

BẦY CHIM VÕ TÔ – KQVNCH

Tập “Quân sử Không Quân” trang 199 ghi lại: “Về Không quân VNCH ngoài một số nhỏ quân nhân và gia đình được di tản bằng phi cơ C130, C141 của KQHK từ ngày 20/4, đa số còn lại chỉ di tản sau ngày 28/4/1975, khi Bộ Tư lệnh KQ không còn hoạt động theo đúng chức năng của một Bộ Tư lệnh nữa.”

Số lượng phi cơ của KQVN bay thoát được sang Utapao–Thái Lan, do các tác giả đưa ra, không thống nhất, theo Robert Miskesh trong “Flying Dragons: The South Vietnamese Air Force” thì tổng cộng vào khoảng 132 chiếc, gồm khoảng 25 F5, 27 A37, 11 A1, 13 C47, 6 C130, 3 AC-119, 5 C7, và 45 UH1. Trong khi đó Wayne Muntza, trong “The A-1 Skyraider in Viet Nam: The Spad’s Last War”, và Ralph Wetterhahn trong “Escape to Utapao” thì con số máy bay được cho là 165 chiếc. Thêm vào đó là các U-17 và O-1, ngoài ra không kể vài phi cơ dân sự của Air VN.

Cũng vào ngày cuối cùng, một số trực thăng đã bay ra đáp xuống các chiến hạm của HQHK, con số này được ước lượng là khoảng 100 chiếc, đa số là UH1 và CH47. Cũng có những chiếc tuy bay được ra biển nhưng do trục trặc kỹ thuật, hoặc hết nhiên liệu đã rớt xuống biển. Con số này được ước lượng là khoảng 18 chiếc.

37 năm sau ngày 30 tháng 4 năm 1975, các tài liệu quân sự được giải mật và những bài hồi ký, bút ký của nhiều tác giả trong cuộc đã giúp “vẽ lại” toàn cảnh (tuy có thể chưa hoàn toàn chính xác) về cuộc di tản hay đúng hơn là “tự tan hàng” của KQVNCH.

Cuộc di tản chiến thuật, rút bỏ Quân Đoàn 2, ngày 6 tháng 3 năm 1975 đã bỏ lại tại Pleiku 64 phi cơ các loại.

Ngày Quân Đoàn 1 tan hàng tại Đà Nẵng (30 tháng 3, 1975), 180 phi cơ đã bị bỏ lại. Trong số này có 33 phi cơ vận tải C-7 Caribou đang bị đình động còn bọc kín trong bao tòn trũ.

Trong những tháng cuối cùng của cuộc chiến, khả năng chiến đấu của KQVNCH càng ngày càng bị giới hạn do không còn một hệ thống chỉ huy và kiểm soát hữu hiệu. KQVNCH không có những phi cơ trang bị hệ thống chỉ huy, dẫn đạo không trợ bay trên vùng cần yểm trợ hành quân (theo phương pháp của KQHK, dùng các C-130 làm trạm chỉ huy trên vùng). Trong khi đó sự kiện bị mất các Đài Kiểm báo và Không trợ như Trung Tâm CRC (Combat Report Center) Panama Đà Nẵng, các Trạm CRP (Combat Report Point) Peacock Pleiku, Pyramid Ban Mê Thuật... đã khiến Hệ thống Kiểm Báo Chiến Thuật trở thành tê liệt, vô hiệu. Tuy Trung Tâm CRC Tân Sơn Nhất vẫn còn hoạt

động nhưng nhiệm vụ chính lại không phải là để điều hành các phi vụ yểm trợ chiến trường, hoặc hướng dẫn oanh tạc các mục tiêu dưới đất. Các phi vụ oanh tạc tùy thuộc vào các phi cơ Quan sát FAC (Forward Air Controller = Điều không tiền tuyến) và tùy phi công có mặt trên vùng nhận định mục tiêu bằng mắt thường.

Vào thời điểm của Trận Xuân Lộc: KQVNCH còn 1,492 phi cơ các loại, trong đó có 976 chiếc hoạt động được, 135 chiếc hư hỏng không bay được và 381 chiếc kể như phế thải. Lực lượng phi cơ chiến đấu gồm 169 chiếc A-37 (trong đó 92 chiếc khả dụng) và 109 F-5s (93 chiếc khả dụng).

Những phi vụ hành quân cuối cùng của KQVNCH trên không phận Sài Gòn:

Trong những ngày cuối cùng của VNCH, KQVN vẫn còn hoạt động với một số phi vụ yểm trợ bộ binh và chống pháo kích. Đại úy phi công Trần Văn Phúc PD518 ghi nhận một số phi xuất trong những ngày 28 và 29 tháng 4 như:

PD518 với Phi vụ Phi Long 51 do một phi tuần gồm 2 Skyraiders (một do Đại úy Phúc và 1 do Thiếu tá Trương Phùng) bay vào sáng 29/4. Phi cơ của Thiếu tá Phùng bị phòng không BV bắn hạ. Ông đáp xuống ruộng gần cầu Bình Điền, bị bắt và sau đó bị CQ hành quyết vào ngày 30 tháng 4. PD514 với một phi tuần 2 Skyraiders cất cánh từ Cần Thơ để bay trên không phận Sài Gòn vào sáng 29 do các Thiếu tá Hồ Ngọc Ân và Đại úy Nguyễn Tiến Thụy điều khiển.

Những phi vụ Tinh Long của các AC-119 như Tinh Long 06, Tinh Long 07...

Tinh Long 07 (sáng 29) do Trung úy Trang Văn Thành điều khiển đã bị SA-7 của CQ bắn hạ, phi cơ gãy làm đôi và rơi ngay tại vòng đai phi trường. Phi hành đoàn gồm 9 người, 8 hy sinh ngoại trừ nhân viên nhảy dù thoát được.

Theo Đại úy Phúc, ngoài Tinh Long 07, còn có thể có thêm 2 AC-119 khác bị bắn hạ (?) (một rơi tại đường Ngô Quyền, và một rơi tại Tân Tạo).

Sáng 30 tháng 4, một phi xuất A-37 (PD526) từ Cần Thơ, phối hợp với O-1 (PD112) từ Đồng Tâm bay yểm trợ khu vực Hoàng Hoa Thám ngay trước giờ Dương Văn Minh tuyên bố đầu hàng. (A-37 do Trung úy Nguyễn Mạnh Dũng điều khiển); (O-1 do Đại úy Mai Trí Dũng). Đây có thể là phi vụ hành quân cuối cùng của KQVNCH.

(Xin xem bài: Những Phi vụ hành quân sau cùng của KQVNCH, của Trần Lý)

Những giờ phút cuối cùng tại Bộ Tư lệnh KQVNCH

Chiều 28 tháng 4, CSBV đã dùng 4 A-37 (lấy được, từ Phan Rang) oanh kích Phi trường TSN, gây tổn hại cho 3 chiếc C-119 và nhiều C-47.

