



F-8 CRUSADER **VS** MiG-17

Vietnam 1965–72

Tên sách: Phi công tiêm kích

Tác giả: Hồi ký của đại tá Lê Hải

Nhà xuất bản: Quân đội nhân dân

Năm xuất bản: 2004

Chia sẻ ebook : <http://downloadsachmienphi.com/>

Tham gia cộng đồng chia sẻ sách :

Fanpage : <https://www.facebook.com/downloadsachfree>

Cộng đồng Google : <http://bit.ly/downloadsach>

LỜI NÓI ĐẦU

Mở “mặt trận trên không”, bắn rơi 320 máy bay với đầy đủ các loại tối tân, hiện đại nhất của không lực Hoa Kỳ, góp phần cùng quân và dân miền Bắc đánh thắng hai lần chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, là chiến công vô cùng xuất sắc, to lớn của Không quân nhân dân Việt Nam non trẻ.

Ghi chép lại, những chiến công rất đổi hào hùng, những hi sinh to lớn của những phi công tiêm kích - được mệnh danh là những dũng sĩ trên mặt trận “không đối không” suốt thời kỳ đánh Mỹ, để làm cơ sở giáo dục lịch sử truyền thống, xây dựng Không quân nhân dân Việt Nam hiện tại và tương lai là việc làm cần thiết, đáng trân trọng.

Với ưu thế của “người trong cuộc”, Đại tá, phi công tiêm kích - Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân Lê Hải đã dành nhiều tâm sức, hồi tưởng, ghi lại những chiến công vang dội; những mất mát, tổn thất... của đồng chí, đồng đội và bản thân suốt một thời đánh Mỹ.

Có thể những điều Anh hùng Lê Hải ghi chép lại trong cuốn “Phi công tiêm kích” còn có khiếm khuyết, nhưng hi vọng sẽ giúp bạn đọc tiếp cận “mặt trận trên không” theo nhiều góc độ, đặt có cái nhìn tổng thể về cuộc chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ từ năm 1964 đến 1973.

Với ý nghĩa đó, Nhà xuất bản Quân đội nhân dân xin giới thiệu tác phẩm “Phi công tiêm kích” của tác giả Lê Hải đến bạn đọc.

NHÀ XUẤT BẢN QUÂN ĐỘI NHÂN DÂN

Chương I

VÀO TRẬN

“Tổ tiên ngày xưa đã có những chiến công oanh liệt trên sông, trên biển như Bạch Đằng,

Hàm Tử, trên bộ như Chi Lăng, Vạn Kiếp, Đống Đa. Ngày nay ta phải mở mặt trận trên không thắng lợi. Trách nhiệm ấy trước hết là của các chú...". Lời dạy của Bác Hồ luôn khắc sâu trong lòng mỗi phi công tiềm kích khi chúng tôi còn đang học ở Trường Không quân, cũng như khi đã về phục vụ tại các trung đoàn chiến đấu.

Đầu năm 1965, Mỹ thua to ở miền Nam. Chiến tranh đặc biệt thất bại, Mỹ đưa quân ào ạt vào miền Nam và mở rộng chiến tranh phá hoại ra miền Bắc. Trung đoàn Không quân tiềm kích 921 mở đầu những trận không chiến thắng lợi vẻ vang. Không lực hiện đại, hùng hậu của Hoa Kỳ với hàng ngàn máy bay chiến đấu có tốc độ vượt tiếng động, thiết bị hiện đại bậc nhất, vũ khí trang bị cực mạnh; hàng nghìn phi công được huấn luyện chu đáo, có trình độ kỹ thuật cao, bay hàng nghìn giờ, có kinh nghiệm chiến đấu, được thử thách qua nhiều năm chiến tranh và một hệ thống chỉ huy hoàn hảo nhất thế giới, với sức mạnh bậc nhất đó, tưởng có thể nhanh chóng đè bẹp miền Bắc Việt Nam, làm cho miền Bắc trở lại thời kì đồ đá. Giặc Mỹ hùng làm cho ta mất ý chí chi viện cho miền Nam, bỏ mặc đồng bào, đồng chí trong nước sôi lửa bỏng.

Những con "mắt muỗi" như lời giặc lái Mỹ hay nói, coi thường các máy bay Míc-17 bé nhỏ, "cổ lỗ sĩ" của Cụ Hồ đã làm cho không lực Mỹ phải bao phen điều chỉnh. Ngày 3 và ngày 4 tháng 4 năm 1965, trên bầu trời Hàm Rồng, tỉnh Thanh Hóa, Míc đã "chọc tiết" lũ "chim ưng" nhà trời và "thần sấm" của giặc Mỹ. Ta hạ được bốn máy bay chiến đấu của địch, nhưng ba chiến sĩ của Trung đoàn 921 đã anh dũng hi sinh.

Đại tướng Nguyễn Chí Thanh đang chỉ huy ở chiến trường miền Nam nghe tin đã rất xúc động nói: "...Từ đời Hồng Bàng đến nay, trên bán đảo nằm ở Thái Bình Dương này, đây là lần đầu tiên có một trận đánh ở trên trời, giữa một bên là Không quân nhân dân trẻ tuổi và một bên là không quân Mỹ kẻ cướp già đời của tên trùm sỏ quốc tế...". Các đơn vị tiềm kích liên tục xuất kích chiến đấu và giành thắng lợi giòn giã. Với số phi công ít ỏi, mà ngay cả đồng chí Tư lệnh Quân chủng còn nhớ từng khuôn mặt, hiểu rõ tính tình và trình độ bay của từng người, nhưng họ đã chiến đấu thật ngoan cường, lập nhiều chiến công oanh liệt, bắn rơi nhiều máy bay Mỹ.

Để có thể chiến đấu lâu dài, Quân chủng Phòng không - Không quân cần phải nhanh chóng có các nguồn bổ sung phi công chiến đấu. Lấy các học viên ở đơn vị dự khóa, gửi đi học ở nước bạn; nhanh chóng cũng phải ba năm sau mới có người bổ sung. Quân chủng vừa cho người đi học dài hạn ở nước ngoài, và tự ta, Trường Không quân Việt Nam cũng phải đào tạo gấp để bổ sung cho các trung đoàn đang thiết quân sổ chiến đấu ngày một gay gắt.

Chúng tôi, các phi công trẻ ở các đơn vị không quân vận tải và giáo viên bay trẻ được tuyển chọn gấp, để đào tạo thành phi công chiến đấu trong thời gian ngắn. Mười bảy anh em, lớp phi công tiềm kích đầu tiên của Trường Không quân Việt Nam được đào tạo tại Tường Vân, Vân Nam, Trung Quốc.

Tường Vân là một vùng cao nguyên đất đỏ, cao hơn mặt nước biển hai nghìn mét, có những rặng núi cao, khí tượng khá phức tạp, rất giống điều kiện khí hậu Việt Nam.

Đến nay đã gần bốn mươi năm, tôi vẫn nhớ như in các bạn cùng lớp, mỗi người một vẻ, một quê hương từ Nam ra Bắc. Họ là những con người tuyệt diệu. Chúng tôi đoàn kết, thương yêu nhau như anh em một nhà. Mười bảy người gồm: Hải, Kì, Phi, Lượng, Hùng, Phúc, Duân, Thọ, Tuấn, Diệp, Bôn, Diệt, Phong, Thái, Duyên, Vân, Lâm.

Trước khi học lái máy bay tiềm kích, chúng tôi đã có vài trăm giờ bay trên máy bay vận tải và trực thăng, tuổi trung bình từ 22 đến 23, sức khỏe tuyệt vời. Chúng tôi có thể đá bóng suốt buổi sáng, hoặc chơi bóng rổ từ chiều đến tận chín, mười giờ đêm.

Từ Hải phòng, sau 15 ngày hành quân bằng tàu hỏa và ô tô, đến Tường Vân, nhanh chóng

ổn định chỗ ăn ở, chúng tôi bước vào học lí thuyết và bay tập ngay. Thời gian đó, tôi nhớ là vào cuối năm 1965. Ngày về nước của chúng tôi, nhà trường dự định là cuối năm 1966. Chỉ một năm, chúng tôi phải hoàn thành chương trình mà bình thường phải học trong ba, bốn năm. Chúng tôi học bay vòng kín, tập cất cánh, hạ cánh. Ở trên cao nguyên, không khí loãng, gió to là điều khó khăn cho học viên. Gió cạnh lớn, 15m/giây, thậm chí tới 17 - 18km/giây, chúng tôi vẫn bay. Vì vậy, khi ra trường, lớp chúng tôi đã biết xử lí gió cạnh khi hạ cánh. Tôi là một trong những học viên bay đầu tiên của khóa học. Đề cương để các học viên phấn đấu bay đơn là 25 lần bay kèm, để bay đơn được, đây là số lần bay kèm tối thiểu. Trung bình phải 50, đến 60 lần bay kèm. Có bạn phải bay kèm trên 100 lần.. Tôi còn nhớ, khi tôi bay kèm lần thứ 25, đồng chí giáo viên Trung Quốc trao đổi với đồng chí Hiệu trưởng, về việc có thể thả chúng tôi bay đơn được chưa. Được hỏi, tôi hăng hái trả lời: “ báo cáo bay được”. Thầy giáo Hòa lo lắng, giúp tôi vào buồng lái và chuẩn bị tỉ mỉ cho chuyến bay đầu tiên của cả lớp. Nổ máy, đóng buồng lái, tôi theo lệnh chỉ huy bay, cho máy bay lặn ra đường băng, cất cánh. Thật tuyệt vời khi lần đầu tự mình lái một máy bay chiến đấu. Đường bay ngọt ngào theo sự điều khiển, mới mẻ, tự tin. Các giáo viên bay là những phi công của Đoàn 921 được cử sang cùng các đồng chí phi công công tiêm kích giải phóng quân Trung Quốc, những đồng chí Đông, Chi... Các đồng chí giáo viên Trung Quốc phần lớn là cán bộ của các đơn vị chiến đấu, họ có nhiều kinh nghiệm trong huấn luyện, trình độ kĩ thuật giỏi. Các đồng chí giáo viên Việt Nam như các thầy Trì, Phương, Tài, Dịch, Hùng, Hòa, Ngọc, cũng như các giáo viên Trung Quốc đều rất tận tụy, nghiêm khắc và thương yêu, dạy bảo chúng tôi tỉ mỉ từ lí thuyết đến thực hành bay trên không. Hàng ngày, ba , bốn giờ sáng, thầy trò đã dậy, đi ăn sáng, chuẩn bị cho ngày bay. Trời vừa rạng, chúng tôi đã cất cánh huấn luyện bay. Sáng bay, chiều giảng bình, chuẩn bị cho ngày bay hôm sau. Cả sân bay suốt đêm ngày, sục sôi đủ loại công việc tham mưu, chính trị, hậu cần, kĩ thuật. Tất cả vì Việt Nam đánh thắng giặc Mỹ, vì lớp học viên phi công huấn luyện thành công.

Hiệu trưởng Phạm Dưng, Chính ủy Bùi Lê Mai, các cán bộ tham mưu, huấn luyện như: Lại, Hoan, Bộ... luôn đi sâu sát, theo dõi, giúp đỡ chúng tôi học tập, kể có lúc các đồng chí kiêm luôn phiên dịch, vì ngôn ngữ bất đồng nên thầy trò Việt Nam, Trung Quốc chưa hiểu nhau.

Thông thường, một lần, vào hàng tuyến hạ cánh, tôi làm đủ động tác theo thứ tự thả càng, thả cánh tà, đối điểm chuẩn, tay ga hợp lí, bảo đảm tốc độ đúng từng vị trí.. Máy bay của tôi qua đài gần, chuẩn bị tiếp đất. Tôi đỡ cần lái hạ cánh hơi ít, máy bay xuống khá nhanh và đã tiếp đất cách đầu đường băng một trăm mét, nhảy cao, lao vào đường băng. Tôi bình tĩnh, nghe chỉ huy, hạ cánh an toàn và phanh nhẹ nhàng, máy bay đứng ở cuối đường băng. Xe dắt kéo máy bay về gần đài chỉ huy. Rồi máy bay, tôi lên đài chỉ huy báo cáo về chuyến bay đơn đầu tiên không tốt của mình. Trong thâm tâm, tôi nghĩ sẽ bị khiển trách. Nhưng không, đồng chí Hùng nhẹ nhàng hỏi tôi: Có sợ khi máy bay nhảy cao không?

Tôi trả lời: Tôi không sợ! Xin cho bay tiếp!

Đồng chí Hùng bảo: Hôm nay thế là đủ rồi, chuẩn bị mai bay tiếp.

Tôi rời đài chỉ huy, chạy về báo cáo với đồng chí Hòa - giáo viên của tổ. Đồng chí ôm tôi bảo: Ngày mai tôi phải kèm cậu một vòng trước khi bay đơn tiếp.

Mùa đông 1966, nhà trường tổ chức cho lớp chúng tôi bắn bia mặt đất. Đây là khoa mục cuối cùng, chuẩn bị kết thúc lớp học để về nước chiến đấu.

Bia là một hình chiến F-4 bằng vôi, kể ở ngay đầu đường băng. Các thầy bắn trước rồi đến học viên bay bắn sau.

Bắn bia mặt đất là khoa mục khó. Đối với học viên lần đầu tập bắn, nổ một lúc ba khẩu súng trên máy bay lại càng khó hơn. Tốc độ tiếp cận mục tiêu lớn, thời cơ bắn an toàn và tốt chỉ trong chớp mắt. Độ một giây phải thoát li khỏi góc bổ nhào ngay. Chỉ cần chậm một giây là có

thể mất an toàn. Mỗi học viên được bắn 20 viên. Sau ba lần bổ nhào, tôi bắn hết đạn. Người báo bia không đếm được là mấy viên vào chiếc F-4, vì trên lưng chiếc F-4 thành một hố như vũng trâu đầm.

Cuối lớp học, thầy trò chúng tôi lưu luyến chia tay. Trong đêm tối, chúng tôi bay về nước trên chiếc IL-14 do phi công giỏi nhất của Đoàn bay vận tải 919 lái.

Ngồi trong máy bay vận tải, lưng mang dù vì đề phòng bất trắc máy bay Mỹ bắn trong đêm, tôi nhớ lại bao kỉ niệm về mái trường thân yêu. Sau 5 năm học tập, bây giờ mới thật sự là phi công, sắp được về Trung đoàn không quân tiêm kích. Nhớ thầy Hòa, thầy Hùng chỉ huy bay, thầy Chi người Trung Quốc. Thầy Chi đã “quần” tôi những chuyến tập thật kịch liệt trong khu vực bay tập bắn trên không. Tôi nhớ có lần, hai thầy trò hạ cánh sau khi đã “quần nhau” trong khu vực xạ kích về. Thầy chọc vui tôi: Chắc chẳng bắn được “ngộ” đâu? Nhưng khi đọc phim, tôi bắn được hai tổ phim, trúng mục tiêu. Thầy Chi có lần nói với thầy Hiệu trưởng và đồng chí Lại về tôi là: Thằng này, về vược chiến đấu, nếu sống sẽ thành anh hùng. Lúc đó tôi chỉ nghĩ, chắc là thầy Chi nói đùa cho vui. Chứ dễ gì thành anh hùng được. Chiến tranh mà.

Máy bay vận tải bay gần hết đêm, mờ sáng hôm sau mới hạ cánh xuống sân bay Gia Lâm. Gần 2 năm xa Tổ quốc, giờ đây đất nước đang trong cảnh một mất một còn với quân xâm lược, bước xuống sân bay mà lòng chúng tôi bồi hồi, xúc động.

Các phi công và cán bộ Trung đoàn 923 ra ga đón chúng tôi. Anh Chao đi bên Diệt, Bôn, cao lớn, hỉ hả nói: Chúng tớ chờ các cậu lâu quá! Trung đoàn ta lại có thêm sức mạnh. Chúng tôi được chia đều cho hai phi đội: Hải - Phúc về phi đội 2 và Hùng - Thọ về phi đội 4.

Phi đội 2 ở lại sân bay Gia Lâm, sơ tán ngoài bãi sông Hồng, nơi dân trồng những vườn chuối bát ngát. Phi công ở trong những nhà lợp ghép tạm bằng tranh, tre, nứa, lá. Nước uống có xe ô tô chở tới. Tắm, thì tùy nghi, vào làng, giếng dân. Anh nào lười đi xa, thì tắm nước hầm trú ẩn.

Anh em được biên chế về phi đội 4, sáng sớm hôm sau, lên xe ô tô hành quân về sân bay Hòa Lạc. Bao năm, sống bên nhau, cùng học hành, vui buồn đủ cả. Giờ đây, kẻ ở người đi, chúng tôi bồi hồi xúc động. Chúng tôi ôm nhau chẳng muốn rời, nắm chặt tay trong tay, chúc nhau may mắn và lập công. Kể từ đây, mỗi người một số phận trong chiến tranh. Lớp chúng tôi sẽ không bao giờ còn gặp mặt đông đủ. Sau này, chúng tôi thường gặp nhau trên trời nhiều hơn là ở mặt đất, vì hai phi đội thường chiến đấu hiệp đồng với nhau.

Trung đoàn 923 là trung đoàn tiêm kích thứ hai của quân đội ta, được thành lập ngày 7 tháng 9 năm 1965. Ngày đó, bay Kép cũng hoàn thành xây dựng, được đưa vào sử dụng. Căn cứ chính của Trung đoàn tại sân bay Kép - thuộc tỉnh Hà Bắc (nay thuộc Bắc Giang). Các sân bay cơ động, dự bị là Kiến An, Hòa Lạc, Gia Lâm, Yên Bái, Nội Bài (lúc đó gọi là Đa Phúc). Trung đoàn 923 sử dụng loại máy bay động cơ có tăng lực, có thể lấy tốc độ nhanh hơn, vũ khí và tính năng cơ động căn bản như Míc-17 loại cũ. Gần hai năm liên tục chiến đấu, Trung đoàn đã tích lũy được một số kinh nghiệm, bước đầu hình thành cách đánh. Thời gian đầu, Trung đoàn thường tổ chức xuất kích biên đội 4 chiếc, đánh độc lập ở độ cao trung bình, đánh quần, đánh cự li gần, trên từng khu vực nhất định nhằm phát huy tính năng cơ động mặt bằng tốt của máy bay, tạo thế công kích có lợi, tránh tên lửa địch có hiệu quả, hạn chế máy bay địch có tốc độ lớn hơn ta. Sau một thời gian chiến đấu, ta rút kinh nghiệm, phát triển cách đánh máy bay địch bay thấp, đánh quần và thay đổi tâm vòng lượn. Ngoài đánh độc lập, Trung đoàn đã phối hợp với Míc-21 và cao xạ, tên lửa, đánh hiệp đồng nhiều trận.

Những kinh nghiệm không chiến của các anh đi trước là vô cùng quý báu đối với chúng tôi. Mỗi kinh nghiệm trong chiến đấu đều phải đổi bằng xương máu của đồng đội. Chúng tôi nhanh chóng bay làm quen địa hình chiến đấu sắp tới, trên các chuyến bay bằng máy bay vận tải, vào lúc gần tối, khi máy bay địch ít hoạt động. Tranh thủ buổi sáng sớm, khi mặt trời sắp mọc,

chúng tôi bay huấn luyện, ghép biên đội 2 chiếc 4 chiếc, tập bay đội hình chiến đấu, cơ động mạnh và tập công kích với các biên đội trưởng đã từng qua trận mạc. Là “lính mới”, chúng tôi hiểu rằng với vùn vùn gần 100 giờ bay ở nhà trường và vài giờ bay khi về đơn vị, khi xáp trận, chắc không dễ dàng, nhất là trận đầu. Nhưng điều may mắn là trước khi bước vào trận đầu tiên, chúng tôi đã được các anh cán bộ chỉ bảo tận tình kể cả các đồng chí đã hi sinh. Anh hùng Nguyễn Văn Bảy, anh Võ Văn Mẫn, anh Hồ Quý, anh Mai Đức Toại trực tiếp dẫn dắt chúng tôi vào chiến đấu. Tôi thường làm số 2 cho anh Lưu Huy Chao. Được chiến đấu cùng với các anh biên đội trưởng dạn dày lửa đạn, từng bắn rơi máy bay địch, tôi vững tin hơn.

Từ chỗ chủ quan coi thường lực lượng Míc, chúng tăng cường máy bay tiêm kích yểm trợ trong đội hình, tăng cường gây nhiễu che giấu đội hình khi vào ném bom các mục tiêu quan trọng. Không quân Mỹ tổ chức đội hình nhiều tầng để yểm trợ nhau, tổ chức những trận không chiến ác liệt. Tiêm kích bay đội hình như máy bay cường kích, nhử ta lên, tổ chức không chiến, thực hiện chiến dịch “quét sạch bầu trời”. Chúng đánh vào sân bay cả ngày lẫn đêm. Không quân Mỹ chú trọng đánh vào hệ thống phòng không của ta, dùng tên lửa từ xa, bắn vào các trận địa ra đa, tên lửa; đánh bom bi, bom chùm vào các trận địa cao xạ. Bầu trời Hà Nội năm 1967 cả đêm lẫn ngày rền vang tiếng súng cao xạ, tiếng rít của tên lửa, tiếng âm vang của máy bay phản lực cất cánh ngăn chặn những đòn tấn công của giặc Mỹ. Lưới lửa tầm thấp của dân quân đặt trên những nóc nhà cao trong thành phố, trên các mố cầu Long Biên đỏ rực cả bầu trời Hà Nội. Máy bay Mỹ bay thấp đến nỗi dưới đất có thể nhìn thấy đầu phi công F-105D đội mũ bay màu trắng.

Đầu năm 1967, địch tổ chức một số trận sử dụng nhiều máy bay tiêm kích giả làm cường kích, hòng lừa Míc của ta. Trời Hà Nội và miền Bắc trong những tháng đầu năm đầy mây. Trong hai ngày 2 và 6 tháng 1 năm 1967, Trung đoàn tiêm kích 921 xuất kích 3 biên đội, gồm 12 chiếc máy bay Míc-21. Các phi công ta vừa ra khỏi mây, chưa kịp tập hợp đội hình, tốc độ bay lên còn nhỏ, máy bay cơ động kém, bọn địch chờ sẵn trên các đầu xuyên mây của máy bay ta. Địch hàng mấy chục chiếc F-4C dàn sẵn đội hình chiến đấu, từng đôi một, chúng phóng một lần hai đến bốn tên lửa vào mỗi chiếc máy bay Míc-21 của ta vừa ló khỏi mây. Nhiều phi công ta chưa thấy địch đâu đã bị bắn rơi. Các biên đội sau, số nào ghìm bay trong mây, hạ độ cao, trở về sân bay thì thoát. Ta bị địch bắn rơi bảy chiếc, các phi công nhảy dù thành công, chỉ bị hi sinh một mình đồng chí Đồng Văn Đe quê ở tỉnh Bến Tre. Trong cả quý I năm 1967, Trung đoàn 923 chỉ đánh được ba trận, bắn rơi được ba máy bay địch; ta có một chiếc Míc-17 bị bắn rơi và hi sinh một phi công.

Sau những tổn thất đó, ta tổ chức rút kinh nghiệm, nghiên cứu địch, xây dựng quyết tâm chiến đấu. Chi bộ, đơn vị phát động phong trào quân sự dân chủ, tìm ra cách đánh hay; tổ chức nghiên cứu kỹ về dẫn đường của Míc-17, đánh vào đội hình lớn của địch; tranh thủ bay huấn luyện cho các phi công mới biên chế về phi đội; tập xạ kích ở độ cao thấp; dùng ngay máy bay vừa trực chiến, vừa thay nhau huấn luyện.. Trong huấn luyện, luôn sẵn sàng chuyển sang làm nhiệm vụ chiến đấu. Vì lúc này địch luôn dùng chiến thuật bay thấp, ra đa ta quản lý bầu trời không biết, có khi địch vào gần sân bay mới phát hiện được.

Tháng 4, mùa hè năm 1967, trời bắt đầu tốt dần lên, tầm nhìn khá hơn. Máy bay địch tăng cường hoạt động bằng những biên đội lớn, đánh phá Hà Nội, Hải Phòng và hệ thống giao thông các khu công nghiệp, các nhà máy điện. Trong tháng 4, Trung đoàn 921 đánh ba trận, bắn rơi năm máy bay F-105D, chủ yếu bay từ Thái Lan qua. Ta an toàn. Trung đoàn 923 đánh 12 trận, bắn rơi 14 máy bay của không quân và hải quân Mỹ. Hàng ngày có từ hai đến ba biên đội 4 chiếc xuất kích. Ngày 19 tháng 4 năm 1967, hai biên đội xuất kích từ Gia Lâm và các sân bay Hòa Lạc đã bắn rơi bốn máy bay địch. Ta an toàn tuyệt đối. Biên đội Trung, Túc, Dung, Tân, xuất kích lúc 17 giờ 30 phút, gặp địch trên vùng trời Mai Châu - Hòa Bình. Trong trận này, anh Dương Trung Tân đã bắn rơi hai chiếc và anh Phan Văn Túc bắn rơi một chiếc. Các phi công trong một trận, bắn rơi cả bọn có tốc độ lớn F-105D và bọn AD6, tốc độ nhỏ, bay khoảng 300-400 km/giờ.

Anh Lê Quang Trung sau này làm Trung đoàn trưởng Trung đoàn không quân tiêm kích 925, đã bắn rơi năm máy bay Mĩ và cùng biên đội bắn rơi nhiều chiếc khác bằng máy bay Míc-17. Anh bị nạn trong lần bay kèm học viên tập xuyên mây phức tạp trên máy bay Y-Míc-15 năm 1970.

Ngày 20 tháng 12 năm 1967, Anh Trung được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Anh Dương Trung Tân, đã bắn rơi 4 máy bay của Mĩ bằng Míc-17. Khi chuyển sang Trung đoàn 925, anh lái máy bay chiến đấu Míc-19. Là cán bộ phi đội, anh luôn nhận phần khó về mình. Anh đã hi sinh khi máy bay Míc-19 của anh bị thất tốc ở độ cao vừa cất cánh. Anh là một cán bộ trẻ, đầy hứa hẹn. Anh ra đi để lại cho anh em bao niềm thương tiếc.

Anh Phan Văn Túc, một cán bộ điềm đạm, tính tình cẩn thận, chu đáo với anh em trong từng việc nhỏ. Anh đã từng bay huấn luyện cho tôi các động tác bay nhào lộn phức tạp. Trong trận mạc, anh thường là người rút sau cùng. Biên đội Lan, Túc, Quỳ, Phương đã mở mặt trận trên không ngày 3 tháng 4 năm 1965 trên bầu trời Hàm Rồng, Thanh Hóa. Anh đã bắn rơi 4 máy bay địch bằng chiếc Míc-17. Cuối năm 1989, trong lần bay biên đội đường dài ở độ cao thấp cùng đồng chí Lộc - phi đội phó, máy bay của anh vào mây đột ngột, cảm giác sai, máy bay lao vào núi, anh đã hi sinh.

Anh Phan Văn Túc được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân ngày 28 tháng 4 năm 2000.

Lại kể tiếp về những ngày tháng 4 năm 1967 oanh liệt tại đất Cảng anh hùng. Giặc Mĩ liên tục cho từng đàn máy bay hải quân, cất cánh từ các tàu sân bay, đánh phá ác liệt thành phố Hải Phòng.

Chiều ngày 23 háng 4, biên đội bốn chiếc bay theo đội hình từng đôi kéo dài, bay ở độ cao thấp, cách mặt đất 100m, không liên lạc vô tuyến điện, bí mật hạ cánh an toàn xuống sân bay Kiến An. Nhiệm vụ của phi đội là phục kích, phối hợp với bộ đội phòng không, đánh địch kéo vào từ phía biển. Cả ngày 24 tháng 4, địch không đánh Hải Phòng như ta dự kiến. Vào lúc 16 giờ 30 phút, nhiều tốp F-4 và F-105 bay vào từ biển và đánh khu vực Động Triều, Quảng Yên. Đồng chí Nguyễn Văn Tiên - Tư lệnh không quân, trực ở sở chỉ huy Quân chủng lệnh cho biên đội xuất kích. Biên đội được dẫn vòng đến khu vực Sơn Động, Hà Bắc, thuận phía mặt trời, lợi cho việc quan sát. Thời tiết tối, mây lác đác nằm phần bầu trời. Biên đội Mẫn, Địch, Bảy Hôn triển khai đội hình cánh giời. Dẫn đường ở mặt đất tiếp tục thông báo, địch cách ta 30km, rồi 20km, bên phải 30 độ. Số 3 Nguyễn Bá Địch báo cáo: Địch bên phải, phía trước, 10km. Biên đội trưởng Mẫn bình tĩnh ra lệnh: "Vút thùng dầu phụ, tăng lực, số 2 theo tôi đánh tốp đầu, số 3 đánh tốp sau".

Bốn chiếc F-4 đầu tiên vòng ra phía biển, chúng tăng lực, khói phun ra thành từng dải dài, đen ngòm trên bầu trời. Hai chiếc F-4 ngoặt gấp xuống thấp, hai chiếc sau mở rộng giãn cách, hòng lừa đôi Míc-17 vào giữa, phóng tên lửa. Số 1 Võ Văn Mẫn không lạ gì thủ đoạn này của bọn tiêm kích Mĩ. Anh quan sát nhanh thấy số 2 Nguyễn Bá Địch ở thế công kích có lợi hơn, liền hạ lệnh "số 2, bám chiếc F-4 sau, tôi yểm hộ". Địch ngoặt gấp, tăng lực, bám sát chiếc F-4 đang cố cơ động. Đến cự li 400m, anh nổ liên hai loạt. Ba khẩu pháo đồng thời phun lửa. Chiếc F-4 trúng đạn nổ tung, rơi chúi đầu xuống rặng núi phía trước. Mẫn, Địch vòng lại, thấy đôi Bảy, Hôn đang quần nhau với bốn chiếc F-4 ở độ cao thấp hơn. Thế trận xen kẽ, anh Bảy đang bắn hai F-4 phía trước, sau anh lại có hai chiếc F-4 đang đuổi anh bám đuôi. Anh Hôn bám theo hai chiếc F-4 đang đuổi theo anh Bảy. Đến loạt đạn thứ 2, anh Bảy nhanh chóng kết liễu một chiếc F-4 và ngoặt gấp, thoát khỏi thế nguy hiểm.

Sở chỉ huy ra lệnh cho biên đội rút khỏi khu vực chiến đấu. Trong khu vực còn nhiều F-4 đang quần đảo, chúng hốt hoảng chuồn thẳng vì thấy hai chiếc bị bắn rơi chỉ chưa đầy bốn phút.

Biên đội bay thấp, từng đôi, yểm trợ nhau, trở về hạ cánh an toàn xuống sân bay Kiến An.

Anh em thợ máy lập tức kéo máy bay sơ tán vào hầm trong chân núi. Người và các phương tiện phục vụ, xe dầu, xe kĩ thuật, nhanh chóng sơ tán khỏi sân bay. Ta vừa sơ tán xong, thì 20 máy bay A-4 và F-4 vào đánh sân bay dữ dội. Bom nổ trùm kín sân bay, và các nhà tạm bằng tre, tranh để trực chiến của thợ máy và phi công tan tành trong mây khói. Đường băng, đường lăn bị 9 quả bom ném trúng, mỗi hố bom đường kính độ 10m, sâu từ 5 đến 7m. Không quân Mỹ tung tin là đã tiêu diệt hết lực lượng vừa cho chúng bài học và đã loại từ sân bay Kiến An ra khỏi vòng chiến đấu ít nhất hàng tháng.

Thành ủy và Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng huy động nhân dân các xã quanh khu vực sân bay Kiến An cùng lực lượng, bộ đội chữa gấp đường băng, đường lăn trong đêm 23 và suốt ngày 24 tháng 4. Rạng sáng ngày 25 tháng 4, những hố bom cuối cùng và lấp xong, Tiểu đoàn sân bay huy động mọi lực lượng ra quét dọn sân bay bảo đảm an toàn cho máy bay hoạt động. Trước lúc rạng sáng, 4 máy bay Míc-17 đã được các động chí thợ máy triển khai trực chiến trong các ụ đất ở đầu sân bay.

Biên đội Bảy, Bôn, Hôn, Định tiếp thu máy bay, sẵn sàng cất cánh đánh địch. Các máy bay được nguy trang, che bằng các tàu lá dừa tươi rói. Tới gần cũng khó nhận ra là có máy bay đang trực chiến trong các ụ đất được đắp cao hàng 5-7m. 10 giờ, biên đội được lệnh chỉ huy sở vào cấp 1 và 10 giờ 4 phút, được lệnh cất cánh. Biên đội được dẫn dọc theo sông Văn Úc, độ cao 1.500 mét. Vừa tới cửa sông, biên đội gặp ngay một tốp địch rất đông, khoảng hơn 20 chiếc A-4, mang bom lặc lè dưới cánh. Số 1 ra lệnh vút thùng dầu phụ, lệnh số 3 và 4 đánh tốp sau. Còn anh, dẫn số 2 lao thẳng vào giữa tốp mang bom đồng nhất. Bất ngờ gặp míc, bọn cường kích vút bom, mạnh thẳng nào thẳng nấy nhốn nháo, ngoặt gấp ra biển. Lúc này ở thế chủ động, máy bay ta đã tăng lực, tốc độ hơn hẳn bọn A-4. Anh Hôn đuổi kịp một chiếc A-4 ra tới gần bờ biển, liền nổ một loạt dài. Máy bay địch bốc cháy. Nó cố lao ra biển nhưng không được. Tên địch kịp nhảy dù ngay ở cửa sông Văn Úc. Số 4 vừa yểm trợ số 3 công kích, thấy 1 chiếc A-4 phía dưới, ở góc tiếp cận thuận lợi, anh ép cần lái, bao kĩ vòng sáng ngắm vào chiếc A-4 siết cò liền 2 loạt, máy bay địch bốc cháy, Nguyễn Bá Định reo to: “Nó cháy rồi!”. Niềm vui chiến thắng đã cổ vũ toàn biên đội tả xung hữu đột. Bọn F-8 tiêm kích, yểm hộ đội hình từ phía sau lao lên, không chiến với bốn chiếc Míc. Bôn yểm hộ số 1, thấy một chiếc F-8 vừa phóng tên lửa vào hai chiếc Míc phía trước, anh vội hô cho bạn cơ động, tránh được. Anh bám theo chiếc F-8 này. Nó vẫn mãi mê rượt theo hai chiếc Míc-17 phía trước, không ngờ có Míc bám btheo phía sau. Bôn bắn liền một loạt, đạn rơi sau máy bay địch, anh chỉnh đường ngắm, bắn loạt thứ 2, trúng ngay buồng lái chiếc F-8. Máy bay địch nổ bùng trên không như bó đuốc, rơi xuống bờ biển. Trong khi đó anh Bảy chưa nổ súng được. Anh đang quần nhau với bốn chiếc F-8 của địch. Anh liên tục tránh tên lửa, chuồng bị bắn thẳng trước mắt, nhìn lại phía sau, thấy địch phóng tên ửa, anh lại phải tránh.

Chỉ trong hai phút, bọn địch bị bắn rơi liền hai chiếc A-4 và một chiếc F-8. Đội hình bị Míc phá vỡ, chúng vội hạ độ cao, tan tác bay ra biển. Biên đội cơ động yểm hộ nhau, bay dọc sông Hồng, về Gia Lâm hạ cánh an toàn.

Chiều 25 tháng 4, đoàn đại biểu nhân dân thành phố Hải Phòng vào Kiến An thăm anh em không quân, động viên bộ đội, đã tặng một bài “Mẫu đơn” - món quà đậm tình nghĩa quân dân. Giữa bom đạn, các đồng chí Chủ tịch, Bí thư thành phố Cảng và nhân dân không quân nguy nan, cùng anh em không quân và công binh chữa gấp sân bay. Chiến thắng của biên đội đầy bất ngờ đối với giặc Mỹ. Lòng dân là căn cứ vững chắc cho không quân ta, cất cánh là mang chiến thắng trở về.

Từ trận này, Trung đoàn thêm kinh nghiệm đánh phục kích, trên các sân bay địch không ngờ ta có thể cất cánh, xuất hiện ở hướng và nơi địch bất ngờ. Đây là nhân tố quan trọng của Míc-17 - loại máy bay có tốc độ hạn chế và hỏa lực chỉ có súng đánh ở cự li gần.

Thắng lợi này có công đóng góp của các cán bộ, chiến sĩ làm công tác phục vụ. Khi địch thả bom vào sân bay, có những anh em thợ máy lấy thân mình che cho phi công đang ngồi trong buồng lái. Các đồng chí kĩ sư, thợ máy ngày đêm chăm sóc máy bay chu đáo, bảo đảm kĩ thuật hoàn hảo, máy bay tốt, súng đạn tốt. Phi công hoàn toàn yên tâm khi bay trên các chiếc Míc-17 vì đã được anh em thợ máy chăm bẵm tận tình. Ra đa tốt, các sĩ quan tham mưu, dẫn đường thông minh làm việc hết sức mình, kịp thời dẫn dắt máy bay ta tiếp địch ở thế có lợi ngay từ đầu.

Đội ngũ cán bộ Trung đoàn, đồng chí Nguyễn Phúc Trạch - Trung đoàn trưởng, Lê Oánh - Trung đoàn phó, là những cán bộ dày dặn kinh nghiệm trong chỉ huy. Anh em cất cánh lên, nghe giọng chỉ huy của các đồng chí là rất an tâm, tin tưởng. Dẫn đường cho các biên đội Míc-17 thường là các anh Chuyên, Khoa, Lâm. Chúng tôi hiểu nhau rất kĩ về tính tình cũng như đặc điểm bay. Chỉ cần nghe khẩu lệnh từ mặt đất, ở trên trời, chúng tôi đã hiểu tình thế khẩn trương đến mức nào và phải hành động ra sao. Chiến thắng kẻ thù là kết quả của một quá trình chuẩn bị công phu của cả Trung đoàn, của Bộ Tư lệnh Quân chủng. Đúng như Bác Hồ đã dạy, chiến công này là của chung. Chúng tôi - những phi công tiếm kích, mang cả ý chí của Trung đoàn, làm công việc cuối cùng là trực tiếp tiêu diệt địch.

Anh Nguyễn Văn Bảy vinh dự được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng đợt đầu tiên của các chiến sĩ không quân, vào ngày 1 tháng 1 năm 1967. Trong những trận không chiến ác liệt, anh đã bắn rơi bảy chiếc phản lực chiến đấu của Mĩ. Anh là người bắn rơi địch nhiều nhất trong số anh em phi công lái Míc-17. Tính tình anh giản dị, bao dung, ngay thẳng. Sau khi được phong Anh hùng, anh vẫn tiếp tục dẫn biên đội đi chiến đấu và hạ thêm được một chiếc F-4.

Anh Nguyễn Bá Định là giáo viên bay Míc-17 của Trường Không quân Việt Nam. Để các giáo viên có kinh nghiệm trong chiến đấu, nhà trường cử một số giáo viên Míc-17 về nước tham gia chiến đấu. Anh đã bắn rơi được ba máy bay Mĩ và hi sinh giữa năm 1966 trong một trận không chiến ác liệt ở vùng rừng núi Tây Bắc. Quê anh Định ở Hải Phòng. Anh là một giáo viên tận tình với học trò, nghiêm khắc bộc trực, hăng hái trong mọi việc. Tuy người gầy lẳng nhằng nhưng sức lực của anh rất dẻo dai. Con nhà nông mà. Thầy là tấm gương sáng của đồng đội và của học trò chúng tôi.

Tháng 4 và tháng 5, Trung đoàn liên tục xuất kích chiến đấu. Cường độ xuất kích của không quân ta 30-40 lần/chiếc. Có trận cả ba biên đội Míc-17 cùng gặp địch. Trong một ngày Trung đoàn bắn rơi năm chiếc máy bay Mĩ. Ta an toàn. Lớp phi công mới ở trường về lần lượt được tham gia chiến đấu và nhiều người đã bắn rơi được máy bay Mĩ, lập chiến công đầu tiên trong cuộc đời chiến đấu của mình. Nhiều trận, Míc-21 cùng phối hợp chiến đấu với Míc-17. Míc-21 chủ yếu trị bọn bay cao, còn ở tầng thấp, đã có Míc-17.

Cũng trong ngày 25 tháng 4, biên đội Trung, Diệt, Tài, Thọ xuất kích lúc 11 giờ 30 phút, bắn rơi một chiếc F-105 tại vùng trời tỉnh Hòa Bình. Biên đội về hạ cánh an toàn ở sân bay Hòa Lạc. Chiếc F-105 do anh Lê Quang Trung bắn rơi là chiếc thứ năm của giặc Mĩ bị người phi đội trưởng anh hùng bắn hạ.

Đồng chí Diệt, quê ở Nghệ An, là một trong số 18 học viên đầu tiên bay Míc-17 của Trường Không quân Việt Nam học lái máy bay ở Trung Quốc, về nước chiến đấu. Anh cao lớn, tính tình vui vẻ, anh đã bắn rơi một chiếc F-4. Trong một lần không chiến ở phía tây Hà Nội, máy bay của anh bị tên lửa F-8 bắn trúng. Anh nhảy dù ở độ cao thấp, dù vừa mở chưa hết, đã tiếp đất ở ruộng mới cày. Cột sống bị chấn thương nặng, anh bị liệt hai chân. Hiện nay anh sống cùng với vợ con ở thành phố Vinh.

Thầy Tài quê ở Quảng Nam, về nước chiến đấu vào đầu năm 1966. Thầy đã bắn rơi hai chiếc F-4 và đã hi sinh trong trận không chiến trên bầu trời Hà Bắc. Là một chiến sĩ tham gia đánh

thực dân Pháp, trình độ văn hóa lúc đầu còn hạn chế, nhưng thầy đã miệt mài học tập, rèn luyện, trở thành phi công, thành giáo viên. Thầy luôn trăn trọng học trò. Thầy hi sinh khi chưa lập gia đình. Năm ấy, thầy đã hơn 30 tuổi.

Đồng chí Thọ là một trong những phi công trẻ mới bổ sung về đơn vị, đã bắn rơi chiếc AD-6 đầu tiên trên vùng trời Hòa Bình. Anh liên tục tham gia chiến đấu nhiều trận rất ác liệt. Có lần biên đội bốn chiếc do anh dẫn đầu đã quần nhau với vài chục chiếc máy bay Mỹ. Hiện nay, anh sinh sống tại thành phố Hồ Chí Minh.

Lại nói tiếp những trận chiến đấu của Trung đoàn trong tháng 4 và tháng 5, phối hợp với Trung đoàn 921 và các lực lượng phòng không trong các chiến dịch bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng và các trục giao thông quan trọng.

Sáng sớm ngày 24 tháng 4 năm 1967, biên đội Toại, Hải, Chao Kỉ trực cấp 1 ở sân bay Gia Lâm. Đến 8 giờ mà trời còn mù rất nặng, đặc biệt tầm nhìn hạn chế ở độ cao 2.000m trở xuống. 9 giờ, biên đội được lệnh chỉ huy sở Trung đoàn cho vào cấp 1. Phi công ngồi sẵn trong buồng lái, vô tuyến điện sẵn sàng đợi lệnh mở máy, cất cánh. 9 giờ 15 phút, có lệnh chỉ huy sở được phép mở máy và biên đội được quày chủ động lặn ra cất cánh gấp. Sau 3 phút, biên đội 4 chiếc, từng đôi cất cánh, đôi nọ cách đôi kia 1.500m. Gió nhẹ, biên đội vòng về hướng Xuân Mai - Hòa Bình theo sự chỉ dẫn của dẫn đường sở chỉ huy. Các máy bay tiêm kích của ta bay đội hình bàn tay xòe, vừa lấy độ cao, chưa ra khỏi lớp mù 2.000m, tốc độ 700km/giờ. Trong biên đội xuất kích, thường chỉ bố trí một lái mới đi ở vị trí số 2. Thực hiện phương châm đánh chắc, 3 lái cũ, kèm 1 lái mới vào trận đầu. Tôi bám sát số 1 ở cự li 200m, góc nhìn 450 như quy định. Biên đội tiếp tục lấy độ cao. Chỉ huy sở định cho đánh vào tốp 3.500m, đang ở phía Hòa Bình.

Bất ngờ, số 4, anh Kỉ báo cáo gấp với biên đội trưởng: “địch bên trái, phía dưới, rất đông”. Theo quy định, trong tình huống khẩn cấp, biên đội trưởng là người chỉ huy trên không, có quyền thay đổi ý định chiến đấu, khi thấy cần. Anh Toại ra lệnh: “Vút thùng dầu phụ, tôi và số 2 đánh chặn tốp đầu, số 3, số 4 đánh tốp sau. Chú ý khéo và núi”. Chúng tôi vòng gấp xuống, giảm độ cao, lao thẳng vào tốp dẫn đầu đông nhất. Bọn địch phát hiện Míc-17 ở cự li cũng rất gần vì trời mù. Đội hình địch hơn 20 chiếc F-105, bay rất thấp, độ cao 200-500m, dọc sông Đáy một bên là vách núi đá vôi sừng sững. Lợi dụng địa hình che khuất, bọn F-105 bay thấp, định tấn công vào Hà Nội., bất ngờ gặp biên đội chúng tôi, như những mảnh hổ lao vào chúng. Bọn cường kích F-105 liền vút bom, tháo lui. Đội hình chúng ùn lại, ta và địch quần nhau trong một thung lũng. Tôi bám theo số 1, đang bám đuổi một tốp F-105 xuống độ cao khoảng 100m. Có những chiếc F-105 to như cái thuyền, bay chéo qua buồng lái của máy bay tôi. Tôi còn nhìn được thẳng F-105 đội mũ bay trắng, chui dưới bụng máy bay. Tôi báo với số 1: Có hai thằng F-105 đang bám sau, chú ý cơ động.

Tôi ngoặt gấp, tránh được bọn chúng bám ở phía sau, cự li cách địch hơn một ngàn mét. Phía trước bên trái, ở cự li độ cao 2000m, có 2 chiếc F-105 đang lách núi, tăng lực, tốc độ máy bay của tôi còn khoảng hơn 800km/giờ ở độ cao 200m. Trong thung lũng, nhiều chiếc F-105 bay ngang, bay dọc, thật là một cuộc hỗn chiến. Tôi đã nhìn rõ được màu xám của chiếc F-105 bay phía sau.

Cự li còn hơi xa, nhưng tôi quyết định nổ súng. Tôi bắn một loạt dài, hết 5 giây. Toàn bộ số đạn trên máy bay của tôi đã tuôn hết vào chiếc số 2 của địch. Máy bay địch bốc khói, lão hỏa. Tôi vội kéo máy bay vượt qua đỉnh núi. Tí nữa thì va vào núi. Trời mù, đánh ở độ cao thấp, máy bay địch lách núi, có đồng chí đã va vào núi sau khi bắn rơi địch. Sau 2 phút, địch tháo chạy khỏi khu vực chiến đấu, chỉ huy sở hạ lệnh rời khỏi khu vực tác chiến.

Lần đầu gặp địch, đuổi bắn địch chạy vào khu đồi núi điệp trùng, trời mù, la bàn trên máy bay chỉ không chuẩn vì máy bay trong đánh nhau đã cơ động quá mạnh. Tôi đánh vòng thật thấp, ở độ cao 50m, quanh một hòn núi nhỏ, để định hướng về. Trên đường về, vừa cơ động,

vừa kiểm tra lại các số trong biên đội thấy còn thiếu số 2. Anh Chao đang bay phía sau, dầu liệu còn khá hơn được số 1 cử quay lại tìm tôi. Tôi vô cùng mừng rỡ khi thấy máy bay số 3 quay lại đón. Hai anh em bay về Gia Lâm hạ cánh sau đôi số 1 độ 5 đến 7 phút. Trong biên đội, lần này chỉ mình tôi nổ súng được.

Vừa tắt máy, bước xuống thang máy bay, tôi đã thấy câu khẩu hiệu trên bảng - chào mừng chiến thắng của biên đội. Đồng chí chính trị viên ôm tôi. Anh em thợ máy bắt tay chúc mừng. Biên đội Toại - Hải - Chao - Kỉ đã cản phá được một đợt máy bay Mĩ định ném bom vào Hà Nội. Ý nghĩa lớn nhất của trận đánh là ở điểm ấy. Tao ngộ chiến, toàn biên đội đều chủ động tấn công. Dù tao ngộ, nhưng ta không để rơi vào thế bị động. Biên đội trưởng đã có quyết định đúng khi hạ lệnh đánh vào tốp F-105 bay thấp mà ra đa không bắt được.

Lần đầu nổ súng trong thế trận đầy bất ngờ, những viên đạn vạch đường đã giúp tôi kịp thời sửa chữa lượng đón bắn máy bay địch trong không chiến. Ấn tượng đầu tiên này vô cùng quan trọng đối với tôi, là niềm tin trong không chiến sau này. Trong không chiến, thời cơ đủ, các điều kiện xạ kích tốt, rất kiểm; vì vậy không nên quá cầu toàn.

Anh Toại sau này được bổ nhiệm làm Phó Tư lệnh Quân chủng Không quân. Anh đã bắn rơi 3 máy bay Mĩ. Là chiến sĩ trong thời đánh Pháp 9 năm, anh là lớp phi công đầu tiên trong phi đội 2 - phi đội hai lần được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Anh Hoàng Văn Kỉ - người Thanh Hóa, là lớp phi công Míc-17 đầu tiên được đào tạo tại Liên Xô. Về nước năm 1967, anh đã bắn rơi 2 chiếc F-4 và 2 chiếc F-105 trong 4 lần nổ súng. Có lần anh diệt máy bay địch bằng loạt ngắn, 11 viên đạn. Hoàng Văn Kỉ đã nổ súng là bắn rơi máy bay địch. Tôi đã cùng anh chiến đấu nhiều trận. Trận ngày 12 tháng 5 năm 1967, biên đội Tịnh - Hải - Mai - Kỉ đã bắn rơi máy bay của đại tá Noócman Cađixơ. Anh Kỉ bắn rơi 1 chiếc F-105. Anh Tịnh - biên đội trưởng bắn rơi 1 chiếc F-105. Kẻ dẫn đầu đội hình, chủ định không chiến với Míc để tìm cách trị Míc, thì lại bị chính máy bay Míc-17 nhỏ bé, cổ lỗ sĩ - như lời giặc lái Mĩ hay nói, bắn rơi tại chỗ F-4 hiện đại.

Ngày 5 tháng 6 năm 1967, anh Hoàng Văn Kỉ đã anh dũng hi sinh khi chiến đấu với địch trên vùng trời Vĩnh Phú, Nhà nước truy tặng anh danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân ngày 28 tháng 4 năm 2000.

