nhưng tăng lực lại không thể bật lên được làm cho máy bay mất dần tốc độ. Lúc này, anh mới nhớ ra động cơ máy bay đã bị trục trặc bộ phận tăng lực từ lúc cất cánh. Anh vội thu lại tay ga và chấp nhận không chiến không còn bộ tăng lực trợ giúp. Quay lại phía sau quan sát thấy chiếc F8 của địch cứ bám riết mà không bắn tên lửa. Chỉ thấy nó đang cố gắng tiếp cận thật gần. Nguyễn Hồng Nhị đoán, thằng này chắc hết tên lửa, muốn tiến vào gần để bắn súng đây.

Máy bay của Nguyễn Hồng Nhị đang ở độ cao 2.500m, tốc độ còn 450 km/h, máy bay đang vòng phải với độ nghiêng khá lớn. Địch vẫn bám theo, đầu mũi máy bay địch hơi nghiêng về phía trước, có khả năng sắp khai hỏa. Số Ba – Nguyễn Hồng Nhị dùng chân trái đạp mạnh, đồng thời hơi giảm độ nghiêng thì cùng lúc thấy loạt đạn pháo từ máy bay địch lao tới và nổ chớp, chớp phía trước bên phải. Anh nghĩ thầm, tránh được mây một loạt rồi! Để xem mây bắn loạt hai nào! Chiếc F8 vẫn tiến vào gần, tới cự ly 300m, phán đoán địch chuẩn bị bắn loạt hai, anh đạp mạnh chân bên phải! Chiếc máy bay trượt sang phải làm cho loạt đạn từ chiếc máy bay địch vọt sang trái. Lại trượt nhé! Anh tiếp tục chơi trò đùa giỡn tránh đạn này thêm một lần nữa

thì chiếc F8 có lẽ cũng sắp hết tốc độ, nên buông cần lái, cho máy bay lao xuống dưới. Chớp thời cơ khi chiếc F8 vừa nhả mũi, Nguyễn Hồng Nhị lập tức lật máy bay lại, bám theo chiếc F8 địch đang lao xuống với cự ly tăng dần và rất “ngon ăn”. Anh ngắm và bắn quả tên lửa còn lại, nhưng tên lửa không ra.

Anh quyết định, thoát ly khỏi khu vực trận đánh, bay về hướng 330° nhưng lại thấy hai chiếc F8 từ hướng Cửa Sốt lao tới rất nhanh. Chúng bắn luôn hai quả tên lửa. Anh cho máy bay cơ động gấp, nhưng lại vội giảm bớt lực kéo vì sợ máy bay rơi vào thất tốc. Hai quả tên lửa của địch bắn trượt. Chúng lại bắn liên tiếp hai quả tên lửa nữa. Một quả nổ chệch phía trước, một quả nổ ngay phía sau đuôi. Máy bay bị chấn động mạnh. Tốc độ mất phanh xuống 400 rồi 300 km/h. Máy bay Mig-21 bốc cháy. Anh nhảy dù ở độ cao gần 1500m, rơi xuống khu rừng thuộc một lâm trường ở gần Thanh Chương Nghệ An. Ba ngày sau mới có xe tới đón anh về đơn vị. Về đơn vị, anh đã trình bày lại diễn biến trận đánh, trong đó có điều kiện bắn quả tên lửa mà anh dự kiến là định bắn chiến thuật. Kiểm tra các dữ liệu trên chiến trường Khu Bốn vào thời gian trận đánh diễn ra, Bộ Tư lệnh đã công nhận chiếc máy bay F8 đã rơi hôm đó là từ quả tên lửa này.

Sau này, trận đánh với biên đội “ba chiếc” không còn được sử dụng. Điều đó cho thấy có quá nhiều yếu tố thiếu vững chắc, đầy tính may rủi diễn ra trong hầu hết trận đánh ở chiến trường khu Bốn. Riêng thất bại trong trận này còn có thêm sự đóng góp của kỹ thuật hàng không. Tăng lực không ổn định, tên lửa bắn không ra quả thứ hai. Còn phi công, khi rút kinh nghiệm và báo cáo trận đánh được cho là quá ham đánh nên đã không báo cáo và tự đình chỉ nhiệm vụ khi phát hiện động cơ có trục trặc, dẫn tới không đủ khả năng cơ động, đánh trả. Khi có điều kiện bắn rơi địch tại chỗ thì quả tên lửa thứ hai bắn không ra. Nếu không phải phi công là người từng trải, đầy kinh nghiệm như Nguyễn

Hồng Nhị thì khó mà giữ cho trận đánh có kết quả hòa 1-1. Trận này cũng cho thấy việc bố trí đài hỗ trợ khá nhiều nhưng chỉ có tác dụng thông báo được vị trí máy bay địch chứ chưa phát huy được tác dụng dẫn dắt vì không nắm được vị trí máy bay ta.

Còn Không quân Hải quân Mỹ đã có những đối phó khá hiệu quả, đã tăng cường kịp thời lực lượng hỗ trợ cho các máy bay đang không chiến với Mig. Việc này vừa gây bất ngờ, khó khăn lớn cho Không quân Bắc Việt, vừa tạo điều kiện bảo vệ, giữ gìn, giải cứu các máy bay bị Mig vây hãm, đồng thời tạo lợi thế bắn hạ Mig-21 trên chiến trường.

Từ Nội Bài nhớ về Phú Thọ, Thái Bình - tuổi thơ tôi

Trong những ngày nằm tại đơn vị tĩnh dưỡng và điều trị, tôi có thêm thời gian đi và ngắm nghĩa kỹ hơn khu vực hầm sơ tán của chúng tôi, nơi mà những ngày trước đây tôi không có lúc nào để ý tới vì lịch công việc dày đặc. Sáng dậy từ sớm tinh mơ đi trực hoặc đi bay, chiều hoặc tối muộn mới quay về, sau đó lúi nhúi ra sân bóng nếu bay về sớm, quần nhau mấy trận tới tối muộn, về lại rút kinh nghiệm chiến đấu hoặc đọc báo tập trung đại đội là đã 8 - 9 giờ tối.

Đây là cụm hầm pháo mặt đất nằm ở cuối dãy Tam Đảo từ hướng tây-bắc tới đông-nam. Mà có lẽ xa nhất, cuối cùng của kiến tạo địa chất hàng triệu năm trước chính là hai ngọn Núi đôi được nhà thơ Vũ Cao sáng tác trong bài thơ nổi tiếng cùng tên. Tuy nhiên, hai ngọn núi này nằm cách biệt với triền núi kéo dài từ Tam Đảo tới 1,5-2 km qua một cánh đồng có đường quốc lộ số 3 đi qua. Quả núi, có lẽ gọi là đồi thì chuẩn hơn vì độ cao của nó chỉ dưới 100m có mấy lô cốt của Pháp khá trơ trọi. Chỉ còn dăm bảy chục cây thông mọc thưa thớt trên đỉnh. Còn lại toàn cỏ và

cây dạng cây Dương xỉ. Nhưng ở đó người ta gọi là cây Guột, có nơi gọi là cây Móc. Vì chiến tranh khan hiếm chất đốt nên ngày nào cũng có vài chục người gồng gánh, mang cả xe kéo cút kít hai bánh từ tận mạn Yên Phong, Bắc Ninh và mấy xã cách đó trên 5 km kéo đến cắt về để đun nấu.

Cụm hầm pháo này nằm trong quần thể dãy núi Dây Diều, có ngọn núi cao nhất tên là Am Lợn với độ cao gần 400m. Nếu nhìn về phía Tây - Bắc chính là dãy Tam Đảo. Từ hầm nhìn ra đó cỡ 2-3 km nhìn rõ dòng chữ “Hồ Chí Minh muôn năm” ở lưng chừng dãy núi do người dân xếp đá tạo nên từ thời kháng chiến chống Pháp⁴¹. Nhìn về phía Nam, Tây - Nam chính là Thủ đô Hà Nội. Xen kẽ và tranh đua sự sống với cây Guột là cây Mua, cây Sim với quanh năm là hoa tím. Những con chim Đa đa còn gọi là con Bết tép kho cà và những đàn chim cút hay trú ẩn dưới những tán cây sim, mua này. Vào những buổi sáng, chúng thường gọi nhau “Bết tép kho cà” từ đồi này vang vọng sang tận đồi kia. Thỉnh thoảng, những đàn chim cút bé tí xíu màu nâu xám được mẹ dẫn đi chạy dạt vào các bụi cây hay dưới các kẽ hở của bạt ngàn cây Guột. Tôi khập khểnh dạo gót giữa yên tĩnh của núi đồi trung du này để lại thả hồn nhớ về miền quê ngoại nơi tôi sinh thành. Đã hơn ba năm rồi quê hương chưa một lần về lại. Bà ngoại thì đã mất năm 1967, bác Quế trước đó không lâu cũng đã ra đi. Các bác, các dì, các cậu lâu không gặp giờ đã đi đâu sau năm 1967 ác liệt?

Tôi sinh ra ở miền quê trung du Đan Thượng, Hạ Hòa, tỉnh Phú Thọ. Làng quê, đồi rừng, bãi đất phù sa ven sông Hồng ấy có đường sắt Hà Nội - Lào Cai và tuyến đê cát ngang phân chia

41. Nhưng từ những năm 1980 thì mờ dần sau đó mất hẳn.

một bên là vùng đồi, rừng, còn một bên là bãi bồi, đầm lầy, ao hồ. Ký ức tuổi thơ tôi là hình ảnh của những rừng cọ bạt ngàn, là vườn quýt đỏ rực hay đồi dưa vàng ươm khi vào mùa chín. Những màu sắc ấy nổi bật trên rừng rậm âm u phía xa xa. Bên ngoài đường sắt là cánh đồng màu mỡ và bãi bồi với những hàng cau cao vút, những vườn chuối trĩu quả bao quanh những ngôi nhà lá cọ đơn sơ. Phía bên kia dòng sông Thao (đoạn sông Hồng qua Phú Thọ) là dãy núi rừng cưa kéo dài hùng vĩ xanh thẫm một màu huyền hoặc, rờn rợn. Vào những chiều mùa hè thường có giông tố, sấm sét, bầu trời như tối sầm lại. Khi đó dãy núi trở nên xám ngoét, thỉnh thoảng đột ngột rực rỡ chuyển sang màu xanh thẫm, chói lòa dưới mỗi ánh chớp, rồi lại đột ngột đen đui, thâm xít, gây nên cảm giác vừa hùng tráng, linh thiêng, vừa rùng rợn, ghê người.

Trong ký ức lờ mờ của tuổi thơ, tôi còn lưu giữ lại được có một sự kiện khắc sâu không thể phai nhòa. Đó là vào một buổi sáng cuối mùa hè khi mặt trời vừa dừng lại trên dãy đồi thì đột nhiên vọng tiếng âm vang nặng nề của động cơ từ không gian, tạo nên sức ép tăng dần đè lên lồng ngực tôi, gây cảm giác thật khó chịu. Không hiểu chuyện gì, nhưng như một phản xạ tự vệ kèm thêm chút tò mò trẻ thơ, tôi chạy vụt từ bờ đê vào trong hàng rào nhà tôi nghe ngóng, xem xét. Thấy mấy người hàng xóm và họ hàng bên mẹ tôi cũng chạy thình thịch nhanh chóng tìm chỗ khuất nẻo để ẩn nấp chờ đợi, nghe ngóng. Tôi nghe người lớn bàn tán mà chẳng hiểu gì. Tiếng động cơ nặng dần đi qua gần làng tôi. Bỗng có tiếng người hét to:

- Nó rải truyền đơn! Nó rải truyền đơn rồi! Ở mặt trận Nghĩa Lộ đấy.

Tôi nhảy vụt lên bờ đê nhìn theo hướng mọi người chỉ tay và phát hiện ra tiếng động cơ xuất phát từ hai điểm đen như hai cánh diều nhỏ xíu bay sóng đôi. Phía dưới là những chấm sáng

lấp lánh đang chao đảo lơ lửng rơi xuống. Tim tôi đập dồn dập, mắt ngó nghiêng, tai thì vểnh lên nghe người lớn bàn tán. Nào là đi dân công vào Nghĩa Lộ khổ lắm, đói lắm. Nào là dân công gánh được hai sọt gạo, đi ròng rã cả tháng trời ăn hết luôn cả gạo tiếp tế cho bộ đội. Rồi quân ta hy sinh nhiều lắm, máy bay Pháp ném bom chết nhiều người lắm!

Đan Thượng, Hạ Hòa Phú Thọ, đêm mưa lạnh. Hai chị em tôi ngủ trên chiếc chõng tre kê trong nhà. Đến nửa đêm tôi chợt tỉnh giấc vì lạnh và ướt, lồm cồm bò dậy thấy chần chị nhường cho tôi đã bị tuột xuống gần tới đất. Trong lúc đó thì mưa nguồn đổ về làm nước sông lên đã ngập tới nửa chân giường. Nước ngập làm trẻ con bọn tôi thích thú vì suốt ngày được bì bõm từ trong nhà ra đến sân. Các thứ đồ gỗ như guốc mộc, rổ rá, ghế con⁴² trôi lênh bênh trong nhà. Cánh đồng làng bị ngập nước trắng xóa. Nhìn ra ngoài bờ sông nước chảy cuộn cuộn, tiếng réo ầm ầm, bọt ngầu đục xen lẫn những mảng củi, cây rừng thậm chí cả một ngôi nhà trôi vùn vụt theo dòng nước.

Có lần tôi còn thấy cả người bị cuốn trôi trên sông. Trông như người đàn bà đang ngồi trên nóc ngôi nhà đang chảy theo dòng nước xiết. Nghe thấy cả tiếng cầu cứu nhưng không ai ra được. Không ai dám ra thì đúng hơn vì không có thuyền nào chịu được sức cuốn khủng khiếp của dòng nước cùng vô vàn cây cối. Tôi không dám nhìn gần. Chóng mặt đến phát sợ. Tôi sợ nước vì chứng kiến lũ sông Hồng! Phú Thọ, nơi chôn nhau, cắt rốn của tôi đấy! Nơi mà tôi đã ghi trong lý lịch khi nhập ngũ chính là quê mẹ, quê ngoại của tôi.

42. Đóng bằng ba mảnh gỗ để ngồi nấu cơm hoặc ăn cơm xung quanh mâm cơm thường được kê lên một chiếc thúng.

Tôi không còn nhớ rõ được lần ra mắt quê nội đầu tiên của mình như thế nào, vào thời điểm nào, có lẽ khoảng năm 1955. Mỗi chuyến về quê là cả một cuộc hành trình gian nan, cực nhọc. Hết đi đò dọc, rồi tàu thủy, lại xe ngựa và cuối cùng là xe ô tô. Nhưng nhớ nhất mỗi lần về quê là phải đi bộ một đoạn dài đằng dặc từ phố huyện Nê về đến nhà và ngược lại.

Quê nội tôi là một vùng đồng bằng trù phú, đồng lúa tốt tươi, xóm làng đầm ấm nghĩa tình. Nơi đó cách đây gần 600 năm còn là vùng ven biển. Chính dòng sông Hồng từ quê ngoại tôi chảy qua Hà Nội, Hưng Yên về tới Thái Bình, Nam Định đã bồi đắp phù sa để mở rộng thêm vùng đồng bằng Bắc Bộ, lấn ra biển Đông và tạo nên quê nội tôi ngày nay là thôn Nam Huân, xã Đình Phùng, huyện Kiến Xương, tỉnh Thái Bình. Ngày xưa, ngày xưa, nơi đây được gọi là làng Nang thuộc Nam Huân tổng, Châu Định huyện, Nam Định tỉnh cho đến năm 1890 mới tách ra làm hai tỉnh là Nam Định và Thái Bình.

Làng quê ấy thanh bình, có những cánh đồng rộng rãi, bằng phẳng. Có những con ngòi uốn lượn êm đềm. Có những bụi tre rì rào như hát. Khi đó, nhà ông nội tôi có năm gian nhà gỗ, còn nhà ngang thì trát bùn, lợp rạ. Sân cũng nửa gạch, nửa đất. Bên cạnh là ao cá. Xung quanh xóm đều là họ hàng, anh em trong dòng tộc. Tôi về chẳng biết ai vào ai. Đi với bác, chú, cô ruột ra ngõ được giới thiệu làm quen và chào hỏi mỗi mồm với đủ các thứ bậc trong họ. Có người già hơn cả ba mẹ tôi nhưng lại vai dưới nên phải chào tôi và xưng em, xưng cháu trước làm tôi lúng túng. Lại thấy cậu nhóc đi qua mặt còn vênh lên khiêu khích, chỉ muốn đá cho một cái thì lại buộc phải chào là chú, bác, anh, thậm chí còn là ông trẻ. Chào xong (tất nhiên là rất lý nhí) theo nghĩa vụ, thấy ấm ức trong lòng.

Về quê nội, tôi mới được cưỡi trâu, bò, tắm ao, tắm ngòi với các anh em, họ hàng cùng lứa. Được đi mót lúa, bắt cà cuống,

muôm muôm, hoặc đi cắt vó tôm, bắt cá trong vùng, trong ao. Khoản bắt cá tôm tôi luôn là hạng bét. Nhưng sợ nhất là mỗi lần vào nhà cụ Cả phải lên chỗ bàn thờ. Mỗi lần như thế là tim lại đập thình thịch với cảm giác linh thiêng, u tịch, hãi hùng như lảng vảng đâu đây hồn thiêng của tiền nhân làm tôi nổi gai ốc toàn thân và rợn cả tóc gáy. Nhưng tôi yêu quý cả hai miền quê ấy với hai cảnh trái ngược. Một bên hùng vĩ, sôi sục mạnh mẽ, một bên êm ái, thanh bình, đầm ấm.

Cụ ngoại tôi Ma Văn Thạch là Chánh tổng vùng Đan Hà xưa. Đến ông bà ngoại thì đã sa sút nhiều. Đến đời mẹ tôi thì chẳng còn được thừa hưởng gì nữa. Gia cảnh đã trở nên khó khăn, túng thiếu. Theo gia phả để lại được đến đời cụ tôi thì thất lạc vì thiên tai địch họa, chiến tranh và còn vì lý do đến gần đây chúng tôi mới được biết là mấy trăm năm trước, do bị phạm tội với triều đình nên phải tru di tam tộc. Ông tổ ngoại tôi trốn tránh sự truy nã của triều đình đã ngược theo dòng sông Hồng đến định cư ở đất Đan Hà nay và đổi từ họ Nguyễn sang họ Ma. Vì vậy gia phả không dám công khai mà chỉ truyền từ trưởng tộc này sang thế hệ trưởng tộc kia một cách bí mật. Đến tận bây giờ vẫn chưa tìm được gốc gác quê xưa.

Vào những năm đầu thế kỷ 20, một vài ông bác cũng làm ăn được, nhà cửa ruộng vườn khá sung túc và cũng sớm giác ngộ với tình cảnh đất nước nên cũng tham gia hoạt động chống Pháp. Sau những năm 30 thì quê ngoại tôi cũng trở thành cơ sở đi lại, hoạt động của các đảng viên Đảng Cộng sản. Các bác tôi được giác ngộ và theo các đồng chí đàn anh như Ngô Minh Loan đi làm Cách mạng.

Bà ngoại tôi sinh được hơn chục người con nên rất vất vả. Tôi yêu quý bà vì tính tình hiền hậu, thương con quý cháu. Ông ngoại tôi mất sớm từ khi tôi chưa ra đời. Bà thường ở với nhà con gái út, là dì Tùng, vì chồng dì còn đang tại ngũ. Sau Giải phóng

miền Bắc năm 1954, chú tôi ở lại miền Tây Bắc, đóng quân ở các đồn biên phòng Sơn La rồi Lai Châu. Bà tôi thương dì út nên ở với dì tiện giúp đỡ gia đình dì. Tuy vậy, mỗi lần nhà ai có việc gì là bà lại có mặt. Âm thầm, lặng lẽ, hiền từ giúp các con, các cháu. Khi mẹ tôi sinh ba đứa em sau của tôi (Thuởng, Thúy, Thành) bà lại lọ mọ từ quê lặn lội xuống Phú Thọ để chăm mẹ tôi và các em. Tôi chưa bao giờ thấy bà mắng mỗ, to tiếng chửi bới con cháu. Nhớ đến bà là nhớ lại hình ảnh lưng còng, váy đụp, bồm bẻm nhai trầu, từ tốn, khoan thai, lặng lẽ làm việc và làm việc.

Tôi không được biết mặt bà nội vì bà nội tôi mất đầu năm 1930 khi cả nhà lâm vào vận hạn - ba bố con bị Pháp bắt tù. Nhưng ông nội tôi thì tuyệt lắm, được cả họ hàng, dân làng yêu quý, kính trọng. Phong lưu, ung dung thư thái như một nhà hiền triết, một thầy đồ giỏi chữ nho, là người thứ tư trong dòng họ đã bỏ công sức viết hoàn chỉnh bổ sung gia phả dòng họ. Mỗi lần về quê nội tôi lại được bồi dưỡng thêm một chút kiến thức về họ hàng, dòng tộc. Hậu sinh là anh em tôi thuộc thế hệ thứ mười ba của họ Phạm khi xưa ở tận Bát Bạt - Sơn Tây di cư xuống đây từ thời nhà Lê đầu thế kỷ 15. Nhà tôi thuộc ngành hai, chi năm, phái ba, các cụ tiền bối trực hệ nhà tôi tới Cụ Thủy Tổ đều có công với làng với nước, được thụ hưởng nhiều sắc phong của triều đình. Trong số đó Cụ Sơ Tổ do có công dẹp giặc bảo vệ miền Duyên Hải đất nước và hy sinh lúc mới có 37 tuổi nên tới thời Vua Cảnh Hưng 1750 thì được truy phong Minh Nghị Thượng Tướng quân Phạm Phúc Ngộ. Còn nhà thờ họ được Vua ban ba chữ "Phạm Thế Miếu" với tám bia Hạ Mã.

Mãi sau này tôi mới hiểu được ý nghĩa của nó vì người ta có thể giàu có và xây nhà thờ rất to nhưng không phải nhà thờ nào cũng được Vua ban cho như vậy. Còn nhà thờ cụ nội tôi hiện tại là phần nhà, đất để lại của ông Cả (ông Cả sinh ra bác họ tôi là Phạm Quang Lịch, nguyên Bí thư Tỉnh ủy Thái Bình - Xứ

ủy Bắc Kỳ những năm đầu thành lập Đảng) thì được Nhà nước công nhận là di tích lịch sử cách mạng cấp quốc gia. Bác cả tôi là Phạm Thanh những năm 20, 30 của thế kỷ trước bỏ nhà đi làm công nhân ở mỏ than Quảng Ninh. Ba tôi và chú ruột là Phạm Mẫn (tức Hoài) cùng mấy anh em con chú con bác đã được bác Phạm Quang Lịch tuyên truyền, giác ngộ cách mạng và đều là các bậc lão thành có công với nước. Cuộc đời cách mạng gian nan của họ trải qua nhiều nhà tù của Pháp: Thái Bình, Nam Định, Hỏa Lò, Sơn La, Côn Đảo...

Sau hòa bình 1954 trên miền Bắc, nhà tôi chuyển về thị xã Phú Thọ. Từ một cậu nhóc như kiểu “người rừng” về phố, tôi bắt đầu nhập vào cuộc sống đô thị. Ba tôi về làm ở Ty Công an rồi Ủy ban Hành chính tỉnh. Mẹ tôi vào làm ở ngành lương thực. Còn tôi ít lâu sau vào lớp nhà trẻ của Tỉnh ủy do cô Quyên phụ trách. Học được vài ngày đã phải đi học vỡ lòng ngay với ông thầy cực kỳ nghiêm khắc. Được vài tháng, khi tạm biết mặt chữ và đọc được số tôi được vào học lớp Một. Lớp tôi nằm ngay góc con phố nhỏ, nhìn thẳng ra một vườn cây bạc hà. Đối diện bên kia đường là cây đa lịch sử của thị xã Phú Thọ. Cô giáo dạy lớp Một tôi là cô Nhiên hiền hậu, dạy bảo chúng tôi như mẹ dạy con nên chúng tôi đều rất quý.

Khi mới về thị xã Phú Thọ, tôi được ở với ba tôi một thời gian ngoài Ủy ban Hành chính. Thị xã lúc đó dân cư thưa thớt, còn khu vực Tỉnh ủy và Ủy ban thì hoang vu. Dọc theo các đường phố cũ là các công sở do Pháp xây dựng đã bị chiến tranh tàn phá, chỉ còn những hàng cây bạc hà và hàng phượng vĩ vẫn xanh tươi. Trong khi ba tôi bận làm việc thì tôi được mặc sức chạy nhảy, làm chủ các quả đồi hoang với đầy rẫy sim, mua, ổi dại, quất hồng bì hoặc la cà đến chỗ nền nhà của các công sở

củ của Pháp. Ăn trái cây chán chê, lũ trẻ con bọn tôi ra giếng uống nước và tiện thể tổng ngồng nhảy xuống tắm luôn. Có lần mãi chơi quá trưa, ba tôi nhờ các chú cảnh vệ, công vụ đi tìm cả tiếng đồng hồ không thấy. Lúc về tôi được lĩnh một trận đòn nhớ tới tận bây giờ. Nhưng đó là lần đầu và duy nhất tôi bị ba tôi cho ăn đòn.

Tôi học được, tiếp thu nhanh, bài vở thầy cô ra về nhà chỉ loáng cái là xong rồi chạy nhảy, nghịch ngợm một cách vô thức nên hay bị mang tiếng. Chuyện mắng mỏ, đòn roi, hàng xóm kiện cáo là chuyện cơm bữa. Tôi cứ vô tư học hành, nghịch ngợm như vậy cùng với sự ra đời của các em Thuồng (1955), Thúy (1957), Thành (1959). Vào khoảng 1957-1958 gì đó thì bác cả tôi lại đem đưa em thứ hai là Thông (sinh 1951) lên trả lại ba mẹ tôi vì bệnh động kinh nặng quá, hai bác sợ để ở quê nhiều ao chuôm, sông ngòi không an toàn và không có điều kiện chữa chạy.

Cô ruột tôi thương anh chị đông con vất vả nên mang em Thăng (1953) về Thái Bình nuôi dạy trước, nay cũng quay trở lại Phú Thọ. Thế là nhà tôi sum họp đầy đủ sáu anh em. Cô ruột tôi - bà Phạm Thị Mỹ - là một người đàn bà bản lĩnh, đã hy sinh cả cuộc đời mình cho sự duy trì, phát triển của con cháu cụ Năm Hợp. (Ông nội tôi thứ năm, tên là Phạm Hợp). Bà đã từng bôn ba, buôn bán Bắc Nam, từng phải bỏ tiền ra để chuộc lại một phần cơ ngơi bị ông nội tôi vui vẻ cờ bạc mà gán nợ lúc “phong lưu công tử”. Nay bà Mỹ về ở với nhà tôi, chăm sóc, dạy bảo anh em tôi những điều hay lẽ phải.

Nhà ông nội những năm 30-40 thế kỷ trước gặp đầy vận hạn. Ba tôi theo anh họ Phạm Quang Lịch tham gia Thanh niên Cách mạng đồng chí hội (1927), vào Đảng Cộng sản Đông Dương năm 1930, bị Pháp bắt giam, tù đầy. Từ năm 1932, ba tôi phải chấp hành án tù mười năm khổ sai, hai mươi năm quản thúc qua các nhà tù Thái Bình, Hỏa Lò, Sơn La, Côn Đảo. May đến năm 1937

được thả về nhờ phong trào Dân chủ ở Pháp. Trong thời gian tù ở Côn Đảo, ba tôi xác định là sẽ hy sinh không thể còn sống mà về nữa nên ông đã nhắn tin cho mẹ của chị tôi được đi lấy chồng. Bởi vậy, chị tôi mới được vài tuổi đã phải xa bố, mất mẹ, phải ở với ông nội với các cô, bác. Cuộc đời chị tôi sau này rất vất vả.

Ba tôi làm Bí thư chi bộ ghép đầu tiên của Việt Nam thanh niên Cách mạng đồng chí hội từ 1927, và sau là Đảng Cộng sản Đông Dương. Bị bắt lần thứ nhất năm 30 và tù ở Thái Bình. Ông vượt ngục và bị bắt lại tại Hà Nội cùng ông Lê Tuân trong vụ Nghiêm Thuợng Biền phản bội Đảng và đi tù tới năm 1937. Từ Côn Đảo về với thân hình toi tả, bệnh tật, trong khi bố và em vẫn đang phải ở tù và mẹ của chị tôi đi lấy chồng. Ba tôi được thả về nhưng vẫn tiếp tục bị quản thúc chặt chẽ tại địa phương nên chỉ hoạt động bí mật trên danh nghĩa hội trưởng Hội nông dân. Đầu năm 1945 sức khỏe tốt hơn, ba tôi đã trốn được quản thúc lên Việt Bắc tham gia tiếp cuộc đấu tranh cách mạng, làm Phó giám đốc xưởng đúc tiền rồi được điều về Phú Thọ.

Bà nội tôi mất vào đầu những năm 30, sau khi ba tôi bị bắt lần thứ hai. Sau đó đến lượt chú ruột tôi cũng bị bắt một cách khó hiểu, bị án tới 15 năm khổ sai, 30 năm quản thúc. Hai con trai bị bắt thì đến ông nội tôi cũng bị bắt giam ở nhà tù Thái Bình 5 năm. Ông nội tôi bị tra tấn, đánh đập gãy mấy cái răng cửa do tự nhận thay một đảng viên là ông Đồ Lợi. Trong suốt thời gian tù đầy ông nội tôi đã không khai báo gì giúp ông Đồ Lợi lần đó thoát được, không bị truy xét. Cho đến khi tị Pháp biết là đã bắt nhầm ông nội tôi mới được thả.

Bác cả tôi đi làm công nhân ở Hòn Gai - Cẩm Phả nhưng sau đó không trụ được, lại về quê. Ông lấy vợ nhưng không có con nên xin ba mẹ tôi cho em kế tôi là Thông về nuôi nấng, định để sau này lo việc thờ tự. Cô ruột tôi, mãi lo chuyện làm ăn và gồng gánh việc gia đình, quá thì lơ vắn, không lấy chồng nữa. Khi ông

nội còn sống, cô xin nuôi em thứ ba của tôi là Thăng như con đẻ. Có thể nói tình nghĩa ruột già máu mủ và làng xóm đã gắn kết các thành viên trong gia đình, họ hàng nhà tôi thật chặt chẽ. Tôi còn nhớ vào những năm cải cách ruộng đất nhà tôi suýt bị giáng là địa chủ vì bị một người làm công tố cáo. Nhưng may mắn là đến lúc đó gia sản đã bán và gán nợ đánh bạc cho nên chẳng còn gì mấy.

Ông nội tôi thì rất khoái chí. Ông vẫn nói rằng nhờ ông đã bán hết gia sản để gán nợ đánh bạc mà không bị qui là địa chủ. Nhưng nhà bác Phạm Quang Lịch vẫn bị buộc là địa chủ cường hào. Mặc dù bác Lịch là người hoạt động cách mạng từ những năm 1925-1926. Gia đình bác từ năm 1930 đã xé bỏ các văn tự nợ nần cho nông dân. Lúc đó nhà tôi phải tiếp tế góp phần giúp các thành viên còn lại của gia đình ông (bà Hào Lịch, các con, cháu ...) qua cơn bĩ cực của cuộc đời bằng cách tối khuya bí mật dấm dúi nắm cơm trong mo cau vào góc hàng rào chắn giữa vườn hai nhà.

Thời gian cứ trôi, tôi được đi học, lớn lên khi đầu óc còn trống rỗng cùng bản năng tiếp nhận đủ thứ thông tin. Tôi được kết nạp vào Đội thiếu niên Tiền phong, được đeo khăn quàng đỏ. Tôi thấy mình bằng bạn bè. Thực sự tôi đã không có cảm xúc gì lớn lao khi được kết nạp Đội. Nhưng lại nhớ và ý thức được rất rõ khi chị phụ trách nói về đất nước còn chia cắt. Miền Nam còn dưới “gót sắt của Mỹ - Diệm” và chị giải thích cái hình dung từ “gót sắt” ấy như thế nào, nhưng tôi cũng không thật hiểu. Tôi học văn kém lắm, chả hiểu “gót sắt” là gì nhưng cảm nhận được những gì mà Việt Nam đang phải nếm trải. Đất nước còn gian khó, còn phải hy sinh, con dân đất Việt là con rồng, cháu tiên, phải giữ gìn, bảo vệ đất nước toàn vẹn.

Ở thị xã Phú Thọ, tính tới lúc tôi đi bộ đội, nhà tôi phải chuyển đi chuyển lại tới sáu bảy lần. Lúc thì ở các kho lương thực, thực phẩm, lúc thì ở một gian mượn của cửa hàng. Nhà đông anh

em nên tôi cũng không còn được tự do như khi mới về thị xã. Những trò nghịch ngợm, hiếu động của con trẻ được cô tôi và mẹ tôi uốn nắn, buộc tôi phải chấp hành như: gánh nước, trông em, khi lớn hơn nữa thì cũng tham gia lao động, tăng gia, trồng rau, nuôi gà, lợn, tắm rửa, giặt giũ cho các em v.v... Tôi phải tập gánh nước lúc mới được bảy tuổi, chỉ khổ cái gót chân, thường bị đai dưới của thùng gánh nước cửa đứt vì người còn thấp bé mà thùng và móc treo lại quá dài, lệt xệt cách mặt đất 10-15 phân.

Khi các cơ quan, đoàn thể tỉnh Phú Thọ đã tương đối ổn định, có thêm điều kiện thì nhà tôi cũng được chuyển đến nhà tập thể - một gian đầu hồi, nhà lá cọ gần đền Đóm. Ở cơ quan mẹ tôi và sau này cả khu dân cư từng bước được trang bị hệ thống máy truyền thanh. Những buổi giữa trưa hoặc chiều tối thường phát thanh về những vấn đề như đấu tranh giai cấp, cách mạng, giải phóng miền Nam, những chuyện đả kích “trò hề Mỹ - Diệm”, rồi hệ tư tưởng Mác xít, đấu tranh giữa hai con đường tư bản chủ nghĩa và XHCN. Rồi những bức thư ngỏ của Đảng Cộng sản Liên Xô gửi Đảng Cộng sản Trung quốc và ngược lại. Vào thời kỳ đó, học sinh cấp I, cấp II chúng tôi cũng tham gia mít tinh, biểu tình đòi thi hành Hiệp định Giơ-ne-vơ, rồi ký tên vào danh sách để gửi lên Ủy ban Giám sát thi hành hiệp định, phản đối Mỹ can thiệp vào miền Nam. Phong trào sôi nổi lắm.

Ba tôi là một trong những chức sắc hàng đầu của Tỉnh nhưng cũng sống như nhiều cán bộ công chức khác. Tôi đến lớp bốn, lớp năm vẫn đi chân đất, mặc quần áo vá chằng vá đụp với những kiểu cách đơn giản nhất, nông dân nhất. Quần ta ống rộng thùng thình, (bây giờ thường chỉ có các nhà sư mặc), áo cổ vuông, vải diêm bầu nhuộm củ nâu. Mãi tới lớp năm, lớp sáu gì đấy tôi mới được đi may cái áo sơ-mi và quần tây đầu tiên, mặc thấy ngượng nghịu thế nào ấy. Mà cũng tới lớp sáu tôi mới có đôi dép để đi chứ còn trước đó chỉ đến khi chuẩn bị đi ngủ mới

rửa chân, đi ngủ. Tôi nghịch ngợm, hiếu động, nhanh nhẹn và cũng thuộc loại khéo tay. Chỉ tội không được kiên nhẫn, quá bốc trực. Khi làm những việc dễ thì không tập trung, hay kết hợp vào làm một lần cho xong, cho nhanh nên thường có kết quả tiêu cực: đổ, vỡ, vấp, ngã.

Những năm này, khó khăn nhất của nhân dân miền Bắc hiện hữu tới mọi gia đình đó là ăn không đủ no. Mấy anh em chúng tôi, năm trai, một gái sức ăn như hùm mà phải ăn đúng tiêu chuẩn “như mèo” thì sao chịu nổi. May mà sự tần tiện của mẹ tôi và cô tôi giúp sức tăng gia thêm củ khoai, cây sắn, rau quả, nuôi thêm lợn, gà, vịt nên cũng tạm đủ no. Khi tôi vào tuổi lớn, thực đơn mà tôi nhớ nhất là hai, ba bát ngô bung đậu đen với muối vừng vào buổi sáng. Năm, bảy bát cơm trộn ngô xay, sắn khô và một bát canh củ vào buổi trưa và chiều. Thỉnh thoảng có thêm tép rang muối hoặc kho mặn chát, thịt sườn sụn băm nhỏ trộn với trám rang thật mặn, rau muống một rổ và muối vừng một lọ. Tết nhất, giỗ chạp mới được ăn thịt kha khá hơn một chút. Có lần tôi bị sốt, được bồi dưỡng một bát cháo thịt mua ở chợ và uống một cốc sữa mà rung rung cảm động nhớ tới tận bây giờ.

Khoảng mùa hè năm 1958, một buổi sáng sớm ba mẹ tôi gọi tôi dậy, cho tôi mặc một bộ quần áo mới (quần sóoc, áo trắng) rồi lên xe đi với ba. Tôi còn đang ngái ngủ, im lặng mặc đồ mất nhấm, mắt mở theo ba ra xe. Trên đường đi thấy bộ đồ thùng thình, nhất là chiếc quần sóoc với hai ống to đùng, xênh xênh xung quanh hai cái chân cẳng sậy mà thấy ngượng. Áo thì cũng lụng bủng gần như thế. Chắc là mẹ tôi mua cỡ rộng để chờ tôi lớn, đỡ tốn. Lên tới cơ quan Tỉnh ủy và Ủy ban đã thấy các bác, các chú, tề tựu đông đủ. Chào hỏi nhau xong thì mọi người bắt đầu chú ý đến tôi, làm tôi thấy rất mất tự nhiên và xấu hổ trong bộ đồ không bình thường ấy. Tôi chưa hiểu ra việc gì mà mình

lại lọt thỏm giữa vòng vây các ông bà già thì đã thấy mọi người tự nhiên nghiêm nét mặt lại đứng thành hàng, mặt hướng ra phía cổng. Từ đó xuất hiện một chiếc xe com-măng-ca đang từ từ lăn vào. Một cụ già mặc bộ quần áo nâu giản dị tươi cười xuống xe, tiến về hàng người đang đứng. Tôi reo lên sung sướng “Ơ... Bác Hồ!” và cứ thế ngắm nhìn Bác trân trân.

Rồi Bác cùng ban lãnh đạo Tỉnh vào họp. Tôi được Ba cho ngồi ở ghế đối diện với Bác nên được thỏa thích ngắm nhìn Bác trong lúc người lớn làm việc. Sau đó, mọi người lại kéo nhau lên xe đưa Bác về thăm nhà máy chè Thanh Ba. Tôi vẫn lóng ngóng, ngượng ngịu trong bộ quần áo mới kỳ cục và được ngồi gần Bác khi Cụ nói chuyện với công nhân nhà máy. Nhưng đến lúc này thì có sự cố xảy ra với tôi. Sáng phải đi sớm, không ăn gì nên tôi đói, mặt hoa lên, không chịu được, người như muốn xỉu xuống. Tôi nói với ba:

- Con đói quá!