Tối 28 tháng 4: một sự kiện “kỳ lạ” đầy bí ẩn đã xảy ra tại TSN: Tác giả Thiên Lôì Ngô Đức Cửu trong “Chuyện 30 năm trước” ghi lại như sau:

“8:00g tối 28 tháng 4 năm 1975, tôi trở về ụ đậu phi cơ đầu phi đạo 07 phải, nơi tạm trú của 3 Phi Đoàn 524, 534 và 548 di tản từ các căn cứ về. Bước xuống xe, tôi thấy các nhân viên phi đạo đang bận rộn kéo các A-37 trang bị đầy bom đạn từ trong vòm trú ẩn ra đậu hàng ngang dài phía trước, cách ụ 50 feet. Tôi bước đến hỏi Trưởng phi đạo tại sao dời phi cơ khỏi ụ?

Anh ta trả lời: theo lệnh trung tá kỹ thuật và Bộ CH Hành quân.

Tôi vào phòng trong ụ, nhắc điện thoại gọi TT Hành quân, thì sĩ quan trực cho biết hình như lệnh của Bộ Tư lệnh KQ hay Bộ TTM... gì đó?

Tôi hỏi: Anh có biết là hồi chiều phi đạo 07 vừa bị dội bom không? Tôi liên lạc với Đại tá Ước, nhưng không được. Trở lại bãi đậu, tôi yêu cầu Trưởng phi đạo di chuyển phi cơ trở lại ụ, nhưng không được.”

Tôi tự hào trong hàng ngũ phi công khu trục KLVNCH, nhất là KĐ92 có các PĐ524, 534, 548 cho đến giờ phút này: 22:18g tối 28 tháng 4 tất cả phi công đều có mặt ứng chiến, không thiếu một ai.

Suốt đêm tất cả anh em 3 Phi Đoàn chờ đợi, điều động cất cánh, nhưng tuyệt nhiên không một tiếng điện thoại reo.

Nửa đêm VC bắt đầu pháo kích và hơn 50 A-37 bị phá hủy. Giờ đây hơn trăm phi công chiến đấu bằng tay không ư?

6:15g sáng 29, tất cả phi công lên xe chạy về Bộ Chỉ huy KĐ33. Đại tá Thảo chạy vào rồi chạy trở ra. Đến nơi các phòng vắng lặng, không còn ai cả. Trở lại sân cò KĐ33, Đại tá Thảo tuyên bố tạm thời tan hàng, anh em rón rục tìm lấy phương tiện di tản.

Mọi người xuống xe, nhưng chạy về đâu bây giờ? Tan hàng, nghe thảm thiết quá. Một trong những đơn vị chiến đấu kiên cường nhất của QLVNCH, giờ đang bị bó tay. “Lệnh ai sắp hàng ngang trên 50 chiếc A-37, cánh liền cánh, xăng nhớt, bom đạn trang bị đầy đủ để hủy diệt? Nếu không cho chúng tôi chiến đấu thì cũng để chúng tôi có phương tiện ra khỏi vòng đai đang bủa quanh phi trường chứ? Chúng tôi đâu có... rã ngũ?”

Sự kiện phi cơ bị “tự hủy”(?) này cũng được ghi nhận trong “Can trường trong Chiến bại” của Tướng Hải Quân Hồ văn Kỳ Thoại, trang 306-307 như sau:

“Tôi đêm 28 tháng 4, tại căn cứ Duyên đoàn ở Vũng Tàu, một sĩ quan KQ cấp tá xin vào gặp tôi và cho biết có một số trực thăng đang đậu tại Vũng Tàu, có Tướng Huỳnh Bá Tính, Sư Đoàn Trưởng SĐ3KQ muốn đến gặp tôi, cần trình bày một sự kiện quan trọng.

Tướng Tính vào căn cứ duyên đoàn gặp tôi và các tướng lãnh khác (Nguyễn duy Hinh, Trần văn Nhứt...) kể chuyện xảy ra, rất bi thảm. Ông không biết lệnh từ đâu... bỗng nhiên một số phi cơ phát nổ, sau đó được biết có lệnh của Sài Gòn... cho phá hủy các phi cơ của KQ?

Tướng Tính phân vân không muốn về trình diện Bộ TLKQ khi ông chưa biết ai ra lệnh hủy phi cơ thuộc SĐ của ông? Chúng tôi thuyết phục ông Tính liên lạc trực tiếp với Tướng Minh TLKQ.

Trong đêm 28, rạng sáng 29 tháng 4 CQ bắt đầu pháo kích vào Phi trường TSN phá hủy nhiều phi cơ.

Khoảng 8:00g sáng, Tướng Phan Phụng Tiên, Sư Đoàn Trưởng SĐ5KQ đến gặp Tướng Minh, và sau đó bỏ đi.

10:30g sáng 29 tháng 4, sau khi họp riêng với Tướng Minh Tư lệnh KQVN, Tướng Nguyễn Cao Kỳ (không có một chức vụ chính thức nào trong Chính Phủ cũng như trong Quân Lực VNCH), bay trực thăng riêng về Bộ TTM. Thấy không còn ai Tướng Kỳ gặp Tướng Ngô Quang Trưởng ngồi không nên rủ Ông Trưởng cùng lên trực thăng, theo đoàn tùy tùng bay ra USS Midway đang đậu ngoài khơi Vũng Tàu.

Khoảng 11:00g, Trung tướng Nguyễn văn Mạnh Cựu TMT Liên Quân cùng với Trung tướng Dư Quốc Đống vào gặp Tướng Minh. Sau khi chờ không thấy HK liên lạc như đã dự trù, Tướng Minh cùng các Tướng Tá Bộ binh và KQ tùy tùng đã di chuyển sang DAO để chờ di tản.

Kể từ 1:00g trưa: Trung Tâm Hành quân KQ kể như bỏ trống. Các Phi Đoàn trưởng ra lệnh tự tan tan hàng, phi công bay đi đâu hoặc chạy đâu, tự ý quyết định.

Riêng SĐ4KQ tại Trà Nóc Cần Thơ, còn hoạt động (cho đến sáng 30/4 một số phi vụ vẫn từ Cần Thơ bay lên yểm trợ chiến trường quanh Sài Gòn) và Chuẩn tướng Nguyễn Hữu Tấn, Sư Đoàn Trưởng có thể được xem là vị Tư lệnh sau cùng của KQVNCH (?).”

Trong bài bút ký “Giây phút nát lòng” (Lý Tường Tháng 4/2002), Tác giả Không Quân Liệt Lão, Chỉ huy trưởng Phòng vệ BTLKQ đã kể lại những giây phút tan hàng tại Tân Sơn Nhất với những đoạn tạm trích như sau:

“Tôi lên trình diện Tư lệnh bộ, toan phúc trình tình hình phòng thủ, nhưng chẳng ai bận tâm. Người người nhìn nhau đăm chiêu dường như trong thâm tâm ai cũng muốn buông

roi tất cả... Ai cũng thần sắc không còn, dũng khí tiêu tan như ‘đại bàng xệ cánh’. Tôi trông chờ một lệnh hợp khẩn cấp, duyệt xét tình hình chung, lấy quyết định tối hậu ‘Chiến’ hay ‘lui’. Chiến thì chiến ra sao? Lui thì lui thế nào? Có tuân tự, trước sau, không bỏ một ai hay hỗn loạn... mạnh ai nấy chuẩn? Tôi chờ lệnh, nhưng không có lệnh?”

