О ВМВ РАССКАЗЫВАЕТ АМЕРИКАНСКИЙ ЛЕТЧИК ТОМАС КИНАЩУК (THOMAS KINASZCZUK)

Томас Кинащук (1920-2013)

Меня зовут Томас Кинащук. Я родился 21 октября 1920 в пригороде Нью-Йорка Элизабет. Мои родители Гнат и Агафья Кинащук иммигрировали в США в 1911 году из Украины. Они выбрали Элизабет по совету друзей. Я был самым младшим в семье. Еще были братья Джон и Михаил и сестра Соня. Мой отец был столяром, что пригождалось и дома. Мы жили в квартире с двумя этажами, занимая комнаты верхнего уровня.

Удобства были на улице, и зимой нам приходилось разогревать воду на угольной плите для заливки в унитаз. Долгое время у нас в доме не было электричества, и мы делали домашние задания при свете керосиновой лампы. Со временем нам провели электричество.

Я помню, как мой отец получил работу в мыльной компании *Proctor and Gamble* на острове Стэтен/Staten. Каждое утро ему приходилось проходить три- четыре квартала до парома на остров и потом опять пешком еще милю на острове – до фабрики. А потом вечером проделывать такой же путь назад домой. Он был разнорабочим и вообще не говорил по-английски…

Моя мать устроилась поваром на Манхеттене. В последствии она попросила перевести ее поближе к дому. Компания пошла ей на встречу, и мама начала работать в ресторане в Ньюарке/Newark. Новое место работы было значительно ближе к дому, но маме, все равно, приходилось ездить на автобусе до работы и обратно. Так было до Великой Депрессии 1929 года. В то время у нас не было социальных пособий, но мы выстояли. В пик депрессии отец работал только один день в неделю, но со временем дела поправились.

Мой старший брат Джон был инвалидом, парализован с пяти лет. Он закончил только четыре класса школы и то только потому, что отцу приходилось носить его в школу. Потом Джон решил больше не посещать школу. Со временем Джон устроился на работу. Он был хорошим механиком. Каким-то образом, помогая своим друзьям по автомобилям, он много узнал о моторах, и, в конце концов, получил работу на бензоколонке, работая в автомобильном сервисе. Там, на работе, познакомился с девушкой, и вскоре они поженились. У них родилось четверо детей. Наш средний брат, Майкл, подрабатывал во время учебы в школе в бакалейной лавке, укладывая продукты в коробки. Потом он стал продавцом и тоже, как и старший брат, влюбился в коллегу. Закончив 11-й класс, он стал работать в этой же бакалейной лавке и стал хорошим бизнесменом. Позже он обзавелся своим, очень прибыльным магазином. Моя сестра

после школы поступила на курсы секретарей и после двух лет обучения получила должность секретаря в пивоварне *Крюгера* в Ньюарке.

Я после школы поступил в колледж, а затем в военно-морской флот. Если начать рассказ со школы, то я ходил в начальную школу в центре пригорода Элизабет, которая находилась совсем рядом с домом. Я помню, когда мне было 5 лет, моя мама провожала меня в садик. В это время мы говорили только по-украински за исключением тех моментов, когда мы были с друзьями. В детском садике я сначала знал всего пару слов на английском, но со временем выучил язык.

У нас был и свой Украинский клуб. В нашей украинской церкви был хормейстер, и в подвале этого клуба он учил детей читать и писать по-украински. Как-то мама сказала мне: «Ты пойдешь в эту школу и будешь учить язык.» Ну, сидел в классе, учил это все, выучил алфавит, научился немного читать, но потом постепенно забросил это, хотя матери ничего не сказал. Много лет спустя, когда у меня были полеты в Москву (речь идет о работе Томаса Кинащука в гражданской авиации), знаете, я кое-что мог прочитать. Алфавит там практически такой же, разница в произношении. Так что я смог разбирать слова и так далее… Поскольку я рос как украинец, я мог говорить на своем языке то тут, то там, и справлялся с этим вполне прилично…

Я хорошо учился в школе. С 5-го класса началась средняя школа, а еще я записался в отряд скаутов, с которым мы часто ходили в походы, как говорится, *в поле*. В один из таких полевых дней наш руководитель взял нас в аэропорт Ньюарка. Нас было пять человек, и мы все поместились в его автомобиль.

