

**Герой «Поэмы Воздуха»  
(Нью-Йорк–Париж–Болшево. 1927-1933-1939)**

Еще перед первой мировой войной, в 1913 году, английская газета «Дейли Мейл» объявила конкурс для летчиков. Приз в десять тысяч фунтов стерлингов предназначался тому, кто совершит беспосадочный перелет из Северной Америки в Европу за время, не превышающее 72 часа. Вспыхнувшая война прервала начавшуюся подготовку к перелету. В конце 1918 года газета возобновила конкурс на тех же условиях, и вскоре Ньюфаундленд превратился в прямо таки авиационный остров.

17 мая 1919 г. благополучно достиг Азорских островов экипаж А. Рида, пролетев без посадки 1380 миль за 15 часов. Таким образом, этот экипаж стал первым, перелетевшим Северную Атлантику в направлении из Америки в Европу.

«Трансатлантическая лихорадка» все усиливалась. Появился новый стимул: владелец отелей в Нью-Йорке Р. Ортейг учредил за перелет Атлантического океана приз в 25 тысяч долларов. Фонк пытается ускорить события, лично занявшись приобретением новых моторов. И все же его планам не суждено было сбыться и на этот раз. Над Атлантикой восходила счастливая звезда Чарльза Линдберга. Ну а пока время двигалось к 20 мая – дню вылета Линдберга, попытки перелетов не прекращались, а вместе с ними и неприятности. Разбился трехмоторный «Фоккер» знаменитого покорителя Северного и Южного полюсов, американского адмирала Ричарда Берда. При подготовке к перелету гибнут американские летчики Н. Девис и С. Вустер.

В том же 1927 году приступил к подготовке перелета через Северную Атлантику еще один «аист» - французский ас Шарль Нунжессер, на счету которого было 45 немецких самолетов. Вместе с ним собрался лететь Франсуа Коли. Летчики остановили свой выбор на одномоторном самолете фирмы «Левассер» с мотором «Лорен Дитрих» в 450 лошадиных сил. Подготовка к перелету носила, мягко выражаясь, странный характер. Стремясь увеличить запас горючего, организаторы перелета снимают с самолета все, на их взгляд, второстепенное, в том числе радиостанцию. Шасси машины переделываются с таким расчетом, чтобы после взлета летчики смогли его сбросить: предполагалось, что сухопутный самолет, прилетев в Америку, совершит посадку на воду. И хотя в результате этих (вероятно, не самых разумных) мер запас горючего удалось довести до 4 тонн (при общем весе машины 5 тонн), его не хватило бы на весь полет. Вызывало удивление, что этого не видит столь опытный летчик, каким был Нунжессер.

Самолет называли «Белой птицей». На его борту был изображен «счастливый» знак Нунжессера – червовый туз, внутри которого был нарисован гроб с двумя свечами, череп и кости. В 5 часов 18 минут утра 8 мая 1927 года с аэродрома Ла-Бурже под Парижем «Белая птица» ушла в первый в истории перелет Атлантики с востока на запад, в свой последний полет.

**FLYING FOOL**

Самолет непривычно долго разбежался по аэродрому для взлета. В молчании замерла огромная толпа провожающих: журналистов, друзей, любопытных. Вздох облегчения, пронесшийся по толпе, когда машина с трудом оторвалась от земли, тут же сменился стоном: самолет опять упал на колеса. Но все кончилось благополучно. Машина, почти коснувшись колесами телеграфных проводов и едва не задев вершину холма на границе аэродрома, все же медленно начала набирать высоту. Ушел в полет 25-ти летний Чарльз Аугустус Линдберг – высокий голубоглазый американец, скромный, даже стеснительный, и вместе с тем мужественный человек (такой портрет нарисовал лично знавший летчика авиаконструктор А.С. Яковлев).

Линдберг задался целью на одномоторном сухопутном самолете в одиночку перелететь из Нью-Йорка в Париж. Провожавшие его люди почти единодушно считали эту задачу невыполнимой – именно тогда Линдбергу присвоили кличку Flying fool (Летающий безумец), - и только его мать, проводив глазами удаляющийся самолет и ни к кому не обращаясь, спокойно произнесла: «Завтра мой мальчик будет в Париже!»

В дни, когда Линдберг готовился к перелету в Париж, мир узнавал из газет то об одной, то о другой неудачной попытке пересечь Атлантический океан на самолете без посадки, одним духом. Немного коснемся его биографии.

