

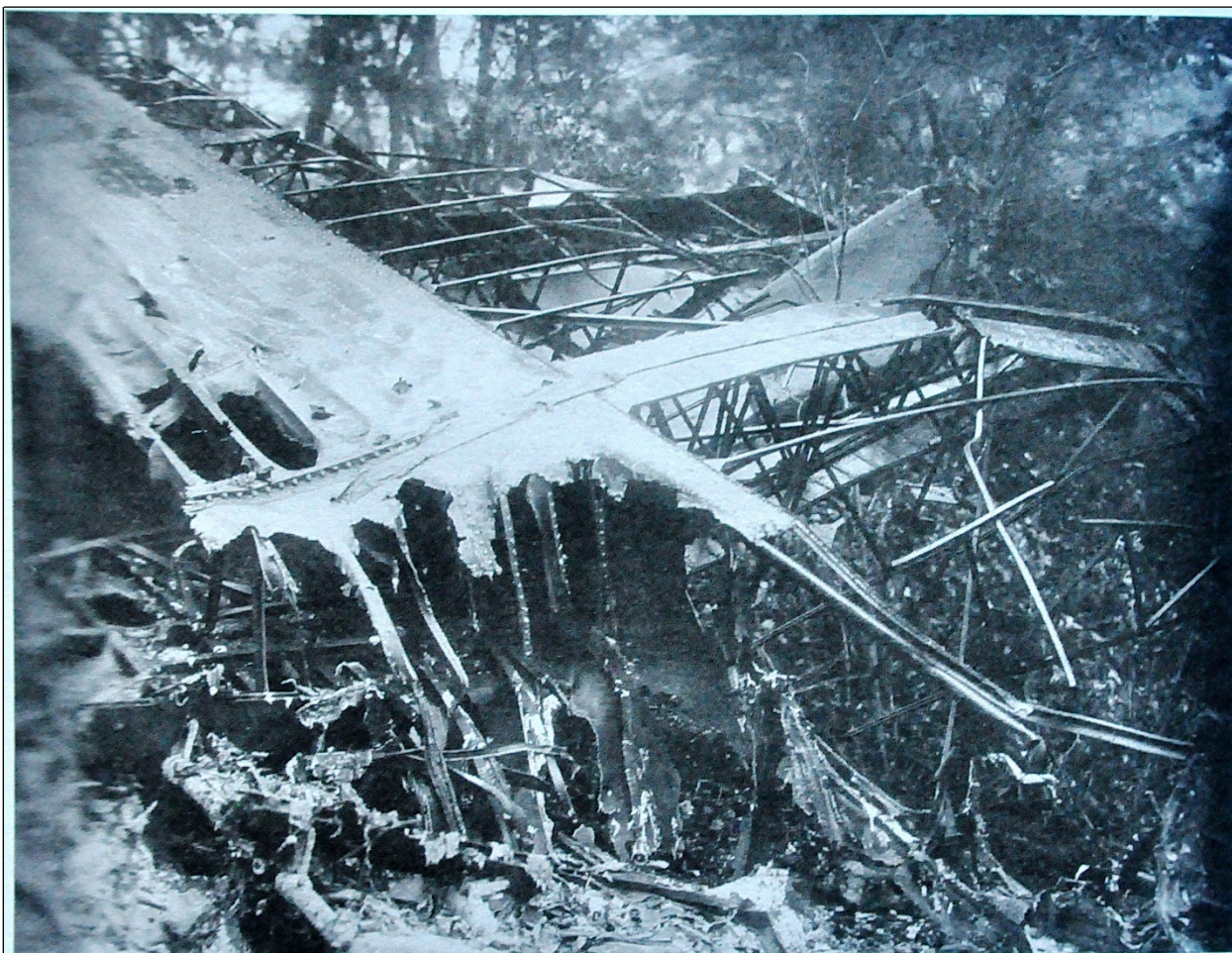
на приборы (одна из типичных и плачевных ошибок пилотов всего мира). И самолет, не успев набрать высоту, всей своей мощностью и тяжестью буквально воткнулся в воду, раскололся пополам и пошел ко дну. Четверо ребят и один англичанин погибли, остальных спасли. Они с переломами несколько недель лечились в госпитале...» В своем дневнике Чиков М.Н. кратко сообщает об итогах расследования:

