

**Залєток Н.В.**

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

## СЛУЖБА ТА ПОБУТ БРИТАНСЬКИХ І РАДЯНСЬКИХ ЖІНОК У ПОВІТРЯНИХ СИЛАХ У РОКИ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

*Дослідження участі жінок у Другій світовій війні в лавах збройних сил все ще залишається перспективним нині, адже дає змогу повніше розкрити їхній досвід і глибше зрозуміти сутність політичних режимів зразка 1930–1940-х рр., в яких вони змушені були жити. Особливий потенціал у цьому належить порівняльним студіям, які дають змогу відшукати спільне та відмінне для різних країн в організації служби жінок. Ця стаття є частиною більш широкого дослідження особливостей перебування британських та радянських жінок у збройних силах у 1939–1945 рр., що має на меті порівняти політику тоталітарних та демократичних режимів у цьому питанні.*

*У статті досліджено особливості служби та побуту британських та радянських жінок у повітряних силах під час Другої світової війни.*

*Авторка доходить до висновку, що головною відмінністю політики британського та радянського урядів щодо служби жінок у ВПС був різний підхід щодо розв'язання проблеми допуску жінок до посад пілотів. Якщо в СРСР формували окремі жіночі добровольчі полки та практикували набір льотчиць до інших повітряних підрозділів, то у Великій Британії фах військового льотчика залишався для жінок недоступним впродовж війни. Здійснювати не бойові вильоти могли лише члени Жіночих допоміжних повітряних сил, які служили механіками двигунів або санітарками повітряних госпіталів. Водночас деякі британки, попри значні упередження в суспільстві, мали змогу працювати пілотами в цивільній організації «Повітряно-транспортна допомога» та виконувати завдання транспортування літаків із заводів на бази бойових ескадр.*

*Спільним для обох країн було оголошення призову до ВПС у зв'язку з браком кадрів чоловічої статі, допуск жінок до служби авіаційними механіками, операторами радарів, зв'язківцями тощо. Крім того, активно практикувалося залучення їх до служби у цьому роді військ на посадах шоферів, діловодів, комірників та інших.*

*Умови побуту жінок у ВПС були задовільними в обох країнах, адже в таборах поблизу аеродромів їх легше забезпечити, ніж у мобільних підрозділах сухопутних військ.*

**Ключові слова:** *жінки, військово-повітряні сили, Велика Британія, Союз Радянських Соціалістичних Республік (СРСР), Друга світова війна.*

**Постановка проблеми.** Дослідження участі жінок у Другій світовій війні в лавах збройних сил все ще залишається перспективним нині, адже дає змогу повніше розкрити їхній досвід і глибше зрозуміти сутність політичних режимів зразка 1930–1940-х рр., в яких вони змушені були жити. Особливий потенціал у цьому належить порівняльним студіям, які дають змогу відшукати спільне та відмінне для різних країн в організації служби жінок. Ця стаття є частиною більш широкого дослідження особливостей перебування британських та радянських жінок у збройних силах у 1939–1945 рр., що має на меті порівняти політику тоталітарних та демократичних режимів у цьому питанні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Служба радянських жінок у військово-повітря-

них силах (ВПС) перебувала у сфері досліджень В. Галаган [2], [3], В. Мурманцевої [10] та інших. Участь британок у війні на службі ВПС розглядали Дж. Кассін-Скотт [20], Т. Клонан [21], Д. Коллетт Вейдж [22], Т. Стоун [29] та інші. Водночас служба британських та радянських жінок у військово-повітряних силах ще не виступала предметом окремого дослідження. Наявні порівняльні студії, наприклад, Д. Кемпбелл [19], А. Т. Аллен [18], порівнюють не суто ці дві країни, а більш широке, що не дає змоги заглибитися в деталі. Крім того, на наш погляд, у попередніх дослідженнях досить мало уваги приділено виявленню спільних рис в організації служби жінок у збройних силах держав із різними політичними режимами.

