

# О ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ И О СВОЕЙ ЖИЗНИ РАССКАЗЫВАЕТ ПИЛОТ В-17 ДЖОН БАЛАБАН (JOHN BALABAN, 1914-2016)



## **В начале пути**

Мой отец полагался на мускулы, а не на мозги. Работа на ферме для него была важнее, чем учеба в школе. По этой причине мне было уже 17 или 18, когда я окончил 8 классов. На ферме я еще пацаном выполнял работу за взрослого мужика на протяжении многих лет, в школе занимался по неполной программе – ходил туда только тогда, когда дома не было работы.

Однако я окончил курс средней школы где-то через три года (после окончания 8 классов – ВК), а не через четыре, когда мне был 21 год. Мне нравилось учиться, и по этой причине я покинул ферму, когда мне было 22. Я уехал из Северной Дакоты и, голосуя на дорогах, взял путь куда-нибудь, где я смог бы продолжить образование.

У меня было четверо братьев и восемь сестер. Я родился где-то средним из них в конце 1914 года в городке Стритер/Streeter, штат Северная Дакота. Мой отец, Афанас Васил Балабан, был болгаринном, как и моя мать, Дора Гелофф Балабан. Они поженились и создали семью в России, а в 1913 году приехали в Соединенные Штаты, за год до моего рождения. Когда они приехали сюда, они оказались в группе болгар, которые решили трудиться сообща, и отправились в Северную Дакоту. Они не спрашивали про зарплату, они искали возможности.

В этой стране моего отца стали звать Томас. Работал он испольтциком (sharecropper). Я родился на ферме и детство провел на ферме. Все, что было у нас на столе, было с фермы, ну, кроме сахара, соли и кое-каких специй. Моя мать за год выращивала 1 000 цыплят, еще у нее был очень большой огород. В нашем доме было много ртов, которых нужно было кормить. Я думаю, это была славная жизнь, но работать приходилось тяжело. Мой отец не верил в образование – он верил в [физический] труд. Он вкалывал и ожидал этого от своих детей. Он выращивал пшеницу, ячмень и другие зерновые и отлично знал свое дело. Его руки требовались и на земле, принадлежавшей другим людям, и часто он был занят возделыванием полей общей площадью до 20 000 акров.



*Джон с родителями сразу после войны*

Фермерство всегда было для моего отца первостепенным делом, и он не пускал меня в школу, когда я был нужен дома. Если после сельхозработ оставалось какое-то время, я мог идти в школу. Соседям часто приходилось уговаривать его отпустить меня учиться, и понемногу я ходил в нее год за годом. Много раз это были ускоренные курсы [по каким-то предметам], и я очень неплохо справлялся с учебой. Если тебе приходится долго идти пешком, чтобы добраться до школы, и случается это нечасто, ты не станешь тратить время впустую.

В нашей семье дома говорили по-болгарски – на самом деле, я не знал английского, пока не пошел в школу. От учителя не требовалось говорить на языке учеников – это учителя ожидали от нас, что мы будем говорить по-английски. Моя школа была небольшим сельским учебным заведением – может, всего в ней было 20 учащихся в восьми разных классах (по году обучения – ВК). Нам приходилось ходить пешком в школу по 5 миль одну сторону, а зимой нас возили лошади, запряженные в сани.

Когда мне исполнилось 14. Мой отец купил [механическую] молотилку – одну из тех машин, которые выколачивают зерно из колосьев. Я следил за работой этой машины в течение семи сезонов [сбора урожая], с 14 лет до 21 года.

Хотя я родился в городке Стритер, большую часть своего детства я провел в Робинсоне, тоже в Северной Дакоте. Когда я уже мог ходить в среднюю школу, я

стал посещать школу в Робинсоне и хотел окончить ее поскорее. Если ты ходил школу и тебе еще не исполнился 21 год, денег с тебя не брали, так что я окончил полный курс очень быстро еще до достижения этого возраста. Я оказался единственным из всех моих братьев и сестер, окончивших среднюю школу.

### **Довоенная служба в армии**

Мне уже почти 99, и я много не помню. Были эпизоды в моей жизни, которые мне трудно вспомнить. Что-то из этого связано с возрастом, и что-то, я думаю, с *посттравматическим стрессовым расстройством*. Я всегда верил в силу разума, всегда любил учиться, так что в возрасте 22-х лет я покинул Робинсон и поехал на западное побережье *хитчхайком*. Мне было нужно образование, и я знал, что другим способом я этого не добьюсь. Так в 1936 году я оказался в городе Сан Педро/San Pedro, штат Калифорния, где и записался в вооруженные силы.

