

Stalins natthäxor bombade tyskarna

När Stalin i oktober 1941 beslutade att inrätta tre kvinnliga flygregementen blev gensvaret stort. I sina långsamma Polikarpov Po-2 flög de frivilliga bombpiloterna sammanlagt över 25 000 uppdrag och spred skräck bland tyska förband.



Natthäxorna får instruktioner inför ett bombuppdrag på vitryska fronten 1944. © Sovfoto/UIG/Getty

En oavsiktlig konsekvens av det tyska anfallet mot Sovjetunionen i juni 1941 var ett steg mot ökad jämställdhet. I samband med revolutionen 1917 och ett drygt årtionde framöver hade detta varit ett levande ideal, men sedan Josef Stalin kommit till makten hamnade jämställdhetsfrågorna i bakgrunden. När många av männen kallades till fronten tog kvinnor över som gruv- och industriarbetare, kran- och lokförare, reparatörer och montörer. I början av oktober 1942 utgjorde de sovjetiska kvinnorna drygt hälften av arbetskraften i militärindustrin. Deras andel var ännu högre i den lätta industrin och i jordbruket och fortsatte att öka ända fram till krigsslutet 1945. Kvinnor tjänstgjorde även i Röda armén. I slutet av 1943, när andelen kvinnor i den reguljära sovjetiska armén och i partisanenheter var som störst, fanns det över 800.000 kvinnor i stridande förband. Vid krigsslutet hade över en miljon gjort militärtjänstgöring, vilket motsvarar åtta procent av den sammanlagda militära personalen.

Hundratals kvinnliga piloter

Till de mer kända kvinnorna i uniform hör de hundratals frivilliga piloter som stred i 586., 587. och 588. regementet. Vägen dit var dock inledningsvis kantad av motgångar. Redan i inledningsskedet av operation Barbarossa led det sovjetiska flygvapnet stora förluster. Nederlagen var inte förvånande med tanke på att flygplanen som var stationerade i gränsområdena sällan var kamouflerade. De piloter som flög de var mestadels dåligt utbildade. Bland dem som lyckades lyfta för att möta de tyska flygplanen hade få mer än femton timmars flygtid. Många sovjetiska ungdomar var villiga att fylla luckorna efter de flygare som stupade i krigets inledningsskede. Till saken hörde att det bland dem fanns många med betydligt mer flygerfarenhet än de piloter som gått förlorade.

Anledningen var att de under mellankrigstiden tränat i paramilitära flygklubbar som gick under samlingsbenämningen *Osoviakhikm*. Ett inte föraktligt antal av dessa ungdomar var unga kvinnor, men till att börja med avvisades de utan undantag, sina stora erfarenheter till trots.



Marina Raskova fick Stalin att ändra sig om kvinnliga stridsflygare.

Ett flertal av de kvinnor som nobelpristagaren Svetlana Aleksijevitj har intervjuat i sin bok *Kriget har inget kvinnligt ansikte* vittnar om att mönstringspersonalen förvisso kunde uppskatta stridsviljan, men att de samtidigt suckade över de unga kvinnornas brist på kompetens och erfarenhet. När det gällde flygarna menade man att uppdrag i krig inte hörde ihop med deras kön.

»Gå hem och hjälp din mor»

En kvinna, som senare skulle tilldelas den högsta sovjetiska utmärkelsen, Sovjetunionens hjälte, fick på rekryteringskontoret höra att *»det må vara att läget är dåligt, men vi är inte så desperata att vi kommer att låta unga flickor flyga. Gå hem och hjälp din mor.»* Många av kvinnorna fortsatte att kämpa för att få strida – en av dem var Marina Raskova. Hon lyckades efter påtryckningar på olika nivåer till slut få till stånd ett möte med Stalin själv tack vare sina meriter från mellankrigstiden. Som aviatrix hade hon blivit berömd bland annat efter ett rekordlopp 1938, då hon och två andra kvinnliga piloter slog rekordet för en nonstopflygning. Den strapatsrika färden mellan Moskva och östra Sibirien, som höll på att sluta illa på grund av nerisning varvid Rastova hoppade i fallskärm för att minska vikten, hade resulterat i att hon som första kvinna tilldelades utmärkelsen Sovjetunionens hjälte.

