



Советские летчицы...

Эта книга – волнующее признание подвига советских летчиц 17-25 лет во время Великой Отечественной войны. Их называли – «Ночные ведьмы», «Чертовки», «Дневные фурии», иногда – «сестрички»... Три женских авиаполка, созданных по инициативе и под командованием Марины Расковой, сражались бок о бок с мужчинами. Это искренний и эмоциональный рассказ о мужестве, самоотверженности и тонкости женской души в условиях войны, не знающей пощады.

Об авторе

Мартин Гэй – увлекается полетами и написанием книг. Она ездила в Москву, чтобы познакомиться и побеседовать с замечательными женщинами – начальником штаба 558-го полка ночных бомбардировщиков подполковником Ириной Ракобольской и штурманом 586-го полка пикирующих бомбардировщиков капитаном Галиной Бельцовой. Это были сердечные встречи женщин, говорящих на одном языке, языке тех, кто любит авиацию и любит жизнь.



Мартин Гэй – постоянная участница авиаралли «Тулуза (Франция) – Сен Луи (Сенегал)», дипломированный психолог, софролог, специалист по развитию личности, автор многих публикаций в области медицины и авиации.

Автор этой книги смогла очень точно подчеркнуть важный момент – их инновационные методы ведения боя, освоенные и проявленные в истребительной и бомбардировочной авиации.

– Генерал Валери Андре

«Мне было дано задание – донести до молодежи рассказ о том, как это все было»

– Мартин Гэй

Перевод Владимира Сергеева



9 782373 010879 >

www.editions-jpo.com

ЖЕНЩИНЫ В НЕБЕ ВОЙНЫ

НОЧНЫЕ ВЕДЬМЫ ДНЕВНЫЕ ФУРИИ

Советские летчицы в 1941-1945 годы



Мартин Гэй

Издательство JPO



*Памяти великой женщины –
подполковника Ирины Ракобольской,
начальнике штаба 588-го
(46-го гвардейского Таманского)
полка ночных бомбардировщиков
(«ночных ведьм»)*



*Замечательной женщине капитану
Галине Брок-Бельцовой, штурману
587-го полка пикирующих бомбардировщиков
(125-го гвардейского Борисовского) –
«дневных фурий»*

Всем тем в мире, кого не знаю

«Даже в эпицентре варварства всегда находились мужчины и женщины, которые совершали чудеса во имя общего блага, пока другие бежали и прятались. Это люди с сильным характером и необыкновенной харизмой, они не могут оставаться в стороне от общей беды. Эти настоящие герои, зачастую неизвестные, оставаясь в тени, своим мужественным участием отстаивают идеалы человечества. В этих строках, воздающим им должное, они узнают себя.»

Мартин Гэй

Вступление

Передо мной удивительная женщина, увлеченная авиацией и всем, что имеет отношение к воздухоплаванию.

Пилот, штурман, писательница, любительница приключений, автор увлекательных книг *«Свобода жить по-женски»*, *«От мечты к реальности»*...

Мартин Гэй интересны любые темы, это увлекающаяся натура. Она спортсменка, участвует в парусных гонках, пересекает с командой Атлантический океан. С детства мечтала летать и записалась в аэроклуб *Tari Rouge* в Квебеке (Канада), получила летные права на управление частным самолетом.

Она имеет диплом специалиста по психомоторике, софролог и психотерапевт, консультант по проблемам личной безопасности человека.

Она узнает о советских военных летчицах, которые выполняли боевые задания на истребителях и бомбардировщиках во время войны. Эта тема увлекла Мартин Гэй, и она решила посетить Россию, лично встретиться с этими летчицами. Она получает поддержку в посольстве РФ в Париже, едет в Москву и собирает свидетельства заслуженных женщин-ветеранов войны, водивших в бой истребители и бомбардировщики в составе как смешанных, так и чисто женских подразделений.

Молодые тогда женщины считали своим патриотическим долгом защищать родину. Их подвиги доказали, что женщины умеют воевать не хуже мужчин, чем и заслужили всеобщее уважение и восхищение. Их называли и «Ночные ведьмы», и «Дневные фурии», и «Сестрички»... ..

Автор этой книги смогла очень точно подчеркнуть важный момент – их инновационные методы ведения боя, освоенные и проявленные в истребительной и бомбардировочной авиации.

Она также отмечает боевое братство французских и советских экипажей в составе эскадрильи «Нормандия-Неман» и то, что их взаимное уважение и дружба сохранились и после окончания войны.

Генерал Валери Андре
медик, генеральный инспектор,
парашютистка, пилот вертолетам

ПРЕДИСЛОВИЕ

*« Мы слово «Гвардия», прославленное слово,
На крыльях соколов отважно пронесем,
За землю русскую, за друга боевого,
Вперед, за Родину, гвардейский женский полк!*

Н. Меклин, 588-й полк

Начав работу над этой книгой, я втайне надеялась увидеть кого-то из советских летчиц, участниц Великой Отечественной войны. Я прекрасно понимала, что возраст этих дам, ближе к 100 чем к 80-ти. С помощью военного атташе Российского посольства во Франции моя мечта исполнилась. Однажды в мае я получила список нужных мне контактов, после чего моя говорящая по-русски подруга договорилась о встречах! Что мне оставалось делать? Конечно, ехать! Уже приближался июль. Куплен авиабилет до Москвы и готова виза на срок с 17 по 27 июля 2015 года. И вот через 3 часа и 44 минуты я прилетела в Великую Россию. Приключение начинается. Такси, отель «Будапешт» (прекрасное здание XIX века!), Красная площадь, Большой театр, цветные купола православных церквей... и - скорее выпить шоколад в кафе «Пушкин».

Начнем сразу с 1941 года, ведь я за этим приехала сюда за тысячи километров. Две встречи-беседы на главную тему книги, дадут вам возможность, дорогой читатель, открыть для себя, понять и не забыть потрясающую историю боевых женских экипажей трех авиаполков, сражавшихся в небе Великой Отечественной войны. Вчерашние школьницы, студентки, работницы – инструкторы аэроклубов... Многие погибли в боях, другим повезло прожить долгую и интересную жизнь. Все эти женщины оживают перед нашими удивленными глазами в этих строках, фотографиях и документах, они среди нас – пилоты, штурманы, механики, радистки-пулеметчицы... большинству из них было от 17 до 25 лет. Это были девушки и молодые женщины, полные жизни, сил, надежд... Осознание долга,

идейная убежденность побеждали в них беспечность молодости и присущий ей страх перед опасностью. Несмотря на этот страх твердость духа и страстность натуры вели их в бой.

Вот вопрос, на который я ищу ответ: а смогла бы я сама оказаться на фронте рядом с ними?

Конечно, это были другое время, другая эпоха, другой возраст, другая страна, другая идеология, другая жизнь... Сегодня же моя цель – воздать должное тем, кто все это пережил, кому приходилось очень тяжело и духовно и физически. По масштабам отдельно взятого человека, все это было так давно, но по масштабам вечности - совсем недавно.

ВВЕДЕНИЕ

«Если мы условимся, что мир в равной степени наполнен добром и злом, в таком случае войнам не будет конца, и вселенная должна управляться с восхитительной бдительностью».

Платон

Позади учебные и показательные полеты, соревнования, рекорды скорости и высоты, бог войны Марс обнажил с вой меч. Грядет ужасное историческое событие – война. Уже нет больше пакта о ненападении, преданы все обязательства. Смешаны понятия добра и зла, в мире все большие места занимают злоецие черные и желтые цвета. Жизнь продолжается несмотря ни на что, но принимает невиданные формы, порождаясь каждый раз гением и злодейством Человека.

Отнюдь не собираясь писать исторический экскурс или осуждать изменчивый ход истории, я посвящаю свою книгу героизму советских летчиц. Их тогда называли «Ночные ведьмы», «Дневные фурии», «Сестрички», «Колдуньи», «Преследовательницы», «Чертовки». Я их называю просто «Женщины в небе войны».

Эти великие женщины советской авиации слишком часто оставались незамеченными авторами книг об истории последней войны, однако своей отвагой, патриотизмом, верой в идеалы, упорством и молодостью они завоевали сердца миллионов и уважение противника... На их примере я воздаю должное всем летчицам в мире – французенкам, англичанкам, американкам, канадкам, немкам, итальянкам... и не забудем о женщинах-механиках, благодаря которым самолеты могли подниматься в небо.

Где-то внутри меня звучит некая мелодия. Может, это пение птиц? Или человеческий голос? Эта мелодия звучала во мне всегда, она созвучна моей душе, это мой гимн Небу.

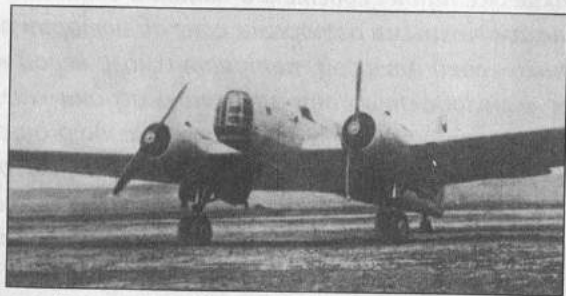
Дорогой читатель, вы летаете самолетом? Каким чудесным образом он вас поднимает и несет над землей, над облаками! Вы

видите в иллюминаторе огромное небо, зачастую темносинего цвета, и звезды в их природной нетронутости и чистоте. Представьте себе этих боевых летчиц в простых покрытых тканью и оборудованных примитивными приборами самолетах, летящими в этом же небе и днем и ночью... И добавьте еще плохую видимость и яркие вспышки взрывов.

Представили? Конечно, это не то самое небо, это военное небо. Она тоже завораживает, но оно полно опасности. И эти летчицы испытывали животный страх... Но задача поставлена и она должна быть выполнена! Есть приказ, но есть также вера и сила чтобы помочь своей стране, а это для «солдат неба» самое главное!

Что они чувствовали? Они на своих самолетах вытанцовывали вальс и польку, чтобы остаться в живых и освободить небо от фашистов. О чем они думали, заходя на противника сзади и нажимая на гашетку? Стреляя, взмывая вверх, пикируя вниз, планируя и кружась... защищаясь, атакая, сбивая и падая сбитой... убивая и будучи мишенью...

Больше семидесяти лет назад слово дали нашим летчицам Великой Отечественной войны. Расскажем об их жизненном и боевом пути, о подвигах некоторых из них и через них – о все хостальных. Давайте вместе постараемся понять, как и почему этим женщинам удалось воевать уже с 1942 года в составе боевых авиаполков.



Туполев АНТ 37 (Музей авиации и космонавтики)

А ведь в других странах женщины в небе тоже использовали свои навыки, выполняя задачи сопровождения самолетов, прикрытия наземных войск, оказания медицинской помощи, поддержки сил Сопротивления и проведения разведывательных операций... Все эти замечательные летчицы принимали активное участие во Второй Мировой войне, но в воздушных боях не участвовали.

Почему же так получилось? Я вижу некую подсказку, когда читаю про «героический полет «Родины».

По следам истории

ИСТОРИЯ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

От истоков до полета «Родины»

МИРОВАЯ АВИАЦИЯ

Быстрое развитие авиации приносит большие изменения в вербальной и невербальной коммуникации, а также в повседневной жизни.

Великие изобретатели воздухоплавания во всем мире остаются в памяти потомков, потому что благодаря им, их наблюдениям за птицами, благодаря многим тысячам их торопливых набросков перьев, рыбьих скелетов, всей их огромной работе, ученые и изобретатели всех стран мира сумели, объединив усилия, «отправить человека в полет». Легенда об Икаре, который мечтал взлететь к Солнцу и погиб с обожженными крыльями, становилась реальностью.



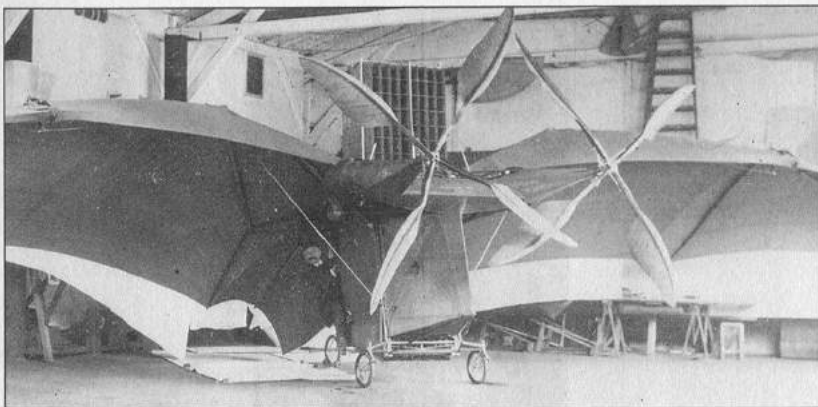
Отец авиации Клеман Адер (1841-1925)

«Впервые человек поднялся в небо на аппарате тяжелее воздуха.»

В этот день 9 ноября 1890 года стрелка его часов показала 3.45. Гигантская летучая мышь с четырнадцатиметровым размахом крыльев замерла на зеленой поляне парка французского замка Гретс-Арменвилье в окружении группы людей. Здесь готовится уникальный опыт, за последними приготовлениями напряженно следит черноглазый человек – Клеман Адер.

Этому дорожному инженеру 49 лет. Уже многие годы он тратит все свое время и деньги на научные исследования. «Осторожнее! – говорит он своим помощникам, – Ставьте его абсолютно прямо. И давайте побыстрее, если хотите, чтобы наш аппарат взлетел сегодня... И если все будет хорошо, четко зафиксируйте то место, где колеса оторвутся от земли.» Клеман Адер придумал слово «самолет».

Он поднимается на борт своего «Эола», который весит то 295 кг и имеет несущую поверхность в 25 кв.м. Двухцилиндровый поршневой двигатель начинает работать сначала нерешительно, рывками, затем набирает обороты, из выхлопной трубы поднимаются клубы голубоватого дыма. В 4.05 колеса аппарата отрываются от земли и вновь ее качаются через полсотни метров. Все замерли и онемели: Да! Эол – впервые взлетел! Человеку удалось оторваться от земли на аппарате тяжелее воздуха исключительно за счет движущей его силы! Человек научился летать!



«Эол-III» в мастерской Клемана Адера. «Эол-I» считается первым пилотируемым аэропланом, оторвавшимся от земли (SHD).

Российский пророк

«Человек полетит не только благодаря силе своих мускулов, но прежде всего благодаря своему разуму»

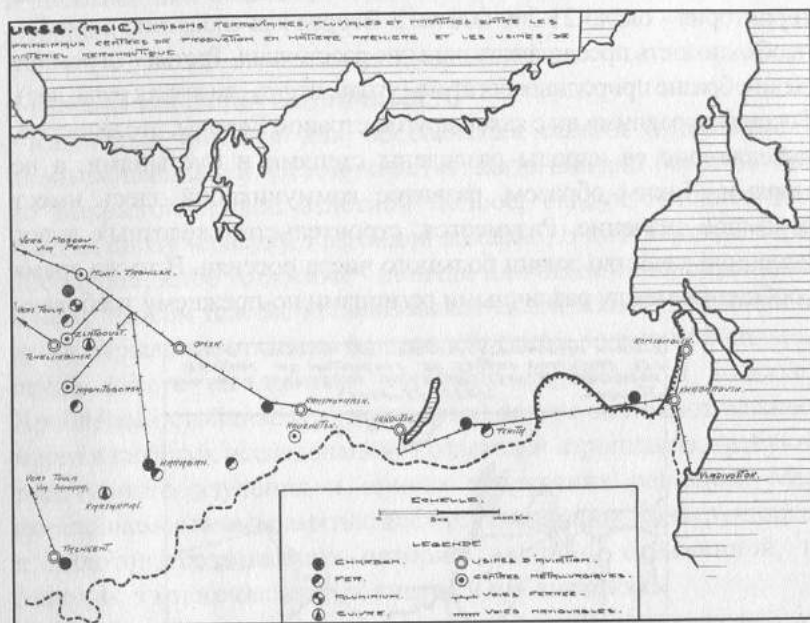
Н.Е.Жуковский

Николай Егорович Жуковский, которого в России уважительно называли пророком, был чуть моложе Клемана Адера. Это была уникальная личность в истории русской авиации. Он родился в небольшом селе Орехово Владимирской губернии в центральной России 5 января 1847 года. Сын инженера был примерным учеником в начальной и средней школе, потом окончил физико-математический факультет Московского университета по специальности прикладная математика. Затем стал преподавать математику в Императорском московском техническом училище (ныне Московский государственный технический университет имени Н. Ю. Баумана), с 1874 года доцент кафедры аналитической механики. В этом училище Николай Жуковский проработал всю жизнь. Этот одаренный человек стал доктором прикладной математики в 1882 году. Он много ездил по Европе, побывал и в Парижской Сорбонне. После этих поездок опубликовал много научных работ, принесших ему большой авторитет.

Затем он становится активным членом Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии. В 1902 году при кабинете прикладной механики Московского университета под его руководством строится аэродинамическая труба и создается лаборатория аэродинамики, которой руководит один из его учеников Андрей Николаевич Туполев, который был исключен из университета за революционную деятельность, но потом вернулся. С началом Первой мировой войны учитель и ученики создают Московский авиатехникум, после смерти ученого он был преобразован в Институт инженеров Красного Воздушного Флота имени Н.Е.Жуковского, а ныне это знаменитая Военно-воздушная инженерная академия и имя профессора Н.Е. Жуковского¹.

¹ Английские источники а также книга историка авиации и артиста варьете Эрбера Леонара Российские и советские самолеты- истребители (Herbert Léonard. Les avions de chasse russes et soviétiques).

больших временных затрат. Вот наглядный пример: расстояние между Владивостоком на востоке страны и Одессой на западе почти 10 000 км. Как видим, предлагаемая авиацией мобильность особо востребована в России, что и создает благоприятные условия для ее развития в этой огромной стране.



Железнодорожные, речные и морские связи между основными центрами добычи сырья и заводами авиационного оборудования в СССР (Азиатская часть. Музей авиации).

СОВЕТСКИЕ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ²

Авиация - это средство быстрого и эффективного поражения потенциального противника. До революции 1917 года российская авиационная промышленность представляла собой лишь несколько цехов по сборке и ремонту самолетов. Царские военно-воздушные силы оставались полностью зависимыми от союзников, которые постоянно снабжали его летной техникой.

и х

² Источник - министерство авиации, генштаб ВВС.

К тому времени, когда к власти пришли большевики, во всей стране было не более 300 самолетов, у большинства которых моторы были непригодны для использования. Как раз в этот период российские промышленники готовились строить современные авиационные заводы для производства самолетов по российской лицензии. Революция разрушила эти планы.

За четыре года гражданской войны (1917-1921 гг.) военная авиация оставалась фактически неиспользованной и практически перестала существовать при всеобщем безразличии. Именно тогда Ленин осознает плачевность этой ситуации! Он одновременно стремится положить конец экономической разрухе в стране, последовавшей после 1917 года. Однако руководство страны обращает внимание на военную авиацию как на часть созданной Красной Армии лишь в 1923 году. Отныне развитие ВВС должно стать одной из главных задач государства на будущее.

Разумеется, создание этого вида вооруженных сил в стране, богатой природными ресурсами, но не имеющей для этого достаточный промышленный потенциал, столкнулось с большими трудностями. К тому же в результате репрессий страна лишилась практически всех необходимых специалистов царского времени - инженеров и механиков. Не хватало на это и средств. На помощь России пришли крупные зарубежные державы - Франция, Германия, США и Англия, направив специалистов для строительства заводов по производству самолетов и авиационного оборудования.

В скором времени за границу для ознакомления с авиационными технологиями и оборудованием были направлены советские инженеры. В результате такой поддержки состоялся взлет советской авиапромышленности, что позволило поставлять в армию первые самолеты уже в 1924 году.

Период создания независимой авиапромышленности

С 1927 г. по 1936г. авиапромышленность в СССР, наконец, избавилась от зависимости от Запада. Под руководством Андрея Николаевича Туполева советская школа авиационных инженеров готовит прекрасных специалистов. Благодаря их навыкам и талантам создаются летательные аппараты, не уступающие по своим

качествам зарубежным. С развитием авиазаводов число произведенных самолетов с 1932 года по 1936-й выросло с 1 800 до 4 300. Открываются школы и училища по подготовке пилотов и технических специалистов. Через несколько лет в г. Энгельсе Марина Раскова будет набирать для обучения девушек для формирования трех женских авиаполков, которые будут примут участие в войне.

Неоспоримая сила

В конце 1936-го года советская авиация становится неоспоримо признанной силой и в количественном и в качественном плане, она находилась в этот период на пике своего развития. А затем с июля 1937 года после тринадцати лет напряженной и успешной работы наступил резкий спад. Были раскрыты заговоры против сталинского режима и в течение полутора лет на всех уровнях общества начались аресты и чистки. От этого военная авиация, как и вся армия серьезно пострадала: за несколько месяцев половина генералов были арестованы и большинство их были расстреляны; авиапромышленность лишилась своих лучших специалистов, в том числе и инженера Туполева. Научно-исследовательские институты оказались парализованы, после опытного образца ЦКБ-26/БДД (дальний бомбардировщик) новых прототипов разработано не было. Моральное напряжение среди специалистов усугублялось все большим контролем вездесущих политкомиссаров. К тому же очень многие отныне получали офицерские звания, не имея для этого ни квалификации, ни опыта. Однако будущие светила авиастроения Яковлев и Ильюшин арестованы не были.

Несмотря на то, что политические чистки, казалось бы, прекратились, военная авиация в СССР серьезно пострадала и с большим трудом догоняла ведущие в этой области страны. Высшие результаты 1936 года – 5 000 военных самолетов – учебных, типа У-2 или ПО-2, пикирующих бомбардировщиков, истребителей Поликарпова И-16, самолетов Ильюшина... не были превзойдены. Такова была моральная и материальная ситуация в советских ВВС в 1938 году.

АВИАТРИССА – ЦАРСКАЯ ТРАДИЦИЯ

В основе зарождения военной авиации до революции 1917 года лежит традиция царского времени.

Обратимся к периоду 1900г.-1917г. Уже тогда женщинам был открыт путь в авиацию. Оказывается, они даже состояли в императорской гвардии Николая Второго, то есть до Ленина и Сталина.

Установление советской власти и скачок в развитии авиации широко и бесплатно открыли двери аэроклубов для представителей всех слоев общества. Именно поэтому столько талантливых работниц были впоследствии удостоены звания «Герой Советского Союза».

Первой летчицей Российского Императорского аэроклуба в Санкт-Петербурге была Лидия Виссарионовна Зверева. 10 августа 1911 года она получила диплом пилота-авиатора № 31, ей тогда едва исполнился 21 год. В Гатчинском аэроклубе она влюбилась в своего инструктора Владимира Викторовича Слюсаренко и вскоре вышла за него замуж. Они вместе совершали показательные полеты в самых разных городах России на собственном самолете Фарман-IV. Иногда Лидия занималась и перевозкой пассажиров.

Однажды весной 1912-года во время показательного полета над ипподромом в Риге разразилась гроза и ее аппарата тряхнуло на поле. Лидия получила травму ноги, однако больше всего ее волновало состояние аэроплана. У нее не было денег на его восстановление. С тяжелым сердцем она оставила разбитую машину на месте падения.

В 1913 году чета авиаторов получила от военного ведомства контракт на создание цеха по сборке бипланов Фарман. Владимир и Лидия решили также создать под Ригой собственную летную школу. Что касается сборки самолетов, то заказ в самом начале был минимальный – всего два два Фармана-XVI.

Однако сборка аэропланов стала расти и достигла 20 аппаратов в месяц. В условиях приближающейся войны решено было перенести цех в Санкт-Петербург, где было налажено серийное производство военных самолетов. Здесь под началом авиационной четы работало около тысячи человек. К несчастью,

в начале 1916 года Лидия заразилась тифом и скончалась в совсем молодом возрасте, в 26 лет.

