



Похожая история происходит и с Яковлевым (115 мбрап ВВС ТОФ), только у того путь до места посадки якобы на полчаса короче. Передал обоим, чтобы уточнили координаты. А сам думаю: наверняка они кружат где-то в районе Анадыря, но из-за сплошной облачности потеряли ориентацию. Приказываю и тому и другому снижаться и пробивать облачность. На всякий случай предупреждаю: облачность над Анадырем - 1500 футов (457 метров), видимость - 30 миль (55 км). Яковлев (115 мбрап ВВС ТОФ) выполнил приказание и минут через сорок доложил: «Иду на посадку!» - а Погорельский (26 шап ВВС ТОФ) молчит. Проходит еще час. Еще 20 минут. Ни слуху ни духу! Нервы не выдерживают тишины. Наконец слышу те же самые долгожданные слова: «Иду на посадку!» Где его носило все это время? Выясню по прибытии. За Яковлева (115 мбрап ВВС ТОФ) пришлось поволноваться еще на первой половине пути, пока он летел в «молоке» над гористой частью Аляски. В какой-то момент он сообщил: «Иду вслепую, самолет обледенел, высота 5000 футов». В более привычном для нас измерении - всего 1500 метров. А там под ним отдельные горы достигают шести тысяч метров! Срочно дал указание набирать высоту. И пообещал, что через час он выйдет к морю: там спокойнее, да и метеоусловия лучше... Ребят-то успокоил, а сам продолжал волноваться до тех пор, пока Погорельский (26 шап ВВС ТОФ), снижаясь над бухтой в Анадыре уже шестым, не сообщил: «Вижу за собой еще одного нашего!» Это была «Каталина», за штурвалом которой сидел Замятин (117 омбрап ВВС ТОФ). Итак, все семь машин - в Анадыре. Восьмая, капитана Петрушина, вернулась по моему приказу в Кадьяк. Когда отремонтируют поврежденный автопилот, он полетит в составе следующей группы. Передал мою благодарность всем благополучно долетевшим до нашей земли. КП покинул с радостным ощущением, что на сегодня мои переживания закончились...»

12 сентября последняя партия «Каталин» приземлилась в Анадыре, чтобы уже на следующий день взять курс на Магадан. Дальнейший путь над Охотским морем взяли на себя летчики-тихоокеанцы. Маршрут Магадан-Владивосток в 1380 миль (2558 км, 13 часов полета) обеспечивали частично экипажи Специальной авиационной группы, а в основном экипажи ВВС ТОФ, хорошо знавшие район и условия полета. Это значительно облегчило подготовку последнего участка пути. 3 сентября в 6 часов утра 4 экипажа взяли курс на Владивосток. Весь маршрут проходил над морем, вдоль береговой черты и был несложным.

Так был освоен еще один воздушный путь из Америки в Советский Союз, по которому до 12 сентября 1944 года наши летчики закончили перегонку «Каталин» для ВВС ТОФ.

Экипаж И.П. Замятина (117 омбрап ВВС ТОФ) дважды прошел по этой трассе, а Николай Васильевич Погорельский (26 шап ВВС ТОФ) и Дмитрий Александрович Яковлев (115 мбрап ВВС ТОФ) трижды преодолели описанный маршрут.

Все «Каталины», приписанные к Тихоокеанскому флоту, собирались под Владивостоком в бухте Суходол.

Спецгруппа подполковника Чибисова свою миссию в Кадьяке выполнила. Советский Союз получил три десятка больших гидросамолетов PBN-1, крайне необходимых тихоокеанцам. 14 сентября подполковник Чибисов и работавшие с ним в Кадьяке специалисты вылетели в Анкоридж. До свиданья, Кадьяк!

PBN-1 «Номад» для ЧФ

В Анкоридже их ожидала группа возвратившихся из Советского Союза перегонщиков во главе с майором Пискарёвым, который привез командиру спецгруппы пакет от генерала А.А.Кузнецова. Генерал сообщал Максиму Николаевичу, что уполномочен еще раз передать ему и его подчиненным личную благодарность генерал-полковника С.Ф. Жаворонкова за проделанную большую работу. «Теперь, - писал Кузнецов, пересказывая его слова, - предстоит выполнить новое ответственное правительственное задание. Подробную инструкцию по прибытии к месту вашей постоянной дислокации вам выдадут в советском посольстве в Вашингтоне».



Командир экипажа Н.Е.Дорофеев 16 мбрап ВВС ТОФ,
второй пилот А.М.Тартаковский, штурман П.М.Беляев 16 мбрап ВВС ТОФ

По дороге из Кадьяка в Элизабет-Сити Чибисов на пару часов задержался в Вашингтоне для встречи с помощником военно-морского атташе СССР в США подполковником В.В.Максимовичем, курировавшим по дипломатической линии поставки американской авиатехники в СССР. Максимович сообщил об очередном правительственном задании.

Для Черноморского флота и полярной авиации Главсевморпути было выделено 59 машин. Их перегон осуществлялся самым длинным «южным маршрутом». Спецгруппа Чибисова должна была освоить новый для нее «южный маршрут» перегонки, общая протяженность которого составляла 10500 миль (более 18 000 км, почти половина земного экватора). На этом полукругосветном пути гидросамолеты, предназначенные для Черноморского флота СССР, должны были лететь из США в Бразилию, чтобы пересечь Атлантический океан в самой узкой его части. Затем трасса шла над странами Северной Африки и Ближнего Востока и через воздушное пространство Ирана сворачивала в направлении Потти или Баку (откуда гидросамолеты перебрасывались в Севастополь). Маршрут получился изломанный, чтобы пройти в стороне от районов боевых действий. Лётчикам предстояло преодолеть тропическую жару, сильные грозы и ливни. Перегон осуществлялся в период с 28 сентября 1944 года по 28 марта 1945 года.

В соответствии с условиями, поставленными американцами, пришлось перегонять одновременно не по четыре, а только по два самолета. Перегонять по такому маршруту предстояло не только хорошо освоенные спецгруппой Чибисова гидросамолеты PBN-1 «Номад», но и «Каталины» модели PBY-6A «Амфибия», с выдвигающимися шасси, способные садиться не только на воду, но и на сухопутные площадки.

«Амфибия» значительно превосходила предыдущую модель комплектацией бортового оборудования. Самым ценным элементом ее оснастки была радиолокационная станция, делающая экипаж «зрячим» на больших расстояниях. Благодаря наличию РЛС на машинах PBY-6A могли устанавливаться особые прицелы для точного бомбометания. Это была весьма эффективная новинка. После ее появления у ВВС США американские летчики даже ночью могли эффективно обнаруживать и уничтожать вражеские подводные лодки.