В аэропорту наш руководитель зашел в офис компании *America Airlines*. В то время аэропорт был очень маленький с грунтовой взлетно-посадочной полосой. Я помню он в офисе сказал следующее: «Мы с друзьями хотели бы посмотреть на самолеты», на что ему ответили: «Вам повезло. Вон тот большой серебристый самолет вылетает через час, и капитан как раз в кабине». Тот человек крикнул: «Капитан, покажешь свой самолет?», на что тот ответил: «С удовольствием!» Мы осмотрели самолет, и, когда уходили, я спросил у капитана, где он проходил обучение: кажется, есть большая летная школа в штате Огайо? На это он ответил, что они все бывшие военные летчики.

Это я запомнил. Потом я продолжал учиться и из энциклопедий узнал много чего про самолеты. Еще узнал, что есть программа поступления в [учебную] авиагруппу ВМФ. Я поехал в их офис и узнал условия поступления. Мне не хватало двух лет инженерного колледжа, и на момент поступления было необходимо быть как минимум 20 лет от роду.

Я закончил школу в 1938 году. Тогда я сказал родителям, что пойду в колледж и стал узнавать, как туда поступить. В то время я играл в испанском футбольном клубе. Мы ничего не слышали о событиях в Европе, но знали, что в Испании шла гражданская война, и даже собирали деньги в помощь Красному Кресту для покупки машины скорой помощи для испанцев.

У нас в семье не было лишних денег - их только хватало на оплату жилья и еды. Я сказал своим родителям, что нашел колледж, в который хотел бы поступить. Позвонил в *Бюро Помощи Малоимущим*. Я рассказал им, что мне надо проучиться два года в колледже, чтобы поступить в ВМФ, и меня устроили в колледж *High Point* в Северной Каролине. Стоимость обучения была 500 долларов. В эту сумму входили обучение, проживание и питание. С этим я пришел к своим родителям, и мой отец взял кредит на мое образование. Я переслал в колледж деньги на обучение и в сентябре приступил к занятиям. За все время обучения я ни разу не был дома. Когда я обучался в колледже, меня как-то спросили, интересуюсь ли я обучением летному делу. Я согласился и начал учиться летать на маленьком самолете *Piper Cub*. [Томас учился летать по программе, носившей название Civilian Pilot Training Program/Программа Обучения Пилотов Гражданской Авиации, которая начала работать в 1938 году. Она была нацелена на подготовку большого резерва летчиков для гражданской авиации, которых можно было бы переучить в случае войны. По этой программе работали авиаклубы в 1 132 колледжах и университетах и в 1 460 летных школах].

По окончании второго года обучения я вернулся. Это было в мае 1940 года. В октябре мне исполнилось 20 лет, и, по совету друга, я пошел учиться в летнюю школу. Там

обучали работе на станках. Нашим мастером был немец, который все время жевал арахис. Вообще, это был суровый немец. Он говорил: «Здесь ты должен стараться и вести себя хорошо.» Так я научился работать на токарном станке. Мне это было интересно. Ближе к концу лета мастер подошел ко мне и сказал: «Томас, я получил звонок от компании *Elastic Stop Nut Corporation*, им нужен рабочий. Хотел бы ты пойти к ним?» Я сказал: «Определенно.» Мне дали рекомендации и устроили на завод по производству гаек. Все 8 часов каждый день я делал самоконтрящиеся гайки.

Потом я отослал резюме в ВМФ, на что мне сказали, что дадут ответ позже. Спустя 4 месяца мне позвонили и попросили явиться к 9 утра следующего дня на сборный пункт. По прибытии я был направлен на медицинскую комиссию, которую успешно прошел. В феврале 1941 года я принял присягу… Уже когда я был в ВМФ, нас как-то собрали, и офицер сообщил нам, что Япония атаковала Пёрл-Харбор и мы находимся в состоянии войны.

