

{ Биографии,  
автобиографии,  
мемуары }

# ЛЮБОВЬ ВИНОГРАДОВА

## Защищая Родину Летчицы Великой Отечественной

---

*Издание второе,  
переработанное и дополненное*



УДК 94  
ББК 63.3(0)62  
В49

**Виноградова Л.**

**В49** Защищая Родину. Летчицы Великой Отечественной / Любовь Виноградова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2025. — 448 с. + вкл. (32 с.).

ISBN 978-5-389-27411-2

В созданной легендарной советской летчицей Мариной Расковой «Авиачасти № 122» не было мужчин. Все ее воины – летчики, штурманы, техники – вчерашние студентки, работницы фабрик и заводов, воспитанницы аэроклубов, встали в строй и прошли долгую дорогу войны до дня Великой Победы. Исследователь Любовь Виноградова долгое время работала в архивах, изучала мемуары очевидцев, встречалась с участниками событий и членами их семей. Результатом этого кропотливого труда явилась уникальная историко-документальная книга, в которой детально, с любовью и горечью рассказывается об удивительных девушках, главным событием в жизни которых стала война. У многих героинь книги судьба была короткой и трагической. Свои жизни они отдали за Родину, которую любили и сумели спасти.

УДК 94  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-389-27411-2

© Виноградова Л., 2015

© Оформление.

ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус», 2025  
КоЛибри®

*Светлой памяти  
Николая Ивановича Менькова  
и Валентины Николаевны Краснощековой —  
необыкновенных людей,  
которых мне выпало счастье знать*

## От автора

---

Я родилась в 1973 году в Москве, в семье ученых. С детства хотела быть биологом, однако, окончив вуз и поступив в аспирантуру, поняла, что душа и интеллект требуют другого. Параллельно с работой над диссертацией получила второе высшее образование — переводчика с английского и немецкого языков.

Большим событием в моей жизни стала работа с Энтони Бивором, приехавшим в Россию собирать материалы для своей книги «Сталинград». В мою жизнь — жизнь человека, никогда историей не интересовавшегося, — ворвалась ИСТОРИЯ собственной персоной, в виде тысяч страниц текста, в виде документов с подчас невероятным содержанием, черно-белых фотографий и рассказов, рассказов тех, кто имел несчастье оказаться в водовороте событий в то страшное время. Я поняла, что история — это совсем не то, что мы когда-то зубрили в школе. История — это истории людей, таких же людей, как ты сам, это эпоха, увиденная их глазами.

Постепенно моя «подработка» — помощь историкам в сборе материала — стала основным моим занятием, помимо воспитания троих детей. Какие-то истории тронули меня особенно глубоко — в основном женские, ведь женщины видят все не так, как мужчины, и запоминается им другое: не тактика и не стратегия войны, не цифры статистики, а детали, подробности, благодаря которым оживает рассказ.

Я была очень взволнована, получив от французского издательства предложение написать биографию летчицы Лили Литвяк. Ее история, несомненно, была одной из тех, которые давно меня интересовали. Когда оказалось, что у нее, погибшей в 21 год, биографии почти что еще и не было, родилась эта книга — рассказ о самых трагических месяцах войны глазами девушек-летчиц, штурманов и техников, и их коллег-мужчин. То, что мои издатели в России и в Англии решили приурочить ее выпуск к 70-й годовщине Победы — огромная честь для меня. Мне очень жаль, что сейчас уже нет в живых почти никого из моих героев, никого из очевидцев тех событий: они разделили бы мою радость.

Район операций 296-го  
(73-го гвардейского)  
полка. 1942–1943 гг.