В перелётах по «южному маршруту» участвовали и лётчики тихоокеанцы:

28.09.44 г. Первую пару по «Южному маршруту» в СССР повел экипаж Абрамова 16 мбрап ВВС ТОФ, затем 01.10.1944 г. экипаж Замятина 117 омбрап ВВС ТОФ, 4.10.1944 г. и 11.12.1944 г. пара — Погорельского 26 шап ВВС ТОФ и Яковлева 115 мбрап ВВС ТОФ, 03.11.1944 г. Чиков 63 мбраэ ВВС ТОФ, 6.12.1944 г. Спиридонов 16 мбрап ВВС ТОФ, 9.12.1944 г. - Ярошенко 117 омбрап ВВС ТОФ, Меделян 16 мбрап ВВС ТОФ, Дорофеев 16 мбрап ВВС ТОФ

Экипажи из спецгруппы Чибисова по несколько раз пересекали океан. Каждый перелет надо было готовить со всей тщательностью, не жалея сил и не упуская из виду ни одной мелочи. На маршрутах случались самые разные ЧП. От простого, как у Яковлева (115 мбрап ВВС ТОФ), на самолете которого вдруг отказал спидометр, до чреватого самыми тяжелыми последствиями, как у Меделяна (16 мбрап ВВС ТОФ), который на одном из этапов перелета обнаружил, что в его «Каталину» залили бензин, смешанный с водой. Но и тот и другой долетели до цели. Причем Меделяну пришлось срочно возвращаться на аэродром вылета и в кромешной темноте южной ночи садиться на фарватер реки, ширина которой была не более 35 метров.



Морские летчики из спецгруппы по перегонке гидросамолетов из США в СССР

Не просто было лётчикам преодолевать «южный маршрут». Вот как проходил полёт майора Н.Ф. Пискарёва (65 АПСН ГУ ВВС) заместителя командира группы по лётной работе – комиссара группы и лейтенанта Н.Е. Дорофеева (командир корабля 16 мбрап ВВС ТОФ).

Лететь предстояло днем и ночью, в тропическую жару, при возможных ливнях и грозах. Ориентировка — по радиомаякам и астрономическая. Прокладывать маршрут командующий военно-воздушными силами ВМФ маршал авиации С.Ф. Жаворонков приказал майору Н.Ф.Пискареву. Стартовали вечером 9 октября 1944 года... Огни слева по курсу означали, что самолет приближается к «Бермудскому треугольнику» - сравнительно небольшому району Атлантики между Бермудами, Майами на Флориде и Пуэрто-Рико — одно из самых страшных мест на земном шаре для моряков и летчиков. По заблаговременно составленным прогнозам погоды, даже по сиюминутным данным, полученным со спутников, в этом треугольнике может быть тишь да гладь, а на самом деле в эти же самые минуты бесследно исчезают корабли и самолеты. Пискарев Н.Ф. вспоминал:

«Вышли по плану курсом на Сан-Хуан о. Порто-Рико. При пересечении ночью мощного теплового фронта испытали немалые неприятности. Достаточно сказать, что полет в грозовой облачности продолжался свыше 6 часов».

Синоптики предсказали Пискареву также и «сильную грозовую деятельность» 9 октября на пути к Сан-Хуану. Но то ли прогноз был недостаточно детальным и настораживающим, то ли «атлантического опыта» у наших летчиков еще не хватало... Начало полета было и в самом деле спокойным. И слой туч, постепенно закрывавший звезды, казался издали совсем мирным. Пробыть его решили впрямую. В облачность вошли снизу, на трехстах метрах, с набором высоты. Связь с аэродромом сделалась неустойчивой, все больше мешали разряды. Усилилась болтанка. Впереди начинают проблескивать молнии, и по ним, по их расположению видно, что грозовой фронт непреодолимо высок... Вот она, настоящая беда! В этом уверены и командир, и второй пилот, лейтенант Дорофеев (командир корабля 16 мбрап ВВС ТОФ). Они молча переглядываются, но и сами еще не понимают, что главная беда — не гроза, а все учащающиеся самовольные попытки самолета то взмыть вверх, то провалиться. Его попеременно подхватывают кратковременные, однако сильные восходящие и нисходящие воздушные потоки. Молнии сверкают ближе и ближе, пока не превращаются в сплошную ломаную сеть вокруг, их разряды тоже бросают машину вверх, вниз, в стороны. И возвращаться уже поздно: обстановка изменилась быстро, не заметили, как гроза обступила со всех сторон. Видимо, где-то здесь был центр грозового фронта. Новый бросок, сильнее всех прежних, вывел из строя автопилот. Сетка молний еще сгустилась, они сверкали, перекрывая одна другую, и каждая могла ударить в самолет. Мало того, из-за них летчики плохо разбирали показания приборов. Пискарев и Дорофеев задернули черные светонепроницаемые шторы на

боковых окнах. Отказала радиосвязь. Магнитные компасы дурят, их стрелки мечутся, потеряв север и юг. Остается гирокомпас: он пока держится. А внизу едва ли не хуже. Молнии гуще, их треск оглушительнее, к тому же тропический ливень. Потоп, всемирный потоп, под тугими ударами струй лодка гудела котельным гулом, ее фюзеляж, считавшийся герметичным, «потек». Вода проникала в кабину сквозь какие-то микрощели, не обнаруженные заводским контролем, сквозь резиновое уплотнение пилотского фонаря, струилась внутри по стеклам... И в тот же миг, словно бы его только и дожидаясь, самолет буквально стал на хвост — под углом, как потом прикинули по памяти, градусов в шестьдесят. Летчики не видели этого, а почувствовали, опрокидываясь на спину. Определить что-либо они не могли - авиагоризонт вышел из строя: его зашкалило, на такие углы он не был рассчитан. Теряя скорость и почему-то грубо вибрируя, ставшая дыбом машина поползла вверх... Вернее, если верить указателю скорости, еле ползла, и все медленнее, — стрелка указателя возвращалась влево, к нулю; судя же по высотомеру, неслась с огромной, недопустимой скоростью, — стрелка прибора обегала круг за кругом. Лодка попала в могучий восходящий поток, он ее и поставил на дыбы. И если машину сию минуту не вытянуть из этого потока, не вернуть в более или менее нормальное положение, она вот-вот сорвется в штопор или развалится на куски. Моторам дан полный газ, форсаж... Не помогло, — поток был намного сильнее. Пискарев давил и давил на штурвал. И лейтенант Дорофеев давил, молча, упорно. Пока рули на машину не действовали, и все же ощущалось, что еще немного — и подействуют. Ведь где-то, на какой-то высоте поток должен ослабнуть! Ослаб он только после четырех тысяч метров. А на пяти самолет наконец выровнялся.