«Комиссия из Вашингтона, приезжавшая расследовать этот случай, вину за разбитый самолет и гибель пятерых людей возложила на летчика, потерявшего управление. Самолет пилотировал капитан Королевских ВВС Великобритании гражданин Канады И.Р.Доббин, совсем не новичок, но нам было не легче от того, что виноват был не наш экипаж: ведь погибли наши товарищи».

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 дальнейшему перелету прерывать было нельзя.

**01.08.1945.г, катастрофа самолёта PBN-1 «Номад», номер 02870,
16 омдрап ВВС ТОФ, командир экипажа лейтенант Апарин Г.П.**

01.08.1945г. во время учебного полёта гидросамолёт PBN-1 «Номад» 16 омдрап ВВС ТОФ в тумане врезался в склон высоты 405 около перевала в 4-х км западнее бухты Шамора, погибло 5 членов экипажа. Самолёт сгорел.



Место катастрофы PBN-1 лейтенанта Апарина Г.П. на Шаморском перевале. Сгоревший центроплан самолета. Фото из фондов ЦВМА.

Лётчик Апарин Г.П., выполняя задание по технике пилотирования в районе бухты Шамора, вошёл в туман. На береговой черте полуострова Муравьёв-Амурский на удалении от берега 4-5 км на высоте 300-400 метров, разворачиваясь в тумане на 180°, врезался в склон сопки. Самолёт сгорел. Экипаж: лётчик лейтенант **Апарин Георгий Петрович**, второй лётчик мл. лейтенант **Юшин Владимир Михайлович**, оператор РЛС сержант **Ростовцев Василий Фёдорович**, бортмеханик старшина **Канюка Иван Андреевич**, стрелок ст. краснофлотец **Новиков Евгений Семёнович** погибли. Стрелок моторист ст. краснофлотец **Медведев Г.Е.** и стрелок ст. краснофлотец **Дегтярёв К.М.** получили ранения.

Причинами происшествия явились:

- неграмотная оценка лётчиком Апарин Г.П. погоды данного района и недисциплинированность. Вопреки запрещения командира аэ, вошёл в туман;
- плохая организация полётов, экипаж лётчика Апарина выпущен в воздух для выполнения комплексного полёта продолжительностью 3 часа без штурмана.



Памятная табличка на месте гибели экипажа лейтенанта Апарина Г.П.

**10.08.1945г. катастрофа самолёта РВН-1 «Номад», бортовой № 25,
3 аэ 16 омдрап ВВС ТОФ, командир экипажа капитан Фролов И.В.**

Катастрофа произошла после выполнения воздушной разведки недалеко от береговой черты вблизи мыса Поворотный. В боевом донесении слова: «не вернулся после 7 часов патрулирования». Причина катастрофы не установлена.

10 августа 1945 г. в 12 часов 00 минут самолёт №25, лётчик капитан **Фролов И.В.** вылетел для выполнения боевой задачи – ведение разведки в районе мыса Болдина. Он должен был сменить другой самолёт, который обнаружил транспорт противника, вёл наблюдение за ним. Полет был рассчитан на 7 часов.



20.08.1945г., бухта Тазгоу (Спокойная). Похороны экипажа капитана Фролова

В 17 часов 28 минут от Фролова поступило донесение: «Веду наблюдение за транспортом, широта $40^{\circ} 32'$ с.ш. $132^{\circ} 00'$ в.д». В 18 часов 28 минут Фролову было приказано возвратиться обратно на базу Суходол. В 19 ч. 30 м. летчик Фролов радировал: «Возвращаюсь на базу». В 20 часов 44 минуты получена вторая радиограмма: «Вас слышу хорошо». На этом связь была прекращена. На неоднократные запросы с земли ответа не было. Самолёт капитана Фролова сменил другой РВН-1 16 омдрап, который обнаружил крупный транспорт противника и вел наблюдение за ним. Оба РВН-1 работали как приводные радиомаяки, на которые должны были наводить свои самолёты-торпедоносцы 2 мтад ВВС ТОФ.