**Постановка завдання.** Мета статті – дослідити особливості служби та побуту британських

та радянських жінок у військово-повітряних силах під час Другої світової війни, спираючись на спогади ветеранів, інші джерела, наявну історіографію.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Жінки Великої Британії та Радянського Союзу також служили у повітряних силах своїх країн. Попри те, що Великій Британії вдалося уникнути сухопутного вторгнення на свою територію під час Другої світової війни, вона потерпала від повітряних нападів ворога і мала суттєвий брак кадрів у збройних силах. Тому відбувався активний набір добровольців, а згодом – офіційний призов до жіночих служб при збройних силах. Ще напередодні війни, наприкінці червня 1939 р., були створені Жіночі допоміжні повітряні сили (Women's Auxiliary Air Force) (далі – ЖДПС), які не були окремою організацією, а практично повністю підпорядковувалися командуванню Королівських повітряних сил. Останні не формували під своєю егідою суто жіночих підрозділів, а тому жінки і чоловіки служили разом, часто на посадах з однаковими обов'язками [29, р. 606]. Водночас не завжди керівництво підрозділів Королівських повітряних сил хотіло бачити жінок серед своїх підлеглих. Як згадувала М. Хікс, її з трьома посестрами направили до 141 ескадри, яка літала на літаках Москіто. Вони мали заповнити чотири вакансії для роботи з радаром. Коли посестри прибули до місця служби, начальник ескадри помітно засмутився через те, що до нього направили жінок. Зрештою двох із їхньої групи через два тижні направили до іншого підрозділу, однак М. Хікс та ще одна жінка-член ЖДПС залишилися служити в цій ескадрі до кінця війни [26].

Членкині ЖДПС служили як на батьківщині, так і за кордоном, і переважно були авіаційними механіками або належали до Королівського спостережницького корпусу. Зокрема, вони займалися розшифруванням фотознімків, перехопленням телефонних і радіоповідомлень супротивника, працювали з вогнетампонами та новими радіолокаційними установками. Останні були першою мішенню ворожих бомбардувальників, тому будь-яка робота з ними сама по собі була пов'язана з небезпекою. Під час «Битви за Лондон» жінки цієї організації стали «вухами і очима» Королівських повітряних сил.

Жінки, зараховані до ЖАДК, проходили базове тритижневе навчання, засвоювали основні ази роботи їхньої служби та військово-дисципліну, вивчали історію Королівських повітряних сил, проходили муштру, фізичну підготовку тощо.

Після завершення базового навчання членкині ЖДПС вирушали на спеціальну підготовку, яка, залежно від напрямку, тривала від 1 до 7 місяців. Тільки після цього жінок відправляли на безпосереднє місце служби [22, с. 174].

Принагідно варто зазначити, що під час війни в суспільстві порушувалося питання щодо якості навчальних програм для підготовки жінок до служби в цій та інших організаціях при збройних силах Великої Британії. Так, на початку червня 1943 р., після виходу однієї зі статей щодо функціонування школи для офіцерів ЖАДК на північному заході Англії, а також приватних розмов із командирами військових підрозділів, в яких служили жінки з допоміжних служб, лорд Р. Вінстер порушив у Палаті лордів питання щодо програми їхнього навчання. Вінстер зазначив, що за його даними, вона є надто широкою і не відповідає основній цілі – підготовці фахівчинь для військових потреб. Він зазначив, що згідно з публікацією в газеті про школу для офіцерів ЖАДК на північному заході Англії, там викладалися «...курси, що включали історичний розвиток у ХІХ та ХХ ст., мистецтво, літературу, музику...» [31, с. 882–886]. У зв'язку з цим лорд поцікавився в заступника державного секретаря військово-повітряних сил, чи може він запевнити, що програми згаданої та інших шкіл з підготовки жінок до служби у збройних силах переглядатимуться відповідно до цілей такої підготовки, на що отримав відповідь, що такі програми вже схвалені компетентними органами. Курси, присвячені культурі, займають лише одну годину з 56-ти на тиждень, і такі «...предмети, як мистецтво, ремесла, музика та історія мають на меті допомогти тим, хто хоче стати офіцерами, ладнати з підлеглими в найбільш ефективний спосіб. Мета полягає у тому, щоб показати їм, як вони можуть зацікавити підлеглих і проявити їхні найкращі риси» [31, с. 882–886].

Стосовно побуту на службі, за спогадами М. Паркер, яка служила на авіабазі Королівських повітряних сил у Ферфорді, там постійно перебували «...сотні літаків, які злітали, приземлялися чи обслуговувалися, ремонтувалися, переозброювалися чи заправлялися. Зазвичай аеродроми розташовувались у милях від міст і сіл через необхідність прокладання довгих злітно-посадкових смуг. Особливо це стосувалося тих станцій, які були базою для бомбардувальників, оскільки ці літаки були більшими і важчими за винищувачі, їм доводилося підніматися в повітря, несучи важкі бомби» [28]. Проживали членкині ЖДПС, які працювали на цій авіабазі, в

закритому таборі, їхні листи додому підлягали цензурі, оскільки служба була пов'язана з доступом до відомостей про секретні операції Королівських повітряних сил.

