



Экипаж перегонщиков Каталин 16 одрап ВВС ТОФ

24 августа дополнительно в бухте Порт-Артур сели 6 РВН-1У «Номанд», а в Далянь 12 РВН-1У «Номанд» с десантом. Всего было доставлено 265 морских пехотинцев. Командиром десанта был капитан 1-го ранга Трипольский А.В. Перелётом руководил заместитель командующего ВВС ТОФ генерал-лейтенант Преображенский Е.Н.



Каталина РВУ-6А. Корсаков, Сахалин, 1945 год

25 августа в Порт-Артур сели 10 РВН-1У «Номанд» с десантом из 135 морских пехотинцев, а в Далянь 7 РВН-1У «Номанд» с десантом в 90 морских пехотинцев.

28 августа 1945 г. экипажи Хамина В.С. и Трофимова Л.М. на РВУ-6А «Каталина» высадили десант на острова Курильской гряды Уруп и Итуруп. После высадки десанта на о. Уруп при взлёте ночью при сильной боковой волне РВУ-6А «Каталина» развернуло поперёк волны, и от удара об неё самолёт затонул.

Указом Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 г. «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с японскими милитаристами» 16 мдрап награждён орденом Красного Знамени, который был вручён полку 8 января 1946 г., а 15 сентября 1945 г. приказом ВГК ВС СССР № 0501 «За мужество и героизм, проявленный личным составом в боях с японцами и успешное проведение десантной операции в Порт-Артуре» полку было присвоено почётное наименование «Порт-Артурский», 159 человек награждены орденами и медалями СССР.

1 сентября тремя экипажами, Демидова, Цурбанова (из авиагруппы М.Н.Чибисова), Хамина под руководством командира 16 омдрап полковника Нижегородцева М.Д., выполнена доставка с Суходола в Токийский залив в Японию представителей генерал-лейтенанта Деревянко К.Н.

Группа на подписание договора о капитуляции Японии состояла:

Посол СССР в Японии Малик Я.А.,

Представитель Верховного Главнокомандующего генерал-лейтенант Деревянко К.Н.

От ВМФ – контр-адмирал Стеценко А.М.

От ВВС – генерал-майор Воронов Н.В.

Переводчик капитан Карамышев Н.М.

Корреспонденты.



Экипаж РВУ-6А и представители генерал-лейтенанта Деревянко К.Н. перед отлётом в Токио на подписание капитуляции Японии, 01.09.1945 года

25 августа 1945 года - вылет генерал-лейтенанта Деревянко К.Н. с Суходола, полёт через Китай и Южно-Китайское море на Филиппины с посадкой в Маниле, где располагался штаб Верховного командующего союзными войсками на Тихом океане генерала Дугласа Макартура. Оттуда 30 августа 1945 года вместе с Макартуром Деревянко вылетает в Японию. Через несколько дней после принятия капитуляции из Токио в Суходол были доставлены члены дипломатического корпуса СССР во главе с Маликом Я.А.

Кроме них, для освещения церемонии подписания акта о капитуляции Японии на борту линкора ВМС США «Миссури», находились корреспонденты, а так же бывший император Маньжоу-Го Пу И (на международный трибунал). После подписания акта 2 сентября, радисты экипажей оповестили мир о капитуляции Японии и окончании 2-й Мировой войны, поставив последнюю точку в этой войне.»

Начиная с 1 сентября 1945 г. по 1950 г. экипажи полка выполняли ответственные задания правительственного и дипломатического характера по маршруту Суходол – Токио для обслуживания 600 чел. дипломатов с персоналом и охраной. Было задействовано 3 самолёта-амфибии РВУ-6А «Каталина». Сам Данышин Л.П. входил в экипаж ст. лейтенанта Щевелёва И.В. Садись на центральном аэродроме в Ацуги. Задачи экипажам ставились в основном хозяйственно-бытовые – обеспечение жизнедеятельности, доставка продуктов питания, почта, перевозка отдельных пассажиров.

Ст. лейтенант Щевелёв Иван Васильевич – служил в 16 ом драп до 1964 г., подполковник, награждён орденами Красной Звезды (дважды), Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Японией», юбилейными медалями.

«В послевоенное время самолёты использовались для инспекторских полётов по Дальнему Востоку высшего военного командования и членов правительства (Микоян А.И.), для аэрофотосъёмок, перевозки людей и грузов. В 1946-47 гг. по заданию Генерального штаба ВС СССР экипажи полка производили аэрофотосъёмку аэродромов и посадочных площадок Курильской гряды. Главным образом островов Уруп, Итуруп, Парамушир, Шумшу. В октябре 1947 г. группой самолётов РВУ-6А «Каталина» перебрасывали оружие в Маньжурию для 8-й народно-революционной армии Мао Дзе Дуна.»



Данышин Л.П. крайний слева. Гарнизон Суходол 1958 год.

