

**Районная историко-краеведческая конференция школьников**

**«ПАМЯТЬ СИЛЬНЕЕ ВРЕМЕНИ»**

Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя  
общеобразовательная школа №409  
Пушкинского района Санкт-Петербурга

**«ДЕВЧОНКИ НА ВОЙНЕ»**

**Выполнила:** Турусова Анастасия  
ученица 8 класса

**Руководитель:** Бердичевская  
Елена Алексеевна

Руководитель школьного музея  
Боевой Славы ГБОУ СОШ №409  
Пушкинского района Санкт-Петербурга

**Санкт-Петербург**

**г. Пушкин**

**26 января 2022**

## **ОГЛАВЛЕНИЕ:**

<b>Введение</b>		стр. 3
<b>Основная часть:</b>		
Глава 1:	Портрет поколения молодежи 40-х	стр. 4
Глава 2:	Жители нашего города Пушкин, участницы войны	стр. 5
Глава 3:	Великая Отечественная война:	стр. 7
3.1.	формирование женских авиаполков;	стр. 8
3.2.	характеристика военных самолетов;	стр. 9
3.3.	боевые будни летчиц, штурманов, механиков.	стр. 11
Глава 4:	Жизнь летчиц после войны.	стр. 13
<b>Заключение</b>		стр. 14
<b>Список используемой литературы:</b>		стр. 15
<b>Приложения:</b>		стр. 16
Приложение №1	фото Чечневой Марины Павловны	стр. 18
Приложение №2	фото Расковой Марины Михайловны	стр. 19
Приложение №3	фото Елисеевой Лины Яковлевны	стр. 20
Приложение №4	автобиография Елисеевой Л.Я.	стр. 21
Приложение №5	письмо Батухтиной Екатерины Яковлевны	стр. 22
Приложение №6	фото Батухтиной Е.Я.	стр. 23
Приложение №7	письмо Ломановой - Тянуевой Галины Дмитриевны	стр. 24
Приложение №8	фото Ломановой-Тянуевой Г.Д.	стр. 25
Приложение №9	письмо Зуевой-Гаган Прасковьи Григорьевны	стр. 26
Приложение №10	фото Зуевой-Гаган П. Г.	стр. 27
Приложение №11	автобиография Зуевой – Гаган П.Г.	стр. 28
Приложение №12	фото Никитиной-Чаплыгиной Галины.Константиновны	стр. 30
Приложение №13	автобиография Никитиной-Чаплыгиной Г.К.	стр. 31
Приложение №14	фото Егоровой-Арефьевой Нины Владимировны	стр. 33
Приложение №15	фото Хомяковой Валерии Дмитриевны	стр. 34
Приложение №16	Фото Рачкевич Евдокии Яковлевны	стр. 35
Приложение №17	фото самолета Як-1	стр. 36
Приложение №18	фото ШВАК и ШКАС	стр. 37
Приложение №19	фото самолета Су-2	стр. 38
Приложение №20	фото самолета Пе-2	стр. 39
Приложение №21	фото самолета У-2	стр. 40
Приложение №22	групповое фото механиков	стр. 41
Приложение №23	фото Брок-Бельцовой Галины Павловны	стр. 42
Приложение №24	фото «В подарок музею школы 409»	стр. 43
Приложение №25	фото «Ветераны на линейке в школе»	стр. 44

Нет, это горят не хаты.  
То юность моя в огне.  
Идут по войне девчата,  
Похожие на парней

Ю. Друнина

## **Введение**

История учит, что подвиги защитников Отечества должны быть всегда вознаграждены. И, прежде всего, памятью потомков. Потому, что, теряя память, народы теряют жизнь. Мы не имеем права на беспамятство, потому что наше Знамя Победы простреляно пулями, обгорело в пламени сражений священной, освободительной Великой Отечественной войны, 75-летие Победы которой, мы отметили в 2020 году. Наше Знамя Победы пропитано слезами и потом наших братских народов, которые жили в Советском Союзе, а также 27 миллионов погибших советских людей.

Всем известны слова белорусского писателя Алеся Адамовича «У войны не женское лицо».<sup>1</sup> Женщины на войне не похожи на мужчин. Это абсолютно другая сфера, особенно, когда эти «женщины» - вчерашние школьницы. Соприкоснувшись с подвигами летчиц женских авиационных полков, изучая материалы, находящиеся в фондах нашего музея, я уверовалась в том, что нет разделения на «мужские» и «женские» подвиги, на подвиги сильного и слабого пола, потому что девчонки воюют не менее достойно мужчин, а порой и более героически. Маленький пример. Всем известные летчики –асы Александр Покрышкин и Иван Кожедуб совершили соответственно 650 и 330 боевых вылетов. А летчицы-девчонки сделали от 600 до 1000 боевых вылетов! В годы Великой Отечественной войны женщины сыграли не последнюю роль. Поэтому я с глубокой убежденностью могу сказать: «У войны и женское лицо». И постараюсь это доказать.

**Цель исследования:** Показать роль молодых девушек в победе над фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войне.

### **Задачи исследования:**

1. проанализировать материалы, хранящиеся в фондах школьного музея: письма, воспоминания, фотографии, автобиографии, книги, газетный материал;
2. прочитать книгу М.Чечневой «Небо остается нашим»

Сразу же хочу пояснить, что несмотря на то, что наш музей Боевой Славы посвящен 125 Гвардейскому бомбардировочному авиационному полку имени Героя Советского Союза Марины Расковой, мы не делили летчиц по полкам. Были готовы познакомиться со всеми, кто дожил до Победы. Мне захотелось поточнее узнать, кого, кто и почему называли наших летчиц «ночными ведьмами», «колдуньями». А также, откуда появилось определение «дневные фурии».

---

<sup>1</sup> «Война под крышами» Алеся Адамович

Мой интерес вызвала книга «Небо остается нашим», написанная Мариной Чечневой, гвардии майором летчицей 46 полка ночного бомбардировочного авиационного полка, Героем Советского Союза (см. Приложение №1). Читая книгу, меня поражало все! Как они готовились к войне! В каких условиях воевали летчицы, какие у них были самолеты и т.д.

## **Основная часть**

### **Глава 1 Портрет поколения молодежи 40-х**

Марина Чечнева в своей книге «Небо остается нашим» пишет о своем поколении так: «Жизнь показала – в нашей стране такое героическое начало, чувство глубочайшей ответственности перед временем, которое как эстафета, передавались из поколения в поколение. Наше поколение было воистину одержимым и в своей вере, и в своем стремлении всегда находится на передовой военных и мирных фронтов. Характеры моих сверстников формировались в годы первых пятилеток, овеянных романтикой и героизмом. Мы жили напряженно, радостно, трудно. Утро начиналось с будильника. И потом – ни одной свободной минуты: школа, аэроклуб, комсомольские дела. Жизнь властно звала вперед. Страна обгоняла время. Недаром Валентин Катаев так и назвал одну из своих книг – «Время, вперед!».

