

CƠ TRƯỞNG TỪ BUỒNG LÁI



THƯ UYÊN

Với sự hỗ trợ của Ngày ngày viết chữ



NHÀ XUẤT BẢN
PHỤ NỮ VIỆT NAM

CƠ TRƯỞNG TỪ BUỒNG LÁI
THƯ UYỂN

Bản quyền © Thư Uyển

Xuất bản theo hợp đồng sử dụng tác phẩm giữa Công ty Văn hóa và
Truyền thông Nhã Nam và tác giả Thư Uyển.

e-Book này được thực hiện trên tinh thần thiện nguyện, phi lợi nhuận và phục vụ cộng đồng
người đọc chưa có điều kiện mua sách giấy.

Thông tin eBook

Tên sách: **Cơ trưởng từ buồng lái**

Tác giả: **Thư Uyển**

Phát hành: **Nhã Nam**

Xuất bản: **NXB Phụ nữ Việt Nam**

ISBN: **978-604-375-814-6**

Số trang: **376 pgs**

Khổ giấy: **14 x 20.5 cm**

Giá bìa: **135.000 đ**

Ngày phát hành: **10/2022**

Tạo eBook: **@huyetleid0907**

Hoàn thành: **11/2024**

THƯ UYỂN hiện là cơ trưởng máy bay Airbus A321 của Vietnam Airlines.

Mở sách ra và chào mừng bạn đến với “chuyến bay” đầy cảm xúc vào thế giới hàng không của *Cơ trưởng từ buồng lái*- cuốn sách đầu tiên về chủ đề phi công thương mại của một cơ trưởng người Việt.

“Tôi không khỏi choáng ngợp về nghề bay với những khung trời, những vùng đất, những tập thể, những cá nhân, những nỗi âu lo, những niềm phấn khích, những phút thăng hoa, những giây chùng lòng... được tái hiện đầy sức sống và đa sắc đa diện dưới ngòi bút của một phi công - người vốn quen số liệu và tính toán. Từng chuyện, từng chuyện trải ra như một chuyến bay đường dài. Chuyến bay ấy có lúc êm ái như đang xuyên qua vùng trời trong, cũng có lúc tròng trành như đang lao vào vùng mây mù.”

– Nguyễn Thùy Dung, từ Ngày ngày viết chữ

Bằng cách góp nhặt những câu chuyện đi bay trong chặng đường hơn một thập kỷ - từ những giờ bay huấn luyện đầu tiên trên máy bay con cóc, cho đến những chuyến bay thương mại trên phi cơ phản lực chở vài trăm khách - cuốn tự truyện hé lộ nhiều khía cạnh ít ai biết về công việc thực sự của một phi công thương mại, cũng như những góc nhìn mới về hàng không. Bạn sẽ tìm thấy câu trả lời cho hầu hết tò mò của mình với những câu chuyện hấp dẫn được cơ trưởng kể từ buồng lái.

“Tôi vừa đưa tay kéo cần điều khiển càng lên thì một tiếng động phát ra ỳnh cả buồng lái. Ting ting ting ting ting liên hồi, kèm theo những ánh đỏ thoáng chớp thoáng tắt của đèn báo hiệu. Địa ngục chắc cũng chỉ làm người ta giật mình đến vậy là cùng. Tôi nhìn vào màn hình trung tâm, thấy dòng chữ ENG 2 FIRE đỏ như máu. Động cơ bên phải đã bốc cháy.”

Mục lục

Copyright • Thông tin eBook • Credit

CƠ TRƯỞNG TỪ BUỒNG LÁI

Lời mở đầu: chuyến bay góp nhặt đông dài

1. HỌC VIÊN

tôi có thể bay

transit #1: máy bay diamond

fix you

chuyến bay đơn số một

transit #2: mắt và thiết bị

ký sự montpellier

lý lẽ mà lý trí không thể hiểu

f, có vài chữ f

transit #3: “i have control”

tôi nghe gì khi tôi bay

sài gòn, sài gòn

không lưu và phi công

transit #4: captain

có lịch bay rồi

cleared to land

thả #1

2. CƠ PHỐ

những cánh chim non

đêm narita mất ngủ

transit #5: sim

noel đi sim

sải cánh vươn cao
transit #6: charter
những ngày hoàn hảo
được ngày trời đẹp
bay, hay không bay
transit #7: checklist
sẵn sàng
những điệu kỳ nằm ở phía xa khơi
cơ hội
quảng cáo trường bay
dù cho mưa
ma sói
transit #8: mayday và pan-pan
cuộc hẹn ở samarra
cột mốc

3. CƠ TRƯỞNG

merci charles
bay trong một thế giới tàn ngày
xuyên kul
thả #2
trễ chuyến
transit #9: go around
#baynhieudelamgi
câu chuyện của pin sạc
đừng như hành khách ở mạc tư khoa
thực tại hiện tiền
transit #10: xuyên không
sáu tháng
anh không màu và những năm tháng hành hương
11 tháng chín

transit #11: chuyển sân, làm khách
đi làm
sài gòn dạo này
quyết định khó khăn
transit #12: đường băng
lệch
ngày ngày đi bay
hồn ta phơi trắng giữa sương mù
tứ hải ngũ hồ

4. CORONA

mùng tám
bây giờ rõ mặt đôi ta
tường hay cối xay gió
trạng thái bình thường
thứ hai không high
transit #13: captain, this is...
bạn ơi, ta xin chào mi
trang này để trống
hóa ra bình thường

Lời (tạm) kết: mấy chữ riêng tư, một lý do vị kỷ

THƯ UYỂN

**CƠ TRƯỞNG
TỪ BƯỞNG LẠI**

Nhã Nam & NXB Phụ nữ Việt Nam

Tặng ông ngoại và bố

LỜI MỞ ĐẦU

chuyện bay góp nhặt đông dài

Leonardo da Vinci^[1] có nói rằng, một khi đã nếm trải cảm giác bay lượn, người ta sẽ mãi mãi đi dưới đất với ánh nhìn hướng lên vòm trời, vì đó là nơi người ta khát khao trở lại. Tôi đã từng tin đó là sự thật, cho đến ngày đích thân mình nếm trải cảm giác bay lượn.

Đó là vào một buổi trưa hè ở Montpellier, vùng cực nam nước Pháp, mười năm trước, tôi bay chuyến đầu tiên trong khóa huấn luyện phi công thương mại của mình. Tôi cất cánh vào thời điểm nóng nhất trong ngày, lúc 13 giờ, trong một chiếc máy bay con cóc bị gió và nhiễu động đánh cho chông chênh hết như một chiếc thuyền nan gặp phải sóng cả. Lúc ấy, trong đầu tôi chỉ nghĩ được một thứ, một mong muốn hoàn toàn trái ngược với khát khao của vị bác học người Ý: Tôi muốn xuống đất.

Khởi đầu trắc trắc ấy là tín hiệu báo với tôi rằng con đường trở thành phi công trước mắt sẽ nhọc nhằn. Bầu trời có thể là chốn nên thơ, nhưng cũng là nơi lắm cạm bẫy. Để làm việc được ở trên đó, người ta phải rèn luyện những kỹ năng mới mẻ và đặc biệt. Mà những kỹ năng này đối với tôi - một cựu nhân viên văn phòng vốn chỉ quen dùng máy vi tính và kỹ năng mềm - như hái sao trên trời.

Tôi ngụp lặn trong những chuyến bay đáng thất vọng của mình một thời gian dài. Tôi tìm nhiều cách để tự cứu mình, tuy nhiên, dù có tự cố gắng và nhận được nhiều hỗ trợ, tôi vẫn tiến bộ rất chậm. Một ngày, tôi

nhận được một lời khuyên từ một người phi công đã về hưu, ông khuyên tôi nên viết. Ông giải thích rằng, khi viết ra, dù là viết câu chuyện của chính mình, thì mình cũng sẽ trở thành người kể chuyện. Người kể chuyện trong phút chốc được tách mình ra khỏi câu chuyện và trở thành người thứ ba. Do người thứ ba thì luôn sáng suốt hơn người trong cuộc, nên anh ta sẽ có cái nhìn tổng quát hơn, công minh và độ lượng hơn với những khó khăn của bản thân, nhờ đó mà biết cách giải quyết chúng.

Nghe thấy có lý và thử cũng không mất gì, nên tôi làm theo. Nhưng sau vài lần, tôi nhận ra việc này không giúp được cho tôi nhiều. Giống như cầu nguyện, việc viết ra những khó khăn của mình không giúp cho tôi tiến bộ trong chuyên môn. Muốn bay tốt hơn, tôi cần thời gian, cần thực tập, cần nghiêm túc, cần chuyên tâm, chứ không phải là cần kể lể. Tuy nhiên, như phản ứng phụ của một viên thuốc, việc viết mang đến một hiệu quả khác. Cũng như cầu nguyện, viết giúp tôi đón nhận mọi việc dễ dàng hơn, bình thản hơn.

Tôi đã bắt đầu viết về đời bay của mình như vậy. Ban đầu, vì việc viết này không đem lại thứ tôi cần, nên tôi chỉ thi thoảng mới làm nó như một hoạt động ngoại khóa mà lâu lâu người ta vẫn làm cho cuộc đời có thêm màu sắc. Nhưng khi trở thành phi công, khi làm việc trên không nhiều hơn là sống dưới đất, khi dành thời gian ở những nơi xa lạ nhiều hơn là ở nhà, tôi viết đều hơn. Tôi tìm được một lý do khiến mình phải viết xuống, phải kể ra. Lý do này - tôi sẽ kể cụ thể ở những dòng cuối của cuốn sách này - làm tôi viết được cho đến năm nay là một thập kỷ.

Trong quãng thời gian này, cứ vài ba năm tôi lại thử hoàn thiện những bài viết của mình để in một cuốn sách, nhưng chưa bao giờ làm được đến nơi đến chốn. Mỗi lần ngồi vào bàn viết với quyết tâm biến những bài viết của mình thành một bản thảo, tôi lại thấy thiếu thiếu một thứ gì đó. Tôi cứ nghĩ là do trải nghiệm của mình chưa đủ, cảm xúc chưa

cao trào, và khả năng chuyển suy nghĩ trong đầu mình thành con chữ chưa hoàn thiện. Nhưng đó không hẳn là lý do chính.

Hóa ra những gì tôi thiếu là *một biến cố* và *một sự hỗ trợ*.

Một biến cố làm tôi phải bấp bênh, tạo ra một khoảng lặng để tôi chiêm nghiệm về nghề. Một sự hỗ trợ giúp tôi trau dồi tiếng mẹ đẻ, để tôi viết được đúng, trôi chảy và Việt Nam hơn.

Biến cố mà tôi muốn nhắc đến chính là đại dịch COVID-19 toàn cầu, một biến cố có thể sẽ thay đổi cuộc sống của chúng ta mãi mãi. Đầu năm 2020, khi Sài Gòn giãn cách xã hội chống dịch COVID-19 lần đầu, tôi phải ở nhà dài ngày vì không có chuyến bay. Rảnh rỗi, tôi lại bắt tay (lần thứ n) vào việc hoàn thiện bản thảo. Lần này, tôi đã làm được. Tôi chỉnh sửa, viết lại, sắp xếp từng bài từng bài một mà không hề cảm thấy mất hứng hay hụt hơi. Tôi biết mình đã sẵn sàng.

Sự hỗ trợ tôi nhận được đến từ cô Nguyễn Thùy Dung, cô giáo dạy viết và dạy tầm nguyên Hán tự của tôi ở *Ngày ngày viết chữ*. Cô đã nhận lời làm *cơ trưởng* cho chuyến bay có mục đích là biên tập những bài viết thành một bản thảo hoàn chỉnh. Chuyến bay đã hạ cánh thành công. Cảm ơn *Captain* Dung.

Sau khi hoàn thiện, tôi gửi bản thảo đến Nhã Nam và nhận được sự hợp tác nhiệt tình từ đội ngũ làm sách của Nhã Nam, đặc biệt là biên tập viên Ngọc Linh. Những gợi ý sắc bén của Linh như một bộ khung để tôi dựa vào đó mà căn chỉnh. Đôi lần tôi phải đổ gọt những gì đã viết để vừa vặn với bộ khung; nhưng phần lớn thời gian, tôi phải phát triển và đào sâu để *Cơ trưởng từ buồng lái* hấp dẫn, đầy đặn và cứng cáp hơn. Một trải nghiệm vất vả và vui vẻ. Nếu như bản thảo trước khi gửi đến cho Nhã Nam là một cậu thư sinh, thì qua tay Linh, nó thành một anh lực điền. Cảm ơn *cơ phó* Linh.

Đến thời điểm này trong sự nghiệp, tôi trải qua ba giai đoạn: học

viên, cơ phó, cơ trưởng, và tôi chia cuốn sách của mình ra làm ba chương chính tương ứng. Ở hai chương đầu, bạn sẽ đọc được nhiều thứ rất gần với phi công - huấn luyện, máy bay, không lưu, hạ cánh, lịch bay, giả lập... Từ Chương 3 trở đi, bạn sẽ đọc được những câu chuyện xa hơn chuyên môn một ít - ngành hàng không, khí hậu, lịch sử, tiến hóa... Điều này là vì ở vị trí cơ trưởng, tôi buộc phải có cái nhìn tổng thể hơn, phải nhìn được toàn cục, phải *cao cổ* hơn là *cao cò* như tục ngữ hay nói. Ở góc nhìn đó, tôi phát hiện những chiều kích khác của nghề, nên tôi kể về chúng, chứ không hề có ý lấn sân.

Trong chặng đường cơ trưởng, tôi gặp virus Corona và tôi dành một chương ngắn cho biến cố đó. Bạn sẽ đọc thấy nó làm xáo trộn cuộc sống của người đi bay như thế nào ở chương này, đặc biệt trong năm đầu tiên của đại dịch. Cuối cùng là lời (tạm) kết, tạm vì tôi chưa nghĩ mình sẽ kết ở đây, tôi chắc còn gắn bó với nghiệp bay dài dài, nên sẽ còn nhiều chuyện để kể.

Cứ cách vài bài, bạn sẽ thấy trang *Transit*. “Vì độc giả cần nghỉ ngơi”, cô Dung giải thích khi đề xuất tôi viết những trang *Transit* này. Ở đó, tôi giới thiệu sơ một số thông tin về nghề bay, để bạn hiểu hơn những bài viết trước và sau; hoặc đơn giản là những mẩu chuyện vụn vặt mà tôi nghe được loanh quanh khu vực buồng lái, để bạn đọc thư giãn.

Transit trong hàng không là quá cảnh, là nối chuyến, là nghỉ ngơi. Ban đầu, tôi phân vân không biết có nên dịch từ *transit* ra tiếng Việt hay không, nhưng sau thì quyết định để tiếng Anh, như vậy độc giả sẽ cảm được *không khí nghề nghiệp*. Vì cái không khí nghề nghiệp ấy nên từ *transit* và một số ít ỏi những chữ ngoại ngữ không được chuyển ngữ sang tiếng Việt. Chúng thường rất dễ hiểu và khi để nguyên trạng thì chúng sẽ tái hiện được bối cảnh sống động hơn, giúp độc giả cảm thấy mình thật sự đang sống trong câu chuyện. Dĩ nhiên, sẽ có giải thích.

Tôi cũng thay đổi tên của tất cả các nhân vật - kể cả nhân vật tôi, tên chuyến bay, ngày giờ bay, và nhiều chi tiết mà tôi nghĩ sẽ ảnh hưởng đến sự riêng tư và tính bảo mật. Mặc dù những chuyện tôi kể và góc nhìn tôi chọn (hy vọng) ít có khả năng gây hiểu lầm và tranh cãi, nhưng cần trọng vẫn hơn - nghề dạy tôi thế.

Có một câu đùa thế này: “Đừng kể chuyện gì cho phi công nghe. Hoặc là họ sẽ không tin bạn, hoặc là họ sẽ có câu chuyện khác hay hơn.” Thế nên, cuốn sách này chắc không dành cho phi công, họ hẳn sẽ có những chuyện hấp dẫn hơn. Cuốn sách này hợp hơn với hai đối tượng: người nhà phi công và độc giả phổ thông.

Đối với người nhà phi công, qua những chuyện tôi kể, hy vọng bạn hiểu hơn về người chồng, người vợ, người cha, người mẹ, người anh, người chị, người em, người con phi công của mình. Hiểu cho những thử thách họ phải kinh qua, những bốn phận họ phải gánh vác, những dịp đoàn tụ mà họ phải vắng mặt, những thiếu sót mà họ vô tình để gia đình phải nhận.

Hiểu để yêu họ nhiều hơn.

Đối với độc giả phổ thông, tôi mong sẽ giới thiệu được cho bạn một thế giới khác, để bạn được, dù trong giây lát, sống một cuộc đời khác. Đó chẳng phải là lý do mà chúng ta tìm đến những câu chuyện mới hay sao? Còn nếu cuốn sách này chưa làm được việc ấy, tôi mong những *chuyện bay góp nhặt đông dài* trong này, *mua vui cũng được một vài trống canh*.

Một cũng được, mà vài thì càng hay.

[1]Leonardo da Vinci (1452-1519): người Ý, được xem là thiên tài toàn năng nhất lịch sử nhân loại.

*“Xin kính chào quý khách, cơ trưởng từ buồng lái.
Cơ trưởng và phi hành đoàn hân hạnh chào mừng quý khách
đến với chuyến bay hôm nay. Máy bay của chúng ta đang hoàn
tất công tác chuẩn bị và dự kiến khởi hành trong vài phút tới.
Xin quý khách vui lòng tắt điện thoại, cài dây an toàn, dựng
thẳng lưng ghế, gấp bàn ăn và mở tấm che cửa sổ. Chúc quý
khách một chuyến bay tốt đẹp.”*

1. HỌC VIÊN



tôi có thể bay

09.08.11

*“Tôi nghĩ lúc ban mai,
Và lúc mặt trời lặn
Rằng tôi có thể bay
Và tôi có thể chạm
Vào chính bầu trời này.”^[1]*

Đó là lời hát cả tuần vừa rồi không ngớt vang lên trong khu ký túc nơi ba mươi học viên bay lớp tôi ở.

Đây là ca khúc^[2] trong bộ phim hoạt hình kể về một trận đấu bóng rổ mang tính sống còn với Trái Đất. Một bên là phe xâm lược ngoài hành tinh ma mãnh và mạnh mẽ. Bên kia là các nhân vật hoạt hình người Địa cầu dễ thương và yếu đuối. Cuộc đấu hoàn toàn không cân sức, và cơ hội duy nhất của phe Địa cầu là tin tưởng vào khả năng bay lượn (trên sân bóng) của ngôi sao bóng rổ Michael Jordan của mình.

Bản nhạc không liên quan gì đến nghề phi công. Nhưng muốn diễn tả cảm xúc của những con người đã chờ rất lâu để lần đầu trong đời được bay lên trời, thì không lời nào hợp hơn những lời hát trên.

Đã nửa năm trôi qua kể từ khi đặt chân đến Montpellier, bây giờ chúng tôi mới được bay chuyến đầu tiên. Sau những ngày tháng học lý

thuyết khô khan như những bánh răng lâu ngày không được tra nhót, chúng tôi rốt cuộc cũng được lên trời lần đầu, được *rửa tội trên không* theo cách gọi của người Pháp. Lần lượt từng người một trong lớp được leo lên chiếc máy bay con cóc bốn chỗ hiệu Diamond 40, ngồi vào ghế cơ trưởng bên trái, tự tay cầm vào cần lái, cần ga; tự tay đưa máy bay bay lên, hạ xuống, vòng trái, lượn phải.

Nói *tự tay*, e có phần hơi phóng đại. Sự thật là vẫn có giáo viên ngồi bên phải - là người bẻ cần. Và do cần lái trên máy bay thông với nhau, nên chúng tôi có cảm giác như chính tay mình đang điều khiển cần bên trái. Còn cần ga điều chỉnh tốc độ chỉ có một. Học viên đặt tay trên đó, tay thầy đặt lên trên tay học viên. Khi thầy điều chỉnh ga lên xuống, thì học viên chúng tôi cũng có cảm giác như mình đang kiểm soát được sự nhanh chậm của cỗ máy.

Mà chỉ vậy thôi cũng đủ làm thỏa mãn những con tim khao khát. Sau ngày được bay lần đầu trong đời, lời bài hát đầy niềm tin yêu, hy vọng kia bắt đầu vang lên từ ký túc xá, lan qua các trang mạng xã hội, và len vào mọi câu chuyện thường nhật của đám phi công tập sự chúng tôi. Người ngoài nhìn vào hẳn thấy chúng tôi đang viên mãn lắm.

Nhưng sự thật không hường phấn như vậy. Nhiều người đã kết thúc nghi thức *rửa tội* trong cơn say.

Say máy bay.

Người phi công trẻ vừa hồ hởi mở nắp buồng lái thì cơn say ập đến. Mũi của họ bất ngờ bị một tổ hợp mùi lạ lẫm đánh úp. Mùi nhựa đường bốc lên trong cái nóng oi bức, quện vào mùi mồ hôi ứ lâu trong nệm ghế, pha với mùi nhiên liệu sặc sụa kim loại như những du kích quân đã mai phục lâu ngày trong bụi rậm, chỉ chực đến lúc này là cùng một lúc lao vào tấn công mục tiêu. Những tay lái non trẻ trúng đòn. Khứu giác của họ thất thủ. Đầu óc họ quay cuồng.

May mắn thay, lòng mong mỏi được khám phá bầu trời náu họ lại trên mặt đất. Còn cả một chuyến bay đầu đời tươi đẹp trước mắt, họ không thể lùi bước như thế được. Những học viên nuốt xuống cơn khó chịu đang chực trào lên, chui vào không gian vài mét vuông, đóng cửa, cài dây an toàn, bụng bảo dạ ráng chịu đựng thêm nửa tiếng nữa. Bay lên rồi, khí trời mát mẻ sẽ được lấy vào làm điều hòa, hy vọng sẽ dễ thở hơn.

Nhưng khi máy bay cất cánh, người lái còn chưa kịp thụ hưởng không khí trong mát, thì bao tử đang kêu gào của họ đã phải chịu đựng một sự hụt hẫng đột ngột. Máy bay nhỏ như Diamond 40 không có hệ thống điều áp như phi cơ thương mại, nên cơ thể người trong đó sẽ phải chịu đựng hoàn toàn sự chênh áp khi lên cao. Nghĩa là khi máy bay lấy độ cao, người ta sẽ thấy cơ thể mình như bị kéo vọt lên chín tầng mây, còn khi máy bay hạ độ cao, người ta sẽ thấy như bị rơi thẳng đứng xuống vực sâu. Lúc chưa quen, cảm giác này giống cảm giác chơi tàu lượn siêu tốc, trò vốn được nghĩ ra để thách thức hệ thần kinh và hệ tiêu hóa của khách chơi.

Thay đổi độ cao đột ngột, nhiễu động khí làm máy bay chao đảo, tâm lý bồn chồn của ngày chịu *phép rửa tội*, cộng thêm hỗn hợp mùi phải chịu đựng từ ban nãy làm nhiều học viên không kìm nổi cơn buồn nôn ập đến.

Mà cơn say đâu có chịu dừng lại ngay sau khi chuyến bay kết thúc. Nó theo người ta nhiều ngày sau đó nữa. Có những người say đến bốn, năm hôm sau. Ăn gì nôn đó. Đau óc, ruột gan cả ngày quay vòng. Lại có những người chỉ say vào đúng cái giờ mà họ bị say ở chuyến bay đầu tiên, như tôi - lúc 13 giờ. Cứ đến giờ đó, tôi lại chũnh choáng như say rượu. Đến giờ kết thúc chuyến bay thì người mới tỉnh lại.

Kẻ chịu trách nhiệm chính cho nỗi ê chề này là hệ tiền đình, cơ quan giữ thăng bằng cho cơ thể. Trong hàng triệu năm, nhân loại chỉ quen sinh hoạt trong không gian hai chiều - họ săn bắt, hái lượm chốn rừng núi,

thảo nguyên; trồng trọt, chăn nuôi nơi ruộng đồng, trang trại. Thậm chí, bước tiến khổng lồ của khoa học từ thế kỷ XVIII cũng không mang con người chúng ta thoát ra khỏi chiều ngang và chiều dọc. Chỉ già một thế kỷ vừa rồi, nhờ các phát minh về hàng không mà đại chúng mới được tiếp cận với chiều thứ ba của không gian. Nhưng thời gian ngắn như vậy vẫn chưa đủ để hệ thống tiền đình của con người kịp tiến hóa. Phần lớn chúng ta do chưa thích nghi kịp, nên vẫn nôn nao trên những chuyến bay.

Hồi còn học dự khóa ở Nha Trang, chúng tôi phải trải qua một lớp huấn luyện tiền đình. Chúng tôi được cho tập một bộ môn gọi là *thể thao hàng không*. Trong môn này, người tập được cố định lên các thiết bị quay - có cái như đu quay, có cái như một trái bóng, có cái như một vòng tròn - và được đẩy quay vòng đến khi không chịu nổi thì ngừng lại.

Đây là một bài tập bắt buộc cho phi công quân sự, vì đó là kỹ năng cần thiết. Trong chiến đấu, họ phải thật sự thực hiện những vòng quay như vậy trong tiêm kích để thoát hiểm trong không gian hiểm trở, hoặc để kèn cựa được tí nào hay tí ấy với máy bay địch, bởi trong thực chiến, ưu thế dù là nhỏ nhất cũng mang tính quyết định. Những lúc đó, tiền đình vững vàng sẽ giúp chiến sĩ thích ứng nhanh với cú xoay mà không bị mất phương hướng. Quan trọng như vậy nên các học viên quân sự cùng khóa với chúng tôi tập luyện vô cùng nghiêm túc. Mỗi lần tập, một người xoay cả trăm vòng mới thôi.

Còn chúng tôi chỉ được vài vòng là mặt xanh mặt vàng. May mắn là kỹ năng này không bắt buộc với phi công thương mại - những người chỉ làm việc trên máy bay chở khách. Máy bay thương mại, như đã nói ở trên, được trang bị hệ thống điều áp, giúp giảm áp lực lên hệ thống tiền đình của cơ thể con người. Mọi chuyển động trên đó sẽ nhẹ nhàng, êm ái. Vậy nên, đa số học viên hàng không chỉ cưỡi ngựa xem hoa trong giờ thể thao hàng không.

Nhiều bạn trong lớp tôi tặc lưỡi tiếc nuối vì đã không chăm chỉ tập quay. Giá như chuyên cần hơn, chắc sẽ không phải bẽ bàng trong chuyến bay đầu sự nghiệp như thế này. Nhưng lo lắng cũng giảm đi phần nào khi anh Trí “bựa” cũng ngã ngựa. Anh là nhà vô địch môn thể thao hàng không của khóa tôi. Anh có thể quay đủ kiểu, bao lâu tùy thích, không thua kém gì những học viên quân sự. Vậy mà anh Trí cũng không chịu nổi một tiếng trên trời. Ở chuyến bay đầu, tiền đình mạnh mẽ của anh cũng đo ván.

Chuyện trên đủ chứng minh cơn say máy bay không chừa một ai. Chúng ta đều bình đẳng trước tiến hóa. Nhưng có một tin tốt, cơ thể chúng ta rất thông minh, không chóng thì chày cũng tìm cách thích ứng. Như các thủy thủ tàu sẽ dần quen với cơn say sóng biển, các phi công sẽ dần quen với cơn say khí trời.

Biết là vậy, nhưng nhiều ngày qua - cứ mỗi khi kim đồng hồ chỉ 13 giờ, khi cơn nôn nao sôi sục trong bao tử và cơn quay cuồng xoay vần trong đầu, khi câu hát *tôi có thể bay* văng vẳng từ xa vọng đến - tôi bất giác tự hỏi: có thật là mình sẽ bay được?

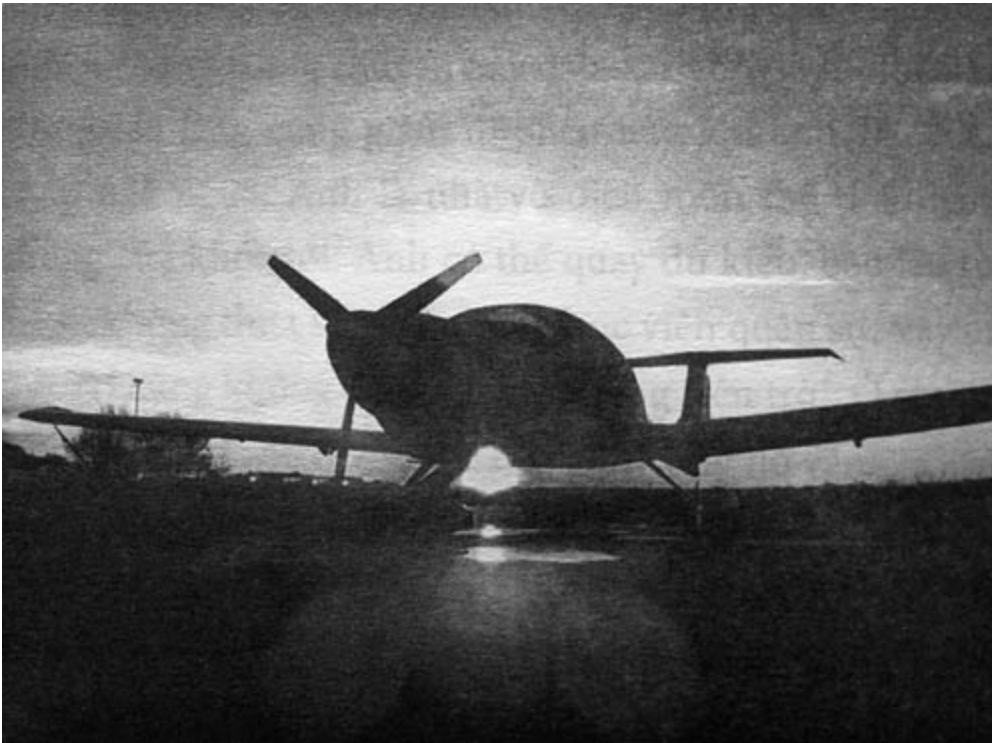
[1] Mai Công Lập dịch.

[2] Bài hát *I believe I can fly* do R.Kelly trình bày trong phim *Space Jam*.

transit #1: máy bay diamond

Trong chương trình huấn luyện phi công thương mại của tôi, học viên phải học lái trên máy bay cánh quạt nhỏ ở Pháp và sau đó về Việt Nam học lái phản lực. Máy bay cánh quạt nhỏ mà chúng tôi sẽ học có hai loại, một động cơ và hai động cơ.

Ở Pháp, trường chúng tôi sử dụng máy bay của hãng Diamond. Nửa đầu của khóa học, chúng tôi bay Diamond 40 (hình dưới), gọi tắt là DA40, loại máy bay một động cơ. Nó chỉ có một động cơ cánh quạt gắn ở mũi và đủ chỗ cho bốn người ngồi. Nửa sau, chúng tôi sẽ bay Diamond 42, gọi tắt là DA42. DA42 có hai động cơ gắn ở hai cánh, cũng bốn chỗ nhưng rộng rãi hơn, tải trọng nặng hơn, nhiều thiết bị hơn, êm hơn, nhưng xử lý khó hơn, nhất là khi gặp trục trặc.



Loại máy bay này trong ngành gọi là *trainer*. *Train* trong tiếng Anh là huấn luyện, *trainer* là máy bay dùng trong huấn luyện. Chúng được thiết kế bền bỉ, dễ dàng gắn hay tháo thiết bị, tài liệu hướng dẫn sử dụng dễ hiểu và phù hợp với chuẩn hàng không của nhiều nơi trên thế giới.

Fix you

15.11.11

Học bay không dễ như tôi tưởng.

Nếu nói là quá sức thì cũng không sai (dù nói như vậy không được lạc quan lắm). Nó quá khác so với những việc tôi từng biết. Trước đây công việc chính của tôi là xoay xở sao cho một dự án vận hành trơn tru. Hằng ngày tôi ngồi sau bàn giấy, dùng ngoại ngữ, vi tính văn phòng và kỹ năng mềm để làm công việc chạy. Lái máy bay là một việc rất khác. Nó là một công việc cụ thể, giống như việc làm ra cái bánh, may được cái áo, quét cái lề đường, chứ không mông lung như ngồi điều hành một dự án trừu tượng.

“Kinh nghiệm quản lý sẽ giúp cho em rất nhiều trong việc bay sau này,” một cơ trưởng nói với tôi trong buổi phỏng vấn đầu vào chương trình học bổng. Những lời này làm tôi phấn khởi, thậm chí tự phụ. Lúc đó, tôi không hiểu về quan trọng của câu nói nằm ở chữ *sau này*. Thật vậy, sau này là hai, ba năm tới - khi tôi đã ngồi trên một chiếc Airbus hay Boeing tân tiến có thể thay người làm mọi chuyện. Kỹ năng cần của phi công lúc đó không phải là lái nữa, mà là quản lý hệ thống, bấm nút ra lệnh cho máy để nó bay theo ý mình.

Nhưng đó là chuyện của sau này. Bây giờ tôi phải tự tay (và chân) bay được máy bay con cóc cái đã. Và rõ ràng là mớ kiến thức từ công việc trước không giúp được gì mấy. Việc bay đòi hỏi những kỹ năng khác, những

neurone thần kinh khác, những cơ bắp khác. Và cả một chiều không gian khác. Không gian bây giờ không chỉ là ngang và rộng, mà còn cả chiều cao nữa. Đó là một thế giới hoàn toàn mới với tôi.

Ở dưới đất học lý thuyết tôi rất khá, nhưng lên trời thì tự nhiên hóa ra *ngơ ngẩn đường mây* như một con nhạn lạc bầy. Bạn bè tôi chỉ cần hai mươi đến ba mươi giờ bay là có thể hạ cánh, đa phần đã được thả bay đơn, một mình bay trên trời. Còn tôi đã bay được hơn bốn mươi lăm giờ rồi mà vẫn chật vật. Tôi có tìm hiểu ở những đồng môn bay tốt, nhưng không thu được gì có ích. Những lời khuyên của họ rất đa dạng, cảm tính và đặc biệt là tôi không áp dụng được. Có người - đa phần là những bạn trẻ - nói là do chơi điện tử nhiều, nên nhanh tay nhanh mắt, thấy chỉ gì không cần hiểu, chỉ cần bắt chước y chang là đạt. Một số khác nói rằng, học lái xe hơi rồi thì sẽ làm quen với máy bay dễ hơn, giống như biết tiếng Trung rồi thì chuyển sang học tiếng Nhật sẽ nhanh hơn. Và cũng có một vài người bay tốt dù không chơi game mà cũng chẳng biết lái xe.

Hỏi han như vậy thật sự không giúp tôi rút ra được bí quyết gì, nhưng gợi cho tôi một giả thuyết. Rất có thể, việc không chơi điện tử lẫn không học lái xe đã làm cho khả năng phối hợp giữa chân tay và đầu óc của tôi bị chậm; và điều này làm tôi lúng túng trên trời. Kiểm lại những điều mình làm cả phần đời vừa rồi, tôi thấy mình chưa có hoạt động gì giúp cải thiện khả năng chân tay này cả. Ngoài việc chơi vài môn thể thao ở mức trung bình, những gì tôi làm tốt nhất là đi học, rồi đi làm. Nhiều năm cắm đầu vào máy tính, sách vở, tay chân tôi lỏng nga lỏng ngóng khi tập lái máy bay. Giữ được tốc độ, thì mất độ cao. Giữ được độ cao thì mất phương hướng. Giữ được cả ba thì quên mất cảm giác tiếp đất.

– Đến năm mươi giờ mà cậu vẫn không đáp được máy bay, trường sẽ cân nhắc việc dừng huấn luyện - Thầy hiệu trưởng, một phi công về hưu, nói với tôi hôm qua trong buổi họp xem xét tiến độ huấn luyện.

Với tư cách một phi công, ông giải thích rằng việc tôi đang chạt vật không có gì là bất thường. Tựa như việc trẻ con mọc răng, cảm giác hạ cánh đến nhanh hay chậm là tùy vào mỗi người. Có người rất nhanh - chỉ mười mấy giờ là đặt được máy bay xuống đường băng, nhưng cũng có kẻ rất chậm - bay gần trăm giờ mới cảm nhận được khi nào gần chạm đất để nhắc nhẹ đầu máy bay lên hoàn thành một cú hạ cánh.

Nhưng với tư cách là hiệu trưởng, ông có các chỉ tiêu khác phải hoàn thành. Công ty chúng tôi chỉ trả cho trường học phí của ba hay bốn mươi giờ bay. Đến đó, học viên phải hạ cánh được để bay đơn. Trường có thể du di, cho vài người thích ứng chậm bay đến năm mươi giờ. Nhưng sau đó, nếu học viên không làm được, trường không thể tiếp tục.

– Vậy em phải làm gì bây giờ ạ? - Tôi hỏi.

– Phải bay! Bay càng nhiều thì cảm giác đến càng nhanh - Ông trả lời.

– Nhưng nếu năm mươi giờ rồi mà em vẫn cần thêm thời gian thì sao? - Tôi hỏi.

“*Eh bien...*” thầy hiệu trưởng chặc lưỡi. Rồi ông mím môi, đẩy cơ mắt để lông mày nhích lên lưng chừng trán, tạo ra những nếp nhăn, đoạn ông nhún vai. Trong từ điển ngôn ngữ hình thể của Pháp, cử chỉ này đồng nghĩa với câu: “Tôi không có câu trả lời,” một cách ý nhị.

Còn trong từ điển của học viên phi công, *dừng huấn luyện* có nghĩa là bị trả về. Đến giai đoạn này, chương trình học bổng không còn cơ chế các học viên phải loại nhau để tranh suất nữa. Nhưng nếu xét thấy ai đó tiến bộ chậm, trường và công ty có thể đồng thuận loại người đó - cách tốt nhất để tránh mất thời gian và tiền bạc cho cả trường lẫn công ty.

Để không bị dừng huấn luyện, tôi phải biết hạ cánh an toàn khi chạm đến mốc năm mươi giờ. Tôi đã bay bốn mươi lăm giờ, nghĩa là chỉ

còn năm giờ nữa. Giờ, việc của tôi là cố gắng chắt chiu năm giờ bay đó, xài nó càng ít, càng lâu càng tốt. Nhưng ngược lại, để có được cảm giác tiếp đất, tôi phải bay càng nhiều, càng đều càng tốt.

Tôi bị mắc kẹt như tình thế của một đội bóng vừa đang thắng, vừa đang thua. Vừa phải tấn công để gỡ gạc, vừa phải câu giờ để bảo toàn.

Tiến thoái lưỡng nan. Tôi hoảng loạn. Rồi bời.

Rồi trong một đêm tuyệt vọng cùng cực, vô tình tôi nghe lại *Fix you* của Coldplay. Lần đầu tôi nghe bài này là hồi học đại học, khi Coldplay là một ban nhạc mới. Họ gây ấn tượng mạnh bởi thứ màu sắc sặc sỡ mà họ tô lên cho dòng nhạc pop-rock nhằm tai. Tuy vậy, khi đó tôi không có cảm xúc gì đặc biệt với bản này, chỉ thấy đây là thứ âm nhạc hay hay, lạ lạ.

Nhưng cái đêm tuyệt vọng đó, tôi nghe và thấy thấm. Bài ca, cũng như rượu, càng để lâu nghe càng thấm thía. Mà cũng có thể là chính tôi, cũng như rượu, càng lớn càng hiểu nhiều điều hơn. Bài hát là một lời vỗ về mà tác giả Chris Martin viết cho vợ mình. Câu chuyện diễn ra vào ngày đám tang bố vợ anh. Sau tang lễ, Chris lái xe đưa vợ về. Vừa vào đến nhà, cô dường như không gắng gượng được nữa mà đổ gục xuống khóc nức nở. Thương vợ, anh khóc theo, và hỏi rằng mình có thể làm gì để giúp cô bớt đau khổ. “Hãy ôm em thật chặt,” cô thỏn thức, “chỉ có điều đó mới chữa lành được em.”

Rồi Chris viết *Fix you*.

“Khi em đã cố hết mình, nhưng không đạt được

em tiến thoái lưỡng nan

Anh sẽ làm tất cả

để chữa lành em.”

Học vấn và sự nghiệp trước giờ luôn hanh thông, và tôi lao trên đó như một con thuyền thuận gió. Chỉ biết tiến tới chứ không biết dừng lại, con thuyền tôi hiếm khi có gì buồn để chia sẻ với ba mẹ. Giờ thì qua đoạn khúc khuỷu, gặp trắc trở, tôi không thể giấu mãi được bởi gánh nặng lần này là quá sức. Tôi rón rén lựa lời kể cho ba mẹ. Cố gắng không để quá bi lụy khiến nhà lo lắng, nhưng cũng không sơ sài để mình được chia sẻ.

Đón nhận tin từ tôi, ba mẹ vẫn giữ được sự điềm tĩnh - ông bà vẫn luôn như thế trước mọi chuyện. Và họ động viên tôi, cố lên, con sẽ làm được.

Lời cổ vũ ấy vô tình khoác lên vai tôi thêm một gánh nặng. Ba mẹ tôi hẳn là không tưởng tượng được thế lưỡng nan của tôi bây giờ. Tôi đã làm tất cả. Nhưng không có dấu hiệu gì cho thấy rằng tôi “sẽ làm được” như lời động viên. Ít nhất là đến khi tôi chạm mốc năm mươi giờ.

Bây giờ điều tôi cần là an ủi. Dĩ nhiên tôi vẫn sẽ gắng hết sức, và vững tin vào cơ may của mình. Nhưng nếu lỡ có thất bại, tôi mong về nhà trong vòng tay của gia đình. Và được vỗ về như lời Chris hát:

*“... và nhà sẽ làm tất cả
để chữa lành con.”*

chuyến bay đơn số một

11.12.11

Một chiếc xe khi muốn đậu lại, tài xế cần tìm một chỗ trống rồi đánh tay lái điều khiển xe vào không gian đó. Máy bay muốn hạ cánh thì cần nhiều hơn vậy. Ngoài việc tự tay đặt máy bay xuống đất, phi công phải xin phép.

– *Final runway 30 right, for a full stop, F-GUVJ.*

Các liên lạc phi công phát đi từ một máy bay, theo luật phải kết thúc bằng tên của máy bay đó. Một kiểu ký tên, để không lưu và các máy bay đang bay gần đó phân biệt được ai vừa nói.

F-GUVJ là tên máy bay của tôi. Tôi không đọc những chữ cái đó theo cách bình thường, mà theo kiểu hàng không. Các liên lạc trong ngành thường được thực hiện trên sóng radio. Qua sóng, các chữ cái nếu chỉ đọc một âm như “ép”, “gi” hay “vi” thì nghe không rõ được, thậm chí còn gây nhầm lẫn. Vì thế, người ta quy ước phát âm các chữ cái cần ít nhất hai âm trở lên: A là “alpha”, B là “bravo”, C là “charly”, D là “delta”, E là “echo”... Hôm nay tôi bay chiếc Foxtrot Golf Uniform Victor Juliet.

Final là đoạn cuối cùng, ở thẳng trục và gần đường băng.

Runway 30 right là đường băng 30 phải^[1], đường băng lớn nhất của sân bay Montpellier, thường dùng cho thương mại. Còn đường băng 30 trái ở kế bên, nhỏ hơn, thường dùng cho huấn luyện.

Full stop là hạ cánh xuống rồi dừng hẳn, chứ không tống ga đi tiếp như những bài tập cất hạ cánh thường ngày.

Tôi đang bay gần với mặt đất, đường băng ở trước mặt tôi, và tôi xin phép hạ cánh.

Nhân viên không lưu có quyền cấp phép ngồi ở trên một tòa tháp cao gần đường băng. Từ tòa tháp này, họ có thể quan sát rõ ràng cả đường băng lẫn hướng các máy bay cất và hạ cánh. Họ được gọi là “Tower”, *tháp* trong tiếng Việt.

– Cleared to land runway 30 right. Good luck - Được phép hạ cánh xuống đường băng 30 phải. Chúc may mắn. Tower trả lời.

Trong đời bay, chỉ có hai lần Tower chúc phi công may mắn. Một là vào chuyến bay đơn đầu tiên. Hai là máy bay của phi công đó đang trong tình huống khẩn nguy, thật sự cần đến may mắn mới tiếp đất an toàn. Tôi ở trường hợp một.

Sáng nay, tôi đi bay như một ngày huấn luyện bình thường. Giáo viên của tôi, thầy Valentin, vẫn ngồi bên phải hướng dẫn. Thầy cho tôi bay quanh đường băng 30 trái để tập cất, hạ cánh. Hai lần đầu là bài tập *touch and go* (chạm rồi đi) - vừa cho máy bay chạm đất nghe cái cách là tống ga cất cánh lên trời lại ngay. Làm vậy để tiết kiệm thời gian. Lần thứ ba, khi ở đoạn cuối, thầy Valentin nói với tôi, ồ, có đàn bò đang chạy qua đường băng kìa. Nghe đến đó, tôi hiểu ngay thầy muốn giả lập một tình huống bất thường. Tôi hủy hạ cánh, đẩy ga và bay lên trời. Sau đó, thầy nói tôi lần hạ cánh tiếp theo sẽ là *full stop* ở đường băng lớn, 30 phải, để đổ xăng vì trạm xăng ở gần đó.

Tôi hạ cánh lần thứ tư, máy bay rơi cái ạch, không êm như mấy lần đầu. Sau tám bận lên lên xuống xuống, vòng trái vòng phải, tôi đã thấm mệt. Trên đường lăn vào trạm xăng, thầy Valentin quay sang hỏi: “Tối qua

cậu có ngủ ngon không?” Cũng chỉ có hai trường hợp mà giáo viên quan tâm đến chất lượng giấc ngủ đêm trước của bạn. Một là thầy muốn chắc chắn bạn tỉnh táo trước khi thả bạn bay đơn lần đầu. Hai là thầy đang cố tìm hiểu vì cái quái gì mà hôm nay trên trời, bạn toàn làm những chuyện ngớ ngẩn. Lần này nữa, tôi ở trường hợp một.

Dĩ nhiên tôi nói có, dù đêm qua, và các đêm gần đây tôi đều trần trọc.

Tôi còn hai giờ bay.

Bay đơn, trong ngành gọi là bay solo, là một học phần quan trọng. Đó là những giờ bay đơn thương độc mã. Không có thầy, học viên phải xử lý được những bất trắc trên trời. Không cần hoàn hảo, nhưng cũng đủ để hạ được xuống đất an toàn. Vì vậy mà các thầy thường *ngâm* trò đến khi thấy đủ cứng cáp rồi mới dám thả. Bạn bè trong lớp đã được thả gần hết, tôi thuộc nhóm ít còn lại chưa được cho solo, vậy nên tôi lúc nào cũng nôn nao. Nhất là tôi càng bay thì càng tiệm cận cột mốc năm mươi giờ.

Mấy ngày nay, thầy Valentin thường trấn an khi quan sát thấy cái vòng luẩn quẩn mà tôi gặp phải dạo này: lo lắng chưa được thả làm tôi căng cứng trên máy bay, căng thẳng dẫn đến việc tôi không điều khiển được máy bay như ý, và khi thấy tôi chưa đạt thì thầy chưa thể tin tưởng để thả, lại hứa hẹn hôm sau. Tối về tôi lo lắng, trần trọc, và hôm sau cái vòng lại lặp lại.

Thầy hay nói, chuyến bay solo đầu tuy quan trọng, nhưng cũng chỉ là một bước rất nhỏ. Còn rất nhiều bước quan trọng hơn từ giờ cho đến khi tôi trở thành phi công thực thụ. Nó chỉ nhỏ như việc huyền thoại Lance Armstrong^[2] lần đầu được bố thả cho đạp xe không cần vịn tay quanh khu vườn nhà thôi. Đừng quá bận tâm mà đâm ra chểnh mảng. Bước nhỏ này ai cũng sẽ đạt tới.

– Vậy bây giờ cậu solo nhé! - Nói rồi thầy Valentin soạn đồ và nhảy ra khỏi máy bay. Thầy dặn tôi đừng làm điều gì khác với những gì vừa cùng

nhau làm trên trời. – Sẽ ổn thôi! - Thấy động viên trước khi đóng cửa bước vào trạm xăng.

Giờ thì chỉ còn lại một mình tôi trong máy bay. Tôi thấy lòng trống trải như bước vào một tòa lâu đài bỏ hoang. Rồi có gì đó đang dâng lên trong máu tôi - có thể là hormone adrenaline - làm tôi cảm thấy hiện tại đang trôi đi như một cuốn băng tua chậm. Từng hành động của tôi bỗng trở nên chậm rãi. Tâm trí tôi trở nên tỉnh táo. Tôi không run rẩy, cũng không phấn khích như cảm giác bạn bè tôi thuật lại; càng không xúc động như lời kể trong những cuốn tự truyện phi công mà tôi tìm đọc để trấn tĩnh lúc lo lắng.

Tim tôi đập bình thường. Tôi thấy bình tĩnh, một cách lạ lùng.

Tôi khởi động máy, xin lệnh lặn bánh và cất cánh. Trưa nay tiết trời thích hợp để solo. Trời không mây, trong trẻo, gió nhẹ và giờ này chưa có máy bay thương mại nào bay đến Montpellier. Một mình tôi lượn một vòng trên các ruộng muối, ra đến biển rồi quay về hướng đường băng. Bây giờ thì tôi đang ở đoạn cuối, cách mặt đất độ trăm mét.

– Cleared to land runway 30 right, F-GUVJ - Tôi bóp cò trả lời Tower để xác nhận mình đã rõ lệnh.

Rồi tôi tập trung hạ cánh chuyển bay đơn đầu tiên của mình.

Một bước nhỏ, nhưng quan trọng.

[1] Xem transit #12: đường băng.

[2] Vận động viên đua xe đạp người Mỹ, bảy lần liên tiếp giành áo vàng chung cuộc Tour de France, giải đua danh giá nhất thế giới diễn ra hằng năm ở Pháp. Năm 2012, ông bị phanh phui việc sử dụng chất kích thích và bị tước hết mọi thành tích. Thời điểm viết bài này, Lance Armstrong vẫn là một huyền thoại.

transit #2: mắt và thiết bị

Có hai kiểu bay, bay bằng mắt và bay bằng thiết bị.

Bay bằng mắt, chuyên ngành gọi là bay VFR, viết tắt của Visual Flight Rules, là kiểu bay căn bản nhất. Phi công đọc bản đồ, rồi lần theo các địa tiêu^[1] như sông, suối, lâu đài, ruộng muối, núi, đồi... để định vị và bay từ điểm này đến điểm khác, đồng thời tránh các chướng ngại vật. Kiểu bay bằng mắt này cần các kỹ năng tìm đường tương tự như khi đi rừng, hay đi xe dưới mặt đất. Điều quan trọng của bay bằng mắt là thời tiết. Trời phải tốt nghĩa là không mây, không mưa, tầm nhìn phải đủ thì mới bay được. Trời mù hay mây nhiều thì các chuyến bay VFR phải hủy.

Đối với các chuyến bay thương mại thì kiểu bay bằng mắt không đáp ứng được nhu cầu cần bay được mọi lúc mọi nơi. Vì lẽ đó, người ta phát minh ra kiểu *Bay bằng thiết bị*, IFR - Instrument Flight Rules. Theo kiểu bay này, người ta sẽ đặt các đài vô tuyến dưới mặt đất, mỗi đài này phát ra 360 tia tín hiệu ở 360 độ xung quanh nó, các phi công lần theo những tia này để đi. Ví dụ để đi về được Montpellier, phi công sẽ bay tia 200 của đài Avignon (tia được phát từ đài Avignon về phía tây nam, hướng 200°) đến 50 dặm, rồi phải bay theo tia 270 của đài Nîmes, bay 30 dặm nữa sẽ bắt được sóng của đài Montpellier. Lúc đó, đi theo tia 250 của đài Montpellier là về.

Bay thiết bị thì bất chấp thời tiết, nghĩa là tầm nhìn dù có về *mo* thì cũng bay được, phi công cứ theo các tia từ các đài mà bay. Tuy nhiên, bay

thiết bị đòi hỏi ở phi công nhiều kỹ năng hơn. Phải thuộc luật, để biết đường nào phải bay ở độ cao nào, và để biết khi gặp sự cố thì phải làm gì, vì lúc đó không ai thấy ai để tránh. Phải có một chút tư duy hình học, vì trên máy bay huấn luyện không có màn hình GPS hiện đại, mà chỉ có những đồng hồ; phi công phải nhìn đồng hồ mà tưởng tượng ra vị trí của mình. Và còn phải tính nhẩm nhanh. Việc bay từ tia này sang tia khác cần thật chính xác, nên kỹ thuật bay đã được chuẩn hóa bằng những công thức toán. Những công thức này đơn giản, nhưng vì phi công phải tính trên không, lúc tay và chân đang lái, mắt đang quan sát, tai đang nghe và miệng đang liên lạc, nên trở thành khó. Nhầm một phép toán, máy bay có thể bay sai hướng hoặc sai tốc độ, rất dễ đâm vào núi, thậm chí có thể gây ra những thảm họa đáng tiếc. *Sai con toán, bán con trâu*, như ông bà ta hay nói.

Tôi hay được hỏi rằng bay trên trời cao như vậy, thì làm sao phi công thấy đường mà bay từ nơi này đến nơi khác. Tôi hay trả lời lại là phi công nhìn vào màn hình bên trong để bay, chứ không nhìn ra ngoài; và nhiều người tưởng tôi nói giỡn mà bán tín bán nghi. Sự thật là tất cả các chuyến bay thương mại đều được thực hiện bằng phương pháp bay thiết bị. Điều này có nghĩa là trong những chuyến bay mà bạn đã đi, phi công chỉ nhìn các đồng hồ để điều khiển phi cơ trong suốt lộ trình chuyến bay, chứ không phải như các bác tài, phải nhìn ra ngoài để lái. Phi công chỉ nhìn ra ngoài để cất cánh và hạ cánh mà thôi.

[\[1\]](#)Những địa hình dễ nhận dạng dưới mặt đất.

ký sự montpellier

20.04.12

Tôi bắt gặp chiếc máy bay này trong *Ký sự Miến Điện*^[1], thấy hay nên bắt chước vẽ lại. Không ngờ hình ra cũng giống giống trong sách. (Tác giả quả đã cố ý vẽ xấu để độc giả như tôi vẽ theo được.)



Ở Việt Nam, truyện tranh thường được xem như một dạng ấn phẩm giải trí, nhưng ở Pháp, loại hình nghệ thuật này là một nét văn hóa quan trọng.

Người Pháp từ nhỏ đã tiếp cận với truyện tranh, như người Việt làm quen với ca dao và thơ ca. Và nét văn hóa này theo họ đến khi trưởng thành. Nếu ai đó đầu đã hai thứ tóc mà vẫn chúi mũi vào mấy cuốn truyện nhiều hình hơn chữ, thì cũng không phải nghe lời ông tiếng ve gì. Ở xứ này, thậm chí có cả một ngành xuất bản phục vụ cho họ.

Vì phục vụ cho nhiều đối tượng độc giả, nên truyện tranh ở Pháp không chỉ có đánh đấm, bắn giết, giả tưởng mà còn có nhiều loại khác như ngôn tình, trinh thám, lịch sử, khoa học... và đặc biệt là tiểu thuyết bằng hình. Một cuốn truyện tranh thường chỉ khoảng 20-30 trang, còn tiểu thuyết bằng hình, như tên của nó, là một cuốn tiểu thuyết đúng

nghĩa, một thiên truyện hay một thiên phóng sự dày hàng trăm trang. Chỉ khác là được kể bằng hình nhiều hơn chữ.

Cuốn tiểu thuyết hình *Ký sự Miến Điện* của tôi gần 350 trang. Tác giả, Guy Déglise, có vợ làm việc cho *Médecins sans frontières* - Tổ chức Bác sĩ Không biên giới. Đây là một tổ chức nhân đạo của Pháp, gửi bác sĩ tình nguyện đi đến những vùng chiến sự trên thế giới, để săn sóc những nạn nhân chiến tranh. Vợ được gửi đến nhiều điểm nóng, nên Guy dắt díu con nhỏ đi theo, vừa trông con, vừa tận dụng thăm thú, tìm kiếm tư liệu để sáng tác.

Cứ đến nơi nào là Guy vẽ một ký sự về nơi ấy. Ông kể những mẩu chuyện về đời sống thường nhật, va chạm xã hội, và đôi khi lồng vào đó vài suy nghĩ của mình. Đó là những suy nghĩ của một vị khách chân ướt chân ráo đến từ một nơi sáng sủa hơn. Nhờ vậy mà lăng kính phóng sự của Guy mang đến cho độc giả cơ hội khám phá bối cảnh của mỗi vùng đất - đa phần là rối ren và tranh chấp; và cuộc sống của người dân nơi đây - hầu hết là vất vả và bấp bênh.



Có thời gian tìm hiểu một thể loại mới và vẽ vời như vậy chứng tỏ tôi đang rất rảnh. Mà đúng là tôi đang rảnh thật. Rảnh một cách khác thường.

Chúng tôi đã có một mùa đông bay cật lực, hoàn thành được gần một phần ba chương trình. Những người bay nhanh trong lớp thậm chí còn nhầm tính được ngày mình kết thúc khóa học. Nhưng vào một sáng đầu xuân, cả lớp bọn tôi được nhà trường mời lên phòng họp. Ở đó, thầy hiệu trưởng báo rằng giữa trường và công ty chủ quản chúng tôi đang có mâu thuẫn về hợp đồng. Nếu tháng sau không giải quyết được, trường sẽ

trả chúng tôi về. Tạm thời tất cả sẽ bị dừng bay.

Chúng tôi đón nhận tiếng sét ngang tai này mà không biết phải nói gì.

Lớp chúng tôi cả thầy có ba mươi người. Ba mươi con người ấy đã gác lại cuộc sống cũ - vợ con, gia đình, bạn bè, công việc - để đến nơi xa nhà hàng ngàn cây số, lo học sao cho nhanh thành nghề. Chuyện chúng tôi có thể can thiệp duy nhất là dốc sức bay và học. Chuyện tiền nong thì là chuyện của cấp trên, chúng tôi muốn lo cũng lo không tới. Trục trặc ở đây, dù nó có là một nhầm lẫn trong kế toán, một bất đồng trong đàm phán, hay là trò chơi vương quyền của ai đó, thì chúng tôi - những nạn nhân chính - cũng chỉ là kẻ ngoài cuộc. May mắn thì tiếp tục học. Không thì xách va li về nước.

Một số bạn cùng lớp tôi bị quan. Họ nhắc lại với nhau sự cố vài năm trước ở Úc. Năm đó, cũng có một khóa đào tạo phi công ở Úc, học được giữa chừng thì cũng gặp tranh chấp như của chúng tôi. Không giải quyết được, trường dừng học cả khóa và gửi trả về Việt Nam từng tốp học viên một. Khi một số lượng kha khá học viên được trả về thì các khúc mắc bỗng được tháo gỡ. Khóa huấn luyện được khôi phục, nhưng chỉ áp dụng với những học viên còn đang trên đất Úc. Những người đó đã tốt nghiệp và giờ đã thành phi công, còn những người đã bị gửi về nước chưa bao giờ được gọi để học lại. Người nản thì đã từ bỏ ra ngoài làm, người còn mơ bay thì vẫn níu kéo - làm tiếp viên, hay vật vờ học lại các lớp dự khóa.

Phần còn lại của lớp tôi thì hồ hởi đặt vé đi du lịch. Họ tin rằng chúng tôi đã học đến giai đoạn này thì Nhà nước cũng đã tốn tiền tỷ cho mỗi người rồi. Không đời nào để cho vài mâu thuẫn mà đập cả lớp phi công đi làm lại. Phi công là tài sản quốc gia, tiền đào tạo là tiền là của nhân dân, đâu phải chuyện trẻ con mà muốn thôi là thôi. Vậy nên cứ thư giãn đi, hay anh em làm chuyến du lịch châu Âu cho máu nhé, hê hê.

Tôi thì không biết mình ở nhóm nào, chỉ biết mình cần được tạm nghỉ. Hơn nửa năm qua, tôi bắt đầu bay thật và tiếp xúc với một thế giới khác lạ. Như Alice khi lạc vào xứ thần tiên, cái thế giới mới ấy mời chào tôi bằng vô vàn điều mới, điều hay. Có điều, tôi đã qua cái tuổi trẻ của Alice nên những điều hay lạ đó, tôi không kịp thẩm thấu. Tôi đã có một sự khởi đầu chậm chạp. Khi đi qua cái giai đoạn nhanh nhay học đầu nhó đó, người ta cần thời gian để suy ngẫm, để cho kiến thức thấm dần vào mình và trở thành của mình. Cho nên, biến cố này trước mắt là *hại bất cập* lợi với tôi.

Được nghỉ, tôi có cơ hội để từ từ bình tâm nghĩ về các chuyến bay. Như kẻ đang mắc nợ chồng nợ chất, bỗng trên trời rớt xuống cho bạc vụn, nay lấy từng văn tự ghi nợ ra mà thanh toán, tôi có thời gian để nghĩ về từng khúc mắc còn tồn đọng mà trước giờ chưa có dịp tháo gỡ, vì lịch tập bay quá dày. Tôi suy xét những lỗi mình thường vấp phải, đọc lại những nhận xét mà giáo viên thường phê trong sổ, xem lại lý thuyết bay, rồi tìm hiểu những thứ mà trước đây tôi cho là râu ria, không thiết thực với các bài bay.

Nhưng xong hết thấy những việc trên, tôi vẫn còn nhàn cư lắm. Thế là tôi bắt đầu ra ngoài để tận hưởng Montpellier.

Tôi đã đến thành phố phía nam nước Pháp này được hơn một năm, nhưng tôi chưa biết gì nhiều về nó, bởi cứ hết học rồi bay, bay rồi thi, thi rồi học tiếp. Ngày dài tháng rộng, tôi tìm hiểu thì mới thấy cái chốn tôi đang cư ngụ hóa ra là một nơi đáng yêu. Thành phố này có nhiều trường đại học nên không khí luôn ngập tràn sự tươi trẻ. Montpellier giáp với xứ Catalunya^[2] và chịu ảnh hưởng trăm năm La Mã nên có văn hóa đa sắc màu. Nó nằm ngay Địa Trung Hải, nơi mặt trời ấm áp nhất Âu châu, nên khí hậu ôn hòa. Thành phố này không quá lớn đến choáng ngợp, mà nhỏ, xinh, gần gũi.

Tôi thường bắt đầu một ngày bằng buổi chạy bộ, rồi về ôn bài. Trưa đạp xe đi bơi, hay vào thư viện ăn trưa và xem sách. Chiều tản bộ quanh quảng trường trung tâm, thăm thú quán xá hay các di tích, ghé thăm một hội chợ rượu, phô mai, hay bánh ngọt nào đó. Pháp là một dân tộc rất thích hội hè, và mùa xuân mang đến tiết trời lý tưởng, nên cái thành phố chỉ to bằng nắm tay của Sài Gòn này không bao giờ thiếu những cuộc vui. Tối tôi về phòng, tự nấu cho mình bữa tối. 21 giờ lên giường viết vài dòng, đọc vài trang rồi đi ngủ.

Nhìn chung, tương phản với sự học tằm tối, tâm trạng tôi đang dần sáng sủa trở lại. Quãng nghỉ đã dạy tôi biết chăm sóc mình và làm thân với thành phố đáng sống này.

Có điều, dù tôi có cảm thấy trọn vẹn đến đâu, vào cuối ngày, tôi vẫn hay tự vấn. Việc tôi lấp đầy một ngày theo cách này phải chăng chỉ là trò lừa phỉnh? Nào bộ có phải đang cố lấp liếm đi nỗi sợ đang ẩn nấp đâu đó trong lòng tôi? Tâm trí có phải đang kiểm duyệt, chỉ cho tôi thấy nửa ly nước đầy? Vì nửa ly voi quá trống trải, trống trải như tương lai của tôi nếu điều xấu nhất xảy ra?

Nói gì đi nữa, để đến đây theo con đường này, tôi cũng đã gác lại cuộc sống cũ.



Chiều nay tôi gặp được Guy Déléisle, họa sĩ mà tôi đã nhắc ở trên. Ông vừa xuất bản cuốn ký sự thứ tư, *Ký sự Jerusalem*^[3], rất được ái mộ. Nét vẽ tối giản và lối kể chuyện tung tung của Guy hóa ra lại rất có duyên trong việc khắc họa cái hỗn mang của vùng đất Thánh và sự thống khổ của dân Palestine. Nhẹ nhàng nhưng thấm thía, độc giả Pháp thích cách tiếp cận này.

Một hiệu truyện tranh trong khu phố cổ Montpellier mời Guy đến hôm nay để ký tặng độc giả. Ký tặng trong ngôn ngữ của các họa sĩ truyện tranh không chỉ là ghi mấy chữ rồi ký, mà sẽ vẽ tặng những bức hình đặc trưng của tác phẩm theo yêu cầu. Tôi cầm bản *Ký sự Jerusalem* của mình đến xếp hàng trước cửa hiệu, định bụng sẽ xin tấm hình xe tăng Do Thái hay mái vòm đền Thánh mà ông vẽ rất hay trong sách.

Tới lượt tôi, Guy chào và hỏi tên, rồi không cần chờ nghe yêu cầu mà kéo ngay cuốn truyện về phía mình, mở trang bìa, cứ thế hí hoáy vẽ.

Khi tác giả trả lại sách với một nụ cười, tôi mới nhận ra là ông vẽ chân dung tôi.

