

LYUBA VINOGRADOVA

LAS BRUJAS DE LA NOCHE

En defensa de la Madre Rusia

Traducción de
DAVID LEÓN GÓMEZ

PASADO & PRESENTE

PASADO & PRESENTE
BARCELONA

ÍNDICE

<i>Prefacio</i>	9
1. ¡Chicas, a pilotar aviones!.....	13
2. «¿Cómo puedes fotografiar semejante desgracia?».....	23
3. «Cuando lleguéis al frente, os podéis envolver los pies con papel de periódico».....	29
4. «O sea, que están reclutando hasta a jovencitas».....	37
5. «¿Por qué nos abandonáis, chicos?».....	47
6. «No es más que una chiquilla que no había visto morir a nadie».....	57
7. «¡Silencio en las filas!».....	71
8. «¡Ya está bien de coqueteos, que estamos en guerra!».....	77
9. «Un avión con el que poder volar».....	95
10. «¿Me preguntas cómo lanzamos las bombas?».....	103
11. «¡Es maravilloso! No hay otra palabra. ¡Imagina qué velocidad!».....	113
12. «Toda una vida más vieja».....	119
13. «Tus aviones han demostrado su valía».....	125
14. «De gente así habría que hacer los clavos».....	131
15. Verso y prosa.....	141
16. «Pero vamos a darles lo suyo, y para eso no podemos ablandarnos».....	145
17. «¡Qué desgracia! ¡Qué muerte tan inútil!».....	153
18. «Ni un paso atrás».....	157
19. «Podemos hacer cuanto nos proponamos; nunca nos rendimos».....	165
20. «Dejarse caer como buitres».....	171
21. «... y ponerse a disparar en todas direcciones».....	179
22. «¡Cielo, si has derribado un Heinkel!».....	195

23. «¡Ahí va esol»	201
24. «Mi dulce YAK alado es una máquina espléndida»	207
25. El Cáucaso	217
26. «¿Qué son: muchachas, o espantapájaros de un huerto?» ..	221
27. «Ni siquiera teníamos que buscar el blanco»	229
28. «Dicen que Borís Yeriomin nos tiene miedo»	235
29. «Si las matan, tendréis que responder de ellas ante mí» ...	249
30. «Marina Raskova, heroína de la Unión Soviética, eminente aviadora rusa, ha concluido su gloriosa trayectoria»	255
31. «¿Por qué ibas a querer exponerte a un peligro mortal?» ..	265
32. «Mujeres de la calle y toda clase de tarambanas»	273
33. «Pese al dolor, ella prosiguió su lucha heroica»	279
34. «La peor muerte imaginable»	285
35. «El exceso de confianza y de autoestima y la falta de disciplina»	291
36. «¿Os queréis mover...? ¡Está a punto de estallar!»	297
37. El regreso de Katia	303
38. «Lloré como nunca había llorado»	307
39. «Quiero volver a salir: no es momento de descansar»	321
40. «Cada palabra me hace revivir el dolor y la pena»	327
41. «¿Q... qué clase de hombres sois para no ser c... capaces de mantener a salvo a una n... niña?»	333
<i>Notas</i>	347
<i>Bibliografía</i>	369
<i>Agradecimientos</i>	377
<i>Índice alfabético</i>	379
<i>Nómina de protagonistas</i>	393
<i>Créditos de las ilustraciones</i>	397

¡CHICAS, A PILOTAR AVIONES!

Moscú estaba esperando a la Wehrmacht. Los colosales escaparates de la calle Gorki estaban cubiertos con sacos terreros hasta una altura considerable. Por encima del Kremlin flotaban globos de barrera como peces gigantes e inmóviles. La madre Rusia miraba a sus ciudadanos desde los carteles propagandísticos, triste pero severa. La ciudad daba la impresión de haber muerto: los únicos lugares que hervían de vida eran las tiendas de comestibles y los almacenes, asaltadas por los saqueadores que corrían desbocados en aquel intervalo inesperado de libertad, y las estaciones ferroviarias y carreteras que se dirigían al este. Aterrados, los moscovitas y los refugiados procedentes de regiones ocupadas a esas alturas por las tropas hitlerianas trataban con desesperación de huir de la ciudad.

