

Гидросамолет «Каталина» в советской морской авиации

Несмотря на большие усилия, предлагавшиеся авиационной промышленностью, в предвоенные годы отечественные конструкторы так и не смогли создать морской дальний разведчик.

Сравнительные характеристики гидросамолетов, состоявших на вооружении ВВС ВМФ в 1941–1945 годах*				
	ГСТ	Че-2	МБР-2	PBN-1
Максимальный взлетный вес, кг	11 800	7200	4245	16 524
Максимальная скорость, км/ч	297	360	275	299
Дальность полета, км	4300	2600	1230	4602
Продолжительность полета, ч	20	–	5	30

В 1937 г. Советский Союз вынужден был закупить лицензию на производство двухмоторной летающей лодки Consolidated PRY-1, более поздние модификации которой получили широкую известность под именем «Каталина». Одновременно были приобретены три машины в разобранном виде. Спустя два года на заводе № 31 им. Г. Димитрова в Таганроге развернулось серийное производство гидросамолетов под обозначением «ГСТ» (гидросамолет транспортный). После сдачи заказчику двадцати одного самолета их выпуск прекратили, поскольку конструкция планера оказалось нетехнологичной и трудоемкой. Как это ни удивительно, командование авиации ВМФ довольно равнодушно встретило новые машины. В результате значительная их часть поступила в Полярную авиацию. Большие дальность и продолжительность полета пришлось «по вкусу» Главсевморпути.

Второй раз «Каталины» появились в СССР в годы Великой Отечественной войны и после прекращения действия ленд-лиза составляли значительную часть парка гидросамолетов.

Поставка «Каталин» по ленд-лизу в подразделения морской авиации ВМФ СССР осуществлялась в рамках секретного проекта «Зебра». Поступление американских летающих лодок в действующие флоты началось летом 1944 года. Их перегонка была организована следующим образом. Самолеты принимались в США в городе Элизабет-Сити (штат Северная Каролина) советскими морскими летчиками авиагруппы специального назначения. Авиагруппа состояла из 26 экипажей: 10 – от ВВС Северного флота, 10 - от ВВС Тихоокеанского и 6 - от ВВС Черноморского флота (всего 162 человека). Командиром группы был назначен полковник В.Н. Васильев. Перед отправкой в США летчиков потренировали на двухмоторных гидросамолетах Че-2 в бухте Суходол, ведь многие из них летали на одномоторных гидросамолётах, а порой из-за нехватки техники летали на сухопутных машинах и в какой-то степени утратили специфические навыки.

Тихоокеанские экипажи железнодорожным транспортом прибыли в Красноярск, а затем их на самолетах пассажирами отправили по трассе АЛСИБ в Фэрбенкс. Первые 10 экипажей летчиков Тихоокеанского флота на самолетах Си-47 и Си-54 прибыли в Фэрбенкс 28 марта 1944 года, на авиабазу Элизабет-Сити (США) 2 апреля 1944 г. и уже 3 апреля они приступили на аэродроме в Элизабет-Сити к изучению новой для себя техники. (Почти месяц спустя прибыли остальные. Представители от ВВС Северного и Черноморского флотов добирались морским путём – на судах через Атлантический океан). Вскоре тихоокеанцы приступили к тренировкам лётного и технического состава, «вывозка», а затем самостоятельные полёты. Всего лишь 20 дней понадобилось тихоокеанским авиаторам, чтобы освоить совершенно новую для них технику. Работали не считаясь со временем, усталостью: только бы быстрее в воздух. Языковой барьер, непривычное расположение приборов и вооружения создавали не малые трудности, но они их успешно преодолели.

Лётный состав Тихоокеанского флота - участники операции по перегонке гидросамолётов из США в СССР в 1944-1945 гг					
№ п/п	ФИО	г.р.	Звание	Должность	Примечание
10 ббад ВВС ТОФ с. Николаевка (1)					
1	Чибисов Максим Николаевич	1906	Полковник	Командир спецгруппы	
16 мбрап ВВС ТОФ б. Кангауз (20)					
2	Абрамов Иван Степанович	1915	Капитан	Ком. корабля	
3	Андреев Николай Николаевич	1919	Лейтенант	Пилот	
4	Байдаков Михаил Васильевич	1914	Тех.л-нт	Борттехник	
5	Баринов Николай Андреевич	1913	Старшина	Стрелок-радист	
6	Беляев Пётр Максимович	1919	Ст. л-нт	Штурман АЭ	
7	Бреусов Валентин Михайлович	1923	Лейтенант	Пилот	
8	Водяник Яков Андреевич	1907	Майор	Штурман отряда	
9	Дорофеев Николай Ефимович	1922	Лейтенант	Ком. корабля	
10	Зобнев Андрей Фёдорович	1911	Ст. тех.л-нт	Борттехник	
11	Кузнецов Михаил Тихонович	1916	К-н ав.тех.сл.	Борттехник	
12	Медведев Иван Никифорович	1919	Ст. тех.л-нт	Борттехник	
13	Медеян Алексей Михайлович	1916	Ст. л-нт	Ком. корабля	
14	Мокроусов Иван Никитович	1917	К-н ав.тех.сл.	Борттехник	
15	Принцев Николай Андреевич	1920	Капитан	Штурман отряда	
16	Слюсарев Николай Ефремович	1923	Лейтенант	Пилот	
17	Спиридонов Сергей Осипович	1915	Капитан	Ком. корабля	
18	Стасевский Стефан Семёнович	1918	Лейтенант	Пилот	
19	Федосимов Анатолий Иванович	1920	Ст. тех.л-нт	Борттехник	
20	Фролов Николай Дмитриевич	1916	Старшина	Стрелок-радист	
21	Яковлев Лев Васильевич	1922	Лейтенант	Пилот	
26 шап ВВС ТОФ аэр. Западные Кневичи (2)					
22	Погорельский Николай Васильевич	1912	Майор	Зам. командира АЭ	
23	Цурбанов Пётр Тимофеевич	1914	Капитан	Ком. звена	
48 мап ВВС СТОФ б. Бяуде (1)					
24	Левин Валентин Моисеевич	1919	Капитан	Штурман	Погиб 11.01.1945
115 мбрап ВВС ТОФ жд ст. Океанская (5)					
25	Пехтерев Ефим Тарасович	1918	Старшина	Стрелок-радист	
26	Саньков Александр Григорьевич	1916	Старшина	Стрелок-радист	
27	Чичкан Евгений	1918	Ст. тех.л-нт	Борттехник	Погиб 18.06.1944