Không biết dung nhan tôi có điểm gì làm ông nổi hứng họa, cũng như không hiểu sao ông lại ghi năm là 2011, trong khi giờ đã là 2012 - có thể do ông mệt vì đã tiếp nhiều độc giả. Nhưng tôi vẫn sẽ chia sẻ dưới đây chân dung mà Guy Délisle vẽ tặng, thay cho lời cảm ơn vì bạn đã cất công đọc đến những dòng này.

Nhưng trước khi bạn lật sang trang xem hình, cho tôi nói nốt câu cuối, một lời phân bua: Mắt tôi không híp như vậy đâu!

[1] Tên sách tiếng Anh là *Burma Chronicles*.

[2] Một vùng có văn hóa đặc sắc thuộc Tây Ban Nha, thủ phủ là Barcelona.

[3] Tên sách tiếng Anh là *Jerusalem: Chronicles from the Holy City*.

Pour
T



DELISLE
2011

CHRONIQUES DE JÉRUSALEM

Guy Delisle

Colorier
Lucie Fierand & Guy Delisle



champegny

lự lẽ mà lý trí không thể hiểu

26.05.12

Ở Pháp có câu danh ngôn *“Trái tim có những lý lẽ mà lý trí không thể hiểu”*. Tôi thấy câu này mà thay trái tim bằng não bộ thì cũng xác đáng, ít nhất là trong trường hợp của tôi.

Công ty và trường bay dường như đã tìm được tiếng nói chung. Sau một tháng, chúng tôi được bay lại. Nhưng chừng đó thời gian gián đoạn, với những phi công mới lặn lưng được vài chục giờ bay, có hiệu ứng như một cục tẩy. Thời gian một tháng tuy ngắn ngủi nhưng có thể xóa sạch chút ít kinh nghiệm mà trước đó họ vất vả lắm mới tích lũy được. Và có trời mới biết những con chim non cần bao nhiêu giờ bay nữa mới lấy lại được cảm giác bay đã có.

Vậy mà tôi đã kết thúc chuyến đầu tiên sau khi bay lại trong sự bất ngờ của thầy Valentin.

Tôi đã điều khiển chiếc Diamond 40 mượt mà, mềm mại. Tôi cất nó lên, đặt nó xuống êm ái như người ta thành thạo một món đồ chơi quen thuộc. Sau một tháng không đụng cần, không phải xóa đi làm lại đã là tốt lắm rồi. Giờ tôi lại tiến bộ trông thấy. Điều này thật là nằm ngoài mong đợi.

– Anh có lén lút tập bay ở đâu trong khi nghỉ không đó? - Thầy Valentin hỏi tôi nửa đùa nửa thật.

– Có và không - Tôi trả lời, bắt chước cách của người Pháp khi muốn nói “có nhưng mà...”

Rồi tôi giải thích. Tuần đầu dừng bay, tôi không muốn mất cảm giác vừa mới có, nên ra ngoài mượn máy bay luyện cất hạ cánh bốn mươi lăm phút. Nhưng sau khi biết là sẽ phải nghỉ dài, tôi bỏ luôn ý định này. Có luyện mỗi tuần được một hoặc hai tiếng cũng sẽ như muối bỏ bể. Mà giá mỗi giờ bay tận 200 euro, quá sức với một sinh viên như tôi.

– OK, tốt lắm. Chuyển sau cố gắng bay như thế này nhé! - Thầy Valentin khích lệ.

Chuyển sau, chuyển sau nữa, và những chuyển sau nữa nữa, tôi cũng bay tốt.

Bây giờ đến lượt tôi bất ngờ. Như bạn đã đọc, trong một tháng tạm nghỉ, tôi chỉ ôn bài vào buổi sáng, rồi sau đó ra ngoài tận hưởng. Bài vở tôi ôn thì cũng chỉ là lý thuyết, không phải là thực hành. Vậy mà ngày trở lại, chân tay tôi còn khéo hơn cả lúc chưa nghỉ. Tôi lựa là điều khiển chiếc Diamond 40 bay những chuyến dài, và khi thầy Valentin đặt tôi vào một tình huống giả định khó khăn, tôi vẫn vừa bay vừa xử lý được. Tựa hồ tôi không hề bị gián đoạn, tựa hồ ngày nào tôi cũng được bay vậy.

Tôi không hề tập luyện, vậy thì cái gì đã làm tôi lột xác nhanh và bất ngờ như vậy?

Đúng là chỉ có nó. Chỉ có nó là kẻ lén lút. Chắc chắn là nó, bộ não trong đầu tôi.

Chính bộ não của tôi đã chờ đến lúc tôi ngủ say để lén lút trốn ra. Chính nó đã âm thầm luyện tập những bài bay và âm thầm tiêu hóa những lời phê bình. Chính nó âm thầm sửa chữa những khuyết điểm và âm thầm duy trì cảm giác cho tôi. Chính nó đã âm thầm duy trì trình độ non nớt và âm thầm cải thiện phong độ pháp phù của tôi.

Và rồi sáng ra, nó rón rén quay về chỗ. Âm thầm đến độ khi thức dậy, tôi cũng không nhận ra được điều gì đã thay đổi. Cứ như thế cả tháng trời.

Tôi tiếp tục phong độ ấn tượng vài bữa nữa thì thầy Valentin thả cho tôi đi kiểm tra hoàn thành học phần đầu tiên - Bay bằng mắt trên máy bay một động cơ. Trong bài kiểm tra, thầy Paul - giáo viên kiểm tra, yêu cầu tôi thực hiện một chuyến bay từ Montpellier đến Marseille^[1]. Đến giữa đường, thầy đưa ra tình huống hành khách đau tim, cần cấp cứu. Tôi quyết định chuyển hướng đến sân bay gần nhất là Nîmes. Nîmes là một thành phố cổ nằm gần Montpellier, nổi tiếng với một đấu trường cổ và một cây cầu xây từ thời La Mã. Tôi tìm ra được Nîmes từ xa và thông báo với thầy rằng mình sẽ hạ độ cao để đáp. Ông hỏi lại có chắc đó là Nîmes không, tới nơi mà phát hiện ra không phải thì không còn nhiên liệu đi chỗ khác đâu nhé, khách lúc đó chắc cũng không qua khỏi rồi. Tôi nói chắc, vì chiếu theo bản đồ, ta thấy ở phía bắc sân bay là một thành phố, trong thành phố có một đấu trường.

Thầy Paul nháy mắt và thốt lên “Super^[2]”, giống như chỉ chờ tôi nói “Sure” để ngợi khen. Tôi thì hơi ngượng vì mình diễn rất tròn vai. Sân Nîmes do sát bên Montpellier nên có thể xem là sân nhà thứ hai của chúng tôi. Học trò chúng tôi thuộc đường đến đó như buộc chỉ vào tay.

Tôi toan xin lệnh thì thầy Paul nói với tôi không cần đi Nîmes nữa. Hành khách hết đau tim rồi, nhưng quên đồ ở nhà nên muốn về Montpellier. Lúc đó tôi còn căng cứng do áp lực nên chưa kịp hiểu đó là câu nói đùa. Đến khi ông cười ha ha thì tôi mới nhận ra đó chỉ là cái cớ để yêu cầu tôi quay về Montpellier.

Tôi xin lệnh quay về lúc xế chiều, nhưng nửa tiếng sau mới đáp xuống Montpellier thì trời đã xẩm tối. Thầy Paul chỉ yêu cầu tôi hạ cánh một lần rồi full stop luôn, dễ hơn nhiều so với tưởng tượng của tôi về một bài thi. Về đến bãi đậu của trường, tôi vừa cài thắng, chưa kịp tắt máy thì

thầy đã quay sang bắt tay tôi chúc mừng. Đoạn thầy bảo tôi một mình tắt máy và thu dọn để ông ký các biên bản kiểm tra. Xong việc, thầy đưa cả cho tôi và hỏi: “Any question?” - còn câu hỏi nào nữa không.

Tôi cảm ơn và trả lời là chưa.

Về bay thì tạm thời là chưa. Tôi chỉ có câu hỏi về cách thức và tốc độ xử lý của các neurone, nhưng bây giờ, chắc khó ai giải thích được. Não bộ đúng là có những lý lẽ mà lý trí không thể hiểu.

[1]Thành phố cảng nằm ở phía nam và là thành phố lớn thứ hai của Pháp.

[2]Tốt, giỏi.

F, có vài chữ f

01.10.12

Anh vẫn có một từ đặc biệt. Từ này là một từ tục tĩu, có bốn chữ cái, bắt đầu bằng chữ *f*, kết thúc bằng *k*. Nó hay ở chỗ, khi bị bí từ, người ta có thể sử dụng nó để biểu đạt được gần như tất cả các ý tứ của mình. Như lời nói dưới đây:

“Mày làm cái *f** gì thế? Mày bay *f** như vậy là mày *f** tao và *f** thằng bạn *f** của mày ngồi đằng sau, có hiểu *f** không? *F* f* f* f*!!!*”

Trong một vài câu, từ *f** cùng lúc mang nghĩa *quái quỷ, tệ, giết, chó chết, rở* và một số từ cảm thán khác. Về ngữ pháp, từ *f** kiêm luôn một lúc nhiều vai - động từ, danh từ, tính từ, trạng từ. Về sắc thái, sự góp mặt của nó làm lời nói trở nên xúc phạm một cách mãnh liệt.

*F** quả là một chiếc chìa khóa vạn năng!

Câu nói ở trên phát ra từ miệng thầy Antoine, một giáo viên bay. Người nhận là Huệ, một trong ba nữ học viên hiếm hoi của khóa tôi. Còn người thuật lại cho chúng tôi nghe là Văn, “thằng bạn *f** ngồi đằng sau” Huệ hôm đó.

Nếu có điều gì tạo ấn tượng mạnh nhất cho tôi từ khi bắt đầu học bay, thì đó là thói quen văng tục của các giáo viên. Ở môi trường này, có vẻ tỷ lệ giáo viên cho phép mình mạt sát học viên trội hơn những nơi khác mà tôi từng kinh qua. Trường bay tôi học có khoảng mười lăm giáo viên,

thì đến năm, sáu người được phong là hung thần, học trò mỗi lần nghe đến tên là tim mạch đập loạn xạ.

Những lời trên kia, nếu so trên một thước đo độ sát thương từ 1 đến 10, thì ở lưng chừng giữa mức 7 và 8. Có thầy vắng ít f^* hơn, nhưng một khi đã vắng thì sẽ vắng với một âm lượng lấn át tiếng động cơ, và hơi thở nặng mùi phô mai. Có người chỉ f^* thường thường ở bậc trung, nhưng đệm hợp âm cho tiếng chửi bằng cách đập bôm bóp lên thành các bảng điều khiển - chỗ này kêu rất to, đủ làm mất vía học viên, mà cũng rất bền, lỗ tay đập mạnh cũng không vỡ. Và cũng có một, hai thầy f^* được tới thang điểm 10, nhưng xuống đất thì hành xử như chưa hề có chuyện gì, hôm nay bay OK đó, lần sau cố gắng lên nhé, có vài lỗi nhỏ nhưng đâu sẽ vào đấy thôi. Biệt danh của họ là “lên trời hóa thú”.

Sự thô tục có phần phổ biến này kích thích óc tò mò trong tôi. Và như một đứa trẻ nhất được một món đồ kỳ lạ, tôi lần mò tìm hiểu căn nguyên của nó.

Có người giải thích rằng, trước đây, hoạt động bay là độc quyền của nhà lính. Mà phàm đã liên quan đến chiến đấu, thì mọi quyết liệt trên thao trường - trong đó có các trao đổi không mấy gì là lịch sự của thầy đối với trò, được xem là chuyện đương nhiên. Sau này, hoạt động bay dịch chuyển nhiều sang dân dụng, môi trường mà đối nhân xử thế buộc phải nhũn nhặn hơn. Nhưng những thói quen đầy nam tính mà người ta được trui rèn trong quân ngũ vẫn còn ở đó, tuồng như một nhóm tàn quân vẫn kiên cường bắn trả vì tưởng rằng tướng lĩnh của mình chưa buông súng.

Người khác thì nói rằng, sự lăng mạ ấy là một thủ pháp sư phạm. Việc bay lượn yêu cầu người lái phải giữ cho được *dòng máu lạnh* - cách nói “sự bình tĩnh” của dân Pháp, để xử trí những bất trắc. Mà để rèn luyện được tinh thần thép, với một số người, không gì hiệu quả bằng việc làm cho bọn học viên hồn xiêu phách lạc. Nếu phi công quen với sự bắn loạn

do cơn thịnh nộ của giáo viên gây ra, thì họ cũng giữ được dòng máu lạnh khi động cơ bỗng nhiên bốc cháy, hoặc khi máy bay đột ngột mất áp suất.

Hắn là họ đã nghĩ như vậy.

Hắn là người Pháp cũng có câu nói tương tự như câu ca dao *Lộ là thét mắng mới nên / Một lời siết cạnh bằng ngàn roi song* của ta, bằng không, họ đâu thể sử dụng phương pháp tâm lý sư phạm này điều luyện đến vậy. Roi song trên không trung chẳng vụt vào da dẻ, mà đánh vào tinh thần, làm học viên táng đờm kinh hồn. Hoảng sợ, người phi công tập sự đâm ra hoảng loạn, càng hoảng loạn thì càng làm sai, mà càng làm sai thì càng nghe lời siết cạnh.

Được một điều, học viên Việt Nam ít phản ứng lại. Một phần vì truyền thống tôn sư, một phần vì không muốn lời thôi rắc rối. Chúng tôi đa phần ngậm bồ hòn làm ngọt, chỉ ráng triệu hồi cái thần hồn về thật nhanh để còn sửa sai. Huệ hôm đó cũng khóc, nhưng là sau khi đã hoàn tất chuyến bay. Trường hợp cả gió tắt đuốc duy nhất mà chúng tôi truyền tai nhau, cũng chỉ là chuyện một học viên buông cần lái, quay sang thầy: “*You have control*”^[1], rồi mặc kệ để thầy điều khiển chuyến bay đến khi hạ cánh.



Tôi đang ngồi trong máy bay, còn thầy Jacques, thầy dạy bay của tôi, ở bên ngoài. Ông cho tay vào túi quần, đầu hướng về bên phải, mắt nhìn xa xăm. Gió cuối hè đầu thu thổi nhẹ nhàng làm mái tóc thưa ít khi chải của thầy Jacques phe phẩy trong không khí như những bông lúa phát phơ trên đồng.

Tôi không rõ thầy Jacques nghĩ cụ thể những gì, nhưng tôi biết ông đang hít khí trời để điều hòa cơn giận đang bốc lên trong lòng. Cơn giận

có căn cứ từ một lỗi lầm của tôi, một lỗi lầm sơ đẳng và đáng xấu hổ.

Tôi vừa có chuyến bay ngắn nhất trong sự nghiệp, một chuyến bay chưa kịp bắt đầu đã vội kết thúc.

Chẳng là, khi tôi đang lăn bánh ra đường băng thì không lưu gọi giật tôi lại bằng một huấn lệnh^[2] lạ lẫm. Họ yêu cầu chúng tôi trở lại bãi đỗ, và đọc cho chúng tôi một số điện thoại. Tôi lơ mơ nghĩ rằng đã xảy ra chuyện gì nghiêm trọng. Nếu không, không lưu sẽ không phải sử dụng cách này để truyền tin cho phi công.

Da mặt thầy Jacques chuyển dần từ màu trắng sang đỏ, cứ như máu trong người ông đang dần sôi lên. Thầy gằn giọng, yêu cầu tôi bỏ tay ra khỏi cần lái, rồi tự tay lăn máy bay về bãi đậu. Tắt động cơ xong ông lấy máy ra và bấm số. Cuộc điện thoại chỉ kéo dài vài giây, mở đầu bằng “*alo*” và kết thúc bằng “*merci*”^[3].

Đoạn thầy Jacques gỡ dây an toàn, mở nắp canopi và nhảy xuống đất. Gió tháng Mười ôn đới lạnh ngắt thổi vào buồng lái, nhưng người tôi như đang ở trong một lò lửa, mồ hôi túa ra ướt hết lưng áo. Thầy cúi người xuống, đi chầm chậm quanh máy bay để quan sát. Tôi bắt đầu nghe tiếng tim mình đập, nhịp đập còn nhanh hơn cả khi chạy nước rút. Đầu tôi tua lại đoạn băng trước đó nửa giờ, khi tôi đi kiểm tra máy bay trước chuyến bay. Một phút sau, thầy trở lại, và ném mạnh lên ghế một bao nhựa màu đỏ. Nó chạm vào ghế, kêu cái bụp rồi nảy lên, rớt xuống sàn, như diễn xuất của một diễn viên tuồng cổ trước khi lìa đời. Tôi nín thở chứng kiến tình tiết kịch tính này, và khi ngẩng lên thì thầy Jacques đã quay lưng bước đi.

Nhìn miếng nhựa trên sàn, tôi không nghi ngờ nữa, mà chắc chắn rằng đã có chuyện nghiêm trọng. Chiếc bao màu đỏ thẫm như máu kia là vỏ đập của ống pitot^[4]. Ống này có nhiệm vụ đo áp suất không khí trên không. Nhờ đó, phi công nhận được thông tin về độ cao và tốc độ của máy

bay. Cùng với phương hướng thì tốc độ và độ cao là những thông số cốt tử. Thiếu chúng, phi cơ chỉ bay như những con chim bị mất đi trí não. Ống pitot cũng là một chủ đề đang vô cùng nhạy cảm trong ngành hàng không ở Pháp. Ba năm trước, chuyến bay AF447 của hãng Air France đi từ Rio de Janeiro (Brasil) về Paris đã rớt xuống Đại Tây Dương do ống pitot bị đóng băng, khiến các thông số bay bị mất. Chính bởi sự quan trọng đó, mà ống pitot được o bế như người ta chăm chút một món gia bảo. Nó được giấu dưới cánh máy bay, chỗ ít có khả năng va chạm nhất. Trên trời, nó luôn được sưởi ấm để băng tuyết không đóng vào mà làm tắc được. Dưới đất, nó được chiếc bao nhựa cứng cáp bảo vệ khỏi mọi năng mưa cát bụi.

Cũng chính bởi sự cực kỳ quan trọng này mà cái vỏ nhựa bảo vệ ống được thiết kế chu đáo, tỉ mỉ. Nó mang màu đỏ rực để gây được chú ý. Nó có viền bằng dạ quang để phát sáng trong đêm. Người ta còn gắn vào nó một miếng vải dài, cũng màu đỏ, trên đó có dòng chữ dạ quang *“Remove before flight”*, để nhắc phi công phải gỡ nó ra trước khi bay. Một thiết kế gần như không có lỗ hổng.

Ấy vậy mà tôi đã chui lọt qua cái lỗ kim đó mà bỏ qua mọi dấu hiệu khi đi kiểm tra vòng ngoài trước khi bay. Đó là một lỗi lầm tệ hại. Một sai lầm ngớ ngẩn và hoàn toàn tránh được, nhưng khi đã phạm phải, nó gây ra tai họa khôn lường. Giả như không được thông báo và vẫn cất cánh với ống pitot phong kín, chiếc Diamond 42 của chúng tôi hoàn toàn có thể đâm đầu thẳng xuống đất chỉ vài giây sau khi bay lên.

Tệ hơn nữa là tôi đã làm liên lụy đến thầy. Là giáo viên, thầy Jacques là người chịu trách nhiệm cuối cùng. May là không lưu đã khéo léo bỏ nhỏ và điều này tránh được cho thầy Jacques phải tường trình hoặc bị kỷ luật. Nhưng nó không tránh được cho ông, một phi công kiêu hãnh, một phen muối mặt. Cho dù chuyện này chỉ có vài người biết.

Thầy Jacques được mệnh danh là hung thần. “Jacques đại đế” là biệt

danh học viên Việt Nam đặt cho ông. Khi trường phân công thầy Jacques phụ trách nhóm chúng tôi, tôi đã nhận được vài lời cảnh báo và động viên của bạn bè đã từng là học trò của ông. Tôi đã chuẩn bị tinh thần cho những trận đòn roi song.

Nhưng thực tế không như lời đồn. Thầy Jacques không phải là kiểu giáo viên sẵn sàng văng tục mạt sát học viên vô tội vạ. Hành động mạnh bạo nhất mà ông từng làm với tôi là vào một chiều tôi lạng cọng bay mãi không được như ý. Chắc đã cạn kiên nhẫn, ông nặng giọng “No” một tiếng to như tiếng gầm của một con sư tử, rồi giật cần ra khỏi tay tôi mạnh và quyết đoán như một con hổ vồ mồi. Giật mình và đau tay, tôi bỏ cần ra. Sau đó thầy Jacques thị phạm lại động tác. Lần này thì giọng điệu và cử chỉ của thầy không còn cộc cần như vài giây trước đó.

Mấy tháng qua, tôi đã nhận được sự kèm cặp nghiêm khắc và tử tế từ thầy Jacques. Nhưng những gì tôi vừa làm không khác gì trò ăn mật trả gừng. Thật sự không thể tha thứ, tôi đáng nhận mọi hình phạt, mọi xỉ vả, mọi thịnh nộ, mọi f^* .

Thầy Jacques quay trở lại máy bay. Ông ngồi vào ghế, cài dây an toàn, đeo tai nghe và quay sang tôi. Lần đầu tiên ông mở lời với tôi từ khi sự cố xảy ra:

– Anh ngừng bay ở đây. Tôi sẽ lặn máy bay về trường. Anh không được đụng vào bất kỳ thứ gì trong đây. Anh quá nguy hiểm!

Mấy lời này, với tôi, hơn mọi siết cạnh, hơn ngàn roi song.

Hơn vạn từ f^* .

[1] Xem transit #3: “i have control”.

[2]Lệnh của không lưu dành cho phi công.

[3]Cảm ơn (tiếng Pháp).

[4]Ống này được đặt tên theo nhà bác học người Pháp đã sáng chế ra nó.

transit #3: "i have control"

Trong một thời điểm, chỉ được một phi công điều khiển phi cơ mà thôi. Nếu cần chuyển giao, thì phải dùng khẩu lệnh *I/You have control*. Câu "I have control" để lấy quyền kiểm soát máy bay. Còn "You have control" nói khi muốn nhường quyền điều khiển.

Vì mọi thứ đều phải minh bạch trong lúc bay, nên khi một phi công nói: "I have control", người kia (nếu đồng ý) phải xác nhận lại: "You have control".

Ngược lại cũng vậy. Khi một phi công muốn giao điều khiển cho người kia, vì bận một việc gì, vì không thể hay không muốn bay nữa, và nói: "You have control". Nếu người kia không trả lời: "I have control", thì phi công đó không được buông lái.

Trong khi bay, trường hợp hai phi công cùng đụng tay điều khiển và trường hợp không ai điều khiển đều nguy hiểm như nhau. Cho nên, khẩu lệnh *I/You have control* cần được rõ ràng nhất có thể.

tôi nghe gì khi tôi bay

13.11.12

Bay lượn là một thế giới hoàn toàn mới với tôi, nhưng không phải là không có thứ quen thuộc. Cho đến bây giờ, thứ làm tôi ít ngỡ ngàng nhất tạm thời là âm thanh các cuộc hội thoại giữa phi công và không lưu. Không phải là tôi đã kinh qua việc đó, chỉ là nó tựa tựa như âm thanh mà người ta nghe khi bước vào xe taxi - tiếng trao đổi của các bác tài và tổng đài.

Các trao đổi của phi công và không lưu cũng được thực hiện qua sóng radio, cũng ồn ồn, rè rè, eo éo như vậy. Mỗi đơn vị không lưu có một địa chỉ là một tần số riêng, và phi công phải chỉnh tần số đúng trong hộp thoại trong buồng lái để liên lạc. Ví dụ, Mặt đất^[1] ở Montpellier có tần số là 121,8, muốn liên lạc với họ để xin nổ máy hoặc lăn bánh, tôi phải vặn núm chỉnh, xoay sao cho ra số 121,8 là có thể nói chuyện với họ.

Để truyền tin, người ta bấm giữ cò và nói vào micro. Lúc này, tất cả những máy thu đang ở trên tần số đó - máy bay, không lưu, hay các xe trong sân bay, đều nghe được thông tin. Cũng lúc này, chỉ có người đang truyền tin mới được nói trên sóng, hệ thống sẽ chặn để không ai có thể chen vào được. Nói xong, buông cò ra thì micro không thu âm nữa. Điều này, chúng tôi đã được các thầy lưu ý rất kỹ. Nếu vô ý để kẹt cò thì những gì trao đổi của phi công sau đó trong buồng lái sẽ được công bố hết cho bàn dân thiên hạ. Không ít tình huống dở khóc dở cười đã xảy ra vì những sự cố như vậy. Đôi khi, người ta nghe được trên sóng lời bình luận của tổ

bay nào đó về đường cong cơ thể của một tiếp viên. Khi khác, người ta lại nghe một câu nguyên rủa của phi công nào đó dành cho nhân viên không lưu vừa lịch sự từ chối anh ta một đường bay tắt.

Nhưng vấn đề không hẳn là những tình huống bẽ bàng. Vấn đề là khi một máy cấn cò và liên tục truyền tin trên sóng, thì không ai khác có thể nói được. Trong hoạt động bay, mất liên lạc kiểu này được xem là khẩn nguy^[2]. Hãy tưởng tượng một phi cơ đang trực trực cần hạ độ cao khẩn cấp. Họ phải gọi không lưu xin trợ giúp, không lưu cũng cần liên lạc để di chuyển các máy bay trong không phận, các máy bay xung quanh cũng cần nghe ngóng để nắm tình hình, mà không ai nói được vì có người đã chiếm dụng sóng và đang than phiền về thu nhập của mình.

Nói trên sóng phải cẩn thận là vậy, nghe trên sóng cũng lắm công phu. Giãn cách ở giữa những phi cơ là trách nhiệm của không lưu, việc của họ là điều tiết số máy bay trong không phận của mình sao cho giữa chúng có khoảng cách an toàn. Chiếc này bay thấp, chiếc này bay cao; chiếc này hướng về đông, chiếc kia hướng bắc; chiếc này trước, chiếc kia sau. Tuy nhiên, không lưu cũng là con người, nên không tránh khỏi việc cũng phạm phải sai lầm. Vậy là tất cả những ai đang bay trong cùng một tần số luôn phải chú ý, nghe xem liệu có chiếc nào được không lưu cho phép bay cùng độ cao hay hướng của mình không. Nếu có, họ phải thông báo ngay để hỏi về chiếc đó.

Quan trọng như vậy nên liên lạc trên sóng với phi công cũng thiêng liêng như giáo đường với tín đồ của mình. Tín đồ luôn vọng về giáo đường, thì phi công cũng luôn dõi theo sóng. Tín đồ chỉ đến giáo đường để cử hành thánh lễ hoặc để nguyện cầu thì phi công cũng chỉ dùng sóng khi thật sự cần thiết. Tín đồ cung kính đến giáo đường với hình thức tinh tươm nhất thì phi công cũng chỉ dùng những câu nói chuẩn hóa nhất có thể để liên lạc trên sóng.

Vậy mà, trưa nay tôi lại nghe được đoạn thoại này, giữa một máy bay nào đó và một tháp không lưu.

- Bonjour Tower, đây là FG (*gì gì đó, tôi không nhớ kịp tên*).
- Tower nghe, các anh cần thông tin thời tiết đúng không?
- Cảm ơn, chúng tôi có rồi. Chúng tôi cần phía anh giúp đỡ một chuyện.
- Các anh nói đi!
- Anh vui lòng gọi cho nhà hàng của sân bay, đặt giúp chúng tôi một bàn bốn chỗ nhé!
- OK, mấy giờ các anh đến.
- Khoảng ba mươi phút nữa chúng tôi vào không phận của anh. Chúng tôi đang ở phía nam. Sân bay các anh có đông không?
- Không, chỉ đón các anh thôi.
- Vậy anh hẹn cho tôi nhà hàng bốn mươi lăm phút nữa nhé.
- Nghe tốt^[3].
- À, nhờ anh nói họ chuẩn bị trước cho chúng tôi hai chai vang đỏ luôn nhé.
- Nghe tốt.
- Hẹn gặp lại.

Nếu không tận tai nghe cuộc nói chuyện này, tôi sẽ không bao giờ tin người ta có thể trao đổi những chuyện như vậy trên sóng. Bay ở đây được hai năm và được huấn luyện để ra lò là bay nghiêm túc ngay, nhưng tôi hiểu rằng hàng không ở Pháp không hoàn toàn chỉ dành cho dân chuyên nghiệp như ở Việt Nam. Nó còn là một thú vui, một hoạt động ngoại

khóa, *un plaisir* như cách gọi của họ. Nghĩa là một người bình thường có thể học lái máy bay như người ta học lái xe phân khối lớn ở Pháp hay học lái ô tô ở Việt Nam, để khi có bằng, họ có thể mượn máy bay chở vợ con đến một thành phố nào đó dùng bữa vài tiếng rồi bay về.

Biết đó là một thú tiêu khiển, nhưng thư giãn đến mức có thể chiếm sóng gần một phút chỉ để nhờ Tower đặt bàn, và Tower cũng vui vẻ chấp nhận thì thật ngoài sức tưởng tượng của tôi. Đi huấn luyện, tôi chỉ cần nói sai một từ là nhận phê bình ngay. Như vừa nãy, tôi lặp lại lệnh “climb to 5.000 feet^[4]” bằng câu lười biếng “climb 5.000” thì thầy Jacques đã ngay lập tức gầm lên và giảng cho một bài dài về quy tắc kỷ luật liên lạc trên sóng của phi công. Tôi đã nuốt từng lời thầy nói như người ta uống nước, và căng hết các dây thần kinh để thật tập trung không phạm phải một lỗi tương tự một lần nào nữa trong ngày hôm nay. Thầy Jacques đặc biệt khó chịu với những lỗi lặp lại như vậy. Mấy lời kia, nếu mà từ miệng tôi nói ra, thì không biết con thịnh nộ của thầy sẽ khủng khiếp đến nhường nào.

Như hiểu được những suy nghĩ thầm kín sâu trong lòng tôi, thầy Jacques quay sang tôi và nói: “*I have communications*”. Ý ông là tôi tập trung mà lái đi, ông sẽ liên lạc.

Đoạn thầy bấm cò, thét vào micro như muốn gửi hết sự phẫn nộ của một phi công chuyên nghiệp vào đó:

– Ai cho phép các anh dùng sóng nói những chuyện thế này? Các anh biết làm như vậy rất nguy hiểm không? Lỡ ai có chuyện gì thì làm sao mà liên lạc? Tôi sẽ báo cáo tất cả các anh!

Một sự im lặng ngự trị trên toàn tần số.

Trút giận xong, thầy Jacques thở hắt một tiếng ra đằng miệng, thả cò, và buông ra một câu nguyên rủa: “Một đám nghiệp dư f^* ngu xuẩn.” Giờ thì chỉ có ông và học trò của mình - là tôi - nghe được câu này. Rồi

thầy quay sang tôi: “*You have communications*”. Ý là ông đã xong việc, giờ trả lại cho tôi trách nhiệm liên lạc.

Theo quy tắc kỷ luật liên lạc, tôi phải đáp lại: “*I have communications*” để xác nhận rằng mình đã hiểu rõ. Nhưng lần này, hồn chưa kịp hoàn, nên tôi chỉ im lặng.

[1]Bộ phận không lưu kiểm soát lưu thông dưới đất (tiếng Anh là Ground).

[2]Những tình huống khẩn cấp trên chuyến bay (do trục trặc kỹ thuật, thời tiết không thuận lợi, hoặc do sai sót của con người) có thể gây ảnh hưởng đến sinh mạng hành khách và hao tổn tài sản.

[3]Thuật ngữ chuyên ngành, tiếng Anh là Roger hay Copied, dùng để xác nhận đã nghe đúng huấn lệnh.

[4]Ngành hàng không dùng feet để đo độ cao của phi cơ, 3 feet xấp xỉ 1 mét.

sài gòn, sài gòn

23.03.13

Tôi đã có một mùa đông nhẹ nhàng và rảnh rang.

Nhẹ nhàng là vì tôi đã thích nghi với huấn luyện và đã vượt qua được những học phần khó nhất. Nửa sau của khóa học là bay thiết bị trên máy bay hai động cơ. Bay thiết bị thì không quá khó, với tôi, nó giống như chơi game hơn là làm việc. Còn lái máy bay hai động cơ - Diamond 42, so với một động cơ như được chuyển từ xe số cà tàng sang xe tay ga hiện đại vậy. Mọi thứ ở Diamond 42 đều to hơn, rộng hơn và dễ hơn Diamond 40.

Rảnh rang là bởi tôi bay rất ít. Lịch bay hai tháng đầu năm mở ra thì phần nhiều là các khoảng trống, lâu lâu mới thấy một ô có chữ. Những ô đó ghi thời gian của một buổi bay, thường là hai tiếng. Mỗi tuần tôi có một đến hai ô có chữ. Tôi đã nhẩm tính, với tiến độ như vậy, tháng Sáu tôi sẽ về nước.

Nhưng đến khi nhận lịch bay tháng Ba thì tôi thấy chỉ chút các ô có chữ - trường đã sắp xếp cho bay tất cả các ngày trong tuần, trừ Chủ nhật, mỗi ngày bốn tiếng. Và nhanh như cái cách người ta sản xuất phim truyền hình, trong hai tuần, tôi hoàn tất. Tôi bay bài kiểm tra cuối khóa vào sáng thứ Sáu và buổi chiều nhận bằng tốt nghiệp. Sáng hôm qua, tôi có mặt ở sân bay Charles de Gaulle ở Paris, và hai mươi tư tiếng sau có mặt ở Sài Gòn.

Sài Gòn đón tôi bằng cái nóng bỏng rát. Gia đình đón tôi với nụ cười tươi và khóe mắt ướm. Còn tôi trở về với một niềm vui và một nỗi buồn. Niềm vui, là được về nhà sớm hơn dự kiến. Nỗi buồn, là thậm chí còn không có thời gian để buồn.

Vì không kịp nói lời tạm biệt với Montpellier.

không lưu và phi công

22.09.13

Mỗi tháng một lần, công ty tổ chức gặp mặt các phi công để rút kinh nghiệm về những sự vụ xảy ra gây ảnh hưởng đến an toàn bay. Thuật ngữ tiếng Anh gọi là *safety briefing*, buổi hội ý về an toàn. Còn Vietnam Airlines, vốn tiền thân là một đơn vị không quân, vẫn giữ tên gọi có từ thời chiến tranh: *giảng bình an toàn*.

Buổi giảng bình an toàn tháng này xoay quanh vấn đề muôn thuở: không lưu và phi công.

Trường hợp được đưa ra là sự vụ một tổ bay ATR 72^[1] làm trái lệnh không lưu. Chuyện là, hạ cánh xuống Nội Bài, phi công được lệnh lăn bánh đến bãi đỗ số 13. Nếu theo đúng quy định, không lưu phải dùng tiếng Anh hàng không. Đây là một loại Anh văn tối giản, được thiết kế để hạn chế tối thiểu mọi hiểu lầm mà ngôn ngữ có thể gây ra trong hoạt động bay, ví dụ như bị nhiễu sóng, hay bị stress. Theo đó, 13 đọc là “*one three*” (một ba). Nhưng hôm đó, nhân viên không lưu lại dùng tiếng Anh phổ thông. Anh nói “*thirteen*” (mười ba).

Thông thường, máy bay ATR 72 của Vietnam Airlines luôn được cho đỗ ở bãi 14, 15, 16. Cơ phó hôm đó khi nghe âm “*tin*”, mà trước đó không phải “*four*” hay “*six*” thì nghĩ ngay đến “*fif*” - fifteen. Anh trả lời, cũng không theo chuẩn, là: “*Taxi to parking fifteen*”, lăn vào bãi mười lăm. Đúng ra phải là “*Taxi to parking one five*”, lăn vào bãi một năm.

Theo luật, nếu phi công đọc lại huấn lệnh sai, thì không lưu phải sửa. Còn nếu đúng thì chỉ cần im lặng, Im lặng là đồng ý. Không lưu Nội Bài hôm đó chắc cũng nghe *tin tin*, nghĩ là tổ bay xác nhận đúng lệnh, nên im lặng.

Thế là chiếc máy bay cánh quạt cứ thế lặn đến bãi đỗ số 15 như thường lệ.

Độc đến đây, bạn có thể sẽ thắc mắc, chỉ vào không đúng bãi đỗ thôi thì có gì mà to tát. Đúng là với xe máy hoặc xe hơi, chuyện này không phải là vấn đề. Nhưng với cỡ máy năm bảy mươi tấn, lầm lộn sai suyễn, dù chỉ là vị trí đỗ, dưới mặt đất, khi vận tốc thấp cũng tiềm tàng nhiều rủi ro.

Hai phi cơ có thể va quệt vào nhau, bộ phận nào móp méo cũng tốn cả triệu đô tiền sửa chữa. Chúng cũng có thể đụng phải các xe cộ đang đi gần đó, nhất là xe tiếp nhiên liệu, gây cháy nổ. Hay chúng có thể gây thương tích cho các nhân viên vệ sinh, hay các hành khách đang lên máy bay.

Hôm đó, chiếc ATR 72 của hãng chúng tôi may mắn không gây thiệt hại gì to lớn. Nhưng sự cố này cũng đủ làm kế hoạch đưa đón khách của sân bay bị xáo trộn, kéo theo trễ giờ nhiều chuyến sau đó.

Bài học rút ra, một, dùng tiếng Anh hàng không. Tuy thiếu tự nhiên, nhưng nó không gây hiểu lầm. Hai, hãy có bất kỳ nghi ngờ nào, phải yêu cầu bên kia nhắc lại. Tốn thêm chút ít thời gian, nhưng an toàn.



Đây là buổi giảng bình an toàn thứ năm tôi có mặt từ khi về nước. Quãng thời gian sáu tháng qua, sự nghiệp bay của tôi từ lúc về nước không tiến triển gì mấy. Việc đến nghe các buổi này là việc gần với hoạt động bay nhất mà tôi có thể làm.

Thời gian còn lại, tôi chờ đợi. Chờ đợi để tiếp tục phần cuối của khóa huấn luyện.

Tình trạng hiện tại của tôi và các bạn trong lớp có thể so sánh với những tài xế vừa ra lò, tay cầm tálm bằng lái mới cóng, đầu chứa mớ lý thuyết tinh khôi. Chúng tôi dùng những thứ ấy để xin việc, và khi được nhận, sẽ dùng chúng để điều khiển chiếc xe mà công ty phân công. Là người của công ty từ ngày đầu nhận học bổng, chúng tôi xem như không cần phải xin việc, công việc đã có sẵn. Giờ chúng tôi chỉ phải thực hiện phần sau.

Vietnam Airlines đang sử dụng năm loại máy bay, trong đó, hai loại máy bay lớn là Airbus A330 và Boeing 777 không nhận cơ phó là học viên mới ra trường. Hai loại này được dùng để đi những chặng dài - đi Úc hay châu Âu và chở nhiều khách - xấp xỉ ba trăm, nên cơ phó phải là những phi công đã có kinh nghiệm; họ lấy cơ phó ở ba đội bay còn lại trong công ty. Trong ba loại máy bay còn lại, thì có ATR 72 và Fokker 70^[2] là những máy bay cỡ nhỏ, chở được cỡ tám mươi khách. Chúng được khai thác để bay những chặng ngắn như Sài Gòn đi Côn Đảo, hay Hà Nội đi Điện Biên. Cuối cùng là Airbus A321, loại máy bay được sử dụng rộng rãi nhất trên thế giới. Airbus A321 phổ biến là vì nó là phi cơ đường trung, có thể bay những chặng từ ba mươi phút - Sài Gòn đi Đà Lạt - đến những chặng bảy tiếng - Narita^[3] về Sài Gòn. Tóm lại, những phi công chưa có kinh nghiệm nào như chúng tôi sẽ được chỉ định vào một trong ba đội bay: ATR 72, Fokker 70 hoặc Airbus A321.

Vậy thì chỉ còn chờ được phân lái chiếc nào thì vô lái chiếc đó thôi, đúng không? Nhiều người hỏi tôi như vậy, và tôi trả lời là không. Ở khía cạnh này, nghề bay khác với nghề lái xe. Các bác tài được tuyển vào công ty là có thể ôm xe mà chạy ngay, còn phi công thì phải huấn luyện. Vì lẽ, các phi cơ rất khác nhau, kinh nghiệm và kiến thức có được trên máy bay

con cóc Diamond không giúp tôi vận hành được một chiếc phi cơ thương mại. Tôi phải học để biết lái loại mới. Đây là một quy định bắt buộc, và nó không chỉ gói gọn trong trường hợp học viên, mà còn áp dụng cho mọi phi công. Bạn có thể là một cơ trưởng vô cùng lão luyện, nhưng khi đổi sang lái một loại máy bay khác, dù loại mới và loại bạn đang lái cùng một nhà sản xuất, giả dụ như từ Airbus A321 lên lái Airbus A330, thì bạn cũng phải huấn luyện lại từ đầu.

Kiểu huấn luyện này trong ngành gọi là *huấn luyện chuyển loại*, chuyên ngành gọi là *type rating*, một huấn luyện quan trọng. Nó giúp phi công quên đi loại máy bay cũ và biết cách điều khiển máy bay mới trong mọi tình huống. Vì quan trọng nên chuyển loại kéo dài từ sáu tháng đến một năm, có khi hơn. Nó sẽ bao gồm ba học phần: phần đầu là học lý thuyết, phần thứ hai là học cách xử lý những tình huống bất thường - phần này sẽ học trong buồng lái giả lập, và phần cuối cùng là thực hành bay thật trên những chuyến bay chở khách thật. Dĩ nhiên, để chuyển từ học phần này sang học phần kia, phi công phải qua được những cuộc sát hạch.

Huấn luyện chuyển loại là đoạn cuối trên hành trình trở thành phi công thương mại của tôi. Để được tiếp tục học, tôi cần có trong tay quyết định từ lãnh đạo công ty duyệt cho chúng tôi đi chuyển loại. Nhưng đã sáu tháng trôi qua mà vẫn chưa thấy động tĩnh gì. Bởi thế nên tôi phải chờ.

Nếu có một kỹ năng gì khác ngoài kỹ năng bay mà tôi thấy mình được mài giũa sau ba năm theo nghề, thì đó là chờ đợi. Từ lúc bắt đầu đến giờ, dường như mọi chuyện chỉ diễn ra theo hai thái cực: chờ đợi và nước rút, và những gì tôi có thể làm là dịch chuyển tức thời giữa hai thái cực này. Không nói đâu xa, cái cách mà tôi kết thúc khóa học ở Pháp là một ví dụ. Hàng tháng trời, tôi chỉ nhín được vài giờ bay một tuần và dùng một

cái, trong hai tuần, tôi hoàn thành tất cả. Và biết đâu ngày mai thôi, tôi sẽ được đi chuyển loại và chẳng mấy chốc là trở thành cơ phó. Tôi vẫn tự nhủ với mình như vậy cả nửa năm nay.

Sáu tháng là một quãng thời gian dài để chờ đợi, nhất là khi không có nhiều thứ để làm. Thế nhưng, tôi tìm ra một cách giữ cho mình bận rộn: sống cuộc sống mới. Đi hai năm trở về, mọi thứ đã khác đi rất nhiều, Sài Gòn của tôi đã thay đổi và các mối quan hệ cũ của tôi cũng vậy. Hai năm là đủ để Sài Gòn trở thành một chốn thị tứ nhộn nhịp hơn ngày tôi đi nhiều. Hai năm cũng đủ để bạn bè cũ của tôi ổn định trên những con đường mới. Những thay đổi này, đôi khi, làm tôi cảm thấy mình giống Từ Thức lúc ở thượng giới về thăm cố quận. Khi đi về này những lối này năm xưa mà cảnh và người không còn như trước, hẳn là ông đôi khi cũng thấy trong lòng rêu phong. Tôi cũng vậy, cũng có lúc tưởng mình đi cả hàng thế kỷ rồi mới trở về Sài Gòn, chứ không phải là hai năm. Nhưng mà cảm giác này chỉ đến với tôi đôi lần thôi, vì phần lớn thời gian tôi dành để tận hưởng cuộc sống mới, những mối quan hệ mới, những thú vui mới mà thành phố mang lại. Sài Gòn bây giờ đang thịnh chè khúc bạch, trà chanh, nem chua rán; phong trào chạy bộ đang nhen nhóm, tôi dễ dàng tìm được nhóm chạy bộ chung với mình; bóng rổ chuyên nghiệp đang phát triển mạnh, những trận bóng sôi nổi và giải trí không kém gì giải nhà nghề Mỹ.

Dĩ nhiên, tôi vẫn phải ôn luyện để chuẩn bị cho việc chuyển loại. Đó là phần cuối, quan trọng và khó nên tôi không được lơ là. Tôi ôn lại lý thuyết bay tổng quát, tìm hiểu sâu hơn về ba loại máy bay mình có thể lái, đến dự những buổi họp chuyên môn như buổi giảng bình hôm nay để có thêm kiến thức thực tế. Anh em bạn bè cùng khóa cũng vẫn gặp gỡ nhau như hồi còn ở Pháp. Về Việt Nam chưa được lâu, chúng tôi vẫn chưa mất thói quen gặp nhau thường. Vả lại, chúng tôi chưa quen biết nhiều trong

công ty, nên chỉ biết gặp nhau để trao đổi thông tin.

Khi vẫn rảnh, dù đã làm đủ mọi chuyện, tôi thường hay tự hỏi, giữa áp lực của huấn luyện và vô định của đợi chờ, điều gì khó nhằn hơn. Tôi nhớ lại những lần trước và tự trả lời rằng mỗi thứ có cái khó và cái hay riêng. Đã kinh qua chuyện này nhiều lần rồi, thì lần này tôi cũng sẽ chóng vượt qua thôi. Huấn luyện bay cũng như chạy đường dài, càng về cuối tâm lý càng phải vững thì mới cán đích như ý được.



Quay lại với buổi giảng bình an toàn, sau khi lướt qua hai sự vụ không quá nghiêm trọng, buổi họp kết thúc lúc 15 giờ. Trên đường lấy xe ra về, tôi nghĩ ra cho mình một thử thách cũng khó không kém gì huấn luyện bay: Từ giờ cho đến khi đi ngủ, phải tìm gì đó làm cho nhanh hết ngày.

[1] Một loại máy bay cánh quạt do Pháp sản xuất.

[2] Một loại máy bay phản lực do Hà Lan sản xuất. Từ năm 2014, Vietnam Airlines không còn sử dụng Fokker 70 nữa.

[3] Sân bay quốc tế lớn thứ hai của Nhật Bản, nằm ở phía đông thủ đô Tokyo.

transit #4: captain

Trong một máy bay có ít nhất hai phi công: cơ trưởng và cơ phó.

Cơ trưởng là người chỉ huy tàu bay, là người ra quyết định cuối cùng. Trong ngành hàng không ở Việt Nam, ngoài “cơ trưởng”, người ta còn gọi “captain” đọc là “cáp tần”, hay gọi tắt là “cáp”, viết tắt là *capt*. Đây là ba danh xưng thường được nghe nhất, ngoài ra lâu lâu, tôi còn bắt gặp hai từ cũ là “lái chính” và “lái trưởng”.

Cơ phó là phi công thứ hai trong buồng lái, và là người có quyền chỉ sau cơ trưởng. Vai trò này được thể hiện qua tên gọi bằng tiếng Anh mượn của quân đội, “first officer”, thường được phát âm là “phót xờ tốp phi xơ”, sĩ quan có quyền lớn thứ hai, sau cơ trưởng. Bình thường, người trong ngành hay gọi tắt là “ép ô”, do chữ viết tắt của first officer là *fo*, *f* và *o*. Còn tiếng Việt thường gọi là “cơ phó” và “lái phụ”.

Giữa hai phi công, đa phần thì cơ phó gọi cơ trưởng là captain. *OK captain. Captain, chúng ta có thể nổ máy không. Cảm ơn captain.* Đó là do sự tôn trọng dành cho cấp đồng nghiệp kinh nghiệm hơn của mình.

Còn *cáp* thường gọi *ép ô* bằng tên. Không phải vì không tôn trọng, mà có thể do thói quen. Gọi cấp dưới bằng chức danh thì trịnh trọng quá, thôi thì gọi bằng tên cho gần gũi, thân mật vậy.

có lịch bay rồi

01.11.13

Sau tám tháng tính từ ngày về nước, gần hai năm ba tháng từ ngày bay chuyến đầu và hơn ba năm sau khi vào nghề, tôi đã nhận được lịch bay thương mại lần đầu trong đời vào tối qua. Sự nghiệp phi công thương mại của tôi sẽ bắt đầu vào ngày Chủ nhật tới. Hai chặng, Sài Gòn đi Hà Nội, rồi từ Hà Nội về Sài Gòn. Kèm tôi sẽ là thầy Georges, người đã quần thảo tôi nhiều đêm liền trong giai đoạn huấn luyện trên buồng lái giả lập tháng trước.

Lúc này, tôi không còn rảnh rang để chờ đợi như cách đây hơn một tháng, mà đang tăng tốc để chạy nước rút. Tôi đã được phân công về đội bay Airbus A321, đã kết thúc hai học phần đầu là lý thuyết (rất khó) và giả lập hỏng hóc (vô cùng khó). Mỗi lần nhận kết quả thi cuối học phần, chúng tôi luôn nghe một điệp khúc từ các giáo viên. Đó là, trình độ hiện tại của chúng tôi chỉ mới vừa đủ đậu vớt vát thôi, đừng quá mừng, nhưng cũng không vì vậy mà nản vì chúng tôi còn phải học và thi như thế suốt sự nghiệp phi công nữa, cứ từ từ mà tiến, nhưng không được dừng lại. Nghe đến đó thì lo nhiều hơn mừng. Nhưng dù gì thì gì, tôi cũng đã qua được hết hai học phần đó để đến được đoạn cuối này - bay thật trên những chuyến bay chở khách thật.

Quay lại với lịch bay, do tôi là học viên lần đầu lên máy bay chở khách, nên sẽ phải có một cơ phó kinh nghiệm đi theo. Trong ngành gọi

vị trí này là *safety pilot*, tạm dịch là phi công bảo đảm an toàn. Trong một tình huống vạn bất đắc dĩ nào đó, giáo viên hoặc học viên không thể tiếp tục bay, anh sẽ sẵn sàng nhảy lên thế chỗ. Ví dụ như trường hợp thầy bất tỉnh (rất hy hữu), hay học viên choáng ngợp dẫn đến *đứng hình* (rất phổ biến). Phi cơ thương mại chở khách được thiết kế để hai người lái, và tôi, khi chưa có tí kinh nghiệm gì, không được tính là một phi công.

Lịch bay gửi cho tôi dưới dạng một bảng danh sách chuyến bay gồm các cột và hàng chỉ chút chữ. Các sân bay được viết theo mã của Hiệp hội Hàng không Quốc tế IATA. Tên sân bay được viết theo ba chữ cái, ví dụ Tân Sơn Nhất là SGN, Nội Bài là HAN, Cam Ranh là CXR, Phú Quốc là PQC, Bangkok là BKK, Đài Bắc là TPE, Narita là NRT... Giờ bay được xếp theo giờ chuẩn Greenwich, *giờ GMT*, muốn chuyển thành giờ Việt Nam phải cộng thêm bảy tiếng.

Một số đồng nghiệp sau khi mở lịch ra sẽ chụp lại màn hình. Khi cần mở điện thoại hay máy tính bảng lên, vào album ảnh sẽ thấy lịch. Một số khác, đa phần là các bậc cao niên, vẫn giữ thói quen in lịch ra rồi giữ trong ví xài hết tháng. Số còn lại, có tôi trong đó, nhập tay lịch bay vào lịch trên điện thoại. *(Phải đến hai năm sau mới xuất hiện các phần mềm tự động chuyển lịch từ dạng bảng thô vào lịch trên thiết bị cá nhân. Nhưng thậm chí đến lúc đó, tôi vẫn nhập lịch thủ công.)* Tự tay lọ mọ tuy tốn thời gian, nhưng cũng có cái hay riêng. Nó giống như việc người ta vẫn vẽ tranh dù đã có nhiếp ảnh, vẫn nghe đĩa than trong thời đại nhạc số, vẫn biên thư tay thay vì gửi tin nhắn, vẫn bày biện nấu nướng trong khi mọi thứ đều sẵn có.

Hôm đó, loay hoay cả buổi tối, tôi vẫn chưa nhập hết vào máy tính bảng. Tôi thường ngủ vào lúc 22 giờ, nhưng vật lộn nhập liệu mãi mà không thành công làm tôi quên cả buồn ngủ. Khi quyết định bỏ cuộc rồi thì ngược lên, tôi mới biết đã quá nửa đêm. Tôi tắt máy lên giường. Nhưng

đi ngủ khi công chuyện vẫn dang dở y như đi bơi mà mặc cả bộ đồ vậy, nó làm giấc ngủ nặng nhọc và vướng víu. Tôi không ngon giấc, nên sáng sớm đã dậy. Uống ly cà phê, lên mạng tìm chỉ dẫn, loay hoay hơn cả tiếng thì tôi tìm ra lời giải. Từ việc chỉ cần cho giờ GMT vào máy sẽ tự hiểu thành giờ Việt Nam, đến việc chỉ cần nhập trên một máy, lịch sẽ được đồng bộ trên các máy khác. Tôi thậm chí còn tìm được cách để các chuyến bay của mình xuất hiện trên điện thoại của mẹ tôi. Bà cũng muốn biết con trai mình ngày nào đi đâu.

Nhập tay vất vả, nhưng bù lại khi xong việc, lịch sẽ được sắp xếp theo cách tôi muốn, dễ xem, dễ hiểu.

Những chuyến bay của mình, tôi cho màu đỏ. Đỏ như màu của các báo hiệu khẩn nguy trên máy bay, những tình huống đòi hỏi phi công phải phản ứng lập tức. Còn gì đáng đỏ hơn chuyện đi bay của tôi nữa!

Tôi để màu vàng những chuyến *chuyến sân*^[1], những lần tôi làm hành khách đi đến nơi khác - Hà Nội, Đà Nẵng, Cam Ranh, để từ đó bắt đầu bay. Màu vàng trong hàng không yêu cầu sự chú ý đặc biệt. Tôi không được lơ là những chuyến loại này, vì chuyến sân trễ sẽ kéo theo trễ chuyến bay chính.

Những việc cá nhân còn lại tôi để màu xanh lá cây. So với những chuyến bay thì thể thao hay hẹn hò không phải *xanh* hơn nhiều sao?

Tôi thích xem lịch ở chế độ tháng, nơi tôi có thể có một cái nhìn tổng thể về cả tháng của mình. Tháng này tôi bay bảy mươi một giờ bay. Lịch từ bảy mươi giờ trở đi là thuộc loại tương đối nhiều, nhưng vẫn thấy mình có kha khá ngày nghỉ, không như lời hù dọa “bay tối mịt, bay ba ngày, nghỉ một ngày” của những bạn huấn luyện trước. Có thể tôi đang là học viên nên lịch được xếp thừa cho tôi có thời gian ngắm bài. Cũng có thể đây mới là lịch ban đầu, vì trong tháng có những ngày nghỉ mà tôi bị gọi đi bay thế cho một đồng nghiệp nào đó chẳng may (hay là may mắn) ngã

bệnh.

Mẹ tôi nhìn lịch than không ngày Chủ nhật nào tôi có nhà. Đúng là vậy thật. Tôi sẽ có ít thời gian gặp mặt gia đình vào những ngày mọi người nghỉ, nhưng bù lại tôi được nghỉ những ngày thường. Những ngày đó, hồ bơi hay công viên sẽ vắng hơn, rạp phim hay quán xá buổi chiều sẽ thưa người. Tôi sẽ lại có được cảm giác mình sở hữu cả cái thành phố này, trong khi mọi người làm việc.

Nhận lịch từ tối qua, mà những suy nghĩ ngoài lề cứ miên man trong đầu tôi như khói thuốc lơ lửng trong căn buồng đóng kín. Đáng lẽ giờ này tôi phải đang cầm mặt vào sách vở. Bắt đầu từ mai, tuy là huấn luyện, nhưng giáo viên sẽ yêu cầu tôi nắm lòng mọi quy trình, mọi khẩu lệnh khi ngồi vào ghế trái nơi buồng lái. Tôi phải thông thạo mọi ngã rẽ, độ cao, tốc độ từ lúc rời Tân Sơn Nhất đến khi lăn vào bãi đậu ở Nội Bài. Chủ nhật cất cánh lúc 6 giờ sáng, nghĩa là tôi sẽ phải dậy lúc 3 giờ 30, rời nhà lúc 4 giờ, đến công ty 4 giờ 20, vào sân bay lúc 4 giờ rưỡi để chuẩn bị.

Hôm đó tôi sẽ bước vào đoạn cuối cùng của con đường trở thành phi công. Tôi sẽ bị cuốn trong một vòng quay quen thuộc. Sẽ có những khởi đầu khó khăn, những lần hạ cánh không như ý, những lỗi lầm sơ đẳng, những đêm trằn trọc tự vấn. Nhưng sau đó, tôi sẽ rút kinh nghiệm và tiến bộ. Tôi sẽ biết cách quản lý chuyến bay chẵn chu, hạ cánh an toàn êm ái, thuần thục mọi quy trình quy định, và nhuần nhuyễn kiến thức về chiếc Airbus A321 rắc rối mà tôi sẽ gắn bó lâu dài này.

Ba năm vừa rồi, bao nhiêu giai đoạn huấn luyện tôi trải qua là bấy nhiêu lần tôi chui vào cái vòng quay khắc nghiệt đó. Chưa biết vòng quay lần này sẽ nhào nặn tôi như thế nào, nhưng tôi biết, mình sẽ chui ra khỏi đó như một cơ phó đạt chuẩn.

[\[1\]](#)Xem transit #11: chuyển sân, làm khách.

cleared to land

20.12.2013

Nếu kể chuyện dưới đây cho mẹ nghe, tôi chắc chắn sẽ bị quở trách. Từ bé, mỗi khi tôi giấu cọt hay nhại giọng bạn bè là người vùng khác, không khi nào tôi thoát khỏi ánh nhìn nghiêm khắc của bà. *Chém cha không bằng pha giọng*, mẹ sẽ lườm nguýt và nói như vậy.

Nhưng quả thật hôm nay tôi không nhịn cười được, dù rất cần nghiêm chỉnh vì đang bay huấn luyện và ngồi kế bên là thầy.

Chúng tôi bay từ Sài Gòn đi Hải Phòng trong một ngày cuối năm yên ả, trên chuyến bay mang số hiệu VN1188. Những sân bay nhỏ lẻ như Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh lúc nào cũng vắng vẻ, khác xa với cái đông đúc phố chợ của Nội Bài cách đó chỉ mười lăm phút bay. Người ta có thể cảm thấy điều này trong cái ngữ điệu của nhân viên không lưu trực ở Tower, đài chỉ huy sân bay. Có một niềm hồ hởi trong cách họ nói câu chào, khi phi công chuyển tần số liên lạc với họ. Cái hồ hởi khi đón khách ghé thăm nhà.

Trực ở Tower Cát Bi hôm nay là một kiểm soát viên nữ. Chị cho chúng tôi giảm độ cao thẳng xuống 2.000ft (xấp xỉ 600m), vì trước chúng tôi không có ai cả. Chung quanh Cát Bi là một vùng đồng bằng, đa phần chỉ là những ruộng lúa xanh mướt. Địa hình cao nhất ở đây là núi Phù Liễn cũng chỉ cao cỡ trăm mét. Nhưng các tàu bay không được phép đâm thẳng vào trục đường băng để hạ cánh. Chúng tôi phải bay đến cửa sông Văn Úc, nằm ở phía nam, từ đó lượn theo một đường cong được vẽ sẵn có

tâm là sân bay Cát Bi, giảm dần độ cao, rồi mới bay vào trục đường băng 07.

Có thể việc mua đường này là để tránh làm gián đoạn các buổi tập trận ở phi trường quân sự Kiến An gần đó. Các hoạt động không quân vốn cần được ưu tiên vì tính bảo mật và an ninh. Cũng có thể, điều cần giữ cho trọn vẹn là công việc của trạm khí tượng thủy văn được đặt trên đỉnh núi Phù Liễn. Những theo dõi và báo cáo thời tiết mỗi ba tiếng của trạm cũng quan trọng không kém.

Khi máy bay ở dưới 10.000 feet, tương đương 3 cây số so với mặt đất, cơ trưởng phát ngôn trên loa "*Cabin crew, ten thousand feet*". Đây là một lời nhắc mà phi công gửi xuống khoang khách, báo hiệu rằng máy bay hiện đang gần mặt đất. Từ giờ trở đi, trừ việc hệ trọng, các tiếp viên cần tránh bấm chuông xin vào buồng lái. Căn phòng nhỏ ở đầu phi cơ ấy lúc này đã chuyển sang chế độ *cần cỗi*, thuật ngữ gọi là *sterile cockpit*. Hai phi công chỉ trao đổi với nhau những việc cấp thiết bằng những khẩu hiệu gãy gọn. Còn những chuyện không liên quan đến việc hạ cánh này thì ngôn bất xuất khẩu. Cơ trưởng và tôi, người nào việc nấy, đầu óc chú tâm vào việc đưa phi cơ xuống đất an toàn.

Khóa huấn luyện của tôi đã trôi đi được một nửa, và tôi cũng dần dần quen việc. Ở giai đoạn này, học viên trên Airbus A321 như tôi thường gặp phải hai trở ngại. Một là lý thuyết, vì Airbus A321 là một cỗ máy được điều khiển bằng nhiều máy vi tính phức tạp, buộc người lái phải hiểu thông suốt mới vận hành được. Hai là hạ cánh, vì chúng tôi vốn đã quen bay những máy bay con cóc, chưa theo kịp được với vận tốc và quán tính của phi cơ thương mại nặng gần gấp trăm lần.

Lý thuyết thì tôi không đến nỗi nào, chỉ có hạ cánh là vẫn thiếu ổn định, *quả xị quả nổ* như cách gọi của các thầy. Giáo viên bay kèm tôi hôm nay là anh Hà, quê Thái Bình, là người dễ gần, nho nhã. Anh đã dành

phần lớn thời gian của chuyến bay để hướng dẫn tôi kỹ thuật hạ cánh theo một cách rất khác. Anh vẽ lên tờ giấy trắng một đường bằng, rồi từ đó vẽ một đường chéo lên, tượng trưng cho đường bay xuống của máy bay. Trên đó, anh chia đoạn, mỗi đoạn là một độ cao, một cột mốc, và biên kế bên hành động mà phi công cần thực hiện.

Giờ thì tôi đang nhớ lại hình vẽ đó cùng lời cắt nghĩa khúc chiết của anh. Ở độ cao 1.000ft, tôi sẽ ngắt *auto pilot*, chế độ lái tự động, để bay bằng tay cho có cảm giác. Tôi sẽ tập trung giữ máy bay lên xuống, trái phải theo đường bay mà máy tính đã vẽ sẵn. Từng động tác phải nhẹ nhàng.

Khi tiến sát đường bằng, máy tính kích hoạt chức năng hô khoảng cách đến mặt đất. 300. 200. 100. Khi nghe máy đọc “50”, tôi sẽ đếm 1, 2, rồi *flare*. *Flare*, hay *ra bằng*, là thuật ngữ chỉ động tác quan trọng nhất của cú tiếp đất. Phi công sẽ nâng đầu máy bay lên một cách nhẹ nhàng, nhằm hãm lại cái đà lao gần 300km/h của khối kim loại bảy mươi tấn.

Bí quyết của động tác *ra bằng* là phải được thực hiện ở độ cao thích hợp. Cao quá, phi cơ sẽ bổng lại lên không trung, không chạm đất được. Thấp quá thì không kịp ngăn đà lao, phi cơ sẽ táng mạnh thẳng xuống đường bằng. Và chức năng đọc độ cao của các máy bay hiện đại giúp phi công canh được độ cao thích hợp đó.

Khi nghe đến “30”, tôi sẽ cắt ga, đồng thời nhấc đầu thêm tí nữa, rồi giữ nguyên góc xuống ấy đến khi chạm đất. Cùng lúc đó, mắt tôi phải nhìn ra ngoài, lướt ánh nhìn của mình từ gần ra xa, để giữ máy bay ở chính giữa đường bằng.

Hệt như tâm tính của một tiểu thư đồng đánh, mỗi quả hạ cánh sẽ mỗi khác nhau. Vì gió mỗi lần mỗi khác, khí áp mỗi nơi mỗi khác, tải trọng mỗi chuyến mỗi khác, và cả cảm giác của người lái thì cũng mỗi ngày mỗi khác. Nghĩa là sẽ không có cách hạ cánh nào giống cách nào. Tuy nhiên, cách ở trên là cách khái quát nhất và anh Hà khuyên tôi cứ

kiên trì làm theo. Khi kỹ thuật đã ổn định, tôi sẽ biết cách gia giảm sao cho phù hợp với từng tình huống, như một chàng sõi đời biết mềm nắn rần buông sao cho hợp với tính khí của các *nàng*.

Máy bay xuống đến 1.500ft, anh Hà quay sang nói với tôi: “Chuẩn bị tập trung nhé!” Tôi gật đầu dạ và hít một hơi thật sâu, tự lên dây cót tinh thần. Không gian trong buồng lái trở nên đặc quánh, tiếng gầm rú của động cơ phản lực có lọt vào đây cũng chỉ còn nghe xào xào, ồm ồm như một loại nhạc thính phòng du dương để kích thích óc tập trung của người lái.