Чувство скорости, потребность в ней, были заложены в каждом из нас. Скорость – одна из форм познания мира. Ведь действительность познается не в статике, а в движении. Чтобы лучше и полнее познать мир, нужна скорость во всем: в движении, в работе, в мышлении. Кто из нас в юношеские годы, когда человек весь находится во власти высокой романтики, не пробовал собирать в альбом любимые стихи или писать свои?

Обстановка в мире накалялась. Война стояла на пороге. Все мы, особенно те, кто был причастен к армии и авиации, чувствовали, понимали это. В воздухе пахло грозой. Чтобы встретить ее, мы хотели иметь могучие крылья и стальную волю, которые тренировались и закалялись. Для этого был спорт. Призыв «Ни дня без спорта!» был призывом для многих из нас. Многие из нас учились стрелять и имели значок «Ворошиловский стрелок». В наше время тир был в каждом парке. Мы сдавали нормы ГТО, играли в волейбол, баскетбол, ходили на лыжах, катались на коньках, плавали. Старались закалить себя.

Обращение IX съезда ВЛКСМ<sup>2</sup> «Комсомолец, на самолет!», прозвучал для молодежи как призыв, как голос совести. Человек должен жить в ладу со своей совестью. Оставшись один на один с ней, надо было сделать выбор между жизнью и смертью. И выбор делался безошибочно. Матрос, в окровавленной тельняшке поднимался с последней гранатой навстречу танку. Летчик предпочитал таран парашюту. Солдат, обнаружив, что рядом все полегли, сжав зубы, один шел на врага».

Вот и ответ, на вопрос о поколении 40-х. Главное, это подвижничество. У них была своя романтика, в которой было больше обязанностей, чем прав, как заметил поэт Михаил Светлов. Обязанность – любить и защищать Родину, а если нужно будет, то и отдать жизнь. Вот такой я сделала вывод, читая строки летчицы.

### **Глава 2 Жители нашего города Пушкин, участницы войны**

---

<sup>2</sup> IX съезд ВЛКСМ состоялся 16-26 января 1931 г.

Есть судьбы, которые становятся олицетворением самых благородных устремлений поколения. И примеров таких множество. В своей работе я назову несколько имен, как доказательство этому утверждению. Герой Советского Союза Марина Михайловна Раскова, имя которой неразрывно связано с нашим музеем. А также имя ее комиссара, Лины Яковлевны Елисейевой, благодаря которой создавался наш музей. И, конечно, же имена тех летчиц, которые родились или проживали в нашем городе Пушкин. Исследуя картотеку музея, мне удалось найти имена летчиц, которые проживали еще и в Красном Селе, и в Колпино, и в Ленинграде. Многие из них были посетителями нашего музея, гостями на школьных праздниках, участниками встреч со школьниками.

### **Марина Михайловна Раскова, гвардии майор, командир 587 авиаполка, Герой Советского Союза**

Стремительной была вся короткая жизнь отважной дочери Родины – Марины Расковой (см. Приложение 2). Яркую личность Марины Михайловны сформировало время. Ее имя было хорошо известно не только в нашей стране, но и во всем мире. Родилась в Москве в семье музыкантов. Детство Марины после смерти отца, прошло в невзгодах и лишениях, но это не сломило девушку, а научило бороться с трудностями. Училась в музыкальной школе и музыкальном училище. Готовилась поступать в консерваторию. По окончании школы-семилетки, Марина поступает в 8 класс школы с химическим уклоном. Многие пророчили ей и музыкальное будущее, и науку. Однако на пороге жизненного выбора она совершает крутой вираж, посвятив все свои знания и способности авиации. Призыв «Комсомолец – на самолет!» она принимает. Поступает в аэронавигационную лабораторию Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского, заканчивает Ленинградский институт инженеров Гражданского воздушного флота, а также школу летчиков при Центральном аэроклубе, получает профессию штурмана. В сентябре 1938 года вместе с Валентиной Гризодубовой и Полиной Осипенко совершает беспосадочный перелет по маршруту «Москва – Дальний Восток» протяженностью в 6 450 км на самолете «Родина». Этот полет она описала в своей книге «Записки штурмана», кстати, первый экземпляр этой книги, выпуска 1939 года, в наш музей передала ее дочь Татьяна Сергеевна Голенко. Эти летчицы были первыми среди женщин, удостоенных высокого звания Героя Советского Союза.

### **Лина Яковлевна Елисейева, гвардии подполковник, комиссар 125 ГБАП**

(см. Приложение 3) Лина Яковлевна Елисейева проживала в городе Пушкин на Красносельском шоссе в доме №10. Ее сын, Виктор, ходил в школу, а сама она состояла на партийном учете нашей школы. Она была частым гостем на школьных праздниках. Однажды, она пришла в школу в парадном кителе, на котором были ордена и медали. В то время ребята живо интересовались рассказами о войне. И не один раз они просили Лину Яковлевну рассказать что-нибудь о войне. Именно Лина Яковлевна была инициатором создания в нашей школе музея Боевой Славы. У нас сохранилась автобиография, напечатанная ее рукой. Вот что она пишет. (см. Приложение 4) «Закончила школу-девятилетку и стала работать учительницей по ликвидации неграмотности взрослых. Вступила в комсомол, потом в Коммунистическую партию. По набору партии была направлена в армию в Первую Школу военных пилотов им. Мясникова».

А вот что о ней писали в своих воспоминаниях ветераны авиаполков. (см. Приложение 5, 6) Из письма ст. лейтенанта штурмана звена 125 полка Екатерины Яковлевны Батухтиной. «Конец 1941 года. Стране тяжело, враг идет лавиной по нашей земле. Мы, саратовские девчонки, до войны закончили летные отделения аэроклуба. Летали на учебных самолетах У-2. Мы пошли в горком комсомола на встречу с Расковой. Помню, небольшой кабинет. За столом сидит Марина Раскова, майор Елисеева и кто-то третий. Мы по одному заходили в кабинет с заявлениями, чтобы нас приняли в полк. Раскова спросила меня: «А какой налет в часах и на каких самолетах летали? А майор Елисеева спросила: «А хорошо ли вы подумали. На фронте будет тяжело!» Лина Яковлевна переживала как мать за каждого потерянного бойца. Писала письма родителям. Мы называли ее «наша матушка».

Еще письмо. Пишет Галина Дмитриевна Ломанова-Тянуева (см. Приложение №7, 8). «Лина Яковлевна всегда интересовалась, получали ли мы письма из дома, что нам пишут, как живут наши родные, в чем нуждаются и может ли командование полка чем-то помочь. Новую технику, когда мы переучивались на самолет «Петляков-2», осваивали с нами вместе и Марина Раскова, и Лина Яковлевна... И вот здесь, в Ленинграде и в Пушкине, встретившись уже после войны, мы стали часто встречаться. Именно Лина Яковлевна стала связующим звеном между нами, ветеранами 125 полка и вами, школьниками пионерами-следопытами. Она давала вам наказы хорошо учиться и быть физически крепкими и на примере ваших дедов быть преданными Родине».