0 30 км



Юго-Восточный фронт

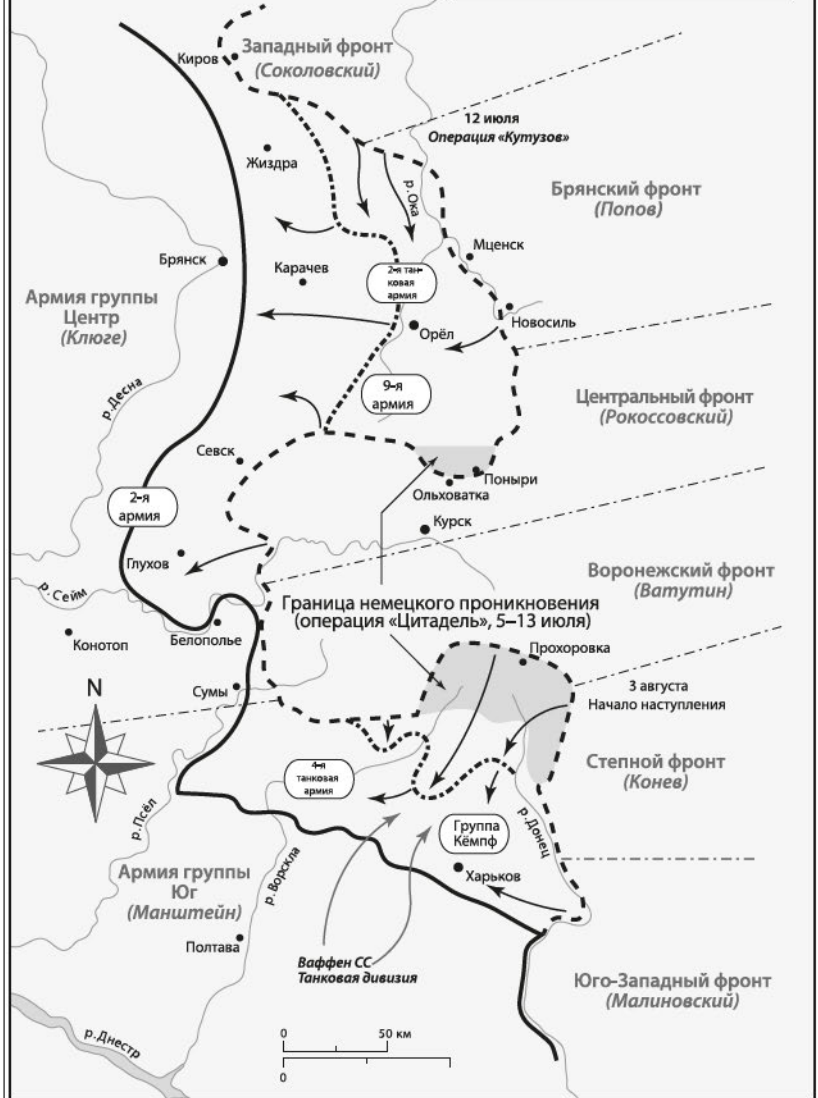
Южный фронт

АЗОВСКОЕ МОРЕ



**Курск и советское контрнаступление.  
5 июля – 23 августа 1943 г.**

- ➔ Русское наступление
- ➔ Немецкое наступление
- - - - - Линия фронта на 12 июля
- · - · - · - Линия фронта на 5 августа
- Линия фронта на 23 августа



## Глава 1

---

### *Прощай, прощай, Москва родная!*

В Москве ждали немцев. На улице Горького витрины были заложены мешками с песком. Над Кремлем, как огромные неподвижные рыбы, стояли дирижабли. С плакатов смотрела печальным и строгим взглядом Родина-мать. Город, казалось, вымер, кипели жизнью только продуктовые склады и магазины, которые грабили озверевшие от неожиданной свободы мародеры; железнодорожные вокзалы и дороги, ведущие на восток. Охваченные ужасом москвичи и беженцы из уже оккупированных немцами областей пытались любой ценой бежать из города.

Панику, охватившую Москву к 15 октября 1941 года, можно было сравнить только с хаосом сентября 1812 года, когда в город вошла армия Наполеона. Взяв Москву без боя, французский император был вынужден сразу вывести из нее свои войска. Город охватил колоссальный пожар, по слухам, начатый москвичами, не хотевшими оставлять свою древнюю столицу врагу. Пожар, почти полностью уничтоживший построенную из дерева русскую столицу, Наполеон мрачно наблюдал из своей ставки на северной окраине Москвы, в Петровском путевом дворце.

