

Bay Trong Lửa Đạn (Kingbee)

Phạm Minh Mẫn & Lãng Tử (Posted by BIENXUA on MARCH 31, 2021)



*Ký ức chiến trường
Bay trong lửa đạn
KingBeeMan & Lãng Tử*

LND: Gần 30 năm sau chiến tranh Việt Nam, những tài liệu mật về cuộc chiến bên ngoài lãnh thổ Miền Nam lần lượt được chính phủ Hoa Kỳ phổ biến. Do đó người ta được biết nhiều hơn về những chiến sĩ vô danh trong những trận chiến vô danh, nhưng thật khốc liệt. Đây là câu chuyện kể lại của một người trong cuộc về những chuyến bay thả biệt kích dọc theo “Đường Mòn Hồ Chí Minh” của Phi Đoàn 219. Phi Đoàn này được các biệt kích và các phi công của cả Việt Nam và Hoa Kỳ biết dưới danh hiệu “King Bee”.

Khởi thủy của Phi Đoàn là một Biệt Đội Trực Thăng sử dụng 3 chiếc trực thăng H34 được thành lập ở Nha Trang để thi hành công tác xâm nhập và triệt xuất các toán biệt kích Delta thuộc Lực Lượng Đặc Biệt Việt Nam hoạt động sâu trong lòng địch ở Vùng II và III Chiến Thuật. Vài tháng sau đó Biệt Đội thứ hai cũng được thành lập ở Đà Nẵng để hoạt động trong Vùng I Chiến Thuật. Phi hành đoàn đầu tiên T/U Phan Thế Long, T/U Nguyễn Bảo Tùng và Th/S Bùi Văn Lành đã hy sinh vì công vụ ngày 18/10/1965 tại vùng Khâm Đức trên đó có Th/T Larry Thorne của Lực Lượng Đặc Biệt Hoa Kỳ (Green Berets). Sau hơn 30 năm tìm kiếm, di hài của 4 người đã được tìm thấy, và tháng 8 năm 2003 vừa qua, Hoa Kỳ đã long trọng làm lễ mai táng cả 4 người trong cùng một quan tài ở Nghĩa Trang Quốc Gia Arlington, Washington

D.C. với lễ nghi quân cách, như một hành động nhìn nhận sự chiến đấu hào hùng của Phi Đoàn 219 “King Bee”, nói rộng ra là của các chiến sĩ Không Quân cùng các chiến sĩ thuộc Quân Lực Việt Nam Cộng Hòa.

Biệt Đoàn 83 “Thần Phong” được thành lập vào năm 1964 với Chỉ Huy Trưởng là Đại Tá Nguyễn Cao Kỳ, gồm các Biệt Đội Khu Trục nổi tiếng với các phi vụ “Bắc Phạt”, Biệt Đội Vận Tải thi hành những phi vụ tối mật thả dù điệp viên và các toán biệt kích ra Bắc, và Biệt Đội Trục Thăng đảm trách phi vụ mật, thả các toán biệt kích dọc theo “Đường Mòn Hồ Chí Minh” xuất phát từ các căn cứ Khe Sanh, Tà Bạt, A Shau, Khâm Đức thuộc Vùng I, Dakpek, Ben Het, Dakto, Đức Cơ, Plei Jereng, Tieu Atar, Bandon, Đức Lập thuộc Vùng II, và BuPrang, Quản Lợi, Sông Bé thuộc Vùng III.

Những phi vụ mật này chỉ mới được phổ biến gần đây sau thời gian 25 năm mà luật pháp Hoa Kỳ định cho thời kỳ bảo mật hồ sơ. Tuy nhiên các hành động oai hùng của các anh hùng trong Biệt Đoàn cũng đã được nhắc nhở tới từ thập niên 60 cho đến nay về các huyền thoại của cuộc chiến Việt Nam như các phi công Phạm Phú Quốc, Vũ Khắc Huê của các phi vụ Bắc Phạt, Luân Cowboy, Hùng Mustachio (Hùng râu Kẽm), Khôi Đen, An Cào Cào, Tường Khùng v.v... của những phi vụ dọc theo Đường Mòn HCM...

Biệt Đội Khu Trục thi hành các phi vụ “Bắc Phạt”, được ít lâu phải đình chỉ vì áp lực từ phía Hoa Kỳ. Các phi vụ xâm nhập miền Bắc do Biệt Đội Vận Tải (Cò Trắng) thực hiện cũng giảm sút khi OPLAN 34A bị thay thế bằng OPLAN 35 của Hoa Kỳ. OPLAN 35 nhằm kiểm soát sự xâm nhập của Bắc quân theo “Đường Mòn Hồ Chí Minh”, do đó hai Biệt Đội Trục Thăng được sát nhập lại vào năm 1966 dưới sự chỉ huy của Đ/U Hồ Bảo Định để thành lập Phi Đoàn 219 “Thần Phong Long Mã”, và thêm vào đó một số các nhân viên phi hành từ các Phi Đoàn 211, 213, 215, 217 tình nguyện về phục vụ để đưa tổng số nhân viên theo đúng cấp số Phi Đoàn.

Đợt cải tổ toàn diện lần thứ hai khi Tổng thống Nguyễn Văn Thiệu ra lệnh giải tán Biệt Đoàn để cô lập hóa Tướng Kỳ, các Biệt Đội Khu Trục và Vận Tải được trả về đơn vị gốc, và Phi Đoàn 219 được đưa về trực thuộc Không Đoàn 41 tại Đà Nẵng vào tháng 5 năm 1968 và tiếp tục giữ nguyên nhiệm vụ yểm trợ OPLAN 35. Đ/U Hồ Bảo Định được thay thế với Th/Tá Đặng Văn Phước (cấp bậc và chức vụ sau cùng là Đại Tá Không Đoàn Trưởng KĐ 51).

Lần cải tổ toàn diện lần thứ ba xảy ra vào mùa Hè 1972, Th/Tá Nguyễn Văn Nghĩa được lệnh di chuyển Phi Đoàn về Nha Trang, trực thuộc Sư Đoàn II Không Quân, khi đó Hoa Kỳ đã chấm dứt OPLAN 35. Trong 2 năm cuối Phi Đoàn có 3 vị PDT lần lượt là Tr/Tá Nguyễn Văn Nghĩa, Th/Tá Huỳnh Văn Phó, Tr/Tá Phạm Đăng Luân. Từ khi về Nha Trang, nhiệm vụ Phi Đoàn thay đổi, không còn thi hành nhiệm vụ hoạt động ngoại biên nữa mà lãnh trách nhiệm hoạt động trong Vùng II Chiến Thuật. Tuy nhiều phi công đàn anh rời Phi Đoàn vào lúc này, nhưng các phi công trẻ mới về phục vụ cũng không để mất đi truyền thống hào hùng của một đơn vị huyền thoại.

Gần 30 năm sau cuộc chiến, tôi mới có dịp ngồi ôn lại dĩ vãng để ghi lại những dòng chữ này, nhớ đến các Anh trong Phi Đoàn 219, từ những người đã anh dũng hy sinh nơi chiến trận, cho đến những người còn lại quê nhà cũng như những người đang sống xa quê hương trên cùng khắp mặt địa cầu này. Các Anh luôn sống mãi trong tim

tôi. Những vui buồn, đau thương, mất mát của những năm sống bên “nồi chét không rời”, bây giờ nhìn lại quả thật là những năm “đẹp” nhất trong đời mà tôi không bao giờ quên được.

Tôi về trình diện Phi Đoàn 219 vào giữa tháng 5 năm 1968 sau khi hoàn tất khóa Cơ Phi tại Trung Tâm Huấn Luyện Nha Trang cùng với 5 người bạn cùng khóa. Khi đó Phi Đoàn vừa hoàn tất đợt cải tổ lần thứ hai, được tái phối trí trực thuộc Không Đoàn 41 vì Biệt Đoàn 83 được lệnh giải tán.

Sau khi trình diện Th/Tá Phi Đoàn Trưởng Đặng Văn Phước, chúng tôi được giao lại cho hai vị Trưởng Toán Cơ Phi (Chief Mévos) là Ch/u Phan Văn Tường & Ch/u Hồ Văn Nguyên để được hướng dẫn về cách làm việc của Phi Đoàn. C/U Tường tuy đã lớn tuổi và có rất nhiều giờ bay nhưng ông vẫn không sờn lòng bay bổng, ông rất vui vẻ và thương mến chỉ dẫn chúng tôi, trong khi đó C/U Nguyên ít nói khó tính và không còn đi bay nữa.

Qua hôm sau chúng tôi được đi cắt đi bay ngay vì lúc đó Phi Đoàn đang thiếu Cơ Khi Viên Phi Hành (gọi tắt là Cơ Phi hay “Mevo” từ tiếng Pháp “Mécanique de Vol”, trong khi đó người Mỹ dùng danh từ “Flight Engineer”), sau một tuần đi bay liên lạc và huấn luyện, chúng tôi được cho thả hành quân.

Hơn 4 năm đồn trú tại Đà Nẵng, tôi không thể nào quên những cơn nắng cháy da và những cơn gió Lào nóng như cát rang trong chảo của mùa hè ở Miền Trung, rồi khi mùa mưa tới, những cơn bão với gió thổi mạnh đến cả trăm cây số giờ thổi bay tất cả nhà, và những trận mưa dầm gây lụt lội khắp nơi. Bay ở trên cao tôi nhìn xuống thấy nước ngập che phủ nhà cửa, cây cối, lâu lâu có một vài căn nhà trên đồi còn sót lại lơ lửng như những hòn đảo nhỏ. Khi mùa rét tới, bầu trời trần mây thấp, che kín ảm đạm u sầu, ai nấy co ro trong những cơn gió lạnh ẩm sũng nước, luôn qua áo quần như cắt da, cắt thịt.