	Константинович				
28	Шевцов Константин Фомич	1916	Старшина	Стрелок-радист	
29	Яковлев Дмитрий Александрович	1919	Ст. л-нт	Ком. корабля	
117 омбрап ВВС ТОФ с. Софийское (3)					
30	Замятин Иван Петрович	1913	Капитан	Ком. звена	
31	Кошаков Евгений Яковлевич	1917	Капитан	Штурман звена	
32	Ярошенко Фёдор Яковлевич	1914	Капитан	Ком. звена	
47 омбраэ ВВС ТОФ б. Врангеля (2)					
33	Левчишин Иван Матвеевич	1920	Ст. л-нт	Пилот	
34	Лоташевский Павел Павлович	?	Капитан	Штурман отряда	
53 мбраэ ВВС ТОФ зал. Ольга (1)					
35	Шелишпанский Вениамин Сергеевич	1914	Капитан	Штурман звена	
57 омбраэ ВВС ТОФ б. Воевода (1)					
36	Петрожицкий Василий Михайлович	1915	Капитан	Штурман отряда	
63 мбраэ ВВС ТОФ б. Патрокл (4)					
37	Гацан Яков Алексеевич	1920	Старшина	Стрелок-радист	
38	Половинко Николай Филиппович	1910	Майор	Штурман отряда	
39	Чиков Николай Михайлович	1916	Капитан	Ком. корабля	Погиб 11.01.1945
40	Ширенков Пётр Иванович	1918	Ст. л-нт	Пилот	

Список составлен по состоянию на конец апреля 1945 г. на основании наградных листов, личных записей М.Н.Чибисова и информации с сайтов о ветеранах ВОВ и требует уточнений и дополнений.

В дальнейшем тихоокеанских лётчиков использовали как инструкторов для быстрого ввода в строй прибывшего позже лётно-подъёмного состава с других флотов.

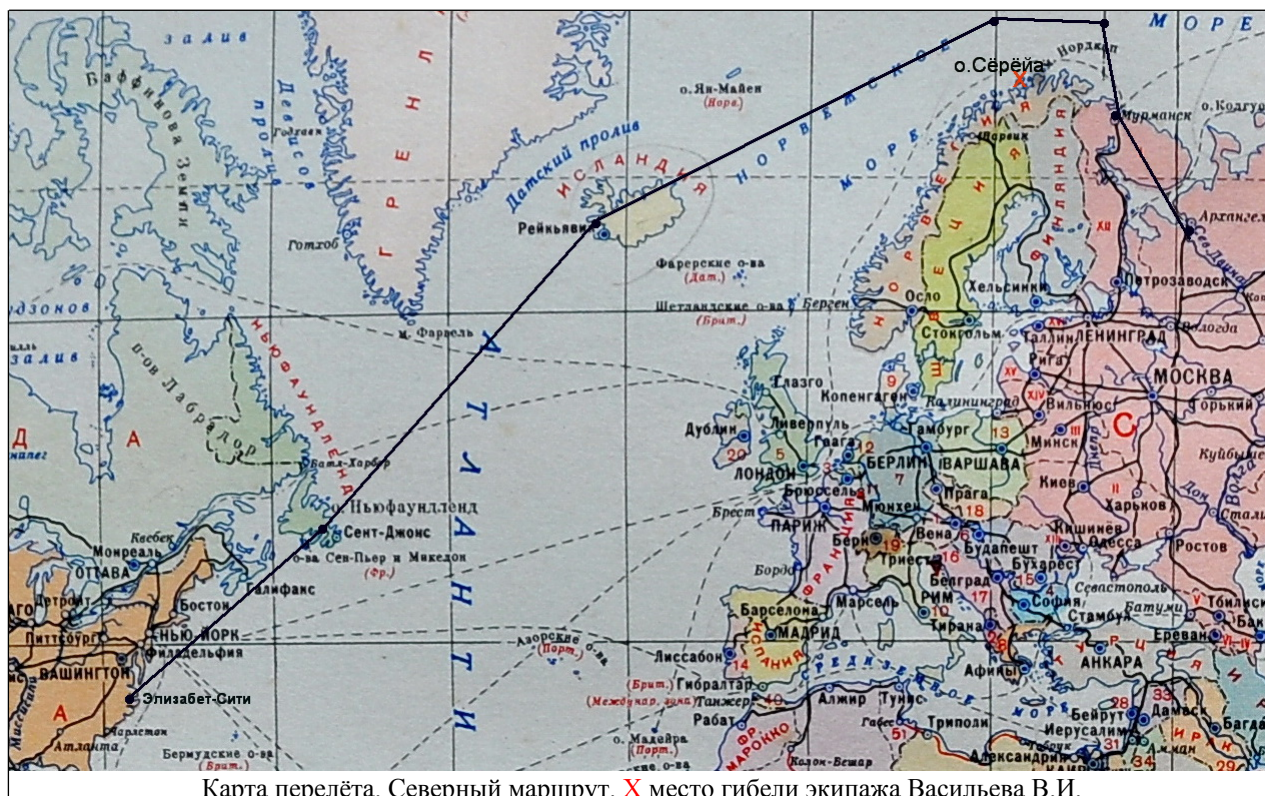
PBN-1 «Номад» для СФ

Несмотря на готовность к перегонке самолетов, пришлось в течение месяца ожидать прибытия командира группы и остальных экипажей. И только после их обучения, теперь уже собственными тихоокеанскими инструкторами, приступили к непосредственной подготовке к перелету по «северному маршруту», включавшему три этапа:

1. Элизабет Сити – озеро Гандер (остров Ньюфаундленд);
2. Гандер – Рейкьявик (Исландия);
3. Рейкьявик – Мурманск.

Протяженность маршрута около 4500 морских миль (примерно 8100 км). Расчетное время полета на скорости 100 миль в час (185 км/час) составляло 45 часов.

Специальная авиагруппа была разделена на шесть отрядов. Окончательная подготовка к перелету была проведена поотрядно. Первая группа из 47 PBN-1 была готова к перелёту на Северный флот. Самолеты выходили на маршрут отрядами по 4 машины. Весь полёт должен был проходить в дневных условиях, позволяющих лететь в составе отрядов, их командиры Н.Пискарёв, Л.Иванов, Панков, И.Кравцов, П.Цурбанов (16 мбраэ ВВС ТОФ) в ходе тренировок отрабатывали управление взлётом и посадкой отряда, управления им в воздухе и вывод самолётов на радиомаяк в зоне направленного действия. 25 мая 1944 года авангардная партия из 25 гидросамолетов отправилась через Северную Атлантику в Мурманск.



По договоренности с американским и английским командованием спецгруппе разрешалось перегонять по четыре самолета в сутки. Это ограничение мотивировалось загруженностью авиабаз, но на самом деле, видимо, имела под собой другие причины: представители Navy (Морского министерства) США не хотели форсировать переброску самолетов в нашу страну, и использовали любую возможность для задержки.

