

PHI VỤ TÀU PHEP

Tất cả các quân nhân phục vụ ở SĐ4KQ dưới quyền chỉ huy của Chuẩn tướng Nguyễn Huy Ánh, ai cũng công nhận Ông là một vị chỉ huy luôn quan tâm đến thuộc cấp và dành cho thuộc cấp nhiều ưu đãi. Nhất là những anh em phi hành, phục vụ ở các phi đoàn tác chiến, họ được hưởng nhiều quyền lợi một cách đặc biệt. Hầu như tuần nào cũng được về Sài Gòn nghỉ ba ngày, bằng Sự Vụ Lệnh (SVL), thay vì nhận Giấy Phép nghỉ dưỡng sức, thì chuẩn tướng Ánh đã cấp cho SVL, thay thế Giấy Phép.

Cầm Sự Vụ Lệnh trong tay, nó sẽ mạnh hơn Giấy Phép rất nhiều, vì SVL là đi công tác. Đi công tác, có thể đi bất cứ lúc nào, ngay cả trong giờ cầm quân, hoặc trong ngày cầm trại cũng được, không có gì trở ngại, Quân Cảnh không thể làm khó dễ. Còn Giấy Phép có thể bị chặn xét, nếu đi trong giờ cầm quân.

Sau những giờ phút chiến đấu vất vả, đầy gian khổ và nguy hiểm đến tính mạng. Bất cứ quân nhân nào cũng mong muốn có được những ngày phép về thăm gia đình, thăm thân nhân, bạn bè và nghỉ ngơi. Biết được những ước mong của thuộc cấp, tướng Ánh đã dành cho anh em phi hành SĐ4KQ một đặc ân. Không rõ các SĐ/KQ khác có hay không? Tôi không biết? Vì từ ngày ra trường, chuyển đến phi đoàn, tôi chỉ phục vụ ở SĐ4KQ và tham dự nhiều khóa huấn luyện cho đến ngày tan hàng.

(Chắc có mình là chú lính ngoan, nghiêm chỉnh, tuân lệnh cho nên được cấp chỉ huy giữ lại làm vốn)

Dưới đây tôi xin lược thuật sơ qua về cách tổ chức của các phi đoàn trực thăng và lịch trình cất bay trên Phi Vụ Lệnh (PVL) cùng những phi vụ hành quân, ngày nghỉ dưỡng sức của nhân viên phi hành và chuyện Tàu Phép của các phi đoàn trực thăng thuộc SĐ4KQ, để những anh em quân nhân nào, không phải là nhân viên phi hành (NVPH) có thể biết sơ qua, về hệ thống tổ chức của các Phi Đoàn và phi vụ bay bổng của các Phi Hành Đoàn (PHĐ) thuộc các Không Đoàn Chiến Thuật và Tác Chiến như thế nào?

Riêng các phi đoàn Fix Wing (có sải cánh) thuộc KĐ74CT, thì tôi không dám lạm bàn, vì tôi không thuộc Không Đoàn 74 Chiến Thuật (KĐ74CT). Nên tôi không biết rõ. Cáo lỗi cùng quý Huynh KĐ74CT.

Thưa quý Đại Huynh!

SĐ4KQ có 3 Không Đoàn Chiến Thuật và 1 Không Đoàn Yểm Cứ.

-Không Đoàn 74CT gồm có các phi cơ Fix Wing như: L19, Cessna U17 và khu trục cơ A37

-Không Đoàn 64CT và 84CT là hai Không Đoàn có toàn phi cơ Trực Thăng

-Không Đoàn Yểm Cứ là các quân nhân KQ phục vụ trong các ngành nghề dưới đất, không đi bay.