Thấy mặt mũi tôi bọt bọt, ba tôi phải nhờ một chú Văn phòng Ủy ban đưa tôi đi ăn sáng tại một cái quán nhỏ dọc đường bên ngoài nhà máy. Tôi ăn ngấu nghiến mà chẳng biết và chẳng nhớ là ăn gì, bánh tẻ, bánh đúc hay bánh cuốn.

Khi được đưa lại hội trường thì đã thấy Bác cùng lãnh đạo tỉnh đi ra và xuống thăm các phân xưởng. Trưa tôi lại được lên ăn cơm với Bác. Tôi nhớ mãi bữa đó bác đã lấy cơm và thức ăn mà Bác mang theo ra ăn chung với lãnh đạo tỉnh, nhà máy. Tôi cũng được ăn món cá kho, dưa chua của Bác. Thấy cũng dân dã, mặn mà giống như các món ăn khiêm tốn trong gia đình mình vào thời đó. Sau này ba tôi kể lại, ba nhớ mãi câu nói của Bác với ba tôi và các bác, các chú, các cô hôm đó:

- Bác tưởng đến thăm được các chú các cô chiêu đãi mà hóa ra Bác lại chiêu đãi các cô, các chú!

Và Bác cười rất vui. Vì giữa các món thịt gà, thịt lợn, cá hấp của tỉnh thì mấy món của Bác thành đặc sản, dễ ăn, hợp khẩu vị mọi người nên ai cũng đến xin gắp của Bác một miếng nho nhỏ.

Cảm xúc của tôi khi được gặp Bác thì nhiều lắm nhưng tôi thấy mình không đủ trình độ để diễn tả cảm xúc đó. Sợ rằng viết lại sẽ không còn là cảm xúc thơ ngây, trong trẻo của tuổi thơ nữa, mà sẽ thành sự áp đặt của lý trí tuổi U60, nên tôi sẽ giữ trong lòng những cảm xúc đó cho tới lúc rời khỏi thế gian này⁴³. Ba tôi vào những năm đó phải đi công tác suốt. Ba tôi thường nghỉ tại cơ quan. Thứ bảy, Chủ nhật mới về nhà. Ông là Phó bí thư, Chủ tịch Ủy ban hành chính và phụ trách sửa sai 1956-1960.

Khi tôi đang học lớp 4, có lần cả trường ra sân đồng diễn thể dục. Nhưng phải đứng lâu trong hàng, trẻ con đùa nào mà nghiêm như bộ đội được. Tôi lại hiếu động, nghịch ngợm, thừa lúc thầy không để ý lấy chân đá vào khoeo chân đứa bạn đứng trước một cái. Thầy dạy thể dục không thấy, nhưng không may là thầy hiệu trưởng lại đứng phía sau, nhìn rõ ràng hành động “vô kỷ luật” này. Thế là tôi bị gọi lên. Thầy hiệu trưởng bộ điệu giận dữ rất kinh khủng, mắng:

- Mày tưởng mày là con ông Chủ tịch tỉnh mà mày muốn làm gì thì làm à?

Mặt tôi từ đỏ bừng chuyển sang tím ngắt, muốn nghẹt thở. Lúc đó tôi mới được biết ba tôi làm gì và tôi đã để người ta xúc phạm tới ba tôi như thế nào. Tôi uất ức và bất mãn với người lớn

43. Tôi còn được gặp Bác ba lần nữa. Hai lần khi Người đến thăm và nói chuyện với cán bộ các cơ quan tỉnh và ở sân vận động thị xã với nhân dân thị xã Phú Thọ. Lần cuối cùng được gặp Bác khi tôi trở thành phi công chiến đấu, được vinh dự cùng với anh Nguyễn Văn Cốc và một số anh em nữa thay mặt đơn vị đến gặp để Bác chúc Tết tại hội trường Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không-Không quân vào mùa Xuân năm Kỷ Dậu 1969.

như ông Hiệu trưởng ấy quá chùng. Lần đầu tiên, tôi ý thức việc có “bố làm to” lại là lần khắc ghi trong tôi kỷ niệm không vui và ảnh hưởng suốt cả cuộc đời. Có lẽ vì thế mà sau này tôi hay lẩn tránh các vị làm to chăng?

Sau hôm đó ít bữa thì có cuộc diễu hành của nhân dân, trong đó có trường tôi nhân dịp lễ kỷ niệm gì đó. Khi qua kỳ đài thấy ba tôi đứng trên đó mà tôi cứ cúi gầm mặt, lằm lũi bước theo hàng lối, chẳng giờ cò vẩy chào như được hướng dẫn. Khi về nhà ba tôi hỏi lý do mà tôi không nói lên được, cho tới tận khi viết lại những dòng này, tôi thực sự thấy xấu hổ, vì lúc ấy tôi đã làm chuyện “vớ vẩn” để người khác xúc phạm đến Ba mình.

Sang học cấp II, chúng tôi bỏ những trò trẻ con trước đây bắt đầu chơi thêm những trò chơi người lớn hơn, như đánh trận giả, bắt gián điệp và luôn cảnh giác khi xuất hiện người lạ ở khu dân cư. Những “trận chiến” ấy thường có kết cục buơu đầu, mẻ trán, sứt chân, sứt tay. Nhưng không đứa nào khóc mà còn rất tự hào. Chúng tôi tranh cãi nhau về kẻ thắng người thua và những diễn biến của “trận đánh” hay “phục kích” “bắt gián điệp” rồi kéo nhau ra bờ sông chơi khăng, đánh quay, chơi đáo, chán chê rồi thì rủ nhau xuống tắm. Trò đánh khăng, quay, đáo đối với tôi chẳng khó khăn gì. Nhưng cứ khi xuống nước tập bơi là bị ám ảnh bởi dòng nước lũ khi xưa nên luôn bị hụt hơi, có lần suýt chết.

Kết thúc những cuộc chơi này thường có tiết mục hấp dẫn nhất là tập kích vườn mía, chuối, ổi trên bãi sông Hồng. Chúng tôi cùng chia thành đội trinh sát, rồi phân từng tốp trần mình bồi đầy phù sa vào người để tiếp cận mục tiêu vườn mía, chuối ở bãi sông. Khi đã chui vào được giữa vườn rồi thì chén căng bụng, trêu chọc nhau chán rồi lại bí mật rút lui. Thế nhưng cũng có lần bị phát hiện, cả tốp trẻ chúng tôi bị dồn đuổi, chạy toi bờ, có lần bị dồn đuổi ghê quá tôi chạy đến hụt hơi vào giữa

chợ Mè, hồi đó còn họp ở bãi đất trống (nay là trường cấp I thị xã Phú Thọ) mới thoát được! Hú vía. Với các vườn ổi, mít, trái cây ở ven bờ sông, tụi tôi lại phải có cách tiếp cận khác. Ngoài bí mật bất ngờ thì phải có cả sử dụng lực lượng “nhỏ lẻ” phân tán, kèm thêm tổ nghi binh chủ nhà nữa. Những trò nghịch ngợm đó đến tự phát, lớp đàn anh dạy đàn em. Bây giờ ngẫm lại, có lẽ nó chỉ sinh ra ở một đất nước mà chiến tranh đã kéo dài triền miên vài chục năm trời, với dân tộc quật cường, ai cũng có thể trở thành người lính.

Lên đến lớp 6, nhà tôi lại một lần nữa chuyển đến và làm hẳn nhà riêng trên một miếng đất hoang ở cửa vào sân vận động thị xã, sát với đường tàu và ban Thể dục thể thao tỉnh. Về đây sinh hoạt gia đình đỡ vất vả hơn. Mà tôi sướng nhất là không còn phải đi gánh nước xa và nhiều như trước đây. Trước đó, khi ở nhà tập thể của cửa hàng lương thực, tôi được khoán mỗi ngày mười gánh nước. Trong khi giếng lại ở xa tới hai, ba trăm mét. Bây giờ chỉ phải lo gánh nước ăn. Còn tắm rửa, giặt giũ, chúng tôi kéo ra giếng cách nhà vài chục mét. Về đây chúng tôi còn được chạy nhảy, học tập và chơi các môn thể thao, thể dục, như bóng đá, bóng rổ, bóng bàn, xà, tạ, trong khi vẫn duy trì tập chạy dài buổi sáng. Khởi đầu luyện tập chạy dài là những tháng khi còn bé tí, về quê nội chơi, được cô ruột tôi - một người giao du nhiều nên rất có tinh thần thể thao France - bắt phải dậy sớm tập chạy lúc tôi mới vài tuổi. Khi người lớn nấu cơm, nước, cám lợn xong, chuẩn bị đi làm đồng, thì phải tập chạy quanh sân nhà ông nội tôi từ ba đến năm rồi mười đến mười lăm vòng. Chạy xong bà mới cho vào rửa mặt mũi, ăn sáng. Khi cả nhà đi làm đồng rồi thì đến lượt ông nội tôi dạy hai anh em tôi (Phương là con gái đầu của chú ruột tôi, cùng tuổi với tôi) học chữ và tập viết trên cánh cửa gỗ tháo ra kê lên bờ hè. Bút là đoạn cành tre ông nội tôi vót vát vát, dẹt dẹt và mực là bát nước lã.

Mấy anh em tôi lớn lên bên cạnh sân bãi và làm quen với các môn thể thao từ đó. Hồi đó phong trào rèn luyện thể lực, luyện tập các môn thể thao được các trường, lớp, đoàn thể rất quan tâm. Mục tiêu rất sát sườn là đủ sức khỏe tham gia bộ đội đánh đuổi Mỹ-Diệm giải phóng miền Nam. Ở khu vực thị xã Phú Thọ vào những năm đó thường có các đơn vị bộ đội đóng quân. Họ tổ chức được hai đội bóng lấy tên là “Bông Lau” và “Ba Tơ” thường thi đấu vào các ngày Chủ nhật với đội thanh niên thị xã, nhà máy nào đó ở Việt Trì hay giữa hai đội với nhau. Ngoài ra, Ban thể dục thể thao cũng thường tổ chức các lớp huấn luyện các môn phong trào về thể dục, thể thao cho các huyện, các nhà máy, công trình, xí nghiệp, và tổ chức các lớp học năng khiếu cho học sinh, thanh niên, thiếu niên thị xã nên phong trào rất mạnh.

Vào những năm 1959-1960, lũ học sinh chúng tôi cũng được phát động căm thù đối với “bè lũ Mỹ-Diệm tay sai”. Những cụm từ như “Diệm lê máy chém khắp miền Nam để trả thù những người kháng chiến cũ”, hay “Trả thù cho Phú Lợi”, “Phản đối Mỹ Diệm tàn sát đồng bào Phú Lợi”, “Nợ máu phải trả bằng máu”, kèm theo những bức tranh áp phích về cảnh máy chém, đầu rơi, những nắm cơm thuốc độc ở Phú Lợi, những lưỡi lê đầy máu, tác động rất lớn vào tâm trí thanh niên chúng tôi.

Đài truyền thanh thì thường xuyên thông báo các tin tức ở miền Bắc với các công trình Bắc Hưng Hải, khu công nghiệp Việt Trì, Thái Nguyên. Những bài hát về Sóng Duyên Hải, Gió Đại phong, Cờ Ba nhất ... liên tục được phát kèm theo các tin tức về miền Nam, về chiến công bất diệt kích giục điệp Bùi Minh Châu ở Tây Bắc, về các chiến thắng Ấp Bắc, Bình Giã làm rung động những trái tim thanh thiếu niên chúng tôi. Ở cơ quan mẹ tôi có một chú người miền Nam tập kết tên là Phương người ven biển miền Trung, đầu ở Quảng Nam, Quảng Ngãi gì đó. Cửa hàng lương thực thực phẩm hồi đó có lúc bán cá khô không hết, để lâu

có nguy cơ hỏng, mùi hôi nồng nặc nên chú Phương đã đề xuất phải đem ra nấu thành nước mắm. Hàng tháng trời chúng tôi phải sống trong mùi nấu khăn khẳn của cá trong kỳ phân hủy. Chú ngồi trông nồi nước mắm, thỉnh thoảng hát những bài dân ca miền Trung nghe buồn đến nẫu lòng. Mẹ tôi bảo chắc chú ấy lại nhớ nhà đấy.

Trong hai đội bóng Ba Tư và Bông Lau có nhiều người miền Nam, nhưng rồi sau đó thấy họ ít xuất hiện và biệt tăm luôn. Tụi trẻ con kháo nhau, mấy ông ấy về miền Nam đánh nhau đấy. Rồi trong các cơ quan địa phương các chú cán bộ tập kết cũng lần lượt rút đi cùng với những cán bộ miền Bắc. Nhưng cũng chỉ xì xào nhỏ với nhau thôi vì phải giữ bí mật. Vào khoảng năm 1960-1961, trong lần đang chơi đùa nghịch ngợm ở sân vận động thì thấy xuất hiện hai bố con ông Tây cao lênh khênh, đi cùng là một chú cán bộ của Ủy ban và Ban Thể dục thể thao. Chúng tôi tò mò xúm lại xem thì được biết đó là nhà vô địch thể giới môn chạy tên là Gia-tô-bêch người Tiệp Khắc đi thăm cơ sở huấn luyện Thể dục thể thao của tỉnh.

Sau khi ngắm nghía và xuống tận đường chạy ông đề xuất cho con ông chạy thử và muốn có một người bạn Việt Nam cùng chạy thi 100m. Phần vì thấy tôi có vẻ cao ráo hơn cả, phần lại quen và biết do tôi vẫn tập ở đó nên tôi “bị” các chú kéo vào thi chạy. Tôi sợ và ngại vì thấy “đối thủ” cao hơn mình hẳn một cái đầu, lại có giày chạy bằng đinh dài dài cùng quần áo thi đấu rất đẹp đẽ, rất chuyên nghiệp. Còn tôi thì chân đất, quần áo quê mùa bằng vải diêm bầu nhuộm màu xanh chàm bê bết đất cát và hôi hám nữa. Hơn nữa, thấy thái độ của “đối thủ” có vẻ miến cưỡng nên tôi không thích. Nhưng rồi cuối cùng tôi cũng vào đường đua mà nắm chắc phần thua trong tay. Tôi thua thật, khi về đích cách đối thủ tới 5-7m. Còn ông Gia-tô-bêch thì đứng ở giữa đường để chụp ảnh chúng tôi khi đang chạy.

Đến lớp 7, tôi vẫn còn lẻo khẻo lắm và học hành thì vẫn chưa ra đầu vào đầu. Cứ làng nhàng xếp hàng ở tốp 15-20 lại hay bị các thầy cô sấm soi nên thường bị nhắc nhở. Lớp học thời đó có độ tuổi chênh nhau nhiều lắm. Có những người hơn tôi năm, bảy tuổi. Nhưng cả lớp gọi nhau mày tao, nên tôi cũng mày tao luôn. Trong lớp tôi có người bạn tên là Giang bố là liệt sỹ, mẹ đi lấy chồng, ở với bà nội. Người thấp bé, nhưng rắn chắc như cục sắt. Học chăm chỉ, thông minh, hơn tôi 4 tuổi. Chúng tôi đều thông cảm với hoàn cảnh và có ý giúp đỡ. Nhưng tính tình của Giang đặc biệt lỳ. Thích đánh nhau và sẵn sàng xả thân vì bạn, nhưng cũng sẵn sàng nện tất cả nếu làm Giang tự ái. Tôi cũng từng bị Giang ra đòn bất ngờ vào bụng tưởng ngất xỉu. Giang thuộc loại học sinh cá biệt nhưng tôi và Giang thân với nhau. Thỉnh thoảng Giang rủ tôi về nhà lấy trộm lạc rang, ngô rang trong lọ của bà để ăn. Bà nội Giang bán hàng nước để nuôi cháu ăn học. Hồi nhà Giang còn ở ngay cổng trường thì xảy ra một trận hỏa hoạn lớn. Hàng chục ngôi nhà lợp cọ cháy rừng rực. Gia sản ít ỏi của hai bà cháu chẳng còn gì. Lớp chúng tôi rủ nhau đóng góp giúp đỡ. Hôm đó nhìn mặt Giang mà tôi sợ: đen sạm, sứt lại, đôi mắt gườm gườm, lông mày nhú lại như nối vào nhau.

Sau đó ít bữa thấy Giang hay nói chuyện sẽ đi làm, vào công an một khi đó đang tuyển người. Tôi linh cảm Giang sẽ bỏ học mất. Quả nhiên, đúng là sau khi học xong lớp 7, Giang không học tiếp nữa, mất tích luôn. Sau này gặp lại, khi đó Giang đang là Trưởng công an huyện ở Yên Bái.

Kỳ nghỉ hè chuẩn bị vào lớp 8 (1964) thị xã Phú Thọ xáo động vì có đội bay tàu lượn của Câu lạc bộ hàng không, Ủy ban Thể dục thể thao, lên bay ở sân bay Phú Thọ và gửi máy bay lại ở Ban Thể dục thể thao đồng thời xuất hiện những thông báo,

báo động Phòng không nhân dân chuẩn bị sơ tán, phòng tránh. Thỉnh thoảng còn nghe thấy cả tiếng máy bay phản lực bay qua. Ngày 5.8.1964 là ngày Mỹ dùng không quân mở rộng chiến tranh ra miền Bắc được đài phát thanh nhắc đi nhắc lại bằng những chiến công và những lời bình luận, cảnh báo đanh thép. Tuy vậy nhà trường vẫn lo rèn luyện cho chúng tôi bằng những kỳ đi cắm trại tại Đền Hùng, đi lao động tại nông trường, hoặc tổ chức các buổi dã ngoại, kiếm củi, gỗ, nửa về xây dựng trường.

Một lần nhà trường tổ chức cho chúng tôi đi lao động dã ngoại ở xã Khái Xuân - hồi đó vẫn còn là rừng núi khá rậm rạp - chỉ cách thị xã khoảng bảy, tám km, đến km thứ tư thì rẽ vào đường đi lên Thanh Ba sau đó đi tiếp hai km nữa là đến. Chúng tôi rất háo hức, chuẩn bị mọi thứ cho chuyến đi như cơm nắm, muối vừng, tép kho và vài thứ đồ dùng cá nhân. Lớp tôi khởi hành vào buổi chiều, dự kiến là đến nơi trước khi trời tối. Chúng tôi đèo nhau bằng xe đạp và đi bộ. Đến vị trí tập kết thì được bố trí vào nghỉ ở một số nhà dân ven bìa rừng. Trong quá trình đi như vậy chúng tôi còn học cách tìm dấu vết, hướng dẫn bằng các tín hiệu, dấu vết ở các ngã ba, ngã tư để xác định đường đi chuẩn xác từ tổ “trình sát” và “tiền trạm” đi trước. Nhưng do đội hình hành quân kéo dài nên đến tối, khi điểm danh lại thì còn thiếu vài bạn. Thế là các thầy, cô và chúng tôi lo cuống lên, tổ chức ngay hai tổ đi tìm. Một tổ quay về hướng Phú Thọ, một tổ đi về hướng Thanh Ba.

Tôi được cử vào tổ theo hướng đi Thanh Ba trong tốp năm người, do một bạn lớp trưởng làm tốp trưởng. Từ chỗ chúng tôi “trú quân” ra đến đường cái mất gần hai km, sau đó đi tiếp lên hướng Thanh Ba khá xa nữa. Tối đó trời có trăng nên cũng không đến nỗiมืด mù nhưng điện đèn không có, lại không thuộc đường nên khá vất vả. Nhất là mấy chiếc xe đạp, cái có đèn, cái không phải dùng đèn pin để soi đường, nhưng cũng không được

bật đèn nhiều vì sợ nhanh hết pin. Mà cả tổ cũng chỉ có một, hai chiếc đèn. Ra được đường cái lớn, đường rộng rãi hơn nên chúng tôi phóng cũng nhanh hơn. Dọc đường, chúng tôi cứ thấy chỗ nào có nhà dân là vào hỏi thăm về mấy người bạn lạc đường hồi chiều.

Nhà cửa làng xóm hồi đó thưa thớt lắm. Những nhà đầu tiên được hỏi khi trời còn sớm nên cũng được trả lời đàng hoàng. Nhưng khi bóng đêm đã dần dần phủ xuống thì chúng tôi gặp phải thái độ e ngại và sợ sệt. Họ cảnh giác! Chúng tôi thấy rờn rợn vì hồi đó mới có mấy vụ biệt kích của quân đội Sài Gòn thả ra miền Bắc bị bắt và bị xử. Lại còn những tin đồn về cướp bóc dọc đường mà trước đó chúng tôi chả đứa nào để ý tới. Nỗi sợ như được thổi bùng lên. Khi leo lên được một đỉnh dốc, nhìn sang bên cạnh là hình hài một dãy núi đen ngòm, có một mỏm cao nhất nhưng bị vạt gần như thẳng đứng ở một phía, thì có bạn trong tổ chỉ và nói “Núi Thấm đây”.

Tôi liên tưởng tới bài văn “Ông lão chăn bò trên núi Thấm” với những nhân vật như địa chủ Nhân, cô Cóc, cô Nhái được đưa vào sách giáo khoa mà chúng tôi được học để căm thù giai cấp địa chủ, phú nông ở nông thôn hồi cải cách ruộng đất. Sau này bài văn đã bị lược bỏ khỏi sách giáo khoa phổ thông. Khi đã trưởng thành hơn, được tìm hiểu kỹ thì mới biết bài văn đó là hư cấu, không có thật. Và thật bất ngờ, khi tôi lấy vợ thì biết rõ hơn về địa chủ Nhân. Ông lại chính là người có họ hàng với gia đình mẹ vợ tôi, nhưng là địa chủ Kháng chiến. Đồn điền của ông ở đó chính là cơ sở cách mạng, nơi đi về và hoạt động của nhiều đảng viên Đảng cộng sản, nơi cư mang và tổ chức họp hành cho nhiều hội nghị của Tỉnh ủy Phú Thọ. Gia đình ông sau đó cũng chịu nhiều oan trái.

Đứng trên đỉnh dốc, chúng tôi chần chừ không biết nên đi tiếp hay quay về vì đã khá muộn thì bỗng có bạn thẳng thốt thông báo:

- Nhìn kia dốc bên kia có mấy thangka.

Một cảm giác nghi ngại và rờn rợn thoáng qua. Giữa đêm hôm khuya khuất ở vùng đồi núi âm u này biết ai là tốt ai là kẻ xấu đây? Tốp người bên kia cũng đã nhìn thấy chúng tôi. Cả hai bên đều chứng lại, nhìn nhau, đánh giá nhau! Đầu óc tôi lúc đó căng thẳng vô cùng. Chắc các bạn tôi cũng vậy. Chúng tôi đứng như chôn chân một lúc thì thấy tốp người bên kia quay đầu ngược lại. Khi thân hình họ tụt dần và bị che lấp bởi đỉnh dốc chúng tôi thở phào, nhưng lại lo lắng không hiểu họ có mặt phục ở quãng dốc bên kia không? Đêm đã khá khuya. Tốp trưởng đề xuất:

- Hay ta rẽ vào trong này hỏi một lần nữa xem?

Chúng tôi đồng ý, lần mò vào xóm. Rất may là sau đó vào được một trụ sở kiểu như dân phòng được biết tin các bạn lạc đã đi vào con đường này bảo chúng tôi cứ yên tâm về đi, vì các bạn bị lạc đã được chỉ dẫn chu đáo. Sáng sớm hôm sau thấy các bạn bị lạc mò về, kể rằng họ đã ngủ trong hang đá của núi Thắm.

Tôi còn có một chuyện vẫn nhớ tới bây giờ. Một kỷ niệm không đẹp dễ gì nhưng có lẽ nó đánh dấu sự phát triển tố chất đàn ông trong tôi. Đó là một trận kịch chiến tay đôi với một trùm sò vào loại giang hồ khét tiếng ở cái khu dân cư nhỏ bé của thị xã Phú Thọ. Số là trong khu vực đó, nhà của dân ngụ cư rất ít. Một gia đình định cư ở tận cuối đồi đã lâu có một vườn quả rộng rãi mà nhiều nhất là ổi. Tụi em tôi không biết có vào đó “trộm quả” hay không nhưng thường bị Điệp, con chủ nhà đe dọa, đuổi đánh mấy lần. Tôi chỉ biết sơ sơ gia đình này có bà mẹ và hai chị em. Chị tên Lý trạc tuổi tôi nhưng học dưới tôi hai lớp, Điệp còn học dưới nữa, nhưng chỉ kém tôi độ vài tuổi. Điệp đen đui, gầy gò nhưng săn chắc và rất liều mạng.

Tôi thường né tránh không gây sự. Vì tôi chỉ nghịch ngợm theo kiểu hiếu động bản năng chứ không thích đánh nhau.

Một lần bị mấy đứa em meo máo về mách, bảo chuyện bị Điệp bắt nạt và đánh, tôi bức lắm. Chú em thứ hai tên là Thông còn bức xúc:

- Anh cứ để nó bắt nạt tụi em mãi thế này mà chịu được à?

Tôi bị “khích tướng” phóng lên sân vận động tìm Điệp để “nói chuyện”. Tìm mãi không thấy. Đến lúc nản rồi thì phát hiện cu cậu đang lẻo đẻo theo mấy anh bóng đá “Bông lau” ra sân tập. Tôi lặng lẽ tiếp cận, chào hỏi các anh cầu thủ với nét mặt tỉnh bơ. Thấy tôi Điệp hơi chững lại, nhưng rồi vẫn cầm túi bóng bước theo hàng ngũ như một cầu thủ nhí của đội bóng. Tôi bất ngờ xán lại rất nhanh chộp lấy cổ áo Điệp, vừa gần giọng chất vấn:

- Tại sao mày cứ bắt nạt tụi em tao?

Tôi giáng một đòn cực mạnh vào hàm. Điệp ngã bổ chửng, nhưng cũng kịp ra đòn bằng đôi chân suot nhẹ qua mặt tôi. Cú đánh mạnh và bất ngờ của tôi làm Điệp đau điếng, lại thất thế do bị ngã nên tôi xô tới bồi tiếp một cú đá vào khoeo chân khi Điệp định vùng dậy, làm cho cu cậu đập mặt xuống đất, bê bết máu.

Tôi sợ quá vùng khỏi bàn tay của một anh cầu thủ bóng đá chạy vụt lên khán đài. Điệp cũng vùng dậy đuổi theo, vừa đuổi vừa ném gạch đá tới tấp về phía tôi, vừa chửi rửa cục cằn. Tôi dùng tay đỡ viên gạch củ đậu bay thẳng vào mặt mà bàn tay tôi đau điếng và bật máu chảy ròng ròng. Thế là tức quá, tôi cũng vớ một viên gạch, vừa né tránh vừa lao tới phản công, vừa hét:

- Mày chơi gạch, ông cũng chơi gạch!

Lần này thì người chạy lại là Điệp. Mấy anh cầu thủ thấy tình hình căng thẳng quá, chia nhau ra dồn chúng tôi mỗi đứa vào một góc sân vận động để chấm dứt “xung đột”.

Từ góc kia của sân vận động, tôi thấy Điệp vừa khóc vừa lớn tiếng đe dọa. Rồi sự việc cũng qua. Tối đó tôi bị mẹ cho một trận

nhờ tử vì chiều hôm đó mẹ của Diệp đến mách chuyện này tận nhà tôi. Từ đó trở đi mấy đứa em tôi không thấy mách bảo gì về chuyện bị bắt nạt nữa. Vì từ trước đến giờ chưa ai dám đánh lại và đánh được Diệp nên trận kịch chiến đó được nhanh chóng truyền tụng làm nhiều đứa e ngại. Còn tụi em tôi thì có vẻ yên lòng vì đã có ông anh bảo vệ. Trong một lần về thăm lại nơi đã nuôi dưỡng tuổi thơ của mình, tôi gặp lại Lý, chị của Diệp. Chị Lý kể, Diệp vào bộ đội sau tôi một, hai năm, chiến đấu rất dũng cảm được phong dũng sỹ 5 lần nhưng đã hy sinh ở chiến trường miền Nam. Tôi ngậm ngùi, tiếc nuối một tuổi thơ với đủ những kỷ niệm vui, buồn, gian khó đã đi xa, mãi mãi xa...

Rồi thời gian học cấp II của chúng tôi cũng hết. Tổng kết năm học một số bạn không đủ điểm lên cấp III, phải trở về nhà tìm đường mưu sinh khác. Còn tôi thì được bà cô Mỹ tham mưu cho ba mẹ tôi cho tôi xuống Hà Nội học thêm. Địa điểm học và ở là nhà ông anh họ tên là Tào. Anh là thương binh chống Pháp, con bác họ tôi, đã có vợ và ba con, đang học Đại học Bách khoa năm thứ hai. Trước khi đi bộ đội chống Pháp, khi còn nhỏ anh Tào được cô tôi rất quý. Anh cũng đã từng được cô tôi nuôi dạy và dẫn đi chu du trong Nam, ngoài Bắc theo bà đi buôn bán, làm ăn. Nhà anh ở con đường nhỏ rẽ từ phố Vọng vào làng Tám đối diện với nhà thờ làng Tám. Phía bên kia đường Vọng là trường Bồ túc công nông, xuôi phía Nam một đoạn là nhà máy cơ khí.

Thế là tôi được về Hà Nội học hè. Khi đi, được ba mẹ tôi gửi gạo, tiền để đóng thêm vào bữa ăn của nhà anh chị. Căn nhà ba gian nho nhỏ, lợp rạ, tường toocxi (bùn rom đắp trên một lớp khung đan bằng tre nứa, bên ngoài được trát một lớp vôi vữa mỏng). Chị Hoa, vợ anh, hồi đó làm cấp dưỡng nên lương cũng thấp. Anh thì có trợ cấp thương binh để đi học. Gia cảnh

khó khăn và nheo nhóc, gian khổ như hầu hết các gia đình viên chức. Tôi nhớ nhất món ăn thường xuyên, không bao giờ thiếu ở nhà anh chị là món canh rau muống với mắm tôm. Có lẽ đây là món chủ lực, thỉnh thoảng cũng được ăn tươi một chút vào các ngày Chủ nhật. Tuy vậy, đang sức ăn sức lớn nên mấy chú cháu tôi ăn và cũng lớn nhanh như thổi. Cháu Bình, kém tôi khoảng sáu, bảy tuổi nên hòa nhập dễ dàng, vui vẻ và chí chèo nhau suốt ngày cùng con gái út anh chị là Hồng mới ba tuổi. Tôi rất đĩnh đạc ở tư thế “ông chú” nên các cháu cũng nể, sợ.

Lúc mới xuống học, anh cho tôi ôn chương trình lớp 7. Sau đó dạy thêm toán, lý lớp 8. Các bài học tôi tiếp thu khá nhanh. Khi còn thời gian thì tôi lục tìm và đọc được nhiều tác phẩm văn học. Ấn tượng nhất là các cuốn tuyển tập ca dao tục ngữ Việt Nam của Vũ Ngọc Phan, tuyển tập thơ Hồ Xuân Hương, Đoàn Thị Điểm và các tiểu thuyết như “Ba chàng ngự lâm pháo thủ”, “Thép đã tôi” và các tập thơ của Tố Hữu.

Ở cái tuổi mới lớn và nhạy cảm như vậy nên đọc thơ và truyện thấy nhập tâm nhanh và thuộc nhiều. Đọc Vũ Ngọc Phan thấy kho tàng thơ văn, ca dao, tục ngữ của cha ông tổ tiên thật giàu hình tượng châm biếm và cũng đầy nghĩa tình. Đọc Hồ Xuân Hương và Đoàn Thị Điểm thấy câu chữ vần điệu của các nữ sĩ thật tài hoa, châm biếm, sâu cay và thật nhiều ẩn dụ phong phú, nhiều chỗ, nhiều câu đọc xong cứ cười khúc khích một mình. Đọc Tố Hữu và những bài thơ trong sách giáo khoa mang theo, trong lòng như trào dâng những xúc cảm lãng mạn cách mạng, những nhịp điệu, vần thơ của Việt Bắc, Bầm ơi... đến bây giờ vẫn xao xuyến trong lòng. “Mình về với Bác đường xuôi/ Thừa dùm Việt Bắc không nguôi nhớ Người”, “Bầm ơi! có rét không Bầm?/Heo heo gió núi lâm thâm mưa phùn”, “Chúng nó chẳng còn mong đợi lửa/ Trường của em đứng giữa đời hoang/ Tiếng các em riu rít quanh làng”, “Mẹ ẵm con ra cửa, mắt con

rạng nắng mai, mẹ nhìn miệng con cười, con nhìn đoàn xe hơi, bàn tay non vậy vậy”.

Ở Hà Nội mấy tháng, tôi được mẹ tôi cấp tiền tiêu vặt y như bộ đội năm đồng một tháng. Thỉnh thoảng vào thứ bảy hay Chủ nhật tôi cuốc bộ lên thăm chị tôi ở số Một Khâm Thiên. Lúc đó anh rể cũng đang học bác sỹ Quân y ở Hà Đông nên cả nhà lại tụ họp trong căn phòng khoảng 10m². Anh chị có ba cháu. Chị làm ở công ty Xăng dầu sau chuyển sang xe khách Hà Nội sau khi rời quân ngũ. Anh chị quen nhau trong chiến dịch Điện Biên Phủ và cưới nhau sau giải phóng Thủ đô. Tôi rất quý và thương chị vì cuộc đời đầy gian nan mà chị phải trải qua từ tấm bé. Tuổi thơ của chị gắn với những nỗi vất vả, đắng cay của cả gia đình tôi. Khi từ bé ba tôi phải đi tù Côn Đảo, mẹ của chị đi lấy chồng. Chị ở lại nhà với cô tôi, một bà cô phong kiến, lại chịu đựng quá nhiều đau xót, mất mát của gia đình nên không dễ chịu chút nào. Sau này khi chị em gặp nhau, hàn huyên, chị vẫn bật khóc khi nhớ lại những ngày tháng gian truân khổ ải ấy. Năm mười bảy tuổi chị đã trốn đi bộ đội. Khi biết tin ba mình đã lấy vợ và có em trai, tức là tôi, chị đã về chơi, thăm dò ý tứ của bà mẹ kế (là mẹ tôi) rồi trở lại chiến trường. Hết chiến tranh chị chuyển về làm việc ở Hà Nội.

Nhà anh chị Tào, Hoa khó khăn về kinh tế nên anh Tào chỉ theo học được hết năm thứ hai thì phải bỏ, quay về kiếm kế sinh nhai. Anh là thương binh, bị sức ép bom và bị thương vào đầu nên những hôm trở trời anh thường lên cơn hò hét, quậy phá rất sợ. Sau đó vì anh phải đi làm thêm nên cũng không chỉ bảo hướng dẫn gì được nhiều cho tôi nữa. Học thêm ở Hà Nội khoảng một tháng rưỡi thì tôi phải về Phú Thọ để chuẩn bị vào học cấp III.

Vào những năm tháng khó khăn đó, đài truyền thanh là kênh thông tin chủ yếu đến với dân. Báo chí chủ yếu cấp cho tập thể

và lãnh đạo. Ai có đài, mua đài thì phải đăng ký tại công an. Ba tôi được cấp một cái đài nhỏ ba băng tần để theo dõi tin tức. Nhưng khi về Hà Nội học thêm, tôi thấy rất nhiều nhà dùng ăng-ten nối xuống vài linh kiện Transitor để lắp thành bộ loa nghe, gọi là Galen, bắt sóng đài tiếng nói Việt Nam. Galen ở Hà Nội khá phổ biến và bắt sóng rõ lắm, chắc do gần đài phát thanh. Tôi vừa học thêm vừa theo dõi được các chương trình yêu thích như các buổi phát thanh văn nghệ, tiếng thơ. Ngoài ra những tin tức về chiến sự vào mùa hè năm 1964 ngày càng nóng với nhiều sự kiện: Phong trào “Mỗi người làm việc bằng hai vì miền Nam ruột thịt” được phát động sau Hội nghị chính trị đặc biệt, diễn ra rất sôi nổi; phong trào “tòng quân giết giặc”; rồi những buổi tối thấy hàng đoàn xe, pháo hành quân với lá ngụy trang phủ đầy, những chuyến tàu hỏa tốc hành phủ bạt kín mít chạy về phía Nam không thấy dừng ở ga Giáp Bát cộng với những tin tức chiến thắng dồn dập.



*Ba mẹ tôi và cô Phạm Thị Mỹ cùng các anh em tôi
trong dịp tôi được nghỉ phép lần đầu tại Đài truyền
thanh Thị xã Phú Thọ, năm 1969*



*Cô tôi Phạm Thị Mỹ cùng
hai anh em Phạm Phú Thái,
Phạm Văn Thông tại Hạ Hòa,
Phú Thọ năm 1952*



Ngày 20 tháng 7 năm 1958

*Bác Hồ làm việc với lãnh đạo tỉnh Phú Thọ
Bên trái Bác là bí thư tỉnh ủy Nguyễn Thành Đô, bên phải Bác là chủ tịch ủy
ban hành chính tỉnh Phú Thọ Phạm Thuần (thân sinh phi công Phạm Phú
Thái) và Phạm Phú Thái ngồi hàng đối diện, thứ tư từ trong ra.*

Nghỉ dưỡng ở Đầm Vạc

Tôi cùng với một số anh em phi công cả cũ lẫn mới sau những ngày lặn lội, căng sức ở các chiến trường lên chiếc xe bus chuyên dùng chở phi công đi trực chiến, huấn luyện trong sân bay - được giao nhiệm vụ chở chúng tôi - chạy thẳng tới Đầm Vạc-Vĩnh Yên vào buổi chiều. Đây là lần đầu tiên từ khi về nước, đầu quân cho Trung đoàn 921, tôi được đi xa đến thế, nên khá háo hức. Tôi không phải vội vội, vàng vàng trong không khí căng thẳng của chiến tranh, bom đạn, mùi thuốc nổ, khói, lửa từ biên giới Việt - Trung về đến trạm tiếp đón, rồi ngay sau đó được xe đón về Trung đoàn như trước đây sáu tháng nữa. Tôi chú ý quan sát, ngắm nhìn cảnh quan, con người dọc đường đi. Xe qua đầu tây sân bay, nhập vào con đường số 2 vắng lặng. Nhà cửa, dân cư thưa thớt. Dấu ấn chiến tranh vẫn in hằn bằng những hố bom hai bên đường. Những tốp thanh niên xung phong chủ yếu là phụ nữ đang tiếp tục sửa sang phần nền đường bị bom phá hỏng. Xe không thể đi nhanh, còn phải giảm tốc độ hơn nữa khi tránh né những điểm trúng hoặc quá xóc xung quanh hố bom. Có ai đó trên xe buông lời châm chọc mấy cô thanh niên xung phong:

- Này em ơi, ngửa mặt cho anh nhìn cái nào, sao cứ cắm mặt xuống đất thế?

Tôi bật cười thò cổ ra ngoài nhìn. Đúng lúc đấy cô thanh niên xung phong ngước lên bằng những đôi mắt sắc lẹm, liếc xéo lên cửa sổ xe. Một cô tháo cái nút buộc khăn ra để lộ khuôn mặt nhể nhại mồ hôi ra giọng chanh chua:

- Mặt bung ra sữa! Lính nào đấy? Giỏi xuống đây chơi với các chị!