Этот приземистый псевдоготический дворец еще стоял в 1941 году, и теперь его старинные окна глядели уже не на Петербургский тракт, а на широкое Ленинградское шоссе. На Ленинградке 15 октября было пусто. Ходили слухи, будто накануне отряд немецких мотоциклистов, не встретив на

пути никакого сопротивления, доехал по этому шоссе до самого Северного речного вокзала<sup>1</sup>. Говорили, что за мотоциклистами ехали два бронетранспортера. Этот передовой отряд был сразу же уничтожен, но за ним должны появиться другие. После того как немцы за три с половиной месяца дошли до советской столицы, с легкостью беря почти все большие города, и теперь оказались у самых ворот Москвы, многие москвичи думали, что надеяться можно только на чудо. Нашлись люди, которые собственными ушами слышали, как главный советский диктор Юрий Левитан объявил по радио: «Немцы входят в Москву».

Тем удивительнее были царившие в старинном Петровском дворце шум и оживление. Под сводчатыми потолками, когда-то слышавшими музыку екатерининских балов, разносились женские голоса. Такого пестрого сборища здесь еще не видели. Управляли всем несколько женщин в военной форме: очень красивая худенькая капитан Милица Казаринова, приземистая полная комиссар Евдокия Рачкевич, знаменитая летчица Вера Ломако. Они были молоды, самым старшим немного за тридцать. Помимо женщин-офицеров, здесь было несколько десятков девушек в беретах с красной звездой и синих гимнастерках. Эту форму аэроклубов знала по плакатам Осоавиахима вся страна: девушки были летчицами-инструкторами. Остальные были в штатском: платьях и юбках, туфлях на каблуках и без каблуков. Почти все — с длинными волосами, заплетенными в косы или заколотыми шпильками в пучки. Трудно было представить себе более далеких от военной службы людей, но всем этим девушкам предстояло через несколько часов надеть военную форму, портянки и сапоги.

Переделав за утро огромное количество дел, к пестрому сборищу в Петровский дворец ехала на черной эмке с шофером красивая молодая женщина.

<sup>1</sup> Лубянка в дни Битвы за Москву. По рассекреченным документам ФСБ РФ. М., 2002. С. 10.

Серые глаза, черные тонкие брови и гладкая прическа, ладно сидящая военная форма и берет с красной звездой, на груди — Золотая Звезда Героя Советского Союза. Несмотря на молодость и красоту, женщина ехала в эмке не потому, что была женой директора завода или высокого военного чина. Автомобиль советское правительство выделило лично ей. Женщине было всего двадцать девять, но ее красивое лицо было знакомо всей стране по фотографиям в газетах, и каждый знал ее имя: Марина Раскова. Для миллионов советских людей это имя ассоциировалось с героизмом, крыльями, романтикой дальних перелетов. Каждый советский школьник твердо знал, что этой женщине были по плечу любые подвиги и любые испытания. «Я хочу быть как Марина Раскова», — писали сотни тысяч советских девушек в заявлениях о приеме в аэроклубы и секции Осоавиахима — Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству, осуществлявшего военно-спортивное воспитание молодежи.

Раскова пересекла по воздуху поперек и потом вдоль самую большую страну в мире. Она испытывала новейшие самолеты. Десять дней провела одна в тайге практически без еды. И никто из собравшихся в Петровском дворце людей не сомневался — она справится с новой, грандиозной задачей, которую сама себе поставила: собрать подобных себе, бесстрашных, влюбленных в свою страну женщин, сделать из них боевых летчиков и выпустить в небо, чтобы нести врагам смерть.

В московском дворе, где росла Марина Раскова, дети прекращали игры и глядели в небо, если его, очень-очень редко, пересекал самолет.

*Ироплан, ироплан,  
Посади меня в карман.  
Из кармана выпадú,  
Всю головку расшибу, —*

распевали они глупую песенку.