NVPH bay Trực Thăng: (Chinook CH47) và (UH-1H)

-KĐ64CT có 3 phi đoàn trực thăng: PĐ249 Chinook - PĐ217 - PĐ255 và Phi Đội tản thương 259H

-KĐ84CT có 3 phi đoàn trực thăng: PĐ211 - PĐ225 - PĐ227 và Phi Đội tản thương 259I

-Một Phi Đoàn trực thăng có cấp số tương đương với 1 tiểu đoàn BB, kể cả các quân nhân yểm trợ hành quân và nhân viên văn phòng.

-Bộ Chỉ Huy Phi Đoàn gồm có các vị chỉ huy sau đây:

-Phi Đoàn Trưởng cấp bậc Trung Tá

-Phi Đoàn Phó cấp bậc từ Thiếu Tá

-Trưởng Phòng Hành Quân cấp bậc từ Đại Úy trở lên

-Trưởng Phòng Huấn Luyện cấp bậc từ Đại Úy trở lên

-Trưởng Phòng An Phi (An toàn phi hành) cấp bậc từ Đại Úy trở lên

-4 Phi Đội Trưởng và Phó có cấp bậc từ Trung Úy trở lên (có kinh nghiệm từ 500 đến hàng ngàn giờ bay hành quân, trên chiến trường, và có bằng bay hướng dẫn hợp đoàn, chỉ số là Trưởng Phi Cơ {TPC}).

Theo cấp số, thì tất cả NVPH của một phi đoàn được phân chia thành 4 phi đội hành quân.

Mỗi phi đội có cấp số quân nhân (NVPH) tương đương với trên 1 trung đội Bộ Binh.

Các phi đoàn trực thăng, quân số Sĩ Quan và Hạ Sĩ Quan tương đương với nhau. Vì mỗi phi cơ, khi đi bay, Phi Hành Đoàn (PHĐ) sẽ phải có 4 người: 2 SQ Pilots và 1 HSQ Cơ Phi và 1 Xạ Thủ phi hành. *(máy tên vẹt VC gọi là tổ bay. Sic!!)*

Phi cơ Dust Off tản thương có mang dấu hiệu Hồng Thập Tự. Theo luật quốc tế, không được phép gắn súng trên máy bay, nên không có Xạ Thủ Phi Hành, thay vào đó bằng một HSQ Y Tá Phi Hành. PHĐ máy bay Tản thương, giống như 1 chiếc xe Ambulance, có đầy đủ dụng cụ cứu thương và Băng Ca.

Riêng PHĐ Trực Thăng vận tải Chinook CH47, có 5 đoàn viên: 2 Pilots (1Ac & 1 Copil), 1 Cơ phi (Flight Engineer), 1 Xạ thủ (Door Gunner) và thêm một người nữa là Áp Tải Phi Hành (Load Master) nhiệm vụ điều hành và sắp xếp khoang chở hành khách, hàng hóa và điều khiển Back Ramp (Bửng cửa sau). Nhiệm vụ của Load Master cũng giống như một anh Lơ Xe Đò vậy.

Phi đội trưởng có nhiệm vụ cất bay các đoàn viên trong phi đội của mình, theo thứ tự xoay tua.

Phi đội trưởng thường là cấp bậc Đại Úy và phải có bằng bay, chỉ số là Trưởng Phi Cơ (AC10.15B).

Phi Đoàn trực thăng đổ quân và tiếp tế thường được chia làm 4 phi đội: Flt1 - Flt2 - Flt3 - Flt4

Mỗi phi đội có 1 SQ phi đội trưởng và SQ phi đội phó. Khi đi bay đổ quân thì phi đội trưởng thường bay chiếc Leader, dẫn đầu hợp đoàn đổ quân.

Hợp đoàn đổ quân gồm 5 phi cơ. Phi đội phó sẽ bay chiếc Trail (chiếc số 5) hoặc phi đội phó sẽ bay chiếc Lead Gunships (trực thăng võ trang), tùy theo cách sắp xếp, cất bay của Phi đội trưởng.

Cơ phi, Xạ thủ, Y tá và Áp tải phi hành cũng được chia làm 4 toán theo Pilots. Mỗi toán cũng có 1 toán trưởng cất bay theo phi đội: 1, 2, 3, 4.

