

# HẢI HÀNH KHÔNG RADAR

## *Chí Hợi*



*Lời mở đầu: Trình bày bài này, người viết chỉ có chủ đích ghi nhớ lại những giây phút huy hoàng, sung sướng được cùng con tàu cưỡi sóng ra khơi. Nay đã về già không còn đủ sức lực đi biển như thời thanh xuân nữa. Mỗi hoài cảm, nhớ nhung biển cả đôi lần lại trở về trong tâm tưởng, mà nay chỉ là những nuôi tiếc mộng lung, không tưởng trong tâm trí. Với kinh nghiệm ít oi thâm nhập được, người viết chỉ xin trình bày những gì đã học hỏi được tại quân trường cũng như trong thực tế hải hành để cho độc giả giải trí vui chơi mà thôi. Nếu có phân diện tả sơ sót, kính mong các vị niên trưởng lão thành trong nghề hàng hải chỉ dẫn và bổ túc thêm. Đa tạ.*

## ***1- Một phát minh rất hữu dụng:***

RADAR là chữ viết tắt: Radio-Detecting-And-Ranging, một phát minh quan trọng trong thế chiến thứ 2. Vì là nhu cầu cấp bách tối cần trong việc phòng thủ, để khám phá ngay và ra tay hành động phòng ngừa trước khi bị địch quân tấn công bất ngờ. Lúc đầu còn được coi như vũ khí TỐI MẬT, các quân chủng trong quân đội được trang bị tối đa ngõ hầu mang lại nhiều chiến thắng. Sau chiến tranh, với đà tiến triển mạnh mẽ và nhanh chóng của ngành Điện Tử cùng với sự sản xuất hàng loạt, Radar không còn giữ vị trí tối mật nữa, trở thành rất thông dụng trong mọi địa hạt. Các thương thuyền đều có gắn radar để thêm an toàn cho hải hành hơn. Ngay cả các du thuyền, ghe đánh cá còn con cũng có gắn radar, xem như một món đồ chơi, mặc dù nhiều khi không cần dùng đến hết khả năng hữu hiệu của nó.

## ***2- Ứng dụng trong Quân Đội:***



Cùng với Không Quân, Bộ Binh, Hải Quân cũng ứng dụng tối đa tiềm năng hữu ích của Radar trong hải hành, phòng thủ hay tấn công.

Trong thời kỳ ngành hàng hải phát triển nhanh trong giai đoạn “tàu buồm”, các thương thuyền và chiến thuyền đã tung hoành trên khắp các đại dương để giao thông buôn bán cũng như tìm thêm thuộc địa mới. Nhiều chiếc đã bị bỏ mạng một cách oan uổng chỉ vì thời tiết xấu, phong ba bão táp mù mịt làm giảm tầm mắt quan sát. Thuyền đâm vào đá ngầm, mặc cho định mệnh oan trái hành hạ toàn bộ thủy thủ đoàn.

Nay với sự ứng dụng hữu hiệu của radar, các tai nạn trên đã giảm thiểu rất nhiều người đi biển vững tâm hơn, đưa con tàu đi và rời bến bình an. Dù trong hải hành cận duyên, một phần thưởng xứng đáng cho người đi biển vì bớt phải công khó chăm chú từng giờ, từng phút, bắt rình cho được các nguy hiểm đang hiện diện chung quanh mà mắt không thể nhận định được nhanh chóng. Những lúc biển động, phong ba bão táp ập tới, những lúc tầm quan sát bị giảm thiểu bởi mây mù, radar là bạn chí tình trung thành, luôn ân cần dẫn dắt con tàu đi đúng hải đạo. Vị trí con tàu có thể xác định bất cứ lúc nào.

Ngoài hải hành, radar còn giúp vào việc phòng thủ, tấn công, săn lùng địch trên mặt biển. Với những bài tính đã được giản dị hóa để có thể tính toán rất nhanh trong bảng vận chuyển chiến thuật (tactical maneuvering board) để tìm ra tốc độ, hướng đi của tàu địch. Tính được CPA (Closest Point of Approach) để chặn bắt hay bắn hạ địch. Tính được giờ khởi hành ETD (Estimated Time of Departure) hay là giờ phỏng định gặp nhau giữa biển để tiếp tế nhiên liệu, lãnh thêm thực phẩm, thay đổi nhân viên, ETA (Estimated Time of Arrival) và còn thật nhiều ứng dụng khác nữa do sự ích lợi của Radar mang lại.

Việc phòng thủ không phận hay tấn công cũng mang một tầm quan trọng không kém. Radar đã giúp cho các khẩu pháo hay dàn hỏa tiễn tính lại hướng bắn tấn công và vận tốc để đuổi kịp phi cơ địch trước khi chúng tấn công chiến hạm.

Ngày nay, công dụng vô cùng hữu hiệu trong việc khám phá không gian, với sự chính xác không thể nào

diễn tả được qua sự trợ giúp của vệ tinh, các máy GPS (Geographical Position System) đã đưa con người nhiều ứng dụng rất thông thường như cell phone (mobile phone) dẫn đưa xe hơi hay người đi bộ đến chỗ họ muốn, được coi như là đồ chơi của con nít vậy.

### ***3- Ứng dụng trong thương thuyền:***

Thương thuyền cũng ứng dụng tối đa công hiệu của radar. Chiếc lớn được gắn ba bốn dàn Radar, chiếc nhỏ cũng có hai cái để thay đổi khi bị hư hỏng bất thường. Radar được gọi là “Mắt Thần”, tên đặt không sai một chút nào cả. Thực tế phũ phàng đã chứng minh, đôi khi tai nạn đụng tàu hay mắc cạn cũng vẫn xảy ra. Nếu lỗi tai nạn quy trách do radar bị bất khiển dụng (hư hỏng) trong lúc cấp bách cần thiết thì có thể giải trừ trách nhiệm cho người đi biển, nhưng nếu con mắt thần kia vẫn luôn hoạt động tốt, tại nạn xảy ra, tôi chẳng dám quy trách tội hay trách nhiệm cho ai, có lẽ phải do phán quyết của tòa án mới được.

Gia nhập HHTT/VN trong giai đoạn sơ khai, non nớt, làm việc trên các thương thuyền đều không có trang bị Radar, tôi đã học được kinh nghiệm quý báu do các thuyền trưởng dân sự truyền đạt, một kinh nghiệm hải hành dùng toàn bằng hai con mắt quan sát trong mọi thời tiết tốt hay xấu, đêm hay ngày và có thể xin cho nói thêm hơn lên một tí: đó là “giác quan thứ sáu” của các người đi biển lâu năm mà người Pháp gọi là “Sói Biển” (Loup de Mer).