Другая русская авиатрикса Любовь Александровна Голанчикова свой диплом пилота-авиатора получила тоже в 1911 году и в той же Гатчинской авиашколе, но под номером 56. Она стала третьей женщиной-авиатором в России (после Л. Зверевой и Е. Анагровы). На следующий год 22 ноября Любовь Голанчикова установила мировой рекорд высоты полета для женщин – 2200 м. И не забудем про княгиню Евгению Шаховскую, которая служила в 1914 году в царской армии летчиком-наблюдателем в эскадрилье воздушной разведки 26-го корпуса.

Год спустя первой летчицей в Красной Армии стала Наталья Берви, а в 1923 году в историю авиации вошла Зинаида Кокорина, ставшая первой советской летчицей-истребителем и инструктором, подготовившей десятки боевых пилотов. Вспомним обязательно и о приемной дочери Кемала Ататюрка. Сабиха Гекчен стала первой в Турции женщиной-пилотом истребителя и командиром эскадрильи.

Перелеты, рекорды, соревнования

«Авантюра – это война, она определяет характер бойца, который знает цену прожитой минуте. Отсюда такой жесткий взгляд, общий для всех, кто рискует своей жизнью.»

Морис Эрцог

Эпоха дальних перелетов была важной частью в истории авиации, благодаря ей она добилась огромного прогресса. Это было время авантюристов, одержимых, пионеров, тех, кто прокладывал путь в неизвестное. Время перелетов, авиационных соревнований и планеров, мировых рекордов высоты, дальности, скорости полетов, акробатики в воздухе... Трансатлантические перелеты американских пилотов Чарльза Линдберга и Эмилии Эрхарт... Француженка Раймонда Делярош, которую на авиашоу в Санкт-Петербурге лично поздравлял император Николай Второй; «Аэроспасяль» Антуана де Сент-Экзюпери, Жан Мермоз, Мариз Бастье, Эми Джонсон, Жаклин Орболь, Пьер

Глостерман... – это только несколько славных имен из истории мировой авиации.

«Если не отдаешь все – не отдаешь ничего!»

Жорж Гинемер, летчик-герой Первой Мировой войны

Сколько ж всем им в эту славную эпоху потребовалось сил, воображения и мужества! Сколько разочарований, обид, непонимания предшествовало их триумфу! А сколько конструкторов и летчиков остались непризнанными, разоренными а то и обесчещенными!...

С 30-х годов всестороннее развитие советской авиации становится в центре особого внимания руководства КПСС. Вот почему здесь такое обилие рекордов – следствие летной подготовки молодежи в военизированных аэроклубах. Широко проводятся всесоюзные и международные соревнования и среди мужчин и среди женщин.

Именно в эти годы авиация становится неотъемлемой частью жизни советского народа. Например, по случаю XX-летия Октябрьской революции 21 мая 1937 года, в 11.35 самолет Михаила Водопьянова приземляется на Северном полюсе, на льдину в 20 км к западу от меридиана острова Рудольфа. Воздушная экспедиция – группа советских ученых под руководством академика Отто Шмидта будет оставаться на льдине в течение года для проведения важных научных исследований. Эта новость, опубликованная французской газетой *Les Ailes*, облетит весь мир.

В эти годы воздушный флот и авиационная промышленность в СССР сделали огромный скачок вперед. Время подготовки летчиков на самолетах иностранного производства прошло. Пришло время летательных аппаратов, спроектированных и произведенных внутри страны. Ведущие авиаконструкторы – Петляков, Поликарпов, Туполев. Качества их машин позволяет летчикам добиваться наилучших результатов, ставить мировые рекорды дальности, высоты и скорости полетов. По заданию Сталина, уделяющего авиации особое внимание, три советских летчицы установили два мировых рекорда дальности полетов. На крыльях их самолета неслучайно написано название «Родина», это понятие дорого всем советским людям и объединяет их.

Об этом рекорде, имевшем важные последствия, я расскажу подробнее. В октябре 1941 года Иосиф Сталин поручил штурману-радистке Марине Расковой набрать и сформировать три женских авиаполка, воевавших затем на разных фронтах.

Полет «Родины»

«Поднимайтесь в воздух вместе с вашей машиной и будьте с ней друзьями.»

Инструктор Марины Расковой



Три летчицы экипажа «Родины» (Музей авиации и космонавтики)

Три молодых летчицы - Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова на двухмоторном самолете конструкции Туполева АНТ-37 «Родина» совершают беспосадочный перелет длиной 6 450 км над Сибирью из Москвы до Комсомольска-на-Амуре у Тихого океана. По прямому маршруту из Москвы в город Керби они преодолели 5 947 км. Они взлетели 24 сентября 1938 года в 8.12 и совершили посадку 25 сентября в 10.41. Это 26 часов 29 минут непрерывного полета. Они установили новый женский мировой авиационный рекорд дальности полета, побили рекорд француженки Андре

Дюпейрон. За этот рекордный полет и мужество, проявленное при вынужденной посадке, они были награждены орденом Ленина и удостоены высшего почетного звания страны – Герой Советского Союза.

ЗНАКОМЬТЕСЬ – ЭКИПАЖ «РОДИНЫ»

Лейтенант Валентина Степановна Гризодубова, командир
«Разве в царской России или в капиталистической стране могла бы я, дочь швеи и рабочего, стать летчицей? Мой отец хотел стать инженером и мать помогала ему, пока он учился, а в 1908 г. он построил самолет. Однажды к нам пришел генерал и сказал родителям: «Как это получается, вы хотите строить самолет, а самим даже одеться не во что?» И ушел! А прошло время и Валентина стала летчицей, а ее отец – инженером. В 1937 году ее избирают в Верховный Совет СССР, молодая летчица стала народным представителем в высшем органе власти.

Гризодубова станет впоследствии единственной советской женщиной-офицером, командовавшей мужским летным авиаподразделением – 101-м транспортным авиаполком, затем 31-м гвардейским бомбардировочным полком. В июне 1942 года она организовывала воздушный мост с осажденным Сталинградом.

Экипажи под ее командованием совершили больше 2000 боевых вылетов, лично она – более 2000. Будучи соратницей Сталина до войны и депутатом Верховного Совета, она не скрывала после войны своего резко негативного отношения к сталинскому террору.

Капитан Полина Денисовна Осипенко

второй пилот

«От птичницы до летчицы»

Полина родилась в 1907 году в деревне Новоспасское в Крыму. Ее родители едва умели читать. Закончив начальную школу Полина стала работать сиделкой с детьми. Когда началась коллективизация родители записались в колхоз, а Полина стала колхозной птичницей. Потом она училась в сельхозтехникуме, догоняла сверстников по русскому языку и математике. А затем она учится дальше, открывает для себя авиацию, получает

летное удостоверение, совершенствуется в полетах в условиях ограниченной видимости и ночью. Ее инструкторы были очень требовательны, а она – настойчива.

Марина Михайловна Раскова, штурман-радиот

Подробнее о знаменитой Марине Расковой будет рассказано позже...

ПОЛЕТ САМОЛЕТА ТУПОЛЕВА «АНТ-37»

Следует упомянуть, что полет «АНТ-37» завершился в весьма драматических условиях. Незадолго до планируемого приземления экипаж сталкивается с проблемой удержания на безопасной высоте обледеневшей двухмоторной машины. Несмотря на то, что все возможное было выброшено за борт, самолет неуклонно снижался к покрытой снегом тайге

Командир Валентина Гризодубова отдает по радиации приказ штурману-радиоту прыгать с парашютом вниз, чтобы максимально снизить вес машины. Перед прыжком Марина Раскова успела сообщить подругам координаты нахождения машины (широту и долготу).

Как выживала Марина Раскова

После приземления с парашютом Марина более десяти дней шла по тайге, имея при себе лишь полторы плитки шоколада, коробку мятных конфет и револьвер с девятнадцатью патронами. И все-таки, несмотря на потерянный сапог и сбитые в кровь ноги она нашла в этой тайге свой самолет, сделавший вынужденную посадку

Вот, как она описывает свой прыжок в газете «Правда» 13.10.1938г.:

«Во время прыжка я почувствовала сильный порыв ветра. Чтобы меня не раскачало, я подтянула стропы, чтобы изменить угол падения. Земля стремительно приближалась, я увидела небольшую полянку...» Однако ее парашют завис на дереве. «Я обрезала строп и спрыгнула в снег.» Марина оказалась одна в безлюдной тайге, покрытой на многие километры вокруг толстым слоем снега, в ушах свистит ветер. Ее охватывает страх.

Потом вдруг наступила необычная, абсолютная, неестественная тишина. Она прислушивается и вдруг слышит выстрел, потом второй. Марина смотрит на свой компас и идет на юго-восток, чтобы найти своих подруг, которым, видимо, удалось приземлиться, и они ей подают сигналы, стреляя из револьвера. Однако штурман-радиостанция совершила ошибку в ориентации, которую она поймет потом: эхо от выстрелов было громче, чем сами выстрелы. Она ушла в противоположную сторону...

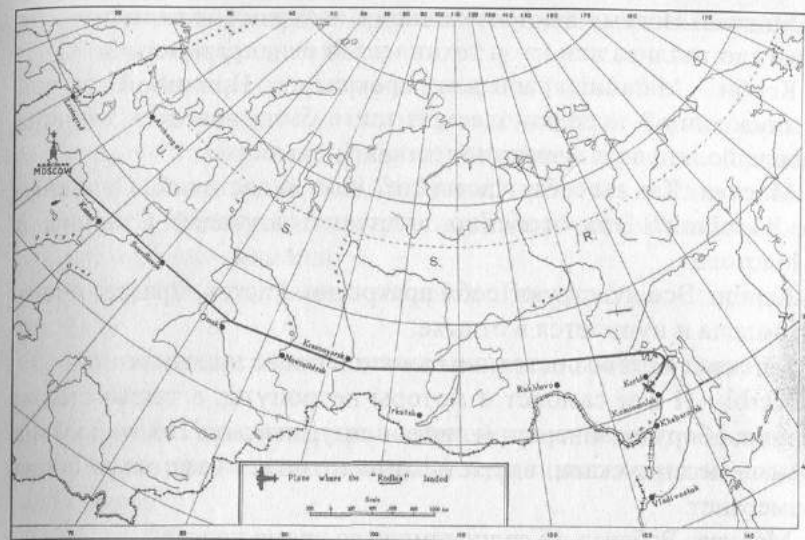
Мужество и сила духа!

Подруги ей в этом не уступали. Уже в первую ночь к затерянному с нежной тайге самолету пришли неожиданные гости: сначала медведь, а потом рысь, которая даже залезла в кабину и яростно на них рычала. Потом они уже привыкли к этим обитателям таежного леса. Больше всего их беспокоила судьба Марины, к тому же им нужно было наладить поврежденный радиопередатчик. К счастью, резервный радиопередатчик был исправности и его запустили вручную с помощью динамо-машины.

Самое главное было – сообщить о случившемся и позвать на помощь. Однако... все запросы оставались без ответа! И только через десять дней их увидели из поисковых самолетов и спасли. Все трое были без сил, но счастливы. И тут же были окружены заботой военных летчиков и врачей.



Туполев-АНТ 37 (Музей авиации и космонавтики)



Маршрут Керби-Москва

РАДИОСВЯЗЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ КЕРБИ

Когда экипаж добрался до таежного поселка Керби и связался по радио с Москвой, в столице подтвердили получение их сообщения и передали им поздравление от товарищей Сталина и Молотова. Картушев из Москвы задал тогда командиру экипажа «Родина» следующие вопросы:



Командир экипажа «Родины» Валентина Гризодубова (Музей авиации)

Москва: Почему вы приземлились именно в этом месте – не хватило топлива или из-за технической неисправности?

Керби: Машина работала прекрасно. Причиной нашей вынужденной посадки здесь, в тайге была нехватка топлива после полета в условиях отсутствия видимости.

Москва: Как вы себя чувствуете? Каково состояние Осипенко и Расковой? Это особенно волнует товарищей Сталина и Молотова.

Керби: Все чувствуют себя прекрасно. Расков^а, правда, очень утомлена и нуждается в отдыхе.

Москва: Каково состояние самолета после приземления?

Керби: И сам самолет и моторы нетронуты, а также стекла кабин, оборудование, в том числе и штурманское. Поскольку мы шасси не выпускали, взлететь самолет может как только почва замерзнет.

Москва: Работал ли радиоконпас во время полета?

Керби: Он отказал.

Москва: Как вы долетели до озера Байкал, над облаками или под?

Керби: Высота полета менялась от 4 000 м. до 7 500 м., то есть и ниже и выше облаков. Крейсерская высота была 6 500 м. После Байкала видимости не было, мы тогда решили лететь на северо-восток.

Москва: Что вы сделали для того, чтобы официально зарегистрировать рекорд? Были ли барографы, уцелели ли они? Остались ли неповрежденными их пломбы и резервуары? Был ли составлен протокол о посадке? Если да, перешлите его немедленно телеграфом в Москву.

Керби: Комиссары спустились на место на парашютах и составили протоколы посадки. Пломбы на резервуарах и барографы невредимы. Барографы сняты комиссарами и будут доставлены в Мосву. Протоколы посадки будут вам переданы позже, потому что мы только что вернулись после тяжелого маршрута.

Москва: Товарищ Гризодубова, редакция «Правды» просит меня задать вам два «маленьких» вопроса: как вы выжили в тайге?

Керби: Мы выжили, потому что были уверены, что народ нашей великой социалистической Родины и товарищ Сталин нас не оставят без помощи. У меня и Осипенко было достаточно

продовольствия, а также оружия и патронов, чтобы отгонять бродивших вокруг диких зверей.

Москва: А как себя чувствует товарищ Раскова?

Керби: Она успешно восстанавливается после перенесенных испытаний. Настроение бодрое, энергична и весела. Раскова провела десять дней в тайге, имея при себе лишь плитку шоколада и восемнадцать патронов. До самолета она добиралась без посторонней помощи.

Москва: До свидания, товарищ Гризодубова. Хорошего отдыха!

Керби: Спасибо! Привет всем нашим родным всем советским труженикам!

Чуть позже была еще один «прямой провод» между Москвой и Керби, а ночью сюда пришла следующая поздравительная телеграмма:

Экипажу «Родины»

« Горячо поздравляем вас с успешным завершением вашего восхитительного беспосадочного перелета Москва – Дальний Восток. Этим героическим полетом на расстояние 6 450 км за 26 часов 29 минут по маршруту и 5 947 км по прямой вы установили новый международный женский рекорд дальности полета по маршруту и по прямой. Проявленные вами мужество, хладнокровие и высокое мастерство в столь трудных условиях полета и приземления вызывают восхищение всего советского народа.

Мы гордимся вами. Сердечно жмем руки.»

Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) И.СТАЛИН

Председатель Совнарком СССР В.МОЛОТОВ

Три наши авиаторши были счастливы. Они даже не могли спать, все время обсуждали свой перелет и связанные с ним приключения, попеременно то смеялись, то плакали. После короткой ночевки и прощания с огромной толпой провожающих они из Комсомольска-на-Амуре теплоходом отправляются в Хабаровск. Здесь их тоже встречают тысячи людей и провожают на поезд в Москву.

АВИАПЕРЕЛЕТЫ

В период между первой и Второй мировой войной авиаперелеты были временем установления множества рекордов авиации. Тогда каждый новый маршрут, в любой стране – это испытание и для пилотов, и для техники. В XXI-м веке авиаперелеты напоминают о прошлых временах, летательных аппаратах и первых героях, отдавая дань уважения истории и легендам... И, конечно же, сегодня соревнуются новые самолеты с новыми возможностями и новыми технологиями. Для того, чтобы лететь все дальше, все выше и все быстрее. Эта соревновательность касается как военной, так и гражданской авиации: на карте огромные контракты, международные проекты сотрудничества – настоящая игра нервов!

Советская авиация в войне с Германией

Мир готовится ко Второй мировой войне. СССР относительно спокоен, ведь 23 августа 1939 года он подписал с Германией пакт о ненападении. Он продолжает экспортировать сюда различные товары, и большинство его граждан, казалось, не слышат нарастающих сигналов тревоги. Война – это где-то далеко и невозможно. Однако, все рухнет 21 июня 1941 года с нападением на СССР без объявления войны армии III-го Рейха.

Самолеты не смогли встать на крыло

На следующий после нападения день немецкое превосходство было полным на всех фронтах. Подавляющее число советских самолетов были уничтожены бомбардировками непосредственно на аэродромах. Взлетные полосы прифронтовых аэродромов были выведены из строя в первые же дни, самолеты не могли взлететь. Однако советское руководство не считает, что это окончательное поражение. Оно реагирует быстро и точно, оно уже предусмотрело переброску авиасборочных предприятий, часть их уже спрятана в Сибири. В этот важный период СССР располагал лишь несколькими моделями самолетов, ^{которые} которым давно уже было пора на свалку – штурмовик ИЛ-2 Ильюшина, средний бомбардировщик Петлякова Пе-2 и два типа истребителей – Лавочкина и Яковлева. Благодаря этим четырем моделям и огромному труду и мужеству советских людей, работавших и днем и ночью, стране удалось в рекордное время создать огромное количество боевых самолетов. У этих машин была одна особенность – они были хорошо приспособлены к холодному климату, что для экипажа было огромным плюсом, в то время как самолеты Люфтваффе, более совершенные технически, с более подготовленными экипажами, в этом уступали.

Летающие муравьи

Немцы не верили своим глазам – чем больше они сбивали советских самолетов, тем больше их появлялось. Да, основная

их часть была разбомблена на земле, но, как верно отмечал Рене Шарм в своей книге по истории авиации, это «летающие муравьи» очень быстро рождались в цехах, тайно перемещенных вглубь страны. И они заполняют небо к вящему ужасу летчиков вермахта!

Советская авиация, таким образом, повлияла на ход истории и разрушила надежды Гитлера на победу.

Немецкая авиация постоянно бомбардирует Ленинград, Смоленск, Москву, Киев... Сотни пленных уже в первые две недели войны, бомбардировщики и истребители уничтожают все на своем пути. Превосходство вермахта очевидно на всех фронтах, фюрер уверен, что через четыре месяца СССР будет повержен. Как он ошибался!

Во время Великой Отечественной войны миллионы советских мужчин идут на фронт, а миллионы женщин направлены в различные части сухопутных войск, флота и авиации а также в другие военные подразделения. Впервые в мировой истории в первой половине XX-го века в СССР были сформированы и отправлены на фронт воевать наравне с мужчинами три женских авиаполка. «Мамой», лидером огромной команды была Марина Раскова, Герой Советского Союза.



Марина Раскова
Герой Советского Союза
(Музей авиации)

Марина Раскова «Мать летчиц»

«Безошибочно достичь намеченной цели при любых условиях»

Марина Раскова

Первая лейтенант авиации

Марина – молодая, всесторонне образованная женщина, виртуозная пианистка, говорящая на многих иностранных языках. Ее ласково называли «Мать летчиц».

В детстве Марина была далека от самолетов и даже представить себе не могла, что когда-нибудь будет летать. Родилась она в артистической семье: отец – музыкант, мать – актриса. Музыкальная фея склонилась над ее колыбелью в 1912 году. Она еще ходила в школу, когда умер отец. Жить стало труднее. Мать хотела дать своим детям хорошее образование, много работала, но сил на все не хватало. Марина мечтала стать актрисой или пианисткой, но судьба сложилась по-другому. Сначала пришлось пойти работать лаборанткой на завод, потом вышла замуж за техника, вскоре родилась дочь Татьяна, сидела с ней. Потом, в 1931 году начинает работать чертежницей в Военно-Воздушной академии. Отсюда начинается ее карьера радистки, штурмана, летчицы. «Совершенно случайно,» - говорит она. «Так уж и случайно?», - спрашиваю себя я.

Довольно скоро начальство направляет ее в отдел аэронавтики, там готовится много проектов. И здесь она увлекается воздушной навигацией, читает на эту тему все подряд. Профессия летчика требует много знаний, и она изучает высшую математику, астрономию, физику, радиосвязь, электромеханику, топографию, метеорологию, аэрологию. После этого в 1934 году получает свое летное удостоверение. Александр Васильевич Беляков, возглавлявший в академии отдел аэронавтики обратил внимание на способную сотрудницу и всячески стал ей помогать, создавая все условия для индивидуальной научной

работы. Марина все больше и больше пользуется авторитетом и уважением среди товарищей по работе.

Однажды ей предложили пройти «воздушное крещение». По ее словам, «я себя чувствовала, как теленок, впервые покинувший свой хлев». Уж потом-то было полетов немало. Ее когда-то спросили, чтобы она хотела в награду за свою прекрасную работу. Она, не раздумывая, ответила: «Диплом летчика!» «Вы хотите научиться водить самолет?» «Конечно!» – ответила Марина.

Она учится летать в Центральном клубе ДОСААФ без отрыва от производства. И здесь она – лучшая ученица, активная и прилежная. Ей инструктор советует: «Взлетайте и дружите со своей машиной!»

Они дружили с ней с самого начала и навсегда. Марина летает самостоятельно, учится летать в любую погоду, днем, ночью, в условиях отсутствия видимости. Свой диплом летчика получает в 1935 году и принимает участие в женском перелете Ленинград-Москва. На борту она предпочитает место штурмана, с удовольствием готовится к авиационным парадом, участвует в них, часто во главе армады.

В 1938 году Раскова принимает участие в установлении трех мировых рекордов: 24 мая на гидросамолете МП-1 пролетела 1749 км, 2 июля - 2241 км и затем – знаменитый перелет на «Родине». В 26 лет она получает высшую награду в СССР – золотую звезду Героя Советского Союза.

А до того, в 1937 году Валентина Гризодубова вместе с Мариной Расковой поставили женский рекорд дальности полетала – беспосадочный полет длиной в 1445 км. После Киева «машина летела вслепую в коридоре облаков. Мы не знали ни скорости ветра, ни направления». И, тем не менее, Раскова передает командиру корабля: «Пора выходить из облаков, под нами Новгород...» Безошибочно оказаться над целью в любых условиях – огромное мастерство, требующее не только конкретных навыков, но и особое чутье. Эти качества Марина Раскова обладает этими качествами. Будущим летчицам Великой Отечественной войны предстоит им научиться и применять на деле.

Марина убеждена в том, что женщинам-пилотам предстоит играть важную роль в военное время. Собственным примером и авторитетом она убедила в этом Сталина.

СОЗДАНИЕ ТРЕХ ЖЕНСКИХ АВИАПОЛКОВ

Набор

Секретный приказ генералиссимуса Сталина от 8 октября 1941 года, одобренный Ставкой Верховного Главнокомандования и поддержанный ЦК ВЛКСМ, поручил Марине Расковой создать три женских авиационных полка. По «Радио Москвы» Марина Раскова объявила о создании этих подразделений, куда набираются молодые женщины, как имеющие дипломы и опыт полетов (летчицы-инструкторы, военные летчицы, выпускницы аэроклубов ОСОВИАХИМа), так и желающие посвятить себя авиации. Заявления следовало отправлять по почте. На этот призыв откликнулось больше тысячи девушек и женщин в возрасте от 16 до 35 лет, многие – члены ОСОВИАХИМа (Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству). Начался отбор кандидатов, в котором участвовала Марина Раскова и другие авторитетные летчицы. Ее внимательный взгляд больших голубых глаз замечает все в абитуриентке, Марина старается определить уровень знаний, опыта и мотивацию. Большинство кандидаток робеют перед знаменитой летчицей, Героем Советского Союза, но та держится просто и доброжелательно. После собеседования в Академии имени Жуковского одни выходят счастливые – их приняли, другие расстроены, но все они так мечтали летать. Однако отобраны лишь 400-450 девушек и молодых женщин. Предполагается, что после интенсивной профессиональной подготовки они получат специальности, пилота, штурмана, механика, радиста-пулеметчика, оружейника. Все они будут воевать в трех авиапалках: истребительном, пикирующих бомбардировщиков и ночных бомбардировщиков. Марина Раскова стремится превратить их в элитные подразделения, отважно сражающиеся за Родину, за их семьи, за выживание...