Câu trả lời này chắc ám chỉ vào tôi vì chỉ có tôi đang tò mò ng耿耿 hần đầu ra khỏi xe để nhìn. Cả xe cười vang. Mặt tôi đỏ rần! Tôi không chủ động nên chả biết đối đáp thế nào, rụt đầu vào trong xe ầm ục:

- Mấy bố đi chọc người ta, để mình tôi chịu trận!

Lúc đó mới có người từ trong xe ng耿耿 cổ ra nói với theo:

- Em ơi! Em đánh đá thế thì bao giờ mới lấy được chồng?

Thế là cả xe lại cười ồ. Nhưng “chưa kịp sướng” thì tốp thanh niên xung phong cười ré lên vốc đất ném ào ào lên xe, kèm theo những câu tếu táo dân dã nhưng vui vẻ.

Từ chỗ chúng tôi ở đến Vĩnh Yên chỉ có hơn 40 km mà xe phải chạy gần hai tiếng mới đến nơi vì đường xấu. Khu vực nghỉ dưỡng Đầm Vạc của Quân chủng Phòng không – Không quân có hai, ba dãy nhà cấp bốn mái ngói và cũng chừng ấy dãy nhà lợp cọ, tường vách toóc xi, trần nhà bằng cót. Trong đó hai dãy nhà lợp ngói, tường gạch mười được dành cho cán bộ trung, cao cấp, còn lại dành cho cán bộ sơ cấp và binh sĩ. Binh sĩ thường là các thương binh về nghỉ dưỡng từ các chiến trường. Nhà Ban chỉ huy gần cổng ra vào, cũng lợp ngói, tường toóc xi, năm gian. Được tin các phi công của đoàn Sao Đỏ lên nghỉ dưỡng, Ban chỉ huy và nhân viên rất phấn khởi, tập trung đón tiếp rất nồng hậu, tình cảm. Mấy anh em chúng tôi được phân công về nghỉ ở dãy

nhà lợp ngói phía trong cùng, sát với bờ Đầm Vạc và cũng gần nhà ăn.

Trong khuôn viên khu nghỉ dưỡng này còn có bãi tập nhỏ nhỏ gồm một xà đơn một xà kép và mấy sân bóng chuyền, bóng đá. Những ngày nghỉ này là thời gian xả hơi của những lính chiến từ những nơi nóng bỏng lửa bom về và là nơi để tập luyện, lấy lại sức lực cho những người mất sức, bị thương trong chiến trận như tôi. Tuy là đi nghỉ nhưng đi theo một tập thể nên chúng tôi vẫn duy trì công tác học tập, ôn luyện các môn học, chuyên môn như: lý thuyết bay, hướng dẫn sử dụng máy bay, động cơ, thiết bị hàng không, hay trao đổi kinh nghiệm các trận đánh. Buổi tối chúng tôi vẫn duy trì đọc báo, buổi chiều vẫn thể thao. Ngoài ra chúng tôi còn được bơi thuyền trên Đầm Vạc, đi chơi tham quan mấy chợ quê gần thị xã Vĩnh Yên. Vĩnh Yên khi đó còn thưa thớt, ít người. Các cơ quan của tỉnh cũng đi sơ tán nên càng vắng lặng hơn. Có lẽ chỉ có mấy dãy phố gần ga tàu hỏa là còn nhiều người một chút.

Tôi dành nhiều thời gian để tập luyện xà đơn, xà kép, tạ nâng vì chân còn cà nhấc chưa khỏi hẳn nên không dám xông vào sân bóng. Tuổi trẻ, tập luyện đều, ăn uống điều độ, tinh thần thoải mái nên sức khỏe chúng tôi lên nhanh. Riêng tôi thì sự hồi phục ngoài sức tưởng tượng. Nói về chuyện ăn uống, tiêu chuẩn ăn định lượng phi công được tính ra tiền đưa về bếp của đoàn an dưỡng đã làm cho các nhân viên của trạm khó xử trong những ngày đầu. Khi đó tiêu chuẩn ăn của phi công chiến đấu phản lực của chúng tôi là 6,5 đồng/ngày. Với điều kiện Nhà nước cung cấp hoàn toàn nên có giá trị dinh dưỡng cũng như số lượng thực phẩm khá lớn.

Vì chưa phục vụ tiêu chuẩn cao như vậy bao giờ nên những bữa đầu tiên mỗi người chúng tôi được nhà bếp bày trên bàn ăn cho mỗi suất cả gần một ký các loại thịt, cá được chế biến theo

cách đơn giản như luộc, xào, nướng. Đây là chưa kể đậu phụ đầy ứ cả bàn. Cán bộ dinh dưỡng đoàn chúng tôi có góp ý nên nhà bếp cũng cải tiến được một chút xíu. Nhưng vì không có đầu bếp chuyên nghiệp và cán bộ dinh dưỡng nên chưa làm ngon được như bếp bay ở các đơn vị Không quân. Sau này Quân chủng rút kinh nghiệm phải đưa một y sĩ dinh dưỡng và một cán bộ trung cấp nấu ăn về đội an dưỡng này. Sáu đồng ruồi tiền ăn một ngày là cao lắm. Vì giá gạo chỉ có vài hào một ki lô gam, thịt vài đồng một ki lô gam. Trong khi tiền ăn cho binh sĩ, cán bộ thường thường chỉ có vài chục đồng một tháng. Lương của thiếu úy là 65 đồng, kỹ sư ra trường 63 đồng một tháng. Còn công nhân, cán bộ xoàng xoàng nhà nước cũng chỉ được trên dưới 30 đồng gì đó một tháng. Mẹ tôi trong hơn mười mấy năm làm cửa hàng phó cửa hàng lương thực chỉ có 36 đồng.

Mấy ngày nghỉ ngơi lại làm tôi nhớ về ngôi trường Hùng Vương mà tôi mới từ biệt ra đi hơn 3 năm trước. Chúng tôi được triệu tập tới trường năm đầu tiên cấp 3 sớm hơn để lo đào công sự phòng tránh. Các anh chị lớn tuổi hơn thì tăng cường luyện tập bắn máy bay trong các đội du kích, tự vệ của cơ quan, xí nghiệp, hợp tác xã. Đã có những buổi tiễn đưa thanh niên “tòng quân” nhưng không âm ỷ, náo nhiệt. Có lẽ để giữ bí mật. Không khí chiến tranh đã rập rình từng ngõ xóm, đường phố và trong mỗi gia đình. Nhất là sau khi Hồ Chủ tịch ra lời kêu gọi chống Mỹ. Các cơ quan xí nghiệp trường học rục rịch tìm chỗ sơ tán về các vùng thôn quê, rừng núi, hẻo lánh.

Bước vào lớp tám, vào cấp III tôi thấy mình như lớn lên nhiều cả về thể chất và ý thức. Tôi học tập trung hơn, ít nghịch ngợm quậy phá hơn, nhưng tự rèn luyện thể lực thì còn khát khe hơn với bản thân. Các thầy dạy cấp III hồi đó nhiều người là trí thức từ hồi Pháp nên phong cách dạy học rất ga lăng, hào hoa, quyến rũ. Tiếp xúc với các thầy, tôi thấy mình được phát

triển cả về kiến thức theo sách giáo khoa, cả về thể thao, văn nghệ. Trường cấp III Hùng Vương hồi đó đã là trường học danh tiếng. Trường được thành lập ở chiến khu Việt Bắc vào những ngày đầu kháng chiến chống Pháp 1945. Giáo viên đều là trí thức yêu nước tham gia cách mạng. Là trường cấp III duy nhất của sáu tỉnh Cao-Bắc-Lạng-Thái-Tuyên-Hà. Lúc tôi học, trường lớn nhất tỉnh Phú Thọ. Được giáo dục truyền thống của trường nên chúng tôi rất tự hào và nhanh chóng thuộc bài ca truyền thống của trường “Trường ca Hùng Vương”. Mở đầu là “Trường ta ra đời từ ngày cách mạng, qua bao năm kháng chiến gian lao trường ta lớn lên”.

Thầy chủ nhiệm lớp 8C năm học 64-65 của tôi là thầy Linh. Ông khoảng hơn ba mươi tuổi, nhỏ nhắn, nhẹ nhàng, dạy môn lịch sử, quê đâu ở Quảng Bình. Thầy Linh ăn mặc không chau chuốt, nhưng gọn gàng, dạy dỗ bảo ban chúng tôi như em út, con cháu trong nhà. Ông quan tâm tới mọi thành viên và các phong trào của lớp lại khéo động viên nên chúng tôi tham gia các phong trào rất hăng hái, nhất là thể thao, văn hóa. Các phong trào ngoại khóa này có tác dụng khá tốt, thúc đẩy việc học tập của lũ “thiếu niên sắp lớn” chúng tôi. Tôi từ học lực trung bình khá của lớp dần dần thành khá và cuối năm được đứng trong top 10, còn được tặng giấy khen. Mà hồi đó giấy khen ít lắm, nên tôi thật sự rất cảm động.

Ở lớp C nên theo phân công thì chúng tôi học ngoại ngữ là Trung văn. Trước đó ở cấp II tôi đã được học thầy Dương Thu Ái người sau này được ghi vào kỷ lục Guinness Việt Nam vì đã dịch gần 400 tác phẩm văn học Trung Quốc (2011). Thầy dạy Trung văn của chúng tôi ở cấp III là thầy Khánh từng ở Quế Lâm - Trung Quốc. Ông người mảnh dẻ, nói tiếng Trung rất hay và đặc biệt ông khơi dậy được niềm hứng thú học ngoại ngữ nói chung và Trung văn nói riêng cho chúng tôi. Do đã ở Trung Quốc nên

ông có các mối quen biết vì vậy một mặt vừa dạy Trung văn một mặt ông chấp nối cho chúng tôi tập luyện tiếng Trung Quốc qua kết bạn với các bạn học cùng lứa ở các trường học bên Trung Quốc. Tôi được ông giới thiệu kết bạn với một thiếu niên ở Vũ Hán. Chúng tôi đã trao đổi thư từ cho nhau. Người bạn đó trong bức thư thứ hai và cuối cùng còn gửi cho tôi một huy hiệu Mao Chủ Tịch to bằng đồng năm xu. Ngoài ra ông còn dạy chúng tôi nhiều bài hát Trung Quốc cách mạng để hỗ trợ cho cách phát âm và để biểu diễn văn nghệ. Đến nay tôi vẫn còn nhớ được vài bài, nhưng không nhớ được hết lời.

Đặc biệt thầy Khánh ham bóng rổ và chơi bóng rổ khá đẹp và dẻo, nên thầy cũng làm huấn luyện viên cho chúng tôi. Năm ấy tuy là lớp đàn em cấp III nhưng chúng tôi cũng thi đấu và vào đến chung kết với lớp đàn anh khối 10. Thầy dạy địa lý cho chúng tôi là thầy Cường người Hà Nội, rất hào hoa phong nhã. Người đậm, đá bóng hay và hát cũng rất mê. Hồi đó thầy gần 30 nhưng chưa có vợ và rất thanh niên tính nên chúng tôi rất thích. Trong giờ dạy địa lý, thầy thường “khuyến mại” chúng tôi bằng các bài hát của từng xứ sở liên quan. Chúng tôi đến giờ nhiều người còn nhớ các bài hát Xinh xinh xô, Con ếch xanh, Indonexia xinh đẹp khi thầy giảng địa lý về Đông Nam Á và Indonexia. Sau này thầy chuyển về dạy Đại học Sư phạm Hà Nội.

Một thầy giáo hồi đó tôi chưa được học vì thầy dạy lớp 9 nhưng lại rất được hâm mộ, đó là thầy Định. Ông trạc ngoài ba mươi tuổi, người tầm thước, từng là võ sỹ quyền anh Đông Dương xưa nhưng lại dạy văn. Tôi biết ông ở trường, nhưng lại kính nể và hâm mộ ông khi hàng ngày tập thể dục và thể thao buổi sáng tại sân tập của Ban Thể dục thể thao tỉnh Phú Thọ. Hồi đó, thông thường vào sáng sớm khi Đài Tiếng nói Việt Nam phát bản nhạc thể dục buổi sáng là tôi dựng tất cả mấy anh em dậy tập chạy ở sân vận động. Do ở gần cơ quan thể dục thể thao

nên chúng tôi cũng học mót được nhiều thứ và phương pháp tập luyện thể dục, cũng như kỹ thuật của các môn thể thao như bóng bàn, bóng chuyền, bóng rổ, bóng đá, ném lao, xà đơn, xà kép, tạ. Sau khi chạy năm, mười vòng sân vận động anh em chúng tôi thường ra tập thêm xà và tạ. Thầy Định hay tập xà, tạ cùng với chúng tôi. Nhìn cơ thể ông cuộn cuộn cơ bắp và sắp xếp đều đặn, đẹp mắt mỗi khi ông làm các động tác đẩy tạ hoặc lên xà là lũ chúng tôi mê tít. Ông không nói gì với chúng tôi nhưng con mắt ông cười, khuyến khích luyện tập.

Mới vào tập trung để chuẩn bị khai giảng năm học 1964-1965, chúng tôi đã phải đào giao thông hào và hầm trú ẩn xung quanh trường. Hầu hết các bạn cùng lớp và cả trường đều đã tham gia lao động phụ giúp gia đình mưu sinh vào những năm tháng khó khăn đó nên đều tham gia rất hăng say, hiệu quả. Tôi cũng tham gia miệt mài, đào, xúc hùng hục một cách rất tự giác và húng khởi. Được thầy cô và bạn bè động viên nhưng tôi cứ lằm lũi làm. Mọi việc chắc sẽ rất tốt đẹp nếu tôi không để xảy ra sự cố đáng tiếc vào cuối buổi lao động. Khi đã đào đường hào sâu gần ngập đầu người, tất cả đều đã rất mệt mỏi, tôi cố xúc nốt những xẻng đất cuối cùng đổ lên trên xong thì tự nhiên thấy đói, mệt đến nổ đom đóm mắt. Từ dưới đường hào tôi ném phăng cái xẻng lên mà không cảnh báo mọi người đứng trên. Thế là lưới xẻng văng vào chân một người bạn học cùng lớp làm chảy bao nhiêu máu. Tôi nhảy lên trên bờ hào thì thấy mọi người đã xúm vào băng bó vết thương cho người bạn đó đang nằm khóc. Tôi thấy nhiều ánh mắt trách móc hướng về mình. Người tự nhiên thấy lạnh toát, ngượng vì sự vô ý tứ mà lưới thì cũng cứng lại. Không nói được một lời xin lỗi nữa. Tôi chán quá lằm lũi bỏ đi trong lòng đầy những tình cảm lẫn lộn...

Tôi đã suýt bắn vào đầu phi công Lê Hải (CÚ CƯỚP CÒ ĐẦY NGUY HIỂM)

Mấy ngày nghỉ dưỡng qua đi. Chúng tôi quay lại đơn vị, nhận tin từ các trận đánh của đồng đội cả trên chiến trường khu Bốn, cả ở mặt trận đối phó với các loại máy bay trinh sát có và không người lái từ cả các trung đoàn khác. Anh Lê Sỹ Diệp, phi công Mig-17 đã hy sinh ngày 19/7/1968 khi cùng biên đội Chao - Ích - Hải - Diệp đánh tan đội hình máy bay Mỹ bảo vệ giao thông ở khu vực Nghệ An sau khi biên đội bắn rơi 2 chiếc. Tôi trở lại đơn vị tiếp tục tập luyện, ôn luyện các kiến thức để sẵn sàng cho sát hạch, kiểm tra các điều kiện cho bay hồi phục và lại vào chiến đấu. Tôi vẫn còn ngay ngáy lo bị cất bay vì cú bị thương do nhảy dù vừa rồi. Những ngày này chúng tôi còn được tập luyện bắn súng ngắn ở sườn đồi phía trước hầm. Tập ngắm khan, không có đạn trước khi bắn thật. Mỗi khi mang súng đi tập, chỉ huy từ trung đội đến đại đội đều nhắc nhở về các quy tắc an toàn khi sử dụng súng trong tập luyện. Nhưng rồi sự cố vẫn xảy ra.

Mở đầu là anh Hà Quang Hưng. Anh đi tập về xong, bỏ súng ra lau và chẳng hiểu tại sao lại lắp đạn vào rồi chĩa súng xuống

nền hầm bằng bê tông, bóp cò. Một tiếng nổ chát chúa vang lên. Vị trí anh Hưng ngồi ngay trước cửa hầm bê tông, sức cộng hưởng rất lớn, nên đã làm cho tiếng nổ vang vọng như tiếng súng trung liên. Mọi người được một phen kinh hoàng nhưng may là không ai việc gì bởi khi đó trong hầm không còn bao nhiêu người. Vụ này anh Hưng bị đại đội trưởng khiển trách nhẹ và cho qua như một sự cố không lường trước.

Ít ngày sau, có một biên đội Mig-17 do anh Lê Hải - biên đội trưởng Mig-17 của E923 dẫn đầu bay về sân bay Nội Bài trực chiến. Anh về ngủ, nghỉ ở căn hầm của đại đội. Một chúng tôi sau khi trực và những ngày không trực ở sân bay. Một buổi chiều, sau khi đi tập xạ kích⁴⁴ về hầm, tôi lấy súng và giẻ lau cùng dầu mỡ ra lau súng. Thấy vậy, anh Lê Hải cũng sà vào, cười hề hề:

- Cho anh lau vớ! Lâu lâu anh cũng không lau súng rồi!

Hai anh em bỏ súng ra chiếc bàn kê phía ngoài hầm. Chỗ này đã được ngành hậu cần coi nói thêm như một gian nhà to, rộng rãi để có thể ngồi sinh hoạt, đọc báo, họp hành cho hai, ba mươi người. Anh nhắc tôi:

- Nhớ tháo hết đạn ra kiểm tra kỹ đã mày!

Tôi cười khì khì:

- Anh yên tâm!

Tôi tháo chốt, rút băng đạn ném cạch xuống mặt bàn. Kéo nòng súng mấy cái loạch xoạch rồi giơ lên trời bấm tạch, tạch mấy cái.

- Không còn đạn trong nòng nhé! Tôi nói.

Sau đó, tôi cặm cùi thao tác tháo, lắp, lau, chùi, rồi giơ lên, giơ xuống ngắm nghía, bóp cò súng lách tách, liên hồi. Mục tiêu ngắm là cái bia bắn tập được dựng ở vách đá phía ngoài

44. Tập bắn súng ngắn - khi đó gọi như thế.

cẩn hằm. Anh Lê Hải cũng lấy súng ra ngồi đối diện với tôi qua chiếc bàn gỗ. Anh ngồi quay mặt ra ngoài, tôi quay vào trong. Lau xong, tôi chờ anh kết thúc để thu dọn, cất chai dầu, lọ mỡ và khăn lau. Tôi hơi sốt ruột vì đã thấy mấy anh em kéo nhau ra sân bóng chuyền phía dưới hầm. Thấy tôi có vẻ sốt ruột, anh nói:

- Chờ tý! Chờ chút xíu nữa! Xong rồi đây mà!

Còn tôi cứ nhăm vào tấm bia chệch phía sau anh bóp cò lách tách.

Rồi anh chuẩn bị lắp lại súng, cho vào bao. Không may, anh lại làm đổ cái chai dầu ra và thế là lại loay hoay thu dọn. Tôi lại chờ và trong khoảnh khắc ấy, chẳng hiểu ma xui, quỷ khiến thế nào, tôi lại rút súng ra, lên đạn đánh xoạch, ngấm vào cái bia xéo phía sau đầu anh, vừa bóp cò vừa nói:

- Không sao đâu anh! Xong rồi ta xuống làm trận bóng bây giờ ấy mà!

Nhưng... một tiếng nổ kinh hoàng vang lên! Viên đạn bay xệt qua mang tai anh Lê Hải, trúng vào vòng tròn điểm 10 của tấm bia. Tôi bàng hoàng chân tay run rẩy, vội đặt ngay súng xuống bàn. Chắc lúc đó cái mặt tôi kinh khủng lắm! Nhưng vẫn nhận thức được là may quá, chứ một tý nữa là tôi can tội vô tình sát thương một anh hùng của Không quân. Khi đó Anh Hải đã bắn rơi được 5 chiếc máy bay Mỹ và đã đủ tiêu chí xét phong anh hùng.

Hôm đó tôi mất trận bóng và bị các Thủ trưởng liên tiếp khiển trách chán chĩnh. Chẳng còn biết nói gì vì mình sai quá rồi! Chỉ biết cắm mặt xuống đất mà nhận lỗi! Vì vụ này và cũng đến kỳ tôi phải đi giám định lại sức khỏe sau đợt nghỉ dưỡng. Tôi lại đi Viện 108 để kiểm tra. Tuy hơi lo lắng nhưng vẫn rất tự tin là có thể được bay trở lại, vì chiến trường khu 4 vẫn còn đang rất nóng bỏng.

Những trận đánh cuối cùng ở mặt trận Khu Bốn

Ngày 17/8/1968, thượng úy Đinh Tôn đoàn trưởng cũ của đoàn bay chúng tôi lại dẫn đội lập công. Bay số Hai cho anh là anh Nguyễn Văn Minh đã tận dụng thời cơ bắn rơi một chiếc F4. Cụ thể như sau:

Chiều 16/8, biên đội Đinh Tôn, Nguyễn Văn Minh được lệnh bí mật cơ động vào Thọ Xuân, theo phương án đánh hiệp đồng với Mig-17 và lực lượng Phòng không mặt đất bảo vệ giao thông ở tuyến đường từ Đô Lương, Thanh Chương dọc theo đường 15 đến Vinh, Hà Tĩnh, Đồng Lộc. Vì chưa có thời cơ đánh nên Binh chủng và Trung đoàn thống nhất giữ biên đội tại Thọ Xuân để tham gia đánh địch từ sáng sớm 17/8. Sở Chỉ huy tiền phương Binh chủng và trung đoàn định tổ chức xuất kích các máy bay Mig-17 và Mig-21 đánh hiệp đồng với Phòng không nhưng không thành do công tác bảo đảm kỹ thuật của Mig-21, đành bỏ lỡ đợt đánh sáng của địch. Đến khoảng 9h30'-10h00', Sở Chỉ huy cho lệnh xuất kích để đánh theo phương án. Tuy nhiên, Không quân Mỹ chỉ chấp chờn ở ngoài biển nên không có thời cơ đánh. Biên

đội “bốn chiếc” Mig-17 của E923 là Cao Thanh Tịnh, Đỗ Trọng Lục, Nguyễn Văn Thọ, Lương Quốc Bảo và “hai chiếc” Mig-21 của Tôn - Minh về lại Thọ Xuân hạ cánh trực cấp 2 tại khu vực trực ban chiến đấu.

Tới 15h30' Sở chỉ huy lệnh báo động cho hai chiếc Mig-21. 15h50' cho xuất kích và bay về trực trên không phận Anh Sơn. Bay vòng hai lần tại đó thì nhận lệnh bay về hướng Thanh Chương ở độ cao 1.500-2.000m. Nghe thông báo có bốn chiếc F4 bay từ Cửa Sốt vào ở độ cao 3.000m. Sở chỉ huy cho lệnh lên độ cao 4000, sau đó 5.000m. Vô tuyến điện bị làm nhiễu cường độ lớn, số Một không nghe được lệnh, cứ dẫn biên đội đi thẳng về phía nam thành phố Vinh. Qua Nam Đàn thì số Hai nghe được lệnh cho vòng quay về. Nhưng số Một vẫn bay thẳng. Số Hai chuyển sang kênh liên lạc ở rãnh 5, 6 để gọi cũng không được. Khi quay về rãnh 3 gọi được thì đã bay thêm mười km nữa. Số Một theo thông báo dẫn đội vòng trái về hướng 330° để nhanh chóng vào sâu trong đất liền về hướng Tân Kỳ - Đô Lương. Ngay lúc đó có thông báo từ Sở chỉ huy:

- Địch bên phải, phía sau 120°.

Đài chỉ huy bổ trợ phát lệnh khẩn:

-Vòng gấp. Địch phía sau!

Biên đội vòng gấp một vòng, quan sát nhưng không thấy địch. Lại quay về hướng 330° bay tiếp. Sở chỉ huy bất ngờ ra lệnh:

- Biên đội đánh nhanh, rút nhanh!

Số Một - Đình Tôn trả lời:

- Đã thấy địch đâu mà đánh!

Anh vừa bay về đến Nam Đàn thì số Hai- Minh bỗng phát hiện máy bay địch F4 ở phía sau cự ly 3-4 km. Anh liền hô gấp:

- Địch bên phải, phía sau, cơ động gấp!

Thấy số Một- Đinh Tôn đã ép độ nghiêng trái, anh hô tiếp:

- Vòng phải, vòng phải gấp!

Tuy nhiên, đã trót ép nghiêng trái nên số Một - Đinh Tôn quyết tâm thực hiện quyết định đó mà không trả lại độ nghiêng trái để vòng phải. Quyết định này của anh là chính xác vì thiếu dứt khoát lúc này sẽ tạo thời cơ cho máy bay địch từ phía sau có thêm thời gian ngắm bắn và máy bay ta sẽ lâm vào trạng thái nguy hiểm ngay. Cú vòng này có thể còn tạo cho địch một cảm giác là đôi bay Mig kia đang tạo tình huống chiến thuật phân tốp để đối phó với chúng. Buộc chúng phải cảnh giác và nghĩ kế sách để đối phó. Nhưng có lẽ những phán đoán đó đều không chính xác. Vì khi biên đội Tôn-Minh vòng gấp phản kích thì cả biên đội bốn chiếc F4 kia cũng vòng ngược lại bay ra phía biển. Một chiếc vòng chậm hơn nên chĩa đuôi ra ngay trước mũi máy bay của Nguyễn Văn Minh. Anh chớp thời cơ đưa máy bay địch vào vòng ngắm. Một quả tên lửa được phóng ra ở cự ly hiệu quả. Chiếc F4 rơi tại chỗ. Ghi thêm chiến công cho Trung đoàn Sao đỏ và đặc biệt là đại đội 3.

Ngày 18/8/1968, Trung đoàn đã tổ chức phổ biến, rút kinh nghiệm trận đánh ngay tại hầm sơ tán của các phi đội bay. Có thể nói đây là trận đánh rất phức tạp về công tác tổ chức, chỉ huy cũng như diễn biến trên không. Sau một thời gian tham chiến ở Khu Bốn, cả Mig-17 và Mig-21 đánh có thắng, có bại và tổn thất khá lớn thì đây là trận thắng có ý nghĩa cổ vũ tinh thần cho các đơn vị. Thắng thì tốt quá rồi! Tuy nhiên, chúng tôi đều ngầm hiểu rằng đây là trận đánh thắng có tính may rủi cao quá. Công tác tổ chức chỉ huy chỉ nắm được chung chung, khi dẫn vào thì không chỉ rõ được cho phi công vị trí địch. Còn các phi công Mỹ thì cũng có vẻ như mù tịt, chẳng thấy gì, nên đã có một cú vòng

ngược lại rất ngớ ngẩn, sau đó chìa luôn đuôi cho ta ngắm, bắn. Anh Nguyễn Văn Minh đã tận dụng thời cơ một cách hoàn hảo, chỉ một phát tên lửa tầm nhiệt đã hạ ngay chiếc F4. Trận này có phần hơi giống trận Ngân-Thái-Ngự ngày 10.7.1968. Chỉ khác ở chỗ các máy bay F4 của Mỹ phải bắn năm, bảy quả tên lửa mới trúng máy bay số Hai của Phạm Phú Thái.

Thế nhưng cơ quan lãnh đạo, tuyên huấn thì đánh giá, tô vẽ không hoàn toàn đúng với sự thật gây phản cảm và ức chế. Tôi xin trích nguyên văn từ cuốn sổ rút kinh nghiệm chiến đấu hôm 18.8.68:

- “Là trận đánh có phức tạp. Nhưng đây là trận đánh thắng có ý nghĩa lớn.

- Thực hiện lời Bác dạy ... (?)

- Chào mừng đại hội Đảng Bình chủng.

- Mở đầu thời kỳ tác chiến mới.

- Chấm dứt lòng nhùng ở chiến trường Khu 4.”

Ưu điểm trận đánh được chỉ ra: “Quyết tâm cao (!), số Hai phát hiện địch kịp thời. Động tác chỉ huy phản kích chiếm vị trí công kích tốt. Xạ kích chính xác, kịp thời.” Và khuyết điểm: “Hiệp đồng không ăn ý giữa số Một và Hai, nên khi phản kích mất đội. Số Hai về hạ cánh bị nổ lổp vì quên bật phanh tự động.”

Đây có lẽ là trận đánh thắng gần cuối cùng của Không quân ta ở chiến trường khu Bốn với các máy bay có người lái của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ. Các loại máy bay Mig-17 và Mig-21 vẫn cố gắng duy trì tần suất và cố gắng tạo áp lực đối với Không quân Mỹ ở chiến trường khu Bốn. Nhưng có lẽ nắm được yếu điểm của ta nên hầu hết các lần xuất kích của Mig thì các máy bay Mỹ đều lảng tránh đối đầu. Họ đưa các máy bay tiến công cường kích ra chờ ngoài biển. Sau 25-30 phút, Mig buộc phải rút về vì hết dầu liệu, thì các máy bay Mỹ mới lại tràn

vào đánh phá. Khi có điều kiện họ mới dẫn các máy bay tiêm kích vào nghênh chiến.

Ngoài ra, Không quân Mỹ còn tăng cường đánh đêm để hạn chế tối đa cản trở của Mig. Máy bay dùng để tuần tra, đánh đêm của họ chủ yếu là loại C-130 cải tiến cho nhiệm vụ đánh mặt đất. Còn ở giáp giới vĩ tuyến 17 thì tăng cường B52. Mặt trận bảo vệ giao thông vận tải vẫn diễn ra quyết liệt giữa lực lượng Quân chủng Phòng không - Không quân với không quân Mỹ. Trong đó, lực lượng mặt đất chủ yếu là pháo cao xạ và các tiểu đoàn tên lửa cơ động, phục kích, bảo vệ trực tiếp trên các trọng điểm, nút giao thông. Trên chiến trường miền Bắc, cuộc đấu với các máy bay trinh sát chiến thuật không và có người lái vẫn diễn ra căng thẳng và sôi sục. Nhất là sau khi có chỉ thị của Bộ tư lệnh Phòng không - Không quân yêu cầu các đơn vị phải hết sức coi trọng việc đánh máy bay trinh sát.

Thấm thoát đã hơn một tháng trôi qua kể từ ngày định mệnh 10/7/1968 của biên đội Ngân-Thái-Ngự. Bước vào bay hồi phục lại băng khuâng nghĩ về những con người nghĩa tình ở chiến trường khu Bốn khi máy bay tôi gặp nạn. Sau hai tuần bay hồi phục, tôi đã được quay lại đội ngũ, được vào trực, được hòa mình vào không khí sôi động của cuộc chiến.

Ngày 25/8/1968, biên đội chiến đấu của đại đội bay số 1 Ngân - Thiên lại đánh một trận ác liệt nữa ở khu Bốn trong nỗ lực cùng với các lực lượng Phòng không mặt đất và Mig-17 của E923 bảo vệ và giải tỏa ách tắc giao thông chi viện các chiến trường. Từ chiều ngày 22/8/1968, Biên đội đã bí mật cơ động vào Thọ Xuân, phục kích chờ thời cơ đánh địch. Cùng với Mig-17, biên đội đã xuất kích mấy lần nhưng đều không có cơ hội gặp và

đánh. Có lẽ trinh sát của Không quân và Hải quân Mỹ theo dõi Không quân ta rất chặt, nắm khá rõ hoạt động của các loại máy bay ta nên cứ vào gần đến cự ly cách máy bay địch 50-60 km là chúng đều quay ra biển. Đến ngày thứ ba, biên đội mới có cơ hội tiếp địch nhờ sự nỗ lực cao độ của kíp chỉ huy chiến đấu: Trung đoàn phó Trần Hanh, trợ lý Phụng, dẫn đường Hưng.

Biên đội được lệnh cấp 1 từ gần 8h30' và xuất kích gần 9 giờ sáng. Bay về hướng 200° về Anh Sơn, được lệnh lên độ cao 2.000m. Nhận thông báo: khu A có địch loại A6, A7. Biên đội không thấy địch mà chỉ thấy biên đội Mig-17 của Cao Thanh Tịnh - Cao Sơn Khảo ở gần Thanh Chương liền chuyển hướng bay về Nam Đàn. Ngoài ra, biên đội Nguyễn Cấn Cốc, Phạm Thành Nam từ Nội Bài cũng được cho xuất kích để yểm hộ. Tại khu vực Nam Đàn, số Hai - Nguyễn Ngọc Thiên phát hiện vết khói đen, thông báo, nhưng số Một không thấy. Sở chỉ huy cho vòng trái, nhưng số Một không nghe được. Tưởng số Hai thấy địch nên số Một lệnh:

- Số Hai vào công kích đi!

Đồng thời chỉ huy tiền phương Trần Mạnh ra lệnh: "Đánh nhanh, rút nhanh".

Số Hai báo mất mục tiêu. Biên đội trưởng lật máy bay sang trái quan sát thì thấy hai phát tên lửa phóng vào biên đội từ hướng phía sau bên trái 110° - 120°, độ cao 2.000m. Số Một vòng gấp lại phía sau, cảm thấy máy bay như bị chấn động. Đồng thời phát hiện tiếp một cặp tên lửa bắn đối đầu vào máy bay số Hai lúc này đã mất đội. Phạm Thanh Ngân vòng gấp để tránh tên lửa, đồng thời đưa máy bay lên cao. Dùng vài giây quan sát, đánh giá tình hình và lật máy bay sang phải để quan sát từ hướng tên lửa bắn tới, anh bỗng phát hiện một chiếc F4 cách 2-3 km phía trước, bên trái đang cất qua. Anh đưa kính ngắm lên phía trước

máy bay địch nhún cò, phóng một quả tên lửa chiến thuật để đe dọa và đưa đối thủ vào thế sai lầm chiến thuật, nếu bay thẳng hoặc vòng sang trái. Nhưng tên địch khôn ngoan này phát hiện ra cú đòn gió của đối phương nên đã vòng gấp về phía máy bay số Một và chui tọt xuống dưới bụng chiếc Mig-21 đang lao tới. Đội trưởng Ngân vòng gấp bám theo nhưng không kịp. Cùng lúc hai quả tên lửa nữa của máy bay địch phóng tới từ bên trái, phía trước. Cũng là đòn gió nên Ngân nhẹ nhàng tránh được. Sở Chỉ huy cho lệnh thoát ly.

Số Hai - Thiên, từ lúc thấy vệt khói đen bên phải thì chăm chú quan sát ngược lại để tìm máy bay địch, đồng thời vô tình đẩy cần lái nên thấp hơn số Một từ 500m đến 800m. Khi không phát hiện được máy bay địch, anh quay sang trái để cảnh giới thì thấy luôn hai phát tên lửa địch đang lao về phía trước, đó là máy bay của đội trưởng. Anh đánh mạnh cần lái đạp chân trái cho máy bay vòng thật gấp gấp để tránh tên lửa địch có khả năng lao tới và lằm nhảm:

- Thế là biên đội rơi vào thế bị động, để địch bám sau rồi.

Kể từ đây anh không thấy số Một nữa. Sau khi tránh tên lửa, áy náy vì để mất đội trưởng, anh lật ngược máy bay sang phải và quan sát, tìm kiếm số Một. Đi một đoạn, bỗng thấy một chiếc máy bay ở phía trước, cách 1-1,2 km. Anh cho máy bay bám theo và gửi khẩu lệnh “Số Một lắc cánh đi” để nhận biết địch, ta. Nhưng không thấy chiếc máy bay đó làm động tác gì cả mà cứ bay thẳng.

Anh lật cò hai lần định bắn, nhưng cứ áy náy vì sợ nhầm lẫn. Hai chiếc máy bay cứ rút dần khoảng cách. Tới cự ly khoảng 800m bỗng thấy chiếc máy bay này tăng lực, kéo sau khói đen mù thì Thiên mới nhận ra đó là chiếc F4. Phán đoán là tên phi công này đã phát hiện ra mình, nên Thiên cũng vòng theo, đặt

điểm ngắm về phía trước đầu máy bay địch bóp cò. Anh phóng một quả tên lửa để chặn không cho địch vòng tiếp. Không biết quả tên lửa đó có tác dụng chiến thuật hay không nhưng sau đó thấy chiếc F4 cắm xuống giảm độ cao, tăng tốc về hướng 90° bay ra phía biển. Thiên tiếp tục đuổi theo. Bật ra đa nhưng không ấn nút chuyển sang chế độ bám sát vì đã thấy rõ cả ống phụt khí thải động cơ của chiếc Fantom. Anh đưa máy ngắm quang học vào đuôi chiếc F4, định bắn, nhưng không nghe thấy âm lượng tên lửa réo. Anh vội quay xuống vặn nút điều chỉnh thì thấy tên lửa réo to, nghe rất rõ. Anh ấn nút phóng. Quả tên lửa phụt ra trước máy bay rồi chìm xuống, sau lại ngóc lên lao về phía chiếc máy bay địch. Anh phán đoán cự ly bắn 1.200-1.500m.

Lại có lệnh thoát ly từ Sở chỉ huy. Không kịp thấy điểm nổ và số phận chiếc F4, anh kéo máy bay vòng ngược lại, lên độ cao 4.000-5.000 m về hướng 330°, và hạ cánh an toàn ở sân bay Thọ Xuân. Kết quả không bên nào bị thương vong. Máy bay số Một bị dính một số mảnh tên lửa, không ảnh hưởng tới chuyển bay về hạ cánh. Ngay buổi chiều, biên đội bay ra Nội Bài. Tối hôm đó Trung đoàn tổ chức rút kinh nghiệm.

Các báo cáo của Sở Chỉ huy và hai phi công cho thấy, Sở chỉ huy đã tạo được thời cơ tiếp địch cho biên đội, nhưng do cả hai bên đều có chỉ huy, dẫn đường đối kháng nên khó có thể tạo ra được điều kiện như đánh địch ở khu vực miền Bắc. Vì vậy phi công phải chấp nhận kiểu dẫn và đánh địch từ thế cân bằng, phần nhiều là tư thế đối đầu. Nếu không chắc chắn có thể bị địch phát hiện trước, hoặc dẫn hai tốp liên tiếp vào đánh sẽ làm cho máy bay ta luôn rơi vào thế bị động đối phó với các tên lửa của địch trước khi ta phát hiện ra chúng. Số Một khi phát hiện tên lửa địch đã không kiên quyết, khẩn trương làm động tác tránh tên lửa nên bị mảnh vỡ tên lửa văng vào, nên máy bay bị thương nhẹ. Số Hai xử lý giữa tránh tên lửa với giữ đội chưa

chuẩn nên mất đội. Khi thời cơ bất ngờ xuất hiện thì lại lúng túng trong phân biệt địch ta, trong sử dụng trang thiết bị buồng lái nên ngấm, bắn chưa chính xác. Đánh địch cơ động ở cự ly gần không cần dùng ra-đa. Âm lượng tên lửa phải kiểm tra và đặt về vị trí bật ở âm lượng hợp lý ngay từ lúc tiếp thu máy bay buổi sáng.

