12+

Анатолий Головкин

Крылатые мадонны

Анатолий Головкин

Крылатые мадонны

«Издательские решения»

Головкин А.

Крылатые мадонны / А. Головкин — «Издательские решения»,

Книга «Крылатые мадонны» — дань памяти легендарной летчице из Тверской Карелии, Герою Советского Союза, командиру эскадрильи Смирновой Марии Васильевне и ее боевым подругам из 46-го Гвардейского Таманского Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени ночного бомбардировочного авиационного полка, защитившим страну от фашизма в годы Великой Отечественной войны.

© Головкин А.
© Издательские решения

Содержание

Анатолий Головкин 6
Крылатые мадонны 7
Пролог 8
Глава I. В небе женский бомбардировочный авиаполк 9
Родом из тверской карельской деревни 9
На пути в Красную Армию 10
В ночном бомбардировочном женском авиаполку 12
Оборона Кавказа 16
Бои на Таманском полуострове 19
Помощь десантникам 22
Конец ознакомительного фрагмента. 23

Крылатые мадонны

Анатолий Головкин

© Анатолий Головкин, 2026

ISBN 978-5-0071-7261-5
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Анатолий Головкин

Крылатые мадонны

Книга «Крылатые мадонны» — дань памяти легендарной летчице из Тверской Карелии, Герою Советского Союза, командиру эскадрильи Смирновой Марии Васильевне и ее боевым подругам из 46-го Гвардейского Таманского Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени ночного бомбардировочного авиационного полка, защитившим страну от фашизма в годы Великой Отечественной войны.

Пролог

«Карелочка» — так ласково называли однополчане отважную летчицу, Героя Советского Союза Марию Васильевну Смирнову. Она всю Великую Отечественную войну воевала в 46-м Гвардейском Таманском Краснознаменном ордена Суворова 3-й степени ночном бомбардировочном авиационном полку, командовала эскадрильей. В полку воевали люди разных национальностей, карелка была одна — Мария Смирнова. Подруги даже хотели написать очерк на тему её карельского происхождения, но по каким-то причинам их желания не сбылись.

Немцы прозвали летчиц этого легендарного авиаполка «Ночными ведьмами» за то, что все их боевые вылеты были исключительно ночными, а перед пикированием на вражеские позиции летчицы отключали моторы на своих бипланах У-2 или ПО-2, и оставался слышен лишь негромкий шелест воздуха под крыльями. Достигнув определенной точки, летчицы сбрасывали бомбы на вражеские позиции, снова заводили моторы и улетали. За эту бесшумность и неуловимость летчицы и получили от врага прозвище «Ночные ведьмы».

Полк, в котором всю войну служила Мария Смирнова, был уникальным, никогда, ни в одной другой армии мира не было такого женского авиаполка. Он вошёл в историю войн как полк, который ни разу не был расформирован или переформирован, потому что потери в нём по меркам войны были невелики. Это стало возможным благодаря высокому мастерству лётчиц и штурманов. Имея учебный самолёт на вооружении, полк сам готовил лётчиков, восполняя потери.

46-й гвардейский бомбардировочный Таманский Краснознаменный ордена Суворова авиационный полк прошел боевой путь от Северного Кавказа через Тамань, Крым, Белоруссию, Польшу до фашистской Германии.

На ночных бомбардировщиках У-2 (По-2) отважные летчицы вместе с частями Военно-Воздушных Сил наносили сокрушительные удары по врагу, разрушая переправы и оборонительные сооружения, уничтожая технику и живую силу противника. Полк принял участие в освобождении Северного Кавказа, Кубани, Таманского полуострова, Крыма, Белоруссии, Польши, завершив свои бои в Германии. Через несколько дней после победного салюта в честь освобождения Крыма, полк перебросили на 2-й Белорусский фронт, где он содействовал освобождению Могилева, Белостока, Варшавы, Гдыни, Гданьска (Данцига); помогал наземным частям в прорыве обороны противника на Одере.

На гвардейском знамени полка сверкал боевой орден Красного Знамени, полученный за бои в Крыму, и орден Суворова 3-й степени за освобождение Белоруссии. За три года непрерывных боевых действий на фронтах Великой Отечественной летчицы и штурманы полка выполнили около 24 тысяч боевых вылетов, сбросили более 3 миллионов килограммов бомб. Летчицы полка уничтожили или повредили 17 переправ, 9 железнодорожных поездов, 2 железнодорожные станции, 176 автомобилей, 26 складов, 12 цистерн с горючим, 86 огневых точек, 11 прожекторов. Было вызвано 1092 взрыва и 811 пожаров [1].

В полку воевали от 112 девушек в начале его формирования до 260 человек в конце войны. За все время боевых действий полк потерял из своего состава 32 человека, 23 летчицы и штурмана стали Героями Советского Союза и двое — Героями Российской Федерации.

Глава I. В небе женский бомбардировочный авиаполк

Родом из тверской карельской деревни

Знаменитая летчица, Герой Советского Союза Мария Васильевна Смирнова родилась 31 марта 1920 года в карельской деревне Воробьево (Уккози) Никулинской волости Вышневолоцкого уезда Тверской губернии в крестьянской семье. В 1926 году шестилетним ребенком пошла в первый класс Воробьевской начальной школы, окончив четыре класса в 1930 году. В тот же год перешла в Толмачевскую семилетнюю школу, что в 8 километрах от ее родной деревни. Её любимой учительницей была Анна Михайловна Доброхвалова, которая преподавала русский язык и литературу.

После окончания Толмачевской семилетней школы в 1933 году, Мария Смирнова поступила учиться в Лихославльский педагогический техникум, открытый 11 июля 1930 года. Техникум готовил учителей начальных классов и воспитателей дошкольных учреждений для карельских школ, срок обучения составлял 3 года. Мария Смирнова окончила техникум в 1936 году, ей было выдано удостоверение №011668 в том, что она обучалась в педтехникуме с 1 сентября 1933 года по июль 1936 года и закончила его по специальности воспитателя в детском саду [2].

В 1937 году, после образования Карельского национального округа, Лихославльский техникум переименовали в педагогическое училище.

После его окончания Смирнова Мария была направлена на работу учительницей начальной школы в деревню Полюжье (по-карельски Poluški) Новокарельского района Калининской области. Школа в Полюжье находилась в 15 километрах от ее родной деревни Воробьево, Мария отработала там один учебный год до августа 1937 года.

Работа учительницей начальных классов в школе деревни Полюжье, куда направили М. В. Смирнову, как и в других карельских школах, в то время была сложной. Акцент с первого класса был сделан на изучение карельского языка на латинской основе. Ученикам приходилось одновременно осваивать два алфавита: на кириллице по русскому языку и на латинице по карельскому языку. Кроме учительницы детям некому было помочь, так как родители их были малограмотными. Надо было осваивать 6 падежей по русскому языку и 12 падежей по карельскому языку.

