

Người Về Từ Cõi Chết

Phan Thanh Vân

Hôm nay đã là 29 tháng chạp, chỉ còn vài ngày nữa là Tết rồi. Tết năm nay là Tết Tân Hợi (1971) và đúng là cái Tết thứ 10 mà mình sống bơ vợ, xa gia đình, xa quê hương xứ sở.

Chiều hôm nay, sau khi hoàn thành xong chiếc giường đôi rề quạt, gã chính ủy (ủy viên chính trị) quản lý hợp tác xã mộc Đồng tiến ở thị xã Ba vì, tỉnh Sơn Tây gọi tôi lên văn phòng và nói:

- Anh nghỉ việc sáng hôm nay, về lán thu xếp để chuẩn bị ngày mai về Hà nội.

Tôi thắc mắc:

- Dạ, báo cáo cán bộ, tôi về Hà nội có chuyện gì và về bao lâu?

Gã lạnh như tiền:

- Anh đừng thắc mắc, đó là lệnh trên của Trung ương, tôi cũng không biết lý do. Anh cứ chuẩn bị sẵn sàng đi, và có lẽ anh sẽ không trở về đây đâu.

Ra khỏi văn phòng cán bộ, tôi trở về lán thu xếp đồ nghề mà trong lòng nghĩ ngợi miên man; lại cái gì đây? Được đưa về đây sống quần thú ở hợp tác xã mộc này đã gần 2 năm nay, ngày ngày tháng tháng lòng mình lúc nào cũng thấp thỏm lo âu với cái tội nặng nề thảm kín mang trong người là “giặc lái Mỹ ngụy” Năm 1961, sau khi lãnh cái án tù 7 năm, là tù Hỏa Lò Hà Nội đến trại này trại kia, cuối cùng là trại E Phố Lu (Lao Cai), tôi đã “ngoan ngoãn” cải tạo tư tưởng để trở thành “thành phần tiến bộ”, để sau khi hết án 7 năm tù, được hưởng thêm 2 năm “tự giác” ở lại trại giam. Và cuối cùng cho đến năm 1969, tôi đã thờ phào nhẹ nhõm người khi được nhân dân, Đảng và nhà nước trả tự do, đưa về đây quần thú với nghề thợ mộc, “ngày động tối điểm” (ban ngày lao động: cưa xẻ, đóng bàn, đóng giường, tối điểm danh trước khi đi ngủ).

Tối hôm nay trần trọc mãi, không tài nào ngủ được, lo nghĩ lại chuyện gì sẽ đến với mình đây, tại sao lại bị đưa về Hà nội, tại sao... tại sao... nằm mãi không ngủ được thôi thì dậy, phì phèo vài điều thuốc lào.

Ngoài lán các “đồng chí” đang quây quần bên đồng lửa to, canh nồi bánh chưng. Nghĩ lại nếu không có cái lệnh đi Hà nội thì giờ này mình cũng ngồi ngoài đó vì ban sáng mình đã được phân công canh nấu bánh chưng tối nay.



Sáng rồi, chưa tới 9 giờ thì thấy đã có một chiếc xe Molotova loại nhỏ như xe Jeep của Mỹ, đậu sẵn ở trong sân của Hợp tác xã. Tôi cũng đã sẵn sàng khi đồng chí cán bộ quản lý xuống kêu lên văn phòng gặp cán bộ trung ương. Vào đến văn phòng là tôi khựng lại, nghĩ thầm trong lòng: Lại cái ông Toán này nữa, cái ông cán bộ công an đã săn sóc mình trong mấy năm qua, từ khi mình được trở thành người tự do.!! Sau khi anh quản lý bảo tôi ngồi xuống rồi đi ra, ông Toán mới chậm rãi:

- Anh có được khỏe không? Hôm nay tôi lên gặp anh để đưa anh về Hà nội và sau đó đưa anh ra sân bay để anh đi Pháp đoàn tụ với gia đình. Đảng và nhà nước đã rất khoan hồng đối với anh và đã chấp thuận lời xin của gia đình người chị của anh ở bên Pháp, cho anh về

Pháp sum họp gia đình.