El pánico que atenazaba a Moscú el 15 de octubre de 1941 era comparable al caos que se había adueñado de ella en septiembre de 1812 tras la entrada de los soldados de Napoleón. Tras hacerse con la ciudad sin necesidad de una batalla, el emperador francés se vio obligado a retirar de inmediato a su hueste cuando sus calles quedaron sumidas en un incendio descomunal, provocado supuestamente por los propios habitantes a fin de evitar que su venerable capital cayera en manos del enemigo. El corso contempló con gesto grave las llamas, que destruyeron casi por completo aquella urbe de edificios de madera, desde su cuartel general del palacio de Petrovski, en la periferia occidental de la ciudad.

Este castillo neogótico achaparrado seguía en pie en 1941, aunque sus ventanales ya no miraban a la carretera de San Petersburgo, sino a la amplia avenida de Leningrado. En ese momento se hallaba desierta: corrían rumores de que aquella víspera había avanzado por ella un destacamento de motoristas alemanes hasta llegar nada menos que a la Estación Fluvial del Norte antes de topar con resistencia alguna.¹ Tam-

bién se decía que los seguían dos vehículos blindados de transporte de tropas. Aunque estas unidades de reconocimiento habían sido eliminadas, no cabía duda de que las seguirían otras, ya que los alemanes solo habían necesitado tres meses y medio para alcanzar la capital soviética. Tras capturar sin esfuerzo casi todas las ciudades principales de la nación, se encontraban a las puertas mismas de Moscú. Muchos de sus habitantes estaban convencidos de que solo podía salvarlos un milagro. Había quien juraba haber oído en persona a Yuri Levitán, el locutor radiofónico oficial de la Unión Soviética, reconocer en directo: «Los alemanes están entrando en Moscú».

Todo esto hacía que resultasen por demás sorprendentes el ruido y el bullicio que reinaban en el viejo palacio de Petrovski. Los techos abovedados en que había reverberado en otro tiempo la música de los bailes organizados por Catalina la Grande se llenaron entonces de los ecos de voces femeninas de cuantas conformaban el grupo más abigarrado que hubiese conocido jamás el edificio. Se encargaba de poner orden un puñado de mujeres de uniforme militar: la capitán Militsa Kazárinova, oficial «muy hermosa y esbelta»; la capitán Yevdokía Rachkévich, de tipo achaparrado; Vera Lomako, aviadora de gran fama, y una o dos más. Si todas ellas eran jóvenes —tanto, que la mayor apenas había cumplido los treinta años—, más aún lo eran las muchachas a las que comandaban. A su lado había varias docenas de mujeres con la boina ornada con una estrella roja y la chaqueta azul propias de los clubes de vuelo. Todo el mundo conocía el uniforme de las instructoras gracias a los carteles de la Asociación de Ayuda a la Defensa, la Aviación y la Industria Química (OSOAVIAJIM), el organismo responsable de la formación deportiva y militar de la juventud soviética y del adiestramiento de cuantos integraban la reserva de las fuerzas armadas. El resto vestía de paisano, con vestido o falda y zapato plano o de tacón. Casi todas llevaban el cabello largo, bien con trenzas, bien recogido en un moño. Costaba imaginar un aspecto menos marcial, aunque pocas horas después todas irían de uniforme y con botas del ejército sobre paños dispuestos a modo de calcetín a la usanza rusa.

En aquel momento, tras haber llevado a cabo una cantidad ingente de quehaceres por la mañana, se dirigía hacia donde se hallaba congregada tan heterogénea concurrencia otra joven de gran hermosura que viajaba en el asiento de atrás de una limusina negra oficial.

Tenía los ojos grises, las cejas delgadas y oscuras, y un peinado elegante y sencillo. El uniforme le sentaba como anillo al dedo y estaba

rematado por una boina con estrella roja y, al pecho, la Estrella de Oro propia de los héroes de la Unión Soviética. Pese a su escasa edad y su belleza, no iba a bordo de un GAZ-M1 por ser esposa del director de una fábrica ni de ningún espadón militar, sino porque el Gobierno soviético le había asignado aquel vehículo para uso personal, y aunque solo contaba veintinueve años, los periódicos habían hecho que su rostro se conociera de sobra a lo largo y ancho de la URSS. A todo el mundo le resultaba habitual el nombre de Marina Raskova. Para millones de ciudadanos soviéticos tenía algo de mágico: lo asociaban de forma ineludible al heroísmo y a cuanto tenían de romántico los vuelos de larga distancia. No había colegial que no supiera que era el de una mujer a la que ninguna hazaña parecía desalentadora, siempre dispuesta a asumir cualquier reto que se le planteara. «Quiero ser como Marina Raskova», escribían cientos de miles de jóvenes ciudadanas soviéticas en la solicitud de ingreso de los clubes de aviación y las delegaciones de la OSOAVIAJIM. Aquella aviadora había recorrido en aeroplano la nación más extensa del planeta, primero a lo ancho, y después a lo largo. Había probado el aparato más moderno. Había pasado diez días en solitario en los bosques de Siberia sin apenas víveres, y ninguna de las muchachas que habían acudido al palacio de Petrovski albergaba la menor duda de que iba a superar la última misión, nada sencilla, que se había propuesto: reunir a mujeres de su misma condición, osadas y enamoradas de su patria y de los cielos, para convertirlas en pilotos de guerra y mandarlas a sembrar la muerte desde el aire en las filas del enemigo.