На первом этапе на всех машинах произошли обрывы антенн из-за обледенения. В Гандере (о. Ньюфаундленд) пришлось установить новые антенны и усилить их крепление.

Второй этап маршрута проходил через Северную Атлантику в облаках при сильном обледенении самолётов, затем ушли за облака. Полёт над океаном составил в среднем 14 часов.

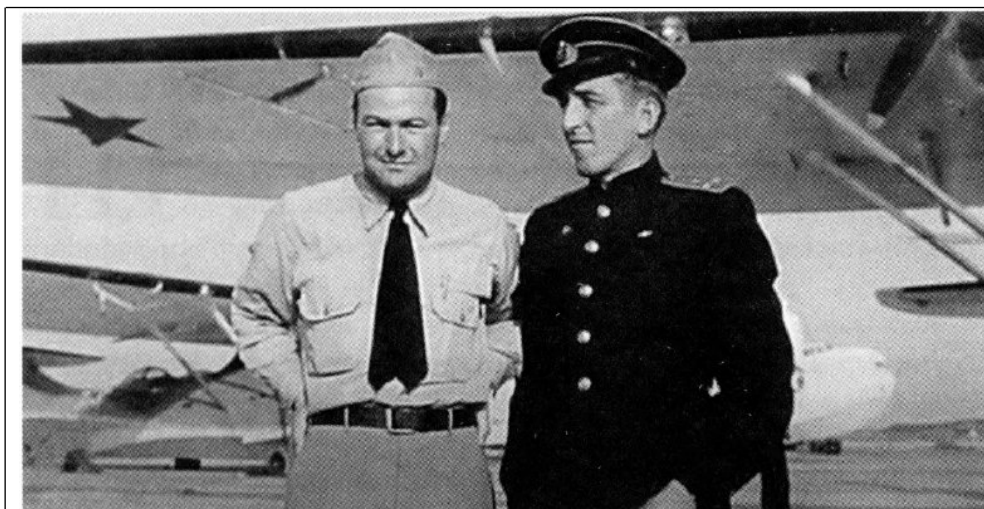
Самым продолжительным и сложным оказался путь от Рейкьявика (Исландия) до Мурманска на гидроаэродром Грязная Губа (ныне поселок Сафоново) Мурманской области и далее на гидроаэродром оз. Холмовское под Лахтой протяженностью 1870 миль (3459,5 км). Маршрут и профиль полёта были выбраны с таким условием, чтобы противник не смог засечь наши самолёты и организовать их перехват. Одним из важных вопросов во время перелёта являлось метеорологическое обеспечение.

На последнем этапе пути (Исландия - Мурманск) случилось ЧП: пропала без вести машина под № 02826, на которой находился руководитель группы советских перегонщиков полковник В.И. Васильев. В сложных метеоусловиях их самолет врезался в скалы на северном побережье Норвегии.

С 22 мая по 26 июля 1944 года PBN-1 «Nomad» прибыли на Северный флот. Всего по данному маршруту за летние месяцы 1944 были переправлены в СССР 47 «Каталин», не считая погибшей машины полковника Васильева.

В это время из-за гибели полковника Васильева встал вопрос о новом руководителе операции по доставке летающих лодок. Понятно, что таковым мог быть только квалифицированный летчик с отменным знанием техники и большим опытом полетов над водной поверхностью. Командующий ВВС Военно-морского флота генерал-полковник С.Ф. Жаворонков предложил кандидатуру подполковника Чибисова, которого знал, как летчика-аса с боевым опытом, огромным налетом на гидросамолетах, а главное - как опытного командира, не раз демонстрировавшего удивительную способность быстро и толково

развернуть с нуля новое дело. Главком Военно-морского флота Н.Г. Кузнецов, также хорошо знавший подполковника Чибисова, дал согласие на его назначение и подписал соответствующий приказ.



Начальник авиабазы Элизабет Сити лейтенант-командер С. Черняк и первый командир советской спецгруппы полковник В. Васильев, погибший 18 июня 1944 г. у берегов Норвегии

Гибель полковника Васильева повлекла за собой ужесточение режима секретности. Работники спецгруппы, связанные «подписками о неразглашении», лишились всякой возможности передать весточку родным. Традиционное «жив, здоров, служу», плюс - невнятный намек на дальнюю командировку, стали для жен, детей и родителей летчиков последним известием с фронта. А дальше на целых полтора года - вплоть до встречи после Победы - командированные превращались для своих семей в «без вести пропавших».

Сюжеты, связанные с получением и перегонкой в СССР «Каталин», формально считались совершенно секретными даже в восьмидесятых годах минувшего века, когда М.Н.Чибисов подготовил статью об этом периоде своей деятельности и пытался ее опубликовать в «Морском сборнике». Публикацию не разрешили.

Максим Николаевич Чибисов (28.08.1906-27.03.1989) – 1931-1932 гг. курсант авиационной школы имени А.Ф. Мясникова (Кача), с 1932 года лётчик-инструктор школы, с 1934г. командир звена 10-й авиационной эскадрильи 10-й морской авиабригады в городе Ейске, с 1936г. командир звена МБР-2 10-й эскадрильи 10-й морской дальнеразведывательной бригады Амурской флотилии гарнизон Красная Речка (под Хабаровском), затем командир 2го отряда эскадрильи 110-й морской ближнеразведывательная авиабригада ОКДВА, с 1937г. командир 12-й эскадрильи 110 мбраб, с 1938 г. командир 110 мбраб, затем 117-го морского разведывательного авиационного полка, 1939-1941 гг. слушатель Военно-морской академии имени К.Е. Ворошилова, 1941г. заместитель командира 10-й смешанной авиационной бригады (10-я САБ) ВВС Краснознамённого Балтийского флота, с 1942 г. командир 10-й бомбардировочной авиационной бригады (в/ч 49350, гарнизон Николаевка, Тихоокеанский флот), 1943 г. командир 10-й ближнебомбардировочной авиационной дивизии (10 ббад), 1944-1945 гг. руководитель авиагруппы специального назначения по доставке из США самолетов «Каталина» по программе ленд-лиза, 1945-1947 гг. командир 19-й минно-торпедной авиационной дивизии Резерва Главного Командования ВМФ, 1947 г. командир 19 мтад ВВС Краснознамённого Балтийского флота, 1947-1950 гг. начальник Управления полярной авиации ГУСМП, 1951-1952 гг. слушатель военно-морского факультета Высшей военной академии имени К.Е. Ворошилова, 1952-1954 гг. старший преподаватель кафедры истории военно-морского искусства на военно-морском факультете Высшей военной академии имени К.Е.Ворошилова, 1954-1957гг. начальник 92-го Военно-морского минно-торпедного авиационного училища (ВММТАУ), затем 16-го КВМАУ, 1957-1961 гг. старший



Генерал-майор М.Н.Чибисов
(1906-1989)

преподаватель кафедры ВВС Военно-дипломатической академии Генерального штаба СССР, 1961-1963гг. начальник факультета оперативно-тактической разведки Военно-дипломатической академии Генерального штаба СССР, 23 января 1964 г уволен из Вооруженных сил в запас «по состоянию здоровья». 1964-1978 г. старший научный сотрудник Научно-исследовательского авиационного института, с 1978 г. на пенсии.

