



ဦးလှဝင်း (လေသူရဲတစ်ဦး)

မြန်မာပြည်လေကြောင်းတိုက်ပွဲ

နှင့်

အခြားဝတ္ထုတိုများ

စာရေးသူအမှာ

ကျွန်တော်သည် လေသူရဲ ဘဝသရုပ်ဖော် မိမိကိုယ်ပိုင်နှင့် ဘာသာပြန် ဝတ္ထုဆောင်းပါးများကို ၁၉၆၄ ခုနှစ်မှ ၁၉၈၈ ခုနှစ်အထိ ရေးခဲ့ပါသည်။ ။

စုစုပေါင်း နှစ်ပေါင်း စာရေးချိန် ၂၄ နှစ်ရှိ၏။

သို့သော်... ကျွန်တော် ပြန်တွက်ချက် ကြည့်သည် ။

ကျွန်တော်ရေးပြီးသမျှ လေသူရဲဘဝသရုပ်ဖော် ဝတ္ထုဆောင်းပါးများမှာ အပုဒ်ရေ ခြောက်ဆယ်ပင် မရှိ။ ငါးဆယ်ကျော်မျှသာ ရှိ၏။

ဤဝတ္ထုဆောင်းပါးများမှ အများ စုမှာ ဝတ္ထုတိုများ ဖြစ်၏။

ဤဝတ္ထုတိုများကို စုပေါင်း၍ လုံးချင်းစာအုပ် နှစ်အုပ် ထုတ်ခဲ့ဖူးပြီ။

တရုတ်ဖြူလေယာဉ် ပစ်ချခဲ့စဉ်ကနှင့် ကိုယ်တွေ့ လေကြောင်းဝတ္ထုတိုများ ။ သန်းခေါင်ယံခရီးသည် နှင့် ကိုယ်တွေ့ လေကြောင်းဝတ္ထုတိုများ ။

နှစ်အုပ်လုံး အောင်မြင်ပါသည် ။

ယနေ့ ဒုတိယအကြိမ် ထုတ်ဝေခဲ့သည့် စာအုပ်များ ပင် ကုန်သလောက်ရှိချေပြီ။

"သန်းခေါင်ယံခရီးသည် " စာအုပ်၌ လေကြောင်းဝတ္ထုတို (၁၀) ပုဒ်

ကို စုပေါင်းဖော်ပြထား၏။

"တရုတ်ဖြူလေယာဉ် ပစ်ချခဲ့စဉ်က" စာအုပ်၌ လေကြောင်းဝတ္ထုတို (၉) ပုဒ်ကို စုပေါင်းဖော်ပြထား၏။ ကျွန်တော့်လက်ဝယ် ဝတ္ထုဆောင်းပါး အပုဒ်သုံးဆယ်ကျော် ကျန်နေပါသည် ။

တကယ်တော့ လေကြောင်းဝတ္ထုတိုများကို ရေးရသည့် အလုပ်မှာ မလွယ်ပါ။

အဓိကပြဿနာမှာ အကြောင်းအရာ ဖြစ်၏။ လေကြောင်းဝတ္ထုတို တစ်ပုဒ်ကို ကိုယ်တိုင်တွေ့ကြုံ ခံစားထားသည့် ဖြစ်ရပ်တစ်ခုခုမရှိဘဲ စိတ်ကူးယဉ်ရေးရန်မှာ လုံးဝမလွယ်ပါ။

ကျွန်တော် ကြိုးစား ရေးကြည့်ဖူးသည် ။

အသက်မပါ။

စိတ်ဝင်စားစရာ ဘာမှ မရှိ။

၁၉၇၀ ခုနှစ်မှ စ၍ ကျွန်တော် တပ်မတော် (လေတပ်) မှ ထွက်လာသည် ။ အငြိမ်းစား ယူလိုက်သည် ။

လေသူရဲဘဝမှ ဝေးလာခဲ့သည် ။

ထိုအချိန်မှ စ၍ လေကြောင်းဝတ္ထုတိုများကို ကျွန်တော် လုံးဝ ပြန်ကို င်၍ မရတော့။ လေသူရဲဘဝသရုပ်ဖော် ဘာသာပြန်ဝတ္ထုတိုများကို ရေးခဲ့သည် ။ မိမိကိုယ်တွေ့ ဘဝသရုပ်ဖော် ဝတ္ထုများကဲ့သို့ ကျေနပ်အားရမှု မရှိလှပါ။

လေသူရဲဘဝကို မကြာခဏ လွမ်းသည် ။

သို့သော်...လွမ်းရုံသာ လွမ်းနိုင်သည် ။ အလွမ်းပြေ ကိုယ်တွေ့ လေ

သူရဲဘဝအကြောင်း ဝတ္ထုတိုများကို ပြန်မရေးနိုင်ခဲ့။

မိမိ၏ ဘဝမှာ ဘဝသစ်တစ်ခုသို့ ကူးမှန်းမသိ ကူးခဲ့ပြီ။

ဘဝဟောင်းမှ ဖြစ်ရပ်များမှာ လည်း ဝေးမှန်းမသိ ဝေးခဲ့ပြီ။

ထို့ကြောင့် ကျွန်တော် ယနေ့ ပြန်သုံးသပ်မိသည် ။

ကျွန်တော်၏ စာပေဘဝခရီးတွင် ကိုယ်တွေ့ လေသူရဲဘဝ သရုပ်ဖော် အရေးအသားများမှာ ၁၉၆၄ မှ ၁၉၇၀ ခုနှစ်အထိ (၈) နှစ်မျှ သက်တမ်းရှိခဲ့သည် ဟု ယေဘုယျ သတ်မှတ်၍ ရနိုင်၏။

တကယ်တော့ ၁၉၇၀ ခုနှစ်တွင် ကျွန်တော် အသက် (၃၀) ပင် မပြည့်သေးပါ။

အလွန်နုပျိုသောအရွယ်...။

ထို့ကြောင့် ကိုယ်တွေ့လေသူရဲဘဝ သရုပ်ဖော် ဝတ္ထုတိုများမှာ ကျွန်တော် အလွန်နုပျိုသည့်အရွယ်က လက်ရာများ ဟု လည်း သတ်မှတ်၍ ရနိုင်ပါသည် ။

၁၉၆၄ ခုနှစ်မှ ယနေ့ ၂၀၀၄ ခုနှစ်ဟူသော အချိန် ပြန်တွက်ကြည့်လျှင် နှစ်ပေါင်း (၄၀) ရှိခဲ့ပြီ။

ကိုယ်တွေ့လေကြောင်း ဝတ္ထုတိုများမှာ ကျွန်တော်၏ စာရေးသက် ပထမ ဆယ်စုအတွင်း ဖန်တီးခဲ့သော လက်ရာများ ဖြစ်၏။ ယနေ့ ထို ပထမဆယ်စုသော စာရေးသက်အတွင်း ရေးခဲ့သည့် ဝတ္ထုတိုများကို ပြန်ဖတ်ကြည့်လိုက်သော အခါ၌ ကြိုက်သည် လည်း ရှိ၏။

မကြိုက်သည် လည်း ရှိ၏။

သို့သော်...အများ စုကို ကြိုက်ပါသည် ။

အံ့စရာကောင်းပါသည်။ ။

လေသူရဲဘဝမှ ဝေးခဲ့ပြီးမှ မိမိဝေးခဲ့သောဘဝမှ ဝတ္ထုတိုများကို ယနေ့ပို၍ ကြိုက်ပါသည်။ ။