Данышин Леонид Петрович, родился 6 февраля 1919 года в селе Архангеловка Домбаровского р-на Оренбургской обл., старшина, бортовой техник. После окончания в

1941г. Молотовского (Пермского) авиационного технического училища проходил службу в 16 мбрак (с мая 1948 г. 289 омбрак) в гарнизоне Суходол до самой демобилизации в 1963г. Участник войны с Японией (август – сентябрь 1945 г.), выполнил в составе экипажа 20 боевых вылетов на десантирование морской пехоты и перевозку грузов. Награждён: орденами Красной Звезды (трижды) (22.06.1946 г., 15.11.1950 г.), орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги» (19.11.1945 г., 30.12.1956 г.), «За освобождение Кореи», «За победу над Германией», «За победу над Японией», юбилейными медалями.

Участие ВВС ТОФ в войне с Японией неоднократно освещалось в послевоенной и современной литературе. Тон публикаций менялся от бравурного до уничижительного, в зависимости от исторических условий написания каждой конкретной работы. Думается, правда, как всегда, лежит посередине. Тот факт, что боевые действия на Дальнем Востоке велись скоротечно и с частично деморализованным и ослабленным врагом, отнюдь не умаляет мужества и самоотверженности морских лётчиков-тихоокеанцев.

За мужество и героизм, проявленные в боях с Японией, указом ПВС СССР от 14.09.1945г., приказом ВГК №0501 от 15.09.1945 г., приказом НК ВМФ №01803 от 26.08.1945г., приказом НК ВМФ №0481 от 28.08.1945 г. и приказом НК ВМФ №0524 от 26.09.1945 г. были награждены орденами и удостоены почётных наименований следующие части и соединения Военно-Воздушных Сил ТОФ.

Разведывательная гидроавиация:

— 16-й морской ближнеразведывательный авиационный полк награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Порт-Артурский»;

— 115-му отдельному морскому ближнеразведывательному авиационному полку присвоено почётное наименование «Юкинский»;

— 48-й отдельный морской ближнеразведывательный авиационный полк награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Сахалинский».

В 1947-48 гг. два самолета РВН-1 «Номад» 16 мбрак были подготовлены для проведения разведывательных полетов в район испытаний американского ядерного оружия в Тихом океане. Для этого на самолетах герметизировали кабины, установили воздушные фильтры. Кроме того, на них были установлены дополнительные топливные баки с целью увеличения продолжительности полета с 24 до 40 часов. Но, так как и в этом случае запаса топлива не хватало для осуществления полета к атоллу Бикини и обратно, было задумано выполнять дозаправку топливом от подводной лодки с посадкой на воду в открытом океане. К счастью для экипажей полка эти полеты так и не были осуществлены.

В послевоенный период 25 мая 1948 г. 16 мбрак был переименован в 289 омбрак, а с 1 ноября 1960 г. переформирован в 289 Краснознаменный Порт-Артурский отдельный противолодочный авиационный полк (оплап).

Эпилог

Ни одну ленд-лизовскую «Каталину» в США не вернули. Все они служили либо в авиации ВМФ, либо в различных гражданских ведомствах (в основном - в гражданской и полярной авиации) до замены на отечественные машины - Бе-6.

В конце 40-х годов, когда на складах иссякли новые американские двигатели и запасные части к ним, Министерство обороны обратилось к руководителям авиапрома с просьбой заменить двигатели «ленд-лизовских» машин на отечественные АШ-62 и АШ-82ФН. Но МАП, сославшись на сложность и трудоемкость работ, отказал флоту. Положение спасло ОКБ Полярной авиации. В 1948 г. небольшой коллектив, возглавляемый М.А. Мостовым, предложил установить на РВН-1 двигатель АШ-82ФН с флюгерными винтами АВ-9Е-21К вместо Пратт-Уитни R-1830-92. В связи с установкой двигателей АШ-82ФН, которые по мощности в полтора раза превышали предшественников, привело к необходимости ограничить полетный вес обновленной машины, получившей обозначение КМ-2 («Каталина» модифицированная).

В Советском Союзе последний ГСТ эксплуатировался на Северном флоте до осени 1945 г. В полярной авиации они дожили до середины 1948 г., в гражданской один МП-7 летал до 1949 года. Лодки американского производства РВУ-6А «Каталина» и РВН-1У «Номанд» с 1952 года начали заменяться отечественными Бе-6. На Балтийском флоте они летали до мая 1954г., на Черноморском - до октября 1955 г., на Тихоокеанском - до августа 1957 г. Самые поздние (по дате списания) «Каталины» списали в 57-м на Севере.

В гражданской авиации последние машины на Дальнем Востоке списали в 1958 г.

Лётные происшествия Каталин

Боевых потерь «Каталин» во время войны на ТОФ не было, но несколько машин числятся потерянными из-за авиакатастроф и аварий.

17.06.1944 г., катастрофа самолёта PBN-1 «Номанд», номер 02826, командир экипажа подполковник Романов Н.П.

Перелет из Рейкьявика на гидроаэродром Грязная Губа (ныне поселок Сафоново) Мурманской области и далее на гидроаэродром Холмовское под Лахтой был самым опасным этапом перегонки, так как у северного побережья Норвегии немецкая авиация постоянно висела в воздухе, выслеживая транспортные конвои союзников. Избегая встречи с немецкими истребителями, «Каталины» шли на бреющем полете параллельно скалистым берегам Норвегии, временами буквально прижимаясь к воде. Чтобы не привлечь внимание противника, экипажи соблюдали режим радиомолчания и связь с Мурманском не поддерживали. Из-за этого к остальным проблемам прибавились трудности с ориентированием.