Anh Kỉ sinh ra và lớn lên trong một gia đình nông dân. Điều kiện học hành khó khăn nên lúc đi bộ đội, anh mới học đến lớp 7/10. Trình độ văn hóa như vậy nên việc tiếp thu kiến thức hàng không khá vất vả, nhưng anh có một quyết tâm rất lớn, phấn đấu để trở thành phi công chiến đấu. Anh là tấm gương sáng cho các thế hệ phi công tiếp nối.

Tháng 5 năm 1967, địch mở nhiều chiến dịch đánh vào Hà Nội và các vùng lân cận. Cường độ xuất kích của không quân ngày một cao, trung bình từ 30 đến 40 lần chiếc/ngày. Các đánh của Míc-21 và Míc-17 ngày một sáng tạo; lực lượng phi công mới được bổ sung đã vào trận và nhiều đồng chí đã bắn rơi được máy bay địch.

Ngày 12 tháng 5, Trung đoàn 923 xuất kích 3 biên đội bắn rơi 5 máy bay Mĩ. Riêng biên đội Tịnh - Hải - Mai - Kỉ đã bắn rơi 3 chiếc.

Đầu năm 1967, bọn F-4 và F-105, loại tiêm kích và cường kích hiện đại nhất của Mĩ, liên tục bị thua đau. Có ngày máy bay Mĩ bị Míc (cả Míc-17 và Míc-21) bắn rơi 7 chiếc. Míc hoàn toàn vô sự! Không quân Mĩ cử đại tá Noócman Cađixơ là giáo sư, viện sĩ không quân, sử dụng F-4D (loại máy bay cường kích - tiêm kích) cùng một đội hình gồm 6 chiếc F-105 và 12 chiếc F-4D, chủ yếu tổ chức một trận không chiến hòng trị Míc, nhằm rút được kinh nghiệm để quét sạch bầu trời.

Biên đội Tĩnh - Hải - Mai - Kỉ từ Gia Lâm, cất cánh lên phía tây ở độ cao khoảng 3.500 mét, gặp ngay đội hình tề chỉnh của Noócman trên đỉnh sân bay Hòa Lạc.

Mây Cu-công, khoảng 5 đến 7 phần bầu trời. Biên đội phát hiện địch và địch cũng phát hiện được ta. Địch lập tức tổ chức không chiến. 6 chiếc F-105 không mang bom, chỉ mang tên lửa để không chiến, đánh quần với Míc-17, 12 chiếc F-4D chỉ mang tên lửa, mỗi máy bay mang 12 tên lửa, cả 2 loại nhiệt và điều khiển vô tuyến điện từ xa. Gần 30 máy bay của ta và địch, quần đảo, bám nhau, liên tục nổ súng và phóng tên lửa, lúc vào mây, lúc ra mây. Có viên đại tá chỉ huy, bọn tiêm kích F-4D càng hăng. Mỗi lần công kích, chúng phóng liền 2 quả tên lửa. Bầu trời rạch ngang dọc vạch khói tên lửa của gần 20 máy bay Mĩ. Bọn F-105 cũng bắn nhiều loạt đạn ca nòng vào biên đội. Các chiếc Míc-17 hầu như tự không chiến với nhiều máy bay Mĩ. Các số chỉ nhắc nhau cơ động, khi thấy máy bay địch phóng tên lửa. Anh Tĩnh và anh Kỉ đánh quyết liệt. Anh Tĩnh bắn rơi chiếc F-105 đầu tiên. Liền đó, anh Kỉ cũng nổ một loạt súng, bắn rơi chiếc F-105 thứ hai. Máy bay địch bốc cháy, lao xuống vùng núi xanh thẳm.

Anh Mai và tôi quần nhau với bọn F-4D ở tầng cao hơn. Máy bay vào mây, rồi ra khỏi mây. Ta và địch vòng, chủ yếu là cơ động nghiêng, lượn chiến đấu. Do địch đông, chúng phóng tên lửa liên tiếp vào máy bay ta. Tôi tránh liền mấy quả tên lửa, vẫn chưa có thời cơ nổ súng. Trong khi đó, anh Mai thấy 1 chiếc F-4D từ dưới đám mây vừa chui lên, lập tức bám riết trên lưng chiếc F-4D này. Vừa mới thấy 1 chiếc Míc-17 bám theo, giờ lại mất hút, tên đại tá Mĩ đang còn nhón nhác nhìn, chưa thấy Míc đâu, đã bị anh Mai cho luôn một loạt trúng ngay lưng. Chiếc F-4D bùng cháy. Tên đại tá nhảy dù gấp, vị trí tiếp đất ngay đầu sân bay Hòa Lạc. Các dân quân trai gái làng gần đó vác súng trường xông tới. Tên đại tá nhanh chóng run rẩy giơ tay đầu hàng. Thế là, kẻ đi tìm Míc để trị, để tiêu diệt, thì lại chính loại Míc-17 cho bài học đau, nhớ đời. Biên đội bắn rơi 2 chiếc F-105 và 1 chiếc F-4, ta an toàn về hạ cánh ở Gia Lâm trong sự đón tiếp nồng nhiệt của thợ máy và của toàn thể anh em phục vụ.

Anh Ngô Đức Mai, sinh ngày 6 tháng 11 năm 1938, quê ở Nghệ An, Anh đi bộ đội năm 1955, là phi công trong đoàn học lái máy bay chiến đấu thứ hai của Việt Nam tại Trung Quốc. Anh về nước chiến đấu đầu năm 1966. Ngày 4 tháng 3 năm 1966, biên đội của Trung đoàn 923 đánh trận đầu tiên, ở vị trí số 2, anh được biên đội yểm hộ, lập chiến công bắn rơi chiếc F-4 đầu tiên. Anh bắn rơi 3 máy bay địch, trong đó có máy bay của đại tá Mĩ.

Anh đã anh dũng hi sinh ngày 3 tháng 6 năm 1967 trên vùng trời Hà Bắc - nơi biên đội đã đánh nhau với đội hình hơn 20 máy bay địch. Ngày 30 tháng 8 năm 1995, liệt sĩ Ngô Đức Mai được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Thời đánh Mĩ, Bác Hồ quy định, phi công mỗi lần bắn rơi 1 chiếc máy bay Mĩ, được Bác thưởng cho 1 huy hiệu của Người. Anh em rất sung sướng và tự hào, khi nhận được phần thưởng của Bác. Trong Trung đoàn rất nhiều phi công ưu tú, bắn rơi được 2 đến 3 máy bay Mĩ và đã nhận được 2 đến 3 huy hiệu của Bác. Chiến đấu trên Míc-17, đối thủ chính là bọn F-4, F-105, F-8, các máy bay hiện đại của không quân và hải quân Mĩ. Số phi công bắn rơi được 4 chiếc trở lên không nhiều. Đặc biệt bắn rơi từ 5 đến 6-7 chiếc có thể đếm trên đầu ngón tay. Số phi công còn sống đến hết chiến tranh lại càng ít hơn.

Sau những trận thắng liên tiếp trong tháng 5 năm 1967, Bác Hồ tặng Trung đoàn 923 cờ Quyết tâm đánh thắng giặc Mĩ xâm lược.

Từ ngày 19 tháng 4 năm 1967 đến ngày 19 tháng 5 năm 1967, Trung đoàn đánh liên tục 15 trận, bắn rơi 27 máy bay Mĩ.

Míc đã gây cho địch những thiệt hại nặng nề, bắn rơi nhiều F-4 và F-105 - đối tượng chủ yếu đánh vào Hà Nội và vùng phụ cận. Míc đã cản phá thành công nhiều đợt máy bay Mĩ định đánh

vào Hà Nội bằng đội hình lớn.

Địch tổ chức những trận không chiến nhằm diệt Míc trên bầu trời làm cho ta vừa bị thiệt hại về máy bay và đau nhất là mất phi công.

Ngày 14 tháng 5 năm 1967, Trung đoàn tổ chức trực ban chiến đấu đến 3 biên đội. Sân bay Hòa Lạc trực 1 biên đội 4 chiếc. Sân bay Gia Lâm trực 2 biên đội 4 chiếc.

Khoảng 10 giờ, ra đa phát hiện một tốp máy bay độ cao 3.500m, đội hình lớn, ổn định, hướng về Hà Nội. Đường đi giống các lần trước, địch vẫn từ phía Hòa Bình bay vào mục tiêu quan trọng. Biên đội Mẫn - Hải - Hôn - Bôn được lệnh vào cấp 1, mở máy, lặn ra cất cánh ngay. Biên đội tập hợp, bay lên phía Hòa Bình, càng vào vùng núi, mây càng nhiều, lượng mây 8-9 phần bầu trời. Ra đa nhanh chóng phát hiện địch. Chỉ huy sở dẫn cả 3 hướng, biên đội đã phát hiện địch.

Địch cũng phát hiện Míc-17 tiếp cận vào phía trước, góc hơi đầu đầu. Chúng lập tức tăng lực, triển khai đội hình chiến đấu. Biên đội Míc-17 theo lệnh của biên đội trưởng, thả thùng dầu phụ, tăng lực lấy độ cao bằng địch, trên lớp mây gần 10 phần độ 2.000m. Biên đội trưởng và tôi - số 2 - lao vào tốp đầu tiên. Số 3, số 4 đánh tốp sau. Bọn địch lập tức chia 2 tầng, 12 chiếc F-4 lấy độ cao trên mây khoảng 2.000m, số còn lại, độ hơn 10 chiếc F-4 bay gần đỉnh mây, đánh gần với Míc-17. Lúc đầu chúng tôi còn giữ được đội. Tôi cố gắng bám theo, yểm hộ cho số 1 ở cự li 400m đến 600m. Sau lần phản kích, vì có 2 chiếc F-4 bám sau tôi, chúng phóng liên mỗi chiếc 2 quả tên lửa. Tôi mất đội, tình trạng của anh Hôn và Bôn cũng vậy. Lúc đầu trận, hai anh em còn cố giữ lấy nhau, vừa công kích, vừa yểm hộ, nhắc nhau cơ động tránh tên lửa địch nhằng nhịt khắp vùng trời. Về sau, 4 chiếc Míc quần nhau với 20 chiếc F-4 trên vùng trời đầy mây, dưới thì núi cao. Không thể giảm độ cao được. Vừa đánh vừa ghìm địch xuống thấp là chiến thuật hay dùng của Míc-17, để vừa phát huy được tính năng cao thấp của máy bay ta, vừa hạn chế việc lực lượng ta ít, mà phải đối phó với địch ở nhiều tầng độ cao. Anh Mẫn chiến đấu rất ngoan cường, anh bắn rơi chiếc F-4 vừa phóng tên lửa vào đồng đội. Nhờ anh hô mà bạn kịp thời tránh được quả tên lửa bay sát qua đuôi. Anh Hôn cũng bắn được 1 chiếc F-4. Chúng tôi bay sát xuống đỉnh mây. Tôi đang một mình cơ động, chống chọi với 6 thằng F-4, đua nhau từng đôi luân phiên vào phóng tên lửa. Tôi phải thực hiện những động tác cơ động thật kịch liệt, mới tránh được các quả tên lửa địch bay vèo qua đuôi máy bay. Ở xa xa, tại một khu vực gần với mình, tôi thấy 1 chiếc Míc-17 đang cất lực cơ động, vừa bắn, vừa vòng gấp tránh tên lửa địch. Tự nhiên, tai tôi không còn nghe rào của vô tuyến điện. Vòng gấp, tránh tên lửa, có thời cơ thì nổ vội loạt đạn vào chiếc F-4 đã có tốc độ lớn vượt qua trước mặt. Tôi nghĩ, tình thế này mà ham đuổi theo một thằng, là bị thằng khác thọt ngay. Đầu cảm nổi của vô tuyến điện máy bay của tôi bị tụt ra, khi hạ cánh xong tôi mới biết điều này.

Lại nói tiếp cuộc chiến khốc liệt ở trên bầu trời. Liên tiếp, sau 5 phút đầu, hai anh bắn rơi liền 2 chiếc F-4, mấy phút sau, các anh đều lần lượt hi sinh. Bọn F-4 quyết diệt bằng hết biên đội. Tuy bị thiệt hại 2 chiếc, nhưng chúng còn rất đông, lại chủ định tổ chức không chiến trên địa hình phức tạp, mây thấp che hết đỉnh núi, Míc-17 không thể hạ độ cao cực thấp mà thoát được. Bôn đã chủ động thoát li chiến đấu. Tôi nhìn khắp vùng, đâu cũng thấy lũ F-4 chia từng đôi, tầng trên có, tầng giữa có, tầng thấp hơn cũng có. Mây che hết các đỉnh núi, tôi nhìn quanh, không có chỗ hờ nào để lao xuống thấp. Lao ẩu là va vào núi ngay. Theo kinh nghiệm, các đỉnh núi mây thường bao phủ. Tôi cố quan sát xa xa, xem hử có lỗ trống mây nào không. Biên đội đã tổn thất và tứ tán. Xung quanh tôi là một bầy F-4C quyết săn tôi tới cùng, tôi bình tĩnh và nhanh như chớp, tránh hết đợt tên lửa này tới đợt tên lửa khác của hàng chục chiếc F-4C tới tập phóng đạn vào máy bay tôi.

Tôi kiểm tra động hồ dầu, kim vàng chỉ điểm 700 lít. Cứ đà tăng lực, thì chỉ 7 đến 10 phút nữa là hết dầu. Tôi tiết kiệm chỉ dùng động cơ ở chế độ quay vòng lớn nhất. Trong đầu tôi hiện lên ý nghĩ, không cần, đến đâu hay đến đó, cứ vòng tránh tên lửa và khi có thời cơ vẫn nổ súng.

Máy bay hết dầu, sẽ lao vào mây. Nếu va vào núi thì thà hi sinh chứ nhất quyết không để chúng bắn rơi. Khi đã xác định như vậy, trong lòng tôi cảm thấy thật là thư thái, mặc dù đang lúc từng giây một, có thể tan xác vì tên lửa của giặc. Một mình tôi tiếp tục vòng, bắn nhau với mấy chục chiếc F-4C trên đỉnh mây. Tôi quan sát, xa xa độ 5km, có một lỗ trống, không bị mây che phủ. Theo kinh nghiệm bay nhiều năm, tôi biết dưới lỗ trống không mây đó có thể là một thung lũng. Sẽ có cách, nếu tôi chỉ cần cái máy bay thẳng đến cái lỗ xanh hi vọng ấy, chỉ cần vài giây là tôi sẽ bị bắn rơi ngay. Tôi vừa vòng, vừa tạo thế, lúc nào máy bay tôi cũng cơ động khá mạnh, để xích gần đến chỗ hi vọng đó. Đến gần lỗ trống không mây, sau khi tránh một đợt hai quả tên lửa của một đôi F-4C phóng, tên lửa bay vèo qua đuôi, tôi ấn cần lái, người tôi gần rời khỏi ghế ngồi, máy bay lao vút xuống lỗ xanh may rủi đó. Máy bay lao vút xuống thung lũng và thật là may mắn, vách núi cao sừng sững chỉ cách cánh phải máy bay tôi có vài trăm mét. Tôi liền cải hướng bay theo dòng sông Đà. Hai bên là vách núi cao, không một chiếc F-4 nào dám liều mạng lao xuống theo tôi. Tôi bay cực thấp, độ cao khoảng 20 mét, tốc độ 90km/giờ, bay thẳng về sân bay Gia Lâm hạ cánh. Tôi chỉ quan sát phía đuôi máy bay bằng kính phản quang, không có một chiếc F-4C nào theo được tôi. Tiến hành hạ cánh trực tiếp, không còn đủ dầu để lập vòng lượn hạ cánh bình thường. Máy bay tiếp đất, cũng là lúc dầu trên máy bay cạn giọt cuối cùng. Động cơ tự động tắt. Các đồng chí thợ máy đỡ tôi ra khỏi buồng lái. Biên đội lúc ra đi 4 chiếc hùng dũng, Bôn hạ cánh Hòa Lạc, tôi hạ cánh Gia Lâm. Còn các anh, chỉ có lần cất cánh. Anh Võ Văn Mẫn, sinh năm 1939, quê ở Mĩ Thạnh, Ba Tri, Bến Tre. Thời đánh Pháp, bố anh, ông Võ Ngươn Hanh làm bí thư huyện Ba Tri. Ông và người con cả là Võ Văn Ngôn đã hi sinh thời chống Mĩ năm 1969, trong một trận càn ác liệt. Anh Mẫn ra Bắc học ở Trường học sinh miền Nam, năm 1959 nhập ngũ, rồi qua Trung Quốc học lái máy bay chiến đấu. Anh là lớp phi công đầu tiên của Trung đoàn 923. Trận ngày 14 tháng 5 năm 1967, trên vùng trời Hòa Bình, anh đã bắn rơi 1 chiếc F-4C. Khi đang đuổi bắn bị thương 1 chiếc F-4C khác, anh bị tên lửa địch bắn trúng và đã anh dũng hi sinh.

Ngày 28 tháng 4 năm 2000, anh được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Anh đã trực tiếp bắn rơi 4 máy bay Mĩ và cùng đồng đội bắn rơi nhiều chiếc khác; góp phần xây dựng phi đội thành một đơn vị 2 lần Anh hùng trong cuộc kháng chiến chống Mĩ xâm lược.

Mẹ anh - bà Huỳnh Thị Nghinh - Bà mẹ Việt Nam Anh hùng, hiện tại tuổi đã cao, ngoài 80 mùa xuân, đang sống với bà con ở tại quê nhà.

Trong phi công tiếm kích, nhiều anh em xuất thân là học sinh miền Nam tập kết ra Bắc. Họ chiến đấu vô cùng anh dũng nhưng hết cuộc chiến tranh, số còn lại chỉ đếm trên đầu ngón tay.

Anh Nguyễn Thế Hôn tuổi trạc anh Mẫn, là học sinh quê ở Hà Đông, vào bộ đội và cũng là lớp phi công đầu tiên của Trung đoàn được đào tạo tại Trung Quốc. Dáng anh trung bình, da trắng, môi hồng như con gái, ít nói, hiền lành; không bao giờ to tiếng với bất kỳ ai. Anh tận tình giúp đỡ anh em mới về từ những sinh hoạt bình thường đến chuẩn bị cho chiến đấu. Trong biên đội 4 chiếc, số 4 là vất vả nhất. Tất cả những sai sót về kỹ thuật trong biên đội, số 4 bay cuối cùng là người lãnh đủ. Anh bay ở vị trí số 3 hoặc số 4. Trong nhiều lần xuất kích, anh là người thường phát hiện địch đầu tiên. Anh tham gia chiến đấu từ đầu năm 1966. Trận phục kích ở Kiến An vào cuối tháng 4 năm 1967, anh bắn rơi 1 chiếc F-4. Trước đó anh đã bắn rơi 1 chiếc F-105D và trận ngày 14 tháng 5 năm 1967, trận cuối cùng anh đã hạ 1 chiếc F-4 trước lúc hi sinh. Trận này địch thay đổi chiến thuật, chia nhiều tầng cao, tăng cường tiếm kích, giảm hẳn lượng máy bay cường kích F-105, tăng cường loại máy bay mới F-4D, vừa ném bom vừa không chiến. Mỗi chiếc F-4D chỉ mang một nửa cơ số bom và mang 4 tên lửa để sẵn sàng đối phó với Míc. Lực lượng Míc tuy ít, nhưng đã làm cho bọn Mĩ điên đầu. Nhiều lần bị Míc-17, Míc-21 càn phá đội hình lớn, chúng không vào được mục tiêu và liên tiếp bị bắn rơi.

Bọn F-4 thường dùng chiến thuật chữ T, rút ngắn cự li đội hình, tăng tốc khi cách mục tiêu từ 100 đến 150km, tăng tốc khi qua khu vực đề phòng có Míc và chia nhiều độ cao để yểm hộ

nhau.

Trung đoàn đã tổ chức đánh mấy trận nữa sau trận ngày 14 tháng 5 năm 1967. Ta chưa có cách đối phó có hiệu quả với chiến thuật mới của địch. Anh em bắn rơi được vài chiếc, nhưng Trung đoàn cũng thiệt hại, nặng nhất là 10 phi công hi sinh trong một thời gian ngắn. Quân số ở hai phi đội vắng hẳn do lớp hi sinh, lớp nằm viện sau nhảy dù. Hằng ngày chỉ trực một biên đội 4 chiếc và một biên đội 2 chiếc. Địch liên tục đánh phá Hà Nội và các vùng xung quanh. Chúng tôi tuy còn ít, vẫn tiếp tục đánh địch ngày đêm. Có trận, biên đội chúng tôi vừa cất cánh lên ngay đầu sân bay đã gặp địch rất đông, bổ nhào đánh cầu Long Biên. Pháo tên lửa cứ bắn. Chúng tôi đâm thẳng máy bay vào tốp F-105 đang bổ nhào ném bom cầu Long Biên. Chúng hốt hoảng, kéo vọt lên, bom nổ khắp mặt sông. Xung quanh máy bay, cả bầu trời đầy khói của những điểm đạn cao xạ nổ. Pháo 100mm, 80mm, 37mm, đủ loại đều tuôn đạn lên trời thành một lưới lửa, đuổi bắn Mĩ trong cảnh hỗn chiến. Cảnh tượng thật oai hùng. Phi đội chỉ còn 7 anh em và anh Lưu Huy Chao có thời kì trực liên tục 28 ngày. Hằng ngày cấp 1 khoảng 11 lần, xuất kích 5 lần, sáng đánh 1 trận, chiều lại 1 trận nữa. Mỗi chúng tôi đều sút từ 3-4kg. Hầu như chỉ uống nước sâm, ăn viên tăng lực mà vào trận, cơm nước loáng thoáng qua bữa. Sức người cũng có hạn. Cứ đà này, có lúc chúng tôi nghĩ, chắc cũng chẳng cầm cự được bao lâu...

Giữa cái sống và cái chết, cái gay go nhất là tư tưởng. Đêm khuya nơi ở của phi công chiến đấu sơ tán trong lán tạm, hàng dãy giường của các bạn đã ra đi, quần áo còn treo, không có người nằm. Đêm khuya vắng vẻ, ngoài bãi sông Hồng, ếch, nhái kêu oac, oac, càng buồn hơn. Tư tưởng cán bộ, chiến sĩ, nhất là anh em phi công bị tác động mạnh. Hai ba tháng liền, Trung đoàn lâm vào thế đánh nhau là tổn thất. Các sân bay bị đánh phá liệt. Nhiều lần chỉ huy không bắt được địch, vì chúng bay rất thấp, thấp đến nỗi nhiều chiếc A-7 thả bom sân bay, bom chỉ rơi thia lia, không nổ. Có thằng vọt quá, ném cả giá mang bom xuống đường băng. Có trận ta bị địch đánh bom vào khu trực chiến, các đồng chí thợ máy như đồng chí Om, lấy thân mình che buồng lái, chặn bom bị cho phi công đang ngồi trực trong buồng lái. Anh em mặt đất đã có người hi sinh trong lúc làm nhiệm vụ. Một số phi công Míc-17 có biểu hiện ngại tiêm kích địch.

Trước tình hình đó, Đảng ủy Bộ Tư lệnh Không quân, dưới sự chủ tọa của đồng chí Bí thư Phan Khắc Hi, phân tích tình hình một cách sâu sắc, đánh giá mặt mạnh, yếu của ta, phân tích âm mưu, thủ đoạn chiến thuật của địch, phát động toàn Quân chủng tìm cách đánh địch tốt nhất trong tình hình mới. Các đồng chí chỉ huy từ Quân chủng Phòng không - Không quân, Binh chủng Không quân; các đồng chí sĩ quan tham mưu, dẫn đường, đều xuống nghiên cứu cách đánh địch với phi đội. Anh em phi công, sau nhiều trận chiến đấu, một số Míc-17, Míc-21 bị rơi, phi công hi sinh, ảnh hưởng đến sức chiến đấu. Đồng chí Văn Tiến Dũng xuống kiểm tra Quân chủng, Binh chủng và chỉ thị: lúc này địch đang tập trung đối phó với không quân, phải đặc biệt coi trọng giữ gìn lực lượng để chiến đấu lâu dài.

Tôi nhớ, vào độ tháng 7 năm 1967, Đại tướng Võ Nguyên Giáp trực tiếp xuống chỉ huy sở Quân chủng ở núi Trầm, Chương Mỹ, Hà Đông. Đồng chí trực tiếp nghe phi công trình bày diễn biến một số trận đánh gần đây bị tổn thất. Đồng chí nghe cả các sĩ quan dẫn đường trình bày cách dẫn máy bay tiêm kích của ta. Các đồng chí chủ huy báo cáo với Đại tướng Tổng Tư lệnh về công tác bảo đảm tình báo, thông tin, hậu cần, kĩ thuật cho không quân chiến đấu. Trong hội nghị đó, đồng chí Tư lệnh đề nghị tôi phát biểu đầu tiên về cách đánh. Trước hầu hết các phi công đã từng qua trận mạc, trước các đồng chí chỉ huy đông đủ, Đại tướng ôn tồn bảo tôi: “Đồng chí cứ nói thẳng, cái gì còn lúng túng, chưa ổn trong cách đánh, cách dẫn máy bay ta tiếp địch?”. Tôi rất cảm động, thật thà thừa là: tôi thấy chưa ổn, nhất là thể không chủ động. Có trận địch vào phía đông ta đánh ở phía tây, bất ngờ một vài chiếc F-4C, từ xa phóng tên lửa vài đội hình ta. Ta hi sinh mà chưa thấy địch đâu. Hoặc nó phóng tên lửa vào Míc-17 ở tầng thấp, rồi kéo lên cao, ta tốc độ nhỏ, không theo kịp. Nó thì đông, còn ta chiến thuật như vãi thóc cho gà. Được Đại tướng chăm chú nghe, các am em phi công, cán bộ dẫn đường tham mưu khác cũng phát biểu. Và tôi nhớ nhất, đồng chí kết luận đại ý như sau:

Trong không chiến, phải giành thế chủ động, chủ động đánh và chủ động không đánh. Thế chủ động phải từ chỉ huy và của các phi công.

Không được lập khu chờ, mất hết chủ động. Đã quyết đánh tuyến nào, đợt nào là tạo thế có lợi cho biên đội, để kiên quyết tiến công.

Tăng cường huấn luyện, để nâng cao trình độ phi công. Chú trọng công tác xây dựng toàn diện và chiến đấu, để có lực lượng chiến đấu lâu dài đến thắng lợi.

Phối hợp giữa Míc-17, Míc-21, trong tác chiến, hiệp đồng tốt với tên lửa và cao xạ...

Bám thắt lưng địch mà đánh, như đồng bào, chiến sĩ miền Nam. Chú trọng công tác đảng, công tác chính trị trong bộ đội...

Sau khi nghe trực tiếp đồng chí Đại tướng Tổng Tư lệnh dẫn dò, anh em chúng tôi như tỉnh người ra.

Trung đoàn tạm dừng xuất kích, tập trung bàn cách đánh, tổ chức huấn luyện giữa hai đợt hoạt động của địch. Tôi đã hạ máy bay F-105, nhưng chưa được huấn luyện các bài bay khu vực động tác cao cấp, phức tạp. Không tập không chiến động tác thẳng đứng. Vì vậy, số lái mới trong không chiến, chủ yếu vòng bằng động tác cơ động khá đơn giản. Điều khiển máy bay chưa nhuần nhuyễn, có đồng chí bị thất tốc nên hi sinh. Tranh thủ huấn luyện, những bài bay nhào lộn, xạ kích trong không chiến cá nhân, rồi hiệp đồng liên đội 4 chiếc, 8 chiếc. Khi Míc-17 hiệp đồng với Míc-21 trong một khu vực, các phi công tập nhận dạng máy bay ta, địch trong các trạng thái bay. Và thật đáng nhớ trong lúc đánh nhau căng thẳng, cấp trên cho chúng tôi lần lượt thay nhau được nghỉ mát mấy ngày trên Tam Đảo hoặc Ân Thi - Hưng Yên. Sức khỏe chúng tôi khá hơn. Trình độ bay của cá nhân, trình độ chiến thuật, hiệp đồng trong biên đội, chiến đấu hiệp đồng giữa các loại máy bay tiêm kích có tiến bộ rõ rệt. Trong lúc chúng tôi tạm thời ít xuất kích, bộ đội cao xạ, tên lửa nện cho giặc trời Mĩ nhiều đòn đau. Anh em thợ máy phát động phong trào thi đua làm việc suốt đêm ngày, sửa chữa các máy bay bị hư hỏng qua chiến đấu. Tổ chức định kì từng phần. Luôn bảo đảm máy bay tốt. Anh nuôi cải tiến bữa ăn, làm sao cho người lái bảo đảm sức khỏe tốt nhất. Các đồng chí sĩ quan dẫn đường luôn theo sát dẫn dắt chúng tôi trong huấn luyện, luyện tập. Cả Quân chúng, Binh chủng hỗ trợ các trung đoàn không quân những điều kiện tốt nhất có thể trong thời chiến. Các đoàn đại biểu nhân dân đến thăm đơn vị, động viên hỗ trợ chiến đấu.

Sau một thời gian tạm dừng xuất kích để rút kinh nghiệm huấn luyện, học tập, xây dựng cách đánh, xây dựng quyết tâm chiến đấu, ngày 12 tháng 5 năm 1967, biên đội Nguyễn Hữu Tào, Nguyễn Phi Hùng, Vũ Thế Xuân, Phan Trọng Vân cất cánh từ sân bay Gia Lâm, đánh đội hình lớn của địch vào thả bom cầu Đuống, ga Yên Viên. Trận đánh được chuẩn bị chu đáo, tỉ mỉ về mọi mặt. Các phi công thể hiện tinh thần tiến công, quyết tâm cao. Cả 4 đồng chí đều nổ súng. Tuy không bắn rơi địch, nhưng đã cản phá được đội hình lớn của địch vào đánh mục tiêu, bảo đảm an toàn cầu Đuống, ga Yên Viên.

Ngày 23 tháng 5 năm 1967, hồi 14 giờ 48 phút, địch từ Thái Lan qua, gồm 36 chiếc F-4 và F-105 vào đánh Hà Nội. Trung đoàn lệnh cho biên đội 4 chiếc do anh Cao Thanh Tịnh làm biên đội trưởng xuất kích. Biên đội phối hợp với 4 chiếc Míc-21 đánh từ xa, biên đội anh Tịnh đánh đoạn giữa và biên đội 4 chiếc Míc-17 cẩu bạn Triều Tiên đánh đoạn cuối đội hình. Anh Tịnh bắn rơi 1 chiếc F-105. Số 2 - Lê Văn Phong - phi công khóa 1 của Trường Không quân Việt Nam mới cử về đơn vị - bắn rơi chiếc F-4D sau đội trưởng vài phút. Anh đuổi tiếp những tên địch đang bay và bị tên lửa F-4 bắn trúng. Phong đã anh dũng hi sinh khi mới 25 tuổi đời.

Tuy có tổn thất, nhưng trận này có ý nghĩa thật lớn. Toàn bộ đội hình lớn, 36 chiếc máy bay Mĩ bị bắn rơi 6 chiếc, chúng hốt hoảng thả bom ngoài mục tiêu, hỗn loạn tháo lui. Một trận

đánh phối hợp tốt giữa Míc-21 và Míc-17, phối hợp tốt giữa ta và bạn Triều Tiên. Từ tháng 8 đến cuối năm 1967, Trung đoàn tổ chức nhiều trận đánh thắng lợi. Quán triệt tư tưởng đồng chí Đại tướng đã chỉ đạo, các phi công tiêm kích, tiếp tục ghi những chiến công vẻ vang cho trang sử của Trung đoàn không quân tiêm kích anh hùng.

Năm 1967, địch mở nhiều đợt đánh phá quyết liệt thủ đô Hà Nội, phong tỏa cảng Hải Phòng. Ngày 9 tháng 8 năm 1967, Mĩ thông qua kế hoạch “sấm rền”. Chúng dùng chủ yếu tập đoàn không quân số 7 và lực lượng đặc nhiệm 77, tập trung tiến công 16 mục tiêu mới, trong đó có 6 mục tiêu quan trọng tại Hà Nội. Địch điều 3 tàu sân bay lên vịnh Bắc Bộ, có lúc tàu sân bay vào cách bờ 150km. Hải quân không quân Mĩ chủ yếu hoạt động đánh các mục tiêu ven biển, trọng điểm là Hải Phòng. Không quân hải quân địch hằng ngày từng tốp nhỏ 10 đến 20 chiếc đánh các mục tiêu dọc đường số 5, Hải Phòng.

Trong quý III, các nước bạn Trung Quốc, Liên Xô giúp ta một số máy bay Míc-17F (loại có động cơ tăng lực). Đồng chí Nguyễn Trọng Sự - Tiểu đoàn trưởng thợ máy của Trung đoàn, người xứ Nghệ hay đi ra sân bay công tác bằng chiếc xe đạp phượng hoàng cà tàng cùng đồng chí Trần Minh - Tiểu đoàn phó, đồng chí Nguyễn Văn Dần - Đại đội trưởng định kì đã động viên tổ chức cho anh em thợ máy làm việc suốt ngày đêm, bảo đảm cho Trung đoàn có đủ máy bay chiến đấu. Anh em thợ máy ở ngoài sân bay, thời ấy gọi là “Đại đội ngoại trường” với khẩu hiệu “Còn hồng hóc, còn bám trại sửa chữa - quyết không để hồng hóc qua đêm”.

Anh Bối - Đại đội trưởng (Đại đội 12) lúc nào cầm cũng đầy râu ria, gương mầu và luôn sáng tạo để khắc phục khó khăn, bảo đảm 12 máy bay của đơn vị luôn luôn sẵn sàng cất cánh. Noi gương anh, các tổ trưởng máy bay, các đồng chí kĩ thuật viên, lính thợ máy, làm hết sức mình, bảo đảm máy móc an toàn, súng đạn tốt. Phi công chúng tôi không bao giờ phải lo lắng tình trạng kĩ thuật máy bay, Tôi đã bay và chiến đấu trên Míc-17 gần 10 năm, trải qua mấy trăm giờ bay, chưa từng gặp một hồng hóc nào nghiêm trọng.

Các đồng chí lái xe chở xăng dầu thật là vất vả. Xe dầu sơ tán ngoài sân bay độ 5km, hề nghe thấy máy bay ta cất cánh là tự động cho xe về ngay sân bay để sẵn sàng tra nạp dầu. Còn khi huấn luyện, các đồng chí lái xe xăng dầu sơ tán gần ụ để máy bay. Với xe khí, xe nạp điện..., ở đâu cũng gặp những cán bộ, chiến sĩ tận tụy, rất trách nhiệm, tự giác làm hết phận sự. Trung đoàn là một ý chí tập trung cho phi công, hề xuất kích là nhằm thắng quân thù xông tới. Chiến công của Không quân nhân dân Việt Nam, quả thật là chiến công chung. Không ở đâu gần bó trong tình đồng chí như ở các trung đoàn không quân chiến đấu. Mỗi chúng tôi, từ phi công đến thợ máy, cán bộ tham mưu, kĩ thuật, hậu cần, tự hào là lính của Trung đoàn.

Từ tháng 8 đến tháng 11 năm 1967, Trung đoàn xuất kích nhiều lần, đánh trên chục trận. Nhiều phi công mới vào chiến đấu đã bắn rơi chiếc máy bay Mĩ thứ hai.

Trận ngày 7 tháng 10, biên đội Tào - Minh - Điệp - Hùng bắn rơi 1 chiếc F-4. Ngày 25 tháng 10, biên đội Tào - Minh - Thọ - Hùng bắn rơi tiếp 1 chiếc F-4 nữa. Nhưng 3 trận ngày 26, 27 và 30 tháng 10, Trung đoàn không bắn rơi được chiếc nào, bị tên lửa địch bắn rơi 4 chiếc Míc-17. Lúc 11 giờ 46 phút, biên đội Tịnh - Kỉ - Thọ - Hình được lệnh cất cánh lên phía tây sân bay Kép. Do ra đa dẫn đường hỏng, ta, địch đều không bắt được. Lúc biên đội phát hiện ra địch, thì chúng đã ở rất gần, đang phóng tên lửa vào đội hình ta ở khu chờ. Máy bay số 2 do anh Kỉ lái, trúng tên lửa, bốc cháy. Phi công không kịp nhảy dù, đã anh dũng hi sinh. Địch tiếp tục phóng 6 quả tên lửa, nhưng các phi công ta đều tránh được. Biên đội rời khỏi khu vực chiến đấu, rất vất vả mới trở về hạ cánh ở sân bay Gia Lâm.

Đầu tháng 11 năm 1967, Quân chủng giao nhiệm vụ cho Trung đoàn, đánh một trận phục kích tại Hải Phòng. Ta sẽ cất cánh từ sân bay Kiến An. Những ngày tháng 10, tháng 11 năm 1967,

Hải Phòng liên tục bị địch đánh phá, phong tỏa. Hàng mấy chục tàu thủy vào cảng bị địch rải mìn phong tỏa, không thể ra, vào được.

Các tàu thủy của Liên Xô, Ba Lan, các nước xã hội chủ nghĩa chở hàng viện trợ cho ta, phải đậu tại bến cảng hàng tháng. Ta tổ chức xà lan ra lấy hàng, máy bay Mi tập trung đánh vào các xà lan, đánh các cảng, nhưng Mi chưa dám ném bom vào các tàu của Liên Xô, Trung Quốc. Bộ đội ca xạ, dân quân tự vệ, triển khai ngày trận địa trên cầu tàu đánh địch. Sư đoàn phòng không 363 và Sư đoàn 367 tập trung bảo vệ cảng, đánh nhau với máy bay Mi hàng trăm trận, bắn rơi nhiều chiếc nhưng cũng bị thiệt hại không ít, nhất là anh em ca xạ “phơi” ra trên các đồi trọc, là mục tiêu của bọn chuyên thả bom bi, bom phá vào trận địa.

Sáng ngày 19 tháng 11 năm 1967, khoảng 8 giờ, biên đội Hồ Văn Quý, Lê Hải, Nguyễn Đình Phúc, Nguyễn Phú Hùng được lệnh cất cánh, bay ở độ cao 50m, bị mật không dùng vô tuyến điện, biên đội kéo dài cự li, từng chiếc hạ cánh an toàn xuống sân bay Kiến An, mới được chữa gấp. Sở chỉ huy phán đoán địch sẽ đánh Hải Phòng, cho biên đội vào cấp 1. Đúng 10 giờ 40 phút, biên đội được lệnh mở máy, cất cánh gấp. Đồng chí Lê Oánh - Trung đoàn phó, trực tiếp chỉ huy ở chỉ huy sở Kiến An. Anh Chuyên - sĩ quan dẫn đường của Binh chủng trực tiếp dẫn. Trước đó, anh Chuyên đã cùng thủ trưởng Quân chủng xuống dự cuộc họp quân sự dân chủ của phi đội - đã từng nghe tôi phát biểu cách đánh, nên chúng tôi rất hiểu nhau. Máy phát mấy lệnh, mà vẫn không thấy anh Quý trả lời, trong khi đó, chúng tôi đều nghe được. Tôi hiểu số 1 khó khăn rồi. Địch đang kéo vào, chỉ huy sở quyết định: tôi lên dẫn đội. Tôi lắc cánh báo cho anh Quý biết và tăng ga, vượt lên dẫn trước, dẫn cả biên đội, vừa cải hướng vừa lấy tiếp độ cao khoảng 2.500m. Máy loáng thoáng khoảng 3 đến 4 phần. Tầm nhìn rất tốt. Chỉ huy sở tiếp tục thông báo, địch bay theo đội hình kéo dài, 6 chiếc F-4 đi trước, phía sau 20 chiếc A4 ném bom, biên đội chú ý quan sát, địch cao hơn, cách ta 30km, phía trước, 30 độ. Tôi dẫn đội, lấy thêm độ cao đến 3.000m. Lúc này tốc độ chúng tôi 750km/giờ. Biên đội ta 4 chiếc hùng dũng bay về phía Đồ Sơn. Tôi thông báo đã phát hiện địch, xin phép chỉ huy sở vào đánh.

Sau khi đồng ý lệnh cho số 3 và số 4 chặn đánh tốp sau, tôi và anh Quý đánh tốp đầu tiên.

Biên đội vượt thùng dầu phụ, tăng lực. Lúc này máy bay tôi đã đạt 800 - 850km/giờ. Độ cao xấp xỉ địch. Vừa nhìn thấy máy bay tôi, đội F-4B đầu tiên vội vòng ra biển. Lúc này tôi hơi thấp hơn địch khoảng 200m. Lợi dụng lúc thăng F-4B ép độ nghiêng, vòng ra biển, tôi nghĩ, nếu cứ cất bán kính, vòng ngay vào bên trong để rút ngắn cự li công kích như cách đánh thông thường, thăng này sẽ phát hiện và cơ động mất. Tốc độ máy bay tôi đã lớn, F-4 có nhược điểm lớn là khi tăng lực, muốn tăng tốc độ, phải chờ gần 30 giây sau. Máy bay lúc này phải bay bằng hoặc động cơ nhỏ, thì mới đạt tốc độ lớn. Đàng này, thăng địch bất ngờ gặp biên đội tôi, vừa vòng, vừa tăng lực. Đó là thất thế của F-4. Tôi quyết định tiếp cận máy bay địch đến cự li nổ súng bằng cách chui dưới bụng máy bay địch ở phía dưới, bị cánh máy bay che khuất nên địch không thể nhìn thấy tôi. Thật như trò ú tim, máy bay tôi tiến vào dưới đôi cánh của chiếc F-4 che khuất tầm quan sát. Tôi thấy chiếc F-4 cải bớt độ nghiêng, lật qua, lật lại quan sát. Vừa thấy chiếc Míc-17 đây, lại đâu mất rồi. Đến cự li độ 400m, tôi nhìn rõ máy bay địch, nhìn rõ làn khói đen từ đuôi máy bay F-4. Được rồi, tôi nâng máy bay lên bình tĩnh ngắm, bắn liền một loạt. Đạn rơi vào sau đuôi, đạn vạch đường thẳng bằng, nhưng hơi thấp. Tôi nâng tay lái tăng thêm lượng đón và bắn liền một loạt dài thứ 2. Trúng rồi, loạt đạn vạch đường báo cho tôi biết cự li tốt, đạn nổ trên lưng chiếc F-4B như vết chân chó chạy trên cát. Máy bay địch xì khói ở thân. Tôi bắn thêm loạt ngắn nữa, đạn tuôn trên lưng chiếc F-4. Tự nhiên, tôi thấy máy bay địch như dừng lại, có lẽ động cơ bị phá hỏng, máy bay mình tiếp cận máy bay địch rất nhanh. Tôi nhìn rõ chữ USAF trên cánh, và quân hiệu không quân hải quân Mi, ngôi sao trắng trên cánh chiếc F-4, đã bị trúng 3 loạt đạn của tôi. Nó vẫn chưa bùng cháy. Tiếp cận đến cự li rất gần, chỉ còn khoảng 150m nữa là hai máy bay có thể đâm vào nhau, nó vẫn còn bay. Tôi bắn loạt cuối, bắt đầu nổ súng ở cự li 30 - 40m. Tất cả đạn đều xuyên vào chiếc F-4. Không một viên nào nổ. Để bảo đảm an toàn cho phi công, đạn 37mm và 23mm của Míc-17 bắn mục tiêu gần hơn 50m, thì tất cả biến thành đạn xuyên. Quá gần rồi, tôi chỉ còn kịp đẩy cần lái và buông cò súng, chui qua bụng

chiếc F-4, khói phả đen buồng lái máy bay tôi, động cơ của chiếc F-4 vẫn còn phun khói đen ngòm, hai đuôi sau của nó như hai tấm phản, vút qua đầu tôi. Trong một phần trăm giây, thần chiếc F-4B che khuất buồng lái máy bay tôi, tựa như xuyên qua đám mây đen vậy. Sau khi thoát qua, tôi cứ đinh ninh, đuôi máy bay tôi chắc bị đứt rồi. Một giây bần thần, khá nguy hiểm, tôi đạp thử bàn đạp, máy bay nghe theo sự điều khiển. Lạ trời, đã thoát rồi. Tôi liền cơ động tìm chếc khác. Anh Quỳnh đang bay sau tôi, nhìn thấy cảnh này, thốt lên: Thôi rồi, thằng Hải chắc đã lao vào chiếc F-4B vừa bắn xong. Số 3 báo cáo đã bắn rơi 1 chiếc F-4. Biên đội quần nhau với những chiếc F-4 còn lại. tôi nhìn sau đuôi máy bay, thấy một chiếc F-4B đang bám theo tôi và xa xa, độ 2.000m, một chiếc Míc-17 mày xám bám vào chiếc này, nhưng cự li còn quá xa, chưa thể xạ kích. Phi Hùng bay chiếc sơn màu xám.

Thế trận ta và địch bám xen kẽ là rất lợi hại. Ăn thua nhau chỉ trong chớp mắt, nhìn đường bay và chiếc máy bay sơn màu xám xanh tôi biết ngay là Nguyễn Phi Hùng vì hai đứa tôi quá hiểu nhau. Nếu tôi cơ động mạnh, thằng F-4 kia sẽ không bám được tôi và Hùng cũng khó bề bắn được nó. Tôi liền nghĩ ra một kế mạo hiểm. Tôi hô: Hùng, tôi nhử mồi. Hùng báo rõ. Tôi liền giảm độ nghiêng, giảm bớt lượng kéo cần lái nhử cho tên giặc đuổi theo mề mải có điều kiện ngắm bắn. Tôi luôn phải nhìn phía sau, vì với tốc độ tên lửa gấp 3 lần tiếng động, ở cự li khoảng 2.000m, thì trong chớp mắt nếu chậm chân tay, tôi sẽ thành than bụi. Tên địch tăng độ nghiêng, ngắm bắn. Tôi cứ để cho nó bắn, khi nhìn thấy máy bay địch vừa giảm độ nghiêng và khói đen dưới cánh máy bay F-4 vừa xì ra, nghĩa là tên lửa vừa khởi động, chưa rời khỏi máy bay địch, tôi lập tức tăng độ nghiêng, kéo mạnh cần lái, lập tức tên lửa địch vừa bắn vèo qua đuôi máy bay tôi. Phải thật nhanh, thật khéo và quyết đoán từng giây, từng nửa giây. Không thì, từ nhử mồi sẽ thành mồi thật. Lần thứ nhất, địch bắn, tôi tránh thoát. Lại cái trò bay lửng lơ trước mũi; lần thứ hai, thằng địch bắn, tôi vẫn tránh được.

Đến lần thứ ba, tên địch vừa chuẩn bị bắn, thì Phi Hùng đã vào được cự li tốt, một loạt chỉ có 11 viên đạn. Máy bay địch bùng cháy. Thế là lần đầu tiên trong không chiến, chiến thuật nhử mồi, hai anh em tôi đã áp dụng thành công. Anh Quỳnh cùng nổ súng, tuy vô tuyến điện bị hỏng không nghe được đồng đội và chỉ huy sở suốt cả trận đánh, chỉ trong vòng 3 phút, 3 chiếc F-4B, máy bay tiêm kích của không quân hải quân Mỹ bị Míc-17 bắn rơi lả tả. Bọn A4 và F-4B bị đánh, vút vọt bom, tuồn ra biển. Cả đội hình địch vào đánh Hải Phòng bị 4 Míc-17 đánh cho tan tác. Đồng bào, bộ đội Hải Phòng, không núp vào hầm nữa, chạy ra reo hò bắt giặc lái và nhìn tận mắt một trận không chiến ngay trên bầu trời thành phố Cảng. Thật đã đời, hả giận. Biên đội rời khỏi khu vực chiến đấu trở về hạ cánh tại sân bay Gia Lâm. Bốn anh em ôm nhau trong tiếng hoan hô vui mừng của anh em thợ máy tại khu trực chiến.

Cuộc đời lái máy bay tiêm kích, có những phút giây cực kì gay cấn, nhất là lúc vào trận mạc, một mất, một còn. Đánh nhau với không quân Mỹ, vừa đông, trang bị hiện đại hơn hẳn ta, kĩ thuật bay của phi công Mỹ khá lão luyện. Có từ 2.000 đến 3.000 giờ bay trên máy bay chiến đấu là thông thường đối với phi công Mỹ. Nhiều tên bay hàng vạn giờ. Thật là khó khăn trăm bề đối với ta. Nhưng các chiến sĩ trên bầu trời của Không quân Việt Nam không chịu bó tay. Trong chiến trận, có tổn thất, có thắng lợi là chuyện không có gì lạ. Nhất là phải biết lấy ít thắng nhiều, lấy thô sơ hơn để thắng giặc được trang bị tốt. Ông cha ta đánh giặc cũng phải như vậy. Nhưng ngày nay, trong không chiến thì trên trời, chẳng có núi rừng, cây cối đâu mà ẩn núp, để phục kích. Phi công ta bay còn ít giờ hơn phi công Mỹ nhiều. Trong đội, trừ anh Quỳnh là phi công cũ, bay trên máy bay chiến đấu khoảng được 400 - 500 giờ, còn chúng tôi, đến cuối năm 1967, mới bay trên Míc-17 gần 200 giờ.

Sức mạnh của chúng tôi là sức mạnh của cả Trung đoàn. Anh em không sợ chết, khi gặp địch là chỉ có tiến công, tiến công mãnh liệt. Trải qua vài tháng huấn luyện bổ sung, cuối năm 1967, trình độ lái, trình độ không chiến của phi công Trung đoàn khá hơn trước nhiều. Chiến thắng vừa qua là chiến thắng của sức mạnh tinh thần và kĩ thuật chiến đấu điều luyện với cách đánh của Không quân Việt Nam.

Chiến thuật phục kích của Trung đoàn 923 đã có bài bản từ chỉ huy, tổ chức bảo đảm, đến xử trí tình huống của dẫn đường, của phi công. Ta bí mật hạ cánh, che giấu lực lượng ở các sân bay địch không ngờ. Từ đó cất cánh lên, dũng mãnh tiếp địch ở hướng bất ngờ. Tiến công cương quyết, xạ kích chuẩn xác nhanh. Ngay lần công kích đầu tiên, đã phá vỡ đội hình địch, làm cho địch hỗn loạn, chưa kịp triển khai đối phó đã bị ta hạ gục trước.