Lúc này, chúng tôi nhận được huấn lệnh cho phép hạ cánh: “Vi en oăn oăn ết ết, *cờ nia tu nien*”.^[1]

Và chúng tôi không nhịn được mà bật cười.

^[1]VN1188 cleared to land.

thủ #1

08.02.2014

- Sao nào, thấy mình bay như vậy thì xứng đáng được thả chưa?
- Dạ...
- Sao nào?
- Dạ, anh thấy em bay được thì thả, còn chưa được thì cho em huấn luyện tiếp, chứ em đâu dám ý kiến...
- Ồ kìa? Không tự tin thì ai dám thả, hả?
- (gãi đầu)
- Nào, tự nhận xét, chuyến đầu bay thế nào?
- Dạ, nói thiệt thì em thấy em bay được, nhưng xuống sát đất thì lắc quá...
- Ừm, Phù Cát trưa nóng rất khó hạ. Nếu bay thật thì captain người ta sẽ không để lái phụ mới hạ đâu.
- Dạ.
- Ra ngoài bay, thấy không tự tin thì đưa cho captain hạ. Đừng ôm vào, rồi người ta đỡ cho chú không kịp thì *lên bằng* cả đôi.
- Dạ.
- Rồi, chuyến thứ hai thì sao?
- Dạ, em thấy em bay được.

– Ừm, Sài Gòn khó hơn Phù Cát, nhưng sân nhà mà bay không được thì ở nhà cho nhanh.

– Dạ.

– Vậy *thả* nhé?

– Dạ...

– Đây, giấy tờ đây. Mang lên nộp, để từ mai người ta xếp bay với captain thường.

– Dạ, em cảm ơn anh.

– Ôn nghĩa gì. Bay được thì thả, chứ ai muốn giữ mấy chú huấn luyện mãi làm gì.

– Dạ.

– Đây, cầu vai ba vạch đây, mai đi bay mang vào cho nó ra cơ phó.

– Dạ, em cảm ơn.

– Bắt tay chúc mừng cái. Cười lên cái xem nào.

– Dạ. (*cười*)

– Liệu mà bay cẩn thận!

– Dạ.

2. CƠ PHỐ



những cánh chim non

30.08.2014

Sáu tháng đầu tiên là quãng thời gian nguy hiểm nhất đối với phi công mới. Chúng tôi không còn bay với giáo viên, những người sẵn sàng can thiệp để cải lại những sai sót của chúng tôi nữa. Thả ra rồi, chúng tôi bay cùng với cơ trưởng bình thường, những người có chức năng chỉ huy một chuyến bay, chứ không được huấn luyện để chữa lỗi. Mà những phi công mới thì lại như những con chim còn non nớt, thiếu kinh nghiệm và chưa quen việc, hay mắc lỗi. Bởi thế mà trong vòng sáu tháng đầu, những cánh chim non ít nhiều nhận được sự chú ý. Các cơ trưởng bay cùng phải tỉnh táo và cẩn trọng hơn, còn công ty cũng sẽ không xếp chúng tôi bay với những cơ trưởng mới hoặc bay những chặng khó.

Dĩ nhiên, nhân vật chính vẫn là những người phải nỗ lực nhất. Chúng tôi không được tự mãn hay lơ là, mà phải nhận thức được mình yếu và thiếu để luôn giữ được sự tập trung. Điều này không dễ, vì sau một thời gian dài huấn luyện cực nhọc, người ta cũng muốn xả hơi. Thứ nữa, kể bên chúng tôi không còn là một ông thầy, mà là một đồng nghiệp, và đồng nghiệp với nhau thì ai chọn căng thẳng. Biết là không dễ nhưng vì an toàn nên chúng tôi luôn phải tự giác.

Nhìn chung, như tất cả bạn bè cùng lứa, tôi đã trải qua sáu tháng đầu tiên của mình một cách êm đẹp. Tôi nhận được rất nhiều sự hỗ trợ từ các cơ trưởng mà mình bay cùng. Ở mỗi người, tôi học được một số điều

hay, nhờ đó tôi tiến bộ dần dần. Khi bắt đầu vào guồng quay công việc, thời gian trôi qua nhẹ nhàng như một đám mây và nhanh như chiếc phi cơ phản lực, khiến người ta đôi khi không còn ấn tượng gì về nó. Tôi gần như không nhận ra là mình hết hạn *sáu tháng chim non* vào ngày hôm nay, nếu không bay cùng với Gregory. Tôi nhận ra vì Gregory là captain bay với tôi chuyến đầu tiên tôi làm cơ phó, một chuyến bay mà bây giờ khi nghĩ lại, tôi không thể không phì cười vì những lông ngóng đầy ngây thơ của mình khi còn là một anh lính mới sáu tháng trước.

Captain Gregory là một giáo viên người Ý. Công ty đôi khi xếp các giáo viên bay những chuyến bình thường, để các thầy được thanh thoi, được giảm tải. Cơ phó tuy là bình thường nhưng mới toanh như tôi hôm ấy thì khác gì học viên, nên bay với tôi, captain Gregory chắc cũng không đỡ nhọc hơn là mấy. Biết là vậy nhưng ông vẫn đối với tôi như một cơ phó thực thụ, nhất là lúc phân công bay.

– Giờ anh ba vạch rồi, chúng ta chia nhau mỗi người bay một chặng - Ông nói, – Tôi bay đi Vinh, anh bay về.

– OK captain.

Thời tiết gần Tết yên ả. Hai chặng bay diễn ra với tôi thanh bình một cách lạ lẫm. Từ ba năm nay, tôi đã quen với việc vừa bay vừa căng mình đón chờ những câu hỏi hay những cái nhìn quan sát của giáo viên ném sang từ phía bên trái. Bây giờ, làm việc như một phi công bình thường, nghĩa là chỉ lu bu khi cất và hạ cánh còn những lúc khác thì nhàn nhã, làm tôi có cảm giác như một thị dân ngày đầu bỏ phố về quê.

Captain Gregory là một người đàn ông kiệm lời. Khi còn huấn luyện, tôi bay với ông ba lần. Mỗi lần, ông cũng chỉ hỏi vài câu hoặc nhắc nhở khi thấy tôi làm sai. Ngay cả lần giật cần sửa cho tôi tránh một cú tiếp đất mạnh, ông cũng chỉ nói qua loa vài câu động viên. Phần lớn thời gian còn lại thì ông im lặng.

Hôm ấy ông cũng ít nói như thường. Ngoài những trao đổi bắt buộc giữa hai người lái, ông chỉ mở lời nói với tôi hai lần.

Lần đầu là khi tôi giảm độ cao. Nhìn cách tôi điều khiển, ông nói:

– Bộ anh muốn xuống Cần Thơ hả?

Nghe vậy, tôi tính toán lại và thấy là mức giảm độ cao mà tôi chỉnh rất nông. Đúng là nếu giữ mức này, chúng tôi sẽ bay qua khỏi Sài Gòn mới chạm đất, chứ không tới mức đến Cần Thơ như ông nói - Gregory hẳn đã cố tình nói quá để tôi nhận ra nhầm lẫn của mình. Cố nhiên, tôi cười cảm ơn ông và chỉnh cho máy bay hạ xuống sâu hơn.

Lần thứ hai là trước khi hạ cánh. Tôi nói với ông, như trả bài đầu giờ, lời mà những cơ phó mới thả như tôi được khuyên nói với cơ trưởng, *captain à, nếu thấy tôi loạng choạng, xin đừng ngần ngại can thiệp, tôi còn rất mới.*

Nghe đến đây, ông thầy người Ý bật cười khì khì mà rằng:

– Bộ anh quên tôi là giáo viên rồi hả?



Đa phần những lần tôi làm gì chưa đúng trong sáu tháng qua, các cơ trưởng đã cải lại cho chú chim non là tôi với một thái độ hòa nhã. Thế nhưng, đôi lần, những chuệch choạc của tôi bị góp ý rất bạo liệt. Môi trường buồng lái làm cho người phi công luôn chịu một áp lực, và dù cho áp lực đó có lúc thấp, có lúc cao, nhưng cũng làm cho tính khí của họ đôi lúc nóng nảy hơn bình thường. Tôi đã nhận được một sự chỉ bảo răn rỏi như vậy sau một chuyến bay tối tháng Sáu, chuyến bay đi Đà Nẵng với captain Văn.

Chuyến đó, tôi là người bay đi Đà Nẵng. Hạ cánh xong thì tôi chuyển

giao quyền điều khiển cho anh Văn.

Anh lặn vào bãi đậu, tắt máy, rồi quay sang tôi hỏi ngay:

– Mà nói tao nghe sao đang xuống mà tự nhiên ngóc đầu lên?

Không đợi tôi trả lời, anh hỏi dồn:

– Máy thẳng mới thả mười thẳng như một. Cứ gần xuống đất là nhấc đầu lên. Tao mà không hét lên thì bơi hết đường băng luôn nha. Bộ trời tối mấy ông sợ đâm xuống hả?

Tôi toan trả lời anh thành thật rằng anh nói rất đúng, nhưng sợ anh cho là tôi trả treo, nên tôi chỉ nhỏ nhẹ xin lỗi. Lửa đang đỏ, tránh bỏ thêm rơm.

Điều khiến anh Văn phật lòng là một động tác của tôi. Khi máy bay của chúng tôi đang sà xuống đường băng 35 phải ở Đà Nẵng, tay tôi đã vô ý nhấc cần lái lên. Thao tác này làm giảm đà xuống của phi cơ, làm cho nó trôi lên hơi cao với đường tiêu chuẩn - một đường chéo tưởng tượng tạo với mặt đất một góc 3 độ^[1]. Khi anh Văn nhắc “Cao kìa, cao kìa” tôi mới nhận ra và cúi đầu máy bay xuống. Điều chỉnh của tôi có phần thô thiển làm anh không vừa lòng, dù cho sau đó tôi đã cố tiếp đất thật nhẹ.

Sự thật là, việc tôi vô thức nhấc cần lên xuất phát từ một nỗi sợ, một nỗi sợ vô thức, một nỗi sợ rất con người. Bất kỳ ai lao đầu xuống mảng tối đen ngòm sâu thẳm như đoạn đường băng ít đèn ở Đà Nẵng tối nay, với vận tốc gần 300 cây số trên giờ, cũng sẽ ít hay nhiều có phản xạ tương tự. Cơ thể họ sẽ phát tín hiệu bất an và muốn thoát ra bằng mọi cách ngay tức thì, hết như khi ngạt nước, người ta vô thức vùng vẫy để trôi lên vậy.

Nỗi sợ này có tên là *ảo thị* - *ảo* trong ảo giác, *thị* trong thị giác - một loại ảo giác mà não người tạo ra khi con người làm một việc mà tiến hóa không quy định chúng ta phải làm, trong trường hợp này là *bay*.

Ngoài cái giật mình như tôi bị vừa rồi, chúng tôi còn thường gặp ảo

thị khi hạ cánh ở Vinh và Narita. Đường băng rất ngắn của hai sân bay này khi nhìn từ không trung tạo cho phi công cảm giác mình đang ở rất cao. Thiếu kinh nghiệm, thiếu tỉnh táo, hay thiếu bảo ban nhau, tổ bay rất có thể nghe theo bản năng mà chúi mũi xuống. Phi cơ vì thế sẽ bay thấp hơn góc 3 độ, gần đất hơn, nguy hiểm hơn.

Những loại ảo giác như thế này, chúng tôi đều được huấn luyện để biết cách vượt qua. Bí quyết là phải tin cậy vào *thiết bị* - máy tính, đồng hồ, đèn hiệu - chứ chớ nghe theo lời trái tim mách bảo. Nếu đúng sách vở, tôi đáng ra phải theo dõi quá trình hạ cánh qua chỉ thị của những đồng hồ trong buồng lái, đến sát đất mới nên ngược mắt ra ngoài để *ra bằng*. Làm như vậy thì không còn rủi ro bị ảo giác.

Nhưng đâu cứ văn minh tân tiến thì người ta bỏ được căn tính. Thế kỷ 21 đâu ai còn phải chịu thiếu thốn chất ngọt như ngàn năm trước, mà người ta đôi lúc vẫn vô thức ngấu nghiến vài thanh chocolat hay vài chén chè khi bụng đã căng rồi đó thôi. Những nỗi sợ như vậy - đói khát cũng như bị rơi xuống - là gia sản mà người hiện đại thừa hưởng từ tổ tiên. Chúng lẩn khuất đâu đó trong tâm khảm, rồi thì thoáng xuất hiện dưới dạng những hành vi vô thức, như để nhắc chúng ta không được quên gốc gác của mình.

Tôi định bụng giải bày mấy điều trên trong chuyến bay về nhưng lại thôi. Captain Văn chắc chắn cũng đã biết, mà nếu anh có quên đi nữa thì cũng không thành vấn đề gì. Hơn mười năm bay, cả ngàn lần đâm xuống những đường băng còn tăm tối hơn, anh hẳn đã có mắt nhìn của loài chim. Chỉ có tôi mới cần biết những lý thuyết đó để lần sau không phạm sai lầm như vậy nữa.

Ấy là sự khác biệt giữa cơ trưởng kinh nghiệm và cơ phó mới thả, giữa con chim già dặn và con chim non nớt.



Vì rằng ký ức thường chọn lưu giữ những kỷ niệm vui lâu hơn những kỷ niệm kém vui, tôi cũng dần quên những cảm xúc tiêu cực trong chuyến bay với captain Văn, chỉ còn nhớ những điều cần nhớ. Vả lại, như trên đã nhắc, đại đa số các cơ trưởng đều thân thiện, hòa nhã nên những lấn cấn nhỏ như vậy tan biến trong đầu tôi như vài hạt muối tan trong một bể nước mà không để lại vị gì.

Về sự tử tế của các cơ trưởng với tôi trong thời gian đầu non nớt, tôi có thể kể cả ngày. Tuy nhiên, chuyện mà tôi nhớ nhất lại không xảy ra với tôi, mà với Phương, một cậu bạn cùng lớp. Hôm ấy, tôi chuyển sân từ Sài Gòn đi Hà Nội để từ đó đi Hồng Kông. Tôi làm khách trên chuyến bay của Phương, cơ trưởng chuyến đó là ông Pierre. Tôi đã từng bay với captain Pierre, biết ông là một người dễ chịu nên tôi xin lên buồng lái ngồi để nhìn hai người làm việc. Ông vui vẻ đồng ý.

Thế là tôi ngồi vào ghế của phi công thứ ba, đằng sau hai phi công chính. Quan sát tổ bay làm việc nên tôi vô tình tham dự vào câu chuyện của họ. Mẩu chuyện này, chắc không nên viết lại bằng văn của tôi, mà nên thuật lại đúng những gì tôi nghe thấy lúc đó cho chính xác.

- Này, vui lên, đừng trưng ra cái bộ mặt sầu não đó nữa.
- Captain, cháu xin lỗi...
- Không sao, tôi nói không sao rồi mà!
- Nhưng cháu thật sự thấy áy náy...
- Không sao đâu con trai, phi công nào mà chưa từng trải qua chuyện này.
- Cảm ơn captain, hạ cánh nặng như vậy không biết có phải viết báo cáo không...

– Chỉ là hạ cánh nặng hơn bình thường thôi mà, đâu phải sự cố gì đâu mà phải viết.

– Nhưng nếu sau công ty truy cứu, bác cứ viết là do cháu hết nhé.

– Này con trai, hãy nghĩ xem. Nếu anh nhận hết lỗi về phần mình, người ta sẽ hỏi captain lâu năm như tôi làm gì mà để một cơ phó còn non như anh hạ cánh nặng như vậy. Lúc đó, tôi sẽ trả lời thế nào?

– ...

– Anh yên tâm. Một, ai rồi cũng sẽ lỡ hạ cánh nặng vài lần trong sự nghiệp. Hai, lỗi thật sự là ở tôi. Tôi đáng ra phải giật cần để sửa cho anh, hoặc hô lên để anh kéo đầu thêm một chút nữa. Ba, tôi là người chịu trách nhiệm cuối cùng trên con tàu này, bất kể chuyện gì xảy ra. Hiểu không?

– ...

– Này, để tôi kể anh chuyện này. Hồi mà tôi còn như anh, khoảng gần hai mươi năm trước, có một lần tôi cũng táng máy bay xuống đường băng còn ghê hơn cú của anh nữa.

– Rồi sao captain?

– Đâu có sao. Các anh có biết định nghĩa của quả hạ cánh tốt và quả hạ cánh tuyệt vời không?

– Dạ không.

– “Hạ cánh tốt là sau khi hạ, người ta còn sống sót. Hạ cánh tuyệt vời là sau khi hạ, máy bay còn sử dụng được.”

– Ha ha.

– Theo câu đó thì quả hạ của tôi được xem là tuyệt vời. Vậy mà nhé, khi ra về, vẫn có một bà khách béo nán lại, cố nói với chúng tôi đôi lời.

– Nói gì captain?

– “Này các anh, chúng ta đâu có hạ cánh (*land*) xuống Heathrow, chúng ta rớt xuống (*fall*) đấy chứ!”

– Hi hi.

[\[1\]](#)Đường xuống 3 độ (3 degree slope hay approach) là đường xuống tối ưu của máy bay thương mại. Khi máy bay hạ xuống theo đường này, hành khách sẽ cảm thấy thoải mái nhất và máy bay cũng được bay ở vận tốc an toàn nhất. Nếu dốc hơn nữa (4 hay 5 độ), quãng đường bay sẽ ngắn hơn nhưng hành khách sẽ cảm thấy khó chịu (đau tai hay buồn nôn) và máy bay phải bay nhanh hơn, khó điều khiển hơn. Còn nếu xuống nông hơn (2 độ) thì không kinh tế vì máy bay phải bay dài hơn, tốn nhiên liệu hơn nhiều.

đêm narita mất ngủ

17.04.15

Đi Âu châu về sau kỳ nghỉ phép, nhận lịch bay, tôi thấy chuyến đầu tiên sau gần ba tuần không dụng cần là một chuyến bay đêm. Đi Narita, với một cơ trưởng là giáo viên.

Không còn là học viên nữa, nhưng khi bay với các giáo viên, tôi cũng thấy có phần áp lực. Dù là bay những chuyến bình thường, với tư cách là cơ phó, và dù họ đối đãi với tôi như đồng nghiệp. Trong ngành này, giáo viên được xem như là đại diện của các chuẩn mực. Họ tiếp cận với sách vở, luật lệ hằng ngày, nên rành rẽ hơn phi công thường chúng tôi nhiều. Bay với họ, chúng tôi nếu chưa cập nhật bài vở, thường bị nhắc nhở, hết như lúc đang huấn luyện. Hàng không là một hoạt động rất năng động, nó có thể có hằng hà sa số các thay đổi trong chỉ một ngày. Các ứng dụng mới trên máy bay, các khuyến cáo mới của nhà sản xuất, các chỉ dẫn an toàn, các lưu ý một đường lăn nào đó đóng hay mở, các quy trình vận hành được cải tiến... Tất cả những cập nhật đó, có khi bay thường xuyên, chúng tôi còn bỏ sót. Huống chi là đã hai mươi ngày rồi. Đâu phải tự nhiên mà người ta cần đến giáo viên bay.

Nhưng cái áp lực ấy, suy cho cùng, lại là điều tốt. Nó quàng lên vai người đi bay một thứ trách nhiệm, không nặng như chì đến oằn lưng, nhưng cũng không nhẹ như bấc để người ta lơ là. Cái *stress tích cực* này làm chúng tôi phải chuẩn bị chu đáo hơn, và chú tâm hơn trong công việc.

Thật ra đêm nay, không phải vì bay với giáo viên mà tôi mới chuẩn bị kỹ càng. Vì đã ba tuần rồi tôi không bay, cho nên tôi đã dành cả buổi chiều chỉ để ôn tập. Lái máy bay là một nghề, và nghề nào cũng vậy, luôn cần quen tay. Tôi mới chỉ là một cơ phó ít kinh nghiệm, và việc nghỉ lâu như vậy dễ làm tôi quên việc, quên các thao tác, quên các quy định, quên cảm giác hạ cánh. Tôi đã rà soát lại toàn bộ tài liệu, sách vở có thể liên quan đến chuyến bay của mình.

Để ôn lại cách hạ cánh, tôi *chair fly*. *Chair* là ghế, *fly* là bay. *Chair fly* là bay trên ghế, tập luyện trên ghế, tại nhà. Tôi vào phòng, đóng cửa lại cho yên tĩnh. Rồi tôi ngồi trên giường, nhắm mắt lại, và tưởng tượng như mình đang thật sự điều khiển máy bay. Tôi tua lại trong đầu mình đoạn băng quang cảnh buồng lái, từ lúc giảm độ cao, cho đến lúc chạm bánh và xả đà. Đến từng giai đoạn, tôi nhớ lại những việc mà mình phải làm, những điều phải thấy, phải kiểm tra, những khẩu lệnh phải đọc.

Tôi *chair fly* như vậy được hai lần thì lần thứ ba thêm vào một cấp độ khó hơn. Tôi tưởng tượng ở gần đoạn cuối có một luồng gió mạnh thổi từ bên trái. Trong tình huống đó, tôi sẽ tì tay vào cần cho bánh trái chạm đất trước, rồi rà nhẹ chân phải để lái mũi về dần tâm đường băng.

Lần đầu được khuyên *chair fly*, tôi tưởng đó là một câu bông đùa. Ở cái thời mà trò chơi trên máy tính bảng cũng mô phỏng được một chín một mười buồng lái thật, chuyện cạy nhờ vào trí tưởng tượng để thực hành bay nghe có vẻ như trò con trẻ. Nhưng rất nhanh, tôi biết được đây đích thực là một phương pháp nghiêm túc. Không những phi công chiến đấu và phi hành gia, mà cả vận động viên, nhạc công hay nghệ sĩ cũng thường xuyên luyện tập. Tâm trí của con người có khả năng mường tượng và xây dựng lại thực tế đáng kinh ngạc. Người ta đã làm thí nghiệm, và thấy rằng hiệu quả của tập luyện trong tâm tưởng cũng hiệu quả tương đương với luyện tập trong thực tế. Chẳng thế mà các xạ thủ của Việt Nam,

dù tập chạy với súng không đạn, mà vẫn thành công ở đấu trường quốc tế đó sao.



23 giờ, tôi vào phòng làm tài liệu bay thì thấy tên cơ trưởng đã đổi. Vì một lý do nào đó mà vị cơ trưởng giáo viên không bay với tôi đi Narita đêm nay nữa. Thay thế thầy là captain Nam, một captain vừa *chuyển ghế*, nghĩa là vừa được cất nhắc lên cơ trưởng. Anh Nam hơn tôi chỉ vài tuổi nên chúng tôi dễ dàng làm thân với nhau. Có vẻ anh vẫn chưa quên tâm lý của người lái phụ nên anh cố làm cho tôi thoải mái nhất có thể. Anh dành thời gian để cập nhật cho tôi những thay đổi so với ba tuần trước, rồi chúng tôi cùng nhau chuẩn bị giấy tờ thủ tục và lên xe ra máy bay. Chúng tôi vừa bước vào máy bay, hai phi công rẽ trái lên buồng lái, sáu tiếp viên rẽ phải xuống khoang khách. Cả tổ bay chuẩn bị để nửa tiếng nữa đón khách lên tàu.

Tôi xin anh Nam bay chặng đầu, Sài Gòn đi Narita vì vừa đi chơi về, tôi vẫn còn bị lệch múi giờ. Giờ này ở Âu châu mới là buổi chiều, nên đêm nay tôi sẽ rất tỉnh táo. Anh cười hề hề, càng tốt, vậy anh sẽ được chợp mắt nhiều hơn, thay vì phải chia ca ngủ như thường lệ. Công việc của chúng tôi chỉ tắt bật lúc cất cánh và hạ cánh, còn khi bay bằng thì chỉ cần một người là đủ. Đêm nay, thời gian bay bằng đến năm tiếng.

Vì đã tập *chair fly* ở nhà nên tôi chỉ quên chút ít. Dù gì cũng đã ba tuần, các thao tác bấm nút, thứ tự quy trình của tôi có phần gượng gạo. Anh Nam cũng vui vẻ giúp đỡ.

Giờ là tháng Tư, ở Việt Nam vẫn đang mùa khô nhiệt đới, còn ở vùng ôn đới Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan, thì trời đang tiết xuân. Vậy nên, cả chuyến bay, từ lúc cất cánh, dọc đường bay, đến khi hạ cánh, thời tiết ôn

hòa. Chúng tôi đến Narita vào buổi sáng tinh mơ, trời trong không một gợn mây. Gió có mạnh, nhưng là gió đầu, thổi vào mũi tàu bay. Khác với gió cạnh khó khăn mà tôi *chair fly* tối qua, gió đầu giúp tôi điều khiển khối kim loại bảy mươi tấn hạ độ cao êm ái, thông thả. Thời tiết quả thích hợp cho một người cầm lái mới nghỉ phép về.

Chúng tôi êm ái hạ độ cao dần đến đầu đường băng. Gần mặt đất, hệ thống tự động đọc độ kích hoạt. Tôi chờ máy đọc từ “100”, “50”, “40”. Đến khi nghe “30”, độ cao thích hợp *ra băng*, tôi nhắc nhẹ đầu máy bay lên bằng tay phải, rồi tay trái cắt ga. Cần ga chạm vạch tối thiểu kêu cái *cạch*, còn máy bay chạm đất, kêu cái *kít*.

Đẹp! Cảm giác vẫn còn!



Tôi viết những dòng này trên giường khách sạn. Hôm nay tôi không *chair fly* nữa, mà đã ngủ cả ngày, sau khi hạ cánh về đến khách sạn. Giờ là 4 giờ sáng ở Nhật Bản, 2 giờ sáng ở Việt Nam, nhưng đồng hồ sinh học của tôi vẫn chạy theo giờ Âu châu, 20 giờ. Mai, à không, chút nữa - 7 giờ sáng giờ địa phương, xe sẽ đón chúng tôi ra sân bay. Chặng về anh Nam sẽ bay, tôi sẽ chỉ làm nhiệm vụ liên lạc. Sẽ ngủ được một chút.

Từ giờ đến đó còn hai, ba tiếng, nếu tranh thủ chớp mắt được thì tốt. Một chút jazz, nhẹ nhàng và một giọng thều thào chắc sẽ giúp thư giãn. Mở *Sleepless night* của Norah Jones cho hợp tình, hợp cảnh vậy.

“Qua những đêm,
những đêm dài trần trọc
Tôi đã khóc,

Tôi đã khóc cho người.”^[1]

^[1]Mai Công Lập dịch.

transit #5: sim

Trong một năm, phi công phải trải qua bảy đến tám kỳ thi để giữ bằng lái. Những kỳ thi này gọi là thi định kỳ, và ba trong số đó vô cùng quan trọng với phi công - chúng liên quan trực tiếp đến chuyên môn bay. Đó là kiểm tra bay thực tế, một lần mỗi năm và kiểm tra bay trên giả lập, hai lần mỗi năm.

Kiểm tra bay thực tế thuật ngữ gọi là *line check*. *Line* trong hàng không có nghĩa là đường bay, *check* là kiểm tra, *line check* nghĩa là kiểm tra trên đường bay, trên chuyến bay thật. Trong *line check*, một tổ bay tiêu chuẩn gồm cơ phó và cơ trưởng thực hiện một chuyến bay bình thường và được một kiểm tra viên (cũng là một phi công) ngồi phía sau đánh giá. Do đây là một chuyến bay chở khách, các kiểm tra viên gần như không làm khó tổ bay bao giờ, vì nếu phi công bị áp lực mà gây sơ suất thì cả chuyến bay mất an toàn. Kiểm tra viên chỉ quan sát xem tổ bay có thực hiện một chuyến bay bình thường đúng như quy định không, mà quy định trong những chuyến bình thường không có gì là quá khó.

Thử thách thật sự của phi công chuyên nghiệp là hai lần huấn luyện và kiểm tra bay trên giả lập - *sim*. *Sim* là từ viết tắt của *simulator*, từ chuyên ngành tiếng Anh của *buồng lái giả lập*. Mục đích của việc đi *sim* là để phi công nhớ lại cách xử lý các hỏng hóc máy móc và các tình huống khẩn cấp trên không. Những chuyến bay thực tế rất an toàn, do máy bay hiện đại và hoạt động bay được giám sát chặt chẽ, nên gần như phi công rất hiếm gặp sự cố trên không. Điều này làm họ quên cách xử lý nếu

không được định kỳ huấn luyện nhắc lại.

Vì trong sim không có hành khách, nên giáo viên có thể tự do cho tổ bay trải nghiệm mọi khẩn nguy. Từ những hỏng hóc siêu thực hư hệ thống thủy lực hoặc các cần lái làm máy bay không điều khiển được, đến những tình huống đã xảy ra trong thực tế như mất cả hai động cơ khi vừa cất cánh hoặc khủng bố cho nổ bom. Nếu cần tăng độ khó, người giáo viên cũng có thể kết hợp những hỏng hóc này lại.

Tuyệt đại đa số các hỏng hóc đều có quy trình xử lý. Trên lý thuyết thì cứ theo bài là phi công hạ cánh được an toàn. Tuy nhiên, trên thực tế thì phi công bị nhiều áp lực - áp lực thi cử, áp lực huấn luyện, áp lực của việc liên tục bị thả vào những hỏng hóc khó khăn, áp lực từ giáo viên ngồi đằng sau - nên không phải lúc nào họ cũng xử lý mượt mà tất cả được.

Vì thế, để có một kỳ huấn luyện và kiểm tra trên giả lập thành công, các phi công phải chuẩn bị trước rất kỹ. Điều này làm phi công tốn thời gian và công sức, nhưng bù lại, giúp hành khách bay được an toàn hơn.

noel đi sim

25.12.15

Mở mắt dậy là 3 giờ 13 phút sáng, mà 3 rưỡi phải có mặt tại trung tâm huấn luyện. Chiếc đồng hồ đã phản chủ, không báo thức tôi lúc 2 giờ 30. Giờ tôi chỉ còn năm phút để ra khỏi nhà. Hôm nay là ngày kiểm tra sim định kỳ. Cứ sáu tháng, chúng tôi phải luyện tập lại những tình huống khẩn cấp trên máy bay mà ngoài đời hiếm gặp. Chúng tôi có bốn tiếng luyện tập, hôm qua, và bốn tiếng để kiểm tra, hôm nay. Thường thì tổ bay, gồm một cơ trưởng và một cơ phó, phải gặp giáo viên trước giờ đi sim hai tiếng để thảo luận về bài bay. Ngày đầu chúng tôi làm khá, nên thầy cho phép hôm nay đến trước nửa tiếng thôi. Dù gì thì đi sim từ 4 giờ sáng cũng quá sớm.

Hôm qua bài bay là từ Đài Bắc về Hà Nội. Trong phần của mình, tôi có bài tập mất một động cơ khi cất cánh, rồi sau đó mất cánh tà (flaps), bộ phận giúp giảm tốc nằm trên cánh. Bay một động cơ là một bài căn bản, phi công gần như thuộc lòng. Còn hư cánh tà làm cho việc hạ cánh rất nguy hiểm vì máy bay lúc đó lao rất nhanh xuống đất. Xử lý không dứt khoát thì dễ trượt ra ngoài đường băng. May mà đường băng ở sân bay Đào Viên khá dài, và thầy cho thời tiết khô ráo nên qua quá nửa đường băng là tôi dừng được máy bay. Nói chung là không quá khó.

Để cho cơ trưởng thì khó hơn, hai bài tập nâng cao là mất hệ thống điện và mất các đồng hồ tốc độ. Do Airbus A321 vận hành bằng điện, nên

khi hệ thống điện bị hỏng, gần như toàn bộ hoạt động của máy bay bị ngưng lại. Máy bay phải dựa vào nguồn điện dự trữ ít ỏi, nên phải tắt đa số các chức năng. Phi công phải hạ cánh ngay lập tức, nhưng chỉ sử dụng được một số ít thiết bị tối quan trọng để hạ cánh thôi. Tương tự như vậy, không đọc được thông số về tốc độ cũng vô cùng nguy hiểm. Chuyến bay AF447 của Air France năm 2009 cũng rớt vì phi công không có được tốc độ chính xác. Đây cũng là hỏng hóc buộc tổ bay vừa phải xử lý kỹ thuật, vừa phải tìm đường hạ cánh ngay. Hai bài này không chuẩn bị trước thì khó mà nuốt nà được. May mà hai người chúng tôi có gặp nhau trước để hội ý nên biết cách phối hợp sao cho nhịp nhàng. Tuy có vài sơ suất nhỏ, nhưng chúng tôi làm cũng đạt - biết cách hỗ trợ nhau, biết mở sách đúng trang, biết đi đâu trong lúc luống cuống để tránh lao vào những đỉnh núi chọc trời, và biết hạ cánh xuống đất an toàn. Không cần êm ái, vì đang khẩn nguy.

Nếu như phi công phải thuộc lòng cách vận hành một chuyến bay bình thường - cốt để tiết kiệm thời gian, thì chúng tôi được yêu cầu làm điều *hoàn toàn ngược lại* khi phi cơ gặp vấn đề - nghĩa là, không được động thủ theo trí nhớ. Ngoài một số rất nhỏ các hỏng hóc cần can thiệp tức khắc, đại đa số các trục trặc phải được xử lý theo như trong các tài liệu hướng dẫn. Trí nhớ có thể là bản năng cấp tiến của nhân loại, nhưng trong vài trường hợp - như lúc máy móc chập cheng và hỗn phách rối loạn, trí nhớ là con dao hai lưỡi.

Vì lẽ đó, biết mở tài liệu hướng dẫn sử dụng với người lái cũng quan trọng ngang với kỹ năng điều khiển. Về căn bản thì việc này không phải là gì cao siêu, cũng chỉ cần biết chọn đúng sách, mở đúng trang, tra đúng mục, hiểu đúng ý và thực hiện đúng từng chữ ghi trong tài liệu. Có khó hơn là ở chỗ, phi công phải thực hiện những bước đó trong một căn buồng đang nghiêng ngả, còi báo động thì inh ỏi, ánh sáng thì chập

choạng chớp tắt, đôi khi lại có khói tỏa mù mịt. Chưa kể đằng sau là một giáo viên đang chăm chú soi xét nhất cử nhất động. Nhưng đó hóa ra còn là tốt. Chứ như nhìn ra sau mà không thấy có thầy, thì hẳn là chúng tôi đang gặp rắc rối trên không trung, ngoài đời thật. Lúc đó, việc giở tài liệu xử lý hỏng hóc còn phải chịu áp lực thời gian và tính mạng nữa. Được một điều, tuy kỹ năng lật sách không đơn giản như bài toán đố trẻ con, nhưng có thể luyện tập ở nhà, trong phòng, hoặc ở quán cà phê như tôi và cơ trưởng của mình đã cùng nhau làm bốn lần trước khi đi sim kỳ này.

Hôm nay là ngày kiểm tra chính thức. Chúng tôi sẽ cất cánh từ Incheon^[1] về Hà Nội. Mỗi người sẽ thi một bài bay đã biết trước, và sau đó làm chung một tình huống bất ngờ. Chúng tôi sẽ được chấm điểm theo đội, nghĩa là, không kể ai là người điều khiển, máy bay mà không xuống được đường băng nguyên vẹn, thì cả hai cùng trượt. Phần đề biết trước, tôi không lo lắm vì lần đi sim nào cũng na ná nhau. Cất cánh, chết một động cơ, quay về đáp lần đầu không được phải bay lên lại; lần thứ hai hạ cánh được, nhưng tiếp đất thì nổ động cơ còn lại, phải chữa cháy và giúp khách thoát hiểm.

Phần bất ngờ của bài thi dùng để đánh giá khả năng ra quyết định, và khả năng phối hợp của hai phi công khi triển khai quyết sách đó. Thường thì chúng tôi sẽ gặp một trục trặc nhỏ, nếu quyết định hợp lý thì sẽ không sao. Nếu quyết sai, trục trặc đó sẽ hóa ra một hỏng hóc lớn. Và không xử lý tốt hỏng hóc đó thì rớt máy bay. May mắn, hôm qua thầy có bật mí trước: “Về nhà xem kỹ phần *Bomb on board* và *Fuel leak*!” *Bomb on board* là bom trên máy bay. *Fuel leak* là bị rò rỉ nhiên liệu.

Vậy rất có thể kịch bản sẽ là đang bay giữa biển thì có tin máy bay bị đặt bom. Theo quy trình, phi hành đoàn phải tìm cách xác định xem tin đó là tin giả hay thật - thường thì người ta luôn xem loại tin này là thật, bắt nhầm còn hơn bỏ sót. Sau đó, tổ bay phải tìm được nơi nào đó để hạ

cánh thật nhanh xuống. Nấn ná trên trời với một trái bom tích tắc hẹn giờ cũng giống như việc lơ nhét tay vào một rọ đầy rắn mà không khẩn trương rút tay ra vậy.

Trong lúc hạ độ cao, tổ bay có hai việc phải làm song song. Một là phải liên lạc và phối hợp với tiếp viên trong khoang khách để họ triển khai quy trình tìm bom. Về khoản này, tiếp viên rành hơn phi công. Hai là tìm cách bay như thế nào cho an toàn nhất. Biết là phải xuống đất càng nhanh càng tốt, nhưng có những loại bom nhạy cảm với áp suất, chỉ cần thay đổi độ cao đột ngột một tí là chúng phát bùm ngay. Cho nên chúng tôi sẽ phải cùng nhau tìm cách bay để nếu bom nổ thì thiệt hại là ít nhất. Tất cả những thông tin này đều nằm trong những tài liệu hướng dẫn bay, chúng tôi cần mở đúng quy trình, tập trung làm cho đúng và phải thường xuyên liên lạc để biết ở đằng sau, tổ tiếp viên đã tìm và vô hiệu bom đến đâu để biết phối hợp.

Những tình huống như thế này được hàng không liệt vào loại *vô cùng phức tạp*. Nó yêu cầu người lái phải hiểu và tuân thủ quy trình, nhưng đến một mức khẩn nguy nào đó, họ phải biết bỏ qua quy trình để tập trung vào việc tối quan trọng - không để máy bay bị rớt. Sự phức tạp này đối với phi công, nói theo một thành ngữ phương Tây, *vừa là một lời nguyền vừa là một hồng ân*. Những kịch bản chồng chéo rối rắm làm phi công rất đau đầu mỗi khi huấn luyện (và rất đau tim nếu xảy ra ngoài đời thật). Tuy vậy, cũng chính nhờ rắc rối như vậy mà phi công chưa bị thế chỗ - cho đến thời điểm này, máy tính vẫn chưa đủ thông minh để thay thế bộ não của con người trong việc xử lý những tình huống vô cùng phức tạp này.

Một tình huống vô cùng phức tạp có thể là quá sức với trí tuệ nhân tạo, nhưng vẫn chưa đủ sức để đánh giá phi công Việt Nam. Bằng chứng là bài *Bom* của chúng tôi sẽ được lồng ghép thêm một bài khó không kém

là bài *Rò rỉ nhiên liệu*. Cũng may là chỉ xảy ra trong sim. Theo kịch bản này, khi chúng tôi đưa phi cơ của mình xuống được độ cao an toàn, thì phát hiện máy bay bị rò rỉ nhiên liệu. Việc của chúng tôi sẽ tiếp tục là suy xét: nên hy sinh tắt động cơ bị rò rỉ xăng đi, hay cứ mặc cho nó rò rỉ để tiếp tục kiểm soát hạ cánh. Tắt một động cơ lúc này như chặt một cánh tay của mình đi, nhưng lại giúp chúng tôi có thể lượn xa hơn nếu không tìm được sân bay. Còn giữ động cơ, tuy có thể được xem là phương án chắc ăn hơn, nhưng nếu xăng rò rỉ hết trước khi chạm đất, máy bay sẽ rơi trước khi bom kích hoạt.

Mà thôi, giờ khoan lo bom nổ, không vào sim đúng giờ thì thầy cho nổ trước bom.

Dắt xe ra. 3 giờ 19 phút ngày 25 tháng Mười hai. Còn mười một phút.

Ông già Noel, xin hãy tặng quà cho con...

^[1]Sân bay lớn nhất Hàn Quốc, sân bay chính của thủ đô Seoul.

sở cánh vươn cao

22.01.16

Nếu bạn thấy nhớ sắc đỏ thắm từ những tà áo dài tha thướt trên những chuyến bay của Vietnam Airlines như tôi lúc này thì chúng ta đang có cùng cảm xúc.

Đã vài tháng trôi qua kể từ ngày công ty thay đổi toàn bộ hệ thống nhận diện thương hiệu. Vậy mà tôi vẫn thấy chưa quen, nhất là với màu sắc mới của tà áo dài được các đồng nghiệp tiếp viên khoác lên mình. Bây giờ, tiếp viên trưởng mặc áo dài màu vàng nhạt, còn tiếp viên bình thường màu xanh ngọc.

Mắt người luôn bị những thứ mới lạ thu hút, và kỳ thực, hai sắc màu mới này đã chinh phục được tôi. Chúng thật đẹp, sang và hiện đại. Nhưng đồng thời, chúng cũng mang một vẻ gì đó quá tân thời so với màu cũ. Nếu màu đỏ thắm gợi nét uyển chuyển của lá quốc kỳ Việt Nam đang phấp phới, thì xanh ngọc và vàng nhạt gợi vẻ long lanh của các cửa hiệu trên những đại lộ bóng bẩy. Đỏ thắm mang đậm nét địa phương, xanh ngọc và vàng nhạt đậm tính toàn cầu.

Trở thành một thương hiệu toàn cầu, đó là dụng ý của ban lãnh đạo. Điều này không chỉ thể hiện qua màu sắc của chiến dịch tiếp thị, mà còn là hành động cụ thể. Vietnam Airlines đã thay thế tất cả các máy bay Airbus A330 và Boeing 777 cũ của mình bằng hai loại máy bay thân rộng (wide body) mới nhất - Airbus A350 và Boeing 787. Những máy bay thân

rộng là những máy bay ăn nói của một hãng hàng không. Chúng có thân đủ rộng chứa hai lối đi - nghĩa là ba hàng ghế hành khách, và là những phi cơ chở được nhiều nhất, bay được xa nhất. Từ giờ, khi bay Vietnam Airlines, bạn sẽ hưởng thụ tiện nghi và sự thoải mái của hai phi cơ tối tân nhất thời đại. Trên thế giới, các hãng hàng không sử dụng một trong hai chiếc này đã hiếm, các hãng khai thác cả hai thì chỉ đếm trên đầu ngón tay. Nên quý khách yên tâm, cứ bay Vietnam Airlines là sẽ có trải nghiệm có một không hai.

Nếu màu sắc mới của đồng phục là một bàn ăn được trải khăn trắng và thấp nển, các máy bay đời mới là một món chính được nấu ngon lành và trưng lên đẹp mắt, thì câu khẩu hiệu mới của chiến dịch này là một chai rượu vang xứng đáng uống trong bữa tối. Chỉ vồn vẹn bốn chữ, “Sải cánh vươn cao”, mà bộc bạch được cả cái khát vọng to lớn của một hãng hàng không đầy tiềm năng. Bắt đầu bằng động từ, kết thúc bằng tính từ, câu bốn chữ này gọi đầy hình ảnh. Sải cánh mới của các phi cơ hiện đại sẽ đưa Vietnam Airlines vươn đến những mục tiêu cao hơn, trước mắt là đường bay thẳng đến Anh, sau là Hoa Kỳ, rồi các tiêu chuẩn bốn, năm sao... Biểu ngữ ít chữ mà tỏ bày hết được những điều này thì thật không dễ.

Nhân trà dư tửu hậu, xin lạm bàn về các câu khẩu hiệu quảng cáo của các hãng hàng không. Dĩ nhiên, chỉ qua lăng kính của một người đọc, như một khán giả nhận xét những bản nhạc được nghe mà thôi.

Tôi cho rằng so với những ngành khác, hàng không ít có các câu khẩu hiệu khác biệt, sáng tạo. Có thể là do đặc thù của ngành - ưu tiên sự chắc chắn, vững chãi hơn là tính thẩm mỹ, đột phá. Hay cũng có thể, để thấu đáo những cái hay cái cảm của người viết trong vài ba chữ, người đọc phải rành Anh văn và hiểu biết chiến lược của hãng (mà tôi thì không đủ nghiêm túc). Thế nên, đa phần những câu khẩu hiệu vào tai tôi nghe rất

an toàn.

Như dòng nhạc thị trường chỉ cần sử dụng vài ba hợp âm là đủ chinh phục thị hiếu, các khẩu hiệu hàng không cũng chỉ được viết dựa trên vài ba từ khóa. Hãng bay số một. Niềm cảm hứng của Nhật Bản. Hãy để chúng tôi đưa bạn đến nơi mong muốn. Sứ mệnh của chúng tôi là an toàn của bạn. Cùng nhau bay mọi nơi. Bay là phục vụ. Ai cũng có thể bay. Cách tuyệt vời để bay. Bay là thích ngay.

Tuy tổng thể là vậy, nhưng không có nghĩa là không có những câu đắt giá. Tôi chọn được vài câu cho bảng xếp hạng slogan của mình, xin lần lượt giới thiệu dưới đây với quý độc giả.

Hạng ba là câu *“Sải cánh vươn cao”* của một hãng hàng không quốc gia đầy tiềm năng và tham vọng. Lý do đã được nêu ở trên.

Đồng hạng ba là *“Êm như lụa”*^[1] của Thai Airways. Ba chữ, so sánh đơn giản mà sắc lẹm, đọc vào là muốn bay ngay.

Hạng nhì là *“Để bầu trời trở thành chốn đẹp đẽ nhất hành tinh”*^[2] của Air France, vì nét lãng mạn. Nếu những câu khác là những bản nhạc pop thị trường thì câu slogan này là một bản jazz pop. Giai điệu vẫn nịnh tai, chất thơ trong nó có tác dụng như các hợp âm jazz, được gia giảm nhằm đẩy cảm xúc của thính giả lên một quãng cao hơn. Sự thơ mộng, nhất là trong hàng không, quả là huyền nhiệm.

Nếu trao hạng nhất cho câu trên thì không cần gì phải bàn. Đó là việc an toàn và dễ dàng, hệt như muốn trao Quả bóng vàng thì cứ chọn Messi hay Ronaldo là không bao giờ vấp phải tranh cãi. Bản thân câu slogan mềm mại kia cũng đã từng gây được nhiều tiếng vang ở Pháp. Ngoài chất thơ ra, nó còn giúp Air France xóa được hình ảnh quá khứ là một hãng hàng không độc quyền cao ngạo.

Tuy nhiên, với tôi, câu slogan số một cần làm được nhiều hơn thế. Đó

phải là một câu vừa hay, vừa đúng, vừa lạ và phải vừa ấn tượng. Và thỏa hết tiêu chí này, chỉ có câu slogan của Virgin Atlantic. “*Virgin Atlantic, tên nghe vậy thôi, chứ chúng tôi kinh nghiệm hơn nhiều*”^[3]. Câu này đúng vì nó thể hiện đúng thực tế - kinh nghiệm là thứ cốt tử trong hoạt động hàng không; hay, lạ và ấn tượng vì Virgin đã chọn một cách táo bạo và đặc biệt để quảng cáo kinh nghiệm của mình. Bạn sẽ hiểu tôi nói gì nếu bạn biết *virgin*, tên hãng, có nghĩa là *trinh nữ*.

^[1]“Smooth as silk”.

^[2]“Faire du ciel le plus bel endroit de la Terre”.

^[3]“Virgin Atlantic, more experience than our name suggests”.

transit #6: charter

Chúng tôi đang làm quen với một kiểu bay mới trong năm 2016 này, bay *charter*.

Charter trong Anh văn có nghĩa là thuê. Chuyến bay charter là những chuyến bay do cá nhân hoặc một tổ chức muốn riêng phi cơ chỉ để chuyên chở mình hoặc khách của mình. Bao cả máy bay của một hãng đã có sẵn đội ngũ từ mặt đất đến tổ bay, trong vài trường hợp, tính ra sẽ rẻ hơn việc từng người đi mua vé.

Những khách hàng thuê chúng tôi là các công ty du lịch muốn đưa du khách từ Trung Quốc đến thăm Nha Trang.

Nha Trang trước đây là điểm đến ưa thích của dân Nga. Họ đổ xô đến Nha Trang mọi thời điểm trong năm, góp phần phát triển kinh tế và du lịch nơi này. Những năm đó, đi vòng phố xá, người ta sẽ thấy tiếng Nga được viết phía trên mọi ngôn ngữ khác trên các biển hiệu hàng quán và các bảng chỉ dẫn du lịch. Nhưng dạo gần đây, kinh tế suy yếu, người Nga thưa thớt dần ở Nha Trang.

Một góa phụ còn nông nản xuân sắc như Nha Trang không phải *buồn trông cửa bể chiều hôm* lâu ngày. Những người Trung Quốc gần như tức khắc chạy đến kết tình hữu hảo. Họ biến nơi này thành cõi bồng lai mới - dĩ nhiên theo kiểu Tàu, và thay thế những ký tự bệ vệ kiểu Nga bằng những nét hất phẩy Hán ngữ mềm dẻo trên những bảng hiệu. Tất cả để đón du khách Trung Quốc đến tắm biển, hàng ngàn người mỗi ngày.

Những chuyến charter Trung Quốc luôn đi vào buổi chiều. Từ 16 giờ đến 19 giờ tối, hơn chục chuyến xếp hàng xuất phát từ Cam Ranh, để đưa những du khách đã thỏa mãn với cuộc du hí về lại cố hương. Chúng tôi bay đến mọi nơi. Bắc Kinh, Thượng Hải, Thành Đô, Nam Ninh, Thâm Quyển, Quảng Châu, Thiên Tân, Ninh Ba, Trùng Khánh, thậm chí đến cả Nội Mông.

Ngược lại với những chuyến bay đến Nhật Bản hoặc Hàn Quốc mà phi hành đoàn yêu mến vì được ở lại hẳn một ngày, những chuyến charter phải quay đầu ngay. Nửa đêm chúng tôi đáp xuống một phi trường xa lạ phương Bắc, nghỉ một tiếng, rồi đón những du khách đang háo hức mơ về thiên đường biển ở phía nam, và về ngay trong đêm. Trong ngành, người ta gọi những chuyến kiểu này là *red eye flights*, những chuyến bay mắt đỏ. Mắt đỏ là vì sau một đêm làm việc, mắt khô và gân máu nổi rõ lên trên lòng trắng mắt.

Các chuyến charter Trung Quốc hạ cánh về lại Cam Ranh vào lúc rạng sáng. Bình minh trên rừng vàng biển bạc xứ mình nên thơ như tranh họa đồ. Nhưng mười hai tiếng làm việc xuyên màn đêm, trên độ cao 10 cây số, trong một con tàu phóng 80 phần trăm vận tốc âm thanh làm người ta lãnh đạm.

Người ta chỉ muốn ngủ.

những ngày hoàn hảo

28.10.16

Tối 21 giờ rưỡi ngủ, sáng 5 giờ dậy, chạy bộ dọc đường kênh một mạch đến sở thú rồi bắt xe ôm về ăn sáng, uống cà phê. Sau đó lên lầu ngủ tiếp, trưa dậy đọc sách, ôn bài, chiều đi chơi board game vài tiếng về ngủ. Rồi sáng hôm sau lại dậy sớm - chạy - nghỉ ngơi - đọc sách - thư giãn - ngủ. Những ngày như vậy thật là hoàn hảo, và nguyên tháng Mười này tôi có khoảng hai mươi ngày hoàn hảo như vậy.

Cả mùa hè vừa rồi, tôi đã đầu tắt mặt tối với ít nhất một chuyến charter mỗi tuần. Nhưng tháng Mười này là một tháng thông thả. Từ đây cho đến giữa tháng Mười hai và giai đoạn sau Tết đến trước hè là hai giai đoạn thấp điểm của du lịch cũng như hàng không. Lịch bay ra, tôi đếm được đến mười ngày nghỉ, một điều chưa bao giờ thấy sau ba năm làm việc. Ngoài ra, tôi còn có mười ngày *standby*. Standby là những ngày trực dự bị, được ở nhà nhưng lúc nào cũng trong tư thế sẵn sàng đi bay. Hễ thiếu người hay thay đổi kế hoạch, công ty gọi là phi công lên đường. Tuy nhiên, với lịch bay ít như vậy, standby hiếm khi bị gọi vì không ai bỏ bay cả. Bay ít quá cuối tháng không đủ thu nhập. Thế nên những ngày standby tự động được coi là ngày nghỉ.

Nghỉ nhiều, bỏ đi mối lo về thu nhập, thì còn lại là niềm vui - ít nhất là với tôi. Sống thông thả liên tiếp hai, ba, có khi bốn, năm ngày, tôi thấy mình sung sướng như một thí sinh vừa hoàn thành xong kỳ thi đại học.

Sức khỏe tôi dần hồi phục, đầu óc tôi minh mẫn ra, không như thời gian trước, lúc nào cũng vật vờ, chỉ tỉnh khi đi làm.

Cày ba tháng hè, tôi lên ký, vòng bụng lớn ra, mặc không vừa quần cũ nữa. Trước đây, tôi vẫn tưởng những người làm việc quá sức khó mà phát phì được, nhưng thật ra không phải vậy, có khi còn ngược lại. Các loài có vú, kể cả con người, qua hàng triệu năm tồn tại, đã tìm được cách sống sót qua những tai ương trong đời. Đối mặt với mùa đông lạnh giá, những nạn đói dai dẳng, hoặc chiến tranh thiếu thốn, cơ thể sẽ kích hoạt một số cơ chế sinh tồn, trong đó quan trọng nhất là việc tích mỡ. Lớp mỡ càng dày thì khả năng chịu đựng càng cao, sống càng dai. Con người hiện đại bây giờ dĩ nhiên không phải gặp những vấn đề sinh tồn như vậy nữa. Tuy nhiên, khi chịu những áp lực của công việc hiện đại, như thiếu ngủ và căng thẳng, bộ não thông minh của chúng ta vẫn cho đó là tín hiệu của nạn đói hay chiến tranh. Thế là bản năng phòng thủ sẽ tự động kích hoạt. Cơ thể sẽ tranh thủ tích tụ chất dinh dưỡng từ mọi nguồn thức ăn nước uống, thậm chí còn tự điều chế ra mỡ, và cất giữ số năng lượng quý giá sống còn này quanh vòng bụng. Và thế là chúng ta béo lên.

Tôi đọc mấy điều này trong một cuốn sách sức khỏe lúc nhàn hạ gần đây, không biết đã được chứng minh chưa, nhưng nghe cũng hợp lý. Vậy là mỗi lần nói thất lưng hai nấc thì lỏng, mà một nấc thì còn chặt, tôi lại nghĩ đến những khổ sở mà cơ thể mình chịu đựng trong mấy tháng qua. Lên lên xuống xuống, thay đổi áp suất một ngày ba bốn lần, tiếng ồn, bức xạ, làm đêm ngủ ngày, ăn uống tréo ngoe. Cơ thể hẳn tưởng rằng tôi đã xông pha trận mạc anh dũng và nếm mật nằm gai gian khó lắm. May được nghỉ ngơi, chăm chút và điều chỉnh kịp thời nên sau vài tuần, tôi lấy lại BMI 23 và quần cũng từ từ vừa lại. Chắc bộ não đã nhận được tín hiệu quốc thái dân an mà tôi gửi đến.

Tháng ngày thông dong, tôi ngồi ôn lại sách vở. Cuối tháng Mười một

sẽ lại đi sim - kiểm tra định kỳ trong buồng lái giả lập. Còn tới hơn một tháng, nhưng chắc bây giờ phải túc tắc ôn là vừa. Bộ phận phụ trách huấn luyện đã gửi cho tôi danh sách các bài tập lần này. Tôi lướt qua các hỏng hóc sẽ gặp thì thấy không có gì mới hay quá khó. Nhìn chung đều là các trục trặc phức tạp, làm các chế độ tự động không thể điều khiển và phi công phải can thiệp, tự tay hạ cánh. Lần sim này cũng là dịp công ty nhấn mạnh các biện pháp giữ an toàn vào mùa đông. Nếu mùa hè, mưa đông ở Đông Nam Á là cơn ác mộng, thì mùa đông, băng tuyết ở Bắc Á là nỗi ám ảnh. Vậy mà sắp tới Airbus A321 của chúng tôi lại gần như kín lịch đi Nhật Bản và Hàn Quốc - những nơi sẽ hóa thành xứ tuyết. Băng có thể đóng trên cánh và thân máy bay làm nó nặng nề, rớt xuống như một chiếc lá. Băng cũng dễ dàng bít các ống pitot và làm mất thông tin bay cốt tử. Còn tuyết có thể phủ kín và dày các đường băng ở Incheon, Nagoya^[1], hay Narita làm cho việc hạ cánh trở nên vô cùng nguy hiểm. Phi công sẽ phải ôn lại các quy trình và quy định để biết khi nào nên bay, khi nào nên hủy, hoặc điều kiện nào phải sử dụng biện pháp chống băng nào để vừa an toàn, vừa kinh tế.

Ngoài ra, tôi còn phải ôn lại những kiến thức mà phi công phải thuộc lòng. Như đã kể, vì trí nhớ có hạn, phi công không được hành động theo trí nhớ, ngoại trừ những tình huống hiểm nghèo. Phi công Airbus A321 có 10 tình huống khẩn cấp (memory items) và cỡ 50 giới hạn của máy bay (limitations) cần phải nằm lòng để khi sự cố xảy ra, họ có thể phản ứng ngay. Chẳng hạn như khi phi cơ sắp đâm vào núi hoặc mất thăng, tổ bay đâu có thời gian mở sách hướng dẫn mà phải hành động ngay tắp lự. Những thứ này phi công đi bay nào cũng buộc phải nhớ nên rất dễ bị hỏi trong sim.

Năm sau tôi cũng sẽ trôm trôm 3.000 giờ bay. 3.000 giờ là điều kiện cần để chuyển ghế, nâng cấp thành cơ trưởng. Còn điều kiện đủ thì ngoài

việc công ty phải cần cơ trưởng, thì phi công phải đậu ba, bốn lần kiểm tra chuyên môn và khả năng ra quyết định. Tôi thấy mình nên chuẩn bị từ giờ cũng không sớm. Liên lạc hỏi han bạn bè để lập nhóm ôn tập thì mới vỡ ra là nhiều người đã chuẩn bị từ lâu rồi.

“Mấy chú còn trẻ nên cứ cố gắng cho nhiệt vào, bọn anh già rồi nhường tất cho bọn chú.” Các tiền bối hay tếu táo như vậy khi thấy đám hậu bối ngày nào cũng kéo va li đi bay. Trước, tôi nghĩ mấy câu này chỉ là trêu đùa, giờ mới thấy có thể họ nói thật. Mấy năm đầu, không bay vài ngày là thấy trong người ngứa ngáy, còn giờ tôi chỉ muốn có thêm thời gian ở dưới đất. Phi công với các chuyến bay có khi cũng giống như các mối quan hệ trong đời, khi trắng mắt qua rồi thì chừng mực, khoảng cách và sự tôn trọng mới giữ cho quan hệ được lành mạnh lâu dài thôi. Bởi thế, tôi tin là được nghỉ nhiều như tháng này, mình không nhớ bay như hồi còn mới. Và điều này là tích cực.

Vậy mà sáng nay chạy xong, vào một quán cà phê mở sớm ngồi uống chai nước, tôi lại quen tay mở lịch bay lên xem. Tôi thấy Bình, cậu đồng nghiệp thân thiết có lịch chiều nay đi Đà Nẵng, captain là Jose, một anh chàng Mexico thân thiện. Hai chặng nhẹ nhàng, thời tiết khô ráo, đi sớm về sớm, captain dễ chịu. Hôm qua Bình cũng đã bay, không biết hôm nay còn muốn bay không. Tôi nhắc máy gọi hỏi xem nếu anh không muốn thì tôi sẽ bay giúp.

Và bạn tôi hỏi:

– Sao hôm trước thấy khỏe nghỉ ở nhà sướng, không thiết đi bay nữa mà?

Ờ ha...

[\[1\]](#)Sân bay ở một thành phố miền Trung của Nhật Bản.

được ngòy trời đẹp

21.11.16

– *Xin chào, Tân Sơn Nhất Approach, VN654, flight level 200* - Xin chào Tiếp cận Tân Sơn Nhất, VN654 đang giữ mực bay 200^[1].

– *Xin chào VN654, cleared descend 7.000ft* - Xin chào VN654, được phép hạ xuống độ cao 7.000ft.

Tôi quay sang nhìn cơ trưởng, captain Min người Hàn Quốc, và ông cũng quay sang tôi. Cả hai trao nhau cái cười đắc ý.

Đài *Tiếp cận Tân Sơn Nhất* là cơ quan không lưu điều hành vùng trời nơi các phi cơ giảm độ cao để hạ cánh. Đây là vùng không gian đông đúc và dễ ách tắc. Bay trong không phận này vào giờ cao điểm như lúc 19 giờ tối nay không khác gì chạy xe ngoài đường vào giờ tan tầm cả. Và như những chiếc xe phải chen chúc để nhích từng mét một trên mặt đường, những phi cơ cũng chỉ được cho phép giảm độ cao xuống từng 1.000ft một. Nếu đây là một ngày bình thường, *Tiếp cận Tân Sơn Nhất* sẽ chỉ cho chúng tôi huấn lệnh để xuống 19 ngàn feet mà thôi. Rồi khi có một máy bay hạ cánh, các máy bay khác lần lượt được giảm xuống 1 ngàn feet nữa, thì lúc đó chúng tôi mới được xuống 18 ngàn feet. Cứ thế đến khi bay vào được đường băng.

Nhưng mà tối nay, *Tiếp cận Tân Sơn Nhất* đã cho phép VN654 hạ một mạch xuống thẳng 7.000ft, nghĩa là chúng tôi là *number one*, máy bay hạ

cánh đầu tiên trong khung giờ này. Và vì không có tàu bay nào ở phía trước, nên VN654 còn được *high speed*, tức là cứ giữ tốc độ cao mà bay xuống. Chiếc Airbus A321 của chúng tôi mở hết tốc lực lao xuống sân bay Tân Sơn Nhất, như một chiếc xe máy phóng 70 cây số trên giờ trên đường Cách Mạng Tháng Tám, lúc 5 giờ chiều vào một ngày giữa tuần.

Bây giờ là cuối tháng Mười, thời tiết đang trôi dần về đoạn kết của mùa mưa nhiệt đới. Những ngày này, những cơn mưa dông không còn năng ghé thăm Sài Gòn đều đặn vào mỗi buổi chiều và ở chơi đến tối nữa. Chúng chỉ đến độ ba bốn ngày một lần, nhưng lần nào cũng mang lại những trận cuồng phong mãnh liệt, không kém gì những tiếng thét cuối cùng của một con mãnh thú trọng thương đang giãy giụa trước khi gục hẳn.

Hai tiếng trước ở Singapore, lúc chuẩn bị cho chuyến bay về, chúng tôi đọc qua các bản dự báo thì thấy rằng thời tiết vẫn như một chiều mùa mưa điển hình: từ 16 giờ đến 22 giờ, rải rác mưa dông và gió giật.

Captain Min trình bày cho tôi nghe dự định của ông khi đang suy xét về số lượng nhiên liệu phải bơm vào máy bay. Ta sẽ mang thêm xăng dầu để có đủ bốn mươi phút bay chờ. Những cơn dông nhiệt đới thường chỉ kéo dài cỡ hai mươi phút. Sau đó, ta cần thêm hai mươi phút nữa để chờ đến lượt hạ cánh. Tôi gật đầu đồng ý. Còn về sân dự bị, ta sẽ chọn Cam Ranh. Trong trường hợp hết bốn mươi phút mà vẫn không thể đáp được, ta sẽ có đủ dầu để đi Cam Ranh. Nhưng đến lúc đó, nếu thời tiết ở các sân bay gần hơn mà đủ điều kiện, ta sẽ không cần đi Cam Ranh nữa. Ta sẽ xin đổi dự bị sang Phnom Penh hay Cần Thơ, và điều này giúp ta có thêm một ít nhiên liệu để tiếp tục bay chờ ở Sài Gòn, tìm kiếm cơ hội hạ cánh.

Tôi kiểm tra lại một lần nữa số liệu về tải trọng mới được cập nhật. Tối nay khách đầy, hàng hóa không nhiều lắm, nên chúng tôi có thể rộng tay lấy xăng dầu. Không phải lúc nào phi công cũng được đáp ứng như

vậy, vì mỗi chuyến là mỗi tải trọng khác nhau. Nếu không đủ chỗ, hoặc là tổ bay phải giảm lượng nhiên liệu mình yêu cầu, hoặc là hãng phải cắt lại khách hay hàng hóa tải lên máy bay.

Tôi đồng ý, và cơ trưởng ghi 10.500kg vào ô yêu cầu. Mười tấn rưỡi này sẽ đủ cho chín mươi phút bay từ Changi^[2] về Tân Sơn Nhất, bốn mươi phút bay chờ, bốn mươi phút đi Cam Ranh, mười phút cho những thứ lẻ tẻ khác, và ba mươi phút phòng hờ những tình huống bất đắc dĩ mà trong luật quy định.

Ba tiếng rưỡi nhiên liệu cho một chặng bay chỉ một tiếng rưỡi!

Đọc đến đây, hẳn bạn sẽ thắc mắc không hiểu vì có gì mà tôi đánh cả một dấu chấm than để câu ở trên trở thành một lời cảm thán. Bạn sẽ nghĩ, tuy có mang nhiều, nhưng nếu trời đẹp, không phải bay chờ và không chuyển hướng, thì phần xăng dầu nào không đựng đến cũng vẫn còn đó. Có kí lô nào bị đốt thêm vào khí quyển đâu.