Все вокруг хотели стать летчиками, а Марина Малинина, дочь покойного учителя музыки, хотела быть оперной певицей и собиралась учиться в консерватории. Кроме музыки, она, обладающая многими талантами и прекрасно учившаяся по всем предметам, обожала химию — на тот момент науку столь же актуальную в осуществлявшейся индустриализацию стране, как сейчас компьютерные технологии. В жизни Марины настал момент, когда пришлось сделать выбор между музыкой и химией: нужно было зарабатывать на жизнь, она выбрала химию. Поработав лаборанткой на химическом заводе, Марина вышла замуж за инженера Раскова с того же завода и родила дочь, но с мужем потом развелась. Когда девочка немного подросла, Марина Раскова снова пошла работать, на этот раз чертежницей в Военно-воздушную академию, где открыла для себя совершенно новый мир. В академии молодые мужчины в кожаных пальто реглан говорили о новых самолетах, перелетах на больших высотах и скоростях, о новых вооружениях и об огромных расстояниях, которые теперь стало возможно преодолеть. Лица этих людей мелькали в газетах, среди них были герои, которых знала вся страна. Появились и летчицы: правительство, проводившее стремительную индустриализацию огромной отсталой страны, декларировало равенство полов. Неженских специальностей не было, в любой области женщины могли работать наравне с мужчинами. «Девушки — на стройки», «Девушки — на трактор», «Девушки — на самолет», — призывали «средства наглядной агитации» — советские плакаты. Девушки-летчицы начали появляться, а вот девушек-штурманов не было, да и мужчин-штурманов тоже: еще не успели обучить тех, кто помог бы управлять только появившимися большими воздушными кораблями, а также, если понадобится, вывести самолет на цель и точно поразить ее бомбами. Молоденькая чертежница из Военно-воздушной академии, почувствовав, что жизнь дает ей необыкновенный шанс, приняла решение: она станет штурманом. Ничего лучше нельзя было придум-

мать, путь был совершенно свободен. Марина Раскова стала первой женщиной-штурманом в СССР.

Экзамены на звание штурмана она сдала экстерном. Окончила и школу пилотов при аэродроме Тушино в Москве, но летала мало. Это не мешало Расковой вращаться в кругах новой советской элиты — авиаторов. Красота, ум, интеллигентная речь, очарование сильной личности сделали ее своей в этом узком кругу. А очень скоро слава Расковой затмила славу почти всех ее новых знакомых.

В 1938 году Раскова участвовала в двух рекордно дальних перелетах с легендарными советскими летчицами. Сначала она полетела по маршруту Севастополь — Архангельск с Полиной Осипенко и Верой Ломако. После этого полета, который окончился очень успешно, был задуман еще более грандиозный: Москва — Дальний Восток.

Раскову взяли в свой экипаж Валентина Гризодубова и второй пилот Полина Осипенко. Командир перелета изящная и женственная Валентина Гризодубова была потомственным авиатором, в свои двадцать восемь лет имевшим уже огромный летный опыт. Второй пилот Полина Осипенко, которую по виду трудно было отличить от мужчины, еще недавно была нищей босоногой девчонкой-птичницей, но благодаря невероятно сильному характеру пробилась в Качинскую летную школу и проложила себе путь в небо. Для нее этот перелет не был первым: она еще в 1937 году установила несколько рекордов.

Даже у таких опытных летчиц захватывало дух от масштаба нового плана. Советский Союз занимал одну шестую часть земного шара. Они решили пролететь почти через всю его европейскую и азиатскую территорию, из Москвы в Комсомольск-на-Амуре, почти к самому Тихому океану — шесть тысяч километров без посадки.

Планировалось, что беспосадочный перелет на огромном серебристом самолете АНТ-137, которому дали имя «Родина», займет около суток. Радиосвязь с «Родиной» прервалась

через девять часов после старта. Был конец сентября, погода непредсказуемая. Вся страна в тревоге ждала новостей.

Погода оказалась хуже, чем ожидали. Лишь на протяжении шестидесяти километров после старта летчицы видели землю, затем началась сплошная облачность. До Урала летели вслепую, ориентируясь по показаниям приборов. Потом стало еще труднее: самолет начал покрываться льдом. Ночью началась сильная болтанка, пришлось идти над облаками, на высоте 7500 метров. Замерзли и люди, и приемная и передаточная радиостанции, которые от холода перестали работать. Связи с землей больше не было. На рассвете, недалеко от маньчжурской границы, загорелась лампочка, которая показывала, что бензина осталось максимум на полчаса. Гризодубова велела Марине прыгать: ее изолированная от кабины пилотов штурманская рубка была на носу воздушного корабля и при аварийной посадке могла расплющиться в лепешку. Прыгать страшно не хотелось, но выхода не было. Раскова открыла нижний люк кабины. В карманах у нее были револьвер, компас, карманный нож, особые спички, которые загорались даже мокрые, и полторы плитки шоколада<sup>1</sup>.

