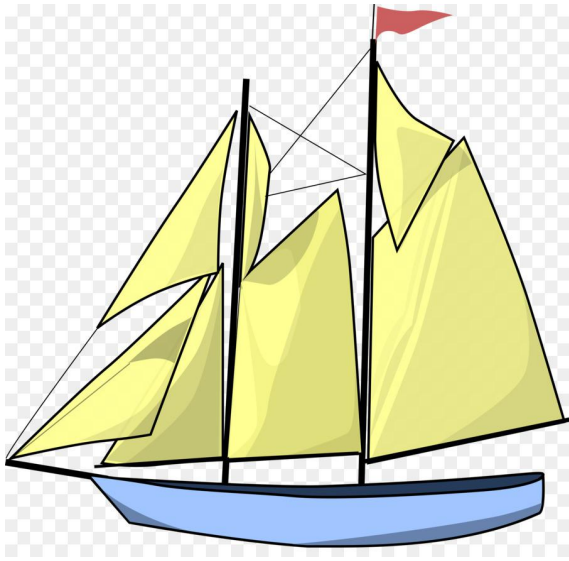


Con buồm vượt Đại Dương

CùLần



Sau 30/04/1975, CS chiếm trọn Miền Nam VN, đưa cả dân tộc Việt Nam chúng ta rơi vào cảnh đen tối nhất trong lịch sử. Hàng triệu người bỏ nước ra đi, mong thoát khỏi bàn tay độc ác của CSVN bằng tất cả mọi phương tiện: tàu lớn, tàu nhỏ, ghe máy lớn nhỏ, máy bay, hoặc đường bộ; miễn sao đạt được mục tiêu là đến bến bờ tự do.

Thề nhưng trong đoàn người di tản như chúng ta, ít ai để ý đến một số rất hiếm hoi; vì không có phương tiện nào khác, họ đi bằng con thuyền buồm, một phương tiện rất nghèo nàn với chiếc ghe nhỏ, vài khúc gỗ dài và tấm vải, cộng thêm sợi dây. Chỉ đơn giản thế thôi; vậy mà họ

dám liều mình đi tìm tự do; cuối cùng họ cũng đạt mục tiêu.

Cái lý thú thứ nhất là con thuyền có nhiều cánh buồm; mỗi cánh buồm cần đứng đúng vị trí và góc độ của nó để hứng hết gió đối mặt vào sau; cánh buồm nào cũng có tác dụng riêng của nó. Thế rồi con buồm khởi hành, từ từ ra đại dương. Chúng ta không thể nào thiếu cánh buồm này hoặc bỏ cánh buồm kia bởi vì mỗi cánh buồm có tác dụng và giá trị riêng của nó; nếu không con buồm sẽ chậm lại hay tác hại hơn, đi lạc hướng không tới mục tiêu. Chúng ta đừng quên rằng ba cánh buồm cùng là một phương tiện.

Cái lý thú thứ hai là khi chúng ta muốn con buồm đi hướng Nam không cần phải đợi gió hướng Nam mới khởi hành, hoặc chúng ta muốn đi hướng Đông Nam không cần phải ngồi đợi gió Đông Nam. Điều này cho chúng ta thấy rằng dù bất cứ gió hướng nào con buồm cũng đi đến mục tiêu đã được định hướng.

Cái lý thú thứ ba khi vượt đại dương bằng con thuyền buồm đương nhiên cần phải có ba yếu tố quan trọng sau đây :

Một là cần có một người kinh nghiệm đi biển nhìn trời tiên đoán trước luồng gió có thể thay đổi theo hướng nào, sóng gió và thời tiết ra sao, hoặc cơn bão hay giông tố sắp tới vv... Nói chung, cần có người tiên đoán trước những chuyện không may sẽ rơi xuống con thuyền buồm nhỏ bé của mình. Khi gió chuyển hướng, mỗi cánh buồm tuy đứng đúng vị trí của nó, cần kịp thời chuyển đổi góc độ của nó cho phù hợp với sự thay đổi bất thường của luồng gió do thiên nhiên tạo nên.

Hai là cần phải có tài công với kinh nghiệm thật lão luyện; khi con buồm lên dênh giữa đại dương mênh mông, nếu trực diện với cơn giông tố, vị tài công phải hiểu rằng đây là giây phút tử thần và tự mình phải đối diện hai vấn đề: lượng định sức mạnh của cơn sóng thần và đo lường sức mạnh hiện tại mà con buồm mình đang có. Không thể nào lèo lái con buồm nhỏ bé đâm thẳng 90 độ vào cơn sóng to như thế, không may có thể thuyền chìm dưới lòng Đại Dương. Với tình thế nguy hiểm trước mắt, người tài công hướng dẫn con buồm lướt sóng với góc độ từ 45 đến 60 độ, đi ngang hông cơn sóng bằng kỹ thuật zíc zác(Z Z Z). Đây chính là lúc người tài công phải có bản lĩnh lèo lái con

thuyền vượt qua giông tố. Có điều cần lưu ý là lướt bằng kỹ thuật zíc zác sẽ làm cho con buồm phải chao đảo một tí, khiến cho người đồng hành hoảng hốt đâm ra khủng hoảng từ phức tạp này đến phức tạp khác, dẫn đến mất trật tự trên con buồm; hoặc có người vì mất bình tĩnh buộc tội tài công lèo lái con buồm đi lạc hướng; từ đó bước sang giai đoạn khủng hoảng trầm trọng, đây là lúc người tài công cần bình tĩnh, tự tin và bản lĩnh.

Ba là cần có một hoa tiêu thật tài ba, nắm vững hải đồ và theo dõi tài công. Khi con thuyền đối diện với giông tố mà phải dùng kỹ thuật zíc zác làm cho con buồm lệch hướng một tí và đang lênh đênh giữa đại dương mênh mông. Trong tình huống này, nhiệm vụ của người hoa tiêu là lấy hải bàn và hải đồ ra; trước hết định lại vị trí con buồm đang ở đâu trên hải đồ; bước kế tiếp, dùng hải bàn định hướng đi đến mục tiêu, người hoa tiêu lúc đó trấn an người đồng hành an tâm.

Ba điều kiện trên đây cho thấy người tiên đoán thời tiết, tài công và hoa tiêu cần phối hợp nhịp nhàng với nhau, thế là buồm tiếp tục hướng về mục tiêu: đi tìm sinh lộ cho dân tộc Việt Nam.

Tất cả lực lượng đấu tranh dân chủ tại quốc nội và hải ngoại đứng tước tìn hình chính toàn đối diện với cơn sóng với sức mạnh vô biên, đoạn đường chúng ta đang đi có thể ví như **con buồm vượt Đại Dương**