Дж. А. Дін була серед членкинь ЖДПС, які брали участь у «Битві за Британію»; її завданням було нанесення даних на карту польотів [23]. Г. Рідінг служила операторкою радіолокатора, до її обов'язків належало визначення координат літаків. Жінка згадувала, що серед іншого їм доводилося визначати координати «Фау-1» – німецьких безпілотних літаків-снарядів, які в роки війни завдали чимало клопоту силам ППО. Однак відрізнити їх від інших літаків для оператора радіолокатора було достатньо легко, адже ті «летіли по прямій, на постійній висоті та з більшою швидкістю, ніж інші літаки» [27].

Членкиня ЖДПС Дж. Васс служила під час війни за однією з найбільш фізично важких серед доступних британським жінкам військових спеціальностей – операторкою повітряних куль загородження.

Щоб навчитися керувати повітряною кулею, Дж. Васс пройшла 8-тижневе тренування на базі Королівських повітряних сил у Тічфілді (Гемпшир), та тритижневу підготовку в Ширлі (Сайтхемптон). Після завершення навчання випускниці мали скласти іспити з управління повітряною кулею та її обслуговування, з управління лебідкою та її обслуговування, сплітання троса та дроту, технічних характеристик повітряних куль і теоретичних відомостей про них. Служила жінка в Шеффілді, екіпаж її повітряної кулі налічував 12 осіб. Графік на службі був дуже щільний, тому, за спогадами Дж. Васс, особливого часу на дотримання гігієни та прибирання вона та її колеги не мали. Свою повітряну кулю вони ласкаво називали «Великою Бертою». Під час операції кожен член екіпажу виконував свою функцію: хтось керував лебідкою, хтось слідував за переміщеннями кулі, і т.д. «У безвітряну погоду Велика Берта... перебувала на так званій проміжній висоті – приблизно три-чотири фути від землі. Але під час шторму був справжній жах, адже її ніс мав постійно розвертатися в напрямку вітру. Нашу команду могли викликати кілька разів за ніч, в суцільній темряві... ми мусили її переміщати дюйм за дюймом. Це було небезпечно, тому що мішки з піском і баластні блоки розкачувалися, як витончені іграшки, коли Велика Берта перевалювалася з одного боку на інший. Її призначенням було літати на висоті 18 000 футів з метою зупинити вороже пікірувальне бомбардування» [32].

Дж. Васс повідомила, що за час її служби періодично траплялися прикрі інциденти. Так, під час шторму одна з членок ЖДПС зламала хребет, намагаючись впоратися з повітряною кулею; частими були менш серйозні травми.

На початку 1943 р. кількість жінок-членів ЖДПС становила 16% від загальної кількості Королівських ВПС [20, р. 11]. У липні 1943 р. в організації налічувалося 181 835 членів [24, р. 242]. Більшість із них отримало відзнаки за зразкову службу [30, р. 35–36, 39–40]. Членки ЖДПС не служили льотчицями. Лише механіки двигунів та обладнання могли здійснювати польоти для тестування, а також санітарки повітряних госпіталів [33, р. 9]. Попри те, що британкам у збройних силах офіційно було заборонено застосовувати зброю, прикладом порушення цього припису з боку членок ЖДПС можна вважати їхню службу операторами повітряних куль загородження. Адже останні «технічно були «летальною зброєю», оскільки до їхніх сталевих тросів були прикріплені бризантні заряди, призначені задля відловлювання і знищення ворожих бомбардувальників» [29, р. 612–613].

На відміну від британок, радянські жінки могли служити й військовими льотчицями. Освоєння жінками такого фаху розпочалося ще до війни. Вони були членками аероклубів, навчалися льотній справі на курсах, в училищах, у Військово-повітряній академії. Станом на 1939 р. тільки в УРСР було 36 аероклубів, в яких навчалось 4195 осіб [2, р. 19].

Льотчиця К. Дерябіна (Рижкова) ще школяркою у 1939 р. вступила до аероклубу. Вона розповідала, що впродовж осені практичних занять у них не було – тільки теорія, а навесні 1940 р. почалися польоти на тренувальних літаках У-2 (По-2). У серпні вони вже склали випускні іспити, під час яких інструктори могли запропонувати найбільш здібним продовжити навчання в училищах. Оскільки на той час Херсонське училище (єдине, до якого ще зараховували жінок), закрили, продовжити навчання їй не вдалося. Згодом К. Дерябіна (Рижкова) добровільно пішла на фронт і була зарахована до 46-го гвардійського нічного бомбардувального полку [7].