В авиации ВМФ нас обучали порядкам и традициям морского дела. Мы учили азбуку Морзе, изучали аэропланы, нас также привлекали к мойке самолетов. Проходя обучение летному делу, я никому не говорил, что имею некоторый опыт. Нас тренировали на выбывание, и к концу обучения из 40 кадетов нас осталось только 20. Все это происходило в городе Джексонвилл/Jacksonville. По окончании учебы нам дали право выбора типа самолета, на котором мы хотели бы летать дальше. Мне всегда нравились большие самолеты. Я стал смотреть на то, какие машины были самыми большими в то время, и подписался на летающие лодки.

В 1942 году мне было приказано направиться в эскадрилью бомбардировщиков. База находилась в городке Арджентия/Argentia (Ньюфаундленд). Когда я прибыл туда, все летающие лодки разобрали, остались только бомбардировщики наземного базирования. Наша эскадрилья была первой, которая избавилась от летающих лодок и получила новые бомбардировщики *Вентура/Ventura*. Изначально этот самолет был спроектирован как гражданский, но потом его адаптировали для военных целей. Я легко переучился на этот тип.

В то время (1942-43 годы) немецкие подводные лодки наносили большой ущерб нашему флоту, топя наши суда людьми, грузами и техникой, которые направлялись северно-атлантическим маршрутом в Англию или дальше в Россию. В этой связи многие эскадрильи, включая нашу, долетали до Исландии и обратно с целью защиты конвоев. Конечно, мы были ограничены запасом топлива на борту и не могли далеко лететь.

На брифинге до нас доводили информацию о маршруте и вероятных местах встречи с противником. Я помню, как однажды в северной Атлантике был холодный штормовой день. Я патрулирую конвой. Корабли были загружены техникой, там же были и войсковые транспорты. Эти суда относились к типу *Liberty*. Их строили во время войны, стоили они около 2 миллионов долларов и могли быть построены буквально за несколько дней. Были времена, когда их строили по два в день. Они направлялись в Европу и были рассчитаны только на один переход. Однако они были достаточно надежны, но в том конвое мне довелось увидеть, как на больших волнах один из этих транспортов переломился пополам и затонул. Все находящиеся на борту погибли, потому что в ледяных водах Атлантики можно продержаться не более 2 минут.

Как-то я прикрывал другой конвой и получил радиограмму от Канадских ВВС: «У нас нет самолетов для патрулирования, срочно направляйтесь на прикрытие конвоя из Галифакса в Россию.» В этом полете у меня был новый второй пилот. С ним я познакомился утром, уже направляясь к самолету. Мы заметили конвой, и он был очень крупным – что-то около 76 судов, которые двигались колоннами. В конвое также были несколько боевых кораблей. В радиообмене мы использовали слово *место службы* вместо слова *конвой*. Итак, мы заняли позицию на высоте 1 200 футов, и тут вдалеке я заметил длинный, но очень тонкий след... Я понял, что это была подводная лодка и пошел в атаку, как нас учили.

В то же самое время подводная лодка начала маневрировать, я многого не видел, но она всплыла и открыла по нам огонь. Я снизился и на высоте 25 футов сбросил бомбу. Я увидел, что подводная лодка начала резко погружаться, начал поднимать нос самолета, но обнаружил что управление элеронами заклинило. Самолет летел, но

описывал круги. Тем временем мой второй пилот начал фотосьемку нашей атаки. Кто-то из экипажа мне крикнул: «В правом крыле дырки от пуль». Потом мы вернулись к конвою и из-за того, что мы должны были соблюдать радиомолчание, нам пришлось использовать световую азбуку Морзе. Я приказал своему радисту послать сообщение командиру конвоя, что мы потопили подводную лодку. Мы снизились до высоты 800 футов для передачи сообщения. Потом мы развернулись и повторили наше сообщение. Еще передали сообщение на базу о том, что потопили лодку и возвращаемся, имея повреждения. До базы мы долетели за час. При заходе на посадку я запросил диспетчера визуально проверить, выпущены ли шасси. Мы сделали проход над полосой, и диспетчер подтвердил, что у нас все в порядке. С его одобрения мы произвели посадку. Когда мы остановились, к нам со всех сторон прибежали люди. Мы передали камеру со снимками для проявления.