Сложность была в том, что в школах обучалось 48% карел и 52% русских детей, а программа, утвержденная Наркомпросом для нерусских школ, не предусматривала обучение русскому языку полгода в первом классе. Поэтому родители русских детей возмущались, что их дети должны учить карельский язык, а не русский язык. Другая причина низкой успеваемости была в том, что карельский язык и родная литература с 1-го класса изучались на латинице, а русский язык и русская литература — на кириллице. Ученики начальных классов при неграмотных и малограмотных родителях не могли усвоить сразу два алфавита.

Сложность работы учителей начальных классов карельских школ была и в том, что русские дети в классе изучали русский язык и родную литературу по своим учебникам на кириллице. При проверках от учителей требовали, чтобы методика преподавания ко всем ученикам в школе были одинакова. Но карелы изучали родной язык и родную литературу на латинице при не устоявшейся карельской письменности и отсутствия методик преподавания.

Учителю надо было решать, чем нагрузить русских детей в первом полугодии первого класса, в то время, когда карелы два часа в неделю изучали карельский язык, а русского языка в программе не было. Все это при условии перегруженности классов, в которых обучались 30—45 учеников и малограмотности родителей.

При изучении русского языка к карелам предъявлялись такие же требования, что и к детям, для которых русский язык был родным. Не было наработано методик преподавания карелам, как родного языка, так и русского языка. Все эти трудности приводили к низкой успеваемости в карельских школах округа.

В 1937 году Мария Смирнова переехала вместе с родителями в город Калинин, устроилась на работу воспитательницей детского сада №50, проработав там до августа 1939 года. Одновременно занималась в Калининском аэроклубе, куда перешла работать летчиком-инструктором с августа 1939 года. Ее родители работали на фабрике «Пролетарка», отец умер в 1938 году, у нее было четыре брата, которые тоже работали в Калинине [3].

На пути в Красную Армию

Школа Калининского аэроклуба была открыта 7 сентября 1934 года. Город Калинин тогда был центром Тверского округа Московской области. Помещение аэроклуба находилось на улице Вольного Новгорода, первым начальником был назначен М. Г. Епишев, после него — Василий Петрович Иванов. Летать курсанты учились на самолетах У-2.. В довоенные годы Калининский аэроклуб был базовой авиационной организацией для Военно-воздушных сил страны. Клуб имел филиалы во Ржеве, Великих Луках, Вышнем Волочке, Старице, Бологом, Торжке, Калязине и Кимрах. В 1939 году занятия с курсантами проводил инструктор-летчик А. Д. Смирнов.

В июне 1939 года аэроклубу был выделен земельный участок возле деревни Змеёво по Бежецкому тракту. Там курсанты своими силами оборудовали аэродром для небольших самолетов У-2. В Калининском аэроклубе проводилось первичное обучение сразу по нескольким авиационным военно-прикладным специальностям: летчик, планерист, парашютист (юноша или девушка, прошедший практическое обучение прыжкам с парашютом с самолета). Все специальные программы обучения включали теоретическое и практическое изучение устройства самолета, устройство и принципы работы авиационного двигателя, основы аэродинамики и прочие сопутствующие предметы.

При приеме заявлений к зачислению в курсанты аэроклубов к заявителю был ряд обязательных требований: возраст старше 18 лет, состояние здоровья, образование не менее 7 классов общеобразовательной школы. Девушки, отвечающие этим требованиям, имели равные права с мужчинами на зачисление. Каких-либо специальных требований по социальному происхождению при официальном зачислении в аэроклуб приемной комиссией не предъявлялось, но предпочтение при превышении списка заявителей на каждый конкретный год обучения отдавалось юношам, родившихся в семьях рабочих. Вне очереди принимались члены ВЛКСМ.

К началу Великой Отечественной войны курсанты Калининского аэроклуба обучались летному делу и прыжкам с парашютов. Подготовка авиационных кадров проводилась без отрыва от производства. В августе 1941 года Калининский аэроклуб был переведен в город Мелекесс Ульяновской области.

В начале октября 1941 года немцы приближались к Калинину, началась массовая эвакуация людей, скота, техники на восток и северо-восток, Мария Смирнова была эвакуирована в город Пошехонье-Володарск Ярославской области. Немцы захватили Калинин 14 октября и хозяйничали в нем два месяца до 16 декабря 1941 года. Из Калининской области в Ярославскую область было эвакуировано около 8 тысяч человек.

В годы Великой Отечественной войны 22 выпускника Калининского аэроклуба удостоились звания Героя Советского Союза, в том числе 3 женщины: М. В. Смирнова, А. А. Егорова-Тимофеева, Т. Ф. Константинова.

По приказу Сталина от 8 октября 1941 года началось формирование трех женских полков. ЦК ВЛКСМ был объявлен призыв девушек, добровольно желающих вступить в ряды

Советской Армии. Формирование полков было поручено Герою Советского Союза Марине Расковой.

«ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР №0099
8 октября 1941 года г. Москва
Содержание: О формировании женских авиационных полков ВВС Красной Армии
В целях использования женских летно-технических кадров
ПРИКАЗЫВАЮ с 1 декабря 1941 г. сформировать и подготовить к боевой работе:
1. 586 истребительный авиационный полк на самолетах Як-1 по штату №015/174, дислокация — г. Энгельс.
2. 587 авиационный полк ближних бомбардировщиков на самолетах СУ-2 при ЗАПе (Каменка).
3. 588 ночной авиационный полк на самолетах У-2 по штату №015/186, дислокация — г. Энгельс.
4. Командующим ВВС Красной Армии укомплектовать формируемые авиаполки самолетами и летно-техническим составом из числа женщин кадра ВВС КА ГВФ и Осоавиахима.
5. Переподготовку летного состава на новой матчасти организовать и проводить:
— летного состава — в пунктах формирования полков;
— технического состава — при пункте сбора ЛТС г. Москва;
— штурманского и командиров штабов — при 2-й Ивановской высшей штурманской школе ВВС КА.
6. Главному Интенданту Красной Армии и Начальникам Центральных Управлений НКО СССР обеспечить формируемые авиаполки всеми видами положенного довольствия.
Народный Комиссар Обороны Союза ССР — И. СТАЛИН»

В тот же день, 8 октября 1941 года, летчица, Герой Советского Союза, майор Марина Михайловна Раскова приступила к созданию женской авиационной группы №122, в которую стали прибывать летчицы, штурманы и другие авиационные специалисты. О наборе в женские полки было объявлено по всей стране через ЦК ВЛКСМ и райкомы комсомола. Совместно с комсомолом проводилась интенсивная работа по отбору в группу девушек-добровольцев из аэроклубов, числа студенток вузов и работниц предприятий. Работа велась как в Москве, в здании ЦК ВЛКСМ, так и в других городах страны. За 8 дней авиагруппа была сформирована и 16 октября 1941 года 137 девушек из разных городов убыли в город Энгельс Саратовской области.

