

<http://www.air-america.org/air-america-history.html>

Air America

Исторический обзор от начала до конца

История «Эйр Америка» загадочна и сложна, не в последнюю очередь потому, что она часто искажалась. Авторы книг и статей предполагают, подразумевают или назначают владение ЦРУ из-за романтических заговоров шпионского агентства и привлекательной привлекательности, но, по правде говоря, правительство США принадлежит Air America, а не ЦРУ.

Было, однако, соединение ЦРУ, и изначально персонал ЦРУ управлял компанией, хотя это продолжалось недолго. По большей части комплекс Air America вводился внутри страны. Президент Air America Хью Гранди не был сотрудником ЦРУ, но Джордж Дуул, генеральный директор Air America с 1959 года по 1971 год, работал в ЦРУ, курируя различные контрактные компании, в том числе Air America. Неясно, был ли Дуул штатным сотрудником или работал по договору личного обслуживания. Официально ЦРУ говорит, что нет записей о том, что он работает на них. Дуэль умер от рака в 1985 году. Он был пожизненным холостяком, и не было никаких некрологов, цветов или похорон. По иронии судьбы, хотя Гранди был женат и имел внешние интересы, он тоже не просил никаких похорон; оба Гранди и Дуул умерли в виртуальной анонимности.

Большие усилия были направлены на то, чтобы Air America выглядела как частное предприятие для правдоподобного отрицания, но вся работа была для правительства США, и когда сложная компания была демонтирована и проданные активы, Казначейство США получило прибыль.

Следует отметить, что шквал сообщений о дипломатических встречах и решениях, касающихся гражданской авиации и CAT Inc., является исчерпывающим и содержится в письмах и исторических заметках, упомянутых в сносках. Презентация здесь представляет собой незначительную информацию о реальной истории, и люди, читающие ссылки, могут прийти к разным выводам. Цель здесь состоит в том, чтобы обеспечить базовое понимание 30-летнего периода, когда прогрессивная разработка была повседневной.

«Эйр Америка» начала свою жизнь в 1946 году с китайской компанией «Гражданский авиатранспорт», принадлежащей генералу Клэр Ченнаулу и Уитингу Виллауэру. Ченналь был самым известным за его руководство «Летающими тиграми», поддерживающими китайские войска против вторжения Японии в Китай до участия Америки во Второй мировой войне. Willauer был Принстонским университетом и выпускником юридической школы Гарварда. Не удовлетворившись практикой адмиралтейского права и способствуя врожденному стремлению к приключениям и блужданию, Виллауэр нашел способ отправиться в Китай, объединиться с Ченнаулом и связать себя с молодой транспортной отраслью Китая после того, как Япония сдалась. Ченнаулл и Виллауэр преуспели в конце 1940-х годов, перевоза меха, олово, продукты питания и практически все остальное, что нужно было перемещать из одного места в другое. Летать было вероломным, и в лучшем случае с отсутствием навигационных средств. Летчики, ветераны Великой Отечественной войны, были опытными, отважными и смелыми.[1]

CAT - работники любили использовать сокращенный термин - встали на сторону китайской националистической партии во главе с Чан Кай-Шэком, когда в 1945-46 годах началась гражданская война между националистами и Коммунистической партией Китая во главе с Мао Цзэ-дуном. В 1949 году националисты бежали из Китая, когда они проиграли войну, и КПП помогла им перебраться в Формозу, где Чан Кай-Шек правил Китайской Республикой до своей смерти в 1975 году.

Как только националисты закончили переезд в Формозу, КПП больше не работала и была почти неплатежеспособной. Ченнау умоляла Госдепартамент приобрести авиакомпанию, используя аргумент о том, что у компании есть активы и опыт, чтобы сдержать Китай от расширения вдоль Тихоокеанского региона. ЦРУ хотело использовать авиатранспортные активы для своих операций по сбору разведывательных данных в Китае и настоятельно призывало к приобретению правительством США. Аргумент опустился глухо. Госдепартамент не хотел владеть китайской компанией.[2]

Таким образом, ЦРУ разработало план косвенного владения и предложило корпорацию, принадлежащую государству в штате Делавэр, которая создаст дочернее предприятие, которое, в свою очередь, купит часть гражданской авиатранспортной системы и, таким образом, замаскирует настоящего владельца.

Государственный департамент согласился и включил слегка ошибочную Airdale, Inc. в качестве холдинговой компании. Дочернее предприятие было названо CAT Inc., которое, в свою очередь, приобрело сорок процентов гражданской авиации. Китайские инвесторы держали шестьдесят процентов.

CAT Inc. создала полностью принадлежащую Республике Китай компанию под названием Asiatic Aeronautical Company Ltd. и все твердые активы, переданные этой компании. Пилоты, механики и персонал переехали в CAT Inc. Гражданский воздушный транспорт стал перевозчиком флага Республики Китай, перевозящим людей и грузов по всей Юго-Восточной Азии.

«Южный воздушный транспорт» был корпорацией Флориды, рекламируемой как фронтовая компания ЦРУ, но она также принадлежала правительству США. Дальнейшее запутывание проблемы собственности, SAT имел два подразделения (SAT Atlantic и SAT Pacific), но только один действующий сертификат. Сотрудники SAT Atlantic не могли взаимодействовать с SAT Pacific. И все сотрудники SAT Pacific были в том же списке старшинства с сотрудниками CAT Inc..

Первоначально ЦРУ было поручено управлять CAT Inc., но вскоре они поняли, что им не хватает работы, чтобы держать авиакомпанию на плаву. Финансирование правительства США потребует одобрения Конгресса и раскрывает право собственности правительства. Было принято решение разрешить компании действовать так, как если бы это было частное предприятие и предлагалось по государственным контрактам. В этот момент проект стал постоянной операцией, но никто не считал тяжелое положение сотрудников.