En el patio moscovita donde creció Raskova, los niños interrumpían sus juegos para alzar la mirada al firmamento en las raras ocasiones en que lo cruzaba un avión y cantar la siguiente cancioncilla:

Va más rápido que el tren.
 ¡Llévame, llévame, avión!
 Si me caigo de la cama,
 voy a hacerme un buen chichón.

Cuando todos querían ser pilotos, ella, huérfana de un profesor de música, soñaba con ser cantante de ópera y deseaba entrar en el conservatorio.

Pese a sus muchos dones y la excelencia que demostraba en todas las asignaturas de la escuela, sentía predilección por la música y la química, materia que revestía, en aquel período de industrialización de la Unión Soviética, la misma importancia que se le asigna hoy a la informática. Por consiguiente, cuando le llegó el momento de decidirse por uno de estos ámbitos, y habida cuenta de que tenía que trabajar para comer, se decantó por la química.

Ejerció durante un tiempo de técnica de laboratorio en una fábrica de productos químicos antes de contraer matrimonio con un científico del mismo establecimiento. Marina Malínina tomó entonces el apellido de Raskova y tuvo una hija, aunque más tarde se divorció. Cuando la niña alcanzó cierta edad, Marina volvió a trabajar, en esta ocasión de delineante en la Academia de las Fuerzas Aéreas, en donde descubrió un mundo completamente nuevo. El centro se hallaba plagado de jóvenes ataviados con cazadoras de cuero que hablaban de los últimos aviones, de vuelos a gran velocidad y altitud notable, de armas nuevas y de las distancias colosales que podían salvarse en aquel momento. Sus rostros figuraban a menudo en los periódicos, y entre ellos se incluían los de héroes que conocía todo el país. Además, había alguno que otro de mujer.

El Gobierno, en su afán por promover la industrialización de una nación gigantesca y atrasada, proclamó la total igualdad de los sexos. No había ocupación alguna que estuviera vedada a la mujer, que podía trabajar en cualquier sector de la economía en igualdad de condiciones. «¡Chicas, la construcción os necesita!»; «¡Chicas, a conducir tractores!»; «¡Chicas, a pilotar aviones!»; las instaban los «medios de propaganda visual», es decir, los carteles elaborados por las autoridades soviéticas. Aunque empezaron a aparecer pilotos entre las muchachas, aún no había ninguna navegante. En realidad, tampoco los había entre los varones, pues todavía no había dado tiempo a adiestrar al personal destinado a ayudar con el manejo de los primeros aparatos de gran tamaño ni, en caso de que surgiera la necesidad, a llevar un aeroplano hasta su objetivo para bombardearlo de un modo eficaz. La joven delineante supo ver la ocasión que se le brindaba, y fue así como Marina Raskova se trocó en la primera mujer navegante de la URSS.

Hizo el examen en calidad de alumna externa y se graduó también en la escuela de vuelo del aeródromo sito en la población moscovita de Túshino; pero no tuvo demasiadas oportunidades de volar. Aun así, esto no le impidió codearse con una nueva minoría selecta de la Unión

Soviética: la de los aviadores. Dadas su belleza, su inteligencia y una firmeza de carácter que la hacía irresistible, no tardó en verse aceptada en aquel círculo tan exclusivo. Tampoco hubo que esperar demasiado para que su fama eclipsara a la de casi todos sus nuevos amigos.