На этом перегоне авиатехники случилось ЧП: пропала без вести машина под № 02826 с руководителем группы советских перегонщиков полковником В.И. Васильевым. Приводившийся 16 июня у Мурманска командир первого отряда «Каталин» майор Пискарёв в штабе ВВС СФ сообщил, что полковник Васильев летит замыкающим вместе с отрядом капитана Л. П. Иванова. Однако когда отряд Иванова благополучно добрался до Мурманска, Васильева с ними не оказалось.

Выяснилось, что сразу после взлета в Рейкьявике у одного из самолетов (им управлял капитан Ф.Я. Бойченко) забарахлил мотор, и тот был вынужден совершить экстренную посадку. Командир спецгруппы Васильев, наблюдавший эту картину с земли, взлетать не стал, решив задержаться до устранения дефекта и потом лететь парой. Когда утром следующего дня к пригнанным в Мурманск «Каталинам» присоединился самолет Бойченко, стало ясно: с командирской машиной что-то стряслось.

Бойченко рассказал, что в опасной зоне у норвежского побережья его самолет и самолет Васильева, летевшие парой, попали в густой туман. Чтобы не разойтись, экипажи решили нарушить режим «молчания» и поддерживать непрерывную радиосвязь. При последнем выходе в эфир Васильев сообщил ведомому, что идет курсом 66° на высоте 500 метров и внизу просматривается вода. Затем последовал приказ: «Снижаться!» Тут связь прервалась. На все запросы Васильев не отвечал...

Поиски экипажа, проводившиеся нашими и английскими летчиками в течение 10 дней, с 18 по 28 июня 1944 года, были безрезультатными. Оставалось предположить, что самолет или сбит немецкими истребителями, или уклонился в сторону и столкнулся с горами на побережье Норвегии. Срочно созданная в штабе ВВС Северного флота комиссия 28 июня 1944 года констатировала: гидросамолет пропал без вести вместе с экипажем, в состав которого входили командир полковник В.Н. Васильев, флаг-штурман полковник И.Ф. Мосцепан, командир экипажа подполковник Н.П. Романов, бортовой техник старший техник-лейтенант А.М.Скворцов, второй техник старший техник-лейтенант Е.К. Чичкан (16 омбрап ВВС ТОФ), стрелок-радист старшина Н.Е. Кузнецов.

Самолет с номером 02826 разбился 17 июня в Andotten Soroa в Норвегии. В тумане над Норвегией врезался в сопку самолет командира перегоночной группы: была ошибка в курсе, хотя прокладывал курс и летел вместе с командиром один из опытейших штурманов морской авиации. Первым советским ленд-лизовским «Номадом», погибшим в годы ВОВ, был самолёт, пилотируемый перегоночным экипажем 65-го АП СН ВВС, под командованием подполковника Романова. Это был гидросамолёт модификации «Номад» (Consolidated PBN-1 Nomad) с заводским номером 02826. Это серийный номер самолета ВМС США, переданный Советскому Союзу в числе первых «Каталин». Партия таких машин перегонялась своим ходом

из США в СССР Северным маршрутом – через Атлантику до Исландии, а оттуда – в Заполярье. Именно последний участок перелёта и стал для этой «Каталины» роковым...

Вот как описал его один из активных участников перегонки «Каталин» из США в СССР Максим Николаевич Чибисов (впоследствии - генерал-майор авиации) в своей рукописи «Через материки и океаны»:

«...И вот 16 июня командир группы полковник Васильев В.Н. принял решение вылетать [из Рейкьявика (Исландия) в СССР] на следующий день всей группой.

В 9 часов утра 17 июня вылетел отряд гвардии-майора Пискунова Н.Ф., через час в воздух поднялся отряд капитана Иванова Л.П. Один из самолетов второго отряда сразу же после взлета совершил вынужденную посадку из-за неисправности двигателя (самолет капитана Бойченко Ф.Я.).

Полковник Васильев не стал вылетать, а дождался устранения дефекта в самолете Бойченко и после этого они взлетели парой лишь в 17 часов по Гринвичу.

Через 50 минут после старта оба самолета попали в сильный дождь, три часа шли в одиночку, поддерживая командную связь, затем погода резко ухудшилась, стали набирать высоту, пытаясь пробить облачность.

К 24 часам они поднялись на высоту 4000 метров. Началось сильное обледенение. Стали снижаться. Шли в одиночку, поддерживая радиосвязь.

Около 0 час[ов] 40 мин[ут] состоялся последний сеанс связи. Васильев сообщил ведомому, что идет курсом 66 градусов на высоте 500 м[етров], что внизу просматривается вода, и приказал Бойченко снижаться. На этом связь прервалась.

На запросы ведомого Васильев не отвечал, и на базу его самолет не прибыл. Остается только догадываться об обстоятельствах гибели экипажа, либо самолет, идя на низкой высоте в облаках, врезался в скалистый берег норвежского фиорда, либо в результате обледенения отказал мотор и экипаж совершил вынужденную посадку в штормовом море.