Những lúc trời yên, bể lặng, đi biển thật là một nguồn hứng thú vô tận. Mặt nước như hồ gương, óng ánh phản chiếu muôn ngàn tia sáng mặt trời, đi biển kiếm sống cũng được ví như đi du lịch. Hải hành trong những lúc đó có thể nhẹ nhàng, lâng lâng mà thường thức cái vẻ nhàn hạ, thư thả, thoải mái, hít thở không khí trong lành, mát mẻ hiền từ của biển cả vì lúc nào cũng có thể định vị trí tàu một cách dễ dàng, người đi biển luôn luôn an tâm. Con tàu có thể đi thật sát bờ mà không sợ nguy hiểm gì. Làm như vậy là để

tránh được giòng nước ngược làm giảm vận tốc tàu nếu đi ra xa khơi. Con tàu nhanh lướt đến bến mau chóng đứng theo thời gian dự định.

Không phải lúc nào biển cả cũng là người bạn hiền lành của người thủy thủ. Trong những cơn thịnh nộ, cuồng phong nổi lên, sóng gió bão bùng kéo dài liên tiếp nhiều ngày, mây mù giăng khắp tứ phương, tầm quan sát chỉ là một giải không gian trắng xóa giữa trời và nước, đây là lúc mà người đi biển phải trở hết mọi kinh nghiệm thâm lượm được trong hải nghiệp để thi hành mà đem con tàu đến bến an toàn. Viêt đến đây, hồi tưởng lại, tôi phải ghi ơn các vị thuyền trưởng dân sự đã truyền cho tôi nhiều kinh nghiệm quý giá mà trong sách vở không đề cập đến, chỉ do kinh nghiệm sống khi va chạm vào thực tế phũ phàng mới tìm ra được mà thôi. Người ta thường nói: “Nghề dạy nghề” mà!

Xin đan cử một vị thuyền trưởng mà tôi đã có dịp cùng chung sống trên một con thuyền. Cụ Phạm Xuân Lũy, vị cựu thuyền trưởng của chiếc M/V Trường Xuân, một con tàu già nua cũ kỹ đã đưa trên ngàn người tị nạn vượt biên thoát hiểm họa CSVN sau thời điểm quốc nạn 1975 và đưa họ đến Hồng Kông an toàn. Cụ được coi như một “Loup de Mer”, người đi biển tài giỏi, nhiều kinh nghiệm lão luyện trong nghề kể từ thừa nền HHTT/VN còn mới sơ khai thành lập và còn nhiều vị thuyền trưởng khác nữa mà tôi cũng rất trân quý. Nay cụ về hưu, định cư tại Mỹ. Đa phần các vị này đều rất bình dân, luôn luôn vui vẻ hòa đồng trong cuộc sống cùng mọi người trong thủy thủ đoàn. Lúc làm việc đứng đẵn cũng như lúc vui đùa du hí, là lời và nhất là không bao giờ có thái độ chỉ huy hống hách (bossy) giống như các quan to, cấp cao trong quân đội. Điều mà tôi thân thích nhất đối với các vị, đó là lúc nào cũng sẵn lòng chỉ bảo, bổ túc thêm cho đàn em các kinh nghiệm quý giá đã thâm lượm được, hay nói khác đi: “*không bao giờ giấu nghề*”, cho dù chỉ một chi tiết nhỏ nhặt như cha dạy dỗ con. Được như vậy, thuyền trưởng sẽ vững tâm thêm hơn ở sĩ quan đương phiên hải hành. Tôi luôn luôn hãnh diện “thụ giáo” một cách biết ơn vì nghĩ rằng theo câu các cụ xưa truyền: “*Nhất Tự Vi Sư, Bán Tự Vi Sư*”.



#### ***4- Thương thuyền bé nhỏ, cũ kỹ, già nua, không radar:***

Đội thương thuyền có số trọng tấn tổng cộng thật khiêm nhường, tôi không rõ là bao nhiêu chục ngàn tấn. Mỗi con tàu đều nhỏ bé, già nua và cũ kỹ, trọng tải trên dưới 1000 tấn. Máy móc yếu vì bị mất công xuất, vòng kín piston (piston rings) thường mòn, bị hở, máy lên dầu và ra khói đen. Vì vậy lúc gặp biển động thường hay bị mất vận tốc. Phần hải hành, trên đài chỉ huy chỉ độc nhất chiếc la bàn từ, bánh xe quay nước mía (vòng tròn bánh quay tay lái), chiếc máy télégraph ra hiệu lệnh cho phòng máy và cái bàn hải đồ để làm việc. Ngoài ra không còn trang bị thêm một vật gì cả. Xin đừng nói đến radar, vì nó được xem là một vật quý giá, khó có thể thực hiện được. Thế mà HHTT/VN đã đóng góp một công to lớn trong việc vận tải hàng hóa ra miền Trung suốt giai đoạn chiến tranh khốc liệt trong mọi thời tiết, khi mà ngành vận tải đường bộ coi như bị tê liệt. HHTT/VN đáng nên được ban thưởng huy chương lắm.

Một vài thương thuyền mới mua lại sau này của Nhật, tuy là “Mới mình... mà là cũ người” nhưng cũng được coi như một

hãnh diện lắm. Đó là những chiếc Long Châu, Đồng Nai, Tân Nam Việt, Đại Dương, Anh Tuấn và một vài chiếc khá mới do hãng Vishipco Lines của ông Trần Đình Trường v.v... Các tàu này có trang bị radar, tân tiến hiện đại và được trân quý như một báu vật. Một trở ngại lớn khi xử dụng: Radar do Nhật chế tạo quá cũ đã được dùng nhiều năm và hay bị hư hỏng bất thường. Các bóng đèn điện tử hay transistor thay thế không thể tìm thấy trên thị trường VN. Khi hư, phải tìm thợ chuyên môn của Hải Quân Công Xưởng thuê chữa, mà họ tính giá rất ĐẸP. Đôi khi cũng không sửa được vì cấu trúc của Nhật khác với cấu trúc của Mỹ mà thợ chuyên môn không quen xử dụng.

Phần lớn thuyền trưởng quen với cách hải hành không radar, nay được trang bị thêm, cũng coi nó như một báu vật, nên ít khi xử dụng, sợ bị hư bất thường. Mà đúng vậy, radar cũ kỹ như con ngựa chứng bất kham, có thể nằm ù lì ra lúc nào không biết. Radar chỉ dùng mỗi khi thật nguy hiểm, lúc trời mù mịt mắt thường khó quan sát. Mỡ máy chạy một thời gian ngắn, định được vị trí chỗ nguy hiểm và không khi nào cho máy chạy suốt ngày đêm.