Памятник экипажу капитана Фролова И.В., б.Спокойная. 11.08.2025г. -

На базу самолёт не вернулся. Причина не установлена. На следующий день, 11.08.1945г. были отправлены на поиск четыре самолёта РВН-1. Положительных результатов не добились. Тела погибших членов экипажа обнаружили дети рыбаков, которые жили в Тазгоу, и сообщили пограничникам.

В отчете начштаба 16 ап ВВС ТОФ о потерях от 21.08.1945г. указано, что 20 августа 1945 года в братской могиле на западном берегу бухты Тазгоу (Спокойная) в 1 км западнее пос. Врангель были похоронены четыре члена экипажа:

- командир отряда, капитан **Фролов Иван Васильевич**, 1914 года рождения, уроженец города Павловский Посад Московской области;

- штурман отряда, лейтенант **Шестаков Александр Иванович**, 1921 года рождения, уроженец села Большое Грибаново Воронежской области;

- техник бортовой, техник-лейтенант **Мирошкин Петр Иванович**, 1916 года рождения, уроженец города Спасск Рязанской области;

- воздушный стрелок-моторист, ст. краснофлотец **Девятков Константин Михайлович**, 1927 года рождения, уроженец г. Тюмень Иркутской области.

Не найдены тела троих членов экипажа:

- лётчик, мл. лейтенант **Ведерников Виктор Павлович**, 1924 года рождения, уроженец г. Ржев Калининской области;

- радист-оператор РЛС, сержант **Янчук Анатолий Владимирович**, 1920 года рождения, уроженец дер. Преображенская Шмаковского района Приморского края;

- воздушный стрелок, сержант **Корсунский Иван Михайлович**, 1918 года рождения, уроженец г. Иркутска Иркутской области.

26.08.1945г., авария РВУ-6А «Каталина», 16 омдрап ВВС ТОФ, экипаж лейтенанта Трофимова А.Н.

Авария произошла 26 августа 1945 г. во время высадки десанта на остров Итуруп Курильской гряды. Высадка должна была производиться на ВПП аэродрома на острове, но метеообстановка не позволила этого сделать. Из-за сильного тумана, закрывшего остров, экипаж лейтенанта Трофимова А.Н. 16 омдрап ВВС ТОФ вынужден был приводниться у побережья острова Уруппу-то (сейчас Уруп). Высадка десанта происходила при сильном волнении моря, но прошла успешно, без противодействия противника. Однако самолёт стало захлёстывать волнами и тащить к берегу, в результате чего он получил пробоины дна лодки и затонул у берега. Экипаж на резиновой лодке добрался до берега.

Участник этого вылета в экипаже лейтенанта Трофимова А.Н. в качестве старшего борттехника ветеран 16 омдрап Даньшин Леонид Петрович вспоминает:

«В августе 1945 г. в составе двух экипажей Хамина В.С. и Трофимова А.Н. на самолётах РВУ-6А «Каталина», я (экипаж лейтенанта Трофимова А.Н.) участвовал в высадке сухопутного десанта с морским командиром на Курильские острова Уруп и Итуруп. Десант – 30 автоматчиков. Правда при взлёте в сильный ветер (после высадки десанта на о. Уруп) ночью при огромной боковой волне наш самолёт развернуло поперёк волны и при ударе об неё самолёт затонул. Мне удалось выбросить резиновую лодку и мало-по-малу (до берега было километров семь) доплыть с экипажем до острова, десантники ещё не ушли, и мы с экипажем присоединились к отряду. Я был избран комиссаром отряда, состоящего из 67 человек, и в течении 3-х дней шли по берегу на японскую базу. Лётчик Хамин В.С., который взлетел, понял, что отсутствие связи говорит о том, что что-то случилось, прилетев на Сахалин, он сообщил в полк. За экипажем на третьи сутки пришёл тральщик, нас перебросили в г. Отомари (сейчас Корсаков), на самолёте перебросили в Суходол, там я получил новую амфибию за №25...»

