

Borys Grinchenko Kyiv Metropolitan University
Faculty of Romance and Germanic Philology
Linguistics and Translation Department

Translation project: *Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam* by Rick Gehweiler /

Перекладацький проєкт: переклад книги Ріка Гехвайлера «Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam»

MA Paper
Kucherenko Dmytro
PERm-1-23-1.4d

Цими підписами засвідчую, що подані
на захист рукопис та електронний
документ є ідентичними

30.11.2024

Кучеренко Д.В. 

Research supervisor
S. Merkulova, PhD

Kyiv 2024

Abstract

This MA paper provides a comprehensive overview of *Pop a Smoke: Memoir of a Marine Helicopter Pilot in Vietnam*, a memoir that delves into the personal experiences of Rick Gehweiler, a U.S. Marine helicopter pilot during the Vietnam War. The work not only recounts the author's military service but also serves as a poignant reflection on the emotional and psychological impact of war, highlighting the bonds formed in combat and the lasting legacy of service.

The study examines key characteristics of the memoir genre, focusing on how personal narratives offer unique insights into historical events and human experiences. It also explores the specific challenges involved in translating military terminology, as well as the strategies used to make these terms accessible to both military personnel and the general public. The importance of localization in this context is emphasized, particularly how cultural and military references are adapted to ensure clarity and understanding.

Additionally, the analysis identifies distinct stylistic markers in Gehweiler's writing, such as his use of vivid imagery, direct language, and emotional depth, which capture the raw realities of war. Through these stylistic choices, the author successfully conveys both the complexity of combat and the enduring impact it has on those who experience it. This study underscores the value of personal narratives in shaping our understanding of history, especially through the lens of military service.

Keywords: Rick Gehweiler, military terminology, translation strategies, linguistic elements.

Анотація

У цій магістерській роботі представлено всебічний огляд мемуарів «Pop a Smoke: Memoir of a Marine Helicopter Pilot in Vietnam», які заглиблюються в особистий досвід Ріка Гевайлера, пілота гелікоптера морської піхоти США під час війни у В'єтнамі. Твір не лише розповідає про військову службу автора, але й слугує гострим роздумом про емоційний та психологічний вплив війни, висвітлюючи зв'язки, сформовані в бою, та довготривалу спадщину служби.

У дослідженні розглядаються ключові характеристики мемуарного жанру, зосереджуючи увагу на тому, як особисті розповіді пропонують унікальне розуміння історичних подій та людського досвіду. Воно також досліджує специфічні проблеми, пов'язані з перекладом військової термінології, а також стратегії, які використовуються для того, щоб зробити ці терміни доступними як для військовослужбовців, так і для широкої громадськості. Підкреслюється важливість локалізації в цьому контексті, зокрема, як адаптуються культурні та військові посилання для забезпечення ясності та розуміння.

Крім того, аналіз визначає чіткі стилістичні маркери у творчості Гевайлера, такі як використання яскравих образів, прямої мови та емоційної глибини, які відображають грубі реалії війни. За допомогою цих стилістичних прийомів автор успішно передає як складність війни, так і тривалий вплив, який вона має на тих, хто її переживає. Це дослідження підкреслює цінність особистих наративів у формуванні нашого розуміння історії, особливо через призму військової служби.

Ключові слова: Рік Гевайлер, військова термінологія, стратегії перекладу, мовні елементи.

Contents

Introduction.....	4
Chapter 1. Translation of <i>Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam</i> by Rick Gehweiler	5
Chapter 2. Challenges in translation of military, technical terminology and the author's individual style with emotive markers.....	41
2.1 Rick Gehweiler, the author of Pop a Smoke and Book description.....	41
2.2 Memoir characteristics.....	41
2.3. Translation of military terminology.....	43
2.4 Stylistic markers of the author's individual style and challenges of their translation.....	46
2.5 The concept of localization in the translation of measurement units, army structure and ranks.....	49
Conclusions.....	51
List of References.....	52
Appendix.....	54

Introduction

The Vietnam War, which lasted from the middle of the 20th century, was very important not only for the United States but for the entire world. War and its consequences always leave a deep mark on society, many soldiers came back home from Vietnam wanting to share their experiences, fears, and lessons from the battlefield. That's why military memoirs have become an important source of information about the realities of warfare. Memoirs become a kind of bridge between the past and the present. They help new generations understand the complexities of war and its long-lasting effects. They serve as an important tool not only for documenting history, but also for healing the emotional wounds that remain with veterans for life. The author of this book is a military helicopter pilot who took part in the Vietnam War. In his book he tells us about his personal experience being on missions as a combat pilot. His main idea is to present to reader a wide range of emotions that feel soldiers during combat actions and what challenges they face.

In this project, we will translate and analyse excerpt of this book, our **aim** is providing a clear and precise translation of this text to the target audience. Main challenges in this text are: military and technical terms, colloquialisms and stylistically marked words which help author to take the reader to the events that take place in the book. Also, the difference between Ukrainian and American culture and traditions especially measures of weight, distance, and area, play a crucial role, and our task will be to translate this text adapted to our target audience. In the end, our goal is not just to translate words but to show the deep emotions and lessons in them. We want to honor veterans' voices and help others understand the complexities of war and the journeys of those who lived through it. By doing this, we hope to support discussions about the effects of conflict on people and society.

The **aim** of the project is to translate abstract from the book *Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam* By Rick Gehweiler and provide analysis of translation challenges and translation techniques applied in the process of translation.

To achieve the above-mentioned aim of the project, the following **objectives** of this project were defined:

1. To characterize the source text style and define common features of memoirs;
2. To specify military terminology and professional slang as major lexicon of the source text and outline strategies of translation;
3. To analyse the performed Ukrainian translation and identify particular challenges of translation posed by military terms, stylistic markers, military professional slang and measurements;
4. To provide a comprehensive overview of techniques applied in the process of translation with corresponding examples.

The **project material** is abstract from the book *Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam* By Rick Gehweiler.

The **translation project** includes an introduction, abstract of the source book (in English), Ukrainian translation of the abstract from the book, translation commentary, conclusions, references, and appendices.

The translation project consists of - 36 pages of actual translation and – 11 pages of translation analysis.

The translation project is verified in the Second Ukrainian Scientific and Practical Conference 2024 “New Trends in Translation Studies, Philology and Linguodidactics in the Context of Globalization Processes”.

Chapter 1. Translation of *Pop A Smoke: Memoir of A Marine Helicopter Pilot in Vietnam* by Rick Gehweiler

Source text

I Pop Smoke

By the end of January 1969, I'd been in Vietnam three months. I was a Marine Corps helicopter pilot attached to HMM-362, a helicopter squadron known as the "Ugly Angels." Some days were routine, and others were anything but. I'd been assigned, along with three other pilots and copilots, to resupply and medevac operations in support of 3/2, a battalion of Marines operating just south of the demilitarized zone, or DMZ, which separated North and South Vietnam. The 3/2 signified the 3rd Battalion of the 2nd Regiment in the 1st Marine Division. The division was assigned to combat operations in I Corps, which covered the area from the DMZ south to Da Nang. We flew the Sikorsky H-34, the first model of helicopter to see duty in Vietnam.

In 1962, HMM-362 became the first helicopter squadron to serve in Vietnam. It provided support to the South Vietnamese army in its fight against the Viet Cong and the North Vietnamese regulars. The squadron was called "Archie's Angels" after its commanding officer, Lieutenant Colonel Archie Clapp. A veteran of World War II and Korea, Colonel Clapp was a fearless and innovative leader. He developed tactics and support procedures that would set the standard for helicopter operations throughout the Vietnam War. After Colonel Clapp retired, the squadron was renamed the "Ugly Angels" due to the H-34's ungainly appearance and its role as an angel of mercy for saving hundreds of lives over years of harrowing medevac missions. It became the primary support aircraft for the Marines when they

TL Translation

I Сигнальний дим

До кінця січня 1969 року, я пробув в В'єтнамі три місяці. Я був пілотом гелікоптера морської піхоти, прикріпленого до ескадрильї НММ-362, відомої як "Бридкі Ангели". Деякі дні були рутинні, інші якими завгодно, але не такими. Разом з трьома головними пілоти та другими пілоти, мене призначили на операції з постачання та медевакуації, для підтримки 3/2, батальйону морської піхоти, який діяв на півдні демілітаризованої зони або ДМЗ, що розділяла Північний та Південний В'єтнам. Позначення 3/2 означає 3-й батальйон 2-го полку, 1-ї дивізії морської піхоти. Цю дивізію призначили для ведення бойових дій, на території від демілітаризованої зони на південь до Дананга, що підпорядковувалась першому армійському корпусу. Ми летіли на вертольоті Sikorsky H-34, це була перша модель гелікоптера, яка служила у В'єтнамі.

У 1962 році, НММ-362 стала першою вертольотною ескадрильєю, яка служила у В'єтнамі. Вона надавала підтримку південнов'єтнамській армії в її боротьбі з в'єтконгівцями та північнов'єтнамськими регулярними військами. Ескадрилья отримала назву "Ангели Арчі" на честь командира, підполковника Арчі Клеппа. Ветеран Другої світової війни та війни у Кореї, полковник Клепп був безстрашним та прогресивним лідером. Він розробив тактики і процедури підтримки, які стали стандартом для вертолітних операцій протягом всієї війни у В'єтнамі. Після того як полковник Клепп пішов на пенсію, ескадрилью перейменували на "Бридкі Ангели" через незграбний зовнішній вигляд H-34 та його роль ангела милосердя, який врятував сотні життів за роки виснажливих медевакуаційних місій. Він став основним літаком

entered the war as a fully operational combat force in 1965. The bad news was that by 1969, the H-34 was an older and underpowered aircraft. It had some serious limitations, especially in the high humidity and altitude of the mountainous areas in western Vietnam and the DMZ.

The good news was that it could take some significant damage and keep flying. The pilot and copilot sat side by side in the cockpit, situated above a big Wright radial 1820 reciprocating engine, which was encased by clamshell doors at the front of the aircraft. Since most ground fire came from below, the engine frequently acted as a huge bullet bouncer. Most other helicopters in the war by then had overhead jet engines and nothing more than plexiglass between the pilots and whatever fire came from below. On rare occasions we'd land at Quang Tri for lunch. Walking to the mess hall from the flight line, we always passed a long line of combat-damaged H-46s. The plexiglass on many was damaged so badly, we knew the pilots would have been lucky to survive. I remember thinking, Thank God I'm flying the 34, and not one of those 46s. It was eight-thirty on a Monday morning in February, and the operations shack was crammed with pilots and copilots awaiting their orders. The building, like all buildings at Phu Bai, was a simple rectangle with wooden walls rising three feet from a concrete pad and screening covering the rest of the expanse to the low metal roof overhead. The screening allowed for some air circulation to combat the insufferable heat of Vietnam, but that day there wasn't a whisper of a breeze. The room smelled like a gym full of old sneakers.

My copilot that day was Dave Evans, a big blond farm boy from Nebraska who had a slow and easy way about him. He'd played linebacker at the University of Nebraska and was named All-American

підтримки морської піхоти, коли вона вступила у війну як повноцінна бойова одиниця в 1965 році. Погана новина полягала в тому, що до 1969 року H-34 став застарілим і малопотужним літаком. Він мав деякі серйозні обмеження, особливо в умовах високої вологості і висоти гірських районів на заході В'єтнаму і ДМЗ.

Хороша новина полягала в тому, що він міг витримати значні пошкодження і продовжити літати. Пілот і другий пілот сиділи пліч-о-пліч у кабіні, розташованій над великим радіальним поршневым двигуном Wright 1820, який був закритий розсувними дверима в передній частині літака. Оскільки наземний вогонь вівся переважно знизу, двигун часто виконував роль величезного кулевідбивача. Більшість інших гелікоптерів на той час мали реактивні двигуни над головою, тому між пілотами та вогнем, що вівся знизу не було нічого, окрім плексигласу. У рідкісних випадках ми приземлялися в Куанг Три на обід. Йдучи до їдальні з льотної смуги, ми завжди проходили повз довжелезну чергу пошкоджених у бою H-46. Оргскло на багатьох з них був пошкоджений настільки сильно, що ми розуміли, що пілотам пощастило б, якби вони вижили. Пам'ятаю, я подумав: "Слава Богу, що я лечу на 34-му, а не на одному з тих 46-х". Була восьма тридцять ранку лютневого понеділка, і бойова рубка була переповнена головними пілотами і другими пілотами, які чекали на накази. Будівля, як і всі будівлі на базі Фу Бай, являла собою простий прямокутник з дерев'яними стінами, що здіймалися на метр від бетонного майданчика, і сіткою, що закривала решту простору аж до низького металевих даху над головою. Сітка забезпечувала певну циркуляцію повітря для боротьби з нестерпною в'єтнамською спекою, але в той день не було навіть шепоту вітерця. У кімнаті смерділо, як у спортзалі, повному старих кросівок.

Моїм другим пілотом того дня був Дейв Еванс, великий білявий хлопець з ферми в Небрасці, який мав спокійний і невимушений темперамент. Він грав лайнбекером в Університеті Небраски і був

his senior year. Square-jawed, with a generous smile and a gentle disposition, he was as nice a guy as I ever met. Dave had been in the squadron five months, and while he'd been in-country longer than I had been, it was my turn as pilot. At that point in the war, there were no more H-34 pilots being assigned to the squadron; the H-34 was being replaced by the newer H-46s. With no new copilots to train, we just rotated back and forth between pilot and copilot duties. Dave's experience was a plus and having him as my copilot was reassuring. Having a calm and steady presence in the cockpit is a must in combat. The second aircraft on our flight of two was piloted by Skeeter Dubois. Skeeter always wore a mischievous smile, had a heavy Cajun accent, and was never at a loss for words no matter what the topic, especially if that topic was his hometown of New Orleans.

"Y'all think I'm jokin' when I tell ya that N'awlins is tha best city in tha country, but I can garrontee that we got tha finest-lookin' women in tha world dare. And ain't no better food than down-home Cajun cookin'. Tha's fo' shore." He was thin-framed and had a gait not unlike a chicken, his head bobbing along atop a long, skinny neck as he regaled anyone who'd listen with his impressive collection of jokes. I never saw a man who could drink as much as Skeeter. I always felt Skeeter had joined the Marines to get away from trouble at home. Men joined the Marines for a lot of reasons. Some were running to something, while others were running away from something. His copilot that day was Ian Kelly, a stocky, freckled-faced, red-haired Irishman who had distinguished himself as captain of the boxing team before graduating from Notre Dame, and had the nose to prove it. By contrast, Ian had a wonderful tenor voice and would from time to time grace us with a beautiful rendition of "Danny Boy." An Irishman myself, I always felt moved by it. Ian was expected to join his father's law firm upon his graduation, but to his father's dismay, he'd joined

визнаний найкращим гравцем Америки у свій випускний рік. З квадратною щелепою, щирою посмішкою і легкою вдачею, він був найприємнішою людиною, яку я коли-небудь зустрічав. Дейв прослужив в ескадрильї п'ять місяців, і хоча він був у В'єтнамі довше, ніж я, настала моя черга бути головним пілотом. На тому етапі війни в ескадрилью більше не призначали пілотів H-34; H-34 замінили на новіші H-46. Не маючи нових других пілотів, яких можна було б навчити, ми просто чергувалися між обов'язками пілота і другого пілота. Досвід Дейва був плюсом, і те, що він був моїм другим пілотом, заспокоювало. Спокійна і впевнена атмосфера в кабіні пілота є обов'язковою умовою в бою. Другий літак у нашій двійці пілотував Скітер Дюбуа. Скітер завжди пустотливо посміхався, говорив з сильним кадзунським акцентом і завжди мав що сказати, про що б не йшлося, особливо якщо ця розмова стосувалася його рідного міста Новий Орлеан.

"Ви всі думаєте, що я жартую, коли кажу, що Новий Орлеан - найкраще місто в країні, але я можу запевнити вас, що у нас найкрасивіші жінки у світі. І немає кращої їжі, ніж домашня кадзунська кухня. Це стопудово." Він був худорлявий і мав ходу, схожу на курячу, його голова хиталася на довгій худорлявій шії, коли він зачаровував кожного, хто слухав його, своєю вражаючою колекцією анекдотів. Я ніколи не бачив чоловіка, який би пив так багато, як Скітер. Я завжди вважав, що Скітер пішов у морську піхоту, щоб втекти від проблем вдома. Чоловіки йшли в морську піхоту з багатьох причин. Хтось прагнув до чогось, а хтось тікав від чогось. Його другим пілотом того дня був Ієн Келлі, кремезний, з ластатим обличчям, рудий ірландець, який відзначився як капітан боксерської команди ще до закінчення Нотр-Даму, і доказом для цього був його ніс. На відміну від його напарника, Ян мав чудовий тенорний голос і час від часу радував нас прекрасним виконанням "Danny Boy". Я сам ірландець, я завжди відчував себе зворушеним через це. Після закінчення університету Ян мав приєднатися до юридичної фірми свого батька, але, на превеликий жаж

the Marines to fly. His father was furious, but most people could never understand what it was that made us want to fly so much, especially combat missions. I'm not sure we really knew why either, but it was a passionate force within each of us. By nine o'clock, we were bathed in sweat and wishing we were flying and not sitting in a sauna. At least there would be a breeze through the cockpit. Be careful what you wish for. The orders came at nine-fifteen. Both A and C companies in the battalion were in serious contact and needed fresh troops, ammo, and medical evacuations. Dave grabbed the paperwork from the operations officer, and we headed out to our aircraft, followed by Skeeter and Ian. I looked at Dave as we walked to our aircraft and smiled. "At least we aren't frying in that miserable sweatbox." "Amen to that," Dave replied, as he strode along beside me in his usual farm-boy manner. He ran a hand through his damp blond hair. The H-34s were parked in a revetment area atop what was called Marston Matting. The perforated metal plates could be linked together to form parking areas for aircraft and in some cases runways. By 9:20, you could fry an egg on them. The 34s had been sitting there all morning, and by the time we climbed into the cockpit, it was like an oven.

Dave looked over from the copilot's seat and grinned. "What was that about not frying in a miserable sweatbox?" Adrenaline began coursing through my veins as we went through our preflight checklist. I turned on the ignition. The first cough of that big radial engine is a sound unlike any other. The only comparison I can think of is four or five Harley-Davidsons starting up together. A big plume of smoke belched from the exhaust pipe just below the cockpit. The cabin filled with smoke and the unmistakable smell of fuel and oil. The combination of sounds and smells as the 34 rocked a bit side to side is a moment when a pilot becomes one with the aircraft. The engine roared, and the old 34 shuttered and vibrated as it came to life. Once

батька, він вступив до морської піхоти, щоб літати. Його батько був розлючений, але більшість людей ніколи не могли зрозуміти, що саме змушує нас так сильно хотіти літати, особливо виконувати бойові завдання. Я не впевнений, що ми знали, чому, але це була пристрасна сила всередині кожного з нас. До дев'ятої години ми були вкриті потом і хотіли б літати, а не сидіти в сауні. В кабіні літака принаймні був би вітерець. Будьте обережні у своїх бажаннях. Наказ надійшов о дев'ятій п'ятнадцять. Роти "А" і "С" батальйону перебували в активному бойовому зіткненні і потребували свіжих солдатів, боєприпасів і медичної евакуації. Дейв взяв документи у оперативного офіцера, і ми попрямували до нашого літака, разом з Скітером і Яном. Я подивився на Дейва, коли ми підійшли до літака, і посміхнувся. "Принаймні, ми не смажимося в цій жалюгідній духовці". "Аміль", - відповів Дейв, крокуючи поруч зі мною у своїй звичайній фермерській манері. Він провів рукою по своєму вологому світлому волоссю. Н-34 були припарковані на майданчику, який називався Марстон Маттінг. Перфоровані металеві пластини можна було з'єднувати між собою, утворюючи стоянки для літаків, а в деяких випадках і злітно-посадкові смуги. О 9:20 на них можна було посмажити яєчню. 34-ті простояли там весь ранок, і коли ми залізли в кабіну, вона була схожа на піч.

Дейв подивився з місця другого пілота і посміхнувся. "Що там було про те, щоб не смажитися в жалюгідній духовці?" Адреналін почав текти по моїх венах, коли ми проходили наш передпольотний чек-лист. Я увімкнув запалювання. Перший кашель цього великого радіального двигуна - звук, не схожий ні на який інший. Єдине порівняння, яке мені спадає на думку, - це чотири чи п'ять Харлі-Девідсонів, що заводяться разом. З вихлопної труби під кабіною вирвався великий шлейф диму. Кабіна наповнилася димом і характерним запахом пального та мастила. Під час поєднання звуків і запахів, коли 34-й трохи погойдувався з боку в бік, - це момент, коли пілот стає єдиним цілим з літаком. Двигун заревів, і старий 34-й здригнувся і задрижав, ніби оживаючи. Як тільки

the RPMs (engine revolutions per minute) were up to speed, I engaged the rotor head, and the air filled with the high whine of the four rotor blades as they sliced through the hot morning haze. The rotor blades picked up speed, and the H-34 continued shuddering, straining to lift itself into the sky. I raised the collective lever with my left hand and stabilized us into a three-foot hover, checking our RPMs. I pressed forward slightly with my right hand on the cyclic stick between my legs, and we moved slowly forward to begin our ascent. Helicopter pilots always like to explain that helicopters don't really fly—they just keep from crashing. Whatever the case, there's nothing more exhilarating than flying one, especially when you're headed into combat.

The adrenaline continued pulsing through me, and every sensory fiber in my body was on full alert. This was where the rubber met the road. Every bit of training and experience came into play, and I focused on what lay ahead. In addition to the pilot and copilot, the H-34 carried a crew chief and a door gunner. Both sat in the belly of the aircraft, with its single-entry door on the right side, where the M60 machine gun was mounted. All loading and unloading happened through that right-side door, unlike the well-known Huey helicopter, which was open on both the right and left sides. The one-door configuration of the H-34 made for some significant restrictions when loading, unloading, and returning fire with the M60. I had an experienced crew in the belly of the H-34 that day. My crew chief, already on his second tour, was Stacy Brinkman. Solid and fearless, he oversaw the mechanical integrity of the aircraft as well as all the loading and unloading on each mission. "Keg" Johnson—I never did know his real first name—was the door gunner, and I'm fairly sure his nickname came from his beer-drinking prowess. Keg was a "short-timer," near the end of his first tour. Our two aircraft headed to the north end of the base, where the reinforcements and supplies were

оберти двигуна набрали потрібну швидкість, я увімкнув головку гвинта, і повітря наповнилося високим виттям чотирьох лопатей гвинта, коли вони прорізали гарячий ранковий туман. Лопаті гвинта набрали швидкість, а H-34 продовжував здригатися, намагаючись піднятися в небо. Лівою рукою я підняв важіль загального кроку і стабілізував вертоліт у триметровому зависанні, перевіряючи обороти. Я злегка натиснув правою рукою на ручку управління циклічним кроком між ногами, і ми повільно рушили вперед, щоб почати підйом. Пілоти гелікоптерів завжди люблять розповідати, що гелікоптери насправді не літають - вони просто намагаються не розбитися. Як би там не було, немає нічого більш захоплюючого, ніж політ на гелікоптері, особливо коли ви прямуєте в бій.