Sau trận thắng của biên đội anh hùng do Nguyễn Văn Bảy chỉ huy, đây là trận thứ tư Trung đoàn tổ chức phục kích ở sân bay Kiến An đánh địch. Cả 4 trận đều thắng giòn giã. Ta bắn rơi 10 máy bay Mỹ. Không quân ta an toàn. Lực lượng trực tiếp phục kích ở Kiến An trong các trận, chủ yếu là đội 2. Chiến thuật đánh phục kích, đánh có sự chỉ huy hỗ trợ của đài chỉ huy mặt đất, ngày càng hoàn thiện, trở thành sở trường của Trung đoàn. Đài chỉ huy mặt đất tham gia dẫn bằng mắt thường, đánh địch và nhắc nhở phi công kịp thời tránh địch công kích, bắt đầu từ cuối năm 1966. Trận các anh Biên - Mẫn đánh nhau với 12 chiếc F-105 trên khu vực sân bay Nội Bài. Kinh nghiệm này, được áp dụng trong nhiều trận về sau ở Khu 4, trên đỉnh sân bay Kép năm 1967. Địch tiếp tục đánh vào Hà Nội - Hải Phòng và các vùng phụ cận, tuy bị nhiều đòn đau của không quân, cao xạ, tên lửa. Nhiều giặc lái Mỹ đã vào Hỏa Lò, Hà Nội - được chúng gọi là "khách sạn Hinton". Hàng ngàn máy bay địch đã bị bắn rơi, nhưng chúng vẫn ngoan cố, dẫn sâu vào tội ác, hòng làm cho ta kiệt quệ, lung lay ý chí bảo vệ Tổ quốc và quyết giành độc lập của quân và dân ta. Trung đoàn 921 và Trung đoàn 923 liên tục chiến đấu và giành nhiều chiến thắng oanh liệt.

Ngày 14 tháng 12 năm 1967, biên đội Míc-17 do phi đội Lưu Huy Chao số 1, Lê Hải số 2, Bùi Văn Lưu số 3, Nguyễn Đình Phúc số 4, được lệnh cất cánh từ sân bay Gia Lâm, đánh địch trên vùng trời tỉnh Thái Bình. Biên đội quần nhau kịch liệt với F-8 - bọn tiếm kích không quân của hải quân địch. F-8 có tính năng cơ động mặt bằng khá tốt, tương đương với Míc-17; vừa có tên lửa, vừa có súng 20mm đánh cự li gần. Lũ F-8 hay dùng chiến thuật con thoi, một số lảng ra xa, tăng tốc độ, lợi dụng ta sơ hở, lướt qua khu vực đang đánh quần, phóng tên lửa. Tôi bị một chiếc F-8 bám đuôi. Tôi đã bay 3 vòng, vẫn không dứt ra được. Anh Chao ngoặt gấp, từ trên cao bổ xuống, bắn một loạt đối đầu, tên F-8 mới chịu buông tôi ra. Trong khi đó Lưu số 3 và Phúc số 4 cũng đang kịch liệt quần nhau với 3 chiếc F-8. Đến vòng chiến đấu thứ hai, tạo thế có lợi, số 4 Nguyễn Đình Phúc nổi súng hai loạt dài, bắn rơi 1 chiếc F-8. Sau 7 phút chiến đấu, với những động tác cơ động mặt bằng, mặt phẳng nghiêng, vòng chiến đấu, chúng tôi mới dứt được bọn F-8 cứ lảng nhăng bám theo. Anh Chao dẫn đội về, biên đội gọi mãi vẫn không thấy Phúc trả lời. Khi thoát li, Phúc bay về theo đường số 5. Anh bay rất thấp, độ cao khoảng 20m. Đến vùng Hưng Yên, máy bay Phúc vướng vào một rừng tre, lật nhào ngay trên thửa ruộng. Khi ba chúng tôi hạ cánh, mặt trời gần lặn. Chỉ huy sở vẫn tiếp tục gọi số 4, nhưng mãi vẫn không thấy Phúc trả lời. Cảnh trời chiều, sương đã xuống, đất trời mờ mờ, tiếng chỉ huy gọi nghe như cuộc kêu, sao mà buồn.

Trong các loại máy bay của giặc Mỹ, F-8 là loại khó đánh nhất vì F-8 cơ động tốt hơn Míc-21 nhiều. Ở thế vòng bằng, khi chiến đấu, Míc-21 lấy độ cao, thì nó thua, nhưng vòng cứ vòng bằng, cơ động, thường bị nó bắn trúng. Còn với Míc-17, tính năng hai loại tương đương. Tốc độ F-8 có lớn hơn, nhưng lợi hại nhất là có tên lửa. F-8 bay theo đội hình 3 chiếc từng tốp nhỏ. Độ cao chênh lệch giữa các tốp địch khá lớn từ 1.000 mét đến 2.000 mét. Ta khó phát hiện toàn đội hình địch. Khi ta tập đánh vòng trong, bọn chúng bay lảng vảng bên ngoài, lừa cơ ta sơ hở, từ xa phóng tên lửa vào. Anh em ta hay bị hi sinh vì chiến thuật này. Hầu như trận nào đánh với F-8, đều rất quyết liệt. Bắn được nó, thì ta cũng tổn thất, hi sinh.

Nguyễn Đình Phúc hi sinh ngày 14 tháng 12 năm 1967, lúc anh vừa bước vào tuổi 25 đầy sức sống. Phúc rất khéo tay, vẽ đẹp. Anh đã dùng từng khúc gỗ bình thường, cần mẫn có thể điêu gọt thành mô hình máy bay rất đẹp. Đến nay tôi vẫn còn tấm ảnh hai đứa bá vai nhau, cười rất rạng rỡ, chụp sau trận chiến thắng bắn rơi 3 chiếc F-4B trong trận phục kích gần sân bay Kiến An - Hải Phòng.

Những chiến sĩ hi sinh vì Tổ quốc sống mãi với non sông. Phúc bắn rơi được hai chiếc máy bay Mĩ. Phi, Hùng, Phúc, Lượng đều từ bay trực thăng chuyển qua bay Míc-17, đến mùa hè năm 1968, Hùng là người ra đi cuối cùng.

Đã vào mùa đông, giữa hai đợt gió mùa, thời tiết thường tốt, địch tranh thủ mở những trận đánh phá lớn vào Hà Nội trong những ngày này.

Ngày 17 tháng 12, biên đội Lưu Huy Chao số 1, Nguyễn Hồng Thái số 2, Bùi Văn Sửu số 3 và tôi - Lê Hải số 4, cất cánh từ sân bay Gia Lâm, hiệp đồng với biên đội Míc-21, đánh chặn đội hình 36 chiếc F-4D trên vùng trời Việt Trì, Phú Thọ. Đội hình địch vừa bị Míc-21 dùng chiến thuật thọc sâu, xuyên suốt, đánh từ phía sau, bắn rơi 1 chiếc F-4D. Míc-17 chặn ngang đội hình F-4D vừa tiêm kích, vừa cường kích, buộc chúng phải vứt bom, không chiến. Biên đội bắn rơi 2 chiếc F-4D. Địch tháo chạy tán loạn, nhân lúc hỗn loạn ấy, bốn chiếc Míc-17 hạ thấp độ cao, cơ động rút khỏi chiến đấu. Hai chiếc Míc-21 vẫn tiếp tục không chiến ở tầng cao, để yểm hộ chiếc Míc-17 lui quân. Sau đó, các chiếc Míc-21 kéo cao, dùng tốc độ lớn, về Nội Bài hạ cánh. Trận này ta phối hợp Míc-21 và Míc-17, bắn rơi 3 chiếc F-4D.

Những ngày cuối tháng 12, các phi đội của Trung đoàn liên tục xuất kích. Tiếp theo là các trận thắng ngày 14, 17 và 19 tháng 12, cầu biên đội 4 Míc-17 do anh Vũ Thế Xuân - Phi đội phó, số 1 chỉ huy, Nguyễn Xuân sinh số 2, Lê Hồng Diệp số 3, Nguyễn Hưng số 4.

Biên đội bay lên vùng trời Phú Thọ, gặp một đội hình lớn gồm hơn 20 chiếc F-4 và F-105. Anh em ta xông vào giữa đội hình, bọn địch ùn lại. Lũ F-105 hốt hoảng vứt bom, giảm độ cao, luồn núi thoát thân. Bọn F-4 tăng lực vọt lên cao, điên cuồng phóng tên lửa vào các máy bay ta. Anh em giữ tốt biên đội, hô nhau cơ động, tránh được tên lửa địch. Biên đội bắn rơi liền trong chưa đầy 4 phút 2 chiếc F-105 và 1 chiếc F-4. Trận thắng lợi vẻ vang của phi công thuộc phi đội 4 của Trung đoàn 923 kết thúc một năm đánh Mĩ đầy vẻ vang. Tết năm 1967, Thủ tướng Phạm Văn Đồng đến thăm chúc Tết đơn vị. Thủ tướng biểu dương không quân có nhiều cố gắng, vượt qua gian khổ, khi sinh, lập nhiều chiến công xuất sắc và cần dạn, phải học tập đồng bào và các đồng chí giải phóng quân miền Nam, bám thắt lưng địch mà đánh. Năm 1968, nhất định ta sẽ thắng giặc to lớn, sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước nhất định thành công... Lòng chúng tôi tràn đầy tin tưởng, phấn khởi đón Thủ tướng đến thăm, đón mùa xuân đại thắng sắp tới.

Tính sổ trong năm 1967, Trung đoàn đánh 46 trận, 42 trận nổ súng, bắn rơi 50 máy bay Mĩ, trong đó có 29 chiếc F-4, 14 chiếc F-105, 2 chiếc AD-6, 3 chiếc A-4 và 2 chiếc F-8.

Nhận định về hoạt động của Không quân ta trong hai năm qua, Đảng ủy Binh chủng thấy rằng, Không quân mới bước vào xây dựng, tổ chức chưa hoàn chỉnh, tất cả còn mới mẻ, bảo đảm hậu cần, kĩ thuật, thông tin... còn yếu kém hơn địch nhiều. Tổ chức chỉ huy, hiệp đồng chiến đấu giữa các lực lượng phòng không trong thế trận chiến tranh nhân dân còn rất phức tạp. Trong điều kiện khó khăn đó, địch lại luôn đối phó rất quyết liệt với Không quân ta. Chúng thường xuyên thay đổi chiến thuật, tăng lực lượng tiêm kích, nhằm đối phó với Không quân ta. Chúng liên tục đánh phá các căn cứ Không quân, nhằm chủ yếu vào các sân bay có lực lượng Trung đoàn 921 và Trung đoàn 923 đóng quân. Sân bay hầu như ngày nào cũng bị đánh phá. Mĩ quyết làm tê liệt các căn cứ Không quân ta bằng bất cứ giá nào, diệt Không quân ta ngay từ gốc. Bộ đội không quân đã thực hiện tốt phương châm "Lấy ít làm nhiều, lấy chất lượng cao làm chính", đã diệt nhiều máy bay hiện đại của địch, cản phá nhiều đợt tiến công của địch vào các mục tiêu quan trọng, bắn chìm nhiều tàu biệt kích, phối hợp, hiệp đồng chiến đấu với các lực lượng vũ trang nhân dân. Không quân xây dựng lực lượng ngày càng trưởng thành về mọi mặt, để có thể chiến đấu lâu dài với không quân Mĩ.

Đảng ủy Binh chủng thẳng thắn chỉ ra những hạn chế trong tổ chức và chỉ huy chiến đấu. Có đơn vị, có thời gian vận dụng phương châm chỉ đạo tác chiến chưa thật sâu sắc, cách đánh

thiếu linh hoạt, nhất là khi nhiệm vụ chiến đấu thúc và địch thay đổi thủ đoạn. Có trận Không quân ta sử dụng lực lượng quá khả năng, đánh vào chỗ mạnh của địch, mất hết các yếu tố bí mật, bất ngờ khi gặp địch. Tổ chức hiệp đồng giữa các biên đội Míc-17, giữa Míc-17 với Míc-21 trong khu vực tác chiến chưa tốt... Một trong những nguyên nhân quan trọng dẫn đến tình trạng trên là trình độ chỉ huy và bảo đảm chiến đấu chưa theo kịp yêu cầu chiến đấu trên không; nắm địch, nắm ta có lúc chưa chắc; quyết tâm không kịp thời, thiếu chính xác; chỉ huy chiến đấu chưa vững chắc. Số lái cũ chưa được bồi dưỡng nâng cao trình độ, số lái mới còn ít thực tế rèn luyện trong chiến đấu. Có thời kì để tổn thất liên tiếp về lực lượng và máy bay...

Chúng tôi sinh hoạt Đảng ngay ngoài khu vực chiến. Các đồng chí chính ủy Trung đoàn, chính trị viên phi đội, luôn theo sát, trực tiếp phổ biến nghị quyết cấp trên và luôn theo sát, trực tiếp phổ biến nghị quyết cấp trên và làm công tác chính trị, động viên bộ đội xây dựng quyết tâm chiến đấu. Những nghị quyết ấy đi vào đời sống chiến đấu của bộ đội, làm chúng tôi sáng mắt, sáng lòng và vững lòng tin khi cất cánh đi chiến đấu.

Trong lịch sử xây dựng và chiến đấu của Không quân và quân đội ta, những trận đánh ác liệt trên không bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng trong năm 1967, mãi mãi là những chiến công bất diệt của tinh thần “Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh”, của chân lí “Không có gì quý hơn độc lập tự do”. Bằng tài trí và sự dũng cảm vô song của mình, bộ đội không quân đã mở mặt trận trên không, lập nhiều chiến công xuất sắc, góp phần làm rạng rỡ lịch sử anh hùng chống ngoại xâm của dân tộc, bước đầu hình thành nghệ thuật chiến đấu trên không độc đáo và sáng tạo của Không quân nhân dân Việt Nam.

Đầu năm 1968, theo nhận định của Bộ Tổng tham mưu, địch có thể tổ chức đánh lớn vào Hà Nội, kể cả khi thời tiết xấu. Các trung đoàn không quân tích cực chuẩn bị tác chiến bảo vệ Hà Nội.

Ngày 3 tháng 1 năm 1968, từ sáng sớm, địch đã cho EB-66 vào gây nhiễu ở hướng Tây Bắc. Theo quy luật, EB-66 gây nhiễu ở hướng nào, thì địch có thể đánh trước, đánh từ xa. Biên đội Nguyễn Đăng Kính số 1, Bùi Đức Nhu số 2, lên gặp địch, đội hình lớn gồm F-105 và F-4.

Lập tức biên đội Kính, Nhu dùng tốc độ lớn, lướt qua đội hình địch, mỗi người bắn rơi 1 chiếc F-105, về Nội Bài hạ cánh an toàn. Cùng lúc, Trung đoàn cho biên đội Míc-17 Lưu Huy Chao số 1, Lê Hồng Diệp số 2, Bùi Văn Sư số 3, Lê Hải số 4 có nhiệm vụ chặn tốp lớn của địch theo hướng Thái Nguyên - Hà Nội ở độ cao 3.500m. Trời rất nhiều mù, sau khi đổi hướng bay, tìm địch, biên đội không thấy và chỉ huy sở cũng không biết được địch do nhiễu quá nặng. Chỉ huy cho biên đội trở về. Đúng lúc ấy trong tầm mù, biên đội phát hiện một đội hình F-4, cách ta 8km, ở phía trái 450 và xin chỉ huy vào công kích. Số 1 hạ lệnh vút thùng dầu phụ, tăng lực, đuổi theo tốp F-4 gần nhất. Số 2 Lê Hồng Diệp bám theo số 1 yểm hộ, nhưng vừa mới cải bót độ nghiêng, số 2 đã bị tên lửa tốp F-4 phía sau bắn trúng, phi công nhảy dù an toàn. Số 3 và tôi vào công kích tốp F-4 bên phải. Địch bay theo đội hình chữ “T”, nhiều chiếc đi ngang với biên đội Míc-17. Sư bám được vào chiếc F-4 bay sau, đến cự li an toàn 500m, trời mù, nhìn địch chưa thật rõ, anh vẫn bắn. Trúng rồi! Tên địch rơi tại chỗ. Phía sau có địch, tôi báo số 3, số 4 phản kích. Bọn địch thấy tôi vòng lại, đổi đầu, kéo vọt lên cao. Chỉ huy sở cho biên đội thoát li chiến đấu. Tôi giảm độ cao, cơ động bay tốc độ lớn, rời khỏi khu vực chiến đấu. Tôi bị lạc đội do trời mù. Đề phòng địch đuổi theo bắn, khi không còn biên đội chặn chẽ, tôi bay độ cao thực tế khoảng 30m đến 50m. Đồng hồ trong buồng lái chỉ không chính xác. Chỉ có thể bay bằng mắt thường. Tôi nghe đội trưởng báo 3 chiếc đã về tới Gia Lâm. Còn tôi, sau khi đã rời khu vực chiến đấu khoảng bảy phút, với tốc độ bay 800 - 900km/giờ, trời mù quá, bay tới đâu biết tới đó. Tôi tạm thời chưa xác định mình đang ở khu vực nào. Dầu còn 600 lít. Tôi giảm ga, bay chế độ tiết kiệm. Đồng hồ chỉ hướng bay làm việc không ổn định. Chủ yếu phải bay bằng địa tiêu. Tôi lên độ cao 300m. Kia rồi, dòng sông Hồng. Bám theo sông, thấy ngã ba sông lớn, có núi trập trùng, Bình tĩnh định hướng, tôi nhận ra là mình lạc đến ngã ba Việt Trì. Bây giờ thì ngược lại, theo sông Hồng về Gia Lâm. Tôi lên độ cao 400m, bay tốc độ cao 600 - 650km/giờ. Tốc độ tiết

kiệm nhiên liệu nhất và sẵn sàng xử trí khi địch đuổi theo. Tôi liên lạc được với sở chỉ huy và báo cáo đã thấy Hà Nội, Hồ Tây. Đồng thời khi đó, nhiều điểm đạn cao xạ nổ quanh máy bay tôi. Tôi chợt hiểu, pháo mặt đất tưởng máy bay tôi là máy bay trinh sát của địch sau mỗi đợt đánh phá lớn. Tôi vội cơ động tránh cao xạ. Cánh máy bay bị thủng một lỗ to. Vẫn còn điều khiển được, tôi giảm độ cao, tăng tốc độ, thông trường, hạ cánh vòng kín bé. Thật hú hồn, chỉ cần bay thêm vài phút nữa sẽ hết dầu. Khi đó, không hiểu cơ sự sẽ ra sao!

Trận đầu năm, có nhiều tình huống phức tạp, song do chỉ huy tốt, phi công dũng cảm, linh hoạt, đã chuyển từ thế bất lợi thành thuận lợi, bắn rơi 2 chiếc F-4.

Chương II

CHIẾN TRƯỜNG QUÂN KHU 4

Tết Mậu Thân năm 1968, khắp chiến trường miền Nam, ta đồ loạt Tổng tiến công và nổi dậy, làm phá sản chiến lược “chiến tranh cục bộ” của đế quốc Mỹ, làm lung lay ý chí xâm lược của chúng. Tổng thống Mỹ buộc phải tuyên bố “xuống thang”, mở đầu cho một loạt thất bại toàn diện về chiến lược ở chiến trường miền Nam.

Đối với miền Bắc, chúng tập trung đánh phá từ vĩ tuyến 17 đến vĩ tuyến 20. Từ tháng 4 đến tháng 10 năm 1968, địch đã sử dụng 79.000 lần chiếc máy bay chiến thuật, cả máy bay chiến lược B-52 và sử dụng 4.596 lần chiếc tàu tuần dương, tàu khu trục bắn phá vào dải đất hẹp Quân khu 4, trọng điểm từ sông Lam - Nghệ An đến sông Gianh - Quảng Bình. Trên một diện tích hẹp bằng một phần tư miền Bắc, số trận ném bom tăng 2,6 lần, mật độ bom đạn tăng 20 lần. Bom đạn chúng cải tiến, uy lực sát thương mạnh hơn, đặc biệt nguy hiểm hơn là bom từ trường và bom nổ chậm.

Để đối phó, đề phòng không quân tiêm kích của ta, địch tăng cường các đoàn tàu ra đa cảnh giới, gây nhiễu đủ các loại. Máy bay tiêm kích trực trên các tàu luôn sẵn sàng cất cánh, ngăn chặn Míc. Tàu tên lửa, vào gần bờ, phối hợp với không quân, hải quân, đối phó quyết liệt với các loại Míc ở chiến trường Khu 4.

Bộ Tư lệnh Binh chủng Không quân đã trực tiếp vào Quân khu 4 triển khai hệ thống chỉ huy và sân bay chiến đấu già chiến. Tiêm kích lấy sân bay Thọ Xuân làm căn cứ chính để vươn vào phía Nam. Sân bay Vinh, sân bay Anh Sơn, Đồng Hới, Gát... là những sân bay cơ động trong chiến đấu. Đường cất cánh, hạ cánh bằng đất, do công binh ta làm. Tôi còn nhớ, đường bằng mấp mô, mỗi lần cất cánh, bụi mù mịt, giữ hướng rất khó. Cất cánh biên đội, số 2 phải đậu gần số 1, hai đầu cánh chỉ cách nhau vài sải tay nên rất dễ va nhau, nếu số 1 bị nổ lốp hoặc giữ hướng không tốt. Chúng tôi chuẩn bị hiệp đồng cất cánh biên đội, kĩ như hiệp đồng một trận đánh. Trung đoàn 921 và Trung đoàn 923 với tinh thần chia lửa với đồng bào, đồng chí Quân khu 4 - hậu phương trực tiếp của miền Nam ruột thịt, có giặc là ta cứ đi.

Trung đoàn tổ chức huấn luyện, cất hạ cánh trên dải bảo hiểm bằng đất ở sân bay Kép. Phi đội 2 chọn Gia Lâm, làm căn cứ, để cất cánh vào Thọ Xuân, hiệp đồng chiến đấu với Míc-21.

Ngày 7 tháng 5, biên đội Đặng Ngọc Ngự số 1, Nguyễn Văn Cốc số 2 của Trung đoàn 921, lần đầu tiên ở chiến trường Quân khu 4 bắn rơi 1 chiếc F-4.

Tin thắng lợi của đội bạn, làm chúng tôi rất náo nức. Qua trận này, nhiều bài học về công tác tổ chức chỉ huy,

Về chiến thuật, về những thủ đoạn đối phó của tiêm kích địch và của cả hệ thống chỉ huy

địch, được triển khai dày đặc nhằm chống lại không quân ta. Liên tiếp mấy trận sau, Míc-21 đánh không thành công. Ta không bắn được thêm chiếc nào, nhưng lại bị tổn thất vì tên lửa địch từ tàu bắn trúng. Thủ đoạn của không quân địch cố đánh quàn, nhiều tốp tăng độ cao, kéo ta ra biển để tên lửa bắn... Sau đợt tạm thời ngừng chiến đấu, rút kinh nghiệm, Bộ Tư lệnh quyết định sử dụng Míc-17 vào chiến đấu tiếp.

Sáng ngày 14 tháng 6 năm 1968, biên đội Chao - Hải cất cánh từ Gia Lâm bay ven sông Hồng độ cao 100m, vượt qua dãy Tam Điệp bằng cách bay lách núi, ven các thung lũng, độ cao cách mặt đất 50m, vào hạ cánh, không dùng vô tuyến điện trong suốt chuyến bay. Đồng chí sĩ quan quân báo phổ biến cho biên đội tình hình hoạt động mới nhất về địch. Đồng chí nhắc nhở chúng tôi là phải tuyệt đối giữ gìn bí mật vô tuyến điện và chỉ được phép bay thấp, độ cao 100m cách mặt đất ven theo vách núi mà vào khu vực chiến đấu. Ở Khu 4, trời mùa hè, gió Tây nóng dễ sợ. Buổi trưa, nhà trực chiến làm tạm bằng cây vầu, lợp tranh. Trưa nóng quá, cây vầu nổ lốp bốp. Quàn kháng áp của chúng tôi nhể nhại mồ hôi. Điện không có, quạt cũng không, Anh thợ máy và hai chúng tôi phải ra bụi tre ngồi cho đỡ nóng.

Buổi sáng, địch trinh sát và hoạt động mấy đợt, nhưng chỉ huy sở chưa cho biên đội vào cấp. Các đồng chí nắm thêm quy luật hoạt động của địch, và dự tính đánh vào buổi chiều, dễ bắt ngờ hơn. 14 giờ 48 phút, chỉ huy sở phát lệnh vào cấp 1, biên đội được lệnh cất cánh theo tín hiệu hai phát pháo đỏ và mốc K5 (vị trí chỉ huy cất, hạ cánh) kéo cờ đỏ. Anh Chao mở máy lần ra, thu vòng quay động cơ nhỏ nhất chờ tôi. Tôi đứng lui phía sau vài mét, đầu cánh máy bay số 1 cách đầu cánh máy bay của tôi hơn 2 sải tay. Chúng tôi nhìn rõ mặt nhau; đánh ở độ cao thấp, chúng tôi không mang vòi dưỡng khí, chỉ để bên buồng lái làm dự bị. Anh Chao nhìn tôi và ra tín hiệu, vòng quay lớn nhất. Tăng lực. Hai máy bay chạy đà trên đường đất mới lu lèn, nhảy chồm chồm như muốn va vào nhau. Được tập luyện trước, chúng tôi vững vàng điều khiển và cùng nhau tách đất. Độ cao 10m, thu càng; độ cao 100m cánh tà 200, chúng tôi tăng tốc độ.

Biên đội bay theo đường 15, về phái Nam. Độ cao chúng tôi khoảng 300m, bên cạnh là vách núi cao sừng sững. Qua Nghĩa Đàn, biên đội theo lệnh chỉ huy sở, tăng dần độ cao lên 1.500m, về hướng Thanh Chương. Đến tây Thanh Chương, chỉ huy sở thông báo địch đang vào theo đường 7, độ cao 3.000m. Biên đội tiếp tục lấy độ cao, tăng tốc độ lên 750km/giờ. Tôi bay phía phải biên đội trưởng, vừa giữ tốt cự li trong biên đội, vừa quan sát phía trái, theo chỉ dẫn của dẫn đường mặt đất. Kia rồi, hai dải khói đen ở xa xa, bọn F-4 đang tăng lực. Tôi phát hiện và báo cáo với số 1: địch bên trái 10km, 45 độ.

Số 1 báo: chưa thấy máy bay địch. Tôi phán đoán, cứ bay theo hướng như cũ, sẽ lọt phía trước địch. Tôi báo cho anh Chao, vòng trái 45 độ, tăng lực lấy thêm độ cao. Anh Chao làm như tôi đề xuất, nhưng vẫn chưa thấy địch. Khi nghe tôi báo cáo: địch bên trái 5km, anh Chao ra lệnh: số 2 vào công kích, tôi yểm hộ. Tôi hô anh Chao: vút thùng dầu phụ, tôi đánh thẳng đang vòng xuống, anh chú ý thẳng rẽ lên cao. Vì tăng lực kịp thời nên tôi vòng cắt bán kính, nhanh chóng tiếp cận chiếc đang cố vòng gấp xuống thấp. Nhanh như chớp, tôi tiến đến cự li vừa thấy rõ quân hiệu không quân trên cánh bằng cái bát, rõ 5 cánh trắng của chiếc F-4. Tôi đưa máy bay địch vào tầm ngắm siêu cự li - chỉ cốt lấy phương hướng còn lượng đón bắn, tôi đã quen lắm rồi. Có anh Chao yểm hộ phía sau, tôi yên tâm tiếp cận tên địch đang cố cơ động tháo chạy. Tôi nổ liền hai loạt đạn dài, chiếc F-4 nổ tung, rơi ngay xuống trận địa ra đa, nơi mà ngày hôm qua, bọn F-4 đã ném bom. Máy bay tôi lao vào vùng chiếc F-4 vừa nổ tung. Tôi chỉ thấy máy bay mình bị rung nhẹ. Tôi nghe số 1 phấn chấn hô lớn qua vô tuyến điện: Nó cháy rồi. Tôi vòng trở lại, sau anh Chao. Hai chiếc F-4 nữa đã vào trận, chúng phóng liền hai quả tên lửa. Anh Chao và tôi đều tránh được. Số 1 đang đuổi hai chiếc F-4. Tôi hô: Số 1 - Tôi yểm hộ! Cự li còn hơi xa...! Cổ lên tí nữa...!

Tôi bay cao hơn anh Chao và cả 2 chiếc F-4 bị anh bằm. Từ trên cao, nhìn máy bay số 1 đuôi phụt lửa tăng lực, miệng máy bay phun lửa đạn quanh đường. Ở trên trời, vừa yểm hộ, vừa xem không chiến, thật hiếm có. Vì hai anh em mà đánh nhau với 6 thằng là quá thừa thãi. Anh

Chao bắn liền hai, ba loạt, hạ một chiếc F-4 bay phía sau. Chiếc bay trước bỏ mặc chiếc F-4 lâm nguy, thoát ra biển. Anh Chao lệnh cho tôi tập hợp về Thọ Xuân. Chỉ trong 2 phút 30 giây, hai anh em hạ liền 2 chiếc F-4. Bọn F-4 khác, vội vàng tẩu hết ra biển.

Dầu liệu cũng đã tới mức phải về, vì đường còn xa và trong trận không chiến, hai anh em tăng lực hơi nhiều, vì gần gặp địch mà ta còn thấp hơn. Biên đội tề chỉnh, chúng tôi thông qua đường băng, vào hạ cánh. Từ khi cất cánh, đến khu vực chiến đấu, trở về tiếp đất, chưa đầy 35 phút. Máy bay số 1 hạ cánh trước. Tôi hạ cánh sau, vừa tắt máy, anh em ủa ra chào mừng biên đội đã chiến thắng. Bỏ công cả Trung đoàn 923 chuẩn bị, nghiên cứu cách đánh và không phí mấy tháng tập luyện. Đồng chí Tổ trưởng đi kiểm tra máy bay sau khi đi chiến đấu về, hốt hoảng báo với tôi: Cánh trái bị thương, có cục gì to, dắt vào cánh, anh ạ! Các đồng chí thợ máy lấy búa sắt, đập mãi mới lấy được một đoạn kim loại của càng chiếc F-4 bị tôi bắn vỡ tung, vướng vào cánh. Cánh Míc-17 có một thanh thép trắng, tròn bằng cổ chân làm thanh chịu lực chính. Đoạn kim loại ấy lao vào, dắt sâu vào thanh chịu lực, tí nữa thì gãy cánh. Hú vía, đoạn càng chiến lợi phẩm này, anh Chao giao cho các đồng chí cán bộ chính trị, đưa vào bảo tàng không quân. Không rõ bây giờ, mảnh càng máy bay Mĩ còn đó hay không?

Trận ngày 14 tháng 6 năm 1968 của biên đội Míc-17, ta sử dụng lực lượng nhỏ, giữ được yếu tố bí mật, bất ngờ. Biên đội đã áp dụng chiến thuật bay thấp, kết hợp dẫn đường chỉ huy sở với quan sát của phi công. Biên đội phát hiện địch sớm, chủ động tiếp cận địch nhanh, đánh gần, tiến công mãnh liệt, xạ kích tốt trong lần vào công kích đầu tiên. Ngay từ phút đầu tiên đã giành ngay thế chủ động hoàn toàn, bắn rơi máy bay địch, làm cho đội hình chúng tan tác, chống trả yếu ớt. Chủ yếu vì quá bất ngờ, bọn F-4 lo chạy tháo thân ra biển.

Trong biên đội, số 1 và số 2, hiệp đồng ăn ý. Có công kích, có yểm hộ. Biên đội trưởng xử lí linh hoạt, đã tạo cho số 2 vào công kích và ngay lần công kích đầu, số 2 đã đánh dứt điểm chiếc F-4, tạo khí thế cho quân ta, dồn ép địch vào thế bí. Sau khi bắn rơi địch, số 2 lại quay sang yểm hộ cho số 1, tiếp tục tiến công... Chưa đầy 3 phút, trận đánh đã kết thúc, biên đội rút khỏi khu vực chiến đấu nhanh chóng, nên địch cũng không kịp điều lực lượng vào chặn ta trên đường về căn cứ. Đây là những kinh nghiệm rất quý giá khi không quân tiếm kích đánh địch ở chiến trường Quân khu 4.

Hai ngày sau trận thắng giòn giã của Trung đoàn 923, ngày 16 tháng 6 năm 1968, biên đội chuyển trường vào Thọ Xuân và 16 giờ xuất kích chiến đấu. Míc-21 tiếp tục ra quân. Biên đội Đinh Tôn - Nguyễn Tiến Sâm, trong điều kiện thời tiết khó khăn, trời đầy mây, lại tiếp địch ở thế gần đối đầu. Đồng chí Đinh Tôn đã xử lí tình huống khá nhanh, cương quyết và hợp lí, đánh dũng mãnh, bắn chuẩn xác, hạ một chiếc F-4. Nguyễn Tiến Sâm lần đầu tiên ra trận, đã tỏ ra có bản lĩnh, cương quyết bám đội, yểm hộ số 1 tới cùng trong điều kiện mây nhiều, động tác chiến đấu của số 1 rất mau lẹ, dứt khoát và địch đối phó quyết liệt. Hai anh Tôn, Sâm sau này đều trở thành những phi công anh hùng của Không quân nhân dân Việt Nam. Ở chiến trường mới, không quân ta diệt địch không nhiều, do nhiều điều kiện khó khăn, nhưng đã có một ý nghĩa lớn trong thế trận chung, buộc địch phải giãn ra, tiếm kích yểm hộ nhiều, chiếm một nửa số phi vụ, số bom đạn địch đánh ít hơn. Các đoàn xe vận tải vào chiến trường có thêm thời cơ vượt các trọng điểm. Lực lượng vận tải đỡ tổn thất về người và vật chất, xe cộ. Trong các đợt vận tải lớn, theo yêu cầu của Bộ Tư lệnh 559, Không quân phối hợp, nghi binh, thu hút sự chống trả của địch, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các đoàn xe ra tiền tuyến. Đặc biệt hoạt động về đêm, Không quân nhiều lần đánh địch giãn ra. Nghe thông báo có Míc-21 đang bay chờ ở các trọng điểm, là C-130, B-52 phải lập tức giãn ra xa. Chúng nó không thú vị gì khi gặp Míc.

Ngày 9 tháng 7, vào buổi sáng, những đám mây Cu-công bắt đầu bám vào các đỉnh núi, trên mây, tầm nhìn khá tốt. Biên đội hai chiếc Míc-17 xuất kích, bay độ cao thấp 50m vào Đức Thọ thì gặp 4 chiếc F-8 đang ném bom phà qua sông Lam. Hùng biên đội trưởng, đã đuổi 2 chiếc F-8 chạy vào đến gần thị xã Hà Tĩnh. Anh đã bắn rơi 1 chiếc F-8 ngay loạt đầu tiên. Số 2 vẫn bám sát theo yểm hộ cho số 1, về sau bị địch bám đuôi, số 2 phản kích. Các anh bị mất biên độ. Trên

đường về, không quân hải quân cho 1 tốp F-8 chặn các anh ở Nghĩa Đàn. Hùng lệnh cho số 2 cứ về, vì dầu còn quá ít. Riêng anh quay lại phản kích, cản địch để bạn về an toàn. Một mình, dầu cạn, đạn hết, nhưng anh vẫn tiến công 4 chiếc F-8 hoàn toàn còn đang sung sức. Anh tránh được hai quả tên lửa. Khi anh vừa cải độ nghiêng quan sát, quả đạn thứ 3 đã nổ trúng máy bay. Anh hi sinh khi mới bước vào tuổi 25. Tôi còn nhớ, trong khóa học, Nguyễn Phi Hùng là học viên bay giỏi. Anh rất cẩn thận trong công tác chuẩn bị bay. Anh là trai Hà Nội, học trò trường Chu Văn An, da hơi ngăm, anh em hay gọi đùa là thằng Hùng nhẻm. Anh bắn rơi 5 máy bay Mỹ. Chiếc F-8 anh bắn rơi ở Hà Tĩnh là chiếc cuối cùng trong cuộc đời phi công tiếm kích. Ngày 10 tháng 12 năm 1994, liệt sĩ Nguyễn Phi Hùng được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Sau trận thắng có tổn thất ngày 9 tháng 7 của Míc-17, ngày 10 tháng 7 Trung đoàn 921 lại ra quân. Đây là lần đầu tiên Míc-21 vận dụng chiến thuật biên đội 3 chiếc nhằm mục đích tăng cường khả năng quan sát và tạo thế bất ngờ. Vì lâu nay, trong tiếm kích, thường áp dụng biên đội chiến đấu 2 chiếc, hoặc 4 chiếc, lấy biên đội 2 chiếc làm cơ bản. Số 1 nhiệm vụ chính là dẫn đội và công kích. Nhiệm vụ của số 2 là yểm hộ cho số 1, khi có điều kiện, có thể công kích địch, nhưng phải báo cáo và nhanh chóng trở lại nhiệm vụ yểm hộ của mình. Biên đội 4 chiếc, số 1 chỉ huy biên đội, cùng với số 2 là tốp công kích chủ yếu; số 3 và số 4 là một cặp, vừa có nhiệm vụ công kích như đôi số 1, số 2 vừa phải giữ thế chiến thuật hai chiếc luôn hỗ trợ nhau trong một khu vực tác chiến. Biên đội 3 chiếc, số 1, số 2 thường đi trong đội hình ổn định; chiếc thứ 3 tự do cơ động về độ cao và cự li căn cứ vào vị trí mặt trời, vào điều kiện thời tiết, có thể bay cao hơn hoặc thấp hơn, số 1 và số 2, độ cao chênh lệch khá lớn, từ 500m đến 1000m. Số 3 trong biên đội 3 chiếc, được chọn từ những phi công đã có kinh nghiệm và rất linh hoạt trong xử lý tình huống. Số 3 phải tự mình cơ động để quan sát phía sau, tự bảo vệ cho mình, đồng thời, sẵn sàng công kích địch lén vào đuôi số 1.

Biên đội 3 chiếc xuất kích lần đầu vào ngày 9 tháng 7, do điều kiện khí tượng phức tạp, mây nhiều, ra đa bắt địch, ta, đều bập bõm, chỉ huy xử trí lúng túng, trình độ kĩ thuật của phi công còn yếu, nên không gặp được địch, phải quay về hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân. Trung đoàn 921 rút kinh nghiệm và quyết tâm tổ chức trận đánh tiếp theo.

Ngày 1 tháng 8, biên đội 3 chiếc gồm Nguyễn Đăng Kính số 1, Nguyễn Mạo số 2, Nguyễn Hồng Nhị số 3. Trời đầy mây, biên đội bay thấp, độ cao 200m, bay dọc đường 15 vào khu vực Đô Lương - Thanh Chương - Nam Đàn (Nghệ An). Chỉ huy sở bắt được địch tốt. Sĩ quan dẫn đường vừa mới cho biên đội cải hướng lần thứ 2, đã gặp địch. Số 3 phát hiện trước, báo cho số 1, địch bên trái, 30 độ, 15km. Biên đội trưởng hai lần bám sát tốp F-8, nhưng mây nhiều quá, mục tiêu bị mất. Nhìn thấy bờ biển, anh vòng trở lại. Trong lúc đó, số 3 bám theo 1 chiếc F-8, đang vòng ra biển, độ nghiêng khoảng 60 độ. Với mức cơ động này, Míc-21 của Nguyễn Hồng Nhị bám theo quá nhẹ nhàng. Sợ tên địch lủi vào mây, ở cự li vừa phải anh ngắm sơ bộ, bắn một quả tên lửa, với ý định buộc địch phải cải hướng. Anh định bắn phát thứ 2 cho chắc ăn, thì máy bay địch đã bùng cháy. Chiếc F-8 thứ 2, vòng phải, bám được đuôi máy bay Nguyễn Hồng Nhị. Anh tăng lực, kéo cao, vòng độ nghiêng nhỏ, định lấy độ cao lớn hơn, thoát li khỏi thế bất lợi. Nhưng hệ thống tăng lực hỏng, tốc độ máy bay anh bị giảm và thằng F-8 vẫn bám riết sau đuôi. Cự li anh cách địch trong tầm bắn khoảng 300m. Anh cố gắng cơ động, tránh được 2 lần F-8 công kích. Lần đầu địch vọt lên trước; lần sau, đạn trượt bên phải. Lần thứ 3 anh ngoặt gấp xuống bên trái, tránh được làn đạn nguy hiểm. Số 1 kịp thời quay lại yểm hộ cho số 3. Nguyễn Đăng Kính iếp cận đến cự li tốt, độ 2.000m, anh ấn nút phóng tên lửa, nhưng tên lửa không ra, do hệ thống điện điều khiển bị trục trặc, đúng lúc ấy hai thằng F-8 bay từ cửa Sót vào, phóng 2 quả tên lửa. Máy bay anh Nhị lấy độ cao, cơ động quá nhẹ, bị dính một quả tên lửa bốc cháy. Số 1 và số 2 thoát li khỏi khu vực chiến đấu, kéo bao, bay dọc dãy núi cao, về Thọ Xuân hạ cánh. Anh Nhị nhảy dù xuống vùng núi cao, dù treo lơ lửng trên cây. Anh nhìn xuống gốc cây, thấy một chú gấu ngựa to đùng, chắc vừa ăn mật ong xong, nằm ngủ ngon lành. Anh lập tức tháo dù, bám được vào một cánh cây, ngay trên mình gấu ngựa. Lúc đầu anh rút súng, định bắn nhưng nghĩ thương tình chú gấu đang ngủ say sưa, anh nhẹ nhàng theo dây rừng leo xuống, êm

ái, rời khỏi gốc cây to. Lặn mãi trong rừng sâu, hai ngày sau, anh mới tìm được đường về Lâm trường Thanh Sơn, Hôm sau, Lâm trường cho xe chở anh về Thọ Xuân.

Trận đánh chứng minh sự gay go, quyết liệt ở chiến trường Quân khu 4. Đặc biệt sự chống trả quyết liệt của không quân địch với Không quân ta. Không quân tiêm kích ta xuất kích không nhiều, nhưng địch phải dành ra một nửa lực lượng để đối phó. Địch phải tổ chức hoạt động thành đợt, yểm hộ chặt chẽ, tỉ lệ có lúc 1 tiêm kích yểm hộ cho 1 cường kích. Về sau địch thường kết hợp cùng F-4 và F-8, vừa mang bom, vừa mang tên lửa, để đánh các mục tiêu mặt đất và sẵn sàng đối phó với Míc.

Bên cạnh việc đánh độc lập, về sau, Quân chủng thường tổ chức trong một khu vực chiến đấu, có cả hai loại Míc-17 và Míc-21. Míc-17 đánh ở tầng thấp, Míc-21 đánh các máy bay tiêm kích ở tầng cao hơn. Cách đánh như thế phát huy được sức mạnh của hai loại máy bay tiêm kích có tính năng kỹ thuật khác nhau, hỗ trợ cho nhau trong một khu vực tác chiến.

Nói về Nguyễn Hồng Nhị, anh quê ở Bình Định, nhập ngũ vào cuối thời kì chống thực dân Pháp (năm 1952). Anh được kết nạp Đảng rất sớm, đi học lái máy bay chiến đấu tại Liên Xô. Ở Việt Nam, anh là người lái Míc-21 đầu tiên trên bầu trời Tổ quốc. Tuy ở 2 trung đoàn khác nhau, nhưng trường hợp hiệp đồng chiến đấu và sau này cùng chỉ huy một sư đoàn không quân, nên anh thân thiết với chúng tôi như người cùng đơn vị. Trong chiến đấu, anh rất gan dạ, bình tĩnh, ít nói, nhưng lời nói như đinh đóng cột. Anh rất thương chiến sĩ và các sĩ quan thuộc quyền, Trong công tác, anh luôn có quyết định đúng đắn, chính xác, kịp thời và trách nhiệm. Anh đã qua nhiều cấp chỉ huy cao ở trong quân đội cũng như ở Hàng không dân dụng. Trước sau như một, anh luôn giữ được sự tin yêu của đồng chí, anh em. Anh bắn rơi 8 chiếc máy bay Mĩ, là một trong số ít phi công Míc-21 bắn rơi nhiều máy bay Mĩ. Hiện nay, anh đã nghỉ hưu, thành ông nội, ông ngoại, tóc bạc trắng, vẫn khỏe mạnh, nhân hậu như tiên ông.

Mùa hè năm 1968, Quân khu 4 nóng bỏng lửa đạn. Trên trời, máy bay địch suốt ngày gầm rú, trút bom đạn xuống làng mạc, trọng điểm là các bến phà. Tàu chiến vào sát bờ biển, pháo kích dọc đường số 1, đánh vào các trọng điểm và đánh các đoàn xe chở gạo, đạn, thuốc men vào chiến trường. Lực lượng pháo mặt đất của các binh đoàn chủ lực và dân quân đánh trả địch quyết liệt, đánh chìm, bắn cháy nhiều tàu biệt kích và tàu khu trục của Mĩ. Quân chủng Phòng không - Không quân tăng cường 2 sư đoàn cho Quân khu 4. Anh em pháo cao xạ, tên lửa suốt đêm ngày quần nhau với bọn giặc Mĩ. Dân quân du kích với các loại súng tầm thấp, phối hợp giúp đỡ bộ đội trong chiến đấu và cùng triển khai nhiều trận địa pháo mặt đất và súng bộ binh bắn máy bay địch bay thấp.

Lực lượng Không quân tiêm kích của Trung đoàn 921 và 923 luôn sát cánh, chia lửa với nhân dân Quân khu 4, quyết giữ vững mạch máu giao thông, chi viện cho chiến trường miền Nam. Trung đoàn 923 khắc phục vô vàn khó khăn, liên tục đưa bộ đội vào chiến đấu ở chiến trường miền Trung, tổ chức nhiều trận đánh hay.

Trận đánh ngày 29 tháng 7 năm 1968.

Khoảng 15 giờ ngày 28 tháng 7, biên đội 4 chiếc Míc-17 gồm: Lưu Huy Chao số 1, Hoàng Ích số 2, Lê Hải số 3, Lê Sĩ Diệp số 4 chuyển trường vào sân bay Thọ Xuân. Chỉ huy sở cử cán bộ tham mưu xuống, phổ biến cụ thể hơn tình hình địch hoạt động trong ngày và ý định chiến đấu ngày mai. Thời tiết đang nắng nóng, mấy hôm này địch đánh phá liên tục dọc đường 7, đường số 1, bến phà Đức Thọ, phà sông Gianh. Bộ Tư lệnh có ý định tổ chức một trận phối hợp giữa Míc-17 và Míc-21 tại khu vực Đức Thọ - Nam Đàn - Thanh Chương. Lực lượng sử dụng 4 chiếc Míc-17 và 2 chiếc Míc-21 chiến đấu cùng khu vực. Míc 17 đánh địch ở tầng thấp, Míc-21 đánh địch tầng cao hơn, không cho địch dùng chiến thuật “giã gạo”, từ trên cao, bổ xuống Míc-17 của ta đang đánh nhau với bọn ở tầng thấp. Biên đội Míc-21: Ngân số 1, Thái số 2. Ngày 29 tháng 7, diễn biến trận đánh, 9 giờ 30 phút, 4 chiếc Míc-17 vào cặp một, cất cánh, bay thấp, độ cao 300m vào

khu vực chiến đấu. Đài hỗ trợ mặt đất do anh Lâm Văn Lích phụ trách sẽ hướng dẫn cụ thể kết hợp với quan sát trên không. Đài chỉ huy của anh Lích đặt trên đỉnh núi Đại Huệ - Nam Đàn. Biên đội vào gần đến khu vực chiến đấu, đã nghe thông báo của anh Lích: Có 4 chiếc F-8 đang bay dọc đường 7, chúng vòng xuống Thanh Chương, tốc độ 750km/giờ.

Biên đội Míc-21 cất cánh, vào khu vực Thanh Chương, độ cao 3.000m, do chỉ huy sở dẫn. Biên đội Míc-17 cải hướng, bay về phía Thanh Chương, số 3 báo cáo đã phát hiện được 4 chiếc F-8 ở bên trái, phía trước, 45 độ. Đài chỉ huy hỗ trợ thông báo tiếp có 4 chiếc F-8 bay thấp, độ cao 500m, từng đôi kéo dài 2.000m, cũng đang bay về phía Thanh Chương - Nam Đàn. Biên đội trưởng Lưu Huy Chao thông báo đã thấy địch, anh hạ lệnh biên đội tăng lực, thả thùng dầu phụ: Chú ý, có Míc-21, khéo nhảm, số 3 và số 4 đánh tốp sau. Bốn chiếc Míc-17, quần nhau với 4 chiếc F-8. Số 1, số 2 đang công kích vào tốp sau. Chúng tôi chưa phát hiện được bốn chiếc F-8 đang bay về phía sau ở độ cao thấp.

Động tác tiếp cận địch của tôi khá mạnh, mới cắt được vào phía sau đôi F-8, chúng cũng đã thấy tôi bám, số 4 bám theo số 3, bị bung ra ngoài. Diệp vừa đi viện về, bay hồi phục xong, đi luôn cùng biên đội, do sức khỏe chưa tốt, nên bay không kịp. Vừa mới ngắm, chuẩn bị bắn thẳng phía sau, tôi giật mình, nghe giọng anh Chao hô: Nhảy dù, nhảy dù! Ngoái lại, tôi đã thấy máy bay Diệp cháy bùng mà mãi vẫn không thấy bung dù. Hai thằng F-8 vừa bắn Diệp xong, tốc độ lớn, trườn ngay trước máy bay tôi. Tôi bỏ ngay chiếc trước, làm nửa thắt vòng nghiêng, bám ngay vào đuôi chiếc F-8 đi sau. Máy bay tôi bám địch trong tư thế bay ngửa, tôi lật lại, cho chắc ăn, ngắm nhanh, siêu cự li, mở vòng sáng to nhất, điểm trung tâm làm chuẩn, phương hướng và lượng đón bắn phải tự phán đoán, tôi nổ liền loạt đầu, ở cự li 300m. Chiếc F-4 phía sau đang có độ nghiêng lớn bám theo đội, bị loạt đạn, lật ngửa như con cá quả đang bơi trong nước, bị nhát dao chém trúng đầu, lật ngửa bụng, bùng cháy. Sau khi bắn, tôi vừa ngoái cổ lại, quan sát phía sau đuôi máy bay, xem có thằng nào bám không. Thật hù vía, ngay trên đuôi đứng, ở cự li 50m, tôi nhìn thấy rõ đầu nhọn hoắt và 2 miệng hút khí sơn đỏ của một thằng F-8. Thì ra, vừa rồi khoảng mấy chục giây, tôi đuổi và hạ thằng đã bắn Diệp, quên mất không cảnh giác phía sau. Thằng này theo tôi chắc đã khá lâu, tiếp cận máy bay tôi tốc độ lớn, ở cự li quá gần, nó không kịp hoặc không dám bắn, vì bắn sợ máy bay tôi nổ, nó cũng đi đời theo. Tôi đạp mạnh chân trái và kéo giật máy bay. Động tác điều khiển này làm máy bay thất tốc ở chế độ tốc độ lớn. Đột nhiên máy bay rơi như một tàu lá, đầu chúi xuống hẻm núi. Tôi vừa cải máy bay thoát ra thế hiểm nghèo, vừa quan sát 2 chiếc F-8 vừa bám phía sau. Máy bay địch tốc độ lớn hơn, vọt lên phía trước. Lúc đó tôi cũng đã cải được thế máy bay bay bằng, nên giữ nguyên tăng lực, kéo máy bay lên, bắn với đôi F-8. Đạn vọt sau, không trúng.