Kỷ niệm đầu đời đi bay của tôi là phi vụ liên lạc với anh Đinh Quốc Thịnh. Tôi chưa biết đọc phi lệnh, nên không biết là phi vụ cất cánh thật sớm nên cứ tà tà “xây chường sịt tấy” cho đến khi Nghiệm chạy ra báo phi cơ sắp cất cánh chỉ thiếu cơ phi. Tôi hoảng hồn chạy ra bỏ quên cả ấn tín (hộp quẹt Zippo và bao thuốc Capstan). Ra tới nơi cánh quạt phi cơ đang được “engaged” từ từ lấy trớn quay. Tôi sợ quá cứ bài vở thi hành, trước khi bay phải làm tiền phi, bèn mở nắp nhót ra để kiểm tra, thì lập tức nhót trong bình phun ra đầy mặt và quần áo, rất may mà mới mở máy chứ không bị phồng nặng rồi.

Anh Thịnh vội leo xuống và đẩy tôi lên máy bay, trong lúc trời còn tối, rồi nói: “Đi lên nhanh lên, Kỹ Thuật nó ra, trông thấy nó cười chết!”, và anh Thịnh bay thẳng sang căn cứ Non Nước của Biệt Kích Lôi Hồ nằm gần hòn núi Ngũ Hành Sơn ngó ra bãi biển Mỹ Khê. Trong lúc mọi người vào ăn sáng, tôi ở ngoài “parking” cởi quần áo tắm giặt bằng xăng, nên cũng chỉ trong chốc lát thôi là sạch và khô ngay, sau đó tôi mới vào “mess hall” (phòng ăn) ăn sáng chờ phi vụ. Tôi nhìn quanh thấy có nhiều người nhìn tôi vì người tôi bốc lên toàn mùi xăng và tay tôi thì khô mốc trắng lên.

Thời đó một Phi Hành Đoàn H-34 “Choctow” chỉ có 3 người, Trưởng Phi Cơ, Hoa Tiêu Phó, và Cơ Phi kiêm nhiệm Xạ Thủ Phi Hành sử dụng Đại Liên M60, về sau khoảng giữa năm 1972, Phi Đoàn mới chuyển sang bay UH-1 “Huey”, lúc đó có

thêm Xạ Thủ Phi Hành thủ một khẩu M60 ở cửa bên kia. Phi Đoàn 219 chuyển sang UH-1 sau các Phi Đoàn khác 2 năm, vì Trực Thăng H-34 tuy nặng nề, cồng kềnh, khó bay nhưng lại rất thích hợp với các phi vụ đặc biệt này vì nó có thể chịu đạn được, nhiều khi phi cơ bị trúng đạn nặng nề mà vẫn có thể đáp khẩn cấp an toàn được để chiếc bay “air cover” (còn gọi là “chase ship”) nhào xuống cứu kịp.

Tai nạn đầu tiên xảy ra cho tôi vào ngày 5 tháng 10 năm 1968 khi đi bay chiếc số 2 trong Phi Hành Đoàn (PHĐ) với hai anh Nguyễn Tấn Trọng và Phạm Ngọc Sâm, sau chiếc “lead” của PHĐ Anh Phan Văn Thanh và trước chiếc số 3 của PHĐ anh Nguyễn Tấn Hiền. Các Trưởng Phi Cơ vào Phòng Hành Quân “briefing”, còn chúng tôi ăn sáng trong “Club” chờ.

Ngày hôm đó chúng tôi được lệnh thả 1 toán 7 người phía Tây Ashau. Anh Thanh bay chiếc đầu thả 4 còn Anh Trọng chiếc thứ nhì thả 3 “troops”. Anh Hiền bay “air cover”. Khi Anh Thanh xuống, ở dưới địch quân bắn lên dữ dội, nhưng Anh Thanh chẳng nghe gì cả tiếp tục thả (mọi người vẫn thường gọi anh là Thanh Điếc), rồi tới lượt chiếc thứ nhì tiếp tục xuống thả 3 “troops” còn lại.

Khi anh Trọng thả xong, vừa cất cánh bay vòng để lấy hướng đi lên thì tôi thấy rõ ràng có mấy tên địch chạy ra bắn theo và phi cơ bị bắn trúng mấy phát nghe bộp... bộp... Lúc đó tôi thấy chùm giầy điện trước cửa phòng hành khách bị cháy, tôi vội tháo một găng tay ra đập còn một găng kia tôi chụp vào chùm giầy dập tắt nó ngay, nhưng chưa kịp mừng thì ở dưới tiếp tục bắn lên, trúng ngay trước chân tôi. Tôi trông thấy rõ ràng sàn tàu mở ra trong khoảnh khắc, rồi xăng phụt lên, tôi vội đập lên chặn không cho xăng phụt ra cháy, thì tàu liền bị thêm một phát đạn nữa, tôi thấy bộ phận “transmission” truyền lực cho cánh quạt ở trên đầu bắt đầu cháy nhớt. Tôi báo cáo tình trạng cho anh Trọng biết, anh nói: “Bị nó lại!!!”, nhưng làm sao bị được lỗ đó, vừa to lại vừa nóng.

Anh Trọng tìm hướng đáp khẩn cấp, khi xuống tới đất, cỏ voi cao hơn cả máy bay. Anh Trọng từ trên “cockpit” cao nhảy xuống và chạy rất nhẹ nhàng (hình như anh có võ thì phải), còn anh Sâm nhảy xuống vội chụp cây đại liên và kêu tôi ôm giầy đạn chạy theo anh. Thật là khó chạy vì cỏ rất dày và cao mà giầy đạn thì có khía nên cứ giật người lại, lại còn nghe địch bắn theo cóc... cóc... cóc... và tiếng đạn bay trên đầu nghe rào... rào... rào... Anh Hiền bay trên theo dõi chúng tôi chạy và lao xuống rước.

Trời ơi máy bay cao thế mà anh Trọng nhảy lên dễ dàng (đúng là anh có võ thật), còn tôi và anh Sâm leo lên mãi không được. Anh chàng “Medic” người Mỹ trên máy bay và thằng Năng bèn lôi tôi và anh Sâm lên. Anh Sâm lập tức nhảy đến bên hông cửa sổ rút súng “rouleau” ra chia xuống, thấy vậy tôi cũng bắt chước núp bên cửa sổ trên móc Colt 45 ra lên đạn và cũng chia xuống, nhưng khi lên đạn, cơ bảm chạy ra giữa, thôi chết hết đạn rồi. Tôi què quá tiu nguiu ngồi xuống ghế, thật là lính mới tò te.

Sau đó Anh Thanh gọi khu trục đến oanh tạc phá hủy máy bay. Khi về đến Phi Đoàn, Th/Tá Đặng Văn Phước Phi Đoàn Trưởng và Đ/T Nguyễn Văn Khánh Không Đoàn Trưởng ra bắt tay ba người về từ đỉnh núi, rồi thưởng mỗi người một ly rượu mạnh. Buổi chiều Th/Tá Phước dẫn toàn bộ Nhân Viên Phi Hành trong Phi Đoàn ra nhà hàng Việt Nam bên bờ sông Hàn khoản đãi.

Sáu tháng sau, ngày 31 tháng 12 năm 1968 tôi nhận được một huy chương Phi Dũng Bội Tinh với Cánh Chim Đồng theo Quyết Định số 1108/TTM/TQT từ phi vụ này. Sau tai nạn này tôi được thăng cấp Hạ Sĩ kể từ ngày 09 tháng 08 năm 1968 do Quyết Định số 13903/PCHC ngày 26 tháng 11 năm 1968.

Tai nạn thứ hai đến với tôi ngày 30 tháng 11 năm 1968 khi đi bay với PHĐ anh Nguyễn Văn Minh và anh Hương Văn Năm. Chúng tôi 4 chiếc King Bees do anh Huỳnh Văn Phổ chỉ huy với các Trưởng Phi Cơ (TPC) 3 chiếc sau theo thứ tự anh Nguyễn Văn Minh, anh Tôn Thất Sinh, anh Nguyễn Kim Hườn. Trong lúc “stand by” tôi đi vào nhà vệ sinh, nói là nhà vệ sinh cho sang, nhưng thật ra chỉ có hai miếng gỗ bắc ngang thùng phuy để ngồi chồm hồm lên, phía dưới đựng dung dịch hóa học cho bớt hôi đi, chung quanh có mấy tấm ván che ngang vai lòi đầu ra ngoài.

Tôi ngồi trút bầu tâm sự thì anh Năm vào phòng cầu kế bên, thò đầu ra nói chuyện với tôi. Hai anh em tâm sự nhiều. Anh Năm hỏi nhiều về gia đình tôi, tôi không ngờ đây là lần tâm sự cuối cùng của anh Năm. Đang nói chuyện thì chợt nghe thấy tiếng H.34 sành... sàch... Ngoài đường, Anh Năm la lên: “Chết rồi! Bay! Bay!”. Thế là hai anh em vội vàng ngưng việc vệ sinh, vội kéo áo bay lên, rồi thật lẹ làng phóng ra phía công. Anh Năm người dong dỏng cao và chạy thật nhanh, thế là Phi Vụ bắt đầu.