Адреналін продовжував пульсувати в мені, і кожен фібр мого тіла був в повній бойовій готовності. Це був момент істини. Всі тренування і досвід вступили у гру, і я зосередився на тому, що чекало попереду. Окрім пілота і другого пілота, на борту H-34 були командир екіпажу і кулеметник. Обидва сиділи в кабіні для пасажирів, з одностворчастими дверима з правого боку, де був встановлений кулемет M60. Все завантаження і розвантаження відбувалося через ці праві двері, на відміну від добре відомого вертольота Huey, який був відкритий як з правого, так і з лівого боку. Однодверна конфігурація H-34 накладала певні обмеження при завантаженні, розвантаженні та веденні вогню у відповідь з M60. Того дня у мене був досвідчений екіпаж, який знаходився у кабіні для пасажирів H-34. Моїм командиром екіпажу, вже під час другої ротації, був Стейсі Брінкман. Будучи твердим і безстрашним, він стежив за механічною цілісністю літака, а також за завантаженням і розвантаженням під час кожної місії. "Кег" Джонсон, я ніколи не знав його справжнього імені, був кулеметником, і я впевнений, що його прізвисько походить від його вміння пити пиво. Кег був "м'ясом", під кінець його першого туру. Наші два літаки попрямували до північної частини бази, де розміщувались підкріплення і припаси для

staged for our mission to the embattled elements of Alpha and Charlie companies. Due to the heat and the limitations of the H-34, we could only carry four combat-ready Marines. They loaded into each of our aircraft along with medical supplies and ammo boxes. Two other 34s had already loaded and were waiting for us. We'd form two flights of two aircraft each in the support mission.

Once loaded, our two aircraft took off into the haze and heat, headed west toward the rice paddies and jungles of Vietnam. Every man has his own thoughts in these moments. I just tried to focus on the flying and what I'd need to do when we reached the LZ. A cockpit is no place for bad thoughts or uncertainty. The whump-whump-whump of the helicopter rotor blades was so familiar to us by now that it was almost soothing. That sound would define the Vietnam War forever. It was as much a part of our being as our heartbeats and would remain a part of our souls forever.

As we headed west, the checkerboard of rice paddies and bordering dikes reflected the morning sun like a thousand mirrors flashing back at us. Just to the left, a lone farmer was plowing his rice field behind a big water buffalo, while several large white herons circled overhead. Next to a grove of palm trees, a small village appeared. Children played in the square as men wheeled bags of rice on bicycles to market. Minutes away was a world of chaos and death. I never was good at processing these surreal moments of contradiction. The quick change was like something out of The Twilight Zone. And we were about to enter that zone. As we got within a few miles, we switched our radios over to the ground frequency to contact the company radioman and get some information on the situation. I was quickly in contact with Alpha Company 2/5, call sign Hammer. I punched the comm key to the ground unit. "Hammer, this is Yankee Lima 13," I said, using my own call sign—military alphabet for the letters and numbers on the side of my aircraft. "We are inbound with

нашої місії доставки до роти "Альфа" і "Чарлі", які вели бої. Через спеку та технічні обмеження H-34 ми могли взяти лише чотирьох боєздатних морських піхотинців. Вони завантажилися в наші літаки разом з медикаментами та ящиками з боєприпасами. Два інших 34-х вже були завантажені і чекали на нас. Ми сформували два рейси по два літаки для місії підтримки.

Після завантаження наші два літаки злетіли в туман і спеку, попрямувавши на захід, до рисових полів і джунглів В'єтнаму. У кожної людини в такі моменти є різні думки. Я просто намагався зосередитися на польоті і на тому, що мені потрібно буде зробити, коли ми досягнемо зони посадки. Кабіна - не місце для поганих думок чи невпевненості. Звук тук-тук-тук гвинта гелікоптера став для нас настільки звичним, що майже заспокоював. Цей звук назавжди визначив війну у В'єтнамі. Він був такою ж частиною нашого буття, як биття наших сердець, і залишиться частиною наших душ назавжди.

Коли ми прямували на захід, шахова дошка рисових полів і межуючих каналів віддзеркалювала ранкове сонце, наче тисяча дзеркал, відблискуючи на нас. Трохи лівіше самотній фермер орав своє рисове поле позаду великого водяного буйвола, а кілька великих білих чапель кружляли над ним. Поруч із пальмовим гаєм виднілося невеличке село. На площі гралися діти, а чоловіки везли на велосипедах мішки з рисом на ринок. За кілька хвилин звідси був світ хаосу і смерті. Я ніколи не вмів сприймати ці сюрреалістичні протиріччя. Швидка зміна була схожа на щось із програми "Сутінкової зони". І ми збиралися в'їхати в цю зону. Коли ми наблизилися до неї на кілька миль, ми переключили наші радіостанції на наземну частоту, щоб зв'язатися з ротним радистом і отримати інформацію про ситуацію. Я швидко зв'язався з ротою "Альфа" 2/5, позивний "Молот". Я натиснув клавішу зв'язку з наземним підрозділом. "Хаммер, це Янкі Ліма 13", - сказав я, використовуючи свій власний позивний - військовий алфавіт для літер і цифр на борту мого літака. "Ми заходимо на посадку з чотирма птахами. Яке ваше

four birds. What's your sitrep?" The radioman's voice answered my call for a situation report. "We are in contact from the tree lines west and northwest." His voice crackled. "We have ten wounded, four severe." "Roger that." I felt sweat running down my spine. Here we go, baby! I thought to myself. Pucker factor ten! Both companies were pinned behind a rice paddy dike with fire coming from the trees that lined both sides. It was a deadly crossfire. The enemy had prepared the trap with precision. The situation wasn't good. I decided the best approach would be to autorotate (drop in) from 2,500 feet rather than come in low and fast. Fast wasn't really very fast due to our limitations of weight and power. Coming in low and fast would have made us more vulnerable to the ground fire ahead.

Dropping in is always an attention-getter, even for the most experienced pilot. Basically, the pilot uses a technique that mechanically disengages the engine from the rotor head. Next, he pushes the nose of the aircraft straight down, and it drops like a rock until about three hundred feet above the ground. He then reengages the engine and makes what's hopefully a smooth power-on transition to a normal landing. Making the transition too soon or too late can mean disaster, but if it works, it's an effective way to get into a hot zone quickly and minimize your exposure to ground fire. I keyed the comm mic to the other aircraft. "This is Yankee Lima 13. We're gonna auto-in from 2,500, and Yankee Lima 23 will follow. Yankee Lima 23, wait fifteen seconds before you initiate your descent behind me. Second flight, wait until we're out before you make your descent. I'll relay the sitrep once we're out." "Roger that, 13," replied Skeeter in Yankee Lima 23. "Yankee Lima 18, roger," said the second flight leader, big Lou Stephens from the Bronx. Lou was about six-foot-four with a quiet demeanor and a big smile hidden behind a huge handlebar mustache. Getting into the H-34 cockpit wasn't easy, given it was ten feet off the ground. How Lou ever climbed up and squeezed that big

оперативне зведення?" Радист відповів на мій заклик доповісти про ситуацію. "Ми на зв'язку з лісосмуг на заході і північному заході". Його голос потріскував. "У нас десять пораних, четверо важких". "Вас зрозумів." Я відчув, як піт стікає по моєму хребту. Ось так, крихітко! подумав я. Стає гаряче! Обидві роти були затиснуті за рисовим каналом і по яким вівся вогонь з дерев, що росли по обидва боки. Це був смертельний перехресний вогонь. Ворог підготував пастку з точністю до дрібниць. Ситуація була погана. Я вирішив, що найкращим підходом буде авторотація (зниження) з висоти 2 500 футів, а не низьке і швидке заходження на посадку. Швидкий спосіб не був би достатньо швидким через наші обмеження по вазі і потужності. Низьке і швидке зниження зробило б нас більш вразливими до наземного вогню, що вівся попереду.

Приземлення завжди привертає увагу, навіть для найдосвідченішого пілота. В основному, пілот використовує техніку, під час якої він механічно від'єднує двигун від головки ротора. Потім він штовхає ніс літака прямо вниз, і він падає, як камінь, до висоти близько дев'яноста метрів над землею. Потім він знову підєднує двигун і здійснює, як ми сподіваємось, плавний перехід до штатної посадки з увімкненим двигуном. Занадто ранній або занадто пізній перехід може призвести до катастрофи, але якщо він спрацює, то це ефективний спосіб швидко потрапити в гарячу зону і мінімізувати ризик потрапляння під наземний вогонь. Я налаштував зв'язок з іншим літаком. "Це Янки Ліма 13. Ми заходимо на посадку з висоти 2500, Янки Ліма 23 буде слідувати за нами. Янки Ліма 23, зачекайте п'ятнадцять секунд, перш ніж починати зниження за мною. Другий борт, зачекайте, поки ми не завершимо, перш ніж починати зниження. Я передам доповідь, як тільки ми завершимо". "Вас зрозумів, 13", - відповів Скітер з Янки Ліма 23. "Янки Ліма 18, прийом", - сказав другий командир літака, здоровань Лу Стівенс з Бронкса. Лу мав зріст близько двох метрів, спокійну поведінку і широку посмішку, сховану за величезними вусами, схожими на штурвал. Потрапити в кабінку Н-34 було нелегко, враховуючи, що вона

frame of his into that cockpit, I'll never know. But he'd been in-country for eight months and was a well-seasoned pilot with exceptional skills. He'd need them today. Finally, the last reply came from the second pilot in the second flight. "Yankee Lima 27, roger," John Reynolds said. John was from Las Vegas, and this was his first mission as a pilot rather than a copilot. He always taped a picture of his wife and baby daughter to the inside of the cockpit when he flew. He'd been a copilot for four months, and this was his check ride to become a certified HAC, or Helicopter Aircraft Commander. Nice first day. I punched the comm key to Alpha Company. "Hammer, this is Yankee Lima 13. We're going to auto-in from 2,500. Pop smoke on my command. Pop the smoke behind your men. We're gonna land with the smoke between us and your men to protect the off- and on-loading. I need room to get in there. Have the most severely wounded ready for the first aircraft." "Roger that, Yankee Lima 13!" he screamed. Heavy gunfire filled the background. Popping smoke means setting off a smoke grenade, which gives the pilot the location of the LZ as well as a clue on wind direction. This is important for an approach into the wind. Unfortunately, it tends to alert the enemy that you're coming, and where you're going to land. We were above the LZ. I keyed the intercom mic. "Keg, clear the M60." Two short bursts from the door gun shook the aircraft. "Here we go, boys," I said to my crew. "Once we're in the LZ, get those men out, and get the wounded in as quickly as possible. Stay focused." I knew I didn't need to tell them any of that, but it's critical for an aircraft commander to appear calm and in control in any situation. "Keg, when we exit the LZ, I'll be turning the aircraft to the right, which will give you a good angle to the tree lines. You hose those bastards down as we get out of there." "Roger that, sir!" I could tell his adrenaline was racing for a chance to fire that M60. Having the chance to return fire when you're a sitting

знаходилась на висоті 3 метрів над землею. Я ніколи не дізнаюся, як Лу заліз туди і втиснув себе в кабину. Але він пробув у В'єтнамі вісім місяців і був добре загартованим пілотом з винятковими навичками. Вони знадобилися б йому сьогодні. Нарешті, остання відповідь надійшла від головного пілота другого рейсу. "Янкі Ліма 27, вас зрозумів", - сказав Джон Рейнольдс. Джон був родом з Лас-Вегаса, і це була його перша місія в якості головного пілота, а не другого пілота. Він завжди приклеював фотографію своєї дружини і маленької доньки до внутрішньої сторони кабіни, коли летів. Він був другим пілотом протягом чотирьох місяців, і це був його контрольний політ, щоб стати сертифікованим командиром вертольота. Гарний перший день. Я налаштував зв'язок з ротою Альфа. "Хаммер, це Янкі Ліма 13. Заходимо на посадку з висоти 2500. Пускайте дим за моєю командою. Пускай дим за своїми людьми. Ми приземлимося за димом між нами і вашими людьми, щоб захистити завантаження і розвантаження. Мені потрібен простір, щоб сісти туди. Приготуйте найважчих пораних до першого літака." "Вас зрозумів, Янкі Ліма 13!" - крикнув він. Щільна стрілянина заповнила фон. Поява диму означає підриг димової гранати, яка дає пілоту інформацію про місцезнаходження точки посадки, а також інформацію про напрямок вітру. Це важливо при заході на посадку під час сильного вітру. На жаль, він, як правило, попереджає ворога про те, що ви наближаєтесь і де ви збираєтесь приземлитися. Ми були над зоною посадки. Я увімкнув мікрофон внутрішнього зв'язку. "Кег, розряди M60." Дві короткі черги з кулемета сколихнули літак. "Поїхали, хлопці", - сказав я своєму екіпажу. "Як тільки ми опинимося в зоні видимості, виводьте цих людей і забирайте пораних якнайшвидше. Зберіться". Я знав, що не повинен був їм цього казати, але для командира літака дуже важливо зберігати спокій і контроль над ситуацією в будь-якій ситуації. "Кег, коли ми вийдемо з посадкової зони, я поверну літак праворуч, що дасть тобі гарний огляд на лінії дерев. Поливай свинцем цих виродків, коли ми вилітатимемо звідти". "Зрозумів, сер!" Я міг би сказати, що його

duck offered at least some degree of retribution. Marines refer to that as “gettin’ some.”

We were in position. A quick flip of my wrist, and the throttle was off. I jammed the collective down, punched the nose over, and put in a bit of right rudder. Then we were free-falling toward the ground. While the crew had experienced this and was ready for it, the troops in the belly hadn’t, and I could hear their shouts over the roar of the engine and the howl of the wind as we plummeted downward. I’m sure they thought we were all going to die. In training, it had been amusing. In combat, not so much. These guys were going into the shit. We were too, but we, God willing, would be flying out. They were going in for a while before they would have a chance to get out, and some wouldn’t ... except in black bags. The dial on the altimeter was spinning as we hurtled downward: 2,500, 2,000, 1,500 ... “Pop smoke!” I yelled into my headset, hoping the radioman on the ground could hear me. “Popping smoke!” he yelled. We were at one thousand feet and still dropping like a rock. I could see the yellow smoke ahead and to the right. As we passed three hundred feet, I snapped the throttle back to full power and lifted the nose of the aircraft while I raised the collective so the full pitch of the rotor blades could chew huge hunks of air and slow our descent. It must happen in a coordinated effort, and we’d trained for it over and over. But every load has a different weight, and even the different heat and humidity of each day could affect the speed of a descent. The roar of the big 1820 radial engine straining with all its might to weather its load was deafening. I transitioned to a hover about ten feet off the ground and moved right to get behind the smoke. I set the 34 down, and Stacy pushed the troops out. I could see the wounded about thirty yards away, awaiting their chance to board. Some were sitting, and some were on stretchers with two Navy corpsmen tending to them. Yankee Lima 17 landed behind and to the

адреналін зашкалював від можливості вистрілити з М60. Можливість відкрити вогонь у відповідь, коли ти є легкою здобиччю, дає хоч якийсь шанс відплати. Морпіхи називають це "отримати по повній".

Ми були на позиції. Швидкий рух мого зап'ястя, і газ був вимкнений. Я надавив важіль, перекинув носову частину і трохи повернув кермо вправо. Потім ми почали вільно падати до землі. Якщо екіпаж вже відчував це і був готовий до цього, то солдати в хвостовому відсіку - ні, і я чув їхні крики, які перекривали рев двигуна і завивання вітру, коли ми стрімко падали донизу. Я впевнений, що вони думали, що ми всі загинемо. На тренуваннях це було весело. В бою, не дуже. Ці хлопці потряпляли в лайно. Ми тяж, але ми, дай Боже, вилітали. Вони потрапляли туди на деякий час, перш ніж у них з'являвся шанс вибратися, дехто не виходив... хіба що в чорних мішках. Циферблат на висотомірі крутився, поки ми неслися вниз: 2 500, 2 000, 1 500... "Кидайте дим!" крикнув я в мікрофон, сподіваючись, що радист на землі мене почує. "Є дим!" - крикнув він. Ми були на висоті 300 метрів і все ще падали, як камінь. Я бачив жовтий дим попереду і праворуч. Коли ми досягли висоти дев'яноста метрів, я потягнув газ на повну потужність і підняв ніс літака, одночасно піднявши важіль, щоб лопаті ротора на повному кроці могли пережовувати величезні шматки повітря і сповільнити наше падіння. Це має відбуватися скоординованими рухами, і ми тренували це знову і знову. Але кожен вантаж має різну вагу, і навіть різна температура і вологість кожного дня могли вплинути на швидкість спуску. Рев великого радіального двигуна 1820, який щосили намагався витримати навантаження, був оглушливим. Я завис на висоті близько трьох метрів над землею і повернув праворуч, щоб сховатися за димом. Я посадив 34-й, а Стейсі виштовхав солдатів назовні. Я побачив поранених приблизно за тридцять за тридцять метрів від мене, які чекали, щоб сісти на борт. Деякі з них сиділи, а деякі лежали на ношах з двома санітарами ВМС, які доглядали за ними. Янки Ліма 17 приземлився позаду і праворуч від мене, якраз в той момент, коли перші

right of me just as the first rounds slammed into our bird. It's a sickening sound, and a sickening feeling. I could tell the rounds had entered below and behind me into the belly of the aircraft. "Stacy! You okay?" "Yessir. Those bastards missed me!" The last Marine had debarked, and Stacy was signaling the corpsmen to bring the four critically wounded Marines to the bird. I stared ahead and spotted the last Marine who had exited the aircraft running toward the cover of the dike. He stopped all of a sudden and pitched forward into the rice paddy. Son of a bitch! I radioed the second flight. "Yankee Lima 18 and 27, begin your descent. Be aware we are in heavy contact from the tree lines north and northwest. Good luck." They'd need it.

The enemy fire intensified as they poured everything into taking out our helicopters. The Marines behind the dike poured it back in a deafening and surreal exchange. The corpsmen loaded four stretchers carrying the most severely wounded. The aircraft had no more room or power. Stacy and Keg stacked the stretchers in as best they could. The whole process of discharging the replacements and taking on the wounded took five minutes. It seemed like five hours. Rounds continued to chew through the air above us and the ground around us. The next salvo rocked the 34 again. "Stacy?" "Okay, sir." But one of the wounded took a round. He's gone." Shit! "You secure down there?" I tried to sound calm. "Ready." I checked to make sure the corpsmen were clear. I could see them loading the next four wounded into Skeeter's bird behind me. "This is 13, exiting stage right," I barked into the headset to let Skeeter know what I was doing.

I picked the 34 up into a hover and pushed forward twenty feet to clear him behind me. Then I kicked in right rudder, spun the bird around, and headed to the river behind the paddies and out of the LZ (Landing Zone). As we got parallel to the tree line, Keg opened with

снаряди влучили в нашу пташку. Це був огидний звук і огидне відчуття. Снаряди влучили нижче і позаду мене в череву літака. "Стейсі! Ти в порядку?" "Так, сер. Ці виродки в мене не влучили!" Останній морський піхотинець висадився з літака, і Стейсі подавав сигнали санітарам, щоб ті віднесли чотирьох важкопоранених морських піхотинців до пташки. Я подивився вперед і побачив останнього морпіха, який вийшов з літака і біг до дамби. Він раптово зупинився і подався вперед до рисового поля. Сучий син! Я викликав по рації другий борт. "Янкі Ліма 18 і 27, починайте зниження. Майте на увазі, що ми перебуваємо в тісному контакті з лініями дерев на півночі і північному заході. Щастя вам." Вона їм знадобиться.

Ворожий вогонь посилювався, оскільки вони кинули всі сили на знищення наших гелікоптерів. Морські піхотинці за дамбою відстрілювались у відповідь оглушливою і нереальною канонадою. Санітари завантажили чотири носі з найтяжчими пораненими. В літаку не було більше ні місця, ні потужності. Стейсі і Кег склали носі так, як змогли. Весь процес висадки заміни і прийняття поранених зайняв п'ять хвилин, хоча здавалося, що п'ять годин. Снаряди продовжували пронизувати повітря над нами і землю навколо. Наступне влучання знову струсонуло 34-ту. "Стейсі?" "Все добре, сер. Але одного з поранених зачепило кулею. Він помер." Дідько! "Ти там в безпеці?" Я намагався говорити спокійно. "Так." Я перевіряв, чи все добре у санітарів. Я бачив, як вони завантажували наступних чотирьох поранених у "пташку" Скітера позаду мене. "Це 13-й, виходжу із зони праворуч", - прокричав я в гарнітуру, щоб Скітер знав, що я роблю.

Я підняв 34-й у повітря і просунувся вперед на шість метрів, щоб залишити його позаду себе. Потім я розвернувся направо і попрямував до річки за полями, щоб вийти із зони посадки. Коли ми опинилися паралельно лінії дерев, Кег відкрив вогонь з М60, поливаючи свинцем з нашого правого боку. Я ввімкнув повну потужність, опустив ніс і знизився так низько, як тільки міг, поки ми не набрали достатню

the M60, spraying our right side. I gave it full power, nose down, and took it as low as we could go until we got enough speed to pop up over the tree line to our left and follow the riverbed until we could gain altitude. I called to Skeeter over the radio. "Yankee Lima 23, check in." "Right behind you, 13. Got some holes and four wounded." I checked with the second flight. "Yankee Lima 18 and 27, check in." From Yankee Lima 18 came big Lou Stevens' voice. "Yankee Lima 18. We are still in the zone. I can see 27 is down and on fire. They're trying to get the crew out." Son of a bitch. "We're proceeding to the field hospital, 18, and will be back. Hang in there, Lou." "Roger, 13," he answered. The flight back to the field hospital took twenty minutes but seemed like forever. The crew chiefs and gunners tended to the wounded as we flew. I radioed the hospital to alert them of our wounded. Out of radio range of the LZ, I had no idea how the other crews were doing.

We landed on the medical hospital pad at Phu Bai and unloaded the wounded. We had enough gas for one more trip out to the LZ before we'd have to take time to refuel. Stacy doused the floor of the aircraft with a bucket of water to wash away some of the blood. We took off, made a quick stop at the supply pad for more ammo, and headed back to the LZ. Once in range, I was back on the radio to Alpha Company. "Hammer, this is Yankee Lima 13. What's the sitrep?" "We got the crew from your bird out," he replied. "They're alive and being treated. Your other aircraft is airborne." "Roger that," I replied. "Wait one." I wanted to check in with Lou. "Yankee Lima 18, this is 13. Come in." I waited but didn't hear an answer. "Yankee Lima 18, this is 13," I repeated, my heart pounding. I heard his faint reply. "This is 18, 13. Headed to the hospital with wounded. Yankee Lima 27's crew is with the grunts but alive. Will return for more medevacs once we get these boys home." "Roger, 18. Well done. We are inbound to the

швидкість, щоб перелетіти через лісосмугу зліва від нас і пролетіти вздовж русла річки, поки не наберемо висоту. Я викликав Скітера по радії. "Янки Ліма 23, прийом". "Прямо за тобою, 13-й. У нас пробоїни і четверо поранених". Я зв'язався з другим літаком. "Янки Ліма 18 і 27, прийом". З борту "Янки Ліма 18" пролунав голос Лу Стівенса. "Янки Ліма 18. Ми все ще в зоні. Бачу, що 27-й збитий і горить. Вони намагаються витягнути екіпаж". Сучий син. "Ми прямуємо до польового госпіталю, 18, і скоро повернемося. Тримайся, Лу." "Вас зрозумів, 13", - відповів він. Політ до польового шпиталю зайняв двадцять хвилин, але здавався вічністю. Командири екіпажу і навідники доглядали за пораненими під час польоту. Я зв'язався по радії з шпиталем, щоб попередити їх про наших поранених. Перебуваючи поза зоною досяжності радіозв'язку, я не мав жодного уявлення про те, як справи у інших екіпажів.