Награды: 2 ордена Ленина, 4 ордена Боевого Красного Знамени, орден Отечественной войны, два ордена Красной Звезды, медали.

Спецгруппа, которой с июля 1944 года довелось руководить Максиму Николаевичу Чибисову в США, включала примерно полторы сотни специалистов. Самой надежной опорой для командира группы был его заместитель по политической и летной части майор Пискарёв Николай Фёдорович. Особая ответственность в коллективе возлагалась на командиров экипажей: Пискарёва, Спиридонова (16 мбрап ВВС ТОФ), Абрамова (16 мбрап ВВС ТОФ), Дорофеева (16 мбрап ВВС ТОФ), Медеяна (16 мбрап ВВС ТОФ), Погорельского (26 шап ВВС ТОФ), Замятина (117 омбрап ВВС ТОФ), Ярошенко (117 омбрап ВВС ТОФ), Яковлева (115 мбрап ВВС ТОФ), Чикова (63 мбрап ВВС ТОФ), Маникина, Чесалина, Антонова, Бойченко, Кравцова, Иванова, Тарасенко, Леонова, Петрушина, Карташёва.

Майор Пискарёв, заместитель командира группы по лётной работе – комиссар группы, вылетел в Красноярск вместе с группой летчиков, назначенных перегонять «Каталины» на Тихоокеанский флот. Далее их путь пролегал по освоенной трассе АЛСИБ: через Якутию и Берингов пролив на Аляску.

Подполковник Чибисов по приказу генерала Жаворонкова отправился (в группе из 25 летчиков и специалистов) в Америку по Южному маршруту - дабы приглядеться к тому пути, по которому в ближайшем будущем полетят «Каталины», предназначенные для черноморцев.

PBN-1 «Номад» для ТОФ

Между тем в Советском Союзе в строжайшей тайне уже начиналась подготовка к войне с Японией. В связи с этим требовалось немедленно приступить к перегону второй партии гидросамолетов, которые предназначались для Тихоокеанского флота. 30 PBN-1 для ВВС Тихоокеанского флота с 22 августа по 11 сентября перегонялись «восточным маршрутом». Здесь были свои трудности: сложные погодные условия, отсутствие оборудованных гидроаэродромов.

«Восточный маршрут» (частично совпадавший с трассой АЛСИБ) более всего подходил для перегона гидросамолетов на Тихоокеанский флот. На сей раз предстояло вести самолеты через всю Америку, с Атлантического побережья на Тихоокеанское.

На этом пути машины с базы Элизабет-Сити, расположенной на Атлантическом побережье, должны были лететь в Новый Орлеан, а оттуда - на запад, к тихоокеанскому порту Сан-Диего, пересекая воздушное пространство над южными территориями США. Затем маршрут поворачивал на север и тянулся вдоль тихоокеанского берега – через Сан-Франциско и Сиэтл - до базы на острове Кадьяк (Алеутские острова). Оттуда гидросамолеты должны были лететь над Беринговым морем в Анадырь и далее - уже через советское воздушное пространство - в бухту Суходол под Владивостоком. Расстояние от Элизабет-Сити до Анадыря - 7130 миль (12850км), до Владивостока - 10000 миль (18540 км) Через Анадырь с



Карта перелёта. Восточный маршрут.

конца 1942 года перегоняли истребители и бомбардировщик для сухопутных войск. Но опыта транспортировки гидропланов на данном маршруте не было.

Однако американцы решили сами перегонять «Каталины» по территории США до военной авиабазы Кадьяк на Аляске, откуда самолеты должны были вести уже советские экипажи. Мотивировка этого решения лежала на поверхности. Присутствие иностранцев, пусть даже союзников, на сверхсекретных военных объектах было нежелательно для американцев. По сути они были правы: в советское небо их категорически не пускали, и это давало основание платить Советам той же монетой.

Военно-воздушная база Кадьяк была построена в 1941 г. с началом Второй мировой войны. Здесь сосредоточились экипажи и (частично) гидросамолеты, подготовленные к перелету в СССР через Берингово море. Другая часть самолетов задержалась по разным причинам в Элизабет-Сити, а некоторые из «Каталин», пригнанных в Кадьяк американскими пилотами, получили различные повреждения. В этом проявилось несколько легкомысленное отношение американской стороны к той технике, которую уже формально приняла советская сторона. Так или иначе, но оставшуюся в Элизабет-Сити партию «Каталин» пришлось долго ждать, а обнаруженные уже в Кадьяке технические дефекты - срочно устранять на месте.

Перегонка самолетов в Советский Союз проводилась в 3 этапа:

1. Кадьяк-Анадырь,
2. Анадырь-Магадан,
3. Магадан-Владивосток.

Навстречу нашим экипажам в Анадырь из Владивостока на морском транспорте была направлена группа обеспечения перелета (20 человек во главе с командиром 16 мбрап подполковником Нижегородцевым М.Д.). Они должны были доставить карты маршрута Анадырь-Магадан-Владивосток, а также по возможности ускорить переброску новых самолетов к месту назначения, ибо бухта Анадырь замерзает уже в сентябре, а в самом крайнем случае – организовать зимовку самолетов до следующей навигации. Одновременно в Магадан прибыли 30 экипажей ВВС ТОФ, которые с помощью летчиков специальной перегонной группы должны были освоить самолеты «Каталина» и сами перегнать их во Владивосток.

Организацией переброски самолетов из Анадыря во Владивосток руководил заместитель командующего ВВС ТОФ генерал-майор авиации Александр Алексеевич Кузнецов.

15 августа 1944 года наши экипажи прибыли из Элизабет Сити в Кадьяк и начали готовиться к перелету. Осмотрели самолеты, которые перегнали американские летчики. Многие из них имели повреждения и нуждались в ремонте. Отремонтировали, облетали, укомплектовали все самолеты запасными частями, инструментом и приборами. Изучили морской аэродром в Кадьяке, ибо до них с него тяжелые гидросамолеты не взлетали.