Правительство США принадлежало компании, и сотрудники работали непосредственно на предприятии. Правительство никогда не раскрывало действительного владельца сотрудникам. Некоторым сказали, что ЦРУ принадлежит компании, а мало кто работал непосредственно в ЦРУ, но ЦРУ является частью правительства США и ничего не владеет. Поэтому правительство не могло зачислить сотрудников в программу выхода на пенсию по государственной службе, потому что это тоже раскроет настоящего владельца и не может выдавать личные соглашения о предоставлении услуг, поскольку технически рабочие не были заключены контрактами. В результате сотрудники SAT Pacific, CAT Inc. и Азиатский авиационный и гражданский воздушный транспорт - все, казалось бы, отдельные компании, но на

самом деле одно и то же - не были ни рыбой, ни птицей, оставались свисающими и официально непризнанными.

Но теперь у компаний был внутренний трек для правительственных заявок, и уловка работала на финансовое финансирование, тем самым предоставляя возможность правительству проводить подпольные и скрытые операции, где политическое давление препятствовало открытой военной деятельности. Уловка также заглушила контроль над конгрессом.

У CAT теперь было несколько клиентов, в которые вошли ВВС США и ЦРУ. Позже клиентская база расширилась и включала Французскую Республику, спецназ армии США, USAID, IVS и CORDS, все из которых обеспечивали доход авиакомпании, сохраняя при этом секрет собственности.

Правительство США сокращалось и самозанято. Это была грандиозная схема для правительства, но наряду с ростом активности появились повышенные опасности для сотрудников, многие из которых думали, что они работают на частное предприятие.

Америка не была готова к корейской войне. Логистическая поддержка была крайне необходима, и появилась возможность для CAT Inc. Первым прибыльным контрактом была операция «Booklift» для команды «Дальний Восток», известная ее акронимом FEAMCOM. Требование было обширным, более 28 самолетов и 500 или более человек. Операция была недолговечной, но CAT выполнял превосходно в трудных условиях. Как сказал один комментатор: «Пять членов летного состава CAT Incorporated отдали свои жизни в корейском воздушном транспорте. Хотя гражданские лица, пилоты принимали на себя все риски военных участников операции «Борьба с грузом», в том числе возможность принести им жертву. КПП на воздушном транспорте проделала хорошую работу».[3]

В ноябре 1952 года пилоты CAT Inc. Норман Шварц и Роберт Снодди, оба пилота, украшенные WW2, были назначены для извлечения агента из Маньчжурии в коммунистическом Китае с использованием недавно разработанного устройства для выхватывания. С-47 был спроектирован с крюком, который бы зацепил линию между двумя полюсами. У человека на земле была бы привязка к линии, и он был бы схвачен, поскольку самолет пролетел на медленной скорости. Два агента ЦРУ затем перетаскивали захваченного человека в самолет.

Но миссия была скомпрометирована, и ловушка была заложена для ничего не подозревающих пилотов. Самолет был сбит, и пилоты погибли в результате аварии. Два агента ЦРУ, Джон Дауни и Ричард Фекто, были захвачены и приговорены к тюремному заключению на 20 лет. Никто не знал их местонахождение, пока их не выпустили, и они появились на дружественной территории два десятилетия спустя.

Примерно в то же время Французская Республика была вовлечена в их конфликт с Вьет-Мин в так называемом французском Индокитае. Хо Ши Минь работал с союзными войсками против Японии и указал, что президент Рузвельт сказал ему, что ему будет предоставлен контроль над Вьетнамом за его услуги. Рузвельт умер, и Трумэн не выполнил соглашение, действительно ли оно или нет, заявив, что Французская Республика сохранила контроль над этим районом. У Хо были коммунистические связи и поклялся взять Вьетнам силой. Французская Республика обратилась к Соединенным Штатам с просьбой поддержать военную авиагрузовую авиацию, но Эйзенхауэр неохотно использовал американских пилотов в непопулярном конфликте как во Франции, так и в Америке.

Вместо этого работа была передана CAT Inc. Пилоты были тайно обучены самолетам С-119 в Clark AFB на Филиппинах. Самолет был быстрее, чем С-46, имел более мощные двигатели и мог нести более тяжелую нагрузку. Задняя дверь позволила быстро выйти из парашютированных предметов и, таким образом, сократить время на цель. Самолеты были одеты во французские цвета, чтобы скрыть свою

идентичность. Это был первый в мире военный самолет, который не был сертифицирован FAA, но он не был последним.

Миссии не были лишены опасностей, и несколько членов экипажа были ранены. В 1954 году пилоты CAT Джеймс Макговерн и Уоллес Буфорд были сбиты над Диеном Бьен Фу. Крушение убило обоих пилотов. Они были очень любимы, и их смертельная казнь бросила взгляд на сообщество CAT. Макговерн был доброжелательно прозван Землетрясением МакГуном за его появление его сверстниками. Это был разрушительный удар по моральному духу, и правительство США никогда не признавало эту трагедию. Частичные останки были восстановлены через несколько лет после окончания войны в Лаосе.

24 февраля 2005 года Джеймс Макговерн был посмертно награжден (вместе с Буфордом и шестью другими выжившими летчиками) Легион Чести с званием рыцаря (шевалье) президентом Франции Жаком Шираком за их действия по снабжению Дьен Бьен Фу в течение 57-дневная осада.[4]

Одним из пилотистов был Алан Поуп, который вылетел в Корейскую войну захватчиком Дугласа Б-26 и заработал три авиационных медали и выдающийся летающий крест. Папа покинул ВВС США в 1954 году и принял работу с CAT Inc.

Администрация Эйзенхауэра опасалась, что Индонезия станет коммунистическим государством, но не хочет использовать американские военные войска для вмешательства. В решении снова использовалась CAT Inc., которая обеспечивала правдоподобную отрицательность.