После начального этапа подготовки меня отправили в Форт Монроу (Fort Monroe, штат Вирджиния) для обучения в школе Береговой Артиллерии. В то время в нашей стране были озабочены вопросами обороны побережья, и обучение в школе было поставлено очень жестко. Каждая минута была на счету, и руководству удалось втиснуть 2.5-годичный курс, по уровню обучения такой же, как в колледже, в семь месяцев. Мы учили всё.

Всю мою жизнь я интересовался авиацией, но для того, чтобы стать кадетом армейских ВВС, у меня не было требуемого образовательного уровня, соответствовавшего 2.5-годичному курсу в колледже. Я попросил, чтобы мои знания протестировали, успешно прошел через это и стал кадетом. Меня отправили в город Маскоги/Mascogee для прохождения обучения в качестве кадета авиации на авиабазе *Hatbox Field*. После выпуска из летной школы я получил звание 2-го лейтенанта Береговой Артиллерии.



*Джон Балабан – второй справа вместе с товарищами по экипажу В-17*

## Война

В 1941—м, во время обучения летному делу, как-то раз я забыл свои солнечные очки и, уже в воздухе, получил ожог глаз. Я оказался в госпитале с повязкой на глазах. Все, что я мог делать, это слушать радио, и так я услышал о том, что японцы бомбили Пёрл Харбор. Не помню точно, что случилось сразу за этим. Вроде, был я тогда в Сан Антонио (штат Техас), когда на глазах у меня была повязка.

Зато я помню, что, когда меня послали в Европу, я отправился в Англию на лайнере *Queen Elizabeth* для того, чтобы координировать на месте прибытие самолетов и участвовать в подготовке к этому. Припоминаю, изначально мы находились на авиабазе *Grafton Underwood Airfield*, где я стал пилотом В-17 в составе 97-й Бомбардировочной Группы.

Я сделал 30 вылетов во время войны в качестве пилота В-17, и, хотя бывало, что один из моторов выходил из строя и что мы часто мы возвращались с множеством пробоин от пуль и осколков, я горжусь тем, что во время этих вылетов не пролилась кровь ни одного из членов нашего экипажа.

Мой первый вылет был самым захватывающим, так как мы схлестнулись с немецкими истребителями. Когда мы только прибыли в Европу, нам сказали, что немецкая истребительная авиация держит под контролем небо над континентом и что, если мы полетим днем, то уже не вернемся. Мы на это особо не обратили внимания. В мой первый вылет нас послали бомбить базу немецких подводных лодок на западном побережье Франции. Во время этого вылета мы побывали в деле. У нас на вооружении было 12 пулеметов калибра 0.50, наши стрелки были хорошо обучены и знали, как концентрировать огонь на противнике во время стрельбы. В том вылете мы отбомбились по цели, потеряли только две машины и с помощью эскорта британских *Спитфайров* сбили 60 немецких истребителей.

Некоторые не верят в то, что могло быть сбито 60 истребителей. Как выяснилось, примерно в это время британцы работали над созданием высотных бомбардировщиков. Эти работы включали участие в рейдах [на занятую врагом территорию] высотных самолетов, наблюдавших за вступающими в бой с немцами. Где-то в то время, во время налета, в котором я не принимал участие, мы потеряли четыре В-17 и заявили об уничтожении 108 немецких истребителей. Ну так британские наблюдатели насчитали 110 сбитых истребителей! Это вполне подтвердило правильность наших подсчетов. Нас нельзя было причислить к лгунам. Ожидалось, что немцы будут господствовать в воздухе, но мы заставили всех думать по-другому.

Во время вылетов я видел, как бомбардировщики падают, сбитые огнем зениток, и некоторые из моих приятелей были в тех сбитых машинах. Немцы были очень точны, ведя огонь с земли, и я пришел к выводу, они использовали радары. Я подумал над тем, что мы можем предпринять, и написал письмо своим старшим офицерам, в котором предложил отслеживать немецкие радары и определять частоты, на которых они работают. Затем нам нужно будет произвести оборудование, которое позволит глушить их сигналы и снизить точность их работы. Должно быть, это приняли во внимание, поскольку со временем так и сделали, и это спасло жизни многих летчиков.