Lượn một vòng 4 chiếc C H.34 lần lượt đáp xuống Phi Trường Cam Lộ, gọi là PT nhưng đây chỉ là một đường đất mới làm phẳng và hai bên còn đang đào cống rãnh ngổn ngang. Sau một lát “leader” vào Bộ Chỉ Huy (BCH) họp và lấy lệnh hành quân trở ra, các Trưởng Phi Cơ chụm nhau lại bàn tính, cuối cùng quyết định để Anh Tr/u Nguyễn Kim Hườn ở lại, chỉ có 3 chiếc đi thôi, vì đây là một phi vụ đặc biệt, thả một tù binh Bắc Việt về đơn vị gốc của họ, và phía Mỹ đã “contact” với địch quân, họ đã đồng ý sắp xếp vị trí đáp ở khu vực gần đường mòn 922 Hạ Lào.

Anh Hườn ở lại theo yêu cầu của anh Minh (còn gọi là Minh Bánh Bèo). Khoảng 14 giờ ba chiếc H-34 lần lượt cất cánh và trong giây lát chỉ còn là những chấm nhỏ rồi mất hút tận chân trời... Còn lại ba thầy trò Hườn – Long (đen) – Mân, anh Hườn tâm sự: “Tôi là bạn thân của thằng Minh, vì tôi mới ra Phi Đoàn có vài ngày, và đây cũng là phi vụ đầu tiên ở 219 nên thằng Minh nó không muốn tôi đi nên nó đã tình nguyện bay thế chỗ của tôi”.

Cho tới khoảng 16 giờ 30, chúng tôi bắt đầu nghe tiếng H-34 và chỉ thấy có một chiếc bay về, mọi người giật mình và cảm thấy hoang mang, lúc đó mây bắt đầu xuống thấp, và chúng tôi cứ nghĩ là hai chiếc còn lại đang ở trên mây, nhưng chỉ có anh Phổ đáp xuống, anh cho biết khi anh đáp xuống thả tù binh, hai chiếc H-34 của anh Minh & Sinh bay “air cover” ở trên trời. Vì anh Minh và anh Sinh bay vòng chờ quá xa LZ (Landing Zone – Bãi Đáp), đi ra ngoài vùng ấn định, vì lý do bảo mật nên khu vực khác của địch quân không biết sự giao ước này, vì thế họ bắn phòng không lên và trúng phi cơ của anh Minh.

Anh Phổ nhìn thấy phi cơ anh Minh xẹt khói trắng và đâm nhào xuống đất gây làm ba khúc, và chỉ trông thấy một nón trắng văng ra. Anh không nhận nghe một tín hiệu cấp cứu nào cả, ở dưới địch quân bắn lên như đan lưới. Biết không thể làm gì được, anh ra lệnh bay về, nhưng anh Sinh không chịu, nhất định ở lại tìm kiếm. Mọi người chờ đợi ở căn cứ Cam Lộ, thật là sốt ruột và lo lắng. Mãi đến 17 giờ 30, trời vừa hơi sẩm tối, chúng tôi mới nghe tiếng máy bay từ xa văng lại, nhưng vì mây phủ nên không

thấy đâu cả. Anh Phó vội lên mở vô tuyến và liên lạc, thì thấy anh Sinh mờ mờ trong đám khói mây, vừa kịp chui xuống thì mây bít lại. Anh Sinh tỏ vẻ rất “upset” vì đã không cứu được PHĐ anh Minh, anh Năm.

Anh Sinh kể lại khi anh Minh bị bắn rớt, anh bay lượn nhiều vòng lúc xuống thấp, lúc lên cao, cố gắng xem có ai còn sống sót, ở dưới đạn bắn lên cứ như mưa, anh liên lạc vô tuyến cứ gọi rồi lại gọi xem anh Minh hoặc anh Năm có còn ai trả lời không, nhưng vẫn bất vô án tín, cuối cùng thất vọng anh đành quay trở về. Nhưng khi trở về thì mây đã kéo ra bít kín, cứ thế anh cười mây nhắm hướng trở về.

Anh Sinh cũng may mắn thoát chết nhờ một lỗ hổng nhỏ chui xuống đáp, nếu không xăng đã gần cạn vì bay quá lâu tìm kiếm và mây phủ không thấy đất thì không biết sẽ như thế nào. Khi về tới Đà Nẵng, anh Hườn vừa kịp ký “Circuit d’Arrivée” về Phi Đoàn 219 lại vội vã ký “Circuit de Départ”, anh đi để tránh nổi ám ảnh đau thương mà một người bạn vì thương anh đã thế chỗ cho anh, chắc hẳn anh còn phải nhớ mãi điều này.

Đầu năm 1969, PHĐ Nguyễn Thanh Liêm, Bạch mạnh Hùng, Lợi bị bắn cháy máy bay tại vùng hành quân A Chau – A Lười. Khi rơi xuống, anh Liêm và anh Hùng bị phỏng nhẹ, địch quân phát hiện máy bay rơi bèn đến ngay lập tức. Họ dùng mã tấu phát cỏ để truy tìm. Mevo Nguyễn Văn Lợi chạy một nẻo, hai Pilots chạy một nẻo. Hai anh bị mã tấu phát cỏ ngang đầu, cố nằm rạp xuống để tránh bị phát hiện, vì cỏ cao và dày nên địch quân không tìm được, chỉ nghe họ chửi đồng: “Mẹ bố nó! Mối rơi đây mà chúng nó đã chạy đâu mất rồi!”. Rồi họ cũng sợ bị phát hiện và bị máy bay oanh kích, nên bỏ đi ngay.

Cũng chính vì điều này khi máy bay vòng chờ suốt buổi sáng cho đến trưa để tìm hai anh mà không thấy, mãi mới đón được hai anh “pilots”, nhưng vẫn chưa thấy Mevo Lợi đâu cả. Cho đến gần xế chiều mới tìm ra Mevo Lợi. Sau chuyến này hai “pilots” được đưa về nằm bệnh viện dưỡng thương, rồi sau đó về Bộ Tư Lệnh Không Quân nhận nhiệm vụ mới, còn Mevo Lợi được nghỉ phép vài ngày để ổn định tinh thần vì không bị thương. Nhưng Mevo Lợi đã đi phép đến vài tháng, sau phải rời Phi Đoàn.

Tháng 3 năm 1969, PHĐ Nguyễn Văn Du – Lê Long Sơn – Hồ Đắc Bình bị bắn rơi gần đỉnh “Leghorn”, một căn cứ truyền tin điện tử bí mật đặt trên đỉnh núi cheo leo, rất khó tấn công nằm trên đất Lào phía Đông cao nguyên Bolovens, ngó xuống trực lộ chính của hệ thống Đường Mòn HCM. Bị địch quân đuổi bắt, anh Du chạy và bị bắn chết, còn anh Sơn (Sơn đen), và Mevo Bình bị bắt. Họ sợ hai người này chạy nên bắt cởi bỏ giày đi chân không, trời oi đau vô cùng. Chuyến này Anh Trần Văn Phước (Phước Đạo Dừa) làm “leader”.

Ngày 4 tháng 4 năm 1969, PHĐ Tôn Thất Sinh – Vũ Tùng – Phương nhận phi vụ vào tiếp tế cho một Team ở Ngã Ba Biên Giới qua khỏi Leghorn. Tin tình báo cho biết địch quân rất đông nằm chặn ngang đường bay, vì thế chỉ có một đường vào là phải bay vòng qua một dãy núi rất xa mới đáp tiếp tế được. Khi tiếp tế xong, anh Sinh quyết định bay thẳng không đi vòng nữa, khi bay ngang nơi địch quân như đã được báo, ở dưới bắn phòng không lên như mưa, cuối cùng anh báo trên vô tuyến: “Tao bị thương rồi”, và máy bay anh đâm nhào xuống đất, cháy ngay lập tức.

Hỏa lực địch quân rất mạnh không thể nào tiến sát chỗ anh rơi được, phải chờ cho đến khi phi tuần khu trục phản lực F4 Phantom của Mỹ đến giải tỏa bớt được hỏa lực địch, các máy bay đi cứu cũng chỉ bay lại gần thôi, vì hỏa lực địch quân vẫn chống trả, trên cao quan sát thấy máy bay của anh chỉ còn lại phần động cơ phía trước như cái cùi bắp, còn lại hoàn toàn cháy rụi.

Tháng 5 năm 1969, PHĐ Trần Văn Phước (Đạo Dừa) – Copilot ? – Trần Tuấn Năng thả “team” gần Leghorn khi đáp xuống bị bắn, Mevo Năng bị thương nơi cánh tay và bàn tay trái, may mắn một viên đạn trượt ngang mắt kính Rayban làm gãy gọng, nhưng nhờ vậy nên viên đạn trượt ra ngoài, Năng được giải ngũ từ đạo đó. Trong thời gian này, những phi công Hoa Kỳ của Phi Đoàn Trục Thăng Võ Trang Cobra 361 PINK PANTHER đi theo hộ tống (escort) yểm trợ hỏa lực đã chứng kiến tận mắt, nên đã hết lời tán dương Phi Đoàn 219 KINGBEE và Đ/U Trần Văn Phước trong bài viết trên tạp chí HAWK của Không Lực Lục Quân Hoa Kỳ (Army Aviation).

Tháng 5 năm 1969, PHĐ Crossman – Thái – Toàn bị tai nạn ở vùng Bạch Mã. Major Crossman là một phi công phản lực của KQ/HK, ông không rành về bay trực thăng, nhưng khi về làm cố vấn Phi Đoàn 219, ông được các Anh Huấn Luyện Viên tập bay. Ông rất thông minh nên tiếp thụ rất nhanh, sau một thời gian gần một năm trời, ông bay tập chuyên cần và đã ra được Trưởng Phi Cơ.