ပင်ကိုရေး ကိုယ်တွေ့ လေကြောင်းဝတ္ထုတိုများကို မဆိုထားဘိ။ ဘာသာပြန် ကိုယ်တွေ့စွန့်စားခန်း ဝတ္ထုတိုများကို အလွန်နှစ်သက်လှ၏။

မှန်ပါသည်။ ။

မိမိကို ယနေ့ ပြန်ရေးခိုင်းလျှင်လည်း ဤလက်ရာများကို မီအောင်မည်သို့မျှ ပြန်ရေးနိုင်တော့မည် မဟုတ်။

ဝေးခဲ့ပြီ...။

အားလုံးနှင့် ဝေးခဲ့ပါပြီ။

ထို့ကြောင့်လည်း အလွမ်းပြေ ဤလေကြောင်းဝတ္ထုတို အားလုံးကို စုပေါင်းပြီး လုံးချင်းစာအုပ်များ အဖြစ် ထုတ်ဝေရန် ဆုံးဖြတ်ထားပါသည်။ ။

ယခု...ရန်ကုန်မြို့ ဗုံးကြဲခဲ့စဉ်ကနှင့် ကိုယ်တွေ့ လေကြောင်း စွန့်စားခန်းများ ...။

လေကြောင်းဝတ္ထုတို (၂၂) ပုဒ်ကို စုပေါင်းဖော်ပြထားခြင်း ဖြစ်၏။

ပထမ လေကြောင်းဝတ္ထုတို (၃) ပုဒ်မှာ ကျွန်တော်၏ ပင်ကိုရေး ဝတ္ထုတိုမ ၂၁ ဖြစ်၏။ ကျန် (၁၉) ပုဒ်မှာ ဘာသာပြန် ကိုယ်တွေ့လေကြောင်း စွန့်စားခန်းဖြစ်ရပ်များ ဖြစ်ပါသည်။ ။

ဖတ်ကြည့်ပါ။

ကျေနပ်နှစ်သက်မှု ရှိကြလိမ့်မည်ဟု မျှော်လင့်ပါသည်။ ။
ဦးလှဝင်း (လေသူရဲတစ်ဦး)

၁၇.၁.၂၀၀၄

မြန်မာပြည် လေကြောင်းတိုက်ပွဲ စာရေးသူ၏ ဝန်ခံချက်

ကျွန်တော်သည် ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံး (လေ) တွင် စစ်ဦးစီးမှူး (တတိယတန်း) သုတေသနအဖြစ် အမှုထမ်းရစဉ် ထိုစဉ်က တပ်မတော် (လေတပ်) သမိုင်းပြုစုရေး ကော်မတီ၏ အတွင်းရေးမှူးအဖြစ်လည်း ပူးတွဲတာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ရပါသည်။ ။

ဗမာ့တပ်မတော် (လေတပ်) သမိုင်းပြုစုရေးအတွက် သမိုင်းဝင် အချက်အလက်မှတ်တမ်း အမြောက်အမြားကို လေ့လာခွင့်ရခဲ့ပါသည်။ ။ မြန်မာလူမျိုးများ အတွင်းမှ ပထမဆုံး လေယာဉ်မောင်းတက်ခဲ့သည့် ပုဂ္ဂိုလ်များမှာ ၁၉၄၀ ခု၊ စက်တင်ဘာလ ၁၉ ရက်နေ့တွင် အင်္ဂလိပ်အစိုးရ အရေးပေါ်တည်ထောင်ပေးခဲ့သော (B, V, A, F) ခေါ် မြန်မာ့ အပျော်တမ်း လေတပ်၏ ပထမဆုံး မင်္ဂလာဒုံ၌ ဖွင့်လှစ်ခဲ့သော အမှတ် (၁) လေယာဉ်မောင်း သင်တန်းကို တက်ရောက်ခဲ့သည့် ပုဂ္ဂိုလ်များ ဖြစ်ပါသည်။ ။

အောက်ပါ အဖြစ်အပျက်များမှာ ယင်းပထမဆုံး လေယာဉ်မောင်း သင်တန်းတက်ခဲ့သည့် မြန်မာလေသူရဲ တစ်ဦးဖြစ်သော ဗိုလ်လှရီကို ဇာတ်ကောင် ပြု၍ မြန်မာနိုင်ငံ လေကြောင်းစစ်ဆင်ရေးများ နှင့် ပတ်သက်၍ ၁၉၄၉ ခုနှစ်တွင် အင်္ဂလိပ်အစိုးရ လေကြောင်းဝန်ကြီးဌာနမှ ထုတ်ပြန်ခဲ့သည့် (Wing of the Phoenix) သမိုင်းဝင်

လေကြောင်းမှတ်တမ်းများ အပေါ် ဇာတ်အိမ်ဖွဲ့ပြီး ရေးသားထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ။

ဤဇာတ်လမ်း၏ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံတစ်စင်း၏ ညဘက်တိုက်ပွဲဝင်ရာ၌ လေကြောင်းလမ်းပြတစ်ဦး၏ ပါဝင်ပုံကို မြင်သာအောင် တင်ပြထားခြင်းသာ ဖြစ်သည်။ ။ လေကြောင်း ပညာတတ် သိချင်စိတ်ပွားရေး အတွက်သာ ဖြစ်၏။ သမိုင်းမှတ်တမ်း မဟုတ်ပါ။

လေသူရဲ ဗိုလ်လှရီ၏ ဘဝမှတ်တမ်းများကို လေ့လာချက်အရ ဤပုဂ္ဂိုလ်သည် ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီးအတွင်း ကမ္ဘာကျော် (The Battle of Britain) ခေါ် ဗြိတိန်လေကြောင်း တိုက်ပွဲကြီး၌ ဘုရင့်လေတပ်မတော် (R. A. F) နှင့်တွဲဖက်၍ လေကြောင်းတိုက်ပွဲများ ပါဝင်ဆင်နွှဲခဲ့ဖူးပြီး ဒုတိယကမ္ဘာစစ်မပြီးမီ လေကြောင်းတိုက်ပွဲ တစ်ခု၌ လေယာဉ်ပျက်ကျ သေဆုံးသွားခဲ့သည် ဟု သိရပါသည်။ ။

ဦးလှဝင်း (လေသူရဲတစ်ဦး)

"ဗိုလ်လှရီလား"

"ဟုတ်ကဲ့"

"ကျွန်တော် စခန်းတပ်ရေးအရာရှိပါ။ ခင်ဗျား ပြောင်းရွှေ့မိန့် ကြေးနန်း အခုပဲ ရောက်လာတယ်"

"ဟုတ်လား။ ဘယ်လိုလဲ"

"ဒမ်ဒမ်လေတပ်စခန်းက အမှတ် ၆၀၇၊ ဗုံးကြဲလေယာဉ်အုပ်ကို"

"ဟုတ်ရဲ့ လားဗျ။ ကျုပ်နဲ့ ဗုံးကြဲလေယာဉ်အုပ်စုက ဘာဆိုင်လို့ လဲ"