Tôi vòng trở lại, thấy anh Chao và Ích đang đuổi theo 1 đôi F-8. Anh Chao bắn liền 2 loạt ở cự li 500m, trúng một thằng F-8, rơi tại chỗ.

Đôi Míc-21 yểm hộ phía trên, đang không chiến với 4 chiếc F-4 từ biển mới bay vào.

Anh Chao ra lệnh rút khỏi chiến đấu. Trong khi 2 Míc-21 của Ngân - Thái vẫn tiếp tục không chiến với 4 chiếc F-4 chưa phân thắng bại, 3 Míc-17, cơ động ở độ cao thấp, rút khỏi chiến đấu.

Trong gần 7 phút chiến đấu, là một trong những trận không chiến khá quyết liệt, biên đội 4 chiếc Míc-17 của Trung đoàn đã bắn rơi tại chỗ 2 chiếc F-8. Ta bị rơi một, Lê Sĩ Diệp đã hi sinh trên chiến trường Quân khu 4 anh hùng.

Lần không chiến này, 4 chiếc Míc-17 đánh nhau với 8 chiếc F-8 và 2 chiếc Míc-21 không chiến với 4 chiếc F-4. Ta hạ 2 chiếc F-8, tổn thất 1 chiếc Míc-17.

Ở chiến trường Quân khu 4, hề gặp bọn F-8 là đánh nhau rất quyết liệt. Tính năng cơ động mặt bằng của F-8 tốt, phi công Mỹ ở hạm tàu có kỹ thuật giỏi. Đánh F-8, phải có kinh nghiệm, không chiến cơ động tốt mới hạ được đối thủ.

Bọn phi công F-8, bay theo đội hình 2 chiếc, kéo dài các đội, độ cao chênh lệch lớn, rất khó nhìn hết đội hình. Ta đuổi bắt thẳng trước, nếu không cảnh giác, chỉ mười, mười lăm giây là bị bám đuôi rồi. Nhiều phi công Míc-21 và cả Míc-17 bị hi sinh vì thủ đoạn này của địch. Bản thân tôi cũng suýt mất mạng vì chiến thuật kéo dài đội hình của bọn giặc lái Mỹ.

Lại nói trên đường về, anh Chao và Ích bay trước, tôi cơ động cảnh giới phía sau. Bất ngờ, xa xa, ở độ cao hơn máy bay tôi, cự li khoảng 3.000m, 2 chiếc F-8 đang đuổi theo biên đội. Cả biên đội Míc-17 hầu như còn lại rất ít. Máy bay tôi hết đạn, dầu chỉ còn đủ về sân bay. Tôi nghĩ nếu cả 3 anh em cùng quay lại phản kích, thì có thể hết dầu về, phải nhảy dù mất. Tôi liền báo cáo: số 1 và số 2 cứ về, tôi quay lại phản kích. Tôi ngoặt gấp máy bay, cứ nhằm thẳng thẳng bay đầu mà lao tới. Thằng địch bất ngờ gặp đòn quyết đấu, khi hai máy bay gần lao vào nhau, nó vội kéo máy bay vọt lên cao và vòng ra biển. Trong giây lát sắp đâm vào máy bay địch, tôi chỉ kịp nghĩ: Đời mình sẽ là viên đạn cuối cùng lao vào kẻ thù. Ngoài ra, vì quá nhanh nên không kịp trấn tĩnh gì.

Sau gần 40 năm, tôi vẫn còn nhớ như ngày hôm qua, cái thể quyết đấu ngày, sống đến ngày hôm nay là nhờ trời Phật phù hộ, độ trì. Thỉnh thoảng nhớ là và tôi sờ vào gáy... vẫn thấy vài cọng tóc còn dựng.

Lê Sĩ Diệp ra đi, khi vừa mới có người yêu. Người yêu của anh là cô y tá xinh đẹp ở Viện 108. Anh là học sinh miền Nam, tôi và Diệp học cùng lớp, cùng tuyển, trúng phi công, cùng học bay và cùng về 1 trung đoàn. Chàng trai xứ Huế rất trắng trẻo, nhanh nhẹn, chữ viết rất đẹp và yêu cũng rất đậm đà, thủy chung. Diệp còn hơn các bạn bè khác, nhiều phi công tiêm kích trẻ, khi hi sinh chưa hề biết vị cay, ngọt của một mối tình đầu.

Hoàng Ích, chàng trai Hải Dương, con một gia đình cán bộ công nhân ở thành phố Cảng. Tốt nghiệp khóa 2 phi công chiến đấu của trường Không quân Việt Nam, anh bay giỏi, hăng hái chiến đấu. Sau vài tháng bổ sung vào phi đội, anh được vào trực ban lớp chiến đấu. Trận ngày 29 tháng 7 là trận đầu của anh. Tuy chưa trực tiếp bắn rơi máy bay địch, nhưng anh rất kiên cường yểm hộ đội trưởng từ đầu đến cuối trận. Đối với một phi công mới vào trận đầu, thế là quá xuất sắc. Nhất là đã thử sức với đối tượng F-8, rất khó đánh. Ngay cả phi công cũ, cũng phải cẩn thận đối với địch thủ này.

Đồng chí Hoàng Ích, đã anh dũng hi sinh trong trận đánh với F-4, trên đỉnh sân bay Anh Sơn - Nghệ An vào tháng 10 năm 1968. Chàng trai đất Cảng đã vì độc lập, tự do, thống nhất Tổ quốc, thanh thản ra đi khi mới bước vào tuổi 24.

Kể từ ngày 3 tháng 4 năm 1965 đến ngày 31 tháng 10 năm 1968, Không quân nhân dân Việt Nam đã làm theo lời Bác Hồ dạy, mở mặt trận trên không thắng lợi. Trải qua hơn một nghìn ngày đêm vừa chiến đấu vừa xây dựng, Không quân đã xuất kích 1.602 lần chiếc máy bay, đánh 251 trận, và bắn rơi 218 máy bay Mỹ, gồm 19 kiểu loại của không quân và hải quân địch. Không quân đã cản phá được 1.206 lần chiếc máy bay địch vào đánh các mục tiêu, đặc biệt cản phá có hiệu quả các đợt hoạt động lớn của địch đánh vào Hà Nội, Hải Phòng. Không quân đã góp phần cùng nhân dân miền Bắc, đánh bại các bước leo thang của địch, đánh bại cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất của Mỹ, bảo vệ miền Bắc, bảo vệ Hà Nội, Hải Phòng và các mục tiêu quan trọng khác, liên tục tăng cường chi viện cho miền Nam ruột thịt. Không quân vận tải - Lữ đoàn 919 cũng lập nên nhiều chiến tích rất anh hùng: Đánh tàu biệt kích bằng máy bay AN-2, thả dù trong đêm chi viện cho chiến trường dịp Tết Mậu Thân 1968, oanh tạc các căn cứ trên đất địch. Đồng thời, các đồng chí đã tổ chức hàng trăm chuyến bay chuyên cơ an toàn trong chiến tranh.

Đế quốc Mỹ kiêu hãnh, lạc quan quá đáng về sức mạnh “Không thể tưởng tượng nổi của không lực Hoa Kỳ”. Để đánh phá miền Bắc, chúng đã huy động trên 1.300 máy bay chiến thuật và hơn 100 pháo đài bay B-52, động viên hàng nghìn phi công vào chiến tranh, sử dụng nhiều

kiểu loại máy bay hiện đại nhất thời ấy, cường độ xuất kích từ 300-350 lần chiếc trong một ngày. Vũ khí, khí tài của địch luôn được cải tiến, đặc biệt là nhiều và vũ khí chính xác, có tính năng hủy diệt cao. Thủ đoạn đánh phá và không chiến của chúng luôn thay đổi. Chúng sử dụng các căn cứ từ Thái Lan, từ miền Nam Việt Nam, từ các tàu chở máy bay ở vịnh Bắc Bộ. Gần các mục tiêu đánh phá, ra đa địch, máy bay QB-66 dẫn đường đến mục tiêu. Trong quá trình leo thang đánh phá miền Bắc, nhất là sau những trận bị Míc bắn rơi, địch nghiên cứu, đối phó quyết liệt với Míc. Chúng tăng cường tiêm kích yểm hộ, sử dụng máy bay vừa mang bom, vừa mang tên lửa để vừa đánh các mục tiêu mặt đất, vừa tự vệ, không chiến khi gặp Míc. Đế quốc Mĩ đã từng huy động một lực lượng không quân lớn, vận dụng nhiều mưu kế, quyết quét sạch Míc khỏi vùng trời Việt Nam.

Không quân Việt Nam bước vào chiến đấu với không quân Mĩ trên chiến trường Việt Nam, phải đánh nhau với một không quân nhà nghề, trang bị hiện đại, giàu kinh nghiệm, tổ chức chiến đấu, thủ đoạn xảo quyệt, trình độ bay của phi công tốt với hàng nghìn giờ bay, có tên đạt hàng vạn giờ. Trong khi đó, Không quân ta còn rất non trẻ. Khởi đầu, ta chỉ có một trung đoàn tiêm kích Míc-17 - Trung đoàn 921 - Đoàn Sao Đỏ.

Số phi công này chủ yếu học tập ở Trung Quốc. Ngày 6 tháng 8 năm 1964 về nước, đóng quân tại Nội Bài, đánh trận đầu, mở mặt trận trên không ngày 3 tháng 4 năm 1965. Trung đoàn tiêm kích thứ 2 được thành lập trên cơ sở đoàn bay thứ 2, học tại Trung Quốc; được thành lập ngày 4 tháng 8 năm 1965 tại sân bay Nội Bài. Người kí quyết định thành lập Trung đoàn Không quân thứ 2 là Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Ngày chiến thắng trận đầu, ngày 4 tháng 3 năm 1966, phi công Ngô Đức Mai bắn rơi 1 chiếc F-4 tại Vạn Yên, Mộc Châu, Sơn La.

Cả hai trung đoàn mới ven vện có gần 60 phi công vào những năm này (1965-1968).

Trong chiến đấu và xây dựng, Không quân ta được kế thừa truyền thống vẻ vang của cả dân tộc và của quân đội, dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam. Không quân ta chiến đấu trong thế trận chiến tranh nhân dân, hiệp đồng với các đơn vị bạn, đặc biệt là với lực lượng phòng không của ba thứ quân, lấy chiến đấu và xây dựng lực lượng lớn mạnh không ngừng để có thể chiến đấu lâu dài với quân xâm lược mạnh hơn ta cho đến thắng lợi hoàn toàn. Không quân lúc đầu đánh nhỏ, lẻ, đánh gần là chủ yếu, từng bước đánh nhỏ với lực lượng vừa. Về sau, đánh phối hợp với giữa các loại máy bay tiêm kích có tính năng chiến thuật khác nhau, hỗ trợ nhau, đánh cản phá đội hình lớn của địch, phối hợp cùng cao xạ, tên lửa lập trung bảo vệ Hà Nội - Hải Phòng và các tuyến giao thông quan trọng. Chiến thuật của tiêm kích cũng luôn phát triển. Mỗi loại có cách đánh truyền thống, phù hợp với tính năng máy bay và tình hình địch trên chiến trường. Không quân Mĩ phải công nhận, dù biết chiến thuật của Míc, nhưng cũng khó chống đỡ, luôn bị tổn thất lớn, nhất là thời kì chúng tập trung đánh phá Hà Nội - Hải Phòng bằng những biên đội lớn hàng vài chục chiếc máy bay chiến thuật.. Tháng 3 năm 1967, Không quân đã trở thành một binh chủng của Quân chủng Phòng không - Không quân, tiếp tục vươn lên để đáp ứng nhiệm vụ ngày càng lớn hơn của cách mạng Việt Nam.

Ngày 3 tháng 11 năm 1968, Bác Hồ kêu gọi đồng bào, và chiến sĩ cả nước: “Chúng ta đã đánh thắng cuộc chiến tranh phá hoại của đế quốc Mĩ ở miền Bắc. Đó là một thắng lợi có ý nghĩa rất quan trọng đối với sự nghiệp chống Mĩ, cứu nước vĩ đại của dân tộc ta, song đó mới chỉ là thắng lợi bước đầu. Đế quốc Mĩ rất ngoan cố và xảo quyệt. Nhiệm vụ thiêng liêng của toàn dân tộc ta lúc này là nâng cao tinh thần quyết chiến, quyết thắng. Quyết tâm giải phóng miền Nam, bảo vệ miền Bắc, tiến tới hòa bình, thống nhất đất nước”.

Anh em phi công ghi nhớ sâu sắc lời kêu gọi của Bác Hồ. Chúng tôi vừa huấn luyện, vừa sẵn sàng chiến đấu. Chúng tôi hiểu, trước khi thắng lợi hoàn toàn, chắc chắn sẽ còn nhiều phen đổ sức quyết liệt với giặc Mĩ. Cần phải nâng cao sức chiến đấu của Trung đoàn, của Không quân, sẵn sàng đối phó với các tình thế mới của chiến tranh xảy ra. Bài học phải luôn cảnh giác cách mạng với bọn xâm lược luôn được chúng tôi ghi nhớ.

Chương III

CHUẨN BỊ CHO NHỮNG TRẬN CUỐI CÙNG

Chiến lược “chiến tranh cục bộ” của đế quốc Mỹ thực chất đến cuối năm 1968 đã thất bại. Nhà cầm quyền Mỹ buộc phải xuống thang. Níchxơn lên thay Giônxơn làm Tổng thống nước Mỹ. Vừa bước vào “Nhà trắng”, Níchxơn cùng tập đoàn điều hâu tìm chiến lược nhằm đối phó với tình hình mới của các phong trào đấu tranh ở châu Á và trên thế giới.

Trong thế thua, trước sức ép của dư luận Mỹ và thế giới đòi chấm dứt chiến tranh, Níchxơn buộc phải rút quân Mỹ khỏi chiến trường miền Nam. Nước Mỹ giàu nhưng không mạnh. Tiền của và nhân lực không thể đổ mãi vào chiến trường Việt Nam. Đối với Mỹ, càng lao sâu vào chiến trường Việt Nam, càng như chui đầu vào đường hầm không lối thoát. Nhưng với bản chất ngoan cố, Mỹ vẫn chủ trương “giữ cam kết ở Việt Nam”, “tiếp tục chiến đấu”, “mang chiến thắng về cho nước Mỹ”, “không thể chấp nhận bất cứ điều gì khác để thay đổi cho thắng lợi”. Tập đoàn Níchxơn đề ra chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh”. Thực chất của chiến lược này là nhằm “thay đổi màu của trên xác chết”, thực hiện cùng công thức quân đội Sài Gòn cộng với hỏa lực tối đa và viện trợ dồi dào của Mỹ. Chúng thực hiện những thủ đoạn rất tàn bạo, thâm độc, để bình định, giành dân, giành lại những địa bàn chiến lược đã mất. Chúng dùng không quân, pháo binh đánh phá hủy diệt các căn cứ hậu cần của Quân giải phóng miền Nam. Bom, đạn, chất độc màu da cam thả tràn lan khắp núi rừng và các vùng căn cứ cách mạng. Chúng hòng làm cho ta cạn nguồn tiếp tế, các lực lượng vũ trang địa phương không bám được vào dân, thực hiện độc kế “tát nước, bắt cá”. Chúng âm mưu với sức mạnh của Hoa Kỳ và dùng quân đội ngụy được nuôi dưỡng lớn mạnh, đẩy các binh đoàn chủ lực của ta ra khỏi miền Nam, giành thắng lợi quyết định trong chiến tranh, thực hiện được mục tiêu, chiến lược ở Đông Nam Á và thế giới.

Đối với Bắc Việt Nam, Níchxơn gây sức ép và răn đe, luôn duy trì một lực lượng lớn không quân đóng ở Thái Lan, Guam, miền Nam và hạm đội 7 được tăng cường các tàu sân bay châu chực ở vịnh Bắc Bộ. Lực lượng không quân Mỹ sẵn sàng tiến công trở lại miền Bắc Việt Nam với lực lượng gồm 1.261 máy bay chiến thuật và 120 máy bay B-52. Chúng tiến hành trinh sát tầng cao bằng SR-71, bay cao 1.5000m, tốc độ gấp 2 lần tiếng động, dùng máy bay không người lái trinh sát vùng Bắc Bộ, Khu 4; dùng máy bay không người lái và máy bay chiến thuật trinh sát các trục đường vận chuyển vào miền Nam và các chân hàng. Nhiều lần chúng cho B-52 và máy bay cường kích đánh các kho hàng và các đoàn ô tô vận tải. Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của quân và dân ta tuy đã giành được thắng lợi bước đầu, nhưng còn gay go, quyết liệt. Khẩu hiệu “Tất cả vì chiến thắng quân xâm lược, vì miền Nam ruột thịt, hết lòng chi viện cho chiến trường”, luôn được quán triệt sâu sắc trong các đơn vị không quân, đặc biệt là lực lượng tiêm kích.

Trong trái tim của những chiến sĩ không quân luôn in đậm hình ảnh Bác Hồ vô cùng kính yêu và sâu nặng nghĩa tình. Chúng tôi được nghe kể lại, mỗi lần các đồng chí cán bộ Bộ Tổng Tham mưu báo cáo lên Bác về các trận đánh máy bay Mỹ, có không quân tham gia, đầu tiên Bác hỏi: các chú phi công đánh trận về có đầy đủ không. Rồi mới hỏi tiếp việc ta bắn rơi được mấy chiếc.

Bác gửi huy hiệu của Người tặng chiến sĩ không quân trực tiếp bắn rơi máy bay Mỹ. Bác còn đề nghị cho sơn một ngôi sao đỏ trên máy bay vừa lập chiến công. Khi nhận những phần thưởng này, cả Trung đoàn từ phi công đến thợ máy, các cán bộ tham mưu, hậu cần, chiến sĩ nấu ăn đều rất tự hào, phấn khởi, quyết lập công nhiều hơn. Chiến công này là của chung. Tất cả các bộ phận trong Trung đoàn đều đoàn kết, gần bó giúp đỡ nhau hơn. Trong những lúc khó khăn, bị tổn thất, hi sinh, chúng tôi lại càng thấm thía điều Bác dạy: “Thắng không kiêu, bại

không nản”, “Dù có đốt cháy cả dãy Trường Sơn, cũng phải giành được tự do, độc lập”. Ngày 2 tháng 9 năm 1969, Chủ tịch Hồ Chí Minh từ trần.

Trong lễ truy điệu Người, các phi đội tiêm kích Míc-17, Míc-21, Míc-19 vinh dự được bay tiễn biệt. Phi đội 12 chiếc Míc-17 do đồng chí Cao Thanh Tịnh - Trung đoàn phó dẫn đầu đoàn bay tiễn Bác. 12 chiếc chia thành 3 tốp, phi công toàn là các chiến sĩ đã bao phen vào sinh ra tử với quân giặc. Hầu hết anh em trong biên đội đều bắn rơi nhiều máy bay Mỹ. Phi đội 12 chiếc Míc-21 và Míc-19 cũng chọn toàn anh em ưu tú. Tôi bay trong tốp đầu tiên của phi đội Míc-17. Tôi còn nhớ mãi, bay tiễn biệt Bác sao nặng nề, căng thẳng hơn nhiều so với bay chiến đấu. Suốt gần 40 phút bay, qua Ba Đình chỉ 30 giây, tôi cố gắng giữ tốt biên đội đúng từng mét, bay thật ổn, mà lòng tái tê.

Khi hạ cánh xong, đồng chí Nguyễn Văn Tiến - Chính ủy thông báo Bộ Tư lệnh khen ngợi các đồng chí không quân đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Chúng tôi đứng lặng thinh, mắt ai cũng rơi lệ khi nghĩ về Bác. Anh em chúng tôi không ai kìm được. Các phi công đứng nghiêm trang mà nước mắt chảy ròng ròng. Thương Bác khôn nguôi. Một lãnh tụ suốt cuộc đời vì nước, vì dân. Sức mạnh bắt nguồn từ tình cảm sâu đậm, từ tình yêu. Yêu quê hương, đất nước, yêu Bác Hồ, yêu cha mẹ, anh em đồng bào, đồng chí, yêu con người, yêu làng quê.

Các chi bộ trong Trung đoàn đều sinh hoạt, nêu quyết tâm biến đau thương thành sức mạnh, thực hiện Di chúc thiêng liêng của Người, nguyện tiếp tục hoàn thành sự nghiệp bảo vệ Tổ quốc, giải phóng miền Nam.

Thời kì từ năm 1969 đến năm 1971, Binh chủng và Trung đoàn vừa sẵn sàng chiến đấu nếu địch quay trở lại ném bom miền Bắc, vừa chiến đấu, tiêu diệt các máy bay trinh sát không người lái ở tầng thấp và tầng cao; tập trung huấn luyện, nâng cao trình độ kĩ thuật cho lái cũ, lần các đồng chí lái mới được bổ sung về các trung đoàn; hồi phục, tăng cường đầu máy bay tốt; tổ chức thêm lực lượng mới; huấn luyện bộ đội kĩ thuật, chiến thuật bay ngày, bay đêm. Các phi công Míc, được huấn luyện bay không chiến, bay các bài kĩ thuật phức tạp một chiếc, biên đội 2 chiếc và 4 chiếc. Trong thời gian này, mỗi phi công bay trung bình 40-50 giờ huấn luyện kĩ thuật và tổ chức diễn tập bay đối kháng, các bài bay ứng dụng được hình thành: 4 chiếc tiêm kích, đánh với 4 tiêm kích giả địch. Nhờ chủ trương đúng đắn này và cách tổ chức vừa linh hoạt, vừa kiên quyết của các cấp chỉ huy, trình độ phi công được nâng cao hơn trước cả về kĩ thuật bay và chiến thuật. Không chỉ tập không chiến trong từng trung đoàn, mà còn tổ chức hiệp đồng, bay tập chiến đấu giữa Míc-17, Míc-19 và Míc-21. Trung đoàn 927 (Míc-21) và Trung đoàn 925 (Míc-19) được thành lập. Như vậy, đến cuối năm 1971, ở miền Bắc về không quân có 3 trung đoàn tiêm kích, gồm 921, 923 và 925 và trung đoàn bạn K gồm 2 phi đội Míc-17 và 1 phi đội Míc-21. Ngoài ra còn có một tiểu đoàn cường kích, máy bay IL-28, mới đào tạo ở Liên Xô về. Trung đoàn vận tải 919 phát triển thành lữ đoàn gồm 1 tiểu đoàn AN-2, 1 tiểu đoàn trực thăng, 1 tiểu đoàn Li-2, IL-14, IL-18. So với thời kì đầu (1964) đến cuối năm 1971, Không quân ta đã thực hiện thắng lợi phương châm: vừa chiến đấu, vừa xây dựng lực lượng, để có thể đánh lâu dài với giặc Mỹ, cho đến thắng lợi hoàn toàn. Tổng cộng lực lượng phi công tiêm kích các loại máy bay Míc-17, Míc-19, Míc-21 có khoảng 170 người. Không quân vận tải có 61 tổ bay các loại. Thông thường, tổ bay vận tải 5 người gồm lái chính, lái phụ, cơ giới, dẫn đường và thông tin trên không.

Thợ máy, số đi học ở Liên Xô, Trung Quốc tiếp tục về, số sơ cấp đào tạo tại Việt Nam, đủ để biên chế cho các trung đoàn tiêm kích và lữ đoàn vận tải.

Xăng dầu được dự trữ, chứa trong 500 bể bố trí ở 48 địa điểm khác nhau, đủ sức phục vụ cho lực lượng máy bay tiêm kích triển khai chiến đấu trên toàn miền Bắc.

Hệ thống sân bay qua nhiều lần bị bom đạn được sửa chữa. Quân chủng làm thêm các sân bay dã chiến bằng đất, nguy trang cẩn thận. Địch trinh sát hoài mà vẫn không phát hiện được,

như sân bay Gát ở Quảng Bình.

Quân chủng đã chú trọng xây dựng Trường Không quân Việt Nam, bổ sung cán bộ, xe máy, máy bay các loại, hình thành 2 hệ: huấn luyện, đào tạo phi công và hệ mặt đất gồm: thợ máy và cán bộ tham mưu.

Đánh giá sự trưởng thành của Không quân, nghị quyết của Đảng ủy Binh chủng nhận định: Đã có sự trưởng thành về nhiều mặt, nhưng còn nhiều hạn chế, non yếu. Đảng ủy đề ra nhiệm vụ trước mắt là “Vừa chiến đấu, vừa sẵn sàng chiến đấu, vừa tranh thủ thời gian để dốc sức huấn luyện, nâng cao chất lượng hoàn thiện của bộ đội, lấy chất lượng chính trị làm cơ sở, chất lượng đội ngũ cán bộ là khâu chính, đẩy mạnh huấn luyện quân sự và xây dựng cơ bản theo phương châm ít mà giỏi. Chuẩn bị sẵn sàng để đánh địch ở mặt đất, mặt nước, vận tải chi viện kịp thời cho các chiến trường, làm tốt nhiệm vụ chuyên cơ và các nhiệm vụ khác”. Về nhiệm vụ chiến đấu ở Quân khu 4, Đảng ủy nhấn mạnh yêu cầu: “Đánh chắc thắng, hết sức giữ gìn, bồi dưỡng lực lượng ta”.

Quân chủng mở nhiều lớp tập huấn ngắn hạn, mỗi lần từ 5 đến 7 ngày cho cán bộ các cấp về tư tưởng, phương châm tác chiến, về công tác tham mưu, tổ chức huấn luyện, chiến đấu. Đặc biệt chú trọng bồi dưỡng lớp cán bộ mới được bổ nhiệm ở các cấp. Công tác hậu cần chuẩn bị cho chiến đấu, công tác nuôi dưỡng bộ đội, đặc biệt là nuôi dưỡng phi công được chú ý toàn diện. Phi công ta không phải ăn theo cách của nước ngoài, mà được nuôi bằng các món ăn Việt Nam, hợp khẩu vị và khoa học, có các y bác sĩ dinh dưỡng theo dõi sát sao.

Thời kì này, công tác dân vận, công tác bảo vệ an ninh được đặc biệt quan tâm. Trung đoàn quan hệ với Đảng ủy và chính quyền địa phương, làm tốt công tác bảo vệ. Hàng vạn tấn vật tư, khí tài, nhiên liệu sơ tán khắp núi rừng, trong làng bản đều an toàn, luôn được Đảng, chính quyền và dân địa phương giám sát, bảo vệ.

Các căn cứ không quân quan trọng như Nội Bài, Kép, Yên Bái được các tiểu đoàn pháo 37mm trực tiếp bảo vệ. Pháo cao xạ được bố trí trực tiếp trong khu vực sân bay. Trong khi đánh nhau, các tiểu đoàn này đã bắn yểm hộ trực tiếp cho không quân rất hiệu quả.

Năm 1969, Trung đoàn 923, Trung đoàn 921 tổ chức xuất kích 540 lần, bắn rơi 10 máy bay không người lái. Năm 1970, xuất kích 70 lần, 6 lần gặp địch, nổ súng, không bắn được chiếc nào. Ngày 9 tháng 3 năm 1970, đồng chí Lương Đức Trường - phi công Míc-17, bắn rơi một chiếc máy bay không người lái tại vùng Cửa Ông, nhưng máy bay bị tai nạn, đồng chí hi sinh.

Khi Mĩ “xuống thang” đánh phá miền Bắc, dồn bom đạn hủy diệt khu vực từ vĩ tuyến 20 trở vào, Quân chủng tổ chức cho Míc-21, từ Nội Bài vào Vinh, Đồng Hới, Anh Sơn xuất kích đánh B-52 và đánh giã địch ở các cửa khẩu để bộ đội 559 thuận lợi vượt các trọng điểm trên đường Trường Sơn.

Trên đường 12, ngày 18 tháng 1 năm 1970, biên đội Míc-21 gồm Đình - Tuân, cất cánh từ sân bay Vinh, gặp địch cứu giặc lái vừa bị cao xạ bắn rơi.

Buổi sáng, trời khá mù ở sân bay Vinh. Vào khu vực chiến đấu, biên đội phát hiện cả F-4 và máy bay trực thăng CH-53. Vũ Ngọc Đình bắn bằng tên lửa, trung chiếc CH-53 rơi tại chỗ. Khí tượng ở khu vực chiến đấu vừa có mù, vừa bị mây che các đỉnh núi cao. Trên đường chở về, máy bay của Phạm Đình Tuân va vào núi, bị tai nạn. Số 1, Vũ Ngọc Đình về an toàn, hạ cánh tại sân bay Vinh. Trận chiến từ lúc cất cánh, đến lúc về hạ cánh chỉ 25 phút.

Trong chiến dịch Đường 9 - Nam Lào (đầu năm 1971), ta dùng Míc-21 đánh đuổi bọn C-130, không cho chúng đánh vào đội hình bộ binh và xe tăng đang triển khai ở Bản Đông. Suốt thời gian chiến dịch, không quân ta đã làm cho B-52, C-130 giã ra, tạo thuận lợi cho bộ binh hoàn

thành nhiệm vụ.

Ngày 4 tháng 10 năm 1971, đồng chí Đinh Tôn bay vào hạ cánh tại sân bay Đồng Hới, phục kích B-52. Sân bay bị địch ném bom, còn 3 quả bom từ trường chưa nổ. Đồng chí Đinh Tôn cất cánh, máy bay chạy bon qua bom nổ chậm từ trường để làm nhiệm vụ. Anh Phạm Ngọc Lan và các đồng chí cán bộ tham mưu, anh em bộ đội sân bay Anh Sơn đứng ngay nơi bom chờ nổ để chỉ huy và động viên đồng đội xuất kích. Máy bay tiếp tục bay vào chiến trường.

Do địch gây nhiễu nặng, thời tiết xấu, gặp B-52 ở thế đối đầu, Đinh Tôn không bắn được, phải quay về Thọ Xuân hạ cánh.

Anh Đinh Tôn quê ở Hoài Nhơn, Bình Định. Anh vào bộ đội vào những năm cuối của cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp, học lái máy bay ở Tiệp Khắc, về nước năm 1959. Lần đầu tiên người dân Hà Nội thấy máy bay biểu diễn trên sông Hồng vào ngày 2 tháng 9 năm 1959 do anh lái. Tiếp sau, Đinh Tôn bay Li-2 - máy bay vận tải hạng trung của Liên Xô sản xuất. Khi vận chuyển qua Lào, giúp tiểu đoàn Coong Le khởi nghĩa, bị máy bay T-28 địch đánh đuổi bắn, trên máy bay Li-2 không trang bị vũ khí, anh vòng lại, đối đầu với T-28. Tên địch ớn lạnh, phải buông anh ra, bay một mạch về Viêng Chăn hạ cánh. Trong quá trình chiến đấu, Đinh Tôn bắn rơi 4 máy bay Mỹ, được tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân ngày 31 tháng 12 năm 1973. Anh là một phi công rất giỏi, điều khiển được nhiều loại máy bay. Sau này, anh bị ung thư vòm họng. Do bệnh quá nặng, các thầy thuốc cả trong và ngoài quân đội đã tận tình cứu chữa, nhưng anh vẫn không qua khỏi. Anh mất năm 1980. Con trai anh sau này cũng trở thành phi công. Hiện cháu đang công tác tại chính đơn vị cũ mà bố cháu đã từng công tác trước khi chuyển qua bay Míc.

Thực hiện quyết tâm bắn rơi B-52, ngay từ đầu năm 1968, một số tổ bay Míc-21 và Míc-17 được huấn luyện để bay đêm, kể cả trong điều kiện phức tạp. Quân chúng đã cử cán bộ vào Nam Khu 4, qua Lào, nghiên cứu cách đánh B-52. Hệ thống thông tin, chỉ huy được triển khai, rất bí mật. Hệ thống ra đa dẫn đường cho Không quân được triển khai tận Quảng Bình, để có thể dẫn dắt tiêm kích ta đánh pháo đài bay. Anh Đinh Tôn gặp B-52 một lần, ở thế đối đầu, không đánh được.

Đêm 20 tháng 11 năm 1971, phi công Vũ Đình Rạng trực ban chiến đấu tại sân bay Anh Sơn, phục kích đánh B-52. Vào lúc 20 giờ, một tốp B-52 hoạt động ở bầu trời khu vực Sầm Nưa; 30 phút sau, ra đa ta bắt được một tốp B-52. Sở chỉ huy lệnh cho Rạng cất cánh. Địch bay cao 10.000m. Ta bay độ cao thấp hơn, 5.000m để tránh tiêm kích địch bay cùng độ cao yểm trợ máy bay ném bom. Cách tốp B-52 độ 100km; chỉ huy sở lệnh cho phi công kéo lên cao 10.000m. Máy bay ta ở phía sau tốp B-52, đang tăng lực, vút thùng dầu phụ, tiếp cận gần B-52. Cách địch 15km, Rạng mở ra đa, phát hiện mục tiêu tốt, anh tiếp cận đến 8km, phóng 1 quả tên lửa. Vòng lại, nhìn bằng mắt thường thấy chiếc B-52 khác, anh bắn quả tên lửa thứ 2 rồi nhanh chóng thoát li. Một quả tên lửa nổ, làm hỏng một động cơ B-52. Máy bay địch cố lê về Thái Lan hạ cánh.

Trận đánh chuẩn bị công phu, thời cơ gặp địch trong đời chỉ một lần, Anh Rạng đã bắn từng quả là xử lý không chuẩn xác. Máy bay địch chỉ bị thương, chúng cố bay về hạ cánh xuống một sân bay biên giới Thái Lan. Sau trận này, địch phải tạm dừng hoạt động ở bắc đường số 7 một thời gian để nghiên cứu cách đối phó với Míc.

Mặc dù B-52 chưa rơi tại chỗ, nhưng rút ra được bao bài học kinh nghiệm cho phi công và hệ thống chỉ huy của ta. Sau này, Không quân ta hạ được B-52 trên chiến trường miền Bắc, một phần cũng nhờ bài học rút ra từ sự không thành công này. Trong lịch sử Không quân Việt Nam đánh B-52, dù thời gian có trôi qua, nhưng trận đánh ban đầu, mở đường cho thắng lợi, đánh thắng B-52, phải kể đến phi công Đinh Tôn và Vũ Đình Rạng. Các đồng chí sĩ quan dẫn đường, sĩ quan quân báo, thông tin, ra đa, bộ đội trinh sát điện tử, phối hợp nhịp nhàng, vạch nhiễu, tìm

thù, quyết dẫn đường cho tiêm kích ta tiêu diệt địch, là ý chí rất cao của cả một tập thể anh hùng. Các đồng chí cán bộ chỉ huy, những người tổ chức huấn luyện, chuẩn bị và chỉ huy trực tiếp, có công lớn trong việc diệt B-52. Trận đánh còn khẳng định một điều quan trọng là, dù B-52 được bảo vệ bằng tiêm kích, phủ đủ loại nhiễu, nhưng đã vào gây tội ác ở Việt Nam là nhất định bị Không quân Việt Nam trừng trị, tiêu diệt.

Chương IV

NHỮNG NGÀY THÁNG RỰC LỬA

Sau 3 năm tạo lực, tạo thế, liên tục tiến công địch trên mặt trận quân sự, chính trị, ngoại giao, ngày 30 tháng 3 năm 1972, ta mở cuộc tiến công chiến lược trên toàn chiến trường miền nam. Chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh” có nguy cơ phá sản hoàn toàn. Tập đoàn Níchxơn quyết định “Mĩ hóa” trở lại cuộc chiến tranh. Chúng đã sử dụng không quân và hải quân - hai quân chủng át chủ bài của quân đội Mĩ, tham gia chiến đấu trực tiếp, cùng quân ngụy đối phó ngăn chặn các đòn tiến công của ta ở miền Nam và đánh phá trở lại miền Bắc.

Níchxơn không dùng thủ đoạn leo thang chiến tranh như Giônxơn, mà dùng lực lượng lớn không quân, hải quân, đặc biệt dùng B-52 đánh ngay vào những mục tiêu có ý nghĩa chiến lược trên miền Bắc.

Ngày 6 tháng 4 năm 1972, Mĩ dùng 106 lần máy bay cường kích và pháo hạm đánh Quảng Bình.

Đêm 10 tháng 4, địch cho B-52 ném bom đánh phá thành phố Vinh.

Đêm 13 tháng 4, B-52 đánh Thanh Hóa, ném bom sân bay Thọ Xuân.

Ngày 16 tháng 4, đánh Hải Phòng bằng không quân và pháo kích từ hạm tàu.

Trong chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, Giônxơn phải mất gần 3 năm, mới “leo thang” từ Quảng Bình ra đến Hà Nội. Còn Níchxơn, chỉ hơn một tuần, khối lửa bom đạn của Mĩ đã rải khắp miền Bắc. Níchxơn dùng trong chiến tranh phá hoại lần thứ 2 toàn những vũ khí chính xác, đã được cải tiến, như bom lade, bom vô tuyến. Ban ngày, Mĩ dùng máy bay cường kích, với sự yểm hộ chặt chẽ đề phòng Míc, tập kích liên tục, ác liệt các sân bay - căn cứ Không quân Việt Nam. Có lúc chúng tập trung gần 100 lần chiếc, đánh bom như mưa xuống sân bay Nội Bài - căn cứ chính của Míc-21. Chúng đánh tất cả các sân bay suốt ngày đêm, không cho ta có điều kiện sửa chữa. Các máy bay cường kích Mĩ, còn tập trung đánh các đơn vị tên lửa, mối hiểm họa to lớn của B-52. Ban đêm, trước khi B-52 đến ném bom, máy bay cường kích thả nhiễu (những sợi bằng kim loại) đầy trời, rồi máy bay gây nhiễu hoạt động trên hướng B-52 sẽ xuất hiện. Các sân bay của Míc bị tập kích bằng A-7, F-111 bay độ cao thấp và cực thấp. Có tốp A-6, A-7 bay quá thấp, thả bom chùm còn nguyên vẹn ngòi nổ, rơi trên đường băng sân bay Kép. Địch sử dụng lực lượng hàng nghìn máy bay chiến thuật, đánh các mục tiêu mặt đất, trọng điểm là các sân bay, các trận địa tên lửa, để đảm bảo an toàn cho máy bay chiến lược đến hủy diệt với âm mưu làm Cộng sản “sụn gối, quy hàng”.

Chiến tranh phá hoại lần thứ 2, “át chủ bài” của Níchxơn là B-52; trận chiến quyết định là bầu trời Hà Nội. Việc này, khi còn sống, Bác Hồ đã lường trước. Trung ương Đảng, Bác Hồ đã giao nhiệm vụ cho quân đội, trực tiếp là Quân chủng Phòng không - Không quân: Phải chuẩn bị cho trận quyết chiến chiến lược. Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã từng chỉ đạo: Trong những tình huống nhất định, có thể không nhất thiết địch leo thang từng bước trước khi đánh phá các thành phố lớn và khu công nghiệp lớn của ta. Do đó, cần hết sức cảnh giác và thực sự đề phòng

trước những âm mưu thâm độc và tàn bạo mới của đế quốc Mỹ.

Địch đã huy động lực lượng lớn trong thời gian ngắn có ý nghĩa quyết chiến chiến lược này.

30 phần trăm số máy bay chiến thuật của toàn không quân Mỹ gồm 1.077 chiếc, trong tổng số 3.400 chiếc hiện có.

150 máy bay chiến lược B-52 trong tổng số 400 chiếc B-52, chiếm 37 phần trăm số máy bay chiến lược.

5 tàu sân bay trong tổng số 14 tàu sân bay của đế quốc Mỹ.

58 trong tổng số 98 tàu chiến các loại của hạm đội 7 - hạm đội lớn nhất của Mỹ. Hình thức hoạt động của chúng là tập trung đánh thành từng đợt, trong 5 đến 7 ngày; đánh có trọng điểm, B-52 lướt qua mục tiêu nào là hủy diệt mục tiêu ấy. Ý đồ của chúng là làm cho Hà Nội khiếp sợ, phải theo điều kiện Mỹ đặt ra trên bàn hội nghị.

Kể cả các khu dân cư đông đúc như Khâm Thiên ở Hà Nội, khu dân lao động An Dương ở Hải Phòng đều là mục tiêu hủy diệt của B-52. Giặc Mỹ cố tình đánh vào dân chúng hòng làm cho dân ta sợ hãi, gây áp lực với Chính phủ Việt Nam Dân chủ cộng hòa. Hà Nội - Thủ đô của nước Việt Nam độc lập, trong những tháng ngày rực lửa chiến đấu này, đã trở thành chiến trường quyết định giữa dân tộc ta với bọn xâm lược.

Chính phủ ra lệnh sơ tán triệt để dân chúng ở Hà Nội, Hải Phòng và các thành phố lớn. Hàng vạn đồng bào ở các đô thị, tảo về sơ tán ở các vùng nông thôn rộng lớn. Ở lại thành phố, chủ yếu chỉ còn bộ đội, dân quân tự vệ và cán bộ Nhà nước, công an. Các bệnh viện dân y trở thành bệnh viện quân y, thành các trung tâm cấp cứu. Thủ đô Hà Nội đã trở thành Thăng Long bách chiến, bách thắng. Các cô tự vệ, súng trường trên vai, mũ rơm đội đầu, vũng vàng, kiên cường bám trụ nhà máy, sản xuất và chiến đấu cùng các chiến sĩ phòng không - không quân. Với quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược ngay trên bầu trời Thủ đô, mỗi người dân là một chiến sĩ, quyết chiến và quyết thắng, hào khí chống giặc, tỏa sáng khắp trời Hà Nội.

Thời điểm này, cả dân tộc ta đứng trước nguy cơ thành bại. Ý chí độc lập - tự do của cả dân tộc bị thách thức. Đảng đã động viên toàn quân, toàn dân, quyết chiến đấu: Thà hi sinh tất cả, chứ nhất định không để mất nước, nhất định không chịu làm nô lệ, "Không có gì quý hơn độc lập tự do".

Các đơn vị phòng không - không quân, tuy có chuẩn bị, nhưng trong giai đoạn đầu, cũng bị thiệt hại nhiều về khí tài và người. Lực lượng ta đang dàn trải khắp Quân khu 4, các sư đoàn phòng không chưa kịp ra tăng cường bảo vệ Hà Nội - Hải Phòng.

Các sân bay quân sự Míc hoạt động bị đánh phá nhiều loại bom cùng một lúc: bom nổ ngay, bom dứa (như quả dứa). Địch phá. Ta sửa. Địch cứ phá. Ta lại sửa. Cách sửa gấp sân bay như sau:

Công binh kết hợp với bộ đội không quân, bộ phận sân đường đổ sẵn những tấm bê tông có kích thước khác nhau, mỗi cạnh từ 2m-3m, tấm nhỏ vuông nửa mét, dày 20cm. Sau khi lắp các hố bom bằng đất, cát, lu lèn chặt, đặt tấm bê tông lên, là có thể cất cánh được, còn dải bảo hiểm là đường băng bằng đất. Cả Míc-17 lẫn Míc-21 đều có thể cất hạ cánh trên đường băng dã chiến. Trời mưa, đất lún quá, thì phải chờ khô ráo hoặc tạm dừng chiến đấu nếu không còn đường bê tông.

Địch liên tục đánh phá các căn cứ không quân, nhằm tiêu diệt lực lượng ta từ mặt đất. Chúng làm cho không quân không có điều kiện hoạt động, không thể đánh chúng từ xa. Sân

đường là mục tiêu vừa to, vừa dễ dàng đánh nhất. Không có đường bằng, thì Không quân ta bỏ tay. Chúng đánh vào khu vực sơ tán máy bay. Mi-6 cứu Míc-17, Míc-19, Míc-21 sơ tán trong rừng, cách sân bay 5km đến 30km. Sân bay sửa chữa xong, Mi-6 lại cứu máy bay chiến đấu về. Không quân tiêm kích ta lại tiếp tục xuất kích. Nhờ cách làm sáng tạo này, mà bao phen Mĩ bị bất ngờ. Míc đã xuất kích từ các sân bay vừa bị đánh ác liệt ngày hôm qua, hôm nay đã lại bất ngờ xuất kích, nện cho chúng những đòn đau. Để tăng cường khả năng cơ động, Míc-21 còn dùng tên lửa đẩy phụ, chỉ độ 300m là rời đất, kĩ sư Trương Khánh Châu có sáng kiến lắp dù đuôi cho máy bay Míc-17. Từ Đệ bay thử thành công tại sân bay Kép. Thông thường, Míc-17 chạy đà sau khi hạ cánh khoảng 1.500m. Trong khó khăn, cán bộ, chiến sĩ không quân có nhiều sáng kiến, khắc phục muôn vàn thiếu thốn, khó khăn, để bầu trời miền Bắc luôn có cánh én của Tổ quốc hoạt động.

Míc là nỗi lo lắng, sợ hãi của không quân Mĩ; là niềm tin yêu, tự hào của quân dân cả nước. Dù khó khăn, gian khổ đến đâu, cán bộ, chiến sĩ không quân cũng khắc phục để những cánh bay tiêm kích Việt Nam không vắng trên bầu trời Tổ quốc, động viên đồng bào, đồng chí giữ vững quyết tâm thắng không quân Mĩ ngay trên bầu trời Hà Nội.

Trong chiến đấu, vô vàn những con người bình thường đã quên mình để làm những nhiệm vụ phi thường. Phá bom nổ chậm là công việc vô cùng nguy hiểm. Chiến sĩ sân đường Nguyễn Văn Hoàn ở đại đội sân đường, thuộc tiểu đoàn sân bay Kép, đã cột dây vào chân, để đồng đội thả mình, chui xuống hút bom, mở ngòi nổ, phá bom nổ chậm, để công binh có điều kiện an toàn chữa gấp sân đường. Nhân dân, các Đảng bộ và chính quyền từ tỉnh đến huyện, xã có sân bay, đều lấy tiếng bom địch nổ trong sân bay làm hiệu lệnh hiệp đồng chữa gấp. Các đồng chí Bí thư Tỉnh ủy, Chủ tịch tỉnh trực tiếp động viên và chỉ huy cùng cán bộ quân đội, huy động hàng nghìn dân vào chữa gấp trong đêm. Ban ngày, bộ đội, công binh làm. Bộ phận rà phá bom nổ chậm tranh thủ xử lí ban ngày để có mặt bằng, đến đêm, quân, dân vào chữa gấp đường bằng. Quân với dân quả là một ý chí. Chiến tranh nhân dân là như vậy. Không quân Việt Nam đã cất cánh từ lòng dân, thì kẻ thù nào không bị họ đánh bại. Đó là bài học lịch sử muôn đời.

Cách đánh các mục tiêu của không quân Mĩ vào khu vực có hỏa lực phòng không mạnh và Míc hoạt động như sau:

- Hoạt động của không quân chiến thuật: Gây nhiễu mạnh trước và trong các đợt hoạt động, bằng nhiễu điện tử và từng đàn F-4 thả hàng triệu dải kim loại, độ cao bắt đầu thả từ 8km-5km. Có lúc đầy trời dây kim loại, cùng với nhiễu điện tử che khuất đội hình, làm cho màn hình ra đa ta trắng xóa. Ta không bắt được địch mà địch cũng không nhận ra ta. Tức là bịt mắt ra đa, làm cho các vũ khí phòng không, cao xạ, tên lửa của ta bó tay!

- Trước khi có đợt hoạt động lớn, địch trình sát khí tượng từ xa, cách mục tiêu vài trăm cây số. Tiếp đến cho tiêm kích vào không chế các khu vực thường xuất hiện Míc. Định dùng tốp nhỏ, bay thấp, tập kích sân bay có Míc, cho tiêm kích yểm hộ, khống chế sân bay, ngăn chặn Míc cất cánh và sẵn sàng không chiến ngay trên khu vực sân bay.

- Các tốp máy bay cường kích mang tên lửa Sơ-rai, chống tên lửa đối không, bay lảng vảng từ xa, sẵn sàng tiêu diệt các trận địa tên lửa nếu phát hiện sóng điều khiển.

- Để đối phó với không quân tiêm kích của ta, địch tăng cường lực lượng yểm hộ, có lúc dùng tỉ lệ hai chiếc tiêm kích, hộ tống cho một máy bay mang bom làm nhiệm vụ cường kích. Đội hình rút ngắn lại, cách mục tiêu khoảng 100km, dàn thành chữ "T", hoặc hàng ngang. Chúng tăng lực sớm hơn, để vượt qua khu vực thường có Míc đón lõng.

- Sử dụng lực lượng máy bay chiến thuật - chủ yếu dùng F-4D vừa mang bom, vừa mang tên lửa không chiến, ít sử dụng F-105, F-105D, chủ yếu mang tên lửa, từ xa, rình diệt các trận địa tên lửa mặt đất của ta. Vũ khí không chiến được cải tiến tốt hơn trước nhiều. Tên lửa điều

khuyến bằng tia lade, bom vô tuyến truyền hình. Ngay từ đợt đầu công kích bằng tiêm kích đội nhỏ, địch đã phá được nhiều mục tiêu. Do vũ khí được cải tiến, địch không cần dùng đội hình lớn vài chục chiếc để đánh một mục tiêu quan trọng như trong chiến tranh phá hoại lần thứ nhất. Nhờ vậy, địch có khả năng duy trì nhiều đợt hoạt động trong ngày, làm cho ta không kịp khôi phục sức chiến đấu. Nhiều trận địa thiếu đạn, vì không kịp bổ sung. Tên lửa ta đánh ban ngày địch cố tìm diệt bằng được. Tàu khu trục hạm đội 7 liên tục pháo kích vào các mục tiêu ven biển, dọc đường số 1 đoạn miền Trung suốt ngày đêm. Không quân - hải quân, chủ yếu đánh các mục tiêu ven biển và Hải Phòng. Đánh vào Hà Nội và các vùng xung quanh, địch sử dụng chủ yếu lực lượng không quân - chủ lực là F-4D, loại mới được cải tiến của không quân Mỹ.

