



54 Giờ trong rừng Bảo Lộc

(Một phi vụ xảy ra 37 năm về trước)

Một giấc mơ hãi hùng đến với tôi trong đêm...

Tôi đi lạc giữa rừng núi cao nguyên, sương lạnh và giá rét, người bạn bên cạnh tôi rên xiết vì những vết thương đang hành, anh níu lấy cánh tay tôi và lê từng bước một cách khó khăn. Tôi cũng bị thương nhưng có lẽ nhẹ hơn. Hai người chúng tôi cùng dìu nhau đi trong bóng đêm, cố tìm lối thoát và lẩn tránh kẻ thù...

Một tiếng sấm ngoài trời làm tôi giật mình thức giấc. Bừng mắt dậy, tôi biết đó không phải là một giấc mơ – hay nói một cách chính xác hơn, giấc mơ ấy chính là những gì đã xảy ra trong đời binh nghiệp của tôi 37 năm về trước.

Không hiểu người bạn Lý Thường Kiệt, đã cùng đi với tôi trong khu rừng năm ấy, giờ phiêu bạt nơi đâu? Còn hay mất? Sáng hôm sau, tôi vội vàng lên “net” gửi đi khắp nơi với hy vọng mong manh sẽ nhận được vài tin tức về anh...

Câu chuyện ấy đã được nhà báo Anh Tử thuật lại trên nhật báo Chính Luận trong vòng một tuần lễ với tựa đề: “36 giờ trong rừng Bảo Lộc”.

Hôm nay, đúng 37 năm sau, tôi cũng thuật lại chuyện này, nhưng dài hơn: “54 giờ trong rừng Bảo Lộc”.



Sau khi mãn khóa trực thăng H-34 tại Fort Rucker, Hoa Kỳ, tháng 6 năm 1966, bốn hoa tiêu trực thăng về trình diện Bộ Tư Lệnh Không Quân. Nguyễn Chính Tâm và tôi PCK bốc thăm về Phi đoàn 211 (Thần Chùy) – Không Đoàn 33 Chiến Thuật, thời gian này Phi đoàn trưởng là Đại úy Nguyễn Hữu Hậu và Phi đoàn phó là Đại úy Nguyễn Kim Bông.

Sau một thời gian bay bổng, hành quân đồ bộ, trực tải thương đêm, tôi đã có một số kinh nghiệm chiến trường...

Hôm đó, cũng như mọi ngày, trước khi rời phần sở, tôi lên Phòng hành quân để nhận công tác cho ngày hôm sau, và được biết là phải có mặt sớm để thi hành phi vụ VIP đi Bảo Lộc. Trung úy Lý Thường Kiệt là trưởng phi cơ, tôi hoa tiêu phó, cùng với Trung sĩ Lê Ngọc Hồ cơ khí viên phi hành, chở phái đoàn Bộ Xã Hội đi khánh thành Đại Học Nông Lâm Súc tại Bảo Lộc.

Sau khi nhét hai gói Lucky Strike trong túi theo thói quen, tôi tới đúng giờ để nhận công tác. “Check weather” chúng tôi được biết thời tiết tại Bảo Lộc không được tốt lắm. Tiền phi xong, chúng tôi mang phi cơ sang sân VIP nằm bên phi cảng dân sự để đón phái đoàn của Bộ Xã Hội do Ông Nguyễn Văn Học (Bộ trưởng) hướng dẫn. Cùng đi còn có một Bác sĩ cố vấn người Thụy Điển, phóng viên Anh Tử của báo Chính Luận, ngoài ra còn có con trai Ông Bộ trưởng, một sinh viên cũng đi theo. Phi hành đoàn và phái đoàn tổng cộng 13 người!

8 giờ 30 sáng, phi cơ cất cánh, lấy cao độ, trực chỉ Bảo Lộc, qua khỏi Định Quán, lờ mờ bên dưới (đó là điểm check point) trời bắt đầu có sương mù, mây bắt đầu dày, được báo ở Bảo Lộc thời tiết khả quan hơn, tới nơi chúng tôi sẽ kiểm “lỗ” chui xuống. Bay trên mây, gió lạnh cao nguyên lùa vào buồng lái, tôi đốt điếu thuốc Lucky, kéo một hơi dài và cảm thấy rất ấm áp, phấn khởi với dự tính một chuyến đi lý thú tại Bảo Lộc, khác với những phi vụ hành quân, tản thương hay bay đêm...