И вот на измотанных людей, на измученную машину, оставшуюся без автопилота и связи, обрушился новый вертикальный воздушный порыв, на этот раз какой-то сумасшедшей силы, опять поставивший лодку на хвост и за несколько секунд подбросивший ее вверх еще на семьсот метров. Самолет должен был рассыпаться. Но не успел. Пилоты овладели машиной всего на несколько мгновений, вслед за которыми почувствовали, что ее нос неудержимо опускается, а их самих отрывает от сидений. Планка авиагоризонта опять скрылась, на этот раз за нижней рамкой прибора, — и в глазах потемнело, кровь прилила к голове. Самолет, став теперь на нос, хвостом кверху, устремился сквозь облака к земле — попал, очевидно, в нисходящий воздушный поток. Теперь действия летчиков — прямо противоположны тем, что при броске вверх. Штурвал — на себя, чтобы при малейшей возможности рули высоты опустили хвост самолета и подняли нос. Газ сброшен до минимума, только чтобы моторы не заглохли. Скорость, однако, продолжает нарастать. Крылья начали подрагивать. Что это за вибрация? Бывает такая, что пиши пропало! Она сродни резонансу (флаттер): попав в него, самолет словно взрывается и сыплется с неба обломками. Неуправляемый полет носом вниз вместе с потоком занял, судя по высоте и средней скорости снижения, всего около минуты. Из облаков вырвались на высоте триста метров. По-прежнему гремела гроза, лил дождь, но все это были сушие пустяки по сравнению с пережитым. Когда наконец пробились к чистому небу, проверили время: сражение со стихией продолжалось больше шести часов.

Дальнейшие перипетии по сравнению с этой показались ничтожными. Как они тогда уцелели, до сих пор не очень ясно. Ничего подобного авиационная наука не предусматривала, летная практика не знала.

Наиболее полный из известных разборов этого полета состоялся уже после войны, на научно-практической конференции в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), посвященной необыкновенным летным «случаям». Полет разбирали почти без математических выкладок, — никаким формулам он не поддавался, не укладывался в них. Было решено, что спасти экипаж и машину помогли не столько следование инструкциям, сколько способность не теряться во внезапно возникающих критических ситуациях и высочайший, артистичный профессионализм Пискарева и Дорофеева.

15.10.1944 г. Пришли два новых самолета для экипажей Леонова и Чикова (63 мбраз ВВС ТОФ) с завода «Флойд Беннет Филд» (Бруклин, штат Нью-Йорк) «амфибии» РВУ-6А с невиданными ранее антеннами радиолокационного прицела «Норден». От советских

представителей в Вашингтоне и от командира спецгруппы, требовали обеспечить скорейшую отправку очередных «Каталин» с таким устройством. Совершенно секретные достижения американской военно-технической мысли, заложенные в прицеле «Норден», ценились так высоко и оберегались так тщательно, что в начале войны этот прицел американцы отказались поставлять даже братской Британии, несмотря на личную просьбу Черчилля, направленную президенту США. Когда (уже после войны) выяснилось, что Сталин получил от Рузвельта секретное устройство, в котором было отказано Черчиллю, разразился скандал.

В ночь с 11 на 12 января 1945г при взлете ночью с гидроаэродрома Элизабет-Сити (США) на перелёте в Сан-Хуан (Пуэрто-Рико) разбился самолет PBN-1 (№02915). Экипаж во главе с командиром корабля капитаном Н.М. Чиковым 63 мбраэ ВВС ТОФ погиб. Этот трагический случай произошел во время подготовки к перелету еще нескольких экипажей. И как бы горько ни было, сколько бы ни скопилось других проблем - поиск погибших, похороны, составление аварийного акта, - подготовку к сложному дальнему перелету прерывать было нельзя.

PBY-6A «Каталина» для ТОФ



Советские армии стремительно наступали на Берлин - война в Европе завершалась. И неуклонно приближался день вступления СССР в войну на Дальнем Востоке. На Тихоокеанском флоте с нетерпением ждали допоставки «Каталин», уже проявивших себя в боевых действиях на других флотах - новую партию гидросамолетов PBY-6A.

Последней серийной модификацией «Каталины» стала «Амфибия» PBY-6A (PB - патрульный бомбардировщик, Y - индекс фирмы «Консолидейтед», 6 - порядковый номер конструкции, A - амфибия, в конструкцию которой включили ряд усовершенствований, отработанных на более ранних моделях, особенно на «Номаде»). Кроме того, самолет получил дополнительное бронирование, новое вооружение и радар.

В августе 1945 года Специальная авиационная группа получила личное указание маршала авиации С.Ф.Жаворонкова о немедленной доставке нескольких «Каталин» модификации PBY-6A («Амфибия») для Тихоокеанского флота.

Новую партию этих гидросамолетов решили срочно перебрасывать по двум маршрутам: по Восточному (из Кадьяка на чукотский аэродром Уэлькаль и далее по проторенному пути – Магадан - Владивосток) и Северному (через Рейкьявик на Балтику, а там через всю страну к берегам Тихого океана). Детали этих воздушно-транспортных операций обсуждали на совещании в штабе Жаворонкова, куда полковника Чибисова вызвали из Америки.

Восточный маршрут

Маршрут Кадьяк – Уэлькаль (200 км восточнее Анадыря, совпадал с трассой АЛСИБ) – Магадан – Владивосток (бухта Суходол). Расстояние от Элизабет-Сити до Уэлькаль - 12850км, до Владивостока - 18650 км.

Когда в Элизабет-Сити пришли намеченные для перегона четыре самолета, они оказались неукomплектованными. С самолетов сняли навигационный радар и не установили антиобледенительную систему. Но перегон «Каталин» через Кадьяк без антиобледенителей был невозможен. Вскоре из закупочной комиссии пришло сообщение: необходимая антиобледенительная аппаратура изготавливается, и с 1 мая начнется ее установка на 10 самолетов, предназначенных для перегона в СССР.

Морока с доукомплектованием «Каталин» возникла под влиянием перемен, произошедших в коридорах власти Вашингтона. 12 апреля 1945 г. скончался 32-й президент США Франклин Рузвельт, и его место занял Гарри Трумэн (до того - вице-президент), известный откровенной фразой, брошенной им летом 1941 года: «Если мы увидим, что выигрывает Германия, то нам следует помогать России, а если будет выигрывать Россия, то нам следует помогать Германии, и, таким образом, пусть они убивают друг друга как можно больше...». В 1945 году Трумэну очень многое не нравилось в рузвельтовском политическом наследии, которое он принял: и доверительный тон советско-американских отношений, и ленд-лиз, и результаты Ялтинской встречи Большой тройки (Сталина, Рузвельта и Черчилля), где западные партнеры, по мнению нового американского президента, слишком многое уступили Советскому Союзу. 23 апреля 1945 года, через неделю после прихода в Белый дом, новый президент США Гарри Трумэн объявил правительству и командованию вооруженных сил, что намерен вести в отношении СССР «твердый курс». 12 мая 1945 года, через три дня после капитуляции Германии, Трумэн подписал распоряжение о приостановке экспорта в СССР. Потом президенту сумели разъяснить, что воевать с Японией в одиночку - значит увеличить и сроки войны, и потери американских жизней. В связи с этим 15 мая 1945 года Трумэн отменил свое распоряжение. Американское правительство выразило готовность продолжить отправку грузов русским союзникам и в качестве компенсации за моральный ущерб увеличило объемы поставок. Все это не могло не отразиться на программе поставок по ленд-лизу, которыми занималась спецгруппа Чибисова.