Ban ngày, địch dùng chủ yếu máy bay chiến thuật; đánh dọn đường, để tối đến, dùng B-52 hạ sát các mục tiêu quan trọng. Địch cũng biết, lực lượng không quân ta bay đêm còn ít. B-52 là những quan tài bay đối với tiêm kích Việt Nam. Các phi công ta sẵn sàng đổi mạng để tiêu diệt B-52. Tiêm kích chiến đấu ban đêm lệ thuộc chủ yếu vào sự dẫn dắt của radar, hệ thống chỉ huy mặt đất. Còn ban ngày, đối với B-52, phi công ta có thể phát hiện bằng mắt thường khi cách nó hàng chục kilômét, có khi cả trăm kilômét, vì chúng bay ở tầng kéo khói.

Tôi muốn diễn tả tường tận hơn và cũng khái quát hơn thủ đoạn đối phó của giặc Mỹ với Không quân và cao xạ, tên lửa của ta hi vọng thế hệ không quân hôm nay và mai sau của ta có thể gạt bỏ điều gì đó có ích trong huấn luyện và chiến đấu khi cần. Thực tế chiến đấu của không quân ta thời đánh Mỹ vô cùng phong phú. Chiến thắng nhiều, song cũng không ít tổn thất, hi sinh. Bao xương máu đã đổ ra trên mâm pháo, trong các xe điều khiển, trên bệ phóng, bao chiến sĩ cất cánh mà không có lần trở về hạ cánh, bao hi sinh của đồng bào, đồng chí vì đất nước, mới rút ra được những kinh nghiệm đó. Kẻ địch mỗi thời mỗi khác. Thoát Hoan trên lưng ngựa. Giặc Pháp cưỡi tàu đồng. Quân xâm lược Mỹ ngồi trong B-52. Vũ khí của giặc, thời nào thứ ấy, có giáo mác, đến tàu thuyền, máy bay, tên lửa, bao giờ chúng cũng mạnh hơn ta, mới dám đến xâm lược ta.

Nhưng “vỏ quýt dày đã có móng tay nhọn”, không có thứ vũ khí nào, dù hiện đại nhất, lại không có mặt yếu của nó. Tên lửa đánh xa, nhưng không bắn được gần bằng súng ngắn. Tàu bay tuy hùng hổ, nhưng cũng phải đầu xuống đất, xuống tàu thủy. Ta không đánh được chúng ở trên trời, tìm cách, thế nào cũng đánh được nó ở dưới đất, dưới nước. Tóm lại không có cái gì là mạnh tuyệt đối, cũng không có cái gì chỉ toàn là yếu. Sự mạnh, yếu phải trong sự việc cụ thể. Cái yếu nhất là mất hết ý chí. Cái mạnh nhất là kiên chí, bền gan. Năm 1972, những tháng này rực lửa chiến đấu, ở miền Nam, ở miền Bắc, ở Hà Nội, ở Hải Phòng... là những mốc son đáng ghi nhớ trong lịch sử chống ngoại xâm, cứu nước, bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam của dân tộc ta.

Những trận đánh quyết liệt của không quân ta với không quân Mỹ trong năm 1972.

Trước thế trận giặc Mỹ huy động ào ạt lực lượng lớn máy bay chiến thuật, hàng nghìn chiếc, cùng hàng trăm chiếc B-52, tập trung đánh thẳng vào các mục tiêu quan trọng nhất, Bộ Tổng tham mưu, Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Binh chủng Không quân đã kịp thời điều chỉnh, bố trí lực lượng không quân và lực lượng cao xạ, tên lửa cho phù hợp với điều kiện khẩn cấp.

Trung đoàn không quân tiêm kích 921 - “Anh cả đỏ” - sử dụng máy bay Míc-21 – F-96 (có 4 thùng dầu phụ - thời gian hoạt động được 2 giờ 30 phút trên không mang 4 quả tên lửa). Máy bay tiêm kích có khả năng đánh xa nhất của ta thời bấy giờ, đánh địch trên vùng trời Khu 4 và sẵn sàng chi viện cho các hướng trên miền Bắc. Trung đoàn tiêm kích 927, mới thành lập ngày 3 tháng 2 năm 1972, đánh địch từ vĩ tuyến 20 trở ra và chi viện cho Trung đoàn 921 khi cần. Căn cứ chính của Míc-21 là sân bay Nội Bài. Sân bay cơ động chủ yếu là Thọ Xuân, Kiến An, Gia Lâm.

Trung đoàn tiêm kích 923, đánh địch ở hướng Tây, Đông Bắc, Đông Nam (vùng ven biển). Căn

cứ chính là Gia Lâm. Sân bay cơ động là Hòa Lạc, Kiến An, Kép, Nội Bài.

Trung đoàn tiêm kích 925, mới thành lập, lực lượng chủ lực sử dụng Míc-19. Căn cứ chính ở Yên Bái. Sân bay cơ động Nội Bài - Gia Lâm. Lữ đoàn 919 ngoài nhiệm vụ vận tải, dùng máy bay AN-2, Li-2, IL-14 lắp rốc két và bom, có nhiệm vụ đánh các mục tiêu mặt nước và đất liền.

Tiểu đoàn cường kích IL-28, tiếp tục huấn luyện, sẵn sàng đánh các mục tiêu mặt đất. Lực lượng tiểu đoàn có 8 máy bay chiến đấu và 10 tổ lái. Mỗi tổ lái 3 người, gồm 1 lái, 1 dẫn đường (ngồi ở đầu máy bay) và 1 thông tin tiêm kích bắn súng (ngồi sau đuôi).

Chuẩn bị cho việc đánh các tàu chiến Mỹ, đặc biệt tiêu diệt tàu khu trục của hạm đội 7 hay vào gần bờ, pháo kích các mục tiêu ven biển, ven đường số 1, Trung đoàn 923 đã chuẩn bị một phi đội cường kích. Phi đội này được huấn luyện tại vùng ven biển Hải Phòng, Bạch Long Vĩ, với sự giúp đỡ của các phi công Cu Ba có nhiều kinh nghiệm ném bom thia lia ở độ cao cực thấp. Cu Ba cử trung úy phi công Etnétto và một cán bộ kỹ thuật không quân giúp ta kỹ thuật đánh tàu chiến địch. Căn cứ huấn luyện phi đội bay biển tại sân bay Kiến An. Phi đội tập ném bom ở quần đảo Long Châu. Anh Lưu Huy Chao - Trung đoàn phó, ra đảo nhỏ, chỉ huy trực tiếp việc bay tập trên biển. Sau thời gian huấn luyện, đến tháng 3 năm 1972, Trung đoàn 923 đã có 6 phi công thuần thục động tác bay cực thấp, ném bom.

Chuẩn bị cho trận đánh tàu khu trục địch, Bộ Tư lệnh Binh chủng tổ chức hệ thống chỉ huy máy bay chiến đấu ở Quân khu 4. Không quân hiệp đồng với hải quân, pháo bờ biển, ra đa hải quân cung cấp thông tin tình báo về hoạt động tàu địch. Tin tức còn nhận được từ các trạm quan sát ven biển của hải quân, pháo binh và dân quân.

Đồng chí Nguyễn Phúc Trạch - Phó Tư lệnh Binh chủng, được phân công vào Quảng Bình, lập chỉ huy sở tiền phương, chỉ huy chung việc đánh tàu địch.

Trung đoàn 923 của đồng chí Lưu Huy Chao, tổ chức chỉ huy sở trực tiếp ở Đồng Hới, căn cứ vào các tin tình báo tổng hợp, báo cáo lên trên và lệnh cho bộ đội xuất kích. Đồng chí Cao Thanh Tịnh tổ chức chỉ huy tại sân bay Gát. Binh chủng bố trí một tổ chỉ huy hỗ trợ tại chỉ huy sở hải quân, gồm một đài quan sát tại cửa Dinh, một trạm ra đa đối hải 403 ở cửa Nhật Lệ, nhằm thu tập tin tức tình báo, cung cấp cho hệ thống chỉ huy. Hệ thống chỉ huy tập trung nghiên cứu hoạt động của không quân và hải quân địch, đặc biệt nắm chắc quy luật hoạt động bắn phá của các tàu khu trục Mỹ, sự yểm hộ và hoạt động của không quân địch. Sau một tuần, các chỉ huy theo dõi mọi hoạt động trên không, trên biển của các tàu khu trục hạm đội 7, đã xác định thời điểm chuyển sân tốt nhất, chuẩn bị cho trận đánh sắp tới. Về thời tiết vào tháng 3 âm lịch, sáng thường có mù, trưa trời tốt.

Ngày 10 tháng 4 năm 1972, ba phi công Di, Bảy, Lục cùng số thợ máy C12, Trung đoàn 923 vào sân bay Gát, chuẩn bị phương án chiến đấu, hành quân đường bộ, mang theo cơ sở bom loại 250kg, đạn 37mm, 23mm đủ cho 2 cơ sở chiến đấu.

Nói về sân bay Gát, từ những năm 1968, đồng chí Trần Mạnh, lúc này là Phó Tư lệnh Binh chủng vào Khu 4 chỉ huy không quân chiến đấu, đã nhận thấy đoạn đường, qua làng Gát thẳng, có thể cải tạo thành sân bay dã chiến bằng đất, tiện cho không quân đánh phục kích. Đồng chí Mạnh đã đề xuất ý kiến, được Bộ Tư lệnh Binh chủng, Quân chủng nhất trí phê chuẩn. Sau đó, công binh tiến hành sửa chữa. Sân bay được giữ bí mật, làm đến đâu nguy hiểm đến đó, nên tuy rất gần bờ biển, hàng ngày máy bay giặc Mỹ luôn bay qua, bay lại mà vẫn không phát hiện được.

Tổ chức chuyển trường, bí mật, an toàn là thắng lợi đầu tiên. Nhiệm vụ quan trọng này, được giao cho 2 phi công: Lê Hồng Điệp và Từ Đễ thực hiện. Hai đồng chí đã từng chiến đấu nhiều trận, đã bay đêm, nên việc hạ cánh lúc hoàng hôn là không có gì khó khăn. Thời điểm gần tối, địch ít hoạt động. Ta tổ chức chuyển sân cho hai máy bay. Hai Míc-17F, được cải tiến lắp dù

đuôi, giảm tốc, do Điệp và Để lái, cất cánh từ sân bay Kép hạ cánh xuống sân bay Gia Lâm lúc 16 giờ 15 phút.

Sau khi tra nạp thêm dầu, lúc 16 giờ 45 phút, hai đồng chí tiếp tục bay vào Vinh, dọc đường giữ độ cao bay 100m, không liên lạc, bí mật trực tiếp kéo dài cự li giữa các máy bay, hạ cánh an toàn. Từ sân bay Vinh, Điệp bay một mình, độ cao thấp, vào hạ cánh trực tiếp xuống sân bay dã chiến Gát. Tiếp đến, Từ Để chuyển sân bay chiếc thứ 2, hạ cánh an toàn khi mặt trời đã lặn.

Thợ máy lập tức kéo máy bay vào khu vực sơ tán, nguy trang bằng lưới, cành cây. Các tổ thợ máy chuẩn bị kĩ thuật, kiểm tra máy bay sau khi bay. Trong đêm ấy, anh em kĩ thuật đã hoàn thành công tác chuẩn bị cho ngày mai, máy bay xuất kích; bom, đạn, đều đầy đủ hết.

Đêm 18, rạng ngày 19 tháng 4 năm 1972, các tàu khu trục của hạm đội 7 vào cách bờ 10km - 15km pháo kích khu vực Quảng Xá, Lí Nhân Nam, Quảng Trạch - Quảng Bình. Quy luật hoạt động như trước. Qua đó, các đồng chí chỉ huy nhận định rằng: ta giữ được bí mật. Địch chưa hay biết gì về cú đánh trời giáng sắp đến.

Sáng ngày 19 tháng 4, các tốp tàu chiến địch hoạt động ngoài cửa Lệ Thủy, cửa Dinh, cách bờ khoảng 40km - 100km. 17 tàu khu trục địch vẫn ung dung bắn phá như mọi ngày từ cửa Sốt đến cửa Nhật Lệ. Thời tiết không thuận lợi, tầm nhìn hạn chế. Chỉ huy sở chưa cho xuất kích.

Sở chỉ huy Hải quân, các đài quan sát của pháo binh, dân quân, liên tục thông báo vị trí và tình hình hoạt động của các tàu khu trục. Vào lúc 15 giờ, một tốp 4 tàu chiến địch tiến vào cửa Lí Hòa, cách bờ 15km, một tốp tàu vào đông Quảng Trạch, cách bờ 7km, ba tàu ở đông Lí Hòa 18km, ra đa 403 phát hiện 1 tốp 4 tàu địch đậu cách cửa Nhật Lệ 16km. Thời tiết tốt hơn, tầm nhìn trên 10km. Thời cơ đã đến. Chỉ huy sở lệnh biên đội cấp 1 lúc 16 giờ. 16 giờ 5 phút, cho biên đội Lê Xuân Dị và Nguyễn Văn Bảy (B) cất cánh. Sau khi tập hợp biên đội, vì điều kiện sân bay dã chiến quá hẹp (chiều ngang 25m) không thể cất cánh biên đội, số 1 liên lạc được với chỉ huy sở Đồng Hới. Chỉ huy sở thông báo 4 tàu địch ở về hướng nam 15 độ. Biên đội được lệnh đánh tốp này. Vượt qua cửa Lí Hòa, nhìn vào bờ thấy những điểm khói, số 1 phán đoán địch đang pháo kích. Quan sát trên biển, biên đội vẫn không phát hiện được mục tiêu, nhìn xa xa, thật kĩ, biên đội mới thấy hai vệt trắng trên làn nước xanh thẳm. Số 1 báo cáo đã phát hiện tàu địch, cách 10km đến 12km, xin phép công kích. Chỉ huy sở tiếp tục thông báo về địch và nhắc biên đội: Bình tĩnh, chuẩn xác, quyết tâm tiêu diệt địch.

Số 1, Lê Xuân Dị vòng ra biển, chọn hướng công kích tàu địch từ ngoài khơi vào bờ. Anh đổi hướng vào giữa hai thân tàu địch, cải bằng máy bay đang mang 2 trái bom 250kg.

Từ độ cao cách mặt nước biển 200m, anh tăng lực, giảm xuống bay bằng, ổn định ở độ cao 50m, tốc độ 800km/giờ, đường ngắm ổn định, vòng sáng siêu cự li mở to nhất, quả trám ánh sáng ở phía dưới cũng dần dần chuyển động từ mặt biển, đến khi vừa chạm điểm mức nước với thân tàu, khu trục. Tiếng nổ trên biển vang trời. Số 1 nhìn thấy cột nước vọt lên, phủ tàu giặc. Anh báo cáo về chỉ huy sở, đã đánh trúng mục tiêu. Số 1 được dẫn về, hạ cánh tại sân bay Gát lúc 16 giờ 18 phút. Anh đã cố gắng phanh, nhưng không được, máy bay lao vào lưới Atu (lưới bảo hiểm khi máy bay xông ra đường băng, do Liên Xô chế tạo). Nhưng may mắn, người và máy bay đều an toàn.

Nói về số 2 Nguyễn Văn Bảy (B). Khi số 1 vòng trái ra biển chuẩn bị công kích, số 2 quan sát, cảnh giới trên không đề phòng tiêm kích của địch. Quay lại, không còn nhìn thấy số 1, anh bay ra hướng biển, tìm mục tiêu. Đến đông bắc cửa Dinh, vẫn không thấy tàu địch, anh bay thêm vài phút nữa, thì phát hiện 2 tàu khu trục Mĩ đang pháo kích vào bờ. Anh báo cáo chỉ huy sở, xin phép công kích. Mục tiêu quá gần, không công kích được. Anh bay lướt qua tàu khu trục, ép độ nghiêng vòng trở lại. Anh đổi thẳng hướng vào mạn tàu khu trục từ từ giảm độ cao xuống 50m, tăng lực đạt tốc độ 800km/giờ, các phần tử ngắm ổn định như bay huấn luyện ở biển Hạ

Long vậy. Từ ngoài khơi anh công kích vào phía bờ biển. Khi điểm ngắm vừa trạm mớm nước, cách tàu địch 750m, anh cắt bom, kéo máy bay vượt qua ăng ten của tàu. Hai trái bom trạm mớm nước thia lia đâm thủng tàu, phía gần đuôi. Một cột vừa nước, vừa khói màu da cam bao phủ tàu địch, cao đến 20m. Càng về sau, lửa cháy càng to trên tàu khu trục. Nhìn lại, anh thấy tàu địch bốc cháy và một quả tên lửa địch bốc cháy. Một quả tên lửa địch phóng lên, nổ trên cao khoảng 200m, tại khu tàu bị cháy. Mấy phút sau, 2 chiếc F-4 đến lượn vòng trên khu vực tàu vừa bị đánh. Nguyễn Văn Bảy về hạ cánh an toàn sau số 1 gần 2 phút. Trận đánh diễn ra từ khi cất cánh đến khi chiếc số 2 hạ cánh xong, chỉ trong 17 phút.

Trận đánh của hai anh Dị - Bảy (B) là một trận tập kích tuyệt diệu. Tạo được thế bí mật, quân ta dũng mãnh tiến công bất ngờ làm hai tàu khu trục bị thương nặng; bọn Mỹ phải diu nhau, chạy xa ra biển.

Sau trận bị đánh đau này, đô đốc hạm đội Thái Bình Dương phải lệnh cho các tàu lui ra xa, tạm dừng pháo kích, để tìm cách đối phó với không quân miền Bắc Việt Nam. Để trả đũa, chiều 19 tháng 4, không quân Mỹ đánh phá dữ dội sân bay Đồng Hới và sân bay Vinh. Mãi ba ngày sau, chúng mới phát hiện được sân bay đã chiến Gát. Không quân Mỹ tập trung mấy chục lần chiếc đánh phá ác liệt. Hai máy bay Míc-17 được giấu trong hai hẻm núi, nguy trang kĩ, vẫn bị phát hiện và một chiếc bị hỏng vì bom, phải bỏ lại sân bay Gát. Tối hôm sau, sau khi chữa gấp, chiếc còn tốt được phi công bay về Gia Lâm an toàn.

Mỹ cố bưng bít thông tin, nhưng tin tức hai tàu khu trục hiện đại bị Míc đánh bị thương nặng vẫn lan truyền. Quốc hội Mỹ cho rằng, sau ngày 5 tháng 8 năm 1964, tàu Maddox bị tàu phóng lôi miền Bắc Việt Nam đánh, thì sự kiện này là thách thức rất nghiêm trọng. Thực tế này bác bỏ luận điệu của Níchxơn cam kết với dân Mỹ là “chấm dứt chiến tranh trong danh dự”, “mang lại chiến thắng về cho dân Mỹ”.

Trận đánh này có ý nghĩa quan trọng. Lần đầu tiên, Không quân Việt Nam đương đầu trực tiếp với hải quân hùng mạnh của Mỹ trên chiến trường Việt Nam. Ta đã bí mật, bất ngờ, vượt qua hệ thống phòng thủ, chống trả của địch, để tổ chức một trận đánh thắng lợi giòn giã.

Vũ khí ta dùng là loại bom 250kg rất thông thường, máy bay chỉ có 2 quả 250kg. Phương tiện ngắm chỉ là vòng sáng cố định, chế độ bay siêu cự li (mở to nhất) của Míc-17.

Tóm lại, về vũ khí, máy bay của ta hoàn toàn thuộc hàng cổ điển. Cái tuyệt diệu là ở con người đã sử dụng các phương tiện khá đơn giản, thô sơ ấy, một cách đầy hiệu quả. Chiến thuật bay thấp, ném bom thia lia trên biển là bài học quan trọng nhất, để lại cho đời sau. Trận đánh thắng tàu khu trục, mở ra khả năng chiến đấu mới của Không quân Việt Nam, tạo tiền đề cho lực lượng tiêm kích - bom phát triển, góp phần vào các cuộc chiến đấu giải phóng và bảo vệ Tổ quốc ở chiến trường miền Nam và chiến tranh bảo vệ Tổ quốc ở biên giới Tây Nam sau này.

Trong cuộc kháng chiến chống quân xâm lược Mỹ, ta có hàng trăm trận không chiến, nhưng chỉ có một trận duy nhất, máy bay cường kích Việt Nam đánh tàu khu trục hạm đội 7. Qua trận đánh, thể hiện một phần nghệ thuật tổ chức và chiến đấu của cán bộ, chiến sĩ không quân đang trưởng thành. Muốn thắng kẻ thù hùng mạnh, phải dùng phục kích, mà yếu tố bí mật, bất ngờ, luôn chủ động tiến công cương quyết, là những bài học sâu sắc.

Nói về anh Lê Xuân Dị và anh Nguyễn Văn Bảy (B) hai phi công tham gia trận đánh kể trên.

Anh Dị quê ở Bắc Ninh. Anh nhập ngũ vào bộ binh, sau được tuyển phi công, học lái máy bay Míc-17 tại Liên Xô năm 1962. Năm 1965, anh làm giáo viên huấn luyện tại Trường Không quân Việt Nam ở Trường Vân, Trung Quốc. Anh cùng 5 đồng chí giáo viên được nhà trường cử về nước tham gia chiến đấu, để sau này, “làm vốn” cho nhà trường. Anh được biên chế về Trung đoàn 923. Anh Dị đánh nhiều trận, đã bắn rơi 2 chiếc F-4 trước khi tham gia đánh tàu của Mỹ.

Trong cuộc sống chiến đấu gian khổ, anh Dị luôn có tác phong gần gũi các đồng chí phi công trẻ. Họ vừa là học trò của anh, vừa là bạn chiến đấu cùng biên đội. Anh luôn giản dị, khiêm nhường. Cuối cuộc đời bộ đội, anh là đại tá, thanh tra quân đội. Đến tuổi về hưu, anh về nghỉ tại quê nhà. Cả cuộc đời anh sống thanh bạch, như bao người thầy đúng nghĩa. Nhiều trận không chiến, tôi đã cùng anh chiến đấu. Chúng tôi luôn dành cho anh tình cảm tốt đẹp. Thời bình, mỗi người một việc. Ở các cương vị khác nhau, nhưng chúng tôi, mỗi gần gặp nhau không quên nhắc lại những kỉ niệm sâu sắc khi cùng công tác và chiến đấu tại đơn vị cũ. Anh, một người giản dị, nhưng đã lập nên một sự tích anh hùng có một không hai của Không quân Việt Nam thời đánh Mỹ.

Nguyễn Văn Bảy, sinh năm 1943 tại Cà Mau. Anh tập kết ra miền Bắc năm 1955, học ở các trường học sinh miền Nam. Năm 1965, Mỹ đổ quân vào miền Nam, và mở rộng cuộc chiến tranh phá hoại miền Bắc. Cả nước sục sôi khí thế đánh Mỹ, bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam. Đang học đại học, anh Bảy cùng các bạn tạm xếp bút nghiên theo nghiệp binh đao. Anh nhập ngũ năm 1965 và sau đó đi học lái máy bay chiến đấu Míc-17 ở Liên Xô, về nước năm 1968.

Cuối 1968, do thất bại, Giôn-xơn phải tuyên bố ném bom hạn chế miền Bắc. Tranh thủ thời gian địch giãn ra, Trung đoàn 923 vừa tổ chức chiến đấu ở Quân khu 4, vừa tranh thủ huấn luyện bay cường kích. Trung đoàn 923, theo các chỉ thị trên, có hai nhiệm vụ: Tiếp tục cùng các trung đoàn bạn chiến đấu và sẵn sàng đánh địch trên không, nhiệm vụ quan trọng là tập luyện cho bộ đội ném bom, bắn các mục tiêu mặt đất, mặt nước, để sẵn sàng làm nhiệm vụ đánh độc lập hoặc đánh trong đội hình binh chủng hợp thành, khi thời cơ đến. Chính nhờ chủ trương sáng suốt này, Trung đoàn 923 có điều kiện, chuẩn bị lực lượng, phương tiện và hệ thống chỉ huy sẵn sàng đáp ứng nhiệm vụ khi chiến trường đòi hỏi. Kinh nghiệm này là bài học sâu sắc cho các đồng chí chỉ huy trong nắm thời cơ và tính sẵn sàng của bộ đội và hệ thống chỉ huy. Việc hạ quyết tâm chiến đấu nhanh chóng, chính xác của người chỉ huy là nhân tố quyết định làm nên lịch sử. Trong yêu cầu tính “sẵn sàng” bao hàm cả ý nghĩa bộ đội được huấn luyện về kĩ thuật, chiến thuật, kĩ năng chiến đấu, bản lĩnh chính trị, quyết tâm chiến đấu cao. Những nội dung này đã được Đảng ủy, hệ thống cơ quan công tác chính trị quán triệt đến từng chiến sĩ, cán bộ phân công trực tiếp chỉ huy bộ đội huấn luyện trên biển. Khi chiến đấu, dưới sự chỉ đạo của Quân chủng về xử trí các tình huống khó khăn được nhanh chóng, thuận lợi. Phi công và chỉ huy sở hiểu ý định chiến đấu của nhau, vì vậy, các tình huống không thuận lợi từ ban đầu trận đánh, đã được khắc phục nhanh chóng.

Trung đoàn 923 có hai người đều là Nguyễn Văn Bảy. Anh Bảy lớn được phong Anh hùng năm 1966, nên anh em thường gọi là anh Bảy A để phân biệt với Bảy B.

Nguyễn Văn Bảy (B) người tầm thước, hơi gầy so với anh em phi công trong đơn vị, nhưng sức lực rất dẻo dai, hiếm khi bị sổ mũi, nhức đầu. Dân học sinh miền Nam vốn dạn dày sương gió mà. Bảy B bay giỏi, cơ động kĩ thuật chính xác và rất dứt khoát. Phi công cường kích, khi bổ nhào đánh mục tiêu mặt đất, mặt nước, chỉ cần chậm 1 giây là có thể nguy hiểm, vì tốc độ tiếp cận mục tiêu lớn, khoảng 800km/giờ. Như vậy 1 giây máy bay lao xuống đất 400m. Khi bắn mục tiêu mặt đất thì thời cơ nổ súng ở độ cao 400m mới có hiệu quả. Động tác bắn xong, phải dứt khoát thoát li ngay, chần chừ 1 giây là lao xuống đất, cắm đầu vào mục tiêu. Nguyễn Văn Bảy (B), là phi công có kĩ thuật bay tốt, ý chí chiến đấu cao. Anh đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ đánh tàu khu trục Mỹ. Sau trận đánh tàu, anh về sân bay Thọ Xuân tác chiến. Ngày 6 tháng 5 năm 1972, biên đội anh không chiến với một tốp máy bay Mỹ vào cứu giặc lái ở miền tây Thanh Hóa. Sau khi bắn rơi 1 chiếc A-D6, anh bị tên lửa F-4 bắn trúng. Nguyễn Văn Bảy (B) đã anh dũng hi sinh.

Liệt sĩ Nguyễn Văn Bảy (B) được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân ngày 20 tháng 12 năm 1994. Hơn 30 năm sau, gia đình, bạn bè, Quân chúng đã đưa anh về an nghỉ tại nghĩa trang quê nhà ở Cà Mau.

Học sinh miền Nam học tập, công tác trên đất Bắc tới hơn một vạn người. Trong kháng chiến chống đế quốc Mỹ, rất nhiều người vào bộ đội, góp phần giải phóng quê hương, bảo vệ miền Bắc. Trong số hàng nghìn chiến sĩ quân đội xuất thân từ học sinh miền Nam chỉ có hơn chục người là phi công tiêm kích. Trong cuộc chiến đấu khốc liệt với kẻ thù, anh em hi sinh gần hết khi mới 24-25 tuổi đời. Hết chiến tranh, số còn lại đếm được trên đầu ngón tay.

Lại nói tiếp những trận không chiến mùa hè rực lửa năm 1972. Gần hai tháng tiếp tục tiến hành chiến tranh phá hoại lần thứ 2, địch đã bộc lộ ý đồ, lực lượng, thủ đoạn và vũ khí, kĩ thuật. So với lần chiến tranh phá hoại trước, lần này ta phải đối phó với một đối tượng mới, vũ khí, kĩ thuật hiện đại hơn, đã có kinh nghiệm đối phó với lực lượng phòng không và không quân của ta.

Rút kinh nghiệm số trận ta bị khó khăn, ngày 27 tháng 4 năm 1972, Trung đoàn 921 tổ chức trận đánh ở phía tây Vụ Bản - Nam Hà. Biên đội Hoàng Quốc Dũng số 1, Cao Sơn Khảo số 2, xuất kích tại sân bay Nội Bài, gặp địch ở phía tây Vụ Bản. Ở thế đối đầu với 2 chiếc F-4 đang bay vào, cự li địch 6km, biên đội cao hơn địch, Bằng một động tác lộn xuống, kéo cần lái đến hoa cả mặt, Hoàng Quốc Dũng bám được vào đuôi chiếc F-4 đi đầu. Bọn địch vẫn không hay biết gì. Tiến đến cự li cách chiếc F-4 độ 1.500m, Dũng phóng một quả tên lửa, máy bay địch bùng cháy. Số 2 bám theo, yểm hộ cho số 1, định công kích chiếc đi sau, nhưng vừa thấy chiếc F-4 bị Dũng bắn rơi, chiếc F-4 đi sau lộn ngay xuống thấp, tăng tốc chạy thoát. Hoàng Quốc Dũng lập công lần đầu ra trận. Đây cũng là một đặc điểm của chống chiến tranh phá hoại lần thứ 2: Nhiều phi công trẻ vào chiến đấu, đã liên tiếp lập nhiều chiến công xuất sắc.

Thời đánh Mỹ, dẫn dắt máy bay tiêm kích chủ yếu thực hiện từ chỉ huy sở cơ bản, ở đó các đồng chí chỉ huy, sĩ quan tham mưu dẫn đường, tình báo ở các trạm ra đa dẫn đường, truyền về chỉ huy sở phải qua tổng trạm thông tin, chiến sĩ tiêu đồ vẽ bằng bút chì xanh, đỏ thể hiện địch, ta. Căn cứ vào đó, đồng chí chỉ huy và sĩ quan dẫn đường xử lí các tình huống, lệnh cho phi công qua vô tuyến điện. Quy trình này chậm hơn thực tế. Có khi chỉ huy sở thông báo máy bay địch cách vài chục kilômét, thì nó đã ở ngay trước mũi máy bay của ta. Trời mù, tầm nhìn hạn chế, máy bay Míc-17 và Míc-19 không có ra đa, Míc-21 có hoặc ra đa tính năng quan sát cũng rất hạn chế, phi công ta dễ bị bất ngờ.

Để khắc phục mặt yếu này, Binh chủng tổ chức các tổ chỉ huy hỗ trợ xuống tận trận địa ra đa dẫn đường, mục đích phụ trợ với chỉ huy sở chính, giúp phi công xử lí kịp thời tình huống khẩn cấp. Các đồng chí dẫn đường ở các trạm ra đa, nhìn vào màn I-KO (màn hình ra đa) thấy rõ ta, địch, độ cao, tốc độ từng loại, trực tiếp thông báo cho phi công xử trí kịp thời.

Nhiều đồng chí sĩ quan dẫn đường ra đa được phi công tin tưởng, mến mộ, như đồng chí Hùng, đồng chí Cây ở các trung đoàn 921, 927, đồng chí Hải ở Trung đoàn 923. Họ đã cùng phi công và cả tập thể, lập bao chiến công, oanh liệt. Rất tiếc trong cả 2 cuộc chống chiến tranh phá hoại, ta không bồi dưỡng được ai trong số họ trở thành Anh hùng.

Ngày 9 tháng 5 năm 1972, địch bắt đầu thả thủy lôi phong tỏa cảng Hải Phòng. Níchxơn ra lệnh đánh phá bằng không quân và hải quân các mục tiêu quân sự, cắt đứt các đường giao thông thủy, bộ trên toàn miền Bắc. Địch tăng cường đánh vào các mục tiêu sâu trong hậu phương miền Bắc. Chúng tăng cường các biện pháp đối phó với không quân ta ở mặt đất và cả trên không. Hướng tiến công lần này - hướng tây, từ Thái Lan bay qua, vẫn là hướng quan trọng.

Binh chủng lệnh cho Trung đoàn 921, có nhiệm vụ thu hút địch, yểm hộ cho Trung đoàn 925 - trang bị Míc-19, lần đầu ra quân, đánh thắng trận đầu. Trung đoàn 925 có nhiệm vụ bảo vệ nhà máy thủy điện Thác Bà, sân bay Yên Bái.

Trung đoàn trực 2 biên đội 4 chiếc Míc-19 ở hai đầu nam - bắc sân bay.

- Đầu phía bắc, biên đội gồm Nguyễn Ngọc Tiếp số 1, Nguyễn Đức Tiêm số 2, Phạm Hùng Sơn số 3, Nguyễn Hồng Sơn số 4.

- Đầu phía nam sân bay, biên đội gồm: Nguyễn Ngọc Tâm biên đội trưởng số 1, Nguyễn Mạnh Tùng số 4.

Ngày 8 tháng 5 năm 1972, ra đa ta phát hiện địch vào hướng Mộc Châu, độ cao 5.000m. 8 giờ 40 phút, 2 chiếc Míc-21 cất cánh lên hướng Tuyên Quang yểm hộ cho Míc-19. Đến 8 giờ 47 phút, chỉ huy sở lệnh biên đội 4 chiếc trực đầu bắc sân bay Yên Bái xuất kích. Sân bay phủ đầy mây, trần mây cao khoảng 1000 - 1.200m. Sau khi cất cánh, tập hợp biên đội, chỉ huy sở cho biên đội lên 4.000m. Địch qua bắc Vạn Yên, 5 phút sau, số 3 Phạm Hùng Sơn phát hiện địch, bên phải, 40 độ, 6km, độ cao 4.000m, xin phép vào công kích. Tốp F-4 sau cũng nhìn thấy Míc-19. Chúng cùng nhau phóng liền 4 quả tên lửa bào biên đội Míc-19 và triển khai đội hình chiến đấu, từ “bàn tay xòe” thành từng đôi, kéo dài cự li, phân tầng độ cao để yểm hộ nhau. Số 1 và số 2 vừa tránh tên lửa, vừa bám theo tốp F-4 vòng trái. Số 3 và số 4 ngoặt gấp, làm một thắt vòng nghiêng, tránh thế bị bám đuôi và đuổi theo một đôi F-4 đang vòng xuống ở độ cao 2.000m, gần sát núi. Anh tiến đến cự li 500m nổ súng liền 3 loạt, máy bay địch vòng dích dắc tránh đạn. Chúng chui vào mây, anh dẫn số 2 vòng lại, đuổi theo 1 chiếc F-4 khác đang từ trên cao lao xuống. Anh bám chặt tên này, đến cự li 300m, nổ loạt súng 30mm dài, hạ tại chỗ 1 chiếc F-4. Địch bám theo số 1, số 2, quay lại phản kích, liên tục hai lần, anh bị mất đội. Anh kéo cần lái mạnh, độ nghiêng lớn, lại chưa thả thùng dầu phụ, máy bay rung, mất độ cao.

Số 3 thả thùng dầu phụ, ấn nhằm công tác thả dù đuôi, làm chiếc dù bay mất. Anh đuổi theo 1 đôi F-4, bắn liền 3 loạt. Máy bay có tốc độ lớn, ngắ chưa ổn định, nên không trúng. Số 4 bay sau yểm hộ, thấy 1 chiếc F-4 phóng tên lửa, lập tức hô số 3 kéo cần gấp, tránh tên lửa. Chiếc F-4 vừa phóng tên lửa vào biên đội, do tốc độ lớn lao lên trước máy bay Nguyễn Hồng Sơn. Anh liền bám theo bắn liền 2 loạt đạn phủ đầy thân máy bay F-4, phủ trùm cả đuôi. Anh vội kéo máy bay lên gấp, trước mặt là núi cao.

Trận đầu ra quân, Trung đoàn tiêm kích Míc-19 đã phát huy truyền thống vẻ vang: chiến thắng trận đầu. Biên đội 4 chiếc Míc-19 đã hạ tại chỗ 2 chiếc F-4, ta về hạ cánh an toàn

Trận này địch dùng 12 chiếc F-4, chủ trương không chiến với ta. Trung đoàn 925 đã chủ động cất cánh sớm, biên đội có thế, có tốc độ, độ cao tương đương địch, biên đội đã ra khỏi mây, đội hình chỉnh tề, có công kích, có yểm hộ từng đôi chặt chẽ. Hai đôi, 4 chiếc Míc-19 trong quá trình là chiến đấu, yểm hộ, kịp thời nhắc nhau cơ động tránh tên lửa địch. Nên dù địch bắn nhiều tên lửa một lúc vào toàn đội, nhưng anh em kịp thời tránh. Số 4 Nguyễn Hồng Sơn vừa phản kích, vừa chớp thời cơ địch tốc độ lớn, vọt lên trước ta, liền nổ súng tiêu diệt. Động tác nhanh, chuẩn xác trong xạ kích.

Để hỗ trợ cho biên đội Míc-19 đang không chiến ác liệt với 12 chiếc F-4 trên đỉnh sân bay Yên Bái, biên đội 2 chiếc Míc-21 do Phạm Phú Thái số 1, Võ Sĩ Giáp số 2, cố gắng giữ một bộ phận địch tại vùng trời Tuyên Quang. Bọn F-4 quần nhau kịch liệt với đôi Thái - Giáp. Chúng phóng nhiều tên lửa vào biên đội Míc-21. Số 1 Phạm Phú Thái, số 2 Võ Sĩ Giáp nhiều lần cơ động tránh tên lửa và tìm cách phản kích, nhưng chưa bắn trúng được quả tên lửa nào. Các anh biết biên đội Míc-19 của Trung đoàn 925 cũng đang chiến đấu với lực lượng địch gấp hơn nhiều lần. Sân bay Yên Bái địch vẫn còn khống chế, các phi công Míc-19 chưa hạ cánh được. Các anh cố tiến công, ghìm bọn này lại, không để chúng tăng cường về sân bay Yên Bái. Đã hơn 6 phút, 2 chiếc Míc-21 vẫn còn cơ động, không chiến ác liệt với 8 chiếc F-4. Bất ngờ, máy bay số 2 bị dính 1 quả tên lửa địch. Giáp báo cáo máy bay bị thương, tốc độ giảm. Chỉ huy sở cho phép nhảy dù. Nhưng anh thấy vẫn còn điều khiển được, xin phép hạ cánh bắt buộc. Còn lại một mình, số 1 vẫn tiếp tục chiến đấu với 8 chiếc F-4, yểm hộ cho Giáp hạ cánh bắt buộc.

Giáp chọn một cánh đồng hạ cánh, nhưng bất ngờ, trước mặt anh là một trường học. máy bay xuống thấp, anh thấy các cháu đang chạy ùa ra để xem. Trong lúc khẩn cấp, Giáp đã đạp mạnh bàn đạp, máy bay đột ngột quay hướng, va vào bờ đất, vỡ tan. Võ Sĩ Giáp đã quên mình vì nhân dân, vì các cháu nhỏ thân yêu. Nhân dân xã Thượng Trưng, huyện Vĩnh Tường, tỉnh Vĩnh Phú vô cùng cảm phục, ghi nhớ người con đã sống chết vì dân.

Võ Sĩ Giáp, người con Hà Tĩnh kiên cường. Năm 1965, nhập ngũ, anh được chọn vào Trường Không quân Việt Nam, học lái máy bay chiến đấu. Năm 1968 tốt nghiệp về nước, được bổ sung vào phi đội 2, Trung đoàn 923. Lúc này, tôi đang làm cán bộ phi đội, đã trực tiếp cùng bay với Giáp. Người anh rất trắng trẻo. là sinh viên trước khi vào lái máy bay, lại luôn chịu khó học hành, say mê tìm tòi, học hỏi nên anh tiến bộ rất nhanh, nhất là trong lĩnh vực kỹ thuật. Anh đã được vào trực ban chiến đấu ở Míc-17, là lực lượng trẻ, triển vọng. Theo chủ trương trên, chọn một số phi công trẻ, có kỹ thuật tốt, bổ sung cho lực lượng Míc-21. Năm 1970, anh nằm trong số vài chục anh em từ Trung đoàn 923 qua trung đoàn 921 lái máy bay Míc-21.

Trong chiến tranh ở Việt Nam có 5 lần phi công chiến đấu phải hạ cánh bắt buộc. Anh Phạm Ngọc Lan, hạ cánh thành công ở bãi sông Hồng. Chiếc Míc-17 này bị hư nhẹ, được sửa chữa lại và sau này đưa về Trường Không quân Việt Nam làm máy bay huấn luyện. Đó là chiếc Míc-17, không có tăng lực. Khi còn là học viên khóa 1 của trường, chúng tôi đã từng bay trên chiếc máy bay mang số 30 này. Chúng tôi rất tự hào, mỗi khi ngồi vào buồng lái chiếc Míc-17, mà chủ nhân của nó là một trong những người đã mở mặt trận trên không lịch sử.

Người thứ 2 là đồng chí Trần Hanh, phải hạ cánh bắt buộc ở hẻm núi miền tây tỉnh Nghệ An. Khi đánh nhau bị hết dầu. Máy bay hỏng hoàn toàn. Anh Trần Hanh an toàn. Lần hạ cánh bắt buộc này cũng lại là Míc-17.

Tiếp đó, Nguyễn Phi Hùng trong khi đang không chiến, hết dầu, phải hạ cánh bắt buộc xuống bãi khoai lang, máy bay hư nhẹ. Đây là lần hạ cánh bắt buộc trong chiến đấu thành công hiếm có vào mùa hè năm 1967 đối với Míc-17. Một đặc điểm của Míc-17 là máy bay có trọng lượng nhẹ, chỉ gần 6 tấn tất cả, cánh dày, lực nâng lớn, tốc độ tiếp đất khi hết dầu, hết đạn, chỉ độ 270km/giờ.

Trong một trận chiến đấu ác liệt, Đỗ Văn Lan bắn rơi 1 chiếc F-4, máy bay hết dầu, ở độ cao 5.000m, cự li cách sân bay 50km, anh bình tĩnh, hạ cánh có thả càng thành công trên đường băng năm 1972. Với Míc-21, đây cũng là lần duy nhất thành công.

Míc-21 và các loại máy bay chiến đấu sau này, như Su-22, Su-27 đều rất nặng, tốc độ tiếp đất lớn, hạ cánh ngoài sân bay là rất mạo hiểm, có hạ cánh được máy bay cũng hỏng. Tốt nhất trong hai cái mất, người và máy bay, phi công nên chọn cách nhảy dù là hợp lý nhất. Đó lời khuyên của người đã từng 30 năm lái hầu hết các loại máy bay chiến đấu.

Trung tuần tháng 5 năm 1972, địch liên tục tổ chức những trận đánh lớn vào Hà Nội, Hải Phòng và các vùng phụ cận. Không quân Mỹ rất quan tâm, tổ chức, yểm hộ, nghiên cứu kỹ chiến thuật đối phó với từng loại Míc. Với Míc-17, Míc-19, tốp sau đuổi theo phóng tên lửa điều khiển hoặc tên lửa cải tiến, vừa điều khiển, vừa tự động bám theo luồng nhiệt của máy bay đối phương. Đối với Míc-21, chúng nhận thấy rằng tính năng cơ động, đặc biệt là lấy độ cao trung bình 4.000m trở lên, Míc-21 vượt xa F-4. Khi gặp Míc-21, thông thường, F-4 vòng xuống thấp, cơ động mặt bằng. Ở độ cao thấp, F-4 có lợi hơn Míc-21. Đội hình chiến đấu đi hàng ngang, giãn cách 900m, để quan sát cho nhau tốt và kịp thời ứng phó khi bị Míc bám đuôi.

Bọn tiêm kích địch thường vào trước 20 đến 30 phút, khống chế sân bay có tiêm kích của ta, rồi đội hình lớn đánh mục tiêu mới lục tục vào sau.

Tháng 5 năm 1972, các trung đoàn không quân phát động thi đua, tiêu diệt nhiều máy bay F-4, mừng sinh nhật Bác Hồ. Anh em không quân quyết tâm lập nhiều chiến công dâng Bác, bảo vệ Hà Nội, bảo vệ các mục tiêu trọng yếu.

Ngày 10 tháng 5 năm 1972, vào 8 giờ 30 phút, địch cho 70 lần chiếc vào Hải Phòng. Các tổp tiêm kích địch chặn ta ở Sơn Động, Lục Ngạn (Bắc Giang), Tứ Kỳ, Ninh Giang (Hải Dương). Để đối phó với thủ đoạn tiêm kích địch vào không chế sân bay, không cho tiêm kích ta cất cánh, Bộ Tư lệnh Binh chủng triển khai lực lượng Míc-21 ngăn chặn trên bầu trời nhiều sân bay cùng một lúc với Míc-17, Míc-19.

Sân bay Kép trực 1 biên đội 4 chiếc Míc-17 và 2 biên đội Míc-21 của Trung đoàn 921. Biên đội Đặng Ngọc Ngự số 1, Nguyễn Văn Ngải số 2 cất cánh trước. Biên đội Lê Thanh Đạo số 1, Vũ Đức Hợp số 2 đang mở máy. Biên đội Ngự - Ngải chạy đà cất cánh rời đất, thì bất ngờ từ hướng đài xa, cách sân bay khoảng 5km đến 6km, xuất hiện một đôi F-4 bay rất thấp, lao đến. Đôi máy bay Míc-21 vừa rời đất, chưa thu càng, độ cao khoảng 6m, 7m liền bị ngay 4 quả tên lửa phóng tới của đôi F-4. Máy bay Nguyễn Văn Ngải rơi ngay đầu sân bay Kép. Đài chỉ huy và Lê Thanh Đạo báo ngay cho Đặng Ngọc Ngự cơ động. Số 1 bình tĩnh cơ động nhẹ, tránh tên lửa và thu càng máy bay. Anh tăng lực, tăng tốc độ, ghìm máy bay ở độ cao thấp, lấy tốc độ. Hai chiếc F-4 sau khi phóng tên lửa, bay vọt qua đầu máy bay Ngự. Anh lấy dần độ cao, tăng tốc độ lên 1.100km/giờ.

Hai tên địch giở trò phân tổp, để lừa anh. Một chiếc F-4 vẫn giữ độ cao 1.000m, chiếc thứ hai vòng lên cao. Phán đoán đúng ý đồ của địch, anh giả vờ vòng đuôi thẳng lên cao, bất ngờ, Ngự cho máy bay vòng trở lại, bám theo tên F-4 đang bay bằng. Anh tiếp cận cự li 1.200m, ấn cò phóng 1 quả tên lửa, tiêu diệt ngay chiếc F-4 này, trên vùng trời sân bay Chũ, cách sân bay Kép 30km về phía đông. Ngự tiếp tục đuổi theo tên F-4 còn lại. Cách tên này ở cự li phóng tên lửa tốt, anh bấm cò, nhưng tên lửa không ra. Anh định dùng súng. Tên này tăng lực chạy thoát. Khi anh thả thùng dầu phụ, cách lái lên xuống bị hỏng, máy bay rất khó điều khiển. Trong tình thế hiểm nghèo, máy bay vừa cất cánh, tốc độ còn nhỏ, độ cao thấp, máy bay không thể cơ động lớn, lại bị địch bám phóng tên lửa phía sau, Ngự vẫn bình trí xử trí tốt, biến nguy thành an, giành chiến thắng.

Qua trận này, phi công ta và chỉ huy rút được nhiều kinh nghiệm, trong cách đánh địch khi sân bay bị khống chế. Đặc biệt là cách xử trí vừa thông minh, bình tĩnh của phi công Đặng Ngọc Ngự.

Đồng chí Đặng Ngọc Ngự đã bắn rơi 7 máy bay Mĩ, trong đó có 3 máy bay trinh sát không người lái. Nhiều trận, anh đã chỉ huy biên đội nhỏ, cản phá đội hình lớn của địch đánh vào Hà Nội và các mục tiêu quan trọng. Anh là người Biên đội trưởng dũng cảm, mưu trí và đặc biệt rất bình tĩnh trong mọi tình huống khẩn cấp. Tính tình anh vui vẻ, luôn lạc quan trong lúc khó khăn. Thân hình anh chắc nịch như nắm cơm. Anh đã góp phần xứng đáng xây dựng nên tuyến thống anh hùng của Trung đoàn 921 và phi đội do anh chỉ huy.

Các biên đội Míc-17 khi hiệp đồng chiến đấu với Míc-21, có biên đội của Đặng Ngọc Ngự, đồng đội rất yên tâm. Bao giờ anh cũng là người rút khỏi chiến đấu sau cùng. Với Míc-21, tính năng ưu việt, bao giờ anh cũng đợi cho đồng đội rút hết, sau khi phóng hết tên lửa vào máy bay tiêm kích Mĩ, anh mới vọt lên cao, chào tạm biệt, về hạ cánh. Ngày 10 tháng 5 năm 1972 phía đông, từ 8 giờ 30 phút, địch đã cho 70 lần chiếc vào đánh cảng Hải Phòng. Biên đội Ngự - Ngải đã xuất kích. Địch khống chế sân bay Nội Bài, Hòa Lạc, Kép. Phi công Nguyễn Văn Ngải, bị tên lửa địch phóng lúc cất cánh, đã hi sinh. Đặng Ngọc Ngự đã anh dũng, mưu trí, hạ tại chỗ 1 chiếc F-4 vừa công kích biên đội.

Ở hướng tây, vào lúc 9 giờ 20 phút, địch huy động 66 lần chiếc vào đánh Hà Nội. Trung đoàn 921 phối hợp với Trung đoàn 925, tổ chức một trận không chiến lớn, rất quyết liệt cản phá

hoàn toàn cánh quân này của địch.

Lúc 9 giờ 44 phút, chỉ huy sở Binh chủng lệnh cho Trung đoàn 921, xuất kích biên đội 2 chiếc lên hướng Tuyên Quang nghi binh và yểm hộ cho biên đội Míc-19 thứ nhất trực ở đầu nam sân bay Yên Bái cất cánh gấp.

