

26-04-2009 22:38:54 GMT +7

Trong chiến dịch di tản khỏi Sài Gòn, máy bay trực thăng của thủy quân lục chiến Mỹ, không lực Mỹ và hãng hàng không Air America đã đưa tổng cộng 1.373 công dân Mỹ và 5.595 công dân các nước khác rời khỏi Sài Gòn. Ngày 17- 4 - 2009, Cục Tình báo trung ương Mỹ (CIA) đã công bố trên trang web hồ sơ mới giải mật về hãng hàng không Air America của CIA. Air America đã từng thực hiện nhiều điệp vụ bí mật trong chiến tranh Việt Nam. Tháng 4-1975, trong những ngày chính quyền Sài Gòn sắp sụp đổ, CIA đã mở chiến dịch di tản bằng máy bay trực thăng lớn nhất trong lịch sử nước Mỹ.

Hãng hàng không Air America được thành lập sau Chiến tranh thế giới thứ hai, ban đầu mang tên Hãng vận chuyển hàng không dân sự (CAT), chủ yếu thực hiện các chuyến bay thương mại ở châu Á. Năm 1950, CIA bí mật mua lại hãng hàng không này nhằm tiếp sức cho các thế lực chống Cộng ở châu Á, đặc biệt là ở Lào.

Nhiệm vụ của phi đội bí mật

Năm 1959, CIA đổi tên hãng thành Air America. Về mặt chính thức, Air America là hãng hàng không vận chuyển hàng hóa và hành khách. Thực ra CIA đã thành lập một loạt công ty ma quản lý Air America để tạo vỏ bọc che giấu quyền sở hữu.

Air America lấy khẩu hiệu là “Bất cứ điều gì. Bất cứ nơi đâu. Bất cứ nơi nào. Một cách chuyên nghiệp”, sử dụng chủ yếu máy bay trực thăng và máy bay STOL (có thể cất cánh và hạ cánh trên đường băng ngắn). Phi công làm việc cho Air America được trả thù lao hậu hĩnh, lương một tuần tương đương nguyên lương tháng của phi công các hãng khác.

Theo hồ sơ mới giải mật của CIA, từ ngày 13-3 đến 7-5-1954, xuất phát từ sân bay Cát Bi (Hải Phòng), Air America đã thực hiện 682 điệp vụ thả hàng và binh lính cho quân đội Pháp đồn trú ở cứ điểm Điện Biên Phủ.

Từ năm 1955-1974, CIA đã chỉ đạo Air America thực hiện nhiều chuyến bay bí mật cung cấp khí tài và lương thực cho các lực lượng chống Cộng tại Lào. Cầm đầu các lực lượng này là tướng Vang Pao. Chỉ trong năm 1970, Air America đã vận chuyển gần 21.000 tấn lương thực sang Lào. Ngoài ra, Air America cũng thực hiện nhiều hợp đồng với chính phủ Mỹ theo thỏa thuận với Bộ Ngoại giao Mỹ.

Hồ sơ mới giải mật của CIA có nói đến căn cứ không quân Lima Site 85 ở Lào, nơi xuất phát các chuyến bay ném bom tàn phá miền Bắc Việt Nam. Bộ đội ta đã từng tập kích căn cứ này vào tháng 3-1968, tiêu diệt 11 phi công Mỹ. Đây là tổn thất nhân sự lớn nhất của không quân Mỹ trên mặt đất trong chiến tranh Việt Nam. Các phi công còn lại sống sót nhờ máy bay của Air America đến giải cứu.

Hồ sơ mới giải mật của CIA cũng bao gồm các bản ghi chép của những nhân chứng trực tiếp trong cuộc di tản hỗn loạn ở Sài Gòn vào tháng 4-1975. Trong hồ sơ có lưu bản tường trình của phi công Israel Freeman ngày 29-4-1975.