Приземлившись в тайге, Раскова десять дней искала свой самолет. С огромным трудом продираясь через густой подлесок в тяжелом меховом костюме, она медленно двигалась в направлении, где, как ей казалось, следовало искать «Родиону». В первый день, думая, что выйдет к самолету быстро, она съела полплитки шоколада, но в следующие дни ела по одной дольке. Иногда ей попадались ягоды. Один раз она нашла грибы, но, когда хотела их приготовить, устроила такой пожар, что еле унесла ноги. В одну из ее последних ночей в тайге Расковой приснился товарищ Сталин, упрекнувший ее в том, что она плохой штурман. Расковой было очень стыдно перед «самым дорогим человеком», как она его называла, и она пообещала ему, что будет работать лучше<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Раскова М.М. Записки штурмана. М.; Л., 1941. С. 145–163.

<sup>2</sup> Раскова М.М. Указ. соч. С. 161–162.

Утром десятого дня Раскова увидела самолеты и услышала выстрелы. Она еле шла на их звук, опираясь на палку. Скоро стал виден серебристый хвост ее самолета, красавицы-«Родины». Увидев Раскову, люди, находившиеся около самолета, бросились ей навстречу. На Марине были теплые кальсоны и фуфайка, поверх фуфайки — шерстяной свитер с орденом Ленина на груди. Одна нога в унте, вторая — босая. Ее хотели отнести на руках, но гордая Раскова отказалась и сама дошла до самолета.

Товарищи по экипажу, уже почти потерявшие надежду увидеть Марину, рассказали ей, что Гризодубова очень удачно, не выпуская шасси, посадила самолет на болото на фюзеляж. Посмотрев на часы и приборы, летчицы подсчитали, что «Родина» находилась в воздухе 26 часов 29 минут, поставив мировой рекорд. Гризодубова и Осипенко стали ждать Марину, которая, как они думали, опустилась на парашюте где-нибудь недалеко. Но Марина не появлялась, и никто не появлялся: «Родину» искала вся страна, но нашли не сразу. К летчицам приходили только таежные гости: сначала рысь, которую Гризодубова и Осипенко прозвали Кися, а потом — медведь. Услышав, как он трется о самолет, летчицы решили, что их наконец-то нашли, и со словами «Пожалуйста, заходите!» распахнули дверь. В ужасе одна из них выстрелила из ракетницы, и зверь убежал в лес<sup>1</sup>.

Только через неделю после начала поисков молодой летчик Сахаров наконец увидел на болоте серебристый корпус «Родины». Сесть на болото рядом никто не осмелился, летчицам на парашютах сбросили снаряжение и продукты. Весть о том, что «Родина» с двумя членами экипажа обнаружена, с быстротой молнии разнеслась по стране, и несколько следующих дней все в тревоге ждали известий о Расковой. Когда она, получив от доктора несколько ложек куриного супа, засыпала рядом с подругами, все газеты готовили перепевы: Марина Раскова жива!

<sup>1</sup> Раскова М. М. Указ. соч. С. 168–169.

Первые женщины — Герои Советского Союза прибыли на Белорусский вокзал в особом вагоне. Раскова вышла с клеткой, в которой прыгала белка — подарок дочке Тане от пионеров Комсомольска-на-Амуре. Летчиц повезли в Кремль в открытой машине по улице Горького, усыпанной цветами и листовками.

Освещая их возвращение в Москву, газеты не упомянули об авиакатастрофе двух самолетов над местом вынужденной посадки «Родины». Столкнулись, протаранив друг друга, самолет ДС-3, отправленный на помощь «Родине» научно-исследовательским институтом ВВС, и самолет ТБ-3 с десантом на борту. Погибли шестнадцать человек: только четверым с ТБ-3 удалось спастись, выпрыгнув из падающего самолета. Чтобы не портить праздника, никаких сообщений о случившемся ни в газетах, ни по радио не было<sup>1</sup>.

В книге «Записки штурмана», ставшей настольной для миллионов советских женщин, Раскова подробно рассказала и о приключениях в тайге, и о том, как она познакомилась с Гризодубовой<sup>2</sup>. Раскова пишет, как они с Валею с первого взгляда друг другу понравились и скоро стали близкими подругами. Они вместе планировали свой рекордный перелет в тесном жилище Вали, уложив спать ее маленького сына. Но Валентина Гризодубова рассказывала совсем другую историю.