Среди них была и летчик-инструктор аэроклуба Мария Смирнова, которая добровольно пришла в райком комсомола и была призвана на службу в Красную Армию Пошехоно-Володарским районным военным комиссариатом Ярославской области. Пройдя 14 октября 1941 года собеседование с М. М. Расковой, Мария Смирнова 16 октября вместе с подругой по Калининскому аэроклубу Катей Пискаревой и другими курсантами отправилась на поезде из Москвы на курсы летчиков при Энгельсской военной авиационной школе пилотов (Саратовская область). Ехали больше недели, долго стояли на запасных путях. В октябре-ноябре 1941 года в городе Энгельсе формировались три женских авиаполка, в том числе женский 588-й ночной легкобомбардировочный авиационный полк.

7 ноября 1941 года авиагруппа принесла воинскую присягу в Доме Красной Армии города Энгельса. Для Марии Смирновой, как и многих курсантов первого набора, этот день стал началом отсчета их службы. В документах Марии Смирновой он указан, как день призыва, хотя она поступила на службу 14 октября 1941 года.

Девушки в лётной военной форме выстроились вдоль стен в зале, за столом сидело командование авиагруппы во главе с Мариной Расковой. Будущие воины выходили из строя, зачитывали текст присяги и ставили свои подписи.

В Энгельсе будущих летчиц ожидал напряженный учебный курс: занятия по 11 часов в день, морзянка, строевая и летная подготовка. Дисциплина в части была строгой, и поблажек никому не делали. Общий подъём в Энгельсской военной авиационной школе пилотов осуществлялся в 6 часов утра. До завтрака делали зарядку, упражнялись на счётной линейке и тренировались в телеграфной азбуке. После завтрака, с 9 до 17 часов весь состав полка работал на аэродроме, без обеда. Обед начинался в 18 часов, ужин — в 20 часов. После ужина было два часа свободного времени, в 22 часа — отбой.

В Энгельсской школе пилотов женщин-лётчиц обучали ночному самолётовождению, полётам в лучах прожекторов, противозенитным манёврам и бомбёжке с низких высот. Аэроклубовской подготовки курсантам порой было недостаточно, и даже мастеровитые пилоты испытывали трудности при обучении. Курсант Мария Смирнова была назначена заместителем командира эскадрильи авиашколы.

Штурманы получали знания практически с нуля: до войны женщин этой профессии в Советском Союзе было крайне мало. Их ряды пополнили студентки столичных вузов, бывшие инструкторы и пилоты запаса. Они вставали на полчаса раньше лётчиц, чтобы за день успеть прослушать больше предметов. Помимо теоретических дисциплин, штурманы тренировались в бомбометании и стрельбе по конусу на полигоне в 30 километрах от лётного поля.

В феврале 1942 года курсанты школы получили свои машины, им предстояло летать на самолетах У-2 (ПО-2), которые в мирное время использовались в аэроклубах качестве учебных самолётов. Полк приступил к тренировочным полётам ночью и днём по маршруту и на полигоне для бомбометания. Полёты совершались отдельными экипажами и звеньями. В городе Энгельсе были сформированы три женских авиаполка, в том числе 588-ой ночной легкобомбардировочный женский полк [4].

В ночном бомбардировочном женском авиаполку

Марию Смирнову, с учетом её опыта полетов на самолетах У-2, распределили в 588-й ночной легкобомбардировочный полк, который был полностью женским — от руководства до летчиц, штурманов, вооруженцев, техников, писарей и связистов. Авиаполк формировали в городе Энгельсе Саратовской области.

Командиром полка была назначена капитан ***Евдокия Давыдовна Бершанская (в девичье Карабут, позднее — Бочарова),*** в то время — летчица с 10-летним стажем. Перед войной Евдокия Бершанская работала в отряде специального применения. Она обслуживала колхозы, летала на пассажирских и почтовых линиях, была награждена орденом «Знак Почета».

Комиссаром полка, затем заместителем командира полка по политической части назначили ***Евдокию Яковлевну Рачкевич (Андрийчук),*** 1907 года рождения — самую старшую в полку по возрасту и опытную по жизни. С 1932 года Евдокия Яковлевна — на военной службе в кавалерии. Затем она получила направление на учебу в Военно-политическую академию имени В. И. Ленина, с отличием закончила ее и была назначена преподавателем военного училища связи в Ленинграде. Начало войны застало ее в адъюнктуре академии. Партия послала коммунистку Рачкевич комиссаром формирования женской авиационной части в город Энгельс. Затем она стала комиссаром полка ночных бомбардировщиков.

Заместителем командира полка по летной части назначили ***Серафиму Тарасовну Амосову,*** начальником штаба полка — бывшую студентку четвертого курса механико-математического факультета МГУ ***Ирину Вячеславовну Ракобольскую.***

«Сначала всех разделили по группам: летчики, штурманы и техники. Каждая группа изучала необходимые для данной профессии предметы. Марина Раскова привлекала к преподавательской работе известных специалистов и сама преподавала штурманские дисциплины.

Курсанткам выдали мужскую военную форму, ведь специальной женской в то время просто не существовало. Девушкам приходилось самостоятельно перешивать ее под себя.

Нам выдали шинели, сапоги от 40 до 43-го размера. Так что в одном сапоге три наших ноги помещалось. Приказ номер один говорил — всем девочкам, пришедшим в армию, постричься под мальчика. Волосы спереди — «до пол-уха». Что такое «до пол-уха» мы не знали, но вот сейчас я так и хожу», — вспоминала начальница штаба полка Ирина Ракобольская [5].

Впереди было несколько месяцев интенсивной боевой подготовки и учебных вылетов. Летчицы сначала обучались, а потом совершали боевые вылеты на бипланах модели У-2, позднее переименованные в По-2. Эти легкие самолеты предназначались для первичной летной подготовки, а еще их использовали в медицинской, почтовой и сельскохозяйственной авиации. Никто прежде не применял эту технику в боевых целях, ведь, на первый взгляд, самолеты У-2 для этого вообще не годились. Каркас у них был деревянный, обшивка — фанерная и полотняная, а максимальная скорость едва могла превысить 100 километров в час.

На По-2 две открытые кабины, первая — для летчика, вторая — для штурмана. Они очень тесны, эти кабинки, состоящие из зеленых матерчатых стен, натянутых на деревянные палки. Перед глазами вмонтирована небольшая доска с закрепленными на ней приборами. Чуть сверху, над ними, впереди — туманно-желтый козырек из плексигласа. Перед коленями торчит ручка управления. Управление двойное, то есть самолет может вести как летчик, так и штурман.

Штурман самолета — это мозг экипажа. В его обязанности входит сбор данных о скорости и направлении ветра, сносе машины, об облаках и о многом другом. Все эти данные следует проанализировать, сопоставить и выдать пилоту в виде трех цифр: курса, высоты и скорости полета. Это необходимо летчику, чтобы управлять машиной. С момента взлета и до посадки штурман должен в любое мгновение знать местонахождение самолета, время полета до цели, расход горючего, его запас, вносить поправки в курс, скорость и высоту, иметь готовое решение на случай ухода на запасной аэродром из любой точки маршрута. Штурман должен точно привести самолет к цели, рассчитать высоту и скорость бомбометания, определить точку сброса, отбомбиться, вывести машину из зоны огня, восстановить ориентировку и рассчитать данные на обратный маршрут. Как тут можно любоваться, например, луной, которая может тебя предать в полете, или облаками, которые могут тебя запрятать так, что и не выберешься. Красоты природы на штурманском языке именуются элементами полета.