История показала, что она была права. Три этих авиапалка получили звание гвардейских, высшее признание боевых заслуг этих советских летчиц.

Проблемы с военной формой

Когда нужно было одеть будущих летчиц в военную форму, она оказалась... бесформенной: слишком большая, не говоря уже об обуви, самый маленький здесь был 42-й размер! Понятно, что она рассчитана была на мужчин. Увы, на армейских складах в это тяжелое время ничего лучшего не было. И тогда, то со смехом, то со слезами самые умелые брались за ножницы, нитки и иголку, чтобы хоть как-то подогнать обмундирование по фигуре. А для подгонки сапог пользовались газетами - набивали ими носки, ну и помогали, конечно, «русские носки» - портянки...

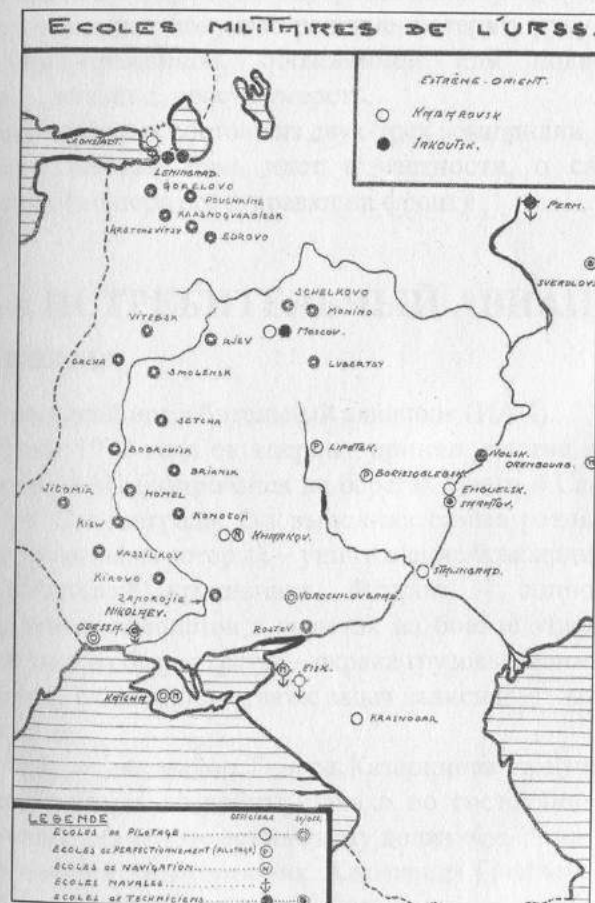


ЯК-1 – на снегу. (Музей авиации)
Максимальная скорость - 580 км/ч
Высота - 10 000 м
Дальность полета - 820 км

ТРЕНИРОВОЧНАЯ АВИАБАЗА В ЭНГЕЛЬСЕ

А через несколько дней их, уже в подогнанной форме, отправляют поездом на базу подготовки военных летчиков в г. Энгельс (Нижняя Волга). Добирались туда почти неделю, и вот они уже в личном составе 122-го авиадивизиона базы. После трех-шестимесячной учебы они войдут в состав трех уникальных женских авиаполков, которые блестяще сражались армией Третьего Рейха во время Великой Отечественной войны на разных фронтах. Закончив здесь обучение, эти юные

женщины направлялись непосредственно в «мужские» авиаподразделения либо как пилоты-инструкторы, либо как члены экипажа. Эти удивительные женщины отличались твердым характером и абсолютной верой в победу. Разумеется, им нужна была и хорошая физическая подготовка, многие недостаток физической силы компенсировали своим талантом и учением, которые опирались на веру в идеалы.



Военные училища в СССР (Музей авиации)

Три авиаполка

Обучив молодых женщин воинской профессии, Марина Раскова формирует из них три авиаполка для войны с немецкими захватчиками. Все военлетчицы – добровольцы и понимали, что на войне с ними может случиться самое страшное. Понимали ли?

Я в этом не уверена, если судить по тому, что мне они рассказывали сами. Их порыв, их внутренний настрой были гораздо сильнее, чем страх получить ранение, потерять руку или ногу, быть обезображенной, обожженной или подвергнуться пыткам..., наконец, просто умереть.

Каждый авиаполк состоит из двух-трех эскадрилий, по десять самолетов каждая. Речь идет в частности, о следующих авиаполках (по порядку отправки на фронт).

586-й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАПОЛК

«Соколы»

586-й женский истребительный авиаполк (ИАП).

16 апреля 1942 года он впервые принял участие в военных действиях. ИАП базировался на берегах Волги в Саратове, на севере от Сталинграда. Он выполнял самые разные боевые задания, главное из которых – уничтожение бомбардировщиков и истребителей противника. Второе – сопровождение транспортных самолетов в вылетах на боевое задание и при возвращении на базу и третье – охрана грузовых авиаперевозок. Разумеется, очередность таких задач зависела от конкретных приоритетов.

Командир полка майор Тамара Казаринова уже имела опыт военного летчика до войны, однако по состоянию здоровья вынуждена была вскоре оставить эту должность. В октябре 1942 года ее сменил подполковник Александр Гриднев, командовавший этим полком до конца войны.



ЯК-3 в полете (Музей авиации)

Максимальная скорость - 563 км/ч (в пикирующем режиме - 756 км/ч)

Высота полета - 10 500 м

Дальность полета - 800 км

Одним из командиров эскадрильи была Евгения Прохорова, летчик-инструктор до армии. Она стала одной из первых летчиц-истребительниц 586-го авиаполка.

Этот ИАП совершил 4419 боевых заданий, 125 боев, уничтожил 38 немецких самолетов. Десять летчиц погибли включая тех, кто воевал в «мужских» авиаполках.

Истребительный авиаполк состоит из двух эскадрилий по десять самолетов каждая. Машины – либо одноместные, управляемые летчицами, либо двухместные под управлением женского или смешанного экипажа. Впоследствии к этому женскому авиаполку присоединили и мужские эскадрильи. Нелетный состав был в основном мужской, в частности, много авиамехаников, обслуживавших ЯК-1 и ЯК-2 - сложные и совершенные машины, которые нельзя было доверять новичкам.

Юные летчицы перед отправкой на фронт прошли минимальное обучение в очень сжатые сроки. С января 1942 года Лилия Литвак и Катерина Буданова были направлены в 73-й гвардейский авиаполк, мужское элитное подразделение, воевавшее на Сталинградском фронте. А в сентябре туда же были откомандированы еще восемь летчиц, пилотировавших истребители.

Авиаконструктор Яковлев создал прототип своего первого истребителя ЯК в



(Музей авиации)

*Лилия Литвак,
«Сталинградская роза»*

1939 году, его называли «Красавец». ЯК-1 – советский самолет-истребитель Второй мировой войны. Маслорадиатор у него расположен под мотором, а воздухозаборники карбюратора – на крыльях.

588-й АВИАПОЛК НОЧНЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ («Ночные ведьмы»)

46-й гвардейский НБАП был вторым отправленным отсюда на фронт. Он был полностью укомплектован женщинами, от летных экипажей и механиков до служб наземного обслуживания. В таком составе он оставался до конца войны. Официальная дата его боеготовности – 23 мая 1942 года, на Украину его доставила Марина Раскова. Командовала им Евдокия Бершанская

На счету у этого полка 24 000 боевых вылетов.



*Евдокия Бершанская
(Музей авиации)*



*Начальник штаба подполковник
Ирина Ракобольская*

Его авиапарк - бомбардировщики ПО-2/У-2. ПО-2 оснащен по минимуму: манометр, индикатор температуры масла, высотомер, компас, анемометр. Связь с землей не предусмотрена, между собой экипаж общается с помощью акустической трубки и записок, передаваемых в специально для этого предусмотренное отверстие в кабине. Экипаж состоит из командира

и штурмана «...Мы сбрасываем бомбы на цель в планирующем полете, когда видим эту цель в щель крыла. Штурман говорит пилоту: «Приближаемся к цели! Бросаю?» Тот отвечает: «Давай, кидай!»

«Наш ПО-2 мы в шутку называли «Кукурузина», он раньше использовался для сельхозработ и обучения летчиков в авиаклубах. Его создал конструктор Владимир Поликарпов. «Король истребителей» производили с 1928 года до окончания войны. Всего было выпущено более 40 000 таких полностью отечественных машин. Самолет был прост в обслуживании, средняя крейсерская скорость около 120 км/ч. Надежен в полете, что компенсирует большинство ошибок пилотирования.

После начала войны ПО-2 используется для подготовки боевых летчиков в военных училищах, как, например, в Энгельсе на Волге. В основном эти самолеты использовались в 588-м авиаполку ночных бомбардировщиков.

Особый звук его мотора, неприятный для уха и духа означал для вермахта «бессонные ночи». Немцы называли эти самолеты «швейной машиной». Такой особый звук они издавали при запуске мотора. ПО-2 выполняли свою боевую задачу следующим образом: до немецких позиций долетали на малой высоте, затем выключали мотор и, планируя, бомбардировали цель, а затем резко и с шумом включали мотор и возвращались на базу. Если к этому добавить грохот взрывов, вой сирен, лучи прожекторов, охотящихся за советскими самолетами в ночном небе, то название «ночные ведьмы» вполне подходит. Именно о них, советских военных летчицах и идет речь. И вот уже немецкие истребители несутся им вдогонку.



*Бомбардировщик ПО-2
(Музей авиации)
Максимальная скорость 155 км/ч
Высота полета 4 000 м
Дальность полета 450 км*

Ночные ведьмы

Условия для выполнения боевого задания весьма впечатляют – холодные и влажные ночи, ветер, туман или слишком яркая для ПО-2 луна, ночные звезды придают летчицам уверенность. Впрочем, они так напряжены перед боем и во время, что не чувствуют ни жару, ни холод, ни голод. «На обратном пути «домой» все уже по-другому: либо огромная радость от удачно выполненного задания, либо горечь от того, что цель не была поражена, и усталость жжет глаза. А впереди – очередное задание! Экипажам приходилось за ночь делать до 12 вылетов подряд. Главная задача для подготовки полета на земле – установка бомб в лонжероны и заправка горючим. Пока все это делалось, мы пользовались передышкой, оставаясь в кабине, чтобы подремать, съесть шоколад, напиться воды».

Интересно, нюхали ли они одеколон, чтобы не заснуть в полете от усталости? Время полета нередко увеличивалось из-за неожиданной атаки противника или из-за технической неисправности, ставшей причиной вынужденной посадки и поиска запасного аэродрома или, на худой конец, кукурузного поля (вполне подходящего, кстати, для «Кукурузины»). Только бы это было по нашу сторону фронта...

Своим мужеством и умением «Ночные ведьмы» заслужили уважение со стороны немцев.

Вот, что писал 2-го сентября 1942-го года ас-орденоносец, сбивший 101 самолет, майор Йоханнес Штейнхофф, командир авиагруппы II./JG 52:

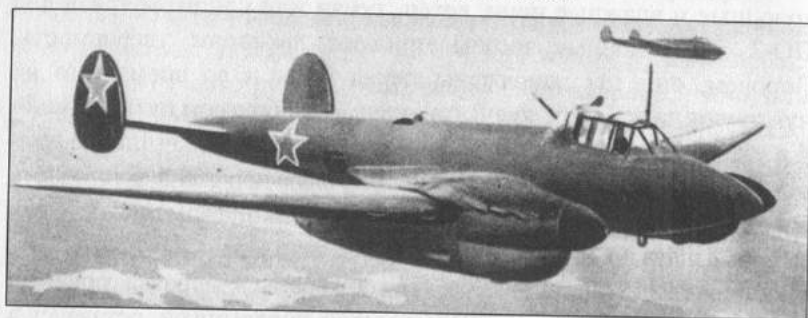
«Мы просто не могли поверить, что советские летчики, столько нам навредившие, были женщины. Они ничего не боялись! Они прилетали каждую ночь на своих примитивных бипланах и лишали нас сна и покоя.»

587-й АВИАПОЛК ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ («ДНЕВНЫЕ ФУРИИ»)

Он последним отправился из Энгельса на Сталинградский фронт в январе 1943 года. За успешные боевые действия ему было присуждено звание – 125-й гвардейский бомбардировочный авиационный Борисовский полк.

Им командовала Марина Раскова. После ее смерти командиром

полка был генерал-майор Валентин Марков. Начальником штаба была Милица Казаринова. Этот авиаполк совершил 1 134 боевых задания, сбросив на неприятеля 980 тонн бомб.



*Бомбардировщик Пе-2 (Музей авиации)
Максимальная скорость полета 540 км/ч
Высота полета 8 800 м
Дальность полета 1 500 км*

Бомбардировщик Пе-2 – двухмоторная машина, способная перевозить до трех человек – командира, штурмана и стрелка-радиста. Как правило, экипажи состояли из двух человек – летчицы и штурмана. Создатель самолета – Владимир Петляков. Летчики между собой называли машину «Пешкой». На нем было установлено пять пулеметов: два впереди, третий позади места штурмана и два на фюзеляже, что позволяло стрелку-радисту стрелять из кабины. Командир и штурман имели бронированные сиденья, стрелок-радист располагался в центре фюзеляжа.

Взлетать на таком типе двухмоторника было не очень просто, поскольку из-за шага винта машину разворачивало в сторону винта. На некоторых двухмоторниках устанавливают инверсивные винты, что от пилотов требовало меньше усилий и удерживало Пе-2 от тангажа.

От летчика требуется и ловкость и скорость, чтобы удержать при взлете машину на оси взлета и одновременно набирать скорость. При этом грузенный вооружением и бомбами самолет не должен оторваться от полосы слишком рано. При взлете командир и штурман, повернувший свое сиденье на 180 градусов, сидят спиной друг к другу, что позволяет объединить усилия для подъема хвоста Пе-2 и сократить длину взлета. Нередко взлетные полосы бывают короткими и состоят из булыжников или же их выравнивают с помощью картофельных клубней.



Пе-2 на взлете (Музей авиации)

Особенности ВПП

«Взлетно-посадочные полосы под Сталинградом имели свою специфику, характерную для срочно создаваемых вокруг города авиабаз. Для их строительства использовались простые и эффективные приемы: для выравнивания будущей полосы грузовики или лошади тащили за собой огромные деревянные шары. ВПП размером не менее 2 км в длину и 500 м в ширину были проложены с востока на запад с учетом доминирующих ветров. Их покрывали бетонными восьмигранными плитами почти двухметровой ширины. На эти работы мобилизовали большое число местного населения, в основном женщин. На выравненную поверхность накладывали плиты, что напоминало по рисунку пчелиные соты. У такой конструкции были несомненные преимущества: очень устойчивая поверхность, не было грязи в осенние месяцы, поврежденные бомбардировками плиты можно было заменить. На строительство такой ВПП уходило всего два дня. Это – прекрасный пример того, как советская оборона экономично и эффективно приспособлялась к требованиям военного времени. Ангары для самолетов, как и крыши бункеров, были замаскированы. Склады боезапасов и горючего находились под землей.¹»

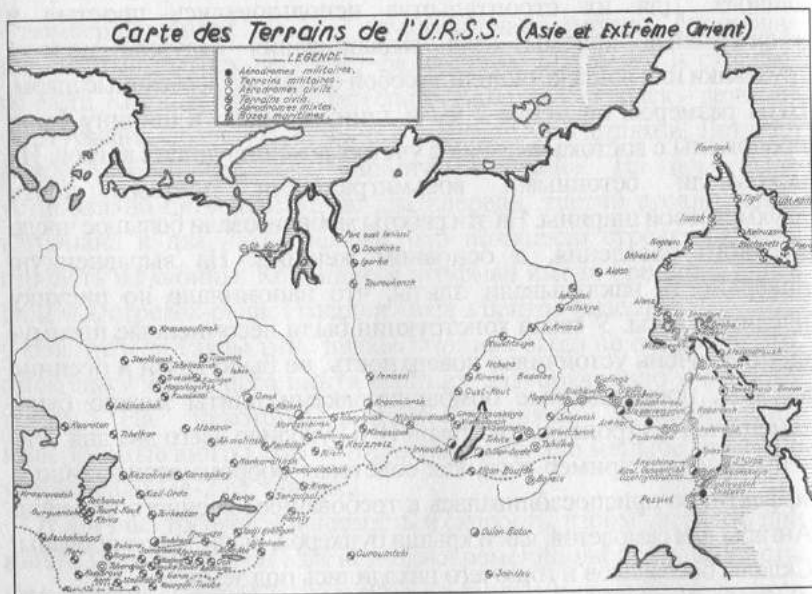
¹ Из книги Брюса Майлза

Крылатые «Пегасы»

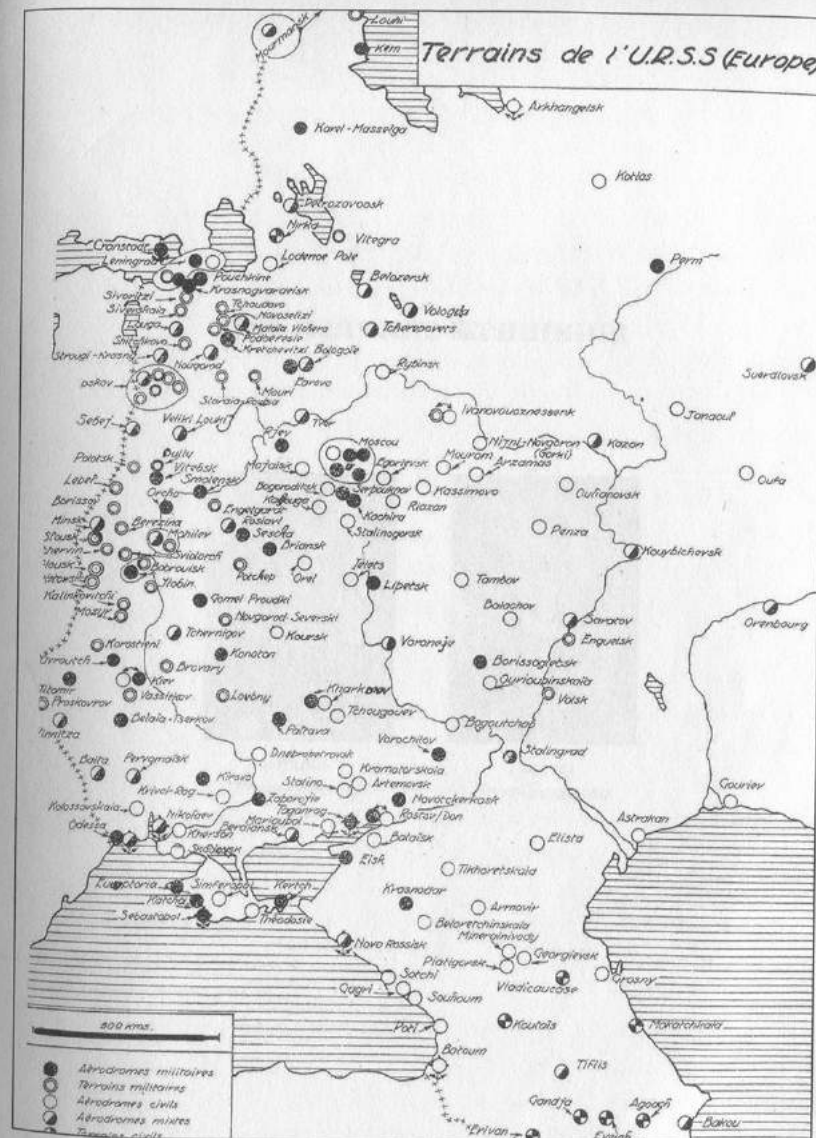
Понятно, что тяжелый двухмоторный бомбардировщик Пе-2 587 авиаполка значительно отличался от легкого одномоторного ПО-2 588-го авиаполка, который легко взлетал и садился почти, как парашют. Что касается ЯКа, то это был прежде всего прекрасный истребитель, совершенный и скоростной, каждая новая модификация которого улучшала его качества. Эти машины использовали летчицы 586-го полка и те, что воевали в гвардейских мужских авиаполках.

Боевые летчики и летчицы Великой Отечественной войны на разных фронтах постоянно выполняли совместные боевые задания.

Карты аэродромов СССР



Карта аэродромов СССР, Азия и Дальний Восток (Музей авиации)



Карта аэродромов СССР, Европейская часть (Музей авиации)

«Чем лучше стало,
Нужно быть пикаром!»

Ирина Ракобольская и Галина Брок-Бельцова

Две великие женщины



*Ирина
Ракобольская*



*Галина
Брок-Бельцова*

« Чем нужно стать? Нужно стать пожаром. »

Военный летчик Антуан де Сент-Экзюпери

В приведенных ниже беседах и свидетельствах, на основе различных документов и собственного летного опыта, я пытаюсь понять психологию, чувства и убеждения этих «девочек», как они сами себя иронически и дружески называли. Что подвигло этих молодых женщин откликнуться на призыв, когда сотни их отправлялись добровольно на фронт? Что за этим стоит, кроме понятия Родины и защиты своих близких? Может, порыв души? Вера в идеалы? Глубокая убежденность и вера в жизнь? Может, они думали, что тем самым они отстают право для своих детей жить на русской земле под мирным небом? Или же это было стремление победить какие-то свои внутренние страхи? Какие-то ответы на все эти вопросы мы получим в чьем-то рассказе или в документе, на что-то ответа не получим вовсе. А, быть может, эти страницы с рассказами о пережитом конкретными людьми станут поводом всем нам, мужчинам и женщинам, задуматься о каких-то важных и принципиальных вещах.

Во время моих поездок в Россию мне посчастливилось встретиться с двумя великими женщинами. Первая из них – Ирина Вячеславовна Ракобольская, ей было 96 с половиной лет. Меня встретила в своей квартире в доме преподавателей МГУ женщина с очень живыми, искрящимися глазами.

Подполковник Ракобольская с юности витала в облаках и звездах, любила поэзию. А специальность – физика была необходимостью: «Жизнь - это работа, - говорит она, - Пока живу буду работать». Эта великая женщина, действительно, родилась под счастливой звездой.

Один из ее сыновей Андрей, астрофизик, принимал участие в нашей встрече и очень помог в поисках документов и другой важной информации о жизни матери. В какой-то момент Ирина внимательно посмотрела на меня и спросила: «Ну, а что бы вы делали, случись какое-то горе, смерть, несчастье?» И добавила:

«Впрочем, все, что бы мы не видели и не пережили когда-то, сегодня не можем отрицать и ненавидеть».

Госпожа Брок-Бельцова Галина Павловна, которой перевалило за 91 год, полна энергии и желания общаться. Капитан авиации встретила меня очень тепло в своем загородном доме, куда меня привезла ее дочь Татьяна на такси (полтора часа езды от центра Москвы).

Хозяйка дома была одета в красное платье с белоснежным шарфом. А как же – праздник! На столе вишни, шоколад... Наша беседа проходит под тосты – три с красным крымским вином, два – с коньяком! Должна признаться, свой обратный путь на такси помню смутно. Дипломированный историк Галина многое делает для сохранения памяти о последней войне и делает это увлеченно.

С этими замечательными женщинами мы говорили на забавной смеси русского, английского и французского. Много говорили о любви, о дружбе, о наших ближних, об интересных людях на



Памятник в г. Пересыпь (из книги Ирины Ракобольской)

нашем жизненном пути. И кроме огромной любви к своей стране я увидела в них доброты и человеколюбия.