К 20 августа все, что можно было предпринять на месте, по плану подготовки спецгруппа выполнила. Экипажи, по мнению Чибисова, были уже вполне готовы к перелету, но самая большая проблема заключалась в том, что у наших летчиков не было карт, по которым они могли бы вести самолеты после пересечения границы. Отсутствовали и данные по радиосвязи с советской стороны в Анадыре. Чибисов не располагал никакой информацией о том, кто и как будет встречать «Каталины» на родном берегу. По всей видимости, после гибели полковника Васильева произошел некий сбой в решении организационных вопросов. Этими вопросами некому было заниматься до появления Чибисова, а он располагал лишь приказом генерала Жаворонкова, требовавшим немедленно начать отправку «Каталин», предназначенных для Тихоокеанского флота. Приказ завершался фразой: «Все соответствующие указания по приему самолетов отданы». С приближением осени погода на трассе, особенно на самом северном ее участке от Кадьяка до Анадыря, ухудшалась с каждым днем. Сроки замерзания бухты в Анадыре были непредсказуемы, и в случае ранних холодов перелет пришлось бы отложить до следующей навигации.



23 августа было проведено совместное совещание с начальником Кадьякской авиабазы капитаном Майдентом. Обсуждались главным образом вопросы обеспечения связи и возможность посадки на запасных аэродромах. Американцы назвали пять аэродромов на Аляске, которыми перегонщики могли воспользоваться в случае необходимости. После уточнения маршрута и условий полета и связи, а также порядка радиообмена при полете над американской территорией, датой вылета первых «Каталин» с Кадьяка Чибисов назначил 25 августа. Он понимал, насколько рискованно было лететь по не освоенному еще маршруту. Первым желанием Чибисова было лететь самому. Скорее всего, он бы так и поступил, если бы не гвардии майор Пискарёв, который, будучи чрезвычайно опытным пилотом, вызвался

возглавить этот перелет и убедил Чибисова, что в такой ответственный момент спецгруппу нельзя оставлять без командира.

В полдень 25 августа два экипажа во главе с Н. Пискарёвым и С. Спиридоновым (16 мбрап ВВС ТОФ) подняли свои «Каталины» в воздух и взяли курс на Анадырь. Подробности этого перелета были описаны Николаем Фёдоровичем Пискарёвым в его воспоминаниях:

«Бухта в Кадыке закрыта густым туманом. Взлетать невозможно. Провели около двух часов в ожидании. Наконец туман приподнялся от воды. Стали видны берега бухты. Моторы опробовали на площадке. Затем самолеты с работающими двигателями спустили на воду. Взлетели. После отрыва самолета от водной поверхности почти сразу вошли в туман. Набирая высоту, пробились через несколько слоев облаков. Легли на расчетный курс. Самолет Спиридонова - вне поля зрения.

Между тем верхний слой облаков загонял нас все выше и выше. Становилось трудно дышать. В конце концов пришлось отступить. Снижались в сплошном «молоке», полагая, что мы уже прошли материковую часть и находимся над морем. Внезапно в просвете облаков стремительно приблизилась гористая земля. По радио успел предупредить Спиридонова: «Вниз нельзя - тут горы! Набирай высоту!» Пришлось продолжать полет в облаках, но зато на безопасной от земной тверди высоте. Через несколько часов выскочили в безоблачную зону. Внизу - Берингово море, а впереди, справа по курсу, - остров Святого Лаврентия. Значит, вот-вот пересечем демаркационную линию, где происходит смена суток на Земле. К Анадырю подойдем 26-го августа».

Радиосообщения Пискарёва содержали драгоценную информацию, необходимую для подготовки к перелету следующих экипажей. Но самому авангарду перегонной группы пришлось нелегко и не только из-за капризов погоды и суровых особенностей северной природы. Из заметок Н.Ф. Пискарёва:

«В Анадыре нас никто не встречал. Бухта около него большая, по берегу кое-где виднелись домики. Куда садиться?! Ума не приложу. Полетал на малой высоте. Присмотревшись, обнаружил радиомачту. «Вероятно, здесь», - подумал я. Других признаков аэродрома видно не было. Сели на воду. Метров за пятьдесят от берега встали на якоря. Доставить экипажи на берег нечем - нет плавсредств. Спасибо предусмотрительным американцам - на борту «Каталин» обнаружили резиновые шлюпки. Мы их надули, спустили на воду, кое-как добрались до берега. С так называемым аэродромом угадали, но после посадки сразу убедились, что к приему «Каталин» на этой базе никто не готовился. Одновременно выяснилось, что о картах для нас также никто не слышал...»

Обо всем этом Пискарёв по радиосвязи доложил в Кадык своему командиру. Чибисов был очень рад, что первые два экипажа благополучно добрались до первого пункта назначения. Связь хотя бы с Анадырем была установлена. Но остальное не слишком обнадеживало: система приема гидросамолетов на советской стороне дала серьезный сбой.

Идея проведения операции по перегону «Каталин» из Анадыря через Магадан к месту постоянного базирования принадлежала командующему ВВС Тихоокеанского флота Петру Николаевичу Лемешко, а исполнением руководил его заместитель Александр Алексеевич Кузнецов. Предполагалось, что особых трудностей не возникнет, поскольку воздушная трасса АЛСИБ была хорошо накатана. Но истребители, перегонявшиеся по ней ранее, шли маршрутом из Анадыря в Якутск. На обеспечение этого маршрута, и только для сухопутных машин, была настроена вся работа персонала на Анадырском аэродроме. О прилете «Каталин» аэродромное начальство (не принадлежавшее к флотскому ведомству) не знало, поскольку операция была сверхсекретной и командование ВВС ТОФ не сообщало о ней коллегам из сухопутной авиации. Не было четкого взаимодействия и между различными звеньями флотского руководства. Поэтому получилась обидная и опасная накладка с маршрутными картами. Из воспоминаний Н.Ф. Пискарёва о перелете с Аляски на Чукотку:

«В море увидели транспорт, держащий курс в бухту Провидения. Позже выяснилось, что этим транспортом, вышедшим из Владивостока, шла группа авиационного обеспечения во главе с командиром 16 мбрап ВВС ТОФ подполковником М.Д. Нижегородцевым,

отправленная для приемки «Каталин» в Анадыре. Они же везли и полетные карты для нашего дальнейшего перелета в Магадан - Владивосток. Но капитан транспорта никаких указаний от своего начальства не получил и высаживать группу Нижегородцева в Анадыре не стал. Он их провез до бухты Провидения. Так мы и остались без полетных карт».