Однако самолет По-2 стал незаменим на войне, особенно при поражении точечных целей. А моральное воздействие на врага вообще не поддавалось описанию. По-2 угнетающе действовали на психику гитлеровских солдат. От заката до восхода солнца над их головами висели невидимые в темноте «русфанер» и методично сбрасывали бомбы. При этом нельзя было определить, где и когда упадет следующая бомба. Постоянное напряженное ожидание бомбежки и вслушивание в монотонное гудение назойливого «комара» выводили врага из равновесия. Недаром фашистский рейхминистр Геринг издал приказ, согласно которому немецкий летчик подлежал награждению «Рыцарским крестом» за сбитый «русфанер», и особенно за экипаж из полка «ночных ведьм».

Вооруженцы подвозили бомбы на полуторках, лошадях, тащили их к самолетам, подвешивали их под крыльями и брюхом самолета. Под крыльями и под брюхом машины прицеплены на простейшие крючки бомбы. Любой шальной осколок может угодить в бомбу или перебить тросик, ведущий к шарикам бомбосбрасывателей, что в штурманской кабине. При бомбометании летчик должен особенно четко выполнять все команды штурмана. Вооруженцы

и механики самолетов крутились как заведенные, за 2—3 минуты они успевали снарядить машину в очередной рейс [6].

Устойчивый в полете, легкий в управлении, самолет По-2 не нуждался в специальных аэродромах и мог сесть на деревенской улице или на опушке леса. Особенно успешным оказалось ночное бомбометание с этих маленьких машин по переднему краю противника. Днем воевать на нем было невозможно — он представлял собой отличную мишень, а вот ночью малая скорость позволяла поражать цели в ближнем тылу противника с точностью, недоступной для других самолетов того времени. С наступлением темноты и до рассвета По-2 непрерывно висели над целью, сменяя друг друга, методично, через каждые 2—3 минуты сбрасывая бомбы на врага.

«На самолете не было бомбового отсека, бомбы привешивались в бомбодержатели прямо под плоскости самолета. Не было прицелов, мы создали их сами и назвали ППР (проще пареной репы). Количество бомбового груза менялось от 100 до 300 кг. В среднем мы брали 150—200 кг» [7].

Летчицы и штурманы приступили к ночным практическим полётам. Когда они находились в кабине и от них требовали точного выдерживания режима полёта, а при сложных метеоусловиях умения вождения самолёта только по приборам. Летчицы и штурманы недосыпали, одолевая искусство вождения самолёта в ночное время, учились точно выходить на цель и метко сбрасывать бомбы на учебном полигоне. Обучение проходило в очень сжатые сроки, по ускоренному курсу, шла война. Не всё и не всем девушкам давалось легко, некоторые из них погибли ещё при обучении.

Из воспоминаний Р. Е. Ароновой: «В ту памятную трагическую ночь на 9-ое марта 1942 года мне выпало дежурить по части. Почти весь летный состав ушел на аэродром. Задача на этот раз стояла сложная: полет по маршруту звеном с заходом на полигон для бомбометания. Потеря пространственного положения — самое страшное, что может случиться с летчиком в воздухе. Именно это и произошло с тремя нашими экипажами. Сильный снегопад скрыл землю и небо, все замелькало перед глазами, закружилось в снежном вихре.

В дежурную часть позвонили, сказали, что произошла катастрофа. Подготовьте комнату, где можно будет положить тела погибших. Их было четверо: Лиля Тормосина со штурманом Надей Комогорцевой и Аня Малахова с Мариной Виноградовой. Чудом уцелели Ира Себрова с Руфой Гашевой. Самолет врезался в землю, но они выбрались из-под обломков почти невредимыми.

С первыми проблесками дня полетели на розыски. Маршруты были известны, и вскоре на снегу увидели разбитые машины. Рядом с одной из них нашли Тормосину и ее штурмана Комогорцеву. Обломки второго самолета нашли неподалеку от полустанка. Солдаты и офицеры расположенной поблизости воинской части осторожно вытащили останки летчиц Ани Малаховой и Маши Виноградовой. Девушек похоронили на кладбище в Энгельсе. Весь полк переживал тяжелую утрату. Решением командования отправка на фронт была отсрочена. Всем было ясно, что необходимо доучиваться, совершенствовать летное мастерство. Занятия возобновились по новой, значительно расширенной программе» [8].

Полк задержали в Энгельсе для дополнительной тренировки, и только через два с половиной месяца, 23 мая 1942 года, был получен приказ о вылете на фронт.

В мае 1942 года авиация фронтов была объединена в воздушные армии. Приказом народного Комиссара Обороны от 7 мая 1942 года №0085 «В целях наращивания ударной авиации и успешного применения массированных авиаударов, объединить авиационные силы Южного фронта в единую воздушную армию, присвоив ей наименование «4-й Воздушной армии». 22 мая 1942 года формирование 4-й Воздушной армии было завершено. Командующим армией был назначен генерал-полковник Константин Андреевич Вершинин. Первоначально в 4-ую Воздушную армию вошли 216-я, 217-я, 229-я истребительные, 218-я ночная бомбардировоч-

ная, 219-я бомбардировочная, 230-я штурмовая авиационные дивизии и семь отдельных смешанных авиационных полков.

588-й ночной легкобомбардировочный полк поступил в подчинение командира 218-й ночной бомбардировочной дивизии полковника Дмитрия Дмитриевича Попова.

Из воспоминаний маршала авиации Константина Андреевича Вершинина: «В состав армии влился 588-й ночной легкобомбардировочный авиационный полк, укомплектованный женщинами. Командиром здесь была старший лейтенант Е. Д. Бершанская, заместителем по политчасти — батальонный комиссар Е. Я. Рачкевич, начальником штаба лейтенант И. В. Ракобольская.

И вот командование необычного полка пришло ко мне на доклад. Это были молодые женщины, даже девчата — застенчивые, скромные, волнующиеся. Приняв официальный рапорт, я предложил им сесть и спросил, как они совершили перелет на фронт.

— Перелетели хорошо, никто не отстал, не заблудился, — ответила Бершанская.

В тот же день я побывал на аэродроме, где базировался женский полк, и познакомился с его личным составом. Во время беседы мы коснулись многих важных тем. Потолковали о качестве индивидуальной подготовки, об особенностях полетов в лучах прожекторов, о посадках по сигнальным фонарям и т. д. Когда все вопросы были выяснены, я сказал, что 588-й полк поступает в распоряжение командира 218-й ночной бомбардировочной авиадивизии полковника Д. Д. Попова.

— Разрешите узнать, товарищ генерал, какие задачи выполняет эта дивизия? — поинтересовалась Бершанская.

— Разные. А вообще, — в шутку добавил я, — полковник Попов такой «купец», который «покупает» самолеты всех типов. У него есть СБ и Р-5. А теперь будут и У-2. На месте, на аэродроме Труд Горняка, ознакомитесь с ними, товарищи. Желаю успехов.