11.12.1947г., катастрофа РВУ-6А «Каталина», бортовой № 29, 16 омдрап ВВС ТОФ, экипаж лейтенанта Заярного И.С.

11.12.1947г. при доставке свидетелей с Международного военного трибунала над главными японскими военными преступниками в Токио при перелёте Токио-Суходол произошла катастрофа самолёта РВУ-6А «Каталина» 16 омдрап ВВС ТОФ, экипаж лейтенанта Заярного И.С. Самолёт не долетев 10-15 км до мыса Поворотный, совершил вынужденную посадку в открытом море, получил повреждения и затонул.

Вылет произошёл с опозданием от плана на 1 час. 45 мин., запас топлива составлял 800 галлонов (3028 литров). На маршруте лётчик, опасаясь посадки в ночное время, шёл на повышенном режиме работы двигателей, что увеличило расход топлива. Полёт проходил за облаками при сильном встречном ветре, экипаж не знал своего точного места. Не долетев до берега и израсходовав топливо, произвёл вынужденную посадку ночью при волнении моря 8 баллов. Предположительно самолёт был разбит. Поиски самолёта и его экипажа результатов не дали. Экипаж и семь пассажиров погибли.



Экипаж самолёта РВУ-6А «Каталина»:

- командир экипажа лейтенант **Заярный И.С.**;
- помощник командира экипажа лейтенант **Селеверстов Р.А.**;
- штурман экипажа лейтенант **Прохоров В.А.**;
- борттехник ст.техник-лейтенант **Петров И.П.**;
- воздушный стрелок-радист сержант **Иванцов А.М.**;
- воздушный стрелок младший сержант **Шишолок В.Т.**

Среди пассажиров находились участники боёв на озере Хасан пограничники Герои Советского Союза **Гильфан Абубекерович Батáршин** и **Иван Давидович Чернопятко**, которые 30 октября 1947 года давали свидетельские показания на Международном военном трибунале над главными японскими военными преступниками в Токио и возвращались с процесса.

05.02.1948г., катастрофа самолета РВН-1 «Номад», 2 аз 48 омдрап ВВС 7-го ВМФ, командир экипажа лейтенант Коковкин В.К.

5 февраля 1948г. произошла катастрофа самолета РВН-1 «Номад» (возможно МБР-2) с экипажем командира 2 аз лейтенантом **Коковкиным** Василием Куприяновичем, заместителем командира 3-й аз ст. лейтенантом **Базецким М.М.**, штурманом лейтенантом **Кобченко Владимиром Николаевичем** и воздушным стрелком-радистом рядовым **Ступикиным В.П.** Экипаж погиб.

07.08.1948г., катастрофа самолета РВН-1 «Номад», 48 омдрап ВВС 7-го ВМФ, командир экипажа ст. лейтенант Попов К.А.

7 августа 1948г. в авиационной катастрофе самолета РВН-1 «Номад» погибли командир отряда ст. лейтенант **Попов Константин Андреевич**, правый лётчик лейтенант **Подопригора Андрей Николаевич** и штурман лейтенант **Михайлов Валентин Иванович**.



Экипаж ст. лейтенанта Попова Константина Андреевича. 48 омдрап

05.10.1950г., 22 часа 28 мин., катастрофа самолета PBN-1 «Номад», номер 02990, 289 оплап ВВС ТОФ, командир экипажа ст. лейтенант Пахомкин С.А.

