

CHUYỀN BAY ĐỊNH MỆNH quanh DƯƠNG VẬN HẠM THỊ NẠI, HQ502, năm 1975

L.G.T.- *Bất ngờ đọc được bài Tâm Tình Về Người Lính Năm Xưa, do ông Phạm Phú Nam – Giám Đốc Dân Sinh Media – phỏng vấn Điệp Mỹ Linh, Người Tương Đã Nhảy Xuống Biển Tự Tử từ Dương Vận Hạm Thị Nại, HQ502, năm 1975, liên lạc với Điệp Mỹ Linh.*

Nhận thấy trường hợp di tản của cựu quân nhân này cũng rất hy hữu, Điệp Mỹ Linh thực hiện cuộc phỏng vấn ngắn để người Việt trốn thoát chế độ Cộng Sản Việt-Nam – cũng như hơn năm ngàn người Việt trên HQ502 đã chứng kiến cảnh Người Nhái Nguyễn Văn Kiệt tiếp cứu quân nhân Không Quân này trên biển – được hiểu rõ thêm nhiều chi tiết.⁽¹⁾

ĐIỆP MỸ LINH
thực hiện

Kính chào anh Nhiễm.

Kính chào chị Điệp Mỹ Linh

Xin anh cho biết tên, họ. Anh bị động viên hay là quân nhân tình nguyện? Anh xuất thân khóa mấy Sĩ Quan Không Quân hay là anh từ Trường Bộ Binh Thủ Đức chuyển sang?

Thưa chị, tôi là Nguyễn Viết Nhiễm, tình nguyện gia nhập khóa Hạ Sĩ Quan Cơ Khí Phi Hành năm 1972 tại căn cứ Tân Sơn Nhất, vài tháng trước Mùa Hè Đỏ Lửa.

Anh làm ơn cho biết đơn vị cuối cùng của anh. Nếu anh từ miền Trung hoặc Cao Nguyên di tản về Saigon, anh vui lòng kể lại chuyến di tản của anh.

Thưa chị, tôi phục vụ tại Phi Đoàn 720 (Vận Tải cơ C-119), Không Đoàn 53 Chiến Thuật, Sư Đoàn 5 Không Quân, Căn Cứ Tân Sơn Nhất, Sài Gòn. Đây là đơn vị duy nhất tôi đã phục vụ từ ngày ra trường cho đến ngày 30/4/75. Tôi không phải di tản trước 30/4/1975, nhưng tôi đã có mặt trong những phi vụ di tản quân và dân tại các phi trường Pleiku, Phù Cát, Nha Trang và Phan Rang.

Anh vui lòng cho biết gia cảnh của anh và những diễn tiến chung quanh anh vào thời điểm anh ở Saigon cho đến sáng 30/04/75.

Thưa chị, năm 1975 tôi mới 22 tuổi, độc thân và còn sống với Bố Mẹ ở khu đối diện công C của Sư Đoàn Nhảy Dù, gần ngã tư Bảy Hiền, chỉ cách phi trường Tân Sơn Nhất khoảng 10 phút xe.

Trách nhiệm của đơn vị tôi phục vụ, Phi Đoàn 720 những ngày mới thành lập, là phối hợp với Hải Quân tuần tiễu vùng Duyên Hải miền Nam. Nhưng chỉ một thời gian ngắn sau, vì nhu cầu chiến trường, Phi Đoàn 720 được sử dụng như một Phi Đoàn vận tải, chuyên chở quân nhân, hành khách và hàng hóa đi khắp miền Nam. Do đó tôi đã có mặt trong những chuyến di tản vào tháng Ba và tháng Tư năm 1975.

Tại phi trường Pleiku, trưa tháng Ba 1975, trong lúc chúng tôi chờ đợi cho hành khách lên phi cơ về Saigon thì phi trường bị pháo kích. Tất cả hành khách và quân nhân đang làm việc chạy tán loạn ngược về phía trạm hàng không; tôi và anh Trưởng Phi Cơ chui xuống một hố cá nhân kế bãi đậu.