"မသိဘူး။ အမိန့်ကြေးနန်းက ဒီအတိုင်း ရောက်နေတယ်။ နောက်ပြီး အထူးအရေးကြီးလို့ လေ့ကျင့်ရေး လေယာဉ်ပျံတစ်စင်းနဲ့ ခင်ဗျားကို မနက်ဖြန်မနက် အရောက်ပို့ရမယ်တဲ့ ။ အဲဒါ ခင်ဗျား အဆင်သင့်ပြင်ထား။ မနက်ဖြန်မနက် ၆ နာရီခွဲမှာ လေယာဉ်ပျံထွက်မယ်။ ၆ နာရီမှာ ခင်ဗျားကိုကြိုဖို့ ကားလွှတ်လိုက်မယ်။ ရှင်းတယ်နော်"

"ဟုတ်ကဲ့...ဟုတ်ကဲ့"

တစ်ဖက်မှ ဖုန်းချသွားလေပြီ။

ဗိုလ်လှရီသည် တယ်လီဖုန်းကို လက်တစ်ဖက်နှင့်ကိုင်ရင်း ပြန်မချခိုင်းသေးဘဲ အဝေးကို ငေးကြည့်နေသည် ။

အချိန်မှာ ၁၉၄၂ ခုနှစ်၊ မေလအတွင်း ဖြစ်၏။

သူသည် ၁၉၄၀ ခုနှစ်၊ အာရှတိုက်သို့ စစ်မီးကူးလုဆဲအချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၌ အင်္ဂလိပ်တို့ အရေးပေါ်ဖွဲ့စည်းသော ဘီ၊ ဇီ၊ အေ၊ အက်ဖ် ခေါ် အပျော်တမ်း မြန်မာလေတပ်မတော်တွင် လေသူရဲအဖြစ် မြန်မာလူမျိုးထဲမှ ပထမဆုံး ဝင်ရောက်ခဲ့သူတစ်ဦး ဖြစ်၏။

ထိုစဉ်က သူတက်ရောက်သော သင်တန်းကို အင်္ဂလိပ်လေယာဉ်မောင်း နည်းပြဆရာများက (တိုက်ဂါးမောက်) ခေါ် အတောင်နှစ်ထပ် အမောင်းသင် လေယာဉ်ပျံများ ဖြင့် သင်တန်းစပေးခဲ့ပါသည် ။

သင်တန်းပေးခဲ့သောနေရာမှာ မင်္ဂလာဒုံ လေယာဉ်ကွင်းတွင် ဖြစ်၏

သို့သော် မင်္ဂလာဒုံ လေယာဉ်ကွင်းဟု ဆိုရာတွင် ယခု လေယာဉ်ကွင်းမဟုတ်၊ (ပီအက်ပီ) သံပြားများ ဖြင့် ခင်းထားသည့် ကွင်း ဟောင်း ဖြစ်၏။

ဗိုလ်လှရီ တက်ရောက်သော သင်တန်းမှာ အခြေခံသင်တန်းကိုသာ မြန်မာနိုင်ငံ၌ ပေးပြီး တန်းမြင့် လေယာဉ်မောင်းသင်တန်းကို နယူးဇီလန်ကျွန်းတွင် တက်ရောက်ရ၏။

သူ တက်ရောက်သော သင်တန်းမှာ ၁၉၄၂ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ အစပိုင်းလောက်တွင် မှ ပြီးဆုံး၏။ ဗိုလ်လှရီသည် သင်တန်းပြီးချိန်၌ မြန်မာနိုင်ငံသို့ မပြန်နိုင်တော့ပါ။ သူ စတင်ဝင်ရောက် အမှုထမ်းခဲ့သော ဘီစီအေ အက်ဖ် ခေါ် မြန်မာ့အပျော်တမ်း လေတပ်မှာ လည်း ဂျပန်တို့ ထိုးစစ်ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် မရှိတော့။ အိန္ဒိယနိုင်ငံသို့ အပြီးအပိုင် ပြောင်းခဲ့ရလေပြီ။ ဗိုလ်လှရီ သူ့တပ်ဖွဲ့ရှိရာ အိန္ဒိယနိုင်ငံသို့ ပြန်ရန်မှာ လည်း ထိုစဉ်က အိန္ဒိယသမ္မတ့ရာကို ဂျပန်ရေတပ်က စိုးမိုးနေပြီဖြစ်၍ သူ့ခမျာ မပြန်နိုင်။ ထို့ကြောင့် နောက်ဆုံး အင်္ဂလိပ်အစိုးရ၏ စီစဉ်ပေးချက်အရ ဘုရင့်လေတပ်မှ ရဲဘော်များ နှင့်အတူ အမေရိကန် ပြည်ထောင်စုဘက်မှ လှည့်၍ အင်္ဂလန်နိုင်ငံသို့ လိုက်ပါသွားရ၏။

အင်္ဂလန်နိုင်ငံသို့ ရောက်သောအခါ၌ လည်း သူသည် တစ်လပြည့် အောင် မနေရပါ။

သူနှင့်အတူ မြန်မာ့အပျော်တမ်း လေတပ်မတော်မှ ပါလာကြသည့် လေသူရဲ ၇ ဦးတွင် ၆ ဦးမှာ ဥရောပစစ်မျက်နှာတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရပြီး သူတစ်ဦးတည်းသာ အာရှစစ်မျက်နှာတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရန် အတွက် အိန္ဒိယနိုင်ငံ (အင်ဖား) မြို့ (မရမ်းမီး) လေတပ်စခန်းသို့ ပြောင်းရွှေ့ခဲ့ရပြန်သည် ။

(အင်ဖား) မရမ်းမီး လေတပ်စခန်းမှာ တိုက်လေတပ်စခန်း ဖြစ်၏။
မြန်မာနိုင်ငံနှင့်လည်း မဝေးလှ။

အိန္ဒိယ မြန်မာနယ်စပ်နှင့် မိုင် ၇၀ သာ ဝေးပေသည် ။ ဗိုလ်လှရီထိုစ
ခန်းတွင် အဓိက ထမ်းဆောင်ရသည့်တာဝန်မှာ ဂျပန်တို့ ၏ ထိုးစစ်မြား
ဦးဖြစ်သော လေကြောင်းရန် ကာကွယ်ရေးပင် ဖြစ်၏။

သူသည် ယခု (မရမ်းမီး) လေတပ်စခန်းသို့ ပြောင်းရွှေ့လာခဲ့သည်
မှာ ၄ လပင် မပြည့်သေးပါ။

ထိုလေးလအတွင်း ဂျပန် (ဇီးရီး) တိုက်လေယာဉ်ပျံနှစ်စီး ပစ်ချနိုင်ခဲ့
၏။ ထို့ကြောင့်လည်း မရမ်းမီးလေတပ်စခန်းရှိ ဗြိတိသျှ ဘုရင့်လေတပ်
မတော်နှင့် အိန္ဒိယလေတပ်မတော်မှ လေသူရဲများ အလယ်တွင် သူ့ဂုဏ်
မှာ မညှိုးလှပါ။ အောင်မြင်သော တိုက်လေသူရဲအဖြစ် အသိအမှတ်ပြုခံ
ထားရသူ ဖြစ်၏။