Не прошло и дня, как о женском полку снова пришлось говорить.

— Товарищ командующий, — позвонил мне командир 218-й дивизии Дмитрий Дмитриевич Попов, — докладываю: принял сто двенадцать барышень. И что я буду делать с ними?

В голосе Попова проскальзывала досада.

— Они не барышни, Дмитрий, Дмитриевич, а полноценные летчицы, — ответил я полковнику. — И, как все будут воевать с врагом. Только не сразу посылай их в пекло, постепенно вводи в строй. Запланируй им пока ознакомительные полеты к линии фронта, пусть изучают район боевых действий, привыкают к фронтовой обстановке.

— Все это я сделаю, товарищ генерал, но ведь такого еще не было, чтобы женщины воевали в воздухе.

— Не было, Дмитрий Дмитриевич, — согласился я с Поповым. — Зато тебе первому придется учить их боевой работе. И отвечать за них, разумеется.

В дальнейшем комдив постоянно информировал меня об учебе и боевых делах женского полка. В начале июня он снова доложил:

— Сегодня был на партсобрании у Бершанской. Вы знаете, товарищ командующий, какое они приняли решение? Работать так, чтобы полк стал одним из лучших в армии.

— Вот видишь, а ты говорил «барышни»… Они еще покажут, на что способны советские девчата! Это ведь воспитанницы Героя Советского Союза Марины Михайловны Расковой.

Полк и в самом деле быстро вошел в строй, отлично воевал, неустанно совершенствуя тактику бомбометания ночью, нанося противнику ощутимые потери. Впоследствии он был преобразован в 46-й гвардейский. Не случайно пленные гитлеровцы называли По-2 «ночными фельдфебелями»: они постоянно висели над окопами и траншеями, и некуда было от них деться» [9].

С мая 1942 года по март 1943 года летчица Мария Смирнова воевала в должности заместителя командира авиаэскадрильи. С марта 1943 года по октябрь 1945 года она — командир эскадрильи [10].

Оборона Кавказа

Май — июнь 1942 года. 24 мая 1942 года женский авиаполк вылетел на фронт, к тому времени в полку было 112 девушек в возрасте от 17 до 25 лет. Самой молодой из них, Ольге Голубевой, 18 лет исполнилось лишь в сентябре 1942 года. Самыми опытными летчицами полка были: Ирина Федоровна Себрова (28 лет), Нина Максимовна Распопова (29 лет), Евдокия Давыдовна Бершанская (29 лет), Магуба Гусейновна Сыртланова (30 лет). Полк имел тогда 20 самолетов и был разделен на 2 эскадрильи по 10 самолетов в каждой, командирами эскадрилий назначили Любовь Ольховскую и Серафиму Амосову.

«В начале формирования в полку было всего 20 самолётов ПО-2, затем их количество увеличилось до 45 самолетов. Самолет ПО-2 авиаконструктора Поликарпова был в то время лучшим самолётом для обучения: лёгкий и манёвренный, простой в управлении, почти никогда не сваливался в штопор, позволял садиться практически на любую площадку, его двигатель работал одинаково хорошо как на бензине, так на топливе „дизель“. Но это был ничем не защищённый самолёт, без бронеспинки, его максимальная скорость — 100 километров в час, он был уязвим даже для пистолетного выстрела. Для уменьшения полётного веса лётчицы летали на нём без спасательных парашютов до августа 1944 года» [11].

Полк был направлен на Южный фронт, когда фашисты рвались к Дону, пытались форсировать реку Миус. В тот же день, 24 мая 1942 года авиаполк прибыл на свое первое место дислокации в поселок Дуванное совхоза «Труд горняка», что между городами Краснодон и Суходольск в то время Ворошиловградской (Луганской) области. «…Нет, совсем не так я представляла себе фронт. Небольшой донбасский поселок Труд Горняка под Краснодоном. Мирные белые хатки. Густая трава по пояс, а в траве ромашки и клевер. Легкомысленно щебечут птицы в кустах, прыгая с ветки на ветку. Разве это похоже на войну?» [12].

Тщательная маскировка помогала скрывать аэродром в опасной близости от линии фронта. На аэродроме слышался постоянный гул от взрывов бомб и артиллерийских снарядов. Грозным заревом пылали на западе огни пожаров. Тщательная маскировка днем и ночью, постоянная опасность воздушного налета, беспрерывный орудийный грохот — вся атмосфера быстро ввела девушек полка в тревожный ритм жизни прифронтовой полосы.

588-ой женский бомбардировочный ночной полк прибыл на Южный фронт и вошел в состав 218-й дивизии 4-й Воздушной Армии. Это были трудные дни отступления частей Южного фронта от Ворошиловграда и Ростова. Поэтому в армии некогда было особенно их учить и постепенно вводить в строй, и в ночь на 9 июня 1942 года полк начал воевать.

«Первыми на боевое задание вылетели экипажи командира полка Евдокии Бершанской и командиров эскадрилий — Серафимы Амосовой и Любови Ольховской. В эту ночь никто не спал. Сначала ждали возвращения экипажей с задания, а потом до рассвета стояли на аэродроме, мучительно вслушиваясь в разнообразную серенаду звуков военного неба. Из боевого вылета вернулись только два самолета — Бершанской и Амосовой. Над линией фронта они попали в зенитный обстрел, но сумели вывести машины к цели, отбомбиться и вернуться домой. О судьбе экипажа Ольховской в полку долго ничего не знали. Утром жители увидели сбитый самолет, а в его кабинах двух безжизненных летчиц. Первый боевой вылет полка — и сразу потери» [13].

Из воспоминаний маршала авиации Константина Андреевича Вершинина: «В ночь на 9 июня женский полк принял первое боевое крещение. Провожать экипажи в полет пришли командир дивизии Д. Д. Попов и комиссар А. С. Горбунов. На задание вылетали экипажи Е. Д.

Бершанской, командиров эскадрилий С. Амосовой и Л. Ольховской. Им предстояло нанести бомбовый удар по живой силе противника в районе Снежного и Никифоровки.

При подходе к цели вражеские зенитки обстреляли самолет Бершанской. Маневрируя, она вышла к намеченному пункту и с высоты 600 метров сбросила бомбы. Ее примеру последовал экипаж Амосовой. В это время зенитный огонь усилился. Несколько осколков угодило в машину Бершанской, но летчица не растерялась и сумела вывести самолет из-под обстрела. Так же поступила и Амосова.

А вот третьему экипажу не повезло. Во время бомбежки Л. Ольховская и В. Тарасова получили тяжелые ранения и в районе поселка Красный Луч произвели вынужденную посадку. Там местные жители и похоронили отважных девушек» [14].

«Темно, ни единого огонька. Летит командир полка, за ним Люба Ольховская, Вера Тарасова. Я училась с ними в Херсонской авиационной школе. А Люба Ольховская — такая красивая девочка, глаза голубые, щечки красненькие. У меня на глазах прожектора их взяли, сразу же огонь — все, и самолет сбит. И вот тогда только понимаешь — вот что такое война. Смотрим это место, где были те девочки, где спали — оно уж пустое» [15].