И, наконец, последнее предположение: идя в облаках, самолеты Бойченко и Васильева нарушили радиомолчание и были запеленгованы вражеским радиолокатором. Наиболее вероятно, что именно после сеанса связи самолет Васильева был сбит немецким истребителем над морем у берегов Норвегии.

Капитан Бойченко после этого сеанса связи, идя вслепую в облаках курсом, который назвал ему Васильев, выскочил на береговую черту Норвегии. При этом он оказался так низко над землей, что, по его собственным словам, едва не зацепился за верхушки деревьев. И все же он успел перевести самолет на набор высоты и избежал катастрофы. После 18-ти с половиной часов полета девятый экипаж прибыл на [гидро]аэродром Губа Грязная».

У всех его членов в персональных документах после этого было записано: «При перегонке самолёта из США пропал без вести при перелёте – вылетел с Исландии, к месту назначения не прибыл» и сделан вывод – «Погиб в пути 18.06.1944г.»... Он оказался предельно точен – примерно в 6 часов утра этого дня пропавшая «Каталина» в густом тумане врезалась в отвесную стену приморской скалы Андоттен (Andotten), что на острове Сёрёя (Sørøya). Ныне это – территория коммуны Хасвик (Hasvik) губернии (фюльке) Финнмарк (Finnmark) на самом севере Норвегии.

Многие годы судьба пропавшего экипажа оставалась неизвестной. Только в 2007 году от норвежских поисковиков стало известно, что останки разбившейся «Каталины» находятся в коммуне Хасвик провинции Финнмарк. Старый норвежский рыбак, очевидец гибели «Каталины», рассказал, что примерно в 6 часов утра 18 июня 1944 года большой гидросамолет в густом тумане врезался в верхушку отвесной приморской скалы Андоттен (Andotten), что на острове Сёрёя (Sørøya) на самом севере Норвегии. Если бы «Каталина» шла метров на 10 выше, то катастрофы бы не произошло.

Прибывшие на место катастрофы гидросамолета немцы обнаружили среди его обломков тела трех погибших летчиков в больших званиях, которых приняли за американцев. Немцы забрали с собой всю найденную на месте катастрофы документацию, авиационное вооружение и некоторые приборы, а остатки самолета приказали сбросить в море. Перед

убытием из района катастрофы немцы приказали местным жителям-норвежцам похоронить останки советских летчиков.



Место гибели экипажа В.Н. Васильева. Скала Андоттен. (Andotten), остров Сёрёйя (Sorøya), Норвегия

Экипажу «Каталины» не хватило всего каких-то 15–20 футов (4,5-6 метров) высоты, чтобы перелететь через скалу Андоттен, ставшую для них роковой... но еще долгое время неубранные плоскости служили как бы нерукотворным памятником погибшим, обозначая место катастрофы «Каталины»...



Экипаж «Каталины» № 02826. Слева направо: В. Н. Васильев, И. Ф. Мосцепан, Н. П. Романов, Е. К. Чичкан, А. М. Скворцов. Фото Н. Е. Кузнецова найти не удалось

Ниже мы публикуем полный поимённый список погибших на борту «Каталины» шесть советских морских лётчиков с содержащимися в архивных документах их персональными данными:

– **Васильев Виктор Николаевич** – полковник, штатная должность – командир 65-го авиационного полка специального назначения ВВС ВМФ, временная должность – командир Специальной авиационной группы особого назначения ВВС ВМФ, должность в составе экипажа воздушного корабля – второй пилот, родился в 1907 году в Санкт-Петербурге,

русский, рабочий, из служащих, член ВКП(б) с 1937 года (номер партийного билета – 1336691), женат, жена - Васильева Ирина Константиновна, на службе с 19.09.1924, кавалер ордена Красного Знамени;



07.10.2021г., остров Сёрёйа, коммуна Хасвик. Открытие памятника экипажу «Каталины»

– **Мосцепан Иван Федосеевич** – полковник, штатная должность – начальник 3-го отдела Управления боевой подготовки и Военно-учебных заведений Главного Управления ВВС ВМФ – Главный Штурман ВВС ВМФ, временная должность – флагманский штурман Специальной авиационной группы особого назначения ВВС ВМФ, должность в составе экипажа воздушного корабля – штурман, родился 17.01.1898 в городе Тверь, русский, служащий, из рабочих, беспартийный, жена Римма Михайловна Мосцепан, дочь Рената 1927 года рождения, проживал по адресу: Москва, улица Герцена, дом 26/2 (он же – дом 2 по улице Станкевича), квартира 10, кавалер ордена Красной Звезды и медали «XX лет РККА»;

– **Романов Николай Петрович** – подполковник, штатная должность – командир корабля «ГСТ» 16-го транспортного авиационного отряда 3-й (Беломорской) авиационной группы Военно-Воздушных Сил Северного флота, должность в составе экипажа воздушного корабля – командир, родился 17.12.1904г. в Москве, русский, рабочий, из рабочих, член ВКП(б) с 1932 года (номер партийного билета – 1897859), жена Романова Таисия Федоровна, дочь Изалия 1931 года рождения, проживали по адресу: Архангельская область, посёлок Лахта, на службе с 02.1919 г., кавалер 2-х орденов Красного Знамени и ордена Отечественной войны 1-й степени;