Льотчиця А. Сторожко (Зенкова) також спершу навчалася та склала іспити в аероклубі. Наприкінці 1942 р. вона вступила до Новосибірської школи пілотів, де їх навчали літати на швидкісному бомбардувальнику СБ-2 та розвіднику Р-5. У травні 1943 р. вона вже служила винищувачем у 415-му винищувальному полку [16].

У 1941 р. у ВПС Червоної Армії було створено три жіночі авіаційні полки: 588-й полк нічних бомбардувальників (командувач – капітан Є. Бершанська; у 1943 р. за значний внесок у звільнення Таманського півострова перейменованій у 46-й гвардійський нічний бомбардувальний авіаційний полк); 587-й полк бомбардувальників (під керівництвом М. Раскової; з вересня 1943 р. – 125-й гвардійський бомбардувальний авіаполк імені Героя Радянського Союзу М. Раскової); 586-й винищувальний полк ППО (командувач – Т. Казарінова) [14, с. 112–113; 8, с. 351–352]. Варто зауважити, що з них лише один полк – 588-й – до самого завершення війни залишався суто жіночим за своїм складом. До інших двох згодом після створення почали зараховувати й чоловіків, хоча жінки становили більшість особового складу.

Жіночі авіаполки дислокувалися у м. Енгельс. Чимало їхніх членок закінчили тамтешню школу пілотів, яка мала на меті підготувати їх до служби на фронті. Інтенсивна навчальна програма включала лекції, що тривали 10–12 академічних годин на добу, льотну практику з відпрацюванням навичок управління літаком під час бою. Така підготовка тривала приблизно три місяці (Іванова, 2002).

Жіночі повітряні полки виконували різноманітні завдання: атакували ворожі винищувачі та техніку; прикривали сухопутні операції; доставляли боєприпаси та продукти харчування; забезпечували промисловим центрам та річковим переїздам захист з повітря; штурмували ворожі аеродроми тощо. Наприклад, завданнями 586-го винищувального полку ППО, особовий склад якого літав на винищувачах Як-1 та Як-9, були супроводження літаків з командувачами найвищого рівня<sup>1</sup>, транспортних літаків особливого призначення, бомбардувальників; прикриття з повітря переправ, промислових центрів, великих міст, таких як Київ, Житомир, Воронеж, Саратов, Сталінград та інші.

Станом на початок 1942 р. 586-й полк у складі двох ескадр і технічного персоналу налічував 148 жінок [5, с. 36]. Вони відзначилися успішним виконанням багатьох бойових завдань. Серед них – поєдинок льотчиць Р. Сурначевської та Т. Памятних з двома групами німецьких винищувачів біля станції Касторна (19 березня 1943 р.). За даними служби повітряного спостереження,

оповіщення та зв'язку, з боку німців у бою брало участь аж 42 літаки. Однак дослідники зазначають, що в умовах бою можливі неточності у вигляді «повторного підрахунку». Відомості щодо успішності атак наших льотчиць-винищувачок у цьому бою також різняться. Радянська сторона заявляє про 4 ліквідовані літаки ворога, німці ж визнали втрату тільки одного. Хай там як, але льотчицям вдалося тоді попередити атаку німецької авіації на стратегічно важливий об'єкт [6]. Літаки обох льотчиць були суттєво пошкоджені: «Ми намагалися якомога ближче підібратися, я навіть голову німецького стрілка бачила, і це була моя помилка. Мене підбили, літак почав крутитися, а я ремені відстебнути не можу, щоб відкрити кабінку... Все життя промайнуло миттю, нічого ще не зробила, зараз загину, як Хомякова. Але, все-таки, розстебнула, тільки кабінку відкрила і мене викинуло... Відразу смикнула кільце, парашут відкрився, думаю, все, жива. Приземлилася, а там якийсь капітан їв... Поїхали на машині до Касторної... Я все думаю, а де ж Райка? Вилізли з машини, пішли в центр. Дивлюся, Райка йде. У неї радіатор пробили, і вона за Касторною на вимушену сіла. Нас привели, повідомили в полк і за нами в цей день приїхали» [12].

Загалом 586-й винищувальний полк здійснив 4419 бойових вильотів, провів 125 повітряних боїв, збив 38 літаків противника (Іванова, 2002).