ယခု ဘာကြောင့်ဟူ၍ မတွေးဆတတ်။

(ဒမ်ဒမ်) လေတပ်စခန်း အမှတ် (၆၀၇) ဗုံးကြဲလေယာဉ်အုပ်ကို ပြော
င်းရမည်တဲ့ ။ သူသည် ဗုံးကြဲလေသူရဲအလုပ်ကို ဝါသနာမပါပါ။ ကိုယ့်
ကိုယ်ကိုယ် အဓိက အားထားတိုက်ရသော တိုက်လေသူရဲအလုပ်ကိုသာ
ဝါသနာပါသူ ဖြစ်၏။ ဗုံးကြဲလေယာဉ် မောင်းရမည်မှာ ခရီးသည် လေ
ယာဉ်ပျံမောင်းရသကဲ့သို့ပင် သူငြီးငွေ့လှ၏။

သို့သော် စစ်သားဘဝမို့ အမိန့်ကို သူမလွန်ဆန်နိုင်။ အမိန့်ထုတ်ထား
သည့်အတိုင်း အမှတ် (၆၀၇) ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံအုပ်ကို မနက်ဖြန် သူ
ပြောင်းရတော့မည်၏။

အချိန်မှာ ည ၈ နာရီ ထိုးလှပေပြီ။ သူ အိန္ဒိယ မြန်မာနယ်စပ် တစ်

လျှောက် လေကြောင်းကင်းလှည့်၍ သူ စခန်းပြန်ရောက်သည် မှာ တစ် နာရီပင် မပြည့်သေးပါ။

အိန္ဒိယ စံတော်ချိန် မနက် ၇ နာရီ။ ဗိုလ်လှရီ (မရမ်းမီး) လေတပ်စခန်းမှ ထွက်လာခဲ့သည် မှာ မိနစ် ၂၀ ခန့် ရှိသွားလေပြီ။

သူ့ကို (ဒမ်ဒမ်) လေတပ်စခန်းသို့ လိုက်ပို့သည့် လေယာဉ်ပျံမှာ (ဟာဗတ်) ခေါ် အမောင်းသင် လေယာဉ်ပျံငယ်လေး ဖြစ်၏။ ခရီးသည် ဟူ၍ သူတစ်ဦးတည်းသာ လိုက်ပါ၍ ရပေသည်။

"လက်ဖတင်နယ်...ခင်ဗျား အာရှတိုက်သားပဲ မဟုတ်လား"

"ဟုတ်တယ်"

"ကျွန်တော့်နာမည်က (ဒါဂလက်) ပါ။ သြစတြေးလီးယားလူမျိုး။ ခင်ဗျားနာမည်က"

"လှရီ"

"ခင်ဗျား အိန္ဒိယလူမျိုးနဲ့ လည်း မတူဘူး"

"ဟုတ်တယ်။ ကျွန်တော် အိန္ဒိယသား မဟုတ်ဘူး ။ မြန်မာပါ"

"မြန်မာ...။ ကျွန်တော် အာအေအက် (ဖ်) ထဲမှာ ခင်ဗျားတစ်ယောက်ပဲ မြင်ဖူးသေးတယ်"

"ကျွန်တော် (အာ၊ အေ၊ အက်ဖ်) က မဟုတ်ဘူး ။ ဘီစီအေအက် (ဖ်) ကပါ။ ဒါပေမဲ့ မထူးပါဘူး။ ကျုပ်တို့ ဘီစီအေအက် (ဖ်) လည်း အင်္ဂလိပ် အစိုးရက ဖွဲ့ပေးထားတဲ့ အင်္ဂလိပ်လက်အောက်ခံ လေတပ်ဖွဲ့တစ်ခုပါပဲ"

ဗိုလ်လှရီဘေး ဘယ်ဘက် လေသူရဲထိုင်ခုံတွင် ထိုင်၍ လေယာဉ်ပျံကို ကရုတစိုက်မောင်းနေသော ဒုဗိုလ်အဆင့်ရှိ လေသူရဲလေးမှာ ပျင်းနေ

ဟန်ရှိ၏။ ဗိုလ်လှရီကို စကားရှာပြီး မေးခွန်းအမျိုးမျိုး ထုတ်နေသည် ။

ဗိုလ်လှရီကမူ သူနှင့် စကားမပြောလိုလှ။

သူ့ကို ရုတ်တရက် အမှတ် ၆၀၇ ဗုံးကြဲလေယာဉ်အုပ်စုသို့ အပြောင်း ခံလိုက်ရသည် ကို ဘဝင်မကျနိုင်ဘဲ ရှိ၏။ ရင်ထဲတွင် လည်း အတွေးမျိုး စုံနှင့်။

"ခင်ဗျား (အင်ဖား) ကို ရောက်နေတာ ကြာပြီလား"

"မကြာသေးဘူး။ လေးလပဲ ရှိသေးတယ်"

"ဟင်...လေးလထဲ တိုက်လေယာဉ်အုပ်မှာ ထားပြီး ဗုံးကြဲလေယာဉ် အုပ်ကို ပြောင်းရတယ်"

"ဟုတ်တယ်"

"ဘာကြောင့်လဲဗျ"

"မသိဘူး"

"ခက်တယ်။ ကျွန်တော်လည်း လေယာဉ်မောင်းသင်ကျောင်းက သင် တန်းပြီးနေတာ ခြောက်လကျော်နေပြီ။ တိုက်လေယာဉ်ပျံကို လွှတ်မလို လို၊ ခရီးသည် တင် လေယာဉ်အုပ်ကိုပဲ ပြောင်းထားမလိုလိုနဲ့ ခု အိန္ဒိယ စစ်မျက်နှာမှာ မအူမလယ်နဲ့ နေရတာ တော်တော်ကြာသွားပြီ။ လုပ်နေ ရတဲ့ အလုပ်ကတော့ ခု လေယာဉ်ပျံငယ်ကလေးကို မောင်းပြီး (တက်ဆီ) ဒရိုင်ဘာအလုပ်ပါပဲ။ ကျွန်တော်လည်း ပျင်းတယ်ဗျာ။ အင်း...ဒါပေမဲ့ အမှတ် ၆၀၇ ဗုံးကြဲလေယာဉ်အုပ်ကို ပြောင်းလာကြတဲ့ လေသူရဲတွေက အများကြီးဗျ။ ကျွန်တော် လိုက်ပို့ပေးရတာပဲ။ ခင်ဗျားပါနဲ့ ဆိုရင် အိန္ဒိယ စစ်မျက်နှာမှာ ငါးယောက် ရှိသွားပြီ"

ဗိုလ်လှရီ၏ စိတ်တွင် ရုတ်တရက် တွေဝေ၍ သွား၏။ လေယာဉ်မှူး ဒုဗိုလ်လေး၏ စကားကိုလည်း စိတ်ဝင်စား၍ လာ၏။

"ဘာကြောင့် ပြောင်းလာကြတယ်ဆိုတာ မသိဘူးလား"

"မသိဘူး။ နောက်လေယာဉ်ပျံသစ်တွေကလည်း တဖွဲဖွဲရောက်နေတယ်။ စက်လေးလုံးတပ် (လင်ကတ်စတာ) လို ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီးတွေသာ မဟုတ်ဘူး ။ (ဝဲလင်တန်း) လို ဒီနေ့ သင်တန်းကျောင်းသုံး လေယာဉ်ပျံအိုကြီးတွေလည်း ရောက်နေတယ်"