Nghe đến đây tôi như tắt thở, mừng đến nỗi nhịp tim đập mạnh như muốn nhảy ra ngoài, tuy nhiên vẫn cố lấy bình tĩnh để nghe tiếp những lời lải nhải của đĩa hát cũ đã rề, lập đi lập lại, nào là anh phải biết ơn nhân dân, biết ơn Đảng và nhà nước, nào là anh phải tiếp tục cải tạo tư tưởng để thành người tiến bộ, trở về phục vụ nhân dân, phục vụ Đảng và nhà nước v...và v...

Ông Toán nói tiếp:

- Đây là giấy thông hành tạm cấp cho anh để anh dùng đi đường ra nước ngoài, còn đây là giấy máy bay của hãng hàng không Pháp Air France đi từ Hà nội đến Paris . Giấy máy bay này do người chị của anh mua và gửi sang cho chúng tôi để nhờ đưa lại cho anh dùng. Thôi chúng ta chuẩn bị lên đường kéo trễ, anh còn có ý kiến, còn muốn phát biểu gì không?

Tôi lập bập:

- Dạ báo cáo cán bộ, dạ dạ thưa không!

Đứng dậy ra xe chân mình bủn rủn, đi hết muốn vũng. Đâu có ngờ!

Ra đến xe thấy cán bộ quản lý chạy lại:

- Anh cầm lấy túi bánh chưng này, đây là quà Tết của hợp tác xã tặng anh, cầm theo mà ăn đi đường.

Xe lăn bánh rời Ba Vì, bon bon trên đường hướng về Hà nội. Ngồi trên xe mà lòng tôi lâng lâng, nửa tỉnh nửa mơ, mừng lo lẫn lộn, vì chưa hẳn dám tin đó là chuyện thật, hai bên đường cây cối trơ trụi, bụi đường tung tóe theo làn bánh xe lăn, nhưng sao mình thấy cái gì cũng vui tươi, cái gì cũng đẹp sáng, tung bừng như...Tết. Mãi triền miên với trăm nghìn ý nghĩ trong đầu, tôi không để ý đã băng qua Hà nội lúc nào và đang trên đường tiến về sân bay Bạch mai. Xe đến cổng phi trường thì chạy chậm lại, tài xế lái xe vào đậu ở gần nhà ga hành khách, ông Toán bước xuống quay lại bảo tôi xuống xe theo ông vào trong làm thủ tục giấy tờ.

Tôi liếc nhanh quanh sân bay, ngoài bãi đậu xa hai ba chiếc máy bay rải rác đậu, một chiếc máy bay kiểu Ilouchine 14 của Nga (loại máy bay vận tải chở hành khách loại nhỏ đang chuẩn bị, năm ba người nhân công chạy chung quanh, người đổ xăng, người đi vòng phi cơ kiểm tra. Tôi nghĩ bụng mình sẽ đi với chiếc phi cơ này. Sau khi theo ông Toán vào quầy hành khách để trình giấy tờ, giấy thông hành, giấy máy bay...làm xong thủ tục, ông Toán nói:

- Thôi đến giờ rồi, anh theo ra máy bay đi, anh đi mạnh giỏi và hãy nhớ những gì anh đã tiếp thu được mà cố gắng trở thành người tốt.

- Dạ báo cáo cán bộ, dạ tôi xin cảm ơn!

Mình lập bập, hồi hả theo sau độ năm mươi người nữa ra hướng máy bay đậu. Nhìn những hành khách khác, không biết là Việt hay Tàu, người nào cũng áo bốn túi, cổ Mao, chắc toàn là cán bộ đi công tác, còn mình thì chả giống ai với bộ bà ba nâu, chân đi dép cao su Bình Trị Thiên, tay quấy túi bánh chưng bây giờ mới để ý thấy có bốn cái, mình lưỡng lự bước lên vào tìm chỗ ngồi trong phi cơ. Nhìn anh phi công cao lớn, da đỏ có lẽ là người Nga, mặc đồ phi hành dân sự, đi giữa hai hàng ghế hành khách để lên buồng lái, tôi ngẩn ngơ nhớ lại... ngày nào!