В 1958 году Папе было приказано Кларку АФБ на Филиппинах, где ему назначили летать на черном Б-26 с зачеркнутыми отметками. Другие включали пилота CAT Inc. Уильяма Била и Конни Сейгрис, пролетавших вместе с RBV Catalina. Их задачей было поддержать движение ПРПИ / Перместа против правительства президента Сукарно в Индонезии.[5]

Папа был сбит при бомбардировке и схвачен. Индонезийский военный суд судил и осуждал его, и он был приговорен к смертной казни. Бобби Кеннеди договорился о выпуске в 1962 году, и Папа отправился на работу в «Южный воздушный транспорт».

Airdale Inc. была переименована в Pacific Corporation в 1957 году. И потому, что вызов CAT CAT и гражданской авиации акронимом CAT вызвал путаницу, было предложено изменение названия для CAT Inc. в Air America, Inc. Некоторые крупные авиакомпании ворчали, но в 1959 году название CAT Inc. было изменено на Air America, Inc. Это была та же компания, но с другим именем. Asiatic Aeronautical Company Ltd. также получила новое название: Air Asia Company Ltd.

Эйзенхауэр рассказал своему преемнику Джону Кеннеди, что Лаос был «ключом ко всей области Юго-Восточной Азии».[6] Лаос был заперт на суше, но он служил естественным барьером из Китая и Кеннеди, опасаясь захвата Коммунистической партии Паэт-Лао, в апреле 1961 года направил оперативную группу-перевозчик в Сиамский залив. Спецназ США уже был в Лаосе, обучая Лао войска уже в 1959 году в рамках проекта Hotfoot.

Лаос был примитивным большинством стандартов и имел несколько судоходных дорог. Единственным логистическим источником был Air America. Кеннеди приказал Морской авиабазе эскадрильи 16 в Удорн, Таиланд, чтобы создать подразделения по эксплуатации и техническому обслуживанию Air America и имел 16 вертолетов UH-34D, отправленных непосредственно из морских пехотинцев. В то же время Project Hotfoot был переименован в White Star.[7]

Женевское соглашение 1962 года было соглашением между Соединенными Штатами, Советским Союзом, Китаем, Северным Вьетнамом, Бирмой, Камбоджей, Таиландом, Южным Вьетнамом, Францией, Индией, Польшей, Канадой и Лаосом.[8] Все

американские войска ушли из Лаоса, но северные вьетнамцы по-прежнему нарушали соглашение и использовали нейтральный Лаос для транспортировки военных войск и поставок вдоль лаосско-воинской границы в Южный Вьетнам, чтобы убить американцев и южновьетнамских войск.

Америка столкнулась с тремя плохими выборами: открыто атаковать северных вьетнамских войск в Лаосе и публично обманывать за нарушение Соглашения; уйти и рискнуть потерять Тихоокеанский Рим до коммунизма; или проводить скрытые и подпольные операции в попытке остановить движение. Они выбрали последнее, но они нуждались в материально-технической поддержке и не могли сохранить секретность при использовании американских военных. Решение снова было Air America.

Активность в Лаосе в 1963 году была минимальной, но трагедии все еще происходили. Воздушная Америка C-46 была сбита к востоку от Саваннакхета. Задние члены экипажа вылетели, но пилот, Джозеф Ченни и его недавно нанятый второй пилот Чарльз Г. Херрик были убиты, когда самолет взорвался в воздухе. Члены экипажа, которые выручали, были захвачены Патетом Лао. Один американец Евгений Х. ДеБрайн и пять местных специалистов по авиаперевозкам, которые обычно назывались «кикерами», стали военнопленными и в течение нескольких лет подвергались бесчеловечным лишениям. Один из оставшихся в живых, Phisit Intharathat, скрылся после почти трех с половиной лет в неволе. Его мужественная история сердца. Все остальные кикеры погибли в неволе. Евгений ДеБруин указан как МВД, но считается умершим. [9]

В 1964 году военно-морской флот использовал F-8 Crusaders в качестве фоторазведочного самолета для пролета над восточной лаосской границей, чтобы попытаться проверить деятельность северных вьетнамцев, направляющуюся на юг, на то, что позже было названо дорогой Хо Ши Мина. В какой-то момент пилот F-8 выпрыгнул, и Air America попытался спасти его, но потерпел неудачу после столкновения с интенсивным наземным огнем. Пилот сбежал, но военно-морской флот настоял на том, чтобы поисково-спасательные самолеты были доступны, если больше самолетов были сбиты. К декабрю 1965 года 170 самолетов США были потеряны во время операций по запрету под названием «Роллинг Гром». Первоначально северный Лаос находился слишком далеко от Таиланда, чтобы быть полезным для поисково-спасательных операций (SAR). USAF держал вертолеты в Лаосе, но риск быть захваченным и публично открытым, поскольку нарушители Соглашения были слишком высокими.[10]

Воздушная Америка вновь взяла на себя боевую роль, а пять пилотов-пилотов - Джон Вирен, Рик Бирн, Эд Экхолдт, Джо Хейзен и Том Дженни, а позже Дон Ромз были тайно обучены трояну T-28D и использовали как закрытая авиационная поддержка поисково-спасательных операций. Точное количество спасений, сделанных Air America, неизвестно точно, но оценивается более чем в ста.[11]

В 1963 году ВВС США использовали военнотружущих в качестве передовых авиадиспетчеров в Лаосе. Их называли Бабочками и летали на Air America Helio Couriers и Pilatus Porters. Это была успешная программа, и ни один человек не погиб или не получил ранения, но командующий командованием тактического воздушного командования ВВС США хотел ввести в эксплуатацию офицеров, которые были оценены летчиками-истребителями.[12]