Через две недели мы опять были на патрулировании в том же районе, и я увидел огромное, с полмили шириной и длиной в милю масляное пятно. Это было доказательством успеха нашей атаки. Много лет спустя, когда моему зятю, служившему в ВМФ США, удалось получить доступ к старым немецким архивам, было найдено подтверждение потери подводной лодки в этом районе в 1942 году.

Указ Президента США о награждении Томаса Кинащука Военно-Морским Крестом

Президент Соединенных Штатов Америки рад возможности наградить Военно-Морским Крестом лейтенанта Томаса Кинащука… за исключительный героизм в борьбе с врагом в период службы в должности коммандера самолета военно-морской патрульной службы в составе … 125-й (VPB-123) эскадрильи, проявленный в ходе атаки на подводную лодку противника близ мыса Кейп Рейс острова Ньюфаундленд 27 апреля 1943 года. Заметив всплывший на поверхность вражеский корабль, движущийся на большой скорости для того, чтобы перехватить конвой, который он [Кинащук] сопровождал, лейтенант Кинащук мастерски сманеврировал, нацелил свою машину для проведения максимально точной атаки и отважно и целеустремленно пошел в нее, встреченный интенсивным зенитным огнем. Несмотря на нанесенные самолету повреждения, он продолжил атаку … и, когда подводная лодка попыталась погрузиться, точно сбросил четыре бомбы с исключительно небольшой высоты в 25 футов, полностью уничтожив корабль… Первоклассное летное мастерство лейтенанта Кинащука, его целеустремленность и полная мужества верность долгу перед лицом смертельной опасности полностью соответствовали самым высоким традициям Военно-Морского Флота США.

За ту атаку я был награжден *Военно-Морским Крестом*. Однако тогда не было полной уверенности в том, что мною действительно была потоплена лодка, и эта награда была временной. И вот спустя 55 лет, в 1997 году, получив немецкие архивные данные, я написал в департамент ВМФ США, и по моему запросу моя награда была сделана постоянной.

Томас Кинащук рядом со своей Вентурой

Командир подводной лодки U-174 Вольфганг Грандефельд (Wolfgang Grandefeld - 1916-1943). Экипаж этой лодки – 53 моряка - полностью погиб 27.04.1943…

Про мою успешную атаку много писали в газетах в 1942 году, и орден мне вручил сам Президент.

Базируясь в Ньюфаундленде, мы обеспечили проводку многих конвоев. Мы также осуществляли патрулирование, когда Рузвельт направился на конференцию в Крым, где встречался со Сталиным. Еще мы патрулировали район Панамского канала и воды вокруг Кубы.

Самолет Вентура, экипаж которого потопил подводную лодку U-174 27 апреля 1943 года

Однажды нам сказали, что командование ищет добровольцев для секретного задания. Я вызвался выполнить задание, а затем и весь мой экипаж тоже заявил о готовности принять в этом участие. Все вместе мы пошли получать новый самолет. Нам сказали, что мы полетим в Европу, причем маршрут должен был проходить над Флоридой, дальше над Пуэрто-Рико, потом вдоль северного побережья Южной Америки до Бразилии, далее через остров Вознесения до Африки, через Нигерию до Марракеша и потом в Англию или Францию. Мы начали свой путь в Куонсет Пойнте/Quonset Point, штат Род Айленд. Первая остановка была в Ноутфолк, Вирджиния. По приземлении там мы доложили о дефекте в синхронизации пропеллеров. механики устранили эту неисправность, сказав, что отрегулировали распределитель Спустя один день. Мы вылетели в Пуэрто-Рико, но пропеллеры по-прежнему не синхронизировались. Мы приземлились авиабазе во Флориде. Теперь механики заменили провода зажигания и что-то еще и сообщили что дефект устранен. Мы взлетели. Теперь ручки управления