И еще одно письмо-воспоминание от Прасковьи Григорьевны Зуевой –Гаган, штурмана звена 125 полка (см Приложение 9). «Было спокойно и радостно, когда отправляясь в боевой вылет и возвращаясь, мы видели на старте Лину Яковлевну».

### **Зуева-Гаган Прасковья Григорьевна, гвардии старший лейтенант штурман звена 125 ГБАП**

(см. Приложение 10, 11) Проживала по адресу: г. Пушкин, ул. Маяковского, д.33, кв. 24. Из автобиографии, от 27 января 1981 года: «Родилась 4 ноября 1920 года в селе Городище Ворошиловградской области. Успешно окончила 10-летку и поступила на 1 курс механико-математического факультета МГУ. Летом 1941 года вместе с однокурсницами заготавливали сено в совхозе Дединово Московской области. В октябре 1941 г. вступила в состав сформированной М.М. Расковой части. В октябре 1941-декабрь 1942 – обучение штурманскому делу в г. Энгельсе. Принимала участие в боевых действиях на Сталинградском, Северо-Кавказском, Западном, 3 Белорусском и 1 Прибалтийском фронтах. Участвовала в подготовке к воздушному Параду Победы, который не состоялся из-за нелетной погоды. В 1949 году завершила образование в МГУ. С 1955 года живу в городе Пушкин. Работала инженером в в/ч 10729.»

### **Еще одна жительница нашего города. Это Никитина- Чаплыгина Галина Константиновна, гвардии младший лейтенант, летчик управления связи 125 ГБАП**

(см. Приложение 12, 13) В своей автобиографии, от 5 мая 2000 г., она пишет: «Родилась 28 марта 1919 года в гор. Пушкин (бывшее «Царское Село» Ленинградской области). Родителей своих не знаю, т.к. 8-ми месяцев осталась сиротой. Воспитывалась в трех

детских домах в Ленинграде на Каменном острове, в Гатчине и в Тихвине». Потом ее взяла к себе жить родная тетя, которая привела маленькую Галю в хореографическое училище (ныне это Академия Русского балета имени Агриппины Вагановой). Училась, подавала надежды, мечтала о партии Маши в «Щелкунчике». В десятилетнем возрасте пришлось уйти из-за перенесенной травмы ноги...». В будущем авиация встала наравне с балетом в ее сердце. «Детство было трудным и голодным. Потом училась в школе на Разъезжей улице. Одновременно занималась в аэроклубе. Закончила 10 класс на ул. Восстания в 1938 году. Поступила в Батайскую летную школу Г.В.Ф. (гражданского воздушного флота). Поступить в эту школу желающих было много, около 900 человек. А женская эскадрилья была одна. Из Ленинграда нас взяли только троих (мы были из одной школы). Но для этого мне пришлось пересдать стереометрию, чтобы исправить «уд» на «хор». Закончили школу вдвоем: я и Маша Калинина. Примером для нас в этом году были наши Герои Советского Союза Гризодубова, Осипенко и Раскова».

### **Егорова-Арефьева Нина Владимировна, механик 46 ГБАП**

(см. Приложение №14) Проживала в Пушкине по адресу: г. Пушкин, ул. Красной артиллерии, д.41, кв.12. Других сведений, кроме фотографий, у нас пока нет. Но поиск продолжается.

### **Хомякова Валерия Дмитриевна, летчик-инструктор, 46 полк**

Родилась в 1914 г. в Москве. (см. Приложение №15) Детство прошло в Колпино под Ленинградом. Отец инженер-химик. И Валерия унаследовала любовь к химии. Увлекалась литературой. А мечтала о небе. После семилетки закончила техникум и поступила в Московский химико-технологический институт им. Менделеева. Одновременно занималась в аэроклубе. Любила и планер, и самолет. Но летчик кроме всего должен быть хорошим спортсменом. Помня об этом, она ходила на лыжах, каталась на коньках, много играла в волейбол, плавала, тренировалась в прыжках с парашютом. Летчик-инструктор – еще до войны. Будучи летчицей высокого класса, она в совершенстве освоила все спортивные самолеты довоенного времени. Небесный почерк Хомяковой был захватывающе красив. Она виртуозно выполняла виражи, бочки, спирали и петли Нестерова. В августе 1940 года она была награждена почетным знаком Осоавиахима.<sup>3</sup> Такой знак отличия в то время имели немногие летчики. Статная женщина с серыми глазами. Она была первой летчицей в мире, сбившей в ночном бою самолет противника 25 сентября 1942 г.. когда группа вражеских бомбардировщиков Ю-88 прорвалась к Саратову. А через несколько дней она погибла.

## **Глава 3. Начало Великой Отечественной войны**

### **3.1. Формирование женских авиационных полков**

Когда началась Великая Отечественная война, Марина Михайловна Раскова, используя свое положение сотрудника органов безопасности и личные контакты с

---

<sup>3</sup> Осоавиахим – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству, 1927-1948

Иосифом Виссарионовичем Сталиным, добилась разрешения на формирование трех женских боевых авиачастей. Верховный Главнокомандующий сначала сомневался, так как в мире еще не было примера, чтобы женщины летали на военных самолетах. Но согласился. И 8 октября 1941 года был подписан Приказ №0099. «В целях использования женских летно-технических кадров ПРИКАЗЫВАЮ с 1 декабря 41 г. сформировать и подготовить к боевой работе:

I.586 истребительный авиационный полк на самолетах Як-1, дислокация г. Энгельс.

II.587 авиационный полк ближних бомбардировщиков на самолетах СУ-2 и ПЕ-2.

III. 588 ночной авиационный полк на самолетах У-2, дислокация – г. Энгельс.

Главному Интенданту Красной Армии и Начальникам Центральных Управлений НКО СССР обеспечить формируемые авиаполки всеми видами положенного довольствия».

Исполняющим обязанности командира 586 полка стала Евгения Филипповна Прохорова, в дальнейшем полк возглавила Тамара Александровна Казаринова. С мая 1942 года женский 586-й истребительный авиаполк приступил к охране Саратовской зоны. 16 октября 1941 года основной состав будущих женских авиаполков под кодовым названием «часть 122» выехал в город Энгельс на Волге для дальнейшего формирования и обучения. В состав авиагруппы вошли почти сто девушек-добровольцев из Саратова и других городов. За годы войны две летчицы были удостоены высокого звания Героя Советского Союза: Литвяк Лидия Владимировна и Буданова Екатерина Васильевна. Обе посмертно.

Командиром женского 587-го бомбардировочного авиаполка стала сама Марина Михайловна Раскова; комиссаром – батальонный комиссар Лина Яковлевна Елисеева; начальником штаба – капитан Милица Александровна Казаринова. 3 сентября 1943 года после гибели Марины Расковой 587 полк был преобразован в 125 гвардейский бомбардировочный авиационный полк имени Марины Расковой. 28 июня 1944 года полку было присвоено наименование «Борисовский» за освобождение г. Борисов. В январе – апреле 1945 года 125 полк был награжден орденами Кутузова и Суворова. За годы войны полк совершил 1134 боевых вылетов, сбросив на врага более 980 тонн бомб. 6 летчиц были удостоены звания Героя Советского Союза: Фомичева Клавдия Яковлевна, Долина Мария Ивановна, Джунковская Галина Ивановна, Федутенко Надежда Никифоровна, Зубкова Антонина Леонтьевна и Савицкая Валентина Флегонтовна.