Tuy nhiên có người vẫn cho rằng nên bật ra-đa thì bảo đảm xạ kích chính xác hơn. Kết luận của trung đoàn cũng nêu ý này. Nhưng không phải tất cả các phi công đã nhất trí. Nhất là phi công đánh ngày thường dựa vào trực giác và tự xác định ngấm bắn bằng mắt khi mà địch chỉ cách ta có 2 - 3km, lại ở độ cao mà ra-đa luôn bị ảnh hưởng lớn do nhiều địa hình. Hơn nữa đánh địch cơ động ở cự ly gần có thể quan sát bằng mắt thì việc bật ra-đa sẽ làm cho phân tán tinh lực, thần kinh, dễ dẫn tới những quyết định chậm trễ, thiếu chính xác. Hệ thống trinh sát ra-đa quân báo lần này đã thiếu chính xác trong nắm, thông báo số lượng, hướng tiếp cận, kiểu loại máy bay địch. Việc thông báo của đài hỗ trợ không giúp được nhiều cho phi công mặc dù điều kiện khí tượng và quan sát từ mặt đất khá tốt.

Về địch, thời gian này cũng tận dụng kiểu bay ở độ cao thấp hơn 1.500-2.000m, khi phát hiện ta thì kéo lên bắn tên lửa. Do máy bay Mỹ đều đeo được nhiều tên lửa nên phi công Mỹ sử dụng khá vung tay, phung phí. Kiểu bắn dọa, bắn chiến thuật rất nhiều lần đã xảy ra kể cả F4 và F8.

Không quân ta tuy không bắn rơi được địch khi có điều kiện nhưng cũng góp phần đẩy lùi các đợt không kích, các máy bay ném bom vào đánh giao thông chiến lược. Phi công Nguyễn Ngọc Thiên gặp địch trận đầu tuy có lúng túng nhưng cũng thể hiện được ý chí quyết tâm tiêu diệt địch. Cả biên đội bắn ba quả tên lửa, hai quả bắn chiến thuật, một quả ngấm, bắn vào máy bay địch.

Những kỷ niệm về sân bay Thọ Xuân

Đối với tôi, mọi thử thách sau bị thương phải nhảy dù ở Thanh Chương - Nghệ An rồi cũng qua. Nỗi lo không được bay bị loại bỏ hoàn toàn khi tôi được trở lại bay hồi phục. Nỗi lo này lớn đến nỗi tôi phải kiên quyết đề xuất và bác bỏ ý kiến của các bác sỹ về việc giám định thương tật để làm thẻ thương binh và cũng được Hội đồng giám định y khoa chấp nhận. Chắc họ thấy tôi hồi phục nhanh và tuổi lại còn trẻ hơn khá nhiều so với các phi công chiến đấu Mig-21 lúc bấy giờ nên hoàn toàn đồng ý với lời tự khai khi khám sức khỏe, thể lực. Tôi chỉ mong mau chóng trở lại đội ngũ, để cùng đồng đội gánh vác các nhiệm vụ nặng nề của trung đoàn, mặc dù cái chân vẫn hơi tập tễnh khiến cái dáng đi lắc lư của tôi càng thêm lắc khễnh hơn. Giờ ngồi nghĩ lại thấy buồn cười thật. Sao hồi đó vô tư thế chẳng nghĩ gì cả. Chỉ sợ bị cắt bay. Không như sau này nhiều người chẳng bị gì cũng tìm mọi cách để làm thẻ thương binh. Hay thật!

Suốt thời gian điều trị, an dưỡng rồi về bay hồi phục sau khi bị thương ở khu Bốn. Trong tôi luôn nung nấu ý nghĩ phải phục thù cho trận này. Không được phép “mù” bối cảnh trận đánh như vừa rồi và tôi tự xây dựng cho mình quy trình bay số Hai

thì quan sát phát hiện địch trên không thể nào cho hợp lý. Và tôi đã vận dụng nó trong những chuyến bay hồi phục sau đó. Cảm thấy tự hài lòng vì cự ly phát hiện đã nâng lên trông thấy trung bình 13-15 km khi bay tập đánh chặn Mig- 21 mục tiêu. Tuy nhiên không gian thì rộng, trước, sau, phải, trái, trên, dưới... chỗ nào cũng có thể xuất hiện máy bay địch nên chỉ có cách là phải tập trung cao độ việc phân phối chú ý, cách thức quan sát và quan trọng nhất là cứ phải dần thân, cứ phải liều chứ chẳng thể nào chắc chắn 100% được cả.

Tôi vẫn được giao nhiệm vụ bay số Hai cho trung đội trưởng Nguyễn Văn Cốc. Qua mấy ngày bay ra bay vào Thọ Xuân để trực phục đánh địch không có kết quả. Chúng tôi được chỉ huy sở X1 Thọ Xuân thông báo phương án đánh hiệp đồng với Mig-17 và Phòng không mặt đất. Lần này vào trận tôi mang theo ngọn lửa “phục thù” của trận thua đầu tiên trước Không quân Mỹ vì lý do chưa kịp phát hiện máy bay địch và hành động sai theo sơ xuất khi thông báo địch của biên đội. Ngoài ra, tôi còn mang theo cả kinh nghiệm còn non nớt của vài trận đánh máy bay trinh sát không kết quả từ những chuyến bay huấn luyện và hồi phục kỹ năng, kỹ chiến thuật sau khi ra viện. Đây cũng là thời gian đỉnh điểm của các hoạt động tác chiến của cả Quân chủng trên địa bàn tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh với ba Sư đoàn Phòng không và hai Trung đoàn Không quân tiêm kích. Mục đích là tăng cường chế áp, tiêu diệt Không quân địch, mở thông và bảo vệ vững chắc giao thông vận chuyển trên tuyến đường trọng yếu chi viện cho miền Nam. Trong cuộc chiến này, việc giành giật làm chủ không phận các trọng điểm trên tuyến vận tải chiến lược diễn ra vô cùng ác liệt.

Ngày 17/9/1968, biên đội Mig Nguyễn Văn Cốc- Phạm Phú Thái và bốn chiếc Mig-17 trực tại khu vực hầm, ụ dã chiến ở hai đầu đường băng của sân bay Thọ Xuân - Thanh Hóa, chuẩn

bị đánh theo phương án hiệp đồng tác chiến giữa hai loại máy bay của 2 trung đoàn cùng các lực lượng Phòng không mặt đất trên địa bàn. Đồi Luồng - một địa danh tự đặt của nhân dân địa phương và nông trường Sao Vàng là nơi các phi công chúng tôi ăn, nghỉ khi vào trực ở Thọ Xuân. Vị trí này cách sân bay độ 2 - 3 km, cách Sở chỉ huy dã chiến vài trăm mét. Tại đây, ngành hậu cần, công binh đã xây dựng cho chúng tôi các công trình sinh hoạt bằng tre, nứa, lá. Nhà ở của phi công là dãy nhà năm gian lợp lá cọ, nằm sát dãy tre, luồng rậm rạp, xen kẽ vài cây cao có tán che và nằm giữa lưng chừng đồi. Gần dưới chân đồi là nhà bếp, nhà ăn và nơi ở của các nhân viên phục vụ và quân y sỹ. Dưới nữa là vài nhà dân thưa thớt, nhưng vườn tược của họ kéo dài lên tận gần đỉnh đồi. Kíp trực Sở chỉ huy dã chiến thường có vài chục người của cả hai trung đoàn 921, 923 cùng trực tại Sở chỉ huy - mặt danh là X1

Người cầm quân chỉ huy từ X1 thường là các đồng chí Trung đoàn phó cùng các sỹ quan dẫn đường, tác chiến kỹ cự của đơn vị. Trung đoàn 921 có hai Trung đoàn phó là Đại úy Nguyễn Ngọc Độ và Nguyễn Nhật Chiêu thay nhau vào trực tại đây. Phi công Mig-17 thường được đưa cả đại đội từ sáu đến tám máy bay và khoảng mười đến mười hai phi công. Còn Mig- 21 thường chỉ có từ ba đến năm phi công và hai hoặc ba máy bay. Mãi đến cuối năm 1968, đầu năm 1969 thì từng phi đội Mig- 21 mới vào Thọ Xuân trực. Khi đưa lực lượng đi cơ động chiến đấu những năm đó chúng tôi chia thành các đội hình hành quân đường Không và đường Bộ. Đường Không có hai phương tiện: máy bay vận tải hạng nhẹ của Liên Xô Li-2, AN-2 hoặc trực thăng và các phi công bay trên máy bay chiến đấu Mig-21 vào trực luôn tại sân bay. Đội hình trên máy bay vận tải đi cơ động thường là cán bộ chỉ huy, tham mưu dẫn đường và cơ quan khác. Đôi khi có cả các sỹ quan kỹ thuật và thợ máy bay.

Đường bộ có đi tàu hỏa, xe khách có khi đi xe con, xe ca, xe tải của đơn vị. Thành phần đi xe con thường là cán bộ chỉ huy Trung đoàn. Các cán bộ khác, đôi khi có cả phi công cũng phải đi phương tiện công cộng. Tôi thấy tiếc vì mặc dù là một trong số không nhiều phi công liên tục vào trực ở khu Bốn nhưng tôi chưa một lần được đi phương tiện đường bộ cơ động vào khu Bốn trong những tháng năm ác liệt. Sau này nghe các anh Nguyễn Công Huy, Đỗ Văn Lan kể về những chuyến đi “bão táp” đôi khi cười ra nước mắt ấy mới thấy mình không có trải nghiệm quý giá và đáng nhớ của một thời. Tôi thường được chỉ định mang luôn máy bay vào trực, có khi vừa vào buổi sáng, buổi trưa bay, chiều đã lại bay về Nội Bài sau vài lần xuất kích chiến đấu.

Những kỷ niệm với sân bay Thọ Xuân của riêng tôi có khá nhiều, nhưng đứt quãng theo từng đợt cơ động ra, vào. Có lẽ ở lâu nhất khi trực ở Thọ Xuân cũng không quá một tuần. Cơ động liên tục như vậy, tôi và các bạn hữu phi công Mig-21 đúc rút được kinh nghiệm với trang bị cá nhân mang theo lên máy bay, thường chỉ có một chiếc bàn chải, một chiếc quần lót, một cuốn sổ tay ghi chép, một chiếc bút bi. Đôi khi có cả bút bi ba, bốn ruột màu của Trung Quốc được bạn bè qua Trung Quốc về tặng hoặc được phân phối từ phần nhu yếu phẩm. Thói quen này được thực hiện cho đến hết cuộc chiến tranh. Ngành hậu cần thấy chúng tôi đi lại vất vả lại trực tối ngày, không thể mang nhiều đồ lên máy bay chiến đấu nên cũng đã chỉ thị và cấp cho các sân bay dự trữ sẵn một số thứ cho phi công như khăn mặt, thuốc đánh răng, xà phòng, quần áo bay, quần áo lót...

Tôi nhớ tới bộ phận phục vụ, nhà ăn, nhà bếp ở Thọ Xuân có anh bếp trưởng tên là Hải không rõ cấp hàm, khoảng trên dưới 30 tuổi, người thấp lùn, dáng đậm đà và thật là nhiệt tình, trách nhiệm. Anh luôn dò hỏi chúng tôi về các món ăn được anh chế biến, nấu nướng để anh thay đổi cho hợp khẩu vị phi công. Lúc

nào cũng thấy anh chăm chỉ làm việc đôi khi như hơi lam lũ để phục vụ, chiều chuộng chúng tôi, rất cảm động. Khi đó anh mới cưới vợ nên hay kể chuyện về vợ mình. Cánh phi công trẻ đều chưa vợ nên cứ dỏng tai lên nghe anh kể chuyện. Anh khen vợ anh đẹp ra làm sao, mông nở, ngực nở như thế nào, rồi da đùi thì trắng như trứng gà bóc hay như chầu trắng men. Chúng tôi cứ há hốc mồm ra nghe. Còn mấy cô phục vụ nhà ăn, nhà bếp, quân y thì cứ cười rúc rích.

Có lần đi trực về, vừa xuống xe thì thấy ồn ào trên lối đi vào gần nhà bộ phận quân y phía chân đồi chúng tôi thấy mấy cô gái đang dìu một cô khác vào trong nhà. Chúng tôi nhìn theo không hiểu có chuyện gì, thắc mắc với nhau mãi. Tắm rửa xong, vào ăn cơm, chúng tôi mang chuyện khi nãy ra hỏi bếp trưởng. Anh cười khà khà:

- Có gì đâu, con bé M ấy nó bị “Ít tờ ri” ấy mà! Mấy đứa con gái ở đây thỉnh thoảng lại bị luôn!

- Ít tờ ri là cái gì? - Chúng tôi nhao nhao lên hỏi.

Anh Hải hấp háy đôi mắt, cười cười vẻ hài hước:

- Ấy! Nó bị bệnh dài tim ấy mà!

Bọn trai trẻ ngơ ngác.

- Dài tim là... tìm giai! Mà chưa tìm được, các ông hiểu chưa?

Chúng tôi vẫn ngơ ngác.

- Là thiếu giai, thiếu hơi đàn ông!

Chúng tôi nghe anh nói mà mặt thộn ra. Lần đầu tiên nghe chuyện đàn ông, đàn bà mà. Có bao giờ được nghe đâu. Đang hoang mang thì anh choảng luôn: “ Lại thêm mấy bố phi công trông lúc nào cũng hùng hục sức chiến đấu như thế này nữa mà chẳng làm gì được nên thành ra bệnh nó cũng nặng hơn đấy!” Rồi anh cười ha hả.

- Bệnh thể có nguy hiểm không?

- Bệnh này cứ có giai là khỏi ấy mà, chắc không nguy hiểm gì đâu! – Anh Hải giải thích - Nó chỉ thoáng qua một lúc. Người run bần bật, chân tay co giật, mặt mũi đỏ dữ dội rồi tái xanh, người cứng đơ. Nếu chữa được ngay thì sau đó nó đỡ mệt.

Nghe có vẻ ghê ghê! Mấy anh em chúng tôi mắt tròn mắt dẹt nhìn người đàn ông thấp lùn mà có vẻ như đầy “kinh nghiệm tình trường” và hiểu biết về đàn bà mà bái phục.

- Lúc này ông chữa cho con bé ấy à? - Chúng tôi đồng thanh.

Hải trả lời khoái chí:

- Mấy người có biết gì đâu, tớ phải ra tay mấy lần rồi. Đã phổ biến kinh nghiệm nên giờ cũng đã có mấy người biết cách chữa rồi.

- Ông nói nghe ly kỳ như truyện trinh thám ấy. Cứ nhát một thể này sốt cả ruột.

Anh Hải giả ngây, giả ngô:

- Thế các ông hỏi gì? Hỏi đến đâu trả lời đến đấy còn gì nữa? Hay là các ông hỏi cái mẹo chữa trị ấy hả? Ôi giời ơi! Dễ ợt ấy mà. Chỉ cần giai “ấy” nhất là khỏi hết!”.

Có tiếng con gái ré lên phía sau tấm liếp ngăn phòng ăn và phòng chia đồ ăn. Rồi hình như có mấy cô gái chạy vụt ra phía sau. Chúng tôi đờ người ra. Giật mình! Thì ra có mấy đứa nghe trộm! Chúng tôi bật cười ầm ĩ. Anh Hải kể tiếp:

- Nói vậy thôi. Chả lẽ mình lại chữa bệnh bằng cách “ấy” nó thì còn ra thể thống gì nữa. Lúc này tôi phải bảo mấy đứa con gái đứng quay lại, rồi lấy dép day vào chỗ “ấy” mấy nhát. Một lúc là cái M nó tỉnh như sáo!

- Ôi giời! Lạy bố! Lạy bố!

- Tớ nói thật đấy. Lần sau gặp chuyện như vậy, các ông cứ thế mà làm là “cấp cứu” tại chỗ được ngay. Nhưng về lâu dài thì phải cho nó lấy chồng để cho âm dương nó điều hòa!

Có người hỏi đùa:

- Nếu không lấy chồng được thì sao?

- Thì phải “dài tim” mà giải quyết cân bằng chứ sao!

Giờ tôi ngồi nhớ và viết lại chuyện này, có lẽ các thế hệ sau không ai tin được. Sau chiến tranh khi các tay viết Trường Sơn được thoải mái hơn trong viết lách cũng đã có người nói qua về chuyện này. Có khi cả tiểu đội vài chục cô gái cùng lúc mắc cái bệnh khỉ gió ấy. Lại thấy thương cho một thời, một thế hệ đã kìm nén mọi cảm xúc để đánh giặc như thế nào. Sau chiến tranh, vào những năm 1980-1990 tôi có hỏi thăm về người bếp trưởng cần cù, chăm chỉ, vui vẻ này thì được biết anh đã giải ngũ. Hai vợ chồng anh về làm ăn ở mạn chợ Mơ Hà Nội. Nhưng suốt thời kỳ ở Thọ Xuân sau đó tôi chưa gặp lại.

Những kỷ niệm ở Thọ Xuân đối với tôi chủ yếu gắn với các lán trực chiến ở hai đầu sân bay và khu nhà lá ở hậu cứ trên Đồi Luồng. Vùng đất thuộc nông trường Sao Vàng này trước đó là nơi tập kết của một Sư đoàn bộ binh từ miền Nam ra cùng một số gia đình cán bộ theo Hiệp định Giơnevơ 1954. Sau là nông trường cà phê. Xung quanh sân bay là đất nông trường, chếch cuối Tây Nam đường băng khoảng 1 km là khu nông trường Bộ. Nơi hậu cứ, sơ tán của chúng tôi cách nông trường Bộ khoảng hơn cây số, dân cư vô cùng thưa thớt. Xung quanh nông trường Bộ và phía tây sân bay là các đội sản xuất, xen kẽ với một số thôn làng. Các nông trường viên khi đó phần đông là người bản địa vì những người lính nông trường xưa phần nhiều đã quay trở lại chiến đấu trên quê hương Miền Nam. Nông trường viên hồi đó

cũng phần đông là nữ vì nam thanh niên đều đã nhập ngũ. Có lẽ sống lâu với mấy “anh hai” Miền Nam nên các nữ nông trường viên khá cởi mở, dạn dĩ và hơi thoáng trong các mối quan hệ tình cảm.

Các đội sản xuất và nông trường bộ đều có đội bóng chuyền nữ. Các hoạt động xã hội và giao lưu, thi đấu bóng chuyền giữa các đội thường xuyên được tổ chức. Phong trào khá sôi nổi. Khi các phi công chúng tôi vào cơ động nhiều và lâu hơn ở Thọ Xuân, họ còn mời tham gia thi đấu giao lưu. Đội tuyển bóng chuyền nữ của nông trường hồi đó thuộc loại có thứ hạng ở miền Bắc. Có lần trong giao lưu bóng chuyền, đội các đơn vị cơ động của Không quân còn bị thua đội tuyển nữ của nông trường. Hình như năm 1969 họ được lên báo Thể dục thể thao. Tôi nghe nói lại là có đội bóng chuyền của đội sản xuất số 6, gọi tắt là đội 6 là chơi hay nhất. Nhưng khi hỏi kỹ hơn về một số mặt kỹ chiến thuật thì được trả lời là:

- Hay đếch gì đâu! Chủ yếu là có mấy em cầu thủ xinh gái! Chẳng biết thế nào mà lần!

Những lần mới vào trực ở đây, các máy bay Mig-17 và Mig-21 trực chung một đầu sân bay, phía Tây Bắc. Ở đó ngành công binh đã san ủi, đắp đất, xây nền thành các ụ nổi cho máy bay trú đậu. Tôi nhớ ang áng có khoảng tám đến mười ụ. Khi Mig-17 vào đông hơn thì Mig-21 chúng tôi chuyển về trực ở đầu Đông Nam.

Chiều 16/9/1968, biên đội chúng tôi: Nguyễn Văn Cốc, Phạm Phú Thái bí mật bay từ Nội Bài vào Thọ Xuân ở độ cao thấp. Theo yêu cầu bảo mật, chúng tôi không sử dụng thông tin liên lạc. Lầm lũi cất cánh, lầm lũi bay ở độ cao thấp và cực thấp qua vùng trời nam Hà Nội, vùng núi đá Ninh Bình, bắc Thanh Hóa,

lầm lũi bay ào qua sân bay, chia nhau kẻ trước, người sau lụi cùi vào hạ cánh. Xong xuôi trời cũng sẩm tối, máy bay được kéo dắt, cất ngay vào ụ với các lá ngụy trang phủ kín. Còn chúng tôi được chiếc xe tải cà tàng Gaz-57 mũi trần đón ngay về “hậu cứ”, nhanh chóng tắm rửa, ăn tối và đi bộ lên Sở Chỉ huy nghe giao nhiệm vụ chiến đấu hiệp đồng cùng với biên đội Mig-17.

Sau khi nghe và nhận nhiệm vụ xong, các sỹ quan dẫn đường, thông tin, tác chiến, phổ biến lại cho chúng tôi các qui định về đường bay, độ cao bay, khu vực tác chiến, vị trí các đài chỉ huy bổ trợ, quy định các địa danh nổi bật dùng trong các thông báo địch và cũng là các điểm bay đến để từ đó đi các nơi khác như Nghĩa Đàn, Tân Kỳ, Rú Trọc, Đại Huệ, Thung Nưa, Đô Lương, Con Cuông, Anh Sơn... rồi những con sông như Sông Hiếu, Sông Con, Sông Cả, Sông Lam hiện rõ trong trí óc. Về tới nhà nghỉ ở đồi Luồng, tôi vẫn miên man suy nghĩ, ghi nhớ các vị trí địa danh mà ngày mai vào trận phải thuộc lòng về hướng bay, thời gian, tốc độ, độ cao bay đến và từ đó đi các địa bàn xung quanh. Tôi ngủ thiếp đi trong tiếng xào xạc, kéo kẹt cửa rừng tre, luồng bên cạnh nhà cùng tiếng lộp độp của sương đêm rơi từ những cành lá xuống mái nhà tranh hoặc đám lá tre, luồng rụng đầy dưới gốc.

Sáng sớm, chúng tôi được người trực ban tác chiến của sân bay đến đánh thức từng người để đi trực. Đã quen giấc và khá tỉnh vào lúc ba, bốn giờ sáng nên hầu như chúng tôi đều phát hiện ra tiếng bước chân người trực ban tác chiến kéo trên con đường gập ghềnh rụng đầy lá tre. Hé mắt nhìn, còn thấy ánh sáng từ chiếc đèn pin lấp loáng, lấp loáng tiến dần vào căn nhà. Chúng tôi hầu như đồng loạt bật dậy, xếp lại chăn màn, mặc bộ quần áo công tác, đi giày bay và xách theo túi, mũ bay của mình. Chỉ có vài người là trực ban tác chiến phải đến tận giường lay, gọi mới chịu dậy, trong đó có đội trưởng Nguyễn Văn Cốc của tôi

và một phi công Mig-17 kỳ cựu khác mà tôi không nhớ là anh Lê Hải hay Lưu Huy Chao.

Tôi bỗng nhận ra hình như mấy anh em phi công trẻ chúng tôi có tác phong nhanh nhẹn, khẩn trương hơn các bố lính già thì phải. Nhưng mãi sau này mới hiểu. Lính trẻ có thần kinh quá nhạy cảm và luôn muốn thể hiện tác phong, kỷ luật cao trước mọi người, còn những người phi công dày dạn như các anh đã có hệ thần kinh thép, được tôi luyện dày dạn nên họ luôn tỏ ra bình tĩnh, kiềm chế, kiên định. Lớp trẻ còn hồi hộp, thổn thức, khó ngủ trước trận đánh, nhưng lớp già có lẽ biết tiết chế cảm xúc để buộc mình phải ngủ, nghỉ. Họ không vội vàng nhưng mọi hành động đều có suy xét tính toán để vừa, đúng, đủ cho yêu cầu nhiệm vụ sống mái với quân thù. Có lẽ đó là phẩm chất của những anh hùng, của người chiến binh già dặn kinh nghiệm, những con sói già của chiến trận. Không biết tôi sau này có học được họ không nhưng nhớ lại những trận đánh vào những năm 70-72 thì thấy mình cũng lỳ lợm trước quân thù hơn nhiều so với năm 1968 này.

Chúng tôi cùng xuống đồi, tới chiếc Gaz ghê vắn chở đi sân bay với mớ hành lý quần bay, túi mũ bay, súng ngắn và những đồ dùng cá nhân như quần áo lót, thuốc đánh răng, bản đồ bay, sổ tay. Chiếc xe lắc lư, chao đảo làm chúng tôi ngã nghiêng, xô đẩy nhau trên xe như rang lạc một lúc rồi thả biên đội Mig-21 chúng tôi xuống tuyến trực đầu Đông Nam trước, sau đó chiếc xe vù ra đường lẩn, tăng tốc chạy băng băng đưa đội Mig-17 về đầu Tây Bắc.

Việc bố trí lực lượng như vậy có lẽ do đánh giá tính năng bay của Mig-17 thấp hơn Mig-21 cả về tốc độ, bán kính, thời gian hoạt động nên để Mig-17 ở đầu Tây Bắc giúp cho các phi công Mig-17 sau cất cánh chỉ cần sửa hướng nhỏ là vào luôn đường bay tới khu chiến, không phải mất thời gian vòng lại vài phút

trên không phận sân bay. Trong trận đánh hiệp đồng tới họ sẽ cất cánh bay vào trước ở độ cao thấp hơn và bay ở phía đông đường 15, còn Mig-21 bay phía Tây sát vào dãy Trường Sơn, ở độ cao cao hơn một chút. Khu vực dự kiến đánh để bảo vệ là các mục tiêu Bắc sông Lam từ Bến Thủy, Hưng Nguyên, Nam Đàn, Thanh chương, Đô Lương về phía Bắc đến Cầu Giát, Tân Kỳ, Con Cuông...

Sau khi hiệu chỉnh kế hoạch với dẫn đường sở chỉ huy và nhận chỉ thị từ người trực chỉ huy Trung đoàn tại sở chỉ huy tiền phương X1- Thọ Xuân là Đại úy Nguyễn Nhật Chiêu, đội trưởng Nguyễn Văn Cốc gọi tôi đến quán triệt và hiệp đồng. Anh nhắc lại phương án chiến đấu khi đánh hiệp đồng với Mig-17 trong khu chiến và cách yểm hộ, bảo vệ bạn trong các tình huống khác nhau. Sau đó chúng tôi trực, sẵn sàng xuất kích từ chiếc lán lá cọ đơn sơ khoảng 5-6m², với một bàn nhỏ, hai ghế, hai giường một, và một máy điện thoại quay tay TEA-57 cùng một sỹ quan tác chiến lo nhận, chuyển lệnh và tổ chức cho kịp trực gồm các thợ máy, hậu cần, xe cộ bảo đảm khác.

Nai nịt xong bộ đồ bay trung không để vào trực lúc trời mới rạng sáng. Không khí thật trong lành. Hai chúng tôi tha thẩn tiến về vạt cỏ sát bên dãy tre trồng phía sau mấy chiếc ụ máy bay trực chiến. Các nhân viên kỹ thuật đã vào lán trực cạnh đó, đôi người đã vào giấc ngủ. Họ đã phải dậy từ 2h30-3h sáng để kéo dắt máy bay từ chỗ sơ tán ra tuyến trực và làm công tác chuẩn bị, thông điện hiệu chỉnh máy móc, mở động cơ kiểm tra các tính năng. Công việc vất vả và thiếu ngủ nên mệt mỏi, họ tranh thủ lúc yên bình này để nghỉ ngơi trước lúc chúng tôi vào trận.

Vừa sải được mấy bước thì đã nghe thấy lóc cóc, xúng xoảng của chiếc xe đạp cà tàng lao đến cùng với tiếng mời chào vồn vã “mời các anh vào ăn sáng”. Cô bé “chị nuôi” nhanh nhẹn, khéo léo bày ngay mấy món ăn sáng lên bàn. Hôm nay có xôi đỗ một

đĩa, bún thịt lợn mỗi người một bát và hai cốc cafe sữa. Vừa ăn, vừa khen nhà bếp đã luôn cố gắng cải tiến thay đổi món ăn cho chúng tôi. Chợt nhớ đến chuyện tào lao của anh bếp trưởng về cái chuyện “Ít tò ri”, tôi hỏi cô gái:

- Hồi này ông Hải còn hay kể và khoe chuyện vợ mới cưới không?

Cô cười hóm hờ trả lời:

- Anh ấy chỉ hay kể chuyện với các anh thôi. Chúng em là lính chẳng được nghe anh ấy kể đâu. Chỉ thỉnh thoảng nghe trộm được tý thôi!

- Thôi chết! Thế thì lộ hết bí mật của cánh đàn ông chúng tớ mất! – Tôi trêu.

Anh Cốc cười hiền:

- Thế cái bữa anh Hải kể chuyện cái M nó bị, gì nhỉ? À bị động kinh (anh cố nói lái đi) cô có nghe không đấy?

Cô gái đỏ mặt, quay sang đấm thành thích vào lưng, vào vai đội trưởng. Vừa đấm vừa nguyền: “Cái anh này!”

Bữa ăn cũng kết thúc. Trời đã sáng rõ hơn, không gian thật yên tĩnh, dễ chịu. Chúng tôi lại quay ra bãi cỏ ven rừng tre và cùng ngồi bệt xuống thảm cỏ, ngắm nhìn cảnh bình minh miền Trung yên ả, thanh bình, nghe rõ cả tiếng xào xạc của lá tre, tiếng cọt kẹt của thân tre cọ vào nhau mỗi khi gió thổi đưa cành lá. Những con chim sẻ, chào mào riu rít chuyển cành. Hôm nay trời ít mây, gió đông man mát nhẹ thổi làm cho không khí càng dịu êm, thanh thản. Tôi mở tấm bản đồ bay để ghi nhớ thêm các địa danh, địa hình khu vực Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh cũng như ôn lại số liệu mấy đường bay, phương án chiến đấu. Đội trưởng Cốc ngồi nhìn trời đất một hồi rồi nói:

- Hôm nay trời sẽ tiếp tục nắng nóng đây. Thời tiết này thuận lợi cho cả Không quân địch lẫn ta. Chắc thế nào mình cũng được nện nhau một trận đây. Sẵn sàng nhé!

- Vâng. Anh yên tâm, sẵn sàng rồi mà! – Tôi đáp.

Anh Cốc vươn vai rồi nằm kênh trên cỏ, duỗi hai chân, hai tay vô cùng thoải mái. Chỉ mấy chục giây sau đã nghe tiếng ngáy đều đều. Chợt nhớ các anh Biểu, Ngân, Cương, Đình là những người thay nhau dẫn dắt tôi vào trận chiến không gian khốc liệt đều thấy ở họ những phẩm chất thật quý giá mà tôi cố nhưng chưa học và làm theo được. Đó là sự thanh thản, bình tĩnh trước khi vào trận. Họ có thể ngủ bất cứ lúc nào họ muốn và bật dậy hoàn toàn tỉnh táo để xung trận. Đây là chưa kể thành tích của họ tới lúc này ai cũng có trong tay vài máy bay Mỹ, mà phần đông đều đã thừa tiêu chuẩn xét anh hùng⁴⁵.

Lan man từ chuyện địa tiêu, địa hình, thời tiết đến những người anh, người thầy của mình tôi bỗng nhớ tới Lương Thế Phúc khi cách đây mấy hôm hẳn kể cho tôi nghe mấy chuyện sinh hoạt ở cái sân bay dã chiến heo hút, nắng nóng này. Tôi bật cười khúc khích. Anh Cốc choàng tỉnh dậy hỏi:

- Chuyện gì mà cười vui thế?

Tôi vội chống chế:

- Dạ! không có gì đâu anh, làm anh mất ngủ à?

- Không tớ có ngủ đâu! Cậu làm gì tớ biết hết đấy chứ!

Tôi nghĩ thầm, thấy bố ngáy rõ to mà vẫn bảo tớ có ngủ đâu, lại còn “cậu làm gì tớ cũng biết”. Không hiểu thần kinh của mấy “cụ” này là loại gì. Mà anh Đình, Ngự cũng hay nói thế.

45. Bắn rơi từ 4-5 chiếc máy bay Mỹ trở lên.

- Chắc là chuyện vui, cứ kể lại tớ nghe vói! – Anh Cốc gợi ý.

Bị ép quá tôi định đánh chống lảng:

- Dạ! Chuyện bậy bạ của mấy anh em phi công trẻ ấy mà!

- Thế thì càng cần phải nghe rồi. Nói đi, nói đi.

Gay thật! Tôi chợt nghĩ anh ấy cũng đang tuổi yêu mà, mới 27 tuổi đeo lon thượng úy từ giữa năm 1968 và đang yêu một cô gái làm việc ở bộ phận hậu cần trung đoàn. Nhưng hai anh chị mới chỉ là “tình trong như đã mặt ngoài còn e” thôi. Mấy anh em phi công cùng lớp anh đều vun vào, nhưng tôi nghe đâu như tổ chức chưa đồng ý vì có lý do gì đó. Tôi ngắc ngứ, miễn cưỡng:

- Chuyện bậy bạ tý. Anh nghe được không?

- Tớ nghe đây, cậu cứ kể đi!

Lúc này mặt trời đã lên, ánh sáng le lói chiếu rọi. Gió đông như đã ngừng thổi, nhường chỗ cho gió từ phía núi hướng tây thổi sang.

- Nào nào, kể đi, câu giờ lâu thế! – Anh Cốc giục.

Tôi ấp úng:

- Mấy hôm trước, Lương Thế Phúc có nói chuyện này trong loạt chuyện hần kể về kỷ niệm ở sân bay Thọ Xuân với mấy anh em cùng đoàn bay. Có nhiều chuyện, nhưng chuyện này làm em buồn cười nhất.

- Sao lan man thế. Vào đề luôn đi nào!

- À, bọn em kể mấy chuyện đi các sân bay dã chiến từ Kép, Hòa Lạc, Kiến An Thọ Xuân có việc gì, sự kiện gì đáng nhớ với nhau. Đến lượt Phúc kể...

Bỗng chuông điện thoại réo vang, gay gắt. Chúng tôi cũng bật dậy, chụp mũ bay lên đầu thì đã nghe tiếng anh chàng sỹ

quan tác chiến như thét lên: “Cốc - Thái cấp 1”. Bóng các nhân viên kỹ thuật hàng không, lái xe điện, xe đặc chủng lao vèo vèo ra hai chiếc máy bay trực chiến. Vừa chạy vừa xô tay vào đôi găng da, đến nơi thấy bật che máy bay đã thu gọn, nắp che đầu tên lửa, chốt bảo hiểm được tháo, xe điện đã nổ máy để cấp điện áp cho các máy móc trên máy bay. Tôi lao nhanh và vọt lên thang máy bay, đu người trên hai tay giữ vào thành buồng lái và đầu bảo vệ của chiếc ghế dù, ném đôi chân vào giữa hai khe hẹp của ghế rồi ngồi phịch xuống. Xô tay vào bộ dây bảo hiểm dù đồng thời bật công tắc điện vào máy bay và máy vô tuyến điện, người thợ máy nhanh nhẹn giúp tôi khoác bộ dây dù, nhìn tôi đóng khóa xong anh còn lấy tay gạt mấy cái để yên tâm chắc chắn là khóa dù đã đóng chặt.

Trên tai nghe vô tuyến điện tiếng o o đều đều. Tôi dùng ngón tay cái của cánh tay bên trái nhấn nút cách, cách hai lần và nhìn sang máy bay đội trưởng. Thấy anh quay về phía tôi gật đầu và trả lời cũng bằng hai tiếng cách, cách. Sau đó là hai tiếng cách, cách khác vọng lại từ Sở chỉ huy để báo chúng tôi biết đã nhận biết tín hiệu của biên đội sẵn sàng. Chúng tôi yên lặng chờ lệnh xuất kích. Mặt trời nhích dần nhích dần lên, tỏa ánh nắng chói cùng hơi nóng.

Mới hơn 7h sáng!

Chờ đợi, yên lặng và căng thẳng. Không hiểu máy bay chúng vào đến đâu, đánh chỗ nào chưa mà chờ xuất kích lâu thế. Mồ hôi đã ra lấp xấp trong người. Nhìn khuôn mặt đen sạm, khô héo của người thợ máy cũng đã lấm tấm mồ hôi. Trên mặt đường băng bắt đầu xuất hiện đám hơi nước mỏng manh như khói nhẹ. Được khoảng 40 phút thì sỹ quan tác chiến phát lệnh xuống cấp. Tôi nhanh chóng tháo dù, đu người trên đôi tay để thoát ra khỏi chiếc buồng lái chật hẹp, chỉ vừa khít cho phi công ngồi lái. Đã thấy người thợ máy đứng phía dưới, tay giữ chặt chiếc thang sắt

cho phi công không bị ngã. Tôi gật đầu đưa mắt cảm ơn cùng câu nói động viên:

- Thu dọn vào nghỉ chút, chờ đợt sau ông ạ!

Cũng rất nhanh như lúc triển khai lên cấp 1, các nhân viên kỹ thuật mỗi người một việc nhanh chóng phủ bạt buồm lái máy bay, lắp bảo hiểm và che bạt đầu tên lửa và cấm các chốt bảo hiểm khác. Máy anh chàng lái xe đặc chủng là nhanh hơn cả, tắt máy, xuống xe. Đóng cửa xong là chạy ù vào lán trực. Trời đã nắng, nóng hơn nhiều. Một số anh em các ngành cũng chọn cách ra ngồi bóng mát ở bụi tre vì hồi đó chỉ cấp quạt điện cho phi công chứ thợ máy và nhân viên các ngành khác thì tự xử lý. Ở những căn cứ đóng quân cơ bản thì mỗi phòng nghỉ chứa vài chục người cũng có một đến hai chiếc quạt trần. Chúng tôi nằm nghỉ trong lán trực chiến được khoảng gần một giờ sau thì lệnh báo động cấp 1 lại vang lên. Nhưng lần lên cấp này chỉ kéo dài gần nửa giờ. Gió Lào đã bắt đầu thổi từng cơn nóng ghê người cùng với hiệu ứng mặt trời soi chiếu trực tiếp nên ai cũng ướt sũng mồ hôi khi quay lại lán trực.

10h sáng mà nóng rùng rục như chảo rang. Nằm nghỉ một chút, anh Cốc quay sang tôi:

- Kể nốt chuyện các cậu đi xem có gì hay không?

Tôi đã quên hẳn câu chuyện dở dang lúc này vì đang nghĩ đến mấy tình huống gặp địch thì sẽ xử lý thế nào. Tôi ậm ừ cho qua chuyện:

"Có gì đâu anh. Phúc kể nhiều chuyện về những kỷ niệm đáng nhớ khi đi cơ động chiến đấu các nơi thì nhớ lại chuyện ở Thọ Xuân. Thường vào buổi tối trực về, cơm nước xong thì hay phát sinh nhu cầu giải quyết sinh lý là một trong tứ khoái ấy. Mà cái chuyện này thì lại tùy theo cái độ mót/thích của từng người. Anh thích buổi sáng, anh thích buổi tối vì thế không phải lúc nào

cũng có thể rủ rê nhau, nên tốt nhất là đánh lẻ! Một buổi tối sau bữa cơm ngon có chén rượu nhẹ đưa mỗi Phúc chén càng khỏe. Bình thường trông hần ăn ai cũng thấy ngon miệng rồi. Nên cái sự mót của Phúc càng thôi thúc tợn. Thế là hần lảng lạng chuồn ra con đường quen thuộc dẫn lên quãng đồi hoang vắng toàn sim với mua. Ở đó có những bụi sim cao tới cả 1,5- 2m, rộng tới 3-4 m². Sải bước nhanh trên lối mòn của người dân đi cắt cỏ, hái sim, của trâu, bò dẫn lên vạt đồi phẳng có nhiều cỏ.