ထိုအချိန်၌ ဗိုလ်လှရီလိုက်ပါလာသော (ဟာဗတ်) လေယာဉ်ပျံလေးမှာ (ဆင်းကျန်း) မြို့လေးကို ကျော်ခဲ့လေပြီ။ နောက်မိနစ်ပိုင်းအတွင်း (ဒမ်ဒမ်) လေတပ်စခန်းကို ရောက်ပေတော့မည်။ (ဒမ်ဒမ်) လေတပ်စခန်းမှာ အိန္ဒိယနိုင်ငံ (ကာလကတ္တာ) မြို့အနီးတွင် ရှိ လေတပ်စခန်း ဖြစ်၏။

ဗိုလ်လှရီ၏ ရင်ထဲတွင် အမျိုးမျိုးတွေးနေသည် ။

လေသူရဲတွေ တစ်ယောက်ပြီးတစ်ယောက် ပြောင်းလာနေတယ်။ လေယာဉ်ပျံသစ်တွေ တဖွဲဖွဲရောက်နေတယ်။

"ဗိုလ်မှူး...ကျွန်တော် လက်ဖတ်နှင့်လှရီပါ"

"ဪ...ထိုင် ထိုင်၊ မောင်ရင့်ကို တို့ မျှော်နေတာ"

အချိန်မှာ နံနက် ၉ နာရီခန့် ရှိလေပြီ။ ဗိုလ်လှရီသည် (ဒမ်ဒမ်) လေတပ်စခန်းသို့ ရောက်ရောက်ချင်းပင် အမှတ် ၆၀၇ လေတပ်အုပ်မှူးသို့ သတင်းပို့လိုက်၏။

"မောင်ရင့် မြန်မာလူမျိုးနော်"

"ဟုတ်တယ်..."

"ရန်ကုန်သားလား"

"မဟုတ်ဘူး။ ဒါပေမဲ့ ရန်ကုန်တက္ကသိုလ်မှာ နှစ်နှစ် ပညာသင်ဖူးပါတယ်။ လေယာဉ်မောင်းသင်တန်းလည်း ရန်ကုန်အနီးမှာ ပဲ တက်ခဲ့တယ်"

"ရန်ကုန်မြို့ အနေအထားအားလုံး သိမှာ ပေါ့"

"သိပါတယ်"

"မောင်ရင်...ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံအလုပ် ဝါသနာပါလား"

"မပါဘူး။ ဒီလေယာဉ်ပျံလည်း မမောင်းချင်ဘူး"

ဗိုလ်လှရီသည် အားမနာတမ်းပင် သူ့ရင်ထဲရှိသည့်ဆန္ဒကို ဘွင်းဘွင်းပင် ပြောချလိုက်၏။ အုပ်မှူးမှာ သူ့စကားကြောင့် အနည်းငယ်မျှ မျက်နှာ မပျက်သွားပါ။

"အေး...မမောင်းရပါဘူး။ မောင်ရင့်ကို လေကြောင်းလမ်းပြအဖြစ် သုံးမလို့ "

"ဘာ...လေကြောင်းလမ်းပြ။ ကျွန်တော်က လေသူရဲပဲ"

"ဟုတ်တယ်။ မောင်ရင့်ကို ယာယီလေကြောင်းလမ်းပြ လုပ်ခိုင်းမလို့ ။ ဒီစခန်းကိုရောက်နေတဲ့ လေသူရဲတွေ ဘယ်သူမှ သူတို့ ဘယ်လိုစစ်ဆင်ရေးမျိုး ထမ်းဆောင်ရမယ်ဆိုတာ မသိကြသေးဘူး။ ထိပ်တန်းလျှို့ဝှက်ချက် ထုတ်ထားတယ်။ တို့ ရန်ကုန်ကို လေယာဉ်ပျံတွေ အုပ်လိုက်သွားပြီး ဗုံးကြဲမယ်။ ခု ဗြိတိသျှတပ်မတော် တစ်ခုလုံး မြန်မာနိုင်ငံက လုံးဝဆုတ်ခဲ့ရပြီ။ မြန်မာနိုင်ငံမှာ ကျန်နေတဲ့ မြန်မာလူမျိုးတွေ စိတ်ဓာတ်တက်ဖို့ ဟာ ဗြိတိသျှတပ်မတော်ရဲ့ အစွမ်းဟာ ဘယ်လောက် ထက်တယ် ဆိုတာကို မပြတ်ပြနေဖို့ အရေးကြီးတယ်။ အခုအချိန်မှာ တို့

ပြနိုင်မှာ က မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ မြို့တော် ရန်ကုန်မြို့တော်အထိ ရန်သူပိုင်နက်တွေကို ထိုးဖောက်ပြီး လေယာဉ်တွေ အုပ်လိုက်နဲ့ ထိထိရောက်ရောက် ဗုံးကြဲပြဖို့ ပဲ။ ဒီစစ်ဆင်ရေးဟာ သိပ်မကြာဘူး။ နှစ်ပတ်ပဲကြာမယ်။ ဒီစစ်ဆင်ရေး အောင်မြင်ပြီးသွားတာနဲ့ မောင်ရင့်ကို တိုက်လေယာဉ် စခန်းတစ်ခုကို ပြန်ပို့ပေးမယ်။ မရမ်းမီးလေတပ်စခန်းက ပို့ထားခဲ့တဲ့ မောင်ရင့် ကိုယ်ရေးမှတ်တမ်းတွေကို ဖတ်ကြည့်ပြီးပြီ။ တိုက်လေယာဉ်မောင်း လေသူရဲအနေနဲ့ အလားအလာကောင်းတွေ အများကြီးရှိတယ်။ မောင်ရင့် ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံရဲ့ လေကြောင်းလမ်းပြနည်းတွေ သင်ဖူးသလား။

"မသင်ဖူးဘူး။ တိုက်လေယာဉ်ပျံနည်းပဲ သိတယ်"

"သိပ်တော့မထူးပါဘူး။ ဒါပေမဲ့ တို့ က ပိုပြီး အနုစိတ်ရတယ်။ မင်းတို့ တိုက်လေယာဉ်ပျံတွေ ဘယ်တုန်းကမှ မသွားတဲ့ ခရီးအဝေးကြီးမျိုး ရန်သူပိုင်နက် နယ်မြေထဲ ညဘက် ထိုးဖောက်ရမှာ ဆိုတော့ မြေပြင် အနေအထားတွေက အမြဲစိမ်းနေမယ်။ မင်းတို့ ဘယ်တုန်းကမှ မသုံးတဲ့ ကြယ်တွေ နက္ခတ်တွေ ရေဒီယိုလမ်းညွှန် ကိရိယာတွေသုံးပြီး ကိုယ့်လေယာဉ်ပျံ ရောက်နေတဲ့ တည်နေရာကို အမြဲသိနေဖို့ လိုတယ်။ ဒါတွေက မင်းလည်း အခြေခံတွေ လေယာဉ်မောင်း သင်တန်းကျောင်းတုန်းက အားလုံးသိပြီးသားပါ။ မင်း လေ့ကျင့်ဖို့ (၂) ပတ် အချိန်ရမယ်။ မင်း အဓိကထမ်းဆောင်ရမယ့် တာဝန်က ပစ်မှတ်ကို တို့ ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံတွေ ဗုံးချတဲ့ အခါ မမှားဖို့ ပဲ။ ဒီတော့ မင်းဟာ ဗုံးကြဲမယ့်နေ့မှာ ရှေ့ဆုံးလေယာဉ်ပျံနဲ့ လိုက်သွားပြီး ပစ်မှတ်တွေအပေါ်မှာ အချက်ပြ မီးကျည်တွေ ချပေးရမယ်။ မင်းချမယ့် မီးကျည်တွေအပေါ် လိုက်ပြီး နောက်က လေယာဉ်ပျံတွေက ဗုံးလိုက်ချမယ်။ မင်း မီးကျည်အချ လွဲသွားတာနဲ့ နေရာလွဲပြီပဲ။ မင်းတာဝန်ဟာ ဒီစစ်ဆင်ရေးမှာ အင်မတန် အရေးကြီးတယ်။