## ***5- Học hỏi kinh nghiệm:***

Rời Hải Quân, giải ngũ với mớ kinh nghiệm vụn vặt thu lượm được trong thời gian phục vụ hải lực, tôi quay ra kiếm sống cũng bằng nghề “Chân Vịt... Bánh Lái” này nuôi vợ con. Ở trong giai đoạn mà lệnh tổng động viên bắt buộc trong toàn quốc, tôi là người may mắn được “phê thái” thành phê bình, tuy cũng có lãnh phụ cấp tàn phế do Bộ Quốc Phòng cung cấp, nhưng nhận thấy còn đủ khả năng đi biển kiếm sống thêm để độ nhật. Xét vì nghề này không cần dùng nhiều đến sức lao động tay chân, có phần thích hợp với độ tàn phế. Tôi cố gắng hoàn bị mọi tiêu chuẩn hàng hải bắt buộc theo luật định nên đã không gặp trở ngại nào trong việc gia nhập HHTT/VN. Đồng thời, tại thời điểm này, chỗ

trống (vacancy) trên tàu cũng dễ kiểm vì SQ/HHTT bị động viên. Đôi khi phải đi “khuyết người” (manquant d’officiers), chuyên đó thuyền trưởng phải gồng mình đi quart suốt đêm.

Được huấn luyện theo phương thức của Hải Quân tân tiến và hiện đại tại quân trường (như đã nói phần đầu phía trên) cách dùng radar trong mọi trường hợp, tôi có phần bỡ ngỡ khi làm việc trên tàu không trang bị radar. Nhờ sự học hỏi, tò mò và chí cầu tiến, tôi cố gắng vượt qua mọi trở ngại để làm thuyền trưởng tin tưởng thêm.

Điều quan niệm nằm lòng đầu tiên phải được rằng: “Đôi mắt QUAN SÁT” phải thay thế bộ máy điện tử trong mọi tình huống (lúc trời êm tốt, đêm, ngày hay lúc sóng gió mù mịt, tầm quan sát bị giảm tối đa}. Đó là điều tâm niệm mà tôi luôn giữ trong người.

Ở phần cuối cùng, dưới đây các hải đồ Pháp do Sở Service Hydrographique phát hành (hải đồ Mỹ không có) thường hay vẽ hình thù nhìn từ xa ngoài khơi các rặng núi liên tiếp chạy dài trong bờ, rặng Trường Sơn (silhouette des montagnes). Hình núi vẽ từ một điểm của con tàu thủy đạo (bateau hydrographique) cách xa bờ tại một vị trí cố định nào đó. Trên các đỉnh núi để nhận định, có ghi rõ trong hải đồ các “độ phương vị” (relèvements) đã đo trước, để người xử dụng lần đầu tiên có thể nhận định một cách thật dễ dàng. Đó là cách chỉ dẫn thực tế nhất. Ngoài những đỉnh thật dễ nhận định, tôi cũng cố học thuộc lòng hình ảnh các đỉnh núi khác, có thể khó nhận diện hơn, nhưng đôi khi dùng làm dự phòng những lúc trời xấu, nếu các đỉnh dễ nhận định kia bị mây mù bao phủ không nhìn ra được, tôi có đỉnh khác (another alternatives) để bù vào, định ngay được vị trí con tàu. Dọc hải trình, tôi cũng vẽ thêm vào sổ tay các dãy núi liên tiếp mà không có vẽ ở phần cuối bản đồ, tôi đã thâm thập được toàn bộ hình ảnh giang san gấm vóc của đất miền Trung, dọc theo duyên hải nước Việt thân yêu.

Vào mùa gió biển động Đông Bắc, dãy núi trong bờ thường bị mây mù bao phủ. Đôi khi chỉ có một khoảng thời gian thật ngắn, đám mây mù kia mỏng dần, do gió thổi tan loãng ra, để lộ một khoảng núi xanh đậm trong



thật rõ ràng các ngọn lòi lòi. Với các hình ảnh thuộc lòng lúc biển êm, tâm quan sát rõ ràng, tôi xác định ngay vị trí. Ban đêm cũng vậy, ánh sao hay ánh trăng lung linh, chỉ có thể thấy mờ mờ các dãy núi thấp tè tè, người đi biển cũng an tâm, không còn lo lắng vô ích nữa. Được đêm trăng rằm, chị Hằng Nga soi sáng thâu đêm là một điều hạnh phúc vô vàn, người đi biển chỉ thầm tấm tắc cảm ơn chị Hằng. Các sói biển cũng chỉ dẫn cho tôi thêm cách quan sát ban đêm. Đây chỉ là kết quả nhiều lần đi biển trước, ghi lại trong trí óc, làm kinh nghiệm cho các chuyến sau.

Một điều cần ghi nhớ lúc quan sát ban đêm, những người có con mắt tốt, ban ngày có thể nhìn rất xa, tận vô cực (nói theo quang học) nhưng không thể nhìn thấu qua các lớp sương mù dày đặc. Đó là nước biển bị bốc hơi từ thể lỏng đã biến thành hơi nước ở thể hơi. Nếu ở thấp gọi là sương hay là sương mù và khi bay lên cao sẽ thành mây. Mây có nhiều loại tùy theo ở độ cao thấp. Môn khí tượng học có phân ra từng tên các loại mây, tùy theo tác dụng của mây vào lớp khí quyển, gây ra mưa, gió hay bão.

Ban đêm, con mắt cũng có thể nhìn rất xa không khác gì ban ngày và con người lúc đó mở thật to. Để giúp việc quan sát thật dễ dàng, mọi ngọn đèn bên trong đài chỉ huy phải tắt hết khi không cần thiết. Đứng bên hông, phía ngoài đài chỉ huy, thấy một ánh ửng đỏ bên trái, bên phải ánh ửng xanh nhạt của đèn hải hành hắt ra yếu ớt. Toàn một màu đen thẫm, tối chùng nào, việc quan sát sẽ dễ dàng chùng nấy. Nhìn phía trước, thấy ánh mờ vàng vọt, yếu ớt tại phía trên cao cột trụ cần câu, đó là “đèn chiếu hướng tiền hải hành”. Ngoài ra, tận nơi chân trời xa xa, một vài bóng đèn chớp tắt, lung linh như ánh sao mờ ảo của các ghe đánh cá đang làm việc.

Đôi khi bắt gặp đi ngược chiều một tàu bạn thương thuyền với đèn hải hành xanh đỏ thật rõ rệt hay gặp chiến hạm Hải Quân đang đi tuần tiểu, đèn đóm trên tàu tắt tối thui, đánh đèn truyền tin ra hiệu lệnh hỏi: “What’s ship?” và con tàu phải xưng danh tánh cũng như xuất xứ và bến đến và bến khởi hành.

Nhiều người nói, bờ biển VN dễ hải hành vì có nhiều tiêu điểm dễ nhận định. Điều này chỉ đúng một phần với tàu có radar, hay hải hành lúc ban ngày. Đêm tối, hay lúc quan sát bị mây mù giới hạn, chỉ có kinh nghiệm lão luyện mới làm an tâm người đi biển.