Đang miên man với những ý nghĩ yên lành, bỗng nhiên tiếng động cơ của trực thăng “ho” lên vài tiếng, đánh thức sự cảnh giác của chúng tôi. Đẩy cần “mixture” lên “full”, check kỹ lại những đồng hồ phi cụ, máy bay vẫn tiếp tục “ho”. Vòng quay của máy (RPM) không được bình thường và phi cơ mất cao độ từ từ...

Chúng tôi lọt vào đám mây, Trung sĩ Hồ bấm intercom báo cáo tình trạng hành khách đã tỏ ra hơi mất bình tĩnh. Anh L.T.Kiệt bay instrument queo lại. lấy hướng trở lại Định Quán, tôi cố theo dõi các đồng hồ và nhìn một màu mây mù xám đặc vây quanh. Lúc đó chúng tôi rất bình tĩnh, nhìn nhau với đôi mắt sáng quắc, sẵn sàng đối phó với mọi bất trắc... Cao độ vẫn mất từ từ, có những lúc tôi cảm thấy tiếng động cơ im lặng hẳn rồi lại nổ trở lại rất nhanh.

Bỗng nhiên một màu xanh thẫm như một tấm màn bao phủ trước mũi phi cơ tới rất gần. Có lẽ lúc đó anh Kiệt không nhìn thấy vì còn đang cặm cụi với những đồng hồ phi cụ.

Tôi vội chụp vào cần lái, ấn intercom và hét to lên cho anh Kiệt biết là “NÚI” và dùng động tác “Emergency – Force landing – Flare” để “Touch down” (một phản xạ chớp nhoáng tự nhiên trong nghề).

Một tiếng ầm dữ dội pha lẫn với tiếng la hét của 13 người cùng với tiếng đổ ngã của cây cối, tiếng gãy nát của 3 cánh quạt và thân phi cơ, xảy ra trong tích tắc. Lúc đó lồng ngực tôi như bị tức nghẹn vì sức va chạm quá mạnh, chân tay rã rời, ngồi trong tư thế nằm ngang, đầu chúi xuống những ngọn cỏ...

Tôi hít một hơi thật dài để trấn tĩnh. Tiếng người rên xiết, tiếng xăng chảy róc rách và mùi xăng nồng nặc khiến tôi trở nên sáng suốt hơn. Nhìn phía trên bên phải, tôi thấy L.T.K. còn đang kinh hoàng mở mắt nhìn tôi. Tôi quyết định phải rời phi cơ ngay vì sợ phi cơ phát hỏa. Trong vị thế buồng lái nằm ngang về phía bên trái, đầu cắm xuống đất, anh Kiệt nằm trên, thì chỉ còn một lối thoát duy nhất là cửa sổ phía bên phải của Anh Kiệt. Tôi cố gắng lắm mới gỡ được chân của Anh Kiệt bị đè dưới ghế ngồi, sau khi mở seat belt của anh, tôi dùng hết sức đẩy Anh Kiệt chui ra khỏi buồng lái và tôi bò ra sau.

Tôi quan sát thấy một phần đuôi của phi cơ bị treo tòng teng trên một cây cỏ thụ. Tôi tiến lại cabin hành khách leo vào thì thấy Trung sĩ Hồ đã tử thương, đầu anh dù đội nón bay nhưng bị sức ép của ghế pilot từ trên động xuống, khiến đầu anh bị tụt hẳn vào trong thân người. Tôi còn đang bàng hoàng thương tiếc người đồng đội cùng phi hành đoàn thì tiếng rên xiết đau đớn cùng với giọng nói Tây phương “Au secour” đã khiến tôi sực tỉnh, đó là Ông Bác sĩ người Thụy Điển.

Tôi quay đầu lại, một cảnh tượng thật hãi hùng, máu đỏ lênh láng trên sàn phi cơ, tôi tiến lại từng người để coi sóc họ, thấy tất cả bị thương rất nặng và đang rên xiết. Bỗng anh phóng viên Anh Tử chột ngồi dậy, hoảng hốt nắm lấy tay tôi rồi dáo dác tìm kiếm máy ảnh và đồ nghề của anh nhưng không thấy. Tôi nhủ thầm: thật may mắn, còn một người không bị thương!