Sự thật là hoạt động bay không được thân thiện với môi trường như vậy. Càng mang nhiều nhiên liệu, máy bay càng nặng. Mà máy bay càng nặng thì động cơ càng phải hoạt động nhiều, càng phải uống xăng nhiều để đẩy khối sắt bảy mươi tấn bay được trên không trung. Ví dụ, nếu tổ bay không lấy xăng để chờ và chỉ lấy đủ nhiên liệu để chuyển hướng đi Cần Thơ, thì một tiếng rưỡi giờ bay từ Changi về Tân Sơn Nhất chỉ đốt bốn tấn nhiên liệu. Còn nếu mang dầu nhiều như hôm nay, chúng tôi sẽ đốt cả thảy bốn tấn mốt. Khí thải của một trăm kí lô xăng nữa sẽ được xả vào không khí.

Giả như tàu bay có thể tắt động cơ để ngừng trên không, như người ta tắt máy tấp xe vào lề chờ tạnh mưa và hết kẹt xe, hoặc là tấp vào một trạm xăng nào đó để nạp thêm nhiên liệu thì mọi chuyện hẳn sẽ nhẹ nhàng hơn.

Dự báo bão bùng là vậy, nhưng thời tiết thực tế thì không vậy. Từ

15.000ft, 4 cây số trên đầu Cần Thơ, Sài Gòn đã hiện ra rõ như in lên mặt kính buồng lái. Muôn vạn ngọn đèn hắt ánh sáng lên không trung, làm cái đô thị nhộn nhịp này nổi bật trong màn đêm như một ánh lửa trong hang tối.

Trừ phía Bình Dương vẫn còn một đám mây bão, tối nay quang cảnh cả vùng trời phía nam trong như nước và êm như bông. Con đông mà dự báo thời tiết nhắc tới có thể là đám mây kia ở Bình Dương, có thể là một đám đã đến và đã tan, hoặc có thể đã không có cơn đông nào.

Như thường lệ, từ Mỹ Tho chúng tôi bay về phía đông, sau đó vòng lại hình chữ U để nhập vào trục đường băng hướng về phía tây của Tân Sơn Nhất, đường băng 25 phải. Giờ này chỉ có một mình VN645 hạ cánh nên chữ U tối nay nhỏ hơn thường ngày. Gió thổi nhẹ và chiếc Airbus A321 chạm đất êm ái.

Lăn vào bãi, tắt máy, chúng tôi nhìn đồng hồ và thấy mình về sớm mười lăm phút. Captain Min và tôi quay sang bắt tay nhau. Ông gật đầu *xinka-mon*, còn tôi cúi đầu, *kamsahamnida*.

[1] Ở trên cao, thường là trên 10 ngàn feet, các hoạt động bay dùng mực bay (flight level) thay vì độ cao theo đơn vị ngàn ft. Theo đó, độ cao chia cho 100 sẽ ra mực bay. Ví dụ: 25 ngàn feet sẽ thành mực bay 250 hoặc flight level 250 và viết là FL250.

[2] Sân bay ở Singapore.



bay, hay không bay

27.11.16

Tối thứ Bảy tôi mừng vì thấy buồn ngủ. 20 giờ tắt đèn hy vọng thẳng giấc được đến sáng, trọn vẹn tám tiếng. Thế mà 2 giờ sáng đột nhiên giật mình tỉnh. Giấc ngủ bị rối loạn hẳn là hệ quả của việc giờ giấc lung tung mấy ngày qua.

Hai tuần đầu tháng, tôi gần như chơi không, nhưng bù lại, tuần vừa rồi bay rất dày. Thứ Hai, tôi đã bay liên tù tì bốn chặng - 7 giờ sáng cất cánh từ Tân Sơn Nhất đến Đà Nẵng, chờ một tiếng rồi quay đầu về ngay, về Sài Gòn chờ thêm một tiếng nữa thì khởi hành đi Pleiku, đáp ở Pleiku chờ một tiếng đón khách rồi về lại, 16 giờ kém tôi có mặt ở Sài Gòn. Thứ Ba, tôi bay Jakarta về ngay - sáng 10 giờ đi, chiều 17 giờ về. Tối thứ Tư, tôi làm khách bay ra Hà Nội từ 19 giờ rưỡi để nửa đêm từ Nội Bài bay đi Nagoya. Tôi đáp ở Nhật sáng sớm thứ Năm, ngủ lại đó một đêm rồi sớm thứ Sáu về Hà Nội. Đáp ở Hà Nội lúc 14 giờ, tôi chờ thêm hai tiếng nữa để bắt chuyến bay kế tiếp về Sài Gòn. Tôi về đến nhà vừa kịp giờ ăn tối. Đêm đó đến tận khuya tôi mới chợp mắt được. Cả ngày thứ Bảy thì tôi không làm gì ngoài nghỉ ngơi và chờ đến tối, hy vọng ngủ lại được như bình thường.

Tôi lấy điện thoại đang sạc dưới giường. Hai cuộc gọi nhỡ và một tin nhắn. Chắc ai đó gọi không được nên nhắn tin. “Chào anh, em là Phước, ngày mai anh để em đi *tua* Hà Nội ngủ đêm của anh được không? Lịch em

nhàn, mai *standby* buổi sáng, mốt đi Hải Phòng buổi chiều thôi.” Tua là từ chúng tôi hay gọi để chỉ những ngày bay liên tiếp phải ngủ xa nhà, trong trường hợp này là tua một đêm hai ngày ngủ lại ở Hà Nội.

Mấy tháng nay cơ phó bay rất ít. Mùa thấp điểm, thị trường lại nhiều cạnh tranh, số lượng cơ phó ở Sài Gòn tăng lên nên số chuyến bay chia đều cho mọi người không còn nhiều. Lần đầu tiên sau ba năm tôi chỉ bay năm mươi lăm giờ mỗi tháng, ít hơn nhiều so với con số tám mươi giờ trước đây chúng tôi được bay. Thu nhập của phi công chúng tôi được trả theo giờ bay, nên bay ít nghĩa là tiền ít. Bởi thế anh em đồng nghiệp hay nhìn lịch nhau, xem có chuyến nào *xuong* không, ai muốn bay thì xin đi bay thế, kiếm thêm, tăng gia sản xuất.

Xuong có thể là ngày chỉ có hai chuyến ngắn cũn, Sài Gòn đi Phú Quốc hay Đà Lạt hay Siem Reap^[1], mỗi chặng ba mươi đến bốn mươi phút, không bỏ công mặc đồng phục đi bay. *Xuong* cũng có thể những ngày bay bốn chặng ngắn, nghỉ ở mỗi chuyến dài, mất cả ngày mà không được bao nhiêu giờ bay.

Hay *xuong* cũng có thể hiểu là những ngày bay tua xa nhà, ngủ trong một khách sạn không vừa ý, nghỉ ngơi không được nhiều, mà phải bay quá mager như lịch tua Hà Nội của tôi Chủ nhật hôm nay. Theo lịch, tôi sẽ rời nhà lúc 14 giờ rưỡi để 15 giờ có mặt chuẩn bị, 16 giờ cất cánh. Từ Sài Gòn, tôi bay xuyên Đông Dương ba chặng, hạ cánh lần lượt ở Phnom Penh, Viêng Chăn và cuối cùng ở Hà Nội lúc 21 giờ 30. 22 giờ 30 về đến khách sạn, 23 giờ ngủ. Sáng hôm sau 11 giờ xe đón ở khách sạn để cất cánh về Sài Gòn lúc 1 giờ chiều. Đáp ở Sài Gòn 3 giờ chiều, tôi sẽ đi tiếp Singapore, dự kiến 22 giờ mới đáp trở lại Tân Sơn Nhất, nghĩa là 23 giờ mới về nhà.

Lịch của Phước nhẹ hơn nhiều. *Standby* là trực, mà trực gần như là được nghỉ vì mấy tháng nay ít có ai bỏ bay. Nếu tôi lấy lịch của Phước, tôi

sẽ được nghỉ thêm được bốn mươi tiếng nữa trước khi phải mặc đồng phục đi Hải Phòng vào tối thứ Hai.

Năm vừa qua, để chặn dòng chất xám chảy sang chỗ đối thủ, hãng chúng tôi đã tăng lương và giảm giờ làm cho phi công. Sau hai lần tăng, thu nhập của chúng tôi tuy chưa bằng được đối thủ cạnh tranh, nhưng cũng đã tăng lên đáng kể. Hãng cũng thay đổi luôn cách trả lương, bây giờ bay giờ nào trả giờ đó, chứ không còn khoán hẵn như trước. Cách tính mới này xem ra hoàn hảo cho những người chăm bay, bay nhiều tiền nhiều. Từ đó, những than vãn thưa thớt dần.

Nhưng cách tính mới không lý tưởng với những người ít bay như tôi cho lắm, về mặt kinh tế, vì nó làm tôi giảm thu nhập. Nếu như nền kinh tế tiêu dùng đầy tiềm năng của Việt Nam là một cuộc đua, và mỗi người lao động là một thí sinh, thì chắc tôi là một trong những cua rơ lệt đệt bị rớt lại ở tốp cuối. Số giờ bay mà tôi tự giới hạn cho mình là năm mươi giờ mỗi tháng, và thu nhập tương ứng, sau khi trích ra một phần để trả góp mua nhà, chỉ thỏa mãn được những nhu cầu có phần tối giản của tôi. Nếu tôi đổi tua Hà Nội mười tiếng lấy hai ngày nghỉ và hai chặng Hải Phòng nhẹ nhàng, cuối tháng này tôi sẽ chỉ còn tổng cộng bốn mươi tám giờ.

Có thể tôi phải gởi ghém nhu cầu đã có phần tối giản của mình hơn nữa. Hoặc là tôi nên đi bay. Cày thêm giờ. Nghỉ thêm vài hôm. Kiếm thêm ít tiền. Thư giãn thêm một tí. Bay. Không bay.

Đưa lên đặt xuống bay, không bay như vậy xem ra có tác dụng hơn trò đếm cừu cho dễ ngủ nhiều. Nhờ vậy mà tôi ngủ thiếp, và thảng giấc đến 6 giờ sáng. Vẫn thấy nặng nề, uể oải, nhưng kinh nghiệm cho biết để nhịp sinh học trở lại bình thường, tôi cần cho cơ thể mình vài liều vận động vào buổi sáng sớm. Tôi xỏ giày ra đường kênh chạy bộ trước đã. Sớm Chủ nhật cuối năm, hẵn người người còn ngủ nên đường phố còn vắng và không khí còn tươi như một ly bia vừa được rót ra từ vòi quầy bar. Tôi

hoàn thành 8 cây số trong cái tươi mát nguyên lành đó, một thứ xa xỉ của Sài Gòn, chỉ có được vào buổi ban mai ngày Chủ nhật cuối năm. Tôi thấy người mình tỉnh lại, đầu óc thông thoáng, mỗi làn khí tôi hít vào từ mũi đi được qua tim, qua phổi đến tận tới ngón chân rồi mới trở ra, chứ không hụt hẫng như lúc còn mệt nhọc. Cơ thể tôi chắc đã nhận tín hiệu rằng tôi không phải chiến đấu nữa, giờ thì nó có thể thư giãn. Cả ngày nay tâm trạng tôi chắc đã khá lên đôi phần, tối ngủ sẽ ngon đây.

Trên đường về, tôi nhắn tin trả lời cho Phước “OK đổi, enjoy Hanoi nha”. Cuối tháng Phước sẽ có thêm thu nhập. Còn tôi, thêm ngày nghỉ.

^[1]Thành phố nằm ở tây bắc Campuchia.

transit #7: checklist

Checklist, danh sách các công việc cần phải kiểm tra lại, là một phần quan trọng trong việc vận hành máy bay. Trước và sau mỗi giai đoạn của chuyến bay, tổ bay đều phải sử dụng checklist để kiểm tra xem mình có thiếu sót gì không.

Ví dụ, sau khi đưa máy bay lên khỏi mặt đất, phi công điều khiển máy bay sẽ ra lệnh: “After takeoff checklist”. Phi công còn lại sẽ lấy tờ checklist ra để đọc. Đây là một tờ giấy có kích thước nửa khổ A4, được ép nhựa, trong đó in tất cả các checklist của mọi giai đoạn của chuyến bay. Trong *After takeoff checklist* có ba dòng như thế này (dịch tiếng Việt bên phải):

Landing gear Up	(Càng Ở vị trí Up)
Flaps Retracted	(Cánh tà Đã thu lên)
Packs On	(Máy lạnh Đã mở)

Phi công đọc checklist sẽ bắt đầu đọc từ dòng đầu tiên là “Landing gear”, bộ càng - bánh xe của máy bay. Phi công đang bay sẽ nhìn vào bảng điều khiển càng, thấy là càng đã ở vị trí Up, nghĩa là đã được thu lên sau khi máy bay rời đất, và trả lời “Up”. Người đọc kiểm tra trong checklist xem câu trả lời “Up” đã đúng chưa, nếu đúng, sẽ đọc tiếp dòng thứ hai. Nếu không, tổ bay phải dừng lại và thực hiện đúng như checklist yêu cầu.

Cứ thế, đọc đến mục thứ hai, thứ ba. Khi hết, người đọc phải nói “After takeoff checklist completed”, *kết thúc checklist Sau khi cất cánh*, để thông báo với người kia.

Như đã nói ở trên, đọc và làm checklist rất quan trọng, vì nó nhắc tổ bay về những điều không thể sót trong khi bay. Rất nhiều những sai sót nghiêm trọng đã được sửa chữa khi phi công mở checklist ra đọc, và đương nhiên, rất nhiều tai nạn xảy ra vì người ta quên dựa vào vài dòng in trong nửa tờ A4 ép nhựa đó.

Một buổi tối, sau khi kết thúc một chuyến bay, trước khi rời buồng lái xuống xe đi về, tôi nghe captain của mình thì thầm: “điện thoại đã có, mắt kính đã cất, nón đã lấy, đồng hồ đã trên tay...” Những lời này nghe rất giống checklist, nhưng checklist của Airbus A321 hoàn toàn không có những điểm rất cá nhân này.

Tôi quay sang hỏi thì captain trả lời với một nụ cười: “À, *Go home*^[1] *checklist* của tôi đấy!”

Hóa ra ông mắc tật hay quên nên đã dựa vào triết lý checklist của hàng không để tạo ra checklist cho riêng mình để tránh bị quên đồ. Với nó, ông không cần nhớ nhiều, chỉ cần nhớ trước khi rời máy bay phải làm *Go home checklist* là được.

Tôi cho rằng đây quả là một phát kiến vĩ đại. Nếu tôi biết áp dụng và đủ siêng năng để thực hiện đọc *Go home checklist* mỗi lần rời buồng lái như ông, chắc tôi đã không để quên nhiều đồ như vậy. Hai cái kính, một đồng hồ, vài cái nón, vài đồ sạc điện thoại và vô số bút bi.

^[1]Về nhà.

sẵn sàng

13.02.17

Một tiếng trước giờ khởi hành, chúng tôi có mặt trên máy bay. Captain, anh Quân, lấy cuốn nhật ký kỹ thuật. Tàu bay không có hỏng hóc, giấy tờ chứng chỉ bảo hiểm đầy đủ, anh nói sau khi kiểm tra, điều này có nghĩa anh chấp nhận chiếc máy bay này để bay chuyến VN405 từ Incheon về Sài Gòn chiều nay.

Sau năm phút hội ý với tổ tiếp viên, anh đi xuống kiểm tra bên ngoài, còn tôi vào buồng lái. Tôi kiểm tra mặt nạ oxy, bình cứu hỏa, từng cầu chì, hệ thống báo cháy, thủy lực, điều áp, chống băng, rồi ngồi vào chỗ nhập đường bay lên máy tính. Anh Quân trở lại buồng lái, check ngoài tốt, anh thông báo. Nhiên liệu đã được nạp đủ, tôi bật hết các máy bơm xăng trên bảng điều khiển lên, rồi rà tay xuống bật đèn hiệu cài dây an toàn.

Ting. Máy bay đã sẵn sàng đón khách.

Welcome on board, chị tiếp viên trưởng liên tục gật đầu tươi cười chào khách sau lưng chúng tôi. Captain Quân kiểm tra lại kỹ lưỡng dữ liệu bay tôi đã nhập. Tôi gọi Mặt đất để xin lệnh cất cánh và được trả lời: “*You are cleared to Hochiminh via BoptalL, runway 33L, climb FL200, squawk 3201*”. Tôi nhắc lại huấn lệnh, cách để thông báo với bên kia là chúng tôi đã hiểu rõ, đoạn đưa tay lên nút độ cao chính 200, sau đó bật màn hình máy tính kiểm tra đường bay BoptalL từ đường băng 33 trái đã được lập trình, và cuối cùng bấm 3201 vào hộp nhận dạng. Từ giờ, VN405 sẽ được mã hóa

thành số 3201 trên radar của không lưu. Cơ trưởng theo dõi từng động tác của tôi và đưa ngón cái lên, nói *checked*, đã kiểm tra. Tiếp viên phục vụ tổ bay bấm chuông xin vào để mời đồ uống. *Coffee for captain, green tea for first officer. Kamsahamnida, Yeon Ji.*

– Briefing nhé? - Anh Quân hỏi.

– OK captain.

Briefing là từ chuyên môn để chỉ buổi hội ý mà tổ bay làm với nhau trước khi điều khiển phi cơ làm một việc gì. Mọi thứ xung quanh chuyến bay thường diễn ra nhanh và phức tạp, khiến người bay khó mà dừng lại để bàn bạc với nhau. Bởi vậy, họ phải tranh thủ những lúc rảnh rang để hội ý về những điều phải làm trong tương lai. Trong trường hợp này là quá trình xuất phát của máy bay, từ lúc nổ động cơ, lăn bánh đến cất cánh.

Chúng tôi xem lại bản đồ sân bay và chuẩn bị đường đi mà Mặt đất Incheon có thể yêu cầu chúng tôi lăn. Chúng tôi nhìn vào mọi thông số của phi cơ, điều kiện thời tiết, quy định của sân bay, trọng lượng cất cánh, số lượng nhiên liệu, độ dài đường băng 33 trái và đường bay Boptal đã được cho phép.

Trên là các yếu tố trong một chuyến bay bình thường mà phi công phải xem xét. Nhưng một cuộc hội ý đầy đủ không dừng lại ở đó mà phải bao gồm luôn những rủi ro mà chuyến bay có thể gặp. Luật yêu cầu phi công ít nhất phải bàn bạc với nhau để có phương án khi *mất một động cơ lúc cất cánh*. Ít nhất là vậy, còn nếu tổ bay thấy điều gì khác có thể uy hiếp an toàn, họ phải thảo luận thêm.

145 knots^[1], tương đương 270km/h, là tốc độ quyết định cất cánh hôm nay. Khi chạy đà, trước khi đạt được vận tốc 145 knots, máy bay nếu mất một động cơ thì vẫn còn kịp thắng lại mà không bị lao ra khỏi đường băng. Sau 145 knots, dù có sự cố gì, chúng tôi vẫn phải tiếp tục cất cánh - bay lên trời rồi sau đó tìm cách quay lại đáp, vì dù gì cũng an toàn hơn

hủy cất cánh dưới đất. Đà lao của phi cơ lúc đó quá lớn rồi, chắc chắn sẽ xông ra khỏi đường băng. Đường băng là dải đất được thiết kế để chịu được trọng tải trên dưới trăm tấn, nên chỉ có ở trong đường băng, phi cơ mới an toàn. Vùng đất bên ngoài, dù có cứng cáp đến đâu thì cũng không bằng. Máy bay mà lọt vào đó thì không khác gì con voi đi trên chiếc cầu tre nhỏ cả.

Nếu hủy cất cánh trước 145 knots, anh Quân sẽ dùng mọi cách để dừng máy bay lại. Đạp thắng, đảo chiều động cơ, giữ máy bay trên trục đường băng. Tôi giám sát quá trình giảm tốc và thông báo với không lưu yêu cầu trợ giúp. Khi máy bay dừng hẳn, anh sẽ phải bật thắng tay, liên lạc yêu cầu tiếp viên vào vị trí sẵn sàng. Tôi xử lý sự cố theo chỉ dẫn của máy tính. Nếu cháy nổ không kiểm soát được, tiếp viên sẽ không cần chờ lệnh mà mở cửa luôn. Phao bung ra thành cầu tuột, hành khách theo đó trượt xuống mà thoát hiểm.

Nếu gặp sự cố sau 145 knots, chúng tôi sẽ phải bay lên. Xung quanh sân bay Incheon không có núi cao, phía tây là biển và phía đông là đô thị. Tuy nhiên, chỉ 50km về phía bắc, khoảng vài phút bay, là biên giới với Triều Tiên. Cho nên, dù có khẩn nguy thế nào thì phi công cũng chỉ có hai phút để ổn định máy bay, rồi buộc phải vòng trái ra biển ngay. Một động cơ, tải nặng, vừa lấy độ cao vừa queo, chiếc Airbus A321 sẽ đặt đẹo không khác gì con chim ăn khế ề cổ chở người anh mang túi 12 gang ních đầy những vàng. Nhưng vậy cũng còn an toàn hơn là lao mình vào Bình Nhưỡng. Chúng tôi sẽ bay lên 3.000ft, không cần quá cao vì lúc đó xung quanh là biển, sẽ cố gắng nổ lại động cơ và tìm cách quay về hạ cánh nhanh nhất có thể.

– Any question? - Captain Quân hỏi tôi còn câu hỏi hay muốn đề xuất thêm bớt gì nữa không. Nếu không thì anh kết thúc cuộc hội ý này ở đây.

– No question - Không có câu hỏi, tôi trả lời.

Một phần lớn trong phận sự của người lái là chuẩn bị. Vì thế chúng tôi briefing tới, hội ý lui, những điều thuộc nằm lòng rồi mà ngày nào cũng phải nhắc lại. Cái gì nghe mãi cũng nhàm, và cái khó của phi công nằm ở đó. Họ phải nghe những điều sáo mòn với tấm lòng sốt sắng của một tín đồ ngoan đạo, tỉnh táo không cho những lời ấy chui vào tai này rồi lọt ra tai kia. Máy bay rất an toàn, nhưng biết đâu, hôm nay, chuyến này, rủi ro sẽ xảy ra. Lúc đó, những điều trao đổi trong briefing sẽ trở thành có ích.

– Cho anh cái *Before start checklist*^[2]!

Tôi quay sang phải lấy trong hộc ra tờ giấy có in tất cả các checklist của chuyến bay, tìm phần đầu tiên và đọc to. Buồng lái đã chuẩn bị, vỏ bọc các ống bên ngoài đã lấy vào, nhiên liệu đã bơm đủ, đèn hiệu cài dây an toàn đã mở, dữ liệu đã nhập, độ cao sân bay đã chỉnh.

Giờ thì chúng tôi đã sẵn sàng, chờ khách vào hết nữa là có thể nổ máy.

^[1]Đơn vị đo tốc độ dùng cho máy bay khi ở gần mặt đất (từ 9km trở xuống), phát âm là “nút”. Knot là viết tắt của đơn vị hải lý/giờ, 1 knot xấp xỉ 1,852km/h. Từ 9km trở lên, nhất là khi bay bằng thì tốc độ máy bay được tính bằng tốc độ âm thanh. Đơn vị lúc này được dùng để đo tốc độ là Mach, viết tắt là M. Ví dụ, tốc độ M 0.78 nghĩa là tốc độ của phi cơ đang bằng 78% so với tốc độ âm thanh.

^[2]Xem transit #7: checklist.

những điệu kỳ nằm ở phía xa khơi

14.05.17

*“Bỗng ngày nọ người nhìn ta khẽ nói
‘Những điệu kỳ nằm ở phía xa khơi!’
Chúng mình là tàu bé trong hải cảng
Ôm mỏ neo nằm mộng những chân trời.”*

Thơ Nguyễn Thiên Ngân

Thứ Sáu tôi chỉ bay hai chặng Singapore. Cất cánh 16 giờ, hạ cánh 21 giờ. Đi lúc người người còn ở công sở, về khi nhà nhà chuẩn bị lên giường. Thời tiết ôn hòa, hai chặng bay không một lần nhiễu động. Ra khỏi sân bay lấy xe về, tôi chợt nhận thấy nhà giữ xe mới của Tân Sơn Nhất, một tòa nhà năm tầng khánh thành đầu năm, được sắp xếp khá thông minh. Xe ra xe vô mượt mà, không ùn tắc, nhân viên lịch sự và hiệu quả. Đạo này, bắt đầu có nhiều thứ ở Sài Gòn làm tôi hài lòng. Tôi tự hỏi: “Mình còn mong gì hơn nữa?”

So với những năm đầu chập vạt, năm thứ ba đi bay này tôi mang tâm lý tự tin và thoải mái hơn nhiều. Nếu khi mới thả, tôi là một chú chim non, thì giờ đây, tôi nghĩ mình đã đủ lông đủ cánh. Thành thực công việc và được đồng nghiệp giúp đỡ nên mỗi ngày đi làm của tôi trôi qua êm ái, yên ả như cái tiết trời của ngày thứ Sáu hôm nay vậy.

Công việc ổn định nên đầu óc rảnh rang. Và vì có được tiêu chuẩn mua vé giá rẻ dành cho nhân viên của hãng, nên tôi đi du lịch nhiều. Chưa kể, tôi có tên trong danh sách chuyển ghế. Năm sau, những cơ phó có tên ở đây sẽ được công ty huấn luyện thành cơ trưởng. Một bước tiến dài trong sự nghiệp.

Vậy mà tôi vẫn không yên.

Tháng Tư, Qatar Airways^[1] đến Sài Gòn tuyển phi công, tôi có mặt. Tháng Năm, Emirates^[2] đến, tôi cũng không vắng. Các hãng hàng không bóng bẩy ở Vùng Vịnh chưa bao giờ là mục tiêu trong sự nghiệp của tôi, nhưng vẫn có cái gì đó thúc giục tôi phải hiện diện. Tôi cho rằng tính tò mò của mình, chứ không phải những đồng lương nhiều số 0 mà họ trả cho phi công, là động lực đưa tôi đến những buổi gặp gỡ ấy. Nếu so sánh (một cách vụng về) thì tôi giống như một cô gái đến buổi dạ vũ tuyển vợ của hoàng tử không vì mộng làm vương phi, mà vì muốn xem cung điện lộng lẫy khác chi với cuộc sống lệ thường của mình. Tôi đã đến và tham dự các buổi thuyết trình giới thiệu, biết được họ vận hành ra sao, bay những phi trình thế nào, phi công phải đạt tiêu chuẩn gì, công ty có chế độ gì đặc biệt với người bay và gia đình của họ... Và tôi ra về với những câu chuyện mới và cái nhìn rộng hơn về ngành nghề của mình.

Ngày mai, tôi bắt đầu mười ngày nghỉ phép. Lần này tôi đi Sydney, nhưng không phải du lịch mà để phỏng vấn xin việc. Cơ phó lái Boeing 767, của Air Japan, một hãng hàng không lớn của Nhật Bản, chuyên các chuyến bay đường trung chở hàng lẫn chở khách đến các nước xung quanh, có cả Việt Nam.

Từ hơn một thập kỷ nay, công việc này là công việc hấp dẫn nhất thị trường việc làm phi công trên thế giới. Bay đường trung, nghỉ nhiều, lương rất cao và quản lý tử tế kiểu Nhật. Đổi lại, tiêu chuẩn của họ vô cùng khắt khe. Nhìn cung cách tận tụy của nhân viên cửa hàng tiện lợi

hay soát vé ở ga tàu của đất nước xứ mặt trời mọc, tôi hiểu các tuyển trạch viên sẽ đòi hỏi điều gì ở mình.

Công ty tổ chức cuộc dự tuyển lần này cho tôi biết chỉ có khoảng hai trên mười ứng viên tham gia sẽ được chọn. Xác suất bị loại cao không phải vì tỷ lệ chọi cao, mà vì ít ai đáp ứng được yêu cầu của nhà tuyển dụng.

Boeing 767 đã bước sang tuổi 40 nhưng vẫn là một cỗ máy hoàn hảo. Air Japan sử dụng nó để bay đường trung, từ Nhật đi Đông Nam Á, hay đến Hawaii. Họ yêu cầu ứng viên phải điều khiển được phi cơ này bằng tay chuẩn xác từng li từng tí theo quy trình của họ. Một đề bài khó nhằn cho những phi công hiện đại.

Chúng tôi được đào tạo trong kỷ nguyên khoa học công nghệ, ở cái thời mà máy tính có thể tự bay chuẩn hơn bất kỳ phi công kiệt xuất nào. Công việc của người bay trong khoang lái không khác mấy so với một kỹ sư trong công xưởng: vận hành và giám sát các cỗ máy. Phi công ngày nay chỉ là người bấm nút ra lệnh, nếu có sự cố thì tra sách kỹ thuật để khắc phục. Còn việc phải tự tay vật lộn giữ phương hướng, tốc độ, độ cao của máy bay như thời Boeing 767 ra đời, thì phi công hiện đại gần như không phải làm. Đăng ký dự tuyển vào công việc này, tôi không khác nào một phóng viên ảnh vốn thành thạo thao tác trên máy ảnh kỹ thuật số hiện đại, nay đi xin việc ở một ở tòa soạn danh tiếng, trả lương hậu hĩnh, nhưng chỉ cấp cho nhân viên máy ảnh cơ, gắn phim, không đo sáng, khẩu độ và tốc độ phải tự chỉnh bằng tay.

Tôi biết cơ hội cho mình, cũng như 70 phần trăm ứng viên còn lại, không sáng sửa gì cho lắm. Nhưng có gì đó cứ thôi thúc tôi phải nộp đơn, ôn tập, và đi thi. Tôi thậm chí còn bỏ kha khá tiền túi để tham gia một khóa huấn luyện bay thử trên giả lập, để khi sát hạch không bị bỡ ngỡ.

– Không muốn giống con ếch hả? Anh bạn thân hỏi tôi, khi chúng tôi

uống ly bia chia tay hôm trước.

Tôi biết anh muốn dùng ngụ ngôn để mô tả suy nghĩ của tôi. Đó là câu chuyện về một con ếch bị bỏ trong nồi nước đang đun. Ban đầu thấy nước ấm áp, nó sung sướng nằm ngủ phè, không thèm nghĩ đến việc thoát ra. Đến khi nước sôi sùng sục, ếch nóng quá thức dậy, nhưng chưa kịp nhảy ra thì đã bị luộc chín.

Tôi nói với anh rằng, thật ra tôi không minh mẫn đến độ biết lo xa hơn con ếch kia. Tôi chỉ là con ếch tò mò, chực chờ nhảy ra khỏi miệng giếng, vì tin rằng ngoài kia sẽ là những mảng trời mới, những câu chuyện mới.

Những chuyện ngoài kia, không chắc sẽ hay hơn chuyện cũ - những chuyện đã không còn làm nó bất ngờ hay thốn thức dưới đáy giếng - nhưng chắc chắn sẽ là những câu chuyện khác. Có vậy, con ếch hiếu kỳ trong tôi mới không cảm thấy ngày tháng đang trôi qua thật vô vị.

– Ừ, chưa vương bận thì cứ phiêu lưu, - bạn tôi nói. – Chứ như tao, giờ một nách hai con, thì chỉ ở nhà ở nhà *ôm mỏ neo nằm mộng* thôi.

Lần này, tôi biết anh muốn dùng thơ Nguyễn Thiên Ngân để tả tình cảnh của mình.

[1] Hãng hàng không quốc gia Qatar.

[2] Hãng hàng không của Các tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất.

(Tái bút viết sau vài tuần: tôi không định thông báo kết quả với độc giả vì hai lý do. Một là, dù gì thì đọc tiếp, bạn cũng sẽ hiểu tôi thành hay bại; và hai là, tôi không được phép. Tuy nhiên, nếu bật vô âm tín thì e cũng không phải, có mở thì phải có kết. Sự thật là trước khi tham gia phỏng vấn, tôi đã ký một điều khoản, theo đó tôi không được phép tiết lộ điều gì liên quan đến cuộc tuyển chọn. Tôi không chắc điều này là cần thiết, vì rất nhiều thông tin của cuộc phỏng vấn từ nhiều năm qua đều được dễ dàng tìm thấy trên mạng. Tôi nghĩ đây chỉ là một biện pháp mang tính thủ tục, hết như việc ai muốn nhập cảnh vào Mỹ đều phải trả lời câu hỏi “Bạn có ý định khủng bố chống lại nước Mỹ không?” Nhưng dù sao đi nữa, tôi cũng đã cam kết và không có ý định phá vỡ nó. Cho nên, tất cả những gì tôi có thể kể là tôi vẫn ôm mỏ neo, nhưng không còn mộng những chân trời nữa. Không còn.)

cơ hội

07.07.17

Đường đi đến sân bay Kuala Lumpur thì còn dài, mà bác tài Samir lại là người dễ gần, nên dù tôi ngồi chưa ấm chỗ thì chủ và khách đã trò chuyện với nhau như hai người bạn cũ. Và khi phát hiện ra chúng tôi có nhiều điểm chung, thì câu chuyện càng rôm rả. Chàng thanh niên Hồi giáo này chỉ chạy taxi công nghệ để kiếm thêm, nghề chính của anh là thợ máy cho Malindo, một hãng hàng không giá rẻ của Mã Lai. Samir mong ước trở thành phi công, nhưng tự học thì chưa đủ tài chính, còn tìm vào các chương trình học bổng *Phi công Dự khóa* của các hãng hàng không, thì anh không gặp may.

– Được như anh là hên lắm, anh biết không. Chẳng bù cho tôi, - Samir bắt đầu như vậy khi biết tôi cũng là *sản phẩm* của một chương trình học bổng. – Năm ngoái tôi thi vào Dự khóa Air Asia, đậu tất cả các vòng nhưng đến vòng cuối thì rớt. Anh biết vì cái gì không? Vì BMI. Tôi ốm quá. Tôi cố thuyết phục họ là việc thiếu cân không ảnh hưởng gì đến khả năng bay cả, nhưng rớt là rớt - Nói đến đây, anh tài thở một hơi dài, và im lặng hồi lâu.

– Sao anh không về tắm bổ rồi lần sau thi lại? - Tôi cố tỏ ra lạc quan.

Samir lắc đầu.

– Đó là khóa cuối cùng được tài trợ rồi.

Đến đây thì tôi hiểu nỗi niềm của Samir, vì nhìn theo một cách nào đó, tôi cũng giống người trong cuộc. Tôi vào Dự khóa của Vietnam Airlines chưa tròn một năm thì công ty quyết định *Xã hội hóa* đào tạo phi công. Xã hội hóa là tên gọi của chính sách mới, theo đó, hãng sẽ không tài trợ toàn phần cho các khóa huấn luyện đào tạo phi công nữa, mà giao việc này lại cho xã hội, cho toàn dân. Tức là từ lúc đó trở đi, ai muốn thì tự túc đi học, tốt nghiệp thì cầm bằng về xin việc, như mọi nghề khác trong xã hội. Chúng tôi biết tin này khi vừa đến Montpellier học bay và điều này mang đến một tâm trạng đầy mâu thuẫn trong lòng chúng tôi. Tâm trạng này giống như không khí của cuộc chia tay giữa Lục Vân Tiên và nhóm bạn khi họ Lục vừa mới vào trường thì là phải vội vã ra về, tâm trạng *ngẩn ngơ kẻ ở, lơ lửng người đi*. Kẻ ở là chúng tôi, những người may mắn cuối cùng được ở lại với chương trình học bổng này. Người đi là những anh em bè bạn thân thiết còn sót lại phía sau, những người sau đó phải tự tìm đường đi học.

Tự túc đi học có cái hay. Người học giờ là người trả tiền, nên nếu có học chậm, hoặc rớt học phần nào đó thì chỉ cần trả tiền để học thêm, thi lại. Không bị áp lực về tiến độ, miễn còn tiền. Nhưng tự túc cũng có nghĩa là khoản học phí hơn 100 ngàn đô la (thời giá năm 2017), cùng tất cả các chi phí không tên khác và mọi rủi ro đi kèm theo giờ thành gánh nặng chất lên vai học viên.

Mà, đâu phải đôi vai nào cũng đủ lực lượng để gánh vác. Nhiều người phải bỏ ngang khi đang học vì chi phí phát sinh đội cao hơn dự tính. Những người chạy vạy đủ tiền để đi học thì ít khi nào bình yên với cuộc chiến dai dẳng giữa các chuyến bay và áp lực kinh tế. Năm ngoái tôi gặp anh Vân, một cựu giảng viên đại học 34 tuổi, một vợ hai con, đã sang Dallas học bay được hai năm. Anh kể, có những bữa quần thảo trên trời cả ba, bốn tiếng mà bay không tiến bộ được gì. Xuống đất nhắm lại, giật

mình nhận ra vừa đốt hết cả chục triệu đồng trên trời. Nghĩ về vợ con ở nhà ăn nhín nhịn thêm gửi tiền cho mình học mà anh khóc thành tiếng. *(Nhiều năm sau khi kể chuyện này, qua một người bạn, tôi biết được rằng cuối cùng anh Vân cũng bỏ dở việc học bay, anh ở lại Mỹ và kiếm một nghề khác.)*

Học ra được nghề, về nước xin được việc rồi thì lại là một cuộc chiến khác: trả nợ. Để tối đa hóa thu nhập cuối tháng, các đồng nghiệp *tự túc* của tôi là những người chăm bay nhất công ty. Họ nhận mọi chuyến bay mà ít khi nào mở một lời phàn nàn, từ những chặng bay Sài Gòn - Phú Quốc ngắn hơn cả thời gian chạy xe từ nhà lên sân bay, đến những chuyến *charter* xuyên đêm sang Trung Quốc rồi lại quay đầu về ngay.

Nghe tôi kể, Samir cười và nói rằng đó chưa phải là điều tồi tệ nhất mà anh từng nghe. Malindo nơi anh làm thợ máy là hãng bay giá rẻ, nên những câu chuyện như vậy ngày nào anh cũng được chứng kiến. Ở đây, thậm chí họ còn cực nhọc hơn nhiều. Do là giá rẻ, nên đa phần hoạt động của hãng diễn ra vào ban đêm. Những *charter* mà chúng tôi ngán ngẩm khi phải bay một, hai lần mỗi tháng, hóa ra là chuyện thường ngày ở đây. Mà họ làm gì được phục vụ theo tiêu chuẩn bốn sao như chúng tôi ở Vietnam Airlines. Cả ngày, phi công chỉ có tiêu chuẩn một chai nước suối một lít rưỡi, còn đồ ăn thức uống cùng mọi thứ khác phải tự mua như khách. Nếu không thì tự chuẩn bị đồ ăn từ nhà mang đi bay.

– *It's OK*, - Samir nói với tôi, – giả như đó là những gì chờ tôi phía trước, tôi cũng sẽ vẫn vui vẻ chấp nhận. Miễn sao thành phi công.

Mối quan tâm duy nhất của anh thợ máy này là làm sao để kiếm đủ tiền đi học. Anh định làm việc ba năm nữa, lúc đó cũng chắt bóp được nửa tiền học phí rồi. Phần còn lại, anh sẽ thuyết phục hãng tài trợ, đổi lại anh sẽ bay cho họ sau khi tốt nghiệp. Một dự định thật đẹp!

Ba ngày nghỉ cuối tuần ở Kuala Lumpur đã kết thúc với tôi. Lịch bay của tôi vô tình có thứ Bảy và Chủ nhật nghỉ, nên thứ Sáu rồi tôi nhường

lại chuyển Hồng Kông cho một đồng nghiệp *tự túc* để qua đây chơi. Gần đây chúng tôi bay không nhiều, nên những chuyến như vậy - bay quốc tế, sáng đi chiều về, hai lần cất hạ cánh mà được đến sáu giờ bay - là cái phao cho những phi công cần thêm thu nhập. Hôm nay tôi về Sài Gòn, mai 9 giờ sáng làm khách ra Cam Ranh, chờ ở đó bốn tiếng rồi bay về, đáp đúng giờ tan tằm Sài Gòn mùa mưa. Một lịch bay *kỳ dị*, tôi than với đám bạn hôm qua khi uống bia ở trung tâm, mất cả ngày mà chỉ được bốn mươi phút giờ bay.

Hồi còn học bay bên Pháp, có một người thầy mà tôi rất yêu mến, Christian, giáo viên môn Định lý bay. Vì thầy cũng quý chúng tôi nên thầy thi thoảng luân phiên mời một vài học viên đến nhà ăn tối. Một tối nọ, tôi được mời đến, và trong lúc uống bia khai vị, tôi được nghe câu chuyện của thầy. Thầy Christian học bay vào thập niên 90, cái thời hàng không vẫn vàng son. Nhưng tốt nghiệp chưa được bao lâu thì thảm họa 11 tháng Chín ập xuống, hàng không toàn cầu sụp đổ. Hàng loạt công ty phá sản, đẩy một số lượng kỷ lục nhân sự ra đường chỉ sau một đêm. Christian cũng như rất nhiều học viên phi công vừa tốt nghiệp đành xếp lại giấc mơ bay, tìm một việc khác làm để chờ đợi và trả nợ. May mắn lắm ông mới tìm được một việc liên quan đến nghề là làm giáo viên ở mặt đất cho các trường bay.

Gần mười năm sau, hàng không khởi sắc. Các hãng bắt đầu ồ ạt tuyển dụng nhân sự để khởi động lại những con tàu bám bụi trong xưởng. Nhưng thầy Christian lúc đó đã không còn trẻ nữa, ông đã có vợ, có con, đang trả góp nhà, trả góp xe. Bỏ tất cả để bắt đầu lại lúc ấy với ông là quá xa xỉ, thầy Christian đành nhìn chuyến tàu rời ga mà không có mình.

– Vậy nên tao mới hay sôi máu với mấy đứa lười học trong lớp - Thầy kể với giọng hào sảng, bố bã mà gần gũi đặc trưng của dân miền Nam nước Pháp. – Đi hỏi sinh viên nước khác xem có ai sướng như Việt Nam

tụi bay không? Tiền bạc không phải lo, tốt nghiệp về là có việc, mà còn lái ngay phản lực nữa. Vậy mà không lo học. Tụi bay không ý thức được hết cái cơ hội mà tụi bay đang có đâu!

Nghe đến đây, một ý nghĩ bất chợt lướt qua tâm trí tôi. Tôi nghĩ, sau này có thể tôi sẽ quên một hay nhiều chi tiết của bữa tối hôm đó - chúng tôi đã được thết đãi món gì, vang gì, bia gì; vườn nhà thầy lá xanh như thế nào, nắng chiếu qua các kẽ lá mang màu gì, gió chiều ở đó lồng lộng hay nhẹ nhàng - nhưng chắc tôi khó mà quên được câu chuyện của thầy và câu kết của ông về cơ hội mà chúng tôi đang có.

Tôi đến sân bay Kuala Lumpur gần ba tiếng trước giờ khởi hành. Quá sớm, tôi trầm nghĩ. Samir mở cửa cho tôi như đúng quy trình của tài xế taxi. Tôi chúc anh may mắn và hẹn lần sau nếu gặp lại, mong anh sẽ là phi công để chở tôi về bằng máy bay. Samir bật cười như vừa chợt thấy tương lai mơ ước lóe lên trước mắt, nhưng cũng vội vàng quay lại thực tế mà lắc đầu, “Không không, xin anh đừng nói vậy. Đó chỉ là dự định, chưa có gì chắc chắn cả.” Ừ, từ giờ đến đó anh sẽ cần rất nhiều nỗ lực. Và may mắn nữa.

Đóng cửa, chiếc taxi chậm chạp tìm cách len ra khỏi bãi đậu trả khách. Samir giờ sẽ tiếp tục hành trình của mình, còn tôi trở về với cơ hội mình đang có.

quảng cáo trường bay

27.09.18

Áp phích quảng cáo chiêu sinh của một trường dạy bay trong nước để hình hai phi công. Một nam thanh, một nữ tú. Cầu vai ba vạch vàng trên nền xanh biển thẫm cài ở bờ vai nam phi công mang đến một cảm giác vững chãi, chín chắn. Cánh chim vàng trên túi áo phát ánh kim lên dung nhan nữ phi công, tạo ra một cảm giác viên mãn, thành đạt. Phông đằng sau là nền trời xanh, gợi liên tưởng đến những chuyến bay mà sau đó họ nghỉ lại ở một xứ sở xa lạ. Một bờ biển sóng bạc vỗ bờ cát trắng, một con phố ăn đêm giăng đèn lồng, một tuyến phố trung tâm sầm uất, một siêu thị bạt ngàn những cửa hàng hóa.

Đôi tài tử giai nhân thẳng lưng uốn ngực, hướng tầm mắt về phía chân trời, bờ môi nở một nụ cười căng tràn sức trẻ. Hàm răng trắng và đều của họ tỏa sáng át cả chiếc áo đồng phục phi công.

Tối nay tôi lại bay charter xuyên đêm đi Bắc Kinh. Mùa mưa bão đã qua, giờ là lúc tiết trời ôn hòa, yên ả. Mặt trời đang lặn dần phía tây. Tất đèn trần, buông lái tối như phòng chiếu phim. Trước mắt tôi là một màn trời trải rộng vô tận trong nắng chiều. Màu xanh thẫm của đêm bao phủ phần trời trên cùng. Càng xuống dưới, màu xanh dần nhạt đi, như được pha loãng ra bằng ít sắc trắng còn sót lại của ngày sắp tàn. Đến gần đường chân trời, thì toàn bộ khối màu đó hòa với ánh mặt trời đang lặn, tạo nên một khoảng trời mang màu xanh nhạt quện lẫn với sắc hồng cam nồng

ấm. Một cảnh chiều hoàng hôn buông đẹp tựa áp phích quảng cáo.

Nhưng rồi trời đất chóng vánh mất dần các sắc xanh, như người ta hối hả tan sở làm về đón con. Màu trời chuyển từ từ sang màu của đêm tối. Từ giờ đến khi hạ cánh về lại Cam Ranh vào rạng sáng mai, tôi sẽ ngồi thêm tám tiếng nữa trong buồng lái. Giờ là giữa thu, đất trời đâu đâu cũng đẹp. Nhật Bản, Hàn Quốc đang mùa rực rỡ lá đỏ và tiết trời còn chưa giá rét. Việt Nam thì thời tiết khô ráo, mát lạnh. Mai Nha Trang dự báo trời trong, 28 độ. Du khách tha hồ tận hưởng.

Nhưng người đi bay thì không được như vậy.

Cả ngày chúng tôi làm việc đằng sau một tấm kính, nhìn ra ngoài từ một văn phòng vài mét vuông. Trong không gian đó, tiếng ồ ồ của động cơ phản lực và tiếng liên lạc qua sóng nhiều âm bổng hơn âm trầm, hòa trộn với nhau như hai thứ rượu mạnh cùng được pha đều trong một món cocktail. Tai nghe và loa luôn phải mở to để các huấn lệnh ra rả vào tai không được sót chữ nào, để phi công phải nhắc lại và thực hiện đúng theo từng chữ.

Vào ban ngày, *văn phòng* của tôi sẽ bị mặt trời chiếu sáng chói lóa. Ở độ cao 10 cây số so với *cõi người ta*, căn phòng này ngập ngụa tia gamma và đủ loại sóng bức xạ khác. Áp phích quảng cáo mà muốn lấy phong nền là cảnh buồng lái lúc này thì xem ra bất khả. Máy ảnh dù là xịn nhất cũng chỉ chụp được một trong hai, lấy được buồng lái thì cháy mất mây trời, còn rõ ràng được trời mây thì lại tấm tối buồng lái. Và tuy mặt người là chiếc máy ảnh tốt nhất, thì liên tục điều tiết để nhìn một cảnh tương phản cao như vậy, ngay cả với phi công, cũng là một việc khó nhọc.

Hôm kia tôi có hai mươi tiếng ở Osaka - thành phố nhộn nhịp thứ hai của Nhật Bản - mà tôi nằm trong phòng hết mười tám tiếng. Bay xuyên đêm, về đến khách sạn là 9 giờ sáng. Ngủ bù một giấc, mở mắt ra đã là 15 giờ. Tôi chỉ kịp ra ngoài để kiểm cái gì bỏ bụng, rồi mua vài món linh

ting làm quà. Về phòng, định bụng chỉ cất đồ rồi ra ngoài thăm thú tiếp, nhưng rồi lại li bì ngủ thiếp đi. Sáng hôm sau bay về sớm.

Nếu được ở lại thêm một ngày một đêm nữa - một điều ngày càng hiếm - thì phi công cũng không tự do mà *đeo bầu quấy tráp rộng đường vân du* được. Tổ bay không nhập cảnh bằng thị thực thông thường, mà bằng một loại thông hành gọi là *landing permit*, giấy phép lên bờ. “Lên bờ” là vì giấy này trước đây cấp cho thủy thủ khi tàu của họ cập vào một cảng ngoại quốc. Với *landing permit*, phi hành đoàn chỉ được di chuyển 10km xung quanh nơi mình lưu trú mà thôi. Khách sạn tổ bay thường nằm gần sân bay, mà sân bay lại thường nằm xa thành phố. Vậy là, nếu đúng theo quy định, thì cả ngày nghỉ ở một thành phố mới lạ nào đó, người đi bay chỉ được phép *tìm nơi vắng vẻ*; còn buồn quá mà muốn *đến chốn lao xao* thì trong lòng cũng lo lắng không yên.

Mai, tôi sẽ có mười lăm tiếng nghỉ trong một resort hạng sang ở Cam Ranh. Và điều đầu tiên tôi làm khi về căn hộ hướng biển của mình là kéo rèm cửa và tắt điện thoại. Treo bảng “Đừng làm phiền” lên tay nắm cửa. Gõ cầu vai. Tháo cánh bay. Cởi vớ. Bỏ giày. Nhét tai chống ồn. Gieo mình xuống giường. Ngất.

Cả đêm nghe tiếng động cơ và không lưu, giờ tôi chỉ cần một cái giường và bốn vách tường. Quảng cáo trường bay có thêm cảnh này nữa thì trọn vẹn.

dù cho mưa

15.11.17

18 giờ điện thoại rung. Công ty tăng chuyến đột xuất. Tôi được yêu cầu bay từ Sài Gòn ra Đà Nẵng, rồi từ Đà Nẵng ra Hà Nội và từ Hà Nội về lại Sài Gòn. 21 giờ 30 cất cánh, 4 giờ sáng về. Sao có mấy chuyến giờ giấc lạ vậy? Đúng ra chuyến này là của Jetstar^[1], mà mưa quá họ *vỡ trận*, nên mình gánh giúp. Jetstar Pacific là hãng hàng không giá rẻ thuộc sở hữu của Vietnam Airlines, khi bên họ quá tải hoặc thiếu máy bay, các chuyến bay được chuyển sang cho chúng tôi. *OK anh, để em lên bay*, tôi trả lời.

Hôm nay tôi trực, từ trưa đến 22 giờ. Thường qua 18 giờ mà không có điện thoại là được nghỉ. Và cũng hơn một năm rồi, đã trực standby thì rất ít khi phải lên đường. Bị gọi và bay những chặng đặc biệt thế này quả là hy hữu. Cúp máy đứng dậy, tôi đi tắm và chuẩn bị đồ đạc. Chuyến đêm nay *quay đầu*, nghĩa là sẽ không phải ngủ lại ở Đà Nẵng hay Hà Nội mà về luôn trong đêm. Nhưng trong một ngày đông bão mà lịch bay náo loạn như thế này, *quay đầu* rất dễ trở thành *ngủ đêm* ở đâu đó vì không hạ cánh được phải chuyển hướng. Trong va li đi bay đã có sẵn túi đựng đồ vệ sinh cá nhân, tôi chỉ cần mang thêm đồ mặc ngủ nữa thôi. Tôi mặc đồng phục vào và rời nhà lúc 19 giờ 15 phút tối.

20 giờ, tôi gặp cơ trưởng trong xe bus ra máy bay. Chúng tôi bắt tay và nhanh chóng bắt chuyện với nhau. Ông tên là Charles, người Thụy Sĩ, mới gia nhập từ Etihad^[2].

– Đến một lúc nào đó, - ông nói – bạn sẽ không còn chịu nổi việc ngày nào cũng phải bay ban đêm cả. Và người ta cũng cần thấy mưa chứ, mười năm ở Vùng Vịnh tôi chán sa mạc rồi.

Tôi mỉm cười hưởng ứng, trong đầu hiện ra cuộc tao ngộ giữa chàng phi công Antoine và Hoàng tử bé trên sa mạc Sahara^[3]. Cả hai người họ đều yêu vùng hoang mạc gió cát khắc nghiệt chết chóc này. Người phi công thì chỉ cần ngồi trên một đụn cát thôi là đã có thể cảm nhận được sức sống của sa mạc; còn Hoàng tử bé thì chiêm nghiệm, sa mạc đẹp vì nó ẩn giấu một cái giếng ở đâu đó.

Tôi hỏi captain Charles rằng ông có mãn nguyện với quyết định của mình không, thì ông gật đầu. Hiện tại thì gia đình Thụy Sĩ của ông đang thích thú với những món quà mà xứ sở nhiệt đới này mang lại - trái cây đa dạng, thức ăn phong phú, giá cả nhẹ nhàng, thời tiết ôn hòa. Tuy là vậy, nhưng ông nói để đánh giá thật tinh táo thì phải cho qua kỳ trăng mật này đã. Khi ấy, khi cuộc sống thật sự vào guồng, khi phải va chạm nhiều với đồng nghiệp và công ty, khi những mặt chưa được ở một xã hội mới dần lộ diện, thì một phi công đi *đánh thuê* mới biết rằng đất nước mới có hợp với mình không. Captain Charles đã bay được hai mươi năm, trong quãng thời gian đó, ông đã đổi việc bảy lần, ở năm đất nước khác nhau. Có những nơi ông muốn được đến sống, nhưng khi đến rồi thì phát hiện ra cách vận hành của công ty ông không ưng, hoặc văn hóa nơi ấy làm vợ con ông khó chịu. Có những nơi ban đầu ông dừng dừng, chỉ đến vì được trả lương cao, thì ông lại bám trụ lâu hơn dự tính vì hóa ra nhiều thứ lại phù hợp. Kinh nghiệm dạy ông rằng, người ta chỉ biết, đúng hơn là *phát hiện*, mình quyết định đúng hay sai khi đã thật sự sống ở chốn mới.

Chuyện của captain Charles làm tôi nghĩ đến chuyện của mình. Tuy tôi không đến được Nhật như mong muốn, nhưng chắc gì mọi chuyện sẽ xuôi chèo mát mái cho tôi khi dứt áo ra đi. Cũng như vậy, *ôm mở neo* ở lại

Sài Gòn để tiếp tục công việc quen thuộc chắc gì đã là một điều đáng chán. *Tái ông thất mã* chắc gì đã là một điềm dữ, mà chắc gì là một điềm lành.

Chỉ có một điều chắc chắn là tối nay, thời tiết Sài Gòn tuyệt đẹp. Con mưa buổi chiều tanh sớm làm cho trời trong, gió nhẹ và không khí mát lành. Thời tiết đẹp làm tâm tính con người cũng thư thái, không cảm thấy nặng nề dù bị gọi đi bay khi đã muộn.

Bước lên máy bay, vào buồng lái chúng tôi ngồi vào ghế, cùng nhau mở bao thư đựng thông tin bay. Tin buồn, trời chỉ đẹp ở Sài Gòn. Từ Cam Ranh trở ra miền Bắc, do dư âm của bão, sẽ có mưa to đến tận trưa mai.

Oh no, not today - ôi, không phải hôm nay chứ, tôi buột miệng. Không phải tôi bị mắc chứng bệnh nhìn đâu cũng thấy nguy hiểm tiềm tàng, nhưng chuyến bay tối nay quả thật nhiều khó khăn hơn thuận lợi. Captain Charles quay sang mỉm cười trấn an, không sao đâu, tôi đã từng gặp nhiều điều kiện còn tệ hơn thế này rồi. *No worries, my friend* - bạn tôi ơi, đừng lo lắng.

Tất cả mọi rủi ro, nếu có thể đều được phi công xem xét để quyết định số lượng nhiên liệu mang theo. Tối nay, ngoài gió mưa và đồi núi, chúng tôi còn phải chú tâm đến sự mệt mỏi mà chuyến bay đêm mang lại, và cả việc captain Charles còn mới nên chưa quen với sân bay, địa hình và không lưu Việt Nam.

– Mười tấn nhiên liệu nhé? - Captain Charles hỏi trước khi ký vào phiếu dầu.

Sài Gòn đi Đà Nẵng chỉ có hơn một tiếng, tính luôn cả lượng dầu trong luật quy định để đề phòng khẩn nguy, thì chỉ cỡ sáu tấn. Với mười tấn dầu, giả sử có sự cố gì xảy đến trên không - tối nay nhiều khả năng là một cơn dông ngang qua Đà Nẵng hay Nội Bài - chúng tôi sẽ *mua* được hơn một tiếng đồng hồ. Chừng đó đủ để những bộ óc vốn chỉ quen suy

nghĩ vào ban ngày suy xét kỹ lưỡng trước khi ra một quyết định gì.

Dưới đất nhiên liệu là vàng, còn trên trời là máu.

OK captain.

Dĩ nhiên, mang càng nhiều xăng dầu thì càng tốn chi phí cho hãng. Tệ hơn nữa, phi cơ sẽ thải ra thêm nhiều carbon vào khí quyển. Và tôi, kẻ ngồi sau cần lái trực tiếp bấm nút xả thải, thấy vô cùng áy náy.

Nhưng tối nay không phải là lúc tiết kiệm. Số nhiên liệu mang thêm sẽ giúp chuyến bay an toàn hơn. Thành hay bại của một hãng hàng không suy cho cùng chỉ là việc hãng đó bay an toàn đến mức nào. Càng an toàn, hãng của tôi sẽ càng vững mạnh, công việc của tôi nhờ đó sẽ càng ổn định. Không phải vì công danh đang bấp bênh mà tôi bận lòng đến điều ấy. Chỉ là, buổi tối tuyệt đẹp hôm nay, tôi lại một lần nữa thấy mình thật may mắn khi được làm công việc tuyệt vời này. Được bay.

Dù bị gọi lúc sắp hết ca trực. Dù phải xuyên đêm đến hôm sau mới về. Dù rủi ro luôn rình mò. Dù cho mưa.

[1] Năm 2020, Jetstar Pacific đổi tên thành Pacific Airlines.

[2] Một hãng hàng không lớn của Các tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất.

[3] Truyện *Hoàng tử bé* của tác giả Antoine Saint-Exupéry.

ma sói

18.04.18

- Các anh sẵn sàng chưa? - Thầy Christophe hỏi chúng tôi.
- Affirmed^[1] - Chúng tôi gật đầu ra hiệu.
- OK, VN123, cleared for take off - Cho phép cất cánh, thầy Christophe ra hiệu lệnh.

Tối nay, chúng tôi huấn luyện định kỳ trong buồng giả lập. Lần này, tôi bắt cặp với captain Miroslav người Bulgaria và giáo viên là captain Christophe người Ba Lan. Khi ngồi đằng sau tổ bay, người giáo viên ngoài việc cài đặt các bài tập, còn đóng luôn vai của không lưu, thợ máy, và tiếp viên. Nếu trong kịch bản giả định, phi công cần thông tin từ ba đơn vị này, thì thầy sẽ thay mặt trả lời luôn. Vừa rồi, thầy Christophe đóng vai không lưu, cấp lệnh cho chúng tôi cất cánh; còn VN123 là tên chuyến bay giả định của bài sim hôm nay.

Là người điều khiển máy bay cất cánh, tôi hô: “Take off” rồi đẩy cần ga lên mức cất cánh. Miroslav kiểm tra các thông số và nói: “Checked”. Đến 139 knots, vận tốc mà máy bay đủ đà để bay lên, ông hô: “Rotate” và tôi kéo nhẹ đầu máy bay lên.

Khi phi cơ vừa rời mặt đất, việc đầu tiên phi công cần làm là rũ bỏ mọi trở lực bằng cách thu các bộ càng - những bánh xe khổng lồ - vào hộc. Tôi ra hiệu lệnh: “Gear up”, và đội Miroslav đưa tay kéo cần điều khiển

càng lên.

Nhưng không có phản ứng gì từ phía trái. Máy bay của tôi cứ ì ạch mà bay lên. Mắt tôi vẫn hướng ra ngoài và vào các đồng hồ chỉ thông số bay. Tôi nghĩ mình hô nhỏ, nên sáng giọng hô to hơn lần thứ hai.

“Gear up!”

Vẫn không một động tĩnh gì.

Tôi với tay bấm vào nút auto pilot, từ giờ máy tính sẽ thay tôi điều khiển và tôi được rảnh tay. Tôi quay sang trái, nhìn cơ trưởng của mình, chỉ tay vào cần, nháy mắt với ông và nhắc nhở: “Captain, captain, gear up!” Nếu là bay thật ở ngoài, tôi sẽ đưa tay tự mình gạt càng lên ngay. Nhưng đang huấn luyện, nếu tôi làm như vậy, giáo viên đằng sau sẽ nhận ra sự lơ là của Miroslav mà có thể cho ông điểm kém. Từ đầu buổi đến giờ, ông đã cứu tôi vài bàn thua, không lý gì bây giờ tôi lại để ông chịu thiệt.

Nhưng những gì Miroslav phản ứng lại với tôi chỉ là một nụ cười bông lơn khó hiểu. Ông nhún vai và nhép môi như muốn nói với tôi điều gì đó, nhưng lại không dám phát ra to, sợ thầy nghe thấy. Máy bay vẫn ì ạch bay lên, tiếng bộ càng cản gió kêu ong đầu. Tôi thì chần chừ, không biết phải làm gì vì chưa hiểu đồng sự muốn nhấn nhủ gì.

Trong một sát na, tôi thấy hoang mang.

– Ông ấy muốn nói với cậu là ông ta chết rồi, - giọng thầy Christophe vọng lên từ ghế sau. – Còn captain Miroslav, làm ơn hãy yên nghỉ, đừng cố nói gì nữa. Ông diễn tồi quá.

Cơ trưởng của tôi cười hề hề, OK OK tôi im đây, rồi làm điệu bộ như người bất tỉnh nhắm mắt, gục đầu. Đến giờ tôi mới hiểu ra, bài tập cho tôi là tình huống phải lái máy bay một mình. Khi này, chắc thầy đã bỏ nhỏ với Miroslav để ông này giả vờ bất tỉnh sau khi tôi cất cánh.

Giống như một bản nhạc dương cầm phải chơi bằng cả tay trái và tay

phải, phi cơ thương mại là cỗ máy phải được cả hai phi công vận hành. Vì thế, trường hợp chỉ còn một người lái được xem là khẩn nguy, phải hạ cánh khẩn cấp. Một là vì khả năng vận hành an toàn của máy bay đã bị mất một nửa - một phi công phải căng sức ra làm việc của hai người mà không có ai kiểm tra lại. Hai nữa là người bị bất tỉnh, ở đây là cơ trưởng, vẫn chưa được xác nhận đã chết. Cơ hội sống sót của họ vẫn còn, tuy chỉ được tính bằng giây. Nếu được đưa xuống đất sớm, cơ may sống sót của ông có thể tăng lên.

Bài tập này không lạ với tôi. Tôi sẽ phải vừa nhanh, vừa chậm. Vừa phải lái máy bay xuống đất khẩn cấp nhất, vừa phải thao thác từ tốn để tránh sai sót. Không sao, tôi đã định thần lại, tôi sẽ vòng 180 độ quay hẳn về hạ cánh luôn. Tôi cũng sẽ báo *mayday*^[2] với không lưu để xin ưu tiên và yêu cầu họ bố trí xe cứu thương ở ngay đường băng. Mà đầu tiên, phải thu càng lên trước cái đã.

Tôi vừa đưa tay kéo cần điều khiển càng lên thì một tiếng động phát ra inh cả buồng lái. *Ting ting ting ting ting* liên hồi, kèm theo những ánh đỏ thoáng chớp thoáng tắt của đèn báo hiệu. Địa ngục chắc cũng chỉ làm người ta giật mình đến vậy là cùng. Tôi nhìn vào màn hình trung tâm, thấy dòng chữ ENG 2 FIRE đỏ như máu. Động cơ bên phải đã bốc cháy.

Hỏa hoạn trên không trung là sự cố đáng sợ nhất, vì nó chừa cho người ta rất ít thời gian. Não người chỉ chịu được vài phút không có oxy, mà khói xộc vào khoang khách sẽ chiếm lấy rất nhanh nguồn dưỡng khí. Sự hoảng loạn lại làm cho người ta tốn oxy hơn bình thường, thành thử tình thế càng mong manh.

Tin (cực) xấu là tôi, cơ phó, đang phải một mình đối mặt với hai khẩn nguy cùng một lúc. Tin (cực) mừng là điều này chỉ đang diễn ra trong giả lập. Và tin (rất) mừng là chỉ có một lời giải cho bài tập này: hạ cánh khẩn cấp. Tôi dường như không phải thay đổi gì trong kế hoạch của mình. Tôi

cho quả cầu đang bốc lửa của mình bay bằng ở độ cao an toàn tối thiểu 1.500ft, xấp xỉ 450m, và quay ngược về đường băng nơi tôi vừa cất cánh.