Hải đạo đến các hải cảng hay năng đi lại thường cố định, không thay đổi. Đi nhiều lần, đã quá quen thuộc, nhưng như thế không phải là có thể lơ là, bất cẩn trong lúc đi ca (quart). Các rặng san hô ngầm, các hòn đá chìm trong lúc nước lớn, các hòn đảo nho nhỏ (ilots) nằm rải rác quanh các đảo lớn thường là những con quái vật, giống như tử thần lúc nào cũng muốn rình rập, hãm hại con tàu. Hải hành cận duyên thường đơn giản, ý nói đây là thật đơn giản trong việc định vị trí, không có rắc rối như hải hành viễn duyên hay viễn dương dùng thiên văn. Chỉ cần ba đường “quỹ tích” hay còn gọi là ba “đường phương vị” là cho ngay vị trí tàu. Đơn giản nhưng không có nghĩa là dễ. Bình thường, chỉ vẽ cách làm cho một người nào đó, họ cũng có thể định được vị trí con tàu. Trái lại trong đêm tối, sương mù, mưa nặng hạt phủ kín dày đặc trong khoảng thời gian dài suốt ngày hay suốt đêm, không thấy cảnh vật gì cả, đây mới chính là lúc người đi biển rành nghề hành động.

Đường thẳng hàng (alignment) như hai đỉnh núi một thấp và một cao, như hai mỏm đá nhú chạy dài ra bờ biển mà một mỏm thụt vào, một mỏm nhô ra, như hình ảnh một ngọn hải đăng đứng trước một đỉnh núi nào đó vừa đi ngang, có đây đây dọc theo bờ biển. Phải để ý nhiều mới nhận định ra dễ dàng. Đường thẳng hàng đó là một “quỹ tích” (lieu géométrique) tuyệt hảo khi con tàu đi ngang qua, đồng thời cho ta lấy lại sai độ của la bàn một cách nhanh chóng. Chỉ cần một “độ phương vị” khác nữa của đối vật, ta có ngay vị trí vô cùng chính xác của con tàu.



La bàn từ có hai cái, một đặt trên tận cùng nóc đài chỉ huy, la bàn này tương đối xa với các thanh sắt kết thành con tàu, ít bị ảnh hưởng từ tính bởi vỏ sắt, nên được điều chỉnh chính xác, có độ sai nhỏ hơn được gọi là la bàn chuẩn (compass étalon). Một cái nữa dùng để lái, được đặt trước tay lái. Người đi biển phải thường xuyên theo dõi sự khác biệt (sai số) giữa hai la bàn này. Đường thẳng hàng hay phương hướng lúc mặt trời mọc và lặn (sau khi làm một vài con tính nhỏ qua quyển lịch thiên văn Nautical Almanac) được coi như thân hộ vệ la bàn, giúp cho ta lấy lại sai số (compass errors) để lái đúng đường hơn.

Nghề đi biển này nghiêm đúng câu ví von mà các cụ ta thời xưa thường hay nói:

*“Trăm hay không bằng tay quen”*

Cho dù phần lý thuyết có thông thạo đến cỡ nào đi chăng nữa, nhưng khi áp dụng vào hải hành, chỉ có những gom góp thực tiễn thu lượm được mới đáng đánh giá trong lúc làm việc mà thôi.

Cảng thông dụng nhất, năng lui tới là Quy Nhơn và Đà Nẵng. Cảng Nha Trang gần hơn nên ít lui tới, và lại đường bộ tương đối an toàn, xe vận tải lớn có thể đảm trách được. Hàng chủ yếu là gạo. Cả trọng tải toàn bộ con tàu là một khoang đầy gạo, mỗi bao 100 ký, được chất từ đáy tàu đi lên. Một số nhỏ chở thêm phụ vào như sữa hộp, thuốc

Tây, thuốc lá, ấn bản sách vở hay các vật dụng linh tinh được đặt phía trên khoang. Hầm hàng được che dầy kín đáo bởi nhiều lớp gỗ và cao su dầy. thợ mộc (carpentier) một nghề riêng của tàu, không giống thợ mộc trên đất liền, được giao cho việc đóng các chốt gỗ làm kín miệng hầm, không để nước biển lọt vào và sau đó lo việc ràng các dây dòi chung quanh miệng hầm. Một số hàng khác có thể chịu được nước ướt mà không làm hư hỏng như nước ngọt, bia, đồ sành bát đĩa, các cần xẻ trái cây v.v... được đặt bên ngoài, trên miệng hầm, có bao bố dầy che phủ (còn gọi là hàng pontée). Các dây dòi sau khi tách bến được dùng làm dây ràng buộc hàng, tăng cường thêm lên trên miệng hầm, buộc hàng cho thêm phần chắc chắn.

Con tàu chìm khảm nhưng an toàn vì chờ đúng trọng tải ấn định cho phép bởi luật định và giới hạn bởi hăng đóng tàu. Vòng tròn Phlimsol chìm đúng nửa hình bán nguyệt của mực nước biển (có hai lần chỉ nước, một của nước ngọt và một của nước biển vì hai loại nước này có tỷ lệ khác nhau, dùng để cho tàu khi đi trong sông nước ngọt và đi biển nước mặn). Người đi biển cảm thấy an tâm, lòng không lo sợ khi tàu gặp sóng gió to, con tàu vẫn lấy lại vị trí bằng phẳng (chỉ thiên) lúc ban đầu nhanh chóng. Con tàu đã có “ngẫu lực dựng tàu DUÔNG”, đã đạt được trong lúc sắp xếp hàng trong hầm. Sức đẩy Archimède là phép thần vô hình, đã đưa con tàu về lại vị trí cân bằng ban đầu.



## 6- Hải hành cận duyên:

a) Tàu ra khỏi cửa Vũng Tàu, trực chỉ hướng Đông Đông Bắc. Đây chỉ hướng đi đại khái, chỉ nói sơ qua cho có một ý niệm, hải đạo chính phải do thuyền trưởng vẽ trên hải đồ để đi. Ngọn hải đăng Vũng Tàu (Cap Saint Jacques) có tầm nhìn xa 30 hải lý, giữ vai trò quan trọng quốc tế, ngoài việc dẫn dắt các tàu ra vào cảng Saigon, nó còn làm điểm chuẩn cho các tàu ngoại quốc lúc đi ngang xác định lại vị trí chính xác, trước khi đi vòng mỏm Cà Mau, đổi hướng đi Thái Lan, Ấn Độ, Phi Châu hay Âu Châu. Tiến ngang qua Long Hải, mũi Kỳ Vân, đi thẳng đến lúc trông thấy ngọn đèn hải đăng Mũi Kê Gà ở phía tay trái.