Этот памятник установлен рыбаками г. Пересыпь в знак признания мужества советских летчиц.

«Памяти женщин 588-го авиаполка», удостоенного звания 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного Таманского полка.»

За три года войны полк совершил 24000 боевых ночных вылетов, сбросил на врага более 3 миллионов тонн бомб. 23 молодые женщины получили звание Героя Советского Союза (из них пять посмертно), две стали Героями России, одна – Героем Казахстана.

Подполковник Ирина Ракобольская



Юная Ирина со своими кошками

Перед войной

Ирина родилась 22 декабря 1919-года в г.Данков Липецкого района. «Через год вся наша семья переехала в Смоленск а затем в Егорьевское ». Ирина родилась в учительской семье. «Мой отец Вячеслав Афиногенович Ракобольский был физиком, а мать – учителем русского языка. Мы жили в Москве, где я закончила среднюю школу. В 1938 году я поступила на физический факультет МГУ, училась на третьем курсе, когда началась война».

Поначалу авиация совсем не интересовала Ирину, но ей нравился парашютный спорт, она также любила поэзию и театр, как ее дед по отцовской линии. Ирина: «Это был один из тех рабочих, который за свои заслуги получил дворянское звание. Он умер, когда папе был всего один год, и моя бабушка работала

в винном магазине, у нее было семь детей, два сына и пять дочек, к тому же он воспитывала трех детей сестры. Как они жили? Не знаю, но думаю, что очень нелегко. Однако мой отец поступил в Московский университет, получил диплом в 1910-1911 годах, а потом его послали работать в провинциальный город Рязань»

В Данкове отец был учителем физики в школе, где встретил ее мать, учительницу русского языка.

Пчелы под звуки скрипки

«Мамин отец был неграмотным, но очень хотел научиться читать и писать, даже ушел из дому учиться. И встретил на своем пути мою бабушку по материнской линии. Она была такой красавицей, что он влюбился в нее с первого взгляда. По его возвращении в Данков они поженились, у них было восемь детей – три сына и пять дочек. Все в семье всячески поддерживали увлечение бабушки и дедушки писать картины и сочинять стихи. Можно сказать, что пчелы вокруг них летали под звуки скрипки! Здесь устраивались семейные спектакли, они пели в церковном хоре и даже открыли в Данкове школу, которая носила их имя – Шевляковская. Все дети получили хорошее образование. Моя мама, закончила церковно-приходскую и среднюю школу, в которой потом была учительницей.»

Мама и папа

« Мама и папа поженились в 1913 году, затем родилась моя сестра Евгения, потом в 1919 году я. Родители переехали в Смоленск. Папа преподавал и семья жила там. У нас не было своей квартиры, жили в подвале, и я помню, что отношения между моей мамой и мамой отца были сложными. В это время в газете было сообщение, что в Егорьевск открылся техникум и туда набирают преподавателей. Мама и папа поехали туда на разведку, но выяснилось, что техникума еще там нету и отец вернулся работать в свою школу. Только в 1931-1932 годах он осуществил свою мечту, стал преподавать в сельскохозяйственном техникуме в деревне Николо-Погорелое под Смоленском.



Слева – с сестрой Евгенией. Справа - ее родители

Пришла беда, скоропостижно умер отец, когда мне было только 11 лет. Вся семья горевала, мы поехали поездом на его похороны, после этого переехали в Николо-Погорелое. Моя сестра училась, а мама пошла работать в физическую лабораторию. А я пошла учиться на четвертый курс сельхозтехникума.

Школу не отапливали, все мы сидели в пальто и кутали руки в рукава от холода. От учебы в таких условиях через четырех-пять месяцев я заболела туберкулезом и мне запретили ходить в школу. Мама потом связала мне штаны из шерсти и давала яблоко каждый день. Мне было хорошо. Всю зиму я каталась на санках. Мы плели такие круглые корзины, обмазывали их навозом с водой, чтобы на морозе они покрывались льдом. Потом вы садитесь в эти санки и катились с горки, корзина крутится. Столько радости!

А в 1932-м году наступил голод. Техникум, где училась моя сестра, перевели в Ленинград, а мы с мамой остались в Николо-Погорелом. Мы потом решили переехать в Москву, там у мамы был друг, бывший сосед по Егорьевску, красивый и энергичный. Кажется, его звали Александр Петрович Кузнецов.

После революции он стал председателем исполкома, затем стал работать в Москве в министерстве. Он как-то сказал маме «Варвара Федоровна, вам нужно переезжать в Москву, я вам помогу». Благодаря его поддержке мама получила работу учительницы начальных классов. Потом нас выгнали из общежития и Александр Петрович предложил нам комнату в

своей квартире. Как молодому и перспективному работнику с большим опытом строительства подземных коммуникаций, ему и жене с сыном предоставили шестикомнатную квартиру.

Александр Петрович был ответственным работником Метростоя, в 1937 году его арестовали и сослали в Сибирь. Его жене удалось переслать ему в тюрьму белую рубаху, на которой он своей кровью написал письмо Сталину. Через своих знакомых она сумела доставить это письмо Сталину. И был выпущен на свободу! Я тогда была совсем маленькой, но хорошо помню его возвращение в Москву. Он был морально раздавлен и еле двигался. От былой его энергичности не осталось ничего. Что был с ним потом? Не знаю, потому что потом началась война.

От начальной школы до средней

В Москве мы жили у дяди, учителя в Опытно-показательной школе им. Радищева, которая славилась своими педагогами. С его помощью меня туда приняли. Сначала у меня были проблемы с языком, Одноклассники уже знали слова, а я не знала латиницы, не умела читать и писать. То есть я ничего не понимала! Я так переживала, даже плакала! Однако и мой учитель и дядя Ваня терпеливо мне помогали. У меня очень хорошая память и я знала много стихов. В школе мне поручили писать в ежеквартальную газету. После средней школы я поступила в техникум. Ходила в театральные кружки, играла хозякукорчмы в «Борисе Годунове» Пушкина. Я была счастлива! Однажды великая Вера Мухина, с сыном которой мы вместе учились, познакомила меня с Ольгой Андровской. Знаменитая советская актриса мне сказала: «Вам прямая дорога на сцену!» Но я отказалась: все эти актрисы с их кудряшками, ярко накрашенными ногтями и губами мне казались ужасными пустышками и меня никак не привлекали. Я хотела стать врачом, но мама была против. Мои дядя и тетя были медиками и мама видела, как им трудно приходилось во время учебы. Потом я хотела снимать фильмы, но в то время особых возможностей не было. Куда было мне пойти? Я подумала о папе, который работал на физическом факультете. Может – туда? Может, действительно, это будет интересно.

В техникуме физика мне не нравилась, но по математике я

была одной из лучших студенток. В университет я поступила без экзаменов. Я просто подала нужные документы и меня пригласили на собеседование. Помню, как меня замдекана факультета спросил:

— Почему вы выбрали физический факультет?

— Хочу быть физиком, как отец.

И, представьте себе, меня приняли!

Пошла топиться

Очень хорошо помню первое занятие в университете – просто ужас! Все эти серьезные выступления на научные темы! Ничего не понимаю – что? О чем? Ничего! Они все такие умные, а я – полная идиотка! Что делать? И я в полном отчаянии пошла к Язуе топиться. Не раздумывая прыгнула с берега головой вперед в воду. Наверное, я нахлебалась воды, потому что мне казалось, что умираю. Я подняла голову и оказалось, что воды было всего по колено. Пробкой выскочила на берег. Тогда я поняла, что была на волосок от смерти и тогда решила, что ничего подобного в жизни больше не допущу.

Постепенно я освоилась и стала активно участвовать в общественной жизни, стала секретарем комсомольского комитета университета – вузкома. И одновременно занималась парашютным спортом – незабываемый опыт. Еще училась стрелять из пулемента. Это был уже 1939 год, война еще не началась, но время было тревожное. Было чувство, что может произойти всякое. Многие из нас думали, что нужно осваивать военные профессии.

План «Барбаросса»

22 июня 1941 года мы только сдали все экзамены за третий курс. В этот день мы сидели с моей подружкой Леной и кто-то рядом сказал: «Девочки, включите радио. Молотов говорит. Думаю, началась война с Германией». Я тут же заплакала, потому что была очень эмоциональной. Прослушав выступление Молотова мы сразу поехали в университет. Там уже были комсомольцы и много людей со всех факультетов, говорили все сразу. В итоге решили, что вузком обратится к комсомольцам, и мы все пойдем туда, куда нас направит правительство.

Поскольку все колхозники были мобилизованы на войну, нас вначале послали в Рязанскую область на заготовку сена. Там мы провели лето в палатках, собирали и сортировали картошку. У меня было два друга: Миша по прозвищу «Медведь» и Дима Линде, который после войны станет моим мужем. Когда мы приехали в колхоз, Медведь мне сказал: «Дима считает, что у нас на физическом факультете нет ни одной приличной девушки, кроме, может, только Ирины Ракобольской, я в нее влюбился... но это невозможно!»

Мне было очень обидно: почему это он не может меня любить? Потом мы стали друзьями. И всегда гуляли втроем, я никак не могла понять, кого из обоих я люблю.

Осенью мы вернулись в МГУ, но боялись, что немцы возьмут Москву. Город не освещался, крупные предприятия были эвакуированы, университет тоже. Каждую ночь во время бомбежек мы дежурили на крышах, чтобы гасить немецкие «зажигалки».

Не у всех девушек получалось уйти добровольцами на фронт. Туда брали прежде всего врачей, медсестер или радисток. Нам было нужно срочно получить дипломы медсестер. И вдруг 8 октября 1941 года из ЦК ВЛКСМ по телефону пришло сообщение о наборе в армию девушек. Нам предложили собрать 12 девушек-добровольцев. Я обзвонила разные факультеты и собрала всех желающих уже на следующий день в 10 утра. Девочек пришло больше, чем требовалось. Я, кстати, обратила внимание на то, что добровольцев среди моих друзей пришло немного, а было неожиданно много девушек, на которых я не рассчитывала. Потом у нас с друзьями был спор по поводу записи добровольцами на фронт: были ли родители против? Были ли они репрессированы? Вспоминаю девушку с биологического факультета Евгению Варгас, дочку известного экономиста, академика, директора Института мирового хозяйства и мировой политики. Она не могла пойти на фронт просто потому что у нее фамилия была нерусская. Ну и были те, кто просто не хотел воевать.

8 октября 1941 года Сталин поддержал предложение Героя Советского Союза Марины Расковой о формировании трех женских авиаполков. Еще раньше очень много женщин писали руководству страны о своем желании идти добровольцами на фронт, но получали отказ. Среди них было немало летчиц,

имевших опыт работы в гражданской авиации, учебных полетов в авиаклубах, но было мало именно штурманов, в которых нуждалась советская военная авиация.

В это время призвали в армию моего брата, а мама вместе с невесткой и внуком уехали в Данков. Я оставалась в Москве. Дяде Ване сказала, что собираюсь служить в армии – преподавать физику в военном училище. Он ответил: «Боже мой! Что они никого лучше вас не нашли? Вы ведь еще только на третьем курсе. Теперь они уже студентов берут в преподаватели?»

На следующий день мы пришли в здание ЦК ВЛКСМ, почти ничего с собой не взяв. Нам дали форму, шинели, сапоги, противогазы, каски. Ужас в том, что ничего женского не было: мужские брюки, мужские шинели больших размеров, самые маленький размер сапог – 43!

Мы думали, что нас сразу отправят на фронт, нас посадили сначала в грузовик, потом на поезд, который отправился в г. Энгельск, где находилось военно-авиационное училище. Добирались мы туда почти неделю. В то время целые города становились безлюдными, все работающие ушли на фронт. Шла эвакуация, трудная и медленная. Был холод и голод. Нас везли в товарных вагонах, с двухэтажными спальными полками и импровизированными матрасами и между ними тоже были лежаки, а для естественных потребностей ведро с крышкой и бидоны с водой по соседству. Тогда у нас появилось выражение – «Пойду сходу к Сереже».

Наконец, рано утром мы приехали в Энгельс, невымытые, нечесанные, в этих огромных шинелях и сапогах, отчего походка у нас была довольно странная и выглядели мы не лучше. Первый приказ звучал так – «Волосы – до пол-уха!» И у всех наших девочек прическа была мальчишеская. Тем, у кого были большие косы, требовалось личное разрешение Марины Расковой! Но кто ж осмелился бы обращаться к ней за таким разрешением?

Нас, курсантов, разделили на группы и началась боевая подготовка будущих военных летчиц. Во время учебы мы сдружились, много смеялись и шутили. Три девочки собрались в редсовет и выпускали настенную газету «Крокодилы», в которой мы помещали свои заметки и рисунки. Эти «Крокодилы» вместе с нами были и всю войну. Друзья порой

гибли рядом, а мы не теряли бодрости духа и продолжали шутить. Например, я написала письмо Диме, моему будущему мужу, но его ему отправила моя подруга. А он ей ответил: «Я получил от вас письмо. Наверное, по ошибке.» Мы, тогда, девчонки, так смеялись!»

«Крокодилы»

История нашего полка в стихах и рисунках.

«Посмотрите, Мартина, это наши настенные сатирические газеты «Крокодил», которые постоянно выпускали во время войны три девочки из моего полка - штурман, Герой Советского Союза Руфина Гашева, пилот и мастер спорта, совершившая 600 прыжков с парашютом Надежда Тропаревская и штурман, Герой России Татьяна Сумарокова. Ирина уточняет: «Первый номер вышел больше семидесяти лет назад!» Удивительно, как сохранились рисунки, краски и стихи! «Командир нашего авиаполка Бершанская хранит первые три выпуска, - продолжает Ирина, - Ее дочь после смерти матери передала их мне, а другие выпуски были подарены музею. Я эти первые номера добавила в свой сборник *Память в стихах и фотографиях*, изданный в 2013 году. Эти уникальные рисунки и стихи посвящены набору девушек в авиаполк осенью 1941-го года и отдельным страницам истории полка «ночных ведьм».



Дверь в ЦК не захрывалась,
Друг за другом появлялись
То девица средних лет,
То ребенок, то студент;
Запыхавшиеся, ах, ах, ах!
Вы на фронт мечтаете,
Пастеризаторы!
Воевать? Ну да, конечно,
Вы на фронт идите!
Хватит мне молот пропихивать!
О, Швейк, дорогой, давай ты отставай,
Ты формы такой никогда не выдавай.
В сапогах можно всунуть полдюжины ног,
А брюки, а ремешки! Простите же нас, бог,
Что нового Швейка воинственный вид
И даже, конечно, тебе удивляет!
И дружок, проходила по тесноте, как ток,
И к двери заветной сошлась толкот.

Тяжела ты, Монюха шатка,
Котенок, рюкзак и фуфуска
Перевесит előre назад,
О, несчастливые, это ад!
Сапоги свой ход ищут
И шипель, как бабалон.
И не верю, что не надо
Выбирать тебе фраксон.
Не надо слез, не надо плакать,
Хоть и терпелив ты красу,
Последний вздох...
Улицы кося
Пушистые, душные...
Смазливый, мушкетер паренек
Предстает из девиц с мехмата.

О, Бобик, верный наш хранитель,
От многих бед прямой спаситель,
В УЛЮ встречаешь, как верный друг,
От глаз мужских стережешь подру.

Мы старались быть умней,
Чтоб работать нам быстрее.

Тексты из стенной газеты «Крокодил»



Нам весело живется,
Мы песенки поем.
Нам солнышко смеется,
Мы яблоки жуем.
И шлют нам с неба братцы
Свой пламенный привет,
Ну, как нам не смеяться
Им радуясь в ответ.

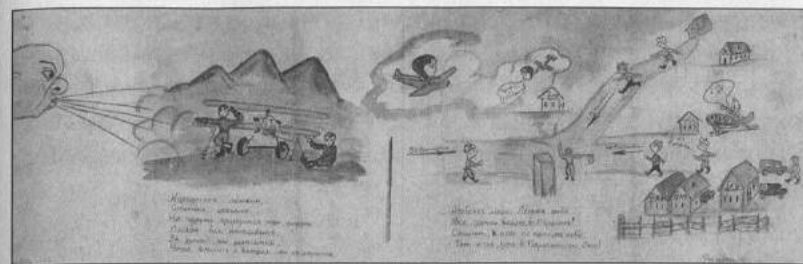
Этот плод, этот плод
Кукурузу зовут.
С ней нигде, да нигде,
Никогда не пропадут.
Кукуру-кукуру,
Кукурузу мы едим.
Часто мы, часто мы,
Стем на ней, на ней летим!

Мы – крылатые, мы – птицы,
Нам на землю наплевать,
Но никак не можем фрицев
В отступлении догнать.
Фриц в беспятельстве бежит,
Фриц домой к себе спешит.
Их на нашем мы У-2
Догоняем мы едва.

Тинем, потянем – вытянуть не можем
Раз и два!
Тинем мы из грязи, лезим мы из кожи,
Наш У-2.

В Ивановской стояли мы,
В Ивановской летали мы,
В Ивановской ходили мы гулять.
И с песней, с разговорами,
С гармошкой, с переборами
Любила нам пехота подпевать.

Ночь темна,
Не видна
В небе луна...



Курганские лиманы,
Степные ураганы...
На старте приходилось нам сидеть.
Песком все наполнились,
За дужки мы держались,
Чтоб вместе с ветром нам не улететь.

Азовское море.
Легкая зыбь.
Все дороги ведут в Пересыть!
Спят к нам по суше, по небу.
Тот плох, кто в Пересыти не был!

Формирование полков

Первый женский полк – 586-й готовился как истребительный, второй – 587-й бомбардировочный, для атаки днем в пике, а третий – 588-й – для ночных бомбардировок.

Ирина: «Я была такой активной и энергичной, что меня сразу назначили командиром. Когда пошла к Расковой и сразу сказала: «Я хочу летать!», та мне ответила «Мне ваше заявление не нравится!»

Мне каждый раз приходится очень сложно, я просто не знаю как быть. Дело в том, что все мои подруги в моей группе и я их командир, поскольку я являюсь замполка. Я должна всем им сказать, что делать и как, например, что они должны встать, когда я вхожу. Им, это, конечно, не нравится! Катя Рябова говорит мне: «Знаете, мне не нравится, что вы на меня кричите». Я ей говорю: «Я готова с вами шутить, как и раньше, но я в то же время должна и отдавать вам приказы, которые вы обязаны выполнять!» В первое время все это было непросто, я даже

плакала по ночам. Это продолжалось очень долго, пока в полк не прибыл новый набор. Тогда я могла уже с самого начала им объяснять, кто здесь командир, и проблем больше не было. Как-то между полетами мы с Катей гуляли по аэродрому и она меня успокоила, сказав, что приказы должны исполняться, но это не помешает нашей дружбе.»



Катя Рябова (Музей авиации и космонавтики)

Для меня война началась в этот день

«Мы готовились к ночному вылету в очень трудных условиях – снег и ужасный ветер, тогда два самолета погибли и и экипажи погибли. Как начальник штаба я должна была понять, почему так случилось. И должна была написать рапорт о случившемся. Опыта у меня в этом не было, и Марина Раскова мне помогла. Для меня война началась в этот день.

Наконец, наш полк отправили на Южный фронт. Тогда наши пехотные части беспорядочно отступали какой-то неорганизованной толпой. Я своими глазами видела это. Помню, у одного из солдат из кармана торчала курица. Жить-то как-то надо!

Помню реакцию командира дивизиона, который тогда был с нами: «Боже, мой! За что такое наказание – Южный фронт, отступление, ужас!» Потом к нам прибыло пополнение из летчиц, которые никогда еще не летали под прожекторами противника!»

*Я помню ночь, темнее нет
Той ночи черной, как могила.
Я помню яркий белый свет
Прорезал тьму с огромной силой.
Скрестились семь прожекторов
И медленно ползли все вместе,
И, словно в щупальцах спрутов,
По-2 метался в перекрестье.
Сигналом вражеским "Я – свой!"
Сверкнула желтая ракета.
Из темноты, как на разбой,
Фашист заходит незаметно.
Он сделал круг, блеснул крылом,
Мелькнул в луче огромной тению
И, развернувшись за хвостом,
Уверенный в своих движеньях,
Послал вперед смертельный шквал,
Нажав гашетку пулемета.
И вспыхнул раненый ПО-2,
Замолкло сердце у пилота.*

Отрывок из стихотворения летчицы
Героя Советского Союза Натальи Меклин



(Музей авиации)

Наталья Меклин, подруга Ирины

На фронте

«Вначале мы думали, что нас, девочек, посылали на ненастоящие цели, просто как бы для проверки! Но однажды один из наших экипажей не вернулся с первого своего задания. Поскольку не было стрельбы, мы были уверены, что у них случилась поломка или какая-то ошибка пилотирования. И только к концу войны мы узнали правду, когда мы получили письмо с объяснением случившегося: «... во время войны около нашей деревни был подбит самолет. Когда немцы ушли, мы залезли в самолет и нашли там двух погибших летчиц. Жители деревни похоронили их, не зная кто они такие». После опознания погибших летчиц, их матери смогли приехать на их могилы: они погибли, а не попали в плен.

Парни из других полков сначала к нам относились с недоверием, называли «Дунькин полк», потому что нашим командиром у нас была Евдокия Бершанская. Они насмеялись над нами. Мы очень обижались, потому что мы хотели воевать и пошли на фронт по велению сердца. Мы летали гораздо больше, чем ребята. Например, у нас был аэродром в чеченском селе Ассиновская рядом с большим садом. Мы таскали на себе самолеты до огородов и маскировали их ветками яблонь. И так – каждый день! Каждые полчаса мы проверяли метеосводки, смотрели на небо и ждали, чтобы туман прошел поскорее и мы могли бы летать. Мы просто рвались в бой! В непогоду мужчины никогда не остаются в кабине, они спят! Когда погода летная, дается сигнал. Мужчины натягивают комбинезоны и их на машине отвозят на летное поле. Часто бывало так, что пока их довезут до поля, наш полк уже успевает взлететь и мы уже возвращаемся. Ребята все делают по уставу. А мы всегда захотели сделать больше, доказать всем, что мы не «дуньки», что мы по-настоящему защищаем нашу Родину.»

Ахиллесова пята По-2

«Мы летаем над кукурузным полем на наших По-2, названных так по имени конструктора Поликарпова. Это наши знаменитые По-Й», самые надежные в управлении бипланы. На них в

авиаклубах учились будущие летчики. В начале войны их использовали для транспортировки раненых и для связи с партизанами. По-2 летает медленно и почти бесшумно, если выключить огни во время полета, он станет невидимым. Если нужно приземлиться, то он сядет и в лесу, и на деревенской улице, где угодно... Ему не нужна длинная посадочная полоса, скорость очень небольшая. Если он за что-то зацепился, ну, будет дырка, ничего больше. Чтобы его всерьез уничтожить нужна... зажигалка. Вот тут он сгорит моментально. По-2 сделан из дерева и это его Ахиллесова пята!»



По-2(Музей авиации и космонавтики)

«Мы взлетали каждые три минуты. Как только экипаж возвращался после первого полета, самолет тут же заправляли топливом и подвешивали под крылья новые бомбы с помощью крюков. На аэродроме я всегда помогаю, здесь командир Бершанская, я и моя заместительница. Мы быстро принимаем доклады вернувшихся с задания экипажей. С их помощью мы вносим уточнения на картах: вот тут я сбросила бомбу, а здесь я видела большие резервуары, судя по всему, полные бензина, оттуда вела огонь зенитка... здесь вот горят сигнальные огни, вон там видели высадку военных частей, а вон там были корабли... и так далее. Все это помогало нам точнее определять цели для следующего экипажа и так – всю ночь, нам удавалось выполнять много боевых заданий. Утром готовили отчеты о выполнении задач: полет за линию фронта, бомбардировка такого-то места и пр. А потом – спать, если остается время!»