Övertalade Stalin

Till att börja med var även Stalin tveksam till kvinnliga piloter, om än inte lika avvisande som männen vid värningskontoren, men han lät sig övertalas av Raskovas envisa uppvaktning. I oktober 1941 fattade Stalin beslutet om att inrätta tre kvinnliga regementen. Raskova hade 1941 utnämnts till major, den näst högsta rang en kvinna kunde få i Sovjetunionen, och blev befälhavare för den nyinrättade organisationen. Varje skvadron

skulle bestå av tio flygplan. Alla piloter och all markpersonal skulle bestå av kvinnor. När väl order 0099 var undertecknad spreds budskapet via radio, telegram och frivilligorganisationer. Gensvaret blev enormt. Tusentals kvinnor anmälde sig. 2 000 av dem intervjuades, många av Raskova. Flera av de sökande var nervösa men förväntansfulla inför mötet med den legendariska flyghjältinnan. Nervositeten var inte värre än att en och annan levererade slagkraftiga svar på Raskovas frågor.



Polikarpov Po-2 var föråldrad och långsam, men modellen blev framgångsrik i händerna på de kvinnliga piloterna. Övningsplan 1940. © Sovfoto/UIG/Getty

Vid en intervju undrade Raskova om inte den unga kvinnan framför henne var rädd för att åka till fronten och konfronteras med en brutal fiende som med all sannolikhet skulle beskjuta henne. Det är inga problem, kom svaret, eftersom jag tänker skjuta dem först.

Övade med Po-2

De som valdes ut var alla i åldersspannet 17–26 år. De sändes till Engels, en stad vid Volga strax norr om Stalingrad. Deras första uppgift var inte särskilt militärisk. Eftersom det inte fanns uniformer anpassade för kvinnor tvingades de sy om och anpassa tunikor och byxor så gott det gick och fylla ut stövlarna med tidningspapper. Då tid var en bristvara var flygutbildningen intensiv med träning upp till 14 timmar per dag. Övningarna utfördes i långsamma biplan, huvudsakligen byggda i plywood och segelduk, av märket Polikarpov Po-2 som före kriget mestadels hade använts som skolplan. Bland de återkommande momenten märktes övningsbombning från olika höjder och navigation med hjälp av enkla hjälpmedel såsom stoppur och vanliga översiktskartor. Varje flygplan hade en pilot och en navigatör. Under utbildningen roterade de mellan flygplanen tills Raskova och övriga befäl kunde fatta beslut om vilka piloter och navigatörer som utgjorde de bästa teamen. Även om träningsplanen var obeväpnade lärde instruktörerna, varav flera var erfarna piloter som hade mött tyska piloter i strid, utgrunderna för jaktplansflygning.

Klippte av sig håret

Efter ett halvårs utbildning var tiden mogen för kvinnorna att gå ut i strid, men först efter att de sett till att hårlängden var i enlighet med reglementet. Eftersom långt hår var viktigt för många av kvinnorna var uppoffringen stor, men hellre än att låta en militär barberare skala dem klippte de av varandra håret. Ironiskt nog menade en general som kom för att inspektera de nya piloterna att deras nitiskhet varit i överkant. »Ni ser ju alla ut som pojkar», grymtade han.



Petljakov Pe-2 var ett medeltungt bombplan som tillverkades i stort antal. Det var snabbt, manövrerbart och tålde mycket stryk.