Khi tiếng pháo kích tạm ngưng, chúng tôi vội vã trở lại phi cơ để về Tân Sơn Nhất thì thấy anh Áp Tải đã bị tử thương ngay bên cạnh chiếc phi cơ. Chuyến bay trở về Tân Sơn Nhất hôm đó trong thân tàu không có một hành khách nào ngoại trừ thân xác của anh Áp Tải.

Cuối tháng Ba, 1975 trong một ca Trực Hành Quân, chúng tôi được điều động đến phi trường Phù Cát để “bốc” quân nhân Không Quân và gia đình về Nha Trang. Khi phi cơ vừa chạm bánh trên phi đạo, chúng tôi thấy cả ngàn lính, đủ mọi quân binh chủng, từ mé trái phía cuối phi đạo, cùng ùa chạy ra phi đạo. Trước tình trạng vô trật tự đó, Trưởng Phi Cơ quyết định không vào trạm hàng không như thường lệ mà cho phi cơ chạy đến cuối phi đạo rồi quay đầu lại 180 độ, vặn để 2 máy quay và chỉ mở 2 cánh cửa đuôi để kéo lính lên. Vì phi trường Phù Cát thiếu an ninh, cho nên, sau phi vụ đó chúng tôi được lệnh không trở lại để “bốc” thêm chuyến nào nữa.

Kế tiếp là những chuyến di tản quân nhân và gia đình từ Nha Trang về Phan Rang, rồi từ Phan Rang về Sài Gòn. Những chuyến di tản này trật tự được duy trì chứ không hỗn loạn như ở Phù Cát.

Ngày 28/4/1975, chúng tôi được phi lệnh chuyên chở hàng hóa và một số Hoa Tiêu – từ Đà Nẵng mới di tản về Tân Sơn Nhất – xuống phi trường Bình Thủy, Cần Thơ 2 lượt.

Sau khi hoàn tất chuyến bay buổi sáng, trước khi đi ăn trưa tôi cho Trưởng Phi Cơ biết tàu vẫn còn đủ xăng để đi phi trường Bình Thủy chuyến thứ 2. Khi trở lại tàu để bay xuống Cần Thơ lần thứ 2, tôi thấy cả 4 bình xăng đều được bơm đầy. Tôi thắc mắc thì Trưởng Phi Cơ cho biết phi trường Biên Hòa đã bị bỏ rơi vì chiếc C-119 thứ 2 của Phi Đoàn 720 đi Biên Hòa sáng hôm đó, sau khi đáp đã không thấy ai ra bốc hàng. Do đó, anh xin lính trông coi máy bay dưới đất đổ đầy xăng để phòng hờ, nếu cần, chúng tôi sẽ có đủ nhiên liệu để bay thẳng qua Utapao, Thái Lan.

Khoảng 6:00 giờ chiều cùng ngày, 3 chiếc A-37 từ Phan Rang vào thả bom xuống Tân Sơn Nhất.

Xin anh cho biết nguyên do anh gặp lại bạn cùng xóm và cả hai anh lấy L19 bay ra biển từ phi trường nào? Lúc mấy giờ? Lúc đó tình hình tại phi trường đó như thế nào?

Thưa chị, phi công lái L-19 là Thiếu Úy Nguyễn Thành Hưng. Anh Hưng phục vụ tại Phi Đoàn 120 Quan Sát, Sư Đoàn I Không Quân, trong phi trường Đà Nẵng. Tôi và anh Hưng thân nhau từ năm 15 tuổi khi cả 2 cùng sinh hoạt chung trong toán Nhân Dân Tự Vệ.

Khi Q.L./V.N.C.H. di tản khỏi vùng I, đơn vị của anh Hưng được dời về Tân Sơn Nhất. Trong thời gian chờ đợi để bổ sung, ngoài giờ làm việc anh, Hưng trở về sống trong căn nhà của Bố Mẹ anh. Những buổi sáng rảnh rỗi chúng tôi thường xuyên gặp nhau tại một quán café gần nhà.