Đội hình địch gồm 20 chiếc F-4, đã dàn thế trận vừa mới thấy 4 chiếc Míc-19 lên, bọn địch đã ỷ thế đông, thay nhau, liên tục phóng tên lửa vào biên đội. Các phi công Míc-19, cơ động tránh tên lửa, quần bám chặt địch. Ngay phút đầu, số 1 và số 2 đã bám được đuôi đôi F-4 gần nhất, đường ngắm chưa ổn định, nên bắn không trúng. Đến phút thứ 16 của trận đánh, số 3 Lê Đức Oánh đuổi theo 1 chiếc F-4 giảm đến độ cao 2.000m, cự li cách địch 300m, anh nổ súng. Ba khẩu 30mm trên Míc-19, tuôn đạn, phủ đầy thân chiếc F-4. Máy bay địch bùng cháy, số 3 lao gần hơn, bồi thêm loạt nữa, chiếc F-4 gãy làm đôi, thân rơi lả tả xuống rừng núi. Số 4 yểm hộ chặt chẽ cho số 3 suốt thời gian đuổi theo bắn rơi chiếc F-4. Anh nhìn thấy phía sau, 2 chiếc F-4 chuẩn bị phóng tên lửa vào biên đội, anh ngoặt gấp, quay lại phản kích, bắn liền 3 loạt. Địch cơ động dích dắc, anh bắn không trúng mục tiêu. Sắp bắn loạt đạn tiếp theo, máy bay anh bị tên lửa của đội F-4 bắn trúng. Lê Đức Oánh nhảy dù, bị tai nạn, hi sinh ở núi Là tỉnh Tuyên Quang.

Những trận không chiến thông thường diễn ra từ 3 phút đến 5 phút. Có nhiều trận chỉ độ 1 đến 2 phút, thậm chí dưới 1 phút. Trận không chiến ác liệt cũng chỉ diễn ra độ 7 đến 10 phút. Vậy mà biên đội Míc-19 không chiến đã 20 phút, địch vẫn chưa tan, chúng còn kéo đến thêm lực lượng. Biên đội đánh nhau đã gần hết dầu. Chỉ huy sở Trung đoàn cho biên đội 4 chiếc thứ hai, trực ở đầu bắc sân bay xuất kích, yểm hộ cho biên đội đầu hạ cánh.

Số 2 xuất kích, từ độ cao 1.600m, lao xuống hạ cánh. Tốc độ máy bay lớn, lướt mãi trên đường băng. Quá hai phần ba đường băng mới tiếp đất. Máy bay xông ra ngoài, hỏng hoàn toàn. Phi công không làm sao.

Số 1 và số 3 phản kích nhiều lần, về hạ cánh, dầu cạn gần hết.

Còn biên đội, Míc-19 thứ hai vừa lên đến đỉnh sân bay, gặp địch, liền lao vào không chiến. Số 4 bám vào đôi F-4 vừa vòng trái, đang giảm độ cao. Anh nổ súng liền 3 loạt chiếc F-4 bay sau cháy bùng, cắm đầu rơi xuống phía Tây sân bay. Số 3 cũng đuổi theo công kích đôi F-4 khác. Anh bắn liền hai loạt, cự li xa, đường ngắm không ổn định, bắn không trúng. Số 2 và số 1 cơ động chiến đấu ác liệt với một tốp 6 chiếc F-4, nhưng vì bắn vội, đường ngắm không ổn định, nên đều trật mục tiêu.

Biên đội thứ 2 đánh địch ngay tại đỉnh sân bay, thả thùng dầu phụ sớm, tăng lực nhiều trong chiến đấu. Đã không chiến đến phút thứ 18, tuy còn địch trên khu vực chiến đấu, chỉ huy sở cho biên đội thoát li, về hạ cánh vì máy bay sắp hết dầu. Số 1, số 3 làm hàng tuyến nhỏ, hạ cánh gấp, an toàn. Số 2 sau khi phản kích, đuổi địch ra xa, quay về hạ cánh tốt. Số 4, máy bay hết dầu từ độ cao 1.400m, lao xuống, hạ cánh gần cuối đường băng, máy bay xông ra ngoài, nổ, phi công hi sinh.

10 giờ 47 phút, trận đánh trên đỉnh sân bay Yên Bái kết thúc. Trận này, Trung đoàn 925 đã xuất kích 2 biên đội, 8 chiếc Míc-19. Trong 8 phi công chiến đấu, 6 phi công đã nổ súng, hạ tại chỗ 2 chiếc F-4 tiêm kích, bắn hết 1.050 viên đạn 30mm.

Ngoài phi công Lê Đức Oánh, quê ở Đức Thọ, Hà Tĩnh, bị tên lửa F-4 bắn trúng, nhảy dù, nhưng vì khóa dù chưa đóng chặt, khi dù bung, người rơi từ trên cao xuống núi, hi sinh ở núi Là, trong trận này hi sinh còn có phi công Lê Văn Tường - quê ở Sài Đồng, Gia Lâm. Khi chiến đấu, máy bay hết dầu, trên sân bay còn địch khổng lồ, Tường hạ cánh lấy tầm quá cao, máy bay tiếp đất gần cuối đường băng, xông ra ngoài, va vào chướng ngại vật, nổ, đồng chí đã anh dũng hi sinh.

Ngày 8 tháng 7 năm 1972, biên đội 2 chiếc Míc-21 do anh Ngự chỉ huy, không chiến với 8 chiếc F-4. Sau khi bắn rơi 1 chiếc F-4, máy bay anh bị trúng tên lửa địch. Anh đã anh dũng hi sinh trên vùng trời tỉnh Hòa Bình.

Ngày 11 tháng 1 năm 1973, liệt sĩ Đặng Ngọc Ngự được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Đã mấy chục năm xa anh, vào một chiều thu, từ trong Nam lặn lội ra Bắc, tôi đến nghĩa trang thăm anh và các đồng đội. Anh vẫn trẻ mãi với nụ cười đôn hậu bên các bạn bè, nhưng sao lòng tôi se lại, hai hàng lệ rưng rưng. Phía trước nghĩa trang là một trường học vang tiếng trẻ thơ học bài. Đất nước đang đổi mới từng ngày.

Trung đoàn tiêm kích 925 mới thành lập, lực lượng chiến đấu hầu hết là anh em phi công đào tạo ở nước bạn mới về nước. Trung đoàn chỉ có một số ít chiến cán bộ nòng cốt từ các trung đoàn chiến đấu chuyển về, chủ yếu là cán bộ bay của Trung đoàn 923. Tiến hành chiến tranh phá hoại lần thứ hai, địch đã phải rất chú trọng đối phó với Không quân ta, từ mặt đất tới trên không. Các phi công của Trung đoàn 925 bước vào chiến đấu, đã gặp ngay những trận không chiến ác liệt, địch có chuẩn bị trước lực lượng gấp nhiều lần ta, vũ khí được cải tiến, chiến thuật đối phó với từng loại Míc của tiêm kích địch có bài bản. Nhiều trận, địch đã vào khống chế sân bay, biên đội của ta mới cất cánh, vừa lên, chưa có độ cao, chưa có thế trận đã phải không chiến ngay. Vì vậy, trong biên đội thực hiện có công kích, có yểm hộ là rất khó khăn. Số đi sau, yểm hộ phải phản kích ngay khi bị địch bám, cho nên ngay từ đầu, dễ lâm vào thế trận tự bảo vệ mình. Yểm hộ trên không, chỉ có thể bằng cách nhắc nhau cơ động, tránh tên lửa địch và cùng chiến đấu trong một khu vực nhỏ, dùng hỏa lực chi viện cho nhau. Và rồi, cảnh chiến đấu đó, thường đưa vào thế xen kẽ ta, địch bám nhau. Vào thế trận này, phi công nào ham đuổi bắn, mất cảnh giác, không quan sát phía sau đuôi khoảng 10 đến 15 giây, là có thể bị đối phương lợi dụng sơ hở bắn hạ. Máy bay Míc-19 tuy có tốc độ lớn hơn Míc-17, hỏa lực mạnh hơn, nhưng cũng chỉ có súng. Nhược điểm lớn của Míc-19 là khá nặng nề, dễ thất tốc và tiêu hao dầu nhiều. Thời gian có thể chiến đấu ngắn khi đã thả thùng và tăng lực.

Anh em phi công Trung đoàn 925, hầu hết là mới, ít hoặc chưa có kinh nghiệm không chiến, lại gặp ngay bọn tiêm kích F-4 có chuẩn bị đánh với ta. Vượt qua bao khó khăn, nguy hiểm, Trung đoàn vẫn giữ vững quyết tâm chiến đấu, ngay từ lần xuất kích đầu tiên hạ được máy bay địch, xây dựng truyền thống vẻ vang: đã ra quân là đánh thắng. Từ những trận đánh của Trung đoàn 925, không quân tiêm kích ta có thêm kinh nghiệm trong không chiến, khi bị khống chế sân bay. Quả thật, mỗi kinh nghiệm của mặt trận trên không chống giặc trời Mĩ, đều phải đổi bằng bao nhiêu công sức của cả Trung đoàn từ đồng chí chỉ huy đến anh em chiến sĩ.

Các phi công Míc-19 đã bắn rơi máy bay địch trong chiến tranh phá hoại lần thứ 2 năm 1972 có: Tiếp - Sơn B (Nguyễn Hoàng Sơn), Phúc - Tường - Sơn A (Nguyễn Hồng Sơn), Sơn C (Phạm Hồng Sơn)... Mỗi người bắn rơi được 1 chiếc, trong điều kiện không chiến vô cùng ác liệt. Trong chiến đấu, nhiều phi công Trung đoàn 925 đã hi sinh anh dũng, như các đồng chí: Lê Đức Oánh, quê ở Hà Tĩnh; Lê Văn Tường, quê ở Gia Lâm, Hà Nội; Phạm Ngọc Vân, phi đội trưởng và Phạm Hùng Việt cùng quê ở Nam Trung Bộ.

Các anh đã ra đi, lịch sử chiến đấu vẻ vang của Trung đoàn, của Không quân còn ghi nhớ mãi những chiến công bất diệt. Các phi công tiêm kích lớp sau, tự hào và nguyện noi theo những tấm gương oanh liệt của các dũng sĩ trên bầu trời Tổ quốc Việt Nam anh hùng.

Trân trọng, học tập và vận dụng sáng tạo trong tình hình mới, những kinh nghiệm của lớp người đi trước luôn bảo đảm cho bộ đội sẵn sàng hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc, là phẩm chất quan trọng nhất của người chỉ huy. Thời nào cũng vậy, nhận việc thì quên nhà, vào trận thì quên thân. Đã là phi công tiêm kích, phải chấp nhận điều này.

Trong khi 2 biên đội Míc-19 liên tục không chiến ác liệt với hơn 20 chiếc F-4 tại khu vực sân

bay Yên Bái, trên vùng trời Tuyên Quang, biên đội 2 chiếc Míc-21 xáp trận với 6 chiếc F-4, đội hình kéo dài từng đôi một. Tình huống chiến đấu xảy ra rất khẩn trương. Biên đội Míc-21 đuổi theo đôi F-4 và cùng phóng tên lửa ở cự ly tốt, có hiệu quả. Một chiếc F-4 bùng cháy, chiếc F-4 đi đầu lúi xuống thấp, tránh được quả tên lửa của số 1 phóng. Ngay sau đó đôi F-4 bám phía sau biên đội Míc-21, chúng phóng liền 4 quả tên lửa, máy bay số 2 bùng cháy, phi công không kịp nhảy dù. Máy bay số 1 bị thương 16 lỗ, tiếp tục cơ động, giảm độ cao, theo sườn Tam Đảo về sân bay Nội Bài hạ cánh.

Trong không chiến ác liệt, địch đông, ta ít, chúng chia nhiều tầng đồ cao. Thằng cơ động không chiến trực tiếp với ta ở vòng trong, đưa lảng vảng bên ngoài, nhằm Míc sơ hở, mãi mê công kích đối phương từ ngoài, dùng tên lửa điều khiển phóng vào đội hình ta. Trường hợp này, Míc-17, Míc-19 đều bị không ít. Trong lúc hỗn chiến, ta cơ động thoát, địch bắn trúng nhau như trận biên đội anh Nguyễn Văn Bảy đánh với F-4 ở Sơn Động, Lục Ngạn năm 1967.

Biên đội Míc-17 do anh Bảy chỉ huy, không chiến với 6 chiếc F-4 ở độ cao rất thấp tại vùng trời Sơn Động - Lục Ngạn. Anh Bảy đang đuổi chiếc F-4 vòng gấp, độ cao chỉ độ 100m, cách mặt đất. Anh bám mục tiêu, nhưng vẫn cảnh giác phía sau đuôi. Một F-4 bám theo, phóng tên lửa, anh lật máy bay tránh thoát, tên lửa lao tới, trúng vào đuôi chiếc F-4 anh đang đuổi. Máy bay địch cháy bùng lao xuống gần sân bay Chũ. Thế là không tốn một viên đạn, coi như anh hùng Nguyễn Văn Bảy vẫn hạ ngon lành một F-4. Rèn luyện có được kỹ thuật điều luyện và tinh táo trong chiến đấu trên không để có thể xử trí tình huống như anh Bảy là điều không dễ dàng.

Đội hình địch kéo dài từng đôi, vừa khó mà cũng vừa thuận lợi cho ta. Trong một lúc, biên đội không phải đối phó với nhiều địch thủ. Cái khó khăn là phải nhớ cảnh giới phía sau đuôi. Chỉ cần một sai lầm nhỏ, mãi mê đuổi bắn địch trong vài chục giây là có thể gặp hiểm nguy ngay từ phía sau. Anh em phi công mới vào vài trận đầu, tinh lực tập trung bám đội trưởng hoặc có khi ham bắn, dễ sơ hở khùng thành. Người biên đội trưởng có kinh nghiệm, phải luôn nhớ điều đó. Trong không chiến, số 2 có nhiệm vụ hàng đầu là bảo vệ số 1 quan sát toàn diện, nhưng đặc biệt đề phòng ở hướng nguy hiểm. Có điều kiện, cùng công kích với số 1 nhưng sau đó, phải nhanh chóng trở về vị trí yểm hộ. Trong phi công tiêm kích thời kì đánh Mỹ, có những đôi bạn chiến đấu tiêu biểu, hiểu ý nhau, gắn bó, thực hiện tốt vừa công kích vừa yểm hộ nhau. Tiêu biểu ở Míc-21 như đôi Chiêu - Cốc, ở Míc-17 như đôi Bảy - Mẫn, Chao - Hải. Nhiều trận, kể cả những trận địch đông gấp nhiều lần ta, các anh vẫn không rời nhau trong suốt cuộc không chiến và người nào cũng bắn rơi máy bay địch.

Ngày 10 tháng 5 năm 1972 là một trong những ngày Không quân ta, cả bốn trung đoàn tiêm kích, đều xuất kích chiến đấu. Cả ngày, địch tổ chức nhiều đợt đánh lớn vào Hà Nội, Hải Phòng. Kết thúc các trận đánh buổi sáng, Bộ Tư lệnh chỉ thị cho các đơn vị củng cố lại lực lượng, giải quyết hậu quả và chuẩn bị cho những trận chiến đấu tiếp theo.

12 giờ 25 phút, địch huy động 66 lần/chiếc gồm F-4B, A-6, A-7 đánh phá Hải Phòng, mục tiêu chính là hai cầu Lai Vu và Phú Lương. A-6, A-7 - hai loại máy bay cường kích của không quân, hải quân Mỹ, chuyên hoạt động ở độ cao thấp và trung bình.

Chỉ huy sở Trung đoàn cho biên đội Míc-17 gồm: Thọ, Trung, Hạng, Kiểm xuất kích. Biên đội cất cánh từ sân bay Kép, lên độ cao 3.000m bay về phía Hải Dương. Đội hình địch kéo dài, từng tốp 4 chiếc A-6, A-7 liên tục bổ nhào, đánh phá các mục tiêu. Bọn tiêm kích F-4B bay trước, sau và hai bên yểm hộ bọn cường kích. Cách Hải Dương 15km, biên đội Míc-17 đã phát hiện địch. Số 1 Nguyễn Văn Thọ lệnh cho biên đội vút thùng dầu phụ, tăng lực và cùng số 2 lao vào công kích tốp A-6 đang bổ nhào ném bom vào cầu Lai Vu. Số 3 và số 4 vòng lại phía sau, ghìm chân bọn F-4B. Số 2 bám theo một A-6, nổ súng, đường ngắm không ổn định, đạn không trúng. Số 1 nổ súng vào tốp A-7, máy bay địch chúi xuống thấp, tránh được làn đạn sắc như dao chém của anh. Anh ghìm phía sau, phát hiện 8 chiếc F-4B đang lao tới, chúng sắp phóng tên lửa. Thọ cơ động gấp vòng lại phản kích. Trên khu vực cầu Phú Lương, cách anh độ 3km, số 3 và số 4 cơ

động không chiến với F-4B tiêm kích. Phía sau, đội hình địch còn đông, chúng vẫn tiếp tục kéo vào. Bọn cường kích vội vàng ném bom ngoài mục tiêu, chen nhau chuẩn ra hướng biển.

Thọ quay lại, một mình vừa cơ động tránh nhiều lần tên lửa F-4 vừa phóng, vừa đuổi theo những chiếc A-7 định lao xuống ném bom cầu. Bọn F-4 ỷ thế đông quây lấy anh liên tục phóng tên lửa. Số 3 và số 4, chiến đấu rất kiên cường, nhưng vì địch đông, chúng thay nhau công kích. Máy bay Kiểm bị một quả tên lửa của F-4, cháy bùng, anh không kịp nhảy dù. Một phút sau, Hạng đang bắn chiếc F-4 phía trước, máy bay anh bị tên lửa địch bắn. Anh nhảy dù, hai chiếc F-4 lao theo bắn đạn 20mm vào anh, khi dù đang còn lơ lửng trên không. Hạng tiếp đất, trong tư thế rơi không điều khiển được dù, anh bị thương rất nặng vì trúng đạn 20mm của địch. Các đồng chí dân quân đưa vào viện cấp cứu, bác sĩ tận tình cứu chữa nhưng anh không qua khỏi.

Còn một mình Thọ, nhưng anh vẫn quyết chiến với bọn F-4. Dầu gần hết, địch bu quanh. anh vẫn bình tĩnh chiến đấu. Con của người Vệ quốc đoàn ôm bom cảm tử năm xưa (ba anh Thọ đã từng hi sinh khi ôm bom ba càng ở Bình Định năm 1945). Hồ phụ sinh hồ tử. Bất ngờ về cuối trận, máy bay anh bị 1 quả tên lửa nổ gần đuôi, không điều khiển được, anh nhảy dù. Anh đã cùng nhân dân, chôn cất chu đáo hai đồng đội của mình trước khi trở về đơn vị tiếp tục chiến đấu.

Biên đội đồng chí Thọ đã chiến đấu kiên cường, bảo vệ được mục tiêu. Do lực lượng chênh lệch quá lớn, thời gian không chiến kéo dài, tiêm kích địch đông, trận đánh ác liệt, ta hi sinh hai đồng chí.

Qua trận này, anh em Trung đoàn 923 có thêm kinh nghiệm về thời cơ rút khỏi chiến đấu. Sức ta có hạn, lực lượng ta thường ít hơn địch nhiều lần. Bảo vệ mục tiêu là nhiệm vụ chung của lực lượng phòng không, không quân. Không quân là lực lượng quan trọng, chỉ có khả năng bảo vệ mục tiêu trong thời điểm nhất định. Còn khả năng bảo vệ lâu dài, thường xuyên phải là cao xạ và tên lửa đất đối không. Quán triệt phương châm tác chiến trong từng trận cụ thể, Không quân phải bí mật, bất ngờ, đánh nhanh, tiến công quyết liệt, tiêu diệt được một phần sinh lực địch và nhanh chóng, chủ động rút khỏi chiến đấu, bảo toàn lực lượng để có thể chiến đấu lâu dài.

Trong quá trình không chiến, khởi đầu địch thường đông hơn ta nhiều lần, sau đó, còn có lực lượng tăng cường là lẽ thường. Trong khu vực chiến đấu, trên ta, ngang ta, dưới ta, đâu đâu cũng thấy địch. Một số phi công tiêm kích, cả anh em mới lẫn cũ thường có cảm giác bị bao vây. Chuyện này không có gì là lạ, cũng không nên vội cho là anh em sợ địch. Vì đã sợ, sao còn dám đi đánh. Cái chính yếu, điều đầu tiên là phải giải quyết vấn đề tư tưởng. Trời rộng bao la. Mỗi phi công một máy bay, tự do cơ động. Một mình cũng đánh. Địch càng đông, trong cái mớ hỗn tạp đó, ta bình tĩnh, nhanh chóng, có nhiều thời cơ tiếp cận địch. Không bắn vào thẳng này thì bắn vào thẳng khác. Nhưng phải nhớ là, sau ta, đã có thẳng ngắm bắn ta rồi. Nên làm sao cơ động tiếp cận bắn thẳng trước mặt, đồng thời cũng là động tác tránh thẳng phía sau đu bám có thể bắn ta. Điều thứ hai, để giải quyết vấn đề này là trình độ kỹ thuật lái và dẫn đường. Căn cứ vào tính năng của máy bay và điều kiện địch, ta để chủ động thoát li khỏi chiến đấu, mặc dù trong khu vực còn nhiều địch. Ta tránh tên địch uy hiếp ta nhất và tìm cách hô nhau cùng rút. Các phi công có thời cơ rút khỏi chiến đấu khi chỉ huy sở hoặc biên đội ra lệnh rút khỏi chiến đấu. cả biên đội phải cùng tìm cách thoát li. Không cùng nhau, không được lần chần khi rút, anh nọ chờ anh kia là thất thế.

Thông thường, với Míc-17, cơ động rút khỏi chiến đấu ở độ cao thấp là tốt nhất. Bay độ cao 20m, 30m, cơ động nhẹ nhàng. Chú ý công tác dẫn đường về sân bay, bằng hướng khái quát, căn cứ vào mặt trời, căn cứ vào địa tiêu, vừa rút, vừa tập hợp biên đội, yểm hộ, quan sát tốt trên đường về căn cứ. Tốc độ lớn nhất cho phép, thông thường từ 800km/giờ, chủ yếu nhìn bên ngoài giữ trạng thái máy bay, bay bằng mắt. Lúc này, đồng hồ độ cao trong buồng lái chỉ tham khảo chút đỉnh. Nếu địch đuổi theo, ở độ cao cực thấp và tốc độ lớn gần âm tốc, cũng không

nhất thiết cần quay lại phản kích. Vì sao?

- Bay ở độ cao và tốc độ lớn nhất như vậy là rất nguy hiểm. Địch không thể dùng súng, vì dùng súng, phải có góc chúc, góc tiến vào nếu cùng ngang độ cao. Ở khoảng cách mặt đất 20m, 30m, không một phi công nào dám liều lĩnh lao vào bắn đối phương trong điều kiện gần đất, xa trời. Bay ở độ cao này, thì tất cả địch đều cao hơn ta. Phạm vi quan sát của ta bớt đi một nửa, không còn sợ bất ngờ có địch thủ nào bay dưới bụng ta thọc tên lửa lên.

- Còn đối phương dùng tên lửa, nếu bay cùng độ cao với địch thủ tên lửa bị nhiễu loạn, dễ rơi xuống đất trước khi đến mục tiêu. Ở trên cao bắn xuống không phải là dễ. Phản kích khi cần, động tác rất quyết liệt. Nhưng khi địch đã bỏ chạy, ta cũng không ham đuổi theo vì dầu và vũ khí cũng đã cạn.

Rút khỏi chiến đấu là một nghệ thuật vừa chủ động, thông minh và phải rất cương quyết. Điều này phải hiệp đồng kĩ càng trong biên đội 2 chiếc, 4 chiếc. Lấy biên đội 2 chiếc làm cơ sở trong quá trình chiến đấu và chủ động rút khỏi chiến đấu.

Lại nói tiếp cuộc chiến đấu ở vùng trời tỉnh Hải Hưng vào quá trưa ngày 10 tháng 5 năm 1972. Ngay sau khi cho biên đội Míc-17 gồm: Thọ, Trung, Hạng, Kiểm cất cánh, sở chỉ huy Binh chủng cho biên đội Míc-21 của Trung đoàn 927 xuất kích. Trung đoàn tiêm kích 927 mới thành lập, tách ra từ Trung đoàn 921 - anh cả đoàn Sao đỏ. Lực lượng chiến đấu hầu hết là anh em phi công trẻ, mới đạo tạo ở nước ngoài về và Trung đoàn 923 mới chuyển loại Míc-21. Đồng chí Nguyễn Hồng Nhị - Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân làm Trung đoàn trưởng. Các phi công đang náo nức lập chiến công đầu của Trung đoàn. Lê Thanh Đạo số 1, Vũ Đức Hợp số 2 được chỉ huy dẫn về Hải Dương, vừa thông báo địch cách 35km, độ cao 3.500m, số 1 đã báo cáo phát hiện địch. Đạo lệnh cho số 2 thả thùng dầu phụ, tăng lực để nhanh chóng tiếp cận địch. Địch ở tư thế đối đầu và chúng đã phát hiện đôi Míc-21. Tốp F-4, một chiếc vòng trái, chúi xuống dưới bụng máy bay số 1. Một chiếc vòng phải kéo lên cao. Lại trò phân tốp của bọn phi công Mỹ để lừa Míc. Đạo lệnh cho Hợp đánh chiếc đang kéo lên, còn mình vẫn bám theo chiếc chúi xuống thấp. Hợp đã tăng lực, đuổi theo chiếc F-4, cự li mỗi lúc một ngắn lại, còn khoảng 1.500m, anh phóng 1 quả tên lửa. Thấy quả tên lửa chệch mục tiêu, anh đang định phóng tiếp quả nữa, nhưng tên lửa nhiệt, vòng bám theo, máy bay địch cháy bùng.

Hợp vui sướng kêu to qua vô tuyến điện: Nó cháy rồi. Nhìn xuống thấp, thấy 1 tốp F-4, anh định đuổi theo, nhưng hỏa lực cao xạ bắn lên, đạn nổ dày đặc, chỉ huy sở nhắc Hợp không được vào hỏa lực và dẫn anh về Kép hạ cánh lúc 13 giờ 18 phút.

Trong khi Hợp đánh chiếc vòng lên, Đạo đuổi riết ráo chiếc lúi xuống thấp. Chờ cho thằng F-4 vừa cải bằng, cố vào đến cự li xạ kích tốt, Lê Thanh Đạo ngấm cẩn thận và bóp cò, phóng một quả tên lửa, máy bay địch bùng cháy. Săn ở độ cao thấp, tốc độ đang lớn, anh thoát li, bay thấp, 200m, về Kép hạ cánh, chỉ sau số 2 vài phút. Hai phi công Lê Thanh Đạo và Vũ Đức Hợp lập công xuất sắc, bắn rơi cả tốp máy bay địch. Đây là trận thắng mở đầu của Trung đoàn tiêm kích 927.

Hôm sau, ngày 11 tháng 5, lúc 14 giờ 30 phút Trung đoàn tiếp tục tổ chức một trận đánh, biên đội nhỏ 2 chiếc Míc-21 vào đội hình lớn của địch đánh phá khu vực Bạch Mai, nam Hà Nội. Phía tây, địch vào 46 chiếc. trong đó hơn một nửa số máy bay địch làm nhiệm vụ tiêm kích, gây nhiễu.

Biên đội Ngô Văn Phú số 1, Ngô Duy Thư số 2 cất cánh, bay về phía tây Hà Nội, độ cao 500m. Chỉ huy sở ra lệnh biên đội vút thùng dầu phụ, kéo cao 7.000m. Vừa mới đạt độ cao, số 2 đã phát hiện một tốp máy bay địch ở cách 5.000m, bên trái, đằng trước 15 độ.

Biên đội trưởng cũng đã phát hiện địch. Anh lệnh cho số 2 vào công kích. Thụ đuổi theo tốp địch, đến cự li gần hơn, anh nhận rõ bọn F-105. Anh ngắm chiếc số 4 sau cùng, bên phải. Địch vẫn chưa hay biết gì có Míc. Thụ tiếp cận đến cự li 1.200m, anh phóng một quả tên lửa, máy bay F-105 bùng cháy. Anh lao xuống tốp F-4 ở thấp hơn, góc bổ nhào quá lớn, hơn 60 độ, tốc độ tiếp cận lớn, cách máy bay địch có 600m, không thể xạ kích được, anh kéo máy bay lên, thoát li.

Phụ đuổi theo một tốp, vào gần, anh phát hiện tốp F-4 tiêm kích, bay sau yểm hộ cho bọn F-105. Anh điều chỉnh đường ngắm tốt, phóng quả tên lửa thứ 2, bắn rơi ngay một F-4. Anh cho máy bay vòng phải, đột nhiên thấy máy bay rung mạnh, không điều khiển được nữa. Máy bay anh bị tên lửa của tốp F-4 phía sau bắn trúng. Anh nhảy dù, an toàn trở về đơn vị. Sau khi nằm viện ít ngày, anh lại trở về Trung đoàn tiếp tục tham gia chiến đấu.

Những ngày đầu tháng 5, địch tổ chức nhiều đợt đánh lớn vào Hà Nội. Không quân tiêm kích ta đã liên tục xuất kích chiến đấu. Ta cản phá nhiều đợt tấn công, không cho chúng vào mục tiêu, bắn rơi nhiều máy bay cường kích và cả tiêm kích địch. Các đồng chí cao xạ, tên lửa cũng đã hạ được nhiều máy bay Mĩ.

Địch tăng cường đối phó với hệ thống phòng không của ta. Đối với không quân, chúng tăng lực lượng yểm hộ trong đội hình, khống chế sân bay, oanh tạc sân bay, nhiễu ra đa dẫn đường và dùng tên lửa từ xa, phóng vào các trạm ra đa. Chúng tăng cường tổ chức các trận không chiến. Các máy bay F-4 được cải tiến, mang tên lửa và cả súng 20mm để đánh gần.

Thủ đoạn chiến thuật thay đổi, lực lượng tiêm kích của địch được tăng cường, vũ khí được cải tiến, dùng chủ yếu F-4 cải tiến. Thời gian đầu, ta lúng túng. Tuy có chuẩn bị trước nhưng lượng chưa hết khó khăn. Có nhiều trận ta theo kinh nghiệm cũ, tổ chức và chỉ huy còn hạn chế, mặt bảo đảm kĩ thuật còn chưa đáp ứng. Các đơn vị chiến đấu nhiều lúc gặp khó khăn, còn nhiều sơ hở, lực lượng phi công, máy bay bị tổn thất nặng.

Trước đó hàng ngày Binh chủng trực ban chiến đấu từ 32 đến 34 chiếc, giảm xuống chỉ còn một nửa. Ta thực hiện phương châm đánh chắc, chủ động, dùng lực lượng vừa và nhỏ, tập trung đánh vào đội hình lớn của địch để đạt được mục đích vừa bảo vệ mục tiêu vừa tiêu diệt được địch. Các Trung đoàn dưới sự chỉ đạo chung của Binh chủng, cố gắng tổ chức những trận có sự phối hợp chiến đấu giữa Míc-17, Míc-19, Míc-21. Các loại máy bay tiêm kích có tính năng kĩ thuật khác nhau, cùng chiến đấu trong một khu vực, hỗ trợ cho nhau và hạn chế thế mạnh của địch.

Trích nhật kí của Binh chủng: Nửa cuối tháng 5, mặt trận trên không càng thêm quyết liệt. Đặc biệt, Trung đoàn 925 tổ chức nhiều trận cùng chiến đấu với Trung đoàn 923 và Trung đoàn 927, Trung đoàn 921 trong một khu vực.

Ngày 12 tháng 5, biên đội 4 chiếc Míc-19, đánh quần với 12 chiếc F-4, không chiến quyết liệt. Địch phóng nhiều tên lửa vào đội hình Míc-19, anh em giữ chắc đôi, cơ động tránh tốt. Cả 4 phi công đều không có thời cơ nổ súng.

Ngày 18 tháng 5, biên đội 4 chiếc Míc-19 bắn rơi 1 chiếc F-4 trên đỉnh sân bay Nội Bài, yểm hộ cho Míc-21 hạ cánh an toàn sau khi chiến đấu ở Mộc Châu về. Ngay chiều hôm đó, 12 chiếc F-4 giả vờ đội hình cường kích vào đánh sân bay, chỉ huy sở cho một đôi Míc-19 xuất kích. Thấy trời đầy mây, địch lập tức bu lại phóng tên lửa vào biên đội. Cả hai chiếc Míc-19 đều bị địch bắn rơi ở đầu sân bay Kép. Trong chiến tranh phá hoại của không quân Mĩ, ta bị tổn thất 2 lần đều tại sân bay Nội Bài. Lần thứ nhất vào đầu năm 1967, ba biên đội Míc-21 vừa mới lần lượt xuyên mây lên, chưa tập hợp được biên đội, đã bị địch bắn rơi 6 chiếc Míc-21, anh Đồng Văn Đe hi sinh. Lần này, địch cũng dùng thủ đoạn đánh lừa, bắn rơi 2 chiếc Míc-19. Trong binh thư người

xưa có nói rằng: thấy vậy, nhưng không phải vậy. Người lính dù có tài giỏi gì nhưng mắc mưu đối phương cũng thua. Đây là bài học thấm thía của không quân tiêm kích Việt Nam.

Ngày 23 tháng 5, sau khi rút kinh nghiệm, củng cố lại tinh thần cho bộ đội, Trung đoàn tổ chức tiếp một trận đánh ác liệt. Biên đội 4 chiếc Míc-19, đánh với 16 chiếc F-4 trên vùng trời Đại Từ - Thái Nguyên. Sau 6 phút chiến đấu, các phi công không chiến với máy bay địch vào đánh phá phía bắc Hà Nội. Trong trận này, số 2 bị trúng tên lửa địch, nhưng nhảy dù an toàn.

Ngày 2 tháng 6, biên đội 4 chiếc Míc-19, do biên đội trưởng Phạm Ngọc Vân dẫn đầu, xuất kích lên hướng Đông Bắc chặn địch. Đến Bắc Giang, mây trên 7 phần, biên đội vừa mới từ độ cao thấp, bay lên trên các lớp mây, ta chưa thấy địch đâu, đã bị tên lửa F-4 phóng vào đội hình. Máy bay số 1 ngay từ loạt đầu đã trúng tên lửa địch, bốc cháy. Biên đội trưởng hi sinh. Ba chiếc Míc-19 còn lại hỗn chiến một lúc với F-4 rồi hạ độ cao, rút về hạ cánh ở Gia Lâm. Trận này, ta không rõ địch có bao nhiêu lực lượng. Nhưng chắc cũng chỉ độ 4 chiếc F-4 là cùng. Ra đa chỉ huy sờ trục trặc, không bắt rõ địch, mây nhiều, biên đội khó quan sát, đội trưởng chọn độ cao bay chưa hợp lí. Tất cả những cái đó, đều phải đổi bằng giá rất đắt. Trong chiến tranh, hệ thống chỉ huy ở mặt đất có thể trục trặc là điều khó tránh khỏi. Lúc này, người chỉ huy trên không có vai trò quyết định.

Trong cuộc chiến tranh chống Mỹ phá hoại miền Bắc, có nhiều trận không chiến tại đỉnh sân bay giữa tiêm kích ta và địch rất điển hình, thể hiện rõ bản lĩnh cách mạng của những dũng sĩ Việt Nam trên trời cao với bọn cướp Mỹ xảo quyệt, ngoan cố.

Cuối năm 1966, nhiều lần đội hình lớn máy bay cường kích - tiêm kích F-105 hiện đại vào bậc nhất thời bấy giờ bị các chiếc Míc-17 nhỏ bé, nhanh nhẹn, nện cho những đòn đau. Bọn phi công Mỹ quyết tâm tổ chức một trận không chiến 12 chiếc F-105 không hề mang một quả bom nào. Mỗi chiếc trang bị 6 tên lửa không đối không và súng đại bác Vuncan, 6 nòng 20mm với 2.000 viên đạn do tên thiếu tá Zencácơ - "người hùng" của không quân Mỹ chỉ huy. Chúng bay đội hình tốp 3, mỗi tốp 4 chiếc, như đội hình mang bom vẫn thường đánh các mục tiêu. Bọn địch bay độ cao thấp, ven dãy Tam Đảo, vào sân bay Nội Bài.

Biên đội 2 chiếc Míc-17 của ta xuất kích. Anh Biên số 1, anh Mẫn số 2 cất cánh vừa lên đến độ cao 500m, gặp ngay đội hình F-105 trên đỉnh sân bay Nội Bài. Bọn F-105 quay lại, tổ chức ngay cuộc không chiến với 2 chiếc Míc-17 bé nhỏ. Zencácơ định "nuốt chửng" hai anh Biên - Mẫn. Các tốp F-105 chia ra từng đôi, luân phiên vào công kích.

Anh Biên được anh Mẫn yểm hộ, lừa thế, cắt bán kính; tiếp cận 1 chiếc F-105, anh nổ súng liền 2 loạt, đạn phủ đầy thân chiếc "Thần sấm". Nó cháy bùng, lao xuống phía tây sân bay.

Zencácơ lao đến bắn tên lửa vào máy bay anh Mẫn. Đài chỉ huy tại sân bay biến thành đài hỗ trợ, trực tiếp nhắc nhở phi công ta cơ động tránh tên lửa khi bị địch bắn. Anh Mẫn, anh Biên vòng đánh quăn với 11 chiếc F-105 còn lại. Nhiều lần, chúng phóng tên lửa, hai anh đều tránh thoát. Anh Mẫn tạo thế có lợi, tiếp cận được 1 chiếc F-105, cự li độ 300m, anh nổ một loạt dài. Chiếc F-105 bùng cháy, lộn cổ xuống đất. Anh tiếp tục bám chiếc F-105 phía trước, bắn một loạt, đạn trúng cánh trái, máy bay Zencácơ bị thương. Pháo cao xạ bảo vệ sân bay, nhận dạng ta, địch bắn trực tiếp chi viện cho 2 chiếc Míc-17. Sau 30 phút không chiến, 2 chiếc Míc-17 bắn rơi 2 chiếc F-105, lại bắn bị thương máy bay chỉ huy, có pháo mặt đất bắn cản chi viện. Bọn F-105 hốt hoảng tháo lui. Hai chiếc Míc-17 trở về hạ cánh an toàn giữa sự hân hoan của bộ đội Việt Nam và các chuyên gia Liên Xô.

Cũng tại sân bay Nội Bài, đầu năm 1972, anh Đinh Tôn bay kèm chuyên gia Liên Xô trên Míc-21, chuyển bay đầu tiên trước khi mặt trời lặn của các chuyến bay đêm. Máy bay anh vừa vòng vòng 3, chuẩn bị thông trường như thường lệ, bất ngờ, địa chỉ huy sân bay phát hiện có 4 F-4 đuổi phía sau. Chỉ huy bay lập tức thông báo cho anh Tôn biết và báo cáo chỉ huy sở tình

huống chiến đấu khẩn cấp. Trên máy bay Míc-21 có hai buồng lái cho 2 phi công điều khiển. Anh nói với bạn: có bọn F-4 phía sau, đồng chí để tôi lái. Đinh Tôn tăng lực, một mình vừa vòng tránh, vừa dùng súng chiến đấu với 4 chiếc F-4 tiêm kích Mỹ. Hai bên quần nhau kịch liệt, bọn F-4 bắn nhiều loạt tên lửa, anh Tôn đều tránh được. Trên máy bay huấn luyện lúc ấy chỉ có súng, anh Tôn cũng bắn vài loạt, nhưng vì ngắm vội, không trúng chiếc nào. Sau hơn 10 phút không chiến với Míc, vẫn không làm sao hạ được đối phương, lại bị pháo cao xạ bắn chi viện quá rát, bọn Mỹ rút lui. Máy bay hạ cánh an toàn, đồng chí chuyên gia ôm hôn anh Đinh Tôn và tỏ lòng cảm phục sự nhanh nhẹn, quả cảm của phi công Việt Nam. Từ đó, cấp trên chỉ thị, tất cả máy bay tham gia huấn luyện, bất kể bay đêm hay ngày, đều mang theo tên lửa, sẵn sàng chiến đấu.

Trong một đợt hoạt động, địch thường vào nhiều hướng một lúc, thời cơ xuất kích chiến đấu của mỗi trung đoàn khác nhau. Việc hiệp đồng chiến đấu giữa các lực lượng tiêm kích thường chỉ tổ chức được cho hai trung đoàn ở trên một hướng. Binh chủng Không quân khắc phục nhiều khó khăn trong công tác tổ chức chiến đấu, đánh phối hợp giữa các đơn vị, lập chiến công xuất sắc nhân kỉ niệm sinh nhật Bác. Thời cơ ấy đã đến.

Sáng 18 tháng 5 năm 1972, vào lúc 10 giờ, ra đa phát hiện một tốp từ hướng Đông Bắc, bay vào khu vực Kép. Binh chủng nhận định, địch có thể hoạt động lớn ở hướng này, lệnh cho Trung đoàn 923 xuất kích. Biên đội 4 chiếc Míc-17 gồm: Tường số 1, Điển số 2, Quy số 3, Lâm số 4, cất cánh bay xuống Bắc Giang, vòng trở lại sân bay lên độ cao 2.000m, đã phát hiện địch. Biên đội 4 chiếc Míc-17 xáp chiến với 4 chiếc F-4 tốp đầu. Bọn F-4 lại giở trò phân tốp, hòng lừa Míc-17. Bốn Míc-17 của ta chia làm 2 tốp, tập trung truy đuổi 2 chiếc F-4 vòng xuống thấp và cảnh giới đề phòng bọn F-4 trên cao. Bọn địch vào thêm 4 chiếc nữa, Lập tức, ở tầng cao, Binh chủng đã kịp đư 4 chiếc Míc-19 vào chiến đấu.

Trong một khu vực nhỏ, dưới thấp, độ cao 2.000m trở xuống, 4 chiếc Míc-17 đang quần nhau quyết liệt với 4 chiếc F-4. Tường cắt bán kính trong động tác lượn vòng chiến đấu, bắn rơi ngay 1 chiếc F-4 trong lần công kích đầu tiên. Khí thế quân ta càng hăng, cùng lúc ấy, trên độ cao 3.000m đến 4.000m, 4 chiếc Míc-19 quần nhau quyết liệt với 4 chiếc F-4. Lực lượng ngang nhau, địch chia làm 2 tốp, bên ta 4 chiếc Míc-19 cũng phân làm 2 tốp. Số 3 của Míc-19 bám theo 1 chiếc F-4, đang ở tư thế vòng lên lấy độ cao. Míc-19 tăng lực, lên độ cao nhanh hơn F-4. Đuổi đến cự li khoảng 300m, anh nổ liền 3 khẩu 30mm. Loạt đạn cửa đứt cánh phải máybay F-4 như một nhát chém, máy bay bùng cháy, thân rơi lả tả. Địch tăng cường vào tiếp tầng trên với 4 chiếc F-4, nhằm cứu bọn đang bị ta đánh. Đẹp làm sao, ở tầng trên cùng, đã xuất hiện 2 đôi Míc-21 của Trung đoàn 927. Bọn F-4 mới vào vùng phân tốp. Quân ta, Míc-21 cũng tương kế, tựu kế, số 1 giả vờ đuổi theo 1 tốp, bất ngờ, anh vòng ngược lại bám theo đôi vừa vòng chiến đấu lấy độ cao, anh bắn rơi ngay 1 chiếc F-4. Số 2 Míc-21 bám theo yểm hộ, anh hai lần vào công kích, địch cơ động tránh thoát. Đôi Míc-21 trên cùng, cũng đang đuổi theo 2 chiếc F-4 ở độ cao 6.000m.

Bọn F-4 hay ỷ thế đông, trang bị nhiều tên lửa, có tốc độ lớn hơn Míc-17, hỏa lực mạnh hơn Míc-19 và tính năng cơ động lượn vòng, lủi xuống thấp tốt hơn Míc-21. Trong trận này, trời không tha cho chúng nó. Một lúc, bọn F-4 gặp cả 3 loại Míc. F-4 không giở được trò gì, cố sống, cố chết, cơ động, thoát nhanh ra hướng biển. Trên bầu trời sân bay Kép chỉ còn lại các máy bay tiêm kích của ta. Trận này, ta bắn rơi tại chỗ 3 chiếc F-4 còn thêm 2 chiếc F-4 bị Míc-21 bắn bị thương, bay ra đến biển thì rơi. Bọn Mỹ cứu được giặc lái.

Trận chiến đấu phối hợp lực lượng của 3 trung đoàn, 3 loại máy bay tiêm kích cùng chiến đấu, hỗ trợ cho nhau, tạo ra thế mạnh chung áp đảo quân thù, giành chiến thắng giòn giã. Ta hoàn toàn vô sự. Kết quả trận đánh, thể hiện trình độ tổ chức chỉ huy của Không quân ta đã được nâng lên, nghệ thuật chiến đấu trên không tiến bộ rõ. Trong công tác chỉ huy, các chỉ huy sở, dưới sự chỉ đạo của Quân chủng, Binh chủng, đã phối hợp với nhau khá tốt. Các phi công tiêm kích, những dũng sĩ trên bầu trời của Tổ quốc còn tiếp tục lập những chiến công oai hùng trong cuộc kháng chiến chống giặc Mỹ xâm lược.

Bộ Tư lệnh Binh chủng theo dõi chặt chẽ tình hình chiến đấu, kịp thời chỉ đạo các đơn vị rút kinh nghiệm từng trận, từng đợt chiến đấu. Các đồng chí thủ trưởng Binh chủng Không quân đã cùng các đồng chí cán bộ tham mưu, chính trị, hậu cần, kỹ thuật, xuống tận các trung đoàn, nghe trực tiếp ý kiến của cán bộ chỉ huy đơn vị, của anh em phi công, thợ máy. Binh chủng cùng các trung đoàn phân tích sâu sắc âm mưu, thủ đoạn của địch trong chiến đấu, đối phó với từng loại tiêm kích Míc-17, Míc-19, Míc-21. Đồng thời chỉ rõ những ưu khuyết điểm của ta trong các trận đánh cũng như việc tổ chức hiệp đồng của từng trung đoàn trong Binh chủng. Hiệp đồng chiến đấu giữa không quân, cao xạ, tên lửa, để có thể phát huy cao nhất hiệu quả chiến đấu, tiêu diệt địch, bảo vệ ta. Công tác huấn luyện, đặc biệt là các bài bay ứng dụng chiến đấu cần phải tiến hành ngay ở các trung đoàn, cương quyết thực hiện phương châm vừa chiếu đấu, vừa huấn luyện. Đưa toàn bộ số phi công mới được bổ sung của Míc-21 và Míc-17 vào huấn luyện các bài bay theo phương án chiến đấu, tranh thủ tổ chức các bài bay huấn luyện nhỏ, lẻ giữa các đợt địch hoạt động. Sử dụng ngay một số máy bay đang trực chiến để bay tập. Trong lúc huấn luyện, luôn sẵn sàng chuyển qua làm nhiệm vụ chiến đấu. Chính nhờ chủ trương đúng đắn, kịp thời này được tổ chức thực hiện tốt ở các đơn vị, trong thời gian ngắn, trình độ kỹ thuật của phi công được nâng cao lên. Hầu hết các phi công mới đủ trình độ đưa vào trực ban chiến đấu. Lực lượng trực tiếp chiến đấu của Binh chủng được tăng cường. Các căn cứ Không quân của ta liên tiếp bị đánh phá, các trạm dẫn đường là mục tiêu hủy diệt của không quân Mĩ, nhưng anh em phục vụ, bảo đảm ở mặt đất luôn khắc phục khó khăn, bảo đảm hậu cần, kỹ thuật, dẫn dắt máy bay ta chiến đấu ngày một tốt hơn, vững chắc hơn.

Sau nhiều trận bị Không quân ta cho ném đòn đau, không quân Mĩ cũng nhanh chóng thay đổi chiến thuật, phát huy ưu thế về số lượng và trang bị kỹ thuật hiện đại. Trung đoàn 923, Trung đoàn 925 liên tiếp bị tổn thất trong một số trận vào cuối tháng 5, đầu tháng 6. Sân bay Yên Bái ở xa trung tâm hỏa lực bảo vệ cụm sân bay, bị địch khống chế thường xuyên, một bộ phận lực lượng cơ động về Gia Lâm. Binh chủng nhận định: Trước mắt, vấn đề tổ chức chiến đấu và cách đánh của Míc-17, Míc-19 còn khó khăn, phải tiếp tục nghiên cứu.

Vào giai đoạn cuối của cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, dần dần, không quân ta đã rút ra được cách đánh phù hợp với tính năng Míc-21. Qua mấy tháng chiến đấu ác liệt trong cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ 2, cách đánh hiệu quả đó ngày một hoàn thiện. Míc-21 sử dụng trong chiến đấu, chủ yếu biên đội 2 chiếc dùng tốc độ lớn, đánh thọc sâu, xuyên suốt đội hình địch; chủ yếu dùng tên lửa tiêu diệt đối phương; hạn chế chiến thuật đánh vòng, cơ động ở độ cao thấp với máy bay chiến thuật F-4, F-105, F-8. Khi thoát li, vọt lên cao, dùng tốc độ lớn, có ra đa dẫn về hoặc tự động dẫn đường; hạn chế việc rút khỏi chiến đấu bay ở độ cao thấp, vừa hao dầu, ra đa ta khó bắt và dễ rơi vào ổ phục kích của địch. Trong khi Trung đoàn 925, Trung đoàn 923 hạn chế xuất kích, Binh chủng tập trung sử dụng lực lượng của Trung đoàn 921, Trung đoàn 927. Các phi công trẻ của hai trung đoàn có thời cơ tung hoành trên bầu trời, lập nhiều chiến công trong một thời gian ngắn so với các bậc đàn anh. Họ trưởng thành nhanh trong các trận chiến đấu ác liệt, nhiều người trong số các đồng chí phi công này trở thành Anh hùng và là cán bộ nòng cốt của không quân, của quân đội.

Để minh họa thêm cho những chiến công của Không quân nhân dân Việt Nam, xin dẫn ra đây một vài đoạn nhật ký chiến đấu.

Ngày 10 tháng 6 năm 1972, biên đội 2 chiếc Míc-21 của Trung đoàn 921 bắn rơi 1 chiếc F-4 tại vùng trời Hòa Bình.

Ngày 13 tháng 6 năm 1972, Trung đoàn xuất kích 2 biên đội Míc-21 cản phá đội hình 12 chiếc F-4 vào định đánh phá Hà Nội, trên vùng trời Phú Thọ. Biên đội Míc-21 do Phạm Phú Thái dẫn đầu đã dũng cảm xuyên suốt đội hình địch. Bọn F-4 bị đòn bất ngờ, phải vút bom khi chưa kịp tổ chức không chiến. Thái đã hạ tạ chỗ một chiếc F-4. Bọn địch hoàn toàn tan rã đội hình phải tháo lui. Biên đội thoát li chiến đấu ở độ cao 8.000m, dùng tốc độ lớn được chỉ huy sở dẫn về

sân bay, hạ cánh an toàn.