Bài viết có thêm những chi tiết di tản của một số Tướng KQ và BB như:

“Tôi đưa tay chào nghiêm túc theo quân cách, Cử Long (danh hiệu của Tường Minh, Tư lệnh KQ), chào trả, ngấp ngừng chân bước, ái ngại nhìn tôi và đột nhiên dứt khoát:

Toa ở lại, đi sau với Lành (Tướng Võ Xuân Lành) nghe...”

“Tôi mỉm cười, quay bước vào phòng tình hình, lúc này chỉ còn Ông Linh, ông Lành. Ông Lượng đã đi đâu lúc nào tôi không biết. Được một lúc khoảng 10:00g gì đó, Ông Ước (Đại tá Vũ Văn Ước) đáp trực thăng trên sân banh, chạy vội vào gặp ông Lành, xong cùng ông Lành trở ra, kéo luôn theo tôi, miệng nói:

Đi mày...

Tôi nhìn Lành, quay qua hỏi Ước: Đi đâu?

Qua Tổng Tham mưu xem tình hình ra sao?

Ước nói và nắm tay tôi lôi đi. Tôi, Ước, Linh lên trực thăng qua đáp tại sân cò trước tiền đình Bộ TTM. Linh, Ước chạy lên văn phòng TTM trưởng, tôi không theo.”

Đảo mắt chỗ khác thấy trực thăng Tướng Kỳ. Đàn em trước kia của tôi hiện là cận vệ ông Kỳ, vội từ trực thăng nhảy xuống chạy đến tôi nói nhỏ: Trực thăng sẽ bay ra Blue Ridge, ông hãy lên, cùng đi...

Tôi hỏi: Tướng đâu?

– Hợp trên văn phòng TTM Trưởng...

Tôi bước lại trực thăng, nhìn vào... thấy Hà Xuân Vịnh (đại tá) ngồi trên đó từ hồi nào. Tôi leo lên ngồi cạnh. Đang miên man suy nghĩ cho mặt vận của đất nước, mặt kiếp của mình thì ông Linh từ bộ TTM chạy ra một mình đến bên trực thăng có tôi và Vịnh đang ngồi đăm chiêu, mỗi người một ý nghĩ... Linh cứ loanh quanh ở dưới chẳng chịu bước lên cùng chúng tôi. Tôi vội leo xuống, lại gần Linh nhỏ to: “Linh, Kỳ sẽ rút ra Đệ Thất hạm đội. Hãy lên, cùng đi. Hết cách thôi...”

Linh có điều gì bất ưng, nhất định không lên tàu. Tôi hỏi: Sao? Linh nói: thiếu gì máy bay. Tôi vội báo động: Máy bay nào? Còn duy nhất chiếc này thôi. “Chiếc kia kia”, Linh

vừa nói vừa chỉ tay về chiếc trực thăng mà tôi, Ước và Linh vừa đáp hồi nãy. “Tàu còn đó, hoa tiêu bỏ đi rồi...” Tôi nói với Linh vì thấy họ phóng jeep ra khỏi TTM.

Linh nhất định không lên tàu, tôi đành ở lại bên anh.

Tôi còn đang phân vân bàn thảo với Linh những bước kế tiếp, thì ông Kỳ, từ đại sảnh bộ TTM bước ra, hướng về trực thăng, dẫn theo số đông tướng lĩnh bay đi cùng Ước để lại tôi và Linh tự quyết định lấy phận mình.

Tôi và Linh, đồng thời cả Đặng Duy Lạc (KĐ Trưởng KĐ62) không biết từ đâu chui ra, gọi QC/TTM yêu cầu hộ tống chúng tôi về lại Bộ TLKQ. Xe rô máy phóng đi trực chỉ công Phi Long.

Tình cầu trên vai, Linh cho lệnh mở cửa. Quân ta phớt tỉnh không nghe. Đặng Duy Lạc ngồi yên như khúc gỗ. Tình hình thực gay cần.

Thấy ông Linh hét “linh”, tôi bước xuống xe tiến thẳng đến chỗ anh KQ bất tuân thượng lệnh, điềm đạ ra lệnh mở cổng. Anh liu riu vâng lời.

Chúng tôi vào Bộ Tư lệnh KQ gặp ông Lành.

Niềm tự hào của KQ đang ở chỗ này: Tướng Lành, trước thế quân tan vỡ, quân binh đang đua nhau bỏ ngũ, ông vẫn trầm tĩnh, kiên trì thủ đài Chỉ huy Hành quân Chiến cuộc KQ. Ông giữ vững liên lạc với SĐ4KQ, SĐKQ duy nhất còn hăng say chiến đấu trong khi nhiều đơn vị đã tự ngừng nghỉ.

Ông Linh tóm lược tình hình bên Bộ TTM cho ông Lành rõ, ông đề nghị rút khỏi Tân Sơn Nhứt... Tướng Lành, nói với Linh trước sự hiện diện của tôi và Đặng Duy Lạc:

Moa chưa có lệnh.

Ông vẫn đợi lệnh... phải chúng tôi vẫn đợi, vẫn chờ... nhưng chờ lệnh ai đây? Mọi người đã bỏ đi cả rồi, tội cho ông Lành vẫn ngồi chờ lệnh... mà lệnh của ai đây? Tôi buột miệng:

Ông chờ lệnh ai? Còn ai đây nữa mà ra lệnh cho mình?

Ông Lành trầm ngâm không nói, chúng tôi lặng yên chờ... (lại chờ) quyết định của ông, chợt Tướng Lê quang Lương (Nhảy Dù) xích jeep đến, thấy tụi này còn đương nhìn nhau, hỏi:

Tụi toa định làm gì đây?

Ông Lành ngưng nghị chưa biết phải nói sao cho đỡ khó nói? Tôi nhìn thẳng Tướng Dù nói nhanh:

Tụi này zulu đây. Ông có theo thì cùng đi?

Zulu? zulu bỏ mấy đứa con (ý nói quân Dù) lang thang... sao đành?

Ông Lành hỏi: Toa còn mấy đứa con?

Sáu đứa chung quanh Đô thành...

Lúc này trực thăng TQLC Mỹ đổ bộ và bốc người loạn cào cào trên không phận Sài Gòn.

Tôi đỡ lời ông Lành:

Tân sơn Nhất không giữ được... KQ chúng tôi phải rút khỏi tầm pháo địch trước đã.

Ông Lương vội hỏi: Tụi toa định rút đi đâu?