En tredjedel blev jaktflygare

Flertalet av kvinnorna ville bli jaktpiloter, och ungefär en tredjedel fick sin önskan uppfylld då de placerades i 586. regementet som tilldelats jaktplanet Jak-1. Skillnaden mot Polikarpov Po-2 var stor, eftersom Jak-1 var ett snabbt och kraftfullt flygplan. Det hindrade inte de kvinnliga piloter som valdes ut att flyga detta jaktplan från att snabbt lära sig formationsflygning och förbättra sina färdigheter i luftstrid. Andra fick fortsätta flyga de långsamma Po-2:orna, som hade byggts om till bombflygplan. För kvinnorna i 588. regementet var det fortsättningsvis nattliga uppdrag som gällde. Några tränades för att flyga Petljakov Pe-2. Det var ett tresitsigt flygplan med plats för pilot, navigatör och radiooperatör, som även hade hand om en rörlig kulspruta. Piloten skötte de kulsprutor som var monterade i planets nosparti. Petljakovplanen innebar ytterligare utmaningar för de kvinnor som skulle flyga dem. Inte nog med att instrumenten satt så högt att de var tvungna att placera kuddar på sätena för att nå upp. Reglagen var så tröga att piloterna fick ta hjälp av instruktörerna för att föra tillbaka styrspaken när de lyfte. Väl i luften fick de dels studera instruktören, dels försöka komma ihåg den information de hade fått på marken innan de bytte plats med instruktören för att flyga tillbaka planet och landa.

De första uppdragen

Jaktpiloterna i 586. regementet var stationerade i Saratov med uppdrag att skydda järnvägar och ammunitionsfabriker. Redan andra natten som de var i stridsberedskap fick de order om att lyfta. Efter en kort strid vände de tyska bombplanen tillbaka innan de hade nått sina mål. När nattbombarna skulle ut på sitt första uppdrag någon dag därefter beslöt deras befälhavare att testa deras nerver. Jak-planen, som var på plats för att eskortera dem, gick till ett skenanfall. Bombplansbesättningarna trodde att de attackerades av Messerschmitt 109:or, bröt formationen och flydde till hembasen. Under hemfärden blev de via radiokommunikationen varse om det pinsamma misstaget. När de natten därpå flög på ett nytt uppdrag tvekade de inte. De förlitade sig på att jakteskorterna skulle bistå dem och koncentrerade sig på sina mål.



Maria Dolina var en framgångsrik bombpilot och fick bland annat utmärkelsen Sovjetunionens hjälte.

Stora problem i början

Kommande uppdrag var inte alltid så lyckosamma, inte minst på grund av intensiv tysk luftvärnseld. Efter stora förluster ändrade de sovjetiska piloterna taktik. Istället för att flyga i rote anföll de tre och tre. Tyskarna förväntade sig två plan. När de hamnade i ljuskäglornas sken började de göra våldsamma undanmanövrar medan det tredje planet fortsatte och fällde bomberna mot de utvalda målen. De långsamma planerna, som hade en maxhastighet om 150 kilometer i timmen, tvingade fram andra okonventionella taktiker. En sådan var snabba undanmanövrar när de blev attackerade av Messerschmitt- eller Focke-Wulf-plan. Po-2:orna var långsamma, men hade god manöverförmåga vilket gjorde att de kunde svänga snabbt och snävt. De tyska jaktplanerna kunde inte flyga så långsamt och hade längre vändradie. När de väl fullbordat sin sväng gjorde de sovjetiska piloterna nya undanmanövrar av liknande slag. Så gjorde de två piloter som under ett uppdrag våren 1942 fann sig vara ensamma mot 42 tyska plan. De lyckades skjuta ner två av dem innan de flydde. Ett av de sovjetiska planerna skadesköts och piloten, Tamara Pamjatnik, räddade sig i fallskärm.