Chiếc vận tải cơ Ilouchine 14 của hãng hàng không Nga từ từ chuyển bánh ra phi đạo, ngừng lại chỗ thử máy và sau đó cất cánh nhẹ nhàng. Toàn thân tôi rung mạnh theo đà máy bay lăn trên phi đạo rồi từ từ rời đất liền và theo chiều cao bay lên, bỗng dưng hai mắt tôi nhắm nghiền lại, người tôi tự nhiên thấy ớn lạnh khi chợt nghĩ đến... một chuyến bay!!! Rồi những kinh hoàng, hãi hùng của những giây phút rùng rợn gần 10 năm xưa dần dần tiếp diễn qua tâm trí tôi như một cuốn phim:



Tôi nhớ rõ chiếc máy C47 trắng ngần do tôi lái khi vượt qua vĩ tuyến 17, bay là sát mặt biển xâm nhập vào bầu trời của miền Bắc, dù còn ở ngoài khơi của biển Đông, cả 7 người trong buồng lái chúng tôi đều bắt đầu thấy thần kinh căng thẳng; người này lo lắng liếc mắt nhìn người kia, không ai nói với ai một lời. Khi máy bay vào sâu nội địa, tôi còn nhớ lúc ấy khoảng hơn 1 giờ đêm, đột nhiên tôi thấy nhoáng lên như ánh chớp màu da cam ngay trước mặt tôi trong bầu trời như bức màn đen, máy bay tự nhiên rung giật mạnh, không hề nghe một tiếng nổ hay bất cứ một âm thanh gì, hai tay tôi ôm cứng lấy tay lái, cố giữ thăng bằng cho chiếc máy bay, mắt tôi còn thoáng thấy anh Mậu điều hành viên và anh Thích phi công phụ ôm chầm lấy nhau, rồi...tôi không còn biết gì nữa!

Không biết mãi bao lâu sau, khi thấy lạnh run, tôi cố mở mắt nhìn trong đêm tối đen kịt, người tôi như vỡ nát ra trăm mảnh, tôi không cử động được tay chân, đầu đờn tận cùng hồn tôi lửng lơ, tôi tưởng như tôi đã chết rồi, hay đang... chết. Sau đó dần dần một lúc, tôi mới cảm thấy đau như khắp cả người, chỗ nào cũng đau, tôi không nhìn thấy gì cả, cố thu hết tàn lực đưa tay quờ quạng hốt ít nước bùn lầy đưa lên mặt để rửa. Nước bùn nhầy nhụa hòa với một thứ nước mằn mặn trên gương mặt loang lổ của tôi, "máu" mặt tôi đầy máu, tôi cố mở mắt nhiều lần nhưng vẫn không thấy gì, đầu tôi như có ai cầm chiếc gậy đập đều đều, tôi lại mê man, tâm trí như có một khoảng trống rỗng, chẳng còn ý niệm gì về thời gian, không gian. Tôi cũng chẳng biết là cho đến bao lâu nữa, mãi khi tai tôi chợt nghe văng vẳng trong gió lao xao của đêm khuya:

- Chết tôi rồi, chết tôi rồi, nóng quá, nóng quá, chết...tôi rồi!

Tiếng kêu thảm thiết của những người đang chết cháy! Tôi không nhúc nhích gì được, cả một nửa người của tôi đã ngập sâu dưới bùn lầy, tôi cố mở mắt to: xa xa cách chỗ tôi "đứng" độ vài trăm thước, một đám cháy to, lửa đỏ bốc lên ngùn ngụt và những tiếng thét kinh hoàng mà tôi nghe từ đó vọng ra, tôi như nửa tỉnh nửa mê, chợt lờ mờ có ý niệm rằng chiếc C47 do tôi lái đã bị bắn rơi xuống đây và đang bốc cháy!

Tôi lại mê man bất tỉnh cho đến khi mở choàng mắt ra, lúc này đã nhìn được lơ mơ thấy khung cảnh đồng ruộng sinh lầy, đầu tôi đau nhức như có người lấy dao nạo vào óc, rồi tôi nghe rõ tiếng người hò hét xa xa, tiếng léo nhéo, quát tháo vẳng trong gió đêm. Một ý thức bừng dậy thành phản xạ của sự sống còn ập đến

như một đòn bẩy, tôi cố vùng vẫy, nhô người lên khỏi đám sinh lầy, nhưng tôi quá yếu, bất lực! Tiếng quát tháo lẫn lộn của đàn ông lẫn đàn bà càng lúc càng gần cùng với những ngọn đuốc lập lòe di động đốt sáng cả một góc trời, phần vì khắp người đau như dằm với bao nhiêu thương tích, phần vì quá khiếp sợ, đầu óc tôi tê đi, cho đến lúc họ đã quát tháo ầm ầm bên tai tôi mà tôi vẫn đứng im như một xác chết. Họ hò nhau túm lấy tay chân tôi, kéo tôi ra khỏi sinh lầy.