– **Скворцов Анатолий Михайлович** – старший техник-лейтенант, штатная должность – бортовой техник авиационный корабля «ГСТ» 16 транспортного авиационного отряда 3-й (Беломорской) авиационной группы Военно-Воздушных Сил Северного флота, должность в составе экипажа воздушного корабля – бортовой техник авиационный, родился 08.01.1915г. в городе Балахна (ныне – Нижегородской области), русский, рабочий, из рабочих, член ВКП(б) с 1941 года (номер партийного билета – 4221109), холост, на службе с 1935 года, кавалер орденов Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды и медали «За отвагу»;

– **Чичкан Евгений Константинович** – старший техник-лейтенант, штатная должность – техник авиационный авиационного звена 4-й авиационной эскадрильи 115-го отдельного

морского разведывательного авиационного полка Военно-Воздушных Сил Тихоокеанского флота, временная должность – переводчик Специальной авиационной группы особого назначения ВВС ВМФ, должность в составе экипажа воздушного корабля – второй техник авиационный, родился в 1918 году в Костшинской рудник, Новая колония, Донбасс, Донецкая область, рабочий, из служащих, холост, член ВКП(б) с 1941 года;

– **Кузнецов Николай Ефимович** – старшина, штатная должность – воздушный стрелок-радист 16-го транспортного авиационного отряда 3-й (Беломорской) авиационной группы Военно-Воздушных Сил Северного флота, должность в составе экипажа воздушного корабля – воздушный стрелок-радист, родился в 1913 году в селе Чурилово (ныне – Псковской области), русский, рабочий, член ВКП(б), женат, призван по мобилизации 1941 года Московским районным военным комиссариатом города Ленинграда, кавалер 2-х орденов Красного Звезды.



Памятник советским лётчикам, погибшим 17 июня 1944 года при выполнении задания при перегоне гидросамолётов «Каталина» из США в СССР в рамках программы «Ленд-Лиз»

Первая информация о том, что 07.10.2021 г. был открыт памятник экипажу «Каталины», появилась 11.10.2021 г. В ссылке на аккаунт в «Твиттере» посольства РФ в Норвегии, написано по-норвежски следующее:

«7 октября 2021 года на острове Сёрёйя в коммуне Хасвик (приграничная с Россией губерния Тромс и Финнмарк, север Норвегии) состоялось торжественное открытие памятника

шести советским летчикам, погибшим 17 июня 1944 года при крушении у местных берегов самолета-амфибии «Каталина» (направлялся в СССР из США по ленд-лизу)».

Как сообщает ТАСС, «Памятник представляет собой каменную стелу высотой около 2,5 метров с бронзовым барельефом, выполненным Студией военных художников им. Грекова Минобороны России, на котором перечислены имена погибших и изображены фигуры летчиков на фоне самолета-амфибии»:

Полковник Васильев Виктор Николаевич;

Старший техник-лейтенант Скворцов Анатолий Михайлович;

Полковник Мосцепан Иван Федосеевич;

Старший техник-лейтенант Чичкан Евгений Константинович;

Подполковник Романов Николай Петрович;

Старшина Кузнецов Николай Ефимович.

Памятная надпись гласит: «В память о советских лётчиках, погибших 17 июня 1944 года при выполнении задания при перегоне гидросамолётов «Каталина» из США в СССР в рамках программы «Ленд-Лиз».

Воинские звания и имена членов экипажа приведены на доске на двух языках - на русском, на норвежском. Памятная надпись приведена на трёх языках: на русском, на норвежском и на английском.

29.10.1944 года, катастрофа самолёта PBN-1 «Номад», номер 02806, 44 сап ВВС Беломорская военная флотилия, командир экипажа лейтенант Ветров И.И.

Гидросамолеты PBN-1 «Номад» возвращались с авиабазы острова Новая Земля, после продолжительных патрулирований акваторий Баренцева и Карского морей, проводки караванов судов и выслеживания немецких подводных лодок, за что Приказом командующего Северного флота №084, от 24 октября 1944г., Ветров И.И. был награжден орденом Красного знамени.

Самолеты летели через город Нарьян-Мар, где делали заправку, мелкий ремонт, техническое обслуживание самолетов. После дозаправки и ночевки в Нарьян-Маре перелет был продолжен. Летчики 1-й авиаэскадрильи 44-го смешанного авиаполка ВВС Беломорской военной флотилии улетали из Нарьян-Мара попарно. Посадка предусматривалась на озере Холмовское, Архангельская область. Последними покидали Нарьян-Мар экипажи капитана Сокола и лейтенанта Ветрова. Сокол, как старший по должности и званию, утверждал, что надо лететь на Архангельск по береговой черте. Это лучший вариант маршрута. В случае необходимости можно сесть в море, на воду.