Hai chúng tôi kiểm lại số người: chỉ có 12, thiếu mất anh sinh viên con Ông Bộ Trưởng, có lẽ anh đã bị văng đi xa. Tôi và Anh Tử chia nhau đi tìm kiếm nhưng không thấy. Trở lại thì chân Anh Kiệt đã sưng phù lên, có lẽ bị gãy xương. Chúng tôi và Anh Tử bàn tính, mở bản đồ cố gắng chấm tọa độ và phương hướng.

Tôi quyết định đi một mình xuống sườn núi, theo con suối nhỏ dẫn tới quốc lộ 20 (Sài Gòn – Bảo Lộc – Đà Lạt) trên đèo Blao, vùng Maragui, tìm phương tiện thông báo xin cứu cấp và chỉ định Anh tử ở lại để coi sóc anh L.T.K. và những người bị thương. Nhưng cuối cùng Anh Kiệt và Anh Tử nhất định đòi đi theo tôi.

Tôi trở lại bằng bó cho các vị trong phái đoàn và căn dặn ở yên tại chỗ, tôi sẽ cố gắng đi kiếm cách liên lạc thật nhanh với các toán cấp cứu.

Lúc 3 chúng tôi bắt đầu cuộc hành trình là vào khoảng 11 giờ trưa cùng ngày. Xuống hết sườn núi quả nhiên chúng tôi gặp con suối nhỏ, liền đi theo với hy vọng sẽ sớm ra đường lộ. Đi theo con suối còn có những lợi điểm, thứ nhất có nước uống (vì thiếu ăn không sao nhưng thiếu nước là cả một vấn đề); thứ nhì đi dưới suối sẽ không để lại dấu vết gì.

Chúng tôi di chuyển rất chậm chạp vì Anh Kiệt bị thương chân, đi rất khó khăn. Theo phương thức cứ một người đi nhanh mở đường, khoảng 20 phút thì dừng lại, ngồi đợi người kia đi hoặc cũng Anh Kiệt tới. Cứ như thế thay phiên nhau, nếu gặp trở ngại thì quay lại thông báo kịp thời.

Trên đường di chuyển, khoảng 4 giờ chiều cùng ngày, chúng tôi nhìn thấy vài lon “Ration C” đã khai, không biết của toán quân bạn hành quân hay của du kích Việt cộng?

Anh Tử thận trọng đưa ra ý kiến:

–Các anh nên lột bỏ lon là đi thì hơn. Nếu không Việt cộng mà thấy thì ăn nói làm sao?

Nghe câu nói của anh ta trong lòng tôi vừa thấy khôi hài vừa đáng buồn!

Tôi và Anh Kiệt chỉ cười rồi tiếp tục đi. Cầm cúi đi cả tiếng đồng hồ, khi trời nhá nhem tối, chúng tôi không thấy Anh Tử đâu nữa. Tôi hoang mang lo ngại, không biết anh có lọt vào tay địch hay làm môi cho thú dữ không? Hay là anh tự ý tách riêng vì sợ đi chung với hai thằng phi công sẽ bị liên lụy?!

Nhưng dù là thế nào đi nữa, chúng tôi cũng phải cẩn thận hơn. Tôi không dám đi dưới suối nữa mà cũng Anh Kiệt lên triền núi, đi dọc theo bờ suối khoảng 50 mét. Lúc này thì chân Anh Kiệt đã sưng to, anh không đi được nữa, chỉ còn cách là tôi phải cõng anh mà thôi.

Trời tối đen như mực, giá lạnh của vùng núi xoáy vào người. Tôi tìm một nơi tương đối an toàn trong bụi rậm. Thời tiết núi rừng cao nguyên càng về đêm càng lạnh, hai hàm răng chúng tôi đánh vào nhau lạch cạch không ngừng. Tôi xé tấm nylon bọc bản đồ, tuy không được lớn cho lắm nhưng cũng đủ cho hai cái đầu chui vào. Với mục đích tiết kiệm, tôi chỉ đốt một điếu Lucky Strike cho cả hai hút chung. Khói thuốc đi sâu vào lòng ngực và tỏa ra trong thể tích bé nhỏ của bao nylon với hai cái đầu đã sười ảm chúng tôi phân nào.

Trong cơn đau, Anh Kiệt “nghiến” (anh có biệt danh là “Nghiến” trong khoá 62KQ) ôm lấy tôi thều thào:

–Đừng bỏ tôi Kiệt nhé, con trai tôi mới đầy tháng hôm qua, nó cần phải có cha!...