Командиром 588 полка оставалась с начала до конца войны Евдокия Давыдовна Бершанская, комиссаром Евдокия Яковлевна Рачкевич. В шутку полк называли «Дунькин полк». Формирование, обучение полка проходило в Энгельсе. Полк был полностью женским от механиков и техников, до пилотов и штурманов. 23 мая 1942 года полк вылетел на фронт. Численность его составляла 115 человек, большинство девушек в возрасте от 17 до 22 лет. Полк вошел в состав 218 дивизии. 8 февраля 1943 года за мужество и героизм личного состава, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, полку было присвоено почетное звание «Гвардейский» и полк был преобразован в 46-й гвардейский ночной бомбардировочный авиаполк.



Девушки вспоминали: «С самого начала мы вынуждены были драться за свое место в армии. Встретили нас на фронте с усмешкой. Но мы очень хотели воевать, поэтому пришлось постоянно доказывать, что мы можем летать лучше и больше, чем другие полки. Бывало, чтобы не терять времени на сборы, мы спали в своих самолетах. Пока мужчины дождутся от своих разведчиков команды на вылет, пока доберутся до своих машин, «дунькин полк» уже в воздухе. В обход инструкции самолеты обслуживали бригадным методом: механики и вооруженцы готовили самолеты, не деля их на «свои» и «подружкины». Так, съэкономив время, мы сумели обставить «сильный пол» по количеству вылетов на цель».

Вот доклад командира 218 дивизии Попова Дмитрия Дмитриевича маршалу авиации Вершинину Константину Андреевичу: «Товарищ командующий! Докладываю: принял 112 барышень. И что я буду делать с ними?». «Они не барышни! А настоящие летчицы. И как все будут воевать с врагом». – был ответ маршала. В начале июня командующий снова доложил: «Сегодня был на партсобрании у Бершанской. Вы знаете, какое они приняли решение? Работать так, чтобы полк стал одним из лучших в армии». – «Вот видишь, а ты говорил «барышни». Они еще покажут, на что способны советские девчата! Это ведь воспитанницы Героя Советского Союза Марины Михайловны Расковой!»

За все время войны полк совершил 23 672 боевых вылетов. Всего в воздухе находились 28 676 часов. 23 Героя Советского Союза. 6 из них посмертно. Безвозвратные потери полка составили 23 человека и 28 самолетов. Но ни одна летчица не считалась без вести пропавшей. После войны, комиссар полка Рачкевич Евдокия Яковлевна, (см. Приложение №16) на деньги, собранные всем полком, объездила все места, где гибли самолеты и разыскали могилы всех погибших.

### **3.2. Характеристика боевых самолетов**

**Як-1** – конструктор Яковлев А.С. Самолет 586 полка (см. Приложение №17). Истребитель Як-1 был принят на вооружение в 1940 году, его производство продолжалось до 1944 года. Основным оружием истребителя Як-1 стала 20мм пушка ШВАК<sup>4</sup> (см. Приложение №18). Ее боезапас составлял 110 снарядов. Над мотором устанавливались два пулемета ШКАС<sup>5</sup> калибра 7,62 мм, их боезапас составлял 1240 патронов. С весны 1942 года на истребитель Як-1 были установлены два бомбодержателя для бомб.

**Су-2** – «гадкий утенок» или неуязвимый во всех смыслах – самолет 587 полка. Конструктор Павел Сухой (см. Приложение №19). Кабина летчика и штурмана закрывалась выпуклым обтекаемым козырьком из оргстекла и высоким выдвижным фонарем, который обеспечивал прекрасный обзор во все стороны. Вооружение – 5 пулеметов ШВАС калибра 7,62 мм.

Бомбовое вооружение размещалось как в бомбоотсеке, так и на наружных бомбодержателях. Бомбоотсек располагался под кабиной пилота, вмещал до 400 кг бомбовой нагрузки и еще две 100-килограммовые бомбы подвешивались под

<sup>4</sup> конструкторы Шпитальный Б.Г. и Владимиров С.В. 1936 г.

<sup>5</sup> конструкторы Шпитальный Б.Г. и Комарицкий И.А.

центропланом. Максимальная масса бомб, которую поднимал СУ-2, составляла 600 кг. Экипаж 2 человека: летчик и штурман-стрелок.

**Пе-2** – также самолет 587 полка. Конструктор Петляков Владимир (см. Приложение №20). По мнению девушек-летчиц: «Летать на Пе-2 могли только отличные летчики. Этот самолет не прощал обращения на «ты» - любая, даже небольшая ошибка в пилотировании приводила к аварии. Это была сложная и грозная боевая машина. Двухмоторный моноплан с легкими, тонкими крыльями был предназначен как разведчик и пикирующий бомбардировщик. Двухкилевое хвостовое оперение придавало ему некоторое сходство с немецким Me-110, и иногда наши зенитчики по ошибке открывали огонь по группе Пе-2, летящим к передовой. Самолет мог развивать скорость до 420 км в час, а пять пулеметов, из них три крупнокалиберных, служили хорошей защитой при атаках вражеских истребителей».

**У-2** - самолет 588 полка (см. Приложение №21). Конструктор Поликарпов Н.Н. Две открытые кабины, расположенные одна за другой и двойным управлением – для летчика и штурмана. На самолете не было радиосвязи и бронеспинок. Маломощный мотор. Максимальная скорость 120 км в час. Не было бомбового отсека, бомбы привешивались в бомбодержатели прямо под плоскостями самолета. Не было прицепов. Летчицы создали их сами и назвали ППР (проще паряной репы). Количество бомбового груза менялось от 100 до 300 кг. В среднем брали по 150-200 кг. Самолет не был приспособлен для военных действий. Только для учебных тренировок. В начале войны на вооружении полка было 20 самолетов, потом было 45. На окончание войны в строю было 36 самолетов. За ночь самолет делал несколько вылетов. До августа 1943 летчицы не брали с собой парашюты, предпочитая взять вместо них еще 20 кг бомб. Пулеметы на самолете появились только в 1944 году. До этого единственным вооружением для защиты от вражеских истребителей были пистолеты ТТ у летчиков и штурманов.