Важнейшим результатом «разведывательного» перелета было понимание того, что добраться до Анадыря можно. После этого авангардную пару Пискарёва - Спиридонова следовало отправить по маршруту до Магадана и далее. Ведь где-то должны были им встретиться более или менее осведомленные представители командования? При отсутствии маршрутных карт такой полет казался невозможным. Однако летчики-первопроходцы нашли выход, как об этом записано в дневниках Чибисова:

«Николай Фёдорович Пискарёв придумал использовать синоптические карты вместо полетных. Взяли их у метеорологов. Правда, Магаданский район там разглядеть трудно. Но ребята дополнили их, опросив в Анадырском аэропорту всех, кто раньше бывал в Магадане. По этим рассказам кое-что удалось восстановить - например, очертания бухты Нагаева, куда предполагалось садиться».

Н.Ф. Пискарёв вспоминал позднее:

«Условий в Анадыре - никаких. Вылет - завтра. Надо заправить самолеты топливом. А как? Цистерны - на суше, а «Каталины» - на воде в 50 метрах от берега. Что делать? Достали веревки, привязали к самолетам и подтащили их как можно ближе к берегу. Перекинули на борт шланг и всю ночь качали бензин ручными помпами, от души ругая начальство за организацию такой «теплой» встречи. Но, видно, такая уж судьба у разведчиков, летчиков-испытателей и всех тех, кому выпадает жребий быть первыми: не ждать ни комфорта, ни торжественных речей, а полагаться лишь на собственный опыт, волю, интуицию и удачу... Утром 27 августа в эфире вдруг прорезался Магадан и дал разрешение на посадку двух наших «Каталин». Перед отлетом в 10.00 мы плотнее окружили начальника аэропорта и настоятельно «попросили» его все-таки лучше подготовиться к приему и обслуживанию следующих экипажей. Для начала хотя бы установить буи из порожних бочек для стоянки гидросамолетов на воде. А в Кадьяк сообщили главное: больше шести самолетов одновременно Анадырь принять не может».

Шесть «Каталин» вылетели из Кадьяка в Анадырь. Чибисов не покидал командный пункт в Кадьяке ни на минуту, поэтому каждый миг чувствовал себя рядом с экипажами, фиксировал все радиопереговоры, которые потом описал в своих дневниках:

«...Над территорией Аляски полет проходил на большой высоте в облаках. Началось очень сильное обледенение, и самолеты стали терять высоту. Получив радиограмму о том, что самолеты вынуждены снижаться, я сразу понял, чем это грозит. В тот момент «Каталины» летели над горами, высота которых местами достигала 2000 метров, к тому же они находились в самом центре циклона - там, где болтанка и обледенение наиболее сильны. К счастью, антиобледенители справлялись с нагрузкой... Не успел я обрадоваться этому, как на связь вышел один из экипажей с чрезвычайной информацией: «Идем на высоте 3500 метров со снижением. Куском льда разбило стекло кабины. Командир ранен осколками. Болтанка усиливается...»

Наступал критический момент, но Чибисов шестым чувством опытного пилота определил, что самое трудное его экипажи преодолели:

«Я почувствовал, что ребята падают духом, и, по сути дела, реально не имел никакой возможности их поддержать... и тогда я наобум продиктовал короткую радиограмму: «Друзья мои, держитесь! Курс правильный! Фронт облаков кончается. Самое трудное позади. До скорой встречи. Чибисов».

Интуиция Чибисова не подвела: вскоре все шесть экипажей вышли из зоны циклона и через какое-то время успешно приводнились в Анадыре. Докладывая по прибытии о прохождении полета, кто-то из летчиков признался, что командирская радиограмма пришла очень своевременно. С момента ее получения у экипажей была уверенность, что они вот-вот выйдут из циклона.

нет. Что делать? Такие секунды стоят года жизни. Где же вода?! Но вот наконец передний редан касается гребня волны, лодка снова подскакивает над водой и делает серию барсов. Постепенно скорость падает. Самолет останавливается. Однако бурные волны не дают передышки. Они захлестывают крылья, перекатываются через плоскости. Вода проникает внутрь самолета. Приходится включить аварийный насос. Надо искать укрытие. Выруливаем в сторону берега в поисках той лагуны. Но как ее найти? Не знаю. Близится вечер. Скоро станет темно. И вот счастливый случай - на берегу вижу рыбака с лодкой. Это - спасение. С его помощью добрались до тихой заводи и встали на якоря. После длительного напряженного полета и тяжелой посадки экипажи нуждались в отдыхе. Поужинали, выставили дежурных и легли спать... Ночью в густом тумане, который никак не рассеивался, услышали стук лодочного мотора. Вскоре выяснилось, что это был генерал Кузнецов, который разыскивал нас на пограничном катере. Мы дали о себе знать сигналом прожектора, по которому нас и обнаружили. Генерал поднялся на борт. Он был крайне сердит и не скрывал этого:

- Вам было приказано садиться на озере Майорици! Почему не выполнили приказ?
- Товарищ генерал, мы не знали, где находится озеро.
- Покажите карту.
- У нас нет карт.
- Как это нет? Вы должны были в Анадыре получить карты в группе обеспечения.
- Эта группа до сих пор не добралась до Анадыря.
- Как же летели без карт?

Штурман показал генералу наши самодельные карты. И тот понял, что был к нам несправедлив...».

Туман приподнялся метров на 10-15 только к середине следующего дня (28 августа). К этому моменту вода из лагуны почти вся ушла с отливом. «Каталины», накренившись, сели на дно. Вечером из Магадана сообщили об улучшении видимости. Начался прилив. Можно было отправляться дальше. Из воспоминаний Н.Ф. Пискарева:

- «- Полетели бреющим, товарищ генерал! - предложил я Кузнецову.
- Летим! - согласился тот.

Посадили генерала на правое пилотское сиденье, с расчетом, чтобы он, знаток этих берегов, показал нам, когда нужно будет делать поворот в бухту Нагаева для посадки.

Первым взлетал я. Спиридонов за мной. Набирая скорость, выскочил из лагуны. Оторваться от воды еще не могу, а впереди - что такое! - прямо по курсу в накатной волне с моря обнажилась песчаная коса. Ну, думаю, семи смертям не бывать... Держитесь, товарищ генерал, - кричу. - Сейчас по волнам прыгать будем!» Ловлю момент и, не достигнув еще необходимой для отрыва скорости, перескакиваю косу с одной перекатной волны на другую. Один прыжок. Второй. Третий. «Каталина» зависает в воздухе. Форсаж ее удерживает. Мы на бреющем полете делаем левый разворот, чтобы пройти над лагуной.

Теперь самое главное - предупредить Спиридонова. Сверху наблюдаю за разбегом его «Каталины», успев по командирской радиосвязи прокричать: «Отверни левее! Там река впадает в море, там глубже!» С облегчением вижу, как, проскочив по руслу в залив и оставив косу в стороне, самолет Спиридонова отрывается от воды. Жду, когда он подстроится к моей машине. Берем курс на Магадан».