Tường trình của phi công Israel Freeman

Sau khi liên hệ với các cuộc di tản ở Đà Nẵng, Nha Trang và Huế, tôi thấy rõ chúng ta chuẩn bị cho cuộc di tản khỏi Sài Gòn chưa đầy đủ. Vấn đề đáng lo nhất là nhiên liệu, kể đến là an ninh ở bãi đậu máy bay. Tại Huế và Đà Nẵng, do thiếu nhiên liệu, hãng hàng không của chúng ta đã mất không dưới ba trực thăng.

Nguyên nhân chúng ta không thể bảo đảm an ninh cho khu vực tiếp nhiên liệu tại các trạm xăng và bãi đậu trực thăng trong các cơ quan quân sự quan trọng không phải vì đối phương đang đến mà vì binh lính của chúng ta đang hoảng loạn.

Tôi đã thảo luận điều này với cơ trưởng Winston. Tôi đề nghị phải tìm các khu vực an toàn bên ngoài Sài Gòn để làm điểm tiếp nhiên liệu và nếu cần thiết thì bố trí người của chúng ta ở đó để bảo đảm nhiên liệu không bị mất cắp. Ý của tôi là các khu vực ngoài rìa sẽ không biết sự kiện đang xảy ra trong thành phố, vì vậy trong trường hợp hoảng loạn hoặc đối phương tấn công vào thành phố, chúng ta vẫn có khu vực an toàn để tiếp nhiên liệu.

Cơ trưởng Winston cho rằng dù ít hay nhiều, thủy quân lục chiến cũng sẽ bảo đảm an ninh bất luận tình hình thế nào. Tôi chỉ còn biết ngậm miệng và một lần nữa phải lắng nghe người chỉ biết ngồi văn phòng và sai bảo người khác phải làm này làm nọ. Ngay từ đầu chiến dịch di tản quan trọng này, chúng tôi đã ở trong tình thế vô cùng bất lợi bởi đội ngũ quản lý thiển cận, không rút ra được bài học đã được minh chứng sinh động tại Huế, Đà Nẵng và Nha Trang vài tuần trước đó.

Dù sao, đầu ngày (29-4-1975), tôi là người đầu tiên đưa trực thăng bốc khỏi nóc trụ sở Cơ quan Phát triển quốc tế Hoa Kỳ (USAID) ở số 259 đường Trương Quốc Dung. Khi tôi và phi công Grady đến trụ sở chỉ huy của Air America ở căn cứ không quân Tân Sơn Nhứt, tôi đề nghị cơ trưởng Winston giao cho tôi máy bay. Cơ trưởng bảo tôi bình tĩnh và chờ.

Grady bảo với tôi kế hoạch di tản có ở trung tâm thông tin chuyển bay. Tôi nhanh chóng đến đó xin một bản sao rồi vào phòng đợi của phi công để xem. Khi tôi đến tầng trệt, phi công Frank Andrews xông ra cửa nói linh nhảy dù Việt Nam Cộng hòa đã chiếm máy bay của chúng tôi. Họ nói nếu không hành động, chúng tôi có thể không còn chiếc máy bay nào khi cần.

Một lần nữa tôi yêu cầu giao cho tôi máy bay. Sau đó tôi đã được phép lấy bất cứ chiếc trực thăng nào để chở phi công từ nhà số 259 đến bãi đậu trực thăng (ở căn cứ Tân Sơn Nhứt).

Phốt lờ lệnh chỉ huy

Tôi lên chiếc máy bay trực thăng gần nhất và khởi động máy. Tôi đã đưa ít nhất bốn phi công và vài nhân viên kỹ thuật máy bay đến bãi đậu trực thăng của Ủy ban quốc tế kiểm soát và giám sát (trong khuôn khổ thi hành Hiệp định Paris). Sau đó, tôi bay đến nhà số 259 để đưa thêm phi công đến Tân Sơn Nhứt.

Tiếp đó, tôi được lệnh đưa người di tản từ một địa điểm khác. Trên đường bay, tôi bị hỏa lực đối phương tấn công dữ dội, phải đáp trở lại nóc nhà số 259 để kiểm tra máy bay. Nhân viên kỹ thuật kiểm tra xong, tôi lên máy bay bay về bãi.