Tôi nhủ thầm trong bụng để tự trấn an mình: Không thể có chuyện đó. Chúng ta nhất định sống để trở về!

Thế rồi, dù lạnh buốt chúng tôi cũng ngủ thiếp đi có lẽ vì quá mệt nhọc và vì đói. Rồi đêm hãi hùng cũng qua đi. Những tia sáng bình minh và tiếng chim hót buổi sáng đã đánh thức chúng tôi dậy, bắt đầu cho một ngày mới...

Sau khi đi làm lũi hàng giờ, chúng tôi tới một rừng đầy chuối. Tôi ngược nhìn lương thực mà Thượng Đế ban cho, đây rồi một buồng chuối chín vàng óng ánh. Tôi vội đặt Anh Kiệt nằm xuống vì cây cao quá, tay không thể với tới được, tôi tìm một cục đá nhọn và ngổl vào thân cây. Tới lúc chỉ cần xô nhẹ một cái là cây chuối ngã xuống, thì một bầy khỉ không đông lắm, xuất hiện, và chúng bu lại để cướp lấy các trái chuối chín vàng. Không biết là chúng “cướp” của tôi hay chính tôi tới “cướp” của chúng, nhưng chúng còn để lại cho chúng tôi một số trái còn xanh. Tôi vội bẻ lấy và nhét đầy vào hai túi dưới áo bay để làm lương thực dự trữ. Tôi trở lại chỗ Anh Kiệt nằm, chia nhau ăn. Những trái chuối hột vị rất chát và nước suối không thể coi là bữa ăn thịnh soạn nhưng ít nhất cũng giúp chúng tôi no nê và đủ sức tiếp tục lên đường...

Rồi một ngày nữa qua đi, đêm tối lại đến, tôi bắt đầu thấm mệt, lồng ngực tôi ê ẩm và da đã đổi thành màu tím đen. Đêm thứ hai, chúng tôi thiếp đi rất lâu, tới sáng thức dậy thì toàn thân rã rời, nhưng vì sự sống còn, chúng tôi tiếp tục lên đường.

Khoảng 10 giờ sáng, tôi chợt nghe thấy tiếng xe hơi chạy trên sườn núi phía trên. Mừng quá, tôi nói với Anh Kiệt là chúng mình phải leo lên để ra quốc lộ 20. Tôi kiếm một khúc cây dài để leo lên trước và thòng cây xuống để kéo Anh Kiệt lên. Cứ như vậy, trên sườn núi lau sậy mọc cao hơn 2 thước, chúng tôi đã leo lên được một khoảng khá xa, tiếng xe nghe càng gần hơn. Lúc đó mặt trời đã đứng bóng...

Tôi chợt nổi “da gà” vì nghe thấy tiếng động cơ rất quen thuộc!

Đúng rồi! tiếng động cơ H-34. Tôi hét to lên. Chúng tôi nhìn nhau trong lòng đầy xúc động, cùng quay đầu tìm hướng máy bay. Những chiếc trực thăng như những chấm nhỏ trên nền trời bắt đầu xuất hiện rồi từ từ tới gần. Tôi đã có thể nhìn thấy phù hiệu “Thần Chùy” của Phi đoàn và màu cờ của Không lực VNCH. Tôi vội đứng dậy, hăm hờ dùng cây phang những ngọn lau chung quanh để lộ ra một khoảng trống, trong khi Anh Kiệt dùng bao nylon làm động tác phản chiếu ánh sáng và phát lên để gây sự chú ý của máy bay (vì phi vụ VIP nên chúng tôi đã xem thường không mang theo vũ khí cá nhân và những trang bị mưu sinh thoát hiểm).

Các đồng đội từ trên cao đã nhìn thấy chúng tôi. Một chiếc H-34 làm “low pass” ngang đầu và thả xuống một trái khói ngay gần chỗ chúng tôi, sau đó lác cánh hướng dẫn xuống dưới thung lũng cách đó không xa, hai chúng tôi trườn lên trên bụi cỏ lau và lăn xuống ngay nơi chiếc H-34 đang “hover” chờ đón.

Ngược lên, tôi nhận ra Anh Hoan, tự Hoan “heo”, đang vẫy tay cười và kéo chúng tôi lên, và sau đó người y tá phi hành bắt đầu nhiệm vụ...