Линдберг начал обучаться летному делу двадцатилетним юношей, в 1922 году. В апреле 1922 года в авиашколе в Линкольне, штат Небраска, заплатив 500 долларов, молодой человек налетал с инструктором первые 8 часов. Деньги иссякли. Линдберг поступил работать механиком к летчику-гастролеру, который, кочуя из города в город, катал всех желающих на самолете и брал за это удовольствие по 5 долларов. Прилетая в очередной город, гастролер в целях рекламы заставлял Линдберга вылезать на крыло идущей на бреющем полете машины и приветствовать жестами людей внизу. Подзаработав таким образом, молодой человек оплатил еще 8 уроков и вдобавок купил старенький «Дженни» с 90-сильным мотором. Пара недель ушла на приведение самолета в порядок. Затем Линдберг выполнил на этой машине свой первый самостоятельный полет и стал гастролером по стране, катая за 5 долларов всех, кому хотелось пережить ощущение полета.

В 1924 году он поступает в военную летную школу «Брукс-Филд». Через год, в марте 1925 года, в числе 18 выпускников (из 104 принятых на обучение) молодой сублейтенант резерва воздушного корпуса армии Чарльз Линдберг получает диплом военного летчика. После окончания школы Линдберг принял участие в конкурсе на должность летчика почтовой линии Сент-Луис – Чикаго. В апреле 1926 года Линдберг начинает работать рейсовым пилотом на открывшейся наконец почтовой линии. Летать было трудно, особенно зимой: рано наступает темнота, аэродромы не оборудованы не световыми, ни навигационными ориентирами. В довершение всего будущему национальному герою Америки, на первый взгляд, фатально не везло. Сплошь и рядом он попадал в сложнейшие летные ситуации: еще в авиашколе он столкнулся с другим самолетом, дважды покидал не выходящую из штопора машину. Работая на линии, он не раз выпрыгивал ночью, в густом тумане, из самолета, у которого отказывал мотор, или кончалось горючее. Интересная деталь: покинутые летчиком машины трижды проносились буквально в нескольких метрах от парашюта, едва не задев его.

Когда Линдберг решил приступить к подготовке перелета из Америки в Европу, этим же делом уже занимались несколько летчиков. Всех подгонял приз в 25 тысяч долларов, объявленный еще в 1919 году владельцем одного из нью-йоркских отелей Раймондом Ортейгом. Борьба за овладение призом особенно разгорелась в апреле-мае 1927 года. Подгоняемые друг другом, летчики один за другим терпят аварии. Не стало в живых Н. Девиса, С. Вустера, погибли члены экипажа Р. Фонка, разбит самолет Берда, в тренировочных полетах терпит серьезную аварию Кларес Чемберлин. В начале мая, когда оставшиеся в живых летчики лихорадочно чинили свои побитые машины, пришло сообщение о том, что при попытке перелететь из Европы в Америку пропал без вести французский ас Нунжессер со своим напарником Коли.

12 мая 1927 года на аэродром Кертисс-Филд приземлился самолет Линдберга. Покупка самолета была задачей не из легких. Благодаря приобретенной репутации хорошего летчика Линдбергу удалось уговорить нескольких бизнесменов финансировать его. Идею посчитали архирискованной, но 15 тысяч долларов все же дали. На эти деньги он заказывает на авиационном заводе «Райан» в Сан-Диего, штат Калифорния, самолет с 200-сильным мотором воздушного охлаждения «Райт Уирвинд». Два месяца Линдберг не уходит с завода, участвуя в создании своей машины, одновременно изучает и прокладывает на карте свой будущий маршрут. Линдберг решил лететь по дуге большого круга, по кратчайшему расстоянию, делая в пути довороты на новый курс через каждые 160 километров, т.е.

практически через каждый час полета (плавная дуга, соединяющая Нью-Йорк с Парижем, была заменена им ломаной линией с 37 изломами).

Через два месяца самолет – цельнометаллический моноплан с высоко расположенным крылом на подкосах – был готов.