В 1966 году ВВС США основали программу Ворона, летающую на самолете Cessna O-1 Bird Dog. Это была агрессивная и опасная программа, и значительная часть пилотов была убита от вражеской стрельбы. Они также нуждались в материально-технической поддержке. Air America обработала техническое обслуживание самолета, вытаскила белые фосфорные ракеты для обнаружения целей из Таиланда в различные места Лаоса и выступала в качестве SAR для сбитых пилотов.[13]

Военные удары ВВС США в Лаосе обострились на протяжении 1960-х годов, но погода в Лаосе затруднилась. ВВС США нуждались в навигационном снаряжении, а в северном Лаосе на одной из самых высоких гор в этом районе был установлен секретный радар. Air America предоставила местонахождение продовольствие и другие предметы и была совместно ответственна за экстренную эвакуацию участка, если это необходимо. Сайт был укомплектован техникой USAF без боевой подготовки или опыта. Из отчета CHECO: «Как было предусмотрено в планах эвакуации, решение о эвакуации было зарезервировано для посла Вьентьяна. Первый приоритет эвакуированных был выделен 13 сотрудникам TSQ / TACAN; однако было необходимо предоставить достаточное количество вертолетов, чтобы можно было снять в общей сложности 155 человек. Остальные, партизаны, должны были быть извлечены, когда Командующий по обороне в районе считался уместным. Пять вертолетов, три ВВС США и две воздушные Америки были обозначены как сила, необходимая для эвакуации.

Чтобы обеспечить немедленную возможность, два вертолета Air America должны были оставаться на ночь (RON) каждую ночь на близлежащем участке Lima 98; Вертолеты ВВС США должны были поступать из ресурсов Таиланда. Впоследствии некоторые сообщения ВВС США выразили желание вертолетов Air America на сайте RON 85, а не 98. Однако ничего не изменилось; опасалось, что присутствие вертолета на площадке 85 спровоцирует попытку противника уничтожить эти прибыльные цели. Если бы они были уничтожены, запланированная возможность аварийного подъема исчезла. Но точка была хорошо принята, поскольку погода также могла нарушить аварийный полет с сайта 98 на сайт 85. "[14]

TOP SECRET

HR70-14

APPROVED FOR
RELEASE DATE:

~~OUTGOING MESSAGE~~ Department of State

02319

INDICATE COLLECT
 CHARGE TO

TS# 721 ~~TOP SECRET~~

AUG 5 4 07 PM '65

85
55
5
ACTION: AmEmbassy VIENTIANE 92
INFO: AmEmbassy BANGKOK 206
SAIGON 338
CINCPAC

JOINT STATE/DEFENSE MESSAGE

LIMDIS

BACKGROUND USE ONLY

Cable Sec Embtel 94; Deptel 56

LIMDIS
Routing SAR in Laos

DDI-3
D/DC-1
D/DRE-5
EDD-6
7-9
10
C/IAA-12

1. Political factors require that Air America helicopters continue to assume responsibility for all SAR operations in Laos.
2. For SAR missions in North Vietnam, Thailand-based USAF-marked helicopters are to be used and for this purpose may be, if necessary, prepositioned on ground in Laos at Site 36 as required for scheduled Rolling Thunder operations, and may at your discretion be authorized to refuel at Sites 46 and 107.
3. USAF-marked aircraft and associated personnel are not authorized to remain over night at Site 36 or elsewhere in Laos.
4. CINCPAC's proposal at your request for increasing helicopter UE to 21 being considered by JCS and will be subject of septel. For temporary period only pending resolution of this matter, Thailand-based USAF-marked helicopters may be used in

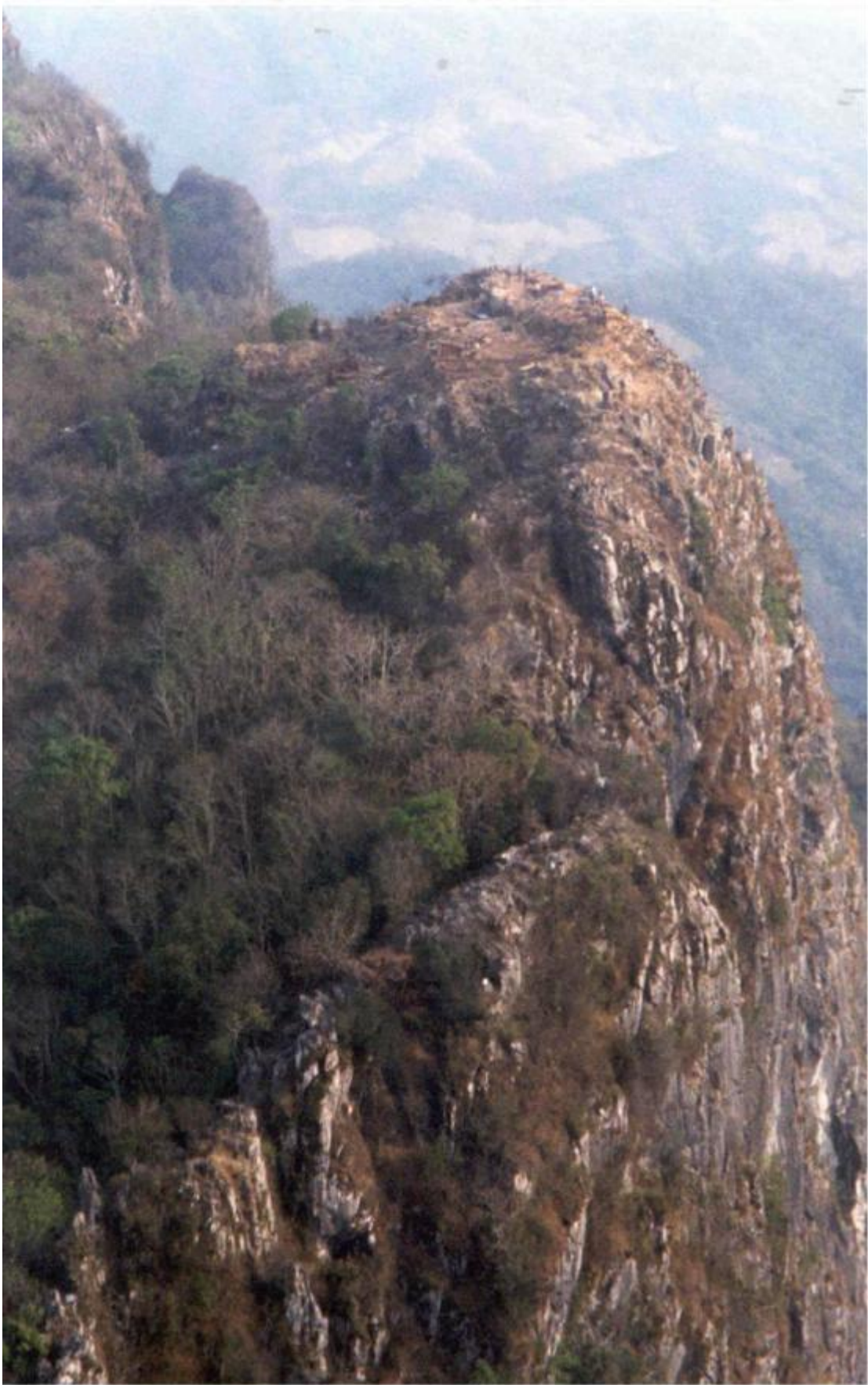
Drafted by: FE:SEA:RF:slutz,JK: new 8/4/ 5
Classification: FE - Leonard Unger
Telegraphic transmission and classification approved by: OASDRG/ISA: Adm. Blouin #11
(JS-J3 - Adm. Mustin)
FE-SEA - Mr. Barbis
Mr. Trueheart
Mr. Pickering
L/FE - Mr. Aldrich
FE - Mr. Cowherd
TOP SECRET
REPRODUCTION FROM THIS COPY IS PROHIBITED UNLESS "UNCLASSIFIED"