29 августа вслед за первопроходцами из Анадыря в Магадан прибыли еще шесть самолетов. Четыре экипажа тут же были отправлены назад в Кадьяк за следующей партией летающих лодок. Два экипажа оставили в Магадане для обучения срочно прибывших туда дальневосточных летчиков из 16 мбрап ВВС ТОФ, которым предстояло пилотировать прибывающие из США «Каталины» в советском воздушном пространстве. В дальнейшем они перегоняли самолеты в бухту Суходол.

Воздушная трасса Кадьяк - Анадырь - Магадан - Владивосток была освоена на всех ее участках. Вскоре по ней проследовали, группа за группой, все РВН-1 из партии, предназначавшейся Тихоокеанскому флоту.



Над Алеутскими островами

Условия полетов на этой трассе были таковы, что Чибисову, наверное, легче было бы летать самому, чем руководить процессом перегонки. Ведь он ощущал свою ответственность за каждую машину и за жизнь каждого члена отправляемых экипажей.

Вот его запись от 29 августа 1944 года:

«Проснулся в 04.00. Спал очень плохо. Снились дурацкие сны. Встал в 06.30 и пошел на КП. По пути заглянул на метеостанцию, чтобы узнать сводку погоды. Ничего хорошего не ожидалось. По крайней мере до середины маршрута на трассе господствовал циклон. Но перспективный прогноз был еще хуже. Принимаю решение: выпускать. Когда самолеты пошли на взлет, страшно волновался. Ясное дело: теперь от этого чувства никуда не деться, пока они не сядут в Анадыре... Связь с самолетами устойчивая. Только один ведущий почему-то второй час молчит и на запросы не отвечает. Остальные, по докладам, вроде пока идут в строю. «Вроде», потому что летят они в сплошном «молоке» и определяют местоположение

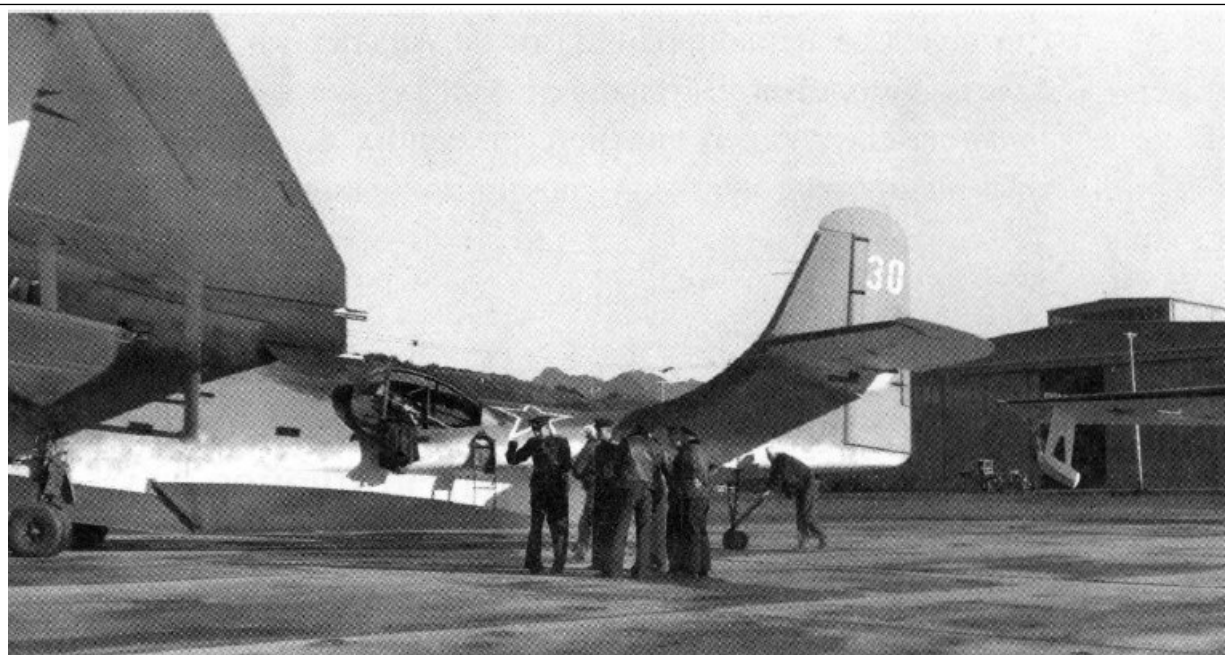


Строй американских «Каталин»

друг друга только по командирской связи (у лётчиков всегда так – ты меня видишь? Я тебя слышу!). На 3-м часу полета в эфире объявляется Замятин (117 омбрап ВВС ТОФ). Наконец-то! Сообщает: «Иду один. Вслепую. Высота -16 000 футов (4870 метров)». Через некоторое время похожую радиограмму получаю от Маныкина: «Не пойму, где строй! Иду вслепую. Высота 16 000 футов...» Сажу в оперативной комнате как на иголках. Давно не слышал экипаж Чесалина. Где он? Что с ним?..

После шести часов полета - наконец-то просвет. На связь выходит Замятин. Он сообщает, что идет выше облачности в паре с командиром звена. Через некоторое время - следующая информация: «Идем звеном над облачностью. Высота 14 000 футов... 10 000 футов. Начали снижение!» Наконец: «Идем на посадку!» Все! Перелет завершен. Можно готовить следующих. Уже решено, что это будут звенья Кравцова и Антонова...»

6.12.1949 г. участнику экспедиций «Северный полюс-2» и «Северный полюс-4» И.П.Замятину (117 омбрап ВВС ТОФ) закрытым указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза.



М.Н. Чиби́сов (крайний слева) проводит инструктаж перед дальним перелётом. В группе лётчики: Л.Яковлев (16 мбрап ВВС ТОФ), И.Левчи́шин (47 омбрап ВВС ТОФ), В.Дьяченко, командир отряда Л.Иванов и техник Ф.Зайченко. США, Аляска, аэродром Кодьяк.

3 сентября 1944г.

30 августа прогноз погоды ничего хорошего не предвещал. На маршруте хозяйничал циклон, лететь надо было вслепую, при сильном встречном ветре, температура угрожала обледенением. Посоветовавшись с командирами экипажей, Чибисов распорядился отложить вылет и заняться подготовкой матчасти. На следующий день, 31 августа:

«Утром, как и все эти дни, встал очень рано. Сразу пошел на КП узнать метео. Погода сложная: во второй и третьей зонах бушует циклон. Командиры отрядов заверяют, что готовы лететь. Я не хочу рисковать людьми. Еще раз перепроверяю прогноз. В первой зоне погода благоприятная. Советуюсь с командирами. Принимаю решение не отменять вылет. Первым выпускаю Антонова. За ним пойдет Бойченко. Кравцова объявляю замыкающим. Тот в большой обиде - почему не он первый? Обращается с претензией ко мне. Времени дискутировать нет. Поэтому объясняю просто - таково мое решение, а «разбор полетов» отложим до возвращения. И приказываю - по машинам!