Гризодубова, на много-много лет пережив и Раскову, и Осипенко, дожила до глубокой старости и умерла только в 1993 году, когда стало возможно говорить такое, о чем раньше и помыслить было нельзя. Знаменитая летчица говорила с теми, кого считала достойными таких откровений, о многом, в том числе о Расковой. Гризодубова, замечательный, честный и великодушный человек, бесстрашная заступница обиженных, спасшая от сталинских репрессий многих свя-

<sup>1</sup> Шушаков О.А. И на вражьей земле. М., 2012. С. 2.

<sup>2</sup> Раскова М.М. Указ. соч. С. 70–71.

занных с авиацией людей, в том числе конструктора космических кораблей Сергея Королева, говорила о Расковой — товарище, с которым она прошла через такие испытания и рядом с которым пережила лучшие моменты своей жизни, — с неприязнью. Для этого были причины. По словам Гризодубовой, Раскова, не имевшая большого штурманского опыта, была «навязана ее и Осипенко экипажу». Навязана потому, что в СССР в любую группу людей, выполняющих масштабные задачи, всегда включали энкавэдэшника, — и в те времена, и позже. Эти откровения Гризодубовой во многом объяснили головокружительную карьеру Марины Расковой.

Мало кто знал, что к началу войны майор ВВС Марина Раскова была также и старшим лейтенантом госбезопасности — звание, соответствовавшее армейскому званию майора, до которого совсем не просто дослужиться. Уже четыре года ее рабочим местом был кабинет на Лубянке. С тридцать седьмого года она работала в НКВД штатным консультантом, а с февраля тридцать девятого — уполномоченным особого отдела. Скорее всего, сотрудничество Расковой с НКВД началось до тридцать седьмого года, так как большинство «штатных консультантов» НКВД до получения этой должности были консультантами внештатными, попросту говоря, осведомителями. Документы, которые пролили бы свет на должностные обязанности старшего лейтенанта Расковой, если и сохранились, то недоступны публике, однако историки сходятся в одном: в ее обязанности входило осведомление о той среде, в которой она вращалась, — среде авиаторов. Репрессии против них набрали наибольший размах как раз к 1940 году, когда карьера Расковой в НКВД так быстро шла в гору. К началу войны были арестованы сотни авиаконструкторов, руководителей авиационных заводов и командиров советских ВВС. Многие были расстреляны.

Мы не знаем, кто и как пострадал в результате работы Расковой, но Гризодубова считала, что таких людей было

немало. «Мне неизвестно, как Марина получила штурманское свидетельство, — говорила она о Расковой. — Я также не знаю, какую работу она совмещает, но уверена, что из-за нее пострадало много людей. У нас, можно сказать, получилось “распределение ролей”: она сажала, а я бегала по инстанциям и старалась вытащить»<sup>1</sup>. И продолжила: «Если Полина Осипенко была летчиком высокого класса, то Марина Раскова, как штурман, не имела специального образования и налетала всего около 30 часов. У нее не было ни малейшего представления о полетах в экстремальных условиях, тем более ночью. В наш полет она была “рекомендована”»<sup>2</sup>.

Но в 1941 году Раскова была известна советскому народу только как героический летчик. Она была легендой, кумиром целого поколения. Она доказала всему миру, что построенные молодой советской промышленностью воздушные корабли могут ставить мировые рекорды и что пилотировать их может женщина. Ей, пользовавшейся всенародной любовью и огромным авторитетом, всегда приходило огромное количество писем от советских женщин, а после начала войны такие письма полились потоком. Среди них было очень много писем от летчиц, которые безуспешно обивали все пороги, стараясь попасть на фронт. Брать их не хотели: в сорок первом году было достаточно летчиков-мужчин, не хватало только самолетов.

И Расковой пришла мысль: она должна сформировать и возглавить полк военных летчиц. В отличие от Вали Гризодубовой, которая командовала мужским полком, Раскова наберет себе полк из лучших советских летчиц, которые дадут фору любому мужчине. С этой идеей она пошла в Кремль к Сталину.