Любовь Ольховская и Вера Тарасова погибли возле города Снежное Донецкой области, что в 70 километрах от места базирования авиаполка. Уже после войны в газету «Правда» пришло письмо от жителей небольшого поселка в Донбассе. Они писали, что в июне 1942 года над их поселком был сбит самолет По-2. Он упал недалеко. Утром они нашли сбитый самолет, в кабинах сидели две женщины. Они были мертвы. В письме описывали их внешность. Тайком их похоронили, но не знали их имен. Через двадцать лет после Победы написали в газету с просьбой найти родных этих девушек: «Сообщите их родным, пусть приедут к нам. Если живы их матери, они будут и нашими матерями, братья будут и нашими братьями» Письмо редакция переслала в Совет полка. Было ясно, что речь идет о Любе Ольховской и Вере Тарасовой. Комиссар полка Е. Я. Рачкевич поехала туда, могилу вскрыли, и по всем признакам опознали летчиц женского полка. Их перехоронили на площади города Снежном Донецкой области.

Вместо погибшей Ольховской командиром эскадрильи была назначена Дина Никулина, командиром второй эскадрильи оставалась Серафима Амосова.

«Многие экипажи отказывались брать с собой и пулемёты для отражения атаки. Лётчицы предпочитали взять с собой больше бомб, так, чтобы их вес доходил до 300 килограммов. Девушки в полку сами придумали систему крепления для навески бомб и тросовое управление сбросом бомб из кабины лётчика. В связи с большой уязвимостью самолёта полёты на бомбометание лётчицы выполняли ночью. За ночь делали по 6 — 8 вылетов, а зимой, когда ночи намного длиннее, до 12 вылетов. В таких полётах девушки отдавали все свои силы. Бывало, от усталости засыпали в полёте, а многих из них после посадки прямо из кабин в казарму относили на руках» [16].

Июль — декабрь 1942 года. В июле 1942 года полк перебазировался на аэродром станицы Эльхотово, оттуда 13 августа — в станицу Ассиновскую по дороге на Владикавказ. Там простояли 5 месяцев до февраля 1943 года, оттуда перелетели в станицу Ольгинскую, а потом — в станицу Солдато-Александровскую Ставропольского края, затем в станицу Ново-Джерилиевскую. Перебазирование продолжалось до конца марта 1943 года.

В июле 1942 года полк наносил бомбовые удары по переправам через реки Миус, Северный Донец, Дон; по войскам противника, движущимся по дорогам Сальских степей и в пригородах Ставрополя. На ночных бомбардировщиках «По-2» отважные летчицы вместе со всеми частями Военно-Воздушных Сил наносили сокрушительные удары по врагу, разрушая переправы и оборонительные сооружения, уничтожая технику и живую силу противника.

25 июля 1942 года немцы начали операцию «Эдельвейс» по захвату Кавказа и Бакинского нефтяного района. Битва за Кавказ длилась 14 месяцев, к концу 1942 года обстановка начала

меняться в нашу пользу. На Таманском полуострове немцы организовали глубоко укрепленную линию обороны с дотами и дзотами.

Из воспоминаний маршала авиации Константина Андреевича Вершинина: «Практика разведывательных и боевых полетов показала, что погода в горных лабиринтах чрезвычайно изменчива и коварна. Нередко бывало так: перед вылетом небо над аэродромом ясное, а на маршруте вдруг появляются или плотная завеса тумана, или низкие облака. Экипажи каждую секунду подстерегает опасность врезаться в гору. Особенно тяжело приходилось летчикам 218-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии, в составе которой воевал женский полк Е. Д. Бершанской. Однако война не считается ни с характером местности, ни с условиями погоды, ни с тем, что на самолетах летают не только мужчины, но и женщины» [17].

Немецкое командование разработало военную операцию «Эдельвейс» по захвату Кавказа, прежде всего, нефтедобывающих районов Грозного и Баку. Попытки немцев по захвату этих районов длились с 25 июля по ноябрь 1942 года. В ходе проведения этой операции немцы смогли захватить города: Ростов-на-Дону, Краснодар, Ставрополь, Майкоп, Моздок, Анапу, Тамань, значительную часть Новороссийска. Остановить наступление противника удалось за счет подошедших резервов к началу ноября 1942 года.

Личный состав переименованного 46-го женского авиаполка участвовал в обороне Владикавказа. Уничтожал скопления войск и техники противника в районах Моздок, Прохладная, Дигора. Добротную боевую закалку девушки полка получили в предгорьях Кавказа осенью 1942-го. Горная местность, сложные метеорологические условия создавали большие трудности в полетах, но, преодолевая их, летчицы повышали свое летное мастерство. Здесь, на Северном Кавказе, враг познал силу и точность бомбовых ударов советских летчиц.

«К началу сентября 1942 года фашистские войска продвинулись к горным перевалам Кавказа. Упорное сопротивление советских войск под Сталинградом заставило врага перебросить с кавказского направления на Волгу часть своей армии. Однако положение на Закавказском фронте по-прежнему оставалось очень напряженным. Личный состав полка участвовал в обороне Владикавказа. Бомбы, сброшенные девушками, уничтожали скопление войск и техники противника в районах Моздок, Ищерская, Прохладная, Дигора» [18].

7 ноября 1942 года в станице Ассиновской было объявлено общее построение полка в длинном коридоре одноэтажной школы. Прибыл командующий Закавказским фронтом генерал армии Иван Владимирович Тюленев и командующий ВВС фронта Константин Андреевич Вершинин. После построения все командование собралось в штабе полка, летчицы доложили командующему о своей работе и своих проблемах, в том числе о громадных кирзовых сапогах и мужской формой. Через какое-то время сняли со всех мерки и прислали летчицам коричневые гимнастерки с синими юбками и красные хромовые американские сапожки, которые сразу же промокали от воды или росы.

Долго после этого считалась форма с юбками «Тюленевской», и надевали ее по приказу полка: «Форма одежды парадная», в том числе, когда получали Гвардейское знамя. Вскоре после посещения полка Тюленевым пришло письмо от Вершинина:

«Т. Бершанская! И все твои бесстрашные орлицы, славные дочери нашей Родины, храбрые летчицы, механики, вооруженцы, политработники! Приветствую и крепко жму руку.

1. Посылаю некоторое количество хотя и не предусмотренных «по табелю», но практически необходимых принадлежностей туалета. Кое-что имеется в готовом виде, а часть в виде материала, т. е. необходима индивидуальная пошивка. Я думаю, с последним справитесь. Распределение сделайте своим распоряжением. Получение прошу подтвердить.

2. Материал на присвоение полку звания Гвардейского — на подписи. Заслуги полка у всех вызывают единодушное одобрение. Заботу о всех вас проявляет лично т. Тюленев.

3. Приказы по индивидуальным правительственным наградам подписаны в отношении вашего полка — без изменений. Искренне поздравляю награжденных и желаю всем вам боевых успехов.