Лейтенант Ветров И.И. в полк был откомандирован из полярной авиации, в которой пролетал около трех лет. До этого проходил службу в 68-м отдельном разведывательном авиаотряде Амурской флотилии и принимал участие в конфликте на КВЖД в 1929 г. Лётчики наносили бомбовые удары на реке Сунгари по кораблям и обстреливали палубы и надстройки пулемётным огнём. Боевые действия проходили в исключительно трудных метеоусловиях, так 2 ноября 1929г. самолет МР-1 (№672), пилотируемый Ветровым И.И., при посадке на рейде Лахасусу (р. Сунгари) сильной боковой волной и ветром перевернуло через крыло. Экипаж спасся. Но самолёт пришлось разбирать в ледяной воде и грузить на борт монитора «Ленин». По другой версии получивший пулевую пробоину радиатора МР-1, пилотируемый И.И.Ветровым, совершил вынужденную посадку из-за перегрева двигателя вблизи монитора «Ленин». При попытке снять экипаж и отбуксировать поврежденный самолет, монитор смял корпусом его хвостовое оперение, после чего последний пришлось списать.

Позже Ветров И.И. работал пилотом и начальником группы гражданской авиации в Хабаровске, Актюбинске, Красноярске.

Надо сказать, что в 1932-1937 годах Ветров И.И. – командир Владивостокского авиазвена ГВФ Дальневосточного управления Аэрофлота. Более того, это первый летчик ГВФ, первый командир авиаподразделения Аэрофлота в Приморском крае.

В 1932 году в системе ДВУ ГВФ началась подготовка к формированию «подразделений специального применения». Была отправлена заявка на партию самолётов У-2 (АП и СП), во Владивосток первые три машины поступили в конце года. Зимой 1932г. на аэродроме Вторая Речка формируется авиазвено – первое лётное подразделение гражданской авиации. Авиазвено вошло в состав «Приморского аэропорта». Командиром звена был назначен опытный лётчик Иван Иванович Ветров. Вначале 1933 г. всё авиационное хозяйство на Второй Речке состояло из трёх самолётов, одного автомобиля и восемнадцати лошадей. В июле с завода передали самолёт амфибию Ш-2, на котором производились полёты над заливом Петра Великого по поиску косяков рыбы. Он летал на самолёте-амфибии Ш-2 (эту летающую лодку ещё называли «Шаврошка»).

С именем Ветрова Ивана Ивановича связано начало применения авиации в народном хозяйстве – первые полеты по авиарыбозабросу над Японским морем, разработка вместе с учеными ТИНРО методов ведения авиаразведки, первые опыты применения авиации в сельском и лесном хозяйстве, прокладка и освоение первых авиатрасс местных авиалиний в Приморье, подбор посадочных площадок и многое другое.

Один из самых известных его гражданских рейсов состоялся 21 февраля 1935 года: Ветров доставил во Владивосток тяжелобольную женщину из села Владимиро-Александровское. Так заработала первая в крае регулярная санитарная линия.

Но задачи «Летающей лодки» не ограничивались медициной. Самолёт привлекали и для других важных дел: например, рыболовы регулярно обращались к Ветрову И.И. — с воздуха было удобно искать косяки рыбы в заливе Петра Великого. Также авиацию применяли для топографических съёмок и помощи сельскому хозяйству.

Благодаря таким пилотам, как Иван Ветров, гражданская авиация постепенно связывала отдалённые уголки Приморья и становилась практичным инструментом для разных сфер жизни.



Командир экипажа лейтенант Ветров И.И.

Ранним утром 29 октября Ветров взлетел первым. Он полетел своим коротким путем Нарьян-Мар – озеро Холмовское. В составе экипажа 7 человек: командир экипажа – Ветров Иван Иванович, второй летчик – Дорофеев Владимир Федорович, штурман – Сорокин Алексей Иванович, второй штурман Гапонов Николай Иосифович, радист Дубошин Николай Степанович, воздушный стрелок – Мелехин Василий Прокопьевич и бортмеханик – Федоровых Михаил Васильевич.

Радист сообщил Ветрову, что район перелета закрыт туманом. По расчетному времени они были в острогах Тиманского края. Летчик понял, что они попали в каменный мешок. Он

стал набирать высоту. Натужно ревели моторы, винты молотили туман. Стрелка высотомера медленно скользила по шкале прибора, показывая 100 – 150 – 200 метров. «Каталина» зацепила днищем за вершину сопки. Страшной силы удар в считанные секунды разрушил самолет, выбросив из кабины бортмеханика Михаила Федоровых. Столкнувшись с землей, самолет стал бороздить ее и разваливаться на части. При ударе летчиков выбросило, а самолет загорелся. При катастрофе выжил бортмеханик, получивший небольшие ожоги. Михаил Федоровых очнулся от пронизывающего холода, направился к груде металла, еще недавно бывшей самолетом, и остановился как вкопанный, увидев изуродованные тела товарищей.

Было очень холодно, и Михаил вспомнил, как однажды Ветров, чтобы не замерзнуть в открытой кабине самолета, у которой верхнюю часть сорвало сильным ветром, надел на голову один из меховых унтов, а во второй унт сунул обе ноги, да так и приземлился на аэродроме. В газете «Советская Хакассия» была напечатана фотография, как он сидит в кабине с унтом на голове. Он поступил также – натянул унт на голову.