Ми приземлилися на майданчику медичного госпіталю в Фу Бай і вивантажили поранених. У нас було достатньо бензину на ще одну поїздку до посадкової зони, перш ніж нам довелося б витратити час на дозаправку. Стейсі облив підлогу гелікоптера відром води, щоб змити кров. Ми злетіли, зробили коротку зупинку на майданчику постачання, щоб отримати більше боєприпасів, і попрямували назад до посадкової зони. Опинившись в зоні досяжності, я знову зв'язався по радії з ротою "Альфа". "Хаммер, це Янки Ліма 13. Яка ситуація?" "Ми витягли екіпаж з вашого літака", - відповів він. "Вони живі і їм надають допомогу. Інший ваш літак піднявся в повітря". "Вас зрозумів", - відповів я. "Зачекайте." Я хотів зв'язатися з Лу. "Янки Ліма 18, це 13. Прийом." Я чекав, але відповіді не почув. "Янки Ліма 18, це 13", - повторив я, моє серце калатало. Я почув його слабку відповідь. "Це 18, 13. Попрямував до шпиталю з пораненими. Екіпаж Янки Ліма 27 поранений, але живий. Повернемося за іншими пораненими, як тільки доставимо хлопців додому". "Вас зрозумів, 18-й. Молодці. Ми заходимо в зону посадки." Наближається другий раунд. Приблизно за п'ять хвилин я зв'язався по

LZ.” Round two, coming up, I thought. About five minutes out, I radioed Skeeter in Yankee Lima 17. “Skeeter, everything okay?” “Yeah, Rick, we’re good.” I noted Skeeter’s serious attitude. No more joking around. We were all wired on adrenaline, getting ready for the next drop into the zone. “Skeeter, we’re going to take the same approach as before. I’ll load the crew from Yankee Lima 27, and you grab some wounded.” “Roger that, 13.” I keyed the mic for Hammer. “Hammer, this is Yankee Lima 13. We are inbound to the LZ with ammo and will be on the ground shortly. Have the crew from Yankee Lima 27 ready to load onto my aircraft. Yankee Lima 17 will take on wounded. Copy?” “Copy that, 13,” came the reply, the staccato of gunfire in the background. Just as we were positioning over the LZ, we heard fixed-wing aircraft in communication with Hammer. “This is Iron Fist with two F-4s about three minutes out,” they reported. “Where do you want the ordnance?” While we’d been gone, the battalion apparently had called for air support from Chu Lai, which was only a short hop to the south. “Iron Fist,” Hammer replied, “the tree line to our west is the first target. The tree line to our northwest is the second.” “Roger, Hammer. Tell your boys to keep their heads down for a minute.” I radioed Skeeter. “Yankee Lima 17, we’re going to hold our position at 2,500 until those F-4s do their thing. We’ll insert after the last pass.” “Roger, 13,” Skeeter replied. “Hope they fry those bastards.” A fully loaded F-4 is an awesome weapon.

Just the sound of one streaking overhead at five hundred feet is enough to drop you to your knees. It’s like a cannon going off. On more than one occasion, I’d been on the ground when one of these aircraft was on a run. If you knew what direction they were coming from, you could, if you looked really hard, see a black dot approaching at a tremendous speed. Before you could focus, the dot became a baseball, and then boom, it was overhead and gone. And that was

рації зі Скітером з "Янки Ліма 17". "Скітере, все гаразд?" "Так, Ріку, все добре". Я відзначив серйозний настрій Скітера. Більше ніяких жартів. Ми всі були на адреналіні, готуючись до наступного стрибка в зону. "Скітере, ми діятимемо так само, як і раніше. Я завантажуватиму екіпаж з "Янки Ліма 27", а ти візьмеш поранених". "Вас зрозумів, 13-й". Я з’єднався з Хаммером. "Хаммер, це "Янки Ліма 13". Ми підлітаємо до зони посадки з боєприпасами і незабаром будемо сідати. Приготуйте екіпаж з "Янки Ліма 27" до завантаження в мій вертоліт. Янки Ліма 17 візьме на себе поранених. Зрозуміло?" "Вас зрозумів, 13-й", - пролунало у відповідь, а на задньому плані пролунало стакато пострілів. Щойно ми зайняли позицію над зоною посадки, ми почули, що літаки зв’язувалися з Хаммером. "Це Залізний Кулак з двома F-4 приблизно за три хвилини", - повідомили вони. "Куди доставити боєприпаси?" Поки нас не було, батальйон, вочевидь, викликав повітряну підтримку з Чу Лай, яка знаходилася всього в декількох хвилинах польоту на південь. "Залізний кулак", - відповів Хаммер, - "лісосмуга на захід від нас - перша ціль. Лісосмуга на північному заході - друга". "Зрозумів, Хаммер. Скажи своїм хлопцям, щоб хвилину не висовувалися". Я викликав Скітера. "Янки Ліма 17, ми будемо тримати позицію на висоті 2500, поки ці F-4 не зроблять свою справу. Ми сядемо після останнього прольоту літака." "Вас зрозумів, 13-й", - відповів Скітер. "Сподіваюся, вони підсмажать тих виродків". Повністю заряджений F-4 - приголомшлива зброя.

Одного звуку, коли він пролітає над головою на висоті стоп’ятидесяти метрів, достатньо, щоб звалити вас на коліна. Це як постріл гармати. Неодноразово мені доводилося бути на землі, коли один з цих літаків пролітав повз. Якщо ви знали, звідки вони летять, ви могли, якщо дуже добре придивитися, побачити чорну крапку, що наближалася з величезною швидкістю. Перш ніж ви встигали сфокусуватися, ця точка ставала розміром з бейсбольний м’яч, а потім - бум - вона з’являлася над головою і зникала. І це було без скидання боєприпасів. Коли ми облетіли зону посадки, я зміг лише розгледіти

without dropping ordnance. As we circled the LZ, I could just make out the silhouettes of the F-4s approaching from the south. The first F-4 dropped what appeared to be two five-hundred-pound bombs on the first tree line, obliterating everything in an avalanche of fire and smoke. Secondary explosions from the enemy ordnance added to the surreal destruction. As he pulled up sharply, the second F-4 pilot straddled the second tree line, dropping two large tanks of napalm. The fireball extended perhaps a quarter of a mile long and five hundred feet upward. Nothing could survive it. Both tree lines were engulfed in fire and smoke. As the second F-4 pulled up, I radioed Skeeter. "Yankee Lima 17, we're dropping in." "Roger, 13." Even Skeeter was at a loss for words at what we'd witnessed. No need for popping smoke on this approach. The inferno below gave us all the wind direction we needed. Once again, I chopped the power, disengaged the rotor head, pushed the nose over, kicked in a little right rudder, and began the freefall. At about three hundred feet, I rapped back the power, raised the nose, and brought the big old beast into a hover. We set down almost exactly where we'd landed earlier.

This time, there was virtually no enemy fire. The heat from the burning tree lines was intense and sent heavy smoke over us. The rotor blades caused the smoke to swirl around in a blinding cloud so thick it was difficult to make out where the wounded were being staged. An intense orange glow from the fires pulsed through the swirling white cloud, carrying what I realized was the smell of burning flesh. The sights and smells of that moment are indelibly locked in my memory. Skeeter's voice jogged me back to reality. "Yankee Lima 17 is behind and to your right," he called through the radio, knowing I might not be able to see him. "Roger that, 17." I keyed the intercom mic again. "Stacy, kick those ammo boxes out and look out for the crew from Yankee Lima 27." Then I called the ground crew. "Hammer, this is Yankee Lima 13. Can't see much, so get that flight crew onto my bird

силуети F-4, що наближалися з півдня. Перший літак скинув на першу ціль дві бомби вагою по двісті двадцять кілограм, знищивши все лавиною вогню і диму. Вторинні вибухи від ворожих боєприпасів додали сюрреалістичності руйнуванню. Різко пригальмувавши, другий пілот F-4 перетнув другу лінію дерев, скинувши два великі баки з напалмом. Вогняна хмара простяглася, можливо, на шістсот метрів в довжину і на 150 метрів вгору. Ніщо не могло вціліти. Обидві лінії дерев були охоплені вогнем і димом. Коли другий F-4 пролетів, я зв'язався з Скітером по рації. "Янки Ліма 17, ми заходимо на посадку". "Вас зрозумів, 13-й". Навіть Скітер не мав слів від того, що ми побачили. В такій ситуації не потрібно було пускати дим. Пекло внизу давало нам потрібний напрямок вітру. Я ще раз зменшив потужність, від'єднав головку гвинта, штовхнув ніс, трохи відхилив праве кермо і почав вільне падіння. На висоті близько трьохсот футів я зменшив потужність, підняв ніс і перевів великого старого звіра в режим зависання. Ми приземлилися майже на тому самому місці, де приземлилися раніше.

Цього разу ворожий вогонь практично не вівся. Жар від палаючих лісосмуг був дуже сильним і здіймав над нами густий дим. Лопаті гвинтів здіймали дим у сліпучу хмару, таку густу, що важко було розгледіти, де знаходяться поранені. Яскраве помаранчеве сяйво від пожеж пронизувало закручену білу хмару, несучи, як я зрозумів, запах горілої плоті. Видовище і запахи того моменту назавжди закарбувалися в моїй пам'яті. Голос Скітера повернув мене до реальності. "Янки Ліма 17 позаду і праворуч від вас", - сказав він по рації, знаючи, що я можу його не бачити. "Вас зрозумів, 17". Я знову увімкнув мікрофон внутрішнього зв'язку. "Стейсі, викинь ящики з боєприпасами і шукай екіпаж з "Янки Ліма 27". Потім я викликав наземний екіпаж. "Хаммер, це "Янки Ліма 13". Нічого не бачу, тож саджай цей екіпаж до мого гелікоптера, а всіх поранених до іншого". "Слухаюсь", - надійшла відповідь. Чотири фігури в льотних костюмах і пілотажних шоломах вибігли з вируючої помаранчевої хмари і залізли в череву 34-го. Голос

and any additional wounded onto the second aircraft.” “Yessir,” came the reply. Four figures in flight suits and flight helmets jogged out of the swirling orange cloud and clambered into the belly of the 34. Stacy’s voice came over the intercom. “Loaded and ready, sir.” “Hammer, we’re departing, and two more birds are inbound to receive wounded.” “Yes, sir. And thank you, sir.” I radioed the 34s still holding overhead to begin their descent. The wind shifted just enough to give me some bearings, and I radioed Skeeter. “Yankee Lima 13 is exiting stage right.” “Right behind you, 13.” I picked the 34 up into a hover, made sure we had enough power for a safe departure, pushed forward again to clear Skeeter, and turned the aircraft to the right to gain a few more RPMs. I pushed the heavily loaded bird forward, gaining a little speed and lift, and once again we headed for the cover of the riverbed to the east and back to the field hospital at Phu Bai. We set down twenty minutes later. The crew from Yankee Lima 27 clambered out, turned, and gave me a thumbs-up and a salute.

I’d learn later that evening they were battered and bruised, but otherwise not too bad. Good enough to fly the next day. We took off again, headed for the fuel dump, where we took on a half tank. We never topped off the gas tanks in Vietnam because we couldn’t afford the extra weight. A helicopter’s performance is depleted by heat, humidity, and altitude. While we were at low altitude in the current situation, the heat and humidity were significant. The supply loads we carried were maxing out the old 34s. Each approach and departure meant basically flying on the edge of the flight envelope. Any small mistake could mean disaster. Thankfully, our pilots were terrific, and could handle whatever was required. We loaded up with food, water, and medical supplies, and headed back to the LZ. Our earlier trips had evacuated all the wounded. Our next mission was to deliver supplies and then what was always a tough chore mentally—to return the bodies of the Marines who’d lost their lives in battle. There are three

Стейсі пролунав по внутрішньому зв’язку. "Завантажені і готові, пане". "Хаммер, ми вилітаємо, і ще дві "пташки" підлітають, щоб забрати поранених". "Так точно, пане. І дякую, пане. " Я повідомив по рації 34-м, які все ще трималися вгорі, щоб вони почали знижуватися. Вітер змінився настільки, щоб я зміг зорієнтуватися, і я зв’язався по рації зі Скітером. "Янки Ліма 13 взлітає з посадкової зони праворуч". "Прямо за тобою, 13-й". Я підняв 34-й у повітря, переконався, що у нас достатньо потужності для безпечного зльоту, знову пролетів вперед, щоб звільнити місце для Скітера, і повернув літак праворуч, щоб набрати ще кілька обертів. Я спрямував важко навантаженого птаха вперед, набравши трохи швидкості і підйомної сили, і ми знову попрямували на схід для прикриття руслом річки і назад до польового госпіталю в Фу Баї. Ми приземлилися через двадцять хвилин. Екіпаж з Yankee Lima 27 виліз з борту, розвернувся, показав мені великий палець верх і віддав честь.

Пізніше ввечері я дізнався, що вони були побиті і в синцях, але в іншому все було не так вже й погано. Достатньо добре, щоб летіти наступного дня. Ми знову злетіли, попрямували до паливного складу, де заправилися на півбаку. У В’єтнамі ми ніколи не заправляли бензобаки до норми, бо не могли дозволити собі зайву вагу. Продуктивність гелікоптера знижується через спеку, вологість і висоту. Під час вильотів ми перебували на низькій висоті, тому спека і вологість давалися взнаки. Вантажі, які ми перевозили, вичерпували можливості старих 34-х гелікоптерів. Кожен захід на посадку і виліт означав політ на межі діапазону режимів польоту. Будь-яка маленька помилка могла призвести до катастрофи. На щастя, наші пілоти були неймовірними і могли впоратися з усім, що вимагалось. Ми завантажилися їжею, водою та медикаментами і попрямували назад до зони посадки. Під час попередніх поїздок ми евакуювали всіх поранених. Наша наступна місія полягала в тому, щоб доставити припаси, а потім, що завжди було важкою психологічним навантаженням, повернути тіла морських піхотинців, які загинули в бою. Існує три класи медавакуаційних місій:

classes of medevac missions: emergency, routine, and permanent routine. The last refers to the removal of those killed in action (KIA). We came into the LZ on a normal approach pattern. The fighting was over. No need for subterfuge. As we approached, I radioed Hammer to pop a smoke grenade to verify the wind direction. Even though there was still smoke coming from the tree lines, I wanted to make sure the wind direction at the LZ was the same. All approaches must be made into the wind to achieve maximum lift. A downwind approach with weight is a recipe for disaster. "Hammer, this is Yankee Lima 13. We're approaching the LZ from the east. We're carrying supplies and will onload the KIAs. Pop smoke." Yellow smoke curled up from the LZ. The wind direction hadn't changed, and we made a smooth landing in the same spot as earlier. While the ground crew helped Stacy off-load the supplies, I looked around. To my right, through the dust and swirling yellow smoke, I could see Marines carrying stretchers loaded with black body bags. The moment they were loaded aboard was always tough. There wasn't much time to think about it then, but later that night and for years afterward, the sight and the odor of those bodies still came to my mind. I'll never, ever forget it. Yankee Lima 27 had been replaced by another bird and crew. Our four aircraft performed the same mission. Altogether, we'd evacuated 18 dead and 45 wounded. It was a brutal day for the battalion. The enemy had suffered somewhere between 250 and 300 KIAs, and an unknown number of wounded. The numbers might look good on the spreadsheets at headquarters, but they were little solace to the Marines who had lost their friends, and the families who had lost their sons and brothers. Casualties are, of course, an inevitable cost of war. Those words, no matter how true, are always difficult to connect with the up-close-and-personal experience of the carnage of war, and the emotion of the losses endured. Once back at Phu Bai, we parked our birds and climbed onto the blistering hot steel tarmac. We were bathed in sweat

екстрені, планові та регулярні планові. До останніх належить вивезення убитих у бою (УБ). Ми зайшли в посадкову зону за звичайною схемою заходу на посадку. Бойові дії вже закінчилися. Не було потреби в хитрощах. Коли ми наближалися, я зв'язався з Хаммером, щоб він кинув димову шашку, щоб перевірити напрямок вітру. Незважаючи на те, що з-за дерев все ще йшов дим, я хотів переконатися, що напрямок вітру у зоні посадки залишається незмінним. Всі посадки повинні виконуватися за вітром, щоб досягти максимального прискорення. Посадка проти вітру з вагою - це рецепт катастрофи. "Хаммер", це "Янки Ліма 13". Ми заходимо на посадку зі сходу. Веземо припаси і будемо забирати вбитих. Кидай дим". Жовтий дим закрутився в зоні посадки. Напрямок вітру не змінився, і ми здійснили плавну посадку в тому ж місці, що і раніше. Поки наземний екіпаж допомагав Стейсі вивантажувати припаси, я озирнувся навколо. Праворуч від себе, крізь пил і клуби жовтого диму, я побачив морських піхотинців, які несли ноші з чорними мішками для тіл. Момент, коли їх завантажували на борт, завжди був важким. Тоді було небагато часу, щоб думати про це, але пізніше тієї ночі і протягом багатьох років після цього вид і запах цих тіл все ще приходив мені в голову. Я ніколи, ніколи цього не забуду. Янки Ліма 27 був замінений іншим літаком і екіпажем. Наші чотири літаки виконували ту саму місію. Загалом ми евакуювали 18 загиблих і 45 поранених. Це був важкий день для батальйону. Ворог втратив десь від 250 до 300 чоловік убитими і невідома кількість поранених. Ці цифри, можливо, і виглядають гарно в електронних таблицях штабу, але вони були мало втішними для морпхів, які втратили своїх друзів, і для родин, які втратили своїх синів і братів. Жертви, це, звичайно, неминуча ціна війни. Ці слова, якими б правдивими вони не були, завжди важко пов'язати з власним досвідом кривавої бійні та емоціями від пережитих втрат. Повернувшись у Фу Бай, ми припаркували наших пташок і ступили на розпечену до пухирів залізобетонну поверхню. Ми обливалися потом від спеки і випробувань цього дня. Я зняв шолом, потиснув руку своєму другому пілоту Дейву

from the heat and the ordeals of the day. I took off my helmet, shook hands with my copilot, Dave Evans, and slapped his back. Dave had handled the flying to and from the LZ to give me a break from the intense moments of the mission. "Great work today, pal," I told him. "No, the great work came from you, Rick. You're one hell of a pilot. I'll fly with you anytime." I walked around the aircraft and gave Stacy and Keg a snap salute and shook their hands. "Damn well done, boys," I said. "Get some rest." I knew full well they'd head to the NCO tent, slam a few beers, and return to the aircraft. They'd spend most of the night going over every inch, performing whatever maintenance necessary to make that 34 ready for the next day. After debriefing in the operations shack, I made my way to my hooch. I stripped off my soaked flight suit and collapsed onto my cot. I was physically and emotionally exhausted.

After a long moment, I wrapped myself in a towel and grabbed my toiletry kit. The shower building was just down the path from my hooch. The building was the standard-size rectangle, fifty feet by twenty-two feet, with a concrete floor and walls, then the foot of screening at the top. Metal-encased lights dangled from the exposed wooden trusses that supported the tin roof. A line of simple showerheads protruded from the concrete wall on each side. A small wooden bench and towel hook separated each shower space. I turned on the cold-water valve, and the water rushed down from the large, raised water tank next to the building. Due to the heat, the water was never really cold. I placed my hands on the wall, leaned in, and let the water wash over me. Standing under the tepid water for the better part of a half hour, I reflected on how tough the day had been for everyone, and how so many of us had cheated death once again. It had been only three months since I'd arrived in Vietnam, and I was coming to grips with the reality that I probably wouldn't survive my full tour. Knowing the future might be short, my thoughts drifted to how I'd gotten there.

Евансу і поплескав його по спині. Дейв керував польотами до зони висадки і назад, щоб дати мені відпочити від напружених моментів місії. "Чудова робота сьогодні, приятелю", - сказав я йому. "Ні, це ти добре попрацював, Ріку. Ти до біса класний пілот. Я завжди буду літати з тобою". Я обійшов навколо літака, віддав Стейсі та Кегу честь і потиснув їм руки. "Молодці, хлопці", - сказав я. "Відпочивайте". Я добре знав, що вони підуть до намету сержантського складу, вип'ють пива і повернуться до літака. Вони проведуть більшу частину ночі, оглядаючи кожен дюйм, виконуючи будь-яке технічне обслуговування, необхідне для того, щоб зробити цей 34-й готовий до наступного дня. Після доповіді в оперативній халупі я попрямував до свого бараку. Я зняв свій промоклий льотний костюм і впав на койку. Я був фізично та емоційно виснажений.

Після довгої паузи я загорнувся в рушник і взяв свій туалетний набір. Душова була просто вниз по стежці від мого бараку. Будівля являла собою стандартний прямокутник, п'ятнадцять на сім метрів, з бетонною підлогою і стінами, і півметра сітки зверху. На оголених дерев'яних жмутах, що підтримували бляшаний дах, звисали ліхтарі в металевих оправах. З бетонної стіни з обох боків стирчала лінія простих душових лійок. Невеличка дерев'яна лавка та гачок для рушників відокремлювали кожен душову кабінку. Я увімкнув вентиль холодної води, і вода ринула вниз з великого піднятого вгору резервуару для води, що стояв поруч з будівлею. Через спеку вода ніколи не була посправжньому холодною. Я поклав руки на стіну, нахилився і дозволив воді омити мене. Стоячи під прохолодною водою майже півгодини, я розмірковував про те, яким важким був цей день для всіх нас, і як багато з нас знову обдурили смерть. Минуло лише три місяці відтоді, як я прибув до В'єтнаму, і я починав усвідомлювати реальність того, що, ймовірно, не переживу свого повного терміну служби. Знаючи, що майбутнє може бути коротким, я почав думати про те, як я туди потрапив.

4 Pensacola

The drive to Pensacola was fantastic. After all those weeks of pressure and confinement at Quantico, driving that Corvette with the top down all by myself, I felt on top of the world. I thought that when I got there, I'd have to beat the girls off with a stick. A good-looking brand-new Marine lieutenant in a brand-new Corvette. How could they resist? Driving into Pensacola was a blast of reality. Christ, every freaking Navy ensign, and Marine lieutenant was driving a Corvette, a Jaguar, or a Mustang. Mr. Cool was just one more cow in the herd. I still loved my Corvette. The convertible top had two release handles on the top of the windshield that were easily reachable from the driver's seat. I could unfasten the latches and flip back the whole top into the rear storage deck in one quick movement, without ever leaving my seat. It was especially impressive when a couple of gals pulled up next to you at a stop light. One, two, three, and a big smile as I began the maneuver. It did pay off from time to time. There was a big backup of officers waiting to enter the flight program in those days.

