

## Город детства и крылатой мечты

Завод «Гомсельмаш», выросший на окраине Гомеля в годы первой пятилетки, оказался настоящей кузницей кадров, воспитавшей, закалившей и давшей путевку в жизнь многим известным людям. В их числе - легендарная летчица, совершившая на заре развития авиации, в июле 1938 года, вместе с Полиной Осипенко и Мариной Расковой первый в истории авиации дальний беспосадочный перелет женского экипажа на гидросамолете МП-1 из Севастополя в Архангельск, преодолев за 10 часов 33 минуты 2416 километров. Фамилии этих летчиц в те годы знала вся страна.

### «КОМСОМОЛ. НА САМОЛЕТ1»

Так уж получилось, что в семье гомельчанина Федора Адамовича Ломако очередной ребенок - девочка по имени Вера - появился на свет в 1913 году в далекой Сибири. Туда, на хутор Атаманский Омской области, машиниста-железнодорожника выслали из Гомеля за революционную деятельность.

В 1920 году, после Октябрьской революции и гражданской войны, семья политического ссыльного вернулась на родину. В семье росло пятеро детей - сыновья Петр и Иван, дочери Мария, Валентина и Вера. Их нужно было кормить и одевать, поэтому глава семьи сразу же пошел работать кузнецом в паровозоремонтные мастерские. Вере тоже пришлось время делать первые шаги за пределы семейного круга: она пошла в школу.

Двадцатые годы - период становления отечественной авиации. Казалось бы, еще совсем недавно над Гомелем пролетел первый аэроплан, пилотируемый Сергеем Уточкинским, а в городе,

спустя каких-то полтора десятка лет, уже располагался аэродром, работал свой аэроклуб. По всей стране набатом звучал призыв: «Комсомол, на самолет!» Школа, в которой училась Вера, была железнодорожной, с техническим уклоном в обучении, авиаторы шествовали над ней, оказывали необходимую помощь, приобщали детей к авиации. Они отвечали взаимностью и даже собирали деньги на постройку самолета.

Свою первую экскурсию на аэродром Вера организовала себе и своим друзьям, если можно так сказать, сама. Федор Адамович - бывший революционер и политический ссыльный - в городе пользовался авторитетом. По настоянию дочери он взялся за дело.

Летчики не только показали аэродромное хозяйство, познакомили детей и их родителей с самолетами, но и организовали показательные полеты - в одиночку и в группе, с элементами фигурного пилотажа. За 400 рублей (такой тогда была такса) организовали для желающих полеты над аэродромом. Вместе с отцом впервые поднялась в воздух и Вера. И заболела авиацией на всю жизнь.

Потом она вступит в «Общество друзей воздушного флота» (ОДВФ), будет выпрашивать у отца деньги и вносить ежемесячные взносы на развитие авиации, как член общества станет систематически летать на самолетах на льготных условиях, то есть за 300 рублей.

В апреле 1928 года на аэродром под Зябровку из Брянска, в котором размещалась 15-я авиабригада, перелетела истребительная эскадрилья под командованием Валерия Чкалова. Затаив дыхание, наблюдала Вера за полетами прославленного комэ-ска.

Восторг от увиденного не прошел даже тогда, когда она узнала об аварии, в которую попал Чкалов. В конце 1928 года он на бреющем полете повел эскадрилью из Гомеля в Брянск, по пути решил «нырнуть» под телефонные провода, зацепился за них и упал на землю. Досужая молва быстро разнесла по городу эту весть, мама Веры - Прасковья Семеновна, братья и сестры начали убеждать девушку: не женское это дело - быть летчицей. Но Вера уже бредила авиацией.

### **РАБОЧАЯ ЗАКАЛКА**

Подходило время окончания школы, нужно было определяться с дальнейшей судьбой. Девушка послала письмо командованию РККА с просьбой направить в летную школу. Ответ не заставил себя долго ждать: для девушек есть немало других интересных профессий, а ей не помешало бы для начала приобрести производственный стаж.