En 1938 participó con pilotos legendarias de la Unión Soviética en dos vuelos de larga distancia que superaron a cuantos se habían efectuado con anterioridad. En el primero, de Sebastopol, en Crimea, a Arjánguelsk, en el Ártico, acompañó a Polina Osipenko y Vera Lomako. Tras el éxito obtenido se planteó algo aún más espectacular: viajar de Moscú al Extremo Oriente soviético. Valentina Grizodúbova, al mando del aparato, y su copiloto, Polina Osipenko, solicitaron sus servicios en calidad de navegante. La garbosa Valentina poseía una experiencia notable pese a contar solo veintiocho años. Polina, quien a primera vista podía confundirse con un hombre, había sido hasta hacía no mucho una persona de escasos recursos económicos, empleada en una granja avícola cuya férrea determinación, sin embargo, la había llevado a alistarse en la escuela de vuelo de Kacha para abrirse camino hasta los cielos. A esas alturas se había convertido en una piloto avezada que en 1937, sin ir más lejos, había superado cinco marcas mundiales distintas en altitud, velocidad y distancia de vuelo a bordo de diversos aeroplanos.

La notable ambición de aquel nuevo proyecto dejó sin aliento a pilotos expertos. Si la Unión Soviética ocupaba más de una sexta parte del planeta, ellas habían resuelto recorrer casi la totalidad de su territorio europeo y asiático, desde Moscú hasta Komsomolsk del Amur —lo que suponía llegar casi al océano Pacífico—, en un vuelo de seis mil kilómetros sin escalas.

Aunque se esperaba que el viaje, a bordo de un gigantesco bombardero de largo alcance Túpolev ANT-37 plateado al que habían bautizado *Patria*, durase unas veinticuatro horas, el tiempo atmosférico de finales de septiembre resultaba impredecible. El día del despegue las condiciones eran peores de lo previsto, y apenas habían salvado sesenta kilómetros cuando las nubes hicieron que perdieran de vista por completo el suelo. En consecuencia, llegaron a los Urales sin más orientación que la de sus instrumentos y, una vez allí, hubieron de hacer frente a un peligro añadido cuando el aeroplano comenzó a helarse. Por la noche, tras topar con fuertes turbulencias, tuvieron que volar por encima de la cubierta nubosa y elevarse, por lo tanto, hasta alcanzar los 7.500 metros de altitud, donde el frío se volvió extremo. En aquel momento, cuando llevaban ya nueve horas en el aire, se les con-

gelaron el receptor y el transmisor del aparato y perdieron todo contacto radiofónico. La nación entera se hallaba en vilo. Al amanecer, cerca de la frontera de Manchuria, el indicador del combustible advirtió que apenas tenían suficiente para otra media hora. Grizodúbova pidió a Marina que saltara en paracaídas, toda vez que el módulo del navegante, situado en el morro y separado de la carlinga, se hallaba en grave riesgo de quedar destrozado en caso de aterrizaje de emergencia. Aunque reacia a dar tal paso, Raskova, sabiendo que no tenía otra opción, abrió la escotilla del suelo de la cabina sin más pertrechos en sus bolsillos que una pistola, una brújula, una navaja, fósforos impermeables y una tableta y media de chocolate.²

Tras aterrizar en un bosque espeso, pasó diez días buscando el bombardero. Se abrió camino entre densos matorrales protegida por su recio traje de aviadora forrado de pieles, avanzando poco a poco en la dirección en que calculaba que daría con el *Patria*. Si el primer día, convencida de que no iba a tardar en encontrarlo, consumió media tableta de chocolate, los siguientes se limitó a tomar una onza diaria. De cuando en cuando topó con arbustos de bayas, y en cierta ocasión, hasta con setas; sin embargo, al tratar de cocinarlas, provocó un incendio en el que a punto estuvo de perder la vida.

Durante una de las últimas noches transcurridas en el bosque soñó con que el camarada Stalin la reprendía por haber sido mala navegante. Avergonzada en extremo por las palabras de «la persona a la que más amaba», tal como definió al dirigente, prometió mejorar.³ La mañana del décimo día vio aeroplanos sobrevolándola y oyó disparos. A esas alturas apenas le resultaba posible moverse sin la ayuda de un cayado; pero no tardó en atisbar la cola plateada de un avión: «nuestro hermoso *Patria*». Al ver a Marina, los pilotos, mecánicos y médicos que había en torno al aparato corrieron a su encuentro. Llevaba calzoncillos largos y un jersey, con otro de lana sobre él y la Orden de Lenin prendida al pecho. Tenía uno de los pies enfundado en una bota alta de pieles y el otro descalzo. Con ademán orgulloso, rechazó la ayuda que le ofrecían y siguió caminando sola hacia el avión.