The program graduated a group of about forty every week, but the influx of officers was greater than that. As a result, we were on hold. Well, not exactly on hold. Each morning, the pool of officers would report for PT (physical training). We'd just finished twelve weeks of PT at Quantico and were in pretty damn good shape. Or so we thought. The PT was run by Marine drill instructors who loved making it as difficult as they could now that we were officers. After several hours of drills, we ended the morning festivities with a run through the obstacle course. Hell, we'd run the obstacle course at Quantico more times than we could count. The difference was that this obstacle course was at the beach... in the sand. I don't know how many

4 Пенсакола

Поїздка до Пенсаколи була фантастичною. Після всіх тих тижнів тиску та ув'язнення у Квантіко, коли я їхав на Корветі з відкидним верхом, я відчував себе на вершині світу. Я думав, що коли приїду туди, мені доведеться відбиватися від дівчат палицею. Гарний новенький лейтенант морської піхоти на новенькому Корветі. Як вони могли встояти? Приїзд в Пенсаколу був справжньою несподіванкою. Господи, кожен клятий прапорщик і лейтенант морської піхоти їздив на Корветі, Ягуарі або Мустангу. Пан крутій був просто ще однією коровою в стаді. Я все ще любив свій Корвет. У відкидному верху були дві ручки на лобовому склі, до яких можна було легко дотягнутися з водійського сидіння. Я міг відстебнути засувки і відкинути весь дах на задній відсік одним швидким рухом, навіть не встаючи з місця. Це було особливо вражаюче, коли пара дівчат зупинялася поруч на світлофорі. Один, два, три, і я широко посміхався, коли починав маневр. Час від часу це приносило свої плоди. У ті дні була велика черга офіцерів, які чекали на льотну програму.

Щотижня програма випускала групу з близько сорока осіб, але приплив офіцерів був більшим. Як наслідок, ми були в режимі очікування. Ну, не зовсім в режимі очікування. Щоранку група офіцерів з'являлася на ФП (фізичну підготовку). Ми щойно закінчили дванадцятитижневі курси ФП у Квантіко і були в до біса хорошій формі. Принаймні, ми так думали. Фізичну підготовку проводили інструктори з морської піхоти, які любили ускладнювати завдання, оскільки ми вже були офіцерами. Після кількох годин тренувань ми завершили ранкове свято пробігом через смугу перешкод. Чорт забирай, ми бігали смугу перешкод у Квантіко стільки разів, що й не злічити. Різниця полягала в тому, що ця смуга перешкод була на пляжі... на піску. Я не знаю, скільки разів я пробігав її в Пенсаколі, але знаю, що кожного разу мене нудило. Решту дня ми були самі по собі. У нас була можливість жити в

times I ran it at Pensacola, but I know I puked every time. The rest of the day, we were on our own. We had the option to live at the BOQ (Bachelor Officers' Quarters) for free if we wanted. But almost all of us elected to rent houses in town or at the beach. The pool time lasted almost two months. It was like a spring break fraternity party every day and night. In those days, gals from all over the country found their way to Pensacola in search of a hand- some Marine or Navy officer. The officers' club in Pensacola on a Friday night was something to behold. The parties at our beach houses seemed to never end. I shared a house with two Marines-Rick Graham and Butch Korosec. (Yup, that's his real name.) We had a ball. One afternoon sitting around the dining room table, Butch mentioned there was going to be a swim meet at the base pool and he was going to enter.

"What are you talking about?" Graham asked.

"There's a competition swim meet next week at the base pool. There's going to be a lot of college swim teams, but it's an open competition and I'm going to enter."

"Are you nuts?" Graham replied. "Those will be some of the best swimmers in the country."

"Yeah, I know," Butch said with a shrug. "But I'm going to give it a try anyway."

"You're going to get your ass smoked," I said. "What event are you going to enter?" "I don't know." Butch shrugged again. "Why don't you guys pick?"

Graham and I looked at one another, shook our heads, and smiled. Knowing it was the most difficult event offered, Graham suggested, "How about the butterfly?"

"Okay. Sure. I guess," Butch responded.

The following week, Rick and I headed to the base pool house to watch the competition. The pool house contained an eight-lane Olympic-size pool. We walked toward the stadium seats on the right

офіцерських казармах безкоштовно, якщо ми хотіли. Але майже всі ми вирішили орендувати будинки в місті або на пляжі. Ми відпочивали біля басейну майже два місяці. Це було схоже на студентську вечірку на весняних канікулах, яка проходила вдень і вночі. У ті дні дівчата з усієї країни з'їжджалися до Пенсаколи в пошуках чоловіка - морського піхотинця або офіцера ВМС. Офіцерський клуб в Пенсаколі в п'ятницю ввечері був вражаючим. Здавалося, що вечірки в наших пляжних будиночках ніколи не закінчаться. Я жив в одному будинку з двома морськими піхотинцями - Ріком Гремом і Бутчем Коросеком (так, це його справжнє ім'я.) Ми відривалися на повну. Одного дня, сидячи за обіднім столом, Бутч згадав, що в басейні військової частини відбудуться змагання з плавання, і він збирається взяти в них участь.

"Про що ти говориш?" запитав Грем.

"Наступного тижня в басейні військової частини відбудуться змагання з плавання. Там буде багато команд з університетів, але це відкриті змагання, і я збираюся взяти в них участь".

"Ти здурів?" відповів Грем. "Там будуть одні з найкращих плавців країни". "Так, я знаю, - знизав плечима Бутч. "Але я все одно спробую".

"Ти отримаєш по повній", - сказав я. "В якому змаганні ти збираєшся брати участь?" "Я не знаю." Буч знову знизав плечима. "Чому б вам, хлопці, не вибрати?"

Ми з Гремом подивилися один на одного, кивнули один-одному головами і посміхнулися. Знаючи, що це була найскладніше змагання з усіх можливих, Грем запропонував: "Як щодо метелика?"

"Гаразд. Звісно. Напевно", - відповів Бутч.

Наступного тижня ми з Ріком попрямували до будівлі біля басейну, щоб подивитися на змагання. Там був басейн олімпійського розміру з вісьмома доріжками. Ми пройшли до сидінь у правій частині кімнати. Приміщення було наповнене яскравим світлом від численних прожекторів, що висіли над головою. Повітря було важким від вологості та запаху хлору. Чорні лінії доріжок на дні басейну мерехтіли в

side of the room. The interior was bathed in brilliant light from the numerous overhead banks of lights. The air hung heavy with humidity and the smell of chlorine. The black lane lines on the bottom of the pool shimmered through the aquamarine water as competitors began taking warmup laps, cutting sharp wakes through the smooth surface of the water. After half an hour, the different events began. Soon it was time for the butterfly. There was Butch in his Speedos with a Marine emblem on the side, perched on the stand in the middle lane. Rick and I looked at one another. "Man, this could be really embarrassing," I whispered. "I'm almost afraid to watch. Almost." A voice over the loudspeaker rang out. "Swimmers, take your positions." Butch stepped forward and bent over, his toes curled around the edge of the starting platform. He actually looked like he knew what he was doing.

The loudspeaker crackled again. "Swimmers, on your marks, get set..." The gun went off. Eight swimmers rocketed off their platforms in unison and knifed into the water.

Four lengths of the pool. Butch was in third place, about one length behind, at the second turn. He began to close the gap halfway down the third lap. Then Butch was tied for the lead at the last turn. We were standing and screaming as he pulled away in the home stretch. He beat the guy in second by a full length. We were stunned.

"What the fuck was that?" I yelled at Rick as we punched one another in the shoulder and slapped high fives. We looked down at Butch, who was still in the water, draped over the line rope. He looked up at us with a huge grin, then shot us the bird. We bent over with laughter.

Turns out Butch had been All-American in the butterfly at Penn State. What a sneaky bastard. What a great "fuck you!" We got a lot of mileage out of that story over the years.

аквамариновій воді, коли спортсмени почали робити розминочні кола, розсікаючи гладеньку поверхню води різкими хвилями. Через півгодини розпочалися різні змагання. Незабаром настав час батерфляю. На стенді в середній смузі стояв Бутч у плавках Speedo з емблемою морської піхоти збоку. Ми з Ріком подивилися один на одного. "Чувак, це може бути дуже соромно", - прошепотів я. "Я майже боюся дивитися. Майже". Пролунав голос по гучномовцю. "Плавці, займіть свої позиції". Бутч ступив крок уперед і нахилився, його пальці ніг обхопили край стартової платформи. Він виглядав так, ніби знав, що робить.

Гучномовець знову затріщав. "Плавці, на старт, приготуватися..." Пістолет вистрілив. Вісім плавців в унісон зіскочили з платформ і кинулися у воду.

Чотири відрізки одного запливу. На другому колі Бутч був на третьому місці, відстаючи приблизно на один відрізок. Він почав скорочувати відставання на половині третього кола. На останньому колі Бутч вирвався в лідери. Ми стояли і кричали, коли він відірвався на фінішній прямій. Він випередив хлопця, що йшов другим, на всій дистанції. Ми були приголомшені.

"Що це в біса було?" закричав я Ріку, коли ми штовхали один одного в плече і давали один одному п'ять. Ми подивилися вниз на Бутча, який все ще був у воді, перекинутий через мотузку. Він подивився на нас з величезною посмішкою, а потім показав нам середній палець. Ми зігнулися від сміху.

Виявляється, Бутч був абсолютним чемпіоном з плавання батерфляєм у Пенсильванському державному університеті. Що за підступний виродок. Яке круте "та пішов ти!" Ми багато років поспіль згадували цю історію.

Після двох місяців тренувань і вечірок ми вступили на льотну програму. Ми почали з занять з аеродинаміки, конструкції двигунів, погоди, зв'язку та загального авіаційного протоколу. Незабаром ми вже

After two months of PT and parties, we entered the flight program. We began with classes in aerodynamics, engine design, weather, communications, and general aviation protocol. Soon we were flying with instructors, initially in the T-34, learning the basics of how to fly. We practiced takeoffs and landings until our solo day, when the instructor took us out to one of the surrounding airstrips and climbed out of the aircraft.

"Okay, you're ready, Lieutenant. Take off, make a couple of loops around the field, then come back for a landing and pick me up."

I'd done it dozens of times before, but the thrill of your first solo is special, as any pilot will tell you. I took off, and then I was up there all by myself. Blue sky. Big, puffy clouds. What a sense of freedom. I was grinning so widely my face hurt. My smile was still there when I landed and picked up the instructor.

He climbed in and looked over at me. "How does it feel?" he asked through his own grin. "Unbelievable. Just unbelievable."

Soon afterward, we graduated to the more powerful T-28, which was a great aircraft. It looks kind of like a World War II fighter, with a sliding cockpit cover, front and rear seats, and dual controls.

After another ten months of classes in operating systems, aerodynamics, navigation, communications, and daily flight training, we were all pretty good pilots. We were proficient at aerobatics, flying in close formation, tail-chase engagement, navigation, flying on instruments only, and landing on a dime. We were good-or at least we thought we were. After a year of intense training in the T-34 and T-28, the Marine pilots were transitioned into whatever aircraft we were going to be assigned to in the real world. In 1968, Vietnam was at full throttle, and maybe one out of every thirty Marine pilots continued into fixed-wing aircraft. The rest of us were destined to become helicopter pilots. Whatever happened to that image I had of sitting in

літали з інструкторами, спочатку на Т-34, вивчаючи основи польотів. Ми практикували злети і посадки до нашого самотійного дня, коли інструктор вивіз нас на одну з навколишніх злітно-посадкових смуг і виліз з літака.

"Гаразд, починайте, лейтенанте. Злітайте, зробіть пару петель над полем, потім поверніться на посадку і заберіть мене".

Я робив це десятки разів до того, але хвилювання під час першого вильоту особливе, це скаже вам будь-який пілот. Я злетів і потім опинився вгорі сам. Блакитне небо. Великі, пухкі хмари. Яке відчуття свободи. Я так широко посміхався, що в мене боліло обличчя. Я все ще посміхався, коли я приземлився і підібрав інструктора.

Він заліз всередину і подивився на мене. "Як відчуття?" - запитав він крізь власну посмішку. "Неймовірно. Просто неймовірно".

Незабаром після цього ми перейшли до більш потужного Т-28, який був чудовим літаком. Він схожий на винищувач часів Другої світової війни, зі зсувною кришкою кабіни пілотів, передніми і задніми сидіннями та подвійним управлінням.

Після ще десяти місяців занять з операційних систем, аеродинаміки, навігації, зв'язку і щоденних льотних тренувань, ми всі були досить хорошими пілотами. Ми були вправні в пілотажі, польотах у тісному строю, переслідуванні, навігації, польотах лише за приладами та посадці в межах невеликої території. Ми були хороші пілоти - або, принаймні, думали, що були хороші. Після року інтенсивних тренувань на Т-34 і Т-28, пілотів морської піхоти пересадили на той літак, який нам призначили в актуальній бойовій ситуації. У 1968 році В'єтнам був у самому розпалі, і, можливо, один з кожних тридцяти пілотів Морської піхоти продовжив службу в літаках. Решті з нас судилося стати пілотами гелікоптерів. Що сталося з моєю уявою про те, як я сиджу в кабіні літака А-4 і виконую бойові завдання з ближньої підтримки піхоти на позиціях? Запитав я себе.

the cockpit of an A-4, flying close-support combat missions for the grunts in the bush? I wondered.

Our first training helicopter was the Bell H-13, just like the one in the TV series M*A*S*H. It had a bubble cockpit for two pilots who sat side by side with dual controls. There were no wheels, just skids. It was kind of a sports car, really.

The first flight day, my instructor took me out to a field maybe five acres in size-a cow pasture for all intents and purposes. He landed and began reviewing the controls systems. He'd already done one tour in Vietnam. He looked at me. "Okay, Lieutenant, I want you to take the stick when I tell you."

The stick is called a cyclic, and it protrudes up from the floor between the pilot's legs. It's how you steer the aircraft. Just like a fixed wing. Kind of.

"The helicopter," he said, "will go anywhere you point the stick. Push forward, it goes forward. Push to the right, it goes to the right. Left is left, and back is back. Got it?"

"Yes, sir." What's not to get? I thought.

He put the helicopter into a hover and gave me a quick demonstration. Twenty-foot hover, forward, right, left, and back. Then back to the ground. Smooth as silk.

"You need to use very light pressure on the stick. This isn't a freaking fixed wing that you can jerk around. Got it?"

"Got it."

"Okay, hotshot, I'm going to put us in a hover, and when I tell you, take the stick and repeat what I did." "Yes, sir."

I. Up we went. "Okay, take the stick."

I did and tried to gently push on the cyclic. We lurched forward. Shit! I thought. Gentle wasn't the word for what I did. Just thinking about moving the stick is enough.

Нашим першим навчальним вертольотом був Bell H-13, такий самий, як у серіалі Польовий шпиталь. Він мав кабінку схожу на бульбашку для двох пілотів, які сиділи пліч-о-пліч з подвійним управлінням. У нього не було коліс, лише полози. Це було щось на кшталт спортивного автомобіля.

У перший день польоту мій інструктор взяв мене на поле розміром, можливо, два гектари - пасовище для корів, за всіма ознаками. Він приземлився і почав розглядати системи управління. Він уже провів одне відрядження у В'єтнамі. Він подивився на мене. "Гаразд, лейтенанте, я хочу, щоб ви взяли ручку керування, коли я вам скажу".

Ця ручка називається ручкою управління циклічним кроком, і вона стирчить з підлоги між ногами пілота. Так ви керуєте літаком. Як нерухомим крилом. Типу того.

"Гелікоптер, - каже він, - полетить туди, куди ти вкажеш ручкою. Штовхнеш вперед - полетить вперед. Штовхнеш праворуч - полетить праворуч. Ліворуч - ліворуч, а назад - назад. Зрозумів?" "Так, пане". А що тут такого? подумав я.

Він підняв гелікоптер у повітря і швидко продемонстрував мені, як це робиться. Шестиметрове зависання, вперед, вправо, вліво і назад. Потім назад на землю. Гладко, як шовк.

"Ти маєш дуже легко натискати на ручку. Це тобі не довбане нерухоме крило, яким можна смикати, як попало. Зрозумів?"

"Зрозумів."

"Гаразд, розумнику, зараз я підніму нас у повітря, і коли я скажу, ти візьмеш кермо і повториш те, що я зробив". "Так, пане."

I. Ми злетіли. "Гаразд, бери кермо."

Я взяв і спробував обережно натиснути на цикл. Ми поїхали вперед. Охрініти! подумав я. Обережно - це не те слово, яке описувало те, що я зробив. Цю ручку можна поворушити, навіть просто думаючи про це.

"Чорт забирай!" - вилаявся інструктор. "Я ж сказав 'м'яко'".

"Goddamn it!" the instructor barked. "I said GENTLY."

No shit, I thought. I got a little better as I went through the other motions, but our movement remained jerky.

After I made a few more rotations, the instructor cleared his throat. "I have the stick," he said. I let go immediately and he put the Bell H-13 back on the ground. "On your left is the collective." He pointed. The collective is a lever anchored to the floor at one end and can be raised or lowered like a pump handle. "Raise the collective and the helicopter goes up. Lower the collective and the helicopter goes down. Got it?" Yup, got it, I thought. "Yes, sir!" I replied.

"Raising the collective increases the pitch on the rotor blades, grabbing more air, which gives us the lift we need to go up. However, as the pitch increases, the RPMs drop off due to the increased load on the engine. Not enough RPMs means you crash. To compensate, you'll need to add power. You do that by turning the rotating throttle handle [just like a motorcycle throttle] at the end of the collective. Keeping the RPMs constant is critical. Not enough RPMs and you crash."

I wish he'd stop saying that. "When you raise the collective, you need to add power by turning the throttle to the left. Got it?"

I wish he'd stop saying that as well. I nodded.

"Conversely, when we push the collective down, the pitch on the rotor blades decreases, thereby decreasing lift, and we go down. But the RPMs will increase as the load on the engine decreases, so we need to reduce power by rotating the throttle to the right to maintain constant RPMs." I waited for the "Got it?" part, but he just looked at me. I nodded.

Ні фіга собі, подумав я. В мене стало краще виходити, коли я виконав інші рухи, але наш рух залишався смиканим.

Після того, як я зробив ще кілька обертів, інструктор прочистив горло. "Я тримаю кермо", - сказав він. Я негайно відпустив, і він посадив Bell H-13 назад на землю. "Ліворуч від тебе - важіль крок-газ". Він показав. Він прикріплений одним кінцем до підлоги, який можна піднімати або опускати, як ручку насоса. "Піднімаєш важіль - і гелікоптер підніметься вгору. Опускаєш важіль - гелікоптер опускається. Зрозумів?" Ага, зрозумів, подумав я. "Так, пане!" відповів я.

"Підняття важіля збільшує крок лопатей гвинта, захоплюючи більше повітря, що дає нам підйомну силу, необхідну для підйому вгору. Проте, коли крок збільшується, обороти падають через збільшення навантаження на двигун. Недостатня кількість обертів призведе до падіння. Щоб компенсувати це, вам потрібно додати потужності. Ви робите це, повертаючи обертovu ручку дросельної заслінки [подібно до дросельної заслінки мотоцикла] в кінці важеля. Дуже важливо підтримувати постійні обороти. Недостатньо обертів - і ти розбиваєшся".

Я хотів би, щоб він припинив це говорити. "Коли ти піднімаєш обороти, тобі потрібно додати потужності, повернувши ручку газу вліво. Зрозумів?"

Я хотів би, щоб він перестав говорити і це. Я кивнув.

"І навпаки, коли ми опускаємо важіль, крок на лопатях ротора зменшується, тим самим зменшується підйомна сила, і ми падаємо вниз. Але обороти будуть збільшуватися, оскільки навантаження на двигун зменшується, тому нам потрібно зменшити потужність, обертаючи дросель вправо, щоб підтримувати постійні обороти". Я чекав на запитання "Зрозумів?", але він просто подивився на мене. Я кивнув.

"Гаразд, завдання таке, додайте потужності, повернувши дросельну заслінку вліво. Подивіться на індикатор обертів, щоб скоординувати потужність з обертами. Опустіть важіль вниз і зменшіть

"Okay, so the drill is lift up the collective and add power by turning the throttle to the left. Look at the RPM gauge to coordinate the power with the RPMs. Push the collective down and decrease power by turning the throttle to the right and again coordinating the power with the RPMs to keep them constant. Lift up, power on, push down, power off. Got it?"

Seemed simple enough. Up on, down off. "Got it," I repeated.

He put us into another hover, but this time around fifty feet up. "Okay, I have the rest of the aircraft," he said. "Just work with the collective, and again.... GENTLY! Go ahead."

I pulled slowly up on the collective, keeping my eye on the RPM gauge. As the RPMs began to decrease, I turned the throttle a little. The RPMs shot up. Shit! Too much throttle. I backed off a bit. What seemed like it should be simple was anything but. Pushing the collective up and down and trying to keep the RPMs constant was challenging, to say the least. After a while, it became a little easier, but still not exactly smooth.

The instructor took control of the aircraft and set it back down. "Next we're going to work with the rudder pedals," he said. "Push on the right one and the aircraft will rotate to the right. Hold it down and you'll make a three-hundred-and-sixty-degree circle. Push the left one and you'll rotate to the left in the same manner. You can make any part of any turn by coordinating the pressure on the pedals."

I felt the next words coming.

"Got it?"

I could have made a lot of money betting on that response. "Yes, sir," I replied, thinking I might have said "got it" enough. I didn't want to be too much of a smartass, plus he was a captain with a combat tour

потужність, повернувши дросель вправо і знову скоординувавши потужність з показниками обертів, щоб підтримувати їх на постійному рівні. Піднімаєшся, потужність увімкнена, опускаєшся, потужність вимкнена. Зрозуміло?"

Здавалося б, досить просто. Вгору - увімкнути, вниз - вимкнути. "Зрозумів", - повторив я.

Він перевів нас в інше зависання, але цього разу на висоті близько п'ятнадцяти метрів. "Гаразд, я контролюю решту гелікоптера", - сказав він. "Просто попрацюй з важилем, і знову ОБЕРЕЖНО! Вперед".

Я повільно потягнув важіль, не відриваючи очей від датчика обертів. Коли обороти почали зменшуватися, я трохи повернув ручку газу. Оберти підскочили. Чорт! Занадто багато газу. Я трохи зменшив. Здавалося, що все має бути просто, але це було не так. Рухати важіль вгору-вниз і намагатися утримувати постійні обороти було, м'яко кажучи, складно. Через деякий час стало трохи легше, але все ще не зовсім гладко.