Фёдоровых пошёл вдоль ручья в надежде выйти к какой ни будь речке. На семнадцатый день он вышел на реку Сойма к детям, рыбачившим на реке. Ребята сбегали за взрослыми. Мужики переправили его в фельдшерский пункт. Ранен он не был, только сильно обморозился и обгорели руки. Пока Михаил лечился, к нему приезжали из НКВД и допрашивали. Затем ездили раза три в тундру с оленеводами и его брали с собой, но он так и не смог им показать место гибели самолета и экипажа, не сумел вспомнить. Разбившийся самолет искали на По-2 и на Як-12. Но все безрезультатно.

После лечения заключение медицинской комиссии было: «К летной работе не годен».

Выписка из архива: «Федоровых М.В. в дальнейшем проходил службу на Черноморском флоте в 30-м, 40-м авиаполках, 36-й авиамастерской ВВС (1945–1947). В марте 1947 года уволен в запас в Советский РВК».



Обломки самолёта PBN-1 «Номад» у сопки «Лодка» Тиманского кряжа

В катастрофе погибли:

- командир экипажа лейтенант **Ветров Иван Иванович**, 1904 г.р., русский, уроженец д.Шаборшино Емельяновского района Калининской области, призван Красноярским ГВК, награды - орден Красного Знамени;

- второй летчик сержант **Дорофеев Владимир Федорович**, 1921 г.р., русский, уроженец г. Черкассы, призван Черкасским ГВК (ныне Украина);

- штурман лейтенант **Сорокин Алексей Иванович**, 1913 г.р., русский, уроженец д.Антипово Муромского района Горьковской (ныне Владимирской) области, призван

Конеляровским РВК (возможно, Кологривским или Ковернинским), награды - орден Красной Звезды;

- второй штурман младший лейтенант **Гапонов Николай Иосифович**, 1921г.р., украинец, уроженец д. Григорьевка Днепропетровской области Украины, призван Октябрьским РВК г. Днепропетровска;

- радист сержант **Дубошин Николай Степанович**, 1917 г.р., уроженец села Скворечное Пензенской области, призван Мурманским ГВК, награды - орден Красной Звезды, медаль «За отвагу»;

- воздушный стрелок, моторист сержант **Мелехин Василий Прокопьевич**, 1920г.р., уроженец г. Архангельска, район Соломбала, призван Соломбальским РВК, награды - медаль «За боевые заслуги».

Самолет, вернее обломки его лежат в двух километрах юго-западнее сопки «Лодка» Тиманского кряжа, хорошо заметны с воздуха и с самой сопки. По фото и номеру (BuNo 02806) тип самолета определяется как PBN-1 «Номад» в третьей серии производственных номеров ВМС и Морской пехоты США. Постройки NAF (Naval Aircraft Factory). По контракту P.O.-42 от 16.7.1941г. поставлено с 02.1943г. по 03.45г. 155 самолетов (сер. № 02791-02946) PBN-1 «Nomad». Сергей Козлов, краевед-эколог.



Обелиск Полярным лётчикам в городе Нарьян-Мар

В 2005 году в городе Нарьян-Мар установлен Обелиск Полярным лётчикам на котором высечены и имена лётчиков самолёта PBN-1 «Номад». Вечная память всем полярным летчикам, погибшим на ненецкой земле!

**12.01.1945г., катастрофа самолёта PBN-1 «Номад», номер 02915,
63 мбраэ ВВС ТОФ, командир экипажа капитан Чиков Н.М.**

В ночь с 11 на 12 января 1945 года при взлете с гидроаэродрома Элизабет-Сити (США) на перелёте в Сан-Хуан (Пуэрто-Рико) разбился самолет PBN-1 «Номад» (№02915). Экипаж во главе с командиром корабля капитаном Н.М. Чиковым 63 мбраэ ВВС ТОФ погиб. Самолет упал в реку Пасквотанк (Pasquotank). В катастрофе, кроме четырех советских авиаторов: командира **Николая Михайловича Чикова** 63 мбраэ ВВС ТОФ, штурмана **Валентина**

Моисеевича Левина 48 мап ВВС СТОФ, борттехника **Дмитрия Михайловича Медведева** ВВС ВМФ, борттехника **Афанасия Ивановича Бородина** 118 ап ВВС СФ - погиб офицер ВВС Великобритании, гражданин Канады радиооператор **Питер Натарос**. Английский пилот и еще трое членов экипажа, в том числе лейтенант В.П. Дьяченко и старшина А.Г. Саньков 115 мбрап ВВС ТОФ выжили.