Do quen đường và trời cũng không tối nên Phúc không dùng đèn pin. Đến lưng chừng đồi, nơi có những vạt cỏ bằng phẳng, hần đi chậm lại quan sát ngó nghiêng bên phải, bên trái như để tìm kiếm gì đó theo địa tiêu địa hình. Tiếp một đoạn đường nữa, hần đột ngột rẽ ra khỏi lối mòn và tiến tới một bụi sim cách lối mòn mười mười lăm mét, cao gần bằng đầu người rồi hần dừng lại, từ từ cúi xuống nhìn quanh như tìm cái gì rơi ở đấy hay chờ ai trong cảnh giác. Hần bảo với bọn em là xác định hướng gió. Rồi hần ngồi sụp xuống, nhanh chóng tụt quần ra, mắt vẫn không thôi ngó nghiêng xung quanh. Đang sung sướng nghĩ đến câu “nhất quận công, nhì ở đồng” thì có ánh đèn pin loang loáng xen lẫn tiếng rúc rích của mấy cô gái từ dưới đồi đi lên. Hần ngại quá, cúi rạp người xuống cho đỡ lộ. Thấy mấy cô gái tiến lại gần và cũng chọn đúng bụi sim mà Phúc đang chiếm lĩnh để đi tới. Thế là hần phải vừa cúi thấp người vừa di chuyển sang bên cạnh để hai cô gái luôn ở phía đối diện bên kia bụi sim.

Một cô nói:

- Chỗ này được rồi H oi. Tao ngồi đây, mày ngồi đấy đi!

Phúc hoảng quá, phải rón người xuống đất để khỏi lộ và nín thở vì hồi hộp. Chả biết xử lý thế nào được nữa mà mắt vẫn phải theo dõi hai cái “bóng hồng” để tránh. Trời không tối lắm, nên vẫn còn thấy được hình hài con người, nhất là khi nhìn chếch

lên nền trời. Hai cô gái cùng nhanh chóng kéo quần soàn soạt và ngồi thụp xuống. Quy trình “nhì ở đồng” của hai cô vừa diễn ra được một tý thì một cô chợt kêu lên:

- Tao nghĩ như có mùi đừa nào đi trước ở đây rồi mà ị!
- Làm gì có ai như chúng mình mà... - Cô kia trả lời.

Một cô, dường như đã “bắn” xong một loạt bèn di chuyển sang bên cạnh để bắn loạt tiếp theo. Phúc lại phải âm thầm dịch chuyển. Thế là thành hình tam giác cân giữa ba người quanh bụi sim. Phúc lo nhất là cái đừa còn lại “bắn” loạt thứ hai thì chuyển chỗ để đối diện với đừa kia thì mình còn kẹt nữa. Thế là Phúc gần như nằm úp xuống cỏ, không dám ho he tý gì, đành khổ sở chờ đợi, mong sao cho chóng kết thúc ca khó xử này.

Bỗng không hiểu sao thân dưới hần ngứa ran lên đúng lúc hai cô gái kia kết thúc “công chuyện” và đứng dậy soi lại “chiến quả” bằng chiếc đèn pin. Cô cầm đèn pin rú lên

- Có người. Có người hay sao ấy. Nó vừa đi ở đây rồi đây này!
- Các cô chạy thực mạng xuống đồi. Vừa chạy vừa lăm bằm:
- Tý nữa thì xéo bố nó vào đồng cứt đừa nào đi trước!

Thì ra lúc phải úp người xuống tránh né để khỏi bị phát hiện Phúc đã bị mấy con kiến và lá cỏ cửa vào rát, ngứa hết cả phần thân dưới. Chuyện có thể thôi anh! “ - Tôi kết thúc. Anh Cốc cười cười:

- Tớ cứ tưởng Phúc đi ra chỗ hẹn với cô nào. Nhưng chuyện này cũng đáng nhớ thật.

Chuyện kể vừa xong cũng vừa lúc chiếc xe Com-măng-ca rách kiểu xe Rumani chở mấy cô nuôi quân mang cơm trưa ra cho chúng tôi rồi chiếc xe lại nhanh chóng chạy ngược lên đầu Tây-Bắc phục vụ phi công Mig-17 sau khi bỏ đồ ăn, nước uống

cùng một cô gái phục vụ bếp bay xuống lán trực. Bữa ăn được xếp ra bàn nhanh chóng. Cô bé mang cơm vồn vã mời chào “Các anh ra ăn cơm cho nóng ạ!” Vừa mới cầm bát đũa thì báo động lại vang lên với giọng đanh, gắt của viên sỹ quan tác chiến:

- Cốc, Thái cấp 1. Phương án hiệp đồng!

Tôi lâu bầu:

- Hơn mười một giờ trưa rồi mà còn...Đúng là, trời đánh còn tránh miếng ăn mà tại Mỹ này lão toét quá!

Chúng tôi buông bát đũa, chạy vội ra máy bay. Nhanh chóng nai nịt chờ lệnh. Được khoảng mười phút thì thấy bốn chiếc Mig-17 nối đuôi nhau cất cánh, nhằm hướng nam bay tới. Tôi vừa mới nghĩ, chắc sắp đến lượt mình rồi đây thì sỹ quan tác chiến chạy ào từ lán trực ra, tay xoay tròn, miệng hét:

- Ấp Bắc - Cờ hồng!

Lúc này là 11^h15'. Nhanh chóng mở máy, lăn ra tiếp ngay sau máy bay của đội trưởng, tôi đưa chiếc máy bay số Hai của mình đứng gần sát với chiếc số Một. Nhấn nút phát Radio ba cái, đồng thời giơ thẳng tay trái báo cho số Một là đã sẵn sàng. Thấy ba tiếng bộp, bộp, bộp phát lên tai nghe. Anh trả lời rồi quay lại nhìn tôi gật đầu. Ấy là tín hiệu tăng ga, bật tăng lực, cất cánh. Giữ chặt chiếc Mig-21 trên tay phanh bóp chặt cứng, tôi nhanh chóng tăng ga lên lớn nhất. Và vừa khi thấy ống miệng phun của số Một thoáng luồng khói đen - dấu hiệu của động tác mở tăng lực của đội trưởng, tôi vừa nhả phanh vừa bật tăng lực. Chiếc máy bay chồm lên, cộng với cảm giác như có lực đẩy nhẹ vào lưng khi chiếc động cơ chuyển sang chế độ tăng cường dầu phun vào buồng đốt, làm lực đẩy động cơ tăng thêm mấy chục phần trăm. Tôi cho máy bay bám sát đội trưởng ở cự ly thật gần.

Đây là cách để đảm bảo cho động cơ máy bay đi sau cũng

như đầu tên lửa tầm nhiệt trên máy bay không bị ảnh hưởng bởi luồng khí, bụi từ đường băng đã chiến tung lên làm hỏng động cơ và rỗ mặt kính đầu cảm ứng của tên lửa. Đã có không ít lần máy bay và tên lửa bị hỏng khi người bay số Hai chậm trễ khi cất cánh biên đội. Nên chúng tôi rút kinh nghiệm cho máy bay cất cánh trong đội hình gần như mật tập thế này. Tất nhiên cả người bay số Một và số Hai phải cực kỳ điều luyện trong kỹ thuật và kỹ xảo điều khiển mới bảo đảm được an toàn.

Một trận đánh khốc liệt

Hai chiếc phản lực cơ gầm rú, lao vút về phía trước. Trong nháy mắt bánh trước được nhấc lên, rồi vút tách khỏi mặt đất. Độ cao 10m thu càng, 200m thu cánh tà. Tất tăng lực và vòng trái bay về điểm kiểm tra thứ nhất Nghĩa Đàn. Bỏ lại con sông Chu và địa hình bằng phẳng sân bay của hai huyện Thọ Xuân, Triệu Sơn. Biên đội lao thẳng vào hẻm núi, một bên là núi Nưa, một bên là dãy Trường Sơn, Chúng tôi bay ở độ cao 200-300m trên địa hình. Núi non trên đường bay cao 400 đến 800m. Cách một chút về hướng Tây là dãy Trường Sơn có độ cao 1.000-1.500m. Tôi nhận ra con đường 15 như một sợi chỉ mỏng lúc ẩn lúc hiện phía dưới, lúc ở bên phải, lúc ở bên trái lẫn khuất sau những cánh rừng. Thỉnh thoảng xuất hiện vài ba làng bản thưa thớt dân cư ven sườn núi.

Hôm nay trời ít mây tầm nhìn xa chỉ bị hạn chế một chút bởi mù khô của gió Lào. Mây chỉ có vài ba phần không đáng kể, chủ yếu là mây hình mũ ở độ cao dưới 1.000m và tan nhanh...Tôi cho máy bay theo đội hình chiến đấu hơi kéo dài theo hàng dọc với giãn cách 100-150m và cự ly 300 đến 400m để dễ quan sát và giữ đội hình. Thỉnh thoảng lại “trèo qua lưng” đội trưởng để

cảnh giới và nhìn cho rõ địa hình. Đi được khoảng bốn phút, đã thấy thấp thoáng phía trước con sông nhỏ cắt ngang đường bay từ hướng Tây. Đó là sông Hiếu, có nghĩa là gần đến Nghĩa Đàn. Theo phương án thì Biên đội Mig-17 cũng gần đến Rú Trọc rồi. Rú Trọc là ngọn đồi nằm ở bắc huyện lỵ Đô Lương khoảng chục ki lô mét, rừng đã hết nên trọc lốc, có lẽ vì vậy được đặt tên Rú Trọc. Theo phương án Mig-17 sẽ được dẫn tiếp địch trước từ vị trí này, ở độ cao thấp hơn, còn chúng tôi sẽ tiếp cận vòng ngoài để yểm hộ và ngăn chặn các máy bay tiêm kích địch vào yểm trợ, giải tỏa cho các máy bay cường kích bị Mig-17 đánh. Trong trường hợp thuận lợi, Mig-21 sẽ được dẫn đánh trước.

Nghĩa Đàn, điểm dân cư với dăm bảy chục nóc nhà tập trung, đầu nối của đường 15 với trục đường tỉnh lộ và nằm ngay trên khúc ngoặt của dòng sông Hiếu chuyển dòng chảy từ Tây-Đông sang Bắc-Nam là điểm kiểm tra dễ nhận biết nếu trời quang mây tạnh như hôm nay. Khi chúng tôi bay đúng trên địa danh này, đội trưởng Cốc nhấn nút phát vô tuyến điện hai cái để báo cho Sở Chỉ huy biết vị trí của biên đội. Nghe tiếng trả lời bằng hai lần nhấn nút phát cách, cách từ Sở chỉ huy, từ đây biên đội chúng tôi tăng dần tốc độ lên 850-900 và độ cao lên 1.000m trên địa tiêu, còn Mig-17 bay ở 500m.

Không thấy Sở Chỉ huy có chỉ thị gì tiếp theo nên chúng tôi thẳng hướng bay về phía Đô Lương. Khi bay ngang Tân Kỳ đã thấy phía trước, bên phải hiện lên con sông đầu nguồn sông Lam chạy cắt ngang từ thung lũng Con Cuông - Anh Sơn chảy ra từ hướng Tây. Đến gần Đô Lương thì con sông này ngoặt về hướng Đông Bắc, được một đoạn thì ngoặt xuống Đông Nam rồi xoay hẳn về hướng Tây, sau đó ngoằn ngoèo mấy đoạn nữa theo hướng nam để chảy vào huyện Thanh Chương, rồi về hướng Nam-Đông Nam và Đông- Đông Nam, qua Nam Đàn và gặp con sông Ngàn Phố ở Đông Bắc Đức Thọ, sau chảy ngược

hướng Đông Bắc về Bến Thủy rồi ra Biển Đông ở Cửa Hội. Khi bay ngang Anh Sơn về phía Đông, chúng tôi phát hiện bốn chiếc Mig-17 đang “căn đuôi” nhau vòng ở giữa Rú Trọc và Yên Thành.

Đài chỉ huy lệnh cho bay hướng 120°- theo hướng Đại Huệ, thành phố Vinh, đồng thời thông báo:

- Quạ đen bên trái phía trước 45°, cách 30km! Tăng cường cảnh giới cả bên phải!

- Chắc Sở Chỉ huy không nắm được địch rồi! - Tôi thăm nghĩ và căng mắt quan sát. Lấy hướng nhìn 45° bên trái, quét tầm nhìn từ đó về phía trước máy bay rồi cả sang bán cầu bên phải, nhìn khắp cả trên, dưới đường chân trời nhưng không thấy gì cả. Đảo mắt nhanh theo chiều ngược lại về phía bên trái 45° rồi 90°, 120°. Tôi nhắc cần lái cho máy bay trườn lên lưng số Một, lật cánh để tăng tầm quan sát, sau đó điều khiển cho máy bay về đội hình chiến đấu với cự ly và giãn cách 300-400 x 400-500m vẫn không thấy gì. Hơi thở đã cảm thấy dồn dập hơn sau mấy cú cơ động chuyển vị trí để quan sát. Sở Chỉ huy thông báo:

- Quạ đen bên trái 70°, cự ly 12 km!

Liếc nhìn thấy độ cao đang 1.500, tốc độ gần 900km/h.

- Quạ đen bên trái 150°- cự ly 10km!

- Thế độ cao địch bao nhiêu? - Đội trưởng hỏi gấp.

- 5.000m!

- Tăng lực, vút đầu phụ! – Đội trưởng hạ lệnh cho tôi, đồng thời kéo máy bay tăng nhanh độ cao. Tôi ráo riết bám theo, căng hết cả hai mắt ra để tìm kiếm dấu vết máy bay địch mà không thấy tầm hơi đâu cả. Đang lo lắng lặp lại tình trạng như trận đánh 10/7/1968 đến khi bị bắn rồi vẫn chưa thấy địch đâu thì Sở chỉ huy hô gấp gấp:

- Vòng trái động tác nhanh!

Chúng tôi, vừa cùng kéo gấp máy bay vòng trái vừa lấy độ cao thành kiểu cơ động “vòng chiến đấu” mà chúng tôi vẫn tập luyện. Tiếng động cơ máy bay như lặng đi vì cú vòng gấp với gia trọng lên tới năm, sáu lần trọng lượng. Tiếng thở của tôi gấp gấp nghe rõ mồn một qua tiếng đóng, mở, phì phò của chiếc van xả ô xy vào ống dẫn khí. Thần kinh căng thẳng tột độ. Đội trưởng thông báo:

- Phát hiện hai chiếc bên trái phía sau 120° cự ly 6-8 km phía trên.

Tôi quay ngoắt lại nhìn theo hướng được số Một chỉ dẫn, thấy luôn hai chiếc F8 đang cắm đầu xuống biên đội và nhả đạn. Hai quả tên lửa vút lao đến. Đội trưởng kéo gấp máy bay vòng trái lên độ cao và nhắc:

- Chú ý, đừng để mất tốc độ!

Từ độ cao 3.500-4.000m, hai chiếc Mig-21 lao vút lên 5.000m tránh được hai quả tên lửa đang rầm rầm lao đến và chúng tôi đã tạo được thế gần cân bằng với hai chiếc F8 kia. Tôi vẫn giữ đội hình bên phải và cao hơn đội trưởng để quan sát. Chiếc Mig-21 hơi rung nhẹ. Tôi liếc nhìn thấy tốc độ chỉ còn 650-700km/h, nhưng do tải trọng quá lớn nên có độ rung như vậy. Tôi yên tâm bám theo đội trưởng và quan sát sang phía đối thủ. Chúng vẫn ở bán cầu hơi chệch phía sau. Bằng nỗ lực tột đỉnh, đội trưởng kéo gấp máy bay mạnh hơn để tạo thế đối đầu. Ở độ cao này, chiếc Mig-21 cơ động nhanh nhẹn hơn hẳn và tạo lập được thế cân bằng và có xu hướng bám được vào bán cầu sau của hai chiếc F8. Tôi thoáng tối tăm mặt mũi vì cú cơ động mạnh. Tốc độ đồng hồ giảm nhanh xuống còn 500-550km. Lại nghe tiếng máy thở ô xy phì phò đóng mở van theo nhịp thở gấp gấp. Tiếng động cơ như lặng đi.

Tôi lấy sức, gồng người lên để chịu đựng tải trọng và để giảm lượng máu đang chạy tuột từ não xuống chân, cùng với chiếc quần kháng áp căng phồng nén cứng vào bụng, đùi và cẳng chân. Thoáng tối mắt qua nhanh, tôi tiếp tục cho máy bay bám theo đội trưởng đến hơn một vòng. Bỗng hai chiếc F8 lật úp, kéo mạnh vào phía máy bay ta. Chúng giảm độ cao rất nhanh. Đội trưởng lập tức bám theo. Tốc độ chiếc Mig-21 tăng vọt vì đang bật tăng lực lại lao xuống gấp theo hai chiếc F8. Tôi thầm nghĩ đúng bài của tụi F8 rồi. Cơ động ở độ cao 4.000-5.000 mét thì không lại được với Mig-21 nên phải giảm độ cao để lợi dụng tính năng cơ động tốt hơn ở tốc độ nhỏ, độ cao thấp đây. Tôi lợi dụng thế cân bằng tạm thời, nói cần lái đưa máy bay lên cao hơn số Một để cảnh giới không gian trận đánh. Như vậy chúng tôi đã quần nhau với hai chiếc F8 trọn hai vòng. Từ thế bị động và bị địch bám đã chuyển hóa thành thế cân bằng. Tôi yên tâm cảnh giới, quan sát bán cầu phía sau và bên phải, vị trí mà biên đội sẽ xoay lưng lại, cũng là chỗ yếu của ta lúc này. Bỗng thấy từ bên phải, phía trước 40°-50°, hai luồng khói trắng phụt ra từ hai chấm đen đang lao tới từ độ cao thấp hơn khoảng 1.000m cách khoảng 4-5km. Tôi chốt dạ, bấm nút radio báo cáo luôn:

- Phát hiện thêm 2 chiếc, từ bên phải, đang phóng tên lửa. Tôi phản kích đây!

Lúc này độ cao của chúng tôi còn khoảng 3.000m, tốc độ đạt gần 950 km/h và đang tăng. Nhìn sang trái thấy đội trưởng vẫn đang quần nhau với tốp hai chiếc F8 gấp trước đó, nhưng có xu thế giảm dần thế cân bằng. Có thể vì tốc độ chiếc Mig-21 đang tăng lên khá lớn, nên bán kính vòng lớn hơn. Không kịp nghĩ gì nữa, chỉ thầm nhắc phải hành động ngay và quyết liệt nếu không muốn làm mồi cho hai chiếc F8 đến sau. Thế là tôi kéo dụng máy bay sang phải như động tác thắt vòng nghiêng nhằm quay lại đối đầu với hai chiếc đến sau. Thế trận đã chuyển hóa

thành hai tốp đeo bám nhau và ngay cạnh nhau. Cú cơ động ác liệt sang phải của tôi khiến cho hai chiếc F8 kia buộc phải vòng gấp để đuổi theo, tôi cứ vòng phải, lên độ cao 5-6 km với tăng lực toàn phần, tốc độ chỉ còn 500-550km/h, máy bay lại rung rung nhẹ. Báo hiệu gần đến giới hạn tính năng. Nếu kéo thêm chút nữa tốc độ sẽ giảm nhanh và rơi vào thất tốc. Hiểu điều đó nên tôi cứ giữ độ vòng tối ưu như vậy và thấy đôi F8 như đuổi dần, buộc chúng phải nói dần cần lái, giảm độ cao để tăng tốc độ. Lợi dụng lúc này, tôi gần như lật úp máy bay, kéo cật lực, thay đổi bán kính vòng và tâm điểm vòng. Và từ thế bị động, tôi xoay lại được thế cân bằng và đã có chút lợi thế hơn khi đã bám được vào bán cầu sau của máy bay địch. Nhưng có vẻ những phi công F8 này cũng rất già dặn, cứ thế vòng gấp và giảm dần độ cao, nên chả mấy chốc chúng lại giành được thế cân bằng và lại bám được vào đuôi chiếc Mig-21 của tôi.

Tốc độ lớn, cần lái căng cứng, động cơ tăng lực toàn phần làm cho chiếc Mig-21 khó có thể giành lại được thế cân bằng. Đồng hồ độ cao của tôi đang chỉ 2.000m và đang tiếp tục giảm. Không ổn rồi! Bỗng không còn thấy hai chiếc F8 đâu nữa trong mấy giây. Tôi phát hoảng! Vội kéo gấp cần lái và cho máy bay dựng ngược lên để giành lại độ cao. Vừa may, thấy hai quả tên lửa vọt qua ngay cạnh. Thì ra lúc tôi không nhìn thấy là lúc hai tên phi công F8 này tranh thủ mở rộng bán kính vòng để chiếm vị trí thuận lợi cho bắn tên lửa. Vì ở độ cao 2.000-2.500m trở xuống F8 cơ động không kém gì Mig-17 mà chiếc Mig-21 của tôi cứ bám theo, ở tốc độ quá lớn nên văng ra vòng ngoài.

Thì ra là như vậy! Tôi lại kéo dựng máy bay lên, không dám ham hố lao xuống thấp theo hai chiếc F8 nữa. Bắt đầu màn diễn của hai bên: Mig-21 không xuống theo mà cứ vòng gắt ở trên. F8 không kéo lên độ cao mà chỉ vòng ở dưới. Thế này thì hòa mất thôi! Cứ mấy lần mở dàn cánh bổ xuống đưa hai chiếc F8

vào vòng ngắm thì chúng lại vòng thật gấp ở tốc độ nhỏ và có ý kéo chiếc Mig xuống nên tôi không bắn được. Không ham bám theo ở độ cao thấp như trước, tôi lại kéo dựng máy bay lên độ cao 4.000-5.000m. Tiếp tục vòng, rình cho 2 chiếc F8 sơ hở thì sẽ lao xuống bắn. Đây là trò của các máy bay F4 đối phó với Mig-17 thời kỳ cuối 1967 mà chúng tôi được truyền đạt lại và gọi một cách dân dã là “Chiến thuật giả gạo”. Khi Mig-17 vào thế bị động phòng thủ, phải vòng tròn gấp thành thế “cắn đuôi nhau” trong biên đội “bốn chiếc” để bảo vệ lẫn nhau.

Trước đây không có kinh nghiệm cả F4, F105 cứ bám nhau với Mig-17 ở độ cao thấp 1.000-2.000m để dần mất thế và bị các phi công Mig-17 bám sát, tiếp cận và xả súng bắn ở cự ly gần, bắn rơi hàng loạt. Khi phát hiện Mig-17 không có tên lửa và không thể sử dụng súng khi F4, F105 tăng tốc, bay thẳng nên họ đã nghĩ ra cách này. Chỉ cần chia thành hai tốp, khống chế hai bên, ở độ cao cao hơn hẳn, lần lượt vào công kích các máy bay Mig-17 đang xoay tròn bên dưới, nên hiệu quả bắn rơi máy bay địch của Mig-17 ngày càng giảm vào cuối 1967. Tôi cũng áp dụng kiểu này vào trận đánh nhưng vì chỉ có một mình nên không thể làm gì khác được. Đành phải cố giữ thế để tìm cách và thoát ly khỏi chiến đấu một cách an toàn. Hơn nữa F8 còn được trang bị mấy loại tên lửa, nên chỉ sấn ra một chút là sẽ bị hạ ngay. Lúc này tôi mới để ý nghe thấy lệnh từ Sở chỉ huy khá gấp gáp cho thoát khỏi chiến đấu. Có lẽ họ đã nhắc mấy lần, nhưng do căng thẳng, do cơ động mạnh, tai ù nên tôi không nghe được. Sở Chỉ huy hỏi:

- Các anh có nghe được không? Thoát ly ngay về hướng...

Tôi nghe thấy đội trưởng trả lời:

- Nghe rõ. Thoát ly đây!

Anh nhắc tôi - Thoát ly ngay theo lệnh.

- Đang cố đây. Nhưng nó bám sát quá! – Tôi trả lời.

Và lại vừa ngó nghiêng quan sát hai chiếc F8 đang vòng ở phía dưới trong tư thế đối đầu ở bên kia vòng lượn. Chợt nhớ dầu liệu thì thấy đồng hồ chỉ còn 700-800 lít. Tôi quyết định phải thoát ly ngay không thì sẽ không đủ dầu về sân bay. Tôi báo cáo “thoát ly” và điều khiển máy bay lượn thế lộn xuống thật gấp, bám vào đuôi hai chiếc F8 như một đòn gió, để đe dọa vừa tăng tốc độ lên trên 1.000km/h rồi kéo dừng đứng máy bay lên 7.000-8.000 m, bay thẳng về hướng Bắc, Tây Bắc. Khi quay đầu lại quan sát thì thấy hai chiếc F8 cũng cắm xuống độ cao thấp, lao vọt ra biển. Tôi tắt tăng lực cho máy bay bay về sân bay Thọ Xuân và hạ cánh trực tiếp từ đầu phía Nam-Đông Nam. Dầu còn dưới 50 lít. Đủ cho dưới một phút bay nữa. Lặn về tới sân đỗ trực chiến thì kim đồng hồ chỉ dầu liệu đứng gần về số “0”.

Đến lúc này hình như sự mệt mỏi của thể lực, sự căng thẳng về thần kinh mới thấm đẫm vào cơ thể cường tráng, sung sức của tuổi 19. Tôi tháo mũ bay, ống dưỡng khí, đứng lên để lấy đà đu chân ra buồng lái như mọi khi mà chân tay cứ nhũn ra, run rẩy, phải trườn ra khỏi buồng lái như kẻ mất hết sinh lực. Tôi bám vào chiếc thang bắc lên buồng lái mà chân như muốn khụy xuống, lúng túng đứng lại thở. Có lẽ thấy tình huống khó khăn của tôi, người thợ máy gọi thêm người đến.

- Cậu lên đu anh ấy xuống đi để tở giữ cầu thang! Chắc đánh nhau hết sức rồi, mau lên!

Sau đó thì tôi không còn nhớ gì hơn, ngoài việc được người thợ máy đu từ chân cầu thang máy bay vào lán trực. Khi đi ngang qua vật cở mà chúng tôi mới ngồi buổi sáng, tôi ném ụch cái mũ bay xuống, rồi nằm vật ra. Tôi chỉ kêu lên được một tiếng “mệt quá!” rồi thiếp đi. Nhưng chắc chỉ dăm phút sau tôi đã bật tỉnh dậy. Đầu óc hoàn toàn tỉnh táo, sức lực không biết từ đâu

dồn về, tôi đứng bật lên khi thấy đội trưởng đang tiến về phía mình, tôi ngưng ngưng:

- Báo cáo anh, mệt quá lăn ra nghỉ một tý!

Anh cười thật hiền:

- Ủ. Trận này ác liệt quá. Tớ đã đánh bao nhiêu trận ở chiến trường miền Bắc mà chưa thấy trận nào khó khăn, ác liệt như trận này.

Tôi theo anh vào lán trực, nghe anh thông báo tình hình mà Sở Chỉ huy mới trao đổi với anh lúc tôi nằm thiếp đi. Tôi hiểu rằng do những đối phó tích cực của Không quân địch nên Sở Chỉ huy, dẫn đường ra đa các đài hỗ trợ đã không có đầy đủ thông tin chính xác tình hình trên không lúc đó nhưng vì yêu cầu phải đánh địch để làm giảm các hoạt động không kích của máy bay Mỹ vào các đoàn xe, các trọng điểm, giúp giải phóng bớt ùn tắc, nhất là sau khi các lực lượng pháo phòng không, tên lửa phải điều chỉnh đội hình, cơ động lực lượng đánh trả tấn công của Không quân Mỹ vào địa bàn, một số đơn vị lại dính thương vong, tổn thất. Anh nói tiếp:

- Sau khi cậu tách ra đánh với hai thằng F8 đến sau, tôi cũng quần nhau kịch liệt với hai thằng gặp trước mà không có cách nào mà bắn được. Quần vòng với nó thêm ba, bốn vòng mà toàn bị nó bám sau còn bắn thêm mấy quả tên lửa nữa. Máy bay bị dính mấy mảnh tên lửa nhưng không ảnh hưởng gì. Mình lúc đầu sai lầm là theo nó xuống thấp quá nên quần vòng không lại với F8. Đến lúc máy bay bị rùng rùng do dính mảnh tên lửa mới chột tỉnh ra. Kéo vội máy bay lên cao. Nhờ đó mới dần dần xoay chuyển được thế trận cân bằng. Nhưng cũng không cách nào cho nó vào vòng ngắm mà bắn được. Đến gần hết dầu mới phải thoát ly. Lúc Sở chỉ huy ra lệnh mấy lần nhưng vẫn chưa thoát ra được nên tớ gọi cho cậu bảo thoát trước đấy!

- Lúc đó em cũng đang quần nhau với nó. Đúng là cứ dính lấy nhau mà không ai bắn được ai. Mãi sau mới thoát ra được, về đến sân đỗ dầu cạn gần hết anh ạ!

- Vừa rồi Sở Chỉ huy và các đài hỗ trợ ven biển thông báo có hai chiếc F8 sau khi rời trận đánh với ta chắc do hết dầu, đi không đúng hành lang bay qui định nên bị dính đạn phòng không từ các tàu bắn rơi một chiếc, còn một chiếc không về kịp tàu sân bay vì hết dầu, phi công phải nhảy dù ở biển rồi!

Tôi khoái chí:

- Thế cũng bỏ công anh em mình! Máy thẳng này “đanh đá” thật anh nhỉ?

Mãi sau này khi tham gia chỉ đạo viết cuốn “Những trận không chiến trên bầu trời Bắc Việt Nam nhìn từ hai phía” tôi mới biết người phi công Mỹ phải nhảy dù ở biển Đông Việt Nam hôm đó là trung úy Eugene Switgart. Anh ta chắc không biết đã đánh với một phi công binh nhất của Không quân Nhân dân Việt Nam non trẻ và chỉ là “muối mắt” trong con mắt các phi công Hoa Kỳ. Thấy chúng tôi đã xuôi xuôi chuyện rút kinh nghiệm, cô bé mang cơm ở bếp bay thập thò ngoài cửa mãi mới bước vào thúc giục:

- Các anh ăn cơm đi, thức ăn nguội hết rồi!

Nhìn đồng hồ đã gần 12h30. Tự nhiên, cảm giác đói cồn cào. Chúng tôi ăn ngấu nghiến, rồi lăn ra giường nằm nghỉ, sẵn sàng đợi lệnh xuất kích tiếp. Đội trưởng Nguyễn Văn Cốc còn được chỉ huy Nguyễn Nhật Chiêu gọi thêm mấy lần để nghe báo cáo lại trận đánh và trao đổi, giao nhiệm vụ tiếp theo.

Suốt buổi chiều còn lại, những hình ảnh quay cuồng của trận không chiến cứ lảng vảng trong đầu. Đây là trận đánh với máy bay có người lái đầu tiên của tôi với Không quân Hải quân

Mỹ. Những hình ảnh ấn tượng nhất, kinh động nhất có lẽ chính là sự đeo bám dai dẳng như “đĩa đôi” của cặp đôi F8 với đội hình lúc nào cũng tề chỉnh cho tôi ấn tượng và đánh giá rất cao trình độ kỹ thuật bay của các phi công Hải quân Hoa Kỳ. Họ có kỹ thuật lái cực kỳ điêu luyện. Mỗi lần biên đội hai chiếc F8 này giãn bán kính vòng, lảng vào góc khuất sau đuôi máy bay của tôi là lúc thót tim nhất vì biết rằng tên lửa sau đó sẽ được họ bắn ra, phóng về phía máy bay ta. Lúc đó chỉ có nghiêng răng dùng hết sức mà kéo máy bay vòng gấp với gia trọng lớn nhất có thể để tránh tên lửa. Mặc dù có lúc tốc độ máy bay chỉ còn khoảng 400- 450km/h, với đèn báo góc tấn tới hạn bùng sáng đỏ chói, để cảnh báo đừng có kéo thêm nữa mà máy bay sẽ rơi như tàu lá! Nhưng thường thường, khi làm động tác cơ động đến giới hạn như vậy, là đã có thể nhìn thấy được hai chiếc F8 đeo bám phía sau, và tên lửa của họ đã vọt ra sau đuôi.

Nghỉ được một lúc, anh Cốc rủ “ra xem anh em thợ máy sửa cái máy bay bị thương của tớ đến đâu đi”. Tôi theo anh ra phía ụ máy bay thì thấy mấy người thợ máy đang dùng búa gỗ gõ, đập chan chát vào cánh, đuôi máy bay. Người khác thấy chúng tôi ra thì cầm một nắm mảnh kim loại đưa anh Cốc và nói: “Đây là những mảnh tên lửa chúng tôi vừa rút ra khỏi máy bay. Giờ gò lại một tý là vẫn bay được”. Anh Cốc cầm mấy mảnh tên lửa nói: “May mà không trúng chỗ hiểm nhỉ?” Chúng tôi cùng cười rồi về lán trực.

Đến 4 giờ chiều, nắng, nóng, khô rang như chảo lửa. Chắc không còn trận đánh nào hôm nay nữa. Chúng tôi nghỉ vậy. Để thư giãn, mấy anh em chúng tôi rủ nhau chơi bài tú lơ khơ để “giết” thời gian chờ đợi. Ở lán trực, chúng tôi luôn có bộ bài tú lơ khơ, cò tướng, cò vua cùng mấy cuốn sách và cái đài nhân Xiong mao, hoặc sau này là Oriontong. Chúng tôi thường chơi bài tú lơ khơ kiểu tiến lên (đề), ù thua phải đội mũ, bôi râu. Gọi được

người cho đủ “mâm” gồm hai phi công, một trợ lý tác chiến và một người chỉ huy tốp kỹ thuật hoặc hậu cần là có thể vui vẻ quên cả nóng bức, thời gian. Cổ bài vừa được chia ra, cầm lên đếm đủ số lượng quân bài thì chuông điện thoại réo âm ỉ, gay gắt. Cánh phi công chúng tôi chỉ cần nghe chuông đã có thể phán đoán được là báo động hay chỉ là cuộc gọi thông thường cho bộ phận nào đó ở tuyến trực. Chúng tôi nhảy dựng lên, vớ mũ bay, gắng tay, kéo khóa áo lao ra khỏi lán thì nghe lệnh:

- Cốc - Thái cấp 1! Ấp Bắc, cờ hồng!

Mấy anh chàng thợ máy đã nhanh chân lao ra tới máy bay. Xe điện khởi động tức thì. Trợ lý tác chiến chạy ra giơ tay báo hiệu biên đội bay về Nội Bài. Chúng tôi cất cánh bay trong yên lặng, ở độ cao thật thấp hướng về Nội Bài và hạ cánh sau đó 30 phút. Đội trưởng Nguyễn Văn Cốc được gọi ngay vào nghe chỉ thị: Về chuẩn bị kỹ báo cáo để sáng mai rút kinh nghiệm chiến đấu toàn trung đoàn.

Sáng sớm hôm sau, toàn bộ phi công, cơ quan chỉ huy, tham mưu trung đoàn tập trung ở gian phía ngoài căn hầm sơ tán của đại đội Một để rút kinh nghiệm trận đánh, từ kíp trực chiến ở các sân bay và các đài chỉ huy. Không khí buổi rút kinh nghiệm hôm đó khá sôi nổi với những ý kiến góp ý về công tác chỉ huy và dẫn đường cho phi công như thế nào để có lợi thế khi tiếp địch. Tôi lên trình bày phần của mình trong trận đánh mà vẫn như còn bị kích động với những hình ảnh, những cảm xúc thót tim mỗi lần những chiếc F8 mất hút sau đuôi và sau đó là những quả đạn tên lửa vụt tới từ phía sau đến nỗi nói nhầm “Địch cất bán kính” thành “cắt đường kính” mà cũng không nhận ra. Đến giờ giải lao, anh Nguyễn Văn Lý vỗ vai tôi bảo:

- Cậu đưa ra khái niệm “Cắt đường kính” mới quá đấy!

Tôi chỉ còn biết cười trừ và trả lời “Có lẽ do căng thẳng quá, căng tới tận bây giờ anh ạ!”.

Mấy tháng tham gia chiến đấu ở chiến trường khu Bốn này, tuy số trận đánh không nhiều so với khi đánh bảo vệ Hà Nội năm 1967 nhưng gặp nhiều khó khăn. Cũng là dịp để cơ quan tham mưu, chỉ huy và phi công có thời gian nhìn nhận lại hoạt động tác chiến của đơn vị một cách có hệ thống. Mọi người đều nhận thấy trong tác chiến không quân ở Khu Bốn, yếu tố bất định, rủi ro cao hơn hẳn khi tổ chức tác chiến ở miền Bắc. Các trận đánh thắng cũng đầy tính may rủi, trong đó nhiều trận chỉ nhờ yếu tố may mắn đã giúp phi công có thời cơ và điều kiện đánh tốt hơn, nhưng lại thiếu độ vững chắc cần thiết. Lý do chính là nhờ khả năng nắm đối phương, khả năng chỉ huy và dẫn đường đối kháng của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ, cũng như có được sự trợ giúp nhất định từ phía các tên lửa đối không Talos từ Hạm đội Thái Bình Dương, sự trợ giúp tích cực, có hiệu quả của hệ thống trinh sát điện tử và ra đa từ các hạm tàu.

Tuy việc sử dụng Không quân ta ở Khu Bốn có hiệu lực lớn, nhưng hệ thống chỉ huy và đội ngũ phi công Không quân Việt Nam còn muốn nhiều hơn thế. Đó là phải bắn rơi thêm nhiều máy bay Mỹ và để đạt được yêu cầu này, chúng tôi thống nhất cùng nhau giải quyết một số vấn đề. Cả tổ chức, chỉ huy phi công đều phải chấp nhận thực tế khó khăn của chiến trường này. Ngoài việc tăng cường các biện pháp kỹ thuật ra-đa, trinh sát điện tử để nắm địch, thì tăng cường thêm các đài trạm chỉ huy, quan sát mắt để có tư liệu, số liệu thông báo địch đều đặn, chính xác cho phi công. Chấp nhận lối dẫn đánh đối kháng, chỉ thị mục tiêu theo địa tiêu để dẫn phi công vào khu vực có địch. Kiến nghị tăng cường huấn luyện đánh chặn không vực, độ cao thấp. Lấy Mig-17 làm giả mục tiêu F8 cho Mig-21 và ngược lại Mig-21 giả làm F4 cho Mig-17 tập không chiến.

Từng nội dung vấn đề trên đều đã từng bước thực hiện ít nhiều, nhưng chưa đúc rút lại thành hệ thống. Và chính từ

những đúc rút này, sau đó chúng tôi đã có những điều chỉnh trong huấn luyện chiến đấu cho phi công những năm tiếp theo. Nó làm cơ sở cho công tác chuẩn bị của cả hệ thống chỉ huy, cơ quan tham mưu và phi công cho trận quyết đấu trên bầu trời miền Bắc và thủ đô Hà Nội năm 1972 lịch sử.