587-й жіночий полк бомбардувальників воював на пікірувальних бомбардувальниках Пе-2. За весь період радянсько-німецької війни в полку на різних посадах служило 148 жінок [17]. Особовий склад цього полку виконував завдання вдень, зокрема, знищував оборонні споруди, вогневі точки, техніку, живу силу ворога. Одна з найвідоміших членок цього полку – Герой Радянського Союзу М. Доліна. Впродовж війни здійснила понад 200 бойових вильотів, втративши лише одну бойову машину. У червні 1944 р. їй вдалося на пошкодженому літаку завершити завдання і долетіти до аеродрому, не втрачаючи місця в строю. М. Доліна брала участь у Параді Перемоги в Москві, який відбувся 8 травня 1945 р.

Приблизні уявлення про деякі аспекти побуту льотчиць 587-го та інших авіаполків дають спогади Г. Брок-Бельцовой: «Зуби не чистили: ані пасти, ані зубних щіток у нас не було. Був загальний шматок мила в рукомийнику. Ми жили всі в землянці, на нарах спали. Можете собі уявити? Землянка наша в три накати, підстрижені під хлопчика, наказ Раскової був – всі коси обрізати, у всіх стрижки під хлопчика. Ніяких зубних паст не

<sup>1</sup> За спогадами льотчиці полку Т. Памятних, вона та її колеги супроводжували літаки з Л. Берією, К. Ворошиловим, Г. Жуковим [12].

було. Рукомийник в стороні, туалет в стороні. На п'ять хвилин дають гарячу воду. Але ми завжди були чисті. Лазні були всюди, ми ж на аеродромі, це не піхота. Все чисто. Чиста військова білизна» [1].

Жінкам 588-го полку нічних бомбардувальників довелося воювати на літаках По-2 (У-2), які не могли літати високо і швидко та були побудовані з дерева й фанери. До війни їх застосовували в сільському господарстві, а також для поштових перевезень, тренування льотчиків тощо. Проте, як не дивно, в роки війни на цій моделі літака радянські жінки змогли продемонструвати неабиякі результати, за що німецькі солдати прозвали особовий склад 588-го полку «Нічними відьмами». Зі значними труднощами була пов'язана необхідність літати вночі, адже в цей час значно складніше зорієнтуватися на місцевості, уникнути атаки ворожих сил ППО.

К. Дерябіна (Рижкова) так описувала особливості польотів на По-2 (У-2): «Зазвичай ми возили триста кілограмів, іноді чотириста (бомб – Авт.), а штурману в кабінку засипали листівки, які вона повинна була розкидати. Першим йшов літак, який скидав САБи, а ми вже слідом. Приладів на У-2 не було, тільки найнеобхідніше для польоту в районі аеродрому – бензогодинник, датчик температури масла, компас, альтиметр, спідометр... забула вже... Зв'язку із землею не було. Переговори між членами екіпажу велися через трубку. Підходили до цілі на швидкості 120 кілометрів на годину. Бомбочки кидали на око, по щілині в площині літака. Штурман попереджає: «Підійшли до цілі, я кидаю бомби». Я кажу: «Кидай!» А якщо я відчуваю, що рано: «Ні, почекай». Контроль результатів був із землі. Тільки під кінець війни у нас з'явилися літаки з фотоапаратами» [7].

Станом на травень 1942 р. 588-й полк у складі двох ескадрилей та технічного персоналу налічував 115 жінок [15, с. 135]. Головним завданням полку було бомбардування стратегічних об'єктів, техніки та живої сили супротивника. Приміром льотчиця О. Акімова, згідно з текстом бойової характеристики, «особисто за період бойових дій провела 680 бойових вильотів, налітавши при цьому 805 годин. Скинула для знищення мотомехчастин і живої сили противника 94 т бомбового вантажу. Точними бомбовими ударами в стані ворога було спричинено 122 потужних осередки пожежі, 178 вибухів і пошкоджено дві переправи противника, висаджено два склади з боєприпасами, припинено вогонь трьох батарей» [11]. Під час боїв за Керченський півострів, як згадувала

О. Голубєва, вони з посестрами «літали до виснаження: по 8–9 бойових вильотів за ніч – у тісній, відкритій для всіх вітрів кабінці, у вогні і в негоді. Вимотує, але відпочити й не думали. Та й кому б в голову прийшло таке, коли за протокою гинуть наші!» [4].

Попри фізично важку і небезпечну службу на фронті, жінки цього полку намагалися знаходити час і для дозвілля. Н. Меклин згадувала: «У Білорусі ми почали активно «хворіти» вишивкою, і тривало це до кінця війни. Почалося з забуток. Ох, які гарні забутки виходили, якщо розпустити блакитні трикотажні кальсончики і вишити квіточки на літніх тонких онучах! З цього можна зробити і серветку, і на наволочку піде. Ця хвороба, як вітрянка, захопила весь полк» [15, с. 111].