Ông bay vững, và phải nói ông là người rất tốt, và có đạo đức, được mọi người quý mến và nhớ mãi. Th/u Thái cũng vừa về Phi Đoàn chưa bao lâu, và đến Mevo Tr/s I Toán, cũng vừa chân ướt chân ráo từ Phi Đoàn 215 ra. Nhân có một phi vụ rước “Team Local”, ông Crossman muốn đi thử một chuyến, nhưng khi nhận được chi tiết và địa điểm ở Núi Bạch Mã thì anh Nghĩa và anh Phó khuyên ông không nên đi vì vùng này gió xoáy và “turbulence” đánh dữ lắm.

Nhưng ông Crossman cứ khăng khăng đòi đi, đúng như dự đoán khi ông bay đến nơi vừa “hover” để Mevo Toán thả thang giầy xuống cho “team” leo lên, thì “turbulence” đánh dữ dội. Ông không còn điều khiển phi cơ được, phi cơ bị gió hút xuống, ị ngay tại chỗ. Mevo Toán vì mới ra Phi Đoàn nghe nói là đi hành quân thường bị bắn, nhưng anh cũng không biết đây là “team local” ít đụng địch, nên anh không đứng mà nằm xuống sàn tàu, khi tàu đập xuống đất anh bị đập ngược xuống sàn và chết ngay.

Sau đó Phi Đoàn yêu cầu Không Quân Hoa Kỳ mang máy bay CH-53 Jolly Green, loại này rất mạnh và to lớn hơn H-34, đến lấy hai “Pilots và Team” ra. Khi chiếc CH-53 đến nơi, họ “hover” thả “hoist” (máy thả giầy) xuống kéo từng người một lên, ông Crossman nhường cho Th/u Thái lên trước nhưng khi “hoist” kéo anh Thái gần lên đến máy bay thì chiếc CH.53 này cũng không chịu nổi gió xoáy nên cũng bị rớt xuống ngay, thật không may cho anh Thái, phi cơ rơi xuống và đè chết anh. Lúc đó buộc lòng Major Crossman phải theo “Team” đi đường bộ về, sau này ông Crossman rất ân hận vì đã không nghe lời anh Phó, ông xin về nước với nỗi ân hận khôn nguôi.

Năm 1968 qua đi với những biến động trên chiến trường như trận Khe Sanh, Làng Vei, A Chau, A Lưới, Tà Bạt, Dak Pek, Dak Saeng, Benn Het, Plei Jeireng, Bu Prang, Snoul v.v... và nhất là cuộc Tổng Công Kích Tết Mậu Thân làm thay đổi nội tình nước Mỹ. Tổng Thống Nixon đã đắc cử với lời hứa rút ra khỏi VN và bắt đầu chương trình Việt nam hóa chiến tranh, nhưng những cuộc biểu tình phản chiến một ngày một gia

tăng. Tại Hội Đàm Paris, hai bên vẫn kiếm cách kéo dài thời gian để tìm chiến thắng nơi mặt trận để có thể điều đình trong thế mạnh. Do đó trên bàn hội nghị ai cũng nói tới hòa bình, nhưng trên chiến trường cường độ càng ngày càng dữ dội hơn. Và cứ như thế, chúng tôi tiếp tục bay trong lửa đạn dọc theo Đường Mòn Hồ Chí Minh, và tôi tiếp tục chứng kiến những sự chiến đấu anh dũng của các anh em đồng đội cũng như ngậm ngùi nhìn những anh em không may mắn ra đi.

Tôi còn nhớ lần đó tôi theo PHĐ Tường – Thu biệt phái lên Kontum và máy bay quan sát đã tìm thấy một Team mất tích hơn 6 tháng trời, theo tín hiệu (signal) thì hoàn toàn không đúng, nhưng theo một vài nhận định thì họ là những Team bị mất liên lạc, trường trại B.15 và Trung tá Hoa Kỳ tại đây yêu cầu Anh Tường thử bay lên tìm hiểu nếu có thể đón được thì đón, đồng thời trong khi đó điện từ Nha Kỹ Thuật do Đại Tá Đoàn Văn Nu chỉ thị là bằng mọi giá phải rước họ.

Lúc đó trời đã vào chiều, anh Tường bay lên vòng qua lại LZ nhiều vòng và trời một lúc một tối dần mà LZ lại vào vị trí nửa đường từ B.15 đến sông Mekong. Anh Tường quyết định xuống thấp nếu họ không có phản ứng tất nhiên không phải địch quân, khi xuống thấp và bay từ từ xem phản ứng, thấy họ bật hộp quẹt Zippo tôi yên chí.

Anh Tường nói: “Mẫn ơi, nếu chú thấy họ có động tịnh gì là chơi liền nghe không”, rồi anh đáp xuống, ba troops nhảy ngay lên tàu ra về mừng rỡ, anh Thu nói với xuống: “Mẫn ơi coi chừng họ bóp cổ chú đó”, tôi trả lời: “Em nhận ra họ rồi”. Anh Thu đùa thêm: “Ừ nó bóp cổ bây giờ đó”, rồi anh cười khà khà.

Tôi đưa cho họ bao thuốc con mèo nhỏ 10 điếu, họ mừng rỡ vì từ lâu không còn thuốc lá, họ rít thuốc mà thấy tội nghiệp. Tôi còn nhớ những người này lần đi thả trước, họ đi 5 người trong đó có hai người bản xứ Lào, họ mang theo tiền ba loại Lào, Cam Bốt, và tiền Cục Hồ. Khi xuống tới nơi họ chôn trong rừng trong những thùng nhựa màu đen. Hai người Lào, sau khi về tới làng của họ, bèn làm phán và ba người còn lại phải chạy thực mạng bơi qua sông Mékong bỏ luôn máy truyền tin 74 khi bơi qua sông và từ đó họ mất liên lạc, khi hết lương thực họ phải dùng lá cây lá non có màu đỏ là dùng được còn vài bịch hành và cà rốt khô trong P.I.R họ ngậm từ từ để lấy hương và cảm hơi, họ nói nếu máy bay không đón thì họ sẽ phải lội bộ về.

Ngày 01 Tháng 6 năm 1969, PHĐ Khúc – CoPilot? – Vừa nhận một phi vụ thả Team Local ở Quảng Ngãi. Phi cơ đáp xuống ruộng quá nhanh biến thành Forced Landing, và Flare đuôi đập mạnh xuống đất, tàu xóc mạnh tưng lên, giá súng không “locked” lại nên súng Đại Liên đập mạnh vào mặt Hà Khắc Vững. Anh đã chết ngay sau đó.

Trong những ngày tháng này có một lần tôi đi bay với anh Xuân, anh An bay leader ở Kontum. Chúng tôi đi rước toán, anh Xuân có dặn tôi là bãi đáp hơi “slope” và cây cối chung quanh lại cao. Team đã dùng cửa máy cửa trống làm bãi đáp, và họ cắt còn gốc hơi cao, vậy khi Anh đáp Em nhớ Clear thật kỹ nhé. Khi đến LZ Anh Xuân xuống rất nhanh, và cây chung quanh có cao thật, anh “flare” mũi tàu ngồng lên, đuôi thấp xuống. Tôi la lên coi chừng cây và nghe bộp... bộp... bộp... rồi xong, anh đã chặt cây mất rồi, máy bay đáp xuống đuôi rung dữ dội, anh Xuân nói để anh cất cánh lấy “airspeed” thử coi.

Nhưng vừa dỡ lên thân máy bay quay một vòng anh Xuân vội ị xuống mặt đất, trời ơi máy bay chỉ nhích lên một chút xíu thôi là cây nó đội lên ghé Mevo là người tôi sẽ bị đẩy lên đụng ghé Pilot làm cho toàn thân thun lại và đầu chắc phải chui vào ngực của

mình mà trốn thôi, nhưng thật là may cây nó lại đội lên trước mặt, tôi phải dạng chân ra, và đúng là may thật vì chính nhờ gốc cây này đã kèm máy bay lại, làm cho nó không bị lật, và không bị ngẫu lực xoắn làm máy bay xoay tròn theo trục quay.

Thật là hú hồn lúc bấy giờ tôi hết biết làm gì nữa cả, ngay khi đó anh Nguyễn Quý An bay ở phía trên, muốn xuống nhưng không có chỗ nào để đáp, cuối cùng Anh quyết định đáp trên “rotor head” để một bánh trên bầu tròn tròn chính giữa “main rotor”, và lúc bấy giờ tôi rất lúng túng, một tay cầm “form” ghi tình trạng máy bay, và bình chữa lửa, còn tay kia ôm súng đại liên 30, trong lúc đó Ông Già Tưởng thả “hoist” xuống, nhưng hai tay tôi không rảnh thì làm thế nào đây? Ông Già Tưởng rút “hoist” lên và leo xuống la lên: “Liêng hết đi thằng cù lằn!”. Thế là tôi quăng sạch. Ông Già Tưởng chỉ vào cây súng bảo tôi lượm lại và đưa lên cho ông, trong khi đó anh Xuân và anh Yên Râu đã leo lên và vào máy bay rồi. Tôi lúc bấy giờ mới leo lên Cockpit chỗ hai phi công ngồi lái. (Câu chuyện này không biết anh An và anh Xuân còn nhớ không?)

Khoảng 10 ngày sau tai nạn của Anh Hà Khắc Vững, PĐ 219 chịu một thiệt hại thật là nặng nề với hai PHĐ An – Khải – Tưởng và Trung – Kiệt – Đức bị bắn rớt vùng mật khu 609 gần cao nguyên Bolovens bên Lào.