Получив ответ от американцев, что противообледенительной системой машины будут оборудоваться не раньше июня, стало понятно: самолеты, которые уже поступили на базу, надо срочно переправлять на Аляску для последующего перегона по Восточному маршруту в СССР. В крайнем случае антиобледенители можно будет установить в мастерских на авиабазе в Кадьяке. Был сделан срочный запрос у Москвы санкции на столь рискованный шаг. И 2 мая из закупочной комиссии сообщили: добро получено. И вдруг, накануне вылета, новая напасть: из военного ведомства США пришло распоряжение - снять с самолетов прицелы «Норден». Однако, «душевно» посидев «за рюмкой чая» с американскими коллегами, удалось их убедить, что следует выпустить самолеты, а уж потом ознакомиться с приказом о снятии с них прицелов.

3 мая 1945 г. первая партия из 5-ти «Каталин» РВУ-6А, предназначенных для Тихоокеанского флота, вылетела в Кадьяк. 4 мая - еще три машины, и в тот же день отправились все задействованные в перелете экипажи во главе с полковником Чибисовым. А 7 мая на авиабазе в Кадьяке их уже встречали как старых добрых знакомых. 9 мая получили карты и радиочастоты для связи с Уэлькалем - начальным пунктом движения гидросамолетов по территории СССР.

12 мая из Элизабет-Сити в Кадьяк пригнали 2 первые «Каталины». Их тут же отправили в мастерские на мелкий ремонт и начали готовить для отправки. Через день пришли еще пять самолетов. Первые 5 машин от Кадьяка до Уэлькаля вылетели 17 мая 1945 года.

Первыми вылетели экипажи Спиридонова (16 мбрап ВВС ТОФ) и Иванова (тот полетел вместо Дорофеева, на самолете которого вышел из строя радар). Второй пошла пара Антонов - Петров. Самолетов на базе осталось два. С 19 по 22 мая на маршруте хозяйничал сильный циклон, и Уэлькаль не принимал. За это время пригнали еще 9 гидросамолетов. 22.05.1945г. Намеченный вылет Кравцова не состоялся из-за плохой погоды. Уэлькаль не принимает. Но на Кадьяк прилетели еще 5 машин.

23.05.1945 г. Вылетели по маршруту Кравцов, Медеян (16 мбрап ВВС ТОФ) и Дорофеев (16 мбрап ВВС ТОФ). Сначала погода благоприятствовала, затем двухслойная облачность сомкнулась в однослойную и начала прижимать их к воде. Шли бреющим полетом. Из облачности выскочили над Уэлькалем.

На маршруте бушует циклон с мокрым снегом. Уэлькаль срочно радирует отбой. В следующие два дня погода не стала лучше. Вылеты по-прежнему откладываются, Американские пилоты даже в столь отвратительных условиях доставили на базу в Кадьяк

новую партию «Каталин» - амфибий. Снова им огромное русское «спасибо» - и «дружеский чай».

Циклон тем временем начал сползать к северу, и в последний день мая удалось переправить в Уэлькаль еще шесть машин. 31.05.1945 г. в 11.00 отряд Манькина вылетел первым. За ним – Левчишин (47 омбраз ВВС ТОФ) и Бондаренко. Через час взлетел Леонов (ему пришлось задержаться из-за неисправности радиоконпаса).

В тот же день в Кадьяк прилетели 2 последние «Каталины». Их пришлось задержать из-за протечки топливных баков. Над устранением дефекта американские специалисты ударно трудились двое суток, и 3 июня эти самолеты тоже оказались в Уэлькале. Летели по два экипажа (Антонов – Спиридонов 16 мбрап ВВС ТОФ, Иванов - Петров) для того, чтобы взять из Уэлькаля еще два самолета и отогнать их до места назначения в 16 мбрап – бухту Суходол. После чего вернуться вместе со всеми обратно в Америку для подготовки перелета по Северному маршруту. В начале июня 1945 г. 31 самолёт-амфибия РВУ-6А был доставлен в расположение 16 мбрап в бухту Суходол.

5 июня 1945 года, полковник Чибисов и его товарищи покинули Кадьяк, 8 июня они вернулись в Элизабет-Сити.

Северный маршрут

В условиях строжайшей секретности, крупные соединения Красной армии из Восточной Европы литерными эшелонами перебрасывались к границе с Маньчжурией. Амурская флотилия и Тихоокеанский флот были приведены в повышенную боевую готовность. Для решения разведывательных задач в ожидаемой кампании Тихоокеанского флота необходимо было значительно увеличить гидросамолетный парк. Пора было отправлять в СССР следующую партию гидросамолетов.

По распоряжению маршала Жаворонкова очередной перегон «Каталин» для ТОФ должен был происходить по особому трансатлантическому маршруту. Было решено перегнать эти самолеты по особому маршруту, общее расстояние около 9000 миль (более 16 000 км), продолжительность полета более 90 часов, лишь немного уступал по указанным параметрам «южному маршруту».

Начальный этап маршрута - от Элизабет-Сити на оз. Гандер (остров Ньюфаундленд) и через океан до Рейкьявика - повторял путь, по которому в 1944 году перегонял «Каталины» отряд полковника Васильева. Однако на сей раз из Исландии самолеты должны были идти не над Норвежским морем к Мурманску, а южнее, чтобы через Престон (Британия) вылететь к городу Кольберг на Балтике. Далее путь лежал на Москву. Оттуда - через Куйбышев, Красноярск и Читу - во Владивосток. За время перелета были сделаны одиннадцать посадок, таким образом, весь маршрут можно разбить на 11 этапов:

Элизабет-Сити – Гандер, расстояние 1200 миль, время полета – 12 час;

Гандер – Рейкьявик, расстояние 1400 миль, время полета – 14 часов;

Рейкьявик – Прествик (Англия), расстояние 900 миль, время – 9 часов;

Прествик – Кольберг (Германия), расстояние 600 миль, время – 6 часов;

Кольберг – Москва, расстояние 600 миль, время полета – 6 часов;

Москва – Куйбышев, расстояние 850 миль, время полета – 8,5 часов;

Куйбышев – Танча (Казахстан), расстояние 750 миль, время полета – 7,5 часов;

Танча – Красноярск, расстояние 920 миль, время полета – 9 часов;

Красноярск – Чита, расстояние 900 миль, время полета 9 часов;

Чита – Куйбышев-Восточная, расстояние 600 миль, время полета – 6 часов;

Куйбышев-Восточная – Владивосток, расстояние 600 миль, время полета – 6 часов.