Rồi tôi bóp cò:

– Mayday, mayday, mayday, VN123, captain incapacitated and engine fire, we'll land back on runway 34 now. Request all ground supports - Mayday, VN123, cơ trưởng bất tỉnh và động cơ bốc cháy. Chúng tôi quay trở lại hạ cánh đường 34 ngay. Yêu cầu mọi hỗ trợ ở mặt đất.

– Ah ha, now you call - À há, giờ thì các anh mới chịu gọi đấy, thầy Christophe, trong vai không lưu, trả lời.

Mấy lời này làm captain Miroslav, người nãy giờ buộc phải im lặng, bật cười.

Bất giác, tôi có cảm giác như đang chơi *Ma sói*, một trò chơi nhập vai mà người chơi chia làm hai phe, dân làng và sói. Ban ngày, các con sói đội lốt dân làng sinh hoạt như một người thường. Đêm đến, khi người người chìm trong giấc ngủ, các con sói sẽ thức dậy và ăn thịt một dân làng. Sang ngày mới, cả làng - kể cả các con sói giả dạng - thức dậy. Họ phát hiện ra một người làng đã bị ăn thịt và phải cùng nhau đoán ra đâu là những con sói trong số họ. Lúc này, người trong vai dân làng phải chứng minh được mình vô tội và phải suy luận ra ai là sói, còn sói thì phải che giấu thân phận và chuyển hướng nghi ngờ sang một người khác. Những kẻ đã bị thịt đêm hôm trước, dĩ nhiên bị loại, phải ngồi ở ngoài. Bù lại, họ được mở mắt theo dõi ván chơi. Họ phải giữ im lặng, nhưng khi đã biết ai là ai mà phải chứng kiến tấn kịch đấu tố của những dân làng ngây ngô chống lại loài lang sói ma mãnh, thật khó mà kìm được những tràng cười.

Tôi cũng phì cười, dù đang là một dân làng vô tội. Vì rằng, tôi hiểu lời giễu cợt kia chỉ là bông đùa, cốt để tôi nhận biết được sự trẻ nải của mình mà rút kinh nghiệm. Thầy Christophe vốn là một giáo viên thiên về các trải nghiệm trong sim.

– Mayday copied. Everything is ready for you on ground, good luck -
Không lưu đã nhận tin của các anh. Mọi thứ đã được triển khai sẵn dưới đất. Chúc may mắn.

Tôi quay lại bay song song với đường băng 34, chuẩn bị máy bay để hạ cánh. Mỗi động tác của mình, trước khi làm thì tôi cân nhắc, sau khi làm thì tôi kiểm tra. Tôi có thời gian để tắt động cơ đang cháy. Tôi liên lạc với không lưu nhắc cho họ chúng tôi có 186 người cả thủy. Tôi nói mấy lời trấn an và nhắc hành khách làm theo lời tiếp viên. Ví như chuyện này là thật, không biết tôi có đủ bình tĩnh và sáng suốt để làm mọi chuyện như vậy không, nhất là khi ngọn đuốc mà tôi đang lái đang phóng đi 300km/h.

Nhưng đây là giả lập, tôi không có gánh nặng của gần hai trăm mạng người trên lưng để mà run sợ, để mà toan tính.

Tôi không phải suy xét có nên tắt động cơ đang cháy hay không. Tắt nó đi thì sẽ ngưng được khói và khách không bị ngộp. Nhưng tắt nó đi, tôi cũng sẽ cắt mất của mình một đôi cánh, mà đôi cánh kia chắc gì còn lành lặn.

Tôi không phải suy xét khi xuống đất, có ra lệnh thoát hiểm ngay tức thì hay không. Thoát hiểm sẽ giúp nhiều người thoát ra được sớm nhưng cũng sẽ tạo ra hỗn loạn, và cơ trưởng đang cần cấp cứu chắc sẽ khó được đưa ra ngoài kịp. Còn nếu ưu tiên cứu cơ trưởng mà làm chậm cuộc thoát hiểm, việc có người bị ngạt khói chắc khó tránh khỏi.

Tôi không phải suy xét nếu phi cơ bị thêm một trục trặc nào nữa, làm cho tôi không thể đáp trong đường băng, thì tôi sẽ chọn chốn nào để hạ. Xuống biển, chân núi, hay đồng ruộng, để giảm thiểu thương vong và tăng khả năng cứu nạn.

Tôi cũng không phải suy xét về số phận của chiếc Airbus giá chục

triệu đô la mà người ta tin tưởng giao phó cho tôi. Tôi cũng không phải suy xét về tính mạng hoặc sự nghiệp của mình nếu, dưới áp lực sinh tử, tôi tiếp đất không thành.

Mấy điều cần phải suy xét đó, tôi phải nghĩ về chúng tối nay, ngày mai, ngày kia, ngày kia và tất cả những ngày sau đó, chừng nào tôi còn làm phi công. Còn giờ, việc tôi phải làm là kết thúc tình huống giả lập lắt léo này. Dù gì, đây cũng chỉ là một trò chơi.

Tôi hạ cánh xuống đường băng 34. Cài thắng, dập lửa, liên lạc, phối hợp, ra lệnh thoát hiểm.

Bài tập kết thúc. Game over.

[1]Cách nói yes trong hàng không, để rõ hơn vì phải trao đổi thông tin qua sóng radio.

[2]Mayday là câu thông báo khi phi cơ trong tình huống khẩn nguy với không lưu, xem thêm trong transit #8: mayday và pan-pan.

transit #8: mayday và pan-pan

Mayday ở đây không phải là nhóm nhạc Ngũ Nguyệt Thiên đình đám của Đài Loan. Trong hàng không, Mayday là một từ quan trọng, đúng hơn là đáng sợ. Mayday là lời thông báo mà phi công phát ra khi đang trong một tình thế nguy hiểm đến tính mạng. Qua đó, chúng tôi yêu cầu một sự trợ giúp ngay lập tức.

Mayday là một phát minh của người Anh, nhưng có nguồn gốc từ Pháp. Chuyện là một sĩ quan không lưu người Anh nhận được lệnh phải tạo ra một câu khẩu lệnh dùng trong các tình huống khẩn nguy. Ông chẳng nghĩ ra được câu nào vừa ý nên phải lấy cảm hứng từ nước Pháp láng giềng. Các phi công Pháp lúc đó khi cần cứu hộ thường truyền tin “Venez m’aider”, có nghĩa là “Hãy đến giúp tôi”. Vị sĩ quan này quyết định chọn từ “m’aider” làm khẩu lệnh. Giọng Pháp phát âm là mê-đê, và giọng Anh phát âm trại đi thành *mây-đây*, viết là *Mayday*. Sau này, Anh ngữ được chọn là ngôn ngữ chính của hàng không, nên Mayday được sử dụng rộng rãi.

Để truyền tin, phi công phải lặp lại Mayday ba lần, nhằm nhấn mạnh và tạo chú ý, trước khi thông báo tình cảnh của mình. Ví dụ: “Mayday, mayday, mayday, *tên máy bay*, fire onboard, emergency descend” - Hãy giúp tôi, hãy giúp tôi, hãy giúp tôi, *tên máy bay*, cháy trên máy bay, chúng tôi đang hạ độ cao khẩn cấp.

Cơ quan không lưu khi nhận được thông báo Mayday của phi công

sẽ hỗ trợ bằng cách sắp xếp lại các máy bay trong vùng trời của mình, giúp máy bay bị nạn có không gian để xử lý hỏng hóc. Đồng thời, họ kích hoạt mọi hoạt động cứu hộ, dưới đất hay trên biển, và thậm chí cả các đội cứu nạn tìm kiếm.

Nếu gặp một tình huống hỏng hóc ít khẩn cấp hơn, chưa cần sự hỗ trợ lập tức, phi công sẽ báo Pan-pan, cũng lặp lại ba lần. Pan cũng xuất thân từ tiếng Pháp - panne, hỏng hóc, trục trặc.

Ví dụ máy bay có bốn động cơ mà bị mất một động cơ sẽ chỉ báo: “Pan-pan, pan-pan, pan-pan, *tên máy bay*, engine failure.” Không lưu khi nhận thông báo Pan, cũng sẽ ưu tiên không phận cho máy bay gặp nạn, nhưng tùy tình huống mà kích hoạt các cấp độ cứu hộ cứu nạn khác nhau.

Ai đi bay cũng chỉ mong muốn một điều, ngoài công việc được ổn định, là không bao giờ phải báo mayday hay pan-pan. May mắn là ngành hàng không vô cùng an toàn, nên những tình huống mà phi công phải thông báo khẩn nguy rất hiếm. Chúng tôi chỉ phải làm việc này mỗi sáu tháng, khi huấn luyện trong giả lập.

cuộc hẹn ở samarra

18.05.18

– Xin chào Ground, VN813. Request push and start!

Request tiếng Việt là yêu cầu, *push* là đẩy, *start* là khởi động. Máy bay thương mại không phải muốn là nổ động cơ bay ngay. Nó phải được một loại xe chuyên dụng, nối một thanh sắt vào bánh mũi, đẩy ra một đường lăn. Khi máy bay không còn chướng ngại vật nào nữa cả đằng trước lẫn đằng sau, lúc đó mới được khởi động động cơ. Việc này phải được bộ phận không lưu kiểm soát lưu thông dưới đất - *Ground* hay *Mặt đất* trong tiếng Việt - cho phép.

– Xin chào VN813, stand by 10 minutes - Mặt đất trả lời, câu trả lời quen thuộc ở Tân Sơn Nhất đông đúc. Vui lòng chờ vì đang kẹt máy bay.

Mười phút đợi, hơi lâu, nhưng cũng không quá phiền. Tôi có thêm thời gian để thích nghi với công việc sau thời gian nghỉ dài. Tôi bắt đầu lại với hai chặng nhẹ nhàng đi Siem Reap buổi chiều, bốn mươi phút bay đi, năm mươi phút bay về. Đường bay Sài Gòn - Siem Reap này có đến tận bốn chuyến mỗi ngày, nhưng rất ít khách Việt. Phần nhiều là khách Nhật Bản và Hàn Quốc, họ được hãng chúng tôi khuyến mãi một cặp vé đi thăm đền Angkor khi mua vé đến Việt Nam.

Tôi đã nghỉ hơn hai tuần từ cuối tháng Tư đến đầu tháng Năm. Dự tính ban đầu là đưa mẹ tôi sang Nhật ngắm hoa anh đào cuối mùa cùng

vài người bạn, rồi thông thả rong ruổi nơi này nơi kia cho chán thì về. Nhưng tất cả dự định bỗng ngừng cả lại như một chiếc ô tô đang phóng trên cao tốc bỗng gặp chướng ngại phải bóp phanh gấp. Tôi được gọi phỏng vấn *chuyển ghế*.

Chuyển ghế từ ghế phải chỗ cơ phó chuyển sang ghế trái chỗ cơ trưởng, là từ trong ngành để nói về việc nâng cấp thành cơ trưởng. Tôi nhận được tin vài ngày trước kỳ nghỉ và nó làm cho tôi một phen vất vả vì phải đi hủy lịch trình. Nhưng rốt cuộc, những hẹn hò cũng nhẹ nhàng khép lại; mọi người thông cảm, chúc tôi may mắn và không quên hứa sẽ bù cho tôi khi thi cử kết thúc. Tôi thì trong lòng có tiếng tiếc, nhưng cũng hiểu rằng một hãng chục ngàn đầu lương không thể căn cứ vào lịch của từng nhân viên để ra kế hoạch. Ở đây, guồng máy vận hành theo hướng ngược lại. Lãnh đạo họp, chọn một ngày, một giờ. Ai dự được thì phải đến, không được thì lần sau. Dĩ nhiên, tôi không muốn chờ.

Nếu như chuyến bay solo đầu đời, như thầy Valentin nói bảy năm trước, là một bước quan trọng nhưng nhỏ, thì chuyển ghế là một bước tiến quan trọng và dài trong sự nghiệp phi công. Lãnh nhận bốn phận chỉ huy một chuyến bay, chịu trách nhiệm cho an nguy của hành khách và dĩ nhiên, nhận được một thù lao tương xứng, gần như luôn là mục tiêu cuối cùng của các phi công thương mại. Tôi chỉ biết rất ít đồng nghiệp không muốn thăng tiến sang ghế bên trái - có người không muốn hy sinh cuộc sống ít trách nhiệm hơn của một cơ phó để mang lấy trọng trách của cơ trưởng, có người biết tính cách và khả năng của mình không hợp để chỉ huy và ra quyết định trên không - và số này không quá số ngón tay trên một bàn tay. Còn lại, khi đạt đến khoảng 2.500 giờ bay - cỡ ba năm bay, thì hầu hết các cơ phó trở nên vô cùng tập trung. Họ là những nhân viên nghiêm túc nhất trong việc thực hiện các chính sách, các quy định. Họ là

những phi công chín chu nhất trong việc giữ tác phong làm việc chuyên nghiệp. Và hơn hết, họ là những người bay cẩn thận nhất. Họ hiểu, mọi sơ sót trong giai đoạn này đều phải trả giá bằng cơ hội chuyển ghế của mình.

Cẩn thận là điều nên làm, giống như một đội bóng đang dần mong manh một bàn tất nhiên phải co cụm lại để cố thủ; càng về cuối, sai lầm càng khó sửa chữa nên càng phải tập trung. Có những đồng nghiệp càng gần ngày thi, thì càng nhát tay. Họ xin đổi mọi chuyến mà họ cho là có rủi ro, dù là nhỏ nhất. Khi đi bay, gió chỉ cần mạnh một tí hoặc mưa chỉ cần lớn một tí là họ quay sang nhờ captain hạ cánh giúp. *Tránh voi chẳng xấu mặt nào*. Các captain dĩ nhiên hiểu tâm lý này - họ đã từng kinh qua những giờ phút cân não này (và còn nhớ), nên thoải mái giúp đỡ.

Lại có những cơ phó ngược lại hoàn toàn, họ áp dụng triết lý bóng đá tấn công - bảo toàn chiến thắng bằng cách tràn lên để ghi thêm bàn. Những người này không ngại nhận những chuyến bay vào vùng có dông bão hoặc những chuyến charter xuyên đêm mệt mỏi. Họ cho rằng, khi còn ngồi bên phải thì cần trải nghiệm càng nhiều càng tốt những thử thách. Không có kinh nghiệm thì sao sau này sang trái biết cách xử lý, *không cứng sao sau này đứng đầu gió*. Dù gì thì bây giờ vẫn còn có cơ trưởng kế bên hỗ trợ, có gì đâu mà phải nghĩ nhiều.

Trên là hai đầu cực tâm lý của người cơ phó sắp chuyển ghế. Tôi cho rằng, ai cũng phải đi qua đi lại giữa hai cực này vài lần thì mới chọn được một vị trí cân bằng phù hợp cho bản thân. Ban đầu tôi liên tục điều chỉnh, nhưng thấy cứ phải toan tính như vậy thì quá nhọc, nên rốt cuộc tôi để mọi chuyện diễn ra bình thường. Nhà văn Somerset Maugham có một truyện ngắn mà mỗi lần nhớ về nó, tôi thấy nhẹ nhàng hơn khi kéo va li ra sân bay trong giai đoạn này. Truyện kể một nhà buôn nọ ở Baghdad, một hôm sai đầy tớ ra chợ mua đồ, nhưng đi được một lúc thì cậu ta hốt hả chạy về, mặt tái mét nói với ông: “Thưa ông, con vừa ra chợ

thì gặp Tử thần. Thấy con, hấn há hốc mồm như muốn ăn tươi nuốt sống con. Con sợ quá nên chạy về đây. Ông rủ lòng thương, cho con mượn con ngựa để con trốn thật xa, đến được Samarra thì mới thoát được hấn.” Nhà buôn đồng ý. Sau khi thu xếp cho gia nhân của mình trốn chạy, người thương nhân ra chợ tìm Tử thần để hỏi tại sao hấn dám hăm dọa người của ông. “Đó không phải là hăm dọa,” Tử thần trả lời, “Ta chỉ ngạc nhiên vì thấy hấn ở Baghdad này. Ta có hẹn với hấn tối nay ở Samarra cơ mà.”



Cuộc sát hạch diễn ra trong vòng một ngày, sáng làm bài viết, chiều phỏng vấn. Khi đã kinh qua các kỳ huấn luyện sim thì những kỳ thi như thế này không có nhiều kịch tính để kể. Bài viết giống như mọi bài thi giấy mà ai từng làm học sinh cũng đã phải trải qua, còn phỏng vấn thì giống mọi cuộc phỏng vấn mà ai từng đi xin việc cũng đã phải nếm thử. Hơn nữa, đánh giá một cơ phó có đủ năng lực làm cơ trưởng hay không là một quá trình dài. Quá trình này được bắt đầu từ vài năm trước, qua nhiều đợt thi cử và qua các nhận xét từ nhiều phía. Cho nên, phỏng vấn chỉ là bước cuối cùng để công ty xác nhận các đánh giá.

Dĩ nhiên, vì đây cũng là một cuộc thi quan trọng nên chúng tôi cũng có những khi tim đập rất nhanh và huyết áp tăng rất cao. Không biết sẽ được hỏi câu gì, không biết phải trả lời như thế nào; và vì thế, cứ mỗi lần một người bước từ phòng phỏng vấn ra thì cả hành lang, tuy chỉ có năm thí sinh, lại xôn xao như một phiên chợ.

Tôi đã có một cuộc phỏng vấn trung bình. Có những câu hỏi tôi bị bí, có những câu tôi trúng tủ. Tôi đã làm theo những dặn dò, tức là, những câu không biết thì tôi nói thẳng là không biết, những câu biết thì trả lời thật từ tốn, còn những câu 50-50 thì tôi tìm cách suy luận và cố gắng

trình bày quá trình suy luận của mình để không bị cho là đoán mò. Tuy không quá tự hào về màn trình diễn của mình, nhưng tôi nghĩ mình trả lời cũng không đến nỗi. Hai cơ trưởng phỏng vấn tôi dùng kỹ thuật mà tôi tạm gọi là đòn bẩy - họ rất thân thiện, không gây áp lực, tươi cười khi tôi bước vào; họ hỏi những câu dễ trước, rồi đến những câu trung bình, cuối cùng mới đến câu khó. Khi tôi trả lời sai hoặc nói không biết, họ động viên hoặc gợi ý cho tôi. Kiểu phỏng vấn như vậy luôn là cách để gỡ bỏ gánh nặng tâm lý cho một thí sinh và giúp họ thể hiện tốt nhất. Và khi thí sinh nhận được kiểu phỏng vấn này, họ có thể cảm nhận được một kết quả lành nhiều dữ ít.



Chúng tôi được thông báo kết quả chưa có ngay, sẽ phải đợi. Chúng tôi không than phiền gì vì hiểu công ty cần cân đối nguồn lực và lên kế hoạch huấn luyện. Buổi phỏng vấn diễn ra ở ngày nghỉ thứ ba, nên sau đó tôi còn hơn mười ngày phép chưa có kế hoạch. Mỗi sáng tôi dành một hai tiếng ôn bài. Sắp tới (chưa biết là khi nào, có khi họp xong, công ty lại quyết định ngay ngày mai cũng nên) sẽ là một khóa huấn luyện cam go. Giống huấn luyện cơ phó, huấn luyện cơ trưởng cũng qua ba giai đoạn là lý thuyết, xử lý hỏng hóc trong sim và bay thực tế. Kiến thức mà một cơ trưởng phải trang bị thì vô biên, nên cứ biết sách nào là tôi mở ra ôn sách đó, từ những tài liệu chuyên môn đến những sách viết về hàng không tổng quát. Không bỏ ngang cũng bỏ đọc, *không xanh cũng hóa ra chàm*.

Học xong, tôi chơi thể thao. Tôi đã qua cái thời sống chết tập luyện, phấn đấu cải thiện thành tích cá nhân, chưa đấu hết giải này đã chuẩn bị cuộc thi kia rồi. Thể thao quá sức hoàn toàn không tốt cho phi công, nó bào mòn sức lực của họ. Giờ tôi chỉ tập nhẹ nhàng - bơi hay chạy bộ, đủ để

cơ thể được vận động, máu huyết được lưu thông, để không tăng cân và không bị bác sĩ quân y răn đe mỗi đợt khám sức khỏe định kỳ thôi.

Chiều rảnh tôi thường chơi *board game*. Loại game chơi trên bàn này là một loại cờ, như cờ vua hay cờ tướng, nhưng có bối cảnh, có câu chuyện, và chơi được đến bốn hoặc năm người. Tôi thường chơi loại về kinh tế, kiểu game yêu cầu người chơi tạo dựng được một bộ máy - nông nghiệp, thương nghiệp, văn hóa hay quân đội ưu việt hơn đối thủ. Cái thú này riết với tôi như một loại thể dục cho não, đến giờ là đầu óc đòi hoạt động, giống như cơ thể đến giờ là đòi tập thể thao vậy.

Một chiều nọ, tôi vô tình tìm được một cuốn sách về vụ MH370^[1], một bi kịch bí ẩn. Vào ngày 8 tháng Ba năm 2014, một chiếc Boeing 777 mang số hiệu MH370 của Malaysia Airlines đi từ Kuala Lumpur đến Bắc Kinh đã mất tích khi đang bay qua biên giới Mã Lai và Việt Nam. Tác giả cuốn sách là một người Pháp làm việc ở Bắc Kinh. Đêm đó, ông chờ vợ và hai con mình ở sân bay, nhưng không bao giờ còn gặp lại được họ. Vợ con ông biến mất cùng 224 người khác cùng toàn bộ phi hành đoàn trên chuyến bay.

Một thời gian sau, người ta kết luận vội vã và sơ sài rằng MH370 đã rớt xuống biển. Nhưng không ai trưng được bằng chứng nào ra hồn. Cứ như chiếc Boeing 777 là một viên sỏi hòa tan vào nước vậy. Đau khổ vì mất mát, và phẫn nộ vì thái độ ồm ờ của những chính phủ liên quan, tác giả đã tự mình điều tra trong suốt bốn năm ròng.

Tác giả bắt đầu sách bằng câu đề rằng, từ ngày định mệnh đó, thế gian chia ra làm hai phe, một phe tin rằng MH370 tự nhiên biến mất, một phe thì không. Ông thuộc phe thứ hai. Trong thời đại mà một chiếc điện thoại bị đánh cắp còn phát được tín hiệu để chủ nó tìm thấy, thì một chiếc Boeing 777 không thể bốc hơi như *bóng chim tăm cá* như vậy được. Đó chỉ là trò đánh lộn con đen. Ông thiên về giả thuyết cho rằng chiếc phi

cơ chở vợ con ông đã bị bắn hạ. Và vì một lý do chính trị khuất tất nào đó, không ai lên tiếng thừa nhận.

Nếu không phải là vậy, thì tại sao người ta lại tốn những bốn ngày đầu tiên, thời gian cốt tử để theo đuổi các dấu vết, chỉ tìm kiếm cứu nạn ở vùng Biển Đông. Mãi cho đến tận ngày thứ năm mới tiết lộ rằng chiếc Boeing 777 thật ra đã vòng lại hướng tây bay trở về Mã Lai?

Nếu không phải là vậy, thì tại sao khi yêu cầu các tín hiệu radar để đối chiếu, thì đồng loạt radar dân sự của bảy quốc gia liên quan đều trực trực cùng một lúc? Và nếu điều phi lý ấy có xảy ra, thì tại sao các radar quân sự của Mã Lai và Hoa Kỳ - những đôi mắt điều hâu bảo an của khu vực, lại chuyển qua chuyển lại trái bóng trách nhiệm cho nhau?

Nếu không phải là vậy, thì tại sao người ta không tìm thấy bất kỳ một mảnh vỡ nào, trong khi một chiếc phi cơ phản lực hơn trăm tấn lao xuống chạm vào mặt đại dương thường phải tan ra cả ngàn mảnh?

Không phải vậy thì tại sao các chính phủ lại lẩn tránh mọi câu hỏi về MH370 như tránh tà, nhưng vài tháng sau, khi MH17, một chiếc Boeing 777 khác của chính Malaysia Airlines bị bắn hạ ở Ucraina, thì nước nào cũng to tiếng đòi phải truy cứu cho ra ngô ra khoai?

Không phải vậy, thì tại sao tác giả bị đặt máy nghe trộm và sau đó được mời đến văn phòng tổng thống *uống trà*, khi quyết tâm gọi vốn cộng đồng để thuê thám tử tư, tự mình đào sâu điều tra, chứ không cần thông qua các kênh thông tin chính thức nữa?

Không phải vậy, thì tại sao Cơ quan Tình báo Trung ương Hoa Kỳ FBI lại có mặt ngay ngày hôm sau ở Mã Lai? Và tại sao sau này, người ta mới phát hiện được trên chuyến bay đêm đó lại có các chuyên viên kỹ thuật sang Bắc Kinh để chuyển giao một bộ mạch điện tử, một công nghệ mà Hoa Kỳ không muốn Trung Quốc nắm giữ?

– VN813, Ground.

– VN813, Ground?

Lần gọi thứ hai của *Mặt đất* đưa tôi trở về hiện tại.

– Go ahead, VN813 - các anh nói đi, tôi bật dậy cầm mic trả lời.

– VN813, cleared for push and start - được phép ra đẩy và nổ máy.

Kỳ nghỉ đến đây chính thức kết thúc. Dường như có vài gợn sóng lăn tăn trong tâm trí tôi khi bắt đầu làm việc lại với những suy nghĩ về MH370. Đêm họ gặp nạn, hàng ngàn máy bay khác cũng đang quanh quẩn ở khu đó. Đêm đó tôi bay Đài Loan, và hãng của tôi thì có hơn 10 chuyến qua lại vùng biển phía nam biên giới nơi MH370 biến mất. Thảm kịch của họ hoàn toàn có thể ập đến với chính tôi như với bất kỳ máy bay nào. Có thể lắm chứ, ai mà chắc được. Nhất là trong cái *cõi người ta* này có muôn điều nằm ngoài tầm với.

Mà, để tồn tại, chẳng phải tốt nhất vẫn là tập trung vào những điều tay ta đang nắm giữ hay sao? Chuyện gì đến sẽ đến, tôi cho là vậy, dù ta đang ở Baghdad hay Samarra, dù ta gặp tử thần hay thiên thần.

– Cleared for push and start, VN813 - Tôi xác nhận đã nghe rõ huấn lệnh. Và xe đẩy máy bay chúng tôi ra đường lăn.

[1] Vol MH370: *Une vie détournée*, tác giả Ghyslaine Wattrlos, NXB Flammarion.

cột mốc

20.06.18

Board game tôi chơi nhiều nhất năm nay là *Terraforming Mars* - Địa khai Hỏa tinh. Trò chơi này lấy bối cảnh những năm 2400. Nhân loại khi đó dưới áp lực tồn vong, phải bắt đầu địa khai Hỏa tinh, tức là cải tạo hành tinh này để nó có các điều kiện sống như Địa cầu. Con người phải nâng mật độ oxy trong khí quyển, hun nóng nhiệt độ bề mặt, và đào sông khơi ngòi trên Sao Hỏa. Mỗi người chơi chọn một công ty, mỗi công ty có một chức năng đặc biệt. Họ đầu tư và thực hiện các dự án, dưới dạng những lá bài, chạy đua với nhau để trở thành công ty đóng góp nhiều nhất cho công cuộc Địa cầu hóa Hỏa tinh.

Terraforming Mars mang đến nhiều cảm xúc cho người chơi. Có hồi hộp rút bài, như lúc đỏ đen chơi xì dách. Có căng thẳng lựa chọn giành hay bỏ đất như chơi cờ vây. Có toan tính đầu tư lời lỗ như chơi poker. Và rất nhiều động não để xây dựng một bộ máy hiệu quả từ những đầu tư của mình, như bất kỳ game kinh tế nào. Tất cả yếu tố này làm hai tiếng đồng hồ bỏ ra để vắt não chơi game không hề thấy uống phí.

Trò chơi còn kể cho người chơi những câu chuyện cuốn hút - câu chuyện của những hành tinh. Vốn là một giáo sư khoa học, tác giả rành rẽ trăng sao nên game ông thiết kế về thiên hà mang lại cho người chơi cảm giác rất chân thật. Chân thật như một cuốn sách vẽ nghề bay do một phi công viết vậy. Tôi trước giờ không quan tâm nhiều về câu chuyện của *bóng*

Ngân Hà khi mờ khi tỏ, nhưng chơi riết rồi lân la tự tìm hiểu, tôi đâm ra biết được ít nhiều.

Như chuyện về nhiệt độ. Hỏa tinh được chọn làm Trái Đất đệ nhị vì nó mang nhiều điều kiện sống tương tự giống với Địa cầu. Tuy nhiên, hiện tại con người vẫn chưa lên đó sinh sống được vì còn quá lạnh, âm 30 độ. Người ta phải làm nó ấm lên. Bằng cách nào? Nếu bạn nghĩ là đốt lửa, thì bạn có câu trả lời giống với đa số rồi. Nhưng, trong một bầu khí quyển lạnh và thiếu oxy, lửa khó mà cháy được. Hoặc giả lửa có cháy được, thì cần bao nhiêu nhiên liệu để đốt cho cả hành tinh ấm lên?

Khoa học đương thời có hai giải pháp, dĩ nhiên vẫn còn trên lý thuyết. Giải pháp thứ nhất dựa trên nguyên lý nóng lên của Trái Đất. Trái Đất hiện nay đang nóng lên như thế nào, thì Sao Hỏa cũng sẽ nóng lên như vậy. Vậy nên, trong tương lai, con người sẽ phóng nhiều tàu vũ trụ chở đầy không khí ô nhiễm, khí nhà kính nhập khẩu lên Hỏa tinh. Đến khi nơi này chớm đủ điều kiện cho cuộc sống sơ khai, người ta sẽ xây liền những nhà máy khổng lồ. Chúng sẽ xả khí thải lên khí quyển, như ở Trái Đất, tạo ra một tấm cách nhiệt, làm bề mặt ấm áp. Thảm họa nơi này biến thành phước lành nơi khác.

Giải pháp thứ hai là *thiên thạch*. Những vụ va chạm thiên thạch vào bề mặt một hành tinh sẽ tỏa ra rất nhiều nhiệt lượng. Khoa học sẽ tìm cách chuyển hướng bay của các thiên thạch trong không gian, hay tạo ra những thiên thạch *made in* Trái Đất, rồi nhắm thẳng vào Sao Hỏa. Thiên thạch rơi xuống và những chấn động trời giáng này sẽ tạo ra lượng nhiệt đáng kể, đủ để làm ấm. Những va chạm thế này cũng để lại những hố lõm sâu vào lòng đất. Biết đâu, những con hố ngày nay bạn thấy gần nhà mình cũng do các va chạm từ triệu triệu năm trước, do ai đó muốn tạo nên sự sống ở hành tinh xanh?

Terraforming Mars mang đến nhiều lựa chọn chiến thuật. Mỗi người

chơi có thể đóng góp cho Sao Hỏa bằng những cách khác nhau. Chiếm đất để xây dựng, bơm nước tạo ra các đại dương, nuôi cấy vi sinh vật, lai trồng thực vật, phóng thiên thạch, liên kết với Sao Mộc... Nhưng có một hành động rất mạnh mà ai cũng phải chạy đua thực hiện, đó là *Tuyên bố đạt một cột mốc*.

Theo dòng truyện của game, có năm cột mốc quan trọng đánh dấu công cuộc địa khai hóa. Trồng ba cánh rừng, phát triển ba thành phố, hoàn tất tám dự án xây dựng, mười lăm lần cải tạo điều kiện sống, và nghiên cứu được mười sáu dự án. Hoàn thành được những cột mốc này không đơn giản như đưa tay bấm một cái nút, mà nó vất vả, tốn thời gian và thử thách lắm. Các công ty vừa chân ướt chân ráo đổ bộ lên Hỏa tinh, công nghệ chưa vững chắc, dòng tiền chưa dồi dào. Muốn làm được, người chơi cần phải tư duy, tính toán kỹ càng. Họ phải biết tiên liệu, biết lên kế hoạch. Nước cờ họ đi phải tối ưu, lá bài họ chơi phải hiệu quả. Và họ còn cần may mắn, hoặc là cần sơ sẩy của đối thủ nữa.

Đổi lại, phần thưởng rất xứng đáng. Công ty nào hoàn thành trước nhất những thành tựu trên sẽ được cả nhân loại vinh danh. Công trạng của họ sẽ được ghi lại trong sử sách, và người Địa cầu dành một phần thưởng lớn cho họ, thể hiện trong game bằng năm điểm. Cuối trận, người thắng kẻ thua chỉ cách nhau một, hai điểm. Nên năm điểm được tặng là vô cùng lợi thế.

Kỳ thủ nào làm được hành động tuyên bố đều cảm nhận một sự thỏa mãn. Chỉ bằng một hành động nhỏ, sự vất vả từ đầu của họ được đền bù xứng đáng. Trận cờ tuy chưa về chung cuộc, nhưng thế trận của họ từ đó mà trở nên khảng khái.



Hôm nay là ngày bay cuối tôi ngồi ghế phải, ghế cơ phó. Nếu bạn thấy mấy chữ “ngày bay cuối ngồi ghế phải” đọc lên nghe có vẻ thiếu tự nhiên, thì đó là do tôi cố ý dùng như vậy.

Chuyện là sáng nay, tôi vừa mở lời nói với cơ trưởng: “Bữa nay là bữa cuối của em ghen anh” thì đã nhận được một tràng những lời phê bình vì cách dùng từ. Ngày cuối là cuối thế nào? Sáng ra đi bay mà ngày cuối ngày cuối nghe *dợn*^[1] cả mình. Đi bay cũng kiêng kiêng một tí. Tốt nhất không nên nói, *nói trước bước không qua*. Thôi hôm nay hai chặng để anh bay cho, chú ngồi a lô thôi.

Bởi vì thế mà tôi dùng mấy chữ nghe không được xuôi tai như vậy. Nói tóm lại, từ ngày mai trở đi, tôi sẽ không bay cơ phó nữa. Tôi đã nhận được kết quả cách đây hơn một tuần, tôi đã được chọn. Tôi sẽ bắt đầu khóa huấn luyện nâng cấp để trở thành cơ trưởng vào tuần sau; và khi trở lại, tôi sẽ ngồi phía bên trái. (Dĩ nhiên, tôi phải thi đậu tất cả các cuộc kiểm tra từ đây đến đó để chứng minh tôi có khả năng chỉ huy tàu bay, và tôi tin là mình làm được.)

Hôm nay, tôi bay hai chặng khứ hồi Sài Gòn - Vinh nhẹ nhàng, với một cơ trưởng dễ thương (và duy tâm), cùng một tổ tiếp viên tươi tắn. Hạ cánh về Sài Gòn, tôi thấy trong lòng mình lâng lâng một cảm xúc quen thuộc - cảm giác hưng phấn như mình vừa làm hành động Tuyên bố đạt được một cột mốc trong game. Không phải trên Sao Hỏa, dĩ nhiên, mà là trong sự nghiệp bay lượn của mình. Một ngày bay nhẹ nhàng để đánh dấu kết thúc một chặng đường vất vả, và tạo đà cho chặng đường sau.

Ồ, *nhANH quá*, tôi giật mình. Khi quyết định bỏ việc bàn giấy đi học bay, tôi không hề ngờ rằng mình làm việc này lâu như thế. Ở những công việc trước đây, cứ đến năm thứ tư là con đường sự nghiệp tôi đi xuất hiện một con đường mới vắt ngang qua. Sẵn máu phiêu lưu, tôi không ngần ngại rời bỏ lối mòn của con lộ cũ. Tôi bắt đầu bằng công việc của một

phóng viên mảng công nghệ. Viết được bốn năm, tôi xin được một chân thực tập ở một công ty khởi nghiệp và chuyển qua ngồi bàn giấy. Bốn năm sau, khi đang an toàn ngồi ghế quản lý thì tôi nhận tin mình đậu học bổng phi công. Không cân nhắc lâu, tôi bỏ văn phòng đi học.

Vậy mà đã tám năm rồi! Hai chu kỳ Thế vận hội đã đi qua, thời gian đủ để tôi nhảy việc thêm hai lần nữa. Vậy mà nhìn lại, ở cái nghề bay lượn này, tôi mới chỉ hoàn tất những bước đi đầu tiên. Con đường phía trước vẫn thẳng tắp và xa thăm thẳm.

Đi đến đoạn đường hôm nay, tôi đã vượt qua nhiều cột mốc. Nghề bay này, có thể do huấn luyện khắc khe, nên cứ hoàn thành một cột mốc, người ta lại nghĩ ra những thú vui để ăn mừng, những nghi lễ để kỷ niệm. Ngày ở Montpellier, sau mỗi chuyến bay đơn đầu tiên, chúng tôi luôn tổ chức tiệc tùng. Ngay tối hôm được thả, cả lớp kéo nhau ra khu vườn trong khuôn viên ký túc xá ăn mừng. Chúng tôi thường nướng thịt nghi ngút và uống rượu vang đến tận khuya. Ở Mỹ thì thực hiện nghi thức truyền thống của hải quân. Người ta cắt bỏ phần đuôi áo của người vừa được thả solo, để tượng trưng cho việc phi công đó sẽ không còn bám vào đuôi áo của thầy nữa, mà từ đó về sau sẽ tự bay bằng sức mình. Rồi khi được thả cơ phó, nghi thức ăn mừng diễn ra hiện đại hơn. Các cơ phó mới ra lò thường lưu lại tấm ảnh giáo viên trao hay cài cho mình chiếc cầu vai ba vạch, rồi chia sẻ nó lên mạng xã hội với những lời bình làm rung động lòng người xem ảnh. Không xúc động sao được, vì đó là đích đến của cả một quá trình dài phấn đấu.

Vậy mà tôi đã trải qua tất cả những cột mốc đó không một lần ăn mừng.

Không ăn mừng, không phải do tôi dừng dừng dưng với thành quả của mình. Trái lại là đằng khác. Khi quyết định bỏ việc đi học ở cái tuổi *nhi lập*, tôi đã đánh đổi con đường mòn an toàn lấy một ngã rẽ thử thách.

Nước cờ đầy rủi ro ấy làm tôi phải luôn cẩn trọng và toàn tâm trong từng bước đi. Vì nếu có lầm lạc sai lầm gì thì tôi khó có khả năng quay lại. Cho nên, mỗi cột mốc mình đạt được, dù nhỏ dù lớn, tôi cũng luôn trân trọng.

Tôi không ăn mừng chỉ là vì chưa thật sự thấy an tâm. Tôi như một cầu thủ vừa ghi bàn, đang toan nhảy lên mừng rỡ thì chợt nhớ ra một điều quan trọng: đội nhà phải cần thêm rất nhiều bàn nữa mới giành được lợi thế. Điều này làm người vừa lập công phải gác lại cơn hưng phấn, lảng lảng đi tìm quả bóng, rồi ôm nó lồm lũi chạy về giữa sân. Thay vì vui mừng, anh phải tự lên dây cót tinh thần, tập trung đầu óc để tiếp tục chiến đấu, tìm kiếm những bàn thắng tiếp theo. Những gì tôi cảm nhận mỗi lần chân chạm đến một mốc nào đó là như vậy. Chưa kịp nghỉ ngơi, lau mồ hôi quay lại xem mình đã đi được bao xa, thì đoạn đường tiếp theo bỗng lại trải dài thêm đến vô tận trước mắt. Ở trên đó, các cột mốc mới chỉ chít mọc lên, cái này nối tiếp cái kia. Đường thiên lý quanh quất, tôi lo nhiều hơn mừng.

Mà đó chỉ là chuyện của trước đây thôi, hôm nay thì khác rồi. Sau 3.700 giờ bay, tôi tạm cho phép mình an tâm. Tôi dừng lại, cảm phích xuống đất một cột mốc to, tựa lưng vào đó, lau mồ hôi, quay lại nhìn quãng đường đã đi.

Và mỉm cười.

Dù gì thì tôi cũng đã bay an toàn được 3 triệu cây số. Chưa lên được Sao Hỏa, nhưng đi vòng quanh thế giới cũng được 70 lần rồi.

3. CƠ TRƯỞNG



merci charles

03.10.18

Charles Aznavour đã tắt ở tuổi 94. Báo chí Pháp rất chuộng động từ *tắt* (*s'éteindre*), khi nói về sự ra đi của một nhân vật nổi tiếng. Vì nét văn vẻ gợi liên tưởng đến một ngôi sao không tỏa sáng nữa.

Tôi hầu như không biết gì về Charles Aznavour. Nhưng Henri, người bạn già của tôi, vô cùng mến mộ nam ca sĩ này. Henri là tài xế chuyển xe bus đưa đón khách từ sân bay về thành phố. Ông không ít lần nhắc về Aznavour khi chúng tôi tạc thù bàn về âm nhạc Pháp. Henri kể Aznavour là thần tượng của cả một thế hệ người Pháp được sinh ra sau Thế chiến II. Ông không điển trai, không hát hay, nhưng được ái mộ khắp nơi, vì ông hát nhạc *chanson à texte*. Những thập niên 1950, 1960, người Pháp ưu ái dành riêng một dòng nhạc cho những ca khúc lấy lời hát làm trung tâm và gọi dòng nhạc này bằng một cái tên cũng chân phương như bản chất của nó - *chanson à texte*, nhạc có lời hay. Giai điệu của những bài hát thể loại này không được dễ nghe như nhạc pop, đôi khi còn nghe hơi trái tai vì nghệ sĩ thích chơi những hợp âm thăng giáng ngẫu hứng, nhưng lời hát thì sâu sắc, cảm xúc. Ca sĩ của dòng nhạc này không có chất giọng khỏe và đẹp như những diva thời nay, có những người giọng khàn đặc, có những người hát như rên, có những người ngắt nhịp tẻo ngoe, nhưng khi họ cất tiếng, bài hát như biến thành một bài thơ. Charles Aznavour là ca sĩ ưu tú của dòng nhạc này.

Chuyện tôi mù tịt về ông thì bình thường, bởi tôi sinh ra ở cái thời mà ánh hào quang của âm nhạc Pháp đã tàn lụi và ở một đất nước mà văn hóa Pháp không còn để lại ảnh hưởng gì. Nhưng cái lạ là, tôi đã vô tình nghe ông lâu lắm rồi mà không biết. Đó là một bài tiếng Anh - *She* - trong phim *Notting Hill*. Đây là bộ phim thuộc thể loại tình cảm lãng mạn ba xu được phát hành đầu những năm 1999, và *She* là một trong hai ca khúc chính của nhạc phim (bản còn lại là *When you say nothing at all*, quen thuộc với khán giả Việt Nam hơn). Dĩ nhiên, để ăn khách những năm cuối thế kỷ 20, người ta đâu thể giữ cái tài tử nguyên bản những năm 60 của Aznavour. Bài hát đã được phối lại cho thật đẹp và thật pop qua một giọng ca rất mượt mà và trữ tình của Elvis Costello. *She* nổi lên được một tí rồi cũng nhạt dần như sự thiếu muối của phim.

Bẵng đi một thời gian dài, năm 2011, không hiểu sao, *She* - phiên bản dễ nghe - được thổi một nguồn sinh khí mới, và được ưa chuộng lại một lần nữa ở Pháp. Suốt mùa thu năm đó, bay trên trời thì thôi, cứ xuống đất, thì ở siêu thị, nhà sách, hay quán kem, ở đâu cũng văng vẳng "*She, maybe the face I can't forget...*"

Đó cũng là quãng thời gian u tối của tôi. Tôi ngập ngựa trong khó khăn buổi đầu huấn luyện. Thích ứng chậm, bay hoài không khá, tôi ngấp nghé ngưỡng cửa bị cho về. Tôi chìm trong khủng hoảng.

Khi ấy, tôi tìm đến âm nhạc như một liều thuốc. Thời gian rảnh, tôi lao đầu nghe nhạc, tập đàn rồi mày mò thu âm. *She* là sản phẩm đầu tay của tôi. Phòng thu của tôi là căn phòng 12 mét vuông mà trường cấp cho tôi ở cùng một anh bạn. Bản nhạc thì tôi photo từ sách nhạc mượn ở thư viện thành phố. Đàn và micro gắn vào máy tính. Mỗi chiều, anh bạn cùng phòng xuống lầu đá bóng cỡ một tiếng. Vậy là cứ chờ anh đi, đóng cửa lại, tôi như *gửi thân được chốn an mây* riêng mình.

Cứ như vậy mà tạm quên được sóng gió. Rồi vượt qua thời gian đó,

through the rough and ready years^[1] như lời Aznavour viết, lúc nào không hay.

Đêm qua, ngôi sao chiếu sáng cho Charles Aznavour đã tắt. Sớm nay tôi có chuyến bay đi Đà Lạt. Sân bay Đà Lạt nằm ở Di Linh - một thị trấn lân cận, còn đường băng được xây trên một ngọn đồi. Biết đâu, khu Notting Hill sầm uất, nơi vang lên giai điệu của *She*, trước đây cũng là một ngọn đồi.

Về phần mình, tôi đã khác. Tôi không còn là cậu học viên khủng hoảng trong chiếc máy bay con cóc ngày xưa nữa, mà đã bước những bước dài trong nghề nghiệp.

Một tôi mới. Một hoàn cảnh mới. Để nhớ về những ngày cũ.

Merci, Charles.

^[1]Qua những ngày tháng khó khăn, cơ hàn.

bay trong một thế giới tàn ngày^[1]

28.11.18

Tối thứ Bảy tuần trước tôi nhận được thông báo chuyển bay của tôi ngày hôm sau đi Cao Hùng sẽ hủy. Bão Usagi được dự báo sẽ đổ bộ vào từ trưa đến tối, nên công ty không cho bay huấn luyện, bất kể đó là huấn luyện cơ trưởng. Bởi thế, một cơ phó (ít kinh nghiệm hơn tôi) sẽ thay thế tôi bay với giáo viên đáng ra sẽ kèm tôi. Không chắc đó là một giải pháp hay, nếu xét về kinh nghiệm của tổ bay, nhưng hẳn là công ty không muốn rủi ro với một cơ trưởng thực tập. Tôi trả lời OK, dù hơi thất vọng vì đã chuẩn bị tinh thần để bay bão mấy ngày nay.

Bão và đông là thử thách đặc biệt đối với phi công. Trước con thịnh nộ của ông trời, chúng tôi phải dung hòa được hai lợi ích của con người: hạ cánh an toàn và vận hành hiệu quả. Nếu vì Cao Hùng trời xấu mà máy bay chuyển hướng đi ngay Đài Bắc cho an toàn (nhưng vô cùng tốn kém) thì đâu cần có phi công làm gì. Những lúc này cần phi công là vì chúng tôi có kinh nghiệm và chuyên môn, biết lúc nào nên hạ, lúc nào nên hủy. Khi hạ thì phải bay tránh mưa gió, điều chỉnh máy bay thế nào để loại trừ mọi rủi ro; còn khi hủy thì phải tính toán sử dụng nhiên liệu ra sao để đến được sân bay dự bị và sau đó, phải phối hợp với những ai để cất cánh lại. Để ra được những quyết định này, phi công phải hiểu khí tượng, phải biết luật, phải có kinh nghiệm xử lý và phải tỉnh táo. Mấy ngày qua tôi dành nhiều thời gian để đọc tài liệu và hỏi han bạn bè, nhưng giờ thì ở nhà tọa

sơn quan hổ đấu.

Chung cư tôi ở là một cao ốc gần sân bay. Từ căn hộ tầng 20 của mình, tôi có thể nhìn thẳng ra đường băng mà không bị chắn tầm nhìn. Vậy nên cả ngày Chủ nhật, tôi được chứng kiến trực tiếp cuộc quần thảo của các đồng nghiệp với Usagi.

15 giờ bão vào, gió nghiêng cây, mưa bạc trời. Không quan sát được gì, tôi dùng một ứng dụng trên máy tính bảng để theo dõi. Jetstar Pacific từ Singapore về không đáp được nên phải *go around*^[2], hủy hạ cánh và bay lên lại. Theo sau là Malaysia Airlines từ Kuala Lumpur cũng hủy hạ cánh. Gió bỗng nhẹ đi được vài phút, và Vietjet Air từ Chu Lai về may mắn đáp được. Nhưng sau đó, mưa gió lại bùng lên, hàng loạt máy bay theo sau phải bay vòng để chờ.

17 giờ, giờ hạ cánh của VN583 từ Cao Hùng. Tôi bỏ ý định ra ban công vì mưa dông vẫn đang vần vũ. Mở máy ra xem thì thấy chuyến bay đáng lẽ của tôi ấy đang bay vòng chờ ở Phan Thiết được mười lăm phút. Xung quanh là hàng loạt tàu bay chung số phận - chiếc nào còn nhiên liệu thì đang vòng vòng ở Vũng Tàu, chiếc nào cạn nhiên liệu thì đang đổi hướng đi Cam Ranh và Phnom Penh. Vài máy bay được phép bay ngang qua thành phố để tránh thời tiết xấu, và tôi nghe tiếng động cơ gầm rú trên đầu mình. Tiếng gào thét như những con thú sập bẫy, đang hoảng loạn tìm cách thoát thân. Màn dạo đầu thô bạo của một siêu bão được dự đoán sẽ kéo dài đến khuya.

Nếu có dịp trò chuyện với phi công về mưa bão, bạn sẽ nghe lời than thở quen thuộc: thời tiết ngày càng khó lường. Bắt đầu vào nghề, tôi ít quan tâm đến các vấn đề môi trường. Nhưng sau nhiều năm, công việc khiến tôi phải nghiên cứu và tiếp xúc với khí tượng. Tôi nhận ra biến đổi khí hậu không những có thật, mà nó đang diễn tiến tệ đi, ít nhất là trong quãng thời gian làm nghề của tôi. Mùa mưa ngày càng đến sớm, mùa khô

ngày càng nóng, dông bão ngày càng luông tuông. Và điều đáng sợ nhất là đối diện thiên tai, con người dù có được trang bị những máy móc tối tân nhất, thì cũng chỉ biết nhắm mắt mặc cho con tạo xoay vần đến đâu thì đến mà thôi.

Tuần trước, chỉ sau một cơn mưa lớn, cả Cam Ranh tê liệt. Đường phố ngập sâu trong nước, không điện, không liên lạc, không giao thông. Tất cả các chuyến bay hôm đó đều bị dời hoặc hủy hết. Vài ngày sau, nhân một chuyến ngủ lại Cam Ranh, tôi có dịp biết chuyện qua một chị nhân viên mặt đất xin quá giang xe chở tổ bay để về Nha Trang. Đoạn đường đi từ sân bay vào thành phố này luôn mang đến cho người ngồi trên xe một cảm giác nhẹ nhàng. Một bên là núi, một bên biển. Ở những đoạn không bị các resort che khuất, người ta có thể trông ra đến vô tận để nhìn trời bể mênh mang, để ngắm màu xanh của nước và trời hòa quyện với nhau nơi chân trời. Và người ta cũng thường mở cửa xe để tranh thủ đón nhận luồng khí biển trong trẻo, mặn mòi thổi qua mình, trước khi phải vào hít làn khói xe trong thành phố. Vậy mà đoạn đường này vài ngày trước chìm trong bể nước. Chìm trong bể nước? Một bên là biển thì làm sao có chuyện lạ đời vậy, tôi hỏi, và chị đồng nghiệp chỉ cho tôi thấy những ngọn đồi bên đường. Sau cơn bão, những ngọn đồi trở nên trọc lóc, lở loét và dốc gần như thẳng đứng với mặt đường. Nước mưa hôm đó từ trên trời đổ xuống đồi không gặp trở lực nào ngăn lại nên tạo ra cơn lũ tràn xuống đường. Rồi dòng nước làm sạt lở, từng mảng đá khổng lồ rơi từ đồi xuống phá nát các con lộ, chặn luôn các cống rãnh thoát nước. Thượng thì mưa xối xả, mà hạ thì nước tắc nghẽn, nên dù kể bên có là biển rộng, Cam Ranh cũng không tránh được ngập lụt.

– Lúc đầu người ta cũng tổ chức lên đồi tìm cách chống lũ dữ lắm kìa, - chị kể – nhưng sau thấy núi lở rồi mưa gió bão bùng ghê quá, cha con nó sợ quá chạy xuống về nhà trú hết à.

Trái Đất đến giờ tồn tại được 4,6 tỷ năm. Nếu gói gọn lại thành 46 năm cho dễ hình dung, thì loài người mới ra đời được 4 giờ đồng hồ, và cuộc cách mạng công nghiệp mà chúng ta vẫn tự hào mới bắt đầu được 1 phút. Vậy mà đũa con nít còn đỏ hỏn kia đã kịp san bằng một nửa số rừng xanh và giết chết phần lớn các động vật trong công cuộc giành giật sự sống cho giống loài trên cõi đời này.

Nhân loại còn mười hai năm - mười hai năm thật sự chứ không phải theo quy chiếu ước lệ trên - để đảo ngược tình thế trước khi mọi chuyện không còn cứu vãn được nữa, như tâm thư của Liên Hợp Quốc gửi các chính phủ. Bạn có tin chúng ta làm được không? Tôi thì thuộc nhóm bi quan.

Trái Đất lâm nguy là do khí carbonic phát thải từ sinh hoạt của loài người. Muốn trì hoãn biến đổi khí hậu, chỉ còn một cách là tiết chế các nhu cầu của chúng ta lại. Bớt giết chóc, bớt chặt phá. Bớt tiêu thụ, bớt sản xuất. Bớt săn lùng chim trời cá biển, bớt thềm thuồng của ngon vật lạ. Bớt mỗi năm một điện thoại mới, mỗi năm bốn mùa thời trang mới. Bớt năm sau tăng trưởng nhiều hơn năm trước.

Một số người đã ăn chay, một số đã thôi sử dụng máy bay và ô tô, một số thậm chí không sinh con - một ý tưởng được cho là cực đoan mà hiệu quả. Nhưng việc khai thác nhiên liệu hóa thạch đã từ lâu trở thành một thói quen thâm căn cố đế, cả nền văn minh hiện đại đang dựa vào đó để mà phát triển. Con người cũng đang dựa vào đó để thụ hưởng những phát minh tốt nhất trong lịch sử tồn tại của mình. Vậy thì ai trong chúng ta sẵn sàng hy sinh tiết chế, dù chỉ là những nhu cầu tối thiểu nhất như điện, nước, y tế, mạng, thời trang, du lịch, giao thông?

Mấy ngày nữa theo lịch huấn luyện tôi sẽ đi Incheon. Một chuyến khứ hồi mười hai tiếng như vậy sẽ phát thải ra lượng khí độc bằng ba tháng trời đi xe dưới đất. Nghề của tôi là kẻ thù bất cộng đái thiên với khí

hậu. Biết vậy mà vẫn tiếp tục trăn trở chuyện con người phá hoại thiên nhiên, làm tôi thấy mình mắc kẹt giữa một thế lưỡng nan đầy mâu thuẫn. Mâu thuẫn như chính sự tồn tại của loài người chúng ta trên quả đất này vậy.

Chúng ta khai phá thiên nhiên để sống, rồi chúng ta chết vì khai phá thiên nhiên.

[\[1\]](#) Tựa bài được đặt theo bài viết “Dạy con trong một thế giới tàn ngày”, được đăng trên *Tuổi Trẻ Cuối Tuần* số 30 năm 2018, do Nguyễn Huy Hoàng dịch.

[\[2\]](#) Xem transit #9: go around

xuyên kul

01.12.18

7 giờ 20 sáng mở mắt dậy. Theo thói quen, việc đầu tiên tôi làm là tính xem mình đã ngủ được bao lâu. Hôm qua tôi đi *xuyên KUL*, từ Sài Gòn sang Kuala Lumpur, rồi từ Kuala Lumpur bay ra Hà Nội. Mã quốc tế của phi trường thủ đô Mã Lai là KUL nên trong công ty gọi thành *kun* luôn cho tiện. Đáp ở Hà Nội 21 giờ 50, về khách sạn 23 giờ, nhắm mắt ngủ 23 giờ 45, vậy là ngủ cũng được khoảng sáu tiếng rưỡi. Ít hơn khi ngủ ở nhà, nhưng không tồi cho một đêm ngủ khách sạn, vốn lúc nào cũng trần trọc.

Nơi mà công ty thuê cho phi công ở Hà Nội là một khách sạn bốn sao được Cuba xây tặng Việt Nam năm mươi năm trước. Đây từng là một nơi sang trọng bậc nhất thủ đô. Nó bề thế và đặc địa vì có tầm nhìn hướng thẳng ra phía hồ Tây. Bước chân vào khách sạn, người ta dễ cảm nhận rằng thời gian dường như không trôi. Mọi thứ ở đây tựa hồ không thay đổi từ nửa thế kỷ trước, từ thiết kế, nội thất cho đến giường, gối, thảm. Và để mọi thứ vẫn dùng được ở năm 2018, nhiều hóa chất đã được sử dụng. Người ta có thể ngửi thấy mùi chất giặt tẩy thoang thoảng bay trong không khí ngay từ cửa vào.

Thức dậy sau một đêm trong không gian ngưng đọng đó, tôi thường nhanh chóng bước ra khỏi phòng, để hít thở khí trời và ăn sáng. Ở đây khách được phục vụ khá khá các món, món Tây thì có bánh mì mứt dừa (kiểu Việt Nam), ta thì có xôi rước, phở, mì gói xào, trái cây và bánh ngọt.

Tôi vào phòng ăn, lướt qua những món quen thuộc, thấy không có hứng nên quyết định ra ngoài ăn sáng.

Hồ Tây là khu đa quốc gia nên có đủ loại nhà hàng từ bia hơi, lòng lợn đến sushi, kebab, pizza. Tôi thường đến một quán Pháp trên đường Xuân Diệu, một quán nhỏ và yên tĩnh. Nếu ăn tối, tôi sẽ gọi một chai bia lạnh và món sandwich nướng lò Địa Trung Hải gồm hai lát bánh mì nhỏ kẹp rau, ô liu, cà chua khô rắc phô mai. Còn sáng thì gọi một phần căn bản rất Pháp, cà phê và *pain au chocolat* - một loại bánh nhân sô cô la.

Quán vắng, tôi ngồi vào chỗ ưa thích ngay cửa sổ nhìn ra đường. Tôi gọi một phần ăn sáng quen thuộc và ngồi chờ. Giờ mới được thanh thoi nhớ đến chuyến bay ngày hôm qua. Khóa huấn luyện của tôi đã đi được đến gần cuối. Sau vài chệch choạc ban đầu, tôi dần quen với vai trò cơ trưởng. Đến giai đoạn này, đi bay, giáo viên chỉ quan sát và góp ý, chủ yếu là chia sẻ kinh nghiệm, chứ không hỏi han vụn vặt như trước nữa. Tâm lý tôi cũng có phần thoải mái hơn. Hôm qua tôi bay với thầy Igor, một người Nga. Ông đã bay cho công ty gần mười lăm năm, giàu kinh nghiệm và thuộc loại giáo viên dễ gần. Lên máy bay, thầy nói sẽ bay cả hai chặng, vì muốn xem tôi thực hiện vai trò phi công giám sát, *pilot monitoring*^[1], như thế nào. OK, tùy thầy, dù gì từ đầu đến giờ, tôi cũng bay nhiều rồi. I know my friend, Igor cười khắc khắc rất Nga. Gọi như vậy là vì tôi cho rằng âm “khờ” là một âm đặc biệt của người Nga. Nghe họ nói tiếng Anh, tôi nhận ra họ không đọc âm “hờ” - có thể tiếng Nga không có âm này, và họ dùng “khờ” để thay thế. *Khow* are you, very *khard*, *khorible khotel*. Cứ mỗi khi nghe thấy người Nga phát âm như vậy, tôi (và chắc chỉ có tôi) lại thấy họ toát ra được một điều gì đó rất thật, rất chân chất, rất bình dị. Vậy nên tôi mới gọi kiểu cười *khắc khắc* vô tư như vậy là *rất Nga*.

Nhớ lại ngày hôm qua, hai chuyến bay kết thúc đúng giờ ở Nội Bài, tuy bị trễ mười phút ở Tân Sơn Nhất và năm phút trước khi cất cánh ở

Kuala Lumpur. Trên xe về khách sạn, thầy Igor quay sang hỏi tôi tự đánh giá thấy mình bay thế nào. Tôi nói thấy bình thường, lâu không làm pilot monitoring nhưng chưa quên.

Rồi, thầy hỏi:

– Vậy anh thấy tôi bay thế nào? - *Khow you think I fly?*

Câu hỏi bất ngờ làm tôi một thoáng chùng hững. Là học viên, tôi quen với việc bị nhận xét, chứ không quen với việc nhận xét người bên kia. Thật ra, hôm qua tôi có thấy thầy Igor bay hơi lạ. Nhưng, một là ông không làm gì quá đáng; hai là ông dù gì cũng là thầy, nên tôi không tiện góp ý. Thấy tôi khựng lại, ông lại cười khắc khắc:

– Tôi đóng vai cơ phó yếu, bay tùm lum hết mà không thấy captain nói gì cả.

Giờ thì tôi đã hiểu. Những hành động lơ là hơi lạ của thầy Igor là cố ý, ông đóng kịch để xem tôi có phản ứng không. Và tôi đã sập bẫy ngoạn mục.

Suốt hai chuyến bay, thầy Igor hơi lo ra. Ông điều chỉnh ga không êm ái như một phi công già dặn thường làm, còn tránh mây thì ông thường chọn đường xa nhất. cất cánh ở KUL bay hơi chậm, còn hạ độ cao ở Nội Bài thì hơi nhanh. Những điều này tuy chỉ như vài hạt thóc lẻ tẻ rơi rớt trong một thúng gạo đầy, chỉ làm cho chuyến bay không được mỹ mãn hoàn hảo, nhưng vẫn không uy hiếp an toàn, nên tôi cả nể, không nhắc gì.

– Dĩ nhiên, mình đang bay chở khách thật nên tôi đâu thể làm trò điên rồ như trong sim giả lập được, - thầy Igor tiếp. – Nhưng dù gì anh cũng phải lên tiếng. Khi được *thả* ra rồi, anh sẽ gặp những đồng sự như vậy. Hoặc vì thân, hoặc vì nể, anh sẽ không nhắc. Dần dần anh mất cảnh giác lúc nào không hay, từ đó mà xảy ra chuyện lớn. Anh có nhớ vụ Korean Air năm 99 không?

Dĩ nhiên là tôi nhớ. Đó là một tai nạn máy bay mà gần như phi công nào người Á Đông cũng phải nghe qua, vì nó liên quan trực tiếp đến họ.

Tháng Mười hai năm 1999, một chiếc máy bay chở hàng Boeing 747 khổng lồ của Korean Air cất cánh từ London đã cắm thẳng đầu xuống đất chỉ vón vện một phút sau khi cất cánh. Nguyên nhân trực tiếp là cơ trưởng, không hiểu vì một lý do gì, đã điều khiển phi cơ vòng sang trái quá giới hạn cho phép. Máy bay bị mất lực nâng ở cánh, và vì lúc ấy lại quá gần mặt đất, không có gì cứu nổi. Chiếc Boeing 747 rơi xuống đất, phi hành đoàn bốn người đều tử nạn.

Nhưng thực ra, nguyên nhân gián tiếp của tai nạn này mới là đòn chí tử. Những nhà điều tra châu Âu và Mỹ đặc biệt chú trọng một chi tiết mà họ cho là vô cùng khó hiểu: khi chứng kiến cơ trưởng thực hiện hành động chết người như vậy, cơ phó không hé môi nửa lời. Sau này nghiên cứu kỹ hơn, người ta phát hiện rằng cơ trưởng của chuyến bay là một phi công 57 tuổi và vô cùng kinh nghiệm, ông đã có gần 14 ngàn giờ bay (một con số rất lớn) và từng mang quân hàm tướng trong không quân Đại Hàn. Trong khi đó, cơ phó chỉ là một anh lính mới, tổng số giờ bay chỉ bằng một phần mười của cơ trưởng, và anh cũng mới chỉ làm quen với Boeing 747 được vài tháng. Khoảng cách trời vực như vậy, cộng với truyền thống tôn ti rõ ràng của người Hàn Quốc làm cho người cơ phó, dù tính mạng của mình đang ngàn cân treo sợi tóc, vẫn không dám thốt lên câu nào.

Sau tai nạn này, khoa học hàng không mới có cái nhìn nghiêm túc hơn về văn hóa trên dưới, lớp lang của người Á Đông. Các phi công sau đó được huấn luyện để biết cách bước qua rào cản là truyền thống của dân tộc mình, để biết cách lên tiếng sửa sai cho một người có thứ bậc xã hội cao hơn mình rất nhiều. Phi công Việt Nam cũng được huấn luyện và thực hành việc nói: “Anh/chú/bác/sếp ơi, sai rồi!” một cách quyết liệt trong buồng lái, và nếu không thấy phản ứng, họ phải giật cần can thiệp

ngay. Hành động này ở ngoài có thể bị xem là vô lễ, nhưng trong một chiếc phi cơ thương mại, việc này là bắt buộc.

Thầy Igor nhắc tôi về tai nạn này vì sau gần ấy thời gian ở Việt Nam, ông cũng hiểu văn hóa của nước mình. Tuy có được huấn luyện và khuyến khích thực hành, nhưng các cơ phó vẫn không hoàn toàn thoải mái làm việc này lắm - bốn năm bay cơ phó, tôi cũng hiểu điều này. Truyền thống kính lão, tôn sư nín chân họ lại. Vậy là, để không xảy ra cảnh *lỗi thầy mặc sách, cứ mạch mà cưa* như Korean Air năm nào, phải đến lượt người cơ trưởng hành động. Ở vị trí chỉ huy, tôi sẽ phải áp dụng điều này theo chiều ngược lại, nghĩa là tôi phải biết tạo ra môi trường buông lái sao cho cộng sự cơ phó vừa tôn trọng tôi, vừa thoải mái góp ý cho tôi bất cứ khi nào tôi sai sót. Không làm được như vậy, bóng ma của một thảm họa sẽ luôn lớn vờn trong buồng lái.