Tôi nhanh nhẩu: Có thể vùng 4... có thể đi luôn... Chờ moa một chút, cho moa về thu xếp với mấy đứa con cái đã...

Nói xong, ông Lương lên xe jeep về Sư Đoàn Dù.

Trong khi chờ Tướng Dù trở lại, các sĩ quan cấp Không Đoàn và Tham mưu Bộ Tư lệnh KQ hiện diện cùng với một số binh sĩ thuộc Tổng hành dinh KQ vội tập họp quanh chúng tôi tại tiền đình Bộ TL... bao quanh, nghe ngóng tình hình... Tôi nói thẳng:

Dưới áp lực của pháo Cộng, Bộ TLKQ buộc phải rút khỏi đây. Ai muốn đi theo, hãy sẵn sàng. Kể từ giờ phút này, các anh không còn trách nhiệm gì với KQ nữa... Các anh có thể rời đơn vị lo cho sự an nguy của vợ con càng sớm càng tốt.

Cùng trong lúc đó, Tướng Dù đã trở lại. Chúng tôi thảo luận kế rút đi.

Khi xét kỹ lại trong chúng tôi... không ai là hoa tiêu vận tải. Tướng Lành, Thảo nêu, Duy Lạc... đều là hoa tiêu phóng pháo. Ông Linh đề nghị qua DAO.

Tôi hỏi nhỏ ông Linh: SĐ5KQ thì sao? Các hoa tiêu đã tự ý rút cả rồi... Linh thở dài trả lời. Sau phút suy tính, vị chỉ huy đoạn hậu BTLKQ cho lệnh rút... Tất cả lên 3 jeep trực chỉ DAO.

Tới cổng DAO, một dân sự Mèo, mặc áo giáp, M17 cầm tay chặn lại:

Generals only. Y hách dịch ra lệnh.

Hai Tướng KQ, một Tướng Dù bước vào trong hàng rào kẽm gai... Tôi lắc đầu quay ra, tụt tay gỡ kẽm gai bước khỏi vùng phân ranh Mỹ-Việt.

Anh Mèo gác cửa chẳng hiểu tại sao cái anh phi hành đã vào rồi lại bỏ ra... khi nhiều người muốn vào lại không được.

Tác giả sau đó, cùng một số sĩ quan cấp tá quay lại BTLKQ để tìm phương cách khác tụt đi tản.

(Ghi chú: Danh sách một số tướng, tá và chức vụ tại Bộ TLKQ, trong những ngày cuối cùng của VNCH:

Trung tướng Trần Văn Minh, Tư lệnh KQVN

Thiếu tướng Võ Xuân Lành: Tư lệnh phó

Chuẩn tướng Võ Đình: TM Trưởng

Chuẩn tướng Đặng Đình Linh: TM Phó Kỹ thuật/Tiếp vận.)

Bác sĩ Phạm gia Lữ trong bài “Tân sơn Nhất trong giờ hấp hối” (Lý Tường, tháng 4/2002) kể lại một số diễn biến tại Trung Tâm Y Khoa KQ với nhiều chi tiết khá... chua chát của một đơn vị hầu như bị bỏ quên?

Chiều thứ hai 28 tháng tư... lệnh giới nghiêm 24/24 bắt đầu, công Phi Long đóng cửa. Phi trường TSN vừa bị A-37 oanh kích trước đó...

Khoảng nửa đêm, Thiếu tá L. nhào vào bô bô nói: Tình hình thế này mà các cậu ngủ được thì lạ thật. Đàn anh biến đi đâu hết rồi. (hẳn ám chỉ các anh lớn của KQ)... họ đang lập cầu không vận đi Côn Sơn kia kia... SĐ5KQ đang tổ chức di tản cho thân nhân binh sĩ thuộc SĐ đi Côn Sơn.

Đêm 28, CQ pháo kích vào phi trường gây thiệt hại cho nhiều máy bay.

... Khoảng 7:00g sáng 29/4, trong lúc quanh quân tại BCHHKQ, tôi gặp Đại tá H Giám đốc Trường Chỉ huy và Tham mưu Trung cấp KQ trước cửa văn phòng ông, vẻ buồn bã lộ trên nét mặt... tuy thuộc cấp chỉ huy nhưng không cố cánh, máy bay không có trong tay, nên cũng chẳng xoay sở gì được... Đại tá Th. Chỉ huy trưởng Trung Tâm Kiểm báo, cũng là người rất kỷ luật, cứ nằm lì trong đơn vị để làm gương cho thuộc cấp nên cũng bị kẹt trong cơn hấp hối của TSN.

Khoảng 10:00g, cùng Thiếu tá Vũ BH thuộc trường CH/TM chúng tôi cùng lái xe đi thăm tình hình... Trên đường chạy ra Phi đạo, một dãy dài xe hơi bỏ trống, nối dài từ cửa chính vào văn phòng Tư lệnh ra đến ngoài đường.

Tôi gặp chiếc falcon màu vàng nhạt của Thiếu tá Khoa (đen), vẫy tay ra hiệu cho anh ngưng lại và hỏi:

Đi đâu bây giờ?

Khoa trả lời vắn tắt: Theo moa...

Vừa khỏi vòng rào BTL, Kh quẹo phải rồi quẹo trái, thì ra anh ở nhà cũ của LCK, sau khi vợ con hành lý lên xe, chúng tôi nối đuôi nhau trở ra phi đạo. Trạm canh ra phi đạo không còn quân cảnh canh gác.

Bay đi Utapao:

Đề thoát khỏi Việt Nam, các phi cơ vận tải, phản lực... nếu đủ nhiên liệu có thể tự bay sang Singapore (590 miles về phía Tây–Nam) hoặc gần hơn là sang Utapao (Thái Lan) (350 miles phía Tây–Bắc). Đa số các phi cơ vận tải và phản lực đã chọn Utapao, chỉ một số rất ít C–130 bay đến Singapore.

Bài viết chính thức về cuộc di tản của các phi cơ VNCH đến Utapao trong những ngày cuối cùng của cuộc chiến VN: “Escape to Utapao” của Tác giả Ralph Westerhaan đã được đăng trên Tập san Air and Space/Smithsonian Số Dec–Jan 1997.

“Vài ngày trước khi xảy ra cuộc di tản của KQVNCH ra khỏi Sài Gòn, Tướng KQHK Harry Aderholt, Chỉ huy trưởng Phái bộ Quân viện HK tại Thái Lan (MAC–Thai) đã gửi Đại úy KQ Roger L YoungBlood bay đến Phi trường Trat, nằm sát biên giới Thái–Miên. Bay trên một chiếc phi cơ AU–23 của Không lực Thái (AU–23 là một phi cơ cải biến từ loại Pilatus PC–6, có khả năng đáp được xuống những phi đạo thật ngắn) YoungBlood bay vòng vòng trên không phận Thái cùng một phi công phụ VNCH. Phi công phụ này giữ tần số vô tuyến và hướng dẫn các phi cơ VN bay về Utapao.”