Sus compañeras de dotación le hicieron saber que Valentina se las había compuesto para posar el fuselaje del aeroplano sobre un barrizal con gran pericia sin bajar el tren de aterrizaje. Cuando comprobaron sus relojes e instrumentos, las aviadoras estimaron que el *Patria* había estado en el aire veintiséis horas y veintinueve minutos y logrado, por lo tanto, un récord mundial.

Valentina y Polina habían resuelto aguardar a Marina al suponer que debía de haber caído en las inmediaciones. Por desgracia, no obstante, no apareció ni ella, ni nadie más: aunque toda la nación se había puesto a buscar el *Patria*, no resultó fácil hallarlo. Los pilotos tuvieron por únicos visitantes a las criaturas de la taiga: primero, un lince al que llamaron Kisya («Gatito/Minino»), y después, un oso. Cuando oyeron a este rascarse contra el aeroplano, pensaron que al fin las habían encontrado. Gritando: «¡Entrad, por favor!», abrieron de par en par la puerta de la carlinga, y al descubrir, aterradas, quién era el que había dado con ellas en realidad, lanzaron una bengala y lo hicieron regresar corriendo a la espesura.⁴

Hizo falta una semana de búsqueda para que un joven piloto llamado Mijaíl Sájarov avistara el fuselaje plateado del *Patria*. Aun así, dado que nadie se atrevía a aterrizar en aquel lodazal, se optó por lanzar víveres y demás provisiones en paracaídas. La noticia de la aparición de la aeronave y dos de sus tripulantes corrió como la pólvora por toda la nación, que en los días siguientes esperó ansiosa a saber de Raskova. Cuando esta apareció trastabillando, Valentina y Polina habían abandonado casi por entero toda esperanza de volver a verla. Después de tomar las cucharadas de caldo de pollo que le daba el médico, se durmió al lado de sus compañeras mientras los rotativos del país preparaban titulares con la noticia de que Marina Raskova seguía con vida.

La primera mujer que recibió el título de Heroína de la Unión Soviética llegó en un vagón especial a la estación Beloruski. Marina salió de él con una jaula en la que saltaba de un lado a otro la ardilla que le habían regalado para su hija Tania los chiquillos del movimiento de pioneros de Komsomolsk del Amur. Las llevaron al Kremlin en una limusina sin capota por la calle Gorki, que estaba sembrada de flores y panfletos.

Al informar de su regreso a Moscú, la prensa calló la colisión de dos aeroplanos sobre el lugar en que el *Patria* había hecho su aterrizaje de emergencia. Un Douglas DC-3 que había enviado al rescate cierto instituto de investigación de las fuerzas aéreas chocó de frente contra un bombardero Túpolev TB-3 cargado de tropas aerotransportadas. Murieron 16 soldados, ya que de cuantos viajaban en este último avión no lograron saltar más que cuatro antes de que se estrellara contra el suelo. Sin embargo, todo apunta a que las autoridades no querían echar a perder la atmósfera festiva del momento.⁵ Los restos de las víctimas recibieron, en cambio, sus honras fúnebres durante una ceremonia ce-

lebrada en la sociedad de obreros del astillero número 199 de Komso-molsk del Amur.⁶

En sus *Zapiski shtúrmana* («Notas de una navegante»), que se convirtió en la lectura favorita de millones de mujeres de la Unión Soviética, Raskova ofrece una narración detallada de las aventuras que corrió en el bosque y de cómo conoció a Grizodúbova.⁷ Según leemos en sus páginas, ella y «Valia» se cayeron bien desde el primer momento y no tardaron en hacerse grandes amigas. Juntas planearon su vuelo plus-marquista en el espacio reducido del cuarto de Valentina después de que esta hubiera acostado a su hijo. Sin embargo, la versión de la segunda es muy diferente.

Grizodúbova sobrevivió muchos años a Raskova y Osipenko, pues llegó a cumplir nada menos que ochenta y tres años. A su muerte, en 1993, ya era posible decir cosas que jamás nadie habría soñado con mencionar en otro tiempo. Y entre los muchos asuntos de los que habló la célebre aviadora, que consideraba dignos de sus revelaciones, se incluía Marina Raskova.