Но были и плюсы. Этот самолет был прост в управлении. Не требовал для взлета и посадки площадки больших размеров. У-2 летчики называли: «король воздуха», пехота – «старшиной фронта». Партизаны – «огородником» или «кукурузником», гитлеровцы же боялись и называли его «русфанер». Пленные гитлеровцы называли самолеты У-2 «ночными фельдфебелями», говоря: «Они постоянно висли над окопами и траншеями, и некуда было от них деться...». Все боевые вылеты были исключительно ночными, а перед пикированием на вражеские позиции пилоты отключали моторы. И оставался слышим лишь негромкий шум планирующего самолета, который ассоциировался с «шуршанием ведьминой метлы в ночи». Немцы вскоре окрестили, наводящие на них мистический ужас, эскадрильи самолетов «Як-1» и тяжелых пикирующих бомбардировщиков, «истребители в юбках», «ночные фельдфебели» и «ночные ведьмы». «Колдуньи» по-немецки «Nachthexen», звучало как «ведьмы» на русском. Звание «ведьм» летчицы оправдали сполна. Помогла женская изворотливость. По их просьбе на аэродроме построили узкие деревянные площадки, по которым только они и умудрились разбежаться и поднять самолеты в воздух. «Как ведьмы на помеле» - так говорила начальник штаба Ирина Ракобольская. А французские же летчики из полка «Нормандия-Неман» называли их «амазонками» и «дневными фуриями». «Дневные фурии» относились к летчицам 125 полка.

Наши же летчицы называли свой самолет У-2 «Ласточка». С наступлением темноты и до рассвета через каждые 3-5 минут они сбрасывали бомбы. Фашисты боялись нашей ласточки. И уже в 1942 году за каждый сбитый самолет У-2 гитлеровские летчики награждались Железным крестом.

### **3.4. Боевые будни летчиц, штурманов, механиков.**

Около часа длится полет. А на земле ждут механики и вооруженцы. Осматривать, заправлять самолет, подвешивать бомбы они умели за 3-5 минут. Трудно поверить, что молодые тоненькие девочки в течение ночи своими руками и коленками, без всяких приспособлений подвешивали каждая до 3 тысяч бомб. Эти скромные помощницы летчиц показывали подлинные чудеса выносливости и мастерства. А механики? Целые ночи работали на старте, а днем – ремонт машины, подготовка к следующей ночи. Были случаи, когда механик не успевала отскочить от винта при запуске мотора и ей перебивало руку. И тогда ввели новую систему обслуживания - дежурные сменные бригады. За каждым механиком закреплялась определенная операция на всех самолетах: встреча, заправка или выпуск. Вооруженцы тройками дежурили у машин с бомбами. Руководил один из старейших техников эскадрильи. Боевые ночи стали напоминать работу, отлаженного заводского контейнера. Вернувшийся с задания самолет уже через 5 минут был готов к новому вылету.

#### **Вспоминает Ломанова-Тянуева Галина Дмитриевна**

«Девчатам на войне приходилось несладко. По ночам – дежурство у машин, навеска тяжелых бомб, смазка пулеметов, расчистка взлетных дорожек. Но «сестренки» не унывали. Летчицы бомбили скопления вражеских танков, артиллерийские позиции, аэродромы, укрепленные районы. Случалось, прыгать из объятай пламенем машины. Надолго застревать в госпиталях. Фашисты не могли поверить, что женская рука прокладывает курс бомбардировщика, сжимает штурвал, сбрасывает бомбы самого разного калибра».<sup>6</sup>

Я не смогла найти описание военного труда Нины Владимировны Егоровой-Арефьевой. Но мне кажется, что описание приведенного примера девушек-механиков, вполне можно отнести и к ней. Есть групповая фотография механиков, на которой, может быть и находится Нина Владимировна. Фотография не подписана. (см. Приложение № 22)

#### **Никитина – Чаплыгина Галина Константиновна.**

В марте 1940 года в часть пришла телеграмма: «Пилота Никитину откомандировать в распоряжение Героя Советского Союза Марины Расковой, срок отправки телеграфируйте». Она прибыла в военную летную школу в г. Энгельсе. Уже во время войны ее вызывает Марина Михайловна и говорит: «Ты будешь моим летчиком. Будешь выполнять непосредственно мои задания и подчиняться только мне». Так Галина

---

<sup>6</sup> «Ласточка» на фюзеляже» статья. Автор А. Соснов, общественный корреспондент газеты «Смена», 25 января 1975 г. №21

Константиновна стала шеф-пилотом, а затем летчиком связи. Задания были разные. Она летала к истребителям, сопровождавшим полк на боевые задания, в полевые госпитали, куда попадали летчицы; возила врача к раненым; доставляла техников и запасные части на места вынужденных посадок. «Знаете, что страшней всего вспоминать? Как меня посылали искать останки наших погибших. Я садилась, собирала то, что осталось от девочек экипажа Анны Язовской, укладывала в парашютную сумку и везла в часть хоронить. По сей день помню, как летала за Любой Губиной. Она спасла жизни своего штурмана и стрелка-радиста, но сама ничего не успела сделать. Самолет врезался в болото, только хвост торчал. Тело Любы я нашла, а голову - нет. Так и привезла». Однажды она поломала машину. Из-за нехватки горючего не дотянула до взлетно-посадочной полосы, повредила винт. В мастерских полка винт отремонтировали, но не удачно. Она это почувствовала, когда запустила мотор. Техник сказал: «Полетим, в воздухе тряска уменьшится». Только взлетели, винт оторвался, мотор пошел вразнос. Едва успела выключить зажигание. А тут и «пяточок», засеянный подсолнухами показался. Так и плюхнулась туда. Осмотрев самолет, техник заметил: «Целехонек, - и добавил: - Видно, с талисманом, Галина, летаешь...». А она летала без талисмана. Видно, просто была везучей». Много раз она была на грани гибели, совершила 6 вынужденных посадок. Была сама себе штурманом, т.к. летала без штурмана.<sup>7</sup>

### **Зуева –Гаган Прасковья Григорьевна**

«Мы, вчерашние студентки-третьекурсницы мехмата МГУ, имели смутное представление об армии. Строгий распорядок дня, строевая подготовка, форма одежды – все было в новинку. Начинать приходилось с азов. Было искреннее желание сделать «как лучше»! Постепенно в полк поступала новая техника. Летчиц привлекал советский пикировщик Пе-2 – красивая, мощная, но очень строгая в управлении машина. Далеко не всем удавалось совладать с ней в воздухе. Долг Елисейевой, комиссара и летчика, состоял в том, чтобы доказать: в авариях виновата не машина, а ошибки в управлении. Около 60 вылетов совершила Лина Яковлевна на Пе-2, и оценки в ее летной книжке говорят сами за себя».<sup>8</sup>

«Запомнился такой случай. Как-то экипаж Валентины Матюхиной, где штурманом была Зуева, получил боевое задание: в составе девятки Пе-2 нанести удар по объекту в станице Киевская. Была прекрасная погода. На подходе к цели зенитные батареи фашистов открыли огонь. В кабине появился резкий запах бензина. С помощью штурмана сержанта П. Зуевой командир экипажа Валентина Алексеевна Матюхина определила, что пробит бензобак, идет утечка топлива, и самолет может вот-вот загореться и взорваться. Пришлось выйти из боевого порядка. Летчицы сделали все возможное и не допустили пожара. Самолет нужно было спасти. Сели на аэродром истребителей. Технический

---

<sup>7</sup> Статья «Она летала без талисмана», автор Н. Штучкин, полковник в отставке. «Вестник противоздушной обороны» №2 1992 г.