Sáng hôm đó Trưởng Trại B15 và Th/T Chỉ Huy phía Hoa Kỳ yêu cầu Biệt Đội 219 biệt phái tại KonTum bay đủ 6 chiếc trực thăng lên Dakto trực và sẽ đón Đại Đội Biệt Kích trở về. 8 giờ sáng lần lượt 6 chiếc CH.34 xuất hiện từ hướng Tân Cảnh đáp chạy “rolling” trên runway rồi vào “parking” phía trái của phi đạo, Hai bên phi đạo Dakto lúc này có những ống cống bằng tôn dọn sóng mái vòm đặt rải rác khắp nơi và một vài công sự phòng thủ bỏ hoang.

Các TPC vào lều chỉ huy để nghe “briefing” trong khi đó thì đại đội đang đưng đầu mạnh với địch quân, và họ báo cáo về cho biết quân địch chỉ toàn những chàng trai trẻ và như say thuốc, nên họ đánh không biết sợ, và bám rất sát quân ta, vì vậy Đại đội Biệt Kích yêu cầu Trực Thăng khoan vào đón, để cho tình hình lắng dịu. Mãi cho đến khoảng 10 giờ thì Kingbees mới được lệnh lên vùng, LZ nằm ở vị trí phía Tây của Leghorn, một đôi tháp nắm gần một khe suối.

Khi Anh An vào đáp thì địch quân bắn lên dữ dội, Anh cố gắng đón được một toán thì chiếc thứ nhì tiếp tục vào. Chiếc này bị bắn rơi ngay tại chỗ (không nhớ PHĐ này là ai), anh An quay lại đón ngay PHĐ bị rơi và quay trở về, trong lúc đó địch quân đã nắm được tọa độ đáp của trực thăng, vì vậy chiếc tàu bay thứ ba do anh Trung lái vừa đáp xuống thì địch quân đã pháo vào trúng ngay Cockpit phía bên trái chỗ anh Thái Anh Kiệt ngồi ghế copilot.

Anh Kiệt trực tiếp hứng viên đạn, anh Trung nhảy xuống khỏi máy bay chạy vào công sự phòng thủ của ĐĐ/BK. Trong khi đó Mevo Trần Văn Đức chưa biết Th/u Kiệt bị trúng đạn đứng ở dưới nắm chân Th/u Kiệt mà lắc: “Anh Kiệt xuống, Anh Kiệt!”, không nghe trả lời Đức đẩy ghế Pilot chui lên.

Thật là kinh hoàng, Th/u Kiệt mất một vai trái và đầu văng đi đâu mất, những giây điện trên cockpit bị đứt và cuốn ngang cổ Th/u Kiệt, cộng thêm máu thấm vào trông như những sợi gân đông đưa trên cổ, Mevo Đức vội vàng tụt xuống và chạy vào công sự. Một lát sau địch quân pháo thêm lần nữa máy bay bị cháy và lần này thì Th/u Thái Anh Kiệt vĩnh viễn không thể về với gia đình và đồng đội được nữa dù chỉ là hài cốt. Anh đã hy sinh thật anh dũng để lại sau lưng bao nhiêu bạn bè đồng đội và người

thân một nỗi xót thương đau đớn vô vàn và từ đó chiến tranh đã chấm dứt với Anh như câu nói của một nhà văn: " ONLY THE DEAD HAVE SEEN THE END OF WAR", tiếp sau đó Anh An nhiều lần xuống đáp nhưng đều gặp sự chống trả mãnh liệt của địch quân, không làm thế nào vào được cả, đành phải quay về để tính kế khác.

Khi về đến Dakto anh được nghe qua máy truyền tin của một "radio man" khuyên anh không nên vô, để ĐĐ/BK tìm cách di chuyển ra hướng khác ngoài tầm pháo kích của địch quân, nhưng anh ta nói thêm một câu, tuy vậy nhưng tùy Leader định liệu.

Anh An cứ suy tính mãi, và đi đến quyết định, không thể để PHĐ nằm lại qua đêm trong LZ được, rồi Anh nghĩ, có lẽ phải lợi dụng lúc trời tối trong khi đó địch quân sửa soạn dùng cơm và không ngờ máy bay lại đáp ban đêm. Quả là anh định liệu như thần, anh liên lạc trước với PHĐ ở dưới cho biết đúng 19 giờ anh cất cánh bay thẳng đến LZ, vừa đến nơi anh lao thẳng xuống không cần đánh vòng bật "landing light" là đáp ngay, địch quân không kịp trở tay, khi cất cánh địch quân mới định thần bắn với theo nhưng không kịp nữa rồi, anh đã lên cao và qua khỏi tầm bắn.

Qua ngày hôm sau "mission" vẫn còn tiếp tục, và máy bay chỉ còn lại bốn chiếc, buổi sáng khi lên đến nơi, anh An quyết định lên hai chiếc là anh và anh Xuân cùng với hai chiếc gunship và một chiếc O2 quan sát vì anh cũng muốn sử dụng kế bất ngờ để đáp vào LZ Anh nhanh nhẹn đáp xuống, nhưng địch quân cũng đã chuẩn bị trước rồi sau bài học hôm qua.

Khi Anh vừa đáp xuống thì bị pháo ngay vào động cơ máy bay nổ tung ngay lập tức, Anh Nguyễn Quý An và copilot Dương Văn Khải chạy kịp lên đôi vào công sự, trong lúc đó vì bị dẫn mạnh ông Mevo Già Ch/u Phan Văn Tường bị thương nơi chân, khi chui được ra khỏi máy bay, thì bị main blade còn quay chậm đập vào đùi và mông làm ông bị gãy chân, Trong lúc đó tôi đi với Anh Phạm Ngọc Xuân đang bay "cover" ở trên cao, khi máy bay vừa rơi xuống anh Xuân vội liên lạc ngay: "An, nghe không An?" rồi anh lại tiếp tục: "An, nghe không An?", cứ như thế rất nhiều lần, sau cùng anh la lên một tiếng than rằng: "Chết hết rồi!", thật là não lòng.

Giọng của anh đã làm cả tôi lẫn anh Yên bật nước mắt, không khí bị quan bao trùm cả bầu trời, cuối cùng cũng nghe được giọng anh An trong vô tuyến, anh ra lệnh không được đáp, vì lúc này địch đang tấn công và bắn nhau dữ dội, anh Xuân và tất cả các PHĐ khác phải quay về chờ lệnh và tiếp thêm nhiên liệu, sau đó liên lạc về Phi Đoàn ở Đà Nẵng, lập tức tất cả các Bộ Tham Mưu Phi Đoàn vội vàng lên đường bay thẳng lên Dakto, gồm có Th/T CHT Đặng Văn Phước, TH/Tá CHP Trần Văn Luân, Đ/U Trưởng Phòng Hành Quân Nguyễn Hữu Lộc và Đ/U Flight Leader Nguyễn Văn Tường.

Khi phái đoàn bay lên đến nơi cũng chỉ là thị sát thôi vì tình huống lúc bấy giờ không cho phép một chiếc nào xuống nữa cả, mặc dù Ông Già Tường bị thương nặng không đi được, và cuối cùng anh An điện về cho hay là Team sẽ phải di chuyển vì lúc này hai bên đang đụng độ khốc liệt. Nước dọc theo con suối nhỏ bây giờ chuyển sang màu đỏ, vì người chết quá nhiều dọc theo hai bên bờ suối và không thể uống được nước này nữa, chính vì vậy PHĐ của Anh phải theo Team di chuyển và Ông Già Tường sẽ có một số Anh Em Team thay phiên kéo ông đi.

Họ dùng hai cây rìng và buộc cái mền hoặc cái poncho cho ông nằm trên đó và một người kéo ông đi, và cứ như vậy các PHĐ ở Dakto thấp thòm chờ đợi mãi cho đến

chiều mới được tin từ máy vô tuyến báo về là họ đã di chuyển được xa vùng địch quân và đang tìm bãi để trực thăng có thể đáp được. Rồi cuối cùng tin báo cho biết LZ đã sẵn sàng. Và PHĐ của anh An cũng đã được đón về, chấm dứt nỗi đau đón xé thịt mà Ông Già Tưởng phải chịu đựng trong suốt đoạn đường di chuyển vì bị kéo lê nhiều cây số đường rừng. Sau vụ này, Ông Già Tưởng được giải ngũ với cái chân bị thương tật.

Năm 1969 qua đi với nhiều đổi thay. Bên Hoa Kỳ, Tổng thống Nixon đã thắng cử và nhậm chức Tổng thống từ đầu năm 1969, và bắt đầu chương trình Việt Nam hóa chiến tranh, để xoa dịu phong trào phản chiến trong nước Mỹ.

Về mặt chính trị, hòa đàm Paris vẫn cù cưa sau hơn một năm chưa qua khỏi giai đoạn sơ khởi tranh luận về hình thể bàn hợp hình tròn hay hình vuông. Trong khi đó ngoài chiến trường, binh lính hai bên vẫn tiếp tục ngã xuống để các nhà ngoại giao trong bàn họp có thể nói trong thế mạnh, một thủ đoạn đàm phán được mệnh danh là “vừa đánh vừa đàm”.

Mức hoạt động của Bắc quân trên đường mòn Hồ Chí Minh gia tăng mãnh liệt. Hà Nội đưa quân bổ xung và đồ tiếp liệu khởi đi từ miền Bắc qua cầu Hàm Rồng vào miền Trung để đến Đèo Mụ Già, điểm xuất phát của đường mòn Hồ Chí Minh vào Lào Quốc.