Подведение итогов



Ирина Ракобольская с Ириной Калитеевской подводят итоги

«К концу войны нас было 230 аваторш. В авиации, как правило, авиаполк идет в бой, бывали месяцы, когда выходили из строя почти все самолеты, гибли экипажи. Оставшихся в живых отправляли в тыл, давали новую машину, переучивали пилотов, набирали новый состав, опытные летчицы возвращались на передовую. Мы же не хотели возвращать девочек из тыла! Для этого после боевой операции мы в нашем полку делали обязательное подведение итогов.»

«Наш полк был первым, он насчитывал 115 человек, две эскадрильи. К концу войны погибли 32 женщины, две скончались в результате болезни.

На одном из партсобраний командующий ВВС Вершинин, сказал нам: «Девушки, вы самые красивые в мире, по ому что настоящая красота – не губы и глаза, а душевный порыв, с которым вы сражаетесь за честь нашей Родины».

До сих пор помню, как он хлопал меня по плечу и хвалил наш авиаполк. Командиры многих эскадрилий хотели увидеть своими глазами, какие подвиги делает женский авиаполк: «Они летают лучше мужчин, выполняют больше боевых заданий и уже среди них есть Герои Советского Союза». Вначале это звание за полеты на По-2, получали те, кто успешно выполнил более 500 боевых заданий».

Сестры-сестрички

Многие нам говорили, что немцы считали преступным использовать женщина для осуществления авиабомбардировок. Они называли нас «ночными ведьмами» и «дневными чертовками». В это время наши летчицы уже не называли нас «дунькин полк»,

а стали говорить «сестры». Пехота нас называла «наши Маруси». Это уже было признание.



Ирина Ракобольская вручает в 1945 году знамя своего полка комиссару Евдокие Рацкевич, которая потом передаст его Музею Советской армии.

После войны один испанский журналист спросил меня: «Почему вы рвались в бой. Вы ведь не были обязаны воевать? Кого вы защищали? Сталина?» Я ему сказала: «Нет, мы воевали не за Сталина. Мы никогда не носили с собой его портрет, никогда – в самолете. Когда мы были в Восточной Пруссии, мы видели солдат, которые с собой носили адреса тех немцев, которые пришли в их дом, насильовали их дочерей и убивали их жен. Но наш лозунг был «Мы не мстители!» Другими словами, нас призывали отомстить, но... мы в первый раз там, в Восточной Пруссии никого не встретили, жители города исчезли. Я там видела маленькие деревни с хорошо оборудованными домами. В одном из них я впервые в жизни увидела холодильник, в 1945 году! И над каждой кроватью я видела репродукцию Девы Марии с младенцем. Это были знаки другой жизни, но людей не было. По дорогам мы видели брошенные детские коляски, плюшевые игрушки, одежду... видно было, что жители спешили бежать вместе с детьми, в том числе и с грудными. В горах мы видели большие стада черно-белых коров, которые умирали от того, что их не доили. В одной деревне я увидела немецкую женщину, но она была мертва. Позже мне

приходилось видеть на чердаках домов детей, повешенных их бабушками, которые затем покончили с собой сами из страха попасть в руки советских солдат, убивавших и насилующих. Я не думала о мести, к тому же я увидела тысячи немцев только в Данцигском коридоре уже после 1945 года.

Меня очень тронули такие качества Ирины, как прямота, мудрый взгляд на события и скромность. Она, несомненно, одна из крупных советских ученых, никогда не боялась выражать свои чувства, подполковник могла легко сказать – «я не знаю», «я боюсь», не скрывала слез! Много лет назад в парижском Дворце Открытий я смотрела документальные фильмы с участием советских ученых-астрофизиков и меня поразила их способность говорить просто, их открытость к метафизике, к Богу, к поэзии. Иначе, как бы я могла их понять? Хотя бы немного!

Физический факультет

Ирина продолжает: «После армии я не хотела возвращаться на свой физический факультет. Однако в это время в США начали производство атомной бомбы, и было принято решение создать на базе физического факультета МГУ группу ученых и аспирантов, специализирующихся по проблемам ядерной физики. Я была приказом демобилизована из армии и поступила в подчинение академика Дмитрия Скобельцина, основателя НИИ ядерной физики МГУ. Я, таким образом, вернулась в университет! Я вновь оказалась на студенческой скамье, чтобы восстановить базовые знания: вначале я вообще ничего не понимала, потому что забыла все, что знала. К тому же мы все засыпали на занятиях, потому приходилось работать по ночам. Да при этом дневные лекции проходили в душном зале, сидишь на мягком стуле, лектор бубнит – «Бу-бу-бу-бу...». Что-то записываешь, а рука уже не слушается... засыпаешь...»

Другая жизнь

«После войны я вышла замуж за Диму. Мишка, мой второй друг «Медведь» был арестован на лекции Димы. Через год я забеременела. Закончив университет, я частично работала на физическом факультете и параллельно готовила кандидатскую...»

У нее были дочь и два сына, хотела отдать им всю свою любовь

и заботу. Однако маме нельзя было бросить научную работу: «Однажды у меня была научная командировка на все лето, поэтому дети вместе с мужем провели каникулы с мамой в Данкове.» Ирина очень гордится своими детьми.



Ее сыновья – Андрей (слева) и Николай (справа)

«Один из сыновей Андрей живет в США. Он известный ученый-физик. А второй – Ник занимается психологией. У Андрюши две дочки, а у Коли две дочки и сын. Старшая моя дочь вышла замуж за итальянца и живет в Италии, у нее двое детей, мои внуки».

«Если уверены в своей правоте, действуйте!»

Марина Раскова

«Вообще, в мой путь в жизни проложили два человека – Зацепин, объяснивший мне главное в физике, и Марина Раскова, которая нам говорила так: «Женщина может все! Чеговы боитесь? С какой стати?»

Вот, Мартина, я вам чуть не всю душу выложила. Считаю, что про войну забывать нельзя. Но и с ней постоянно жить тоже нельзя, она давно закончилась. Можно о ней только вспоминать. Я всегда думала, что человек состоит из двух частей – войны и гражданской жизни.»

До сих пор (май 2016 г.) Она выступает с лекциями в престижном московском физическом университете и живет здесь же, неподалеку.

Вехи:

1919 : родилась в г. Данков

1938 : физический факультет МГУ

1941 : уходит осенью добровольцем на фронт

1942 : направлена в феврале в 588-й авиаполк ночных бомбардировщиков, который немцы называли «Ночные ведьмы». В июне назначена начальником штаба полка.

1942 : в мае авиаполк отправлен на фронт, командиры экипажа и штурманы воюют на У-2 (По-2)

1943 : ее полк удостоен почетного звания «46-й гвардейский Таманский полк»

1945 : демобилизация в октябре, возвращение на физический факультет МГУ

1946 : выходит замуж за Дмитрия Павловича Линде. В их браке рождаются два сына и дочь.

1949 : получение диплома, начало научной деятельности как специалиста по физике космических лучей физического факультета МГУ

2005 : кончина мужа



Мартин Гэй перед встречей с Ириной Ракобольской, рядом с ее университетом в Москве

Дополнительное интервью :

Июль 2015-го в Москве. «Эмоции и сенсации».

Когда разразилась война, юная Ирина понимает, что стране нужны солдаты, чтобы защищать Родину, и в это же время Марина Раскова обращается к девушкам с призывом вступать добровольцами в ряды военных летчиков.

Ирина: « Я пошла добровольцем и мне было только 20 лет. После оформления нас посадили в грузовики, потом на поезд и привезли в центр подготовки на авиабазу в Энгельс. Многие женщины уже имели летную подготовку, но нужны были штурманы, стрелки и механики. Я плакала, потому что хотела быть пилотом. Раскова мне сказала, что не потерпит такое поведение, потому что я поступила в армию, чтобы защищать Родину.»

Ирина мне уже говорила, что она была очень эмоциональным человеком:

— Я подчинилась приказу и выполняла мой долг. Конечно, была немного разочарована, но очень скоро обучение специальности штурмана меня увлекло, одновременно нас учили и основам пилотирования.

— Теперь я понимаю вашу реакцию на мой вопрос: «Вы летчица?»

— Понимаете, наш полк сформировали в декабре 1941 года и очень скоро я стала командиром штурманской группы. На наших самолетах не было радиопередатчика, связь в полете обеспечивалась жестами и до 1944 года на наших По-2 не было парашютов. Летчицы считали, что сам самолет может служить парашютом! Когда же так получилось, что парашюты в другом подразделении спасли жизнь штурману Руфине Гашевой и летчице и командиру эскадрильи Ольге Санфировой , тогда все изменилось...

— Ваш полк состоял исключительно из женщин?

— Наш полк ночных бомбардировщиков был единственным состоящим в основном из женщин (обслуживание и экипажи). Немцы нас называли «Ночные ведьмы».

В этот момент мадам Ракобольская роется в своих документах и показывает мне фотографию Марины Расковой.

«Женщины стремились на фронт, чтобы сражаться наряду с мужчинами. Поступали многочисленные просьбы отправить их на фронт и на них всегда приходили отрицательные ответы без объяснения причин. В конце концов Марина Раскова поняла, что наилучший способ удовлетворить эти просьбы – предложить Верховному Совету СССР создание женских авиаполков. Вы знаете, в это время я была на третьем курсе Московского университета имени Ломоносова. В то время я с авиацией никак не была связана, но я всегда была любопытна, я рассматривала самые разные предложения и сразу же заинтересовалась парашютным спортом. Я также собирала и разбирала пулеметы, как мальчики, в результате я окончила пулеметную школу, как и парашютную. Не забывайте, что уже до войны в СССР было немало летчиц, они работали в гражданской, в частности, почтовой авиации. Именно поэтому женщины шли добровольцами на фронт, но правительство поначалу отвечало им отказом. Однако благодаря настойчивости Марины Расковой было, наконец, получено секретное разрешение Сталина.



Ирина
у себя дома

Война началась, когда шли экзамены в университете, я сдавала их в конце третьего курса химического факультета. Поскольку все студенты хотели защищать страну, мы создали организацию, которая доносила до правительства это наше стремление. Поскольку большая часть населения была призвана в армию, нам вначале предложили оказывать помощь в заготовке сена. Потом молодежи предложили тягостную и нелегкую работу по сбору погибших и строительству траншей. Таким образом, участие таких добровольцев шло поэтапно. Вскоре молодежь мужского пола призвали на учебу в военные училища, в том числе летные».

Ирина показывает мне документ.

«Посмотрите, что у меня в руках – это копия секретного приказа Сталина, разрешающего формирование женских авиаполков. Когда он появился, военные увидели, что среди женщин есть много летчиц, но не хватает штурманов. Конечно, предложение обучаться штурманской профессии не

понравилось тем, кто мечтал стать летчицей. Как раз в это время в Москве стали предлагать женщинам, стремившимся на фронт учиться авиационным специальностям».

Ирину Ракобольскую выбрали представительницей студенток-комсомолок, которые хотели отправиться на фронт. Это она набирала желающих:

Представьте, что я чувствовала? Я уже училась на четвертом курсе, ко мне обращалось много девушек и я решила идти воевать вместе с ними.

— Из чувства патриотизма?

Ответ последовал не сразу.

« Не знаю, какое тут слово больше подойдет. Действительно ли это патриотизм? Надо понимать, что мы были молоды, уже вся страна погружалась в войну. Московские предприятия и учреждения эвакуировали. Враг приближался. Что нужно было делать?»

Как же будет поступить правильно? Конечно же, оправиться на фронт! Когда немецкая армия приближается к Москве и кажется, что сама застывшая от холода природа хочет спасти город, молодежь испытывала лишь одно желание — защитить народ и семьи тех, кто уже ушел на фронт. Защиту страны ведь нельзя назвать патриотизмом, это, наверное, была нормальная человеческая реакция гражданина. У нас было это желание, мы хотели защищать нашу страну наравне с мужчинами. Мы, женщины, наряду с мужчинами стремились защитить все, что нам было дорого. В таких случаях вы слушаете свое сердце. Что я тогда испытывала? Что уж точно, так это то, что я должна была отправиться на фронт. Если ничего не делать, значит не жить. Мне такое было трудно представить!».

Я ей ответила, что и мне такое тоже было бы трудно представить.

«Когда вы видите, что все взрослые уехали, и что москвичей эвакуируют в Сибирь, вы не можете оставаться безучастной! Московскому комсомолу был обращен призыв идти добровольцами на фронт. Я записалась в добровольцы.»

Мадам Ракобольская вновь говорит об этом решении... и видно, как она сильно при этом волнуется сейчас.

«Вы знаете, мы видели траншеи, заполненные тысячами мертвых тел...»

И тут она открывает свою книгу:

— Я писала об этих девушках, я их рисовала... Вот девочка на коленях просит разрешения взять ее на фронт. «Не смотрите на то, что я такая маленькая, я сильная, я смогу!» А вот комитет ВЛКСМ рассматривает кандидатуру студентки Московского университета Ирины, которой было поручено собирать добровольцев среди студенток. Я уже прошла обучение как парашютистка и должна была идти на фронт.

— Вы мне говорили, что обучение летчиц было трехмесячное и шестимесячное, и что по окончании выпускали пилотов и штурманов.

— Совершенно верно. А потом я стала начальником штаба. Вначале мы с летчицами вылетали на разведку, нередко на обратном пути мы, штурманы, вели самолет, потому что командиры после задания очень уставали.

— Вы часто летали на авиазадания?

— Довольно редко. Я там следила за подготовкой взлетов. Взлетает один самолет, через пять минут второй, через три минуты третий. Пять самолетов не могли взлететь одновременно. И вот мы направлялись к цели, летели под пулеметным обстрелом, мы находили цель и бросали на нее бомбы, немецкие прожектора ловили нас и слепили, но мы выполняли задание! А когда возвращались в наших двухместных самолетах часто штурманы брали руль управления, становились пилотами. Я никогда не была командиром корабля, летчицей, но наша роль по возвращении с задания была важной.

На войне каждый делает свое дело, не важно какое именно! Вы представить себе не можете, что испытывает летчица, когда идет к цели, как она пытается уйти в полете от вражеских обстрелов, как она напряжена до предела! Вот почему мы вели самолет назад и сажали его. Настоящие герои Второй мировой войны — те женщины, которые делали по 900, по 800, по 700 боевых вылетов...»

Ирина волнуется во время рассказа, она вновь переживает эти моменты, говорит, что немало книг пишут правду о Великой Отечественной войне и о женских авиаполках.

— А как мне добыть вашу книгу?

— Мартина, вот она, я ее вам дарю.

И Ирина пишет мне на ней несколько слов.

— Когда я закончу свою книгу, могу ли я снова вас увидеть?...

Ирина снова предается воспоминаниям.

«Только те, кто прошел через войну, способны понять что нельзя разжигать ненависть между людьми разных национальностей. Войны вызывают главным образом события и ситуации, противопоставляющие правительства стран.

Мы были студентами и единственное, что мы хотели — это защищать нашу страну. В то время мы верили руководству страны. Однако мы дошли до Восточной Пруссии, увидели концлагеря, где были наши солдаты. Когда их выпускали оттуда, это были скелеты, которые плакали от радости! Они дожили до того дня, когда увидели русские лица своих освободителей! И что было потом? Их посадили в вагоны и повезли в наши, советские лагеря, где многие погибли. Вот почему у нас нет иллюзий по поводу решений, принимавшихся в то время советским руководством. Потому что мы многое видели собственными глазами. Мы были на фронте, не чтобы убивать, а чтобы спасти других людей. Мы узнали, что многие женщины в Германии бежали из страны. Мы помогали этим немецким женщинам.»

Разве все это не удивительно?!

«Мы видели, как одни люди расстреливали других, себе подобных. Мы видели наших убитых и повешенных солдат. Это был огромный урок на всю жизнь, поэтому мы научились оценивать людей по принципу — доброе у них сердце или нет. Разумеется, после окончания войны Верховное командование оставило нас в Восточной Пруссии на два месяца для того, чтобы мы смогли отдохнуть и подлечиться.»

«Конечно, для всех остальных, я думаю, да и для всех нас это было просто чудо — огромная женская эскадрилья, ни одного мужчины!»

«Вам понятно, о чем я?», - обращается она к переводчице.

И она поворачиваясь ко мне с лучезарной улыбкой, добавляет:

«Уверена, что и Мартина понимает, что я имею в виду.»

Мой ответ: «Все прекрасно понимаю, Ирина, спасибо.»

Подполковник Ирина Ракобольская делает мне царский подарок — свой поэтический сборник с посвящением:

«Мартина, дарю вам частички своей души.»



Боевые подруги : итурман Софья Бурзаева, диспетчер полетов Анна Елена и начальник штаба Ирина Ракобольская

Поэзия побеждает любые материальные преграды. Она уводит в мир мечты. Чтобы выжить в ужасных условиях сталинских лагерей заключенные читали стихи. Поэзия была в почете и у летчиц женских авиаполков, она придавала им силы и уверенности перед боем и после. Поэзия — это освобождение, которая помогает найти путь к духовности и возвыситься над бренным бытом.

Подполковник Ирина Ракобольская страстно, как и ее отец, любила поэзию. Она укрепляла славянскую душу всех этих военных авиаторш, музыка и пение помогали им преодолеть страх и укрепить дух. Каждое стихотворение с помощью слов распространяет аромат, неподвластный нашему пониманию, но

гармонично резонирующий с позитивными флюидами Вселенной.

Но если скажете: «Пора»,
Я засмеюсь в ответ.

Она ушла из жизни осенью – 22 сентября 2016 года, а через два дня (как символично!) над ее *alma mater* – Московским университетом вспыхнул тысячами огней большой салют.



Андрей Липов

А Я ПОЖИТЬ ЕЩЕ ХОЧУ

А я пожить еще хочу,
Когда идет весна,
И просыпается кругом
Природа ото сна.
А я пожить еще хочу,
Еще увидеть всех.
Скворцы в стекло мне постучат,
Растает мокрый снег.
А я пожить еще хочу,
Хочу увидеть сад,
И одуванчиков цветы
В окошко поглядят.
Я передать еще хочу
Всем близким и родным,
Что я пока еще живу
И улыбаюсь им.
А я пожить еще хочу,
Хотя мне много лет.
Но если скажете: «Пора»,
Я засмеюсь в ответ.
А я пожить еще хочу
И видеть все вокруг,
Когда голубки прилетят,
Чтоб поклевать из рук.

Ирина Ракобольская



Андрей Липов

Ирина за две недели до смерти –
такой же живой взгляд

Капитан Галина Брок-Бельцова
« Правда, правда, ничего кроме правды! »

Галина Бельцова



Капитан Бельцова служила в 587-м полку пикирующих бомбардировщиков (125-й женский Гвардейский бомбардировочный Борисовский полк имени Героя Советского Союза Марины Расковой)

После долгих представлений, шуток, смеха и обмена подарками началась наша беседа.



В гостях Галины

Галина первой задала мне вопрос:

«Почему вы хотите написать эту книгу?»

Слава Богу, подумала я, что ее друзья говорят по-французски. И ответила следующее:

— Россия меня интересовала очень давно, как и скрипка. А двадцать пять лет назад я прочитала замечательную книгу о вашей истории, переведенную с английского. Два же года назад я неожиданно захотела написать книгу о русских летчицах. О вас так мало знают во Франции. Благодаря одному другу я смогла попасть в российское посольство, где меня тепло приняли и помогли подготовить будущие встречи в России. Считаю, что эта книга наполнена моими собственными чувствами и искренней симпатией.

— Вы профессиональная журналистка?

— Нет, но я написала несколько книг. Настоящая причина, если говорить честно, было желание рассказать о подвиге советских летчиц во время Великой Отечественной войны. Вас называли «ночными ведьмами», «дневными фуриями», «чертовками»... Историки о вас писали незаслуженно мало. Летчицы, штурманы своим мужеством, патриотизмом, упорством, молодостью, завоевали сердца миллионов людей и заслужили уважение противника.

Галина отвечает улыбкой на мои слова и настаивает:

— А почему все-таки вас интересует история авиации?

— Да просто потому что я сама авиаторша.

— Неужели?!

— Да-да, я летаю на самолете в авиаклубе и принимаю участие в авиаралли за границей.

Тут эта красивая дама в красном платье расхохоталась.

Я продолжила :

— Вы-то наверняка знаете, что советские авиаторши были первыми в мире женщинами, принимавшими участие в международных авиаралли боевых действиях во время войны 1941-1945 гг.. Им посвящено немало книг, — на русском и на английском языках... но о вас еще никогда не писала французская летчица!

«Очень вас прошу, постарайтесь познакомить с нашей историей молодежь», — серьезно сказала Галина.



В 1925 году Галине всего несколько месяцев

Дорогая Галина, вы для меня — воплощение радости и энергии. Мы вместе столько смеялись, когда встретились у вас в гостях под Москвой! Надеюсь, что ваши рассказы и предоставленные документы помогут мне описать невероятную историю вашего авиаполка.

Галина Павловна Брок вспоминает: «Мне тогда едва исполнилось 17, но я считала, что я не могу остаться в стороне в это военное время. И я записалась в училище метеорологии и навигации, чтобы потом поступить в полк пикирующих бомбардировщиков. Мой папа был генералом и мы в семье готовились к войне и к победе. Училась я в Йошкар-Оле, в резервном авиаполку.»

Добавлю, что Галина была одной из лучших на своем курсе.

«Мы учились основным навыкам пилотирования и управления боевым вооружением истребителей-бомбардировщиков. Мы не сразу привыкли к полетам, многие в воздухе испытывали «морскую болезнь». А потом пришло время нам прыгать с парашютом. Честно скажу, особого желания прыгать у нас не было. Нас, однако, сразу предупредили: «Кто не сделает минимум два прыжка с парашютом, на фронт отправлен не будет». Этот аргумент подействовал безотказно и мы все прыгнули по два раза в этот день.»

На фронт под командование Елисеевой Галина прибыла 1-го марта 1944 года. Она особо подчеркнула: «Летчики-мужчины с восторгом смотрели на летчиц, уже имевших боевые вылеты. «Старики», так их называли, принимали нас тепло и сердечно. Женские экипажи были сформированы так: Тоня Птицына и Лена Малютина, Тома Маслова и Нина Малкова, Тамара Мелашвили и Маша Тарасенко, Тамара Русакова и Маша Погорелова...»

Галина продолжает свой рассказ: «Нас, молодых, на боевые задания посылали не сразу. Сначала мы изучали район боевых действий, проходили всякие проверки, делали тренировочные полеты, одним словом, привыкали к военной службе. Очень скоро подружились с новыми однополчанками.

И вот наконец, 23 июня нас послали выполнить первое боевое задание: уничтожить войска и вооружение врага, сконцентрированные под Ригой. Я вдруг обнаруживаю, что то, что на карте помечено как линия фронта, для меня сверху выглядит, как широкая полоса черных шляп. Это были разрывы зенитных снарядов. Они отвлекли наше внимание и мы не очень внимательно смотрели вокруг. Как только мы выполнили задание - сбросили бомбы, мы почувствовали как наш самолет тряхнуло. Так началась наша боевая жизнь.

Во время боя нам помогали опытные военные летчицы. Мы

делились с ними впечатлениями о первых вылетах. Когда бывали расстроены неудачами, они нас успокаивали: «Не волнуйтесь, привыкнете! Мы начинали точно так же!» После нескольких вылетов мы чувствовали себя уже гораздо спокойнее и быстрее могли оценивать сложившуюся ситуацию и в воздухе и на земле. А потом уже наши молодежные экипажи показывали примеры мужества и отваги.»