Lúc này trời đã sáng tỏ, tôi lơ mơ thấy không biết bao nhiêu người, đàn ông, đàn bà lớn nhỏ vây quanh tôi, súng ống gậy gộc, họ hàm hè như muốn nhai xương, nuốt sống, ăn thịt tôi đau đớn sức tàn, tôi sợ quá, nhắm mắt lại, rồi lịm đi, vắng vắng nghe tiếng quát, tiếng chửi rủa ập ngoáy vào tai tôi:

- Coi chừng, coi chừng, nó hãy còn sống, đập chết nó đi, đập chết nó đi, nó là biệt kích ác ôn của Mỹ Diệm! Cuốn phim đến đây tự nhiên tắt ngay, tôi giật mình bừng tỉnh dậy. Tôi đang ngả người trên chiếc ghế nhung của hành khách, máy bay đang bay êm, tiếng máy đều đều...trong máy bay gió lạnh nhưng người tôi ướt đầm mồ hôi, ướt thấm cả bộ quần áo nâu tôi đang mặc, tôi cảm thấy lạnh, lạnh ớn xương sống...với giấc chiêm bao vừa qua!

Với tay với cái mền đắp lên người mới nhớ ra các giấy tờ mang theo trong người, lần mò móc ra xem, ngoài tờ giấy thông hành tạm, đóng dấu đỏ của Bộ Công An Hà nội là giấy máy bay của hãng hàng không Pháp Air France, trong đó ghi chặng đường đi: Hà nội, Canton, Hồng Kông, Paris. Tôi nghĩ thầm trong bụng: tại sao ghé qua Quảng Đông (Canton) đó là đất đai của Trung cộng, nếu mà lòi thối trở ngại biết làm sao? Mãi loay hoay với ngàn ý nghĩ lo lắng, tôi không để ý đến đèn báo hiệu buộc dây an toàn bật cháy, cho đến khi người chiêu đãi viên đến nhắc tôi vì máy bay chuẩn bị đáp. Phi trường Quảng Đông vắng tanh, lạnh ngắt, không thấy một sinh hoạt nhộn nhịp nào như các phi trường dân sự khác, không thấy một chiếc máy bay nào khác đậu ở sân bay, ngoài chiếc máy bay tôi đang đi, từ từ vào bến đậu, ngay trước nhà ga hành khách. Tôi được mời xuống máy bay theo sau lẻ tẻ hai ba người hành khách khác, đi vào trạm nhà ga. Vì đã quen với cách thức đi lại của các phi trường quốc tế, tôi tìm ngay đến quầy tiếp khách đại diện của Air France. Sau khi trình giấy tờ, giấy máy bay của tôi cho người nhân viên, một người tàu, bập bẹ nói tiếng Pháp, anh ta xem xong rồi nói:

- Hiện tại chúng tôi không có đường bay nối tiếp (connection) giữa Canton và Hồng Kông, theo lộ trình đã được chỉ định và trả tiền trước, chúng tôi sẽ lo liệu cho anh đi Hongkong bằng đường xe lửa, và khi đến Hongkong anh sẽ tiếp tục lấy máy bay đi Paris, anh chuẩn bị theo tôi ra xe để tôi đưa anh ra nhà ga xe lửa cho kịp giờ.