После различных организационных передышек (готовность самолётов, утверждение с американской стороны маршрута перелёта, выделение переводчиков и т.п.), 23.06.1945 г. в 6.00 вылетает сразу 5 самолетов из Элизабет-Сити в Гандер (о. Ньюфаундленд). Метеоусловия по маршруту и в пункте посадки благоприятные. Но через 2,5 часа погода резко ухудшилась, самолеты принять не могут. Решили совершить посадку на базе в Портленде. Но там нет переводчиков. Чибисов вылетает туда, чтобы организовать встречу самолетов... Два самолёта

сели, а три кружат над аэродромом. У «амфибии» Бойченко не выходит переднее шасси – пытается его выпустить вручную. Яковлеву (115 мбрап ВВС ТОФ) и Замятину (117 омбрап ВВС ТОФ) разрешили садиться, а у Бойченко в конце концов шасси вышло, и тот благополучно сел. По погоде застряли на четыре дня. 27 июня погода была по-прежнему неважной. С утра - сплошная облачность, моросящий дождь. Но когда туман приподнялся, первым вылетает Ярошенко (117 омбрап ВВС ТОФ), облачность от 150 футов (50 метров) до 5000 (1500 метров), выше чисто. Следом взлетает экипаж Яковлева, за ним один за другим остальные экипажи.

Вплоть до конца второй декады июля перегоночный конвейер двигался с перебоями. То нелетная погода вмешивалась, то самолеты приходили с задержкой, а иногда - недоукомплектованные. Тем не менее, все экипажи отлично выполнили задание и 6 августа 1945 года, т.е. накануне войны с Японией доставили последние гидросамолеты-амфибии во Владивосток. В этих перелетах участвовали экипажи ВВС ТОФ, под командованием майора Абрамова И.С. (16 мбрап ВВС ТОФ), старших лейтенантов Яковлева Д.А. (115 мбрап ВВС ТОФ), Дорофеева Н.Е. (16 мбрап ВВС ТОФ), Ярошенко (117 омбрап ВВС ТОФ).

Последний перелёт пятёрки РВУ-6А «Каталина»

17 июля в Потсдаме, пригороде Берлина, открылась конференция руководителей США, СССР и Великобритании. На ней сразу же обозначились фундаментальные противоречия между Советским Союзом и его западными партнерами в вопросах послевоенного обустройства Европы. В конечном итоге противоречия между победителями фашистской Германии удалось тогда сгладить. Американское руководство согласилось на компромиссное решение некоторых спорных вопросов, так как американские военные, даже получив атомное оружие, очень хотели, чтобы русские союзники вступили в войну с Японией.

7 августа Сталин и начальник Генштаба СССР Антонов подписали директиву о начале военных действий против Японии. Ранним утром 9 августа Красная армия начала наступление по всей линии соприкосновения с японскими войсками в Маньчжурии и Корее.

Советские морские десанты овладели рядом корейских портов, легендарным Порт-Артуром, Курильскими островами. В этих операциях с большой эффективностью использовались «Каталины», полученные по программе ленд-лиза и доставленные в СССР спецгруппой полковника Чибисова. Надежные и комфортные летающие лодки исполняли тогда многие функции: вели разведку и охоту за японскими подводными лодками, спасали экипажи подбитых над морем самолетов, исполняли роль мобильных штабов и госпиталей.

Закон о ленд-лизе, принятый при Рузвельте, должен был действовать до 30 июня 1946 года. В конце августа 1945 года по инициативе Трумэна срок действия этого закона сократили до 20 сентября 1945 года. Поставки нашей стране самолетов по ленд-лизу были внезапно прекращены, хотя в соответствии с Лондонским протоколом американцы должны были отправить еще пять «Каталин» модификации РВУ-6А. Они задержались на заводе и из-за этой задержки не попали в последнюю партию, отправленную во Владивосток. Отдавать последнюю пятерку самолетов советским представителям никто не собирался. Перегонять их также было некому: после изменения срока действия закона о ленд-лизе прибытию экипажей из СССР дали отбой. Однако Чибисов считал своим долгом добиться получения оставшихся пяти самолетов самой новой модификации и переправить их на Родину. Ему удалось найти единственно верное решение:

«Действовать через вашингтонское начальство было бесполезно. Поэтому я решил пойти в атаку на местное командование. Поначалу результат был нулевой. Ближайшим к нам распорядителем был начальник авиабазы Элизабет-Сити Стэнли Черняк. Я не стал на него особенно давить, а просто напомнил, что последние 5 самолетов были задержаны к отправке в СССР в какой-то мере по его вине. Его ответ прозвучал сухо и бескомпромиссно: решение принято в высших инстанциях. Тогда я попросил у Черняка хотя бы один самолет для своего экипажа. Он сразу ничего не ответил. Приближалось время расставания. Поэтому я решил

устроить прощальный ужин. Поблагодарил его за помощь и поддержку, нашел подходящие теплые слова и организовал хороший подарок. Черняк был явно растроган. Тогда меня осенило: вдруг на этом пути можно будет найти понимание если не у больших начальников, то у коллег-летчиков – **«real aviation boys»**. Черняк мою идею поддержал, сказал, что можно попробовать наладить контакт с несколькими офицерами Главного штаба ВМФ США. Я попросил его содействия и обещал подарки всем, от кого это зависит. Черняк назвал пятерых. Вылетел в Вашингтон для согласования вопроса с председателем ПЗК генералом Л. Руденко и военно-морским атташе В. Максимовичем. Оба одобрили мою инициативу, подготовили пять хороших презентов и отправили в Москву запрос с просьбой обеспечить немедленную командировку в США 4-х экипажей на случай возможного перегона оставшихся «амфибий».

Вернувшись из Вашингтона, я вручил Черняку дары для вышестоящих начальников. Через трое суток меня пригласили в Нью-Йорк и выдали разрешение на получение на заводе пяти долгожданных самолетов. Надо было срочно перегнать их в Элизабет-Сити. Пять не облётанных машин! В наличии только один экипаж. Помог Черняк - обеспечил четыре американских экипажа, которые быстренько доставили машины в Элизабет-Сити.