Молодой и красивый инструктор капитана Бельцовой



Инструктор Галины

Старшая дочь Галины Татьяна Бельцова, принимавшая участие в нашей первой встрече, рассказывает про своего отца Георгия Степановича Бельцова:

«Он был одним из инструкторов, в училище, где училась мама. В своих мемуарах из скромности и природной молчаливости папа не писал о том, в каких условиях проходила подготовка будущих летчиков и летчиц, в частности, женских экипажей в третьей резервной авиагруппе, находившейся в Йошкар-Оле. А условия

были суровыми: жили они в холодных и сырых землянках, спали на деревянных нарах, кухонная утварь была самая примитивная. Не говоря уже об одежде и еде – строго по минимуму.»

Молодой и красивый инструктор будущих летчиц пикирующих бомбардировщиков Георгий Степанович Бельцов старался всячески устроить их быт, сам ремонтировал мебель, изобретал разные способы утеплить землянки. И даже проводил санобработку жилья с помощью паяльной лампы. Обеспечение продовольствием в резервном полку было ограниченным, но он лично следил за тем, чтобы девушки всегда были сыты и тепло одеты, потому что в этих краях зимы были суровые. Молодые летчицы и штурманы всегда, даже после окончания войны помнили эту заботу. Он служил в Йошкар-Оле командиром эскадрильи 3-го резервного авиаполка.

Татьяна вспоминает рассказы отца: «Я учил их летать на

бомбардировщике конструктора Петлякова Пе-2. В мае 1943 года я получил приказ командования принять на переподготовку шесть летчиц для полетов на По-2 Поликарпова, которые должны были пополнить состав 125-го бомбардировочного авиаполка. Я уже подготовил девять экипажей для этих самолетов. Этот приказ меня не очень обрадовал, потому что даже мужчинам было физически трудно управлять этим бомбардировщиком, в то время очень непростым в эксплуатации.



Пе-2 в тике (Музей авиации и космонавтики)

Мой командир полка Никитин надо мной подшучивал, что, мол, повезло холостяку работать с женщинами. В этом плане я ему благодарен, потому что в итоге я там встретил Галину Брок. В этом дополнительном наборе она училась на штурмана. Через два года, когда я служил в Паневежисе, мы поженились. Мы снаты вот уже шестьдесят лет и вполне ладим. У нас трое детей и семь внуков.

Галина объясняет: «С июня 1943 года в течение десяти месяцев я в составе девяти женских экипажей проходила обучение на бомбардировщиках Пе-2. После ускоренной подготовки нас послали в 125-й бомбардировочный полк для завершения нашего обучения.»

Они учились и технике пилотирования и ее применения в боевых условиях. Попав на фронт, они уже через небольшое время уже отправлялись на боевые задания. С 1944 по 1945 год полк принимал участие в боевых действиях на Белорусском фронте в составе 16-й воздушной армии. Тогда особенно отличились экипажи Тамары Русаковой (2 500 часов в воздухе на По-2), Лены Малютиной (1 800), а также экипажи Марии Погореловой и Марии Тарасенко. Это подразделение, вошедшее в состав авиаполка, не имело во всех проведенных боях никаких потерь. Тамара Русакова отличалась виртуозной техникой пилотирования, настойчивостью и дисциплиной. Она продолжила карьеру военной летчицы и после войны.

Уровень подготовки женщин-пилотов 125-го авиаполка был очень высок, их водил на боевые задания сам командир полка Марков а также некоторые командиры эскадрилий. Случалось, что их сопровождали летчики-истребители авиаполка «Нормандия-Неман», которые не скрывали своего восхищения советскими военными летчицами.

Галина вспоминает:

«24 июля 1944 года я запомнила на всю жизнь, Это был день двойного подвига. Было выполнено боевое задание и были спасены два экипажа. Первый экипаж – Лена Малютина и Лена



Французский пилот и советская летчица (SDH)

Юшина, обе отважные личности. Лена Малютинина - молодой командир корабля, худенькая, с живыми серыми глазами, чуткая, внимательная, всех привлекала, как магнит. Лена Юшина - спокойная в любых обстоятельствах - и в воздухе и на земле. Они прекрасно дополняли друг друга.»

Вы сейчас поймете, насколько пилот и штурман составляют единую команду:

«В этот летний день наш полк принимал участие в освобождении Латвии. Бомбардировщики идут в небе в грозном боевом строю, приближаются к цели. Мы замечаем из кабины нашего Пе-2 концентрацию фашистских танков в районе Обелье. И тут вдруг немецкие зенитки открывают по нам яростный огонь. Летчицы, не теряя времени, немедленно занимают боевую позицию.

За несколько секунд до вражеской цели командир экипажа Лена Малютинина получает ранение в живот осколком снаряда. Превозмогая боль, она сжимает рычаги управления, поддерживая скорость и высоту полета. Неожиданно силы покидают ее, она истекает кровью, но не отпускает рычаги. И вот они над целью, штурман сбрасывает бомбы. И только тогда Лена разжимает руки и почти теряет сознание! Пе-2 теряет скорость и высоту. Бомбардировщик теряет остойчивость, еще чуть-чуть и он войдет в штопор!

Как быть? Штурман Лена хватает пузырек с нашатырем и протягивает летчице. Та нюхает, приходит в себя и своими маленькими, но крепкими руками отчаянно вцепляется в руль, но перед глазами все плывет и темнеет... боль в животе мучительная, невыносимая. Она понимает, что сейчас может умереть...

«Лишь бы долететь до своих! Лишь бы спасти самолет! Спасти экипаж! Каждая секунда кажется вечностью. Но вот уже и линия фронта. Видны наши позиции!»

«Штурман, где запасной аэродром? Будем садиться!»

Видит небольшую взлетно-посадочную полосу, но сама снова почти теряет сознание. Слышит слова штурмана: «Леночка, держись! Во-от она, полоса - видишь? Возьми левее... теперь прямо... сейчас сядем...»

Юшина трясет Малютинину за плечо, последние минуты полета

кажутся нескончаемыми. Обе напряжены до предела! Лена из последних сил старается посадить самолет... И когда он, наконец, остановился на ВПП, теряет сознание окончательно.

Потом в госпитале она вспоминала:

«Как я добралась до аэродрома? Сама не знаю. Мне кажется, что я летела просто силой воли, стремлением выполнить задание и спасти самолет.»

Командир нашего дивизиона пришел к ней в госпиталь и, сняв с себя орден Красного знамени, повесил ей на грудь. Штурман Лена Юшина тоже была удостоена награды. После месячного лечения Елена Малютинина вернулась в полк.

В этот же день самолет Тамары Масловой и Лены Азаркиной был подбит. Штурман Азаркина получила ранения в голову, руку и ногу, вражеский снаряд вывел из строя левый мотор. Было необходимо садиться на ближайший аэродром. У девушки штурмана была открытая рана и она невероятно страдала от боли.

Командир экипажа Тамара Маслова вела самолет и следила за состоянием Лены, непрерывно с ней говорила, чтобы та не потеряла сознание:

«Леночка, держись! Потерпи, родная! Вон уже скоро будет линия фронта!».

Раненой штурману было невероятно трудно поддерживать курс полета и искать ближайший аэродром. Нужно было еще и внимательно следить за окружающей обстановкой, чтобы избежать неожиданного столкновения. Наконец, Пе-2 приземлился и только тогда Лена разрешила себе расслабиться и тут же потеряла сознание.

Тамара оказала ей первую медицинскую помощь и оставила свою боевую подругу, лишь когда убедилась, что жизнь ее вне опасности.»

Все экипажи были очень слажены и дружны. Мне кажется, что на боевом задании они просто забывают и о боли, и о страхе. В то же время они очень хотели выжить и очень в это верили.

Большая любовь



Молодожены

«Когда мы познакомились моему будущему мужу Георгию было 25 лет, а мне - 17. Я ему сразу понравилась, но ни о каких признаний и обниманий во время учебы не могло быть и речи, мы готовили себя для военной службы, для фронта. Георгий Бельцов был моим инструктором, я с ним часто летала, я была гораздо моложе его. Он меня защищал и не спускал с меня глаз. Однажды он пригласил меня на танцы в ангаре, но я

отказалась, потому что там было слишком темно...

Поженились мы в 1946-м году. Сегодня мне его очень не хватает. Через полгода после свадьбы его отправили в командировку, родилась дочка Надежда, которой сегодня 70 лет. У меня еще был сын и дочка Татьяна и сказал: которой уже 57 лет.

Дни рождения мужа мы отмечали совместными полетами. Для него самолет всегда был превыше всего! Кстати, эта тема была единственным поводом для наших споров и разногласий. Однажды он подарил мне вот эту голубку из фарфора и сказал:

«Дорогая Галина, давай больше никогда не будем ссориться.»

Десять лет с 1945 года я работала в КГБ и одновременно сопровождала мужа в его командировках, что было связано с переездами по крайней мере в дюжину городов России. Потом я стала читать лекции по истории.

В 2005 году мой дорогой Юрий скончался, после 60 лет нашей совместной жизни.»

«Утки стали летать быстрее»

Татьяна, младшая дочь Галины продолжает: «Папа очень любил жинь, он посвятил ее полетам и самолетам, ну и, конечно, семье. Сам он рано потерял отца и не знал семьи, воспитывался в детском доме. Семью он обрел с мамой, всегда все делал для семьи, для дома. Свои 57 лет он праздновал в Ночном небе за



Галина с голубкой

рулем своего ТУ-124. Этого был его последний год в качестве летчика. Он часто вспоминал этот полет – небо, ночь, звезды, бесконечность пространства... Потом он работал наземным инструктором в высшем учебном заведении и много времени уделял своим детям и внукам. Он говорил, что наилучший возраст - 65 лет, когда еще есть силы, когда ты еще в форме и можешь наслаждаться семейными радостями и общением с близкими.

Он очень любил спорт, охотиться, ловить рыбу, собирать грибы. После долгой госпитализации, операции и трехлетней реабилитации он снова пошел на охоту. Когда он вернулся с охоты, я его спросила, что он ощущал после такого большого перерыва:

«Утки стали летать быстрее», - ответил он.

Молитва летчика

Господи, ежи на небеси!

Дай, умоляем, работы,

Пусти из ада в рай.

Дай отбомбиться по первой

И немного бензина

Чтобы меньше страдать.,

Господи, дай нам удачи!

И полнолуния дай!

Наш командир Валентин Васильевич Марков – «Батя»

После скоростной смерти Марины Расковой командиром 587-го полка пикирующих бомбардировщиков, который потом стал 125-м гвардейским, стал Валентин Васильевич Марков, заслуженный военный летчик СССР, генерал-майор авиации.

Вот, что о нем рассказывает капитан Бельцова: «Командира нашего полка мы называли «Батя». Это был мудрый, компетентный и требовательный человек, никому не дававший поблажки. Эти качества помогали избежать крупных потерь среди летного состава. Многие считают, что его заслуга есть в том, что в нашем полку шесть его подчиненных были удостоены звания Героя Советского Союза.»

Он говорил: «Я горжусь своими боевыми друзьями!»

Эти его первые слова прекрасно отражают его отношение и чувства.

Галина Продолжает: «Боевые друзья! Эти слова очень понравились всем, кто нашел на войне настоящих верных друзей, делавших одно общее дело ради общей цели. Комполка сказал:

«Этими друзьями стали пилоты, штурманы, истребители, радисты и механики 125-го гвардейского женского полка.»

В начале 1943 года генерал-полковник А.В. Никитин, начальник Главного управления и комплектования ВВС учебных учреждений ВВС срочно вызвал к себе майора Маркова. После разговора о его службе заявил: «Вы, конечно, знаете о гибели Марины Расковой. Согласны ли вы принять на себя командование 587-м женским полком пикирующих бомбардировщиков?»

Галина передает реакцию Маркова:

« Это было очень неожиданное предложение. Я, разумеется, растерялся, но генерал тут же добавил: «Только имейте в виду, что приказ уже подписан».

Я шел по длинному коридору и обдумывал сложившуюся ситуацию. Навстречу мне попадались друзья, спрашивали «Куда ты?». Я в ответ лишь разводил руками со словами «Даже не спрашивайте! В женский полк...» Товарищи сочувственно смотрели мне вслед.

И вот вместе с моим радистом-штурманом мы приезжаем 2 февраля на аэродром, где базируется полк. Первой меня встречает начальник штаба Казаринова, с которой мы познакомились.

— А что, экипажи в воздухе ?

— Да, товарищ комполка, они на задании.

Вскоре я увидел, как самолеты возвращались и приземлялись один за другим. Сразу отметил, что летчицы сажали машины правильно и точно. Когда все самолеты сели, мы с моим штурманом Николаем Александровичем Никитиным пошли посмотреть на них поближе.

Заглянув в одну из кабин, я сразу увидел, что на пулеметах было слишком много масла. Спрашиваю: «Кто отвечает за вооружение?»

«Я!» -ко мне подбегает, улыбаясь.

— Вместо того, чтобы улыбаться, объясните почему столько масла на пулеметах? Они же не смогут стрелять!»

Смотрю — девушка плачет. Я смутился и поспешил уйти. Потом отдал приказ построить полк.»

Галина: «Мы построились. Все были очень напряжены и слушали с широко раскрытыми глазами ».

«— Я ваш новый командир полка. Предупреждаю, что никаких нарушений не потерплю. Никаких скидок на то, что вы женщины не будет. Зарубите себе это на носу! Вы, конечно, уже имеете опыт вылетов на боевые задания, но пока еще рано считать себя опытными бойцами. Начнем с укрепления дисциплины. А теперь личный состав может отдыхать. Командиров эскадрилий и офицеров прошу собраться на командном пункте.

В землянке КП я познакомился с комиссаром полка Елисеевой, командирами эскадрилий Тимофеевой и Федуненко а также с офицерами штаба. Встреча мне понравилась. Их предложения легли в основу нашего рабочего расписания.



(Музей авиации и космонавтики)

Капитан Анна
Егоровна Тимофеева

Совещание закончилось поздно вечером. На улице бушевала снежная буря. Пряча лицо от секущего ветра мы дошли до ближайшей наполовину разрушенной деревни, где люди подручными средствами устраивали свое жильё.

Мы устроились на ночлег в здании школы, Не снимая комбинезонов и унт, мы сделали себе лежанку из классной доски, уложенной на пол в одном из классов. Заснуть я , однако, не мог, переживал увиденное и услышанное за день. А Николай Алексеевич не унывал, ему удалось поговорить с другими штурманами и он был уверен, что девушки хорошо обучены. У меня, однако, были сомнения: как эти летчицы буду выполнять мои приказы? Хватить ли у них духа и подготовки для успешного выполнения боевых задач?

Со временем мое недоверие прошло. Главная задача, которую я ставил перед личным составом полка, состояла в обеспечении четкого порядка вылетов. Что ни говори, но боевые полеты женщин-пилотов в Сталинграде все-таки не были настоящей боевой школой.

Каждый свободный час мы проводили в небе, тренировали тактику маневрирования при нападении истребителей. С каждым таким полетом мастерство авиторш росло. Они также научились летать в плотном строю, на большой высоте, бомбардировкам в пикирующем полете. У нас появилась традиция – возвращаться в парадном строю после каждого успешно выполненного боевого задания. Это был знак тем, кто на земле, что все мы возвращаемся с победой.

Когда я видел, как девушки подвешивали бомбы, готовили самолеты к ночным вылетам и в холод и в дождь, я думал про себя: «Ведь все это наше, мужское дело – идти в атаку, мерзнуть в траншеях, атаковать противника в небе. Но при чем тут девушки? Большинство из них вообще просто девчонки, которые еще ничего в жизни не видели! Как же они должны были любить Родину, чтобы добровольно нести все тяготы фронтовой жизни!»

Проблем с дисциплиной у нас не было. Правда, иногда приходилось слышать всхлипы за дверью тех, кого не послали на задание. Для них самым страшным наказанием было отстранение от полетов.

Когда мы бывали у соседей, в мужских авиаполках, я радовался когда слышал, как командир распекал своих летчиков за ошибки: «Ну что это такое! Как ты сейчас сел? Ты видел как девочки приземляются? Как мы перед ними выглядим? Это же позор!»

Одним словом, я ни разу не пожалел, что командовал 587-м полком пикирующих бомбардировщиков. Наше командование никогда не делало разницы между мужскими и женскими авиаполками. Я, однако, всегда напоминал, что наш полк полностью женский и я не хотел, чтобы нас посылали на самые горячие участки фронта. Для меня была важна жизнь каждого члена экипажа. Я их всех любил и не мог примириться с тем, чтобы кто-то не вернулся с боевого задания. Но война никого не щадила.

Конечно, многие подробности того времени уже выветрились из памяти. Однако и сегодня я с теплотой и уважением вспоминаю свою первую заместительницу прекрасную летчицу

Евгению Тимофееву, командиров эскадрилий Надежду Федутенко и Клавдию Фомичеву, замполита полка Лину Яковлевну Елисееву, начштаба капитана Милицу Александровну Казаринову, штурмана полка капитана Валентину Кравченко. Их знания и советы мне всегда помогали. »

Галина продолжает: «Только наша общая служба и дружба помогли нам с честью пройти все испытания войны, за что ему было присвоено звание 125-го женского Гвардейского Борисовского полка имени Героя Советского Союза Марины



Галина Бельцова со своей подругой командиром экипажа Пе-2 Антониной Спицыной

Расковой.» Впоследствии генерал-лейтенант авиации В.В. Марков будет назначен начальником штаба ВВС Московского военного округа.

В сентябре 1944 года мы бомбардировали танки и артиллерию врага в районе города Ецава. Однажды мы пересекали линию фронта и мой пилот Антонина Спицына показывает мне на приборы, мол, один из двух моторов не работает. Мы стали

отставать от общего строя. До цели еще было несколько минут лета. Наша группа уже ушла далеко вперед и тогда мы приняли решение двигаться самостоятельно. Сбросив бомбы и сфотографировав результаты атаки, мы повернули домой. Нашей эскадрильи не было видно и почти все истребители прикрытия были с ней.

И тут я вижу, что справа нас атакует Фокке-Вульф. Стрелок Рая Ракевич кричит мне:

— Штурман! Фоккер справа!

Я начинаю стрелять, выпустила несколько очередей. Снова слышу голос стрелка :

— Внимание, еще один Фоккер! Справа впереди!



(Музей авиации и космонавтики)

Эскадрилья Пе-2

Немец летит навстречу и прямо на нас. Лишь в последний момент мы увидели, как он пролетел над нами, показав «живот» с черными крестами.

«Свернул! Ушел!» - подумала я. Страх не было, просто разозлилась, что не смогла сбить этого гада, он уже был вне зоны досягаемости.

Тут новая атака, на этот раз снизу и сзади. Рая Радкевич уже ведет по нему огонь. И тут... рядом с нами появляются красные звезды! Нам на помощь устремились наши истребители.

Очень вовремя! Они проводили нас за линию фронта и ушли, покачав на прощание крыльями.

Ребята из соседних авиаполков очень нас уважали. Вначале они не верили, что Пе-2 водят женщины. Когда узнали, очень нас хвалили и гордились нами. Часто в полете мы слышали:

– Держитесь, девчата! Мы вас прикроем!

Иногда мы слышали русский с ошибками и акцентом – это были наши соседи, французские летчики полка «Нормандия-Неман». Поначалу они тоже очень удивлялись, встречая нас на аэродроме, но потом привыкли.

Последнюю боевую задачу наш полк выполнил 8 мая 1945 года в порту Любавы. С ее успешным выполнением нас поздравил Генералиссимус Иосиф Сталин.»

Война закончена

«В жизни нужно уметь прощать, иначе нет смысла жить. Жизнь сильнее любого оружия!» – убеждена Галина.

« Я помню последний день войны. Ночью мы узнаем новость – «Война закончилась». Потрясающее ощущение! Мы так долго ждали этого, что никак не могли поверить!

И вдруг у всех у нас хлынули слезы, просто ручьями лились по щекам. Мы стали поздравлять друг друга, обниматься, целоваться...»

Для миллионов русских это был незабываемый момент в жизни!

Весной 2016 года я спрашиваю Галину: «В этом аду войны были ли у вас хоть какие-то просветы?»

Она отвечает довольно жестко :

«Насколько помню, для радости не было места. На всех фотографиях наши женщины выглядят грустными и серьезными. Сколько уже писали о тяжелейших условиях труда и постоянной усталости наших граждан во время войны, Когда мы улетали на боевое задание, то часто видели место гибели экипажей, взлетавших перед нами, мы видели вокруг много смерти. Конечно, у женщин на фронте были тайные романы. Это чувствовалось в жесте, взгляде, неожиданной мягкости характера. Девушкам хотелось выглядеть красивыми, на какое-то время наши сердца и души получали передышку перед очередным вылетом!

Одни выходили замуж за военных, встреченных на фронте, другие страдали от разлуки. Было такое выражение – «фронтowej дружок». Не было улыбок, смеха, только грустные песни и романсы...»

Галина всю себя отдавала борьбе с врагом – ночью и днем, во время самых разных заданий, в любом душевном состоянии, но цель была одна – защищать родную землю. С одними подружилась на всю жизнь, с другими, возможно, никогда и не дружила, кто-то ей завидовал, но что всех объединяло – мужество и слаженность экипажей.

Впечатления штурмана Кашириной, воевавшей в 588-м полку ночных бомбардировщиков:

«Конечно, девочки есть девочки. В нелетную погоду мы сидели рядом с ВПП, ждали метеосводки и что-то шили, вышивали, танцевали, даже рассказывали сказки, пели. Мы выпускали рукописные литературные сборники, устраивали лекции и концерты. Война стала частью нашей жизни. Мы очень переживали гибель друзей, они оставались в наших сердцах. Мы любили поэзию, она полна жизни и нас она вдохновляла жить дальше. При этом мы воевали, мерзли, знали, что такое страх.

На наших собраниях генерал К.А. Вершинин, обращаясь к авиаторшам разных авиаполков говорил так:

«Вы – самые прекрасные женщины в мире, потому что красота не столько губы и глаза, сколько высокий моральный дух.»



Отдых после ночного боевого задания. Каждая занимается чем-то своим, кто-то вышивает (Музей авиации и космонавтики)

Урок скромности

Эти гранд-дамы авиации оказали мне самый сердечный прием, они были рады поговорить с французенкой на общем языке – языке авиации, отваги и жизнелюбия. Для меня это тоже были уроки скромности. Как мне повезло их встретить на жизненном пути и постараться изложить на бумаге их уникальный военный опыт.



*Вышивки авиаторш
разных полков*

Портреты боевых летчиц



По приказу комполка Амасова ставит боевую задачу группе авиатори в районе Новороссийска (Музей авиации и космонавтики)

ГВАРДЕЙСКИЙ МАРШ

*На фронте встать в ряды передовые
Была для нас задача нелегка.
Боритесь, девушки, подруги боевые
За славу женского гвардейского полка!*

Припев.

*Вперед лети с огнем в груди.
Пусть знамя Гвардии алеет впереди!
Врага найди, в цель попади –
Фашистским гадам от расплаты не уйди!*

*Никто из нас усталости не знает,
Мы бьем врага с заката до зари.
Гвардейцы-девушки в бою не подкачают.
Вперед, орлы, вперед, богатыри!*

Припев.

*Врага найдем и в бури и в туманы,
Нам нет преград на боевом пути –
Громи, кроши налетом ураганным,
Спешит от гвардии подарок отвезти!*

Припев.

*Гвардейцы с честью выполняют задание,
Отыщут, выследят, разведкой донесут.
Никто к врагу не знает сострадания –
На зуб попался, знай – тебе капут!*

Наталья Меклина,
отрывок из поэмы

Свидетельства мужества некоторых в честь всех остальных.

«За землю русскую, за боевого друга, за Родину.»