Đoàn quân này sẽ đi theo lộ trình cả ngàn cây số để xâm nhập vào miền Nam qua ba ngõ chính: Đường 9 Nam Lào qua Khe Sanh, Tà Bạt, A Chau, A Lưới để vào vùng I Chiến Thuật; ngõ thứ hai là từ vùng Ba Biên Giới đi vào Cao Nguyên Trung Phần qua ngã Ben Het, Dakto để vào Kontum, Pleiku của Vùng II Chiến Thuật; và ngõ thứ ba để vào Vùng III Chiến Thuật là đường mòn Bù Gia Mập. Trung Ương Cục Miền Nam (Cục R) đầu não chính trị và quân sự của Cộng quân điều khiển chiến trường miền Nam thường xuyên di động trong vùng Đông Bắc Cao Miên sát biên giới Miên-Việt trong các tỉnh Tung Streng, Mondol Kiri, Snoul, Kratié. Do đó Phi Đoàn 219 được lệnh phải thành lập thêm hai biệt đội cho hai căn cứ xuất phát mới là Ban Mê Thuột và Quán Lợi (Bình Long) để đáp ứng nhu cầu chiến trường.

Những năm hoạt động tại biên giới vùng I, chúng tôi làm việc chung với các phi công trực thăng võ trang của Thủy Quân Lục Chiến Mỹ, một đơn vị rất tinh nhuệ và có truyền thống gan dạ của Quân Đội Mỹ, họ nổi tiếng trong Thế Chiến Thứ II tại chiến trường Thái Bình Dương qua các trận lừng danh như Saipan, Okinawa v.v... Các phi công của Phi Đoàn Scarface (Mặt Thợ) rất gan dạ, họ lấy biểu hiệu cho PD này là “hover cover” (bay đứng một chỗ để bắn yểm trợ). Nhưng họ đã phải nghiêng mình bái phục trước hành động quả cảm của “An Cào Cào” như trong bài trích dưới đây của Mike Brokovich trong hồi ký “A Few Good Men” kể lại một cuộc hành quân phối hợp giữa King Bees và Scarface về trường hợp một chiếc “gunship” của Scarface bị bắn rơi trong một cuộc hành quân bên Lào:

” ...Chiếc trực thăng võ trang UH-1B của TQLC Mỹ bị bắn trúng, bốc cháy và rơi xuống dòng sông. An đang bay, chiếc King Bee H-34 bèn nhào xuống vớt được Thiếu tá Hill và Hạ sĩ Dean đang trôi trên sông cách chỗ máy bay rơi 100 thước, rồi giao lại cho một chiếc UH khác của Hoa Kỳ, sau đó An không cần bay lên cao, cứ là là bay ngược lại chiếc phi cơ đang cháy để tìm hai người còn lại là Ron Janousek và Bruce Kane, hai bên sông, địch quân bắn theo như mưa. An bay đứng tại chỗ trên

chiếc phi cơ đang cháy, thò đầu ra ngoài cửa sổ ngó tìm. Rồi An đưa chiếc bánh đáp của H-34 móc vào càng chiếc UH-1B đang cháy kéo lên để nhìn vào trong xem có ai còn sống bị kẹt trong đó không? Trong khi đó lợi dụng chiếc H-34 bay đứng một chỗ địch quân lại càng bắn mãnh liệt hơn. Nhưng An không thấy có ai trong đó cả, khi đó An mới bay lên. Chúng tôi không tin ở mắt mình khi thấy An làm vậy vì ngoài việc bị địch quân bắn xối xả, chiếc H-34 có thể bị dính vào chiếc phi cơ bị nạn và bốc cháy theo. Đây là một trường hợp trong nhiều trường hợp về những hành vi anh dũng của An nói riêng và của các phi công King Bees nói chung”.

Các phi công Panthers trực thăng võ trang Cobra của Lục Quân Mỹ làm việc chung với King Bees ở vùng II và phi công Green Hornets của Không Quân Hoa Kỳ bay trực thăng võ trang UH-1N ở vùng III cũng đều có những nhận xét tương tự về các phi công King Bees.

Sau hơn 20 năm, gần đây Tổng thống Hoa Kỳ đã ký một bản tuyên dương PĐ 219, và gửi tới Thiếu tá Nguyễn Quý An (An Cào Cào) hiện cư ngụ tại San José, California. An bị bắn cháy trên trời tháng 9 năm 1970, nhưng vẫn điều khiển được chiếc H-34 đáp khẩn cấp và thoát ra trước khi phi cơ nổ. Nhưng hai tay anh bị cháy quá nặng, nên bị cưa, và An được giải ngũ. Sau năm 1975, T/T An bị kẹt lại và vì khuyết tật nên không bị cải tạo lâu, cho nên khi phong trào HO cho các SQ có ít nhất 3 năm tù cải tạo qua ty nạn thì T/T An không thuộc diện này.

Nhưng những quân nhân Mỹ ngày trước được An cứu, ngày nay có nhiều người ra làm chính trị trở nên Thượng Nghị sĩ và Dân biểu Liên Bang. Họ đã tìm cách đưa T/T An qua Hoa Kỳ chữa bệnh, và đệ nạp một sắc luật đặc biệt lên Quốc Hội để T/T An trở thành thường trú nhân, và T/T An đã có thể xanh với nỗ lực của cộng đồng VN (10 ngàn chữ ký) và của các người bạn Hoa Kỳ còn nhớ tới ân tình ngày trước.

Những phi vụ biệt kích được coi là nguy hiểm vì luôn luôn phải đi sâu vào lòng đất địch với hỏa lực yểm trợ tối thiểu. Các phi công bị bắn rớt, nếu không được cứu liền để qua ngày hôm sau thì sẽ không còn nhiều cơ hội để cứu nữa. Ngoài ra, một kẻ thù nguy hiểm hơn thế nữa là thời tiết. Rặng Trường Sơn phân chia biên giới Việt Lào, nhưng cũng là nơi phân chia biên giới sống và chết của các phi công tài ba.

Mùa mưa gió Nồm thổi từ phía Nam lên mang theo mưa giông và mây mù che phủ đường về. Thời tiết có thể tương đối còn tốt trên đường xuất phát vượt rặng Trường Sơn qua phía Tây, nhưng khi hoàn tất phi vụ trở về phía Đông Trường Sơn, mây đã bít kín đường về. Núi non chập chùng không có “radar” hướng dẫn, bay trong mây như hiệp sĩ mù nghe gió kiếm, nhiều khi xuống sát ngọn cây mới thấy đất, hú hồn thấy mình còn sống.

“Hùng Râu Kẽm” đã mất tích không tìm thấy xác trong trường hợp này khi báo cáo lần cuối là chỉ còn 15 phút nữa là đáp. Trong năm 1970, PĐ 219 bị thiệt hại nặng nề khi hai PHD số 1 và số 2 của một phi tuần 3 chiếc bị thiệt mạng vì thời tiết xấu tại vùng Kontum. Đây là một kỷ niệm trong đời mà tôi sẽ không bao giờ quên được.

Ngày 11 tháng 05 năm 1970, Biệt Đội 219 làm việc tại B.15 Kontum chỉ có 4 PHD gồm có Flight Leader là anh Nguyễn Văn Tường và Trưởng phi cơ 3 chiếc còn lại là anh Ngô Viết Vượng & anh Đặng Văn Cung đều là I.P. (Instructor Pilot) của Phi Đoàn, còn anh Trần Văn Long lúc đó vừa mới ra Hoa Tiêu Chánh. Vì chỉ có 4 Crews

và đến 3 người là I.P. nên anh Tường chi cho mỗi ngày bay 3 Crews để anh em còn có thời gian nghỉ ngơi. Hàng ngày, 3 PHĐ bay lên Đức Cơ trực ở đó, thời gian này chiến trường Cam-bốt đang sôi động với cuộc hành quân vượt biên đánh qua Miên để tảo thanh an toàn khu Lưỡi Câu và Mỏ Vẹt của Công quân do Đại tướng Đỗ Cao Tri chỉ huy. Tổng Tham Mưu ra lệnh Phi Đoàn đưa một Biệt Đội từ Đà Nẵng vào nằm chờ lệnh tại trại Biệt Kích Quyết Thắng để thi hành phi vụ mật vào Nam Vang, để nếu cần yểm trợ Tướng Lon Nol mới đảo chánh nhà vua Cao Miên Sihanouk.

Sáng sớm ngày 11 tháng 05 năm 1970, anh Tường đến phiên được nghỉ, còn lại ba Phi Hành Đoàn làm việc sửa soạn lên đường bay lên Đức Cơ. Lúc này vì là mùa mưa nên trời âm thấp mây mù lất phất chưa tan mặc dù đã hơn 8 giờ sáng, ba chiếc lần lượt cất cánh bay thẳng về hướng Đức Cơ, khi gần đến làng Toumorong trời bắt đầu mưa, anh Cung yêu cầu tất cả bay lên cao để có thể tránh mưa ở dưới thấp. Trời mỗi lúc lại càng mưa lớn hơn, mây mù khắp nơi, càng lên cao trời càng đen.

Anh Trần Văn Long biết tài năng của mình có giới hạn nên gọi vô tuyến VHF báo cáo trưởng đoàn là anh Vương xin quay trở về. Anh Vương đồng ý và nói nếu anh Cung muốn về thì dẫn anh Long về. Anh Long được lệnh bèn hạ thấp xuống bay về, trong phi cơ này tôi bay cơ phi với anh Long. Nhưng anh Cung không về.