Flög extremt lågt

Hon och hennes kollegor kunde dessutom flyga extremt lågt med sina flygplan, vilket gjorde att både tyska jaktplaner och radarobservatörer hade stora svårigheter att upptäcka dem. Nackdelen var att de sovjetiska flygarna med få undantag kunde medföra fallskärm. Det var för lågt till marken för att den skulle hinna fällas ut. Deras stora mod och skicklighet, i kombination med tysk frustration, bidrog till det tyska öknamnet på dem, *Nachthexen*, »*Natthäxorna*». Alla tyska piloter som lyckades skjuta ner en natthäxa belönades med järnkorset. Samtidigt som bombplanspiloternas rykte spred sig utmärkte sig jaktplanspiloterna. I september 1942 registrerades för första gången ett tyskt plan – en tvåmotorig Junkers Ju 88 – som skjutits ner av en kvinnlig pilot. Den följdes snart av fler. De skickligaste kvinnliga jaktplanspiloterna integrerades så småningom i »*vanliga*» regementen och fick manliga rotokamrater. Misstänksamheten mot kvinnorna var fortsatt stor hos många av de manliga piloterna. Några av dem vägrade få sina plan servade av kvinnliga mekaniker.

Stalingrads vita ros

En kvinnlig jaktflygare som vann inte bara sina landsmäns utan även tyskarnas respekt var Lydia Vladimirovna Litvjak, mer känd som Lily Litvak. Hon var en av de unga sovjetmedborgare som utbildat sig i flygandets grunder under mellankrigstiden.



Lily Litvak – Stalingrads vita ros – tillsammans med Katerina Budanova och Maria Kutznetsova på 586. regementet 1942.
© Mansell/The Life Picture Collection/Getty

Inledningsvis vägrade hennes chef henne att flyga, men när hon väl fick flygtid visade hon sin kompetens. Hon blev inte bara känd för sin skicklighet bakom spakarna, utan också för sin skönhet och för sin vurm för blommor. Hon plockade ibland med sig vildblommor på sina uppdrag. För varje tyskt plan som hon sköt ner målade hon en vit ros på sitt flygplan – därav smeknamnet »*Stalingrads vita ros*». Lily registrerades för tolv plan som hon skjutit ner på egen hand och tre gemensamma. Ett tyskt flygare vägrade först att erkänna att han skjutits ner av en kvinna, men när Lily konfronterade honom och detaljerat redogjorde för striden erkände

han hennes skicklighet. Hon blev själv nerskjuten två eller tre gånger innan hon i augusti 1943 blev besegrad av en grupp om åtta tyska flygplan. Hennes kropp återfanns inte förrän 1979.

23 fick hjälteutmärkelse

Det var inte bara Lily Litvak som utmärkte sig för mod och skicklighet. Bara bland bombpiloterna tilldelades 23 utmärkelsen Sovjetunionens hjälte. Till de mer anmärkningsvärda insatserna hör Katja Ryabovas och Nadja Popovas som under en och samma natt attackerade tyska ställningar arton gånger. Det var inte ovanligt att besättningar flög minst åtta uppdrag på en natt. Som ett bevis på deras framgångar blev 588. regementet från juni 1943 även känt som 46. gardesnattbombarregimentet Taman. Namnet härrörde från Tamanhalvön där Röda armén 1943 vann två viktiga segrar. Bombpiloterna flög sammanlagt runt 25 000 uppdrag och fällde 23 000 ton bomber – anmärkningsvärt med tanke på att Po-2 planen endast kunde medföra två bomber som sammanlagt vägde mindre än ett ton per uppdrag. De kvinnliga bombplansbesättningar som överlevde kriget hade i genomsnitt utfört knappt ettusen uppdrag var. Jaktplanspiloterna i 586. regementet var involverade i fler än 125 luftstrider. Drygt en fjärdedel av de kvinnliga flygarna stupade under kriget. Nu har snart den sista natthäxan gått ur tiden, men minnet av deras insatser vårdas alltjämt i Ryssland.

Text Ulf Zander (18 augusti 2017)

Publicerad i Militär Historia 1/2016