Тільки в січні-червні 1944 р., під час визволення Криму, особовий склад полку зробив 9684 бойові вильоти, скинувши 1010 т бомб. 23 льотчиці цього полку отримали звання Героя Радянського Союзу [2, с. 31]. Загалом же особовий склад 588-го полку здійснив приблизно 24 тис. бойових вильотів, скинув на об'єкти і позиції ворога понад 3 млн. бомб [8, с. 116].

За успішне виконання бойових завдань жіночі полки отримували нагороди та почесні звання. Жінки у військово-повітряних силах Радянського Союзу провели 4419 операцій, взяли участь у 125 повітряних боях і виграли 38 з них [9]. Л. Литвяк, відома як «Біла троянда Сталінграда», збила 12 німецьких літаків перед загибеллю в 1943 р. [21, с. 124]. Загалом 32 жінки-льотчиці були удостоєні звання Героя Радянського Союзу.

Багато жінок служило в інших підрозділах радянських ВПС. Наприклад, у 1944 р. 1749 з них служили в 13-й повітряній армії Забайкальського фронту; 3000 – в 10-й повітряній армії Далекосхідного фронту; 4376 – в 4-й повітряній армії 2-го Білоруського фронту (включно з 46-м гвардійським жіночим авіаційним полком) [10, с. 113–134].

Герой Радянського Союзу В. Гризодубова з березня 1942 р. керувала 101-м полком авіації дальньої дії. Вона під час боїв за оборону Києва доставляла в місто радіостанції для підпільників, які використали їх для підірвної роботи під час окупації [3, с. 34].

Перший у світі повітряний «таран», здійснений жінкою, виконала заступниця ескадрильї 135-го ближньобомбардувального авіаполку К. Зеленко 12 вересня 1941 р. Вона була збита при спробі посадити пошкоджений літак.

Якщо в СРСР жінки-пілоти зарекомендували себе ефективними солдатами і загалом були сприйняті суспільством принаймні в роки війни, то у Великій Британії соціум ставився до жінок-льотчиць радше вороже. Попри те, що британки не служили військовими пілотами, певна їх кількість була членками Повітряно-транспортної допомоги (Air Transport Auxiliary, АТА) (далі – ПТД), що належала до цивільної авіації і транспортувала літаки Королівських ВПС із заводів на базу бойової ескадри. У 1940 р. ця організація транспортувала одномоторні тренувальні біплани «Tiger Moth». Станом на 1941 р. в організації налічувалося 1152 чоловіки та 600 жінок, з яких 166 були льотчицями, а 4 – бортовими інженерками [20, р. 2]. Виконання жінками такої суто «чоловічої» роботи призвело до обурення деяких членів британського суспільства. Наприклад, директор журналу «Aeroplane» Ч. Г. Грей оцінив професійні якості членок Повітряно-транспортної допомоги дуже низько, стверджуючи, що «загрозою є та жінка, яка думає, що вона повинна літати на швидкісному бомбардувальнику, тоді, коли в неї не вистачає розуму добре помити підлогу в лікарні, або та, яка хоче бути інспектором із протиповітряної оборони і досі нездатна приготувати вечерю своєму чоловіку» [25, р. 47]. Звісно, за такий відвертий сексизм у тогочасному британському суспільстві не було передбачено жодної відповідальності. Незважаючи на неприязне ставлення до них, жінки Повітряно-транспортної допомоги зарекомендували себе хорошими пілотами. Вони могли керувати понад 200 моделями літаків та загалом під час військових кампаній доставили за місцем призначення 308 567 літаків [20, р. 12].

Крім того, обидві країни у зв'язку з браком кадрів чоловічої статі впродовж війни оголошували призов жінок на службу до ВПС. Наприклад, Велика Британія вперше зробила це в 1941 році, залишивши за жінками вибір між службою в збройних силах та роботою у військовій промисловості. СРСР зробила це в 1942 році, коли проводилися мобілізації жінок і до інших родів військ у зв'язку з катастрофічними втратами Червоної армії. Ці держави також залучали жінок до

служби у ВПС на посадах шоферів, відповідальних за зброю (її чистку та набивання патронів), діловодів, комірників тощо [13, арк. 106–108; 226 сю177–181].