Tối 28/4, khoảng 11:00 giờ, những sĩ quan cao cấp của Không Đoàn và các Phi Đoàn đã đem gia đình ra Côn Sơn; ngoài ra chúng tôi không nhận được một tin tức hoặc chỉ thị nào khác. Trong khoảng thời gian này thỉnh thoảng Cộng Sản lại pháo vài trái vào phi trường. Một, hai trái nổ rất gần chúng tôi. Trước tình trạng nguy hiểm đó, anh Hưng và tôi quyết định trở về nhà để tránh pháo kích.

Sáng 29/4, khi đang uống café tại quán, chúng tôi nghe đài phát thanh thông báo Bộ Tổng Tham Mưu ra lệnh tất cả quân nhân phải trở lại đơn vị. Thời điểm đó, anh Hưng đang đợi bổ sung, đơn vị của tôi tại Tân Sơn Nhất, cho nên chúng tôi bảo nhau cùng vào Tân Sơn Nhất.

Khoảng 9:00 giờ sáng chúng tôi vào đến Phi Đoàn 720. Số người có mặt trong Phi Đoàn rất ít. Tuy nhiên các vị chỉ huy của Phi Đoàn có mặt đầy đủ. Anh Hưng và tôi trở về nhà.

Khoảng 11:00 giờ trưa cùng ngày, đang đùa giỡn với vài người bạn hàng xóm, tôi thấy một chiếc C-119 thuộc Phi Đoàn của tôi cất cánh, kế tiếp là vài chiếc C-130. Tôi đoán có lẽ các Phi Đoàn đã được lệnh mang phi cơ đi về vùng IV để tránh pháo kích. Tôi vội chạy qua nhà anh Hưng, rủ anh cùng trở lại phi trường Tân Sơn Nhất.

Bên trong phi trường lúc này rất vắng vẻ. Lối ra các bãi phi cơ chẳng còn ai canh gác. Vào đến nơi thì nguyên một khu vực rộng lớn gồm các Phi Đoàn 720, Phi Đoàn 435, Phi Đoàn 437 và Không Đoàn 53 không còn một bóng người!

Chúng tôi chạy ra bãi L-19. Nơi này cũng rất vắng vẻ. Tôi và Hưng chia nhau làm việc. Anh Hưng lo kiểm soát bình điện, còn tôi kiểm soát bình xăng. Khi tìm được chiếc phi cơ có điện và xăng đầy đủ thì một nhóm khoảng 5 người đến xin đi theo; nhưng vì chiếc L-19 chỉ có 2 ghế cho nên cuối cùng trên phi cơ chỉ có tôi, Hưng và 2 Thiếu Tá trực thăng. Vì trong tình trạng khẩn cấp, anh Hưng đã không ra phi đạo mà vội vã cho tàu cất cánh ngay trên taxi way (đường dẫn ra phi đạo). Nhưng phi cơ bị quá tải, không đủ sức nâng; vì vậy phi cơ không cất cánh nổi. Sau vài phút điều đình, một vị Thiếu Tá bằng lòng rời phi cơ. Cuối cùng trên tàu còn 3 người và chúng tôi đã an toàn đáp xuống phi trường Bình Thủy, Cần Thơ khoảng 1:30 giờ trưa 29/4.

Vừa ra khỏi chiếc L-19, hai Quân Cảnh ập đến yêu cầu chúng tôi lên xe Jeep. Họ đưa chúng tôi về văn phòng làm báo cáo vì chúng tôi đã tự ý đem phi cơ từ Tân Sơn Nhất xuống Bình Thủy. Sau khi trình bày tình trạng an ninh tại Tân Sơn Nhất, Quân Cảnh để chúng tôi tự do.