### *Самолеты 97-й Бомбардировочной Группы*

Авиаторы получали 50-процентную надбавку к содержанию, но, чтобы получить ее, мы должны были налетать определенное число часов в каждый месяц. Это и привело к тому, что я получил травму. На нашем аэродроме был английский летчик, которому были нужны часы налета и который хотел сделать вылет. Собралась группа из наших парней, пожелавших сделать с ним вылет вокруг Англии. При приземлении его немного занесло, и он уткнулся в небольшую насыпь рядом со взлетной полосой. Я сразу почувствовал, что получил травму где-то в нижней части спины, и какое-то время провел в госпитале. Этого оказалось недостаточно, чтобы меня сняли с полетов, поскольку мы крепко пристегивались к сидениям во время полетов, и я мог делать на своем месте все, что полагалось. Через много лет после того, как я покинул вооруженные силы, мне сделали операцию и вставили кусок бедренной кости в позвоночник, после чего меня стали считать ветераном-инвалидом.

Не все свои вылеты я совершил из Англии. Позднее 97-я Бомбардировочная Группа была переведена в состав 12-й Воздушной Армии на Средиземноморье. Я припоминаю, что летел туда, обогнув Францию, чтобы не попасть на немецкие радары. Мы сначала летели в направлении Гибралтара, а затем приземлились в Северной Африке. Мне трудно вспомнить названия всех тех мест в Африке, но я знаю, что мы базировались на аэродроме Бискра/Biskra в Алжире.

Как-то, совершив вылет с аэродрома в Северной Африке, я припарковал свой B-17, и мой приятель сделал то же самое совсем неподалеку. Экипажи обеих машин устали, и, как это часто делалось, мы остались спать в самолете или рядом с ним.

Мой приятель и его экипаж улеглись на землю под крыльями своей машины, а я – прямо в нашем самолете. Пока мы спали, немцы атаковали аэродром. Помню, как я проснулся и увидел его самолет рядом с собой, взлетающим в воздух на высоту где-то в 20 футов и разваливающимся на горящие куски. Боеприпасы с этого самолета взрывались всюду и везде рядом с нами.

На следующее утро я пошел взглянуть на то место, где взорвался этот бомбардировщик. Самая большая часть человеческого тела, которую я сумел разглядеть, - это чья-то нога от лодыжки до бедра, на которой сохранилась штанина летного комбинезона. Это был такой шок, который я уже не смог забыть. Из-за этого на какое-то время у меня случилось *посттравматическое расстройство*.

## **После войны**

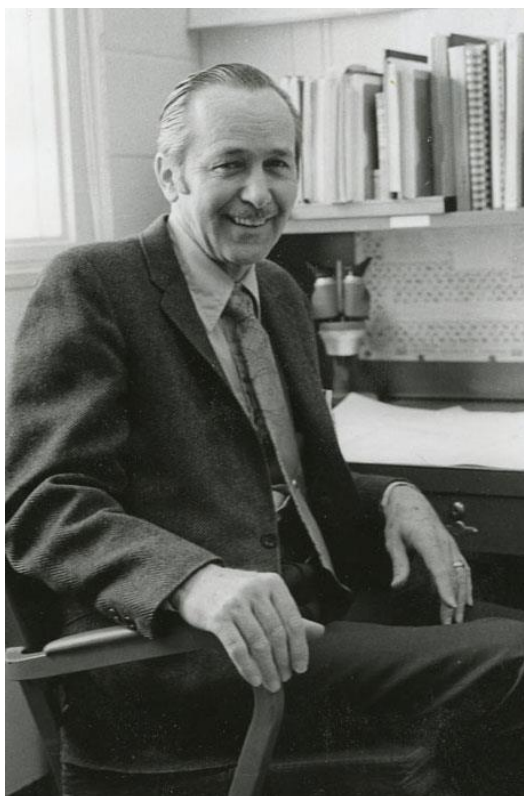
Я уже точно не помню, когда вернулся из Европы. Помню, что летели мы с западного побережья Центральной Африки через какие-то небольшие острова и, в итоге, приземлились в Майами.

Мне дали отпуск, и я отправился в Северную Дакоту, чтобы увидеть родителей. У меня осталось фото из этой поездки, и я помню, как счастлива была увидеть меня живым моя мать.

Когда я покинул службу, мне было немного за тридцать, и я подумывал о том, чтобы вернуться к фермерству в Северной Дакоте. Где-то в это время я встретил свою будущую жену Клодин (Claudine). Она училась в колледже в Калифорнии, но ее отец приехал в Северную Дакоту, чтобы служить в церкви в городке под названием Стил/Steele. Она приехала повидаться с ним, и как-то, когда она сидела в маленьком ресторанчике во время ланча. Хозяйка ресторана попросила ее на какое-то время присмотреть за кухней. Я в тот момент сидел за чашкой кофе, и, когда она появилась там, мы разговорились. Помню, что она рассказала мне о своем самолете и о том, как она летала на нем. Когда она закончила, я показал ей свою [идентификационную] карточку в которой было указано, что я являюсь майором запаса армейских ВВС. Она посмотрела на карточку, потом на мою фермерскую одежду и сказала: «Какого черта вы здесь делаете?» Она была пятью годами моложе меня и очень уверена в себе. Мне это понравилось.