двигателями были не синхронны. Мы внесли этот дефект в бортжурнал… И вот, когда мы были над океаном в 300 милях от берега, вдруг правый пропеллер стал бесконтрольно менять обороты. Тогда я решил заглушить двигатель и вернуться в аэропорт вылета. Я зафлюгировал винт и выключил двигатель, однако самолет был сильно загружен: у нас были дополнительный топливный бак в бомболюке и дополнительное оборудование на борту. Мы начали терять высоту на одном двигателе. Я приказал экипажу сбрасывать лишнее оборудование, которое было на борту и еще приказал открыть заднюю дверь и приготовить аварийный плот. Затем я сказал экипажу, что мы будем приводняться. Не выпуская шасси и открыв закрылки на 10 градусов, я летел как можно медленнее. Я направил самолет параллельно волнам, потом мы ударились о воду. Вода ударила по топливным бакам, нижний бак взорвался, и кабину охватило пламя.

После удара я не нашел второго пилота на сидении, вокруг был дым. Я отстегнулся, выбрался наружу и оказался в воде около крыла. Забрался на крыло и затем спустился по крылу опять в воду, добрался до двери и вытащил аварийный плот. Тем временем самолет начал тонуть носом вперед. Мне повезло, что плот не сгорел.

В это время подплыл радист, нам удалось выдернуть чеку баллона со сжатым воздухом и надуть плот, который к кому моменту уже начал погружаться. Нас было четверо, когда я заметил, что пятого члена экипажа – Готси (Gotsie) - не было с нами. Он не умел плавать. Тут я увидел, что под воду медленно уходят две руки. Это был Готси. Мы подплыли к нему, и я затащил его на плот. Сначала мы решили, что он уже мертв, потому что он был весь синий. Какое-то время мы просто сидели, пытаясь отдышаться после такого приключения. Мы ничего не делали с Готси, но вдруг он зашевелился. Он ожил! Однако руки у Готси были сильно обожжены. Тут мы вспомнили, что плот был рассчитан на четверых. Нам его не заменили, готовя самолёт к перелету, но мы справились. У нас были весла, зеркало чтобы подавать сигналы пролетающим самолетам, леденцы и немного воды. У нас также был аварийный парус, и еще мы нашли в аварийном наборе ракетницу. Мы пошли под парусом обратно к берегу. Потом начался шторм, волны достигали в высоту 15 футов. Позднее у нас закончилась вода, и мы пытались собрать дождевую воду, но это у нас не получилось. Вода оказалась соленой из-за шторма.