Ngồi trên xe theo người nhân viên Air France từ phi trường ra ga xe lửa, quang cảnh hai bên đường xe chạy lạ hoắc, nhưng tôi đâu còn tâm trí nào để nhận xét! Nhà ga xe lửa Quảng Đông thật nhộn nhịp ồn ào khác thường, đặc nghẹt hành khách và hành lý. Người nhân viên Tàu dắt tôi len lỏi qua đám người, chen chúc đến quầy lấy vé và đưa tôi lên một toa giữa con tàu để tìm chỗ ngồi, may mắn tìm được một chỗ trống gần cửa sổ, anh ta chỉ cho tôi ngồi xuống và đưa tay bắt tay tôi chúc may mắn (bonne chance)

Khi xe lửa bắt đầu lện khệnh lặn bánh, một kiểu xe lửa từ thời chiến tranh 1914-18, cũng là khi tôi thấy đói lả, mệt như! Chợt nhớ túi bánh chưng xách tòn ten theo từ khi rời Hà nội, tôi mở ra lấy một cái, bóc lá, nhồm nhồm ăn ngon lành, thả hồn thưởng thức hương vị của bánh chưng Tết, mặc kệ cho quang cảnh ồn ào chung quanh, tiếng cười, tiếng nói "xí xí ngô cón" của các hành khách nông thôn Tàu ù loạ, đang chen chúc nhau trong toa tàu chật hẹp. Trời đã xế chiều, tôi không có ý niệm chính xác về thời gian, đoán chừng là đã 4, 5 giờ chiều thì xe lửa từ từ dừng lại vì đã tới trạm ranh giới giữa Quảng Đông và Hồng Kông. Sau khi xe lửa ngừng hẳn, giữa cảnh ồn ào nhốn nháo của hành khách, tôi thấy hai người mặc quân phục, một người Anh và một người Tàu, tôi đoán là nhân viên của Sở Di trú (Immigration) lên toa xe để kiểm soát giấy tờ. Khi họ đến chỗ tôi ngồi và sau khi xem xét giấy thông hành tôi trình ra, nhân viên người Anh lật qua lật lại tờ giấy của tôi, xem xong rồi chậm rãi nói:

- Với giấy thông hành này của CS Hà nội cấp cho anh đi đường, vì không phải là sổ thông hành chính thức, chúng tôi chỉ chấp nhận cho anh đi qua (transit) đất Hồng Kông 24 tiếng đồng hồ mà thôi, sau thời gian đó, anh phải đi ra khỏi Hongkong, nếu không chúng tôi sẽ bắt giữ anh và trục xuất anh về Hà nội, anh có hiểu rõ lời tôi nói không?

Tôi xanh mặt, lằm bằm trả lời:

- Yes, yes Sir!

Tay run run cầm tờ giấy thông hành người nhân viên Anh đưa trả lại, bụng nghĩ thầm:

- Chết cha thằng nhỏ rồi, rồi đây biết lo liệu làm sao?

Xe lửa ngừng hẳn ở nhà ga Hong kong, hành khách chen chúc nhau đi xuống, tôi đặt chân xuống nền gạch sạch mát của nhà ga, lòng tự nhiên thấy hả hê, vui lây với quang cảnh sinh hoạt của thế giới tự do! Tôi nhìn đồng hồ nhà ga, đã hơn 6 giờ chiều, tôi vội vã len lỏi ra khỏi nhà ga, tìm đường mò về phi trường Kaitak vì biết chắc đó là phi trường quốc tế của Hong kong. “Thả cạp về rừng”, may là đường xá ở Hong kong đâu có xa lạ gì với tôi khi tôi còn lái cho Air Vietnam và đã từng ghé qua ăn cơm bữa ở đây. Cát bước như vừa đi vừa chạy, băng ngang qua các phố xá đông nghịt người vui nhộn như cảnh Tết, nhưng tôi đâu có dám dừng chân để thưởng thức gì, vừa mệt vừa lo sao cho kịp đến phi trường Kaitak để bắt cho kịp chuyến máy bay Air France đi Paris.

Vào đến phi trường là lúc phố xá đã lên đèn, người tôi mệt nhoài, tôi hớn hển tìm đến quầy vé hãng Air France, trình giấy máy bay để đi cho kịp chuyến AF 1002, cất cánh lúc 20 giờ đi từ Hong kong sang Paris theo như trên bảng khởi hành (departure) mà tôi đã nhanh mắt nhìn qua. Người nhân viên hãng Air France sau khi ghi nhận và xem xét giấy thông hành của tôi, anh ta nói:

- Đây nhé, chúng tôi rất tiếc là không thể nhận cho anh đi trên chuyến bay này vì anh mang trong mình giấy tờ của CSBV và máy bay của chúng tôi phải làm transit ở Bangkok, tôi e ngại rằng nhà cầm quyền Thái lan sẽ làm khó dễ cho anh, tôi khuyên anh nên nhắn nại chờ chuyến sau, hoặc bay thẳng, hoặc ghé nơi nào có thuận lợi cho anh hơn thì anh hãy đi.