ဘယ်လိုပစ်မှတ်တွေကို တို့ ချမယ်ဆိုတာကတော့ နောက်မှ အသေးစိတ် ပြောမယ်။ မင်း အခုထိရှင်းတယ် မဟုတ်လား။"

"ဟုတ်ကဲ့ ဗိုလ်မှူး"

အချိန်မှာ နံနက် ၁၀ နာရီထိုးလှပေပြီ။ တစ်ချက်တစ်ချက် စက်လေး လုံးတပ် (လင်ကတ်စတာ) ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီးများ လေယာဉ်ကွင်းမှ တက်သည့်စက်သံကြောင့် ဗိုလ်လှရီ ရောက်နေသော ရုံးခန်းမှာ နားကွဲမ တတ် ဆူညံလျက် ရှိ၏။

လေယာဉ်မှူး (ဖရက်) ၏ စက်နှိုးလိုက်သည့်အတွက် လေယာဉ်ပျံ တစ်စီးလုံးမှာ တုန်ခါ၍ သွား၏။

ဗိုလ်လှရီသည် လေကြောင်းလမ်းပြ ထိုင်ခုံတွင် တည်ငြိမ်စွာထိုင်ပြီး ယနေ့ည လေတပ်ထိုးဖောက်ရမည့် လမ်းကြောင်းများ နှင့် Astrograph ခေါ် ကောင်းကင် ကြယ်နက္ခတ်များ ၏ တည်နေရာပြမြေပုံကို စစ်ဆေးကြည့်လိုက်၏။

"ဗိုလ်ကြီးလှရီ...ကျွန်တော်တို့ စတက်ရမယ့်အချိန်ဟာ ဘယ်အချိန် လဲ"

ရေဒီယိုလှိုင်းမှ ရှေ့က လေယာဉ်မှူး (ဖရက်) က လှမ်းမေးလိုက်သံ ဖြစ်၏။

ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံများ တွင် အတွင်းပြောနိုင်သော ရေဒီယိုလှိုင်းနှင့် အပြင်ပြောနိုင်သော ရေဒီယိုလှိုင်းဟူ၍ လေလှိုင်းနှစ်ခု ရှိပါသည်။ အတွင်းလှိုင်းမှာ လေယာဉ်ပျံတွင် လိုက်ပါလာသော လေယာဉ်သားချင်း ဆက်သွယ် ရန်ဖြစ်ပြီး၊ အပြင်လှိုင်းမှာ လေယာဉ်ပျံတစ်စီးနှင့် တစ်စီး၊ လေယာဉ်ပျံနှင့် လေကြောင်းထိန်းမျှော်စင်များ ဆက်သွယ်ရန် ဖြစ်၏။

ယနေ့ည ဗိုလ်လှရီ လိုက်ပါရမည့် လေယာဉ်ပျံမှာ (M. K. I. Wellington) ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီး ဖြစ်၏။

"နောက်လေးမိနစ် လိုသေးတယ် ဗိုလ်ကြီး။ ကျွန်တော်တို့ စထွက်ရမယ့် အိမ်မြှောင်ညွှန်းက တစ်လေးသုည"

"ဟုတ်ကဲ့...ကျေးဇူးပဲ။ ကျွန်တော် ကွင်းထိပ်ကို စထွက်တော့မယ်"

ဝဲလင်တန် ဗုံးကြဲလေယာဉ်ကြီးသည် ကွင်းထိပ်သို့ တအိအိနှင့် ဘီးလိုမ့်၍ ထွက်လာခဲ့၏။ ဗိုလ်လှရီသည် လေကြောင်းလမ်းပြထိုင်ခုံမှ လေယာဉ်ပျံ အလယ်ပိုင်း အမိုးပေါ်ရှိ အင်္ဂလိပ်ဘာသာဖြင့် (Astrodome) ခေါ် "ကြယ်ကြည့်ပေါင်းချောင်" သို့ ထလျှောက်သွား၏။ ဤလေယာဉ်ပျံကြီးဖြင့် ညဘက် လေ့ကျင့်ပျံသန်းမှု ပြုလုပ်ခဲ့သည် မှာ နာရီပေါင်း ရှစ်ဆယ်ကျော်ပေပြီ။

ထို့ကြောင့်လည်း ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီး၏ အတွင်းပိုင်း အနေအထားအားလုံးမှာ သူ့အတွက် စိမ်းမနေတော့။ မှောင်ထဲ၌ပင် လိုရာအခန်းသို့ မျက်ကန်း သူရွေ့သွားနိုင်ပေပြီ။

ကြယ်ကြည့်ပေါင်းချောင်မှ သူ လှမ်းကြည့်လိုက်လျှင် လေယာဉ်ကွင်းဘေးရှိ လေယာဉ်ရုံများ ၊ အဆောက်အဦမြင့်များ ပေါ်မှ အတားအဆီးရှိကြောင်း သတိပေးအချက်ပြ မီးနီလေးများကို သူ တောက်ပစွာ မြင်နေရ၏။ လေယာဉ်ပျံထိန်း မျှော်စင်ထိပ်တွင် မူ မီးသတ်

ကားနှစ်စီးနှင့် သူနာတင်ကားတစ်စီး အသင့်ရပ်ထား၏။ ထိုကားများ နှင့် မလှမ်းမကမ်း၊ မြေပြင်လေတိုက်ရာ အရပ်ပြ အင်္ဂလိပ် စာသုံး (တီ) အမှတ်အသားမှာ လည်း မီးလုံးလေးများ ထွန်းပြထားသဖြင့် ညအမှောင်ထုတွင် တောက်ပလျက်ရှိ၏။

လေယာဉ်ကွင်းထိပ်သို့ ရောက်လေပြီ။

လေယာဉ်မှူး (ဖရက်) သည် ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီးကို ပြေးလမ်းထိပ်တွင် တာစူလိုက်၏။

"လေယာဉ်ပျံ စတက်မယ်"

(ဖရက်) က ဗိုလ်လှရီတို့ လေယာဉ်သားအားလုံးကို လှမ်းသတိပေးလိုက်၏။ လေယာဉ်ပျံကြီး စထွက်လေပြီ။ ဝဲလင်တန်လေယာဉ်ပျံကြီး၏ စက်သံမှာ ကြောက်စရာကောင်းလှအောင် မြည်ဟည်းလှ၏။ ဗိုလ်လှရီမောင်းနေကျ (စပစ်ဖားရား) တိုက်လေယာဉ်ပျံများ ၏ စက်သံဖြင့် မည်သို့မှ ယှဉ်မရ။

စက္ကန့်ပိုင်းအတွင်း လေထဲရောက်ခဲ့လေပြီ။

"အိမ်မြှောင်ညွှန်း တစ်လေးသုည ဦးတည်ပြီ"