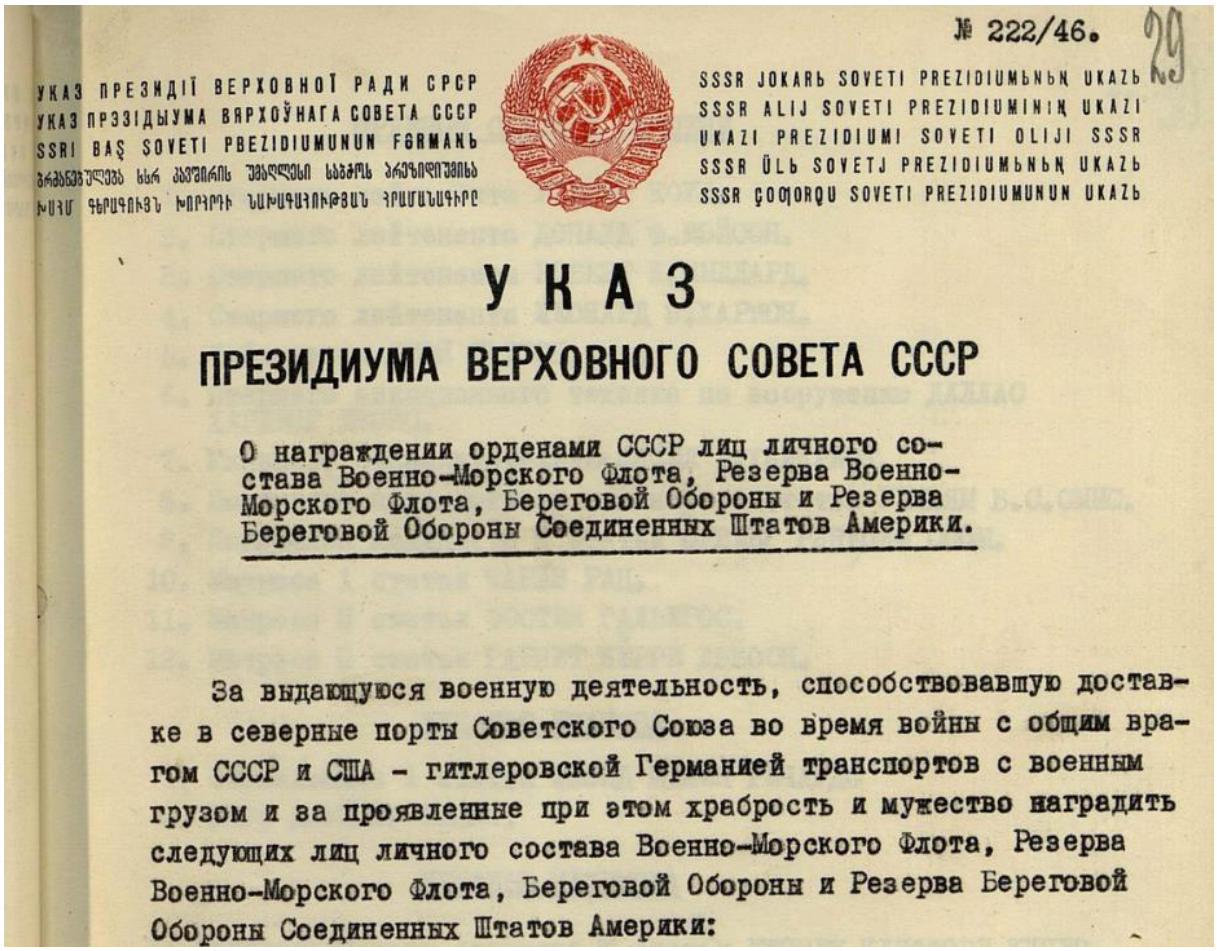
Перед крушением мы сообщили о нашем местоположении. Днем мы услышали шум самолета, радист направил луч света от зеркала на его кабину. Самолет пролетел на высоте 10 000 футов. Это был транспортный самолет *Дуглас С-54 Скаймастер*/*Douglas C-54 Skymaster*. Нам показалось, что он нас не заметил, но тут вдруг мы увидели, что он заложил вираж. Он возвращался! Кто-то с кабины сфотографировал нас. Нам сбросили аварийный набор, однако он упал далеко от нас и был унесён ветром.

В следующую ночь другой самолет сбросил больше продуктов и рацию. Нам удалось все это выловить. Там даже были воздушный шар и генератор водорода для него. Рация работала на динамо, и мы вынуждены были по очереди крутить его, чтобы осуществить связь. И вот на пятый день нашего плаванья мы увидели спасательное судно. Оно подобрало нас, и мы оставили свой плот болтаться на волнах.

По возвращению на базу мы были направлены на перераспределение в Норфолк. Там лейтенант штаба сказал, что формируется эскадрилья самолетов *Либерейтор/Liberator*. Это были самолеты с четырьмя двигателями для борьбы с подводными лодками. Я ему сказал, что четыре двигателя – это то что мне нужно! Я попросил его сохранить мой прежний экипаж, что получило одобрение. На *Либерейторах* экипаж состоял из 9 человек, так что нас доукомплектовали личным составом. Мы приняли наш самолет и отправились на тренировочную базу в Бока Чика/Boca Chica (Доминиканская Республика).

На самолете были установлены радар и мощный прожектор (кто-то сказал нам, что в нем было в пять миллионов свечей). В носовом фонаре было место оператора. При обнаружении объекта на радаре необходимо было снизиться для визуального подтверждения цели. Мы опускались до 300 футов и на удалении в 1.5 мили включали этот мощный радар. Затем нам надлежало приблизиться к цели и сбросить бомбы. Конечно, надо было быть осторожным, летая на малых высотах. Антенны порой достигали высоты 100 футов.