### **Чарльз Линдберг - национальный герой Америки**

Чарльз Август Линдберг - одна из самых противоречивых фигур американской и европейской истории, привлекающая к себе внимание все новых и новых исследователей. Он родился в 1902 году в Детройте, но все его молодые годы прошли в Литтл-Фоллз, штат Миннесота (его отец, Чарльз Линдберг-старший, швед по рождению, был конгрессменом от Миннесоты в 1907-17 гг.). Высшее образование Линдберга ограничилось вторым курсом Висконсинского университета: он увлекся авиацией. В 25 лет он совершает свой знаменитый беспосадочный перелет Нью-Йорк - Париж на моноплане "Дух Сент-Луиса". Да, 20 мая 1927-го, 80 лет назад, Линдберг был просто красивым искусным 25-летним пилотом почтовой авиации, а на следующий день он превратился во всемирно известного "Одинокого орла", впервые перелетевшего Атлантику.

В фюзеляж машины вмонтировали бак для горючего, вмещавший 1705 литров. Этот бак занял все пространство передней части фюзеляжа, включая пилотскую кабину, а рычаги управления были перенесены в бывшую пассажирскую кабину, за бак. Такое конструктивное решение практически лишило летчика возможности что-либо наблюдать прямо перед собой. Он был вынужден установить специальный перископ, дабы с его помощью осматривать пространство впереди самолета и иметь какую-то уверенность, что прямо по курсу нет препятствий. Надо заметить, что машина Линдберга не имела радиостанции и не была оборудована никакими навигационными приборами, кроме, разумеется, магнитного компаса.

В перелет Линдберг решил взять каучуковую лодку, которую можно было в случае необходимости накачать за несколько минут, пять банок концентрата из солдатского пайка и пять литров питьевой воды в двух бачках: литровом (для использования в полете) и четырехлитровом (на случай аварийной посадки в океане). Летчик назвал свою машину «Дух Святого Луиса».

Линдберг провел довольно много тренировочных полетов. В каждом очередном полете он увеличивал вес машины добавкой 50 галлонов (189 литров) горючего, доводя постепенно заправку до 300 галлонов (1134 литра). С такой почти предельной загрузкой самолет отрывался от земли за 20 секунд при длине разбега в 345 метров. Это были отличные результаты.

Перелетев через всю Америку, из Сан-Диего в Нью-Йорк, Линдберг стал ожидать благоприятной погоды для начала своего грандиозного перелета. 20 мая 1927 года в 7 часов 52 минуты утра полностью заправленная машина (более 1600 литров) взлетела с аэродрома Рузвельт-Филд в Нью-Йорке и взяла курс на Ньюфаундленд. Погода была вполне хорошей, и летчик вел машину на малой высоте, в трех-пяти метрах над деревьями и водой. Вскоре началась болтанка. Линдберг с тревогой наблюдал за крыльями машины – внутри бензобаки, заполненные горючим. Смогут ли крылья выдержать сильнейшие броски вверх и вниз? Так или иначе, а парашюта на борту все равно нет, и летчик энергично работает рулями, чтобы как-то смягчить болтанку.

В 8 часов 50 минут первая сотня миль осталась позади, на сотню фунтов легче стал самолет. Внизу на крышах, деревьях, улицах – люди, они машут летчику, желая ему удачи.

К вечеру самолет миновал Ньюфаундленд и шел по направлению к южной оконечности Ирландии. Наступила темнота. Опустился густой туман, из которого с поразительной отчетливостью выступали вершины белых айсбергов. Луны нет. Чтобы избежать обледенения, Линдберг поднимает машину на высоту около трех километров. Внизу – туман, вверху – облака. Самолет летит в просвете между двумя слоями абсолютно черного месива. Около часа ночи (7 часов утра в Европе) начало светать. Постепенно рассеиваются тучи.

Стали мелькать «окна» - в них иногда просматривался океан. Несмотря на набранную высоту, появляются признаки обледенения. Летчик снижается к самой воде. Туман то исчезает, то появляется вновь.

"Хлопья тумана принимали всевозможные причудливые формы. Передо мной ясно вырисовывалась береговая полоса с рядом деревьев, уходящих к горизонту. Эти миражи были так естественны, что если бы мне не приходилось раньше бывать в океане и я не был бы уверен, что в этом месте не может быть земли, то я не задумываясь принял бы их за настоящие острова", - рассказывал летчик.

В середине дня туман совсем исчез. Машина идет над самой водой – Линдберг использует так называемую воздушную подушку между водой и самолетом. Полет при этом требует меньших затрат энергии, кроме того, по направлению срывающихся гребешков волн легче определить направление ветра.

"За день я видел много дельфинов и морских птиц, но не встретил ни одного судна, однако (я узнал об этом позже) два парохода сообщили, что я пролетал над ними."