Штурман В.М.Левин

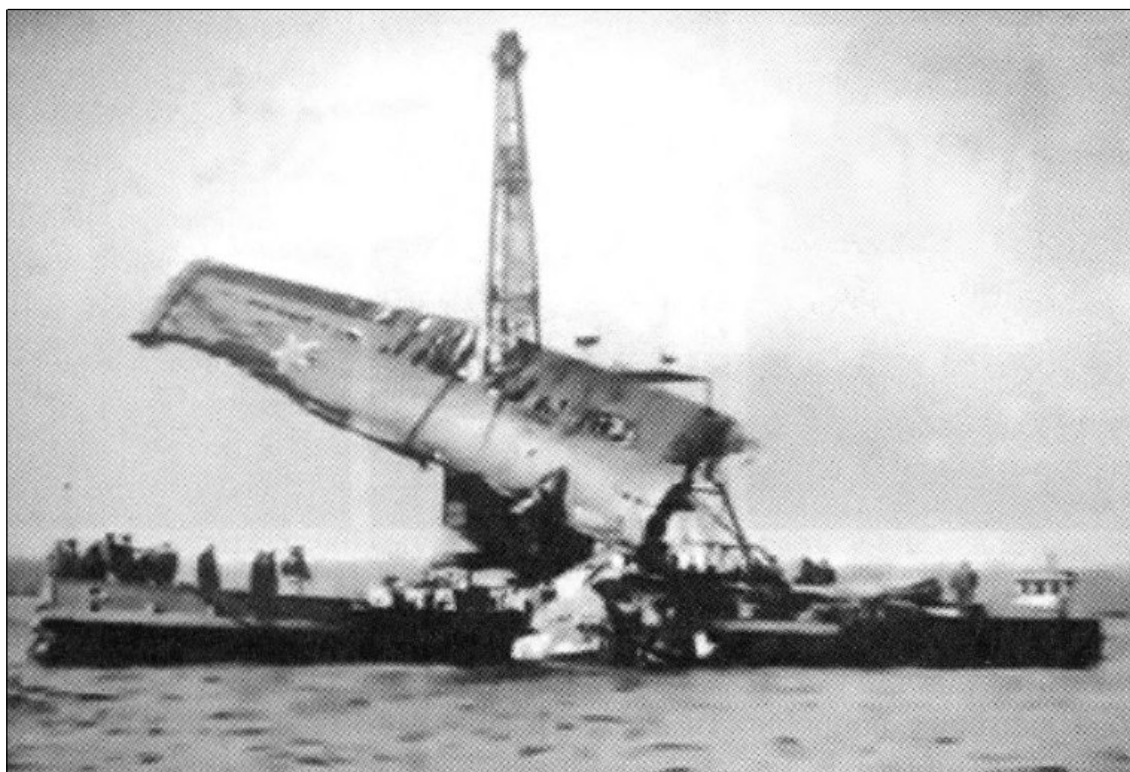
Полузатопленный самолет еще держался на воде - разбитый, в перевернутом состоянии. На поверхности - один хвост, а в нем - еще живой и невредимый борттехник А.И.Бородин! Он просил о помощи. Спасательная команда начала прорубать хвост, чтобы спасти Бородина, но прорубить полностью не успела: воздух из фюзеляжа быстро сошел, и его хвостовая часть так же быстро ушла под воду. Безжалостная стихия поглотила борца за общее дело, который честно выполнял свой долг далеко от нашей страны.



Воды залива слышали последние слова Бородина: «Спасите! Я не ранен!» Но американские команды сделать свое дело не успели. Так погиб на боевом посту младший техник-лейтенант Бородин Афанасий Иванович. На другой день краном подняли хвостовую часть фюзеляжа. В самом конце - тело Бородина. Он ночью в темноте, спасаясь от подступавшей воды, забирался все выше и выше и достиг точки, где уже дальше пролезть не мог. Так и застрял

в последнем малом хвостовом шпангоуте, и то отверстие, которое прорубали, осталось недорубленным.

Спасти его не удалось. Старшего техника-лейтенанта Медведева Дмитрия Михайловича привезли через 40 минут после катастрофы. Он захлебнулся. Откачать не удалось... Штурмана Левина Валентина Моисеевича в тот вечер не нашли, командира капитана Чикова Николая Михайловича тоже не нашли.



Плавучий кран поднимает из реки обломки PBN-1

Безрезультатно закончились и поиски английского штурмана. Его и Левина удалось найти и поднять в полдень следующего дня. Прах В.М. Левина захоронен в Москве на Донском кладбище (Центральное здание). Двое суток поднимали со дна узлы и детали самолета. Все подняли, но вот капитана Чикова Н.М. 63 мбраэ ВВС ТОФ искали несколько дней с помощью тралов. Безуспешно... Удалось обнаружить и поднять на поверхность лишь фрагмент руки. Предположили, что Чиков был изрублен винтом, потому что сиденье капитана было разрублено на куски...

17.01.1945 г. Из Вашингтона ЧП прилетели расследовать Максимович, Хроленко, Кромаренко и Рязанцев, а с американской стороны - кэптен Стенди. Составили акт. Пришли к выводу, что вина целиком и полностью была английского летчика. После отрыва от водной поверхности он потерял контроль над положением самолета, и «Каталина» свалилась на крыло в воду. Машина полностью разрушилась, погибли 5 человек.

Во-первых, «Каталина» была слегка перегружена.

Во-вторых, авария произошла ночью, точнее в 3 часа утра. Водная гладь выглядела настолько неподвижной, что казалась стеклянной. В самолете находились шестеро русских авиаторов и три офицера британских ВВС (летчик, штурман и радист). Чтобы помочь экипажу с ориентацией, сигнальными ракетами, которые горят примерно полчаса, обозначили на воде направление взлета. Когда машина проскочила последнюю световую точку, летчик увидел перед собой абсолютную черноту. Он подумал, что слишком быстро поднимается. Поэтому решил вести разогнавшийся самолет параллельно с водой, не представляя себе, где находится. У него не оставалось в запасе даже нескольких секунд, чтобы перевести взгляд с окна кабины