Không bao lâu sau, chúng tôi nhận được thông báo tìm các mái nhà trong thành phố. Tôi hạ cánh xuống điểm đáp trực thăng số 31. Tiếp đó tôi được biết điểm đáp trực thăng này đã chính thức đóng cửa. Sau khi liên lạc với người chỉ huy điều hành các điểm đậu trực thăng trên tàu USS Hancock, tôi được thông báo phải đưa 79 người di tản từ điểm đáp này trước cuối hôm nay.

Tôi nổ máy và chở thêm người đến căn cứ Tân Sơn Nhứt. Sau khi nghe thông báo bãi đậu trực thăng ở Tân Sơn Nhứt không còn an toàn, tôi đưa một số người nữa đến điểm đáp trực thăng số 38.

Sau đó, phi công Gartz yêu cầu tôi yểm trợ cho tài xế Boyd Mesecher đang khởi động xe tải chở nhiên liệu. Trong khi tôi bay vòng vòng giám sát, trung tâm chỉ huy gọi bảo tôi hạ cánh để tránh hao xăng. Vì trung tâm chỉ huy không biết chuyện gì đang xảy ra và không biết ai đang làm gì, tôi phốt lờ. Cuối ngày, tôi chỉ còn biết đậu trực thăng trên mái nhà hoặc bay tới bay lui gần đó vì xăng không còn nhiều. Chuyến hạ cánh cuối cùng của tôi là xuống tàu USS Hancock.

“Tôi muốn khẳng định rằng trong vài giây xem qua kế hoạch di tản, tôi không tìm thấy phần tóm tắt, do đó rất mất thời gian nghiên cứu. Kế hoạch di tản không có nhiều ý nghĩa và hầu như vô dụng.

Tôi đã trao đổi với nhiều phi công bay hôm đó và được biết không có phi công nào đáp xuống bất cứ điểm đáp trực thăng nào như kế hoạch hướng dẫn. Và thực sự không có nhiều phi công có kế hoạch này trước khi rời bãi đậu trực thăng ở căn cứ Tân Sơn Nhứt. Trong các phi công có kế hoạch di tản, không ai thấy nó hữu ích trừ bản đồ chỉ dẫn tìm điểm đáp trực thăng trong thành phố.

... Sự chuyên nghiệp cùng với khả năng làm việc nhóm giữa các phi công đã bù đắp cho một kế hoạch di tản thiếu chuẩn bị” (Trích tường trình của phi công Israel Freeman).

Máy bay của Air America đáp xuống Văn phòng tùy viên quân sự Mỹ trong căn cứ Tân Sơn Nhứt những ngày cuối tháng 4-1975.

Vòng vây siết chặt Sài Gòn. Đại sứ Mỹ vẫn chưa muốn di tản. Giám đốc Air America xuất tướng.

Đầu tháng 4-1975, các tướng Mỹ bắt đầu thảo luận phương án thứ tư mang mật danh Gió cuốn (Frequent Wind) nhằm di tản người Mỹ bằng máy bay trực thăng rời khỏi Sài Gòn.

Tìm điểm đáp trực thăng

Trong chiến dịch này, hãng hàng không Air America sẽ đóng vai trò quan trọng bởi lẽ chỉ có trực thăng hạng nhẹ Bell UH-1 Huey của Air America mới đáp được xuống các nóc nhà ở trung tâm Sài Gòn, còn trực thăng hạng nặng của thủy quân lục chiến Mỹ thì thua.

Air America đã cam kết với các tướng Mỹ lúc nào cũng sẵn sàng đáp ứng 25 trong tổng số 28 máy bay trực thăng của hãng. Do thiếu phi công nên nhiều trực thăng của Air America chỉ bay với một phi công. Không quân Mỹ nhận định điều này rất nguy hiểm nhưng Air America trấn an rằng đã quen với những tình huống như vậy.

Ngày 7-4-1975, phi công kỳ cựu Nikki A. Fillipi đại diện cho Air America đã trình diện Nhóm hoạch định đặc biệt của Trung tâm kiểm soát di tản đặt tại trụ sở Văn phòng tùy viên quân sự Mỹ (DAO) trong căn cứ không quân Tân Sơn Nhứt.