Ngay sau đó Thiếu Tá trực thăng chia tay chúng tôi để tìm gặp bạn bè. Phi trường Cần Thơ lúc bấy giờ vẫn hoạt động rất bình thường, dường như không hề chịu một áp lực nào của Cộng quân.

Tối đến, chúng tôi gặp lại những Hoa Tiêu mà ngày hôm trước chúng tôi đã đưa họ từ Tân Sơn Nhất xuống Bình Thủy. Cùng với họ, chúng tôi vô tư ăn uống, vui chơi tại câu lạc bộ trong phi trường. Không ai ngờ rằng đó là bữa ăn uống cuối cùng trên đất Việt.

Sáng 30/4, cùng với khoảng 20 người bạn, chúng tôi tụ tập trên sân của một Phi Đoàn A-37. Chúng tôi cùng quây quần lắng nghe tin tức của đài phát thanh Saigon qua một radio nhỏ.

Khi nghe Tổng Thống Dương Văn Minh tuyên bố đầu hàng, chúng tôi bàng hoàng, tức tưởi! Mọi người cùng im lặng với tâm tư chua cay, tủi nhục của những kẻ thua cuộc! Vài

phút sau, tất cả đồng loạt đứng dậy chuẩn bị ra phi đạo lấy máy bay để rời phi trường, mặc dầu chưa biết sẽ đi về đâu! Tuy nhiên, chúng tôi còn do dự vì có vài anh lính phòng thủ phi trường ngăn cản lối ra các bãi phi cơ. Rồi thật bất ngờ, một vị Trung Tá đã đánh liều, vượt qua những anh lính phòng thủ, thế là chúng tôi cùng chạy ủa theo. Tôi và anh Hưng cùng lập lại những công việc đã làm lúc rời Tân Sơn Nhất để tìm một phi cơ đầy đủ xăng và điện.

Khoảng 11:30 giờ trưa cùng ngày, chúng tôi rời phi trường Bình Thủy.

Thưa anh, sau khi cất cánh, anh và anh Hưng dự định bay đi đâu?

Sau khi đã bình phi, qua hệ thống vô tuyến trên phi cơ, chúng tôi liên lạc với vài người bạn đang bay trong khu vực và cho họ biết chúng tôi sẽ trở về Saigon. Nhưng ngay sau đó, chúng tôi thay đổi hướng bay khi được tin Đệ Thất Hạm Đội Hoa Kỳ đang chờ đón những quân nhân miền Nam ngoài khơi Vũng Tàu.

Khi thấy hạm đội Hải-Quân Việt-Nam, tại sao anh và anh Hưng lại chọn HQ502?

Thưa chị, đến hải phận Vũng Tàu, đầu tiên chúng tôi thấy cả vài chục chiếc tàu đánh cá cùng hướng ra biển. Vài phút sau đó chúng tôi thấy một chiến hạm của Hải-Quân Việt-Nam; chiến hạm này khá lớn nhưng nhỏ hơn HQ 502, trên boong tàu chật kín người. Bay xa thêm một chút nữa, chúng tôi thấy Dương Vận Hạm Thị Nại, HQ 502, trên tàu cũng đầy nghẹt người. Chúng tôi xuống thấp để quan sát. Hình như tôi đã cầm một miếng vải trắng vẫy tay chào mọi người trên tàu. Tôi và Hưng cùng bàn với nhau, tàu lớn chắc chắn có xuồng cấp cứu; vì vậy chúng tôi bỏ ý định tìm chiến hạm của Đệ Thất Hạm Đội Hoa Kỳ. Anh Hưng và tôi đồng ý nhảy xuống biển để theo HQ 502.

Trước khi nhảy xuống biển, cảm tưởng của anh như thế nào?