Боевая задача решена коммерческим путем. А для моей страны результат оказался весьма ощутимым - 5 новеньких, самых современных «Каталин» модели РВУ-6А стояли на базовом аэродроме и ждали перегона в Москву...

После прибытия опытных экипажей-тихоокеанцев, возглавляемых И.Абрамовым (16 мбрап ВВС ТОФ), А.Меделяном (16 мбрап ВВС ТОФ), Л.Яковлевым (16 мбрап ВВС ТОФ) и Н.Дорофеевым (16 мбрап ВВС ТОФ), два дня шла подготовка машин к перегону через океан. На третий день, взяв на борт группу советских специалистов и тепло попрощавшись с американскими коллегами, экипажи пяти последних ленд-лизовских «Каталин» отправились в трансатлантический перелет по «южному маршруту».

Из высоких официальных лиц США «спасибо» русским летчикам сказал лишь руководитель проекта «Зебра» вице-адмирал Патрик Беллинджер. Поставленный на этот пост президентом Рузвельтом, он по-прежнему полагал, что ленд-лиз был эффективным вложением в национальную безопасность его страны. За сутки до отлета он устроил для участников перегона прощальный ужин. В своей приветственной речи он высоко оценил профессиональные, деловые и человеческие качества союзников и пожелал им удачи. Опытный летчик отлично знал, что такое трансатлантический перелет, и совершенно искренне желал своим русским коллегам счастливого пути.

Полковник Чибисов отправился во главе авиаотряда из пяти «Каталин» по сложному маршруту общей протяженностью более 10 000 миль (18 500 км). Суммарное летное время на этом маршруте составило около 100 часов. Машины летели в строю на всех этапах. Посадки осуществлялись на сухопутных аэродромах.

Особенностями этого перелета были:

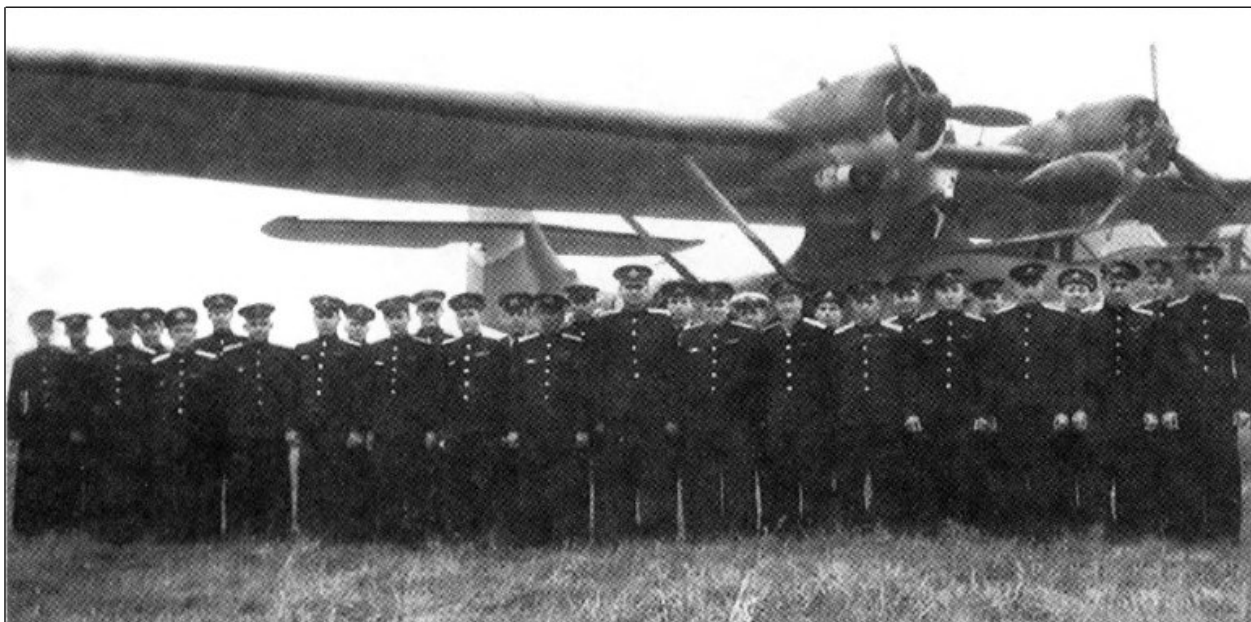
1. Отсутствие иностранных специалистов на борту (один переводчик на 5 экипажей);
2. Полет в строю из пяти машин;
3. Посадка на сухопутных аэродромах.

Из Элизабет-Сити они перелетели в Майами-Бич (500 миль, 5 часов пути), затем в Сан-Хуан (700 миль, 7 часов), проходивший над печально знаменитым Бермудским треугольником, далее в Порт-оф-Спейн (800 миль, 8 часов). Затем был тяжелый перелет в бразильский Белен (1100 миль, 11 часов). Здесь отряд вошел в грозовые облака и пробивался сквозь них 6,5 часа! Из Белена в Натал (длительность этапа - 800 миль, время в пути - 8 часов) полет проходил над бразильской территорией без особых проблем. Но дальше начинался перелет над Атлантикой: Натал - остров Фернандо (400 миль, 4 часа), далее - на африканский Батерст (1300 миль, 13 часов). На этом участке трассы перегонщиков встретили ливни и грозы.



Экипажи из спецгруппы полковника М. Н. Чибисова со своим командиром.
Франция, аэродром Орли, октябрь 1945 г.

Из Батерста - знакомым путем, вдоль западного побережья Африки - до Порт-Лиоте (900 миль, 9 часов). А дальше - уже новым путем, на Гибралтар (600 миль, 6 часов), и оттуда - в Париж (900 миль, 9 часов). В столице Франции путешественников ждал кратковременный отдых перед последними перелетами: на польский Кольберг (500 миль, 5 часов), а затем прямо на Москву (еще 600 миль, 6 часов).



Перед отлетом в Москву. Полковник М. Н. Чибисов – в центре строя. Октябрь 1945 г.

Перелет был нелегким, но прошел успешно. В середине октября 1945 года арьергардный отряд спецгруппы во главе с полковником Чибисовым благополучно опустился на подмосковный аэродром Захарково (теперь район Тушино). Здесь в скромной, скрытой от посторонних глаз обстановке были переданы Родине пять новеньких «Каталин» - последние из общей партии.

Итоги перелётов спецгруппы полковника Чибисова

Как отметил командующий морской авиацией С.Ф. Жаворонков, «авиагруппа особого назначения в составе 162 человек успешно справилась с возложенной на нее задачей и во всех отношениях оправдала оказанное ей доверие». Всего перегнали около 200 самолетов, полученных по ленд-лизу.