Інструктор взяв літак під свій контроль і посадив його назад. "Далі ми попрацюємо з педалями керма напряму, - сказав він. "Натисніть на праву, і літак повернеться праворуч. Тримайте її натиснутою, і ви зробите коло на триста шістдесят градусів. Натисніть на ліву, і ви повернете наліво так само. Ви можете зробити будь-яку частину будь-якого повороту, координуючи тиск на педалі". Я відчув, що наступні слова будуть наступними.

"Зрозумів?"

Я міг би заробити багато грошей, поставивши на цю відповідь. "Так, пане", - відповів я, думаючи, що, можливо, я сказав "зрозумів" достатньо. Я не хотів виглядати занадто розумним, до того ж він був капітаном, який пройшов бойовий відрядження у В'єтнамі. Він дійсно заслуговував на мою повагу. Ми повернулися у висіння.

in Vietnam. He did indeed deserve my respect. Back into a hover we went.

"Okay, Lieutenant, I have the aircraft. Put your feet on the rudder pedals. Now remember, push gently! First, press down on the right rudder pedal."

I complied, and we rotated to the right, a bit more rapidly than either of us would have liked. He glared at me. I tried to smooth it out. We worked both left and right pedals, cutting donuts through the air until I got slightly better.

He put us back on terra firma. "Okay, hotshot," he said. "I want you to take all three controls, put us in a hover, and try to keep the helicopter somewhere within this five-acre field."

I was determined to make this go well. Focus. Focus. You got this, I told myself. Confidence. Focus. I placed my right hand on the cyclic, my left hand on the collective and throttle, and my feet on the rudder pedals. Up collective, increase the throttle, keep the cyclic and rudder pedals neutral. We rose slowly and somewhat jerkily into a thirty-foot hover, swaying a bit, then a bit more as I tried to center us with light pressure on the stick. I got it. I got it, I told myself. Then we veered upward and sideways. Shit! I ain't got it!

The instructor grabbed the controls. "I have the aircraft!" he barked.

I released the controls, and he set us back down. So there I was. I felt humbled. I'd earned my Navy wings. I was a naval aviator, an accomplishment few people can claim. I could land a fixed-wing T-28 in your backyard. I thought I was pretty good. But flying a helicopter was obviously a whole different ball game. I was going to have to learn to fly all over again.

I looked over at the instructor. To my surprise, he wore a huge grin.

"Гаразд, лейтенанте, я керую гелікоптером. Покладіть ноги на педалі керма. Тепер пам'ятайте, штовхайте м'яко! Спочатку натисніть на праву педаль керма".

Я послухався, і ми повернули праворуч, трохи швидше, ніж кожному з нас хотілося б. Він подивився на мене. Я спробував згладити ситуацію. Ми крутили і ліву, і праву педалі, розсікаючи кола в повітрі, поки в мене не стало виходити трохи краще.

Він посадив нас назад на землю. "Гаразд, розумнику, - сказав він. "Я хочу, щоб ти взяв усі три штурвали, підняв нас у повітря і спробував утримати гелікоптер десь у межах цього поля розміром два гектари".

Я був сповнений рішучості зробити це добре. Зосередься. Зосередься. У тебе вийде, казав я собі. Впевненість. Зосередься. Я поклав праву руку на ручку управління циклічним кроком, ліву - на важіль крок і газ, а ноги - на педалі керма. Піднімаємо важіль крок-газ, збільшуємо швидкість, тримаємо педалі газу і керма в нейтральному положенні. Ми повільно і трохи ривками піднялися в дев'ятиметрове зависання, трохи погойдуючись, потім ще трохи, коли я намагався відцентрувати нас легким натисканням на палицю. У мене вийшло. У мене вийшло, сказав я собі. Потім ми відхилилися вгору і вбік. Дідько! У мене не виходить! Інструктор схопився за штурвал. "Я тримаю!" - закричав він.

Я відпустив штурвал, і він посадив нас назад. Ось так я і опинився. Я почувався приниженим. Я успішно закінчив льотні навчання. Я був морським льотчиком, досягнення, яким мало хто може похвалитися. Я міг посадити літак Т-28 у вас на задньому дворі. Я думав, що був непоганим пілотом. Але керувати гелікоптером - це, очевидно, зовсім інша гра. Мені доведеться вчитися літати заново.

Я подивився на інструктора. На мій подив, він широко посміхався.

"Yeah, I know. I felt the same way on my first day. Trust me, you'll get this, and you'll get good at it. You'll find this more fun and challenging than any fixed-wing."

He was right. I would get good. We all would.

We'd be able to do things with a helicopter that are difficult to imagine. But we still had a lot to learn.

Case in point: what to do in the event of an engine failure.

When a fixed-wing aircraft loses an engine, it can still make an emergency landing using its inherent glide slope. Glide slope is the angle and distance a plane can glide before it hits the ground. An aircraft's glide slope is determined by the area of its wings in relation to its overall weight. The larger and longer the wings and the lighter the aircraft, the longer it can stay aloft. That's why gliders can stay in the air for especially long periods of time. Conversely, a short, heavy aircraft with short, stubby wings such as the A-4 jet has a short glide slope, and little ability to make an emergency landing. Ejection is usually the only option when an engine is lost.

None of this pertains to helicopters. They have no wings. Their glide slope is straight down. Without an engine, a helicopter has all the flight characteristics of a safe. There are no ejection options. Pilots don't wear parachutes because egressing from the cockpit as the helicopter falls downward is impossible—there's also the matter of the rotor blades overhead.

There is a maneuver to survive an engine failure, however. It's called autorotation. We practiced it over and over again. Our instructors frequently, and without warning, reached over and turned off the engine. The student then had to immediately drop the collective to the floor to reduce the rotor blades to a flat pitch, minimizing the drag and the loss of RPMs of the rotor head. Then, with firm forward pressure on the cyclic and some rudder coordination to keep the aircraft aligned straight ahead, we'd push the nose of the aircraft over,

"Так, я знаю. Я відчував себе так само в свій перший день. Повір мені, у тебе все вийде, і ти будеш майстром. Це буде більш цікаво, ніж будь-який літак".

Він мав рацію. У мене все вийде. У нас у всіх вийде.

Ми зможемо робити з гелікоптером такі речі, які важко собі уявити. Але нам ще треба було багато чому навчитися.

Наприклад, що робити у випадку відмови двигуна.

Коли літак втрачає двигун, він все ще може здійснити аварійну посадку, використовуючи властивий йому нахил глісади. Глісада - це кут і відстань, на якій літак може ще пролетіти перед зіткненням із землею. Глісада літака визначається площею його крил по відношенню до його загальної ваги. Чим більші і довші крила і чим легший літак, тим довше він може залишатися в повітрі. Ось чому планери можуть досить довго залишатися в повітрі. І навпаки, короткий, важкий літак з короткими крилами, такий як літак А-4, має малий нахил глісади і мало можливостей для екстреної посадки. Катапультивання зазвичай є єдиним варіантом, коли втрачається двигун.

Ніщо з цього не стосується гелікоптерів. У них немає крил. Їхня глісада спрямована прямо вниз. Без двигуна гелікоптер стає падаючим сейфом. Немає можливості катапультиватися. Пілоти не носять парашутів, тому що вийти з кабіни, коли вертоліт падає вниз, неможливо - до того ж, над головою знаходяться лопаті гвинта.

Однак існує маневр, який дозволяє вижити в разі відмови двигуна. Він називається авторотація. Ми практикували його знову і знову. Наші інструктори часто, без попередження, простягали руку і вимикали двигун. Тоді студент повинен був негайно скинути важіль крок-газу до підлоги, щоб зменшити кут нахилу лопатей ротора, мінімізуючи лобовий опір і втрату обертів головки ротора. Потім, сильним натисканням вперед ручки управління і координацією керма напряму, потрібно утримати літак прямо, ми штовхали ніс літака вниз, та

increasing our airspeed downward in order to increase the airflow over the rotor blades and keep the RPMs up as much as possible.

The move is almost like a child's pinwheel toy. The more you blow on it, the faster it spins. Without the necessary RPMs to keep the rotor blades acting like wings, the helicopter will simply plummet downward. The procedure in that event, as we were fond of saying, is to unstrap, lean over, and kiss your balls goodbye.

Under autorotation, as the aircraft approached around fifty feet off the ground, we'd raise its nose to slow the descent. In smooth coordination, we'd fully pull the collective upward, increasing the pitch of the rotor blades to create just the right amount of lift to land the aircraft safely. The key element is that without the engine to add power, there's only one chance to use the collective to make the transition. Transitioning too high means a rough landing or a crash. Transitioning too late means a rough landing or a crash. If it was all done properly, the H-13 would come to a smooth, sliding landing on its skids in one of the multiple grass training fields surrounding Pensacola. After the Bell H-13, we transitioned to the bigger and much-heavier Sikorsky H-34, which I'd end up flying in Vietnam. Ungainly in appearance, it was beautiful to the pilots who flew it. It was a workhorse for the Marine helicopter effort throughout the war. It was durable and dependable, if not the strongest of helicopters, especially in the heat and altitude of the northern sectors of the war. After another month of H-34 training, I completed my time in Pensacola. My next stop was Marine Corps Air Station Santa Ana, in California, for six weeks of training in advanced combat tactics. Then I'd be deployed to South Vietnam.

At Pensacola, we'd been so immersed in classes and flying lessons, we never paid much attention to what waited beyond that. As we headed west for combat training, the reality of where we were

збільшували швидкість падіння для того, щоб збільшити потік повітря над лопатями гвинта і утримати обороти якомога вище.

Це майже як дитяча вертушка. Чим більше ви дмухаєте на неї, тим швидше вона обертається. Без необхідних обертів, лопаті ротора не будуть працювати як крила, і гелікоптер просто впаде донизу. Процедура в такому випадку, як ми любили казати, полягає в тому, щоб відстебнути реміні, нахилитися і поцілувати свої яйця на прощання.

Під час авторотації, коли літак наближався до землі на висоті близько п'ятдесяти футів, ми піднімали ніс, щоб сповільнити зниження. Злагоджено координуючи дії, ми повністю тягнули важіль крок-газ вгору, збільшуючи крок лопатей ротора, щоб створити необхідну підйомну силу для безпечної посадки літака. Ключовим елементом є те, що без двигуна, який додасть потужності, є лише один шанс використати важіль крок-газ для здійснення переходу. Занадто високий перехід означає жорстку посадку або аварію. Запізнілий перехід означає жорстке приземлення або аварію. Якщо все було зроблено правильно, H-13 м'яко приземлився б на полозах на одному з численних трав'яних тренувальних полів навколо Пенсаколи. Після Bell H-13 ми перейшли на більший і набагато важчий Sikorsky H-34, на якому мені довелося літати у В'єтнамі. Незграбний на вигляд, він був прекрасним для пілотів, які на ньому літали. Це була робоча конячка для вертольотів морської піхоти протягом усієї війни. Це був міцний і надійний, якщо не найміцніший гелікоптер, особливо в умовах спеки і висоти в північних секторах війни. Після ще одного місяця навчання на H-34, я завершив своє перебування в Пенсаколі. Наступною моєю зупинкою була авіабаза морської піхоти Санта-Ана в Каліфорнії, де я проходив шеститижневу підготовку з передової бойової тактики. Потім мене відправили до Південного В'єтнаму.

У Пенсаколі ми були настільки занурені в навчання і льотні уроки, що ніколи не звертали особливої уваги на те, що чекало нас попереду. Коли ми вирушили на захід для бойової підготовки, реальність того,

going and what we'd be doing began to creep into our collective consciousness.

The Edge of the Envelope

We reported to MCAS Santa Ana one week after our Pensacola graduation. We were excited about our new training, and also to be in California. Most of us rented oceanfront apartments in Newport Beach. The college fraternity atmosphere we'd enjoyed in Pensacola continued at full throttle. In Santa Ana, we flew with instructors who'd all flown the H-34 for at least one tour in Vietnam. We practiced advanced combat tactics mostly designed for getting into and out of hot landing zones. This was critical for the type of flying that would be required of us. We trained hard. We got good. We all hoped it would be good enough. For only some of us, it would. During our last week of advanced combat tactics, we were practicing what's referred to as max gross weight takeoffs and landings. The aircraft was loaded with iron-filled ammo boxes to simulate a heavy, full load. Then, with our instructors, we'd head out to the mountains around Santa Ana and practice approaches into and out of landing zones that had been carved out of the hillsides at various locations. The elevations and terrain were similar to what we'd find in Vietnam.

The LZs were maybe an acre square, cut into the trees on sloped hillsides. On our last training day, we'd made several approaches and egresses. All had gone well. My instructor, Captain Dave Stewart, keyed the mic. "Okay, Lieutenant, you're doing well. Let's do one more and head home." The winds in the Santa Ana Mountains can make for some challenging conditions, especially during approaches and exits from the LZs. They're frequently strong, gusty, and

куди ми їдемо і що будемо робити, почала проникати в нашу колективну свідомість.

Крайній показник діапазону експлуатаційного режиму польоту

Ми приїхали до авіаційної бази ВМС в Санта-Ані через тиждень після закінчення навчання в Пенсаколі. Ми були в захваті від нашого нового навчання, а також від перебування в Каліфорнії. Більшість з нас орендували апартаменти на березі океану в Ньюпорт-Біч. Атмосфера студентського братства, якою ми насолоджувалися в Пенсаколі, продовжувалася на повній. У Санта-Ані ми літали з інструкторами, які літали на H-34 принаймні одне відрядження у В'єтнамі. Ми відпрацьовували вдосконалену бойову тактику, в основному призначену для посадки в гарячі зони і злеті з них. Це було критично важливо для того типу польотів, які від нас вимагалися. Ми наполегливо тренувалися. У нас все добре виходило. Ми всі сподівалися, що цього буде достатньо. Але лише для деяких з нас цього було достатньо. Протягом останнього тижня вивчення вдосконаленої бойової тактики ми відпрацьовували так звані злеті та посадки з максимально допустимою злітною вагою. Літак був завантажений ящиками з боеприпасами, наповненими залізом, щоб імітувати повне навантаження. Потім разом з інструкторами ми вирушали в гори навколо Санта-Ани і відпрацьовували заходи на посадку і виходи з посадкових зонах, які були вирізані на схилах пагорбів у різних місцях. Рельєф місцевості був схожий на той, що ми бачили у В'єтнамі.

Посадкова зона була площею, можливо, в пів гектара, що знаходилась посеред дерев на схилах пагорбів. В наш останній тренувальний день ми зробили кілька підходів і відходів. Все пройшло добре. Мій інструктор, капітан Дейв Стюарт, увімкнув мікрофон. «Гаразд, лейтенанте, у вас добре виходить. Давайте зробимо ще один раз і вирушаємо додому». Вітри в горах Санта-Ана можуть створювати складні умови, особливо

unpredictable. As we approached the last LZ, I struggled with the wind coming from the left. Using a lot of left rudder, additional power, and strong left cyclic, I was able to side slip the 34 into the zone. We settled on what was probably a fifteen- to twenty-degree slope, pointing uphill. It felt like it was about forty-five degrees. “Okay,” Captain Stewart said. “Good job. Let’s pick her up and get out of here.”

The wind was really picking up, and it buffeted the aircraft as we sat in the zone. I pulled on full power, raised the collective, and sustained a three-foot hover. At that moment, a strong gust of wind hit us from the left, pushing the large nose of the 34 to the right. I was at full power and pushing in the left rudder to realign the nose back to the upslope position, but that caused the RPMs to drop slightly. The rotor head spins to the right. Trying to turn the aircraft to the left against that rotation required more power, and we simply didn’t have any more. I couldn’t put the aircraft back on the ground either—we were pointing across the slope, which would have risked the 34 rolling over on its side. As the wind continued to push us toward the trees on the side of the LZ, the captain and I both knew we were in trouble. We still didn’t have enough power to realign the aircraft back upslope against the wind, and we were pointing downwind, which caused loss of lift. We began to settle as the tree line approached. “I have the aircraft!” Captain Stewart yelled. It all happened in a few seconds. As we continued to spin to the right in an attempt to gain some RPMs, the tail of the 34 touched the trees on the edge of the clearing. The tail rotor of a helicopter is designed to keep the aircraft flying straight. The vertical rotation of the tail blades counterbalances the impulse of the aircraft itself to rotate counter to the main rotor blades. Without the tail rotor, the helicopter will just spin uncontrollably to the right and crash. That’s exactly what we did. We cut a path one hundred yards down the side of the mountain, taking out trees like a giant lawn

під час підходів і відходів до посадкової зони. Вони часто сильні, поривчасті та непередбачувані. Коли ми наближалися до останньої посадкової зони, я боровся з вітром, що дув зліва. Використовуючи, ліве кермо напряду, додаткову потужність і крайнє ліве положення ручки керування циклічним кроком, я зміг посадити 34-й в зону. Ми зупинилися на схилі, який, ймовірно, мав нахил п'ятнадцять-двадцять градусів, спрямований в гору. Мені здавалося, що там було близько сорока п'яти градусів. «Гаразд», - сказав капітан Стюарт. «Гарна робота. Забираймося звідси».

Вітер справді посилювався, і коли ми сідали в зоні, гелікоптер просто зносило вітром. Я увімкнув повну потужність, підвищив загальний крок несного гвинта і завис на триметровій висоті. У цей момент зліва на нас налетів сильний порив вітру, штовхнувши великий ніс 34-го вправо. Я був на повній потужності і натиснув на ліве кермо, щоб вирівняти ніс назад у вертикальне положення, але через це, обороти трохи впали. Головка несного гвинта обертається вправо. Спроба повернути літак вліво проти цього обертання вимагала більшої потужності, а у нас її просто не було. Я також не міг повернути літак на землю - ми летіли впоперек схилу, а це означало б ризик перекидання на бік. Оскільки вітер продовжував штовхати нас до дерев поблизу посадкової зони, ми з капітаном розуміли, що ми в біді. У нас все ще не вистачало потужності, щоб повернути літак назад проти вітру, тому ми летіли за вітром, що призвело до втрати підйомної сили. Ми почали сідати, коли наблизилися до лісосмуги. «Я тримаю літак!» закричав капітан Стюарт. Все сталося за кілька секунд. Коли ми продовжували крутитися праворуч, намагаючись набрати обертів, хвіст 34-го зачепив дерева на краю галявини. Хвостовий гвинт гелікоптера призначений для того, щоб літальний апарат летів прямо. Вертикальне обертання хвостових лопатей врівноважує імпульс самого літального апарату обертатися протилежно до лопатей несучого гвинта. Без хвостового гвинта гелікоптер просто неконтрольовано закрутить вправо і він впаде. Саме

mower. Limbs, branches, and debris flew everywhere. Still falling sideways and downward, we slammed into the bottom of the ravine. The rotor blades were thrashing into the ground, throwing dirt, rocks, and splintered wood up into a huge dark cloud. As the blades broke apart, they took out the top of the cockpit, covering the captain and me in more dirt and debris. Captain Stewart engaged the emergency rotor brake handle above our heads to stop the rotor blades from continuing to break the aircraft apart.

As they finally stopped, there was nothing but silence. The captain and I looked at one another, both soaked in fuel and hydraulic fluid and covered in dirt. The H-34's skin was made of magnesium alloy. If it caught fire, it burned with incredible intensity and rapidity. Any little spark could set it off. We were lying on our left side. Captain Stewart was strapped into the left seat, which was below me. "Get out now!" he yelled. In a fog, I unstrapped and climbed up through the cockpit door. He was pushing me from behind, yelling, "Out! Out!" Once out of the cockpit, I slid down the side of the helicopter and fell in a heap on the ground below. Captain Stewart did the same. We clambered up the slope to get away from the helicopter in the event it caught fire or exploded. Also aboard our flight were a crew chief and another Marine who'd come along for the ride, just to log some airtime. It had been an unlucky choice, but a lucky outcome. I bet he's still telling that story over a beer now and then. The crew chief had been wearing his required safety harness and tether. When the 34 lost its tail rotor in the initial contact with the trees, the helicopter made one violent jerk to the left, causing the crew chief to be ejected through the open door. His safety harness had a long tether to it, which saved his life as it jerked him right back into the aircraft through the same door. He busted a couple of ribs, but it was the only injury sustained

це ми і зробили. Ми проробили шлях на майже ста метрів вниз по схилу гори, зрізаючи дерева, як гігантська газонокосарка. Гілки та уламки розліталися повсюди. Продовжуючи падати вбоки і вниз, ми врізалися в дно яру. Лопаті ротора врізалися в землю, піднімаючи бруд, каміння та уламки дерева, створюючи величезну темну хмару. Коли лопаті розпалися, вони вирвали верхню частину кабіни, засипавши нас з капітаном ще більшою кількістю бруду та уламків. Капітан Стюарт натиснув на ручку аварійного гальма ротора над нашими головами, щоб зупинити лопаті ротора, які продовжували розбивати літак на частини.

Коли вони нарешті зупинилися, настала тиша. Ми з капітаном подивилися один на одного, обидва просочені паливом, гідравлічною рідиною та вкриті брудом. Обшивка Н-34 була зроблена з магнієвого сплаву. Якщо вона загорялася, то горіла з неймовірною інтенсивністю і швидкістю. Будь-яка маленька іскра могла підпалити її. Ми лежали на лівому боці. Капітан Стюарт був пристебнутий до лівого сидіння, яке було піді мною. «Вилазь негайно!» - закричав він. У тумані я відстебнув ремінь і виліз через двері кабіни. Він штовхав мене ззаду, кричачи: «Вилазь! Вилазь!» Вибравшись з кабіни, я скотився вниз по борту гелікоптера і впав на землю вниз. Капітан Стюарт зробив те ж саме. Ми полізли вгору по схилу, щоб бути подалі від гелікоптера на випадок, якщо він загориться або вибухне. На борту нашого літака були також старший механік літака і ще один морський піхотинець, який прилетів просто для того, щоб відпрацювати ефірний час. Це був невдалий вибір, але щасливий результат. Б'юся об заклад, він досі розповідає цю історію за кухлем пива час від часу. Командир екіпажу був пристебнутий обов'язковими ремнями безпеки та прив'язкою. Коли 34-й втратив хвостовий гвинт при першому контакті з деревами, вертоліт зробив один сильний ривок вліво, в результаті чого командира екіпажу викинуло через відчинені двері. Його ремінь безпеки мав довгу прив'язку, яка врятувала йому життя, і затягнула його назад у літак через ті ж самі двері. Він зламав пару ребер, але це була єдина травма, яку він отримав

in the crash—an absolute miracle. By all rights, we all should have been killed in such a violent crash.