Thưa chị, trước khi nhảy ra khỏi chiếc L-19 tôi rất bình tĩnh. Tôi bảo anh Hưng cho tàu bay lòng vòng để tôi cởi bỏ đôi giày. Chắc chắn lúc đó tôi không hề nghĩ đến cái chết. Tôi tin tưởng một cách tuyệt đối rằng cứ nhảy xuống biển rồi sẽ được cứu vớt, do đó tôi đã không một chút phân vân, phóng ra khỏi phi cơ khi anh Hưng hô “nhảy!”

Được Người Nhái Hải Quân vớt, cảm nghĩ của anh như thế nào?

Thưa chị, tôi còn nhớ rất rõ, tôi đã nhảy xuống trước mũi chiếc HQ 502. Thế rồi con tàu khổng lồ từ từ trôi qua tôi mà không hề thấy một chiếc xuồng cấp cứu nào đến như tôi mong đợi. Tôi bắt đầu thất vọng! Đầu óc tôi lúc bấy giờ rất căng thẳng nhưng bình tĩnh.

Rồi thật bất ngờ, một thanh niên bơi về phía tôi, trên tay anh mang theo một áo phao. Anh nói tôi ôm vào chiếc phao, dặn tôi cố sức đạp hai chân thật mạnh, rồi anh kéo tôi về HQ502. Anh thật là một người can đảm, đầy nhân ái đã bất chấp nguy hiểm để cứu vớt một người không hề quen biết.

Xin cảm tạ Thiên Chúa và muôn vàn cảm ơn anh Kiệt đã cứu mạng tôi.

Xin anh cho biết, thấy anh phi công nhảy ra, “tung lên” rồi chìm ngay, anh nghĩ gì?

Thưa chị, trước khi anh Kiệt kéo tôi về đến chiếc tàu thì tôi nghe tiếng chiếc L-19 đâm xuống biển mé bên kia của chiếc HQ 502. Nhưng vì bị chiến hạm to lớn che khuất, tôi không thấy được điều gì xảy ra phía bên kia. Sau khi được kéo lên boong tàu, câu nói đầu tiên tôi nghe là “*bạn anh chết rồi!*”! Lúc đó tôi mới biết anh Hưng đã vĩnh viễn ra đi!

Sau khi lên HQ502, anh nghĩ gì và cảm tưởng của anh về người bạn thiếu may mắn của anh như thế nào?

Thưa chị, lên được boong tàu tôi rất yếu và mệt, có lẽ không quen bơi lội. Sườn bên trái của tôi bị sưng khá lớn. Tôi bị liệt mắt bộ quân phục đầm ướt và được đặt nằm trên một băng ca hay trên ghế của chiếc trục thăng, tôi không nhớ rõ lắm. Tôi vô cùng buồn bã, chán chường trước cái chết của anh Hưng! Anh là người thân duy nhất đã cùng tôi chia xẻ những gian nan, nguy hiểm trên đường trốn tránh cộng sản; đến khi được tạm yên ổn thì anh lại bị tử nạn! Những ngày sau đó tôi mang tâm trạng chán chường của một người đã bị tước đoạt tất cả những gì mình yêu quý! Tôi nhận biết tôi đã thiếu anh Hưng một món nợ vô giá, không thể đền đáp được!

Anh có thấy hoặc nghe người nào nhảy xuống biển vào tối 30/04/75 hay không? Hay là anh có nghe đồng bào và quân bạn trên HQ502 bàn tán về người đã nhảy xuống biển ngay đêm sau khi anh được vớt hay không?

Thưa chị, tối 30/4 người tôi vẫn còn yếu, tôi chỉ nằm nghỉ ngơi. Nhưng tối hôm sau, trong lúc tôi lẩn quẩn trên boong tàu để tìm người quen thì nghe hai người đàn bà ở tầng trên bàn tán với nhau về chuyện anh phi công L-19 sống sót đã nhảy xuống biển chết theo người bạn đêm qua. Ngay lúc đó tôi đã đính chính và xác định với họ chính tôi là người đã nhảy ra khỏi chiếc L-19.

Thưa anh, gia đình anh Hưng nhận được tin buồn của anh ấy vào thời điểm nào? Ai báo tin?