FORM 5-63 DS-322

TOP SECRET

Поэтому Air America имела юрисдикцию и полномочия для осуществления военной деятельности в Лаосе; отчет СНЕСО вместе с секретной директивой Госдепартамента США является prima facie доказательством для этого утверждения.

В январе 1968 года два бомбардировщика Ан-2 из России произвели бомбежку. Вертолет Air America только что прибыл с поставками и наблюдал за нападением. Вертолетный пилот Тед Мур вылетел вместе с одним из атакующих самолетов и механиком полета Гленом Вудсом, застрелил самолет, используя винтовку для выживания, которую выполняли большинство механиков полета, если их вынудили на вражескую территорию. Это был первый случай, когда вертолет когда-либо сбивал военный самолет.



LS-85 Фотограф неизвестен

В марте 1968 года обученный северо-вьетнамский блок атаковал сайт, уменьшив скалу, которую невозможно было подняться. Сайт упал, и несколько техников были убиты. Два вертолета Air America Bell были отправлены из L20 Alternate, капитан Фил Годдард в один и капитан Кен Вуд в другой. Годдард приземлился на нижней части участка и эвакуировал ключевых сотрудников ЦРУ. Вуд не мог приземлиться на вершину горы и должен был парить над поверхностью земли. Он смог вывести семь техников. Последний из них был M / Sgt. Ричард Лой Этчбергер. Он помогал загружать раненых в стропы и отбивался от наступающих северных вьетнамских войск. Расти Айронс, механик полета, помог эвакуироваться в вертолет.

Когда вертолет взлетел, сержант. Этшбергер был смертельно ранен вражеской пулей. Пуля также разрушила винтовку вылета механика и почти ранила его.

Оставшимся в живых повезло, что пилот не пострадал.[15] M / Sgt. Эшбергер был удостоен Медалью Почета Конгресса, которая была заслужена. Дерево и утюги ничего не получили.

В 1969 году Ричард Никсон поклялся, что закончит войну во Вьетнаме. Никсон обострил боевые действия в Лаосе, заставив Северного Вьетнама отвлечь активы в Лаосе и заставив его казаться, что южные вьетнамцы могут справиться с их безопасностью против северных вьетнамцев. Возросла и военная активность Air America. Бои на севере в LS-20 Alternate были интенсивными и кровавыми и сражались как солдатами хмонг, так и тайцами. Через 25 лет Air America понесла около 186 убитых в действии, причем 35% произошло между 1969 и 1973 годами.

К этому времени «Эйр Америка» перевозила тонны боеприпасов, риса и других продуктов питания, воды и топлива для самолетов в немаркированных военных выпусках C-123s, Caribou, C-130, C-46, UH34D и Ch-47C вместе с FAA - одобрены вертолеты Bell и порты Pilatus. USAF улучшил свои спасательные вертолеты и методы, но Air America по-прежнему полагалась на помощь в поисково-спасательных операциях.[16]

Битва за Скайлайн, сражавшаяся с Хмоном, Таис, США и Эйр Америка, была кровавой и напряженной. Северная вьетнамская армия попыталась сделать Skyline еще одним Дьен Бьен Фу и потерпела неудачу. Это была победа огромных размеров, но она не была представлена. Америка и Королевская Лаосская армия вместе с хмонами и тайцами выиграли битву, но проиграли войну политикам.[17]

Война в Лаосе внезапно закончилась в 1974 году. Не было никаких партий победы или почестей. Он просто остановился. Американские военнопленные в Ханое были выпущены в январе 1973 года в соответствии с Парижскими мирными соглашениями 1973 года, но никаких упоминаний о военнопленных в Лаосе не было, в том числе тех, кто работал с Air America.[18]



Разрешение на использование фотографии у бывшего специалиста по авиаперевозкам ААМ Дэн Гамелин. LS-20A

Несколько лет спустя антивоенные авторы начали писать о войне в Лаосе, заявив, что это секретная война ЦРУ и обвинили Америку в убийстве и хаосе в регионе. См., Например, мюзикл «Нью-Йорк таймс», написанный лаосской женщиной, которая никогда не видела Лаоса.[19] Их было бы гораздо больше.