Этот пресловутый производственный стаж, рабочая закалка, рекомендация трудового коллектива вкупе с нужным социальным происхождением в те годы являлись, по сути, единственным пропуском не только в высшие учебные заведения, но и в военные училища, в командный состав Красной Армии.

Вопрос, куда идти работать перед Верой, практически, не стоял: только на «Гомсельмаш», корпуса которого выросли на окраине города. Шел 1930-й год, на строительстве завода работали сотни горожан, крестьяне из пригородных деревень, собиралась первая продукция - силосорезки «Папек». Уже функционировали механический, сборочный, кузнечно-заготовительный и деревообделочный цехи, в строительных лесах стояла литейка и некоторое другие объекты. Вот

туда, в литейный цех, на самый тяжелый участок работы и пришла после окончания средней школы Вера Ломако. Ее определили в формовщицы. Первая плавка была проведена 15 октября 1930 года - и время сразу спрессовалось и быстро побежало вперед. За день приходилось вручную переворачивать тонны песка, болели руки, болели мышцы... Но после окончания рабочей смены Вера упрямо спешила на занятия в аэроклуб. Их она не оставляла даже тогда, когда возглавила бригаду. И по-прежнему продолжала посылать письма в различные инстанции.

Она достучалась до наркома обороны СССР К.Е. Ворошилова, пробившись к нему на личный прием. Из кабинета Климента Ефремовича Вера выходила обрадованной: нарком обещал помочь. В том же 1930 году комсомолку Веру Ломако, как лучшего курсанта Гомельского аэроклуба, вызвали на учебу в Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков. Затем была Качинская авиационная школа летчиков-истребителей, которую она закончила с отличием, и служба в авиации.

### **МОСКВА, КРЕМЛЬ...**

В 1934 году лейтенант В.Ф. Ломако получила направление в авиационноистребительную бригаду Белорусского военного округа. Спустя три года здесь она познакомилась с Полиной Осипенко, девушки подружились. Когда началась война в Испании, молодые летчицы направили рапорты наркому обороны К.Е. Ворошилову с просьбой направить воевать с франкистами.

### **Получили отказ.**

А вскоре последовало предложение выполнить задание командования по дальнему перелету из Севастополя в Архангельск.

Лететь предстояло на гидросамолете МП-1 бис, который нужно было освоить. Большой участок пути от Николаева до Киева пролегал над голой сушей, сесть в случае поломки здесь было невозможно. Полет получался трудным и рискованным. Экипаж для полета был сформирован в составе командира корабля П. Осипенко, второго пилота В. Ломако и штурмана М. Расковой. Все трое направлялись в Севастополь в авиационно-морской отряд для изучения техники полетов на гидросамолетах. Но сначала предстояло перегнать лодку из Севастополя на завод, чтобы уменьшить ее полетный вес. Этим занялась Полина Осипенко. Вера Ломако уехала в Архангельск, чтобы осмотреть озеро, на которое предстояло садиться, и запастись картами крупного масштаба финишного участка пути. Марина Раскова осталась в Москве и взялась за освоение радиостанции, с которой нужно было работать в полете.

В Севастополе девушки жили в гостинице в одной комнате, учились взлетать с водной поверхности и садиться на воду. Потом начали летать по маршруту Севастополь-Очаков и обратно, максимально нагружая самолет и пытаясь по времени подобраться как можно ближе к условиям предстоящего полета. В один из дней провели в воздухе девять с половиной часов. Когда приводнились, их поздравили с установлением международного женского рекорда дальности полетов на гидросамолете по ломаной линии. Они, ока-зывается, пролетели 1750 километров, что было немногим меньше, чем им предстояло преодолеть.

И вот наступило время отправляться в рекордный полет. Разрешение на него дал телеграммой сам нарком обороны. Старт был назначен на 1 июля 1938 года. Ночью, одетые в меховые кожаные пальто, в меховых шлемах и унтах, летчицы приехали к своему самолету. Провожать их вышло все командование Черноморского флота. Полина Осипенко отдала рапорт. Командующий его принял, сказал речь. Раздалась команда: «В самолет».

Трижды девушки- пытались взлететь. Мотор начинал греться, но перегруженная топливом машина не отрывалась от воды.