Ее отец хотел, чтобы она получила образование, и сказал ей, что, если она хочет выйти за меня замуж, сначала она должна окончить университет. Так она и сделала, и 12 января 1948 года мы поженились. Наш сын Дэвид родился в 1953-м, сын Даглас – в 1954-м.

Я пришел к выводу о том, что фермерство не для меня. Та травма спины, которую я получил в Англии во время войны, не давала мне возможности заниматься этим. Уже всего и не припомню, но расскажу, как началась моя карьера в компании *Sandia*.



*Джон Балабан в период работы в лабораториях Sandia*

В 1953-м один из моих друзей, инженер-электрик, сказал мне, что компания *Sandia National Laboratories\** нанимает людей и что мне стоит подать заявление о приеме на работу. Эта компания была очень жесткой в по отношению к образовательному уровню: казалось, каждый ее работник имел степень магистра или кандидата наук. Хотя у меня никакой степени не было, я пошел к нему подал заявление. Парень из компании сказал мне: «Вам 38 лет, и у вас нет никаких документов о том, что вы умеете делать. И вы ожидаете, что я приму вас на работу?» - «Предлагаю сделку, – сказал я. – Почему бы вам не нанять меня на 4-5 недель, чтобы я мог показать вам то, что умею.» Он нанял меня на эти 4-5 недель, которые обернулись в 21 год. Большую часть этого времени я жил в городе Плезантон/Pleasanton, а работал в Ливерморе. Я проектировал и испытывал системы запала и подрыва ядерных боеприпасов. Большею частью мы занимались проектированием ракет с ядерными зарядами и принимали участие в их испытаниях при запусках ракет с различных типов кораблей военно-морского флота. В мою работу входило обеспечение исправной работы ракет с боевыми зарядами.



## *Norton Sound в 1958 году*

У меня есть книга под названием *The Horned Shellback*, в которой описан поход корабля *Norton Sound*, «винтажного» авиатранспорта, который был перестроен после войны в плавучую платформу для запуска ракет. В 1958 году я принял участие в его походе, во время которого были выпущены три ракеты с ядерными боеголовками малой мощности. Заряды были взорваны в верхних слоях атмосферы, и собранные спутниками после взрывов данные помогли в открытии радиационного пояса Ван Аллена.



*Группа конструкторов лабораторий Sandia, проектировавших электросхемы для стрельбы ядерными боеприпасами (справа – Джон Балабан)*

Частенько мне приходилось взводить ядерный заряд за 10 секунд до отстрела ракеты. И вот однажды мы взвели заряд, нажали на кнопку пуска ракеты, и произошла осечка. Так мы остались с взведенной ядерной ракетой на борту нашего судна, и мне надо было ее разрядить. Для начала мне нужно было снять стеклопластиковый носовой обтекатель ракеты. Я взял отвертку и начал откручивать винты, и тут сломалась насадка отвертки. Такая вот картина – сижу верхом на ядерной ракете, пытаюсь снять обтекатель. Зубильцем и молотком я отстукал этот винт, и, в итоге, снял обтекатель и разрядил ракету.

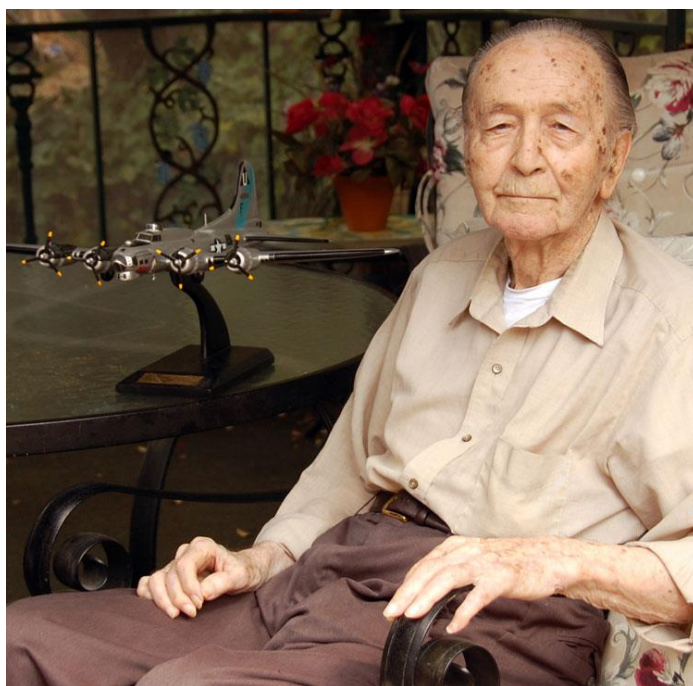
Это пример того, как мне приходилось держать под контролем свои собственные страхи. Я думаю, страх – штука странная. Если разрешить своим страхам овладеть тобой, ты уже ничего не сумеешь сделать. Я сталкивался с множеством таких ситуаций и научился держать свои страхи в узде.