Skyraiders A–1:

11 chiếc Skyraiders đã đến được Utapao, gồm 5 A–1E, một A–1G và 5 A–1H. Trong số này 7 chiếc thuộc Phi Đoàn 514, 3 chiếc thuộc PĐ518 và một thuộc PĐ530: Chiếc Skyraider A–1H, số hiệu 139606 thuộc PĐ518 là chiếc Skyraider sau cùng bay khỏi VN đến Utapao, phi công đã chở cả gia đình “nêm” chập cứng trong phòng lái (danh từ lóng của KQ Mỹ gọi đây là một hell hole).

Chim lạc lối về...

Trên một chiếc A–1E, phi công (Thiếu tá Hồ Văn Hiến PĐ514) đã cất cánh, chở theo 15 người, nhét cứng trong... “blue room”... Tác giả Phi Long 51 trong bài “Chuyến bay định mệnh” (trên Diễn đàn Cánh thép) ghi lại:

“Sáng 29... tôi trở lại Bộ chỉ huy Hành quân KQ sau 10 giờ và khám phá ra PD518 đã cất cánh đi Cần Thơ. Tôi gặp Trung tá NCP trong BCH và tìm phi cơ để đi... Do cơ trưởng Lợi hướng dẫn, chúng tôi tìm được một AD-5 (chiếc này có 2 chỗ ngồi lái và một phòng trống khoảng 3x4x3 feet cao ở phía sau ghế pilot). Phi cơ trang bị đầy bom đạn. Sau khi thay bình điện, phi cơ rời ụ và tuy quá tải cũng cất cánh được, không liên lạc được với đài kiểm soát. Phi cơ bay đi Cần Thơ xin đáp nhưng bị từ chối, sau đó đành bay ra An Thới (Phú Quốc), thả bom xuống biển. Tại An thới phi cơ được bỏ bom đạn đại bác, tạm bị giữ, không cho cất cánh. Đến 10:00g sáng, sau khi có lệnh đầu hàng, phi cơ bay đi Utapao, cũng vẫn với 15 người trên phi cơ.”

Số Skyraiders bị bỏ lại là 40 chiếc, trong đó 26 chiếc bỏ lại ở TSN.

F-5s:

Trong số 26 chiếc F-5s bay thoát khỏi VN (gồm 22 chiếc F-5E và 4 chiếc F-5A/B), có 2 trường hợp đặc biệt được Anthony Tambini ghi lại trong F-5 Tigers over Việt Nam:

Một chiếc F-5F (loại 2 chỗ ngồi), đã chở theo 4 phi công trong 2 phòng lái, bằng cách tháo bỏ các dù, hạ ghế xuống thấp hết mức, một phi công ngồi và phi công thứ nhì đứng khom lưng đối mặt, lưng dựa vào cockpit.

Phi cơ cất cánh khi phi trường đang bị pháo kích: lúc đầu phi cơ định bay lên với hệ thống thắng để mở. Cảm nhận được tình hình không thể bay lên, phi công đã phải mở dù “drag chute”) để làm chậm vận tốc... sau đó đóng hệ thống thắng để phi cơ bay lên được và bay đi Thái Lan. Tuy nhiên, có lẽ hệ thống thắng đã bị hư hại khi bị pháo kích nên không còn sử dụng được. Phi cơ đáp xuống một phi đạo thô sơ và chật hẹp, không ngừng được nên đâm vào cây và phát nổ, gây tử thương cho cả 4 phi công. (Các phi công tử nạn gồm các Thiếu tá Mai Tiến Đạt, Nguyễn Đức Toàn, Ngô Văn Trung và Đại úy Lê Thiện Hữu.)

Một F-5A khác, cất cánh với 3 phi công, cất cánh ngược hướng bay, bay qua đầu các phi cơ đang đậu trên phi đạo chờ đến lượt bay lên. Phi cơ đến được Utapao.

Số F-5 bị bỏ lại gồm 87 chiếc, trong đó có 27 F-5E.

A-37s:

Gần 50 chiếc A-37 đã bị hủy diệt trong đợt pháo kích đêm 28/4 (xem phần trên) và Đại tá Thảo (KĐ trưởng KĐ33) đã cho lệnh tan hàng vào khoảng 8:00g sáng 29/4.

Thiếu tá Ngô đức Cửu, đón được một L-19 và về được Trà Nóc (Cần Thơ). Tại đây ông trình bày tình hình của Bộ Tư lệnh KQ Sài Gòn (bỏ ngõ) và hướng dẫn các PĐ A-37 còn lại bay đi Utao:

“Từ Bình Thủy đi Utao, hướng 300, khoảng 45 phút là đến. Anh em nên lấy bản đồ ra kiểm soát lại và ghi các chi tiết tần số tower.”

10:00g sáng 30/4 khi có lệnh “đầu hàng”, Căn cứ Bình Thủy cũng tự động tan hàng... Bãi đầu phi cơ vắng lặng, không còn quân cảnh, không còn chuyên viên kỹ thuật.

“Tôi rất thán phục anh em A-37 Cần Thơ, có nôn nóng nhưng rất trật tự có thể nói là... lịch sự... Tôi lên tiếng vì nhu cầu, tất cả hoa tiêu A-37 phải rời VN, anh em bắt cặp lấy, mỗi phi cơ phải đi được 3 người, không dù không hành lý... ngoại trừ Phi công bay ghé trái phải đội helmet để liên lạc... tất cả phi cơ phải bay ở 12 ngàn bộ, không cần dưỡng khí.”

Đa số phi cơ bình điện yếu, Thiếu tá Cửu và Thiếu tá Kim (Liên đoàn trưởng Kỹ thuật) đã dùng APU để khởi động từng phi cơ theo thứ tự. Thiếu tá Cửu lên chiếc sau cùng, rời phi đạo để cùng hợp đoàn gần 30 chiếc A-37 bay đi Utao.

Đây có thể được xem là “chuyên di tản” trật tự và “thành công” nhất của KQVNCH.

Ngoài ra, còn có một A-37 đáp xuống một xa lộ gần Căn cứ KQ Korat, phía bắc Bangkok, gần một trường học, bom đạn còn đầy dưới cánh và Tướng Aderholt đã phải gửi một Đại úy phi công Mỹ đến để bay chiếc này về Căn cứ Udorn.

Theo thống kê 27 chiếc A-37 đến được Utao. 95 chiếc bị bỏ lại VN.

Phi cơ vận tải:

Tân Sơn Nhất là căn cứ tập trung của nhiều Phi Đoàn vận tải của KQVNCH. Cuộc di tản cũng rất hỗn loạn, nhiều phi cơ bị bỏ lại vì không có phi công, không người đổ xăng, có những trường hợp phi cơ không cất cánh nổi do quá tải, hay do quá vội. Một số phi cơ vận tải đã bay được sang Utao do đã ở sẵn tại Côn đảo, tất cả đều chở vượt quy định. Có những C-47 bay đến Utao với cả trăm hành khách (bình thường chỉ chở 30 binh sĩ), bánh đáp bị gãy khi chạm đất.