По завершении освоения самолета нового типа мы были направлены в Англию. Наш маршрут прошел там, где случилось наше аварийное приводнение. На этот раз все прошло штатно: Натал (Бразилия) – остров Вознесения/Ascension Island - Марракеш, а оттуда прямо в Данксвелл/Dunkeswell в Англии, где базировалась моя 114-я Эскадрилья. Предполагалось, что мы будем помогать англичанам в охоте на немецкие подлодки, но в скоро нас передислоцировали на Азорские острова. Там я и завершил мою военную карьеру в октябре 1945-го. За мою боевую работу в северной Атлантике я был награжден советским Орденом Славы 3-й степени.



№ 222/46.

УКАЗ ПРЕЗИДІЇ ВЕРХОВНОЇ РАДИ СРСР
УКАЗ ПРЭЗІДЫУМА ВЯРХОЎНАГА СОВЕТА СССР
SSRI BAŞ SOVETI PBEZIDIUMUNUN FƏRMANЪ
ՍՍՀՄ ԳԵՐԱԳՈՒՅՆ ԽՈՐՀՐԴԻ ՆԱԽԱԳԱՀՈՒԹՅԱՆ ՀՐԱՄԱՆԱԳԻՐԸ

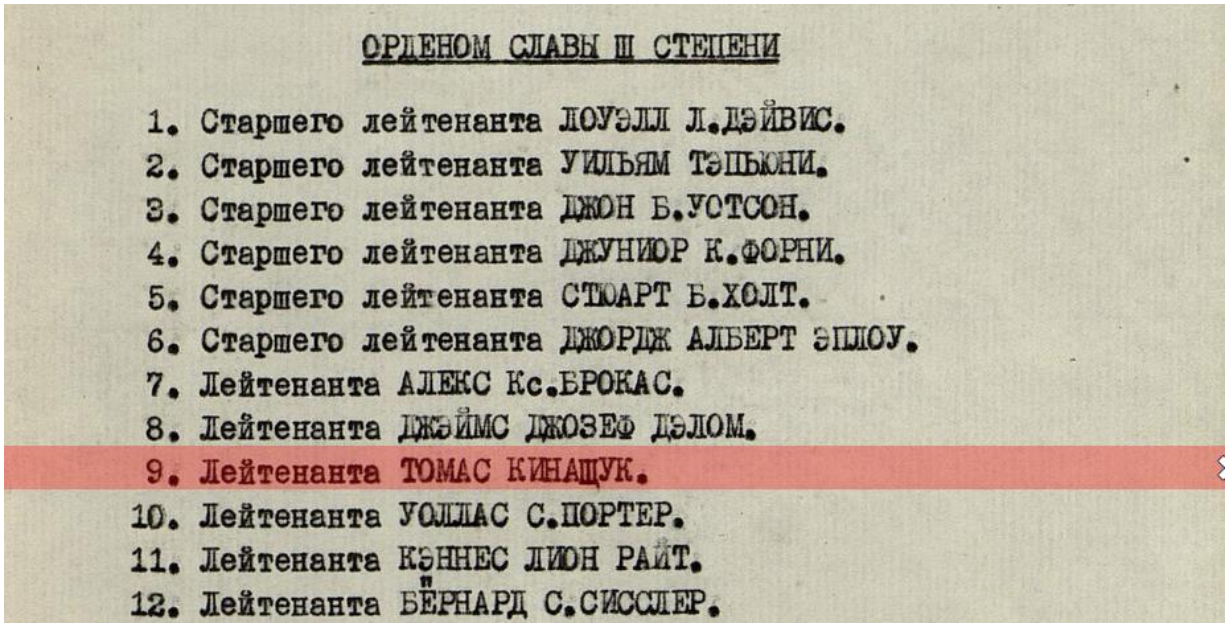
SSSR JOKARЪ SOVETI PREZIDIUMЪNЪN UKAZЪ
SSSR ALIJ SOVETI PREZIDIUMININ UKAZI
UKAZI PREZIDIUMI SOVETI OLIJI SSSR
SSSR ÜLЪ SOVETJ PREZIDIUMЪNЪN UKAZЪ
SSSR ÇOŋORQU SOVETI PREZIDIUMUNUN UKAZЪ

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении орденами СССР лиц личного состава Военно-Морского Флота, Резерва Военно-Морского Флота, Береговой Обороны и Резерва Береговой Обороны Соединенных Штатов Америки.