Once we were all out of the aircraft, we sat down and tried to process what had happened. We didn't say much. We were all in shock. I remember feeling a sense of failure and guilt for what happened. To this day, I relive the sequence of events. I accepted long ago that the situation and the conditions dictated the outcome. Still, I felt terrible. It took several hours before anyone at the base realized we were missing. They eventually sent another helicopter, which transported four shaken Marines back to base. The noise in the belly was so loud we had no way of talking on our way back, so each of us was left with his own thoughts. The purpose of that training flight had been to test the limits of the aircraft at maximum weight and high altitude—the edge of the flight envelope. Well, we found it for sure. The bad news was, of course, that we'd crashed. The good news was that we'd all survived, and that experience with the edge of the flight envelope would save my life several times in the coming year. There was a short debrief and not much else, which surprised me. I never even knew what the accident report said. The next day, a big H-53 hoisted what was left of the H-34 from the ravine and returned it to the base. The whole squadron walked out to take a look. Everyone stared. The rotor head was still intact, but only about a foot of each rotor blade remained. The front wheel struts had been torn off, the top of the cockpit was obliterated, and of course, the tail rotor was gone. Not much else but the bulk of the body remained. How in the hell did we survive? I thought. How lucky were we that it didn't catch fire? No one would have escaped. Several of my pilot buddies patted me on the back and shook their heads, including my good friend Dan DeBlanc from New Orleans. Dan would go on to earn a silver star flying Cobra gunships. "Rick, you are one lucky son of a bitch," Dan said. "You probably got your one crash out of the way and won't have another

під час аварії, що було абсолютним дивом. За всіма правилами, ми всі мали б загинути в такій жорсткій катастрофі.

Коли ми всі вийшли з літака, ми сіли і спробували осмислити те, що сталося. Ми мало говорили. Ми всі були в шоці. Я пам'ятаю, що відчував почуття провини за те, що сталося. До сьогоднішнього дня я переживаю послідовність тих подій. Я вже давно змирився з тим, що ситуація і умови давали передбачуваний результат. Але все одно я почувався жахливо. Минуло кілька годин, перш ніж на базі зрозуміли, що ми зникли. Врешті-решт вони надіслали ще один вертоліт, який доставив чотирьох приголомшених морських піхотинців назад на базу. Шум у животі був таким сильним, що ми не могли розмовляти по дорозі назад, тому кожен з нас залишився сам на сам зі своїми думками. Метою цього тренувального польоту було перевірити межі можливостей літака при максимальній вазі та великій висоті, тобто крайній показник діапазону експлуатаційного режиму польоту. Що ж, ми його точно знайшли. Поганою новиною було, звичайно, те, що ми розбилися. Хороша новина полягала в тому, що ми всі вижили, і що досвід перебування на крайньому показнику ще не раз врятує мені життя в наступному році. Був короткий розбір польотів і більше нічого, що мене здивувало. Я навіть не знав, що було в звіті про аварію. Наступного дня великий H-53 підняв з яру те, що залишилося від H-34, і повернув його на базу. Вся ескадрилья вийшла подивитися. Всі витріщилися. Головка ротора була ще цілою, але від кожної лопаті ротора залишилося лише близько пів метра. Передні стійки коліс були відірвані, верхня частина кабіни була знищена, і, звичайно, хвостового гвинта не було. Залишилося не так багато, крім основної частини корпусу. Як, в біса, ми вижили? подумав я. Як нам пощастило, що він не загорівся? Ніхто б не врятувався. Кілька моїх приятелів-пілотів поплескали мене по спині і похитали головами, в тому числі мій добрий друг Ден ДеБланк з Нового Орлеана. Ден заробив срібну зірку, літаючи на ударних вертольотах Кобра. «Ріку, ти щасливий сучий син», - сказав Ден. «Ти, напевно, вже пережив одну аварію і інших

one.” That would not be the case. That flight had been our last scheduled training. We were scheduled to ship out in two days.

I needed to get back in the saddle and get some confidence back. I knew I was a pretty good pilot and that the accident had been caused in large part by the limitations of the aircraft and, more importantly, the wind. The gust that had pushed the big nose of the 34 ninety degrees to the right had pushed us past the point of no return. Nonetheless, I needed to fly again right away to clear the cobwebs and regain my confidence. It wasn't to be. We were ordered to ship out two days later as planned. I reported to the naval facility at Treasure Island in San Francisco and was escorted to the barracks. I'd spend the night there and fly out the next day to Guam, and then to Da Nang, South Vietnam. Surprisingly, I was the only one in the barracks. I sat on a cot in the cavernous room, contemplating what was behind, and what lay ahead. I felt as alone as I ever had. The next day, I boarded a troop carrier for the long flight to Guam. It was a big C-130. I remember the seats were webbed and faced one another across the interior cargo hold. Thankfully, it was full. It was a long, uncomfortable flight, and we had to yell to be heard over the roar of the engines but talking to one another gave us some relief from our boredom and loneliness. We spent the night in Guam and left the next morning for Vietnam on another troop carrier. Everyone I've ever talked to had the same first impression as they deplaned in Vietnam. As I grabbed my bag and climbed into the jeep that was to take me to the Marble Mountain airstrip next to Da Nang, I asked the driver, “What the hell is that smell?” “Welcome to Vietnam, sir,” the corporal said as he smiled. “That's the wonderful odor of burning shit. For the most part, there's no sewage system here. All the refuse from the latrines has to be burned in order to dispose of it. Nice, huh?”

уже не буде». Це було не так. Цей політ був нашим останнім запланованим тренуванням. Ми повинні були вилетіти через два дні.

Мені потрібно було оговтатись і відновити впевненість у собі. Я знав, що був досить хорошим пілотом і що аварія була викликана значною мірою обмеженнями літака і, що більш важливо, вітром. Порив, який штовхнув великий ніс 34-го на дев'яносто градусів вправо, відправив нас до точки неповернення. Тим не менш, мені потрібно було негайно знову літати, щоб прояснити голову і відновити впевненість у собі. Але цього не сталося. Нам наказали відплисти через два дні, як і було заплановано. Я прибув на військово-морську базу на острові Скарбів у Сан-Франциско, і мене провели до казарми. Я мав провести там ніч і наступного дня вилетіти на Гуам, а потім у Дананг, Південний В'єтнам. На диво, я був один у казармі. Я сидів на розкладачці в печерній кімнаті, роздумуючи про те, що було позаду, і про те, що чекало на мене попереду. Я відчував себе таким самотнім, як ніколи раніше. Наступного дня я піднявся на борт транспортно-десантного літака для довгого перельоту на Гуам. Це був великий літак C-130. Я пам'ятаю, що там були переплетені сидіння, які стояли одне навпроти одного у внутрішньому вантажному відсіку. На щастя, він був повний. Це був довгий, некомфортний переліт, і нам доводилося кричати, щоб почути одне-одного через рев двигунів, але розмови давали нам деяке полегшення від нудьги і самотності. Ми провели ніч на Гуамі, а наступного ранку вирушили до В'єтнаму на іншому транспортно-десантному літаку. У всіх, з ким я коли-небудь розмовляв, було однакове перше враження від висадки у В'єтнам. Коли я взяв свою сумку і сів у джип, який мав відвезти мене на злітно-посадкову смугу Мармурової гори поруч з Данангом, я запитав водія: «Що це, в біса, за запах?». «Ласкаво просимо до В'єтнаму, сер», - відповів капрал, посміхаючись. «Це чудовий запах палаючого лайна. Здебільшого тут немає каналізації. Всі відходи з збирання доводиться спалювати, щоб їх утилізувати. Здорово, правда?»

I'd soon learn that the toilet facilities were the same as most U.S. campgrounds, with open pit toilets. Except in Vietnam, they usually had two seats that shared the same bench, with half of a fifty-gallon drum down below. The "outhouse" was a simple wooden box with screening on the top half. Every so often some poor Marine who'd made the mistake of breaking a rule or getting on the bad side of his company sergeant would find himself assigned to the "honey bucket brigade." That meant he and another transgressor got to drag out the two drums of shit, pour fuel on it, light it on fire, and stir the shit until all or most of it was consumed by the flames. It was an ongoing process, and as a result, every base always smelled like ... well, shit. It was always an extra treat when the wind blew toward the mess tent. We arrived at the operations shack at the Marine airbase at Marble Mountain, just north of Da Nang. I entered the office and was greeted by the duty staff sergeant. "Welcome to Vietnam, Lieutenant," he said with a wry smile. "What do you think so far?" "Smells delightful." "Yeah, that was my first impression too. Your orders are to report to HMM-362 up at Phu Bai. Be here at 0800 for your flight. The corporal will show you to your quarters." He looked up from his paperwork and stared directly into my eyes. "Good luck." I presumed he knew I'd need it. He was right.

6 Phu Bai

The combat base at Phu Bai was situated along Highway 1, which ran the length of Vietnam. It was strategically located seventy miles south of the DMZ and ten miles south of the provincial city of Hue, which had been the site of one of the fiercest battles of the Vietnam War. On January 31, 1968, at the onset of the Tet Offensive, the Viet Cong and a division-size force of North Vietnamese regulars invaded and captured the city of Hue. A variety of elements of the South Vietnamese army, the 1st Cavalry Division of the U.S. Army,

Незабаром я дізнався, що туалети були такими ж, як і в більшості американських кемпінгів, з відкритими вигрібними ямами. За винятком В'єтнаму, вони зазвичай мали два сидіння на одній лавці, а внизу стояла половина двохсотлітрової бочки. Флігелем була проста дерев'яна коробка з маскувальною сіткою на верхній половині. Час від часу якийсь бідолашний морський піхотинець, який помилився, порушивши правило або потрапивши в немилість до свого ротного сержанта, опинявся в «бригаді медових горщиків». Це означало, що він і ще один порушник повинні були витягнути дві бочки з лайном, залити їх паливом, підпалити і мішати лайно, поки все або більшу його частину не поглине полум'я. Це був безперервний процес, і в результаті на кожній базі завжди пахло... ну, лайном. Це завжди було додатковим задоволенням, коли вітер дув у бік їдальні. Ми прибули до оперативного штабу на авіабазі морської піхоти на Мармуровій горі, що на північ від Дананга. Я увійшов до кабінету, і мене привітав черговий штабний сержант. «Ласкаво просимо до В'єтнаму, лейтенанте», - сказав він з кривою посмішкою. «Як вам поки що?» «Пахне чудово». «Так, це було і моє перше враження. Вам наказано прибути на базу НММ-362 в Фу-Бай. Бути тут о 8:00 для вашого вильоту. Капрал покаже вам вашу кімнату». Він підняв очі від своїх паперів і подивився мені прямо в очі. «Удачі.» Я припустив, що він знав, що вона мені знадобиться. Він мав рацію.

6 Фубай

Бойова база в Фубаї була розташована вздовж "Шосе 1", яке пролягало вздовж усього В'єтнаму. Вона була стратегічно розташована за приблизно сто десять кілометрів на південь від демілітаризованої зони і за шістнадцять кілометрів на південь від провінційного міста Хюе, яке було місцем однієї з найзапекліших битв В'єтнамської війни. 31 січня 1968 року, на початку Тетської наступальної операції, в'єтконгівські війська та дивізія північно-в'єтнамських регулярних військ вторглися в місто Хюе і захопили його. У контратаці брали участь різні підрозділи

and the 1st Battalion 1st Marine Regiment were involved in the counterattack.

It took a month for the Marines to retake the city. Vastly outnumbered, the 1st Battalion 1st Marine Regiment, led by Lieutenant Colonel Ernie Cheatem, entered the city, and engaged the enemy in what proved to be one of the bloodiest battles of the war, involving ferocious house-to-house urban warfare. Uncommon valor was a common occurrence during the bitter fighting. Five Medals of Honor eventually would be awarded to men who risked their lives to save the lives of their comrades, and in many cases, continued to lead and take the fight to the enemy. What possesses a man like USMC Gunnery Sergeant John L. Canley, who, although wounded himself, ran through heavy enemy fire time and again to pull his wounded men to safety, and then continued to lead them, assaulting heavily fortified enemy positions? What possesses men like USMC Staff Sergeant Alfredo Gonzales and U.S. Army Sergeant Joe Hooper, who although both severely wounded, still led their men toward the enemy under heavy fire and in many cases single-handedly overran their positions to engage and destroy them? What possesses a man like Chief Warrant Officer Frederick Ferguson to ignore calls to stay out of a confined area and instead fly his helicopter through heavy antiaircraft fire and intense ground fire and rescue five members of another downed helicopter? What possesses a man like U.S. Army Staff Sergeant Clifford Simms to throw himself on an exploding booby trap to save the lives of the men around him? What possesses them is the heart of a lion, and the utter determination, no matter what the danger, to do what must be done. Each man in the battle of Hue gave no less, and it speaks to the true nature of the American soldier. I pray that the people of this country never forget this again—for decades, they did. By the end of the battle, the city had been nearly destroyed. Marine and Army casualties were reported as 216 killed and 1,584 wounded.

південнов'єтнамської армії, 1-ї кавалерійської дивізії армії США та 1-го батальйону 1-го полку морської піхоти.

Морським піхотинцям знадобився місяць, щоб відвоювати місто. Значно переважаючи в чисельності, 1-й батальйон 1-го полку морської піхоти на чолі з підполковником Ерні Чітемом увійшов до міста і вступив з ворогом в одну з найкривавіших битв війни, що включала жорстокі міські бої де бій йшов за кожен будинок. Надзвичайна відвага була частим явищем під час запеклих боїв. П'ять медалей за Відвагу з часом будуть вручені чоловікам, які ризикували своїм життям, щоб врятувати життя своїх товаришів, і в багатьох випадках продовжували вести бій з ворогом. Що керує такими людьми, як сержант артилерії ВМС США Джон Л. Кенлі, який, хоча сам був поранений, знову і знову біг під шквальним вогнем ворога, щоб витягнути своїх поранених у безпечне місце, а потім продовжував вести їх за собою, штурмуючи добре укріплені ворожі позиції? Що керує такими людьми, як штаб сержант Корпусу морської піхоти США Альфредо Гонсалес і сержант сухопутних військ США Джо Хупер, які, хоча обидва були важко поранені, все одно вели своїх людей на ворога під шквальним вогнем і в багатьох випадках поодиноці захоплювали позиції противника, щоб вступити в бій і знищити його? Що змусило таку людину, як старший уорент-офіцер Фредерік Фергюсон, проігнорувати заклики триматися подалі від закритої зони і замість цього пролетіти на своєму гелікоптері крізь щільний зенітний вогонь та інтенсивний наземний вогонь і врятувати п'ятьох членів екіпажу іншого збитого гелікоптеру? Що змушує таких людей, як штаб сержант сухопутних військ США Кліффорд Сіммс, кидатися на розірвану міну-пастку, щоб врятувати життя людей, які його оточують? Вони мають левове серце і повну рішучість, незважаючи на небезпеку, робити те, що має бути зроблено. Кожен чоловік у битві під Хюе віддав не менше, і це говорить про справжню природу американського солдата. Я молюся, щоб народ цієї країни ніколи більше не забував про це - протягом десятиліть, і вони

The South Vietnamese army, whose units were the first to respond to the attack, reported 457 killed and 2,123 wounded. The Viet Cong and North Vietnamese regulars estimated 5,000 killed and an unknown number of wounded. Thousands of civilians died, most at the hands of the North Vietnamese. Mass graves around the city yielded more than 3,000 men, women, and children. They'd been executed or buried alive. The true toll will never be known. None of those facts were broadcast to the American public, as the mood of our involvement in the war took a turn for the worse. While it was a military victory for the U.S.-led forces, it would prove to be a turning point in the attitude of the American public and the media. People began to say the war couldn't be won, a fact that many years later would prove wholly inaccurate. Stay tuned. The base at Phu Bai housed both the Marines and the Army's 82nd Airborne Division. The Marines occupied the east side of the single airstrip, and the Army had the west.

Our side was a conglomeration of tents and flimsy wooden structures situated on a flat, featureless expanse of dirt and the finest sand you can imagine. When it rained, the sand was so fine the water just beaded up and ran off to the east. During the monsoon, we often couldn't fly and spent a lot of time cooped up in our hooches, reading or sleeping. The rain would create a fast-moving creek down the middle of the hooch, carrying away whatever was lying around. "Hey, Marine, your flip-flop is departing the area via the front door," often came the cry. When the wind would blow, which was most days, the sand got into every conceivable nook and cranny. We simply couldn't keep it out of our eyes, ears, nose, throat ... or anywhere else. Keeping weapons and aircraft engines clean and operational was a constant battle in itself. We lived in wooden huts with tin roofs. The walls were planks about three feet high, and the rest was screening up to the

забувають. До кінця битви місто було майже зруйноване. Втрати морської піхоти і армії склали 216 загиблих і 1584 поранених.

Південнов'єтнамська армія, чії підрозділи першими відповіли на атаку, повідомила про 457 вбитих і 2123 поранених. В'єтконгівці і північно-в'єтнамські регулярні війська підраховали 5 000 загиблих і невідому кількість поранених. Тисячі цивільних загинули, більшість від рук північних в'єтнамців. У масових похованнях навколо міста було знайдено понад 3 000 чоловіків, жінок і дітей. Вони були страчені або поховані живцем. Справжні втрати ніколи не будуть відомі. Жоден з цих фактів не був донесений до американської громадськості, оскільки настрої щодо нашої участі у війні різко погіршилися. Хоча це була військова перемога американських військ, вона стала поворотним моментом у ставленні американської громадськості та ЗМІ. Люди почали говорити, що війну неможливо виграти, що через багато років виявиться цілковитою неправдою. Залишайтеся з нами. На базі Фу Бай розміщувалися як морські піхотинці, так і 82-а повітряно-десантна дивізія сухопутних військ. Морські піхотинці займали східну частину єдиної злітно-посадкової смуги, а сухопутні війська - західну.

Наша сторона являла собою конгломерат наметів і хитких дерев'яних конструкцій, розташованих на пласкому, безформному просторі з бруду і найдрібнішого піску, який тільки можна собі уявити. Коли йшов дощ, пісок був настільки дрібним, що вода просто збиралася в бусинки і стікала на схід. Під час мусонів ми часто не могли літати і проводили багато часу, замкнувшись у своїх будиночках, читаючи або сплячи. Дощ створював швидкий струмок посередині бараку, який зносив усе, що валялося навколо. «Ей, морпіх, твій шльопанець покидає територію через вхідні двері», - часто лунав крик. Коли дув вітер, а це траплялося майже щодня, пісок потрапляв у всі можливі куточки та щілини. Ми просто не могли ніяк захистити наші очі, вуха, нос, горло і інші речі від нього. Підтримувати зброю та авіаційні двигуни в чистоті та в робочому стані було постійною боротьбою само по собі. Ми жили в дерев'яних

roofline to allow for some airflow in the stifling heat. Of course, that just let the sand blow in at will. We were lucky enough to have actual cots to sleep on with a sheet and blanket—not like those poor grunt bastards who lived in the jungle in the most horrendous conditions for weeks and months at a time.

Every time I got fed up with my conditions, I'd remind myself what the Marines in the bush were going through. Be thankful you aren't out there, Rick, I'd think to myself. It was impossible to keep the sand out of your bed, no matter how tightly you made it up. I'd try to wipe the sand from my sheets before getting into bed, but inevitably I'd be up in the middle of the night, wiping out more sand, to little avail. The mess tent was just that—a big tent with, yep, you guessed it, wooden walls, and screen siding. I'd write my name in the sand on my plate at the table to see if it was covered over with sand by the time I got to the mess line. It usually was. The food was horrible. It was so bad that at times we preferred the C-rations that the grunts in the field depended upon. C-rats were cans of prepared meals, such as spaghetti and beef, or ham and lima beans, or perhaps a fruit cake. As grim as they were, they often were better than the mess tent's mystery meat and powdered mashed potatoes laden with saltpeter (potassium nitrate). I guess they had to keep all the testosterone in those twenty-year-old Marines in check somehow. The guys in our hooch decided that if we were going to survive, we'd need to do some of our own cooking.

First, we cut a fifty-gallon drum in half and used a heavy metal screen to make a barbecue. The next step of our plan involved the wonderful little Vietnamese woman who was our hooch maid. Han kept our hooch clean (no small feat with eight smelly Marine pilots) and did our laundry. She was basically a housemother to a bunch of fraternity boys. From time to time, we'd send Han into the town of

бараках з бляшаними дахами. Стіни були зроблені з дощок висотою близько метра, а решта була маскувальною сіткою до лінії даху, щоб забезпечити приплив повітря в умовах задущливої спеки. Звісно, пісок прилітав туди, куди заманеться. Нам пощастило, що у нас були справжні розкладачки, на яких можна було спати з простирадлом і ковдрою - на відміну від тих бідолах, що жили в джунглях у найжахливіших умовах тижнями й місяцями.

Щоразу, коли мені набридали мої умови, я нагадував собі, через що проходили морські піхотинці в кущах. «Будь вдячний, що ти не там, Ріку, - думав я собі. Неможливо було захистити ліжко від піску, як би щільно ти його не застеляв. Я намагався витерти пісок з простирадла перед сном, але неминуче прокидався посеред ночі, витираючи ще більше піску, але безрезультатно. Їдальня була великим звичайним наметом, так, ви вже здогадалися, з дерев'яними стінами, і з сіткою збоків. Я писав на піску своє ім'я на тарілці за столом, щоб перевірити, чи не засиплеться воно, коли я дійду до їдальні. Зазвичай так і було. Їжа була жахливою. Вона була настільки поганою, що іноді ми віддавали перевагу консервованим пайкам, які надавались бійцям. Консервовані пайки, це були залізні банки з готовою їжею, наприклад, спагеті з яловичиною, шинка з квасолею, або, можливо, фруктовий пиріг. Якими б похмурими вони не були, вони часто були кращими за таємниче м'ясо та картопляне пюре з додаванням селітри (нітрату калію) з їдальні. Гадаю, їм треба було якось тримати під контролем весь тестостерон у двадцятирічних морпіхах. Хлопці з нашої роти вирішили, що якщо ми хочемо вижити, нам потрібно готувати їжу самостійно.

Спочатку ми розрізали навпіл двохсот літрову бочку і за допомогою важкої металевої решітки зробили з неї барбекю. Наступним кроком нашого плану була чудова маленька в'єтнамка, яка була нашою прибиральницею. Хан підтримувала чистоту нашого бараку(нелегка справа з вісьмома смердючими пілотами морської піхоти) і прала нашу білизну. Вона була, по суті, домогосподаркою для купки хлопців з

Phu Bai to buy whatever looked good. I still remember the shrimp she'd come back with—they were the size of lobsters and just as good. We also developed a discreet arrangement with the CO's cook, who would trade good scotch for decent steaks when he had them. It was probably a court-martial offense, but as we liked to say, "What are they going to do? Cut off my hair and send me to Vietnam?" Each of the eight pilots in a hooch had a little cubicle that contained a cot, a footlocker, and a small metal locker. We hung up sheets for walls to achieve a modicum of privacy. Across from my cubicle was Ron Janousek, who went by "Hauser." I loved his humor and constant smile, and we became best friends. Part of Ron's humor was his proficiency in the pranks department. At one point during our tour, we were stationed for two months on the Iwo Jima, a helicopter carrier positioned just off the coast of Da Nang. During those operations, the carrier was approaching its ten-thousandth aircraft landing in a storied career that stretched back to World War II. It was a big deal, and the whole squadron was ordered into the air to take part, with our commanding officer, Colonel Schmidt, scheduled to make that landing himself. Colonel Schmidt was a pompous asshole who spent most of his tour on junkets to Tokyo and Australia. When he was around, he was excellent at writing himself up for medals he didn't deserve in order to further his career, while the meat of the squadron did the dangerous flying. I loved the Marine Corps, and almost every other officer I met was outstanding, but I was appalled by Colonel Schmidt's lack of leadership and honor. He was a perfect target for Hauser.