Экипаж отрабатывал ночную стрельбу по конусу. Самолёт упал в воду Уссурийского залива в 10 км западнее мыса Сысоева. Экипаж самолета буксировщика наблюдал яркое пятно на воде, где в последующем были найдены плавающие обломки самолета. Погибло 7 человек:

- командир экипажа ст. лейтенант **Пахомкин Сергей Андреевич**;
- лётчик лейтенант **Моисеев Виктор Васильевич**;
- штурман ст. лейтенант **Побединский Иван Григорьевич**;
- борттехник техник-лейтенант **Журбин Филипп Иванович**;
- воздушный стрелок-радист сержант **Черевко Николай Сергеевич**;
- стрелок-моторист сержант **Косницкий Борис Акимович**;
- оператор РЛС сержант **Утробин Николай Иванович**.

Причина ЛПП не установлена, предположительная причина - потеря пространственной ориентировки.

30.08.1951г., катастрофа самолета PBN-1 «Номад», 48 омдрап ВВС 7-го ВМФ, командир экипажа майор Якунин Б.М.

30 августа 1951 года в авиационной катастрофе самолета PBN-1 «Номад» 48 омдрап ВВС 7-го ВМФ, погиб заместитель командира полка майор **Якунин Борис Матвеевич**.

2026 г.

Летчики всего мира составляют особое интернациональное сообщество, члены которого мгновенно распознают своих и сразу же дают им оценку: кто - ас, а кто - новичок. Эта оценка дается по неувимым признакам, понятным только профессионалам, - по тому, как человек глянул на небо, как забрался в кабину, как взялся за штурвал.

Литература

1. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России в 1910-2010. Санкт-Петербург, ООО «Береста», 2012 г.
2. «Ленд-Лиз. Тихий океан». Алла Паперно, М., «ТЕРРА-Книжный клуб», 1998 г.
3. Рубина Е.М., Телятникова Э.М. Через материки и океаны. М., «Паулсен», 2021, 456с.
4. Максим Чибисов. Через материки и океаны. Статья для печати.
5. Чуев Ф. Сто сорок бесед с Молотовым. М., ТЕРРА, 1991, 623с.
6. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... М., ООО «Дельта НБ», 2004, 630 с: ил.
7. Штепенко А. П. Особое задание. Записки штурмана. М., Воениздат НКО СССР, 1944, 96 с.
8. Аккуратов В. Забытый рейс. Из записок штурмана
9. Mil.Press Военное. Операция «Бодигард» и открытие Второго фронта.
10. Пронякин К.А. Первые лётчики на ДВ: влетевшие в историю. Справочник. Хабаровск, «Медиа-Мост», 2019, 158 с.
11. Николаев А. Последний полёт «Каталины». Неразгаданная тайна погибшего экипажа. 2013-2018.
12. Стрельбицкий К.Б. Пропавшая «Каталина», 2013 – 2021
13. Голосов В.Ю. Последний полет экипажа капитана Фролова.
14. Ливанский Я.В. Ушедшие в туман. 1 часть. 1933-1945 гг. Казань, «Логос», 2018 г.
15. Котельников В.Р., Летающая лодка Консолидейтед «Каталина», СПб, Гангут, 1995.
16. Котельников В.Р., Авиационный ленд-лиз, М, фонд «Русские Витязи», 2015 г.,
17. Шавров В. История конструкций самолетов в СССР 1938-1950 гг. Машиностроение.
18. Заблотский А., Ларинцев Р. Гидросамолёты «Каталина» в советской морской авиации в годы войны, «Наука и техника». 2013.
19. Alternathistory. Испытано в СССР. Второе дыхание «Каталины»
20. Журнал Война в воздухе № 118. PBY CATALINA
21. Журналы: Мировая авиация №№ 61, 62, 75, 132
22. Морской сборник. 1978г. №8. Пискарев НФ. Неизведанными маршрутами.
23. Форум «История авиации». «Каталины» в СССР
24. Зайцев Ю.М. Отчет о научно-исследовательской работе. Развитие аэродромной сети авиации Тихоокеанского флота в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945гг.). Шифр «База» № 107601.
25. Альбом схем аэродромов и гидроаэродромов ВВС ТОФ 1942 г. ЦВМА.
26. Архивные материалы библиотеки гарнизона Николаевка.