Таковы главные жизненные принципы Марины. Разве не суждено было ей родиться, чтобы создать три женских гвардейских авиаполка? Советские авиаторши сражаются с врагом рядом с летчиками других полков и всеми советскими воинами. Вместе с двумя другими членами экипажа она погибла, выполняя задачу сопровождения, на своем бомбардировщике во время снежной бури, при нулевой видимости, врезалась в горный склон. Ее саваном 4 января 1943 года стал снег, затем она была похоронена в Москве, в двух шагах от Кремля.

« Мы должны помнить об этих женщинах »

Бернар Марк

Надежда Васильевна Попова (1921-2013)

Герой Советского Союза капитан Попова из полка «Ночных ведьм» (46-й гвардейский Таманский)¹, имеет на своем счету 852 боевых вылета. «Меня трижды награждали Орденом Красного Знамени. Первый получила в 1942 году за авиаразведку над Сальскими степями, когда наши войска отступали, ситуация резко менялась. Мы должны были определить линию фронта. Немецкие танки двигались на восток, враг имел явное преимущество. Ведение авиаразведки на По-2 днем – задача крайне трудная и опасная, но для ее выполнения требуется именно такой тип самолета. Я лечу на низкой высоте, веду наблюдение за передвижением войск, время от времени совершаю посадку, чтобы опросить местное население для уточнения данных, затем полученную информацию заношу на мою штурманскую карту. В какой-то момент я увидела танки и решила сесть для получения более подробных данных. Делаю круг для захода на посадку и тут почувствовала, как машину сильно трянуло.

Я смотрю назад и вижу – «мессер»!

¹ Из интервью в журнале «ВВС, авиация и спорт» (пер. с русского яз.).

Эти мессершмитты охотились за гражданским населением, расстреливали его из пулеметов. Я читала приказ немецким летчикам уничтожать как можно больше людей, по возможности оставляя в живых только крепких мужчин. Это просто ужасный приказ! Мы, однако, переживали один из самых тяжелых периодов войны. После обстрела «мессера» тряхнуло мой самолет, я постаралась уйти от преследования как можно быстрее, менять курс, ложась на крыло в глиссаду, я летела очень низко, как можно ближе к земле. По-2 не имеет возможности защищаться. Единственная возможность спастись – лететь чуть ли не касаясь земли. Однако немецкий истребитель продолжал меня преследовать, еще длинная пулеметная очередь, и я вижу, что мой самолет загорелся, пламя распространялось очень быстро. Необходимо было срочно садиться и покинуть самолет как можно скорее.

После вынужденной посадки я выпрыгиваю из кабины и бегу, прячусь в кустах. Нервы на пределе, сердце выскакивает из груди, воздуха не хватает. Неужели «мессер» вернется? Но немецкий пилот увидел, что самолет горел и не вернулся.

Я еще долго не двигалась, дрожа от страха, потом постепенно пришла в себя. Слава тебе, Господи, что уберег! Мне нужно было добраться до расположения полка как можно скорее, чтобы передать командованию важные сведения. В моей сумке была карта со всеми пометками: немецкие артиллерийские батареи, танки... даже место, где меня атаковали. Я искала вокруг какой-нибудь транспорт – машину или телегу... Мне повезло самолет с красным крестом остановился неподалеку. Однако я убедилась, что фашистов ничто не останавливало, они стреляли и по санитарным машинам.

После войны я спрашивала майора Бершанскую, : «За что ты меня так не любишь? За что посылаешь после ночного задания в разведку? Это же верная смерть!» А она мне с мягкой улыбкой отвечала: «Надя, я получила приказ командования послать в разведку самую опытную летчицу. Ну, а ты ведь настоящий профессионал!»

« В нашей семье был жесткий порядок: приказ командира – закон. Он должен быть выполнен, несмотря на трудности и опасности. Даже ценою собственной жизни. »

Штурман Каширина

Полуостров Тамань

«Мы летели над «Голубой линией» – системой немецких укреплений на полуострове Тамань. Немцы считали ее неприступной.»

Попова : « До сих пор с ужасом вспоминаю ночь 1 августа 1943 года, унесшую столько жизней... »

Сколько же девушек не вернулись тогда с задания?

«В ту ночь на первое задание вылетели пятнадцать экипажей. Я взлетела первой. Отбомбившись выполняя задание, я заметила, что видимо, попала в склад горючего, что вызвало взрыв и пожар. Тут же заработали немецкие прожекторы. Обычно их бывает не менее четырех, но их зенитки почему-то не стреляли. Я почувствовала что-то неладное. Я облетела аэродром в станице Ивановской и тогда увидела как один из наших самолетов загорелся, потом второй, потом третий! Они горели у нас на глазах... Оказывается, немцы вызвали свои истребители и не стреляли, чтобы не бить по своим самолетам. Для них наши деревянные По-2 были легкой добычей. В эту огненную ночь многие девочки на базу не вернулись.»

Антонина Григорьевна Бондарева

Гвардии лейтенант, старший летчик

«Представьте себе, - говорит она, - я видела приземление самолета в 1936 году! Тогда это было событие! В то время повсюду висели призывы «Девушки и юноши – на самолеты!» Естественно, как комсомолка, я была в первых рядах. Я тут же записалась в аэроклуб. Отец был против, потому все в семье были из поколения в поколение рабочими-металлургами, плавил в домах сталь.»

Забавно! Отец Антонины был не против, чтобы она плавил сталь, но против того, чтобы летала на самолете!

«Руководитель аэроклуба знал об этом и разрешил мне подняться в небо вместе с отцом, устроить ему «воздушное крещение.» Что и было сделано, и с тех пор отец уже не возражал.»

Она получила диплом с отличием.

« Я еще и с парашютом прыгала. До войны я успела выйти замуж и родить дочку. »

На фронт Антонина отправилась не сразу.

« Мужчин-инструкторов мобилизовали первыми, а их заменили мы, женщины. Мы проводили занятия, работали с утра до вечера. Мне нужно было еще и заниматься дочкой, а мы ведь все время жили в полевых лагерях. Утром я ее закрывала на ключ, оставив на столе кашу. С четырех утра начинались полеты, возвращалась я только вечером. Не знаю, ела дочка или нет, но всегда меня встречала перемазанная кашей. Этой куклке было три годика²...»

В конце 1941 года я получила похоронку – муж погиб под Москвой. Он был летчиком, командиром эскадрильи. Я отвезла дочку к своим родителям. А сама просила направить меня на фронт... »

Фронтные истории.

Казалось, когда погибло 27 миллионов, какие уж тут анекдоты? И тем не менее...

«Стой! Кто идет!» - кричит Бандера.

Мы по очереди стояли в карауле, охраняя наши самолеты. По уставу часовой при приближении постороннего должен остановить его, сначала словами «Стой! Кто идет?», затем – «Стой! Стрелять буду!» Однажды, когда на посту стояла одна из моих подруг, к ней подошел командир полка. Она ему крикнула: «Стой! Кто идет!» и добавила: «Извините, но я стрелять буду!». Представляете! Кричит: «Извините, но я стрелять буду!».

Тамара Памятных - « Я только об этом и мечтала!»

Летчица-истребитель. Когда началась война Тамаре было 22 года и уже она была профессиональным пилотом и авиаинструктором в своем родном Екатеринбурге на Урале. Вместе с другими отобранными девушками она отправляется в военный учебный центр на авиабазе в Энгельсе. По окончании обучения ее направили в 586-й истребительный полк.



(Музей авиации и космонавтики)

Тамара Памятных

² Из книги «У войны не женское лицо»

«Я только об этом и мечтала, - говорит Тамара, – Летать на истребителе ЯК-1, который тогда считался одним из лучших самолетов, было настоящим счастьем для меня. В конце января с авиазавода в Саратове к нам поступили 24 новеньких белых ЯК-1. С учетом зимнего сезона он был оборудован лыжами. По мне, это был просто уникальный самолет: скорость 580 км/час, пушка и два пулемета, под кабиной можно было поместить шесть ракет!»

586-й авиаполк прибывает в Амисовку в мае 1942 года, первая боевая база, потом с февраля 1943 года наш полк перевели в Придачу под Воронежем.

По ночам пилоты спали 3-4 часа. Ночи были длинными и темными. Полеты начинались с заходом солнца и заканчивались с восходом. Порой девочки ждали вылета в кабине всю ночь. Чтобы не заснуть, мы пили чай и ели шоколад.»

Ополоснуть лицо водой, немного крема, если он есть; у некоторых в меховых комбинезонах пряталась драгоценная губная помада... их женственность проявлялась в очень редкий подходящий момент. Все остальное время от них требовались постоянные физические, нервные и умственные усилия, выносливость, внимание и концентрация – вокруг была война...

Сколько нужно было времени чтобы подготовить самолет к новому взлету?

Тамара: «Не больше десяти минут. Наши эскадрильи соревновались между собой – кто больше выполнит заданий.»

Незабываемый вылет

Одно из таких заданий запомнилось особо. Это было 19 марта 1943 года около железнодорожного узла Касторная. Весь летный состав полка поднялся в воздух для атаки, на земле остался тревожный патруль – Рая Сурначевская и Тамара Памятных.

« Вдруг мы видим сигнал зеленой ракеты – приказ о немедленном взлете. С постов наблюдения пришла информация о самоете-разведчике направляющемся сюда на высоте 4000 метров. Мы тут же взлетели, на ВПП не осталось больше ни одного самолета. Направляясь в сектор нахождения самолета-разведчика, я вдруг увидела целую армаду бомбардировщиков Ю-88 и До-215. Я не успела их сосчитать, потом выяснилось, что их было 42. Против них были только два наших самолета, и

ждать помощи, совета или приказа было неоткуда. Не задумываясь, инстинктивно было принято решение атаковать. Так же инстинктивно я повела патруль вверх, к солнцу. Мы атаковали их в лоб в небольшом пике, вели огонь по ведущим машинам. В первой же атаке нам повезло – и Рая и я сбили по юнкерсу.

(Музей авиации и космонавтики)



Рая
Суринчевская

Пройдя под группой мы атаковали часть строя снизу и сзади часть их строя. И вот еще два бомбардировщика с длинными шлейфами черного дыма падают вниз. Мы резко свернули в сторону, чтобы набрать высоту. Немецкое авиаподразделение рассыпалось. Я уже веду огонь неприцельно, главное – их полностью дезорганизовать и сбить с курса, отвлечь их от выполнения задания. Боезапас у меня кончился и я решила срезать хвост одному из бомбардировщиков своим винтом. Когда я к нему приблизилась, мое левое крыло было разорвано пулеметной очередью. Машину стало раскручивать, спасти ее уже я не могла. Я с трудом отстегнулась от кресла и уже через секунду меня резко выбросило из самолета. Когда парашют раскрылся, я почувствовала свежесть утреннего воздуха и теплую струю крови, текущую по лицу. Бой для меня был закончен. Я тогда не знала, что Рая в это время продолжала атаковать немецкие бомбардировщики, и противник стал кое-как сбрасывать вниз свой смертоносный груз, что мы этот бой выиграли.

Когда я с парашютом приземлилась, ко мне подбежали люди, смотревшие за нашим воздушным боем. Они окружили меня, помогли подняться и собрать парашют. Потом протянули стакан с водкой, я отказалась, и они этому очень удивились. Они были очень удивлены, не могли поверить, что этот храбрый летчик, сражавшийся с целым отрядом самолетов, отказывается подкрепить силы водкой... Я уже стала приходить в себя после всего, что пережила, стащила с головы шлем... и тут все они были просто поражены!

Эти крестьяне даже вначале не поняли, что перед ними стоит девушка. Через несколько часов к моей огромной радости я увидела Раю, живой и невредимой. В последней атаке на немцев ее самолет тоже получил повреждения, но она сумела его

посадить «на брюхо». Местные жители помогли ей выбраться, потом нашли машину, на которой ее доставили на наблюдательный пункт неподалеку. Мы были счастливы, что остались в живых! Тем более, что, оказывается, немцы сбрасывали бомбы совсем рядом. Рая очень переживала за меня, потому что видела, что мой самолет рухнул, но парашюта не видела!»

Сожмите сердце в кулак!

Клавдия Терехова

« В первые дни нашего обучения погибли два экипажа. Перед тремя нашими полками стояли четыре гроба. Мы все рыдали в голос. Марина Раскова тогда нам сказала:

«Подруги, вытрите слезы. Это наши первые потери, будет еще много других. Сожмите сердце в кулак...»

Потом, во время войны похороны проходили уже без слез. Мы перестали плакать.»

Роза Абрамян, пилот-истребитель 586-го полка

Я встретила в Париже с полковником Гарегинем Маргаряном, который гордится своей армянской бабушкой. Он спросил, найдется ли ей небольшое место в моей будущей книге. Я ответила, что для меня это будет большая честь. Через несколько месяцев я была приглашена на церемонию, посвященную столетию геноцида армянского народа. В армянских танцах и песнях, я увидела силу этого народа.



Роза родилась в Армении 27 апреля 1920 года. В 8 лет вместе с родителями переезжает в Ереван. В 16 поступает в престижную Воздухоплавательную школу Еревана, пройдя проверку на профпригодность и медицинскую комиссию. Во время учебы она совершила большое число прыжков с парашютом, выполняла сложные пилотажные фигуры. Имея опыт 80 летных часов, Роза стала первой авиаторшей Армении. Ее первый инструктор Гурген Багдасаров тоже принимал участие в Великой Отечественной

войне. Роза летала на разных самолетах – У-2, ЯК-2... Начиная с 1940 г. она – инструктор а затем-пилот-истребитель 586-го авиаполка.



Роза Ташатовна Абрамян, пилот-истребитель в шлеме

В рядах Красной армии во время Великой Отечественной войны сражались почти 600 000 армян. Пилот-истребитель Роза Абрамян почти год воевала в авиаполку, затем была ранена, после госпиталей работала на военном заводе

После войны Роза Абрамян возвращается в Армению. Выходит замуж за Шмавона Шагиняна, который, как и она, работал в гражданской авиации. Вместе они прожили сорок пять лет. Роза умирает в США в возрасте 78 лет. Похоронена в любимом Ереване.



Роза Абрамян после войны – новая жизнь

«Мы летали на истребителях. Полеты на высоте уже сами по себе – ужасное испытание для женского организма, иногда казалось, что живот приклеивался к хребту. И, тем не менее, наши девочки летали и сбивали немецких асов. А эти асы были настоящие воины! Знаете, когда мы летали, мужчины с удивлением говорили: «Вот это летчицы!». Они нами восхищались...» – говорит капитан Терехова.

«Белая Лилия» - ас-истребитель Лиля Литвяк

Лилю направили воевать в элитный мужской авиаполк. «Белая Лилия» участвовала в 126 боях, сбивала 15 вражеских самолетов, и сама была сбита на своем Як-1 над Харьковом во время третьего за день вылета. Ее отвага и самоотверженность вызывали всеобщее восхищение. Кроме «Белой Лилии» ее называли «Роза Сталинграда» – дань ее красоте, женственности и храбрости. О ней написано немало книг.

Поливайте их, пожалуйста! Анна Семеновна Чекунова

«Я ни секунды не колебалась. У меня была летная профессия, нужная фронту. Даже не задумывалась. Впрочем, я мало кого знаю, кто бы в то время старался избежать фронта. Впрочем, помню, как одна молодая женщина, наша соседка сказала мне: «А я люблю жизнь, Хочу краситься, пудриться – не хочу умирать...». Больше таких я никогда не встречала. Или, может, я их не замечала или они скрывали свои чувства... Помню я вынесла из своей квартиры горшки с цветами и попросила соседей их поливать: «Я скоро вернусь». Вернулась я через четыре года! Гвардии лейтенантом авиации! Все тогда плакали...»

На войне было столько смертей

« Не могу я об этом говорить... Нет сил возвращаться в то время... снова все это переживать».

Десятки лет назад эта война принесла столько смертей, что воевавшие в разных военных частях женщины решили зачеркнуть

в памяти многие события недавней истории. Они не могли о них рассказывать.

Меня поразили слова Ирины Ракобольской:

« Как и все, я пошла на войну не для того чтобы защищать советский строй, а потому убивали наш народ. Горели дома, были убиты наши женщины, наши дети, наши мужчины. Я пошла на войну, потому что фашистская армия несла на нашу землю ужасные страдания и разрушения.»

Крылатые воины достойно выполнили свой долг перед Родиной. Жертвы их не были напрасны.

Одно письмо из многих :

« Мы очень гордимся тем, что нам присвоено звание «гвардейский». Теперь мы будем стараться служить еще лучше, чтобы поддерживать наши наземные войска, повысить их боеспособность.

Мы видим следы машин, затем дороги, забитые вражеской техникой... Самая для меня лучшая награда – увидеть черный дым от взрыва – результат точного попадания. Да, приходилось нам трудно, но главная наша цель была уничтожить врага.

Друзья мне писали намеками, например, «говорят, что ИАП (истребители) переведут в Москву» или «будет полегче»... Трудно в короткие минуты отдыха думать о трудностях службы. Война нас ослабляет, нам нужно крепиться. Сергей, будете писать Верменко, передайте привет. Пока. ИАП.

Желаю сил и здоровья!»

Руднев Е.

Авиаторши ни в коем случае не должны были оказаться в плену, они понимали, что это будет для них самым страшным наказанием. Сталин считал всех советских военнопленных предателями. После всех страданий войны их после войны ожидали новые.

Я понимаю, что Великая Отечественная война для многих русских в душе авиаторш была не войной за идею, а за выживание.

Поэтому я вспоминаю отвагу и мужество пионеров авиации, неукротимую волю участников авиаперелетов, решимость

военных летчиков, виртуозность мастеров высшего пилотажа. Да и просто страсть тех, кто хочет летать, как птицы в небе! Добавьте к этому шарм и женственность всех авиаторш самых разных стран, будь то мирное время или война.



Слева направо: летчицы Наталья Меклин, Раиса Аронова и член экипажа Екатерина Рябова. Польша, 1944 г.

Кстати, кто были все эти авиаторши? Я вдруг заметила одну вещь – нередко артистки, художницы, музыканши, поэтессы были очень спортивными. Ведь, оказывается, творчество вполне сочетается с наукой о воздухоплавании, с навыками навигации, с метеорологией... ведь управление самолетом основано на некоем размере, ритме, гармонии, пропорциях... Все они могли бы стать и физиками, и математиками, и инженерами... Не сомневаюсь в этом! Правильное сочетание творчества и науки позволяет соединить работу правого и левого полушарий мозга, сделать их союзниками, дающими другу другу по очереди право отдохнуть. Именно таким образом авиаторши, научившись летать, взмывают в небо. Как и авиаторы!

Авиаторши показывали в опасном небе войны чудеса пилотажа, в то время, как на земле их боевые подруги – механики, вооруженницы, заправщицы нередко находили нестандартные решения в самых трудных ситуациях.

Легендарная эскадрилья «Нормандия–Неман»

Когда в 1941 году немецкая армия вторглась на территорию СССР, а японцы готовили свое нападение на Пирл Харбор, возглавлявший антинацистское движение «Свободная Франция» генерал Шарль Де Голь принял решение отправить в СССР для войны с немцами французскую авиаэскадрилью добровольцев. До этого были переговоры с англичанами, которые были против такого решения опрарить туда летчиков, подготовленных в Королевских ВВС и являвшихся тогда их подразделением. Именно поэтому переговоры велись с советским руководством в обстановке полной секретности. Предстояло для этого отобрать храбрых и рвущихся воевать против общего врага в незнакомой им стране.

Кто были эти добровольцы – авантюристы, первооткрыватели, герои или просто воины по своей природе? Трудно сказать. Время нам показало, что отвага, чувство солидарности, присущих обоим народам, эскадрилья «Нормандия-Неман» стала примером нерушимой дружбы между французами и русскими, которая живет и поныне.

Шепот в ночи – «Ночные ведьмы»!

Летчик Франсуа Де Жоффри пишет: «Пока на фронте довольно спокойно. По вечерам мы лежим в спальных мешках, читаем, пишем письма, играем в карты. В темном, без звезд небе пролетают чередой медленно и невидимо самолеты – бомбардировщики, летящие на спецзадание машины, самолеты связи.

Женщины, которых немцы называют «ночными ведьмами», поднимаются в воздух каждый вечер и уже завоевывают авторитет среди других летчиков. Полком этих красавиц-ведьм, которые водят специальные легкие бомбардировщики, командует молодая 30-летняя женщина подполковник Бершанская. Героиня этого подразделения – Маша Смирнова.

Попова - очаровательная девушка 23 лет, тоже прекрасный пилот, она всегда первой вызывалась на специальные задания. Они воевали в Севастополе, в Минске, в Варшаве, в Гданьске... — везде их храбрость вызывала восхищение наших мужчин-летчиков.

Известно, что мы, французы, любим прекрасный пол, любим пошутить. Чтобы подразнить капитана Матраса я прошу его перевести меня механиком к «ночным ведьмам». Однажды я так вот пошутил, на что он сказал: «Отстаньте, барон! Завтра вам для развлечения ведьмы не понадобятся. Мы переходим на состояние боевой готовности и что-то мне подсказывает, что нам будет не до шуток! Тот факт, что сюда прилетел полковник Василий Сталин, означало, что готовится что-то действительно серьезное. К тому же несколько часов назад состоялась беседа полковника Пуяда и второго сына маршала Сталина, который был летчиком-истребителем элитной авиачасти.»



Майор Заморин из 10-го гвардейского полка, майор Пуяда из истребительного полка «Нормандия-Неман» и генерал Захаров в Дубровке, май-июнь 1944 г. (SHD)

Пилот и механик. «Честь и Мужество». «Де Сейн, прыгайте! Это приказ!»

Де Жоффри пишет: «Нас с механиками связывали очень теплые и сердечные отношения. Вы бы видели их лица, их глаза - они просто светились, когда мы им сообщали об успешно выполненном боевом задании. Они радовались больше нас! А вот когда кто-то из нас не возвращался, мы часто видели, как они старались уединиться, чтобы никто не видел их слезы.

Вот все готово к взлету, 3-й патруль сейчас поднимется в небо. Вдруг на низкой высоте появляется 2-й патруль. Взглядываемся в номер. Это Де Сейн и Де Лебра! Матрас делает мне знак выключить мотор. Лебра садится быстро и легко, у Де Сейна явно что-то случилось, он кружится над ВПП, словно ее не видит, а из физелажа идет белый дым. Понятно, что это утечка бензина. Майор Дельфино кричит ему по радиосвязи: «Де Сейн, прыгайте! Прыгайте, Де Сейн!»

Кто-то подбежал к нему:

— Командир, с ним в заднем отсеке механик сержант Белозуб, «Философ»!

Командир окаменел. Он понял в чем трагедия... и отключил микрофон. Жизнь де Сейна уже ему не принадлежала. Он, конечно, мог прыгнуть с парашютом, но тем самым он обрек бы механика на верную гибель. Решать должно советское командование. Я в это время продолжал слепо и хаотично летать над ВПП, беспорядочный полет. Когда ему доложили, советский офицер прибежал на КП, схватил микрофон:

— Де Сейн, прыгайте! Это приказ!

Однако лейтенант Де Сейн продолжал бороться за жизнь сержанта Белозуба. Он пытался сделать невозможное, чтобы посадить машину, но ничего не получалось. Самолет взмывает вверх свечкой, переворачивается, пикирует вниз, выпрямляется, идет к ВПП то по диагонали, то поперек, но никак не по прямой. Де Сейн не видит полосы, но понимает, что не попадает на нее. Он опять давит на газ и опять взмывает вверх. Потрясающий момент! Последняя попытка? Де Сейн пытается посадить машину вслепую. ЯК делает свечу, переворачивается и разбивается о землю в нескольких сотнях метрах от полосы.