Đây là đoạn đường bắt đầu khởi hành khá gian nan. Lý do trong mùa gió Đông Bắc (Nordée) biển hay động, tàu luôn đi sóng ngang, tàu lắc mạnh qua phải, trái. Lo lắng nhất là món hàng đặt trên miệng hầm, sợ vì lý do trực trặc nào xảy ra, hàng có thể bị hư hỏng hay đổ nhào xuống biển. Thông thường khi còn trong lúc đi trong sông Lòng Tàu, được tin tức thời tiết cho biết biển động cấp 4-5, các tàu thường núp trong vịnh Vũng Tàu, tìm chỗ tốt ẩn định thường xuyên bỏ neo. Chờ đợi cho thời tiết dịu dần, làm như vậy

tránh được hàng hóa bị hư hỏng, nước không rỉ vào khoang làm ướt hàng (gạo), con tàu an toàn và tiết kiệm được nhiên liệu vì lúc đó, tốc độ sẽ bị cản chậm lại khoảng 3-4 hải lý giờ. Đèn Kê Gà đặt trên một tháp trụ cao lớn, được dựng trên một ốc đảo nhỏ, ngoài tận cùng của mỏm đá, nên giữ một tầm rất quan trọng trên đoạn đường này. Trong giai đoạn chiến tranh, lúc đèn hoạt động, lúc tắt tối đen trong đêm khuya. Được biết đèn do Bộ Giao Thông Vận Tải (Công Chánh) điều hành, đèn đốt bằng các chai thép Gas lớn và có thể dùng hết trọn một tháng mới cần thay gas. Đèn đốt sáng suốt ngày đêm, một công dụng hữu ích cho mọi thương thuyền.

Trên đoạn đường này có nhiều chướng ngại cần phải tránh, như hòn đá Roche Rosslyn tai ác, chỉ có thể thấy được khi nước thật ròng. Hòn này đã làm chiếc M/V Thăng Long, thuộc Hỏa Xa VN điều hành bị chìm. Ngoài ra còn nhiều băng tảng đá ngầm, cần phải tránh xa (chỉ có thể nói thêm rõ được khi có hải đồ trước mắt). Lúc đèn Kê Gà tắt lịm, người đi biển mất một người bạn thân thiết trong đêm tối, nhưng bù lại, người Mỹ đã đặt một “đài Kiểm Báo Radar” để theo dõi mọi hoạt động địch quân. Đèn của hệ thống phòng thủ sáng choang, vây quanh căn cứ và tự tạo thành một điểm chuẩn rất dễ nhận diện trên đỉnh ngọn núi Tà Kú, thật đúng là một luật bù trừ cho những gì mất mát.

Hiện nay, tại ngoài khơi, xa bờ khoảng sáu chục hải lý có hai dàn khoan Dragon Oilfield và Bạch Hồ Oilfield khai thác dầu trong lòng biển, ban đêm thấp đèn sáng choang, tự tạo thành những tiêu điểm tốt cho ngư dân vùng Phan Thiết và Vũng Tàu đánh cá ban đêm. Họ có thể đi rất xa bờ, ba bốn chục hải lý mà không sợ lạc gì cả vì nhờ vào các dàn khoan này.

b) Vượt quá khỏi mỏm Kê Gà, hướng Đông Bắc mạnh tiến, tàu đối đầu với các đợt sóng ngược, tuy tương đối dịu hơn các đợt sóng ngang, con tàu vẫn tung lên, nhào xuống đều hòa theo nhịp sóng. Vượt qua vịnh Phan

Thiết, Phan Rí, Phan Rang, có thể trông thấy mỏm mũi Dinh (Cap Padaran) lộ lộ, sừng sững, đen đậm trên nền trời phía tay trái. Có ngọn hải đăng xây dựng trên lưng chùng mỏm, khi hoạt động, khi tắt lịm. Đài khí tượng VN đôi lần cũng loan báo về các trở ngại này. Đoạn đường vừa vượt qua, rất khó định vị trí lúc trời xấu, mù mịt (nếu không có radar). Tại điểm đổi đường mũi Dinh này, tốc độ thường hay bị giảm do có luồng con nước chảy qua. Vượt qua khỏi chỗ này, đổi hướng Bắc Đông Bắc, đi ngang vịnh Cam Ranh, có mũi Đá Vách và Ile Tagne. Vượt xa lên hướng phía Bắc sẽ thấy Iles des Pêcheurs (Hòn Nội), quá tí nữa là Hòn Tre (hay còn gọi Hòn Lớn) và Hòn Dung (Ilot Pyramide), ở phía sau là thành phố Nha Trang. Đoạn đường vừa qua rất dễ nhận dạng cho mọi thời tiết vì các mỏm núi, đầu ghềnh nhô ra, và lại biển rất sâu, có thể đi gần bờ mà an toàn, không lo lắng gì cả.



c) Qua đoạn này, trục chỉ hướng Bắc, qua vịnh Vạn Phong một quãng dài sẽ thấy Cap Varella (Mũi Nại) với bãi biển Đại Lãnh. Một di tích lịch sử ghi dấu vết chân của Chúa Nguyễn khi xua quân đánh Chiêm Thành “Núi Đá Bia”, một ngọn núi rất dễ nhìn thấy từ ngoài khơi, ở trên đỉnh có một tảng đá rất lớn chổng lên trên, không biết ai đã làm như vậy hay là do bàn tay tạo hóa, có ghi khắc hàng chữ vua ban làm dấu ấn ghi lại di tích lịch sử của một thời oanh liệt Nam Tiến. Ngày nay, nơi đây được coi như một điểm thu hút du khách đến viếng thăm. Chỗ này biển sâu, dễ nhận định vị trí.

d) Quá xa hướng Bắc hơn nữa là Cù Lao “Mái nhà” có hình dạng trông giống như mái nhà tranh, vì thế ngư dân lấy tên đặt cho. Qua khỏi Mũi Lưỡi Cày sẽ trông thấy Cù Lao Xanh (Poulo Gambir), nơi cửa ngõ dẫn vào cảng Quy Nhơn. Bán đảo Phước Mai nằm án ngữ lối ra vào phía Bắc của con lạch dẫn vào vịnh Quy Nhơn, nơi đây an nghỉ tẩm thân tàn tạ mang bệnh phong cùi của nhà thơ trứ danh Hàn Mặc Tử và cũng có trại phong cùi được các nữ tu điều hành. Nơi đây các bác sĩ và y tá của Cộng Sản VN đều sợ lây bệnh, không dám điều hành và vì không có gì sơ mủi để ăn hỏi lộ cả, trốn tránh trách nhiệm. Trại chỉ toàn những con người giàu lòng bác ái và sự hy sinh không bờ bến phục vụ cho tha nhân, tình nguyện ra làm và giúp đỡ những con người khốn cùng. Vùng này biển sâu và dễ quan sát.



e) Qua quãng đường dài chín mươi hải lý từ mũi Nại cho đến Cù Lao Ré, một dải cát dài của miền thùy dương thuộc các tỉnh Bình Định, Quảng Ngãi, Quảng Nam. Nơi đây giải Trường Sơn ăn nhô ra biển, không để cho cư dân địa phương một mảnh nhỏ để cấy cây sinh sống.