Thưa chị, đầu năm 1976, tôi không nhớ rõ vào tháng nào, tôi đã gặp Thịnh, em ruột của anh Hưng tại một khu buôn bán của người Việt tại Arlington, VA. Tôi báo tin buồn với Thịnh. Năm 1978 tôi nhờ một người ở Kowloon, Hong Kong chuyển về Việt-Nam một lá thư cho bố mẹ tôi, trong đó tôi cũng báo tin về cái chết của anh Hưng. Cha mẹ anh Hưng đã nhận được hung tin vào thời điểm này.

Sau đó, vào vài dịp trở về Việt-Nam thăm gia đình, tôi đều đến thăm Bố Mẹ anh Hưng và kể đầy đủ chi tiết về chuyến đi và cái chết của anh. Sau này bố mẹ anh Hưng chuyển đi nơi khác, lâu rồi tôi không còn gặp Ông Bà nữa.

Từ 1975 đến nay anh có biết tin hoặc liên lạc với Người Nhái đã cứu anh hay không?

Thưa chị, trong thời gian còn ở trên HQ 502 tôi, tìm đến anh Kiệt để cảm ơn đã cứu mạng. Khi đến trại Orote Point, Guam tôi cố tìm anh nhưng không gặp. Ở Guam vài tuần, tôi xin đi Indian Town Gap, PA. Từ đó đến nay tôi không gặp và cũng không nghe tin tức gì về anh Kiệt. Tôi dò hỏi vài người bạn sinh sống ở quận Cam về anh Kiệt nhưng cũng không hiệu quả. Rất mong được tin của anh.

Xin anh vui lòng cho biết tình trạng gia cảnh của anh hiện tại?

Thưa chị, tôi đã lập gia đình vào năm 1981. Được 3 cháu, hai gái, một trai. Hai cháu lớn đã trưởng thành, xong Đại Học và đang có công việc vững chắc. Cô Út vẫn còn trong Đại Học. Bà xã tôi là Accountant, làm việc cho chính phủ Liên Bang. Phần tôi, trước khi về hưu là Kỹ Sư Cơ Khí (Mechanical Design Engineer) của hãng Philips.

Lần đầu tiên đặt chân trở về phần đất mà anh suýt vong mạng lúc anh tìm cách lìa xa, xin anh vui lòng cho biết cảm tưởng của anh như thế nào?

Thưa chị, Bố tôi và 8 người em hiện còn sống tại Sài Gòn cho nên tôi đã trở về Việt-Nam vài lần. Lần đầu tiên vào cuối tháng 11, 1990, gần đây nhất, vợ chồng tôi đã đưa các cháu về Việt-Nam ăn Tết Ất Mùi với Bố tôi. Ông cụ nay đã 88 tuổi.

Năm 1990, trên chuyến bay của Thai Airways đáp xuống Tân Sơn Nhất có lẽ chỉ có vài người Việt Nam, đa số là dân Úc và Đài Loan. Trước khi rời phi cơ, một anh bộ đội bước vào trong thân tàu, tay cầm một tờ danh sách hành khách. Quả thật lúc đó tôi rất lo sợ vì không biết chuyện gì sẽ xảy đến cho mình.

Khi ra khỏi máy bay, quan sát cảnh vật bên trong phi trường Tân Sơn Nhất, lòng tôi dâng lên nỗi buồn vô tận! Thời còn tại ngũ, tôi đã quá quen thuộc với cảnh nhộn nhịp người ra, kẻ vào và không khí ồn ào, tấp nập của các phi cơ đủ loại lên xuống.