Trách nhiệm của Fillipi là khảo sát 37 nóc nhà ở trung tâm Sài Gòn để xem làm điểm đáp trực thăng được không. Cuối cùng, Fillipi đã hoàn thành nhiệm vụ chỉ trong 10 tiếng dù kế hoạch đặt ra thời gian tối thiểu là hai ngày. Kết quả đã chọn được 15 nóc nhà làm điểm đón người di tản.

Trong các cuộc họp với Nhóm hoạch định đặc biệt, Fillipi nhấn mạnh muốn Air America hoàn thành nhiệm vụ di tản thì phải đáp ứng ba yêu cầu: Bảo đảm an toàn tại điểm đáp máy bay; bảo đảm nơi tiếp nhiên liệu an toàn; lập mạng lưới liên lạc riêng cho máy bay trực thăng.

Giám đốc Air America xuất tướng

Từ đầu tháng 4-1975, Paul Velte (giám đốc điều hành Air America) đã đích thân bay từ Washington (Mỹ) sang Sài Gòn. Sau khi hỏi ý kiến phi công Fillipi về kế hoạch di tản bằng trực thăng, Velte liên lạc với chuẩn tướng không quân Richard Baughn và thiếu tướng phó tùy viên quân sự Homer D. Smith.

Paul Velte lo sợ chỉ huy của Air America trong sân bay Tân Sơn Nhứt sẽ bị thiệt hại nên gợi ý hải quân Mỹ nên giao một tàu sân bay cho Air America làm căn cứ điều hành. Paul Velte đề nghị: Tàu sân bay phải có dụng cụ cần thiết để sửa chữa, cung cấp nhiên liệu và tàu phải luôn di chuyển dọc bờ biển; quân đội Mỹ cung cấp thêm phi công cho Air America để mỗi trực thăng có đủ hai phi công.

Chuẩn tướng Richard Baughn đồng cảm với yêu cầu của Paul Velte nhưng nói không thể cho mượn tàu sân bay mà chỉ tạm thời giao 30 phi công để mỗi trực thăng của Air America có đủ hai phi công.

Đại sứ Mỹ Graham Martin nhận được tin điện biết như vậy đã tức giận gửi ngay thư khẩn bác đề nghị của chuẩn tướng Richard Baughn, đồng thời chỉ thị đình chỉ chức trách của Baughn trong không quân và ra lệnh Baughn phải rời khỏi Sài Gòn.

Ngày 12-4-1975, lữ đoàn 9 thủy quân lục chiến Mỹ giữ nhiệm vụ cung cấp máy bay trực thăng và bảo đảm an ninh cho chiến dịch Gió cuốn đã gửi phái đoàn đến tham vấn với đại sứ Graham Martin về kế hoạch đang thực hiện.

Martin nói với họ kế hoạch di tản phải được thực hiện thận trọng tối đa và ông sẽ không tha thứ cho bất cứ biểu hiện nào cho thấy người Mỹ có ý định rời bỏ miền Nam.

Hôm sau, đích thân chuẩn tướng tư lệnh lữ đoàn 9 Richard E. Carey bay sang Sài Gòn gặp đại sứ Martin. Cuộc gặp rất lạnh nhạt, không có kết quả gì và dường như làm đại sứ Martin cáu kỉnh.

Công khai tham gia di tản

Trong khi đó, tình hình quân sự tiếp tục xấu. Đối phương đang siết chặt vòng vây. Ngày 21-4, Tổng thống Nguyễn Văn Thiệu từ chức.

Cùng ngày, lữ đoàn 9 thủy quân lục chiến lập văn phòng mặt trận tại trụ sở DAO. Trụ sở DAO cùng với sở chỉ huy của Air America phía bên kia đường được chọn làm nơi xuất phát của chiến dịch Gió cuốn. Trong khi đó, thiếu tướng tùy viên phó quân sự Homer D. Smith gửi một bức điện về Washington đề nghị gửi ngay một trung đội thủy quân lục chiến đến căn cứ Tân Sơn Nhứt để kiểm soát người di tản.