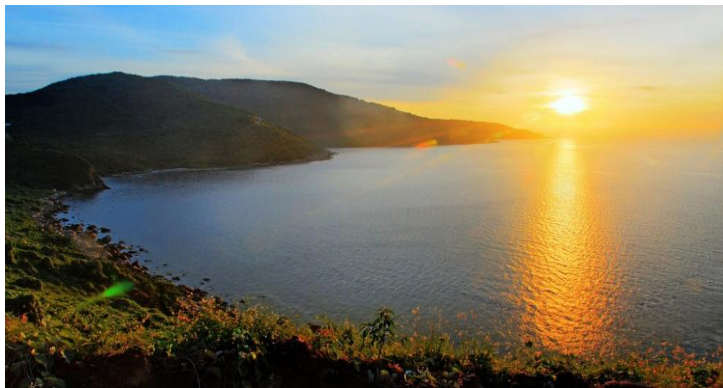


*“Chiều nay, có phải anh ra miền Trung (miền  
thùy dương)...*

*để xin cho em theo cùng ...”*

Câu hát lâm ly, thấm thiết đậm màu quê hương của vùng đất cây lên đá sỏi.

f) Từ cu lao Ré đi hướng Bắc Tây Bắc một quãng sẽ thấy cù lao Chàm, vượt xa hơn nữa thấy ngọn hải đăng chỉ hướng đi vào con lạch của cảng Đà Nẵng. Toàn thể con tàu hân hoan, vui mừng vì chỉ còn ít giờ đồng hồ nữa, con tàu sẽ ngoạn ngoạn cập bến, được lên bờ, hít thở hơi đất...



g) Tại bến xuống hàng, ban ngày âm âm tiếng chạy máy cần câu, máy phát điện. Khi hàng cất lên bến chưa xong mà chiều dần tới, mọi người nghỉ ngơi, các máy móc cũng tắt hết. Một không gian im lặng tuyệt đối trong con tàu, một tiếng động nhỏ cũng có thể nghe được. Đêm đến, hệ thống bình điện ác-quy thấp sáng bên trong. Quá nửa đêm, điện hết, toàn tàu tối đen như mực, lúc ấy dùng ngọn đèn dầu hay bạch lạp le lói thấp sáng như thời kỳ thuyền gỗ, thuyền buồm vậy.

## **7- Tổ chức nội bộ, điều hành:**

Nội bộ tổ chức điều hành rập theo luật của người Pháp để lại.

### **a- Phần trên boong gồm:**

Thuyền trưởng, thuyền phó và sĩ quan đệ tam, còn gọi là Dịch nữa. Tàu to, tôi không rõ luật ấn định bao nhiêu tấn sẽ có thêm một dịch phụ tá nữa, tức là có hai Dịch. Trường hợp này thuyền trưởng không đi quart, nhưng thường xuyên theo dõi bất cứ ngày đêm mọi công việc hải hành và các công việc khác.

Ngoài việc hải hành, tại bến thuyền phó có trách nhiệm trông coi việc lên hàng và xuống hàng, tất cả các giấy tờ liên can đến hàng hóa, lập bảng sắp xếp hàng hóa (plan de cargo), phải bảo đảm con tàu lúc nào cũng vững bền khi ra biển sau khi chất hàng xong. Tính lại ngẫu lực dựng làm cân bằng con tàu tại mỗi độ nghiêng theo bảng chỉ dẫn của xưởng đóng tàu. Vì chở đồng nhất toàn là gạo, nên công việc này không khó khăn.

Dịch coi việc các giấy tờ liên quan đến sở Hàng Hải, thuyền sách (Rôle d' équipage), hợp thức hóa quyền đăng bạ báo cáo chuyến đi do thuyền trưởng soạn thảo (livre de rapport de mer) giấy "lên và xuống tàu" (fiche d'embarquement, fiche de débarquement), các giấy tờ về hoãn dịch của nhân viên trong tuổi quân dịch, lương bổng, giữ tiền ứng trước chi tiêu lật vặt, ứng trước tiền chợ cho nhà bếp và lập bảng lương bổng. Lương thường làm vào cuối tháng và là loại lương khoán (cố định) nhưng có phần thay đổi nếu có thêm "tiền thưởng chuyến" cho mọi người trường hợp đi thêm chuyến thứ hai trong tháng.

Cai boong và thợ mộc làm việc ngày và không đi quart. Đôi khi thông thường có Lái viên bị kẹt chuyện gia đình xin nghỉ một chuyến (không trả lương) hay vấn đề quân dịch chưa xin hoãn được và không có ai thay thế nên chuyến đó phải ở lại bờ, cai boong và thợ mộc thường được gọi đi quart (làm việc lái tàu). Lúc

này họ được hưởng lương bù của người vắng mặt. Luôn luôn có sáu (06) thủy thủ lái tàu (gọi là timoniers) cho dù bất cứ tàu nhỏ hay lớn, để đảm nhiệm luôn phiên sáu quarts hải hành (mỗi bốn tiếng) trong một ngày.

Cai Boong và thợ mộc trông coi và bảo quản công việc tu bổ, sơn phết con tàu lúc ở bến cũng như hải hành. Thứ Bảy và Chủ nhật, nếu tàu ở biển được nghỉ, không làm việc.

Hai lái viên đi chung một quart 4 tiếng đồng hồ, thay phiên nhau mỗi người lái 1 tiếng. Trời êm, lái viên kia không lái, thường đứng quan sát với ông nhòm, phụ tá cho sĩ quan trực phiên, nhưng đôi khi cũng được chỉ định giúp việc sơn phết, phụ giúp cho cai boong. Khi hàng chất xong xuôi, cai boong chỉ huy việc đập nắp hầm hàng, phủ lên trên nhiều lớp bố vải và cao su, đóng chốt gỗ kỹ lưỡng, bắt bù loong cài đai miệng hầm, ràng buộc mọi dây đai thật chặt và bảo đảm miệng hầm kín nước, không bị nước biển xuyên vào. Hàng đặt trên miệng hầm (hàng pontée) cần phải ràng chặt hơn bởi những giây đai lớn cột tàu, vì có thể bị quăng xuống biển nếu sóng ngang lắc mạnh.

Cần cầu phải được hạ xuống, trước khi tàu ra khỏi sông và bắt đầu lắc, phải tra được cho vào ổ và ràng siết ốc chặt chẽ, an toàn. Đây cũng là công việc nguy hiểm, cần phải kinh nghiệm và chuyên môn, rất dễ bị sụp, rớt do cần cầu tuột giây, gây tai nạn chết người.

Trường hợp tàu ở bến tu bổ hay chờ đợi ăn hàng, cai boong lo việc vá các chỗ rách của bố đập hầm. Đây là công việc khá nặng nhọc, cần nhiều người phụ giúp vì tấm bố rất to và nặng.

Tại bến, lúc ăn hàng cũng như lúc nghỉ chờ hàng (đôi khi phải chờ vài ngày vì chủ tàu chưa tìm ra mối chở hàng), 6 lái tàu chia phiên từng cặp trông nom việc canh gác hằng ngày. Hai người canh gác tàu trong 24 tiếng đồng hồ. Nhận ca trực từ 08.00 đến 08.00 ngày hôm sau. Ca đầu từ 08.00 đến 20.00, ca sau từ 20.00 đến 08.00 ngày hôm sau. Hai người hết ca được nghỉ trọn 24 tiếng tại nhà nếu tàu ở

bến. Nếu tàu hải hành liền, tới bến khác họ sẽ tiếp tục nghỉ bù. Trong 12 tiếng đồng hồ đứng gác, thủy thủ trực chỉ có việc hiện diện tại cầu thang lên xuống (coupée) ngăn cản không cho người lạ mặt xuống tàu. Khi mệt, giảng võng nghỉ ngơi, ca, đàn, hát cải lương, vọng cổ, hay câu cá, trông thật yêu đời.