Một nghi vấn bị tên lửa Talos bắn

Ngày 19/9/1968 Biên đội Đinh Tôn, Vũ Đình Rạng được sử dụng vào trực ở sân bay Thọ Xuân với nhiệm vụ hiệp đồng với Mig-17 và lực lượng phòng không mặt đất chặn đánh máy bay cường kích Không quân Hải quân Mỹ bảo vệ tuyến giao thông ở khu vực Nghệ An - trong tam giác Đô Lương - Tân Kỳ - Yên Thành. Trực chỉ huy là thiếu tá trung đoàn phó Nguyễn Nhật Chiêu tại Thọ Xuân. Biên đội được lệnh cấp 1 và xuất kích lúc 9h31 phút. Bay thấp đến Nghĩa Đàn, vòng nhẹ về hướng Anh Sơn, tới gần Anh Sơn thì Chỉ huy sở cho lệnh hướng về Đô Lương. Ngay sau đó cho hướng 60°, nhưng số Một nghe không rõ đã trả lời “tôi đang bay hướng 160°” thì được lệnh “vòng trái gấp hướng 60°”. Qua Đô Lương 5km, Sở Chỉ huy thông báo: “Địch phía trước 20°-40km”, “Địch phía trước 30°-35km, độ cao địch 2.500-3.000m”, “Địch bên phải 45°-15km”, “Địch ở bên phải 60°-12km”. Số Một – Đinh Tôn trả lời:

- Phát hiện bên phải phía trước 12km, bốn chiếc F8 bay đối đầu, biên đội hai chiếc cách nhau 1.500-2.500m!

Thấy địch bay phía dưới, chưa có biểu hiện đối phó với máy

bay ta, anh phán đoán và hạ quyết tâm từ độ cao 4.000m lộn xuống bám theo chiếc số Bốn đi cuối. Khi đã bay đối đầu gần ngang nhau, chệch phía trước một chút, anh hô lệnh cho số Hai:

- Vứt dầu phụ!

Số Một lật úp máy bay, kéo hết cỡ cần lái, vòng gấp xoáy tròn ốc xuống phía máy bay địch, bám ngay được máy bay số Bốn đi sau cùng. Nhưng chiếc máy bay F8 này như đang cơ động để quan sát, tìm kiếm máy bay ta khi được thông báo có Mig nên Đinh Tôn bỏ chiếc số Bốn, đưa kính ngắm vào chiếc máy bay số Ba.

Cự ly giữa hai chiếc máy bay nhanh chóng rút ngắn. Đến cự ly 1.500m, điểm ngắm ổn định, anh nhấn nút phóng. Mãi không thấy tên lửa bay ra. Kiểm tra lại loạt công tắc điều khiển vũ khí, thấy đều ở vị trí sẵn sàng, anh ngắm lại và nhấn nút lần thứ hai ở cự ly 1.000-1.200m. Vẫn không thấy tên lửa ra. Lần này thì biết chắc quả tên lửa trái hỏng. Anh chuyển công tắc điều khiển sang bắn quả bên phải thì lúc này máy bay địch đã phát hiện có Mig đang tấn công nên bắt đầu cơ động. Đinh Tôn bỗng thấy hai phát tên lửa địch phóng ra từ phía bên cạnh và chiếc máy bay số Hai của Vũ Đình Rạng bốc cháy. Sau về rút kinh nghiệm Đinh Tôn mới biết tới lúc anh vào công kích thì Rạng mới phát hiện được máy bay địch. Thấy có hai chiếc bay phía trước, Rạng tách đội để đồng thời công kích số Một của địch. Nhưng chưa kịp ổn định điểm ngắm thì đã bị chiếc máy bay đi sau bắn rơi. Anh nhảy dù an toàn xuống một xã thuộc huyện Đô Lương.

Tốp F8 của địch cơ động mạnh để thoát khỏi bám đuôi truy kích của chiếc Mig-21. Đinh Tôn lựa thế bám theo đưa một chiếc F8 vào vòng ngắm, đến cự ly 1.000-1.200m anh nhấn nút phóng. Tên lửa lao vút về phía trước, nhưng anh cũng phải ngoặt gấp để tránh tên lửa của chiếc F8 phía sau vừa phóng ra nên không

kip nhìn điểm nổ. Cú vòng lộn gấp của anh khiến mấy chiếc F8 không theo kịp, nhưng ngay sau đó anh kéo dựng máy bay lên, vòng lại một vòng để quan sát chiến trường trước khi rút khỏi chiến đấu. Có vẻ như không còn chiếc máy bay nào của địch còn lại trên bầu trời, anh cho máy bay bổ nhào xuống gấp lấy tốc độ hơn 1.000km/h rồi dựng máy bay lên chui vào đỉnh đám mây giông để thoát ly khỏi chiến đấu. Đúng lúc này anh nghe và cảm nhận thấy máy bay rung mình nhẹ, như vừa bị trúng đạn. Anh lật máy bay, kiểm tra các hệ thống điều khiển thấy vẫn ổn, bay về sân bay Thọ Xuân hạ cánh. Sau anh được thợ máy báo cáo bị một mảnh tên lửa găm vào ổ dựng dù giảm tốc của máy bay ở phần sau đuôi.

Theo tôi nhớ, đây là trận đánh thứ hai ở Khu Bốn mà khâu bảo đảm kỹ thuật bị trục trặc. Trận đánh trước của biên đội “ba chiếc” Kính-Mạo-Nhị thì máy bay của phi công Nguyễn Hồng Nhị bị hỏng tăng lực và cả vũ khí tên lửa. Còn trận này thì hệ thống vũ khí tên lửa của máy bay phi công Đinh Tôn không bắn được quả bên trái. Ngoài những máy bay bị bắn rơi thì số máy bay bị dính mảnh tên lửa địch cũng có tới ba chiếc (Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Văn Cốc và Đinh Tôn).

Tuy nhiên, tình hình chiến trường không cho phép dừng hoạt động lâu. Theo ghi chép của tôi từ thông báo hoạt động của Không quân Hải quân Mỹ những ngày tháng 8, tháng 9/1968 thì mỗi ngày chúng tổ chức năm, sáu đợt đánh cường kích. Mục tiêu đánh tập trung ở đường 15, đường số 1 ở các trọng điểm Truong Bồn, loạt cầu ở đường 34, Đồng Lộc (Hà Tĩnh). Trong đó 80% số máy bay cường kích vào đánh đều bay qua khu vực Cửa Lò. Đội hình bay của Không quân cường kích Hải quân Mỹ có 8-12 chiếc. Loại máy bay A4, A6, đánh ở phía bắc thành phố Vinh, thường có F8 đi kèm. Máy bay cường kích A7 đánh ở vùng lân cận thành phố Vinh với F4 đi bảo vệ. Độ cao bay từ 2,5-3km. Sau

các đợt đánh chính, tập trung của đội hình lớn từ 10-20 chiếc máy bay cường kích là từng tốp hai chiếc vào làm nhiệm vụ chế áp và trinh sát bổ sung. Những hoạt động nhỏ này thường không có tiêm kích F8 đi kèm. Nhưng A4 trong những trường hợp này thường cơ động rất nhiều.

Đối với máy bay chiến thuật F8 làm nhiệm vụ tiêm kích có khu chơ ở cách bờ biển Diễn Châu 30km, hoặc hai chiếc túc trực phía bên ngoài Cửa Lò. Thủ đoạn yểm hộ bảo vệ cường kích (A4, A6 hoặc A7) của F8 là bay ở phía sau cùng đội hình đánh mặt đất và tách ra bay về hướng phán đoán có máy bay ta xuất hiện. Khi đến mục tiêu đánh của cường kích, các máy bay tiêm kích F8 bay chệch ra bên cạnh từ 5-10km, lập thành vòng tròn hoặc hình hộp, đội hình nối đuôi nhau kéo dài trên hướng dự đoán máy bay Mig sẽ tiến đánh. Khi cường kích đánh xong, F8 trở về theo hành lang quy định để bay về tàu sân bay và thường không đi cùng đường và trong đội hình nữa. Không quân Hải quân Mỹ có quy định chặt chẽ hành lang bay ra bay vào biển cho máy bay sau khi thực hiện nhiệm vụ và trở về tàu sân bay. Gần đây F8 thường đi đội hình bốn chiếc theo kiểu hai chiếc cộng hai chiếc kéo dài 2-3km. Đôi đi sau thường bay thấp hơn 700-1.000m. Khi gặp Mig, nhiệm vụ của F8 là ngăn chặn, kìm giữ không cho Mig tiếp cận máy bay cường kích. Khi có điều kiện thì tách đội, kéo Mig xuống đánh quần ở độ cao thấp sử dụng chiến thuật “giã gạo” đối với Mig-17 và kéo Mig-21 xuống thấp để đeo, bám và chờ đội tiếp viện đến sau 2-3 phút. Chúng sẽ lợi dụng ưu thế số đông và bất ngờ khi Mig bị thất thế, sơ hở để tiến hành công kích. Vì các máy bay Mỹ luôn có trang bị tên lửa nhiều hơn máy bay Mig nên các phi công Hoa Kỳ rất hào phóng trong sử dụng. Nhất là F4, thường phóng tên lửa ở mọi tư thế đối đầu, hai cạnh sườn, đến từ phía sau với cả hai loại tên lửa điều khiển ra đa và

tầm nhiệt.

Vì vậy các phi công tham chiến ở Khu 4 chúng tôi khi đó đặt ra yêu cầu tối thiểu phải đạt 4 giỏi.

- Giỏi thuộc địa hình và tự dẫn đường.
- Giỏi phát hiện địch xa và phát hiện hết.
- Giỏi cơ động máy bay trong không chiến.
- Giỏi xạ kích, ngắm bắn nhanh bắn trúng.

Ba ngày sau trận đánh không thành công của Biên đội Tôn - Rạng. Ngày 22/9/1968, biên đội Đặng Ngọc Ngự - Nguyễn Văn Lý của Đại đội 1, Trung đoàn 921 xung trận. Đây là hai phi công từng trải và dày dặn kinh nghiệm của trung đoàn. Đến thời điểm đó phi công Đặng Ngọc Ngự là trung đội trưởng bay, thượng úy, có chiến tích bắn rơi năm chiếc máy bay Mỹ. Còn phi công Nguyễn Văn Lý, trung úy, bắn rơi ba chiếc với 3 kiểu loại là F105, F8 và F4. Trong ghi chép của tôi chỉ có vài nét chấm phá mờ nhạt về trận đánh này là biên đội xuất kích đến Tân Kỳ thì bị tên lửa Phòng không Hạm đội 7 bắn rơi. Tôi đã lục tìm tài liệu từ các kho lưu trữ cũng không thấy. Giữa năm 2015, tôi cùng anh Hà Quang Hưng nhân một cuộc thăm hỏi gia đình anh Lý tại phố Nguyễn Khuyến thì nghe anh nói đang được làm bản thành tích để phong Anh hùng lực lượng vũ trang đợt tới, tôi đã phỏng vấn anh về trận đánh với anh Ngự ở Khu Bốn năm 1968 bị Talos bắn rơi để viết bài nghiên cứu. Anh sôi nổi kể lại với chút bất mãn vì kết luận nguyên nhân bị rơi hôm đó.

Anh nói: “Tao cùng với Ngự vừa qua Tân Kỳ theo phương án, nghe lệnh lên độ cao và đi tiếp về phía Đô Lương thì nghe rầm một cái. Máy bay đứt làm nhiều mảnh, cháy đùng đùng. Người

văng lung tung, treo lơ lửng trên hệ thống dây chằng của ghế ngồi. Biết là phải nhảy dù nhưng không có cách nào thò tay ra mà vói tới cần giạt phóng ghế. Vì cả phần đầu máy bay buông lái rơi tự do, người mình cũng lơ lửng, lắc phải lắc trái. Trời đất quay cuồng. Gia trọng âm cứ đẩy người mình lên nắp. Mãi về sau, giữa cái sống, cái chết, tao gồng người, lấy tay đẩy ngược vào nắp kính buồng lái, một tay thò xuống nắm được một bên quai giạt phóng ghế. Nghiến răng, nghiến lợi vừa bóp mạnh, vừa giạt ngược về phía trên. May sao hệ thống thoát hiểm trong nháy mắt làm việc. Đạn phóng nổ rầm rầm thổi tung nắp buồng lái, rồi đạn phóng ghế nổ tung với gia trọng hàng chục lần trọng lượng làm người vọt ra khỏi phần đầu máy bay đang quay cuồng, rầm rập rơi xuống. Ngay sau đó quả tên lửa đẩy từ phía sau ghế dù khởi động thổi tiếp cho người bắn xa thêm vài chục mét nữa thì dù mở, dù ghế, dù chính bung ra.”

Anh Lý rơi xuống nơi có địa danh là xã Thái Kỳ, huyện Tân Kỳ giáp với dãy Trường Sơn. Anh bị treo trên cây cao, may nhờ người dân tộc ở đó tới cứu giúp mới đưa xuống được. Người ta đưa anh về chiếc nhà rông của bản và phải nằm đó sáu ngày bảy đêm đơn vị mới tìm được đến và đưa về. Tôi tiếp lời:

- Khi đó về đơn vị cũng chỉ thông báo anh bị tên lửa Talos từ hạm bắn rơi. Không có phổ biến, rút kinh nghiệm gì cả nên không rõ lắm lý do thực sự thế nào. Anh kể lại đi!

Anh bức xúc nói:

- Tôi bị thương hơi nặng, xẹp mấy đốt sống, nằm viện hơn nửa năm trời mà về cũng chẳng ai hỏi. Nhưng ngay từ lúc bị bắn đã có nhiều nghi hoặc. Biên đội đang bay về hướng Nam 190° thì bên trái là Biển Đông, bên phải là dãy Trường Sơn. Nếu Talos bắn thì phải bị bắn từ bên trái chứ sao lại bị bắn từ bên phải? Nghi vấn, thắc mắc đó mãi gần đây càng được chứng

minh là đúng. Khi về hưu anh tham gia sinh hoạt trong Hội cựu chiến binh phường Văn Miếu. Có lần một cựu cựu chiến binh đến “Em chào thủ trưởng Lý. Thủ trưởng chắc không nhớ em!” Minh đang ngẩn người ra nhìn, suy nghĩ lục tìm trong quá khứ con người vừa gọi mình là thủ trưởng thì cựu cựu chiến binh đó nói luôn: “Thủ trưởng không nhận ra em là phải thôi. Em là lính công binh của tiểu đoàn 3 Trung đoàn 229, chuyên làm đường và xây hầm dọc đường Hồ Chí Minh những năm đánh Mỹ. Hồi tháng 9/1968, anh bị tên lửa ta bắn rơi ở Tân Kỳ. Em được phân công canh gác bảo vệ anh một ngày một đêm ở xã Thái Kỳ. Sau mới bàn giao cho dân quân, du kích xã, em bảo vệ anh ở nhà rông của bản người dân tộc ở đó”. Nghe đến đây xong mình càng khẳng định nghi vấn của mình, tiện đó tó hởi luôn: “Cậu kể lại xem hôm đó cậu thấy như thế nào?”. Cựu chiến binh Nguyễn Đình Dương, hiện cùng sinh hoạt trong cùng Hội cựu chiến binh với anh Lý nói: “Hôm đó em đang ở đơn vị, thấy tên lửa bắn phát thứ nhất không trúng, đến quả thứ hai thì vướng cây rừng, không nhìn thấy nữa. Sau đó theo tiếng hô hoán đi bắt phi công Mỹ thì em cũng chạy theo. Trông thì gần mà đi vài tiếng mới đến nơi. Em sau đó được giao ở lại nhà rông canh gác, bảo vệ anh một ngày một đêm.”

Tôi vẫn hơi nghi hoặc với câu chuyện của cựu chiến binh Nguyễn Đình Dương. Nhưng sau đó tôi về phân tích lại các tình huống bị Talos bắn và gọi điện nhờ anh Quang Hùng một cựu sỹ quan tên lửa (sau làm Sư đoàn trưởng và Tham mưu phó Quân chủng Phòng không trước khi về nghỉ hưu) có nhiều tư liệu gốc về các lần khai hỏa của tên lửa ta trong chiến tranh kiểm tra lại khu vực đóng quân, bố trí lực lượng của các tiểu đoàn tên lửa thì không thấy có đơn vị nào đóng gần đó nổ súng vào thời điểm anh Lý bị bắn rơi 22/9/1968.

Tôi thấy nghi vấn này chưa thật sự thỏa đáng khi chỉ sử dụng

hướng và phương vị nổ của tên lửa so với máy bay để phán xét. Từ thực tế chúng tôi quan sát, thu thập được thì tên lửa Talos của Hạm đội 7 Mỹ bắn vào máy bay ta luôn sử dụng hai quả một lần và thường thấy tên lửa bay vọt lên rất cao (tầng kéo khói 10-12km) sau mới được điều khiển bổ xuống mục tiêu. Trong quá trình đó, tên lửa có thể được điều khiển và nổ ở cạnh phải, hay trái máy bay không kể là vị trí trận địa phóng ở đâu. Hơn nữa, có thể với cùng cách bắn và điều khiển như vậy không nhất thiết khi bắn từ bên nào, thì tên lửa sẽ nổ từ phía đó. Tôi đem bắn khoản này trao đổi lại với anh Lý thì anh vẫn nói “Anh bị tên lửa ta bắn chứ không phải tên lửa Mỹ!”.

Nghi ngờ này của anh xuất phát từ thực tế là trong chiến tranh đã có không phải một lần nhầm lẫn, mà nhiều lần bắn nhầm giữa tên lửa và pháo cao xạ với máy bay ta, và cả giữa máy bay ta với nhau.

Đôi khi lỗ cơ hội đánh địch là vì...

Sang tháng 9/1968, Quân chủng Phòng không – Không quân tổ chức “mở tuyến sông Lam” đợt hai. Sử dụng lực lượng lần này có chút thay đổi cụm lực lượng. Một là, bố trí ở khu vực Lưu Sơn - Đô Lương gồm Tiểu đoàn Tên lửa 71, hai Đại đội Pháo phòng không 23mm và 11 Đại đội Pháo phòng không 37mm của hai Trung đoàn Tên lửa 278 và 285. Hai là, ở khu vực Rạng có Tiểu đoàn 72 Tên lửa phòng không và hai Trung đoàn Pháo phòng không 224 và 232. Trong cả hai đợt lực lượng Phòng không - Không quân bắn rơi hơn 20 máy bay Mỹ.

Quả là những tháng ngày vô cùng căng thẳng. Cuộc chiến trên không ở chiến trường này diễn ra cực kỳ khốc liệt. Tính sơ sơ mấy tháng tham gia chiến đấu, không chỉ các phi công lớp “trẻ người, non dạ” chúng tôi bị tổn thất, mà cả những chiến binh lão luyện, từng trải, trên mình đầy chiến tích như Nguyễn Hồng Nhị, Vũ Ngọc Đình, giờ đến Nguyễn Văn Lý cũng bị rơi rụng. Còn các chiến binh sừng sỏ khác dính đầy mảnh đạn tên lửa như Phạm Thanh Ngân, Nguyễn Văn Cốc, Đinh Tôn không phải là hiếm. Chúng tôi vẫn phải duy trì hoạt động trên chiến trường này để giải tỏa áp lực từ các đòn tiến công của Hải quân Không

quân Mỹ vào trục đường huyết mạch chi viện chiến trường miền Nam. Song song với hoạt động tác chiến trên không phận Quân khu 4 là các trận đánh liên tục với lực lượng trinh sát và trinh sát điện tử của Không quân Mỹ ở miền Bắc.

Thời điểm Không quân Mỹ còn đánh phá miền Bắc, nhiệm vụ đánh máy bay trinh sát và trinh sát không người lái không được chú trọng lắm vì Không quân ta có quá ít máy bay nên thường chỉ tập trung đánh các máy bay cường kích, ném bom. Máy bay trinh sát không người lái chủ yếu dành cho phi công mới tập luyện, hoặc thật cần thiết mới đánh. Khi lớp phi công mới chúng tôi bước vào chiến đấu cũng là lúc Tổng thống Mỹ Johnson tuyên bố ném bom hạn chế từ vĩ tuyến 20 trở vào. Đây thực chất là do tác động của đợt Tổng tiến công Tết Mậu Thân thứ nhất mà trước đó có tên là Tổng công kích, Tổng khởi nghĩa. Nhiều phi công lớp chúng tôi bước vào chiến đấu đều được thử lửa với đánh trinh sát không người lái.

Đến những ngày gần cuối tháng 9/1968, Trung đoàn Không quân Mig-21 đã tổ chức xuất kích 30 lần, dẫn vào đánh được gần 50% và chỉ có gần 1/2 trong số trận đánh đó có kết quả bắn rơi được trinh sát của Không quân Mỹ. Hiệu quả có thể nói là khá thấp. Lý do chủ yếu có lẽ thuộc về kỹ thuật. Máy bay trinh sát Mỹ hay đưa vào Việt nam khi đó thường là AQM-34 hoặc BQM-34, sau cải tiến thành kiểu 147J, S... có hình dạng bé tí xiu với sải cánh chỉ bằng 1/3 sải cánh của các máy bay Mỹ vào đánh miền Bắc khi đó. Các loại máy bay này cánh mỏng, thân bé nên rất khó tìm kiếm phát hiện cả trên ra đa cảnh giới mặt đất, cả ra đa máy bay cũng như bằng mắt. Nhưng tính năng bay của loại máy bay này rất khá, tốc độ bay lớn nhất tới hơn 1.000km/h, độ cao bay lớn nhất tới 21km, có thể bay rất thấp 200-300m. Sau đó kéo dựng lên độ cao rất nhanh (thường là 13-15km). Khi ở độ cao thấp tốc độ chỉ duy trì khoảng 700km/h đến 800km/h.

Các máy bay trinh sát loại này được lập trình để bay theo các đường bay rất khác nhau, thay đổi thường xuyên biên độ, độ cao, hành trình. Máy bay thì nhỏ, khi đột nhập vào đất liền thường bay rất thấp (100-300m trên mặt nước biển). Sau đó tìm vào từ các cửa sông, nhằm tránh phát hiện của ra-đa và hạn chế lưới lửa Phòng không của ta bắn rơi. Ở miền Bắc là các cửa sông Văn Úc, Nam Triệu, Thái Bình, Bà Lát, Trà Lý... Các thủ đoạn này gây khó khăn nhiều cho công tác tổ chức, chỉ huy. Nhất là khi sử dụng chiêu bài bay vào thấp, trinh sát xong các mục tiêu theo yêu cầu thì kéo lên độ cao rất lớn từ 12-15km thì chỉ có Mig-21 đánh được. Nhưng Mig-21 muốn đánh được cũng phải dàn trận, lấy tốc độ đủ để kéo lên độ cao bằng, hoặc gần bằng máy bay trinh sát này mà vẫn có tốc độ cho tên lửa đủ lực nâng để lao tới mục tiêu. Lý do chủ yếu là vì mật độ không khí ở độ cao này rất thấp, tạo ra một chênh lệch rất lớn giữa tốc độ thật so với mật đất và tốc độ đồng hồ so với mật độ không khí để bảo đảm đủ lực nâng, giữ cho máy bay bay bằng, ổn định và tên lửa thì giữ được quỹ đạo bay tới mục tiêu.

Đối với Mig-21, yêu cầu về tốc độ để bắn tên lửa tầm nhiệt P3C hay K13 ở độ cao trên 10km phải đạt tốc độ đồng hồ từ trên 550km/h hoặc từ số $M \geq 0,8$ (0,8 lần tiếng động), lúc này tốc độ thật có thể đạt hơn 900km/h. Đã có nhiều trận do không tích lũy đủ tốc độ bắn mà phải bỏ dở trận đánh vì nếu tiếp tục kéo máy bay lên sẽ làm cho máy bay rơi vào thất tốc, hoặc nếu có bắn tên lửa ra thì cũng không đủ lực nâng cần thiết để giữ tên lửa trong quỹ đạo điều khiển. Việc vòng lại để công kích thường là không khả thi vì mất khoảng không gian, thời gian, quãng đường quá lớn vượt quá khả năng dầu liệu của máy bay hoặc ra ngoài không phận quốc gia bé nhỏ như Việt Nam.

Khi đánh máy bay trinh sát ở độ cao thấp thì cũng vướng về khả năng dẫn dắt, chỉ điểm của ra-đa, dẫn đường từ các Sở chỉ

huy. Ngoài ra đối với Mig-21 khi sử dụng Tên lửa tầm nhiệt sẽ giảm khá nhiều độ chính xác do ảnh hưởng từ nhiễu địa hình cũng như khả năng bay ở độ cao cực thấp của phi công, để vừa điều khiển máy bay, vừa nghe lệnh chỉ huy, vừa quan sát, tìm kiếm, phát hiện chiếc máy bay nhỏ xíu với sải cánh chỉ xấp xỉ con điều trung bình mà người dân thường thả chơi ở vùng đồng bằng Bắc Bộ.

Ngày 10/9/1968 có một trận đánh của biên đội Mai Văn Cương và phi công Trần Hóa cùng lớp bay chúng tôi với máy bay trinh sát không người lái. Diễn biến trận đánh khá đơn giản. Chỉ có khác biệt hơn một chút đây là trận đánh mà quyết tâm của lãnh đạo là phải sử dụng tốt cả loại tên lửa K5 (PC2yc) – tên lửa điều khiển bằng ra đa để tới đây sử dụng cho chiến trường mới. Vì vậy đội trưởng Mai Văn Cương được đeo tên lửa điều khiển ra đa, còn Trần Hóa đeo tên lửa tầm nhiệt. Đường bay của chiếc trinh sát điện tử này từ ngoài đảo Long Châu cách 40km, được C-130 mang và phóng vào khu vực cửa sông Văn Úc - Hải Phòng, bay trinh sát ở độ cao thấp dọc đường 5, bay vào giữa Hà Nội, và Nội Bài, sang Sơn Tây, Hòa Lạc vòng về phía Nam lên độ cao lớn theo phía tây Ninh Bình, Thanh Hóa qua sân bay Thọ Xuân rồi vòng trái ra biển.

Hệ thống trinh sát ra-đa của ta đã phát hiện chiếc C-130 xuất hiện từ khi bay ngang biển Thanh Hóa, Nam Định, Thái Bình bay lên phía Bắc. Phán đoán đây là máy bay mẹ sẽ thả máy bay trinh sát vào miền Bắc theo một số đường bay mà vừa qua Không quân Hải quân Mỹ vẫn sử dụng. Các lực lượng Phòng không và Không quân được báo động. Mig-21 của Trung đoàn 921 được giao đánh ở đoạn sau, tức là khi chiếc trinh sát qua Sơn Tây, Hòa Lạc, Hòa Bình kéo lên độ cao lớn. Trực chỉ huy Trung đoàn là trung đoàn phó, Thiếu tá Nguyễn Nhật Chiêu, dẫn đường Sở Chỉ huy là Phạm Minh Cậy. Trung đoàn 923 cũng có một đội Mig- 17

tham gia đánh ở khu vực từ Hải Phòng - Kiến An đến Hải Dương ở độ cao thấp, khi chiếc máy bay này từ biển bay vào.

Biên đội Cương - Hóa được dẫn về chờ ở khu vực Thanh Sơn (Phú Thọ) - Hòa Bình. Sau đó lên độ cao 5.000m, tốc độ 900 km/h, đường bay của ta áp vào đường bay của máy bay trinh sát từ bên phải ngay sau khi chiếc trinh sát bay qua gần Sơn Tây, thì tiến hành vòng trái để bay về hướng Nam, đồng thời nhanh chóng tăng tốc độ và độ cao. Sở Chỉ huy thông báo:

- Mục tiêu bên trái 40° - 10km, độ cao 7.000m.

Số Một bật tăng lực đuổi theo khi phát hiện. Đồng thời số Hai đã có cự ly kéo dài 1,5km cũng thông báo phát hiện địch kéo khói trắng nhỏ. Nhưng khi ép máy bay vào để sử dụng ra-đa bám sát nhằm điều khiển tên lửa thì cự ly lại đã quá gần (dưới 2km), tốc độ không đủ lên cao nữa nên không đủ điều kiện ngắm bắn, và công kích bằng tên lửa điều khiển ra-đa. Việc thay đổi cách thức sử dụng vũ khí mà phi công đã quen dùng từ K13 sang K5 đã buộc anh phải đi đến quyết định vòng lại một vòng để tiếp cận từ xa, tạo điều kiện cho việc sử dụng ra-đa bám sát, điều khiển tên lửa vào mục tiêu.

Quyết định này đã gây ra những tranh luận, chỉ trích từ cơ quan chỉ huy cho tới phi công. Vì lúc đó anh chỉ chăm chăm vào việc phải bắn, phải sử dụng loại tên lửa mới này theo yêu cầu thử nghiệm mà không để ý tới việc số Hai - Trần Hóa xin được vào công kích mà không được số Một cho phép. Việc này có lẽ sẽ ngaoi ngoai nếu sau đó Mai Văn Cương bắn rơi được chiếc trinh sát trong lần công kích tiếp theo. Nhưng đáng tiếc hai quả tên lửa được anh phóng đi trong điều kiện khó khăn vì chiếc máy bay trinh sát đã lên độ cao lớn ($> 10\text{km}$), dù Mai Văn Cương cơ động thêm một vòng vẫn không đủ cho máy bay lấy đà, tăng tốc, ngắm, bắn trong điều kiện tiêu chuẩn: tốc độ nhỏ, giữ điểm

ngắm không ổn định. Cho nên khi thấy hai quả tên lửa phóng ra và bùng nổ với khói, lửa khá lớn so với tên lửa tầm nhiệt khiến anh lại tưởng đã trúng mục tiêu bèn hô to “cháy rồi!” và lệnh cho biên đội thoát ly. Nhưng khi quay lại nhìn thì cả số Một và số Hai đều thấy là máy bay trinh sát vẫn kéo khói trắng bay về phía Nam. Biên đội không còn cơ hội công kích tiếp, đành phải bay về hạ cánh ở sân bay Nội Bài.

Trong buổi rút kinh nghiệm, do bị đánh giá không hoàn thành nhiệm vụ, bỏ lỡ cơ hội tiêu diệt địch nên cả hai đều bị phê phán. Một số người còn lời cả mấy trận trước Cương - Quang ngày 19/6, Cương - Hóa ngày 3/9 ra để phê phán một số đội trưởng không tạo điều kiện cho số Hai rèn luyện, lập công. Còn số Hai thì máy móc, thiếu chủ động và quyết đoán, bỏ lỡ cơ hội diệt địch cho cả Trung đoàn. Kíp trực chỉ huy cũng tự kiểm điểm đã không thấy, không rõ tình huống nên đã không can thiệp kịp thời cho số Hai vào công kích. Viết đến đây, tôi lại phải tìm kiếm lần giở lại tài liệu chính gốc để so sánh thì thấy mình viết lại khá đúng. Tuy nhiên, trong văn bản báo cáo trận đánh của Trung đoàn thì lời lẽ chỉ trích nặng nề hơn nhiều.

Thực tế và phi thực tế

Ngày 21/9/1968, những khuyết điểm, sai sót của biên đội Cương - Hóa được biên đội Nguyễn Đăng Kính, Nguyễn Cát A sửa chữa triệt để với chỉ một quả tên lửa K5 phi công Nguyễn Đăng Kính đã bắn rơi chiếc trinh sát 147S trên vùng trời Thanh Hóa sau khi đã cho phép số 2 vào công kích nhưng số 2 không vào đánh được. Trong những ngày tiếp theo của tháng 9, đầu tháng 10 chúng tôi vừa tăng cường lực lượng thay nhau vào trực và xuất kích bảo vệ đường giao thông chiến lược, phương án vượt tuyến Sông Lam lần thứ hai; vừa tổ chức rút kinh nghiệm các trận đánh ở cả hai chiến trường miền Bắc và miền Trung. Ngoài ra, chúng tôi còn chuẩn bị phương án đánh trả Không quân và Không quân Hải quân Mỹ bảo vệ miền Bắc khi chúng tiếp tục leo thang, đồng thời tiến hành các đợt học tập, sinh hoạt chính trị quán triệt tình hình, nhiệm vụ và các nghị quyết, chỉ thị của trên liên quan đến nhiệm vụ giải phóng miền Nam, tiếp tục hoàn thiện phương án tác chiến ở chiến trường Khu Bốn.

Lần giở lại các ghi chép ít ỏi về các đợt học tập chính trị; quán triệt tình hình chiến sự; chấn chỉnh tư tưởng hữu huynh, dao động; xây dựng ý chí quyết tâm chiến đấu. Từ ngày về đơn vị,

chúng tôi mới rõ dần các đợt hoạt động tác chiến chiến lược và chiến dịch trên các chiến trường. Khi đọc và tham khảo thêm các bài viết, các tư liệu tổng kết chiến tranh gắn với hoạt động của Không quân từ đầu năm 1968 thì càng thấy rõ hơn các dấu mốc hoạt động của Không quân ta luôn gắn với các chiến trường như thế nào. Khi chúng tôi, bốn anh em của đoàn bay số 3 về Trung đoàn khoảng cuối tháng 2.1968 là thời điểm cao trào của tổng công kích, Tổng khởi nghĩa trên khắp miền Nam. Khí thế hùng hục, sôi sục, mừng vui xen lẫn lo lắng chút ít nhưng tin tức về chiến công, chiến thắng trên chiến trường át đi tất cả để lại sự hồ hởi, hồi thúc, giục giã chúng tôi nhanh chóng vào trận. Chính ủy binh chủng Đỗ Long khi tiếp chúng tôi cùng Tư lệnh Đào Đình Luyện tại Sở chỉ huy Chùa Trầm trước khi về Trung đoàn đã “tiếp lửa” bằng câu nói rất lính tráng, rất thanh niên Hà Nội:

- Ha ha, các thanh niên, nhanh nhanh lên vào ạch cho chúng nó một trận chứ không thì nó thua là các cậu không kịp đâu đấy nhé!

Chúng tôi hối hả vào bay huấn luyện ứng dụng chiến đấu để vào trực; liên tục được thông báo tình hình chiến sự; động viên tinh thần, tư tưởng; xác định quyết tâm; xây dựng ý chí “xả thân” vì công cuộc Thống nhất đất nước, thì đột nhiên 31/3/1968, Johnson đồng ý Không quân Mỹ chỉ được phép đánh miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở vào và chấp nhận ngồi đàm phán với Bắc Việt Nam để rút lui trong danh dự. Ngay lúc đó, những phi công thiện chiến, những con át chủ bài của Không quân Việt Nam trên hai loại Mig-17 và Mig-21 được phái vào chiến trường mới cùng với hai đến ba sư đoàn phòng không bố trí đánh trả bảo vệ tuyến giao thông chiến lược. Thời cơ đến cho hai phi công mở màn chiến thắng của Không quân ở chiến trường mới là Đặng Ngọc Ngự và Nguyễn Văn Cốc 7/5/1968 cũng là lúc đợt tổng tiến công tiếp theo xảy ra.

Sau này đọc và nghiên cứu các tổng kết quân sự mới rõ đợt thứ nhất Tổng công kích, Tổng khởi nghĩa là từ 10/1/1968 đến cuối tháng 3 và đợt thứ hai là từ 5/5/1968 đến 26/6/1968 khi các đơn tiến công buộc Mỹ phải rút khỏi Khe Sanh và chấp nhận bắt đầu cuộc hòa đàm Paris 13/5/1968. Những phi công đoàn bay Mig-21 khóa 3 chúng tôi bắt đầu vào trận từ giữa tháng 4 khi chiến sự của đợt Tổng công kích thứ nhất đã lắng dịu xuống. Mỹ và Quân đội Việt Nam Cộng Hòa đã đưa quân trở về thủ thế ở các đô thị lớn, cùng với đó là các cuộc hành quân, các trận đánh ác liệt giữa hai bên đã xảy ra.

Khi bộ thống lĩnh tối cao quyết tâm mở đợt Tổng công kích lần thứ hai thì chiến sự diễn ra khốc liệt hơn nhiều, đặc biệt là ở khu vực Sài Gòn - Gia Định và khu vực Trị Thiên, Đường 9, Khe Sanh. Cùng trong tháng ngày này hàng loạt bài hát đã được ghi vào tâm khảm lớp thanh niên thời đó nói chung và các phi công chúng tôi nói riêng. Đó là các bài hát - Bài ca đường 9 chiến thắng, Đường Trường Sơn xe anh qua (Văn Dung), Chiếc gậy Trường Sơn (Phạm Tuyên); Chào anh giải phóng quân chào mùa xuân đại thắng, Không cho chúng nó thoát (Hoàng Vân), Tiếng chày trên sóc Bombo (Xuân Hồng), Hát mừng các cụ dân quân (Đỗ Nhuận), Cô gái vót chông; Đất quê ta mệnh mông (Hoàng Hiệp); Trên đỉnh Trường Sơn ta hát, Nổi lửa lên em (Huy Du); Tiếng đàn Talu, Oi con suối Lala, Cô gái PaCô (Huy Thục), Xe ta đi trong đêm Trường Sơn (Tân Luyện), Sẵn sàng bắn (Tô Hải); sang năm sau nữa là Trường Sơn Đông, Trường Sơn Tây v.v...

Hồi đó mấy anh em yêu thích ca hát thường phải chép bài hát từ buổi dạy hát vào giữa trưa của Đài Tiếng nói Việt Nam, khi có điều kiện về Hà Nội hay khi cơ động bằng đường bộ, mỗi lần dừng xe ở phố xá nào đó là lại chui vào hiệu sách, văn hóa phẩm để mua các tờ in nhạc và lời các bài hát yêu thích để về tập hoặc hát theo. Phải thừa nhận là các bài hát sao mà giục giã,

thôi thúc tình cảm, ý chí, nghị lực những thanh niên chúng tôi ghe góm thét! Thảo nào, hầu hết những bài hát được sáng tác vào thời gian này về sau đều được tôn vinh và là những “Bài ca đi cùng năm tháng”!

Trong thời gian này lực lượng Không quân và Không quân Hải quân Mỹ đóng quân trên các sân bay Thái Lan, Philippines và bốn, năm tàu sân bay trên Biển Đông đã tăng cường lực lượng và tần suất đánh phá, kể cả dùng B52 để cứu vãn tình thế trên khắp chiến trường miền Nam và ngăn chặn quyết liệt dòng xe bảo đảm hậu cần, vũ khí trang bị trên đường Hồ Chí Minh, tập trung ở Quân khu Bốn. Sự ác liệt của chiến trường miền Nam cũng được phản ánh qua sự khốc liệt của những trận đánh của quân và dân Quân khu Bốn với nòng cốt là lực lượng Quân chủng Phòng không - Không quân đánh trả Không quân Mỹ qua những trận đánh. Có thương vong, tổn thất nhưng quả là lúc đó bản thân tôi cũng như các anh em phi công lớp chúng tôi không hề thấy nao núng, giảm sút ý chí hay tinh thần xung trận. Ai cũng mong được đi chiến đấu.