Наконец первый знак близости Европы – рыболовецкий траулер. Линдберг сделал над ним круг, и убрав газ, крикнул: «В какую сторону Ирландия?» Ответа он не получил и снова взял свой расчетный курс. Еще через час полета он увидел впереди гористый берег. Это были острова Валенция и залив Дигль. Теперь уже внизу мелькает множество пароходов. Показался Шербур. Однако наступает вечер. После захода солнца заблестели огни воздушной линии Лондон – Париж. Несмотря на страшную усталость, настроение улучшается с каждой минутой полета. И вот, около десяти часов вечера, Линдберг над Парижем. Сотысячная толпа, освещенная десятками прожекторов, собралась на аэродроме. Сделав несколько кругов над Эйфелевой башней, летчик садится в Ла-Бурже.

"Казалось, сотни тысяч людей бежали к самолету. Я выключил мотор, чтобы пропеллер случайно не убил кого-нибудь, и попробовал что-нибудь сделать, чтобы спасти самолет от налетевшей толпы людей... Когда самолет начал трещать, я решил вылезти из кабины, чтобы отвлечь внимание человеческой масс собственной персоной...и, как только моя нога показалась в дверях, тело было извлечено из кабины без моей помощи. Почти полчаса я не мог попасть на твердую землю, так как меня восторженно носили по всему аэродрому. У всех, по-видимому, были самые лучшие намерения, но, кажется, никто не знал, какие именно", - рассказывал летчик. Надо сказать, что в своих личных мемуарах Линдберг квалифицирует встречу в Париже как самую опасную часть маршрута.

Полет в целом занял 33 часа 30 минут. Самолет пролетел 5850 километров, а «летающий безумец» стал героем дня не только в Америке, но и во всем мире. Позже летчик объездил и облетал всю Америку и всю Европу.

Летом 1933 года он посадил свой гидросамолет «Локхид» на Москве-реке. Ярκο-красный гидросамолет Линдберга сделал круг над рекой, удалился в сторону Кремля, а потом появился вновь, летя точно над серединой Москвы-реки. Вдруг все увидели, как он резко снизился у Крымского моста (старого, значительно меньшего, чем нынешний) и, пройдя под его пролетом, стал подруливать к водной станции «Динамо», - вспоминала свидетельница этого события киноактриса Галина Кравченко в своей книге «Мозаика прошлого».

Чарльз Аугуст был не только отважным и умелым пилотом. Первое впечатление о нем как о человеке, молчаливом до застенчивости, быстро рассеивалось, когда Линдберг включался в беседу, особенно если тема его интересовала. Перед собеседником предстал интереснейший человек, широко эрудированный, аналитически мыслящий.

Он всегда радовал меня оригинальностью и в то же время большой целесообразностью суждений о конструкции узлов или каких-либо частей самолета. Поражала его способность быстро и глубоко вникать в суть того или иного явления. Отдельно хотелось бы отметить его ораторские способности. Он буквально завораживал аудиторию своими выступлениями. Искусством слова он владел не хуже, чем искусством пилотирования самолета, - так отзывался о Линдберге долгие годы друживший с ним замечательный русский

авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский.

Посещая европейские страны, Линдберг интересовался их военными возможностями, в частности потенциалом военной авиации, расстановкой сил, а поводов для размышлений было предостаточно. Большинство европейских авиационных военных специалистов исповедывали чрезвычайно модную в 30-е годы теорию воздушных войн, разработанную итальянским генералом Дуэ. Суть этой теории состояла в том, что исход любой войны решает военная авиация. Побеждает тот, у кого она сильнее, кто грамотнее и оперативнее ее использует. Остальным видам вооруженных сил отводилась второстепенная роль.

Судя по письмам и воспоминаниям Линдберга и близких ему людей он понимал всю опасность складывающейся в Европе обстановки. Естественно, не один Линдберг осознавал угрозу, но его голос звучал громче, к нему прислушивались, ему верили. Хорошо понимая, что ни Сталина, ни Гитлера не остановят миллионы убитых и искалеченных, что сталинская авиация – бумажный тигр, а люфтваффе – реальная опасность, Линдберг организовал в Германии кампанию борьбы за мир. Откровения летчика пришлось не по нутру «мудрому и любимому вождю», и имя Линдберга на страницах советской периодики было предано анафеме.