Tôi cười cảm ơn thầy Igor về bài học mà ông gợi ý cho tôi, tôi sẽ phải ngẫm nghĩ lâu về điều này. Và tôi vót vát rằng, tại thầy diễn chưa tới, em đâu hiểu ý mà tung hứng với thầy. Ông lại cười khắc khắc, rất Nga.

Phần bữa sáng của tôi được mang đến. Liếc nhanh sang đồng hồ, kim đã chỉ 8 giờ rưỡi. 13 giờ trưa xe sẽ đón chúng tôi bay xuyên KUL ngược về Sài Gòn. Tôi hóp một ngụm cà phê và bắt đầu nghĩ về chuyến bay tối nay. Không biết tối nay thầy sẽ diễn tuồng gì nhỉ?

[\[1\]](#) Trước mỗi chuyến bay, hai phi công sẽ phân chia nhau ai là pilot flying - người điều khiển máy bay và ai là pilot monitoring - người thực hiện những công việc còn lại như liên lạc, giấy tờ, checklist...

thỏ #2

01.12.18

– Đây giấy tờ đây, tôi ký hết rồi, mang lên nộp công ty. Chúc mừng nhé!

– Cảm ơn thầy.

– Giờ chắc là anh thấy tuyệt lắm phải không?

– Hì hì, em thấy nhẹ nhõm. Tối *pác ty* tẹt ga luôn thầy.

– Muốn nghe một sự thật không?

– Dạ.

– Anh đừng nghĩ tôi thả anh hôm nay là xong khóa huấn luyện.

– ?

– Ngày mai, anh bay với vai trò cơ trưởng thật lần đầu tiên, lúc đó mới thật sự là huấn luyện đấy.

– ?

– Khả khả, nghe sợ rồi đúng không. Để tôi kể anh nghe chuyện này, cá nhân thôi, nhưng sau này tôi thấy captain nào cũng trải qua một chuyện tương tự.

– Dạ kể đi thầy.

– Khoảnh khắc cô đơn nhất trong đời tôi là lúc tôi phải xử lý tình huống khẩn nguy đầu tiên dưới vai trò cơ trưởng đấy.

– Ừm.

– Không cần vô chi tiết, nhưng nó là vậy. Khi anh là cơ phó, dù có chuyện gì đi nữa, anh sẽ quay sang trái chờ quyết định cuối cùng của cơ trưởng. Đúng không?

– Dạ.

– Khi anh thực tập cơ trưởng, dù có chuyện gì, anh cũng sẽ quay sang phải. Dù gì thì giáo viên huấn luyện anh cũng là người chỉ huy tàu bay, ông thầy sẽ quyết giúp anh. Đúng không?

– Dạ.

– Vậy nên, lần đầu tiên tôi phải ra một quyết định khó khăn - lúc đó tôi mới thả được vài tháng, quay sang phải thì thấy cơ phó đang nhìn tôi, còn quay sang trái là cái cửa sổ. Tôi lúc đó thật sự không biết phải làm sao.

– Thầy kể nghe hồi hộp quá. Cuối cùng thì sao ạ?

– Thì anh cũng phải quyết định thôi. Thường thì cơ phó sẽ giúp đỡ anh, cho anh thông tin, nhưng người ta không thể thay thế anh được. Quyết định dù gì cũng sẽ ký tên anh. Đúng hay sai cũng là anh. Lúc đó, tin tôi đi, anh sẽ thấy cô đơn lắm.

– Dạ... Vậy phải làm sao hả thầy?

– Khà khà, từ từ quen thôi. Vậy mới nói ngày mai mới thật sự là huấn luyện.

– Dạ...

– Anh sẽ ổn thôi anh bạn, cứ bay nghiêm túc như lúc còn cơ phó và lúc huấn luyện.

– Dạ...

– Và còn điều này nữa...

– Dạ.

– Nếu quyết định đúng thì công thuộc về mọi thành viên tổ bay. Nếu quyết định sai, thì đó chỉ là lỗi của mỗi captain mà thôi. Hiểu không?

– Dạ...

– Thôi về cho anh đi *pạc ty*.

– Dạ...

trễ chuyến

30.03.19

Hôm nay bay có một chuyến đi Đà Nẵng thôi, mà giờ bay thay đổi năm lần rồi. Lịch gốc 15 giờ cất cánh, bây giờ đã đổi đến tận 20 giờ rồi.

Nếu chỉ dùng một từ để mô tả tình cảnh hôm nay, thì đó là từ “vỡ trận”. Kế hoạch đúng giờ của các chuyến bay bắt đầu tan nát do cơn dông hung hãn xuất hiện bất ngờ vào buổi sáng. Gió giật và mưa lớn ngay 10 giờ sáng, ngược hẳn với mọi dự báo, nên không ai trở tay kịp. Hầu hết máy bay không tính toán mang nhiên liệu để bay chờ đến khi *gió quang mây tạnh*. Vậy là vài chiếc đổi hướng đi Cần Thơ, vài chiếc hạ Cam Ranh, vài chiếc xuống Phnom Penh. Và như thế, chuỗi trễ chuyến bắt đầu.

Đây là căn nguyên chủ yếu của những lần trễ chuyến mà bạn đọc hẳn đã ít nhiều nếm trải. Các hãng bay thường không có nhiều máy bay có sẵn để có thể lấy gói đầu đi tiếp những chuyến tiếp theo trong kế hoạch. Hành khách vì thế phải chờ máy bay của chuyến trước đáp rồi mới có thể đi được. Nhưng lúc đó, chuyến bay của họ vừa trễ vì “máy bay đến trễ”, vừa muộn vì mất ưu tiên thứ tự trong sân bay. Trễ này nối tiếp muộn kia, phải đợi năm, bảy tiếng là chuyện không tránh khỏi.

Vietnam Airlines rất hiếm khi bị trễ như vậy, vì chúng tôi có cửa ăn của để. Ví dụ, nếu một chiếc Airbus A321 bay từ Buôn Mê Thuột về Sài Gòn phải chuyển hướng đi Cần Thơ và hai tiếng nữa mới về lại, thì hãng có thể điều một chiếc Boeing 787 trong xưởng để đi Hà Nội thay thế.

Chiếc Boeing 787 này có kế hoạch đi Úc vào buổi tối nên vẫn kịp.

Nhưng đó là ngày thường, còn ngày hôm nay thì họa vô đơn chí, không có một chiếc nào có thể điều động vì có tận bốn chiếc AOG.

AOG, *aircraft on ground*, trong ngành đọc là “ây-âu-gi”, là thuật ngữ để nói về tàu bay phải nằm lại dưới đất, không bay được do lỗi kỹ thuật. Ngày bình thường một tàu AOG thì không sao, nhưng ngày bão mà bốn chiếc nằm đất thì vỡ trận là chắc chắn.

Một trong số máy bay AOG hôm nay là của thầy Igor. Hôm nay ông bay Hồng Kông khứ hồi trong ngày, cũng là một chuyến huấn luyện cho một đồng nghiệp đang thực tập cơ trưởng. Đang gần đến Đà Nẵng thì máy bay bị trục trặc một hệ thống thủy lực. Đây là hệ thống truyền lực làm cho các bộ phận như các cánh và cửa trên máy bay chuyển động, Airbus A321 có đến ba bộ thủy lực, trục trặc một bộ thì còn đến hai bộ khác để thay thế, nên máy bay vẫn bay tốt. Chỉ có điều khi đáp xuống Hồng Kông rồi, muốn về lại Sài Gòn thì máy bay phải có đủ ba bộ vì luật quy định như vậy. Sửa lỗi này rất lâu, máy bay chắc chắn phải nằm lại ở Hồng Kông ít nhất đến ngày hôm sau. Mà AOG ở một phi trường tấp nập và đắt đỏ bậc nhất thế giới không *dễ chịu* tí nào. Rốt cuộc, sau khi tính toán thiệt hơn, hãng quyết định “cáo lỗi cùng với hành khách” để máy bay quay về AOG tại Sài Gòn.



Giờ là 19 giờ, tôi đang ngồi ở nhà hàng đồ ăn nhanh bên ngoài phi trường cùng với cơ phó, Dương, một cậu trai trẻ 24 tuổi. Cậu muốn ăn phở trong sảnh chờ của sân bay, nhưng chúng tôi không thể nào tìm được chỗ ngồi. Hành khách bị trễ chuyến được các hãng bồi thường bằng bữa tối, ngồi như nêm ở các nhà hàng. Những người không tìm được ghế trong

nhà hàng phải mang phần ăn ra ghế chờ ở ngoài. Họ vừa ăn vừa nhìn điện thoại, hoặc quay sang người bên cạnh nói chuyện, chốc chốc lại nhìn lên các màn hình hiển thị giờ của các chuyến bay. Những gia đình có con nhỏ, không thể dứt cho bọn trẻ ăn được trên ghế (vì các hàng ghế được sắp ngang), phải ngồi xuống đất. Mấy đứa nhỏ ngồi dựa lưng vào cột, bố mẹ ngồi chồm hồm múc từng muỗng cơm, thổi phù phù, rồi dỗ dành, dứt cho từng đứa. Một ông bố quát to làm đứa nhỏ khóc rống lên, bà nó đang chộp mắt trên ghế giật mình dậy, vừa cúi xuống dỗ cháu, vừa quay sang nhìn con. Một bà mẹ, trong lòng là đứa nhỏ đang ngủ, trên tay là muỗng cơm, mặt như mếu vì đứa lớn không chịu há mồm, nó đòi ra nhập bọn chạy nhảy la hét với mấy đứa khác.

Không tìm được chỗ, chúng tôi phải đi bộ ra ngoài. Trên đường ra, chúng tôi được một hành khách hỏi thăm. Ông cỡ chừng năm mươi tuổi, da ngăm và nhăn, người ốm và thấp. Ông mặc một cái áo chemise đã sờn và một cái quần tây xám rộng, đầu đội một cái nón kết. Ông đưa cho chúng tôi tấm vé và hỏi chuyến Phú Quốc của ông mấy giờ đi. Tôi ngược lên màn hình và thấy ghi rõ ràng là ba tiếng nữa mới cất cánh. Tôi chỉ cho ông thì ông nói:

– Mấy chú thu xếp cho tui đi sớm sớm được không mấy chú, chớ tui chờ từ trưa đến giờ rồi.

Tôi không biết trả lời sao cho khéo, nhìn ông đã mệt, chắc cũng không vui vẻ gì khi nhận được câu trả lời rằng phi công không giải quyết mấy chuyện này. Thấy tôi khựng lại, Dương xởi lời:

– Để tui con dẫn chú đến gặp nhân viên mặt đất hỏi thử nha chú.

Nghe đến đây thì ông xua tay:

– Thôi khỏi chú, tui hỏi trưa giờ rồi, không được. Tưởng mấy chú phi công giải quyết được tui mới hỏi đó.

Không có chú ời, tụi con cũng chờ mòn mỏi nè.



Dương vừa ăn hamburger vừa đọc truyện tranh manga trên máy tính bảng. Qua những hình vẽ, tôi đoán đó là kiểu truyện chiến đấu bảo vệ chính nghĩa. Lâu lâu, cậu bật cười khi đọc đến đoạn khoái chí, rồi bấm nút chụp màn hình lưu khung truyện đó lại, gửi cho bạn bè kèm vài lời bình luận. Bạn của cậu hồi đáp ngay, cuộc hội thoại có vẻ sống động. Công nghệ vừa chớp cánh cho văn hóa đọc, vừa giúp người ta tạm quên phiền muộn mang tên *đi-lây*.

Theo thay đổi lần thứ năm, chúng tôi sẽ cất cánh vào lúc 20 giờ rưỡi tối. Vậy mà, hiện tại là 19 giờ, phi cơ tôi sẽ lấy để đi Đà Nẵng giờ mới cất cánh từ Vinh. Một tiếng rưỡi nữa nó mới đáp tại Tân Sơn Nhất. Lăn vào bãi đậu mất hai mươi phút, khách xuống mất hai mươi phút, vệ sinh máy bay mất mười phút. Ít nhất hai tiếng nữa, 21 giờ, máy bay mới sẵn sàng đón các hành khách đi Đà Nẵng.

Điện thoại rung báo hiệu tin nhắn mới từ bộ phận xếp lịch. Chắc là thay đổi lần thứ sáu.

transit #9: go around

Đây là thuật ngữ hay bị hiểu lầm, kể cả người trong ngành. *Go* là đi, *around* là vòng vòng, nên *go around* dễ bị nghĩ là máy bay bay vòng vòng, chẳng hạn để chờ đến khi thời tiết đẹp mới hạ cánh. Thật ra, việc bay vòng vòng đó có thuật ngữ riêng, là *hold*, tiếng Việt là “bay vòng chờ”.

Go around, thuật ngữ chuyên ngành là “bay lại”, tức là hủy hạ cánh. Trên đường hạ cánh, nếu nhận thấy điều gì có thể làm mất an toàn khi máy bay tiếp đất, như thời tiết, hỏng hóc hay nhầm lẫn, phi công sẽ *go around*. Thường thì phi công điều khiển máy bay tự nhận thấy bất thường, nhưng nhiều lúc họ được không lưu hay những máy bay khác thông báo.

Để *go around*, họ sẽ đẩy ga lên mức tối đa và kéo cần điều khiển mũi máy bay cho nó ngóc lại lên trời. Máy bay sẽ phóng lên như lúc cất cánh, để tránh xa hiểm nguy nhanh nhất có thể. Sau đó, tổ bay sẽ tùy tình hình mà quyết định hạ cánh thêm một lần nữa, hoặc *hold* - bay vòng chờ, hoặc *divert* - chuyển hướng hạ cánh ở sân bay khác.

Khi máy bay của bạn đang bay xuống để hạ cánh, và bạn nghe động cơ rú một tiếng ào, thấy thân máy bay nhấc lên, và đôi khi cảm thấy bồn chồn muốn nôn (vì thay đổi quán tính đột ngột), thì đó là lúc máy bay đang *go around*.

Và nếu quyết định sau đó của tổ bay khiến bạn trễ hẹn, trễ một chuyến bay nối chặng sau đó, thì xin đừng phiền lòng. Hãy hiểu rằng, thứ

duy nhất người ta cân nhắc khi và sau khi go around là an toàn của chính bạn.

#baynhieudelamgi

14.04.19

Hai ngày liên tiếp nhận hai tin dữ. Thứ Tư, một tiếp viên nữ sau khi đáp ở Paris phải cấp cứu do tai biến. Thứ Năm, một tiếp viên nam ngất xỉu, chẩn đoán ra thì gan, phổi và máu nhiễm trùng. Điểm chung của họ là bay quá nhiều.

Tiếp viên hàng không chưa bao giờ là một nghề thanh thoi. Công việc nặng nhọc và dễ bị thay thế. Trước đây, luật hàng không chỉ cho phép bay nhiều nhất là năm ngày liên tục. Giờ thì để bắt kịp đà phát triển nóng của thị trường và nhu cầu đi lại ngày một tăng của hành khách, các công ty đã được cho phép sử dụng phi hành đoàn liên tục tám ngày mà không cần nghỉ ở giữa.

Khi thấy mệt, người bay được phép cáo ốm. Nhưng việc này tạo nhiều bất tiện cho nhiều phía. Người ở nhà thì không có thu nhập, công ty thì phải đôn đáo giật gấu vá vai tìm người, còn người thay thế thì bị đảo lộn mọi kế hoạch. Bởi vậy, phi hành đoàn, nhất là tiếp viên - vốn thân cò phận vạc trong công ty, ít khi dám ốm.

Vậy nên mới có chuyện cô tiếp viên gặp nạn ở Pháp đã bay đến ngày thứ sáu trong chuỗi lịch làm việc chín ngày liền. Còn anh tiếp viên đang thập tử nhất sinh, nghe kể cũng luôn bay kịch trần.

Trò chuyện với các tiếp viên mấy ngày nay, tôi nghe trong giọng kể

của họ vừa có đau, vừa có xót. Đau vì đồng cảm với đồng nghiệp - một người thân cô thế cô ngã bệnh mãi trời Âu chưa biết bao giờ được đưa về, một người thì sắp tốn bạc tỷ mà chưa biết có thoát cơn thập tử nhất sinh không. Còn xót là xót vì những hỗ trợ, những can thiệp từ công ty sao chỉ như hạt muối bỏ xuống bể, không bỏ cho cái rủi ro mà tiếp viên phải gánh khi tai ương bỗng dưng giáng xuống đầu.

Ví như chuyện xảy ra ở nơi khác, chắc sẽ không có những trách móc ôn hòa như tôi nghe mấy ngày nay. Vài năm trở lại đây, hàng không chứng kiến nhiều căng thẳng không khoan nhượng giữa nhân viên và giới chủ.

Ở Pháp là cuộc biểu tình dai dẳng của nhân viên Air France, sau khi lãnh đạo hãng này thông báo một kế hoạch cắt giảm khoảng 3.000 đầu lương. Những người bị ảnh hưởng cùng với công đoàn công khai phản đối và kêu gọi biểu tình. Các cuộc đối đầu khiến giá cổ phiếu của Air France rớt thê thảm và làm cho hãng mất chục triệu euro mỗi ngày vì liên tục phải hủy chuyến do không có nhân lực phục vụ. Nhưng sự bức xúc của người lao động chỉ được đáp lại bằng chính sách cứng rắn của công ty, nên mâu thuẫn bị hai bên đẩy lên đến cực đỉnh. Một ngày, hàng trăm nhân viên đã phá cửa trụ sở làm việc chính của Air France, nơi tất cả các chóp bu của hãng đang họp. Họ tràn vào phòng họp và tìm cho được hai giám đốc nhân sự, tác giả của bản kế hoạch cắt giảm, để nói phải trái. Chỉ sau vài phút võ mồm, cuộc phân bua chuyển sang võ lực, người biểu tình xông vào ăn thua đủ với hai lãnh đạo. Một vị kịp thoát thân nhờ vào sự trợ giúp của lực lượng an ninh, nhưng khi tưởng là đã an toàn rồi thì bị một người biểu tình đẩy ngã lăn lóc khi vừa ra đến cổng. Vị còn lại không chạy kịp nên bị xé rách cả áo vest lẫn áo chemise, đành phải tự mình tìm đường thoát. Hình ảnh ông này nửa thân trên lỏa thể, chỉ còn lại chiếc cravate lủng lẳng ở cổ, leo rào trốn ra bên ngoài, theo sau là một đám người đang đẳng sát khí đã trở thành hình ảnh nổi tiếng ở Tây Âu suốt một thời gian

dài.

Ở Đài Loan thì có sự kiện đình công của tiếp viên hãng EVA Air. Nguồn cơn của mâu thuẫn này xuất phát từ việc hãng bay tăng cường những chuyến bay đường dài, làm cho tiếp viên liên tục phải làm việc quá sức. Một bên đòi giảm việc và tăng lương, còn bên kia đáp trả không khoan nhượng. Chủ tịch hãng nói rằng các cô ít nhất tốt nghiệp phổ thông rồi, cũng phải hiểu rằng đi bay là đi làm chứ không phải đi chơi, không phải để đăng hình lên mạng xã hội; không ai ép các cô vào đây cả, nên đừng than phiền. Công đoàn tiếp viên đáp trả bằng một cuộc đình công quy mô gần một ngàn người, trong đó các tiếp viên cam kết đến cùng bằng cách nộp lại hộ chiếu và thẻ bay - những giấy tờ nếu không có thì không đi bay được - cho công đoàn. Công ty trả lời bằng cách tăng lương cho những người không đình công, và khuyến khích những ai đã trót chống đối quay đầu là bờ - chỉ cần đòi lại giấy tờ đã nộp là lập tức được xếp lịch đi bay ngay. Đòn này làm chao đảo cuộc đình công. Nhưng bằng những phương pháp cứng rắn các tiếp viên nhanh chóng củng cố được hàng ngũ để tiếp tục đấu tranh - có những tin đồn cho rằng họ đã tính đến việc đốt hết giấy tờ của những người đã cam kết đình công, để không ai rút được nữa. Tiếp viên của EVA Air tất cả đều là nữ [nhì^{\[1\]}](#), nên các cuộc biểu tình không nhuộm màu bạo lực, mà mang đầy vẻ kiên cường như ánh mắt của các cô khi thương thảo với giới chủ. Thắng thua thì chưa biết đến đâu, nhưng nhân tiên là EVA Air có tuần đã phải hủy gần một ngàn chuyến bay, còn hành khách thì nhiều ngày liền ứ đọng ở sân bay Đào Viên.

Xu hướng toàn cầu là thế, nhưng ở Việt Nam không theo vậy được. Ở bầu thì tròn, ở ống thì dài, các đồng nghiệp tiếp viên của tôi đã chọn một cách thích hợp hơn. Sẵn tính tương thân tương ái có trong máu mỗi người Việt, cộng với óc linh hoạt luôn tìm được cái khôn trong cái khó, họ

đã xắn tay áo lên mà hành động trước khi nhận được bất kỳ hỗ trợ nào. Họ đã chủ động như người nông dân trong ca dao xưa, khi thấy lúa khô cạn nước thì *rủ nhau tát nước* vì *chờ trời còn lâu*. Họ vận động tương trợ, an ủi tinh thần, quyên góp tài chính, kêu gọi truyền thông, cùng nhau vượt qua khủng hoảng.

Về phần mình, tôi ký thác vào những dòng này câu chuyện về những mảnh tối của đời đi bay, những mảnh không hường phấn như thường được khoe trên mạng.

#baynhieudelamgi

^[1]Giữa năm 2019, EVA Air mới lần đầu tiên trong lịch sử tuyển tiếp viên nam.

câu chuyện của pin sọc

21.04.19

– Hành lý xách tay sao nặng vậy mẹ?

Tôi hỏi mẹ tôi câu này khi hai mẹ con gặp nhau sau chuyến bay từ Sài Gòn đáp xuống Fukuoka, Nhật Bản. Mẹ tôi chờ ở cửa ra máy bay, trên vai lặc lè chiếc ba lô nữ dùng làm hành lý xách tay. Nó căng và trĩu xuống như một quả đào chín trên cành.

Mỗi năm một hoặc hai lần, tôi được phân công bay đi Fukuoka hay Nagoya và ở lại hai đêm. Đó thường là vào mùa thấp điểm du lịch, khi số lượng hành khách bay từ những thành phố này về Sài Gòn phải gộp hai ngày mới đủ một chuyến. Nhìn lịch mà thấy tôi được xếp những chuyến như vậy, mẹ tôi thường rất phấn khởi. Vì lẽ, nếu thu xếp có thể đi cùng, bà sẽ được con trai lái tàu bay chở đi đến một thành phố xa lạ và ở đó chơi hai ngày. Hai ngày là đủ đẹp, bà nói, đủ dài để tận hưởng hoa anh đào và mì ramen, và cũng đủ ngắn để chưa kịp nhớ chồng và nhớ cháu.

Mẹ tôi được hưởng chế độ dành cho gia đình nhân viên, giá vé bằng nửa vé bình thường. Visa Nhật xin đi với con trai là phi công chuyên bay, chỉ đi hai ngày rồi về ngay, không có chi là uẩn khúc nên được cấp dễ dàng. Chỗ ở thì tôi liên lạc trước với khách sạn của phi hành đoàn, yêu cầu cho tôi phòng hai giường. Thường thì tôi trả một phụ phí, nhưng gặp khi dư dả phòng ốc, khách sạn cho tôi miễn. Tôi luôn lấy làm biết ơn và bất ngờ vì sự linh động này, nhất là khi biết người Nhật Bản vô cùng

nguyên tắc. Nhưng điều làm tôi cảm kích nhất là việc họ cũng xem mẹ tôi là phi hành đoàn. Vì vậy nên bà cũng được nhận phòng cùng với tôi vào lúc 9 giờ sáng. Bà có thể lên phòng, có chỗ ngả lưng nghỉ ngơi chờ tôi ngủ dậy rồi đi chơi.

Có thể bạn bất ngờ vì chuyện trên có gì đâu mà đáng trầm trồ. Nếu vậy, xin mở một ngoặc đơn ở đây kể chuyện này để bạn hiểu. Có lần, một phi công bạn tôi cũng dẫn vợ theo chuyến bay anh làm nhiệm vụ đến Nhật. Bay cả đêm, về đến khách sạn cũng chừng 8 giờ sáng. Hai vợ chồng chỉ mong lên phòng sớm, tranh thủ nghỉ ngơi để trưa dậy đi chơi; nhưng mong muốn giản đơn này không được chấp nhận. Khách sạn chỉ cho phép anh chồng nhận phòng vì anh là tổ bay, còn vợ anh thì phải chờ đến 15 giờ chiều, giờ nhận phòng tiêu chuẩn ở Nhật. Anh bạn tôi bỗng bị đẩy vào thế ngõ hẹp - lên phòng đi ngủ thì không nỡ, ở lại sảnh chờ với vợ thì vật vờ, mà đi chơi ngay lúc đó thì không có sức. Hai vợ chồng anh ra sức nài nỉ, nhưng chỉ nhận được cái gập mình sát đất và câu *gomen nasai* xin lượng thứ. Biết chuyện bạn thành ra tôi luôn cảm thấy may mắn vì chưa bao giờ gặp phải những phiền toái như vậy.

Đóng ngoặc đơn lại để kể tiếp chuyện chính. Những chuyến bay như vậy, lúc đi tôi chỉ tháp tùng mẹ đến cổng ga quốc tế. Sau đó, tôi vào trước chuẩn bị cho chuyến bay, còn mẹ tôi thì tự đi làm thủ tục gửi hành lý và lấy vé. Mẹ con chỉ gặp lại ở cửa ra, khi máy bay hạ cánh.

Hôm nay gặp mẹ, tôi bất ngờ về trọng lượng của chiếc ba lô con con mà bà mang như hành lý xách tay. Đã ký gửi hành lý lên máy bay, xách tay chỉ cần mang những vật dụng cá nhân. Mẹ tôi hẳn biết những điều này vì đây không phải lần đầu của bà. Nhưng lần này trong ba lô ngoài những thứ cần thiết (theo định nghĩa của phụ nữ) còn có nhiều dây nhợ - dây của những cục sạc.

– Cô bé làm thủ tục nói không được để cục sạc trong ký gửi, nên mẹ

bỏ hết vào xách tay, bà giải thích.

Thật là vậy, tất cả các loại đồ sạc của các thiết bị điện tử mà chúng tôi mang theo - sạc máy tính, sạc điện thoại, sạc máy tính bảng, sạc máy ảnh, sạc dự phòng - đều có mặt trong chiếc ba lô. Mấy cái thứ linh kinh vừa làm cho hành trang của mẹ tôi trở thành một cái nhà kho, vừa làm cho nó nặng hơn cả hai ba kí lô.

Nếu đây là một quy định an toàn, chắc tôi sẽ không có gì để phàn nàn. Có điều, đây là một hiểu lầm, chính xác hơn là sự cẩn trọng quá mức của nhân viên hàng không cũng như sự thiếu thông tin của hành khách. Điều này làm cho những chuyến đi nặng nề hơn cả nghĩa đen lẫn nghĩa bóng - hãy nghĩ đến những hành khách phải quá cảnh hai ba lần mới đến được trạm cuối.

Hiểu lầm này bắt nguồn từ một quy định an toàn, quy định về vận chuyển *pin lithium*.

Pin lithium nghe có xa lạ, nhưng nó gắn liền với mỗi con người hiện đại. Nó là cục pin nằm trong các thiết bị điện tử cá nhân như điện thoại, máy tính, máy nghe nhạc, tai nghe không dây, đồng hồ thông minh, máy rửa mặt, bàn chải tự động... Hầu hết máy nào có thể sạc đi sạc lại nhiều lần là sử dụng pin lithium. Có thể bạn không biết, nhưng loại pin lại này là một phát minh mang tính cách mạng, thậm chí còn được kỳ vọng giúp nhân loại vĩnh viễn quên đi ác mộng mang tên ô nhiễm do giao thông. Nếu hiện tại loại pin này mới chỉ giúp chúng ta dùng các chiếc máy ngày càng nhỏ nhưng càng mạnh mẽ, thì vài thập kỷ nữa, nó có thể thay thế các loại xăng dầu giúp xe cộ không còn phát thải nữa - ít nhất là trên lý thuyết.

Điểm ưu việt của pin lithium là có thể lưu trữ một lượng điện năng rất lớn trong một cục pin rất nhỏ và sạc đi sạc lại được nhiều lần. Tuy nhiên, nhược điểm của nó là cách nó cháy và cách dập tắt nó. Loại pin này

dễ dàng bắt cháy khi bị tác động lực, như bị rớt xuống, hoặc bị đè nén - bạn có thể kiểm chứng lời tôi tại nhà bằng cách thử lấy búa đập mạnh vào chiếc điện thoại của mình. Nhưng xin nhớ điều này, nếu nó bốc khói, xịt nước hay bình cứu hỏa chỉ tạm thời hạ hỏa mà thôi. Khói lửa có tắt nhưng sẽ bùng trở lại rất nhanh. Chỉ có một cách dập lửa triệt để, đó là ngâm cục pin trong một xô nước lạnh một thời gian, nguội rồi nó mới thôi cháy. Và xin nhớ đeo găng tay để xử lý thiết bị (thực chất là cục pin), kể cả khi nó đang tạm thời thôi cháy.

Không phải tự nhiên mà tôi sành sỏi như vậy. Phi công và tiếp viên thường xuyên được huấn luyện để xử lý những vụ cháy pin lithium, vì trên máy bay, ngày càng có nhiều thiết bị sử dụng cục trữ năng lượng thể hệ mới này. Cứu hỏa rườm rà như vậy làm cho pin lithium (gần như) không được phép để trong hầm hàng của phi cơ. Nơi đó hàng hóa chồng chất, dễ đụng chạm nhau và khi bốc hỏa, không ai có ở đó để ướp lạnh những cục pin, mặc dù hệ thống chữa cháy của máy bay có thể nhất thời dập lửa.

Trong số những thiết bị xài pin lithium phổ biến, có một thứ được ngành hàng không đặc biệt chú ý: *cục sạc dự phòng*. Lý do là thiết bị này thực chất là một cục pin lithium công suất cao (có vậy nó mới lưu trữ được năng lượng để cung cấp cho những thiết bị khác) và đồng thời, nó gần như là vật bất ly thân của nhiều người, nhất là những người đi lại nhiều. Và giờ đây, khi mà trên máy bay đã trang bị sẵn những ổ sạc cho hành khách thì sạc dự phòng sẽ trở nên không cần thiết và chúng sẽ được để lại trong hành lý ký gửi. Như đã giải thích ở trên, điều này ảnh hưởng đến an toàn bay.

Vậy nên, các nhân viên làm thủ tục luôn nhắc nhở hành khách lần cuối, trước khi hành lý của họ được chuyển lên máy bay: lưu ý không để *cục sạc dự phòng* trong hành lý ký gửi. Lúc ấy, có thể do không hiểu đầu

xuôi đuôi ngược quy định này ra sao, có thể do hứng khởi với chuyến đi trước mắt, hoặc do áp lực của đoàn người xếp hàng sau lưng, hoặc do lo lắng sai sót có thể làm mình lỡ chuyến, bạn không hỏi lại. Bạn chỉ khệ nệ mang chiếc va li xuống, vội vàng mở nó ra, vồ vập vớ lấy tất cả những gì gọi là đồ sạch (cùng với đám dây nhợ lủng lẳng) rồi hì hục nhét vào túi xách tay vốn đã chật chội. Bạn hoàn toàn không biết rằng, phần lớn số đó - đồ sạch của laptop, củ sạc điện thoại, đế sạc máy ảnh, dây sạc các loại... - không xài pin nên không nguy hại.

Nhân viên làm thủ tục đầu tắt mặt tối tiếp hàng ngàn khách mỗi ngày, khó có thời gian để giải thích khúc chiết cho bạn. Và nếu họ nhìn qua và thấy bạn thu gom tất cả các loại đồ sạch mà không đính chính, âu cũng là chuyện bình thường. Bạn cũng biết, hàng không luôn đề cao sự an toàn. Những nhân viên kia chỉ thực hiện điều mà họ cho là an toàn nhất, nhằm còn hơn sót.

Đó là lý do trong hành lý xách tay của bạn lên máy bay nặng thêm vài kí lô những món đồ lịch kích và thừa thải.

Không biết bạn đọc nghĩ sao, chứ với tôi, đây là một gánh nặng không cần thiết. Vậy nên tôi mới dõng dãi như vậy, cốt để bạn hiểu được ngọn ngành, mà từ đó sắp xếp sao cho những chuyến bay của mình an toàn và nhẹ nhàng hơn. Về phần mẹ tôi, bà không lấy gì làm phiền với chiếc ba lô căng tròn (lúc này đang trên lưng tôi). Đi chơi mà, mẹ tôi nói, giãn bớt ra thì mới tận hưởng được. Hoa anh đào và mì ramen lấp lánh trong mắt mẹ.



Đừng như hành khách ở mạc tư khoa

19.05.19

Mạc Tư Khoa^[1], ngày 9 tháng Năm năm 2019, một máy bay Sukhoi Superjet 100 cất cánh từ sân bay Sheremetyevo được mười bảy phút thì đâm vào một đám mây đông và bị sét đánh. Máy bay bị hư hỏng trầm trọng. Không kiểm soát được tình thế, tổ bay quyết định quay đầu về lại Sheremetyevo hạ cánh khẩn cấp. Vẫn còn rất nặng vì chưa đốt hết nhiên liệu nạp cho cả chặng bay, chiếc Superjet hỏng hóc lao xuống đường băng như một cục đá bị ném xuống đất. Lần tiếp đất đầu tiên quá mạnh, nó bị nảy lên không rồi mới rớt xuống hẳn. Hệ thống càng bị phá nát do va đập mạnh, các mảnh vỡ bắn lên thùng đựng xăng. Máy bay trượt khỏi đường băng và nhiên liệu tuôn ra làm cả phần thân sau bắt cháy như một ngọn đuốc. Hành khách chỉ còn một đường thoát hiểm duy nhất là bằng cửa trước.

41 người thiệt mạng, chỉ còn 37 người sống sót.

Không tính những lần mà máy bay lao thẳng xuống biển hay xuống đất, thì lần tai nạn này gây ra nhiều tử vong nhất trong những vụ mà phi công lái được máy bay hỏng hóc về đường băng. Lý do của trục trặc kỹ thuật thì đang còn được điều tra. Nhưng lý do lấy đi tận 41 mạng người thì rõ ràng: Nhiều người cố gắng thoát hiểm cùng hành lý của mình.

Lối đi trong khoang khách vốn đã chật hẹp, thường chỉ đủ để một người đi qua. Giờ thì cũng trên cái lối đó, trong hoảng loạn, cả trăm người

trốn chạy ngọn đuốc phía đuôi máy bay. Họ chen chúc để lên được cửa trước, nơi duy nhất cho họ hy vọng sống.

Lối đi đó tuy không rộng rãi, nhưng đã được tính toán kỹ càng để vừa cho tất cả hành khách thoát thân an toàn. Nhưng lý thuyết chỉ đo được số má, không liệu được lòng người. Thực tế là trong thời khắc sinh tử hôm đó, nhiều khách không muốn bỏ lại của cải. Họ đã dừng lại, cố gắng tìm kiếm tư trang, và việc này làm đường thoát hiểm bị nghẽn. Đến khi họ tìm được đồ của mình và an toàn rời đám cháy, một số người ở cuối máy bay bắt đầu ngạt thở.

Giả sử có phép màu, những người bị tắc lại không gục xuống vì thiếu oxy, mà lết ra được cửa, họ cũng khó toàn mạng.

Ở cửa thoát hiểm, hành khách sẽ xuống đất bằng cách trượt trên một cái phao khổng lồ. Chiếc cầu phao này được thiết kế để đưa người ta thoát thân nhanh nhất có thể, nên nó được làm rất dốc. Không thoải mái như chơi cầu trượt trong công viên, cảm giác khi trượt trên cầu phao sẽ mạnh hơn, gần giống như lao thẳng xuống đất từ độ cao 5 mét vậy. Một thân một mình mà trượt xuống còn xây xát, ôm đồ nhảy xuống thì chắc chắn không lành lặn. Nếu nhẹ, hành lý có thể đè gãy chân gãy tay. Nặng thì góc nhọn của vật có thể đâm chết người. Còn tình huống xấu nhất là đồ mang theo làm thùng phao trượt, những người ở sau không còn lối thoát thân.

Chắc chắn tiếp viên hôm đó đã liên tục hét to câu khẩu lệnh quen thuộc: “Bỏ đồ lại, bỏ đồ lại”, nhưng trong cơn hoảng loạn và cảnh hỗn mang, ít ai có thể trấn tĩnh. Nếu đủ tỉnh táo và nhớ ra điều đơn giản được nhắc ở đầu chuyến bay, có thể không ai phải vong mạng. Điều đơn giản đó là: Làm theo chỉ dẫn của tiếp viên.

Nếu để ý, bạn sẽ thấy mọi chuyến bay đều bắt đầu bằng hướng dẫn an toàn. Tiếp viên hàng không sẽ phát ngôn giới thiệu chi tiết những điều

cần làm khi phi cơ gặp sự cố. Dĩ nhiên, do không muốn phá hỏng chuyến đi của khách, nên không hãng nào nói thật cho bạn biết lúc khẩn nguy, mọi việc sẽ đáng sợ thế nào. Lời lẽ và cử chỉ của tiếp viên vì thế có phần chùng mịch. Đơn cử là đoạn phim hướng dẫn đeo mặt nạ dưỡng khí khi máy bay mất áp suất của hãng chúng tôi. Tình huống thập tử nhất sinh ấy được tái hiện qua hoạt cảnh một gia đình đi lặn biển và người bố từ tốn cài mặt nạ cho đứa con. Nhạc nền vui tươi, sắc xanh chủ đạo tươi tắn. Sự giảm nhẹ nhũn nhặn này làm cho khách bay không mấy ấn tượng với chỉ dẫn an toàn và cũng không lường trước được những nguy hiểm mình phải đối mặt nếu chẳng may xảy ra sự cố.

Sẽ là hoàn hảo nếu ở đầu mỗi chuyến bay, bạn chăm chú nghe và ghi nhớ kỹ mọi chỉ dẫn đó. “Vì sự an toàn của bản thân và hành khách đi cùng”, như một câu trong bài phát ngôn của tiếp viên. Bạn sẽ không lường trước được khi nào mình phải dùng chúng. Sự cố trên máy bay, cũng như tình yêu sét đánh, thường xảy đến lúc người ta ít mong chờ nhất. Còn nếu bạn mệt, hay không muốn chuyến bay của mình nặng nề, hay là tiếp viên hướng dẫn không thu hút, chỉ cần xác định được vị trí của cửa thoát hiểm gần nhất thôi là tốt rồi.

Và nếu, chỉ *nếu* thôi, một ngày định mệnh nào đó, phi cơ của bạn bốc cháy, hãy hít một hơi thật sâu để lấy lại bình tĩnh. Sau đó, chỉ cần làm theo chỉ dẫn của tiếp viên là đủ.

Họ sẽ chỉ bạn đường đến cửa thoát hiểm. Họ sẽ chỉ bạn tư thế an toàn để trượt. Họ sẽ hét to nhắc nếu bạn dừng lại lấy đồ hay giẫm lên người khác. Họ sẽ đỡ bạn dậy nếu bạn vấp té. Và khi mọi hành khách thoát ra máy bay hết, trước khi tự cứu bản thân, họ sẽ đi một vòng để kiểm tra lần cuối xem còn ai bị kẹt lại không. Nhiệm vụ chính của tiếp viên không phải là *trà hay cà phê* như thường được gán ghép. Họ được huấn luyện kỹ lưỡng để bảo đảm an toàn cho tính mạng của hành khách

trong tình huống khẩn nguy.

Mỗi năm một lần, tôi được thực tập an toàn bay với các tiếp viên và tận mắt thấy họ sơ tán được cả máy bay chỉ trong *90 giây*. Sau 90 tích tắc đó, có người, dù đã xuống đất an toàn, có khi còn chưa kịp hiểu chuyện gì đã xảy ra.

Vậy nên hãy yên tâm. Bạn sẽ bình yên vô sự, hành khách khác cũng vậy. Chỉ cần làm theo hướng dẫn của tiếp viên.

Và xin đừng dừng lại lấy hành lý. Đừng như hành khách ở Mạc Tư Khoa.

^[1]Tên gọi theo Hán Việt của thủ đô Moscow, Nga.

thực tại hiện tiền^[1]

03.06.19

Bí quyết của nghề phi công là sự *chuẩn bị*. Đó là bài học đầu tiên tôi nhận được trong những ngày đầu huấn luyện. Thầy Valentin, giáo viên dạy bay của tôi khi đó, nói với tôi điều này khi thấy chiếc máy bay con cóc Diamond 40 đang lái tôi, chứ không phải là ngược lại.

Giờ tuy đã ngồi trên phần lực bay gần ngàn cây số trên giờ, nhưng những gì tôi làm cũng chỉ là chuẩn bị. Chúng tôi đang ở độ cao 8 cây số so với mặt biển, phía nam đảo Hải Nam, sắp đến không phận Hồng Kông. Tần số liên lạc với Hongkong radar đã được chỉnh sẵn từ nửa tiếng trước khi không lưu Đà Nẵng chuyển giao chúng tôi cho Tam Á. Chỉ chờ phía Trung Quốc nói: “Contact Hongkong radar on 127.3, bye” là chúng tôi bấm nút chuyển ngay, không phải cúi xuống, xoay nút chỉnh tần số, rồi chuyển, tiết kiệm được vài động tác. Một thói quen được dạy từ ngày đầu mà chúng tôi vẫn giữ, tuy không còn cần thiết khi bay thương mại nữa.

– Qua Ikela, sớm ba phút, đốt ít hơn 200 cân dầu - Đức, cơ phó, thông báo với tôi.

Ở chặng bay đến Fukuoka đêm nay, tôi *pilot flying* - tự tay điều khiển máy bay, còn Đức *pilot monitoring* - có nhiệm vụ giám sát, liên lạc và giấy tờ. Cứ nửa tiếng một lần, Đức kiểm tra xem chuyến bay có đến các điểm đúng giờ và tiêu thụ nhiên liệu có đúng kế hoạch không. Tôi nhìn vào màn hình hiển thị dầu, so sánh với các thông số trong kế hoạch bay mà

công ty đã tính trước, rồi đưa ngón tay cái về phía cơ phó, nói “checked”, đã kiểm tra. Đúng là sớm và tiết kiệm hơn kế hoạch.

Ikela là điểm đầu của không phận Hồng Kông. Chúng tôi được phép bay lên mực bay 330, khoảng 10km. Màn hình dẫn đường dự đoán gió trên cao sẽ thổi mạnh hơn, gió đuôi gần 150km/h. Chiếc Airbus A321 của chúng tôi như con cá bơi xuôi dòng. Cứ đà này, đáp ở Nhật lại càng sớm. 800 cây số nữa đến Đài Loan, 2.000 cây số nữa sẽ đến Nhật. Vừa bay qua mà Ikela như đã ở xa lắm rồi.

Bây giờ thì chúng tôi rảnh rang hơn một tí. Đức mở máy tính bảng ra và đọc tài liệu bay. Cậu có nguyện vọng chuyển lên loại máy bay lớn hơn để đi đường dài và đã đăng ký với công ty.

– Bao giờ phỏng vấn? - Tôi hỏi.

– Tháng Bảy anh ơi, - Đức trả lời – nhưng em cứ học trước, lúc đó mới chạy thì không kịp.

Bay tàu to, cậu mong cuộc sống dễ dàng hơn, có thời gian cho đứa con nhỏ và lương bổng khá khẩm hơn.

Về phần mình, cuối tháng này tôi cũng phải kiểm tra định kỳ trên sim. Cũng phải lo từ bây giờ. Chuyến này về, tôi phải gặp Hoàng, cơ phó cùng tôi kiểm tra hôm đó để hội ý về bài bay. Hoàng hơi bất ngờ khi tôi đòi gặp sớm. Tôi nói vì đây mới chỉ là lần sim thứ hai của tôi sau khi lên cơ trưởng, chưa quen việc, nên cần chuẩn bị kỹ hơn. Cũng như Đức, tôi mong bài thi suôn sẻ, để kỳ nghỉ sau đó được thoải mái, trước khi trở về bay mùa cao điểm hè.

– Hồng Kông thời tiết tốt nha anh. Đóng cửa một đường băng, chỉ xài đường 07 trái. - Đức sau khi nghe bản tin thời tiết nói với tôi.

Hắn bạn sẽ thắc mắc tại sao chúng tôi lại quan tâm đến Hồng Kông, trong khi chuyến bay này đi Fukuoka. Cậu trả lời là để chuẩn bị. Giả như

một khẩn nguy nào xảy ra - một trục trặc kỹ thuật hay một hành khách cần hỗ trợ y tế - chúng tôi đã biết trước mình phải đi đâu về đâu. Ở thế kỷ 21, phi công thương mại không còn đơn thuần là người điều khiển máy nữa. Phận sự của họ là xử lý những bất trắc có thể xảy ra bất kỳ khi nào, và họ làm điều đó trong những con tàu đang xé toạc các không phận ở tiệm cận tốc độ âm thanh. Trong cái tốc lực và cao độ xa lạ với loài người ấy, để chu toàn bốn phận của mình thì ngoài may mắn ra, người phi công luôn phải cố gắng lường trước mọi việc.

Sự chuẩn bị đúng là bí quyết của nghề bay, nhưng nó cũng là một lời nguyên âm ảnh. Mãi dọn tâm trí để đặt mình luôn ở tư thế sẵn sàng, phi công ngoài bay ra, chỉ ngồi tính chuyện sắp tới. Tần số tiếp theo, không phận tiếp theo, chuyến bay tiếp theo, kỳ nghỉ tiếp theo, dự định tiếp theo, hoặc những rủi ro gần như không bao giờ xảy ra tiếp theo. Cứ bị cuốn theo dòng chảy tương lai, họ quên luôn là cuộc sống đang trôi qua ở hiện tại.

Hiện tại thì tôi đang trên biển Đài Loan. Đĩa trắng ngoài song gieo ánh vàng xuống mặt nước, còn biển hắt trả ánh cam bạc lên nền trời khuya. Và máy bay tôi đang tắm mình trong đó.

[1] “Thực tại hiện tiền” là những sự thật đang xảy ra trong hiện tại.

transit #10: xuyên không

- Cái màn che nắng này tiện nè, mua ở đâu vậy anh?
- AEON Mall bên Narita đó.
- Vậy hả, đi sao tới đó anh?
- 3 giờ chiều bắt bus dưới sảnh khách sạn. Bỏ trạm đầu, xuống trạm thứ hai là ngay trước cổng AEON luôn.
- Dạ cảm ơn anh.
- Mà Sài Gòn cũng mới mở AEON Mall á.
- Ủa vậy hả, ở đâu vậy anh?
- Tân Phú á.
- À vậy thôi, em qua Nhật mua cho gần.



- Em em, xem giùm anh cherry này ngon không?
- Ồi anh ơi, mùa này cherry Hàn chưa ngọt đâu, đắt nữa.
- Ờ vậy thôi, mua cái khác.
- Anh cần không, sắp tới em đi Úc, để em mua giúp vài cân.
- Sắp tới là khi nào?
- Để mở lịch lên xem nào. Tối nay về Sài Gòn, mai đi Syd(ney), chiều ngày mốt về, tối mốt anh có, được chưa?

sáu tháng

23.06.19

Nếu có gì kém thi vị nhất trong nghề bay, thì đó là áp lực thi cử. Đặc biệt là các cuộc kiểm tra định kỳ sáu tháng một lần trên mô hình giả lập, *đi sim*. Sáu tháng không đụng vào bài vở, giờ việc mở sách nhét chữ vào đầu, giống như dắt chiếc xe đóng bụi trong xó nhà ra để pa chạy vậy.

Nhưng thử thách thật sự chưa phải ở đó, mà là ở ngày kiểm tra. Trong bốn tiếng đồng hồ, nhất cử nhất động của phi công khi vật lộn với những hồng học phi thực, sẽ được kiểm tra viên ngồi đằng sau tỉ mỉ ghi lại.

Kiểm tra viên nhìn chung có hai kiểu.

Một là những người xem kỳ đi sim như dịp luyện tập những sự cố ít xảy ra ngoài đời. Họ trấn an phi công rằng sẽ không ai bị đánh trượt, nên vào sim cứ thoải mái khao khát, thoải mái đại khờ. Làm sai thì thầy dừng sim cho thảo luận. Rót máy bay thì thầy bấm cho bay lại. Với những lỗi được sửa như vậy, họ tin rằng phi công sẽ học được cách xử lý nếu sự cố xảy ra thật ngoài đời. Phi công được xếp lịch với kiểm tra viên dạng này hẳn nhiên là sẽ thấy nhẹ nhõm, thoải mái; nhưng cũng có thể vì vậy mà chênh mảng trong khâu chuẩn bị.

Kiểu người thứ hai xem đây là cuộc sát hạch thật sự. Họ hay trịnh trọng nói, tôi thay mặt Cục (Hàng không) kiểm tra các anh. Đây là các giới

hạn sai sót. Vi phạm lần đầu thì được làm lại. Lần hai, tôi sẽ dừng sim lại ngay, và các anh trượt. Nghe đến đây, hệ thần kinh vững vàng của phi công kinh nghiệm nhất cũng phải căng lên như dây đàn. Vậy là khi vào sim, phi công sẽ chỉ ở thế phòng thủ. Họ bay để đủ điểm đậu, chứ hiếm ai mạo hiểm xin thầy làm thử những hồng hóc mới lạ. Được một điều, phi công nào có lịch kiểm tra với các thầy này thì vô cùng sốt sắng trong việc ôn tập trước khi đi sim.

Captain Trung bấm sim cho chúng tôi đêm nay, ban đầu, tôi nghĩ thuộc dạng hai. Nếu bạn đọc thắc mắc tại sao kiểm tra lại vào buổi tối, tôi xin mở một ngoặc đơn ở đây. Phòng sim là một thiết bị rất đắt tiền; chi phí mua, lắp đặt, bảo dưỡng và vận hành nó có khi gần bằng một chiếc máy bay. Thế nên, người ta phải cho nó chạy liên tục để có hiệu quả. Mỗi tổ bay cần huấn luyện bốn tiếng, nên buồng sim được chia thành sáu ca mỗi ngày, các tổ bay được sắp xếp vào các ca đó. Lần này, chúng tôi vào ca cuối, 22 giờ đêm đến 2 giờ sáng.

Quay trở lại với captain Trung. Ở phòng hội ý, anh căng dây cho chúng tôi bằng bài diễn văn kinh điển, rồi nhấn nhá thêm chút dấu ấn riêng. Anh sẽ chú ý xem bọn em xử lý khẩn nguy thế nào. Cơ trưởng phải cho thấy khả năng nhận định và quyết định; cơ phó phải biết hỗ trợ và tham mưu. Một người làm sai, người kia không sửa, dù không rơi máy bay, cả hai cũng trượt. Rõ chưa?

– Nghe tới đó là em *quíu hàng* luôn anh. - Đặng, cơ phó của tôi sau này kể lại, rồi chúng tôi cùng cười to. Đúng là chỉ khi qua rồi, người ta mới tếu táo được như vậy.

Còn tôi khi ấy cảm nhận thấy tim mình đập nhanh và mạnh, huyết áp tăng cao như để đẩy máu đi đến mọi góc ngách trong cơ thể tôi một cách nhanh nhất. Tôi đã phải hít một hơi sâu, rồi mới chậm rãi nói rõ ràng được hai chữ “dạ rõ”. Tôi biết rằng mình ở vị trí cơ trưởng, không

những giáo viên sẽ nhìn vào tôi để đánh giá cả đội, mà cả cơ phó cũng sẽ trông sang tôi khi gặp khó. Vì thế, tôi luôn phải tỏ ra rằng mình là người chỉ huy đáng tin cậy. *Trăm điều hãy cứ trông vào một ta*, tuy bàn tay tôi khi ấy bắt đầu ươn ướt, các ngón tay thì đan vào nhau, siết chặt.

Vậy mà khi vào sim, anh Trung lại thành kiểm tra viên dạng một.

Anh bấm cho tôi bài căn bản. Bay Incheon về Hà Nội vào một chiều mùa đông, sương mù dày đặc. Lần cất cánh đầu, máy bay đang chạy đà thì nổ động cơ. Không thấy gì ở ngoài, hai người chúng tôi phải dựa vào những chỉ dẫn điện tử trên màn hình để dừng máy bay được ở trong đường băng. Lần hai tôi cất cánh bình thường, nhưng gặp gió giật giáng máy bay xuống đất. Gió giật chỉ xảy ra khi có dông bão, còn vào mùa đông, khi không khí đặc quánh sương bay mịt mờ như vậy thì chuyện này chỉ có trên sim. Không thực tế, nhưng vì đây là hiện tượng mà phi công Việt Nam hay gặp, nên luôn được đem vào bài kiểm tra. Chúng tôi thoát qua được cơn gió thì một đàn chim từ đâu đó đâm thẳng vào động cơ (có lẽ chim trong sim không ngủ đông như chim ngoài đời). May mắn hơn captain Sully^[1] phải đâm xuống sông Hudson, chiếc Airbus A321 của chúng tôi vẫn còn một bên động cơ, vẫn bay tốt và hạ được về lại Incheon an toàn.

Bài của Đặng cũng là một bài căn bản. Cất cánh, mất một động cơ - lần này do hệ cánh quạt bị gãy. Đặng quay về hạ cánh, lần đầu phải *go around* vì trời quá mù, lần hai thì thầy Trung chỉnh cho tầm nhìn ở Incheon đẹp như một ngày xuân nên Đặng hạ cánh xuống an toàn.

– Còn nữa tiếng, muốn làm gì nữa không?

Nghe câu này, chúng tôi đưa mắt nhìn nhau và mỉm cười. Chúng tôi chắc hẳn mình đã đậu. Phần sau chỉ là chơi điện tử. Đặng hăng hái xin tập hạ cánh trong điều kiện mưa gió bão bùng, chuẩn bị cho mùa mưa. Còn tôi nói thôi, nhường cơ phó.

2 giờ sáng, ba thầy trò rời sim. Anh Trung thay mặt Cục đóng dấu gia hạn bằng lái cho chúng tôi. Bây giờ anh về đi ngủ. Anh có bốn tiếng trước khi đáp chuyến bay đầu ngày về Hà Nội. Còn chúng tôi có thêm sáu tháng nữa.

[1]Sully là tên thân mật của captain Sullenberger, người đã làm được một việc vô cùng khó: hạ cánh thành công xuống sông Hudson (Mỹ) sau khi chiếc Airbus A320 của ông bị chìm đâm vào làm hỏng cả hai động cơ. Sự cố này được gọi là “Miracle on the Hudson”, phép màu trên sông Hudson, và được dựng thành phim lấy tên là *Sully*.

anh không màu và những năm tháng hành hương^[1]

28.07.19

Em,

Mai một khi nào mình dư dả - thời gian, tiền bạc và tâm trí, anh sẽ dẫn em về Montpellier. Mình sẽ mượn một chiếc máy bay con cóc để bay vòng quanh miền biển Nam Âu này. Nếu kiếm được con Diamond 40 thì càng tốt, vì đó là chiếc anh học những sai cánh đầu tiên.

Mình sẽ cất cánh từ đường băng nhỏ dành cho huấn luyện, đường 12 trái, về phía đông nam. Biển Địa Trung Hải, với bờ cát trắng kéo tít tắp từ Tây sang Đông, sẽ trải dài trước mắt em. Một sáng tinh mơ mùa hạ, tuy dưới sai cánh vẫn đang đêm, ở xa nơi chân trời, mặt trời đã sáng rực. Mặt biển được nhuộm bạc lấp lánh. Em sẽ có cảm giác như bị hút về phía ánh sáng. Còn ở buổi bình minh chớm đông, đêm lạnh thường để lại những gợn mây thấp, và khi nắng sớm xuyên qua chúng, mặt nước được tô màu cam, chân mây màu tím, và khoảng trời ở giữa màu hồng. Em sẽ có cảm giác mình cũng là một màu của bức tranh mây biển đó.

Nếu rẽ trái sang hướng đông, em sẽ thấy thời gian trôi ngược về 2.000 năm trước. Vùng đất phía nam này ngày đó là lãnh thổ của La Mã cổ đại. Những cái hồ rộng lớn và đỏ au, lạ lùng mà em thấy thẳng hướng mình bay, là những ruộng muối có từ thời đó. Muối thời nào cũng quý, vì

là nguồn dưỡng chất duy trì sự sống. Ngày xưa nó còn được dùng như tiền, người ta được trả công bằng muối. Cũng vì thế mà từ để chỉ đồng lương, *salaire* hay *salary* ngày nay có nguồn gốc của *salis*, từ chỉ *muối* trong tiếng Latin ngày xưa dân ở đây dùng.

Từ những ruộng muối, nhìn sang trái, em sẽ thấy những công trình hình vòng cung, nằm vừa vặn trong quy hoạch phố xá hiện đại, bên trong có khán đài bao quanh một khoảng sân rộng. Đó là các đấu trường. Ngày xưa, đây là nơi tắm máu các võ sĩ giác đấu. Chính quyền La Mã tổ chức cho người dân đến xem cảnh giết chóc như một thú tiêu khiển, giúp họ quên đi nỗi thống khổ của đời sống. Rồi sau cuộc vui dân chúng về nhà sống tiếp kiếp trâu ngựa.

Có giống như chuyện ngày nay dân mình dù lâm than thế nào, cũng hạnh phúc hẳn lên sau một trận banh không? Em thấy đó, thời gian và thời đại có thay đổi, nhưng loài người cũng vậy thôi.

Sau khi La Mã phồn vinh sụp đổ, vùng đất Âu châu này chìm sâu nhiều thế kỷ trong u tối. Hãy quay máy bay lại về phía đông, bay khoảng nửa tiếng, em sẽ tận mắt thấy thời Trung Cổ. Các nhà thờ và thánh đường xây nên để rao giảng lời Chúa vẫn còn đó. Các thành quách và pháo đài dựng lên để chiến đấu vẫn nguyên trạng. Những con đường trải đá, những ngõ hẻm chật hẹp, những quảng trường trống trải, những lâu đài đồ sộ, tất cả gần như không mang dấu thời gian.

Nhìn châu Âu tráng lệ bây giờ, thật khó tin rằng họ từng trải qua nhiều thế kỷ u ám. Ở những góc phố nên thơ kia, người ta đã từng sống trong tăm tối và dốt nát, dù tin tưởng hết trí khôn vào Thiên Chúa toàn năng, để rồi chết trong bệnh tật, đói khổ và chiến tranh. Trớ trêu thay, thời điểm đó, ở những xứ sở mà sau này châu Âu chê là quê mùa dốt nát, các nền văn minh đã phát triển rực rỡ. Người Khmer tạo dựng đế chế Angkor huy hoàng. Người Maya soạn thảo được lịch cho cả ngàn năm sau.

Người Trung Hoa đạt đỉnh cao nghệ thuật lẫn khoa học.

Vùng đất này may mắn được lịch sử bảo tồn, không bị binh biến giày xéo như xứ mình. Khi nhìn ngắm từ không trung, em thấy muôn ngàn năm vừa rồi dường như không trôi, mà đọng lại trong từng ngõ phố, trên từng viên gạch. Chúng như thở thở vào tai em câu chuyện quá khứ, và em sẽ tỏ tường trong tâm can thế giới thực tại.

Và nếu em bay ngang qua Montpellier, nhìn xuống mà thấy một cậu trai (trẻ), sau những chuyến bay, nghe Carla Bruni chạy bộ dọc các ruộng nho, tối về nấu cơm, đọc 1Q84 rồi đi ngủ, thì em biết, đó, là anh ngày trẻ.

^[1]Tựa đề được viết theo tên tiểu thuyết *Tazaki Tsukuru không màu và những năm tháng hành hương* của Murakami Haruki.

11 tháng chín

11.09.19

11 tháng Chín, thế giới khóc thương cho những nạn nhân vô tội của cuộc khủng bố nhằm vào Hoa Kỳ. Một vụ khủng bố tàn bạo gây chấn động thế giới, và làm thay đổi dòng chảy lịch sử hiện đại.

Một tội ác tày trời. Chắc chắn là vậy.

Nhưng, có khi nào bạn thắc mắc, như tôi dạo gần đây, cần có gì mà người ta có thể ra tay làm điều độc ác như vậy? Nhắm đến siêu cường số một nhân loại, vạch ra một kế hoạch hoàn hảo, và ngoạn mục hạ đo ván kẻ thù. Là người thường, đâu ai dễ mà có được động lực thực hiện việc bất khả thi đó.

Hẳn là phải có một lý do.

Tôi quyết định đi tìm hiểu. Nhưng cuộc tìm kiếm không thành công lắm. Tài liệu giải thích vì sao Hoa Kỳ vĩ đại, vì sao Hoa Kỳ được yêu mến thì nhiều, nhưng vì sao họ bị căm ghét, bị trả thù thì ít. Nếu có, chúng cũng không dễ tiếp cận.

Gì thì gì, chuyến bay khảo cứu cũng cho tôi hạ cánh xuống những miền đất lạ, nơi tôi được nghe kể vài câu chuyện mới ít nhiều liên quan.

Đó là câu chuyện của một quốc gia Hồi giáo, một mai thức giấc, chợt nhận ra mình mất đất. Liên Hợp Quốc, tổ chức liên chính phủ mà phần lớn kinh phí hoạt động do Mỹ tài trợ, đã quyết định rằng một phần lãnh

thổ đất nước của họ nay sẽ được chia cho một dân tộc khác.

Lý do?

Vì mảnh đất này, hàng ngàn năm trước là nơi tổ tiên dân tộc kia đã từng sinh sống. Nhưng binh biến, họ trở thành nô lệ. Họ bị đày đi tứ xứ, phải bỏ đất này mà đi. Vì Thiên Chúa đã hứa với tổ tiên dân tộc này khi lập quốc rằng, ngày Ngài trở lại, Ngài sẽ ban cho con cháu họ vùng đất này. Và vì dân tộc này là nạn nhân đáng thương của Thế chiến, chiến tranh thì đã kết thúc mà họ vẫn chưa có nhà.

Sau ngày hôm đó, quốc gia Hồi giáo ấy rơi vào cảnh truân chuyên. Họ được quy hoạch vào một khu ổ chuột ở bờ biển phía tây trên mảnh đất quê hương mình. Dải đất này có thành lũy bao bọc và được canh phòng cẩn trọng. Xuất nhập gắt gao, phải được phép. Và bên cấp giấy phép, dĩ nhiên, là người chủ tha hương mới về.

Đó còn là câu chuyện của những vùng đất nghèo khác ở Trung Đông. Vùng giáp biển ở đây vốn chỉ có sỏi đá, sa mạc và cao nguyên. Bỗng một ngày, người ta phát hiện trong lòng đất và ngoài khơi có dầu hỏa. Dân chúng và đất nước của họ từ đó mà phát lên nhờ khai thác loại vàng đen vô giá.

Rồi người Mỹ đến và muốn được chia sẻ món tài nguyên trời cho này. Họ ra giá nhưng chính quyền địa phương từ chối. Người Mỹ vẫn kiên trì đàm phán theo cách của họ. Và những gì thế giới chứng kiến là những cuộc chiến mà họ phát động chống lại những kẻ nói không với *thiện chí* của Mỹ.

Dĩ nhiên, mọi cuộc chiến dưới lá cờ hoa đều chính nghĩa. Chỉ có kẻ thù của họ là man di.

Giằng co hơn nửa thế kỷ, thắng thua đúng sai người thường như tôi khó phán xét được. Chỉ thấy Hoa Kỳ và đồng minh, vừa kiêu hãnh giữ

được hình ảnh bóng bẩy của nền văn minh tiên tiến, vừa kiểm soát được nguồn cung vàng đen to lớn. Còn người dân ở Trung Đông, vừa bị thiên hạ xuyên tạc tôn giáo ngàn năm của dân tộc, vừa chịu cảnh *11 tháng Chín* diễn ra hằng ngày trên chính đất nước mình.

Việc bỗng nhiên thấy ngày 11 tháng Chín năm nay có phần râm rộ hơn mọi năm, làm tôi nhớ đến một chuyện khi còn đang học đại học. Đó là vào những tiết cuối cùng của môn *Văn minh nhân loại*. Thoạt nhìn môn này không liên quan đến chuyên môn dịch thuật tôi theo học ngày đó, nhưng càng học càng thấy hay. Kiến thức, đúng hơn là những câu chuyện cổ kim mà nó mang lại giúp chúng tôi giải thích được nhiều hiện tượng trong ngôn ngữ và lối sống của con người hiện đại.

Trong bữa học đó, một sinh viên đặt câu hỏi thế này:

– Tại sao người ta lại có xu hướng tưởng niệm những sự kiện đau buồn trong lịch sử? Tại sao năm nào cũng có tưởng niệm ném bom Hiroshima, tưởng niệm Thảm sát người Do Thái, tưởng niệm Diệt chủng Khmer Đỏ... Khơi lại vết thương đó thì có ích gì?

Và cô Uyên, cô giáo uyên bác và đáng kính của chúng tôi trả lời:

– Cái gì có thể quên được, nhưng những vết thương ấy, nhân loại không được phép quên. Việc của những người đương thời như chúng ta là phải ngăn chặn những sai lầm tệ hại đó tái diễn. Vậy nên, người ta tưởng niệm những sự kiện buồn, để nhắc nhở cho thế hệ sau những bài học lịch sử, giúp họ tránh lặp lại những thảm họa tương tự trong tương lai.