Cầm giấy tờ người nhân viên đưa trả lại mà tôi “hỡi ơi, sao lại gặp rắc rối quá trời như thế này”. Chân đi không vững, tôi lần mò ra ghế băng ngồi nghỉ đợi, trong lòng “trống đánh thùng thùng”, lo âu cứ nghĩ đến giờ sẽ bị trục xuất! Chợt có ai đằng sau vỗ vai tôi và một giọng phụ nữ vui vẻ nói bằng tiếng Pháp:

- Ê có khỏe không? Anh có phải là anh Vân, captain Air Vietnam ? Đi đâu mà ăn mặc kỳ cục không giống ai hết vậy?

Tôi ngơ ngàng quay lại, một người đẹp trong bộ y phục chiều dài viên hàng không tươi cười đưa tay cho tôi bắt:

- Anh quên tôi rồi sao? Tôi là Francoise,hôtesse Lufthansa nè!

Tôi ngạc nhiên, sượng sùng nhìn người thiếu phụ quen quen không nói được một lời, chị ta tiếp tục huyền thuyên kể lể.



À! thì té ra là Francoise Dupuis, nữ chiêu đãi viên bay cho hãng hàng không Đức, người mà thời xưa, lúc tôi còn lái cho Air Vietnam, đã từng được tôi mời mọc, ăn uống mỗi khi gặp nhau ở các escale Hongkong hay Tokyo... Tự nhiên tôi thấy thoải mái, mừng lây với cái vui mừng vồn

vã, hồn nhiên của người xưa, nay gặp lại nhau, tự nhiên tôi thấy có can đảm để “bóc” với nàng, đem “nghề của chàng” kể lể cuộc đời đã qua với hoàn cảnh hiện giờ của tôi cho nàng nghe. Nghe xong nàng vui vẻ:

- Anh đừng lo, tôi sẽ cố gắng thu xếp giúp anh. Anh đưa vé máy bay của anh cho tôi, tôi sẽ lo liệu cho anh trên chuyến máy bay Lufthansa của tôi, cất cánh đi Francfort lúc 10 giờ đêm, có ghé qua Paris, có điều là tôi dặn anh phải nhớ, khi đáp xuống Bangkok để tiếp tế xăng và lấy thêm hành khách, anh phải giả bệnh nằm lại trên phi cơ, tôi sẽ tìm cách thu xếp ổn thỏa cho anh tránh khỏi qua sự kiểm soát của Thái lan, anh nhớ nhé. Thôi anh đi theo tôi làm thủ tục cho kịp.

Tôi vui mừng vô cùng, lững thững đi theo người đẹp mà trong lòng thầm nghĩ sao lại còn may mắn gặp được cảnh “thánh nhân đãi kẻ khù khờ”.

Sau bao nhiêu gian truân trắc trở, lo lắng trên đoạn đường đời của một người “từ cõi chết tìm về tự do” cuối cùng tôi đặt chân xuống phi trường Orly (Pháp) ngày 7 tháng 2 năm 1971.

Cò trắng Phan thanh Vân Xuân 2002

Phan thanh Vân, nguyên là cựu sĩ quan KQVNCH tình nguyện nhập ngũ năm 1952 để đi du học khóa sĩ quan phi công tại Marrakech (Maroc) Phi châu và Avord (Pháp quốc). Tốt nghiệp phi công vận tải, anh về nước năm 1954 và phục vụ tại Phi đoàn I vận tải đồn trú tại căn cứ KQ Tân sơn Nhất.

Năm 1957, sau khi tiếp thu các phi đoàn vận tải của KQ Pháp giao lại (như các phi đoàn Béarn, Franche-Comté và Sénégal đóng tại TSN), với cấp bậc Trung úy, anh làm huấn luyện viên phi công vận tải tại Liên Phi đoàn 1 vận tải dưới quyền chỉ huy của Trung tá Nguyễn cao Kỳ.