လေယာဉ်မှူး (ဖရက်) က ဗိုလ်လှရီကို လှမ်းသတင်းပို့လိုက်၏။ ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံ မောင်းရသည့်အလုပ်မှာ မလွယ်ပါ။ လွယ်မလိုနှင့် အလွန်ဇယားရှုပ်သော အလုပ် ဖြစ်၏။

ကြည့်ပါ။

ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံများ သုံး၍ စစ်ဆင်ရေးတစ်ခု လုပ်တော့မည်ဟု ဆိုလျှင် ပြင်ဆင်ရသည် မှာ တိုက်လေယာဉ်ပျံများ တွင် လုပ်ရသည့်အလုပ်နှင့် ဆယ်ဆမျှများ ၏။ ပထမဆုံး လေယာဉ်သားများ စုရသည် ။ -

လေယာဉ်ပျံတက်မည့် အချိန်။ အသုံးပြုမည့် အချက်ပြစနစ်၊ ပစ်မှတ်သွားလမ်း၊ လေကြောင်းဓာတ်ပုံ၊ ရန်သူ့သတင်း၊ ရန်သူ့တိုက် လေယာဉ်ပျံများ အန္တရာယ်၊ ရန်သူ့လေယာဉ်ပျံပစ် အမြောက်များ တည် နေရာ၊ ထိုနေ့ ရာသီဥတုခန့်မှန်းချက်၊ ရေဒီယိုလှိုင်း၊ အသုံးပြုမည့်ဗုံး။

အို...ပြဿနာမျိုးစုံကို စုရမည်။ ရှင်းပြရသည် ။ ဗိုလ်လှရီသည် ထိုအ လုပ်မျိုးကို တွေးတွေးပြီး ခေါင်းရှုပ်လှ၏။

သူတို့ တိုက်လေယာဉ်အုပ်တွင် မူ "ဟေ့... လာပြီ။ တက်" ဟု ဆိုလျှင် စက်ဆရာရဲဘော်တို့ အသင့်စက်နှိုးထားသော လေယာဉ်ပျံပေါ် ပြေးတ က်ပြီး စစ်ဆင်ရေးမှူး၏ လေဒီယိုလှိုင်းမှ ညွှန်ကြားချက်ပေးသည့်အတိုင်း ရန်သူ့လေယာဉ်ပျံရှိရာကို အပြေးလိုက်သွားပြီး တိုက်ပွဲဝင်ရန်သာရှိ ၏။

ဗုံးကြဲလေယာဉ်မောင်း လေသူရဲတို့ လုပ်ရသည့်အလုပ်လို ဘာမျှမရှုပ်။

ဗိုလ်လှရီ၏ အသက်မှာ ၂၄ နှစ်ပင် မပြည့်သေးပါ။

လေယာဉ်မောင်းသက်မှာ လည်း ၂ နှစ်ပင် မပြည့်သေး။ သူ့ပုံသဏ္ဌာန်မှာ အသားညိုညို၊ ပိန်ပိန်သွယ်သွယ်၊ အရပ်မှာ ၅ ပေ ၁၀ လက်မခန့် ရှိမည် ဖြစ်၏။ သူ့မျက်နှာပေါက်မှာ အရပ်မဆိုးသော်လည်း ချောသည် ဟု လည်း မဆိုသာ။

အထူးသဖြင့် နဖူးအောက်နားတွင် ထူနက်နေသော မျက်ခုံးနက်ကြီး များမှာ သူ့မျက်နှာတွင် အပေါ်လွင်ဆုံး အမှတ်အသားများ ပင် ဖြစ်၏။

ဗိုလ်လှရီသည် လေကြောင်းလမ်းပြ ထိုင်ခုံသို့ ပြန်လည်လျှောက်လာ ခဲ့၏။ စိတ်ထဲတွင် လည်း "ငါ ဒီည မကြောင်ပါစေနဲ့ ။ တစ်ခုခု မှားမလုပ်

မိပါစေနဲ့ " ဟု ကျိတ်၍ ဆုတောင်းလိုက်မိ၏။

မှန်သည် ။

သူ ဆုတောင်း၍ လည်း မဖြစ်။ ယနေ့ည ဗုံးကြဲမည့် ရန်ကုန်မြို့ပေါ်ရှိ ပစ်မှတ်များမှာ လူနေစည်ကားသည့် ရပ်ကွက်များ နှင့် ကပ်နေသည့်နေရာများ ဖြစ်၏။ ကြိုတင် သတ်မှတ်ထားသည့် စစ်ရေးစီမံချက်အရ သူ့တာဝန်မှာ ပစ်မှတ်များ ပေါ် တည့်တည့် အချက်ပြမီးကျည်များ ချပေးရမည်။

သူ မီးကျည်ချရာသို့ နောက်မှ လေယာဉ်ပျံများ လိုက်၍ ဗုံးကြဲကြမည် ဖြစ်၏။ သူ့မီးကျည် နေရာလွဲသည် နှင့် ပစ်မှတ်အနီးအနားမှ မြို့သူမြို့သားများ အတုံးအရုံး သေချေတော့မည်။

ဗိုလ်လှရီသည် သူ့ထိုင်ခုံ ပြန်ရောက်သည် နှင့် သံမဏိစားပွဲလေးပေါ်တွင် သူ့လေယာဉ်ပျံကြီး ရန်ကုန်မြို့ပေါ် ရောက်မည့်အချိန်ကို အကြမ်းတွက်ချက်ကြည့်လိုက်၏။

ယနေ့ည သူတို့ ပျံသန်းရမည့် ခရီးစဉ်မှာ မနီးလှပါ။

မိုင်ပေါင်း (၁၂၀၀) ကျော်ရှိသော ခရီး ဖြစ်၏။ တိုက်ပွဲဝင်ရမည့်အချိန် အသွားအပြန် ပျံသန်းရမည့်အချိန်မှာ ခြောက်နာရီနီးပါး ကြာပေမည်။ အကယ်၍ သာ ဤကြားထဲ ပြဿနာတစ်ခုတက်လျှင် ယခုထက် ပိုကြာဦးမည်။

အချိန်မှာ ည (၈) နာရီ မိနစ် ၂၀ ရှိနေလေပြီ။ အကယ်၍ မိုးလေဝသဌာနမှ ပေးပို့ထားသည့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းက အထက်လွှာလေထု တိုက်နှုန်းသာ မှန်လျှင် သူတို့ ညသန်းခေါင်မကျော်မီ ရန်ကုန်မြို့ပေါ် ရောက်မည် ဖြစ်၏။

(ဝဲလင်တန်) ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီးသည် တအိအိနှင့် အမြင့်သို့ တက်လျက်ရှိ၏။ ဗိုလ်လှရီတို့ ယနေ့ ပျံသန်းမည့်အမြင့်မှာ ပေ ၁၃၀၀၀ ဖြစ်၏။ ပေ ၉၀၀၀ ကျော်လာသောအချိန်၌ လေယာဉ်ပျံကြီး၏ တက်နိုင်စွမ်းအားမှာ ထွက်စကလို မကောင်းတော့။

ပေ ၉၇၀၀ ရောက်လာသောအခါ၌ မူ လေယာဉ်ပျံကြီး၏ အမြန်နှုန်းပင် သိသိသာသာ ကျ၍ လာ၏။

"ဗိုလ်ကြီးလှရီ...ကျွန်တော်တို့ ပေတစ်သောင်း သုံးထောင်အမြင့် ရောက်တဲ့ အထိ တက်လို့ မဖြစ်တော့ဘူး။ သယ်လာရတဲ့ လက်နက်တွေနဲ့ ဓာတ်ဆီတွေက သိပ်လေးနေတယ် ထင်တယ်။ ပေ ၉၅၀၀ ကပဲ ဆက်ပျံမယ်"

"ဟုတ်ကဲ့...ဗိုလ်ကြီးဖရက်..."