Các phi đội của một phi đoàn được cất bay luân phiên. Thí dụ như sau:

Round 1

-Flt.4 ưu tiên I lên ca chính, đi bay đổ quân nguyên ngày, từ 6.00 sáng cho đến 6 giờ 00 chiều mới xuống ca.

-Flt.1 ưu tiên II lên ca phụ, bay các phi vụ liên lạc tiếp tế và chở VIP kinh lý từ 6.00am – 6.00pm

-Flt.3 ưu tiên III nghỉ OFF 24/24 dưỡng sức tại đơn vị (không có giấy phép)

-Flt.2 Được nghỉ phép OFF 100%, ba ngày tại Sài Gòn, hay tại gia có SVL.

Round 2

-Flt.3 ưu tiên I lên ca chính bay đổ quân

-Flt.4 ưu tiên II lên ca phụ, bay các phi vụ liên lạc tiếp tế và chở VIP

-Flt.1 ưu tiên III nghỉ OFF 24/24 dưỡng sức tại đơn vị

-Flt.2 vẫn còn đang nghỉ phép ba ngày tại Sài Gòn

Lần lượt chuyển đổi Round 3 & 4 theo thứ tự luân phiên

Sau khi nghỉ hết 3 ngày phép tại Sài Gòn, thì phi đội 2 sẽ trở về đơn vị, ngay buổi chiều ngày hết phép và lên ca chính bay ưu tiên I đổ quân, sáng sớm hôm sau.

-Flt.1 sẽ OFF 100% về Sài Gòn nghỉ phép tiếp sau Flt 2 và cứ thế xoay tua, lúc nào cũng có 1 phi đội được nghỉ dưỡng sức 3 ngày tại Sài Gòn. 1 phi đội OFF tại đơn vị.....Như vậy, hàng ngày mỗi phi đoàn chỉ có hai phi đội làm việc thực sự (*thi hành Phi Vụ lệnh*) là: 1 phi đội bay đổ quân, 1 phi đội bay tiếp tế, liên lạc.

Còn lại: Một phi đội nghỉ dưỡng sức (24/24) tại đơn vị và một phi đội đi phép 3 ngày ở SG.

TÀU PHÉP

Vì đa số NVPH muốn về Sài Gòn nghỉ, rong chơi và du hí với đào, cho nên mỗi kỳ xuống ca, OFF 100%. Chuẩn tướng Nguyễn Huy Ánh đã ưu đãi dành cho mỗi phi đoàn 2 chiếc phi cơ trực thăng, làm Tàu Phép chở nguyên phi đội OFF về Sài Gòn nghỉ ngơi, dưỡng sức.

Hai tàu phép sẽ cất cánh lúc 9 giờ 00, đáp SG khoảng hơn 10 giờ 30 sáng. Tàu phép sẽ đáp ở Parking vắng lai (Transit Parking) cuối phi đạo của phi trường TSN, phía Hóc Môn.

Khi Tàu Phép bay về tới Bến Lức, thì Trưởng Phi Cơ sẽ liên lạc với Phòng Hành Quân Chiến Cuộc SĐ3KQ là Phong Đăng, nhờ kêu xe Bus của hậu trạm SĐ4KQ ra đón anh em phi đoàn và chờ ra ngoài cổng Phi Long, để anh em đón xe ôm hoặc bò nhí tới đón, chở về nhà .

Khoảng 04 giờ 00 chiều, thì Phi Đội Relief, hết ca phép, sẽ vào TSN, lấy 2 máy bay đã đáp buổi sáng chở phi đội hết phép về lại Cần Thơ để sáng hôm sau lên ca, bay hành quân, đổ quân.

Bốn phi đội cứ thay phiên nhau nghỉ dưỡng sức xoay tua như vậy, cho đến ngày Mỹ cắt viện trợ quân sự, thì phi cơ đi phép cũng bị hạn chế.

