

hành đoàn còn có thêm hai người lính bộ binh Sư Đoàn I phải hy sinh oan uổng làm tôi ân hận mãi!

Buổi trưa hôm ấy về câu lạc bộ ăn cơm, Soạn nhân nhó than với tôi về phi vụ buổi sáng:

„Cố lẽ tao chết mất, tội nó bắn dữ quá!“.

Chúng tôi có hai toán, 6 chiếc slicks, cùng biệt phái cho SĐ/IBB, nằm ở căn cứ Dạ Lê. Thời kỳ ấy rất vất vả nên Tôi và Soạn thay phiên nhau mỗi người „lead“ một ngày, nghỉ một ngày. Mặc dù được nghỉ ngày hôm ấy, nhưng để ủng hộ tinh thần bạn, tôi nói với Soạn phi vụ buổi chiều nếu phải vào lại hãy để tôi lên thế anh „lead“ vô thử xem sao. Sau bữa ăn trưa, tôi cất cánh theo như đã hứa. Hai đứa đã đồng ý nhưng đến sau khi qua họp bàn với mấy pilot gunships [Cobra] của Mỹ ở bãi tiếp tế, thì Soạn lại đổi ý để anh tiếp tục bay chiếc „lead“ như trước. Soạn là đàn anh ở trường bay, về phi đoàn trước, nên có lẽ anh do dự không đành nhường cho tôi.

Phi vụ chiều hôm ấy Không Đoàn còn tăng cường thêm hai chiếc slicks của PĐ 233 và cử Đ/úy Phạm Anh Tuấn, tân TPHQ/PĐ 233, bay chiếc C&C để chỉ huy. Từ Dạ Lê, chúng tôi cất cánh bay theo hàng dọc. Bãi đáp nhỏ hẹp và nguy hiểm nên chỉ đáp từng chiếc một. Chiếc „lead“ của Soạn sẽ một mình vô trước, nếu an toàn, sau đó các wingman mới theo vô. Đa số các „leader“ của PĐ 213 đều bay theo phương cách này trong các phi vụ hành quân!

Tôi không ngờ Soạn vẫn giữ đường bay cũ, từ hướng Birmingham vô, như buổi sáng anh đã bay và bị bắn dù không trúng. Vô tình tạo cho địch có thêm kinh nghiệm bắn anh lần này! Con đường đất đỏ trông hiền hòa nhưng trống trải, hai bên đồi núi đã bị khai hoang, cây cối cháy khô trụi lá. Tôi thấy anh tà tà bay vào, với thế bay rất „normal“ lại vừa thấp vừa chậm, nên nghĩ chắc không đến nỗi „hot“ như anh đã diễn tả lúc ăn trưa. Không ngờ, phi cơ anh chỉ như miếng mồi ngon cứ dần dần tiến gần tới miệng „Cọp“! Đường vô tuy ngắn ngủi, chỉ cách độ 3 miles, mà gian nan hiểm trở. Nó càng ngắn hơn nếu nhìn từ trên phi cơ xuống. Trong khi ấy, hai chiếc Cobra của Mỹ thu mình lại bé xíu như hai con chim con trên bầu trời xanh thẳm ở cao độ 5000 bộ, làm sao có sức áp đảo tinh thần địch!

Chính lúc anh vừa chậm lại để quẹo phải vào „short final“, chỉ còn cách hàng rào phòng thủ cỡ vài chục mét, đồng thời cũng là lúc hợp đoàn còn lại của chúng tôi quẹo theo hướng East để làm vòng chờ bên ngoài vùng Birmingham... Và tôi chỉ kịp nghe hai phi công Cobra của Mỹ hốt hoảng la lên trên tần số:

„Shit !... God-damn!... He's blown up over sky!“.

Sự việc xảy ra quá lẹ như cái chớp mắt, phi hành đoàn không kịp để lại một lời kêu cứu!

Hai chiếc Cobra ở trên cao, sau đó cũng cao chạy xa bay khỏi vùng, không có phản ứng nào chống trả. Hợp đoàn còn lại dưới sự hướng dẫn của C & C được lệnh đình chỉ phi vụ. Không bao lâu sau, khoảng cuối tháng 4/72, Bastogne thất thủ hoàn toàn. Căn cứ bị phá hủy bình địa nhưng địch quân cũng không có khả năng chiếm đóng lâu dài. Cho tới khi các đơn vị bộ binh trở lại thu dọn chiến trường, mang được xác phi hành đoàn [Soạn & Trung] về mai táng. Thân xác các anh đã vỡ vụn cùng với hai chiến sĩ SĐIBB mà tôi tự ý nhét thêm để giúp cho phi hành đoàn, nhưng không ngờ đã hại họ phải chết oan uổng.

Số phận các phi hành đoàn trực thăng lúc nào cũng nguy hiểm hơn so với các ngành bay khác. Có lẽ nhờ tin vào mạng số nên mới bớt sợ. Anh em thường an ủi nhau „Trời kêu ai nấy dạ!“. Định mệnh chính là bùa hộ mạng của mỗi người! Những sự hy sinh cao cả của các phi hành đoàn đi trước đã để lại những kinh nghiệm quý báu bằng xương máu cho các bạn bè còn sống, có như vậy sự hy sinh của các anh mới không bị lãng phí.

Sau khi Bastogne bị overrun, một phần lực lượng phòng thủ còn lại của SĐ/IBB rút lên được một cao điểm ở phía Tây Bắc Bastogne và phía Tây c/c hỏa lực King, chỉ cách nhau một con suối nhưng trực thăng các phi đoàn vẫn không vô tiếp tế tàn thương được. Sư đoàn IBB phải xin trực thăng Mỹ giúp. Hai chiếc Cobra và ba slicks của Mỹ tới nhưng phi hành đoàn viện đủ cớ từ chối phi vụ. Tôi được BCH hành quân SĐIBB gọi lên. Vị Trung tá trưởng phòng HQ hỏi tôi: „Các phi công Mỹ từ chối! Anh có dám vô không?“. Vì tự ái dân tộc trước mặt các phi công Mỹ, tôi liều can đảm gạt đầu „Tôi sẽ cố gắng!“.

Sau khi nghiên cứu kỹ càng tọa độ và các vị trí liên đới giữa địch và bạn, trên tấm bản đồ hành quân khổng lồ treo trên tường. Tôi yêu cầu phòng HQ Sư đoàn/IBB liên lạc với đơn vị bạn dọn ra dấu bãi đáp bằng kiếng [survival mirror] để cho phi vụ được bắt đầu hầu có thể tránh pháo kích. Không xử dụng trái khói để bị lộ mục tiêu! Đồng thời yêu cầu hai chiếc Cobra của Mỹ phải escort với cùng cao độ [low level] khi tôi tìm đường vào „short final“. Khi tôi „dive“ xuống thế nào thì hai chiếc Cobra cũng phải bám sát theo như vậy. Lúc đầu các pilot Mỹ từ chối, lấy cớ bám sát sẽ không thể „cover“ có hiệu quả được. Tôi giải thích mục đích chỉ muốn uy hiếp tinh thần địch! Chỉ ở cao độ thấp, trực thăng mới có thể biểu hiện hết sức hùng hổ của nó! Tôi không muốn