Бывший пилот Air America написал ответ и перефразирован здесь.

«Истина, как описывается одним философом, чаще всего используется для обозначения того, что она согласуется с фактом или реальностью. Общепринятая противоположность истине - это ложь, которая, соответственно, может также принимать логический, фактический или этический смысл. Красноречивость не обязательно обеспечивает правдивость. Автор использует правду и ложь коллективно и красноречиво, но правда где-то посередине.

Америка с искренностью подписала Женевское соглашение 1962 года и намерена соблюдать содержащиеся в нем заветы. И, кстати, ЦРУ действует по поручению Совета национальной безопасности. Итак, это была война Америки, а не война ЦРУ в Лаосе. Но Америка не нарушила соглашение. Это был северный вьетнамский. У Америки была приверженность Южному Вьетнаму. Северные вьетнамцы использовали Лаос для проникновения в Южный Вьетнам, потому что они предполагали, что Америка не остановит их в нейтральной стране. В 1959 году и в начале 60-х годов Америка попыталась обучить армию Рояль-Лао, чтобы защитить себя. Это было трудное занятие, потому что Лаос был разделен на три фракции, которые воевали с еще одним много лет до прибытия американского военного присутствия. Лаос был сонным королевством с несколькими дорогами и разными племенами с разными идеологиями, а хмонг был только одним из них. Ни одно из горных племен не предало правительству Рояль Лао. Большинство даже не подозревало, что оно существует.

Америка столкнулась с серьезными выборами. Они могли бы открыто противостоять северному вьетнамскому народу, что вызвало бы осуждение со стороны ряда других стран; попытайтесь сорвать NVA скрытно или уйти.

Америка решила действовать тайно и тайно. Америка не бомбила Лаоса. Америка бомбила северных вьетнамцев, которые были в Лаосе, незаконно убивая невинных лаосцев и южновьетнамцев. Многие лаосцы умерли в этой войне, но так много американцев. Американцы не убивали лаосцев и американцев - Северные вьетнамцы убивали их.

Война в Юго-Восточной Азии не закончилась хорошо. Он просто остановился без победы. Обещания были сделаны с обеих сторон и нарушены. Но именно Америка взяла тысячи беженцев, в том числе родителей автора, и предоставила им средства для процветания. Некоторые из них жалуются на свой старый образ жизни, который был скрежета и сжигания горного хозяйства, и ему было трудно акклиматизироваться, но большинство их потомков пошло в университеты и стали адвокатами, учителями и бизнесменами здесь, в Америке.

С другой стороны, северный вьетнамцы собрали всех тех, кто встал на сторону Америки и поместил их в так называемые лагеря перевоспитания. Несколько тысяч из них, включая короля и королеву Лаоса, были отправлены Сэму Неуа и были вынуждены переносить каторжные работы, жить в пещерах с питательной питательной средой и принимать их условия или расстреливать. Большинство умерло от недоедания.

А теперь Америка - злодей? Почему никто не предлагает, чтобы Северный вьетнамцы репарации за то, что они сделали с Лаосом и лаосцами? Возможно, это потому, что даже предложить такую идею в Лаосе или Вьетнаме заставит вас застрелить или посадить в тюрьму на всю жизнь. Здесь, в Америке, в безопасности и в тепле, автор может свободно истолковать свою версию истины, не опасаясь возмездия, и мы приветствуем ее навыки написания, но правда ли это? »

Сотрудники Air America разбросаны. Некоторые пошли работать в Иран, Индонезию и Тайвань, а некоторые просто отправились домой в Соединенные Штаты. Несколько человек отправились во Вьетнам, где собиралась разразиться еще одна трагедия.

Работа во Вьетнаме была более административной, чем работа в Лаосе, которая была более военизированной, но это не означало, что опасности не существует. Нападения на наземный огонь не были такими распространенными во Вьетнаме, но они все еще случались, и для экипажей Air America требовалась должная осмотрительность и бдительность. В Лаосе бегуны были редкостью, но частые во Вьетнаме, и молочный бег мог быстро перейти в опасную ситуацию в любой момент. Навигационные средства были доступны в различных точках Южного Вьетнама, но это не помогло Air America, поскольку их самолеты не были оснащены навигационным оборудованием. В результате произошли смертельные и трагические происшествия, которые не имели никакого отношения к войне, но, возможно, их избегали при установке оборудования.

Работа в Air America осуществлялась через контракты с USAID, CORDS и в 1973 году - Международную комиссию по контролю и надзору. (Компания была заключена с контрактом, а сотрудники не были.) ICCS был побочным продуктом Международной комиссии, созданной в 1953 году. Их задача заключалась в контроле и наблюдении за соглашением о Женевских соглашениях 1954 года, которое разделило Северный и Южный Вьетнам вдоль 17-й параллели. Предположительно, у ICCS была власть, но правда в том, что они этого не сделали. Однако Америка была сверхдержавой, и жалоба ICS об Америке оказала большее влияние публично, чем требование о Северном Вьетнаме.[20]

Америка была чувствительна к неблагоприятной рекламе и старалась придерживаться Женевских соглашений, но она столкнулась с реальностью, что Северный Вьетнам не сделал, и не хотел и не заботился о том, что об этом думали. Таким образом, Америка продолжила скрытую и тайную политику публичного представления Air America как свободного предприятия, действующего во Вьетнаме по различным контрактам. Контракты предоставили метод разделения работы и выставления счетов различным клиентам, но, как и в Лаосе, самолет или вертолет, работающий по контракту USAID, может работать в ЦРУ или в подразделении специальных сил в районе Дельта или II корпуса.[21]

«Эйр Америка» оставалась или уходила туда, где им говорили президент и Совет национальной безопасности, и не имели автономии свободного предпринимательства. Когда все компании, занимающиеся свободными предприятиями, покинули Вьетнам по указанию своих советов директоров, Air America оставалась по прямому указанию президента через различные команды, в состав которых входили Государственный департамент и оборона.