Tùy cơ ứng biến, vì lý do cắt giảm nhiên liệu nên Chuẩn tướng Ánh và các vị Phi Đoàn trưởng đã có kế hoạch thay thế Tàu Phép như sau:

Hai phi cơ trực bay phi vụ liên lạc, nếu chưa có phi vụ, thì sẽ dùng để chở NVPH đi phép và PHĐ bay tàu phép sẽ phải bay những phi vụ liên lạc ít giờ, rồi đến chiều ghé TSN đón NVPH phi đội hết phép về đơn vị.

Tuy có khó khăn về viện trợ, tiếp tế xăng nhớt, nhưng anh em phi hành phục vụ dưới quân kỳ SĐ4KQ của Ch/tướng Ánh vẫn luôn được ưu đãi.

Tướng Ánh cho anh em được hưởng đặc ân này, vì Sài Gòn - Cần Thơ khoảng cách không xa lắm, chỉ hơn 160km, trực thăng bay khoảng 1 tiếng đồng hồ là tới nơi.

Như vậy, tuần nào chúng tôi cũng có mặt ở SG ba ngày vi vút, rong chơi và một ngày dạo phố ở Cần Thơ với người yêu. Có người hỏi, sao mấy ông phi hành nghỉ nhiều thế?

Xin thưa! Bay bỗng không giống như ở dưới đất, PHĐ cần phải tỉnh táo và đầy đủ sức khoẻ. PHĐ nắm sinh mạng của 12 binh sĩ BB và 4 người PHĐ. Tổng cộng 16 sinh mạng. Một phi cơ trị giá cả vài triệu dollars.

Nếu Pilots không tỉnh táo, làm rớt một phi cơ, quân đội mất đi một tài sản khổng lồ, tốn cả bạc triệu dollars và khai tử 16 mạng người trên phi cơ.

Vì trách nhiệm rất nặng nề và quan trọng ấy, cho nên các phi công bay hàng không dân sự, họ lãnh lương rất cao và nghỉ nhiều (*Phi công bay hàng không quốc ngoại lương từ 160 ngàn đến 180,000/year tùy theo mỗi hãng Airlines*)

Năm 1971, vào một ngày xấu trời, xui xẻo. PĐ225 tại căn cứ Sóc Trăng đã đau xót, phải vĩnh biệt, để tang cho ½ phi đội đi phép. Khi hai phi cơ chở phi đội đi phép, đang trên đường bay từ Sóc Trăng về SG, qua vùng trời quận Càng Long, thuộc không phận Vĩnh

Long, thì pháo binh của quận Càng Long bất ngờ tác xạ, nổ súng yểm trợ quân bạn. Một phi cơ Tàu Phép bay đúng hướng nòng súng, đã bị trúng đạn pháo binh, nổ tung trên trời. Tất cả PHĐ và hành khách trên phi cơ, tổng cộng 16 người đều tử nạn.

Mặc dù trên phi trình, đài không lưu Radar Paddy đã thông báo cho PHĐ là, clear pháo binh trên đường bay. Nhưng vì một cái đồn của quân bạn thuộc quận Càng Long bị VC tấn công bất ngờ, nên pháo binh Quận đã nổ súng yểm trợ khẩn cấp, chưa kịp báo cho đài Radar Paddy, cho nên chiếc Tàu Phép đã lọt vào tầm bắn của Pháo Binh, khiến cho KQ/VNCH mất đi 16 NVPH tài ba, tổn biết bao nhiêu tiền của, công sức và thời gian đào tạo. Đây là một mất mát rất lớn lao cho phi đoàn 225.

Trung bình đào tạo một NVPH phải tốn ít nhất là 2 năm huấn luyện, may ra mới thuần thục và có chút ít vốn liếng, kinh nghiệm tay nghề, và vẫn còn phải trui luyện ngành nghề và từ nơi chiến trường nữa.

VNAF Jo. Vĩnh SA