<sup>8</sup> «Ласточка» на фюзеляже» статья. Автор А. Соснов, общественный корреспондент газеты «Смена», 25 января 1975 г. №21

состав соседей быстро привели машину в исправное состояние. Командование высоко оценило действия сержанта П. Зуевой и наградило ее первым орденом – Красной Звезды.»

«Запомнился ей и последний 50-й боевой вылет. Командование решило 8 мая 1945 года продемонстрировать нашу воздушную мощь фашистам, продолжавшим сопротивление в Курляндии. Бомбардировщики вылетели с полной боевой зарядкой, но не бомбили, а только устрашили фашистов. А через несколько после полета часов девчат разбудили радостные выстрелы стихийных салютов, в честь окончания войны».

### **Елисеева Лина Яковлевна**

В полку для Лины Яковлевны наступили особенные, очень напряженные дни. Сотни, много сотен девчат. Совсем юные, необстрелянные и ветераны, не раз глядевшие смело в лицо смерти. Каждого надо знать. И не только знать, но уметь читать душу, уметь вовремя поправить бойца, поддержать в трудную минуту, успокоить. Невозможно несколькими строчками рассказать о всей сложности работы комиссара! Тревога за тех, кто улетел на задание и оставил политработнику короткое заявление: «...Прошу считать коммунистом». «Сама бы рванулась вслед за ними, врезалась бы в самую гущу боя». Но не всегда комиссару разрешалось сесть за штурвал. Первые дни войны она так же, как и эти молодые, рвалась в бой, боялась, что на ее долю не хватит войны, не успеет она выместить все зло, всю ненависть на гитлеровцах за поругание ими земли русской. Но войны хватило с избытком. Вместе со своими девчатами она громила немцев днем и ночью под Сталинградом, на Северном Кавказе, на Западном и Белорусском фронтах.

### **Глава 4 Жизнь летчиц после войны**

После войны в сборнике воспоминаний «В небе фронтовом» Лина Яковлевна напишет: «Радостно теперь узнавать, как выросли наши девушки: механик по приборам Лара Белова уже кандидат геологических наук, стрелок Ира Минакова – доцент физического факультета МГУ, моторист Оля Воронцова – следователь прокуратуры в Сталинграде, штурман Паша Зуева – научный работник, работает в научно-исследовательском институте в Пушкине, летчик Маша Долина – инструктор горкома партии в Риге, летчица Зинаида Молокова – преподаватель Литературного института имени Горького. Галя Джунковская работает на Крайнем Севере, в далекой Арктике. Одна только летчица Саша Кривоногова осталась летчицей. На своем «ИЛ-18» налетала уже пять миллионов километров...»<sup>9 10</sup> Рачкевич Евдокия Яковлевна – народный судья; Чечнева Марина Павловна – заслуженный мастер спорта СССР.

Никитина – Чаплыгина Галина Константиновна писала в своей автобиографии. «Кончилась война. Нужно начинать мирную жизнь. Дома у меня нет, в Ленинграде родных нет.

Моя «мама» погибла, похоронена, я думаю, на Пискаревском кладбище, я даже не знаю, где ее могила. Двоюродный брат был на Малой Земле. Я тоже о нем ничего не знаю. Осталась в Москве. Училась в военном институте иностранных языков. Работала в

<sup>9</sup> из очерка «Комиссар» автор Ю. Соколов. Газета «Вперед» 1968 год.

<sup>10</sup> из статьи «Комиссар полка». Автор В. Бобков. Газета «Вперед» №97 18 августа 1960 г.

Советском Информбюро, в Агенстве Печати Новости. После автомобильной аварии получила инвалидность, стала Персональным пенсионером, но и это потом сняли».

Зуева-Гаган Прасковья Григорьевна приходила к нам в школу, выступала перед ребятами на Уроках Мужества с рассказами о Герое Советского Союза Антонине Зубковой, о Жене Рудневой, бывшей студентке МГУ, штурмане Пе-2.

**Галина Павловна Брок-Бельцова** - штурман 125-го женского авиаполка (см. Приложение №23).

Галина Павловна единственная лётчица из всех 3 полков, которая проживает в Москве. И ей сегодня 95 лет! Три года тому назад она должна была приехать в наш школьный музей. Но что-то помешало сопровождающему осуществить эту поездку. В 1941 году ей было всего 15 лет. Мечтала стать геологом, но жизнь привела её к авиации, а именно в 1942 году училась в 1-м Московском Краснознаменном военно-авиационном училище связи. В 1944 году Галина становится младшим лейтенантом и попадает в авиаполк имени Марины Расковой и с 1944 по 1945 совершила 31 вылет в роли штурмана. После войны Галина закончила Московский Государственный Университет. Стала кандидатом исторических наук, работала в Челябинском военном авиационном училище, потом в инженерно-строительном институте. Сегодня с радостью даёт интервью, рассказывает о том времени и о прекрасных лётчицах. Любимое высказывание Галины Павловны: «Посеешь Поступок – пожнешь Привычку, посеешь Привычку – пожнешь Характер, посеешь Характер – пожнешь Судьбу».

Поколениям наших школьников в 70-е, 80-е и даже в 90-е жилось интересно. Они писали, встречались, разговаривали с ветеранами. Бывали у них дома, дарили подарки, готовили встречи, слушали их рассказы, читали книги, которые дарили лётчицы. Главное, им удалось создать музей и оставить нам большой объем материала, который сегодня мне пришлось изучить. Наш архив представляет собой хранилище газетного и журнального материала с рассказами о женских авиаполках. Большое количество фотографий. Много писем, автобиографий и предметов, экспонатов. Наши выпускники с огромной теплотой вспоминают именно школьный музей (см. Приложение №24,25).

### **Заключение**

Люди военного времени восхищают нас своим бесстрашием, верностью воинскому долгу и беззаветной любовью к Родине. Психологи когда-нибудь задумаются над феноменом массового бесстрашия, проявленного девушками времен ВОВ, которые не были военно-обязанными, которых никто - даже мысленно не посмел бы осудить, останься они дома. А секрет этого прост. Понятие Родины было для них понятием кровным, личным. Поэтому их стремление идти на фронт было естественным, как дыхание. Желание СБЕРЕЧЬ, СПАСТИ, ЗАЩИТИТЬ, ПОМОЧЬ". И не только это. Их отличает редкостная в наше время добродетель – скромность. Они смущаются, когда мы выражаем им свое восхищение. Восхищение тем, как они смогли там, в сороковые жить, любить, сражаться, погибать. А ведь им, конечно, было страшно! Им, конечно, очень хотелось жить! Погибать в 20 лет?! Во все это трудно поверить. Но ведь это было! Я думаю, что в своей работе я смогла достичь поставленную цель.

В заключении мне бы хотелось сказать, что я многое почерпнула из того, что мне удалось узнать, отбирая материал для этой работы. Да, наши поколения здорово отличаются. Ответственность! Любовь к Родине! Нам явно не хватает и того, и другого, и многого другого. Россия обязательно возродится, когда мы одержим победу в наших душах, над самими собой, когда преодолеем апатию, инертность, неверие и страх. Только в России есть боевой клич: «ЗА РОДИНУ!». Она, Родина, в человеческих чувствах, она должна быть в наших душах. И я в это верю!