Ngoài ra, còn có thêm hai kiểm hóa viên (pointeurs) trông coi việc lên xuống hàng, kiểm điểm mọi kiện hàng hay các bao gạo cho đúng theo giấy tờ hàng hóa (manifeste de cargo). Mọi mất mát không được chấp nhận. Công việc này rất bận rộn, cần đòi hỏi một sự theo dõi thường xuyên, không gián đoạn trong lúc câu hàng, mọi sơ hở dễ gây nhảm lẫn hay mất mát. Vì hàng thuộc loại đắt giá nên kiểm hóa viên phải tuyển chọn người thật trung tín, cẩn thận và có tinh thần trách nhiệm. Đôi lúc hàng phải tranh thủ thời gian làm đêm, họ cũng phải thức làm việc suốt đêm, đôi khi rất mệt nhọc. Tàu hải hành, họ được nghỉ ngơi, không phải làm một công việc nào cả.

Quart hải hành thường cố định, không thay đổi: 0000-0400; 0400-0800; 0800-1200; 1200-1600; 1600-2000; 2000-2400 hay là 2000-0000 ngày hôm sau. Từng cặp hai người một, họ tự chọn người thích hợp lấy với nhau để đi quart, không cần TT hay TP can thiệp hay chỉ định. Dịch đi quart 0000-0400 và 1200-1600, T/P đi quart từ 0400-0800 và 1600-2000, TT từ 0800-1200 và 2000-2400. Nếu tàu có hai Dịch, quart này sẽ do Dịch hai làm và cứ thế mà xoay tua, cố định không thay đổi.

Sĩ quan vô tuyến làm việc theo định kỳ truyền tin và bắt điện tín thời tiết. Đài Hồng Kông, Manila hay đài Saigon thường phát tin theo các định kỳ cố định. Liên lạc vô tuyến thường dùng bạch thoại (radio phonie), ít khi dùng Morse Code vì không có gì là bí mật cả. Vợ con thủy thủ đoàn ở nhà, có thể dùng đài radio thông thường, tìm vào tần số trong giai băng MW, rà tới, rà lui, nếu đúng vào lúc các tàu đang làm việc thì có thể theo dõi, biết vị trí con tàu và ngày giờ tàu về bến.

Nhà bếp nhận tiền ứng trước do Dịch phát, đi chợ mang thức ăn tươi về trước khi tàu khởi hành. Nếu thức ăn nhiều, có nhờ thủy thủ trực gác đi chợ mang phụ về tàu. Tàu lớn có tủ lạnh tốt chứa nhiều thức ăn tươi, tàu nhỏ đôi khi phải ướp đá vì máy lạnh bị hỏng hay không có. Gà, vịt mua sống, nhốt trong lồng, ăn dần dần nên tươi. Thông thường chuyên về nhà bếp hay đi chợ tại chỗ vì đồ ăn tươi và rẻ hơn ở SAIGON. Sĩ quan có nhà bếp và bồi riêng. Tàu lớn có bồi riêng cho TT.

Tàu lớn thường có chủ tàu hay là đại diện của chủ tàu đi theo, nhưng đôi khi không cần thiết vì tàu chạy đường ngắn, vài ngày đã đến nơi.

### **b- Phần máy gồm:**

Xếp máy, máy nhì và máy ba. Tàu lớn có thêm một máy tư làm phụ tá, trường hợp này xếp máy không đi quart, nhưng chịu trách nhiệm về sự vận hành mọi động cơ trong hầm máy. Máy và boong đi quart giống nhau, không thay đổi giờ giấc.

Có 3 “Châm dầu” tức là thợ phụ máy (oilieurs) phụ tá cho sĩ quan máy đi phiên. Công việc của họ phải bảo đảm việc vận hành máy, châm dầu mỡ đầy đủ để động cơ chạy trơn tru. Bơm dầu thường xuyên vào thùng chứa một khi hết, bơm nạp gió ép đầy đủ vào các chai thép để sẵn sàng khởi động máy khi cần. Kiểm soát luôn các lược dầu để không bị lẫn nước biển.

Những lúc sóng gió nổi lên, bảo đảm động cơ chính không bị chết máy. Nếu sự kiện xảy ra, đó là một tai họa lớn cho cả con tàu. Biển động mạnh, tàu có thể bị chìm vì va vào đá ngầm hay mắc cạn.

Thợ điện trông coi các máy móc thuộc về điện, thợ nguội đảm nhiệm chế tạo, tiện phay hay hàn, dũa, mọi cơ phận thay thế khi cần cho các động cơ.

Người chạy cần cầu thuộc toán phu khuôn vác. Trong khi bốc dỡ hàng, sĩ quan cơ khí phải bảo đảm máy chạy tốt, không trục trặc hư hỏng. Máy trở ngại sẽ gây

nhieu khó khăn và tốn kém cho việc bốc dỡ hàng. Cần cầu thuộc loại chạy động cơ điện hoặc động cơ Diesel hay máy hơi nước tùy theo sự chế tạo, kiến trúc máy.

Ở bến, sau khi làm hàng xong, các loại máy đều tắt hết để nghỉ ngơi cho người và máy. Con tàu yên lặng lạ thường. Tối đến dùng điện bình (batteries) hay đốt đèn dầu.

Nước ngọt để xài hay cho nhà bếp nấu ăn, dùng dư dả. Khi các bồn chứa nước hết, phải dùng tay bơm, lác qua lác lại như các giếng ở nhà quê vậy.

Con tàu là nồi com, chén gạo, là lẽ sống của người đi biển. Tuy già nua, cũ kỹ nhưng được tu bổ chu đáo. Trên boong luôn được gỡ sét sơn phết lúc tàu ở bến. Phần dưới máy cũng vậy, con tàu lúc nào cũng ở trong tình trạng hoàn hảo, sẵn sàng nổ máy ra khơi khi có đầy hàng. Vinh quang của người thủy thủ là lúc tàu chạy biển, nổi vui mừng to lớn là lúc về bến.

## ***8- Chạy chuyến:***

Bến năng lui tới là Đà Nẵng. Kể từ khi ăn hàng (xuống hàng) tại bến Bạch Đằng, hải hành khoảng 48 giờ (trường hợp thời tiết tốt), cập bến, lên hàng và trở về cập lại bến cũ, thời gian tổng cộng khoảng 7 ngày, đôi khi 8 hay 9 ngày tùy theo phu bốc dỡ hàng nhanh hay chậm và thời tiết không mưa (trời mưa, làm gạo ướt phải đóng hầm, không bốc dỡ được). Một tháng trung bình chạy được 3 chuyến.