Tôi đã rất ngạc nhiên khi trong một lần sinh hoạt chính trị nhằm củng cố tinh thần cho những người trực tiếp cầm cần lái chiến đấu chúng tôi, khi lên lớp về sự cần thiết phải quán triệt tư tưởng tiến công cách mạng, thông báo tình hình chiến sự có nói: “Trong đội ngũ cán bộ đảng viên toàn Đảng nói chung, các lực lượng vũ trang, Quân đội nói riêng đã xuất hiện tư tưởng ngại hy sinh gian khổ, ngại chiến tranh kéo dài, giảm sút ý chí, quyết tâm và giảm sút lòng tin vào chiến thắng! Thắng lợi của ta trong hai đợt tổng tiến công vừa qua là vô cùng to lớn. Tuy nhiên càng gần thắng lợi, càng nhiều gian lao. Các đòn tấn công của chúng ta sẽ còn tiếp diễn, như từng lớp, từng lớp sóng Biển Đông trào lên liên tục để nhấn chìm bè lũ bán nước và cướp nước. Chúng ta không được để phát sinh tư tưởng sợ, ngại hy sinh gian khổ.

Chúng ta sẽ tiếp tục tiến công đánh bồi, đánh nhồi, quyết đánh và quyết giành thắng lợi tiếp theo. Đừng thấy khó khăn mà nao núng tinh thần”. Những bài giảng như thế này hoặc na ná thế này được lãnh đạo các cấp từ quân chủng, binh chủng tới trung đoàn, tiểu đoàn, phi đội nhiều lần lặp lại mỗi khi chúng tôi hội họp kiểm điểm cán bộ, đảng viên hay sinh hoạt chính trị quán triệt các nghị quyết theo các chủ đề khác nhau.

Quả thật lúc mới đầu nghe tôi còn thấy rất có tác động, có tác dụng, nhưng nghe nhiều lần quá thấy hơi nhàm. Mà có lẽ không phải chỉ riêng mình tôi. Bạn bè tôi có người cũng đã có những phản ứng kín đáo với một số cán bộ đảng viên thuộc diện nòng cốt phát biểu sau khi được quán triệt. Họ xoa tay xuýt xoa tán đồng: “Thật là mới quá! Rất sâu sắc! Rất là thiết thực, rất là ý nghĩa!” Anh bạn Phạm Thành Nam sau một vài lần chứng kiến như vậy ầm ục nói với mấy phi công trẻ chúng tôi:

- Có cái mẹ gì là mới đâu mà ông cứ xuýt xoa, quan trọng hóa. Tóm lại chỉ có mỗi việc đánh tới đi thôi, chứ gì đâu mà lần nào cũng vậy!

Hình như đây là lần quán triệt nghị quyết của Bộ chính trị (hay của Trung ương) sau đợt thứ hai tổng công kích, tổng khởi nghĩa. Nhưng sau đó đài, báo ta lại nói là tổng tiến công và nổi dậy đồng loạt.

Tới tận gần cuối tháng 10/1968, Trung đoàn 921 mới lại tổ chức được một trận đánh thắng. Trận này có lẽ là trận cuối cùng đánh với Không quân Mỹ ở khu Bốn. Ngày 26/10/1968 tại Sở chỉ huy tiền phương X3. Trục chỉ huy là Thượng tá Nguyễn Văn Tiên – phó Tham mưu trưởng Quân chủng và Trung đoàn trưởng Trung đoàn 921 Trần Mạnh. Tại Sở chỉ huy Thọ Xuân X1 là Trung đoàn phó Trung đoàn 921 Trần Hanh và Phạm Ngọc Lan, dẫn đường Sở chỉ huy X3 là Lâm, trục dẫn đường tại trạm

ra đa trên màn hiển hình là Hùng và tại X1 là Tu và Tuất. Trận đánh được dự kiến sẽ là trận đánh hiệp đồng Mig-17 và Mig-21 trong đó biên đội Mig-21 là Nguyễn Đăng Kính, Vũ Xuân Thiều và Mig-17 là Phạm Quang Sinh và Bùi Đình Đoàn. Khu vực đánh dự kiến vẫn là khu vực Nghệ An và bắc Hà Tĩnh. Đối tượng là các máy bay của Không quân Hải quân Mỹ: A4, A6, A7, F4 & F8.

8h09 phút. Biên đội Mig-17 và Mig-21 vào cấp 1. Ngay sau đó ít phút được lệnh mở máy, xuất kích lúc 9h17 phút và 8h18 phút 40 giây sớm 40" (Mig-17 xuất kích trước). Biên đội Kính - Thiều ra đường băng xuất kích. Nhưng do lúng túng trong xử lý và hiệp đồng biên đội nên số Hai - Thiều lại buông tay phanh, bật tăng lực cất cánh trước và sớm hơn qui định. Buộc số Một - Kính phải cất cánh theo để giữ Biên đội không bị lạc số Hai và cũng tránh bụi bẩn từ đường băng không làm hỏng đầu tên lửa. Vì vậy Mig-21 đã vượt qua Mig-17 ở gần khu vực trục ban trên không. Sau đó Sở Chỉ huy và đài dẫn đường, chỉ huy bổ trợ lại lần tín hiệu giữa hai tốp nên chỉ nhằm khu trục ban chiến đấu của hai tốp. Biên đội Kính, Thiều bay đến Đồng Trầu, chỉnh hướng về 190° dọc đường 15, rồi 210° ở độ cao thấp. Số Một - Kính phát hiện hai chiếc Mig-17 ở khu vực gần Tân Kỳ. Cùng lúc Sở Chỉ huy cho Mig-17 vòng chờ ở khu vực 1 và Mig-21 ở khu vực 2, mà lẽ ra phải là ngược lại.

Đội trưởng Kính thấy cho vòng phải thì tốp Mig-21 sẽ vào sâu trong núi nên quyết định vòng trái để có thể quan sát cả tốp Mig-17 và sẵn sàng yểm hộ khi tốp Mig-17 này gặp địch vào công kích. Cùng lúc Sở chỉ huy cho tốp Mig-17 hướng bay 150° độ cao 2.000m, tốp Mig-21 hướng 160° , độ cao 3.000m và thông báo địch bên trái phía trước 30° , 30km. Đội trưởng Kính đồng thời nghe được đài chỉ huy bổ trợ thông báo "Địch đang đi từ Q sang O" (mật danh nghĩa là: Từ Diễn châu đến Nam Đàn). Kính phán đoán, tính toán vị trí máy bay mình với địa tiêu Nam Đàn

đã chủ động bay thẳng về hướng 180° để đón đầu máy bay địch ở Nam Đàn, quên không báo Sở chỉ huy. Anh lệnh cho số Hai – Thiệu bật tăng lực nhanh chóng chiếm lĩnh độ cao và thủ thế tốc độ. Sở Chỉ huy thông báo:

- Quạ đen bên trái phía trước 30°, cự ly 15km.

Hướng mắt về phương vị đó quan sát, Nguyễn Đăng Kính phát hiện hai chấm đen và trả lời:

- Phát hiện mục tiêu hai chiếc, trái 30° cự ly 15!

Số Hai Vũ Xuân Thiệu cũng báo cáo:

- Đã thấy 2 chiếc bên trái 20°.

- Có thể địch đi đối đầu! - Sở Chỉ huy nhắc.

Nhưng Nguyễn Đăng Kính đã thấy và khẳng định: “Hai chiếc F4 cách 8km, đang bay hướng khoảng 240° và bay sát trần mây!” (Nghĩa là vệt bay của máy bay địch cắt chéo máy bay ta 50° và không phải đối đầu). Nguyễn Đăng Kính nhẹ nhàng lách máy bay sang trái để lựa thế, chọn thời điểm cơ động bám theo vào công kích, thì thấy khói phụt ra từ sau đuôi hai chiếc Phantom. Phán đoán là địch đã phát hiện và cơ động đối phó. Kính lệnh cho Thiệu bỏ dầu phụ, đồng thời ấn nút thả thùng dầu phụ hai lần mà không thấy thùng dầu phụ được thả ra. Anh vẫn quyết định vòng gấp bám theo và lệnh cho số Hai bật tăng lực. Nhờ cú vòng xuống gấp mà tạo ra gia trọng lớn làm thùng dầu phụ phải bật ra khỏi móc treo⁴⁶.

46. Thùng dầu phụ treo vào máy bay có khóa móc để giữ. Để vứt bỏ, viên đạn để bắn thùng dầu ra phải nổ ngay sau khi khóa mở. Trường hợp này chắc là do viên đạn không nổ mặc dù khóa mở rồi, nhưng vì bay tốc độ lớn nên thùng không bắn ra được. Nhờ cơ động sinh ra lực ly tâm lớn, giúp cho dầu nổi với móc khóa tuột khỏi vị trí mà giải phóng được chiếc thùng dầu phụ)...

Với góc cắt của hai đường bay tới 50° (ta 190° , địch 240°) nên cự ly rút xuống khá nhanh. Hai chiếc F4 thoát đã từ trái sang phải. Kính cho máy bay vòng xuống gấp từ độ cao 3.000-3.500m xuống 2.000m, bám ngay vào sau đuôi chiếc F4 số Hai vì chiếc số Một đã vòng phải gấp. Cự ly từ 2km nhanh chóng rút xuống 1.500 rồi 1.200m. Điểm ngắm ổn định, anh phóng một quả và vòng gấp luôn máy bay bám theo chiếc đi trước. Không kịp nhìn điểm nổ của quả tên lửa. Cùng lúc Sở Chỉ huy phát lệnh cho biên đội Mig-17 (Sinh - Đoàn) thoát khỏi khu vực chiến đấu về Thọ Xuân. Bỗng thấy số Hai- Vũ Xuân Thiều báo cáo:

- Phát hiện 2 chiếc phía sau, tôi phản kích!

Nhưng chỉ mấy giây sau Thiều lại báo cáo:

- Mất mục tiêu. Tôi không thấy anh nữa!

Thấy tình thế có vẻ bất lợi, Sở chỉ huy cho số Hai thoát ly chiến đấu về hướng 360° . Nhưng lúc này Kính đang bám theo chiếc F4 số Một ở cự ly 1.500-2.000m. Địch cơ động nhưng không thật quyết liệt, mà đang cầm đầu, lao thẳng xuống độ cao thấp. Chính điểm ngắm ổn định, Kính phóng quả đạn thứ hai về chiếc F4. Đồng thời kéo gấp máy bay vòng ngược trở lại, để đề phòng còn tốp máy bay nào của địch đang bám theo sau. Lên độ cao 5km rồi 8km hướng 270° rồi 330° . Sở chỉ huy và đài hỗ trợ cùng nhắc: “Xuống độ cao dưới 2.000m!”. Lời nhắc nhở này nhằm đề phòng tên lửa Phòng không của địch từ hạm bắn vào. Kính cho máy bay cấp tốc giảm độ cao xuống 1.000m, tốc độ vẫn giữ 1.000km. Và sự cảnh giác của Sở Chỉ huy không phải không có lý khi sau đó Kính phát hiện hai vệt khói tên lửa bay cắt qua đường bay của anh ở chệch phía sau, trên cao.

Mãi mê với phòng, tránh tên lửa hạm của địch và bay ở độ cao thấp nên Nguyễn Đăng Kính bay vượt qua sân bay một đoạn khá xa. Được dẫn đường thông báo và dẫn quay về hạ cánh khi

dầu còn 200 lít. Số Hai- Vũ Xuân Thiều phản kích sau đó mất cả mục tiêu và số Một. Có nhiều khả năng là anh đã nhìn thấy đôi Mig-17 chứ không phải máy bay địch. Khi được lệnh thoát ly về thì kéo lên độ cao 8km. Khi được nhắc nhở về nguy cơ tên lửa Phòng không của hạm đội Mỹ bắn thì cứ để tăng lực cấm đầu máy bay xuống 1.000m bay về Thọ Xuân khi dầu chỉ còn 50 lít sau hạ cánh trực tiếp từ hướng Đông Nam. Chiếc F4 trong lần bắn đầu tiên của đội trưởng Kính bay thêm một đoạn, đến Cẩm Xuyên- Hà Tĩnh thì bị rơi.

Trong bản ghi chép rút kinh nghiệm sau trận đánh của tôi khá ngắn gọn. Đánh giá trận đánh của Trung đoàn là trận đánh thắng, có ý nghĩa, nhưng còn biểu hiện rất nhiều nhược điểm, sai sót, sơ suất của cả hệ thống chỉ huy, dẫn đường, phương tiện đảm bảo. Các đài định hướng đều hỏng khi các máy bay bay về sân bay. Phi công Thiều cất cánh sớm, trước cả số 1 khi chưa có lệnh, phá vỡ hiệp đồng với Mig- 17 gây khó làm Sở chỉ huy lúng túng dẫn đến bố trí nhầm khu vực trực. Phát hiện địch ở phía sau chưa rõ thế nào đã phản kích, mất đội trưởng không yểm hộ bảo vệ được cho đội trưởng nữa. Về sân bay thì dùng tăng lực và tốc độ lớn ở độ cao thấp quá lâu, tốn xăng dầu hạ cánh trực tiếp mà chỉ còn 50lít, gây uy hiếp đến an toàn bay. Mig-17 thì không thuộc địa tiêu, không chủ động khi có thông báo địch nên không phát hiện và đánh hiệp đồng với Mig-21 được. Vì ý định của Bộ Tư lệnh theo phương án là cho Mig-17 xung trận trước. Đội trưởng Kính rất tự tin đánh tiếp chiếc thứ Hai, nhưng lại không bắn rơi được, bỏ lỡ cơ hội thắng giòn giã và không bắn rơi chiếc số Một F4 tại chỗ, về sân bay hạ cánh thì gần như lạc đường. Công tác tổ chức, chỉ huy của hệ thống Sở Chỉ huy, đài trạm ra đa và chỉ huy hỗ trợ còn nhiều thiếu sót trong điều hành, thông báo phân phối lực lượng đánh.

Trong hai loại máy bay tham gia đánh hôm đó lại có trùng

số tên gọi mà không phát hiện và chỉnh sửa sớm nên phi công nhầm lẫn khẩu lệnh của mình. Tuy nhiên trong biên bản báo cáo tới chín trang đánh máy thì phân tích đánh giá rất dài đặc biệt phân tích ý nghĩa trận đánh thắng với rất nhiều ưu điểm cũng như khuyết điểm rườm rà và nghe có vẻ sáo rỗng. Đặc biệt có đoạn: “Đối với tổ chức chỉ huy quán triệt phương án xây dựng quyết tâm đánh hiệp đồng. Hạ quyết tâm cho xuất kích đúng thời cơ do nắm quy luật hoạt động của địch tốt. Công tác bảo đảm và chuẩn bị của lãnh đạo các đơn vị, huấn luyện thực tế cho phi công. Bảo đảm hiệp đồng với Phòng không mặt đất tốt. Đối với phi công, quán triệt nhiệm vụ trách nhiệm, quyết tâm cao, bắn rơi địch chứng minh kết quả sinh hoạt chính trị “vì độc lập tự do”. Kết quả đợt huấn luyện đợt kích với cách đánh mới. Số Hai được động viên khích lệ tham gia trận đầu ở Khu Bốn nhưng do nghiên cứu địa hình tốt nên không bị lạc đường về sân bay. Trong khi ba chiếc còn lại đều bị lạc (hai Mig-17 và đội trưởng Kính). Đại đội 3 đã hoàn thành tốt nhiệm vụ mà Đảng ủy Trung đoàn giao. Bắn rơi chiếc máy bay Mỹ thứ 100 của Trung đoàn. Đã phát huy đánh thắng trận đầu của biên đội Kính, Mạo, Nhị”

Rồi những bài học được rút ra được viết trên ba trang giấy đánh máy mà đọc xong quả thực là không khỏi bật cười. Vì thực tế trận đánh còn rất nhiều yếu tố may rủi. Ta còn nhiều sơ hở, đánh cũng không theo phương án, kế hoạch hiệp đồng hai loại. Nhưng vì địch bị bắn rơi sau thời gian dài không tổ chức đánh trực tiếp vào đội hình máy bay Không quân địch được, nên mọi lời ca ngợi có cánh được đưa ra một cách không thực chất. Ví dụ, “quán triệt và vận dụng sáng tạo nguyên tắc tác chiến, linh hoạt, quyết tâm, có tư tưởng tấn công, tìm ra cách đánh mới, chiến thuật mới độc đáo, sáng tạo và cách mạng”. Rồi với cách đánh và dẫn dắt như vậy thì “kẻ địch có trăm phương ngàn kế, dù có tăng cường mở trên 10 cái ra-đa hay nhiều đối không cũng không phát hiện được ta, mà còn bộc lộ nhiều sơ hở để ta khoét sâu tạo thế

có lợi về chiến thuật để tiêu diệt địch!”. Nghe thật sáo rỗng và không thực tế. Cách nhìn nhận và đánh giá này có lẽ mang nặng kiểu duy ý chí và là kiểu tổng kết của ngành chính trị chứ không phải của cơ quan tham mưu. Tôi không thấy ghi người viết báo cáo, chỉ thấy người ký là Tham mưu trưởng Trung đoàn.

Đến thời điểm này, cuộc Tổng tiến công chiến lược Mậu Thân đã lùi vào dĩ vãng gần 50 năm. Nhưng khi nhớ lại tìm hiểu thêm các tư liệu chiến sự từ cả ba bên (Mỹ, Việt Nam Cộng hòa và Việt Nam Dân chủ Cộng hòa) vẫn còn thấy nóng hổi trong ký ức, càng thấy sự khốc liệt đến kinh hoàng của cuộc chiến. Đợt thứ nhất Tết Mậu Thân thực sự là đòn trời giáng xuống các học thuyết, rồi chiến lược Quốc gia, chiến lược quân sự của chính quyền Mỹ và Sài Gòn buộc Mỹ phải xuống thang chiến tranh miền Bắc. Nhưng độ ác liệt vẫn dàn đều cho cả nước từ các cuộc không kích của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ thu lại từ Nam vĩ tuyến 20 tới cả miền Nam để chống chọi với “Quân giải phóng”, buộc Mỹ chấp nhận ngồi vào bàn đàm phán hòa bình ở Paris. Nhưng với hơn 50 vạn quân Mỹ và chư hầu cũng gần một triệu quân các loại của chính quyền Sài Gòn thì đợt thứ nhất này chưa thể giải quyết được chiến trường. Bắc Việt Nam mới chỉ đánh bại được ảo tưởng giành chiến thắng của Quân đội Mỹ trong chiến tranh.

Quân đội Mỹ cùng đồng minh và Quân đội Sài Gòn đã phản ứng quyết liệt, đưa quân từ các nơi về giải tỏa các đô thị, tiến hành phòng thủ, sau đó phản công. Chấp nhận đàm phán nhưng cả hai bên đều hướng tới đàm phán trên thế mạnh, đề bẹp đối thủ trên chiến trường mới có thể áp đặt điều kiện có lợi cho giải pháp hòa bình trên bàn hội nghị. Hai ý chí, quyết tâm máu lửa của lãnh đạo tối cao Việt Nam, Hoa Kỳ đã đưa cuộc chiến của

năm Mậu Thân đến hai đợt tổng tiến công tiếp theo. Theo nhận định của nhà báo Mỹ G.C.Hering (trang 327- Tết Mậu Thân, 40 năm nhìn lại - Nhà Xuất bản QĐND): “Mỗi bên đều có thể tuyên bố chiến thắng của mình trong cuộc tổng tiến công tết Mậu Thân nhưng thế trận của mỗi bên đều yếu đi nhiều và không bên nào có ảnh hưởng để áp đặt đối phương đi đến giải pháp”.

Quả thật, phải sau hai đợt tổng công kích quyết liệt của Bắc Việt Nam, đến 31/10/1968, Mỹ mới chịu xuống tiếp một bước thang về quân sự: đơn phương chấm dứt hoàn toàn ném bom miền Bắc và các điều kiện khác của Việt Nam trên mặt trận ngoại giao. Cuộc chiến còn khốc liệt thêm 4 năm nữa Hiệp định Paris mới được ký kết.

Sau này khi viết tổng kết chiến tranh thì ngày 31/10/1968 được xác định là ngày kết thúc chiến dịch Sấm rền của các lực lượng Không quân Mỹ, ngày kết thúc cuộc chiến tranh phá hoại bằng Không quân và Hải quân ra miền Bắc lần thứ nhất. Mặc dù các hoạt động tác chiến không quân của hai bên Mỹ - Việt vẫn tiếp diễn dai dẳng tuy không còn những chiến dịch, đòn tiến công đường không lớn nhưng vẫn được xác định như là một dấu mốc của giai đoạn vì những lý do sau:

- Các hoạt động tác chiến chiến dịch và chiến lược của Không quân Mỹ không còn được đứng dưới cái tên “Sấm rền”.

- Ngày mà Mỹ buộc phải xuống thang, ngừng hẳn các đòn tiến công đường không (ném bom) lớn đối với miền Bắc và kéo dài tới tận đầu 1972, khi Mỹ tuyên bố mở màn chiến dịch Linebacker I.

- Tổng thống Johnson buộc phải rút khỏi chính trường, không tham gia chạy đua vào Nhà Trắng. Phía Mỹ buộc phải ngồi vào đàm phán Paris trong thế thắng của Việt Nam.

- Và với tuyên bố 31/10/1968 của Tổng thống Mỹ, nền hòa

bình dù rất mong manh cho miền Bắc đã được lập lại. Tạo điều kiện củng cố hậu phương chuẩn bị mọi mặt cho bước đường tiếp theo “Đánh cho Mỹ cút” như chỉ đạo chiến lược vô cùng sáng suốt của Hồ Chủ tịch.

Những ngày đầu tiên sau khi Mỹ tuyên bố ngừng ném bom Miền Bắc, chúng tôi vẫn phải căng sức trực chiến và cảnh giác! Tuy nhiên có vẻ như sức ép cả về tâm lý và thể lực cũng giảm dần. Có hai việc lớn mà tôi còn ghi nhận được trong hoạt động của đơn vị khi đó là liên tục họp hành tổng kết, rút kinh nghiệm chiến đấu, bàn bạc các phương án đối phó khi Mỹ trở mặt đưa Không quân đánh lại miền Bắc và chuẩn bị dự hội thao Thể dục thể thao Bình chủng mà phi công chúng tôi tham gia ở hai môn là bóng rổ và bóng chuyền. Về công tác rút kinh nghiệm tác chiến Không quân, chúng tôi được chỉ đạo làm từ phi đội đến Trung đoàn và Bình chủng, rồi Quân chủng trong suốt thời gian từ 1967-1968 trên chiến trường miền Bắc và miền Trung với cả Không quân và Không quân Hải quân Mỹ.

Những ngày cuối năm 1968, đứng từ cửa hầm sơ tán nhìn xuống khu dân cư nhỏ nhỏ với năm, bảy nóc nhà, giống như một cái ấp nhỏ của dân làng. Cách chỗ chúng tôi 300-400m, đã loáng thoáng thấy bà con trở về thu dọn nhà cửa vườn tược. Họ bỏ đi sơ tán từ năm 1967 vì Không quân Mỹ đánh bom liên tục vào khu kho tàng vũ khí và kho xăng gần sát đó. Đây là khu xóm nhỏ hoang vắng mà chúng tôi đã đột nhập vào nhiều lần để săn bắn chim, thú hoang. Từ giữa năm 1968, thấy chúng tôi trực vất vả, căng thẳng quá, anh Tuế là chủ nhiệm thể thao trung đoàn, người đã du học và tốt nghiệp đại học Thể dục thể thao Bắc Kinh đã liên hệ qua Tổng cục TĐTT xin cấp cho chúng tôi mỗi phi đội được một khẩu súng bắn đạn hơi. Còn Thủ trưởng Trung

đoàn thì được một khẩu súng thể thao. Ngày nghỉ cũng không được ra khỏi khu vực sân bay nên chúng tôi thường chia nhau đi bắn chim ở mấy cánh đồng và mấy xóm ấp hoang vắng gần chỗ đóng quân. Người trực chiến không nhiều nên Thủ trưởng trung đoàn cố gắng sắp xếp cho các phi đội nghỉ tại trại nhưng không trùng ngày. Mỗi phi đội có tới hai, ba khẩu súng đi săn chim. Sau cả tuần đến mười ngày nằm trực ở các sân bay thì được một ngày nghỉ vác súng đi săn bắn, hòa mình vào thiên nhiên, thỉnh thoảng còn gặp được dân dã giúp chúng tôi lấy lại được sức lực, lấy lại được thăng bằng trong đầu óc, xả stress rất hiệu quả.

Chủ nhiệm thể thao Tuổi tuổi độ 27-28, cao tới 1m8, hơi gầy, da đen, tóc xoăn, mắt to, hơi lồi què Hải Phòng là người rất tận tụy và quý trọng phi công. Anh nhập ngũ được phân công về Không quân với quân hàm Thượng sỹ, trợ lý kiêm chủ nhiệm thể thao của ban Quân huấn trung đoàn. Chúng tôi đều quý anh vì tư chất điềm đạm, tận tâm với công việc quản lý thời gian rèn luyện thể lực cho phi công. Tôi không có nhiều kỷ niệm với anh nhưng quý anh. Nhớ có lần vào năm 1970, khi chúng tôi đã từ già mấy căn hầm sơ tán để trở lại đóng quân ở căn cứ cũ “Khu E” của Trung đoàn, tôi có ghé bãi tập đu quay, vòng quay, xà đơn, xà kép, bãi nhảy cao, nhảy xa, bãi tập tạ... làm mấy động tác trồng chuối, lộn vòng cao cấp mà không có người bảo hiểm. Anh hốt hoảng chạy lại mắng:

- Ai cho phép anh làm những động tác ấy khi chưa được hướng dẫn và không có người bảo hiểm?

Tôi cười hi hi:

- Thưa với anh, em đã tập và làm động tác này từ trước khi đi bộ đội cơ ạ! Vì nhà em ở ngay cạnh sân tập thể thao và bóng đá nên mỗi thứ biết tí thôi!

Anh cau mày:

- Nhưng bây giờ anh không còn là anh thanh niên tự do như hồi đó nữa nhé. Tập phải có bảo hiểm. Không được phép sơ sẩy chuyện gì nghe chưa?

Nghe đâu, năm 1970 có đợt ra quân cho những người có chuyên môn cao. Anh đã ra quân trở về quê, tham gia tổ dân quân, tự vệ cơ quan, và đã hy sinh trong đợt bom B52 đánh Hải Phòng năm 1972.

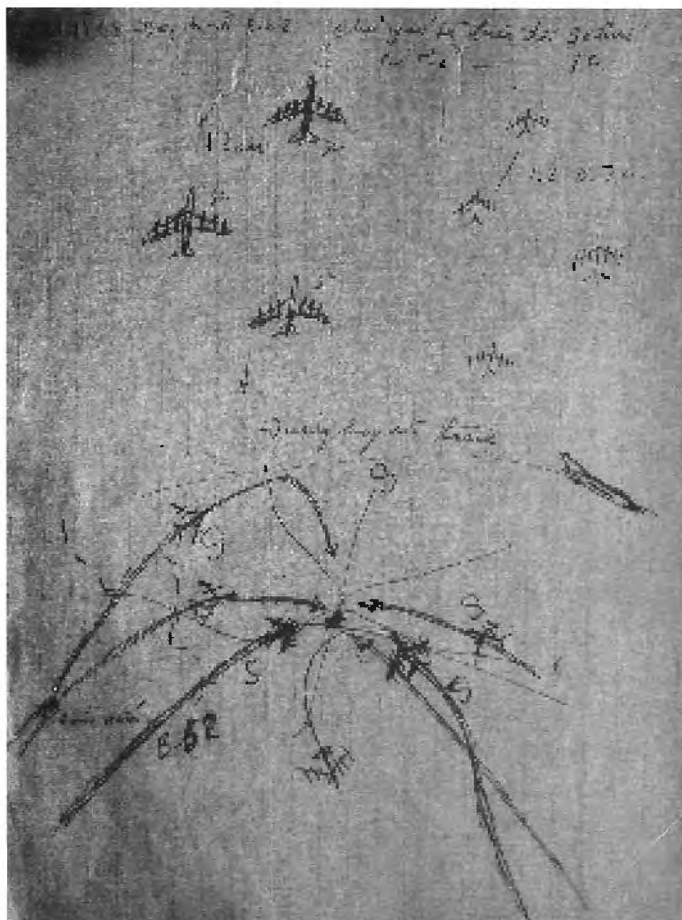
Tôi còn nhớ rõ nội dung thảo luận khi tiến hành quân sự dân chủ, bàn cách đánh theo phương án dự kiến của cơ quan tham mưu đề xuất. Trong đó tôi đã suy nghĩ rất nhiều về khả năng sử dụng lực lượng và đội hình bay của Không quân và Không quân Hải quân Mỹ. Các đội hình mà cơ quan Tham mưu dự kiến vào đánh lại miền Bắc vẫn là đội hình mà Mỹ đã sử dụng từ 1965 đến 1967. Tức là sử dụng 24-36 chiếc cho một đòn tiến công đường không vào một mục tiêu trong một lần đánh của máy bay ném bom (Mỹ và phương tây gọi chung là máy bay chiến thuật và yểm trợ hỏa lực. Liên Xô (cũ) và các nước XHCN trước đây chia ra thành máy bay ném bom tầm xa chiến lược, mặt trận, và cường kích), chưa kể các lực lượng khác như các loại tiêm kích đi làm nhiệm vụ bảo vệ đội hình tiến công bay các máy bay bảo đảm khác. Với 550-600 máy bay các loại bố trí xung quanh miền Bắc, trong một đợt đánh Không quân và Không quân Hải quân Mỹ có khả năng huy động 300-350 lần máy bay xuất kích, và hai đến bốn đợt trong một ngày với đội hình tiến công hàng dọc, đội hình chữ T ... với tên gọi từ căn cứ xuất phát như Tác ly, Cò rạt, hay đội hình Hải quân (tàu sân bay).

Từ thực tiễn theo dõi cách đánh và sử dụng lực lượng Không quân và Không quân Hải quân Mỹ ở chiến trường khu Bốn, tôi

ngầm thấy đội hình vừa và nhỏ của Không quân Mỹ thực sự có hiệu quả. Nếu chúng lại sử dụng kiểu cách đó khi đánh lại Miền Bắc thì ta sẽ khó đối phó lắm. Từ đó tôi mạnh dạn phát biểu, cho rằng tới đây nếu Mỹ lại leo thang, mở rộng trở lại chiến tranh bằng Không quân ra miền Bắc, đội hình bay của các máy bay tiến công đường không sẽ chỉ là từng phi đội 12 chiếc. Nếu dùng lực lượng lớn thì sẽ là từng tốp 12 chiếc kéo dài cự ly và thời gian vào đánh. Chúng sẽ kéo dài thời gian đánh phá ra nhiều mục tiêu cùng lúc. Chưa kể lực lượng tiêm kích sẽ tăng lên nhiều để đối phó với Không quân ta. Trong chiến trường khu Bốn, Mỹ hầu như không còn dùng F105 nữa vì cồng kềnh, cơ động kém, mà nhiều khả năng sẽ dùng toàn F4, loại máy bay mà cả Mig-21 và Mig-17 đều kiêng nể.

Tôi phát biểu khá say sưa, nhưng có vẻ như không được chú ý lắm vì khi chủ tọa kết luận thì không thấy đề cập tới ý kiến này của tôi. Có lẽ tôi đã phát biểu bạo quá chăng? Vì hầu hết các đàn anh cũng đều phát biểu ngả theo chiều hướng đề xuất của cơ quan tham mưu. Tuy nhiên, tôi vẫn cho rằng mình đã nghĩ đúng và vẫn định ninh trong tương lai, khi phải đụng độ với Không quân và Không quân Hải quân Mỹ thì sẽ đụng với đội hình này chứ không phải đội hình bay rợp trời như trước. Quả nhiên, tôi đã đúng khi bước vào năm 1972 khi Không quân ta đã phải đối phó với các đòn tấn công đường không của Không quân Mỹ chủ yếu sử dụng máy bay F4 với đội hình vào đánh của từng tốp chủ yếu là 8-12 chiếc chứ không phải 24, 32, 36 chiếc như năm 1967 về trước.

Có một dự kiến và phương án chuẩn bị đánh B52 làm tôi thực sự ấn tượng và ngỡ phục khi thực tiễn đã diễn ra không khác gì với những tài liệu của cơ quan. Tất nhiên là mãi sau này, khi giở lại trang viết cũ của ngày 21/11/1968 tôi mới nhận thấy sự trùng hợp đến kinh ngạc trên những nét vẽ nguệch ngoạc sơ sài này.



Dự kiến và phương án chuẩn bị đánh B52 - Bản vẽ tay ngày 21/11/1968

Vào Đảng

Tôi định kết thúc hồi ký của năm 1968 ở đây để chuẩn bị thủ tục đưa vào xuất bản tập một theo lời khuyên của bạn tôi, anh Hà Quang Hưng. Theo anh thì tôi đã “câu giờ” lâu quá. Thỉnh thoảng anh đọc những chia sẻ của tôi về những kỷ niệm chiến tranh trên trang Facebook hoặc đôi lần được đọc vài mẫu chuyện khi tôi đăng trên tạp chí hay viết theo yêu cầu của Ban biên tập Hội Cựu chiến binh Không quân nên anh liên tục hỏi viết đến đâu? Khi biết tôi đã viết được ba trăm trang, anh sốt ruột yêu cầu “Cho ra tập một đi đã!”. Tôi nghĩ cũng phải, vì tôi bắt tay viết hồi ký khi còn đang làm việc từ năm 2000, mà đến tận đầu năm 2016 mới được hết những kỷ niệm năm 1968. Mà chiến tranh với Mỹ còn đến 1973, rồi 1975 mới giải phóng miền Nam, rồi lại còn chiến tranh với Trung Quốc ở biên giới, còn xây dựng lực lượng trong hòa bình. Đến bao giờ tôi mới xong được đây? Còn sự kiện tôi được kết nạp Đảng nữa chứ?

Ngày 20/11/1968. Tôi được kết nạp vào Đảng Lao động Việt Nam. Sự kiện này đến với tôi có lẽ gần giống như việc kết nạp Đoàn lần trước. Đã là phi công chiến đấu sắp được phong sĩ quan, lại cũng đã thừa mấy tuổi đoàn rồi thì phải vào Đảng

thôi. Khi tôi về tham gia chiến đấu, những phi công chưa phải Đảng viên thì mặc nhiên là đối tượng kết nạp Đảng. Có lẽ cũng là chuyện tự nhiên vì tôi thấy muốn được đi làm nhiệm vụ chiến đấu, muốn đánh nhau với Không quân Mỹ trong các nhiệm vụ khó khăn thì phải là Đảng viên Đảng lao động Việt Nam thì lãnh đạo, chỉ huy mới có niềm tin khi giao nhiệm vụ.

Lần lượt trong năm 1968, chúng tôi được đi học lớp bồi dưỡng cảm tình Đảng. Vì phải liên miên theo các nhiệm vụ, liên miên cơ động đi các sân bay nên tôi được học đâu khoảng hai buổi chiều, không còn nhớ vào tháng nào, chỉ mang máng nhớ là có người ở ban Chính trị Trung đoàn sau khi biết tôi được học cảm tình Đảng thì hướng dẫn tôi cách viết đơn. Rồi chính trị viên trưởng hay phó gì đó sửa đi sửa lại câu chữ, rồi cơ quan chính trị cũng có người xem xét giúp đỡ, chỉ rõ là phải viết thế nào để thể hiện tình cảm và nhiệt huyết cao trong nguyện vọng. Tôi thấy lằng nhằng quá nên có lúc hơi khùng khùng nói rằng: “Thế thì các ông viết hộ tôi cho xong! Mỗi ông một ý, sửa mãi cái đơn không xong!”

Rồi lễ kết nạp cũng được tổ chức. Người giới thiệu thứ nhất, Tổ trưởng Đảng, Trung đội trưởng - Đại úy Nguyễn Văn Cốc. Người giới thiệu thứ hai, Bí thư chi đoàn, Đảng viên, Thượng sĩ Lê Thanh Đạo. Tôi không có nhiều cảm xúc như báo chí vẫn tuyên truyền về lễ kết nạp Đảng viên mới khi đó. Mà ngay khi đó tôi đã không hẳn tin lắm cái gọi là sự xúc động, rồi vinh dự lớn lao mà người ta viết trên báo chí. Tôi nghĩ có lẽ chủ yếu do mấy ông tuyên huấn làm để thần thánh hóa Đảng. Còn tôi và có lẽ cả mấy anh em phi công chúng tôi khi đó cũng nghĩ đơn giản. Đây là lẽ tự nhiên và chúng tôi hoàn toàn xứng đáng để được tin tưởng, để trở thành Đảng viên, trở thành người tham gia công tác lãnh đạo của tổ chức Đảng đó.

Có lẽ cái thiếu cảm xúc trong lễ kết nạp, cái phát biểu ngang

ngang, khùng khùng khi viết đơn vào Đảng đã báo hại tôi suốt quãng thời gian dài sau này trong quân ngũ. Ấy là chiêm nghiệm của tôi khi nhìn lại quá khứ thôi. Rồi sau đó khi đã có thời gian, điều kiện tiếp xúc với các tư liệu, với những người cán bộ cũ của Quân chủng mới nhìn ra một điều, mình chưa bao giờ được chấm vào “quy hoạch”. Nhưng tôi không ngạc nhiên và coi đó cũng là lẽ tự nhiên của luật nhân quả. Mình không biết gieo “cái nhân” vào yêu cầu về tư chất của người lãnh đạo vào xu thế tư duy của cấp trên về yêu cầu đó nên đã bỏ qua sự tự rèn giữa mình theo những yêu cầu mà người ta đề ra nên “cái quả” nhận được như vậy là đã quá tốt rồi. Tôi chưa bao giờ buồn mà ngược lại, tôi tự hào về điều này!

Và có lẽ “cái quả” đầu tiên tôi nhận được thì còn nhớ đến bây giờ. Đó là vào buổi họp kiểm điểm cuối năm ở phi đội. Không biết bây giờ người ta bắt nhau kiểm điểm ra sao, nhưng hồi đó chúng tôi tự kiểm điểm kỹ và sâu sắc lắm! Ai cũng phải tự nghĩ ra cái gì đó là khuyết điểm xấu xa nhất của mình và viết vào bản kiểm điểm thì mới gọi là sâu sắc. Tôi đã kiểm điểm sâu sắc lắm ở hai điểm:

- Một là tác phong sinh hoạt.

- Hai là ý thức chưa nghiêm túc trong chấp hành kỷ luật, tính tự do.

Tôi thấy hai vấn đề nghiêm trọng này của mình là từ Trung đội trưởng Nguyễn Văn Cốc trong sinh hoạt, kiểm điểm hàng tháng, hàng quý ở Trung đội từng nhắc tôi: “Đồng chí chú ý cái tóc tai, đi đứng. Tóc đừng để dài, đi đứng lắc lư, khệnh khạng làm cho người ta đánh giá mình nó khác với bản chất thực!”

Tôi cũng cự lại: “Tôi xin tiếp thu mọi phê bình. Tóc tai thì sửa được ngay, vì trước đây, khi đang học bay tôi đã từng cắt tọc. Còn đi đứng thì tôi có cố tình tạo ra được đâu. Tôi sẽ cố sửa!”