### **Список используемой литературы**

Фаина Левина. Просто военный летчик. ж. Останкинские ведомости, №2(11)

Галина Маркова. Девчонки на войне. ж. Юность, 1972 г

Ю.Соколов. Комиссар. г. Вперед, 1968 г.

Г. Спиридонов Так сражались девушки. ж. Авиация и космонавтика, №4, 1981 г.

Чечнева М.П. Небо остается нашим. М. Воениздат, 1976

Н. Штучкин. Она летала без талисмана. ж. Вестник противовоздушной обороны, №2, 1992 г.

**Приложения:**



**Приложение №1** Чечнева Марина Павловна, 15 августа 1921 – 12 января 1984 года.  
Гвардии майор, летчик, командир эскадрильи 46 ГБАП. Герой Советского Союза.  
Заслуженный мастер спорта СССР.

Фото 1941 года. Марине Павловне 21 год



**Приложение №2** Марина Михайловна Раскова. 28 марта 1912 – 4 января 1943  
Гвардии майор, командир 587 авиаполка. Герой Советского Союза



**Приложение №3**    Лина Яковлевна Елисеева, 10 июня 1907 – 27 ноября 1979.

Гвардии подполковник, комиссар 125 ГБАП



**Приложение №4** автобиография Лины Яковлевны Елисейевой

инв. №  
2003/3  
6/97

## А В Т О Б И О Г Р А Ф И Я

Я, ЕЛИСЕЕВА /ЮДИНА/ ЛИНА ЯКОВЛЕВНА, родилась в 1907 г. в селе Топках, Верхососенской волости, Малоархангельского уезда, Орловской губернии.

До 1925 г. работала в сельском хозяйстве и училась. Окончила девятилетку в 1925 г. и стала работать учительницей по ликвидации неграмотности взрослых в селе Топках и деревне Лутовиново. В 1925 г. вступила в комсомол, а в 1927 г. в коммунистическую партию. Четыре года работала рай<sup>испол.</sup>коморганизатором в Тросненском р-не, Орловской области. В 1932 г. по специальному набору партии направлена в армию, в 1-ю Военную школу <sup>пилотов.</sup> имени Мясникова, где получила специальность летчика. Четыре года летала на Р-5 в Харьковском Военном Округе. Затем г. Москвой была направлена в Военно-Политическую академию им. Ленина слушателем авиационного факультета. Окончив ее работала инструктором дивизии по агитации и пропаганде в г. Витебске.

В период Великой Отечественной войны работала комиссаром эскадрилии 507 АП на Западном фронте.

С ноября 1941 г. по июль 1944 г. комиссаром 125 Гвардейского полка им. М. Расковой на Сталинградском, Северокавказском, Западном, Белорусском, затем инструктором политотдела корпуса на Центральном фронте в Германии.

После войны работала в Румынии зам. <sup>полит.</sup>нач. части армейского госпиталя.

В Кореи - инструктором по марксистско-ленинскому образованию при доме офицеров. В Комсомольске на Амуре с 1948 г. по 1953 г. - начальником дивизионной партийной школы. В Москве - начальником Кабинета Социально-экономических наук. В 1954 г. по приказу 100 демобилизовалась. Имею награды правительства: орден Боевого Красного Знамени, орден Отечественной войны 2-й степени, два ордена Красной Звезды, девять медалей.

В настоящее время Гвардии подполковник в отставке. Живу в Пушкине, Ленинградской обл., Красносельском шоссе, д. 10, кв. 15.

I

Конем 1941 года стране нашей тужило, враг  
идеи лавиной по нашей земле.

Мы Саратовские девчонки до войны закончили летное  
отделение Саратовского аэроклуба летали на учебном  
самолётах У-2, и сейчас когда наша страна в опасности  
нам очень хочется помочь людям попавшим в беду.

Мы поехали в Горком комсомола встретиться с  
Расковой.

Поехали, небольшой машиной за рулём сидит Мария  
Раскова, Майор Елисеева, кто был третий не помню.  
Мы по одному заходим в кабинет и забываем  
чтобы нас приняли в полк. Внимательно выслушав  
мою просьбу Раскова говорит мне, а какой самолёт  
в запасе и на каком самолёте летали?

Майор Елисеева сказала: а хорошо-ли  
вы подумали, на фронте будет нужно!

Я была замеслена штурманом в полк Расковой  
где комиссаром была Анна Ивановна Елисеева.

Во время переучивания на самолётах Пе-2  
возникла необходимость чтобы разговаривать комиссару  
полка с летным составом нужно самому хорошо  
летать и управлять машиной, тогда было решение  
руководства, кто бывшему лейтенанту <sup>Л.Д. Елисеевой</sup> нужно переучиться летать  
на пикирующих самолётах Пе-2

Летное поле, инструктор школы даёт провозное  
Елисеевой, я смотрю, как грузная немолодая женщина  
легко садится в самолёт Пе-2 и летает, обрабатывает  
возлеи, посадку. Программа обучения хорошо.

**Приложение №6** Батухтина –Оцабрик Екатерина Яковлевна. 3 декабря 1918 – 31 января 1991 года.

Гвардии старший лейтенант, штурман звена 125 ГБАП.

Участница Парада Победы 24 июня 1945 года



О Лене Яковлевне  
Власовой.

Знала я Лену Яковлевну Власову с января 1942 года, когда была прикомандирована в распоряжение Героя Советского Союза майора Росковой.

В авиационный полк Эммы я приехала в уже сформированные женские авиационки и через некоторое время в 587-й бомбардировочный авиационный полк, который командовала сама Мария Михайловна Роскова и заместителем у неё по полит. части была Лена Яковлевна Власова.

Я имела воинское звание сержанта, потом только было присвоено офицерское звание младший лейтенант и т.д.

А в армии существовала воинская субординация - подчинение.



**Приложение №8** Ломанова – Тянуева Галина Дмитриевна. 11 ноября 1920 г.р.  
Гвардии старший летчик.



Лина Яковлевна Змеева комиссар  
125 в БАТ им. М.М. Расковой была  
очень добрым ~~каждодневным~~  
человеком, требовательным и  
справедливым командиром. В годы  
войны, когда у многих из нас  
родители были на оккупированной  
территории, Лина Яковлевна была  
нам, как мать, всегда умела  
подбодрить, пошутить, порадоваться  
вместе и погоревать.

И в боевые дни и в дни учебы  
Лина Яковлевна была всегда с нами.

Было спокойно и радостно, когда  
отправляясь в боевой вылет и  
возвращаясь мы видели на стазе  
Лину Яковлевну.

Она была жизнерадостным человеком  
умела ценить шутку, радовалась

**Приложение №10** Зуева-Гаган Прасковья Григорьевна. 4 ноября 1920 г.р.  
Гвардии лейтенант, штурман звена 125 ГБАП



## Автобиография

инв. №  
2003/11  
6/8

Гаган (Зуева) Прасковья Григорьевна  
родилась 4 ноября 1920г. в с. Торговице  
Воронешовградской обл. Воронешовского  
(сейчас Трехвалевского) района Подгумель.  
отец Зуев Григорий Сидорович - служащий,  
мать Зуева Татьяна Григорьевна - домохозяйка.