Chúng tôi được đưa về Tổng Y Viện Cộng Hòa để sẵn sóc kỹ lưỡng, Chuẩn tướng Võ Xuân Lành, Tư Lệnh Phó và Đại tá Lưu Kim Cương, Không Đoàn Trưởng / Không Đoàn 33 Chiến Thuật, cùng gia đình, thân nhân, bạn bè trong phi đoàn thay phiên nhau tới thăm hỏi.

Tôi tường thuật mọi diễn tiến xảy ra, chấm tọa độ vị trí phi cơ bị rớt và đề nghị phải đi tiếp cứu gấp vì các hành khách bị thương rất nặng. Tôi cũng tình nguyện xin đi theo để hướng dẫn vì cảm thấy đó là trách nhiệm của mình và đã được chấp thuận.

Tờ mờ sáng hôm sau, tôi được khiêng ra phi cơ, nằm trên “cáng”, có một vị Bác sĩ phi hành đi theo sẵn sóc. Tới tọa độ phi cơ bị rớt, sương mù vẫn phủ kín, không sao vào được, máy bay phải đáp và “stand by” tại Bảo Lộc. Tới 1 giờ trưa, trời sáng sủa hơn, chúng tôi mới vào được. Đáng buồn thay, chỉ có hai người còn sống, 8 người kia đã chết...

Hai người sống sót là Ông Bác sĩ người Thụy Điển (bị gãy chân, tay) và anh sinh viên con trai Ông Bộ Trưởng. Sau khi máy bay rớt, tôi kiểm soát số hành khách và thấy thiếu mất một người, người ấy chính là anh. Anh bị bất tỉnh nhân sự, nằm lộn trong đuôi phi cơ treo tòng teng trên ngọn cây. Anh sinh viên cho biết một số vị trong phái đoàn chết ngay sau khi tai nạn xảy ra, một số chết vào ngày hôm sau, trong đó có cha anh. Ông đã trôi trắng với anh trước khi chết!

Riêng phóng viên Anh Tử, sau khi tách rời chúng tôi, đã đi dọc theo con suối và sau 36 giờ trong rừng Bảo Lộc, đã ra tới quốc lộ và đón xe về nhà.

Sau đó anh đã viết phóng sự: “36 giờ trong rừng Bảo Lộc” trên báo Chính luận.

Thú thực cho tới giờ này tôi cũng không hiểu tại sao Anh Tử lại tách rời. Anh sợ đi chung với chúng tôi có thể liên lụy khi bị Việt cộng bắt, hay muốn đi một mình cho nhanh hơn? Và vì phải cõng theo một người bị thương... Nhưng dù sao tôi cũng không trách anh này vì anh không phải là đồng đội của chúng tôi, không vương mắc tâm nguyện “không bỏ anh em, không quên bạn bè” của những người cùng chung màu áo, màu cờ và nghiệp bay bổng.

Được biết, ngay sau khi máy bay chở VIP mất liên lạc, bị báo cáo mất tích, đích thân Đại tá Lưu Kim Cương, KĐ Trưởng/KĐ33CT đã tham gia tìm kiếm cấp cứu với Phi đoàn 211.

Sau khi tai nạn xảy ra – tai nạn đầu tiên trong nghiệp bay bổng của mình – tôi cứ thắc mắc nếu hôm đó anh sinh viên không xin đi theo, tức là tổng số người trên phi cơ chỉ có 12 chứ không phải con số 13 “xui xẻo”, thì sự việc có khác đi chăng?

Tháng 9 năm đó, tôi tình nguyện ra Phi đoàn 219 Long Mã ở ngoài Đà Nẵng để thử “số mạng”. Riêng Anh L.T.K. thì sau phi vụ nói trên đã từ giã nghiệp bay và chuyển ngành.

Cuối cùng vào tháng 4 năm 2002, tôi đã liên lạc được với anh. Hiện anh rất khoẻ mạnh (vẫn đi “cày”), gia đình hạnh phúc và các con đều thành danh cả.

Hôm nay đúng 37 năm sau ngày xảy ra tai nạn đầu đời lính, tôi viết bài này để tặng anh và để nhớ lại những kỷ niệm xưa của một thời bay bổng.

Melbourne/Victoria/Úc Châu
Phạm Công Khanh