Phi công Hungphan trong bài hồi ký “Những giờ phút sau Tinh Long 07” ghi lại:

“Sáng 29/04/75... đồng loạt không ai bảo ai, chúng tôi tháo chạy về phía Không Đoàn bộ (PĐ437), cạnh một bên là đại bản doanh của PĐ435, chúng tôi đang ngơ ngác tìm nơi trú ẩn, thì thấy ông PĐ trưởng Trung tá MMC bước ra, nhìn chúng tôi lên tiếng... ‘giờ này pilot quý lắm, ai ở Phi Đoàn nào về Phi Đoàn này...’ chúng tôi im lặng rút sâu vào tầng

dưới của SĐ bộ, thấy đủ mặt văn võ bá quan... TT Vinh con 435, TT Vinh Trô 437, Trung tá Dinh, Đại úy Chur... đã có mặt từ lúc nào? Gần giống một cuộc họp của Không Đoàn.

Không biết thời gian nặng nề, dai dẳng này kéo dài bao lâu, thỉnh thoảng như để phá tan bầu im lặng, tiếng pháo lại vang lên phía bên ngoài. Bỗng nghe tiếng điện thoại reo vang trên lầu, rồi lại im lặng, tất cả mọi khuôn mặt không giấu vẻ lo lắng, đợi chờ. Tình hình căng thẳng, khoảng mười phút sau, tiếng chuông điện thoại lại một lần nữa reo lên, và chưa hết tiếng reo, bỗng một tiếng của ai đó hét to ra xe... (nghĩa là chưa ai nghe điện thoại). Không ai bảo ai, chúng tôi chạy nhanh và chen chân nhảy lên xe.

Tôi cũng nhảy lên một step van, chạy một quãng, 4–5 anh phòng thủ, súng ống đầy mình chạy ra chặn lại, có tiếng trong xe la lớn: ‘ĐM, lên xe luôn, giờ này mà chặn cái gì?’ thế là thêm đông. Đến parking tôi chạy về chiếc GZA 027, Herky 027, mà tôi biết tàu tốt... vì tôi mới bay về tôi hôm qua. Trên phòng lái, có độ 10 ông pilot C–130... phí thật.

Chỉ một phút sau, chúng tôi take-off... 2 phút sau đã có cao độ an toàn (TT Nhân nhảy vào ghế pilot thay Đại úy Chuân, ngồi co-pilot là Trung tá Dinh.)”

(14 chiếc C–130 bị bỏ lại, 9 chiếc đến được Utapao, ngoài ra còn 1 chiếc đã đào thoát sang Singapore từ khoảng đầu tháng 4). Tác giả “Không quân liệt lão” trong bài “Giây phút nào lòng” (xem phần trên) ghi tiếp:

Thảo bảo tôi: Mình ra khu trực thăng, moa thấy nhiều lắm, đậu phía gần phi đạo hướng Bà queo đó. Đến khu trực thăng, lên chiếc nào mở máy cũng không nổ, tàu nào cũng không ran... (Tướng Tiên cho lệnh rút xăng khỏi tàu vì sợ các phi công tự động tan hàng). Chọn trực thăng không xong, Thảo Nâu chở tôi trên jeep đi tìm Cessna. Gặp Cessna, Thảo leo lên, bảo tôi ngồi ghế phải, hấn quay máy, máy nổ. Bỗng nhiên con tàu xao động dữ dội. Quan quân ở đâu đông thế đang giành nhau leo lên tàu... Cessna chỉ có 5 chỗ, làm sao chở nổi cả chục người... Không ai chịu xuống.

Tôi tự quyết định nhường chỗ, mở cửa bước xuống, leo lên jeep để lái đi, có QC Vân cùng bỏ Cessna lái đi... tìm xem còn chiếc nào để quá giang.

Trên đường rời khỏi SĐ5KQ, ngang qua văn phòng Tư lệnh phó SĐ, thấy có ánh đèn, cửa mở, tôi đậu xe bước vào. Gặp Dinh thạch On ngồi thần thờ sau bàn giấy. Tôi hỏi:

– On, sao còn ngồi đây? Tất cả bỏ đi hết rồi, anh cũng đi đi thôi.

On như người mất hồn: C–130 tụi nó lấy trôn cả rồi.

Tôi nhắc: còn C–47 mà. On thở dài: Đã lâu lắm, tôi không lái C47.

Sau khi ngồi chờ ông On, lôi quyển kỹ thuật C-47 ra “ôn bài”, cả đám đi tìm C-47 để chạy. Đến bãi đậu, các phi cơ đều bất khả dụng: hoặc không xăng, hoặc bị trúng đạn pháo kích. Đang tuyệt vọng, cả đám tìm được một C-47 đang nằm trong hangar, khóa kín. Đó là chiếc phi cơ riêng của Tư lệnh Vùng 2. Sau đó có thêm Đại úy Qui chạy đến. Phi cơ chở đến gần 80 người, cộng theo thiết bị linh tinh, cố gắng cất cánh để sau cùng đến được... Utapao.

Nhóm của BS Phạm gia Lữ (xem phần trên) sau đó đến phi đạo C-47 để tìm máy bay di tản, có chiếc không khởi động được do bình điện yếu. Chiếc DC-6 “Bình Long Anh dũng” tuy nằm cạnh nhưng được canh giữ. Sau đó tìm được chiếc C-47 của Tư lệnh KQ, Khẩn bế khóa. Tất cả leo lên tàu để bay ra Côn Sơn. Sau những trục trặc như không có bản đồ phi hành, phi cơ hết dầu thẳng (tìm được 2 gallon nơi đuôi phi cơ). Phi cơ đáp được xuống Côn Sơn... Thiếu tá Khoa bay thêm một chuyến trở lại Sài Gòn (TSN đã bỏ ngõ) để đón thân nhân và bay lại ra Côn Sơn. Dùng nón sắt để chuyển xăng, phi cơ đã bay đi Utapao sáng 30/4 khi Dương Văn Minh ra lệnh đầu hàng.

Tác giả Nguyễn Cao Thiên trong bài “PĐ314, Chuyến bay không phi vụ lệnh” (Đặc san Liên khóa 64 SVSQ, 2009) ghi lại một số chi tiết mô tả tình trạng hoảng loạn, vô trật tự... tại TSN khi phi trường bị pháo kích. Sau khi PĐ phó Tấn từ KĐ trở về cho biết “Trên đó có ai đâu, vắng hoe?”. Mạnh ai nấy chạy... tự tìm phi cơ để... bay đi... Có phi cơ cất cánh quá vội, quên cả gỡ kẹp đuôi, nên bị rơi ngay tại phi trường. Chiếc C-47 của PĐ314 bay đến Utapao với trên 40 người.

(16 chiếc C-47, đủ loại kể cả EC, AC đến được Utapao. 38 chiếc bỏ lại.)