За выдающуюся военную деятельность, способствовавшую доставке в северные порты Советского Союза во время войны с общим врагом СССР и США - гитлеровской Германией транспортов с военным грузом и за проявленные при этом храбрость и мужество наградить следующих лиц личного состава Военно-Морского Флота, Резерва Военно-Морского Флота, Береговой Обороны и Резерва Береговой Обороны Соединенных Штатов Америки:



ОРДЕНОМ СЛАВЫ Ш СТЕПЕНИ

1. Старшего лейтенанта ЛОУЭЛЛ Л.ДЭЙВИС.
2. Старшего лейтенанта УИЛЬЯМ ТЭПЬЮНИ.
3. Старшего лейтенанта ДЖОН Б.УОТСОН.
4. Старшего лейтенанта ДЖУНИОР К.ФОРНИ.
5. Старшего лейтенанта СТЮАРТ Б.ХОЛТ.
6. Старшего лейтенанта ДЖОРДЖ АЛБЕРТ ЭПЛОУ.
7. Лейтенанта АЛЕКС Кс.БРОКАС.
8. Лейтенанта ДЖЭЙМС ДЖОЗЕФ ДЭЛОМ.
9. Лейтенанта ТОМАС КИНАЩУК.
10. Лейтенанта УОЛЛАС С.ПОРТЕР.
11. Лейтенанта КЭННЕС ЛИОН РАЙТ.
12. Лейтенанта БЕРНАРД С.СИССЛЕР.

Указ от 7 июля 1945 года о награждении орденами СССР американских моряков. Фрагмент списка включает имя Томаса Кинащука

Я вернулся в Штаты и стал искать работу пилотом в коммерческой авиации. *American Airlines* в тот момент уже завершили набор пилотов, компания *TWA* в Вашингтоне набирала только бортинженеров, и, по совету друга, я отправил документы в компанию *Pan American Airlines* в Нью Йорк. Мои документы были приняты на рассмотрение, и я поехал навестить родителей.

Меня приняли, но я провел более 20 лет в кресле второго пилота, прежде чем пришла моя очередь стать командиром воздушного судна. Это случилось, когда *Pan Am* получала самолеты *Boeing-707*. В мою бытность в *Pan Am* я неоднократно летал в Россию. Когда я уходил на пенсию в моей летной книжке было записано: 30 094 часов налета из них 10 271 час ночных полетов. Я освоил много типов самолетов. Имел допуски на все самолеты семейства *Boeing* от *B-707* до *B-747*, а также *Constellation*, *DC-4*, *DC-8*. Я стал пилотом-инструктором и даже своего сына научил летать на самолете!

Я рад тому, что моя жизнь пошла так, как я хотел. Временами было очень трудно… Например, как тогда, когда я у меня заняло шесть месяцев получение работы в *Pan Am*. Но все пошло гладко… хотя я прослужил 22 года вторым пилотом и только 16 лет командиром [воздушного судна]. Меня это беспокоило довольно сильно, но я ничего не мог с этим поделать. Просто был доволен тем, что есть работа, если посмотреть на все с этой стороны. Я знаю, что такое быть безработным с той поры, когда я рос. Знаете, когда у вас чего-то не было, вы благодарны тому, что получаете это. Эти две вещи невозможно разделить…

Интервью - Sandra Stewart Holyoak - 4 декабря 2009 года, город Милтон, штат Нью-Джерси

https://oralhistory.rutgers.edu/interviewees/1029-kinaszczuk-thomas

Сокращенный перевод и литературная обработка – Андрей Усиков и Владимир Крупник (Перт, Австралия)

Редакция – Николай Давыдов (Москва, Россия)

Возврат к главной странице www.warsstory.org