Vậy là để ôn cố *nhĩ tri tân*, ngày 11 tháng Chín hằng năm, thế giới tưởng nhớ về cuộc khủng bố hàng không tàn khốc ở Hoa Kỳ năm 2001. Đó là một vết nhơ trong lịch sử nhân loại, là một tội ác diệt chủng man rợ của chủ nghĩa Hồi giáo cực đoan, là tấm gương xấu mà các thế hệ sau nhất định không được noi theo.

Ngày 11 tháng Chín, thế giới khóc thương những nạn nhân ở Mỹ.
Còn người Hồi giáo Ả Rập lâm than hằng ngày ở Trung Đông, ngày nào
mình khóc cho họ?

transit #11: chuyển sân, làm khách

Tiếp viên và phi công của một hãng hàng không luôn phải đăng ký một thành phố là base, căn cứ của mình. Từ thành phố base đó, họ sẽ bắt đầu các chuyến bay, ví dụ như base của một phi công là Hà Nội thì các chuyến bay của phi công đó đều được khởi hành từ sân bay Nội Bài đi các nơi và kết thúc tại Nội Bài.

Thế nhưng, cũng có những lúc họ phải đi đến một sân bay khác rồi từ đó mới bắt đầu hành trình. Có nhiều lý do cho việc này, và người ta gọi chung là “lý do khai thác”, nhưng chủ yếu là do thiếu tổ bay để bay.

Việc di chuyển từ căn cứ của mình để đến nơi làm việc, trong ngành có hai thuật ngữ đồng nghĩa với nhau là “chuyển sân” và “làm khách”. “Chuyển sân” là cách nói tắt của chuyển sân bay, chuyển từ căn cứ sang một sân bay khác. Hôm nay tôi chuyển sân ra Hà Nội rồi bay về. Nói “làm khách” là vì khi chuyển sân, phi hành đoàn bay như một hành khách bình thường trên một chuyến bay của hãng. Và giống câu tục ngữ “giàu út ăn, nghèo út chịu”, nếu máy bay có dư dả chỗ ngồi thì người đi chuyển sân được ngồi ghế hạng cao nhất; nếu không đủ chỗ, người chuyển sân phải ngồi những chỗ còn sót lại, hoặc giả máy bay đầy khách, thì họ có thể phải lên buồng lái ngồi những ghế phụ.

Thuật ngữ tiếng Anh có nhiều từ để chỉ chuyển sân, nhưng phổ biến nhất là “deadhead”, *dead* là chết còn *head* là đầu. Khi mới đi bay, tôi nghĩ từ này chỉ tình trạng của người bay khi phải chuyển sân, nhất là chuyển

về khi đã xong nhiệm vụ - lúc đó, họ đã mệt nhoài và thường ngủ như chết cả chuyến. Nhưng sau này mới biết, *dead*, tuy cũng chỉ “chết”, nhưng “chết” theo nghĩa là không thu phí được, không kiếm ra tiền được. Deadhead có nghĩa là những đầu khách không mang lại thu nhập cho chuyến bay.



đi làm

27.09.19

15 giờ rưỡi chiều ra khỏi nhà đi làm, 21 giờ tối bay, nửa đêm về. Đây là lịch bay, tuy không phải thường xuyên (may quá), nhưng cũng không phải hiếm của tôi. Thật ra, hôm nay tôi chỉ bay có đúng một chặng đi từ Hà Nội vào Sài Gòn lúc 21 giờ tối. Nhưng để thực hiện được chuyến đó, tôi phải chuyển sân từ Sài Gòn lúc 17 giờ, đến Hà Nội 19 giờ, chờ hai tiếng rồi mới bay về. Bảy tiếng làm việc nhưng chỉ được hai giờ bay.

Giờ làm việc, trong ngành gọi là *duty time*. Còn giờ để tính lương và để đánh giá kinh nghiệm của phi công, là giờ bay, *flight time*. Duty time được tính từ một tiếng trước giờ cất cánh chặng đầu tiên trong ngày, đến mười lăm phút sau khi tắt động cơ của chuyến cuối cùng trong ngày. Một ngày làm việc điển hình của tôi sẽ gồm bốn chặng bay, Sài Gòn đi Bangkok, dừng bốn lăm phút rồi Bangkok về Sài Gòn. Dừng một tiếng, đi tiếp Sài Gòn - Đà Nẵng, dừng bốn lăm phút rồi về Sài Gòn. Duty time mười tiếng, flight time bốn tiếng rưỡi. Làm việc mười tiếng, được tính bốn tiếng rưỡi. Thường thì thời gian không phải giờ flight time là thời gian chờ đợi. Chờ máy bay chuyển trước đáp. Chờ xe chở ra máy bay. Chờ tổ tiếp viên. Chờ bơm nhiên liệu. Còn như hôm nay, tôi đáp máy bay ra tận thủ đô để chờ.

Cuối tháng nào cũng vậy, bảng tổng kết giờ bay của tôi lúc nào cũng cỡ bảy mươi giờ, còn giờ duty thì gấp đôi, khoảng một trăm năm mươi. Và

đây là con số đặc trưng của phi công đường trung và đường ngắn như phi công Airbus A321.

Về khoản này, các đồng nghiệp lái máy bay lớn đi đường dài ăn đứt tôi. Lịch của họ đơn giản: 23 giờ đêm đến công ty, 0 giờ cất cánh đi Paris Charles de Gaulle. Mười lăm tiếng duty, mười bốn tiếng giờ bay. Bạn bè *tàu to* thường lấy giờ bay ra chêm chọc đám *tàu nhỏ* tụi tôi, ngày nào cũng thấy xách cặp đi bay mà tháng được sáu, bảy mươi giờ hă. Tao tháng đi bay có mấy lần mà tháng nào cũng chín mấy, một trăm giờ. Giờ bay cũng gấp rưỡi, lương gấp rưỡi. Hề hề.

Tôi cũng hề hề. Ủ, tụi mày xứng đáng mà. Đường dài tuy không phải chầu chực cả ngày để có vài giờ flight time, nhưng có thử thách khác - lệch múi giờ. Lệch múi giờ, tiếng Anh là *jet lag*, là tình trạng đồng hồ sinh học của con người bị rối loạn khi họ di chuyển đến một nơi có múi giờ khác. Nghĩa gốc của từ này là *lệch gây ra do máy bay phản lực* - *lag* là lệch, còn *jet* là máy bay phản lực. Trước đây, khi người ta còn di chuyển bằng thuyền hay tàu lửa, thì dù có đi đến chân trời góc bể cơ thể cũng không bị rối loạn. Từ *jet lag* chỉ xuất hiện khi các phi cơ phản lực ra đời và con người bắt đầu đi được những quãng đường rất xa trong một thời gian rất ngắn, đó cũng là lúc chúng ta bắt đầu bị lệch múi giờ.

Mọi người thường nghĩ lệch múi giờ chỉ ảnh hưởng đến giấc ngủ vì đó là triệu chứng dễ thấy nhất, nhưng thật ra cả cơ thể đang phải chịu đựng. Ở một chốn mới, não bộ không nhận biết được đâu là đêm, đâu là ngày nên biết thế nào mà chỉ huy cơ thể. Vì thế, chúng ta không ngủ, không ăn, không tiêu hóa, không tỉnh táo như bình thường được; cả ngày *ngẩn ngơ hồn phách như say mới rồi*. Có nhiều mẹo giúp phục hồi jet lag nhanh chóng, nhưng không phải ai cũng dùng được. Cơ thể mỗi người khác nhau, nên chỉ có một phương thuốc hiệu quả nhất, có thể bạn đọc cũng đã biết, đó là thời gian. Khoa học đã tính toán rằng cơ thể con người

cần khoảng một ngày để làm quen cho mỗi múi giờ thay đổi. Nghĩa là nếu đi từ Việt Nam sang châu Âu thì cần năm đến sáu ngày.

Nhưng mà phi công đường dài không có nhiều thời gian như vậy, họ chỉ có hai mươi tư giờ ở giữa các chuyến bay mà thôi. Nghĩa là khi đến Paris, họ có một ngày để làm quen rồi hôm sau, họ quay về lại Việt Nam. Ở nhà, họ thường có một ngày trọn vẹn để hồi phục. Đêm sau đó, họ tiếp tục thức trắng để bay đi Tokyo. Họ đáp ở Nhật vào sáng sớm, ngủ đến trưa và phải tìm cách để có trọn giấc vào buổi tối đó, vì sáng hôm sau phải bay về Việt Nam. Bảy ngày bay thay đổi tám múi giờ từ Đông sang Tây.

Dĩ nhiên, là những người bay chuyên nghiệp, mỗi phi công và tiếp viên đường dài đều có cách riêng để vượt qua. Có người luôn sinh hoạt theo giờ ở nhà, có người cố gắng để ngủ được theo giờ địa phương, có người dùng thuốc, có người uống rượu, có người tăng cường thể dục. Cơ địa mỗi người mỗi khác nhau, nên có những cách hiệu quả với người này lại vô hiệu với người khác. Vậy nên, ai cũng phải tự tìm cách để làm quen, vì không quen khó mà bay được.

Tôi cho rằng, khả năng hồi phục lệch múi giờ là một dạng năng khiếu bẩm sinh, như năng khiếu nghệ thuật hay thể thao. Nếu không được sinh ra với tố chất đó, người ta khó có thể tập được. Tôi nghĩ mình không có năng khiếu đó, vì đã thử mãi mà không quen được. Mỗi tháng, phi công Airbus A321 như tôi chỉ phải bay đêm đi Nhật Bản, Hàn Quốc hay charter Trung Quốc có một hoặc hai lần, lệch chỉ một hoặc hai tiếng, vậy mà tôi đã thấy cơ thể mình gào thét phản đối kịch liệt rồi. Thức đêm và trái múi giờ, đi chơi thôi đã mệt, huống hồ gì đi làm. Dù bay cũng lâu, nhưng tôi vẫn chưa thành chim được. Vẫn muốn tối về ngủ trên chiếc giường (quen thuộc) của mình, chứ không phải co ro trên ghế máy bay chật chội, hay lay lắt trong phòng khách sạn lạnh lẽo. Vẫn muốn thức dậy thấy mặt trời, chứ không muốn mỗi khi mở mắt ra thấy hoàng hôn, trăng

sao hay đêm tối.

Nhàn nhã và rùng rĩnh thì thật hấp dẫn. Nhưng tôi biết điều đó mình làm không được, nên tự biết hài lòng. Dù gì trong chuyến chuyển sân ra Hà Nội chiều nay, cũng được ưu tiên ngồi hạng thương gia trên máy bay Airbus A350, ghế ngồi kéo ra được thành giường rất thoải mái. Lên máy bay, nếu mệt, tôi sẽ ngủ được một giấc, còn không, sẽ đọc tiếp *Xấu* của Kirino. Đến Nội Bài, tôi có thể vào nhà ga ăn tối, thông thả 20 giờ vào làm tài liệu, 21 giờ cất cánh về, 23 giờ đáp, 24 giờ về đến nhà.

Bay đâu thì bay, làm gì làm, tối được ngủ ở nhà là đẹp.

Sài Gòn dạo này

13.10.19

Sau khi hạ cánh, không lưu phi trường Di Linh cho chúng tôi vào bãi số 3. Lăn vào bãi, tôi cài thắng, tắt động cơ, tắt đèn dây an toàn, tắt bom xăng, rồi quay qua bên phải:

– Mở cửa sổ nha!

Toàn, cơ phó, nhanh nhẩu:

– OK anh.

Chúng tôi quay sang khệ nệ gỡ khóa chốt để kéo hai cánh cửa sổ buồng lái ra - một việc phi công ít làm, vì trong máy bay lúc nào cũng có máy lạnh, ở ngoài lúc nào cũng nóng, và vì mở cửa vất vả mà nửa tiếng sau lại phải đóng để khởi hành.

Cửa sổ được mở ra, không khí có đầu ra đầu vào, thổi thành luồng qua buồng lái. Làn gió nhẹ mang tiết trời và mùi thơm của nắng sớm chốn núi rừng khẽ chảy qua chúng tôi. Chúng tôi hít lấy hít để. Tôi vươn người ra khỏi cửa sổ, tận hưởng bầu khí đó và ngược nhìn vòm trời trong xanh cao vời.

– Tranh thủ rửa phổi đi anh, chút phải về rồi - Toàn trêu chọc.

Sở dĩ chúng tôi trông như những con nghiện thiếu thuốc như vậy là do Sài Gòn cả tuần nay ô nhiễm trầm trọng. Toàn bộ bầu không khí đã xám xịt nhiều ngày liền. Mưa dù to và đều đến mấy thì các hạt bụi vẫn

không chịu cuốn theo dòng nước, mà cứ khư khư lơ lửng trong không khí. Thị dân ở Sài Gòn, nơi mà không khí vốn không sạch sẽ gì cho lắm, ngoi ngóp quặt queo như mấy con cá kiểng trong hồ lâu ngày quên thay nước.

Nửa tiếng trước, lúc còn tỉnh mơ, chúng tôi cất cánh từ Tân Sơn Nhất. Chỉ một phút sau khi phi cơ rời mặt đất, chỉ một phút thôi, mới bay lên độ cao 300 mét, còn chưa đạt đến độ cao của các tòa nhà đồ sộ đáng tự hào của Sài Gòn, tôi đã mất dấu thành phố. Tất cả những gì còn lại là một biển sương xám xám và mờ ảo phủ dưới tầm mắt tôi.

Sáng nay Không quân tập trận, nên các máy bay chở khách, dù có lên phía bắc, đi Hà Nội, Đà Nẵng, hay Đài Loan, Hàn Quốc... đều phải vòng xuống phía nam thành phố, theo sông Đồng Nai mà bay ngược lên. Chuyến bay của tôi đi Đà Lạt nên cũng chịu chung số phận. Cũng nhờ vậy mà chúng tôi có dịp bay một vòng quanh Sài Gòn để chiêm ngưỡng thành phố của mình.

Từ trên cao và từ xa, Sài Gòn nhìn như một món đồ lưu niệm bán trong sân bay. Hẳn bạn cũng đã từng thấy, khi dạo quanh các cửa hàng miễn thuế trong nhà ga khi chờ chuyến bay, loại quà lưu niệm dưới dạng mô hình thành phố thu nhỏ, được bao bọc trong một quả cầu thủy tinh. Quả cầu trong suốt, đôi khi lấp lánh kim tuyến bên trong, khiến người cầm nhìn vào có cảm giác lung linh khi nắm trọn cả thành phố trong hai lòng bàn tay.



Đằng sau cần lái của phi cơ phản lực đang lượn vòng quanh thành phố, tôi cũng có cảm giác như đang cầm quả cầu thủy tinh chứa Sài Gòn trong tay mà ngắm soi, mà ngắm nghía. Chỉ có điều quả cầu sáng nay không có kim tuyến long lanh lấp lánh. Thay vào đó là một làn khói mờ, xám xịt. Nó ôm trọn cả vùng đất giàu có này, và tạo thành một lớp chia cắt tạo vật ở đây - sông ngòi (đen đúa), cây cối (lác đác), nhà cửa (ngổn ngang) - với thiên đường xanh mượt mà ngay bên trên.

Nếu bạn, như tôi, cứng lòng trước tin điều cho rằng tham lam và kiêu ngạo chia cắt con người với Thượng đế, thì làn khói kia có thể là một minh chứng.

quyết định khó khăn

14.11.19

“Gí l**n* bình tĩnh, đ*o có lục soát cả cái máy bay này, bố mày cho khỏi cmn bay.”

Nếu những lời tục tĩu khi được buông ra để gây sát thương tinh thần cho đối phương, thì mấy lời ở trên không những đạt được mục đích, mà còn thể hiện một sự kiệt xuất trong cách sử dụng ngôn ngữ. Tôi có văng tục, nhưng thành thật mà nói, vốn từ tôi hay dùng thua xa những gì tôi vừa được nghe, về thẩm mỹ lẫn sáng tạo. Phát hiện được hành động *gí l**n**, khi đặt trước một từ sẽ tạo được nghĩa phủ định vô cùng tục tĩu cho từ đó thật là đáng khâm phục.

Chúng tôi nghe những lời trên vọng đến từ một hành khách nữ trong khoang khách, khi đang chuẩn bị cho chuyến bay tiếp theo đi Hà Nội. Như một phản xạ, cơ phó của tôi với tay ra sau, đóng sập cửa buồng lái. Đó là những gì chúng tôi được huấn luyện - khi xảy ra trường hợp bất ổn trong khoang khách, việc đầu tiên phải làm là bảo vệ tổ bay bằng cách khóa cửa buồng lái. Tuy lần này đang ở dưới đất, nguy cơ bị uy hiếp an toàn không cao, nhưng việc đóng cửa cũng là một phản xạ tốt. Qua cánh cửa chống đạn khóa kín, chúng tôi vẫn nghe được những lời tục tĩu của vị khách kia như thể ở sát bên vậy.

Một lát sau, tiếp viên trưởng, Tuấn, một anh chàng trên dưới 30 nhưng có gương mặt non choẹt, bấm chuông xin vào báo cáo. Chuyện là

có một nữ hành khách hạng thương gia, sau an tọa mới phát hiện ra mình mất chiếc túi hàng hiệu mắc tiền. Chị tin chắc rằng một hành khách nào đó, lúc lên máy bay, đi ngang qua đã thò tay lấy cắp của chị. Và chị yêu cầu lục soát cả máy bay để tìm cái túi.

Dĩ nhiên, tiếp viên trưởng không đồng ý. Tuấn giải thích không ai có quyền làm việc này, kể cả cơ trưởng. Mà đâu chắc cái túi bị đánh cắp, chị có thể đã quên nó ở đâu đó. Cậu hứa sẽ liên lạc vào nhà ga để nhờ nhân viên mặt đất tìm giúp, nếu có sẽ gửi lại cho chị. Và đó là nguồn cơn thịnh nộ. Chị hiểu những lời giải thích trên là thoái thác và xem thường hành khách (hạng thương gia). Chị không tiếc lời cạnh khỏe hướng về tiếp viên và buông lời tục tĩu hướng về khoang dưới, nơi chị nghĩ kẻ trộm đang ngồi.

– Gọi đại diện chưa? - Tôi hỏi.

– Em gọi rồi, đại diện đang ra.

Nói xong, ông chủ khoang khách bước ra ngoài tiếp ứng cho một đồng nghiệp nữ đang cố gắng hạ nhiệt nữ hành khách kia.

Vài phút sau, anh Hải, đại diện của công ty ra máy bay và thay Tuấn tiếp chuyện. Khi máy bay ở dưới đất và cửa còn mở, anh là sếp của chuyến bay, là người quyết phải làm gì. Xử lý các tình huống như vậy chưa bao giờ dễ. Theo kinh nghiệm, một khi khách hàng đã cho phép mình thoát ra được những lời trên, thì thường họ là những người có quyền thế, hoặc chí ít là quen biết những người quyền thế. Chúng tôi ngầm hiểu với nhau rằng xử lý dù có đúng nhưng nếu không khéo là mất việc như chơi. Anh đại diện lộ vẻ căng thẳng khi nữ hành khách cho biết *bố mày* đã gọi cho người quen là an ninh sân bay, sẽ đến ngay để tiến hành lục soát. Tuy ngờ rằng đây là lời hù dọa, nhưng mọi chuyện có vẻ nghiêm trọng lên.

Chúng tôi trao nhau cái nhìn ái ngại.

Mọi diễn tiến căng thẳng dường như đi vào ngõ cụt, thì không lâu sau, điện đàm trên tay anh Hải báo tin. Đã tìm thấy túi như miêu tả ở trong phòng đợi. Đúng là chị đã bỏ quên trên ghế ngồi, khi rời đi để lên xe vào máy bay. Anh Hải mặt giãn ra khi nhận tin và vội chạy ra thông báo với vị khách nữ cau có, đang gọi hết cuộc điện thoại này đến cuộc khác kể lễ nhờ giúp đỡ.

– Đấy, không làm ầm lên thì đừng có mơ mà tìm được nhé! - Chị đáp trả khi nhận tin.

Sự tức tưởi đã mất, nhưng độ sát thương vẫn còn. Lưỡi đã mềm, nhưng độc vẫn quá đuôi ong.

Mọi chuyện xem chừng đã ổn thỏa, nhưng chưa thể dừng ở đó được. Trong cơn thịnh nộ, nữ hành khách kia đã vô tình tự biến mình thành một đối tượng nguy hiểm cho chuyến bay, chuyên môn gọi là *hành khách gây rối*. Trong cơn giận, chị đã gây náo loạn, và vô tình làm cho mọi người thấy rằng tinh thần mình đang bị kích động mạnh. Những trường hợp tâm lý bất ổn như thế này, hãng hàng không nào cũng phải suy xét trước khi chấp nhận chuyên chở. Dưới đất còn có thể mở cửa ra để nhờ trợ giúp, nhưng trên trời, lỡ chị có nổi cơn tam bành lên thêm lần nữa, thì phi cơ chỉ còn nước hạ cánh khẩn cấp mà thôi.

Có tiếp tục chuyên chở hành khách nữ đó không bây giờ là trách nhiệm của đại diện. Anh Hải mời tiếp viên trưởng vào buồng lái, đóng cửa lại để bốn người chúng tôi hội ý. Anh muốn tham khảo ý kiến từng thành viên để dễ bề quyết định. Một quyết định khó khăn.

Cơ phó bỏ phiếu trắng vì xuyên suốt vụ việc, cậu được nhờ ngồi trong buồng lái để tôi ra ngoài nghe ngóng.

Tuấn vẫn ức, muốn từ chối chuyên chở, nhưng nếu quyết định cuối cùng vẫn chấp nhận, thì cậu cũng “ráng phục vụ, vì có hai tiếng bay thôi

mà.” Công việc tiếp viên đã luyện cho cậu đức nhẫn nhịn đáng quý.

– Cơ trưởng quyết sao? - Anh đại diện quay sang tôi.

– Cửa còn mở thì chỉ anh có quyền thôi. - Tôi trả lời. – Nhưng nếu em được quyết, - tôi thêm, – gì l*o cho đi!

transit #12: đường băng

Đường băng là một dải đất hình chữ nhật dài (thông thường rộng từ 45 đến 60m và dài từ 2km trở lên), được cấu tạo rất vững chắc để chịu được tải trọng trên dưới một trăm tấn của phi cơ thương mại khi cất cánh và hạ cánh. Trong ngôn ngữ hàng không, người ta gọi đường băng là *đường cất hạ cánh*; còn trước đây, người ta hay dùng *phi đạo*, một từ Hán Việt.

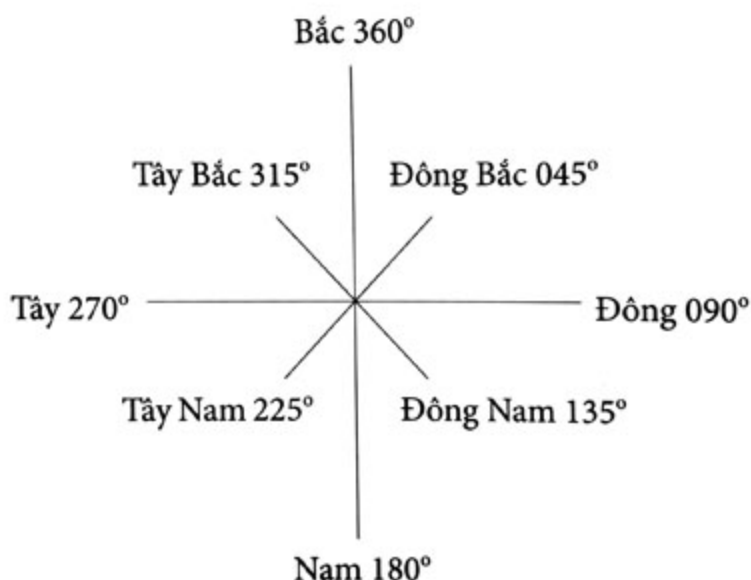
Tên của các đường băng luôn luôn là một số có hai chữ số, đường băng 28 ở sân bay Phú Quốc, đường băng 09 ở sân bay Huế. Các sân bay lớn thường có hơn một đường băng, nên để phân biệt, người ta sẽ thêm chữ L (left là trái), R (right là phải), hoặc C (center là giữa) vào sau phần số. Ví dụ sân bay Nội Bài có hai đường băng là 11R và 11L, Tân Sơn Nhất có 25R và 25L.

Vì sao tên đường băng bắt buộc là chữ số? Lý do của việc này hơi kỹ thuật, tuy đơn giản nhưng không phải ai cũng hiểu ngay được. Tuy nhiên, nếu biết được câu nói nổi tiếng của H. Ford, cha đẻ của hãng xe Ford, thì bạn sẽ dễ dàng hiểu. Ông nói rằng, khi mọi chuyện trên đời này đều đi trái ngược lại với ý muốn của bạn, thì đừng vội nản lòng mà hãy nhớ rằng “phi cơ bay lên trời được cũng là nhờ cất cánh ngược với chiều gió thổi”.

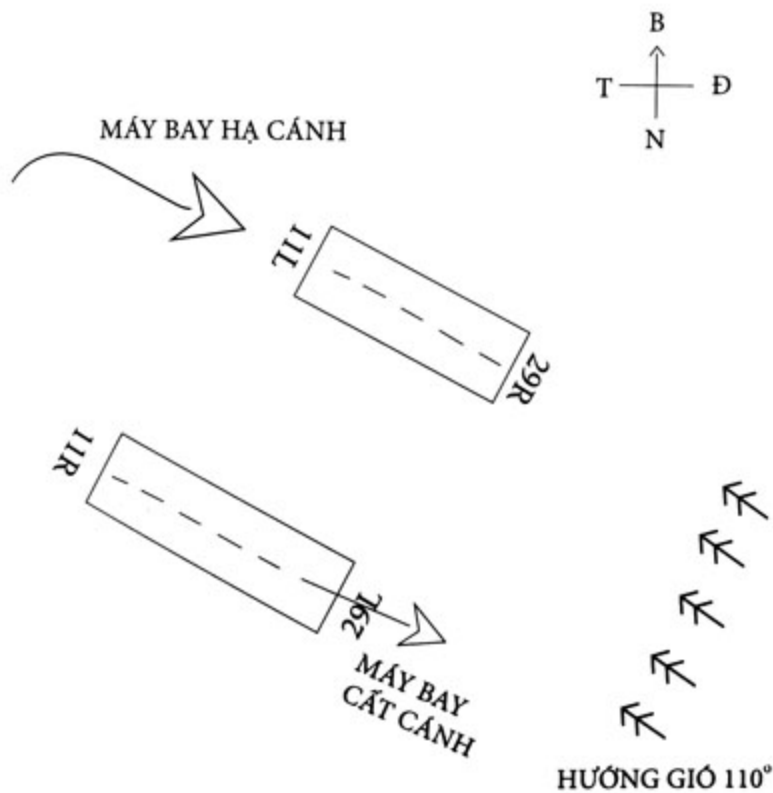
Thật vậy, khi cất cánh ngược với chiều gió, cánh của phi cơ, cũng như con diều, nhận được nhiều lực nâng giúp nó bay lên dễ dàng. Hạ cánh cũng cần ngược chiều gió, vì lực cản của gió sẽ giúp máy bay dừng lại nhanh hơn. Vậy là, đường cất hạ cánh ở một sân bay phải được xây theo

hướng gió chủ đạo ở địa phương đó.

Hướng của gió được xác định bằng các góc trong vòng tròn 360 độ: gió từ hướng bắc là gió 360 độ, từ hướng Nam là 180 độ, Tây là 270 độ và Đông là 90 độ; gió từ hướng đông bắc là gió góc 45 độ, gió từ tây nam là 225 độ...



Khi xây đường băng ở Nội Bài, nhận thấy gió ở đây thường thổi từ hướng đông - đông nam, cụ thể là hướng 110 độ, nên người ta xây đường băng theo hướng đó và đặt tên là đường băng 11R và 11L. Tương tự như vậy, gió chủ đạo ở vùng sân bay Đà Nẵng là gió từ hướng tây - tây bắc, cụ thể là từ hướng 350 độ, nên hai đường băng ở đây là 35R và 35L. Nhìn đây chắc bạn đọc cũng hiểu quy tắc đặt tên đường băng - lấy hướng đường băng chia cho 10.



Vì đường băng là một dải đất thẳng nên nó có hai đầu đối diện nhau cách nhau 180 độ. Nếu đầu này là hướng 110 độ, thì đầu kia là hướng 290 độ như trường hợp ở Nội Bài. Vậy là, đầu kia của đường băng 11R sẽ được đánh số là 29L và đầu kia của đường băng 11L sẽ được đánh số là 29R. Làm như vậy, người ta sẽ sử dụng được hai đầu đường băng - nếu gió thổi từ hướng đông - đông nam (110 độ) thì các máy bay sẽ cất hạ cánh trên đường 11R và 11L, còn nếu gió thổi từ hướng tây - tây bắc (290 độ) thì sẽ dùng đường 29L và 29R.

lệch

18.12.19

Hình chữ thập màu vàng trên màn hình dẫn đường của chiếc Airbus A321 là biểu tượng cho vị trí hiện tại của phi cơ. Nó đang lướt qua một dấu hoa thị màu tím có tên *ZSPD*, điều này có nghĩa là máy bay của tôi đang bay ngang qua phi trường Phố Đông, thành phố Thượng Hải. Chênh hướng 11 giờ là dấu hoa thị *RKPC*, phi trường của đảo Jeju, Hàn Quốc. *RJBB*, phi cảng Kansai, Osaka, Nhật Bản điểm đến của chúng tôi sáng nay chưa hiện trên màn hình vì còn cách gần 900 dặm, khoảng 1.700km. Đồng hồ độ cao chỉ 32.000 feet, 10 cây số so với mặt đất; đồng hồ tốc độ chỉ M.79, 79% tốc độ âm thanh; và hộp liên lạc đang chỉnh sóng của Shanghai control.

Hôm nay, tôi sẽ ở Osaka. Sáng hôm kia, tôi ăn sáng rồi chờ vợ đi làm ở Sài Gòn. Sáng hôm qua tôi mượn xe máy ra Sơn Trà xuống biển và lên núi. Chiều nay tôi sẽ tản bộ ở khu trung tâm Dotonburi, nơi những cao ốc bóng bẩy chung sống hòa nhã với con sông trong trẻo. Ngày mai, nếu không quá mệt sau chặng bay dài về Hà Nội, tôi sẽ đi thăm Hồ Gươm, nếu không thì chỉ ăn tối ở hồ Tây. Ngày mốt về Sài Gòn.

Tháng này, tôi di chuyển tổng cộng 50.000 cây số, dài hơn một vòng Trái Đất. Tổ tiên của tôi là những nông dân người Việt trồng lúa ở đồng bằng Bắc bộ. Nghĩa là, chỉ một tháng, tôi đã đi nhiều hơn các cụ cả một đời. Trong lịch sử tiến hóa của mình, con người chưa bao giờ dịch chuyển

một cách chóng mặt như vậy. Cha ông tôi, ngoài quãng đường ra đồng cày cấy, chắc họa hoằn lắm mới bước chân được ra khỏi cổng làng. Còn xưa hơn nữa, con người có thể đã di chuyển nhiều hơn để săn bắt hái lượm, nhưng chắc không quá vài chục cây số quanh bộ lạc của mình. Bây giờ, mỗi tháng tôi đi hơn một vòng Trái Đất.

Nghề phi công thương mại của tôi nửa thế kỷ trước vẫn chưa hề tồn tại. Có thể vì chưa có đủ các gen thích nghi, nên đôi khi mở mắt dậy ở một căn phòng khác lạ, tôi thấy mình mất phương hướng. Trong vài giây, tôi không định hình được mình thật sự đang ở đâu.

Nhưng cảm giác mông lung này của tôi nhẹ hơn nhiều so với những đồng nghiệp bay đường dài. Họ kể rằng, đôi khi cái khó nhất của người cứ liên tục đi mây về gió không phải là *jet lag* - lệch múi giờ, mà là *place lag* - lệch nơi chốn. Lệch múi giờ dù gì cũng chỉ làm cho cơ thể mệt mỏi và muốn vượt qua nhanh thì dùng thuốc. Còn *lệch nơi chốn* luôn làm cho người ta có cảm giác mơ hồ về không gian và trống rỗng về thực tại. Con người vốn là sinh vật đi bộ trên mặt đất, vừa đi vừa nhìn cảnh vật hai bên, nên trí óc của chúng ta từ lâu đã quen kết nối không gian với thời gian. Phong cảnh ở hai nơi càng giống nhau - vườn nhà và đầu làng - thì chúng càng gần nhau, và thời gian đi lại càng ngắn. Ngược lại, phong cảnh ở hai chốn càng khác nhau - biên thùy và kinh đô - thì chúng càng xa nhau, càng tốn nhiều thời gian di chuyển. Ý niệm này ăn sâu vào tâm trí chúng ta, đến nỗi khi mà máy bay phản lực có thể nối hai đầu của thế giới trong vòng chỉ một ngày, thì đâu đó ở phần dưới của não bộ con người vẫn chưa hiểu được.

Tại sao Hà Nội và Mạc Tư Khoa, Paris và Sài Gòn, Đà Nẵng và Osaka trông khác nhau như thế mà lại gần nhau đến vậy? Tại sao mình đã đến nơi cách nhà ngàn dặm quan san này mà trong đầu vẫn nóng hổi những ký ức khi ở nhà? Tại sao người đã tới mà hồn chưa kịp tới?

Cái cảm giác *người đã tới mà hồn chưa kịp tới* bám theo người ta dai dẳng, và càng di chuyển nhiều thì cảm giác ấy lại càng hỗn loạn, không có thuốc nào chữa được. Người đi bay, vừa mới xong bữa tối, vừa mới ru con ngủ, thì vài giờ sau đã ở trên đầu những ngọn núi ngàn năm tuyết phủ ở Trung Đông. Vài giờ sau đó nữa, họ đã đáp xuống kinh đô ánh sáng. Ngủ một giấc dậy, họ thấy mình ngồi uống một ly cà phê đối diện với tháp Eiffel. Hai mươi tư giờ sau, họ đi vào một con tàu và vài giờ sau chui ra, họ thấy một thế giới hoàn toàn khác. Đó có thể là nhà, nhưng cũng có thể là một thành phố khác, một khách sạn khác, một chuyến bay khác. Còn khi đã đi quá nhiều đến độ không nhớ nổi lịch trình nữa, người ta sẽ thấy, giờ thì không phải mình, mà chính là các khung cảnh, các thành phố mới là những thứ đang di chuyển. Trong một thoáng, họ ngỡ rằng mình đang đứng yên và thế giới đang xoay quanh mình.

Người lên đèn, hồn chông chênh.

Một tiếng nữa, mặt trời sẽ mọc ở đằng đông. Lúc đó, chúng tôi sẽ giảm độ cao, phi cơ của tôi sẽ đâm qua các tầng mây dày đặc và hạ cánh xuống đường băng 24R ở phi trường Kansai. Chúng tôi sẽ tiến hành khách xuống rồi ra khỏi sân bay, leo lên xe về khách sạn.

Nhận phòng, tôi sẽ ngủ bù cho một đêm thức trắng. Và khi mở mắt dậy, trong một chốc lát, tôi sẽ tự hỏi một câu hỏi mà tổ tiên tôi có lẽ không bao giờ tự hỏi khi thức giấc. Đây là đâu?

ngàỵ ngàỵ đi bay

26.12.19

Cất cánh giữa trưa từ Sài Gòn, máy bay đang cao khoảng 3 cây số. Ngó thấy trời êm, tôi với tay tắt đèn hiệu cài dây an toàn. Hành khách có thể đi lại, tiếp viên đến giờ làm việc, còn chúng tôi sắp được ăn.

Chuông cửa kêu tí tít. Tôi nhắc máy, qua ống nghe, một giọng nữ nói đúng mật khẩu vào buồng lái. Quay lại nhìn camera, đúng là tiếp viên của chuyến bay, tôi gạt nút mở cửa.

Chị tiếp viên trưởng vào mời dùng bữa. Chị giới thiệu chi tiết thực đơn mà chúng tôi đã thuộc lòng. Suất ăn trên máy bay có hai phần, phần tinh bột gồm cơm hoặc mì; phần món chính có bò, gà, heo, cá. Cứ thế mà tổ hợp để ra ba món mỗi chuyến. Chuyến này có mì gà, cơm bò, cơm cá. Mời tổ bay chọn.

Chúng tôi chọn mỗi người một món khác nhau. Quy định không cho hai phi công ăn cùng một thứ, lỡ có ngộ độc thì một người bị thôi. Tiếp viên trưởng ghi lại lựa chọn, rồi chị hỏi mấy giờ muốn dùng bữa, một cách hỏi khéo xem chúng tôi có muốn ăn cùng lúc không. Theo quy định (lại quy định), hai phi công không được ăn cùng một thời điểm. Nhưng khi trời đẹp, bay ngắn và ai cũng đói, tôi nói nếu chị không phiền thì mang hai phần ăn vào luôn, rồi chúng tôi sẽ tự phân công nhau, đỡ công chị mang lên mang xuống. Dĩ nhiên, chị không phiền.

Chuông cửa lại kêu títt títt. Tôi nhấc máy, qua ống nghe, một giọng nữ nói đúng mật khẩu vào buồng lái. Quay lại nhìn camera, thấy đúng là tiếp viên của chuyến bay, tôi gạt nút mở cửa.

Đồ ăn được mang vào. Phi hành đoàn được ăn như khách hạng thương gia, nên phần cơm của chúng tôi nhìn sang trọng. Thức ăn được bài trí gọn ghẽ trên một khay nhựa chữ nhật, dưới lót một tấm giấy ăn có logo công ty, trên phủ bằng một khăn vải trắng muốt.

Góc trên bên trái là chỗ của món khai vị. Dù là rau trộn hay gỏi, món này luôn có vài lát rau đủ loại, đặt chung với vài loại củ và trái cây xắt nhỏ. Nho nhả như các đồng nghiệp nữ thì ba gấp hết phần này, còn phàm phu như chúng tôi thì chỉ cần một lần và.

Ở cạnh chén khai vị là bộ dụng cụ ăn được giấu trong một khăn ăn màu trắng, khăn này được gấp theo nghệ thuật xếp hình origami của Nhật và được cố định bên ngoài bằng một vòng nhựa óng ánh vàng. Có thể theo triết lý ẩm thực hàng không, những thứ này quan trọng không kém gì món ăn nên mới được gói ghém cẩn trọng và đẹp đẽ như vậy. Tháo vòng và mở khăn theo nếp gấp, bộ đồ ăn kim loại bóng loáng sẽ hiện ra. Hai muổng, một lớn một nhỏ, hai nĩa cùng cỡ và một dao. Tôi đã thử nhiều lần nhưng chưa bao giờ sử dụng được đủ bộ này cho một bữa cơm vài phút trên máy bay.

Món chính nằm ở phần dưới của khay ăn, trong một đĩa gốm trắng hình chữ nhật. Phần tinh bột và phần món ăn được chia ra thành hai nửa đều nhau. Mở lớp giấy bạc bọc bên ngoài, phần ăn hiện ra y chang như trong hình quảng cáo trên thực đơn. Cơm trắng bốc khói nghi ngút. Thịt cá từng miếng căng tròn, bóng lưỡng. Nước sốt sóng sánh, thơm nức.

Thực phẩm trên máy bay ưu tiên phải an toàn, nên sau khi nấu, chúng được xử lý trước khi cất trong tủ đông để bảo quản. Vài giờ sau, thức ăn được nướng lại để phục vụ trên chuyến bay. Cho nên, tuy là ăn

ngon miệng (dĩ nhiên, suất ăn hạng thương gia của một hãng hàng không bốn sao mà), nhưng đồ ăn không được tươi như vừa được mang ra từ bếp. Vậy nên khi có thời gian, tôi sẽ mang cơm nhà đi theo lên máy bay như dân văn phòng vẫn mang bữa trưa theo đi làm vậy. Kém sang, nhưng đồ ăn luôn tươi mới và được đổi món. Mà chỉ khi thừa giấy tôi mới vẽ voi như vậy, chứ bình thường, cũng như phần nhiều đồng nghiệp, tôi vẫn dùng bữa trên máy bay, có gì ăn nấy.

Nằm ở góc dưới bên phải là bánh mì, bơ và bánh ngọt hoặc chè tráng miệng. Đúng bài bản, người ta sẽ cắt bánh mì làm đôi, trét bơ lên hai mặt, rắc đường và kẹp lại, ăn trước khi ăn món chính. Ăn kiểu Tây này lạ miệng với người Việt, nên ít thấy đồng nghiệp của tôi bỏ qua. Lúc tay đang trét bơ vào bánh mì, họ hay than thở về sự cá mỡ của món này vì nó làm tăng cân. Rồi họ hỏi tôi, đi bay ngồi một chỗ dễ mập, mà sao tôi vẫn roi roi vậy, chắc siêng thể thao lắm hả. Tôi nói không, chỉ là không ăn bánh mì bơ đường và bánh ngọt trên máy bay thôi.

Bữa ăn thường kéo dài năm phút. Ăn xong, tôi lau miệng, sắp xếp lại muống, nĩa cho gọn vào khay ăn, gỡ khăn ăn phủ lên khay, rồi với tay bấm gọi tiếp viên.

Chuông cửa kêu tí tí. Tôi nhấc máy, qua ống nghe, một giọng nữ nói đúng mật khẩu vào buồng lái. Quay lại nhìn camera, thấy đúng là tiếp viên, tôi gạt nút mở cửa. Dùng xong rồi à. Dạ, chị chuyển khay ra ngoài giùm tui em. Cảm ơn chị.

Quay lại công việc. Chiếc phản lực của tôi vừa bay qua Pleiku, 300 cây số nữa đến Đà Nẵng. Trên màn hình dẫn đường, máy bay đang đến gần điểm có hình mũi tên chỉ xuống, điểm máy tính báo hiệu cho phi công phải hạ độ cao.

Còn năm phút để chuẩn bị hạ cánh.

hồn ta phơi trắng giữa sương mù^[1]

08.01.20

Một đường chỉ mảnh nơi chân trời phân vòm trời ra hai nửa. Nửa trên xanh, nửa dưới xám. Nửa trên mây trời, nửa dưới khói bụi.

Đó là quang cảnh mà tôi thấy khi máy bay đã giảm độ cao được nửa đoạn đường. Ban nãy ở trên, nhìn Sài Gòn như một mảnh đất bị giam giữ trong một quả cầu thủy tinh màu xám. Còn tí nữa khi gần đất hơn, nhà cửa phố xá sẽ lơ mờ hiện ra trong màn sương bụi. Giả như không có các tòa nhà cao tầng, người ta có khi tưởng lầm đây là Đà Lạt cũng nên.

Lớp sương này xuất hiện vài tháng trước. Lúc đó, dù khó chịu và bị quan, tôi vẫn tin cuối năm khi tiết trời ôn hòa, *sương tan đầu ngõ* để tôi *vén mây giữa trời*. Vậy mà đến giờ cái màu xám độc hại đó vẫn lớn vồn, mỗi ngày một đục hơn.

Tôi lần giở sách sử và đọc được câu chuyện của làn sương này. Hiện tượng này, thế giới đã không ít lần chứng kiến, người ta thậm chí còn đặt hẳn cho nó một cái tên để tiện nghiên cứu. Smog, tên nó là một từ ghép của từ smoke - khói và fog - sương mù trong tiếng Anh. Nói ngắn gọn, đây là sương mù, nhưng không phải hiện tượng hơi nước ngưng tụ trong không khí, mà do khói của con người xả vào không khí quá nhiều, không thoát được.

Luân Đôn đã từng chứng kiến bóng ma này vào thời đỉnh cao của

cuộc cách mạng công nghiệp. New York gặp nó trong thời kỳ dân Mỹ bắt đầu phát lên sau Thế chiến II. Jakarta, Kuala Lumpur, New Delhi, Mexico City và nhiều thành phố ở Trung Quốc là những *khách hàng thân thiết* của làn sương khói này trong công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Và giờ đến lượt Sài Gòn.

Làn khí mù này thường xuất hiện vào những tháng cuối năm. Khi đất trời đi vào mùa lạnh, vùng khí trên cao nóng hơn vùng khí dưới mặt đất nên vô tình tạo một lá chắn tự nhiên. Lá chắn này có tác dụng như mái vòm, nó bao bọc cả mặt đất và giữ lại tất cả các loại khí mà dưới đất thải lên. Ở ngoại thành là khói từ các nhà máy, trong nội thành là khói từ các phương tiện giao thông mà phần đông là xe máy. Muốn giảm được ô nhiễm khói như hiện nay, dĩ nhiên thời tiết không thể thay đổi, nên chỉ còn một cách là giảm cảnh *ngựa xe như nước* mà thôi.

Mà chắc là Sài Gòn khó mà vắng được xe máy. Không có xe máy, người ta không thể đi làm khi trời nắng rát, không thể đi chợ khi trời đổ mưa, không thể đi hóng mát khi trời chiều khô ráo. Không có xe máy, người ta không thể có được món ăn mình đang thèm trong nháy mắt, hay cầm được món hàng mình vừa mua sau cú click chuột. Xe máy là mạch máu của thành phố này, là một phần thân thể của mỗi người dân nơi đây. Không có nó, Sài Gòn còn gì là Sài Gòn nữa.

Từ ngày tận mục sở thị làn khói mù mịt này, tôi thường nghĩ về những đóng góp mà tôi - một công dân - có thể làm để cải thiện tình hình. Càng nghĩ, tôi càng thấy trách nhiệm của mình thật to, nhưng khả năng thì thật nhỏ. Công dân như tôi đâu thể giảm được xe máy - tôi cũng muốn đi lại tiện lợi trên chiếc xe hai bánh của mình. Công dân như tôi đâu thể ngăn cản những cao ốc cứ mọc lên ở nơi các hàng cây bị đốn xuống - chung cư tôi đang ở cũng được xây trên nền đất của một công

viên. Công dân như tôi chỉ làm được những việc con con, rồi hy vọng tiểu sẽ thành đại.

Những việc con con này, nếu liệt kê cho ra chân tơ kẽ tóc xuống giấy, thì thấy đúng là chúng nhỏ thật. Tôi biết đóng góp gì khác ngoài tìm cách tận dụng xe bus, tranh thủ đi bộ, siêng năng đạp xe. Tôi cũng ráng kiếm chế tối đa nhờ vả giao hàng công nghệ. Không biết tôi sẽ hãm mình được đến khi nào, bởi những tiện nghi thời đại kiểu như vậy - nhanh, rẻ, phổ biến và được việc cho mình - thật là khó mà phớt lờ. Nhắm mắt trước những tiến bộ đó mà sống ở thập kỷ 20 của thế kỷ 21, nhiều lúc tôi thấy mình thật gàn dở và vô vọng không khác gì Don Quijote cầm giáo xông vào cối xay vậy.

Nhưng mà, đâu có chi là miễn phí trên đời này. Phàm cái gì tiện lợi cũng có cái giá của nó. Tuy là hiện tại, vẫn chưa đến lượt mình phải trả.

Mà biết đâu, cũng đã đến lúc phải mình trả cái giá đó rồi. Chẳng phải hàng tháng qua, mình cũng đã hít thở cái không khí xám mù đặc quánh do mình thải ra đó sao?

Mình chịu vậy đã đành, còn con cái mình thì sao?

Chiếc Airbus A321 của tôi lượn vòng cuối cùng để bay vào trục đường băng 25 phải. Để giữ được tốc độ ở vòng cua này, động cơ được tăng công suất và phát ra một tiếng ù ù kéo dài, nghe như có ai đó thổi vào tai. Tiếng rồ ga như nhắc tôi nhớ lại, một lần nữa, cái thế lưỡng nan của mình, một *kẻ ôm cây*^[2] lái máy bay, một kẻ đi xe bus và bay Airbus.

Chiếc phản lực sà dần dần xuống mặt đất. Tôi dành tin vào thiết bị dẫn đường vì nhìn ra ngoài cũng chưa thể biết mình đang ở đâu. Theo thiết bị, chúng tôi chỉ còn cách mặt đất năm trăm mét.

Bốn trăm mét.

Ba trăm mét.

Hai trăm mét.

Đến lúc này, làn khói xám mới chậm chậm phóng thích đám con tin mà nó giam cầm. Từng thứ từng thứ một. Những cao ốc, nhà cửa, phố xá, kênh ngòi và dòng xe nối đuôi nhau trên các con đường mờ ảo.

Cứ như thế, Sài Gòn ướp sương dần dần rõ ràng trước mắt tôi.

[1]Thơ của Tô Nhược Châu.

[2]Tree Huggers, dịch sang tiếng Việt là Người ôm cây, là một phong trào bảo vệ cây xanh của người dân ở một làng quê Ấn Độ vào năm 1730. Năm đó nhiều người đã hy sinh ngăn không cho quân lính chặt cây trong làng để trang hoàng cho cung điện mới. Từ đó, người ta chỉ những người vì môi trường là những *Người ôm cây*.

tứ hải ngũ hồ

30.01.20

– Khoan ăn nha anh, cho em chụp cái hình.

Thức ăn vừa dọn lên bàn, Minh nhanh nhẩu lấy máy ra, đứng lên, xoay xở một hồi mới tìm được góc ưng ý. Cậu chụp vài tấm rồi ngồi xuống hí hoáy gõ gõ trên màn hình. Tiếng kéo ghế có vẻ làm phiền bàn bên, nơi có hai vị khách địa phương đang chén chú chén anh. Họ nheo mày quay sang nhìn chúng tôi. Ánh nhìn quen thuộc.

Tối nay chúng tôi ngủ ở Incheon. Cất cánh từ Sài Gòn lúc 9 giờ, đáp lúc 17 giờ. Về khách sạn nghỉ ngơi, thay đồ là vừa đúng giờ ăn tối. Minh và tôi hẹn nhau dưới sảnh và cùng rảo quanh khu quán xá sầm uất gần đó. Rất nhiều lựa chọn, từ thịt nướng, lẩu xương, mì cay đến gà chiên, burger, tacos. Cuối cùng chúng tôi vào một quán cơm truyền thống Hàn Quốc.

Ánh nhìn ấy có quen với tôi, vì đó là cách tôi vẫn nhìn những người lạm dụng công nghệ quanh mình. Nhưng mà, khi xa nhà, tôi thấy mình khe khắt quá, cần phải bao dung hơn. Nói gì thì nói, với những người thường xuyên đi xa, điện thoại vẫn là vật bất ly thân. Ở chân mây cuối trời, chúng tôi chỉ còn cách bấu víu vào kết nối phát ra từ cái khối hợp kim đó để còn được thấy gần gia đình. Sáng nay khi chuẩn bị cất cánh, Minh vội vã gõ vài tin nhắn, rồi quay qua gãi đầu cáo lỗi.

– Tối con bệnh khóc cả đêm, sáng em lại bỏ vợ ở nhà đi hai ngày mới

về, thương quá mà không biết sao!

Mấy năm đầu đi bay, tôi nghĩ thử thách nhất của nghề này là thể chất và áp lực. Rồi dần dà, tôi nhận ra phi công và tiếp viên còn phải đối mặt với một thử thách cam go không kém: sự cô độc. Không phải là cảm giác buồn tủi của người bị cả thế giới rời bỏ. Mà là cảm giác của chiều ngược lại, là hệt hẫng trong lòng người phải bỏ thế giới của mình ở lại mà đi. Cô độc kiểu này, thì chỗ mới càng vui, càng lạ, người ta càng trống trải.

Vài tuần trước tôi ở Nagoya. Bay xuyên đêm, đáp lúc sáng sớm, tôi ngủ một mạch đến giữa trưa. Dậy ăn nhẹ, rồi mặc ấm, xỏ giày, ra chạy dọc bờ biển gần khách sạn. Được vận động và hít thở trong bầu khí trong mát, được ngắm biển và núi quyện hòa với không gian thành phố theo kiểu Nhật như vậy, đối với thị dân Sài thành thật là điều xa xỉ. Nhịp sinh học của tôi được điều chỉnh lại. Cơ thể hồi phục và tỉnh táo. Chạy về khoan khoái, tôi lăn ra ngủ tiếp.

17 giờ rưỡi thức dậy lần hai. Tôi đi bộ vài phút vào nhà ga ăn tối. Nhưng trước đó, tôi ghé vào tắm nước nóng. Sân bay Nagoya tuy nhỏ nhưng trong khuôn viên có một nhà tắm công cộng. *Fu no Yu, Nhà tắm của gió trời*, được thiết kế để tắm nhìn hướng ra bao quát cả đường băng của sân bay. Vậy là khách đến tắm, vừa có thể cảm nhận từng lỗ chân lông trên da mình co giãn trong làn nước nóng trong lành, vừa có thể nhìn ngắm các phi cơ dập dùi cất hạ cánh trong chiều đông sương tuyết.

Tắm xong, tôi uống một chai bia và loanh quanh khu ẩm thực trong nhà ga. Khu này được bài trí như một phố cổ, mỗi gian hàng là một ngôi nhà gỗ truyền thống. Bên ngoài treo đèn lồng, rèm xẻ, bên trong có cửa lùa, mèo vẫy. Để thêm tính kịch cho phố cổ yên bình, người ta điểm xuyết các mái hiên bằng những ninja mô hình. Thực khách có thể yên tâm dùng bữa dưới sự giám sát của các thích khách bịt mặt, lưng giắt kiếm, tay cầm phi tiêu.

Tạm thời thoát ra khỏi cuộc sống thực tại, quả thật, là đặc quyền của nghề bay. Đâu dễ có mấy nghề mà người ta được chu du tứ hải ngũ hồ, và thưởng thức của ngon vật lạ. Nhưng mà, cái giá phải trả lại đắt. Nó làm chúng tôi khó mà tận hưởng được thứ gì trọn vẹn. Vắng nửa kia quan trọng, mọi hoan lạc bỗng hóa ra nhạt nhẽo. Chúng tôi đã bỏ họ lại ở nhà, hàng ngàn cây số cách xa nơi đây. Và khi họ mắc kẹt trong cái thực tại mà chúng tôi tạm thoát được, mọi cuộc vui, cũng chỉ *vui là vui gượng kẻo là*.

Tôi đã tận hưởng Nagoya hôm đó mà lòng không thể không thấy thiếu sót. Cũng như Minh tối nay. Trước bữa cơm ngon lành và lạ mắt, dọn lên với chung rượu soju ấm nóng trong tiết trời âm độ, ông bố này lại muốn kết nối về nhà.

– Anh chụp cho em cái hình nha.

Không chờ tôi gạt đầu, Minh đưa tôi cái máy, rồi đưa mặt xuống sát bàn.

– Đứng lên chụp xuống đi anh, để lấy được hết, nhiều món quá.

Tôi tặc lưỡi, khẽ kéo ghế đứng lên. Ánh mắt khinh khỉnh ném sang từ bàn bên vẫn sắc lẹm.

– Cảm ơn anh. Chụp gửi về cho vợ đỡ tủi thân. Tội nghiệp! - Minh than. – Thôi ăn nha anh. Phiền anh này giờ ngại quá. Hì hì.

Nói rồi Minh chia đĩa cho từng người, và với tay toan gấp miếng thịt bỏ lên cuốn rau của mình.

– Khoan khoan, - tôi ngăn lại, - đến lượt anh chứ.

Rồi, dưới ánh nhìn của các *oppa* bên, tôi lấy máy, khẽ kéo ghế, đứng lên, chọn một góc hợp mắt, chụp tấm hình để gửi về nhà.

4. CORONA



mùng tám

03.02.20

Trước khi hành khách lên máy bay, phi hành đoàn sẽ gặp nhau hội ý về chuyến bay sắp thực hiện. Chúng tôi trao đổi về tình trạng phi cơ, về thời tiết, đường bay, hành khách, và lưu ý nhau những rủi ro có thể ảnh hưởng đến an toàn và an ninh bay.

Thường thì buổi hội ý dài vài phút. Để kết thúc tôi sẽ nói, nếu không ai bổ sung gì nữa thì chúc các bạn một chuyến bay tốt đẹp. Rồi ai nấy về vị trí của mình. Tiếp viên chuẩn bị đón khách, phi công chuẩn bị máy bay.

Hôm nay có khác một chút. Trước khi giải tán, tôi phát cho mỗi thành viên một phong bao đỏ.

– Ôi, hôm nay mà còn được lì xì, thích quá! - Các bạn trẻ xúm xít nhận lấy phần của mình.

– Còn mừng là còn lì xì, - tôi trả lời.

– Cảm ơn anh, - cô tiếp viên trẻ nhất tổ nói to. Cơ mặt đẩy hai mí mắt cô khép gần lại nhau, làm đuôi mắt nhú lại, lộ ra vài đường nhăn ở khóe mắt. Cô hẳn đang cười, tôi đoán vậy.

Chỉ đoán thôi, vì ai cũng đeo khẩu trang.

Hôm nay mùng tám Tết. Chúng tôi đang ở Cam Ranh, chuẩn bị cho một chuyến bay charter đi Thiên Tân. Chặng đi 200 khách. Chặng về máy bay không.

Dịch cúm lậ đang lây lan nhanh, những chuyến bay Trung Quốc mấy ngày gần đây của chúng tôi chỉ chở khách về nước. Không ai bay ngược lại Việt Nam. Chắc hẳn ít người còn bụng dạ để đi du lịch. Mà giả họ muốn, chính quyền cũng không cho phép.

Người dân được khuyến cáo tránh xa chốn tụ tập đông người để giảm nguy cơ lây nhiễm. Nhưng phi hành đoàn không có được cái xa xỉ đó. Chúng tôi vẫn đến phi trường, vào nhà ga, lên máy bay, tiếp xúc với nhiều người đến từ nhiều nơi mỗi ngày. Đó là phận sự đương nhiên của nghề bay. Giống như cánh tài xế dĩ nhiên phải hít bụi, hay dân văn phòng chắc chắn phải ngồi lâu.

Nghề bay nguy hại, nhưng thật ra mà nói, công việc của phi công nhẹ nhàng hơn các đồng nghiệp làm việc ở phía sau nhiều. Khi đóng cánh cửa buồng lái, chúng tôi tạm thời trở về chốn bình yên. Trong cái văn phòng vài mét vuông đó, hai gã phi công chia nhau sự ấm cúng và thoải mái. Họ bầu bạn và an nhàn tận hưởng công việc, đất trời. Họ tạm quên được nỗi lo ở khoang hành khách sau lưng.

Trong khoang khách ngày thường, tiếp viên vốn đã tất bật. Hàng trăm khách vào ra mỗi chuyến. Mỗi người một màu da, một mùi hương, một tính cách, một văn hóa. Lo sao cho vẹn mọi đường - vừa giữ an toàn, vừa tạo thoải mái cho khách - đã vất vả, nay họ còn phải căng mình tự bảo vệ trước cái mầm bệnh không thể nhìn thấy bằng mắt thường này. Ngặt nỗi, an toàn của tiếp viên chưa bao giờ là ưu tiên hàng đầu.

Như chuyện xảy ra vài ngày trước, trong một chuyến bay đêm đến Nam Ninh. Mọi chuyện bình thường cho đến khi máy bay hạ cánh và vào bãi. Khi máy bay mở cửa, các nhân viên sân bay đang chờ sẵn, một dấu hiệu chẳng lành.

Họ chìa ra một danh sách, trong đó có thông tin chi tiết của ba hành khách trong chuyến bay, từ tên họ đến số ghế. Sau đó, các nhân viên

chuyên trách đi vào, xác minh đúng người và hộ tống ba người trên ra khỏi tàu trước. Khi họ đi khuất, tiếp viên mới được tiếp tục cho những khách còn lại xuống.

Sau khi tàu đã trống, một nhóm người tràn lên tàu. Họ mặc trang phục tiệt trùng, đội nón bảo hộ và khẩu trang chuyên dụng. Với những bình xịt trên tay, họ đi quanh máy bay, phun hóa chất khử trùng vào từng góc ngách.

Những việc này xảy ra trong sự bất ngờ của phi hành đoàn. Những điều bất thường như vậy, tổ bay phải là người biết đầu tiên. Nhưng đêm đó, vì một lý do khẩn cấp nào đó, quy trình nghiêm ngặt trên đã được triển khai mà không cần thông qua ai.

Lý do đó sau này mới được miễn cưỡng tiết lộ. Ba hành khách kia đều quê ở vùng tâm dịch, Vũ Hán. Họ bị nghi ngờ mang bệnh, nên bị dẫn đi xét nghiệm và cách ly. Phía Trung Quốc đã biết được thông tin từ trước. Và trong nhiều lựa chọn - cách ly ba hành khách từ Cam Ranh, hoặc báo để phi hành đoàn phòng thân - cuối cùng họ lại quyết định giữ bí mật để xử lý khi những người này hồi hương.

Vậy là trong bốn tiếng bay từ Cam Ranh đến Nam Ninh, năm tiếp viên đêm đó vẫn vô tư làm việc. Họ phục vụ chu đáo mọi hành khách trên tàu bay, kể cả những người có nguy cơ cao, sắp sửa bị cách ly.

Chuyến Thiên Tân tối nay có xảy ra sự vụ như ở Nam Ninh hôm vừa rồi không, tôi không thể biết. Tình hình đang biến đổi khôn lường, chuyện gì cũng có thể. Nếu như có chuyện, thiệt thòi nhất vẫn là tiếp viên. Dẫu biết, rủi ro luôn là một phần của cuộc lặn lội kiếm ăn đêm.

Cho nên, tôi mới mượn có “còn mừng” để tìm cách khích lệ tổ bay của mình trước khi họ vất vả. Ba cô gái và hai chàng trai, trong đó, bốn người tuổi đời chưa qua 23, đã cười khi nhận phong bao. Hy vọng nụ cười sẽ tươi hơn khi họ mở chúng.

Nhưng quan trọng vẫn là nụ cười lúc về Cam Ranh rạng sáng mai. Lúc đó, nếu cả tổ đi đến nơi về đến chốn, những nụ cười sẽ rạng rỡ. Tôi sẽ nhận ra, dù chỉ nhìn được nếp nhăn nơi các khóe mắt.

bộ giờ rõ mặt đôi ta

28.03.20

Một chuyến bay chưa kết thúc khi hạ cánh. Máy bay phải lặn vào bãi, tắt máy, mở cửa cho hành khách ra hết thì mới xong việc. Chúng tôi hay nhắc nhau như vậy để tránh trường hợp hạ cánh êm ái quá mà cao hứng quên đi phần việc sau đó.

Nhưng dạo này, không phải chuyến nào cũng kết thúc như vậy. Chuyến từ Nagoya về trưa thứ Bảy hôm qua vừa tắt máy thì nhận được mệnh lệnh đặc biệt. Mọi người trên tàu bay sẽ đi thêm một chặng nữa, từ phi trường Tân Sơn Nhất đến bệnh viện dã chiến ở Củ Chi vì một hành khách ngồi trên chiếc phi cơ này đêm trước bị phát hiện nhiễm bệnh khi nhập cảnh vào Nhật. Bốn phi công, tám tiếp viên, bảy mươi khách.

Người này đến Sài Gòn chiều thứ Sáu từ Siem Reap cũng bằng hãng của tôi. Nhận được tin, người ta truy lại danh sách phi hành đoàn chuyến Siem Reap - Sài Gòn, và yêu cầu họ cách ly. Ban đầu là tại nhà, nhưng sau đó nâng cấp lên thành cách ly tập trung. Rất nhanh trong đêm, xe chuyên dụng đến nơi ở của từng người và đón họ đi Củ Chi. Chuyến bay Siem Reap tưởng đã kết thúc được một ngày, nay kéo thêm ít nhất mười bốn ngày nữa. Ít nhất.



Tôi nhận được tin vào sáng nay khi thức dậy, và có một thoáng bồn thần. Hôm qua, các đồng nghiệp chuyến Nagoya và Siem Reap của tôi hẳn đã phải trải qua nhiều cung bậc cảm xúc khác nhau. Tôi biết vì chuyện này đã xảy ra với tôi rồi.

Tuần trước, tôi bay khứ hồi Sài Gòn - Jakarta. Chúng tôi được báo trước rằng đây là chuyến cuối cùng trước khi trụ sở Jakarta của hãng đóng cửa. Số ca mắc ở Indonesia đang vượt ra khỏi tầm kiểm soát và chính phủ sẽ đóng cửa biên giới vào hôm sau. Chuyến bay thường nhật này bỗng trở nên một chuyến bay đặc biệt và tổ bay đã có một ngày làm việc nhiều ưu tư.