Ngoài ra cũng có 3 AC-119 và 6 C-7A Caribou đến Utapao, 37 chiếc AC-119 cùng 6 chiếc C-119 vận tải bị bỏ lại. Số Caribou lên đến 33 (trong tình trạng đình động.)

Tại Utapao còn có:

- 14 chiếc Cessna U-17 Skywagon
- 12 chiếc UH-1
- 3 chiếc O-1 Bird dog.

Bảng tổng kết của HK ghi nhận: số phi cơ của KQVN bỏ lại còn có 434 chiếc UH-1, 114 chiếc O-1, 32 chiếc CH-47 Chinook và 72 phi cơ các loại khác gồm U-17, O-2A, T-37, T-41, và cả U-6 Beaver.

Bay ra biển:

Các phi cơ trực thăng (UH-1 và Chinook), khi tự động tan hàng, đa số tìm đường thoát bằng cách bay ra biển, để đáp xuống bất cứ tàu bè nào đang di chuyển ngoài khơi: đáp trên chiến hạm Mỹ, nếu có chỗ đáp là tốt nhất, đáp trên chiến hạm VN... và trong tình

trạng “bi thảm nhất” là đáp xuống biển và phi công tự thoát, nếu may mắn sẽ được tiếp cứu và vớt lên tàu.

Trường hợp đặc biệt nhất được ghi vào lịch sử KQ và HQ Hoa Kỳ là trường hợp đáp của một L-19 chở đầy “hành khách” trên Hàng Không Mẫu hạm.

Sau đây là một số trường hợp được kể lại trong các bài hồi ký:

Phi Đoàn Thần Tượng 215:

Khoảng 10:00g sáng 29 tháng 4, bộ chỉ huy Phi Đoàn 215 đã dùng 3 trực thăng để “di tản” về Côn Sơn. Trên các trực thăng có Phi Đoàn trưởng (Trung tá Khuru văn Phát), PĐ phó (Thiếu tá Đức), các phi đội trưởng... Tuy nhiên do hết xăng nên cả 3 chiếc sau khi gặp Tàu chở dầu của hãng Shell đã cố gắng thả người (nhảy từ máy bay xuống sàn tàu từ cao độ chừng 3m) và phi công còn lại sau cùng đã đáp xuống biển, bơi thoát khỏi chiếc phi cơ đang chìm và được ca-nô vớt... Cả 3 phi công (Đại úy Chín, Đại úy Vĩnh và Thiếu tá Lương) đều được an toàn. (Vĩnh Hiếu: Phi Đoàn Thần Tượng Giờ thứ 25).

Phi Đoàn Lôì Vũ 221:

Phi Đoàn di tản từ Biên Hòa về TSN trong đêm 27 tháng 4, khi phi trường bị pháo kích. Chiều 29 tháng 4, Trung tá Nguyễn văn Trọng, PĐT tuyên bố giải tán Phi Đoàn. 13 trực thăng của PĐ bay được ra Hạm đội HK. Trong đoàn di tản còn có các Đại tá Phước, Đại tá Vy (Sư Đoàn phó SĐ1KQ) (Tâm tư Lôì Vũ-52, Văn Nguyên).

Phi Đoàn Lôì Thanh 237 (Chinook CH-47):

Ngày 29 tháng 4, lúc 4:00g sáng, 4 trực thăng Chinook CH-47 đậu song song với nhau trước phi cảng Hàng Không dân sự. Các nhân viên phi hành chờ quyết định của Thiếu tá Nguyễn văn Ba, Phi Đoàn phó, nhưng ông vẫn trì hoãn chờ PĐ trưởng (Trung tá Ch.) còn đang kẹt ở Biên Hòa. Các sĩ quan tham mưu của PĐ đều vắng mặt. Sau đó, ông quyết định di tản 4 phi cơ khả dụng đi Vũng Tàu. Khi 4 phi cơ vừa đáp xuống Vũng Tàu thì phi trường này cũng vừa bị pháo kích. Chỉ 3 phi cơ bay về Cần Thơ, một chiếc đã tự tách khỏi hợp đoàn. 3 phi cơ đáp xuống Mỹ Tho, 1 bay trở lại Sài Gòn để đón gia đình, khi trở lại Mỹ Tho, phi cơ bị trục trặc nên đành bỏ lại nơi bờ sông. Hai chiếc còn lại cất cánh lúc 2 giờ trưa, bay ra hạm đội HK thả người xuống chiến hạm Kirk, và phi công “ditching” để sau đó được vớt (Chuyến bay cuối cùng –Nguyễn văn Ba– Lý Tường Úc châu, số kỷ niệm Ngày Không Lực 1/7/2011).

O-1 Bird Dog (L-19) đáp trên Hàng Không Mẫu hạm

Một trường hợp đặc biệt nhất của cuộc di tản, được ghi vào quân sử Hoa Kỳ, phi cơ được lưu giữ tại Viện bảo tàng là trường hợp dùng L-19 đáp xuống Hàng không Mẫu hạm

Midway của Thiếu tá Lý Bửng, sĩ quan trưởng phòng hành quân của PĐ Sao Mai 114/KĐ62CT/SĐ2KQ.

Việc O-1 đáp trên Hàng không Mẫu hạm đang di chuyển là chuyện không thể tưởng tượng nổi, ngay cả với các phi công Hoa Kỳ và những chuyên viên thiết kế máy bay của hãng Cessna.

Điều gây “kinh ngạc” hơn nữa là trên phi cơ còn có thêm 6 người (vợ và 5 đứa con) ngồi chật cứng trên ghế sau.

Phi công Lý Bửng kể lại như sau (Chuyến bay về vùng tự do của KQ Lý Bửng – Đặc san Lý Tường số 02/2010):

“Sáng 29 tháng 4, tôi và Hoàng, Nhị cùng bay chiếc O-1 này ra Côn Sơn. Vợ con tôi đã ra Côn Sơn bằng phương tiện trực thăng trước, hình như của PĐ215. Chiếc O-1 này tình trạng máy tốt, chỉ có vô tuyến là không hoạt động được. Tôi cất cánh từ TSN trong lúc phi trường đang bị pháo kích. Chúng tôi quyết định bay ra Côn Sơn vì không rõ tình hình Cần Thơ.

Đêm nghỉ tại Côn Sơn, chúng tôi chưa biết chắc sẽ đi Thái bằng phi cơ gì. Sáng 30 tháng 4, có lệnh đầu hàng, tôi sắp xếp cho tất cả anh em PĐ114 trật tự lên các C-123 và C-130 đi Thái Lan. Tôi và gia đình dự trù sẽ đi chiếc C-123 sau cùng, nhưng chiếc này bị hư không cất cánh được. Khoảng 130 người còn lại đành chờ tàu HQ. Cảnh tượng xuống tàu rất hỗn loạn. Tôi quyết định dùng chiếc O-1 mà tôi đã bay ra Côn Sơn hôm qua để chở cả gia đình bay đi... nhưng chưa biết đi đâu? Trời rất xấu, mưa mù mịt, tôi bay rase motte trên mặt biển, khoảng từ 500 đến 700 bộ. Trong lúc bay tôi thấy nhiều trực thăng bay ra biển, tôi cũng lấy hướng bay này... cho đến khi thấy chiếc hàng không mẫu hạm.