Nói vậy chứ cái dáng hình, đi đứng do cha mẹ sinh ra, rồi có lẽ do cả thiên định đến giờ có hết lắc lư được đâu! Nhưng rõ ràng, các lớp người trước quả là có khắt khe với chúng tôi nói chung và cá nhân tôi nói riêng. Việc tưởng đến đây kết thúc thì một trợ lý chính trị của Trung đoàn dự kiểm điểm mang quân hàm trung úy, hơn tôi cả chục tuổi đã có ý kiến:

- Đồng chí Thái nên tự kiểm điểm sâu sắc hơn, nghiêm khắc hơn với bản thân. Đó là tính khiêm tốn! (Mặt tôi bắt đầu hồng hào) Khắc phục cái tính kiêu ngạo! (Mặt, tai tôi đỏ hơn). Chúng tôi được nghe báo cáo là vừa rồi đồng chí về phép đã tỏ ra khoe khoang, không khiêm tốn với mọi người để lại tiếng xấu cho Không quân, nhất là các phi công luôn giản dị, khiêm nhường còn anh thì tự cao tự đại!

Đến đây thì toàn thân tôi đã nóng rùng rục, như thiêu đốt từ trong nội tạng ra đến các giác quan bên ngoài, uất ức vì sự vu khống vô căn cứ không biết xuất phát từ đâu. Tôi cố chờ cho người cán bộ đó nói xong (vì những lời sau đó của anh ta tôi còn không nghe được nữa, tai tôi đã bùng bùng như có trống đánh) và xin được phát biểu. Tôi đớp chất luôn:

- Đồng chí ăn nói như thế là không được! Nói như thế là vu cáo! Tôi đi học bay xong là về đơn vị luôn. Từ khi nhập ngũ đến giờ tôi còn chưa một lần được về qua nhà thăm gia đình! - Tôi liếc thấy có Phó chính ủy Trung đoàn cùng ngồi dự, tôi quay luôn - Có Phó chính ủy ngồi đây, anh thử hỏi xem các anh cho tôi về phép khi nào mà bây giờ lại đặt điều ra như vậy?

Thấy tình hình có vẻ căng, Phó chính ủy giờ tay xuê xoa:

- Thôi thôi! Đúng đấy! Đồng chí Thái đã được về phép đâu.

Ông nhướn lông mày, lườm vị cán bộ chính trị sắc lẹm. Tôi như quả bóng bơm căng đến sắp nổ, được Phó chính ủy minh oan, thì cũng xẹp lép luôn vì mệt mỏi và chán ngán. Lúc đó tôi

chợt nhớ lại cảm giác của mình khi bị ông hiệu trưởng trường cấp 1 chỉ mặt mắng trong buổi tập thể dục ở sân trường năm nào và nghĩ không có thể nói gì hơn đó là sự xúc phạm. Tâm trạng lúc đó thật nặng nề! Có lẽ nó như một cú sốc nên tôi nhớ lâu, nhớ kỹ tới cả những chi tiết. Nhận xét không thiện ý của người trợ lý chính trị Trung đoàn vẫn như ám ảnh và hiện diện trong cuộc đời binh nghiệp không mấy dễ dàng của tôi những năm tháng về sau...

Rồi những công việc căng thẳng tiếp theo của nghề bay, của những nhiệm vụ chiến đấu, những trận đánh, những chuyến xuất kích, những chuyến bay huấn luyện đã không để tôi chìm đắm quá lâu trong cảm giác uất ức ấy được. Tôi lại bị cuốn vào nhiệm vụ của phi công chiến đấu thời chiến.

HẾT TẬP 1

Bản thảo viết xong tháng 3 năm 2016

Phạm Phú Thái

Cảm nhận của độc giả và bạn bè về hồi ký “Lính bay”

Trung tướng phi công Phạm Tuân

Bóng dáng chỗ nào đó thì chúng tôi đều cảm thấy có hình bóng mình ở trong đó cả, như khi ông Thái có chuyến bay đầu tiên, chuyến xuất kích đầu tiên, nhảy dù chẳng hạn, hay là những thành công, có những chỗ thất bại. Tất cả những cái đó không hẳn tên một ai, nhưng chúng tôi đọc đều thấy bóng dáng của mình, của đồng đội mình trong đó.

Truyền hình VTV3

Hồi ký “Lính bay” được Trung tướng Phạm Phú Thái chuẩn bị công phu, ghi lại quá trình trưởng thành từ một học sinh trở thành người lính và rồi là phi công chiến đấu. Bằng những sự kiện có thật, tác giả đã làm sống lại những kỷ ức của thế hệ phi công Mig 17, Mig 21 qua từng trang viết cuốn hút như tiểu thuyết. Tất cả kể lại cho bạn đọc những năm tháng hào hùng nhưng cũng đầy hy sinh mất mát của những người phi công năm nào. Qua cuốn hồi ký này, thế hệ trẻ hôm nay cũng sẽ có thêm những chiêm nghiệm cho riêng mình về cuộc sống cũng

như trách nhiệm với non sông.

Truyền hình Quân đội nhân dân Việt Nam

Với ngôn từ mộc mạc, gần gũi, cuốn sách có sức lôi cuốn mạnh mẽ đối với những bạn đọc trẻ, những người đam mê tìm hiểu lịch sử từ các câu chuyện được chính nhân chứng kể lại. Nếu như trước đây các cuốn hồi ký thường kể những câu chuyện về cuộc sống chiến trường hay thể hiện các giai đoạn lịch sử, các cuộc chiến mà nhân vật trải qua thì “lính bay” của tác giả Phạm Phú Thái lại có thể coi là một cuốn sách giáo khoa với các bài học bay kỳ thú do chính tác giả làm nhân vật trải nghiệm. Đó có thể là bài học nhảy dù, kinh nghiệm những buổi bay đầu tiên, những tình huống gặp phải khi chuyển loại máy bay.

Dù là một cuốn hồi ký cá nhân, nhưng “Lính bay” cũng lại gợi nhớ rất nhiều kỷ niệm về những anh hùng, phi công kỳ cựu của quân đội ta như Thượng tướng Phạm Thanh Ngân, Trung tướng Trần Hanh, Trung tướng Phạm Tuân, Trung tướng Nguyễn Đức Soát. Những người đồng đội cùng vào sinh ra tử này cũng chính là những người đầu tiên được đọc cuốn hồi ký của tác giả Phạm Phú Thái. Và rồi ai cũng thấy tuổi trẻ, thấy những ước mơ, hoài bão khi xưa trong từng trang sách. Với “Lính bay” người đọc cũng được tiếp cận với những sự thật lần đầu tiên được nói đến về những trận không chiến của không quân Việt Nam. Đó không chỉ là những trận thắng oanh liệt mà còn có cả những thất bại phải trả giá bằng xương máu của phi công. Tác giả đã không che giấu, bởi với ông, cái giá của hòa bình là sự hy sinh của những người đồng đội, của biết bao thế hệ các binh chủng và của cả nhân dân.

Truyền hình Thông tấn xã Việt Nam

Cuốn hồi ký được hình thành từ những ký ức đơn lẻ, những ghi chép tốc ký của tác giả từ khi còn là một binh nhất phi công

tiêm kích trẻ. Trọng tâm của hồi ký “Lính bay” là những câu chuyện hồi ức về quá trình huấn luyện, đào tạo gian khổ, khắc nghiệt mà một người lính không quân trẻ tuổi như tác giả phải trải qua để có thể trở thành một phi công giỏi, giữ nhiệm vụ bảo vệ bình yên cho vùng trời của Tổ quốc trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ cũng như thời bình. Sự chân thực của cuốn sách còn thể hiện ở chỗ tác giả không né tránh những sai sót, tai nạn nghề nghiệp mà mình từng gặp phải, thậm chí là những trận đánh thua trước quân địch, và từ đó ông rút ra được kinh nghiệm quý giá và tư duy chiến thuật hợp lý mỗi khi đối diện với kẻ thù. Tuy nhiên, hấp dẫn và gây xúc động nhất với những độc giả đã đọc “Lính bay” có lẽ là chân dung của những người lính không quân trong cuộc sống đời thường vốn ít người hiểu rõ, đặc biệt là nỗi đau của họ trước mỗi sự hy sinh của đồng đội.

Nhà báo Lại Văn Sâm

Lâu lắm rồi tôi chưa đọc sách theo đúng nghĩa là lật giở từng trang sách. Đây là một cuốn sách rất hấp dẫn không phải bởi giọng văn bay bổng hay giọng văn hay của nhà văn nào đấy. Nó cuốn hút tôi bởi tính chân thực, bởi đây là cuốn hồi ký của một vị tướng, người từng lãnh trọng trách là tham mưu trưởng không quân Việt Nam, từng là chánh thanh tra của Bộ Quốc phòng. Tôi rất cảm ơn Trung tướng Phạm Phú Thái đã cho tôi cơ hội được đọc về những người mà thời trẻ thế hệ chúng tôi luôn ngưỡng mộ, đó là những người phi công. Cuốn hồi ký chỉ đơn giản ghi chép lại toàn bộ cuộc sống thiếu thời cũng như cuộc đời binh nghiệp của Trung tướng Phạm Phú Thái, nhưng khi đọc tôi thấy như thể được viết cho chính chúng tôi. Cuốn hồi ký này không chỉ của riêng Trung tướng Phạm Phú Thái bởi nó gắn liền với các sự kiện lịch sử và tôi thực sự mong muốn Trung tướng viết tiếp tập 2 để chúng tôi hiểu thêm về các sự kiện gắn với những gì đất nước đã trải qua. Đọc “Lính bay” để hiểu hơn, càng yêu hơn,

cảm phục hơn về họ, những người phi công.

Nguyễn Đức Minh - Nhà giáo, cựu binh đặc công.

Chả ai viết hồi ký như ông khi mà đa số cán bộ chiến sĩ Quân chủng PKKQ và nhiều cán bộ chiến sĩ toàn quân đều biết đến thần tượng “bay như Thái” của nguyên trung tướng Tham mưu trưởng Quân chủng Không quân (trước đây, nay gồm cả PKKQ); vậy mà trong hồi ký của mình ông lại đưa chương mục “Tôi – binh nhất phi công tiếm kích” - mà thực tế có thể coi là một “chiến bại” của mình lên hàng đầu cuốn sách...

Đọc “Lính bay” tôi có cảm tưởng đây không hẳn thuần nhất là một tập hồi ký mà nó có dáng dấp của những trang lịch sử quân sự, dáng dấp của những trang giáo trình bay không quân, của những trang trao đổi tổng kết kinh nghiệm tác chiến không quân... thật quý giá. Đương nhiên tính hồi ký vẫn là trục chủ đạo của hơn 500 trang tác phẩm. Bởi, trong cách kể chuyện của ông, bên cạnh những sự kiện hết sức nghiêm túc, sự khốc liệt của tình huống chiến đấu, sự đòi hỏi khắt khe, chính xác không được phép sai sót của việc điều khiển phương tiện, vũ khí, khí tài bay... vẫn xen lẫn những mẩu chuyện dí dỏm hài hước của hàng lính tráng.

Đọc “Lính bay” người ta thấy ngôn ngữ của một nhà tham mưu quân sự giỏi, suy nghĩ và phân tích sự kiện cả ở tầm chiến lược; chiến dịch; chiến thuật song có lúc lại hòa đồng trong ngôn ngữ chung của lính chiến, của chàng thanh niên mới lớn thậm chí của cả lũ học trò nghịch ngợm. Dường như tất cả những phẩm cách ấy thống nhất trong bản chất của con người ông, vừa anh hùng vừa tinh tế, bình dị, dễ gần.

Có thể nói không ngoa rằng, tất tần tật những chuyện ông kể ra về thời của ông, đồng đội của ông kể cả những lớp người thế hệ đàn anh của ông trong Quân chủng PKKQ như Phạm Thanh

Ngân, Nguyễn Văn Cốc, Trần Hanh, Nguyễn Nhật Chiêu... như một mảng thực tế sinh động, một mảng tranh toàn cảnh về lịch sử xây dựng, chiến đấu của một Quân chủng không quân non trẻ song đầy chiến tích của Quân đội Nhân dân Việt Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Một cuốn sách vừa mang tính văn học, vừa mang tính lịch sử, vừa mang tính tổng kết kinh nghiệm chiến đấu, khoa học kĩ thuật không quân... rất cần cho những ai quan tâm đến lĩnh vực quân sự mới mẻ hấp dẫn này, cho những cán bộ chiến sĩ QĐND nói chung và đặc biệt có thể cần cho thế hệ cán bộ và lính bay hiện nay đang luyện tập sẵn sàng chiến đấu trong điều kiện hòa bình chưa có thực tế chiến đấu như một tài liệu tham khảo, một tác phẩm văn học hợp gu, giải trí.

Đọc hết “Lính bay” tập một, tôi cảm thấy như đang xem cuốn phim hay thì bị đứt, bởi nhân vật chính chưa thấy kể bắn rơi một chiếc máy bay Mỹ nào như lời đồn đại, ngưỡng mộ về ông. Như thế, chắc chắn nhiều bạn đọc như tôi hy vọng sẽ sớm được đọc tập hai và có thể vài tập nữa của “Lính bay”. Xin cảm ơn ông vì đã giúp tôi hiểu thêm khá tường tận về một thời xây dựng và chiến đấu của một Quân chủng anh hùng của QĐND Việt Nam.

Trần Văn Hải - Bạn đọc

Đọc *Lính bay* mới hiểu được không quân Việt Nam, có được chiến công oai hùng trước không lực Hoa Kỳ đã mất bao mồ hôi, xương máu của những phi công Việt Nam! Trước đây cứ lầm tưởng được làm phi công là oai rồi, còn chuyện lái máy bay chắc cũng dễ và sướng lắm. Biết đâu các anh phải luyện tập gian khổ lắm, công phu lắm, nguy hiểm, bất trắc lắm; lại trong thời kỳ chiến tranh gian khó, thiếu thốn đủ đường. Có khi còn vất vả hơn các công việc khác nhiều lần. Nhất là qua lời tác giả giúp chúng ta biết được tỷ mỉ các cuộc không chiến, thấy được sự dũng cảm tuyệt vời của phi công Việt Nam, thấy được sự đóng

góp của các sĩ quan dẫn đường, thấy được công sức tình thương của các kỹ thuật viên, thấy được tình đồng đội trong cuộc chiến với quân thù.

Cũng qua lời kể của tác giả ta thấy bao địa danh của đất nước, thấy được bao nghĩa tình quân dân, biết được những ấu trĩ về cách nghĩ, cách sống bông bột của tuổi trẻ, của một thời cứng nhắc về đời sống tinh thần. Bao kỷ niệm ngọt ngào, bao dấu ấn không thể quên với bất cứ ai trong đời dù chỉ là trong chốc lát hay ngẫu nhiên bắt gặp như lúc phi công Thái bị bắn rơi và được mấy em khu 4 chăm sóc, hay là chuyện mấy bà mẹ Nga thương nhớ khi chia tay về nước, hay là chuyện các anh đi hái táo (trộm) ở gần khu huấn luyện, hay về trường hợp hy sinh của phi công Phạm Thành Nam... Tất cả đều oai hùng, đơn sơ, trong trắng khiến chúng ta cảm phục và yêu mến các phi công Việt Nam!

Bà Phạm Thanh Hà - em gái phi công liệt sỹ Phạm Thành Nam

Đã 46 năm trôi qua kể từ khi anh trai hy sinh. Mấy hôm nay đọc, tôi vẫn mong được đọc đến đoạn anh Phạm Phú Thái kể lại những khoảng khắc, những giây phút cuối cùng của anh Phạm Thành Nam. Và đến trang 351... Tôi nín thở, đọc chậm, đọc thật kỹ từng câu từng chữ, từng trang sách, nước mắt tuôn trào, tôi như nghẹt thở, phải dừng lại mấy lần, và buột miệng kêu lên: Má ơi! Rồi đọc lần nữa, lần nữa. Rồi tôi trấn tĩnh, anh đã hy sinh vì Tổ quốc, vì nhân dân, tôi phải tự hào, không được mềm yếu. Tôi phải sống sao cho xứng với anh. Cảm ơn anh Phạm Phú Thái rất nhiều.

Nguyễn Việt Cường - cán bộ dẫn đường bay

Với hơn 500 trang, hồi ký LÍNH BAY đã làm sống lại quãng thời gian chiến đấu vô cùng ác liệt chống chiến tranh phá hoại của Mỹ leo thang ra miền Bắc. Những năm tháng gian khó xây

dựng KQNDVN ngày càng lớn mạnh. Hồi ký với cách viết tả thực, không bóng bẩy văn vẻ, tác giả viết về đời thật của mình và đồng đội. Người đọc cảm nhận được niềm vui, hạnh phúc cũng như những mất mát đau thương khi đồng đội hy sinh. Có những trường hợp tác giả nhìn thấy rất rõ đồng đội hy sinh, nhưng đến tận bây giờ chính tác giả vẫn chưa thể lý giải được vì sao...

Qua tập hồi ký, người đọc sẽ hiểu thêm về những vất vả, mất mát, hy sinh của những người làm công tác đặc biệt: LÍNH BAY. Cảm ơn tác giả Phạm Phú Thái. Rất mong tập Hai cuốn hồi ký LÍNH BAY sớm xuất bản.

Đinh Đức Long - Bạn đọc chia sẻ trên mạng xã hội

Lâu lâu mới có lại được cảm giác ngốn trọn cuốn sách trong đêm. Dành chút thời gian đọc lại vài đoạn cảm thấy ấn tượng. Lâng lâng thống khoái. Y như cảm giác lần đầu chinh phục bầu trời của gã binh nhất 19 tuổi lái máy bay.

Đinh Khôi - bạn đọc

Trong vòng một ngày và một nửa đêm bỗng dưng như ở trên trời. Lâu lắm rồi mới có cái cảnh ôm khư khư quyển sách ngấu nghiến như bị bỏ đói dài ngày. Chao ôi, những chàng lính binh chủng tôi yêu đến cháy lòng! Xúc động đong đầy, cảm xúc trào dâng. Chẳng cần trận đánh nào, chẳng cần chiến công nào, thời điểm các anh “đơn côi” thả đơn trên “quả tên lửa” Mig-21 thần kỳ khi tuổi đời quá trẻ (không thể tin được) các anh đã trở thành huyền thoại! Khâm phục, ngưỡng mộ, tự hào, thương mến... không đủ ngôn từ để diễn tả hết về LÍNH BAY. Cảm ơn tác giả, người lính bay huyền thoại. Chúng tôi đang đón đợi LÍNH BAY!

Trần Sơn - cựu lính Không quân

Tôi là lớp hậu sinh của tác giả hồi ký “Lính bay”. Ngày các anh đi học bay và chiến đấu tôi còn rất nhỏ và đang mài dũa

quần dưới mái trường xã hội chủ nghĩa. Năm 1978 tôi thi đại học Kỹ thuật Quân sự và được phân công sang Tiệp Khắc học thiết kế động cơ máy bay. Năm 1985 về nước, được điều về sư anh Cốc và phục vụ kỹ thuật ở E931 Yên Bái. Lúc tác giả hồi ký “Lính bay” là sư trưởng thì tôi mới chỉ là B trưởng. Nhưng tôi khâm phục các anh, đặc biệt là anh Phạm Phú Thái sư trưởng, người rất quan tâm đến đội ngũ kỹ thuật Hàng không. Sau này do duyên số và một vài lý do khác tôi chuyển ngành nhưng kỷ ức của tôi với MIG21 bis và những người lính bay huyền thoại như thủ trưởng Đào Đình Luyện, Trần Hanh, Thượng tướng Ngân, anh Cốc, anh Tuấn, anh Sâm, anh Soát, anh Thái, anh Thi, anh Phúc... không bao giờ phai nhòa trong tôi. Các anh rất hào hoa phong nhã. Lên đến sư trưởng anh Thái vẫn bay, vẫn nói chuyện vui vẻ với lũ lính chúng tôi không phân biệt cấp - lính như thời bây giờ.

Cầm hồi ký “Lính bay” của anh, em đã đọc rất kỹ từng trang từng dòng, hiểu được thời chiến tranh các anh đã trải qua, các anh đã học vất vả như nào, những mất mát bạn bè, bạn học, và đồng đội trong chiến tranh như anh Thiệu, anh Nam. Cảm ơn các anh, những thần tượng của tôi cho đến bây giờ, và Quân chủng Không quân vẫn còn là ngôi nhà của tôi. Em xin chia sẻ cảm xúc của em khi đọc hồi ký Lính bay. Vẫn tự hào một thời làm lính của các anh.

Phạm Quang Thu - bạn đọc

VỚI LÍNH BAY

Cảm ơn Phú Thái thật nhiều
 Lính Bay với biết bao điều mộng mơ...
 Đánh cho giấc Mỹ bất ngờ
 Đánh cho chúng phải im... giờ tay hàng!
 Những con chim én thật hiền
 Bay trên dải đất của miền mộng mơ

“Về thời đồ đá” thật ư!
 Ních Xon đáng mặt và dư hận đời...
 Mặt trận đã mở ra rồi
 Ẽn vây bủa khắp bầu trời Việt Nam
 B52 thoi nghênh ngang
 Con Ma, Thần Sấm xếp hàng nhà lao
 Lính Bay Mặt Trận trên cao
 Vinh quang đã khắc lõng vào Trời xanh
 Nghiêng mình trước những anh linh
 Đã vì Tổ quốc quên mình với bay!
 Ta bay với cả hồn say
 Nước non gấm vóc bao ngày dệt thơ
 Truyền thống bay mãi tới giờ
 Nhân dân hy vọng, từng giờ đợi trông
 Ai dè Mặt trận trên không
 (Hiện như những đóa hoa hồng biết bay)
 Giặc quay lơ, giặc tan thân
 Giành cho đất nước đêm ngày Trời trong...
 Quân xâm lược ác đừng hòng...
 Phải run sợ trước tấm lòng Lính Bay
 Lính Bay yêu nước nồng say
 Xin dâng triệu đóa hồng này tặng Anh!

23.7.16 HN PQT

Nguyễn Long Chuẩn - Bạn đọc

Thế là phải dùng “thủ đoạn chiến thuật” rồi cũng có trên tay “LÍNH BAY”.

Ngay cái tên đã tạo nên sự chú ý của tôi một, thằng lính chiến thực sự. Bao tác phẩm, hồi ký, lịch sử truyền thống, phim truyền thống của các đơn vị... chỉ nói chung là sự lãnh đạo tính quyết đoán và kiên cường của lãnh đạo và thường đề cao vai trò của cấp chỉ huy, ít ít lắm những gì nói về người lính, người chiến

sĩ thực sự lăn lộn đổ xương máu để biến cái “Vĩ mô” của lãnh đạo thành chiến thắng. Thế mà ở đây tác giả lại dùng chính cái từ “Lính tráng” để đặt tên cho tác phẩm. Phải là người TÂM - ĐỨC lắm, dũng cảm lắm mới nhắc đến từ “LÍNH BAY” để tóm tắt cả cuộc đời sự nghiệp của một cấp lãnh đạo, của một Vị Tướng. Một sự giản dị đến chân thành. Cảm ơn anh PHẠM PHÚ THÁI.

Nhà văn Chu Lai

“Xưa nay cũng đã có không ít các tác giả viết về không quân dưới dạng tiểu thuyết, ký sự, và thậm chí có cuốn đã đạt tầm như Vùng Trời của Hữu Mai... nhưng để có 500 trang sách chỉ chuyện nói về bay và lính bay thì có lẽ chỉ có ở cuốn này. Tác giả vốn là phi công chiến đấu đã đánh dư vài chục trận trong thời kỳ chiến tranh phá hoại ác liệt nhất nên vốn sống, cảm xúc cứ ủa ra, tràn trề hết trang này đến trang khác mà nếu không phải lính bay thì không thể viết được. Đọc Lính Bay thấy rõ là tác giả không có ý làm văn, không nặng về câu chữ, không chủ trương trung cất ý tưởng, cũng chẳng dụng công, cầu kỳ trong miêu tả, bố cục mà thấy gì viết đó, nghĩ gì viết ra hết, không một chút hư cấu, không nhấn nhá bóng trầm như thể loại tự truyện, như nhật ký. “Nhật ký bay” nên nó chân thật, nóng hổi, trần trụi, không màu mè uốn éo, cứ để mặc cho những trang biên niên, những con người, những trận đánh cứ lặng lẽ ủa về chạm đến tim người đọc. Cả một trang sử hào hùng của cuộc chiến đấu trên không được khắc họa kỹ càng, tỉ mỉ khiến cho ta bỗng hiểu ra một cách tường tận về sự gian khổ, hy sinh, kiên cường, trí tuệ của hình tượng người lính lái máy bay một thời bình lửa để từ đó thấy khâm phục, tự hào hơn trong sự nghiệp giữ gìn chủ quyền bầu trời, mặt đất của Tổ quốc. Giọng kể bình dị, không lên gân, có đoạn dí dỏm, có đoạn trữ tình, không ít những nhận xét bất ngờ, tinh tế đã cuốn hút người đọc hết trang này đến trang khác. Đó là sức hút của một đề tài lạ của một Binh Chung mới.

Nhà thơ Nguyễn Trọng Tạo

Độc hồi ký LÍNH BAY của Trung tướng phi công Phạm Phú Thái như hiểu thêm một thế giới mới lạ, nhờ tính trung thực và hóm hỉnh của người viết. Hóa ra máy bay ta không chỉ bị máy bay Mỹ bắn rơi khá nhiều (Phạm Tuân bảo khoảng 70 chiếc, và nói thêm với mình: Phi công ta bắn được khoảng 300 chiếc) mà còn bị tên lửa và pháo phòng không của ta bắn nhầm. Có lúc đã đưa máy bay Mỹ vào vòng ngắm, mà ấn nút phóng tên lửa thì tên lửa không chịu bay ra... Nhiều câu chuyện chiến đấu của phi công trẻ (năm 1968 Thái mới 19 tuổi học 3 năm ở Liên Xô về đã lái Mig chiến đấu) đọc mà kinh ngạc. Thấy ở đây một đời sống khác, một cuộc chiến đấu khác. Thật ly kỳ. Cảm ơn Phạm Phú Thái, hồi ký (tập 1) mới ghi chuyện xảy ra trong 1 năm mà đã dày trên 500 trang. Hi vọng tập 2 sẽ hoàn thành sớm.

Một hồi ký sống động, cuốn hút một trang sử hào hùng chân thực về Không quân Việt Nam

(Nhân đọc LÍNH BAY - Hồi ký của trung tướng phi công
Phạm Phú Thái - NXB HNV năm 2016)
Nhà văn Kao Sơn

Tôi đọc "Lính Bay", cuốn hồi ký của Trung tướng không quân Phạm Phú Thái giữa lúc những câu chuyện liên quan đến những người lính không quân đã hy sinh anh dũng "Vì sự bình yên đất nước" trong hai chuyến bay SU-30 và CASA 212 vẫn còn vang vọng.

Chiến tranh, nhất là cuộc kháng chiến chống Mỹ của ta đã thực sự chấm dứt cách đây hơn 40 năm. Đã có nhiều tác phẩm văn học viết về cuộc chiến đó. Về binh chủng Bộ binh với những nhân vật là người lính trực tiếp cầm súng. Kế đó là những tác phẩm viết về binh chủng Hải quân mà nổi bật là viết về đoàn tàu không số. Viết về binh chủng hậu cần, về lực lượng thanh niên xung phong cũng không ít. Kể cả một lĩnh vực rất khó tiếp cận là Tình báo quân đội cũng đã có tiểu thuyết, có phim ảnh, có cả hồi ký của người trong cuộc. Nhưng viết về Binh chủng Không

quân thì còn hạn chế. Sách viết về lực lượng này không nhiều. Phần vì các nhà văn khó có điều kiện tiếp xúc, tìm hiểu. Người trong cuộc thì không có thời gian.

Thực ra trước đây cũng đã có Vùng trời của nhà văn Hữu Mai. Tiếp là nhà văn Lê Thành Chơn với nhiều tập ghi chép, tiểu thuyết về không quân. Một số phi công trực tiếp chiến đấu cũng có sách viết kể lại những chiến công của mình và đồng đội như Đại tá Phi công, anh hùng LLVT Lê Hải với bút ký: Phi công tiêm kích. Phi công lái Mic 21 Nguyễn Công Huy với tự truyện " Tôi là phi công tiêm kích " . Đặc biệt cuốn : Những cuộc không chiến trên bầu trời Việt Nam giai đoạn 1965-1975 của Trung tá Nguyễn Sỹ Hưng, phi công tiêm kích của trung đoàn 921- Sao Đỏ ... đã đem lại cho người đọc cái nhìn khái quát về binh chủng Phòng không - Không quân, trong đó đặc biệt là Không quân, một binh chủng đặc biệt với đặc thù: Không có lần thứ 2 để sửa chữa sai lầm khuyết điểm. Dẫu vậy, tất cả những cuốn sách trên, đọc xong đọc giả vẫn cảm thấy còn thiếu một cái gì; vẫn muốn được hiểu chi tiết hơn nữa, đầy đủ và toàn diện hơn nữa về chính những người trong cuộc. Điều này là dễ hiểu. Theo thông lệ từ nhiều năm nay, khi viết hoặc nói về những đơn vị, những con người anh hùng, chúng ta nhiều người vẫn thường chỉ đưa ra những khoảng sáng, áp đặt cái nhìn sự việc, sự vật qua ánh hào quang chiến thắng và ở đó điều toát lên được tuân thủ là tinh thần chỉ đạo: Ta nhất định thắng. Địch nhất định thua. Ta chính nghĩa cao thượng, luôn hào hiệp, thông minh tài giỏi, địch thì luôn hèn hạ ngu dốt. Thậm chí thời ấy nhiều người trong chúng ta hồn nhiên tin rằng đồng hồ Liên Xô tốt hơn đồng hồ Thụy Sĩ và trắng Trung Quốc tròn hơn trắng nước Mỹ. Điều đó thật ấu trĩ nhưng cũng thật trong sáng, đáng yêu nếu không nói trong một chừng mực nào đó, trong lĩnh vực chính trị, tuyên truyền nó là cần thiết cho một bối cảnh hoàn cảnh cụ thể là đất nước đang có chiến tranh. Phải động viên tối đa. Hãy dừng nói đến những

hy sinh mất mát, thua thiệt để tập trung động viên tinh thần chiến đấu. Hãy đừng không nói đến cái Tôi để tập trung cho mô tả cái Ta, cái Chúng ta. Mang một trái tim riêng lẻ, sợ sệt trong mình thì người lính làm sao có thể thắng quân địch hung hãn với những trang bị vũ khí tối tân hiện đại gấp trăm mình?!

Tất cả những điều đã nói trên lý giải cho việc cuốn hồi ký Lính Bay của Trung tướng không quân Phạm Phú Thái nhận được sự quan tâm đặc biệt của dư luận.

Trước hết, Lính Bay được viết bởi chính người trong cuộc. Cách kể, ngắn gọn và súc tích như chính lối sống và tính cách giản đơn của một người lính. Sinh động và thật như sự thật của chính nó. Không tô hồng. Không khuếch trương. Có thể nào nói thế. Tác giả của cuốn sách: Một người lính đặc sệt đã viết câu chuyện của mình bằng chất văn lính đặc sệt. Nó hoàn toàn không gây lẫn với các sắc lính khác. Điều đáng chú ý nằm ở thông điệp mà cuốn hồi ký cùng tác giả Phạm Phú Thái muốn truyền tới bạn đọc: Cần nhìn nhận Lịch sử bằng những trang viết thực, những ghi chép thực và ghi nhận nó chứ không phải bằng những phán xét chủ quan. Và để thực hiện tiêu chí đó, Phạm Phú Thái đã không chỉ đưa vào trang viết của mình những chiến công, những trận đánh hào hùng, những thắng lợi đã vượt qua mà còn cả những gian khổ, khó khăn trong tập luyện, tiếp cận thiết bị, cùng những mất mát, hy sinh, những sai sót, cả những sai lầm trong chiến thuật.... của mình và đồng đội. Những so sánh buồn về tương quan lực lượng chiến trường giữa Ta và Địch, giữa tiềm lực quân sự giữa Nga và Mỹ... Thực tế đó được đưa vào " Lính bay" đã giúp người đọc hiểu thêm sự gian khổ hy sinh, nhận biết được cái giá của người lính phải trả, hiểu được cái giá thật của chiến thắng. Chúng ta sẽ không hiểu hết, không đánh giá được hết tầm vóc của chiến thắng nếu không hiểu được để có được chiến thắng đó chúng ta đã phải vượt qua, phải hy sinh

những gì, không biết những góc khuất trong mỗi con người, mỗi sự kiện. Những khó khăn không làm cho chúng ta cảm thấy yếu thế hoang mang mà càng làm cho chiến thắng của ta vĩ đại hơn. Hiển nhiên là như vậy. Chiến thắng không tự dưng mà có. Chiến thắng cũng sẽ mất đi ánh hào quang chói lọi của nó nếu kẻ địch chỉ là một lũ ngu dốt, yếu kém, hèn hạ.

Và không chỉ có thế. Vượt lên khỏi một Hồi ký thông thường, ngoài việc cung cấp cho độc giả những kiến thức bổ ích về binh chủng, về thiết bị và những yếu tố đặc thù của không quân, của lính bay (giống một cẩm nang kỹ thuật, một cuốn sách tổng kết kinh nghiệm bay), cuốn sách đã trở thành một tác phẩm văn học thực thụ khi nó chú trọng khắc họa và đề cập khá chi tiết đến yếu tố con người. Một cậu bé còn ở tuổi quàng khăn đỏ đột ngột như cây non bị bão bất ngờ bứng khỏi mảnh đất quê kiểng dân dã, dứt khỏi vòng tay chăm sóc của bố mẹ, bạn bè để đặt vào môi trường khắc khổ nhất của những người lính. Cây non phải tự thích nghi. Con chim non phải tự mình tập luyện để bay được bằng chính đôi cánh của mình. Chàng trai trẻ chưa một lần biết đến sự rung động ngọt ngào qua những đụng chạm với người khác giới phải tự thích nghi, tự quên tuổi thanh xuân mình, tự vượt mình để thành một chiến sỹ chân chính. Con người làm ra cuộc chiến, vận hành cuộc chiến, giải quyết cuộc chiến, hưởng lợi đồng thời là nạn nhân của cuộc chiến. Bằng cách đưa ra những góc khuất, mô tả số phận riêng tư cùng những trần trụi riêng tư của nhiều nhân vật là đồng đội và của bản thân mình - Điều mà nhiều cuốn hồi ký khác không làm được do quên hoặc cố tình bỏ qua - Phạm Phú Thái đã làm cho cuốn hồi ký của mình trở nên chân thực hơn, gần gũi hơn, sống động và cuốn hút hơn. Một trang sử chân thật, dữ dội đã được tái hiện dưới dạng một tác phẩm văn học. "Lính Bay" không còn là hồi ức riêng của một người lính mà trở thành hồi ức của nhiều thế hệ, trở thành niềm tự hào của cả một dân tộc về một giai đoạn hào

hùng nhất. "Lính Bay" sẽ là món quà đặc biệt không chỉ dành riêng cho những người lính không quân nói riêng mà cho toàn quân, toàn dân trong đó có thế hệ trẻ hôm nay.

"Chỉ mong sao con cháu tôi và thế hệ con em chúng ta chiêm nghiệm được điều gì đó cho riêng cho mình về cuộc sống cũng như ý thức chính trị với non sông".

Ước muốn của Trung tướng nhà văn Phạm Phú Thái viết trong "Lính bay" đã và đang được thế hệ trẻ hôm nay ghi nhớ và thể hiện sống động qua hai vụ máy bay SU-30 và CASA 212 rơi. Mà không chỉ thế hệ trẻ, cả dân tộc âu lo, cả xã hội bắt tay vào cuộc khắc phục hậu quả cùng bao tấm lòng đồng cảm chia sẻ. Mỗi mất mát đang được biến thành một liều thuốc kỳ diệu có sức mạnh gắn kết để cả dân tộc thành một khối. Tin rằng sự ra đời của "Lính Bay" trở thành một vun đắp hữu hiệu cho sức mạnh đoàn kết đó!

TP Hồ Chí Minh, tháng 7 năm 2016
K.S

Mục lục

Đôi lời trước tái bản lần 2	5
Lời nói đầu	7
Tôi - binh nhất, phi công tiêm kích!.....	11
16 tuổi, tôi vào bộ đội.....	39
Tân binh dự bị bay	47
Lên đường	61
Mùa đông nước Nga và Tết đầu tiên ở nước ngoài	73
Học nhảy dù.....	95
Học bay	105
Tập bay đội hình.....	141
Học bay năm thứ hai.....	157
Tập lái Mig-21	165
Tập sử dụng vũ khí trên Mig-21	185
Tốt nghiệp trường Không quân Liên Xô	193
Vào Đoàn - Trở về Tổ quốc	205
Trung đoàn Không quân tiêm kích 921	217
Học nghị quyết	225
Phi công Triều Tiên	243
Ngày trực chiến đầu tiên.....	247
Một chiều nhớ mãi	263
Trận đánh đầu tiên và nỗi lo hết dầu vì ham mục tiêu	269
Bay điều binh	281
Đón đoàn bay số 3 trở về	287
Rèn bay chuyển trường.....	293
Chính ủy Chu Duy Kính và công tác chính trị.....	301
Nhận nhiệm vụ và chiến công mở màn ở Quân khu Bốn	309

Bất ngờ với tai nạn bay.....	317
Hiểm họa tên lửa Talos từ hạm tàu chiến Mỹ.....	321
Chiến trường Khu Bốn	323
Những đồng đội đoàn bay khóa Ba đầu tiên hy sinh.....	333
Bay xuyên mây và nguy cơ tai nạn do thất tốc	343
Trong không chiến cần thay đổi chiến thuật liên tục.....	349
Trận thắng đầu tiên của Đại đội Ba trên mặt trận Khu Bốn	353
Rút kinh nghiệm chiến đấu và tư duy chiến thuật	357
Tìm hiểu về một trận đánh của phi công Vũ Ngọc Đình tại Khu Bốn.....	361
Day dứt về một trận thua, lỗi chiến thuật hay kỹ thuật?	365
Có phải biên đội ba chiếc lợi ít hại nhiều?.....	371
Từ Nội Bài nhớ về Phú Thọ, Thái Bình - tuổi thơ tôi	377
Nghỉ dưỡng ở Đầm Vạc.....	407
Tôi đã suýt bắn vào đầu phi công Lê Hải.....	415
Những trận đánh cuối cùng ở mặt trận Khu Bốn	419
Những kỷ niệm về sân bay Thọ Xuân	429
Một trận đánh khốc liệt	449
Một nghi vấn bị tên lửa Talos bắn.....	463
Đôi khi lỗ cơ hội đánh địch là vì... ..	471
Thực tế và phi thực tế.....	477
Vào Đảng.....	495
Cảm nhận của độc giả và bạn bè về hồi ký “Lính bay”	501
Một hồi ký sống động, cuốn hút	
một trang sử hào hùng chân thực về Không quân Việt Nam	513

Lính bay

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 3, 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/13-01/HNV. Số QĐXB: 06/QĐ-NX-BHNV ký ngày 09/01/2020. In xong và nộp lưu chiểu quý I năm 2020. Mã số ISBN: 978-604-9894-99-2.

- 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. Bối cảnh 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 -



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 ký 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 cần 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

ISBN: 978-604 -9894-99-2



9 786049 894992

Giá: 230.000 đ