Ưu tư đầu tiên, dĩ nhiên là về an toàn của bản thân. Trên một chuyến tàu chót chở đầy những khách hối hả hồi hương tránh dịch, tổ bay phải đối mặt với nguy cơ bị lây nhiễm, và dĩ nhiên, không ai muốn là nạn nhân của con virus theo cách này. Ưu tư thứ hai là ngại phải đối mặt với chuyện giống như Korean Air vài ngày trước. Hôm ấy, hãng này có một chuyến bay thường nhật từ Incheon - khi ấy là tâm dịch - đến Hà Nội. Đi được nửa đường thì họ nhận tin Nội Bài từ chối tiếp nhận khách từ Hàn Quốc, nếu họ muốn hạ cánh thì phải xuống Vân Đồn. Quy định đột ngột này hoàn toàn trái ngược với kế hoạch ban đầu và không một hãng hàng không nào đồng ý hạ cánh ở một phi cảng lạ lẫm. Đó sẽ là hành động đem con bỏ chợ đối với hành khách và cũng là hành động lấy dây buộc mình - ở cảng lạ, họ không có nhân viên mặt đất hỗ trợ để cất cánh về lại. Thế là, tổ bay hôm đó buộc phải làm một việc hy hữu và tốn kém là hủy bỏ hành trình, quay lại hạ cánh ở Incheon. Tình huống này nhìn từ mặt đất thì không có gì là to tát, nhưng đối với phi hành đoàn, đó là một tình huống khó. Vì lẽ, trên trời, phi cơ không dừng lại được như một chiếc xe trên xa lộ. Nó vẫn bay và vẫn đốt nhiên liệu, vẫn có thể gây ra tai nạn nếu người điều khiển sơ sẩy. Tổ bay chắc hẳn rất áp lực và vất vả để vừa bay, vừa liên

lạc, vừa suy tính để ra được quyết định. Chưa kể đến việc tổ tiếp viên đã phải tìm cách giải thích để trấn an cho hàng trăm hành khách đang chưa hiểu chuyện gì.

Trong bối cảnh mà nước nào cũng đang lúng túng như hiện tại, sự cố trên hoàn toàn có thể đến với chuyến bay của tôi, và tôi phải chuẩn bị các kế hoạch dự phòng cho cả hai chuyến. Chuyến đi Jakarta, thường sẽ mang đủ nhiên liệu để phòng khi có bất trắc thì đủ vòng về Changi hạ cánh. Nhưng tình cảnh của Singapore cũng không khá khẩm hơn mấy so với Indonesia. Chắc nhất vẫn là về lại Sài Gòn. Tôi sẽ phải yêu cầu lấy xăng không chỉ để đến Jakarta, mà còn đủ để quay về Tân Sơn Nhất. Gấp đôi số nhiên liệu cần thiết, nhưng giờ quả không phải là lúc tiết kiệm. Chuyến về từ Jakarta nếu bị từ chối, chúng tôi sẽ chuyển hướng xuống Cần Thơ. Tôi sẽ mang đủ xăng như chuyến đi, và còn phải liệu trước việc qua đêm ở đây. Một hành khách nào đó có thể bị sốt, và cả tàu phải ở lại để xét nghiệm. Hay chúng tôi hạ cánh bị trễ, và Cần Thơ quá tải không thể khử khuẩn cho máy bay để kịp về Sài Gòn. Một khi đã mắc kẹt trong tình huống bất thường, luôn có những việc khó lường xảy ra. Tôi đành xem đó như một chuyến bay ngủ đêm xa nhà bình thường. Tôi bỏ thêm vào va li đi bay quần áo và đồ cá nhân. Biết đâu bị cách ly thật.

May mà dự báo thời tiết ở mọi sân bay đều đẹp.

Rốt cuộc, chuyến bay của tôi diễn ra suôn sẻ, dù có trễ vài tiếng do chệch choạc ở khâu hậu cần mặt đất. Đi đến nơi, về đến chốn, tôi kịp lên giường trước nửa đêm và ngủ một giấc dài. Tôi tưởng đã không còn phiền hà gì có thể vấy lấy mình thì chiều hôm sau tôi nhận được tin từ công ty. Một hành khách từ Jakarta tối qua đã bắt máy bay đi Phú Quốc để nghỉ mát rồi nhập viện luôn ở đó. Nghi nhiễm, do sốt và tiêu chảy. Mẫu bệnh phẩm của hành khách trên sẽ được gửi vào Bệnh viện Bệnh Nhiệt đới Sài Gòn để xét nghiệm, dự kiến bốn mươi tám tiếng sẽ có kết quả. Trong thời

gian chờ đợi, chúng tôi được xác định là F1, được yêu cầu không ra khỏi nhà, tự theo dõi và báo cáo thân nhiệt hai lần một ngày.

Các đồng nghiệp của tôi hiện đang cách ly tập trung ở Củ Chi chắc cũng đã có những cảm xúc như tôi đã có khi nghe tin. Ban đầu là bất ngờ, sau đó là trách móc, tiếp là thất vọng và cuối cùng là chấp nhận. Dòng cảm xúc này tuy ban đầu có làm cho tâm lý bị kích động, như ném một cục đá xuống hồ làm mặt nước gợn sóng, nhưng từ từ người ta cũng dần quen, những bất tiện mà nó đem lại cũng sẽ như những gợn nước trên mặt hồ từ từ tan ra. Điều mà chúng tôi để tâm hơn là những phiền hà ở nhà, những chuyện mà chắc chỉ có phi công và tiếp viên mới phải kinh qua, và chuyện này cũng mới chỉ xảy ra mà thôi.

Chẳng là tôi sống trong một chung cư gần sân bay, nơi này có khoảng mười gia đình là tiếp viên và phi công, phần đông còn lại là ngoài ngành. Trưởng hội cư dân ở đây là một phụ nữ trung niên, một luật sư. Tôi đoán rằng chuyên môn của bà rất giỏi, vì trong cuộc sống hằng ngày, bà rất biết cách dùng lý lẽ để giành lợi thế cho mình. Một lần, trong một cuộc họp dân cư, bà mời một, hai anh lính cứu hỏa đến để hướng dẫn cư dân chữa cháy và thoát hiểm. Sau phần thực tập là phần hỏi đáp, và khi mọi người còn e dè thì bà, trong vai trò là người dẫn chương trình, xung phong đặt câu hỏi đầu tiên. Bà hỏi rằng các anh đã có kinh nghiệm đến tận hiện trường chữa cháy, thì các anh có thể cho cư dân biết những nguyên nhân nào thường gây cháy ở chung cư không. Các anh cứu hỏa rất nhiệt thành trả lời, nêu ra một danh sách dài các nguyên nhân, trong đó có rò rỉ gas. Khi nghe đến đấy, bà chủ tịch đứng lên, bật micro, quay lại phía cư dân và nói:

– Như mọi người đã thấy đó, khí gas là nguyên nhân gây ra cháy, nguy hiểm đến tính mạng của tất cả chúng ta. Không biết các anh chị cô bác cư dân nào đang sử dụng bếp gas có ý định chuyển sang bếp điện

không ạ?

Câu hỏi bất ngờ của bà tạo nên vài phút giây lắng đọng, rồi sau đó là những giây phút xôn xao trong hội trường. Những người xôn xao nhất là những gia đình sử dụng bếp điện (như bà); còn những gia đình xài bếp gas, dù trước đó rất hào hứng với việc phòng cháy chữa cháy, thì hầu hết chết lặng.

Tôi sử dụng bếp điện và tôi không đồng tình với chiến thuật của bà luật sư hôm ấy. Nhưng dù gì thì chuyện đó cũng không động chạm đến mình, nên tôi chỉ thể hiện sự phản kháng bằng cách rời khán phòng. Giờ nghĩ lại, tôi thấy mình đáng ra phải lên tiếng. Nếu hôm đó tôi gay gắt chỉ trích cái cách bà thao túng một nhóm người để chỉ trích nhóm còn lại, thì giờ này chắc bà cũng không đắc thắng mà ra tay với chúng tôi.

Một hôm, trong nhóm chat chính thức của chung cư, mọi người đang nói về việc dịch đã bắt đầu có mặt ở Việt Nam, thì bà lên tiếng hỏi:

– Tình hình dịch như vậy, không biết các anh chị tiếp viên phi công có ý định chuyển đến nơi khác sống để tiện công tác và an toàn cho bản thân không?

Về hình thức, đây là một câu hỏi; nhưng về ngữ nghĩa, đó là một câu đề nghị. Một lời đề nghị ma mãnh và sỗ sàng. Đây không phải lần đầu chúng tôi nhận được những lời nói hay hành động kiểu như vậy. Dạo này tôi thường nghe kể về việc những đứa bé trước kia luôn rất hồ hởi khi nhìn thấy tà áo dài của cô tiếp viên hàng không, thì nay, khi đang chờ thang máy và cửa thang mở ra xuất hiện một cô tiếp viên thì chúng không dám đi vào. Tôi thì thấy câu chuyện của mình và hàng xóm gần gũi lại - gặp tôi trong hành lang, họ chỉ gật đầu khẽ rồi đi, chứ không ở lại xã giao vài ba câu như trước. Hàng xóm của tôi vậy mà còn tế nhị, chứ có những người vừa gặp quần xanh áo trắng kéo va li thì liền quay ngoắt đầu lại đi về nhà, hoặc có người cực chẳng đã phải đi thang máy cùng tổ bay

thì đứng quay hẳn mặt vào vách.

Phản ứng lại lời đề nghị của bà *chủ tịch*, đã có đồng nghiệp của tôi trả lời lại bằng tin nhắn số sàng không kém. Cũng có người xuống tận nhà bà, đập cửa để nói phải trái với bà. Tôi có đi cùng anh này, nhưng cũng không giúp được gì nhiều ngoài can ngăn anh. So với lập luận chặt chẽ và khéo léo của bà luật sư, thì lời nói bộc phát và nóng giận của anh phi công trước sau gì cũng chỉ là *bằng chứng chống lại anh trước tòa*.

Dài dòng như vậy để kể bạn đọc nghe về tình cảm không lấy gì là mặn nồng mà chúng tôi đang có với chòm xóm của mình (dĩ nhiên, tôi hiểu cho phản ứng của họ và cũng không chắc mình sẽ cư xử khéo léo hơn nếu là họ). Nếu kỳ này mà tôi được xác nhận là F1, nếu xe cứu thương hú còi đậu trước cổng và tôi trong bộ đồ xanh trùm kín từ đầu đến cuối ra xe thì không biết cả láng giềng tôi sẽ nghĩ và làm gì. Không biết họ giam giữ gia đình tôi, những F2, trong nhà cho đủ mười bốn ngày hay không. Không biết bà luật sư có lấy cơ này để tạo sức ép lên các đồng nghiệp của tôi hay không. Không biết khi tôi cách ly về, liệu có còn được sống bình thường như trước nữa không.

Những suy nghĩ trên đã xuất hiện trong đầu tôi như những con sóng lẫn tăn vỗ vào bờ nhẹ nhàng, không làm tôi mất ăn mất ngủ nhưng đều đặn đủ để tôi không phút nào thanh thoi. Những đợt sóng ấy chỉ ngưng vỗ bờ khi hết thời hạn bốn mươi tám tiếng. Hai ngày sau, tôi nhận được tin nhắn thông báo vị khách kia âm tính. Chúng tôi mười hai người, tám ở tổ bay Jakarta và bốn thuộc tổ Phú Quốc, được tạm kết thúc cách ly. Tạm, vì chưa biết còn ai trong số khách hôm đó có triệu chứng nữa. Nhưng tôi sẽ phải “thận trọng trong giao tiếp”, đúng như tin nhắn chỉ dẫn của bác sĩ đoàn bay.



Từ ngày đó đến hôm nay, chưa đủ hai tuần nhưng không nhận được thêm thông báo thót tim nào nữa, nên tôi có thể tạm cho rằng chuyến bay của mình vô sự. Chuyến bay Nagoya và Siem Reap vừa rồi không được may mắn như vậy, cũng như những chuyến sắp tới chưa chắc gì sẽ suôn sẻ. Giờ thì không ai có thể biết được chuyện gì, những rủi ro có thể xảy đến với bất kỳ người đi bay nào. Thực tế đang diễn ra như tình tiết của một tiểu thuyết giả tưởng. Trong đó, các nút thắt kịch tính - bệnh nhân 17, Việt Nam hoang mang, ổ dịch Âu châu, đại dịch toàn cầu - liên tục thay nhau xuất hiện. Và cũng trong đó, độc giả - là tôi và đồng nghiệp - bất kỳ khi nào cũng có thể đổi vai thành kếp chính. Hạ hồi còn gì nữa, thì chưa ai được phân giải.

Về phần mình, tôi vẫn đi bay. Dù không biết kết thúc chuyến bay sẽ về nhà hay đi Củ Chi, tôi vẫn hít một hơi dài để tươi cười khi hôn tạm biệt vợ con trước khi đi làm. Người ở nhà cũng cần được trấn an. Chúng ta sẽ vượt qua dịch bệnh, dĩ nhiên là vậy. Nhưng nếu có thua nó lần này, âu cũng là bình thường. Virus đã tồn tại và tiến hóa trên hành tinh này trước con người cả tỷ năm. Trên quả đất này, chúng là *chúa muôn đời*, chúng ta *chỉ là khách vãng lai một thời*.

Việc cần làm bây giờ, tôi nghĩ không phải là lo âu cho tương lai vô định, mà là sống cho hết những phút giây hiện tại, điều duy nhất tay mình nắm giữ được.

Biết đâu rồi nữa chẳng là chiêm bao.

tường hay cối xay gió

17.04.20

Tôi gặp Bình, một đồng nghiệp cơ phó, sáng sớm ở siêu thị. Giãn cách xã hội đã đi được hơn mười ngày, và chợ chiến đạo này đông dần ông hơn trước. Chắc là do chỉ được ra ngoài khi cấp thiết, nên các ông chồng phải chăm chỉ đi chợ hơn lệ thường. Lâu ngày không gặp, chúng tôi hồ hởi hỏi thăm nhau, và câu chuyện nhanh chóng trở về chủ đề nóng bỏng: nghỉ việc.

Sau tháng Ba quần quật với nhiều chuyến bay chở đồng bào về nước tránh dịch, tháng Tư với chúng tôi là tháng nhàn hạ. Người dân đã đoàn tụ, yên tâm ở nhà chống dịch. Phi hành đoàn đã hết việc, công ty cho nghỉ, lãnh lương tối thiểu.

Lương tối thiểu, sau khi đã cộng phụ cấp nghề nguy hiểm, vừa đủ cho một sinh viên sống ở Sài Gòn, nếu thật tằn tiện. Một gia đình vốn đã quen với mức thu nhập phi công, không thể dựa vào đó mà sống. Họ phải tiêu vào tiền tiết kiệm. Một, hai tháng thì có thể cầm cự, nhưng dài hơn thì e rằng khó.

Nhiều đồng nghiệp của tôi bắt đầu thắt lưng buộc bụng. Bình đang phải rao bán căn chung cư dự án mà cậu góp tiền đầu tư mới được một năm. Rao lỗ hơn giá gốc 40% mà vẫn chưa có người quan tâm. Tôi hỏi liệu có thể thương thảo với ngân hàng để thư thư hạn trả được không, thì Bình lắc đầu. Cậu cho tôi biết một sự thật mới mẻ rằng, cái thời ngân

hàng o bế chúng ta đã qua rồi, giờ nghe đến phi công là họ xa chạy cao bay.

Anh trai của Bình là Hoàng, bạn cùng khóa cơ trưởng với tôi, đang bị mất ngủ vì lo âu. Khi không được lĩnh lương như bình thường nữa, Hoàng đã phải siết chặt dần hầu bao. Đầu tiên là cho người làm nghỉ, sau đó là vú em, rồi quyết định hết tháng này trả lại căn hộ đang thuê gần sân bay, dắt vợ con về nhà bố mẹ ở ngoại thành. Dù gì không phải đi bay thì cũng không cần ở gần sân bay, mà quan trọng là tiết kiệm được một khoản lớn.

– May là các cụ còn *mạnh* anh ạ, con cháu còn được nhờ - Bình nói với tôi như vậy.

Những đồng nghiệp khác, không có dịp gặp nên tôi không có tin tức nhiều. Nhưng nhìn mức độ họ sầm sửa, tiêu xài, đầu tư khi chưa có biển, tôi nghĩ nhiều người sẽ không gồng được lâu. Mà đây mới chỉ là tháng đầu.

Vật đổi sao dời trong một cái chớp mắt. Ít ai có thể lường được là chúng tôi bị giảm lương ngay tháng Ba, lúc đang quên mình cống hiến, và cho nghỉ ngay sau đó. Phần đông chới với thì cũng không phải chuyện lạ. Nhưng cũng có người thấy được cơ hội trong biến cố, tìm cách lợi ngược dòng. Như người Trung Quốc hay nói, khi gió đổi chiều, có kẻ *trúc tường* - xây tường, có người *tạo phong xa* - dựng cối xay gió.

Khuong là cơ trưởng trước tôi một khóa. Hôm trước nhắn tin, cậu kể cho tôi nghe về dự án mới. Không bay ở nhà, Khuong tìm được một xưởng làm khẩu trang đang cần sang nhượng lại. Khuong tin mình gặp thời và đặt gần hết vốn liếng dành dụm từ trước đến giờ vào đó. Xưởng này hoạt động cũng đã vài năm rồi, nên phần sản xuất gần như bạn tôi không phải lo nữa. Giờ chỉ cần bỏ thời gian công sức tìm đầu ra ở nước ngoài là có ăn, xuất nhập khẩu lại là nghề tay phải của gia đình vợ Khuong. Tôi nói rằng mình không chắc là kế hoạch này khả thi, dịch như thế này đâu dễ mà

xuất khẩu những mặt hàng thiết yếu như vậy. Ông chủ xưởng trả lời lại rằng khó mới cần mình, dễ thiên hạ đã làm hết rồi.

Còn captain Jung Sik, một đồng nghiệp người Hàn Quốc của tôi, lại đi nước cờ đầy kinh nghiệm. Những phi công nước ngoài, sau khi dịch ở Việt Nam bùng lên, đa phần đều lên đường về nước, họ muốn trải qua những thời khắc khó khăn này ở quê nhà, với gia đình. Anh Jung Sik thì ở lại, nói đúng hơn là trụ lại. Anh cần phải giữ bằng. Bằng lái phi công chỉ có hạn sáu tháng, nếu về Hàn Quốc mà không kịp quay lại Sài Gòn để gia hạn, anh sẽ không thể kiếm được việc. Công việc hiện giờ tuy không thể nuôi sống anh, nhưng nó sẽ giúp anh cầm cự. Khi dịch đi qua và kinh tế sẽ phục hồi, các hãng hàng không sẽ tuyển phi công lại. Dĩ nhiên, lúc đó người ta sẽ ưu tiên cho những ai còn hạn bằng lái. Tin như vậy nên anh chọn ở lại.

Captain Jung Sik ở lại nhưng vợ con thì anh cho về nước. Ba năm trước, anh đã kéo ba mẹ con sang Việt Nam và gia đình họ đã thật sự an cư ở Sài Gòn, họ chưa bao giờ muốn quay trở lại Hàn Quốc cả. Giờ, khi dịch đến, anh không tốn nhiều thời gian để quyết định, như thế tất cả đều nằm sẵn trong dự tính của anh vậy. Anh lập tức cho con thôi học ở trường quốc tế ở Sài Gòn, bây giờ thì học phí của hai đứa nhỏ là một khoản chi xa xỉ. Anh gửi hai đứa về Seoul học trường công miễn phí. Hai đứa cần có mẹ nên vợ anh cũng về theo, và anh còn thuyết phục được chị đi làm lại để đỡ dần kinh tế.

– Chắc phải có lý do gì đặc biệt lắm nên một người yêu gia đình như anh mới quyết định được như vậy? - Tôi hỏi.

– Tất cả cũng vì tương lai của tụi nhỏ hết đấy - Anh trả lời.

Anh Jung Sik kể, trong cuộc đời gần năm mươi tuổi của mình, anh đã chứng kiến hai lần khủng hoảng, và lần nào cũng thấy nhiều người phát lên, họ mua được nhà rẻ từ người đổ nợ. Lần đầu là khủng hoảng

kinh tế ở châu Á năm 1997, lúc đó anh mới ra trường, trong túi không có đồng nào nên không làm gì được. Lần thứ hai là lần bong bóng nhà đất vỡ năm 2008, năm đó vợ chồng anh vừa mới mua nhà, nợ còn chồng chất mà lại vừa sinh đứa đầu, nên anh cũng lỡ dịp. Lần này phải khác, vợ chồng anh đã dành dụm được ít nhiều rồi, quyết trụ lại Sài Gòn để kiếm món hời.

Thật thú vị khi thấy một câu tục ngữ xa xưa từ Trung Quốc mô tả được chính xác cảnh bá tánh xoay sở trong một đại nạn, nhất là khi đại nạn lần này bắt nguồn từ Trung Quốc. Cổ nhân quả tài tình, chỉ một câu mà khái quát được cả thiên hạ. Nhưng lần này, trong thiên hạ cũng có những người quả thực không biết mình ở đâu trong lời dạy đó. Vì là, khi gió đổi chiều, dù nhà có lung lay, họ không trúc tường phòng thủ; và dù cờ có trong tay, họ cũng không tạo phong xa phản công.

Họ chỉ ngồi đó, ngược nhìn màn trời xanh biếc đã lâu rồi mới gặp lại.

Họ ngồi đó mân mê làn gió mát, hít thở bầu khí trong lành, bước đi trên những đoạn đường yên ả.

Họ chỉ ngồi đó, xả hơi. Và nhìn Trái Đất xả hơi.

Họ chỉ ngồi đó, rồi lâu lâu tự hỏi: xây tường cũng không, xây cối cũng không, vậy thì, mình đang làm gì?

trạng thái bình thường

15.05.20

“Như chưa từng có những phút lìa xa^[1]”, kèm theo hi hi, là lời cơ phó của tôi nói sau hạ cánh. Cậu vừa đặt chiếc Airbus A321 chở đầy 200 khách êm ái xuống đường băng 35 phải ở Đà Nẵng. *Kiss landing*, trong nghề gọi thế, để chỉ những quả hạ cánh nhẹ nhàng. Như một nụ hôn.

Trước đó trên trời, chúng tôi đã hội ý với nhau nhiều về những rủi ro. Hai tháng không đụng cần làm phi công ít nhiều quên việc. Thực tế là trong chuyến đầu tiên được bay lại này, chúng tôi có lọng cọng, có bấm sai nút, làm ngược quy trình. Nhưng mấy lỗi đó không ảnh hưởng an toàn, vì chúng tôi có thời gian để sửa cho nhau. Hạ cánh thì khác. Phi công chỉ có tích tắc để đỡ đầu máy bay lên một ít, trước khi nó lao thẳng xuống đất. Nếu nhấn chậm, khối kim khí bảy mươi tấn đang rớt 300km/h sẽ trằm mình xuống đường băng. Nếu nhấn nhanh, nó sẽ bổng lên, đầu hướng ngược lại không trung, không thể tiếp đất.

Nguyên, cơ phó của tôi, người bay chặng này là một phi công kinh nghiệm. Cậu có vài năm bay ATR 72, máy bay cánh quạt điều khiển khó hơn chiếc Airbus chúng tôi đang lái. Cậu cũng đã kinh qua nhiều khắc nghiệt hơn một buổi trưa tháng Năm *gió nồng nắng lửa* như hôm nay. Nếu là bình thường, tôi sẽ hoàn toàn yên tâm mà giao cho cậu lần hạ cánh này. Nhưng cả hai chúng tôi vừa trải qua hai tháng không bay chưa từng có tiền lệ. Không ai biết được điều này sẽ ảnh hưởng thế nào đến

cảm giác tiếp đất của phi công. Chúng tôi nhắc nhau cẩn thận. Nguyên tập trung, nắn nót từng động tác điều khiển. Tôi đặt hồ tay ở cần lái và cần ga, sẵn sàng can thiệp.

Sau hai tháng, vẫn kiss landing *như chưa từng có những phút là xa.*



Như bạn đã thấy, tôi đã được bay lại. Giống như lúc ngừng bay, việc chúng tôi đi bay lại cũng diễn ra bất ngờ và rộp rềng. Tin nhắn cần phi công trở lại đến lúc tôi đang tắm nắng ở Nha Trang, còn Nguyên thì đang ôm con luyện phim bộ.

Trở lại sau giãn cách xã hội, hoạt động bay có nhiều thay đổi. Các cải tiến được áp dụng lên mọi bộ phận, từ mặt đất, đến thợ máy, tiếp viên, phi công. Để “thiết lập trạng thái bình thường mới, vừa đẩy mạnh phát triển kinh tế xã hội, vừa chống dịch hiệu quả”, như lời tuyên truyền vẫn đều đều trước mỗi cuộc điện thoại.

Tôi lướt qua lịch bay tháng của mình, và thấy khác lạ ở phần tên cơ phó. Cả tháng, tôi sẽ chỉ bay với một người là Nguyên. Những đồng nghiệp khác cũng vậy. Mỗi cơ trưởng được ghép cặp cố định với một cơ phó, cùng nhau bay đến hết tháng. Chắc thay đổi này có lý do dịch tễ: nếu một tổ bay bị nhiễm virus, hay trở thành F1, cơ quan chức năng sẽ không mất nhiều công sức truy vết lây lan.

Ở trạng thái bình thường *cũ*, việc xếp phi công đi cùng nhau dài ngày, luôn được tránh tối đa. Nó ảnh hưởng đến an toàn bay. Bởi khi hai người chia sẻ mãi với nhau căn buồng chật hẹp, không chóng thì chày sẽ nảy nở tình cảm. Khi đã thân thiết, người ta có xu hướng chia sẻ, nhường nhịn. Nhẹ thì mãi hàn huyên, chểnh mảng công việc. Nặng thì người này làm sai, người kia cho là lỗi nhỏ, chín bỏ làm mười. Rồi tiểu kích trầm

châu, lỗ nhỏ đâm thuyền, đến khi tổ bay nhận ra thì chữa không kịp nữa.

Hầu hết các hãng bay dùng phần mềm để xếp tổ bay ngẫu nhiên và đổi từng ngày. Có cả chức năng cảnh báo những trường hợp đi với nhau nhiều bất thường. Một vài hãng còn khuyến khích phi công lên danh sách bạn thân, hay người trong gia đình để công ty tránh xếp đi cùng. Có lần, tôi bị gọi gấp để đổi chuyến với một cơ phó nước ngoài. Cô được xếp bay với chồng mình. Hai vợ chồng mới vào công ty, tưởng đó là chuyện bình thường ở đây nên không báo cáo. Mãi đến gần giờ cất cánh mới có người phát hiện ra.

Con người là một loài có tính cộng đồng rất cao, chúng ta luôn có nhu cầu được xã giao, trò chuyện. Hai phi công trong đôi ba mét vuông buồng lái cũng vậy, khi đã thân thiết thường dễ dàng sa vào các cuộc trò chuyện sâu hơn cần thiết. Để hạn chế việc này, chúng tôi được yêu cầu trong những thời điểm nhạy cảm của chuyến bay phải tuân quy định *Buồng lái cần cỗi*, chuyên ngành gọi là *Sterile cockpit*.

Một chuyến bay có hai thời điểm nhạy cảm: lúc máy bay bắt đầu di chuyển ở mặt đất đến khi bay lên qua độ cao 3 cây số, và lúc giảm độ cao từ 3 cây số đến khi chạm đất, lăn vào bãi tắt động cơ. Ở hai thời điểm đó, các phi cơ đang phóng 500km/h, ở gần mặt đất, và rất gần nhau. Người điều khiển nếu có sơ suất, họ không có thời gian để sửa chữa. Vì thế, phi công được yêu cầu không được trao đổi bất kỳ điều gì khác ngoài chuyện liên quan đến chuyến bay. Họ phải tập trung, phải đeo tai nghe. Tiếp viên cũng hạn chế vào buồng lái, trừ trường hợp khẩn cấp cần ý kiến của tổ bay.

Nếu có dịp ngồi sau hai phi công trong lúc cần cỗi này, bạn sẽ chỉ nghe thấy những trao đổi chuẩn hóa, gãy gọn. Queo phải ở đường thứ hai - Affirmed. Trước mặt là đường băng 25 phải - Checked. Đọc *Landing checklist*^[2] - Stand by (chờ chút). Sẵn sàng chưa? - Negative (để nói “no”).

Xin thời tiết ở Cam Ranh - Roger (nghe tốt).

Còn những vợ con dạo này sao, lô đất bữa mua bán được chưa, hoàng hôn đẹp chưa kìa, họ nói với nhau khi đã nhàn tản. Máy bay khi đó đã ở ngoài những vùng trời đông đúc, ở xa các vùng quân sự tối mật, ở trên những rặng núi hiểm trở. Họ được gỡ tai nghe, gỡ dây an toàn, ngả ghế, thả lỏng. Tai và mắt vẫn chăm chú vào quỹ đạo bay, nhưng hai người sau cần lái đã có thể quay lại với bản tính nhân loại của mình.

Dĩ nhiên, đôi lần phi công cũng vô tình tưới quá tay cho khu vườn vốn đang cần khô hạn. Nhưng họ cũng đã được huấn luyện để nhận biết khi buông lái đi quá giới hạn. Họ biết cách kéo mình và đồng nghiệp kế bên quay lại chuyển bay. Họ biết cách lấy lại tập trung và xác định lại những ưu tiên. Những kỹ năng ngoài chuyên môn đó, tôi và Nguyên sẽ phải áp dụng, như một phần của công việc bay. Nhất là khi chúng tôi sẽ ngày càng thân nhau, theo cách xếp lịch mới.

Chút nữa, sẽ đến lượt tôi điều khiển chuyến bay này về Sài Gòn. Chiếc Airbus A321 sẽ cất cánh từ đường băng 35 phải ở Đà Nẵng, len qua bán đảo Sơn Trà rồi quay đầu về phía nam. Phi cơ sẽ lượn lách trong những đám mây trên dãy Trường Sơn, bay dọc bờ biển Đông và hạ độ cao khi bay qua đỉnh Tây Nguyên. Khi đó, tôi sẽ bắt máy phát ngôn: “Kính chào quý khách, cơ trưởng từ buồng lái. Máy bay chúng ta đang giảm độ cao để hạ cánh ở Tân Sơn Nhất. Nhiệt độ chiều nay là... thời tiết dự báo là...” Sau lời cảm ơn hẹn gặp lại, tôi sẽ bật đèn hiệu cài dây an toàn. Các tiếp viên sẽ đứng dậy, bắt đầu thu dọn khoang khách.

Nếu bạn là khách bay, trong chuyến lát nữa đây hay bất cứ chuyến bay nào khác, thì lúc này, hãy trở về chỗ ngồi. Hãy cài dây an toàn, mở tấm che cửa sổ, dựng thẳng lưng ghế và tận hưởng đoạn cuối của hành trình. Hãy yên tâm mình sẽ đi đến nơi về đến chốn, vì ở phía đầu phi cơ, các phi công đang rất tập trung. Buồng lái, bất kể xã hội đang trong trạng thái

bình thường cũ hay mới, luôn luôn cần cố.

[\[1\]](#)Lời bài hát *Chân tình*, tác giả Trần Lê Quỳnh.

[\[2\]](#)Xem transit #7: checklist.

thứ hai không high

06.07.20

Thứ Hai đi làm, sân bay đông như mắc cửi. Đông hơn lúc chưa dịch.

Ngồi trên xe ra máy bay, anh tiếp viên trưởng kể, giờ máy bay Boeing 787 to nhất của chúng tôi đã được lấy chở khách đi Sài Gòn-Phú Quốc. Chúng tôi nghe mà mắt và miệng tròn vo.

Hai năm về trước, hệt hơi trong cuộc cạnh tranh giá vé với các hãng bay giá rẻ, Vietnam Airlines đã chơi lá bài tẩy. Không thể giảm giá vé, hãng bù đắp cho khách hàng bằng cách tăng chất lượng của phi cơ. Hai loại máy bay thân rộng tối tân nhất là Boeing 787 và Airbus A350 được đem ra để phục vụ những chặng bay hai tiếng mà trước đó chỉ sử dụng máy bay thân hẹp Airbus A321. Sài Gòn-Hải Phòng, Sài Gòn-Bangkok, Sài Gòn-Singapore.

Chiến lược kinh doanh lạ lẫm đó, ban đầu gây vài tranh cãi. Nhiều người trong công ty lắc đầu xót xa. Loại máy bay hiện đại như vậy được thiết kế để đi từ đường trung đến đường dài, ít cũng phải bay bảy tiếng đi Úc. Chứ đem đi cày những chặng hai tiếng, một ngày cất hạ cánh năm sáu bận, thì khác chi đem *chỉ gấm mà xe tìm đèn*.

Nhưng mà khi lượng khách quá sức chứa 210 chỗ của một Airbus A321 bình thường thì Boeing 787 bóng bẩy cũng thành xe đồ. Giờ thì nó đi mọi chặng bay, từ Phú Quốc nửa tiếng, đến Đà Nẵng một tiếng. Bể xanh

hóa ruộng dâu chỉ sau một mùa dịch.

Đất nước đã trở lại sau đợt giãn cách xã hội toàn quốc lần đầu. Nhà nước kích cầu, vé rẻ, nên người dân lũ lượt đi du lịch. Gia đình và bạn bè của tôi cũng đi nhiều, đa số nói rằng, tranh thủ đi chứ biết đâu mai lại phong thành tiếp. Số chuyến bay quốc nội theo số liệu là tăng 20%, nhưng không hiểu sao phi công và tiếp viên khi đi làm lại luôn có cảm giác số thật cao hơn nhiều.

Thật ra, cảm giác của họ là chính xác. Tuy thoát tiên nghe có hơi mâu thuẫn - công việc khi có dịch lại nhọc hơn trước dịch, nhưng nghĩ lại thì cũng không phải là khó hiểu. Một là do lực lượng người bay giảm - tiếp viên thì luân phiên nhau nghỉ từng tháng một, còn phi công nước ngoài đã về nước gần hết, nên số ít còn lại phải gánh vác. Hai nữa là do khách ít, hãng nào cũng tối ưu hóa bằng cách ghép chặng, nhiều chặng ít khách thành một chặng đầy, thành ra chuyến nào phi hành đoàn cũng phải hoạt động hết công suất. Chuyện này không chỉ xảy ra ở Việt Nam mà ở đâu trên thế giới cũng vậy.

Lịch bay tháng này của tôi tổng cộng tận 90 giờ, gấp rưỡi so với trước dịch. Các ngày bay xếp chi chít nhau, thời gian nghỉ thì rút lại cho vừa mức tối thiểu. Biết là lịch như vậy không hợp lý, nhưng chúng tôi cũng không vội kì kèo với tổ xếp lịch làm gì. Ai cũng hiểu rằng, tuần này lịch như vậy, nhưng tuần sau thì không chắc. Biết đâu sẽ lại hủy hết mọi chuyến vì một đợt sóng lây nhiễm mới tràn bờ.

Hồi đầu dịch, Madonna, một nghệ sĩ gạo cội ở Mỹ có nói rằng, con virus Corona này là một *kẻ cào bằng vĩ đại*. Việt Nam chưa (và hy vọng sẽ không bao giờ) dính đòn mạnh như Mỹ, nên tôi không biết lời trên đúng đến cỡ nào. Có phải con virus sẽ triệt hạ chúng ta mà không kể sang hay hèn, mạnh hay yếu, xấu hay tốt, cao hay thấp hay không. Tôi chỉ cảm thấy nó đã cào những dự tính của chúng ta cho gần bằng với hiện tại. Nhiều

người bắt đầu mù mờ hơn về tương lai, và hệ quả là, họ chú tâm nhiều hơn cho những gì đang xảy ra.

Đồng nghiệp gặp nhau trong công ty thường xã giao hỏi hôm nay đi đâu. Gần đây câu trả lời thường được nghe là, thôi đừng hỏi, đi đâu cũng không nhớ đâu. Bay nhiều, không buồn mở lịch lên xem. Chỉ còn biết đúng giờ có mặt đi bay thôi.

Cuối tuần qua đi trong một cái chớp mắt. Sáng nay tôi kéo va li đi bay, uể oải. Một thứ Hai không *high*. Hôm nay tôi ra Vinh, rồi từ Vinh đi Đà Lạt - đường bay mới khai trương đáp ứng nhu cầu thăm thú của du khách. Mai bay, ngày mốt bay, ngày kia bay, thứ Sáu trực, thứ Bảy lại bay.

Bay đâu à? Thôi đừng hỏi, đi đâu cũng không nhớ đâu.

transit #13: captain, this is...

- Ủa vậy sau vụ 11 tháng Chín là cửa buồng lái lúc nào cũng khóa hả?
- Ừ.
- Vậy tiếp viên muốn vô thì sao?
- Nói *pát guộc*.
- Pát guộc là mật khẩu á hả?
- Ừm. Muốn vô, tiếp viên phải bấm chuông. Phi công bên trong nhắc máy, tiếp viên nói pát. Phi công nghe đúng mới cho vô.
- À...
- Ừm.
- Ủa vậy lỡ có khủng bố đứng sau uy hiếp bắt nói pát thì sao?
- Thật ra là vậy. Trước chuyến bay, phi công cho hai pát. Một là pát bình thường, để vô phục vụ thức ăn, trà, cà phê. Hai là pát lúc có không tặc, để tiếp viên nói lúc bị khống chế. Chỉ cần nghe pát đó là phi công khóa buồng lái cắm đầu xuống đất liền.
- Vậy nó làm gì tiếp viên hay khách thì sao?
- Chịu. Chớ nó mà vô được thì cả máy bay xong.
- Ừm, ghê quá ha.
- Ừm.
- Vậy pát guộc của anh là gì vậy?
- Pát bình thường thì tùy chuyến. Bữa thì cho tên chuyến bay, bữa

cho tên ca sĩ, bữa cho tên cầu thủ, bữa cho tên vợ... nói chung là không cố định. Mỗi chuyến mỗi đổi, chớ không lộ thì sao.

– À, rồi muốn vào phải nói pát làm sao?

– Ví dụ thỏa thuận đầu chuyến hôm nay pát bình thường là “Sài Gòn” đi. Muốn vào, tiếp viên bắt máy lên, nói: “*Captain, this is Sài Gòn*”. Anh nghe thấy đúng, mở camera xem có thật là tiếp viên của mình không, hay là có ai ở đằng sau không, yên tâm rồi mới mở cửa.

– À, hiểu. Còn pát không tặc?

– Dracula^[1].

– Gì mà Dracula...

– Nghe cho nó nguy hiểm. Lúc đó run thấy mồ, pát mà không đặc biệt một tí thì dễ lộn lắt. Tiếp viên lỡ miệng nói thành pát bình thường, phi công mở cửa là *lên đường* luôn.

– Ừm... À mà anh, giờ Dracula sao nguy hiểm bằng Corona. Mai đi bay đổi thành Corona đi.

– Ừm, mai đổi Corona.

^[1]Ma cà rồng.

bạn ơi, ta xin chào mi

05.01.21

Tháng Tư năm ngoái, khi cả thế giới dần bước vào cuộc đại cách ly để phòng chống sự lây lan của virus Corona, một sự kiện lạ mắt đã xảy ra: động vật hoang dã trở lại các thành phố. Người ta đã thấy, trên những con đường thưa người và trên những dòng sông vắng khách, đàn nai đi dạo ở Nara (Nhật), đàn sói tung tăng ở Tel Aviv (Israel), đàn công ở New Delhi (Ấn Độ), chim biển ở Venice (Ý), hải cẩu ở Buenos Aires (Argentina), heo rừng ở Corse (Pháp). Thậm chí, có người còn quay lại được cảnh cá voi đùa giỡn với nhau ở bờ biển gần Marseille (Pháp).

Tôi gọi lại chuyện cũ trên không phải để khoe rằng mình cũng gặp một đàn dã thú ở Sài Gòn và vẫy tay chào chúng. Người *bạn* mà tôi nhắc ở đây, thật ra là làn khói mù mà tôi bắt đầu theo dõi từ năm kia, dải bụi đục xám được sinh ra từ sinh hoạt của chúng ta, từ mặt đất bốc lên nhưng không thoát lên trời được.

Sau khi nói từ biệt vào tháng Ba năm ngoái khi Sài thành giãn cách, bạn tôi đã có màn trở về mờ nhạt vào mùa mưa - bạn bị những cơn mưa đông nhiệt đới ban chiều hùng hổ đuổi đi. Giờ thì Sài Gòn đã vào mùa khô và thời tiết đã trở lạnh, tiết trời ưa thích của bạn nên bạn tôi tới chơi luôn luôn. Một tháng trở lại đây, mỗi lần tôi giảm độ cao hạ cánh là mỗi lần tôi và bạn có dịp hội ngộ.

Bạn ơi, ta xin chào mi.

Quay trở về với những ngày sạch khói bụi và đầy muông thú trong thành phố. Thời điểm đó, khi nhiều *kẻ ôm cây* còn đang hân hoan, thì những nhà chuyên môn đã rung chuông cảnh tỉnh. Đừng vội mừng, mà hãy nhớ lại những lần nghỉ ngơi trước của chúng ta, gần nhất là năm 2003 do dịch SARS và năm 2008 do suy thoái. Sau mỗi bận đó, Trung Quốc lại trở lại mạnh mẽ và phá sâu hơn những kỷ lục về ô nhiễm. Lần này, Trung Quốc sẽ không đơn độc. Cả thế giới sẽ nắm tay họ cùng trở lại. Thế giới đại đồng.

Giờ là tháng Một 2021, đã có vaccine nhưng cuộc chiến vẫn dai dẳng. Trung Quốc đang nôm nớp một đợt dịch mới, châu Âu tiếp tục cách ly, Nhật khủng hoảng và Mỹ thì đầu vẫn chưa ra khỏi bùn. Việt Nam may mắn tạm thoát được kiếp nạn, thôi thì chúng tôi trở lại trước. Tết thì đã đến chân, còn bao nhiêu thời gian đâu để vót vát một năm thất bát về kinh tế.

Anh xe ôm ráng lòng vòng lâu hơn ngoài đường để kiếm thêm cuốc xe. Cô nhân viên văn phòng ráng ở lại khuya hơn để kiếm thêm tiền ngoài giờ. Dân du lịch không việc từ mấy tháng, ráng bán được thêm vài hợp đồng bảo hiểm. Người bán hàng trực tuyến thì ráng chạy thêm vài *livestream* để chốt thêm đơn hàng. Anh giao hàng vì thế mà có thêm đồng ra đồng vào.

Hay đơn giản là tạm nghỉ không lương để kiếm được việc gì làm ra được nhiều tiền hơn vài chuyến bay mỗi tháng, như rất nhiều đồng nghiệp tiếp viên của tôi đã chọn làm.

Về các phi công, tôi đang nghe nhiều hơn các thuật ngữ về chứng khoán, về bất động sản, về bitcoin, về giá trị tương lai của tiền tệ, hay về “bất kỳ cái gì đó làm để kiếm thêm thu nhập”. Người đi bay cũng cần cứu vãn một năm thất bát, về kinh tế.

Ai cũng đang chật vật tìm cách quay lại. Và dĩ nhiên, bạn chúng ta,

làn khói mù đang bao bọc Sài Gòn kia, cũng quay lại.

Bạn ơi, ta xin chào mi.

trang này để trống

30.03.21

Trang trước để trống dành cho Hậu.

Nó trống hết như những gì mà tôi có thể làm để bênh vực cho Hậu vào ngày đồng nghiệp tiếp viên ra tòa nhận phán xét. Nó cũng trống hết như những gì tôi có thể biện hộ cho mình nếu chẳng may, tôi ở vào thế của Hậu.

Một trang trống, thật là vô nghĩa lý. Nhưng là người viết, tôi còn gì ngoài trang sách của mình.

hóa ra bình thường

02.04.21

– *Good day Lumpur control, VN5563.*

Khi sắp bước vào vùng trời Mã Lai, chúng tôi liên lạc với cơ quan không lưu của họ là Đài kiểm soát Lumpur, để báo VN5563 - chuyển bay từ Sài Gòn đi Penang, đã vào vùng kiểm soát.

– *Good day VN5563, radar contact. Do you want higher?* - Lumpur đã thấy chúng tôi trên radar, và hỏi chúng tôi có muốn bay cao hơn không.

– *Request flight level 320, VN5563,* - Yêu cầu mực bay 320, tôi xin bay ở 32 ngàn feet như kế hoạch bay dưới đất đã vạch sẵn.

– *VN5563, climb flight level 320,* - Cho phép bay lên mực bay 320, Lumpur trả lời.

Hà, cơ phó hôm nay, xoay nút độ cao, chỉnh thành 320, rồi kéo ra. Đây là cách phi công ra lệnh cho máy bay Airbus A321. Nhận được lệnh, động cơ bắt đầu rồ ga, mũi phi cơ từ từ ngóc lên, chậm chạp như những vòng xoay lấy đà đầu tiên của một lực sĩ ném tạ xích. Nhưng khi đầu máy bay đã ổn định ở góc năm độ so với đường chân trời, chiếc phản lực phóng lên trời mạnh mẽ như chiếc tạ khi đã đủ đà rời tay người lực sĩ.

Khi đã bay bằng, tôi kiểm tra một lượt tất cả hệ thống của máy bay, và tôi thấy máy đề xuất một mực bay tối ưu mới là FL350. Với thời tiết và trọng tải hiện tại, bay ở 35 ngàn feet là nhanh và tiết kiệm nhất.

Tôi bấm cò:

– *Request up to level 350, VN5563?* - Yêu cầu được bay cao hơn, tối đa là 350.

– *Only you this morning, climb to what level you want. The sky is yours* - Chỉ có các anh bay ở đây sáng nay thôi, các anh muốn lên mực bay nào thì tùy ý. Bầu trời này là của các anh.



Giả như đây là thời trước cuộc khủng hoảng COVID-19 này, hẳn Hà và tôi sẽ quay sang và nhướn mày hỏi nhau, có thật câu nói trên kia là điều hai chúng tôi vừa nghe được không. Vì lẽ, những *bầu trời là của các anh*, những *làm gì tùy ý*, những *chỉ có các anh ở đây* không phải là thứ người ta thường được nghe hay nói trên sóng không lưu, cả về hình thức lẫn nội dung.

Liên lạc giữa phi công và không lưu rất gãy gọn, không mang bất kỳ cảm xúc nào. Thứ ngôn ngữ ấy được thiết kế rạch ròi như trắng và đen như vậy, một mặt để tránh hiểu lầm, mặt khác là để tránh dông dài, tốn thời gian. Mà thời gian trên trời là vàng, là bạc. Vậy nên, thường thì chúng tôi chỉ trao đổi những điều cấp thiết trên sóng, bằng thứ Anh văn hàng không súc tích, chứ chưa bao giờ nói được những câu đầy sắc thái như vậy.

Ấy là về hình thức, còn về nội dung, cái thông tin mà người không lưu ở Lumpur vừa trao cho chúng tôi cũng bày ra một hiện thực chưa tiền lệ. Không phận Mã Lai là vùng bay trọng yếu của khu vực. Nó như con lộ chính nối những vùng đất ở Nam và Tây bán cầu với mảnh đất hứa của thế kỷ 21, Trung Quốc. Bay ở đây, các chuyến chặng ngắn hai, ba tiếng như chuyến của tôi luôn bị giới hạn. Không gian lớn cần phải nhường cho

hàng vận chuyển bay mỗi ngày qua lại giữa Phi châu, Âu châu, Mã Lai, Singapore và Trung Quốc. Vậy mà giờ đây trên con đường trời thênh thang đó, chỉ có một mình VN5563.

Chắc là cái trống trải của vùng trời Mã Lai là chất xúc tác để anh không lưu Lumpur thốt ra được những huấn lệnh có hồn như vậy. Nếu trước kia điều này làm cho người ta thấy lạ lẫm, thì bây giờ nó đã trở thành điều bình thường. Bình thường như cái cách mà nhân loại đang dần chấp nhận sống chung với virus Corona vậy.

Đầu chỉ có những hưng phấn nhất thời của nhân viên ngành hàng không dần hóa ra bình thường. Gần như mọi thứ ban đầu nghe có vẻ lớn lao, nghiêm trọng quanh cuộc sống của chúng tôi, thì cùng với trải nghiệm và chiêm nghiệm, cũng đã trở nên bình thường. Từ những vấn đề vĩ mô, như hàng không suy thoái, hãng bay xóa sổ, sân ga vắng vẻ; đến những lo toan gần gũi, như đồng nghiệp nhiễm bệnh, bản thân cách ly, thu nhập teo tóp... chúng tôi đã dần chấp nhận.

Những chuyến như VN5563 đi Penang sáng nay cũng là một điều mới lạ dần trở nên bình thường. Đó là những chuyến bay cargo, bay chở hàng. Khi không còn được phục vụ khách nhiều như trước, các máy bay Airbus A321 đã được gia cố lại để phục vụ các container. Chúng tải tôm cua sang Nam Ninh, mang linh kiện điện tử từ Thành Đô về Sài Gòn, rồi chuyển đến Penang (Mã Lai chưa cho phép hàng nhập thẳng từ Trung Quốc).

Bay quốc tế trong mùa dịch thì việc thường xuyên phải xét nghiệm cũng hóa bình thường. Cảm giác một chiếc que dài luồn sâu vào trong khoang mũi hẹp và xoay nhiều vòng trong đó là một cảm giác rất khó chịu. Nó làm cho người ta vừa ngộp thở và vừa đau, đôi lúc lại gây bất an, nhất là khi nhân viên lấy mẫu xoay que lâu hơn bình thường. Có nhiều đồng nghiệp của tôi làm đến lần thứ ba hay thứ tư vẫn căng thẳng; có

người khó chịu quá vận vẹo cơ thể liên tục làm kéo dài việc lấy mẫu tổn thời gian hơn; còn tôi, có lần đau quá giật người lên thì que đâm vào hốc mũi, chảy máu be bét. Nhưng qua nhiều lần rồi thì phi hành đoàn cũng dần quen, dù gì đây cũng là một thủ tục quan trọng, không né tránh được. Kết quả xét nghiệm thường được trả về từ nửa ngày đến một ngày sau đó. Nếu âm tính, như tuyệt đại đa số các lần, thì chúng tôi tiếp tục cách ly chờ lần xét nghiệm sau. Còn trường hợp dương tính, thì có vẻ như đa phần không nghĩ đến.

Trước tiên là vì bay chở hàng, chúng tôi không tiếp xúc với người là máy. Cơ trưởng có làm việc với vài nhân viên ở sân bay nước bạn để ký tá giấy tờ, nhưng cả hai bên khi ấy đã được xét nghiệm âm tính trước đó và đã an toàn trong bộ giáp ni lông bảo vệ từ đầu đến chân. Nhìn từ xa, và từ một góc nào đó để chỉ thấy vài phi cơ lẻ tẻ đậu trên một vùng đất trống, những con người trong trang phục công kênh đó trông như những phi hành gia đang bộ hành khảo sát bề mặt một hành tinh lạ. Sau nữa - và điều này hoàn toàn là vô đoán, chúng tôi đang mang tâm lý của kẻ thừa thắng mà xông lên. Sự hồi phục viên mãn của hai tiếp viên hãng tôi sau khi nhiễm virus trong một chuyến bay giải cứu có vẻ đã tiêm một liều thuốc lạc quan cho những người đi bay. Câu chuyện của họ là nét chấm phá lên bức tranh vẽ công cuộc chống dịch ở Việt Nam, vốn đã mang màu sắc tươi sáng. Và điều này làm cho chúng tôi ít còn e dè khi kéo va li lên máy bay để đi đến một lãnh thổ khác.

Vì lẽ đó, âm tính hay dương tính không làm chúng tôi quá bận lòng. Điều làm chúng tôi nghĩ nhiều hơn là quãng thời gian cách ly mười bốn ngày sau chuyến bay, một điều chắc lâu lắm mới quen được.

Theo quy định, tổ bay sau khi hoàn thành chuyến bay quốc tế, sẽ phải cách ly như những F1 trong vòng hai tuần rồi mới được về nhà. Công ty thuê cho chúng tôi mỗi người một phòng khách sạn, và chúng tôi ở đó,

nội bất xuất ngoại bất nhập. Cửa phòng luôn luôn phải đóng kín, kể cả cửa sổ. Mỗi ngày ba bận, nhân viên khách sạn (trong trang phục phi hành gia) mang cơm lên đặt trước cửa; khi họ đi rồi, chúng tôi mới được mở cửa mang đồ ăn vào. Ăn xong, chúng tôi mở cửa đưa khay ăn ra và báo cho nhân viên khách sạn.

Một số đồng nghiệp của tôi không hề môi phàn nàn nửa lời, vài người còn thích thú vì cho rằng đây là nửa tháng làm việc lý tưởng nhất trên đời. Đâu còn dịp nào khác mà họ được nằm chơi xơi nước và sẵn cơm bưng nước rót như dịp này. Lương thì công ty trả đủ, có khi còn cao hơn đi bay bình thường; mạng thì chạy phà phà, bảo đảm nhu cầu liên lạc với bên ngoài và xem phim hay đánh game online (thú tiêu khiển này bỗng hóa ra vô cùng hữu ích trong hoàn cảnh này). Hết mười bốn ngày thì về nhà, đời đơn giản.

Phần còn lại thì méo mặt. Họ thường là những người không quen sống trong một chiếc hộp mười mấy mét vuông khép kín, máy lạnh mở 24/24, cửa sổ lấy nắng thì phòng có phòng không. Sống dài ngày trong một môi trường như vậy không dễ dàng gì vì nó trật lất với sinh hoạt lệ thường. Người năng vận động thì phải mang tạ tay vào để nâng hăng ngày, có người chuyển cả máy đi bộ vào để mỗi ngày đi được mười ngàn bước. Người kén ăn thì nếu không có may mắn được phân phòng có bếp thì phải phiền đến người nhà một ngày vài bận gửi đồ ăn vào. Người không thở được khí từ máy lạnh thì phải tranh thủ mở cửa khi nhận và trả khay ăn lâu hơn một chút. Còn người cần nhiều ánh sáng mặt trời mà phòng không có cửa sổ thì vô cùng tù túng.

Một cơ phó kể với tôi rằng ngày đầu tiên được về nhà, chân anh đi không vững vì đã nằm quá lâu; anh dùng tay xoa bóp thì thấy rõ là cơ chân mình đã teo đi nhiều. Một tiếp viên cũng kể ngày được ra ngoài, anh thấy mình như nửa tỉnh nửa mê, mất nhiều ngày mới định thần, mới căn

chỉnh được đầu óc cho hợp với nhịp sống bình thường.

Có những người lại ngán cách ly theo cách khác - họ sợ cảm giác quanh quẽ trong một căn buồng trống có tường trắng, giường trắng trải ra trắng. Bước vào, họ có cảm giác như mình là người lạ xâm phạm vào không gian của ai đó đang sống ở đây. Cảm giác này làm họ ban ngày thì chộn rộn, ban đêm thì trằn trọc. Một tiếp viên có kinh nghiệm hai lần đi cách ly nói với tôi rằng cô luôn thủ sẵn trong va li một bộ ba cây nhang điện. Khi nhận phòng, cô đặt trái cây vào một cái đĩa, đặt ba cây nhang điện lên, sắp xếp như một bàn thờ và đặt vào một góc phòng; rồi cô thành tâm cúng vái, thậm chí xin người chủ vô hình đang sống trong phòng cho cô vào ở tạm. Một người khác thì sau ba ngày, nằng nặc xin đổi phòng vì anh không thể nào ngủ được trong phòng đó. Anh xin nếu được thì cho anh đi Củ Chi, ở khu cách ly tập trung tuy điều kiện không được như khách sạn, nhưng lại có bầu có bạn, anh không phải cô quanh.



Những chuyện ở trên, tôi thuật lại để cho sau này có kỷ niệm mà nhớ về, chứ không phải than thở gì. Trong cuộc trường kỳ *chống dịch như chống giặc* này, ai cũng phải hãm mình để thích nghi. Những bất tiện kiểu này chóng chầy gì cũng buộc phải hóa thường, giống như cách mà mắt người quen dần với bóng tối vậy. Và trong khi chờ đợi một ngọn nến (hoặc một đèn đèn) được thắp lên, tôi cho rằng có một thứ ánh sáng mà chúng ta có thể lần theo để tạm thời mò mẫm trong cái u minh này. Đó là ánh sáng của tinh thần, một tinh thần khỏe khoắn, một tinh thần tươi tắn. Tin tốt lành là loại năng lượng này có sẵn bên trong mỗi người; và nếu ai đó chưa có đủ, họ có thể được người khác chia sẻ. Tôi đã được tiếp năng lượng theo cách đó từ hai tiếp viên của mình hôm nay.

Trong một chuyến cargo, phi hành đoàn ngoài phi công ra thì còn cần vài thành viên nữa. Thợ máy - người sẽ sửa chữa những hỏng hóc luôn bất ngờ xảy ra, nhân viên thủ tục - người chịu trách nhiệm hoàn tất giấy tờ thủ tục dưới mặt đất, nhân viên bốc xếp - những người không thể thiếu trong chuyến bay chở hàng. Không ai trong số họ được huấn luyện để thoát hiểm khi có sự cố, nên cần phải có tiếp viên đi theo để hướng dẫn.

Hai anh chị đi với chúng tôi hôm nay là những tiếp viên đã bay lâu năm, khi tôi mới vào công ty thì họ đã là tiếp viên trưởng rồi. Hai người học cùng khóa và trạc tuổi nhau nên có thể thấy họ rất thân thiết. Họ đều là những người hài hước, họ đùa giỡn, pha trò với nhau và với mọi người từ đầu chuyến bay. Cái hay của người vui tính là không những họ có thể làm người xung quanh phấn khởi lây, mà còn có thể nhìn mọi chuyện, kể cả những chuyện không vui, bằng một con mắt hài hước. Hai anh chị này vừa mới cách ly dài ngày, bây giờ họ đi bay quốc tế tiếp và sẽ lại cách ly dài ngày thêm một đợt nữa. Thế mà mọi vất vả qua cách nhìn của họ vẫn vui tươi đầy màu sắc, có cảm giác như họ luôn nhìn đời qua một chiếc kính vạn hoa vậy.

Những tếu táo của họ đã đem đến cho chuyến bay những giây phút sáng sủa. Tôi chép lại dưới đây câu chuyện làm chúng tôi cười to nhất, biết đâu nó cũng sẽ rọi một tia sáng vào cuộc chống dịch của bạn đọc, như đã làm với chúng tôi, trong lúc chờ cuộc thương khó của chúng ta hóa ra bình thường.

- Bà bà, tui đổ bà cái này, ở trong cách ly, cái gì quan trọng với tui nhất bà biết hông?
- Không biết, ông tự hỏi thì tự trả lời luôn đi.
- Âm hộ tôi.

- Hài gì thô vậ cha nội?
- Ha ha.
- Mà ông là *bóng* mà, làm gì có?
- Là “Âm tính hộ tôi, cho tôi đi về” đó má.
- Há há.

*“Kính chào quý khách, cơ trưởng phát ngôn từ buồng lái.
Máy bay của chúng ta hiện đang giảm độ cao, trong vài phút tới
đây sẽ hạ cánh. Nhiệt độ chiều nay là 28 độ, gió nhẹ, trời có mây
rải rác. Thay mặt cho phi hành đoàn, xin cảm ơn quý khách đã
bay cùng chúng tôi. Chúc quý khách những ngày tốt lành và
hẹn gặp lại trên những chuyến bay sau.”*

LỜI (TẠM) KẾT

mấy chữ riêng tư, một lý do vị kỷ

– Báo cáo captain, 160 khách lên tàu đủ, xin phép đóng cửa máy bay để khởi hành.

Tôi kiểm tra trong tài liệu gửi cho mình, thấy đúng số khách và đưa ngón tay cái về phía tiếp viên trưởng để xác nhận. Dạ, chị đóng cửa giùm tui em.

Nice flight tổ bay, chị chúc chúng tôi một chuyến bay tốt lành, rồi bước ra khỏi buồng lái, đóng cửa.

Cánh cửa này được thiết kế để bị khóa chặt ngay sau khi được đóng. Chỉ có người ở trong, sau khi nghe đúng mật khẩu, mới bấm nút mở được. Nó được thiết kế chống đạn và chống áp lực, để mọi nỗ lực mở nó ra đều trái phép, bằng súng hay bằng sức nhiều người hợp lại, cũng trở nên vô vọng. Chiếc cửa này chỉ được rộng mở vào cuối chuyến, khi các động cơ đã tắt và thắng đã cài. Lúc này, kẻ xấu dù có đột nhập được vào khoang lái thì cũng không làm được gì to tát.

Quy định ngặt nghèo về khóa cửa được thông qua từ sau thảm họa ngày 11 tháng Chín. Nó biến buồng lái thành một cấm địa. Nó bảo vệ bộ não của phi cơ ở bên trong khỏi mọi hiểm họa ở bên ngoài. Nhưng mà, như một viên kháng sinh khi vào cơ thể sẽ tiêu diệt cả những virus gây bệnh lẫn vi khuẩn có lợi, cánh cửa này đẩy lùi cả không tặc lẫn gia đình, cả thù hận lẫn yêu thương.

Ý tôi là, từ ngày định mệnh đó, phi công không còn được đón người thân vào văn phòng làm việc của mình nữa.



Ngày bé, tôi đôi lần được bố dẫn vào lớp nơi ông dạy học, thường là vào ngày cuối cùng trước khi trường nghỉ Tết. Ông cho tôi ngồi ở cuối lớp và dặn tôi giữ yên lặng. Tôi dạ, nhưng biết mình chỉ nghe lời được giây lát, vì thể nào học trò của bố cũng quay xuống nựng má tôi, cầm tay cầm chân tôi, hỏi han rồi cho tôi vài viên kẹo. Hết tiết học cuối ngày, bố thường dắt tôi đi dạo một vòng quanh trường. Ông chỉ cho tôi đây là phòng giám hiệu, đây là phòng thí nghiệm, kia là sân bóng, cây này là cây bàng. Những ngày đó đã qua và bố tôi cũng không còn, nhưng bằng một cách nào đó, mọi thứ vẫn sống động trong lòng tôi. Từ giọng ông trong phòng học, tiếng rúc rích cười của đám học trò hưởng ứng câu đùa của ông, đến cái màu của nắng sân trường, mùi của cỏ sân bóng và bàn tay thô ráp vì bụi phấn của bố.

Tôi cũng nhớ rõ những lần vào chợ Bến Thành, nhìn mẹ tôi lảng vảng trong cái sạp bốn mét vuông, kỳ kèo từng đồng để bán được cái áo, bộ đồ. Rồi những lần ngồi sau xe nhìn bố dựng tôi im lặng tập trung cầm lái, những lần thấy em trai tôi bặm môi hí hoáy phác họa những hình vẽ bay bổng. Rồi những lần nghe tiếng ông ngoại tôi gõ lạch cạch bài xã luận trên máy đánh chữ, những lần vào tận chỗ làm - nhà thờ, phim trường, kho bạc - nhìn các cậu của tôi làm việc. Mỗi dịp như vậy, tôi thấy tâm trí mình mở mang và tâm hồn mình rung động, vì được thấy một góc rất khác của những người mình ngày ngày gần gũi.

Tôi thấy hiểu và yêu họ hơn.

Chắc bạn cũng có những cảm nhận tương tự, nếu bạn cũng có cái

may mắn được nhìn người thân của mình làm việc. Nhưng mà phi công và người nhà của họ thì không có cái may mắn đó. Cánh cửa buồng lái đã khóa tất cả lại.

Đó là lý do lớn nhất mà tôi thuật lại những câu chuyện đi bay của mình.

Tôi kể, để khi đọc, gia đình tôi tưởng tượng được quang cảnh nơi tôi làm việc. Tôi kể, để khi đọc, gia đình tôi hình dung được phận sự mà mỗi chuyến bay tôi khoác lên người. Tôi kể, để khi đọc, gia đình tôi được an tâm vì tôi điều khiển một phi cơ tuyệt vời, làm việc trong một tổ chức tuyệt vời và sát cánh với những đồng sự tuyệt vời.

Tôi kể, để được yêu và được hiểu. Đó là một lý do vĩ đại, nhất là khi nhà chưa bao giờ để tôi thiếu thốn tình yêu và sự thông cảm.



Chiếc Airbus A321 của tôi đang là bay về hướng tây, chuẩn bị lượn phải về phía bắc để nhập vào trục đường băng 33 sân bay Phù Cát. Đằng sau tôi là biển, trước mắt tôi là núi. Từ chân núi chảy ra một dòng sông mang màu nâu của đất và sắc đỏ của phù sa, chia thung lũng phía dưới phi cơ ra làm nhiều phần. Những phần mang màu xanh lá mạ - những ruộng lúa; những phần ít xanh hơn và lổ chỗ vài mảng màu cam, xám, trắng - làng mạc, phố phường. Ngang tầm mắt tôi là những đám mây rải rác trôi lững thững. Nắng tà dương xuyên qua những khe mây, tạo thành những dải sáng thẳng đứng chiếu xuống cảnh vật bên dưới, dịu dàng và vừa mắt như ánh đèn vàng chiếu vào một bức tranh treo trên tường phòng triển lãm.

Trời, non, nước như vậy, mà phi công chỉ được ngắm một mình.

CƠ TRƯỞNG TỪ BUỒNG LÁI

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc - Tổng biên tập

KHÚC THỊ HOA PHƯỢNG

Biên tập	Ngô Thị Thu Ngân
BTV Nhã Nam	Ngọc Linh
Thiết kế bìa	Trịnh Hương Anh
Trình bày	Hồng Nhung
Sửa bản in	Châu Anh

NHÀ XUẤT BẢN PHỤ NỮ

**LIÊN KẾT XUẤT BẢN VÀ PHÁT HÀNH
CÔNG TY VĂN HÓA & TRUYỀN THÔNG NHÃ NAM**

In 2.500 cuốn, khổ 14x20.5cm tại Công ty Cổ phần In Viễn Đông (Km19+400, Giai Phạm, Yên Mỹ, Hưng Yên). Căn cứ trên số đăng ký xuất bản: 3215-2022/CXBIPH/24-66/PNVN, ký ngày 13.9.2022 và quyết định xuất bản số 1129/QĐ-PNVN của Nhà xuất bản Phụ Nữ Việt Nam ngày 15.9.2022. Mã ISBN: 978-604-375-814-6. In xong và nộp lưu chiểu năm 2022.