Потрясенные, мы оцепенели при виде произошедшей на наших глазах трагедии, символизирующей честь и мужество. Это был один из самых незабываемых примеров героизма, с которыми мы столкнулись во время этой войны. Несколько дней подряд любимый пес Де Сейна кружил по авиабазе и каждую ночь проводил на могиле хозяина, тоскливо поскуливая. »

А сколько животных ^{по}гибло на этой войне!

Удивительная встреча в 1949-м. «Черт возьми! Они же там были – как раз напротив!»

В 1949-м году два французских офицера катались на горных лыжах в Швейцарии и в этом они были далеко не мастера. К ним подошел один австриец и, представившись инструктором, предложил свои услуги. Во время уроков они разговорились, познакомились поближе. Австриец сказал, что был военным летчиком и летал в 3-ей авиагруппе Мельдерса в Восточной Пруссии.

Рассказывает Де Жоффр: «Тут я едва удержался от грубого словечка. Черт возьми! Они же были как раз напротив нас!

Австриец :

— Вы тоже летчик?

«По крайней мере в «Нормандии-Неман» я им был, - ответил я. Австрийский летчик заулыбался:

«Еще бы нет, - медленно произнес он, - Мы ведь тогда были напротив вас. Как же нас доставали эти ваши Яки с трехцветными носами!»

Мы были так поражены, что просто потеряли дар речи. А потом долго говорили о том ужасе войны, который пришлось пережить, и о разных тактических приемах воздушного боя... С удивлением я понял, что не испытывал тогда никакой ненависти... Войны закончилась.»

Почему я привожу все эти цитаты? Чтобы показать силу духа и человечность этих женщин и мужчин, которые так наглядно высвечиваются в их рассказах и архивных документах. Сейчас, в 2017 году, как актуально звучат написанные лейтенантом Де

Жоффром в 1949 году слова: «Ненавидеть бесполезно, лучше извлекать уроки.»

«Война закончилась. И летчик Мельдерса встретил летчика из «Нормандии-Неман». Что бы вы сделали на моем месте? Отношения выяснились всерьез в небе четыре года назад. Сегодня мы были на земле. И нельзя допустить, чтобы прошлое мешало нам смотреть в будущее. Ненавидеть бесполезно, лучше извлекать уроки. Уверен, что любой из моих товарищей, летчиков, добровольно воевавших в России, поступил бы точно также. Я даже думаю, что в этой встрече, они почувствовали ту же перчинку, что и мы. И, может быть, даже увидели в ней некий символ, как и я, отражающий замечательную историю полка «Нормандия-Неман».»

Французские летчики свое восхищение авиаторами Великой Отечественной войны выразили такими известными словами:

«Даже если бы мы смогли собрать все цветы на земле и положить их к вашим ногам, все равно этого мало, чтобы воздать вам по заслугам.»



*Дубровка, июнь 1944 г. Майор Попофф с авиамеханиками, «Нормандия-Неман»
(Музей авиации и космонавтики)*

Воспоминания о войне

Всех русских объединяет глубокий патриотизм и такое же глубокое стремление выжить.

*Не гром гремит под мирным небом -
Салют Победы здесь звучит.
Седой солдат, забыв про раны,
Кладет гвоздики на гранит.
Зовет друзей, но не разбудит
Их, тех, ушедших навсегда.
Народ их знает, помнит, любит
И не забудет никогда.*

6 мая 2016года



*Галина Бельцова
в 2016 году*

Я встречаюсь с Галиной Бельцовой в Москве. Общаться мне помогает молодая преподавательница французского языка Наталья. Галина представляет мне свою подругу вертолетчицу, с которой я впоследствии с удовольствием встретила. Во время обеда, который приготовила сама Галина, не обошлось без традиционных и симпатичных тостов. Особенно мне понравился этот: «За 2 дня до празднования 71-летия Победы за нашим столом сидит Мартин, француженка, летчица и писательница. И я сейчас с волнением вспоминаю о моих французских друзьях, летчиках эскадрилья «Нормандия-Неман». Я часто с ними встречалась на земле – замечательные ребята!» Представляете, какая для меня это была честь!... Я была так

рада и горда тем, что наша легендарная эскадрилья была символом военного союза двух стран! И такое же уважительное отношение я встречала не раз и у других ветеранов Великой Отечественной войны. Я решилась на такой вопрос:

«А как бы вы поступили сегодня?»

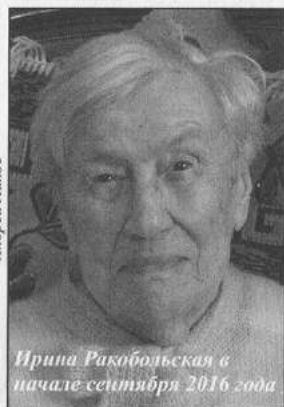
«Точно также!» – с присущей ей твердостью и решимостью ответила Галина.

И добавила:

«Мартин, мы только что выпустили к 71-й годовщине Победы книгу о Марине Расковой с очень символичным названием «Марина, мы готовы!»

Москва, 7 мая 2016 года.

У Ирины Ракобольской я была в гостях накануне Дня Победы. Она была одета в синие брюки, красную кофту, на голове была серенькая вязаная шапочка. Чтобы показать мне деревянную модель По-2 она надела очки.



Андрей Линде

Ирина Ракобольская в начале сентября 2016 года

И эта модель вдруг ожила у меня на глазах. Я вижу, как он взмывает в небо... в небо войны. Вокруг хаос, взрывы, бегущие люди, паника, крики и... тишина. Я слышу шум мотора этого самолета, похожий на шум работающей швейной машины... Из задумчивости меня на землю вернула широкая улыбка Ирины: «Поймите, Мартина! Только те,

кто прошел войну, способны осознать, что нельзя разжигать ненависть между людьми разных национальностей. Войны рождаются главным образом событиями и фактами, противопоставляющими одно правительство другому.»

Ирина продолжает: «Дети моих товарищей создали Совет детей полка. В мае мы все вместе соберемся в сквере у Большого театра, чтобы пойти к Кремлевской стене и возложить цветы на могилу Марины Расковой. Наша задача сегодня – передать будущим поколениям наше послание, нашу историю...»

Принимая меня у себя вы, Ирина, это сделали наилучшим образом. Спасибо!

« Мы потом попьем кофе, пообедаем, побеседуем и сфотографируемся на память. Сегодня из нашего полка живых уже совсем немного. Конечно, по телефону общаемся, но главное, что нас объединяет, это память о трагедии, унесшей 24 миллиона человеческих жизней, и которая выковала нашу ни с чем не сравнимую боевую дружбу.»



Подполковник Ирина Ракобольская

Мир вокруг постоянно обновляется, он в постоянном движении, но призрак войны всегда рядом, готовый выпрыгнуть из своего укрытия, приняв другие формы или пути. Помолитесь Богу, нашему общему для всех, чтобы божественное в каждом из нас взяло верх, чтобы Человек стал Любовью. Будем оптимистами, решительными, реалистами и смелыми!

Москва, 9 мая 2016 года.

Это шлейф оставляли за собой пролетавшие самолеты авиагруппы «Крылья Тавриды». В праздник памяти о прошедшей войне, миллион людей вышли на улицы Москвы на марш «Бессмертный полк»: многие несли плакаты с именами и фотографиями своих родных, друзей, соседей, погибших на войне. Они кричали и пели три слова «Ура! Победа! Россия!» На многие километры раздавались они, заряжали публику энергией, что на меня произвело огромное впечатление. Меня тронуло и то, что тысячи детей в этот день по всей России поздравляли ветеранов с праздником Победы, дарили им цветы, выражая благодарность за то, что они отстояли свободу русской земли, на которой они живут сегодня.



Галина Бельцова со своими сыновьями и внучкой. Жизнь продолжается...



Иван Скробов, отставной военный летчик, Галина Бельцова (91 год) и полковник Галина Скрובה-Кошкина на памятном вечере в честь Марины Расковой

В московском саду «Эрмитаж» проходила церемония в честь знамени 125-го гвардейского авиаполка, в котором воевала капитан Бельцова. Присутствовавшие на ней авиаторши, достигшие высоких результатов в своих специальностях – парашютный спорт, вертолетчицы, чемпионки по авиаспортивным дисциплинам с огромным почтением и любовью относились к Галине Бельцовой. И все это – на фоне маршей и песен военных лет.



Праздничный обед 9 мая 2016 года. Халида Макагонова, Галина Бельцова и я.

А затем я имела честь быть приглашенной на праздничный обед Халиде Макагоновой, абсолютной чемпионки мира по высшему пилотажу, президента «Клуба женщин летных специальностей «Авиатриса». В нашу первую предыдущую встречу она мне сказала : «Летчик летчика видит сразу, летчики отличаются от остальных, их все связывает какая-то общая энергетика»

В том же саду «Эрмитаж», от которой полчаса идти до Кремля, состоялся «Бал Победы» и в небо. Именно отсюда шли на фронт советские солдаты. В эти трогательные для меня моменты со мной рядом была моя переводчица Наталья, которая



Халида Макагонова, полковник Галина Кошкина и Мартин в московском саду «Эрмитаж»

помогала мне в наших интересных беседах с ветеранами. Это был замечательный день! Он был насыщен теплотой и патриотическим подъемом.

Характер народа этой страны трогает меня до глубины души. Эти замечательные женщины не скрывают своих чувств, они живут каждым взглядом, каждым жестом. При этом выражают свои чувства страстно и в то же время просто и даже застенчиво.



Капитан Галина Бельцова

*Синева, синева – ты вечна,
Величава, бесконечна.
Ты порою бываешь опасна.
Синева, синева – ты вечна.*

*Там наше солнце, звезды, планеты,
Космонавты, корабли, кометы,
Звездопады, звездные бури,
Много всего в небесной лазури.*

*Я хочу в синеву превратиться,
Невесомой частицею стать,
Вместе с ветром повсюду кружиться
И на двух полюсах побывать.*

*Увидеть степные просторы,
Тундру, тайгу, гиблые топи,
Океан, Гималайские горы,
Оживший вулкан и лавы потоки.*

*Водопады, горные реки,
Их сказочный вид волнует всегда.
Не расстанусь с синевой вовеки,
Все это снится мне иногда.*

Герой Советского Союза Руфина Гашева

Заключение

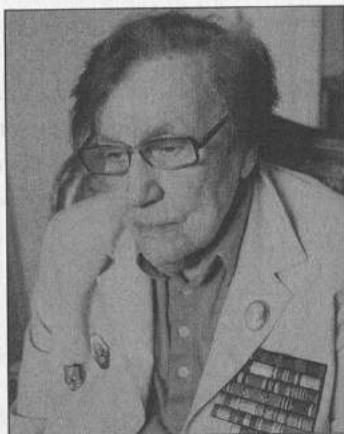
*« Не имеет смысла жить, если не умеешь прощать.
Жизнь сильнее любого оружия.
Расскажите о том, как мы воевали ».*

Галина Бельцова

Здесь такие масштабы, что можно это назвать континентом. Здесь соединяются Восток и Запад. Лед, снег, песок, скалы, трава тундры – то ветер, то солнце. Дикие монгольские лошади – само воплощение свободы. Там, вдали самолеты перестали бешено кружиться, моторы их затихли, и в природе наступило тихое оцепенение – переходный миг по пути жизни жизни. Вокруг, в деревнях и городах России чувствуется некое запущение. Однако в сердцах и умах людей уже проснулся дух возрождения. Эта всеобщая тяга к жизни – указательный знак на пути к любви.

Авиаторши Великой Отечественной войны достойны нашей памяти и уважения. Моя мечта исполнилась – Париж – Лондон – Москва! Счастлива, что удалось записать их легендарный жизненный путь. Встречи с этими уникальными женщинами Ириной и Галиной, такими красивыми и ясномыслящими в их годы, навсегда останутся в моей жизни одними из самых ярких впечатлений.

«Вот, Мартина, все это – огромная часть моей души. Считаю, что забывать о войне нельзя, но вы не можете постоянно жить с тем, что давно кончилось. Вы можете об этом только рассказывать. Я всегда считала, что в человеке есть две части – война и гражданская жизнь,» - говорит Ирина Ракобольская.



Подполковник Ирина Ракобольская
в 2012 году

В военном охваченном пламенем

Небе

Не слышится трель соловья.

Кругом сожжена и земля.

Нет ветки принять соловья.

Но мирное небо вернулось весной,

Пожарищ развеялся дым

И утром опять, нам нарушив покой,

Поет соловей, невредим.

Мартин Гэй

(пер. В.Сергеева)

Послесловие

Следы в душе

За долгие месяцы работы над этой книгой в душе моей остались памятные следы

В Москве

На третьем этаже мой комнаты, рядом с куполом собора я собрала вместе трех замечательных женщин. Одна из них уже ушла в мир иной под родную армянскую мелодию. А две другие еще твердо стоят на этой земле, несмотря на их общий возраст в 185 лет.

Представьте себе треугольник – сверху мы с вами, а внизу две опоры с их кредо:

– Ирина Р.: «Пока жива, буду работать. Работа – это жизнь.»

– Галина Б.: «Правда, ничего кроме правды»

Июль 2015 г.

Писать значит открывать

За тем, что видим, есть невидимое,

То, что нас создает и питает.

И в какой-то момент

Вселенная открывает для нас

Симфонию разных энергий.

Затем – случайности, громы и молнии

Возникают на нашем пути.

Встречи, документы, беседы на трех языках

Погружают нас в некий океан,

Укротить который становится все труднее.

И тогда, наконец, спасительный ветер

Подталкивает нас вперед...

Монблан за окном

Я работала с итальянской стороны в январе 2016 года в комнате, откуда был виден Монблан. Услышала далекую мелодию неба и почувствовала, как на меня снисходит энергия вдохновения. Где вы, небесные воительницы? В какие края улетели? Рассказать об их жизни я просто обязана. Ирина Ракобольская и Галина Бельцова, вы в Москве, за тысячи километров. А я не могла забыть ваши замечательные слова – «Я даю вам частички моей души!», они все время были со мной и помогали мне продолжать работать над книгой.

На фоне этих гор, посылавших мне метафизические волны вдохновения, я поняла, что эта книга получится. Простуженная, усталая, я взгрызалась в собранный материал. Да, да, все получится! Еще месяц, другой – апрель...

(Маленькая деревушка Анрэв, март)

Под настроение...

В октябрьскую непогоду 2016 года

В осеннее воскресенье

На аэродроме в Ферте-Алэ

В глубина ангара прячется По-2.

Маленький У-2 «ночных ведьм»

Скучает,

Он ждет зимнего ремонта,

Чтобы снова подняться в небо.

Медленно подхожу к самолету

Завороженная его видом.

Предварительно сняв обувь,

Ставлю ногу на его крыло,

Правой рукой твердо берусь

За край кабины.

И вот я уже сижу

На месте штурмана-стрелка

Пока что без снаряжения...

Какие они были маленькие, подумала я,

Чтобы тут поместиться.

Говорю себе, я тоже

Полечу на По-2.

После этого открытия!

Я забыла все сомнения,

Но все больше теперь переживаний

И нередко на глаза наворачиваются слезы

Или смеюсь, и это – мощный стимул.

Уникальная француженка.

«Девчонкой я мечтала стать летчицей и врачом. Родители говорили – это пройдет.»

Валери Андре

Генерал Валери Андре оказала мне честь, написав к этой книге предисловие. Я хочу вам рассказать о мадам Валери Андре Сантини, хоть в нескольких фразах. Почему? Потому что это уникальная француженка, такая же отважная и такая же преданная своему делу, как и те знаменитые русские авиаторши. Она того же поколения, что и они и обладает таким же характером. Как они похожи! В них такой же огонь и такая же скромность.

«Когда берешься за дело, то выкладываешься полностью, и чем дальше, тем больше стараешься.»

Валери Андре

В чине капитана медицинской службы в 1948 году она участвовала в войне в Индокитае, затем в 1960 году была отправлена в Алжир. Она воевала за жизни раненых, поднимаясь в военное небо на своем Хиллере 360 – парашютистка, пилот вертолета, нейрохирург.

Мы знакомы с ней несколько лет, первой встречей было интервью для книги. Затем мы ней встречались на различных авиационных праздниках. Иногда я видела эту замечательную женщину с бокалом шампанского и милой улыбкой у ее вертолета после приземления.

Товарищи по оружию называли ее «Мадам Вертушка» (из ее книги «Вызывает Вертушка», написанной в 1954 году). Вот ее воспоминания:

«Легионеры ползут к вертолету, тащат на носилках двух раненых. У одного открытый передом ноги, у второго ранение в живот. Бой был полтора часа назад, в операционный сроки укладываемся. Легионеры спешат покинуть открытое место и быстро загружают товарищей в машину. Отовсюду раздаются очереди, у меня даже нет времени выяснить ситуацию... Взлетаю против ветра.

Едва мы поднялись на стометровую высоту, как я услышала резкий удар по корпусу – нас зацепили. Убеждаюсь в этом, бросив взгляд на раненого в правом гамаке. Срочно сесть не могу – подо мной покрытое водой рисовое поле. Зависаю на месте... Принимаю решение лететь в Тхайбинь, но где же истребители, они могут понадобиться. После повторного запроса они подлетают и сопровождают меня до пункта приземления, где раненые попадают в руки военврачей.»



Военврач капитан Валери Андре смотрит в небо у своего вертолета Хиллер 360 после возвращения с первого задания.



Кремль (слева направо): Грегуар де Голль, ветеран Реймон Сассья и генерал Валери Андре

Генерал Валери Андре (кавалер Большого креста ордена Почетного легиона, орден «За заслуги», семь Военных орденов) была приглашена президентом Владимиром Путиным в мае 2015 года в Кремль на празднование 70-летия победы в Великой Отечественной войне.

Генерал Валери Андре была главным врачом авиабазы в Виллакублэй. Фотография сделана в 2010 году во время авиapolетов «Мальчишеская мечта»



Виллакублэй, 2010 г. Валери Андре и Мартин Гэй во время авиapolетов «Мальчишеская мечта»

МОЯ БЛАГОДАРНОСТЬ

Трем великим женщинам:

- генералу Валери Андре, парашютистке, вертолетчице, военному врачу в Индокитае и Алжире за ее вступление к моей книге и за ее добрую поддержку;
- подполковнику Ирине Ракобольской, ветерану 46-о гвардейского Таманского авиаполка, астрофизику за ее силу духа и улыбку;
- капитану Галине Брок-Бельцовой, ветерану 125-го гвардейского Борисовского авиаполка;

А также – за их доброе отношение и ценную помощь:

- Его Превосходительству Александру Орлову, послу Российской Федерации в Париже;
- генералу Филиппу Жербо за дружбу и ценную помощь;
- вице-адмиралу Роману Новоселову, военному атташе посольства Российской Федерации в Париже;
- полковнику Гарегину Маргаряну, военному атташе посольства Армении в Париже, внуку Розы Ташатовны Абрамян;
- полковнику Роману Спиридонову, военному атташе посольства Российской Федерации в Париже ;
- полковнику Сергею Осбулову, военному атташе посольства Российской Федерации в Париже;

– Мадам Татьяне Бельцовой, дочери Галины Бельцовой и Андрею Линде, сыну Ирины Ракобольской.

– Халидэ Макагоновой, чемпионке мира по высшему пилотажу, президенту «Клуба женщин летных специальностей «Авиатриса»;

– Анн-Мари Бутей и Зине Гриневич, «сестрам по душе», живым символам полувековой франко-русской дружбы,

– Бернару Марку, писателю, другу и советчику.

Огромное спасибо всем, кто был рядом:

– Паскалю и Анник Коэн, Пьеру Каджири и Стефану Алльону за дружбу и уделенное время,

– Всем друзьям – за поддержку и бесконечное терпение,
– Моей дорогой кузине Анник Дюкен,

– Всем сотрудникам центра документации Музея авиации и космонавтики, аэропорта Бурже и Британской библиотеки,

– Авиамузею «Салис»,

– Монахам цистерцианского аббатства в Тимадек.

Библиография

Svetlana Alexievitch,
La guerre n'a pas un visage de femme
Éditions J'ai lu, 2004

Galina Beltsova,
Mémoires au combat recueil
Édition russe, 2011

L. Brontman and L. Khvat,
Le raid héroïque du Rodina,
Éditions en langues étrangères, Moscou 1958

René Chambe,
Histoire de l'aviation
Éditions Flammarion, 1980

François de Geoffre,
Normandie-Niemen
Éditions Charles Corlet, 1996

Herbert Léonard,
Les Avions de chasse russes et soviétiques, 1915-1950
Album historique, éditions Heimdal

Bruce Myles,
Night Witches, Presidio, Californie, 1981
Les Sorcières de la nuit, Éditions Albin-Michel, 1993

Anne Noggle,
A Dance with Death : Soviet Airwomen in World War II
Texas A and M University Press College Station, 1994

Reina Pennington,
Wings, Women, and War
University Press of Kansas, 1956

Roland de la Poype,
L'Épopée du Normandie-Niemen
Éditions Perrin, 2007

Martine Gay,
Du rêve à la réalité : deux aviatrices sur les traces des pionniers de l'aéropostale
Éditions Mcor, 2007

Martine Gay et Alexandre Kaiser,
Le pilote et sa machine
Éditions Sees, 2006

Irina Rakobolskaya,
Mémoires en vers et photographies
Édition russe, Presse universitaire Moscou, 2013

Документация

Revue de l'aviation, Icare, n° 205 « Conquérantes de l'Air »
Éditée par le SNPL, juin 2008.

Revue commémoration 70 ans sport et aviation (en russe)
Article sur Galina Beltsova et Nadejda Popova

Documents confidentiels du ministère de l'Air,
état-major de l'Armée de l'air, 2^e bureau,
notice sur les Forces aériennes soviétiques,
octobre 1938, Musée de l'air, Inf 12553°

Littérature militaire *Mémoires top 1-2*
Irina Rakobolskaya (traduction du russe)

Irina Rakobolskaya, traduit du russe à l'anglais par Irina Kaliteevskii,
photos Alexei Lukin, en 2012

Aviation History. March 2002
Women Fighter pilots in defense of Russia

Фотографии, документы и карты мне любезно разрешили использовать:

Ирина Ракобольская и ее сын Андрей Линде;

Галина Бельцова и ее дочь Таня Бельцова;

Полковник Маргарян и его семья;

Генерал Валери Андре;

Генерал Филипп Жербо;

Анн-Мари Бутей ;

Авиамузей «Салис» в Ферте-Алз;

Музей авиации в Бурже;

Историко-архивный отдел Министерства Обороны в Венсенн.

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ.....	11
ПРЕДИСЛОВИЕ.....	13
ВВЕДЕНИЕ	15
ПО СЛЕДАМ ИСТОРИИ.....	19
ИСТОРИЯ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ ОТ ПЕРВЫХ ПОЛЕТОВ ДО «РОДИНЫ».....	21
ПОЛЕТ «РОДИНЫ».....	33
СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В ВОЙНЕ ПРОТИВ ГЕРМАНИИ.....	41
МАРИНА РАСКОВА - «МАТЬ АВИАТОРШ».....	43
ТРИ АВИАПОЛКА	49
« ЧЕМ НУЖНО СТАТЬ? НУЖНО СТАТЬ ПОЖАРОМ. »	61
ПОДПОЛКОВНИК ИРИНА РАКОБОЛЬСКАЯ	65
КАПИТАН ГАЛИНА БРОК-БЕЛЬЦОВА	95
ПОРТРЕТЫ БОЕВЫХ ЛЕТЧИЦ.....	115
ЛЕГЕНДАРНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ «НОРМАНДИЯ-НЕМАН».....	129
ВОСПОМИНАНИЯ О ВОЙНЕ	135
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	143
ПОСЛЕСЛОВИЕ.....	147
БЛАГОДАРНОСТЬ.....	152
БИБЛИОГРАФИЯ.....	155
ДОКУМЕНТАЦИЯ.....	157