Hôm tôi trở về, cả phi cảng chỉ có duy nhất một phi cơ của hãng Thai Airways. Tất cả nhà cửa, công sở xuống cấp một cách tàn tệ và hoang vắng ngoài sức tưởng tượng! Càng buồn hơn nữa khi đi qua những đường phố tàn tạ và chật hẹp trên quãng đường từ Lăng Cha Cả về nhà tôi. Tôi đã vô cùng xót xa trước cuộc sống quá nghèo nàn, cơ cực và luôn luôn sợ sệt của những người thân quen. Cay đắng hơn cả là khi tôi gặp lại cô bạn cũ – người đã từng làm rung động biết bao trái tim của đám trai tráng chúng tôi, ngày trước – nay ngồi bán xôi bên lề đường với bộ quần áo vá vúi nhiều chỗ!

Những gì tôi thấy và nghe được trong chuyến về Việt-Nam đầu tiên đã chứng minh rằng nhà cầm quyền Cộng Sản là một lũ độc tài, ngu dốt, đã đưa toàn dân đến cảnh làm than, đói khổ. Họ chỉ biết dùng quyền lực để đàn áp, bóc lột người dân.

Cảm tưởng của anh sau khi đọc bài ông Phạm Phú Nam phỏng vấn Điệp Mỹ Linh như thế nào? Làm thế nào anh có địa chỉ email của Điệp Mỹ Linh?

Thú thực với chị, nếu không có hình của chiến hạm mang số 502 trên trang 35 của tờ báo có lẽ tôi đã không đọc bài phỏng vấn. Đã hơn 40 năm rồi, tôi đã đọc cả trăm bài viết về những ngày cuối của cuộc chiến Nam Bắc và các cuộc lui quân, di tản bị thương của quân và dân từ Quảng Trị, Huế, Đà Nẵng, Kontum, v.v . . . Tôi đọc đã đủ, không muốn đọc thêm nữa. Nhưng chính hình chiến hạm HQ502 của tạp chí Thế Giới Mới, số 706 đã làm sống lại trong tôi chuyến bay định mệnh ngày 30/4/1975!

Tôi vô cùng xúc động, ngồi yên lặng khá lâu, nhớ đến chuyện cũ. Khi đọc đến đoạn nói về chiếc L-19 thì tâm tư tôi lẫn lộn những cảm giác buồn bã, bùi ngùi, tiếc nuối! Đến câu hỏi của ông Phạm Phú Nam “*Điều đó có đúng hay không (lời đồn anh phi công phụ tử tử)?*” Chị đã trả lời “*Hơn 5000 người trên chiến hạm HQ502 không ai xác quyết được. Nhưng đã mấy mươi năm qua không hề nghe anh phi công phụ lên tiếng*”. Đọc đến đây tôi bỗng mang mặc cảm của một kẻ có lỗi và đang bị khiển trách! Lỗi gì và lỗi với ai? Quả thật tôi không rõ. Bà xã tôi khuyên tôi nên liên lạc với tòa báo để làm rõ câu chuyện; nhưng tôi lại tìm chị vì biết chị là người năm xưa đã chứng kiến chúng tôi nhảy ra khỏi chiếc L-19.

Trước khi về hưu, trong việc làm hàng ngày tôi thường xuyên dùng internet để tìm kiếm tài liệu và những thông tin liên quan đến công việc. Do đó kiếm tìm một người có khá nhiều dấu ấn trên mạng internet (<http://www.diepmylinh.com/>) không có gì khó khăn cả.

Xin cảm ơn anh.

Xin cảm ơn và chào chị.

ĐIỆP MỸ LINH

<http://www.diepmylinh.com/>

1.- Ông Không Quân Nguyễn Việt Nhiễm nhờ ĐML giúp để liên lạc với Biệt Hải Nguyễn Văn Kiệt – người đã cứu ông Nhiễm trên biển, năm xưa. Sau đó, ông Nhiễm đã đưa gia đình xuyên bang đi thăm gia đình Biệt Hải Nguyễn Văn Kiệt. Câu chuyện “huynh đệ chi binh” trong bối cảnh chiến tranh có đoạn kết thật đẹp!

www.vietnamvanhien.info

TỦ SÁCH VĂN HIẾN VỚI HƠN 4800 TÁC PHẨM