Anh Long cho phi cơ xuống nhưng mây mưa càng lúc càng nhiều, không thấy đâu là trời đất cả, và bất thành linh tôi trông thấy những thửa ruộng vuông vuông phía dưới càng lúc càng dâng lên. Tôi vội la lên: “Coi chừng tới đất!”. Anh Long vội kéo phi cơ khựng lại, vừa chầm mái nhà của người Thượng tại đây. Trời vẫn còn mưa như trút, anh Long phải vừa bay vừa Hover từ từ quay về KonTum, trong khi đó, trên vô tuyến của máy bay tôi nghe được giọng của anh Cung nhắc nhở: “Qua trái! Núi!... Qua phải! Núi!”, rồi một lát sau tôi nghe tiếp cũng giọng của anh Cung: “Vương ơi! Đi như vậy là giết hết anh em rồi!”. Và đó là tiếng nói cuối cùng của anh mà tôi đã được nghe.

Nói về anh Long sau đó gọi nhiều lần cho anh Vương và anh Cung nhưng không nghe ai trả lời cả, anh vội vàng lăm lũi bay về, nhưng thật tình không biết tâm trạng anh lúc đó như thế nào, chỉ có anh Yên là có thể đoán được thôi, vì anh Yên ngồi kế bên, còn tôi thì không nghe anh nói gì cả.

Khi bay về tới KonTum, anh bay thẳng ra phố và cứ thế vòng vòng chung quanh phố chính đường Lê Thánh Tôn nhiều vòng xong anh quay về đáp xuống Parking B.15, chờ một lát thì quả thật PHĐ anh Tường vội vã quay về trại. Anh chạy ngay ra “parking” hỏi: “Chuyện gì vậy Long?” Anh Long mếu máo: “Anh Vương & Cung bay vô mây và không liên lạc được!” Anh Tường nói: “ Chắc tụi nó bay tới Đức Cơ rồi chứ gì?”. Rồi anh Tường lên máy bay không mở máy mà chỉ mở vô tuyến gọi thử cũng không nghe trả lời, anh Tường vội vào Bộ Chỉ Huy của Chiến Đoàn nhờ gọi thẳng lên Đức Cơ hỏi xem hai chiếc đã đáp chưa, và được biết chưa có chiếc nào đến Đức Cơ cả. Bấy giờ anh mới hoảng chạy thẳng ra phi cơ mở máy và tiếp tục gọi.

Trời bắt đầu sáng và nắng bắt đầu tỏa xuống vạn vật, Anh Tường và anh Long mỗi người một chiếc bay lên và thi nhau gọi: “Vương nghe không Vương? Cung nghe không Cung?” và cứ thế hai anh thi nhau gọi, sau đó anh Tường gọi về phi trưởng Cù Hanh (PleiKu) hỏi xem có chiếc nào đáp không, nhưng ở đó họ cũng trả lời không thấy, rồi anh Tường hỏi các đài không lưu ở khắp nơi, nơi nào có thể liên lạc được anh đều hỏi, nhưng vô vọng không ai phát hiện thấy hai chiếc TT này cả.

Hai anh cứ tiếp tục hỏi và bay vòng trên núi cao ngăn đôi giữa KonTum và Đức Cơ , nói rõ hơn đây núi này ngăn cách giữa làng Toumorong và làng Plei Jereng (Đồn của LL.ĐB gọi là Lệ Minh) và cứ thế mà bay vòng cho đến trưa. Khoảng gần 12 giờ, đang bay trên đỉnh núi thì bất chợt tôi nhận thấy có một vài nhánh cây mới gãy trên ngọn và còn tươi, Tôi vội báo ngay cho anh Long: “Anh Long ơi! Hướng ba giờ có nhánh cây bị gãy”. Anh Long hỏi ngay: “Đâu đâu?”, và lập tức anh quay lại và anh bay từ từ theo dấu nhánh cây gãy một đoạn xa, lúc này nhìn xuống phía dưới thấy một máy bay bị gãy làm ba, mà máy bay thì rất nhỏ, như vậy cây ở đây rất cao.

Anh Long gọi ngay cho anh Tường và hai anh cứ từ từ bay vòng và lấy rộng ra lần lần, chúng tôi 6 người cứ thế mà dán mắt xuống dưới rừng tìm kiếm, cuối cùng anh Tường trông thấy một người đang cầm miếng vải đỏ ở dưới thung lũng sâu cách xa chỗ rơi máy bay nhiều cây số, dấu đội nón nâu như lính Nhảy Dù hay Biệt Động quân, và đang ra tín hiệu, anh Tường nghĩ không biết người này đang ra dấu cái gì, vì nếu là lính hay là NVPH ít nhất cũng phải biết sử dụng miếng vải “si-nhan” (Signal).

Anh ta là ai và muốn gì? Vì Anh ta sử dụng miếng vải đưa lên đưa xuống như vẩy nước ở trong khăn cho khô. Nhưng anh Tường cũng phải xuống gần xem. Anh cũng biết vì thung lũng này bao quanh là núi nếu có gì rất khó phản ứng. Xuống gần đến nơi anh nhận ra Mevo Trần Văn Liên. Anh la lên: “Long ơi, Long! Thăng Liên, Long ơi!”. Liên là em ruột anh Long, bay cơ phi chiếc anh Cung. Anh Long xúc động quá thảng thốt kêu lên: “Thăng Liên hả Đ/U?”, rồi anh quay qua anh Yên nói trong nghẹn ngào: “Yên ơi! Yên mà bay đi tao chắc chết!”, rồi anh buông cần lái, không nói thêm được gì nữa.

Trong khi đó anh Tường không thể xuống được nữa vì dưới đó quá sâu, anh nói với Mevo Nguyễn Thanh Căn ra dấu cho Liên ở đó chờ, anh bay đi xả bớt xăng cho nhẹ Tàu rồi mới xuống được. Anh bay thẳng về Toumorong đáp xuống ruộng xả bớt hai bình xăng, sau đó anh bay lên và nói với Mevo Căn buộc giây ba chạc vào Hoist và thả xuống, ra dấu cho nó luôn hai chân vào giây ba chạc và ôm vào sợi giây, Liên lúc đó cũng quá căng thẳng rồi nên anh ta chỉ sờ một chân rồi ôm cứng lấy sợi giây, và Liên cũng đã được đưa lên tàu. Hai PHĐ bay trở về B.15 và được Liên thuật lại diễn tiến tai nạn:

“Lúc vào trong mây chỉ thấy núi và cây, anh Cung chỉ “hover” lết theo ngọn cây mà bay, sau đó anh quẹt vào cây, và máy bay cứ lao thẳng tới, và vào những nhánh cây lớn và rơi thẳng xuống. Liên chỉ đeo cái Headset mà không đội nón bay, thật là may mắn Liên không bị thương chỉ sây sát sơ sơ trên đầu, Anh dùng băng cá nhân màu nâu quấn ngang đầu, lúc rơi xuống anh Cung còn tỉnh táo, leo ra khỏi máy bay, và Liên dìu anh Cung ra xa khỏi nơi tai nạn.

Anh mệt quá và yêu cầu Liên cho anh ngồi nghỉ dưới một góc cây, sau đó anh nói Liên móc trong túi anh lấy ra cái bóp và cái hộp quẹt Zippo. Anh nói Liên đem về cho vợ con anh, và anh nói là anh bị tức ngực, một lát sau anh Cung nẩy người lên và rút hai chân, hai tay cũng co lại trong tư thế ngồi bay, rồi trút hơi thở cuối cùng , Anh Đ/U ĐẶNG VĂN CUNG đã hy sinh ngày 11/05/1970. Trước khi Anh vĩnh viễn lìa bỏ gia đình và đồng đội anh đã tức chính bản thân mình “Tại sao không “control” được lại để cho rơi!” và anh đã nấc lên co vào tư thế bay để rồi lịm đi.

Liên thấy bất lực trước cái chết của vị chỉ huy của mình, không làm gì được, anh cứ thế đi theo triền dốc, càng đi cây cối càng rậm rạp, nghe tiếng máy bay mà không có cách nào ra hiệu cho máy bay thấy cả, vì cây cao và tầng cây che kín. Sau cùng anh ta xuống đến gần cuối chân núi mới có một khoảng trống, cũng may vừa chạy đến đó thì anh sắp lả vì đói và mệt, thì được máy bay anh Tường kịp kéo lên đưa Liên về.

Tiếp tục anh Tường, anh Long cùng máy bay quan sát từ Pleiku đưa nhau đi tìm chiếc anh Vương, đồng thời anh Tường yêu cầu cho thả Team xuống để đưa xác anh Cung và Th/U Đạt về. Khi thả Team thì cây quá cao “hoist” và thang giầy không thể xuống tới nơi được, phải cho Team tuột giầy Thụy Sĩ, khi Team vào đến nơi bị tai nạn, thì không thể nào lấy được xác của Th/U Đạt vì Transmission đã đề lên Th/U Đạt chỉ còn thấy có nửa mặt phải.

Sáng hôm sau, trực thăng đã cứu được anh Cung về, cũng vẫn còn tư thế ngồi bay, làm mọi người vẫn tưởng anh chết trên máy bay, lập tức xác Anh được đưa vào trại tắm rửa và nắn lại tư thế nằm ngủ. Anh đã cài nịt bụng nhưng quên cài giầy choàng vai nên bị cần lái đập vào ngực và mặt, làm mặt anh sưng lên và ngực bầm tím. Thi hài anh được đưa về Đà Nẵng và gửi tại Bệnh viện Duy Tân. Anh Tường liên lạc với Trực Thăng. CH-53 của Quân Đội Hoa Kỳ đến thả giầy xuống móc vào Main Rotor kéo Transmission lên để Team lôi xác anh Th/U Đạt ra, và thi hài Th/u Đạt đã được mang về, vì anh đã bị vùi xuống đất và nửa mặt phải ở phía trên nên nửa phần mặt nổi lên trên bị tím đen.