Chiếc O-1 bị hỏng hệ thống vô tuyến nên tôi không thể liên lạc được với ai. Tôi dùng phương thức bay qua đài kiểm soát của chiến hạm, lắc cánh để cho biết hệ thống vô tuyến bị hỏng và xin đáp. Dưới mẫu hạm bắn hỏa pháo đỏ liên tiếp ra dấu cho biết là họ không chấp thuận cho hạ cánh, có lẽ vì không còn chỗ? Tôi lấy bản đồ, giấy tờ trong máy bay viết chữ xin hạ cánh vì phi cơ còn có vợ con... và buộc vào botte để thả xuống sàn tàu. Sau đó nhân viên trên tàu xô một số trực thăng xuống biển và dọn các trực thăng khác để lấy chỗ cho tôi đáp. Phi đạo họ dành cho tôi đáp là cạnh ngắn, khoảng 150 feet.”

Sau một lần đáp thử để ước lượng các thông số kỹ thuật, như gió ngang, sự di chuyển của mẫu hạm... Phi công Lý Bửng đã đáp thành công xuống Mẫu hạm Midway trước sự kinh ngạc và thán phục của nhân viên thủy thủ trên tàu.

Trong “chiến dịch di tản Frequent Wind”:

Hàng không mẫu hạm Midway đã tiếp nhận khoảng 60 trực thăng của KQVNCH, trong đó có chiếc UH-1 của Tướng Kỳ và cả vài trực thăng của Air America.

Chiến hạm USS Kirk, trong thời gian yểm trợ đoàn tàu di tản của HQVNCH đã là nơi đáp cho 16 chiếc trực thăng của KQVNCH. Sàn đáp của chiến hạm chỉ dành cho một trực thăng nên sau khi đáp, trực thăng phải đẩy xuống biển để lấy chỗ cho chiếc kế tiếp. Ngoài 16 chiếc UH-1, còn có 1 Chinook sau khi thả người trên sàn đáp đã phải đáp xuống biển, phi công được cứu thoát. Số người trên các trực thăng đáp xuống USS Kirk lên đến gần 200 người. USS Kirk chở được về Subic Bay 3 chiếc UH-1.

Các chiến hạm khác như Blue Ridge, Mobile (LK 115)... đều tiếp nhận các trực thăng của KQVN.

Tài liệu của Air America ghi nhận một số trường hợp các phi công VN dùng súng “tạm mượn” phi cơ của Air America để bay ra Hạm đội Hoa Kỳ: Chiếc UH-1H (69-16715) của Air America mang dấu hiệu ICSS (Ủy Ban Liên hợp 4 bên) đã do phi công VN bay ra đáp tại Chiến hạm Blue Ridge trưa ngày 29/4. Tất cả có 6 chiếc trực thăng bị phi công VN mượn tạm, trong đó 5 chiếc loại UH-1 và một chiếc Bell 204B (?), chiếc Bell này sau đó đáp trên USS Kirk. (Air America in South Viet Nam: The Collapse. Tác giả Joe Leeker)

Số phận những phi cơ đến được Utapao:

Ngay khi các phi cơ của KQVNCH đáp xuống Utapao, vừa ngừng bánh, tắt máy... các nhân viên phi đạo lập tức sơn lại cò, chuyển từ VNCH sang thành máy bay của Hoa Kỳ. Người Thái không muốn “chứa chấp” những người Việt vừa phải bỏ nước ra đi nên HK đã phải lập cầu không vận, dùng các C-141 để đưa người tỵ nạn sang Guam.

Một trực thăng nhỏ đã xảy ra: 65 người, tất cả trên cùng một chuyến C-130 đến Utapao đã đòi trở về VN dưới sự lãnh đạo của Trung úy Cao Văn Le (?), những nhân viên KQVN này khi bay khỏi TSN, không biết là họ sẽ phải biệt xứ, trong khi gia đình còn kẹt lại tại VN, và dọa sẽ tự tử nếu không được như ý. Một Đại tá KQVN và một Tuyên úy QĐHK đã giúp điều đình để giải quyết vấn đề và còn 13 người cương quyết đòi về... Sau cùng cả 13 người đã được chích thuốc ngủ để đưa lên C-141 đi Guam.

CSVN đã lên tiếng đòi hỏi chủ quyền về những máy bay tỵ nạn tại Thái và Hà Nội đã đòi đưa một phái đoàn đến Thái để kiểm kê các phi cơ. Chính quyền Thái, do áp lực của Hà Nội đã đòi “tạm giữ” các máy bay đang ở Utapao. Tướng Aderholt cho biết “các phi cơ này thuộc quyền sở hữu của HK theo một điều khoản có ghi trong Thỏa ước Viện trợ Quân sự Mỹ-Việt” nhưng chưa chắc Thái đồng ý nên ông tìm cách chuyển các phi cơ khỏi Thái càng nhanh càng tốt. Trước hết, Aderholt “tặng” cho Tư lệnh KQ Thái 5 chiếc F-5 (để mua chuộc giới quân sự Thái, thật ra Aderholt không có quyền nhưng trước chuyện đã rồi HK khó lấy lại được 5 phi cơ này). Và ngay khi Hàng không mẫu hạm

Midway ghé một Căn cứ HQ Thái gần Utapao ngày 5 tháng 5... khoảng 140 phi cơ đủ loại đã được chở ra khỏi Thái (trong số này có lẽ gồm cả một số phi cơ, trong tổng số 93 chiếc của Không lực Khmer đã bay sang Thái khi Nam Vang thất thủ). 4 chiếc Skyraiders được Aderholt cho bay đi, cất giấu tại Căn cứ Takhli. Mẫu hạm Midway đã chở về Guam 101 phi cơ của KQVNCH, trong đó có 21 chiếc F-5E.

Theo “Escape to Utapao” một chiếc C-123K được đưa ra khỏi Thái (số đuôi 54-00592). Chiếc này hiện ở Phi trường Avra Valley và không ai biết về trường hợp này. (Theo danh mục trong Flying Dragons trang 164 thì chiếc này của KQVNCH).

Tài liệu của Hải Quân Thái ghi nhận: trong danh mục phi cơ thuộc HQ Thái có một số phi cơ “cũ” của KQVNCH như:

- C-47A (43-48101, VNAF)
- VC-47D (43-48777, VNAF “EY”)
- AC-47D (43-49095, VNAF “EK”)
- RC-47 (43-49701, VNAF) và (43-49925, VNAF “EF”) và (44-76418, VNAF “EB”)
- EC-47 P (45-1044, VNAF “WA”).

Ngoài ra còn 3 chiếc U-7 mang các số đuôi 71-1438; 71-1442 và 7-1455 được ghi là VNAF.

Trần Lý