4. В отношении двух девушек, допустивших ошибку, — не нарушайте товарищеской обстановки. Дайте им возможность спокойно работать, а через некоторое время возбудите ходатайство о снятии с них судимости. Я уверен, что в конце концов они, так же как и все остальные, будут достойны правительственной награды.

5. При возможности прошу сообщить, какие у вас есть нужды и просьбы. Будьте здоровы! Желаю успеха в боевых делах!

Командующий ВВС фронта К. А. Вершинин» [19].

Из воспоминаний маршала авиации Константина Андреевича Вершинина: «7 ноября состоялся митинг и в 46-м гвардейском ночном бомбардировочном авиаполку, которым командовала Е. Д. Бершанская. Эту часть я посетил вместе с командующим войсками Закавказского фронта генералом армии И. В. Тюленевым. Он поздравил личный состав с боевыми успехами и наградил десять человек орденами и медалями, а тридцати двум девушкам вручил памятные подарки — часы. Одновременно дал распоряжение сшить героиням парадную форму» [20].

Январь — февраль 1943 года. Авиаполк в составе 218-й бомбардировочной авиационной дивизии 4-ой Воздушной армии участвовал в освобождении городов: Георгиевска (10 января 1943 г.), Невинномысска (20 января 1943 г.) — в ходе Северо-Кавказской операции Северной группы войск Закавказского фронта. Полк участвовал в прорыве оборонительных линий противника на реке Терек и в наступательных операциях наземных войск в районе Ставрополя и долины реки Кубань. Стремительное наступление советских войск в начале 1943 года на южном крыле советско-германского фронта требовало беспрерывной поддержки авиации. К весне 1943 года был освобожден от гитлеровцев Северный Кавказ. В память о героях этой битвы в 1944 году была учреждена медаль «За оборону Кавказа».

Приказом Народного комиссара обороны №64 от 8 февраля 1943 года за мужество и героизм личного состава в боях с немецкими захватчиками 588-й женский полк получил почетное звание «Гвардейский» и был переименован в 46-й Гвардейский ночной легкобомбардировочный авиационный полк.

Бои на Таманском полуострове

Февраль — октябрь 1943 года. В феврале 1943 года советские войска вышли к Таманскому полуострову, где встретили упорное сопротивление противника на мощных оборонительных линиях под общим названием «Голубая линия».

Начались бои авиаполка за Таманский полуостров. Летать на задания приходилось под сильным зенитным заградительным огнем противника, в сложных условиях не только по маршруту и над целью, но и при взлете и посадке. Постоянные налеты бомбардировочной авиации врага не давали возможности мигнуть даже карманным фонариком. На аэродроме соблюдалась максимальная маскировка: стартовые огни не зажигались, взлет и посадка производились в полнейшей темноте, летчикам запрещалось пользоваться бортовыми огнями.

В начале апреля 1943 года полк остановился в станице Пашковская, что в 3 километрах от Краснодара. Провели дополнительные тренировки: полеты в лучах прожекторов, посадки при минимальном числе стартовых огней, отыскание своего аэродрома в условиях строгой светомаскировки.

В ночь на 1-ое апреля 1943 года во время тренировочных полетов на четвертом развороте самолет Юли Пашковой и Кати Доспановой столкнулся с самолетом командира эскадрильи

Полины Макогон и Лидии Свистуновой. На земле слышали треск и грохот от падения машин, они полностью были разбиты. Макогон и Свистунова погибли сразу, Пашкова умерла 4 апреля.

Гвардии лейтенант Макогон Полина Александровна, гвардии младший лейтенант Свистунова Лидия Александровна, гвардии старший сержант Пашкова Юлия Федоровна, погибшие в ночь на 1 апреля 1943 года, были похоронены в братской могиле станицы Пашковская на окраине Краснодара.

Там же похоронена Герой Советского Союза гвардии лейтенант Носаль Евдокия Ивановна, погибшая в ночь на 23 апреля 1943 года.

Из воспоминаний маршала авиации Константина Андреевича Вершинина: «Апрельской ночью 1943 года в районе Новороссийска командир экипажа Евдокия Носаль и штурман Ирина Каширина выполняли второй полет на боевое задание. Опытная и смелая летчица, имевшая к этому времени уже 353 боевых вылетов, уверенно вышла к цели. Во время бомбометания вражеские зенитки открыли огонь. Умело используя маневр, Носаль ушла из зоны огня и взяла курс на свою территорию. Но примерно через три-четыре минуты ее самолет был атакован «мессершмиттом». Противник имел преимущества и в скорости и в вооружении. Евдокия Носаль маневрировала, уходя от прицельного огня, но все-таки некоторые снаряды настигали ее машину.

Очередной удар пришелся по кабине. Вспышка на мгновение ослепила Ирину Каширину. Потом она почувствовала, что По-2 беспорядочно падает, и, взглянув на подругу, увидела, что та уткнулась головой в приборную доску.

Оказавшись в такой сложной обстановке, Каширина решила вывести машину в горизонтальный полет. Еще недавно она работала механиком, любила свое дело, но ей хотелось летать, бить фашистов, и девушка настояла на своем. За короткий срок Каширина переучилась на штурмана, и вот в 43-м полете случилась беда. Ее любимая подруга летчица убита и неподвижно замерла, крепко сжав руками штурвал.

С большим трудом Ирине удалось взять на себя ручку управления. Выровняв машину, она осмотрелась: впереди показался горный хребет. Началась сильная болтанка, и Каширина решила обойти горы по ущелью.

Благополучно миновав это опасное место, Ирина «привязалась» к железной дороге и по ней долетела до линии фронта. Здесь снова попала под зенитный огонь. Ей хотелось обойти опасность, но сознание, что силы ее иссякнут и она не сможет посадить самолет, влекло ее только вперед. Наконец показался аэродром. Ирина вспомнила, как ее подруга производила расчет на посадку. Повторяя ее действия, сконцентрировав всю волю, она сумела приземлиться.

Гвардии младшему лейтенанту Евдокии Носаль было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, а Ирина Каширина была удостоена ордена Ленина» [21].

К средине апреля 1943 года немцы сконцентрировали на аэродромах Крыма и Кубани более 1000 самолетов. В это пекло военных действий был направлен 46-ой гвардейский легкобомбардировочный женский авиационный полк под командованием Евдокии Бершанской.

После Пашковской полк перелетел в большую кубанскую станицу Ивановскую и долго, с мая по сентябрь 1943 года вылетал из нее. Жили в школе, спали на нарах. Здесь произошло значимое событие ***— 10 июня 1943 года полку вручили Гвардейское знамя, с того времени полк стал именоваться «Гвардейским».***

«В ночь на 18 июля 1943 года возле немецких укреплений „Голубая линия“ погибли Полина Белкина и Тамара Фролова. Их самолет был подбит, девушки начали планировать, при посадке он зацепился за большую грушу и загорелся. Немецкие офицеры приказали военнопленным забросать горящий самолет песком, чтобы он не стал ориентиром для советских самолетов. На другой день немцы приказали убрать сгоревший самолет дальше от блиндажа, при этом обнаружили два женских трупа. По сохранившимся письмам и документам позднее

удалось установить фамилии погибших — Полины Григорьевны Белкиной и Тамары Ивановны Фроловой» [22].