братства. Час від часу ми посиляли Хан в місто Фу Бай, щоб вона купила щось смачненьке. Я досі пам'ятаю креветки, з якими вона поверталася - вони були розміром з лобстера і так само смачні. Ми також розробили приховану угоду з кухарем командира, який обмінював хороший віскі на пристойні стейки, коли вони у нього з'являлися. Це, ймовірно, було правопорушенням, за яке можна було б подати до військового трибуналу, але, як ми любили казати: «Що вони зроблять? Відрізати мені волосся і відправити до В'єтнаму?» У кожного з восьми пілотів у кубрику була маленька кабінка з розкладачкою, тумбочкою для ніг і маленькою металевою шафкою. Ми завісили стіни простирадлами, щоб мати хоч якусь приватність. Навпроти моєї кабінки сидів Рон Яноусек на псевдо «Хаузер». Мені подобався його гумор і постійна посмішка, і ми стали найкращими друзями. Частиною гумору Рона була його майстерність у сфері розіграшів. Якось під час нашого туру ми два місяці перебували на Іводзімі, вертолітоносці, розташованому неподалік від узбережжя Дананга. Під час тих операцій авіаносець наближався до своєї десятитисячної посадки за всю свою історію, яка тягнеться з часів Другої світової війни. Це була важлива подія, і вся ескадрилья була піднята в повітря для участі в ній, а наш командир, полковник Шмідт, планував здійснити цю посадку особисто. Полковник Шмідт був пихатим мудаком, який більшу частину своєї служби проводив у роз'їздах по Токіо та Австралії. Коли він був поруч, він чудово виписував собі медалі, яких не заслуговував, щоб просунути свою кар'єру, в той час як м'ясо ескадрильї виконувало небезпечні польоти. Я любив морську піхоту, і майже кожен другий офіцер, якого я зустрічав, був видатним, але я був шокований відсутністю лідерства і честі у полковника Шмідта. Він був ідеальною мішенню для Хаузера.

Chapter 2. Challenges in translation of military, technical terminology and the author's individual style with emotive markers

2.1 Rick Gehweiler, the author of Pop a Smoke and Book description

Pop a Smoke: Memoir of a Marine Helicopter Pilot in Vietnam is a powerful story that puts readers in the shoes of a US Army officer during the Vietnam War. Here, the author uses personal stories to depict the events and the unique struggles that pilots in war zones go through. The focus of the story even though does access various types of helicopter operations like flying in hostile zones, performing rescue missions and helping ground operations, it also demonstrates the daily routine of a helicopter pilot. The readers will feel the bond between the members of the armed forces, the brutality of the war and the emotions of those who fought (Zeybel, 2022).

The book's release took place on May 30th, 2022 and was published by McFarland. The book has achieved a lot of popularity among both military fans and individuals who are interested in stories about the Vietnam War. This is especially useful for further developing the increasingly important field of commemorative history related to documenting the experiences of veterans (Gehweiler, 2022).

Rick Gehweiler authored the book entitled "Pop a Smoke: Memoir of a Marine Helicopter Pilot in Vietnam." Rick is one of those figures whose life depicts an attachment to deep service. Although much information about him is not publicly available on the Internet, his memoirs make it easy to learn about his biography. He was born in North Carolina, USA. Rick had a good sense of responsibility and patriotism right from his childhood. After graduating in 1967 from the University of North Carolina, he enlisted in the Marine Corps to become a skilled helicopter pilot. The war taught Rick that the harsh realities of military life have shaped his understanding of life, duty, and sacrifice. The experiences he had in Vietnam tested him as a pilot but powerfully influenced his personal development and worldview. The memoir conveys the intensity of these experiences with thoughts of courage, fear, and friendship that mark the life of a soldier. After his service, Rick continued to support fellow veterans. In 1992, he played a key role in establishing the Central Oregon Veterans Outreach in Bend, Oregon (*Bighorn River Alliance | Rick Gehweiler*, n.d.). As board president for two years, he was instrumental in providing vital resources to veterans, including counseling, housing assistance, and job placement services. His work in this organization underscores his commitment to ensuring that those who served receive the support they deserve, helping them navigate the challenges of reintegration into civilian life (Zeybel, 2022).

"Pop a Smoke" not only serves as a memoir but also as a testament to the resilience and bravery of veterans like Rick Gehweiler. Through his storytelling, he honors the sacrifices of his comrades and sheds light on the complexities of the Vietnam War, making this book an important read for anyone interested in military history, personal narratives, or the experiences of those who served in one of America's most contentious conflicts (Zeybel, 2022).

In summary, "Pop a Smoke" is more than just a recollection of military service; it is a powerful exploration of the human spirit, the bonds formed in adversity, and the lasting impact of war on those who live through it. Rick Gehweiler's journey as a Marine helicopter pilot is both inspiring and enlightening, offering readers a unique perspective on the realities of combat and the enduring legacy of service.

2.2 Memoir characteristics

According to Yuval Noah Harari the first military memoirs appeared in the Middle Ages and were written by Greek historian and soldier Xenophon (Harari, 2007). However, the modern memoirs as well as autobiographies, diaries and personal letters emerged as a distinct literary form in the 20th century, they were studied by Amsterdam historian Jaques Presser, who combined all those genres into one term ego documents (Dekker, 2018), gaining popularity

because of future World Wars and conflicts and for its ability to blend personal narrative with broader social and historical contexts. As a memoir, "Pop a Smoke" allows readers to gain insights into the author's personal experiences during the Vietnam War, reflecting broader themes of memory and identity. This connects closely to the concept of ego documents, which are personal documents that reveal individual experiences, thoughts, and emotions. Ego documents encompass diaries, letters, and memoirs, offering a unique perspective on historical events by showcasing the personal side of experiences. Memoirs tell us about a certain period in author's life unlike autobiographies, which cover an entire lifespan. Memoirs focus on specific experiences or themes rather than a chronological retelling of a life. This allows authors to explore their memories and emotions in a more nuanced way. Memoirs often delve into significant life events such as war, loss, trauma, or personal transformation, providing readers with intimate insights into the author's psyche. This genre allows authors to delve deeply into particular events or phases, often highlighting the emotional and psychological aspects of those moments. Memoirs are typically written in prose, which is very common for such a genre, to create an engaging and readable narrative for readers. This prose style helps the author describe events and settings in a detailed manner, immersing the reader in his experiences and allowing them to connect with the emotional weight of the narrative. Harari notices that memoirs often prioritize introspection and personal reflection, making them distinct from other forms of historical or biographical writing (2007). A hallmark of memoirs is their emphasis on voice and style. In our book one of the main ideas of the author is to create a unique atmosphere for the reader "I hope the reader will feel the thrill of flying in combat" (Gehweiler, 2022). The author's unique perspective and narrative voice create a connection with the reader, making the experiences feel personal and relatable.

The author employs various non-verbal elements, such as photos from his deployment in Vietnam and illustrations of maps and vehicles. These visual aids enhance the storytelling by providing context and a tangible connection to the experiences described. They serve not only as documentation of historical events but also as a means to evoke emotions and memories tied to specific moments in time. This blend of visual and textual elements effectively captures the multifaceted nature of a soldier's life, illustrating the contrast between the chaos of combat and the quiet moments of reflection.

Another very important topic we need to discuss is what motivates veterans to write memoirs. What are the purposes to write memoirs and how memoirs can be helpful. In the book "On military memoirs" an author Lamberta Hendrika Esmeralda Kleinreesink analysed military Afghanistan memoirs written by soldiers from different countries. Further we will consider what motivates soldiers to write memoirs.

The first motivation that is pointed out in the book "On military memoirs" is dedication it is a general feature of military memoirs as 80 percent of authors dedicate his book to someone (Kleinreesink, 2016), it can be several people or even a group of people. In our book we also can find such quotes where author say "The story of Vietnam and those who served and died there should not be forgotten." (Gehweiler, 2022) The author emphasizes that the stories of those who served and died during the Vietnam War should not be forgotten. This personal tribute emphasizes the collective memory of those who sacrificed their lives, making the memoir a vital ego document that contributes to the historical understanding of the Vietnam War. By recounting the experiences of his comrades, the author honors their bravery and ensures that their legacy will not be forgotten.

Another prominent reason is therapeutic benefits. In book author in the acknowledgments says "... I wanted to tell the story of the men I flew with and the sacrifices they made ..." (Gehweiler, 2022). The acknowledgment that storytelling can serve as a form of personal healing is particularly relevant for those involved in combat operations. According to scholars like William Zinner, writing can help individuals process complex emotions related to loss, grief, disappointment, and failure (Zinsser W., 2014). Through writing, former soldiers find a way to deal with past psychological traumas and gain peace of mind.

The informational aspect of the memoir serves to educate readers about the realities of war. According to Yuval Noah Harari military memoirs are crucial sources for studying military experience (Harari, 2007). Although for a long time military memoirs were not taken seriously, they provide insights into the complexities of combat, the relationships formed between soldiers, and the emotional toll of warfare. This educational dimension is crucial for fostering a deeper understanding of the Vietnam War and its lasting effects on individuals and society. By examining memoirs, researchers can analyze the complexities of warfare and its personal toll on those directly involved. (Editorial Team, 2024) Additionally, the book addresses the psychological aftermath of war, shedding light on issues such as post-traumatic stress disorder (PTSD) that many veterans face upon returning home.

Furthermore, the memoir seeks to be entertaining, engaging readers through vivid descriptions and immersive storytelling. The author strives that readers will *feel the thrill of flying in combat* by the end of the narrative. This desire for an engaging story not only captivates the audience, but also enhances the emotional resonance of the author's experiences. For translators, it is important to consider the target audience when we approach a work. The author originally wrote this book about the Vietnam War for an American audience, as the United States was directly involved in the conflict. First of all, it was aimed at those interested in the history of their country, especially veterans who would like to reflect on their experience. When translating, we must be mindful of the cultural and historical differences between our countries and the original context of the work to ensure that it resonates authentically with a new audience while respecting these nuances.

For Ukrainian readers interested in military history, this memoir is an indispensable source of information. It delves deeply into the psychological and emotional challenges soldiers face in combat, offering firsthand accounts that illuminate their fears, hopes, and resilience in the face of adversity. Through vivid storytelling and authentic depictions of wartime experiences, the memoirs not only reflect the personal struggles of individuals on the battlefield, but also provide a broader understanding of the strategic and cultural context of war.

In summary, "Pop a Smoke" serves not only as a compelling memoir but also as an essential egodocument that offers valuable insights into the personal experiences of soldiers during the Vietnam War. It illustrates the complex emotional landscape of war and its aftermath, allowing readers to connect with the author's journey on a deeply human level. The memoir's ability to convey shared experiences, honor fallen comrades, and educate future generations underscores the enduring power of personal narratives in shaping our understanding of history.

2.3 Translation of military terminology

War memoirs have seen a surge in popularity recently, providing readers with not just a unique glimpse into the intricacies of combat operations but also an in-depth exploration of the psychological states of soldiers. This genre offers a rich tapestry of human experiences, shedding light on the moral dilemmas and immense stresses faced by military personnel during wartime. What sets memoirs apart from other historical or biographical writings is their emphasis on introspection and personal reflection. As noted by Harari (2007), these narratives delve deeply into not only the mechanics of combat but also the emotional and ethical challenges that soldiers encounter throughout their service. This focus on the personal aspect of war helps to humanize the experiences of those who serve, allowing readers to engage with the complexities of military life on a more intimate level.

A significant aspect of military memoirs is the use of specialized terminology that lends authenticity and specificity to the narrative. According to Yves Gambier and Luc van Doorslaer terms are conceptual units that represent key knowledge in a field, expressed through lexical units (Gambier & Van Doorslaer, 2011). Terms related to military affairs are important for conveying the atmosphere and details of various events described in these accounts. M. O. Zaitseva states the correct military translation depends on the correct translation of military terms that carry the majority of the semantic load (Zaitseva M. O., 2013). However, translating these

terms can be quite challenging, as they often carry specific meanings that are unique to particular armies or conflicts. Additionally, military slang can differ widely across cultures and historical contexts, complicating efforts to convey accurate meanings in translations.

When translating military memoirs, it is vital to consider not only the terminology but also the broader context in which these terms are employed. Translators must possess a good understanding of military concepts and a cultural nuances that accompany various military conflicts. This understanding allows them to navigate the complexities of language while maintaining the memoir's integrity and emotional impact.

As A. V. Prokopenko (2018) suggests, military vocabulary can be categorized into two main groups. The first group comprises military terminology directly related to armed forces and military operations. A critical part of translation involves analyzing how names of military units are rendered in other languages. For instance, specific titles and designations often contain essential cultural and operational significance that must be preserved in translation.

This process may involve making careful compromises between accuracy and comprehensibility for the target audience. By doing so, translators can ensure that the essence of the original text is communicated effectively while making it accessible to readers who may not have a military background. Ultimately, translating war memoirs is a complex task that requires not only language skills, but also a deep understanding of the human experience behind these powerful stories.

1) *The 3/2 signified the 3rd Battalion of the 2nd Regiment in the 1st Marine Division.* (Gehweiler, 2022, 14)

Позначення 3/2 означає 3-й батальйон 2-го полку, 1-ї дивізії морської піхоти.

2) *I was quickly in contact with Alpha Company 2/5, call sign Hammer.* (Gehweiler, 2022, 19)

Я швидко зв'язався з ротою "Альфа" 2/5, позивний "Хаммер".

When translating official names of military units, we employed the established equivalents (Albir, Molina, 2002) since Ukrainian, like other armies, has its own official designations for military units. This approach makes the translation more accessible to the target audience. In contrast, the translation of unofficial names for certain military units presents a different challenge. These names are often derived from historical operations or notable achievements.

2) *I was a Marine Corps helicopter pilot attached to HMM-362, a helicopter squadron known as the "Ugly Angels".* (Gehweiler, 2022, 14)

Я був пілотом гелікоптера морської піхоти, прикріпленого до ескадрильї HMM-362, відомої як "Брудкі Ангели".

3) *The squadron was called "Archie's Angels" after its commanding officer, Lieutenant Colonel Archie Clapp* (Gehweiler, 2022, 14).

Ескадрилья отримала назву "Ангели Арчі" на честь командира, підполковника Арчі Клеппа.

Quotation marks are used in both instances to indicate that these names are unofficial. The author also provides explanations for these non-official military unit names, detailing how they originated. For example, the first name, "Ugly," reflects the unattractive appearance of their helicopter, while "Angels" highlights the unit's role in saving numerous lives during combat. As for "Archie's Angels," the author notes that this name honors Lieutenant Colonel Archie Clapp. In the first case, a literal translation (Albir, Molina, 2002) was used to convert the name into Ukrainian. The second name underwent lexical modulation (Albir, Molina, 2002) to create a more harmonious translation in Ukrainian.

Additionally, it is important to analyze how military ranks were translated.

4) *I entered the office and was greeted by the duty staff sergeant...*

(Gehweiler, 2022, 79).

Я увійшов до кабінету, і мене привітав черговий штабний сержант.
5) “Welcome to Vietnam, sir,” the corporal said as he smiled (Gehweiler, 2022,79).

«Ласкаво просимо до В'єтнаму, сер», - відповів молодший сержант, посміхаючись.

Translating military ranks can be a complex process, as it is essential to provide the most accurate equivalent within the Ukrainian military rank system, which differs from that of the United States. Additionally, military ranks have evolved in the U.S. since the Vietnam War, so we should be careful to find the most appropriate translation. In the first example, we used an established equivalent (Albir, Molina, 2002) since the Ukrainian army has a corresponding rank. In the second example, we opted not to translate it as "капрал" because this rank does not exist in the Ukrainian army. Instead, we rendered it as "молодший сержант," which reflects a position within the junior non-commissioned officer corps that does not involve leadership roles.

Another category of military vocabulary includes military-technical terminology, which encompasses scientific and technical terms as well as military slang (Prokopenko, 2018). Since the book "Pope a Smoke" is authored by a helicopter pilot, it contains a significant number of technical terms related to aviation and helicopter structures.

6) *The purpose of that training flight had been to test the limits of the aircraft at maximum weight and high altitude—the edge of the flight envelope* (Gehweiler, 2022,77).

Метою цього тренувального польоту було перевірити межі можливостей літака при максимальній вазі та великій висоті, тобто крайній показник діапазону експлуатаційного режиму польоту.

When translating technical terms, it is essential to ensure accuracy to avoid confusing the target audience. In this particular case, we have applied method of description (Albir, Molina, 2002) because there is no direct equivalent for this term in the Ukrainian language. This approach helps to convey the meaning clearly, allowing the reader to grasp the concept even in the absence of a specific translation.

In addition to technical terminology, every profession, including the military, has its own slang. Translating military slang often presents unique challenges due to its cultural and historical context. Such slang can carry specific connotations or references that may not be easily understood by those outside the military community and cultural specifics. This cultural baggage can complicate the translation process, as it requires not only a linguistic conversion but also an understanding of the meanings and implications. Consequently, translators must be mindful of these factors to ensure that the intended message is conveyed accurately and appropriately in the target language.

7) *They were going in for a while before they would have a chance to get out, and some wouldn't ... except in black bags* (Gehweiler, 2022,22).

Вони потрапляли туди на деякий час, перш ніж у них з'являвся шанс вибратися, дехто не виходив... хіба що в чорних мішках.

8) *Keg was a “short-timer,” near the end of his first tour.* (Gehweiler, 2022,22)

Кег став радіти своїй майбутній демобілізації, під кінець його першого туру.

In the first example, we observe the use of euphemism. One of the primary functions of euphemisms is to “replace the names of objects and phenomena that can cause fear in humans” (Struk, 2022). Instead of referring to “body bags,” the author opts for the term “black bags,” which serves to soften the impact of the phrase. To translate this slang, we used an established equivalent (Albir, Molina, 2002), as there is a similar euphemism in the Ukrainian language. This choice not only maintains the intended meaning but also resonates with the cultural context of the target audience, ensuring that the translation remains effective and sensitive to the subject matter.

In the second example we, also, have a slang connected with military sphere, which means a person who nearing an end of his military service term. In ukrainian language we don't have established equivalent of such slang phrase so we have to apply a method description(Albir, Molina, 2002) to provide reader correct information.

In conclusion, translating military memoirs poses unique challenges and opportunities that necessitate a thorough understanding of both military terminology and cultural context. The use of official and unofficial names for military units and ranks is essential for conveying authenticity and emotional depth. Translators must skillfully navigate the complexities of established equivalents and literal translations to preserve the essence of the original text while ensuring that it remains comprehensible to the target audience. This delicate balance is crucial for maintaining the integrity of the narrative and effectively communicating the experiences and emotions of those who served.

2.4 Stylistic markers of the author's individual style and challenges of their translation

Each author has a unique style of writing that helps capture the attention of readers and keeps them engaged throughout the text. This style is not only a reflection of their personality but also a key tool in creating a connection with their audience. The ability to draw readers into a narrative and hold their interest requires more than just a compelling plot—it involves mastering the nuances of language, tone, and emotional resonance. According to Zinseer(Zinsser W., 2014), one of the best ways to engage readers is to simply "be yourself." This authenticity is often the foundation for compelling writing that resonates deeply with an audience. Rick Geiwiler's book stands out as an excellent example of how an author's style can enhance the storytelling experience. One of the primary reasons why this book is so captivating is due to the way the author presents his personal experiences. Geiwiler's writing is particularly effective because he is able to immerse the reader in the raw and intense atmosphere of real combat operations that he personally went through. By sharing his firsthand experiences, he allows readers to feel the full spectrum of emotions, from fear and anxiety to the rush of adrenaline that comes with being in the midst of a dangerous mission. This connection to the emotional core of the narrative is what makes his work so gripping and unforgettable. Our task is to explore how Geiwiler crafts this atmosphere and conveys these emotions to the reader. According to Andrew Albritton (Albritton, 2017), emotions in writing can be communicated in two key ways: through the use of specific words. The first method involves using emotionally-colored words that carry strong connotations, evoking feelings in the reader. These words are carefully chosen to convey a sense of the author's emotional state. In Geiwiler's book, this technique is especially prevalent. The author frequently uses curse words and other strong language to enhance the emotional impact of his storytelling. These words, while often harsh or vulgar, are integral to the authenticity of the narrative, capturing the intensity and immediacy of the combat experiences he describes. For translators, this presents a unique challenge: the task of finding appropriate equivalents that not only preserve the literal meaning of the original words but also convey the emotional connotations and intensity behind them.

Douglas Robinson highlights some of the key challenges that translators face in this context (Hubscher-Davidson, 2018). He points out that one of the primary difficulties in translating emotionally-charged language lies in maintaining the "emotional and evaluative connotations, the figurative component, and lexical associativity" of the original words. In other words, it's not enough to simply translate a curse word or emotionally-loaded term; the translator must ensure that the translated word or phrase evokes the same emotional response in the target audience. This requires a deep understanding of both the source and target languages, as well as the cultural contexts in which these words are used.

Suzanne Levine and Katie Lateef-Jan add to this by emphasizing that in translation, the equivalent words should not only capture the literal meaning of the original words but also reflect the full range of functions they serve (Hubscher-Davidson, 2018). This includes their expressive

and emotional connotations, which are often deeply tied to the author's intent and the emotional landscape of the narrative. For example, a curse word in English might carry a very different emotional weight in another language, and the translator must find a way to preserve that impact while respecting the cultural nuances of the target language.

The first factor we should pay attention is in what situation this word was used.

1) *But one of the wounded took a round. He's gone. "Shit! "You secure down there?" I tried to sound calm.* (Gehweiler, 2022, 27)

Він помер." Дідько! "Ти там в безпеці?" Я намагався говорити спокійно.

2) *I did and tried to gently push on the cyclic. We lurched forward. Shit! I thought.* (Gehweiler, 2022, 68)

Я взяв її і спробував обережно натиснути на ручку управління циклічним кроком. Ми полетіли вперед. Охріміти! подумав я.

In the following examples we can see how translation can change depending on the situation in which the word is used. In the first example the word *shit* is used to show that author was felling such emotions as fear and tension. In the second example the same word shows astonishment and confusion. In both cases we have used method established equivalent (Albir, Molina, 2002), as we also have in target language curse words that bear the same expressive and emotional connotations.

Overall, curse words in this book helped author to convey a full spectre of emotions and to make his story more natural.

3) *"Goddamn it!" the instructor barked.* (Gehweiler, 2022, 68)

"Чорт забирай!" - вилаявся інструктор.

4) *"What the fuck was that?" I yelled at Rick as we punched one another in the shoulder and slapped high fives.* (Gehweiler, 2022, 66)

"Що це трясця було?" закричав я Ріку, коли ми штовхали один одного в плече і давали один одному п'ять.

5) *"Damn well done, boys," I said.* (Gehweiler, 2022, 33)

"До біса гарна робота, хлопці", - сказав я.

In these examples we can see how curse words can express different emotions like anger, joy, astonishment. In this example, we have used purely Ukrainian established equivalents (Albir, Molina, 2002), not those borrowed from other languages.