В 1928г. поступила в 1 класс в с. Торговице.  
В 1935г. окончила 7-летнюю школу и уехала  
учиться в г. Сталино (ныне Донецк) в 8 класс.  
В 1938г. окончила успешно 10-летку и поступила  
на 1 курс механико-математической факультета  
МГУ. Летом 1941г. во время кампания Великой  
с однокурсницей уехала заготавливать сено в с-хозе  
Дедшино Московской обл.

В октябре 1941г. вступила в состав  
содержимцеванной М. М. Раковой части.  
Октябрь 1941 - декабрь 1942 - обучение штурманскому  
делу в г. Энгельсе. В декабре 1942г. при  
перелете из р-на Арзамаса отбояли от полка  
в составе экипажа Матюхиной.

Из-за неисправности самолета произвели  
внезапную посадку в г. Тамбовске.  
Присоединилась к полку 6 января 1943г.  
в самые тяжелые дни для всех наших  
однополчан, после трагической гибели  
М. М. Раковой.

В составе 587 БАТ а далее 1251в БАТ в  
экипаже Матюхиной В. А. принимала

участие в боевых действиях на Сталин, Северо-Кавказском, Западном, 3 Белорусском и 1 Прибалтийском фронтах.

С осени 1944 г. была зачислена в эскадрилью О. М. Молоховой. В этой эскадрилье участвовала в боях в Восточной Пруссии и Прибалтике. Последний боевой вылет с О. М. Молоховой совершила 8 мая 1945 г.

Участвовала в подготовке к воздушному Параду Победы, который не состоялся из-за неблагоприятной погоды и перегонке самолетов из г. Казани в Белград, в июле 1945 г. Демобилизовалась из армии в 1947 г. В 1949 г. поступила на 3 курс МТУ для завершения образования.

С 1952 - 1955 г. работала инженером в Москве. С 1955 г. живу в Тушкине. С декабря 1959 г. по март 1976 г. работала инженером в в/з. 10729. С марта 1976 г. на пенсии.

Автобиография написана Л. Г. Гаган  
27 января 1981 года.

В этот день следопыты Суевской ОБЧК и Мургородской свята (Ака) посетили Л. Г. Гаган.

**Приложение №12** Никитина-Чаплыгина Галина Константиновна. 28 марта 1919 г.р.

Гвардии младший лейтенант, техник-лейтенант, летчик управления связи.



Коллекция 57-2000г.

## А В Т О Б И О Г Р А Ф И Я

Я, Чаплыгина Галина Константиновна (урожденная Никитина, в книгах о нашем полку эта фамилия) родилась 28 марта 1919 года в гор. Пушкин (бывшее "Царское Село" Ленинградской области. Родителей своих не знаю, т.к. 8-ми месяцев осталась сиротой. Воспитывалась в трех детских домах в Ленинграде: на Каменном Острове, в Гатчине и в Тихвине. Детство было трудным и голодным. Потом я училась в школе на Разъезжей улице, а закончила 10-й класс на ул. Восстания. В 1938 году я закончила среднюю школу-десятилетку и поступила в Батайскую летную школу П.В.Ф. (гражданского воздушного флота). Поступить в эту школу желающих было очень много. А женская эскадрилья была в школе одна. Из Ленинграда и области нас приняли только троих и все мы из одной школы. Закончили школу двое: я и Маша Калинина. Примером для нас в этом году были наши Герои Советского Союза Гризодубова, Осипенко и Марина Раскова. В 1939 году Батайская летная школа стала военной, а нашу эскадрилью перевели в Тамбовскую летную школу Г.В.Ф. (После войны эта школа получила наименование - имени Марины Расковой)

В 1940 году закончила летную школу и была направлена на работу в Казахстанское управление в г. Семипалатинске в отряд спецприменения - перевозила почту и людей на китайскую границу в Зайсан, в Павлоград и в другие пункты. Но это было несколько месяцев, и на мое счастье меня перевели на работу пилотом-инструктором в гор. Арзамас. Нужно было подготовить 150 т. летчиков для военных школ для переучивания на военных самолетах, т.к. война приближалась к нашим границам. Я подготовила (научила

летать 3 группы по 10 человек). Летом летала с 4-х часов утра до 20 часов вечера с перерывом 2 часа днем, но в эти часы изучали теорию, мотор, самолет, аэронавигацию, метеорологию, уставы и др. предметы.

Началась война и нашу учебную эскадрилью эвакуировали в г. Татарск, в Сибирь. Условия были сибирские: морозы 25-30<sup>0</sup>, а обмундирование у курсантов для морозов: 2 комбинезона теплых - у того, кто в кабине, кто стоит на старте - должен сменить курсанта, который в кабине. Но все равно летали, обмораживая нос, щеки, т.к. кабина была открытой (как на мотоцикле).

В конце марта в отряд пришла телеграмма: "Пилота Никитину откомандировать в распоряжение Героя Советского Союза Марины Расковой, срок отправки телеграфируйте".

Я в три дня собралась, оставив все вещи на частной квартире, прихватив с собой только платье и туфли, которые так и не пригодились на войне. Я прибыла в военную летную школу в г. Энгельс, где формировала боевые полки Марина Михайловна Раскова. Это:

1. Истребительный на Як-1

2. Ночных бомбардировщиков на ПО-2 и Полк на пикирующих бомбардировщиках ПЕ-2 (Петляков) - это трудная машина, экипаж 3 чел. Командир корабля, штурман и стрелок радист, и на земле: механики, вооруженцы, техники.

1 апреля 1942 года я уже была в школе, получила военное обмундирование, но оно мне было очень велико, пришлось отдать в ателье, чтобы перешили по моим размерам. Началась учеба и тренировки с утра до вечера, нужно было учить военные уставы, наставление и др. предметы и летать с инструктором. Полком пикирующих бомбардировщиков командовала Марина Раскова, должен был освоить новый самолет в то время ПЕ-2.



**Приложение №14** Егорова – Арефьева Нина Владимировна. 15 декабря 1922 г.р.  
Механик, 46 ГБАП



**Приложение № 15** Хомякова Валерия Дмитриевна. 1914 – 1942.



**Приложение №16** Рачкевич Евдокия Яковлевна. 22 декабря 1907 – 7 января 1975 г.  
гвардии подполковник, батальонный комиссар 46 полка



Приложение №17 фото самолета Як-1



**Приложение №18** Пушка ШВАК. Пулемет ШКАС



Приложение №19 фото самолета Су-2



Приложение №20 фото самолета Пе-2



**Приложение №21** фото самолета У-2





**Приложение №22** Групповое фото механиков 46 полка



**Приложение №23** Брок-Бельцова Галина Павловна, штурман 125 полка им. М.М. Расковой



**Приложение №24** «В дар музею школы №409. Встреча ветеранов-однополчан» 1970  
год



**Приложение №25** Ветераны авиаполков на линейке в спортивном зале 409 школы





---