Ngày 25-4, máy bay trực thăng của Air America đã bốc 40 lính thủy quân lục chiến từ tàu sân bay USS Hancock đậu ngoài khơi biển Đông về trụ sở DAO.

Đến giờ phút này, Air America không còn tìm cách giữ bí mật nữa. Cụ thể là sáng ngày 28-4-1975, Giám đốc Air America Paul Velte đã tiếp xúc với trợ lý đặc biệt George Jacobson phụ trách về vấn đề di tản của tòa đại sứ Mỹ tại Sài Gòn.

Jacobson dẫn hợp đồng giữa Air America với Cơ quan Phát triển quốc tế Mỹ (USAID) và yêu cầu Air America phải để lại bốn trực thăng cùng tám phi công bám Cần Thơ, nơi đặt tòa lãnh sự Mỹ. Paul Velte phản ứng lại ngay, nói rằng nếu vậy Air America sẽ vi phạm cam kết phải túc trực 25 trực thăng phục vụ chiến dịch di tản tại Sài Gòn và ông thông báo vẫn điều trực thăng về Sài Gòn bất chấp hợp đồng với USAID.

Đến cuối ngày, Paul Velte biết tư lệnh lữ đoàn 9 Richard E. Carey quyết định không cung cấp binh lính bảo vệ an ninh cho bãi đậu máy bay của Air America ở Tân Sơn Nhứt mặc dù đã hứa trước đó một tuần. Velte nhiều lần điện thoại thuyết phục Carey nhưng không thành công.

Căn cứ Tân Sơn Nhứt bị vây hãm

Hồ sơ mới giải mật của CIA ngày 17-4 mới đây đã minh chứng các tài liệu công bố trước đó là đúng sự thật, trong đó có tài liệu của giáo sư sử học danh dự E. Merton Coulter (Đại học Georgia, Mỹ) và nhân viên tình báo CIA Anthony F. Czakowski.

Theo E. Merton Coulter và Anthony F. Czakowski, 5 giờ 30 chiều ngày 28-4-1975, giám đốc Paul Velte họp với bộ phận lãnh đạo Air America tại căn cứ Tân Sơn Nhứt để đánh giá diễn biến tình hình. Đang họp, Velte nghe có tiếng máy bay bay trên đầu.

Năm máy bay phản lực Cessna A-37 Dragonfly đang ném bom căn cứ Tân Sơn Nhứt. Một loạt bom nổ làm vỡ kính cửa sổ sau lưng chỗ Velte ngồi. Ba trực thăng Fairchild AC-119 và vài chiếc vận tải Douglas C-47 bị phá hủy. Lửa cháy khắp nơi. Ban đầu mọi người cứ tưởng đảo chính, khi định thần lại mới biết vụ ném bom đã báo hiệu đối phương bắt đầu tấn công Sài Gòn.

Gần 4 giờ sáng ngày 29-4-1975, quân đội miền Bắc bắt đầu nã pháo vào căn cứ Tân Sơn Nhứt. Một trái pháo rơi trúng trụ sở DAO. Trong căn hầm chật chội bên ngoài sở chỉ huy Air America, khoảng 15 nhân viên Air America không ngớt kêu khóc và cầu nguyện.

5 giờ 30, hỏa lực của đối phương vẫn chưa ngớt. Một tiếng sau, Giám đốc Paul Velte triệu tập cuộc họp ở trụ sở USAID. Hầu hết phi công Air America đang trú ngụ tại đây. Đến rạng đông, pháo vẫn tiếp tục rơi xuống Tân Sơn Nhứt. Quân đội Sài Gòn quyết định đóng cửa sân bay, chỉ chừa lối ra vào cho xe quân sự.

7 giờ sáng, dấu hiệu đáng lo ngại xuất hiện. Một máy bay trực thăng Fairchild AC-119 của quân đội Sài Gòn đã bị một quả tên lửa vác vai Strella của quân đội phương bắc bắn bốc cháy.