С 11 июля 1943 года по 31 марта 1944 года полк находился в составе 132-й бомбардировочной авиационной дивизии 4-ой Воздушной армии и участвовал в освобождении городов: Анапы (21 сентября 1943 г.), Темрюка (27 сентября 1943 г.) — в ходе Новороссийско-Таманской операции Северо-Кавказского фронта.

Одна трагическая ночь запомнилась всем без исключения летчицам 46-го авиаполка — 1 августа 1943 г. В эту ночь погибли сразу четыре экипажа.

Для борьбы с «Ночными ведьмами» немецкое командование перебросило на участок группу истребителей. Это стало неожиданностью для советских летчиц. Сначала они недоумевали, почему немецкая зенитная артиллерия молчит, но при этом самолеты загораются и гибнут. Когда женщины догадались, что против них сражаются мессершмитты (истребители-низкопланы), полеты были остановлены. Но к этому моменту сгорело уже четыре экипажа. В ту ночь погибли: Анна Высоцкая со штурманом Галиной Докутович, Евгения Крутова со штурманом Еленой Саликовой, Валентина Полунина со штурманом Глафирой Кашириной, Софья Рогова со штурманом Евгенией Сухоруковой.

«А мы стоим на своем аэродроме и видим, как огненный факел падает на землю, — вспоминала Ирина Ракобольская. — Вы можете себе представить, как вы смотрите на то, как падает горящий факел, и знаете, что в это время там находится Галя Докутович? И вы знаете, что это она сейчас горит» [23].

Надежда Попова рассказывала: «Мы бомбы бросили, попали в склад с боеприпасами. Следующий самолет, который за мной шел, схватили прожектора, и ни единого выстрела с земли. И в это время заходит с воздуха истребитель и в упор расстреливает в прожекторах этот самолет. В эту ночь немцы впервые применили истребители. И у меня на глазах четыре экипажа сгорели. Это было самая большая потеря у нас за войну».

После поражения гитлеровцев на Курской дуге и перехода стратегической инициативы к Красной Армии, немцы в сентябре 1943 года приступили к эвакуации своих сил в Крым через Керченский пролив.

Личный состав полка принимал участие в наступательных операциях по прорыву оборонительной линии противника «Голубая линия» на Таманском полуострове и участвовал в освобождении Новороссийска. Оборонительная «Голубая линия» противника, протянулась от Новороссийска до Темрюка и была до предела насыщена средствами ПВО.

В сентябре 1943 года советские войска в районе Новороссийска начали решительный штурм укреплений немецкой «Голубой линии». Восемь экипажей под командованием заместителя командира полка Серафимы Амосовой вылетели в распоряжение ВВС Черноморского флота. С группой техников и вооруженцев выехала и гвардии майор Рачкевич. Основные же силы полка продолжали действовать на Таманском полуострове. Полеты над Новороссийском и его окрестностями требовали немалого искусства, отваги и выдержки.

В сентябре 1943 года «Голубая линия» была прорвана, советские войска перешли в решительное наступление. Двинулся вперед и женский авиаполк, который в первых числах октября остановился в станице Курчанской. Когда-то красивая кубанская станица была обезображена и испоганена врагом. Почти все дома разрушены, деревья либо сожжены, либо порублены, кругом следы опустошительной, злой силы. Всех предупредили, чтобы были крайне осторожны и ходили только по указанным дорожкам: вся земля густо начинена минами. За один только день минеры извлекли более трех тысяч мин.

Приказом Верховного Главнокомандующего №31 от 9 октября 1943 года за отличие в боях за освобождение Таманского полуострова полку было присвоено почетное наименование «Таманский», отныне он стал называться 46-м Гвардейским Таманским авиационным полком.

В двадцатых числах октября 1943 года полк перебазировался в Пересыпь Темрюкского района Краснодарского края и находился там до марта 1944 года. Оттуда летчицам предстояло летать через Керченский пролив в Крым, который находился в руках оккупантов. Пересыпь — небольшой рыбачий поселок на берегу Азовского моря. Похожие один на другой домики выстроились вдоль дороги, идущей из Темрюка в Тамань.

«С высоты маяка серпом гнется морской берег, шоссейная тропинка падает к камышам и маслинам и ведет дальше к холму Пересыпи, почти всегда закутанной солнечным дымом. За Пересыпью, под горою Блювакой, расползается в три конца Ахтанизовская, дальше — Сенная, Тамань, а в правую сторону — коса Чушка. Пересыпь когда-то была почтовой станцией. В одном старом журнале писали, что от почтовой станции Пересыпской до Ахтаназовского укрепления на протяжении шести верст простирается узкая полоска земли, покрытая сыпучим песком и сладким корнем» [24].

«Порою на поселок Пересыпь, где базировался женский авиаполк, обрушивались шквальные ветры. Скорость ветра доходила до ста километров в час. Тогда в полку объявлялась штормовая тревога, и все бежали на аэродром крепить машины. Ветер валил с ног, яростно швырял в лицо колючий песок, обрывал веревки, которыми привязывали плоскости к ввинченным в землю огромным штопорам» [25].

В поселке Пересыпь после войны был установлен памятник летчицам женского ночного бомбардировочного авиаполка Таисии Володиной и Анне Бондаревой, которые героически погибли на таманской земле в марте 1944 года. Памятник им установлен вблизи от могил на развилке улиц, названных их именами.

Помощь десантникам

После Тамани полк начал боевую работу по освобождению Крыма, для чего в период с 11 июля 1943 года по 31 марта 1944 года его включили в состав 132-й гвардейской бомбардировочной авиадивизии. Маленькие У-2 и По-2 участвовали во всех главных событиях, происходивших на крымской земле, пройдя путь от восточного побережья до Севастополя.

«С середины октября 1943 года полк летал через Керченский пролив в Крым, где поддерживал высадку десанта в Эльтигене. Кроме того наносил бомбовые удары по вражеским аэродромам, укреплённым пунктам, аэродромам, плавсредствам, на которых немцы пытались уйти из Крыма в Румынию» [26].

«Немцы, боясь, что их отрежут от переправ в Крым, устремились на Темрюк и Джигинское. Они спешили выйти к портам Чайкино, Кучугуры, Кордон и Тамань. А женский полк должен создать своими бомбовыми ударами пробки на дорогах, разрушать переправы, уничтожать живую силу и технику. Последним прибежищем немцев на Тамани была коса Чушка, возле которой самая узкая переправа в Крым шириной в 4,5 км» [27].

Ноябрь 1943 года — декабрь 1943 года. Керченско-Эльтигенская десантная операция по нанесению удара противнику в район Керчи и Эльтигена (сейчас в черте Керчи) была проведена в период с 31 октября по 11 декабря 1943 года. Целью операции было освобождение от немецких и румынских войск города Керчи, овладение портом Камыш-Бурун и дальнейшее освобождение Крыма от противника.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.