**Висновки.** Таким чином, головною відмінністю політики британського та радянського урядів щодо служби жінок у ВПС був різний підхід до розв'язання проблеми допуску жінок до посад пілотів. Якщо в СРСР формували окремі жіночі добровольчі полки та практикували набір льотчиць до інших повітряних підрозділів, то у Великій Британії фах військового льотчика залишався для жінок недоступним впродовж війни. Здійснювати не бойові вильоти могли членки ЖДПС, що служили механіками двигунів або санітарками повітряних госпіталів. Водночас деякі британки, попри значні упередження в суспільстві, мали змогу працювати пілотами в цивільній організації ПТД і виконувати завдання для збройних сил, які полягали в транспортуванні літаків із заводів на бази бойових ескадр.

Спільним для обох країн було оголошення призову до ВПС у зв'язку з браком кадрів чоловічої статі, допуск жінок до служби авіамеханіками, операторами радарів, зв'язківцями тощо. Крім того, активно практикувалося залучення їх до служби у цьому роді військ на допоміжних посадах.

Що стосується побуту жінок у ВПС, то його умови були задовільними в обох країнах, адже в таборах поблизу аеродромів їх легше забезпечити, ніж у мобільних підрозділах сухопутних військ. Безумовно, будні радянських військових льотчиць були значно суворішими та складнішими, ніж їхніх посестер з Великої Британії, які бойовими пілотами не служили. Це пов'язано з характером обов'язків, які вони мали виконувати, та масштабами залучення до бойових дій, які були більшими в СРСР. Проте британкам у військово-повітряних силах також подекуди доводилося працювати в надзвичайних умовах, адже основним видом атак на територію Великої Британії у 1939–1945 рр. були авіаційні нальоти. Тому Королівські повітряні сили разом із військами протиповітряної оборони взяли на себе основний удар, захищаючи країну.

#### Список літератури:

1. Брок-Бельцова Г. П. Воспоминания. URL: <https://bit.ly/34cErE4> (дата обращения: 24.05.2021)
2. Галаган В. Я. Женщины советской Украины в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук : 12.00.06. Киев, 1991. 44 с.
3. Галаган В.Я. Ратный подвиг женщин в годы Великой отечественной войны. Киев : Головное издательство издательского объединения «Вища школа», 1986. 303 с.
4. Голубева О. Т. Воспоминания. URL: <https://bit.ly/3зуXDtx> (дата обращения: 24.05.2021)