Aquella mujer honesta y magnánima en extremo, defensora arrojada de quienes habían sufrido injusticias, que no dudó en salvar de las purgas estalinistas a un buen número de personas vinculadas al campo de aviación, incluido el diseñador aeroespacial Serguéi Koroliov, habló de Raskova, la compañera con la que tantas tribulaciones había soportado y la amiga inseparable con la que había vivido los mejores momentos de su vida, con aversión manifiesta. Las declaraciones de Grizodúbova explican en gran medida la meteórica trayectoria profesional de aquella.

A su decir, a Osipenko y a ella Raskova les fue «impuesta» en calidad de navegante, pese a apenas poseer experiencia en tal oficio, porque cualquier equipo que acometiera una misión importante en la Unión Soviética debía incluir siempre a un oficial del NKVD, la policía secreta de Stalin. Pocos sabían que, a comienzos de la guerra, la comandante de las fuerzas aéreas Marina Raskova era asimismo primer teniente de seguridad estatal, graduación correspondiente a la de comandante del Ejército Rojo. Su puesto de trabajo había sido durante cuatro años un despacho de la Lubianka. Desde 1937 había estado en la nómina del NKVD en calidad de asesora de recursos humanos, y llegado el mes de febrero de 1939 la habían hecho oficial en toda regla

de su Departamento Especial. Lo más seguro es que entrara a trabajar para el servicio secreto aun antes de 1937 ya que, en la mayoría de los casos, los asesores de personal habían ocupado con anterioridad el mismo cargo en condición de externos o ejerciendo, sin más, de informantes. Aunque los documentos que desvelarían cuáles eran los cometidos de la teniente Raskova, en caso de existir aún, están fuera del alcance del público general, lo más seguro es que, entre otras cosas, informase de las actividades de las personas con las que trataba: los aviadores. Quizá no sea ninguna coincidencia que su ascenso en el NKVD tomara un impulso espectacular en 1940, cuando alcanzaron su punto culminante las medidas de represión contra aquellos. A principios de la guerra fueron arrestados cientos de diseñadores de aviones, gerentes de fábricas aeronáuticas y oficiales de las fuerzas aéreas soviéticas. Muchos murieron fusilados.

«No tengo la menor idea de cómo consiguió Marina su licencia de navegante —aseveraba Grizodúbova—, ni tampoco qué otro trabajo podía estar haciendo en paralelo, pero no me cabe duda de que fueron muchos quienes sufrieron por su causa. Podía decirse que las dos operábamos en tándem: ella hacía que encarcelasen a los demás y yo recorría los despachos para intentar liberarlos.»⁸ Es más: «Si bien Polina Osipenko era una piloto de primera, Marina Raskova no había recibido formación específica alguna para servir de navegante y apenas había completado un total de treinta horas de vuelo. No tenía la menor idea de volar en condiciones atmosféricas extremas, y mucho menos de noche. Si formaba parte de nuestra dotación era solo porque nos la habían “recomendado”».⁹

En 1941, sin embargo, el público soviético la conocía como aviadora heroica, leyenda e ídolo de toda una generación. Demostró al mundo entero que las aeronaves construidas por las nuevas industrias soviéticas podían superar al resto de las del planeta y que podían ser gobernadas por mujeres. Era el ojito derecho de la URSS y recibía de las admiradoras de toda la nación cantidades ingentes de cartas que tras la guerra se trocaron en verdadero aluvión. Una parte nada desdeñable de esta correspondencia procedía de aviadoras que habían agotado, sin éxito, los recursos que les ofrecía la burocracia a fin de combatir en el frente. Las autoridades no las querían: en 1941 había un gran número de pilotos varones, pero faltaban aeroplanos.

Marina Raskova gestó la idea de formar y encabezar un regimiento de aviadoras militares. A diferencia de Valentina Grizodúbova, quien

a esas alturas comandaba una fuerza constituida por hombres, reclutaría a las mejores pilotos de la Unión Soviética: mujeres capaces de rivalizar con cualquiera. Por fortuna, la bella Raskova, la heroica aviadora que servía al mismo tiempo de oficial de la policía secreta, se llevaba tan bien con Stalin que no dudó en acudir al Kremlin para presentarle personalmente su propuesta.

El dirigente soviético dio su aprobación, y ella se dispuso a poner en marcha de inmediato el proyecto. Contaba con tantas voluntarias que decidió crear tres regimientos: uno de caza, otro de bombarderos pesados y otro de bombardeo nocturno. A mediados de octubre de 1941, culminados los preparativos, se congregaron en Moscú las futuras pilotos junto con cierto número de muchachas de formación universitaria que iban a ser adiestradas en calidad de navegantes y mecánicas.