...Из докладов по радиосвязи картина полета экипажей выглядит так: звено Антонова в густой облачности рассыпалось по одному; у Кравцова все идут группой и над облаками. Их высота 18 тысяч футов (5486 метров). Звено Антонова - на четыре тысячи футов ниже (3048 метров):



Майор Н.В. Погорельский.
(26 шап ВВС ТОФ)
В качестве командира корабля
и отряда участвовал в 12 перелетах
из США в СССР
различными маршрутами

летят в сплошном «молоке». На четвертом часу полета приказываю Антонову, чтобы он набрал высоту и шел на том же эшелоне, что и звено Кравцова. Теперь все экипажи летят выше облачности. Очень тревожит отсутствие связи с Бойченко. Нервы - на пределе. Становится легче, когда первые пять экипажей сообщают, что идут на посадку в Анадыре. Потом к ним присоединяются остальные. В конце концов объявляется и Бойченко. Его «Каталина» приводняется последней. Все! Закончился очередной очень сложный день...»

1 и 2 сентября вылеты вновь пришлось отложить из-за плохой погоды. 3 сентября Максим Николаевич выпустил звено Н. Погорельского (26 шап ВВС ТОФ). Оно дошло благополучно. Все самолеты, находившиеся на военной базе острова Кадьяк, были отправлены. Оставалось ждать, когда американские пилоты пригонят из Элизабет-Сити новую партию летающих лодок, а наши летчики вернутся из СССР.

В середине первой недели сентября на прямую радиосвязь с подполковником Чибисовым вышел генерал Кузнецов Александр Алексеевич и передал Чибисову благодарность С.Ф. Жаворонкова и его просьбу поторопиться с завершением перегона. И без этой просьбы было понятно, что к 15 сентября все самолеты должны оказаться в Советском Союзе. Наступала осень, а в высоких широтах в это время начинаются заморозки, водоемы покрываются льдом. Приближалось нелетное время для гидропланов.



Экипаж ст. лейтенанта А.М.Меделяна (третий слева, 16 мбрап ВВС ТОФ): штурман ст. лейтенант П.М.Беляев (16 мбрап ВВС ТОФ), второй пилот лейтенант П.А.Лобжанидзе, первый бортмеханик капитан М.Т.Кузнецов (16 мбрап ВВС ТОФ), второй бортмеханик ст. лейтенант К.С.Печерин, радист сержант В.В.Надвиков

Задержавшись в Кадьяке дольше положенного, «Каталины» могли бы застрять там до следующей весны.

Между тем к погодным осложнениям прибавились организационные проблемы. Прибывшие в Элизабет-Сити машины вынуждены были простаивать в ожидании советских перегонщиков, возвращение которых нередко происходило с задержками по разным причинам. На маршруте уже хозяйничали циклоны, без них не обходился ни один день. Вопрос, выпускать или не выпускать, становился все более острым. Экипажи были готовы рисковать. Однако ответственность за принятое решение все равно нес командир. Чем ближе отправка последних «Каталин» - тем выше напряжение на командном пункте в Кадьяке.



Командир «Каталины» А.М. Медеян.
В 1956-57 гг. командир 539 омпраз
гидроаэродром «Океанская», Бе-6, РВН-1.
Послевоенное фото

11 сентября 1944 года Чибисов записал в дневнике:

«Воскресенье. Встал в 06.30. Ушел на метеостанцию уточнять погоду для перелета. В Кадьяке все спокойно, можно вылетать. Но по маршруту погода сложная. Половину пути занимает обширный циклон. Правда, дует сильный попутный ветер. Он сократит маршрут на 2-2,5 часа, но от этого не легче. Дал задание командирам экипажей тщательно изучить данные метеокарт по маршруту. Потом спросил их мнение. Вижу, что они готовы лететь. Решил выпустить 8 самолетов парами с интервалом в 45 минут. Всего получилось два полных звена и одно неполное. Первыми отправляю экипажи Иванова и Тарасенко. Вторым - звено Леонова; одновременно с его «Каталиной» в воздух поднялись экипажи Замятина (117 омбрап ВВС ТОФ) и Абрамова (16 мбрап ВВС ТОФ). Третьим взлетело звено Погорельского (26 шап ВВС ТОФ). Он ведущий, ведомые Яковлев (115 мбрап ВВС ТОФ) и Петрушин. Перелет проходил у всех поразному. Первая пара шла северной стороной маршрута. Примерно половину пути - под облачностью. Зато вторая поднялась над облаками и там часа полтора доблестно сражалась с обледенением.

Спасибо, что связь держали хорошо. Нет ничего хуже неизвестности! Звено Леонова скоро «развалилось» - каждый продолжил полет поодиночке. Для меня такое - хуже некуда: если кто-то пропал из эфира, у его «соседа» не спросишь. Эта «троица индивидуалов» четыре часа шла в «молоке» - понятное дело, с сильным обледенением. Леонов и Абрамов (16 мбрап ВВС ТОФ) со мной вели радиопереговоры, а Замятин (117 омбрап ВВС ТОФ) как в воду канул. Что пришлось передумать - лучше не вспоминать! Чуть-чуть полегчало только после того, как получил из Анадыря окончательное подтверждение и когда свел «дебет с кредитом»: сколько самолетов вылетело, столько и приводнилось.

До этого пришлось поломать голову со звеном Погорельского (26 шап ВВС ТОФ). Началось с того, что почти сразу после взлета в «Каталине» капитана Петрушина отказал автопилот. Приказал ему вернуться на аэродром. Погорельский (26 шап ВВС ТОФ) и Яковлев (115 мбрап ВВС ТОФ) повели машины южной стороной маршрута. И оказались почти в центре циклона, который раскидал их далеко друг от друга. Оставшуюся часть пути оба продолжали идти вслепую. Хорошо еще, что у меня с обоими поддерживалась нормальная связь. Но на второй части маршрута и особенно к концу начались настоящие чудеса. По всем расчетам на земле и по информации от впереди идущих экипажей я был уверен: самолет Погорельского (26 шап ВВС ТОФ) должен уже заходить на посадку. И вдруг получаю от него сообщение: «Иду над облачностью!» - и дальше называет свои координаты, в соответствии с которыми ему до Анадыря надо лететь еще часа полтора.