Giữa tháng 4-1975, CIA nhận định khả năng quân đội miền Bắc đánh chiếm Sài Gòn là điều không thể ngăn cản được nữa. Chiến dịch của Hà Nội thực sự bắt đầu vào ngày 6-1-1975. Tỉnh Phước Long cách Sài Gòn 120 km rơi vào tay đối phương. Cú đấm tiếp theo xảy ra vào ngày 10-3-1975 ở cao nguyên Buôn Ma Thuột. Hai sư đoàn đối phương được xe tăng yểm trợ đã nện toi tã một sư đoàn quân đội Sài Gòn.

Ngày 25-4-1975, 15 sư đoàn đối phương đã bao vây khu vực Sài Gòn. Do vậy, trước phản ứng chưa muốn di tản của đại sứ Graham Martin, ngay cả Ngoại trưởng Mỹ Henry Kissinger cũng lo ngại. Sau này Kissinger đã viết lại như sau: “Đối mặt với thảm họa cận kề, Martin quyết định cùng chết đắm với con tàu...”. Thực sự đại sứ Martin lưỡng lự chưa muốn di tản vì sợ sẽ làm bộ máy chính quyền Sài Gòn tan rã nhanh chóng hơn.

Phi đội trực thăng bí mật của CIA: Cuộc tháo chạy đầy bất trắc

Tàu Mỹ ngoài biển Đông chờ đưa người di tản. Ảnh chụp từ tàu sân bay USS Hancock.

Không khí di tản bằng trực thăng trước khi Sài Gòn thất thủ. Máy bay Air America bị cướp.

Rạng sáng 29-4-1975, căn cứ không quân Tân Sơn Nhứt bị dội pháo. Nhận thấy tình hình ngày càng xấu, giám đốc hãng hàng không Air America của CIA đang có mặt tại Sài Gòn đã chỉ thị cho di tản toàn bộ máy bay không phải cánh quạt. Lúc này, đại sứ Mỹ tại Nam Việt Nam Graham Martin buộc phải chấp nhận kế hoạch di tản khẩn cấp. Chiến dịch Gió cuốn diễn ra trong bối cảnh hỗn loạn.

Sau khi xem xét tình hình ở căn cứ Tân Sơn Nhứt, thiếu tướng phó tùy viên quân sự Mỹ Homer D. Smith thông báo cho đại sứ Mỹ Graham Martin biết phương án di tản bằng máy bay không phải cánh quạt có thể sẽ không thực hiện được. Tuy nhiên, đại sứ Martin không đồng ý. Martin nói vẫn còn 10.000 người cần di tản và Martin muốn đích thân đến Tân Sơn Nhứt kiểm tra.

Máy bay Air America bị cướp

9 giờ sáng 29-4-1975, đại sứ Graham Martin có mặt tại căn cứ không quân Tân Sơn Nhứt với vẻ run lập cập. Hòa lực của đối phương đã dịu bớt. Coalson là phi công đầu tiên lái trực thăng sang trụ sở Cơ quan Phát triển quốc tế Hoa Kỳ (USAID) để đưa phi công của Air America trở về Tân Sơn Nhứt lấy máy bay. Chuyến bay ấy suýt trở thành thảm kịch.

Trực thăng của Coalson vừa đậu trên nóc trụ sở USAID, ít nhất chín phi công đã ulla lên. Do máy bay chở đầy xăng, Coalson nghĩ không thể cất cánh theo chiều thẳng đứng nên quát bảo ai đó xuống nhưng không ai nghe. Cuối cùng, một phi công trấn an sẽ không có vấn đề gì.

Coalson cố cho máy bay chạy lùi hết cỡ ra sau để lấy đà cất cánh. Máy bay lùi đến bờ tường, cánh quạt đột nhiên ngừng quay. Chỉ còn cách duy nhất là lao máy bay tới để lấy tốc độ. May mắn cánh quạt khởi động lại, nếu không chắc chắn toàn bộ đã bỏ mạng.