Cuộc tìm kiếm vẫn còn tiếp diễn, PĐ 219 cho thêm TT lên tăng cường tìm kiếm, đến ngày thứ ba thì phi cơ quan sát đã tìm gặp xác máy bay CH-34 ở phía Tây Bắc của nơi anh Cung bị rơi và cách nơi anh Cung khoảng mười mấy cây số, một thung lũng cây thưa thớt. Máy bay đã bị cháy thành tro, trên cao nhìn xuống như ai đã về lại chiếc máy bay của anh Vương. Với nơi trống trải này thì chắc anh Vương đã bị Vertigo rồi. Thả Team xuống chỉ còn hốt tro ba người và chia đều ra ba túi là :Anh Đ/U NGÔ VIẾT VƯƠNG –
Tr/U SQ.ĐL LÊ VĂN SANG –
Th/S PHẠM VĂN TRUẬT.

Anh Truật là người có tín ngưỡng rất cao, anh theo đạo Công giáo và mỗi lần khi đi xe ngang qua nhà thờ, anh đều xuống xe dẫn bộ, mỗi khi đi bay trông thấy một chiếc TT câu một chiếc khác, anh đều làm dấu và cầu nguyện ơn trên phù hộ cho những người bị nạn tai qua nạn khỏi. Bây giờ ngày 11/05/1970, các anh đã ra đi. Chúng tôi toàn thể anh em PĐ 219 Đồng Đội của các anh luôn luôn mặc niệm và tưởng nhớ đến các anh cùng cung kính cầu nguyện cho các anh sớm về cõi Vĩnh Hằng.

Sau khi thi hài của ba anh được đem về ĐNG thì Phi Đoàn phân công chia nhau đưa các anh về với thân nhân gia đình. Tôi và một số sĩ quan trong Phi Đoàn được phân công đi theo anh Lộc đưa thi hài anh Phạm Văn Truật về với gia đình anh ở Giáo Sứ Bùi Môn, gần T.T.H.L. Quang Trung. Khi quan tài anh được đặt đúng chỗ trong nhà theo yêu cầu của gia đình anh, anh Lộc cho làm lễ truy điệu và mặc niệm trước linh cửu anh Phạm Văn Truật.

Khi anh Lộc hô to: “Một phút mặc niệm bắt đầu!”, thì tôi thấy người nhà bung một cái rổ to tưởng từ ngoài cửa đi vào trong nhà, trong rổ là hai chú chó to lớn đã được thui sẵn vàng rộm và bóng lưỡng, lúc đó dù không khí đau buồn và trang nghiêm, nhưng tôi có cảm búng nhin cười vì chưa bao giờ tôi thấy như thế này, chắc anh Lộc

cùng các anh em khác cũng vậy. Nhưng tới ngày nay mỗi năm vào ngày một Tết, tôi đều đến viếng mộ anh Truật. Còn về thi hài anh Vương thì tôi được nghe nói đến ngày đưa đám anh có 4 chiếc CH. 34 bay lượn trên bầu trời Huế tiễn đưa anh Ngô Việt Vương đi về nơi an nghỉ cuối cùng. Anh Sang thì có anh Ngộ và một số anh em khác đưa về Saigon với thân nhân.

Nhưng cái số anh Long và Liên bị thời tiết xấu đeo đuổi, cả hai thoát chết ngày 11 tháng 5 năm 1970, nhưng họ lại chết chung với nhau ngày 09 tháng 10 năm 1971, cũng vì thời tiết xấu trên đường từ Quân Lợi về Sài Gòn.

Trước đó một ngày, Trưởng trại Quân Lợi yêu cầu anh Vũ Đức Thắng Kingbee Lead cho tăng cường máy bay để đi đón một đại đội về, anh Thắng điện ra Ban Mê Thuật yêu cầu anh Trần văn Long cho tăng cường một chiếc (lúc này anh Trần văn Long cũng đã là Leader ở Biệt Động BMT), sáng sớm hôm sau phải có mặt tại sân bay Lộc Ninh. Chiều hôm đó, PHĐ Vũ Đức Thắng – Nguyễn Ngọc An – Nguyễn Văn Mai và PHĐ Nguyễn Hải Hoàn – Nguyễn Văn Kim (Kim méo) – tôi bay về Saigon. Khi về đến nhà thì Nguyễn Thanh Cẩn tình nguyện bay thế tôi.

Buổi sáng tinh mơ hôm đó, thứ Bảy ngày cuối tuần, hai PHĐ của anh Thắng và Hoàn bay lên Quân Lợi và lên trực ở sân bay Lộc Ninh và anh Long đã chờ ở đó với Đại Úy Miller trưởng ban điều động hành quân. Phi vụ ngày hôm đó hoàn tất trễ, đến 20 giờ tối mới cất cánh về Saigon. Trại Quân Lợi tuy không được trong lắm, nhưng mọi người cũng quyết định bay về Saigon với ba PHĐ THẮNG – AN – MAI, LONG – THÁNH – LIÊN & HOÀN – KIM – CẢN.

(Đúng ra thì Mevo đi với anh Trần văn Long là Trần Mạnh Nghiêm vì Nghiêm là Mevo trước Liên với lại Phi Đoàn không cho anh em bay chung nhưng anh Long lên BMT lại là Leader và khi về Quân Lợi sẽ nghỉ đêm ở Saigon nên rủ Liên cùng về).

Khi ba chiếc bay đến xã Minh Hưng cách thị trấn Chơn Thành khoảng 20 cây số thì trời bắt đầu đổ mưa, và mưa mỗi lúc một to thêm. Ban đêm trời mưa nên không còn trông thấy gì nữa cả, hai chiếc đầu của anh Thắng và anh Long bay lạc hướng về phía xã Minh Lập, còn anh Hoàn cứ bò theo đường Quốc Lộ 13 về đến sân bay Chơn Thành, một sân bay nhỏ nằm gần lề đường ngay đầu thị trấn.

Anh Hoàn không thể bay được nữa đã đáp xuống đây sát đồn Cảnh Sát Dã Chiến, vào khoảng nửa đêm được tin địch quân có thể tấn công nên trưởng đồn cảnh sát đã phát cho ba chàng Không Quân ba khẩu M.16 và yêu cầu ra vòng đai nằm gác, thế là ba chàng vừa thoát tai nạn này lại ập đến tai nạn khác, cứ thế mà nằm ngoài giao thông hào cho đến sáng.

Sáng Chủ nhật, tôi được Cẩn đến nhà trả Headset và mếu máo cho biết hai chiếc anh Thắng và anh Long chết hết rồi. Tôi bàng hoàng trước tin tức này, vội chụp Headset mà Cẩn trả mặc vội quần áo nhờ chú em cũng Không Quân chở vào phi trường Tân Sơn Nhất và gặp anh Phạm Ngọc Sâm, và được biết hai chiếc đã bị Vertigo. Tôi bay theo anh Sâm lên Chơn Thành và lùng tìm hai chiếc bị mất tích, sau đó tìm gặp hai chiếc rớt ở hai nơi cũng khá xa nhau nhưng đều thuộc xã Minh Lập, nơi đây thuộc rừng chổi, nhưng cây cũng đã cao khỏi nóc nhà, hai chiếc đều bị cháy.

Ban đầu tìm ra xác chiếc của anh Thắng ba người VŨ ĐỨC THẮNG – NGUYỄN NGỌC AN – NGUYỄN VĂN MAI, đều bị cháy đen. Sau mới tìm ra chiếc của anh Long PHĐ gồm TRẦN VĂN LONG – NGÔ VĂN THÀNH – TRẦN VĂN LIÊN, hai người bị cháy đen là Thành và Liên còn anh Long chỉ bị xém sơ thôi nhưng mất cái đầu, tìm mãi vẫn không thấy đâu cả.

Chúng tôi cứ đi tìm mãi tới trưa thì thấy ở trên cây, chắc là anh Long đã nhảy ra và bị cánh quạt chặt như một tai nạn xảy ra ở Cần Thơ trước nay. Chúng tôi đáp máy bay đáp ngay lên một đường mòn nhỏ và các Biệt Kích lôi ra những cái Poncho trong đó là ba xác Long, Thành, Liên. Xác anh Long thật là nặng vì anh rất mập mạp. Lính Biệt Kích để dưới đất rồi đi, thành ra một mình tôi ì ạch khiêng ba chàng lên máy bay, đưa thẳng về Tủ sĩ Đường Tân Sơn Nhất gần cổng sau của trại Nhảy Dù Hoàng Hoa Thám.

Như vậy là Phi Đoàn 219 đã tổn thất 6 người vào đêm thứ Bảy ngày 21 tháng 08 năm Tân Hợi tức là ngày 09 tháng 10 năm 1971. Thật là đau thương khi về đến gia đình anh Trần Văn Long, hai quan tài để song song, mẹ già khóc cho hai con.

Từ năm 1971 đến 1975, PĐ 219 trải qua biết bao đổi thay, biết bao nhiêu anh em đã ra đi. Ngày 30 tháng 4 năm 1975, cuộc chiến chấm dứt, một số may mắn ra đi vào thời điểm này, số còn lại đi tù cải tạo. Sau này các Sĩ Quan được đi Hoa Kỳ theo diện HO, chúng tôi Hạ Sĩ Quan không được xét tới, nên ở lại. Nhưng tình đồng đội giữa chúng tôi không phai mờ. Gần 30 năm sau cuộc chiến, tôi vẫn còn nhớ rõ từng chi tiết để ghi lại đây. Những kỷ niệm của một thời sống chết bên nhau sẽ luôn luôn sống mãi trong tôi.

KingBeeMan & Lãng Tử

Nguồn: <http://hoinhakythuat.blogspot.com/2014/02/bay-trong-lua-kingbee-pham-minh-man.html>