Đầu năm 1958, anh được biệt phái sang Hàng Không Dân sự, lái phi cơ cho hãng Hàng Không VN (Air Vietnam) thay thế cho các phi công dân sự Pháp bị sa thải hồi hương.

Năm 1961, anh được gọi trở về Bộ Tư lệnh KQ để nhận lãnh nhiệm vụ mới. Anh được chỉ định chỉ huy và lái một trong hai chiếc "Cò Trắng", có nhiệm vụ đặc biệt bay thám thính, tiếp tế và thả dù các toán gián điệp biệt kích ra miền Bắc CSVN, (lúc bấy giờ chỉ có hai phi hành đoàn Cò trắng được thành lập để bay ra Bắc theo kế hoạch hoạt động tình báo do CIA Mỹ tổ chức và điều động, một phi hành đoàn do Trung tá Kỳ chỉ huy và lái, phi hành đoàn thứ hai do Trung úy Vân chỉ huy. Gọi là Cò Trắng vì 2 chiếc phi cơ C47 dành riêng cho các phi vụ đặc biệt này đều được "sterilized", tẩy xóa hết mọi cờ quạt, quốc huy, quốc hiệu để lại toàn thân chiếc phi cơ một màu nhôm trắng toát.)

Ngày 1 tháng 7 năm 1961, anh lãnh một nhiệm vụ đặc biệt thay thế cho ông Kỳ, lái phi cơ ra miền Bắc để thả dù tiếp tế biệt kích. Trong chuyến bay định mệnh này, phi cơ của anh đã bị hỏa tiễn tâm nhiệt của phóng không CSBV bắn rơi lúc 01 giờ 15 phút rạng ngày 2- 7- 61, khi phi cơ bay sát từ mặt biển vừa vào đất liền. Máy bay bị rơi xuống một nơi thuộc xã Tô hiệu, huyện Kim sơn, tỉnh Ninh Bình. Phi hành đoàn do anh chỉ huy và lái, gồm thêm 2 phi công phụ (Trung úy Phan khắc Thích, Thiếu úy Trần minh Tâm), 2 điều hành viên (Thiếu úy Tiêu huỳnh Yên, Chuẩn úy Phạm trọng Mậu), 1 vô tuyến điện viên (Trung sĩ Nguyễn văn Nở), 1 cơ khí viên (Thượng sĩ Phạm văn Đăng), ngoài ra còn có 3 biệt kích dù (Thượng sĩ Lộc, Trung sĩ Tiết và Thượng sĩ Khoa) thuộc phòng 46 (sở Bắc, sau đổi thành Nha Kỹ thuật).

Cả thảy 10 người trên phi cơ lúc bị bắn rơi xuống bãi sinh lầy, rồi bốc cháy, người chết cháy vì kẹt lại trong phi cơ, người bị thương nặng rồi chết sau đó, chỉ còn lại 3 người sống sót là anh, người cơ khí viên và 1 biệt kích dù. Cả 3 đều bị thương tích nặng và bị dân quân CSBV trên bờ ào ra bắt giữ. Sau một thời gian bị giam giữ hồi cung tại trại giam Hỏa lò Hà nội, ngày 15 tháng 11 năm 1961, anh bị đưa ra Tòa Án Quân Sự Trung ương CSBV xét xử cùng với 2 đồng hành với bản án như sau:

- Đinh như Khoa, biệt kích dù, 15 năm tù
- Phan thanh Vân, trưởng phi cơ, 7 năm tù
- Phạm văn Đăng, cơ khí viên, 3 năm tù

Sau khi lãnh án, anh bị đưa đi cải tạo ở trại Bắc Bạc (Ba vì, Sơn tây), rồi sau đó bị đưa lên giam giữ tại trại E ở Phố Lu (Lào Cai)

Năm 1971, anh được CSBV phóng thích sau một thời gian 10 năm (tù giam và quân thú), và nhờ sự lo lắng của gia đình người chị ruột, qua Hồng thập tự Pháp, anh được đưa sang Pháp để đoàn tụ với gia đình và sinh sống.