Trong lúc các phi công Air America bay đi đi lại lại đưa phi hành đoàn Air America từ trung tâm Sài Gòn về Tân Sơn Nhứt, Coalson nhận được lệnh cùng với phi công Victor Carpenter bay sang sân quần vợt ở trụ sở Văn phòng Tùy viên quân sự Mỹ (DAO) để rước khách di tản ra tàu USS Blue Ridge của hạm đội 7 chờ ngoài biển Đông. Hành trình bay yên ổn. Ra đến tàu, trong khi Coalson xin tiếp nhiên liệu, đột nhiên Victor Carpenter nói không bay nữa. Sau đó, nhân viên kỹ thuật người Philippines cũng nhảy xuống máy bay và nói không trở lại Sài Gòn nữa. Thế là Coalson phải quay lại Sài Gòn một mình.

Gần 10 giờ ngày 29-4-1975, một nhân viên giám sát của Air America đến báo cáo với cơ trưởng Winston rằng phi công quân đội Sài Gòn đã cướp máy bay của Air America. Trước đó, Air America cũng đã bị cướp sáu chiếc. Cơ trưởng Winston buộc phải chỉ đạo cho các phi công Air America cứ lấy bất cứ máy bay trực thăng nào có thể cất cánh được để đưa người di tản.

Di tản, mạnh ai nấy lo

Chiến dịch Gió cuốn diễn ra trong bối cảnh hết sức rối rắm. Phi công Fillipi đã sắp xếp đưa một xe bồn chở 45.000 lít xăng vào đậu ở trụ sở DAO. Đêm 28 hoặc 29-4-1975, xe bồn đi đâu không rõ. Giám đốc Air America Paul Velte phải cho trực thăng đi tìm. Trực thăng tìm thấy xe bồn trong một khu đất. Tuy nhiên không thể bơm xăng ra khỏi xe bồn vì bình điện xe quá yếu.

Không đủ xăng, trực thăng của Air America phải hoạt động hạn chế và phải bay ra tàu của hạm đội Mỹ xin tiếp nhiên liệu. Dù vậy, chỉ huy các tàu Mỹ lại đón tiếp Air America không mấy thân thiện vì họ hoàn toàn không biết Air America là một phần quan trọng của chiến dịch Gió cuốn.

Nạn nhân đầu tiên của thái độ lạnh nhạt là phi công David B. Kendall. Kendall bay chiếc trực thăng Bell 205 N47000 chở khách di tản trong điều kiện hết sức tồi tệ, không máy phát điện, không radio liên lạc. Khi Kendall bay ra đến tàu USS Blue Ridge, dầu r rỉ ra phủ kín cả kính chắn gió.

Kendall xin tiếp nhiên liệu và sửa chữa máy bay nhưng sĩ quan trên tàu yêu cầu cho máy bay lật xuống biển.

Kendall phản đối. Nhân viên trên tàu liên tháo cửa máy bay. Cuối cùng Kendall phải nghe lời, lái máy bay chúi mũi xuống mặt nước rồi nhảy ra ngoài nhưng bị rơi xuống biển, may mà được vớt lên an toàn.

Hai phi công Donald R. Buxton và Dennis C. Eisler của Air America đi trên chiếc Bell 204B N8535F chở 10 khách bay ra tàu USS Blue Ridge. Trên trời đầy trực thăng của không quân Sài Gòn đang xoay xở đáp xuống tàu. Bay vòng vòng 30 phút, Buxton được phép hạ cánh.

Một sĩ quan hải quân yêu cầu xô máy bay xuống biển. Buxton cãi lại rằng phải quay về Sài Gòn để tiếp tục chiến dịch di tản. Sĩ quan nọ lạnh lùng nói quân đội Mỹ sẽ lo nhiệm vụ ấy và không cần đến Air America nữa. Sau đó, hai phi công Air America bị áp giải xuống dưới boong.

11 giờ 30 ngày 29-4-1975, giám đốc Paul Velte quyết định chuyển hoạt động điều hành của Air America sang trụ sở DAO cho an toàn hơn. Đến nơi, Velte mới biết kế hoạch cung cấp xăng dầu cho đội bay Air America đã bị phá sản.