Biên đội của Thái vừa rút khỏi chiến đấu, trong khi địch còn chưa hoàn hồn vì một chiếc F-4 bị biên đội đầu bắn cháy, chỉ huy sở Trung đoàn 921 dẫn tiếp biên đội 2 chiếc Míc-21 thứ 2 vào công kích. Bọn F-4 đang phân tổp, Nguyễn Văn Lan phát hiện 2 chiếc F-4 đang lượn vòng lên cao, ở phía trước biên đội cách độ 5.000m. Sau khi báo cho số 1 và được lệnh biên đội trưởng, Lan đuổi theo công kích. Ngay quả tên lửa đầu, anh đã bắn cháy chiếc F-4 đi sau. Anh tiếp cận định tiêu diệt nốt tên số 1. Tên địch lật úp máy bay chạy thoát.

Đỗ Văn Lan học viên khóa thứ 2 do Trường Không quân Việt Nam đào tạo. Anh về nước tham gia chiến đấu năm 1968. Lan mới được chuyển qua bay Míc-21. Ở Míc-17, Lan là phi công giỏi, gan lì, chịu trận, ít nói và không chơi giỏi môn bóng nào, từ bóng chuyền, đến môn bóng rổ, chủ yếu giữ vai trò cổ vũ hăng hái. Míc-21 hơn hẳn Míc-17 về tính năng cơ động cũng như vũ khí, nên khi được chuyển sang lái Míc-21, anh như được chấp thêm đôi cánh. Trong chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, Nguyễn Văn Cốc đã hạ 9 máy bay Mĩ, riêng ở vị trí số 2, anh bắn rơi 6 chiếc. Phát huy truyền thống vẻ vang, nhưng đầy vất vả và gian nguy của vị trí số 2, Đỗ Văn Lan trong một thời gian ngắn đã hạ liền 4 chiếc F-4 của Mĩ. Thật xứng danh Anh hùng “chim cắt số 2”.

Đỗ Văn Lan sinh ngày 24 tháng 10 năm 1948, ở tỉnh Ninh Bình, nơi đồng chua nước mặn. Bố mẹ đều làm ruộng, nhà nghèo. Ngay từ nhỏ, anh đã phải vừa đi học, vừa giúp bố mẹ làm ruộng, phụ nuôi đàn em nhỏ. Vào bộ đội, được lãnh ít phục cấp, anh không tiêu pha gì, dành dụm gửi về gia đình. Anh bay Míc-17 và được biên chế vào phi đội 2 anh hùng. Tôi là Trung đội trưởng đầu tiên của anh. Chúng tôi đã cùng nhau bay những chuyến trực ban chiến đấu đầu tiên trong cuộc đời phi công tiêm kích. Tôi nhớ mãi Lan luôn có những đường bay mạnh mẽ, dứt khoát. Năm 1970, anh cùng một số anh em chuyển lên lái Míc-21. Trong số họ, nhiều người lập công xuất sắc. Đỗ Văn Lan đã tham gia chiến đấu 68 trận, 10 lần gặp địch, phóng 7 quả tên lửa hạ 4 máy bay địch. Ngày 24 tháng 5 năm 1972, sau khi không chiến ác liệt trở về, máy bay hết dầu, tắt máy còn cách sân bay 50km, anh bình tĩnh đưa máy bay về hạ cánh an toàn trên đường băng. Máy bay hết sạch dầu, bắn hết tên lửa, chạy cự li ngắn, dừng lại trên đường bê tông, Đỗ Văn Lan mở nắp buồng lái, cười tươi rói. Lần hạ cánh như thế, cả cuộc chiến tranh là duy nhất, thành công quá tốt đẹp.

Sau chiến tranh, anh làm chủ nhiệm bay sư đoàn - một chức vụ tương đương cấp trung đoàn trưởng. Anh luôn tận tình truyền đạt lại kinh nghiệm và kỹ thuật lái cho anh em phi công trẻ. Những kinh nghiệm chiến đấu của anh đã trở thành tài sản quý giá của các chiến sĩ trẻ kế tiếp nhau, bảo vệ bình yên bầu trời Tổ quốc Việt Nam yêu dấu. Năm 1980, trong một lần bay kèm, anh em lái một, bài bay khu vực phức tạp ở độ cao thấp, anh bị tai nạn, hi sinh. Đỗ Văn Lan ra đi, để lại trong lòng anh em bao nỗi tiếc thương. Anh - người con hiếu thảo của gia đình, một phi công tiêm kích dũng cảm, thông minh, một người cán bộ luôn tận tụy, quên mình vì thế hệ mai sau, vì Tổ quốc thân yêu. Sau này, con trai anh cũng trở thành phi công tiêm kích. Đại bàng bố, sinh đại bàng con!

Cùng với Trung đoàn 921, Trung đoàn 927 liên tục xuất kích, bắn rơi nhiều máy bay địch. Đặc biệt là từ khi anh em phi công Trung đoàn 927 được trang bị máy bay Míc-21 cải tiến (Míc-21-F96) trang bị 4 quả tên lửa, dầu nhiều, bay được lâu hơn loại F94 cũ. Tính năng điều khiển tốt, đặc biệt lấy độ cao nhanh, lực đẩy động cơ mạnh hơn, tăng tốc độ mau lẹ khi cần đuổi địch.

Các loại tiêm kích cũ của ta do Liên Xô chế tạo, có nhược điểm lớn là thời gian hoạt động trên không ngắn. Nếu không mang thùng dầu phụ, chỉ bay được 30 phút. Do đó, bán kính hoạt động hạn chế. Míc-17, trung bình bán kính hoạt động cũng chỉ khoảng 250km, còn Míc-21-F96 có thể lớn hơn 300km vì tầm hoạt động của máy bay tiêm kích bị hạn chế như vậy, nên dễ tạo ra khu vực chiến đấu quen thuộc, bọn Mĩ gọi là “thung lũng Míc”. Yếu tố bí mật, bất ngờ trong chiến đấu của ta bị hạn chế, từ ngày được trang bị Míc-21-F96, tiêm kích ta vươn xa hơn. Trung

đoàn 927 tổ chức đánh 7 trận liên tiếp trong tháng 6, trận nào cũng bắn rơi máy bay địch, ta an toàn tuyệt đối.

Chiều ngày 24 tháng 6 năm 1972, địch tổ chức 60 lần chiếc đánh Thái Nguyên và các mục tiêu giao thông trên đường 1 Bắc. Một nửa lực lượng là tiêm kích F-4 và máy bay gây nhiễu. Bọn tiêm kích Mĩ vào chặn ta trước ở khu vực Phú Thọ, Yên Bái, Hòa Bình, Sơn Dương (Tuyên Quang). Trung đoàn 927 cho biên đội Nguyễn Đức Nhu, Hạ Vĩnh Thành xuất kích. Bọn tiêm kích F-4 đuổi theo đôi Míc-21 Nhu - Thành. Chỉ huy sở liên tưởng kế tưng kế, lệnh cho đôi Míc-21 cất cánh đầu làm nhiệm vụ nghi binh, thu hút địch. Quả nhiên 6 chiếc F-4 này mắc mưu, cố đuổi theo biên đội Míc-21 bay ở độ cao 4.000m.

Trong khi đó, Trung đoàn cho đôi Nguyễn Đức Soát số 1, Ngô Duy Thư số 2 cất cánh gấp. Chỉ huy sở thông báo: địch cách biên đội Soát 25km, chia làm 3 tốp, mỗi tốp cách nhau 2 đến 3km. Phát hiện địch, biên đội Míc-21 của Soát vút thung dầu phụ, tăng lực, báo cáo chỉ huy sở xin phép vào công kích. Soát đưa tên địch vào điểm ngắm, nhưng vì tốc độ tiếp cận quá nhanh, cự li quá gần, anh không bắn được. Anh tiếp tục lao lên phía trước, ngắm bắn tên thứ hai, đến cự li tốt, anh phóng một quả tên lửa, máy bay địch bùng cháy. Sẵn đà công kích, anh cho máy bay xông thẳng lên biên đội F-4 bay phía trước, chuẩn bị phóng quả tên lửa thứ 2. Bọn F-4 phát hiện có Míc đuổi phía sau, vòng chúm xuống thấp trốn chạy. Phía sau vẫn còn nhiều địch, chỉ huy sở cho anh rút khỏi chiến đấu. Soát hạ thấp độ cao xuống 500m, bay tốc độ lớn về Nội Bài hạ cánh.

Ngô Duy Thư yểm hộ số 1 trong suốt quá trình công kích. Quan sát phía sau, anh thấy có nhiều máy bay địch. Anh xin phép số 1 vào công kích. Tiếp cận một đôi F-4 ở cự li 1.500m, Thư phóng 1 quả tên lửa, tên địch bay sau nổ bùng. Anh phóng quả tên lửa thứ 2 vào tên số 1, nhưng vì tốc độ máy bay anh quá lớn, đường ngắm không ổn định, tên lửa bay lệch mục tiêu. Anh thoát li lên cao, chỉ huy sở dẫn anh về hạ cánh.

15 giờ 42 phút, Trung đoàn 927 cho tiếp biên đội Nguyễn Văn Nghĩa số 1, Nguyễn Văn Tuấn số 2, lên để yểm hộ cho 2 đôi Míc-21 xuất kích trước về hạ cánh. Phát hiện đôi Míc-21 Nghĩa - Toàn bám theo, 4 chiếc F-4 chia làm 2 đôi, phân tốp, cơ động đan chéo để tránh bị công kích. Toàn ngắm chiếc bên phải, phóng 1 quả tên lửa nhưng không trúng mục tiêu. Nghĩa bám chiếc bên trái, anh lựa thế, khi nó vừa giảm bớt độ nghiêng để lật máy bay cơ động chéo trở lại, anh bóp cò, tên lửa phóng ra, lao vào chiếc F-4. Máy bay địch rơi tại chỗ, bùng cháy dưới cánh máy bay Nguyễn Văn Toàn.

Trong vòng 30 phút, chỉ huy phán đoán địch đúng, sử dụng lực lượng linh hoạt, tập trung, liên tục tiến công vào đội hình tiêm kích địch, bắn rơi tại chỗ 3 chiếc F-4. Bọn cường kích hốt hoảng, vút bom, tháo lui. Mục tiêu được bảo vệ, tiêu diệt địch nhanh gọn, ta thắng lợi giòn giã. Các phi công Míc-21 sử dụng chiến thuật dũng mãnh này, dù địch đã biết, cũng khó bề chống đỡ, biên đội 2 chiếc, gọn nhẹ, chủ động tiến công, không sa vào tình thế đánh vòng lẩn quẩn với bọn tiêm kích địch, các chiến sĩ Míc-21 liên tục chiến thắng nhiều đội hình lớn của địch.

Ngày 27 tháng 6 năm 1972, địch tổ chức đợt đánh lớn vào Hà Nội. Lực lượng chúng gồm 24 chiếc mang bom, 20 chiếc F-4 làm nhiệm vụ yểm hộ. Tiêm kích địch vào trước 12 phút, khống chế ngay sân bay Nội Bài, Gia Lâm. Một lực lượng F-4 phục sẵn, chờ ta ở vùng trời Ngã Lộ, Vĩnh Phú. Một số F-105 mang tên lửa Sora đánh phá các trạm ra đa dẫn đường, với cách bố trí bài bản như vậy, bọn Mĩ tin chắc đã khóa tay Míc lần này. Nhưng vô quyết dày đã có móng tay nhọn. Sở chỉ huy Bình chủng đánh giá đúng âm mưu của địch, kịp thời lệnh cho hai trung đoàn Míc-21 chủ động xuất kích, liên tục giáng cho giặc Mĩ những đòn bất ngờ.

10 giờ 15 phút, biên đội Nguyễn Đức Nhu số 1, Hạ Vĩnh Thành số 2, xuất kích từ sân bay Nội Bài, trước khi bọn F-4 vào khống chế. Biên đội lên cao 5.000m, vừa đến vùng trời Nghĩa Lộ, phát hiện 4 chiếc F-4 đội hình từng đôi đang kéo dài, số 1 bí mật tiếp cận, bắn rơi tại chỗ một F-4. Lũ

giặc còn lại, hốt hoảng lùi xuống thấp. Chỉ huy sở Trung đoàn 927 cho biên đội rút khỏi chiến đấu.

Máy bay F-4 bị bắn rơi, giặc lái kêu cứu, Từng tốp 2 đến 4 chiếc F-4, F-105, quần đảo ở khu vực Hòa Bình, Mộc Châu, Vạn Yên, Sơn La, yểm hộ để bọn trực thăng vào cứu giặc lái.

Đánh địch đang tổ chức cứu bọn phi công nhảy dù là thời cơ rất thuận lợi cho ta. Sở chỉ huy Trung đoàn 927, đưa biên đội Nguyễn Đức Soát số 1, Ngô Duy Thư số 2, vào khu vực Hòa Bình, Vạn Yên. Sở chỉ huy Binh chủng dẫn biên đội Míc-21 của Trung đoàn 921 gồm Phạm Phú Thái số 1, Bùi Thanh Liêm số 2 theo hướng Yên Bái - Nghĩa Lộ. Biên đội Nguyễn Đức Soát cất cánh lúc 11 giờ 53 phút, lên độ cao 5.000m, cách địch 20km, biên đội đã phát hiện 2 chiếc F-4, ở độ cao 3.000m. Ở vào thế có lợi, biên đội trưởng xin phép sở chỉ huy vào công kích. Được lệnh, anh dẫn số 2 lao vào tốp F-4. Soát ấn nút phóng tên lửa; một chiếc F-4 xì khói, nhưng chưa bùng cháy. Anh lao vào gần hơn bắn tiếp quả thứ hai, tên lửa nổ. Chiếc F-4 như bó đuốc lao đầu xuống núi. Khi nhìn thấy máy bay địch cháy rõ ràng, số 1 Nguyễn Đức Soát mới về Nội Bài hạ cánh đằng hoàng.

Ngô Duy Thư phát hiện một tốp 4 chiếc F-4 bên trái, anh báo cáo đội trưởng xin vào công kích. Anh bí mật tiếp cận, bọn địch vẫn bay bình thường, chưa biết có thần chết đuổi theo sau lưng. Thư phóng liền 2 quả tên lửa vào 1 chiếc F-4 đi sau cùng, hạ ngay tên giặc này. Tăng lực nhiều, dầu còn ít, anh về hạ cánh tại sân bay Hòa Lạc.

Lại nói tiếp về biên đội Thái - Liêm cất cánh từ sân bay Yên Bái lúc gần 12 giờ. Biên đội bay lên vùng trời Nghĩa Lộ. Lúc này, biên đội Soát - Thư đang tiến công bọn tiêm kích địch ở vùng trời Hòa Bình - Vạn Yên. Biên đội Thái - Liêm đến Nghĩa Lộ, gặp 4 chiếc F-4 ở thế đối đầu. Trời nhiều mây, vòng trở lại đuổi theo chúng chưa chắc còn thấy, Thái quyết định cùng số 2 bay về phía trước vì phán đoán rằng, thế nào cũng còn bọn ở phía sau. Quả nhiên, Thái phát hiện ở phía trước, bên trái, cách 15km, cùng chiều với biên đội Míc-21 có 4 chiếc F-4 đang phân tốp, đan chéo, lượn vòng, đề phòng Míc bất ngờ tấn công. Quan sát phía sau không có địch, Thái lệnh cho số 2 tăng lực, lên hàng ngang, cùng số 1 bắn chiếc bên trái, số 2 bắn chiếc bên phải. Hai Míc-21, tiến đến cự li tốt, Thái cách địch 1.300m, số 2 cách 1.500m. Thái hô, một, hai, ba, kiểm, chọc thẳng vào 2 chiếc F-4 đang bay cắt chéo. Hai máy bay địch gần như cùng đồng thời bốc cháy. Trong một giờ, ba biên đội Míc-21 cùng xuất kích, bắn rơi tại chỗ 5 chiếc F-4. Đây là một trong những trận đánh xuất sắc của hai trung đoàn Míc-21 trong chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất.

Phát huy truyền thống vẻ vang, Trung đoàn 923 năm 1967 đã lập những chiến công hào hùng nhất. Trong năm, Trung đoàn đã xuất kích 46 trận, có 42 trận nổ súng, bắn rơi 50 máy bay Mĩ. Hai phần ba trong số này là loại F-4, F-105 hiện đại nhất của Mĩ thời bấy giờ. Tiêu biểu cho khí phách anh hùng của Trung đoàn là những dũng sĩ diệt máy bay Mĩ trên trời cao, như các anh hùng Nguyễn Văn Bảy, Ngô Đức Mai, Lưu Huy Chao, Nguyễn Văn Bảy (B).

Cuộc chiến tranh phá hoại của giặc Mĩ lần thứ 2 diễn ra rất ác liệt. Không quân Việt Nam không còn là con mắt muỗi mà thực sự trở thành đối thủ đáng gờm của giặc trời Mĩ. Cùng với các lực lượng Phòng không, Không quân tiêm kích ta đã giáng cho địch nhiều đòn đau, nhớ đời, bảo vệ mục tiêu, góp phần khai thông đường Hồ Chí Minh, con đường giải phóng dân tộc và bảo vệ đất nước. Do địch đối phó quyết liệt, tính năng máy bay của có nhiều hạn chế nên việc tổ chức chiến đấu của Míc-17, Míc-19 trong chiến tranh phá hoại lần thứ 2 có nhiều khó khăn. Một số phi công tiêm kích Míc-17, Míc-19 đã anh dũng hi sinh trong chiến đấu. Tinh thần quật cường của các dũng sĩ trên trời cao vẫn còn mãi trong lòng của các thế hệ phi công và đồng bào, đồng chí.

Cuộc chiến tranh năm 1972, các trung đoàn Míc-21 liên tục lập nhiều chiến công oanh liệt, trở thành lực lượng chủ lực của Binh chủng. Cán bộ, chiến sĩ Trung đoàn 921 cùng toàn bộ sự

nỗ lực của tập thể Quân chủng Phòng không - Không quân và Binh chủng Phòng không, đã phải trải qua biết bao hi sinh xương máu và công sức, trí tuệ mới hình thành nên chiến thuật này và nâng lên một tầm cao mới. Lực lượng phi công trẻ của Trung đoàn 921, Trung đoàn 927 liên tục lập công xuất sắc. Tiêu biểu như đồng chí Nguyễn Đức Soát, sau này trở thành Tư lệnh Quân chủng. Đồng chí Nguyễn Văn Nghĩa trở thành Hiệu trưởng Trường Hàng không.

Vinh quang thay đất nước Việt Nam đã sinh ra lớp lớp những chàng trai dũng sĩ, họ kế tục sự nghiệp vẻ vang bảo vệ vững chắc bầu trời Tổ quốc. Năm tháng chiến tranh lui dần vào lịch sử, nhưng những chiến công hiển hách của một thế hệ phi công tiên kích trong lửa đạn của cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc và bảo vệ Tổ quốc, mãi như những vì sao lấp lánh trên bầu trời.

Những trận đánh trên không vừa kể đang còn tiếp diễn. Cuộc kháng chiến còn kéo dài, những trận quyết liệt còn ở phía trước.

Bộ Tư lệnh điều chỉnh, củng cố hệ thống chỉ huy sở. Các cơ quan Nhà nước ưu tiên cung cấp xăng dầu cho không quân. Lực lượng và phương tiện chữa gấp các sân bay được tăng cường. Các sân bay dã chiến được xây dựng ở Tân Trại (Vĩnh Phú); Điền Trạch, Cẩm Thủy (Thanh Hóa). Những sân bay dã chiến làm trên nền đất, lu lèn đủ độ cứng cho máy bay cất cánh, hạ cánh. Nhiều sân bay ở vào địa điểm địch không thể ngờ như sân bay Cẩm Thủy. Bãi hạ cánh chỉ có thể cất và hạ cánh một đầu, hai bên và phía trước là núi cao. Nhìn xuống, sân bay dã chiến Cẩm Thủy như một con đường hầm độc đạo. Ban ngày bay đã khó, cất cánh hay hạ cánh ban đêm càng khó hơn. Khi hạ cánh, nếu có chuyện gì cần bay lại, từ độ cao 50 m trở xuống, dù có sống chết, phi công cũng phải hạ cánh. Bay lại là đâm vào núi cao trước mặt.

Các đơn vị kỹ thuật khắc phục muôn vàn khó khăn, sửa chữa máy bay bị hư hỏng, lắp thêm tên lửa A.72 cho một số máy bay Míc-17, Míc-19 và L-29 (loại máy bay huấn luyện do Tiệp Khắc chế tạo) cũng được đưa vào tăng cường cho lực lượng chiến đấu. Loại L-29 đánh trực thăng cứu giặc lái rất tốt.

Nhằm tăng cường lực lượng chiến đấu, Bộ Tư lệnh Binh chủng ra chỉ thị cho các trung đoàn tích cực huấn luyện.

Nắm vững những phương châm “vừa huấn luyện, vừa chiến đấu” tổ chức huấn luyện nhỏ, lẻ, bay theo phương án chiến đấu và chú trọng khoa mục xạ kích, cơ quan Tham mưu Binh chủng, căn cứ vào ý đồ chiến lược của Bộ Tổng tham mưu và của Quân chủng, soạn thảo, từng bước hoàn thiện cách đánh B-52; Tổ chức một phi đội tập theo phương án diệt B-52 cả ban ngày và ban đêm. Các trung đoàn quán triệt chỉ đạo của Binh chủng, trong huấn luyện nắm chắc tình hình hoạt động của địch và sẵn sàng chuyển qua chiến đấu. Một số phi công trong phi đội chuẩn bị đánh B-52, tập hạ cánh ban ngày và ban đêm ở sân bay Cẩm Thủy. Để chuẩn bị cho một chuyến hạ cánh của Míc-21 tại sân bay dã chiến, hàng trăm chiến sĩ ngồi hai bên lề đường bằng, mỗi người cầm một cái nong bằng cật tre nhỏ, một mặt sơn trắng, một mặt sơn màu xanh để ngụy trang. Khi máy bay ta sắp vào hạ cánh, đồng chí đại đội trưởng sân đường hô to: Tất cả lật bề trắng lên. Lập tức chỉ sau một phút, đã có vạch chuẩn giới hạn hai bên để cho Míc-21 hạ cánh. Còn ban đêm, hai bên lề cho thắp đèn dầu nhỏ, được che ánh sáng ba bên, chỉ chừa lại đường máy bay vào hạ cánh là không sơn đen. Quả thật không ở đâu như ở quê mình, lấm sáng kiến nhỏ, góp phần vào sự nghiệp lớn.

Thực hiện chỉ đạo của Binh chủng tích cực huấn luyện và sẵn sàng chiến đấu, ngày 11 tháng 7 năm 1972, Trung đoàn 923 tổ chức bay kế hoạch nhỏ. Biên đội Hán Vĩnh Tường số 1, Hoàng Thế Thắng số 2, cất cánh lúc 5 giờ 30 phút, bay tập sử dụng tên lửa A.72. Tên lửa A.72 là loại vũ khí vác vai của bộ binh, được cải tiến do đồng chí kỹ sư Hồ Thanh Minh chủ trì, A.72 được lắp trên một số Míc-17, Míc-19 và L-29. Huấn luyện bộ đội trong điều kiện địch có thể xuất hiện bất ngờ, Trung đoàn đã chuẩn bị cho biên đội chu đáo, kể cả phương án bất ngờ gặp địch. Trung đoàn lệnh cho đại đội ra đa dẫn đường, ra đa cảnh giới thường xuyên mở, cảnh giới địch.

Biên đội đến khu vực Nhã Nam, vừa vòng tập được vài động tác, đã nghe chỉ huy sở thông báo: “Địch vào đến Nam Hải Dương, đang bay về phía tây, chú ý quan sát”. Chỉ độ chưa đầy một phút sau, Tướng - Thắng được chỉ huy sở ra lệnh: “Địch vào đến Phả Lại, biên đội về Nội Bài ngay”. Biên đội Míc-17 vừa cải hướng về sân bay Nội Bài, chỉ huy sở trung đoàn đã thông báo: “Địch đã vào tới Bắc Giang”, tức là nam sân bay Kép, rất gần vị trí Tướng - Hán đang bay. Chỉ huy ra lệnh, biên đội sẵn sàng chiến đấu. Số 1 phán đoán, địch từ Bắc Giang lên, biên đội bay về hướng bắc, sẽ có góc tiếp địch lợi hơn. Tướng lệnh cho số 2 lên đạn, chuẩn bị chiến đấu.

Vừa cải bằng ở hướng 350 độ, số 2 báo cáo đã phát hiện địch gồm 2 chiếc F-4 ở bên trái 30 độ, phía trước. Nhìn theo hướng Thắng báo cáo, Tướng cũng đã thấy đôi F-4, cách biên đội 4.000m đến 5.000m. Tướng ra lệnh: “Míc-17 ở độ cao thấp dưới 3.000m, vòng cắt bán kính, tiếp cận chiếc F-4 đi đầu”. Còn cách địch 500m, anh quyết định không dùng A.72, mà dùng súng 37mm và 2 khẩu 23mm cho chắc ăn. Hạ thủ đối phương bằng đại bác là nghề của phi công Míc-17. Tướng bắn loạt đầu, máy bay địch tránh được. Đạn rơi hướng bên phải, phía sau mục tiêu. Anh tiến vào gần hơn, chỉnh lại đường ngắm, bắn một loạt dài. Đạn trum lên chiếc F-4. Trong khi Tướng công kích chiếc F-4 bay trước, số 2 bám riết, đến cự li xạ kích tốt, anh bắn một loạt, cả 3 khẩu đại bác đều phun lửa. Chiếc F-4 cháy bùng, rơi ngay tại chỗ. Khi số 2 - Hoàng Thế Thắng mãi đuổi theo tên địch, số 1 hạ thủ 1 chiếc F-4 đuổi sau lưng mà anh không hay. Máy bay Thắng bị trúng tên lửa địch. Anh nhảy dù, nhưng vì bị thương quá nặng, anh đã hi sinh. Nhân dân, Đảng bộ, chính quyền xã Ngọc Vân, huyện Hiệp Hòa, tỉnh Bắc Giang và đơn vị đã đưa anh về nơi an nghỉ cuối cùng với các liệt sĩ thời đánh Pháp tại nghĩa trang địa phương.

Hoàng Thế Thắng quê ở Chương Mỹ - Hà Đông. Ông bà thân sinh của anh làm nghề thợ nhuộm ở chợ làng Trúc Sơn. Khi đã ngoài 40 tuổi, các cụ cầu khắp các cửa chùa, mới sinh hạ được một mụn con trai là Thắng. Các cụ vô cùng quý thương. Bao tình yêu, hi vọng, các cụ đặt hết vào đứa con trai độc nhất. Càng lớn, Thắng càng trắng trẻo, đẹp trai; chăm học, chăm làm giúp cha mẹ. Học hết lớp 10, Thắng tuyển vào Không quân, đi học bay ở Liên Xô năm 1965. Năm 1968, anh về nước, biên chế vào Trung đoàn tiêm kích 923. Anh là một trong những phi công trẻ tuổi nhất đơn vị. Ngày trực ban chiến đấu đầu tiên, cũng là ngày kỉ niệm lần thứ 21 sinh nhật của Thắng. Con trai là phi công, ở đơn vị tiêm kích, đời chiến đấu may, rủi trong giây lát. Các cụ thương con, ruột nóng như rang suốt đêm ngày. Vùng Chương Mỹ, phía tây Hà Nội là nơi không quân ta thường đụng độ với giặc lái Mỹ. Nghe tin con trai mất, các cụ như đứt từng khúc ruột. Anh em đơn vị cũ của Thắng và cán bộ Quân chủng vẫn thường về thăm các cụ.

Mỗi chiến công của các chàng phi công tiêm kích đâu chỉ có sự hi sinh của riêng họ, mà còn là sự hi sinh to lớn, thầm lặng của bao ông bố, bà mẹ Việt Nam. Đất nước trường tồn, anh hùng, vì có bao chiến công hiển hách, bao sự hi sinh cao cả.

Năm nào cũng vậy, gần đến Tết, bất chấp mưa phùn, gió bắc lạnh căm căm, dân làng ở gần nghĩa trang xã Ngọc Vân đều thấy một vị tướng đầu đã điểm bạc, đứng lặng lẽ, thấp nền nhang nhớ người đồng đội năm xưa đã cùng mình chiến đấu. Đó là Trung tướng Hán Vĩnh Tường - Phó Tư lệnh chính trị Quân chủng Phòng không - Không quân.

Trong cuộc chiến tranh chống Mỹ, cứu nước, Trung đoàn 923 đã xuất kích hàng trăm trận, cơ động trên khắp chiến trường, đã bắn hạ 106 máy bay chiến đấu của giặc Mỹ, đánh bom bị thương nặng 2 tàu khu trục hạm đội 7. Trung đoàn được tuyên dương Anh hùng ngày 3 tháng 5 năm 1973. Đại đội 4 được tuyên dương Anh hùng 3 lần, 10 cán bộ, phi công được tuyên dương Anh hùng. Đại đội 2 được tuyên dương hai lần Anh hùng. 10 cán bộ, phi công được tuyên dương Anh hùng. Trong trung đoàn, anh Nguyễn Văn Bảy, là người bắn rơi được 7 máy bay Mỹ. Tiếp theo là anh Lưu Huy Chao và tôi, mỗi người bắn rơi được 6 chiếc gồm F-4 và F-105. Sau khi phong Anh hùng, còn tiếp tục đi chiến trận, bắn rơi thêm một chiếc máy bay Mỹ là Nguyễn Văn Bảy và tôi.

Ngày 8 tháng 1 năm 1973, biên đội Cống, Hoàng, Mai, Vượng bắn rơi một máy bay trinh sát của Mỹ trên vùng trời Thái Nguyên. Đây là trận đánh cuối cùng của Không quân Việt Nam trên bầu trời miền Bắc trong kháng chiến chống Mỹ.

Hoàng Cống - cán bộ trẻ, rất hăng hái trong chiến đấu. Trong một lần đuổi máy bay trinh sát địch, bị cao xạ bắn nhằm, anh đã hi sinh. Với chiến công bắn rơi máy bay trinh sát cùng những chiến công nổi tiếp ở giai đoạn cuối của cuộc chiến tranh giải phóng đất nước, Trung đoàn đã thực hiện sứ mệnh vẻ vang: đâu có giặc là ta cứ đi. Cánh bay của Trung đoàn bắt đầu từ dải sông Hồng, đã vươn vào dòng Cửu Long giang. Nơi ấy lại có thêm trung đoàn tiêm kích - bom, bắt nguồn từ Trung đoàn 923, tiếp tục lập nên những chiến công vẻ vang trong thời kì chiến tranh Tây - Nam, bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa. Lịch sử Trung đoàn 927, xin dành kể cùng những sự tích anh hùng của Sư đoàn 372.

Nói tiếp về những ngày tháng 7 năm 1972 rực lửa chiến đấu. Ngày 5 tháng 7, lúc 10 giờ 30 phút, thời tiết tốt, địch vào đánh bắc đường 1, hòng chặn cắt trục giao thông huyết mạch này. Chỉ huy Trung đoàn 927 cho biên đội Nguyễn Tiến Sâm số 1, Hạ Vĩnh Thành số 2, xuất kích. Đến Bắc Giang biên đội lên độ cao 4.000m, số 1 đã phát hiện địch. Anh Sâm lệnh số 2 thả thùng dầu phụ, tăng lực, chú ý phía sau. Sâm tiến đến cự li còn cách chiếc F-4 khoảng 2.000m. Nó vẫn bay bình thường, chưa biết thần chết đã bám sau lưng. Sâm ấn nút, phóng quả tên lửa đầu. Điểm nổ cách máy bay địch 50m. Máy bay địch xì khói, chưa bùng cháy. Sẵn đà đang có tốc độ tiếp cận lớn, anh lao vào gần hơn. Cự li cách địch không đến 1.000m, bắn tên lửa, với tốc độ tiếp cận như thế này là quá gần, có thể nguy hiểm. Sâm thoáng nghĩ nhất định phải diệt thằng này. Còn nuôi, chết bỏ! Anh bóp cò, phóng quả tên lửa thứ 2, máy bay địch nổ bùng ngay trước mặt. Sâm cho máy bay xuyên thẳng qua điểm nổ, thoát li chiến đấu. Hạ Vĩnh Thành bay sau yểm hộ, nhìn rõ máy bay số 1 lao vào quả cầu lửa. Anh xót xa nghĩ: Thôi rồi! Khi nhìn kĩ máy bay Sâm vừa thoát qua cầu lửa, đen thui như cột nhà cháy, vẫn bay phía trước, Thành phần khởi hô to: Nó rơi rồi. Anh đuổi theo chiếc F-4 còn lại, phóng 1 quả tên lửa, máy bay địch lộn nhào rơi tại chỗ. Đôi bạn trở về sân bay Nội Bài hạ cánh. Chiếc Mic-21 của Thành vẫn trắng nguyên. Chiếc Mic-21 của Sâm đen thui, vì bị "xông khói" máy bay địch bốc cháy lúc trên không. Sự việc chui qua "điểm nô" của máy bay địch khi ta bắn hạ mà người và máy bay an toàn, chỉ có một lần duy nhất trong cuộc chiến tranh ở Việt Nam.

Ngày 24 tháng 7, lúc gần 11 giờ, tại chỉ huy sở 927, Trung đoàn trưởng Nguyễn Hồng Nhị, căn cứ tình hình địch vào phía tây nam Hà Nội, theo lệnh Binh chủng, cho biên đội Nguyễn Tiến Sâm - Hạ Vĩnh Thành cất cánh.

Biên đội bay về hướng bắc Phủ Lý, lên độ cao 5.000m, số 2 phát hiện F-4 đang vòng đánh ga tàu lửa. Sâm cũng vừa phát hiện địch, chọn thế, thả dầu phụ, tăng lực, anh dẫn biên đội vào công kích. Trong chớp mắt, anh tiếp cận, bắn hạ ngay tại chỗ 1 chiếc F-4. Biên đội thoát li chiến đấu.

Hạ Vĩnh Thành vào hạ cánh trước. Anh giảm tốc độ, vừa thả càng, thì 2 chiếc F-4 từ Tam Đảo, ở độ cao thấp, lúi ra định đánh chặn. Đài chỉ huy cất cánh hạ cánh thông báo ngay cho Thành biết tình thế khẩn trương, địch ở phía sau. Số 2 thu càng lên, tăng lực, phản kích quyết liệt. Hai chiếc F-4 thấy không thể "cẩn trộm", vội vàng tăng lực, thoát thân.

Máy bay số 1 Nguyễn Tiến Sâm dầu còn ít, về trực tiếp hạ cánh từ đông qua tây. Hạ Vĩnh Thành, sau khi đuổi địch, hạ cánh từ tây sang đông. Hai máy bay đối đầu khi hạ cánh. Thật là nguy hiểm. Thành chủ động báo: Số 1 cứ hạ cánh đường bê tông, Còn Thành, lạng máy bay ở độ cao rất thấp, điều khiển hạ cánh trên đường bảo hiểm bằng đất.

Địch vẫn tiếp tục vào phía Đông Nam Hà Nội. Tiếp theo biên đội Sâm - Thành, chỉ huy sở lệnh cho Lê Thanh Đạo - Trương Tôn xuất kích. Biên đội địch gần đến bờ biển, Lê Thanh Đạo tiếp cận 1 chiếc F-4. Anh phóng quả tên lửa đầu, máy bay địch bốc cháy, Đạo lệnh cho số 2 vào

công kích tiếp. Đạo yểm hộ. Tôn vào được cự li tốt, bắn 1 quả tên lửa, máy bay địch chúi xuống bờ biển. Tên phi công không kịp nhảy dù. Biên đội được lệnh về sân Bay Kép. Bọn F-4 chờ sẵn, phục kích trên hàng tuyến sân bay. Tình hình thật khẩn trương, số 2 Trương Tôn báo cáo dầu còn rất ít. Lê Thanh Đạo bảo số 2 cứ việc hạ cánh. Anh cho máy bay vòng lại, phản kích quyết liệt. Bọn F-4 bỏ chạy. Chờ cho số 2 hạ cánh an toàn, Đạo bay về sân bay Nội Bài hạ cánh.

Trong anh em phi công tiêm kích có biết bao tấm gương cao đẹp vì đồng đội. Nguyễn Đăng Kính đã từng lao máy bay của mình vào bọn địch, để cứu đội trưởng khỏi bị địch bắn. Lưu Huy Chao xông thẳng, đối đầu, bắn chặn địch để cứu Lê Hải khỏi vòng vây của bọn F-8. Hạ Vĩnh Thành nhường đường bằng bê tông cho Nguyễn Tiến Sâm hạ cánh lúc gian nguy, còn mình hạ cánh trên đường đất bảo hiểm mới bị bom gồ ghề. Lê Thanh Đạo quay lại phản kích, đánh nhau với 4 chiếc F-4, tạo điều kiện cho đồng đội hạ cánh an toàn. Chúng ta chiến thắng kẻ thù, đâu chỉ vì vũ khí ta hơn địch, mà còn từ chính sức mạnh của những người đồng chí cùng vì nền độc lập, tự do của Tổ quốc.

Trung đoàn không quân tiêm kích 927, mới thành lập ngày 3 tháng 2 năm 1972, đã bước ngay vào những trận đánh quyết liệt năm 1972. Trung đoàn tách ra lực lượng chủ yếu từ Trung đoàn 921, bổ sung một số anh em phi công Míc-17. Các đồng chí cán bộ Trung đoàn đã qua nhiều trận mạc, nhiều đồng chí là Anh hùng quân đội. Ngày 10 tháng 5 năm 1972, biên đội Lê Thanh Đạo - Vũ Đức Hợp bắn rơi 2 chiếc F-4D trên vùng trời Hải Dương, mở đầu cho những trận thắng liên tiếp sau này. Từ tháng 5 đến tháng 12 năm 1972, Trung đoàn bắn rơi 42 máy bay phản lực Mĩ, trong đó có một “pháo đài bay” do phi công Anh hùng Vũ Xuân Thiều bắn hạ tại chỗ, vì bắn ở cự li quá gần, máy bay anh lao luôn vào B-52.

Qua chiến đấu, nhiều phi công trẻ, lập công xuất sắc trong một thời gian ngắn, bắn hạ nhiều máy bay giặc Mĩ. Tiêu biểu như những Anh hùng Nguyễn Đức Soát, Nguyễn Tiến Sâm, Nguyễn Văn Nghĩa. Trung đoàn còn nhận được nhiều phần thưởng cao quý của Nhà nước. Điều đáng quý là, ở vị trí nào, anh em cũng phát huy được truyền thống kiên cường, hoàn thành tốt các nhiệm vụ mà Đảng và Nhà nước giao cho, luôn xứng đáng là những chiến sĩ cách mạng ưu tú. Trong ngày truyền thống Không quân nhân dân Việt Nam, anh em gặp nhau lúc nào cũng chan hòa, cởi mở và thắm tình đồng chí.

Trung đoàn Không quân tiêm kích 927 được Nhà nước tuyên dương Anh hùng ngày 20 tháng 12 năm 1979. Hai phi đội của Trung đoàn cũng được tuyên dương Anh hùng. Sáu phi công đã lập nhiều chiến công xuất sắc, góp phần xứng đáng vào sự nghiệp vẻ vang chống Mĩ, cứu nước, đã được Nhà nước phong tặng danh hiệu cao quý Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Ngày nay, trong hòa bình, Trung đoàn 927 vẫn luôn ở tuyến đầu bảo vệ Tô quốc.

Chương V

HẠ PHÁO ĐÀI BAY B-52 VÀ TRẬN TIẾN CÔNG CUỐI CÙNG VÀO SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT

Cuối năm 1972, cuộc tiến công chiến lược của quân và dân miền Nam giành được những thắng lợi quan trọng. Trước nguy cơ thất bại của chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh”, để đối phó với phong trào phản đối chiến tranh ngày càng lên cao ở trong nước, một mặt, Mĩ phải triệt thoái quân viễn chinh; mặt khác, chúng tăng cường không quân và hải quân nhằm “Mĩ hóa” trở lại cuộc chiến tranh, cứu vãn chính quyền bù nhìn (ngụy quyền) trước nguy cơ sụp đổ hoàn toàn. Níchxơn ráo riết chuẩn bị những hành động phiêu lưu quân sự mới. “Văn bản” - Hiệp định về chấm dứt chiến tranh lập lại hòa bình ở Việt Nam, đã được các bên tham gia thỏa thuận. Ngày kí tắt và ngày kí chính thức đã được xác định. Nhà cầm quyền Mĩ tuyên bố nhằm lừa bịp dư luận “Hòa bình trong tầm tay”... Thực chất, bọn xâm lược Mĩ đang chuẩn bị những đòn “bất ngờ”, hi vọng giáng cho Hà Nội một đòn chiến lược, hạ “nốc ao”!

Cuộc tập kích chiến lược mang tên “cứu vãn khung thành” với lực lượng, quy mô chưa từng có và kế hoạch rất chặt chẽ, bí mật đã được phác thảo. Đặc biệt, Mỹ đưa vào sử dụng kĩ thuật gây nhiễu hiện đại, làm vô hiệu hóa toàn bộ khí tài điện tử, phương tiện đánh trả chủ yếu của đối phương.

B-52 là một trong ba vũ khí chiến lược rất hiện đại của Mỹ. B-52 có 16 máy gây nhiễu tích cực, 2 máy gây nhiễu tiêu cực, B-52 cùng với F-4, F-105 và RB-66 yểm hộ, thả các sợi hợp kim nhôm, tạo ra một tầng sợi nhiễu tiêu cực dài từ 40 đến 70km, rộng từ 5 đến 7km, dày 1 đến 2km. B-52 còn có tên lửa, phóng ra khi có tín hiệu trên màn radar. Được tiếp dầu, B-52 có thể bay xa 20.000km, tốc độ 800-1.000km/h, độ cao bay từ 240m-13.700m. Một tốp B-52 ba chiếc, có sức oanh tạc bằng 50 chiếc máy bay chiến thuật.

Nhiều của B-52 và các máy bay hộ tống che kín màn hiện hình mục tiêu, vô hiệu hóa radar đối phương. Chúng hi vọng, toàn bộ đội hình B-52 và máy bay yểm hộ, sẽ ung dung bay vào Hà Nội, Hải Phòng... gây tội ác, rồi trở về, yên lành. Tổng thống Nixon và bọn giặc trời Mỹ an tâm tin vào thắng lợi.

Ngày 14 tháng 12 năm 1972, Tổng thống Mỹ Nixon thông qua kế hoạch tập kích bằng pháo đài bay B-52 vào Hà Nội, Hải Phòng. Chúng điều thêm tàu sân bay và tàu chiến đến vịnh Bắc Bộ, thành lập Bộ chỉ huy không quân chiến lược lâm thời số 57 để chỉ huy ba liên đội B-52 gồm 103 chiếc và 250 tổ lái, mỗi tổ 6 người, trinh sát liên tục hệ thống sân bay và hệ thống phòng không của ta ở Hà Nội, Hải Phòng.

Khi bắt đầu chiến dịch, Mỹ tăng cường thêm 100 chiếc B-52 đến đảo Guam và Thái Lan. Chúng huy động toàn bộ 1.000 chiếc máy bay chiến thuật hiện có ở tại Đông Nam Á vào chiến dịch, hỗ trợ cho hơn 200 chiếc B-52, lực lượng tiến công chủ yếu của đòn tập kích chiến lược. Theo kế hoạch đã được phác thảo, cuộc tập kích của chúng có thể kéo dài từ 7 đến 10 ngày, chia làm 2 đến 3 đợt ngắn. Về khu vực tập kích, chủ yếu là Hà Nội, để gây sức ép tối đa, tiếp theo là Hải Phòng và một số mục tiêu quan trọng khác, không ngoại trừ oanh tạc các khu vực dân cư đông đúc ở Hà Nội và Hải Phòng.

“Nixon đã gây ra một cuộc đụng đầu cực kì nguy hiểm. Sử dụng đến mức cao nhất sức mạnh tàn bạo của không quân Mỹ và những thành tựu mới nhất của khoa học, kĩ thuật. Kẻ hiếu chiến này mưu toan gây cho dân tộc ta những thiệt hại đến chỗ không chịu đựng nổi mà phải khuất phục. Chúng cho rằng một khi hàng trăm máy bay chiến lược và chiến thuật của chúng trút hàng vạn tấn thuốc nổ xuống Hà Nội, Hải Phòng và các nơi khác, mạnh hơn cả bom nguyên tử, thì không có sức mạnh nào của con người đương đầu nổi. Hành động điên cuồng như vậy, bọn khát máu Nixon chẳng những mưu toan đè bẹp cuộc chiến đấu chính nghĩa của dân tộc ta, mà còn thị uy đối với các dân tộc và cả loài người bằng sự tàn bạo để cảnh cáo những ai chống lại chúng... Chúng ta không sợ sức mạnh khổng lồ của Mỹ. Đương đầu với B-52, chúng ta có sức mạnh của ý chí một dân tộc muốn sống văn minh góp phần bảo vệ những giá trị cao quý của loài người, làm cho các dân tộc bị thoát khỏi ách áp bức của bọn đế quốc”.(1)

Nhân dân ta, quân đội ta, dưới sự lãnh đạo của Đảng và Bác Hồ, đã chuẩn bị từ nhiều năm trước cho cuộc đụng đầu lịch sử này. Quân chủng Phòng không - Không quân cùng quân và dân Thủ đô Hà Nội, thành phố Hải Phòng và các địa phương khác, đỉnh đạc, hàng loạt bước vào cuộc quyết chiến cuối năm 1972 với B-52 của Mỹ. Trong một dịp thăm và làm việc với các đồng chí chỉ huy quân đội, Bác Hồ đã từng căn dặn: “Sớm muộn bọn Mỹ cũng đưa B-52 ra đánh Hà Nội, rồi có thua mới chịu thua... Ở Việt Nam, Mỹ nhất định thua, nhưng nó chỉ chịu thua khi bị thua trên bầu trời Hà Nội...”.

Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp và Thượng tướng Tổng Tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng trực tiếp giao nhiệm vụ chiến đấu cho Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân

và đích thân xuống duyệt “phương án tác chiến” đánh B-52 và ra lệnh: “Ngày 3-12-1972, Quân chủng phải hoàn thành toàn bộ công tác chuẩn bị đánh B-52”.

Bộ Tư lệnh không quân chiến lược Mỹ cho rằng, đối thủ nguy hiểm nhất của B-52 là Míc. Trước khi cho B-52 vào Hà Nội, chúng dùng F-111 và các máy bay cường kích đánh hủy diệt các căn cứ của Míc; dùng thủ đoạn gây nhiễu dày đặc, vô hiệu hóa các radar của ta ở miền Bắc, làm tê liệt hệ thống dẫn đường của Míc; đánh liên tục các sân bay, cả ngày lẫn đêm; không cho miền Bắc có thời cơ khôi phục hoạt động bình thường trên các sân bay có Míc hoạt động. Trận tập kích của không quân Mỹ được mô tả như sau: Tối 18 tháng 12, chiến dịch tập kích bắt đầu. Các máy bay F-111 bay ở độ cao cực thấp, tốc độ siêu âm, xông vào các sân bay. Máy bay F-4 bay theo dãy nhiễu, hình thành hành lang “bịt mắt” ra đa đối phương. Hành lang kéo dài từ Đông Bắc thung lũng sông Hồng như cánh tay chỉ về hướng Tây Nam. Phía cuối hành lang, song song với dãy núi Tam Đảo, các tốp B-52 tiến vào. Theo sau là 120 chiếc F-4 đánh chặn Míc và 4 chiếc F-105 mang tên lửa, để đánh radar, chế áp tên lửa (SAM).

Về thủ đoạn chiến thuật, không quân Mỹ hoạt động cả ngày lẫn đêm, B-52 đánh đêm là chủ yếu, có máy bay tiêm kích cùng bay hộ tống. Máy bay cường kích chủ yếu đánh ban ngày vào các sân bay, trận địa phòng không, trọng điểm là diệt trận địa SAM, ban đêm, phối hợp với B-52. Trong hoạt động, chúng chú trọng nghi binh, cho máy bay cường kích, tiêm kích giả B-25 để lừa ta.

Quân và dân miền Bắc đã được chuẩn bị trước nên chủ động trong trận đối đầu lịch sử này, với lực lượng nòng cốt là Quân chủng Phòng không - Không quân. Địch chủ yếu dùng B-52 đánh vào ban đêm, nên phần lớn lực lượng tiêm kích của ta gồm Míc-17, Míc-19 và một phần Míc-21 phối hợp với lực lượng cao xạ, phòng không tầm thấp của dân quân đánh máy bay cường kích Mỹ ban ngày, bảo vệ tên lửa - lực lượng chủ yếu đánh B-52. Các đồng chí chỉ huy và phi công tiêm kích đã chuẩn bị phương án, nếu Mỹ tập kích B-52 vào ban ngày, lực lượng không quân tham gia chiến đấu nhiều hơn. Anh em phi công đã chuẩn bị cách đánh tiếp cận đối đầu với B-52, vượt qua tiêm kích nếu bắn không rơi sẽ đâm thẳng vào B-52. Với số lượng hơn 100 phi công tiêm kích, ít ra cũng đâm được 30 chiếc B-52. Mỹ sẽ gặp một cảnh hãi hùng trên bầu trời Hà Nội.

Ngày 18 tháng 12 năm 1972, không quân Mỹ mở đầu cuộc tập kích chiến lược vào Thủ đô Hà Nội và cũng là ngày Không quân nhân dân Việt Nam bước vào cuộc chiến đấu vô cùng cam go ác liệt với kẻ địch.

- 18 giờ, radar cảnh giới ở Quảng Bình phát hiện nhiễu cường độ lớn.
- 19 giờ 10 phút, đại đội 16 Trung đoàn 921 phát hiện B-52 bay lên hướng Bắc.

Bộ Tổng tham mưu báo cáo lên Quân ủy Trung ương và Bộ Chính trị về hoạt động của B-52.

- 19 giờ 15 phút, báo động B-52. Toàn Quân chủng sẵn sàng chiến đấu.

Lực lượng trực chiến ban đêm Míc-21 trên các sân bay Nội Bài, Kép, Hòa Lạc gồm: Vũ Đình Rạng, Đinh Tôn, Hoàng Biểu, Đặng Xây, Nguyễn Văn Quang...

- 19 giờ 25 phút, ba chiếc F-111 đánh sân bay Nội Bài. Đồng chí Tham mưu trưởng Trung đoàn 921 kiểm tra đường băng thấy vẫn còn sử dụng được. Chỉ huy sở cho Phạm Tuấn cất cánh lên chặn địch ở hướng tây Hòa Bình. Lên đến độ cao 5.000m-6.000m, nhìn trước, nhìn sau, Tuấn đều thấy máy bay địch, mở radar trên máy bay, bị nhiễu, màn hình trắng xóa, không bắt được mục tiêu. Phạm Tuấn thấy nhiều máy bay địch bật đèn, bay về hướng Hà Nội. Anh mở tăng lực, lấy độ cao và tránh tên lửa. Địch bám theo anh, đối phó cản Míc. Tình thế bất lợi, lại sắp vào trận địa hỏa lực tên lửa mặt đất, chỉ huy sở cho anh thoát li về Nội Bài hạ cánh.