Военная деятельность уменьшилась после подписания Мирных соглашений 1973 года, но вскоре после этого значительно возросла. Однако американские войска больше не присутствовали, и боевые действия были между северными и южными вьетнамцами. Южный Вьетнам якобы смог защитить себя от Северного Вьетнама после ухода американских войск, но провинция после провинции упала на север вьетнамцев упорядоченным образом. Как и в Лаосе, Air America участвовала в эвакуации испуганных людей, бегущих от вторгшихся в Северный Вьетнам. Эвакуации были хаотичными и опасными и требовали крайнего терпения и профессионализма со стороны экипажей Air America.

В 1974 году ракетно-огневая ракета, получившая удар, ударила по вертолету Air America, убив всех на борту. Эти ракеты не могли быть обнаружены летными экипажами и могли быть где угодно в любое время; они представляли новую опасность для уже опасного места.

Конгресс хотел выйти из войны во Вьетнаме. Соглашения, заключенные на Парижских мирных переговорах, были отменены. Америка выиграла войну в 1972 году в военном отношении, но проиграла ее политически из-за Конгресса и неточной отчетности антивоенной прессой.[22] Америка не могла использовать американские войска в Южном Вьетнаме более шестидесяти дней, а это вовсе не означает, потому что для обеспечения материально-технического обеспечения значительного контингента требуется больше времени. Некоторые американские военные советники оставались и выполняли героический долг в северной части Южного Вьетнама с южными вьетнамскими морскими пехотинцами в битве под названием «Пасхальное наступление 1972 года».[23]

Но к 1975 году большинству людей было очевидно, что Южный Вьетнам собирается упасть на Северный Вьетнам. По какой-то причине посол продолжал надеяться, что неизбежного не произойдет, но в апреле он это сделал, и это было как трагично, так и обескураживать. Сотрудники Air America попытались подготовить пункты для пикапов для эвакуации ключевого персонала и обеспечения заправочных станций. Посол не будет сотрудничать, потому что он считает, что такая подготовка будет возбуждать население и сигнализировать о поражении северных вьетнамцев. Импровизация, потому что новый стандарт и летные экипажи Air America преуспели. Операция «Частый ветер» пришла с удвоенной силой, и видеоролики показали картину после того, как изображение вертолетов «Эйр Америка» совершило героический поход час за часом, но средства массовой информации проигнорировали голубые и серебряные птицы.

Командиры с неподвижным крылом сражались с криками орды людей, пытающихся убежать, и с разбитыми сердцами были вынуждены оттолкнуть женщин и детей,

потому что иначе это означало бы перегрузку, которая сделала бы самолет неспособным летать. Взлетно-посадочная полоса в Сайгоне стала неработоспособной, и экипажи самолетов-самолетов совершили свой последний вылет в Бангкок подавленным и усталым.

Вернулись только вертолеты, и сейчас топливо стало серьезной проблемой. Расчеты должны были быть сделаны, чтобы определить, сколько времени они могут остаться, и сколько времени потребовалось для полетов на американские корабли в море. Военно-морским экипажам никогда не рассказывали, что такое Air America, что еще хуже, и относилось к ним так, как будто они тоже были эвакуированными. Прибыв на борт кораблей, экипажи были встречены с взведенным оружием; пилоты наблюдали, как их двери кабины были быстро удалены, и им было предложено вытолкнуть их вертолеты в воду, чрезвычайную и опасную для жизни процедуру. Некоторые подчинялись, а другие - нет, а те, которые не быстро взлетели и полетели на другие суда для дозаправки. Тот, кто подчинился, капитан Дэйв Кендалл, был выловлен из моря, капающего в мокром состоянии и скремблированного на борту вертолета, пилотируемого Ларри Стадулисом, чтобы продолжать эвакуацию весь день.[24]



Вертолет Air America Сайгон 1975 GettyImages-514874806.jpg

Вертолеты Air America, которые были спасены, были доставлены на Филиппины. Экипажи были бесцеремонно сброшены в Гонконге. Представитель Air America встретил экипажей, дал им билеты в свои дома и сказал, чтобы они пошли домой. Как и в Лаосе, опыт Air America во Вьетнаме закончился внезапно. Опять же, не было ни партий победы, ни почестей, ни фанфар. Имейте в виду, что Air America была государственной корпорацией, и сотрудники были государственными служащими. Немногие в это время знали настоящего владельца. В течение одного года Air America, Inc. была распущена, Air Asia Company Ltd. была продана E-Systems, а прибыль от продажи была возвращена в Казначейство США. Сотрудникам, имеющим право владения в государственной корпорации, были отказаны в льготах. ЦРУ, которое, несмотря на частые сообщения, не принадлежало

компании, заявив в письменной форме Секретарю ВВС США, что сотрудники Air America проводили военную деятельность без полномочий и юрисдикции, были переплачены и заслужили ничего, кроме того, что они получили в качестве сотрудников, работающих с компанией. JAO USAF написал секретарю ВВС США, что сотрудники Air America были храбрыми душами, но были «непривилегированными воюющими сторонами», более детальное описание незаконных комбатантов или наемников, которые действовали в военном отношении как добровольцы, но без полномочий и юрисдикции.