Trực thăng di tản bị bắn

Trước đó, gần 11 giờ cùng ngày, đại sứ Graham Martin buộc phải quyết định ra lệnh di tản khẩn cấp khỏi Sài Gòn

dù nửa tháng trước không đồng ý. Thế nhưng máy bay của thủy quân lục chiến Mỹ chưa thể triển khai ngay vì đến 12 giờ 15, chuẩn tướng tư lệnh lữ đoàn 9 thủy quân lục chiến Mỹ mới nhận được lệnh tiến hành chiến dịch Gió cuốn.

Mãi đến 3 giờ chiều, 12 trực thăng vận tải Sikorsky CH-53 Sea Stallion của thủy quân lục chiến (mỗi chiếc chở 38 người) mới hạ cánh xuống trụ sở DAO và bắt đầu đưa người di tản. Một số trực thăng vận tải Boeing CH-46 Sea Knight nhỏ hơn (chở 17 người) cũng tham gia đưa người từ tòa đại sứ Mỹ ra tàu. Về phần Air America, giám đốc Paul Velte chỉ gom được 13 trực thăng tiếp tục chở người di tản từ các nóc nhà.

Cuối ngày 29-4-1975, tình hình an ninh tại các điểm đáp trực thăng hết sức tồi tệ. Hầu hết người Mỹ đã di tản nhưng rất nhiều người Việt Nam hoảng loạn chen nhau trên các nóc nhà.

Hai phi công Larry Stadulis và David B. Kendall đến chở Edward Twiford, nhân viên CIA về hưu được thuê giúp Air America về tài chính. Ông ta đứng trên nóc trụ sở USAID giữa một biển người Việt Nam.

Stadulis và Kendall quyết định hạ độ cao để Ralph Begien (giám đốc Trung tâm thông tin chuyển bay của Air America) nhanh tay kéo Twiford vào trực thăng rồi bốc lên thật nhanh. Trực thăng vừa bốc lên, bốn người đàn ông Việt Nam đu bám theo cang. Những người ở dưới nỗ lực bắn theo nhưng may mắn máy bay không hề hấn gì. Ralph Begien cố nhào người kéo bốn người bám cang vào máy bay. Cuối cùng trực thăng cũng hạ cánh an toàn xuống tàu sân bay USS Midway.

Trời sập tối, giám đốc Paul Velte ra lệnh ngừng di tản. 17 chiếc trực thăng của Air America đã yên vị trên các tàu Mỹ ngoài biển Đông. Đa số đậu trên tàu sân bay USS Hancock. Trong khi đó, máy bay trực thăng của thủy quân lục chiến Mỹ vẫn tiếp tục chở người di tản đến sáng hôm sau.

7 giờ 53 ngày 30-4-1975, người cuối cùng di tản là tùy viên thủy quân lục chiến ở tòa đại sứ Mỹ. Sau đó, Sài Gòn thất thủ. Tính tổng cộng đội trực thăng của CIA Air America đã đưa hơn 1.000 người di tản an toàn. Ngày 5-5-1975, Paul Velte nhận được bức điện của Giám đốc CIA William Colby báo tin Air America đã hoàn thành hoạt động tác chiến tại Việt Nam.

(Tài liệu tham khảo: Hồ sơ giải mật của CIA ngày 17-4, tài liệu của giáo sư sử học danh dự E. Merton Coulter và nhân viên CIA Anthony F. Czajkowski)

Theo yêu cầu của sĩ quan CIA phụ trách hàng không O.B. Harnage, máy bay trực thăng của Air America đã bay đến chung cư Pittman ở số 22 Gia Long (hiện nay là đường Lý Tự Trọng), nơi ở của trợ lý trưởng phân bộ CIA tại Sài Gòn. Điểm đáp trên mái nhà quá hẹp, những người di tản phải dùng thang leo lên nóc. Phóng viên của hãng tin UPI đã chụp được khoảnh khắc O.B. Harnage nghiêng người kéo những người khác từ thang lên trực thăng. Bức ảnh đã nhanh chóng truyền đi khắp thế giới và trở thành một trong những khoảnh khắc lịch sử đánh dấu chiến dịch tháo chạy khỏi Sài Gòn của người Mỹ.

LÊ LINH

http://www.phapluattp.vn/news/can-canh/view.aspx?news_id=251550