Chiếc M/V Khánh Hòa, tàu cũ nhưng vô và máy móc tuyệt hảo, luôn giữ chức vô địch chạy đường trường Saigon / Đà Nẵng trong nhiều năm. Trong tháng có thể chạy được 4 chuyến. Thuyền trưởng, Ông Khru văn Đức rất tận tụy với nghề, ông không bỏ sót một dịp nào để chạy tàu trong mọi tình huống thời tiết, ngoại trừ có bão mà thôi. Thủy thủ đoàn rất ưa thích vì sau chuyến thứ nhất trong tháng, có tiền thưởng cho mỗi chuyến kế tiếp đi biển.

Đi cảng Quy Nhơn đi khoảng một ngày rưỡi, con lạch vào bên hơi khó vào nhưng nhờ người Mỹ đặt thêm nhiều phao và đèn hiệu, nên việc ra vào dễ dàng, ngày cũng như đêm.

Đi cảng Nha Trang khoảng 24 tiếng, tàu đi lòn phía Nam hòn Tre (còn gọi là hòn Lớn), lúc đó cầu Đá sẽ hiện rõ ra. Cảng tương đối rất dễ cập cầu vì nơi này khuất gió, nước sâu và ít bị ảnh hưởng của giong nước thủy triều.

Một vài chiếc tàu dầu như M/T (Motor Tanker) Long Châu, Hòa Bình, Anh Tuấn, Nam Việt (tàu hàng biển cải thành tàu dầu) chuyên chở nhiên liệu đủ loại như xăng, dầu cận diesel cung cấp cho quân đội hay dân sự của hai công ty lớn là Shell và Esso. Tàu lấy dầu ở kho trung ương Nhà Bè, chở đi 3 cảng trên.

Tại cảng Nha Trang phải dùng bơm mạnh để chuyển dầu lên bồn vì bồn chứa nằm ở trên đồi cao, đặt tại dốc cao trước khi xe đến cầu Đá.

Tại cảng Quy Nhơn có nơi cầu cập riêng, bơm lên bồn dễ dàng, nhưng đôi khi phải đậu ở chỗ riêng, thông thường thì cột phao, như vậy an toàn và riêng rẽ với tàu hàng.

Tại cảng Đà Nẵng, tàu phải cập phao ở bên Nam Ô, Liên Chiêu vì bồn dầu của hãng Esso nằm ở tại đồi dốc, chỗ gần chân đèo Hải Vân. Phải dùng bơm mạnh để bơm dầu lên cao. Hãng Shell có bồn chứa ở tận bên trong sông Hàn, nơi đi qua cầu viện Chàm một ít.

Thời gian đã hơn bốn mươi ba năm qua, sau cuộc đổi đời sau ngày 30/04/1975 “*Vật đổi, sao dời!*”!

Mọi thứ đều thay đổi, từ con người cho đến vạn vật. Tôi chưa được một lần về thăm chốn quê thân yêu, nơi mà tôi thường năng lui tới trong nghề hàng hải.

Ước vọng thầm kín của tôi mong rằng một ngày đẹp trời nào đó trong tương lai gần đây, giữa cảnh thanh thiên, bạch nhật, lá cờ vàng với ba sọc đỏ sẽ tung bay phất phới trong sự hân hoan của TỰ DO, DÂN CHỦ THẬT SỰ, đất nước không phải còn mang cái

huy hiệu giả dối lừa gạt mọi người, tôi sẽ trở về để cùng vui sống với mọi người dân trên dải đất hình chữ S thân thương này.

Mong rằng sẽ được toại nguyện như trên trước khi nhắm mắt./.

## CHÍ HỢI

Mùa Đông Melbourne 2017

**Lời cuối:** Bài này, người viết xin chân thành thân tặng các vị niên trưởng và các anh quân chủng áo trắng, đã từng một thời say mê biển cả, nay đang về chiều, chỉ còn lưu lại trong tâm khảm những bóng hình xanh thẫm đã mờ dần của biển cả, tai còn nghe văng vẳng tiếng sóng gầm thét của sóng nước mà nay đang ôm một nỗi nhớ nhung mông lung .

### **Ghi chú phụ thêm:**

Truyền thống HQ có kỷ luật rất nghiêm trọng lúc hải hành và nhất là hải hành cận duyên (navigation cotière hay là piloting). Người đi trực ca hải hành phải luôn luôn xác định bất cứ lúc nào vị trí của chiến hạm, lý do để làm yên tâm trưởng phiên hay hạm trưởng. Vị trí chỉ được sai lệch chút đỉnh khoảng  $\frac{1}{2}$  hải lý mà thôi sau khi xác tính toán vị trí. Trên hải đồ, từng 15 phút hay nửa giờ là phải xác định chính xác vị trí con tàu.

Riêng đối với người HHTT, cũng có một quan niệm khắt khe như vậy, nhưng họ làm theo phương thức khác.

Đọc theo bờ biển, có rất nhiều điểm thẳng hàng (alignments) hợp lại do hai đỉnh núi một cao, một thấp hoặc là hai mỏm núi đá nhô ra ngoài bãi cát, hay đỉnh một ngọn hải đăng, đỉnh tháp chuông cao một ngôi nhà thờ nào đó mà phía sau là một đỉnh núi hay một cái tháp cao khác. Người đi biển đã quen thuộc rất nhiều và rất nhiều những điểm thẳng hàng đó trong mọi tình huống thời tiết và điều kiện quan sát. Hai điểm thẳng hàng đó cho một “quỹ tích” (lieu géométrique) mà vị trí con tàu chắc chắn



*phải nằm trên con đường đó. Chỉ cần một độ phương vị (relevement) thứ hai của một đối vật khác nào đó là vị trí con tàu xác định được ngay. Khi con tàu vừa mới đi ngang qua điểm thẳng hàng, người đi biển chỉ cần nheo mắt trong vài giây (secondes) để đo lại với cái la-bàn từ là lòng an tâm khi đưa thước règle rapporteur de l'amiral Jean Crass lên bản đồ, quay đi quay lại, đặt đúng vào độ phương vị thứ hai.... là có ngay vị trí mà không cần phải dùng bút chì vẽ lại trên hải đồ. Lòng yên tâm, vui vẻ, không lo lắng gì cả.*

*Vì vậy, trên hải trình dài, người ta chỉ thấy có dấu bút chì ghi một vài vị trí trên hải đồ, nhưng thực ra, vị trí con tàu đã nằm yên lành, an toàn trong trí não người đi biển... như vậy mới gọi là "loup de mer".*

*Dân đi biển các nước thuộc vùng Địa Trung Hải (mer Méditerranée) có truyền thống này rất xa xưa, từ thời cha truyền con nối, họ đều là những nhà đi biển rất giỏi, nhất là dân biển vùng Marseilles và đảo Corse.*