Несколько слов о личной жизни знаменитого летчика. Линдберг женился на богатой и очень милостивой женщине, не только искренне его любившей, но и разделявшей его страсть к авиации. Линдберги давно уже были жертвами своей славы, и назойливое, неслыханное внимание прессы просто сводило их с ума. Но внимание это достигло своего апогея 1 марта 1932 года - в эту ночь, семьдесят пять лет назад, их двухлетний сын Чарли был похищен из их загородного дома под Хоупвеллом, недалеко от Принстона. Это и стало тем, что называется "преступление века". Здесь ярко проявилось внутреннее тщеславие Линдберга: он взялся за расследование сам. И вся страна помогала ему в этом - в числе помощников были и обыкновенные уголовники, и мистики, ныне именуемые экстрасенсами, и множество просто хороших людей. Они тщательно обыскали каждый квадратный дюйм 600-акрового участка Линдбергов, и вскоре после уплаты требуемого выкупа в 50 000 долларов, на кладбище Бронкса, поиски увенчались печальным успехом. Тело мальчика, признанного полицией убитым Чарли Линдбергом, было обнаружено 11 мая 1932 года в лесу, неподалеку от дома. Экспертиза установила, что он умер от удара по голове вскоре после похищения. А 19 сентября 1934-го, более чем два года спустя, был арестован Бруно Рихард Гауптман, и ему было предъявлено обвинение в похищении и убийстве.

Анна Морроу Линдберг сама очень неплохо пилотировала самолеты и неизменно сопровождала мужа в его многочисленных полетах. Интересный и сложный перелет супруги совершили по поручению американской авиационной компании «Панамерикэн» в 1933 году. Вылетев 9 июля 1933 года из Нью-Йорка они миновали Ньюфаундленд и приземлились в Гренландии, где пробыли до середины августа, исследуя юго-западной и юго-восточное побережье страны. Далее Линдберги посетили Исландию, Фарерские острова, Копенгаген, Стокгольм, Хельсинки. 22 сентября семейный экипаж приземлился в Ленинграде, а с 25 по 29 сентября супругов принимала столица СССР. Затем их путь пролегал через Таллин, Осло, Лондон и другие города Англии, Париж, Амстердам, Женеву, Лиссабон, Азорские и Канарские острова, северо-западную Африку, острова Зеленого Мыса; перелетев через Южную Атлантику и совершив посадку в порте Ноталь, они двинулись дальше вдоль Амазонки, через Тринидат, Пуэрто-Рико, Флориду, Чарльстон.

Невозможно удержаться от перечисления географических названий, чтобы показать, сколько нового и интересного увидели Линдберги, пролетев, не торопясь, 47 тысяч километров и посетив 31 страну. Вряд ли кто из летчиков того времени, да и тех, что пришли им на смену, мог бы похвастаться столь интересным перелетом. Самолет на котором супруги облетели весь мир, специально для них изготовила фирма «Локхид». Ныне он хранится в музее естественной истории США.

Даже в апогее славы Линдберг очень много летал. Он испытывал в воздухе новые

самолеты и моторы, ему принадлежит честь открытия многих новых авиалиний. Наконец, летчик сотрудничал с учеными. Например, во время знаменитого перелета из Нью-Йорка в Париж он по просьбе ученых брал пробы воздуха над океаном в целях изучения миграций болезнетворных микробов над большими водными просторами. Вместе с женой Линдберг обследовал с воздуха полуостров Юкатан в поисках руин древних поселений, и не только искал, но и фотографировал и описывал их.

У четы Линдбергов родилось двое детей, но быть счастливыми мешала огромная слава летчика. Вокруг Линдберга поднялась слишком большая шумиха. Его именем называли аэродромы, при жизни ставили памятники, выпускали сотни медалей и значков в его честь. Многочисленные общества, съезды и конференции терзали летчика просьбами самого различного характера. Журналисты буквально ни на минуту не оставляли его в покое. Все это поставило Линдберга на грань нервного срыва. Однако самым страшным ударом стало похищение и убийство сына. Сраженные горем родители, спасая жизнь второго малыша, тайком покинули Америку и много лет жили в Европе: Англии, Германии, Италии и Франции.