Полет решено было перенести на следующий день.

2 июля, хоть и со второй попытки, но взлет состоялся. Легли на курс, передали радиограмму: «Все в порядке. Ложимся курсом на Киев». Под Николаевом попали в облачность, за ним началась степь. Ни лужицы, ни озёрца. Но мотор работал ровно, самолет летел спокойно и уверенно.

Вера все время ползала в хвост к бензиновым бакам, следила, как расходуется горючее и масло.

Перед Киевом попали в грозовую облачность. Преодолевали ее, так и не выбравшись из густой пелены, на высоте 5000 метров. Когда в разрыве облаков мелькнул Днепр, обрадовались - позади самый трудный безводный участок. При подлете к Гомелю Вера Ломако написала родным небольшую записку. Ее поместили в коробочку, к которой прикрепили вымпел. Коробочку с адресом: «Гомель, Электрическая, 4, Ломако» летчицы сбросили над одной из железнодорожных станций.

Над Новгородом, в непростых погодных условиях, гидросамолет снизился и над

кремлевской площадью пролетел на высоте 50 метров. Там стоял спортивный комиссар, который должен был зафиксировать пролет. Дальше были Онежское озеро и Архангельск. Вера, надышавшаяся паров бензина во время экскурсий в хвост, по указанию Полины Осипенко надела кислородную маску, чтобы отдышаться и прийти в себя. Встречали рекордсменок два сухопутных самолета. А затем впереди показалось Холмовское озеро, посреди которого в шлюпке горела дымовая площадка, расстилающийся дым показывал направление ветра.

Лодка плавно, коснулась поверхности озера, ее встретили два спортивных комиссара. А летчицы вышли на берег и составили телеграмму правительству и товарищу Сталину: «Москва. Кремль. Иосифу Виссарионовичу Сталину. Беспосадочный перелет Севастополь-Архангельск выполнен. Готовы выполнить любое Ваше задание. Осипенко, Ломако, Раскова».

Это был невиданный для того времени женский авиационный перелет. Отважные летчицы за 10 часов 33 минуты преодолели 2416 километров расстояния. Их подвигом восхищалась вся страна, сотни людей шли на вокзалы, чтобы лично встретить поезд, которым они возвращались в Москву. Этот перелет по достоинству был оценен и руководством страны, а Вера Ломако была награждена за него орденом Ленина.

### **НЕБО ВОЙНЫ**

С 1939 года Вера Федоровна служила в Орше, потом под Москвой, участвовала в воздушных парадах на Красной площади. Когда началась Великая Отечественная война, она добилась направления на фронт. В качестве командира эскадрильи 586-го истребительного авиаполка

летала на Як-1, участвовала в защите Москвы от фашистских бомбардировщиков и истребителей сопровождения. В 1941-1942 годах вместе с Мариной Расковой занималась формированием женского авиационного полка легких ночных бомбардировщиков.

Тяжелейшим испытанием для нашей землячки оказались бои на Курской дуге. В одном из них она была тяжело ранена. Но выздоровела, участвовала в освобождении Беларуси - командиром эскадрильи 586-го ИАП, штурманом истребительного полка, заместителем командира 634 авиаполка ночных бомбардировщиков, совершила 25 боевых вылетов на самолете У-2.

После освобождения Кричевского района местные железнодорожники собрали деньги на приобретение трех самолетов для авиаподразделения, которым командовала В.Ф. Ломако. Один из них был с надписью: «От железнодорожников Кричевского узла майору В.Ф. Ломако».

Она выполнила много полётов по разведке и фотографированию позиций противника под Чаусами, Могилёвом, Минском. С января 1944 года командовала 425-й отдельной армейской авиаэскадрильей связи. За время войны сбила в воздушных боях 7 самолётов врага.

После войны жила в Москве; часто приезжала к родителям, которые проживали в доме 28 по улице Пушкина.

В памяти Веры Федоровны Гомель навечно остался городом молодости и крылатой мечты, а «Гэмсельмаш» - заводом, который дал ей путевку в жизнь.