လေယာဉ်မှူး ဗိုလ်ကြီးဖရက်သည် ပေ ၉၅၀၀ အမြင့်တွင် ထောင်နေသော လေယာဉ်ဦးကို ပြန်နှိမ့်ချလိုက်၏။ ထိုအချိန်၌ ဗိုလ်လှရီတို့ လေယာဉ်ပျံ အနောက်စူးစူးသို့ ဂရုတစိုက် လှမ်းကြည့်လိုက်လျှင် ဝဲလင်တန်ဗုံးကြဲလေယာဉ်ပျံကြီး ၁၂ စင်း အုပ်ဖွဲ့၍ ကပ်လိုက်လာနေသည်ကို တရိပ်ရိပ် မသဲမကွဲ မြင်တွေ့နေရမည် ဖြစ်၏။

ဗိုလ်လှရီသည် မူလက ပေ ၁၃၀၀၀ အမြင့်မှ ပျံရမည့်အစား ယခုပေ ၉၅၀၀ အမြင့်ကို ပြောင်းပျံခဲ့သဖြင့် မူလက တွက်ချက်ထားသော ခရီးစ

ဤအသေးစိတ်ကို အားလုံး ပြန်ပြင်တွက်နေရ၏။ မှန်သည် ။ လေယာဉ်ပျံများ ၏ တစ်နာရီအတွင်း ခရီးပေါက်နိုင်သည့်နှုန်းမှာ ပျံသန်းသည့်အမြင့် (၀၁) မြေပြင်မှ အကွာအဝေးပေါ်တွင် လည်း တည်၏။ မြေပြင်မှ မြင့်မြင့်ပျံနိုင်လေ စက်အားချင်း တူလျှင် တစ်နာရီအတွင်း ခရီးပေါက်သည့် အကွာအဝေး များ လေ ဖြစ်၏။

ဗိုလ်လှရီသည် အလွန်မာနကြီးသူ ဖြစ်၏။ လေယာဉ်မောင်း သင်တန်းကျောင်းမှ သူ သင်ခဲ့သောပညာမှာ လေသူရဲပညာသာဖြစ်သဖြင့် ယခု လေကြောင်းလမ်းပြတာဝန်ကို ထမ်းဆောင်ရသောအခါ၌ ပိုင်နိုင်စွာ မထမ်းဆောင်တတ်တဲ့ အခြားအရာရှိများ ကဲ့ရဲ့ မည်ကို သူ နည်းနည်းမှ မခံချင်ပါ။ ထို့ကြောင့်လည်း သူ ယနေ့ည အထူးကြိုးစား၍ တာဝန်ထမ်းဆောင်၏။

လေကြောင်းလမ်းပြ၏ အဓိကတာဝန်မှာ မိမိ လေယာဉ်ပျံ ရောက်ရှိနေသော နေရာကို မပြတ်သိနေပြီး လိုရာစခန်းကို လမ်းမလွဲမချော် ရောက်ရှိရေးပင် ဖြစ်၏။ ထို့ကြောင့်လည်း ဗိုလ်လှရီသည် သူ ရောက်နေမည့် နေရာကို မြေပြင်နှင့် ကောင်းကင်မှ ထင်ရှားသော အမှတ်အသားများကို တစ်ချိန်လုံး မပြတ်မလွတ်အောင် ကြည့်ပြီး လေကြောင်းလမ်းပြ မြေပုံပေါ်၌ ရေးမှတ်နေခဲ့၏။

ဘင်္ဂလားပင်လယ်ကို ကျော်ဖြတ်ခဲ့ပြီ။

ရခိုင်တောင်တန်းများကိုလည်း ကျော်ခဲ့ပြီ။

လမိုက်သည့်ညမို့ လသာသည့်ညသာ ဆိုလျှင် အဝေးမှ ဧရာဝတီမြစ်ကြောင်းကို တလက်လက် မြင်တွေ့နေရတော့မည် ဖြစ်၏။

ည ၁၁ နာရီခွဲတိတိ ရှိလေပြီ။

ဗိုလ်လှရီသည် (Sextant) ခေါ် ကောင်းကင်တိုင်း ကိရိယာဖြင့် ဂူဝံကြယ်၊ ဆီးရပ်ကြယ်၊ ရီဂါကြယ်များကို ကြယ်ကြည့် ပေါင်းချောင်မှ တိုင်းပြီး သူ့လေယာဉ်ပျံ ရောက်ရှိနေသည့် တည်နေရာကို တွက်ချက်ကြည့်လိုက်၏။

ရန်ကုန်မြို့နှင့် မိုင် ၃၀ ပင် မဝေးတော့။

"ဗိုလ်ကြီးလှရီ...ပစ်မှတ်ပေါ်ရောက်ဖို့ ဘယ်လောက်လိုသေးသလဲ"

လေယာဉ်မှူးဖရက်၏ လှမ်းမေးသံ ဖြစ်၏။

"ရှစ်မိနစ် ဗိုလ်ကြီး"

အရှေ့အနောက် သေနတ်သမား လေးယောက်က သူတို့ စက်သေနတ်များကို စမ်းသပ် ပစ်ကြည့်လိုက်ကြ၏။ လေယာဉ်ပျံကြီးမှာ ရုတ်တရက် တုန်ခါသွားပါသည် ။

"ဗိုလ်ကြီးလှရီ...ဟိုအရှေ့မှာ ချောင်းလိုလိုပဲ။ မဲမဲတန်းလေးတစ်ခု"

"ဟုတ်တယ် ဖရက်...ကျွန်တော်တော့ ရန်ကုန်မြစ် ဖြစ်လိမ့်မယ် ထင်တာပဲ"

စစ်အေးအချိန်သာဆိုလျှင် ထိုအကွာအဝေးမှ ရန်ကုန်မြို့ကို လှမ်းမြင်နေရတော့မည် ဖြစ်၏။ သို့သော် စစ်ကြီးအတွင်း အချိန်အခါဖြစ်၍ ရန်သူများ အမှောင်ချခိုင်းထားသဖြင့် မြို့၏ အရိပ်အယောင်မျှ မတွေ့ရသေး။

ဝဲလင်တန် ဗုံးကြဲလေယာဉ်တွင် ဒုလေယာဉ်မှူး မပါ။ လေယာဉ်သားအားလုံး ၅ ဦးသာ ပါ၏။ လေယာဉ်မှူး၊ လေကြောင်းလမ်းပြ၊ လေကြောင်းအချက်ပြ၊ အရှေ့စက်သေနတ်သမား၊ အနောက်စက် သေနတ်သမား၊ လေကြောင်းလမ်းပြ တာဝန်မှာ လမ်းပြလုပ်ရုံတွင် မဟုတ်ပါ

။ ပစ်မှတ်ပေါ်၌ ဗုံးချိန်သည့် တာဝန်ကိုလည်း ယူရပေသည် ။