В период с 25 мая по 26 июля 1944 года по «северному маршруту» прошли 48 PBN-1, которые усилили ВВС Северного и Балтийского флотов.

С 25 августа по 11 сентября 1944 года 30 PBN-1 по «восточному маршруту» из Кадьяка через Анадырь перелетели под Владивосток в авиаполки ТОФ.

Еще 59 PBN-1 с 28 сентября 1944 года по 28 марта 1945 года по самому длинному «южному маршруту» достигли Баку на Каспии, а затем вошли в состав ВВС Черноморского флота.

С 17 мая по 3 июня 1945 года еще 31 РВУ-6А перелетел по «восточному маршруту» из Кадьяка через Уэлькаль под Владивосток.

С 23 июня по 31 августа 1945 года, спецгруппа перегнала 28 РВУ-6А по «северному» маршруту: Элизабет-Сити - Гандер - Рейкьявик – Прествик - Кольберг - Москва - Куйбышев - Красноярск - Чита - Владивосток.

И уже после завершения Второй мировой войны, в октябре 1945 года, последняя группа наших летчиков-тихоокеанцев под командованием полковника М. Н. Чибисова переправила пять «амфибий» из Элизабет-Сити по «южному маршруту» до Касабланки, затем через Гибралтар в Париж, и наконец, на подмосковный аэродром Захарково (теперь район Тушино).

Кроме того, после стажировки в группе полковника Чибисова в Элизабет-Сити еще четыре PBN-1 для нужд Управления полярной авиации переправил в СССР отряд под командованием И.П. Мазурика.

На этом сверхсекретная операция «Зебра» с успехом завершилась. Участники этих беспримерных по дальности и сложности воздушных миссий приобрели бесценный опыт длительных полетов как в высоких, так и в экваториальных широтах. Напомним, что средняя продолжительность полета по «северному маршруту» протяженностью 8400 км составляла 45-50 часов, по «восточному маршруту» из Кадьяка протяженностью около 6000 км - почти 30 часов и по самому длинному «южному маршруту» протяженностью почти 18 500 км - 95 часов.

Из Специальной авиагруппы особого назначения в количестве 162 человек, более 40 человек были авиаторы Тихоокеанского флота, они полностью справились с возложенной на них задачей. В конце октября за образцовое выполнение задания указом Президиума Верховного Совета СССР каждый участник перегонки был отмечен сразу двумя правительственными наградами. Чибисова наградили орденом Ленина и орденом Боевого Красного Знамени.

Вот некоторые авиаторы-тихоокеанцы, получившие награды (из воспоминаний Данышина Н.П.):

За обеспечение перелёта «Каталин» на аэродроме Анадырь командир 16 мдрп подполковник Нижегородцев Михаил Дмитриевич – награждён орденом Красного Знамени.

Полковник Нижегородцев Михаил Дмитриевич – награждён: орденом Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды), Красной Звезды (дважды), медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», юбилейными медалями.

Командир звена 26 шап капитан Цурбанов Пётр Тимофеевич – участник перегонки, ком группы. Два рейса – первый рейс заместитель командира группы, командир экипажа; второй – командир группы, командир экипажа - орден Ленина.

Родился 04.09.1914 г. в городе Рославль Смоленской обл., в ВС 01.08.1934 – 20.12.1960гг., полковник. Награждён: орденом Ленина (19.08.1944 г.), орденом Красного Знамени (дважды), орденом Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды (дважды), медалями

«За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией», юбилейными медалями.

Зам. командира аэ 26 шап майор Погорельский Николай Васильевич - орден Ленина.

Зам. командира 1 аэ капитан Абрамов Иван Степанович - орден Красного Знамени.

Штурман 2 аэ майор Водяник Яков Андреевич - орден Красного Знамени.

Начальник АФРС 2 аэ капитан Принцев Николай Андреевич – орден Красного Знамени.

Лётчик 3 аэ лейтенант Слюсарёв Николай Ефимович – орден Красного Знамени.

Командир звена 1 аэ капитан Спиридонов Сергей Осипович – орден Красного Знамени.

Лётчик 3 аэ лейтенант Андреев Николай Николаевич - орден Отечественной войны I степени.

Лётчик 3 аэ лейтенант Бреусов Валентин Михайлович - орден Отечественной войны I степени.

Командир звена 2 аэ Яковлев Лев Васильевич - орден Отечественной войны I степени.

Старший техник 2 аэ лейтенант Федосимов Анатолий Иванович - орден Отечественной войны II степени.

Ст. стрелок-радист 2 аэ старшина Баринов Николай Андреевич - орден Красной Звезды.

Ст. стрелок-радист старшина Фролов Николай Дмитриевич - орденом Красной Звезды.

Подводя итог деятельности личного состава советской гидроавиации, следует подчеркнуть, что выполнение такого непростого задания в столь сжатые сроки стало возможным в результате тщательной организации перелётов, высокой штурманской и лётной подготовки советских авиаторов. Экипажи, участвовавшие в них, получили богатый опыт полётов в различных широтах от Заполярья до экватора. Наши лётчики ещё раз доказали, что они всегда готовы с честью выполнить любое задание Родины, каким бы сложным оно не оказалось.



Макет памятника всем участникам
операции «Зебра»

Выписка
из Указа Президиума Верховного Совета СССР №221/171 от 20.04.1945 г.
(по Тихоокеанскому флоту)

За выполнение особого правительственного задания участники перегонки самолетов были награждены правительственными наградами:

Орденом Ленина:

- Погорельский Николай Васильевич, зам. командира аэ 26 шап;
- Цурбанов Петр Тимофеевич, капитан, командир звена 2 аэ 26 шап, ком. отряда СпН;
- Чибисов Максим Николаевич, полковник, командир 10 ббад, командир группы СпН.

Орденом «Красное Знамя»:

- Абрамов Иван Степанович, капитан, зам. командира аэ 16 мrap;
- Беляев Петр Максимович, лейтенант, штурман звена 1 аэ 117 мrap;
- Водяник Яков Андреевич, майор, штурман 2 аэ 16 мrap;
- Петрожицкий Василий Михайлович, капитан, штурман звена 57 омраэ;
- Половинко Николай Филиппович, майор, штурман отряда 63 омраэ;
- Принцев Николай Андреевич, капитан, начальник АФС 2 аэ 16 мrap;
- Спиридонов Сергей Осипович, капитан, командир звена 16 мrap;
- Чиков Николай Михайлович, капитан, летчик 63 омраэ;
- Яковлев Дмитрий Александрович, ст. лейтенант, командир звена 3-й аэ 115 мrap;
- Ярошенко Федор Яковлевич, капитан, командир звена 3 аэ 117 мrap.