Sáu chiếc B-52 rải thảm sân bay Nội Bài. Hệ thống đèn hạ cánh bị hỏng. Đài chỉ huy sân bay thông báo cho anh, đường băng bị bom, chiều dài phía đông còn có thể hạ cánh khoảng 1.500m. Nhiên liệu gần hết. Phạm Tuân quyết định hạ cánh. Kiểu này là “năm ăn, năm thua”. Phạm Tuân bình tĩnh điều khiển máy bay theo đài dẫn đường xa, gần. Quanh anh, rực trời ánh chớp của bom nổ, chớp đỏ trời của đạn cao xạ. May sao lúc đó máy bay B-52 bị tên lửa hạ, cháy sáng cả một góc trời, soi đường cho anh kéo bằng tiếp đất. Anh thả dù, phanh gấp. Máy bay rung lên, dừng lại trước một hố bom sâu trên đường băng. Phạm Tuân đã lập một kì tích chưa từng có trong chiến tranh.

Cũng trong đêm 18 tháng 12 năm 1972, một Míc-21 cất cánh từ sân bay Hòa Lạc, do bị nhiễu nặng, dẫn đường và phi công không phát hiện được địch, về hạ cánh, máy bay chạy lệch đường băng, gãy càng.

Đối với không quân, có hai vấn đề gay gắt để có thể diệt B-52 là làm sao vượt qua hàng rào tiêm kích địch yểm hộ rất chặt chẽ cho B-52. Bóc lớp vỏ cứng này, mới vào được mục tiêu chủ yếu. Phải khắc phục được nhiễu ở ra đa dẫn đường và ra đa ngắm bắn trên máy bay Míc-21.

Ngay trận đầu, tuy không quân chưa có điều kiện bắn hạ B-52, nhưng sự có mặt của máy bay tiêm kích ta đã gây cho địch nhiều khó khăn, vì phải đối phó một lúc cả trên không lẫn dưới mặt đất.

Tiểu đoàn tên lửa 59 thuộc Trung đoàn 261, đặt trận địa ở Cổ Loa, cửa ngõ của Thủ đô Hà Nội, vừa bị một trận bom phủ đầu của F-111. Xe thông tin bị hất đổ. Anh em nhanh chóng khắc phục. Tiểu đoàn trưởng Nguyễn Thăng cùng sĩ quan điều khiển Dương Văn Thuận và ba trắc thủ Độ, Tứ, Linh vẫn vững vàng trong xe điều khiển. Sát cánh bên các anh là đồng chí chính trị viên tiểu đoàn. Lúc 20 giờ 5 phút, theo lệnh tiểu đoàn trưởng Thăng, sĩ quan điều khiển Thuận ấn nút phóng quả tên lửa đầu tiên. Ba trắc thủ điều khiển nhip nhàng, tên lửa vút lên độ cao 10km, lao thẳng vào chiếc B-52 mang kí hiệu tốp 671. Đài quan sát vui sướng thông báo: “Cháy rồi, đạn nổ trúng mục tiêu, cháy rất to”. Trong màn nhiễu dày đặc, các đồng chí tên lửa đã vạch nhiễu tìm thù mà diệt. Một số trắc thủ tên lửa đã từng diệt B-52 ở chiến trường Quân khu 4 đã được bổ sung về các đơn vị tên lửa và kinh nghiệm của các đồng chí là vốn quý để anh em càng thêm vững tâm khi điều khiển các quả đạn lao vào B-52.

Đêm tập kích đầu tiên, địch đã sử dụng 90 chiếc B-52 và 130 chiếc máy bay chiến thuật đánh vào Hà Nội và các căn cứ không quân, các khu công nghiệp, đài phát thanh Mễ Trì. Ta hạ 3 chiếc B-52 (có 2 chiếc rơi tại chỗ) và 6 máy bay chiến thuật, trong đó lực lượng dân quân với súng trường, súng máy, đã bắn rơi một chiếc F-111.

Trong cuộc họp báo ngay chiều 19 tháng 12 năm 1972, giặc lái Mĩ đã phải kinh hoàng thốt lên: “sợ lắm”, “rất sợ”, “thật khủng khiếp”; “không ngờ hỏa lực phòng không của Hà Nội mạnh và bắn chính xác đến thế”, “mọi sự tính toán của chúng tôi đã bị đảo lộn hết. Cấp chỉ huy và kĩ sư điện tử của chúng tôi khẳng định như đang nắm quả ngọt trong tay, phương án đánh của chúng tôi là tuyệt vời. Không một loại tên lửa nào hay Míc của Bắc Việt có thể bám, bắn được chúng tôi”...

Từ ngày 19 tháng 12 đến 24 tháng 12, hàng đêm địch sử dụng trung bình 100 chiếc B-52 và từ 130 đến 150 chiếc cường kích đánh phá hủy diệt các mục tiêu ở Hà Nội, Hải Phòng và các vùng phụ cận. Đêm Nôn, Mĩ phải tạm dừng để chuẩn bị cho đợt tập kích mới. Trải qua một tuần, quân và dân ta chiến đấu ác liệt, ngoan cường và đầy mưu trí, ta đã hạ được 46 máy bay địch, trong đó có 17 chiếc B-52 và 5 máy bay cánh cụp cánh xòe F-111, bắt giặc lái Mĩ, chủ yếu là bọn lái B-52.

Các phi công tiêm kích của cả 4 trung đoàn xuất kích liên tục. Đánh ban ngày, các biên đội

Míc-21, Míc-19, Míc-17 đều bắn rơi được máy bay cường kích, bảo vệ các trận địa tên lửa, cản phá nhiều đợt bọn Mĩ đánh vào Hà Nội, Hải Phòng. Tên lửa và Míc-21 đánh đêm, kiên quyết để giành và tập trung tiêu diệt B-52.

Ngày 25 tháng 12, Bộ Tư lệnh Quân chủng triệu tập hội nghị cán bộ để rút kinh nghiệm chiến đấu trong đợt đầu và chuẩn bị cho những trận đánh tiếp theo. Bộ Tư lệnh và các đồng chí Tham mưu, phi công đều thấy rằng, yếu tố hàng đầu để có thể tiếp cận B-52 là phải bí mật, bất ngờ. Tiếp đến, hệ thống chỉ huy sở phải “nhìn” được ta, địch, để dẫn phi công ta bay trong đêm tối mịt mù mà vẫn tiếp cận được mục tiêu. Khi đã nhận được mục tiêu, phi công mở ra đa trên máy bay ngắm bắn. Nếu ra đa trên máy bay bị nhiễu, vô hiệu hóa, thì dùng mắt thường ngắm bắn.

Về giữ bí mật địa điểm và thời cơ cất cánh, Bộ Tư lệnh chủ trương đưa tiêm kích cơ động đánh đêm ra vòng ngoài. Phục kích ở những sân bay đã bị đánh phá, ta tranh thủ sửa sơ bộ, để có thể cất cánh như sân bay Yên Bái, sân bay Thọ Xuân, sân bay Cẩm Thủy ở Thanh Hóa, tuy rất phức tạp về địa hình, nhưng phải chọn phi công giỏi và có ý chí cao, có thể cất hạ cánh ban đêm an toàn.

Hệ thống sở chỉ huy phải liên hoàn, hỗ trợ lẫn nhau để liên tục chỉ huy được tiêm kích ta trong các tình huống. Như vậy là hai vấn đề lớn đã cơ bản đã có lời giải. Còn việc thứ 3, là ngắm bắn tên lửa của phi công khi gặp địch bay đêm? Làm sao nhìn thấy mục tiêu B-52 trong đêm mà bắn? Sau một số lần tiếp cận địch, anh em phi công đều thấy B-52 và máy bay chiến thuật của Mĩ khi bay đêm đều bật đèn vì phải hoạt động phối hợp nhiều lực lượng với số lượng nhiều, sợ va nhau. B-52 có 4 đèn vàng. Máy bay chiến thuật có 3 đèn vàng hoặc 2 đèn xanh đỏ ở nút cánh và đuôi. Đây chính là “gót chân Asin” của bọn giặc nhà trời Mĩ.

Bước vào đợt chiến đấu mới, toàn Binh chủng Không quân tràn ngập không khí tin tưởng nhất định chiến thắng oanh liệt.

Sân bay Yên Bái bị địch đánh liên tục từ ngày 22 tháng 12 đến 26 tháng 12. Sân bay bị hư hỏng nặng đường băng, sân đậu phía Bắc, chỉ còn gần 2.000m ở phía Nam, tuy được sửa chữa gấp vào tối 26 tháng 12, máy bay có thể cất hạ cánh, nhưng rất khó khăn. Chiều 27 tháng 12, lúc gần tối, Bộ Tư lệnh bí mật cho Phạm Tuân hạ cánh an toàn xuống sân bay Yên Bái. Trời đầy mây, độ cao đầy mây khoảng 200m đến 300m. Mây phủ hết các đỉnh núi quanh sân bay. Anh vui vẻ ăn cơm tối cùng một số anh em thợ máy và sĩ quan tác chiến trực tại sân bay. Đêm lịch sử bắt đầu.

22 giờ 20 phút, Phạm Tuân cất cánh chiến đấu. Vượt qua đỉnh mây, anh thấy nhiều ánh đèn máy bay tiêm kích địch. Bình tĩnh, giữ độ cao 2.500m, anh vượt qua tốp máy bay tiêm kích này, Sở chỉ huy Quân chủng thông báo địch gần Mộc Châu. Các sở chỉ huy vòng ngoài ở Mộc Châu, Sơn La liên tục thông báo vị trí của máy bay B-52 cho Tuân. Anh xin phép chỉ huy sở bỏ thùng dầu phụ, bật tăng lực, lên độ cao 7.000m. Ở độ cao này, các trạm ra đa nhìn rõ máy bay ta và B-52. Phạm Tuân tăng tốc độ, vượt qua bọn tiêm kích hộ tống B-52. Anh lên độ cao 10.000m, ngang tầm độ cao B-52. Anh phát hiện 2 máy bay B52 ném bom bay hàng dọc, cách nhau 2.000m-3.000m. Tuân nhìn rõ B-52 có đèn vàng và lập tức báo cáo chỉ huy sở: Đã phát hiện mục tiêu, xin phép công kích.

Chỉ huy ra lệnh: “Bắn hai quả một lần. Chú ý thoát li nhanh, phía sau có địch”.

Tuân bình tĩnh, không mở ra đa. Anh cho máy bay lên ngang với chiếc bay sau, ngắm bắn chiếc B-52 đi đầu bằng mắt thường. Đường ngắm bắn tốt, anh bóp cò, Hai quả tên lửa cùng lao vào chiếc B-52, một quả trúng lửa bao phủ chiếc máy bay ném bom. Anh hân hoan báo cáo với chỉ huy sở: Nó cháy rồi và cho máy bay vòng xuống thấp, giảm độ cao, tránh bọn hộ tống đuổi theo, về hạ cánh an toàn xuống sân bay Yên Bái. Số máy bay ném bom B-52 khác thấy một chiếc

bị bắn rơi, hốt hoảng ném bom ngoài mục tiêu, bay trở lại căn cứ Guam.

Ba mươi năm sau, Trung tướng Phạm Tuân, tuổi đã ngoài 50 mà dáng dấp còn trẻ trung như thanh niên. Anh sinh năm 1947, tạ Thái Bình; năm 1965 học bay ở Liên Xô, về nước tham gia chiến đấu tại Trung đoàn 923 và Trung đoàn 921. Phạm Tuân được tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân ngày 3 tháng 9 năm 1973.

Năm 1980, sau khi hoàn thành xuất sắc chuyến bay vào vũ trụ cùng phi công vũ trụ Liên Xô Gorơbátô, Phạm Tuân được Nhà nước phong danh hiệu Anh hùng lao động và thưởng Huân chương Hồ Chí Minh. Ngày 31 tháng 7 năm 1980, anh còn được Nhà nước Xô viết phong tặng danh hiệu Anh hùng Liên Xô.

Đời một con người không dài, mà làm được bao sự tích anh hùng như anh, kể ra không nhiều. Trong lớp phi công tiêm kích Việt Nam, Phạm Tuân là người được thưởng nhiều danh hiệu vẻ vang của Nhà nước nhất.

Tiếp những trận chiến đấu của Không quân ta trong những ngày đêm cuối tháng 12 năm 1972, theo kế phục kích bất ngờ ở các sân bay dã chiến vòng ngoài, đồng chí Trần Mạnh - Phó Tư lệnh Binh chủng Không quân đã trực tiếp cùng các phi công bay đêm vào sân bay Cẩm Thủy (Thanh Hóa) tổ chức chiến đấu. Đêm 22 tháng 12, địch cho 12 chiếc B-52 thả hơn 200 quả bom xuống sân bay nhỏ bé này. Hằng ngày, Mĩ cho máy bay trinh sát lướt qua thấy sân bay vẫn tan hoang, lỗ chỗ hố bom sâu nên yên tâm là sân bay đã bị hủy diệt. Mấy ngày sau, công binh san lấp một luống nhỏ, vừa đủ cho Míc-21 cất cánh. Sân bay được ngụy trang, che mắt bọn máy bay trinh sát. Mĩ hoàn toàn bất ngờ, khi biết ta sử dụng sân bay này, nói đúng hơn là bãi hạ cánh hẹp, vì rất nguy hiểm khi cất cánh ban đêm và chỉ sử dụng ánh sáng bằng đèn dầu leo lét.

21 giờ 41 phút ngày 28 tháng 12, phi công Vũ Xuân Thiều cất cánh từ sân bay Cẩm Thủy. Đội hình địch gồm 60 chiếc B-52 và 135 chiếc máy bay tiêm kích - cường kích hộ tống. Chúng quyết đánh trả đũa Không quân ta. Đêm nay, chúng sẽ hủy diệt các căn cứ Nội Bài, Kép, Yên Bái, Gia Lâm. Sở chỉ huy ở Thọ Xuân, phối hợp cùng sở chỉ huy Binh chủng và sở chỉ huy Trung đoàn 927, liên tục thông báo tình hình địch trên không cho Thiều. Sở chỉ huy dẫn anh bay vòng qua biên giới Việt - Lào, tiếp cận địch từ phía sau. Lên độ cao 10.000m, bằng mắt thường; anh nhìn rõ đèn vàng máy bay B-52 và đèn vàng, đèn xanh, đỏ của máy bay chiến thuật đi hộ tống. Sau, trước, bên phải, bên trái anh, đều nhấp nháy nhiều đèn máy bay địch. Thiết Hùng - sĩ quan dẫn đường ra đă, dẫn anh vượt qua tiêm kích, tiếp cận B-52. Chỉ huy sở thông báo cho Thiều, máy bay B-52 phía trước 10km. Anh quan sát bầu trời, xa xa những vì sao nhấp nháy, kia rồi, đèn vàng của B-52. Anh báo cáo chỉ huy sở, đã phát hiện mục tiêu, xin phép công kích. Bọn B-52 phát hiện có Míc, liền bắn tên lửa nử mồi. Anh nhắm bắn bằng mắt thường chiếc B-52 đi sau. Đêm tối, anh cố tiếp cận và đã nhìn rõ đèn vàng B-52. Thiều phóng một lúc cả 2 quả tên lửa. Một quãng lửa to, B-52 bị nổ tung, bốc cháy. Do bắn ở cự li gần, máy bay anh lao thẳng vào quân thù. Bọn địch hốt hoảng, trút vọi hết bom, quay trở ra, không dám tiếp tục vào đánh mục tiêu đã định.

Vũ Xuân Thiều - người con Hà Nội, đã sống vẻ vang, chết oanh liệt cho quê hương, cho đồng bào cả nước. Anh hi sinh khi vừa tròn 27 tuổi. Vũ Xuân Thiều đã lập một chiến công oanh liệt góp phần làm vẻ vang lịch sử chiến đấu oai hùng của Không quân nhân dân Việt Nam và lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc ta. Ngày 20 tháng 12 năm 1994, liệt sĩ - phi công Vũ Xuân Thiều được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Đêm 28 tháng 12, ta tiếp tục bắn rơi tại chỗ hai chiếc B-52. Vũ Xuân Thiều bắn rơi 1 chiếc và bộ đội tên lửa hạ tại chỗ 1 chiếc.

Với cái đà này, nếu Níchxơn cứ lao đầu vào Hà Nội, khoảng một tháng, thì toàn bộ trên 400 chiếc B-52 của Mĩ sẽ đi đời nhà ma.

Gần nửa đêm 29 tháng 12, tiểu đoàn tên lửa 79 bắn rơi chiếc B-52 thứ 34 - chiếc cuối cùng của chiến dịch tập kích đường không của không quân Mỹ. Trận “Điện Biên Phủ trên không” của quân và dân ta đại thắng; mở ra một bước ngoặt mới, vô cùng quan trọng trong cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc và thống nhất đất nước.

Nhớ lời Bác Hồ dạy: “Ở Việt Nam Mỹ nhất định thua, nhưng nó chỉ thua sau khi chịu thua, trên bầu trời Hà Nội...”, chúng tôi càng tin tưởng một bước ngoặt quyết định của cuộc kháng chiến chống Mỹ đã hiển hiện trước mắt.

Quân dân miền Bắc, nòng cốt là bộ đội phòng không - không quân, đã chiến đấu xuất sắc, bắn rơi 81 máy bay địch, trong đó có 34 chiếc B-52, hầu hết là rơi tại chỗ, loại khỏi vòng chiến đấu hàng trăm giặc lái. Dù ngày tháng có trôi đi, nhưng đòn đau này sẽ làm Mỹ nhớ đời.

Chương VI

TRẬN TIẾN CÔNG CUỐI CÙNG CHIỀU 28 THÁNG 4 NĂM 1975 VÀO SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT TRONG CUỘC TỔNG TIẾN CÔNG GIẢI PHÓNG HOÀN TOÀN MIỀN NAM

Cuộc tập kích chiến lược đường không với quy mô lớn nhất chủ yếu bằng máy bay B-52 của Mỹ đã bị thất bại thảm hại. ngày 30 tháng 12 năm 1972, Mỹ phải tuyên bố ngừng ném bom từ vĩ tuyến 20 trở ra. Ngày 27 tháng 1 năm 1973, Hiệp định Pari về chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Việt Nam được kí kết. Mỹ phải công nhận Việt Nam là một quốc gia độc lập, có chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ. Chính phủ Hoa Kỳ cam kết, chấm dứt dính líu quân sự, không can thiệp vào công việc nội bộ Việt Nam, chấm dứt các hành động quân sự đối với miền Bắc, rút hết quân Mỹ và quân viễn chinh về nước.

Ngày 29 tháng 3 năm 1973, đơn vị quân đội Mỹ cuối cùng rút khỏi miền Nam. Bộ chỉ huy Mỹ làm lễ cuốn cờ về nước. Lần đầu trong lịch sử của nước Mỹ, quân viễn chinh Mỹ phải rút lui không kèn, không trống. Đây là sự kiện rất trọng đại, mở ra một bước ngoặt mới cho cuộc cách mạng, là thời cơ để ta tiến lên giành thắng lợi hoàn toàn giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Tháng 7 năm 1973, Bộ Chính trị ra nghị quyết về giải phóng miền Nam, giành thắng lợi hoàn toàn trong cuộc kháng chiến. Quân đội ta xây dựng các khối chủ lực cơ động mạnh trong năm 1973 và 1974. Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng thành lập các quân đoàn chủ lực và các binh chủng. Các trung đoàn không quân tích cực huấn luyện người lái mới, đưa hết lực lượng hiện có làm được nhiệm vụ trong thời gian ngắn, bảo đảm an toàn.

Trung đoàn 923 cơ động, dừng chân trên các sân bay Kiến Anh, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới. Ngoài nhiệm vụ tiêm kích, Trung đoàn còn huấn luyện cho toàn bộ phi công thành thạo đánh mục tiêu mặt đất, mặt nước. Trung đoàn tham gia diễn tập chiến đấu hiệp đồng quân binh chủng. Lần đầu tiên, cuối năm 1973, quân đội ta diễn tập cấp quân đoàn. Lực lượng Trung đoàn 923 tham gia 1 phi đội. Anh em đã ném bom và bắn các mục tiêu mặt đất, đạt kết quả tốt. Đồng chí Tư lệnh Quân đoàn 1 - Lê Trọng Tấn chỉ huy cuộc diễn tập, khen ngợi Không quân đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Cuối năm 1974, các lực lượng không quân chiến đấu đã áp sát vĩ tuyến 17. Các trung đoàn tiêm kích Míc-21, cuối năm 1974, cũng lần lượt đứng chân ở các sân bay vùng Quân khu 4.

Không quân ta vừa bảo vệ miền Bắc, cũng vừa sẵn sàng chiến đấu, vươn sâu vào phía Nam. hệ thống chỉ huy không quân được hoàn thiện, tổ chức liên hoàn từ Hà Nội đến các căn cứ không quân giáp phía Nam. Bộ Tư lệnh Không quân cử một số đồng chí cán bộ tham mưu, chỉ huy, cán bộ kĩ thuật, thông tin, đến hiệp đồng với Bộ Tư lệnh quân, binh chủng hợp thành. Mầm mống của hệ thống chỉ huy không quân mặt trận có từ lúc này. Sau chiến thắng Phước Long (6-1-1975), Bộ Chính trị nhận định thời cơ chiến lược có thể đến sớm hơn dự kiến. Cả nước đẩy mạnh mọi mặt chuẩn bị để đón thời cơ sắp đến. Cuối năm 1974, Bộ chính trị đã

thống nhất nhận định tình hình, đề ra chủ trương chiến lược và thông qua kế hoạch giải phóng miền Nam trong 2 năm (1975-1976). Đảng và Chính phủ động viên cả nước tất cả cho tiền tuyến, tất cả để đánh thắng trận cuối cùng. Bộ Tổng tham mưu ra lệnh, tất cả các quân, binh chủng chuyển vào cấp 1, sẵn sàng chiến đấu cao nhất.

Đầu tháng 3 năm 1975, ta nổ phát súng đầu tiên, mở màn chiến dịch Tây Nguyên. Ngày 10 tháng 3, Buôn Ma Thuột được giải phóng. Trong một thời gian ngắn, bộ đội ta phát triển tiến công, tiêu diệt và làm tan rã hoàn toàn quân đoàn 2 và quân khu 2 của địch.

Trước sức tiến công như vũ bão của quân và dân ta, tổng thống ngụy Nguyễn Văn Thiệu trong thế bị động, lúng túng ra lệnh cho bọn quan, quân ngụy tùy nghi di tản.

- Ngày 25 tháng 3, ta giải phóng Huế.

- ngày 29 tháng 3, giải phóng Đà Nẵng.

Quân ta như thác đổ, tràn vào phía Nam. Sau chiến thắng Tây Nguyên và giải phóng Huế, Đà Nẵng, Bộ Chính trị nhận định tình thế cách mạng phát triển nhảy vọt, thời cơ tổng tiến công và nổi dậy giải phóng hoàn toàn miền Nam đã đến. Trận quyết chiến chiến lược đã bắt đầu.

Tư tưởng chỉ đạo của chiến dịch là “Thần tốc, táo bạo, bất ngờ, chắc thắng”.

Cả nước từng bừng khí thế ra trận. Từng đoàn tàu hỏa nối đuôi nhau, chở xe tăng, đại bác. Các quân đoàn mới thành lập, hùng dũng tiến vào Nam. Ba mươi năm trường kì kháng chiến, biết bao hi sinh của đồng bào, đồng chí, mới có ngày nay. Bộ Tư lệnh Không quân tổ chức tiếp quản và đưa vào sử dụng ngay các căn cứ không quân mới được giải phóng.

- Ngày 19 tháng 4, Bộ Tư lệnh chiến dịch Hồ Chí Minh chỉ thị sơ bộ cho không quân: chuẩn bị một lực lượng để tham gia chiến đấu.

Ngay sau khi nhận lệnh, một số phi công của phi đội 4, Trung đoàn 923 bay từ Thọ Xuân ra Hà Nội. Để tạo thế bí mật, bất ngờ, Bộ Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định dùng máy bay mới thu được của địch ở các sân bay miền Trung để đánh địch trong trận cuối cùng và giao nhiệm vụ này cho Bộ Tư lệnh Binh chủng Không quân thực hiện.

Không quân ta quyết định dùng A-37 để thực hiện nhiệm vụ. Tại sao không dùng các loại máy bay khác, mà dùng A-37 vào trận này? A-37 là loại máy bay cường kích hạng nhẹ. Không quân ngụy hay dùng để oanh tạc các mục tiêu, yểm trợ cho bộ binh. Loại này có nhiều ở các sân bay trong miền Nam, khi hoảng loạn bỏ chạy, địch để lại một số chiếc còn tốt. Về tính năng máy bay, tốc độ trung bình khoảng 500-600km/giờ, bán kính hoạt động ở độ cao trung bình, độ 500km, chở được 2 tấn bom và có 1 khẩu đại liên 6 nòng với 2.000 viên đạn cỡ 7mm. Máy bay có máy ngắm để ném bom bằng quang học, đơn giản nhưng khá chính xác. Tốc độ hạ cánh gần như Míc-17. Buồng lái có điều hòa nhiệt độ rất mát, đối với phi công chiến đấu như vậy đã là khá sang trọng. Buồng lái A-37 nhô lên phía trước, góc quan sát mục tiêu rất thuận lợi. Anh em phi công đã lái Míc-17, khi chuyển loại bay A-37, chỉ cần bay kèm vài lần cho quen đặc tính điều khiển là có thể bay đơn. Việc sử dụng bom, đạn đối với phi công Trung đoàn 923 không có gì là lạ. Chính họ đã nhiều lần tập ném bom và đã trực tiếp đánh bom tàu khu trục Mĩ.

Các đồng chí cán bộ kĩ thuật cùng đồng chí Hồ Thanh Minh đã vào trước, chuẩn bị một số máy bay A-37 ở sân bay Đà Nẵng. Ngày 22 tháng 4 năm 1975, phi đội “Quyết thắng” được thành lập tại sân bay Đà Nẵng. Họ gồm các phi công thuộc đại đội 4 Trung đoàn 923. Hầu hết trong số đó, đã không chiến với “giặc trời” Mĩ trên bầu trời miền Bắc.

Biên chế của phi đội gồm: Thượng úy Nguyễn Văn Lục - Phi đội trưởng - người đã bắn rơi 1

chiếc F-4 và 1 máy bay trinh sát của giặc Mĩ trong chiến tranh chống phá hoại. Thượng úy Trần Cao Thắng - Chính trị viên phi đội. Anh là một phi công điềm đạm, chắc chắn trong mọi việc. Thượng úy Từ Đễ - Phi đội phó, bay giỏi, đẹp trai, hay cười và khá thông minh. Anh hay được cử bay thử máy bay sau định kì và thử bắn tên lửa A-72 trên Míc-17. Tiếp đến, 3 phi công là các trung úy Vũ Khởi Nghĩa, Tạ Đông Trung, Hoàng Mai Vượng. Về sau, ba chiến sĩ có quân hàm sĩ quan đều trưởng thành làm nên sự nghiệp. Một người trở thành Anh hùng, một người là đại tá Tham mưu trưởng sư đoàn - Phó tham mưu trưởng Quân chủng và một người đã hi sinh.

Đồng chí Phạm Ngọc Lan, người biên đội trưởng đã mở mặt trận trên không năm nào, vào năm 1975, là chủ nhiệm dẫn đường Binh chủng Không quân. Anh Lan đã cùng phi công Trần Văn On - người Nam Bộ, kiểm tra kĩ thuật các máy bay A-37.

Ngày 24 tháng 4 năm 1975, lần đầu tiên, Từ Đễ bay cùng với Trần Ngọc Xanh, phi công cũ của quân đội Mĩ, trên chiếc A-37. Thành công của chuyến bay có ý nghĩa rất lớn đối với việc hoàn thành nhiệm vụ vẻ vang của phi đội sau này. Quyết định của Bộ Tư lệnh Quân chủng, Bộ Tư lệnh Binh chủng Không quân có cơ sở để thực hiện thắng lợi nhiệm vụ lịch sử chiến dịch Hồ Chí Minh được giao.

Ngày 25 và 26 tháng 4, tiếp tục chuyển loại cho các phi công trong phi đội. Trong hai ngày huấn luyện, mỗi phi công bay được vài vòng. Họ chuẩn bị để chuyển trường đưa máy bay vào sân bay mới giải phóng, để gần mục tiêu chiến đấu.

12 giờ 30 phút ngày 27 tháng 4, Tư lệnh Quân chủng ra lệnh: Chuyển toàn bộ lực lượng không quân tham gia chiến đấu ở sân bay Đà Nẵng vào sân bay Phù Cát. Nguyễn Thành Trung kịp từ Nam Bộ ra, cùng phối hợp với anh em, trong phi đội "Quyết thắng".

15 giờ ngày 27 tháng 4 năm 1975, hai phi công A-37 cũ là Trần Văn On, Trần Ngọc Xanh bay kiểm tra chọn được 6 chiếc A-37 chất lượng tốt.

Cơ quan chỉ huy, Tham mưu Quân chủng quyết định chọn mục tiêu ném bom là sân bay để máy bay chiến đấu cuan bộn nguy ở sân bay Tân Sơn Nhất.

Tối 27 tháng 4, đồng chí Bí thư chi bộ chủ trì họp chi bộ, ra nghị quyết chiến đấu. Toàn chi bộ nhất trí đề nghị cấp trên lực lượng tham gia trận đánh gồm: Nguyễn Văn Lục, Từ Đễ, Nguyễn Thành Trung, Hoàng Mai Vượng, Hán Văn Quảng và Trần Văn On.

Sau khi họp chi bộ, toàn phi đội và các đồng chí chỉ huy, cán bộ cơ quan tham mưu bàn phương án chiến đấu ngày hôm sau.

8 giờ ngày 28 tháng 4, Đại tá, Tư lệnh Quân chủng phê chuẩn lực lượng phi công tham gia chiến trận này và kế hoạch chiến đấu của phi đội "Quyết thắng".

Đại tướng Văn Tiến Dũng - Tư lệnh mặt trận, lệnh cho đồng chí Tư lệnh Lê Văn Tri, khẩn trương tổ chức cho không quân tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử. Thời cơ chỉ còn một lần trong ngày 28. Trong khi không quân đang khẩn trương hết mức chuẩn bị cho trận quyết chiến vào hang ổ cuối cùng của địch, 17 giờ ngày 26 tháng 4, quân ta đồng loạt tiến công vào Sài Gòn. Chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử bắt đầu.

9 giờ 30 phút ngày 28 tháng 4, phi đội "Quyết thắng" xuất phát từ sân bay Phù Cát, 5 chiếc A-37 lần lượt hạ cánh an toàn xuống sân bay Thành Sơn, cách Sài Gòn 400km về phía Bắc.

Trong khi tốp phi công tạm thời nghỉ ngơi chốc lát, rồi chuẩn bị nghiên cứu đường bay, phương án tập kích mục tiêu và hiệp đồng trong biên đội xử lí các tình huống về kĩ thuật và bất ngờ gặp địch, anh em thợ máy khẩn trương chuẩn bị kĩ thuật cho máy bay: nạp đầy dầu, lắp

bom, đạn. Mỗi máy bay mang 4 thùng dầu phụ, lượng dầu tối đa có thể nạp trên máy bay. Vũ khí mang mỗi chiếc 2 bom 500 bảng Anh và 2 bom 250 bảng. Khoảng 11 giờ 30 phút, toàn bộ 5 máy bay đã sẵn sàng làm nhiệm vụ.

13 giờ ngày 28 tháng 4, Đại tá Lê Văn Tri cùng các đồng chí Trần Mạnh, Trần Hanh, Nguyễn Hồng Nhị trong Bộ Tư lệnh Binh chủng giao nhiệm vụ chiến đấu cho phi đội, nhắc lại mục tiêu là khu vực máy bay chiến đấu của quân đội ngụy. Đây là mục tiêu rất hiểm, nhất là lúc này, bọn Mĩ, ngụy chỉ còn con đường hàng không là duy nhất. Khi mục tiêu bị đánh sẽ gây hoảng loạn và làm cho địch càng mau tan rã.

16 giờ, phi đội vào cấp 1, thời tiết trên sân bay đột ngột trở xấu. Mây đen bao phủ bầu trời, sấm chớp quanh vùng.

16 giờ 15 phút, 2 phát pháo đỏ từ đài chỉ huy vút lên, 5 máy bay mở máy, lặn trên đường băng.

16 giờ 17 phút, chiếc đầu tiên cất cánh, các chiếc khác tiếp theo cất cánh và tập hợp đội hình trên đường hành quân. Nguyễn Thành Trung dẫn đầu biên đội. Anh dẫn biên đội lượn lách qua những đám mây đen, bay dọc bờ biển. Nhiều lần phải thay đổi độ cao để tránh mây. Anh em phi công trong phi đội đều bay qua khí tượng phức tạp ở miền Bắc, nên mây mưa đối với họ không có gì ghê gớm. Đường bay dự kiến vào Vũng Tàu, qua khu vực Biên Hòa, tiến vào Tân Sơn Nhất. Đường bay này máy bay chiến đấu của địch hay bay, nên dễ gây bất ngờ cho không quân ngụy. Qua Nhà Bè, mây cao, sân bay Tân Sơn Nhất quang mây. Anh em thầm reo: “quả thật trời phù hộ không quân ta”. Biên đội nhìn rõ mục tiêu. Có 2 chiếc AD-6 bay ở độ cao thấp về sân bay Biên Hòa, nhưng không phát hiện phi đội 5 chiếc của ta ở độ cao 6.000 feet (3.000m). Nguyễn Thành Trung nhắc toàn đội: Mục tiêu bên trái, phía trước, kiểm tra công tác quân giới, lên độ cao, kéo dài cự li, chuẩn bị công kích. Số 1 từ độ cao 5.000 feet, bổ nhào xuống 1.500 feet, ngắm đúng mục tiêu, cất bom. Lửa khói trùm khắp khu vực sân bay. Các máy bay trong biên đội, lần lượt vào công kích. Tiếng bom nổ, tiếng máy bay gầm rít, càng làm cho sân bay Tân Sơn Nhất và Sài Gòn náo loạn. Địch ở đài chỉ huy sân bay hết hoảng hốt: “Máy bay của không đoàn nào? Máy bay của phi đoàn nào?”. Trả lời bọn địch, Từ Đễ bổ nhào cất liền 4 quả bom. Tiếp đó, Nguyễn Văn Lục, Hoàng Mai Vượng, Hán Văn Quảng liên tục công kích. Hàng chục máy bay đang đậu đỗ đầy dầu, nổ tung, khói lửa mù trời sân bay Tân Sơn Nhất, che kín cả một góc trời Sài Gòn. Máy bay số 1 và số 3 thả chưa hết bom, vẫn vòng lại, bổ nhào ném bom lần thứ 2. Các máy bay đã thả hết bom, vòng trên cao yểm hộ và bổ nhào bắn đạn vào mục tiêu. Nguyễn Văn Lục hạ lệnh cho biên đội thoát li chiến đấu. Bốn chiếc tập hợp biên đội về ở độ cao thấp, do Quảng dẫn đầu. Nguyễn Thành Trung bay về Phan Rang ở độ cao trên những đám mây. Trời về xẩm tối, biên đội còn cách sân bay 20km. Từ Đễ báo dầu sắp hết, xin hạ cánh trước. Nguyễn Thành Trung dầu cũng còn ít. Hai máy bay này được ưu tiên hạ cánh trước. Máy bay của Lục, Quảng, Vượng, On cùng bay, mở đèn pha trên máy bay hạ cánh. Chiếc tiếp đất cuối cùng vào 18 giờ 15 phút ngày 28 tháng 4 năm 1975 tại sân bay Thành Sơn - Phan Rang.

Trận đánh của không quân ta chiều 28 tháng 4 đã gây chấn động lớn ở Sài Gòn, góp phần làm cho bọn Mĩ - ngụy mau tan rã. Năm cánh quân đang ào ạt tiến vào Sài Gòn, càng sôi sục khí thế tiến công. Không quân và pháo binh đã phối hợp cắt đứt đường hàng không cuối cùng của địch tại Tân Sơn Nhất. Ngày hôm sau, 29 tháng 4, Mĩ buộc phải tổ chức di tản bằng trực thăng, mang tên chiến dịch “Người liều mạng”. Thời gian sụp đổ hoàn toàn của chính quyền ngụy chỉ còn tính bằng giờ. Trưa 30 tháng 4, ta giải phóng Sài Gòn. Ngày 1 tháng 5 năm 1975, miền Nam hoàn toàn giải phóng. Cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc tiến hành suốt 30 năm trời, đã hoàn toàn thắng lợi.

Tổng kết chiến dịch Hồ Chí Minh, Bộ Tư lệnh Quân chủng nhận định: “Trận đánh của phi đội quyết thắng ngày 28 tháng 4 năm 1975 là sự phát triển mới về nghệ thuật sử dụng quân - binh chủng của quân đội ta. Trận đánh không những có ý nghĩa lớn về tiêu diệt địch mà còn có ý

nghĩa lớn về chiến dịch, chiến lược”. Sáng ngày 1 tháng 5, chiếc máy bay Mi-6, do đại úy Lê Đình Kí lái, hạ cánh xuống sân bay Tân Sơn Nhất đã sạch bóng quân thù.

Trong lịch sử quân đội ta, dưới sự lãnh đạo của Bác và của Đảng, được nhân dân đùm bọc, các chiến sĩ không quân tiếm kích Việt Nam là người trực tiếp mở mặt trận trên không thắng lợi, cũng là những người tham gia trận quyết chiến chiến lược khép lại trang sử cuối cùng của cuộc kháng chiến trường kì suốt 30 năm chiến đấu giành độc lập tự do của dân tộc ta. Thời đại Hồ Chí Minh quang vinh đã biến những đứa con của giai cấp công nhân, nông dân, trí thức cách mạng, những chàng trai bình thường của nhân dân lao động, trở thành những dũng sĩ trên bầu trời Tổ quốc. Các chàng trai dũng sĩ lái máy bay tiếm kích đã làm theo lời Bác Hồ dạy: “Quân đội ta trung với Đảng, hiếu với dân, nhiệm vụ nào cũng hoàn thành, khó khăn nào cũng vượt qua, kẻ thù nào cũng đánh thắng...”.

LẮNG ĐỘNG MỘT THỜI -

Thay lời kết

Tập sách này không phải là một cuốn tiểu thuyết. Bạn đọc nếu như có hi vọng tìm thấy ở đây những mối tình lâm li, thống thiết, chắc chắn sẽ thất vọng. Đây cũng không phải là cuốn hồi kí, vì thể loại văn hồi kí thường dành riêng cho những người có tên tuổi và nhan vật chính của cuốn sách phải chính là tác giả. Tôi cũng không có ý định viết về những anh hùng của một thời oanh liệt, hoặc ca ngợi riêng ai. Tôi nghĩ cái đó không phải là nghề của mình và dĩ nhiên là không dễ gì tôi có thể làm được. Đơn giản là một người lính, một phi công trực tiếp tham gia chiến đấu, tôi chỉ muốn kể lại với bạn đọc một số mẩu chuyện về những người bạn chiến đấu, về những người anh, về những đồng chí chỉ huy, những người đã góp phần làm nên chiến thắng trong cuộc kháng chiến chống Mĩ, cứu nước hào hùng của dân tộc Việt Nam. Những mẩu chuyện tôi kể hoàn toàn có thật, cả về sự việc, thời gian và địa điểm. Đêm khuya, khi đường phố hết cảnh nhốn nháo đi lại, kẻ mua, người bán..., tất cả chìm trong giấc ngủ, tôi lại cầm bút ghi lại từng dòng. Mong sao cuốn sách này giúp ích cho bạn đọc một đôi điều. Có những sự việc xảy ra cách đây đã non nửa thế kỉ, nhiều chuyện đáng ghi mà không nhớ, nhiều chuyện nhớ mà không thể ghi lại được. Đúng, sai; sai, đúng mong các bạn lượng thứ. Trước sau chỉ có một tấm lòng thành với người còn sống và cả những đồng đội đã ra đi. Một câu hỏi mà người đời thường đặt ra: Làm sao một đất nước nghèo như Việt Nam với lực lượng không quân mới ra đời, trang bị lạc hậu, số lượng ít ỏi mà lại thắng được Mĩ - một cường quốc được mệnh danh là hùng mạnh bậc nhất. Quân đội Mĩ và không quân Mĩ chưa từng thua ai. Họ chiến thắng nhiều nơi, khắp các chiến trường mà họ tới; nhưng khi đến Việt Nam, với quân hùng, tướng mạnh, lại bị sa lầy và thất bại. Hình ảnh chiếc máy bay ném bom chiến lược B-52 bị không quân, tên lửa, cao xạ pháo bắn cho tan xác, cháy đỏ cả trời Hà Nội trong chiến dịch tập kích chiến lược đường không cuối năm 1972, xác máy bay B-52 bị vùi xuống đất trồng hoa làng Ngọc Hà. Tất cả thể hiện một chân lí ở đời: Khi một dân tộc đã quyết giành và giữ nền độc lập tự do, biết hòa quyện sức mạnh của mình trong sức mạnh của thời đại thì không có sức mạnh nào có thể khuất phục được. Đoàn kết, đoàn kết, đại đoàn kết, cả dân tộc đoàn kết chặt chẽ quanh Đảng, quanh Bác Hồ, đoàn kết giữa nhân dân Việt Nam và nhân dân thế giới. Có đoàn kết mới tập trung được trí tuệ, sức lực, để chiến thắng kẻ thù hùng mạnh và hung bạo. Chân lí đó có vẻ giản đơn, nhưng thực thi thì không dễ. Không chiến với không quân Mĩ hùng mạnh và hiện đại bậc nhất thế giới, trong những năm đầu ta chỉ có Míc-17. Dem so sánh tính năng cơ động và trang thiết bị các loại máy bay chiến thuật của Mĩ dùng trên chiến trường Đông Dương với Míc-17 thì không có điểm nào ta vượt trội hoặc bằng địch. Những loại máy bay tiếm kích, cường kích Mĩ dùng chủ yếu để đánh phá miền Bắc là F-105, F-4, F-8, F-111, nhìn chung các loại máy bay này, tốc độ lớn nhất đều vượt hai lần tốc độ âm thành, vũ khí chủ yếu trong không chiến là tên lửa. Cách ta hàng chục ki-lô-mét, địch có thể bắn có hiệu quả. Vũ khí cận chiến của địch là khẩu đại bác 20mm 6 nòng, tầm bắn hiệu quả cũng hơn 1.000m. Khi tổ chức không chiến, máy bay tiếm

kích Mĩ thường mang 8 quả tên lửa và 1 khẩu đại bác 20mm 6 nòng với 2.000 viên đạn. Thời ấy, ra đa trên máy bay F-4, F-105... có thể phát hiện đối phương cách xa hàng trăm ki-lô-mét. Máy bay Mĩc-17 tốc độ nhỏ chỉ bằng một nửa tốc độ máy bay Mĩ, trang bị 3 khẩu đại bác, trong đó có 1 khẩu 37mm và 2 khẩu 23mm với 200 viên đạn. Trong không chiến, chỉ cần nhờ tay bóp cò quá 5 giây là đạn sạch trơn. Phi công tìm địch trên trời bằng mắt thường, gặp khi trời mù nặng, nhất là những tháng giáp Tết mưa phùn, gió bắc, có lúc bay gần và vào nhau mới thấy địch. Máy bay sản xuất trước đó gần 20 năm. Thật là khó khăn trăm bề. Nhưng con người Việt Nam cùng với vũ khí trang bị thích hợp dưới sự lãnh đạo của Đảng, của Bác Hồ là nhân tố quyết định mọi thắng lợi. Bọn Mĩ lúc đầu coi thường Mĩc. Chúng coi Mĩc là “con mắt muỗi”, “đồ di sản của chiến tranh Triều Tiên”. Bọn “giặc trời” nhà nghề Mĩ sẽ quét sạch bầu trời các chiếc Mĩc cổ lỗ sĩ của Cụ Hồ Chí Minh. Về sau liên tiếp bị đòn đau, không chỉ bọn phi công cỡ đại úy, thiếu tá bị không quân tiêm kích Việt Nam bắn rơi, mà ngay cả các đại tá, cố vấn không quân cũng bị Mĩc-17 bắn hạ. Sau này, ta được chi viện Mĩc-21, các chiến sĩ phi công tiêm kích Việt Nam được trang bị khí tài hiện đại lại càng tỏ ra lợi hại hơn. 10 năm chống chiến tranh phá hoại của giặc Mĩ (1964-1973) quân và dân miền Bắc đã bắn rơi hơn 4.000 máy bay Mĩ các loại, trong đó Không quân nhân dân đã hạ 320 chiếc. Trang sử hào hùng của Không quân nhân dân Việt Nam in đậm những chiến công vô cùng oanh liệt. Hai phi công Nguyễn Văn Ba và Lê Tiến Phước đã bắn rơi chiếc máy bay thả biệt kích Mĩ C-123 trên bầu trời miền Bắc năm 1963. Tiếp đó là trận không chiến của biên đội Lan, Túc, Quỳ, Phương bắn hạ 2 chiếc F-8U của hải quân Mĩ trên bầu trời Thanh Hóa. Bọn xâm lược đi bằng đường biển, đường bộ hay bằng đường không đều không thoát những đòn trừng trị của các chiến sĩ Việt Nam. Trong không chiến, phi công tiêm kích Nguyễn Văn Cốc đã bắn rơi nhiều máy bay Mĩ nhất... Anh đã bắn rơi 9 chiếc máy bay Mĩ bằng Mĩc-21. Tiếp theo là các anh Nguyễn Hồng Nhì, Phạm Thanh Ngân mỗi người bắn rơi 8 chiếc máy bay địch. Phi công Mĩc-17 Nguyễn Văn Bảy đã bắn rơi 7 máy Mĩ. Kế sau là Lưu Huy Chao, Lê Hải mỗi người bắn rơi 6 chiếc. Nhiều anh hùng khác bắn rơi từ 4 rồi 5, đến 6 chiếc. Mỗi chiếc máy bay địch bị bắn rơi, phi công ta phải vượt qua hàng chục lần hút chết. Nhiều đồng chí bắn rơi được một chiếc đã hi sinh. Mỗi trận không chiến, một phi công Việt Nam phải chọi với ít nhất từ 5 đến 10 máy bay Mĩ. Trận nào ta 1 địch 2 hoặc 3 là quá thuận lợi. Không quân tổ chức một trận đánh là vô cùng phức tạp. Từ người chỉ huy cấp cao đến các sĩ quan tham mưu, quân báo, dẫn đường, thông tin, hậu cần đều dồn hết sức cho chiến thắng. Muôn người như một, chiến công của không quân là chiến công tập thể. Trong quân đội cách mạng, người lính gắn bó với nhau vì lí tưởng; sống vì dân, chết cũng vì dân. Nói ấy tình đồng chí, tình anh em trọn đời thương nhớ. Ở quân - binh chủng nào cũng có những tình cảm cao đẹp, nhưng có lẽ không ở đâu có được tình cảm gắn bó như ở các phi đội phi công tiêm kích. Khi rời mặt đất bay lên khoảng không bao la mỗi phi công chỉ là một số trong biên đội. Đến già họ vẫn nhớ thương nhau như hồi trai trẻ. Nhiều trận cùng cất cánh bay lên, nhưng đồng đội đâu còn hạ cánh trở về. Tình đồng đội, ý chí quyết chiến, quyết thắng không sợ hi sinh, là những yếu tố đầu tiên cơ bản để chiến thắng kẻ thù đông hơn ta, hiện đại hơn và vô cùng xảo quyệt. Không quân ta đã hiệp đồng chiến đấu với lực lượng cao xạ, tên lửa, cùng nhau gánh vác những gian nguy, nhận khó khăn về mình, nhường thuận lợi cho bạn. Không quân non trẻ mà anh hùng, chiến đấu trong thế trận chiến tranh nhân dân bách chiến bách thắng. Lớplớp các đồng chí chỉ huy đi trước đã để lại tài sản vô giá là đức độ và tài năng cho thế hệ sau noi theo. Bây giờ lớp tiền bối đã ra đi gần hết vì tuổi cao sức yếu. Lớp cán bộ mới kế tiếp, nhiều đồng chí đã trải qua chiến đấu, lại được học hành cơ bản, hiện tại có nhiều thuận lợi. Họ đã gánh vác một cách xứng đáng những trọng trách được giao. Còn phục vụ trong quân đội hay chuyển ngành, dù ở đâu những chiến sĩ phi công tiêm kích năm xưa cũng đều phát huy được bản chất của người lính Cụ Hồ. Hiện nay nhiều phi công tiêm kích đã chuyển loại sang lái những chiếc máy bay dân dụng hiện đại. Nhiều đồng chí trở thành cán bộ lãnh đạo cục Hàng không hoặc Tổng công ti Hàng không Việt Nam. Tuy bộ đồ bay đầm mồ hôi năm xưa được thay bằng chiếc áo vét lịch sự, nhưng tâm hồn và phong cách sống của các anh vẫn nguyên như người lính năm xưa. Đất nước và nhân dân ta mãi mãi tự hào về những phi công trung hiếu, quả cảm và thông minh, những phi công tiêm kích luôn ở tuyến đầu trong chiến đấu và cả trong dựng xây đất nước.

LÊ HẢI

- Sinh năm 1942

- Quê quán: Đức Phong, Mộ Đức, Quảng Ngãi

- Tập kết ra miền Bắc năm 1954

- Nhập ngũ năm 1961

- Từ năm 1966 - 1973 là phi công lái máy bay phản lực, chiến đấu trong đội hình Trung đoàn không quân 923, bắn rơi 6 máy bay Mỹ (4 chiếc F-4, 1 chiếc F-105, 1 chiếc F-8), được phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân năm 1970

- Năm 1982 là Sư đoàn trưởng Sư đoàn không quân tiêm kích 372, sau đó là Cục phó Cục Huấn luyện nhà trường.

- Năm 1991, chuyển ngành, là Phó Tổng giám đốc cụm cảng hàng không miền Nam.

Chia sẻ ebook : <http://downloadsachmienphi.com/>

Tham gia cộng đồng chia sẻ sách :

Fanpage : <https://www.facebook.com/downloadsachfree>

Cộng đồng Google : <http://bit.ly/downloadsach>