5. Голубева-Терес О. Птицы в синей вышине. Саратов: Добродей, 2000. 317 p.
6. Горбач В., Полунина Е., Хазанов Д. Женские лица воздушной войны. *Авиамастер*. 2000. №3. URL: <https://bit.ly/3enJ18r> (дата обращения: 24.05.2021)
7. Дерябина (Рыжкова) К. А. Воспоминания. URL: <https://bit.ly/3ffcKR9> (дата обращения: 24.05.2021)
8. Иванова Ю. Н. Храбрейшие из прекрасных. Женщины России в войнах. Москва : Российская политическая энциклопедия, 2002. 272 с. URL: <https://bit.ly/3frgQpH>
9. Малишевский Н. Женщины, победившие фашизм. Фонд Стратегической Культуры. URL: <https://bit.ly/3oRPbRO> (дата обращения: 24.05.2021)
10. Мурманцева В. О. Советские женщины в Великой Отечественной войне. Москва : Издательство «Мысль», 1974. 272 с.
11. Недюк М. Полеты «ночных ведьм»: как отважные летчицы наводили ужас на фашистов. URL: <https://bit.ly/2RAkpA1> (дата обращения: 24.05.2021)
12. Памятных Т. У. Воспоминания. URL: <https://bit.ly/3yCqugr> (дата обращения: 24.05.2021)
13. Постановление ГКО СССР №1618 «О замене в тыловых частях и учреждениях ВВС КА военнотрудовых мужчин женщинами» от 18 апреля 1942 г. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 53. Л. 106-108.
14. Приказ Народного комиссара Обороны СССР № 0099 от 8 октября 1941 г. // Русский архив. Великая Отечественная: Приказы Народного комиссара Обороны СССР, 22 июня 1941 г. – 1942 г. Т. 13 (2-2). Москва : Терра, 1997. С. 112–113.
15. Ракобольская И.В., Кравцова Н.Ф. Нас называли ночными ведьмами. Так воевал женский 46-й гвардейский полк ночных бомбардировщиков. Москва : Издательство Московского университета, 2002. 318 с.
16. Сторожко (Зенкова) А. И. Воспоминания. URL: <https://bit.ly/3fhmXNc> (дата обращения: 24.05.2021)
17. 125-й гв. бомбардировочный авиационный Борисовский полк им. М. Расковой. Личный состав. URL: <https://bit.ly/2QLHEY5> (дата обращения: 24.05.2021)
18. Allen A. T. Women in Twentieth-Century Europe. New York: Macmillan International Higher Education, 2007. 224 p.
19. Campbell D. Women in Combat: The World War II Experience in the United States, Great Britain, Germany, and the Soviet Union // *The Journal of Military History*. 1993. Vol. 57, No 2. P. 301–323.
20. Cassin-Scott J., McBride A. Women at war. 1939-45. London: Osprey, 1980. 48 p.
21. Clonan T. A history of women in combat // *History of the Irish Artillery Corps*. Dublin: Defence Forces Printing Press, 1999. P. 117–161.
22. Collett Wadge D. Women in Uniform. London: Dampson Low, 1946. 386 p.
23. Deane (Morley) J. A. War Memories: Plotting the Battle of Britain. URL: <https://bbc.in/3fJ84lt> (date of the request: 24.05.2021)
24. Doerr P. W. Women in Service during World War II. *Women and War: A Historical Encyclopedia from Antiquity to the Present* / ed. B. A. Cook. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2006. Vol.1. P. 242.
25. Ellis M. A Spitfire Girl: One of the World's Greatest Female ATA Ferry Pilots Tells Her Story. Croydon: Frontline Books, 2016. 248 p.
26. Hickes (Burns) M. Mary's Memoirs – A WAAF in Wartime. URL: <https://bbc.in/3bPhomT> (date of the request: 24.05.2021)
27. Reading G. Radar Operator in WW2. URL: <https://bbc.in/2T5i0hA> (date of the request: 24.05.2021)
28. Recollections of a WAAF Ruth Mary Parker. URL: <https://bbc.in/348IVvr> (date of the request: 24.05.2021)
29. Stone T. Creating a (gendered?) military identity: The Women's auxiliary air force in Great Britain in the Second World War // *Women's History Review*. 1999. Vol. 8, No 4. P. 605–624.
30. The National Archives (United Kingdom). Item number: 4096716. Catalogue reference: AIR 54/135/05. P. 35-36, 39-40.
31. Training of W.A.A.F. officers (03 June 1943) // Hansard, the Official Report of debates in Parliament. HL. 1943. Vol. 127. Cols.882-886.
32. Vass J. Balloon Command, Sheffield 1942 – 1943. URL: <https://bbc.in/3oJde5a> (date of the request: 24.05.2021)
33. Women's War Work in Britain. New York: British Information Services, Information Division, 1943. 15 p.

## Zalietok N.V. SERVICE AND LIFE OF BRITISH AND SOVIET WOMEN IN THE AIR FORCE DURING WORLD WAR II

*The study of women's participation in the Second World War in the armed forces is still promising today, as it allows us to more deeply reveal female experiences and better understand the essence of political regimes of the 1930s and 1940s in which they were forced to live. The special potential in this issue belongs to comparative studies, which allow finding common and different for different countries. This article is part of a broader*

---

*study of the service of British and Soviet women in the armed forces in 1939–1945, which aims to compare the policies of totalitarian and democratic regimes on this issue.*

*The article examines the peculiarities of the service and life of British and Soviet women in the air force during the Second World War.*

*The author concludes that the main difference between the policies of the British and Soviet governments regarding the service of women in the Air Force was in the approach to solving the problem of admitting women to be pilots. If in the USSR separate women's volunteer regiments were formed and the recruitment of pilots to other air units was practiced, in Great Britain the profession of military pilot remained inaccessible to women during the war. Members of the Women's Auxiliary Air Force who served as engine mechanics or nurses of air hospitals could make non-combat sorties. At the same time, some British women, despite significant prejudices in society, were able to work as pilots in the civilian organization of the Air Transport Auxiliary, and perform tasks for the armed forces, which consisted in transporting aircraft from factories to combat squadrons.*

*Common to both countries was the announcement of a call-up to the Air Force due to the lack of male staff, the admission of women to the service of aircraft mechanics, radar operators, signals officers, etc. In addition, they actively practiced to involve women in the service on the positions of drivers, clerks, storekeepers, etc.*

*As for the life of women in the Air Force, its conditions were satisfactory in both countries, because in the camps near the airfields they are easier to provide than in the mobile units of the land forces.*

**Key words:** *women, Air Force, Great Britain, Union of Soviet Socialist Republics (USSR), World War II.*