Another method that was described by Andrew Albritton is to express emotions through non-textual elements (Albritton, 2017). The first one is italics; author very frequently uses italics to highlight his inner thoughts or emotions throughout whole book.

1) *Here we go, baby! I thought to myself. Pucker factor ten!* (Gehweiler, 2022, 20)

Починається, крихітко! подумав я. Стає гаряче!

2) *I wish he'd stop saying that as well. I nodded.* (Gehweiler, 2022, 69)

Я хотів би, щоб він перестав говорити і це. Я кивнув.

3) *I felt the next words coming. "Got it?" I could have made a lot of money betting on that response.* (Gehweiler, 2022, 70)

Я вже відчував які слова будуть наступними. "Зрозумів?" Я міг би заробити багато грошей, поставивши на цю відповідь.

In these examples we can see that author uses italics to provide additional information about his attitude and thoughts about current situation. Moreover, we can pay attention to the first example where we have a military slang phrase which means a moment of extreme tension. Though *Стає гаряче* doesn't express a moment of extreme tension but still it expresses that situation becomes very intense and also this phrase is clearly understood by the target audience.

The second element is capitalization. With the help of this method author can highlight some important information or to signify yelling.

- 1) "God damn it!" the instructor barked. "I said GENTLY." (Gehweiler, 2022, 68)
"Чорт забирай!" - вилаявся інструктор. "Я ж сказав ОБЕРЕЖНО."
- 2) "Just work with the collective, and again.... GENTLY! Go ahead." (Gehweiler, 2022, 70)

"Просто попрацюй з важилем загального кроку несного гвинта, і знову ОБЕРЕЖНО! Вперед".

In the two examples we can see that with the help of capitalization author emphasize the significance of this word and also showing that instructor said it in a high voice. We, also, should pay attention at the translation of the word *collective* in the second example where we had to imply description (Albir, Molina, 2002) method, to provide precise translation.

The third element is quotation marks. This stylistic method allows readers to engage more deeply with the characters and the situations they encounter.

- 1) "Iron Fist," Hammer replied, "the tree line to our west is the first target. The tree line to our northwest is the second." "Roger, Hammer. Tell your boys to keep their heads down for a minute." I radioed Skeeter. "Yankee Lima 17, we're going to hold our position at 2,500 until those F-4s do their thing. We'll insert after the last pass." "Roger, 13," Skeeter replied. "Hope they fry those bastards." (Gehweiler, 2022, 29)

"Залізний кулак", - відповів Хаммер, - "лісосмуга на захід від нас - перша ціль. Лісосмуга на північному заході - друга". "Зрозумів, Хаммер. Скажи своїм хлопцям, щоб хвилину не висовувалися". Я викликав Скітера. "Янки Ліма 17, ми будемо тримати позицію на висоті 2500, поки ці F-4 не зроблять свою справу. Ми сядемо після останнього прольоту літака." "Вас зрозумів, 13-й", - відповів Скітер. "Сподіваюся, вони підсмажать тих виродків".

- 2) "Keg, when we exit the LZ, I'll be turning the aircraft to the right, which will give you a good angle to the tree lines. You hose those bastards down as we get out of there." (Gehweiler, 2022, 22)

"Кег, коли ми вийдемо з посадкової зони, я поверну літак праворуч, що дасть тобі гарний огляд на лінії дерев. Поливай свинцем цих виродків, коли ми вилітатимемо звідти".

As we can see from this examples that these dialogues also engage in creating of an atmosphere and quotation marks help us to distinguish them from other text.

In conclusion, Rick Gehweiler's writing exemplifies how an author's unique style can immerse readers in a deeply emotional and authentic narrative. Through his use of emotionally-charged language, military slang, and non-textual elements like italics, capitalization, and quotation marks, Gehweiler effectively conveys the intensity of his combat experiences. The strategic incorporation of strong language such as curse words adds a raw, unfiltered layer to the narrative, heightening the emotional stakes and making the story feel more immediate and visceral. Translators, in their attempt to preserve this emotional impact, face the challenge of maintaining the emotional and evaluative connotations of these words in a different language and cultural context, a task that requires both linguistic skill and cultural sensitivity.

Moreover, the use of stylistic devices like italics and capitalization enhances the emotional resonance of the text, emphasizing key moments of tension, excitement, and urgency. Dialogue, marked with quotation marks, not only distinguishes the characters' voices but also draws readers deeper into the dynamics of the situation, further contributing to the overall atmosphere. Through these techniques, Gehweiler's writing achieves a powerful connection with the reader, making his narrative both captivating and memorable. Ultimately, it is his ability to craft an emotional and immersive experience through his unique style that makes his book so compelling and impactful.

2.5 The concept of localization in the translation of measurement units, army structure and ranks

According to J. Laver and I. Mason (Laver & Mason, n.d.) localization is an essential aspect of translation that ensures a message resonates meaningfully with its target audience. "... the translation is not in fact a translation, but the "original.""(Venuti, 2012) says Venuti in the Translators Invisibility and that means that translation involves converting text from one language to another, localization goes a step further by adapting the content to fit the cultural, technical, and contextual norms of the target language and region. This is particularly critical in specialized fields such as military translation, where precise understanding of military ranks, terminology, and measurement units is essential. Military language is deeply rooted in national traditions, rank hierarchies, and historical contexts, and each country's armed forces have unique systems of organization. For translators working in this domain, localization ensures that both the language and the context of the original material are conveyed accurately, while making the content accessible and culturally relevant to the target audience.

One of the most complex fields of localization is the translation of military ranks and structures. According to M. O. Zaitseva we have a group of terms that don't exist in Ukrainian reality, and we can't find established equivalent for them (2013). Military organizations across the world have unique hierarchical systems, with specific titles and roles that carry particular national and cultural significance.

1) *What possesses a man like U.S. Army Staff Sergeant Clifford Simms to throw himself on an exploding booby trap to save the lives of the men around him?*(Gehweiler, 2022, 82)

Що змушує таких людей, як штаб сержант сухопутних військ США Кліффорд Сіммс, кидатися на міну-пастку, щоб врятувати життя людей, які його оточують?

2) *What possesses a man like Chief Warrant Officer Frederick Ferguson to ignore calls to stay out of a confined area and instead fly his helicopter through heavy antiaircraft fire and intense ground fire and rescue five members of another downed helicopter?*(Gehweiler, 2022,82).

Що змусило таку людину, як майстер сержанта Фредеріка Фергюсона, проігнорувати заклики триматися подалі забороненого повітряного простору і замість цього пролетіти на своєму гелікоптері крізь цільний зенітний вогонь та інтенсивний наземний вогонь і врятувати п'ятьох членів екіпажу іншого збитого гелікоптеру?

As we can see in the first example, we didn't translate word *Army* as *армії* or *армійський* because this word means a branch of military structure and in Ukrainian army, we don't have such branch. So, to avoid confusion for our target audience we need to localize it for our readers. *Сухопутні війська* is the closest variant to this word in the source text. In the second example we localize American military rank which doesn't exist in the Ukrainian army. In the website of the U.S Department of Defense we can see that warrant officers are specialists and experts in certain military technologies or capabilities (U.S. Department of Defense, n.d.). In order to localize it we choose a Ukrainian rank *майстер сержант* that according to Ukrainian Ministry of Defense (2022) performs the same functions as the American one. In that way target audience will understand the approximate position of this rank and the functions it can perform.

Another aspect is localization of measurement units. When dealing with a text such as *Pop a Smoke*, measurement systems play a critical role not only in conveying the factual data but also in situating the reader within the military and geographical context of the narrative. The U.S. military, like much of the United States, predominantly uses the *United States Customary System* (USCS). For example, distances might be measured in miles, speeds in miles per hour (mph), and elevations in feet.

However, in Ukraine and most other countries outside the U.S., the *International System of Units* (SI) "... known as the metric system, is the international standard for measurement."(*SI Units* | NIST, 2024) is the standard. SI units are based on the metric system, and measurements such as kilometers (km) for distance, meters (m) for elevation, and kilograms (kg) for weight are

universally recognized. In the context of a translation, it is essential to convert these measurements in a way that does not just maintain accuracy but also enhances the reader's ability to visualize and comprehend the data within their own cultural and scientific framework.

The necessity of converting these measurement units is further compounded by the book's use of military-specific metrics, such as the range of firearms, the speed of military vehicles, or the altitude of helicopters. These measurements may be standard within the U.S. military but are often unfamiliar to readers in countries where different measurement systems and military conventions are used.

1) *The first F-4 dropped what appeared to be two five-hundred-pound bombs on the first tree line, obliterating everything in an avalanche of fire and smoke.*
(Gehweiler, 2022,29).

Перший літак скинув на першу ціль дві бомби вагою по двісті двадцять кілограм, знищивши все лавиною вогню і диму.

2) *The LZs were maybe an acre square, cut into the trees on sloped hillsides*(Gehweiler, 2022,74).

Посадкова зона була площею, можливо, в півгектара, що знаходилась посеред дерев на схилах пагорбів.

3) *It was strategically located seventy miles south of the DMZ and ten miles south of the provincial city of Hue, which had been the site of one of the fiercest battles of the Vietnam War.* (Gehweiler, 2022, 81)

Вона була стратегічно розташована за приблизно сто десять кілометрів на південь від демілітаризованої зони і за шістнадцять кілометрів на південь від провінційного міста Хюе, яке було місцем однієї з найзапекліших битв В'єтнамської війни.

4) *The situation wasn't good. I decided the best approach would be to autorotate (drop in) from 2,500 feet rather than come in low and fast.* (Gehweiler, 2022, 20)

Я вирішив, що найкращим підходом буде авторотація (зниження) з висоти 762 метрів, а не низьке і швидке заходження на посадку.

For the conversion of measurement units, we have used online converters. All the converters are provided in the List of references. In our book we could observe all types of measurement units for length, weight, elevation and square. In all these examples we stick to the strategy of localization by implying methods of adaptation (Albir, Molina, 2002).

In general, the translator serves as a bridge, ensuring that the information conveyed whether about measurement units or military ranks and structures is both accurate and comprehensible in the context of the reader's cultural and practical realities.

Conclusions

Pop a Smoke is not only a military memoir but also a tribute to the resilience and courage of veterans like Rick Gehweiler. Through his narrative, he honors the sacrifices of his fellow servicemen and provides insight into the complexities of the Vietnam War. This book is an essential read for those interested in military history, personal stories, or the experiences of those who served in one of America's most divisive conflicts. In essence, *Pop a Smoke* goes beyond being a simple account of military service, it delves into the strength of the human spirit, the deep bonds forged in times of hardship, and the long-lasting effects of war on those who endure it. Rick Gehweiler's story as a Marine helicopter pilot is both moving and enlightening, offering readers a rare and valuable perspective on the harsh realities of combat and the enduring legacy of military service.

This book is both a captivating memoir and a vital egodocument that provides profound insights into the personal experiences of soldiers during the Vietnam War. It captures the intricate emotional dimensions of war and its long-lasting effects, enabling readers to relate to the author's journey on a deeply personal level. Through its powerful storytelling, the memoir honors fallen comrades, shares collective experiences, and educates future generations, highlighting the lasting impact of personal narratives in shaping our understanding of history.

Localization has played a crucial role in ensuring that information is delivered with the highest level of accuracy and relevance. In the context of military narratives, many of the specialized terms, official names of military units, branches of the armed forces, and even measurement units are often unfamiliar or not easily understood by both the military personnel and the general public in our country. These terms, which are second nature to those in the military, can create barriers to understanding for those outside that sphere, making it difficult for readers to fully grasp the nuances of the military experience, especially when comparing different armed forces.

Through the strategic use of localization, we were able to bridge this gap. By translating military jargon, units, and measurements into terms that are more familiar and relatable to the local audience, we created a clearer and more accessible narrative. This approach allowed readers to better understand the structure and operations of the U.S. military during the Vietnam War by drawing direct comparisons to the structure of their own army at that time. In doing so, we helped to demystify the complexities of military operations and fostered a sense of familiarity and connection between the experiences of soldiers from different nations. This approach not only enhanced the overall understanding of military history but also made the story more meaningful to a wider audience, regardless of their background or familiarity with military terminology.

Thus, in order to provide accurate translation of terminology, emotive language, systems of measures and technical terms, we applied different translation techniques. As a result, there is the following statistics of the use of translation techniques in the process of translation (See Appendix).

- Compensation – 6,2%
- Transposition – 9,4 %
- Variation – 8,5%
- Amplification 10,8%
- Modulation- 11,0 %
- Literal Translation- 21,4 %
- Established equivalent –15,2%
- Adaptation – 11, 2%
- Description- 6,3%

List of references

1. Наказ про затвердження Концепції розвитку професійного сержантського корпусу Збройних Сил України. (2022). Retrieved from: [www.mil.gov.ua. https://www.mil.gov.ua/content/mou_orders/mou_2022/44_nm.pdf](http://www.mil.gov.ua/content/mou_orders/mou_2022/44_nm.pdf)
2. Albir, A. H., & Molina, L. (2002b). Translation techniques revisited: A dynamic and Functionalist approach: A dynamic and functionalist approach. *Meta: Journal Des Traducteurs = Translators' Journal*, 47(4), 498–512. Retrieved from [^https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2809718](https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2809718)
3. Albritton, A. (2017). Emotions in the Ether: Strategies for Effective Emotional Expression in Text-Messages. *Online Journal of Communication and Media Technologies*, 7(2). <https://doi.org/10.29333/ojcm/2590>
4. *Bighorn River Alliance | Rick Gehweiler*. (n.d.). BHRA. Retrieved from: <https://www.bighornriveralliance.org/team/rick-gehweiler>
5. Bull, S. (2004). *Encyclopedia of Military Technology and Innovation*. <https://doi.org/10.5040/9798400686030>
6. Dekker, R. (2018). Jacques Presser's Heritage: Egodocuments in the Study of History. *Memoria Y Civilización*, 5, 13–37. <https://doi.org/10.15581/001.5.33803>
7. Editorial Team. (2024, July 13). Exploring military memoirs as historical resources for insight - Total military insight. *The Insurance Universe*. Retrieved from: <https://totalmilitaryinsight.com/military-memoirs-as-historical-resources/>
8. *English-Ukrainian military dictionary | Англо-український військовий словник*. (n.d.). English-Ukrainian Military Dictionary | Англо-український Військовий Словник. Retrieved from: <https://english-military-dictionary.org.ua/>
9. Enos, Th. (ed). (2010). *Encyclopedia of Rhetoric and Composition: Communication from Ancient Times to the Information Age*. NY: Routledge.
10. Gambier, Y., & Van Doorslaer, L. (2011). Gambier, Yves y Van Doorslaer, Luc (2010). *Handbook of Translation Studies (Volume 1)*. Amsterdam: John Benjamins, 458 pp. *Sendebare*, 22(22), 339–341. <https://doi.org/10.30827/sdb.v22i0.358>
11. Gehweiler R. (2022). *Pop a Smoke: Memoir of a Marine Helicopter Pilot in Vietnam* eBook : Kindle Store. (n.d.). Retrieved from: https://www.amazon.com/Pop-Smoke-Memoir-Helicopter-Vietnam-ebook/dp/B0B1B9HYKX/ref=pd_ci_mcx_mh_mcx_views
12. Gehweiler R. (2022). *Pop A Smoke*. About a book. Retrived from: <https://www.pop-a-smoke.com/>
13. Harari, Y. N. (2007). Military Memoirs: A Historical Overview of the Genre from the Middle Ages to the Late Modern Era. *War in History*, 14(3), 289–309. <https://doi.org/10.1177/0968344507078375>
14. Hogan P. (2021). *Style in narrative: aspects of an affective-cognitive stylistics*. New York : Oxford University Press.
15. Hubscher-Davidson S. (2018). *Translation and Emotion: A Psychological Perspective*. NY: Routledge.
16. Kleinreesink, L. (2016). *On military memoirs*. Retrieved from: <https://doi.org/10.1163/9789004330245>
17. Laver, J., & Mason, I. (n.d.). A DICTIONARY OF TRANSLATION AND INTERPRETING. Retrieved from: In <https://fit-europe-rc.org/>.
18. *Military to Civilian Thesaurus - Matthew J. Louis*. (2023, October 2). Matthew J. Louis. Retrieved from: <https://matthewjlouis.com/military-to-civilian-thesaurus/>
19. *Metric Conversion charts and calculators*. (n.d.). Retrieved from: <https://www.metric-conversions.org/>
20. NASA Earth Observatory. (n.d.). *Metric-English converter*. Retrieved from: <https://earthobservatory.nasa.gov/biome/metric.php>

21. Prokopenko, A., Philology, P. I., & Chuprina, I. (2018). Translation strategies of the Ukrainian military terminology on the basis of English media discourse. *Filologični Traktati*, 10(4). [https://doi.org/10.21272/ftk.2018.10\(4\)-8](https://doi.org/10.21272/ftk.2018.10(4)-8)
22. Struk, I. V., Semyhinivska, T. H., & Sitko, A. V. (2022). Formation And Translation Of Military Terminology. *Scientific Notes of V I Vernadsky Taurida National University Series Philology Journalism*, 2(2), 29–33. <https://doi.org/10.32838/2710-4656/2022.2-2/05>
23. *SI Units | NIST*. (2024, October 9). NIST. Retrieved from: <https://www.nist.gov/pml/owm/metric-si/si-units>
24. Venuti, L. (2012). *The translator's invisibility*. NY: Routledge.
25. U.S. Department of Defense. (n.d.). *U.S. military rank insignia*. Retrieved from: <https://www.defense.gov/Resources/Insignia/>
26. *Unit converter*. (n.d.). <https://www.unitconverters.net/>
27. Zaitseva M. O. (2013). Peculiarities of translation of the terms in the texts on military issues. *Scientific Journal of Dragomanov Ukrainian State University*. https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/7977/1/Zaitseva_96-102.pdf
28. Zeybel H. (2022). *Pop a Smoke* by Rick Gehweiler. Retrieved from: <https://vvabooks.wordpress.com/2022/06/27/pop-a-smoke-by-rick-gehweiler/>
29. Zinsser W. (2014). *How to write a memoir*. *The American Scholar*. Retrieved from: https://retirement.berkeley.edu/sites/default/files/zinsser_-_how_to_write_a_memoir.pdf

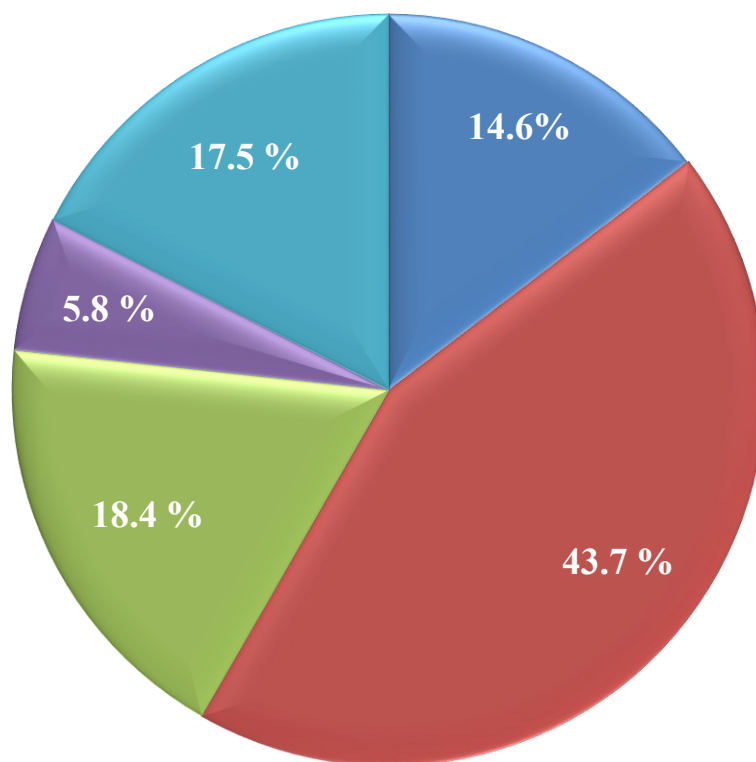
Appendices

Appendix 1

Chart of techniques applied in military terminology translation

TECHNIQUES APPLIED IN THE PROCESS OF MILITARY TERMINOLOGY TRANSLATION

■ Literal translation ■ Established equivalent ■ Modulation ■ Adaptation ■ Description

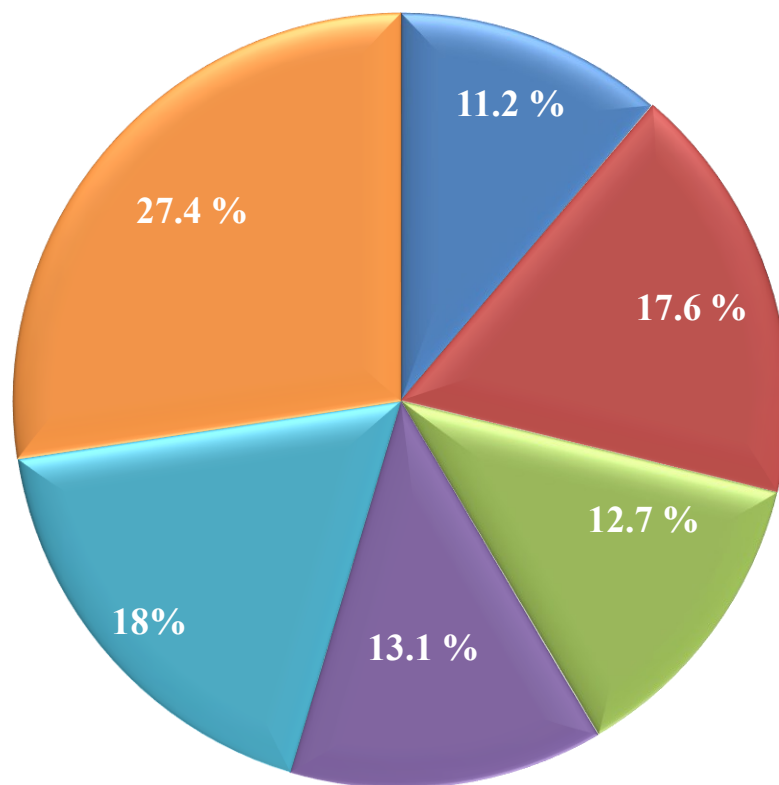


Appendix 2

Chart of techniques applied in stylistic markers translation

TECHNIQUES APPLIED IN THE PROCESS OF STYLISTIC MARKERS TRANSLATION

■ Compensation ■ Transaposition ■ Variation
■ Amplification ■ Modulation ■ Literal translation



Appendix 3

Techniques applied in the process of translation of *Pope a Smoke*

TECDHNIQUES APPLIED IN THE PROCESS OF TRANSLATION *POPE A SMOKE*

- | | | |
|--------------------------|------------------|-----------------------|
| ■ Compensation | ■ Transaposition | ■ Variation |
| ■ Amplification | ■ Modulation | ■ Literal translation |
| ■ Established equivalent | ■ Adaptation | ■ Description |