Во время второй мировой войны Линдберг вернулся в Америку и сделал еще много полезного для своей страны. Будучи хорошо знакомым с возможностями немецкой авиации, он внес посильный вклад и в дело уничтожения фашистского военного потенциала. Убежденный изоляционист, Линдберг принял, тем не менее, самое активное участие в войне, имея на своем счету более 50 воздушных боев над Тихим океаном. И если за его беспримерный полет над Атлантикой Конгресс особым указом наградил его Медалью почета (1927), то за его военные заслуги президент Эйзенхауэр присвоил ему звание бригадного генерала запаса (1954).

После войны кончилось царствование Линдбергов как знаменитостей. Они тихо и незаметно жили в Коннектикуте. Чарльз, умерший в 1974-м, посвятил остаток жизни пропаганде защиты исчезающих видов живой природы. Энн (она умерла 6 февраля 2001 г.) целиком отдалась воспитанию пяти детей и литературной работе. Ее "Дар моря" остался наиболее популярным призывом освободить женщину от ее забот о доме и детях. Ну и конечно, широко известны ее многотомные личные дневники.

«Поэма Воздуха» написана М. Цветаевой во Франции, в Медоне, в дни Линдберга, т. е. в конце мая 1927 года. Впервые опубликована в журнале «Воля России» (Прага, 1930. №1). Поводом к написанию поэмы послужило вышеописанное событие.

В одной из недавно вышедших книг (С. Гладыш. Дети большой беды. М.: Издат. дом «Звонница», 2004) опубликованы отзывы посетителей трудкоммуны №1 НКВД на ж/д ст. «Болшево» за 1925-1934 годы. Эти данные хранятся в архиве ФСБ (ЦАФСБ России. Ф.2, оп.11, д.613, ф.3, оп.1, д.330, л. 1-102 –отзывы). На одном из архивных листов находим надпись: «28 сентября 1933 г. – Чарлс А. Линдберг и Анна Мароу Линдберг». Фантастика – нет! Действительно с 25 по 29 сентября супругов принимала наша столица, а 28 сентября их повезли в нашу образцовую Болшевскую трудкоммуну, чтобы показать и рассказать им о том как в СССР перевоспитывают молодое поколение. Представляю себе какой ажиотаж был среди молодых коммунаров, впервые увидевших легендарных американских супругов-летчиков. К сожалению, за долгие годы работы над историей Болшевской Трудкоммуны, мне ни разу не встречались воспоминания об этой встрече.

1 января 1939 года Болшевская Трудкоммуна НКВД как производственно-воспитательная база для правонарушителей ликвидирована, переименована, реорганизована. В июне 1939 г. Марина Цветаева с сыном появляется в Болшево. Её семья живет здесь тихо и замкнуто. О бывшей трудкоммуне в этой семье наверняка знали (Георгий Эфрон учился даже два месяца в учебном комбинате), но вряд ли они знали о приезде к нам семейства Линдбергов в 1933 году. Также плохо знали у нас в России о "Поэме Воздуха" М. Цветаевой. И только после 100-летнего юбилея Поэта, открытия цветаевских музеев цензурная пелена упала с её

произведений. Так образовалась историческая связь дат 1927-1933-1939 годов с Нью-Йорком, Парижем и железнодорожной станцией Болшево.

Александр Балакин

## **Библиография**

- A. S. Berg. Lindbergh. Berkley Trade, 1999, 640 p.  
Ch. A. Lindbergh. The Spirit of St. Louis. Minnesota Historical Society Press, 1993, 580 p.  
Ch.A. Lindbergh. Autobiography of Values. Harvest Books, 1992, 448 p.  
J. C. Giblin. Charles A. Lindbergh. A Human Hero. Clarion Books, 1997, 224 p.  
J. Fisher. The Chosts of Hopewell: Setting the Record Straight in the Lindbergh Case(Hardcover). Southern Illinois University, 1999, 240 p.  
R. Bak. Lindbergh: Triumph and Tragedy (Hardcover). Tailor Trade Publishing, 1999, 256 c.
- Bring Me a Unicorn: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh. 1922-1928. 1972  
Hour of Gold, Hour of Lead: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh. 1929-1932. 1973  
Locked Rooms and Open Doors: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh. 1932-1935. 1974  
The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh. 1936-1939. 1976  
War Within and Without: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh. 1939-1944. 1980

[www.charleslindbergh.com](http://www.charleslindbergh.com)

"Поэма Воздуха" Марины Цветаевой. 2-я междунар. научно-темат. конференция. Сб. докладов. Москва: Дом-музей М. Цветаевой. 1994, 112 с.