Это печальный комментарий к группе, которая заслуживает большего. Подполковник РЕТ Эдвард Марек, возможно, сказал это лучше всего в своей статье, LS-36, «Аламо» в Лаосе:

«Люди в Air America были отправлены домой в 1975 году, и, вероятно, из-за всей политики и секретности, окружающих его, людей Air America не получали с большим количеством, если таковые вообще были, фанфары. Будучи ветераном США в Индокитайской войне, подразделение которой занималось электронной разведкой, в основном по Лаосу, я могу сказать вам, что термин «Эйр Америка» всегда выявлял «ненавистников», которые я буду называть их в журналистике и книгоиздательстве, Я догадываюсь, что никто из них не понимал, что служба, жертвы, лояльность и доблесть, с которыми эти люди летают, а главное, не понимали, что они сделали то, что сделали для своей страны и ее союзников в этой войне. Я лично советую им шляпу.»[25]

Аллен Кейтс

© 25 мая 2017 г.

[1] Луи Панцер, который представлял Дэвида Хиклера, базового менеджера ААМ Вьентьян, Лаос. Находится в Air America Notebooks из книг Уильяма М. Лири, библиотеки Юджина Макдермотта, Техасского университета в Далласе; <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CAT%20VOL%201.pdf>

[2] <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/196501.pdf>

[3] The Greatest Airlift: история боевого жесткого переплета - 1954 by Annis G. Thompson

[4] <https://www.cia.gov/news-information/featured-story-archive/earthquake-mcgoons-final-flight.html>

[5] Ноги к огню: скрытые операции в Индонезии, 1957-1958; Кеннет Конбой и Джеймс Моррисон

[6] <http://www.history.com/this-day-in-history/eisenhower-cautions-successor-about-laos>

[7] http://www.marines.mil/Portals/59/Publications/Operation%20Millpond%20US%20Marines%20in%20Thailand%20PCN%2010600001800_1.pdf

[8] <http://tswil.weebly.com/the-geneva-accord-of1962.html>

[9] <http://air-america.org/about-air-america/articles/prisoner-in-laos-a-story-of-survival-by-phisit-intharathat>

[10] <http://www.talkingproud.us/Military/Military/LS36Alamo.html>

[11] <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1964-68v28/d197>

[12] Секрет секретности: контроль авиаударов в подпольной войне в Лаосе, Ян Черчилль. Доступно на Amazon

[13] Встреча Стива Каньона: и Летящий с ЦРУ в Лаосе; Карл Л. Полифка; Логово Ворона; Крейг У.Дьюринг

[14] <http://www.geocities.ws/koratmahknut/warinlaos/Lima85/excerptschecols85.htm>

ИНОСТРАННЫЕ ОТНОШЕНИЯ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ 1964-1968 ГОДА, том ХХVIII. ЛАОС. Выпущен Госдепартаментом США, типография правительства США, Вашингтон, 1998 год. ОТДЕЛ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПУБЛИКАЦИИ 10523, УПРАВЛЕНИЕ ИСТОРИКА, БЮРО ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНОВ

[15] <http://www.historynet.com/tribute-sgt-richard-etchberger-who-received-medal-of-honor-posthumously-for-heroics-at-secret-site-in-1968.htm>

[16] <http://www.historynet.com/review-honor-denied-the-truth-about-air-america-and-the-cia.htm>

http://www.spectre-association.org/pdfs/Spectre_Rescue.pdf

[17] <https://www.amazon.com/Battle-Skyline-Ridge-Timeline-December-ebook/dp/B00EZ8PDZK>

[18] Институт военной истории Вьетнама, победа во Вьетнаме: официальная история Народной армии Вьетнама, 1954-1975 годы. Сделка Мерле Приббеноу. Лоуренс К.С.: Университет Канзасской прессы, 2002.

Nalty, Bernard C. *War Against Trucks: Воздушный запрет в Южном Лаосе, 1968-1973 годы*. Вашингтон, округ Колумбия: Программа музеев и истории военно-воздушных сил, 2005 год.

Ван Стааверен, Джейкоб, *Запрет в Южном Лаосе, 1960-1968 годы*. Вашингтон, округ Колумбия: Центр истории военно-воздушных сил, 1993 год.

Vongsavanh, Brig. Генерал Сучай, Военные операции и деятельность RLG в лаосской Panhandle. Вашингтон, округ Колумбия: Центр военной истории армии США, 1980 год.

<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1961-63v24>

Война в Лаосе, 1954-1975 годы. Кеннет Дж. Конбой. Публикации эскадрильи / сигналов, 1994 год.

Ричард Никсон, RN: Мемуары Ричарда Никсона.

Breaux, Jarred James, Лаосская гражданская война: непримиримость генерала Phoumi Nosavan и американское вмешательство осенью 1960 года. Morrisville, North Carolina: Lulu, 2008.

Конбой, Кеннет с Джеймсом Моррисоном, Теневая война: Тайная война ЦРУ в Лаосе. Boulder CO: Paladin Press, 1995.

[19] http://www.nytimes.com/2015/05/28/opinion/heirs-of-the-secret-war-in-laos.html?_r=0

[20] Броснан В. (2010, 29 января). Международная контрольная комиссия для Вьетнама; дипломатический и военный контекст (Т). Получено с <https://open.library.ubc.ca/cIRcle/collections/831/items/1.0093453> (оригинальная работа, опубликованная в 1975 году) Раздел II

[21] <https://www.utdallas.edu/library/specialcollections/hac/cataam/Leeker/history/Vietnam2.pdf>

[22] <https://www.amazon.com/Politically-Incorrect-Guide-Vietnam-Guides/dp/1596985674>

[23] https://www.amazon.com/Ride-Thunder-Vietnam-Story-Triumph/dp/193507105X/ref=sr_1_1?s=books&ie=UTF8&qid=1488120324&sr=1-1&keywords=ride+the+thunder

[24] <https://www.utdallas.edu/library/specialcollections/hac/cataam/Leeker/history/Vietnam3.pdf>

[25] <http://www.talkingproud.us/Military/Military/LS36Alamo.html>