Авиационные термины

Стр 5. Моноплан-парасоль (фр. parasol, букв. «парасоль, зонт от солнца») — конструкция самолёта-моноплана с крылом, расположенным над фюзеляжем и крепящимся к последнему при помощи подкосов.

Стр 6. Редан (фр. redan «уступ») - «ступенька» на днище лодки (т.е. фюзеляжа) или поплавков гидросамолёта. Бывают поперечные и продольные реданы.

Стр 6. Самолёт- амфибия. Самолёт способный производить взлёт-посадку как на водную поверхность, так и на сушу.

Стр 26. Форсаж — режим работы некоторых поршневых двигателей, применяемый для временного увеличения тяги в случае необходимости. Его включают на короткие промежутки времени, когда важно иметь максимальную тягу.

Стр 35. Штопор - это особый режим полета самолета, при котором он совершает спиралевидное движение вокруг вертикальной оси с одновременным снижением.

Стр 35. Флаттер - это опасное явление, представляющее собой самовозбуждающиеся колебания, которые могут привести к разрушению конструкций летательного аппарата.

Содержание

1.	Положение с гидросамолётами в СССР накануне войны	3
2.	Семейство Каталин	5
3.	Немного о ленд-лизе	8
4.	Секретная миссия В.М. Молотова в Англию и США	10
5.	Перипетии перелёта	12
6.	Гидросамолет «Каталина» в советской морской авиации	15
7.	PBN-1 «Номад» для СФ	17
8.	PBN-1 «Номад» для ТОФ	20
9.	PBN-1 «Номад» для ЧФ	32
10.	PBY-6A «Каталина» для ТОФ	36
11.	Последний перелёт пятёрки PBY-6A «Каталина»	39
12.	Итоги перелётов спецгруппы полковника Чибисова	42
13.	Каталины на ТОФ	45
14.	Эпилог	51
15.	Лётные происшествия Каталин	52
16.	Использованная литература	69

Александр Александрович ПРИТЧИН

**Каталины ленд-лиза
и
тихоокеанцы**

**Художественное оформление,
компьютерная вёрстка
Александр ПРИТЧИН**

Редактор ПЯТОВА О.А.

Формат 60х80/8. Печать офсетная.
Усл.печ. л. – 23,25. Бумага офсет, 80г.
Гарнитура Times New Roman
Тираж 15 экз.
Отпечатано в типографии «Винсент Ван Гог»
690001, г. Артём, пл. Ленина, 7/1





Автор книги профессиональный военный, «Заслуженный военный летчик РФ», гвардии полковник. Родился в г. Челябинске 25.10.1951 г. После окончания Оренбургского ВВАКУЛ - служба в Морской авиации Тихоокеанского флота. После окончания службы, работал в ДОСААФ и различных авиакомпаниях. Внештатный хранитель и экскурсовод Музея Морской авиации ТОФ. В настоящее время проживает в г. Владивостоке, женат, имеет трех сыновей, двое из которых продолжают семейную традицию - офицеры Морской авиации.

Александр Притчин действительный член Общества изучения Амурского края (ПКО РГО-ОИАК) и Российского союза писателей, автор книг: «Белые пески Камрани» - о становлении авиаморской базы на полуострове Камрань во Вьетнаме; «Стажировка» - о прохождении курсантами старших курсов Оренбургского ВВАКУЛ стажировки в боевом полку на аэродроме «Умбозеро» на Кольском полуострове; «Сашкины рассказы» - коротенькие рассказы о школьной жизни; поэтического сборника - «Стерх»; «Аэродром Вторая Речка» - об истории создания аэродромов на Второй Речке г. Владивостока и их дальнейшая судьба; «Истории нашего городка» - об истории военного городка № 43 - штаба Управления Морской авиации ТОФ, его исторических достопримечательностях; «ВВС Тихоокеанского флота» - основные вехи становления; «Аэродромы жд станции Океанская» - об истории создания гидроаэродромов в районе жд станции Океанская г. Владивостока и их дальнейшая судьба, «169 гвардейский», «Военный пилот Михаил Максимов», а также многочисленных статей на авиационные военно-исторические темы.