Еще когда я работал в лаборатории *Sandia*, я сходил в *Администрацию по Делах Ветеранов (Veterans Administration)* и попросил их послать меня на медосмотр, так как знал, что со мной что-то не так. После войны я несколько раз пытался вернуться в колледж по схеме *GI Bill\*\** и получить диплом, но к тому времени я понял, что мне уже трудно впитывать знания и удерживать их в себе.



Со мной часто случались повторные переживания, и большая их часть была связана с моими боевыми вылетами. Меня волновало то, чем закончится вылет. Как-то я лежал и чувствовал, что вот-вот наступит такой момент, и я дал этому случиться, но, в итоге, я оказался [в грезах] на ферме в Северной Дакоте, а не в воздухе. Помню, что в тот момент, оказавшись на ферме, я испытал умиротворение...

Мне сказали, что я страдаю от *посттравматического стресса*, но я не помню, чтобы меня лечили от этого. Меня укладывали в госпиталь в Ливерморе на какое-то время, когда я еще работал в лаборатории, где меня признали инвалидом из-за проблем со спиной. В 1973 году меня отправили на пенсию. Они хотели нанять людей помоложе и, как я думаю, решили, что возраст 59-60 лет – это уже слишком много. Они забыли о том, что у вас со временем накапливается огромный багаж знаний. Так что руководство решило, что люди постарше должны уйти.



*Джон Балабан рядом с моделью B-17. 2013 год*

## **Заключение**

Всю свою жизнь я делал то, что решал делать сам. Если меня кто-то просил спроектировать что-то, я никогда не спрашивал себя, могу я это сделать или нет. Я спрашивал себя, как я буду это делать, а потом брался за работу. Часто приходилось делать то, чего я еще не умел или не хотел делать.

После выхода на пенсию я старался быть чем-то занятым. Мне нравилось что-то изобретать, и я спроектировал и сделал машинку для перетягивания теннисных ракеток. Затем я создал компанию и нанял людей. Они пришли, помогли мне и еще помогли себе. Они украли мой дизайн и выдали его за свой.

Как я уже говорил, многого я уже не могу вспомнить, а некоторые воспоминания приходят очень четкими. Мы летали на высоте 25 000 футов над землей, и на этой

высоте за самолетом остается конденсационный след. Пули тоже его оставляют. Так вот, в самолет, в котором я летел, попадало столько пуль, что он казался белым от конденсационных следов. Вот это я вижу сегодня очень так же явственно, как тогда... Да, я горжусь тем, что сделал во время войны. Горжусь тем, что никто из моего экипажа не был ранен во время вылетов, в которых я управлял самолетом. В самолете были пробоины, а в людях – нет. Я горжусь тем, что служил своей стране, тем, что был майором, когда ушел из запаса. Когда мне нужно было принимать трудные решения во время войны и после нее, я, должно быть, принимал правильные решения... И я еще здесь.



### **Награды, полученные Джоном Балабаном**

*American Campaign Medal*

*World War II Victory Medal*

*European-African-Middle Eastern Campaign Medal*

*American Defense Service Medal*

*Army Good Conduct Medal*

*Air Medal (with oak leaf clusters; 1 for every 5 additional missions)*

*Примечания*

- \* *Сандийские национальные лаборатории — одна из шестнадцати национальных лабораторий Министерства Энергетики США. Главная задача Лаборатории — разработка, создание и испытание неядерных компонентов ядерного оружия*
- \*\* *Закон о реорганизации военнослужащих 1944 года*

*Интервью - Chace Anderson*

<https://www.gocolumbia.edu/library/stories/balaban.php>

*Сокращенный перевод – Владимир Крупник*

*Редакция перевода – Андрей Усиков (Перт, Австралия)*

**Возврат к главной странице [www.warsstory.org](http://www.warsstory.org)**