Во всех своих ипостасях — авиатора, чекиста и красивой женщины — Марина Раскова импонировала Сталину и была

---

<sup>1</sup> Карьков В. Оборванный полет // Серовский рабочий. 2004. 14 мая. С. 2.

<sup>2</sup> Там же.

с ним в настолько хороших отношениях, что свое предложение о формировании женского авиационного полка адресовала лично ему. Сталин одобрил идею, и Раскова взялась за подготовку. Желających было столько, что полков было решено создать три: полк легких ночных бомбардировщиков, полк тяжелых бомбардировщиков и полк истребителей.

К середине октября сорок первого завершили подготовку и собрали в Москве будущих военных летчиц и студенток, из которых собирались готовить штурманов и техников. К этому времени Москва уже была в опасности.

Во все времена большинство студентов педагогических институтов составляли девушки. «Женихов себе не найдете!» — полушутя-полусерьезно предупреждала Валу Краснощекову подружка, когда Валя решила учиться на учителя истории. За лето сорок первого года мальчиков на курсе вообще почти не осталось, за исключением негодных к военной службе: кого призвали, кто ушел на войну добровольцем. Студенток в сентябре увезли строить оборонительные сооружения. Обрато их привезли в начале октября. Не успели начаться занятия, как комсорг курса задал не ставший полной неожиданностью вопрос: «Девчонки, хотите на фронт?»<sup>1</sup>

В том, что она хочет на фронт, Валя Краснощекова не была твердо уверена. Хотелось помочь стране, хотелось бить немцев, оккупировавших ее родной город. Но жалко было бросать учебу, и непонятно было, что станет с двумя младшими сестрами и с маленьким братом: мама умерла, а отца уже забрали в армию. Но ответить на этот вопрос отрицательно, с Валиной точки зрения, было невозможно. Получив от Вали и еще нескольких девушек утвердительный ответ, комсорг сказал им прийти на следующий день в ЦК комсомола и предупредил: надо обязательно сказать, что они идут добровольцами.

---

<sup>1</sup> *Краснощекова В. Н.* Интервью автору. Калуга, 2009.

Биографии и мемуары  
Өмірбаяндары мен естеліктер

Любовь Виноградова  
ЗАЩИЩАЯ РОДИНУ  
Летчицы Великой Отечественной

2-е изд., перераб. и доп.

Ответственный редактор *Т. Маслова*  
Художественный редактор *М. Левыкин*  
Технический редактор *Л. Ситицына*  
Корректоры *О. Ануфриева*  
Компьютерная верстка *Е. Днепровая*

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 23.12.2024.  
Формат 60×88<sup>1/16</sup>. Гарнитура «Petersburg». Бумага офсетная.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 29,4 (вкл. вклейку).  
Тираж 3000 экз. О-PRS-36417-01-R. Заказ №

Изготовитель: ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус» – обладатель товарного знака КоЛибри® 115093, Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Даниловский, пер. Партийный, д. 1, к. 25 Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19 E-mail: sales@atticus-group.ru	Өндіруші: «Издательская Группа «Азбука-Аттикус» ЖШҚ – КоЛибри® тауар белгісінің иесі 115093, Мәскеу, қ. іш. аум. Даниловский муниципалдық округі, Партийный т.ш., 1-үй, к. 25 Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19 Эл. поштасы: sales@atticus-group.ru
--	--

Филиал ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус» в г. Санкт-Петербурге 191024, Санкт-Петербург, Херсонская ул., д. 12–14, лит. А Тел. (812) 327-04-55 E-mail: trade@azbooka.spb.ru	Санкт-Петербург қаласындағы «Азбука-Аттикус» Баспа Тобы» ЖШҚ филиалы 191024, Санкт-Петербург, Херсон көшесі, 12–14 үй, лит. А Тел. (812) 327-04-55 Эл. поштасы: trade@azbooka.spb.ru
--	--

[www.azbooka.ru](http://www.azbooka.ru); [www.atticus-group.ru](http://www.atticus-group.ru) [www.azbooka.ru](http://www.azbooka.ru); [www.atticus-group.ru](http://www.atticus-group.ru)

Отпечатано в России. Ресейде басып шығарылған.

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: <http://atticus-group.ru/certification/>.

Знак информационной продукции  
(Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)  
Ақпараттық өнім белгісі  
(29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)