Орденом «Красная Звезда»:

- Баринов Николай Андреевич, старшина, ст. стрелок-радист 2 аэ 16 мrap;
- Бойдаков Михаил Васильевич, мл. техник-лейтенант, авиамеханик 2 аэ 16 мrap;
- Пехтерев Ефим Тарасович, старшина, радист 4 аэ 115 мrap;
- Саньков Александр Григорьевич, старшина, стрелок-радист 115 мrap;
- Фролов Николай Дмитриевич, старшина, ст. стрелок-радист 16 мrap;
- Швецов Константин Фомич, старшина, стрелок-радист 4 аэ 115 мrap.

Орденом «Отечественная Война»:

- Андреев Николай Николаевич, лейтенант, летчик 3 аэ 16 мrap, (1-й степени);
- Бреусов Валентин Михайлович, лейтенант, летчик 3 аэ 16 мrap, (1-й степени);
- Слюсарев Николай Ефремович, лейтенант, летчик 3 аэ 16 мrap, (1-й степени);
- Федосимов Анатолий Иванович, ст. лейтенант, ст. техник звена 2 аэ 16 мrap (2-й степени);
- Ширенков Петр Иванович, лейтенант, летчик 63 омраэ, (1-й степени);
- Яковлев Лев Васильевич, лейтенант, командир звена 16 мrap, (1-й степени).

Каталины на ТОФ

Летающая лодка «Каталина» в годы Второй мировой войны стала основной машиной морской авиации стран антигитлеровской коалиции. «Каталины» вели морскую разведку, наносили бомбовые и торпедные удары, боролись с подводными лодками, перевозили людей и грузы. Не стал исключением и ВМФ СССР. По мере прибытия на ТОФ «Каталины» сразу включались в боевую работу. С лета 1945 г. из США начали поставлять амфибии РВУ-6А. Они вместе с РВН-1 приняли участие в войне с Японией. Эти машины вели разведку в Японском и Охотском морях, Татарском проливе, спасали летчиков, приводнившихся в море.

Тихоокеанский флот получил к началу войны с Японией 49 РВН-1 и 21 РВУ-6А. По другим данным (ЦВМА, ф.12, оп. 451. д. 1, л.л. 354-356) на 08.08.1945 г. в составе ВВС ТОФ имелось 26/26 РВН-1 и 8/8 РВУ-6А. Также в составе ВВС СТОФ числилось 22/22 РВН-1 и 9/8 РВУ-6А, итого за флот 48/48 РВН-1 и 17/16 РВУ-6А. Новой техникой был полностью переоснащен 16 мбрап разведывательный авиаполк, а 48-й и 117-й полки (часть гидросамолетов РВН-1, отправленных «военной» партии через Ньюфаундленд и Рейкьявик в июне - июле 1945 года, попала в 117-й полк морской авиации) закончили перевооружение уже после начала боевых действий. В 16 омдрап было сосредоточено: 26 РВН-1 «Номад» и 18 РВУ-6А «Каталина», в 117-ом полку: 15 РВН-1 «Номад» и 2 РВУ-6А «Каталина» и в 48-ом полку 6 РВН-1 «Номад». В составе 16 омдрап числилось четыре летающих лодки Че-2, правда исправных было только две. Летающие лодки на Дальнем Востоке решали те же задачи, что и на западных театрах. Однако скоротечность кампании и отсутствие противника на море привели к тому, что в боевых столкновениях они не участвовали. Единственный раз летающие лодки обнаружили реального противника (группу кораблей японского флота) в период десантной операции в корейский порт Гензан. «Каталины» вели наблюдение до момента возвращения неприятельских кораблей в свои базы. Довольно интенсивно использовались американские летающие лодки при проведении десантных операций в портах, находящихся под контролем японцев. Небольшие группы десантников использовались при захвате объектов на Сахалине и Курильских островах. Практически во всех случаях сопротивление высадке отсутствовало. Несколько десятков гидросамолетов с перегонными экипажами на борту приняли участие в завершающих боях Великой Отечественной войны.



Стрелок-радист «Каталины» и морской пехотинец ТОФ в ходе одной из десантных операций. 1945 г.

Наибольшее число боевых вылетов за время дальневосточной кампании совершили «Каталины» 16-го полка: 74 вылета на разведку, 10 – на сопровождение кораблей и более 100 – на высадку десанта и транспортные перевозки.



Гидроаэродромы Суходол и Красный Мыс

16 мбрак. На гидроаэродроме бухты Суходол (Кангауз) Шкотовского района Приморского края 5 декабря 1940 г. на базе 13 омдраэ 115 омбрак был сформирован 16 морской ближнеразведывательный авиаполк (мбрак) на самолётах МБР-2 и МР-6. В период войны с Японией полк имел в своём составе 4 аз, 1 и 2 аз были вооружены самолётами РВН-1 «Nomad» и Че-2, а 3 и 4 аз амфибиями РВУ-6А «Каталина» (22.08 - 20.10.1945г. в качестве 4 аз в составе полка находились 10 экипажей 117 омбрак).

В период боевых действий 16 омдрап совершил 84 вылета на разведку, 10 – на сопровождение кораблей в море, 19 – на спасение экипажей в море и 100 – на высадку десантов: Хуньчунь 7 с/в, Сейсин 10 с/в, Канко 21 с/в, Дайрен 22 с/в, Порт-Артур 18 с/в, на о.Итуруп (Курилы) 5 с/в, о.Сахалин Отомари (Корсаков) 4 с/в. 22 августа 1945 г. 27 РВН-1 «Nomad» с гидроаэродрома Суходол высадили десант на аэродром Дальний (Китай). Каждый РВН-1 «Nomad» нёс на борту по 36 десантников. Всего с 22 по 29 августа 1945 г полком было высажено 1022 морских пехотинца и доставлено более 50 тонн груза. Потери полка составили 1 самолёт РВН-1 «Nomad» экипаж капитана Фролова И.В. Причина его гибели до сих пор не известна.

Ветеран 16 омдрап Даньшин Л.П. вспоминает:

«9 августа 1945 г. 16 омдрап вступил в войну с империалистической Японией. За боевых действий выполнено 84 вылета на разведку кораблей в море, 10 вылетов на воздушный дозор, 19 вылетов на спасение экипажей вынужденно севших в море, более 100 вылетов для высадки десантов на аэродромы противника.

В марте 1945 г. заключено соглашение с Китаем об аренде Ляодунского полуострова на 30 лет. Для недопущения занятия полуострова американцами, 22 и 23 августа в Порт-Артур и Далянь высадились десант.

22 августа 1945 г. экипажами полка на РВУ-6А «Каталина» выполнена высадка десанта (по 32 автоматчика на самолёт) на ВПП аэродрома Гензан, находившийся в руках японского гарнизона.